한국항해항만학회지 제32권 제3호, pp. 257~264, 2008 (ISSN-1598-5725)
Journal of Navigation and Port Research

해양건축물의 재산권 공시제도 정비방안 연구

† 이한석 · 송화철* · 정 대**

† 한국해양대학교 해양공간건축학부 교수, *한국해양대학교 해양공간건축학부 부교수, **한국해양대학교 법학부 조교수

A Study on Public Announcement System for Property Right of Marine Architectural Building

† *Han-Seok Lee · Hwa-Cheol Song* · Dae Jung***

† *Division of Architecture and Ocean Space, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea*
**Division of Architecture and Ocean Space, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea*
***Division of Law, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea*

요 약 : 이 연구는 수상에 건설되는 해양건축물의 재산권 공시제도의 문제점을 파악하고 개선안을 제시하기 위한 연구이다. 먼저 해양건축물을 둘러싼 현황을 파악하고 미래를 전망하며 다음으로 해양건축물의 개념과 관련된 법제도를 검토한다. 해양건축물의 재산권 공시제도와 관련하여 현황과 문제점을 파악하며 각종 물건의 공시제도를 검토한다. 마지막으로 해양건축물의 재산권 공시제도 정비방안을 제시한다. 연구 결론으로서 해양건축물 공시제도는 고정식과 부유식 구조물로 나누어 적합한 공시제도를 제안한다. 고정식 구조물은 현행 건축법을 보완·수정하여 부동산등기제도를 활용하며 부유식 구조물은 새로운 법을 제정하여 등록원부와 같은 공적장부를 통한 등록제도를 도입하는 것이 필요하다. 해양건축물이 활성화되고 이를 기반으로 해양산업이 발달하기 위해서는 해양건축물에 관한 소유권 취득과 담보물권 설정 등 재산권 행사를 용이하게 하기 위해 해양건축물의 재산권 공시제도가 속히 마련되어야 한다.

핵심용어 : 해양건축물, 재산권, 공시제도, 등기·등록

Abstract : *This study is intended to know what is the legal problems to settlement and public announcement of property right for construction of marine architectural building in Korea. Firstly, the situation and the prospect around marine architectural building are examined. Secondly, the legal concepts of marine architectural building and the application of related laws are analyzed. Thirdly, the problems related to public announcement of property right of marine architectural building are suggested. Fourthly, some improvement schemes to solve the legal problems in relation with property right of buildings on the water at sea and ocean are proposed. As the conclusion, the marine architectural building can be divided into fixed-type and floating-type in order to find the proper way to handle the public announcement of property right for that sort of building. The fixed-type can be registered as real estate according to the Building Law through the amendment of the existing related laws. But for the registration of floating-type building a new law should be made. In the near future, improvements on the legal system related with the settlement of property right of marine architectural building should be made, so that private sectors can join construction and operation of the building. Especially a new law for the floating-type marine architectural building should be made as soon as possible.*

Key words : *Marine architectural building, Property right, Public announcement system, Registration*

1. 서 론

우리나라에서는 21세기에 들어서면서 해양건축물의 건설이 본격적으로 진행되고 있다. 주5일 근무제 실시 등 해양관광여건이 성숙됨에 따라 지자체 및 민간사업자들이 바다의 공유수면에 해상호텔, 해양리조트, 수중전망대 등 다양한 해양건축물을 계획하고 설치를 추진 중이므로 향후 해양건축물이 크게 증가할 전망이다. 특히 해안지역에 관광레저형 복합기업도시를 비롯하여 대규모 해양관광단지가 개발 중이며 전국적으로 해안지역에 100여개의 크고 작은 해양관광개발계획이 진행 중이다[1]. 이러한 해양관광개발계획에 따라 바다 공유수면 위에는 해상호텔 등 다양한 해양관광시설물이 설치될 계획이다.

또한 정부에서는 해양공간을 효율적이고 친환경적으로 활용하기 위해 초대형 부유식 해상구조물의 기술 개발에 많은 노력을 기울이고 있으며 이에 따라 부유식 구조물이나 잔교 등을 이용하여 바다에 다양한 해양건축물이 건설될 것으로 예상된다. 또한 최근 「항만 및 주변공간의 지속적 이용에 관한 법률」의 제정을 통해 전국의 항만을 대상으로 항만재개발이

† 교신저자 : 정회원, hansk@hhu.ac.kr 051)410-4581
* 정회원, song@hhu.ac.kr 051)410-4582
** 정회원, ichung@hhu.ac.kr 05)410-4392
1) 해양수산부(2004), "해양관광진흥기본계획"

계획되고 있다. 이와 같이 항만재개발을 통한 친수공간의 확보 및 해양관광활성화 정책은 새로운 해양건축물에 대한 수요를 크게 증가시킬 것이다.

일본의 경우에는 1960년대 이후 다양한 해양건축물이 꾸준히 건설되고 미국과 유럽에서는 해상주택단지가 개발되어 새로운 지역사회를 형성하고 있으며 미래 해상도시개발을 위한 본격적인 연구와 계획들이 시도되고 있다. 이러한 추세를 보면 가까운 장래에 우리나라에서도 해양도시 및 해양주거건물 등 해양건축물의 시대가 열릴 것으로 전망할 수 있다.

현재 「관광진흥법」 시행령 제1항 제2호 나목에는 수상에 구조물 또는 선박을 고정하거나 계류시켜 놓고 관광객의 숙박에 적합한 시설을 갖추어 수상관광호텔업을 할 수 있도록 되어 있으며 「공유수면관리법」 시행령 제5조 제1항에는 건축물을 공유수면에 신축하는 행위를 허용하는 규정을 두고 있어 해수면에 해양건축물을 건설할 수 있다. 실제로 부산의 동백섬 서안과 인천 용유도 인근 공유수면 등에 수상관광호텔이 계획되었고 전국 바다에는 유람선의 정박과 승객의 승·하선을 위해 수상에 만들어 놓은 유선장구조물 위에 건축물(대기실, 매표소, 화장실, 매점, 식당, 사무실 등)을 설치하여 영업하고 있는 곳이 많이 있으며 남해안에서는 부유식 구조물 위에 숙박용 건축물을 지어 놓고 바다낚시를 위한 해상콘도로 영업하고 있는 곳이 다수 있다.

그러나 이러한 해양건축물의 재산권 행사를 위한 공시제도가 마련되어 있지 않아 해양건축물의 건설 및 운영에 많은 어려움이 있다. 해양건축물이 명확한 법적 지위를 얻지 못하고 있으며 민간사업자가 해양건축물을 건설·운영하고자 할 때 현행 법제도 하에서는 부동산이나 동산으로 등기가 불가능한 형편이다.

향후 국가적인 해양관광산업의 육성 및 지역균형발전을 위한 정책추진에 따라 해양복합생활공간이나 복합관광레저도시 등이 해안지역에 다수 건설되고 여기에 수역을 이용한 다양한 해양건축물의 설치 요구가 증가할 것으로 예상되나 이들 해양건축물에 대한 재산권 공시제도가 미비하여 해양건축물 활성화의 저해요인으로 작용하고 있다.

따라서 본 연구에서는 해양건축물의 재산권 공시제도와 관련하여 현행 법제도의 현황과 문제점을 파악하고 해양건축물과 유사한 물건에 대한 재산권 공시제도를 조사하며 이를 바탕으로 해양건축물의 특성에 적합한 재산권 공시제도의 정비방안을 제시하고자 한다.

2. 해양건축물의 재산권 공시제도 현황과 문제점

2.1 현황

「민법」에 따르면 일반적으로 재산권에는 물권, 채권, 채무의 이전 등이 있으며 이 가운데 물권은 특정한 물건을 직접 지배하여 배타적인 이익을 얻는 권리로서 부동산과 동산의 물권으로 이루어진다. 물권은 배타적인 직접 지배권으로서 대세적 효력을 갖는 재산권이기 때문에 그 존재와 귀속주체를 외부에 공시함으로써 제3자가 이를 예측하고 거래의 안전을 도모할 수 있다. 우리나라에서는 반드시 외부에서 인식할 수 있는 표상으로 공시를 하여야만 물권의 득실변경의 효력을 인정하는 법제도를 가지고 있어 공시를 물권득실변경의 효력여건으로 정하고 있다. 이러한 필요에 의해 법에서는 물권에 따라 일정한 공시제도를 정하고 있는데 「민법」은 부동산물권에 관하여 등기, 동산물권에 관하여 점유를 공시방법으로 인정하고 있다.

본 연구의 대상이 되는 해양건축물[2]은 해수면 위에 인간이 안전하고 쾌적하게 생활하기 위해 정비된 건축물을 의미하며 일정한 위치에 고정되어 거주와 생활공간으로 사용되기 때문에 선박이나 해양구조물과는 분명하게 구분된다. 외국의 사례[3]에 따르면 해양건축물은 육상건축물과 기능 및 용도 측면에서는 매우 유사하지만 해수면 위에 위치하기 때문에 건축물의 기초구조형식에서는 큰 차이를 보인다. 해수면에 위치한 해양건축물의 기초구조형식에는 고정식 기초구조와 부유식 기초구조가 있으며 이러한 기초구조의 차이에 의해 해양건축물은 고정식 해양건축물과 부유식 해양건축물로 구분되고 있다. 이러한 해양건축물과 관련하여 재산권 공시제도의 현황을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 해양건축물과 같이 토지에 정착하지 아니한 건축물에 대한 「건축법」 관련 서울시의 법률 해설[4]에 따르면 토지에 정착하지 아니하면 설령 건축물의 형태를 갖추었다 하더라도 「건축법」에 의한 건축물로 볼 수 없다고 못 박고 있다. 즉 자유로이 이동이 가능한 선상주택과 같은 부유식 해양건축물은 토지에 정착하지 않았으므로 건축물로서 인정하지 않고 있다.

둘째, 선박계류시설을 설치한 후 정박한 선박을 수상관광호텔로 사용할 경우 건축물로서 인정여부에 관한 질의에 대해 건설교통부의 회신내용[5]을 보면 「건축법」 제2조 제1항 제2호의 규정에서 건축물이라 함은 토지에 정착하는 공작물 중 지붕과 기둥 또는 벽이 있는 것과 이에 부수되는 시설물 등을 의미하는 것이기 때문에 선박이 육지에서 떨어진 수역에 위치하고 또한 토지에 정착하지 않은 것은 건축물에 해당되지 않는다.

---

2) 日本建築學會編, 海洋建築用語事典, 1999 에서는 해양건축물을 "해양공간에서 인간활동의 장으로서 건축물과 그 부대(附帶)구조물"로서 정의하고 있다.
3) 畔柳昭雄, "既存の海洋建築物の立地と形態", 日本大學理工學部 學術講演會論文集, pp744-745, 1998 참조
4) 서울시 건지 58501-01407(1997.12.31) 참조
5) 건교부 건축 58550-2159(2000.7.25) 참조

셋째, 해양수산부 담당자[6]에 따르면 선박을 개조하여 설치한 해상호텔이 「건축법」 상 건축물에 해당하는지에 대한 법원행정처 의견은 선박을 개조하여 부두안벽에 고정식으로 계류시킨 경우 건물소유권보존등기의 대상이 될 수 없다는 의견이고 또한 고정된 부선은 「선박법」상 선박으로 볼 수 없어 선박등기법에 의한 권리설정도 불가하다는 입장이다.

넷째, 2003년 해양수산부 입법계획의 「선박법중개정법률안」에서는 선박등기를 강제에서 임의규정으로 변경하고 수상에 고정하여 설치하는 부선을 등기·등록하는 것이 가능하도록 하는 등 현행 선박등기·등록제도의 개선을 추진하였고, 2003년 해양수산부 입법계획의 「공유수면관리법중개정법률안」에서는 선박을 개조하여 공유수면에 해상호텔을 신축한 경우에 이는 선박도 아니고 건축물도 아니어서 관계 법령상 등기가 불가능하여 재산권 행사가 불가하기 때문에 민원이 제기되므로 해상 부유식 건축물의 등록, 저당권의 설정과 내용, 권리의 변경 등에 관한 규정을 신설하려고 시도하였다. 이 경우 해양수산부 내에서도 해양건축물의 재산권 공시제도에 대해 부서 간 의견이 일치되지 않았으며 또한 법무부에서 이 두 가지 개정법률안 모두 입법 취지에 맞지 않는다는 사유로 반대하여 법개정의 추진이 중단되었다. 그리고 대법원에서는 폐선박을 이용한 해상관광호텔은 부동산등기 능력이 없다고 유권해석[7]을 한 바 있다.

다섯째, 관광용 수상호텔의 선박등기능력에 대한 법률적 의견[8]을 살펴보면 선박등기능력은 법률의 규정에 의하여 부여된 것인바 관광용 수상호텔이 선박이 아닌 수상구조물이거나 선박이더라도 「선박등기법」 제2조 단서(선박계류용, 저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선)에 해당하는 경우에는 현행법으로 선박등기를 할 수 없을 것으로 판단하고 있다.

여섯째, 수상호텔의 「선박법」 적용과 관련하여 해양수산부의 검토의견 회신내용[9]을 보면 「선박법」 제1조의2의 규정은 선박의 필수요건이 항행용도로 사용할 수 있는 것을 의미하고 「선박법」 제26조 제4호의 규정에 의하면 이동성이 없이 수상에 고정 설치되어 사용되는 부선은 선박등기·등록 대상에서 제외하고 있으므로 수상에 고정 설치하여 수상호텔로 사용하는 부선 형태의 선박(구조물)은 「선박법」의 적용을 받지 아니한다고 응답하고 있다.

2.2 문제점

바다의 공유수면에 해양건축물을 건설하고 운영하기 위해서는 관계된 법에 의해 해양건축물의 법적 지위와 권리관계가 분명하게 확립되고 이에 따라 건축물의 재산권이 공시되어야 한다. 그러나 이상에서 살펴본 바와 같이 해양건축물과 가장 관련이 깊은 「건축법」이나 「선박법」은 법이 제정될 당시 해양건축물 특히 부유식 해양건축물을 전혀 예상하지 못했기 때문에 이들 법의 기본정신은 해양건축물과 조화되지 못하고 있다. 특히 「건축법」 시행령 제6조에서는 「건축법」 제5조 제1항에 의거하여 법의 규정을 적용하는 것이 매우 불합리하다고 인정되는 건축물로서 '수면위에 건축하는 건축물'을 규정하고 있다. 이에 따라 현행 법제도 아래에서는 부유식 해양건축물의 경우 그 자체로서 부동산이든 혹은 동산이든 어느 쪽으로 명확히 분류되지 않기 때문에 등기를 할 수 없는 실정이다. 일본의 경우에는 부유식 해양건축물이 다른 육상시설과 함께 관광시설재단에 등록되거나 선박으로서 등기된 사례[10]는 가끔 있다.

우리나라의 현행 법제도는 해양건축물이라는 새로운 건축물을 전혀 예상하지 못하고 만들어졌기 때문에 해양건축물에게 명확하고 일관된 법적 지위를 주지 못하고 있으며 임시방편으로 기존의 법을 준용하거나 확대 해석하여 적용하고 있는 실정이다. 이러한 임시적인 법적 처리에 의해 해양건축물에 관계된 각 부서마다 서로 의견이 다르고 관련이 있다고 생각되는 모든 규제를 적용하여 중복규제를 가함으로서 해양건축물의 건설 및 운영을 저해하고 있는 형편이다. 특히 민간사업자가 해수면에 해양건축물을 건설하고자 할 때 해당 법제도의 미비로 건물의 재산권을 공시할 수 없어 당연한 재산권을 확보하거나 행사할 수 없는 실정이다.

부유식 해양건축물의 경우 상부 및 하부에는 이벤트광장, 판매시설, 식당, 상점, 크루즈선착장, 마리나시설, 아쿠아리엄 등 각종 거주공간을 건축해야 투자에 대한 사업성 및 관광지 구성의 필수요건이 형성됨에도 불구하고 현행 법제도 상 이런 건축물을 위한 허가 및 재산권 공시를 위한 제도가 전혀 마련되어 있지 않다. 이와 같이 해양건축물의 재산권 공시와 관련된 법제도가 정비되어 있지 않고 선례(先例)가 없음으로 인해 해상호텔 등 해양건축물의 건설 및 이를 이용한 사업의 추진이 어렵다. 해양건축물 관련 법제도의 미비로 발생하는 문제점을 구체적으로 정리하면 다음과 같다.

첫째, 해양건축물을 규율할 수 있는 법적 근거가 없으며 해양건축물의 설치행위 및 허가에 대한 절차와 기준이 미비하고 해양건축물의 허가관청 및 주관부서 등이 불분명하여 민간인에 의한 해양건축물의 설치 및 관련 사업의 시행이 어렵다.

둘째, 해상호텔 및 유선장 등 해양건축물이 현실적으로 이미 존재함에도 불구하고 등기 및 등록과 같은 공시제도가 마련되어 있지 않기 때문에 금융기관으로부터 자금을 차입할 때 담보권의 설정이 되지 않고 건축물을 보험에 가입할 수 없는 등 재산권 행사가 불가능하다.

셋째, 해양건축물은 설치 및 운영에 투자하는 금액이 막대

6) 최익현, "해양정책칼럼: 선박 등을 개조하여 설치한 해상호텔의 재산권", 해양소식2003-05호, pp15-16, 2003.6.23 참조
7) 등기 3402-462(2002.8.22) 참조
8) 공탁법인 3402-219 질의회답(2004.10.12) 참조
9) 해양수산부 안전정책담당관실-1440호(2006.4.24) 참조
10) 横内憲久外, "ウォーターフロント開發における不動産的價値について", 日本建築學會大會學術講演梗概集, pp321~322, 1995年8月 참조.

하며 공공성이 강한 시설물의 설치가 예상되기 때문에 투자자금의 회수에 장기간이 소요될 전망이다. 그러나 해양건축물의 재산권 공시제도의 결여로 인해 해양건축물을 이용한 사업의 안정성이 크게 훼손되고 있다.

특히 민간인이 해양건축물의 설치나 사업에 참가하는 경우에는 사업주체, 권리관계, 세제・재정의 측면에서 다음과 같은 문제가 발생할 수 있다. 먼저 국가나 지방자치단체가 자금을 조달하여 설치한 해양건축물의 전부 또는 일부를 민간인에게 양도 혹은 임대해 주고 그 수익을 거두어들이는 경우에 공공기관 측에서는 행정재산으로 설치한 건물을 민간에게 양도할 수 있는가, 임대에 대해 임차권과의 관계는 어떠한가 등의 문제가 발생한다. 민간인 입장에서도 양도 혹은 임대 받은 물건에 어떤 법적인 권리가 있는가의 문제가 발생한다. 다음으로 민간사업자가 해양건축물을 설치하고 스스로 운영하는 경우에 현행 법제도 아래에서는 민간인이 사업주체가 되기 곤란하며 건물의 소유권을 민간이 갖는 것도 어렵다. 또한 해양건축물은 민간인이 설치할 경우 등기의 유무를 막론하고 재산세 등이 부과되며 공유수면을 활용하기 때문에 공유수면점용료 등 여러 가지 부담이 예상되고 이러한 요인들은 사업의 채산성을 압박하게 된다.

3. 물건의 재산권 공시제도

「민법」상 물권의 객체가 되는 것을 물건이라고 하며 여기에는 유체물 및 전기 기타 관리할 수 있는 자연력이 있는데(「민법」 제98조) 유체물은 형체가 있는 것으로 토지, 건물, 자동차 등이 그 예이다. 「민법」상 물건은 여러 가지 기준에 따라 분류될 수 있지만 그 가운데 가장 중요한 분류방법은 물건을 부동산과 동산으로 구분하는 것이다. 부동산은 토지 및 그 정착물을 말하며 동산은 부동산 이외의 물건을 말한다(「민법」 제99조). 이러한 동산과 부동산은 다음과 같은 이유로 재산권에 관하여 법률상의 취급에 차이가 있다.

첫째, 일반적으로 부동산은 동산에 비해 그 경제적 가치가 크기 때문에 부동산에 관한 권리의 득실변경에 대해서 특별한 취급을 받게 된다.

둘째, 부동산은 가동성이 없고 일정한 장소에 고정되어 있어서 그 동일성을 확인하기 용이하므로 부동산에 관한 권리관계를 공적장부 등에 공시하기에 적합하다.

한편 동산임에도 불구하고 등록 또는 등기라는 공적 장부에 의한 공시방법이 마련되어 있는 것이 있는데 그것은 선박, 자동차, 항공기, 건설기계이다. 이러한 것들은 경제적 가치가 크다는 점에서 부동산에 유사한 법률상의 취급을 하고 있는 것이라고 할 수 있다.

이상과 같이 다양한 물건에 대해 그 물권을 공시하는 제도에는 등기와 등록이 있는데 등기와 등록의 중요한 차이점을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 등기는 등기소에 비치되어 있는 등기부에 일정한 사항을 기재하여 행함에 반하여 등록은 행정관청 등에 비치되어 있는 공부에 일정한 사항을 기재하여 행한다.

둘째, 등기는 물권의 효력발생요건임에 반하여 등록은 ① 특허권·의장권·실용신안권 등의 산업재산권의 등록, 상표권의 이전 및 승계의 등록, 자동차저당 및 항공기저당의 등록과 같이 권리의 효력발생요건인 것, ② 저작권·등록국채증권의 상속·양도·입질 등의 등록, 어업권·상표의 통상사용권 이전의 등록과 같이 제3자의 대항요건인 것, ③ 의사·수의사·변리사의 등록과 같이 면허의 방법인 것, ④ 자동차·항공기의 등록과 같이 일정한 행위를 하기 위한 요건인 것 등 여러 가지 기능을 가진다.

3.1 부동산 공시제도

1) 토지

토지는 일정한 지면 내지 지표와 정당한 이익이 있는 범위 내에서의 상하를 포함하는 것이다(「민법」 제212조). 한편, 바다와 토지의 경계, 즉 바다와 토지의 분계선은 만조수위선이다(「공유수면관리법」 제2조). 토지는 그 지표에 인위적으로 선을 그어서 경계로 삼고 구분되며 지적공부(토지대장, 임야대장, 지적도, 임야도 등)에 등록된다(「지적법」 제3조). 등록된 각 구역은 독립적이고 지번으로 표시되며 그 토지의 등록단위를 "필지"라고 한다(「지적법」 제2조, 제4조). 토지는 토지등기부를 두고 있다(「부동산등기법」 제14조). 토지에 관한 물권의 득실변경은 원칙적으로 등기하여야 효력이 생긴다(「민법」 제186조, 제187조).

2) 토지 정착물

토지에 고정적으로 부착되어 용이하게 이동할 수 없는 물건이 토지의 정착물인데 여기에는 건물, 수목, 교량, 돌담, 도로의 포장 등이 대표적인 사례이다. 이러한 토지 정착물은 모두 부동산이지만 법률상 취급에는 차이가 있다. 토지와는 별개의 독립한 부동산으로 취급되는 것은 건물이다. 그러나 교량, 돌담, 도로의 포장 등은 그것이 정착되어 있는 토지의 일부(즉 토지의 구성부분)에 불과한 것으로 항상 토지와 일체로서 처분된다. 건물은 토지로부터 완전히 독립한 별개의 부동산이다. 따라서 건물은 건축물대장에 등록되고(「건축법」 제29조) 토지와는 구별되는 건물등기부를 두고 있다(「부동산등기법」 제14조). 건물에 관한 물권의 득실변경은 원칙적으로 등기하여야 효력이 생긴다(「민법」 제186조, 제187조).

3.2 선박 공시제도

「상법」상 선박이라 함은 상행위 기타 영리를 목적으로 항해에 사용하는 선박을 말한다(「상법」 제740조). 그런데 「선박법」상 선박이라 함은 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용될 수 있는 배종류를 말하며 이에는 범선, 기선, 부선이 있다(「선박법」 제1조의2). 원칙적으로 상법상의 선박은 영리선일 것을 요하므로 비영리선박은 「상법」상의 선박에 해당되지 않는다. 그러나 비영리선박은 「선박법」상의

선박에는 해당되기 때문에 「상법」의 규정이 준용되게 된다(「선박법」 제29조). 선박의 소유자는 선박등기부에 선박의 등기를 한 후 선적항을 관할하는 지방청장에게 당해 선박의 등록을 신청하여야 한다(「선박법」 제8조 제1항). 지방청장은 선박의 등록신청을 받은 때에는 이를 선박원부에 등록하고 신청인에게 선박국적증서를 교부하여야 한다(「선박법」 제8조 제2항). 그런데 선박등기의 대상이 되는 선박은 총톤수 20톤 이상의 기선과 범선 및 총톤수 100톤 이상의 부선에 한정된다(「선박등기법」 제2조). 그리고 선박계류용 · 저장용등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선은 등기의 대상이 아니다(「선박등기법」 제2조 단서). 선박의 등기는 선박소유권 · 선박저당권 · 선박임차권의 설정 · 보존 · 이전 · 변경 · 처분의 제한 또는 소멸에 대하여 한다(「선박등기법」 제3조). 선박에 관한 권리의 이전은 당사자간의 합의만으로써 효력이 생기지만, 이를 등기하고 선박국적증서에 기재하지 아니하면 제3자에게 대항하지 못한다(「상법」 제743조). 이러한 선박의 등기에 관하여는 등기할 선박의 선적항을 관할하는 지방법원 · 동지원 또는 등기소를 관할등기소로 한다(「선박등기법」 제4조).

3.3 자동차 · 항공기 · 건설기계 공시제도

1) 자동차

자동차라 함은 원동기에 의하여 육상에서 이동할 목적으로 제작한 용구 또는 이에 견인되어 육상을 이동할 목적으로 제작한 용구를 말한다(「자동차관리법」 제2조 제1호). 자동차(이륜자동차를 제외한다)는 자동차등록원부에 등록한 후가 아니면 이를 운행하지 못한다(「자동차관리법」 제5조). 시 · 도지사는 대통령령이 정하는 바에 의하여 자동차등록원부를 비치하고 관리하여야 한다(「자동차관리법」 제7조 제1항). 「민법」상 저당권은 원칙적으로 부동산에 성립할 수 있는 것임에도 불구하고 동산에 해당하는 자동차에 저당권을 설정할 수 있게 하여 자동차저당에 의한 자금의 확보를 도모하고 자동차저당권자와 자동차소유자의 권익을 균형 있게 보호하고자 하고 있다(「자동차저당법」 제1조). 저당권의 목적으로 할 수 있는 자동차는 자동차관리법에 의하여 등록된 자동차로 한다(「자동차저당법」 제2조). 자동차저당권의 득실변경은 자동차관리법에 의한 자동차등록원부에 등록하여야 그 효력이 생긴다(「자동차저당법」 제4조 제1항).

2) 항공기

항공기라 함은 비행기 · 비행선 · 활공기 · 회전익항공기 그 밖에 대통령령이 정하는 것으로서 항공에 사용할 수 있는 기기를 말한다(「항공법」 제2조 제1호). 항공기를 소유 또는 임차하여 항공기를 사용할 수 있는 권리가 있는 자(이하 "소유자등"이라 한다)는 이를 건설교통부장관에게 등록하여야 한다(「항공법」 제3조). 건설교통부장관은 소유자등이 항공기의 등록을 신청한 경우에는 일정한 사항을 항공기등록원부에 기재하고(「항공법」 제8조) 해당 신청인에게 항공기등록증명서를 교부하여야 한다(「항공법」 제9조). 항공기에 대한 소유권의 득실변경은 등록하여야 그 효력이 생기고(「항공법」 제5조 제1항) 항공기에 대한 임차권은 등록하여야 제3자에 대하여 그 효력이 생긴다(「항공법」 제5조 제2항). 「민법」상 저당권은 원칙적으로 부동산에 성립할 수 있는 것임에도 불구하고 항공기는 저당권의 목적으로 할 수 있다(「항공기저당법」 제3조). 다만 저당권이 설정될 수 있는 항공기는 비행기와 회전익항공기로서 항공법에 의하여 등록을 받은 것에 한정된다(「항공기저당법」 제2조). 저당권의 득실변경은 항공법에 규정하는 항공기등록원부에 등록하지 않으면 그 효력이 발생하지 않는다(「항공기저당법」 제5조 제1항).

3) 건설기계

건설기계라 함은 건설공사에 사용할 수 있는 기계로서 대통령령이 정하는 것을 말한다(「건설기계관리법」 제2조 제1항 제1호). 이러한 건설기계의 소유자는 대통령령이 정하는 바에 따라 건설기계의 등록을 하여야 하는데 건설기계의 등록을 하고자 할 때는 특별시장 · 광역시장 또는 도지사(이하 "시 · 도지사"라 한다)에게 건설기계등록신청을 하여야 한다(「건설기계관리법」 제3조 제1항, 제2항). 시 · 도지사가 건설기계등록신청을 받은 때에는 일정한 검사를 행한 후 건설기계등록원부에 필요한 사항을 기재하고 건설기계의 소유자에게 건설기계등록증을 교부하여야 한다(「건설기계관리법」 제3조 제3항). 「민법」상 저당권은 원칙적으로 부동산에 성립할 수 있는 것임에도 불구하고 건설기계를 저당권의 목적물로 할 수 있도록 하였다(「건설기계저당법」 제1조, 제3조). 저당권의 득실변경은 건설기계등록원부에 등록하지 않으면 그 효력이 발생하지 않고(「건설기계저당법」 제5조 제1항) 저당권이 설정된 건설기계에 대한 압류 · 가처분 등의 권리집행은 건설기계등록원부에 등록함으로써 그 효력이 발생한다(「건설기계저당법」 제5조 제2항).

4. 해양건축물의 재산권 공시제도 정비방안

4.1 정비의 기본 방향

1) 고정식 해양건축물과 부유식 해양건축물 구분

해저 지반에 고정되어 있는 고정식 해양건축물은 말뚝 등을 이용하여 해저지반에 정착하고 있기 때문에 개념 상 「건축법」 제2조 건축물에 대한 정의 즉 토지에 정착하는 공작물중 지붕과 기둥 또는 벽이 있는 것과 이에 부수되는 시설물에 부합하다고 판단할 수 있으며 이 경우 「건축법」을 적용하여 부동산으로서 등기할 수 있다. 따라서 고정식 해양건축물에 대해서는 기존 「건축법」 및 관련법을 개정하여 정비하는 방향이 타당할 것이다. 현재 부산항 국제여객터미널은 수면에 설치된 잔교 위 고정식 해양건축물로서 「건축법」에 따라 건축물대장에 기록되어 있고 등기되어 있으며 지번은 인접지번의 일원으로 부여되어 있다. 또한 건물의 일부가 수역에 걸쳐 있는 고정식 해양건축물인 부산항 연안여객터미널도 「건축

법」에 의해 도시계획시설로서 등기되어 있다. 이러한 실례를 보더라도 수면 위에 위치한 고정식 해양건축물은 「건축법」에서 건물로서 취급하고 「부동산등기법」에 의해 부동산으로서 등기하는 것이 가능하다고 본다.

반면에 물에 떠있는 부유식 해양건축물은 예항에 의해 이동가능하고 파도나 조수간만 등에 의해 상하좌우로 움직임이 가능하여 「건축법」 제2조의 건축물에 대한 정의에 부합하지 못하므로 기본적으로 건축물로서 인정받을 수 없다고 생각된다. 또한 부유식 해양건축물은 「선박법」에 의한 선박으로도 인정받을 수 없다. 통상 선박의 개념은 적재성, 부양성, 이동성을 기본으로 하고 있으나 부유식 해양건축물은 이동성을 위한 자항능력이 없기 때문에 기본적으로 선박이라고 할 수 없다. 따라서 부유식 해양건축물에 대해서는 별도의 법제도가 필요하다.

2) 해양건축물의 법적 지위 마련

해수면은 공유수면으로서 원칙적으로 개인이 소유할 수 없으나 공유수면관리청이 해양건축물의 설치필요성을 인정하고 수면을 구획하여 건축물의 설치허가를 내주면 준공고시의 시점에서 해양건축물을 등기 혹은 등록하고 민간사업자의 소유로 귀속시키는 방향으로 법제도의 정비가 필요하다.

한편 공유수면의 매립은 구획된 수역을 매립하여 토지로서 사용하는 것이다. 해양건축물은 공유수면에 건축물을 계류 혹은 고정하고 그 상부 및 내부 공간을 건물의 용도로 사용하는 것으로서 공유수면을 점용하는 목적과 형식이 매립의 경우와 유사하다고 판단할 수 있다. 가장 중요한 차이점은 해양건축물이 수면 위에 있다는 점이다. 그러나 공유수면에 인공대지를 조성한다는 점에서 해양건축물은 매립과 같은 건설공법의 하나로 볼 수 있다. 따라서 해양건축물의 법적 지위와 허가를 위한 사항은 법제도가 이미 정비되어 있는 공유수면매립에 관한 법을 준용할 수도 있다.

4.2 정비방안

1) 현행 법제도의 개선

첫째, 해양건축물은 인공대지 조성에 의한 수면점용의 한 가지 방법으로 판단하여 매립에 필적하는 공법의 하나로 인정할 수 있다. 따라서 「공유수면매립법」의 준용을 고려한다. 특히 「공유수면관리법」 제5조에서 「공유수면매립법」에 의하여 면허를 받은 자가 그 면허를 받은 공유수면을 점·사용하고자 하는 경우에는 「공유수면관리법」에 따른 점·사용허가에서 예외로 하고 있다. 이와 같이 해양건축물도 「공유수면매립법」을 준용하여 허가를 받은 경우에는 「공유수면관리법」의 점·사용허가규정에서 예외로 할 수 있다. 현행 「공유수면매립법」 제3조에서는 이 법을 준용하는 경우를 정하고 있는 데 제1항 제4호 "공유수면의 일부를 구획하여 시행하는 영구적인 설비의 축조"가 해양건축물에 해당될 수 있을 것으로 생각된다.

둘째, 「건축법」 제2조의 토지에 관한 해석에서 토지를 육상의 토지만이 아니라 해양토지의 개념을 도입하여 "수면에 잔교(고정식)나 계류시설(부유식) 등으로 정착된 것"도 토지로서 인정하는 확대 해석이 요구된다. 이 경우 건축허가는 공유수면 점용허가와 연동하여 처리되도록 하고 건축허가 시에는 반드시 해당 공유수면관리부서의 장의 승인을 얻도록 한다. 그러나 해양건축물에 「건축법」을 적용하기 위해서는 「지적법」에 의하여 각 필지로 구획된 토지 즉 대지가 필요한데 이를 위해 수면과 해저의 토지를 구획하고 지번을 부여하여 대지로서 인정받아야 한다. 또한 대지는 반드시 도로에 접해야 하는데 해양건축물의 규모에 따라 접안부분에 공지를 두고 그곳을 도로에 준하는 공간으로 인정하며 육역과 왕래하는 잔교 등은 2방향 이상 설치하여 도로로서 인정하는 조치가 필요하다.

셋째, 「항만법」 제18조에서는 민간사업자가 허가를 받아 항만시설을 설치한 경우 항만시설관리권[11]을 설정 받을 수 있다. 또한 항만구역 내의 해양건축물 특히 공공기관이 건설하는 건축물은 「건축법」 제3조 제4항에서 철도 또는 궤도의 선로부지 안에 있는 시설에 대해 「건축법」의 적용 예외로 하여 「철도산업발전기본법」, 「철도사업법」, 「철도안전법」 등 자체 법에 의해 취급하는 것과 같은 방식으로 「(가칭)해양건축물관리법」으로 해결할 수 있다.

넷째, 「어촌·어항법」 제26조 제2항에서 민간사업자가 조성한 토지 가운데 네 가지의 경우에 사업자의 소유권을 인정하고 있다. 따라서 해양건축물이 어항시설로서 건설되는 경우에는 「어촌·어항법」 제26조 제2항에 '5. 해양건축물에 의해 조성된 인공부지'를 추가하면 어항구역에서 해양건축물의 권리문제는 해결될 것으로 보인다.

다섯째, 부유식 해양건축물에 관해서는 기존 「선박법」의 개정을 통해 제한적으로 해결할 수 있다. 이 경우에는 「선박등기법」에서 제2조의 단서(선박계류용, 저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선)를 삭제하여 부유식 해양건축물을 선박으로서 등기가 가능하도록 해야 한다.

2) 부유식 해양건축물을 위한 법률 제정

① 새로운 법의 필요성

부유식 해양건축물은 인간이 거주하고 생활하는 용도로 사용되기 때문에 해양구조물과 분명하게 구분되며 한 곳에 반영구적으로 고정되어 있기 때문에 선박과도 명확하게 구분된다. 한편 부유식 해양건축물은 토지에 정착되지 않았기 때문에 기존 건축물도 아니다. 이와 같이 부유식 해양건축물은 해양구조물이나 선박 그리고 기존 건축물과 그 특성이 명확히 다르므로 별도의 새로운 법체계를 필요로 한다.

부유식 해양건축물은 현행 법들의 기본정신과 많은 차이를 보이고 있으나 현실에서는 부유식 해양건축물에 「건축법」,

11) 항만시설을 유지·관리하고 당해 항만시설의 사용료를 징수할 수 있는 권리로서 부동산에 관한 규정을 준용한다.

「선박법」, 「공유수면관리법」을 중복하여 적용하려는 의도가 나타나고 있다. 기존 「건축법」이나 「선박법」은 부유식 해양건축물이라는 새로운 건축물을 전혀 예상 못한 시기에 만들어졌기 때문에 이들 법의 바탕을 이루는 기본 정신과 법체계를 해양건축물에 적용하는 데는 많은 무리가 있다. 또한 기존 법들에는 해양건축물에 해당하는 정확한 법조문이 없기 때문에 일선 행정부서 담당자들은 해양건축물에 기존의 법을 적용하는 것을 반대하고 있다. 이와 같이 부유식 해양건축물에 관련된 법이 없어 관련된 여러 가지 법을 준용하지만 이러한 임시적이고 다중규제의 대응방식으로는 해양건축물에 대한 적절한 관리와 사업의 촉진을 기대하기 어렵다. 따라서 해양건축물에 관한 새로운 법을 마련해야 한다. 부유식 해양건축물에 정당한 법적 지위와 재산권을 부여하고 건축물의 안전과 해양환경의 보전을 함께 달성할 수 있으며 문화적 · 역사적 가치를 지닌 선박을 계류하여 해양건축물로 전용(轉用)하는 경우에 이러한 가치를 담보하기 위해 부유식 해양건축물에 관한 별도의 법으로서 「(가칭)해양건축물관리법」이 필요하다.

② 새로운 법의 재산권 공시제도

새로운 법에서 부유식 해양건축물의 재산권 공시제도로서 등기제도보다는 등록제도를 채택하는 것이 바람직하다고 생각된다. 이것은 현재 재산권의 공시제도인 부동산등기 및 선박등기에 관한 법제도를 해양건축물에 적용하는 것이 불가능하며 또한 해양건축물을 위한 별도의 새로운 등기제도와 등기법을 만드는 것은 현행 법제도 하에서는 어렵기 때문이다.

등기제도는 부동산에 관한 권리를 공시하는 제도로서 등기부 원본에 소유자로 기재된 자는 해당 부동산의 소유권자로 추정된다. 등기를 할 수 있는 부동산에 관한 권리로는 소유권 이외에도 지상권, 전세권, 저당권 등의 제반 물권이 포함된다. 한편 선박의 경우는 그 성질상 동산임에도 불구하고 재산적 가치가 크므로 부동산과 마찬가지로 등기제도를 활용하고 있다.

현행 법제도에서 해양건축물의 경우 등기와 같은 공시제도를 활용하지 못하는 이유로는 첫째, 해양건축물의 개념이 법률상 정립되어 있지 않다는 점, 둘째, 해양건축물의 실제 사례가 많지 않으므로 실무상 처리의 필요성이 많지 않다는 점, 셋째 해양건축물의 경제적 가치를 객관적으로 평가하기 어렵다고 하는 점 등을 들 수 있다.

등기와 유사한 제도로서 행정기관에 의한 등록제도가 있다. 과세 및 관리 등 행정목적 달성을 위한 등록은 등기와는 별도로 행해지며 토지, 건물, 선박, 자동차, 항공기, 건설기계 등을 그 대상으로 한다. 이 경우 등록대장에 기재되는 내용은 해당 물건의 상세한 내용, 소유권 관계, 소유자의 주소 등으로 등기부의 내용과 거의 유사하다. 특히 자동차, 항공기, 건설기계의 경우는 등기제도가 없다보니 관련 저당법에 의하여 권리관계를 명확히 하고 있다. 예컨대 자동차를 할부로 구입한 경우 자동차 등록원부에 할부금융회사의 저당권을 기재하는 경우 등이 바로 그것이다.

해양건축물에 대한 등록제도는 재산적 가치가 높은 해양건축물에 대해 개별법에 의한 재산권의 공시를 함으로써 소유권을 비롯한 제반 물권의 창설, 사업허가의 기준 마련, 재산의 평가와 보험, 세금납부의 근거 설정 등을 하기 위함이다. 해양건축물에 관한 새로운 법에서는 해양관리 부처의 장에게 건축물을 등록함으로서 해양건축물에 관한 물권이 발생하도록 한다. 또한 해양관리 부처의 장은 해양건축물의 등록검사를 행한 후 일정한 사항을 등록원부에 기록하고 해양건축물등록증명서를 교부하도록 하며 해양건축물에 대한 소유권의 득실변경은 등록원부에 등록하여야 그 효력이 발생하도록 한다.

또한 해양건축물에 관한 새로운 법에서는 이미 공유수면을 점용하고 설치되어 있는 해양건축물에 대해서도 이 법에 의해 등록이 가능하도록 하는 등록절차를 마련한다. 「민법」상 저당권은 원칙적으로 부동산에 성립할 수 있는 것임에도 불구하고 등록된 해양건축물에 저당권을 설정하여 해양건축물의 신용을 증진시키고 관련 해양산업의 건전한 발달을 도모한다. 즉 새로운 법에 의해 등록된 해양건축물은 저당권의 목적으로 할 수 있으며 저당권의 득실변경은 이 법에서 규정하는 등록원부에 등록해야 그 효력이 발생하도록 한다. 새로운 법에 의한 해양건축물의 등록제도를 활용한 저당제도를 도입하기 위해 「(가칭)해양건축물저당법」을 제정해야 한다. 또한 해양건축물에 관한 새로운 법에는 건축물의 정의, 등록요건 및 절차, 검사 및 점검, 안전기준(규모제한, 재료 및 건설방법, 잔교 및 계류의 구조, 설비방법, 방화 및 피난 등), 환경영향, 해양건축물 관련사업 등의 내용을 포함한다. 초대형 부유식 구조물인 메가플로트(mega-float)에 건설하는 건축물과 같이 대규모이거나 특수한 해양건축물의 경우에는 개별적인 특별법을 제정하여 대응하는 것도 가능하다. 이러한 특별법에서는 사업주체, 시설물의 등록, 세제 · 재정상의 특례조치, 시설물의 안전 등을 일관성 있게 규정할 수 있다.

또한 일반건축물에서는 그 기반이 되는 토지에 대해 「지적법」에 의해 등록단위인 필지마다 조사 · 측량하여 지적공부에 소재, 지번, 지목, 면적, 경계 등을 등록하게 되어 있다. 이 「지적법」은 그 적용범위를 토지에 한정하며 바다 등 수면은 제외시키고 있다. 예를 들어 「지적법」 제22조에서는 토지가 바다로 된 경우 토지의 등록을 말소한다고 규정하고 있다. 따라서 해양건축물에서 대해서도 새로운 법에 의해 해양건축물의 관리와 재산권 보호에 이바지하려면 해양건축물의 기반이 되는 공유수면에 대해 토지와 다른 새로운 '해양대지'의 개념을 설정하고 수면의 등록단위를 정하는 방법, 등록단위의 조사 · 측량하는 방법, 등록단위의 소재, 수번, 수목, 면적, 경계 등을 정하는 방법, 이를 등록하는 절차 및 관련제도 등을 마련해야 한다.

5. 결 론

해양건축물이 활성화되고 이를 기반으로 해양산업이 발달하기 위해서는 해양건축물 전반에 걸쳐 건설 및 관리 그리고 재산권 확보의 근거와 기준이 되는 제도의 정비가 우선되어야

한다. 특히 해양건축물에 관한 소유권의 취득과 담보물권의 설정 등 재산권의 행사를 용이하게 하기 위해서는 해양건축물에 관한 재산권 공시제도가 속히 마련되어야만 한다.

현행법상 부동산에 관해서는 재산권의 공시방법으로 등기제도를 두고 있다. 한편 선박의 경우에는 본질적으로 동산이지만 그 경제적 가치가 크기 때문에 부동산에 준하여 법에 의해 선박등기제도를 두고 있다. 자동차, 건설기계, 항공기는 본래 동산이지만 고가성 때문에 동산 신용의 확보와 증진을 목적으로 부동산처럼 저당권을 설정할 수 있도록 하고 나아가 일정한 행정규제의 목적 및 그 재산권의 공시방법으로 등록제도를 두고 있다.

Table 1 Improvement scheme of public announcement system of property right for marine architectural building

	고정식 해양건축물	부유식 해양건축물
정비 방안	-「건축법」 및 관련법의 개정	- 새로운 법률의 제정 -「공유수면관리법」 혹은 「선박법」의 개정에 의해 임시 해결
정비 내용	-「건축법」에서 건축물의 개념 재정비 및 해양건축물 관련 세부조항의 신설 -「건축법」에 의한 건축허가에는「지적법」에 의하여 각 필지로 구획된 토지 즉 대지가 필요하므로 이를 위해 수역에서 대지를 구획하고 지번을 부여하는 방법 필요 -「공유수면관리법」에서 수면점용가능 건축물의 종류 및 수면점용기간의 규제 완화 -「부동산등기법」의 개정	- 부유식 해양건축물의 등록을 위해 새로운 법 「(가칭)해양건축물관리법」을 제정 - 해양건축물의 등록제도를 활용한 저당제도를 도입하기 위해「(가칭)해양건축물저당법」을 제정 - '해양대지'의 개념을 설정하고 수면의 등록단위를 정하는 방법, 등록단위의 소재, 수번, 수목, 면적, 경계 등을 정하는 방법, 이를 등록하는 절차에 관련된 제도를 마련

해양건축물은 Table 1과 같이 고정식과 부유식으로 구분하여 고정식은 기존 「건축법」을 적용하여 부동산으로 등기하고 부유식은 새로운 법을 만들어 처리할 것을 제안한다. 부유식 해양건축물의 경우에는 실제 건설사례가 부족하고 그 경제적 가치에 대한 객관적 평가가 용이하지 않은 실정이다. 이러한 상황을 고려할 때 해양건축물의 재산권 행사를 용이하게 한다는 측면에서 '해양건축물 등록원부'와 같은 공적장부를 통한 해양건축물의 등록제도를 도입하는 것이 필요하다고 생각된다.

새로운 법의 제정에 의한 해양건축물의 물권 규정의 신설에 관하여는 법원의 의견이 중요하므로 앞으로 협의해 나가야 할 중요한 과제이며 해수면에 대해 수면의 등록단위를 정하며 그 소재, 해번, 해목, 면적, 경계 등을 정하여야 한다.

본 연구는 해양건축물의 설치, 등록, 관리를 위한 기초조사 성격의 연구이므로 앞으로 새로운 법 정비를 위해서는 본 연구결과를 바탕으로 법의 성격, 법의 내용, 법제정 절차, 시행령 및 시행규칙, 안전관리기술기준, 해양건축물 저당법안, 관련법들과의 관계 등에 대한 세부적인 연구가 뒤따라야 한다.

참 고 문 헌

[1] 건교부 (2000), "건축 58550-2159".

[2] 공탁법인 (2004), "3402-219 질의회답".

[3] 등기 (2002), "3402-462".

[4] 서울시 (1997), "건지 58501-01407"

[5] 이한석, 송화철 (2000), "해양건축물의 건설에 따른 법제도의 문제점 및 개선에 관한 연구", 대한건축학회논문집 계획계, 제16권 제6호, pp3-10.

[6] 이한석, 송화철, 정대 (2006), "해양건축물 관련 법제도 현황분석 연구", 한국생태환경건축학회 추계학술발표대회 논문집, pp93-99.

[7] 이한석, 송화철, 정대 (2006), "해양건축물 관련 법률제도 연구", 해양수산부 연구보고서.

[8] 이한석, 송화철, 정대 (2007), "수상건축물 관련 법제도 정비방안 연구", 한국생태환경건축학회 춘계학술발표대회 논문집, pp49-52.

[9] 최익현 (2003), "해양정책칼럼: 선박 등을 개조하여 설치한 해상호텔의 재산권", 해양소식2003-05호, pp15-16.

[10] 해양수산부 (1999), "부유식초대형해상구조물기획연구보고서"

[11] 해양수산부 (2004), "해양관광진흥기본계획"

[12] 해양수산부, (2006), "안전정책담당관실-1440호"

[13] 横内憲久外 (1995), "ウォーターフロント開發における不動産的價値ついて", 日本建築學會大會學術講演梗概集, pp321～322.

[14] 畔柳昭雄 (1998), "既存の海洋建築物の立地と形態", 日本大學理工學部 學術講演會論文集, pp744-745.

[15] 日本建築學會編 (1999), "海洋建築用語事典", 彰國社.

원고접수일 : 2008년 2월 12일
원고채택일 : 2008년 3월 13일