



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

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

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



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

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

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

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

[Disclaimer](#)

법학박사 학위논문

수상숙박시설의 공시제도 도입에 관한 연구

Study on Introduction of Public Notification System for
Floating Accommodation

지도교수 김 인 유

2019年 8月

한국해양대학교 대학원

해 사 법 학 과
조 민 기

본 논문을 조민기의 법학박사 학위논문으로 인준함.

위원장	김	철	수(인)
위 원	정	영	석(인)
위 원	정		대(인)
위 원	최	성	수(인)
위 원	김	인	유(인)

2019년 6월

한국해양대학교 대학원

목 차

제1장 서론	1
제1절 연구의 목적	1
제2절 연구의 범위와 방법	4
1. 연구의 범위	4
2. 연구의 방법	5
제2장 수상숙박시설의 개념과 현황	8
제1절 서설	8
제2절 수상숙박시설의 개념 및 현황	9
1. 수상숙박시설의 개념	9
2. 수상숙박시설의 현황	11
제3절 수상숙박시설의 제도적 한계	15
1. 수상숙박시설의 설치와 이용상의 문제점	15
2. 수상숙박시설의 경제적 이용상의 한계	19
제4절 소결	21
제3장 수상숙박시설의 법적 성질	23
제1절 서설	23
제2절 수상숙박시설의 선박 해당 여부	24
1. 한국법상 선박의 판단기준	24
2. 영·미 법상 선박의 판단기준	29
3. 수상숙박시설의 선박 해당 여부	51
제3절 수상숙박시설의 건축물·부동산 해당 여부	66

1. 한국법상 건축물 및 부동산의 판단기준	66
2. 영·미법상 건축물 및 부동산의 판단기준	68
3. 수상숙박시설의 건축물·부동산 해당 여부	70
제4절 소결	73
제4장 수상숙박시설의 공시제도	75
제1절 서설	75
제2절 한국법상 공시제도	76
1. 부동산 등기법	76
2. 선박등기법	78
3. 선박법	79
4. 어선법	80
5. 수상레저안전법, 건설기계관리법, 자동차관리법, 항공기안전법 ...	82
6. 자동차 등 특정동산 저장법	83
제3절 외국의 입법례	84
1. 미국 캘리포니아주 보건안전법 및 오리건주법	84
2. 영국 내수로법	99
제4절 소결	109
제5장 수상숙박시설의 공시제도 도입을 위한 입법론	112
제1절 서설	112
제2절 기존 제도를 활용한 입법 방안	113
1. 기존 법제상의 분류 및 적용 법률에 대한 검토	113
2. 기존 공시제도에서의 수용 여부 검토	116
제3절 수상숙박시설 공시제도 도입을 위한 법률 제정방안	119
1. 수상숙박시설 등록제도의 도입	120

2. 가칭 “수상숙박시설관리법”의 제정	121
3. 자동차 등 특정동산 저당법의 개정	132
4. 기타 법률적 고려사항	135
제4절 소결	137
제6장 결론	138
참고문헌	141

Study on Introduction of Public Notification System for Floating Accommodation

CHO, Min Gi

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

Abstract

The demand for a variety of leisure activities is increasing along with the increase in income. Leports activities in the water, including angling, are also diversifying and becoming more advanced, and equipment and structures on the water for these activities are being developed and installed in variously. Among other things, floating pensions for angler on the southern and western coasts are on the rise, and new types of floating structures, including these floating pensions, have many problems with licensing, building, use and protecting property rights as the legal nature in present legal system.

Therefore, this paper seeks to identify the legal nature of floating accommodation which is not able to use public notification to protect property rights due to its uncertainty of legal nature under the existing legal system, proposing legislation of relevant laws to protect property rights accordingly.

First, reviewed whether the floating accommodation can be categorized as a ship or not. To do so, it is necessary to establish a

concept of the definition of a ship. However, due to the lack of relevant laws and precedents in the country, the U.K. and U.S. legal systems and cases were analyzed. By analyzing the precedents of the U.K. and U.S. disputes where the legal status of the ship and related laws were argued, the judgment criteria and concept of the definition of ships formed in the relevant country's legislation were extracted. Through such comparative legal analysis, it is proposed the factors of judgment criteria for determining status as of a ship under the Korean law, such as "purpose", "shape of hull and structure", "propulsion·steering·power generation·navigation equipment", "fixation", "navigation" as the basis factors for its judgment. By applying this judgment criteria and analyzing it, it was confirmed that the floating pension is not suitable for granting the status of ship, but only the status of a movable property under the Civil Act, and is not a building under the Building Act.

On the other hand, we reviewed public notification in the Korean legal system and reviewed the registration system for the floating accommodation of overseas countries. The legislation on the registration of water houses in California and Oregon in the U.S., where a considerable number of floating accommodations located, and the registration system in the U.K. were reviewed and the implications of these foreign legislation were put forward. Moreover, as we examine through the current domestic legal system based on the legal status of floating accommodation it was quite confirmed that none of it provides certain administrative measures for registration and managing those facilities, not to mention any property rights protection system in operation.

On this study, Accordingly, it is proposed to legislate the "Floating Accommodation Management Act" for administrative management and protection of property rights for floating accommodations that do not have the status of ships or buildings but have property values. The

main content of this Act is to enable administrative management and supervision of floating accommodations larger than a certain size to be registered with the authority, and at the same time, to register all related rights on the structure and make it a requirement for the effectuation of the rights, thereby acting as a public notification system, such as a registration system for existing ships or real properties. Additionally, we suggest letting mortgage be available while they are movable property by adding “Floating Accommodation” at exiting “Act on Mortgage on Motor vehicles and Other Specific movables”.

By this, all legal rights including mortgage rights and leasing rights and others attached to the facility shall be clearly notified to any interested parties. Vitalizations of all related industries affected by smoothened financing—mainly due to its removed uncertainty—could also be expected.

Chapter I. Introduction(Purpose, method and scope of this study).

Chapter II. Meaning and status of Floating Accommodation

Chapter III. Legal status of Floating Accommodation.

Chapter IV. Public notification for Floating accommodation

Chapter V. Suggestion of Legislation for public notification of
Floating Accommodation.

Chapter VI. Conclusion

수상숙박시설의 공시제도 도입에 관한 연구

조 민 기

해사법학부

한국해양대학교 대학원

국문 초록

소득이 증가와 더불어 다양한 여가활동의 수요가 늘어나고 있다. 낚시 등 수상에서의 레포츠 활동도 다양화되고 고급화되고 있으며 이를 위한 수상에서의 기구나 구조물들은 다양하게 개발·설치되고 있다. 그 중에서도 남해안과 서해안의 낚시객들을 위한 수상펜션이 증가 추세에 있는데 이런 수상펜션을 포함한 새로운 형태의 수상구조물들은 기존 법제에서의 법적 성질이 명확하지 않아 인허가나 건축, 사용 및 재산권 보호에 많은 문제점이 있다.

따라서 본 논문에서는 기존 법제 하에서 법적 성질이 불명확하여 재산권을 보호하기 위한 공시제도를 이용할 수 없는 수상숙박시설 대하여 그 법적 성질을 규명하고, 그에 따라 재산권을 보호할 수 있는 관련 법규의 입법을 제안하고자 한다.

먼저 수상 숙박시설의 법적 성질 중 선박성을 검토한다. 그러기 위해서는 선박의 정의에 대한 개념의 정립이 필요하다. 그러나 국내에 관련 법제와 판례가 부족하므로 영국과 미국의 법 제도와 판례를 분석하였다. 영·미의 선박 해당 여부를 다투었던 판례들을 분석함으로써 해당 국가의 법제에서

형성된 선박의 정의에 대한 개념과 판단기준을 추출하였다. 이러한 비교법적 분석을 통하여 한국 법제상 선박성 판단기준요소를 제안하며 그 판단기준요소로 용도, 선체의 형태와 구조, 추진·조타·발전·항해설비, 고정식 형태와 성격, 항행 등을 제안하였다. 이 판단기준을 적용하여 분석하여 본 결과 국내의 수상펜션은 선박의 지위를 부여하기에 적합하지 않으며, 또한 민법상 동산의 지위에 불과하며, 건축법상 건축물에 해당하지 않음을 확인하였다.

한편 이러한 수상숙박시설의 공시제도에 관하여 국내의 동산과 부동산에 대한 공시제도와 외국의 수상가옥관련 입법례를 검토하였다. 수상가옥이 많이 분포되어 있는 미국의 캘리포니아주와 오리건주에서의 수상가옥의 등록에 대한 입법례와 영국의 등록제도를 검토하였고 이러한 외국 법제가 가지는 시사점을 제시하였다. 이어서 국내법상 검토된 법적 성질을 가지고 국내 법률을 검토해 본 결과 이러한 수상숙박시설을 등록하고 관리한 행정적 관리체계나 재산법상의 권리를 보호해줄 제도적 장치가 미비하였다.

이에 따라 선박이나 건축물의 지위를 가지지 못하나 재산적 가치를 가진 수상숙박시설에 대하여 행정적 관리와 재산권 보호제도를 위해 “수상숙박시설관리법”의 입법을 제안한다. 본 법률의 주된 내용은 일정규모 이상의 수상숙박시설을 행정청에 등록하여 행정상의 관리와 감독을 가능하게 하고 동시에 구조물에 관련된 권리 관계를 등록하여 이를 효력 발생의 요건으로 하게 함으로써 기존 선박이나 부동산의 등기제도와 같은 공시제도의 역할을 하게 하는 것이다. 또 이 신설법을 근거로 「자동차 등 특정동산 저당법」에 “수상숙박시설”을 추가함으로써 저당권을 설정할 수 있도록 법률 개정하는 내용이 포함된다.

이를 통하여 수상숙박시설의 권리 관계가 명확해지고 저당권이나 임차권 등의 여부를 이해관계자가 파악하게 함으로써 금융조달의 불확실성을 제거함으로써 금융을 원활하게 하여 관련 산업을 활성화하는 데 도움을 줄 수 있다.

- 제1장 서론(연구의 목적, 범위와 방법)
- 제2장 수상숙박시설의 개념과 현황
- 제3장 수상숙박시설의 법적 성질
- 제4장 수상숙박시설의 공시제도
- 제5장 수상숙박시설의 공시제도 도입을 위한 입법론
- 제6장 결론

제1장 서론

제1절 연구의 목적

1. 연구의 목적

산업의 발달과 사회의 변화는 다양한 형태의 구조물들은 만들어 내기 시작하였다. 육상에서의 자원의 고갈은 그 채취장소를 바다로 향하게 했고 해상에서 자원의 탐사, 개발과 채취를 위한 다양한 형태의 구조물들이 개발되고 이용되고 있다. 연안에서의 원유의 고갈은 조금 더 깊은 심해로 그 터전을 옮기게 되었으며 이제는 해저에 고정하는 형태의 구조물로서는 기술적 한계에 다다름에 따라 다양한 형태의 부유식 구조물들이 탄생하게 되었다. 또한, 자원의 채취뿐만이 아니고 해양에서의 에너지를 활용하기 위하여 조류, 조력, 파력, 해수 온도 차, 해상풍력 등 에너지 이용설비도 개발되어 설치되고 있다.

한편 소득의 증가, 사회의 변화에 따른 삶의 형태도 다양해지고, 새로운 레저에 대한 수요도 증가하면서 바다나 강에서의 활동도 점차 늘어나고 있다. 수상에 가옥을 짓고 생활을 하거나, 수상을 활용하는 다양한 건축물들, 즉 수상식당, 수상호텔, 수상레스토랑, 수상공연장과 이러한 복합적 기능을 가진 복합문화공간도 계속하여 개발되고 설치되고 있다. 또 바다나 내수면의 다양한 레저 활동도 다양화되고 증가하고 있는데 요트와 같은 전통적 레저활동에서부터 쾌속정, 제트스키, 수상패러글라이딩, 스킨스쿠버, 수상 낚시 등 활동적 레저부터, 어촌체험, 수변공간체험 등 체험적 레저도 다양하게 개발되고 있다.

이렇게 해양이나 내수면의 자원 활용 혹은 공간 활용을 위해 개발되고 설치되는 설비들을 ‘해양시설’이라 할 수 있다. 법적인 용어의 정의와 다를 수 있지만, 통상적으로 위에서 언급한 자원의 개발, 채취, 다양한 해양

에너지 수집설비, 그리고 공간 활용설비는 선박의 형태를 가지면서 법적으로 선박의 지위를 가지는 것들도 있는 한편, 선박으로 분류되지 못하고, 육상의 건축물로도 분류되지 않는, 법적 성질이 불분명한 설비들이 등장하고 있다.

본 논문에서 연구의 대상인 수상숙박시설도 해양시설의 하나이다. 낚시인구의 증가와 고급화로 남해안과 서해안 위주로 수상펜션이라고 하는 수상숙박시설이 설치되기 시작했는데 이러한 수상숙박시설은 부분적으로 선박의 형태와 기능, 그리고 건축물의 형태와 기능을 모두 가지고 있어 현행법상 지위가 모호하다. 기존의 법제를 입법할 당시 이러한 새로운 형태를 가진 구조물들의 출현을 예상하지 못하였기 때문이다.

이러한 구조물의 법적 성질을 판단하는 데 있어 가장 문제가 되는 부분은 구조물의 선박성(船舶性)이다. 왜냐하면, 선박에 대한 정의(定意)와 개념은 선박이 해상운송수단으로만 쓰이던 시대의 그것에서 크게 변화되지 않았고, 법적 혹은 사회 통념상 추상적인 정의만 존재할 뿐이어서¹⁾ 새롭고 다양하게 나타나는 수상구조물들을 판단하는 기준으로서는 적합하지 않기 때문이다. 그러므로 이런 법적 성질 판단을 위한 새로운 기준의 미비와 이로 인한 법적 성질의 모호성은 선박과 건축물 양측 모두에서의 법적 성질을 인정받지 못하는 문제가 발생한다.

본 연구는 이러한 법적 경계선상에 위치한 수상구조물의 법적 성질이 정의되지 않음으로써 발생할 수 있는 사회적 혼란과 법적 문제에서 시작한다. 이 구조물이 선박에 해당한다면 「선박법」이나 「선박안전법」 등 해법(海法)에 따른 인허가와 건조과정을 거쳐야 하고, 건조되면 선박으로써 등기나 등록을 하여야 한다. 만일 건축물로 판단될 경우 「건축법」에 따른 인허가와 건축을 한 후에 건물로서 등기되어 권리 관계를 명확히 함으로써 거래의 안전을 도모하고 이해관계자들의 재산권을 보호해줄 수 있

1) 해사법(海事法)에서의 선박의 개념은 이처럼 선박의 물리적 요건을 구체적으로 규정하지 않고 구체성이 없으며 적용 법률의 해석에 맡겨두고 있다(박용섭, 『해상법론』, 형설출판사, 1998.02, 58면).

다. 하지만 이러한 수상구조물들의 법적 성질에 대한 논의는 미미한 실정이다. 특히 이러한 구조물들은 그 재산적 가치가 작게는 수천만 원에서 수백억 원에 이르기도 하는데 법적 성질이 불명확하여 기존의 공시제도를 이용할 수 없으므로 행정적인 관리나 재산권 보호를 위한 법제의 정비가 필요하다.

이러한 공시제도의 미비는 사업주나 소유주에게 많은 불이익을 초래하는데, 법적 성질의 불명확성으로 인하여 공시제도를 이용할 수 없으므로 설계, 인가, 건축, 운용 등에 많은 시간과 금전이 소비되거나, 혹은 담보물로의 제공을 통한 금융서비스의 이용에 제한이 있어 사업의 진행에 어려움을 겪는 경우가 많다.²⁾ 그러므로 이러한 구조물에 대한 법적 성질을 확립하고 이에 따른 공시제도의 도입이 필요하다.

따라서 본 연구에서는 기존의 선박이나 육상의 건축물에 모두 해당하거나 어느 곳에도 해당하지 않은 경계 선상의 구조물들에 대한 법적 성질을 규명하는 판단기준을 제공하고자 한다. 특히 이러한 구조물들은 선박 해당 여부에 대하여 많은 쟁점이 있으나 이를 판단할 현대적 의미에서의 선박의 정의와 이에 대한 물리적 판단기준이 미흡하다. 그러므로 이 연구를 통하여 한국 법제상 선박의 정의를 해석하고, 이러한 정의에 부합되는지를 판단할 수 있는 판단기준을 제시하며, 현재로서는 존재하지 않으나 장차 나타날 수 있는 새로운 구조물들에 대하여도 그 법적 성질을 판단하는데 적용할 수 있도록 하는 것이 연구의 첫 번째 목적이다.

또한, 위에서 도출된 선박성의 판단기준을 적용하여 수상펜션과 같은 수상숙박시설의 선박성을 규명하고, 나아가 동산·부동산성과 건축물해당 여부를 검토함으로써 국내법제상 법적 성질을 명확히 하고자 한다. 그리고 검토된 법적 성질이 기존의 국내 법제에서 수용되어 공시제도나 관리제도를 활용할 수 있는지를 살펴본다. 기존의 법제에서 수용될 수 있다면

2) 이한석·송화철·정대, “해양건축물 법제도 현황분석 연구” 한국생태환경건축학회 학술 발표대회 논문집 통권 11호, 한국생태환경건축학회, 2016.11, 93면; 강영훈, “부유식 수상거주시설 건축계획에 관한 연구”, 한국해양대학교 박사학위 논문, 2013, 23면.

기본의 법 제도의 관리제도와 공시제도 등을 활용하면 될 것이며, 그렇지 않으면 새로운 공시제도와 관리제도가 필요하다고 하겠다. 즉, 기존의 건축물이나 선박 등의 범주에 속하지 못하여 행정상의 관리에 사각지대에 놓여 있거나 재산권 보호 제도가 미흡한 수상숙박시설에 대하여 재산법적 권리 보호를 위한 가칭 “수상숙박시설관리법”의 입법론 제시 및 그 입법안 제안이 두 번째 목적이다.

제2절 연구의 범위와 방법

1. 연구의 범위

수상숙박시설은 수상펜션과 수상가옥, 그리고 크루즈를 포함한 선박, 대형 해양플랜트용 주거용 선박(accommodation barge)³⁾, 해상호텔까지 포함될 수 있다. 하지만 여객선, 크루즈나 선박 등은 이미 법적 성질이 상대적으로 명확하다. 그러므로 본 논문에서의 연구범위상의 수상숙박시설은 첫째 국내의 수상펜션과 플로팅 하우스 등 부유체 위에 단일 혹은 소수의 유닛이 결합하여 2~3인 혹은 몇 단위의 가족이 숙박할 수 있는 내수면 및 해상에서의 펜션을 그 대상으로 하며, 둘째 수상가옥으로서 해저에 고정된 형태가 아닌 부유체 위의 숙박시설을 연구대상으로 한다.

또한, 비교법적인 검토 차원에서 해사법 관련한 법제는 영국과 미국 및 한국의 법제를, 그리고 수상숙박시설의 공시제도에 대한 법제는 영국과 미국의 법제를 연구대상으로 하였으며, 선박성 판단을 위한 판단기준 도출을 위한 판례의 경우는 영국과 미국의 판례를 연구대상으로 하였다.

또 본 연구는 수상숙박시설의 법적 성질규명과 그에 따른 공시제도의 도입을 그 내용으로 하므로 입법론 차원에서는 사법(私法)상의 입법만을

3) 주로 해양플랜트 등의 보조설비로서 해양플랜트에 일하는 작업자들의 숙소를 제공할 목적으로 추진동력 없이 건조된 부선 형태의 주거설비이다.

연구대상으로 하며 공법상의 입법론은 연구대상에서 제외하였다. 그러므로 이러한 수상숙박시설의 설계, 건조, 승인, 안전, 환경, 운영에 대한 공법상의 관리와 규제에 대한 검토는 연구대상에서 제외하였으나, 공시제도의 도입에서 불가분하게 검토되어야 하는 등록상의 행정적 요소는 연구대상으로서 포함되었다. 또한, 기존 법률의 정비 또한 사법상 공시제도의 기능을 보완하기 위한 차원에서 검토되었으며 위에서 언급한 공법상의 관리와 규제 차원에서는 검토하지 않는다.

2. 연구의 방법

먼저 수상숙박시설의 선박성(船舶性)의 여부를 판단하기 위해서는 판단기준을 도출하여야 한다. 우리나라의 「선박법」에서 제시하는 선박의 기준은 추상적이고 일반적이어서 이러한 선박의 정의는 실제로 다양한 형태의 해상구조물에 대하여 객관적이면서 구체적인 판단기준을 제시하지 못하고 있다. 그러므로 선박의 해당 여부를 다투었던 판례를 중심으로 해당 판례에서 선박 여부를 판단하기 위해 사용되었던 많은 판단기준요소들을 검토함으로써 간접적으로 선박성의 주요 판단기준요소를 추출할 수 있다. 그러나 우리나라는 상대적으로 해운의 역사가 짧고 관련 판례가 부족하므로 해외 판례를 검토한다. 우선 영국과 미국의 해사법상 선박의 정의를 살펴보고 우리나라의 관련 해사법상 선박의 정의와의 비교법적인 분석을 통하여 우리나라 법제상의 선박의 정의 개념을 확립하도록 한다.

또한, 영국과 미국, 그리고 우리나라의 관련 판례 중에서 선박 해당 여부를 다투었던 판례들을 검토하여 이러한 판례에서 대상이 되었던 각종 해상에서의 구조물의 물리적인 특성과 기능적인 특성에 근거하여 선박 여부를 판단하기에 사용되었던 판단기준을 추출하여 비교·분석하고, 우리나라의 법제상 선박의 판단기준을 제안한다. 이어서 이 판단기준을 바탕으로 국내에 설치된 수상숙박시설의 선박성을 검토한다. 그리고 우리 「민법」 및 「건축법」상 해당 법률해석에 근거하여 이러한 수상숙박시설의

건축물로서의 해당 여부 및 부동산 해당 여부를 검토한다. 이러한 검토과정을 거쳐 최종적으로 수상숙박시설의 종합적 법적 성질을 규명한다.

다음으로 수상숙박시설에 대한 공시제도를 살펴본다. 먼저 국내의 공시제도들에 대해 살펴보고 외국의 입법례를 검토한다. 외국의 경우는 수상가옥이 많이 분포되어 있는 캘리포니아주와 오리건주의 입법례를, 그리고 영국의 수상가옥에 대한 입법례를 검토함으로써 국내 법제에의 시사점을 도출한다.

그 다음으로는 국내의 수상숙박시설이 국내 기존 법제상의 공시제도에 수용할 수 있는지를 살펴보고, 불가능하다는 결론 하에 새로운 등록제도를 공시제도로써 제안하며 기존 법제의 정비와 보완을 검토한다.

이 연구의 목적을 달성하기 위한 연구 방법론은 다음과 같다.

첫째, 비교법적인 연구방법으로써, 영국과 미국 판례 및 관련 법규의 분석을 통한 우리 법제에의 입법안을 제시하였다. 이처럼 외국의 판례를 중심으로 검토한 이유는 외국과는 달리 우리나라에서는 관련 판례가 부족하고 연구논문이 제한적이기 때문이다.

둘째, 법해석학적 연구방법으로써, 수상숙박시설에 대한 영국과 미국의 법제 및 우리나라의 관련 법령을 분석하여 수상숙박시설에 관한 법령의 미비점에 대한 개선책으로써 입법안을 제시하였다.

셋째, 문헌 연구방법으로써, 영국, 미국, 그리고 한국의 해사법 관련 서적과 수상가옥에 관련된 서적, 그리고 우리나라의 민법 관련 서적 등을 참조하였고, 영국 및 미국의 선박성 관련 판례에 대한 논문을 분석하였다.

또한, 연구의 목적을 달성하기 위한 본 논문의 구성은 다음과 같다.

제1장에서는 연구의 목적, 연구의 범위와 방법에 관하여 기술한다.

제2장에서는 수상숙박시설의 개념과 현황에 대하여 살펴본다. 먼저 수상숙박시설의 개념과 국내·외 현황, 그리고 수상숙박시설의 제도적 한계로서 설치·이용상의 문제점 및 경제적 이용상의 한계점에 대하여 파악한다.

제3장에서는 수상숙박시설의 법적 성질을 고찰한다. 선박의 개념 및 정의에 대한 비교법적 분석, 국·내외 판례를 검토하여 선박의 판단기준요소를 추출하고, 한국 법제상에서의 선박의 판단기준요소를 제안하며, 그 판단기준요소를 적용하여 수상숙박시설의 선박성을 판단한다. 또 한국 법제상 동산 혹은 부동산 중에서 어떠한 법적 성질을 가지는지, 그리고 건축물로서 지위를 가질 수 있는지 검토한다.

제4장에서는 수상숙박시설의 공시제도에 대하여 살펴본다. 먼저 비교를 위하여 국내의 부동산 및 동산에 대한 각종 공시제도를 개략적으로 살펴보고, 영국과 미국의 수상숙박시설에 대한 공시제도를 검토함으로써 국내 법제에의 시사점을 알아본다.

제5장에서는 수상숙박시설의 공시제도 도입을 위한 입법론을 제안한다. 먼저 기존 제도를 활용한 공시제도의 적용 가능성을 확인하고, 수상숙박시설에 대한 새로운 공시제도의 도입을 위한 입법론을 제안한다.

제6장에서는 이러한 입법을 통하여 얻을 수 있는 법적 안정성과 효과를 검토하여 그 결론으로 한다.

제2장 수상숙박시설의 개념과 현황

제1절 서설

우리나라의 수상펜션은 대부분 낚시객들에게 편의를 제공하기 위하여 설치되는데 이러한 부유식 펜션은 해상에서만 존재하는 것이 아니라 내수면에도 존재한다. 시화호에 설치된 플로팅펜션이 그 예이다. 그리고 하천을 포함한 내수면에도 설치될 수 있다. 현재 이러한 수상펜션들은 “해상펜션”, “해양펜션”, “수상펜션” 등 법적인 정의나 명칭과 관계없이 다양하게 사용되고 있다. 연구를 위하여 용어를 통일되게 정리할 필요가 있으므로 해수면과 내수면을 포함하여 통칭 ‘수상’이라 하고 외래어인 ‘펜션’의 의미의 불명확성을 배제하고자 ‘숙박시설’로 정하였다. 이러한 수상숙박시설은 해상 레저활동의 활성화와 더불어 꾸준히 증가하는 추세다. 더불어 수상레스토랑, 해상호텔, 해상카페 및 세빛섬과 같은 부유식 수상복합 문화공간도 증가하고 있다.

해외의 경우는 우리나라의 해상펜션과 같은 수상숙박시설은 일부 수상 부유식 호텔에서 찾아볼 수 있으며, 그 외에 유사한 구조와 성질을 가진 수상가옥 또한 다수 존재한다. 한편 수상가옥은 크게 헤저면 혹은 하천바닥, 호수 바닥에 기둥을 설치하고 그 기둥에 수상가옥의 무게를 지탱하는 형태와 부유체 위에 숙박시설이나 가옥을 설치하는 형태로 나눌 수 있다. 전자의 경우는 부유하지 않는다는 점에서 선박성(船舶性)을 찾을 수 없어 본 연구의 대상인 부유식 수상숙박시설과 그 성질을 달리하므로 제외하고, 후자인 부유식 수상가옥의 현황을 살펴본다. 이러한 수상가옥은 유럽과 미국에 많이 분포되어 있는데 유럽 중에서도 영국은 런던 및 인근의 내수로를 중심으로, 미국은 서해안을 중심으로 발달되어 있다.

한편 수상숙박시설에 관한 관련 법제의 현황을 살펴본다. 국내의 해안가에 설치된 대부분의 해상펜션은 「유어장의 지정 및 관리에 관한 규칙」

에 의거, “그 밖의 편의시설”로서 설치근거를 찾는다고 한다.⁴⁾ 그러나 이 규칙에 따르면 설치할 해상펜션의 인허가나, 규격, 요건, 운영에 대한 사항 등은 실질적으로 규율되지 못하고 있다. 또 이러한 수상숙박시설이 설치근거와는 별도로 현행 국내법상 어떤 법률을 적용받는지 살펴보면 「해사안전법」 및 「해양환경관리법」 상의 “해양시설”로 분류되어 동 법률들의 적용을 받는다. 그러나 현실적으로 이러한 법률들에 의하여 수상숙박시설들이 제대로 관리되고 있지 못하는 실정이다. 또한 「해사안전법」 및 「해양환경관리법」은 입법목적상 행정적 관리를 주목적으로 하고 있어 그 관리대상으로써 정의할 뿐, 「선박법」 등 해법상에서의 지위, 그리고 「건축법」 상 건축물로써의 지위, 그리고 「민법」 상의 부동산으로써의 지위 등 수상숙박시설의 명확한 법적 성질을 밝히는 데는 한계가 있고, 이러한 불명확성으로 인하여 기존의 공시제도를 활용하지 못하는 데서 경제적 이용 및 인허가 등에서 애로가 있다.

본 장에서는 이러한 수상숙박시설의 국내외 현황과 더불어 현행법상 제도적 한계에 대하여 검토한다.

제2절 수상숙박시설의 개념 및 현황

1. 수상숙박시설의 개념

본 연구에서의 수상숙박시설은 ‘해상펜션’, ‘수상펜션’ 및 ‘해양펜션’ 등 명칭과 관계없이 수상에서의 숙박시설을 말한다. 그러므로 여기서 ‘수상’의 개념은 일반적 사회 통념상의 ‘수상’(水上)을 의미한다. 그러나 법제상의 ‘수상’의 개념은 그 적용대상을 정한다는 의미에서 구체적이고 명확할 필요가 있다. 우리나라 입법례를 들면 「선박법」에서는 선박의 정의를

4) 한국소비자원, “해상펜션실태조사”, 2016.06, 4면; 국립수산물과학원, “낚시용 수상구조물 안전·환경기준 설정을 위한 연구”, 국립수산물과학원, 2009.10, 141면.

“수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배 종류”라 하고 있으나 ‘수상’의 개념은 명확히 하고 있지 않다. 우리나라 법제상 수상의 개념을 살펴보면 다음과 같다.

우리나라 법제상 수상이라 함은 「수상레저안전법」에 의해 해수면(바다의 수류나 수면)과 내수면(하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수(汽水)의 수류 또는 수면)을 말한다(동법 제2조).

또, ‘내수’의 정의와 관련하여 「내수면어업법」 상에 ‘내수면’이란 하천, 댐, 호수, 늪, 저수지와 그 밖에 인공적으로 조성된 담수(淡水)나 기수(汽水: 바닷물과 민물이 섞인 물)의 물흐름 또는 수면을 말한다고 하며, 「영해 및 접속수역법」에서는 내수란 영해의 폭을 측정하기 위한 기선⁵⁾으로부터 육지 쪽에 있는 수역을 내수로 한다고 한다.

이와 유사한 개념인 ‘수면’에 관하여는 「공유수면관리 및 매립에 관한 법률」에서 ‘공유수면’이라 하여 바다, 바닷가, 하천·호소(湖沼)·구거(溝渠), 그 밖 수면 또는 수류(水流)라고 하여 강, 바다, 호수 등을 포함하는 포괄적인 개념임을 알 수 있다.

종합적으로 판단할 때 수상(水上)이라 함은 바다·하천·댐·호수·늪·저수지 등을 포함하는 개념으로 볼 수 있으며⁶⁾ 수상숙박시설에서의 수상도 이러한 개념으로 이해할 수 있다.

또 ‘숙박’(宿泊)이라 함은 잠을 자고 머무르는 것이라 할 수 있고, 사회통념상 숙박이란 여관이나 호텔, 펜션 등의 장소에서 일시적으로 잠을 자고 머무름을 말한다고 할 수 있다. 한편 주거(住居)는 일정한 곳에 머무르는 것을 말하는데 외국의 수상가옥이 바로 그 예이다. 구조와 기능적인 측면에서 본다면 이러한 주거를 위한 공간과 숙박을 위한 공간은 매우 유사하다. 숙박과 주거를 할 수 있는 시설의 기준은 주관적 요소이지만, 일

5) 영해의 폭을 측정하기 위한 통상의 기선은 대한민국이 공식적으로 인정한 대축척해도(大縮尺海圖)에 표시된 해안의 저조선(低潮線)으로 한다(「영해 및 접속수역법」 제2조 제1항).

6) 박광동, “수상건축물의 부동산성에 관한 연구”, 중앙법학 9(1), 2007, 249면.

반적으로 본다면 잠자고 머무르기에 적합하여야 하므로 일단 강한 추위와 더위 등으로부터 견디고 눈과 비로부터 차단할 수 있어야 한다. 그리고 기본적으로 수면을 위한 공간, 위생을 위한 공간, 취사를 위한 공간 등이 갖추어 져야 할 것이다. 이러한 관점에서 본다면 건물의 개념과 유사한 부분이 있다. 우리나라 등기법상 등기할 수 있는 건물로서의 요건은 토지에의 ‘정착성’, 지붕 및 주벽 또는 그에 유사한 시설로 이루어지는 ‘외기분단성’(外氣分斷性), 일정한 용도로 계속 사용할 수 있는 ‘용도성’을 갖출 것을 요구한다.⁷⁾ 여기서 토지에의 정착을 제외한 외기분단성과 용도성은 수상숙박시설에도 요구되는 조건이라고 할 수 있다. 즉, 숙박시설은 지붕 및 주벽 등으로 이루어진 구조물로서 외기를 차단하여 숙박의 용도로 계속하여 사용될 수 있는 기능을 갖춘 구조물이라고 정의할 수 있다. 한편 수상가옥과 같은 수상주거시설과의 차이를 살펴보면 역시 외기분단성과 용도성에서 매우 유사하다. 이러한 유사성의 관점에서 살펴보면 국제건축기준 IBC⁸⁾에서도 숙박시설(sleeping unit)과 주거시설(dwelling unit)을 구분하지 않고 같은 범주에 포함하여 그 기준과 요건을 제시하고 있다.⁹⁾

그러므로 수상가옥과 수상펜션은 그 구조적·기능적 성질이 매우 유사하여 법적 성질을 규명한다는 차원에서는 같은 개념으로 이해할 수 있다.

2. 수상숙박시설의 현황

-
- 7) 1. 건축물의 등기능력 유무에 대한 판단기준, 가. 건축법상 건축물에 관하여 건물로서 소유권보존등기를 신청한 경우, 등기관은 그 건축물이 토지에 견고하게 정착되어 있는지(정착성), 지붕 및 주벽 또는 그에 유사한 설비를 갖추고 있는지(외기분단성), 일정한 용도로 계속 사용할 수 있는 것인지(용도성) 여부를 당사자가 신청서에 첨부한 건축물대장등본 등에 의하여 종합적으로 심사하여야 한다(등기예규 제1086호).
- 8) International Building Code, 건축자재와 건물형태 등을 규율함으로써 보건과 안전을 도모하기 위하여 만든 규범으로 국제기준협회(ICC, International Code Council)에서 발행한다. 미국 및 중남미 등에서 지자체별로 규범을 적용하고 있다.
- 9) IBC 2015편에서는 건물을 유형별로 구분을 지어 적용되는 안전성 등을 보장하는 기준과 요건들을 제시하고 있는데, Group R-1, R-2, R-3는 각각 수용인원에 대하여 구분을 하고 있을 뿐 동일 Group 내에서는 숙박시설 및 주거시설을 모두 포함한다.

2.1 국내 현황

수상숙박시설로는 해상호텔로서 2000년도 금강산에 해금강호텔이라는 해상호텔이 설치된 바 있고 페리스플로텔이라는 해상호텔이 해운대 동백섬 옆에 설치되었다가 2003년 태풍으로 인하여 좌초되었다. 그 외에 제주, 거제도, 부산 광안리, 해운대 등에 해상호텔, 실버텔 등이 계획되었으나 자금조달 실패, 인허가 문제 등의 원인으로 원활히 진행되고 있지 않다. 한편 2000년도 이후로 남해안을 중심으로 하여 수상펜션들이 설치되기 시작하였다. 2016년 기준으로 187척 이상의 수상펜션이 남해안과 서해안을 중심으로 설치되어 주로 낚시객 및 가족 단위의 숙박 장소로 활용되고 있다. 이러한 수상숙박시설은 친수 공간 체험과 레저활동을 위한 장소로도 개발되기 시작하였는데 대표적으로 시화호에 설치된 플로팅 하우스나 장흥에 설치되었던 회진해양펜션 등이 있다. 최근에 설치된 일부 수상펜션은 단순 낚시용 쉼터수준이 아니라 내부에 침실, 주방, 샤워실 및 화장실을 갖춘 가족 단위의 숙박시설로 손색이 없을 정도로 진화하고 있다.

2.2 외국의 현황

수상숙박시설 중 수상호텔은 다양한 형태의 호텔이 존재하는데 선박 형태의 호텔로는 아프리카의 Zambezi Queen 호¹⁰⁾, 베트남의 Aqua Mekong 호 등이 있으며, 영국의 Sunborn 호는 요트 호텔¹¹⁾로서 알려져 있다. Zambezi Queen 호나 Aqua Mekong 호는 호텔의 기능을 제공하면서 가까운 거리를 유람선의 형태로 운항하기도 한다. 프랑스 파리의 Off Hotel처럼 부선 형태의 부유체 위에 건물형태의 호텔을 건조한 경우도 있으며¹²⁾, 방갈로 형태의 독립된 호텔 객실도 있다. 세르비아의 Catamarna 부유식 호텔은 각 객실이 별도의 부유체 위에 설치되어 숙박객의 취향에

10) <https://www.zqcollection.com/zambezi-queen/>, 2019.4.17 접속.

11) <https://www.sunbornhotels.com/london>, 2019.4.17 접속.

12) <https://offparisseine.com/en/hotel.html>, 2019.4.17 접속.

따라 서로 연결하거나 떨어져 고정할 수 있게 되어있다.¹³⁾ 유사한 형태로 캄보디아의 Tatai에 4 Rivers Floating lodges는 강 중간에 여러 개의 부유식 롯지(lodge)¹⁴⁾를 연결하여 호텔로 운영하고 있다.¹⁵⁾ 태국의 River Kwai Jungle Rafts Resort¹⁶⁾도 마찬가지이다. 유사한 형태로 파나마의 Punta Caracol Acqua Lodge는 해상에 기둥을 설치하고 그 기둥 위에 롯지들을 설치하였다.¹⁷⁾

탄자니아의 The Manta Resort는 해상에 별채의 부유식 방갈로를 설치하고 수중에 침실을 만들어 특별한 체험을 할 수 있도록 하였다.¹⁸⁾



노르웨이에서 설계 중인 Krystall Hotel의 Krystall

(그림 출처:www.waterstudio.nl)

Hotel은 부유식으로 설계되었고, 천정을 유리로 설치함으로써 북극해의 오로라를 침실에서 볼 수 있는 구조로 설계되었으며 현재 관련된 프로젝트가 개발 중이다.¹⁹⁾ 그 외에도 다양한 형태의 수상호텔이 운영되고 있다.

13) <http://saltandwater.rs/floating-hotel-with-catamaran-apartments/>, 2019.4.17 접속.
 14) 시골 지역의 작은 호텔이나 리조트를 말한다. 여기에서 롯지는 단층 개별식 숙박시설을 말한다.

15) <https://ecolodges.asia/gallery-cambodia-vacation/>, 2019.4.17 접속.

16) <https://www.riverkwaijunglerrafts.com/>, 2019.4.17 접속.

17) <https://www.puntacaracol.com.pa/>, 2019.4.17 접속.

18) <http://www.themantaresort.com/the-resort/accommodation/underwater-room/>, 2019.4.17 접속.

19) <https://www.waterstudio.nl/projects/krystall-hotel-tromso-norway/>, 2019.4.17 접속.

수상숙박시설 중 수상가옥의 현황은 먼저 영국을 살펴보면, 영국의 수상가옥은 영구계류시설을 갖춘 수상가옥과 매2주마다 장소를 이동하여 계류를 하여야 하는 타입으로 나뉜다. 고정식 수상가옥은 각종 유틸리티가 연결되고 고유주소를 가질 수 있으며 보트 형태가 아닌 다양한 구조로 지어질 수 있다. 반면 지속 항행식 수상가옥은 협폭보트(narrow boat)²⁰⁾ 형태로 건조되어 그 위에 거주에 필요한 최소한의 시설만을 설치하고 있다. 2주마다 이동하여야 하므로 전기나 가스, 수도 등의 영구적인 연결이 불가능하다. 영구 계류지의 가격이 비싸고 공급이 제한적이어서 일종의 선박으로써 지위를 유지하기 위하여 지속적인 항행(continuous cruising)을 전제로 하여 발급받는 면허이다. 잉글랜드와 웨일즈 지역에서 2016년 기준으로 약 8,000여 척의 보트가 주택의 용도로 사용된다고 한다.²¹⁾

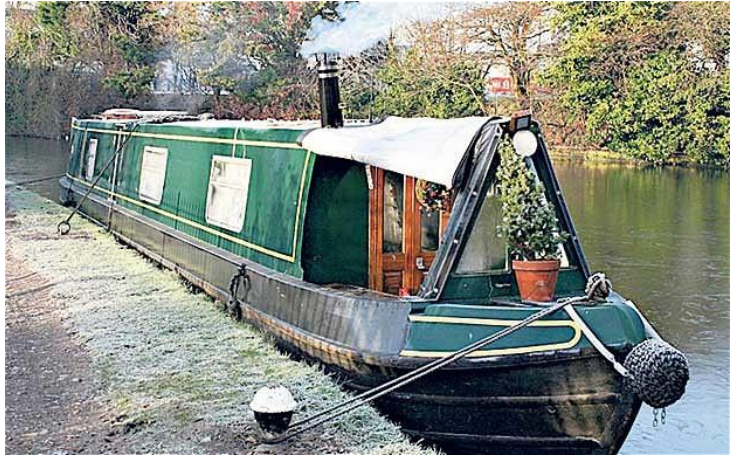


그림 2 영국의 협폭 보트형 수상가옥(사진 출처:구글)

미국의 수상가옥은 주로 폰툰을 부유체로 사용한 고정형 수상가옥이 보편적이다.

동남아시아의 기둥 고정식 수상가옥을 제외하고 수상가옥으로는 그 숫자나 종류에 있어 다른 나라에 비하여 상대적으로 규모가 크다. 미국의 서부 즉, 태평양 해안을 따라 군집되어 있는데 시애틀과 유니온 호수, 샌프란시스코의 소살리토 지역이 대표적 수상가옥 밀집 지역으로, 그 외에 포

20) 폭 2.13 미만, 최대길이 21.95m 미만의 수로용 보트를 말한다. 영국 산업혁명 시대에 말로 끄는 화물운반용으로 시작되어 스팀, 디젤엔진으로 동력이 바뀌었고 이후 레저, 관광, 주거용 등으로만 사용되고 있다.

21) 인터넷 기사; Financial Times, 'Why more people are choosing to live on canal boats', <https://www.ft.com/content/9f3a3b7e-6aa6-11e6-a0b1-d87a9fea034f>, 게시 2016.9.2, 2019.4.17 접속.

틀랜드주의 컬럼비아강, 아이다호주의 펜드 호수 주변이 수상가옥 밀집 지역으로 알려져 있다. 주별로 등록의무 여부가 다른 관계로 정확히 집계는 안 되나 등록된 수상가옥만 2,300여 채로 실제로는 더 많은 숫자일 것으로 추정된다.²²⁾

제3절 수상숙박시설의 제도적 한계

1. 수상숙박시설의 설치와 이용상의 문제점

선박의 경우 설계와 건조는 「선박안전법」에 따라 설계되고 건조되며 사용 전 검사를 받아야 운항이 가능하다. 선박이 건조되면 「선박법」에 따라 톤수를 측정하고 국적을 등록하며, 선박원부에 등록되는 한편 「선박등기법」에 따라 등기된다. 선박의 직원은 「선박직원법」에 의해 자격이 정하여지고, 선원들은 「선원법」에 따라 교육훈련을 수행하며, 「선박안전법」에 따라 주기적인 검사를 받아야 한다. 이외에도 「해양환경관리법」, 「해사안전법」, 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 등의 적용을 받는다.

어선의 경우도 「어선법」에서 어선의 건조·등록·설비·검사·거래 및 조사·연구에 관한 사항을 규정하여 어선에 대한 효율적인 관리와 안전성을 도모하고 있다.

건축물의 경우는 「건축법」을 기본법으로 하여 건축물의 대지·구조·설비 기준 및 용도 등을 정하여 건축물의 안전·기능·환경 및 미관을 향상하도록 하고 있으며, 「건축물의 구조기준 등에 관한 규칙」, 「건축물의 설비기준 등에 관한 규칙」, 「건축물의 피난 방화구조 등의 기준에 관한 규

22) 미국의 수상가옥 현황은 조민기, “수상가옥의 법적 성질에 관한 연구- 미국 판례를 중심으로”, 한국해양대학교 대학원 법학 석사학위 논문, 한국해양대학교 대학원, 2016, 13면 이하를 참조할 것.

칙」 등에 따라 건축의 설계와 건축, 그리고 준공 후 검사가 시행되어야 사용이 가능하다. 또 완공되면 「건축법」에 따라 건축물대장에 등재되고 「부동산 등기법」에 따라 등기된다.

이렇듯 선박이나 건축물은 그 설계부터 인·허가, 그리고 건조 및 건축, 사용 전 검사, 그리고 사용에 있어서의 관리, 등록과 등기 등 공시제도에 이르기까지 매우 체계적인 법제 하에서 관리되고 있다.

한편, 우리나라 해안가에 설치된 대부분의 해상펜션은 「유어장의 지정 및 관리에 관한 규칙」에 의거하여 설치되었다. 「수산업법」 제65조에 따라 유어장의 지정 및 그 관리에 필요한 사항을 규정하는 「유어장의 지정 및 관리에 관한 규칙」의 제9조(유어장의 시설 및 자원조성)에 “유어장에는 유어장 이용자의 편의를 위하여 간이화장실, 폐기물의 처리 또는 저장 시설, 그 밖의 편의시설을 설치하여야 한다.”에서 “그 밖의 편의시설”로서 설치근거를 찾는다.²³⁾ 그러나 이 규칙에는 수상숙박시설의 설비의 기준이나, 인·허가, 검사, 사용, 등록 등을 규율할 수 있는 내용이 없다. 그러므로 유어장의 지정에 따라 유어장 운영자의 임의의 기준대로 설치되고 사용되고 있다. 또, 유어장 외에 설치된 일부 수상펜션은 설치근거조차도 찾을 수 없는 실정이다.

이러한 해상펜션 등의 수상숙박시설이 적용될 수 있는 여지가 있는 법률을 살펴보면 다음과 같다.

먼저 「해사안전법」에서 ‘해양시설’은 자원의 탐사·개발, 해양과학조사, 선박의 계류(繫留)·수리·하역, 해상주거·관광·레저 등의 목적으로 해저(海底)에 고착된 교량·터널·케이블·인공섬·시설물이거나 해상부유 구조물로서 선박이 아닌 것을 말한다고 한다. 수상숙박시설은 같은 법에서 “해상주거·관광·레저 등의 목적으로” 그리고 “해상부유 구조물로서 선박이 아닌 것”에 해당되어 같은 법에서의 해양시설로 분류되어 같은 법이 적용될 여지가 있다. 그러나 같은 법의 내용이 선박의 안전운항을 위한 안전

23) 한국소비자원, 앞의 보고서, 141면.

관리체계를 확립하여 선박항행과 관련된 모든 위험과 장애를 제거하기 위한 법률로서 해당법의 모든 내용을 국내 수상숙박시설에 적용하기에는 적합하지 않다.

또 「해양환경관리법」 상에서는 ‘해양시설’은 해역(「항만법」 제2조 제1호²⁴⁾의 규정에 따른 항만을 포함한다.)의 안 또는 해역과 육지 사이에 연속하여 설치·배치하거나 투입되는 시설 또는 구조물로서 해양수산부령이 정하는 것을 말한다고 되어있다. 그러므로 같은 법 별표1. 해양시설의 범위 중 제2항 “해양레저, 관광, 주거~ 그 밖의 목적으로” 그리고 “설치·배치·투입된 시설 또는 구조물” 중에서 ‘가’ 목의 “연면적 100㎡ 이상의 해상관광시설, 주거시설(호텔·콘도)” 혹은 ‘다’ 목의 “유어장”으로서 ‘범위’의 “유어시설”에 해당한다고 볼 수 있다. 그러나 「해양환경관리법」 상 신고가 되고 관리를 받는 해양시설은 2017년 현재 1,064개에 달하는데,²⁵⁾ 이 통계에 의하면 “연면적 100㎡ 이상의 해상관광시설, 주거시설”은 총 4곳, 그리고 유어장은 총 41개소로 확인되고 있다. 그러나 2016년 기준 국내에 설치된 수상펜션 187개소이며, 이와 별도의 유어장 시설은 63곳²⁶⁾에 달하는 점을 감안하면 많은 수의 수상펜션은 「해양환경관리법」 상 해양시설로서 신고 되지 않고 있는 것으로 파악된다.

또 이러한 수상숙박시설의 안전기준 관련하여 적용 여지가 있는 법률을 살펴보면 「부유식 해상구조물의 구조 및 설비 등에 관한 기준」을 적용하기 위해서는 「선박안전법」 제2조 제1호의 규정에 의한 ‘부유식 해상구조물’이어야 한다. 그러나 「선박안전법」 제2조 제1호의 규정에 의한 ‘부유식 해상구조물’은 “수상호텔, 수상식당 및 수상공연장 등으로서 소속 직원 외에 13명 이상을 수용할 수 있는 해상구조물”이므로 대부분의 국내 수상

24) “항만”이란 선박의 출입, 사람의 승선·하선, 화물의 하역·보관 및 처리, 해양친수활동 등을 위한 시설과 화물의 조립·가공·포장·제조 등 부가가치 창출을 위한 시설이 갖추어진 곳을 말한다.

25) 김계원·류권홍·이문진·강원수, “해양시설의 HNS 배출규제 강화의 필요성과 규제법규 개정 방안 연구”, 한국해양환경·에너지학회 학술대회논문집, 한국해양환경·에너지학회, 2018.5. 38면.

26) 한국소비자원, 앞의 보고서, 4면.

숙박시설은 그 적용대상이 되지 않는다.

또, 「낙시 관리 및 육성법」은 「낙시 관리 및 육성법 시행령」 제8조 제1항에서의 별표 2.의 “낙시인의 안전과 편의 및 낙시터의 관리에 필요한 시설과 장비의 기준”을 정하고 있는데 “낙시인의 안전에 필요한 시설·장비”의 종류에 “수상시설물에 갖추어야 할 시설·장비”로서 “선체, 배수설비, 계선 및 계류설비”를 정하고 있으며, 이에 대하여는 같은법 시행규칙에 의거하여²⁷⁾ 선박안전기술공단이나 해양수산부장관이 공고하는 자로부터 안전성 검사를 받아야 한다. 수상숙박시설의 구조나 기능 등을 감안할 때 안전에 관련하여 가장 적용하기 적합한 법령이나, 유어장은 유어장의 지정 및 관리에 관한 규칙」에 의거 설치·운영하는 것으로 족하므로 「낙시 관리 및 육성법」에 따라 허가 및 적용이 필요치 않다고 한다.²⁸⁾

수상숙박시설은 현재 법적 성질이 명확하지 않아 선박으로서 관련 법률의 적용을 받을지, 혹은 건축물로 건축법 등의 적용을 받아야 하는지도 불분명하다. 또한, 그 설치근거가 미비하고, 안전이나 환경에 관한 설비에 관한 기준, 검사 및 운용 등에 대한 공법상 관리체계가 매우 취약한 상황이다. 수상숙박시설은 수상에 설치된다. 그리고 부유하는 그 특성상 바다나 하천 등 수상(水上) 자체가 가지는 고유한 위험에 노출되어 있다. 파도나 바람 등 자연력으로 인한 고정장소로부터 이탈, 표류, 침수 및 충돌 등으로 인한 재산상의 손해를 가져올 수 있고, 이로 인한 인적 피해를 일으킬 수도 있다. 또한, 숙박객 등의 추락 등으로 인한 익수사고 등의 가능성도 있으며 육지와 일시적으로 고립됨으로써 위험 상황에서 즉각적인 지원이 불가능한 특성도 있다. 한편 이러한 수상숙박시설로 인해 해양오염이나 해상교통체계와의 간섭도 생길 수 있다.²⁹⁾ 이러한 점들을 감안할 때 설비에 관련한 안전기준의 등록, 행정적 관리 등을 포함하는 법제도의

27) 「낙시 관리 및 육성법 시행규칙」 제4조 제5항.

28) 한국소비자원, 앞의 보고서, 27면.

29) 해상펜션에 대한 시설 및 안전기준이 없어 이용객들이 안전사고에 노출되어 있으며, 오·폐수 무단방류로 인한 환경오염을 야기하고 있다(국립수산과학원, 앞의 보고서, 140면).

정비가 필요하며 효율적 관리를 위해서 등록제도 등을 통하여 행정청의 관리 감독하에 둘 필요가 있다.

2. 수상숙박시설의 경제적 이용상의 한계(공시제도의 필요성)

공시의 원칙이란 물권자로 하여금 자기의 물권을 외부에서 인식할 수 있는 형식을 갖추어 대외적으로 알리도록 요구하는 제도, 즉, 물권 변동 시 공시방법을 수반하여야 한다는 원칙을 말한다.³⁰⁾ 수상숙박시설의 경제적 가치는 적게는 수천만 원에서 크게는 수억 원에 달하는 등 그 경제적 가치가 기존의 공시제도를 갖춘 동산에 비하여 작지 않으므로 공시제도를 통한 권리 관계의 변동을 알리는 제도가 필요하며 이를 통하여 사법상의 재산권 보호가 이루어지도록 하여야 한다. 그러나 현행법 아래서는 이러한 수상숙박시설 등의 부유식 수상시설물은 선박 혹은 부동산으로 명확히 분류되지 않아 등기 등의 기존공시제도를 이용할 수 없는 상황이다.³¹⁾ 그러므로 동산으로써 오로지 점유를 통한 소유권의 공시가 가능한 상황에서는 여러 가지 문제와 어려움이 생긴다.³²⁾ 가장 큰 어려움은 공시제도의 이용 불가로 인하여 시설의 건축이나 구매 시 금융기관으로부터 담보권 설정을 통한 자금을 차입할 수 없다는 점이다.³³⁾ 이는 새로운 구조물의 신설이나 구매에 걸림돌이 되어 해당 사업 분야의 활성화에 부정적인 영향을 미친다.

또한, 해당 구조물과 이해관계를 가지고 있는 사람은 해당 구조물의 소

30) 이은영, 『물권법』, 박영사, 2003, 81면; 박윤직, 『물권법』, 박영사, 2002, 28면; 이영준, 『물권법』, 박영사, 2002, 9면 등.

31) 해양수산부, “해양건축물에 관한 법률제도 연구”, 해양수산부, 2006.12, 123면; 국립수산과학원, 앞의 보고서, 40면.

32) 동산을 활용하여 자금을 조달하는 방법을 동산을 양도 담보로 제공하는 방법을 사용하는 경우 동산 자체는 담보권설정자의 점유 하에 두는 것이 일반적이므로 현행법상 관념적인 공시방법 중의 하나인 점유개정을 통한 공시방법을 구비할 수밖에 없다. 그러나 점유개정은 당사자 간의 의사표시만으로 이루어지고 그 외형적 변화를 조래하지는 않기 때문에 제삼자가 그 존재를 인식한다는 것은 상당히 곤란한 점이 많다(김인유, “동산 양도등기에 관한 연구”, 민사법학 제41권, 한국민사법학회, 2008.6, 48면).

33) 해양수산부, 앞의 보고서, 123면.

유권을 누가 가졌는지 명확하게 알기가 어려우므로 추후 생길 법적인 문제를 우려하여 새로운 이해관계를 맺기를 꺼리게 되고 역시 원활한 운영에 필요한 장비, 용역이나 서비스 등의 제공에 장애 요인이 된다. 수상숙박시설 또한 같은 문제가 있다.³⁴⁾ 숙박시설이라는 특성 때문에 소유자가 상시로 점유하지 않아 소유자 및 기타 권리관계자들을 쉽게 파악하기 어렵다. 또, 다양한 크기와 형태의 숙박시설이 새롭게 나타나는 바, 이러한 시설의 재산적 가치는 기존의 재산권 공시제도가 도입된 모터보트나 고무보트, 수상오토바이 등에 비하여 전혀 작지 않은 경우가 많고, 더 나아가 자동차 및 건설기계와 비교하여 보아도 재산권공시제도가 보호하는 재산권의 시장가치는 작지 않다. 그러므로 형평성 차원에서도 이러한 수상숙박시설에 대한 공시제도는 필요하다.

한편 최근에는 선박 및 관련 해양레저설비 등의 공시제도를 통한 재산권 보호가 확대되는 추세이다. 소형선박의 경우 기존에는 선박원부에 등록만을 하고 권리 관계에 대한 득실변경의 효력은 부여하지 않았으나 2007년 「선박법」의 개정을 통하여 소유권의 득실변경을 등록하여야만 효력을 갖도록 하여 등록을 통한 공시를 하도록 강제하고 있다. 또한 「어선법」도 2008년도에 20톤 미만의 어선에 대하여 등록을 통한 득실변경의 효력을 부여하였고, 2008년 「수상레저안전법」에서 등록원부에 등록하여 소유권 득실변경의 효력을 갖도록 하였다. 2011년 개정에서는 수상오토바이와 고무보트, 20톤 미만의 요트 등을 등록대상으로 명확히 하였으며, 이러한 수상레저기구는 2015년 「자동차 등 특정동산 저장법」의 개정을 통하여 기존에 모터보트만 해당되던 것을 위의 수상오토바이, 고무보트, 20톤 미만의 요트까지 그 범위를 확장하여 저장권의 목적물로 등록을 통한 권리관계의 공시가 가능하게 되었다. 이러한 배경에는 기존의 「선박법」에서 수용하지 못하는 새로운 형태의 재산적 가치가 커진 구조

34) 소형선박도 법 제도가 정비되기 전 유사한 문제를 가지고 있었다. “특히 소형선박과 같이 이동성을 가진 물건의 경우 등기·등록에 의한 공시제도의 미비는 선박을 매개로 한 거래에 많은 어려움이 발생하게 된다. 즉, 금융조달도 어렵고, 선의취득제도에 의하여 소유권이 제3자에게 이전될 수 있기 때문이다(박영선, “소형선박저당법(제정안)에 관한 고찰”, 한국해법학회지 제28권 제1호, 한국해법학회, 2006.4, 143면).

물들이 등장함으로써 재산권 보호를 위한 제도적 장치에 대한 사회적 요구가 증가하였기 때문이라고 해석할 수 있다.

「동산 및 채권의 담보 등에 관한 법률」로 일정한 부분에 담보권 설정을 통한 금융조달의 방법이 열리기는 하였지만, 위에서 언급한 수상숙박 시설이라는 특성 등을 감안할 때 행정기관에의 등록을 통하여 행정적 관리의 목적을 달성함과 동시에 재산권 보호라는 공시의 목적을 달성함이 바람직하다.

특히 숙박시설은 인명과 관계된 시설로서 소유자 및 권리 관계자를 명확히 할 필요가 있다. 이러한 목적으로 「어선법」이나 「수상레저안전법」 등 공공의 목적을 위하여 도입된 법들이 등록제도를 통하여 재산권 공시 제도를 겸하고 있는 현재의 법 제도를 참조하여 수상숙박시설에도 등록제도를 통한 새로운 공시제도를 도입할 필요성이 있다.

제4절 소결

수산물채취의 터전으로만 사용되던 바다는 점차 자원의 채취, 에너지의 수집 등 다양한 용도로 활용되기 시작하였다. 수천 기(基)에 달하는 가스 와 석유의 시추·생산시설을 비롯하여 해수염도차발전, 해수온도차 발전, 조력발전, 조류발전, 해상풍력발전 등이 개발되고 있다. 국내에서도 시화호 조력발전은 현재 세계최대규모이며, 울산과 같은 지자체를 중심으로 부유식 해상풍력 단지 등이 검토 중이며, 스코틀랜드에서는 이미 5기의 부유식 해상풍력단지가 2018년 가동을 개시하였다.³⁵⁾ 또한, 다양한 형태로 해양공간의 활용도 시도되고 있다. 역사적 가치가 있는 오래된 군함이나 선박 등을 정박하고 고정시켜 사용하는 수상박물관을 비롯하여 수상미술관, 수상레스토랑들이 운영되고 있다. 미국 뉴욕에서 5층 구조의 수상감옥이 운영 중이다.³⁶⁾ 영국에서도 HM Prison Weare 라는 수상감옥을

35) <https://www.equinor.com/en/what-we-do/hywind-where-the-wind-takes-us.htm> 1, 2019.4.17 접속.

36) Veron C.Bain Center, <https://www1.nyc.gov/site/doc/about/facilities.page>, 2019.4.17 접속.

2006년까지 운영하였다. 인디아에서는 90 제곱미터 규모의 수상슈퍼마켓이 운영되고 있으며, 몰디브에서는 수상골프장이 구상되기도 하였다. 네덜란드 로테르담에서는 수상에서 소를 키워 우유 등을 수확하는 수상목장이 건축 중이며,³⁷⁾ 태국에서는 영화페스티벌을 위하여 수상극장을 건설한 적이 있으



그림 3. 네덜란드 로테르담에서 운영 중인 수상목장
(그림출처 : FloatingFarmNL, facebook)

며, 몰디브에서는 현재도 운영 중이다. 이 외에도 해양관광사업의 형태로 해상주택, 해상호텔, 해중호텔 등을 비롯하여 해양공간을 이용한 다양한 사업이 구상되고 있으며 이와 함께 다양한 용도의 해양건축물이 계획 건설되고 있다고 한다.³⁸⁾ 이러한 시설물들은 수상숙박시설과 마찬가지로 법적 성질이 모호하다는 특징이 있다. 그러므로 재산권을 보호하는 제도가 도입되어야 시설물에 대한 투자나 금융이 활성화되어 관련 산업이나 활용도가 증가할 수 있을 것으로 전망된다.

다음 장에서는 이러한 입법을 위한 전제로써 수상숙박시설의 법적 성질, 즉 선박 해당 여부, 건축물 해당 여부 및 부동산 해당 여부에 대한 규명이 선행되어야 하기에 장을 바꾸어 상론하고자 한다.

37) <https://floatingfarm.nl/?lang=en>, 2019.4.17 접속.

38) 이한석·송화철·정대, 앞의 논문, 96면.

제3장 수상숙박시설의 법적 성질

제1절 서설

수상펜션과 같은 수상숙박시설의 법적 성질을 규명하기 위해서는 다양한 법률적 측면에서의 검토가 필요하다. 그 중에서도 이러한 수상숙박시설이 선박으로써의 지위 여부는 매우 의미가 크다. 수상에 부유 되어있다는 물리적 특질이 선박 해당 여부에 대한 논의를 제기하기에 충분하기 때문이다. 이를 판단하기 위해서는 먼저 선박의 정의에 대한 개념의 확립이 필요하다.

해법상의 선박의 개념을 정리하면 첫째, 사회 통념상의 선박이어야 하고 이러한 사회 통념상의 선박은 물에 떠서 해양활동이라는 일정한 기능을 수행할 수 있는 능력을 갖춘 해상구조물을 말한다. 둘째, 수밀·부유 능력을 갖춘 선박이어야 한다. 그리고 셋째로 선박의 재질과 추진장치와 관계없는 배라고 정의하고 있다.³⁹⁾ 한편 사회 통념상의 선박의 개념은 물 위에 뜨거나 물속에 잠겨서 사람과 재화를 실어 나를 수 있는 구조물을 말하며, 수밀성과 부유 능력을 갖춘 구조물으로써, 자항능력(自航能力)의 유무를 따지지는 않는다고 한다.⁴⁰⁾ 또 일반적인 선박의 의미를 적재성, 이동성, 운반성을 가진 구조물을 뜻하는 것으로 보는 견해도 있으며,⁴¹⁾ 부양성과 적재성, 이동성의 3요소를 동시에 갖춘 구조물이란 견해도 있다.⁴²⁾

여기에서 수밀성과 부유성, 부양성은 같은 개념으로 해석할 수 있다. 부유성 혹은 부양성을 가지기 위한 조건이 수밀성이기 때문이다. 수중(水中)의 경우도 적절한 부력을 가지지 않으면 안 되기 때문에 부유성을 가

39) 박용섭, 앞의 책, 61면.

40) 정영석, 『해상법원론』, 텍스트북스, 2009, 51면.

41) 옥선중, 『국제운송론』, 법문사, 1986, 127면.

42) 박현규·이원철, 『해운론』, 한국해사문제연구소출판부, 1991, 21면.

진다고 해석될 수 있다. 그리고 적재성, 이동성, 운반성의 개념들은 상호 연관 관계에 있는 개념이다. 적재성은 구조물 자체의 형태가 화물이나 사람을 싣게 되어있는지의 판단이고, 이동성은 한 장소에서 다른 장소로 이동할 수 있는지의 판단이다. 운송성 혹은 운반성은 이러한 적재성과 이동성을 갖추었을 때 달성될 수 있는 것으로 적재성과 이동성의 결합을 운반성으로 볼 수 있다. 종합하여 정리하면 부유성을 가진 구조물로서 자항능력의 유무와 관계없이 사람이나 화물을 적재하고 이동할 수 있는 구조물을 말한다고 정의할 수 있다.

그러나 이러한 선박의 이론적 개념만을 가지고는 수상펜션과 같은 수상숙박시설의 선박 해당 여부를 판단하기에는 어려움이 있으므로 기초 연구로서 먼저 선박의 법적 정의에 대한 고찰이 필요하다. 이를 위해 먼저 영국, 미국과 한국 법제상 선박의 정의를 비교하여 검토한다. 그리고 영국과 미국에서 선박의 지위를 다룬 판례 중에서 어떠한 기준을 가지고 선박성을 판단하였는지 판단기준요소들을 추출한다. 이러한 검토를 바탕으로 한국법제에 적합한 선박 해당 여부의 판단기준요소를 제시한다. 이 판단기준요소를 현재의 수상숙박시설에 적용하여 수상숙박시설이 선박인지 아닌지를 판단하고, 나아가 이러한 수상숙박시설의 법적 성질이 부동산이나 건축물에 해당될 수 있는지를 관련 법령의 분석과 해외 판례 등을 참조·검토하여 수상숙박시설의 종합적 법적 성질을 도출한다.

제2절 수상숙박시설의 선박 해당 여부

1. 한국법상 선박의 판단기준

1.1 한국법상 선박의 개념 및 정의

우리나라 「선박법」에서는 선박을 “수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배의 종류”라 하고 있다. 다른 법률에서 정의한

선박의 정의를 살펴보면,

「상법」 상의 “선박”이란 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 항해에 사용하는 선박을 말한다.

「선박안전법」 상의 “선박”이라 함은 수중 또는 수중에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물을 말한다.

「지방세법」 상의 “선박”이란 기선, 범선, 부선(舢舨) 및 그 밖에 명칭에 관계없이 모든 배를 말한다.

「해사안전법」 상의 “선박”이란 물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 수면비행선박을 포함한다)를 말한다.⁴³⁾

「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 상의 “선박”이란 수상 또는 수중을 항행하거나 항행할 수 있는 구조물로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다고 하며 그 구분으로 동력선, 무동력선, 수면비행선박, 수상에서 이동할 수 있는 항공기를 열거하고 있다.⁴⁴⁾

「해양환경관리법」 상의 “선박”이라 함은 수상(水上) 또는 수중(水中)에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다) 및 해양수산부령이 정하는 고정식·부유식 시추선 및 플랫폼을 말한다.

이처럼 「선박법」 등에서는 선박의 개념을 정립한 규정을 두고 있지 않고 같은 법이 적용되는 선박의 종류를 열거하고 있으며, 선박으로써의 지위를 가지기 위한 물리적 기준 등이 명확히 되어있지 않다.⁴⁵⁾ 그래서 선

43) “수상항공기”란 물 위에서 이동할 수 있는 항공기를 말한다.; “수면비행선박”이란 표면효과 작용을 이용하여 수면 가까이 비행하는 선박을 말한다.

44) 1. 동력선(기관을 사용하여 추진하는 선박을 말하며, 선체의 외부에 추진기관을 붙이거나 분리할 수 있는 선박을 포함한다). 2. 무동력선(범선과 부선을 포함한다). 3. 수면비행선박(표면효과 작용을 이용하여 수면에 근접하여 비행하는 선박을 말한다). 4. 수상에서 이동할 수 있는 항공기.

박의 개념은 사회통념에 맡기고 있다고 한다.⁴⁶⁾ 또한, 법률마다 약간씩 상이한 선박에 대한 정의를 가지고 있는데 이는 해당 법률의 입법 취지에 맞추어 그 적용대상을 합리적으로 해석하여야 한다고 한다.⁴⁷⁾ 그러나 각 법률에서 열거하는 선박의 종류 중 사회 통념상의 선박의 개념인 부유성, 이동성, 적재성 등에 부합하는지는 의문이 되는 구조물들이 존재한다. 예를 들면 「해양환경관리법」 상의 고정식시추선은 해저에 기둥을 설치하여 그 기둥에 구조물의 하중을 지탱하는 방식의 구조물이 포함될 수 있는데 이러한 구조물이 과연 부유성과 이동성을 가졌는지, 혹은 「해사안전법」 등에서의 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」에서의 수상항공기가 주로 ‘비행’을 하면서 단순히 이·착륙만을 수상에서 할 수 있게 되어있는 형태라고 하면 과연 이러한 구조물을 선박의 개념으로 포함시킬 수 있는지 의문이다. 물론 해당 법률의 입법 목적상 적용대상으로 포함하여 관리할 행정적 필요가 있는 것으로 해석되나 이를 선박의 범주에 포함 시키는 것은 타 법률과의 조화나 일관성 측면에서 개선의 여지가 있다고 본다.

1.2 한국의 선박성 관련 판례

1) 플로팅도크

선박을 건조할 때에는 물 위에 떠 있다가 선박이 건조되면 이를 적재하여 예인선에 끌리거나 밀려 수심이 깊은 바다로 나아간 다음 잠수함의 원리를 이용하여 가라앉는 방법으로 선박을 진수하는 플로팅도크가 「지방세법」 제104조 제5호의 선박⁴⁸⁾으로써 취득세 부과 대상이 되는지를 다툰 사건⁴⁹⁾에서 법원은 해당 플로팅도크는 ① 선박이기 위하여 자력항행

45) 박용섭, 앞의 책, 59면.

46) 정영석, 『해사법규강의(6판)』 텍스트북스, 2016, 20면.

47) 법률상의 선박의 개념은 그 법의 목적과 필요에 따라 달라질 수 있으므로 그 법의 입법목적에 비추어 합리적으로 해석하여야 할 것이다(정해덕, “개정상법하에서의 선박의 의의와 선박등록·등기”, 법조 제618권, 법조협회, 2007.12, 217면).

48) “선박”이란 제6조 제10호에 따른 선박을 말한다. 한편 「지방세법」 제6조 제10호에는 “선박”이란 기선, 범선, 전마선(傳馬船) 및 그 밖에 명칭과 관계없이 모든 배를 말한다라고 정의하고 있다.

이 요구되지 않고, ② 부양성, 적재성 및 이동성을 갖추고 있고, ③ 건조 당시 계약서에 부선으로 근해구역항해능력을 갖출 것이라고 되어있으며 ④ 부유되어 토지에 정착하거나 지하 또는 다른 구조물에 설치되어있지 아니한 점 등을 종합하여 선박으로 판단하였다.

한편 다른 플로팅도크 관련 사건⁵⁰⁾에서 조세심판원은 사건의 플로팅도크가 설치된 위치에 고정되어 있고, 진수 시에도 전후좌우 이동 없이 일부 바닥 면이 반잠수하여 선박만 바다로 진수해 나가는 방식으로 항행용으로 사용할 필요성이 없고, 설치된 발전기 역시 침몰을 방지하기 위한 것으로 항해를 대비한 것이 아닌 것으로 보이는 점, 고정식으로 사용하기 위해서 수심확보를 위한 준설공사에 약 8개월간 및 상당한 비용이 소요된 사실을 보더라도 이를 해체하여 선박으로 사용할 계획이나 가능성이 있다고 하기 어려워 보이는 점 등을 이유로 하여 항해에 사용되는 선박으로 보기 어렵다고 판단하였다.

2) 고정식 바지선

사각형 바지로서 앵커 및 체인 등을 이용하여 해저 면과 육지에 고정된 부선이 「지방세법」 상의 선박인지를 다툰 사건⁵¹⁾에서 조세심판원은 ① 바다 하저(河底)에 앵커(anchor)를 설치하여 고정하고 있어 선박으로 항행성이 있다고 보기 어려운 점, ② 선박계류 및 진수를 위한 작업공간 용도로 취득한 점, ③ 다른 지역으로 이동하여야 할 이유를 찾아볼 수 없는 점, ④ 동력장치 등이 없고, 직사각형 모양의 구조로서 짐 등을 적재하고 항행하기 부적합한 구조로 이 건 바지를 항행용으로 사용할 합리적인 이유를 찾아볼 수 없는 점 등을 종합하여 볼 때 선박이라고 보기는 어려운 것으로 판단된다고 하였다.

49) 대관 2014두3945 2014.6.26.

50) 조심 2015지0873, 2015.12.24.

51) 조심 2012지0423, 2012.11.19.

3) 유선장

한강 변의 유선장이 과밀억제권역 내에서의 건축물로 중과세율을 적용한 취득세를 부과한 처분에 대하여 본 유선장이 「선박법」 상의 “부유식 수상구조물형 부선”으로써 선박이라고 항변한 사건⁵²⁾에서 조세심판원은 이 유선장이 부선으로 건조·진수되어 수상식당의 용도로 검사를 받았으며, 선박으로 등기·등록되었고, 항해(1.5시간)가 가능한 것으로 나타나며, 이 건 유선장이 육지와 연결된 다리가 들어 올려진 상태로 해상에 떠 있던 적이 있었던 것을 알 수 있는 바, 이 건 유선장이 부양성, 적재성 및 이동성을 갖추고 있는 선박으로 판단하였다.

1.3 국내 판례상 선박 판단기준 및 시사점

한국에서는 수상구조물의 선박성을 다룬 판례는 많지 않다. 주로 세금과 관련하여 선박의 지위를 다룬 경우가 많은데, 선박의 지위를 가지게 되므로 취득세율이나 부과 대상 여부가 달라져 쟁점이 되는 경우이다. 위의 국내 판례 4건을 분석하여 보면 위의 고정식 바지선의 경우는 「선박법」과 「선박안전법」 상의 선박의 정의에 의거하여 ‘항행용으로 사용되는’지의 여부에 초점을 맞추어 판단하였고, ① 고정식 형태, ② 사용용도, ③ 추진장치 여부, ④ 선체의 형태 등을 판단기준으로 사용하였다. 그리고 플로팅독크의 경우는 「지방세법」 및 「선박법」의 선박의 정의를 언급하였으나 핵심적인 판단에 있어서는 사회통념상의 선박의 개념 즉, ① 부양성, ② 적재성, ③ 이동성을 그 판단기준으로 삼았다. 또 다른 플로팅독크의 경우, 「지방세법」, 「선박법」 및 「선박안전법」 상의 선박의 정의를 근거로 하여 “항해에 사용되는”지의 여부에 초점을 맞추어 판단하였고 ① 고정식 형태, ② 사용용도 등을 주된 판단기준으로 사용하였다. 또 유

52) 조심 2015지1184, 2016.09.13.

선장 사건의 경우는 「선박법」 및 「선박안전법」 상의 선박의 정의를 근거로 하여 ① 고정의 형태, ② 사용용도, ③ 항해 가능 여부 ④ 부양성, ⑤ 적재성 ⑥ 이동성을 주된 판단기준으로 삼아 「선박법」 및 「선박안전법」 상의 선박으로 판단하였다.

이러한 판례들은 「지방세법」 상의 선박에 대한 정의의 한계, 즉 선박의 정의를 “기선, 범선, 부선(桴船) 및 그 밖에 명칭에 관계없이 모든 배”로 하여 종류만 나열할 뿐 기본적인 개념조차도 언급하지 않고 있으므로 「선박법」 상의 선박의 개념을 준용하여 판단하였다. 「선박법」은 해상공법의 기본법으로서 선박의 기본적인 개념을 제공하는 의미를 가지나,⁵³⁾ 「선박안전법」은 선박의 감항성(堪航性) 유지 및 안전운항을 규율하기 위한 법령으로 이 법률의 선박에 대한 정의가 「지방세법」 상 선박의 정의의 어떠한 관계를 가지는지가 명확하지 않다.

또한, 사회 통념상의 선박의 개념으로 알려진 부양성, 적재성, 이동성이 과연 「지방세법」 혹은 「선박법」 상의 “항해에 사용되는”이라는 개념과 일치하는 판단기준인지도 명확하지 않으며 이러한 부양성과, 적재성 및 이동성의 구체적인 판단기준과 그 적용이 불명확하다.

이렇듯 국내에 관련된 판례의 수가 제한적이므로 이러한 소수의 판례를 통하여 선박의 판단기준을 도출하는 것은 한계가 있다. 그러므로 절을 바꾸어 앞서 많은 판례가 축적된 영·미의 판례와 그 판례에서 축적된 선박 판단기준을 검토하여 국내법상 선박 판단기준을 새롭게 제안하고자 한다.

2. 영·미 법상 선박의 판단기준

2.1 영·미 법상 선박의 개념

영국은 상선법(merchant shipping act 1894)상의 선박의 정의는 제742

53) 「선박법」은 해상공법상 선박에 관한 기본법규로서 중요한 의미를 가진다(정영석, 앞의 『해사법규강의(6판)』, 19면).

조에서 “배(vessel)는 모든 선박 혹은 보트 혹은 항행에 사용되는 다른 모든 종류의 배를 포함한다.”라고 정의하고 있으며 또한 “선박(ship)은 노로 추진하지 않는 모든 종류의 배를 포함한다.”⁵⁴⁾고 규정하고 있다. 같은 법의 최신개정본인 상선법 1995, 제313조에서 “선박(ship)은 노로 추진하지 않는 모든 종류의 배를 포함한다.”⁵⁵⁾로 두 가지 정의가 서로 참조하는 모순을 제거하여 단순화되었다. 이를 살펴볼 때 영국 판례상 선박성 판단기준의 키워드는 “항행에 사용되는”이라고 정의할 수 있다. 영국에서 선박의 지위는 해당 구조물에서 근로하는 자의 선원 지위, 해난구조, 보험, 선주책임제한, 압류협약 등에 적용 여부를 결정하며 손해배상 책임에 대한 제소 기간 등의 사항에 직접적인 영향을 미친다.

미국의 경우는 미국연방법전 제3조(1 U.S.C §3)에 “선박이란 수상운송 수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 형태의 배와 인공적 장치를 포함한다.”⁵⁶⁾고 하고 있다. 이 조문은 1873년 조문화된 이후로 전혀 변경되지 않고 현재까지도 남아 있으며 기존 해사법상에서의 선박의 정의를 더욱 견고하게 만들어 주고 있다고 한다.⁵⁷⁾ 이 연방법전상의 정의의 핵심은 바로 ‘수상운송수단’으로써의 사용 적합성이라고 볼 수 있다.⁵⁸⁾ 미국 법제상 선박의 지위의 여부는 많은 이해관계의 차이를 발생시킨다. 먼저 재판관할권의 차이이다. 미국의 경우는 해사(海事, maritime) 사건의 경

54) "VESSEL" includes any ship or boat, or any other description of vessel used in navigation ; "SHIP "includes every description of vessel used in navigation not propelled by oars.

55) "Any vessel used in navigation not propelled by oars."

56) United States Code Title 1, Chapter 1, §3 : The word "vessel" includes every description of watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water.

57) Kathryn D. Yankowsk, "Whatever Floats the ""Reasonable Observer's"" Boat: An Examination of Lozman v. City of Riviera Beach, Fla. and the Supreme Court's Ruling That Floating Homes Are Not Vessels", University of Miami Law review, Vol 67, 2013 Sep. 4, p.975.

58) 선박의 지위 여부를 판단하는 데 있어 형태, 구조, 의장, 설비, 자체추진동력 등 보다는 해상에서의 운송수단으로써 본선의 용도와 상행위 등으로 판단하여야 한다(Eratus C. Benedict, 「The Law of American Admiralty, its Jurisdiction and Practice」, Sixth edition, Volume 1, BAKER, VOORHIS & Company, 1941).

우 주 법원(state court)가 아닌 연방법원(federal court)에서 다루어야 하므로 기본적으로 본안소송에 들어가기에 앞서 해사 재판관할권을 다룬 판례가 많다. 또 선박의 지위는 존스 행위⁵⁹⁾나 부두해안노동자보상법⁶⁰⁾, 선박우선평권, 선주책임제한의 적용 여부 상에서 중요한 의미가 있다.

2.2 영·미의 판례상 선박 판단기준⁶¹⁾

1) 선체의 형태

미국의 판례로는 *The Scorpio* ⁶²⁾에서의 선체, *Pleason* ⁶³⁾에서의 냉동창고, *Miami River boatyard* ⁶⁴⁾에서의 수상가옥, *Hicks* ⁶⁵⁾에서의 반잠수식 석유저장시설 등은 부유성이 있다고 언급하며 선박으로 판단하였으며 *Gray*⁶⁶⁾에서는 “수상에서 부유 되도록 설계되었다면 통상적으로 수상운송의 수단으로 사용되지 않더라도 ‘선박’이다.”라고 판시하였다. 그러나 *Preston O. King* ⁶⁷⁾에서의 선상 카지노에 대해서는 “단지 부유해있다는

59) Jones Act: 미국 “Merchant Marine Act of 1920”의 제27조를 지칭하는 연안무역법(cabotage law)이다. 미국 영토 내의 지역 간 해상운송 권한을 미국에 등록하고, 미국 국적 선원을 탑승시킨, 미국 시민 소유의, 미국에서 건조되거나 상당 부분 개조된 선박으로 제한한다.; 존스엑트는 해상에서의 위험에 조우하는 ‘선박’이라는 특수한 환경에서 일하는 선원들을 특별히 보호하는 법적 제도이다(Chandris, Inc. v. Latsis, 515 U. S. 347).

60) Longshore and Harbor Workers’ Compensation Act (LHWCA), 33 U. S. C. §905(b).

61) 이하 미국 판례는 조민기, 앞의 논문, 23면 이하에 소개되었던 판례들을, 영국 판례는 김인유·조민기, “영국 판례를 통한 수상가옥의 법적 성질, 원광법학 제34권 3호, 2018.9, 178면 이하에서 소개된 판례들에 선박성을 다투었던 판례 들을 추가하여 검토하였고, 판단기준은 조민기, 앞의 논문 96면 이하에서 기술된 판단기준을 재정립하여 분류, 정리하였다.

62) Campbell v. Loznicka. The Scorpio, 181 F.2d 356 (5th Cir. 1950).

63) David J. Pleason and I. Dorfman, Owners and of the Carol Ann v. Gulfport Shipbuilding Corporation, McIntosh Electric Supply Co., Inc., and H. S. McIntosh an Individual, 221 F.2d 621 (5th Cir. 1955)1955.3.30.

64) Miami River Boat Yard, Inc. v. 60' Houseboat 390 F.2d 596, 597 (5th Cir. 1968)1968.1.29.

65) Hicks V. Ocean Drilling And Exploration Company, 512 F.2D 817; 1975.

66) Producers Drilling Company And Liberty Mutual Insurance Company v. Luther Gray 361 F.2D 432; 1966.

67) Preston O. King, vs. The President Riverboat Casino-Mississippi, Inc., 894 F.

사실만으로 선박의 지위를 판단할 수 없다.”라고 하였다. *Johnson v. ODECO* 68)에서 14년간 한 장소에 고정되어 있던 해양 석유피랫폼을 선박이 아니라고 판단하면서 제시했던 기준들⁶⁹⁾ 중의 하나가 “반잠수식 구조물의 경우 부식과 변경을 감안하고도 다시 부양시킬 수 있는지의 여부”였다. 한편 *Unisea* 70)에서는 선체에 2개의 개구부가 있어 수밀(watertight)이 되지 않는 선체로서 선박성을 인정받지 못하였다. 영국의 경우는 *Polpen Shipping* 71)에서 “선박’이라 함은 바다나 다른 수면에서 특정한 역무를 수행하기 위해 만들어진 ‘오목한 형태’의 구조물을 말한다.”라고 하였고 *R v. Goodwin* 72) 사건에서의 판사는 “선박’이란 사람과 화물의 운송을 목적으로 부력을 제공하는 오목한 구조물”⁷³⁾이라고 판시하였다. *Addison*⁷⁴⁾에서는 폰툰 형태의 부유체에 구조물이 결합하여 있는 플로텔⁷⁵⁾은 “부유성이 있다.”라고 언급하며 항행이 가능한 선박으로 판단하였다. 선체의 형태에 관련하여 미국의 판례는 *Pavone*⁷⁶⁾ 및 *Hertz*⁷⁷⁾에서의 선상 카지노, 그리고 *Johnson v. ODECO* 에서 제시된 선박성 판단 기준에 “경사진 선수”가 언급되거나 포함되어 있다. *Lozman*⁷⁸⁾에서의 수

Supp. 1008; 1995 U.S. Dist.

68) Robert J. Johnson, V. Odeco Oil And Gas Company 864 F.2d 40; 1989 U.S. App.

69) 1) 항해장비, 2) 경사진 선수 3) 구명정과 다른 구명설비 4) 빌지뎀프 5) 선실 6) 미해안경비대예의 선박등록 7) 소유주가 정기적으로 구조물을 이동할 계획 8) 반잠수식 구조물의 경우 부식과 변경을 감안하고도 다시 부양시킬 수 있는지 9) 고정된 기간 등 9가지 기준을 제시하였다.

70) Don W. Kathriner, v. UNISEA, INC., a Washington corporation 975 F.2d 657; 1992 U.S. App.

71) Polpen Shipping Co Ltd v. Commercial Union Assurance Co Ltd, [1943] 1 All ER 162.

72) R v. Goodwin, [2005] EWCA Crim 3184.

73) 본 사건의 비행정은 선체는 일반적인 보트의 선형을 가지고 있으며 벌크헤드(격벽), 프레임(늑간재), 스트링거(세로거더, 종간재)와 경금속으로 된 외판으로 구성되어 있고 길이는 약 16m 정도였다.

74) Addison and others v. Denholm Ship Management(UK)Ltd&Ors, [1997] ICR 770, [1997] IRLR 389.

75) 폰툰 상부의 플랫폼 위에 작업자를 위한 숙소를 포함하여 사무실과 작업실 및 창고, 발전설비 등을 갖추고 있으며, 오일리그에서 일하는 작업자에게 숙소를 제공하는 용도로 사용되는 해양시설이다.

76) Pavone v. Mississippi Riverboat Amusement Corp., 52 F.3d 560 (5th Cir. 1995).

77) Hertz v. Treasure Chest Casino, L.L.C., 274 F. Supp. 2d 795; 2003 U.S. Dist.

상가옥, *Ruddiman*⁷⁹⁾에서의 고정식 부선, *Cope*⁸⁰⁾에서의 드라이도크는 사각형 선체로 수상에서의 이동에 부적합하다고 판단하였다. 또 영국의 *The Gas Float Whitton No.2*⁸¹⁾에서의 등대선을 “선체의 한쪽은 선박의 보우(Bow)와 같은 형태를 가지고” 있다고 묘사하고 있다.

부유성은 선박으로 가져야 할 필수조건이며 부유되기 위해서는 선체는 수밀성(水密性)을 가져야 한다.⁸²⁾ 또 오목한 형태의 선체가 선박의 개념으로 사용되는데, 이는 오목한 형태가 부유성을 가질 수 있는 구조이고, 화물들을 적재할 수 있는 구조이므로 부유성과 같은 의미로 쓰인 것으로 해석된다. 그러나 기술의 발전에 따른 재료의 다양화, 그리고 가공, 용접 기술의 발달로 인하여 부유성을 가지기 위한 선체의 형태는 매우 다양하게 발달해 왔다. 최근의 판례는 전통적인 선체의 형태가 아니더라도 부유성을 가진다면 모두 선박으로써 인정받는 추세이다. 또 선체는 앞으로 이동할 때 저항을 줄이기 위하여 보통 앞부분을 뾰족하게 만들고 옆에서 보았을 때 수면 윗부분에서 아래로 갈수록 구조물 안쪽으로 경사를 지게 만들어 소위 이물⁸³⁾이라고 하는, 조파저항(造波抵抗)⁸⁴⁾을 줄이는 구조로 설계된다. 직사각형 박스형 선체의 경우는 자항추진이나 예인을 할 때 선

78) *Lozman v. City of Riviera Beach* No. 11-626 (U.S. Jan 15, 2013).

79) *Ruddiman v. Scow Platform* (D. C.) 38 F. 158, (Dist court S.D. New York) 1889 Mar 30.

80) *Cope v. Vallette Dry Dock Co.*, 119 U.S. 625 (7 S.Ct. 336, 30 L.Ed. 501) 1887. Jan. 10.

81) *Wells v. Gas Float Whitton No 2 (Owners), The Gas Float Whitton No 2*, [1897] AC 337, 66 LJP 99, 8 Asp MLC 272, 76 LT 663, 13 TLR 42.2. 한 장소에서 등대역할을 하는 부유식 등대선이 해난구조의 대상이 되는지를 다툰 사건이다. 한편 런던해난구조협약(London salvage convention)1989에는 선박의 정의가 “선박”은 배(ship)와 탈것(craft) 및 구조물(structure)을 의미한다고 되어있으므로 이 협약에 의하면 이 사건의 등대선도 “구조물”로서 해난구조의 대상이 된다고 한다. Gotthard Mark Gauci, “Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, Or Is It Merely a Contrivance?”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 47, No. 4, October, 2016, p.497.

82) 정영석, 『해상법원론』, 51면; 박용섭, 앞의 책, 61면.

83) 선수 혹은 이물이라 한다. 영어로 Bow; 물을 가를 때의 저항을 줄이기 위해 설계되어있으며 물이 부딪혀 넘치는 것을 방지하기 위하여 높여 만들고 바깥으로 휘어지게 만든다.

84) 배가 전진할 때 선수에서 발생하는 파도로 인해 발생하는 에너지 손실이다.

체의 물에 대한 저항으로 인하여 속도를 제대로 낼 수 없고 예인선에도 부하(負荷)가 많이 걸리게 된다. 이러한 점으로 보아 직사각형의 선체는 실질적으로 장기적이고 반복적인 항행이나 수상운상수단으로의 사용가능성을 염두에 두고 설계하거나 만들어진 구조물이 아님을 알 수 있다. 한편 선체의 수면 아래로 잠긴 부분의 깊이는 무게중심이라는 측면에서 과도와 같은 외력에 선체가 얼마나 안정성 있게 부유 되어있을 수 있는냐는 점에서 검토되었는데 *Lozman* 에서의 선체가 수면 아래로 25.4cm 잠겨있다고 하였고, *Yamaha Motor* ⁸⁵⁾에서의 제트스키는 수면 하(下)로 불과 십여 센티 정도 가라앉아 있으나 선박이라고 판시한 바 있다.

2) 구조물의 기능

미국 판례를 살펴보면 *Cope* 에서의 드라이 도크, *Hezkiah Baldwin*⁸⁶⁾에서의 화물승강선, *Miami River boat* 에서의 수상가옥, *Pleason* 에서의 냉동창고, *New Bedford Drydock* ⁸⁷⁾에서의 도크, *Stewart* 에서의 준설선에 대하여 추진설비의 결여나 제한된 추진설비를 언급하고 있다. 또 *Lozman* 에서의 수상가옥은 “자체추진동력이 없다는 점에서 다른 수상가옥과 확연히 구분된다.”고 하면서 *Perry v. Heinz* ⁸⁸⁾의 예를 들어 자력추진기능의 결여가 선박 여부를 결정하지 않는다고 하였다. 반면 *Hertz v. Treasure Chest Casino*⁸⁹⁾에서의 선상카지노는 “자력추진용 엔진”의 구비를 명시하고 있으며, 한편 *Hezkiah*, *The Scorpio* 및 *Pleason* 에서 예인선이나 외부의 도움을 받아 운송에 투입될 수 있다고 하여 선박으로 판단하였다.

조타설비에 관하여는 *Ruddiman* 에서의 고정식 부선, *Roper* ⁹⁰⁾에서의

85) *Yamaha Motor Corp., U.S.A. v. Calhoun* 516 U.S. 199, 1996 AMC 305 (1996).

86) *The Hezekiah Baldwin Case No. 6*, 449 District Court E.D New York, 1876.

87) *The New Bedford Dry Dock Company v. Purdy*, 본선은 선체나 주요골격을 그대로 사용하는 선체의 개조는 ‘기존 선박의 개조’이며 ‘신조’가 아니라고 판단하여 우선특권의 성립을 인정하였다.

88) *Perry v. Haines (The Robert W. Parsons)*, 191 U.S. 17. (1903).

89) *Hertz v. Treasure Chest Casino, L.L.C.*, 274 F. Supp. 2d 795; 2003 U.S. Dist.

90) *Roper v. United States*, (368 U.S. 20) 1961 Nov. 6.

리버티 수송선, *Gremillion*⁹¹⁾에서의 쿼터보트바지, *Pavone* 에서의 수상카지노, *Craig McCarthy*⁹²⁾ 에서의 수상박물관 등은 조타설비의 결여나 타판의 고정인 선박성을 판단하는 요소로 사용되었으며, *Pleason* 에서의 부유식 냉동창고는 조타설비의 결여에도 불구하고 선박의 지위가 인정되었다. 한편 *Hertz v. Treasure Chest Casino*에서의 수상카지노는 완벽히 작동되는 조타실과 조타장비를 갖추었음에도 선박이 아니라고 판단되었다. *Belle of Orleans* ⁹³⁾는 “조타설비 등을(작동되도록) 유지했고”라고 서술하며 선박의 지위를 인정받았다.

또 발전설비 혹은 축전설비 관련하여는 *Unisea* 의 부유식 생선 가공공장, *Pavone* 및 *Dunklin*⁹⁴⁾, *Hertz*, *Belle of Orleans* 에서의 수상카지노 등에 대해 발전설비나 비상발전기의 구비가 언급되고 있다. 한편 *Pleason* 에서도 조명시설, 난방 및 전력 등이 없었다고 선박의 상태를 설명하고 있다.

항해 장비 관련해서는 *Unisea*, *Roper*, *Pavone*, *Hemba*⁹⁵⁾ 에서의 구조물들에서 항해 장비의 결여를 설명하고 있고 반대로 *Dunklin*, *Hertz*에서의 수상카지노에 대하여 항해장비의 구비를 언급하고 있다. 또 *Johnson v. ODECO* 사건에서 제시된 선박의 9가지 판단요소⁹⁶⁾ 중에서도 항해 장비가 포함되어 있다.

영국 판례를 살펴보면 *The Hallow*⁹⁷⁾에서의 부선은 “조타설비가 설치되어있고~ ”고 하여 선박의 지위를 인정받았다. *The Von Rocks* ⁹⁸⁾에서는

91) *Gremillion v. Gulf Coast Catering Company*, 904 F.2d 290; 1990 U.S. App.

92) *Craig McCarthy v. The Bark Peking* 716 F.2d 130; 1983 U.S. App.

93) *Board of Commissioners of Orleans v. M/V Belle Of Orleans*, 535 F. 3d 1299(11th Cir. 2008).

94) *Dunklin v. Louisiana Riverboat Gaming P'ship*, 260 F.3d 621 (5th Cir. 2001).

95) *Hemba v. Freeport McMoran Energy Partners Ltd.* 811, F2D 276 1987.

96) 1) 항해 장비, 2) 경사진 선수 3) 구명정과 다른 구명설비 4) 빌지 펌프 5) 선실 6) 미해양경비대예의 선박등록 7) 소유주가 정기적으로 구조물을 이동할 계획 8) 반잠수식 구조물의 경우 부식과 변경을 감안하고도 다시 부양시킬 수 있는지 9) 고정된 기간.

97) *The Hallow*, [1922] All ER Rep Ext 849, Also reported: [1922] P 175; 91 LJP 119; 126 LT 763; 38 TLR 375; 15 Asp MLC 498,

“항행을 할 수 있도록 건조되어야 하며 꼭 자력 항해의 기능을 요구하는 것은 아니다. 조타설비의 구비와 선원의 탑승은 ‘선박’으로써 중요한 부분 이기는 하나 이러한 요소의 불비(不備)가 ‘선박’의 정의를 부정하는 것은 아니다.”고 하였다. 또 *Merchant Marine Insurance Company Ltd* 99)에서는 자체추진동력이 없고, 조타설비 등의 부재가 선박의 지위를 판단하는데 있어 중요한 사실이 아니라고 판시하였다. 적재성능에 관하여는 *Nicholson v. Chapman* 100)사건에서의 원목은 ‘탈것(craft)’이 아니므로 해난구조의 대상인 선박이 아니라고 판단하였으며¹⁰¹⁾, *The Gas Float Whitton No. 2* 에서의 등대선을 “맨홀을 이용하거나 상부의 등을 청소하기 위한 사다리를 이용하는 것 외에는 사람이 서 있을 공간이 없었다.”라고 표현하여 적재성이 없음을 확인하였다.

수상에서의 이동은 단순히 부유성만 가지고는 실현되지 않는다. 구조물을 앞으로 나아가게 하는 설비가 추진(推進)기관이라고 한다면, 방향을 조정하는 조타(操舵)설비, 선내에 필요한 장비나 거주에 필요한 전기를 공급하는 발전(發電)설비, 선박과 육상 간, 혹은 타 선박과 교신할 수 있는 통신설비, 본선의 위치를 파악하고 항로를 파악하는 등의 항해 장비 등이 수상에서의 이동에 필요하거나 도움을 줄 수 있다는 점에서 선박성을 판단하는데 중요한 요소이다. 또 사람이나 화물을 적재할 수 있는 적재성능도 구조물의 중요한 기능 중의 하나이다. 그러나 최근의 판례는 선박의 범위를 확대하여 해석하는 경향을 읽을 수 있다. 특히 부선(barge)이 선박의 지위를 가지는데¹⁰²⁾, 이러한 부선의 경우 부유성을 가지기 위

98) *The Von Rocks* [1998] 2 Lloyd's Rep. 198. reported: [1922] P175; 91 LJP 119; 126 LT 763; 38 TLR 375; 15 Asp MLC 498.

99) *Merchant Marine Insurance Company Ltd. v. North of England Protecting & Indemnity Association.* [1926]26 Lloyd's report 201.

100) *Nicholson v. Chapman*[1775-1802] All ER Rep 67, Also reported 2 Hy Bl 254; 126 ER 536.

101) 해난구조의 대상은 선박, 화물, 그 속구라 한다. 그러나 속구나 화물은 ‘탈것’이 아니므로 여기서 말한 ‘탈것’은 선박으로써 탈 것을 말한다.

102) *The Mac*, (1882) 7 PD 126, 51 LJP 81, 4 Asp MLC 555, 46 LT 907., *The Mudlark*, [1911] P 116, 80 LJP 117, 27 TLR 385. 외.

한 선체 이외에는 조타설비, 추진설비, 발전설비, 항해설비 등이 갖춰져 있지 않은 경우가 많다. 이는 예인될 경우 예인선과 피예인선은 상호 간에 연결되어 선박의 이동에 필요한 추진, 조향, 통신, 발전 등의 기능이 예인선의 기능을 공유하기 때문에 피예인선도 동일한 장비를 갖춘 것과 같은 효과를 나타내기 때문으로 이해할 수 있다. 이런 관점에서 추진설비나 조타설비, 발전설비 그리고 항해 장비들은 갖추 경우 선박의 지위를 더욱 확실히 하나, 그렇지 않다고 해서 선박의 지위를 인정하는 데 꼭 필요하다고 할 수는 없다. 미국의 1 U.S.C §3 혹은 영국의 상선법 또한 자체추진력이나 발전설비, 조타설비 등을 선박의 불가결한 요소로 요구하고 있지는 않으나 판례마다 구조물의 상태를 기술하는 이유는 이런 근거를 통하여 선박성을 확인하기 때문이다.

적재성능에서는 미국과 영국의 판례가 구분된다. 미국은 수상운송수단이라는 명시적 요구사항 때문에 구조물의 적재성을 필수적인 판단기준으로 보나 영국의 경우는 의견이 나뉜다. 일부 영국 판례에서는 사람과 화물의 적재할 수 있는 성능, 즉 적재성능을 선박의 판단기준으로 보고 있다. 탈것(craft)이라는 의미는 사람이든 화물이든 구조물에 실는다는 의미를 내포하고 있으므로 이를 선박의 판단기준으로 사용함은 적재성을 선박의 판단기준으로 사용하고 있음을 알 수 있다.

3) 건조·개조 시의 용도나 목적

미국 판례를 살펴보면 *Cope* 에서의 드라이도크는 “항행을 고려하여 만들어지지 않았고”라고 하였으며, *Rudiman* 에서 “항행을 위해 설계되지 않았고”라고 하였고, *Pavone* 에서의 선상 카지노는 “선박의 용도로 건조되지 않았다”라고 하였다. *Evansville*¹⁰³⁾의 경우 본선은 개조를 통하여 항행의 기능을 상실하여 선박의 지위를 인정하지 않았으며, *Kathriner* 에서

103) *Evansville & Bowling Green Packet Co. v. Chero Cola Bottling Co* (Supreme Court 271 U.S. 19) 1926.

선체에 큰 개구부로 인하여 수상에서의 항해할 수 없도록 개조되어 선박의 지위를 상실하였다고 판단하였다. 영국의 경우 *Addison*에서는 “일단 한번 ‘선박’이었던 구조물은 바닷가에 얹히거나, 영구적으로 고정되어 항행의 기능을 상실하기 전까지는 ‘선박’으로 분류되어야 한다.”고 하였다.

설계 시의 구조물의 용도가 현재 구조물의 구조나 기능에 다양한 형태로 반영되고 이를 기준으로 하여 설계나 건조 시의 용도를 추정하는 것은 당연하다. 그러나 개조 시의 용도가 항상 지위를 결정하는 것은 아니다. *Campbell*의 경우는 개조의 용도보다 개조 중인 선체의 상태에 의해 판단했으며 *Pleason*의 경우도 실제 선체가 사용되는 용도와 환경에 의하여 판단되었다.

4) 수상운송

미국의 판례를 살펴보면 *The Hezekiah Baldwin*에서의 부유식 화물승강선에서는 화물승강장치가, *Stewart*에서의 버킷준설선은 장비와 선원이, *Burks* 104)에서는 하역설비가, *The Public Bath No. 13* 105)에서의 수상목욕탕은 목욕탕이 화물로서 선체가 수상운송수단으로 사용되므로 선박이라고 판단하였다. 또한, *The Scorpio, Pleason, Howard* 106)에서 선박이란 “합리적인 선에서 여객 혹은 화물, 장비 등을 항행 가능한 수역에서, 한 장소에서 다른 장소로 운송하여야 한다.”고 하였다. *Tagliere* 107)의 선상카지노나 *Unisea*에서는 선체는 개조되어 해상운송의 기능이 없어졌으므로, *Hayford* 108)에서의 수상무도장이나 *Ruddiman*에서 고정식 부선은 사람이나 화물은 운송하지 않으므로 선박의 지위를 인정하지 않았다.

104) *Burks, v. American River Transportation Company*, 679 F.2d 69; 1982.

105) *The Public Bath No.13 v. Mayor, Etc., Of City Of New York*; 61 F. 692; 1894. U.S. Dist.

106) *Howard v. S. Ill. Riverboat Casino Cruises, Inc.*, 364 F.3d 854; 2004 U.S. App.

107) *Lucille Tagliere v. Harrah'S Illinois Corporation*, 445 F.3d 1012; 2006 U.S. App.

108) *Hayford v. Doussony*, 32 F.2d 605; 1929 U.S. App.

영국의 경우는 *The Gas Float Whitton No. 2* 에서의 등대선을 “사람이나 물건을 한 장소에서 다른 장소로 나를 수도 없다.”라고 하여 운송성(運送性)이 없어 선박으로써 볼 수 없다고 판단하였다. *Steedman*¹⁰⁹⁾ 에서는 ‘선박’이란 ‘사람과 화물의 운송을 목적으로 부력을 제공하는 오목한 구조물’이라는 개념으로 ‘항행에 사용되는’이란 표현은 화물 또는 사람을 해상으로 의도한 목적지까지 이전시킨다는 개념을 내포하고 있다고 하였다. 그러나 *Von Rocks* 사건에서는 재판부는 “화물이나 사람을 운송하게 되어있지는 않았다.”라고 하면서도 해당 굴착기선을 선박으로 판단하였다. 또한, *Clark v. Newrick and another* 사건의 항소심재판부는 ‘항행’이란 수상에서의 이동(movement across water) 그 이상의 의미를 내포하고 있지 않으며, 사람과 화물을 한 장소에서 다른 장소로 이동하는 것은 핵심적 요소가 아니라고 하여 적재와 이동을 선박의 판단기준요소로 사용하는 것을 배제하였다. 또한, *R v. Goodwin* 사건에서는 ‘항행에 사용되는’ 선박의 요건으로는 사람 또는 사물을 의도한 목적지까지 이동시키는 데에 사용되는지는 필수 사항이 아니라고 하여 운송성을 선박의 판단기준으로 사용하는 것을 배제하였다.

수상운송수단으로써의 여부는 미국 해사법상 선박의 지위판단기준에 가장 중요한 판단기준요소이다. 하지만 영국의 경우는 적재성(積載性)이나 운송성(運送性)이 선박의 판단기준요소가 되는지에 대하여 판례는 나뉜다. 왜냐하면, 영국의 선박에 대한 정의의 중심은 ‘항행’이지 미국과 같이 ‘수상운송’이 명시적으로 표현되지 않기 때문이다.

미국 판례상 수상운송의 구체적 판단기준을 검토하면 다음과 같다.

첫째는 수상운송의 정도(程度, degree)이다. 이론적인 수준에서의 운송도 이에 해당하는지는 논란의 대상인데 육조 속의 세 남자¹¹⁰⁾ 및 고래 뱃속의 요나¹¹¹⁾도 1 U.S.C. §3의 수상운송수단이라는 정의에 부합한다는

109) *Steedman v. Scofield* [1992] 2 Lloyd's Rep 163.

110) 18세기 불리었던 전래동요로 나무육조 안에, 제빵사, 쫓대 만드는 사람, 도축업자가 타고 바다를 항해한다는 내용이다.

내용의 관례¹¹²⁾도 있었다. 그러나 *Howard* 에서의 판시와 같이 ‘합리적’ 수준에서의 운송을 선박 지위의 전제로 하는 의견도 있었으며, 최근의 판례인 *Lozman* 사건에서 ‘운송’이란 한 장소에서 다른 장소로 나르거나 운반하는 행위¹¹³⁾라고 할 수 있으며 ‘실질적인 방법의 차원’에서 적용하여야 한다고 하여, 수상운송이란 ‘실용적인 수준’(practical level)으로 일단락 지은 듯 보인다. 그러나 *Lozman* 사건에서의 반대의견에서는 이러한 해석이 지나친 협의의 해석으로, 법조문을 글자 그대로 해석하여야 한다는 비판의 목소리도 여전히 있어 이에 대한 논란은 지속될 것으로 보인다.

둘째는 수상운송의 객체(客體)이다. *Hezkiah, Stewart, Burks* 에서 확인하였듯이 대부분의 판례에서는 운송의 객체를 더 광범위하게 해석하고 있다. *Lozman* 사건의 수상가옥에 대해 예인되어 이동할 당시 수상가옥 내에 있던 오븐과 냉장고 등의 가구와 개인물품 등이 과연 화물로서 이동된 것인가 혹은 선박의 속구로서 선박의 일부인지에 대한 쟁점이 있었다. *Stewart* 사건의 선원과 장비는 운송(carry)이며 *Lozman* 사건의 가구와 개인물품은 보관(hold)의 차이가 있다고 보는 견해도 있다.¹¹⁴⁾

셋째로는 장래에 수상운송수단으로의 사용 가능성이다. 연방법전의 선박의 정의에 “수상운송수단으로 사용될 수 있는”이라는 정의가 포함됨으로써 현재의 용도나 과거의 이력이 수상운송수단으로 사용되지 않더라도 구조물의 현재 상태를 종합적으로 판단하여 장래에 수상운송수단으로 사용될 수 있다면 선박의 정의에 부합한다고 판단하는 것이다. 여기에는 자

111) 성경 요나서에 등장한 이스라엘 예언자로 바다에 던져진 후 고래에게 삼켜져 뱃속에서 사흘 낮과 밤을 지낸 후 육지로 다시 뱉어내어 진다.

112) *Burks v. American River Transp. Co.*, 679 F. 2d 69. (1982).

113) Oxford Dictionary p. 424 (2d ed. 1989, Webster, *An American Dictionary of the English Language* 1406. (C. Goodrich & N. Porter eds. 1873).; 판결문 재인용, Webster’s new world dictionary of the American language, The World Publishing company, 1963. p. 501에는 “Transport : to carry one place to another esp. over long distance”라고 되어있다.

114) Frederick Schauer, “Analogy in the Supreme court: *Lozman v. City of Riviera Beach, Florida*”, University of Virginia School of Law, Public Law and legal Theory Research Paper Series 2014-11, Jan 2014, p.19.

력으로의 항해가 아닌 예인 되어서 수상운송으로 사용될 수 있는지를 포함한다. *The Scorpio, Pleason, Hicks, Gray* 등에서 이러한 취지를 확인할 수 있다. 심지어는 그럴싸한 가설상의 해상운송능력만으로도 선박의 지위를 부여하는 데 충분하다는 판례도 있었다.¹¹⁵⁾ 그러나 *Belle of Orleans* 에서의 판결문에서도 선박의 수상운송 수단의 사용이 실질적 가능성인지 아니면 단순히 이론적인 가능성인지에 대한 의문은 모든 사건에서 남아 있다고 언급한 것처럼 이 부분에 대하여 뚜렷한 결론은 없는 상황이다.

영국의 경우는 선박의 적재성에 대하여는 ‘구조물의 기능’에서 검토한 바와 같이 대부분 판례에서 이를 선박성의 판단기준으로 보고 있다. 그러나 적재하여 이동하는 것, 즉 운송(運送)에 대하여는 판례의 태도는 나뉜다. 즉 사람이나 화물을 한 장소에서 다른 장소로 이동하는 것을 선박의 본질로 파악하는 판례와 그렇지 않은 경우로 나뉜다. 이는 영국 법제상 선박의 정의를 ‘항행’ 여부로 판단하기 때문이다.

5) 해상 고유의 위험에의 노출

미국에서의 관련 판례를 살펴보면 *Evansville* 에서의 부선식 부두, *Katzel* 및 *Howard* 에서의 카지노, *Hicks* 사건에서의 반잠수식 석유저장 시설, *Vallette Dry dock* 사건에서의 드라이도크는 각각 “항행(해상)고유의 위험에 노출되지 않는다.”고 하여 선박의 지위를 인정하지 않았고, *Chandris* 에서 선박의 선원은 “해상 고유의 위험에 노출되므로 특별한 법적 보호조치가 필요하다.”라고 하였다. *Hezkiah* 사건에서 사건의 선박이 개조되었음에도 불구하고 “해상 고유의 위험에 노출되도록 만들어짐에는 변함이 없다.”라고 하였다. 한편 영국의 판례는 *Nicholson* ¹¹⁶⁾에서 해난 구조의 기본 요건으로 ‘항행 중’일 것을 요구하는데 ‘항행’이라 하면 해상

115) *Craig McCarthy v. The Bark Peking*; 716 F.2d 130; 1983 U.S. App.

116) *Nicholson v. Chapman*[1775-1802] All ER Rep 67, Also reported 2 Hy Bl 254; 126 ER 536.

고유의 위험(peril of sea)에 노출되는가로 판단한다고 하였다.

해상 고유의 위험에의 노출은 해상운송만이 가지는 특징이다. 이러한 특징으로 인하여 모험대차, 해상보험, 선주상호보험, 해난구조, 선주책임 제한, 선급 등의 특별한 제도나 해사법들이 발달하게 되었다. 그러므로 이러한 해상 고유의 위험에의 노출 여부가 선박의 지위를 판단하는데 의의를 가진다.

6) 항행 수역

영국 판례를 살펴보면 *Southport Corp v. Morris*¹¹⁷⁾에서 콘크리트 벽에 둘러싸인 길이 약 800m, 폭 160m의 인공호수 및 *Curtis v. Wild*¹¹⁸⁾에서의 저수지는 ‘항행 가능한 수역’으로 볼 수 없어 해당 수역에서는 배를 조정하는 행위는 ‘항행’으로 볼 수 없다고 판단하였다. 이에 반하여 *Weeks v. Ross*¹¹⁹⁾사건에서는 갑문들로 갇힌 수역 내에서 통행하던 소형 보트는 해당 수역이 갑문들로 연결되어 바다까지 연결되고, 다른 대형선박들이 통행하는 수역이므로 해당 갑문 내의 수면이 ‘항행 가능한 수역’으로써 ‘선박’에 해당한다고 판시하였다. *Steedman*¹²⁰⁾에서 재판부는 항행이 가능한 수면’은 선박이 항행할 수 있는 정도의 호수/바다/만을 의미한다고 하였다. *The Von Rocks* 사건에서도 재판부는 Halsbury's Laws of England 책자의 제4판 43권 102단락의 선박의 정의를 인용하면서 법률적 정의의 선박은 ‘선박’은 바다 혹은 내수면 등 ‘항행할 수 있는 수역(navigable water)’에서 이용되어야 한다고 하였다. 그러므로 ‘항행이 가능한 수역’ 여부가 선박의 항행 여부를 결정짓는 중요한 요인임을 확인할 수 있다.¹²¹⁾

117) *Southport Corp v. Morris* [1893] 1 QB 359.

118) *Curtis v. Wild* [1991] 4 All ER 172.

119) *Weeks v. Ross*, [1913] 2 KB 229.

120) *Steedman v. Scofield* [1992] 2 Lloyd's Rep 163.

121) 참고로 호주의 Admiralty Act는 영국의 상선법과 유사한데 이 법에서는 내수면에서의 모든 보트(Craft)는 ‘선박’이 아니라고 규정한다. 그러나 강 하구의 해수와 강물이

7) 항행행위 (이동의 형태에 관한 검토)

영국 판례를 살펴보면 *Polpen Shipping* 사건에서 항행이란 “자유롭게 (free) 이동하는 것을 의미하며, 짧은 거리를 움직이는데 전혀 애로사항이 없는 것을 의미한다.”고 하였다. 또 *Curtis v. Wild* 에서는 단순히 유람용 소형요트 위에서 여유를 즐기는 목적으로 요트를 조정하는 행위는 ‘항행’이라 할 수 없다고 하였으며, *Southport Corp v. Morris* 에서는 ‘단순히 타를 조작하여 방향을 조정하는 것’은 ‘항행’이라 볼 수 없다고 하였다. 또한, *Von Rocks* 사건에서의 1심 재판부는 준설용 굴착기선이 유압식 다리도 수면에서 몇 미터 위에서 고정된 작업을 하고 이동을 위하여 다시 부유 상태로 돌아와 단거리를 이동하는 것을 ‘항행’이라 보기는 어렵다고 판단하였다. 또 *Merchant Marine Insurance Company Ltd.* 사건에서의 해상크레인은 수상에서 이동할 수 있지만, 그것도 날씨가 허락할 때만 짧은 거리만을 이동할 수 있다고 하여 선박의 지위를 부정하였다. *Steedman* 사건에서 판사는 ‘항행’이란 ‘선박을 한 곳에서 다른 장소로 지휘하는 항법적 행위 또는 기술’이라고 표현하였다. 그러므로 항해사는 (1) 선박의 위치를 결정지을 수 있어야 하며 (2) 의도한 목적지까지 도달하기 위한 하나 혹은 그 이상의 운항 경로를 알고 있어야 한다고 하였다. 또 ‘항행’이라 함은 단순히 ‘수상에서의 이동’과 동의어는 아니며, ‘수면에서의 빠른 움직임’을 즐기는 것이 목적인 제트스키의 운전은 ‘항행’에 해당하지 않는다고 하였다. *R v. Goodwin*에서는 항행’이란 ‘계획된 혹은 지시된 한 장소에서 다른 장소로의 이동’이며 특정한 항로의 계획 없이 보트를 타고 수상에서 여유를 즐기기 위해 돌아다니는 행위는 ‘항행’에 포함되지 않는다고 판시하였다. *Clark*¹²²⁾에서의 1심 격인 일반위원회

조수의 차이로 섞이는 수역에서의 제트스키가 ‘선박’ 여부를 다룰 가능성이 있다 (Megan Ashford, A Jet Ski ; Vessel, Boat or Ship?, R.V. Goodwin [2006] 1 Lloyd's Rep 432, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, No. 20, 2006, p.67).

122) Clark (Inspector of Taxes) v. Perks Macleod (Inspector of Taxes) v. Perks

(general commissioner)¹²³⁾가 해당 승강식시추선(jack up rig)의 선박 여부를 판단하기 위하여 사용한 질문들은 구조물의 선박 여부를 판단하기 위한 가장 일반적이고 정확한 질문이라 할 수 있다. 이 위원회는 승강식시추선이 1) 본 승강식시추선이 항행이 가능한가? 2) 실제로 항행을 하였는가? 3) 해상에서 리그는 자유롭고 계획적인 이동이 가능한가? 라는 질문에 모두 만족하므로 이를 선박으로 판단하였다. 그러나 재판부는 ‘항행’이란 수상에서의 이동(movement across water) 그 이상의 의미를 내포하고 있지 않다고 하였다. 소수의 관례를 제외하고는 ‘항행’에 대한 개념은 한 장소에서 다른 장소로 목적을 가지고 자유롭게, 그리고 계획적으로 이동하는 것을 ‘항행’이라 보고 있다.¹²⁴⁾

8) 고정성 성격

고정성의 성격을 판단하는 데 있어 여러 가지 관점이 있을 수 있다.

첫째 구조물의 고정을 영구적(permanently)인 고정으로 볼 것인가, 무기한적(indefinitely)인 고정으로 볼 것인가가 문제가 된다. *Tagliere* 사건에서 법원은 이에 대한 구분을 제시하였는데 그 구분의 기준은 소유주의 의도(intention)이다. 즉 소유주가 다시는 항행 할 의도가 전혀 없는

Guild (Inspector of Taxes) v. Newrick and another, [2001] All ER (D) 397 (Jul).
 123) General Commissioners : 영국의 조세 불복 제도의 첫 단계로 조세관청의 결정에 불복하는 심판청구에 의하여 결정을 하는 조직, 이 심판 결정에 불복하는 경우에는 민사소송법에 따라 소송을 제기하게 된다.

124) 국제항해선압류협약 1952상의 ‘선박’은 다음의 요건을 충족하여야 한다고 한다. 1. “자유롭고 계획적인” 이동이 가능하도록 실질적이고 실용적인 수준의 항행이 가능하도록 설계되어야 하며, 일반적인 기능이나 용도가 항행에 사용될 수 있어야 한다. 2. 실제로 항행에 사용되어야 한다. 단순히 부수적으로만, 때때로 위치를 옮기는 것만으로는 부족하다. 3. 항행(Navigation)은 해항(Sea-going)이어야 한다. 실질적인 해항역량이 있어야 한다. 4. 위의 조건이 충족된다면 자체추진, 조타설비, 선체의 구조는 결정적 고려사항은 아니나 앞 조건의 충족 여부에 대한 평가에 정보를 제공할 수 있다 (Simon Rainey, " What is a "ship" under the 1952 Arrest convention ?" Lloyd's Maritime and commercial law quarterly, [2013] Q50, p.70~71), 이러한 해석이 전반적으로 영국 선박법상 “항행에 사용되는”이라는 정의에 매우 부합한다. 단, 해항선만을 적용하는 조건은 불일치한다.

경우는 ‘영구적’ 계류이고, 그 여부를 최종적으로 결정짓지 않은 경우는 ‘무기한적’이라고 판단하였다. 영구적인 고정의 경우는 본선은 확실히 선박의 지위를 상실하나 그렇지 않은 경우는 선박의 지위를 유지할 수 있다는 취지이다. 그러나 이러한 소유주의 의도에 의한 판단을 비판하는 의견도 있다. *Belle of Orleans* 에서 선주의 의도는 전혀 예상하지 않은 방향으로 갈 수 있음을 지적하며 그 예로 50년 만에 항해를 재개한 *Star of India* 호를 예를 들었다.

둘째, 고정의 기간 및 이동의 정도(degree)이다. *Lozman* 의 수상가옥은 7년 동안 단 2번의 이동을 한 것을 제외하고는 고정되어 있었으며, *Cope* 에서의 드라이도크는 약 20년간, *Ruddiman* 의 경우는 약 1년간, *Tagliere* 에서도 보트가 약 2년간, *Belle of Orleans*호는 4년간, *Unisea* 에서의 부유식 가공공장은 14년간, *Evansville* 의 부선식 부두는 매해 겨울 1회씩의 이동을 제외하고 10여 년간 같은 자리에 고정되어 있었다. *Johnson v. ODECO* 에서는 14년간 고정된 해양석유폐렛폼은 선박이 아니라고 판단하면서 ‘고정된 기간’이 선박의 판단기준요소로 제시되었다. 이러한 정박기간이나 이동 빈도가 고정의 영구성 여부를 판단하기 위한 요소 중 하나로 검토하고 있으나, 얼마나 오랜 기간 계류되어야 선박으로써의 속성을 잃는지에 대하여 불명확하다는 비판도 있다.¹²⁵⁾

세 번째로 고정의 물리적 형태이다. 육지와 고정되어 있어 일반적인 선박에 사용되는 계류색(繫留索)으로 부두에 계류하여 있다면 이러한 계류색은 쉽게 해체되어 항해에 투입될 수 있다. 하지만 *Hayford* 사건의 수상 무도장은 강철제 케이블로 땅에 박힌 파일과 연결, 고정되어 쉽게 해체될 수 없는 상황이었다. 또 선박이 계류된 부두나 독크의 형태도 판단의 대상이 된다. *Queen Marry*¹²⁶⁾와 같이 코퍼담에 가두어놓은 경우, *Dunklin*

125) *Belle of Orleans* 에서 “반영구적이거나 무기한으로 계류된 수상카지노는 선박이 아니다.”라고 한 *Pavone* 사건의 판시에 대하여.

126) *Queen Mary*: 1936년부터 1967년도까지 북대서양을 항해하던 우편운반 여객선이다. 196년 마지막 항해를 끝으로 캘리포니아 롱비치 항에 영구적으로 정박하였고 두 개의 기관실 중 1개, 4개의 프로펠러 중 3개 및 모든 보일러와 내부의 대부분 기계가

사건에서의 선상 카지노처럼 수문으로 막힌 코퍼댐에 가두어놓아 이를 꺼내기 위하여 많은 인력과 비용을 투입해야 하는 경우는 영구적인 고정에 가깝다고 판단할 수 있다. 출항에 소요되는 준비시간으로 고정의 성격을 판단한 경우도 있다. *Lozman* 사건에서 미국해안경비대는 8시간에 출항을 할 수 있는지가 선박 여부를 판단하는 하나의 기준이 된다고 주장하였으며, *Hertz* 사건에서 선상 카지노는 “짧은 시간의 통지로도 언제든지 항해를 개시할 수 있으므로”라고 하여 본선이 선박이라고 주장하였다. 또한, 대대적인 수리로 인하여 장기간 입거한 요트에 대하여 24시간 이내에 예인될 수 있으므로 선박이라고 판단한 사례¹²⁷⁾도 있다. 그러나 *Star of India* 호는 앵커체인과 계류로프 등에 의하여 반영구적으로 고정되어 미해안경비대로부터 “실질적 육상구조물”이라고 판단을 받았음에도 해상운송에 대한 가설상만의 가능성으로 선박으로 판단되었다.¹²⁸⁾

넷째, 육상연결 유틸리티 여부이다. 부선식 부두인 *Evansville, Ketzel* 에서의 선상 카지노 등은 육상으로 연결된 전기와 수도 등이 구조물이 영구적으로 고정되었다는 증거로서, 선박이 아닌 구조물의 성격을 가지게 한다고 하였다. *Belle of Orleans, Biloxi Belle*호의 경우도 “전화, 전기, 가스, 호수, 소방용수 및 수도, 유선방송, 컴퓨터 등 수많은 육상과의 연결선 등이 영구적(혹은 무기한으로)으로 연결되어 있었다.”라고 표현하였다. *De la Rosa* ¹²⁹⁾에서의 선상카지노는 “육상에서 공급되는 유틸리티 등을 연결하여 실질적으로 해상운송에 투입될 수 없다.”라고 하였다. *Lozman* 사건의 법정조언자인 해안경비대도 육상기반의 전기, 수도, 연료 및 오수 관의 연결 여부가 선박 여부의 판단의 중요한 요소라고 하였다. 또한, 캘리포니아주에서는 세법과 보건안전법상 수상가옥의 요건으로 육상과의 지속적인 수도 광열 및 오수관(污水管)을 그 중 하나로 들고있다.

제거되었고 호텔, 박물관 식당 등의 용도로 사용되고 있다. 선체 외부는 코퍼댐으로 둘러싸여 있다.

127) *Crimson Yacht v. Betty Lyn II motor yacht*, 603 F.3d 864, 2010.

128) *Aurora Luna v. Star Of India*, 356 F. Supp. 59; 1973 U.S. Dist.

129) *David De La Rosa, v. St. Charles Gaming Co., Inc.*, Civil Action No. 1: 04-CV-540, 2005 U.S. Dist.

대부분의 항행용 선박의 경우는 자항능력의 하나로서 항해기간 중 독립적으로 운영할 수 있도록 자체적으로 전기, 통신, 수도, 연료, 오수시스템을 갖추었으므로 이러한 육상연결 유틸리티가 선박의 항행능력 결여를 입증하는 요건 중의 하나가 될 수 있다.

9) 항해 적법성

*Pendleton*¹³⁰⁾건에서 “연안 항해증서의 보유가 요구되는 모든 선박은 법률상 선박”이라고 정의한 바 있으며, *Johnson v Odeco* 에서 제시된 선박의 판단기준에는 “미해안경비대의 선박등록”이 하나의 요건으로 제시되었다. 그러나 *Preston O.King* 사건에서 증서의 구비가 카지노영업을 위한 법률적 요건을 충족시키기 위한 것으로 판단하고 “미해안경비대의 증서 여부 등으로 선박의 지위를 판단할 수 없다.”라고 하였으며 *Albertha*¹³¹⁾에서도 같은 취지의 판결을 한 바 있다. 또 *Lozman* 사건의 1심 재판부에서 지적한 바와 같이 항해 적법성이 선박의 지위를 심사하는 기준이라면 미해안경비대의 인증이 만료된 모든 선박은 선박의 지위를 즉시 상실하여 이는 대법원이 전혀 의도하지 않았던 결과를 낳게 된다는 의견도 있다. 그러므로 이러한 항해 적법성 여부는 선박의 지위판단에 있어 보조적인 기준으로 활용된다고 볼 수 있다.

10) 용도

미국 판례를 살펴보면 *Cope*에서는 “항행과 상행위의 용도가 없으며”라고 언급하였으며 *JC Penny*¹³²⁾에서의 준설선도 “항행이나 상행위의 용도

130) *Pendleton and Oakley survivors, &c. against Franklin and others.* 7 N.Y. 508; 1852 N.Y. LEXIS 144.

131) *Albertha Davis, vs. Players Lake Charles River Boat, Inc.* 74 F. Supp. 2d 675; 1999 U.S. Dist.

132) *J.C Penney-Gwinn Corporation v. McArdle*, 27 F.2d 324 (5th Cir. 1928)1928. 6.30.

로 사용되지 않았으므로”라고 하였고, *Evansville* 에서는 “한 장소에서 다른 장소로 화물을 나르는 데 이용되지는 않았다.”라고 하였으며 *Howard* 에서 “선박의 현재용도”를 선박성의 판단기준의 하나로 삼았다.

미국 판례상 용도 기준의 판단에 대하여는 아직도 논쟁의 대상이다. 소유주의 의도는 표시되기 전까지는 제삼자가 알 수 없으며, 이러한 소유주의 의도는 언제든지 변할 수 있기 때문이다. 예를 들면 *Star of India* 호는 박물관으로 사용되다가 50년 만에 항해를 다시 시작한 예도 있기 때문이다. *M/V Belle Of Orleans* 사건에서의 재판부는 소유주의 의도에 따라 영구적 혹은 무기한적 고정을 구분하는 것(*Taglier* 판례)을 비판하며 이후 *Steward* 사건에서 이러한 용도에 의한(to intend) 선박의 판정을 명확히 배척하였다고 해석하였다.¹³³⁾ 그러나 *Lozman* 사건에서는 소유자의 주관적 의도가 무엇이었는지 감안할 필요가 없다는 데 동의하나 이러한 용도를 기반으로 하는 모든 판단기준을 포기하여야 한다는 데는 동의하지 않는다고 하여 여전히 이러한 소유자의 용도나 의도가 선박성을 판단하는 하나의 부분임을 알 수 있다.

11) 진정한 의무 vs. 부수적 의무

영국 판례상 *Polpen Shipping Co Ltd.* 에서 비행선의 ‘항행’ 이 ‘진정한 의무(Real work)’인 비행에 수반되는 ‘부수적 의무’라는 이유로, *Merchant Marine Insurance Company Ltd.* 에서의 해상크레인 역시 크레인이 효율적으로 사용되기 위해서 ‘이동’된 것으로써 선박이 아니라고 판단하였다. 그러나 *Addison* 에서의 플로텔은 주된 용도가 숙소를 제공하

133) 해당 판례에서는 “의도된”이란 단어의 사전적 의미를 의욕된 목표에 도달하려고 하는 고정된 목적을 이루고 싶어하는 것이라고 하였고, “용도(Purpose)”는 “의도된 것” 혹은 “의도”라고 하였다(Bryan A. Garner, 『Black's Law Dictionary』, Thomson Reuters, 10th edition, 2014.03 p.930); Ballentine's Law Dictionary, Lexis Law Publishing(1969).판결문 재인용, Jack G. Handler, J.D Ballentine's Law Dictionary, Delmar Publisher Inc.,1993.판에는 p.449 “ Purpose: An aim, A Plan, An intention, a Goal, An objective” 라고 되어있다.

는 것이고 수상에서의 이동이 부수적인 일이라고 하더라도 선박의 지위를 가지며, 일단 한번 ‘선박’이었던 선박은 만일 바닷가에 얹히거나, 영구적으로 고정되어 항행의 기능을 상실하기 전까지는 ‘선박’으로 분류되어야 한다고 하였다.¹³⁴⁾ 미국의 경우 수십 년간 수상박물관으로 고정되어 있던 *Star of India* 에서 본선의 일차적인 기능(primary function)은 선박이며, 역사적 전시관으로써의 기능은 이차적인 것으로 판단하였다.

Clark 에서의 재판부는 해상에서의 이동에 매우 적거나 존재하지 않았던 등대선, 폰툰크레인, 비행정 등은 ‘선박’의 범주에 들지 않는다고 이전 판례에서 판단하였음을 참조하였고, ‘항행’의 ‘정도’도 각 사안별로 따져 보아야 할 문제라고 하였다. 이렇듯 ‘항행’이나 ‘수상운송수단’이 부수적인 용도일지라도 선박의 지위가 주어지는지는 해석이 불분명하다. 일부 해양플랜트에 대하여는 이동 중일 때와 고정되어 작업에 임할 때는 그 지위가 변한다는 이론이 있다. 한편 승강식 시추선은 보험 목적상 시추작업 중에는 선박이 아니고, 이동 중에만 선박이라고 하는 판례가 있다.¹³⁵⁾ 그러나 이런 카멜레온식 판단은 보험업계 및 관련 이해관계자에게 큰 혼란을 가져온다는 비판도 있다.¹³⁶⁾

12) 사용계획

Hemba 에서 “향후 이동계획도 없다.”라고 하여 소유주의 향후 계획을 판단에 반영하였으며 *Johnson v. ODECO* 에서 제시된 판단기준¹³⁷⁾에는 “소유주가 정기적으로 구조물을 이동할 계획”을 포함해 이러한 소유주의 의도를 반영하였다. *Taglier* 에서 소유주가 다시는 항행을 하지 않겠다고

134) 국내에서도 유사한 연구가 있었으며, “이동식 해양플랜트가 항구적으로 해저에 고정 이 되면 고정식 해상구조물로 보아 선박성을 상실한다”(김진권·진호연, “해양플랜트의 선박성에 관한 법적 고찰”, 해사법연구 제28권 제1호, 2016.3, 144면).

135) 런던해난구조협약(London Salvage Convention)1989의 제3조에 의하면 이동식 시추장비는 한 장소에 고정되어 해저광물 자원의 탐사, 개발, 생산하고 있을 때는 선박으로써 적용되지 않는다(Gauci, Ibid., p.497).

136) 이상돈, “해저석유개발장비의 법적 성질”, 해법회지, 제5권 제1호, 1983.1, 86면.

137) 각주 96) 참조.

의도하면 영구적인 계류이고, 확정되지 않았다면 무기한으로 계류라고 봐야 한다고 하였다. *Herts* 의 경우 카지노영업을 계속하는 한 항행을 할 수 없고 소유주가 카지노영업을 계속할 의사가 있다면 본선은 선박이 아니라고 판시한 바 있다. 또 *Howard*에서는 ‘항행 중’ 이란 판단에서는 선박의 현재 용도와 선주의 장래 항해계획 등을 감안하여 판단하여야 한다고 하였다. *Preston O. King*에서는 “어떠한 항해계획도 없다.” 하여 선박의 지위를 부정하였다. *Hayford* 에서의 수상무도장은 수상운송의 의도가 없다고 하였으며, *Hemba* 에서의 해양리그선도 이동할 계획이 없다고 하여 선박의 지위를 부정하였다. 그러나 *Craig McCarthy* 사건에서는 “소유주는 다시는 항해할 의도가 없을지라도”라고 하여 소유주의 향후 사용계획을 판단기준에서 배제하였다.

소유주의 장래에 대한 의도나 계획이 선박성 판단의 요소가 되는 이유는 1 U.S.C §3에서 선박의 정의를 “수상운송수단으로 사용될 수 있는”이라고 정의하여 현재의 사용 여부가 아닌 미래의 사용 가능성을 판단기준으로 삼을 여지를 남기고 있기 때문이다. 그러나 소유주의 주관적 의사를 선박성 판단의 기준으로 삼는 것에 대하여는 논쟁의 대상이다. 의사의 표현 여부에 따라 불명확성이 문제가 되거나, 표현 여부와 관계없이 가변성(可變性)이 문제가 된다. 가변성의 경우는 *Star of India* 판례에서 그 예를 찾을 수가 있다. 판례를 통하여 보면 소유주의 계획은 대부분 객관적으로 추정할 수 있거나, 표현된 경우 사용 용도나 과거의 이력 등 여러 상황을 복합적으로 감안하여 선박성 판단의 기준으로 삼은 경우가 대부분이다.

2.3 영·미 판례의 시사점

영·미 판례상 선박성의 판단은 매우 복잡적이다. 유사한 형태의 구조물이라고 하더라도 그 구조물의 상태, 기능, 사용 용도나 놓인 환경, 그리고 사용자의 계획 등을 복합적으로 고려하여 판단하고 있다. 그러므로 같은

명칭을 가진 구조물도 그 명칭에 의하여서만 선박성을 판단할 수 없으며 위에서 열거한 여러 가지 판단기준요소를 복합적으로 고려하여야 한다. *Lozman* 사건에서의 재판부가 “이러한 선박성의 판단에 대한 시도가 완벽하지도 않고 항상 결정력이 있지 않음”을 토로하였듯이 논쟁의 소지는 여전히 남아 있다. 이러한 선박의 지위판단에 대한 최신의 판례라 할 수 있는 *Lozman* 사건에서 실질적 수준의 수상운송, 상태나 용도의 판단에 있어 ‘합리적 관찰자’의 도입은 또 새로운 논쟁거리를 초래하였다.¹³⁸⁾ 이러한 부분은 이후로도 계속 쟁점으로 남을 것으로 판단된다. 또한, 영국 판례에서 *R v Goodwin* 사건은 선박의 정의에 대한 많은 논란을 불러일으켰다. *Lozman* 사건에서의 수상가옥, *R v Goodwin* 사건에서 제트스키 등은 기존 해사법이 입법될 당시에 존재하지 않았던 새로운 형태와 기능의 구조물이며 이러한 존재의 출현을 예측하지 못하고 만들어진 법제들이기에 새로운 기술과 사회의 요구에 의해 발생하는 새로운 구조물들을 판단할 수 있는 잣대로 사용되기에 부족함은 당연하다고 하겠다. 판례를 통하여 본 판단기준들의 적용이 한편으로는 일관성이 없다고 볼 수 있는데, 이는 일관성의 결여라고 보기보다는 시대의 변화에 따른 선박의 정의가 변화하고 있음을 나타내는 것이라고 보는 것이 타당하리라 본다.

3. 수상숙박시설의 선박 해당 여부

3.1 국내법상 선박 판단기준의 필요성

국내의 「선박법」 등은 어떠한 구조물이 선박에 해당하는지 개념을 정립

138) “합리적 관찰자”의 테스트에 대하여 여러 가지 비판이 있다. 법률이 “수상운송의 수단으로 사용 가능”이라고 명시하였으므로 구조물의 수상운송역량(capability)을 기준으로 보아야 함에도 합리적 관찰자가 사용용도(intended purpose)에 의해 판단하는 것은 법률을 잘못 해석하는 것이고, 합리적 관찰자는 오히려 불확실하고 쓸데없는 논쟁을 일으킬 것이라는 문제를 제기한다. 합리적 관찰자가 과연 조선(造船) 전문가인지 비전문가인지 등 테스트 자체에 많은 문제를 일으킬 것이라는 의견도 있다(David R. Mass, "If it look like a vessel ; The supreme court's "Reasonable Observer' test for vessel status.", Florida law review, Volume 65 Issue 3, 2013.5, p.906~907).

한 규정을 두고 있지 않으며, 구체적 기준을 제시하지 않고 있다.¹³⁹⁾ 한편 기술의 발전과 경제활동의 고도화로 기존의 산업에서 볼 수 없었던 새로운 구조물과 새로운 해상활동이 점차 증가하고 있다. 이러한 새로운 구조물과 해상활동은 기존의 법률로서 정의할 수 없는 모호함이 존재한다. 특히 수상구조물의 경우 “항행용”이란 과연 무엇을 의미하는지 “수상 또는 수중”이라는 표현은 어디까지 포함하는지 등의 기준이 전혀 존재하지 않은 실정이다. 수상숙박시설의 경우도 마찬가지로 「선박법」 상의 선박의 정의와 소수의 국내 판례를 가지고 선박 여부를 판단하기는 적절하지 않다. 그러므로 앞 절에서 검토된 영·미의 해상법상 선박의 정의와, 영·미 판례상 선박 판단기준을 참조로 하여 한국법상, 특히 「선박법」 상의 선박에 정의에 부합하는 한국형 선박의 판단기준을 제시하고자 한다. 이 판단기준은 수상숙박시설뿐만이 아니라 새롭게 등장하는 수상구조물들의 선박성을 판단할 수 있도록 하며 그 구조물의 법적 성질을 규명하는 데 도움을 줄 수 있다.

3.2 한국 법제상 선박 판단기준에 대한 제안.

먼저 한국법상 선박의 정의와 영·미법상 선박의 정의를 비교하여 검토한다. 여러 법에서 그 입법 취지에 맞추어 선박을 정의하고 있으나, 기본적인 선박의 정의는 영국은 상선법, 미국의 연방법전, 한국은 「선박법」 상의 선박의 정의를 준용하는 경우가 많다. 해사법의 기본개념으로 준용되는 상기 3개 법률에서의 선박의 정의를 가지고 이동(異同)을 비교하여 보면 다음과 같다.

첫째, 가장 큰 차이점은 영국이나 한국은 선박의 목적이나 용도를 “항행용”으로 정의하는 데 비하여 미국은 “수상운송수단”으로 정의하였다. 이러한 차이로 미국의 경우는 수상운송수단으로써의 기능이 결정적인 판단요소로 작용하나 영국에서는 그렇지 않았다. 이러한 기본적인 개념의 차

139) 정영석, 앞의 『해사법규강의(6판)』, 20면; 박용섭, 앞의 책, 58면.

이는 구조물의 선박 지위를 판단하는데도 차이를 가져온다. 같은 준설선의 경우에도 영국은 준설선의 실질적인 항행행위에 초점을 맞추어 판단한 반면¹⁴⁰⁾ 미국은 준설선이 운송을 객체가 무엇인가 하는 관점에서 준설 장비와 선원이 운송의 대상으로 판단한 바 있다.¹⁴¹⁾ 이러한 차이에 의하여 일반적으로 미국의 ‘선박’의 정의가 영국의 ‘선박’의 정의보다 광범위하다고 한다. ¹⁴²⁾ 우리나라의 「선박법」 상 ‘항행용’의 의미도 영국 상선법 상의 ‘항행에 사용되는’이라는 정의에 유사하며 영국에서 정립된 ‘항행’의 개념을 적용하여도 무방하리라 본다.

둘째, 한국과 미국은 모두 “사용하거나, 사용할 수 있는” 혹은 “사용하거나 사용될 수 있는(used or capable of being used, as ~)”이라고 표현함으로써 구조물이 현재 사용되고 있다는 사실과 미래의 사용 가능성을 포함하여 현재의 용도나 사용과 관계없이 장래의 사용 가능성을 내포하고 있다. 여기에서 가능성이란 객관적인 개연성, 혹은 사용될 수 있는 기능적 측면(capability)을 말하며, 선주의 주관적인 의도가 포함되는지는 아직 명확하지 않다. 반면 영국의 경우는 ‘사용되는(used in)’이라는 정의를 사용하였다. “항행에 사용되는(used in Navigation)”이란 의미는 “항행을 위해 사용되는”(used for navigation)과는 다른 의미로 현재 항행을 위해 사용되는 여부와 관계없이 선박이 실제로 혹은 추정적으로 항행이 가능함을 암시한다고 한다.¹⁴³⁾ 그러므로 지금 항행이 불가능한 상태에 있더라도 다시 항행에 사용될 수 있다는 합리적인 기대가 있다면 항행에 사용되는

140) 국제항해선압류협약 1952상의 ‘선박’은 다음의 요건을 충족하여야 한다고 한다. 1. “자유롭고 질서정연한” 이동이 가능하도록 실질적이고 실용적인 수준의 항행이 가능하도록 설계되어야 하며, 일반적인 기능이나 용도가 항행에 사용될 수 있어야 한다. 2. 실제로 항행에 사용되어야 한다. 단순히 부수적으로만, 때때로 위치를 옮기는 것만으로는 부족하다. 3. 항행(Navigation)은 해항(Sea-going)이어야 한다. 실질적인 해항역량이 있어야 한다. 4. 위의 조건이 충족된다면 자체추진, 조타설비, 선체의 구조는 결정적 고려사항은 아니나 앞의 조건의 충족 여부에 대한 평가에 정보를 제공할 수 있다(Rainey, Ibid., p.70~71).

141) Stewart v. Dutra Constr. Co., 543 U.S. 481 (2005).

142) Nigel Meeson, 『Admiralty Jurisdiction and Practice』, LLP, Third edition, 2003, p.26.

143) R v. Carrick District Council, ex parte Prankerd, [1998] All ER (D) 373.

선박으로 남아 있다고 할 수 있다. 결론적으로 미국, 한국과 영국 법제상 선박의 정의에 대한 현재의 사용 상태나 향후 사용 가능성에 대한 부분은 같은 의미로 해석될 수 있다.

다른 차이로는 한국 법제상 선박의 정의는 수중(水中)이 포함되어 있다. 수상(水上)과 수중의 차이를 어떻게 볼 것이냐 하는 부분은 여러 가지 견해가 있을 수 있다. 즉 선체 대부분이 물에 잠기고 일부분만 노출된 경우나 혹은 완전히 잠긴 경우만 수중으로 볼 것인가 하는 것 등이다. 그러나 한국의 정의가 좀 더 광범위하므로 잠수정부터 물 위에 부유하는 구조물까지 폭넓게 수용하는 것으로 보인다. 미국의 “수면 위로, 수면 아래로” 혹은 “물을 통하여”라고 정의하는 일부 법률도 있다. 영국이나 미국에서 이러한 수중구조물에 대하여도 선박의 정의에 부합하는지, 그리고 이러한 사례가 있었는지에 대하여는 추가 연구가 진행되어야 할 것으로 보인다.

앞 절에서 검토한 영·미판례상 선박 판단기준들은 국내법상 선박의 판단기준요소로 바로 사용하는 것은 법제상의 차이로 적합하지 않다. 그러므로 이러한 기준요소 중에서 위 선박의 정의에 대한 비교법적 검토를 통하여 국내 「선박법」 상 선박의 판단기준에 적합 기준요소를 정리하면 다음과 같다.

1) 용도

용도 기준의 관별에서 무엇보다도 가장 중요한 것은 현재의 사용용도이다. 건조 시의 용도와 현재의 사용 용도가 다르다면 현재의 사용 용도를 기준으로 판단을 하여야 한다. 예를 들면 부선으로 지어진 선박이 창고로 사용되고 있다면, 그리고 이러한 사용이 일시적이지 않고 반영구적으로 창고로 사용되고 있다고 한다면 이 부선은 선박의 지위를 잃었다고 판단하여야 한다. 이러한 구조물의 용도변경에 있어 영구적이냐 무기한 적이냐 하는 구분은 실익이 없다고 본다. 이는 소유주나 사용자의 내심의 의

사로 이를 기준으로 법적 성질을 판단한다면 법적 안정성을 해칠 수 있기 때문이다. 그러므로 용도 기준의 판단을 하기 위해서는 구조물의 상태나 고정상태 등의 주변 상황을 복합적으로 판단하여 이러한 사용의 용도가 일시적인 것인지 혹은 영구적(무기한적인)인지를 판단하여야 한다.

만일 이러한 구조물의 상태가 소유주의 의도가 변하여 장래에 다른 용도로 사용될 가능성이 있는 경우에는 그 변경된 용도로의 사용 시점에서 다시 판단하여야 하는지, 아니면 구조물의 현재 상태를 기준으로 하여 장래에 항행에 사용할 수 있는지의 여부에 따라 판단하여야 하는지에 대한 고민이 있을 수 있다. 그러나 한국의 법률은 “항행에 사용될 수 있는”이라고 하는 상태 기준의 판단을 요구하므로 구조물의 현재 상태나 주변의 환경을 기준으로 판단하여야 한다. 정리하자면 설계/건조 혹은 개조 시의 용도, 현재의 사용용도 등의 판단에 있어서는 소유주나 사용자의 주관적인 의도보다는 구조물의 물리적 상태, 객관적인 상황, 용도 등을 중심으로 판단하여야 한다. 또한, 복합적 용도와 기능을 가지고 있는 구조물에 있어 ‘항행’이 부수적인 업무일지라도 아래에서 설명하는 선박으로써의 물리적 및 행위적 특성에 부합하고 해상 고유의 위험에 조우(遭遇)한다면 선박의 지위를 부여하는 것이 적정하다고 본다.

2) 선체/ 구조물의 형태

많은 해사법에서의 선박의 개념 그리고 사회 통념상의 선박의 개념을 정리하면 이동성, 부양성, 적재성 등을 언급하고 있다. 여기서 이동성과 부양성 그리고 적재성의 요소를 모두 갖추게 하는 것이 선체와 구조물의 형태이다.

부양성을 가지기 위해서는 선체는 수밀능력을 갖추어야 한다. 수밀이 되는 재료를 서로 간에 수밀이 되는 방법으로 연결하여 수밀성을 확보하여야 한다. 이동성을 갖기 위한 선체의 형태는 쉽게 부서지지 않는 장기적인 수밀성을 확보할 수 있는 소재와 연결방법으로 제작되었고, 구조의

형태가 허용하는 한도 내에서 이동이 용이하도록 경사진 선수나 뾰족한 선수의 형태, 혹은 기타 선체의 저항을 최소화하고 안정적으로 이동할 수 있는 선체의 형태를 가져야 한다고 할 수 있겠다. 물론 이러한 수밀성과 부유성, 그리고 이동의 용이성, 적재성 등은 실용적인 수준이어야 하며 순전히 이론적이거나 크게 불안정하다고 하면 항행에 적절한 선체를 가졌다고 보기 힘들다.

또한, 선체에 연결된 구조물들도 항해에 적합하여야 한다. 정도의 차이가 있을 수 있지만, 항행구역이나 그 구역 내에서의 수상의 상태 등을 감안하여 적절한 수준의 수밀(水密)과 내수성(耐水性)을 갖추어야 한다. 그리고 수상에서의 조류나 파도 등의 영향으로 전후좌우로 요동치는 상황에서 선체와 그 부속물의 안정적 부착상태나 기능에 영향을 주어서는 안된다. 그러나 꼭 전통적인 선체의 형태만이 부양성과 이동의 용이성을 가지는 것은 아니다.¹⁴⁴⁾ 기술의 발달과 더불어 다양한 형태의 선체가 개발되고 있다. 특히 해양플랜트의 경우 수평 사각형, 수직원통형 등 다양한 형태의 부체(浮體)가 개발되고 있는데 물론 장·단기의 항행에 적합하게 설계된 것도 많다.

3) 추진설비·조타설비·발전설비·항해 장비

선박의 이동성에 판단기준이 될 수 있는 항목 등이다. 선박을 이동하기 위한 추진력을 얻기 위한 추진설비, 원하는 방향으로 조정하기 위한 조타설비, 선내에 필요한 전기를 공급하는 발전장치 그리고 여러 항해 장비 등은 특히 해항선(海航船)에 필요한 장비들이다. 그러나 부선이 선박의 범주에 포함되면서 추진설비를 포함한 자항능력은 더 이상 선박으로써의 지위를 가지는데 필수요소는 아니게 되었다.¹⁴⁵⁾ 하지만 이러한 장치의 구

144) 같은 취지로 “만일 전통적인 선박의 형태를 고수한다면 과학기술의 발전에 따라 새로운 형태의 항해기구가 등장할 경우 그 형태가 전통적인 선박의 모습이 아니라고 하여 선박으로 인정하지 않는 것은 타당하지 않다”(고형석, “선박 물권 변동에 관한 연구”, 비교사법 제20권 4호(통권 63호), 한국비교사법학회, 2013.11, 1237면).

비는 선박으로써의 지위를 좀 더 확실히 한다. 특히 기존 형태의 선박이 아닌 특수한 목적의 구조물, 그리고 해양에서의 석유 시추생산업 등에 종사하는 새로운 구조물들의 선박 여부를 판단하기 위해서는 이러한 설비의 구비 여부가 선박 여부를 판단하는 데 도움을 줄 수 있다.

4) 고정 여부

구조물이 영구적으로 혹은 무기한적으로 계류 등의 방법으로 고정되어 있을 때 본 구조물은 선박의 지위를 잃는다는 것은 기존 외국의 판례에서 확립된 이론이다. 이에 대한 실질적인 수준의 고민, 즉 어떠한 고정의 형태가 영구적 혹은 무기한적인 고정이라고 볼 수 있는지에 대한 고민은 이전의 많은 판례에서도 검토되었던 문제이다. 코퍼댐 혹은 다른 수문 안에 갇혀 있거나, 강철제 케이블이나 또는 기타 일반적이지 않은 반영구적 고정장치를 사용한 경우는 영구적인 고정으로써 볼 수 있다. 그러나 이러한 고정의 방법에도 불구하고 구조물이 “항해에 사용할 수 있는(상태의) 배”인 경우 법적 성질을 판단하기가 어려울 수 있다. 코퍼댐이나 수문(水門) 등은 사람과 기술의 힘으로 다시 개방하여 선박을 항해에 투입할 수 있고, 일반적이지 않은 고정장치 등도 마찬가지이다. 문제는 얼마의 시간과 비용 및 노력을 투입하여야 하는가에 대한 문제다. 그리고 이러한 시간과 비용 및 노력에 대한 정의가 주어지지 않는 한 논쟁에 대상이 될 수밖에 없다.

출항준비에 소요되는 시간으로 판단하는 외국판례도 있으나 이렇게 정해진 시간을 기준으로 하여 선박의 지위 여부를 확일적으로 판단하는 것은 적절치 않다. 정해진 시간보다 수 시간 더 소요된다고 해서 선박의 지위를 상실한다고 보기 어렵기 때문이다. 이러한 시간이 가지는 의미는 고정장치를 해체하고 출항을 하는 데 있어서의 용이성의 척도라고 이해하면

145) 오늘날은 자항능력이 없는 구조물을 선박이 아니라고 해석하지 않으므로 자항능력의 유무는 따지지 않는다(정영석, 앞의 『해상법원론』, 51면).

된다. 그러므로 고정장치를 해체하고 다시 바다나 수상에 투입되는 데 있어 큰 비용을 들이지 않고 쉽게 해체할 수 있다면 이는 영구적인 고정이라 보기 어려우며 일시적 고정으로 판단된다. ‘큰 비용’이라는 개념은 이러한 고정장치의 해체로 기대되는 효과에 대비하여 판단하여야 할 것이다. 예를 들면 계류색의 해체라던가 강철케이블의 절단, 앵커 체인들의 절단 등은 큰 비용을 들이지 않고 할 수 있는 것들이다. 그러나 코퍼뎀을 해체하기 위하여 대형 건설장비를 동원하여 토목공사를 해야 하거나 수문을 해체하기 위하여 대형크레인과 장비를 동원하여 큰 공사를 하여야 한다면 이를 일시적인 고정으로 볼 수는 없다고 보인다.

또 고정장치를 해체할 때 본선의 형태나 항해 기능에 영향을 줄 정도로 작업이 수반되어야 한다면 이 또한 일시적 고정이라고 볼 수는 없다. 이러한 경우 현재는 항행을 할 수 있는 상태가 아니므로 선박이 아니라 이러한 작업을 완료하여 다시 항행에 투입될 수 있을 때 다시 선박의 지위를 회복한다고 하겠다.

해당 구조물의 항행 가능성 유무는 본선의 상태가 비록 항행에 적합하다고 하더라도 외부의 환경이 해당 구조물을 항행할 수 없게 하는 경우는 본 구조물은 선박으로써의 지위를 잃는다고 판단함이 적절하다.

5) 항행 여부

「선박법」에서 정의하듯이 한국법제에서 선박의 지위를 가지기 위해서는 “항행”에 사용하거나 사용할 수 있어야 한다. 여기서 “항행”이란 개념을 정립하여야 한다. 선박의 정의가 유사한 영국 판례에서 검토한 항행의 의미를 정리하면 다음과 같다.

- 항행 수역 내에서 항행하여야 한다.
- 한 장소에서 다른 장소로 자유롭게 계획적으로 이동하여야 한다. (사람이나 화물을 운송할 필요는 없다고 보인다.)

「선박법」에선 “수상 또는 수중에서 항행용으로 사용” 이라고 하고 있으나 같은 법에서는 “수상 또는 수중”에 대한 정의가 없다. “수상”의 단어에 대한 정의는 「수상레저안전법」에서 찾을 수 있는데 “수상”이란 해수면과 내수면을 말한다고 한다. 이어 “해수면”이란 바다의 수류나 수면을 말한다. “내수면”이란 하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수(汽水)의 수류 또는 수면을 말한다.

한편 「상법」 제740조는 “선박”이란 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 항해에 사용하는 선박을 말한다고 한다. 여기에서 ‘항해’는 (Seagoing)을 말하는 것이므로 「상법」상의 항해구역은 바다로 한정되며 내수면이 제외된다.

또한 「선박안전법」에서 “선박”이라 함은 수중 또는 수중에서 ‘항해용’으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물을 말한다고 하여 역시 “항해용”으로 하여 내수면을 제외한 해수면만을 의미한다고 해석된다. 그런데도 같은 법 제8조의 정기검사에 따른 항해구역은 같은 법 시행규칙 제15조에 평수구역, 연해구역, 근해구역, 원양구역으로 종류를 구분하고 있다. 이중 평수구역은 「상법」에는 「선박안전법시행령」의 제2조 제1항 제3호 가목을 지칭하고 있으며 다시 「선박안전법」시행령은 평수구역을 “호소·하천 및 항 내의 수역(「항만법」에 따른 항만구역이 지정된 항만의 경우 항만구역과 「어촌·어항법」에 따른 어항구역이 지정된 어항의 경우 어항구역을 말한다.)과 해양수산부령으로 정하는 수역을 말한다”고 하여 실제 법률의 적용은 호소, 하천 및 항내의 수역도 포함하는 것으로 이해된다.

「상법」처럼 “항해용”으로 정의된 법률의 적용에서의 선박의 의미는 해수면만이 적용되나 그렇지 않은 경우는 해수면과 내수면을 모두 포함하는 것으로 해석하는 것이 타당하다.¹⁴⁶⁾ 그러나 내수면의 의미 중 하천,

146) 항행용(航行用, for navigation)이라 함은 「선박안전법시행규칙」 제15조 제1항의

댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수(汽水)의 수류 또는 수면은 너무 광범위하므로 실제로 항행행위가 가능한, 즉 한 장소에서 다른 장소로 자유롭게 계획적으로 이동하는 정도의 수면의 크기를 가지면서 화물이나 사람의 운송이 필요하고 행해지는 정도의 수면만 포함한다고 하는 것이 적절하다고 판단된다. “수중”에 대하여는 별도로 법률적 정의가 없으므로 수상의 보조적인 개념으로써 “수상”의 수면 하를 지칭한다고 해석하여야 한다.

또 “항행” 자체를 어떤 행위로 정의할 것인가에 대한 검토가 필요하다. 영국 판례에서 검토하였듯이 “수상에서 한 곳에서 다른 곳으로 자유롭게 그리고 계획적으로 이동하는 것”이 많은 판례에서 확립된 이론이다. 한국의 경우는 “수상”을 “수상 또는 수중” 변경하고 그대로 적용하여도 무방하리라 본다.

여기서 “자유롭게” 그리고 “계획적으로”란 단어에 대한 의미는 다음과 같다. “자유롭게”라는 의미는 이동하는 데 큰 어려움이 없어야 한다는 의미이다. 이는 실용적 수준의 이동을 의미한다. 또한, 방향의 전환이나 이동의 속도 등이 목적지까지 이동하는데 합리적인 수준이어야 한다. 이동의 목적 및 기술 수준 등을 감안할 때 합리적인 이동속도로 움직일 수 있어야 하고 이동 및 방향의 조정 등에 큰 어려움이 없어야 한다. 선체의 구조 또한 이러한 항행행위에 적합하여야 함은 물론이다.

또한, 계획적으로 움직인다는 의미는 본선의 위치를 파악하며 목적지까지의 항로에 대한 계획을 가지고 이동하는 것으로 이해하여야 하며 단순히 타를 조작하여 방향을 조정하는 것은 포함하지 않아야 한다. 즉 수상스키나 수상바이크, 혹은 단순히 스피드를 즐기는 수상에서의 행위는 항행으로 간주하지 않는 것이 타당하다. 또한, 해상 고유의 위험에 노출 여부도 항행 여부의 판단기준이 될 수 있다.

항해구역의 정의에 비추어 항해선(航海船)에 한정하지 아니하고 평수구역이상의 수역을 항행하는 선박으로 보아야 한다(정영석, 앞의 『해사법규강의(6판)』, 텍스트북스 2016, 21면).

해상 고유의 위험은 해수면에서만 발생하나 광의의 '수상'은 내수면도 포함하므로 수상에서 발생할 수 있는 위험 즉, 인간이 예측하고 합리적으로 피할 수 있는 수준의 위험이 아닌 해상 및 수상 고유의 위험에 노출되는지를 판단하여야 한다. 해상에서야 당연히 파도나 악천후, 해일 등의 자연재해에 노출되지만, 내수면에서도 침수나 파랑 혹은 기타 위험에 노출되는 한편 코퍼댐이나 갯힌 친수(淺水) 등에서는 이러한 위험이 존재하지 않는다.

3.3 수상숙박시설의 선박 여부

위 판단기준의 적용에 의한 수상숙박시설에 앞서 영국이나 미국의 판례 중 수상가옥의 선박성 여부를 다룬 판례를 검토하도록 한다. 양국에 존재하는 수상가옥의 형태는 다양하다. 선박의 구조와 형태를 가진 수상가옥과 그렇지 않고 폰툰 위에 거주시설을 건축한 사례도 있고 아예 선박을 별도의 개조 없이 거주구역으로 사용하는 예도 있다. 이러한 개별적 특성과 상황을 무시하고 모든 수상가옥의 법적 성질을 획일적으로 판단하는 것은 무의미하다. 편의상 수상가옥을 선박형 수상가옥과 폰툰형 수상가옥으로 나누고 양국의 수상가옥의 선박성 여부를 다루었던 판례를 검토하되 우리나라의 수상펜션과 유사한 물리적 형태를 갖춘 폰툰형 수상가옥의 판례를 집중적으로 검토한다.

3.3.1 영·미의 관련 판례

영국의 경우 항구에 계류하여 15년째 숙소로 사용하고 있는 모터로 구동되는 요트에 대하여 '항행에 사용되는'이라 함은 지금 항행이 불가능한 상태에 있더라도 다시 항행에 사용될 수 있다는 합리적인 기대가 있다면 항행에 사용되는 선박이라고 하였다.¹⁴⁷⁾

147) R v. Carrick District Council, ex parte Prankerd, [1998] All ER (D) 373.

또 내수로에 20년 이상 계류된 폰툰형 수상가옥이 내수로법상 선박인지 여부를 다룬 사건에서¹⁴⁸⁾ 법원은 내수로법 제2조의 선박의 정의 중 “사람, 화물, 플랜트 또는 기기를 운송할 목적으로”라는 기준하에 뗏목 위의 폴리스타이렌과 콘크리트 블록으로 이루어진 거주공간의 건설, 용골, 밸러스트 및 추진수단의 결여, 전체적인 구조물이 보여주는 명백한 불안정성, 감항능력의 부족과 한 장소에서 다른 장소로의 이동이 용이하지 못한 점을 감안할 때 사건의 수상가옥은 실질적으로는 그저 물에 떠 있는 주택이며, 이들은 물 위에 떠 있는 주택으로써 이용되고 건설되었을 뿐, 사람 또는 물건을 운송하거나 수상으로 추진 또는 이동하기 위함이 아니라고 판단되므로 내수로법의 취지에 따른 ‘선박’이 아니라고 판단하였다.

미국의 경우 약 20m 길이의 선박형 수상가옥(선상가옥)에 대한 수리비 등을 구하는 대물소송을 제기한 사건에서¹⁴⁹⁾ 재판부는 수상가옥은 수상에서의 주거공간을 제공하며 더 나아가 수상에서의 이동성이라는 이점을 추가로 제공하며 그 이름에도 내포하고 있듯이(houseboat) 역시 선박이라고 하였다. 이동에 필요한 동력이 없고, 단순 바지 형태로서 예인되어야 할지라도 수상가옥은 선박으로써의 지위는 유지된다고 판시하였다.

또 수년간 계류되어 주거시설과 식당으로 사용되던 무동력 수상가옥에 대하여 본 수상가옥이 육지에 영구적으로 부착되어있지 않으며, 일시적으로 해상상행위에서 벗어나 독크에 정박해있는 것으로 간주하여 선박으로 판단하였다.¹⁵⁰⁾

유사한 판례로 약 2년간 한 마리나에 정박하여 주거용 주택으로 사용하고 있는 선상가옥은 단순한 바지선이 수상운송수단으로 사용되는 것처럼 본 선상가옥이 사용될 수 있고, 예인에 의해서 한곳에서 다른 곳으로 이동할 수 있으므로, 주택이나 아파트가 아닌, 해사법상의 선박이라고 판단

148) The Environment Agency v. Gibbs and another, [2016] EWHC 843 (Admin).

149) Miami River Boat Yard, Inc. v. 60' Houseboat 390 F.2d 596, 597 (5th Cir. 1968)1968.1.29

150) The Ark, 17 F.2D 446; 1926 U.S Dist.

하였다.¹⁵¹⁾

자체 추진동력이 없고 조타설비가 없는, 4년간 계류된 대형 수상가옥에 대하여 해당 수상가옥이 개선되기 전 항행에 투입되었고, 해체되거나 다른 용도로 사용되지 않았고, 선장도 근무하고 있었으므로, 요트의 증서가 만료되었으나 다시 검사를 받으면 통과할 수 없을 것이라는 추론이 없으므로 본 수상가옥은 선박가옥이라고 판단하였다.¹⁵²⁾

Lozman 사건에서의 수상가옥은 방향타도 없고, 부유체는 평평한 사각형이고, 현저히 낮은 배수(排水) 깊이, 발전시설의 미비, 자력추진설비의 미비, 비수밀(非水密)식 문과 창문 등 수상운송에 적합한 구조가 아니라는 점, 7년간 4차례만 예인이 되었고, 가옥 내 가구 등은 운송객체가 아닌 선박의 일부로 볼 수 있다는 점,¹⁵³⁾ 그리고 해사법의 목적인 해상 고유의 위험에의 노출이 없다는 점, 해당 주(캘리포니아주)법에 따라 수상가옥이 선박으로 분류되지 않는 점 등을 감안하였다. 선박의 지위를 갖기 위해서는 해상에서의 운송은 이론적인 수준이 아닌 실질적 운송능력을 갖추어야 하고, 구조물의 사용 용도는 선박성을 판단하는데 완전히 배제되어서는 안 되며, 구조물의 물리적 특성과 구조와 작동상태, 그리고 용도에 부합되는 객관적 상태 등을 ‘합리적 관찰자’에 의해 검토되어야 한다고 판시하였다. 그러므로 본 수상가옥은 수상에서 운송수단으로 사용하기에 부적합하다고 판단하였다.¹⁵⁴⁾

3.3.2 국내 수상숙박시설의 선박 해당 여부 검토

151) *Hudson Harbor 79Th Street Boat Basin, Inc. v. Sea Casa*, 469 F. Supp. 987; 1979 U.S. Dist.

152) *Kilb V. Menke*, 121 F.2d 1013; 1941 U.S. App.

153) 선박이라 함은 통상적으로 선체, 태클, 덮개, 그리고 가구 등으로 구성되어 있다, A vessel is usually described as consisting of the sailing ship, her tackle, apparel, and furniture(Eratus C. Benedict, 『The Law of American Admiralty its Jurisdiction and Practice』, Sixth edition, Volume 1, BAKER, VOORHIS & Company, 1941, §59, p. 119).

154) 이하 본 사건에 관한 내용은 조민기, 앞의 논문 58면 이하 참조.

위의 제안된 국내법상의 선박판단기준을 가지고 수상펜션의 선박 해당 여부를 검토한다. 검토를 위한 수상펜션은 남해안 등지에서 볼 수 있는 부유식 수상펜션으로 연안에 설치되어 해저에 케이블 혹은 해저에 고정된 말뚝을 타고 조수간만에 따라 부양하는 방식이다. 부체(浮體)는 스티로폼을 이용하거나 콘크리트로 폰툰을 만들었으며 그 위에 숙박에 필요한 시설을 설치하였다. 숙박에 필요한 시설은 지붕과 벽체로 구성되며 내부에 침실 및 거실 주방, 화장실과 샤워시설 등을 갖추고 있다. 육지와 연결된 전선을 통하여 전기를 공급받으며 자체 식수 탱크를 갖추고 화장실의 오수는 탱크를 통하여 주기적으로 육상으로 배출하게 되어있다. 위에서 제안된 한국 법제상에서의 선박의 해당성에 판단기준을 적용하여 선박 여부를 검토한다.

1) 용도

설계 시나 건조 시, 그리고 현재의 사용 용도는 한 장소에 고정되어 낚시객들에게 숙박과 여가의 장소를 제공하는 것이다. 이동이나 항행의 목적은 없다. 현실적인 관점에서 항행에 적합하지도, 항행의 계획도 없다.

2) 선체 및 구조물의 형태

부체(浮體)는 직사각형으로 설계되어 부양력을 제공할 뿐 원활한 이동과 조향의 목적으로 설계되거나 건조되었다고 보기 어렵다. 사각의 부유체는 이동 시 물과의 저항이 극대화되어 예인 등의 경우에도 속도를 낼 수가 없다. 선체의 형태는 조수간만에 따른 수직적인 이동만을 고려하여 설계/건조되었고 예인 등의 경우에 수평적인 인력(引力)이나 추력(推力) 등을 반복적으로, 그리고 장기적으로 견딜 수 있도록 설계되지 않았다. 또한, 상부 구조물의 재료는 해풍에 대한 내식성을 감안하여 선택되었으나 일반적으로 선박에 사용되는, 즉 약간의 수밀성과 파도 등에 의한

침수를 감안하여 사용되는 자재나 재료를 이용하여 건조되었다고 보기 어렵다. 대부분 육상의 건축물에 사용되는 자재를 사용하였다.

3) 추진설비/ 조타설비/ 발전설비/ 항해설비

어떠한 것도 갖추지 않았다.

4) 고정 여부

수상펜션의 고정형태가 영구적이라 단언하기는 어려우나, 일반적으로 선박에서 사용되는 고정의 형태는 다르다. 선박에서 사용되는 고정의 형태는 선박의 움직임에 따른 인장력을 충분히 견디면서 연결하고 해체하기 용이한 구조로 되어있으나 본 수상펜션의 고정방법은 용이한 연결의 해체는 전혀 고려되지 않는 형태의 고정이다. 즉 이동을 위해서 계류색 등을 연결하였다가 해제하기를 반복하도록 하는 형태가 아니다. 한 장소에 고정되어 있을 때 조수간만의 차이로 인해 발생하는 높이의 차이를 흡수하면서 한 장소에 지속해서 고정되어 있기 위한 고정의 형태이다.

5) 항행 여부

검토대상의 수상펜션은 건조되어 현재의 위치로 이동하기 위한 수상에서의 이동 이외에는 이렇다 할 항행을 하였다고 할 수 없다. 육상에서 제작되어 고정장소에서 가까운 해안에서 물 위에 띄워져 짧은 거리를 수상에서 이동하였을 뿐이다. 실용적인 수준에서의 항행이라 볼 수 없다.

위와 같은 판단으로 볼 때 국내의 수상펜션은 국내법상 선박으로 분류하는 것은 적절치 않다.

제3절 수상숙박시설의 건축물·부동산 해당 여부

1. 한국법상 건축물 및 부동산의 판단기준

우리나라 「민법」은 토지 및 정착물은 부동산이라 하고, 부동산 외의 물건은 동산이라고 하고 있다(§99). 정착물이란 토지에 고정적으로 부착되어 용이하게 이동할 수 없는 물건으로서 그러한 상태로 사용되는 것이 통상적으로 용인되는 것으로서 건물·수목·교량·도로의 포장 등을 말한다. 이러한 정착물에는 3가지 유형이 있는데 ① 토지와 언제나 독립된 것으로 다루어지는 것으로서 ‘건물’이 이에 속하고, ② 토지의 구성 부분으로 취급되어 항상 토지와 일체로 처분되는 것으로서, 도로의 포장·교량·담 등이 속하며, ③ 토지의 일부로서 토지와 함께 처분될 수도 있지만, 일정한 공시를 갖추는 전제로써 토지와는 독립된 부동산으로 다루어질 수 있는 입목·수목·미분리의 과실·농작물 등이 이에 속한다.¹⁵⁵⁾ 여기서 건물의 개념을 더 살펴보면 “최소한의 기둥과 지붕 그리고 주벽”이 이루어지면 독립된 부동산으로서 건물이라고 한다.¹⁵⁶⁾ 또 “토지에 정착”의 개념에 대하여는 고정적으로 부착되어 용이하게 이동될 수 없는 물건으로써, 물건이 거래상의 성질에 비추어 위와 같이 토지에 부착되어 사용된다고 인정된 것¹⁵⁷⁾이라고 한다. 판례상에서는 건물에 대한 정의를 “그 설치된 장소에서 손쉽게 이동시킬 수 있는 구조물이 아니고 그 토지에 견고하게 부착시켜 그 상태로 계속 사용할 목적으로 축조된 것임이 분명하고”라고 하여 저유조(貯油槽)를¹⁵⁸⁾ 독립된 건물로서 인정하는 데 있어 이동의 용이성을 건물의 판단기준으로 사용하였다.

「건축법」 상 ‘건축물’이란 토지에 정착(定着)하는 공작물 중 지붕과

155) 김준호, 『민법강의』, 법문사, 제19판, 2013, 209면.

156) 대판 86누173, 1986.11.11.

157) 광운직·김재형, 『민법총칙』, 2014, 231면; 김주수·김상용, 『민법총칙』, 삼영사, 2013, 268면; 송덕수, 『민법총칙』, 박영사, 2011, 678면.

158) 대판 90다카6160, 1990. 7. 27.

기둥 또는 벽이 있는 것과 이에 딸린 시설물, 지하나 고가(高架)의 공작물에 설치하는 사무소·공연장·점포·차고·창고, 그 밖에 대통령령으로 정하는 것을 말한다. 즉 기본적인 건축물의 요건은 ① 토지에 정착하여야 하고, ② 공작물이어야 하며, ③ 지붕과 기둥 또는 벽이 있는 것이어야 한다. 그 외에 공작물에 딸린 시설물로서 담장, 대문, 굴뚝 등이 해당하며 지하상가·육교상가·지하철 역무실 등으로서 건축물과 동일하게 취급하기 위하여 건축법상의 건축물의 개념에 포함시킨 것이라고 한다.¹⁵⁹⁾

여기서 ‘토지의 정착’의 개념을 보면 “반드시 토지에 고정되어 이동이 불가능한 공작물만을 가리키는 것은 아니고, 물리적으로는 이동이 가능하게 토지에 붙어 있어도 그 붙어 있는 상태가 보통의 방법으로는 토지와 분리하여 이를 이동하는 것이 용이하지 아니하고, 그 본래의 용도가 일정한 장소에 상당기간 정착되어 있어야 하고 또 그렇게 보여지는 상태로 붙어 있는 경우를 포함한다.”¹⁶⁰⁾라고 하여 컨테이너하우스를 건축물로 인정하였다. 또 계사(鷄舍), 저유조 등도 ‘이동의 용이성’을 건축물의 판단기준으로 사용하여 건축물로 판단하였다.¹⁶¹⁾ 그리고 위 계사의 판례에서는 “지붕과 기둥 등이 구별이 가능하고”, 그리고 저유조 판례에서는 “둥그런 벽면과 삿갓 모양의 지붕”으로서 위의 ③의 ‘지붕과 기둥 또는 벽’을 판단기준으로 사용하였음을 알 수 있다.

이처럼 「민법」 상의 부동산 중의 건물의 개념과 「건축법」 상의 건축물은 토지에 정착하여야 한다는 점, 그리고 지붕과 기둥과 벽의 유무를 판단기준으로 한다는데 공통점을 찾을 수 있으며, 다만 「민법」 상의 건물은 ‘최소한’의 기둥과 지붕과 주벽을 요구하므로 「건축법」 상의 건축물보다는 광의(廣義)의 개념으로 볼 수 있다. 판례 또한 가건물 및 미완성 건물에 대하여도 사회 통념상 독립한 (민법상의) 건물이라고 인정하였다.¹⁶²⁾

159) 윤택영(연구책임자)·박인환, 진도왕(공동연구원), “건물에 관한 민법과 건축법의 법리에 관한 연구”, 2014년도 법무부 연구용역 과제보고서, 2014.9, 13~15면.

160) 대판 91도945, 1991.6.11.

161) 대판 91도78, 1991.03.27; 대판 90다카6160, 1990.07.27.

162) 대판 94다53006, 1996.6.14; 대판 93다1527, 1993.04.23.

유사한 개념으로 「부동산등기법」 상의 ‘건물’이 있다. 등기예규 제1086호에 의하면 “건축법상 건축물에 관하여 건물로서 소유권 보존등기를 신청한 경우, 등기관은 그 건축물이 토지에 견고하게 정착되어 있는지, 지붕 및 주벽 또는 그에 유사한 설비를 갖추고 있는지(외기분단성), 일정한 용도로 계속 사용할 수 있는 것인지(용도성) 여부를 당사자가 신청서에 첨부한 건축물대장 등본 등에 의하여 종합적으로 심사하여야 한다.”고 한다. 여기서 정착성 및 외기분단성은 「건축법」 상의 건축물의 요건과 유사하나 외기분단성은 「건축법」에서의 “지붕과 기둥 또는 벽”에서 지붕과(기둥 및) 벽을 모두 요구하며, 추가로 용도성을 조건으로 하여 「건축법」 상의 건축물의 요건보다 추가적인 요건을 요구하고 있어, 「부동산등기법」의 건물은 「건축법」 상의 건축물보다 협의의 개념임을 알 수 있다.

또한, 건축물과 유사한 개념으로 ‘공작물’이 있는데 「건축법」에서는 “건축물”이란 토지에 정착(定着)하는 공작물 중 지붕과 기둥 또는 벽이 있는 것과 이에 딸린 시설물로 정의하여 공작물의 상위의 개념으로 그 중에서 토지에 정착한 것만을 건축물로 하고 있다. 공작물에 대한 별도의 법적 정의가 없으나 일반적인 사전적 의미로 공작물을 해석한다면 수상가옥 또한 공작물에 해당할 수 있으나 공작물은 신고 등의 행정상의 의무만 있을 뿐 법적 성질에 대한 명확한 법규가 없는 상황이다.

2. 영·미법상 건축물 및 부동산의 판단기준

영국법상 건물은 토지와 건물은 토지의 정착물로서 토지의 일부를 구성하며 별도의 부동산으로 취급되지 않는다. 영국에서 정착물에 대한 정의는 *Billing v. Pill* 163)에서 “일반적 정착물은 주택이다. 주택은 토지 위에 지어지며, 법적으로 토지의 일부이다. 토지와 주택은 하나이다.”라고 판시한 바 있다. 그러므로 역시 토지의 정착물 여부가 건축물 여부를 판단한다. 관련 판례 중에서도 특히 본 논문에서 다루는 수상숙박시설의 주택

163) *Billing v. Pill* [1953] 2 All ER 1061 at 1063, [1954] 1 QB 70 at 75.

여부를 다룬 판례를 검토해보면 다음과 같다. *Chelsea Yacht*¹⁶⁴⁾에서 수상가옥이 법령의 ‘주택’에 해당하는지를 다룬 사건에서 해당 수상가옥은 영구적으로 이동할 수 없게 되어있지 않은 상태이므로 토지에 정착되어 있다고 보기 힘들고, 고정하고 있는 로프와 닻 등은 쉽게 분리될 수 있는 형태이므로 토지에 어떤 손상을 입히지도 않고도 이동될 수 있어 비록 주택으로 사용된다고 하더라도 부동산의 속성을 가지고 있지 않다고 판시하였다. 또 *Mew and another v. Tristmire Ltd.*¹⁶⁵⁾에서 수상가옥들이 주택법상 ‘주택’ 여부를 다룬 사건에서 이 수상가옥들은 크레인 등을 이용하여 손상시키지 않고 이동될 수 있으므로 캐러반과 같은 이동식으로써 토지에 정착되어 있다고 볼 수 없다고 판단하였다. 위의 판례에서 보는 바와 같이 정착 여부는 분리 혹은 이동의 용이성 및 정착의 영구성이 주된 판단기준으로 작용하고 있음을 알 수 있다. 영국 판례상 부동산의 ‘정착’의 개념을 보면 토지와는 부착 관계, 그리고 병합의 정도, 그리고 이동 혹은 제거할 경우 정착물이 손상되는가에 대한 여부, 그리고 병합의 목적 등을 고려한다. *Elitestone Ltd v. Morris and another*¹⁶⁶⁾에서 콘크리트 기둥 위에 지어진 방갈로가 동산인가 부동산인가 하는 문제에 있어 만일 이러한 구조물이 파괴되지 않고 다른 장소로 이동될 수 있다면 동산으로써 지위를 가진다고 볼 수 있으나 현재의 위치에서만 사용(유용하다면)될 수 있다면 토지의 일부로서 부동산의 지위를 가진다고 볼 수 있다고 하였다. 그 방갈로가 영구적이 아닌 임시의 수도와 전기의 연결이 되어있다는 것은 이러한 사실을 판단하는 데에는 관계가 없다고 판시하였다. 이러한 관점에서 수상가옥은 토지에 정착되었다고 볼 수 없다고 하였다.

미국도 영국과 마찬가지로 토지와 건물을 각각 독립한 부동산으로 보지 않으며 부동산의 하나로 건물을 포함한다. 부동산의 개념은 토지와 그 토지 위에 경작되거나 부착되거나 세워진 것을 말하는데, 건물(building)의

164) *Chelsea Yacht and Boat Co Ltd v Pope*[2001] 2 All ER 409.

165) *Mew and another v. Tristmire Ltd.*[2011] EWCA Civ 912.

166) *Elitestone Ltd v. Morris and another*, [1997] 2 All ER 513, [1997] 1 WLR 687, [1997] 2 EGLR 115, [1997] 27 EG 116, 30 HLR 266.

개념은 토지와 지분을 갖춘 것으로 영구적인 구조물을 의미한다고 한다.¹⁶⁷⁾ 미국 판례에 따르면 건물(building)이란 “주거나 사람, 가축, 동산의 보호를 위하여 제작한 구조물”로 정의하고 있으며¹⁶⁸⁾ 캘리포니아주법에서도 “영구적 건축물(permanent building)이란 영구적 구조물로서 공장 제작형주택(factory built housing)등을 제외한다”라고 하고 있다. 그러므로 미국법상 건물은 영구성(permanence)과 고정성(fixation)을 가지는 것으로 이해할 수 있다고 한다.¹⁶⁹⁾ 이러한 미국 법제상 정착의 개념은 분리나 제거를 위해서 해당 부동산에 영구적 손실을 감수해야 하는 상황에 해당한다고 하므로 영국의 주택의 판단기준인 이동의 용이성과 유사한 개념이다. 결국, 영국과 미국의 건물의 개념을 규정짓는 일반적 기준은 우리나라 법제상의 그것들과 다르지 않다고 볼 수 있다.

참고로 일본의 경우 우리나라와 마찬가지로 건물은 토지와는 별개의 부동산으로 등기할 수 있는데 건물이 무엇인지에 관하여는 우리나라와 마찬가지로 일본의 민법이나 부동산 등기법 등 법률에는 명문의 정의 규정을 두고 있지 않다고 한다. 다만 일본 부동산 등기규칙 제111조에 “건물은 지붕 및 주벽 또는 이와 유사한 것을 갖추고 토지에 정착한 건조물로서 그 목적으로 하는 용도에 제공할 수 있어야 한다.”고 규정하고 있다. 그러므로 해상시설물 중에서 해저에 बैठ을 등으로 고정된 시설물은 토지 정착성이 없어 건물로 인정되지 않는다고 한다. 그러나 토지에 직접 부착되어 있지 않더라도 해저에서 해면 위까지 각주를 세워 설치한 구조물의 경우, 그리고 잔교 위에 가옥을 신축한 경우 등기대상의 건물이 된다고 하여 우리나라와는 다른 기준이 적용되고 있다고 할 수 있다.¹⁷⁰⁾

3. 수상숙박시설의 건축물·부동산 해당 여부

167) Garner, Ibid., p.234.

168) Greene County v. North Shore Resort, 517 S.E.2d 553 (1999), 238 Ga. App. 236.

169) 윤태영, 앞의 보고서, 43면.

170) 일본 법제상 건물의 개념은 윤태영, 앞의 보고서, 69~73면을 참조하였다.

「민법」 상 부동산에 해당되기 위해서는 토지의 정착물이어야 하고, 건물은 토지와 독립된 정착물이어야 한다. 수상숙박시설은 부동산으로서 토지의 구성 부분이거나, 토지의 일부로서는 해당 사항이 없다.

먼저 「민법」 상 건물로서의 요건을 갖추기 위해서는 앞서 검토한 바와 같이 최소한의 기둥과 지붕과 주벽을 갖출 것을 요구하고 있다. 수상숙박시설을 이러한 요건을 만족하나 기본적으로 토지에의 정착 여부가 문제가 된다. 선행연구에서 검토하였듯이 수상을 토지로 볼 수 있는가 하는 문제에는 부동산성, 영속성, 불변성, 안전·위생성 등 상대적 관점에서는 불확실한 요건이며 생산기능, 자연환경기능적인 측면에서는 토지로서 인정받기 어려운 측면이 있다고¹⁷¹⁾ 검토하였다. 만일 해저 면을 토지로 볼 수 있다면 「민법」 제212조에 의하여 “토지의 소유권은 정당한 이익 있는 범위 내에서 토지의 상하에 미친다.”에 근거하여 공중과 지하를 포함하는 개념¹⁷²⁾의 연장 선상에서 수면을 토지로 볼 여지는 있다 하겠다. 그러나 역시 해저 면을 토지로 보기에 현행 법규상, 사회 통념상 무리가 있다.

또 토지에 고정적으로 부착되어 용이하게 이동할 수 없는 물건이어야 하나, 해저에 앵커 등을 이용하여 부유한 채로 계류한 것으로 해저면과 직접적으로 접촉하지 않고 있어 영구적·고정적으로 부착되었다고 보기도 힘들며, 토지에 고정된 다른 구조물에 비하여 계류색 등을 해제할 경우 상대적으로 이동하기도 용이하다. 또한, 수상숙박시설은 거래상의 성질에 비추어 위와 같이 토지에 부착되어 사용된다고 인정할 수도 없다.

그러므로 수상숙박시설은 「민법」 상 건물에 해당되지 않으며, 부동산의 다른 범주인 토지의 구성 부분이거나, 토지의 일부에도 해당되지 않으므로 「민법」 상 부동산에 해당되지 않는다.

171) 이한석·송화철, “해양건축물의 건설에 따른 법 제도의 문제점 및 개선에 관한 연구”, 대한 건축학 논문집, 16(6), 2000, 4면.

172) 광윤직·김재형, 『물권법』, 박영사, 2015, 227면. ; 이영준, 『물권법』, 박영사, 2009, 439면. ; 송덕수, 『민법강의』, 박영사, 2014, 654면. ; 양형우, 『민법의 세계』, 진원사, 2015, 507면. ; 지원림, 『민법강의』, 홍문사, 2013, 564면.

나아가 「건축법」 상의 건축물로서의 해당 여부를 검토한다. 건축물로서 해당되기 위해서는 토지에 정착하여 지붕과 기둥 또는 벽으로 이루어져야 한다. 수상숙박시설은 지붕과 기둥 또는 벽으로 이루어져야 한다는 조건은 만족하나 역시 토지에 정착이라는 판단기준에 부합 여부가 문제가 된다. 토지에 개념은 위에 검토한 바와 같으며, 정착의 개념도 실질적, 임의적 이동이 불가능하거나, 이동이 가능하다고 하더라도 이동의 실익이 없어 상당한 기간 현저한 이동이 추정되지 않는 것이라고 하는 건교부는 해석한 바 있다. 다른 선행연구에서 수상건축물의 건축물 해당 여부에 대하여 건축물로서의 자격요건이 분리성, 정착성, 이용성, 거래성으로 정리될 수 있는데 그 중 다른 자격요격은 만족하게 할 수 있으나 현행법 제도 아래에서는 토지에서의 정착성의 문제로 인하여 건축물로 인정받는 데 문제가 있다고 판단하고 있다.¹⁷³⁾ 유사한 시설물에 대한 판례를 통하여 검토하여 보면, 계류시설을 설치한 후 정박한 수상 관광호텔은 건설교통부에서 건축물에 해당하지 않은 것으로 해석하였으며,¹⁷⁴⁾ 수영강변에 수상레저시설로 조성된 센텀마리나파크는 은행담보대출을 위해 건축물대장의 등록을 신청하였으나 동 시설이 건축물에 해당하지 않는다고 부산고등법원은 판결하였다.¹⁷⁵⁾ 이상 검토한 바와 같이 수상숙박시설을 「건축법」 상으로 건축물로 분류되기에는 어려움이 있다.

또 「부동산등기법」 상의 건물의 관점에서 검토하면 폐유조선 및 플로팅도크(물위에 떠 있는 건조용 도크)는 호텔 및 상업시설로 수선하고 해안가의 해저 지면에 있는 암반에 앵커로 고정하여도 건물소유권 보존등기의 대상이 될 수 없다고 하였고,¹⁷⁶⁾ 소유권보존등기의 대상이 되는 건물은 설치된 장소에서 손쉽게 이동시킬 수 있는 구조물이 아니고 그 토지에 견고하게 부착시켜 그 상태로 계속 사용할 목적으로 축조된 것으로 자연력

173) 이한석·송화철, 앞의 논문, 2면.

174) 이한석·송화철·정대, “해양건축물의 재산권 공시제도 정비방안 연구”, 한국항해항만학회지 32(3), 2008년, 258면.

175) “센텀마리나파크, 건축물 해당 안 돼”, 부산일보 2018년 9월 27일 9면.

176) 등기선례 제8-2호, 2006.7.31.

으로부터 보호하기 위한 벽면과 지붕을 갖추어야 하는 바, 공작물관리 대장에 유희시설로 등록된 선박(부두안벽에 고정식으로 계류)은 건물소유권 보존등기의 대상이 될 수 없다고 하였다.¹⁷⁷⁾ 또, 건물로서 소유권보존등기의 대상이 되기 위해서는 그 건축물이 등기능력이 있는 토지에 견고하게 정착되어 있어야 하고, 지붕 및 주벽 또는 그에 유사한 설비를 갖추고 있고, 일정한 용도로 계속 사용할 수 있어야 한다고 하며, 해수면 위에서 호텔 또는 상가로 사용할 목적으로 선박을 개조하고 해저 지면에 설치한 다수의 'H 빔' 형식의 기둥에 고정시켰더라도 이는 부동산인 토지에 견고하게 정착한 건물로 인정될 수 없으므로 소유권보존등기를 할 수 없다고 한다.¹⁷⁸⁾

이처럼 국내법상 민법 및 건축법 그리고 부동산 등기법상의 건물과 건축물은 비록 그 구조가 건물의 요건인 기둥과 지붕, 주벽으로 구성되어 있다고 하더라도 토지에 정착하여 있지 않으면 그 지위를 인정하지 않고 있다. 결론적으로 토지의 개념과 정착의 개념을 종합적으로 고려해 본다면 수상가옥은 우리 「민법」 상 부동산이 아닌 물건이므로 동산에 해당한다고 볼 수밖에 없으며 「건축법」 상으로 건축물로 구분하기에 무리가 있다.

제4절 소결

외국의 입법례를 살펴보면 부동산 여부에 있어 영국의 경우는 수상(선상)가옥은 모두 동산으로 취급하고 있으며 미국은 주별로, 그리고 관련 법규에 따라 다르다. 워싱턴주에서는 추진설비를 가진 선상가옥은 선박으로, 추진설비가 없는 수상가옥은 동산으로 취급하여 소유자는 매년 동산 보유에 대한 세금을 납부하여야 한다. 버지니아주도 역시 수상가옥을 동산으로 간주하여 동산 보유세를 납부하여야 한다. 캘리포니아주에서는 세법상 수상가옥은 부동산으로 간주한다. 아이다호주에서는 수상가옥이 동

177) 등기선례 제7-5호, 2002.8.22.

178) 등기선례 제200901-1호, 2009.1.9.

산인지 부동산이 명확히 하지 않는데 건조(생산)될 때에는 동산으로의 특성을 가지고, 이러한 수상가옥이 한곳에 정착된다면 부동산으로 전환된다고 한다.¹⁷⁹⁾ 오리건주에서는 세법상 동산으로 취급되나 수상가옥이 위치한 부동산이 매매될 때는 같이 부동산으로 취급된다.

위에서 검토한 바와 같이 수상숙박시설의 국내법상 지위는 선박의 지위를 가지지 않으며, 동산으로써, 그리고 건축물이 아닌 것으로 판단된다. 그러므로 선박으로써 선박원부에의 등록, 그리고 선박등기부에 등기할 수 없으며 건축물대장에의 등록, 그리고 부동산 등기부에의 등록도 불가능하다. 또한 「건축법」이나 「선박안전법」 등을 적용할 수 없으며, 세법상에도 건축물도 아닌, 선박도 아닌 모호한 존재가 된다. 법적인 지위와 관계없이 사회 통념상 구조나 기능을 본다면 육상의 건축물인 펜션과 그 구조나 기능이 매우 유사하며, 해상에서의 소형선박과 놓인 환경이나 부유성 등이 유사한 점이 많다. 또한, 단순한 동산으로 보기에 그 경제적 가치가 상대적으로 크므로 재산권 보호를 위한 제도의 미비, 그리고 일반 육상 건물들이 처하지 않는 특수한 위험이나 환경이 놓이는 점을 감안한다면 이는 현행 법제의 사각지대로 볼 수 있다. 그러므로 이와 관련하여 행정 및 사법상의 법규 정비가 필요하다.

179) Middle Peninsula Planning District Commission, "A Planning Report: Law and Policy Regarding Floating Homes", 2010, p.27.

제4장 수상숙박시설의 공시제도

제1절 서설

외국의 경우 국내의 수상펜션과 유사한 형태의 수상숙박시설은 확인되지 않는다. 영국이나 유럽의 경우 선상가옥이나 수상가옥을 에어비엔비(Airbnb)¹⁸⁰⁾ 형태로 하여 호텔과 같은 단기 숙박시설로서 대여하는 형태를 찾을 수 있으나 그 숫자가 극히 제한적이고, 대부분 강변에 계류되어 있고, 용도가 호텔의 대체적인 숙박수단으로써 제공된다는 점에서 우리나라의 수상펜션과는 개념이 다르다. 하지만 구조적 형태와 규모, 기능이 유사한 수상가옥에 대한 외국의 공시제도를 검토함으로써 국내법 제도에 대한 시사점을 찾을 수 있다.

먼저 한국의 공시제도를 개략적으로 검토한다. 한국법상 공시제도는 부동산등기법에 의한 부동산 등기, 선박등기법에 의한 선박의 등기, 선박법에 선박의 등록, 소형선박, 수상레저기구, 항공기, 건설기계, 자동차 등이 있다. 이러한 등기·등록에 의한 대표적인 공시제도를 검토한 후 미국과 영국의 수상가옥에 대한 공시제도를 검토·비교함으로써 한국법상 수상가옥에 대한 공시제도 도입에 참고한다.

미국과 영국의 수상가옥 등록제도를 검토하기 전에 양국의 공시제도에 대한 기본적 이해를 갖추기 위하여 부동산 등기시스템을 간단하게 살펴본다. 미국의 경우는 부동산의 공시방법으로 레코딩 시스템과 토렌스 시스템이 있다. 일부 주의 일부지역에서만 토렌스 시스템을 채택하고 나머지는 모두 레코딩 시스템을 시행하고 있다. 레코딩 시스템과 토렌스 시스템의 가장 큰 차이는 국가기관(카운티의 등록소)이 어떤 토지가 누구의 소유인지, 소유권을 제한하는 권리가 존재하는지 등 권원의 상태에 대하여

180) 미국에서 시작한 전 세계 여행 및 숙박 관련 공간을 공유할 수 있는 온라인 커뮤니티 플랫폼 서비스.

적극적으로 표시하고 있는지 여부에 있다. 레코딩 시스템은 부동산 권리가 권원과 관련된 증서를 제출하면 등록소의 직원은 이를 받아 복사하여 편철하고 편철된 등록철에서 관련된 증서를 쉽게 찾을 수 있도록 색인을 만들어 보관하고 있을 뿐 해당 토지가 누구의 소유인지 등 권원의 상태에 대하여 아무런 표시를 하고 있지 않다. 이에 비하여 토렌스 시스템은 등기소에 보관된 등기부에 해당 토지가 누구의 소유인지, 소유권을 제한하는 어떤 권리가 있는지 등 권원의 상태에 대하여 적극적으로 표시가 되어있고 이러한 표시는 항상 옳은 것으로 보장된다.¹⁸¹⁾

영국의 경우는 보통법에서 ‘부동산권(estate)’¹⁸²⁾에 대한 ‘권원(title)’은 부동산을 물리적으로 점유하고 있다는 사실로부터 발생하며 일반적으로 서류를 갖춘 양도에 의하여 이전된다. 전통적인 ‘미등기이전’ 방법은 소유자가 자신의 권리를 취득하는데 필요했던 양도증서(deed) 등의 서류를 예비양수인에게 제시하는 것이다. 그러나 2002년 부동산 등기법이 제정되면서 등기된 부동산권에 대한 권원은 등기 그 자체에 의하여 형성된다고 하여 등기가 제정법상의 부동산권의 확보 방법으로 확립되었다. 권원 등기부는 ‘부동산표시부’, ‘부동산권보유자부’, ‘저당권부’로 구성되어 한국의 부동산 등기부와 유사하다고 한다. 그리고 등기된 부동산권자의 권원은 권원등기부의 현등본(現登本)에 의하여 증명된다.¹⁸³⁾

제2절 한국법상 공시제도

1. 부동산 등기법

부동산에 관한 법률행위로 인한 물권의 득실변경은 등기하여야 그 효력이 생긴다고 하여(민법 §186) 성립요건주의를 택하고 있다. 이러한 부동

181) 미국의 부동산 등기제도는 박홍래, “미국의 레코딩 시스템과 토렌스 시스템”, 민사법연구, 제11권 제2호, 2003.12, 205~206면 이하 참조.

182) 영국에서의 부동산에 대한 권리는 보통법상 부동산권과 형평법상의 부동산권으로 구분된다(이은희, “영국의 부동산등기절차”, 법학연구 제19권 제1호, 2008.6, 219면).

183) 영국의 부동산 등기제도는 이은희, 앞의 논문, 227~229면 참조.

산의 등기는 「부동산등기법」에 의하여 규율된다. 「부동산등기법」의 주요사항은 다음과 같다.

1) 등기의 목적물

토지와 건물이 각각 독립된 부동산으로 토지등기와 건물등기로 나뉘고, 사권의 목적이 되지 못하는 것은 등기의 목적이 되지 않으나, 사권의 목적이 되는 경우에는 도로상의 도로나 하천도 등기가 가능하다고 한다.¹⁸⁴⁾

2) 등기할 수 있는 권리

① 소유권, ② 지상권, ③ 지역권, ④ 전세권, ⑤ 저당권, ⑥ 권리질권, ⑦ 채권담보권, ⑧ 임차권(제3조).

3) 관할기관

부동산 등기의 관할기관은 사법부(司法院)로서 법무부가 소관부처이다. 지방법원, 그 지원 혹은 등기소에서 등기실무를 관할한다(제7조).

4) 물적편성주의

우리나라 등기부는 물적편성주의로써 소유자별이 아닌 물건별로 등기부를 구성하며, 1필의 토지 혹은 1개의 건물에 대하여 각각의 등기기록을 가진다(제15조).

5) 신청주의

토지·건물을 등기하는 데 있어 국가가 직권으로 행하지 않고 신청이 있는 경우에 한하여 등기를 하는 신청주의를 택하고 있다. 등기는 당사자의 신청 또는 관공서의 촉탁에 따라 한다(제22조).

6) 등기사항

184) 윤택석, “부동산등기등록제도의 일원화에 대한 검토”, 비교사법 제1권 제1호, 한국비교사법학회, 2009.12, 36면.

부동산의 표시에 관한 사항을 기록하는 표제부와 소유권에 관한 사항을 기록하는 갑구 및 소유권 외의 권리에 관한 사항을 기록하는 을구로 구성된다. 토지의 표제부에는 ① 표시번호, ② 접수연월일, ③ 소재와 지번, ④ 지목, ⑤ 면적, ⑥ 등기원인을 기재하며 건물의 경우는 ① 표시번호, ② 접수연월일, ③ 소재와 지번 및 건물번호, ④ 건물의 종류, 구조와 면적 등, ⑤ 등기원인 ⑥ 도면의 번호 등이 기재된다. 또, 권리에 관한 등기사항은 ① 순위번호, ② 등기목적, ③ 접수연월일 및 접수번호, ④ 등기원인 및 그 연월일, ⑤ 권리자가 기재된다(제34조, 제40조, 제48조 외).

2. 선박등기법

「선박법」은 한국선박에 대하여 「선박등기법」에 따라 선박의 등기한 후에 「선박법」에 따라 등록을 하도록 하고 있다(선박법 제8조). 선박의 등기는 「민법」의 부동산과 달리 의사주의를 채택하고 있어 당사자만의 합의만으로 효력이 발생하며 다만 제3자에게 대항하지 못한다.¹⁸⁵⁾ 또, 선박등기는 부동산 등기와 다르게 건조 중인 선박에 대한 저장권의 등기가 가능하며 조선지를 관할하는 등기소에 신청할 수 있다. 선박의 등기를 규율하는 「선박등기법」은 다음과 같이 구성되어 있다.

1) 등기의 목적물(적용 범위)

20톤 이상의 기선과 범선, 100톤 이상의 부선.

2) 등기할 수 있는 권리

① 소유권, ② 저장권, ③ 임차권.

3) 관할기관

185) 「상법」 제743조(선박소유권의 이전) 등기 및 등록할 수 있는 선박의 경우 그 소유권의 이전은 당사자 사이의 합의만으로 그 효력이 생긴다. 다만, 이를 등기하고 선박국적증서에 기재하지 아니하면 제3자에게 대항하지 못한다.

부동산 등기와 마찬가지로 선적항을 관할하는 지방법원, 그 지원 또는 등기소를 관할 등기소로 한다(제4조).

4) 물적 편성주의

1척의 선박에 대하여 1개의 등기기록을 가진다(「선박등기규칙」 제4조).

5) 신청주의

「부동산등기법」을 준용하여 신청주의를 채택하고 있다.

6) 등기사항

선박등기기록에는 선박의 표시에 관한 사항을 기록하는 표제부와 소유권에 관한 사항을 기록하는 갑구, 저당권과 임차권에 관한 사항을 기록하는 을구는 부동산 등기와 유사하다. 단 선박관리인에 관한 사항을 기록하는 병구를 둔다는 점에서 차이가 있다. 표제부에는 ① 표시번호, ② 접수연월일, ③ 선박의 표시, ④ 등기원인 및 기타 사항을 기재하며, 갑구, 을구 및 병구에는 ① 순위번호, ② 등기목적, ③ 접수연월일, ④ 등기원인, ⑤ 권리자 및 기타사항(병구에는 선박관리인에 관한 사항)을 기재한다(「선박등기규칙」 제5조).

3. 선박법

선박등기법에 의한 등기대상이 아닌 선박일지라도 「선박법」 상의 등록에 의한 공시제도를 가지고 있다. 등록의무만을 가진 선박일지라도 「상법」 제743조에 따라 당사자의 합의만으로 소유권 이전의 효력이 발생한다. 여기서 「선박등기법」에 따라 등기되는 선박을 제외하고 순수하게 「선박법」에 의한 등록대상인 선박에 대한 등록제도를 기술한다.

1) 등록의 목적물

「선박등기법」 상의 등기목적물 및 20톤 미만 기선, 5톤 이상이면서

20톤 미만의 범선, 20톤 이상이면서 100톤 미만인 부선.

2) 등록할 수 있는 권리

① 소유권, ② 저당권(제8조의2, 「자동차 등 특정동산 저당법」 제5조 제2항).

3) 관할기관

해양수산부가 소관 부처이며, 등록은 지방해양수산청에 한다(제8조).

4) 등록의 신청, 등록원부 및 증서

등록신청서에는 소유자, 선박의 명칭, 용도, 선적항, 총톤수, 길이, 너비, 깊이, 공유자 유무, 신청의 사유, 선박번호, IMO 번호 등을 기입하여 신청하고, 총톤수측정증명서를 첨부하여 지방해양수산청에 신청하고 지방해양수산청은 이를 선박원부에 등록하고 국적증서를 발급한다(법 제8조 제2항, 「선박법시행규칙」 제10조).

5) 선박의 표시

선수 양현, 선미 외부의 잘 보이는 곳에 선박의 명칭을 표시하고 선미에는 선적항을 표시하여야 한다(동 규칙 제17조).

6) 등록사항의 변경 및 말소등록

선박소유자는 등록한 사항이 변경된 경우, 멸실·침몰 또는 해체된 때, 국적을 상실한 경우 등에 그 사실을 안 날로부터 30일 이내 관할기관에 변경등록의 신청이나 말소등록의 신청을 하여야 한다(법 제18조, 제22조).

4. 어선법

20톤 이상의 어선은 「선박등기법」에 의한 등기대상이다. 그러므로 소유권, 저당권, 임차권 등을 선박등기부에 등기하며, 당사자만의 합의로 소

유권 이전의 효력이 발생한다(대항요건주의). 다만 20톤 미만의 어선은 「어선법」 상의 등록으로 공시제도의 목적을 달성하고 있다. 여기서는 등기대상인 20톤 이상의 어선을 제외하고 순수하게 「어선법」 상의 등록대상인 어선의 등록제도를 살펴본다.

1) 등록의 목적물

20톤 미만의 어선(제13조)

2) 등록할 수 있는 권리

① 소유권, ② 저당권(제13조의2, 자동차 등 특정동산 저당법」 제5조 제2항).

3) 관할기관

해양수산부가 소관부처이며, 주로 입항·출항하는 항구 및 포구(이하 "선적항"이라 한다)를 관할하는 시장·군수·구청장에게 등록을 신청한다(제13조).

4) 등록의 신청, 등록원부 및 증서

등록신청서에는 신청인, 어선번호, 어선의 명칭, 어선의 종류, 추진기관, 총톤수, 주요치수, 선적항, 어업허가번호, 진수연월일, 어선등록신청사유 등을 기입하여 신청하고, 어선건조허가서 또는 어선건조발주허가서, 어선총톤수측정증명서 등을 첨부하여 신청하고 시장·군수·구청장은 총톤수 5톤 미만의 무동력어선은 등록필증을, 20톤 미만의 어선은 선적증서를 발급한다(제13조, 「어선법시행규칙」 제21조).

5) 선박의 표시

선수 양현, 선미 외부의 잘 보이는 곳에 어선의 명칭을 표시하여야 한다.

6) 등록사항의 변경 및 말소등록

어선소유자는 등록된 사항이 변경된 경우 변경등록을 신청하여야 하며, 어선 외의 목적으로 사용하거나, 국적을 상실하거나, 멸실·침몰 또는 해체 또는 노후·과손 등의 사유로 어선으로 사용할 수 없게 된 때, 그 사실을 안 날로부터 30일 이내 말소등록의 신청을 하여야 한다(제19조).

5. 수상레저안전법, 건설기계관리법, 자동차관리법, 항공기안전법

동력수상레저기구나 건설기계 자동차, 항공기 등은 그 경제적 가치나 행정적 관리의 필요성으로 인하여 등록을 통한 공시제도를 별도로 가지고 있다. 이러한 동산들의 공시제도의 주요사항을 살펴보면 다음과 같다.

1) 등록의 목적물(적용범위)

「수상레저안전법」에 따른 동력수상레저기구(「선박법」 제8조에 따라 등록된 선박을 제외한다), 「건설기계관리법」에 따른 불도저, 굴착기 및 준설선과 같은 건설기계, 「자동차관리법」에 따른 2륜 자동차를 제외한 자동차, 「항공안전법」에 따라 임차하거나 소유한 항공기.

2) 등록할 수 있는 권리

등록할 수 있는 권리는 소유권, 저당권이며, 「항공안전법」은 추가하여 임차권을 등록할 수 있도록 하고 있다.

3) 관할기관

소관부처 및 등록기관을 살펴보면 「수상레저안전법」은 국민안전처가 소관부처로써 주소지를 관할하는 시·군·구청이 등록기관이다. 「항공안전법」은 국토교통부가 소관부처이며 동시에 등록기관이다. 「자동차관리법」, 「건설기계관리법」은 국토교통부가 소관부처이며 시·도청이 등록기관이다.

4) 등록번호 등의 식별

수상레저기구는 등록번호판 2매를 레저기구의 옆면과 뒷면에 부착하여야 하고, 건설기계는 등록관청, 용도, 기종 및 등록번호를 정해진 방법에 따라 부착하여야 한다. 자동차는 자동차등록번호판을 차량의 앞쪽과 뒤쪽에 부착하여야 하며, 항공기는 국적기호 및 등록기호와 소유자 등의 명칭이 적힌 내화금속 등으로 된 등록기호표를 주 출입구 윗부분의 안쪽이나 동체의 외부에 부착하여야 한다.

5) 등록의 효력

소유권, 저당권, 임차권(항공기) 모두 등록하여야 득실변경의 효력이 발생한다. 또 자동차, 건설기계, 항공기는 등록하여야 운행할 수 있다.

5. 자동차 등 특정동산 저당법

자동차, 건설기계, 항공기, 수상레저기구나 선박등기법」이 적용되지 않는 선박 등은 동산임에도 경제적 가치가 커서 등록 등을 통한 공시제도가 마련되어있다. 이러한 동산들에 대한 저당권에 대한 사항을 정하여 담보 제공에 따른 자금유통을 쉽게 하는 한편 저당권자, 저당권설정자 및 소유자의 권익을 보호하는 것이 이 법의 목적이다.

1) 저당권의 목적물

① 건설기계, ② 소형선박, ③ 동력수상레저기구, ④ 자동차, ⑤ 항공기 등으로 「선박법」, 「어선법」, 「수상레저안전법」, 「자동차관리법」, 「건설기계관리법」, 「항공안전법」에 의해 등록된 목적물이어야 한다(제3조).

2) 저당권의 등록

저당권은 건설기계등록원부, 선박원부, 어선원부, 수상레저기구 등록원부, 자동차등록원부, 항공기 등록원부에 등록되며 설정등록, 변경등록, 이

전등록, 말소등록으로 구분된다(제5조). 해당권은 등록되어야 효력이 발생한다.

제3절 외국의 입법례

1. 미국 캘리포니아주 보건안전법 및 오리건주법

1.1 캘리포니아주 보건안전법(California health & safety code)

1.1.1 개관

캘리포니아는 보건안전법(California Code, Health and Safety Code)에서 수상가옥에 대한 등록제도를 다루고 있다. 캘리포니아 보건안전법은 제1부(division)부터 제120부까지 총 58개의 부(division)로 구성되어 있다.¹⁸⁶⁾ 공공보건관리, 관련 인허가, 비상의료서비스, 전염병 관리, 위생관리, 사체처리, 묘지, 약물 관리, 폭발물, 화재 및 방화, 병원, 각종 보건안전 관련 조직, 지구온난화방지대책, 공기 오염, 소음, 주택 용자, 환경보호, 등 주로 보건과 안전을 규율하는 내용이며 그 중 제13부는 주택(housing)에 관한 장이다. 그 중에서도 제2편(Part 2.)은 일반적인 건축이 아닌 조립식 주택(manufactured home)에 관한 내용이며 그 하위로 8장(chapter0에서는 조립식 주택(manufactured home)¹⁸⁷⁾, 이동식 주택(mobile home)¹⁸⁸⁾, 상업용 코치(commercial coach)¹⁸⁹⁾의 등록과 권원에 관하여 규정하고 있다.

186) <https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codesTOCSelected.xhtml?tocCode=HSC>
2019.4.15 접속.

187) 공장에서 생산되며 하나 혹은 여러 부분으로 나뉘어 이동한 후 현장에서 조립하여 설치되는 단일 가구용 주택으로써 1976년 6월 15일 이후 건축된 것을 말한다.

188) 조립식 주택과 유사하며 1976년 6월 15일 이전 건축된 것을 말한다.

189) Commercial Modular 혹은 Commercial Coach로써 이 법에서는 같은 의미로 사용된다. 거주용으로 사용되는 트레일러를 포함하며 내부에 사람이 산업 혹은 상업용으로 사용할 수 있는 구조물을 말한다.

다시 제8장(chapter)은 하위로 제1조(article)부터 제7조까지 총 7개의 조로 구성되어 있다. 각각의 조항을 살펴보면,

- 제1조 적용 및 범위
- 제2조 정의 및 일반 요구사항
- 제3조 최초등록 및 권원취득 신청
- 제4조 수정, 이전 및 거래
- 제5조 갱신 및 교체
- 제6조 요금 및 세금
- 제7조 벌금

으로 구성이 되어있다.

수상가옥의 등록과 권원공시제도가 캘리포니아주 법에서 특별히 보건안전법에 속해있는 이유는 목차에서 확인할 수 있듯이 주거시설은 주민들에게 보건과 안전측면에서 중요한 요소이며, 그러한 요소 중에서 다양한 형태의 주거시설을 법제도 안으로 포용하여 관리하려고 하는 의도를 읽을 수가 있다.

1.1.2 수상가옥에 대한 등록제도

캘리포니아주에서의 수상가옥에 대한 등록과 공시제도를 주요한 부분만 검토하여보면 다음과 같다.

1) 등록 담당 관청

캘리포니아주의 보건국(department of health service)이 조립식, 이동식, 수상가옥과 상업용 코치(이하 “수상가옥 등”이라 한다)의 등록 담당 관청이다(제18075항). 미국이 5톤 이상의 선박을 미해안경비대에, 그리

고 5톤 미만인 선박을 주 정부 차량등록국(department of motor vehicle), 그리고 부동산을 카운티등록사무소(registry)에서 하는 것과 다르게 수상가옥은 이동식 주택, 상업용 주택과 같은 부류로 취급되어 보건국에 등록하게 되어있다.

2) 등록대상

주(state)내에서 매매되고 사용되는 모든 수상가옥 등은 매년 등록의 대상이 된다. 또한, 수상가옥 등은 소득세법(revenue and taxation code)상 재산세 과세대상이 된다(제18075.5항). 수상가옥의 정의는 소득세법상의 정의¹⁹⁰)와 같으며 추가하여 자체동력이 없어야 한다(제18075.565항). 이 정의에 의하면 수상가옥은 선박을 포함하지 않는다고 하여 수상가옥이 선박의 범주에 속하지 않음을 명확히 하고 있다.

3) 등록의무

소득세법 229조에서는 수상가옥을 부동산으로 취급하여 판매, 재판매, 소유권의 변경 시 보건국에 등록과 권원 부여를(registration and titling) 의무화하고 있다(제18075.565항). 등록 소유주, 법적 소유주, 담보권자는 주소가 변경될 경우 10일 이내에 통보하도록 하고 있으며(제18098항), 양도를 한 경우는 등록증에 배서하여 양수인에게 전달하고 등록청에 신고 하여야만 소유주의 세금납부 의무가 면제된다(제18107항).

190) 소득세법 229조는 다음과 같이 규정한다.

(a) 수상가옥은 부동산으로서 같은 방법으로 평가한다.

(c) "수상가옥"이라 함은 부유식 구조물로서 다음을 말한다.

(1) 고정식 수상 거주시설로써 사용되도록 설계되고, 건조되거나 개조된 것으로,

(2) 육상으로부터 영구적으로, 지속적으로 연결된 각종 유틸리티에 의존하고,

(3) 육상으로부터의 영구적이면서 지속적인 오수관이 연결된 것을 말한다.

"수상가옥"이란 선박을 포함하지 않는다.

4) 등록의 신청

등록을 신청할 때는 다음의 등록정보를 제공하여야 한다.

- (1) 법적 소유주, 등록 소유주, 담보물권자 등의 우편물 수령을 위한 주소와 실명.
- (2) 등록 소유주의 거주 국가.
- (3) 수상가옥 등의 현 소재지와 등록 소유주 및 법적 소유주의 거주 주소.
- (4) 수상가옥 등의 상세.
 - (A) 제조자의 이름과 식별번호.
 - (B) 제조연월일.
 - (C) 일련번호 등.
 - (D) 건축 관련 법규상 부여번호.
 - (E) 재판매를 제외하고 처음 임대되거나 판매된 날짜.
 - (F) 기타 필요하다고 인정되는 정보.

수상가옥 등에 대하여 초기제작증명서가 존재하지 않는 경우는 보건국이 이를 판단하여 등록 여부를 결정한다(제18085항).

5) 정보의 공개

적법한 공개요청에 의한다면 등록 및 권원의 현황에 대하여는 누구에게나 공개하도록 하고 있다. 만일 소유주가 비공개를 요청할 경우는 소유주의 주소 등은 공개할 수 없도록 하여(제18081항) 개인정보를 보호하고 있다.

6) 등록기관의 보호

소유권에 대한 증빙이 부족한 권원의 등록에 있어서 보건국이나 직원을 보호할 수 있는 보증서나 보증증권을 등록요구자에게 요구할 수 있도록 하여 있으며, 보건국이나 직원의 과실로 인한 손해배상의 한도는 해당 보증서나 증권의 금액을 초과할 수 없도록 하고 있다(제18086.5항). 또 소유권의 입증이 불충분하다고 판단되거나 해외유치권에 있을 경우는 해소될 때까지 보건국은 권원증서의 발급을 유보(제18089항)할 수 있는 권리를 보유하여 권원의 등록은 심사주의를 채택하고 있음을 알 수 있다.

7) 등록기관의 의무와 권리

보건국은 수상가옥 등에 대한 권원에 대한 기록을 유지하여야 하며 법적 소유주에게 권원증서(certificate of title), 등록 소유주에게는 등록증(registration card)을 발급하는 것을 등록기관의 의무로 하고 있다(제18090.5항). 등록기관인 보건국은 제공된 정보가 부족 하면 등록을 거절할 수 있으며(제18092.5항), 세금 등을 체납하면 등록을 거절할 수 있다(제18092.7항).

8) 등록증의 발급 및 관리

등록 소유주(registered owner)는 등록증을 수상가옥 내에 의무적으로 비치하도록 하고 있다(제18080.4항). 또 등록증은 제18085조에 의한 모든 정보와 발행일, 등록번호, 만기일 및 기타 법에 규정된 정보 등을 표시하여야 하며(제18091.5항), 등록증의 사본은 수상가옥 출입문의 경첩 반대편 쪽에, 문에서 6인치 떨어져서, 그리고 문의 바닥이나 위에서 2피트 내의 위치에, 외부에 부착하도록 의무화하고 있다(제18092항). 이전절차나 등록·변경 절차가 진행 중이어서 등록증이 보건국에 유보 중인 수상가옥 등에 대하여는 보건국은 임시 접수증을 발행할 수 있으며(제18103

항), 매년 돌아오는 유효기간의 자정에 만료되도록 하여 매년 등록증을 갱신하고 있으며 이러한 갱신으로 최신의 권리 현황 등이 유지되도록 하고 있다(제18109항).

9) 권원증서

권원증서에는 제18085항에 의한 모든 정보와 소유권의 이전 및 등록 소유주, 법적 소유주, 후순위담보권자 등의 정보, 등록, 그리고 이전 등의 정보를 표시하여야 하도록 하고 있다. 그리고 권원증서 상에는 “현재 상태의 모든 담보권을 표시하지 않을 수도 있으므로 최신의 담보물권의 현황은 관련 부서에 확인하여야 한다.”는 표시를 하여 권원증서를 통하여 권리 관계를 확인하려는 자에게 주의를 환기하고 있다(제18091항), 또 권원증서는 전자적인 방법으로 전송할 수 있도록 하여 업무의 효율을 꾀하고 있음을 알 수 있다(제18090.6항). 권원증서의 분실 시에는 보건국이 사실관계를 조사하여 재발급할 수 있도록 하고 있으며(제18102.5항), 권원증서는 매년 갱신할 필요는 없으나 항상 최신의 권리 관계를 표시하여야 한다고 하여 매년 갱신되는 등록증과는 다르게 관리되고 있음을 알 수 있다(제18109.5항).

대항력을 갖춘 담보물권자가 2인 이상일 경우는 등록 순서대로 기재되고 모두에게 사본을 발송하도록 하고 있으며 법적 소유자 및 후순위 담보권자의 순서가 불명확할 때는 등록기관은 이 권리 관계의 순서가 명확해질 때까지 등록 또는 이전을 유보하여 진실한 권리 관계가 확인될 때까지 권리 관계의 등록을 유보할 수 있도록 하고 있다. 등록증과 권원증서에는 등록소유자, 법적 소유자, 후순위 담보권자의 이름과 주소를 표기하여 이해관계자가 항상 권리 관계를 확인할 수 있도록 하고 있다(제18090.5항).

10) 소유권

수상가옥 등은 2인 이상의 공동소유로 할 수 있는데, 이 복수의 권리자 상호 간에 권한 위임 여부가 문제가 될 수 있다. 이러한 권한의 위임은 복수의 소유자 간의 표시로 확인할 수 있도록 하고 있다. 만일 공유자 간에 “그리고(and)”로 표시된 경우는 모든 권리변경은 모든 공유자의 각각의 서명이 필요하며 공유자가 “혹은(or)”으로 표시된 경우는 소유자 중 1인의 서명으로 권리 관계의 변경이 가능하도록 하고 있다. 또한, 부부명의로의 부부공동재산으로 가능하며 권리의 변경은 부부 양방의 서명이 되어야만 가능하도록 하고 있다(제18080항).

또한, 수상가옥 등은 회사, 재단, 신탁, 후견인, 보호자의 명의로 등록이 가능하며(제18080.1항), 권리자의 사망 시 누구에게 권리를 이전할 것인가를 정할 수 있도록 하고 있다(제18080.2항). 소유권의 양도에서는 권원증서에 양도인이 적법한 배서를 하여야 하고, 또 양수인에게 권원증서 및 등록증이 전달될 때까지 소유권의 양도는 효력이 없도록 하고 있다(제18101항).

11) 담보권

“수상가옥 등”에 대한 담보권은 등록하도록 하고 있으며(집합담보물일 경우는 예외), 이 담보권의 대항력은 미국통일상법전 9203편에 따라 절차가 이행될 때 성립(perfection)되도록 하고 있다. 이러한 담보권의 등록요구가 있을 때 보건국은 그 내용을 심사하고 권리 관계가 확인된다면 새로운 등록증을 발행하여 소유주와 담보권자에게 송부하도록 하고 있다. 등록기관은 대항력을 갖춘 최우선순위 담보권자를 법적 소유자(legal owner)로 지정하고 그 외의 후순위 담보권자를 지정하도록 하고 있으며 대항력 성립의 실패가 등록 소유주에 대한 강제집행력에 대하여는 영향을 미치지 않도록 하고 있다.

또한 수상가옥 등에 대한 담보권의 등록은 통일상법전 9편을 준용하고 있다(제18080.7항). 담보권자가 2인 이상일 경우는 최초등록 시 신청된 담보권자가 법적 소유주가 되며, 법적 소유주 외에 대항력을 갖춘 담보권자가 존재하는 경우는 이 담보권자는 후순위 담보권자(junior lienholders)가 되도록 하고 있으며(제18090.5항), 법적 소유자나 후순위 담보권자는 등록을 전제로 권리를 양도할 수 있어(제18105.5항) 담보권 자체를 매매의 목적물로 할 수 있다.

12) 권리 관계의 변경

본 법령은 권리 관계의 변경이 생길 경우 다음의 절차를 밟도록 하고 있다.

법적 소유주, 등록 소유주, 후순위 담보권자의 권리가 다른 사람에게 이전되는 경우, 혹은 법적 소유주의 채무가 변제된 경우, 기타 후순위 담보권자의 채무가 변제된 경우, 담보권이 이행되거나, 채무 상당 금액이 공탁되는 경우는 등록기관은 20일 이내에 다음을 조치하여야 한다(제18100.5항).

a. 법적 소유주나 등록 소유주가 변경될 경우는 기존의 등록절차에 따라 진행한다. 만일 등록 소유주만 변경되고 채무가 그대로 이전될 경우는 법적 소유주가 관련 권리를 유보하는 것으로 표기한다. 변경내용은 법적 소유자 및 후순위 담보권자에게 보건국이 통보한다.

b. 후순위 담보권자 들의 권리가 이전될 경우도 법적 소유주, 등록 소유주 및 기타 후순위 담보권자들에게 통보하여야 한다.

c. 등록 이후에 성립된 담보권이 있을 경우는 권원 기록을 수정하여야 한다. 그리고 그 담보권이 대항력을 확보한 경우는 제1후순위 권리자가 된다.

d. 법적 소유주가 채권을 변제받은 경우는 권원증서에 그 내용을 기록

하고 서명하여 보건국에 제출한다. 보건국은 권원 기록을 수정하고 권원 증서 등을 재발급하고, 후순위 담보권자가 법적 소유주가 되며, 만일 후순위 담보권자가 2인 이상이면 최우선순위 권리자가 법적 소유주가 된다.

e. 모든 후순위 담보권자의 채무가 변제된 경우 후순위 담보권자는 그 내용을 기재하여 보건국에 송부한다. 보건국은 등록 소유주를 법적 소유주로 권원 기록을 수정하고 등록증을 재발급한다.

13) 권리 관계의 우선순위

본 법령에서는 권리 관계의 우선순위를 다음과 같이 규정하고 있다.

법적 소유주의 권리는 대항력을 갖춘 담보권자나 일반 담보권자보다 우선한다. 후순위 담보권자는 통일상법전 9313에 의한 대항력 갖춘 담보권자보다 우선한다. 상기 통일상법전 9313에 의하여 대항력을 갖춘 담보권자는 대항력을 갖추지 못한 담보권자에 우선한다. 대항력을 갖추지 못한 담보권자 간에는 등록 순서에 따라 우선한다. 담보물권의 존재가 표시된 등록증사본의 수령은 의제통지(constructive notice)를 구성한다. 그리고 이러한 권리 간의 충돌은 부동산의 권리의 우선순위에 관한 법을 준용한다. 권원증서상의 법적 소유주나 후순위 담보권자의 권리는 대항력을 갖춘 집합동산담보권에 우선한다(제18105항).

“유치권자”(lien creditor)의 의미는 통일상법전 9102를 준용한다. 대항력이 완성되지 않은 담보물권은 대항력을 취득한 담보물권에 비하여 후순위가 된다. 그리고 담보물권이 성립한 후 대항력을 취득하기까지 사이에 발생한 유치권에 대하여 우선한다(제18106항).

14) 수상가옥의 이동

수상가옥을 다른 장소로 이동하고자 할 경우는 법적 소유주나 후순위

담보권자의 서면 동의를 받도록 하고 있으며, 이동할 경우 등록기관에 신고하도록 하고 있다(제18099.5항). 수상가옥은 동산으로써 이동 가능한 물건이므로 이러한 이동에 있어 담보권자의 권리를 보호하고 있다.

1.1.3 시사점

위에서 보는 바와 같이 캘리포니아주법은 단일가족의 주거로 사용될 수 있는 각종 조립·이동식 주택, 주거용 트레일러 및 수상가옥 등에 대하여 보건안전법에서의 등록제도를 마련함으로써 행정적 관리와 함께 재산권을 보호함으로써 주거의 안정을 꾀하고 있다고 판단된다. 캘리포니아는 부동산 등기제도를 토렌스 시스템이 아닌 레코딩 시스템을 채택하고 있는 주임에도 불구하고 이러한 수상가옥 등에 대한 등록제도는 오히려 토렌스 시스템의 성격에 가깝다. 즉, 권원증서가 발급되거나 등록기관에서 기록·관리하고 있는 권원기록에 공신력이 부여되고 특별한 반증이 없는 한 이러한 기록은 권원을 입증하는 증거가 된다. 또 등록은 매년 갱신을 통하여 행정적 관리의 목적물인 수상가옥 및 이동식 주거시설의 현황을 파악하고 세금부과의 기초자료로 삼는 한편 이 등록증을 게시하게 함으로써 행정기관이나 이해관계 등을 가진 제삼자가 쉽게 목적물을 특정할 수 있도록 하였다. 또한, 재산권 공시제도에서는 등록청에서의 권원 기록의 유지와 권원증서의 발급을 통하여 공시의 목적을 달성하고 있는데 이는 우리나라의 등기제도와는 다른 점이 있다. 우리나라 등기제도는 등기의 공신력을 인정하지 않으며 등기요건에 있어 형식주의를 택하고 있으나¹⁹¹⁾, 캘리포니아는 권원의 조사와 기록 및 권원증서의 발급에 있어 등록청이 실질적 심사를 하는 실질적 심사주의를 채택하고 있음을 알 수 있다. 또한, 등록청이 신청자의 권원 보유 여부에 있어 충분히 심사한 후 권원을 부여토록

191) 지원림, 『민법강의(11판)』, 홍문사, 2013.1, 459면, 505~506면; 양형우, 『민사법특강』, 피앤씨미디어, 2016.8, 366면; 송덕수, 『신민법강의(7판)』, 박영사, 2014.1, 504면, 535면; 이영준, 『물권법』, 박영사, 2009.8 15면, 227면; 김준호, 『민법강의』, 법문사, 제19판, 2013.1, 520면, 523면; 곽윤직·김재형, 『물권법』, 박영사, 2017.8, 39면, 45면; 양형우, 『민법의 세계』, 피앤씨미디어, 2018.1, 375면.

하였으며 이를 만족하지 않을 때 권원증서의 발급을 유보하거나 보증서, 혹은 보증증권을 통하여 이후 발생할 수 있는 다른 이해관계자의 손해를 주 정부가 배상할 수 있도록 하였다.

1.2 오리건주 법전(Oregon revised statues)

1.2.1 개관

오리건주는 주법으로 수상가옥에 대한 권원증서의 발급을 법제화하였는데 살펴보면 다음과 같다. 오리건주 법전(Oregon revised statues)는 총 17권(volume)으로 구성되어 있고 그 중 제17권은 공공유틸리티(제57편 [utility]), 해운과 항해(제58편), 차량관리규정(제59편), 상업용 차량(제60편), 그리고 제61편에 소형선박(small watercraft) 및 항공(제62편)으로 구성되어 있다. 제61편은 제830장(chapter)으로써 일반규정, 의무 보트안전교육, 주 해양위원회(state marine board), 특정 지역규정, 설비규정, 보트 운항, 음주 및 약물 운항금지, 해양생물 보호, 수상기, 일련번호 권원 및 면허, 보트식별번호가 제거된 보트 및 속구의 처분, 유기(遺棄)된 선박, 잠수용 폴리스타이렌 사용금지, 벌칙 등으로 구성되어 있다.¹⁹²⁾ 그 중 수상가옥의 등록 및 공시에 관련된 부분은 “일련번호, 권원 및 면허”이다. 즉, 제830장은 소형보트에 대한 등록과 면허, 소유주의 의무사항을 규정하고 있는데 그 중에 등록 및 권원 등의 부분을 수상가옥에도 적용하게 되어있으며, 등록대상인 보트와 수상가옥은 그 법적 개념이 다르다.

1.2.2. 수상가옥에 대한 등록제도

1) 용어의 정의

“보트”라 함은 수상에서 운송수단으로 사용할 수 있는 모든 것으로써,

192) https://www.oregonlegislature.gov/bills_laws/ors/ors830.html, 2019.4.17 접속.

수상가옥을 제외한다고 하고, “수상가옥”이란 보트가 아닌 것으로 주거지로 사용되는 부두나 파일 등에 고정되어 계류된 구조물을 말한다고 정의하여 보트와 수상가옥을 다른 개념으로 다루고 있다(제830.700조 제1항 및 제4항). 또한 “소유주(owner)”란 보트나 수상가옥 등에 담보이익(security interest)이 아닌 물권적 이익(property interest)을 가진 사람을 말한다. 캘리포니아주에서의 법적 소유주는 담보물권자로서 오리건주와 개념이 다르다.

2) 등록의무

오리건주에서 주로 사용되는 수상가옥의 소유주는 식별번호판을 신청하여야 한다. 신청서에는 소유주의 성명, 주소, 수상가옥의 상세 및 장소가 포함되어야 하고 주 해양위원회가 요구하는 기타 정보를 제공하도록 하고 있다(제830.855조 제1항). 수상가옥은 잘 보이는 곳에 고유한 번호의 식별번호판을 부착하지 않거나, 주 해양위원회가 발급한 권원증서가 없으면 사용할 수 없도록 하고 있다(제830.850조 제1항, 제830.850조2항). 이는 캘리포니아주와 유사하다.

3) 등록관청

수상가옥의 등록과 변경, 말소 및 식별번호판, 권원증서의 발급은 주 해양위원회(state marine board)를 주무관청으로 하고 있다(제830.855조 1항, 제830.855조 제2항).

4) 권원증서의 발급

수상가옥 등의 신규 등록이 접수되면 주 해양위원회는 권원증서를 소유주에게 발급한다. 이 권원증서에는 소유주의 이름과 주소 그리고 수상가

옥의 상세와 장소, 발급일이 표시되며, 소유주와 장소가 변경되지 않은 한에서 유효하다고 표시하도록 되어있다(제830.855조 제2항).

5) 권원증서의 효력

권원증서는 반증이 없는 한(prima facie) 소유권과 담보물권의 증거가 된다(제830.850조 제2항).

6) 권원증서의 유효기간

수상가옥의 권원증서는 소유주와 장소가 변경되지 않는 한, 그리고 권원증서의 보유자가 적법한 보유자일 경우 보트의 수명이 다할 때까지 유효하게 된다(제830.810조). 그러나 식별번호판은 새로운 권원증서가 발급되어도 변경되지 않는다(제830.860조 제1항, 제2항).

7) 변경/말소 신고의무

이미 적법한 등록번호가 부여된 보트나 보트하우스¹⁹³⁾, 수상가옥의 소유권이 변경되거나 버려지거나, 완파되었을 경우는 30일 이내에 주 해양위원회에 통보하여야 한다. 소유주의 주소변경도 마찬가지이다(제830.710조). 그리고 이러한 보트, 보트하우스 혹은 수상가옥을 고철처리, 분해, 혹은 파괴하는 자, 혹은 이를 위하여 구매한 자는 권원증서(certificate of title)를 주 해양위원회에 반납하여야 한다. 이런 경우에 주 해양위원회는 마지막 소유주와 담보권자에 관한 기록을 유지하여야 한다(제830.720조).

8) 등록관청의 권리와 의무

193) 보트를 보관하기 위한 부유식 혹은 고정식 수상구조물.

주 해양위원회는 등록된 수상가옥, 보트하우스 및 보트의 권원증서, 등록번호 등의 기록을 유지하여야 하며 일반에 공개토록 하고 있다(제 830.715조). 그리고 관계기관의 요청에 따라 수상가옥, 보트하우스 및 보트의 리스트를 제공할 수 있도록 하고 있다(제820.725조).

9) 담보권의 신설과 해제

담보권을 신설하기 위해서는 소유주는 권원증서 뒷면의 신청란에 서명하고 담보권자에게 권원증서를 전달한다. 담보권자는 10일 이내에 주 해양위원회에 제출하여 새로운 권원증서를 발급받는다. 만일 그 전에 다른 담보권자가 권원증서를 보유하고 있을 경우는 소유주는 서명 및 그 담보권자가 직접 해양위원회에 송부할 수 있도록 하여야 한다. 담보채권의 변제가 되면 담보권자는 담보권 해제의 내용에 서명하고 차순위 담보권자에게 권원증서를 송부한다. 만일 차순위 담보권자가 없다면 소유주에게 송부한다. 역시 10일 이내에 해양위원회에 제출하고 새로운 권원증서를 발급하여 최우선순위의 담보권자, 없을 경우는 소유자에게 송부한다. 담보권이 소유주의 동의 없이 양도되었을 경우는 권원증서에 기재되기 전까지는 소유주의 권리나 차순위 담보물권자의 권리는 보호받는다(제830.745조).

10) 담보권의 대항력취득

담보권(security interest)의 대항력취득(perfection)¹⁹⁴⁾은 권원증서에의 등록 신청과 등록(notation)으로만 가능하다. 담보권은 담보권자의 담보계약이 해제 혹은 종료될 때까지 유효하다. 수상가옥, 보트하우스 및

194) perfection은 담보물권의 '성립'으로 보는 견해도 있으나 담보물권의 '성립'은 담보권자와 채무자의 서면약정으로 성립되며, perfection은 담보권을 입증할 수 있는 서류의 완비 및 공공기관에 제출 혹은 점유 등으로 대항력을 갖추는 것을 말한다(Garner, Ibid., p.2013).

보트 등을 판매하는 사업을 영위하는 경우, 혹은 판매용 재고나 임대용인 경우는 권원증서에 등록한다고 하더라도 대항력을 취득하지 못한다. “보트 등”의 담보물권에 관하여는 미국통일상법전(Uniformed Commercial Code, UCC) 9-501을 준용한다. 또한, 담보권리, 구제 등에 관한 모든 사항은 미국통일상법전을 준용한다(제830.740조).

11) 담보물권이 성립된 수상가옥 등의 소유권 양도

담보물권이 성립된 수상가옥, 보트하우스 혹은 보트의 소유권을 이전하기 위해서는 담보권자의 서명이 있어야 하며, 미변제채권의 상세 및 적법한 권원의 소유자임을 보증하는 서류와 함께 권원증서에 배서하여 양수인에게 전달한다. 양수인은 양수일로부터 10일 이내에 해양위원회에 수수료와 함께 제출하여 새로운 권원증서를 발행받는다(제830.750조 제1항). 만일 양수인이 재판매를 위한 업자일 경우 양도인의 배서(indorse)만이 요구된다. 재판매업자는 권원증서를 주 해양위원회에 제출할 필요는 없으나 업자에게 양도되었음을 즉시 통보하여야 한다. 재판매업체로부터 새로운 양수인에게 양수될 경우 권원증서는 새로운 양수인에게 전달되고 위 제830.750조 제1항에 따라 새로운 권원증서를 발급받는다(제830.750조 제2항).

1.2.3 시사점

위와 같이 오리건 주에서는 미해안경비대에 선박으로 등록되지 않는 소형보트나 보트하우스, 혹은 수상가옥에 대한 재산권 공시제도(titling)를 마련해 놓았다. 이와는 별도로 소형보트에 대하여는 추가로 등록제도(registration of boat number)를 갖추어 등록번호 등을 부여받아 선체에 식별번호를 부착하게 하고 미등록된 보트는 운항할 수 없도록 하였다. 한편 수상가옥이나 보트하우스는 등록과 동시에 식별번호판을 발급받아 계

시하도록 요구하고 있다. 적법한 소유권 혹은 담보물권의 적법한 보유의 증거는 등기부 등본에 의한 것이 아니라 권원증서의 보유로 이루어지는 점이 우리나라와 다르다 하겠다. 그러나 권원증서가 등록기관에서 발급되고, 이러한 권원증서는 반증이 없는 한 진정한 권리를 입증하므로 실질적으로는 캘리포니아주의 등록시스템과 성격이 유사하다. 즉, 권원증서 상의 권리나 정보의 변동이 있을 경우에는 법으로 관리기관에 제출하여 새로운 증서를 받게 함으로써 관리기관의 권원증서에 대한 기록과 권원증서 상의 기록이 일치하도록 되어있고, 이러한 권원증서의 기록을 공개적으로 열람할 수 있게 함으로써 소유권 및 제반 권리의 변동사항에 대한 실질적인 공시제도의 효과를 달성함을 알 수 있다. 오리건주 역시 부동산 등기제도에 있어 레코딩 시스템을 채택한 주이나 수상가옥이나 보트 등이 가지는 특수성 때문에 등록을 통한 행정적 관리의 차원에서 이러한 등록제도의 입법이 마련된 것으로 판단된다.

2. 영국 내수로법(British waterway act 외)

2.1 수상가옥의 등록

영국의 수상가옥은 대부분 강과 그 지류 및 운하에 분포되어 있는데 관련 법규는 크게 2개로 나뉘어 있다. 하나는 내수로(inland waterways)를 관리하는 영국내수로법(British waterways act)이고 다른 하나는 환경청(내수로)규칙(The Environment Agency [inland waterways] Order)이다. 전자는 브리티시 워터웨이(British waterways) 라고 하는 공기업¹⁹⁵⁾으로서 영국내수로위원회(British Waterways Board)가 집행기관으로서 내수로 상의 선박과 수상가옥 등의 등록을 담당하며 후자는 영국 환경청(Environment agency)이 집행기관으로 강, 혹은 수로별로 선박 및 수상

195) 이 공기업은 2012년도에 잉글랜드와 웨일즈 지역 관련 자산과 책임을 Canal & River Turst로 이관하였고, 스코틀랜드와 브리티시 지역은 Scottish Canal을 상호로 하여 유지하고 있다.

가옥 등을 등록할 수 있는 기관이다. 먼저 영국내수로법은 1995년이 최신판인데 그 중 수상가옥의 등록에 관한 부분은 1971년 판을 일부 준용하여 사용하고 있다. 1971년 법령을 살펴보면 총 5부와 3개의 부록(schedule)으로 구성되어 있으며, 제1부(part 1)에 서두, 제2부에 레저보트(pleasure boat), 제3부에 수상가옥, 제4부에 레저보트와 수상가옥에 적용되는 특별규정, 제5부에 일반 및 기타, 그리고 부록 1.에 수로로 사용되는 하천, 부록 2에 레저보트와 수상가옥의 등록에 필요한 상세, 부록 3.에 등록비용이 명시되어 있다. 여기에서 수상가옥의 등록에 관련 있는 부분은 제3부와 제4부, 부록2이다. 자세히 검토하면 다음과 같다.

1) 입법목적

본 법령의 입법목적은 영국내수로위원회(British Waterways Board, 이하 “위원회”라 한다)가 관리하는 내수로에서의 레저보트와 수상가옥의 사용을 규율하고, 비용을 징수하며 위원회에 추가적인 권한을 부여하기 위 함임을 명확히 하고 있다.

2) 용어의 정의

수상가옥(house boat)은 사람의 주거를 위해 사용되는 모든 종류의 보트, 바지, 선박, 구조물, 부분(part), 잔존물(remains) 혹은 잔해를 말하며 (a) 항해에 사용되거나, (b) 파손되거나 폐기되는 것으로 위원회의 서면 확인이 된 것, (c) 위원회가 사용하거나 소유하고 있는 것. (d) 부유식 혹은 고정식 부두로 사용되거나 레저용으로 사용되는 그것들을 제외한다고 정의하고 있다(제3절[Section]).

3) 미등록 수상가옥의 사용제한

내수로에서 수상가옥증서(houseboat certificate)를 소지하지 않고 정박, 유지하는 것은 불법으로 규정하고 있다(제13절 제1항). 본 법규를 위반하여 수상가옥을 정박하거나 유지하는 경우, 위원회는 서면으로 해당 수상가옥의 관리인(having the control)에게 철거나 제거를 요청할 수 있으며 28일 이상 유예기간의 통보에도 불구하고 이행되지 않을 때 벌금을 부과할 수 있도록 하고 있다. 벌금의 납부나 규정의 이행이 강제되지 않을 때 위원회가 해당 수상가옥을 제거하거나 철거하고 그 비용을 법원의 판결에 의하여 수상가옥의 관리인에게 청구할 수 있다(제13절 제2항). 그리고 본 절에서는 반증이 없는 한 소유자나 점유자를 “수상가옥의 관리인”으로 간주한다(제13절 제6항). 이처럼 등록을 행정적 관리의 수단으로써 사용하여 무분별하게 수상가옥을 계류하거나 방치하지 못하도록 하고 있다.

4) 수상가옥의 등록

부록 2에서 정한 수상가옥 상세정보의 제공과 등록비를 위원회에 납부하여야 한다. 위원회는 수상가옥 등록번호의 부여와 게시, 공적 장부예의 기록 및 유지, 수상가옥증서의 발급에 필요하다고 판단될 때는 수시로 신청인에게 추가적인 정보를 요청할 수 있다(제14절 1항). 등록에 필요한 정보는 다음과 같다(부록 2).

- (1) 수상가옥의 명칭(있을 경우)
- (2) 수상가옥의 길이
- (3) 등록증서의 필요유효기간
- (4) 수상가옥의 정확한 계류 위치
- (5) 소유자의 이름과 주소
- (6) 신청인의 이름과 주소

(7) 신청인의 서명

5) 증서의 발급

수상가옥의 관리인은 수상가옥이 계류되거나, 고정되는 경우 위원회의 담당자에게 3일 이내 발급을 요청하거나, (증서가 있는 경우)위원회의 사무실로 증서를 송부하여야 한다. 발급의 요청이 있는 경우 담당자는 위원회의 사무총장(secretary)이 서명한 수상가옥증서를 발급하여야 한다(제16절 제1항).

6) 증서의 유효기간

수상가옥의 증서는 매년 12월 31일 자로 만료되며, 3회분의 갱신비용을 일시 납부하는 경우 3번째 돌아오는 12월 31일 자로 만료 일자를 정할 수 있다(제17절 제1항, 제2항).

7) 등록정보의 공개

위원회에 등록된 모든 정보는 소정의 수수료를 납부한 경우 누구나 열람할 수 있도록 하여(제18조) 공시제도 소기의 목적을 달성하고 있다.

8) 소유권의 이전

수상가옥증서가 발급된 수상가옥의 소유권이 이전된 경우, 양도인은 의무적으로 위원회에 이를 통보하여야 하며(양수인은 의무사항은 아니나 통보할 수는 있다), 이 경우 수상가옥증서는 더 이상 유효하지 않다. 위원회는 그러한 통보를 접수한 즉시 기존증서의 유효기간과 같게 새로운 증서를 발급하여야 한다. 또 이러한 통보가 접수되기 전까지는 양도인은 본 법규의 적용에 있어 소유자로 간주한다(제19조).

한편 같은 법의 1995버전에는 총 4개의 부(Part)와 3개의 부록(schedule)으로 구성되어 있는데 수상가옥의 등록과 관련된 부분은 제3부(Part III) 내수로의 관리와 규정(regulation and management of inland waterways)과 부록 1. 부분이다. 여기서는 수상가옥(houseboat)과 선박(vessel)에 대한 규정적용을 혼재하고 있으나, 영국의 경우 상당수의 수상가옥이 선박으로서 등록되고 운용되는 점을 감안하면 같은 법의 선박에 적용되는 대부분 조항이 선박형 수상가옥(선상가옥)에 적용되는 것으로 볼 수 있다.

제3부의 내용을 살펴보면 다음과 같다.

1) 수상가옥증서의 발급조건 강화

부록 1.의 일반 조건(general terms)들을 1971년의 발급조건에 추가하여 이를 충족할 것을 요구하였다(제16절 제1항). 1971년도 법령의 제17절의 수상가옥증서의 만료, 제19절의 수상가옥의 양도에 따른 법률적용을 중단하였다. 또 1979년 12월 31일 이후로 신규 발급된 수상가옥증서를 보유한 수상가옥은 동법 1995 개정판이 통과되기 전 6개월 간 자격심사를 다시 받아 증서를 발급하도록 하였다(제17절).

2) 통행 방해금지

다른 선박 등이 항행하는 데 방해가 되거나, 사람이나 차량 등이 수로를 따라 운행하는 데 방해가 되도록 선박이나 수상가옥을 계류하거나 방치해서는 안 되며, 사람이나 재물에 손해를 입히는 원인이 되거나 위험을 가한 경우, 즉결재판에 넘겨지며 범법행위로서 벌금의 부과될 수 있다(제18절).

3) 작업을 위한 수상가옥 등의 이동

내수로의 준설, 수선, 수리작업을 위하여 선박 등의 이동이 필요한 경우 위원회는 해당 선박 등에 통보하고 28일 이내에 이동을 요청할 수 있으며, 만일 이동하지 않을 때 위원회가 임의로 이동할 수 있도록 하고 있다.

4) 사설계류지 이용

위원회는 사설계류지를 이용하는 선박이 사적 권리를 행사하는 것을 규제할 수 있지만, 그러한 권한의 행사에 있어 사적 권리와 관행적 계류의 권리를 침해하는 것이 바람직한지 충분히 고려하여야 한다(제20절).

5) 계류관리

위원회의 승인이 없이는 누구도 선박을 위한 계류시설이나, 상륙통로(gangway), 기타 구조물을 설치할 수 없다. 그러한 시설을 설치하려는 자는 성명과 주소, 구조물의 종류와 정확한 위치 등의 정보를 신청서와 함께 위원회에 신청하여야 하며, 위원회는 신청서를 접수 후 5년 내의 유효기간으로 증서를 신규발급하거나 갱신하여야 한다(제20절).

그리고 부록 1.은 수상가옥증서의 일반조항(general terms of houseboat certificate)이며, 제1부(part)는 용어의 정의와 적용, 제2부는 위원회가 관리하는 지역에 적용되는 조항, 제3부는 모든 수상가옥증서에 적용되는 조항으로 구성되어 있다.

1) 용어의 정의(제1부 제1조)

“증서”라 함은 수상가옥증서를 말한다.

“소지인”(the holder)이라 함은 증서 상에 수상가옥의 관리인(having control) 혹은 이를 위임받은 자, 혹은 그 대리인(personal representative)¹⁹⁶⁾을 말한다.

2) 계류 권한

소지인은 증서의 유효기간 내에서 수상가옥을 지정된 장소에 계류할 권리를 가지며(제2부 제3조), 이러한 권리는 위원회의 해당 계류지에 대한 권리가 충분한지의 여부와 위원회의 판단 등에 따라 연장이 제한될 수 있다.

3) 증서의 양도

증서의 소지인은 위원회의 승인을 받아 18세 이상의 성년에게 양도할 수 있으며, 위원회는 정당한 사유 없이 이러한 승인을 지연하여서는 안 된다(제5조).

4) 증서의 무효화

증서는 소지인이 포기하거나, 법 제17절에 의해 회수되거나, 계류지에서의 계류 권한이 종료되거나, 본 부록에서 요구되는 조항들을 소지인이 충족하지 못하고, 위원회의 적법한 시정통지에도 불구하고 시정조치가 이행되지 않을 때 그 효력을 상실한다(제3부 제6조).

5) 계류조건

수상가옥은 위원회의 서면승인이 없이는 계류하여서는 안 된다(제7조)

196) 여기에서 대리인은 the administration of estates Act 1925의 제55조의 대리인을 말한다. 이는 사망자의 유언집행자, 대표자, 관리인 또는 유언집행자로 간주되는 사람을 포함하여 법정대리인보다 포괄적인 개념이다.

6) 소지인의 증서 포기(surrender)

소지인은 위원회에 증서의 포기를 최소 4주 전에 서면으로 통보하여야 한다(제8조).

7) 증서의 게시

증서는 수상가옥 외부의 잘 보이는 곳에 항상 게시하여야 한다(제9조).

8) 준법 의무

소지인은 지역 행정관청의 모든 요구사항과 관련 법령을 준수하여야 할 의무를 진다(제12조, 13조).

9) 오수 배출금지의무

소지인은 싱크대, 샤워부스, 세면대에서의 오수를 제외하고는 어떠한 오염원을 배출하여서는 안 되며, 오수(汚水, sewage)는 위원회, 국립하천관리청 및 지역 행정관청의 요건을 충족하는 경우에만 배출이 가능하다(제13조, 제14조).

10) 수상가옥의 이동

수상가옥은 이동이 가능하며, 상업적 임대를 목적으로 운항하여서는 안 된다. 이동 중의 수상가옥의 증서는 같은 법 1971버전의 제2부, “레저보트”의 증서로 간주하며 같은 법에서 요구되는 레저보트의 모든 요건을 만족하여야 한다.

한편 내수로를 관장하는 환경청(environment agency) 또한 지역 하천의 환경관리기관으로서 해당 하천에서 사용되는 수상가옥의 등록을 요구하는데, 템스 강에서 사용되는 수상가옥의 등록 양식에 수상가옥을 하기와 같이 구분하고 있다.

① 선박의 범주에 포함되며 수상가옥으로 등록될 수 없는 것.

- 거주 용도로의 사용과 관계없이 가정용 혹은 상업용으로써, 폰툰, 뗏목, 선체, 탱크, 혹은 다른 부유체 위에 장착되어 추진설비가 달려있고 항행에 사용될 수 있거나 사용될 용도로 만들어진 모든 형태의 사유(私有) 공간.

② 선박의 범주에 포함되며 수상가옥으로 등록이 가능한 것

- 거주 용도로의 사용과 관계없이, 가정용 혹은 상업용으로써, 원래 예인되어 항행할 수 있도록 만들어진 선체 내부나 선체 위에 만들어진 모든 형태의 사유(私有) 공간으로써, 현재 예인 가능성 유무나, 영구적으로 계류되어 있는지는 불문한다(개조된 바지선, 양하선 등).
- 거주 용도로의 사용과 관계없이, 가정용 혹은 상업용으로써, 원래 항행이 가능하도록 만들어진 선체 내부나 선체 위에 만들어졌으며 원래 추진설비가 설치되어있지 않았거나, 추진설비가 영구적으로 제거되었거나 사용될 수 없도록 만들어진 모든 형태의 사유(私有)공간.
- 옥스퍼드대학 바지선¹⁹⁷⁾ - 영구계류 여부를 불문한다. .

③ 선박이 아니면서 수상가옥으로 등록이 요구되지 않는 것.

197) 옥스퍼드 대학의 조정부가 소유하여 강가에 계류하여 두고 선수들의 탈의실, 관중들의 경기관람 및 회합 등을 위해 사용되던 바지선으로 이후 개조되어 수상식당이나 수상가옥으로 사용되기도 하였다. 예를 들면 2014년도에 시장에 매물로 나온 옥스퍼드 대학바지는 1880년도에 건조된 것으로 2개의 침실, 2개의 욕실 및 주방 등이 구비되어 있다.

- 모든 형태의 구조물로서 가정용 혹은 상업용으로써 고정형으로 설계되고 건조되어 폰툰, 뗏목, 선체, 탱크, 혹은 다른 부유체 위에 장착되어 영구적으로 계류되어 있거나 항행에 사용될 목적도 없었고, 항행도 불가능한 사유(私有)공간(수상에서 건조되거나 수상으로 이동되었는지는 불문한다).

④ 선박일 수도 있고 때에 따라 심사 여부에 의하여 수상가옥으로 등록의 대상이 될 수 있는 경우

- 모든 형태의 구조물로서 가정용 혹은 상업용으로써 고정형으로 설계되고 건조되어 폰툰, 뗏목, 선체, 탱크, 혹은 다른 부유체 위에 장착되어 있으나 영구적으로 계류되어 있지 않고 실질적으로 항행에 사용되거나 사용될 수 있는 사유(私有)공간.

이러한 분류를 보면 몇 가지 원칙을 발견할 수 있다. 첫째 폰툰이나 뗏목, 선체 탱크 등 일반적인 선박이 가지는 선체 이외의 부유체 위에 설치되어 항행이 불가능한 수상가옥은 수상가옥의 범주에 포함하지 않고 있다. 그렇게 됨으로써 수상가옥이면서 선박이 아닌 경우는 없다. 즉, 항행이 가능한 모든 선체를 선박으로 보면서 그 중 추진설비가 달린 것을 수상가옥이 아니면서 선박인 카테고리로 분류하고 있다. 그 외에 추진설비 없이 항행이 가능한 선체 위에 설치된 모든 수상가옥은 선박이면서 동시에 수상가옥으로 구분하고 있다. 그리고 폰툰식 수상가옥은 등록의 의무가 없다. 본 등록 양식의 최종본이 2016년 11월인 것을 보면 추정컨대 *The Environment Agency v. Gibbs and another* 의 판결을 반영하여 구체적인 기준을 세운 것으로 보인다.

2.3 시사점

영국은 수상가옥의 등록을 통한 공시제도를 마련해 놓았으나 공시제도 본연의 기능, 즉 물권을 외부에서 인식할 수 있는 형식을 갖추어 대외적

으로 알리는 취지에서의 공시제도로는 불완전해 보인다. 등록상의 소유주로 등록이 된다고 하더라도 이는 진정한 소유권에 증거로 볼 수 없으며, 등록기관도 이러한 기록에 대한 권원을 확인하여 주지 않는다. 또 소유권 변동에 대하여 등록기관에 통보하는 것도 등록기관이 물권 변동에 대한 기록이나 권원을 확인해주기 위한 것이 아닌, 행정상의 관리목적으로 기록을 유지하는 것으로 보인다. 즉, 수상가옥에 대한 행정적 통보나 요청 등을 적시에 전달하고, 이러한 행정적 지시에 대한 이행 책임을 지는 사람을 지정함으로써 효과적인 관리시스템을 구축하기 위한 것으로 판단된다.

이러한 공시제도의 불완전성은 영국의 기존의 부동산 거래의 관행에서 비롯된 것으로 보인다. 앞서 살펴보았듯이 새로운 등기법률이 시행되기 전까지 통상적으로 부동산의 거래할 때는 양도증서(deed)를 양도함으로써 양도인이 적법한 권리를 가지고 있음을 입증하여 거래를 해왔는데¹⁹⁸⁾ 이러한 관행과 사회적 인식이 수상가옥 등의 거래에서도 동일하게 적용된 것으로 보인다. 수상가옥의 경우 이러한 양도증서 등 권원을 입증할 서류의 부재로 인하여 수상가옥을 양수·양도할 때는 특히 유의하여야 하며, 은행 등 금융권에서도 채무가 완전히 변제되기 전까지 보관하여야 할 양도증서 등의 부재로 인하여 저당권(mortgage)에 근거한 대출들을 기피한다고 한다.¹⁹⁹⁾

제4절 소결

전술한 바와 같이 영국과 미국의 수상가옥등록제도에 대하여 살펴보았다. 일본도 플로팅 건축물은 선박 혹은 건축물로서 법적인 지위가 모호하여 부동산으로 등기가 어렵고 담보설정이 불가능하다고 한다. 관광시설로 사용될 경우 관광시설과 그에 부속되는 토지, 공작물, 기계 기구 등을 한 데 묶어 관광시설재단등기부에 소유권 보존등기가 가능하도록 하고 있다

198) 이은희, 앞의 논문, 216면.

199) Residential Boat Owner's Association, 『Living Afloat』, 4th Edition, 2018, p.85.

고 한다.²⁰⁰⁾ 관광시설재단저당법을 살펴보면 목적으로 관광시설에 대한 신용증진을 통해 관광사업의 발전은 도모하도록 하고 있고(제1조), 동산 및 부동산은 동일한 사업자에 속하여야 하고, 관광시설에 속하는 전부 또는 일부로 구성되며, 토지 및 공작물, 기계 기구 및 비품, 동물, 식물 및 전시물, 지상권 및 임대인의 승낙을 득하였을 때 임차권, 선박, 차량, 항공기와 그 부속품들이 재단의 대상이 될 수 있다(제4조). 즉, 관광시설재단저당법에서는 특별히 수상건축물이 등기의 대상으로 되어있는 것이 아니라 관광시설의 일부가 되고, 재단의 목적물이 되는 때에만 다른 동산과 함께 부동산으로 간주가 되는 법률구조로 되어있다. 공장재단, 광업재단, 어업재단, 관광시설재단, 항만운송사업재단, 도로교통사업재단, 자동차교통사업재단, 철도재단, 궤도재단, 운하재단처럼 일본 민법상 하나의 부동산으로 간주할 수 있는 길을 열어놓은 것이다. 그러므로 이러한 관광시설의 일부로서 재단의 목적물이 되는 수상숙박시설은 소유권 및 저당권의 등기가 가능하나 별도의 수상숙박시설에 대한 등기가 아닌 재단시설 전체에 대한 등기만 가능하다.

이에 반하여 미국의 경우 수상숙박시설을 가정의 거주시설로 사용하고 있으며 그 수가 상대적으로 많아 이런 입법의 필요성이 있었던 것으로 판단된다. 부동산도 아니고, 선박도 아니고, 소형선박도 아닌 수상가옥으로써 등록을 강제하고 소유권 및 담보권을 공시하여 거래상에 위험을 최소화하고 소유권 및 담보권 등의 재산권을 보호하는 제도가 잘 마련되어 있다. 특히 수상가옥마다 등록번호를 게시하게 하여 제 3자로 하여금 권리 관계가 있는 수상가옥을 쉽게 식별하게 하고 등록기관에서 권리 관계를 쉽게 확인할 수 있게 하여 금융서비스나 매매 등 거래에 있어 거래의 안전을 기할 수 있는 제도적 장치를 갖추었다고 판단된다.

영국과 마찬가지로 미국 수상가옥의 시작은 비싼 토지가격이나 임대료를 피하고자 수상으로 거주시설을 만들기 시작하였다고 알려져 있으나 지

200) 이한석, “플로팅 건축물 관련 국내외 법제도 사례연구”, 한국향해항만학회지 제36권 제6호 한국향해항만학회, 2012.8, 454면.

금은 수상가옥 촌의 독특한 문화적 분위기나 친수공간의 매력에 이끌려 문화예술인들이 선호하는 거주지역이라고 한다. 이러한 활성화의 배경에는 앞에서 검토한 공시제도를 통한 재산권 보호제도가 그 역할을 했다고 판단된다. 수요와 공급이 있으면 시장이 형성되고, 지금은 비록 많지 않은 숫자일지라도 국내의 수상펜션도 수요와 공급이 지속해서 증가한다면 그에 따라 금융의 필요성과 매매 등의 거래도 증가할 것으로 예상하며 이러한 공시제도의 도입이 활성화에 도움이 될 것으로 보인다.

제5장 수상숙박시설에 공시제도 도입을 위한 입법론

제1절 서설

앞의 장에서는 수상구조물들의 선박 해당 여부를 검토하여 선박의 지위를 갖기 위한 판단요소들을 추출하였고 이를 바탕으로 국내법상 선박의 지위를 판단하기 위한 제반 요소들과 판단기준을 제시하였다. 이러한 판단기준으로 다양한 형태의 수상구조물을 판별하여 해당 구조물의 선박 해당 여부를 판단한 후 그에 따른 관련 법률을 적용하고, 선박의 지위를 가진다고 판단될 경우 「선박법」 및 각종 법률에 의거하여 규율하면 된다.

그러나 선박의 지위를 가지지도 못하고, 다른 법률상에서 규율하고 있지 않은 새로운 형태의 구조물들이 문제가 된다. 예를 들면 본 논문에서 검토하였던 수상숙박시설 중 수상펜션의 경우 주어진 요소들과 판단기준을 이용하여 검토해본 결과 수상펜션은 선박에 해당하지 않으며 동산·부동산 중에서는 동산으로, 그리고 건축물해당 여부에 대하여는 건축물에 해당하지 않는 것으로 결론지었다.²⁰¹⁾

이러한 수상구조물은 시대의 변화에 따라 새롭게 나타난 형태로 기존의 법률로 수용할 수 없다는 데 문제가 있다. 특히 이러한 구조물의 재산적 가치를 감안할 때 기존의 공시제도의 대상이었던 부동산과 일부 동산에 비교하여도 충분한 재산적 가치를 지니나 이를 보호할 공시제도는 미비하다.²⁰²⁾ 본 장에서는 이러한 수상숙박시설의 재산권 공시제도에 대하여 현

201) 부유식 해양건축물을 동산인 선박으로 규정하는 것은 「선박법」의 기본정신에 맞지 않는 것으로 판단된다. 부유식 해양건축물은 동산인 선박보다는 부동산으로써 법적인 위치를 확보하는 것이 현행법의 기본정신에 비추어 타당하다고 판단된다는 의견도 있으나(이한석·송화철, 앞의 논문, 2면) 이는 이러한 부유식 구조물을 판단하는 데 있어서 동산이면 선박이고 건축물이면 부동산이라는 이분법적인 판단에서 비롯되었다고 생각된다.

202) 현행법 제도 아래에서는 부유식 해양건축물의 경우 그 자체로서 부동산이든 혹은 동산이든 어느 쪽으로 명확히 분류되지 않기 때문에 등기할 수 없는 실정이다(해양수산부, 앞의 보고서, 123면); 국내에는 재산적 가치를 지닌 낚시용 수상구조물이 해수면과 내수면에 다수 존재함에도 불구하고 법적으로 정당한 지위와 재산권을 보장받지

행법규에서의 해결점을 찾아보고 그 대안을 제시한다.

제2절 기존 제도를 활용한 입법 방안

1. 기존 법제상의 분류 및 적용 법률에 대한 검토

수상숙박시설의 재산권 공시제도를 도입하기 위해서는 먼저 기존 수상숙박시설이 국내법상 어떻게 분류되는지, 그리고 어떤 법률을 적용받는지 가 명확하여야 한다. 그러나 현재 설치된 수상펜션들은 우리나라 법제상, 특히 해사 관련 법상에서 어떻게 분류되고, 귀속되고, 관리되어야 하는지에 대한 부분이 명확하지가 않으며 법률상 정의도 없다.²⁰³⁾ 여기에서는 먼저 이 수상숙박시설들이 기존 법제상에서 어떻게 분류되고 어떤 법률이 적용될 수 있는지에 대하여 검토한다.

1) 선박법 /상법

우리나라 「선박법」은 “선박”을 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배 종류를 말하며, 기선, 범선, 부선 등으로 나누고 있다. 그러나 본 논문 제4장에서 검토하였듯이 수상숙박시설은 선박으로 분류하기에는 적절치 않다. 또한 「상법」은 제740조에서 “선박”이란 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 항해에 사용하는 선박을 말한다고 하여 「선박법」상의 “선박” 중에서 상행위 혹은 영리를 목적으로 바다에서 항해하는 선박을 말하고 있다. 수상숙박시설은 「선박법」 혹은 「상법」상의 선박의 정의에 부합하지 않고, 또한, 수상숙박시설은 선박이 아니므로 선박을 전제로 하는 「선박법」 혹은 「상법」이 적용될 수가 없다.

못하고 있음(국립수산과학원, 앞의 보고서, 40면).
203) 한국소비자원, 앞의 보고서, 4면.

2) 선박안전법

“선박”이라 함은 수상(水上) 또는 수중(水中)에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물을 말한다고 하며, 「선박안전법 시행규칙」 제3조에서는 (부유식 해상구조물) 「선박안전법」 제2조 제1호에서 “해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물”이란 다음 각호와 같다고 하며 그 중 2.에 “수상호텔, 수상식당 및 수상공연장 등으로써 소속 직원 외에 13명 이상을 수용할 수 있는 해상구조물(항구적으로 해상에 고정된 것은 제외한다)”이라고 한다. 여기서 수상호텔은 13명 이상을 수용할 수 있는 해상구조물을 의미하여 선박안전법상 관리의 실효가 있는 규모의 수상숙박시설을 의미하는 것으로 보인다. 또한, 항구적으로 해상에 고정된 것은 제외한다고 하여 본 논문에서 검토하는 수상숙박시설이 포함될 여지는 없어 보인다.

3) 해사안전법

「해사안전법」 제2조에서는 “해양시설”이란 자원의 탐사·개발, 해양과학조사, 선박의 계류(繫留)·수리·하역, 해상주거·관광·레저 등의 목적으로 해저(海底)에 고착된 교량·터널·케이블·인공섬·시설물이거나 해상부유 구조물로서 선박이 아닌 것을 말한다고 하여 해양시설이란 용어를 사용하고 있으며 이론적으로는 본 논문에서의 수상숙박시설이 해상부유구조물이면서 선박이 아닌 것의 하나로서 해양시설로 포함될 수 있음을 보여주고 있다.

4) 해양환경관리법

「해양환경관리법」 제2조에서는 17. “해양시설”이라 함은 해역(「항만법」 제2조 제1호의 규정에 따른 항만을 포함한다. 이하 같다)의 안 또는 해역과 육지 사이에 연속하여 설치·배치하거나 투입되는 시설 또는 구조

물로서 해양수산부령이 정하는 것을 말한다고 하며 「해양환경관리법 시행규칙」 제3조에서는 「해양환경관리법」 제2조 제17호에서 “해양수산부령이 정하는 것”이란 별표 1의 시설을 말한다고 한다. 별표1.의 시설에서는 “구분”에 “2. 해양레저, 관광, 주거, 해수이용, 그 밖의 목적으로 해역안 또는 해역과 육지 사이에 연속하여 설치·배치·투입된 시설 또는 구조물”을 구분하고 그 해당하는 “시설의 종류”에 “가. 연면적 100㎡ 이상의 해상관광시설, 주거시설(호텔·콘도), 음식점(「선박안전법」상 선박은 제외한다.)” 및 “다. 유어장”으로써 그 “범위”에 유어시설과 가두리 낚시터가 포함되어 있음을 알 수 있다. 이렇듯 「해양환경관리법」 상에서 정의하는 해양시설에는 유어시설로서 혹은 연면적 100㎡ 이상의 주거시설(호텔·콘도)로서 수상숙박시설이 포함될 수 있다.

그러나 「해양환경관리법」의 입법목적 자체가 해양오염을 예방, 개선, 대응, 복원하는 데 필요한 사항을 정하는 데 있으므로 이러한 해양구조물을 구분하고 포괄적으로 관리하는 법규로서 한계가 있다. 또한, 해사 관련 법규 내에서 “해양시설”에 대한 용어의 정의가 「해사안전법」상의 정의와 「해양환경관리법」상의 정의와 일치하지 않음은 해사 관련 법규 간의 일관성을 해치고 혼동을 초래할 수 있으므로 개정이 필요하다. 「해양오염방지법」상의 해양시설에 대한 정의는 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률 시행규칙」, 「수산업법」, 「수질 및 수생태계 보전에 관한 법률」, 「해양경비법」, 「환경오염피해 배상책임 및 구제에 관한 법률」 등에서 준용하고 있다.

또한, 법의 제목과는 다르게 제3조(적용범위)에서 적용하는 수역이 “1. 「영해 및 접속수역법」에 따른 영해 및 대통령령이 정하는 해역”으로 되어있고 하위법령인 「해양환경관리법 시행령」에서는 동법 제3조 제1항 제1호에서 “대통령령이 정하는 해역”을 “1. 「영해 및 접속수역법」 제3조에 따른 내수”를 포함하게 되어있으며 「영해 및 접속수역법」상에서는 제2조(내수)에 “영해의 폭을 측정하기 위한 기선으로부터 육지 쪽에 있는 수역은 내수(內水)로 한다.”고 한다. “내수면”에 대한 정의는 「수상레저

안전법」에서의 “하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수(汽水)의 수류 또는 수면을 말한다.”라고 하므로 해상 및 호수, 강 등에 설치된 모든 수상숙박시설을 수용할 수 있다.

2. 기존 공시제도에서의 수용 여부 검토

수상펜션과 같은 수상숙박시설이 국내법상 기존의 공시제도, 특히 수상구조물들에 대한 공시제도를 이용할 수 있는지의 여부를 검토한다.

1) 선박등기부의 등기

20톤 이상의 기선과 범선, 100톤 이상의 부선, 100톤 이상의 수상에 고정하여 설치하는 부선 중 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 제8조에 따른 점용 또는 사용 허가나 「하천법」 제33조에 따른 점용허가를 받은 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선 및 20톤 이상의 어선 등은 「선박등기법」에 따른 선박등기부에 소유권, 저당권, 임차권 등의 권리 관계를 등기할 수 있다.²⁰⁴⁾ 그러나 수상숙박시설은 선박 혹은 부선, 어선으로 분류될 수 없으므로 선박등기부에 등기할 수 없다.

2) 선박원부예의 등록

20톤 미만 기선, 5톤 이상이면서 20톤 미만의 범선, 20톤 이상이면서 100톤 미만인 부선(단, 총톤수 20톤 이상인 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선은 제외한다. 그러나 20톤 이상이면서 100톤 미만인 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 제8조에 따른 점용 또는 사용 허가나 「하천법」 제33조에 따른 점용

204) 「선박등기법」 제3조(등기할 사항) 선박의 등기는 다음 각호에 열거하는 권리의 설정·보존·이전·변경·처분의 제한 또는 소멸에 대하여 한다. 1. 소유권, 2. 저당권, 3. 임차권.

허가를 받은 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물 형 부선은 포함한다)의 소유권 이전은 선박원부에 등록하여야 효력을 발생한다.²⁰⁵⁾ 본 논문에서 검토하는 수상숙박시설은 기선, 범선, 부선으로 분류되지 않아 이에 해당하지 않는다.

3) 동력수상레저기구등록원부에의 등록

「수상레저안전법」 제2조 제4호에 따른 동력수상레저기구 중 같은 법 제30조에 따라 수상레저기구로 등록된 수상오토바이·모터보트·고무보트 및 요트 중 「자동차 등 특정동산 저장법」 제3조 제2호 다목에 따라 저장권의 목적이 되는 동력수상레저기구에 대한 소유권의 득실변경은 해당 수상레저기구등록원부에 등록을 하여야 그 효력이 생긴다.²⁰⁶⁾ 수상숙박시설은 열거된 수상레저기구들과는 그 형태나, 구조 기능 등에서 차이가 커 수상레저기구로 분류될 여지는 없다.

4) 건설기계등록원부에의 등록

「건설기계관리법」 상의 준설선은 등록된 후가 아니면 이를 사용할 수 없다고 규정하고 있으며 소유자의 변경 시에는 30일 이내에 변경신고를 하여야 한다.²⁰⁷⁾ 소유권 이전에 따른 효력에 대한 별도의 규정이 없으나 등록할 때 소유권 이전의 효력이 발생한 것으로 봐야 한다. 또한, 이러한

205) 「선박법」 제8조의제2항 소형선박 소유권의 득실변경(得失變更)은 등록을 하여야 그 효력이 생긴다.

206) 「수상레저안전법」 제33조의2(동력수상레저기구 소유권 변동의 효력) 「자동차 등 특정동산 저장법」 제3조 제2호 다목에 따라 저장권의 목적이 되는 동력수상레저기구에 대한 소유권의 득실변경은 해당 등록원부에 등록을 하여야 그 효력이 생긴다.

207) 「건설기계관리법시행령」 제5조(등록사항의 변경신고) ①법 제5조에 따라 건설기계의 소유자는 건설기계등록사항에 변경(제6조에 따른 주소지 또는 사용 본거지가 변경된 경우를 제외한다)이 있는 때에는 그 변경이 있는 날부터 30일(상속의 경우에는 상속개시일 부터 3개월) 이내에 건설기계등록사항변경신고서(전자문서로 된 신고서를 포함한다)에 다음 각호의 서류(전자문서를 포함한다)를 첨부하여 제3조에 따라 등록을 한 시·도지사에게 제출하여야 한다.

준설선을 포함한 건설기계에 대한 저당권은 건설기계등록원부에 등록하여야 효력을 발생한다.²⁰⁸⁾ 역시 수상숙박시설은 준설선에 해당되지 않으므로 「건설기계관리법」 상 등록대상이 아니다.

6) 어선원부에의 등록

5톤 미만 무동력어선을 포함한 20톤 미만 어선은 「어선법」 상 등록대상이며 등록을 해야만 소유권의 득실변경이 효력이 생긴다.²⁰⁹⁾ 저당권은 어선원부에 등록하여야만 효력이 생긴다.²¹⁰⁾ 국내의 수상펜션은 「유어장의 지정 및 관리에 관한 규칙」을 그 설치근거로 들고 있다. 그러나 국내의 수상숙박시설은 대부분 낚시객을 위한 편의시설로서, 그리고 해양체험 시설로서 존재하므로 「어선법」 상의 어업, 어획물운반업 또는 수산물가공업하고는 그 개념이 다르다. 또, 어선도 선박이므로 이미 선박으로 분류되지 않는 수상숙박시설을 어선으로 분류하는 것은 적절하지 않아 이 등록제도의 이용이 어렵다.

한편 5톤 미만의 기관을 설치하지 않는 범선, 총톤수 20톤 미만의 부선, 총톤수 20톤 이상인 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선(「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 제8조에 따른 점용 또는 사용 허가나 「하천법」 제33조에 따른 점용 허가를 받은 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선은 제외한다), 계류용 노와 상앗대만으로 운전하는 선박 등은 「민법」 상 동산으로써 점유를 이전하여야 소유권의 양도가 효력이 발생한다. 이러한 구조물에 대한 담보물권은 「민법」 상 질권이나 양도담보제도가 이용될 수 있었으나 「동산·채권 등의 담보에 관한 법률」이 입법됨에 따

208) 「자동차 등 특정동산 저당법」 제5조(저당권에 관한 등록의 효력 등) ~ 1. 「건설기계관리법」에 따른 건설기계등록원부.

209) 「어선법」 제13조의2(소형어선 소유권 변동의 효력) 총톤수 20톤 미만의 소형어선에 대한 소유권의 득실변경은 등록을 하여야 그 효력이 생긴다.

210) 「자동차 등 특정동산 저당법」 제5조(저당권에 관한 등록의 효력 등) ~ 3. 「어선법」에 따른 어선원부.

라 같은 법에 따른 동산담보권을 설정할 수 있게 되었다. 동산담보권은 담보등기부에 등기하여야 효력이 발생한다.

위와 같이 대부분의 선박을 비롯한 일부 수상구조물들은 다양한 공시방법을 통하여 소유권 및 저당권을 비롯한 담보물권을 공시할 제도적 장치를 갖추고 있다. 그러나 본 논문에서 검토한 수상펜션을 비롯한 수상숙박시설은 위의 분류에 해당하지 않는 한 별도의 재산권 공시방법이 마련되어 있지 않다.

제3절 수상숙박시설 공시제도 도입을 위한 법률 제정방안

위와 같이 기존 제도를 활용한 입법 방안을 살펴보았으나 수상숙박시설의 법적 성질을 비추어 볼 때 기존의 공시제도에 수상숙박시설을 적용할 여지는 별로 없어 보인다. 그러므로 수상숙박시설의 공시제도로서 새로운 입법이 필요하다고 판단되어 다음과 같이 입법을 제안한다. 가칭 “수상숙박시설관리법”이 그것이다. 또 공시제도로서 등기제도와 등록제도 중 어떠한 제도가 적절한지를 판단하고, 해당 입법의 상세내용으로서 등록대상, 등록사항, 등록 관할기관, 등록의 효력, 등록증의 게시 등 입법의 주요 내용에 대하여 검토한다. 그리고 이러한 법령의 도입과 더불어 기존 법제를 이에 맞추어 수정해야 할 필요가 있다. 위의 법령이 입법된다는 전제 하에서 「자동차 등 특정동산저당법」의 필요한 개정내용을 검토하여 본다.

1. 수상숙박시설 등록제도의 도입

일반적으로 부동산은 동산에 비해 그 경제적 가치가 크기 때문에 부동

산에 관한 권리의 득실변경에 대해서 특별한 취급을 받게 된다. 부동산은 가동성이 없고, 일정한 장소에 고정되어 있어서 그 동일성을 확인하기 용이하므로 그에 관한 권리 관계를 공적 장부 등에 공시하기에 적합하다고 할 수 있다. 한편, 동산임에도 불구하고 등록 또는 등기라는 공적 장부에 의한 공시방법이 마련되어 있는 것이 있는데, 그것은 선박, 자동차, 항공기, 건설기계 등이다. 이러한 것들은 경제적 가치가 크다는 점에서 부동산에 유사한 법률상의 취급을 하는 것이라고 할 수 있다.²¹¹⁾ 반면에 선박이 아닌 수상숙박시설은 특별한 공시제도가 마련되어 있지 않아 단순한 동산으로써 「민법」상 인도가 그 공시방법일 뿐이다. 그러나 위에서 지적했듯이 수상숙박시설의 재산적 가치, 그리고 한 장소에 고정되어 있는 특수성 등을 감안한다면 공적 장부에 의한 공시가 바람직하다.

수상숙박시설의 공시제도로 등기제도 혹은 등록제도 중 등록제도가 적합하다고 판단되며 그 이유는 다음과 같다. 우리나라 선박과 부동산은 공시제도에 있어 등기·등록의 2원주의(二元主義)를 채택하고 있다.²¹²⁾²¹³⁾ 그 중 의제 부동산으로써 취급되는 선박의 경우 선박등기부에 등기한 후 선박원부에 등록하도록 하고 있다. 선박의 등기는 선박의 소유권과 저당권, 임차권 등의 사법상(私法上)의 권리 관계를 사법부(司法府)의 하위기관인 등기소에 등기함으로써 공시하는 것이고 등록은 해사 행정상의 감독과 관리의 편의²¹⁴⁾을 위하여 선박의 국적 및 톤수 등 기타 제반 사양 등을 행정관청인 해양수산부에 등록하는 것이다. 이미 이러한 등기·등록

211) 해양수산부, 앞의 보고서, 67면.

212) 박용섭, “선박등기제도와 저당권에 관한 연구”, 한국해법학회지 제8권 제1호, 한국해법학회, 1986.8, 158면; 김철수, “선박소유권의 이전”, 한국해법학회지 제9권 제1호, 한국해법학회, 1987.11, 193면; 강동수, “선박의 등기와 등록제도 일원화에 관한 고찰”, 한국해법학회지 제25권 제1호, 한국해법학회, 2003.4, 120면.

213) 이원주의는 선박과 소형선박에 대한 공시방법이 동일하지 않고 선박의 경우 등기, 소형선박의 경우 등록을 취하고 있기 때문에 이를 이원주의라고 칭한다. 그럼 선박의 크기에 따라 그 공시방법을 상이하게 정하는 것이 과연 타당한 것인가 하는 의견도 있다(고형석, 앞의 논문, 1223면).

214) 선박의 등록을 강제하는 이유는 선박의 소속을 명확하게 하고, 해상의 질서를 유지하며 국가권익과 국민경제를 증진시키기 위함이고, 이렇게 함으로써 해사 행정상의 감독 및 편의에 이바지한다는 데 있다(박용섭, 앞의 논문, 163면).

의 일원화에 대한 논의가 지속해서 이루어져 왔고 대부분 논의의 결론은 등록을 통한 일원화로 종결되는 경향이다.²¹⁵⁾ 이원화의 경우 민원인의 입장에서 불편하고 행정력의 낭비 등에 대한 지적이 있고, 등록제도를 통한 일원화의 경우 불필요한 행정력의 낭비를 막을 수 있고, 등기부와 등록부의 불부합(不附合)을 예방하며, 공부의 공신력을 제고(提高)할 수 있다고 한다.²¹⁶⁾ 그러므로 이러한 관점에서 볼 때, 그리고 수상숙박시설의 법적 성질상 선박으로써의 등기제도를 이용하는 것도, 부동산으로써 부동산 등기제도를 이용하는 것도 불가능한 현실에서 이러한 수상숙박시설의 재산권 보호를 위한 등기제도를 창설하는 것은 적절하지 않아 보인다. 그러므로 수상숙박시설에 대한 공시제도는 행정적 관리기능과 사법적 공시기능을 모두 수행할 수 있는 등록제도를 도입하는 것이 적절하다고 판단된다.²¹⁷⁾

2. 가칭 “수상숙박시설관리법”의 제정

위에서 검토한 대로 수상숙박시설에 대한 재산권 공시제도로 등록제도를 제안하였는데 이러한 등록제도가 기본법제에서 수용 가능한지 살펴본다. 먼저 「선박법」에서는 한국선박의 소유자는 선박을 등록하여야 하나 그 중 20톤 미만의 기선과 범선, 그리고 100톤 미만의 부선, 총톤수 20톤 이상의 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선은 등기대상에서 제외하여 바로 선박원부에 등록할 수 있게 되어있다. 또한 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 제8조에 따른 점용 또는 사용 허가나 「하천법」 제33조에 따른 점용허가를 받은 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선은

215) 강동수, 앞의 논문, 153면; 정소민, “등기·등록 일원화에 관한 연구” 한양법학 제 22권 제1호(통권 제33호), 한양법학회, 2011.2, 613면; 박용섭, 앞의 논문, 159면; 김철수, 앞의 논문, 197면.

216) 강동수, 앞의 논문, 120면 이하.

217) 동지 : 이한석·송화철·정대, “해양건축물의 재산권 공시제도 정비방안 연구”, 263면에서도 해양건축물에 대한 공시제도로 등기제도가 아닌 등록제도를 제안하고 있다.

100톤 미만 20톤이상인 경우는 고정식일지라도 등록의 대상이다.

이러한 등록의 대상에 수상숙박시설을 포함하여 부유식 수상구조물을 수용할 수 있도록 「선박법」 등을 개정하는 것도 검토할 수 있으나, 이는 「선박법」의 입법 취지 및 「선박법」의 대상이 선박임을 감안할 때 적절치 않은 것으로 판단된다. 또한 「선박법」상의 소형선박의 정의를 개정하여 이러한 해양건축물 등을 5톤 미만의 어선으로 취급하여 「어선법」상의 5톤이상 무동력어선의 등록과 같은 공시제도를 이용하자는 의견도 있으나²¹⁸⁾ 「어선법」은 어업, 어획물운반업 또는 수산물가공에 종사하는 ‘선박’에 관한 관리와 안전성을 확보하고, 어선의 성능향상을 도모하는 입법취지를 가지고 있는 법이므로 선박으로써의 지위를 가지지 못하는 수상숙박시설에 대하여 「어선법」이 적용되는 것은 「어선법」의 입법취지를 살리지 못하고 과도하게 적용 범위를 넓히는 결과를 초래하게 되어 부적절하다고 판단된다.

그러므로 이러한 수상펜션과 같은 수상숙박시설을 대상으로 한 새로운 등록제도를 도입하는 것이 타당해 보인다. 이를 위해 가칭 “수상숙박시설관리법”이라고 하는 새로운 특별법의 제정을 제안한다. 나아가 이 법을 통하여 등록을 시행하여 행정상의 관리·감독 기능을 강화하고 이를 통하여 재산권을 공시하는 기능을 하게 된다.

2.1 등록의 범위

가칭 “수상숙박시설관리법”에 의하여 등록되고 관리되어야 하는 수상숙박시설은 다음의 요건을 만족하는 것을 그 대상으로 한다.

① ‘수상’에서 부유식 수상숙박시설일 것.

수상이란 「수상레저안전법」상에 정의된 수상의 정의를 준용한다. 즉

218) 국립수산물과학원, 앞의 보고서, 42면.

해수면(바다의 수류나 수면)과 내수면(하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수(汽水)의 수류 또는 수면)을 포함한다. 부유(浮遊)란 시설물의 자중으로 육지나 해저면 등에 얹혀 있는 것을 제외하고, 부력으로 떠 있는 것을 모두 포함한다. 조수간만이나 수위의 고저에 따라 부유 되었다가 다시 일시 바닥 등에 얹히는 것들은 포함함이 합리적이다. 다만 현저하게 얹혀 있는 시간이 긴 시설물들은 제외함이 적절하다. 또한, 이러한 부유시설의 고정방법은 형태를 불문한다. 로프, 체인, 강철와이어 등으로 고정되어 있거나 해저에 박혀있는 기둥을 타고 따라 오르내리도록 설계된 부유식 숙박시설을 포함한다. 최근에 이러한 부유식 숙박시설들은 고정방식, 즉, 마리나와 부잔교 같은 기둥에 모서리가 연결되어 상하로는 자유롭게 움직일 수 있는 고정식 시설은 건축으로, 로프나 체인 등에 의하여 고정된 시설물은 선박으로 판단하는 의견이 있으나,²¹⁹⁾ 이는 국내 어느 법에서도 규정되지 않는 판단기준으로 적절하지 않다고 판단된다. 그 이유로서 고정의 방법은 시설물의 크기나 주변의 상황, 즉 조류나 파도, 수심 등 외력의 크기에 의해 결정되고, 시설물의 기능적 특징상 상하로의 움직임 외에 2차원적인 이동이 최소로 요구되는 시설 등에 이러한 방법을 사용하거나, 비용 등의 이유로 그러한 고정방식을 택하는 것이므로 이러한 고정방식의 차이로 시설물의 법적 성격을 규정하는 것은 적절하지 않다. 또한, 고정의 견고(堅固)성을 판단함에서도 꼭 기둥 연결식 고정이 체인이나 로프식에 비하여 더 견고하다거나 혹은 로프나 체인식이 쉽게 해체되어 이동할 수 있다고 판단할 수도 없기 때문이다. 기둥 고정식이든 로프 고정식이든 이러한 시설물들을 고정되어 사용하겠다는 소유주의 의도가 중요한 것이며 그 의도를 실행하는 기술적 차이에 의해 시설물의 법적 성격을 판단하는 것은 바람직하지 않다고 본다. 그리고 수상에 설치되어있다고 하더라도 해저에 기둥을 설치하고 그 기둥 위에 고정된 숙박시설들은 제외한다. 이러한 시설들은 부유성이 없

219) 이한석·이명권·강영훈, “플로팅 건축물 관련 국내외 법제도 사례연구”, 한국항해항만학회지 제36권 제6호, 한국항해항만학회, 2012.8, 453면.

어 만일 해저에 고정된 기둥이 제거된다고 하더라도 이동성이 없어 본 논문에서 다루는 수상숙박시설의 물리적 성격이 확연히 구분되기 때문이다. 이러한 시설물들은 해저면에 부착되어 오히려 건축물로서의 정의에 유사하여 건축물의 법규에서 수용될 가능성이 크기 때문이다.²²⁰⁾

② 숙박시설일 것.

주거나 숙박을 위한 공간으로서 기둥 혹은 벽체 및 지붕으로 이루어진 숙박시설이어야 한다. 그리고 숙박을 위한 기본적인 구조와 기능으로서 침실 및 화장실을 구비하여야 하며, 전기와 수도, 그리고 오수의 처리시스템이 갖추어져 있어야 한다. 필요시 주방, 거실, 욕실, 냉·난방 설비 기타 숙박시설로서 갖추어야 할 편의시설 등이 포함되어야 한다. 개인 혹은 가족 단위의 숙박객들이 단기간 숙박하는데 무리가 없어야 하며, 단순한 그늘막이나 벽체와 지붕을 이루어졌다고 하더라도, 그 내부구조와 기능에 있어 외기가 차단되는 공간의 제공 외에 다른 내부공간의 분리, 위생시설의 제공이 없는 단순 시설물은 제외한다.

③ 선박이나 건축물이 아닐 것.

물리적 구조나 운용의 형태 등 종합적으로 판단하여 선박의 지위를 가지는 시설물은 선박으로써 「선박등기법」에 의하여 공시제도를 이용하고, 건축물의 경우는 「건축법」 및 「부동산등기법」에 의하여 공시제도를 이용하면 된다. 본 특별법의 입법취지는 선박도 아니고 건축물도 아닌 입법의 사각지대에 있는 시설 중에서 수상숙박시설에 대한 공시제도를 도입하는 것이므로 대상이 되는 수상숙박시설은 당연히 선박이나 건축물이 아니어야 한다.

220) 이한석·송화철·정대, 앞의 “해양건축물의 재산권 공시제도 정비방안 연구”, 262면.

④ 일정한 규모 이상일 것.

지나치게 작은 규모의 수상숙박시설은 그 재산적 가치나 행정적 관리의 목적에 비하여 많은 행정적 노력과 비용, 그리고 등록의무자에게 부담이 될 수 있다. 그러므로 합리적인 수준에서 규모를 정하고 그 규모 이상의 수상숙박시설에 대하여만 등록을 의무화할 필요가 있다. 선박의 경우는 톤수를 기준으로 하여 소형선박과 초소형 선박으로 구분하고 이러한 기준에 의하여 등기의무와 등록의무 등을 구분하여 부과하고 있다. 여기서 사용되는 총 톤수란 선박의 폐위장소의 합을 말하는 것으로 일반인이 계산하기에는 매우 복잡하고 전문적 지식이 요구되므로 대부분 이러한 선박을 설계하는 회사에서 계산하고 또 이러한 계산서와 관련 도면 등을 제출하여야 하므로 선박의 크기와 관계없이 지나치게 많은 서류와 도면 등을 제출하여야 하는 문제가 있다.²²¹⁾

또한, 본 논문에서 다루는 수상숙박시설은 선박이 아니므로 톤수를 기준으로 규모를 정하는 것은 적절하지 못하다. 그러므로 이러한 수상숙박시설의 크기는 부유체의 면적을 기준으로 정할 것을 제안한다. 즉 가로세로의 곱이나 직사각형이 아닐 경우는 면적을 구하여 일정 면적 이상이 되는 수상숙박시설에 대하여 등록을 의무화하고 공시제도를 활용하는 것이 바람직하다.

크기를 정하는 방법으로 수용인원을 기준으로 하는 방안도 있을 수 있다. 「선박안전법」은 수상호텔, 수상식당, 수상공연장 등으로써 소속 직원 외에 13명 이상을 수용할 수 있는 시설을 「선박안전법」상의 적용대상으로 삼고 있으나 이 논문에서 다루는 수상숙박시설의 경우는 수용인원으로 그 규모를 정하는 것으로 불합리할 수도 있다. 일부 시설물은 그 용도에 따라 통상적으로 사용 인원당 적정면적 등이 계산될 수 있으나 숙박시설

221) 「선박법시행규칙」 제3조에 의하면 총톤수 측정을 위하여 24미터 이상의 선박은 가. 일반배치도 나. 선체선도(船體線圖) 다. 중앙횡단면도 라. 강재(재료)배치도 마. 상부구조도 바. 제4조 제1항에 따른 총톤수계산서 사. 선체 외면에 붙어 있는 구조물의 설계도서 등을 제출하여야 하며 24미터 미만 12미터 이상은 일반배치도 및 중앙횡단면도를, 12미터 미만은 일반 배치도 등을 제출하여야 한다.

은 이러한 기준으로 적용하게 되면 같은 정원이라도 시설의 규모가 차이가 크게 나서 불합리하다. 특히 호텔과 같은 침대식이 아닌 수상펜션의 경우 좌식 방 구조로서 소유주나 운영자의 주관적 판단 때문에 숙박 인원이 결정되므로 실제로 약 2동의 소형펜션에 15인용이라고 홍보하는 등 펜션마다 매우 편차가 심하므로 수용인원을 기준으로 규모를 정하는 것은 합리적이지 않다. 현재 「해양환경관리법」 상 해상관광시설, 주거시설(호텔·콘도), 음식점은 연면적 100㎡ 이상으로만 그 적용을 제한하고 있으나 현재 주로 설치되고 있는 수상숙박시설의 규모를 감안하면 대부분 적용되지 않으므로 면적에 대한 정의는 별도로 정하지 않고 동일한 법적 성질을 가지는 시설물은 모두 수상숙박시설이라 칭하며 다만 등록이 의무화되는 시설물의 규모를 20㎡ 이상으로 규정하여 본 논문에서 검토하는 소형 수상숙박시설이 포함되도록 한다.

또 일정 면적 미만의 소형의 수상숙박시설은 등록을 의무화할 필요는 없으나 소유주의 의사에 따라 등록을 선택할 수 있도록 하면 된다. 금융 등을 이용하기 위한 저당권의 설정, 혹은 임차권의 설정 등 권리 관계의 공시를 필요로 하는 경우에만 선택적으로 등록할 수 있도록 하면 될 것으로 판단된다.

2.2 등록의 효력

선박의 등록은 선박 운항의 요건으로 효력을 부여하는 한편, 소유권의 이전에 있어 의사주의를 택함으로써 당사자의 합의만으로 효력이 발생하며, 등기는 법률상 효력 발생요건은 아니고 제삼자에게 대항력을 가질 수 있게 된다.²²²⁾

저당권은 「민법」의 저당권의 규정이 준용되어(「상법」 제787조 제3

222) 「상법」 제743조(선박소유권의 이전) 등기 및 등록할 수 있는 선박의 경우 그 소유권의 이전은 당사자 사이의 합의만으로 그 효력이 생긴다. 다만, 이를 등기하고 선박국적증서에 기재하지 아니하면 제3자에게 대항하지 못한다.

항) 저당권 설정등기가 경로되면 저당권이 효력이 발생하고(「민법」 186조), 임차권(선채용선계약에 한함)은 「민법」의 임대차에 관한 규정을 준용하므로 당사의 합의로 효력이 발생하며, 등기하면 제3자에 대하여 대항력이 발생한다(「민법」 제621조 제2항, 「상법」 제849조 제2항). 그러나 소형선박의 경우는 등록을 하여야만 항행을 할 수 있는 행정상의 허가요건이며(「선박법」 제10조) 동시에 소유권의 득실변경에 대하여 등록이 효력발생의 요건이 된다.

본 입법안에서 제시한 등록을 통하여 행정상의 운영 허가요건으로 함과 동시에 물권변동의 득실의 효력요건의 두 가지 기능을 하는 것에 대하여 등록 시 물권변동의 대항요건으로 할 것인가 효력 발생요건으로 할 것인가에 대하여 이미 등기·등록일원화에 대한 논의와 더불어 효력 발생요건으로 일원화하자는 논의가 있는데, 그 근거로 향해 중인 선박에 처분을 쉽게 하는 부분은 어차피 점유의 인도가 아닌 공시제도를 통하여야 하므로 차이가 없고, 소형선박과 선박의 차이를 두는 것은 의미가 없으며, 소유권은 대항요건으로, 저당권 및 임차권 효력 발생요건으로 한 개의 물건에 대한 물권의 효력 발생요건이 다를 이유가 없고, 동산으로써 공시제도를 갖춘 자동차 및 항공기와 다를 이유가 없다는 점 등을 들고 있다.²²³⁾

동산으로써 등록제도를 통해 재산권의 공시제도로 사용되는 다른 동산들의 등록의 효력을 살펴보면 항공기의 경우 등록이 곧 소유권, 저당권의 권리변동의 효력 발생요건이며, 임차권은 대항력 발생요건으로 정하고 있다²²⁴⁾. 건설기계는 건설기계 운행요건²²⁵⁾ 및 저당권은 효력 발생요건으로 되며, 자동차는 운행개시요건으로²²⁶⁾ 그리고 소유권과 저당권의 득실

223) 고희석, 앞의 논문, 1224면.

224) 「항공안전법」 제9조 ① 항공기에 대한 소유권의 취득·상실·변경은 등록하여야 그 효력이 생긴다. ② 항공기에 대한 임차권(賃借權)은 등록하여야 제3자에 대하여 그 효력이 생긴다. 「자동차등 특정동산 저당법」 제5조(저당권에 관한 등록의 효력 등) ① 저당권에 관한 득실변경은 담보목적물별로 다음 각호에 등록하여야 그 효력이 생긴다.

225) 「건설기계관리법」 제4조(미등록 건설기계의 사용금지) ① 건설기계는 제3조 제1항에 따른 등록을 한 후가 아니면 이를 사용하거나 운행하지 못한다.

226) 「자동차 관리법」 제5조(등록) 자동차(이륜자동차는 제외한다. 이하 이 조부터 제47조까지의 규정에서 같다)는 자동차등록원부(이하 "등록원부"라 한다)에 등록한 후가 아니면

변경의 효력 발생요건 요건²²⁷⁾으로 규정하고 있다. 또한, 수상레저기구의 경우, 소유권과 저당권의 득실변경에 대한 효력 발생요건이며²²⁸⁾, 어선과 소형선박은 운항개시요건으로²²⁹⁾ 그리고 소유권 및 저당권의 득실변경의 효력 발생요건이 된다. 정리하여 보면 등록이 행정상의 관리 차원에서 운항이나 운행, 사용의 허가요건으로 되는 것은 동산의 종류에 따라 상이하다.

그러나 물권변동에 대하여는 선박을 제외하고는 모두 등록이 효력 발생요건으로 규정되어 있으며 저당권은 「자동차 등 특정동산 저당법」에 따라 모두 등록을 효력 발생요건인 것으로 규정하고 있다. 다만 항공기의 경우에만 임차권을 효력 발생요건으로 규정하고 있다. 그러나 등록을 사용 혹은 운항의 요건으로 하는 것은 행정 관리상 무분별한 건조와 사용을 방지하고 특히 수상구조물의 여러 가지 특수한 상황을 고려할 때 타당하다고 보인다. 또한, 소유권과 저당권에 대하여는 등록을 효력 발생요건으로 함이 권리의 변동 관계를 공시함으로써 제 3자 등에게 법적 안정성을 부여하자는 공시제도의 취지에 부합하며, 다른 동산들과의 법 제도와도 일치하여 일관성을 가질 수 있다. 또 이러한 수상숙박시설에 대해 발생할 수 있는 물권변동에 대하여 모두 등록하도록 하는 것이 바람직하다고 판단된다.²³⁰⁾

이를 운행할 수 없다. 「자동차등 특정동산 저당법」 제5조.
 227) 「자동차 관리법」 제6조(자동차 소유권 변동의 효력) 자동차 소유권의 득실변경(得失變更)은 등록을 하여야 그 효력이 생긴다.
 228) 「수상레저안전법」 제33조의2(동력수상레저기구 소유권 변동의 효력) 「자동차 등 특정동산 저당법」 제3조 제2호 다목에 따라 저당권의 목적이 되는 동력수상레저기구에 대한 소유권의 득실변경은 해당 등록원부에 등록을 하여야 그 효력이 생긴다. 자동차등 특정동산 저당법 제 5조.
 229) 「어선법」 제13조(어선의 등기와 등록) ② 제1항에 따른 등록을 하지 아니한 어선은 어선으로 사용할 수 없다.
 230) 소유권의 공시제도로 인정될 수 없는 등록을 기반으로 저당권을 설정하는 것은 다소 문제가 있다고 판단된다. 소형선박의 소유권이 누구에게 있는지 공시되지 아니한 상태에서 저당권자는 누구와 저당권설정계약을 체결해야 할지 알 수 없기 때문이다. 따라서 소형선박의 저당권을 창설하면서 소유권의 변경도 관련 법에 따라 등록하여야 효력을 발생하도록 소유권에 관한 공시제도도 함께 창설할 필요가 있다(박영선, 앞의 논문, 148면)는 의견도 있다.

공시제도의 도입취지 자체가 일반 동산에 대하여 경제적 가치가 큰 물건들을 부동산과 같이 공적 장부에 등록함으로써 권리 관계의 변동사항을 공시함으로써 권리 관계를 명확히 하는 것이 목적이므로 소유권, 저당권의 물건변동을 등록함으로써 공시제도의 소정 목적을 달성토록 하여야 한다. 그러므로 가칭 “수상숙박시설관리법”에서는 “수상숙박시설에 대한 법률행위로 인한 물권의 득실변경은 등록함으로써 그 효력이 생기도록 한다.”고 정함이 적절하다.

2.3 등록사항

선박원부는 조선지, 조선자, 진수년월일, 선박번호 및 총톤수 와 각 폐위부의 용적 등 약 30여 가지의 선박의 상세를 기록하도록 되어있다. 그리고 소유자, 공유자 및 저당권설정등록 등을 기록할 수 있는 구역으로 나누어져 있다. 어선원부 또한 등록사항 및 양식의 형태가 유사하다.

자동차 등록원부는 (갑)구와 (을)구로 나뉘어 (갑)구에는 자동차 등록번호, 제원관리번호 차명, 차종, 차대번호, 원동기 형식 및 최종소유자 등 약 10가지의 자동차에 관한 상세 사항을 기록하며 (을)구에는 저당권자 및 저당권 설정자, 채무자, 채권가액 등 저당권에 대한 구체적 사항을 기록할 수 있도록 되어있다.

동력수상레저기구 등록원부는 제1쪽에 기구의 상세 사항과 소유자 현황을, 제2쪽에 공유자 현황을, 그리고 제3쪽에 저당권 설정 등의 사항을 기록할 수 있게 되어있다.

건설기계 등록원부는 (갑)구에 건설기계의 규격 및 최종소유자 등을 기록하고 (을)구에 저당권자, 건설기계소유자, 채무자, 채권 가액 및 등록 및 변동사항을 기록하게 되어있으며 그 밑에 공동저당된 건설기계의 등록번호를 기재하게 되어있다.

항공기 등록원부는 표시부, 소유권부, 기타권리부의 3구역으로 나누어

져 있으며 표시부는 항공기를 특정할 수 있는 항공기의 상세 사항과 등록, 말소에 관한 사항을 기재하고 소유권부에는 소유권의 변동에 관한 사항을, 그리고 기타권리부에는 저당권이나 임차권에 관한 사항을 등록하게 되어있다.

이러한 등록원부의 기재사항들은 크게 3가지 구역으로 나뉜다. 첫째는 등록물건의 특징을 위한 등록번호 및 구체적 사양, 규격 등이고 둘째는 소유자의 현황과 변동상황, 그리고 셋째는 저당권을 포함한 기타 권리에 대한 기재사항 부분이다. 소유권부와 기타권리부는 항공기등록원부 등을 참조하여 구성하면 되나 첫째 물건의 상세 부분에 대하여는 어떠한 정보들로 구성할 것인가에 따라 등록 시 제출서류가 결정된다. 등록물건의 규격이나 크기에 따라 세액 등이 결정되는 경우는 과세표준의 기초자료가 공신력 있게 관리되어야 하나 그렇지 않은 경우는 불필요한 정보 등의 기재를 지양함으로써 민원인의 편의와 행정력의 낭비를 줄일 수 있다. 기존의 선박원부나 어선원부는 그러한 관점에서 다른 원부에 비하여 기재사항이 상대적으로 과하다고 할 수 있다.

그러므로 본 논문에서 제안하는 가칭 “수상숙박시설등록원부”에는 수상숙박시설등록번호, 수상숙박시설의 종류, 최초등록일, 부유체의 종류, 부유체의 면적, 등 가칭 수상숙박시설을 특정하는데 필요한 최소의 정보만을 기재함으로써 민원인이 쉽게 이용할 수 있도록 하여야 한다. 그리고 이러한 등록번호 등은 수상숙박시설에 게시함에 따라 이해관계가 있는 제3자 등도 등록원부의 열람을 통하여 소유권과 기타 권리 관계를 파악할 수 있도록 하여야 한다. 이렇게 하기 위해서는 등록원부는 누구나 열람할 수 있도록 할 필요가 있다.

2.4 등록 관할기관

선박은 그 등록의 관할기관으로 지방해양항만청장에게, 항공기는 국토교통부장관에게, 그리고 건설기계, 자동차는 특별시장·광역시장·도지사

또는 특별자치도지사에게 등록을 신청하여야 한다. 그리고 동력수상레저 기구는 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장(구청장은 자치구의 구청장을 말하며, 특별자치도의 경우 특별자치도지사를 말한다.)에게 등록을 신청하여야 하며 어선은 그 어선이나 선박이 주로 입항·출항하는 항구 및 포구(이하 "선적항"이라 한다)를 관할하는 시장·군수·구청장에게 등록을 하여야 한다.

그리고 「유어장의 지정 및 관리에 관한 규칙」에 의하면 유어장의 지정 신청은 지정받고자 하는 수역을 관할하는 시장(특별자치도의 경우에는 특별자치도지사를 말한다. 이하 같다)·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다.)에게 신청하여야 하며, 현재 유어장에 설치되어있는 대부분의 해상펜션 등이 그 설치근거로 제시하는 제9조 제1항의 기타 시설도 시장·군수·구청장에게 신고하고 설치하여 왔다.

그러면 가칭 “수상숙박시설관리법”상 시설들의 등록을 관리하고 등록원부를 유지하는 책임의 주체는 누구여야 하는가 하는 부분에서는 지방해양항만청 혹은 특별시장·광역시장·도지사 혹은 시장·군수·구청장 중 하나이어야 한다. 비록 수상숙박시설은 선박으로써의 지위를 갖지 못하여 「선박법」의 적용을 받지 않으나 가칭 “수상숙박시설”에는 선박으로 인정받지 못하는 해상호텔, 해중호텔 등 경제적 가치가 상당한 시설물이 포함될 수 있고 이중 다중이용시설이나 특수한 설비의 경우 해양오염이나 해상에서의 안전 등에 특별히 관리를 필요로 하는 구조물이 포함될 수 있다. 그런 관점에서 볼 때 이러한 수상숙박시설의 등록은 해양에서의 행정관리 경험과 자료가 많고 설비에 대한 이해도가 높은 해양수산청이 관리하는 것이 적절하다고 보인다. 공시제도의 관점에서는 민원인의 불편이 없으면 등록관리 기관이 어디가 되어도 문제가 없을 듯하며 해수면과 내수면의 사무관계 등을 감안하여 해양수산청이 관리하는 것이 민원인의 입장에서 편리할 것으로 판단된다.

2.5 등록증의 게시

선박의 경우는 등록된 선적항과 선명을 정해진 위치에 표시하게 되어 있어 등록상의 목적물이 특정하여 식별할 수 있도록 하고 있다. 외국의 입법례에서도 살펴보았듯이 캘리포니아와 오리건 주 역시 등록증 등을 잘 보이는 곳에 게시하도록 하고 있다. 이런 등록증의 게시는 이해관계를 가지고 있는 자나, 뺏으려는 자들에게 해당 목적물의 등록상 번호 등을 쉽게 파악하도록 할 수 있어 거래를 함에 있어 신뢰를 가질 수 있다.

또 수상숙박시설은 해상에 부유되어있을 때는 지적도 등이 제공되지 않아 그 위치가 불분명하며, 고정장치의 분리 등으로 인하여 떠내려갔을 경우 목적물을 특정하여 식별하기가 어렵다. 특히 해상펜션 같은 경우는 같은 모양의 수상펜션을 여러 채 주변에 계류하는 경우가 많아 법적 분쟁이 생길 때 목적물을 구분하기가 어렵다. 그러므로 등록증의 사본이나, 등록증상의 필수정보만을 구분하여 특정 장소에의 게시를 의무화하여야 한다. 수상숙박시설의 경우 모양과 형태가 다양하여 특정 장소를 지정하기에 현실적인 어려움이 있으므로 해상에서 접근하여 사람이 승선하거나 출입하는 문 등에 사람의 눈높이 등을 감안하여 잘 보이는 곳에 게시하도록 한다. 또 등록번호는 구조물 외부에 큰 글씨로 표시하여 가까이 접근하지 않더라도 외부에서 식별할 수 있도록 한다.

3. 자동차 등 특정동산 저당법의 개정

「민법」 상 저당권은 원칙적으로 부동산에만 성립할 수 있다. 그러나 이러한 수상숙박시설의 경제적 가치와 특수성을 감안할 때 저당권을 설정하여 재산권을 보호하도록 함이 바람직하다.²³¹⁾ 이러한 수상숙박시설에 저당권을 설정하기 위해서는 새로운 법의 입법이나 기존 법률의 개정이 필요하다. 그러나 특정 동산의 경우 「건설기계저당법」, 「소형선박저당

231) 같은 의견으로 등록된 낚시용 수상구조물에 저당권을 설정하여 구조물의 신용을 증진시키고 관련 산업의 건전한 발달을 도모한다(국립수산과학원, 앞의 보고서, 43면).

법」, 「자동차저당법」 및 「항공기저당법」으로 각각 나누어 등록의 대상이었던 동산저당법들이 2009년 3월 「자동차 및 특정동산저당법」으로 통합되어 제정되었다. 이후 2015년 개정을 통하여 원래 수상레저기구 중 모터보트만 해당하던 것이 현재는 「수상레저안전법」상의 등록대상이 되는 모든 동력수상레저기구가 포함되었다. 현재는 건설기계, 항공기, 소형선박, 어선, 동력수상레저기구, 자동차에 대한 포괄적인 동산저당법이라고 할 수 있다. 그러므로 본 논문에서 제안하는 수상숙박시설에 대한 저당권은 이 법을 개정함으로써 목적을 달성할 수 있다. 개정의 내용은 다음의 밑줄 친 부분과 같다.

제1조(목적) 제1조(목적) 이 법은 건설기계, 「선박등기법」이 적용되지 아니하는 선박, 자동차, 항공기, 수상숙박시설 등 등록의 대상이 되는 동산

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "특정동산"이란 등록의 대상이 되는 건설기계, 소형선박, 자동차, 항공기, 경량항공기, 수상숙박시설 등을 말한다.

제3조(저당권의 목적물) 다음 각호의 특정동산은 저당권의 목적물로 할 수 있다.

5. 「수상숙박시설관리법」에 따라 등록된 수상숙박시설

제5조 (저당권에 관한 등록의 효력 등) ① 저당권에 관한 득실변경은 담보목적물별로 다음 각호에 등록하여야 그 효력이 생긴다.

7. 「수상숙박시설관리법」에 따른 수상숙박시설등록원부

제6조(등록의 말소에 관한 통지) 등록관청은 ~

5. 수상숙박시설 : 「수상숙박시설관리법」 제 xx 조에 따라 등록을 말소하려는 경우

제7조 (저당권의 행사 등) ① 저당권자는 제6조에 따른 통지를 받으면

그 특정동산에 대하여 즉시 그 권리를 행사할 수 있다.

② 저당권자가 제1항에 따라 저당권을 행사하려는 경우에는 제6조에 따른 통지를 받은 날부터 다음 각 호의 구분에 따른 기간 내에 각각 저당권의 행사 절차를 개시하여야 한다.

5. 수상숙박시설 : 3개월

제7조의 저당권의 행사는 각 동산의 말소 사유가 발생하였을 때 저당권자를 보호하기 위하여 행사 기간을 둔 것이고 특정동산의 특성을 반영하여 행사 기간을 정한 것이라고 입법 취지는 설명하고 있다. 이 행사 기간은 자동차는 1개월, 소형선박 2개월, 건설기계 및 항공기(경량항공기를 포함한다)는 3개월을 그 행사 기간으로 하고 있다. 그러면 수상숙박시설은 몇 개월로 행사 기간을 할 것인가가 문제가 되는데 이러한 행사 기간의 설정은 저당권자의 저당권 행사 절차에 소요되는 실질적인 시간의 관점에서는 동산별로 차이가 있을 수 없으므로 이러한 관점보다는 등록이 말소되어야 할 상황이 발생하였을 때 저당권자와 소유자 간의 협의 등에 의하여 채권의 변제나 해소 등에 의해 저당권자를 보호하려는 법적 장치로 이해되어야 한다. 그러므로 이 행사 기간은 대상물건의 경제적 가치, 환가용이성 등을 감안하여 결정되어야 한다. 예를 들면 수상숙박시설의 경우 경제적 가치는 자동차 보다 일반적인 모형을 기준으로 하였을 때 같거나 클 수 있으며, 소형선박에 대비하여서는 유사하고, 항공기에 비하여는 작다고 보는 것이 적절하다. 그러나 수상숙박시설은 자동차나 건설기계에 비하여 전체적인 보급 대수가 상대적으로 적고, 표준화가 되어있지 않으며, 설치장소가 제한적이며, 매수인이 유어장의 허가 등 자격을 갖춘 사람이나 단체가 매입하여야 하고, 운용하기 위해서는 공유수면 점용허가 등을 득하여야 하므로 유통이나 환가(換價)에 있어 상당한 제약이 따른다. 그러므로 이러한 수상숙박시설의 저당권 행사 기간은 항공기 및 건설기계와 같이 3개월로 함이 타당하다고 판단된다.

4. 기타 법률적 고려사항

4.1 「동산·채권담보에 관한 법률」 활용방안 검토

「동산·채권담보에 관한 법률」을 활용하여 수상숙박시설의 담보권을 제공하여 자금유통 등을 원활하게 하는 방안에 대하여 검토한다. 수상숙박시설의 공시제도 부재로 인하여, 담보물권이 확보되지 않아 금융조달에 어려움을 겪는다는 전제하에서 같은 법을 통하여 담보권을 공시할 수 있는 방법을 검토할 수 있으나 다음과 같은 이유로 적절치 않다고 판단된다.

첫째, 「동산·채권담보에 관한 법률」은 동산 등을 담보로 제공할 때에 한하여 담보등기부에 등기가 되므로 이러한 담보제공의 사유가 없을 경우 소유권 등 기타 권리 관계의 공시가 불가능하다.

둘째, 「동산·채권담보에 관한 법률」은 담보권만을 공시할 뿐 임차권이나 다른 물건들을 공시할 방법이 없다.

셋째, 「동산·채권담보에 관한 법률」에서는 담보권설정자는 “법인(상사법인, 민법법인, 특별법에 따른 법인, 외국법인을 말한다.) 또는 「상업등기법」에 따라 상호등기를 한 사람”으로만 한정하므로 어촌계나 개인의 경우 활용할 수 없는 제약이 있다.

수상숙박시설의 특수성으로 인하여 행정적으로 관리가 되어야 할 필요성에 대하여는 앞에서 검토한 바와 같으므로 등록을 통하여 이러한 행정적 관리와 공시제도의 목적을 달성하는 일원적(一元的) 관리가 타당하다고 판단된다.

4.2 어촌계의 소유권 관련 검토

현재 설치되어있는 해상펜션의 경우 「유어장의 지정 및 관리에 관한 규칙」에 따라 신청하고 설치되므로 이를 신청할 수 있는 자는 대부분 어촌계이다. 그렇다면 가칭 “수상숙박시설관리법”이 도입된다는 전제하에 어

촌계가 이러한 재산을 소유하는 데 문제가 없는지 검토한다.

어촌계는 비법인 사단으로 그 법적 성질이 규명되는바²³²⁾, 우리나라에서는 주무관청의 허가를 받지 아니하면 법인으로 권리주체로서 법인이 되지 못하고, “학술, 종교, 자선, 기예, 사교 기타 영리 아닌 사업을 목적으로 하는 사단 또는 재단” 중에서 사단의 법적 성질을 가지고 있다. 그러므로 법인이 되지 못한 어촌계는 “법인 아닌 사단·재단, 권리능력 없는 사단·재단”(비법인 사단)이라고 한다.

이러한 어촌계의 재산은 어촌계의 명의로 되며 부동산의 경우나, 등록하여야 하는 관리선도 마찬가지이다. 이러한 비법인 사단에 대한 재산귀속과 관련하여 「민법」은 “법인 아닌 사단의 사원이 집합체로서 물건을 소유할 때에는 총유로 한다.”라고 규정함으로써 공동소유형태로 인정하고 있다(제275조 1항). 총유란 구성원의 지분이 인정되지 않으며, 총유물의 관리 및 처분은 사원총회의 결의에 의하고, 각 사원은 정관 기타의 규약에 좇아 총유물을 사용, 수익할 수 있을 뿐이다(제276조).

그러므로 어촌계가 소유한 유어장 등의 시설에 대하여 가칭 “수상숙박 시설관리법”상 어촌계 명의로 소유권을 등록하는 것은 다른 어촌계소유의 부동산과 시설물과 마찬가지로 문제가 없다. 또한, 그 운영에 있어 특정 어촌계원에게 그 관리와 운영을 위임하는 경우도 있는데 이러한 경우도 사단의 구성원인 사원으로써 사용수익권의 범위 내에서 사용하는 것이므로 문제가 없다(277조).

제4절 소결

우리나라의 해상펜션과 같은 수상숙박시설은 이미 많은 수의 시설물이

232) 김인유, “어촌계의 재산에 관한 소고”, 민사법이론과 실무 제21권 제3호, 2018.8, 103면.

실재함에도 불구하고 이에 대한 사전 인허가, 건설 및 설치, 사용허가, 등록 및 사후관리, 소유권 및 재산권의 보호장치 등이 실질적으로 미흡한 현실이다. 수상숙박시설뿐만이 아니라 현재 실재하는 다양한 수상건축물들도 관련 법규의 부재로 사업주나 건축주 등이 과도한 건설비용, 인허가의 지연, 자금조달의 애로를 겪고 있다고 한다. 그러므로 이와 관련된 법정비가 시급하며 입법 시 고려하여야 할 점은 시설물이나 구조물에 대한 명칭에 있어서 관련 법규 간에 통일된 명칭을 사용하여 민원인에게 혼동을 최소화하며 법적인 일관성과 안정성을 도모하여야 한다는 것이다. 그 입법 방안으로써 가칭 “수상숙박시설관리법”을 제정하고, 같은 법에서 수상숙박시설의 등록 및 등록의 대상, 등록의 효력 등의 내용이 포함되어야 한다. 그 구체적인 내용은 전술한 바와 같다.

제6장 결론

해상법 체계하의 기본적인 선박개념도 새로운 해사 기술의 등장에 따라 새로운 개념의 확립이 필요하게 되었으며,²³³⁾ 현재 실제로 존재하나 그 법적 성질이 불분명한 구조물에 대하여 명확하고 예측 가능한 판단기준을 제공하는 것은 법률의 사회적 역할이라 할 수 있다. 또한, 향후로도 현재의 기술과 사회적 요구로 예측할 수 없었던 새로운 구조물들이 탄생할 것이므로 이러한 개념의 정립과 판단기준의 제시는 더욱 더 필요하다고 할 수 있다. 그러나 영국과 미국 판례에서 확인한 것처럼 경계선상에 있는 수상구조물의 법적 성질, 특히 선박 해당 여부는 많은 누적된 판례에도 불구하고 뚜렷한 판단기준이 정립되어 있지 않다.²³⁴⁾

수상구조물의 선박 해당 여부는 많은 당사자와 관계자의 이해득실에 큰 영향을 미침을 다양한 판례를 통해 확인할 수 있었다. 아직 우리나라는 이러한 선박 해당 여부를 다투는 사건이 많지 않아 더더욱 개념이 정립되어 있지 않은 상황이다. 이러한 상황에서 다양한 수상구조물의 출현은 기존 법제가 예측하지 못했던 영역으로써 법 제도의 사각지대에 놓여 있다. 특히 본 논문에서 다루고 있던 수상숙박시설의 경우는 법적 성질이 명확하지 않아 기존 법제상에서의 위치가 불분명하여 재산권 보호를 위한 공시기능도 제대로 정비되지 않은 상황이다. 이러한 재산적 가치가 있는 수상숙박시설에 대하여는 공시제도를 통하여 재산권 및 각종 권리 관계를

233) 기술발달에 따른 선박의 범위를 확대하여 해석상의 논란을 피하고 있다(정영석, 앞의 『해상법원론』, 56면); 이 법(선박법)이 선박의 개념을 정립하지 않고 적용대상 선박의 종류를 나열한 것은 시대의 변화에 적절히 대응하기 위한 것이다 (정영석, 앞의 『해사법규강의(6판)』, 20면); 정해덕, 앞의 논문, 198면.

234) 예를 들면 세빛등등점은 체인계류 방식을 사용하였기 때문에 하부 부체가 이동 가능하다고 판단하여 선박으로 인정하여 선박으로 등록되고 등기되었다고 한다. 그러나 과연 이 세빛등등점이 우리나라 「선박법」 상 “항행”에 사용될 수 있는 설비인지, 그리고 본 논문에서 제시한 선박의 판단기준에 얼마나 부합되는지 의문을 가지지 않을 수 없다. 설계 당시의 용도, 현재의 사용용도, 선체의 형태, 추진설비나 항해설비의 구비, 항행의 여부, 항행 가능성 등을 종합적으로 고려하면 선박의 지위를 갖는다고 보기에 는 무리가 있다.

명확히 함으로써 이해관계자에게 불확실성을 제거하고 각종 금융의 편의 등을 도모할 수가 있다. 그러나 위에서 살펴본 바와 같이 수상숙박시설에 대한 공시제도는 기존 법제로는 수용할 여지가 없음을 확인할 수 있었으며 등록을 통한 공시제도로써 새로운 법규의 입법이 필요하다. 이러한 입법에서는 기존에 설치되었으나 기존법규에서 수용할 수 없었던 새로운 수상구조물들을 함께 수용하도록 입법자의 노력이 필요하다.

또한, 향후 현재로서 예상하지 못한 아이디어와 기술의 발달로 새로운 구조물들이 나타날 수 있음을 감안하여 이러한 수상구조물들도 최대한 새로운 법규에서 수용할 수 있도록 하여야 한다. 현재 수상숙박시설을 포함한 다양한 수상구조물의 사업주 및 건설·운영에 관련된 이해관계자들은 과도한 건설비용과 재산권 행사 및 건축물 사용 등에서 어려움을 겪고 있으며 행정기관에서는 적절하고 일관된 법집행을 하지 못하고 있는 형편이다. 또한, 플로팅 건축물에 대한 법제도 미비는 플로팅 건축물 관련 산업의 활성화에도 중요한 장애요인이 되고 있다고 한다.²³⁵⁾

그러므로 이 논문에서 수상숙박시설을 관리하는 가칭 “수상숙박시설관리법”의 입법을 제안한다. 이 법률상의 등록제도를 통한 공시제도로써 소유권, 임차권, 저당권 등 각종 권리의 설정·이전·변경 또는 소멸에 관한 사항들을 등록하고 공시함으로써 재산권을 보호하는 한편, 등록의 행정적 기능으로써는 각각의 수상숙박시설에 등록번호를 부여함으로써 시설물의 설치실태 파악 및 등록된 시설물에 대한 검사 여부를 관리함으로써 해당 시설물의 안전 확보와 수질오염을 예방하고, 수상숙박시설 등록 시 부과되는 등록세 및 각종 수수료 등의 공과금은 국가 재정 수입원에 이바지하게 된다. 또한, 이러한 시설을 등록함으로써 재산권은 법적 보호를 받게

235) 실안선상카페는 등기를 할 수 없어 재산권을 행사할 수 없는 형편이라고 한다(이한석·이명권·강영훈, 앞의 논문, 450, 452면); 2002년 부산에 개장하였던 페리스플로텔의 경우 관련법 부재로 등기가 되지 못하여 재산권 행사는 물론 금융기관으로부터 자금융통이 불가능하였다고 한다(이한석·송화철·정대 “해양건축물 관련 법제도 현황분석 연구” 한국생태환경건축학회 학술발표대회 논문집 통권 11호, 한국생태환경건축학회, 2006.11, 93면).

되고, 이러한 법적 보호를 토대로 수상숙박시설의 신규설치 및 거래, 시설물을 담보로 한 저당권 설정도 가능하게 된다. 저당권의 설정은 금융제 공업자에게 불확실성을 제거함으로써 금융제공을 용이하게 하고, 신규수요에 대한 건조자금 혹은 구매자금 등의 지원을 원활하게 함으로써 관련 산업을 활성화하는 효과를 가져오게 된다.

사회의 변화에 따른 후행적(後行的) 법 제도의 변화가 조속히 시행되어야 법적 안정성의 추구 및 각종 권리 관계가 보호된다. 삼면이 바다로 싸여있고, 증가한 국민소득에 비하여 해양레포츠나 해양에서의 건축물 등의 활성화가 더딘 이유 중 하나가 관련된 입법의 미비로 볼 수 있다. 본 논문이 늘어나는 수상숙박시설의 공시제도 도입에 관한 입법에 도움이 되기를 기대한다.

참 고 문 헌

I. 국내 문헌

1. 단행본

- 곽윤직, 『물권법』, 박영사, 2002.
- 곽윤직·김재형, 『민법총칙』, 박영사, 2014.
- 곽윤직·김재형, 『물권법』, 박영사, 2017.
- 김주수·김상용, 『민법총칙』, 삼영사, 2013.
- 김준호, 『민법강의』, 법문사, 제19판, 2013.
- 박용섭, 『해상법론』, 형설출판사, 1998.
- 박현규·이원철, 『해운론』, 한국해사문제연구소출판부, 1991.
- 송덕수, 『신민법강의(7판)』, 박영사, 2014.
- 송덕수, 『민법총칙』, 박영사, 2011.
- 양형우, 『민사법특강』, 피앤씨미디어, 2016.
- 양형우, 『민법의 세계』, 진원사, 2015.
- 양형우, 『민법의 세계』, 피앤씨미디어, 2018..
- 옥선종, 『국제운송론』, 법문사, 1986.
- 이영준, 『물권법』, 박영사, 2009.
- 이은영, 『물권법』, 박영사, 2003.
- 정영석, 『해상법원론』, 텍스트북스, 2009.
- 정영석, 『해사법규강의(6판)』, 텍스트북스, 2016

지원림, 『민법강의』, 홍문사, 2013.

2. 논문

강동수, “선박의 등기와 등록제도 일원화에 관한 고찰”, 한국해법학회지 제25권제1호, 한국해법학회, 2003.4.

강영훈, “부유식 수상거주시설 건축계획에 관한 연구”, 한국해양대학교 박사학위논문, 2013.2.

고형석, “선박 물권 변동에 관한 연구”, 비교사법 제 20권 4호(통권 63호), 한국비교사법학회, 2013.11.

김계원·류권홍·이문진·강원수, “해양시설의 HNS 배출규제 강화의 필요성과 규제법규 개정 방안 연구”, 한국해양환경·에너지학회 학술대회 논문집, 한국해양환경·에너지학회, 2018.5.

김진권·진호연, “해양플랜트의 선박성에 관한 법적 고찰”, 해사법연구 제28권 제1호, 2016.3.

김인유, “동산 양도등기에 관한 연구”, 민사법학 41권, 한국민사법학회, 2008.6.

김인유, “어촌계의 재산에 관한 소고”, 민사법의 이론과 실무 제21권 제3호, 민사법의 이론과 실무학회, 2018.08.

김인유·조민기, “영국판례를 통한 수상가옥의 법적성질, 원광법학 제34권3호, 2018.9.

김철수, “선박소유권의 이전”, 한국해법학회지 제9권제1호, 한국해법학회, 1987.11.

박광동, “수상건축물(水上建築物)의 부동산성(不動産性)에 관한 검토(檢討)”, 중앙법학 9(1), 2007.

- 박영선, “소형선박저당법(제정안)에 관한 고찰”, 한국해법학회지 제28권 제1호, 한국해법학회, 2006.4.
- 박용섭, “선박등기제도와 저당권에 관한 연구”, 한국해법학회지 제8권제1호, 한국해법학회, 1986.8.
- 박홍래, “미국의 레코딩 시스템과 토렌스 시스템”, 민사법연구, 제11권 제2호, 2003.12.
- 윤태석, “부동산등기등록제도의 일원화에 대한 검토”, 비교사법제1권 제1호, 한국비교사법학회, 2009.12.
- 이상돈, “해저석유개발장비의 법적 성질”, 해법회지, Vol. 5 No.1, 1983.1.
- 이은희, “영국의 부동산등기절차” 법학연구 제19권 제1호, 2008.6.
- 이한석·송화철·정대, “해양건축물의 재산권 공시제도 정비방안 연구”, 한국향해항만학회지 32(3), 2008.
- 이한석·송화철, “해양건축물의 건설에 따른 법제도의 문제점 및 개선에 관한 연구”, 대한건축학회논문집-계획계16권, 대한건축학회, 2000.6.
- 이한석·송화철·정대, “해양건축물 관련 법제도 현황분석 연구” 한국생태환경건축학회 학술발표대회 논문집 통권 11호, 한국생태환경건축학회, 2006.11.
- 이한석·이명권·강영훈, “플로팅 건축물 관련 국내외 법제도 사례연구”, 한국향해항만학회지 제36권제6호 한국향해항만학회, 2012.8.
- 임영섭·권도중·이창희, “해양시설 용어 정의 및 분류체계에 관한 일고찰”, 수산해양교육연구 제29권 제3호, 2017.6,
- 정소민, “등기·등록 일원화에 관한 연구” 한양법학 제 22권 제 1호 (통권 제33호), 한양법학회, 2011.2.

정해덕, “개정상법 하에서의 선박의 의의와 선박등록, 등기” 법조 제 618권, 법조협회, 2007.12.

조민기, “수상가옥의 법적 성질에 관한 연구- 미국판례를 중심으로”, 한국해양대학교 대학원 법학석사학위논문, 한국해양대학교 대학원, 2016.08.

3. 연구보고서, 학회지 기사, 뉴스 기사 등

국립수산과학원, “낚시용수상구조물 안전·환경기준 설정을 위한 연구”, 국립수산과학원, 2009.10.

김수엽·목진용·최종희, “해양시설물 안전관리체제구축방안”, 한국해양수산개발원 연구보고서, 2011.12.

한국소비자원, “해상펜션실태조사”, 2016.06.

해양수산부, “해양건축물에 관한 법률제도 연구”, 해양수산부, 2006.12.

부산일보 신문기사, “센텀마리나파크, 건축물 해당안돼”, 부산일보 2018.9.27.

II. 국외 문헌

1. 단행본

Bryan A. Garner, 『Black's Law Dictionary』, Thomson Reuters, 10th edition, 2014.03.

Jack G. Handler 『Ballentine's Law Dictionary』, Delmar Publishers Inc. 1993.

Eratus C. Benedict, 『Benedict on Admiralty』, Volume 1,

Jurisdiction and Principles, Seventh Edition, Matthew Bender, 1974.

Eratus C. Benedict, 『The Law of American Admiralty, its Jurisdiction and Practice』, Sixth edition, Volume 1, BAKER, VOORHIS & Company, 1941.

Webster's new world dictionary of the American language, The World Publishing company, 1963.

Nigel Meeson, 『Admiralty Jurisdiction and Practice』, LLP, Third edition, 2003.

Katarzyna Babicz, 『Dictionary of Marine Technology』, BTJA.pl Katarzyna Babics, 2009.

Residential Boat Owner's Association, 『Living Afloat』, 4th Edition, 2018.

T. Schoenbaum, 『Admiralty and Maritime Law』, Fourth Edition, Thomson West, 2004.

2. 논문

David R. Mass, “If it look like a vessel; The supreme court's ‘Reasonable Observer’ test for vessel status.” Florida law review, Volume 65 Issue 3, 2013.5.

Megan Ashford, “A Jet Ski; Vessel, Boat or Ship?, RV Goodwin[2006] Lloyd's Rep 432”, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, No. 20, 2006.

Gotthard Mark Gauci, “Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, Or Is It Merely a Contrivance?”, Journal of Maritime

Law & Commerce, Vol. 47, No. 4, October, 2016.

Kathryn D. Yankowsk, “Whatever Floats the ‘Reasonable Observer’s Boat: An Examination of Lozman v. City of Riviera Beach, Fla. and the Supreme Court’s Ruling That Floating Homes Are Not Vessels”, University of Miami Law review, Vol 67, 2013 Sep.

Frederick Schauer, “Analogy in the Supreme court: Lozman v. City of Riviera Beach, Florida”, University of Virginia School of Law, Public Law and legal Theory Research Paper Series 2014-11, Jan 2014.

Simon Rainey, “What is a ‘ship’ under the 1952 Arrest convention?”, Lloyd's Maritime and commercial law quarterly, [2013] Q50.

3. 기타 자료 출처 및 인터넷 기사 등.

Financial Times, “Why more people are choosing to live on canal boats”, <https://www.ft.com/content/9f3a3b7e-6aa6-11e6-a0b1-d87a9fea034f>, 2016.9.2 게시, 2019.4.19 접속.

<https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codesTOCSelected.xhtml?tocCode=HSC>, 2019.4.15 접속.

https://www.oregonlegislature.gov/bills_laws/ors/ors830.html, 2019.4.17 접속.

<https://www.equinor.com/en/what-we-do/hywind-where-the-wind-takes-us.html>, 2019.4.17 접속.

Veron C.Bain Center, <https://www1.nyc.gov/site/doc/about/facilities.p>

age, 2019.4.17 접속.

<https://floatingfarm.nl/?lang=en>, 2019.4.17 접속.

<https://www.zqcollection.com/zambezi-queen/>, 2019.4.17 접속.

<https://www.sunbornhotels.com/london>, 2019.4.17 접속.

<https://offparisseine.com/en/hotel.html>, 2019.4.17 접속.

<http://saltandwater.rs/floating-hotel-with-catamaran-apartments/>, 2019.4.17 접속.

<https://ecolodges.asia/gallery-cambodia-vacation/>, 2019.4.17 접속.

<https://www.riverkwaijunglerrafts.com/>, 2019.4.17 접속.

<https://www.puntacaracol.com.pa/>, 2019.4.17 접속.

<http://www.themantaresort.com/the-resort/accommodation/underwater-room/>, 2019.4.17 접속.

<https://www.waterstudio.nl/projects/krystall-hotel-tromso-norway/>, 2019.4.17 접속.