



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學碩士 學位論文

國內 마리나產業의 法制的  
改善方案에 관한 研究

A Study on the Legal and Institutional  
Improvement of Marina Industry in Korea



2018年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海洋政策學科 海事法務專攻

金東煥

本 論 文 을 金 東 煥 의 法 學 碩 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함

委 員 長            洪 聖 和            ( 印 )

委 員            李 相 一            ( 印 )

委 員            金 鎮 權            ( 印 )



2017年 12月

韓國海洋大學校 大學院

# 목 차

국문요약 .....	vi
Abstract .....	viii
제1장 서론 .....	1
제1절 연구의 배경 및 목적 .....	1
제2절 연구의 방법 및 범위 .....	2
제2장 국내 마리나산업의 개요 및 현황 .....	4
제1절 국내 마리나산업의 개요 .....	4
I. 마리나산업의 의의 .....	4
1. 마리나의 개념 .....	4
2. 마리나산업의 개념 .....	5
II. 국내 마리나산업의 분류 .....	5
1. 마리나 선박 대여업 .....	5
2. 마리나 선박 보관·계류업 .....	11
3. 마리나 항만법의 등록에 관한 법 .....	14
제2절 국내 마리나산업의 현황 .....	15
I. 국내 마리나산업의 현황 .....	15
II. 국내 마리나 현황 .....	17
제3절 국내 마리나산업 관련 법제 .....	22
I. 마리나 선박관련 법령비교 .....	22
1. 해양레저선박 검사 관련 적용대상의 법령 비교 .....	22
2. 해양레저선박의 사업제도 관련 법령비교 .....	23
3. 유선업, 수상레저사업 및 마리나 업 비교 .....	24

4. 해양관광·레저 관련 법령 .....	25
제3장 마리나 선박 관리제도와 마리나 항만시설의 문제점과 개선방안 ..	27
제1절 마리나 선박 관리제도 .....	27
I. 마리나 선박 관리제도의 의의 .....	27
1. 마리나 선박의 정의 .....	27
2. 마리나 선박의 종류 .....	27
3. 마리나 선박 관리제도의 개념 .....	28
II. 마리나 선박 관리제도의 현황과 문제점 .....	29
1. 마리나 선박 안전검사제도 .....	29
2. 마리나 선박 폐선관리제도 .....	32
3. 폐 FRP 선박의 처리를 위한 법제도 .....	37
III. 마리나 선박의 안전검사 및 폐선관리제도의 개선방안 .....	40
1. 마리나 선박에 대한 통합관리부처의 신설 .....	40
2. 적절한 정부담당자의 부서 배치 .....	41
3. 마리나 선박 무단투기에 대한 처벌강화 .....	41
4. 안전검사를 위한 마리나의 기본시설 구비 조건 법안 마련 .....	41
제2절 마리나 항만시설 .....	42
I. 마리나 항만시설의 의의 .....	42
1. 마리나 항만의 의의 .....	42
2. 마리나 항만시설의 유형 및 기능 .....	43
3. 마리나 항만시설에 보관되는 선종 .....	45
4. 마리나 항만시설의 부잔교 제품의 종류 .....	46
II. 마리나 항만시설의 제도적 현황과 문제점 .....	47
1. 마리나 항만시설의 현황 .....	48
2. 마리나 항만시설의 문제점 .....	49
III. 마리나 항만시설의 제도적 개선방안 .....	51
1. 마리나의 기본적인 구비시설보유에 관한 법률개정 .....	51

2. 마리아의 선석확보에 대한 투명성 .....	53
3. 마리아의 표준운영 조례안 배포 .....	53
4. 마리아, 마리아 선박관련 전문인력의 양성센터 건립 .....	53
5. 마리아 선박을 위한 유관 제조업체의 설립 .....	54
6. 마리아 운영사 선정에 대한 기회확대부여 .....	54
제4장 마리아 선박의 등록제도 및 보험제도의 문제점과 개선방안 .....	56
제1절 마리아 선박의 등록제도 .....	56
I. 마리아 선박 등록제도의 현황 .....	56
1. 해양레저선박 등록현황 및 추세 .....	56
2. 국내의 수상레저선박의 등기·등록제도 .....	57
3. 해양레저선박 등록현황 및 실태 .....	63
II. 마리아 선박 등록제도의 문제점 .....	65
III. 마리아 선박 등록제도의 개선방안 .....	65
1. 이원화 된 마리아 선박의 적용 법률에 대한 통합 법률 제정 .....	65
2. 마리아 선박관리에 대한 시스템 통합 .....	66
3. 마리아 선박의 등록구비서류 강화 .....	66
4. 마리아 선박 수입 등록 과정에 따른 문제 .....	66
5. 마리아 선박을 검선 할 수 있는 전문가 양성 .....	67
제2절 마리아 선박의 보험제도 .....	67
I. 마리아 선박 보험제도의 현황 .....	67
1. 마리아 선박의 배상 책임보험 .....	69
2. 국내의 해양레저관련 선박보험 .....	70
3. 외국계회사의 국내 판매 보험상품 .....	72
4. 해상딜리버리를 위한 보험상품 .....	75
II. 마리아 선박보험제도의 문제점 .....	75
III. 마리아 선박보험제도의 개선방안 .....	76
1. 마리아 선박관련 보험상품의 개발 .....	76

2. 마리나 선박에 대한 정확한 통계분석자료 .....	76
3. 항행구역에 따른 보험상품 개발 .....	76
제3절 마리나 선박의 항해구역제도 .....	77
I. 항해구역의 개념 및 정의 .....	77
1. 마리나 선박의 항해구역의 지정 .....	78
II. 마리나 선박 항해구역의 문제점 .....	79
III. 마리나 선박 항해구역의 개선방안 .....	80
제5장 결 론 .....	82
제1절 논의의 요약 .....	82
제2절 개선방안 .....	82
참고문헌 .....	85
별지 .....	88



표 목 차

<표 1> 유선업, 수상레저사업 및 마리나 선박 대여업의 비교분석 .....	7
<표 2> 마리나 선박 대여업 관리 기준 .....	11
<표 3> 국내마리나 별 시설현황 .....	16
<표 4> 전국 마리나 현황 .....	17
<표 5> 개발근거 법 및 마리나 운영주체에 따른 마리나 분류 .....	19
<표 6> 해양레저선박 검사 관련 적용대상의 법령 비교 .....	22
<표 7> 해양레저선박의 사업제도 관련 법령 비교 .....	23
<표 8> 유선업, 수상레저사업 및 마리나 업 비교 .....	24

<표 9> 해양관광·레저 관련 법령 .....	25
<표 10> 우리나라 FRP선박 등록현황 .....	33
<표 11> 한국과 일본의 FRP 처리 대책의 비교 .....	36
<표 12> 전국 선박 폐 처리업체 현황 .....	40
<표 13> 마리나 항만시설의 유형별 분류 .....	43
<표 14> 마리나 항만시설의 기능에 따른 분류 .....	45
<표 15> 마리나 항만 개발계획 및 현황 .....	48
<표 16> 마리나 선박 보관·계류업의 등록기준 개정안 .....	52
<표 17> 마리나 선박 보관·계류업의 등록기준 개정안 .....	52
<표 18> 레저선박 등록현황 .....	55
<표 19> 동력수상레저기구 조종면허 취득인원 .....	56
<표 20> 레저선박 수입현황 .....	56
<표 21> 선박 등록 절차 .....	60
<표 22> 2015년 해양레저선박 유형별 등록현황 .....	63
<표 23> 선박보험 (수상레저배상책임보험) .....	70
<표 24> 보험가입대상 마리나 선박 .....	73
<표 25> 선박보험 .....	74
<표 26> 배상책임보험 .....	74
<표 27> 수상레저기구 안전검사 개정안 .....	81

## 그 립 목 차

<그림 1> 폐 FRP 레저선박 관련법제 개요도 .....	38
----------------------------------	----



# 국내 마리나산업의 법제적 개선방안에 관한 연구

김 동 환

한국해양대학교 대학원  
해양정책학과 해사법무정책전공

## 국문 요약

소득수준의 증가, 지금까지 해왔던 기존의 스포츠에서 탈피하여, 식상하지 않은 새로운 스포츠를 하고자 하는 욕구로 인하여 다양한 스포츠와 레저기구들이 생겨나고 있으며 이에 따라 새로운 법과 제도가 생겨나야 하는데, 국내의 경우는 새로이 생겨나는 해양레저기구의 속도보다 법과 제도가 제대로 따라가지 못하고 있는 실정이다. 대한요트협회의 발표에 따르면 국내의 우리나라 해양레저산업의 현주소는 인구 11,700명 중 오직 한 명꼴로 해양레저기구를 보유하고 있다고 하며, 이는 해양레저선진국에 비해 상당히 낮은 보유수를 나타내고 있다.

관광산업은 일자리 창출효과도 매우 높으며 성장과 고용의 관계가 약화되고 있는 우리경제에 매우 긴요한 일자리 창출을 위한 관광산업, 해양레저산업의 육성이 필요하다는 것을 정부는 인식하고 있다.

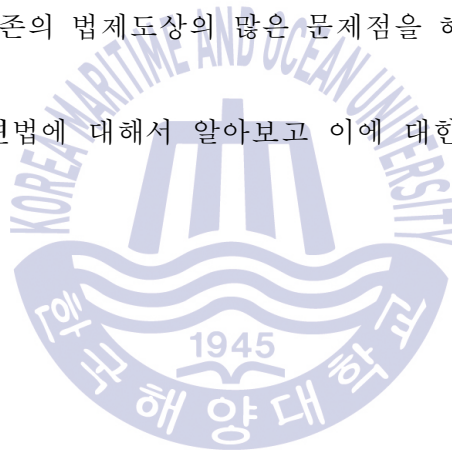
레저스포츠 활성화를 위한 물적, 인적 기반구축을 위해 해양레저수요에 대비한 레포츠 기반시설 지원을 확대하고 있으며, 정부는 매년 지속적으로 마리나 항만시설건설 뿐만 아니라 마리나 관련 산업에 많은 자금을 투자하고 있다. 또한 해양레저는 체험형 관광시장의 급성장, 새로운 여가트렌드와 국가의 전략적 동력산업으로 급부상되어 진행되고 있으며, 스포츠

기능은 물론 고부가 가치의 레저산업으로 발전시키고 있다.

국민들의 삶의 질 향상에 따른 다양한 여가 활동의 증가에 따라 요트, 보트 등을 이용한 해양레저 활동이 지속적으로 늘어나고 있으며, 정부뿐만 아니라 각 지방자치단체의 해양레저문화 활성화 및 관광진흥 차원에서의 해양레저 활성화정책들이 지속적으로 나오고 있다. 그럼에도 불구하고 국내의 해양레저산업 즉, 마리나산업이 제대로 발전하기 위해서는 충분한 마리나 시설 및 이와 관련한 제조 산업들이 마련돼서 동반성장을 해야 하며, 이를 뒷받침해 줄 수 있는 정부의 정책, 지원들이 지속적으로 이루어져야한다.

또한 마리나산업의 기능과 역할에 부응하는 개발정책을 효율적으로 추진하기 위해서는 기존의 법제도상의 많은 문제점을 해결하는 방안을 모색할 필요가 있다.

이에 마리나 관련법에 대해서 알아보고 이에 대한 개선방안을 제시하고자 한다.



# A Study on the Legal and Institutional Improvement of Marina Industry in Korea

*by Dong Hwan Kim*

*Department of Maritime Law and Policy  
Graduate School of Korea Maritime and Ocean University*

## Abstract

The desire to play new and boring sports, away from the increase in income levels and the existing sports that has been done so far, has led to the creation of a variety of new sports and leisure systems, and therefore creating a new set of rules. The nation's marine leisure industry now has only about one in the population of 11,700, significantly lower than its industrialized nations, according to the Korea Yacht Association.

The tourism industry has very high effectiveness and needs to foster tourism, marine leisure industries, which are very vital for creating jobs in the Korean economy, whose relationship between growth and employment is being weakened, the government recognizes.

To build a physical and human infrastructure to boost leisure sports activity, the leisure infrastructure support for the demand for marine

leisure activities is extended and the government has continued to build not only the Marina harbour facility each year, but also the Marina related industry.

In addition, marine leisure has been rapidly promoted as a rapid growth of the experiential tourism market, a new leisure trend, and a strategic power industry of the nation, and it is developing into a leisure industry with a high added value as well as a sports function.

Marine leisure activities using yachts and boats are continuously increasing due to various leisure activities due to the improvement of the quality of life of the people. In addition to the government, marine leisure culture of each local government is promoted, Leisure activation policies are constantly emerging.

Nevertheless, in order to develop the marine leisure industries in Korea, marina facilities and related manufacturing industries should be provided for joint growth, and government policies and supports should be continuously supported.

It is also necessary to explore ways to address many of the problems of the existing legal system in order to efficiently implement development policies that responds to the function and role of the Marina Industry.

We will study marina related laws and suggest ways to improve them.

# 제1장 서론

## 제1절 연구의 배경 및 목적

산업화를 거치면서 전 세계의 경제발전과 함께 주 5일 근무 및 자국민의 소득수준의 향상으로 해양레저활동 인구의 증가와 함께 각국은 해양자원 개발, 해양산업 육성, 해양레저산업 개발 육성 등을 통하여 새롭고 지속 가능한 경제성장모델을 구축하려는 노력을 활발하게 진행하고 있다. 세계관광기구가 발표한 "미래 10대 관광 트렌드" 중의 6개 분야가 해양레저산업과 관련이 있는 것으로 나타났으며, 특히 국내의 경우 해수욕, 낚시, 서핑, 스킨스쿠버, 수상스키 등의 레포츠와 해안가를 따라 전국 일주를 할 수 있는 자전거 여행, 둘레길 걷기 등의 도보여행이 전체 관광의 약 50% 수준을 차지하고 있다.<sup>1)</sup>

해외의 선진국들만 보더라도 마리나 관련 산업, 보트, 요트의 딜러, 해양레저 선박 교육기관, 요트 및 보트 제작자, 해양레저 장비업체, 정부 및 민간 유관단체들과 함께 국민들이 다양하게 해양레저활동을 즐길 수 있도록 유도하는 정책 및 모임들을 확대시키고 있을 뿐 아니라 해양레저활동에 대한 흥미와 관심을 유발해 해양레저산업을 발전 육성시키는 것을 목표로 하고 있다.

삼면이 바다라는 좋은 조건을 가지고 있는 우리나라는 해양레저 선진국의 다양한 해양레저 스포츠를 가져와서 많은 사람들이 이를 체험할 수 있도록 다양한 프로그램의 개발과 더불어 지리적 해양레저의 특성, 해양레저활동 기능 유형, 타 지역과의 연계하는 레저스포츠개발, 해양자원을 이용한 해양레저개발 등으로 공간을 특성화하여야 한다.

또한 우리나라는 국민소득 3만불 가까운 시대에 접어들면서 국민들이 새로운 여가활동으로 요트, 보트를 포함한 해양레저활동을 여가생활로 즐기는 인구가 급속히 증가하였으며, 레저선박의 숫자와 요트면허, 조종면허 취득자 수가 급격

1) 김태동, 「해양레저 트렌드와 강원도」, 제459호, 정책메모 2015-34호, 강원발전연구원(2015.5). 2쪽.

히 늘어나고 있다. 이에 정부는 2015년에 마리나산업 대중화를 위한 "마리나산업 전략적 육성 대책"을 발표하였고, 2020년까지 신규 일자리 약 12,000개를 창출하겠다고 발표하면서 국내 레저선박을 3만 척까지 늘리는 등 마리나 관광을 해양관광시장의 중심으로 재편하고, 마리나산업을 우리 경제의 새로운 성장 동력으로 삼겠다는 구상을 가지고 있다. 그러나 정부 및 민간의 이러한 광대한 구상 및 정책이 발표되고 실행되고 있지만, 실질적으로 제대로 된 기반 시설의 조성도 되어 있지 않을 뿐 아니라 그에 상응하는 법과 제도는 아직도 상당히 미비하다. 이에 이 논문은 이러한 국내 마리나 선박 산업의 시장 여건과 해양 레저활동 실태를 조사·분석하여 국내 마리나산업의 법과 제도적 부분에서 나아가야 할 방법을 제시하며, 해양레저 활성화를 위한 법과 제도의 한 부분인 마리나 업에 관련한 법, 마리나 선박의 등기·등록 규정, 보험 제도에 대한 현황 및 문제점을 고찰하여 그에 대한 개선방안을 마련하고자 한다.

## 제2절 연구의 방법 및 범위

이 연구의 목적을 달성하기 위해 현재 현직에서 해양레저산업에 종사하고 있는 다양한 사람들의 조언과 선행 연구논문들을 바탕으로 하며, 법과 제도가 제대로 마련되지 않은 상태에서의 마리나 선박의 등기, 등록, 보험, 마리나 운영, 마리나 선박 대여업, 수상레저업 등 해양레저 산업이 운영되고 있는 실태를 조사 연구하여, 이들의 문제점을 파악하여 개선방안을 제시하도록 한다. 또한, 일반인들이 쉽게 접근할 수 없는 마리나 업 관련한 자료를 분석하고, 실제로 마리나 선박(요트, 보트)을 소유하고 있는 선주들이 법과 제도의 미비점으로 인해 느끼는 실질적인 애로사항 등을 국내에 적합한 법과 제도로 정착될 수 있도록 개선방안을 제시한다.

이상의 연구목적과 연구방법에 따라 이 연구의 범위는 다음과 같이 구성한다.

제1장에서는 논문의 서론 부분으로 이 연구의 배경과 목적 및 연구의 방법과

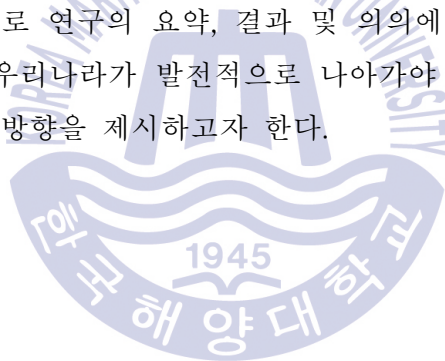
범위에 대하여 제시한다.

제2장에서는 제1절에서 국내의 마리나산업의 개념 및 정의, 그리고 마리나 선박 대여업, 마리나 선박 보관·계류업에 대하여 소개하며, 제2절에서는 국내 마리나산업의 현황에 대하여 알아본다. 제3절에서는 국내 마리나산업 관련 법 제도를 비교 분석하여 알아본다.

제3장에서는 제1절에서 전반적인 마리나 선박의 관리제도와 마리나 선박의 마리나 항만시설과 마리나 선박의 폐선 관리제도에 대해서 알아보고 이에 대한 문제점 및 개선방안을 제시하며, 제2절에서는 마리나 항만시설의 의의와 제도적 현황 및 문제점에 대하여 알아본다.

제4장에서는 마리나 선박의 등기·등록문제 및 마리나 선박의 보험 현황 및 마리나 선박의 항행구역에 관한 문제점에 대한 개선방안을 제시한다.

제5장은 결론 부분으로 연구의 요약, 결과 및 의의에 대하여 제시하고, 향후 마리나 선박분야에서 우리나라가 발전적으로 나아가야 할 추가적인 법적·제도적 방향의 개선할 연구방향을 제시하고자 한다.



## 제2장 국내 마리나산업의 개요 및 현황

### 제1절 국내 마리나산업의 개요

#### I. 마리나산업의 의의

##### 1. 마리나의 개념

마리나(marina)의 어원은 라틴어로 “해변의 산책길 또는 해안에서 생선요리를 파는 곳”이라는 뜻의 라틴어 “Marinate”에서 유래된 단어<sup>2)</sup>이며, 이탈리아에서는 “작은 항구”라는 뜻으로 쓰이며, 최근에는 다양한 종류의 오락용 선박을 위한 계류시설, 수역시설 및 이와 연관된 다양한 서비스 시설(요트클럽하우스, 요트·보트 계류장, 호텔 등의 숙박시설, 맨션 같은 주거시설, 주차장, 쇼핑센터 등)을 갖춘 복합적 종합해양레저시설의 총칭이다.<sup>3)</sup> 그리고 우리나라 국립국어연구원에서는 ‘마리나’를 ‘해안 유원지’라는 우리말로 사용하도록 하고 있다.<sup>4)</sup>

기본적으로 해양레저산업 관련 도입 국가들은 일반적으로 마리나를 마리나 선박의 계류시설로 한정하고 있으나, 해양레저 선진국은 레저, 관광, 숙박, 레스토랑 등 각종 모든 서비스 시설을 갖춘 종합 복합해양레저시설의 형태를 갖추고 있다. 이러한 사실만 보더라도 국가별로 해양레저산업을 개발·발전시키는 정도에 따라서 마리나의 개념이 다르게 정의되고 있다.

이러한 관점에서 세계의 해양레저산업을 이끌고 있는 세계해양산업협회(International Council of Marine Industry Associations, 이하 ‘ICOMIA’라 함)는 “요트 하버(Yacht Harbor)”와 “마리나(Marina)”의 의미를 구분해야 한다고 하

2) 류호중, “세계 레저보트 및 마리나산업의 이해”, 지방자치단체 마리나산업정책제안, 한국지방자치단체국제화재단(2007.7.), 42쪽.

3) 정우리·박진수, “항해자의 관점에서 본 국내 마리나 항만현황 및 개선방안에 관한 연구”, 「한국항해항만학회지」 제38권 제1호, 한국항해항만학회(2014.2.), 73쪽.

4) 국립국어연구원에서는 2005년 ‘해변의 종합 관광 시설’을 뜻하는 말로 쓰이는 외국어 ‘마리나(marina)’를 언어 순화차원에서 ‘해안유원지’로 사용하기로 결정하였다.



고 있으며, 그 의미로는 요트 하버는 단순히 마리나 선박을 계류하기 위해 설계된 항구이며, 마리나는 상업시설과 주거, 관광 등의 기능까지 포함한 워터프런트(Waterfront)라고 한다.

## 2. 마리나산업의 개념

위에서 살펴본 바와 같이 마리나의 개념에 따라 마리나산업의 개념도 그 범위를 달리할 수밖에 없을 것이다. 즉, 마리나에 대한 개념과 관련하여 해양레저산업을 새롭게 시작하고 도입하는 국가의 입장에서는 마리나 선박의 계류시설로 한정하고 있지만, 해양레저 선진국은 각종 서비스 시설을 갖춘 복합해양레저시설의 형태로 보고 있으므로 이에 따라 마리나산업의 범위도 정해질 수밖에 없다.

우리나라는 해양레저산업분야가 새롭게 시작되고 있는 점이 감안되어야 하지만 이미 관련 산업분야에 대한 법제를 마련하는 등 마리나산업을 활성화시키기 위한 제도적 장치를 마련하고 있다. 그러므로 우리나라에서 마리나산업은 요트, 보트 등 레저선박 및 마리나 항만 관련 산업으로서 이는 해양레저관련 산업뿐만 아니라 마리나 시설건립, 마리나 시설을 이용한 ‘마리나 선박 보관·계류업’, ‘마리나 선박 대여업’ 등 마리나 서비스업, 해양레저선박의 건조 및 판매, 마리나산업 전문인력 양성 등 이 모든 것을 의미하는 것을 ‘마리나산업’이라고 할 수 있을 것이다.

## II. 국내 마리나산업의 분류

### 1. 마리나 선박 대여업

#### (1) 마리나 선박 대여업의 정의

마리나 선박 대여업은 총톤수 2톤 이상의 마리나 선박을 빌려주는 사업을 말

하며, 이는 마리나 선박을 빌린 자의 요청으로 해당 선박의 운항을 대행하는 경우를 포함하고 있다(「마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」 제28조의2).

## (2) 국내의 마리나 선박 대여업의 현황

유선업 및 수상레저사업을 하려는 경우 사업장 등의 등록조건이 까다롭고 초기 창업비용이 많이 들며, 마리나 선박대여(charter)<sup>5)</sup>에 대한 개념이 일반인들에게는 너무나 생소하였다. 또한 고가인 ‘마리나 선박’<sup>6)</sup>을 구입하기 힘들었을 뿐만 아니라, 마리나 선박 대여에 관한 법이 생겨나지 않아서 마리나 선박 대여업이 제대로 정착되지 않았다.

일반적으로 마리나 관련 선진국들은 선박대여(charter)라는 의미를 잘 알고 있으며, 개인 마리나 선박 소유자는 본인이 사용하지 않는 시간에는 사업자 또는 개인에게 임대 또는 차터하여 관리비용을 절감시키고 있을 뿐만 아니라 많은 선박대여업체가 성행하여 활발히 마리나 선박대여 관련 비즈니스가 이루어지고 있으나, 국내의 경우는 이에 대한 법제가 없어서 이러한 마리나 선박대여가 불가능하였다. 이와 관련하여 2015년 7월 7일 해양수산부는 「마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」(이하 ‘마리나 항만법’이라 함)을 개정하여 ‘마리나 선박 대여업’을 신설하였으며, 이때부터 마리나 선박을 활용한 마리나 선박대여업을 등록·운영할 수 있게 되었다.

또한 마리나 선박 대여업은 기존에 있던 비상구조정의 구비조건을 삭제하고, 공유수면 점유·사용허가서 제출만으로 마리나 항만 내에 계류 선석을 확보한 증거서류로 대체하였고, 마리나 선박인 경우는 운행구역에 대한 제한이 없어서 기존의 수상레저사업, 유선사업 등으로는 하기 힘들었던 관광·레저사업을 할 수 있게 되었다. 또한 법 시행당시 마리나 선박기준이 총톤수 5톤 이상 이었던 것이 추후 총톤수 2톤 이상의 마리나 선박으로 하향 조정되면서 개인용 또는 대여용을 이용한 소규모 창업도 가능하게 되었다(마리나 항만법 제28조의2). 마

5) ‘charter’, 즉 선박용선이라는 사전적 의미는 선박이용자를 위하여 선박의 전부 또는 일부를 빌려주는 의미이지만 ‘마리나 항만법’상의 의미는 선박전체를 대여해 주는 의미로 해석한다.

6) 이 논문에서는 요트(세일링 요트, 파워요트, 슈퍼요트 등)와 보트를 포함한 의미로 마리나에 계류·보관하는 선박을 일컬어서 ‘마리나 선박’이라고 부르기로 한다.

리나 선박대여업의 법적기준은 총톤수 2톤 이상의 마리나 선박을 보유한 소유자 또는 용선(차터, charter)한 자(개인, 사업자)가 조종면허 1급, 요트면허, 인명구조자격을 보유하고, 마리나 선박 계류시설을 확보한 증명서만 제출하면 누구나 마리나 선박 대여업을 할 수 있도록 규정하고 있다.

마리나 선박 대여업과 관련한 유사한 사업을 보면, 유선 및 도선 사업, 수상레저사업 등이 있으며, 이 사업들의 정의나 목적, 대상선박 그리고 기타 조건들을 보면, 아주 유사함을 알 수 있다. 이에 관련 다른 법과의 차이점을 정리하면 다음과 같다.

**<표 1> 유선업, 수상레저사업 및 마리나 선박 대여업의 비교분석**

구분	유선 및 도선사업법 (유선 및 도선 사업)	수상레저안전법 (수상레저사업)	마리나 항만법 (마리나 선박대여업)
정의	낚시, 관광 또는 그 밖의 유락을 위해 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것	수상레저기구를 빌려주는 사업 또는 수상 레저 활동을 하는 자를 수상 레저기구에 태워주는 것	마리나 선박을 대여해주는 것
대상 선박	1. 총톤수 5톤 이상의 선박 2. 총톤수 5톤 미만의 선박 중 승객정원 13명 이상 3. 노와 상앗대 등으로 움직이는 선박	모터보트, 동력보트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트 등 23종(톤수 등에 대한 제약이 없다)	총톤수 2톤 이상의 마리나 선박(모터보트, 고무보트, 요트, 윈드서핑용 선박, 수상 오토바이, 호버크래프트 등 8종)
사업 자격	해기사 인명구조요원	일반조정면허 인명구조요원	일반 조종 면허, 요트면허, 인명구조요원 또는 그에 상응하는 자격을 갖춘 자 (참조 : 표 6)
사업장	승강장, 승객대기실, 매표소, 화장실구비	계류장, 탑승장, 승객대기실, 매표소, 화장실구비	마리나 선박계류시설 (보유 또는 임대)
비상 구조선	필요	필요	필요 없음
기타	관광유람선 또는 총톤	주류 판매금지	조건부 허용

수 50톤 이상 선박만 주류반입가능. 운항구 역 제한 있음		
--	--	--

그리고 마리나 선박 대여업, 수상레저사업 및 유선 및 도선 사업의 기본 자격요건인 인명구조요원의 기준은 ① ‘수상레저안전법’ 제48조 제3항에 따른 인명구조요원 자격을 취득한 사람, ② 해군 또는 해양경찰소속 경찰공무원으로 복무한 자로서 수상인명구조에 경험이 있는 사람, ③ 한국해양수산연수원법에 따른 한국해양수산연수원에서 안전 및 해양사고방지교육(상급안전교육)을 이수한 사람, ④ 그 밖에 제1호 및 제3호에 해당하는 자격이 있다고 관할관청이 인정하는 사람으로 규정하고 있다(유선 및 도선사업법 시행령 제20조).

### (3) 마리나 선박 대여업의 등록 준비서류 및 등록기관

마리나 선박대여업 신청 시 필요한 서류는 ① 마리나 선박 대여업 등록 신청서(마리나 항만법 시행규칙(별지 제11호 서식)), ② 정관(법인인 경우에만 해당), ③ 마리나 선박의 수, 종사자 수 마리나 선박의 계류시설의 위치 등을 명시한 사업장 명세서, ④ 선박안전법 제2장에 따른 선박검사증서 또는 수상레저안전법 제37조7)에 따른 수상레저기구안전검사증 사본, ⑤ 마리나 선박의 사용

7) 제37조(안전검사) ① 제30조제3항에 따른 등록 대상 동력수상레저기구를 수상레저활동에 이용하려는 자는 해양수산부령으로 정하는 안전검사의 절차, 검사 방법 및 준비사항 등에 따라 해양경찰청장이 실시하는 다음 각 호의 검사를 받아야 한다.

1. 신규검사 : 제30조에 따른 등록을 하려는 경우에 하는 검사

2. 정기검사 : 등록 후 5년마다 정기적으로 하는 검사

3. 임시검사 : 수상레저기구의 구조나 장치를 변경한 경우에 하는 검사

② 제39조에 따른 수상레저사업을 하는 자(이하 "수상레저사업자"라 한다)는 등록 대상 동력 수상레저기구에 대하여 영업구역이 해수면인 경우 해양경찰청장으로부터, 영업구역이 내수면인 경우 그 지역을 관할하는 시·도지사로부터 각각 안전검사(이하 "안전검사"라 한다)를 받아야 한다.

③ 제1항과 제2항에 따른 검사 대상 동력수상레저기구 중 수상레저사업에 이용되는 동력수상레저기구는 1년마다, 그 외의 수상레저기구는 5년마다 정기검사를 받아야 한다.

④ 소유자는 제1항 각 호에 따른 검사를 받지 아니하거나 검사에 합격하지 못한 수상레저기구를 수상레저활동에 사용하여서는 아니 된다. 다만, 해양수산부령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

⑤ 동력수상레저기구의 안전검사증을 발급 또는 재발급 받으려는 자는 해양경찰청장, 시·도지

권을 확보하였음을 증명할 수 있는 서류(마리나 선박을 임대·사용대차 계약을 체결한 경우의 서류, 즉 차터 계약서) ⑥ 마리나 선박 대여업자 또는 그 종사자가 마리나 항만법 시행령 별표1 제1호 다 목의 인력기준을 충족하였음을 증명할 수 있는 서류, ⑦ 해당 마리나 선박이 계류 시설의 소유 또는 사용권한 확보를 증명할 수 있는 서류, ⑧ 해당 마리나 선박이 선적을 확보하였다는 것을 확인할 수 있는 실제사진(전, 후, 앞, 뒤), ⑨ 해당 마리나 선박이 가입한 보험증권(사업자용) (등록기준이 아니라고 되어있지만, 보험 미 가입 사업장 운영 시에는 마리나 항만법 제28조의7(등록취소 등)에 따라서 영업정지 또는 영업취소가 가능), ⑩ 마리나 선박을 등록한 동력수상레저기구 등록증, ⑪ 법인 등기부 등본(법인경우에만 해당), 대표자 주민등록증, 초본 각 1 부 등의 서류를 모두 구비한 후 마리나 항만법 시행규칙 별지 제11호 서식의 마리나 선박 대여업 등록신청서 및 상기 각호의 모든 서류를 등록기관인 관할 지방해양수산청 해양수산환경과에 서류를 준비하여 제출하면 서류상 하자가 없는 경우에는 마리나 선박 대여업 사용을 허가하는 사업허가증이 발급되며, 등록기관은 마리나 선박 보관·계류업의 등록기관과 동일하다.

#### (4) 마리나 선박 대여업의 등록기준

마리나 선박 대여업의 등록기준상 ‘마리나 선박’이라 함은 ‘자기 소유의 선박이거나, 용선(charter)하여 전용으로 사용하는 것에 한정하여 그 선박을 자기소유의 선박으로 본다’라고 규정하고 있으며, 첫째, 국가, 지방자치단체 또는 공공기관의 운영에 관한 법률 제4조에 따른 공공기관이 관리·운영하는 마리나 선박에 대하여 사용허가 등을 받아서 용선 선박으로 사용하는 경우이며, 둘째, 타인이 소유한 마리나 선박을 용선 계약하여 그 사용권을 확보한 경우(단, 등록신청 기준일로부터 사용기간이 3년 이상 남아 있어야 한다)<sup>8)</sup>라고 규정하고 있

사 또는 제38조제1항의 검사대행자(이하 이 조에서 “해양경찰청장등”이라 한다)에게 신청하여야 한다.

⑥ 제5항의 신청이 있는 때에는 해양경찰청장등은 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 안전검사증을 발급 또는 재발급하여야 한다.

8) 마리나 선박 임대와 관련한 용선계약서가 3년 이상 되어져있어야 한다는 의미이다.

다.9)

또한 선박안전법 제2장<sup>10)</sup>에 따른 선박의 검사 또는 수상레저안전법 제37조에 따른 안전검사를 받은 선박을 마리나 선박 대여업의 등록기준상의 마리나 선박 이라고 보며, 마리나 선박 대여업의 등록기준상의 마리나 선박 계류시설이라 함은 선적이 구분되어있는 마리나 계류시설 중의 일부를 소유·점유하거나, 마리나 선박 대여업의 등록기간 동안의 사용권을 확보하여야 한다.

그리고 마리나 선박 대여업의 등록기준상의 인력기준이라 함은 마리나 선박 대여업자 또는 종사자 중 1명 이상은 해당 마리나 선박에 적합한 수상레저안전법 제4조에 따른 제1급 조종면허, 요트조종면허(수상레저안전법 시행령 제2조 제1항 제2호에 따른 세일링 요트만을 이용하는 마리나 선박 대여업의 경우에 한정) 또는 선박직원법 제4조에 따른 면허를 갖춘 사람을 고용하여 근무하고 있어야 하며, 이것을 증명할 수 있는 서류<sup>11)</sup>를 해당 관청에 제출하여야 한다.

또한 동력 기관이 설치되어있지 않은 마리나 선박을 이용하여 마리나 선박 대여업을 하는 경우에는 마리나 선박대여업자 또는 종사자 중 1명 이상이 수상레저안전법 제4조에 따른 제2급 조종면허 이상의 자격을 갖춘 사람을 고용하여 근무하고 있어야 하며, 마리나 선박 대여업자 또는 종사자 중 1명 이상은 유선 및 도선사업법 시행령 제20조(인명구조요원자격) 제1항의 각호의 어느 하나에 해당하는 사람 이어야한다. 이에 대한 사항을 정리하면 다음과 같다.

9) 마리나 항만법 시행령 별표1 마리나 업의 등록기준 제32조의2의 제1항.

10) 제8조(정기검사) ①선박소유자는 선박을 최초로 항해에 사용하는 때 또는 제16조의 규정에 따른 선박검사증서의 유효기간이 만료된 때에는 선박시설과 만재흡수선에 대하여 해양수산부령이 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 검사(이하 "정기검사"라 한다)를 받아야 한다. 다만, 제29조의 규정에 따른 무선설비 및 제30조의 규정에 따른 선박위치발신장치에 대하여는 「전파법」의 규정에 따라 검사를 받았는지 여부를 확인하는 것으로 갈음한다.

②해양수산부장관은 제1항의 규정에 따른 정기검사에 합격한 선박에 대하여 항해구역·최대승선인원 및 만재흡수선의 위치를 각각 지정하여 해양수산부령으로 정하는 사항과 검사기록을 기재한 선박검사증서를 교부하여야 한다.

③제2항의 규정에 따른 항해구역의 종류와 예외적으로 허용되거나 제한되는 항해구역, 최대승선인원의 산정기준 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

11) 건강보험증, 근로계약서 등의 고용을 증명할 수 있는 서류를 말한다.

<표 2> 마리나 선박 대여업 관리 기준

사업 등록	영업구역
-총톤수 2톤 이상의 마리나 선박(자기 소유의 선박이거나 국가, 지방자치단체, 공공기관이 관리·운영하거나 타인 소유인 마리나 선박) -유효기간 3년 -선박안전법 제2장에 따른 선박검사증서 또는 수상레저안전법 제37조에 따른 수상레저기구 안전검사증 사본을 가지고 보험에 가입하는 등 관련 기준을 갖추어 해양수산부장관에게 등록 -마리나 선박 대여업자 또는 종사자 중 1명 이상이 수상레저선박 조정면허 및 인명구조요원 자격을 보유	-해당 선박의 기준에 따름
선원 기준	안전기준
-해당 선박의 기준에 따름	-해당 선박의 기준에 따름
선형기준	주류 판매
-해당 선박의 기준에 따름	-해당 선박의 기준에 따름

## 2. 마리나 선박 보관·계류업

### (1) 마리나 선박 보관·계류업의 정의

국내 ‘마리나 항만법’에서는 ‘마리나 업’이라고 규정하여 ‘마리나 선박대여업’과 ‘마리나 선박 보관·계류업’으로 두 가지로 분류하고 있다. 여기에서 말하는 ‘마리나 선박 보관·계류업’은 일반적으로 통용되는 복합레저단지의 의미를 가진 마리나의 의미와는 다른 ‘순수한 마리나 선박을 보관하고 계류할 수 있는 시설을 말하는 것’이므로 일반인들이 말하는 ‘마리나’의 의미로 보기는 어려울 것으로 판단되며, 순수한 마리나 선박만을 계류하고 보관하는 ‘마리나 선박 계류 시설업’으로 보는 것이 타당하다고 생각된다.

또한 일반적으로 해외에서는 마리나 선박 보관·계류업이라는 용어는 쓰지 않으며, 영어로 마리나(Marina), 요트 마리나(Yacht maina), 요트 하버(Yacht harbor) 등의 용어를 사용하고 있다.

### (2) 국내의 마리나 선박 보관·계류업의 현황

국내에서 연구한 각종 자료에는 최근에 생겨난 ‘마리나 선박 보관·계류업’이라는 용어를 사용하고 있는 곳은 없는 것으로 파악되며, 일반적으로 마리나, 마리나산업, 해양레저산업현황 등의 일부로 분류되고 있다. 일반적으로 “마리나 운영을 한다”는 의미가 마리나 선박 보관·계류업을 포함하고 있는 것으로 해석하는 것이 타당하다고 생각되며 마리나 또는 마리나산업 현황이 마리나 선박 보관·계류업의 현황이라고 보아도 무방할 것이다. 하지만 마리나 사용자들이 각 마리나의 선석 현황을 쉽게 파악할 수 있도록 해상에서 계류 가능한 척수, 육상에서 보관 가능한 척수로 분류된 명확한 자료가 필요하지만 이와 관련한 정확한 통계자료가 없으며 서비스 시설 또한 부족한 것이 현실이다.

또한 각 마리나 별 구비시설(해상크레인, 멀티 선대, 수리 및 유지보수업체여부, 해상급유기 등의 마리나 선박 및 소유자를 위한 각종 모든 부대시설)에 관한 부분에 대하여 상세하게 소개하고 있는 자료도 없는 실정이다.

### (3) 국내의 마리나 선박 보관·계류업의 등록절차

‘마리나 선박 보관·계류업’과 ‘마리나 선박 대여업’의 절차는 크게 다르지 않고, 확보해야 할 시설의 측면에서 마리나 선박 보관, 계류시설이나, 마리나 선박 확보냐에 따른 차이만 있으며, ‘마리나 선박 보관·계류업’을 하고자 하는 자는 등록에 필요한 모든 요건을 구비한 후 등록관할 관청에서 필요로 하는 서류를 준비하여 제출하면 사업등록이 되며, 정상적인 영업활동을 할 수 있게 된다.

### (4) 국내의 마리나 선박 보관·계류업의 등록 준비서류

‘마리나 선박 보관·계류업’을 하려고 하는 자는 ‘마리나 항만법’ 시행규칙 별



지 제12호 서식의 ‘마리나 선박 보관·계류업’ 등록신청서 및 다음 각 호의 서류를 관할 지방해양수산청(해양수산환경과)에 제출하여야 한다(마리나 항만법 시행규칙 제22조 제2항). ‘마리나 선박 보관·계류업’ 등록 시 구비해야 하는 서류는 ① 정관(법인인 경우만 해당), ② 마리나 보관·계류시설의 규모, 종사자 수 및 사무실의 위치 등을 명시한 사업장 명세서, ③ 마리나 선박 보관·계류시설 및 사무실 배치도, ④ 마리나 선박 보관·계류시설 및 사무실 부지의 토지이용 상황을 판단할 수 있는 축척 1천 200분의 1 이상의 지형도, ⑤ 마리나 선박 보관·계류시설의 소유 또는 사용권을 확보하였음을 증명할 수 있는 서류 등이다.

#### (5) 국내의 마리나 선박 보관·계류업의 등록기준

마리나 선박 보관·계류시설 마리나 선박을 보관·계류할 수 있는 시설을 소유하거나, ‘마리나 선박 보관·계류업’ 등록기간 동안 이에 대한 사용권을 확보해야 하며, 마리나 선박 관리를 위한 사무실을 소유하거나, ‘마리나 선박 보관·계류업’ 등록기간 동안 사용권을 확보해야한다(마리나 항만법 시행규칙 제22조).

#### (6) 마리나 항만법에 따른 마리나 업 등록기관

마리나 업을 하기 위한 각 명칭 및 관할구역에 따른 등록기관을 살펴보면 부산지방해양수산청은 부산광역시, 경상남도(김해시, 밀양시 및 양산시와 창원시 중 부산항에 한정한다), 제주 특별자치도 지역이며, 인천지방해양수산청은 서울특별시, 인천광역시, 경기도 중 김포시, 부천시, 고양시, 의정부시, 남양주시, 파주시, 구리시, 동두천시, 포천군, 양주군, 가평군, 연천군, 시흥시 및 안산시 단원구 대부북동 지역이며, 여수지방해양수산청은 전라남도 중 여수시, 순천시, 광양시, 고흥군, 보성군, 구례군, 곡성군 및 장흥군 지역이며, 마산지방해양수산청은 경상남도(김해시, 밀양시 및 양산시와 창원시 중 부산항은 제외)이며, 동해지방해양수산청은 강원도 지역이며, 군산지방해양수산청은 전라북도, 충청남도(장항항에 한정)지역이며, 목포지방해양수산청은 광주광역시, 전라남도(여수시, 순천시, 광양시, 고흥군, 보성군, 구례군, 곡성군 및 장흥군은 제외)지역이며, 포항지방해양수산청은 대구광역시, 경상북도 지역이며, 평택지방해양수산청은

경기도(김포시, 부천시, 고양시, 의정부시, 남양주시, 과천시, 구리시, 동두천시, 포천군, 양주군, 가평군, 연천군, 시흥시 및 안산시 단원구 대부북동은 제외), 충청남도(평택항, 당진항에 한정)지역이다.<sup>12)</sup> 또한 등록기관은 마리나 업의 등록 뿐 아니라 이 사업자에 대한 휴·폐업 및 지도 감독 등에 관한 모든 사항까지 관여하며, 관할 지방해양수산청이라 함은 ‘해당사업장 소재지를 관할하는 곳’을 말한다.

### 3. 마리나 항만법의 등록에 관한 법

마리나 항만법 제28조의2의 마리나 업의 등록에 관한 사항을 보면, 마리나 업 중 다음 각 호의 업을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 기준을 갖추어 해양수산부장관에게 등록하여야 하며, 첫째로 마리나 선박 대여업은 총톤수 2톤 이상<sup>13)</sup>의 마리나 선박을 빌려주는 업(마리나 선박을 빌린 자의 요청으로 해당 선박의 운항을 대행하는 경우를 포함한다)이며, 두 번째로 마리나 선박 보관·계류업은 마리나 선박을 육상에 보관하거나 해상에 계류할 수 있도록 시설을 제공하는 업을 말한다. 또한 등록의 유효기간은 등록 일부터 3년으로 하고, 계속하여 영업을 하려는 자는 등록의 유효기간이 끝나기 전에 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 등록을 갱신하여야 하며, ①미성년자, 피 성년후견인 또는 피한정후견인, ② 이 법을 위반하여 징역 이상의 실형(實刑)을 선고받고 그 집행이 끝나거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자, ③ 제28조의7에 따라 등록이 취소(제28조의7제1항제1호에 해당하여 등록이 취소된 경우는 제외한다)된 날부터 2년이 지나지 아니한 자는 ④다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 ‘마리나 업’ 등록을 할 수 없다.

다시 정리하면 ‘마리나 선박 대여업’을 등록하기 위해서는 첫째, 본인 소유의 총톤수 2톤 이상의 마리나 선박 또는 총톤수 2톤 이상의 마리나 선박을 3년 이

12) 해양수산부와 그 소속기관 직제 시행규칙 제21조.

13) 동력수상레저기구등록증 또는 선박국적증서상에 등록되어져있는 선박의 총톤수를 말하는 것이다.

상 용선하여야한다. 둘째 해당 마리나 선박을 운항할 수 있는 자격증(조종면허, 요트면허) 및 수상인명구조자격증을 보유하거나 관련교육을 이수한 직원을 고용하거나, 사업자 본인이 그러한 모든 자격을 갖추고 있어야한다. ‘마리나 선박 보관·계류업 등록을 위해서는 마리나 선박을 위한 선석이 구분된 계류시설을 확보하여야 하며, 마지막으로 업을 등록함에 있어 기준요건인 법적 하자가 없어야한다. 그러므로 ‘마리나 선박 보관·계류업’의 기준은 마리나 선박 보관시설을 제외하면 ‘마리나 선박 대여업’의 등록 기준과 특별히 다르지 않다.

## 제2절 국내 마리나산업의 현황

### I. 국내 마리나산업의 현황

우리나라의 대부분의 마리나는 단순히 계류 기능 위주로 운영되고 있고 국제 수준의 종합복합서비스를 갖춘 마리나 항만은 거의 전무해서 선진주변국가인 일본과의 마리나 교류에도 한계를 보이고 있을 뿐만 아니라, 규모의 측면에서도 중국과의 교류에 문제가 있다. 아울러 해양레저관광산업, 마리나 선박의 제작·정비·대여, 마리나 선박 전문 딜러, 해상전문 딜리버리, 마리나 선박 전문 검선인력, 마리나 선박에 대한 금융대출, 마리나 관련 전문 인력양성 등 관련분야 산업과의 연계발전 또한 미흡한 실정이다. 또한 정부에서 민간투자유치를 통한 마리나 개발의 활성화를 위해 민간사업자 대상 확대 및 사업성 확보를 위한 지속적인 법률개정이 필요하다. 그리고 정부부처의 일자리 창출 관련 실적을 낼 수 있는 대규모 마리나 항만 건설 정책 위주 보다는 마리나산업 관련 전문인력 양성에 초점을 두는 정책을 수행해야 할 것이다.<sup>14)</sup>

과거에는 마리나 관련단체만 하더라도 사단법인인 한국마리나항만협회, 한국

14) 2017년 현재 정부는 마리나 시설건립에 관해서는 지속적인 연구보고서와 과감한 투자를 하고 있는 반면, 이와 관련한 산업(보험, 마리나 선박대여업, 선대제조, 해상크레인, 전문인력 양성사업 등) 지원정책은 미비한 실정이다. 2017년 12월 5일 (사)한국해양네트워크 주관으로 개최되어진 “4차 산업시대의 해양관광사업 고도화 및 일자리 창출방안” 국회정책토론회에서도 논의되어진 내용이다.

마리나산업협회<sup>15)</sup> 및 재단법인인 대한마리나산업진흥회 등 여러 곳이 활동하고 있었다. 하지만 이 3개 단체의 업무가 제대로 구분되어 있지 않아 하나의 단체로 통폐합이 요구되었으며, 현재는 한국마리나협회와 대한마리나산업진흥회로 운영되고 있다.

<표 3> 국내마리나 별 시설현황

마리나	마리나 시설										
	기본시설		기능시설							편의시설	
	세일요트	파워보트	슬립웨이	전기시설	수도시설	상·하거시설	수리시설	보안시설	식당	샤워시설	회의시설
서울	○	○	○	○	○			○	○	○	○
아라	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
전곡	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○
목포	○	○			○	○	○			○	○
소호	○	○	○	○	○				○		
삼천포	○	○	○	○	○						○
충무	○	○		○	○	○	○		○		○
수영	○	○	○	○	○		○	○	○		○
양포	○	○		○	○						
양양	○	○	○	○	○					○	○
강릉	○	○	○	○	○				○	○	○
김녕	○	○	○		○				○		
도두	○	○	○		○				○		
충문마린파크	○	○	○		○				○		

출처 : 정우리·박진수, “항해자의 관점에서 본 국내 마리나 항만현황 및 개선방안에 관한 연구”, 「한국항해항만학회지」 제38권 제1호, 한국항해항만학회(2014.2), 75쪽. Table 3을 토대로 재구성함.

위의 자료에서도 볼 수 있듯이 국내의 마리나는 기본적으로 갖추어야 할 시설<sup>16)</sup>이 갖추어지지 않은 곳이 대부분이며, 설령 기본시설이 갖추어진 곳이라도

15) 이후 한국마리나항만협회와 한국마리나산업협회 두 단체가 특수법인 한국마리나협회로 통합되었다.

16) 마리나 선박이 아무런 문제없이 마리나 시설을 이용할 수 있도록 하는 Slipway, Electric Service, Water supply, Boat lift, Repairing service, Cradle, Security 등의 구비시설을 말한

하더라도 그것을 짧게는 몇 시간에서 1-2일 정도의 단기로 사용하기에는 상당한 어려움이 있다.

예를 들면, 마리나 선진국인 뉴질랜드에서는 슬립웨이(Slipway)<sup>17)</sup>같이 간단한 시설은 특정한 장소를 제외한 하천, 호수 등의 내수면뿐만 아니라 해수욕장을 포함한 거의 모든 공공장소에 설치되어 있어 마리나 선박을 이용하여 해양 레저를 즐기고 싶은 사람은 누구나 언제든지 무료로 사용할 수 있다. 그러나 현재 우리나라는 일반 대중이 고가의 비용을 지불해야 사용할 수 있는 마리나 선박 계류시설 건설에 대한 정책을 우선시 하고 있어 슬립웨이와 같이 일반대중이 쉽고, 용이하게 접근할 수 있는 시설에는 비용을 투자하지 않고 있다. 또한 관련법과 제도에 관한 연구도 후순위로 밀려져 있는 실정이다.

## II. 국내 마리나 현황

우리나라의 마리나는 마리나 관련 산업 선진국에 비해 아직은 미비한 수준이나, 현재 지속적으로 개발 중에 있으며, 전국적으로 매년 마리나가 건설되고 있다.

<표 4> 전국 마리나 현황

위치 (항명)	마리나명	개발	운영주체	개발년도	개발구역	개발사업비 (억)	투자주체 (억)
한강	서울	서울마리나	서울마리나	'11	하천	270	민간
경인	김포	수,공	워터웨이플러스	'12	무역항	777	민간
전국	전국	화성시	화성도시공사	'09~'11	지방어항	467	국비(92), 지방비(375)
보령	보령	보령시	보령시	'01	기타	30	국비(8), 지방비(22)

다.

17) 주로 소형선의 건조나 수리에 사용되는 것으로 완만한 경사면에 수중 깊은 곳까지 레일을 설치하여 그 위에 바퀴가 달린 진수대를 여러대 갖추어 놓은 시설을 말한다. 여기서 말하는 슬립웨이는 마리나 선박을 육상과 해상으로 이동시키기 위한 경사도를 말한다.

격포	격포	부안군	전북요트 협회	'11	국가어항	48	국비(24), 지방비(24)
목포	목포	목포시	세한대 산학협력 단	'09	무역항	70	국비(35), 지방비(35)
여수	소호	여수시	전남요트 협회	'87	기타	16	국비(7), 지방비(9)
완도	완도	국가 (전남도)		'13	무역항	16	국비
물건	물건	남해군	남해군요 트협회	'11	국가어항	20	지방비(20)
삼천포	삼천포	삼천포	삼천포	'06	기타	5	민간
통영	충무	금호충무마 리나	금호충무 마리나	'97	무역항	652	민간
	공공	국가 (경남도)	경상남도	'13		15	국비
사곡	사곡	거제시	거제시	'97~'05	기타	8.4	지방비(8), 민간(0.4)
지세포	지세포	거제시	거제요트 협회	'09~'13	국가어항	35	국비(2), 지방비(33)
수영만	수영만	대우	체육시설 관리사업 소	'86	기타	711	기부채납 (대우→부산 시)
운촌	더베이10 1	동백섬마리 나	동백섬 마리나	'14	기타	350	민간
남천	남천	진일월드마 린	진일월드 마린	'14	기타	42	기부채납 (진일→부산 시)
양포	양포	국가 (해수부)	포항시	'09	국가어항	10	국비(10)
포항구 항	포항구항	포항시	포항시	'10	무역항	1.2	지방비(1.2)
오산	오산	울진군		'13	국가어항	20	국비(10), 지방비(10)
후포	후포	국가 (해수부)		'13	연안항	15	국비
강릉	강릉	시마스터	시마스터	'10	국가어항	30	민간
수산	수산	양양군	강원도 요트협회	'09	국가어항	50	국비(36), 지방비(14)
속초	공공	국가 (강원도)	강원도	'13	무역항	15	국비
도두	도두	도두마리 나	도두마리 나	'09	국가어항	13	민간

	한라	한라대학	한라대학	'08		12	민간
	공공	제주도	제주도	'13		46	국비(23), 지방비(23)
김녕	김녕	에니스	김녕요트 투어	'08	국가어항	5	민간
	공공	제주도	제주도	'13		28	국비(11), 지방비(17)
위미	위미	해비치호텔 &리조트	해비치호 텔&리조 트	'08	국가어항	140	민간
중문	중문	퍼시픽랜드	퍼시픽랜 드	'91~'11	기타	706	민간
대포	대포	제이엠	제이엠	'11	지방어항	6	민간

출처 : 해양수산부(2014.6)

<표 5> 개발근거 법 및 마리나 운영주체에 따른 마리나 분류

마리나명	개발 근거
보령	공유수면 관리 및 매립에 관한 법률
목포	마리나 항만법
소호	공유수면 관리 및 매립에 관한 법률
삼천포	어촌어항법
충무	공유수면관리법
사곡	공유수면 관리 및 매립에 관한 법률
수영만	공유수면 관리 및 매립에 관한 법률
수산	어촌어항법
김녕	어촌어항법
도두	어촌어항법
한라	어촌어항법
공공(제주도)	어촌어항법
중문	공유수면관리법
위미	어촌어항법
전곡	어촌어항법
함평	어촌어항법
양포	어촌어항법
강릉	어촌어항법

이호	공유수면 관리 및 매립에 관한 법률
서울	민투협
김포	마리나 항만법
격포	어촌어항법
완도	마리나 항만법
물건	어촌어항법
지세포	어촌어항법
공공(통영)	마리나 항만법
더베이 101	지역특화발전특구에 대한 규제특례법등
남천	공유재산 및 물품관리법등
포항구항	공유수면관리법
오산	어촌어항법
후포	마리나 항만법
공공(속초)	마리나 항만법
대포	어촌어항법
왕산	경제자유구역법
제부	마리나 항만법
홍원	어촌어항법
비봉	어촌어항법
당항포	어촌어항법
당항포	어촌어항법

출처 : 해양수산부 내부자료를 토대로 연구자 재구성

앞에서 보는 바와 같이 대부분 ‘공유수면 관리 및 매립에 관한 법률’, ‘어촌어항법’과 ‘마리나 항만법’을 근거로 마리나가 개발되고 있으며, 운영주체는 대부분 지자체와 요트관련 협회 등이다. 이러한 결과로 마리나 선박 계류자를 위한 시설 부족 및 관련 서비스가 제대로 갖추어지지 않고 있는 것이 현실이다.

또한 마리나 선박으로 국내 연안을 항해하거나 각 마리나 선박의 모항이 아닌 다른 마리나의 기항을 원할 때 선진국의 경우에는 단기간 사용가능한 게스트를 위한 별도의 무료선석을 보유하고 있지만, 국내의 경우 대부분 별도로 보유하고 있지 않고 설령 보유하고 있다고 하더라도 제대로 운영되지 않고 있다.



선박은 해상고유의 위험에 항시 노출되어 있고 언제 어디서 무슨 일이 일어날지 알 수 없는 특수한 상황임에도 불구하고, 대부분의 국내 마리나에는 이를 위한 충분한 시설과 장비 등을 보유하고 있지 않다.

연안을 운항 중 갑작스러운 상황 발생으로 인하여 긴급하게 근처의 마리나를 찾는 마리나 선박 항해자들에게 제대로 된 점검서비스를 제공할 수 있는 필요한 시설을 갖추고 있지 않다면 이는 나중에 더 큰 위험과 비용부담에 직면할 수밖에 없으며, 이는 구조비용을 전적으로 국가가 부담하는 우리나라의 경우에 있어 국가로서도 큰 손실이다.

그리고 제대로 된 시설을 갖춘 마리나는 전국에 4개소(목포 마리나, 충무 마리나, 수영만 마리나, 화성 전곡항 마리나) 정도가 전부이다. 그러나 해외 마리나 항만은 마리나 시설뿐만 아니라, 쇼핑몰, 카페, 요트클럽, 식당, 호텔 등의 고급 숙박시설, 캠핑장, 보트수리단지, 첨단화된 보트보관시설 등과 결합된 마리나 시티 개념으로 확대되어 있다. 또한 마리나 시설뿐만 아니라 계류장, 보트, 요트 수리·보수·관리를 마리나에서 해결할 수 있는 편의시설을 갖춘 윈스톱 시스템을 갖추고 있으며, 이를 통해 단순한 마리나 선박의 계류시설에 대한 비용수익보다 더 많은 수익을 내고 있다.

반면 국내 마리나는 단순한 마리나 시설 외에는 별도로 추가된 시설이 전무한 상황으로 마리나 운영에 어려움을 겪으며 경영난을 겪고 있는 경우가 많다. 그러나 최근에 김포 아라마리나는 주변에 쇼핑몰과 카페 등이 같이 설립되었고, 부산의 경우는 더베이 101이라고 하는 클럽하우스 겸 레스토랑이 부산의 대표 관광지로 발돋움하고 있는 등 새로운 시도가 이루어지고 있다. 그러나 이런 몇 군데를 제외하고는 단순한 마리나 선박이 정박하는 마리나 항만으로써의 기능밖에 하지 못하고 있는 실정이다.

우리나라는 대규모 또는 소규모 어항이 많아서 소규모 어항에 마리나 항만을 같이 개발하는 경우가 많다. 이는 기존 어항과의 마찰을 빚어내며, 위화감이 조성되고 있는 상황이다. 어항은 어민들의 생계수단으로써의 인식이 강하지만, 요트 등을 이용하는 마리나 항만은 해양레저로써의 인식과 더불어 사치로 여기는 인식이 팽배해 있기 때문에 발생하는 현상이다. 그러므로 이를 해결하기 위한

제도적 방안이 뒷받침되어야 한다. 즉 어항과 마리나 항만의 공생관계를 만들 수 있는 제도적 장치, 즉 어촌계의 이익을 침해하지 않고 마리나 시설과 같이 공존하며, 어촌계에도 이익이 될 수 있는 방안을 강구하여야 할 것이다. 또한 마리나 시설의 설립으로 인하여 적은 관광객으로 인한 기존 어촌시설의 수입 감소를 상쇄하고 보다 많은 관광객 및 방문객을 유도함으로써 지역 소득 증가와 더불어 지역 발전에 기여할 수 있다는 점을 인식시킬 필요가 있다.

### 제3절 국내 마리나산업 관련 법제

해양레저인구는 매년 가파르게 증가하고 있으나, 이에 대한 해양레저기구에 대한 관리체계가 미흡할 뿐만 아니라 사업자 및 개인용에 대한 해양레저기구의 관련법 정비 또한 제대로 되어 있지 않은 상황이다. 해양레저 관련 법령을 비교 검토하도록 한다.

#### I. 마리나 선박관련 법령비교

##### 1. 해양레저선박 검사 관련 적용대상의 법령 비교

<표 6> 해양레저선박 검사 관련 적용대상의 법령 비교

구분	선박안전법	수상레저안전법
적용 대상	대한민국 국민 또는 대한민국 정부가 소유하는 선박에 대하여 적용한다. 다만, 다음의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여는 적용하지 아니한다. ① 군함 및 경찰용 선박 ② 노와 상앗대만으로 운전하는 선박 ③ 「어선법」 제2조제1호에 따른 어선 ④ 「수상레저안전법」 제37조에 따른 안전검사를 받은 수상레저 기구 ⑤ 계선선박	① 수상(水上)에서 수상레저기구를 체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동에 사용되는 선박 ② 다음의 경우에 사용되는 선박은 적용하지 아니한다. ○ 「유선 및 도선사업법」에 따른 유·도선사업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 선박 ○ 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 따른 체육 시설업 및 그

	사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 선박 ○ 「낙시 관리 및 육성법」에 따른 낙시어선업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 선박
--	--

## 2. 해양레저선박의 사업제도 관련 법령비교

<표 7> 해양레저선박의 사업제도 관련 법령 비교

구분	유선업	수상레저사업	마리나 업
선박의 명칭	유선(유람선)	수상레저기구	마리나 선박
목적	고기잡이, 관광, 그 밖의 유락을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 사업	수상레저기구를 빌려주는 사업 또는 수상레저활동을 하는 자를 수상레저기구에 태우는 사업	총톤수 2톤 이상의 마리나 선박을 빌려주는 업( 마리나 선박을 빌린 자의 요청으로 해당선박의 운항을 대행하는 경우도 포함 )
신고여부	신고	등록	등록
신고기관	①해수면 :해당 장소를 관할하는 해양경찰서장 ② 내수면 : 해당지역을 관할하는 시장.군수.구청장. 다만 영업구역이 둘 이상의 시.군.구의 관할구역에 걸쳐있고 운항거리가 5해리 이상인 경우에는 시.도지사, 운항거리가 5해리 미만인 경우에는 해당 유선을 주로 매어두는 장소(모항)를 관할하는 시장.군수.구청장 ③ 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 시.도에 걸쳐 있는 경우 : 해당 유선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시.도지사 또는 지방해양	① 해수면 : 해당지역을 관할하는 해양경비안전서장 ② 내수면: 해당 지역을 관할하는 시장.군수.구청장 ③ 영업구역이 둘 이상 관할 지역 :주로 매어두는 장소(모항)를 관할하는 해양경찰서장 또는 시장.군수.구청장	각 지방해양수산청장

	경찰서장 ④ 서울특별시의 한강에서 운항하는 유선 : 서울시의 한강관리에 관한 업무 중 유선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장		
소관부처	해양경찰청 안전과	해양경찰청 수상레저과	해양수산부 해양레저과

### 3. 유선업, 수상레저사업 및 마리나 업 비교

<표 8> 유선업, 수상레저사업 및 마리나 업 비교

구분	유선업	수상레저사업	마리나 업
정의	고기잡이, 관광, 그 밖의 유락을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 사업	수상레저기구를 빌려주는 사업 또는 레저활동을 하는 수상레저기구에 태우는 사업	마리나 선박을 빌려주거나, 보관·계류시설을 제공하는 사업
대상선박	①총톤수 5톤 이상 선박 ②총톤수 5톤 미만 선박 중 승객정원 13명 이상 ③노와 상앗대 등으로 움직이는 선박	모터보트, 세일링 요트, 수상오토바이, 고무보트, 호버크래프트 등 23종	총톤수 2톤 이상 마리나 선박(모터보트, 고무보트, 요트, 윈드서핑용 선박, 수상오토바이, 호버크래프트 등 8종)
주류판매	조건부 허용	불가	조건부허용
도선	불가	불가	조건부 허용
공유수면, 어항시설 점유사용	필요	필요	불필요
항해구역	신고 항로 내	영업구역 내	제한없음 (단, 선박안전검사구역 허가 내)
사업장	승강장, 승객대기실, 매표소, 화장실, 비상구조선 필요	계류장, 탑승장, 승객대기시설, 매표소, 화장실, 비상구조선 필요	마리나 시설 계류시설 (보유 또는 임대 모두 가능)

#### 4. 해양관광·레저 관련 법령

<표 9> 해양관광·레저 관련 법령

구분	관련법	비고
기본법 및 특별법	국토의 계획 및 이용에 관한법률, 해양수산물발전기본법, 환경정책기본법, 동·서·남해안권 발전특별법	5개
공간관련법	공유수면관리 및 매립에 관한 법, 공유수면관리법, 연안관리법, 항만법, 수산업법, 농어촌정비법, 어촌·어항법, 염관리법, 도서개발촉진법, 방어해면법, 군사기지 및 군사시설 보호법, 영해 및 접속수역법, 마리나 항만 조성 및 관리에 관한 법류	13개
환경관련법	해양생태계의 보전 및 관리에 관한법률, 해양환경관리법, 문화재보호법, 자연환경보호법, 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법, 자연공원법, 수질 및 수생태계 보전에 관한법률	7개
해양레저활동 관련법	해운법, 선박안전법, 수상레저안전법, 선박법, 해상교통안전법, 개항질서법, 낚시관리 및 육성법, 마리나 항만법 등	12개
합계		37개

출처 : 제주발전연구원(2012) 자료를 바탕으로 재구성

위의 표에서 보는 바와 같이 수상레저 활동 및 마리나 관련 시장을 관할하고 있는 규제는 공유수면 관리 및 매립에 관한 법률, 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률, 선박안전법, 해사안전법, 마리나 항만법 그리고 수상레저안전법 등 다양한 법규에 의해 수상레저 활동을 관리 및 규제하고 있다.<sup>18)</sup>

또한 관세법, 도시계획법, 사회간접자본시설에 대한민간투자법 등의 다양한 정부기관과 지자체로부터 제재를 받는다. 이처럼 마리나 관련 항만시설 운영에 있어 정부의 중앙부처 간, 그리고 지자체 간에 다양한 기관으로부터 복잡한 형태로 제재를 받고 있다. 마리나 항만의 운영을 현실화하고 체계적인 발전계획

18) 조우정·장보영, “수상레저 활성화를 위한 선진국의 관련규제 분석 및 개선방향에 대한 인식도 분석”, 「한국항해항만학회지」 제37권 제4호, 한국항해항만학회(2013.8.), 420쪽.

을 진행하기 위해서는 일관성 있는 정책을 가지고 marina 운영을 지원하고 모니터링 할 수 있는 통합관리부서가 필요하다.<sup>19)</sup>



---

19) 정우리·박진수, 앞의 학회지, 76쪽.

# 제3장 마리나 선박 관리제도와 마리나 항만시설의 문제점과 개선방안

## 제1절 마리나 선박 관리제도

### I. 마리나 선박 관리제도의 의의

#### 1. 마리나 선박의 정의

‘마리나 선박’이란 ‘마리나 항만법’ 시행령 제3조에 따라 ‘유람, 스포츠 또는 여가용으로 제공 및 이용하는 선박(보트, 요트포함)으로서 대통령령이 정하는 것을 말한다’라고 규정하고 있으며, 모터보트, 고무보트, 요트, 윈드서핑용 선박, 수상오토바이, 호버크래프트, 유어선<sup>20)</sup>, 카누, 카약 등 기타 이와 비슷한 구조, 형태 및 운전방식을 가진 것으로서의 유람, 스포츠 또는 여가용으로 사용되는 선박’을 포함하는 것을 말한다.

#### 2. 마리나 선박의 종류

마리나 선박의 종류는 수상레저기구의 종류와 같다고 볼 수 있으며, 마리나 선박의 구분으로는 모터보트, 낚시보트, 세일요트, 파워요트, 슈퍼요트 등으로 구분 지을 수 있다.

첫째, 모터보트는 내연기관으로 추진되는 소형선박으로서 주로 선외기를 장착하고 있으며 웨이크 보드, 수상스키 등의 높은 스피드를 사용하여 사람들을 끌 수 있는 배를 말하기도 하며, 스피드만을 즐기기 위하여 만들어진 보트도 있다. 스피드를 내야하기 때문에 엔진의 성능도 높으며, 인명구조선으로도 많이 사용한다.

---

20) 낚시배를 일컫는 말이다

둘째, 낚시보트는 선수, 선미를 자유자재로 왔다 갔다 하면서 낚시를 즐길 수 있는 워크어라운드와 선수 쪽에는 선실을 만들고 선미 쪽에서만 낚시를 할 수 있게 만들어진 하우스타입 두 종류로 나눌 수 있다. 선상에서 낚시를 할 수 있도록 설계된 낚시대 홀더, 자동식 수조 등을 갖추고 있으며, 거친 파도에서 어느 정도 항해가 가능하도록 되어져 있는가도 상당히 중요한 점이다. 낚시의 단점은 낚시를 하면 미끼 등 상당한 장비를 필요로 하므로 이로 인하여 보트가 상당히 더러워 질 수 있어서 거의 대부분 FRP로 외부마감을 한다.

셋째, 세일요트는 주동력이 엔진이 아닌 바람을 이용해서 항해를 하는 배를 말하며, 엔진은 주로 접·이안할 때에만 사용한다. 선외기의 경우는 주로 5-10마력 정도이며, 선내기의 경우는 배의 사이즈에 따라서 다양하며, 100마력 이상 가는 것도 있다. 주동력이 바람이기 때문에 보트, 파워요트 등에 비해 상당히 유지비가 적게 든다. 대양항해용으로 만든 크루저용 요트, 경기에 참가하여 속도를 높이기 위해 만든 레이싱 요트 등으로 나눌 수 있다.

넷째, 파워요트는 주동력이 엔진이며, 엔진을 사용하여 해양레저활동을 하며, 유지 및 보수비용이 많이 들며, 여가활동을 위해 필요한 각종 필요시설(주방, 거실, 침실, 에어컨, 온풍기, 냉장고, 화장실 등 생활하기에 필요한 모든 것)들을 선내에 구비하고 있다. 일반적으로 최소 30피트 이상의 크기의 보트를 파워요트라고 칭하며, 소형의 모터보트와는 구분한다.

다섯째, 슈퍼요트는 엔진을 장착한 파워요트로 된 호화요트를 일컫는 말이다. 연안항해 뿐만 아니라 생활에 필요한 모든 시설(주방, 거실, 침실, 에어컨, 온풍기, 냉장고, 화장실 등 생활하기에 필요한 모든 것)들을 화려하게 꾸며서 구비하고 있으며, 장기간의 대양항해가 가능한 요트이다. 주로 엄청난 고가이며, 일반호텔보다 더 화려하게 실내를 꾸며 놓은 통상 80피트 이상의 대형 모터보트를 지칭한다. 주로 부유층들이 개인적으로 소유하고 있다.<sup>21)</sup> 세일요트도 크고 화려한 요트가 있으나, 세일요트를 슈퍼요트라고 칭하는 경우는 드물다.

### 3. 마리나 선박 관리제도의 개념

21) 류호중, 앞의 보고서, 43쪽.



마리나 선박을 이용하여 해양레저활동을 하거나 마리나 선박을 이용하여 사업을 함에 있어 필요한 마리나 선박의 검사·등록제도 뿐만 아니라 이에 대하여 적용되는 법률에 관한 사항들에 대한 것을 말한다. 또한 마리나 선박에 적용되는 법률과 관리를 함에 있어서 적용되는 제도를 살펴보면, 등록 및 검사법에 따른 관리제도, 사업법에 따른 관리제도, 안전검사 관리제도, 폐선 관리제도 등 다양한 제도가 있으나, 이 논문에서는 안전검사에 따른 관리제도와 폐선 관리제도를 중심으로 살펴보려고 한다.

## II. 마리나 선박 관리제도의 현황과 문제점

### 1. 마리나 선박 안전검사제도

해양레저선박에 대한 개념이 정해지기 전까지는 모든 레저선박은 모두 선박안전법에 따라 검사를 받았고, 1999년 2월 수상레저안전법 제정 당시 동력수상레저기구를 선박법에 따라 등록해야 하는지에 대한 논란이 있었다. 2011년 12월 15일자로 총톤수 20톤 이상인 경우 선박법에 따라 등록한 뒤 선박안전법에 따라 검사를 받고, 20톤 미만인 경우는 수상레저안전법에 따라 비교적 완화된 기준의 검사<sup>22)</sup>를 받고<sup>23)</sup> 안전검사증을 발급 받고 있다. 마리나 선박을 포함한 수상레저 안전 관련법령으로는 수상레저안전법 이외에 해사안전법, 해양환경관리법 등이 있으나, 이 논문에서는 마리나 선박의 주요 관할법률인 수상레저안전법을 중심으로 안전관련 사항을 살펴보도록 한다.

#### (1) 마리나 선박의 안전검사기준

22) 일반적으로 총톤수 20톤 미만인 경우는 선박안전법에 따른 검사를 받지 않고, 완화된 검사기준이 적용되는 수상레저안전법에 따른 검사를 받고 검사증을 교부 받고 있는 편이다.

23) 홍장원·목진용·윤인주·이정아, “레저선박 관리제도 개선방안”, 한국해양수산개발원(2016.2.). 10쪽.

## 1) 플레저보트 검사기준

선박안전법의 ‘플레저보트 검사기준’에 나타난 ‘플레저보트’ 정의를 준용하면, “레저선박이란 ‘레저용으로 이용되는 기선과 범선’으로서, 사업용 유선과 여객선 및 개인용 세일링요트와 모터보트 등을 포괄한다” 라고 규정하고 있다.<sup>24)</sup> 또한 플레저보트는<sup>25)</sup> 빠른 속력을 내고 심미성을 높이기 위해 선체를 경량화하는 등 특수하게 제작한 선박으로, 일반적인 선박검사기준을 적용하기 곤란하므로 ‘플레저보트 검사기준’<sup>26)</sup>을 따로 마련하여 적용하고 있다.

2016년 플레저보트에 대한 개정 내용을 살펴보면 플레저보트 검사기준의 적용을 받는 ‘길이 24미터 미만의 사업용 플레저보트’의 범위에 마리나 선박을 포함시켜 규정 적용 근거를 마련하였다. 또한 경량화·고급화되고 있는 플레저보트의 특성을 고려하여 마련된 이 검사기준을 다른 일반기준보다 우선하여 적용함을 명확히 하였다(해양수산부 고시 제21016-218호).

## 2) 수상레저기구 검사기준

수상레저기구는 수상레저안전법 제2조 3항의 정의에 따르면 ‘수상레저활동에 이용되는 기구 또는 선박’으로 규정하고 있으며, 적용대상으로는 해수면과 내수면의 수상에서 수상레저기구를 이용해 이루어지는 활동에 대해 적용되어진다.

수상레저기구를 분류하면 동력수상레저기구, 무동력수상레저기구, 기타 등으로 분류할 수 있다. 마리나 선박은 대부분 동력수상레저기구로 등록하고 있으며, 등록대상 동력수상레저기구를 수상레저활동에 이용하고자 하는 자는 수상레저안전법의 제37조에 따른 안전검사기준으로 검사를 받고 안전검사증을 교부

24) 홍장원·복진용·윤인주·이정아, 앞의 보고서, 9쪽.

25) 플레저보트 검사기준 제2조(정의) 이 기준에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “플레저보트”란 레저용으로 사용되는 기선과 범선을 말한다. 다만, 「수상레저안전법」에 따라 안전검사를 받는 수상레저기구는 제외한다.
2. “비사업용 플레저보트”란 여객선, 유선 및 도선 등이 아닌 스포츠 또는 레크레이션용으로 사용되는 플레저보트를 말한다.
3. “사업용 플레저보트”란 선박길이 24미터 미만 선박으로서 제2호에 따른 비사업용 플레저보트가 아닌 「유선 및 도선 사업법」의 적용을 받는 유선을 말한다.

26) 해양수산부 고시 제2013-85호(2013년5월7일), 「플레저보트 검사기준」 참조.

받는다. 선박법은 선박의 등록, 선박안전법은 선박의 검사를 규정하는 반면 수상레저안전법은 단일 법률로 수상레저기구의 등록 및 검사를 총괄한다. 수상레저안전법에 따라 검사를 받는 대상은 ‘모터보트’, ‘고무보트’, ‘세일링요트’, ‘수상오토바이’로 구분된다. 수상레저안전법에 따르면 레저선박이 총톤수 20톤 미만인 경우에 선박법 및 플레저보트 검사기준 보다 완화된 수준으로 검사를 하고 등록을 할 수 있다.<sup>27)</sup>

### 3) 선박안전법 검사기준

선박안전법상의 적용대상은 ‘대한민국정부가 소유한 모든 선박에 적용한다’라고 규정하고 있다. 과거 선령기준 적용이 없을 때에는 ‘선박안전법’에 따라 선박검사에 합격하면 선령에 제한 없이 계속 운항이 가능하였으나, 2016년 2월 유선 및 도선 사업법 시행령이 개정되면서 선령기준을 20년 이하로 적용하였으나, 선령기준에 도달하더라도 국민안전처장관이 정하는 고시 기준에 적합한 경우에는 최장 30년(목선·합성수지선은 25년)까지 연장할 수 있도록 하였다.

그러나 수상레저안전법 제37조에 따른 안전검사를 받은 수상레저기구에는 선박안전법을 적용하지 않는다고 명시되어져 있다. 또한 선박법에서 ‘소형선박’은 20톤 미만이고 선박안전법에서의 ‘소형선박’은 12미터 미만을 말한다. 선박법에서는 20톤을 기준으로 소형선박을 구분하여 등기, 운송, 국기계양 등 일부 기준의 완화를 허용한다.

한편, 선박안전법에서는 12미터를 기준으로 소형선박에 대한 안전 관련 규정을 완화하고 있다. 선박안전법은 사업용 플레저보트 기준을 넘어서는 여객선(13인 이상)을 비롯해 비사업용 플레저보트라도 길이 24미터 이상 선박에 대해서는 선령 10년 이상의 강선인 경우 선체 두께를 측정한다. 또한 검사 시 서류 제출 완화 등의 조건에서 여객선은 연속하여 3회를 갈음하거나 면제할 수 없다(동법 시행규칙 제31조). 이렇듯 선박안전법 및 플레저보트 검사 기준에는 승선 인원 13인 및 길이 24미터를 기점으로 안전 검사에 관한 규정이 교차되고 있다.<sup>28)</sup>

27) 홍장원·목진용·윤인주·이정아, 앞의 보고서, 17쪽.

## (2) 마리나 선박의 항행구역상의 안전검사기준

선박안전법상 우리나라의 항해구역은 총 4구역(평수, 연해, 근해, 원양)으로 구분되며, 마리나 선박을 위해서 특별히 지정된 ‘한정연해’를 포함하면 총 5구역이라고 할 수 있다. 동력수상레저기구에 속한 마리나 선박은 항해하고자 하는 구역에 대한 ‘선박안전법상의 국내 항해구역별 법정비품 목록’에서 요구하는 각종 모든 장비를 구비한 후 안전검사를 받아야한다.<sup>29)</sup>

## (3) 마리나 선박의 안전검사의 문제점

수상레저안전법상 국내의 모든 마리나 선박은 ‘개인의 경우에는 5년에 한번 정기검사를 받아야하며, 사업자의 경우에는 1년에 한번 정기검사를 받아야한다’라고 규정하고 있다. 그러나 현재 모든 마리나가 갖추어야 할 기본시설 중의 하나인 해상크레인, 멀티선대 등을 전부 갖추고 있지 않으며, 이로 인하여 안전검사의 기본사항인 마리나 선박의 선저검사를 실시함에 있어서 상당한 문제점이 발생되고 있다.

## 2. 마리나 선박 폐선관리제도

### (1) FRP의 개념 및 정의

국내의 대부분의 어선, 마리나 선박은 FRP 소재로 만들어졌으며, 이러한 FRP는 유리 및 카본 섬유로 강화된 플라스틱계 복합재료로, Fiber Reinforced Plastics의 약자이며, 경량·내식성·성형성(成型性) 등이 뛰어난 고성능·고기능성 재료이다.<sup>30)</sup>

FRP의 대표적인 것으로는 유리-불포화(不飽和) 폴리에스테르와 카본 에폭

28) 위의 논문, 16쪽.

29) 자세한 내용은 [별지 1] 참조.

30) FRP의 정의, 첨단산업기술사전, 1992.

시 등이 있지만, 그 외에도 열가소성(熱可塑性) 플라스틱을 매트릭스로 한 FRTP(Fiber Reinforced Thermo-Plastics)도 있다. 따라서 FRP는 협의로는 열경화성(熱硬化性) 플라스틱을 매트릭스한 플라스틱계 복합재료로 볼 수도 있다. 특징으로는 인장과 내충격 세기가 강하여 안전헬멧, 장대높이뛰기의 봉, 고급 낚시대, 의자, 테이블, 보트, 자동차의 몸체 등에 쓰이고 있다.

(2) 국내 FRP 선박의 현황 및 실태

국내의 FRP 선박은 소형톤수에서 백 톤 이상까지 다양하게 건조되고 있으며 주로 소형톤수의 선박이 폐선선박으로 발생되고 있으며, 대략 2005년 기준으로 우리나라 전체의 FRP 선박은 약 6만 5천척 이며, 제대로 등록되지 않은 선박 그리고 기하급수적으로 증가한 마리나 선박을 포함하면, 현재는 더더욱 많을 것이며, 이는 그 만큼 폐선에 대한 처리수요도 증가할 것으로 예상된다.

또한 국내 레저선박의 약 80%는 FRP 선박이며, 레저선박 또한 FRP 등을 다루는 복합 소재성형기술을 이용해 건조된다. 일반적으로 폐 FRP 선박은 해체, 운반, 중간, 처리(파쇄), 최종처리(소각, 매립 등)의 과정을 거친다<sup>31)</sup>

<표 10> 우리나라 FRP 선박 등록현황

구 분	합계	일반선박	어선
전 체	84,522척	9,491척	75,031척
FRP선박(비율)	67,286척(79.6%)	1,741척(18.3%)	65,545척(87.4%)

출처: 해양수산부 보도자료, 2014

FRP 선박의 대부분은 어선이며 FRP 선박 사용기간을 대략 25-30년 정도로 보고 있다. 사용연한이 경과하면 폐선처리 해야 하지만, 소형 어선 FRP 선박을 소유하고 운용하는 선주 대부분은 영세어민들이기 때문에 폐선 하지 않고 방치

31) 송정현, " 감척으로 인한 FRP 어선의 처리방안 ", 「한국어업기술학회지」 제44권 제1호, 한국어업기술학회(2008.2.), 77-78쪽.

될 가능성이 많다.

또한 국내선박의 80%를 차지하고 있는 FRP 선박의 대부분이 10톤 미만의 어선이며, 통계청에서 확보하고 있는 통계자료는 마리나 선박의 척수는 정확히 파악되지 않은 것으로 예상된다. 또한 폐기물 관리법상 폐 FRP 선박의 이용 주체가 개인이면 생활폐기물로, 사업체면 사업장 폐기물로 분류된다.<sup>32)</sup>

첫째, 기본적으로 FRP 선박을 처리할 수 있는 업체가 많지 않으며, 전국 각지에 흩어져서 있지 않고, 부산, 거제, 목포 등지의 조선소가 있는 곳에 집중되어 있어 폐 FRP 선박의 처리가 용이하지 않을 뿐만 아니라, 운반의 비용문제 및 법적 문제도 상당하다.

둘째, FRP 선박구성 재료의 특성상 일반소각으로는 처리가 어렵고, 처리 후에도 2차 환경오염을 일으킬 수 있는 문제점이 있다. 해양수산부 국립해양조사원은 2013-14년 바다 속 침몰선박에 대한 공동조사를 2차례에 걸쳐서 실시한 결과, 총 23건이 확인되었으며<sup>33)</sup>, 그 중 FRP 선박이 7척이었다. 즉, 대부분의 폐 FRP 선박을 제대로 된 절차를 거치지 않고 해양투기를 한다는 것이다.

셋째, 현재 국내에서 운항되고 있는 대부분의 해양레저선박인 요트, 보트는 약 20년 전부터 일본에서 오랜 시간 사용된(약 15-20년 정도) 중고선박을 한국에서 수입하여 사용하고 있으며, 대부분의 국내 마리나에는 그 중고선박들로 채워져 있다. 제대로 된 유지보수업체나 폐 FRP 선박 처리관련업체의 발달 없이 현재 선령이 거의 25-30년 이상에 이르고 있다. 이는 고가의 신형레저요트를 구입하기 어렵다는 현실적인 재정적 부담과 더불어 국내의 해양레저업체 등이 자생력을 가질 만큼의 시장이 형성되지 못한 원인이 가장 크다.

넷째, 정부는 수요시장의 확대를 위한 투자보다는 공급시장의 확대, 즉 마리나 시설을 건립하여 직업창출이라는 보여주기 형태의 실적에만 급급하여 사후에 일어날 문제에 대해서는 고려하지 않은 채 더 많은 정책이나 비용을 마리나 시설 건립에만 투자하고 있다. 이제는 책상에서만 이루어지는 연구개발에서 벗

32) 이은재·정노택·김선동·전태병·최동현, “폐FRP 선박처리현황 및 관련 법제도 고찰”, 한국해양과학기술협의회 공동학술대회(2007), 2716쪽.

33) <http://www.korea.kr/policy/pressReleaseView.do?newsId=156037783> 검색일자. 2017.10.12.

어나 소비자가 좋아하고 쉽게 즐길 수 있는 연구개발사업이 필요하며, 해양레저산업육성을 위해서는 단편적인 기술개발에서 벗어나 관광과 서비스, 제조의 산업생태계가 함께 육성되어질 수 있는 시스템을 구축해야 한다.

### (3) 국내의 FRP 처리 방법

FRP 선박의 재질은 열경화성수지에 유리섬유 등을 첨가해서 만든 유리섬유 강화플라스틱이며, 열경화성수지는 고체상태일 경우 물과 탄소 등으로 분류되어 소각처리에 문제가 없지만, 액체상태일 경우 소각 시에는 유해성분이 나오는 이유로 지정폐기물로 분류된다.

또한 FRP 선박의 33%를 구성하고 있는 유리섬유는 일반소각로에서 소각이 쉽지 않으며, 대기 중으로 배출되어 인체에 치명적인 해를 입힌다. 이러한 문제 때문에 각국에서는 FRP 처리방안에 대하여 많은 연구와 정책을 수립하여 실시 중에 있으며, 일본의 경우에는 법적으로 FRP에 대한 강제규정을 두고 있다. 그러나 우리나라의 경우는 아직 이 점에 대한 인식이나 연구, 정책이 상당히 미비한 실정이며, 정부부처의 각 담당자들까지도 이의 심각성에 대하여 정확히 인지하지 못하고 있다.

<표 11> 한국과 일본의 FRP 처리 대책의 비교

국가	FRP 선박처리 대책	문제점
일본	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. FRP 선박의 신규제작 억제</li> <li>2. 기존 노후 선박 제 3국으로 무상제공 및 판매</li> <li>3. FRP 선박 탄화 후 어초화</li> <li>4. 시멘트 소성로의 연료화</li> <li>5. 파쇄, 소각, 분해</li> <li>6. 화학적 재분배 후 2차 물질로 전환</li> <li>7. FRP 재자원화를 위한 단체 설립</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 어초화: 탄화후 고품화 문제</li> <li>2. 연료화: 안정적인 공급, 연료재질의 균일화</li> <li>3. 화학분해: 용해 시 2차 오염물질 발생</li> </ol>
한국	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 파쇄, 소각, 매립/해양투기 (현재 사용방법)</li> <li>2. 알루미늄 선박 보급화</li> <li>3. 용융처리 후 재활용 방지폐선 정리 사업 (제대로 실시되어지고 있지 않음)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 개별적인 처리연구 기술에 국한</li> <li>2. 제도적인 체계적 대책 미비</li> <li>3. 처리비용 절감을 위한 연구노력 부족</li> <li>4. 제대로 된 통계조사 미 실시</li> <li>5. 청부담당공무원의 지식 부족 및 인식부족</li> </ol>

출처: 이은재·정노택·김선동·전태병·최동현, 앞의 논문, 2,714쪽을 토대로 재구성

위의 표에서 보는 바와 같이 FRP 선박의 처리와 관련하여 미국, 유럽 등 해양레저 선진국뿐만 아니라 일본만 하더라도 우리나라와는 다르게 상당히 발 빠르게 움직이고 있다.

FRP로 제작된 선박의 폐선처리방법이 마땅하지 않는 상황에서 일본과 같은 마리아나 선박 수출국은 환경오염에 관한 고민거리가 줄어들지만, 이를 수입하는 우리나라의 경우는 일본의 폐 FRP 선박 처리국이 될 수밖에 없다. 일본은 중고레저선박의 방치에 관하여 해외수출을 지원하는 방안 등의 여러 가지 지원대책이 있는 반면 우리나라는 중고선박 수입등록절차관리도 제대로 되어있지 않고, 이로 인하여 발생하는 각종 환경오염여건 등도 파악하지 못하고 있다.

일반적으로 폐 FRP 선박의 처리방법은 크게 세 가지로 나눌 수 있다. 첫째, 소각로를 소유하고 있는 폐선처리장에서 처리된 후 폐기(매립)되는 경우이다. 둘째, 소각로가 없는 일반조선소에서 해체된 후 폐기(소각 후 매립)되는 경우이다. 셋째, 사업장 폐기물 전문처리업체에 위탁하여 폐기(소각 후 매립)되는 경우이며, 폐기물 처리업체는 수집 운반업체, 중간처리업체, 최종처리업체로 구분된다.<sup>34)</sup> 즉, 폐 FRP선박에 관한 처리방안은 민간 기업들이 소각, 매립하는 방식



으로 하고 있으며, 처리기술에 대한 연구 및 재활용에 대한 연구도 지속적으로 이루어지고 있다.

2004년부터 10톤 미만의 소형선박을 대상으로 FRP 선박건조에는 지원금을 지원하지 않고 알루미늄선박을 건조하면 정부에서 지원금을 지원하고 있으나, 이는 근본적인 대책이 될 수 없다. 또한 세일링요트와 같은 폐 FRP 선박을 운반하는데도 상당한 문제점을 발생시키고 있다.

첫째, 항해가 불가능한 요트를 운반하려면 이를 분해 조립해서 트럭으로 운반해야 하는 문제가 있다. 그러나 길이가 긴 경우의 요트는 도로교통법 시행규칙 제26조(안전기준을 넘는 적재의 허가신청)에 따라서 허가를 받아야 하며, 운송가능한 차 또한 특수차량으로 비용부분에서 상당하다.

둘째, 폐 FRP 선박의 현장절단을 하여 운반하는 경우는 ① 폐기물관리법 제13조(폐기물의 처리기준 등) 폐기물을 수집, 운반, 보관, 처리하려는 자는 대통령령으로 정하는 기준과 방법을 따라야 한다. ② 폐기물관리법 제66조(벌칙) ‘폐기물을 수집·운반·보관 또는 처리하여 주변 환경을 오염시킨 자는 2년 이하의 징역이나 1천만원 이하의 벌금에 처한다’ 라고 규정하고 있다.

이와 같은 비용과 운송의 어려움 때문에 대부분의 마리나 선박 선주들이 폐 FRP 선박을 무단 방치하거나, 해양투기 등으로 FRP 선박들을 처리하고 있으며, 마리나 선박들의 처리방법도 별반 다르지 않다.

### 3. 폐 FRP 선박의 처리를 위한 법제도

#### (1) 폐 FRP선박의 처리 절차

폐기물 처리에 관해서는 여러 가지 다양한 법률이 적용되며 복잡한 법률관계가 엮여져 있으며, FRP 선박의 건조에서 폐기까지의 절차는 다음과 같다.

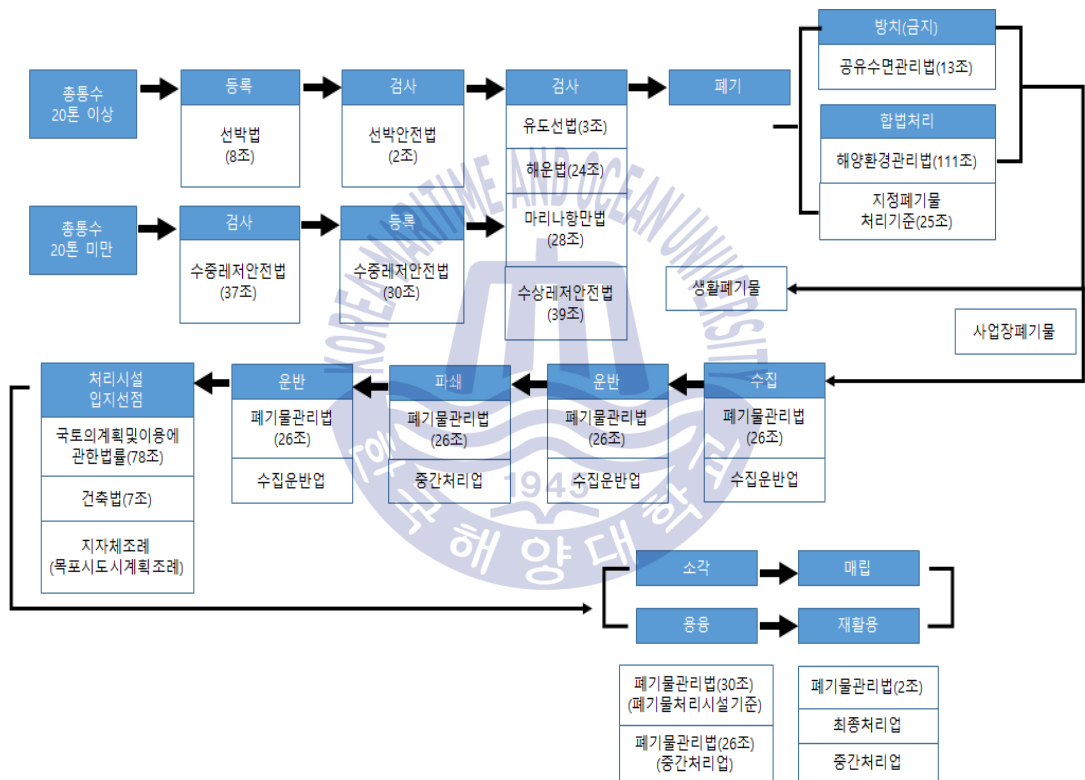
첫째, FRP 선박의 건조·등록·사용·폐기단계까지는 주로 해양수산부 소관 법

34) 한국해양과학기술진흥원, “해양폐기물 자원순환기술연구(폐FRP선박 처리시스템 개발)”, (2010.12), 137쪽.

를인 어선법, 수산업법, 공유수면 관리 및 매립에 관한 법률, 어촌·어항법, 해양 환경관리법 등이 적용된다.

둘째, 수집·운반·파쇄·운반·소각·용융·최종처리 등의 단계에는 주로 환경부 소 관 법률인 폐기물관리법이 적용된다.

셋째, 폐기물시설 입지허가는 건설교통부 소관 법률인 국토의 계획 및 이용 에 관한 법률, 건축법 등에 주로 근거한 지방자치단체 조례가 실무적으로 적용 된다.<sup>35)</sup>



<그림 1> 폐 FRP 레저선박 관련법제 개요도

출처: 홍장원·목진용·윤인주·이정아, 앞의 보고서, 32쪽.

이와 같이 폐 FRP 레저선박의 처리의 경우 육상폐기물은 폐기물 관리법에 따르고, 해양폐기물인 경우에는 해양환경관리법에 따르게 되어 있으며<sup>36)</sup>, 공유

35) 이은재·정노택·김선동·전태병·최동현, 앞의 논문, 2,716-2,717쪽.

수면 관리 및 매립에 관한 법률 제6조는 방치된 선박이 공유수면의 효율적 이용을 저해하거나 수질오염을 발생시킬 우려가 있을 경우 방치선박으로 규정하고 있다.<sup>37)</sup>

### (2) 폐 FRP 선박 처리 관련 문제점

법률적 측면에서 우선적으로 고려해야 할 점은 폐 FRP 선박이 해양환경관리법의 폐기물의 정의에 포함되어 있지 않다는 점과 관련법령에서도 폐 FRP 선박이 폐기물로 포함되어 있지 않다는 것이다. 폐기물관리법상에는 폐기물의 종류를 생활폐기물, 사업장폐기물, 지정폐기물 등의 세 가지로 구분하고 있으나, 폐 FRP 선박은 어느 쪽으로 분류할 것인지 명확하지 않다. 환경부에서는 지정폐기물은 아니고 사용주체에 따라서 생활폐기물 혹은 사업장폐기물로 간주되어서 각각의 처리기준에 따라서 규제를 받게 된다고 해석하고 있다.<sup>38)</sup>

### (3) 국내 FRP 선박의 처리업체 현황

전국적으로 선박 폐 처리업체는 2012년에는 약 37개의 업체가 있었으며, 일반적으로 국내의 FRP 레저선박의 처분은 조선소에서 기관설비 및 각종 폐기 가능한 시설을 제거한 후 FRP 선체를 전문으로 수거하는 업자와 연락하여 최종 처리되는 형식으로 이루어지고 있다.

36) 이은재·정노택·김선동 외2명, 앞의 학술지, 2716쪽.

37) 홍장원·목진용·윤인주·이정아, 앞의 보고서, 31쪽.

38) 이은재·정노택·김선동 외2명, 앞의 학술지, 2716쪽.

<표 12> 전국 선박 폐 처리업체 현황

구분	지역	업체명
1	인천	(주)거원선박해체
2	포항	구룡포 조선소, (주) 동성조선 , 거창철강
3	울산	동진조선소, 일광조선소
4	속초	칠성조선
5	부산	평길해양, 태성산업, 청도기업, 동성, 현대FRP, (주)우남마린, 성부 FRP, 광동FRP 산업, (주)대원마린텍
6	태안	삼양조선소, 광신조선소
7	완도	노화조선, 부성조선
8	여수	초록환경산업(주), 현대FRP, 일성FRP
9	제주	한라조선소
10	서귀포	성산조선(주)

출처: (사)한국수상레저안전협회(2012)의 자료를 토대로 연구자 재구성

\* 참고로 제주도는 관광지라서 FRP 처리는 안되며, 해체작업 후 육지로 이송하여야 한다.

### Ⅲ. 마리나 선박의 안전검사 및 폐선관리제도의 개선방안

#### 1. 마리나 선박에 대한 통합관리부처의 신설

각 마리나를 통한 마리나 선박 전수조사를 통하여 등록된 마리나 선박의 이력, 운항실태 등의 조사를 실시함과 동시에 실제로 제대로 운항되지 않는 마리나 선박에 대하여 관리를 철저히 하여야 할 것이다. 그리고 함부로 해양에 무단투기 되지 않도록 감시·감독을 철저히 하여야 할 것이며, 더불어 마리나 선박을 등록부터 폐선까지 통합 관리할 수 있는 통합관리부서가 설치되어야 할 것이다.

## 2. 적절한 정부담당자의 부서 배치

현재 마리나 업 관련해서는 해양수산부에서 관리감독하고, 수상레저업 관련해서는 해양경찰청에서 관리감독하고 있지만, 관련 업무에 종사하면서 이 두 법에 대하여 제대로 이해하고 마리나 선박을 이해하는 담당 공무원은 상당히 드물다. 그러다 보니 마리나 선박관리가 제대로 되지 않고 있는 실정이다. 이를 제대로 이해하는 자가 관련부서에 배치되어 등록부터 폐선관련업무까지 수행할 수 있도록 해야 한다.

## 3. 마리나 선박 무단투기에 대한 처벌강화

국내 대부분의 마리나 선박의 폐선에 대한 방법으로는 해양투기 또는 무단방치가 주를 이루고 있는 실정이다. 이에 해양투기 및 무단방치에 대한 부분에 대하여 법률적 개정을 통한 법적 처벌을 강화하여 이를 줄이고 정부지원금을 통하여 제대로 된 폐선이 이루어질 수 있도록 하여야 한다.

## 4. 안전검사를 위한 마리나의 기본시설 구비 조건 법안 마련

해양수산부에서 마리나 선박·보관 계류업의 등록허가 조건으로 마리나에 마리나 선박이 계류를 함에 있어서 필요한 모든 구비시설을 갖추지 못한 경우에는 등록허가를 내주지 않아야한다. 그래야 안전검사기관인 (사)수상레저안전연합회 또는 KST에서 제대로 된 안전검사를 할 수 있을 것이며, 이로 인한 법적 분쟁이나, 사고를 미연에 방지 할 수 있을 것이다.

## 제2절 marina 항만시설

### I. marina 항만시설의 의의

#### 1. marina 항만의 의의

‘marina 항만법’ 제2조의 규정에서 ‘marina 항만’이란 ‘marina 선박의 출입 및 보관, 사람의 승선과 하선 등을 위한 시설과 이를 이용하는 자에게 편의를 제공하기 위한 서비스 시설이 갖추어진 곳으로서 제10조에 따라 지정·고시한 marina 항만구역’이라고 정의하고 있다. 또한 ‘marina 항만시설’을 ‘marina 선박의 정박시설 또는 계류장 등 marina 선박의 출입 및 보관, 사람의 승선과 하선 등을 위한 기반시설과 이를 이용하는 자에게 편의를 제공하기 위한 서비스시설’이라 정의하고 있다.

동법 시행령 제2조에 기본시설, 기능시설, 서비스편의시설로 분류하여 기본시설에 ① 방파제, 방사제, 파제제, 방조제, 도류제, 갑문, 호안 등 외곽시설, ② 항로, 정박지, 선류장, 선회장 등 수역시설, ③ 도로, 교량, 철도, 궤도, 운하 등 임항교통시설, ④ 안벽, 물양장, 계선 말뚝, 계선 부표, 잔교, 부잔교, 돌핀, 선착장 등 계류시설이 포함되도록 하였고, 기능시설에 ① 주정장(빌딩형주정장 포함),보트창고 등 보관시설, ②경사로, 램프, 크레인, 리프트 등 상·하거 시설, ③ 급유시설, 급수시설, 급전시설 등 선박보급시설, ④ 전기시설, 수리시설, 세정시설 등 선박작업용 시설, ⑤ 공공서비스, 시설관리 등 marina 항만 관련 업무용 시설, ⑥ 클럽하우스, 회의장 등 관리운영시설, ⑦ 항로표지, 방화시설, 관제통신시설 등 안전시설, ⑧ 출입문, 울타리, 초소 등 보안시설, ⑨ 쓰레기처리장, 오수·폐수처리시설, 폐유처리시설 등 환경정화시설, ⑩ marina 항만 관련 산업의 기술개발 또는 벤처산업 지원 등을 위한 연구시설이 포함된다.

여기에 시설의 개념을 확대하여 서비스편의시설도 marina 항만시설에 포함시켜 ① 진료시설, 복지회관, 체육시설 등 복지시설, ② 숙박시설, 목욕시설, 위락

시설 등 휴게시설, ③ 매점, 음식점, 쇼핑센터 (수상레저기구 및 선용품 판매장을 포함), 주차장 등 편의시설, ④ 수족관(수중 수족관을 포함), 해양박물관, 공연장(수중공연시설을 포함), 캠프장, 학습장 등 문화·교육시설, ⑤ 해양 전망대, 산책로, 해안녹지, 광장, 조경시설 등 공원시설, ⑥ ‘주택법’ 제2조 제1호에 따른 주택 및 ‘건축법 시행령’ 별표1 제14호 나목에 따르면 ‘오피스텔’로 세부적인 시설을 규정하고 있으며 이러한 시설들을 조성하기 위한 부지와 수역 또한 마리나 항만시설에 포함시키고 있다.

또한, “마리나산업단지”란 마리나 항만시설 또는 마리나 선박 등 관련 산업 및 기술의 연구·개발 등 마리나 항만 관련 상품의 개발·제작과 전문 인력 양성 등을 통하여 관련 산업을 효율적으로 진흥하기 위하여 조성하는 것으로서 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 국가산업단지, 일반산업단지, 도시첨단산업단지 및 농공단지를 말한다<sup>39)</sup>고 규정하고 있다.

## 2. 마리나 항만시설의 유형 및 기능

세계해양산업협회(ICOMIA)는 서비스의 제공정도에 따라 Full-service marina인지 아닌지를 구분한다. 또한 레저보트의 크기와 선석의 규모, 주요 편의·특화기능에 따라 분류하고 있다. 그러나 마리나의 유형은 그 분류의 기준에 기업의 성격이나 형태, 개발주체 또는 운영의 방식 등과 같이 여러 관점을 적용하면, 더욱 다양한 형태로 분류될 수 있다.<sup>40)</sup>

<표 13> 마리나 항만시설의 유형별 분류

구분	내용
단순계류·정박 서비스 외의 제공 서비스 정도	Full-service marina의 제공서비스 - 세탁, 화장실, 자동판매기, 편의점 - 요트중개/대여 서비스

39) 유성원, “마리나산업의 육성을 위한 정책우선순위 설정”, 세종대학교 대학원, 박사논문, 2013, 22쪽.

40) 위의 논문, 9쪽.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박 청소, 숙소, 전화, TV연결, 식수, 해상급유, 전기, 선박하수처리시설, 클럽하우스 등</li> </ul>
소유자	- 정부, 개인, 기업 등
개발주체 및 운영의 방식	- 공공, 민간, 민·관 합동형 마리나
규모	- 수용가능한 선박의 크기, 선석의 규모
주요 편의 및 특화 기능	- 해상급유, 쇼핑, 보트수리, 유지보수, 쇼핑물과의 접근성, 각종 해양레저 교육 등
개발 방향과 수익의 유형	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상업형마리나: 보트를 이용한 레저와 보트 의 운반, 유지, 보수, 보관들을 주요기능으로 개발</li> <li>- 주거형마리나:육상의 주거개발을 위주로 하여, 부수적으로 마리나를 개발</li> <li>- 복합형 마리나:대규모 복합공간 개발 프로그램의 일부로서, 상업형 마리나 혹은 주거형 마리나, 혹은 그 두 유형의 복합형태의 개발</li> <li>- 공공마리나:관광의 진흥 및 민간의 관련 투자.개발 촉진, 지역경제발전</li> <li>- 클럽형마리나:요트클럽의 형태로 오랜 역사와 전통을 가질 수 있으며, 정부로부터 장기리스 또는 예외적 무상임대 형태의 공간의 사용권 부여.</li> </ul>
위치 및 장소별	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 복합 해양관광단지형</li> <li>- 산업 단지형</li> <li>- 도시근교 및 도심지 개발형</li> <li>- 도서 및 내륙 수변형</li> </ul>

출처 : 세계해양산업협회(ICOMIA)의 유형별 분류와 한국해양수산개발원 등의 유형별 분류를 바탕으로 연구자 재구성

마리나는 마리나의 유형이 다양한 만큼, 마리나가 제공하고 있는 서비스의 기능과 역할도 다양하다. 기본적으로는 마리나 선박의 해상·육상의 계류·보관기능, 상·하거시설, 수리점검 등의 기능을 가지고 있으며, 부가기능으로는 급수, 해상급유, 식료보급, 폐기물, 오수처리, 세정, 입출항관리, 긴급구조와 구호를 할 수 있는 안전관리 기능이 있다. 뿐만 아니라 각종 마리나 선박관련 교육 및 강습, 조종면허 교육, 해양레저분야의 교류의 거점 역할 등을 제공함으로써 다양한 목적으로 마리나를 방문하는 이용자들이 편리하고 효율적으로 해양레저활동을 즐기고 관련 업무를 수행할 수 있도록 도움을 준다.



<표 14> 마리나 항만시설의 기능에 따른 분류

기능		설명
기본 기능	계류기능	항행 전후 마리나 선박을 해상에 계류
	보관기능	육상보관기능(보트창고, Yard 등)
	상·하거 기능	선박의 육·해상 이동기능(Marine crane)
	수리·점검·보수 기능	마리나 선박의 수리, 점검, 보수 기능
부가 기능	보급·청소기능	물, 연료, 식료의 보급, 쓰레기, 폐유 등의 폐기물처리, 보트 세정기능
	안전관리기능	입출항관리, 긴급구조 및 구호, 각종 통신 등의 기능
	정보제공기능	해양레저활동을 위한 해양기상 정보 제공
	숙박·휴식기능	마리나 이용자를 위한 숙박, 휴식기능
	연수·교육기능	요트강습, 조종면허 이론 및 실기교육, 연수 등의 기능
	장비구입	해양레저관련 각종장비를 판매, 구입하는 시설의 보유, 중개의 기능, 정보의 제공 기능
	문화기능	지역교류의 거점역할기능, 해양레저관련 자료제공 등의 문화시설의 기능
	교류기능	해양레저활동을 장려하고 각종 이벤트의 개최 등을 통한 교류 장소의 기능

출처 : 한국해양수산개발원, “마리나 서비스산업의 국부창출방안에 관한 연구”, 2011, 28쪽을 참고하여 연구자 재구성

### 3. 마리나 항만시설에 보관되는 선종

#### (1) 마리나 항만시설에 보관되는 보트의 종류

마리나 항만에 보관되는 모터보트의 종류로는 첫째, 엔진을 주된 추진 기관으로 사용하고 선실을 가지고 있는 크루저보트(주로 해상계류), 둘째, 수면을 항주하는 플레저보트로써 흡수가 얇고 엔진을 주된 추진 기관으로 사용하는 모터보트(해상계류 및 육상보관), 셋째, 갑판이 없는 선체에 선외기만 부착한 가장 일반적인 선박인 유틸리티보트(주로 육상보관), 넷째, 사용할 때 조립 또는

공기주입에 의해 선체를 형성해서 선외기를 부착한 배인 조립식 고무보트(주로 육상보관), 다섯째, 낚시를 하기 위해 만들어진 모터 보트형 소형 선박으로 된 피싱보트(해상계류 및 육상보관) 등으로 구분할 수 있다.

## (2) 마리나 항만시설에 보관되는 요트의 종류

마리나 항만에 보관되는 세일링요트는 크게 두 가지 종류로 나눌 수 있다. 첫째, 선실이 있으며 대부분은 보조동력엔진을 장착하고 있는 선박인 크루저요트(해상계류 및 육상보관), 둘째, 스피드를 내기위해 선체를 가볍게 하여 최소한의 필요한 기능만을 장착한 경기용 요트인 레이싱요트(해상계류 및 육상보관), 셋째, 가장 작은 경기용 요트이며, 길이는 3~6미터로, 외대 돛대에 돛이 한두 장 있는 배인 덩기요트(해상계류가능하나 주로 육상보관)로 구분할 수 있다.

## 4. 마리나 항만시설의 부잔교<sup>41)</sup> 제품의 종류

### (1) 콘크리트 폰툰 일체형 (Unifloat)

콘크리트 폰툰 일체형으로써 부잔교와 부잔교를 탄성과 복원력이 뛰어난 팀버로 연결한 방식으로 집중되는 힘을 분산시켜 반영구적인 내구성을 제공하며, 자체중량에 의한 안정성과 용이한 관리 및 유지·보수로 장기간의 부잔교의 수명을 가지고 있다. 특징으로는 첫째, 무 관절 접합구조 팀버 연결시스템으로써 부잔교에 가해지는 힘을 효율적으로 분산시켜 피로가 누적되지 않는 연결 구조를 가지고 있고, 내구력과 복원력이 뛰어난 팀버로 연결하여 부잔교의 내구성이 우수하며, 팀버 웰러가 구조상으로 개방되어 있어 부식될 우려가 없으면 점검 및 유지관리가 용이하다. 둘째, 콘크리트로 일체화된 상부 테크와 하부 부체

41) 부두에서 폰툰(pontoon:물에 뜨도록 만든 상자형의 부체)을 물에 띄우고 그 위에 철근콘크리트·강관·목재로 바닥을 깔아 여객의 승하선·화물의 적양(積揚)에 편하도록 만든 구조물이다. 폰툰을 해저에 체인·와이어로프로 고정시키고 그 위에 설치한 간이부두로서, 조석 간만의 차이가 큰 곳에서 많이 이용된다. 두산백과

(Float)로써 고강도 철근 콘크리트 단일 구조체로 내구성이 우수하고, 자체중량으로 인한 하중이 하부에 위치하여 부체의 안정성이 우수하며, 모듈화된 시스템으로 향후 확장이 용이하다. 셋째, 미관이 강조된 콘크리트 마감으로써 내구성이 강한 콘크리트에 다양한 디자인 처리가 가능하고, 미끄럼 방지처리, 노출 골재, 각인, 콘크리트 색올림 등으로 미관을 강조할 수 있다.

## (2) 알루미늄 부잔교 AM3 (Aluminium Modular Mighty Marina)

콘크리트, 폴리에틸렌, PVC, 등으로 이루어진 하부 부체(Float)위에 천연목재 또는 합성목으로 마감한 방식으로 모던한 디자인이 특징이며, 내구성이 탁월하며 미관이 우수하다. 특징으로는 복합구조로 강화된 알루미늄 프레임으로써 6005A-T6 사용으로 해양조건에 강하며 강도가 우수하고, 복합구조로 강화된 알루미늄 단면구조체로 과적이나 구조적 피로를 견디기에 적합하며, 프레임 중앙으로 와이어를 관통시켜 모듈간의 인장강도를 높다.

## (3) 콘크리트 부잔교 CM3

부잔교의 상부를 강화 콘크리트 데크로 마감한 방식으로 월등히 견고하며 외부로부터의 충격에 강하며, 자체의 중량에 의한 안정성과 반영구적인 내구성으로 장기간의 부잔교 사용수명을 유지한다. 특징으로는 첫째, 콘크리트 데크와 알루미늄으로 강화된 상부 구조로써 두께 150mm 강화 철근 콘크리트(50Mpa)를 사용하여 강도가 우수하며, 반영구적이며 미관이 탁월하며 향후 확장이 용이하다. 둘째, 폴리스틸렌과 폴리에틸렌으로 마감한 완전 방수용 하부부체로써 SL등급 폴리스틸렌 사용으로 600kg/m<sup>2</sup> 부유능력을 보장하며, 2.5mm이상의 강화 폴리에틸렌 마감으로 완전 밀폐상태를 유지한다. 또한 동파방지 및 충격으로부터 안전하고 부잔교의 수평과 견현을 반영구적으로 유지할 수 있다.<sup>42)</sup>

## II. 마리나 항만시설의 제도적 현황과 문제점

42) <http://www.ckipm.com/ckipm/Front/03product/product01.php> 검색일자 2017.12.18.

## 1. 마리나 항만시설의 현황

마리나 선진국에 비해 우리나라의 ‘마리나 항만’은 영세한 규모이며, 제1차 마리나 항만 기본계획(2010~2019년)에 따라 2014년도에 국내에 총 46개가 지정되어 있다. 그러나 2014년 실제 15개소만 개발·운영되고 있었고, 해양수산부는 매년 국내의 마리나의 산업 동향과 수요, 대상지의 개발입지, 적정규모, 지자체 의견 등을 수렴·검토하여 계획에 반영하고 있다.

또한 현재 지속적으로 추가적인 마리나를 건설 또는 계획 중에 있으며, 국가 지원 거점형 마리나 항만 조성사업에는 개소당 약 300억원 내외의 국비를 투입할 계획이라고 밝히고 있다.

<표 15> 마리나 항만 개발계획 및 현황

권역(개)	항만명	운영	개발규모(척)			비고
			계	해상	육상	
수도권(7)	제부,김포, 덕적도, 방아머리,왕산, 흘곶, 전곡	김포, 전곡, 왕산	1800 (313)	900 (160)	900 (153)	덕적도, 제부도 개발중
충청권(4)	석모, 오천, 홍원, 보령	-	300	500	100	
전북권(2)	고군산, 비응	-	360	180	180	예정
서남권(4)	화원,팽목, 목포, 함평	목포, 팽목	377	152	125	-
전남권(3)	완도,남열, 소호	소호	300	100	200	-
경남권(8)	구산, 당항포, 물긴,하동, 명동,삼천포, 사곡, 충무	삼천포, 충무	552	262	230	사곡은 개발만 되고 미 운영(시설없음)
부산권(3)	부환,북항, 수영만, 백운포	수영만	648	393	255	부산 북항(개발중) 백운포(타당성 조사)
경북권(5)	두호,후포, 고늘,진하, 양포	후포, 양포	800 (36)	350 (36)	450 (-)	양포(개발중,부분운영) 두호(민간투자 타당성)

		(부분 운영)				조사)
강원권(4)	속초,덕산, 강릉, 수산	강릉 수산	236 (20)	136 (20)	100	
제주권(6)	강정, 김녕, 도두, 중문, 이호, 신양	김녕, 도두, 중문	428	258	170	당초 5곳→6곳(신양)
총계(46)			6041 (369)	3201 (216)	2840 (53)	당초 5601→6041 (440척 7.9% 증가)

출처: 해양수산부와 한국해양수산개발원(KMI) (2013년 5월 기준) 자료를 토대로 연구자 재구성

또한 해양수산부는 내수면의 수상레저시설을 토대로 마리나를 활성화하기 위해서 관련 여러 유관단체와 더불어 내수면 마리나 타당성조사를 내수면 마리나 기본구상을 마련하였으며, 내수면 마리나 확충을 위한 연구를 지속적으로 하고 있다.

국내에 등록된 해양레저선박의 3분의 1이 내수면에 등록되어 있으며, 이는 2015년 등록된 해양레저선박 중의 약 5,100척에 해당한다. 그럼에도 불구하고 현재 운영 중인 내수면 마리나는 서울 마리나, 김포 아라마리나 단 2곳에 불과하다. 이를 위해서 해양수산부는 하천법, 수도법 등의 관련 규제를 개선할 계획이며, 바다와 접한 해양 마리나와 내수면 마리나<sup>43)</sup>를 함께 육성 발전시켜 전국 어디서나 해양레저를 즐길 수 있는 대중적인 문화를 만들겠다는 생각을 가지고 정책을 펼치고 있다.

## 2. 마리나 항만시설의 문제점

첫째, 국내의 대부분의 마리나는 마리나 선박을 계류함에 있어서 필요한 기본 구비시설조건(충분한 육상보관시설, 수리소, 해상크레인, 멀티 선대, 해상급유기, 수리업체, 기본적인 수리를 할 수 있는 야드 등)을 구비하지 못한 채 운

43) 바다와 접한 해양마리나와는 달리 규모가 작지만 조수간만의 차가 없어 안전하고 비용이 적게 든다는 장점이 있다.

영되고 있는 실정이다. 이렇다 보니 ‘마리나 선박대여업자’의 경우 매년 안전검사를 받는데 있어서 행하여지는 상·하거 검사를 선박소유자 자신의 책임과 비용으로 육상크레인을 수배하여야 하며 이로 인하여 발생할 수 있는 모든 위험에 대한 부담을 안고 안전검사에 임해야 한다.

둘째, 현재 마리나 선박 구매자들이 선박을 구매하기 전에 계류장을 어떻게 확보해야 하는지를 알 수 없는 상황이며, 일일이 각 마리나와 연락하여 직접 확인해야 한다. 그러나 담당 책임자를 찾는 일조차 쉽지 않으며, 과거 일부 마리나에서는 관련 업체들의 소형보트나 선박을 이용하여 계류 선석을 확보·점유하여, 그 선석을 이용하고자 하는 선주에게 권리금을 받고 매매를 하는 경우도 있었다.

셋째, 각 마리나마다 운영조례가 없는 마리나는 없겠지만, 해당 마리나에 선박을 계류 시 그 관련 규정을 배포·공지하여주는 마리나 또한 거의 없으며, 현재 마리나의 법적 책임의 한계가 어디까지인지 제대로 인지하고 있는 각 마리나 운영담당자, 마리나 선박 소유자들이 없다. 이는 추후에 많은 논쟁과 법적 문제 등을 발생시킬 수 있다.

넷째, 마리나 또는 마리나 선박과 관련한 전문인력의 양성 없이 현재와 같은 마리나 건립위주의 정부정책은 추후 마리나 항만 운영·관리에 있어서 많은 문제점을 도출하게 될 것이다. 해양레저 전문인력의 양성을 위해서는 양성체계를 마련하는 것이 가장 중요하나, 해양레저산업분야는 레저보트운항과 관련된 자격증 이외에 별도의 자격증은 없다.

다섯째, 어선의 경우는 약 25-30년 정도를 사용연한으로 보지만, 요트와 같은 마리나 선박은 수십년이 지나도 관리만 잘되면 사용하는데 문제가 없으나, 우리나라의 현재 마리나 선박과 관련한 유지보수 제조관련 업체의 산업이 제대로 발달하지 않아서 해양레저선진국에 비해서 그 사용연한은 상당히 떨어질 것으로 예상된다. 먼저 각 마리나를 통하여 현재 마리나에 계류·보관중인 마리나 선박의 현황을 파악하여, 무등록 또는 미등록이거나 사용할 수 없는 또는 사용되어지지 않는 FRP 마리나 선박을 조사하여, 처리방안에 대하여 고민하여야 할 것이다. 또한 국내에는 마리나 선박을 육상에 보관할 수 있는 시설인 선대

(cradle)<sup>44)</sup> 조차도 전문 제작업체가 없으며, 필요 시 선주들이 직접 해외에서 수입하거나, 스스로 설계한 도면으로 에이치빔(H-beam)과 같은 철재를 이용하여 만들어서 사용하고 있는 실정이다.

여섯째, 앞에서 검토한 바와 같이 우리나라의 대부분의 마리나 운영관리주체들은 지자체 및 각 지역의 요트협회(현 세일링 협회)가 운영주체로 되어 있다. 이는 우리나라의 마리나 관련 산업의 질적 서비스의 저하를 초래하는 것이라고 판단된다. 국가어항이나 지방어항인 경우 상호 경쟁할 수 있는 사전 공개 입찰을 통하여 충분한 인적·물적 자원을 투입 할 수 있고 계류자들에게 질 높은 서비스를 제공할 수 있는 단체나 기업을 관리운영사로 선정해야 할 것이다. 이는 마리나산업의 발전 뿐 아니라 대중화에 한층 더 기여할 수 있을 것이다.

### Ⅲ. 마리나 항만시설의 제도적 개선방안

#### 1. 마리나의 기본적인 구비시설보유에 관한 법률개정

마리나 선박을 이용·보관·계류함에 있어서 꼭 필요한 기본시설이 있다. 그중에서도 마리나 선박의 상·하가를 할 수 있는 해상크레인과 슬립웨이 그리고 선대에 올려놓고 수리·보관 등을 할 수 있는 다목적용의 멀티선대는 마리나 항만시설의 필수일 뿐만 아니라 ‘마리나 선박 보관·계류업’을 하고자 하는 자의 필수항목라고 할 수 있다. 이를 통하여 ‘마리나 선박 대여업자’가 상·하가시 발생하는 위험부담을 없앨 수 있게끔 ‘마리나 항만법’의 개정을 통하여 ‘마리나 선박 보관·계류업’에 대한 사업등록을 원하는 자는 이 업을 하기 위한 최소한의 시설을 보유하여 등록하도록 하는 법을 제정하여 적용할 필요가 있다고 보며, 다음과 같이 개정안을 제안한다.

44) 선박이나 케이슨 등의 구조물을 진수 또는 상가(上架)시킬 때 올려놓을 수 있도록 만들어진 구조물. 수중에서 육상으로 경사진 레일을 부설하고 이 레일 위의 선대(cradle)에 선체를 올려 놓고 강력한 윈치(winch)와 wire purchase를 사용하여 육상으로 끌어 올리는 시설을 말한다.

<표 16> 마리나 선박 보관·계류업의 등록기준 개정안

마리나 항만법 시행령 (현행)	마리나 항만법 시행령 (개정안)
<p>제32조의2(마리나 업의 등록) ① 법 제28조의2제1항에 따른 마리나 선박 대여업 및 마리나 선박 보관·계류업의 등록기준은 별표 1의2와 같다.</p> <p>② 법 제28조의2제1항 각 호 외의 부분 후단에서 "대통령령으로 정하는 중요한 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 상호 또는 대표자의 성명</li> <li>2. 마리나 선박의 수(마리나 선박 대여업의 경우만 해당한다)</li> <li>3. 마리나 선박 보관·계류시설의 규모 또는 형태(마리나 선박 보관·계류업의 경우만 해당한다)</li> <li>4. 사무실의 소재지(마리나 선박 보관·계류업의 경우만 해당한다)</li> </ol> <p>&lt;신설&gt;</p>	<p>① 현행과 같음</p> <p>② 현행과 같음</p> <p>③ <b>마리나 선박 보관·계류업을 하고자 하는 자는 제2조 제1호 기본시설과 제2호 기능시설 중 가목부터 자목에서 요구하는 마리나 항만의 기본시설, 기능시설(가~자) 및 멀티선대를 소유하거나, 마리나 선박 보관·계류업 등록기간 동안 사용권을 확보하여야 한다.</b></p>

<표 17> 마리나 선박 보관·계류업의 등록기준 개정안

마리나 항만법 시행규칙 (현행)	마리나 항만법 시행규칙 (개정안)
<p>제22조(마리나 업의 등록신청)</p> <p>① 생략</p> <p>② 법 제28조의2제1항 각 호 외의 부분 전단에 따라 마리나 선박 보관·계류업을 등록하려는 자는 별지 제12호서식의 마리나 선박 보관·계류업 등록신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 지방해양수산청장에게 제출하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 정관(법인인 경우만 해당한다)</li> <li>2. 마리나 선박 보관·계류시설의 규모, 종사자 수 및 사무실의 위치 등을 명시한 사업장 명세서</li> <li>3. 마리나 선박 보관·계류시설 및 사무실 배치도</li> <li>4. 마리나 선박 보관·계류시설 및 사무실 부지의 토지이용 상황을 판단할 수</li> </ol>	<p>제22조(마리나 업의 등록신청)</p> <p>① &lt;현행과 같음&gt;</p> <p>② 법 제28조의2제1항 각 호 외의 부분 전단에 따라 마리나 선박 보관·계류업을 등록하려는 자는 별지 제12호서식의 마리나 선박 보관·계류업 등록신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 지방해양수산청장에게 제출하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ~ 5. &lt;현행과 같음&gt;</li> <li>6. <b>마리나항만의 기본시설, 기능시설(가~자) 및 멀티선대 등의 배치도 및 사용권을 확보하였음을 증명할 수 있는 서류</b></li> <li>③ 현행과 같음</li> <li>④ 현행과 같음</li> </ol>



<p>있는 축척 1천 200분의 1 이상의 지형도</p> <p>5. 마리나 선박 보관·계류시설의 소유 또는 사용권을 확보하였음을 증명할 수 있는 서류.</p> <p><u>&lt;신설&gt;</u></p> <p>③ 생략</p> <p>④ 생략</p>	
---	--

## 2. 마리나의 선석확보에 대한 투명성

해당 마리나에 마리나 선박을 계류하고자 하는 자가 각 마리나의 계류선석의 현황을 인터넷으로 실시간 조회가 가능하게 하여 접수·신청·대기·선석확보 등의 절차를 거쳐 계류선석을 손쉽게 확보할 수 있도록 하여야 한다.

## 3. 마리나의 표준운영 조례안 배포

각 지자체가 자치법규를 통해서 운영조례를 만드는 것이 원칙이긴 하나, 민간 마리나가 아닌 정부주도 마리나는 운영조례에 관한 기본법규를 만들어서 그 기본법규를 기준으로 하여 운영조례를 만들게 하여야 한다.

## 4. 마리나, 마리나 선박관련 전문인력의 양성센터 건립

마리나 또는 마리나 선박과 관련한 전문인력의 양성을 위해서는 연관된 신규 직업의 발굴과 자격증제도도입, 전문인력 양성기관에서의 교육이수에 따른 자격증 면제와 교육수료에 따른 취업 우대 등이 함께 추진되어야 할 것이다. 또한 중앙부처 및 지방정부, 민간단체, 대학 등 다양한 기관에서 해양레저 및 마리나산업과 관련된 교육 프로그램을 운영하고 있지만, 몇몇 지역, 몇몇 업체에 한정된 교육기관에 의해 운영되고 있다. 그러나 마리나와 관련하여 어느 정도

의 전문화된 교육을 받은 자가 강사의 임무를 수행하고 있는지, 교육프로그램의 운영 및 교육 강사에 대한 분석이 요구된다.

현재 각 교육기관에서 운영되고 있는 교육프로그램 중에서 해양수산부의 마리나 전문인력 양성사업과 중소조선연구원의 해양레저장비산업 인력양성사업을 제외하면 교육의 목적과 대상이 명확하지 않을 뿐만 아니라 관련 분야의 전문가들이 아니면 쉽게 접할 수 없는 내용들을 단기간에 교육하거나 대등 소이한 교육형태로 운영되어 차별화가 없으며, 교육을 통한 성과를 파악 할 수 없는 실정이다.

이를 보완할 수 있도록 전문성을 갖추고 취업 연계성을 고려한 체계적인 교육프로그램과 다양한 교재의 개발이 이루어져야 할 것이며, 무엇보다도 정부와 민간의 합동주도로 해양레저 관련 분야의 전문 강사를 양성할 수 있는 전문교육기관과 전문 강사를 교육하고 육성할 수 있는 전문인력이 필요하다.

## 5. 마리나 선박을 위한 유관 제조업체의 설립

현재 국내의 마리나 선박관련 제조업체들의 규모는 영세하며 기술력 수준도 굉장히 취약한 것이 현실이다. 우리나라가 국외의 해양레저 선진국과 같은 수준이 되기 위해서는 국내 해양레저시장 활성화와 이와 관련한 법률개정이 시급할 뿐만 아니라 마리나 선박 관련 제조업체의 육성 및 마리나 선박 관련 일체 조사가 이루어져 관련 법과 제도를 개정해야 할 것이다.

## 6. 마리나 운영사 선정에 대한 기회확대부여

마리나산업이 발전하기 위해서는 제대로 된 시설을 구비하고 있어야 할 것이고, 계류자들에게 보다 나은 마리나 관련 서비스를 제공하기 위해서는 마리나 관리 운영사 선정을 함에 있어서 제대로 된 자격요건만 갖춘 업체면 누구나 운영주체로 참여할 수 있는 기회를 확대하여 경쟁하도록 하여야 한다.

# 제4장 마리나 선박의 등록제도 및 보험제도의 문제점과 개선방안

## 제1절 마리나 선박의 등록제도

### I. 마리나 선박 등록제도의 현황

#### 1. 해양레저선박 등록현황 및 추세

주 5일 근무제의 정착, 대체 휴일제 시행으로 각 개인들은 더 많은 시간을 여가활동으로 보낼 수 있게 되었으며, 특히 해양레저에 대한 관심이 날로 커지고 있는 상황이다. 그럼에도 불구하고 해양레저활동을 즐기기 위한 해양·수상레저선박을 등록하는 법률이 상이하여 해양·수상레저선박의 이용자, 소유자 및 이와 관련된 사람들에게 혼돈을 발생시키고 있고, 이와 관련한 명확한 해양레저선박의 정의 및 등록 규정을 통합 간소화하는 법과 제도의 개정이 필요하다.

현재 해양수산부 내부 자료에 따른 우리나라의 해양레저선박 등록현황과 동력수상레저기구 조종면허 취득인원을 살펴보면 다음과 같다.

<표 18> 레저선박 등록현황

(단위: 척)

구분	계	수상레저안전법 (모터보트 및 동력요트)	선박안전법 (플레저보트 및 유선)
총계(누적)	15,172	14,330	842
2015	2,187	2,215	-28
2014	2,292	2,320	-28
2013	2,162	2,146	16
2012	1,595	1,562	33
2011	1,118	1,004	114

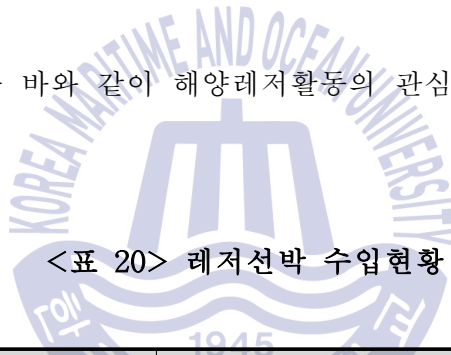
<표 19> 동력수상레저기구 조종면허 취득인원

(단위: 명)

구분	계	일반1급	일반2급	요트
총계(누적)	166,618	56,688	102,979	8,951
2015	15,059	4,759	9,250	1,050
2014	13,422	4,020	8,409	993
2013	13,973	4,587	7,984	1,402
2012	14,233	4,884	8,108	1,241
2011	13,413	4,243	7,707	1,463

출처: 해양수산부 내부 자료 인용

위의 자료에서 보는 바와 같이 해양레저활동의 관심은 매년 꾸준히 늘어나고 있다.



<표 20> 레저선박 수입현황

(단위: 톤, 천달러)

구분	범선		모터보트(인보드)		아웃보드	
	수입중량	수입금액	수입중량	수입금액	수입중량	수입금액
2005	108	727	615	3,812	269	849
2006	253	6,496	776	6,636	334	732
2007	151	528	750	11,454	536	1,472
2008	235	1,017	730	15,568	429	1,794
2009	231	1,997	510	5,044	279	737
2010	454	3,791	517	5,686	544	2,081
2011	430	2,495	460	6,593	441	1,884
2012	397	5,797	440	5,841	500	2,012
2013	298	1,291	676	5,584	543	2,475
2014	426	3,362	756	10,463	738	2,851

출처: 수출입무역통계, 관세청, 각 년도

<표 20>에서 보는 바와 같이 해양레저선박 수입현황을 보면 수요가 꾸준히 늘어나고 있음을 알 수 있으며, 우리나라는 가까운 일본에서 선령이 오래된 상당한 척수의 마리나 선박들을 수입하고 있는 실정이다. 이는 가깝다는 지리적 인 이유로 인한 이동의 편리함, 손쉬운 선박검선<sup>45)</sup>, 운송료의 절감, 구매후의 신속한 사용으로 인한 해양레저활동의 즐거움 등의 이유가 있다.

## 2. 국내의 수상레저선박의 등기·등록제도

한국에서 레저선박은 2012년 이후부터 총톤수 20톤 이상인 경우 선박법, 선박안전법에 따라 등록·검사를 받고 20톤 미만인 경우에는 수상레저안전법에 따라 검사·등록을 받는다. 20톤 이상인 레저선박은 선박법에 따라 기타선 등으로 등록한 후 ‘플레저보트’로 분류되어 선박안전법에 따라 기타선 등으로 등록한 후 선박안전법에 따라 검사를 받는다(선 등록, 후 검사). 20톤 미만인 레저선박은 ‘동력수상레저기구’로 분류되며 수상레저안전법에 따라 검사를 받은 후에 등록을 한다(선 검사, 후 등록).<sup>46)</sup>

### (1) 수상레저기구 등록 시스템 도입 과정

수상레저기구 등록은 2006년 4월 1일부터 안전검사 및 등록을 주요골자로 한 수상레저안전법이 개정되면서부터 시행되었으며, 1년의 유예기간을 두어 2007년 4월 1일부터 의무화되었다. 법 개정 당시 수상레저안전법이 규정하고 있는 수상레저기구는 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트, 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레이드, 수상자전거, 서프보드, 노보트, 그 밖에 위 15종의 수상레저기구와 유사한 구조·형태 및 운전 방식을

45) 마리나 선박을 구매하기 전에 관련전문가의 검선이 이루어져야 하는데 국내에는 이와 관련한 전문가가 없어서 단순히 오랜 유경험자의 검선에 의지하고 있는 실정이다.

46) 홍장원·목진용·윤인주·이정아, 앞의 보고서, 13쪽.

가진 것으로 국토해양부령이 정하는 것이었으며, 의무화 시행 당시 등록 대상 수상레저기구는 수상오토바이, 20마력 이상의 선외기 엔진이 장착된 모터보트, 30마력 이상의 엔진이 장착된 고무보트였으며, 해양경찰청장이 지정하는 검사 기관으로부터 안전검사를 받은 후 소유자 주소지의 시장·군수·구청장에게 등록 하고, 번호판을 부착하고, 책임보험도 가입하여야 했다.<sup>47)</sup>

그 외에 수상레저기구인 선내기 보트, 세일링요트, 호버크라프트 등은 동력과 세일범장을 가진 선박으로 분류되어 선박안전법의 건조검사(별도검사)를 받은 후 등록했으며, 등록 대상에서 제외되었던 동력요트가 2012년부터 등록대상에 포함되었다. 수상레저기구의 등록 의무화 및 전산화 시행은 초기에는 수상레저 안전법 제30조(등록)<sup>48)</sup>, 동법 시행령 제22조(등록의 대상)<sup>49)</sup>에 근거하여 매우 빠르게 전개되었다.

47) 양영철·이재형, “수상레저기구 등록시스템의 문제점과 개선방안”, 「한국산학기술학회논문지」 제17권 제4호, 한국산학기술학회(2016). 276쪽.

48) 제30조(등록) ① 동력수상레저기구(「선박법」 제8조에 따라 등록된 선박은 제외한다. 이하 이 조에서 같다)의 소유자(이하 “소유자”라 한다)는 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장(구청장은 자치구의 구청장을 말하며, 특별자치도의 경우 특별자치도지사를 말한다. 이하 이 장에서 같다)에게 동력수상레저기구를 소유한 날부터 1개월 이내에 등록신청을 하여야 한다.

② 시장·군수·구청장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 등록신청을 거부할 수 있다.

1. 등록신청 사항에 거짓이 있는 경우
2. 수상레저기구의 구조와 장치가 제37조제1항에 따른 신규검사기준에 맞지 아니한 경우
- ③ 제1항에 따라 등록의 대상이 되는 동력수상레저기구는 수상레저활동에 이용하거나 이용하려는 것으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

1. 수상오토바이
2. 선내기 또는 선외기인 모터보트로서 대통령령으로 정하는 모터보트
3. 공기를 넣으면 부풀고 접어서 운반할 수 있는 고무보트를 제외한 대통령령으로 정하는 고무보트
4. 총톤수 20톤 미만으로 대통령령으로 정하는 요트

④ 제1항에 따른 등록의 요건 및 신청절차 등 등록에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

49) 제22조(등록의 대상) 법 제30조제3항제2호부터 제4호까지의 규정에 따라 등록의 대상이 되는 동력수상레저기구는 다음 각 호와 같다.

1. 총톤수(「선박법」 제3조제1항제2호에 따른 총톤수를 말한다) 20톤 미만의 모터보트
2. 추진기관 30마력 이상의 고무보트
3. 세일링요트

## (2) 수상레저기구 등록 시스템의 내용

최근 해양경찰청은 수상레저기구 등록 시스템을 개발하여 각 지자체에 배포·시행하였으며, 각 지자체 업무 담당자의 혼란을 방지하고 업무의 통일성을 기하기 위하여 안전검사 대행기관 및 지자체 담당 공무원을 대상으로 안전검사 및 등록업무의 쟁점 사항에 대하여 교육도 실시하였다.

이는 수상레저안전법 시행과 동시에 완벽하게 준비되진 않았지만, 이후 제도 개선과 함께 수상레저기구 등록 제도를 통해 시스템구축 및 안전관리라는 측면에서 중요한 계기가 마련되었다고 볼 수 있다. 또한 이를 바탕으로 수상레저기구 소유자에 대한 정보를 실시간으로 확인할 수 있게 되었고, 각 지역별 수상레저기구의 분포도나 소유권 등 효율적인 관리가 가능해졌다. 수상레저기구 등록시스템은 2013년에 일부시스템이 보완된 이후 현재까지 계속 유지·시행되고 있다.

## (3) 국내의 수상레저기구 등록절차

### 가. 국내의 수상레저기구의 등록

국내의 모든 수상레저기구는 법이 정하는 절차대로 수상레저기구에 관한 등록을 해야 하며 그 세부 등록절차는 등록권리자, 등록의무자 또는 대리인이 등록관청에 출석하여 신청할 수 있으며 등록하고자 하는 때에는 반드시 수상레저안전법 시행규칙 제23조 제1항 규정의 등록신청서를 작성하여 서명 또는 날인한 후 제출하여야 한다. 또한 법인 소유인 경우 법인등기부등본, 안전검사증, 선체와 추진기관의 양도증명서, 제조증명서, 수입허가서, 매매계약서, 그 외의 등록 원인을 증명할 수 있는 서류 중 1개, 수상레저기구의 전·후·좌·우의 사진 각 1장씩, 보험가입증명서 사본, 공유자가 있는 경우 그에 관한 증빙서류를 신청서와 함께 제출하여야 한다.

〈표 21〉 선박 등록 절차

1. 선박 총톤수 측정	2. 취득세 및 등록세 납부	3. 선박 등기 및 등록	4. 선박 검사
적용법률: 선박법 처리기관: 지방해양항만청	적용법률: 지방세법 처리기관: 선적항 관할구청 또는 시청	적용법률: 선박등기법(등기)/선박법(등록) 처리기관: 지방법원/지방해양항만청	적용법률: 선박안전법 처리기관: 선박안전기술공단
<b>24M이상</b> -일반배치도 -중앙횡단연도 -재료배치도 -선체선도	<b>20톤 이상</b> -취득세: 2.1%(취득세 2%, 농특세 0.1%) -등록세: 소유권보존등기(최초등기)0.2/1000+교육세(등록세의 20%) -이전등기: 10/1000+교육세(등록세의 20%)	<b>등기신청</b> -수입신고필증 -소유자의 법인등기부등본 -선박총통수측정증명서 -등록세 -수수료 -등기신청서 -위임장 외 기타	<b>별도건조검사</b> -승인받은 도면 -선박국적증서 -해당 안전물품 구비 -기타 요구서류
<b>12~24M</b> -선외기(선박사진으로 대체)	<b>20톤 미만</b> -취득세: 2.1%(취득세 2%, 농특세 0.1%) -등록세: 0.2/1000+교육세(등록세의 20%)	<b>등록신청</b> -선박등록신청서 -선박총통수측정증명서 -선박등기부등본(등기대상선박) -법인등기부등본(법인) -기타요구서류	별도건조검사: 외국에서 수입되는 선박 등 제1항의 규정에 따른 건조검사를 받지 아니하는 선박에 대하여 건조검사에 준하는 검사로서 국토해양부령이 정하는 검사를 받게 할 수 있다.
선박총톤수 증명서 소형선박 5일/ 그 외 10일	납부영수증 1일	선박등기부등본/국적증서 등기: 2~3일/ 등록: 3시간	선박검사 증서 2일

출처 : <http://ckmarinegroup.com/htm2/info5.php> 토대로 연구자 재구성

나. 국외에서 수입한 수상레저기구의 등록

외국 물품을 수입하려는 자가 직접 또는 관세사를 통하여 세관장에게 수입신고를 하고 관세법의 규정에 따라 적법하고 적당하게 신고된 것으로 인정되는 경우에는 이를 수리함으로써 수입자가 보세구역으로부터 물품을 반출하여 자유롭게 사용할 수 있도록 하는 것을 수입통관이라고 하며, 수입통관절차를 보면 ① 입항, ② 보세운송, ③ 보세구역반입(하역), ④ 수입신고(수입업자 및 관세사 등), ⑤ 수입신고수리(검사), ⑥ 세금납부 후, ⑦ 실질적으로 물품을 반출하는 행위라고 볼 수 있다.



다. 해상전문 딜리버리맨를 통한 일본에서 수입한 수상레저기구의 등록

상기에서 기술한 바와 같이 일반적인 수입물품은 정상적인 절차를 거쳐서 국내에 반입 한 후 국내에서 등록하는 절차를 따르면 된다. 그러나 선박이라는 특수함 때문에 일본에서 수입되는 대부분의 마리나 선박은 짧은 항해기간과 비용절감을 위하여 마리나 선박 운송을 위한 해상전문 딜리버리맨<sup>50)</sup>이 일본에 가서 해당 요트, 보트를 직접 운항하여 국내로 수입되고 있으며, 기본적인 수입통관만을 관세사와 같은 대행기관에 맡기고 그 외 나머지 업무는 운항자(해상전문 딜리버리맨) 혹은 수입자가 직접 세관에 신고하는 방식으로 이루어지고 있다.

#### (4) 수상레저기구 등록에 관한 법률 현황비교

정부는 수상레저기구는 2007년 8월 3일 개정된 선박법에 따라 수상레저활동시 안전관리를 강화하기 위하여 모터보트와 같이 기관을 선체 밖에 설치하는 선박(선외기)을 기선에 포함시켜 등록·관리하도록 하였으며, 1999년 2월 8일 최초 제정된 수상레저안전법에 따라 수상레저사업에 사용하는 수상레저기구에 대하여 안전검사를 받은 후 등록을 하도록 하였다.

현재 법률은 개인소유의 수상레저기구에 대하여 등록제를 도입하여 수상레저활동의 안정성을 위하여 수상레저안전법에 따라서 등록대상을 모터보트와 세일링요트로 제한하였다.

#### 가. 적용대상에 따른 해양레저선박 등록관련 법령비교

첫째, 선박법으로는 ① 국유 또는 공유의 선박, ② 대한민국 국민이 소유하는 선박, ③ 대한민국의 법률에 따라 설립된 상사법인이 소유하는 선박, ④ 대한민국에 주된 사무소를 둔 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박을 대한민국선박으로 한다.

50) 타 지역의 마리나 선박을 구매한 후 육상 운송이나 선박을 이용한 운송이 방법이 아닌 해상으로 마리나 선박을 직접 운항하여 목적지까지 운반해주는 사람을 딜리버리맨(Delivery man)이라고 칭한다.

그리고 ① 군함, 경찰용 선박, ② 총톤수 5톤 미만인 범선 중 기관을 설치하지 아니한 범선, ③ 총톤수 20톤 미만인 부선, ④ 총톤수 20톤 이상인 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선 다만, 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 제8조에 따른 점용 또는 사용 허가나 「하천법」 제33조에 따른 점용허가를 받은 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선은 제외한다, ⑤ 노와 상앗대만으로 운전 하는 선박, ⑥ 「어선법」 제2조제1호 각 목의 어선, ⑦ 「건설기계관리법」 제3조에 따라 건설기계로 등록된 준설선, ⑧ 「수상레저안전법」 제2조제4호에<sup>51)</sup> 따른 동력수상레저기구 중 같은 법 제30조에 따라 수상레저기구로 등록된 수상오토바이·모터보트·고무보트 및 요트의 선박에 대해서는 선박법 일부를 제외한다.

둘째, 수상레저안전법으로 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동에 사용되는 선박에 적용한다. 또한 ① 「유선 및 도선사업법」에 따른 유·도선사업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 선박, ② 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 따른 체육시설업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 선박, ③ 낚시 관리 및 육성법」에 따른 낚시 어선업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위를 하는 선박의 경우에 사용되는 선박은 적용하지 아니한다. 이와 같이 ‘선박법’ 과 ‘수상레저안전법’ 에서의 등록대상은 각기 다르게 규정하고 있다.

#### 나. 등기, 등록에 따른 해양레저선박 등록관련 법령비교

첫째, 선박법으로 선박 소유자는 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 등록신청을 하며, 이 경우 「선박등기법」 제2조에 해당하는 선박[총톤수 20톤 이상의 기선(機船)과 범선(帆船)]은 선박등기 후 선박등록신청을 하여야한다.

둘째, 수상레저안전법으로 동력수상레저기구(「선박법」 제8조에 따라 등록된 선박은 제외한다)의 소유자는 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장에게 동력수

51) 「수상레저안전법」 제2조 제4호 "동력수상레저기구"란 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.

상레저기구를 소유한 날 부터 1개월 이내에 등록신청을 하여야 한다. 등록대상 수상레저기구는 ① 수상오토바이 ② 총톤수 20톤 미만의 모터보트(선내기 또는 선외기 포함) ③ 추진기관 30마력 이상의 고무보트(공기를 넣으면 부풀고 접어서 운반할 수 있는 고무보트를 제외) ④ 총톤수 20톤 미만의 세일링 요트(돛과 기관이 설치된 것)이다. 또한 총톤수 20톤 이상의 기선과 범선은 선박 등기 후 선박 등록 신청을 하여야 한다.

외국에서 취득한 동력수상레저기구도 “선박법”에 따른 임시선박이므로, “선박법”의 규정(선박을 취득한 자가 지방해양항만청장 또는 대한민국 영사(외국 한정)에게 임시선박국적증서 발급 신청)에 따라서 ‘임시선박국적증서’를 발급받아서 운행을 하여야 한다. 또한 같은 종류의 해양레저선박이라 하더라도 등록하는 법률에 따라서 적용되는 규정이 각각 다르며, 등록 시 납부하는 각종 세금에 대해서도 차이가 있다. 등록하는 법률에 따라 검사규정이 달라 안전관리나 세분화된 통계를 취합하기가 상당히 어렵다.

### 3. 해양레저선박 등록현황 및 실태

해양레저선박<sup>52)</sup>을 사업에 사용하고자 하는 경우 각각 시장, 군수, 구청장, 해양경찰서장 또는 지방해양수산청장에게 신고 또는 등록을 하여야 하며, 2015년 해양수산부, 국민안전처에서 발간한 통계자료를 보면 다음과 같다.

<표 22> 2015년 해양레저선박 유형별 등록현황

구분	유선	수상레저기구	마리나 선박
척수	1,064척	8,082척	40척
제정시기	1980년	2000년	2015.7.7
소관부처	국민안전처 안전제도과	국민안전처 수상레저과	해양수산부 해양레저과

출처 : 통계연보, 국민안전처(2015); 다중이용 마리나 선박 안전관리 계획, 해양수산부(2015)

52) 수상레저기구와 해양레저선박의 용어의 차이가 불분명하다. 그래서 이 본문에서는 마리나 선박, 수상레저기구, 유선 등을 포함한 의미로 해양레저선박이라고 칭한다.

2015년 수상레저기구 등록 대수가 8,082척, ‘마리나 선박’ 이 40척으로 되어 있다. 이는 ‘마리나 선박’ 이랑 ‘수상레저기구’의 정확한 용어정의나 구분 없이 단순히 등록된 명칭(유선, 수상레저기구, 마리나 선박)의 용어만으로 통계를 내고 있다는 것을 알 수 있다. 정부의 해양레저산업 육성지원정책으로 ‘수상레저기구’ 또는 ‘마리나 선박’ 으로 등록한 총톤수 2톤 이상의 요트, 보트로 ‘마리나 선박대여업’ 을 할 수 있도록 2015년 7월 7일 “마리나 항만법” 으로 개정되어 실시되고 있다. 이 용어에 따르면 동력수상레저기구로 등록한 세일링요트의 경우는 ‘수상레저업’ 으로 등록해야 할 것으로 판단되며, ‘마리나 선박’ 으로 등록된 경우는 ‘마리나 선박 대여업’ 등록이 가능하도록 신청할 수 있어야 할 것이다.

그러나 현재 세일링요트의 경우는 해양경찰청에서 관할하는 동력수상레저기구로 등록되며, 관리는 “마리나 항만법”에 의하여 해양수산부에서 관할한다. 즉, 등록은 해양경찰청 관할의 수상레저기구로 등록하여, 마리나 선박대여업을 하려면 해양수산부에 신청하여 허가를 득해야 한다. 선박은 하나인데 두 가지의 법과 제도의 적용을 받아야 하는 것이다. 또한 한 척의 배로 ‘수상레저업’ 이나 ‘마리나 선박대여업’ 을 등록한 자는 하나의 사업등록을 포기해야 한다는 게 현재의 규정이다.

마리나 선박인 요트, 보트가 수상레저활동을 하기 위한 선박임을 누구나 다 아는 사실인데도 불구하고, 두 가지의 상이한 법과 제도를 따라야 하는 게 현실이다. 정확한 용어 정의도 되어 있지 않고, 관련법이 상이한 상황에서 관련 업무를 담당하는 담당부처 담당자조차 이에 관한 법률을 제대로 이해하고 적용하기 어려울 것으로 판단되며, 이 사업을 하고자 하는 자에게 혼란을 야기하고 있다. 그러므로 해양레저관련 전문가들로 구성된 통합관리 체제가 구성되어 통합시스템화, 조직화하여 정책수립이 이루어져야 할 것이다.

현재 등록의 문제점에 대해서 여러 분야에서 연구되어 다양한 해결책이 제시되고 있고, 우리나라는 마리나 선박을 전 세계에서 수입을 하고 있으나, 대부분의 마리나 선박은 한국의 ‘해상전문 딜리버리맨’ 에 의해 일본에 가서 직접 마리나 선박을 운항하여 수입하는 방법을 취하고 있다. 이런 수입방법에 대하여

정확하게 절차를 모르고 있는 관련기관 담당자들에 의하여 많은 다양한 문제가 발생할 수 있는 가능성이 있다.

## II. 마리나 선박 등록제도의 문제점

첫째, 국내에는 해양레저 및 마리나산업의 육성과 관련된 법령으로 “마리나 항만법”이 마련되어 있다. 이 마리나 항만법은 마리나 항만의 개발 및 관리/운영과 마리나 업(마리나 선박 보관·계류업, 마리나 선박 대여업)에 관련된 사항은 규정하고 있으며, 이에 따라 마리나 관련 시설의 조성단계에서는 마리나 법을 적용하지만, 마리나 설립 이후 마리나 항만의 운영이나 마리나 항만 내에서의 레저보트 운항에 있어서는 수상레저안전법(수상레저업), 체육시설의 설치 이용에 관한 법률(마리나 업), 유선 및 도선사업법(유선업) 등의 법률 규정에 의하여 처리하고 있는 실정이다.

둘째, 해양레저선박인 요트, 보트에 대하여 등록제도가 얼마나 제대로 이루어지고 있는지 또한 정부기관에서 실시한, 마리나 선박(요트, 보트)관련 통계의 자료가 얼마나 정확성이 있는지를 각 마리나를 통하여 제대로 된 전수조사를 통한 조사가 이루어져야 한다.

셋째, 현재 제대로 실시되지 않고 있는 국내에서의 마리나 선박 등록 시 또는 국외 마리나 선박의 수입등록 시 꼭 해당 국가에서 발행되어진 해당 마리나 선박의 이력을 알 수 있는 서류(안전검사증, 선박등록증 또는 수상레저기구 등록증 등)을 제출 받아서 그 서류에 기록되어져 있는 상태를 근거로 하여 등록 관청에서 등록을 하여야 하는데 현재는 이렇게 이루어지지 않고 있다.

## III. 마리나 선박 등록제도의 개선방안

### 1. 이원화 된 마리나 선박의 적용 법률에 대한 통합 법률 제정

현재 “선박법”, “수상레저안전법”, “유선 및 도선사업법” 등 마리나 선박에 적용되고 있는 여러 가지 법에 대하여, 상황별로 적용 법령이 모호하니 마리나 선박 관련하여 적용되는 통합 법률이 제정되어야 한다.

## 2. 마리나 선박관리에 대한 시스템 통합

“선박법”에 따른 레저기구의 등록은 선박번호를 통한 이력관리가 가능하지만 “수상레저안전법”에 따른 마리나 선박의 등록은 별도의 선박식별번호가 없어 선박추적(등록, 폐선)이 어렵다. 법률 개정을 통하여 모든 마리나 선박에 대하여 선박에 부여하는 방법인 Call Sign<sup>53)</sup> 또는 IMO NO. <sup>54)</sup>와 같은 방법으로 모든 마리나 선박에 대해서도 식별할 수 있는 방법을 만들고 이를 통합하여 운영·관리하는 하나의 통합부서 및 시스템을 구축하여야 한다.

## 3. 마리나 선박의 등록구비서류 강화

국내에 수입되는 마리나 선박의 무분별한 선박의 제원 변경을 막기 위해 수입 시 세관에서 실시하는 선박제원 등록 시의 감시·감독철저와 함께 수입되기 전 국가에서 발행한 각종 증서(안전검사증, 레저기구등록증 등)의 등록구비서류 제출의 법적의무화 및 세관, 해양수산부, 해양경찰청, 각 마리나, 관련 협회 등의 유관단체와 연계하여 대대적인 실사를 통해서 지속적으로 등록부터 폐선까지의 사후관리가 이루어져야 한다.

## 4. 마리나 선박 수입 등록 과정에 따른 문제

기존의 등록된 서류에 근거하지 않고 해당 관청공무원이 등록절차를 진행한

53) 무선국을 식별하기 위해 쓰이는 각 무선국 고유의 부호를 말한다.

54) 선박의 고유번호로, 선박 등록 신청 시 IMO 또는 LR(영국선급)에서 부여한다. 사람에게 비유했을 때 주민등록번호와 같다고 볼 수 있다.

다면 그 해양레저선박의 선령, 톤수, 승선정원, 선박의 길이 등의 각종 선박관련 제원이 완전히 다른 선박으로 둔갑할 수 있다. 정부기관은 이러한 문제가 발생하지 않도록 일차적으로 세관에서의 수입절차를 철저히 감시·감독하여야 할뿐만 아니라, 정확한 법 개정 및 적용을 통하여 이를 개선하여야 할 것이다. 이로 인하여 우리나라의 수입 마리나 선박에 대한 제원에 대해서 신뢰할 수 있는 확신을 개인 뿐 아니라 다른 나라에게도 줄 수 있다면 우리나라의 해양레저산업이 국제적으로 인정받고 또 다시 국외로 수출할 수 있는 발판을 마련할 수 있을 것이다.

## 5. 마리나 선박을 검선 할 수 있는 전문가 양성

우리나라에서 고가의 마리나 선박 구입 시 마리나 선박에 대한 금융대출을 받는 것이 쉽지 않다. 그 이유는 신뢰할 수 없는 마리나 선박의 제원, 이를 정확히 밝혀낼 수 있는 전문가의 부재를 들 수 있다. 우리나라의 한 금융기관에서는 마리나 선박 관련 대출을 꾸준히 해주고 있으나, 다른 금융기관에서는 신뢰할 수 없는 선박의 제원과 선박의 선령을 이유로 대출을 거절하고 있는 것이 현실이다.

## 제2절 마리나 선박의 보험제도

### I. 마리나 선박 보험제도의 현황

최근 국민 여가생활이 다양화 되고, 또한 정부가 마리나산업 대중화를 추진함에 따라 요트와 같은 고가의 마리나 선박을 소유 또는 관리하는 인구가 많이 증가하고 있다. 마리나 선박을 소유하거나 관리하는 개인 및 사업자들은 고가의 마리나 선박을 이용하여 해양레저를 즐기는 과정에서 발생할 수 있는 많은

사고의 위험에 노출되어있음에도 불구하고, 우리나라의 보험관련 법제도 및 관련 보험상품은 극히 미비하다.

우리나라 대부분의 법과 제도는 일본의 영향을 많이 받았으며, 일본의 보험을 살펴보면, 일본 소형선박에 대한 보험의 경우는 요트·모터보트 종합보험과 레저보트보험이 있다. 모든 요트·모터보트 종합보험의 가입대상은 모든 요트 및 비영업용 총톤수 20톤 미만의 모터보트이며, 제3자 배상, 선체손상, 탑승자장애, 수색구조비용 등을 보장하며 레저보트보험은 비영업용인 모든 요트나 모터보트가 가입대상이며 제3자 배상, 선체손상, 탑승자장애, 충돌손해배상 등을 보장한다.

반면 우리나라는 2014년까지만 하더라도 국내에는 제대로 된 마리나 선박관련 보험상품이 없었으며, 2015년 7월 7일 마리나 항만법이 제정되면서 필요에 따라서 국내에서도 극소수의 마리나 선박관련 보험상품이 나오기 시작하였으나, 그 보험의 수준은 다른 해양레저 선진국의 보험상품에 비교할 바가 못 되었고, 우리나라는 각 마리나 선박에 대한 사고통계자료도 제대로 없어 모든 보험회사들이 이에 대한 보험상품을 개발 판매하는 것을 지양했다.

그러나 2015년 “마리나 항만법” 시행에 따라 마리나 업 관련 사업등록증을 발급해야 하는 해양수산부에서는 이에 대한 대책의 필요성을 인지하고, 국내 보험회사와 마리나 선박관련 보험상품을 개발하였으나, 높은 보험료 책정 때문에 처음에 마리나 선박대여업 관련 허가를 해 줄 때는 비영업용 수상레저보험으로서도 허가를 내어주는 방법을 선택하였다.

추후 해양수산부는 여러 보험회사와 논의하여 마리나 선박 대여업 등록 시 필요한 보험을 자동차손해배상보장법의 수준을 충족하면 가능하다는 기준을 채택하게 되었으며, 2017년 현재까지 이 법을 적용시키고 있다. 그러나 2016년까지 고가의 마리나 선박이 사고를 발생하였을 경우 관련하여 대인에 관한 배상 책임만을 보상해주는 상품만 있을 뿐, 대물, 자기선체에 대하여 보상을 해주는 보험상품<sup>55)</sup>이 없었으나, 2017년 외국계기업이 이에 대한 종합보험상품을 국내

55) 2015년까지 한국해운조합에서 비슷한 사업자용 수상레저공제상품이 있었으나, 사고 발생시 자기선체에 대해서는 배상을 해주지 않았으며, 또한 일정금액 이상의 선가(최소 7,000만원



에 출시하여 판매하고 있다.

또한 해양선진국의 경우는 대부분 마리나 선박관련 해양사고에 있어서 조난·구조가 필요하여 구조를 요청할 경우에는 이에 대한 구조비용을 구조 요청자인 선주에게 청구하고 있는 반면 우리나라는 수색구조비용을 개인에게 전혀 부담시키지 않고, 국가가 전액부담하고 있다.

## 1. 마리나 선박의 배상 책임보험

개인용 수상레저기구 배상책임보험이란 피보험자가 대한민국 내에서 보험기간 중에 개인용수상레저기구의 소유·사용·관리로 인한 우연한 사고로 인하여 피보험자가 타인의 신체·생명에 손해를 입혀 배상책임을 부담함으로써 입은 손해를 보험자가 보상할 것을 내용으로 하는 책임보험의 한 종류이며, 수상레저안전법 제34조(보험가입)<sup>56)</sup> 및 제59조(과태료) 제2항에 근거하여 피보험자의 보험가입이 강제되어 있는 강제책임보험이다. 즉, “수상레저안전법” 제34조는 「등록대상수상레저기구 중 대통령령이 정하는 수상레저기구의 소유자는 수상레저기구의 운항으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다)에 대한 보상을 위하여 대통령령이 정하는 바에 따라 보험 또는 공제에 가입하여야 한다」라고 규정하고 있으며 제59조 제2항은 「제34조의 규정에 위반하여 보험가입을 하지 아니한 자는 50만원 이하의 과태료에 처한다」고 하여 대인배상책임보험에 강제로 가입하도록 규정하고 있다<sup>57)</sup>.

---

이상)가 되지 않으면 가입이 불가 하였다(2015년 2월 26일 확인). 또한 2016년 이후부터는 한국해운조합에서는 기존에 가입한 회원을 제외한 수상레저공제상품 가입을 더 이상 취급하지 않고 있다.(2017년 12월 18일 확인).

56) 제34조(보험 등의 가입) 등록 대상 수상레저기구의 소유자는 수상레저기구의 운항으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다)에 대한 보상을 위하여 소유일로부터 1개월 이내에 대통령령으로 정하는 바에 따라 보험이나 공제(이하 “보험 등”이라 한다)에 가입하여야 한다.

57) 홍성화, “개인용 수상레저기구 배상책임보험에 관한 일 고찰”, 「기업법 연구」 제20권 제2호(2006), 305쪽.

## 2. 국내의 해양레저관련 선박보험

우리나라의 대부분의 마리나 선박은 “수상레저안전법”의 적용을 받고 있으며, “수상레저안전법”은 수상레저사업자에게 그 종사자 및 이용자의 피해보전을 위하여 자동차손해배상보장법시행령 제3조 제1항의 규정에 의한 금액<sup>58)</sup> 이상으로 책임보험 또는 공제에 가입하도록 요구하고 있다. 그러나 “수상레저안전법”에서 수상레저사업자에게 요구하고 있는 책임보험은 가입범위도 사업자로 제한되어 있고, 보상한도액 및 보상범위도 제한적이어서 피해자에 대한 충분한 보상이 곤란한 보험이다.<sup>59)</sup>

<표 23> 선박보험 (수상레저배상책임보험)

구분	개인	사업자
보험가입 대상	<ul style="list-style-type: none"> <li>- “수상레저안전법”에서 정한 의무가입대상자.</li> <li>- 개인소유수상레저기구(동력보트, 수상오토바이) 의무가입대상자.</li> <li>- 추진기관 20마력 이상의 모터보트 (선외기가 부착된 모터보트에 한 한다)</li> <li>- 추진기관 30마력 이상의 고무보트 (공기를 넣어 부풀려지며 접어서 운반할 수 있는 기구는 제외한다)</li> <li>- 요트 또는 보트의 소유자</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- “수상레저안전법”에서 정한 의무가입대상 사업자.</li> <li>- (“수상레저안전법” 시행령 제2조에 의한 기구)<sup>60)</sup></li> <li>- 수상레저기구를 대여하는 사업자</li> <li>- 수상레저활동자를 수상레저기구에 탑승시키는 사업자.</li> </ul>
가입이 요구되는 보험의	대인배상책임보험(의무) : 운전자의 과실을 상계하여 운전자를 제외한 탑승자 및 제3자를 보장하	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 수상레저 배상책임보험(의무)</li> <li>- 가이드 및 운전자 상해 보험(의무)</li> <li>- 선체보험 (선택)</li> </ul>

58) 사망 1억5,000만원, 부상 최대 3,000만원(상해1급:3,000만원, 상해2급:1,500만원, 상해 3급:1,200만원 등), 휴유장애 최대 1억 5,000만원(장애1급:1억 5,000만원, 장애2급:1억3,500만원, 장애3급:1억2,000만원).

59) 목진용, “일본의 해양레저 관련법제의 개선”, 「월간해양수산」 통권 제220호(2003.1.), 58쪽.

종류	는 제도 (자기부담금: 10만원) - 치료비담보특약 (선택) - 운전자상해보험 (선택)	
가입 시 필요서류	- 안전검사증	- 수상레저 보유현황 내역서(보험료 산정에 기초가 되는 자료) - 사업자 등록증 - 안전검사증 또는 안전검사필 증 - 가이드(안전요원) 명단 - 수상레저 사업 허가증
특약사항	- 배상책임보험 가입에 한하여 기구담보 특약사항 첨부가능 (요트/보트의 배상) * 기본담보요율 : 보험금액의 2.08%	

출처: <http://ckmarinegroup.com/htm2/info5.php>, 토대로 연구자 재구성

<표 23>에서 보는 바와 같이 기존의 마리나 선박소유자는 단순히 수상레저 배상책임보험만을 가지고 있고, 인명에 관해서만 보장하는 보험상품만을 가입할 수 있다. 그리고 대물 및 자기선체보상 관련 보험상품은 없다. 물론 법적으로 대물, 자기선체보상과 관련하여 보험을 가입하는 것은 마리나 선박소유자 본인의 결정이나, 이와 관련한 보험을 가입하고 싶어도 가입할 보험상품이 없다는 것이 현재 우리나라의 마리나 선박과 관련된 보험의 현실이다.

그러나 2017년 현재 미국계 보험회사가 이와 관련한 요트종합보험<sup>61)</sup> 상품을 개발하여 판매하고 있으나, 보험요율을 정하는 사고관련 통계자료가 없어서 상

60) ① 「수상레저안전법」(이하 "법"이라 한다) 제2조제3호에서 "대통령령으로 정하는 것"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

1. 모터보트, 2. 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것을 말한다. 이하 같다), 3. 수상오토바이
4. 고무보트, 5. 스쿠터, 6. 호버크래프트, 7. 수상스키, 8. 패러세일, 9. 조정, 10. 카약, 11. 카누, 12. 워터슬레드, 13. 수상자전거, 14. 서프보드, 15. 노보트, 16. 그 밖에 제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 해양수산부령으로 정하는 것

② 법 제2조제4호에서 "대통령령으로 정하는 것"이란 제1항제1호부터 제6호까지의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

61) 요트의 손상 및 멸실을 담보하는 선박보험 영역과 제3자에 대한 배상책임을 담보하는 선주 배상책임 영역이 하나의 증권으로 담보되도록 구성되어있는 자동차보험과 같은 성격을 갖는 종합보험을 말한다.

당히 높은 금액의 보험료가 산정되었다. 그 이유는 지금까지 제대로 된 마리나 선박관련 사고통계자료가 미비하여 보험회사가 보험요율을 책정할 자료가 부족하기 때문에 보험료를 높게 책정하는 수밖에 없었다.

앞으로는 수상레저사고에 대한 통계자료를 좀 더 세분화하여 연구·조사할 필요가 있다. 또한 수상레저기구의 해양사고가 발생하였을 경우에 자동차와 같이 사고이력을 관리하는 시스템이 만들어져야 보험회사들이 그 통계 및 연구 자료를 가지고 다양한 보험상품을 출시할 수 있을 것이다

### 3. 외국계회사의 국내 판매 보험상품

급속히 늘어나는 해양레저인구와 수상레저기구의 증가로 인하여 매년 갈수록 수상레저기구의 사고율이 늘어나고 있다. 2017년 한 보험회사에 자료에 따르면, 이 때문에 2017년 수상레저기구에 대한 수상레저업체의 수상레저보험(대인배상 책임보험) 요율(4인승 기준 수상오토바이 보험료 약 1천만원, 인당 3백만원 이상)이 작년 대비 1.5배 정도 올랐고, 앞으로는 사고율에 따라서 더 많이 올라갈 것이라고 보험업계는 예상하고 있다고 한다.

현재 일반화 되어있는 수상오토바이, 수상스키, 제트스키 등의 경우는 많은 사람들이 좁은 내수면(청평, 한강 등)과 인파가 많은 해수욕장에서 빠른 스피드를 즐기다 보니 사고 위험이 상당히 높게 나타나는 반면, 바람을 이용하는 세일링요트의 경우는 저속 스피드로 인하여 사고율이 현저히 낮은 상황인데도 불구하고 수상레저기구로 분리되어 있어서 수상레저기구에 대한 사고율로 같이 분류되어 보험요율을 높게 책정되는 실정이다. 현재 판매되고 있는 외국계회사의 수상레저관련종합보험 대하여 좀 더 상세하게 알아보면 다음과 같다.

첫째, 요트보험 가입 시 담보위험으로는 ① 해상, 강, 호수 또는 항해 가능한 수면에서의 고유의 위험, ② 화재, ③ 투하, ④ 해적행위, ⑤ 항공기 또는 이와 유사한 물체 또는 그로부터 추락하는 물체, 육상운송용구, 도크 또는 항만시설이나 장비와의 접촉, ⑥ 지진, 화산의 분화 또는 낙뢰, ⑦ 좌초 후 합리적인 선

저 검사비용, ⑧ 피보험자, 선박소유자, 선박관리자의 상당한 주의의 결여로 인하여 발생하지 않는 한, 기타 발생 가능한 보험목적물의 멸실 또는 손상을 담보(단, 예외조항 있음), ⑨ 선체 및 기관의 잠재적 하자, 축의 파손, 보일러의 파열로 인한 멸실 또는 손상 등이 있다. 그리고 파손된 축 또는 파열된 보일러의 결함 부분을 신환하거나 수리하는 비용은 제외 된다.

둘째, 제3자에 대한 배상책임으로는 ① 타선박이나 타인의 재산에 입힌 멸실 및 손상, ② 피보험선박, 그 근처 및 타 선박에서 발생하는 인명 사망, 상해 및 질병, ③ 실제 또는 시도된 피보험선박 또는 선적된 적하의 난파물 인양, 제거 등, ④ 법률비용, ⑤ 타인에 의한 항해 중 발생한 보험사고(피보험자의 승낙 하의 항해에 해당)등이 있다.

셋째, 요트보험 가입 시 면책위험으로는 ① 피보험자의 고의 또는 불법행위로 인한 일체의 손해, ② 선외 모터의 유실, ③ 최대 고안속도가 17노트를 초과하는 구명선(단, 예외조항 있음), ④ 설계의 하자를 제거하는데 발생하는 비용, ⑤ 전쟁위험/동맹파업위험(별도의 전쟁보험에서 담보) 등 이외 약관에 명시된 면책위험, ⑥ 요트 자체의 물적 손해(최대 10억원까지 설계가능)등이 있으며, 대인배상책임 1인당 1.5억 및 사고 당 최대 36억원까지 설계가 가능하다. 보험 가입순서 및 필요서류로는 먼저 설문서작성 및 보험사에서 필요한 서류를 제출하면 인수심사 및 보험료를 안내받고 그 후 청약서 작성 및 증권전달의 순서로 진행되어지며, 필요서류는 설문서, 국적증서, 사업자등록증, 선급증서, 안전검사증 등이 있다. 보험가액을 1억원 기준으로 해서 대략적인 보험료를 산정하면 다음과 같다.

<표 24> 보험가입대상 마리나 선박

선명	A 세일링요트
가입금액	100,000,000 원(일억원)
최대고안속력 (노트)	8 KNOT
제조년도	2005
정박지	국내
승선 여객수	최대 12명

<표 25> 선박보험

옵션	보험료	공제금
1	2,397,859	2,000,000
2	2,158,073	3,500,000
3	1,918,288	5,000,000
4	1,630,544	7,500,000

\* 사고 당 보상한도 1억원

출처 : 미국 보험회사 Chubb사의 자료를 인용

<표 26> 배상책임보험

옵션	보험료	대인배상 공제금	대물배상 공제금
1	5,923,888	1,000,000	2,500,000
2	5,198,212	1,500,000	5,000,000
3	4,502,155	2,000,000	7,500,000
4	3,835,717	2,500,000	10,000,000

\* 일인당 보상한도 1억 5천만원, 사고 당 보상한도 16억 5천만원(11인기준)

출처:미국 보험회사 Chubb사의 자료를 인용

<표 25> 및 <표 26>에서 보는 바와 같이 보험료가 상당히 높다는 것을 알 수 있으며, 이는 오래전부터 지금까지의 요트, 보트 등의 마리나 선박에 대한 정확한 사고관련 통계자료가 없고, 보험회사에서는 수상레저기구의 사고 통계 자료를 토대로 보험료를 책정하다 보니 상당히 높은 보험료가 책정되는 것이다. 이렇게 높은 보험료가 책정되면 보통의 마리나 선박소유자들은 보험에 가입하기가 상당히 힘들 것으로 예상된다. 또한 앞으로 지속적으로 마리나 선박이 늘어 날 것에 대비하여 다양한 보험상품을 개발하여 해양레저 인구증가로 인한 해양사고에 대비하여야 할 것이다.

2015년 7월 7일 마리나 항만법이 제정되어 마리나 선박대여업이 가능하게 되어졌음에도 국내에는 마리나 선박 대여업 사업과 관련하여 보험상품이 제대로 만들어지지 않아서 사업등록 시 해양수산부에서는 이와 관련한 업무에 대해서 많은 혼선을 초래하였으며, 2년이 지난 지금까지도 국내 보험회사에서 출시된

책임보험을 제외하고, 출시되어 있는 종합보험상품은 찾아보기가 힘들다.

#### 4. 해상딜리버리를 위한 보험상품

현재 한국에 수입되는 많은 중고요트들이 일본에서 구입하여 한국영사관에서 ‘임시선박국적증서’를 발급받아서 해상을 통한 해상전문 딜리버리맨을 통하여 수입되어지고 있으나, 이를 위한 국내 보험회사에서 출시된 보험상품이 없어서 만약 매매완료 후 마리나 선박관련사고가 발생하면 이는 온전히 구매자인 선주의 손실로 이어질 뿐만 아니라, 해상전문 딜리버리맨의 안전에 대한 담보보험에 대한 보험도 없는 실정이다. 해양레저산업의 발전을 위해서 필수적인 보험제도가 우리나라는 아직도 후진국 수준에 머물고 있는 실정이며 이를 위한 보험상품개발이 시급한 상황이다.

#### II. 마리나 선박보험제도의 문제점

현재 나와 있는 대부분의 마리나 선박관련 수입통계자료는 각 국가별 수입현황 및 실태가 아니라 전체 국내에 수입되는 해양레저선박에 대한 통계자료가 대부분이며, 이는 어느 국가에서 어떤 방식으로 마리나 선박이 수입되는지에 대해서는 나타나 있지 않지만, 과거부터 현재까지 한국에서 수입하는 많은 마리나 선박은 일본에서 해상전문 딜리버리맨을 통해서 수입되고 있고, 일본에 대한 중고선 수입의존도가 그만큼 높음에도 불구하고 수입 시 발생할 수 있는 위험에 대한 보험상품이 없다.

정상적인 수입방법으로 이루어지는 경우에는 마리나 선박에 대한 보험상품이 많이 있지만, 해상전문 딜리버리맨에 의한 해상운항수입에 대한 보험상품은 전무한 상태이며, 이에 대한 보험상품의 개발이 시급한 시점일 뿐만 아니라, 국내의 마리나 선박보험상품에는 대인에 관한 책임보험은 있으나, 국내 보험회사가 출시한 사고 시 자신의 마리나 선박의 선체까지 담보하는 종합보험은 없는 실

정이다.<sup>62)</sup>

### Ⅲ. 마리나 선박보험제도의 개선방안

#### 1. 마리나 선박관련 보험상품의 개발

마리나 선박의 특수성을 고려한 해상운송을 통한 수입에 대한 위험에 대하여 담보할 수 있는 다양한 보험상품을 정부 및 국내 보험회사들과 지속적인 협의를 통하여 개발되어야 하며, 또한 적절한 보험료가 책정되어서 많은 마리나 선박의 소유자들이 보험에 가입할 수 있도록 해야 한다.

#### 2. 마리나 선박에 대한 정확한 통계분석자료

현재 국내에서는 지금까지의 마리나 선박에 대한 정확한 사고율 및 통계분석 자료가 미비하고, 보험에 대한 수요가 없다보니 국내의 보험회사들이 경쟁력 있는 보험상품을 내놓지 못하고 있다. 이를 보완하기위해서 정부는 마리나 선박에 대한 정확한 통계분석자료를 보험회사에 제시함으로써 보험회사들의 보험 상품 개발·출시를 지속적으로 이끌어내야 한다.

#### 3. 항행구역에 따른 보험상품 개발

자동차보험에 연령별, 인원별, 기간별로 보험료가 다르게 책정되는 것과 같이, 마리나 선박과 관련해서도 평수, 연해, 근해, 원양으로 구분되어진 항행구역 별로 위험부담이 다르니 보험료도 다르게 책정되는 보험상품이 개발되어야 하며, 더불어 기간별, 연령별 등 다양한 기준의 보험상품이 개발되어야 한다.<sup>63)</sup>

62) 2017년 현재 미국 CHUBB사가 개발 판매하는 보험상품이 유일하다. 그러나 보험요율이 높아서 가입의 필요성이 많이 떨어져서 대부분의 선주들이 가입을 꺼리고 있다.



### 제3절 마리나 선박의 항해구역제도

#### I. 항해구역의 개념 및 정의

항해구역은 선박이 안전하게 항해할 수 있는 선박안전법상의 최대한의 해역을 나타내는 것이며, 선박안전법과 각종 시설기준의 적용에 있어 기본이 되는 요소이며, 선박의 크기·구조설비에 따라서 항해구역이 결정된다.<sup>64)</sup> 선박에 부여되는 항해구역은 선박안전법 제8조<sup>65)</sup>에 따라서 관할 해운관청의 정기검사 후에 선박소유자의 항해구역요청에 따라서 선박의 크기, 구조, 설비, 선박시설기준, 용도 등을 근거로 선박의 감항성을 고려하여 항해구역이 지정되며, 해역에 따라서 평수, 연해, 근해, 원양구역으로 구분된다. 또한 특정기간을 한정하여 항해구역을 정할 수 있으며, 각 기준에 적합할 경우는 선박검사증서를 교부하게끔 되어 있다.

항해구역의 지정은 선박안전법상의 시행규칙 제15조(항해구역의 종류)에 따르면 ① 법 제8조제3항에 따른 항해구역의 종류는 다음 각 호와 같다. 평수구역<sup>66)</sup>, 연해구역<sup>67)</sup>, 근해구역, 원양구역, ② 영 제2조제1항 제3호 가목 본문에서

63) 해운에서 사용되는 보험 상품의 한 종류인 TCL(Time Charterer's Liability)의 개념과 자동차보험에서 사용되는 보험 상품인 보험가입기간 중 어느 일정기간동안 추가로 운전자를 지정하여 보험가입 할 수도 있는 그러한 다양한 보험 상품이 나와야 할 것이다.

64) 공길영, 선박항해용어사전, 한국해양학회, 해양과학용어사전 인용

65) 제8조(정기검사) ①선박소유자는 선박을 최초로 항해에 사용하는 때 또는 제16조의 규정에 따른 선박검사증서의 유효기간이 만료된 때에는 선박시설과 만재흡수선에 대하여 해양수산부령이 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 검사(이하 "정기검사"라 한다)를 받아야 한다. 다만, 제29조의 규정에 따른 무선설비 및 제30조의 규정에 따른 선박위치발신장치에 대하여는 「전파법」의 규정에 따라 검사를 받았는지 여부를 확인하는 것으로 갈음한다.

②해양수산부장관은 제1항의 규정에 따른 정기검사에 합격한 선박에 대하여 항해구역·최대승선인원 및 만재흡수선의 위치를 각각 지정하여 해양수산부령으로 정하는 사항과 검사기록을 기재한 선박검사증서를 교부하여야 한다.

③제2항의 규정에 따른 항해구역의 종류와 예외적으로 허용되거나 제한되는 항해구역, 최대승선인원의 산정기준 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

66) 호수, 하천 및 항내의 수역 및 항만법에 의한 항만구역(가장 좁은 범위의 항행구역).

“해양수산부령으로 정하는 수역”이란 별표 4의 수역을 말한다, ③ 영 제2조제1항 제3호 나목에서 “해양수산부령으로 정하는 수역”이란 별표 5의 수역을 말한다, ④ 근해구역은 동쪽은 동경 175도, 서쪽은 동경 94도, 남쪽은 남위 11도 및 북쪽은 북위 63도의 선으로 둘러싸인 수역 즉, 동남아시아를 포함한 수역을 말한다, ⑤ 원양구역은 모든 수역을 말한다 라고 규정되어져 있다.

이에 모든 마리나 선박은 등록 후 선박안전법 또는 수상레저안전법에 따라서 안전검사 신청 시 항해구역을 지정받기 위하여 선박안전검사를 선박안전기술공단(Korea Ship Safety Technology Authority) 또는 (사)한국수상레저안전연합회에 신청을 하여, 신청기준에 맞게 안전검사를 받아야 한다.

상기의 4개의 구역 외에 ‘한정연해’라는 구역이 있는데, 이는 평수구역으로부터 해당 보트의 최고속력으로 2시간 이내에 왕복할 수 있는 구역으로 안전검사를 받을 때 한정연해구역을 받은 선박을 말한다.

## 1. 마리나 선박의 항해구역의 지정

국내의 모든 선박은 선박안전법 제16조(항해구역의 지정)에 따라서 선박이 운항할 수 있는 항해구역을 지정받아서 운항하여야 하며, 그 항해구역을 벗어나서 운항할 수 없다. 이에 따라서 마리나 선박도 선박안전법 제16조(항해구역의 지정)의 규정을 지켜야 하며, 예외적 항해조항으로는 동법 제17조(항해구역의 예외)에서 규정하고 있다.

67) 한반도와 제주도 해안에서 20마일 내의 수역과 그 외 특정 5개 수역.

68) 제16조(항해구역의 지정) ① 법 제8조제3항에 따라 항해구역을 지정하는 경우에는 선박소유자의 요청, 선박의 구조 및 선박시설기준 등을 고려하여 지정하여야 한다.

② 외국의 동일 국가 내의 항구 사이 또는 외국의 호수·하천 및 항구 안에서만 항해하는 선박의 항해구역은 제15조에 준하여 평수구역·연해구역 또는 근해구역으로 정할 수 있다.

③ 법 제7조제4항에 따라 별도건조검사를 받은 선박에 대하여는 해당 선박의 크기·구조·용도 등을 고려하여 항해구역을 제한하여 지정할 수 있다.

69) 제17조(항해구역 외의 예외적 항해) 법 제8조제3항에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 지정된 항해구역 외의 구역을 항해할 수 있다.

1. 법 제3조제3항제4호에 따라 외국에 선박매각 등을 하기 위하여 예외적으로 단 한 번의 국제항해를 하는 경우

2. 선박을 수리하거나 검사를 받기 위하여 수리할 장소 또는 검사를 받을 장소까지 항해하

마리나 선박이 범규상 평수구역으로 항행구역을 받은 경우 동해의 바다에서 항해할 수 있는 구역은 영일만과 울산만의 평수구역과 수상레저기구 안전검사 기준 제7조<sup>70)</sup> 제2항에 따라 제일 가까운 육지로부터 10해리 이내의 구역을 항해할 수 있다는 것이다.

과거 우리나라의 항해구역의 정의에 따르면 울진이나 후포지역의 마리나 선박 또는 강원도지역의 마리나에 계류 중인 마리나 선박은 전부 연해 기준의 장비를 구비한 후 안전검사를 받아야만 바다에서의 항해가 가능하다는 것이다. 이러한 문제로 인하여 지속적인 민원제기로 2012년부터 한정연해구역이라는 구역을 만들었다. 수상레저기구 안전검사 기준 제2조 제8호의 “한정연해구역”이란 “평수구역으로부터 해당기구의 최고속력으로 2시간 이내에 왕복할 수 있는 구역을 한정연해구역이라 한다”라고 규정하고 있다.

## II. 마리나 선박 항해구역의 문제점

우리나라의 항해구역상의 정의에서 평수구역에서 한정연해, 연해, 근해, 원양 구역으로 항해구역을 변경하려면 조건에 맞는 장비를 구비장착하여 임시검사를 받아서 검사증을 교부 받아야 된다. 이는 마리나 선박소유자들에게 서류작업, 장비수급, 설치 등의 금전적인 문제를 포함하여 쉬운 문제만은 아니며, 1935년

는 경우

3. 항해구역 밖에 있는 선박을 그 해당 항해구역 안으로 항해시키는 경우
  4. 항해구역의 변경을 위하여 변경하려는 항해구역으로 선박을 항해시키는 경우
  5. 접적지역(대연평도, 소연평도, 대청도, 소청도 및 백령도 부근 해역을 말한다)을 항해하는 선박으로서 해당 선박의 항해구역 중 일부가 군사목적상 항해금지구역으로 설정되어 있어 그 구역을 우회하기 위하여 일시적으로 항해구역 외의 구역을 항해하는 경우
  6. 그 밖에 제1호부터 제4호까지와 비슷한 사유로서 선박이 임시로 항해할 필요가 있다고 인정되는 경우
- 70) 제7조(항해구역의 지정 등) ② 항해구역을 평수구역으로 지정받은 기구는 지정된 항해구역에도 불구하고 평수구역의 끝단 및 가까운 육지(또는 섬)로부터 10마일(제7조제1항제2호에 해당하는 기구는 5마일) 이내의 연해구역을 항해할 수 있으며, 해양경찰청장이 인정하는 경우에 한정하여 연해구역 이상의 항해구역으로 지정받은 기구와 500미터 이내로 동시에 이동할 경우 같은 구역을 항해할 수 있다.

부터 현재까지 항행구역에 관한 제도를 시행함에 있어서 현대화 되어진 범선과 기선에 대비하여 제대로 법과 제도가 반영되지 않았다.

유사한 해상조건임에도 항해구역이 서로 다르게 지정되어 있는 구역을 적법하게 운항할 수 있도록 법 개정을 해야 한다. 또한 평수지역을 항해할 수 있는 선박의 승선기준인원이 12명인 해당선박이 연해구역을 항해하고자 하는 경우에 승선인원에 상관없이 12명에 해당하는 구명뗏목(life raft)을 구비하여야 한다.

적은 인원이 단기간의 연해구역을 항해하고자 할 경우는 상당한 비용과 시간이 소모되므로 이와 관련하여 적은 인원으로 임시로 연해구역을 항해하고자 하는 경우에는 그 인원에 맞는 장비만 구비하면 가능한 제도를 만들어야 할 것이다.

### Ⅲ. 마리나 선박 항해구역의 개선방안

현재의 선박안전법상 항해구역을 변경하기 위해서는 관련부처, 관련법과 함께 많은 시간 연구검토가 이루어져야 된다. 세일링요트의 경우는 주동력이 세일이며 동력 없이 항해하여 세계일주도 가능한 상황인 마리나 선박의 경우에는 선박안전법상의 항해구역의 적용보다는 다른 적용 가능한 법이 제정되어야 할 것이다.

첫째, 해양레저활성화를 위한 단기적인 관점에서의 법 개정은 마리나 선박에 대하여 선박안전법상의 항해구역의 기준을 적용하지 말고 수상레저안전법상의 항해구역을 추가 신설하여 마리나 선박들이 적용받는 항해구역의 범위를 확대하거나, 마리나 선박을 위한 항해구역관련 법을 제정하여 적용할 필요가 있다고 본다.

둘째, 평수지역만을 항해할 수 있는 마리나 선박이 필요시 연해지역을 항해하고자 할 경우의 안전검사 목록기준에 대한 조건을 완화할 필요가 있을 것이다. 이에 대한 개선방안은 다음과 같다.

<표 27> 수상레저기구 안전검사 개정안

수상레저기구 안전검사 기준 (현행)	수상레저기구 안전검사 기준 (개정안)
<p>제7조(항해구역의 지정 등)</p> <p>① 생략</p> <p>② 항해구역을 평수구역으로 지정 받은 기구는 지정된 항해구역에도 불구하고 평수구역의 끝단 및 가까운 육지(또는 섬)로부터 10마일 이내의 연해구역을 항해할 수 있으며, 해양경찰청장이 인정하는 경우에 한정하여 연해구역 이상의 항해구역으로 지정받은 기구와 500미터 이내로 동시에 이동할 경우 같은 구역을 항해할 수 있다.</p> <p><u>&lt;신설&gt;</u></p> <p>③ 생략</p>	<p>제7조(항해구역의 지정 등)</p> <p>① 현행과 같음</p> <p>② 항해구역을 평수구역으로 지정받은 기구는 지정된 항해구역에도 불구하고 평수구역의 끝단 및 가까운 육지(또는 섬)로부터 10마일 이내의 연해구역을 항해할 수 있으며, 해양경찰청장이 인정하는 경우에 한정하여 연해구역 이상의 항해구역으로 지정받은 기구와 500미터 이내로 동시에 이동할 경우 같은 구역을 항해할 수 있다. <u>평수구역으로 지정받은 기구가 일정기간동안 연해구역을 항해하고자 하는 경우에는 승선하고자하는 인원에 대한 국내 항해구역별 법정비품만 구비하면 된다.</u></p> <p>③ 현행과 같음</p>

장기적으로는 항해구역 제도에 대한 검토와 더불어 현실에 맞는 제도의 재정립이 필요할 것으로 사료된다. 이는 단순히 정책적 방향을 제시하는 것이며, 추가적으로 해양수산부 차원에서의 타당성 검토연구가 진행되어야 할 것이다.

## 제5장 결 론

### 제1절 논의의 요약

주 5일제 근무, 대체 휴일제, 기업문화의 변화, 사회간접자본인 도로, 기차, 비행기 등의 운송수단의 발달로 인하여 우리나라는 현재 전국이 2시간대의 일일 생활권화 되어 있으며, 이러한 영향으로 인하여 국내의 모든 지역에서 해양레저활동을 즐길 수 있게 되었다.

해양선진국인 미국, 프랑스, 영국, 호주, 뉴질랜드 등의 나라에서는 다양한 해양레저산업이 활성화 되어있으며, 특히 2013년 세계관광기구(UNWTO)는 해양레저분야를 향후 잠재력이 높은 사업 분야로 선정하였을 뿐 아니라, 전체관광시장의 50%정도를 해양레저관광시장으로 인식하고 있다고 발표하였다. 또한 우리정부도 새로운 관광산업 및 새로운 일자리 창출의 방안으로 마리나 산업을 통한 해양레저산업을 육성·발전시키고자 하는 많은 정책을 쏟아내고 실시하고 있다.

또한 해양레저 활성화를 위한 정부정책으로 마리나의 확대 건설에 대한 정책 방안을 제시하고 있으며, 마리나 시설 건설과 필요성은 해양레저산업에 있어서 없어서는 안 될 반드시 필요한 사업임은 누구나가 인식하고 있다. 또한 관련법이나 규제정책이 복잡하고 현실에 맞지 않아 법의 개정 및 완화가 이루어져야 하는 필요성을 확인하였으며, 해양레저관련 활성화 정책과 규제 완화정책을 제시하는 많은 선행연구가 있었고 지금도 지속되고 있지만, 아직까지도 마리나 업 관련하여 개선·완화되어야 할 문제가 많으며, 마리나 관련정책에 비하여 법과 제도에 대한 연구는 미비하다고 할 수 있다.

### 제2절 개선방안

### 첫째, 공급에 걸 맞는 수요시장의 활성화 정책

해양레저산업의 발전을 위해서 수요시장이 형성이 함께 만들어져야 한다고 판단된다. 그렇지 않으면, 아무리 많은 마리나를 만들어 내도 그것을 이용하려는 수요가 없으면, 우리나라의 해양레저산업은 하락할 것이며, 빛을 보지 못할 것이다. 공급의 시장(마리나, 요트제조사, 요트장비 제조사 등) 도 중요하지만 그것을 이용할 수요가 없다면 그 시장은 무의미할 것이며, 이 수요시장을 개척할 수 있는 법과 제도를 만들어서 마리나 관련 산업이 한층 더 탄탄하게 발전할 수 있는 연구 개발이 지속적으로 이루어져야 할 것이다

### 둘째, 다양한 해양레저관련보험 상품개발

마리나 선박을 이용하여 삼면이 바다로 이루어진 한국의 아름다운 지역을 마음껏 이용하는데 있어 발생할 수 있는 다양한 위험으로부터 보호 받을 수 있는 다양한 보험 상품이 개발 판매되어야 한다. 또한 현재 일본 마리나 선박의 최대수입국이고 그 수입방법도 해상운송전문 딜리버리맨을 통한 수입에 있어서 발생하는 위험에 대한 보험 상품 개발도 절실하다.

### 셋째, 전문 인력 양성기반 마련

정부의 마리나 산업 육성 정책으로 각 지역에 많은 마리나가 생겨나도 이를 제대로 관리할 수 있는 전문 인력이 없다면, 그 시설은 오래지 않아 낙후한 시설로 방치되어질 것이다. 이를 미연에 방지하고자 전문 인력의 양성실태조사, 인적 자원 데이터베이스 구축을 하여야 할 것이며, 전문 교육기관 설립, 교육프로그램 마련, 전문교재와 전문 강사육성, 해외의 마리나/마리나 선박관련 교육프로그램을 활용하고 해양레저선진국들과의 지속적 교류를 통하여 발전시켜야 할 것이다.

### 넷째, 현 시대에 맞는 항해구역의 재지정

기술력이 빠르게 발전하면서 마리나 선박에 대한 기술도 빠른 속도로 발전하고 있는 현 시점에서 일제시대 때 정해진 항해구역으로 마리나 선박을 통제·관리하고자 하는 것은 너무나 어리석은 일일뿐 아니라, 정부정책 방향에도 맞지 않는다고 판단된다. 대부분의 마리나 선박을 소유하고 있는 자 또는 이를 사용

하여 해양레저를 즐기고자 하는 자들을 위해 법 개정을 통한 적절한 항해구역이 지정되어야 할 것이다.

#### 다섯째, 정부기관의 통합운영 및 시스템연계방안

행정자치부, 해양경찰청, 해양수산부 등 여러 정부부처로 나뉘어져 있는 수상레저기구, 해양레저기구 관련 등록업무를 시스템 구축을 통하여 통합 운영하여야 한다. 2015년 등록된 수상레저기구는 약 10,000대 정도였으며, 현재는 더욱 많은 수상레저기구가 등록되어져 있을 것임에도 불구하고 우리나라는 아직도 통합운영시스템을 구축하지 못하고 있는 실정이며, 이는 추후 필요 시 막대한 비용과 시간이 소요하여 구축해야 할 것이다. 정부유관부처의 통합관리운영시스템이 구축되어진다면 해양레저분야의 정책결정과 법과제도를 개정함에 있어서 많은 시간과 비용을 절감할 수 있을 것이므로 한시라도 빨리 구축되어야 할 것이다.

마지막으로 정부의 다양한 정책지원·금전지원 뿐만 아니라 수요에 걸 맞는 법·제도 개정에 관한 의지가 필요하며, 이는 마리나 관련 모든 산업에 도움이 될 뿐 아니라 한국 관광산업의 발달, 국민의 소득증대, 여가생활의 다양화, 삶의 질 향상 등 사회 전반에 다양한 도움을 주게 될 것이다.



## 참고문헌

### 1. 단행본

김천중, 「요트관광의 이해」, 서울 : 백산출판사, 2008.

### 2. 연구논문 및 기타 자료

김경민, “해양레저 활성화 정책 연구 정부와 산업계 인식비교분석 중심으로”,  
이화여자대학교 석사학위논문, 2016.

김상주, “요트레저산업 활성화 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 해사산업대  
학원 석사논문, 2012.

김미자, “해양관광레저산업의 활성화 방안”, 목포대학교 경영행정대학원, 2006.

김영훈, “수산계 고등학교 해양레저 교육과정 개발”, 부경대학교 교육대학원,  
2015.

김태동, “해양레저 트렌드와 강원도”, 강원발전연구소, 정책메모 2015-34호(제  
459호), 2015.5.

류호중, “세계 레저보트 및 마리나산업의 이해”, 지방자치단체 마리나산업정책  
제안, 한국지방자치단체국제화재단, 2007.7.

목진용, “일본의 해양레저 관련법제의 개선”, 「월간해양수산」 통권 제220호,  
2003.1.

박성현, “국내요트산업의 현황과 문제점”, 「해양환경안전학회지」 제11권 제1  
호, 해양안전학회, 2005.6.

송정현, “감척으로 인한 FRP 어선의 처리방안”, 「한국어업기술학회지」 제44권  
제1호, 한국어업기술학회, 2008.2.

유성원, “마리나산업의 육성을 위한 정책우선순위 설정”, 세종대학교대학원 호  
텔관광경영학과, 박사학위논문, 2013.12.

양영철·이재형 “수상레저기구 등록 시스템의 문제점과 개선방안”, 「한국산학기  
술학회논문지」 제17권 제4호, 한국산학기술학회, 2016.

이종열·김수훈, “해양레저의 활성화 요인에 관한 연구”, 「행정논총」 제48권제4

- 호, 서울대학교 한국행정연구소, 2010.9.
- 이은재·정노택·김선동·전대병·최동현, “폐 FRP 선박처리 현황 및 관련 법제도 고찰”, 한국해양과학기술협의회 공동학술대회, 2007.
- 윤태익, “수상레저안전법의 발전방향”, 해양환경안전학회지, 2003.
- 정형권, “해양레저 참여자의 라이프스타일이 여가만족 및 생활만족에 미치는 영향”, 원광대학교 석사논문, 2015.
- 정우리·박진수, “항해자의 관점에서 본 국내 마리나 항만현황 및 개선방안에 관한 연구”, 「한국항해항만학회지」 제38권 제1호, 한국항해항만학회, 2014.2.
- 정영남, “수상레저안전법 쟁점사항 고찰을 통한 개정방안 모색“, 한국체육학회지, 2013.
- 정득영, “선진 레저보트 산업의 현황과 우리나라 레저보트 산업의 활성화를 위한 연구”, 홍익대학교 대학원 박사학위논문, 2011.
- 진형민, “서해안지역 해양스포츠관광 활성화를 위한 인프라 구축 방안”, 원광대학교대학원 박사학위논문, 2010.
- 정주리, “새만금 해양레저 기반구축 및 해양레저산업 활성화 전략”, 군산대학교 대학원, 2017.
- 조우정·장보영, “수상레저 활성화를 위한 선진국의 관련규제 분석 및 개선방향에 대한 인식도 분석”, 「한국항해항만학회지」 제37권 제4호, 한국항해항만학회 2013.8.
- 최경일, “해양레저선박 및 계류시설의 안전관리에 관한 연구”,목포해양대학교 대학원 석사학위논문, 2016.
- 홍장원·이종훈·이정아, “해양레저산업 전문인력 양성방안 연구”, 한국해양수산개발원, 2014.12
- 홍성화, “개인용 수상레저기구 배상책임보험에 관한 일 고찰”, 「기업법연구」 제20권 제2호(2006).
- 홍장원·목진용·윤인주·이정아, “레저선박 관리제도 개선방안” 한국해양수산개발원, 2016.2.
- 경상남도, “경남요트계류장 및 해양레저 해변 특화개발 방안”, 2014.

경기해양레저인력양성센터 교육안내( <https://edumarine.org> ), 2017.8.4.검색.

국토해양부, “마리나산업 육성대책”, 2011.

대한마리나산업진흥회, “해양 산업 관련 통계 자료”, 2011.

대한요트협회 : <http://www.ksaf.org>.

세계해양레저산업협회(ICOMIA) : <http://www.icomia.com>.

시장조사기관(Douglas-westwood) : <http://www.douglas-westwood.com>.

한국해양과학기술진흥원, “해양폐기물 자원 순환 기술 연구(폐 FRP선박 처리시스템 개발)”, 2010.12.

해양수산부, “해양관광레저 전문인력양성체계 구축방안 연구” 명지대학교 산학협력단 2014.

해양수산부, “해양관광레저 전문인력양성체계 구축방안 연구”, 명지대학교 산학협력단, 2014.

해양수산부, “해양신산업 육성과 일자리 창출을 위한 마리나산업 육성대책”, 2014.

해양수산부, “마리나산업 전략적 육성대책”, 2015.

해양수산부, 한국마리나산업협회 발간 책자, 2015.

해양수산부, “레저선박 제조기업 수출지원 방안 정책연구”, 2015.

해양경찰백서, 2014.

해양경찰청 : <http://www.kcg.go.kr>.

(주)CKIPM : <http://www.ckipm.com>.

## 별 지

별지 1. 국내 항행구역에 관한 법정비품 목록표

### <별지 1> 국내 항해구역별 법정비품 목록표

해양수산부령 제151호, 2015.7.15., 국민안전처고시 제2015-142호, 2015.12.24

구분	항해구역 Sailing Area		한정연해 Costal	연해 Off-shore	연해구역 이상 (근해, 원양) Ocean	비고 Remark
	법정비품 Equipments	평수 In-shore				
예비돛 Emergency Sail	스톱집 Stom Jib	-	-	1	1	주돛의 크기를 ½이상 줄이는 것이 가능한 경우
	트라이세일 Tri-sail	-	-	-	1	
구명설비 Buoyancy Devices	구명부환 Life Ring	-	승선정원수	-	1개의 구명부환에 대해 1인 적용	
	구명부기	-		-		
	구명정	-	-	승선정원을 모두 수용하는 구명뗏목 또는 구명정		
	구명뗏목	-	-			

구분	항해구역 Sailing Area	평수 In-shore	한정연해 Costal	연해 Off-shore	연해구역 이상 (근해, 원양) Ocean	비고 Remark
	법정비품 Equipments					
	(팽창식라이프 래프트) Life Raft				비치(검사증서 필)	
	필수비치 구명부환 Life Ring	2	2	2	2	이중 한개는 부양성이 있는 구명줄 부착
	구명조끼 Life Jacket, PFDs	승선정원100%,호각부착 (야간항해시 기점멸등)		승선정원 100%,호각부착 자기점멸등 부착		12세 미만 탑승시 어린이용 추가 비치
	역반사재 Light Reflector	구명정, 구명뗏목, 구명부기, 구명부환, 구명조끼에 모두 역반사재 부착				
신호탄류 Pyrotechnic Devices	자기점화등 Electric Distress Signals	1	1	2	2	주간항해만 하는 경우 자기점화등 불필요
	자기발연부 신호 Orange Smoke Signal	-	1	2	2	호수, 하천 및 항내만 항해하는 경우 자기발연부신호 불필요
	로켓낙하산신호 Parachute Flare	-	-	4	8/12	주간항해만 하는 경우 불필요
소방설비 Fire Extinguisher	무인기관실용소화기 Self-Fire Extinguishers	기관실 용적에 충분한 용량을 갖춘 무인기관실용 자동소화기 비치. 단, 동력요트는 소화기 4개비치 (12미터 미만은 2개)				

구분	항해구역 Sailing Area	평수 In-shore	한정연해 Costal	연해 Off-shore	연해구역 이상 (근해, 원양) Ocean	비고 Remark
	법정비품 Equipments					
배수장치 Bilge Pump	자동빌지 Automatic Bilge	-	-	1	1	
	수동빌지 또는 양동이 Manual Bilge Pump	1	1	1	1	
무선설비	EPIRB	-	-	1	1	준공검사, 무선국허가
	AIS	-	-	-	1	
	GPS	-	-	1	1	
	VHF/DSC	-	-	1	1	준공검사, 무선국허가