

# 레저선박 관련 사업법상 주요 쟁점사항에 관한 고찰

† 윤인주 · 홍장원\* · 이정아\*\*

\*\*\*, † 한국해양수산개발원

## A Study on the Main Issues Regarding Business Acts Related to Leisure Boats

† In-Joo Yoon · Jang-Won Hong\* · Jung-A Lee\*\*

\*\*\*, † Korea Maritime Institute, Busan 49111, Korea

**요 약** : 본 연구는 레저선박 이용 사업법을 검토하여 유사사업 간 규제 내용이 상이한 점과 관련 제도의 미비점을 고찰하고 개선방안을 제시하고자 한다. 주요 연구방법은 레저선박 이용 사업에 관한 법률 및 문헌분석이다. 현재 선박법·선박안전법 및 수상레저안전법에 따라 등록된 레저선박(또는 동력수상레저기구)을 이용하는 사업법은 해운법, 유도선법, 수상레저안전법, 마리나항만법이다. 연구결과, 이들 사업법은 선박 총톤수, 선령, 선원, 주류 판매 기준에 차이가 있는 것으로 나타났다. 이로 인해 선박시설의 구조변경 등으로 총톤수를 조정하는 행위, 선령 제한이 없는 사업에 노후 선박이 투입될 가능성, 선원 기준이 명시되지 않은 사업에 안전에 필요한 선원이 승선하지 않을 가능성, 유사 사업에 주류 판매 기준의 형평성이 어긋나는 문제 등이 제기되었다. 이러한 문제는 레저를 목적으로 하는 선박에 대한 이해가 부족하고 관련 사업법이 수요에 따라 하나씩 추가적으로 제정된 데 기인한 것으로 보인다. 비교적 최근에 등장한 레저용 선박의 특성에 대한 이해를 높이고 그 특성에 비추어 다른 목적의 선박과 같은 기준 혹은 다른 기준을 적용해야 하는 부분을 정리해 나가는 일이 필요하다.

**핵심용어** : 여객선, 유선, 수상레저사업, 마리나선박 대여업, 해운법, 유도선법, 수상레저안전법, 마리나항만법

**Abstract** : This study examined business acts related to leisure boats, so as to investigate the differences of regulations and things to be supplemented, as well as to suggest improvement measures. In order to achieve this purpose, the authors analyzed the respective legislations. The Acts on businesses using leisure boats(or power-driven water leisure crafts) are the Marine Transportation Act, Excursion Ship and Ferry Business Act, Water-Related Leisure Activities Safety Act, and Act on the Development, Management, etc. of Marinas. These Acts have differences in regulations, in terms of gross tonnage, the age of vessels, crewman, and the liquor traffic. These differences can cause problems such as adjusting the gross tonnage of the vessel by modifying the structures of the facilities, assigning old vessels, sailing without crewmen required for safety, and going against fairness in the liquor traffic in similar businesses. Such differences appeared to be caused by the lack of understanding of leisure boats and the series of new legislation which have been added one by one. It is required to raise the understanding on the characteristics of leisure boats and reflect them in the legislation.

**Key words** : Passenger Ship, Excursion Ship, Water-Related Leisure Business, Marina Ship Rental Business, Marine Transportation Act, Excursion Ship and Ferry Business Act, Water-related Leisure Activities Safety Act, Act on the Development, Management, etc. of Marinas

### 1. 서 론

해양레저 관련 사업법은 1980년대, 1990년대, 2010년을 전후로 발전했다. 해양레저사업에 관한 최초의 법률은 1984년에 제정된 해운법이다. 이후 1990년대에 들어 1993년에 유선 및 도선 사업법(이하 유도선법), 1995년에 낚시어선업법, 1999년에 수상레저안전법이 제정됐다. 이 시기는 해양레저사업법 제정의 1세대 격으로 점차 늘어나던 해양레저 수요가 반영된 것이라고 하겠다. 2010년 전후는 해양레저활동이 다양화되면서 해양레저사업 및 관련 법령이 제·개정된 시대라고 할 수 있다. 2009년에 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률(이하 마

리나항만법)이 제정되었고 2012년에는 기존의 낚시어선업법이 현행 낚시 관리 및 육성법으로 개정됐다. 그 밖에도 해양레저수요 증가 및 정책 필요성에 따라 2014년에 해수욕장의 이용 및 관리에 관한 법률, 2016년에 수상레저활동의 안전 및 활성화 등에 관한 법률이 제정됐다.

문제는 새로운 해양레저 수요에 대응하는 과정에서 기존 법률과 상충되거나 관계 정립이 필요한 부분이 발생했다는 것이다. 이는 특히 해양레저 관련 사업법 중 레저선박을 이용하는 사업에서 두드러지게 나타났다.

Mok and Park(2002)은 해양레저사업 관련 법령의 관계정립에 문제를 제기하고 개선방안을 제시한 최초의 연구이다.

† Corresponding author, 연희원, mouthpiece@kmi.re.kr 051)797-4724

\* jwhong@kmi.re.kr 051)797-4721

\*\* pengyou35@kmi.re.kr 051)797-4726

이 연구는 해양레저사업 관련 법률 간의 중복규정이나 유사사업 간 규제 내용이 상이한 점과 관련 제도의 미비점을 개선하는 방안을 제시했다. 당시 기준으로 해운법, 유도선법, 낚시어선법, 수상레저안전법을 검토하면서 안전관리부문의 구조체계를 다룬 것이 특징이다.

그 이후에는 레저선박을 이용하여 사업을 영위하는 활동에 초점을 맞춘 연구가 거의 없는 실정이다. Kang(2003)과 Lee and Kim(2005) 등 선박의 등기나 등록 관련 연구에서 레저선박 관련 문제점을 다루기는 했다. 상기 연구들은 내용상 레저선박 이용 사업을 다루고 있지는 않지만 레저선박이 어떤 법에 따라 등록되는가가 레저선박 사업법 간의 쟁점사항과 연결된다는 점에서 주목할 필요가 있다.

Korea Maritime University Sea Grant Program(2005)은 선박 등록과 관련하여 선박법, 수상레저안전법, 유도선법, 어선법과 낚시어선법 등과의 관계를 검토하고 문제점과 개선방안을 제시했다. 이 연구 역시 소형선박 등록제도 도입방안에 초점을 맞추고 있어 본 연구의 내용적 범위와는 차이가 있다. 하지만 관련 법률의 조문을 상세하게 검토함으로써 개별 법률에 대한 이해도 제고에 도움을 주는 주요 선행연구로 볼 수 있다.

Park et al.(2012)은 수상레저관광 활성화를 위한 법제 개선을 다룬 연구로 수상레저기구, 인프라 구축, 안전관리 분야별 법제를 검토하고 개선방안을 제시했다. 관광 활성화에 초점을 두고 있어 공간 및 관광개발에 방점을 둔 것이 특징이다. 수상레저기구 관련 법제로 수상레저안전법, 마리나항만법, 선박법을 언급했지만 레저선박을 이용한 사업법은 다루지 않았다.

본 연구는 2017년 7월 현재, 레저선박을 이용한 사업법을 검토하여 유사사업 간 규제 내용이 상이한 점과 관련 제도의 미비점을 고찰하고 개선방안을 제시하고자 한다. 선행연구와 비교할 때 본 연구의 차이점은 ‘레저선박’을 이용한 ‘사업법’에 초점을 둔다는 것이다. 단, 레저선박을 이용한 사업법 중 낚시어선은 제외하기로 한다. 현행법상 레저선박은 선박법·선박안전법 또는 수상레저안전법으로 등록되는 반면 낚시어선은 어선법에 따라 등록되는 이질적인 성격을 띠고 있기 때문이다.

주요 연구방법은 레저선박 이용 사업에 관한 법률 및 문헌 분석이다. 현재 선박법·선박안전법 및 수상레저안전법에 따라 등록된 레저선박(또는 동력수상레저기구)을 이용하는 사업법은 해운법, 유도선법, 수상레저안전법, 마리나항만법이다. 사업별 기준과 규제 내용을 검토하고 쟁점사항을 도출한 다음, 이를 고찰한 내용과 개선방안을 제시한다.

## 2. 레저선박 이용 사업법 분석

### 2.1 해운법에 따른 해상운송여객사업

해운법은 여객·화물의 해상운송 질서 유지 및 이용자의 편의 향상을 통한 국민경제 발전과 공공복지 증진을 목적으로

한다. 해운법에서 말하는 해운업에는 해상여객운송사업, 해상 화물운송사업, 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. 해상여객운송사업의 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. 여객선은 이력관리 및 안전정보를 공개하도록 되어 있다. 내항 여객운송사업자는 운항관리규정에 따라 점검표를 토대로 선박시설에 대한 정기적인 점검을 수행해야 한다. 운항관리자는 선박직원법 제4조에 따른 3급 항해사, 3급 기관사 또는 3급 운항사 이상의 자격을 가지고 승선경력이 3년 이상인 사람이어야 하고, 보유한 여객선의 총톤수 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 승객을 대상으로 하는 주류 판매 등에 관해서는 규제가 없다.

### 2.2 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 바다목에서 사람을 운송하거나 사람과 물건을 운송하는 것’으로 역시 해운법의 적용을 받지 않는 사업을 말한다. 유도선법은 유도선

사업을 영위하기 위한 시설기준과 영업기준 등을 제시하고 유도선사업의 승선 또는 선적의 제한과 안전운항 등을 규정하며 안전검사 및 안전관리 기준을 마련하고 있다.

유도선사업을 하기 위해서는 적정 크기의 선박 혹은 인원, 거리를 확보해야 한다. 총톤수가 5톤 이상인 선박, 총톤수가 5톤 미만인 선박 중 승객 정원이 13인 이상인 선박, 유도선사업의 영업구역이 2해리 이상인 경우 중 하나에 해당하면 사업 면허를 신청·신고할 수 있다(시행령 제3조). 따라서 실제로는 영업구역이 2해리(약 3.7km) 이상이면 총톤수나 승객 정원에 상관없이 유선사업을 할 수 있다. 영업구역은 선박안전법의 적용을 받는 경우 선박검사 시 정해진 항해구역 내에서 관할 관청이 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 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 관할관청이 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). 총톤수 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 받아야 한다(시행령 제12조). 단, 선박안전법의 플레저보트 검사기준에 따라 여객 12명 이하인 유선은 사업용 플레저보트로 간주되어 완화된 기준으로 검사를 받아야 한다. 한편, 선박안전법의 적용을 받지 않는 유도선은 관할관청의 안전검사를 받는다. 실제로 선박용도 표기상 200여척이 넘는 기타선(유선) 중에 총톤수 5톤 미만으로 선박안전법의 적용을 받지 않는 선박이 150여척에 달한다.

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

### 2.3 수상레저안전법에 따른 수상레저사업

수상레저사업은 수상레저기구를 빌려주거나 수상레저활동자를 수상레저기구에 태우는 사업을 말한다. 영업구역이 해수면인 경우 관할 해양경찰서장, 내수면인 경우 관할 시장·군수·구청장에게 등록을 하며 유효기간은 10년이다. 수상레저사업을 시행하는 영업구역이 해수면인 경우 해양경찰청장으로부터, 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 자격 기준은 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 동력수상레저기구 등록 시 검사기준 보다 세분화되어 구체적으로 명시되어 있다. 동력수상레저기구의 경우 무면허조종은 금지하고 있으며, 수상레저사업자는 수상레저기구 안에서 술을 판매·제공할 수 없고 이용자가 술을 반입하도록 허용해서도 안 된다.

### 2.4 마리나항만법에 따른 마리나선박 대여업

마리나항만법상 마리나업에는 마리나선박 대여업 및 보관·계류업이 있다. 마리나선박 대여업은 '2톤 이상의 마리나선박을 빌려주는 업(선박 운항 대행 포함)'을 말한다. 마리나선박 보관·계류업은 '마리나선박을 육상에 보관하거나 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. 이때 마리나선박 대여업자 또는 종사자 중 1명 이상이 레저선박 조종면허 및 인명구조요원 자격을 보유하고 있어야 한다.

마리나선박 대여업은 적법한 절차에 따라 등록된 선박을 '빌려주는 사업'에 관한 것이므로 영업구역, 선원, 안전, 선령, 주류 판매 기준을 별도로 명시하고 있지 않다.

### 3. 주요 쟁점사항의 도출 및 고찰

이상에서 살펴본 레저선박 이용 사업법에 따른 관리제도에 서 쟁점을 야기할 수 있는 구체적인 차이점을 정리하면 다음과 같다.

#### 3.1 선박 총톤수 규정 차이

레저선박 이용 사업법은 각기 다른 총톤수를 기준으로 해당 사업을 영위할 수 있는 선박을 규정한다. 해운법상 내항 여객운송사업을 하기 위한 여객선 보유량은 총톤수 합계 100톤 이상이다. 유도선법상 유선사업을 할 수 있는 선박은 총톤수 5톤 이상이거나 5톤 미만이면 승객 정원 13명 이상인 선박이지만 영업구역이 2해리 이상인 경우 톤수 및 승객 정원에 상관없이 허가를 받는다. 수상레저안전사업은 총톤수 20톤 미만인 경우에 가능하다. 마리나항만법상 마리나선박 대여업을 할 수 있는 선박은 기존 5톤 이상에서 2톤 이상으로 완화되었다.

주목할 것은 총톤수 20톤 전후의 레저선박이다. 현행법상 레저선박의 총톤수가 20톤 이상이면 선박법·선박안전법에 따라, 20톤 미만이면 수상레저안전법에 따라 등록·검사를 받을 수 있다. 이렇게 등록·검사된 선박을 이용해서 사업을 할 경우, 전자는 유도선법에 따른 사업용 플레저보트가 되고 후자는 수상레저안전법에 따른 동력수상레저기구가 된다. 그런데 총톤수는 선박시설을 취사선택하거나 구조 변경을 통해 조정하는 것이 가능하다. 이 경우 선박의 복원성 문제가 야기될 수 있으므로 관련 검사가 철저히 이루어져야 한다.

사업자는 관련 규정 전반, 후술하겠지만 선원, 선령, 주류 판매 기준 등 영업 운영에 가장 유리한 사업법을 선택하고자 할 것이다. 실제 운항 중인 사례로 70피트급 카타마란 요트 두 척이 총톤수 차이로 각각 유선사업과 수상레저사업에 등록을 한 경우가 있다. A요트(길이 22미터, 폭 9.2미터, 승선정원 90명)는 유선사업에 등록되어 있는 반면, B요트(길이 23미터, 폭 12미터, 승선정원 70명)는 총톤수 20톤 미만으로 수상레저사업에 등록되어 있다. 따라서 거의 비슷한 규모의 A요트와 B요트에 대한 선원, 선령, 주류 판매 기준이 달리 적용된다. 이처럼 총톤수 규정은 레저선박 이용 사업에 관한 기준 전반을 좌우하므로 특히 유의할 대목이다.

Table 1 Issues in terms of the gross tonnage of vessels

Differences			Issues
Legislation	Excursion Ship and Ferry Business Act	Water-related Leisure Activities Safety Act	- Adjusting the gross tonnage of the vessel by modifying structures of the facilities, which can undermine the stability of vessels - Causing the lack of legal equity on the age of the vessels, the presence of lifeguard, and the liquor traffic
Business	Excursion ship business and ferry business	Water-related leisure business	
Regulation on the gross tonnage	More than 20 tons, less than 24 meters (Pleasure boats for business)	Less than 20 tons (Power-driven water leisure crafts)	

#### 3.2 선령 기준 차이

레저선박 이용 사업별로 선령 기준에도 차이가 있다. 해운법은 해상여객운송사업에 이용되는 여객선의 선령 기준을 20년 이하로 제한한다. 유도선법은 선박안전법 적용 시 20년 이하, 그렇지 않은 경우 목선 및 FRP선박 15년 이하, 강선 20년 이하 등으로 유선사업에 이용되는 유선의 선령을 제한한다. 하지만 수상레저안전법은 선령 기준이 없으며 마리나항만법에서도 선령에 관한 기준이 명시되어 있지 않다.

정리해보면, 해운법과 유도선법은 선령 기준이 있고 수상레저안전법과 마리나항만법은 선령 기준이 없다. 따라서 수상레저안전사업에 이용되는 동력수상레저기구 중 모터보트 및 동력요트, 마리나항만법상 마리나선박 대여업에 이용되는 마리나선박에 노후 선박이 투입될 수 있는 문제가 발생한다.

Table 2 Issues in terms of the age of vessels

Differences					Issues
Legislation	Excursion Ship and Ferry Business Act	Marine Transportation Act	Water-related Leisure Activities Safety Act	Act on the Development, Management, etc. of Marinas	Motor boats and yachts registered to water-related leisure business and to marina ship rental business can cause safety problems when they get old
Business	Excursion ship business and ferry business	Coastal passenger transportation services	Water-related leisure business	Marina ship rental business	
Regulation on the age of vessels	Ship Safety Act applied	Ship Safety Act not applied	Less than 20 years	No rule	
	Less than 20 years	Wood /FRP vessel: less than 15 years			
		Steel vessel : less than 20 years			

#### 3.3 선원 기준 차이

레저선박 이용 사업별로 선원 기준에도 차이가 있다. 해운법상 운항관리자는 선박직원법에 따른 자격과 승선경력력을 갖추고 있어야 하고 내항 여객운송사업을 할 경우 수석안전관리 책임자 및 선임안전관리 책임자에 관한 자격기준 및 인원이 명시되어 있다. 유도선법상 유선사업 시 선원은 1명 이상이고 승선 정원 20명 이상인 경우 2명 이상이다. 선원은 선박직원법이나 수상레저안전법 등에 따른 면허증을 소지해야 한다. 수상레저안전법은 동력수상레저기구의 무면허조종을 금지하고 있으며 예외적으로 이를 허용하는 경우를 명시하고 있다. 마리나항만법상 마리나선박 대여업은 대여업자와 종사자에 대한 인력 기준은 있지만 선원 기준은 별도로 명시하지 않는다.

물론 수상레저사업과 마리나선박 대여업도 사업등록 요건

에 안전요원구비를 명시하고 있다. 하지만 이들이 레저선박에 승선해야 하는 선원으로 명시된 것은 아니어서 레저선박에 동승하지 않다가 유사시에 투입될 가능성이 높다.

이처럼 유선과 여객선의 선원 기준이 더 까다롭기 때문에 사업자는 가능하면 동력수상레저기구로 수상레저사업을 신청하는 편이 수월할 것으로 보인다. 만약 유선이나 여객선과 같은 선원 기준을 적용해야 마땅한 선박을 이용하는 사업이 수상레저사업이나 마리나선박 대여업으로 등록된다면 승객의 안전 관리상 필요한 선원이 승선하지 않는 상황이 발생할 가능성이 있다.

Table 3 Issues in terms of crewmen

Differences					Issues	
Leg.	Excursion Ship and Ferry Business Act		Marine Transportation Act	Water-related Leisure Activities Safety Act	Act on the Development, Management, etc. of Marinas	Motor boats and yachts registered to water-related leisure business and to marina ship rental business could sail without crewmen required for safety
Bus.	Excursion ship business and ferry business		Coastal passenger transportation services	Water-related leisure business	Marina ship rental business	
Reg.	Capacity		Sailing manager	Safety manager	No rule	
	Less than 20 persons	More than 20 persons		More than one Chief		
	One person	Two persons		More than one Senior		

\* Leg. for Legislation, Bus. for Business, Reg. for Regulation

### 3.4 주류 판매 차이

레저선박 이용 사업별로 주류 판매에도 차이가 있다. 해운법에서는 주류 판매를 제한하지 않는다. 유선법상 유선은 관광진흥법에 따라 등록된 관광유람선, 길이 24미터 이상 총톤수 50톤 이상인 선박인 경우 주류 판매가 가능하다. 수상레저 안전법에서는 술을 판매·제공할 수 없고 이용자가 반입해서도 안 된다. 마리나항만법상 마리나선박 대여업은 마리나선박의 대여에 관한 것이므로 주류 관련 규정이 없다.

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 불가능하다.

한편, 주류 판매 허용은 선박 규모에 따라 달라진다고도 볼 수 있다. 해운법에 따라 등록된 총톤수 100톤 이상의 여객선과 유도선법에 따라 등록된 총톤수 50톤 이상의 사업용 플래저보트에서는 주류 판매가 가능하다. 반면 수상레저안전법에 따라 등록된 총톤수 20톤 미만 선박에서는 주류 이용이 불가능하다. 선박 규모가 클수록 비교적 음주 활동이 가능하고, 선

박 규모가 작으면 음주 시 위험 소지가 있기 때문인 것으로 해석된다.

문제는 유사 목적으로 이용되는 레저선박에서 주류 판매 제한이나 기준이 없는 경우 법 적용의 형평성을 저해할 소지가 있다는 점이다. 따라서 주류 판매에 관해서는 사업법이 다르더라도 관련 기준이 통일될 필요가 있다.

Table 4 Issues in terms of the liquor traffic

Differences					Issues
Legislation	Excursion Ship and Ferry Business Act	Marine Transportation Act	Water-related Leisure Activities Safety Act	Act on the Development, Management, etc. of Marinas	Causing the lack of legal equity when no liquor traffic rule given to the leisure boats used for similar businesses
Business	Excursion ship business and ferry business	Coastal passenger transportation services	Water-related leisure business	Marina ship rental business	
Regulation on the liquor traffic	Allowed cases: cruise ships registered to the Tourism Promotion Act and with more than 24 meters and 50 tones	No rule	No liquor allowed	No rule	

### 3.5 종합 및 고찰

이처럼 레저선박을 이용하는 사업법에서 선박 총톤수, 선령, 선원, 주류 판매 등의 기준에 차이가 발생하는 문제는 크게 두 가지 원인에 기인하는 것으로 보인다.

첫째, 레저를 목적으로 하는 선박에 대한 이해 부족이다. 기존에 레저 목적이 아닌 상선과 어선 등에 관한 법률이 존재했으므로 이미 익숙한 형태의 선박에 대한 기준, 예컨대 총톤수를 가지고 레저선박에 접근하고 있기 때문인 것으로 보인다. 레저용 선박은 길이나 형태가 다양하고 내장재에 따라 가격 폭이 넓은 특성도 존재한다. 또한 선원이 고객을 태워주는 사업 뿐 아니라 자격증을 가진 고객이 직접 운항하도록 레저선박을 빌려주는 사업이 존재한다.

둘째, 해양레저 관련 사업법이 수요에 따라 하나씩 제정됨에 따라 관계 정립이 불가피하다. 선박 관련 법령 또는 해양레저사업을 총괄하는 법령이 모법으로 존재하고 그 안에서 세부적인 사업법이 분법을 하나간 것이 아니라 개별적인 법령이 하나씩 생겨났기 때문에 기존 법과 조정해야 할 부분이 발생하기 마련이다. 그러므로 주기적으로 관련법의 제·개정 사항을 비교검토하면서 조율해 나가는 과정이 요구된다.

이를 위해서는 비교적 최근에 등장한 레저용 선박의 특성에 대한 이해를 높이고 그 특성에 비추어 다른 목적의 선박에 대한 기준과 공통으로 적용할 부분과 달리 적용할 부분을 정리해 나가는 일이 필요하다.

#### 4. 결론 및 제언

이상으로 레저선박을 이용한 사업별로 선박 총톤수, 선령, 선원, 주류 판매 등의 기준이 다른 점으로 인해 발생할 수 있는 문제점을 살펴보았다. 각 문제점에 대한 개선방안을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 선박의 총톤수 규정 차이 문제를 해결하는 방법은 두 가지이다.

한 가지 방법은 총톤수 대신에 선체 길이를 기준으로 구분하는 것이다. 현재는 레저선박의 총톤수를 기준으로 20톤이 넘으면 유선사업이 되고 그 이하는 수상레저사업이 될 수 있다. 이처럼 총톤수로 구분할 것이 아니라 12미터, 24미터 등 선체의 길이를 기준으로 구분하는 방법이 있다. 총톤수가 아닌 길이로 구분될 경우 시설 구조변경 등을 통한 톤수 조절 문제에 대한 우려가 다소 완화될 수 있을 것으로 보인다.

상선이나 어선과 달리 레저선박의 형체가 다양하다는 특성을 고려할 때도 용적 톤수보다는 길이로 레저선박을 구분하는 편이 나을 것으로 보인다. 선박안전법에서는 이미 12미터를 기준으로 소형선박을 구분하고 있고 영국에서는 24미터를 기준으로 소형선박을 등록하고 있다. 이러한 선례를 참고하여 적절한 길이를 결정해야 할 것이다.

또 다른 방법은 선박(boat)과 선박 외 기구를 구분하는 것이다. 현재 수상레저사업에 이용되는 레저선박을 유선사업으로 통합하여 동일한 기준이 적용되게 하는 것이다. 이를 위해서는 수상레저안전법에 따라 동력수상레저기구로 등록된 레저선박을 선박법으로 이관하여 유도선법에 통합하고 수상오토바이 등의 기구만 수상레저안전법에서 관할해야 한다.

둘째, 선령, 선원, 주류 판매 기준은 수상레저사업 및 마리나선박 대여업과 관련된 조항을 신설해야 한다. 두 사업을 각기 관할하는 수상레저안전법과 마리나항만법은 개인의 레저선박 운항 및 관련 활동 활성화에 초점을 두고 있다. 그렇다고 하더라도 개인이 소유하고 즐기는 레저선박이 아니라 사업용인 경우에는 유도선법이나 해운법과 비교하여 형평성을 유지해야 한다.

선령의 경우, 수상레저사업과 마리나선박 대여업에 현재 유선사업에 적용되는 기준과 동일하게 선박안전법 적용 시 20년 이하, 그렇지 않은 경우 목선 및 FRP선박 15년 이하, 강선 20년 이하 등으로 규정할 수 있다. 단, 이때도 레저선박의 특성은 고려되어야 한다. 예컨대, 무거운 물건을 싣지 않는 레저선박에 대해서는 선령에서 완화된 기준이 적용될 필요가 있다. 특히, 세일링에 목적을 둔 동력보트 및 요트 등은 비교적 많은 인원이 승선하는 관광유람선과 차별화될 필요도 있다.

선원과 주류 반입·판매 기준은 수상레저사업과 마리나선박 대여업을 따로 검토할 필요가 있다. 마리나선박 대여업에서는 고객이 자격을 갖추고 레저선박을 직접 운항하는 경우도 있기 때문이다.

수상레저사업은 유선사업과 동일하게 선박직원법이나 수상레저안전법 등에 따른 면허증을 소지한 선원이 1명 이상, 승

선 정원 20명 이상인 경우 2명 이상이 동승하도록 하는 것이 타당하다. 현재 주류 판매 기준은 유도선법에 따라 총톤수 50톤 이상인 경우가 최소 기준이다. 총톤수 20톤 미만인 경우에 등록하는 수상레저사업은 이에 미치지 못하므로 현재와 같이 주류 반입 및 판매 금지 기준이 유지되어도 무방할 것이다.

마리나선박 대여업은 고객이 레저선박을 빌려 직접 운항하는 경우 선원 동승 기준을 적용하지 않아도 될 것으로 보인다. 대신, 이 경우에는 총톤수를 무론하고 주류 반입 및 판매를 금지하는 것이 선박 운항에 안전할 것으로 보인다.

마리나선박 대여업에서 고객이 레저선박 대여와 함께 선박 운항 대행 서비스까지 이용할 경우, 유선사업과 동일하게 선박직원법이나 수상레저안전법 등에 따른 면허증을 소지한 선원이 1명 이상, 승선 정원 20명 이상인 경우 2명 이상이 동승하도록 하는 것이 타당하다. 주류 판매는 고객이 선박 조종에 참여하지 않는다는 전제 하에 현행법상 최소기준인 유선사업과 동일하게 길이 24미터 이상이고 총톤수 50톤 이상인 마리나선박에서 가능할 것으로 보인다.

#### 후 기

이 논문의 주요 내용은 “2016 한국항해항만학회 추계학술대회(목포해양대학교, 2016.11.8.-10)”에서 발표(“레저선박 관련 법제도 분석 및 개선방안”)된 바 있으며, 한국해양수산개발원의 『레저선박 관리제도 개선방안』(2016)을 일부로 수정·보완한 것이다.

#### References

- [1] Kang, D. S.(2003), “A Study on the Unification of Registry and Registration System”, The Journal of the Korea Maritime Law Association, Vol. 25, No. 1, pp. 119-154.
- [2] Korea Maritime University Sea Grant Program(2005), A Study on the Introduction of the Small Vessel Registration System, Ministry of Oceans and Fisheries.
- [3] Lee, Y. C. and Kim, J. G.(2005), “A Comparative Study on the Small Vessel Registration System”, The Journal of the Korean Maritime Law Association, Vol. 27, No. 1, pp. 75-109.
- [4] Mok, J. Y. and Park. Y. Y.(2002), Improvement Measures for Legislation on Marine Leisure Business, Korea Maritime Institute.
- [5] Park, Y. D. et al.(2012), A Study on Improvement of Legislation to Promote Water-Related Leisure Tourism, Korea Legislation Research Institute.

Received 31 July 2017

Revised 11 September 2017

Accepted 11 September 2017