

레저선박 관리제도 개선방안

Improvement Measures for Leisure Boat Management System in Korea

2016. 12.

홍장원·목진용·윤인주·이정아



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

보고서 집필 내역

<연구책임자>

홍 장 원 : 연구총괄, 제1장, 제3장 일부, 제5장, 제6장

<연구진>

목 진 용 : 제2장 일부

윤 인 주 : 제2장

이 정 아 : 제3장 일부, 제4장

<외부 집필진>

홍 성 화 (한국해양대학교 교수) : 제5장 일부, 부록

산·학·연·정 연구자문위원

이 준 (인하공업전문대학 교수)

이 한 석 (한국해양대학교 교수)

최 경 일 (선박안전기술공단 부장)

최 장 원 (해양수산부 사무관)

* 순서는 산·학·연·정 순임

연구감리자

황 기 형 (한국해양수산개발원 선임연구위원)

발간사

국민소득이 증가하고 여가시간이 늘어나면서 국민들의 레저활동에 대한 관심이 육상에서 해양으로 확대되고 있다. 해양레저활동은 기존에 해수욕, 갯바위 낚시 등 해안가에서 이루어지던 것에서 한발 더 나아가 수상 및 수중에서 다양한 기구 또는 선박을 이용하는 방향으로 전개되고 있다. 스킨스쿠버, 서핑보드, 카약, 카누 등을 비롯해 바나나보트와 같은 견인형 수상레저기구, 딩기요트와 같은 무동력 수상레저기구, 수상오토바이 등 동력 수상레저기구, 요트 및 보트 등 선박의 이용이 증대되고 있다. 그 중에서도 특히 레저선박은 유람, 항해 등 선박 이용 활동 자체를 즐길 때뿐만 아니라 스킨스쿠버, 바다낚시 등을 위한 이동수단으로도 이용되고 있다.

이와 같이 레저선박을 활용한 레저활동이 증가함에 따라 관련 법제도의 중복과 체계성의 부족으로 인해 이용자들의 불편이 가중되고 있다. 레저선박 활동은 최근 급속히 성장하고 있는 새로운 레저활동 행태로 현재 도입 단계이므로 아직 관련 행정·관리상의 체계성과 효율성이 부족하며, 상선, 어선 등을 다루던 기존의 법체계에서는 레저선박의 특성이나 활동의 특성을 온전히 반영하지 못하고 있다.

본 연구는 국내 레저선박의 관리와 관련된 문제점을 종합적으로 검토하는 최초의 연구라는 점에서 의의가 있다. 이번 연구에서는 레저선박 관리·운영과 관련된 법제도 검토를 통해 현행 법률의 중복성과 비체계성, 그로 인한 레저선박 무등록·미등록 문제와 이의 해결을 위한 정책적 방향을 제시했다. 다양한 법률의 적용 및 행정의 사각지대, 이용자의 정보부족, 관광활동을 목적으로 하는 레저선박의 특성을 고려한 규정 개정, 더 나아가 우리 국민이 편리하게 레저선박을 이용할 수 있는 제도 개선방안 등에 대해서는 향후에도 지속적인 연구와 정책적 관심이 필요하다.

연구책임자인 홍장원 부연구위원과 연구진으로 참여한 목진용 연구위원, 윤인주 전문연구원, 이정아 연구원에게 감사드린다. 연구 감리를 통해 연구 완성도를

높여주신 황기형 선임연구위원과 전문 분야의 지식과 경험으로 소중한 의견을
주신 여러 자문위원께도 감사드립니다.

2016년 12월
한국해양수산개발원
원 장 양 창 호

목 차

연구성과 요약	i
Executive Summary	iv
제1장 서 론	1
제1절 연구배경 및 연구목적	1
1. 연구배경 및 필요성	1
2. 연구목적	4
제2절 연구범위와 방법	4
1. 연구범위	4
2. 연구방법	5
제3절 선행연구와의 차별성	6
1. 선행연구 현황	6
2. 선행연구와의 차별성	6
제2장 국내 레저선박 관련 법·제도 분석	9
제1절 관련 법·제도 개요	9
제2절 관리제도 분석	13
1. 등록·검사법에 따른 관리제도 분석	13
2. 사업법에 따른 관리제도 분석	20
3. 다중이용선박 안전관리 분석	29
4. 폐선 관리제도 분석	30
제3절 주요 이슈 도출	32

제3장 레저선박 관리 실태 분석 41

제1절 레저선박의 등록·운영 실태 41

- 1. 등록 실태 41
- 2. 과세·수입 실태 45
- 3. 운항·사업 실태 50

제2절 레저선박 이용 여건 분석 55

- 1. 조사 개요 55
- 2. 일반인 조사 56
- 3. 전문가 조사 63
- 4. 소결 67

제3절 시사점 68

제4장 해외 레저선박 관리 실태 사례 분석 72

제1절 영국 레저선박 관리사례 분석 72

- 1. 레저선박 등록제도 72
- 2. 레저선박 운영제도 80
- 3. 소결 85

제2절 일본 레저선박 관리사례 분석 87

- 1. 레저선박 등록제도 87
- 2. 레저선박 운영제도 92
- 3. 소결 100

제3절 시사점 103

제5장 개선방안 107

제1절 레저선박의 등록 107

- 1. 레저선박 이력관리 107
- 2. 레저선박 등록시스템의 마련 110

3. 무등록/미등록 레저선박 실태파악	114
제2절 레저선박의 운영	116
1. 레저선박 등록/검사제도의 개편	116
2. 레저선박 사업법령의 정비	121
 제6장 결 론	 124
 참고문헌	 128
 부 록	 131
1. 해외 수상레저기구보험 운영 사례	131
2. 설문지	151

표 목 차

〈표 1-1〉 관련 등록·검사법상 레저선박 구분	6
〈표 2-1〉 레저선박 관련 등록·검사법 비교	11
〈표 2-2〉 레저선박 관련 사업법 비교	12
〈표 2-3〉 등록·검사 관련 법·제도 비교	13
〈표 2-4〉 선박법에 따른 레저선박 등록제도	14
〈표 2-5〉 선박안전법에 따른 레저선박 검사제도	15
〈표 2-6〉 플레저보트 검사기준 적용 범위 구분	16
〈표 2-7〉 수상레저안전법에 따른 검사제도	17
〈표 2-8〉 수상레저안전법에 따른 레저선박 등록제도	18
〈표 2-9〉 동력수상레저기구 검사기준 적용	19
〈표 2-10〉 유선사업 관리 기준	22
〈표 2-11〉 해상여객운송사업 관리 기준	24
〈표 2-12〉 해상여객운송사업의 여객선 보유량 기준	24
〈표 2-13〉 해상여객운송사업의 안전관리책임자 자격기준 및 인원	25
〈표 2-14〉 수상레저사업 관리 기준	26
〈표 2-15〉 마리나선박 대여업 관리 기준	27
〈표 2-16〉 마리나선박 대여업의 등록기준	28
〈표 2-17〉 레저선박 등록·검사법 이원화 현황 및 문제점	33
〈표 2-18〉 레저선박 이용 사업별 톤수 규정 현황 및 문제점	35
〈표 2-19〉 레저선박 이용 사업별 선령 기준 현황 및 문제점	36
〈표 2-20〉 레저선박 이용 사업별 선원 기준 현황 및 문제점	37
〈표 2-21〉 레저선박 이용 사업별 주류 판매 기준 현황 및 문제점	38
〈표 2-22〉 다중이용선박의 종류 및 적용 법률	39
〈표 3-1〉 레저선박 등록현황('15년)	41
〈표 3-2〉 동력수상레저기구 조종면허 취득인원('15년)	42
〈표 3-3〉 개인소유 레저선박에 대한 지방세 세율	45

〈표 3-4〉 레저선박 중과세 납부 현황	46
〈표 3-5〉 레저선박 수입 현황	47
〈표 3-6〉 국산 및 수입산 레저선박 중과세 산정 사례 비교	47
〈표 3-7〉 조사 설계	56
〈표 3-8〉 설문지 구성	56
〈표 4-1〉 영국 선박 등록 항목별 대상 및 특징	79
〈표 4-2〉 영국 요트 설계·검사원 협회의 선박 톤수 측정 요금	80
〈표 4-3〉 영국 수상레저 관련 조직 및 기능	85
〈표 4-4〉 일본의 소유자 불명선 현황	89
〈표 4-5〉 일본 등록 대상 소형선박	91
〈표 4-6〉 일본 소형선박 등록 유형	92
〈표 4-7〉 일본 검사 대상 소형선박	94
〈표 4-8〉 일본의 소형선박 종류에 따른 검사 시기	94
〈표 4-9〉 일본 소형선박 정기 검사 유효기간	95
〈표 4-10〉 일본의 말소 등록 또는 폐선 신고 대상 선박	96
〈표 4-11〉 일본의 검사 및 등록에 따른 소형선박 유형 구분	101
〈표 4-12〉 일본 수상레저 관련 정부 조직 및 법규	101
〈표 4-13〉 일본 수상레저 관련 민간 조직 및 기능	102
〈표 4-14〉 영국과 일본의 소형선박 관리제도 비교	104
〈표 5-1〉 레저선박 등록 개선방안	115
〈표 5-2〉 동력수상레저기구와 유선의 등록업무 비교	116
〈표 5-3〉 동력수상레저기구와 유선의 검사업무 비교	118
〈표 5-4〉 소형선박검사 및 등록에 관한 법률(가칭)의 주요 내용	121

그림 목 차

〈그림 1-1〉 연구 수행체계	5
〈그림 2-1〉 폐 FRP 레저선박 관련 법제 개요	32
〈그림 3-1〉 무등록/미등록 레저선박 이슈 언론보도 사례	43
〈그림 3-2〉 무등록 레저선박 안전사고 언론보도 사례	43
〈그림 3-3〉 무등록/미등록에 따른 불법적 이용 언론보도 사례	44
〈그림 3-4〉 무등록/미등록 레저선박의 행정처리 사례	44
〈그림 3-5〉 레저선박 중과세 부과 언론보도 사례	45
〈그림 3-6〉 레저선박 과세기준	49
〈그림 3-7〉 부산시 레저선박 영업형태 언론보도 사례	51
〈그림 3-8〉 레저선박 검사 등록 언론보도 사례	52
〈그림 3-9〉 레저선박을 통한 영업 언론보도 사례	53
〈그림 3-10〉 레저선박 선령제한 사례	54
〈그림 3-11〉 레저선박 사업구분	55
〈그림 3-12〉 레저보트 등 구매 경험과 동호회 가입 여부	57
〈그림 3-13〉 레저보트 및 수상레저기구 소유 현황	57
〈그림 3-14〉 레저보트 소유 형태	58
〈그림 3-15〉 레저보트 생산국 및 신조/중고 현황	58
〈그림 3-16〉 레저보트별 선령 및 크기	59
〈그림 3-17〉 레저보트별 보관 장소	59
〈그림 3-18〉 레저보트 등록 현황	60
〈그림 3-19〉 레저보트 등록 형태	60
〈그림 3-20〉 레저보트 구매/소유/이용 관련 장애요인	61
〈그림 3-21〉 레저보트 구매/소유 관련 불편 사항	61
〈그림 3-22〉 레저보트 구매/소유 관련 개선 사항	62
〈그림 3-23〉 레저보트 이용 관련 불편 사항	63
〈그림 3-24〉 레저보트 구매/소유/이용 관련 정보원	63

〈그림 3-25〉 레저보트 무등록/미등록으로 인한 문제점	65
〈그림 3-26〉 레저보트 무등록/미등록 개선 방안	66
〈그림 3-27〉 레저선박에 대한 법적 정의 분류	69
〈그림 3-28〉 레저선박 관리 현황 종합 분석	70
〈그림 4-1〉 영국 정부의 레저선박 관련 정보 제공 웹페이지	73
〈그림 4-2〉 영국의 Part I 항목 등록신청서	76
〈그림 4-3〉 영국 소형선박 등록 웹사이트	78
〈그림 4-4〉 영국 요트 설계·검사원 협회의 선박 검사 기관 목록	81
〈그림 4-5〉 영국 선박 등록 말소 신고서	82
〈그림 4-6〉 일본 레저선박 보유 척수 추이	87
〈그림 4-7〉 일본 소형선박조종면허 취득자 및 해양레저 참가자 추이	88
〈그림 4-8〉 일본 레저선박 렌탈 클럽 회원 수 추이	88
〈그림 4-9〉 일본의 소유자 불명선 현황	89
〈그림 4-10〉 일본 방치정 사례	90
〈그림 4-11〉 일본 FRP선박 리사이클 시스템 운영 절차	97
〈그림 5-1〉 레저선박 관리 개선방안	106
〈그림 5-2〉 우리나라 레저선박 등록신청서	107
〈그림 5-3〉 해외 레저선박 식별코드(HIN) 사례	108
〈그림 5-4〉 레저선박의 등록 서류(선박법, 수상레저안전법)	109
〈그림 5-5〉 호주의 레저선박 등록안내 시스템 1	111
〈그림 5-6〉 호주의 레저선박 등록안내 시스템 2	111
〈그림 5-7〉 호주의 레저선박 등록안내 시스템 3	112
〈그림 5-8〉 호주의 레저선박 등록안내 시스템 4	112
〈그림 5-9〉 레저선박 등록시스템 구성(안)	113
〈그림 5-10〉 무등록 레저선박 단속실시 사례	114
〈그림 5-11〉 레저선박 등록/검사기준의 개선(안)	120

연구성과 요약

레저선박 관리제도 개선방안

1. 연구의 목적

- 정부, 선박 소유자 및 사업자, 이용자의 관점에서 레저선박 등록·관리의 필요성을 분석하고 레저선박 무등록·미등록 문제의 제도적 개선 방안 및 관리제도의 체계화를 모색하는 데 있음
- 국내 레저선박 관리 현안 및 문제점 분석, 레저선박 이용 및 관리 실태에 대한 일반인과 전문가의 인식 파악, 해외사례에 대한 분석을 바탕으로 레저선박 관리제도 개선을 위한 중장기적 차원의 정책추진 방향과 제도적 보완방안 제시

2. 연구의 방법 및 특징

1) 연구방법

〈표〉 본 연구 방법의 특징

특징	주요 내용	자료수집	방법론 선택 이유
기초분석	- 국내 레저선박 관련 법·제도 분석 - 국내외 레저선박 관리제도 운영 현황 분석	- 관련 문헌조사 - 국내외 사례조사	- 국내 관련 연구가 미흡하여 기초 환경분석 필요
설문조사	- 국내 레저선박 이용 여건 분석 - 국내 레저선박 이용환경 개선 방안 도출	- 일반인 및 전문가 대상 설문 조사	- 일반인 및 레저선박 관련 분야 전문가를 대상으로 레저선박 이용 여건 파악 및 개선 방안 도출
전문가 자문	- 레저선박 관리제도의 법제도적 개선 방안 도출을 위한 전문가 자문 - 국내 레저선박 등록·검사제도 개선 방안 마련을 위한 전문가 자문	- 전문가 자문 및 의견 청취	- 국내 레저선박 관리제도의 법제도적 개선 방안 마련에 초점을 맞춰 기존 연구의 한계 보완

2) 연구의 특징

- 본 연구는 국내 레저선박의 이용 실태 및 관리 현안, 해외 레저선박 관리제도 사례분석을 바탕으로 국내 레저선박 관리제도 개선방안을 제시하는 과제로서 정책 대안 제시의 성격을 지니고 있음

3. 연구 결과

1) 연구 결과 요약

- 해양레저 대중화 및 레저선박 보급의 확대, 레저선박을 직접 운항하려는 수요가 증가하면서 레저선박의 등록 및 관리가 새로운 정책 영역으로 등장함
 - 해양기반 신성장 동력 발굴 및 관련 정책사업의 효율적 추진을 위해서는 중장기적 차원의 레저선박 관리제도의 정비가 시급함
- 레저선박 관련 등록·검사 규정이 여러 법률에 중복 규정되어 혼란을 야기함에 따라 레저선박 관련 제도의 정비 및 체계화 관리 방안 마련이 필요함
 - 레저선박의 등록·검사와 관련된 규정은 선박법, 선박안전법, 수상레저안전법에 산재해 있으며, 사업과 관련된 사항은 유도선법, 해운법, 수상레저안전법, 마리나항만법의 규정을 따름
 - 레저선박 등록·검사법의 혼재로 등록 실태 파악을 비롯한 체계적인 관리가 어려우며, 사업 관련 규정들 간의 비배타성으로 인해 안전문제, 법 적용의 형평성 등 관리상의 문제가 상존함
- 단기 및 중장기적으로 레저선박 관리제도 운영의 실효성을 높이고 체계적인 관리를 위한 제도와 법령의 정비가 이루어져야 함
 - 단기적으로는 기존의 선박 관련 법령을 정비하여 등록, 검사, 사업 관련 법률 체계 내에 레저선박 관리제도가 상호 배타성을 가지고 추진될 수 있도록 정비해야 함
 - 중장기적으로는 재정 확보 및 관계 기관의 의견 수렴 등을 거쳐 레저선

박 등록시스템 구축 및 레저선박 실태 파악, 소형선박 검사 및 등록을 위한 법률 마련 등의 추진이 필요함

- 이와 더불어 레저선박 등록 필요성에 대한 국민적 공감대 형성, 레저선박 관련 보험상품의 개발, 레저선박 취·등록에 따른 과세제도의 정비도 이루어져야 함

2) 정책적 기여

- 마리나대여업, 계류·보관업 등 정부의 마리나서비스업(마리나서비스업체 100개 창업) 육성 정책의 실천성 제고
- 레저선박을 통한 보험, 금융, 임대, 수리 등 연계 서비스업의 도입 기반 구축 및 관련 일자리 창출기회 마련

3) 기대효과

- 향후 지속적인 성장이 전망되는 레저산업 및 레저선박 관리를 위한 연구 및 관련 법제도 마련을 위한 기초자료로 활용
- 국내 레저선박 활동자 이용환경 개선 및 레저선박 관련 서비스업체, 연관산업의 발전에 기여
- 해양레저산업에 대한 관심 증대 및 친수문화 확산을 통해 해양레저 대중화에 기여

Executive Summary

Improvement Measures for Leisure Boat Management System in Korea

1. Purpose

- This study analyzes the necessity to register and manage leisure boats from the perspective of the government, ship owners and operators and users. It also seeks to find systematic improvement measures for non-registered and unregistered leisure boats and to make the management system into a structure.
- For this purpose, the study carries out the analysis on Korea's current status of leisure boat management, the opinions of the general public and experts on the use and management status of leisure boats and the analysis of foreign cases. Based on these analysis, it presents a mid-to-long term policy direction and improvement plans in order to enhance the management system of leisure boats.

2. Methodologies and features

1) Methodologies

<Table> Characteristics of the Methodologies

Features	Major contents	Data collection	Reasons for the selection
Basic analysis	- Analyze the law and systems related to leisure boats in Korea - Analyze the current system of leisure boat management system in Korea and overseas	- Related literature review - Domestic and foreign case studies	- Need to conduct basic environmental research due to the lack of related research in Korea
Survey	- Analyze the conditions for using domestic boats in Korea - Draw measures to	- Survey on the general public and experts	- Identify the conditions of using leisure boats by surveying the general public and

Features	Major contents	Data collection	Reasons for the selection
	improve the environment for using leisure boats in Korea		leisure boat related experts and draw improvement measures
Expert consultation	- Expert consultation for developing legal and systematic improvement measures of leisure boat management system - Expert consultation for preparing improvement measures of leisure boat registration and inspection system in Korea	- Expert consultation and hearing of opinions	- Address the limitations of existing research by focusing on the development of legal and systematic improvement measures for leisure boat management system in Korea

2) Features

- This study serves to present policy measures for suggesting improvement plans for Korea's leisure boat management system. To achieve this, various analysis are conducted to understand the current status of using and managing Korea's leisure boats as well as the management status of leisure boats in foreign countries.

3. Results

1) Summary

- Recently, marine leisure activities have become popular and the distribution of leisure boats has expanded, driving the demand of operating leisure boats firsthand. As a result, the registration and management of leisure boats have emerged as a new policy area.
- It is urgent to restructure the management system of leisure boats in the mid-to-long term, in order to explore an ocean-based new growth engine and effectively implement relevant policy measures.
- The registration and inspection regulations related to leisure boats are

redundantly stipulated in various laws, causing confusion. Therefore, it is necessary to restructure leisure boat related systems and to develop measures for systematic management.

- The regulations related to the registration and inspection of leisure boats are scattered across the Ship Act, the Ship Safety Act and the Water-related Leisure Activities Safety Act. The matters related to the leisure boat related businesses follow the Excursion Ship and Ferry Business Act, the Marine Transportation Act, the Water-related Leisure Activities Safety Act and the Act on the Development, Management, etc of Marinas.
- Since the registration and inspection laws related to leisure boats are scattered and mixed, a systematic management, such as understanding the current status of registration, is difficult. In addition, regulations related to leisure boat businesses are not exclusive, management problems such as safety issues and the equity of law application still remain.
- From the short and mid-to-long term perspective, it is important to restructure the laws and systems to raise the effectiveness of operating the leisure boat management system and its systematic management.
- In the short term, laws related to existing ships should be restructured. Leisure boat related management system can be implemented in a mutually exclusive manner under the legal framework of registration, inspection and business related systems.
- In the mid-to-long term perspective, it is necessary to develop a law for the inspection and the registration of small vessels. Also, the registration system for leisure boats should be established and the current status of leisure boats should be understood after securing finance and collecting opinions of relevant organizations.
- Furthermore, it is important to create the public consensus on the necessity for leisure boat registration. Also, leisure boat related insurance products should be developed and tax system following the acquisition and registration of leisure boats should be restructured.

2) Policy contribution

- Enhance the practicality of the government policy on promoting marina service industry, such as those in marina rental industry and mooring and storage industry

- Establish a foundation for introducing connection services such as insurance, finance and lease etc. through leisure boats and generate the opportunity for creating related jobs

3) Expected benefits

- Use it as a basic material for the research on the leisure industry and the management of leisure boats which are expected to continue sustainable growth as well as for developing related law systems
- Improve the user environment of Korea's leisure boats and contribute to the development of leisure boat related service companies and its connected industries
- Raise the interest on the marine leisure industry and contribute to the popularization of marine leisure through the distribution of water-friendly culture

제1장 서론

제1절 연구배경 및 연구목적

1. 연구배경 및 필요성

국내 관광활동은 경제적 환경 변화와 여가시간 증가에 따라 활동공간과 활동내용이 점차 다양해지고 있으며 해양공간과 자원을 대상으로 하는 활동까지 그 영역이 점차 확장되고 있다. 해양을 대상으로 하는 관광활동은 과거 해변에서의 산책이나 해수욕, 수산물 채집, 생태체험 활동에서 벗어나 레저기구나 장비를 활용하고 있다.

그 중에서 레저선박은 해수면을 포함한 수상공간에서 관광활동을 즐기기 위한 대표적 수단으로 이동기능과 함께 휴식이나 레저 기능을 함께 가지고 있으며 레저보트, 모터보트, 요트 등 다양한 이름으로 불리고 있다. 선박을 이용한 레저활동은 과거에 낚시나 유람선 탑승 등 단편적, 수동적 활동이 대부분이었다. 하지만 레저활동을 위한 선박보급이 점차 증가되고 레저선박을 직접 운항하려는 수요가 나타나면서 레저활동을 위한 선박의 등록과 관리가 새로운 정책 영역으로 등장하게 되었다.

국내 레저활동을 위한 선박의 보급은 2007년 3,994척에서 2013년 10,257척으로 증가하였으며 2015년에는 15,172척까지 증가하였다. 레저선박 운항에 필요한 조종면허 취득자는 2007년 6만 5천명에서 2013년 14만 명, 2015년 16만 명까지 증가하였다. 이에 정부에서는 레저선박의 이용활성화를 포함한 친수문화 확산과 마리나산업 진흥 등 해양레저산업 육성 정책을 적극적으로 추진하고 있다.

레저활동에 이용되는 선박의 이용과 관리는 선박법과 수상레저안전법이 기초가 되며 이를 이용한 사업은 선박 규모와 이용 인원, 사업구역에 따라 유선 및 도선 사업법, 선박안전법 등이 적용된다. 한편, 레저선박의 형태가 다양해지

고 선박의 보급 규모가 확대되면서 새로운 법령이 마련되거나 관련 기준이 개정·정비되고 있다. 1999년에 제정된 수상레저안전법과 2015년에 개정된 마린나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률의 마린나선박 대여업 등이 그 예이다.

한편 선박을 이용한 레저활동 인구가 증가하고 관련 법령이 개정되면서 레저선박의 관리와 관련된 제약요인들이 나타나고 있다. 우선 법령에서는 레저활동에 이용되는 선박을 플레저보트, 수상레저기구, 유선, 낚시어선 등으로 표현하고 있어 레저활동에 이용되는 선박에 대한 완결성과 일관성을 갖춘 통계를 산출하기 어려운 실정이다. 즉, 레저활동을 위한 선박이 여러 법에 산재해 있고 하나의 정의된 법적 용어로 사용되지 않아 일관된 범주로 분류되기 어려운 상황이다. 레저선박으로 등록·검사를 받을 때 적용되는 법과 레저선박을 이용한 사업에 적용되는 법이 상이하여 혼란은 더욱 가중된다.¹⁾

이러한 기초 환경적 문제와 함께 등록·검사제도가 일원화되지 않아 등록 대수와 검사 대수가 일치하지 않는다. 또한 레저활동을 위한 선박의 등록과 운항, 사업허가, 중과세 이슈는 일반선박이나 상선관련 규정 및 등록제도와 혼재되어 관광활동을 목적으로 하는 레저선박의 특성을 반영하지 못하고 있다. 이와 더불어 해외 중고선의 무분별한 국내시장 유입은 국내 레저선박 제조시장과 관련 서비스시장 성장에 부정적인 영향을 미치고 있으며 수입된 중고 레저선박의 등록과 폐선 처리 규정 또한 미흡한 실정이다. 특히 레저선박의 미등록, 무등록의 문제가 매년 언론에 이슈화되고 안전사고에 대한 논의가 지속적으로 전개되고 있다.

이상과 같이 레저선박과 관련된 문제점이나 법령 간 제약요인들이 지속적으로 제기되는 원인은 기존 상선이나 어선을 중심으로 하는 선박 관련 제도 속에서 레저선박이라는 새로운 개념의 등장과 함께 관련 시장이 급속히 성장하면서 기존 법령이나 제도가 이러한 시장의 특성을 반영하지 못한 데 원인이 있는 것으로 생각된다. 국내 레저선박 시장이 아직은 도입/성장기 수준으로 레저선박

1) 레저선박은 레저용 선박이라는 광의의 개념으로 접근하면, 낚시 ‘어선’이라는 다소 이질적인 존재까지 섞여 있다. 어선법에 의해 “어선”으로 등록된 선박이 낚시법상 “낚시어선”으로 관련 사업을 하는 경우가 있기 때문이다. 이 경우는 본 연구의 범위에 포함되지 않는다.

을 위한 별도의 정책영역을 구축할 만큼의 소비시장이 활성화되지 못한 것도 원인이다.

하지만 해양레저 대중화와 관련 산업의 발전을 위해서는 레저선박의 체계적 관리와 더불어 관련 제도의 정비가 선행되어야 한다. 우선 레저선박의 관리감독에서 발생하는 사각지대를 해소할 필요가 있다. 현재 레저선박의 종류별 수량이나 통계 등에 관한 실태파악이 곤란하므로 기존 선박관리체계와 연계하여 레저선박마다 고유의 등록번호를 부여하고 그 실태를 파악해야 한다. 이는 레저선박 관련 행정업무의 기초자료가 되며 안전관리 및 폐선관리에 이용될 수 있다. 또한 레저선박 취등록세 및 등록수수료의 정비를 통하여 재정 수입원을 마련하고 현재 문제가 되고 있는 과세 체계상의 형평성을 회복할 필요가 있다.

특히, 레저선박의 무등록, 미등록 문제 해결은 행정 및 재정적 기능 외에도 해양레저 활성화 정책과 직접 연계된다. 레저선박을 이용한 해양레저 대중화는 수요창출을 필요로 하는데 비교적 가격이 높은 레저선박은 할부판매 등 금융제도가 뒷받침되어야 한다. 이와 같은 거래 및 유통 활성화를 위해서는 소유권 및 저당권, 임차권 등의 권리가 보장되어야 하고, 등록제도는 그 기반이 된다. 즉, 정부가 해양기반 신성장동력 발굴 차원에서 추진하고 있는 마리나산업 육성 및 마리나서비스업 육성을 통한 일자리 창출, 거점형 마리나항만 조성, 소규모 계류시설 확충 등 다양한 정책사업의 효율적 추진을 위해서는 레저선박 관리제도의 정비가 매우 시급한 사안이다.

무엇보다도 레저선박을 이용하는 국민의 입장에서 볼 때, 레저선박의 소유자 및 이용자가 레저선박을 편리하고 안전하게 이용할 수 있도록 복잡한 절차를 간소화하고 안전관리를 보완하기 위한 등록제도 정립이 필요한 시점이다.

이에 본 연구에서는 레저선박의 등록과 검사, 운항, 폐선 등 관리환경에 대한 분석을 토대로 하여 레저선박 이용 활성화를 위한 관리제도 개선방안에 대하여 연구하고자 한다.

2. 연구목적

본 연구는 레저선박의 무등록/미등록 문제를 제기하여 정부, 선박 소유자(사업자), 이용자의 관점에서 레저선박 등록/관리의 필요성을 설명하고 그 대안을 모색하고자 한다. 레저선박 등록·검사의 경우 명확한 기준이 미흡하고, 레저선박 관리·운영의 경우 사업을 배타적으로 구분하지 않아 정부 행정 및 사업 운영상에 혼란이 발생하고 있기 때문이다. 이러한 취지에서 본 연구의 목적은 레저선박 관리제도의 개선방안을 마련하는 데 있으며 이를 위한 세부 목표는 다음과 같다. 첫째, 국내 레저선박의 등록, 검사와 관련된 법령에 대한 분석을 통하여 레저선박 관리 현안 및 문제점을 분석하도록 한다. 둘째, 국내 레저선박의 이용 및 관리 실태와 레저선박 이용에 관한 일반인 및 전문가의 인식을 수렴하고자 한다. 셋째, 레저선박 관리에 관한 국외 사례 분석을 바탕으로 관리제도의 개선방안을 모색하도록 한다.

제2절 연구범위와 방법

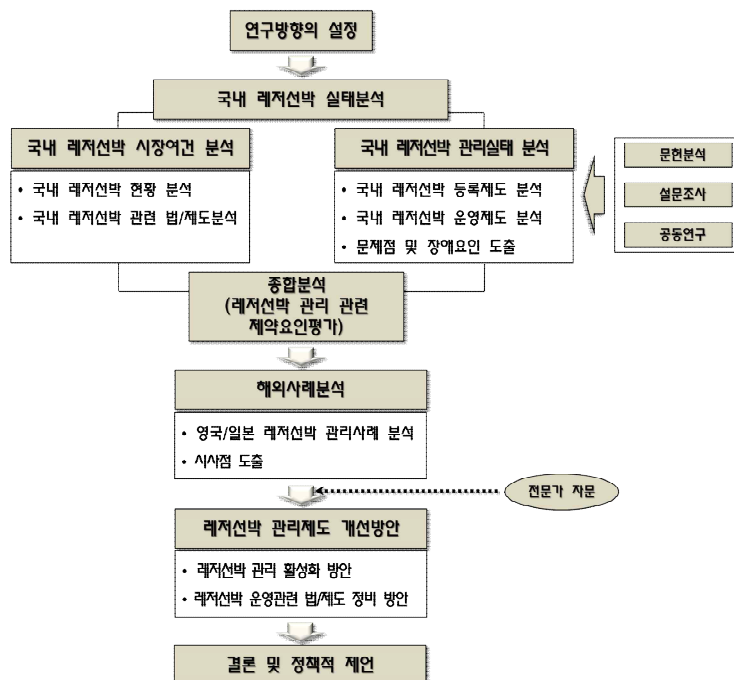
1. 연구범위

본 연구의 시간적 범위는 통계자료 수집의 경우 2015년을, 인식조사의 경우 2016년을 기준연도로 설정하도록 하며 공간적 범위로는 국내외 레저선박을 연구 대상으로 한다. 한편, 연구의 내용적 범위로는 선박법과 수상레저안전법의 등록대상을 연구범위로 설정한다. 선박을 이용한 관광 사업이나 개인의 레저활동은 무동력 선박이나 고무보트, 낚시어선, 관광유람선, 대형 크루즈선박까지 그 종류와 형태가 다양하다. 하지만 레저선박 관리와 관련하여 문제가 제기되는 대상은 선박법과 수상레저안전법상의 등록 대상이며 무동력선박이나 대형 크루즈선박은 레저선박의 정책 영역에서 제외된다.

2. 연구방법

레저선박 관리제도 개선방안의 마련을 위해서는 레저선박과 관련된 기초 개념 및 관련 법령 등에 대한 연구, 실제 레저선박 운항과 관련된 사례분석 등이 필요하다. 이를 위한 문헌연구에서는 레저선박을 비롯한 일반적인 선박의 등록, 운항 관련 선행연구 분석을 통하여 국내 레저선박 관리 실태와 문제점, 개선 대안을 검토하도록 한다. 이와 더불어 해외 레저선박 등록/관리제도와 관련된 선행 연구자료를 비교 분석하여 시사점을 도출하도록 한다. 그리고 국내 레저선박 등록/운항 및 관련 사업(유선업, 마리나업, 수상레저사업)에 대한 실태조사 및 레저선박 관련 사업체 임직원, 레저선박 등록·관리 기관을 대상으로 하는 심층 면접 조사를 실시하여 레저선박의 관리와 관련된 현안을 도출하도록 한다. 이와 더불어 레저선박 및 선박의 운항, 등록, 사업체 등록 관련 전문가, 이해관계자와의 면담을 통하여 국내 레저선박 관리제도의 개선방안을 모색하도록 한다.

〈그림 1-1〉 연구 수행체계



제3절 선행연구와의 차별성

1. 선행연구 현황

레저선박의 등록과 관련된 연구는 1999년 수상레저안전법이 제정되면서 시작되었다. 즉, 수상레저안전법 시행 이전에는 개인이 보유한 소형 모터보트나 요트 등의 등록과 관련된 규정은 존재하지 않았으며 이에 따른 안전관리나 검사와 관련된 규정도 미비했다. 수상레저안전법은 개인 소유의 레저활동을 위한 선박/기구가 증가하면서 이의 관리 및 이용 활성화 측면에서 마련되었으며 수상레저안전법 제정 이후 관련 법령과의 상충으로 인해 정비 방안에 대한 연구가 시작되었다. 한편, 수상레저안전법의 내용 중 선박 등록과 관련해서는 선박법과 부분적으로 상충되며 선박을 이용한 영업에 있어서는 유선 및 도선사업법이나 여객선업과의 상충이 발생하면서 이의 정비 방안이 이슈로 등장하였다. 이후 해양관광 활성화 정책이 정부차원에 추진되고 마리나항만 개발이 추진되면서 레저활동을 위한 선박의 등록이나 과세체계에 대한 연구가 진행되었다.

2. 선행연구와의 차별성

본 연구는 기존 연구를 바탕으로 레저선박의 이용 활성화방안에 대하여 기존 법령에 따른 관리 현안 및 제약요인을 분석하고 개선방안을 마련하고자 한다. 이와 더불어 레저선박의 등록 및 운영과 관련된 이슈 외에도 이용 활성화를 도모하기 위한 방안을 함께 모색하고자 한다.

〈표 1-1〉 관련 등록·검사법상 레저선박 구분

구분	선행연구와의 차별성		
	연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선	1 - 과제명: 해양레저사업의 법제 개선방안, 한국해양수산개발원 - 연구자(년도): 2002 - 연구목적: 해양레저사업 발전을	- 선행연구검토 - 해외사례분석 - 이용자 설문조사 - 전문가 자문	- 해양레저사업의 유형/현황분석 - 국내 해양레저사업 관련 법제의

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구목적	연구방법	주요 연구내용
행 연 구	위한 제도적 개선방안 마련		문제점 - 일본 해양레저사업 관련 법률 및 안전관리제도 - 우리나라 해양레저사업관련 법제 개선방안
	2 - 과제명: 수상레저관광 활성화 관련 법제개선 연구, 한국법제연구원 - 연구자(년도): 2012 - 연구목적: 수상레저관광업 정착/활성화를 위한 법제기반 모색	- 선행연구검토 - 해외사례분석 - 전문가 자문	- 수상레저관광의 개념과 관련 법제 개관 - 독일, 일본의 수상레저관련 정책동향과 법제 - 우리나라의 수상레저관광 관련 법제 개관 - 수상레저관광 활성화를 위한 법제 개선방안
	3 - 과제명: 선박에 대한 지방세 과세체계 재정립연구, 한국지방세연구원 - 연구자(년도): 2014 - 연구목적: 선박에 대한 과세체계 정비를 통한 지방세수 확대방안 마련	- 선행연구검토 - 해외사례분석 - 전문가 자문	- 선박현황 및 과세체계 분석 - 선박에 대한 지방세 과세체계의 문제점 검토 - 선박에 대한 지방세 과세체계 개선방향
	4 - 과제명: 레저선박 제조업체 수출지원 방안 정책연구, 해양수산부 - 연구자(년도): 2015 - 연구목적: 국내 레저선박 제조업체의 수출 지원방안 마련	- 선행연구검토 - 해외사례분석 - 레저선박 제조업체/ 관련 전문가 설문조사 - 금융, 기금, 레저선박 제조 관련 전문가 자문	- 국내 레저선박 제조기업 환경분석 - 레저선박 수출지원 금융제도 분석 - 레저선박 제조기업 경쟁력강화를 위한 지원방안(금융, 과세체계 개선, 조합설립) 마련
차별성	- 레저선박 등록/관리제도 및 관련 서비스산업 발전방안	- 선행연구검토 - 국내/외 사례분석	- 국내 레저선박 등록 운항 관련 실태와

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구목적	연구방법	주요 연구내용
	모색을 통한 해양레저산업 활성화와 대중화 촉진	- 해양레저사업체 (마리나/유선/수상레저업체) 관련 전문가 설문조사 - 레저선박 등록, 운항, 관리 관련 전문가 자문 및 협동연구(한국선박 안전기술공단, 한국해양대학교 등)	- 문제점 - 해외 레저선박 관리제도 사례 및 시사점 도출 - 레저선박 금융지원 상품, 보험, 임대사업 도입환경 분석 - 레저선박 등록/관리제도개선 및 이용활성화 방안 마련

제2장 국내 레저선박 관련 법·제도 분석

제1절 관련 법·제도 개요

우리나라에서 레저선박을 다루고 있는 법률은 6가지이다. 6가지 법률은 크게 ‘등록·검사법’과 ‘사업법’으로 구분된다. 즉, 레저선박의 등록·검사를 규정하는 법과 레저선박을 이용하는 사업에 대해 규정하는 법으로 대별된다.²⁾

등록·검사법은 선박법, 선박안전법, 수상레저안전법 등 3가지이다. 이들 법에 따르면 레저선박은 (어선이 아닌) ‘선박’과 ‘(동력)수상레저기구’라는 명칭으로 구분된다. ‘선박’은 선박법에 따라 등록하고 선박안전법에 따른 검사를 받는다. ‘(동력)수상레저기구’는 수상레저안전법에 따라 등록 및 검사를 진행한다.

선박안전법의 ‘플레저보트 검사기준’에 나타난 ‘플레저보트’ 정의를 준용하면, 레저선박이란 ‘레저용으로 이용되는 기선과 범선’으로서, 사업용 유선과 여객선 및 개인용 세일링요트와 모터보트 등을 포괄한다. 수상레저기구는 수상레저안전법 제2조 3항의 정의에 따르면 ‘수상레저활동에 이용되는 기구 또는 선박’으로 규정된다. 선박에 대한 영어 표기를 보면, 일반적인 ship, 여행용 의미인 boat, 비교적 크기가 큰 vessel(large boat), 크기가 작은 craft(small boat) 등으로 구분되는 것과 유사하다.

레저선박에 대한 개념이 정립되지 않았던 시기에 레저선박은 모두 선박법에 따라 등록하고 선박안전법에 따라 검사를 받았다.³⁾ 1999년 2월 수상레저안전법 제정 당시 동력수상레저기구를 선박법에 따라 등록해야 하는지에 대한 논란

2) 법·제도 분석을 체계적으로 하고자 구분을 하기는 했지만 수상레저안전법은 수상레저기구의 등록·검사뿐 아니라 수상레저사업까지 관할한다는 점에서 여타 법과는 구별되는 면이 있다.

3) 1986년 아시안게임, 1988년 올림픽 이후 현대정공(구, 경일요트)에서 레저선박을 건조했고 수상레저법 제정 이전까지 레저선박 중 선외기를 제외한 선박은 선박법 등록, 선박안전법 검사를 받아 운영되었다.

이 있었고 2006년 4월 수상레저안전법 개정으로 수상레저기구의 등록제도가 도입되었다. 그러던 것이 2011년 12월 15일자로 총 톤수 20톤 이상인 경우 선박법에 따라 등록한 뒤 선박안전법에 따라 검사를 받고, 20톤 미만인 경우는 수상레저안전법에 따라 비교적 완화된 기준의 검사를 한 뒤 등록을 하고 있다.⁴⁾

상기 법률에서 레저선박을 지칭하는 이름은 다양하다. 선박 등록을 규정하는 선박법은 수상 또는 수중에서 항해하는 배 종류를 총괄하는 법으로서 ‘기선’과 ‘범선’ 등의 용어를 사용한다. 선박 등록 시 기재하는 선박용도 코드를 통해 레저용 여부를 판단할 수 있지만 선박용도 코드 기재는 의무사항이 아니다. 따라서 선박법에 의한 등록을 관할하는 지방해양수산청에서 임의로 판단하여 기재를 하는 편인데 보트나 요트인 경우 대부분 ‘기타선’(99)으로 분류된다.⁵⁾ 선박 검사를 관할하는 선박안전법에서는 ‘여객선’(13인 이상)에 관한 별도 기준을 명시하고 ‘플레저보트’(레저용 기선과 범선)에 대해서는 해양수산부 고시⁶⁾를 통한 검사기준을 제시한다. 수상레저안전법에서는 레저선박을 ‘동력수상레저기구’로 칭하고 해양경찰청 고시를 통한 ‘수상레저기구’ 검사기준⁷⁾에 따라 검사를 시행한 후 등록하도록 한다.

사업법은 선박 규모와 이용 인원, 영업구역에 따라 유선 및 도선사업법(이하 유도선법), 해운법, 수상레저안전법, 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률(이하 마리나항만법) 등 4가지이다. 유도선법은 ‘유선’을 이용한 유선사업을, 해운법은 ‘여객선’을 이용한 해상여객운송사업을, 수상레저안전법은 ‘동력수상레저기구’를 이용한 수상레저사업을 규율한다. 마리나항만법에서는 ‘마리나선박’을 정의하고 이를 이용한 마리나선박 대여업과 보관·계류업을 관할한다.

4) 총 톤수 20톤 미만인 경우 선박법에 따라 등록을 할 수도 있지만 이 경우 선박안전법에 따라 완화된 규정의 검사를 받는다. 20톤 미만이면 수상레저안전법에 따라 더 간편한 검사를 받을 수 있기 때문에 특별한 사정이 없다면 보통은 수상레저안전법에 따라 등록을 하는 편이다.

5) 선박용도 코드 예시: 11 여객선, 89 수상레저기구, 91 연근해 어선, 97 유람선, 99 기타선 선박 검사증서의 선박용도 표기 지침에 따르면, 여객선은 10종, 기타선은 37종으로 여객선(일반여객선), 여객선(유선), 기타선(플레저보트), 기타선(요트) 등으로 표기한다.

6) ‘플레저보트 검사기준’ (해양수산부 고시 제2013-085호)

7) ‘수상레저기구 안전검사 기준’ (해양경찰청 고시 제2012-3호)

사업법 중 마리나항만법은 다른 법과 구분된다. 유도선법, 해운법, 수상레저 안전법은 레저선박을 이용한 활동에 초점을 맞추고 있다. 반면 마리나항만법상의 마리나업은 대여, 보관, 계류 등에 관한 것으로 레저선박을 이용한 활동을 보조·지원하는 사업에 초점을 맞추고 있다. 따라서 유선, 여객선, 동력수상레저 기구 등 다른 사업법에 의한 레저선박을 마리나항만법에 따라 대여·보관·계류 하는 사업을 할 때는 마리나선박으로도 칭할 수 있다.

〈표 2-1〉 레저선박 관련 등록·검사법 비교

레저선박 구분	선박		수상레저기구
법률 구분	등록법	검사법	등록·검사법
법률 명칭	선박법	선박안전법	수상레저안전법
레저선박 명칭	기선, 범선	플레저보트	동력수상레저기구
정의 및 설명	- 기선: 기관을 사용하여 추진하는 선박과 수면비행선박 - 범선: 돛을 사용하여 추진하는 선박 - 등록신청서상 선박용도 코드에 ‘기타선’으로 주로 구분됨	- 레저용으로 사용되는 기선과 범선 - 비사업용 플레저보트: 여객선, 유선 및 도선 등이 아닌 스포츠 또는 레크레이션용 - 사업용 플레저보트: 선박길이 24미터 미만 선박으로서 제2호에 따른 비사업용 플레저보트가 아닌 「유선 및 도선 사업법」의 적용을 받는 유선	- 동력수상레저기구: 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구(수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구) - 수상오토바이 - 선내기 또는 선외기인 <u>모터보트(20톤 미만)</u> - 공기를 넣으면 부풀고 접어서 운반할 수 있는 고무보트를 제외한 대통령령으로 정하는 고무보트(30마력 이상) <u>총 톤수 20톤 미만</u> <u>세일링 요트</u>

주: 해당 법조문에 따라 정리함. 밑줄은 별도 강조를 위해 추가함
 자료: 선박법, 선박안전법, 수상레저안전법, 플레저보트 검사기준(해양수산부 고시 제2013-085호), 수상레저기구 안전검사 기준(해양경찰청 고시 제2012-3호)

〈표 2-2〉 레저선박 관련 사업법 비교

법령 구분	유도선법	해운법	수상레저안전법	마리나항만법
레저선박 명칭	유선	여객선	수상레저기구	마리나선박
정의 및 설명	“수상에서 <u>고기잡이, 관광, 그 밖의 유락</u> 을 위한 선박” (법에서 정의하지 않아 유선사업 정의에 의한 유추해석)	「선박안전법」 제2조 제10호에 따른 선박-13인 이상 수용-으로서 해양수산부령으로 정하는 선박	<u>수상레저활동</u> (수상에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동에 이용되는 선박이나 기구	<u>유람, 스포츠 또는 여가용</u> 으로 제공 및 이용하는 선박(보트 및 요트를 포함한다)
사업 명칭	유선사업	해상여객운송사업	수상레저사업	마리나업
정의 및 설명	유선 및 유선장을 갖추고 <u>수상에서 고기잡이, 관광, 그 밖의 유락</u> 을 위하여 선박을 <u>대여하거나 유락하는 사람</u> 을 승선시키는 것을 영업으로 하는 것으로서 「해운법」의 적용을 받지 아니하는 것	해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 <u>여객선</u> 등으로 <u>사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 따르는 업무를 처리하는 사업</u> 으로서 「항만운송사업법」 제2조 제4항에 따른 항만운송관련사업 외의 것	수상레저기구를 <u>빌려주는 사업</u> 또는 수상레저활동을 하는 자를 수상레저기구에 <u>태우는 사업</u>	마리나선박을 <u>대여하거나, 마리나선박의 보관·계류</u> 에 필요한 시설을 제공하거나, 그 밖에 마리나선박 등의 이용자에게 물품이나 서비스를 공급하는 업

주: 1. 해운법 역시 마리나항만법처럼 여객선의 선박대여업과 선박관리업을 별도로 규정하고 있음
 2. 해당 법조문에 따라 정리함. 밑줄은 별도 강조를 위해 추가함

제2절 관리제도 분석

1. 등록·검사법에 따른 관리제도 분석

우리나라에서 레저선박은 2012년 이후부터 총 톤수 20톤 이상인 경우 선박법, 선박안전법에 따라 등록·검사를 받고 20톤 미만인 경우 수상레저안전법에 따라 검사·등록을 받는다. 20톤 이상인 레저선박은 선박법에 따라 기타선 등으로 등록한 후 ‘플레저보트’로 분류되어 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).

〈표 2-3〉 등록·검사 관련 법·제도 비교

무게	관련 법	명칭	등록관청	검사기준	검사기관
총 톤수 20톤 이상	선박법(등록)/ 선박안전법(검사)	기타선/ 플레저보트	지방 해양수산청	플레저보트 검사기준	선박안전기술공단 한국선급
총 톤수 20톤 미만	수상레저안전법 (등록 및 검사)	동력 수상레저기구	시장·군수· 구청장	수상레저기구 안전검사 기준	선박안전기술공단 한국선급 한국수상레저안전협회 한국수상레저안전연합회

자료: 선박법, 선박안전법, 플레저보트 검사기준, 수상레저기구 안전검사 기준에 따라 정리함

1) 선박법·선박안전법에 따른 등록·검사

선박법은 선박의 국적, 선박 톤수 측정 및 등록, 해사 제도 및 해상 질서 유지에 관한 법이다. 한국선박 및 선박 톤수를 규정하고 선박의 등기와 등록 등을 다룬다. ‘수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배 종류’를 선박으로 정의하고 기선, 범선, 부선 등으로 구분함으로써 우리나라 선박 전체를 총괄하는 광범위한 법이다. 광범위한 법인만큼 선박 관련 법률은 선박안전법, 선박등기법, 선박관리산업발전법, 선박평형수 관리법, 국제선박등록법,

선박직원법, 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률, 선박투자회사법, 해사안전법, 해운법 등이 별도로 제정되어 있다.

선박안전법은 선박안전법 적용대상 선박의 안전 운항에 필요한 사항을 규정한 법이다. 여객선, 예인선, 컨테이너, 산적화물선 등 목적 및 용도에 따라 선박을 정의하고 선박시설 및 선박용물건, 기관, 선외기, 하역장치 및 하역장구 등의 기준을 마련하고 있다. 선박시설에 대한 검사, 선박용물건 또는 소형선박 및 컨테이너의 형식승인, 선박시설 등을 비롯한 안전항해 기준을 제시하고 관련 업무를 위탁 대행하는 선박안전기술공단의 설립 및 운영, 항만국통제 등을 규정하고 있다.

레저선박은 총 톤수 20톤 이상인 경우 선박법에 따라 기타선 등으로 등록하고 선박안전법에 따라 ‘플레저보트’ 기준으로 검사를 받는다. 선박안전법에 따라 검사를 받는 선박의 용도에 대해서는 해양수산부장관이 정한 ‘선박검사증서 용도표기지침’에 따라 용도를 정하고 있는데, 레저선박은 주로 ‘기타선(플레저보트)’, ‘기타선(플레저요트)’, ‘기타선(유선)’, ‘여객선(유선)’ 등으로 구분된다.

선박의 소유자는 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에 등록 신청을 한다(제8조). 등록사항에 변경이 있는 경우 변경등록을 신청해야 하고 선박이 멸실·침몰 또는 해체되거나 대한민국 국적을 상실한 때, 일부 적용 제외 조항에 해당될 때,⁸⁾ 선박 존재 여부가 90일간 분명하지 않을 때 말소등록을 해야 한다.

〈표 2-4〉 선박법에 따른 레저선박 등록제도

등록 구분	신규 등록	변경 등록	말소 등록	관할관청
설명	선박용도 코드 기재 ·등록 후 검사	등록 사항 변경 시	멸실, 침몰, 해체, 실종, 국적 상실 등	지방해양수산청

자료: 선박법에 따라 정리함

⁸⁾ 군함, 경찰용 선박/총 톤수 5톤 미만 범선 중 기관을 설치하지 아니한 범선/총 톤수 20톤 미만 부선/총 톤수 20톤 이상 부선 중 수상에 고정하여 설치하는 부선 등

선박안전법에 따라 선박은 건조검사, 정기검사, 중간검사, 임시검사, 임시항해검사, 국제협약검사 등을 받는다. 건조검사는 선박을 건조하고자 할 때 설치되는 시설에 대한 검사를 말하며, 외국에서 수입되는 선박은 별도 건조검사를 받게 할 수 있다. 정기검사는 5년 이내 선박검사증서 유효기간이 만료된 때 수행하는 검사이다. 중간검사는 정기검사 사이에 시행한다. 선박시설에 개조 또는 수리를 행하거나 선박검사증서에 기재된 내용을 변경하고자 하는 경우, 선박의 용도를 변경하거나 선박의 무선설비, 만재흡수선 등의 변경 시에는 임시검사를 수행한다. 정기검사를 받기 전에 임시로 선박을 사용하고자 하거나 국내 조선소에서 건조된 외국선박의 시운전은 임시항해검사를 한다. 또한 국제항해에 취항하는 선박은 국제협약검사를 받는다.

〈표 2-5〉 선박안전법에 따른 레저선박 검사제도

검사 구분	건조검사	정기검사	중간검사	임시검사	임시항해 검사	국제협약 검사	검사기관
설명	선박을 건조하고자 할 때 설치되는 시설에 대한 검사	5년 이내 선박검사증서 유효기간이 만료된 때 수행	정기검사와 정기검사 사이에 시행	개조, 수리, 변경 시	정기검사 전 임시사용, 시운전	국제항해 취항 시	선박안전 기술공단 · 한국선급

자료: 선박안전법에 따라 정리함

상기 선박검사 시 레저용 기선과 범선은 플레저보트라는 이름으로 별도의 완화된 기준을 따른다. 플레저보트는 비사업용과 사업용으로 나뉜다. 비사업용 플레저보트는 여객선, 유도선 등의 사업을 하지 않으면서, 스포츠나 레크리에이션을 목적으로 이용되는 선박을 말한다. 즉, 레저용 기선과 범선이라고 하더라도 여객선, 유도선 등의 사업을 하는 경우는 사업용 플레저보트 기준에 해당하는 검사를 받아야 한다. 사업용 플레저보트는 유도선 사업법의 적용을 받는 유선 중에서 길이가 24미터 미만이면서 여객 12명 이하인 경우를 말한다. 따라서 13인 이상이 승선하는 여객선은 사업용 플레저보트에 해당하지 않는다.

한편 레저선박이 선박법 및 선박안전법에 따른 등록·검사를 받는 경우, 선박법상으로는 소형선박에 해당하지 않고 선박안전법상으로는 소형선박에 해당할 가능성이 있다. 이는 선박법과 선박안전법에서는 소형선박을 지칭하는 기준이 다르기 때문이다. 선박법에서 ‘소형선박’은 20톤 미만이고 선박안전법에서의 ‘소형선박’은 12미터 미만을 말한다. 선박법에서는 20톤을 기준으로 소형선박을 구분하여 등기, 운송, 국기계양 등 일부 기준의 완화를 허용한다.⁹⁾ 한편, 선박안전법에서는 12미터를 기준으로 소형선박에 대한 안전 관련 규정을 완화한다.¹⁰⁾ 이는 플레저보트에도 적용되어 12미터 미만 비사업용 플레저보트에는 소형선박의 구조 및 설비기준이 일부 적용된다.

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 서류제출 완화 등의 조건에서 여객선은 연속하여 3회를 갈음하거나 면제할 수 없다(시행규칙 제31조). 이렇듯 선박안전법 및 플레저보트 검사 기준에는 승선 인원 13인 및 길이 24미터를 기점으로 안전 검사에 관한 규정이 교차되고 있다.

〈표 2-6〉 플레저보트 검사기준 적용 범위 구분

구분 용도 (인원)	길이		
	12미터 미만	12미터 이상 24미터 미만	24미터 이상
비사업용	○	○	○
	소형선박 기준 적용		선체 구조강도 기준 추가
사업용 (여객 12명 이하의 유선)	○	○	적용 없음

주: 이 기준은 사업용 유선(12명)까지 적용되고, 사업용 여객선(13인 이상)에는 적용되지 않음
자료: 선박안전법, 플레저보트 검사기준에 따라 정리함

9) 선박법: ‘소형선박’(20톤 미만 기선과 범선 또는 100톤 미만 부선)에 한해 불개항장예의 기항과 국내 각 항간에서의 운송금지(6조), 국기계양(10조)등에 관한 벌칙(33조) 및 과태료 제외(35조), 등록에 의한 소유권 변동의 효력(제8조의 2) 인정

10) 선박안전법: ‘소형선박’(12미터 미만)에 한해 선박검사증서 배치(제17조 3항), 소형선박에 대한 형식 승인 및 검정(제18조) 완화

2) 수상레저안전법에 따른 등록·검사

수상레저안전법은 수상레저활동의 안전과 질서 확보 및 수상레저사업의 발전을 목적으로 한다. 이때 수상은 해수면과 내수면을 포함하며, 안전한 수상레저활동을 도모하기 위해 동력수상레저기구의 조종면허, 안전준수 및 관리, 수상레저기구의 등록 및 검사, 수상레저사업에 관한 내용 전반을 규정한다.

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 총 톤수 20톤 미만인 경우에 선박법 및 플레저보트 검사기준보다 완화된 수준으로 검사를 하고 등록을 할 수 있다. 등록을 하기 위해 신규검사를 받고¹¹⁾ 5년마다 정기검사를 받으며 구조나 장치를 변경한 경우에 임시검사를 받는다.

〈표 2-7〉 수상레저안전법에 따른 검사제도

검사 구분	신규검사	정기검사	임시검사	검사기관
설명	검사 후 등록	5년마다	구조·장치 변경 시	선박안전기술공단·한국선급· 한국수상레저안전협회 ·한국수상레저안전연합회

자료: 수상레저안전법에 따라 정리함

신규검사를 마치면 레저선박 소유자는 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장에게 등록신청을 한다. 이때 등록하는 레저선박의 공식명칭은 “동력수상레저기구”이다.¹²⁾ 수상레저안전법에 따라 등록된 레저선박의 소유자는 수상레저기구 등록증을 받고 등록번호판을 부여받아 부착해야 한다. 변경 사항이 있는 경우에는 변경등록을 신청하고 수상레저기구가 멸실되거나 본래 기능을 상실한 경

¹¹⁾ 수상레저기구를 제조하거나 수입하려면 해양경찰서장의 형식승인을 받아야 하며 형식승인을 받은 자가 제조하거나 수입한 수상레저기구는 신규검사를 생략한다(제47조).

¹²⁾ 수상레저안전법의 등록 대상은 총 톤수 20톤 미만의 모터보트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트, 세일링 요트이다(시행령 제22조).

우, 존재 여부가 3개월간 분명하지 않은 경우, 구조·장치 변경으로 인해 등록대상에서 제외되는 경우, 수출을 하는 경우에는 등록증을 반납하고 말소등록을 신청해야 한다.

〈표 2-8〉 수상레저안전법에 따른 레저선박 등록제도

등록 구분	신규 등록	변경 등록	말소 등록	관할관청
설명	검사 후 등록	등록 사항 변경 시	멸실, 기능 상실, 실종, 수출 등	시장·군수·구청장

자료: 수상레저안전법에 따라 정리함

동력수상레저기구는 수상레저기구 안전검사 기준에 따라 검사를 받는다. 이 기준은 총 톤수 20톤 미만 수상레저기구의 신규, 정기, 임시검사에 모두 적용된다. 동력수상레저기구의 길이가 6미터 미만인 경우 수상오토바이, 고무보트, 모터보트 및 동력요트로 구분하고 6미터 이상인 경우 고무보트, 모터보트와 동력요트로 구분하여 기준을 적용한다. 길이 12미터, 인원 13인을 기준으로 일부 기준을 완화하거나 강화하는 식으로 안전 관련 검사 기준이 교차된다.

선박법·선박안전법에 의해 등록·검사를 받는 플레저보트는 총 톤수 20톤 이상이고, 그 안에서 길이 12미터와 24미터를 기준으로 검사기준이 완화되거나 보완된다.¹³⁾ 반면 수상레저안전법에 의해 검사·등록을 받는 동력수상레저기구는 총 톤수 20톤 미만이고, 그 안에서 길이 6미터와 12미터를 기준으로 검사기준이 완화되거나 보완된다. 즉, 현재 등록·검사법은 선박의 규모를 기준으로 등록 관할청 및 검사 기준을 이원화하고 있다.

¹³⁾ 물론, 선내기 장착 모터보트, 총 톤수 20톤 미만 요트, 호버크래프트 등은 선박법으로도 등록이 가능하다. 여기에서는 각 등록·검사의 특징을 구분하여 간단히 설명하고자 하였다.

〈표 2-9〉 동력수상레저기구 검사기준 적용

무게	인원	길이			
		6미터 미만	6미터 이상 12미터 미만	12미터 이상	
		모터보트, 동력요트			
총 톤수 20톤 미만	1인 이상	구명부환 2개 이상(2톤 미만은 1개)(제43조, 제75조)			
		연해구역 이상 항해 시 구명정 또는 구명뗏목 비치(제41조, 제73조), 자기발연신호 1개 이상 비치(제45조, 제77조)			
		기적의 대응으로 유효한 음향신호 기기 비치(제51조, 제84조)		-	
		-	닢과 쇠사슬 또는 로프 보유(제23조, 제83조)		
		-	모터 보트	기관실구 위벽 폐쇄장치 기준 완화(제15조), 동력 발지펌프 기준 추가(제20조)	-
			동력 요트	선체 구조강도 기준 완화(제53조)	-
	13인 이상	모터보트: 총 톤수 10톤 이상 FRP제인 경우 방열재 기준 추가(제5조)			
		복원성 유지 조건 적용(제8조)			
		최대속력 20노트 이상 시 항해용 레이더 비치(제51조, 제84조)			
		연해구역 이상 항해 시 무인기관실용 자동소화장치 4개(제48조, 제80조)			
		소화기 2개로 완화(2톤 미만은 휴대식 1개)(제49조, 제81조)		-	
	16인 이상	대변소 설치 기준 적용(제5조)			

자료: 수상레저안전법, 수상레저기구 검사기준(해양경찰청 고시 제2012-3호)에 따라 정리함

2. 사업법에 따른 관리제도 분석

1) 유도선법에 따른 유선사업

유도선법은 유선사업(遊船事業) 및 도선사업(渡船事業)의 운항을 규정하는 법이다. 유선사업이란 ‘유선 및 유선장을 갖추고 고기잡이, 관광, 그 밖의 유락(遊樂)을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것’을 의미하며 해운법의 적용을 받지 않는 사업을 말한다. 도선사업은 ‘도선 및 도선장을 갖추고 내수면 또는 대통령령으로 정하는 바다목¹⁴⁾에서 사람을 운송하거나 사람과 물건을 운송하는 것’으로 역시 해운법의 적용을 받지 않는 사업을 말한다. 유도선사업을 영위하기 위한 시설기준과 영업기준 등을 제시하고 유도선사업의 승선 또는 선적의 제한과 안전운항 등을 규정하며 안전검사 및 안전관리 기준을 마련하고 있다.

유도선법은 유선사업과 도선사업의 안전한 운항과 건전한 발전에 관한 법으로서 관련 사업이 충족해야 할 다양한 기준을 제시하고 있다. 우선 유도선사업을 하기 위해서는 적정 크기의 선박 혹은 인원, 거리를 확보해야 한다. 총 톤수가 5톤 이상인 선박, 총 톤수가 5톤 미만인 선박 중 승객 정원이 13인 이상인 선박, 유도선사업의 영업구역이 2해리 이상인 경우 중 하나에 해당하면 사업면허를 신청·신고할 수 있다(시행령 제3조). 따라서 실제로는 영업구역이 2해리(약 3.7km) 이상이면 총 톤수나 승객 정원에 상관없이 유선사업을 할 수 있다.¹⁵⁾ 영업구역은 선박안전법의 적용을 받는 경우 선박검사 시 정해진 항해구역 내에서 관할관청이 지정한 구역 또는 거리 이내, 그렇지 않은 경우 안전검사 시에 정해진 구역 또는 거리 이내이다(시행령 제7조).

유도선의 선원은 1명 이상이어야 하고 승선 정원이 20명 이상인 경우 2명

¹⁴⁾ 1. 내수면과 해수면이 접하는 하구나 만(灣)의 형태를 갖춘 곳으로서 해안 간의 해상거리가 2해리 이내인 해역 2. 육지와 도서(島嶼) 간 및 도서와 도서 간의 거리가 비교적 가깝고 「해운법」에 따른 여객선이 운항되지 아니하는 해역(여객선이 운항되고 있는 도서 중 한 곳과 여객선이 운항되지 아니하는 다른 도서 간의 해역을 포함)[유도선법 시행령 제2조]

¹⁵⁾ 실제로 선박용도 표기상 200여척이 넘는 기타선(유선) 중에 총 톤수 5톤 미만이 150여척이다.

이상이어야 한다. 이 때 선원은 선박직원법에 따른 항해사, 운항사 또는 소형선박조종사의 면허증을 소지했거나 수상레저안전법에 따른 동력수상레저기구 조종면허 중 일반조종면허를 받은 사람 또는 승선 경력 및 능력 등을 고려해 관찰관청이 별도로 정하는 기준에 맞는 사람이어야 한다(시행규칙 제17조).

안전 규정으로는 선박안전법 제26조에 따른 선박기준을 갖추고 인명구조용 장비, 인명구조요원, 선박직원법에 적합한 선원 등 관련 시설·장비·인력 기준에 적합해야 한다(시행령 제5, 17, 18, 20조). 또한 선령기준이 있어 선박안전법의 적용을 받는 경우 20년 이하, 그렇지 않은 경우 목선 및 합성수지선(이하 FRP선박)은 15년 이하, 강선은 20년 이하로 규정되어 있고 선령기준 초과 시 적정 요건을 갖춘 경우 5년의 범위에서 1년 단위로 선령 연장이 가능하다(시행령 제6조 별표 1). 야간운항 시에는 전등, 자기점화등, 등이 부착된 구명조끼 등 필요한 안전운항 시설 및 장비를 갖추어야 한다(시행령 제8조). 총 톤수 5톤 미만의 선박 중 수심, 수세, 운항거리를 고려해 승선자가 구명조끼를 착용할 필요가 있는 선박은 소형 유도선으로 지정한다(시행령 제10조).

유도선사업자는 정해진 기준(시행령 제13조)에 따라 1년마다 정기적으로 안전검사를 받는다(시행령 제12조). 단, 앞서 선박안전법의 플레저보트 검사기준에 따르면, 여객 12명 이하인 유선은 사업용 플레저보트로 간주되어 완화된 기준으로 검사를 받는다. 한편, 선박안전법의 적용을 받지 않는 유도선¹⁶⁾은 관찰관청의 안전검사를 받아야 하며 그 시기와 절차, 기준 및 수수료 등을 유도선법 시행령에서 규정하고 있다.

유선사업자는 안전운항을 위해 주류를 판매·제공·반입할 수 없지만 관광진흥법에 따라 등록한 관광유람선, 길이 24미터 이상 총 톤수 50톤 이상인 선박에서는 가능하다(시행령 제11조). 관광을 목적으로 하면서 규모가 비교적 큰 레저선박인 경우에 주류 판매가 허용되는 것이다.

¹⁶⁾ 한강의 오리배, 영월 동강의 뗏목 등

〈표 2-10〉 유선사업 관리 기준

사업 등록	영업구역
다음 중 하나인 경우 가능 - 총 톤수가 5톤 이상인 선박 - 총 톤수가 5톤 미만인 선박 중 승객정원이 13인 이상인 선박 - 유도선사업의 영업구역이 2해리 이상	- 선박안전법의 적용을 받는 경우 선박검사 시 정해진 항해구역 내에서 관할관청이 지정한 구역 또는 거리 이내 - 그렇지 않은 경우 안전검사 시에 정해진 구역 또는 거리 이내
선원 기준	안전 기준
- 선원은 1명 이상 - 승선 정원 20명 이상이면 2명 이상 - 선박직원법에 따른 항해사, 운항사 또는 소형선박조종사의 면허증, 또는 수상레저안전법에 따른 동력수상레저기구 조종면허 중 일반조종면허를 받은 사람 또는 승선 경력 및 능력 등을 고려해 관할관청이 별도로 정하는 기준에 맞는 사람	- 선박안전법 제26조에 따른 선박기준을 갖추고 인명구조용 장비, 인명구조요원, 선박직원법에 적합한 선원 등 관련 시설·장비·인력 기준 보유 - (야간운항) 전등, 자기점화등, 등이 부착된 구명조끼 등 필요한 안전운항 시설 및 장비 - (소형 유도선) 총 톤수 5톤 미만의 선박 중 수심, 수세, 운항거리를 고려해 승선자가 구명조끼를 착용 - (안전검사) 선박안전법의 적용, 단, 여객 12명 이하인 유선은 사업용 플레저보트 검사기준 - (안전검사) 선박안전법의 적용을 받지 않는 유도선은 관할관청의 안전검사
선령 기준	주류 판매
- 선박안전법의 적용을 받는 경우 20년 이하 - 그렇지 않은 경우 목선 및 FRP선박은 15년 이하, 강선은 20년 이하 - 선령기준 초과 시 적정 요건을 갖춘 경우 5년의 범위에서 1년 단위로 선령 연장이 가능	- 주류 판매·제공·반입 불가 - 단, 관광진흥법에 따라 등록된 관광유람선, 길이 24미터 이상 총 톤수 50톤 이상인 선박인 경우 허용

자료: 유도선법에 따라 정리함

2) 해운법에 따른 해상운송여객사업

해운법은 여객·화물의 해상운송 질서 유지 및 이용자의 편의 향상을 통한 국민경제 발전과 공공복지 증진을 목적으로 한다. 해운법에서 말하는 해운업에는 해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업

및 선박관리업이 있다. 각 사업의 면허 및 등록에 관한 기준, 운임이나 안전 등 운항관리, 해운산업의 발전에 관한 내용을 담고 있다.

레저선박과 관련하여 해운법을 살펴볼 필요가 있는 것은 해상여객운송사업에 이용되는 여객선 때문이다. 해운법을 따르는 여객선은 여객 13인 이상이 승선하는 비교적 규모가 큰 레저선박에 해당한다. 해운법은 선박안전법 제2조 제10호에 따라 13인 이상의 여객을 운송할 수 있는 선박, 즉 여객선을 이용한 운송 업무를 해상여객운송사업으로 정의하고 있다. 여객선을 이용해 해상여객운송사업을 경영하려면 선박국적증서 및 선박검사증서 사본과 사업계획서 등을 구비하여 항로마다 해양수산부 장관의 면허를 받아야 한다.

해상여객운송사업은 내항 정기(부정기) 여객운송사업, 외항 정기(부정기) 여객운송사업, 순항 여객운송사업, 복합 해상여객운송사업 등으로 구분된다. 해상 여객운송사업의 면허를 위한 선령 기준은 20년 이하이며, 이를 초과하면서도 안전운항에 지장이 없는 것으로 판정되면 5년 범위에서 1년 단위로 연장가능하다(시행규칙 제5조). 또한 각 사업별로 여객선 보유량 기준이 정해져 있다(시행규칙 별표2). 이 때 레저선박 중 80피트 이상인 슈퍼요트급과 100피트 이상인 메가요트 등이 내항 정기(부정기) 여객운송사업에 이용될 수 있다. 또한 일명 크루즈업으로 불리는 순항 여객운송사업에 이용되는 여객선도 레저선박으로 고려된다.

안전관리에 있어서는 여객선에 대한 이력 및 정보 관리, 운항관리규정 및 안전관리책임자 기준을 두고 있다. 우선 여객선은 이력관리 및 안전정보를 공개하도록 되어 있다. 내항여객운송사업자는 운항관리규정에 따라 점검표를 토대로 선박시설에 대한 정기적인 점검을 수행하여야 한다. 운항관리자는 선박직원법 제4조에 따른 3급 항해사, 3급 기관사 또는 3급 운항사 이상의 자격을 가지고 승선경력이 3년 이상인 사람이어야 하고, 보유한 여객선의 총 톤수 합계에 따라 안전관리책임자의 자격기준 및 인원도 규정되어 있다(시행령 별표1). 여객선은 선박 자체를 ‘이동수단’으로 삼고 있고 선박의 규모가 크다는 점에서 승객의 안전을 책임지는 선원 기준이 이처럼 까다롭다. 반면 선원의 서비스를 받는 승객에 대해서는 주류 판매 등에 관한 규제가 없다.

〈표 2-11〉 해상여객운송사업 관리 기준

사업 등록	영업구역
- 선박국적증서 및 선박검사증서 사본과 사업계획서 구비하여 항로마다 해양수산부 장관의 면허 취득	- 내항 정기(부정기) 여객운송사업 - 외항 정기(부정기) 여객운송사업 - 순항 여객운송사업 - 복합 해상여객운송사업 등 ※ 각 사업별로 여객선 보유량 기준 있음
선원 기준	안전 기준
- 선박직원법 제4조에 따른 3급 항해사 - 3급 기관사 또는 3급 운항사 이상 - 상기 자격을 가지고 승선경력이 3년 이상인 사람	- 여객선 이력관리 및 안전정보 공개 - 운항관리규정에 따라 선박시설 정기점검 - 안전관리책임자 자격 및 인원 규정
선령 기준	주류 판매
- 20년 이하 - 이를 초과하면서도 안전운항에 지장이 없는 것으로 판정되면 5년 범위에서 1년 단위로 연장가능	- 주류 판매·제공·반입에 관한 규제 없음

자료: 해운법에 따라 정리함

〈표 2-12〉 해상여객운송사업의 여객선 보유량 기준

사업의 종류	여객선 보유량
내항 정기(부정기) 여객운송사업	여객선의 총 톤수 합계가 100톤 이상일 것 다만, 수면비행선박의 경우에는 해당 선박의 총 톤수 합계가 30톤 이상 또는 최대승선인원 합계가 30명 이상이어야 한다.
외항 정기(부정기) 여객운송사업	총 톤수 500톤(속도가 30노트 이상의 선박인 경우에는 국제 총 톤수 200톤) 이상의 여객선 1척 이상일 것
순항 여객운송사업	총 톤수 2천톤 이상의 선박이 1척 이상일 것
복합 해상여객운송사업	총 톤수 2천톤 이상의 선박이 1척 이상일 것

자료: 해운법 시행규칙 별표2

〈표 2-13〉 해상여객운송사업의 안전관리책임자 자격기준 및 인원

구분		내항 여객운송사업자 보유 여객선의 총 톤수 합계 500톤 미만	
자 격 기 준	수석안전관리 책임자	5급 항해사, 5급 기관사 또는 5급 운항사 이상의 면허를 가지고 선박 또는 해당 사업장에서 선박운항 또는 안전관리와 관련하여 2년 이상 근무한 경력이 있는 사람	
	선임안전관리 책임자		
인 원	수석안전관리 책임자	1명 이상	
	선임안전관리 책임자	내항 여객운송사업자 보유 여객선 6척 이하	3척당 1명 이상
		내항 여객운송사업자 보유 7척 이상 12척 이하	4척당 1명 이상
		내항 여객운송사업자 보유 13척 이상	5척당 1명 이상

주: 총 톤수 합계 500톤 미만, 500톤 이상 3천톤 미만, 3천톤 이상으로 구분하여 제시되어 있으나, 본 연구의 초점인 레저선박이 여객선으로 이용되는 경우인 500톤 미만만 제시
 자료: 해운법 시행령 별표1에서 발췌함

3) 수상레저안전법에 따른 수상레저사업

레저선박을 이용한 사업법이 유도선법, 해운법 등으로 세분화되는 반면 수상레저기구를 이용한 사업법은 수상레저기구의 검사·등록을 관할하는 수상레저안전법 안에 모두 포함되어 있다는 점이 특징이다.

수상레저사업은 수상레저기구를 빌려주거나 수상레저활동자를 수상레저기구에 태우는 사업을 말한다. 영업구역이 해수면인 경우 관할 해양경비안전서장, 내수면인 경우 관할 시장·군수·구청장에게 등록을 하며 유효기간은 10년이다. 수상레저사업을 시행하는 영업구역이 해수면인 경우 국민안전처 장관으로부터, 내수면인 경우 관할 시·도 지사로부터 안전검사를 받아야 하는데 동력수상레저기구인 경우 1년마다 정기검사를 받아야 한다. 또한 수상레저사업자는 종사자와 이용자의 피해를 보전하기 위한 보험이나 공제에 가입해야 한다.

수상레저사업자와 그 종사자는 수상레저활동의 안전점검을 위해 수상레저기구 및 시설, 영업구역의 상태 등에 관한 안전점검 등 조치를 해야 한다. 수상레저사업의 등록기준 중 자격기준은 수상레저사업자 또는 그 종사자 중 1명 이상이 관련 조종면허를 갖추어야 하고, 동력수상레저기구인 경우 관련 안전점검을

받아야 하며, 인명구조용 장비 및 인명구조요원을 갖추어야 한다(시행규칙 별표 10). 수상레저사업자가 갖추어야 할 동력수상레저기구 및 인명구조용 장비 등의 기준은 앞서 동력수상레저기구 등록 시 검사기준보다 세분화되어 구체적으로 명시되어 있다. 동력수상레저기구의 경우 무면허조종은 금지하고 있으며, 수상레저사업자는 수상레저기구 안에서 술을 판매·제공할 수 없고 이용자가 술을 반입하도록 허용해서도 안 된다.

〈표 2-14〉 수상레저사업 관리 기준

사업 등록	
(자격기준) - 수상레저사업자 또는 그 종사자 중 1명 이상이 관련 조종면허 획득 - 동력수상레저기구인 경우 관련 안전점검 - 인명구조용 장비 및 인명구조요원 구비 - 수상레저사업자 또는 그 종사자 중 1명 이상이 관련 조종면허	(영업구역) - 해수면인 경우 관할 해양경비안전서장 - 내수면인 경우 관할 시장·군수·구청장 - 유효기간 10년
선원 기준	안전 기준
- 선원 기준 없음 - 무면허조종 금지하고 허용 경우 명시	- 수상레저활동의 안전점검을 위해 수상레저기구 및 시설, 영업구역의 상태 등에 관한 안전점검
선령 기준	주류 판매
- 선령 기준 없음	- 주류 판매·제공·반입 금지

자료: 수상레저안전법에 따라 정리함

4) 마리나항만법에 따른 마리나선박 대여업

마리나항만법상 마리나업에는 마리나선박 대여업 및 보관·계류업이 있다. 마리나선박 대여업은 ‘5톤 이상의 마리나선박을 빌려주는 업(선박 운항 대행 포함)’을 말한다.¹⁷⁾ 마리나선박 보관·계류업은 ‘마리나선박을 육상에 보관하거

¹⁷⁾ 2016년 10월 20일에 열린 ‘제8차 규제개혁 현장 점검회의’에서 마리나선박 대여업의 선박 기준을 현재 5톤에서 2톤으로 완화하기로 함.

나 해상에 계류할 수 있도록 시설을 제공하는 업'을 말한다. 이상과 같은 마리나업의 등록 유효기간은 3년으로 유효기간이 끝나기 전에 갱신해야 한다.

레저선박 관리제도와 관련된 부분은 마리나업 중에서도 마리나선박 대여업이다. 마리나선박 대여업에 이용되는 마리나선박은 자기 소유의 선박이거나 국가, 지방자치단체, 공공기관이 관리·운영하거나 타인 소유인 마리나선박을 대여한 경우이다. 마리나선박 대여업의 등록신청을 하려면 선박안전법 제2장에 따른 선박검사증서 또는 수상레저안전법 제37조에 따른 수상레저기구 안전검사증 사본을 가지고 보험에 가입하는 등 관련 기준을 갖추어 해양수산부장관에게 등록해야 한다. 이 때 마리나선박 대여업자 또는 종사자 중 1명 이상이 레저선박 조종면허 및 인명구조요원 자격을 보유하고 있어야 한다.

〈표 2-15〉 마리나선박 대여업 관리 기준

사업 등록	영업구역
- 5톤 이상의 마리나선박(자기 소유의 선박이거나 국가, 지방자치단체, 공공기관이 관리·운영하거나 타인 소유인 마리나선박) - 유효기간 3년 - 선박안전법 제2장에 따른 선박검사증서 또는 수상레저안전법 제37조에 따른 수상레저기구 안전검사증 사본을 가지고 보험에 가입하는 등 관련 기준을 갖추어 해양수산부장관에게 등록 - 마리나선박 대여업자 또는 종사자 중 1명 이상이 레저선박 조종면허 및 인명구조요원 자격을 보유	- 해당 선박의 기준에 따름
선원 기준	안전 기준
- 해당 선박의 기준에 따름	- 해당 선박의 기준에 따름
선령 기준	주류 판매
- 해당 선박의 기준에 따름	- 해당 선박의 기준에 따름

자료: 마리나항만법에 따라 정리함

〈표 2-16〉 마리나선박 대여업의 등록기준

구분	등록기준
가. 마리나선박	1) 자기 소유의 선박일 것. 다만, 다음의 어느 하나에 해당하는 경우 전용으로 사용하는 부분에 한정하여 자기 소유의 선박으로 본다. 가) 국가, 지방자치단체 또는 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관이 관리·운영하는 마리나선박에 대하여 사용허가 등을 받아 대여 선박으로 사용하는 경우 나) 타인이 소유한 마리나선박에 대하여 임대차·사용대차 계약을 체결하는 등 그 사용권(등록신청일 기준으로 사용기간이 3년 이상 남아있는 경우에 한정한다)을 확보한 경우 2) 「선박안전법」 제2장에 따른 선박의 검사 또는 「수상레저안전법」 제37조에 따른 안전검사를 받았을 것
나. 마리나선박 계류시설	선석이 구분된 마리나선박 계류시설 중 일부를 소유하거나, 마리나선박 대여업의 등록기간 동안 사용권을 확보할 것
다. 인력기준	1) 마리나선박 대여업자 또는 그 종사자 중 1명 이상은 해당 마리나선박에 적합한 「수상레저안전법」 제4조에 따른 제1급 조종면허, 요트조종면허(「수상레저안전법 시행령」 제2조 제1항 제2호에 따른 세일링요트만을 이용하는 마리나선박 대여업의 경우에 한정한다) 또는 「선박직원법」 제4조에 따른 면허를 갖출 것 2) 동력기관이 설치되지 않은 마리나선박만을 이용하여 마리나선박 대여업을 하는 경우에는 마리나선박 대여업자 또는 그 종사자 중 1명 이상이 「수상레저안전법」 제4조에 따른 제2급 조종면허 이상의 자격을 갖출 것 3) 마리나선박 대여업자 또는 그 종사자 중 1명 이상은 「유선 및 도선 사업법 시행령」 제20조 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람일 것

자료: 마리나항만법 시행령 별표1의2에서 발췌

이상에서 살펴본 것처럼 레저선박을 이용하는 사업법이 다양하고 각 사업법에서 정하는 사업등록 기준, 선원 기준, 안전 기준, 선령 기준, 주류 판매 기준 등이 다양하다. 특히 이러한 사업법에 따른 레저선박을 이용하는 인원이 많을 경우에는 상이한 안전 기준으로 인해 관리 사각지대가 발생할 가능성이 높다. 이에 정부는 이러한 선박을 다중이용선박으로 칭하고 다양한 법률에서 관할하는 레저선박의 안전관리 대책을 수립하고 있다.

3. 다중이용선박 안전관리 분석

레저선박 관리제도에서 또 하나 대두되는 것은 13인 이상의 불특정 다수 국민이 승객으로 승선하는 ‘다중이용선박’의 안전관리이다. 다중이용선박이란 “선원을 제외한 13인 이상의 불특정 다수가 승객 등으로 승선하는 선박”으로서 “여객선, 유도선, 통선, 낚시어선, 요트·모터보트 등 레저선박”을 의미한다.¹⁸⁾ 이때 승객 13인 이상은 국제협약에서 여객선으로 간주하는 기준이다. 등록·신고현황에 따르면 여객선이 168척, 유도선이 402척, 통선이 113척, 낚시어선이 1,266척, 요트·모터보트 등 레저선박이 647척으로 총 2,569척이 해수면과 내수면에 걸쳐 교통수단, 레저활동, 해상업무용으로 사용되고 있다. 이러한 다중이용선박을 이용하는 국민은 연간 3천만 명 이상에 달한다.

이러한 다중이용선박은 선박의 종류에 따라 개별 법령에 의해 분산 관리되고 있으며 선종별 사업특성을 반영한 개별 법령별로 상이한 안전기준과 관리절차의 적용을 받고 있다. 해양수산부와 국민안전처는 이러한 현실이 선종 간 안전관리에 불균형을 초래하는 문제를 인식하고 이에 대한 안전관리 혁신대책을 수립하기 위해 나섰다. 이와 같은 다중이용선박 이용실태 및 안전관리 문제는 앞서 레저선박 관련 법·제도를 등록·검사 및 사업별로 검토한 결과, 유사하거나 동일한 형태 혹은 이용에도 불구하고 서로 다른 법령에 의해 레저선박이 관리될 때 발생할 수 있는 문제점이 현실화된 대표적인 사례이다.

양 부처의 안전관리 혁신대책에 따르면, 일부선박은 톤수를 기준으로 최대 승선인원을 산정해왔으나 앞으로는 선박의 용적과 면적에 따른 방식으로 개선하고, 현행 안전설비 기준 충족여부에 선체상태 검사 등을 추가하며, 선형, 중량물 적재여부 등을 고려해 소형선 실태에 적합한 복원성 기준을 마련할 예정이다. 또 개별법령의 적용 여하에 상관없이 다중이용선박에 대한 구명설비와 선박자동식별장치(AIS) 등의 탑재기준 및 외부감판 활동 시 구명조끼 상시착용을 의무화할 예정이다. 먼 바다에 나갈 경우 승객관리 전담 선원이 승선하고,

¹⁸⁾ 해양수산부·국민안전처, “다중이용선박 안전관리 혁신대책”, 2016년 1월 26일, 국무회의의 보고자료, p.1.

입출항 신고 정보의 통합관리를 위한 모바일 시스템과 자동 조난신호발신장치도 개발할 계획이다. 제도개선을 위해서는 혁신대책을 통해 수립된 개선방안을 선종별 개별 사업법상 안전관리 기준에 반영하고 관련 안전대책에도 포함하여 추진할 계획이다. 국민의 안전문제로 인해 대두화된 다중이용선박 안전관리를 시작으로, 레저선박 전반의 법·제도 개선에 대한 필요성도 인식해야 할 시점이다.

4. 폐선 관리제도 분석

레저선박 생애주기의 시작이 되는 ‘등록’ 및 ‘검사’와 생애주기 전반의 운영에 관한 ‘사업’에 이어 생애주기를 마감하는 폐선 과정을 살펴보기로 한다.

우리나라 선박의 70%는 FRP선박이며 레저선박 역시 FRP 등을 다루는 복합소재성형기술을 이용해 건조된다. 일반적으로 폐 FRP선박은 해체, 운반, 중간처리(파쇄), 최종처리(소각·매립 등)의 과정을 거친다.¹⁹⁾ 우선 폐선은 효율적 운반을 위해 해체된다. 소형선박은 포크레인과 같은 일반건설기기에 의해, 10톤 이상 선박은 그라인더 등을 보조적으로 이용하여 해체된다. 운반은 선체 형태로 운반되거나 위와 같은 해체 과정을 거쳐 운반되거나 중간처리인 파쇄를 거쳐 최종처리를 위해 운반된다. 최종처리는 소각이나 매립, 분쇄 후 혼합, 열분해, 화학분해 후 재합성 등의 방법이 있으나 일반적으로 소각 후 매립된다.

폐 FRP선박의 처리 방법은 크게 세 가지가 있다.²⁰⁾ 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 경우이다. 폐기물 처리업체는 수집·운반업체, 중간처리업체, 최종처리업체로 구분된다.²¹⁾

이처럼 처리되는 레저선박의 폐선은 폐기물관리 관련 법률을 따르게 되는데

19) 송정현, “감척으로 인한 FRP어선의 처리방안”, 『한국어업기술학회지』 Vol. 44 No. 1, pp.77-78.

20) 위의 글, p.76.

21) 한국해양과학기술진흥원, 『해양폐기물 자원·순환 기술 연구(폐 FRP선박 처리시스템 개발)』, 2010, p.137.

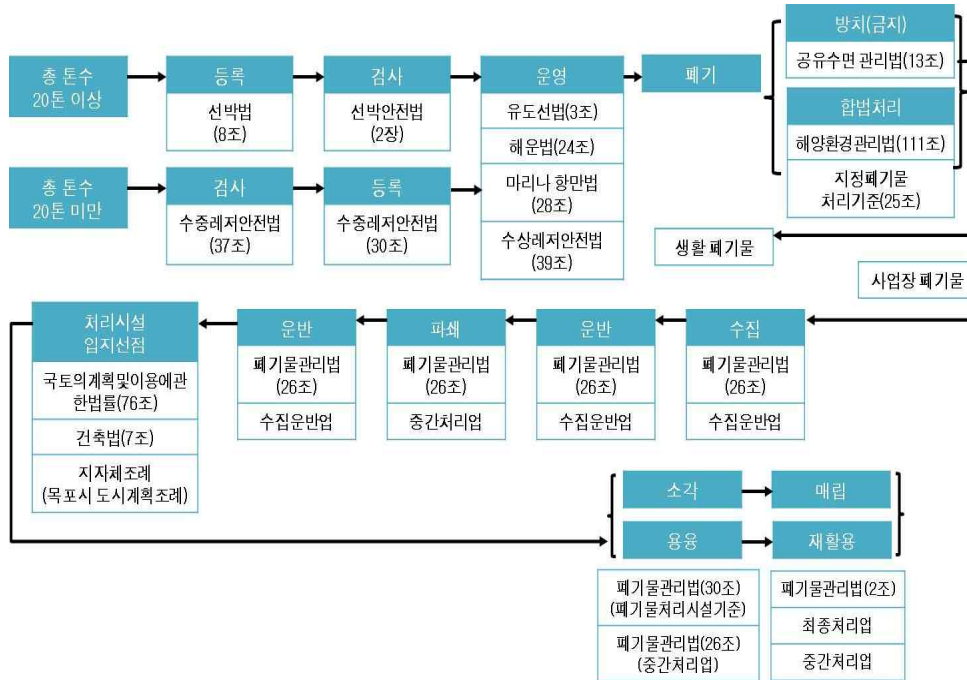
육상폐기물에는 폐기물관리법이, 해양폐기물에는 해양환경관리법이 적용된다. 즉, 선박이 바다에 있을 때는 해양환경관리법 제111조 선박해체의 신고 등에 관한 규정에 따라 작업계획을 수립하고 국민안전처 장관에게 신고한다. 선박을 해체하여 폐 FRP를 수집·운반·보관·처리하는 기준 및 방법은 폐기물관리법을 따른다.

폐기물관리법상 폐 FRP선박의 이용 주체가 개인이면 생활폐기물로, 사업체이면 사업장폐기물로 분류된다.²²⁾ 폐기물관리법 제14조에 따라 생활폐기물인 경우 시장·군수·구청장이 처리하고, 사업장폐기물인 경우 사업장폐기물배출자가 처리한다. 사업자가 스스로 처리하는 경우 환경부장관의 승인을 얻어야 하고 폐기물관리법 제18조에 따라 폐기물처리업체에 위탁할 수도 있다.

레저선박 관리제도에서 폐선 관리가 중요한 이유는 등록되지 않아 소유자를 알 수 없는 노후 선박이 방치되는 경우 때문이다. 공유수면 관리 및 매립에 관한 법률 제6조는 방치된 선박이 공유수면의 효율적 이용을 저해하거나 수질오염을 발생시킬 우려가 있을 경우 방치선박을 제거하도록 규정하고 있다. 방치선박의 소유자나 점유자를 알 수 없는 경우 선박의 이해관계인(선박등기법에 따라 선박등기부에 기재된 자 및 자동차 등 특정동산 저장법에 따라 선박원부 등에 기재된 자)에게 의견을 조회하게 되어 있다. 그러나 레저선박이 무등록·미등록된 경우에는 소유자는 물론 이해관계인도 조회할 수 없어, 방치선박이 될 경우 행정상 처리가 지연되는 문제가 발생할 수 있다.

22) 이은재 외, “폐 FRP 선박처리 현황 및 관련 법제도 고찰”, 2007년도 한국해양과학기술협의회 공동학술대회 자료집, p.2716.

〈그림 2-1〉 폐 FRP 레저선박 관련 법제 개요



제3절 주요 이슈 도출

레저선박 관련 법·제도를 등록·검사법과 사업법으로 대별하여 살펴본 결과 다음과 같은 주요 이슈가 도출되었다.

첫째, 우리나라 레저선박 관리제도에는 현행 등록·검사법상 두 가지 트랙이 존재하는데 서로 완전한 배타적 구분이 어렵고 행정상으로는 통합되지 않는다.

우선, 20톤 이상인 경우 선박법, 선박안전법에 따라 등록·검사를 해야 하지만 20톤 미만인 경우 수상레저안전법 혹은 선박법, 선박안전법에 따라 등록·검사를 할 수 있다. 20톤 이상 레저선박은 수상레저안전법에 따른 동력수상레저기구로 등록될 수 없다. 하지만 20톤 미만 레저선박은 원한다면 선박법에 따라 등록하고 선박안전법상 플레저보트 기준으로 검사를 받을 수 있다. 여전히 선내기 장착 모터보트, 총 톤수 20톤 미만 요트, 호버크래프트 등은 선박법에 따

른 등록 및 선박안전법에 따른 검사가 가능하다. 수상레저안전법은 수상레저활동 활성화를 위해 선박법에 따른 검사 기준을 완화하여 20톤 미만 선박에 적용하는 법률이다. 따라서 검사 자체만 놓고 본다면 수상레저안전법에 따라 동력수상레저기구로 등록하는 편이 용이하다. 문제는 이러한 등록 관할관청이 다르기 때문에 레저선박의 등록 실태 파악이 어렵다는 점이다.

〈표 2-17〉 레저선박 등록·검사법 이원화 현황 및 문제점

이슈	현황		문제점
	선박법, 선박안전법	수상레저안전법	
등록·검사 법이원화	등록: 기타선 등으로 지방해양항만청에 등록	등록: 동력수상레저기구로 시장·군수·구청장에 등록	레저선박 실태 파악 어려움, 전산 통합 등 정보관리시스템 구축 필요
	검사: 플레저보트 기준으로 선박안전기술공단, 한국선급에서 검사	검사: 수상레저기구 기준으로 선박안전기술공단, 한국선급 외 한국수상레저안전협회, 한국수상레저안전연합회에서 검사	

게다가 2012년 이전까지는 총 톤수에 상관없이 모두 선박법에 따라 등록되었으므로, 기존에 등록된 선박 중에서 레저선박을 구별해내기가 어렵다. 이미 선박법에 따라 등록되어 있던 선박 중 20톤 미만인 경우에 선주가 자발적으로 수상레저기구로 옮겨 등록한 경우는 그 숫자를 파악할 수 있을 것이다. 하지만 현재로서는 총 톤수가 20톤 미만이라고 해서 수상레저기구로 옮겨 등록할 의무는 없다. 따라서 현재 우리나라 레저선박에 대한 통계를 집계하려면 선박법에 따라 등록된 기타선, 여객선 등에서 모터보트와 요트를 가려내고, 수상레저기구법에 따라 등록된 모터보트와 요트를 가려내야 하는 상황이다.

둘째, 레저선박 관련 사업법이 일관성을 갖춘 체계로 구성된 것이 아니어서 관리제도상에 허점이 나타나고 있다. 레저선박 관련 사업법 중 유도선법과 해운법은 레저선박을 이용한 특정 구역의 운항을 관할하는 법이다. 따라서 어떤 규모와 조건의 선박이 몇 명을 태우고 갈 것이며 운항 과정에서 어떤 행위를

허용할 것인가에 관한 내용을 다루고 있다. 수상레저안전법은 앞서 언급했듯이 등록·검사·사업을 총괄하는 법이라는 특징도 있지만, 레저선박 자체를 즐기는 수상레저활동에 초점을 맞추고 있기 때문에 유도선법과 해운법처럼 운항 중 유락(遊樂) 행위에 관한 규제가 없다. 반면 마리나항만법은 레저선박의 대여, 계류, 보관에 관한 법으로서 유도선법 및 해운법이 다루는 레저선박 내 유락(遊樂) 활동이나 수상레저안전법이 다루는 수상레저활동보다는 그런 활동을 지원하고 관리하는 내용을 다루고 있다. 문제는 이처럼 각 법상의 초점과 내용이 다르다는 것이 레저선박 관리제도에서 중대한 사각지대로 작용할 여지가 있다는 점이다. 그 이유는 동일한 레저선박을 어떤 사업법에 따라 운항하는가에 따라서 규제 또는 허용하는 내용에 차이가 발생하기 때문이다.

레저선박을 이용한 다양한 사업법에 따른 관리제도에서 이슈를 야기할 수 있는 구체적인 차이점은 다음과 같다.

첫째, 선박 구분 기준 특히, 총 톤수 규정에 차이가 있다. 레저선박 관련 사업법은 각기 다른 총 톤수를 기준으로 해당 사업을 영위할 수 있는 선박을 규정한다. 마리나항만법상 마리나선박 대여업을 할 수 있는 선박 기준은 현재 5톤 이상이지만 2016년 10월 20일에 열린 규제개혁 현장 점검회의 결과, 앞으로는 2톤 이상으로 완화될 계획이다. 유도선법상 유선사업을 할 수 있는 선박은 총 톤수 5톤 이상이거나 5톤 미만이면서 승객 정원 13명 이상인 선박이지만 영업구역이 2해리 이상인 경우 톤수 및 승객 정원에 상관없이 허가를 받는다. 해운법상 내항 여객운송사업을 하기 위한 여객선 보유량은 총 톤수 합계 100톤 이상이다.

문제는 총 톤수 20톤 전후의 레저선박이 유도선법에 따른 사업용 플레저보트 혹은 수상레저안전법에 따른 동력수상레저기구로 등록될 수 있다는 점이다. 이 경우 사업자는 관련 규정 전반을 고려해 사업에 가장 유리한 사업법을 선택하여 신청할 수 있다. 선박시설을 취사선택하여 총 톤수를 임의로 조정하는 것이 가능한데, 이것은 선박의 복원성을 저해할 가능성이 있다.

이 문제를 해결하기 위해서는 현재 동력수상레저기구로 등록되는 레저선박을 유도선법으로 이양하여 선박(boat)과 선박 외 기구를 구분하는 방법이 있다.

통일된 기준이 적용될 수 있도록 동력수상레저기구 중 선박은 유도선법으로 통합하고 수상오토바이 등의 기구만 수상레저안전법에서 관할하는 것이다.

또 다른 방법은 총 톤수 대신에 선체 길이를 기준으로 구분하는 것이다. 현재 소형선박에 대해 선박법은 톤수로, 선박안전법은 길이로 규정하고 있는데, 향후 소형선박에 대한 기준을 통일할 경우에는 국제적 기준인 길이 규정을 검토해 볼 필요도 있다. 길이를 기준으로 구분할 경우 시설 구조변경 등을 통한 톤수 조절 문제에 대한 우려가 다소 완화될 수 있을 것으로 보인다.

〈표 2-18〉 레저선박 이용 사업별 톤수 규정 현황 및 문제점

이슈	현황		문제점
사업별 레저선박 톤수 규정	유도선법	수상레저안전법	총 톤수 조정을 위한 선박시설의 구조변경 및 취사선택 가능하여 복원성 문제 야기
	유선사업	수상레저사업	
	사업용 플레저보트 (20톤 이상 24미터 미만)	동력수상레저기구 (20톤 미만)	

둘째, 선령 기준에 차이가 있다. 마리나항만법에서는 선령에 관한 기준이 명시되어 있지 않다. 유도선법은 선박안전법 적용 시 20년 이하, 그렇지 않은 경우 목선 및 FRP선박 15년 이하, 강선 20년 이하 등으로 유선사업에 이용되는 유선의 선령을 제한한다. 해운법은 해상여객운송사업에 이용되는 여객선의 선령 기준을 20년 이하로 제한한다. 수상레저안전법은 선령 기준이 없다. 정리해보면, 유도선법과 해운법은 선령 기준이 있고 마리나항만법과 수상레저안전법은 선령 기준이 없다. 마리나항만법상 마리나선박 대여업에 이용되는 마리나선박 및 수상레저안전법상 수상레저안전사업에 이용되는 동력수상레저기구 중 모터보트 및 동력요트에 관한 선령 기준이 없는 문제가 발생한다.

이 문제 역시, 수상레저안전법상 동력수상레저기구로 등록된 선박에 대한 문제이므로 레저선박을 유도선법이나 해운법 등 다른 법률에서 관할하도록 통합하거나 유도선법이나 해운법 수준으로 선령 기준을 정비할 필요가 있다.

〈표 2-19〉 레저선박 이용 사업별 선령 기준 현황 및 문제점

이슈	현황					문제점
사업별 선령 기준	유도선법		해운법	수상레저 안전법	마리나 항만법	유선사업, 여객운송사업 등으로 등록되지 않고 마리나선박 대여업 및 수상레저사업으로 등록된 모터보트 및 동력요트 등의 동력수상레저기구가 노후할 경우 안전문제 발생
	유선사업		내항 여객운송 사업	수상레저 사업법	마리나 선박 대여업	
	선박안전법 적용선박	선박안전법 미적용선박	20년 이하	제한 없음	제한 없음	
	20년 이하	목선 및 FRP선박: 15년 이하 강선: 20년 이하				

셋째, 선원 기준에 차이가 있다. 유도선법상 선원은 1명 이상, 승선 정원 20명 이상인 경우 2명 이상이며 선원은 선박직원법이나 수상레저안전법 등에 따른 면허증을 소지해야 한다. 해운법상 운항관리자는 선박직원법에 따른 자격과 승선경력을 갖추고 있어야 하고 내항 여객운송사업을 할 경우 수석안전관리책임자 및 선임안전관리책임자에 관한 자격기준 및 인원이 명시되어 있다. 수상레저사업법에서는 동력수상레저기구의 경우 무면허조종을 금지하고 있으며 이를 허용하는 경우만 명시하고 있다. 마리나항만법상 마리나선박 대여업은 대여업자와 종사자의 인력기준은 있지만 선원 기준은 별도로 명시하지 않는다.

선령 기준에서 살펴본 것과 마찬가지로 마리나항만법상 마리나선박 대여업에 이용되는 마리나선박은 유도선법상 유선, 해운법상 여객선, 수상레저안전법상 동력수상레저기구 중 하나가 된다. 유선, 여객선, 동력수상레저기구를 이용한 각 사업법에서 선원 기준을 명시하고 있으므로 선령 기준과 같은 허점은 없다고 하겠다. 하지만 유선과 여객선의 선원 기준이 더 까다롭기 때문에 사업자는 가능하면 동력수상레저기구로 수상레저사업을 신청하는 것이 수월할 것으

로 보인다. 만약 유선이나 여객선과 같은 선원 기준을 적용해야 마땅할 사업이 수상레저사업이나 마리나선박 대여업으로 등록된다면 승객의 안전 관리상 필요한 선원이 승선하지 않는 상황이 발생할 수도 있다. 이 문제 역시, 수상레저사업용 선박을 유도선법이나 해운법으로 통합하거나 유도선법이나 해운법 수준으로 선원 기준을 정비할 필요가 있다.

〈표 2-20〉 레저선박 이용 사업별 선원 기준 현황 및 문제점

이슈	현황						문제점	
사업별 선원 기준	유도선법		해운법			수상레저 안전법	마리나 항만법	동력수상레저기구 로 마리나선박 대여업, 수상레저사업 등으로 등록하여 사업할 경우에 안전에 필요한 선원이 승선하지 않는 상황이 발생할 가능성 존재
	유선사업		내항 여객운송사업			수상레저 사업법	마리나 선박 대여업	
	정원 20명 미만	정원 20명 이상	운항관리자	안전관리 책임자		선원 기준 명시 하지 않음	선원 기준 명시 하지 않음	
	선원 1명	선원 2명						
	선박직원법, 수상레저안전법 등에 따른 면허증 소지		선박직원법 에 따른 자격 및 승선경력 보유	수석	1명 이상			
			선입	1명 이상				

- 주 1. 해운법상 수석안전관리책임자는 선입안전관리책임자를 겸임할 수 있음
 2. 해운법상 선입안전관리책임자는 내항 여객운송사업자가 보유한 여객선이 6척 이하인 경우 3척당 1명 이상, 7척 이상 12척 이하인 경우 4척당 1명 이상, 13척 이상인 경우 5척당 1명 이상

넷째, 주류 판매에 차이가 있다. 유선법상 유선은 관광진흥법에 따라 등록된 관광유람선, 길이 24미터 이상 총 톤수 50톤 이상인 선박인 경우 주류 판매가 가능하다. 해운법에서는 주류 판매를 제한하지 않는다. 수상레저법에서는 술을 판매·제공할 수 없고 이용자가 반입해서도 안 된다. 마리나항만법상 마리나선박 대여업은 마리나선박의 대여에 관한 것이므로 주류 관련 규정이 없다. 마리

나선박은 사실상 유선사업, 여객운송사업, 수상레저사업의 기준을 적용받게 된다. 정리해보면, 선원에 관한 기준을 비교적 까다롭게 규정해두고 선박에 승선한 승객의 유람 행위에 초점을 맞춘 유선과 여객선에서는 주류 판매가 가능하다. 반면 선박의 조종 및 선박을 이용한 레저활동에 초점을 맞추고 있는 수상레저사업에서는 주류 판매는 물론 반입이 불가하다.

한편 주류 판매 허용은 선박 규모에 따라 달라진다고도 볼 수 있다. 유선사업에 따라 등록된 50톤 이상의 사업용 플레저보트, 해운법에 따라 등록된 100톤 이상의 여객선에서 주류 판매가 가능하고 수상레저안전법에 따라 등록된 20톤 미만 선박에서는 주류 이용이 불가능하다. 선박 규모가 클수록 비교적 음주 활동이 가능하고, 선박 규모가 작으면 음주 시 위험 소지가 있기 때문인 것으로 해석된다.

문제는 유사 목적으로 이용되는 레저선박에서 주류 판매 제한이나 기준이 없는 경우 형평성의 문제가 발생할 소지가 있다는 점이다. 따라서 주류 판매에 관해서는 13인 이상 안전관리 규정과 같이, 사업법이 다르더라도 관련 기준이 통일될 필요가 있다.

〈표 2-21〉 레저선박 이용 사업별 주류 판매 기준 현황 및 문제점

이슈	현황				문제점
사업별 주류 판매 기준	유도선법	해운법	수상레저 안전법	마리나항만법	유사 목적으로 이용되는 선박활동에서 주류 판매 제한이나 기준이 없는 경우 형평성 문제 발생
	유선사업	내항 여객운송 사업	수상레저 사업	마리나선박 대여업	
	주류 판매 가능 선박: 관광진흥법에 따라 등록한 유람선, 길이 24미터 이상 총 톤수 50톤 이상 선박	주류 판매 제한 없음	주류 제공·판매· 반입 불가	주류 판매 기준 없음	

다섯째, 다중이용선박이 승선 인원 13인 이상인 선박을 통칭하는 것과 관련하여 일부 선박을 동력수상레저기구라는 명칭으로 칭하는 것이 적절한 것인가에 대한 의문이 제기될 수 있다. 선박안전법상 여객선은 여객 13인 이상인 경우를 말한다. 유선이라도 승객이 13인 이상이면 여객선 기준을 적용받는다. 그렇기 때문에 승객 12명 이하 유선까지만 플레저보트 검사기준에서 사업용 플레저보트로 간주된다. 이는 유선이나 여객선이 모두 선박법에 따라 등록되어 선박안전법의 기준을 따르기 때문이다. 수상레저안전법에 따른 동력수상레저기구 역시 검사기준을 보면 13인을 기점으로 여객선에 준하는 안전검사를 받도록 한다. 마리나항만법상 마리나선박도 선박안전법 또는 수상레저안전법의 기준을 따르게 되므로 13인 이상에 대한 안전 규정이 적용된다. 따라서 승선 인원과 관련한 안전 기준은 마련된 것으로 보인다. 정부의 다중이용선박 안전관리 혁신대책 역시 이를 뒷받침한다. 다만, 13인 이상이 승선함에 따라 소형선박이라고 간주하기 어려운 ‘선박’을 수상레저안전법에 따라 등록하여 ‘동력수상레저기구’로 칭하는 것이 적절한지에 관한 어감상의 불편함이 남는다. 선박안전법 내에서 레저선박에 대해 완화된 검사기준인 플레저보트 검사기준도 여객 13인 이상인 선박에는 적용하지 않고 12명 이하까지만 적용하고 있다.

〈표 2-22〉 다중이용선박의 종류 및 적용 법률

선박 종류	유도선	여객선	통선	낚시어선	요트·모터보트	
					20톤 이상	20톤 이하
					기타선	동력수상레저기구
사업법	유도선법	해운법	항만운송사업법	낚시 관리 및 육성법	마리나선박 대여업, 수상레저사업 등	
등록법	선박법·선박안전법			어선법	선박법·선박안전법	수상레저안전법

마지막으로, 폐선 관리제도에 있어서 무등록·미등록에 대한 제재가 없는 실정인 만큼 신규 등록에 상응하는 말소 등록도 미비하여 폐선박 방치로 인한 공유수면 이용 방해 및 수질오염 가능성이 존재한다.

다음 장에서는 이러한 이슈를 둘러싸고 레저선박의 제조, 수입, 등록, 검사, 보험, 말소, 폐선 등 전 생애주기에서 발생하는 구체적인 문제점을 짚어가며 실태를 진단하기로 한다.

제3장 레저선박 관리 실태 분석

제1절 레저선박의 등록·운영 실태

1. 등록 실태

수상레저안전법이 개정(20톤 미만 레저선박의 등록)되면서 레저선박의 등록 현황은 수상레저안전법상의 수상레저기구(모터보트와 동력요트)와 선박안전법상의 기타선에 대한 등록통계를 함께 살펴보아야 한다. 수상레저안전법상으로는 모터보트와 동력요트 등 엔진기관의 형태에 따라 세부 사항을 확인할 수 있지만 선박안전법은 일단 기타선으로 분류된 선박에서 비사업용 플레저보트와 사업용 플레저보트(유선)를 함께 확인해야 한다. 이러한 분류를 통한 레저선박의 등록 현황은 2015년까지 총 15,172척이 등록되어 있으며 등록 척수는 매년 증가하고 있다.

〈표 3-1〉 레저선박 등록현황(' 15년)

(단위: 척)

구 분	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

자료: 해양수산부 내부 자료.

레저선박의 등록 추이와 함께 레저선박 중 수상레저안전법상 동력수상레저기구와 요트면허 통계를 살펴보면 레저선박의 등록 추이와 같이 레저선박 운항을 위한 면허 취득자는 매년 큰 폭으로 증가하고 있는 실정이다.

〈표 3-2〉 동력수상레저기구 조종면허 취득인원('15년)

(단위: 명)

구 분	계	일반 1급	일반 2급	요트
총계(누적)	168,618	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

자료: 해양수산부 내부 자료.

레저선박의 등록은 수상레저안전법의 개정으로 동력의 설치방식(선내기, 선외기)에 따른 등록체계를 개선하였지만 무등록과 미등록 선박의 문제는 매년 언론에 제기되고 있다. 레저활동에 이용되는 선박의 무등록/미등록 문제는 단순히 정책 현황 분석을 위한 기초통계의 불확실성이 높아진다는 것 외에도 다양한 문제를 파생시킨다. 우선 무등록/미등록 레저선박은 정책의 대상에 포함되지 않기 때문에 수요파악 자체에 오류를 야기한다. 그리고 무등록 선박은 보험에 가입하지 않기 때문에 안전사고 발생 시 개인과 타인의 피해에 대한 보상 자체가 어렵다. 더불어 무등록에 따른 소유자 파악이 어려워 선박의 방치, 무단 점용에도 대처하기가 어려운 실정이다. 수상레저안전법상에 등록된 동력수상레저기구는 선박에 대한 이력추적이 어렵기 때문에 등록, 말소 시 이에 대한 확인이 용이하지 않고 대포물건처리 등 불법적인 행위에 이용될 경우에도 파악이 어려운 실정이다.

〈그림 3-1〉 무등록/미등록 레저선박 이슈 언론보도 사례

무등록 수상레저기구 활개 '안전 위협'...대책 시급

〈부산=뉴스1〉 박광석 기자 | 2014-08-26 13:22:06 송고

기사보기 | 네터존의견 | 좋아요 | 공유하기 0 | 트윗 | 인쇄 | 확대 | 축소

최근 몇년사이 수상레저인구가 크게 늘어나면서 해수욕장이나 도심 하천 등에 수상 오토바이 등 동력 수상레저기구가 활개를 치고 있지만 이를 관리·감독할 제도적 장치가 없어 연쇄적인 인명피해사고가 우려되고 있다.

부산해양경찰서는 지난 23일 부산 광안리해수욕장에서 수상 오토바이를 운전하다가 여대생(21)을 치어 숨지게 한 혐의(업무상 과실치사)로 이모(39)씨에 대해 26일 구속영장을 신청했다.

경찰조사 결과 이씨는 2개월 전 수상 오토바이를 구입했지만 보험에 가입하지 않고 무등록 상태로 운전하다 사고를 냈다.

'수상레저안전법'에 따르면 동력 수상레저기구 소유자는 기구를 소유한 날로부터 한 달 안에 자신의 주소지 시·군·구에 등록을 신청해야 한다.

문제는 이들 소유자들이 사고율이 낮다는 이유로 해경의 안전검사 필증을 첨부해야하는 보험가입을 꺼려 대부분 무등록 상태이지만 현행 규정으로는 이를 강제할 수단이 마땅치 않다는 데 있다.

자료: 뉴스 1, 박광석, 매무등록 수상레저기구 활개 '안전 위협'...대책 시급, 2014.8.26., <http://news1.kr/articles/?1830628>(검색일: 2016.6.8.)

〈그림 3-2〉 무등록 레저선박 안전사고 언론보도 사례

매년 늘어나는 해양레저기구 보험조차 가입하지 않아 언제 터질지 모르는 '뇌관'

머니투데이 김도화 에디터 | 입력: 2015.07.14 11:14



부산 최대의 요트가 계류중인 수영만 요트 계류장에도 약 80% 레저선박이 무등록 상태로 운행을 이어가고 있다./사진제공=요트피아

자료: 머니투데이, 김도화, 매년 늘어나는 해양레저기구 보험조차 가입하지 않아 언제 터질지 모르는 '뇌관', 2015.7.14., www.mt.co.kr/view/mtview.php?type=1&no=2015071411123243484&outlink=1(검색일: 2016.6.8.)

〈그림 3-3〉 무등록/미등록에 따른 불법적 이용 언론보도 사례

리스한 레저보트 '대포물건'으로 처분해 수억원대 챙겨

머니투데이 이원광 기자 | 입력 : 2015.02.15 09:00



서울지방경찰청 광역수사대는 카페탈 업체에서 수억원 상당의 레저보트와 보트가 등을 대어 판매한 혐의(사기 등)로 수상레저기구 판매점 대표 최모씨(44)와 대포차 판매업자 이모씨(27) 등 4명을 구속하고 컴퓨터 부품업체 대표 문모씨(34) 등 14명을 불구속 입건했다고 13일 밝혔다. / 사진=서울지방경찰청 광역수사대 제공

최근 경찰이 '대포물건'에 대한 대대적인 단속을 진행하고 있는 가운데 레저보트와 제트스키 등 고가의 수상레저기구 역시 명의자와 실사용자가 다른 대포물건으로 거래된 사례가 적발됐다.

서울지방경찰청 광역수사대는 정상적으로 사용할 것처럼 캐피탈업체를 속여 리스한 레저보트와 제트스키를 판매한 혐의(사기 등)로 수상레저기구 판매점 대표 최모씨(44)와 대포차 판매업자 이모씨(27) 등 4명을 구속하고 명의를 빌려준 컴퓨터 부품업체 대표 문모씨(34) 등 14명을 불구속 입건했다고 15일 밝혔다.

자료: 머니투데이, 이원광, 리스한 레저보트 '대포물건'으로 처분해 수억원대 챙겨, 2015.2.15., www.mt.co.kr/view/mtview.php?type=1&no=2015021311292081471&outlink=1(검색일: 2016.6.8.)

〈그림 3-4〉 무등록/미등록 레저선박의 행정처리 사례

부산 수영만 요트경기장 사용료 안내는 압제족 '철퇴'

부산=연합뉴스 기사입력 2013-12-16 14:55

〈부산=연합뉴스〉 신정훈 기자 = 부산시가 부산 해운대 수영만 요트경기장의 골칫거리인 계류비나 시설 사용료 등을 내지 않는 압제족을 대상으로 체납 일제 정리에 나섰다.

부산시는 16일 수영만 요트경기장 내 계류비·사용료 체납선박 148척(체납액 7억4천200만원)에 대해 계류 허가를 거부했다.

시는 이들 선박 소유자가 23일까지 체납액을 해결하지 않으면 강제 결박 또는 출항 명령을 내릴 방침이다.

시는 이에 앞서 지난 9월에는 이들 체납 선박에 대한 단전과 단수 조치를 취했다.

시는 본격적인 수영만 요트경기장 재개발 사업을 앞두고 20여 차례에 걸쳐 체납액 납부를 독촉했지만 체납액이 줄기는 커녕 요트 경기장 재개발 분위기에 편승한 체납의식이 만연해지면서 체납액이 눈덩이처럼 불어나자 강력한 조치에 나선 것으로 알려졌다.

시는 특히 체납선박 148척 중 미등록 선박이 135척(체납액 7억2천만원)에 달하는 것으로 파악됨에 따라 이들 무등록 선박에 대해서는 가압류, 압류재산 공매 등 보다 강력한 제재를 할 방침이다.

자료: 연합뉴스, 신정훈, 부산 수영만 요트경기장 사용료 안내는 압제족 '철퇴', 2013.12.16., <http://news.naver.com/main/tool/print.nhn?oid=001&aid=0006652640>(검색일: 2016.6.8.)

2. 과세·수입 실태

레저선박의 무등록, 미등록은 기초통계 확보나 안전사고 문제 이외에도 지방세 등 세금의 징수 및 징수 대상과 관련된 문제점을 내포하고 있다. 우선 무등록, 미등록으로 인해 세금 징수가 원천적으로 불가능하다는 문제 이외에도 선박의 등록 방법에 따라 지방세의 부과 체계에 영향을 미친다. 국내 레저선박에 대한 지방세는 시가표준액 1억 원을 기준으로 중과세가 부과된다. 즉, 레저선박의 시가표준액을 기준으로 1억 원 이상인 선박은 취득세 10.02%와 재산세 5% 등의 지방세가 부과된다. 그러나 1억 원 미만인 레저선박은 취득세 2.02%, 재산세 0.3%로 세율상 7배의 중과세로 인한 차이가 발생한다.

〈그림 3-5〉 레저선박 중과세 부과 언론보도 사례

3억 이하 레저선박 중과세 폐지 추진.. '부자감세' 논란

입력시간 | 2015.01.15 08:30 | 윤종성 기자

해수부, 행자부와 지방세법 시행령 개정 추진

해수부 "내수 진작·세수 증대 등 긍정 효과 커"

전문가 "상위 1% 극소수 부자들에게 대한 특혜"

[세종= 이데일리 윤종성 기자] 정부가 현재 1억원인 요트 등 레저선박의 중과세 기준을 3억원으로 높이는 방안을 추진한다. 구매 빈도가 높은 1억~3억원 이하 레저선박의 세금 부담을 완화해 마리나산업을 키우겠다는 것이다. 하지만 부자들의 전유물로 여겨지는 레저선박에 대한 중과세 완화 추진이 '부자감세'로 비쳐져 논란이 일 전망이다.

해양수산부 관계자는 15일 이데일리와 통화에서 "레저선박의 중과세 기준 완화를 위해 행정자치부와 지방세법 시행령 개정을 협의 중"이라면서 "3억원과 5억원을 두고 얘기했지만 우선 중과세 기준을 3억원으로 높인 뒤 추후 5억원까지 높이는 방안이 현실적이라고 생각한다"고 말했다.

현행 지방세법 시행령을 보면 1억원(시가 표준액 기준) 이상의 개인 소유 레저선박에는 취득세 10.02%, 재산세 5% 등의 지방세가 부과된다. 1억원 미만 레저선박의 취득세와 재산세가 각각 2.02%, 0.3%에 불과한 것을 감안하면 세율로 따졌을 때 7배 이상의 중과세가 부과되는 것이다.

자료: 이데일리, 윤종성, 3억 이하 레저선박 중과세 폐지 추진.. '부자감세' 논란, 2015.1.15., www.edaily.co.kr/news/public/pop_print.asp?newsid=01285766609238048(검색일: 2016.6.8.)

〈표 3-3〉 개인소유 레저선박에 대한 지방세 세율

구분	시가표준액 1억 원 미만	시가표준액 1억 원 이상
취득세	2.02%	10.02%
재산세	0.30%	5.00%
선박가격 대비	2.1%	15.0%

레저선박의 중과세와 관련된 문제는 레저선박에 대한 세금 완화를 통하여 마리나산업을 육성시킨다는 측면과 부자감세라는 논리가 일부 상충하고 있다. 한편, 실제 중과세 납부 현황을 살펴보면 국내 개인소유 레저선박 중 시가표준액 1억 원 이상으로 중과세를 납부하는 대상은 연간 1~2척 정도이며 세액은 3천만 원 수준으로 나타나고 있다.

〈표 3-4〉 레저선박 중과세 납부 현황

구분	건수	세액 (단위: 천원)	비고
2010년	1	52,240	부산 1건
2011년	1	16,762	부산 1건
2012년	1	187,495	경남
2013년	3	52,782	총 3건(부산 2건, 경남 1건)
		47,740	
		5,042	
2014년	1	26,618	강원
2015년	1	31,355	강원(8톤)

자료: 지방세통계연감, 안전행정부, 각 년도.

중과세 납부 현황은 앞서 상술한 레저선박의 등록 추이와 비교할 때 다소 격차가 발생하며, 국내에 수입되는 레저선박의 증가세와도 큰 차이를 보인다. 국내에 수입되는 레저선박은 매년 크게 증가하는 추세를 보이고 있다. 우선 요트를 포함한 범선은 2014년 수입중량 426톤, 수입금액 336만 달러로 증가세를 보이고 있으며 엔진 장착여부 및 위치에 따라 인보드, 아웃보드, 스텐드라이브로 분류되는 모터보트 부문 또한 수입중량과 수입금액 모두 증가세를 보이고 있다. 레저선박 수입 현황은 수입금액과 수입중량과 관련된 정보만을 확인할 수 있어 선박 수입규모(척수와 단가)를 판단하기는 용이하지 않다. 또한 국내에 수입되는 레저선박의 극히 일부만이 개인용으로 수입되고 있으며, 대부분 1억 원 미만이라고 하더라도 중과세 납부 척수와는 큰 차이를 보이고 있다.

〈표 3-5〉 레저선박 수입 현황

단위: 톤, 천 달러(US\$)

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

자료: 수출입무역통계, 관세청, 각 년도.

중과세 납부와 관련하여 국산 신조 레저선박과 수입 중고선의 중과세 납부 체계를 비교해 보면 다음과 같다.

〈표 3-6〉 국산 및 수입산 레저선박 중과세 산정 사례 비교

구분	국산	수입산	
모터보트	3톤 신조	3톤 (중고 2년)	6톤 (중고 5년)
시가표준액 (10미터 미만)	116,160	87,956	88,096
취득세(천원)	11,639	1,777	1,780
재산세(천원)	5,808	264	264
지방세(천원)	17,447	2,041	2,044
비중	15%	2%	2%

자료: 2016년도 부동산 시가표준액표, 서울특별시. 인용.

위의 표에서 보듯이 국내에서 제작된 3톤급 모터보트(길이 10미터 미만)의 시가표준액은 116,160천원으로 1억 원이 넘기 때문에 중과세를 납부하게 된다. 하지만 선령이 2년 된 동일한 규모(3톤, 길이 10미터 미만)의 중고 모터보트를 수입한 경우 시가표준액은 87,986천원으로 중과세 납부 대상에서 제외되며 모터보트의 규모를 6톤까지 확장시킬 경우 선령이 5년 지난 수입 중고 모터보트도 중과세 납부대상에서 제외된다.

국산과 수입 중고 레저보트의 시가표준액 산정 내용을 앞에서 언급한 중과세 납부현황과 비교해 볼 때, 레저선박에 대한 중과세 부과는 크게 3가지 문제점을 가지고 있다. 우선 중과세 납부기준을 회피하기 위하여 미등록 선박이 발생할 수 있다. 또한 소비자들은 국산 신조 레저보트를 구매하기보다는 중고 수입보트를 선호할 개연성이 크기 때문에 국내 레저보트 제조산업의 성장에 부정적 영향을 미칠 가능성이 높다. 마지막으로 레저선박 과세기준 자체에 문제점이 있다. 레저선박에 대한 세금은 선박의 톤당 기준가격에 따라 부과한다. 즉, 선박의 총중량에 따라 세금을 부과하게 되는데 이는 화물선 등에는 적합한 기준일 수 있지만 레저활동에 초점을 맞춘 레저선박에도 동일하게 적용하기에는 한계가 있다.

이와 더불어 다음의 레저선박 과세 기준에서 보듯이 레저보트는 FRP선박에 해당하며 요트라는 분류 속에 모터보트와 세일링 요트로 구분되고 길이 10미터를 기준으로 톤당 기준가격이 다르게 책정된다.

〈그림 3-6〉 레저선박 과세기준

선종별	용도	단 계 별	톤당 기준가격	최고톤수가격
합성 수지선 (F.R.P)	어선	30톤이하	6,042	181,260
		31 ~ 50	7,043	322,120
		51 ~ 100	7,165	680,370
		101톤이상	7,222	-
	기타선	30톤이하	7,178	215,340
		31 ~ 50	7,322	361,780
		51 ~ 100	7,460	734,780
		101톤이상	7,585	-
	오토	길이10미터 미만	38,720	-
		길이10미터 이상	44,160	-
목선	여객선	길이10미터 미만	26,040	-
		길이10미터 이상	27,720	-
	화물선	30톤이하	4,005	120,150
		31 ~ 50	3,870	197,550
		51 ~ 100	3,698	382,450
		101톤이상	3,544	-
	어선	100톤이하	3,071	307,100
		101 ~ 300	2,958	898,700
		301톤이상	2,700	-
	예인선	50톤이하	3,015	150,750
		51 ~ 100	2,870	294,250
		101톤이상	2,636	-
	기타선	10톤이하	2,989	29,890
		11 ~ 30	2,872	87,330
		31 ~ 50	2,777	142,870
		51톤이상	2,496	-
	부선	50톤이하	2,942	147,100
		51 ~ 100	2,812	287,700
		101톤이상	2,473	-
	시영트선	50톤이하	412	20,600
		51 ~ 100	420	41,600
		101톤이상	426	-

선종별	용도	단 계 별	톤당 기준가격	최고톤수가격
기타선	보트		842	-
		모터보트 (국산)	8,976	-
		모터보트 (외산)	17,952	-
		모터보트 (경정용)	16,728	-
	경정 구조용 모터보트	1대당 기준가격 (훈련용 포함)	32,640	-
		유선	3,759	-
		점수 유람선	80,784	-
		수상 스쿠터	1,224	-
	수상 오토바이	1대당 기준가격 (1인승)	7,184	-
		수상 오토바이 (2인승 이상)	10,999	-
		카누	902	-
		카약	826	-

자료: 2016년도 부동산 시가표준액표, 서울특별시. 인용.

한편 레저선박 등록 현황에서 언급한 바와 같이 레저선박은 모터보트나 요트 등 동력수상레저기구로의 등록과 함께 선박법에 따른 기타선박(플레저보트)으로도 등록이 가능하다. 이에 따라 레저선박의 과세기준에도 FRP선박에 따른 분류 이외에 기타선 항목에 보트, 모터보트(국산), 모터보트(외산), 유선 등이 있으며 이들의 톤당 기준가격은 FRP선박의 모터보트와 큰 차이가 있다. FRP선박의 모터보트(10미터 미만)는 톤당 기준가격이 34,266천원 인데 반하여 기타선의 모터보트는 국산이 8,461천원으로 25% 수준이며 모터보트 외산은 18,362천원으로 54% 수준이다. 즉, 레저선박의 등록 방식에 따라 레저선박의 과세 기

준 자체에 큰 차이가 있다.

이러한 문제점이 발생하는 원인은 우선 선박 및 고급선박의 정의에 대한 기준이 명확하지 않은데 있다. 지방세법에 따른 고급선박은 ‘비업무용 자가용 선박으로 시가표준액 1억 원 초과선박’으로 정의하고 있다. 우선 업무용과 비업무용의 구분이 명확하지 못하며 수상레저기구 중 요트와 기타선(플레저보트)에서 요트에 대한 정확한 기준이 제시되지 못하고 있다. 또한 요트에 대한 기준을 세분화시켜 10미터 기준으로 14%의 톤당 기준 가격을 다르게 부과하는 근거 또한 명확하지 않다. 앞서 톤당 기준에 대한 문제점을 제외하더라도 요트나 모터보트는 선형에 따라 길이에 큰 차이를 보이고 있기 때문에 톤의 기준 이외에 길이를 기준으로 하는 방안에 대한 검토가 함께 이루어져야 한다.

3. 운항·사업 실태

레저선박 운영은 개인의 레저활동 목적에 따른 사용 혹은 이용과 더불어 마리나업, 수상레저업이나 유선업 등 사업장에서의 운영으로 구분할 수 있다. 개인의 레저선박 이용은 등록된 레저선박의 크기와 승선정원에 따른 검사와 더불어 운항면허를 갖추고 이용하게 된다. 한편, 사업자는 해당 레저선박을 어떠한 법령에 따라서 등록하는가에 따라 큰 차이가 있다. 레저선박을 통한 사업은 수상레저기구나 사업용 플레저보트(유선)로 대별되는데 여객선도 사업영역으로 추가될 수 있으며 해당 법령에 따라 레저선박의 등록과 검사, 영업환경이 각기 다르게 적용받게 된다.

〈그림 3-7〉 부산시 레저선박 영업형태 언론보도 사례

부산에서 탈 수 있는 레저용 배

종류	이름	사업자	연락처(051)
요트	마이다스720 등	다이아몬드베이	200-0002
요트	요트비	백스코	740-7959
요트, 보트	매트릭스760 등	더 베이 101	726-8888
법선형 여객선	누리마루호	테즈락 센트럴베이 크루즈	463-7680
유람선	티파니21	부산해상관광개발	743-2500
1박 2일 크루저	팬스타	팬스타라인닷컴	1577-9666
유람선	낙동강생태탐방선	부산관광공사	294-2135
무동력 요트(딩기, 크루저)		부산시요트학교	747-1768
무동력 수상레저 (마이보트, 태양광 요트, 수상자전거, 카약, 오리배 등)		센텀마리나파크	757-0093
레저용 조정 보트(무류)		부산시조정협회	973-2017
카누		부산시카누연맹	941-1556
카약, 윈드서핑 등(회명동, 송도, 광안리 등)		한국해양소년단 부산연맹	743-5589
딩기		한국해양대 해양체육학과	410-4790

자료: 부산일보, 백현충, [부산은 배 - 어떤 배가 있나] 호화 요트에서 무동력선까지... 골라서 타는 재미, 2015.7.9., news20.busan.com/controller/newsController.jsp?newsId=20150730000030(검색일: 2016.6.8)

레저선박을 이용한 영업 활동은 마리나업에 따른 레저선박 이용, 수상레저 사업장에서의 동력 및 무동력 수상레저기구 탑승과 대여, 유도선사업법에 따른 유선업(관광유람선, 낚시 등)으로 구분된다. 레저선박 영업은 우선 선박 등록과 정에서의 선박 톤수에 크게 영향을 받게 된다. 즉, 측정된 선박 톤수에 따라 검사기준, 영업허가가 영향을 받게 된다. 따라서 선박 톤수에 대한 규정을 편법으로 이용할 경우 영업범위가 크게 달라질 수 있다. <그림 3-8>은 선박 톤수를 축소 신고한 사례로 이는 선박의 과세, 안전과 직결되며 레저선박의 경우에도 이러한 선박 톤수를 변경/조작할 가능성도 있다.

〈그림 3-8〉 레저선박 검사 등록 언론보도 사례

선박 톤수 조작한 선주와 선박검사원 적발

[중앙일보] 입력 2015.09.01 11:43

선박안전설비 설치비용을 줄이기 위해 선박 톤수를 조작한 선주와
선박검사원 등이 해경에 적발됐다.

부산해양경비안전서는 1일 선박법 위반 등 혐의로 김모(47)씨 등 공동선주
2명과 선박도면 설계사 김모(60)씨, 선박검사원 정모(49)씨 등 5명을 불구속
입건했다.

선주 김씨 등은 지난 2011년 11월 중국에서 577t짜리 예인선을 들여오면서
선박도면 설계사 김씨에게 4400만원을 주고 도면상 톤수를 489t으로 줄인
혐의다. 국제해상인명안전협약(SOLAS)에 따르면 500t 이상 선박은 구조보트
등 안전설비를 추가로 설치해야 한다. 김씨 등은 이를 피하기 위해 톤수를
조작한 것으로 드러났다. 이들은 예인선을 26억4000만원에 구입하고도
19억5000만원으로 세관에 신고해 세금 7억원을 포탈한 혐의도 받고 있다.

자료: 중앙일보, 차상은, 선박 톤수 조작한 선주와 선박검사원 적발 2015.9.
1., <http://news.joins.com/article/18565733#none>(검색일: 2016.6.8.)

선박 톤수는 도면상의 축소를 통한 조작 이외에도 선박의 제작, 구조변경 과정 등 선박의 선형에 따라 크게 달라질 수 있다. <그림 3-9>는 국내에서 운항중인 레저선박을 상호 비교한 것이다. ‘A 요트’는 길이 22미터, 폭 9.2미터의 70피트 급 카타마란 요트로 유선업으로 등록해 영업하고 있다. ‘B 요트’는 길이 23미터, 폭 12미터의 70피트급 카타마란 요트로 크기는 ‘A 요트’와 유사하지만 수상레저업 허가로 영업을 하고 있다. 이러한 차이는 ‘B 요트’가 선박의 등록 기준인 20톤 미만의 선형이기 때문이다.

〈그림 3-9〉 레저선박을 통한 영업 언론보도 사례



A 요트

- 길이*폭: 22미터, 9.2미터
- 승선정원: 90명

자료: <http://www.diamondbay.co.kr/maidas720>, http://blue-marine.co.kr/dongbaek/leopard_44.php
(검색일: 2016.6.8)



B 요트

- 길이*폭: 23미터, 12미터
- 승선정원: 70명

<그림 3-9>의 레저선박은 각 법령에 따라 등록 및 허가된 사업용 선박으로 등록 과정 자체에 문제가 없다. 다만 두 선박 모두 13인 이상이 승선할 수 있으나 안전검사의 기준이 상이해 ‘A요트’에 적용되는 기준이 더 엄격하다. 또한 ‘A요트’는 2016년부터 시행되는 개정된 유선사업법에 따라 선령을 30년으로 제한받게 된다. 그리고 총 톤수에 따라 선장 이외에도 선원법에 따른 선원을 탑승시켜야하기 때문에 수상레저기구와는 차이가 있다. 이에 비해 ‘B요트’는 수상레저업에 의한 등록 선박으로 선령제한이 없으며, 총 톤수가 20톤 미만이기 때문에 복원성을 기준으로 승선정원이 70명까지 인정된다. 즉, 동일한 규모의 선박도 선박 톤수에 근거한 등록 기준에 의해 사업 및 검사 조건이 다르게 적용된다. 이상의 사례를 통해 검토한 바와 같이 레저선박 등록에 있어서 법적 문제점은 없지만 승선인원이 여객선 기준인 13명보다 많다는 점을 감안한다면 선령 관리나 여객승선인원 관리 부문에 있어서는 관련 법령 간 기준의 정비가 필요할 것으로 판단된다.

〈그림 3-10〉 레저선박 선령제한 사례

“30년 넘으면 사고나나?”…유람선업계, 선령제한에 ‘부글’

기사입력 2015/11/26 07:00 송고



이 사진은 기사와 상관이 없습니다. << 연합뉴스 자료사진 >>

“세월호 사고 원인 도외시…엄중한 규제로 선사 파산 속출할 것”

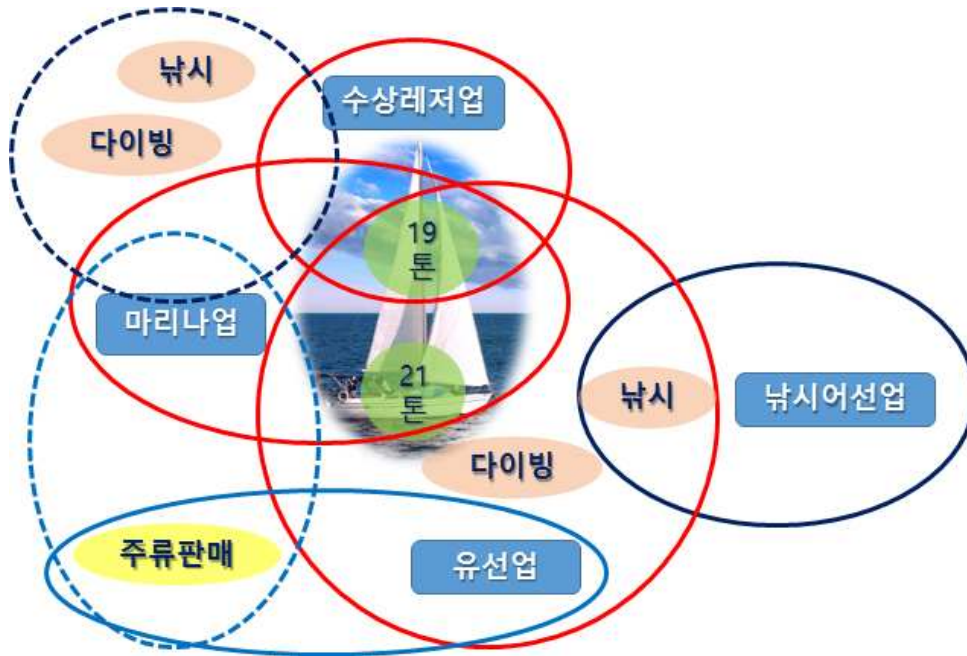
(부산=연합뉴스) 김선호 기자 = 세월호 참사 이후 정부가 최장 30년까지만 유람선과 도선을 운항할 수 있는 법령을 추진하면서 영세 해운업체들이 크게 반발하고 있다.

업체들은 정부가 세월호 사고 원인이 선박의 노후화가 아니라 설계변경과 과적, 규정위반 등에서 찾아야 함에도 영종하게도 노후 선박에만 사고가 발생하는 것처럼 법 개정을 밀어부쳐 결국 선사를만 피해를 입을 것이라고 주장했다.

자료: 연합뉴스, 김선호, 2015.11.26., www.yonhapnews.co.kr/dev/9601000000.html(검색일: 2016.6.8)

선박의 총 톤수에 따른 레저선박의 영업허가 이외에도 레저선박은 사업허가에 따라 탑승객을 태우고 유람시키는 행위, 스킨스쿠버나 낚시객을 탑승시키거나 이동시키는 행위, 주류를 판매하는 행위 등이 각 사업에 따라 명확하게 구분되지 않는다. <그림 3-11>과 같이 레저선박을 이용한 영업은 20톤을 기준으로 구분될 수 있다. 한편 수상레저업은 20톤까지로 제한받지만 유선업은 20톤 이하의 경우에도 영업이 가능하다. 반면 마리나업은 선박법(유선업), 수상레저안전법(수상레저업)의 등록 선박을 대상으로 하기 때문에 톤수에 따른 제약이 없다. 그러나 레저활동의 측면에 있어서 수상레저업과 마리나업에서의 낚시나 다이빙객의 탑승에 대한 명확한 기준이 없으며 주류 판매에 있어서도 유선업만 50톤 이상의 선박에 대하여 허가가 가능하다는 규정이 있다.

〈그림 3-11〉 레저선박 사업구분



제2절 레저선박 이용 여건 분석

1. 조사 개요

국내 레저선박 관리방안의 개선방향을 도출하기 위해 설문조사를 통하여 레저선박 이용 여건과 관리 실태, 문제점을 분석했다. 설문조사는 일반 국민과 레저선박 제조업체, 부품/시공/수입 업체, 학계 등 레저선박 관련 전문가를 대상으로 구분해 실시하였으며, 국내 레저선박 이용 여건 및 제약요인, 개선 방안 및 정책적 건의사항을 조사하였다. 조사 설계 및 주요 조사항목은 다음과 같다.

〈표 3-7〉 조사 설계

구분		내용
일반 국민	조사 대상	전국의 만 19세 이상 성인 남녀(1,000명)
	조사 방법	온라인 조사
	조사 기간	2016년 10월
전문가	조사 대상	레저보트 관련 업체 종사자 및 학계 전문가(30명)
	조사 방법	전화 및 온라인 조사
	조사 기간	2016년 10월

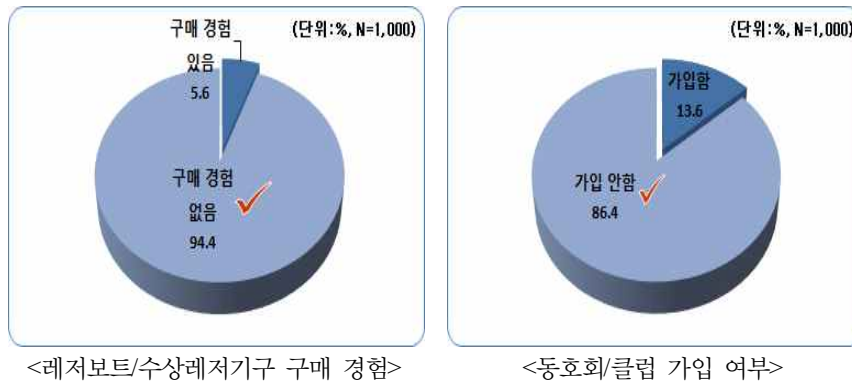
〈표 3-8〉 설문지 구성

항목		내용
일반 국민	국내 레저보트 이용 여건	·레저보트 소유 및 이용 현황 ·레저보트 활동 불만족 사항 및 장애요인 ·레저보트 활동 개선 방안
전문가	국내 레저보트 이용환경 개선	·레저보트 구매/소유/이용 관련 장애요인 ·레저보트 구매/소유 개선 방안 ·정책적 건의 사항(레저보트 구매절차/세금/등록 및 검사제도/면허취득/보험 등 관련) ·레저선박 무등록/미등록의 문제점 및 해소 방안

2. 일반인 조사

응답자 중 레저보트나 수상레저기구를 구입한 경험이 있는 사람은 5.6%로 나타나 응답자의 대다수(94.4%)는 구매 경험이 없는 것으로 조사되었다. 한편 응답자 중 13.6%가 레저보트나 수상레저 활동과 관련된 동호회/클럽에 가입해 활동하고 있다고 응답해 나머지인 86.4%는 가입하지 않는 것으로 나타났다. 이하에서는 레저보트 및 수상레저기구를 구입하거나 이용한 경험이 있는 응답자를 대상으로 구매 및 이용형태, 등록 현황, 국내 여건 및 장애요인 등에 대해 설문조사를 통하여 실태를 파악하였다.

〈그림 3-12〉 레저보트 등 구매 경험과 동호회 가입 여부



레저보트 및 수상레저기구를 보유한 응답자들은 주로 모터보트를 소유하고 있는 것으로 나타났다. 레저보트 및 수상레저기구 보유자 중 42.6%가 모터보트를 소유하고 있다고 응답했으며, 무동력 고무보트를 가지고 있다고 응답한 사람이 32.7%, 수상오토바이가 31.7%, 동력 고무보트나 RIB는 27.7%로 나타났다. 그 외에 카약이나 카누를 소유하고 있다고 응답한 비율이 24.8%, 세일링 요트를 보유하고 있다는 응답자도 20.8%로 조사되었다.

〈그림 3-13〉 레저보트 및 수상레저기구 소유 현황



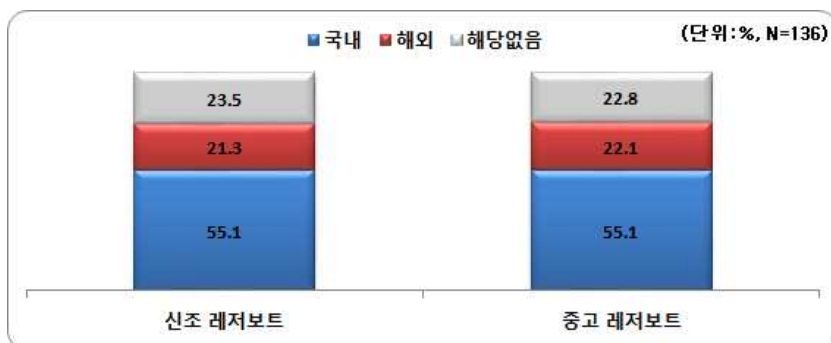
레저보트를 구입/소유하고 있다고 응답한 사람 중 동호회나 클럽이 소유하는 형태로 구입했다는 비율이 72.1%로 가장 높게 나타났으며, 그 다음으로는 개인 소유가 24.3%, 회사 소유가 3.7%로 조사되었다.

〈그림 3-14〉 레저보트 소유 형태



보유하고 있는 레저보트가 신조인 경우 국내에서 생산된 보트라는 응답이 55.1%, 해외에서 수입했다는 응답이 21.3%로 나타났다. 한편 중고 레저보트의 경우 국내 생산이라는 응답은 55.1%, 해외 수입품이라는 응답이 22.1%로 나타나, 신조 또는 중고에 관계없이 절반 정도가 국내에서 제작한 레저보트를 보유하고 있는 것으로 나타났다.

〈그림 3-15〉 레저보트 생산국 및 신조/중고 현황



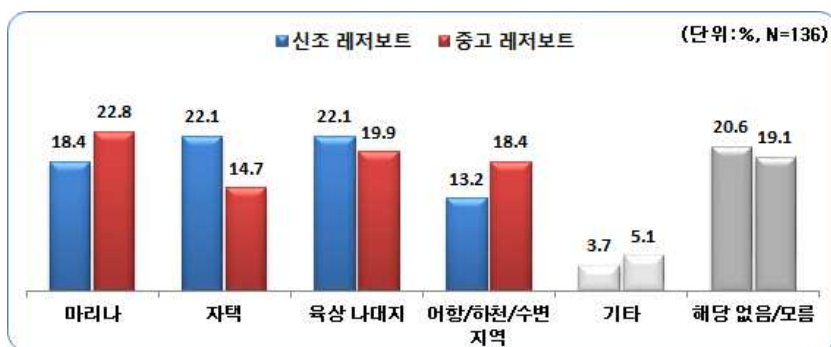
보유하고 있는 레저보트의 선령은 신조의 경우 평균 3.0년으로 조사되었으며, 중고 선박은 평균 4.3년으로 중고 레저보트의 선령이 신조에 비해 약 1.3년 오래된 것으로 나타났다. 또한 레저보트의 크기는 신조의 경우 평균 11.92피트로 중고 레저보트가 평균 12.66피트인 것에 비해 0.74피트(약 22.56센티미터) 짧은 것으로 조사되었다.

〈그림 3-16〉 레저보트별 선령 및 크기



레저보트를 보관하는 장소와 관련하여 신조 레저보트의 경우 자택이나 육상의 나대지에서 보관한다고 응답한 비율이 22.1%로 가장 높았으며, 중고 레저보트는 마리나에서 보관한다는 응답이 22.8%로 가장 높았다. 신조 또는 중고 여부에 관계없이 육상 나대지에 보관하는 비율이 21.0%로 가장 높았으며, 그 다음으로는 마리나에 보관한다고 응답한 비율이 20.6%, 자택에 보관한다는 비율이 18.4%, 어항/하천/수변지역에 보관한다는 응답이 15.8%로 나타났다.

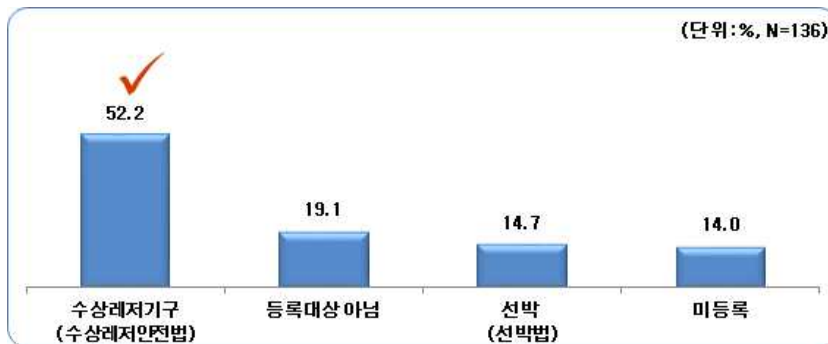
〈그림 3-17〉 레저보트별 보관 장소



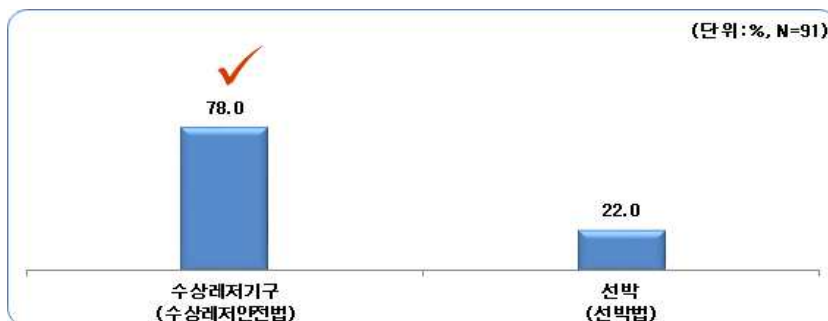
레저보트의 등록과 관련하여 현재 보유하고 있는 레저보트를 등록했다고 응답한 응답자는 66.9%였는데, 19.1%는 등록대상이 아니어서 등록을 하지 않았다고 응답했으며, 나머지 14.0%는 미등록 상태로 운항하고 있는 것으로 나타났다.

다. 한편 등록을 한 레저보트 중 대다수는 수상레저안전법상의 수상레저기구로 등록(78.0%)을 했다고 응답했으며, 나머지는 선박법상의 선박으로 등록(22.0%)해 운행하고 있다고 응답했다.

〈그림 3-18〉 레저보트 등록 현황



〈그림 3-19〉 레저보트 등록 형태



레저보트의 구입이나 소유, 이용과 관련하여 응답자들은 이용 경비의 부담을 가장 큰 어려움으로 꼽았다. 레저보트 이용에 따른 경제적인 부담이 크다는 응답은 5점 만점 기준 3.88점으로 가장 높았다. 그 다음으로는 보험 및 관리비용의 부담(3.83점), 활동 공간의 부족(3.80점), 레저보트 수리 및 정비 시설과 관련 정보의 부족(3.74점), 등록 및 검사 정보의 부족(3.66점), 면허취득 과정에서의 불편함(3.64점), 활동 시간의 부족(3.58점), 구매 및 소유와 관련된 정보의 부족(3.40점) 순으로 나타났다. 레저보트의 구입, 소유, 이용과 관련하여 응답자들

은 레저보트 활동 시 소요되는 경비나 보험 및 관리비용 등 경제적인 부담을 가장 큰 장애요인으로 인식하고 있는 것으로 조사되었다.

〈그림 3-20〉 레저보트 구매/소유/이용 관련 장애요인



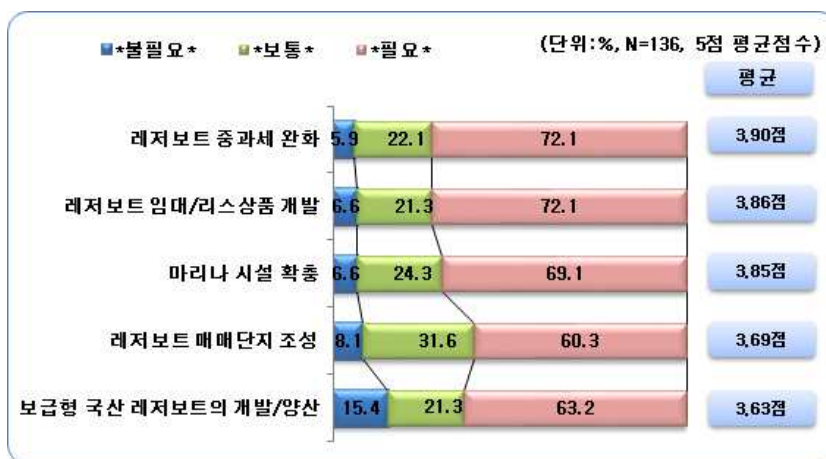
한편 레저보트의 구입 및 소유와 관련하여 응답자 중 61.0%가 레저보트를 구입한 후 보관이나 관리를 할 수 있는 공간이 부족한 점을 가장 큰 애로사항으로 꼽았다. 그 다음으로 레저보트 구매에 따른 세금 부담(47.1%), 레저보트 구매 절차의 복잡함(40.4%), 레저보트 구매 정보의 부족(39.0%) 등이 불편하다고 응답했다.

〈그림 3-21〉 레저보트 구매/소유 관련 불편 사항



이러한 애로사항과 관련하여 레저보트의 구입 및 소유에 대해 레저보트에 대한 중과세를 완화해야 한다는 응답이 5점 만점 기준 3.90점으로 가장 높게 나타났다. 그 다음으로는 레저보트 임대/리스상품의 개발(3.86점), 해상 및 육상 보관장이나 마리나 시설 확충(3.85점), 레저보트 판매, 등록 및 검사를 할 수 있는 매매단지 조성(3.69점), 보급형 국산 레저보트의 개발 및 양산(3.63점) 순으로 레저보트의 구매 및 소유와 관련해서 개선이 필요하다고 응답했다.

〈그림 3-22〉 레저보트 구매/소유 관련 개선 사항



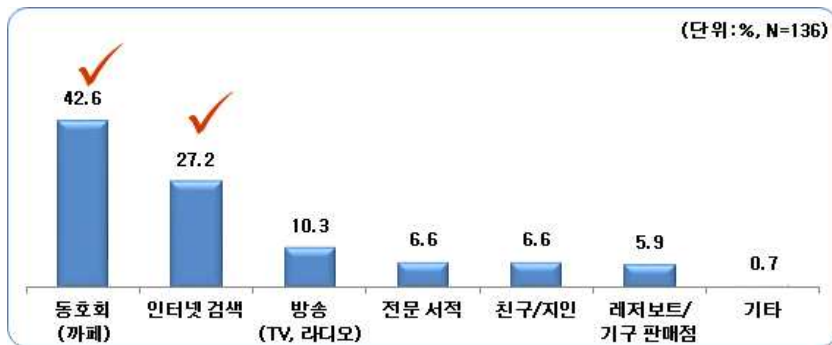
레저보트의 이용과 관련해서는 응답자 중 57.4%가 레저보트 이용에 따른 경제적인 비용이 부담된다고 응답해 비용 문제가 가장 큰 애로사항으로 꼽혔다. 그 다음으로는 레저보트 보험 상품(41.9%), 레저보트 면허 취득(34.6%), 레저보트 활동 시 상하가, 계류 운항 공간의 이용 방법(27.9%), 레저보트 등록 및 검사 제도(19.9%), 레저보트 활동과 관련된 안전정보의 부족(18.4%) 순으로 불편함을 느끼는 것으로 나타났다.

〈그림 3-23〉 레저보트 이용 관련 불편 사항



레저보트의 구입이나 소유, 이용과 관련된 정보를 얻는 방법으로는 동호회(인터넷 카페 등)를 가장 많이 이용(42.6%)하는 것으로 나타났으며, 그 다음으로 인터넷 검색(27.2%)이나 TV 및 라디오 등 방송매체(10.3%) 등을 활용하는 것으로 조사되었다. 그 밖에도 비교적 응답 비율은 낮지만 전문서적(6.6%), 친구나 지인(6.6%), 레저보트/수상레저기구 판매점(5.9%)을 통해 정보를 취득하는 것으로 나타났다.

〈그림 3-24〉 레저보트 구매/소유/이용 관련 정보원



3. 전문가 조사

레저보트 관련 업체나 대학, 연구소 등에 근무하고 있는 전문가 30명을 선정 한 후 전화와 인터넷을 이용해 설문조사를 실시하였다. 설문문항은 대부분 주

관식으로 구성하였으며, 레저보트의 구매/소유/이용과 관련된 장애요인 및 개선 방안, 레저보트 구매절차/세금/등록 및 검사제도/면허취득/보험 등에 대한 정책 적 건의 사항, 레저선박의 무등록 및 미등록과 관련된 문제점 및 그 해소 방안 등을 조사하였다.

전문가들은 레저보트 구입 후 등록 및 검사 과정에서 정부의 규제와 개입이 과도해 비용과 시간이 낭비되는 문제가 심각하다고 응답했다. 즉, 현재 레저보트 등록 및 검사제도는 행정 편의적이며 절차가 지나치게 복잡하고 합리적이지 못하다고 평가하고 있다. 또한 우리와 사회문화적 여건이 유사한 일본의 법제도를 도입하면서 우리나라가 가지고 있는 현실적 여건을 반영하지 못해 적합성이 떨어진다고 지적했다. 그 외에도 선령이 오래된 선박이나 중고선에 대한 안전관리가 미흡하며 개인이 레저 목적으로 레저보트를 보유하는 경우에는 상업용 레저보트의 등록 및 검사 규정과는 달라야 한다는 의견이 있었다.

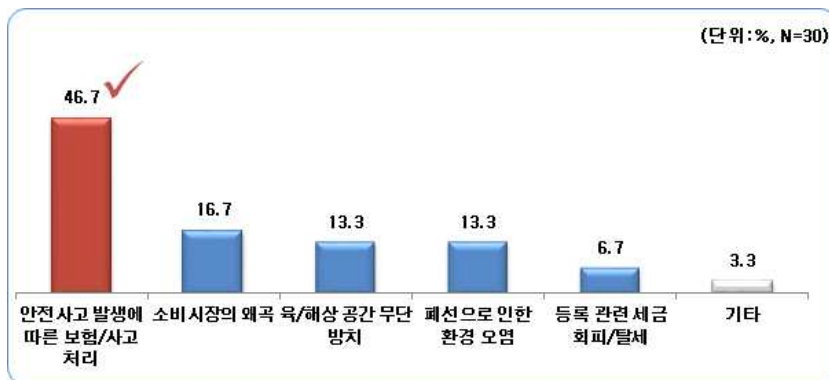
레저선박의 등록 및 검사제도에 대한 문제를 개선하기 위해 전문가들은 제도의 정비 및 개선을 통해 절차의 간소화와 일원화 방안을 마련해야 한다고 답했다. 특히 개인들이 레저활동을 목적으로 레저보트를 이용하는 경우에는 관련 규제들을 지금보다 완화해야 하며, 영리적인 목적으로 이용하는 경우에는 강화해야 한다고 지적했다. 아울러 선령이 오래되거나 중고선은 안전사고 예방 차원에서 등록 및 검사규정을 강화하고 수입을 제한해야 한다고 덧붙였다.

다음으로 레저보트를 운행하기 위해 필요한 면허의 취득과 관련한 문제점으로는 시험이 실제로 필요한 기술이나 지식을 다루지 않고 형식적이어서 현실 적합성이 떨어지며, 시험장도 부족해 시험을 보기 위해 소요되는 시간 및 비용이 부담으로 작용한다고 지적했다. 이러한 문제점을 개선하기 위해서는 면허시험 문제가 실제로 레저보트를 운행할 때 발생할 수 있는 상황을 다루어야 하고 항행 능력을 검증할 수 있도록 실기 중심으로 개편되어야 한다고 응답했다. 더불어 레저보트 운행자를 대상으로 한 운행 매너와 안전교육이 강화되어야 한다고 지적했다. 또한 시험장 수가 적고 원거리에 위치해 면허 취득에 시간 및 비용이 많이 소요되므로 시험장을 추가로 확보하고 시험 감독관의 전문성과 객관성도 제고해야 한다고 덧붙였다.

레저보트 이용 중에 발생할 수 있는 각종 사고에 대비하기 위한 보험과 관련하여 전문가들은 레저보트와 관련된 보험 상품이 다양하지 않아 선택의 폭이 좁고 보험이 있다고 하더라도 담보 범위가 협소한 점이 문제라고 응답했다. 이와 동시에 보험료도 높아 경제적으로 부담이 된다고 답했다. 예를 들어 현재 보험사들이 판매하고 있는 레저보트와 관련된 보험 상품은 요트와 보트의 2개 종류만 있어 선택의 폭이 좁고, 타인의 선체 및 항해 장비에 손해를 끼쳤을 때 배상해 주는 대물보험이 없어 자동차 종합보험에 비해 보장 범위가 매우 협소하다. 전문가들은 향후 보험사들이 다양한 보험 상품을 개발하고 담보 범위를 확대하는 한편 이를 위한 정부의 정책적 지원이나 제도화가 필요하다고 덧붙였다. 또한 레저보트 이용자가 겪는 경제적인 부담을 경감시킬 수 있도록 현재의 보험료 수준을 보다 낮춰야 한다고 답했다.

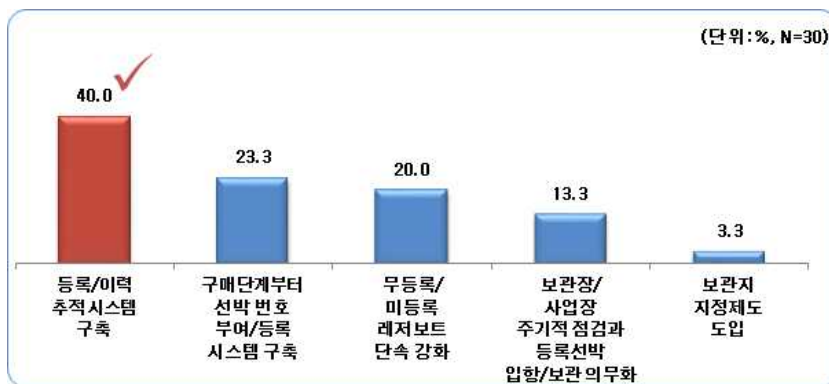
마지막으로 전문가들은 레저보트의 무등록 및 미등록에 따른 문제점으로 안전사고 발생 시 보험 및 사고 처리가 가장 문제가 된다고 응답했다. 이와 더불어 무등록/미등록 레저보트는 레저보트 소비시장의 왜곡, 육상 및 해상공간에 레저보트를 무단 방치, 폐선 시 관리가 이루어지지 않아 환경오염이 우려되는 등 문제가 발생할 가능성이 높다고 지적했다. 또한 레저보트에 대한 등록이 이루어지지 않음에 따라 등록 시 부과되는 세금도 부과되지 않게 되어 조세회피 및 탈세로 연결될 수 있다고 답했다.

〈그림 3-25〉 레저보트 무등록/미등록으로 인한 문제점



전문가들은 레저보트의 무등록/미등록 문제를 해소하기 위해서 레저보트를 등록하고 이력을 추적할 수 있는 시스템을 구축하는 것이 시급하다고 응답했다. 등록 및 이력 추적 시스템의 구축 외에도 구매 단계부터 선박번호를 부여하는 등록 시스템을 구축하는 한편 무등록/미등록 레저보트에 대한 단속을 강화하는 방안도 제시되었다. 그 밖에는 마리나 등 레저보트 보관장과 사업장을 주기적으로 점검해 등록을 마친 선박만 입항/보관할 수 있는 제도, 레저보트 구매 시 보관지를 지정하는 제도를 마련하는 방안 등을 통해 레저선박의 무등록/미등록 문제를 해결할 수 있다고 응답했다.

〈그림 3-26〉 레저보트 무등록/미등록 개선 방안



마지막 문항은 국내 레저보트 활동 대중화를 위해 필요한 사항이나 개선해야 할 부분에 대한 질문으로 다수 전문가들은 레저보트 활동이 활성화되기 위해서는 관련 법제도가 현실과 부합하는 방향으로 개선되어야 한다고 응답했으며, 레저보트 관련 보험 및 금융상품의 개발이 필요하다고 답했다. 또한 마리나 시설을 확충하고 친수문화를 확산시킬 수 있도록 해양레저 체험 및 교육 프로그램을 개발하고 이에 대한 홍보활동을 강화해야 한다고 덧붙였다.

4. 소결

일반인을 대상으로 한 레저선박 이용 여건 조사 결과에 따르면 레저보트를 구매한 경험이 있는 응답자는 5.6%로 대다수는 레저보트 구매 경험이 없는 것으로 나타났다. 한편 레저보트나 수상레저기구 관련 동호회/클럽 등에 가입했다고 응답한 사람은 13.6%로 1회성 참여가 아니라 적극적으로 수상레저 활동을 즐기는 응답자의 비율은 높지 않았다.

한편 레저보트 및 수상레저기구 보유자 중 등록했다고 응답한 비율은 66.9%로 3명 중 2명이 등록을 한 것으로 나타났는데, 등록 선박은 주로 수상레저안전법상의 수상레저기구로 등록했으며, 그 외는 선박법상의 선박으로 등록한 것으로 조사되었다. 한편 레저보트 등록 및 검사제도에 대해서 불편함을 느끼다는 응답이 적지 않아(19.9%) 이용자들이 쉽고 편리하게 이용할 수 있도록 제도 개선이 필요하다. 또한 레저보트 이용과 관련해서는 이용 경비나 보험료, 관리 비용 등 경제적인 부담이 가장 큰 애로사항으로 나타나므로 저렴한 비용으로 레저보트 활동을 즐길 수 있는 프로그램을 마련하고 보험이나 이용료 등 제도적인 차원에서도 비용을 절감할 수 있는 방법을 모색해야 할 필요가 있다.

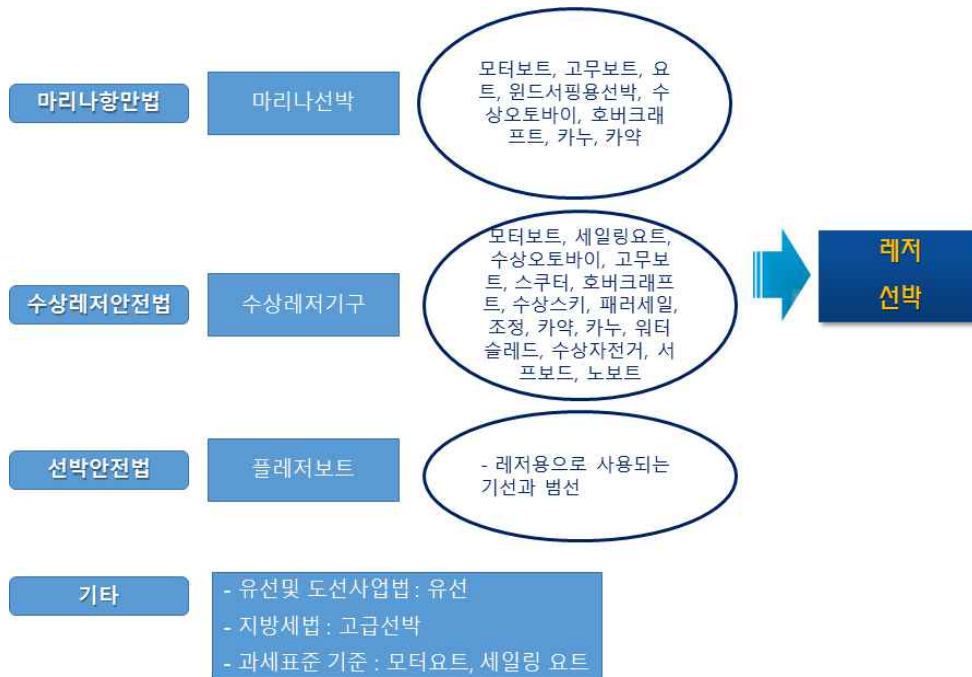
전문가들은 현행 레저보트 등록 및 검사제도가 지나치게 규제가 많다고 평가하며 등록과 검사에 관련된 규정이 복잡하고 담당 기관이 분산되어 있어 불편함이 가중된다고 지적하고 있다. 또한 검사에 소요되는 비용도 경제적으로 부담이 되는 요소로 작용하고 있다고 응답했다. 레저보트의 이용과 관련해서도 레저보트 활동과 관련된 보험 상품 자체가 적어 선택의 폭이 좁고 보험료도 높아 경제적으로 부담된다고 지적했다. 따라서 레저선박 관리 및 운영제도의 개선을 위해서는 이용자의 편의성을 제고하는 방향으로 레저선박 등록 및 검사제도를 개편하고 레저선박을 안전하게 이용할 수 있도록 보험제도를 완비하는 것이 시급하다. 나아가 장기적으로는 레저보트 관련 법제도를 합리적으로 정비하고 친수문화를 확산시킬 수 있는 해양레저 체험 프로그램의 개발 및 홍보가 필요하다.

제3절 시사점

레저선박의 등록과 관련된 주요 이슈에서 보듯이 레저선박의 등록과 관련된 가장 큰 문제점은 등록 자체를 하지 않는 무등록이나 미등록이 발생한다는 점이다. 레저선박에서 무등록과 미등록이 나타나는 원인은 선박의 등록제도 자체가 매우 복잡하다는 것과 함께 등록에 따른 세금문제 등이 주요 원인으로 작용하게 된다. 하지만 무등록이나 미등록으로 인해 레저선박에 대한 각종 행정처리의 제약과 더불어 안전사고 발생 시 대처방안, 세금부과, 범죄 등 각종 사회적 문제를 야기할 수 있다. 레저선박 등록제도가 마련되어 있음에도 불구하고 무등록/미등록이 나타나는 원인은 레저선박 소유자 개인의 문제일 수 있지만 이와 관련된 제도의 운용에도 한계점이 있다. 무엇보다도 2000년 이후 개인 소유 레저선박의 보급이 점차 확산되고 이를 수용하기 위하여 각 법령마다 각기 다른 명칭을 사용하면서 개념적 혼란이 있다.

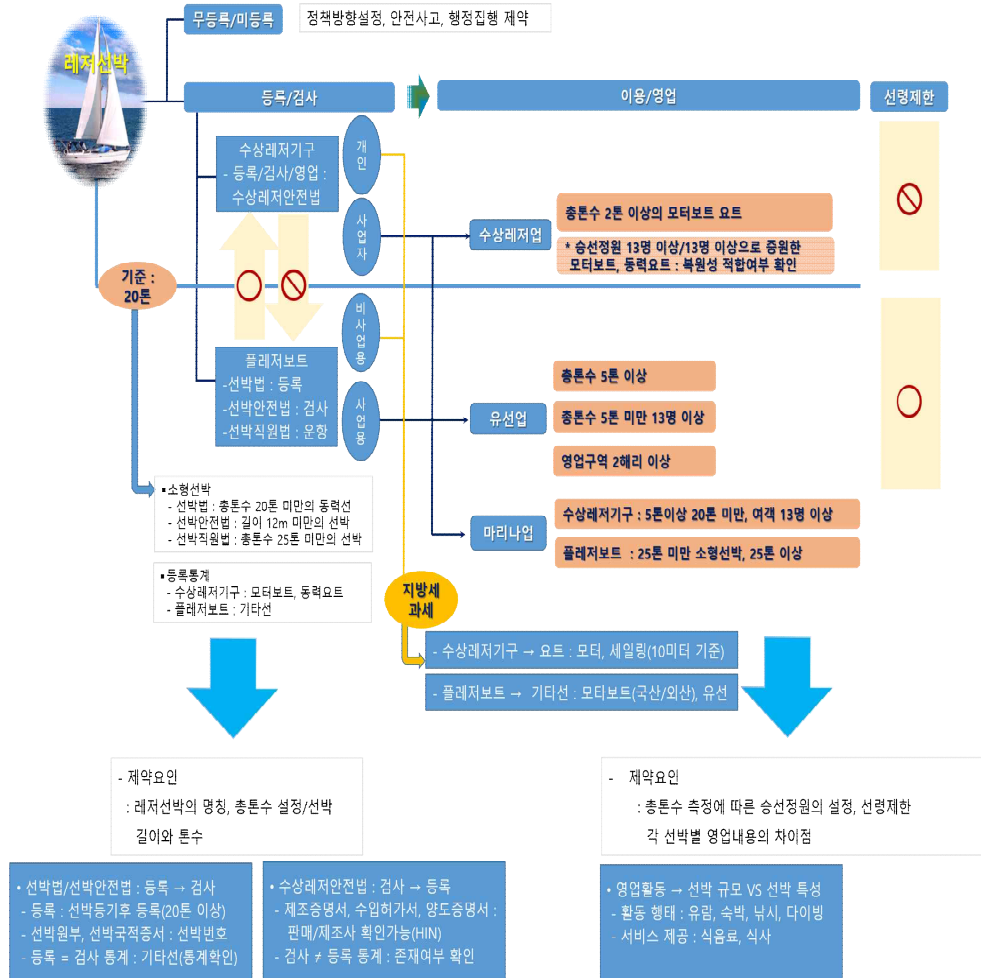
레저선박, 레저보트, 모터보트, 요트 등이 정책사업의 명칭에 사용되고 있지만 정확히 그 대상이 무엇인지는 규정되어 있지 못하다. 반면 각 법령에서도 이러한 선박의 정의가 각기 다르게 사용되면서 법률적 용어와 일반 명사 사이에서 혼란이 발생한다. 이에 따라 레저선박의 개념과 관련해서는 각 법령마다 각기 다르게 레저선박과 관련된 개념을 확장시키기보다는 공통된 기준이나 합의를 이룰 수 있는 기준을 마련하는 것이 시급하다. 즉, 마리나선박(마리나항만법), 수상레저기구(수상레저안전법), 플레저보트(선박안전법) 등 법적 기준개선에 따라 새로운 용어의 정의를 마련하기보다는 레저선박의 크기나 목적에 따라 이를 분류하여 이를 공통적으로 활용함으로써 일반인이나 레저선박의 등록, 사업자등이 혼란을 겪지 않도록 하는 것이 필요하다. 이와 더불어 마리나항만법에 의한 마리나선박은 마리나항만에 수용가능한 선박이라는 개념을 가지고 있다. 한편, 호버크래프트나 카누, 카약 등은 마리나업이나 마리나항만의 정박 대상으로 포함시키기는 어렵기 때문에 정의에서 제외시키는 방안이 필요할 것으로 판단된다.

〈그림 3-27〉 레저선박에 대한 법적 정의 분류



레저선박에 대한 개념적 정립의 다음 단계로는 레저선박의 등록제도를 개선시켜야 한다. 이를 위해서는 우선 수상레저안전법상의 레저선박에 선체식별번호(Hull Identification Number, HIN)를 부여하여 선박에 대한 이력을 관리하도록 한다. 또한 선박법과 선박안전법상의 기타선을 세분화시켜 여객선, 상선, 어선과 같이 레저선박항목을 분리시켜 레저선박에 대한 기초통계체제를 확보하도록 한다. 그리고 각 법령에서 톤수나 길이에 따라 각기 다르게 적용되는 기준도 톤수나 길이 등 하나의 기준을 선택하는 방안을 고려하도록 한다. 그리고 이러한 기준을 선박의 등록과 검사 및 선박을 통한 영업 기준에 적용하여 일관성을 유지시켜 각 사업법에 따른 영업의 범위에 있어 그 적용범위와 한계를 명확하게 하는 것도 필요할 것으로 판단된다. 이상과 같이 레저선박의 정의 및 사업영역에 따른 개인과 사업자 간의 레저선박 관리체계를 종합적으로 정리하면 다음의 그림과 같이 분류할 수 있다.

〈그림 3-28〉 레저선박 관리 현황 종합 분석



제4장 해외 레저선박 관리 실태 사례 분석

앞서 국내 레저선박 관리제도 및 운영 실태를 분석하였다. 해외 각 국가의 레저선박 관리제도 운영 실태와의 비교를 통해 우리나라 레저선박 관리제도의 문제점을 파악하고 개선방안을 도출하기 위해 본 장에서는 영국과 일본의 레저선박 관리제도 운용 현황 및 특징을 파악하는 한편 이를 통해 우리나라의 레저선박 관리제도 개선을 위한 시사점을 도출하고자 한다.

주지하는 바와 같이 영국은 전통적인 해양 강국이며, 소프트웨어적인 측면에서 영국의 해양 문화는 여전히 강력하다. 해상법, 선박보험, 선급, 국제해사기구를 통한 해양 관련 전 세계 주요 정책의 결정, 해양레저, 해양문화 등 영국을 빼고 해양의 역사를 논할 수 없다. 특히 해양관광, 해양레저 분야에서 영국은 다양한 해양레저 활동을 통해 바다를 종합 엔터테인먼트 공간으로 활용하고 있는데, 국민들의 친수 문화를 고취시킬 수 있는 역량은 우리나라가 크게 부족한 부분이다. 한편 일본은 우리나라와 지리적으로 인접하며 해양문화와 수산업 측면에서 유사성을 가지고 있다. 이와 같은 문화적인 측면 외에도 해양·수산관련 법령 및 제도의 구성 또한 상호 유사한 체계를 이루고 있다. 그리고 문화적, 제도적 유사성 외에도 일본은 우리나라보다 해양에서 이루어지는 레저활동 행태가 다양하며 관련 인프라 및 해양레저산업 규모가 커 참고할 여지가 많다.

이러한 견지에서 본 장에서는 해양 문화 및 친수 문화가 발달된 대표적인 국가인 영국과 더불어 우리나라와 해양 이용 행태 및 법제도적인 유사성이 높은 일본의 레저선박 관리제도 운용 현황을 살펴보고 그 시사점을 분석하고자 한다.

제1절 영국 레저선박 관리사례 분석

1. 레저선박 등록제도

영국은 레저선박의 등록과 관련하여 레저선박을 주로 이용하는 수면의 종류에 따라 구분하고 있다. 내수면에서 레저선박을 이용할 경우에는 레저선박의 등록 및 면허가 필요하며, 해수면에서 이용하는 경우에는 반드시 등록이 필요하다고 명시적으로 규정하고 있지 않다. 즉, 강이나 호수 등 내수면 외에 바다에서 개인의 레저활동을 위해 레저선박을 소유할 경우에는 반드시 등록하지 않아도 된다. 그러나 다수의 레저선박 소유자들은 자발적으로 레저선박을 등록하고 있는데, 이는 자신이 소유한 선박의 소유권을 인정받기 위한 목적이 가장 크다. 또한 등록을 통해 레저선박 이용과 관련된 법적인 권리와 책임을 명확히 하고 공해 또는 영국 외 국가의 해역에서의 레저선박 이용 시 어떤 국가의 법률이 적용되는지 분명히 할 수 있기 때문에 많은 사람들이 선박을 등록하고 있다.

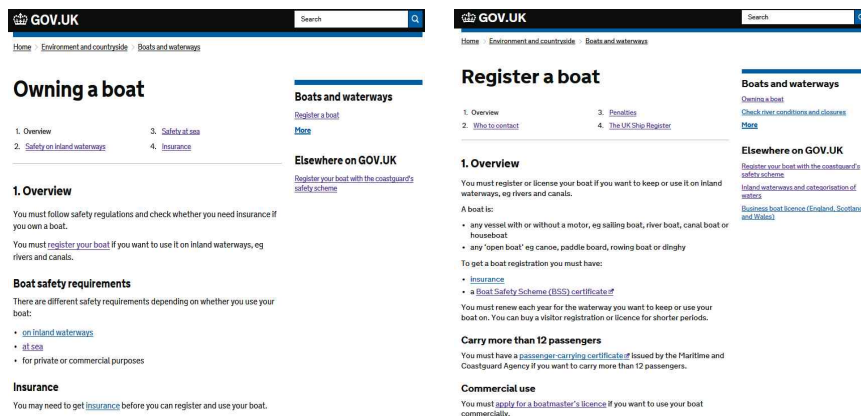
영국의 레저선박 등록제도는 상선법(The Merchant Shipping Act 1995) 규정에 따른다. 상선법상의 ‘배’는 항해에 사용되는 모든 선박을 의미하며 대형 상선에서부터 소형 세일링 보트까지 모두 포함한다. 세부적으로 보면 영국의 레저선박 등록제도는 레저선박을 이용하는 지역에 따라 내수면(강이나 운하 등)과 해수면으로 구분하여 등록 담당 기관 및 등록 항목의 종류가 달라진다. 또한 레저선박의 보유 목적에 따라 개인적인 레저활동을 향유하기 위해 보유하는 선박과 상업적 목적으로 보유하는 선박으로 구분하여 등록 방법과 적용되는 규정이 상이하다. 그리고 해양에서 이용하는 레저선박이라도 등록하려는 선박의 길이와 이용 목적에 따라 등록 항목이 구분된다.

영국의 레저선박 소유 및 등록, 내수면 및 해수면에서의 항행 규정, 보험 등 레저선박 관리제도와 관련된 전반적인 행정 절차와 규정은 영국 정부의 통합 사이트²³⁾ 내의 Environment and countryside 항목 중 Boats and waterways 부분을

²³⁾ 영국 정부 통합 사이트 중 레저선박 관련 부분(<https://www.gov.uk/topic/environmental-management/boating>)

참조할 수 있다. 레저선박의 구입과 기초적인 안전수칙, 보험가입 등과 관련된 사항은 선박의 소유(Owning a boat) 항목에 기술되어 있으며, 내수면 및 해수면에서 레저선박을 이용하기 위한 등록 및 면허 발급과 관련된 사항은 선박의 등록(Register a boat) 항목에 설명되어 있다.

〈그림 4-1〉 영국 정부의 레저선박 관련 정보 제공 웹페이지



<레저선박의 보유>

<레저선박의 등록>

자료: (좌)영국 정부 통합 사이트 중 레저선박의 보유(<https://www.gov.uk/owning-a-boat>), (우)레저선박의 등록(<https://www.gov.uk/register-a-boat>)과 관련된 부분, 검색일: 2016.3.22.

1) 내수면에서 이용하는 레저선박의 등록

영국은 내수면에서 레저선박을 이용할 경우 레저선박에 대한 등록 및 면허(license)를 발급받아야 한다. 내수면에서의 레저선박 이용 시 등록 및 면허가 필요한 선박은 추진기관의 유무와 관계없다. 따라서 세일링 보트, 하천선(river boat), 운하용 보트(canal boat), 선상가옥(houseboat), 카누, 패들 보드, 노를 저어 타는 보트, 딩기 등 갑판이 없는 보트 등 다양한 레저선박에 대해 등록 및 면허가 필요하다.

등록을 담당하는 기관은 Canal & River Trust와 Scottish Canals²⁴⁾, 환경청,

24) 영국수로공사(British Waterways)가 잉글랜드와 웨일즈 지역을 관할하는 Canal & River Trust

Broads Authority 등 관할 지역에 따라 다르다. 즉, 등록하려는 레저선박을 주로 이용하는 강이나 운하가 위치한 지역에 따라 지정된 등록 기관이 있으며 해당 기관에서 등록을 해야 한다. 또한 레저선박 이용 지역이나 목적에 따라 면허의 유효 기간이 3개월부터 1년까지 상이하며, 이용 가능한 지역도 특정한 강이나 호수에 한정되거나 모든 내수면에서 이용할 수 있는 등 다양한 조건으로 발급된다.

한편 내수면 레저선박 등록을 위해서는 보험에 가입해야 하며 Boat Safety Scheme(BSS)²⁵⁾의 안전인증을 받아야 한다. 보험과 관련해 등록을 원하는 레저선박은 제3자에 대한 배상책임보험(third party liability insurance)에 가입해야 한다. 선박의 종류에 따라 최소 보상액 기준이 달라지는데 예를 들어 파워보트나 선상가옥은 최소 1백만 파운드, 그 외는 최소 200만 파운드의 보상액을 보장할 수 있는 보험에 가입해야 한다.²⁶⁾ 또한 안전인증 기관인 BSS를 통해 레저선박의 전기설비, 엔진, 환기 및 연료장치 등의 설치 기준을 준수하고 있는지 검사를 받은 후에 인증서를 발급받아야 한다. 레저선박에 대한 안전인증은 4년간 유효하며 기간이 만료되기 전에 갱신해야 한다.

2) 해수면에서 이용하는 레저선박의 등록

앞서 언급한 바와 같이 영국은 개인이 해수면에서 레저활동을 하기 위해서 반드시 선박을 등록해야 한다는 명시적 법률 규정은 없다. 그러나 레저선박의 소유권을 명확히 하고 영국이 아닌 다른 국가의 해역에서 레저선박을 이용하기 위해서는 등록이 필요하다.

영국은 해수면에서 이용하기 위한 레저선박을 Part I 또는 Part III 항목으로

와 스코틀랜드 지역을 관할하는 Scottish Canals로 분리됨. Canal & River Trust는 잉글랜드와 웨일즈 지역, Scottish Canals는 스코틀랜드 지역의 수로 및 운하를 관리하는 업무를 수행하는 비영리단체임. 두 기관은 영국 내 거의 모든 운하와 강에서 이용하는 레저선박의 등록 업무를 담당하고 있음

²⁵⁾ Boat Safety Scheme(BSS)은 레저보트 활동의 안전성 확보를 위해 Canal & River Trust와 환경청이 설립한 기관으로 Canal & River Trust가 운영하고 있음. BBS는 레저보트에 대한 안전성 검사와 안전사고 예방을 위한 교육 프로그램을 운영하고 있음

²⁶⁾ <https://www.gov.uk/owning-a-boat/insurance>, <https://canalrivertrust.org.uk/media/library/5962.pdf>

등록할 수 있다고 규정하고 있다.²⁷⁾ Part III 항목은 소형선박의 등록(Small Ships Register, SSR)이라고도 하는데, Part I 과 Part III 항목의 법적 효과는 동일하다. Part I 과 Part III 항목의 세부 내용은 다음과 같다.

(1) Part I 항목

Part I 항목으로 등록하려는 목적은 크게 5가지로 볼 수 있다. 첫째, 본인 소유의 선박임을 입증하기 위해, 둘째, 선박의 선적을 입증하기 위해, 셋째, 선박을 용자에 대한 담보로 설정하기 위해, 넷째, 레저선박으로 등록하기 위해, 다섯째, 선박등록증명서를 발급받기 위해 Part I 항목으로 등록한다. 특히, 선박등록증명서를 발급받기 위해 Part I 항목으로 등록한다는 것은 선박의 전 소유자가 미상환한 용자금이 있는지 파악하기 위한 목적이다.

Part I 항목으로 등록하기 위한 조건으로 다음의 4가지를 들 수 있다. 선체 길이 24미터 이상인 선박, 기업이 소유한 선박, 개인 또는 기업이 보트를 담보로 자금을 차입한 경우, 장기간 공해상을 항해하고자 할 경우에 Part I 항목으로 등록할 수 있다. 그 외에 영국이 아닌 다른 국가에 거주하는 사람이 영국 국적으로 선박 등록을 원할 경우 Part I 항목으로 등록해야 한다.

Part I 항목으로 등록하려면 등록신청서, 등록자격 신고서, 선박 매도증서, 건조증명서, 매매약정서 또는 대금청구서를 반드시 제출해야 한다. 그 외 선박 톤수 및 계측 증명서, 국제 톤수 증서(선체 길이가 24미터 이상일 경우), 말소등기(종전에 등록되었던 선박일 경우), 무선호출부호(radio call sign) 정보도 제출해야 한다. 신규 등록 시 124파운드가 소요되며 재등록 시에는 49파운드가 소요된다. 등록은 5년간 유효하다.

27) Part I 과 Part III 항목 외에 Part II와 Part IV 항목이 있는데, Part II 항목은 낚시어선(Fishing vessels)을 대상으로 하며, Part 4 항목은 외국 국적을 가진 사람이 소유한 선박 중 영국 기업에 의해 나용선으로 사용되는 선박에 대해 용선 기간 중 영국 국적으로 등록할 경우에 적용되는 것으로 일반적인 레저선박의 등록에는 적용되지 않음

〈그림 4-2〉 영국의 Part 1 항목 등록신청서

Maritime & Coastguard Agency

**MERCHANT & PLEASURE VESSELS
DECLARATION OF ELIGIBILITY**

TO REGISTER A BRITISH SHIP ON PART 1 OF THE REGISTER
Merchant Shipping Act 1995
A Public Register from which any person can obtain a Transcript of the entries in the Register.

* Part 1 of the register is for merchant and pleasure vessels. * For Part 1 registration, the property in a ship is divided into 64 shares. * A share can be jointly owned by no more than 5 people.

SECTION 1: DETAILS OF THE SHIP (to be completed in all cases)

IS THIS AN APPLICATION TO REGISTER A MERCHANT VESSEL? ☐ OR A PLEASURE VESSEL? ☐ (please tick the appropriate box)

Name / proposed name of ship: Official number (if any): Length (metres):

SECTION 2: LEGAL OWNERSHIP (the 64 shares are legally owned as follows)

For ships to be registered on Part 1, please list the qualified owners first and draw a line under them, before entering the unqualified owners. A ship can be registered on Part 1 if the majority interest (i.e. 33 shares) is owned by persons qualified to be owners of British ships. Please refer to the Notes overleaf.

Owner Number	Mr, Mrs, Miss or other	Surname/ Company Name/ Limited Liability Partnership Name	Forename (s) / Registered Office	Address / Companies incorporated in the UK and British Dependent Territories must enter their principal place of business, all other companies must enter their place of business in the UK.	Nationality / Country of Incorporation	Status # See notes overleaf	No of shares held outright	No of shares held jointly	With owner number
1									

* Please number each owner consecutively. Continue on a separate page if necessary and tick the box. ☐

MSF 4727 Rev 02/15

SECTION 3: REPRESENTATIVE PERSON / MANAGING OWNER

* If none of the owners making up the majority interest is resident in the UK, a representative person must be appointed. (A body corporate is treated as resident if it has a place of business in the UK). * A representative person is either an individual resident in the UK, or a body corporate incorporated in an EEA country which has a place of business in the UK. * If more than 1 owner is resident in the UK one of them must be appointed as the managing owner. This must be one of the owners in the majority interest.

either: I/we appoint the following to be the ship's representative person

Full Name / Company Name:
Address / Place of Business in UK:

or: I/we appoint the following to be the ship's managing owner

Name in full:

SECTION 4: DECLARATION (must be signed by all those named in section 2)

I / we declare that:

- I / we understand that The Register is a Public Register from which any person can obtain a Transcript of the entries in the Register;
- the information given by me / us in this form is true to the best of my / our knowledge and belief;
- I am / we are the legal owner (s) of the shares as set out in section 2 of this form;
- the ship is not fishing for profit;
- to the best of my / our knowledge and belief, a majority interest in the ship is owned by persons qualified to be owners of British ships, and the ship is otherwise entitled to be registered on Part 1;
- any Nationals of an EEA country other than the UK, who are represented in the majority interest are established (within the meaning of Article 48 or 52 of the EEC Treaty or Article 26 or 31 of the EEA Agreement) in the UK;

N.B. For companies and European Economic Interest Groupings, an authorized officer of each of the companies or groupings must sign this form.

	Owner No	Signature	Date

NOTE ON STATUS - qualified owners are:

a British citizens or non-United Kingdom nationals exercising their right of freedom of movement of workers or right of establishment under Article 48 or 52 of the EEC Treaty or Article 26 or 31 of the EEA Agreement;	d Persons who under the British Nationality Order 1981 are British subjects;	g Bodies corporate incorporated in any relevant British Possession and having their principal place of business in the UK or any such possession;
b British Dependent Territories citizens;	e Persons who under the Hong Kong (British Nationality) Order 1996 are British Nationals (Overseas);	h European Economic Interest Groupings formed in pursuance in the UK.
c British Overseas citizens;	f Bodies corporate incorporated in an EEA State;	

When completed you should send this form, together with the appropriate fee and supporting documents to:
THE REGISTRY OF SHIPPING AND SEAMEN, ANCHOR COURT, KEEN ROAD, CARDIFF, CF24 5JW. TEL: 02920 448800

Continue on a separate page if necessary and tick the box. ☐

MSF 4727 Rev 02/15

자료: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/429004/MSF_4727_Rev_2.15_Merchant_Pleasure_Vessels_Declaration_of_Eligibility.pdf, 검색일: 2016.10.6.

(2) Part III 항목

Part III 항목은 소형선박만을 대상으로 하며 이 항목이 시행되기 전에는 소형선박도 1983년 상선법(Merchant Shipping Regulations 1983)의 적용을 받았다. 이후 해외에서 레저선박을 이용하기 원하는 선박 소유자들을 중심으로 저렴하고 간편한 등록 절차에 대한 신설 요구가 높아짐에 따라 현재의 Part III 항목이 도입되었다.

Part III 항목의 등록 대상에 해당하는 소형선박은 선체 길이 24미터 이하인 선박을 의미하며, 개인의 레저활동을 목적으로 보유하는 레저선박만 등록이 가능하다. 즉, 기업 소유의 레저선박은 본 항목의 등록 대상이 아니다. 그리고 등록을 원하는 선박 소유자는 영국 시민권을 보유하고 있어야 하며, 연간 185일 이상 영국에 거주하는 경우에만 등록이 가능하다.

한편 Part III 항목은 Part I 항목에 비해 적은 비용이 소요되며, 해외에서 요트를 운행하는데 필요한 국적 증빙 서류를 발급받을 수 있다는 장점이 있다. Part III 항목은 소형선박 등록을 위한 전용 웹사이트²⁸⁾를 통해 개인이 직접 등록할 수 있으며, 선박 소유자나 선박명 등이 변경될 경우에도 이 웹사이트를 통해 수정할 수 있다. 웹사이트는 신규 등록, 소유자 변경 또는 재등록, 선박 제원 변경 등을 개인이 신고할 수 있도록 구성되어 있으며, 등록 대상 소형선박은 바지선(barge), dingy, 고무보트(inflatable), 제트스키(Wet bike), 모터세일러, 모터요트, 거룻배, 세일링 요트, 스포츠 보트, 호버크래프트 등이다. 등록에는 25 파운드가 소요되며 5년간 유효하다.

소형선박으로 등록 시 기입해야 하는 정보는 선체 식별번호(Hull Identification Number, HIN), 선체 길이, 공동 소유자 수, 소유자 주소 및 연락처 등이다. 공인된 선박 길이 자료를 취득하기 위해서는 국제선박톤수측정협약에 따라 영국왕립요트협회(The Royal Yachting Association, RYA)나 조선기사, 선박검사원이 측정한 문서가 필요하며, 소형선박 등록 시 인쇄물 형태로 제출해야 한다. 등록을 마치면 선박 소유자는 발급받은 선박 등록 번호, 선박명 등을 선미나 메인 빔

28) 영국 소형선박 등록 웹사이트(<https://mcanet.mcga.gov.uk/ssr/ssr/>)

(main beam)의 잘 보이는 위치에 새겨야 한다.

영국의 소형선박 등록은 최초로 도입된 1983년부터 1991년 사이에는 영국왕립요트협회에서 담당하다가, 1991~1996년에는 운전면허청(Driver and Vehicle Licensing Agency)으로 담당 기관이 변경되었다. 이후 1996년부터 현재까지는 해양경비청(Maritime and Coastguard Agency)에서 소형선박 등록 업무를 담당하고 있다.

〈그림 4-3〉 영국 소형선박 등록 웹사이트

The screenshot displays the 'Small Ships Register' (SSR) website. The top header features the 'SSR Small Ships Register' logo. Below the header, there is an 'Introduction' section with a welcome message and information about the service. The main content area is titled 'Options Available' and lists several registration options: Option 1: New Registration, Option 2: Change Of Ownership or Re-Registration, Option 3: Change Of Vessel Detail, Option 4: Notification of Change of Ownership or Registration Closure, and Option 5: Notification Of Change Of Address. Each option includes a brief description of the service. On the right side, there is a 'HELP' section with a 'To use this help panel simply place the mouse icon over the page elements and more information will be displayed.' instruction. At the bottom, there are 'Clear All' and 'Complete Transaction' buttons. A green checkmark icon is visible next to the text 'Completed Transactions'.

자료: 영국 소형선박 등록 웹사이트(<https://mcenet.mcga.gov.uk/ssr/ssr/>), 검색
일: 2016.3.22.

(3) 소결

해수면에서 이용하는 레저선박의 등록과 관련하여 Part I 과 Part III 항목은 등록에 따른 법적 효과는 동등하지만 등록을 위한 요건과 등록 목적 측면에서 차이가 있다.

등록을 위한 요건 측면에서 보면 선박의 크기, 사용 목적, 항행 수역 범위 등에 따라 적용 항목이 달라진다. Part I 항목에 해당하는 선박은 선체 길이 24미터 이상인 레저선박, 회사가 소유한 레저선박, 대출기관이 보트에 대해 담보를 설정한 경우, 장기간 공해상을 항해하고자 할 경우이다. 한편 Part III 항목에 해당하는 선박은 선체 길이가 24미터 미만인 레저선박, 영국에 거주하는 개인이 소유한 레저선박이고 해당 레저선박이 해양 금융 또는 대출 담보가 없는 경우에 적용된다.

한편 등록의 목적 및 필요성 측면에서 보면 Part I 항목은 레저선박의 소유권을 입증하고 레저선박과 관련되어 발생한 금융 행위(대출)가 기록된다는 점이 특징이다. 이에 비해 Part III 항목은 영국이 아닌 외국의 영해에서 레저선박을 이용하기 위한 통행 허가증(passport)으로 기능하는 성격이 강하다.

〈표 4-1〉 영국 선박 등록 항목별 대상 및 특징

구분	대상 및 특징
Part I	- 대상: 선체 길이 24미터 이상인 선박, 기업 소유 선박, 담보가 설정된 선박, 장기간 공해상을 항해하고자 하는 선박 - 특징: 기본적인 등록 항목으로 법률적 재산권을 확보하기 위한 목적이 강함
Part II	- 대상: 낚시어선
Part III	- 대상: 선체 길이 24미터 이하인 소형선박(낚시어선을 제외한 요트 등 소형 레저선박), Part I 항목의 등록을 원하지 않는 비상업용 소형선박, 담보가 설정되지 않은 선박 - 특징: 간소화된 등록 절차와 적은 비용으로 인터넷을 통해 소형선박 등록이 가능
Part IV	- 대상: 외국인이 용선한 모든 내국선

2. 레저선박 운영제도

레저선박 운영제도는 레저선박을 실제로 이용하는 과정에서 경험하게 되는 레저선박의 검사, 보험, 폐선이라는 주제를 중심으로 살펴보고자 한다.

1) 레저선박의 검사

레저선박을 등록하기 위해서는 선박의 길이 등 선박 제원에 대한 정보가 필요하며 그 외에도 안전성 확보를 위해 선박에 대한 검사가 필요하다. 영국은 레저선박의 검사 업무를 전담하는 정부 조직 또는 산하 기구가 존재하지 않으며, 민간의 특정 기관이 지정되어 있지도 않다. 따라서 레저선박에 대한 안전 검사를 받기 위해서는 선급이나 선박 안전검사 업무를 수행하는 민간의 전문 기관에 의뢰해야 한다.

선박의 톤수 및 길이 측정을 비롯하여 안전검사 업무를 수행하는 대표적인 기관으로 1912년 설립된 요트 설계·검사원 협회(The Yacht Designers and Surveyors Association, YDSA)를 들 수 있다. YDSA는 선박 검사 및 계측, 검정, 디자인 분야 전문가들의 민간 기관으로 선박의 톤수 측정 및 등록, 선박 건조 및 수리, 안전검사, 관련 전문인력 양성, 사고로 인해 발생한 손해 및 피해 조사 등의 기능을 담당하고 있다. YDSA의 홈페이지를 통해 검사 업체를 검색할 수 있으며 검사, 보험 등 레저선박의 운영과 관련되어 다양한 도움을 받을 수 있다.

〈표 4-2〉 영국 요트 설계·검사원 협회의 선박 톤수 측정 요금

구분		요금(파운드)
영국 내 위치	선체 길이 15미터 이하	175
	선체 길이 15미터 이상, 24미터 이하	230
영국 외 위치	선체 길이 15미터 이하	230
	선체 길이 15미터 이상, 24미터 이하	285

〈그림 4-4〉 영국 요트 설계·검사원 협회의 선박 검사 기관 목록

YDSA
PROFESSIONAL YACHT
DESIGNERS & SURVEYORS

1912
2012

Home | Member Login | (01730) 710 425 | info@ydsa.co.uk

SURVEYOR SERVICES DESIGN COURSES MCA CODING MEMBERSHIP CONTACT

FIND A YDSA SURVEYOR

Use the filter below to find a member surveyor by **name**, **location** or **material**. Surveyors travel widely, so consider their specialisations, shown on their entry below, as well as geographical location when making your choice. The materials covered represent their assessment by the YDSA for membership. **Full member** is the senior grade, followed by **Accredited** and **Affiliate** membership. Affiliate is the entry grade (and Affiliates may not advertise their membership). 'Fellow' and 'Honorary' membership are given for services to the association.

Students who successfully complete the 4 week Practical Surveying course which is designed to assist those with some marine knowledge to transfer their skills into surveying (certificated by IBTC in Lowestoft) may apply for 'Graduate' membership - they may not advertise their membership. See a list [here](#) of Graduate members.

All surveyors

MCA Coding surveyors

Tonnage measurers

Filter by name (part or all of surname):

 Filter by name

Filter by material and/or region:
 Any material
 Any region
 Filter by material/signing

British Isles
 Click on region to search

Overseas members:
 UK
 Filter by country

All members

Jim Abernethy Full Member

Address: Murray Cormack Associates
 Old Bank House
 Innellan
 By Dunoon
 Argyll and Bute
 PA23 7TP
 UK

Phone: 01475 540202
 Mobile: 07771 855617
 Fax: 01369 830790
 Email: jra@murraycormack.com
 Website: www.murraycormack.com
 Qualifications: BSc, CEng, MIMarE
 Specialisation: Yacht Surveyor, MCA Coding Surveyor Level 2, Tonnage Measurer.
 Material: GRP/FRP, Wood
 Area of Operation: UK and Europe

Richard Ayers Full Member (Fellow)

Address: Richard Ayers Ltd
 Glebe Coach House
 Manor Road
 Totnes
 Devon
 TQ9 5HP
 UK

Phone: 01803 847984
 Mobile: 07831 118056
 Email: richard@ayerssurvey.co.uk
 Website: www.ayerssurvey.co.uk
 Specialisation: Insurance claim investigation, Large Yacht Group, MCA Coding Surveyor Level 1, Tonnage Measurer.
 Material: GRP/FRP, Wood
 Area of Operation: Worldwide

Lee Batrick Full Member

Address: Lee Batrick Marine Surveyor
 Le Phare Fellu
 Tower Road
 St Helier
 Jersey

자료: 요트 설계·검사원 협회 웹사이트(<http://www.ydsa.co.uk/surveyors.asp>),
 검색일: 2016.3.22.

2) 레저선박의 폐선

영국은 레저선박의 폐선과 관련된 별도의 규정이 존재하지 않는다. 다만 등록을 한 선박의 경우에는 폐선 신고서를 작성하도록 되어 있어 내수면에서 이용하는 레저선박의 경우 거의 모든 레저선박이 폐선 신고를 해야하며, 해수면에서 이용하는 레저선박 중에서는 등록을 한 선박만 폐선 신고를 해야 한다.

폐선 신고를 위해서는 선박 등록 시 제출했던 선박 정보와 등록을 말소하는

사유에 대해 작성 후 최초 등록 관청에 제출해야 한다. 신고서에는 선박에 대한 기초적인 정보인 선박명, 선박 번호, 선박의 종류, 선박 건조년도, 잔여 대출금 여부 등과 선박의 소유권 이전, 파손, 국적 변경 등 폐선 신고 이유에 대해 기입해야 한다.

〈그림 4-5〉 영국 선박 등록 말소 신고서

APPLICATION TO REMOVE A BRITISH SHIP FROM THE REGISTER
Merchant Shipping Act 1995

SECTION 1: DETAILS OF THE SHIP

NAME OF SHIP: _____

MCA NUMBER/OFFICIAL NUMBER: _____ OFFICIAL NUMBER: _____

PORT OF CHOICE: _____

TYPE OF SHIP (do not complete for fishing vessels): _____ YEAR OF BUILD: _____

HAS THE SHIP ANY OUTSTANDING MORTGAGES? Yes ☐ No ☐

SECTION 2: REASON FOR REMOVAL FROM THE REGISTER

Please tick relevant box below and give details.

1. VESSEL SOLD ☐ DATE SOLD: ____/____/____

NAME AND ADDRESS OF NEW OWNER: _____

2. VESSEL DESTROYED ☐ DATE DESTROYED: ____/____/____

HOW WAS IT DESTROYED? WRECKED ☐ SCRAMPED ☐ FIRE ☐ OTHER ☐

3. REGISTERED ELSEWHERE ☐ WHICH COUNTRY? _____

REASON FOR REGISTERING ELSEWHERE? End of charter agreement (Part 1) ☐ Flag issue ☐ Company / fleet restructure ☐

(Economic / financial reasons ☐ Other ☐ (if so, please provide details in box below))

MSF 4744 REV 02/15

SECTION 3: FEEDBACK—YOUR OPINION OF THE MCA

The Maritime and Coastguard Agency is dedicated to providing you with a first class service and continually seeks feedback so that we can improve our service to you. Your views are important to us and we would be grateful for your help in taking a few minutes to complete this section. Use most every form, positive or negative and take your comments seriously. Thank you for the time in helping us further improve the service we provide.

THE REGISTRY OF SHIPPING AND SEAMEN (RSS)

	ALWAYS	MOST OF THE TIME	SOME TIMES	NEVER
I believe that RSS provides good customer service.	☐	☐	☐	☐
I believe that the staff at RSS have a professional attitude.	☐	☐	☐	☐
I find they go the extra mile to help me.	☐	☐	☐	☐

Additional Comments: _____

CUSTOMER ACCOUNT MANAGERS (CAM) (if applicable)

	ALWAYS	MOST OF THE TIME	SOME TIMES	NEVER
I believe that CAM provides good customer service.	☐	☐	☐	☐
I believe that the staff at CAM have a professional attitude.	☐	☐	☐	☐
I find they go the extra mile to help me.	☐	☐	☐	☐

Additional Comments: _____

SELF APPRAISAL TRAINING AND CERTIFICATION BRANCH (STC)

	ALWAYS	MOST OF THE TIME	SOME TIMES	NEVER
I believe that STC provides good customer service.	☐	☐	☐	☐
I believe that the staff at STC have a professional attitude.	☐	☐	☐	☐
I find they go the extra mile to help me.	☐	☐	☐	☐

Additional Comments: _____

SECTION 4: OWNER(S) (to be completed in all cases)

All owners must sign and date below

SIGNATURE(S) OF OWNER(S)	FULL NAME(S) OF OWNER(S)	DATE
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

MSF 4744 REV 02/15 2

자료: <https://www.gov.uk/government/publications/application-to-remove-british-ship-from-uk-register>
er-msf-4744), 검색일: 2016.10.6.

3) 레저선박 관련 보험

(1) 의의

보험이란 개인들의 경제활동을 위협하는 우연한 사고로 인하여 발생하는 피보험자의 손해를 보상해 주기 위한 제도이다. 레저선박 및 수상레저기구보험이란 레저선박 및 수상레저기구를 소유, 사용 또는 관리하는 동안에 발생하는 우연한 사고로 인하여 생긴 피보험자의 손해에 대해 보험자가 보상할 것을 목적

으로 하는 보험이라고 총칭할 수 있다.

레저선박 및 수상레저기구보험은 크게 2가지 기준으로 분류할 수 있는데, 선박이나 수상레저기구의 종류에 따르거나 보험자가 담보하는 위험에 따라 다양한 형태가 있다.

우선 레저선박 및 수상레저기구의 종류에 따라 구분하면 덩기보험(Dinghy Insurance), 요트보험(Yacht Insurance), 쾌속정보험(Speed Boat Insurance), 범선보험(Sailboard Insurance), 모터보트보험(Motor Boat Insurance), 로우잉보트보험(Rowing Boat Insurance), 고무보트보험(RIB/Inflatable Insurance), 내로우보트보험(Narrow Boat Insurance) 수상오토바이보험(Personal Watercraft Insurance) 등으로 분류할 수 있다.

다음으로 보험자가 담보하는 위험에 따라 피보험자가 레저선박 및 수상레저기구를 소유, 사용 또는 관리하는 동안에 발생한 사고로 인하여 피보험자 자신이 소유하는 선박이나 기구에 직접 발생한 손해를 보상하는 선체보험, 선박 및 기구의 탑승자가 부상당한 경우에 이를 보상하는 탑승자상해보험, 선박 및 수상레저기구 사고와 관련하여 피보험자가 제3자에게 손해배상책임을 부담함으로써 입게 되는 손해를 보상하는 대인·대물배상책임보험이 있다. 그리고 선박 및 수상레저기구를 비롯해 그 탑승자가 조난을 당한 경우 당해 선박이나 기구, 탑승자가 다른 선박에 의해 수색 또는 구조되거나, 비용을 부담함으로써 입게 되는 손해에 대하여 보상하는 수색구조비용보험 등으로 분류할 수 있다.

(2) 주요 내용

영국에서는 전문레저보험자(Specialist Leisure Insurer)에 의하여 선박 및 수상레저기구 종류별로 보험이 시행되고 있는데, 종류별로 플레저선박보험약관(Pleasure Craft Clause), 범선보험약관(Sailboard Insurance Clause), 덩기 및 로우잉보트보험약관(Dinghy and Rowing Boat Insurance Clause), 수상오토바이약관(Personal Watercraft Clause) 등이 시행되고 있다. 즉, 런던보험자협회의 표준약관과 각 보험자들의 개별약관이 병용되고 있는 실정이다. 특히 협회요트보험약관과 플레저선박보험약관은 쾌속정, 모터보트, 고무보트 및 내로우보트 등 다

양한 형태의 레저선박을 담보하는 보험계약에서 광범위하게 사용되고 있다.²⁹⁾

레저선박 관련 보험은 담보위험³⁰⁾이므로 보험자가 보상책임을 부담하기 위해서는 그 손해가 반드시 담보위험으로 인해 발생해야 한다. 손해가 담보위험으로 인해 발생했다면 보험자의 보상책임은 일단 성립하게 되며, 당해 담보위험이 어떠한 사정이나 원인으로 발생하였는지 여부 등은 별개의 문제이다. 그러나 실제로는 특정 담보위험으로 인하여 손해가 발생했다는 사실만으로 바로 보험자의 보상책임이 결정되는 것은 아니고, 면책위험으로 인하여 발생한 것이 아니라는 점이 입증되는 경우에만 보험자의 보상책임 여부가 결정된다.

면책위험은 보험자가 보상책임을 법률상 약관상의 이유로 면제받는 것을 의미한다. 어떤 위험으로 인하여 발생한 손해에 대해 보험자가 보상책임을 면한다는 것은 특정한 위험으로 보험자의 보상책임을 적극적으로 제한하는 효과를 가지고 있다. 이와 관련하여 영국의 레저선박 관련 보험들은 면책위험에 대해 명시적으로 규정하고 있기 때문에 보험계약상의 다른 규정이 면책위험 규정에 저촉하는 경우에는 면책위험 규정이 다른 규정보다 우선적으로 적용된다.³¹⁾

한편 대인이든 대물이든 피보험자가 제3자에 대하여 법률상의 손해배상책임을 부담하는 경우에 피해자에게 지급해야 하는 배상금 등을 보험자가 보상하는 것을 의미하는 제3자에 대한 배상책임과 관련하여 영국은 요트 소유자 또는 요트 운항자가 제3자에 대한 배상책임보험에 가입하도록 법으로 강제하고 있지 않다. 다만 요트 소유자 등이 제3자에 대한 배상책임보험에 가입하도록 권고하고 있다.

29) 보험자들은 요트를 ‘바람으로 추진되든지 기계적으로 추진되든지 여부를 불문하고 사적유람(private pleasure) 또는 스포츠 활동을 목적으로 광범위하게 사용되는 여하한 선박’이라고 정의하고 있음. 따라서 바람으로 추진되든지 기계적으로 추진되든지 사적유람의 목적으로 사용된다면 요트보험의 대상이 될 수 있기 때문에 협회요트보험약관은 다양한 형태의 레저선박을 담보하는 보험계약에서 광범위하게 사용될 수 있음

30) 담보위험: 보험자는 어떤 위험으로 말미암아 보험의 목적에 손해가 발생하였을 경우에 그 손해를 보상할 것을 약정하는 것인데, 그 손해를 발생시킨 위험을 의미함(보험개발원 보험사전, <http://www.kidi.or.kr/notice/dictionary.asp>, 검색일: 2016.10.6)

31) Hudson. N. G. & Allen. J. C., The Institute Clauses Handbook(London: LLP, 1986), p.133.

3. 소결

영국의 레저선박 등록 및 검사, 폐선 등 레저선박의 이용과 관련된 일련의 제도는 정부 조직이나 민간의 단일 기구에 의해 일원화되기보다 레저선박 소유자의 자율에 맡겨져 있다. 내수면에서 이용하는 레저선박을 제외하고 해수면에서 이용하는 레저선박은 등록이 필수적인 절차가 아니며 개인의 레저활동 범위나 목적에 따라 자율적으로 선택할 수 있다. 또한 안전검사도 정부나 민간의 특정 기관에서 이루어지기보다 전국에 산재해 있는 전문 민간 기관 중에 선택할 수 있다.

〈표 4-3〉 영국 수상레저 관련 조직 및 기능

구분	기관	기능	비고
정부 담당 부처	해양경비청	해양구조, 민간단체와 안전 캠페인	
등록	내수면 (Canal & River Trust 등)	레저선박 등록 규정하고 있음	
	해수면 (정부 통합 사이트)	레저선박 등록 의무 아님 상선법에 의해 선박 크기, 사용 목적, 항행 수역 범위 등에 따라 Part I 또는 Part III 항목으로 등록	
검사		레저선박 검사는 ISO/TCI 188에 따라 선급 또는 민간 기관에서 담당	
교육/면허	영국왕립요트협회	레저선박 활동의 안전 레저선박과 항해의 안전 레저선박 정보와 훈련 프로그램 제공	14개 이상의 자격증 발급 (사업용 소형 레저선박 자격증 5종 포함)

영국의 수상레저 활동과 관련된 정부 담당 부처는 해양경비청이며 수상레저 활동과 관련된 안전사고 예방 및 구조를 담당하고 있다. 레저선박 등록업무는 정부 부처 통합 사이트에 서식과 절차가 안내되어 있으므로 각 개인이 자율적

으로 신청할 수 있다. 선박에 대한 검사도 어디서 어떻게 할 것인지 개인이 자유롭게 선택할 수 있다.

이와 같이 기본적으로 개인이 자율적으로 활동하는 영역을 최대한 인정한다는 인식이 바탕에 있으므로 레저선박이 담보 대출의 대상인 경우, 공해에서 항행하거나 다른 국가를 방문하고자 할 때에 한해 레저선박의 등록이 필요하다고 규정하고 있다. 이러한 사유들은 개인의 소유권 및 안전한 레저활동 보장, 국제적인 규범을 준수하여 국제법에 따른 기국(flag state)을 표시하기 위해 레저선박의 등록이 필요한 경우라고 할 수 있다. 다시 말해 레저선박의 등록은 레저선박에 대한 소유권과 국적을 증명해준다는 의미가 있으므로 등록은 법적인 권리와 책임을 밝히고 어떤 국가의 법이 적용되는지에 대한 기준을 명확히 한다. 또한 영국에 레저선박을 등록한다는 것은 관련된 영국법에 규정된 보트 건조, 항해의 안전, 해양오염원에 대한 감소 및 통제, 선원 훈련, 위기상황과 관련된 조사 등과 관련된 규정을 준수해야 한다는 의미이다.

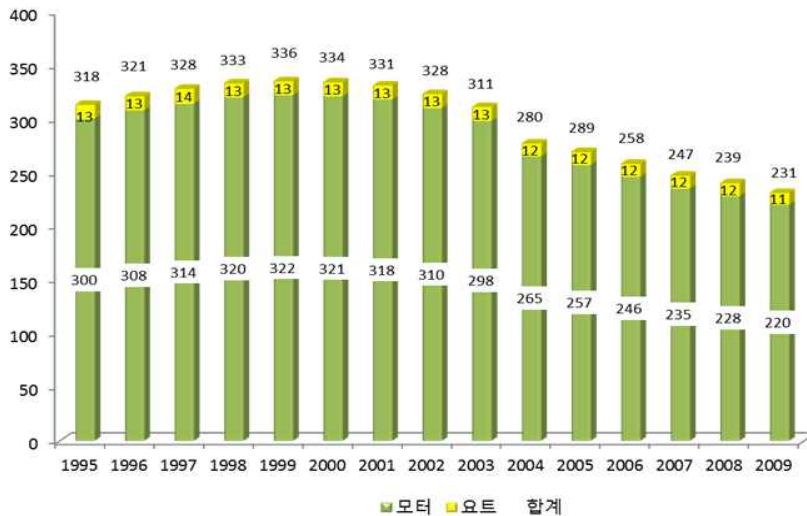
영국은 개인이 레저활동을 즐기기 위해 보유하는 레저선박에 대해 등록을 필수적으로 규정하고 있지 않으며, 관련 교육을 받아야 한다는 의무도 부과하지 않는다. 영국은 해양 문화 강국으로 친수 문화가 널리 확산되어 있으며 해양레저 활동을 즐기는 것이 일상인 국가이다. 이러한 문화적 배경으로 인해 개인이 해양레저 활동을 하는 데에 특별한 제약을 가하거나 의무를 부과하지 않으며 자율에 맡기는 풍토가 강하다. 즉, 해양을 이용한 레저활동이 일상화되어 있고 레저활동을 안전하게 즐기기 위한 경험적 지식과 정보를 비교적 빠른 시기부터 체계적으로 익힐 수 있는 여건을 바탕으로 법적인 규정은 최소한의 범위에서 한정된 자율적인 규율이 형성되었다고 볼 수 있다.

제2절 일본 레저선박 관리사례 분석

1. 레저선박 등록제도

일본의 레저선박 시장은 1960~70년대 고도 성장기를 거치면서 급속하게 확대되었으며, 1990년대 초반 버블경제가 붕괴하면서 장기불황기에 접어들었다. 그 결과 1999년 약 34만 척으로 정점을 기록한 이후 레저선박 보유 척수가 지속적으로 감소하고 있으며 레저보트 생산량도 꾸준히 줄어들고 있다.

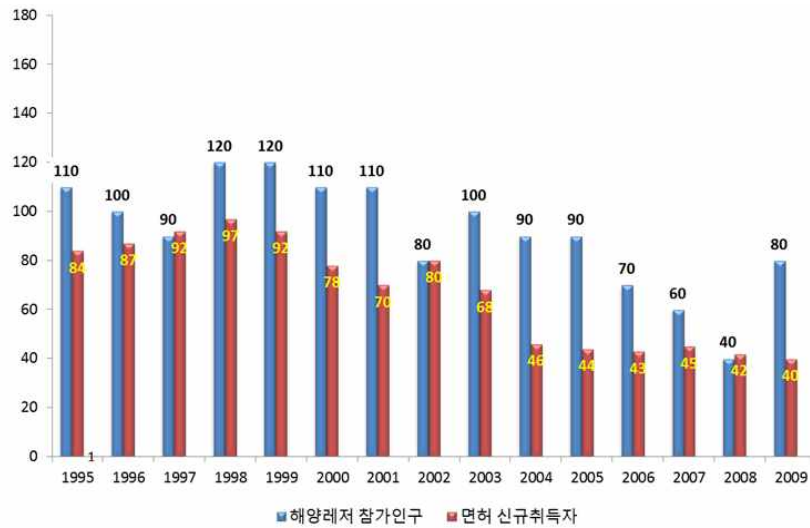
〈그림 4-6〉 일본 레저선박 보유 척수 추이



자료: 国土交通省(2013), p.2.

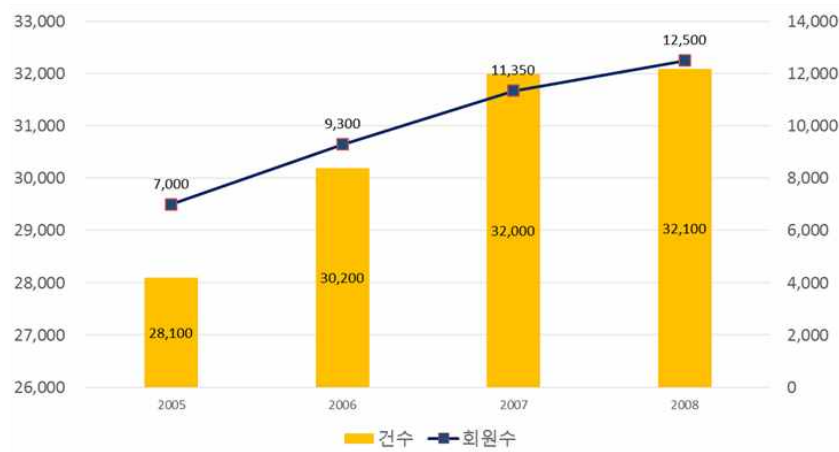
그러나 경제 불황에도 불구하고 레저선박을 임대해 레저활동을 즐기는 인구는 지속적으로 증가하고 있으며 소형선박조종면허 취득자도 매년 일정 규모로 유지되고 있어 해양레저 활동에 대한 잠재적인 수요는 증가하고 있다고 볼 수 있다.

〈그림 4-7〉 일본 소형선박조종면허 취득자 및 해양레저 참가자 추이



자료: 国土交通省(2013), p.3.

〈그림 4-8〉 일본 레저선박 렌탈 클럽 회원 수 추이



자료: 国土交通省(2013), p.4.

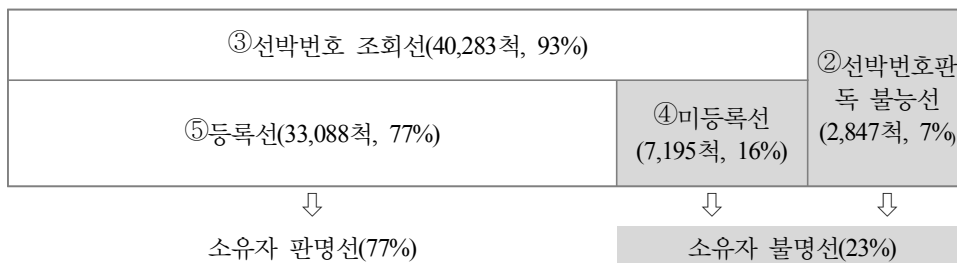
한편 레저선박이 증가하고 레저선박을 이용한 레저활동이 활발해지면서 항만, 하천, 어항 등에 불법으로 계류하거나 버려진 방치정(放置艇)³²⁾으로 인한 문제가 급증하게 되었다. 일본소형선박검사기구(Japan Craft Inspection Organization, JCI)의 방치정 실태 조사 결과에 따르면 2013년 기준 전국에 43,130척의 방치정이 분포하고 있으며, 이 중 소유자를 파악할 수 있는 등록선이 33,088척으로 77%를 차지하고 있다. 따라서 나머지 23%는 미등록선(7,195척, 16%)이나 선박번호를 판독하기 불가능한 선박(2,847척, 7%)으로 소유자를 파악할 수 없는 선박으로 조사되었다.

〈표 4-4〉 일본의 소유자 불명선 현황

구분	①방치선 척수 (a)	②선박번호 판독불능선 척수 (b)	③선박번호 조회 척수 (a-b)	④미등록선 척수 (c)	⑤등록선 척수	⑥소유자 불명선 비율(%) {(b+c)/a}
합계	43,130	2,847	40,283	7,195	33,088	23%

자료: 国土交通省(2013), p.10. 재정리

〈그림 4-9〉 일본의 소유자 불명선 현황



자료: 国土交通省(2013), p.10.

32) 일본 국토교통성은 방치정(放置艇)을 항만, 하천, 어항 등 공공수역과 그 주변 육역에서 지속적으로 계류하면서 법률, 조례 등에 근거해 수역관리자가 인정한 시설과 구역 외의 장소에 정당한 권리에 근거하지 않고 계류하는 선박 또는 수역관리자가 인정한 시설과 구역에 계류하고 있으나 시설사용 허가 등의 절차를 거치지 않고 부정하게 계류하는 선박으로 정의하고 있음(国土交通省, プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画, 2013.5, p.1)

방치정이 늘어남에 따라 다른 선박의 운항을 방해하고 홍수나 고조시 안전 사고의 위험이 높아지는 한편, 기름 유출과 경관 악화 등의 문제가 발생하게 되었다. 이와 더불어 레저선박 소유자의 고령화도 방치정 문제를 악화시키고 있다. 한편 방치정으로 인한 문제 외에도 2002년 「소형선박의 등록 등에 관한 법률(小型船舶の登録等に関する法律)」이 시행³³⁾되기 전에는 레저선박에 대한 소유권을 입증할 수 있는 근거가 불분명해 레저선박 거래가 원활하게 이루어지기 어려웠으며 매매 사고도 빈번하게 발생했다.

〈그림 4-10〉 일본 방치정 사례



<계류지의 사유화 및 침폐선화>

자료: 国土交通省(2013), p.6.



<유수 저해>

이와 같은 문제를 해결하기 위해 일본 정부는 레저선박의 계류·보관·방치 현황을 파악하기 위한 전국 단위의 실태조사(プレジャーボート全国実態調査)를 주기적으로 실시하고 레저선박의 효율적인 관리를 위해 레저선박 등록제도를 도입했다.

「소형선박의 등록에 관한 법률」에 따르면 등록 대상 선박은 총 톤수 20톤 미만인 선박이며, 이를 소형선박이라고 정의하고 있다. 다만 총 톤수 20톤 이상인 유람선은 다음의 요건을 모두 충족하는 경우에만 소형선박에 포함되는데,

³³⁾ 2001년 7월 총 톤수 5톤 이상 20톤 미만의 레저보트 등에 대해 선박의 측도, 선적표의 발급, 검인 등 등록제도의 관리 주체를 도도부현 지사, 민간 전문기구에서 민간 전문기구로 일원화하기 위해 「소형선박의 등록 등에 관한 법률」을 제정함(2002년 4월부터 시행)

혼자 조종하는 구조의 선박, 길이가 24미터 미만인 선박, 어선이나 여객선 등의 용도로 사용하지 않고 스포츠 또는 레크리에이션 목적에만 사용하는 경우 유람선이라도 소형선박의 범주에 포함된다.

등록 대상 소형선박은 추진기관을 가진 선박(기선 및 범선)과 추진기관이 없는 선박(범선)으로 구분된다. 추진기관을 보유한 선박 중 등록 대상 선박은 선체 길이 3미터 이상인 선박과 20마력 이상인 선박이며, 추진기관이 없는 선박의 경우에는 선체 길이 12미터 이상인 선박과 그 외 기타 선박이 있다. 즉, 선체 길이가 3미터 미만이거나 추진기관이 20마력 미만인 소형선박 등은 소형선박 등록 대상이 아니다.³⁴⁾

〈표 4-5〉 일본 등록 대상 소형선박

선박의 종류	적용대상 선박
추진기관을 보유한 기선, 범선	- 선체 길이 3미터 이상인 선박 - 추진기관이 20마력 이상인 선박
추진기관이 없는 범선	- 선체 길이 12미터 이상인 선박 - 선체 길이 12미터 미만인 다음의 선박 - 국제항행에 종사하는 선박 - 연안구역을 초과하여 항행하는 선박 - 사람의 운반용으로 같이 사용하는 선박

소형선박 등록 업무는 민간 기관인 일본소형선박검사기구(이하 JCI)에서 담당한다. JCI는 「선박안전법」의 인가를 받은 민간 법인으로 소형선박의 등록, 검사, 측

³⁴⁾ 등록 대상이 아닌 선박은 다음과 같음. ①어선법에 따라 어선으로 등록한 선박, ②노를 이용하는 선박, ③항해하지 않고 계류 중인 선박, ④선체 길이 3미터 미만이며 추진기관이 20마력 미만인 선박, ⑤선체 길이 12미터 미만인 선박(국제 항해에 종사하는 선박, 연해 구역 이상 항해하는 범선, 추진 기관을 갖는 선박, 여객을 운송하는 선박은 제외), ⑥추진기관 또는 범장이 설치되지 아니한 선박, ⑦재해 발생 시에만 사용되는 구난용 선박(국가 또는 지방자치단체가 소유하는 선박에 한함), ⑧고시에서 정한 다음의 수역만을 항행하는 선박(모터보트 경주법의 경정장 수역, 모터보트 경주 선수 훈련용 수역, 모터보트 경주 선수 훈련용 수역, 도쿄 디즈니랜드의 인공 연못, 도쿄 디즈니 씨의 인공 연못과 인공 수로, 뉴 레오마 월드의 인공 연못, 유니버설 스튜디오 재팬의 인공 연못과 인공 수로

도 등의 업무를 정부로부터 위탁 받아 수행하고 있다. 소형선박 등록을 위해서는 선박의 종류(기선 또는 범선), 선적항, 선박의 길이, 폭, 깊이, 총 톤수, 선체 식별번호(HIN), 추진기관의 종류(선외기, 선내기, 선내외기), 소유자의 성명 또는 기관명과 주소, 등록일자, 선박번호 등을 신청서에 기입해야 한다. 등록 수수료는 등록 유형(신규 등록, 변경 등록, 이전 등록 등)과 계측 여부, 선박의 길이와 크기에 따라 상이하다. 예를 들어 신조선을 신규 등록할 경우, 선박의 크기가 5톤 미만, 3미터 미만이라면 4,900엔의 등록 수수료가 부과되며, 선박의 크기가 커질수록 수수료도 높아진다.

〈표 4-6〉 일본 소형선박 등록 유형

구분	내용
신규 등록	이전에 등록을 하지 않은 소형선박이 최초로 신청하는 등록 유형 신조선과 수입한 선박이 대상임 어선 등록을 말소하고 일반 선박으로 전용할 때 신청하는 등록 유형
이전 등록	이미 등록된 소형선박의 소유자가 매매나 상속에 의해 내용이 변경될 때 신청하는 등록 유형으로 소유권 이전 등록
변경 등록	이미 등록된 소형선박 소유자의 주소나 이름 변경(소유자의 변경이 아님), 선적항 변경, 개조에 의한 총 톤수 등의 변경 시 신청하는 등록 유형
말소 등록	이미 등록된 소형선박이 침몰이나 해체 등으로 인해 존재하지 않거나 해외에 판매된 경우, 어선으로 전용되어 어선으로 등록된 경우 등에 신청하는 등록 유형

자료: 일본소형선박검사기구(http://www.jci.go.jp/registration/shurui_jikou.html), 검색일: 2016.4.26.

2. 레저선박 운영제도

1) 레저선박의 검사

일본은 선박의 총 톤수에 따라 안전검사를 담당하는 기관을 분리해 운영하고 있다. 총 톤수 20톤을 기준으로 총 톤수 20톤 이상인 선박은 국토교통성에서, 총 톤수 20톤 미만의 소형선박은 JCI에서 검사를 담당한다. 본 보고서에서는 레저선박만을 논의 대상으로 한정하였으므로 JCI에서 담당하는 소형선박 안

전검사를 중심으로 살펴보고자 한다.

1960년대 중반부터 모터보트, 요트, 피싱보트 등 레저선박이 늘어남에 따라 레저선박 관련 사고도 증가했다. 이에 대응하기 위해 1973년 「선박안전법」이 제정되었으며, 1974년 소형선박 검사를 담당하는 JCI가 설립되었다. 일본의 소형선박 안전검사는 「선박안전법」에 근거해 JCI에서 대행하고 있으며, 검사 대상 선박은 총 톤수 20톤 미만의 소형선박으로 약 54만여 척이 검사 대상이다.

JCI의 검사 대상 소형선박은 추진기관을 보유한 선박과 추진기관이 없는 선박으로 구분된다. 세부적으로 보면 추진기관이 있는 선박 중 모터보트, 엔진이 부착된 요트, 수상오토바이, 유어선 등이 검사 대상이며, 추진기관이 없는 선박 중에서는 20해리 이상 운행하는 요트, 정원이 7인 이상인 노를 이용한 여객선 등이 대상이 된다. 한편 추진기관이 있는 선박이라도 선체 길이 12미터 미만인 선박으로 정원이 3인 이하인 선박이나 한정된 수역만을 운행하는 선박인 경우 등에는 검사 대상에서 제외된다.³⁵⁾

35) JCI의 검사 대상이 아닌 소형선박은 다음과 같음

추진기관을 보유한 선박	(1) 길이 12미터 미만의 선박으로 아래의 요건을 갖춘 선박 ① 정원이 3인 이하일 것 ② 선외기선으로 길이 5미터 미만 선박의 경우에는 출력이 7.4kW 이하일 것 ③ 아래의 수역만을 운행할 것 - 호수 또는 댐 - 보 등으로 저류된 수역으로 50km ² 이하의 수역 - 그 밖에 고시로 지정된 호수나 해역	단, 잠수함, 수중익선, 에어쿠션정 등의 특수선, 위험물 산적선 등은 검사 대상임
	(2) 길이 3미터 미만으로 엔진의 출력이 1.5kW 미만인 소형선박(미니보트)	단, 6인을 넘는 여객을 운송하는 선박은 검사 대상임
추진기관이 없는 선박	노나 작대기만으로 운전하는 선박 길이 12미터 미만의 범선 돛줄장치(범장)를 가지고 있지 않은 길이 12미터 미만의 선박	단, 국제항해에 종사하는 범선, 연해구역을 넘어서 운행하는 선박, 잠수함, 수중익선, 에어쿠션정 등의 특수선, 위험물산적선, 여객운송을 하는 선박은 검사 대상임

자료: 일본소형선박검사기구(<http://www.jci.go.jp/inspection/kensataishou.html>), 검색일: 2016.4.26.

〈표 4-7〉 일본 검사 대상 소형선박

추진기관을 보유한 선박	모터보트, 엔진이 부착된 요트, 수상오토바이, 유어선, 12해리 이상에서 작업하는 어선, 소형 유어선 겸용선, 교통정, 작업선, 화물선 등
추진기관이 없는 선박	20해리 이상 운행하는 요트, 피예인객선, 피예인 유어선, 노를 이용한 여객선(여객 정원 7인 이상)

자료: 일본소형선박검사기구(<http://www.jci.go.jp/inspection/kensataishou.html>), 검색일: 2016.4.26.

소형선박 안전검사는 정기 검사, 중간 검사, 임시 검사, 임시 향해 검사 등으로 구분된다. 정기 검사는 최초로 향해할 때 또는 선박 검사증서의 유효 기간이 만료되었을 때 실시하는 검사이며, 중간 검사는 정기 검사 사이에 시행하는 간단한 검사이다. 임시 검사는 개조, 수리, 설비 교체 등이 발생했을 때 받는 검사이며, 임시 향해 검사는 선박 검사증서를 발급받지 않은 선박이 임시로 향해할 경우에 받는 검사이다.

소형선박 검사 시기는 검사의 종류에 따라 상이하다. 여객선을 제외한 일반 소형선박은 6년마다 정기 검사를 받아야 하며 그 사이에 중간 검사를 받아야 한다. 총 톤수 5톤 미만이며 정원 13명 이상인 여객선의 정기 검사는 5년마다 이루어지며 그 사이에 중간 검사가 있다. 한편 총 톤수 5톤 이상인 여객선은 5년마다 정기 검사를 받아야 하며 매년 중간 검사를 받아야 한다.

〈표 4-8〉 일본의 소형선박 종류에 따른 검사 시기

선박의 종류	검사 시기	
	정기 검사	중간 검사
일반 소형선박 (여객선 제외)	정기 검사 후 6년	정기 검사 후 3년
총 톤수 5톤 미만 여객선 (여객정원 13인 이상)	정기 검사 후 5년	정기 검사 후 2~3년 사이
총 톤수 5톤 이상 여객선	정기 검사 후 5년	정기 검사 후 매년

자료: 일본소형선박검사기구(<http://www.jci.go.jp/inspection/shurui.html>), 검색일: 2016.4.26.

소형선박이 갖추어야 하는 기술 요건은 「소형선박안전규칙」에 규정되어 있으며 JCI는 이에 근거해 검사를 실시한다. 일본 「선박안전법」의 검사 규정은 검사 대상 선박이나 검사의 종류, 벌칙 등에서 우리나라의 선박안전법과 유사하다.³⁶⁾

〈표 4-9〉 일본 소형선박 정기 검사 유효기간

항행구역	용도	유효기간
평수구역	여객선, 위험물산적선, 특수선, 보일러가 있는 선박, 일체형 푸셔바지	5년
	그 외의 선박	6년
연해 이상의 운항구역	여객선, 위험물산적선, 특수선, 보일러가 있는 선박, 일체형 푸셔바지	5년
	그 외의 선박	6년
어선	보일러가 있는 경우	5년
	보일러가 없는 경우	6년

자료: 김경석(2014), 「일본의 선박안전 관리법제」, (최신)외국법제정보 2014-4호, 한국법제연구원, 2014, p.92.

2) 레저선박의 폐선

일본은 JCI가 레저선박의 폐선과 관련된 업무도 담당한다. 레저선박의 등록과 마찬가지로 폐선은 말소 등록 절차를 통해 이루어지며 미등록 선박의 경우에는 말소 등록이 아닌 폐선(반납) 신고만 가능하다. 말소 등록 및 폐선 신고 절차는 신청서와 관련 서류, 수수료를 JCI에 제출 하고, 이후 말소 등록 절차가 완료되면 등록 사항 통지서를 발급하는 순서로 진행된다.

³⁶⁾ 김경석(2014), 「일본의 선박안전 관리법제」, (최신)외국법제정보 2014-4호, 한국법제연구원, 2014, p.97.

〈표 4-10〉 일본의 말소 등록 또는 폐선 신고 대상 선박

구분	말소 등록	폐선(반납) 신고
등록한 소형선박이 침몰, 멸실, 해체된 경우	●	●
등록한 소형선박이 도난당해 3개월 이상 소재 파악이 불가능한 경우	●	●
등록한 소형선박을 어선 등록으로 변경한 경우	●	
등록한 소형선박을 개조해 총 톤수 20톤 이상인 선박이 된 경우	●	●
등록한 소형선박을 해외에 수출하는 경우	●	●

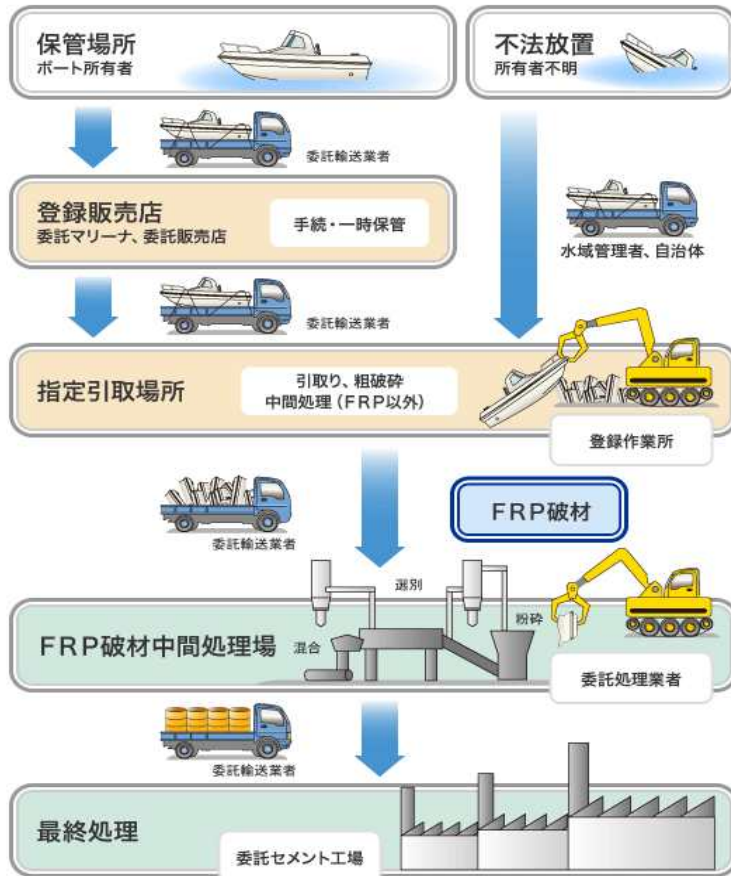
자료: 일본소형선박검사기구(<http://www.jci.go.jp/inspection/kensataishou.html>), 검색일: 2016.4.26.

한편 일본은 FRP(유리섬유강화플라스틱)를 재료로 사용하는 소형선박(모터보트, 요트, PWC, 어선 등)의 폐기로 인한 환경오염을 방지하기 위해 FRP선박 리사이클 시스템을 운영하고 있다. FRP선박 리사이클 시스템은 일본해양산업협회(Japan Marine Industry Association, JMIA)³⁷⁾의 주도로 운영되고 있으며, 레저선박 주요 제조업체 7개사(가와사키 중공업, 스즈키, 토하쓰 도요타 자동차, 닛산 마린, 야마하, 안마 해양시스템)와 협력하고 있다.

FRP선박 리사이클 시스템은 2005년 환경부의 인증을 받았으며 2012년까지 총 5천여 척의 폐선을 재활용 처리했다. 재활용 절차는 마리나 등 지정된 인수장소에서 FRP선박을 수집한 후 1차 해체 작업을 한다. 1차 파쇄 작업을 마친 FRP선박을 중간 처리장으로 운송하여 추가 파쇄 및 선별 과정을 거친 후 최종적으로 시멘트 소성(焼成) 작업을 통해 재활용한다. 폐선 처리비용에는 수집 및 운반비가 포함되어 있으며 6~7미터 길이의 오픈보트 처리 비용은 86,000엔, 수상오토바이는 33,000엔 등 비교적 적은 요금이 부과되고 있다.

37) 일본해양산업협회(日本マリン事業協会, Japan Marine Industry Association, JMIA)는 모터보트, 요트, PWC, 선박용 엔진 및 관련 기기 제조업자, 정비업자, 판매업자 및 관련 종사자로 구성된 단체임. 해양레저 활동 활성화를 위해 일본 국제보트쇼 개최, FRP선박 리사이클 시스템 운영, 레저선박 안전 매뉴얼 제작, 통계 자료 수집 등 다양한 활동을 수행하고 있음

〈그림 4-11〉 일본 FRP선박 리사이클 시스템 운영 절차



자료: 일본해양산업협회(<http://www.marine-jbia.or.jp/recycle/index.html>), 검색일: 2016.4.26.

3) 레저선박 관련 보험

(1) 도입 배경 및 현황

현재 일본에서 운영 중인 레저선박 및 수상레저기구 관련 보험은 2가지 종류가 있는데, 요트·모터보트종합보험(Yacht Motor Boat(YM)보험, 이하 YM보험)과 플레저보트종합보험(Pleasure Boat(PB)보험, 이하 PB보험)이다. YM보험과

PB보험이 시행되기 전 레저선박 및 수상레저기구 소유자들은 선박보험을 이용했으나, 선박보험이 대형 상선이나 고액 보트를 대상으로 하기 때문에 레저선박 소유자들은 불편을 겪을 수밖에 없었다.

레저선박 소유자들의 불편을 개선하기 위해 토지 이외의 유형재산을 보상하기 위한 보험인 동산종합보험을 레저선박에도 적용하는 대책이 강구되었다. 그러나 동산종합보험만으로는 대인 및 대물배상책임에 대한 보상이 불가능하다는 점 때문에 1972년 동산종합보험에 배상책임보험을 추가하여 레저선박용 종합보험인 YM보험과 PB보험이 마련되었다.³⁸⁾

일본의 YM보험과 PB보험은 임의보험이므로 보험에 가입하지 않더라도 제재를 받지 않는다. 레저선박 및 수상레저기구 관련 보험 가입률에 대한 정확한 통계자료는 없지만, 관계자에 따르면 대략 20% 전후로 알려져 있다. 이와 같이 보험 가입률이 낮은 배경에는 보험가입이 강제되지 않는다는 점도 있지만, 자동차 등에 비하여 레저선박의 사용 빈도가 낮음에도 불구하고 보험료가 비싸다는데 이유가 있다. 다만 대규모 마리나에서는 레저선박 보관 조건으로 배상책임보험 등에 가입할 것을 의무사항으로 규정하고 있다³⁹⁾.

(2) 주요 내용

YM보험과 PB보험은 소형 레저선박을 가입 대상으로 하는 보험으로 손해보험회사에서 취급하고 있다. YM보험과 PB보험의 가입 대상과 주요 보상 내용은 다음과 같다.

① 요트·모터보트종합보험(YM보험)

YM보험의 가입 대상은 어선 및 수중익선을 제외한 총 톤수 20톤 미만의 요트, 총 톤수 20톤 미만의 비영업용 모터보트 및 총 톤수 5톤 미만의 선박이다. 즉, YM보험은 소형선박 조종사 면허로 운행 가능한 레저선박을 위한 보험이며, 일반 레저선박 및 수상오토바이 소유자들이 주로 가입하고 있다.⁴⁰⁾

38) <http://www.jinsi.co.jp/pg/page0132.htm>(검색일: 2006.1.23)

39) <http://uminohi.com/marineroad/safety/hoken/hoken4.html>(검색일: 2006.1.23)

40) <http://www.jinsi.co.jp/pg/page0126.htm>(검색일: 2006.1.23)

YM보험의 보상 내용은 크게 선체손상보험, 제3자에 대한 배상책임보험, 탑승자상해보험, 수색구조비보험의 4종류로 분류할 수 있다. 각 내용의 보상 범위를 보면 우선 선체손상보험은 침몰, 좌초, 충돌, 화재, 폭발, 도난 등의 우연한 사고로 인해 선체에 손상 및 손해가 발생한 경우에 이를 보상한다. 다음으로 제3자에 대한 배상책임보험은 대인이든 대물이든 제3자에 대하여 법률상의 손해배상책임을 부담한 경우에 피해자에게 지급해야 하는 배상금 등을 보상한다. 세 번째로 탑승자상해보험은 자기의 보트에 승선하고 있는 사람이 우연한 사고로 인하여 부상을 당하거나 사망하거나 행방불명된 경우에 통원보험금, 입원보험금, 사망보험금을 지급한다. 마지막으로 수색구조비용보험은 보트가 조난된 경우 또는 승선하고 있던 사람이 행방불명된 경우에 본인 또는 그 가족이 부담한 수색구조비용을 지급한도액의 범위 내에서 보상한다.⁴¹⁾ 다만 YM보험은 지진, 분화, 해일 등으로 인한 사고, 고의로 인하여 발생한 사고는 보상대상에서 제외하고 있다.

한편 YM보험은 제3자에 대한 배상책임보험이나 선체손상보험에 반드시 가입해야 한다. 따라서 제3자에 대한 배상책임보험, 선체손상보험 모두 가입하거나 또는 이 중 하나에 대해서만 가입할 것인지 결정해야 한다. 또한 제3자에 대한 배상책임보험, 선체손상보험, 탑승자상해보험 모두 충분한 보상액의 보험에 가입해야 한다. 다만 수색구조비용보험은 50만 엔, 100만 엔, 200만 엔의 보상액 중에서 선택해야하며 임의로 결정할 수 없다.⁴²⁾

② 플레저보트종합보험(PB보험)

PB보험의 가입 대상 선박은 유어선⁴³⁾, 수상자전거, 각종 작업선, 교육용 선박, 경정용 모터보트, 고무보트를 제외한 총 톤수 20톤 미만의 레저선박이다. PB보험은 지급되는 보험료의 다액에 따라 보험자의 보상 범위를 기준으로 3가지 가입 형태가 있다. 첫 번째 형태는 플레저보트책임보험만 가입할 수 있으며 (A), 두 번째는 플레저보트책임보험에 플레저보트책임보험와이드를 추가로 가

41) <http://www.jinsi.co.jp/pg/page0126.htm>(검색일: 2006.1.23)

42) <http://uminohi.com/marineroad/safety/hoken/hoken1.html>(검색일: 2006.1.23)

43) 유어선 등록을 한 선박을 의미하며, 우리나라의 낚시어선에 해당함

입할 수 있다(A+B). 마지막으로 세 번째 형태는 플레저보트책임보험에 플레저보트책임보험와이드와 플레저보트탑승자상해보험을 추가로 가입할 수 있다(A+B+C).

각 유형의 보상 내용과 보험금 지급 범위에 대해 살펴보면, 우선 플레저보트 책임보험은 대인보상, 대물보상, 인명수색구조비용, 선체수색구조비용에 대해 보상한다. 보험금은 보험 금액을 상한으로 하지만, 다른 선박 탑승자의 소지품 손해 배상액은 1사고 1인당 20만 엔, 수색구조비용(인명 및 선체수색구조비용을 합산한 금액)은 1사고 당 200만 엔이 한도이다. 보험금에서 공제되는 자기부담액은 없으며, 지급 보험금이 1만 엔 이상인 경우는 전액을 보험금으로 지급한다.

다음으로 플레저보트책임보험와이드는 선체철거비용, 수면청소비용, 수색구조비용 및 기타 배상책임에 대해 보상한다. 각 항목마다 보상 한도액을 상한으로 하여 피보험자에게 보험금을 지급하고, 지급되는 보험금에서 공제되는 자기부담액은 없는데, 지급보험금이 1만 엔 이상인 경우에는 전액 지급된다.

마지막으로 플레저보트탑승자상해보험은 보험에 가입한 레저선박 탑승자(조종자 포함)가 사고로 사망하거나 후유장해 또는 상해를 입은 경우에 사전에 정한 보상액을 보험금으로 지급하는 보험으로 사망보험금, 후유장해보험금 및 의료보험금이 지급된다. 다만 고의, 음주운전 등으로 본인에게 발생한 상해, 선박으로부터 벗어나 있는 사이에 발생한 상해, 무단 사용 중에 발생한 상해, 지진, 분화, 해일로 인한 손해에 대해서는 보상하지 않는다.

3. 소결

JCI의 등록 및 검사 대상 기준에 따라 소형선박의 유형을 구분하면 다음과 같다. 총 톤수 20톤 미만인 소형선박이라도 선박검사만 필요한 선박이 있으며, 선박검사와 등록이 모두 필요한 선박이 있다. 한편 소형선박이라도 등록만 필요한 선박이 있는 반면, 3미터 미만의 소형 보트나 엔진출력이 1.5마력 미만인 보트와 같이 선박검사와 등록이 모두 필요하지 않은 선박도 있다.

〈표 4-11〉 일본의 검사 및 등록에 따른 소형선박 유형 구분

구분	적용대상 선박
선박검사만 필요 (총 톤수 20톤 미만 소형선박)	- 연안으로부터 12해리 밖을 운행하는 피싱보트 - 3미터 미만이면서 20마력 미만의 기타 선박
선박검사와 등록 모두 필요 (총 톤수 20톤 미만 소형선박)	- PWC(수상오토바이) - 레저용 모터보트 - 낚시 보트 - 엔진이 부착되었거나 외항으로 항해하고자 하는 세일보트 - 승객용 보트 - 예인선이나 파일럿 보트
선박등록만 필요	- 특정 대피 구역에서 운행하는 보트와 승객 수, 길이, 선외기의 엔진 출력이 제한된 보트
선박검사와 등록 필요 없음	- 연안에서 12해리 안에서 운행하는 낚시어선 - 놀이공원의 인공호수와 같은 국토교통성에서 지정한 구역에서 사용하는 보트 - 3미터 미만의 극소형 보트, 엔진출력이 1.5마력 미만인 보트

앞서 검토한 바와 같이 일본의 레저선박 등록 및 검사, 폐선 등 레저선박의 이용과 관련된 일련의 제도는 JCI를 중심으로 운영되고 있다. 레저선박이 증가하고 레저활동이 활성화되면서 관련 문제가 급속히 늘어났는데, 이러한 배경 하에서 일본은 소형선박의 기준을 총 톤수 20톤 미만으로 설정하고 소형선박 관리업무를 민간 기관인 JCI로 일원화하여 행정적인 관리력이 실질적으로 미치도록 정비했다. 즉, 레저선박에 대한 규제를 줄이고 JCI 주도의 관리활동을 보장하여 선박 등록 및 안전검사와 관련된 국민의 행정 편의를 확보했다고 평가할 수 있다.

〈표 4-12〉 일본 수상레저 관련 정부 조직 및 법규

구분	기능	관련 기관
국토교통성	레저선박 관리제도 및 운영제도 정책 수립	- 해상보안청(수상레저안전 정책 및 구조 활동) - JCI(소형선박 검사, 등록) - 수상레저 관련 민간 단체 및 협회: 일본해양산업협회 등

구분	기능	관련 기관
법규	선박안전법 소형선박의 등록 등에 관한 법률	
규정	소형선박의 안전규정 소형선박 안전규칙	

한편 소형선박의 등록, 검사, 측도, 폐선 등 레저선박의 이용과 관련된 전체적인 업무를 담당하는 JCI 외에 레저선박 이용 활성화를 위한 기능을 수행하는 민간 조직으로 일본해양산업협회(JMIA), 일본마린스포츠재단(Marine Sports Foundation), 일본해양레저안전진흥협회(Japan Marine Recreation Association)가 있다. 특히, 일본해양산업협회는 ISO/TC188 등 레저보트의 국제표준 규격을 제정하는 과정에 참여하고 있으며, 일본해양레저안전진흥협회는 국토교통성이 지정한 소형보트 조종면허 발급기관이다. 이들 기관은 레저선박을 이용한 레저활동의 안전성 확보 및 활성화를 위해 정부 및 JCI와 협력하고 있다.

〈표 4-13〉 일본 수상레저 관련 민간 조직 및 기능

구분	구조	기능	비고
산업	일본해양산업협회	- 보트산업 수요 증대 사업 - 일본국제보트쇼 개최 - 보트 관련 기술/정보 제공 - 안전 확보 및 이용 활성화 사업	- 레저보트 엔진의 배기가스 감소를 위한 자율 규제 - 레저보트 관련 국제표준 규격 제정(ISO/TC188 등) - FRP선박 리사이클 시스템 운영
교육/면허	일본마린스포츠재단	- 해양스포츠 보급 - 해양스포츠 환경 대책(ISO14001) - 해양스포츠 안전 및 수상안전 홍보 사업 - 친수사업	- 각종 해양스포츠 이벤트 개최, 해양스포츠 경기 단체 지원 - 친수 이벤트 개최 - 모터보트, 수상오토바이 등 동력 수상레저 활성화에 초점
	일본해양레저안전진흥협회	- 레저보트 안전관리 체계 수립	- 조종면허: 선박 톤수, 엔진출력, 항행구역에

구분	구조	기능	비고
		- 레저보트 안전 교육 및 훈련 - 레저보트 조종면허 교육/발급(국토교통성 지정)	따라 면허의 종류 다름
등록/검사	일본소형선박검사기구	- 소형선박 톤수 측정 및 검사	- 선박 검사, 선박 등록 레저선박 유형 구분

제3절 시사점

전통적인 해양 강국이며 친수문화가 발달한 영국과 사회·문화 및 법제도적인 측면에서 우리나라와 유사한 일본의 레저선박 관리제도 및 운영 실태를 검토한 결과 다음과 같은 시사점을 도출하였다.

첫째, 영국과 일본은 본 보고서의 논의 대상인 소형 레저선박 관리제도와 관련하여 세부적인 기준은 상이하지만 국가별로 뚜렷한 정책 기초가 설정되어 있다. 영국은 해수면에서 이용하는 레저선박의 등록 여부를 개인의 선택에 맡기고 있으며, 특히 선체길이 24미터 이하인 소형선박은 전용 웹사이트를 통해 간편하게 등록할 수 있다. 즉, 영국은 국가에 의한 법제도적인 규제보다 개인의 자유로운 선택과 책임을 중시하는 기초를 확립하고 있으며 제도를 통한 규율이 아닌 자율성을 통한 질서를 추구하고 있다. 반면 일본은 규정을 통해 총 톤수 20톤 미만의 소형선박은 지정된 기관(JCI)을 통해 등록 및 검사하도록 하고 있다. 즉, 일본은 국가가 소형선박의 등록과 검사제도에 대해 법제도적으로 명확하게 규정하고 있으며, 레저선박 소유자 및 이용자에 대한 규제는 완화하면서도 관리제도가 효과적으로 작동할 수 있도록 시스템이 구축되어 있다.

둘째, 양국은 공통적으로 소형 레저선박에 대한 명확한 정의와 체계적인 레저선박 등록시스템이 갖추어져 있어 일관성 있는 관리제도가 운영되고 있다고 평가할 수 있다. 영국은 선체길이 24미터 이하인 선박을 소형선박으로 정의하

며, 일본은 총 톤수 20톤인 선박을 소형선박으로 규정하고 있다. 또한 소형 레저선박의 등록 및 검사에만 적용되는 규정이 별도로 마련되어 있어 소형 레저선박을 등록하기 위해서는 각국의 규정에 따라 지정된 공인 기관을 통해 발급 받은 선박의 길이, 톤수 등 재원에 대한 검사 결과를 첨부해야 한다. 즉, 소형 레저선박에 대해서 선 검사 후 등록의 시스템이 확립되어 있다. 더불어 양국은 레저선박 등록 시 선체식별번호를 제출하도록 하고 있는데 이는 선박의 동일성을 보장해 이력관리를 용이하게 해준다.

한편 레저선박 등록시스템과 관련하여 영국은 정부 통합 사이트에 레저선박의 구입, 등록 및 검사, 이용, 보험에 이르는 전 과정에 걸쳐 필요한 정보를 제공하고 있으며 유관 단체의 웹사이트를 연결해 자세한 정보를 찾아볼 수 있도록 안내하고 있다. 또한 정부 통합 사이트에 연결된 소형 레저선박 전용 등록 사이트를 통해 레저선박의 등록, 폐선 절차와 관련된 행정적인 처리를 직접 할 수 있는데, 등록 사이트에는 자주 묻는 질문이나 관련 용어가 정리되어 있으며, 구성도 간단해 이용이 용이하다. 일본 역시 레저선박의 등록 및 검사와 관련된 업무가 단일 기관에 일원화되어 있고, 폐선 처리 업무를 담당하는 민간 협회와 밀접하게 협력하고 있는 등 레저선박 이용과 관련된 각각의 절차들이 통일적으로 연계되어 있다.

〈표 4-14〉 영국과 일본의 소형선박 관리제도 비교

구분	영국	일본
근거법	상선법	선박안전법 소형선박의 등록 등에 관한 법률
등록대상 선박	선체길이 24미터 이하인 선박	총 톤수 20톤 미만인 선박
담당기관	등록: 소형선박 등록 웹사이트 검사: 선급 또는 민간 전문 기관	일본소형선박검사기구에 등록 및 검사 일원화

마지막으로 양국은 레저선박의 구입부터 등록 및 검사, 폐선, 보험에 이르기까지 레저선박의 이용과 관련된 각 단계가 유기적으로 연결되어 있다. 특히 레

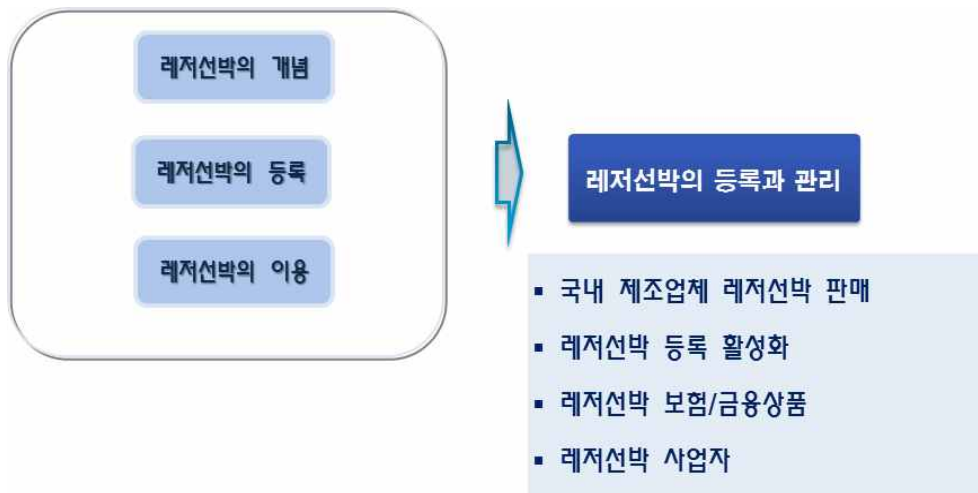
저보트의 이용과 관련된 보험제도가 운영되고 있다는 점에서 레저선박 이용을 위한 실질적인 기반이 완비되었다고 할 수 있다. 레저선박 및 수상레저기구 보험제도는 레저선박의 소유자 및 이용자가 겪을 수 있는 각종 위험에 대비하고 발생한 손해에 대해 보상받을 수 있는 수단이므로 보험제도의 완비는 레저선박 이용자에게 매우 중요한 사안이다. 양국은 레저선박과 관련된 보험상품의 종류가 비교적 다양하게 개발되어 있고 보상 범위도 합리적으로 설계되어 있어 이러한 측면에서 양국은 레저선박의 구입부터 등록, 실제 이용에 이르기까지 이용자가 편리하고 안전한 레저보트 활동을 할 수 있는 제도적인 기반이 일관된 체계로 갖추어져 있다.

제5장 개선방안

국내 레저선박 관리제도는 레저선박 이용자의 증가에 따라 레저선박의 등록과 검사, 안전사고 대책 등과 관련된 제약요인 발생하면서 선박 관련 법령들의 정비를 통하여 조금씩 변화되었다. 한편, 레저선박에 대한 정의와 이의 사업적, 비사업적 이용에 대한 규정은 레저선박과 관련된 소관 법령이 혼재되어 있어 이의 해석에 어려움이 존재한다. 또한 레저선박 관련 등록제도가 존재함에도 불구하고 미등록/무등록의 문제가 사회적 이슈가 되고 있다. 그리고 동일한 규모의 레저선박이 각기 다른 명칭과 기준에 따라 관리되면서 해양레저산업 발전 정책에도 부정적 영향을 미치고 있다.

레저선박 관리제도의 개선방안을 모색하기 위해 레저선박 관련 통계체제 구축을 중심으로 하는 등록부문의 개선과 이의 체계화를 도모하는 관리부문의 개선으로 나누어 살펴보도록 한다. 레저선박 등록과 관리 개선방안 마련은 레저선박 이용활성화 및 관련 산업의 발전에 긍정적 효과가 있을 것으로 기대된다.

〈그림 5-1〉 레저선박 관리 개선방안



제1절 레저선박의 등록

1. 레저선박 이력관리

레이저선박의 구매에 따른 이용은 크게 2가지로 구분된다. 국내에서 제작된 레이저선박을 구매하여 이용자가 등록하는 방법과 해외 레이저선박을 수입해 등록하는 방법이다. 한편, 레이저선박의 등록(수상레이저기구, 플레저보트)에 있어서 해당 선박의 매매, 명의이전, 폐선 과정에서 동일한 선박인지 확인할 수 있는 수단은 다소 미흡하다.

선박법에 따른 레저선박의 등록은 선박번호를 통해 해당선박의 이력관리가 가능하지만, 수상레저안전법에 따른 수상레저기구로의 등록은 별도의 선박번호를 부여하고 있지 않다. 상술하자면 선박법에 의해 등록한 레저선박(플레저보트)은 선박 등록 신청서에 선박번호나 IMO 번호를 기재하며, 이후 해당 선박을 확인하는 수단으로 사용된다. 그러나 동력수상레저기구는 이러한 등록(선체식별번호)근거가 마련되어 있지 않다. 즉, 동력수상레저기구로 등록하기 위한 첨부 서류에는 이러한 식별번호 체계가 마련되어 있지 않아 레저선박의 판매나 말소 과정에서 해당 선박의 진위 여부를 확인하기 어렵다.

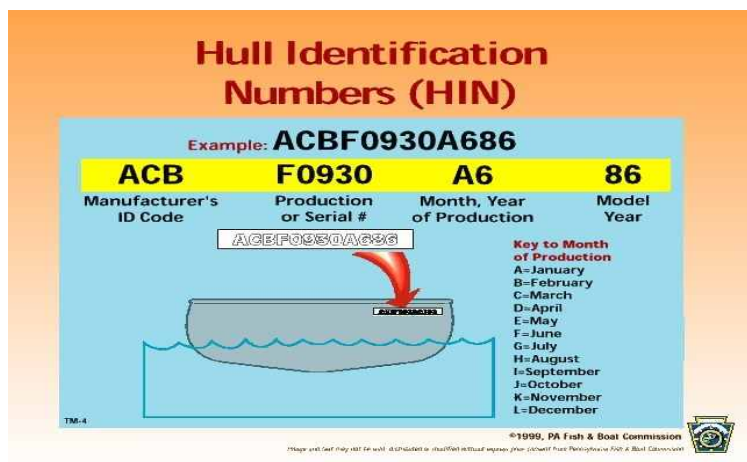
〈그림 5-2〉 우리나라 레저선박 등록신청서

[illegible]

레저선박의 이력관리는 선박의 제작 혹은 수입 이후 등록과 판매 및 레저선박의 폐선에 이르는 과정을 관리하는 것으로 실제 해당선박의 상태를 확인하는데 중요하다. 현재 국내 레저선박의 등록과 말소 과정에서 해당선박에 대한 식별이 어려운 실정이다. 이는 레저선박으로 등록된 선박이 실제 레저선박인지 아니면 타 용도의 선박에서 이전한 것인지를 아는 기초 수단이 된다. 또한 수입 선박의 경우에는 선박의 선령을 판단하는 자료로도 활용될 수 있다. 따라서 레저선박이 국내 제조 혹은 수입된 이후의 이력관리에 대한 방안 마련이 요구된다.

레저선박 등록제도를 운영하는 일본이나 영국 등에서는 소형선박의 동일성을 확인하기 위하여 선체식별번호를 부착하도록 규정하고 있다. 선체식별번호는 자동차의 차대번호와 동일한 개념으로 해당 레저선박의 제작과 관련된 기초 정보를 담고 있기 때문에 레저선박의 이력관리 수단으로 활용되고 있다. 선체식별번호는 국제기준에 따라 규격화되어 있으며 외국에서 제작된 모든 레저선박은 이러한 선체식별번호를 가지고 있다.

〈그림 5-3〉 해외 레저선박 식별코드(HIN) 사례



자료: www.boatus.org/guide/boat_4.html(검색일: 2016.6.8)

〈그림 5-4〉 레저선박의 등록 서류(선박법, 수상레저안전법)

■ 선박법 시행규칙 [별지 제6호서식] <개정 2013.10.24>

선박등록신청서

※ 색상이 어두운 칸은 신청인이 적지 않습니다.

접수번호	접수일	처리기간	2일(소형선박의 총톤수측정을 포함하는 경우 7일)
성명(법인명)	주민(법인)등록번호		
주소(도로명) 및 연락처(전화번호 등)			
상호			
선박의 명칭			
선박의 용도	(※ 선박용도 코드 참고)		
선박의 길이	너비	총톤수	톤
길이	m	m	m
공유자 유무	[1]있음 [2]없음	호출번호	
선박의 사유	[1]신조 [2]수입 [3]부활 [4]개조 [5]기타		
선박번호	□□□-□□□□□□	IMO 번호	□□□□□□

「선박법」 제8조제1항 및 같은 법 시행규칙 제10조에 따라 선박의 등록을 신청합니다.

년 월 일

신청인

(서명 또는 인)

○○지방해양항만청장

귀하

동력수상레저기구 등록신청서

※ [] 에는 해당되는 곳에 √표를 합니다.

(단위)

접수번호	접수일자	처리기간	3일
성명(대표자명)	주민등록번호(외국인등록번호)		-
주소	(전화:)		
상호	(전화:)		
기구의 명칭	제조일 또는 수입일		
제조지(제조사)	()		
기구의 종류	재질(색상)	()	계류지 시 구(군)
기관의 종류	최대 출력	마력	기관의 수
추진기관 모델명(고유 번호)	정원	총톤수	
길이	너비	깊이	
공유자	취득 원인	[] 신규제조 [] 수입 [] 기타	

「수상레저안전법」 제30조제1항, 같은 법 시행령 제23조제1항 및 같은 법 시행규칙 제21조제1항에 따라 위와 같이 등록을 신청합니다.

년 월 일

신청인

(서명 또는 인)

특별자치도지사·시장·군수·구청장 귀하

자료: <http://www.law.go.kr/lsInfoP.do?lsiSeq=169520&efYd=20150327#0000>(검색일: 2016.6.8)

국내 레저선박의 관리 체계에 있어서도 선체식별번호를 도입한다면 레저선박의 이력관리에 크게 도움이 될 것으로 판단되며, 이의 관리를 위한 레저선박 관리시스템의 구축도 함께 이루어져야 할 것이다. 해외에서 수입되는 선박에 대해 수입 당시부터 관세청에서 이를 관리하여 레저선박의 정확한 실체(제조사, 제작연도, 모델)를 파악한다면, 이후 판매와 등록, 폐선에 이르는 과정까지 활용할 수 있을 것이다. 또한 국내에서 생산되는 레저선박은 마린항만법 시행규칙 34조(마리나선박 제조사 고유식별코드)에 제조사 고유 식별코드를 발급받을 수 있는 근거를 마련하였으므로 이를 활용한다면 레저선박의 제작 혹은 수입 단계에서부터 레저선박의 관리가 이루어질 수 있다.

2. 레저선박 등록시스템의 마련

국내 레저선박 중 선박법에 따라 등록한 레저선박은 지방항만청에서 관리하며 수상레저안전법상 수상레저기구로 등록한 레저선박은 지자체에서 관리한다. 한편 이들 선박에 대한 검사, 등록은 각각 다른 기관에서 담당하고 있으며, 선박의 등록과 말소 또한 각각 다른 정보망을 통해 관리되고 있어 전체 레저선박의 실태를 파악하는 것은 구조적으로 매우 복잡하다. 이와 같은 복잡한 시스템을 레저선박 활동자가 쉽게 이용할 수 있도록 레저선박의 등록과 검사를 기록하는 종합시스템의 마련이 필요하다. 한편, 이러한 종합시스템은 단순히 등록 기능만을 가지는 것에서 나아가 이용자에게 레저선박의 등록과 관련된 모든 정보를 제공해주는 기능을 함께 구축하는 것이 필요하다. 일례로 해양레저 선진국인 호주의 레저선박 등록안내 시스템은 이용자가 자신의 보트형태와 크기를 선택하면 등록비용과 등록절차, 보험 가입 과정까지 안내하고 있다.

〈그림 5-5〉 호주의 레저선박 등록안내 시스템 1

Quote for registration

Enter details

You are **not** required to register:

- A tender that is operated within two nautical miles of the recreational vessel to which it is attached
- Boats, yachts and hovercrafts with a motor of 4 horsepower (hp) or less.

Please enter the following details to complete your boat quote.

• Registration start date [What is this?](#)

30/03/2016

• Boat type

Speed boat

Motor boat

Speed boat

〈그림 5-6〉 호주의 레저선박 등록안내 시스템 2

Quote for registration

Enter details

You are **not** required to register:

- A tender that is operated within two nautical miles of the recreational vessel to which it is attached
- Boats, yachts and hovercrafts with a motor of 4 horsepower (hp) or less.

Please enter the following details to complete your boat quote.

• Registration start date [What is this?](#)

30/03/2016

• Boat type

Speed boat

• Boat length

1.01m to 4.5m

1.01m to 4.5m

4.51m to 6.0m

6.01m to 10.0m

10.01m to 15.0m

15.01m to 20.0m

20.01m and over

〈그림 5-7〉 호주의 레저선박 등록안내 시스템 3

Quote for registration

View quote

Boat

Registration start date

Quote type

Boat type

Boat length

Compassion type

Recreational user fee

Registration fee

Total fee

30-03-2016

New registration

Speed boat

10.01m to 15.0m

None

\$20.00

\$452.70

\$472.70

Disclaimer

This registration quotation summary has been generated based on information you have provided. Transport and Main Roads gives no warranty as to the accuracy, reliability or suitability of this information for any particular purpose and the information is provided as a source of information only. All quotations are subject to fee and charges variations, at the sole discretion of Transport and Main Roads.

Transport and Main Roads, its agents and employees, shall not be held liable for any loss of income, claim, injury or damage suffered by the recording, or supply, of incomplete, incorrect, misleading, inaccurate, duplicated or out-of-date information contained on this quotation.

Please may notice the only reason to choose an insurer. For information on conditions, benefits and prices, consult the insurer.

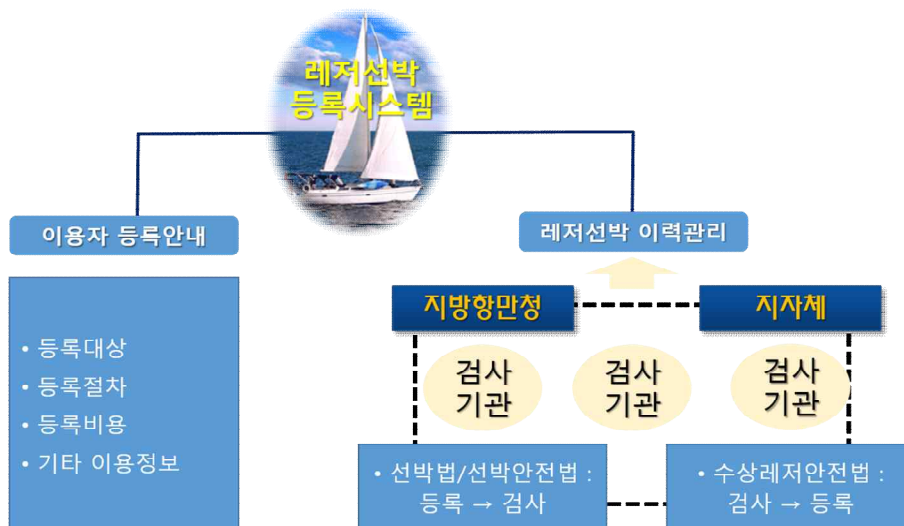
〈그림 5-8〉 호주의 레저선박 등록안내 시스템 4

CTP Insurers	Phone	Email	Address
A&L Limited (trading as Soncorp)	13 11 60	ctpin@soncorp.com.au	Level 22 260 George Street Brisbane QLD 4000 GPO Box 1453 Brisbane QLD 4001
Alliant Australia Insurance Limited	CTP Product & Quotes enquiries: 131 500 CTP Injury Claims enquiries: [07] 3023 9014	CTP Product Website: http://www.alliant.com.au/qlld-ctp CTP Injury Claims email enquiries: alliant.cta_headline@alliant.com.au	Level 6 324 Queen Street Brisbane QLD 4000 GPO Box 2228 Brisbane QLD 4001
QBE Insurance (Australia) Limited	Brisbane: [07] 3858 5000 CTP Injury Claims enquiries: [07] 3031 8418	qlld@qbe.com	Level 13 145 Ann Street Brisbane QLD 4000 GPO Box 3072 Brisbane QLD 4001
RACQ Insurance Limited (trading as RACQ Insurance)	13 19 05	CTP Claims Enquiries: ctpclaims@racq.com.au	PO Box 3311 Tingalpa DC QLD 4173

우리나라가 레저선박 보급 단계에 있음을 감안할 때 이와 같은 기초정보의 제공은 레저선박 이용 활성화에 크게 도움이 될 것으로 생각된다. 특히 우리나라

라는 레저선박의 구입 및 등록, 관리 등과 관련된 기초정보가 부족한 실정으로 동호회나 레저선박 판매자들만을 중심으로 관련 정보가 공유되고 있다. 따라서 레저선박 등록 시스템의 구축은 레저선박 이용 활성화에 긍정적 기능을 할 것으로 생각된다. 한편, 레저선박 등록 시스템의 구축과 관련해서는 레저선박의 범주와 개념을 일치시키는 작업이 함께 수반되어야 할 것이다. 현재 레저선박은 선박법에 따른 등록 시스템에서는 기타선박으로 표기되며 수상레저안전법에서는 동력수상레저기구라는 용어를 사용하고 있다. 따라서 향후 통계처리의 일치를 위하여 선박법에서는 기타선의 범주에서 레저선박 항목을 별도로 설정하고 세부 항목에서 동력요트와 모터보트를 표기하도록 한다. 또한 수상레저기구도 등록 시 동력요트와 모터보트를 표기하도록 하여 향후 레저선박의 시장규모 파악에 활용하도록 한다. 이와 더불어 등록안내시스템에 선체식별번호항목을 포함시켜 레저선박의 이력관리가 이루어지도록 하는 것이 필요하다.

〈그림 5-9〉 레저선박 등록시스템 구성(안)



3. 무등록/미등록 레저선박 실태파악

국내 레저선박 관리에서 최대 현안은 무등록/미등록 레저선박의 규모 파악이다. 무등록 레저선박 문제가 언론에 보도되면서 해양경비안전본부는 무등록 레저선박의 일제정리 및 단속을 실시하고 있다.

〈그림 5-10〉 무등록 레저선박 단속실시 사례

부산해경, 무등록 수상레저기구 집중단속 실시

뉴스일자 : 2016-08-10 15:11:42



무등록 수상레저기구 단속 중인 부산해경. (사진제공=부산해양경비안전서)

부산해양경비안전서(서장 박세영)은 부산시체육시설사업소와 합동으로 여름철 성수기 무등록 수상레저기구 집중 단속에 나선다.

이에 따라 10일부터 수영만 요트경기장을 시작으로 관내 지방자치단체에 등록되지 않은 무등록 기구나 변경 등록 누락, 등록번호판 미부착, 타기구 등록번호판 부정사용 등에 대해 본격 단속을 실시할 예정이다.

자료: 아시아 통신뉴스, 차상은, 부산해경, 무등록 수상레저기구 집중단속 실시, 2016.8.10., <http://www.anews.com/detail.php?number=1052491&thread=09r02#> (검색일: 2016.8.15)

무등록/미등록 레저선박 문제는 행정력을 동원한 단속으로는 한계가 있다. 이의 해결을 위해서는 1차적으로는 성숙된 해양레저문화 의식이 필요하지만 시민의식만으로 레저선박의 등록 전환이나 자진신고를 유도하는 것 또한 쉽지 않다. 이에 따라 영국 사례에서처럼 재산권 행사를 위한 자체 등록을 유도하는 방안과 더불어 일본 사례와 같은 방치정 대책 차원에서 실시한 레저선박 전수조사를 도입하는 방안을 고려해야 한다.

일본 사례를 고려할 때, 국내 레저선박 이용 규모에 대한 전수조사는 상당한 시간 소요와 함께 재정적, 행정적 부담이 예상된다. 그러나 레저선박의 무등록/미등록 문제는 레저선박 관리제도 전체에 부정적인 영향을 미치고 있으므로 국내 해양레저 활성화를 위한 정책 기반 확보를 위하여 반드시 해결이 필요하다.

즉, 레저선박에 대한 실태 파악은 레저선박 등록제도의 바탕이 되며 국내 레저선박 시장규모에 대한 파악과 더불어 레저선박의 등록 → 활용 → 폐선 과정까지 영향을 미치게 된다. 또한 레저선박 등록에 따른 보험, 임대 등 서비스시장의 발전과도 연계되므로 정부 차원의 중장기 추진 방향을 설정하고 적극적으로 실태조사를 실시해야 한다.

〈표 5-1〉 레저선박 등록 개선방안

구분	내용
레저선박 이력관리 방안 도입	· 국내 생산, 수입된 레저선박의 선체 식별번호 표기 → 선박법, 수상레저안전법 등록 서식에 표기방안 마련 · 마리나항만법을 활용하여 국내 제작된 레저선박의 선체 식별번호 활용(마리나항만법 제32조)
레저선박 등록시스템 구축	· 레저선박의 등록/검사 관련 정보를 종합화시키는 레저선박 등록 시스템 구축 → 레저선박 이력관리 및 등록~폐선의 전 과정 모니터링, 해양수산부, 지자체(국민안전처 해양경비안전본부)의 등록시스템 공유 플랫폼 개발
무등록/미등록 레저선박 실태파악	· 국내 레저선박에 대한 실태파악(전수조사) 실시, 레저선박 등록 시스템과 연동시켜 국내 레저선박 규모 파악 · 국내 마리나항만 관리체계 개선 → 마리나항만법을 통하여 레저선박 정박/계류관련 규정 보완(전국 확대 실시)

이와 더불어 소극적 차원에서는 각 마리나항만(수상레저기구 사업장, 요트장, 기타 레저선박 계류장)에서는 무등록/미등록 선박의 계류를 원천적으로 금지하는 조례를 마련하는 것도 등록제도의 개선에 긍정적 효과가 있을 것으로 기대된다. 현재 경기도 전곡항마리나는 관리규약을 통해 무등록/미등록 레저선박의 계류를 금지하고 있다. 이에 따라 전곡항마리나 내에서는 무등록/미등록 선박이 없다. 반면, 국내 최대의 공공 마리나시설인 수영만 요트경기장은 늘어나는 이용객 수를 시설이 수용하지 못하는 포화상태로 무등록/미등록 문제가 언론에 빈번하게 언급되고 있지만 관련 문제에 대한 적극적인 해소 방안 마련은 미흡한 실정이다.⁴⁴⁾ 이는 계류된 레저선박의 소유주 파악이 어렵고 조례를

통해서 이를 제재할 규정을 마련하지 못한 데 원인이 있다. 따라서 마리나항만법 등을 통하여 개별 마리나항만에 정박하는 무등록/미등록 레저선박에 대한 대처방안 마련이 필요할 것으로 판단된다.

제2절 레저선박의 운영

1. 레저선박 등록/검사제도의 개편

국내 레저선박 관리제도를 상호 비교해 보면 현재 총 톤수 20톤 미만의 선박에 대해 선박법(유선), 수상레저안전법(동력수상레저기구)에서 각각 별도의 등록제도를 두고 있다. 또한 총 톤수 20톤 미만의 선박에 대해 선박안전법(유선), 유선 및 도선사업법(유선), 수상레저안전법(동력수상레저기구)에서 각각 별도의 검사제도를 두고 있다.

〈표 5-2〉 동력수상레저기구와 유선의 등록업무 비교

구분	동력수상레저기구	유선
근거법	수상레저안전법, 시행령, 시행규칙	선박법, 시행령, 시행규칙
등록대상 선박	1. 수상오토바이 2. 선내기 또는 선외기인 모터보트로서 총 톤수(「선박법」 제3조 제1항 제2호에 따른 총 톤수를 말한다) 20톤 미만의 모터보트 3. 공기를 넣으면 부풀고 접어서 운반할 수 있는 고무보트를 제외한 추진기관 30마력 이상의 고무보트 4. 총 톤수 20톤 미만의 세일링 요트	다음의 등록제외선박 이외의 선박은 등록 가능 1. 군함, 경찰용 선박 2. 총 톤수 5톤 미만인 범선 중 기관을 설치하지 아니한 범선 3. 총 톤수 20톤 미만인 부선 4. 총 톤수 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」

44) KNN 취재수첩, “부산요트경기장 비리온상”, 보도자료(2016.10.5)

구분	동력수상레저기구	유선
		제33조에 따른 점용허가를 받은 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선은 제외한다. 5. 노와 상앗대만으로 운전하는 선박 6. 「어선법」 제2조 제1호 각 목의 어선 7. 「건설기계관리법」 제3조에 따라 건설기계로 등록된 준설선(浚渫船) 8. 「수상레저안전법」 제2조 제4호에 따른 동력수상레저기구 중 같은 법 제30조에 따라 수상레저기구로 등록된 수상오토바이·모터보트·고무보트 및 요트
등록관청	주소지 관한 시장·군수·구청장	선적항을 관할하는 지방해양항만청
등록장부	수상레저기구 등록원부	선박원부
등록 후 조치	수상레저기구 등록증 발급 등록번호판 발급	선박국적증서 발급
변경등록 여부	변경등록사유가 발생한 날로부터 30일 이내에 변경등록 가능	변경등록사유가 발생한 날로부터 30일 이내에 변경등록 가능
말소등록 여부	말소등록사유가 발생한 날로부터 30일 이내에 말소등록 가능	말소등록사유가 발생한 날로부터 30일 이내에 말소등록 가능

〈표 5-3〉 동력수상레저기구와 유선의 검사업무 비교

구분	동력수상레저기구	유선
근거법	수상레저안전법, 시행령, 시행규칙	- 선박안전법의 적용을 받는 유선 : 선박안전법, 시행령, 시행규칙 - 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 유선 : 유선 및 도선사업법, 시행령, 시행규칙
검사 기관	- 개인 • 국민안전처장관 • 검사대행기관 - 사업자 • 국민안전처장관(해수면) • 해당지역 시·도지사(내수면) • 검사대행기관(해수면/내수면)	- 선박안전법의 적용을 받는 유선 • 해양수산부장관 • 검사대행기관 - 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 유선 • 관할관청(예컨대 시·도지사, 시장·군수·구청장) • 검사대행기관에 대해서는 아무런 규정이 없으나, 검사위탁규정에 근거하여 유선의 안전검사에 대해 관할관청이 지정하는 관계 전문기관 또는 단체에 위탁할 수 있음
검사 종류	신규검사 정기검사 임시검사	- 선박안전법의 적용을 받는 유선 • 건조검사 • 정기검사 • 중간검사 • 임시검사 • 임시항해검사 - 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 유선 • 안점검사
검사 주기	- 수상레저사업에 이용되는 동력수상레저기구: 1년 - 그 밖의 동력수상레저기구: 5년	- 선박안전법의 적용을 받는 유선 • 정기검사: 5년 • 중간검사: 1년, 2년, 3년 등 - 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 유선: 1년

구분	동력수상레저기구	유선
검사후 조치	안전검사증발급	- 선박안전법의 적용을 받는 유선 : 선박검사증서
		- 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 유선 : 안전검사증
검사 대행 기관	국민안전처장관/시도지사 검사대행기관 지정 가능 검사대행기관 지정기준 법정화	- 선박안전법의 적용을 받는 유선 • 선급법인 • 선박안전기술공단
		- 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 유선 : 관할관청이 지정하는 관계 전문기관 또는 단체에 위탁

따라서 총 톤수 20톤 미만의 선박에 대해 상기와 같이 여러 법령에 산재해 있는 검사 및 등록제도는 크게 2가지 형태로의 개편이 가능할 것으로 판단된다.

첫 번째 방법은 선박의 특성을 고려하여 각 법령별로 각기 다르게 적용되는 레저선박(유선, 플레저보트, 수상레저기구)의 등록, 검사기준을 정비하는 방법이다. 현재 앞서 설명한 것처럼 20톤 미만의 선박은 선박법에 의한 레저선박(플레저보트)이나 수상레저안전법(수상레저기구)상의 수상레저기구로 등록과 검사가 진행된다. 선박법에 의한 레저선박(플레저보트)은 승선정원과 길이에 따라 등록과 검사에 차이가 있다. 반면 수상레저기구에는 동력요트나 모터보트와 같은 선박과 함께 수상레저기구가 포함됨에 따라 선령제한이 없으며 복원성을 기준으로 승선정원이 산정된다. 이와 같이 수상레저기구가 별도의 검사기준에 따라 규율을 받는 이유는 선박검사기준이 복잡하며 수상레저기구의 성격에 부합하지 못한다는 취지에 따른 것이다. 한편, 사업용 수상레저기구를 보유한 사업자 중에서는 20톤 미만으로 수상레저기구의 형태를 변경하거나 승선인원이 초과되더라도 복원성을 기준으로 검사를 받는 사례가 발생하고 있다. 이러한 문제점에 따라 20톤/13인승 기준과 사업용, 비사업용의 구분에 따라 등록/검사기준을 개편하는 방안을 다음과 같이 검토하였다.

우선 선박법의 소형선박 등록기준과 플레저보트의 승선 인원을 기초로 하여 20톤/13인 기준을 설정하였다. 레저선박이 비사업용/개인용인 경우는 수상레저기구의 검사기준을 활용하는 방법이 레저 활동자의 편의에 부합할 것으로 판단된다. 한편, 사업용은 플레저보트나 수상레저기구 모두 동일한 안전검사 기준을 적용하는 것이 타당하므로, 사업용 플레저보트와 동력요트, 모터보트는 동일한 검사기준을 적용하도록 제안하였다. 그리고 20톤/13인승이 넘는 플레저보트/유선, 수상레저기구는 현재 진행 중인 다중이용선박의 안전점검을 고려하여 동일한 기준을 적용하도록 제안하였다. 또한 현재 플레저보트와 유선, 여객선 등은 선령제한이 있으므로 13인승 이상의 수상레저기구도 동일한 기준을 적용하는 방안을 검토하였다.

〈그림 5-11〉 레저선박 등록/검사기준의 개선(안)



두 번째 방법은 가칭 ‘소형선박 검사 및 등록에 관한 법률(가칭)’을 마련하여 20톤 미만의 레저선박을 하나의 제도 하에서 관리하는 방안이다. ‘소형선박 검사 및 등록에 관한 법률(가칭)’을 마련한다는 것은 현재 여러 법률에 산재되어 있는 소형선박(20톤 미만의 선박)과 관련된 내용을 하나의 법률로 일원화하여 관리한다는 측면에서 긍정적 효과가 기대된다. 한편, 기존 법령과의 관계 설정 및 새로운 법령의 마련에 따른 새로운 규제 도입이라는 측면도 있기 때문에 법령 신설의 필요성에 대한 공감대를 형성하는 것이 가장 시급한 문제일 것으로 판단된다. 법률의 주요 내용은 다음과 같이 구성하도록 한다.

〈표 5-4〉 소형선박검사 및 등록에 관한 법률(가칭)의 주요 내용

구분	내용
입법목적	· 총 톤수 20톤 미만의 소형선박 및 동력수상레저기구의 검사 및 등록에 관한 일정한 사항을 규정함으로써 체계적이고 통일적인 검사 및 관리제도 확립
소형선박의 종류 구분	· 소형선박의 종류를 실태 파악을 통하여 세밀하게 구분할 필요가 있음
선검사 후등록 제도 도입	· 소형선박에 대해 등록하기 전에 반드시 검사를 받도록 할 필요가 있음
소형선박 검사대행기관에 대한 법정화	· 소형선박 검사대행기관에 대해 법정기준 및 요건 등에 관하여 규정할 필요가 있음
소형선박등록 절차에 대한 법정화	· 소형선박에 대한 등록 절차 및 등록 종류 등에 관하여 규정할 필요가 있음

2. 레저선박 사업법령의 정비

비사업용 레저선박(수상레저기구, 플레저보트)을 통한 레저활동은 낚시와 다이빙, 중간 기착 등의 활동에 대한 법적 제약사항이 없다. 반면 레저선박의 대여와 탑승으로 구분되는 사업용 레저선박의 운영에 있어서는 개별 사업의 등록 규정에 따라 사업영역이 다르게 구성된다. 레저선박에 탑승하여 동일한 목적으

로 레저활동을 즐긴다면 선박의 규모에 따라 동일한 기준을 적용하는 것이 합리적일 것이다.

현행 레저선박을 통한 관광 및 레저활동은 각 사업별 허가여건에 따라 각기 다른 관광활동을 할 수 있다. 본 과제의 연구영역에서 제외시킨 낚시어선을 이용한 낚시활동을 빼면 유선업은 다이빙, 낚시, 주류 판매 등이 가능하며 중간 기착은 불가능하다. 반면, 수상레저업은 낚시나 다이빙활동에 대한 규정은 마련되어 있지 못하다.⁴⁵⁾ 또한 주류 판매와 관련해서 수상레저업, 마리나업의 경우 명확한 기준이 마련되어 있지 않아 개별 선박의 허가 여부에 따라 가능 여부를 판단하고 있다. 따라서 앞서 레저선박의 등록/검사 기준과 연계하여 사업용 레저선박의 활동 범위 기준을 정비하는 것이 필요할 것으로 판단된다.

레저선박을 통하여 바다에서 즐길 수 있는 활동 중에서 다이빙활동은 수중레저법의 마련에 따라 수중레저법에서 규정한 일정 시설을 구비할 경우 별도의 제약이 발생하지 않을 것으로 판단된다. 그리고 낚시활동은 안전장비를 착용하고 안전시설을 구비한다면 마리나선박, 수상레저기구 모두에서 활동이 가능하도록 정비하는 것이 합리적이다. 다음으로 주류 판매와 관련하여 마리나업은 마리나업에 사용되는 선박의 등록 요건에 따라 판매 가능 여부가 결정되기 때문에 수상레저기구에서의 주류 판매를 허가할 것인지가 검토 대상이다. 동력수상레저기구의 주류 판매는 현행 주류 판매 가능 기준을 준용하여 적용하는 것이 합리적일 것으로 판단된다. 한편 해상에서의 음식물 판매는 위생기준을 함께 검토해야하기 때문에 소규모 레저선박에서의 음식물 판매 허가는 용이하지 않을 수 있다. 마지막으로 레저선박의 중간 기착 허용 여부가 있다. 과거 선박의 중간 기착 문제는 여객선이나 도선의 영업 침해가 우려된다는 민원에 따라 허가되지 못했다. 그러나 해양레저가 활성화되고 레저선박을 통한 운항 여건이 점차 개선되고 있는 현실을 감안할 때 레저선박을 통한 도서 지역의 중간 기착은 지역 관광활성화에 크게 기여할 수 있을 것으로 판단된다. 따라서 마리나업, 수상레저업, 유선업의 영업 구역을 검토하여 여객선이 운항하지 않는 지역에는

45) 2016년 6월 제정된 「수중레저활동의 안전 및 활성화 등에 관한 법률(이하 수중레저법)」에 따라 해당 선박이 일정한 조건을 갖출 경우 다이버의 탑승이 가능하도록 법적 근거가 마련됨

중간 기착을 위한 계류를 허용하고, 정박시설이 확보된 경우에 한하여 마리나 업이나 수상레저업, 유선업의 중간 기착을 허용하도록 관련 규정을 정비하는 방안을 마련해야 한다. 그리고 여객선 운항에 침해를 주는 지역에 대해서는 관련 사업자 간의 협의를 통하여 조정이 가능한 지역은 중간 기착을 허용하고 명백한 영업 침해가 발생하는 지역에 대해서는 중간 기착을 허용하지 않도록 관련 규정을 마련하도록 한다.

결론적으로 레저선박을 통한 사업규정은 개별 법령에서 정비하도록 하며 마리나업은 이러한 규정 및 시설을 갖춘 선박에 한하여 낚시활동, 다이빙활동, 주류 판매, 중간 기착을 허용하는 것이 합리적으로 판단된다.

제6장 결 론

본 연구는 최근 증가하고 있는 레저선박의 등록, 이용 추세를 감안하여 국내 레저선박의 이용 실태 및 관리 현안, 해외 레저선박 관리제도 사례분석을 토대로 하여 국내 레저선박 관리제도의 개선방안을 제시하였다.

우선 2장에서는 레저선박 관련 법·제도를 등록·검사법과 사업법으로 대별하여 분석하고 최근 이슈가 된 승선 인원 13인 이상 다중이용선박의 안전관리 대책 및 폐선 관리까지 살펴보았다.

레저선박 관련 법·제도에는 등록·검사에 관한 선박법 및 선박안전법과 수상레저안전법이 있다. 총 톤수 20톤 이상인 레저선박은 선박법에 따라 지방해양항만청에 등록하고 선박안전법에 따라 플레저보트의 기준으로 검사를 받는다. 플레저보트는 길이 12미터와 24미터를 기준으로, 사업용과 비사업용을 구분하여 완화된 기준의 검사를 받는다. 총 톤수 20톤 미만 레저선박은 수상레저안전법에 따라 동력수상레저기구 기준으로 검사를 받은 후에 시·군·구청에 등록한다. 길이 6미터와 12미터를 기점으로 구분하여 선박안전법의 플레저보트에 비해 더욱 완화된 기준의 검사를 받는다. 이와 같은 등록·검사법 이원화로 인해 등록·검사의 순서가 다르고 등록 관할관청이 달라 레저선박의 등록 실태 파악에 어려움이 있다.

레저선박을 이용한 사업으로는 유도선법, 해운법, 수상레저안전법, 마리나항만법 등이 있다. 유도선법과 해운법은 선박을 이용한 이동 및 선박 내 유락 행위에 초점을 다루고 있다. 수상레저안전법은 레저선박을 이용한 이동보다는 선박을 이용한 레저 행위에 초점을 맞추고 있어 운항 중인 선박 내 유락 행위에 관한 규제가 없다. 마리나선박 대여업은 플레저보트나 동력수상레저기구로 등록된 선박의 유락 또는 레저 행위를 지원하는 사업으로서 레저 행위 및 유락 행위에 관한 규제가 없다.

이처럼 레저선박 관련 사업법이 다양하고 영업 행위가 서로 배타적이지 않

아 관리제도상에 허점이 나타나고 있다. 첫째, 각 사업법에서 제한하는 총 톤수 규정이 다르기 때문에 사업자가 절세 등을 목적으로 영업 행위에 가장 유리한 법에 따르기로 하고 선박시설을 취사선택해서 구조변경을 할 경우 안전문제를 초래할 수 있다. 둘째, 각 사업법에서 제한하는 선령 기준에 차이가 있고 특히 선령 제한이 없는 수상레저안전법에 따른 동력수상레저기구 이용에 안전문제가 발생할 소지가 있다. 셋째, 각 사업법에서 제시하는 선원 기준에도 차이가 있어 유사 영업 행위를 하더라도 안전에 필요한 선원이 승선하지 않는 상황이 발생할 가능성이 있다. 넷째, 각 사업법에서 규정하는 주류 판매 기준이 달라 유사 영업 행위를 하더라도 형평성의 문제가 발생할 수 있다. 마지막으로, 다중 이용선박과 관련해 승선 인원이 13인 이상인 경우 사업법이 다르더라도 각 검사제도를 통해 안전 기준을 보완하고 있어 큰 문제는 없을 것으로 보인다.

폐선 관리제도와 관련해서는 레저선박 대부분이 FRP선박이므로 폐선 시 해양환경관리법과 폐기물관리법에 따라 환경오염을 최소화하면서 적법한 절차에 따라 처리되어야 한다. 그러나 방치선박의 경우 레저선박의 무등록·미등록으로 인해 소유자나 점유자, 이해관계인 등을 조회하기 어려워 행정 처리를 지연시킬 가능성이 있다. 결과적으로, 레저선박의 무등록·미등록 문제는 레저선박의 구입 및 제조부터 시작하여 운영 후 폐선에 이르는 생애주기에 걸쳐 책임감 있는 이용을 저해하는 문제를 초래할 것으로 보인다.

해양레저 선진국인 영국을 비롯하여 우리나라와 사회문화적인 유사성이 높은 일본의 레저선박 관리제도 운영 사례를 검토한 결과에 따르면 각 국가마다 자국의 특성을 반영한 뚜렷한 정책 방향이 있다는 점을 특징으로 볼 수 있다. 자율성을 중시하는 영국과 법률 및 제도로 명확하게 규율하고 있는 일본은 정책 기조는 상이하지만 레저선박 관리를 위한 정책적 시스템이 갖추어져 있고 규율을 준수하는 문화가 구축되어 있다. 양국은 소형 레저선박에 대한 명확한 기준과 일관성 있는 관리체계가 갖추어져 있을 뿐만 아니라 레저선박 활동자의 편리함을 확보할 수 있도록 제도가 운영되고 있다. 영국의 경우 선체길이 24미터 이하, 일본은 총 톤수 20톤 미만인 선박을 소형선박이라고 규정하고 있으며, 특히 일본은 JCI를 통해 소형선박 관리를 일원화하고 있다. 영국 역시 소형선

박의 관리를 위해 특화된 웹사이트를 통해 등록 및 검사, 폐선에 이르는 행정 절차를 처리할 수 있다. 더불어 양국은 레저선박 활동자가 안전하게 레저활동을 즐길 수 있는 기반이 되는 보험제도가 완비되어 있어 레저선박의 등록 및 검사부터 보험에 이르기까지 유기적으로 연결된 시스템이 구축되어 있다.

이상의 기초 현안분석 및 사례분석 등을 토대로 본 연구는 4가지 정책적 제언을 제안했다. 우선 레저선박의 이력 관리를 위한 레저선박 이력 관리 방안(선체 식별번호 부여)을 제시하였다. 이와 더불어 레저선박의 등록과 관련된 정책 통계의 일원화를 위하여 레저선박 등록시스템의 구축이 필요하다. 그리고 무등록/미등록 레저선박에 대한 대책 마련을 위하여 국내 레저선박에 대한 전수조사 및 마리나항만 규정 개정을 통한 미등록/무등록 레저선박 관리 방안을 함께 제시하였다. 마지막으로 레저선박 관리제도 개선과 관련하여 현행 선박법, 수상레저안전법 등에 분산되어 있는 레저선박의 등록 및 검사 체제를 선박의 규모와 활동 특성에 따라 관리하는 방안을 검토하였다. 우선 기존의 레저선박 관리제도의 틀 안에서 20톤, 13인을 기준으로 설정하여 기준 이하의 레저선박은 사업용과 비사업용의 용도에 따라 수상레저안전법과 플레저보트 검사 기준을 적용하여 레저선박을 등록/검사하도록 한다. 그리고 20톤 이상의 레저선박은 수상레저기구와 선박법 등록 대상에 관계없이 동일한 검사기준을 적용하여 사업 간의 형평성을 유지하도록 하고 선령 제한 또한 동일하게 적용한다. 이와 동시에 다른 한 편으로는 기존의 소형선박을 둘러싼 다양한 기준들이 각 법령에 따라 적용되고 있는 현실을 감안하여 20톤 미만의 소형 레저선박을 동일한 기준에 따라 관리하는 ‘소형선박 검사 및 등록에 관한 법률(가칭)’을 검토하였다. 다만 신규 법률의 제정은 기존 법령과의 상충 및 새로운 규제로 작용할 소지가 있으므로 이의 입법 당위성을 확보하는 것이 필요하다. 따라서 정책 환경의 변화 여건을 고려하여 관련 법령의 통합 혹은 기존 법령의 틀 안에서 기준 정비를 함께 고려해야 할 것으로 판단된다.

국내 레저선박 시장은 해양레저 활동에 대한 정책적, 사회적 관심의 증대에 따라 향후 지속적인 성장이 전망된다. 한편, 국내 레저선박 관리 환경은 이러한 시장 변화에 적극적으로 대응하지 못했다. 이에 본 보고서에서는 레저선박 관리제도를

중심으로 정책적 개선 방안을 제시하였다. 단기적으로는 기존의 선박 관련 법령을 정비하여 등록, 검사, 사업 관련 법령 속에 레저선박 관리제도가 상호 배타성을 가지고 추진될 수 있도록 정비하는 것이 합리적이다. 레저선박 등록시스템 구축 및 레저선박실태 파악, 소형선박 검사 및 등록을 위한 법률(가칭) 마련 등은 재정의 수반과 더불어 관계 기관의 의견 수렴 등을 거쳐 중장기적으로 추진해야 할 것이다. 이와 더불어 레저선박 관리제도의 기반이 되는 무등록, 미등록의 문제는 레저선박 등록이 안전과 환경문제, 개인의 재산권 확보 측면에서 필요하다는 국민적 공감대를 얻을 수 있도록 적극적인 홍보 및 안내 시스템의 정비를 통하여 대중적 인식의 개선이 함께 이루어져야 한다. 동시에 레저선박 등록에 따른 다양한 보험상품의 마련, 레저선박 취/등록에 따른 과세 문제도 함께 정비할 때 실질적 개선이 이루어질 수 있다. 레저선박 관리제도를 개선하는 궁극적인 목적 및 정책추진의 기본방향은 모든 국민에게 편리한 레저선박 이용 환경을 마련하는 것과 더불어 국내 레저선박 시장의 경쟁력 개선에 초점을 맞추고 추진되어야 할 것이다.

참 고 문 헌

〈국내 문헌〉

관세청, 『수출입무역통계』, 각 년도.

김경석, 「일본의 선박안전 관리법제」, (최신)외국법제정보 2014-4호, 한국법제연구원, 2014, pp.90-97.

서울특별시, 2016년도 부동산 시가표준액표.

송정현, “감척으로 인한 FRP어선의 처리방안”, 한국어업기술학회지, Vol. 44 No. 1, pp.75-80.

신인식, 「성희롱책임과 보험담보에 대한 연구」, 보험학회지 제70집, 한국보험학회, 2005.4.

안전행정부, 『지방세통계연감』, 각 년도.

이은재 외, “폐 FRP 선박처리 현황 및 관련 법제도 고찰”, 2007년도 한국해양과학기술협의회 공동학술대회 자료집, pp.2716-2719.

한국해양과학기술진흥원, 『해양폐기물 자원·순환 기술 연구(폐FRP선박 처리시스템 개발)』, 2010.

해양수산부·국민안전처, “다중이용선박 안전관리 혁신대책”, 국무회의 보고자료, 2016년 1월 26일.

〈국외 문헌〉

国土交通省, 『プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画』, 2013.5.

Brown R. H., Marine Insurance, Vol. 3., Hull Insurance, 2th ed. (London: Witherby & Co. Ltd, 1993)

Dover V., Analysis of Marine Insurance Clauses(London: Witherby & Co. Ltd., 1956)

Goodacre J. K., Marine Insurance Claims, 3th ed. (London: Witherby & Co. Ltd., 1996)

Hudson, N. G. & Allen, J. C., The Institute Clauses Handbook(London: LLP, 1986)

〈인터넷 자료〉

국가법령정보센터(<http://www.law.go.kr>)
 국토교통성(<http://www.mlit.go.jp>)
 뉴스1(<http://news1.kr>)
 머니투데이(<http://www.mt.co.kr>)
 보험개발원(<http://www.kidi.or.kr>)
 부산일보(<http://news20.busan.com>)
 아시아뉴스통신(<http://www.aneusa.com>)
 연합뉴스(<http://www.yonhapnews.co.kr>)
 영국 정부 통합 사이트(<https://www.gov.uk>)
 영국 소형선박 등록 웹사이트(<https://mcanet.mcga.gov.uk/ssr/ssr/>)
 요트 설계·검사원 협회 웹사이트(<http://www.ydsa.co.uk/surveyors.asp>),
 이데일리(<http://www.edaily.co.kr>)
 일본소형선박검사기구(<http://www.jci.go.jp>)
 일본해양산업협회(<http://www.marine-jbia.or.jp>)
 중앙일보(<http://news.joins.com>)
<http://www.boatus.org>
<http://www.diamondbay.co.kr>
<http://blue-marine.co.kr/>
<https://canalrivertrust.org.uk>
<http://uminohi.com>

〈참고 자료〉

- 류창호, 「동아시아의 문화전통과 한국 민법의 발전」, (최신)외국법제정보 2005-3호, 한국법제연구원, 2005, pp.117-156.
- 이원희·하세정, 『독점에서 경쟁체제로의 전환이 갖는 효과성 분석: 검사·검증기관의 기능 재편을 중심으로』, 한국조세재정연구원, 2015.
- 한국해양대학교 SG연구사업단, 『소형선박등록제도 도입방안에 관한 연구』, 해양수산부, 2005.
- 해양경찰청, 『수상레저기구 안전관리 연구』, 2008.
- _____, 『수상레저 활성화를 위한 중장기 발전방안 연구』, 2012.
- KNN 취재수첩, “부산요트경기장 비리온상”, 보도자료(2016.10.5 방송)
- 国土交通省, 『平成 26 年度プレジャーボート全国実態調査結果概要』, 2015.6.

부 록

1. 해외 수상레저기구보험 운영 사례⁴⁶⁾

1. 영국

1) 도입 배경 및 현황

현재 영국에서는 전문레저보험자(Specialist Leisure Insurer)에 의하여 수상레저기구 종류별로 수상레저기구보험이 시행되고 있으며, 수상레저기구를 담보하기 위하여 런던보험자협회가 제정한 협회요트보험약관(Institute Yacht Clause)⁴⁷⁾과 각각의 보험자들이 스스로 개별약관을 제정하여 사용하고 있는 플레저선박보험약관(Pleasure Craft Clause), 범선보험약관(Sailboard Insurance Clause), 덩기 및 로우잉보트보험약관(Dinghy and Rowing Boat Insurance Clause), 수상오토바이약관(Personal Watercraft Clause) 등이 시행되고 있다.

즉, 영국에서는 런던보험자협회가 제정한 표준약관과 각 보험자들의 개별약관이 병용되고 있다. 특히 협회요트보험약관과 플레저선박보험약관은 쾌속정, 보터보트, 고무보트 및 내로우보트 등 다양한 플레저선박과 관련된 보험계약에서 광범위하게 사용되고 있다.

협회요트보험약관과 관련하여 살펴볼 때 특히 ‘요트’라는 용어에 대하여 17세기경에는 ‘여객을 수송할 목적으로 사용되는 소형 범선’이라고 정의하였으

⁴⁶⁾ 부록 1. 해외 수상레저기구보험 운영 사례: 한국해양대학교 홍성화 교수 원고 자문. 본문의 내용은 ‘홍성화, 영국요트보험약관에 있어서 요트보험자의 보상책임에 관한 해석론적 고찰, 『한국해법학회지』 제28권 제1호, pp.71-112, 2006.’을 요약 정리함

⁴⁷⁾ 협회요트보험약관은 최고설계속력 17노트를 초과하지 않는 요트를 담보하기 위해 1926년 7월 1일자로 처음 채택된 후 수 차례의 개정을 거쳐 현재에는 1985년 1월 1일자 개정약관이 사용되고 있다(Victor Dover, Analysis of Marine Insurance Clauses(London: Witherby & Co. Ltd., 1956), p.64).

나, 그 후 여러 사전들에서는 ‘유람(pleasure) 또는 경주(racing) 목적으로 사용되는 경량의 범선 또는 증기선’이라고 요트를 정의하고 있다. 그러나 오늘날 보험자들은 ‘바람으로 추진되든지 기계적으로 추진되든지 여부를 불문하고 사적유람(private pleasure) 또는 스포츠 활동을 목적으로 광범위하게 사용되는 여하한 선박’이라고 요트를 정의하고 있다. 따라서 화물과 여객을 운송할 목적으로 사용되는 선박 또는 플레저산업을 제외하고 상업적 목적으로 사용되는 선박들은 보험의 목적으로서 요트라는 용어를 사용할 수 없다. 실무적으로는 오직 사적유람용으로만 사용된다면 기계적으로 추진되는 일정 크기의 선박에 대해서도 요트보험의 목적으로 할 수 있다고 본다.⁴⁸⁾ 따라서 바람으로 추진되든지 기계적으로 추진되든지 사적유람용으로만 사용된다면 요트보험의 목적이 될 수 있기 때문에 협회요트보험약관은 다양한 형태의 플레저선박을 담보하는 보험계약에서 광범위하게 사용될 수 있는 것이다.

2) 가입 신청

수상레저기구보험은 보험가입 시에 신청서(proposal form)를 사용하고 있다는 점에서 다른 해상보험과는 다소 차이 있지만, 다른 해상보험과 마찬가지로 수상레저기구보험에 대해서도 아직까지는 최대선원의 원칙이 그대로 적용된다는 점에 유의해야 한다.⁴⁹⁾ 따라서 피보험자는 보험가입신청서에 개인 신상에 관한 사항, 보험목적물의 명세에 관한 사항, 엔진명세에 관한 사항, 계선에 관한 사항, 기타 질문사항에 대하여 상세히 기입하여 고지해야 한다.

보험가입신청서에서는 개인 신상에 관한 사항에 대해서는 성명, 주소, 직업 및 항해경험 등에 관하여 질문하고 있으며, 보험목적물의 명세에 관한 사항에 대해서는 제조자 및 모델, 보험목적물의 형태 및 종류, 선체의 재질, 전장, 폭, 최고설계속력, 건조년도, 구입일자, 마지막 검사일자, 선박명에 관하여 질문하고 있으며, 엔진명세에 관한 사항에 대해서는 엔진형태가 선외모터인지 선내모

⁴⁸⁾ R. H. Brown, Marine Insurance, Vol. 3., Hull Insurance, 2th ed.(London: Witherby & Co. Ltd, 1993), p.859.

⁴⁹⁾ Goodacre J. K., Marine Insurance Claims, 3th ed.(London: Witherby & Co. Ltd., 1996), p.764.

터인지 여부, 제조자, 제조년도, 마력, 선외모터의 가액에 관하여 질문하고 있으며, 계선에 관한 사항에 대해서는 취항 시 계선할 장소, 계선형태, 휴항장소 및 항행구역에 관하여 질문하고 있다. 또한 추가적으로 사적유람용으로만 사용할 것인지 여부, 용선에 사용할 것인지 여부, 과거의 사고경험 등에 대해서도 질문하고 있다.

보험가입신청서에서도 모든 질문에 대해서는 피보험자가 완전히 진실하게 답변할 것을 요구하고 있으며, 만약 피보험자가 진실한 답변을 하지 않을 경우 보험자는 피보험자에게 보상하지 않는다는 점을 명확히 하고 있다.

3) 주요 내용

(1) 담보위험

① 의의

담보위험이란 보험자가 특정 위험으로 인하여 발생한 손해를 보상할 것을 약속한 위험을 말한다. 따라서 보험자가 보상책임을 지기 위해서는 반드시 손해가 담보위험으로 인하여 발생해야 한다. 손해가 담보위험으로 인하여 발생하였다면 보험자의 보상책임은 일단 성립하게 되며, 당해 담보위험이 어떠한 사정 하에 어떠한 원인으로 인하여 발생하였는지 여부 등은 별개의 문제이다. 그러나 실제로는 특정의 현상을 면책위험으로 정하고 그 위험으로 인하여 발생한 손해에 대해서는 보상하지 않는다는 제한을 두는 것이 일반적이기 때문에 특정의 담보위험으로 인하여 손해가 발생했다는 사실만으로 바로 보험자의 보상책임이 결정되는 것이 아니고, 특정의 면책위험으로 인하여 발생한 것이 아니라 는 점이 입증되는 경우에만 보험자의 보상책임 여부가 결정된다.

② 내용

협회요트보험은 담보위험에 대해 피보험자 등이 ‘상당한 주의(due diligence)’를 다할 것을 전제요건으로 하지 않는 담보위험과 ‘상당한 주의’를 다할 것을 전제요건으로 하는 담보위험으로 분류하여 규정하고 있으며, 이는 전자의 담보위험은 피보험자 등이 지배할 수 없는 위험이지만, 후자의 담보위험은 피보험자 등이 어느 정도 지배할 수 있는 이른바 인위적 위험의 성질을 갖기 때문이

다. 따라서 전자의 담보위험에 대해서는 피보험자 등이 상당한 주의를 다하지 않았기 때문에 손해가 발생하였다는 것을 보험자가 입증하더라도 보험자의 보험금지급책임에는 아무런 영향이 없으나, 후자의 담보위험에 대해서는 이런 위험으로 인한 손해가 피보험자 등이 상당한 주의를 다하지 않았기 때문에 발생하였다는 것을 보험자가 입증한 경우에는 면책을 주장할 수 있다.

협회요트보험은 피보험자 등이 상당한 주의를 다할 것을 전제요건으로 하지 않는 담보위험에 대해 ㉠ 해상, 강, 호수 또는 기타 가항수역에서의 고유의 위험, ㉡ 화재, ㉢ 투하, ㉣ 해적행위, ㉤ 도크, 항만시설이나 장비, 육상운송용구, 항공기 또는 기타 이와 유사한 물체 또는 그로부터 낙하하는 물체와의 접촉, ㉥ 지진, 화산의 분화, 낙뢰 위험으로 열거하고 있다. 또한 피보험자 등이 상당한 주의를 다할 것을 전제요건으로 하는 담보위험에 대해 ㉦ 저장품, 선구, 의장품, 기관 또는 연료의 선적, 양하 또는 이동 중의 사고, ㉧ 폭발, ㉨ 악의적 행위, ㉩ 선박전체 또는 그 선박의 단정 또는 통상의 부착방법에 추가된 도난 방지장치에 의한 선박 또는 그 선박의 단정에 확실하게 고정되어진 선외모터의 도난 또는 피보험선박 또는 보관, 수리장소에의 불법침입으로 인한 선외 모터, 선구 또는 의장품을 포함하는 기관의 도난, ㉪ 선체 또는 기관의 잠재적 하자, 추진축의 파손 또는 보일러의 파열(파손된 추진축 또는 파열된 보일러의 하자 있는 부분에 대한 교체비용 및 수리비용은 제외한다), ㉫ 어떠한 자에 의한 과실(다만 피보험자 또는 선박소유자를 위하여 실행된 수리 또는 개조작업 또는 선박의 유지와 관련하여 과실 또는 계약위반으로 인하여 발생하는 일체의 하자 보수비용은 제외한다)로 열거하고 있다.

범선보험은 ㉬ 악천후를 포함하는 외부적인 우연한 작용, 좌초, 침몰, 충돌, 화재, 자연발화, 점화, 피보험범선의 조종상의 사고, 항공기와의 접촉, 악의적 행위 또는 피보험범선의 잠재적 하자(하자부분의 수리비용은 제외한다), ㉭ 도난, ㉮ 여하한 자의 과실(다만 이러한 멸실 또는 훼손은 증서의 소지인이 상당한 주의를 다하지 않아 발생한 결과가 아니어야 한다)을 담보위험으로 열거하고 있다.

플레저선박보험은 담보위험에 대해 보험자는 취항, 휴항 중 또는 육상의 보

관장소에 있을 때 및 인양 또는 진수하는 동안 또 유사한 통상적인 과정 및 검사 또는 통상적인 관리를 받는 동안에 피보험선박에 대한 우연한 물리적 멸실 또는 훼손(피보험자의 무모한 불법행위로 인한 경우를 제외한 악의적 훼손을 포함한다)에 대해 보상한다고 포괄적으로 규정하고 있다. 덩기 및 로우잉보트 보험도 담보위험에 대해 피보험자는 우연한 멸실 또는 훼손의 모든 위험에 대해 보상을 받을 수 있다고 포괄적으로 규정하고 있다.

(2) 면책위험

① 의의

면책위험이란 어떤 위험으로 인하여 발생한 손해에 대해 보험자가 보상책임을 면한다는 것을 특정한 위험으로서 보험자의 보상책임을 적극적으로 제한하는 효과를 가지고 있다. 따라서 어떤 위험을 담보위험으로 규정하고 있는 경우에도 당해 위험에 관하여 면책규정이 정해져 있는 경우에는 이 면책규정이 우선적으로 적용되기 때문에 보험자는 담보위험으로 인하여 발생한 손해에 대해서도 보상책임을 면한다. 이는 면책위험이 일단 담보위험으로서 보험자가 부담한 위험의 효과를 일부 또는 전부 제한할 목적으로 특정되었기 때문이다.

이점과 관련하여 협회요트보험, 플레저선박보험 및 덩기 및 로우잉보트보험은 각각 ‘이 보험계약에 있어서는 면책에 대해 항상 구속된다’, ‘면책조항들은 절대적이며, 이 보험계약에 포함된 것으로서 이에 저촉되는 일체의 규정보다 우선한다’, ‘이 보험계약상의 면책사유에 구속된다’, ‘이하에서 규정한 면책위험에 구속된다’고 명시적으로 규정하고 있기 때문에 보험계약상의 다른 규정이 면책위험 규정에 저촉하는 경우에는 면책위험 규정이 다른 규정보다 우선적으로 적용된다.⁵⁰⁾

② 내용

협회요트보험은 면책위험에 대해 일반면책위험, 전쟁면책위험, 동맹파업면책위험 및 정치적 행위면책위험, 방사능면책위험으로 분류하여 상세히 규정하고 있다.

⁵⁰⁾ Hudson. N. G. & Allen. J. C., The Institute Clauses Handbook(London: LLP, 1986), p.133.

먼저 일반면책위험에 대해서는 ㉠ 선외모터의 탈락 또는 선외로의 낙하, ㉡ 최대설계속력이 17노트를 초과하는 단정(다만 그러한 단정이 특별히 담보되고, 쾌속정약관의 적용을 받거나 또는 모선 상에 있거나 또는 육상에서 휴항하고 있는 경우에는 제외한다), ㉢ 모선의 선박명이 영구적으로 표시되어 있지 아니한 단정, ㉣ 사용 중에 바람에 의하여 찢어지거나 또는 날아가 버린 돛 및 보호커버(다만 그것이 돛을 고박한 스파의 손상결과에 의한 경우 또는 선박의 좌초, 충돌 또는 물 이외의 다른 물체(유빙을 포함한다)와 접촉한 경우에는 제외한다), ㉤ 피보험선박의 경주(Racing) 중에 발생한 돛(sails), 돛대(masts) 또는 접목(standing), 정색(running) 및 동색(rigging)(다만 그 멸실 또는 훼손이 선박의 좌초, 침몰, 대화재, 화재, 충돌 또는 물 이외의 다른 물체(유빙을 포함한다)와 접촉한 경우에는 제외한다), ㉥ 개인소지품, ㉦ 소모품, 어구 또는 개선장비, ㉧ 설계상 또는 제조상의 결함을 보수함으로써 발생한 멸실 또는 비용 또는 설계상 또는 제조상의 개량, 변경으로 인하여 발생하는 어떠한 비용, ㉨ 모터 및 그 관련물(추진축 또는 추진기 제외), 전기적 장치 및 축전지 및 그 관련물이 악천후로 인하여 멸실 또는 훼손의 경우(다만 선박 침몰로 인하여 멸실 또는 훼손이 발생한 경우, 선박의 좌초 또는 충돌 또는 다른 선박, 부두 또는 방파제와의 접촉으로 인하여 발생한 멸실 또는 훼손에 대해서는 제외한다)로 열거하고 있다.

전쟁면책위험에 대해서는 ㉠ 전쟁, 내란, 혁명, 모반, 반란 또는 그로부터 발생하는 국내투쟁 또는 교전국에 의하거나 교전국에 대한 적대행위, ㉡ 포획, 나포, 강류, 억지 또는 억류(악행 및 해적행위는 제외) 및 그러한 행위의 결과 또는 그러한 행위의 기도, ㉢ 유기된 기뢰, 어뢰, 폭탄 또는 기타의 유기된 전쟁무기로 열거하고 있다.

동맹파업면책 및 정치적 행위면책위험에 대해서는 ㉠ 동맹파업자, 직장폐쇄를 당한 노동자 또는 노동쟁의, 폭동 또는 소요에 가담한 자, ㉡ 테러리스트 또는 정치적 동기에서 행동하는 자로 열거하고 있다.

방사능면책위험에 대해서는 ㉠ 원자 또는 핵의 분열 및/또는 융합 또는 기타 이와 유사한 반응 또는 방사능의 힘과 물질을 사용하는 일체의 전쟁무기, ㉡ 핵연료, 핵폐기물 또는 핵연료의 연소로부터 발생한 전리방사성 또는 방사능오

염, ㉔ 원자력시설, 원자로, 기타의 원자력기기 또는 이러한 것들의 구성부품의 방사성, 유독성, 폭발성, 기타의 유해한 특성 또는 방사능오염을 발생하게 하는 특성을 열거하고 있다.

당기 및 로우잉보트보험은 ㉑ 사용에 따른 감손, ㉒ 운송 중에 할킨 상처 (scratching) 및 패인 상처(bruising), ㉓ 자연소모, 사용에 따른 품질의 악화, 가치 하락, ㉔ 개인휴대품 및/또는 어구, ㉕ 보관장소의 문을 잠그지 않았거나 또는 통상의 부착방법에 추가된 도난방지장치에 의해 피보험선박에 확실하게 부착되지 않은 경우의 선외모터의 도난, ㉖ 피보험선박과 함께 도난당하지 아니하거나 또는 보관장소의 문을 잠그지 않은 경우의 고박되지 않은 선구, 부속품 또는 의장품의 절도, ㉗ 기계적인 고장, ㉘ 피보험선박이 임대 또는 용선된 경우 또는 사적 목적 이외의 목적으로 사용된 경우, ㉙ 포획, 나포, 강류, 억지 또는 억류 및 그러한 행위의 결과 또는 그러한 행위의 기도, 내란, 혁명, 모반, 반란 또는 그로부터 발생하는 국내투쟁 또는 해적행위, 동맹파업자, 직장폐쇄를 당한 노동자, 쟁의행위, 폭동 또는 소요에 가담한 자, ㉚ 핵연료, 핵폐기물 또는 핵연료의 연소로부터 발생한 전리방사성 또는 방사능오염, ㉛ 원자력시설, 원자로, 기타의 원자력기기 또는 이러한 것들의 구성부품의 방사성, 유독성, 폭발성, 기타의 유해한 특성 또는 방사능오염을 발생하게 하는 특성, ㉜ 피보험선박의 불감항을 면책위험으로 열거하고 있다.

플레저선박보험은 ㉑ 사용에 따른 감손, 자연소모, 바람과 파도의 통상적 작용 및 자연적 부식, ㉒ 소모품, 계류장비, 어구 또는 개인휴대품, ㉓ 중대수리 또는 개조중의 피보험선박에 대한 멸실 또는 훼손, ㉔ 통상의 부착방법에 추가된 도난방지장치에 의해 피보험선박에 확실하게 부착되지 않은 경우의 선외모터의 도난, ㉕ 피보험선박의 선외모터의 탈락 또는 선외로의 낙하로 인한 선외모터의 멸실 또는 훼손(다만 손해발생 당시에 적당한 안전체인 또는 가죽끈으로 피보험선박에 확실하게 고정된 경우는 제외한다), ㉖ 피보험선박의 전기적 또는 기계적 고장, 파손(다만 화재 또는 폭발 또는 피보험선박의 침몰 또는 피보험선박의 좌초 또는 물이외의 여하한 외부적 물체와의 충돌 또는 악천후의 결과로 인한 피보험선박의 침수 또는 피보험선박의 안전을 확보하기 위해 모든

합리적이고 적절한 수단 또는 조치를 취하는 여하한 자의 과실은 제외한다), ㉔ 결빙으로 인한 기계장치의 훼손, ㉕ 전동장치 또는 기계장치의 도난(다만 이러한 장치들이 피보험선박에 영구적으로 고정되어 있고, 강제적으로 제거된 경우 또는 피보험선박 또는 육상 또는 피보험선박의 선상의 폐쇄된 보관장소에의 불법침입에 뒤따른 도난 또는 이러한 장치들이 피보험선박과 함께 도난된 경우는 제외한다), ㉖ 피보험자의 대리인이 수행한 하자있는 작업으로 인한 피보험선박에 대한 여하한 하자부분의 개선비용, ㉗ 여하한 하자의 보수 또는 피보험선박의 설계상 또는 제조상의 잠재적 하자 또는 결함으로 인한 여하한 하자부분의 교체 또는 수리 또는 피보험선박의 설계상 또는 제조상의 개량 또는 변경으로 발생한 멸실 또는 비용, ㉘ 핵연료, 핵폐기물 또는 핵연료의 연소로부터 발생한 전리방사성 또는 방사능오염 또는 원자력시설, 원자로, 기타의 원자력기기 또는 이러한 것들의 구성부품의 방사성, 유독성, 폭발성, 기타의 유해한 특성 또는 방사능오염을 발생하게 하는 특성 또는 원자 또는 핵의 분열 또는 융합 또는 기타 이와 유사한 반응 또는 방사능의 힘과 물질을 사용하는 일체의 전쟁무기, ㉙ 징발 또는 선매가 소유권 또는 사용권에 대한 것인지, 강제적인 것인지, 임의적인 것인지 여부에 관계없이 군대 또는 국가, 정부로부터 정권을 위임받은 기타의 기관 또는 여하한 공공기관 또는 지방공사가 피보험선박을 점유, 취득, 구매한 경우, ㉚ 피보험선박이 소유되거나 또는 등록된 국가의 정부 또는 공공기관 또는 지방공사에 의해 또는 명령에 근거하여 또는 검역규칙 또는 관세 또는 무역규칙의 위반으로 인하여 포획, 나포, 강류, 억지, 억류, 몰수 또는 수용, ㉛ 영국, 미국, 프랑스, 러시아, 중국 간에 전쟁이 발발한 경우(선전 포고가 있었는지 여부를 불문한다)를 면책위험으로 열거하고 있다.

범선보험은 ㉜ 사용에 따른 감손, ㉝ 운송 중에 할퀸 상처(scratching) 및 패인 상처(bruising), ㉞ 자연소모, 품질의 악화 및 가치하락, ㉟ 개인휴대품, ㊱ 피보험범선과 함께 도난당한 경우를 제외하고, 고박되지 않은 선구, 부속품 또는 의장품의 도난, ㊲ 피보험재산이 임대 또는 용선된 경우 또는 사적 목적 이외의 목적으로 사용된 경우, ㊳ 포획, 나포, 강류, 억지 또는 억류 및 그러한 행위의 결과 또는 그러한 행위의 기도, ㊴ 내란, 혁명, 모반, 반란 또는 그로부터 발

생하는 국내투쟁, ㉔ 해적행위, 동맹파업자, 직장폐쇄를 당한 노동자, 정의행위, 폭동 또는 소요에 가담한 자, ㉕ 핵연료, 핵폐기물 또는 핵연료의 연소로부터 발생한 전리방사성 또는 방사능오염 또는 원자력시설, 원자로, 기타의 원자력 기기 또는 이러한 것들의 구성부품의 방사성, 유독성, 폭발성, 기타의 유해한 특성 또는 방사능오염을 발생하게 하는 특성을 면책위험으로 열거하고 있다.

(3) 제3자에 대한 배상책임

① 의의

협회요트보험약관은 제3자에 대한 배상책임보상약관에 대하여 규정하고 있는데, 여기서 제3자에 대한 배상책임보상약관은 대인이든 대물이든 피보험자가 제3자에 대하여 법률상의 손해배상책임을 부담한 경우에 피해자에게 지급해야 하는 배상금 등을 보험자가 보상한다. 예컨대 요트가 수상오토바이(Personal Watercraft)와 충돌하여 상대방에게 손해를 입힌 경우, 수영자(游泳者, 헤엄치는 사람)와 접촉하여 부상 또는 사망시키거나 다른 선박과 충돌하여 상대방에게 손상을 입힌 경우, 정치망 등에 걸려서 어민들로부터 손해배상을 청구받은 경우에 이를 보상할 것을 내용으로 한다.

제3자에 대한 배상책임보상약관의 위험담보방식에는 포괄책임방식과 열거책임방식이 있는데, 협회요트보험약관에서는 보험자가 담보하는 위험에 대하여 약관에서 구체적으로 열거하여 명시하고 있기 때문에 열거책임방식을 채택하고 있다.

② 임의책임보험약관

일반적으로 책임보험의 가입강제성 여부에 따라 임의책임보험과 강제책임보험으로 분류할 수 있는데, 영국법상 요트소유자 또는 요트운항자는 자신들의 잠재적인 위험인 제3자에 대한 배상책임에 대하여 보험에 부보하도록 강제되어 있지 않다. 따라서 협회요트보험약관은 ‘손해배상금이 보험증권상의 부속명세서(Schedule)에 이러한 목적을 위해 기재되어 있는 경우에만 적용한다’고 규정함으로써 임의책임보험약관임을 명시하고 있다.

이론적으로는 요트보험에 있어서 피보험자가 제3자에 대한 배상책임에 대해

보험에 부보할 것인지 여부에 대하여 선택권을 가지고 있지만, 실무적으로는 요트소유자 등이 제3자에 대한 배상책임에 대하여 보험에 부보하도록 항상 권고를 받고 있는 실정이다. 보험자가 제3자에 대한 배상책임을 확장담보하기로 합의하고, 이러한 내용이 보험증권상의 부속명세서에 보험금액과 함께 기재된 경우에 제3자에 대한 배상책임보상약관은 효력을 가진다.⁵¹⁾

③ 보험자의 보상내용

협회요트보험약관은 ‘보험자는 이 보험기간 중에 피보험선박에 이익을 가짐으로써 발생하는 사고로 인하여 피보험자가 법률상의 배상책임을 지고, 손해배상책임을 지급해야 하는 경우에 그 금액을 보상할 것을 합의한다’고 규정함과 동시에 다음과 같이 보험자의 보상범위에 대하여 규정하고 있다.

즉, 보험자는 ① 여하한 다른 선박 또는 일체의 물건에 대한 멸실 또는 훼손, ② 피보험선박 또는 다른 선박상의 또는 가까이에서 발생하는 사망, 부상 또는 질병, ③ 피보험선박 또는 다른 선박상의 또는 가까이에서 발생하는 인명구조료, ④ 여하한 시도 또는 실제로 행하는 피보험선박의 난파물의 인양, 제거 또는 파괴, ⑤ 여하한 시도 또는 실제로 행하는 피보험선박의 난파물에 적재된 화물의 인양, 제거 또는 파괴, ⑥ 위의 ④ 및 ⑤에 대한 법적 의무의 불이행으로 인한 손해에 대하여 보상한다.

피보험자는 손해배상책임에 관하여 피해자로부터 제기된 소송에 항변하기 위해 응소비용이 불가피하게 발생하는 경우가 있으며 또 피보험자 자신이 책임을 다투기 위해 또는 책임을 제한하기 위한 절차를 취해야 하는 경우도 있다. 이와 같은 경우에 피보험자가 지출하는 것이 불가피한 법적 비용에 대하여 손해배상금과는 별도로 보험자가 보상하는 취지를 명시적으로 규정한 것이 협회요트보험약관 제11조 제2항이다. 즉 보험자는 ① 배상책임에 대하여 다투거나 또는 배상책임의 제한을 위한 법적 조치를 취하는 경우에 피보험자가 지급하였거나 또는 지급해야 할 법적 비용, ② 검시 또는 중요사고조사시의 이의신청비용을 피보험자에게 지급한다.⁵²⁾ 다만 이러한 비용을 보상받기 위해서는 사전에

51) R. H. Brown, op. cit., pp.875-876.

52) R. H. Brown, op. cit., p.877.

보험자에 의한 서면합의가 있어야 한다.

협회요트보험약관은 난파물제거비용 확장담보에 대하여 규정하고 있다. 보험자는 해당 구조물의 매득금을 공제한 후, 피보험자가 소유, 임차 또는 점유하고 있는 장소로부터 피보험선박의 난파물을 제거하는 비용을 또한 피보험자에게 보상한다. 이는 만약 피보험선박이 피보험자의 일체의 소유자, 임차지 또는 점유지에서 난파하였다면 이러한 난파물을 제거하는데 대하여 피보험자가 자기 자신에 대하여 배상청구를 할 수 없기 때문에 보험자가 이러한 비용을 지급할 것을 합의한 것이다.

협회요트보험약관상의 제3자에 대한 배상책임보상약관은 피보험자에 의한 서면요구가 있는 경우에 이 보험계약상의 기명피보험자의 허락을 얻어 피보험선박을 조종 또는 관리하는 자에 대하여 확대 적용한다. 즉 보험자는 기명피보험자의 허락을 얻어 피보험선박을 조종 또는 관리하는 자 및 이러한 자가 피보험선박을 조종 또는 관리하고 있는 동안에 제3자에 대한 배상책임보상약관에 의해 보상되는 사고발생의 결과로 인해 여하한 자(다만 이 보험계약상에 기명피보험자는 제외한다)에 대해 배상책임을 지고, 손해배상금을 지급할 금액에 대하여 보상한다. 그러나 조선소, 마리나, 수리공장, 인양선대, 요트클럽, 판매 대리점 또는 동종의 단체의 관리자 또는 사용인에 대해서는 확대적용하지 않는다. 왜냐하면 이들 단체들은 이와 같은 우연한 사고에 대처하기 위해 보통 자기 스스로 보험에 부보하고 있기 때문에 보험자가 의도적으로 제외시킨 것이다.

이와 같이 협회요트보험약관상의 제3자에 대한 배상책임보상약관은 기본적으로는 협회선박기간보험약관의 3/4충돌손해배상책임보상약관과 유사하다. 그러나 3/4충돌손해배상책임보상약관은 보험자의 보상범위가 3/4으로 제한되지만, 제3자에 대한 배상책임보상약관은 3/4에 대한 제한 없이 전액보상되며, 또한 3/4충돌손해배상책임보상약관이 피보험선박의 다른 선박과의 충돌에만 한정되지만, 제3자에 대한 배상책임보상약관은 이러한 제한이 없다.⁵³⁾ 요트보험

⁵³⁾ R. H. Brown, op. cit., p.876.

이 선박보험과는 달리 이러한 제한들이 없는 것은 요트는 P&I Club에 가입할 수 없다는 이유 때문이다.

④ 면책되는 배상책임

협회요트보험약관은 면책되는 배상책임에 대하여 규정하고 있다. 먼저 ㉠ 피보험자에 의해 고용된 모든 직종의 근로자 또는 기타의 피용자가 피보험선박 등과 관련하여 입은 사고 또는 질병에 관하여 근로자재해보상법 또는 사용자배상책임법 및 기타 강행법 또는 보통법상의 책임에 근거하여 피보험자가 직·간접적으로 지급하는 보상금에 대해서는 보험자가 보상하지 않는다. 사용자는 근로자의 업무상 재해를 보상하기 위하여 근로자재해보상법 또는 사용자배상책임법에 근거하여 강제적으로 산재보험 또는 사용자배상책임보험에 가입해야 한다. 협회요트보험약관이 근로자재해보상법 또는 사용자배상책임법 등에 근거한 피보험자의 보상금을 면책사유로 규정하고 있는 것은 이러한 위험은 이미 다른 보험에 의하여 보상되고 있기 때문에 보험자가 의도적으로 보험계약에서 제외시키고 보험료를 산출하는데 있어서도 이러한 위험을 고려하고 있지 않기 때문이다.

㉡ 피보험선박에 부착된 최고설계속력 17노트를 초과하는 단정(다만 이러한 단정이 쾌속정약관(speedboat clause)의 조건에 따라 여기서 특별히 담보되는 경우 또는 모선 상에 있는 경우 또는 육상에서 휴항중인 경우에는 제외한다)과 관련한 배상책임에 대해서는 보험자가 보상하지 않는다.

㉢ 피보험선박에 의해 끌려가거나 또는 끌려가지 위해 준비하는 동안 또는 끌려간 후 선상 또는 육상에 안전하게 있을 때까지 수상스키활동 및 스포츠 활동에 종사하고 있는 자에 대한 배상책임 및 수상스키활동 및 스포츠 활동에 종사하는 자가 발생시킨 배상책임에 대해서는 원칙적으로 보험자가 보상하지 않는다.

㉣ 징벌적 손해배상금에 대해서는 보험자가 보상하지 않는다. 영미법에서 명예훼손, 폭행 등의 인명사고와 의약품, 제조물의 결함 등에 가해자의 의도적이거나 무모하거나 또는 잔인하거나 공격적인 행위 등 비난가능성이 큰 불법행위에 대해서 행위의 재발방지와 가해자의 징벌을 목적으로 배심원의 결정으로

피해자에게 손해배상금, 위자료 이외에 추가적으로 지급되는 손해배상금을 징벌적 손해배상금이라 한다. 특히 인신사고로 인한 손해배상에서 징벌적 손해배상금이 전보되는 손해배상금보다 많게 되어 징벌이라는 본래의 목적을 넘어 가해자나 가해자의 보험자를 파산 내지 재정적인 곤란에 빠지게 하는 문제점이 야기되어 왔다.⁵⁴⁾ 따라서 보험자는 의도적으로 이러한 징벌적 손해배상금에 대해 보험계약에서 제외시키고 있으며, 협회요트보험약관도 이러한 점을 명시적으로 규정한 것이다.

2. 일본

1) 도입 배경 및 현황

현재 일본에서의 수상레저기구보험은 요트·모터보트종합보험(Yacht Motor Boat(YM)보험)과 플레저보트종합보험(Pleasure Boat(PB)보험)의 2종류가 시행되고 있다. 일본에서 요트·모터보트종합보험 및 플레저보트종합보험이 시행되기 이전에는 모든 선주류가 선박보험을 이용하고 있었다. 그러나 선박보험이 대형 상선이나 고액의 보트를 대상으로 하고 있기 때문에 대부분의 플레저보트 소유자를 만족시키기에는 어려움이 있었다.

그래서 이와 같은 일반 플레저보트 소유자의 요망을 받아들여, 토지 이외의 유형재산을 보상하기 위한 보험인 동산종합보험을 플레저보트에도 적용한다는 대응책이 강구되었다. 그러나 동산종합보험만으로는 대인 및 대물배상책임에 대한 보상을 받을 수 없다고 하는 불합리점 때문에 1972년에 동산종합보험의 내용에 배상책임보험을 추가하여 플레저보트용 종합보험으로서 현재의 요트·모터보트종합보험 및 플레저보트종합보험이 탄생한 것이다⁵⁵⁾.

요트·모터보트종합보험 및 플레저보트종합보험은 임의보험이다. 따라서 보험에 가입여부는 플레저보트 소유자의 자유이며, 보험에 가입하지 않더라도

⁵⁴⁾ 신인식, “성희롱책임과 보험담보에 대한 연구”, 「보험학회지」 제70집, 한국보험학회, 2005.4, p.130 참조.

⁵⁵⁾ <http://www.jinsi.co.jp/pg/page0132.htm>(검색일: 2006.1.23)

어떠한 제재를 받는 것도 아니다. 보험가입률에 대한 정확한 통계자료는 없지만, 대략 20% 전후이며, 이와 같이 보험가입률이 낮은 배경에는 우선 보험가입이 강제되어 있지 않은 점도 있지만, 자동차 등에 비하여 플레저보트 등의 사용빈도가 낮으며, 보험료가 비싸다고 생각하는 한편, 플레저보트 소유자들이 스스로를 대장부라고 생각하여 보험에 가입하지 않더라도 위험을 극복할 수 있다고 생각한다.

그러나 대자연을 상대로 하는 해상에서의 레저활동은 세심한 주의를 다하더라도 항상 사고와 재난에 노출될 수 있다. 조난, 좌초, 다른 선박과의 충돌, 출입항시에 암벽 또는 근접한 보트에 충돌하거나 정치망에 걸리기도 하며, 동승자가 갑판에서 굴러 부상을 당하기도 하며, 또한 의장품 등을 도난당하기도 한다. 이러한 만일의 사태에 대비하기 위해 요트·모터보트종합보험 및 플레저보트종합보험에 가입하는 것이다. 또한 대규모의 마리나 등에서는 플레저보트의 보관조건으로 배상책임보험 등 소정의 보험에 가입할 것을 의무로 하고 있다⁵⁶⁾.

2) 주요 내용

(1) 요트·모터보트종합보험

① 가입대상선박

어선 및 수중익선을 제외한 총 톤수 20톤 미만의 범주요트, 총 톤수 20톤 미만의 비영업용 모터보트 및 총 톤수 5톤 미만의 선박이 요트·모터보트종합보험의 가입대상선박이다. 따라서 요트·모터보트종합보험은 소형선박조종사면허로 조종가능한 플레저보트를 위한 보험이며, 일반 플레저보트 및 수상오토바이가 대부분 가입하고 있다.⁵⁷⁾

② 보상내용

요트·모터보트종합보험의 보상내용은 크게 선체손상보험, 제3자에 대한 배

⁵⁶⁾ <http://uminohi.com/marineroad/safety/hoken/hoken4.html>(검색일: 2006. 1. 23).

⁵⁷⁾ <http://www.jinsi.co.jp/pg/page0126.htm>(검색일: 2006.1.23)

상책임보험, 탑승자상해보험, 수색구조비보험 4종류로 분류할 수 있다.

선체손상보험은 침몰, 좌초, 충돌, 화재, 폭발, 도난 등의 우연한 사고로 인하여 선체에 손상과 손해가 발생한 경우에 이를 보상한다. 가장 많이 발생하는 것이 출입항시에 암벽 또는 근접한 보트에 충돌하는 경우이며, 이외에 마리나에 계류 중 태풍이 내습하여 보트가 파손되거나, 항해 중 폭풍우에 조우하여 침몰하는 경우 등이다. 침몰의 경우에는 전손이기 때문에 기본적으로는 선체가 액이 지급된다. 그리고 GPS와 레이더와 같은 장비의 도난에 관해서도 계약청약서에 명기한 것에 한하여 보상된다. 다만 지급되는 보험금은 신품당시의 가격이 아니라, 감가상각한 현재의 중고보트가격이다. 또 면책금액으로서 스스로 부담해야 하는 금액이 결정되어 있으면 이 금액을 지급하는 보험금에서 공제한다.

제3자에 대한 배상책임보험은 대인이든 대물이든 제3자에 대하여 법률상의 손해배상책임을 부담한 경우에 피해자에게 지급하지 않으면 아니 되는 배상금 등을 보상한다. 예컨대 플레저보트가 수상오토바이(Personal Watercraft)와 충돌하여 상대방에게 손해를 입힌 경우, 유영자와 접촉하여 부상 또는 사망시키거나 다른 선박과 충돌하여 상대방에게 손상을 입힌 경우, 정치망 등에 걸려서 어민들로부터 손해배상을 청구받은 경우 이를 보상한다. 제3자에 대한 배상책임보상에서는 자기의 보트에 승선하고 있는 자에 대한 배상책임은 대상에서 제외되며, 또 피보험자의 친족과 빌린 물건에 대한 배상책임도 대상에서 제외된다. 그리고 사고가 발생한 경우에는 피해자에 대한 손해배상금과 응급수당 등의 비용 및 소송비용 등이 지급한도액의 범위 내에서 보상된다.

탑승자상해보험은 자기의 보트에 승선하고 있는 자가 우연한 사고로 인하여 부상을 당하거나 사망하거나 행방불명된 경우에 통원보험금, 입원보험금, 사망보험금으로 지급된다. 예컨대 동승자가 갑자기 갑판 상에서 넘어져 골절되거나 물에 빠지거나 보트가 전복되어서 행방불명된 경우 등이다.

수색구조비용보험은 보트가 조난된 경우 또는 승선하고 있던 자가 행방불명된 경우에 본인 또는 그 가족이 부담한 수색구조비용을 지급한도액의 범위 내에서 보상한다.⁵⁸⁾

③ 보상하지 않는 손해

요트·모터보트종합보험은 지진, 분화, 해일 등으로 인한 사고, 고의로 인하여 발생한 사고는 보상대상에서 제외하고 있다. 이것 이외에도 ① 플레저보트 동승자, 동거친족에 대한 배상사고, ② 엔진이 탈구어져 녹아내림으로 인한 엔진 자체에 발생한 손해, ③ 고장손해(우연한 외래의 사고에 기인하지 아니한 전기적, 기계적 손해), ④ 결함, 마멸, 부식, 녹, 기타의 자연적 소모 ⑤ 탑승자상해의 경우 일사, 열사, 정신적 충동으로 인한 손해, ⑥ 소유자, 관리자 등의 승낙을 얻지 아니한 자가 플레저보트를 조종한 때에 발생한 조난의 수색구조비용에 대해서는 보상하지 않는다.⁵⁹⁾

④ 주의사항

요트·모터보트종합보험에 가입 시에 다음 사항에 대하여 주의해야 한다. 먼저 요트·모터보트종합보험에서는 제3자에 대한 배상책임보험이나 선체손상보험에 반드시 가입하는 것으로 되어 있다. 따라서 제3자에 대한 배상책임보험, 선체손상보험 양자의 보험에 가입하거나 또는 이 중 어느 하나에 대해서만 가입할 것인가를 결정해야 한다. 다음으로 탑승자상해보험, 수색구조비용보험에 가입할 것인가 아닌가를 결정해야 한다.

그리고 보험금액을 결정할 때에는 제3자에 대한 배상책임보험의 경우 충분한 보상액의 보험에 가입해야 한다. 만일 인신사고가 발생한 경우를 고려하여 최저 1억 엔의 보상은 필요하다. 선체보험의 경우 플레저보트의 시가 한도로 보상액을 설정해야 한다. 시가에 비하여 보상액이 작은 경우 만일의 사고 시에 충분한 보상을 받을 수 없다. 또한 시가가 분명하지 않은 경우에는 보험자와 협의한 후에 가입해야 한다. 탑승자상해보험의 경우 원칙적으로 정원수만큼 보험에 가입해야 한다. 예컨대 정원 8명인 플레저보트에 6명만 보험에 가입하지 않을 경우 8명 탑승 중 전원이 사망하였다고 하면 1명당 보상액의 6/8 밖에 보상을 받을 수밖에 없다. 수색구조비용보험의 경우 보상액이 50만 엔, 100만 엔, 200만 엔 중에서 선택해야 하며, 임의로 결정할 수 없다.⁶⁰⁾

58) <http://www.jinsi.co.jp/pg/page0126.htm>(검색일: 2006.1.23)

59) <http://uminohi.com/marineroad/safety/hoken/hoken1.html>(검색일: 2006.1.23)

(2) 플레저보트종합보험

① 가입대상선박 및 가입 형태

어선(어선등록을 한 선박), 수상자전거, 각종작업선, 교육정, 경정용 모터보트, 고무 보트를 제외한 총 톤수 20톤 미만의 레저선박(플레저모터보트, 플레저요트)이 플레저보트종합보험의 가입대상선박이다.

그리고 플레저보트종합보험에 가입할 경우 플레저보트 소유자는 다음의 A, B, C 3가지 가입형태 중에서 어느 하나를 선택해야 한다. 즉 지급되는 보험료의 다액에 따라 보험자의 보상범위를 기준으로 하여 A형태는 오직 플레저보트책임보험에만 가입할 수 있으며, B형태는 플레저보트책임보험에 플레저보트책임보험와이드를 추가로 가입할 수 있으며, C형태는 플레저보트책임보험에 플레저보트책임보험와이드와 플레저보트탑승자상해보험을 추가로 가입할 수 있다.

② 플레저보트책임보험

가) 보상내용

㉠ 대인배상

플레저보트 사고로 인하여 타인을 사망하게 하거나 또는 부상을 입혀 법률상의 손해배상책임을 부담하는 경우에 보험금을 지급한다. 또 충돌사고 등에 쌍방과실이 있는 경우에는 과실의 비율에 따라 보험금을 지급한다. 예컨대 어선, 레저선박과 기타의 선박이 충돌하여 상대선박의 탑승자를 사망하게 하거나 또는 부상을 입힌 경우, 수상오토바이, 수상스키 등과 충돌하여 상대방을 사망하게 하거나 또는 부상을 입힌 경우, 유영자와 다이버 등과 접촉하여 사망하게 하거나 또는 부상을 입힌 경우 등이다.

㉡ 대물배상

플레저보트 사고로 인하여 타인의 재산에 손해를 입혀 법률상의 손해배상책임을 부담하는 경우에 보험금을 지급한다. 또 충돌사고 등에 쌍방과실이 있는 경우에는 과실비율에 따라 배상금을 지급한다. 예컨대 어선, 레저선박과 유람선 또는 화물선 등의 선박에 충돌하여 선체, 어구, 적하 등에 손해를 입힌 경우,

⁶⁰⁾ <http://uminohi.com/marineroad/safety/hoken/hoken1.html>(검색일: 2006.1.23)

잔교와 보급설비 등의 마리나 등에 있는 시설과 항로표지와 방파제 등의 항만에 있는 시설에 손해를 입힌 경우, 정치망, 약식장, 해산물 등의 어업용 시설과 어협시설에 손해를 입힌 경우 등이다.

㉡ 인명수색구조비용

플레저보트의 탑승자(조종자를 포함)의 조난으로 인하여 당해 탑승자가 다른 선박에 의해 수색 또는 구조되어 그 비용을 부담하는 경우에 다른 선박에 대해 지급한 비용을 보험금으로 지급한다. 예컨대 플레저보트에 승선해 있던 사람이 바다에 추락하였으나 발견되지 않아 수색을 받은 경우 등이다.

㉢ 선체수색구조비용

플레저보트의 사고로 인하여 자선이 다른 선박에 의해 수색 또는 구조되어 당해 비용을 부담하는 경우에 다른 선박에 대해 지급한 비용을 보험금으로 지급한다. 예컨대 조선을 잘못하여 좌초되어 구조된 경우, 프로펠러에 로프가 감겨 예hang구조된 경우 등이다.

나) 보험금의 지급

보험금의 지급은 보험금액을 상한으로 하지만, 다른 선박 탑승자의 소지품 손해의 배상액은 1사고 1인당 20만 엔, 수색구조비용(인명 및 선체수색구조비용을 합산한 금액)은 1사고당 200만 엔을 한도로 하여 피보험자에게 보험금을 지급한다. 지급되는 보험금에서 공제되는 자기부담액은 없으며, 지급보험금이 1만 엔 이상인 경우에 전액을 보험금으로 지급한다.

인명 및 선체의 수색구조비용에는 다른 선박에 지급하는 비용에 대하여, 선체의 구조를 수반하는 사고의 경우에는 선박사용료 및 연료비를, 선체의 구조를 수반하지 않는 사고의 경우에는 연료비, 식비 및 승선자의 급료를 지급한다. 기타의 비용에 대해서는 플레저보트책임보험와이드의 수색구조비용에서 보상되는 경우가 있다.

다) 보상하지 않는 손해

플레저보트책임보험은 자선의 승선자(출항 시에 승선하고 있던 자 등을 포함)에 대한 배상책임, 피보험자의 동거 친족에 대한 배상책임, 어선이 운항하는 수역 이외에서 발생한 사고로 인한 손해 또는 비용, 통화, 귀금속, 보석, 채권

기타의 유가증권 및 기타 유사한 재산에 대한 배상책임으로 인한 손해, 인명 및 선체의 수색구조비용 중, 연료의 부족, 배터리의 문제, 연료콕의 개방을 잊어버리거나, 선저 플라그의 폐쇄를 잊어버리는 등, 경미한 기관고장과 부적절한 조선 또는 부적절한 기관의 사용으로 인한 것 등, 지진, 분화, 해일로 인한 손해에 대해서는 보상하지 않는다.

③ 플레저보트책임보험와이드

가) 보상내용

플레저보트책임보험와이드는 선체철거비용, 수면청소비용, 수색구조비용 및 기타 배상책임에 대하여 광범위하게 보상한다.

선체철거비용은 사고로 인하여 플레저보트(자선)가 침몰 등으로 전손으로 된 경우에 법령 등에 의해 철거명령을 받고, 선체철거비용을 부담하는 경우에 100만 엔을 한도로 하여 보험금을 지급한다.

수면청소비용은 사고로 인하여 플레저보트(자선)로부터 연료 등이 유출된 때 수면청소비용을 부담하는 경우에 20만 엔을 한도로 하여 보험금을 지급한다. 수색구조비용은 플레저보트의 승선자(조종자를 포함한다)의 조난과 플레저보트의 사고로 조난자와 당해 선박이 수색 또는 구조되어 당해 비용을 부담한 경우에 플레저보트책임보험에서 지급되지 않는 비용에 대하여 보험금을 지급한다. 다만 플레저보트책임보험의 인명 및 선체의 수색구조비용과 합산하여 200만 엔을 상한으로 한다.

그리고 다음의 배상책임에 대하여 매 사고마다 3,000만 엔을 한도로 하여 보험금을 지급한다. 육상(자택에서 보관중 등)에서 플레저보트의 사고로 인하여 타인을 사망하게 하거나 부상을 입히거나 또는 타인의 재물에 손해를 입혀 법률상의 손해배상책임을 부담하는 경우, 플레저보트의 사고로 인하여 낙수자 등 현외(舷外)의 자선 승선자(다이버와 수상스키 등)를 사망하게 하거나 부상을 입혀 법률상의 손해배상책임을 부담하는 경우, 플레저보트의 사고로 인하여 다른 선박의 승선자의 소지품에 입힌 1사고 1인당 20만 엔을 초과하여 100만 엔까지의 손해에 대하여 법률상의 손해배상책임을 부담하는 경우 등이다.

나) 보험금의 지급

각각의 담보항목마다 보상한도액을 상한으로 하여 피보험자에게 보험금을 지급하며, 지급되는 보험금에서 공제되는 자기부담액은 없으며, 지급보험금이 1만 엔 이상인 경우에는 전액 지급된다.

다) 보상하지 않는 손해

플레저보트책임보험와이드는 자선의 탑승자에 대한 배상책임, 피보험자의 동거 친족에 대한 배상책임, 통화, 귀금속, 보석, 채권 기타의 유가증권 및 기타 유사한 재산에 대한 배상책임으로 인한 손해, 수색구조비용 중, 연료의 부족, 배터리의 문제, 연료콕의 개방을 잊어버리거나, 선저플라그의 폐쇄를 잊어버리는 등, 경미한 기관고장과 부적절한 조선 또는 부적절한 기관의 사용으로 인한 것 등, 지진, 분화, 해일로 인한 손해에 대해서는 보상하지 않는다.

④ 플레저보트탑승자상해보험

가) 보상내용

보험에 가입한 플레저보트의 탑승자(조종자를 포함한다)가 사고로 인하여 사망하거나 또는 후유장해 또는 상해를 입은 경우에 사전에 정한 보상액을 보험금으로 지급하는 보험으로서 사망보험금, 후유장래보험금 및 의료보험금이 지급된다.

사망보험금은 상치 때문에 사고일로부터 180일 이내에 사망한 경우 1인당 보험금액 전액을 피보험자의 상속인에게 지급한다. 후유장해보험금은 상치 때문에 사고일로부터 180일 이내에 후유장해가 발생한 경우에 장해의 정도에 따라 사전에 정하여진 금액을 피보험자에게 지급한다. 의료보험금은 상치 때문에 의사의 치료를 받은 경우 사고일로부터 180일 이내에 평상의 생활 또는 일을 할 수 있을 때까지 의사에 의한 치료일수 1일에 대하여 1명당 사전에 정하여진 일액을 피보험자에게 지급한다.

나) 보상하지 않는 손해

플레저보트탑승자상해보험은 고의, 음주운전 등으로 본인에게 발생한 상해, 선박으로부터 벗어나 있는 사이에 발생한 상해, 무단 사용 중에 발생한 상해, 지진, 분화, 해일로 인한 손해에 대해서는 보상하지 않는다.

2. 설문지

1. 일반인 의견조사

ID 	
레저보트 이용 활성화 방안 마련을 위한 일반인 의견조사	
안녕하십니까? 한국해양수산개발원에서는 국내 레저보트 이용 활성화를 위한 개선 방안에 관한 연구를 수행하고 있습니다. 본 설문조사는 국내 레저보트 활동 및 이용 활성화와 관련하여 여러분의 의견을 청취하고자 실시하는 것입니다. 설문조사 결과는 연구수행의 참고자료 이외의 다른 어떤 용도로 이용되지 않으며 개인에 관한 사항은 절대 외부에 누출하지 않을 것입니다. 바쁘시더라도 해양관광의 발전을 위한 정책 마련에 동참한다는 마음을 가지시고 잠시 시간을 내시어 설문조사에 협조해 주시기를 부탁드립니다. ■ 연구기관 : 한국해양수산개발원	
SQ1	거주지 (광역시도) 1) 서울 2) 부산 3) 대구 4) 인천 5) 대전 6) 광주 7) 울산 8) 경기 9) 강원 10) 충북 11) 충남/세종 12) 전북 13) 전남 14) 경북 15) 경남 16) 제주
SQ2	귀하의 성별은 무엇입니까? 1) 남성 2) 여성
SQ3	귀하의 연령은 올해 만으로 어떻게 되십니까? 만 _____ 세 만 19세 미만 면접중단 1) 19~29세 2) 30대 3) 40대 4) 50대 5) 60대 6) 70대 이상
설문 기입요령 숫자에 표시할 경우 해당 답항에 굵게, 밑줄을 그어서 표기해 주십시오. 다른 의견이 있을 경우, 기타 한에 직접 기입해 주십시오.	

■ 국내 해양 레저활동 여건

※ 본 설문지의 레저보트 수상레저기구에는 고무보트, 모터보트, 요트, 수상오토바이(제트스키), 고무보트, 카누, 카약, 윈드서핑, 바나나보트, 땅콩보트 등이 포함됩니다.

1. 귀하는 지난 1년 동안 바다/강/호수 등에서 레저보트나 수상레저기구를 이용한 레저활동에 참여하신 경험을 가지고 계십니까?

- ① 있다 ⇒ 2번으로 ② 없다 ⇒ 4번으로

2. 귀하께서 지난 한 해 동안 바다/강/호수 등에서 레저보트나 수상레저기구를 이용한 레저활동에 참여한 경험을 가지고 계시다면 이용하셨던 항목을 모두 체크해 주십시오(중복응답)

- ① 모터보트 ② 세일링요트
③ 수상오토바이(제트스키) ④ 고무보트/카누/카약 등 무동력 보트
⑤ 윈드서핑 ⑥ 바나나 보트/땅콩보트 등 건인형 수상 레저기구
⑦ 기타()

3. 귀하께서는 레저보트나 수상레저기구를 이용한 수상레저 활동에 어떻게 참여하시게 되었습니까?

- ① 레저보트/수상레저기구 소유
② 레저보트/수상레저기구 동호회/클럽 가입
③ 레저보트/수상레저기구 체험/교육 프로그램 참여
④ 레저보트/수상레저기구 강습/면허취득
⑤ 레저보트/수상레저기구 관광상품 구매
⑥ 레저보트/수상레저기구 대회 참가
⑦ 기타()

4. 귀하는 최근 레저보트, 마리나의 대중화를 위한 다음의 각종 행사나 언론보도에 대하여 직접 참여했거나 들어본 경험을 가지고 계십니까?

항 목	참여 여부		전혀 모름	들어봤지만 내용은 모른다	들어봤으며 일부 내용을 알고 있다	자세한 내용을 알고 있다
	○	×				
1) 보트쇼 행사(경기도, 부산, 경남 지역에서 개최)			①	②	③	④
2) 요트대회 행사 관람이나 참여(국제, 국내대회)			①	②	③	④
4) 요트/레저보트 학교, 클럽활동 직접 체험			①	②	③	④
4) 레저보트 면허시험			①	②	③	④
5) 레저보트 구매(중고, 신규) 광고/홍보나 구매			①	②	③	④
6) 레저보트 활동에 대한 정부의 활성화/규제 완화 정책 발표			①	②	③	④

5. 귀하는 우리나라에서 레저보트 활동이 활발하지 못한 이유는 무엇이라고 생각하십니까? 다음 각 항목별로 장애요인 정도를 표시해 주십시오.

항 목	전혀 그렇지 않다	←	보통	→	매우 그렇다
1) 레저보트 활동에 대한 국민의 관심부족	①	②	③	④	⑤
2) 요트/모터보트 등 해양레저 활동에 대한 부정적 인식(파소비, 부류층 전유물 등)	①	②	③	④	⑤
3) 레저보트 활동에 대한 두려움(물놀이, 파고 등)	①	②	③	④	⑤
4) 레저보트 이용방법(장소, 시기, 면허 등) 정보 부족	①	②	③	④	⑤
5) 마arina 등 레저보트 활동을 위한 기반시설 부족	①	②	③	④	⑤
6) 레저보트 활동에 대한 안전성 확보 미흡	①	②	③	④	⑤
7) 레저보트 활동을 위한 자연여건(계절성, 어장이름) 제약	①	②	③	④	⑤
8) 레저보트 관련 기술, 전문 인력, 산업기반육성 미흡	①	②	③	④	⑤
9) 해양레저 부문에 대한 국가적 차원의 육성정책 부족	①	②	③	④	⑤
10) 해양레저 활동에 대한 시장수요 부족	①	②	③	④	⑤
11) 해양레저 동호회/클럽/매니아층 등 참여인구 확대방안 미흡	①	②	③	④	⑤

6. 귀하는 레저보트 활동을 저해했던 요인들이 해소된다면 향후 레저보트 활동에 참여하시겠습니까?

① 참여할 ☞ 7번으로

② 참여하지 않음 ☞ 8번으로

7. 귀하가 레저보트 활동에 참여 의사가 있다면, 그 이유는 무엇입니까?

항 목	전혀 그렇지 않다	←	보통	→	매우 그렇다
1) 새로운 해양레저·스포츠 활동에 대한 도전	①	②	③	④	⑤
2) 레저보트 활동을 통한 휴식/휴양/스트레스 해소 추구	①	②	③	④	⑤
3) 레저보트 활동을 통한 친목도모기회	①	②	③	④	⑤
4) 레저보트 면허 취득을 통한 자부심 제고	①	②	③	④	⑤
5) 레저보트 활동을 통한 사회적 지위 제고	①	②	③	④	⑤
6) 레저보트를 이용한 영업활동 참여(마리나업, 레저사업)	①	②	③	④	⑤

8. 귀하가 레저보트 활동에 참여의사가 없다면, 그 이유는 무엇입니까?

항 목	전혀 그렇지 않다	←	보통	→	매우 그렇다
1) 해양레저스포츠 활동에 관심 없음	①	②	③	④	⑤
2) 레저보트 활동을 위한 비용 부담	①	②	③	④	⑤
3) 레저보트 활동을 위한 참여시간 부담	①	②	③	④	⑤
4) 레저보트 활동에 대한 사회적 편견 부담(과소비, 부유층 전유물 등)	①	②	③	④	⑤
5) 레저보트 활동을 위한 정보부족(그림, 활동장소)	①	②	③	④	⑤
6) 레저보트 활동을 위한 등록/임대/보유제비 부담	①	②	③	④	⑤

9. 귀하가 레저보트 활동에 참여하기 위하여 가장 중요하게 판단하는 것은 무엇입니까? 1가지만
선택해 주십시오.

- ① 레이저빔 활동에 대한 흥미 ② 레이저빔 활동 참여에 따른 소요시간
③ 레이저빔 활동에 따른 비용 ④ 레이저빔 활동의 안전성 확보
⑤ 레이저빔 관리 비용 ⑥ 기타()

10. 귀하는 레저보트 활동의 대중화를 위하여 다음 중 어떠한 사항을 중점적으로 추진해야 한다고 생각하십니까? **2가지만** 선택해 주십시오.

- ① 레저보트 활동에 대한 긍정적 인식 확산/홍보
② 레저보트 활동을 위한 체험/교육기반 마련
③ 레저보트 이용정보(구매/등록/관리) 제공
④ 중저가 레저보트의 개발/건조/보급
⑤ 레저보트 동호회 양성
⑥ 오프대회/보트쇼 및 관련 이벤트 개최
⑦ 마리나 및 기초 인프라 확충
⑧ 보급형 레저보트의 개발/보급
⑨ 기타()

11. 귀하의 유튜브/트위트의 이름 **장표** 중 어떠한 것이 가장 바람직하다고 생각하십니까? **1가지만** 선택해 주십시오.

- ① 신규 레저보트/요트의 구매 ② 중고 레저보트/요트의 구매
③ 레저보트 사업체로부터의 임대 ④ 레저보트 클럽/동호회 활동
⑤ 친구/지인들과의 공동 구매 ⑥ 기타()

12. 귀하든 레저보트활동에 참여할 기회가 있다면 1회에 어느 정도의 비용을 지불할 의사를 가지고 계십니까? 또한 레저보트의 가격이 어느 정도라면 구매할 의사를 가지고 계십니까? (캠핑, 등산, 골프 등 타 레저활동 소요경비를 고려하여 기재하여 주십시오)

- ① 1회 참여 비용 : _____만원
- ② 레저포트 구매 비용 : _____천만원

■ 레저보트 구매/소유경험자, 클럽 가입자 응답

13. 귀하는 다음 중 어떠한 종류의 레저보트/기구를 소유하고 계십니까? 해당되는 사항을 모두 체크하여 주십시오.

모터보트	세일링 요트	수상 오토바이	고루보트 (동력)/RIB	고루보트 (무동력)	카약/카누	기타 (직접기입)

14. 귀하는 레저보트 구매/이용형태는 어떠합니까?

• 레저보트 구매 형태 : 개인 소유(), 클럽/동호회 소유(), 회사 소유()

구분	생산 국가		선형	선박 크기	보관 장소				
	국내	해외			마리나	저택	육상 나대지	어항/하천 /수변지역	기타
신조 레저보트			— —	— 피트					
중고 레저보트			— —	— 피트					

• 레저보트 등록 형태

수상레저기구 (수상레저안전법)	선박 (선박법)	미등록	등록대상 아님

15. 레저보트 구매/소유/이용과 관련된 국내 여건에 대해 다음 각 항목별로 장애요인 정도를 해당 번호에 표시하여 주십시오.

항 목	전혀 그렇지 않다	←	보통	→	매우 그렇다
1) 구매/소유 정보의 부족(구매처, 소유절차 등)	①	②	③	④	⑤
2) 등록/검사 정보의 부족	①	②	③	④	⑤
3) 면허취득 과정의 불편	①	②	③	④	⑤
4) 활동 공간의 부족	①	②	③	④	⑤
5) 활동 시간의 부족	①	②	③	④	⑤
6) 이용 시 발생하는 경비 부담	①	②	③	④	⑤
7) 보험/관리비용 부담	①	②	③	④	⑤
8) 레저보트 수리/정비 시설·정보부족	①	②	③	④	⑤

16. 귀하는 레저보트 구매/소유와 관련하여 어떤 사항이 가장 불편하다고 생각하십니까? 2가지만 선택해 주십시오.

- ① 레저보트 구매 정보 자체가 부족 ② 레저보트 구매 절차가 복잡함
 ③ 레저보트 구매에 따른 세금의 부담 ④ 레저보트 구매 후 보관/관리 공간 부족
 ⑤ 레저보트 소유에 대한 사회적 편견 부담 ⑥ 기타()

17. 레저보트의 구매/소유 여건 개선 방안에 대해 각 항목별로 어떻게 생각하십니까? 해당 번호에 표시하여 주십시오.

항 목	전혀 필요하지 않다	←	보통	→	매우 필요하다
1) 보급형 국산 레저보트의 개발/양산	①	②	③	④	⑤
2) 레저보트 임대/리스상품 개발	①	②	③	④	⑤
3) 레저보트에 대한 종과세 완화	①	②	③	④	⑤
4) 해상/육상 보관장 등 마리나시설 확충	①	②	③	④	⑤
5) 레저보트 매매단지 조성(판매, 등록, 검사)	①	②	③	④	⑤

18. 귀하는 레저보트 이용 여건과 관련하여 어떤 사항이 가장 불편하다고 생각하십니까? 2가지만 선택해 주십시오.

- ① 레저보트 등록/검사제도 ② 레저보트 면허취득
 ③ 레저보트 보험 상품 ④ 이용에 따른 비용 부담
 ⑤ 레저보트 활동 방법(상하가, 계류, 운항 공간) ⑥ 레저보트 활동 안전정보 부족
 ⑦ 기타()

19. 귀하는 레저보트 구매/소유/이용과 관련된 정보를 주로 어디서 얻는 편입니까?

- ① 인터넷 검색(레저보트 전문 웹사이트, 블로그) ② 전문 서적
 ③ 동호회(카페) ④ 방송(TV, 라디오)
 ⑤ 친구/지인 ⑥ 레저보트/기구 판매점
 ⑦ 보트쇼(해양레저장비 전시회/박람회 등) ⑧ 기타()

20. 마지막으로 국내 레저보트 활동의 대중화를 위하여 필요한 사항이나 개선점 등 좋은 의견을 가지고 계시면 말씀하여 주십시오.

<일반사항> 이제 끝으로 통계처리를 위해 몇 가지 여쭙겠습니다

DQ1. 귀하의 직업은 무엇입니까?

- | | | |
|----------------|-------------|-------------|
| ① 경영/관리/전문/자유직 | ② 사무관련직/기술직 | ③ 자영업 |
| ④ 서비스/판매/영업직 | ⑤ 농/임/수산업 | ⑥ 생산/단순 노무직 |
| ⑦ 주부 | ⑧ 학생 | ⑨ 모름/기타() |

DQ2. 귀하의 학력은 어떻게 되십니까?

- | | | |
|-------------------|----------|---------|
| ① 중졸이하 | ② 고졸 | ③ 대재/대졸 |
| ④ 대학원졸(대학원 재학 포함) | ⑤ 기타/무응답 | |

DQ3. 귀하의 한달 평균 총 수입은 어느 정도입니까?

- | | | | | |
|--------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ① 100만원 미만 | ② 100~149만원 | ③ 150~199만원 | ④ 200~249만원 | ⑤ 250~299만원 |
| ⑥ 300~349만원 | ⑦ 350~399만원 | ⑧ 400~449만원 | ⑨ 450~499만원 | ⑩ 500만원 이상 |
| ⑪ (<=> 불러주지 않 것!) 모름/무응답 | | | | |

설문에 응답해 주셔서 대단히 감사합니다.

2. 전문가 의견조사

레저보트 이용 활성화 방안 마련을 위한 전문가 의견조사					
안녕하십니까? 한국해양수산개발원에서는 국내 레저보트 이용 활성화를 위하여 레저보트 이용 개선방안에 관한 연구를 수행하고 있습니다. 본 설문조사는 국내 레저보트 활동 및 이용 활성화와 관련하여 전문가의 의견을 청취하고자 실시하는 것입니다. 설문조사 결과는 연구수행의 참고자료 이외의 다른 어떤 용도로 이용되지 않으며 개인에 관한 사항은 절대 외부에 누출하지 않을 것입니다. 바쁘시더라도 해양관광의 발전을 위한 정책 마련에 동참한다는 마음을 가지시고 잠시 시간을 내시어 설문조사에 협조해주시기를 부탁드립니다. ■ 연구기관 : 한국해양수산개발원					
응답자 일반현황					
성 명 :					
소 속 :					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #800000; color: white; width: 15%; padding: 5px;"> 설문 기입요령 </td> <td style="padding: 5px;"> 숫자에 표시할 경우 해당 답항에 굵게, 밑줄을 그어서 표기해 주십시오. 다른 의견이 있을 경우, 기타란에 직접 기입해 주십시오. </td> </tr> </table>				설문 기입요령	숫자에 표시할 경우 해당 답항에 굵게, 밑줄을 그어서 표기해 주십시오. 다른 의견이 있을 경우, 기타란에 직접 기입해 주십시오.
설문 기입요령	숫자에 표시할 경우 해당 답항에 굵게, 밑줄을 그어서 표기해 주십시오. 다른 의견이 있을 경우, 기타란에 직접 기입해 주십시오.				
- 1 -					

■ 국내 해양레저활동 여건

1. 귀하는 현재 국내 레저보트(요트, 모터보트) 시장의 여건을 어느 정도라고 생각하십니까?

1	2	3	4	5

도입기 ← 중간단계 → 활성화

2. 귀하는 국내 레저보트시장의 향후 발전 전망을 어느 정도라고 생각하십니까?

- ① 발전전망이 매우 높음 ② 발전전망이 높은 편 ③ 보통임
④ 발전전망이 낮은 편 ⑤ 발전전망이 매우 낮음

2-1 발전전망이 높다고 평가하신 경우 그 이유는 무엇입니까?

()

2-3 발전전망이 낮다고 평가하신 경우 그 이유는 무엇입니까?

()

3. 귀하는 국내 레저보트 시장이 성장하지 못했던 요인이 무엇이라고 생각하십니까? 다음 각 항목 별로 장애요인 정도를 해당번호에 표시하여 주십시오.

항 목	전혀 그렇지 않다	←	보통	→	매우 그렇다
1) 레저보트 활동에 대한 국민의 관심부족	①	②	③	④	⑤
2) 요트/모터보트 등 해양레저 활동에 대한 부정적 인식(과소비, 부유층 전유물 등)	①	②	③	④	⑤
3) 레저보트 활동에 대한 두려움(물놀이, 파도 등)	①	②	③	④	⑤
4) 레저보트 이용방법(정소, 시기, 면허 등) 정보 부족	①	②	③	④	⑤
5) 마리나 등 레저보트 활동을 위한 기반시설 부족	①	②	③	④	⑤
6) 레저보트 활동에 대한 안전성 확보 미흡	①	②	③	④	⑤
7) 레저보트 활동을 위한 자연여건(계절성, 어장이동) 제약	①	②	③	④	⑤
8) 레저보트 관련 기술, 전문 인력, 산업기반확성 미흡	①	②	③	④	⑤
9) 해양레저 부문에 대한 국가적 차원의 육성정책 부족	①	②	③	④	⑤
10) 해양레저 활동에 대한 시장수요 부족	①	②	③	④	⑤
11) 해양레저 동호회/클럽/매니아층 등 참여인구 확대방안 미흡	①	②	③	④	⑤

4. 귀하는 해양레저 활동의 대중화를 위해서 다음 중 어떠한 사항을 가장 중점적으로 추진해야 한다고 생각하십니까? 1가지만 선택해 주십시오.

- ① 레저보트 활동에 대한 긍정적 인식 확산/홍보 ② 레저보트 활동을 위한 체험/교육기반 마련
 ③ 레저보트 이용정보(구매/등록/관리) 제공 ④ 중저가 레저보트의 개발/검조/보급
 ⑤ 레저보트 동호회 양성 ⑥ 요트대회/보트쇼 및 관련 이벤트 개최
 ⑦ 마arina 및 기초 인프라 확충 ⑧ 보급형 레저보트의 개발/보급
 ⑨ 기타()

5. 귀하는 국내 해양레저산업 경쟁력 제고를 위해 가장 필요한 사항이 무엇이라고 생각하십니까? 한 가지만 선택해 주십시오.

- ① 해양레저 활동의 대중화 ② 해양레저보트 전문인력 양성
 ③ 해양레저산업 관련 규제 완화 ④ 해양레저 관련 금융상품 개발
 ⑤ 해양레저산업 클러스터 구축 ⑥ 레저보트 제작 기술개발 지원
 ⑦ 중소기업 해외 마케팅지원/강화 ⑧ 기타()

■ 국내 레저보트 이용환경 개선

6. 레저보트 구매/소유/이용과 관련된 국내 여건에 대해 다음 각 항목별로 장애요인 정도를 해당 번호에 표시하여 주십시오.

항 목	전혀 그렇지 않다	← 보통 →	매우 그렇다
1) 구매/소유 정보의 부족(구매처, 소유절차 등)	①	② ③	④ ⑤
2) 등록/검사 정보의 부족	①	② ③	④ ⑤
3) 면허취득 과정의 불편	①	② ③	④ ⑤
4) 활동 공간의 부족	①	② ③	④ ⑤
5) 활동 시간의 부족	①	② ③	④ ⑤
6) 이용 시 발생하는 경비 부담	①	② ③	④ ⑤
7) 보험/관리비용 부담	①	② ③	④ ⑤
8) 레저보트 수리/정비 시설·정보부족	①	② ③	④ ⑤

7. 귀하는 레저보트 구매/소유와 관련하여 어떤 사항이 가장 불편하다고 생각하십니까? 2가지만 선택해 주십시오.

- ① 레저보트 구매 정보 자체가 부족 ② 레저보트 구매 절차가 복잡함
 ③ 레저보트 구매에 따른 세금의 부담 ④ 레저보트 구매 후 보관/관리 공간 부족
 ⑤ 레저보트 소유에 대한 사회적 편견 부담 ⑥ 기타()

8. 레저보트의 구매/소유 여건 개선 방안에 대해 각 항목별로 어떻게 생각하시는지 해당 번호에 표시하여 주십시오.

항 목	전혀 필요하지 않다	←	보통	→	매우 필요하다
1) 보급형 국산 레저보트의 개발/양산	①	②	③	④	⑤
2) 레저보트 임대/리스상품 개발	①	②	③	④	⑤
3) 레저보트에 대한 종과세 완화	①	②	③	④	⑤
4) 해상/육상 보관장 등 마리나시설 확충	①	②	③	④	⑤
5) 레저보트 매매단지 조성(판매, 등록, 검사)	①	②	③	④	⑤

9. 귀하는 레저보트 이용 여건과 관련하여 어떤 사항이 가장 불편하다고 생각하십니까? 2가지만 선택해 주십시오.

- ① 레저보트 등록/검사제도 ② 레저보트 면허취득
 ③ 레저보트 보험 상품 ④ 이용에 따른 비용 부담
 ⑤ 레저보트 활동 방법(상하가, 계류, 운항 공간) ⑥ 레저보트 활동 안전정보 부족
 ⑦ 기타()

10. 귀하는 레저보트 구매절차와 관련하여 가장 큰 문제점은 무엇이라고 생각하십니까? 문제점과 더불어 개선방안에 대한 의견을 제시하여 주십시오.

문제점	
개선방안	

11. 귀하는 레저보트 구매에 따른 세금과 관련하여 가장 큰 문제점을 무엇이라고 생각하십니까? 문제점과 더불어 개선방안에 대한 의견을 제시하여 주십시오.

문제점	
개선방안	

12. 귀하는 레저보트 **등록/검사제도**의 가장 큰 문제점은 무엇이라고 생각하십니까? 문제점과 더불어 개선방안에 대한 의견을 제시하여 주십시오.

문제점	
개선방안	

13. 귀하는 레저보트 **원하취득**과 관련하여 가장 큰 문제점은 무엇이라고 생각하십니까? 문제점과 더불어 개선방안에 대한 의견을 제시하여 주십시오.

문제점	
개선방안	

14. 귀하는 레저보트 **보험상품**과 관련하여 가장 큰 문제점은 무엇이라고 생각하십니까? 문제점과 더불어 개선방안에 대한 의견을 제시하여 주십시오.

문제점	
개선방안	

15. 귀하는 국내 레저선박의 무등록/미등록에 따른 문제점은 무엇이라고 생각하십니까? **1가지만** 선택해 주십시오.

- ① 안전사고 발생에 따른 보험/사고 처리 ② 레저보트 육/해상 공간 무단 방치
 ③ 레저보트 폐선으로 인한 환경 오염 ④ 레저보트 등록 관련 세금 회피/탈세
 ⑤ 레저보트 소비시장의 왜곡 ⑥ 기타()

16. 귀하는 무등록/미등록 레저선박의 해소방안에 대하여 어떻게 생각하십니까? 1가지만 선택해 주십시오.

- ① 무등록/미등록 레저보트에 대한 안속 강화
- ② 레저선박 구매(국내 생산/수입)단계부터 선박 번호 부여(MIC 코드 활용)/등록 시스템 구축
- ③ 레저보트 등록/이력 추적시스템 구축(수입/판매→보관→폐선)
- ④ 레저보트 구매에 따른 보관지 지정제도 도입
- ⑤ 마리나/레저보트 보관장/사업장 주기적 점검과 등록선박 입항/보관 의무화
- ⑥ 기타()

17. 귀하는 레저보트산업 활성화를 위한 정보교류와 관련하여 다음중 어떠한 것이 필요하다고 생각하십니까?

- ① 보트쇼, 전시회 확대 개최
- ② 레저보트 전문잡지 발간
- ③ 레저보트 통계정보 수집/제공(생산, 이용자 정보)
- ④ 레저보트 포털사이트 구축
- ⑤ 해외 레저보트산업체 교류 확대
- ⑥ 레저보트 관련협회 기능 확대
- ⑦ 기타()

18. 마지막으로 국내 레저보트 활동의 대중화를 위하여 필요한 사항이나 개선점 등 좋은 의견을 가지고 계시면 말씀하여 주십시오.

<일반사항>

• 귀하의 직업을 무엇입니까?

- ① 레저보트 제작업체 종사
- ② 레저보트수입/판매/관리업체 종사
- ③ 대학교수, 연구기관 연구원
- ④ 요트/레저보트 관련 협회
- ⑤ 기타()

• 귀하의 현 직종 근무연수는 얼마입니까? _____ 년

설문에 응답해 주셔서 대단히 감사합니다.

레저선박 관리제도 개선방안

2016年 12月 29日 印刷

2016年 12月 31日 發行

편집겸
발행인 양 창 호

발행처 한국해양수산개발원
부산광역시 영도구 해양로301번길 26

전 화 051-797-4800 FAX : 051-797-4810

등 록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄/크리커뮤니케이션 Tel : 02-2273-1775

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 02-394-0337

정가 15,000원