

대한민국 요트는 국제 항해가 불가능 하다.

2026-01-08

대한민국에서 요트 및 해양 레저 활동을 사랑하시는 모든분들과 관련 산업 관계자분들께 대한민국의 동력수상레저기구가 세계에서 유일하게 국제항해를 못하게된 경위와 문제점을 공유하고 이를 해결하기 위한 방안을 제안합니다.

2026년 1월 8일 Random() 호 선장 송호준

개요

- 2023년 7월이후 운항구역 연해 등급을 받은 동력수상레저기구의 안전검사증에 ‘국내운항에 한함’이라는 문구를 추가하라는 ‘지침’이 해양경찰로부터 안전검사 대행기관에 전달됨 (법이 아님)
- 이후에도 동력수상레저기구 요트들은 해외로 나가고 있었는데 갑자기 2025년 말 지방 세관에서 문제를 제기했고 관세청 본청에서 해양경찰청 수상레저과의 답변을 받아 전국 세관으로 ‘국내운항에 한함’이라는 문구가 붙은 연해 등급 요트는 세관 절차(국내선 → 국제무역선 변환)가 불가하다는 공문을 하달
- 현재 동력수상레저기구로 등록된 대한민국의 요트는 어느 지역에서도 국제항해의 필수 절차인 세관 절차가 불가하여 외국으로 나갈수없는 상황

해양경찰청 수상레저과의 입장

수상레저기구 관련법은 해양 경찰이 입법기관이기에 해양 경찰이 법률 해석 기관입니다. ‘국내운항에 한함’이라는 지침도 해양경찰에서 안전검사 대행기관에 내렸기에 주 대화는 해양경찰청 수상 레저과와 이뤄졌습니다.

- ‘동력수상레저기구’로 등록된 요트로 외국을 나가려면 국제 협약 안전 검사를 받을 수 있는 ‘선박’ (플레저 보트 등) 으로 등록해서 나가십시오.
- 수상레저법은 국내법이라 국제항해에 대한 법이 없으니 ‘선박’으로 등록하십시오
- ‘국내운항에 한함’이라는 문구를 안전검사증에 무조건 집어넣은 부분에 대한 법적 근거는 우리(해양경찰)도 못찾았지만 문구를 뺄 수는 없습니다.

관계 부처의 입장

관세청 본청 국경 감시과 (전국 세관에 공문을 하달한 곳)

어떤 배라도 세관 절차를 밟지 않으면 타국에 입국할 수 없습니다. 요트의 해외 입출항에 대해서는 세관이 가장 잘 알고 있어 대부분 요트가 해외를 입출항 하려면 지역의 세관이 CIQ 프로세스를 주도합니다.

- 안전검사증에 ‘국내운항에 한함’이라는 말만 없으면 국제무역선으로 전환 해줄 수 있다.
- 잘 해결되길 바라는 입장

해양수산부 선박법 관련 담당자

해양 수산부는 선박법 및 선박 관련법을 만듭니다. 선박법은 수상레저법의 상위법은 아닙니다. 수상레저 관련법은 선박법에서 범위를 좁힌 하위 특수 규제법입니다. 해양경찰은 해수부에서 관할하던 동력 수상레저 부분을 1999년부터 가져가 수상레저 관련법의 담당기관이 되었습니다.

- 우리나라 요트가 외국을 돌아다니는데 있어 기술적인 문제는 없다
- 동력수상레저기구들을 다시 선박법에 넣으려하면 법적으로 부딪히는게 너무 많다. 면허들도 꼬이게 된다. 수상레저법에서 해결해야한다.
- 선박직원법에 의해 국제항해를 하기위한 선박은 6급항해사가 있어야 하는데 어선이나 상선에 근무한 사람만 딸 수 있다. 이 면허는 세계 어떤 pleasure craft 요트에서도 요구하지 않는다.

한국해양교통안전공단 (KOMSA) 본사 수상레저기구 담당자

해양경찰에서 지정한 ‘동력수상레저기구’ 안전검사 대행 기관 중 하나. 수상레저안전협회와 같은 다른 안전검사 대행기관과 달리 KOMSA는 ‘선박’의 안전검사도 같이 하고 있고 해양경찰과 동력수상레저기구 검사에 대해서 주로 소통하는 기관입니다.

- 해양경찰과 민원인(송호준)의 질의: ‘동력수상레저기구’를 ‘선박’으로 등록하여 국제항해가 가능한가?
- 요트와 같은 동력수상레저기구를 선박 기준의 안전검사를 통하여 ‘선박’으로 등록하는 것은 사실 상 불가능에 가깝다. 가능하다고 해도 배를 사는 비용보다 더 많은 비용이 들 수도 있다.
- 이미 완성되어 수입된 혹은 중고로 구입한 요트들의 ‘건조 전 검사’는 아예 불가능하고 ‘건조 후 검사’도 힘들다
- 전세계의 요트들은 국제 항해에 관한 각종 조약에서 예외로 처리되어 국제 항해하는데 아무런 문제가 없다
- 연해 등급 안전검사증에 ‘국내운항에 한함’이라는 문구를 꼭 삽입해야한다는 법적인 근거는 없다
- 위와 같은 답변을 해양경찰청 수상레저과에 전달하기 위해 최종 판단 중

정리

- 해양 경찰이 동력수상레저기구 연해등급의 안전검사증에 ‘국내 운항에 한함’이라는 말을 집어넣는 것은 법적인 근거가 없습니다. 몇번의 통화 후 이 부분은 해양경찰 측에서도 인정한 부분입니다. 하지만 해양경찰에서는 아직 이 문구를 빼지 않을 거라 합니다.
- 안전검사 전문가들의 조사 결과, 해양경찰청 수상레저관련법 산하 ‘동력수상레저기구’가 해양수산부 선박법에 의해 ‘선박’으로 등록하는것은 거의 불가능합니다. 선박등기법에 의해서도 20톤 미만은 등기도 나오지 않아 선박등기등록이 불가합니다.
- IMO 조약국인 대한민국은 국제항해에 있어 UNCLOS(유엔 항해 조약), SOLAS (안전관련), MARPOL (해양 오염관련), COLREG (충돌관련 조약) 의 조약을 준수합니다. 헌법 6조에 의거 대한민국이 체결한 조약은 국내법과 같은 효력을 가집니다. 이 모든 조약들은 요트와 같은 pleasure craft들의 예외를 명시하고

있습니다. 이 예외 조약들에 따라 전세계의 요트들이 국제항해를 할 수 있습니다. 따라서 대한민국의 요트가 국제항해를 하는것은 문제가 없습니다.

- 해양경찰은 요트들이 국제항해를 하기위해선 국제 협약에 의한 안전 검사를 받기를 계속 요구합니다. 국제 항해 조약에 의하면 우리나라의 연해등급 안전검사는 이미 국제 조약의 pleasure craft 안전 검사 권고 가이드 라인보다 훨씬 엄격하여 추가 검사를 받을 필요가 없습니다.
- 지금까지 대한민국의 동력수상레저기구가 국제항해를 하는것이 불법이 아니었습니다. 현재도 CIQ 절차를 거치고 국제항해를 하게 되면 불법이 아닙니다.

문제점

- 연해등급 안전검사를 받은 동력수상레저기구에 무조건 ‘국내운항에 한함’ 이라는 문구를 표기해야하는 지침은 법적 근거가 없다. **법률이 아닌 지침으로 국민의 권리를 제한해서는 안된다.**
- 해양 경찰이 말하는 수상레저 관련법에 국제항해에 관련된 규정이 없기 때문에 동력수상레저기구가 국제항해를 할 수 없다 라는 말은 법에 관련 내용이 없으니 금지다라고 말하는것과 같다. **국민의 자유와 권리는 법률에 의해서만 제한될 수 있다는 헌법 제 37 조 위반에 해당한다.**
- 국내법인 수상레저관련법을 제정하는 해양경찰의 재량은 안전검사의 기준을 정하는것인데 국제항해를 금지하는 결과를 만들어내고 있다. 이는 **재량권 일탈,남용에 해당한다.**
- 해양경찰이 내놓은 요트의 국제항해 해결책인 ‘선박’으로 등록하여 국제항해를 하라는 말은, **법은 있지만 실제 선박으로 등록이 불가능하기에 이는 ‘사실상 금지’에 해당한다.**
- 국제법적으로 국제항해가 가능한 요트의 운항구역을 법에 명시하지않고 자의적으로 금지하는것은 국제조약과 호환되지 않고 **국내헌법 6조 위반이다. 나아가 재산권, 일반자유권, 이동권의 침해에도 해당한다 보여진다.**
- 대양항해가 가능하도록 ISO 인증을 받아 한국으로 수입된 요트들의 항해 구역을 정책적으로 제한하는 것은 수입 요트들에 대한 **WTO, FTA 비관세 장벽 보호무역으로 보여질 수 있어 통상 마찰이 우려된다.**
- 해양경찰이 “수상레저관련법에 국제항해 규정이 없으므로 다른 방법을 찾으라”고 하는 것은, 2000년부터 25년 이상 동 법의 입법·집행기관으로서 UNCLOS 및 IMO 협약이 요구하는 자국 국적 요트의 국제항해 **안전·검사·인증 체계를 구축하지 않은 채 방치해 왔음을 스스로 인정하는 것과 다름없다.**
- 법적 근거 없는 ‘국내운항에 한함’ 지침만 철회하면 대한민국 국적 요트의 국제항해에는 아무런 법적 장애가 없음에도, 해양경찰이 장래의 법 개정을 이유로 해당 지침을 유지하고자 한다면 이는 위법한 상태를 인식하고도 중단하지 않는 것으로서 **‘위법상태 제거의무’에 반하는 의도적인 위법 상태의 유지에 해당한다.**
- 현재 대한민국 요트가 **국제항해를 하려면 요트의 국적을 바꾸는길만이 유일한 방법**입니다. 세계로 나아가려는 대한민국의 위상에 걸맞지 않게 타국적선의 요트로 세계를 항해하는것은 정말 부끄러운 일입니다. **북한을 제외하고 요트가 국제항해를 못하는 나라는 대한민국이 유일합니다.**

제안

목적: 동력수상레저기구 연해 등급 안전검사증 운항구역 ‘국내운항에 한함’ 일괄적 표기에 대한 해양경찰청 지침의 철회를 요구한다

25년이상 법을 제대로 정비 하지 않는 상황에서 또 법을 바꿔야한다는 이유로 국제항해를 금지하고있는 국제조약 위법의 상태를 지속해서는 안되기에 일단 국제항해 금지의 효과를 낳고 있는 지침의 철회를 목표로 삼고 있습니다.

이미 많은 선장님들, 대한요트협회, 해양레저, 아웃도어 관련분들께서 함께 해주시기로 했습니다. 더 적합한 대표자가 정해지면 지금까지 모은 의견들을 전달하려고합니다.

소송등을 통해서 요트인들이 장기적으로 해외로 못나가게 되면 안되니 일단은 상호 협의를 우선으로 생각하고있습니다.

근 3주간 해양경찰이 우려하는 바를 듣고 요트인들이 도와줄 수 있는 부분 (면책동의서와 같은) 들을 이야기 드러봤지만 소수의 의견으로는 쉽지 않았습니다. 하지만 해양경찰의 우려도 경청하여 해양경찰의 합당한 우려사항들을 같이 고민하여야 합니다.

현재 (2025-01-08) 상황으로 한국해양교통안전공단의 의견서가 해양경찰청 수상레저과에 전달되면 해양경찰 쪽에서도 좋은 결과가 있을 수도 있다고 생각합니다.

소송을 하진 않더라도 요트, 해양레저 인, 산업 관계자들의 서명을 받아 놓은 것은 필요하다고 생각합니다. 연명부가 모아지면 다음과 같은 단계를 따라 가려합니다.

1. 행정소송, 민원에 앞서 요트인들과 해양레저인들의 서명을 받아 해양경찰청에게 전달해 ‘국내운항에 한함’이라는 지침을 뺄 수 있도록 협의
2. 연명부를 바탕으로 청와대, 권익위 등 에 민원 (민원도 이미 넣으신 분이 계십니다)
3. 연명부를 바탕으로 국회에 전달 (이미 의원 보좌관에 의견서를 제출하신 분이 계십니다.)
4. 연명부를 바탕으로 대관 업무 가능한 법무법인에 의뢰 (뜻이 좋으면 저렴하게 처리가능하다고 답을 받았습니다)
5. 권위 있는 해운 전문 법무법인에 법률 검토 의견서 받아 관계 부처에 전달 (비용발생)

중요 개념

- 동력수상레저기구 vs 선박: 이 두개를 같은 개념으로 써서는 안된다. 동력수상레저기구 등록 및 관할은 해양경찰청, 선박은 해양수산부에서 관할한다.
- 국제무역선: 국내선을 국제무역선으로 변환 해주는 주체는 세관이다. 관세청장이 허가한다. 이 문서를 받았다고 해서 대한민국 선박법에 말하는 선박으로 상태가 전환되는것은 아님을 알아야한다. 외항선이라는 말도 현재 법에서는 쓰이지 않는 단어이다. 국내선, 국제무역선의 전환은 세관의 개념이다. 선박의 개념이 아니다
- 영국, 프랑스, 일본, 미국, 홍콩 등 세계의 수많은 요트들이 국제항해를 하면서 각국을 입출국 할 수 있는 근거는 위에서 등장한 국제 조약입니다. 세계 어디를 향해 하더라도 수상레저기구안전법에 대한 부분을 외국에서 요구하거나 궁금해하지 않습니다.

참고

1. 수상레저안전법, 수상레저기구의 등록 및 검사에 관한 법률, 동력수상레저기구 안전검사 기준 등
2. 선박법, 선박직원법, 선박안전법 등
3. 우리나라 레저선박 등록·검사제도에 관한 고찰, 2017, 해양수산개발원
4. 영국 pleasure craft 국제 조약 예외 적용 사례

<https://www.rya.org.uk/regulations/pleasure-craft-regulations/>

동력수상레저기구 요트의 국제항해를 사실상 금지한 해양경찰 행정지침의 시정 요구

(해양경찰청이 동력수상레저기구 안전 검사 대행기관에 내려준 안전검사증 작성 지침 중 연해등급 이상 운항구역에 기재된 '국내운항에 한함'이라는 문구의 삭제)

본인은 대한민국 국적의 요트 및 동력수상레저기구를 운용하거나, 해당 산업 및 해양레저 활동에 종사하는 사람으로서, 현재 해양경찰청의 행정지침에 의해 대한민국 국적 요트의 국제항해가 사실상 차단되고 있는 상황에 대해 깊은 우려를 표합니다.

해양경찰이 2023년 7월 이후 해양경찰청 고시 제2023-8호를 근거로 무조건적으로 연해등급 동력수상레저기구의 안전검사증에 '국내운항에 한함'이라는 문구를 기재하도록 지침을 내림으로써, 해당 선박들이 세관(CIQ) 절차를 통해 국제무역선으로 전환되는 것이 불가능해졌고, 그 결과 대한민국 국적 요트가 외국으로 출항할 수 없는 상태가 발생하였습니다. 이 문구는 관련 법률이나 하위 법령에 근거가 없는 행정지침에 불과함에도 불구하고, 국제항해를 사실상 금지하는 결과를 낳고 있습니다.

대한민국은 UNCLOS 및 SOLAS, MARPOL, COLREG 등 국제해양협약의 조약국으로서, 요트와 같은 pleasure craft의 국제항해를 원칙적으로 허용하고 있으며, 이러한 국제항해는 별도의 상선용 안전검사나 선박 등록 없이도 국제법상 정당하게 이루어질 수 있습니다. 현재 대한민국의 연해등급 동력수상레저기구는 이러한 국제협약이 정한 pleasure craft의 안전 및 항해 요건을 이미 충족하고 있으므로, 행정지침 하나로 그 국제항해를 차단하는 것은 국제조약과 헌법 제6조에 반하는 부당한 제한입니다.

이에 본인은 해양경찰청이 법적 근거 없이 유지되고 있는 '국내운항에 한함' 표기를 즉시 철회하거나 적용을 중단하여, 대한민국 국적 요트가 기존의 CIQ 절차에 따라 합법적으로 국제항해를 할 수 있도록 조속히 시정할 것을 요구합니다. 향후 제도 개선이나 법 개정은 필요하다면 별도로 추진할 수 있으나, 그 이전에 현재의 위법한 행정 상태는 즉시 해소되어야 합니다.

본인은 위 민원의 내용에 전적으로 동의하며, 관계 행정기관(청와대, 해양경찰청, 관세청, 해양수산부, 국회 및 법무법인)에 본 문서가 전달되고 활용되는 것에 동의합니다.

동의자

이름: _____ 이메일 또는 연락처: _____

소속: _____ 직책: _____

[] 본인은 상기 민원 내용에 동의하며, 위 정보가 개인정보법 15조에 따라 1년간 수집·이용되는 것에 동의합니다.

날짜: _____ 서명(또는 체크): _____