

수상구조물의 현황 및 법적 검토



이 명 근
미래자원연구원 선임연구원
yiyk08@gmail.com



박 성 제
미래자원연구원 원장
psungje@gmail.com



이 종 근
미래자원연구원 주임연구원
jongkeun80@gmail.com



류 시 생
미래자원연구원 수석연구원
sisaeng@gmail.com

나가 삶의 질이 높아짐에 따라 자신의 주위를 둘러싸고 있는 공간에 대하여 보다 많은 시간과 투자를 할 수 있는 여유가 생겼다는 점일 것이다. 하지만 이러한 현상은 개인의 시간적 혹은 경제적인 여유에서 비롯되었다기보다는 자신의 내재적인 욕구를 충족시키기 위한 또 하나의 과정으로 보는 것이 바람직 할 것이다. 버려진 수변공간을 유효하게 활용하려고 하는 시도로부터 보다 매력적이고 아름다움을 발산하는 생활의 공간으로 승격시키고자 하는 욕구는 정책결정자의 이해와 맞물리면서 서울시의 경우, 이른바 “한강르네상스”의 이름으로 꽃을 피우고 있다. 도시경관과 어우러지는 수변공간의 창출은 단지 심미적 혹은 건축 설계상의 요건만이 충족된다고 완성되지 않는다. 수질을 비롯한 하천생태와 같은 하천환경을 종합적으로 고려하여야 하며, 인위적으로 조성된 수변공간을 안전하고 자유롭게 활용할 수 있는 동시에 수변공간의 구축과정에서 발생할 수 있는 이해당사자와의 갈등은 최소화해야 한다. 적어도 이와 같은 요건들은 사회적으로 납득할 수 있는 타당성을 가져야 하며, 법제도적인 정비과정은 그 후에 가능한 작업이 될 것이다.

본 글은 한강 수상구조물에 대한 현황을 파악하

1. 서론

현대인이 이전과 구별되는 뚜렷한 특징 중의 하

고 법적 검토를 통하여 해당 구조물이 수변공간의

1) 1 주변 공간의 심미적인 가치를 극대화하려는 인간의 의지에 관한 사항이 심리학의 영역에만 그치는 일은 아니다. 자신을 둘러싸고 있는 환경에 대한 이해를 높이는 것은 결국 지금의 환경문제에 어떻게 대처해 나가야 할 것인가 하는 문제에 대하여 인간이 고민해야 할 근본적인 물음의 시작이다. 中村 攻(2004), 白井環境フォーラム基調講演 (<http://www.harmonic.sakura.ne.jp/kankyo-nakamura.htm>, 2010년 3월)

학술/기술기사

유효한 시설물로서 자리 잡기 위한 제도적인 개선의 필요성을 제기하기 위한 것이다. 이를 위하여 그동안 체계적인 관리가 부족하였던 한강 수상구조물의 관리현황을 파악하고 내재된 장애요소를 검토하였다. 수상구조물의 법적 정의를 명확히 하고 해당 구조물이 수변공간의 유효한 시설물로서 기능할 수 있도록 법적인 기반을 조성하는 것을 본 글의 목적으로 하고 있다.

2. 수상구조물의 현황 및 문제점

우리나라 수상구조물의 역사는 그리 오래되지 않았다. 1986년 한강종합개발사업이 시작되면서

한강에 유람선을 운행하게 하였고, 이를 위한 선착장을 설치한 것이 최초이다. 그 후 1988년 서울올림픽을 치루는 과정에서 수상구조물의 정비가 정책적으로 장려되었고, 현재 한강에 운용되고 있는 유선(遊船)선착장은 22개소이며, 그 외 수상훈련장 8개소, 일반 선착장 11개소, 종교행사를 위하여 위락용으로 사용되는 방생장 1개소, 면허시험장(수상레저동력기구) 1개소를 합하여 전부 43개의 수상구조물이 운용되고 있다. 이들이 배치된 장소는 < 표 1>과 같이 정리할 수 있다.

하지만, 1986년 유람선 선착장 및 수상시설이 유치된 이래 조성된 이들 시설에 대해서는 법률 및 제도적 측면의 관리가 어려운 실정이었다. 특히, 내부 시설 설치 기준에 있어 적용 기준은 수상구조물이

표 1. 한강 수상구조물의 지역별 배치현황

지역구분	선착장(21)			유·도선장현황(22)	비고
	관광선(9)	위탁관리(4)	협회·단체·소방서(8)		
광나루	- 관광선선착장				
잠실				- 씨애훙강랜드 - 퍼스트오리진	
독섬	- 관광선선착장		- 서울시수상스키협회 - 119 구조대 - 방생장	- 씨애훙강랜드(2) - (주)마리나아리수(2) - 아리랑하우스	성동지대
잠원	- 관광선선착장		- 생활체육수상스키협회	- (주)삼세룡(2) (리버시티) - 온 - (주)화창레저산업 - (주)클럽제페	
반포	- 관광선선착장				
이촌	- 관광선선착장 - 거북선선착장	- 청소년연맹		- 세븐마린레저	
여의도	- 관광선선착장		- 119 구조대	- 씨애훙강랜드(2) - 파라다이스 - (주)르네상스마리나클럽	관광선 사무실
선유도				- 씨애훙강랜드	마포지대
양화	- 관광선선착장	- 해양소년단 - 양화수상스키장		- 씨애훙강랜드	
난지			- 사회체육수상스키협회 - 서울시요트협회 - 한국수상레저협회	- 씨애훙강랜드	
망원	- 관광선선착장	- 스카우트연맹		- 씨애훙강랜드 - (주)마리나아리수	
강서					

※ 한강사업본부 내부자료.

건축물인가, 혹은 선박인가에 대한 법적 기준이 명확하지 않음으로 인해 그 적용이 이루어지지 않았다. 이러한 법적 기준 적용의 난해함은 수상구조물의 정기적인 안전 검사를 어렵게 하는 요인이 되었다. 앞서 언급한 이러한 문제들이 구체적으로 제기된 것은 ‘한강르네상스 기본계획(2007)’이 수립된 이후, 한강의 수변공간 및 하천공간 재창출에 있어 수상구조물의 역할의 중요성 때문이다. 따라서, 수상구조물의 유치절차 및 계획상의 수상구조물의 역할 수행을 위한 용도, 디자인 등 세부사항의 기준 제시의 필요성이 시급한 상황이다.

한강의 수상구조물 관리의 문제점으로 지적할 수 있는 것 중의 하나는 수상구조물을 허가할 때 적용 가능한 법적 적용 문제이다. 수상구조물의 경우, 하천의 수면공간을 점용하기 때문에 관련법인 하천법의 하천점용허가 혹은 공유수면관리법에 의한 점·사용허가(제5조)를 받아야 한다²⁾. 그러나, 수상구조물의 특성상 장기적인 체류, 고정으로 인한 하천오염이 우려되므로 점용허가를 받은 이후에도 허가의 갱신 등에 대한 세부적인 사항이 요구되지만, 이에 대한 세부적인 사항에 대한 정비가 이루어지지 않은 실정이다. 한편, 수상구조물이라는 대상물 자체에 대한 법적 판단 기준 또한 모호한 상황이다. 수상구조물 자체를 ‘건축법’에서 언급하는 ‘건축물’로 보아야 할 것인가³⁾와 아니면 부유체로서 ‘선박법’ 상의 ‘선박’⁴⁾으로 보아야 할 것인가에 대한 문제는 이를 단적으로 보여주는 예이다. 이러한 법적인 정의의 불명확한 점은 수상구조물을 신청 및 허가함에 있어 그 적용 기준의 제시를 어렵게 하는 원인이 되고 있다.

수상구조물의 기준 및 법적인 검토는 여러 국가에서 진행되어 왔다. 특히, 일본의 경우 운하르네상스 및 수변공간 재창출 사업과 같은 사업에서도 법적인 다양한 검토가 이루어진 것에 힘입어 성공적인 수변창출이 가능하였다. 동경만의 경우, 수상구조물은 부유식 해양구조물의 선정 절차에 따라 허가를 받게 된다. 수상 레스토랑의 경우, 수상의 레스토랑 부분은 건축기준법에 적용되게 되며, 대신 부분은 선박안전법의 적용을 받게 된다. 이에 따라 신청은 레스토랑과 선박부분이 개별로 허가를 받게 되는 절차로 이루어지게 된다(그림 1). 이러한 법적 기준의 문제는 제도적인 장치 부재에 따른 기존 수상구조물의 관리 및 운용의 문제로 연계된다. 현행 수상시설물의 경우 선박에 포함되어 선박안전법에 의한 검사가 시행되어야 하지만, 실제적으로 수상에 부유된 상태로 고정되어 있는 고정물로, 수상으로 제양 및 검사를 하는 것은 불가능하다. 현재 수상구조물은 부유식 해상구조물 기준 및 선박안전법의 부유체에 대한 검사 기준을 적용하고는 있지만, 수면 상단의 건물 부분과 수면 하단의 선박부분의

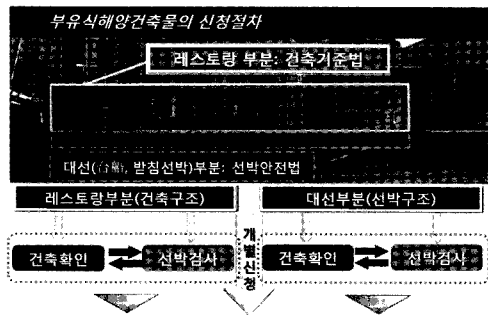


그림 1. 일본 운하르네상스에서의 수상레스토랑 기준에 대한 법적 적용사례

- 2) 현행 하천법 제33조(하천의 점용허가 등)에서는 다음과 같이 하천점용허가 사항을 정의하고 있다 :
 1. 토지의 점용, 2. 하천시설의 점용, 3. 공작물의 신축·개축·변경, 4. 토지의 굴삭·성토·절토, 그 밖의 토지의 형질변경, 5. 토석·모래·자갈의 채취, 6. 그 밖에 하천의 보전·관리에 장애가 될 수 있는 행위로서 대통령령이 정하는 행위(일부개정 2009.6. 9 법률 제9763호). 본 규정에서 따르면 수상구조물은 ‘공작물’로 취급될 수 있으며, 이러한 분류는 해당 구조물의 법적 근거를 더욱 모호하게 할 수 있다.
- 3) 현행 건축법 제2조 1항 2호는 다음과 같이 건축물을 정의하고 있다. : “건축물”이란 토지에 정착(定着)하는 공작물 중 지붕과 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 의미한다.(일부개정 2009. 12. 29. 법률 제9858호)
- 4) 현행 선박법 제1조의 2(정의)의 1항에서는 “선박”이란 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배 종류를 의미한다(일부개정 2009. 12. 29 법률 제9870호).

구조적인 차이점에 의해 동일 선박의 기준으로 취급하는 것은 앞서 설명한 바와 같이 수상구조물에 대한 “선박”과 “건축물”간의 법적 해석의 문제가 발생할 수 있다. 이러한 검사대상의 법적 구분의 모호성은 수상구조물의 체계적인 운용관리 체계 구축에 있어 장애요소가 될 여지가 다분하다.

최근에는 한강르네상스 추진계획에 따라 수상구조물의 용도에 따른 법적인 기준도 필요하게 되었다. 이는 한강이라는 하천환경에 수상구조물이 배치(配置)됨과 동시에 지속적인 오염원으로서 작용될 뿐 아니라, 한강르네상스에서 추구하는 “한강의 재발견” 달성에 있어 개선해야 될 요소로서 인식되

었기 때문이다. 한강 본래의 모습 회복과 함께 새롭게 재창출되는 수변공간에 있어 수상 구조물은 수변공간의 매력을 향상시키는 역할을 담당하고 있는 것도 그 이유이다.

이런 측면에서 고려되어야 할 부분 중의 하나가 현행 식품위생법 시행규칙(전부개정 2009. 8. 12.)에 있는 수상레스토랑의 허가부분이다⁵⁾. 수상구조물의 허가에 있어 기존 계획에 따라 유선장 혹은 도선사업에 근거로 계획상에 허가를 부여한다 하더라도, 이후 임의적으로 레스토랑 등과 같은 수익사업으로 업종을 변경할 경우, 한강 수변공간의 계획상 형태 자체에 영향을 미칠 수 있다. 한편, 적절한 한

표 2. 한강 유람선 선착장 현황

구분	구역	바지선제원 (LxBxD)	선질	운영년도	휴게실 여부	유선종류	면적(m ²)	허가기간
1	여의도	34x20x2	FRP	'86. 9.	운 영	유람선	1,710	'08.1.1~12.31
2	"	50x15x3	강	'86. 9.	운 영	"	1,538	
3	잠 실	35x22x3	FRP	'86. 9.	운 영	"	2,336	'08.1.1~12.31
4	독 섬	50x15x3	FRP	'89. 5	운 영	"	3,680	'08.1.1~12.31
5	"	50x6x2	강	'05.06	미운영	"	382	'08.1.1~12.31
6	양 화	50x15x2	강	'94.10	운 영	"	1,515	'08.1.1~12.31
7	난 지	36x12x2	강	'06.01	미운영	"	588	'08.1.1~12.31
8	망 원	35x22x2	강	'05.11	운 영	"	797	'08.1.1~12.31
9	선유도	40x6x2	FRP	'07.06	미운영	"	300	'08.1.1~12.31

* 한강사업본부 내부자료.

표 3. 한강 유선장 현황

구분	구역	바지선제원 (LxBxD)	선질	운영년도	휴게실 여부	유선종류	면적(m ²)	허가기간
1	여의도	32x15x1.6	"	'87. 9.	운 영	보 트	1,534	'08.1.1~12.31
2	독 섬	32x15x1.6	강	'87. 8.	운 영	"	1,331	'08.1.1~12.31
3	"	31x15x1.6	"	'88. 7.	운 영	"	972	'08.1.1~12.31
4	"	31x15x1.6	"	88. 4.	운 영	"	1,246	'08.1.1~12.31
5	잠 원	72x23x 2	"	02. 5.	운 영	"	2,076	'08.1.1~12.31
6	"	37x12x 1	"	95.10.	운 영	"	954	
7	"	38x18x1.6	"	91. 4.	운 영	요 트	1,153	'08.1.1~12.31
8	반 포	50x20x 2	"	91. 4.	운 영	모터보트	1,533	'08.1.1~12.31
9	이 촌	23x 6x 1	FRP	91. 4.	-	보 트	428	'08.1.1~12.31
10	여의도	25x12x 1	"	92.10.	운 영	보 트	841	'08.1.1~12.31
11	망 원	23x 6x 1	"	91. 4	-	보 트	314	'08.3.21~12.31
12	잠 원	43x14x 2	강	99.12.	운 영	모터보트	1,150	'08.1.1~12.31
13	잠 실	46x17x 2	"	02. 5	준비중	"	1,625	'08.1.1~12.31

* 단, 잠실 유선장에 한하여 27,458,570원의 점용료가 부과되고 있음.

* 한강사업본부 내부자료.

5) 식품위생법 시행규칙 제40조(영업허가의 신청) 1항 3호에서는 수상구조물로 된 유선장 또는 도선장에서 단란주점영업 및 유흥주점업업을 할 경우 유선 및 도선사업 면허증을 요구하고 있다. 이는 제41조(허가사항의 변경)에서도 마찬가지로 정의하고 있다.

경배출 등을 고려하지 않은 무분별한 음식폐기물 투기 등과 같은 부작용도 고려될 수 있다.

상술한 바와 같이 법적인 기준의 부재에 따른 수상구조물의 허가와 관리, 그리고 운용 전반에 대한 문제는 과거부터 지금까지 지속적으로 지적되어 온 문제로 볼 수 있다. 한편으로 한강르네상스의 진행에 따라, 수변공간 재창출을 위한 각 권역별 관리계획 및 신규허가 시 적용 가능한 세부적인 기준 등 다양한 문제가 관련 제도와의 검토를 통해 다루어져야 한다. 이에 대한 대안은 제도적인 근간이 될 수 있는 법제의 검토 및 개선이 이루어짐에 따라 제시될 수 있다. 따라서 본 글에서는 그러한 대안의 기초연구라 할 수 있는 수상구조물의 법적 정의의 문제점을 분석하고 법 정비에 따른 개선방향을 제시함으로써 보다 아름다운 수변공간을 창출할 수 있는 계기를 마련코자 한다.

3. 수상구조물의 운영 및 유지에 관한 법적 검토

수상구조물의 현황에서 살펴본 바와 같이 현재 43개의 수상구조물이 운영되고 있지만, 수상구조물에 대한 법적인 정의는 존재하지 않는다⁶⁾. 특히, 구조물 자체의 신청 및 허가에 관한 절차, 유지관리 및 운영을 비롯하여 안전관리에 이르기까지 모든 절차 및 관리가 법에 의존하지 않은 채 기존의 행정관행에 의해 이루어지고 있는 실정이다. 따라서 수상구조물의 운영 및 유지에 관한 법적인 검토는 우선적으로 관리의 대상이 되는 수상구조물에 대한 법적인 정의를 고려해야 하며, 수상구조물의 법적 근거에 대한 충분한 법정비가 이루어진 후에 관련

법제에 대한 세부적인 논의가 이루어져야 한다.

수상구조물은 물위에 떠 있는 구조물로서 공유수면관리법에 의한 점용허가 및 사용허가를 얻은 구조물을 의미한다. 선박안전법에 있어서 선박은 “수상(水上) 또는 수중(水中)에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함)과 이동식 시추선·수상호텔 등 국토해양부령이 정하는 부유식 해상구조물”을 의미한다(동법 제2조 1항)⁷⁾. 선박안전법에서 정의하는 부유식 해상구조물은 또한 다음과 같다(선박안전법시행규칙 제3조).

1. 이동식 시추선 : 액체상태 또는 가스상태의 탄화수소, 유황이나 소금과 같은 해저 자원을 채취 또는 탐사하는 작업에 종사할 수 있는 해상구조물(항구적으로 해상에 고정된 것은 제외)
2. 수상호텔, 수상식당 및 수상공연장 등으로서 소속 직원 외에 13명 이상을 수용할 수 있는 해상구조물(항구적으로 해상에 고정된 것은 제외)
3. 「해양오염방지법」 제2조에 따른 기름 또는 폐기물(「해양오염방지법 시행규칙」 별표 1 제1호가목부터 라목까지 및 같은 표 제2호나목의 폐기물을 말한다. 이하 같다)을 산적하여 저장하는 해상구조물
4. 법 제41조에 따른 위험물을 산적하여 저장하는 해상구조물

즉, 3조 2항에서 정의하는 바와 같이 해상구조물이 항구적으로 해상에 고정되는 것이 아니라면 선박안전법의 적용대상이 될 수 있다. 한강의 43개 수상구조물의 경우 감항성(勘航性)이 없기 때문에 항해용으로 사용할 수 없다. 따라서 반영구적으로 고정되어 있는 구조물이라 볼 수 있기 때문에 2항

6) 橫山는 해양구조물(부유시설)은 건축물인 동시에 선박으로 파악할 수 있으면서도 그것을 부동산으로 파악할 수 없다는 점 그리고 항해를 목적으로 하지 않는다는 점 등의 특징으로 인하여 개념 파악이 곤란하다고 지적한 바 있다. 橫山信二(1991), 海洋構造物の法的性質, 橫山大學論集 제3권5호. 한편, 2009년 개정 선박법 제26조는 수상구조물의 활성화를 염두에 두고 등기 및 저당이 가능하게 만든 규정이지만, 수상구조물 자체의 법적 정의를 명확하게 규정하고 있지는 않다.

7) 선박안전법에서 정의하는 선박의 개념은 근원법이라 할 수 있는 선박법에서 정의하는 선박의 개념과 일치하지 않는다. 즉, 선박법에 있어서 선박은 “수상 또는 수중에서 항행용(航行用)으로 사용하거나 사용할 수 있는 배 종류”로 정의하고 있다. 따라서 항행이 불가능한 고정식 구조물은 선박법상 고려의 대상이 되지 않는다.

표 4. 선박법 개정안 비교

구 법	개정법
제26조(일부 적용제외 선박) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여는 제7조부터 제11조까지·제13조·제18조 및 제22조를 적용하지 아니한다. 다만, 제6호에 해당하는 선박에 대하여는 제8조·제18조 및 제22조를 적용하지 아니한다. 1. 군함·경찰용 선박 2. 총톤수 5톤 미만의 범선 중 기관을 설치하지 아니한 범선 3. 총톤수 20톤 미만의 부선 4. 총톤수 20톤 이상의 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선 5. ~ 8. (생략)	제26조(일부 적용제외 선박) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여는 제7조부터 제11조까지, 제13조, 제18조 및 제22조를 적용하지 아니한다. 다만, 제6호에 해당하는 선박에 대하여는 제8조, 제18조 및 제22조를 적용하지 아니한다. 1. 군함·경찰용 선박 2. 총톤수 5톤 미만인 범선 중 기관을 설치하지 아니한 범선 3. 총톤수 20톤 미만인 부선 4. 총톤수 20톤 이상인 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선. <u>다만 「공유수면관리법」 제5조에 따른 점용 또는 사용허가나 「하천법」 제33조에 따른 점용허가를 받은 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선은 제외한다.</u> 5. ~ 8. (현행과 같음)

※개정안의 하선은 강조

의 적용을 받기는 어렵다.

또한, 앞서 검토한 바와 같이 수상구조물이 선박법 혹은 선박안전법 상의 선박에 해당되지 않는 것과 마찬가지로 건축법 및 건축기본법 상의 ‘건축물’에도 해당하지 않는다. 이처럼 수상구조물의 명확한 법적 정의가 존재하지 않기 때문에 수변이용의 활성화가 저해된다는 주장은 2009년 3월 선박법개정 논의를 불러 일으켰다. 운영 등 10인의 국회의원은 선박법 일부개정법률안을 3월 23일 발의하였다. 이 법안은 2009년 11월 30일 국토해양위원장이 발의한 선박법 일부개정법률안(대안)에 통합·조정되어 같은 해 12월 8일 국회에 상정되어 같은 날 의결되었다⁸⁾.

개정법 26조4항에 따르면 점용허가를 받은 수상구조물형 부선은 선박으로서 등기와 등록이 가능하며 소유권, 저당권 및 임차권을 행사할 수 있는 등 법적인 권리행사가 가능하다(선박등기법 제3조). 이는 선박법개정법률안의 제안이유를 통해서도 명확하게 나타나고 있다. 즉, “최근 수상레저 수요증가 및 마리나 향만 개발 등으로 수상구조물의 설치가 활성화될 것으로 전망됨에 따라 수상호텔, 수상

식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선을 선박법상 등록 대상에 포함시켜 등기 또는 저당이 가능하도록...”하기 위한 것이다. 이는 또한 수상구조물 그 자체의 유지, 관리 등을 염두에 두고 있지는 않다는 것을 의미한다. 개정법에서 ‘수상구조물형 부선’이라는 용어를 사용하고 있지만, 부선이란 “자력항행능력이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행되는 선박”(선박법제1조의2)을 말하기 때문에 수상식당과 같이 항구적으로 고정되어 있는 수상구조물을 부선의 범주에 포함시키는 것은 쉽지 않다.

4. 제도적 개선의 필요성

현재 개정된 선박법이 수상구조물의 상거래 활성화에 일조할 가능성은 크지만, 안전하고 풍요로운 수변공간 활용의 극대화를 위한 역할을 수행하리라고 보기는 어렵다⁹⁾. 한강에 최초의 수상구조물이 설치된 지 약25년의 시간이 흘렀다. 수상구조물이 수상에 있는 동시에 많은 부분이 물밑에 있다는 구

8) 선박법 제13차 일부개정 법률 제9870호, 2009년 12월 29일, 선박법 외에도 선박등기법, 선원법 등 5건의 법률안을 각각 본회의에 부의하지 않고 통합하였다.

9) 한편 현재 실시중인 한강 르네상스 마스터플랜의 중심과제인 8대 실현과제 어느 부분에서도 “안전”에 대한 고려는 극히 미약한 상황이다.

조적인 성격상 지상의 부동산에 비해 내구성이 취약할 수밖에 없다. 또한 홍수가 발생하여 그로인해 수상구조물이 손괴된다면 교량파손 등 2차 재해를 일으킬 가능성이 크다. 지상 건축물에 비해 안전점검의 횟수를 늘리고 전문가에 의한 정확한 점검이 가능하도록 제도적인 뒷받침이 따라야 한다. 수상구조물을 안전하게 유지·관리하기 위해서 전문 기술을 전제로 한 제도적 장치가 필요하며, 그 기초가 수상구조물의 법적 정의를 명확히 하는 것이다.

수상구조물의 법적인 정의를 내리기 전에 수상구조물을 선박으로 볼 것인지, 건축물로 볼 것인지 혹은 일본의 경우처럼 부분에 따라 각기 다른 법 적용을 받을 것인지 명확해야 한다. 수상구조물을 선박의 범주에 포함시킬 경우, 선박법을 비롯하여 선박안전법 등 기존의 선박의 법적 정의에 대한 법개정을 필요로 한다. 그러나 수상구조물을 건축물로 보

고자 한다면 민법을 비롯하여 건축법, 부동산등기법 등 대대적인 법개정이 뒤따라야 한다. 만약에 기능별 혹은 부분별로 적용법을 구분하게 된다면 자칫 법의 안정성 및 통일성을 훼손시킬 수 있다¹⁰⁾.

수상구조물을 어떻게 법적으로 정의를 내리건 최소한의 법개정은 수반되어질 것이다. 따라서 법적 안정성을 최대한 유지하면서 수상구조물의 활성화를 기대할 수 있는 방안을 마련하는 것이 바람직하다. 2009년 선박법의 개정은 단순히 수상구조물의 등록이 가능하게 하는 것을 유일한 목적으로 하였기 때문에 앞서 살펴본 것과 같은 법적인 하자를 초래할 수 있다. 따라서 차후에 이루어지는 법정비 작업은 안전하고 쾌적한 수변공간의 창출을 위하여 수상구조물은 어떠한지에 관하여 종합적인 검토가 뒷받침 된 후에 이루어져야 할 것이다. ☞

참고문헌

1. 서울특별시(2007), 한강 르네상스 마스터플랜
2. 서울시정개발연구원(2006), 여가공간으로서의 수변공간 활성화방안 연구
3. 한강사업본부(2010), 한강 수상구조물 유지 및 관리방안 학술연구 용역 과업지시서
4. 神蘭勝彦(1991), 海洋建築物の現状と将来
5. 花野修平외(2006), 浮体式海洋建築物の建造を促す法制度に関する研究
6. 東京都(2007), 東京の水辺空間の魅力向上に関する全体構想
7. 法政大体大院エコ地域デザイン研究所(2007), わが国における水辺空間利用に関わる法制の方途—日本・アメリカ・シンガポールの事例をとおして
8. 中江正人외(1993), 浮体施設の建造に伴う法規則の研究, 安住真子외(1996), 浮体施設の実状に即した法制度のあり方について
9. 水辺空間の有効利用によるみなとの魅力向上促進に関する研究会(2008), 水辺空間の有効利用によるみなとの魅力向上促進に関する研究会 会議録(1~4回)

10) 이에 대한 상세한 것은 이하의 연구를 참조. 花野修平외(2006), 浮体式海洋建築物の建造を促す法制度に関する研究, 中江正人외(1993), 浮体施設の建造に伴う法規則の研究, 安住真子외(1996), 浮体施設の実状に即した法制度のあり方について