
수상레저활동 관리체계 개선방안 연구

A Study on Improvement of Management System
of Water-Related Leisure Activities

홍장원 · 이정아 · 박수진 · 김대경



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	홍장원, 이정아, 박수진, 김대경
내부연구진	연구책임자 홍장원 한국해양수산개발원 종합정책연구본부 지역균형·관광연구실 연구위원 공동연구원 이정아 한국해양수산개발원 종합정책연구본부 지역균형·관광연구실 전문연구원 공동연구원 박수진 한국해양수산개발원 해양연구본부 해양환경연구실 연구위원 공동연구원 김대경 한국해양수산개발원 해양연구본부 해양환경연구실 전문연구원

연구기간	2021. 5. 26. ~ 2021. 11. 25.
-------------	------------------------------

보고서 집필내역

연구책임자	홍장원 연구총괄, 제1장 제1절~제2절, 제3장 제1절, 제3절, 제4절, 제4장 제4절, 제5장, 제6장
내부연구진	이정아 제1장 제3절~제4절, 제2장, 제6장 제1절 박수진 제3장 제2절, 제6장 제2절 김대경 제4장 제1절~제3절

산·학·연·정 연구자문위원	이 준 인하공업전문대학 교수 홍성화 한국해양대학교 교수 최경일 한국해양교통안전공단 인천지사 팀장 김원태 해양경찰청 경정 조덕규 해양경찰청 경위
-----------------------	---

※ 순서는 산·학·연·정 순임

발간사

경제적으로 풍족해지고 여가생활을 즐길 수 있는 시간적 여유가 늘어남에 따라 새로운 레저활동을 즐기려는 수요가 점차 증가하고, 레저활동을 즐기는 형태와 방식이 다양화, 전문화되고 있다. 새로운 수상레저기구와 장비를 활용한 활동이 활발해지고 관련 시장이 성장함에 따라 국민 누구나 안전하게 수상레저활동을 즐길 수 있도록 제도를 정비하고 관리방안을 마련해야 할 필요성이 높아지고 있다.

국내 수상레저활동자의 안전관리, 수상레저사업의 발전을 위한 법률과 제도는 2000년부터 시행된 「수상레저안전법」에 기반한다. 「수상레저안전법」 시행 이후 수상레저기구 등록 및 면허, 사업장 등록제도 등 활동 및 사업을 위한 제도적 기반이 마련되면서 국내 수상레저시장은 꾸준히 성장해 왔다. 그러나 「수상레저안전법」의 내용과 체계에 관한 제도적 미비점은 수상레저활동 활성화와 산업 성장에 걸림돌이 되어 왔으며, 법적 공백으로 인한 관리 사각지대와 행정자원의 낭비를 초래했다.

이에 본 연구는 현행 「수상레저안전법」의 정의 규정과 수상레저기구 분류 기준, 열거식 제시 방식에서 비롯된 법 적용과 집행상의 제도적 불비 사항에 대한 개선이 필요하다는 중앙부처의 정책 수요에 대응하여, 국내 수상레저활동 동향과 「수상레저안전법」을 포함한 관련 법·제도 체계와 주요 내용 분석, 정책 담당자를 비롯한 이해 당사자 의견 수렴을 통해 국민의 안전한 수상레저활동을 위한 법·제도적 개선방안을 제시하였다.

「수상레저안전법」의 내용적 체계성과 논리적 일관성, 타법과의 연계성을 고려하여 수상레저활동과 수상레저기구의 정의 규정 개정(안)을 도출하였으며, 수상레저구에 대한 열거식 분류체계 개선을 위해 동력 유무를 새로운 분류 기준으로 제안하였다. 또한 수상레저기구 분류를 위한 새로운 기준에 따라 동력수상레저기구 외 기존 모든 수상레저기구를 무동력수상레저구에 편입하고 시행령이나 시행규칙에서 열거하지 않는 방안에 대해 기술하였다. 아울러 수상레저기구의 생애주기에 따라 효율적으로 관리하기 위한 선체식별번호제도의 도입과 타법 적용을 받는 레저 목적 선박을 체계적으로 관리하기 위한 방안을 제안하였다.

국내외 유수의 학자들이 설파한 바와 같이 해양레저 분야는 해양에서 이루어지는

인간 활동 중 가장 중요하고 빠르게 성장하고 있는 분야이다. 국민 모두 안전하고 즐겁게 수상레저활동을 즐길 수 있는 환경을 조성하기 위해, 법제도적 기반 마련과 미흡한 부분에 대한 지속적인 정비가 필요하다. 본 연구가 수상레저 관련 법제도 개선과 정책의사결정 지원을 위한 정책자료로 널리 활용되길 기대한다.

이 연구의 책임을 맡은 홍장원 연구위원과 연구진으로 참여한 박수진 연구위원, 이정아 전문연구원, 김대경 전문연구원의 노고에 감사드린다. 연구의 결과물과 정책적 제언들은 수상레저 관련 정책 담당자와 산·학·연 전문가들의 여러 차례에 걸친 정책 협의회와 심층 인터뷰, 자문을 통하여 완성되었다. 자문을 통해 완성도를 높여주신 홍성화 교수님과 이준 교수님을 비롯하여 현장에 기반한 전문적인 지식을 바탕으로 다양한 의견을 주신 여러 자문위원께 깊은 감사의 말씀을 드린다.

2022년 1월
한국해양수산개발원
원장 김 종 덕

목차

정책제안 _i

요약 _iii

Executive Summary _ix

01	서 론 _1	
	제1절 연구의 배경	1
	제2절 연구의 목적	6
	제3절 연구 내용과 방법	7
	1. 연구 범위와 주요 내용	7
	2. 연구 방법	9
	제4절 선행연구 검토	12
02	수상레저활동 현황 분석 _21	
	제1절 수상레저활동 개요	21
	1. 수상레저활동의 개념	21
	2. 수상레저활동 현황	23
	제2절 수상레저사업 동향	29
	1. 수상레저사업장 현황	29
	2. 수상레저 수요 전망	34
	제3절 수상레저활동 안전관리 실태	38
	1. 수상레저활동 사고 현황	38
	2. 수상레저활동 사고 사례	43
03	수상레저활동 관리 실태 분석 _47	
	제1절 수상레저활동·기구의 분류체계 변화 검토	47

1. 「수상레저안전법」의 제정과 수상레저기구 분류	47
2. 「수상레저안전법」의 개정과 수상레저기구 분류 변화	49
제2절 수상레저활동 관련 법령과 제도 분석	55
1. 레저목적 선박·기구의 등록과 사업 관련 법령	55
2. 레저선박 관리 관련 법령 간의 제약 요인	70
제3절 수상레저활동 관리제도 장애요인 분석	73
1. 이용환경 변화에 따른 관리계약	73
2. 전문가 설문조사 분석	80
제4절 관리 실태 종합분석	103

04 국내외 레저활동 관리제도 분석_105

제1절 국내 관련 법령 사례 분석	105
1. 항공안전법, 항공사업법 사례 분석	105
2. 관광진흥법과 관련 행정규칙	115
3. 소결	120
제2절 영국의 수상레저관리제도 분석	122
1. 레저선박 등록제도	122
2. 기타 운영제도	125
제3절 일본의 수상레저관리제도 분석	127
1. 레저선박 등록제도	127
2. 기타 운영제도	129
제4절 시사점	132

05 수상레저활동 관리제도 개선 정책 방안_135

제1절 수상레저활동 관리제도 체계화 방안	136
1. 수상레저활동·기구 분류체계 개선 방안	136
2. 분류체계 개선에 따른 등록·관리 개선 방안	144

제2절 법·제도 정비 방안	147
1. 「수상레저안전법」의 정비 방안	147
2. 타 법 정비 방안	157

06

결론 및 정책제언_161

제1절 요약 및 결론	161
1. 요약	161
2. 결론	164
제2절 정책 제언	165

참고문헌_173

부록_179

표 목차

〈표 1-1〉 주요 선행연구 검토	17
〈표 2-1〉 동력수상레저기구 등록 현황	25
〈표 2-2〉 국내 수상레저사업장 현황과 이용자 규모	29
〈표 2-3〉 수상레저기구 수요 추정	37
〈표 2-4〉 유형별 수상레저 인명피해 사고 현황	39
〈표 2-5〉 유형별 수상레저 인명피해 사고 현황 비중(2016년, 2020년)	40
〈표 2-6〉 수상레저활동 관련 주요 사고 사례(2016~2021년)	44
〈표 3-1〉 수상레저기구의 정의와 분류체계(2000년)	48
〈표 3-2〉 「수상레저안전법」 전면개정과 수상레저기구 분류(2006년)	50
〈표 3-3〉 동력수상레저기구의 분류(2008년)	51
〈표 3-4〉 수상레저기구의 범위 확대(2012년)	52
〈표 3-5〉 수상레저기구의 추가(2014년, 2020년)	53
〈표 3-6〉 수상레저기구와 동력수상레저기구 분류(2021년)	54
〈표 3-7〉 수상레저기구의 정의와 분류체계	57
〈표 3-8〉 동력수상레저기구의 정의와 분류체계	59
〈표 3-9〉 수상레저기구의 질의 사례	76
〈표 3-10〉 전문가 설문조사 설계	80
〈표 4-1〉 「항공안전법」의 법률 체계	107
〈표 4-2〉 「항공안전법」에 따른 항공기 분류	110
〈표 4-3〉 안전성검사 대상 유기사설 분류체계	118
〈표 4-4〉 안전성검사 대상이 아닌 유기사설 또는 유기기구	119
〈표 4-5〉 최초 확인검사 이후 정기확인검사를 받아야 하는 유기사설 또는 유기기구 ..	120
〈표 5-1〉 레저 목적 선박의 동력에 대한 정의와 분류	138
〈표 5-2〉 수상레저기구의 동력 전달에 따른 분류	140
〈표 5-3〉 사업장과 개인 무동력수상레저기구의 분류(안)	143
〈표 5-4〉 수상레저기구의 동력, 무동력, 견인형 분류	146
〈표 5-5〉 「연안사고 예방에 관한 법률」의 연안체험활동	148
〈표 5-6〉 수상레저활동과 수상레저기구의 정의 수정(안)	148
〈표 5-7〉 「수상레저안전법」의 동력수상레저기구 분류(등록·검사·면허제도 부문) ..	149
〈표 5-8〉 「수상레저안전법」의 동력수상레저기구의 정의 수정(안)	150

〈표 5-9〉 「수상레저안전법」 시행령의 동력수상레저기구 정의 수정(안)	151
〈표 5-10〉 「수상레저안전법」의 조종면허 대상 수상레저기구 분류 검토	152
〈표 5-11〉 수상레저기구의 분류체계 개선(안)	155
〈표 5-12〉 「수상레저안전법」과 「마리나항만법」 비교	158
〈표 5-13〉 마리나선박 대여업 기준	159
〈표 5-14〉 「마리나항만법」의 마리나선박 정의 수정(안) 비교	159
〈표 6-1〉 「수상레저안전법」 정비 방안	166
〈표 6-2〉 「수상레저안전법」 개정 방안	169
〈표 6-3〉 「수상레저안전법 시행령」 개정 방안	170
〈표 6-4〉 「수상레저안전법 시행령 [별표1]」 제정안	171

그림 목차

〈그림 1-1〉 연구의 배경과 목적	7
〈그림 1-2〉 연구 추진 체계	11
〈그림 2-1〉 동력수상레저기구 등록 현황	24
〈그림 2-2〉 등록 대상 동력수상레저기구 구성 비율 변화(2016년, 2020년)	25
〈그림 2-3〉 동력수상레저기구 조종면허 취득 현황(2000~2020년)	26
〈그림 2-4〉 지역별 동력수상레저기구 조종면허 취득 현황(2000년, 2020년)	27
〈그림 2-5〉 면허 종류별 동력수상레저기구 조종면허 취득 현황	28
〈그림 2-6〉 내·해수면 수상레저사업장 현황	30
〈그림 2-7〉 내·해수면 수상레저기구 분포 현황	31
〈그림 2-8〉 동력수상레저기구의 영업 구역별 분포 현황	31
〈그림 2-9〉 무동력수상레저기구의 영업 구역별 분포 현황(1)	32
〈그림 2-10〉 무동력수상레저기구의 영업 구역별 분포 현황(2)	32
〈그림 2-11〉 지역별 해수면 수상레저사업장과 수상레저기구 분포 현황	33
〈그림 2-12〉 지역별 해수면 수상레저사업장 동력·무동력수상레저기구 분포 현황 ..	34
〈그림 2-13〉 해양관광 경험률	35
〈그림 2-14〉 해양레저관광 활동 경험 비율 변화	35
〈그림 2-15〉 향후 참여하고 싶은 해양레저관광 활동 변화 비교	36
〈그림 2-16〉 수상레저 인명피해 사고 현황	38
〈그림 2-17〉 유형별 수상레저 인명피해 사고 현황	39
〈그림 2-18〉 유형별 수상레저 인명피해 사고 현황 비교(2016년, 2020년)	40
〈그림 2-19〉 기구별·원인별 수상레저 인명피해 사고 현황 비교(2016년, 2020년) ..	41
〈그림 2-20〉 「수상레저안전법」 위반 단속 현황	42
〈그림 2-21〉 원인별 「수상레저안전법」 위반 단속 현황 비교(2016년, 2020년)	42
〈그림 3-1〉 신종 수상레저기구 등록 관리 절차	74
〈그림 3-2〉 신종 수상레저기구 등록 관리절차	75
〈그림 3-3〉 국내 수상레저활동 여건 분석	82
〈그림 3-4〉 국내 수상레저활동 장애요인 분석	83
〈그림 3-5〉 국내 수상레저활동 활성화 정책의 중요도와 시급성	84
〈그림 3-6〉 국내 수상레저기구 구매·소유·이용의 장애요인 분석	85
〈그림 3-7〉 국내 수상레저활동 법·제도 개선 방향	87

〈그림 3-8〉 수상레저활동 관련 법·제도 만족도	87
〈그림 3-9〉 수상레저기구의 열거식 분류체계 만족도	88
〈그림 3-10〉 수상레저기구 관리와 단속 필요성(시행령 15가지)	89
〈그림 3-11〉 수상레저기구 관리와 단속 필요성(시행규칙 11가지)	90
〈그림 3-12〉 수상레저기구 분류 방식 개선 방안	93
〈그림 3-13〉 수상레저기구 분류방식에 따른 관리 및 단속 방안 의견	94
〈그림 3-14〉 수상레저기구 용도 구분과 개인용 수상레저기구 관리와 단속 방안 의견 · 95	
〈그림 3-15〉 무동력수상레저기구의 안전관리 개선 방안	96
〈그림 3-16〉 「수상레저안전법」 시행령 중 ‘기구’ 또는 ‘선박’ 해당 여부	97
〈그림 3-17〉 「수상레저안전법」 시행령 중 선박안전법 관리 여부	98
〈그림 3-18〉 「수상레저안전법」 시행규칙 중 ‘기구’ 또는 ‘선박’ 해당 여부	99
〈그림 3-19〉 「수상레저안전법」 시행규칙 중 선박안전법 관리 여부	100
〈그림 3-20〉 무등록·미등록 동력수상레저기구의 문제점	101
〈그림 3-21〉 무등록·미등록 레저선박 해소 방안	102
〈그림 3-22〉 레저선박 산업 활성화를 위한 정보교류 방안	103
〈그림 5-1〉 수상레저활동 및 기구의 관리 대상	136
〈그림 5-2〉 수상레저사업장과 개인 무동력수상레저기구의 관리 영역	141
〈그림 5-3〉 동력수상레저기구와 무동력수상레저기구 분류 방향	145
〈그림 5-4〉 「수상레저안전법」의 수상레저기구 정비 방안	153
〈그림 5-5〉 레저선박의 선체식별번호 부착 사례	156
〈그림 5-6〉 레저목적 선박의 관리 법령 구분	157

정책제안

■ 분석 내용 및 방법

1. 수상레저활동 및 수상레저사업 동향 분석을 위해 해양경찰청과 해양수산부 등의 통계 자료와 정책자료를 활용하였으며, 수상레저활동 현안 파악을 위해 언론 보도자료, 민원자료 등 2차 자료를 분석함
2. 수상레저활동 관련 법령 및 제도 분석을 위해 국가법령정보센터와 국회법률정보시스템, 의안정보시스템, 「수상레저안전법 질의회신집」, 해양경찰청과의 정책협의회 및 관계자 면담을 통해 「수상레저안전법」 및 관련 제도의 집행과 제도 적용상의 한계점을 도출함
3. 수상레저활동 관리제도 운용실태 및 장애요인 분석을 위해 수상레저 관련 산·학·연 전문가 및 정부부처 업무 담당자 등 30명을 대상으로 수상레저활동 관련 법·제도 체계 및 관리 현안, 법·제도적 개선방안 등에 대한 전문가 설문조사를 실시함
4. 국내외 수상레저활동 관리제도 분석을 위해 국내 유사 레저활동 관리 법률을 검토하는 한편, 영국과 일본의 레저목적 선박의 등록 및 검사 제도 사례를 비교·분석함

-
5. 수상레저활동 관리체계 개선을 위한 정책의 구체화 및 현실화 제고를 위해 수상레저 관련 정책 담당자와의 정책간담회와 전문가 심층 인터뷰, 해양경찰청 수상레저기구 기술자문위원회 소속 위원 대상 전문가 자문 등을 10여 차례 수행함

■ 정책제안

1. 수상레저기구 분류체계 정비 : 타법과의 연계성 검토를 바탕으로 「수상레저안전법」의 ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’의 정의를 명확하게 하고, 기존 열거식 분류체계의 개선을 위해 동력 유무를 ‘수상레저기구’ 분류 기준으로 제안함
2. 「수상레저안전법」 및 하위법령 개정안과 타법 정비방안 제시 : 본 연구에서 도출한 수상레저기구 분류 기준에 따른 정의 규정과 등록·검사·관리대상 수상레저기구를 재분류한 개정안을 제시하고, 「수상레저안전법」과 연계하여 정비되어야 하는 타법 개정 사항을 제안함
3. 수상레저기구 관리기반을 위한 제도 개선 : 수상레저기구의 생산·수입, 등록·검사, 폐선에 이르기까지의 생애주기에 따른 관리기반 확립을 위하여 수상레저기구 선체식별번호 제도의 도입을 제안하고, 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」에 따른 마리나선박을 「수상레저안전법」에 따라 등록 및 검사를 마친 동력수상레저기구로 표기하여 관리대상의 명확화를 제안함

요약

1. 연구의 목적

- 수상레저활동 형태 다변화와 활동 공간 확대로 수상레저시장이 성장하면서 산업 활성화와 안전을 담보할 수 있는 제도 마련 필요
- 동력수상레저기구 등록 척수, 수상레저기구 조종면허 취득자 수, 등록 수상레저사업장이 지속적으로 증가하는 등 수상레저시장 확대
- 수상레저 안전사고와 이용자 간 갈등을 예방·관리하고, 수상레저활동 이용질서를 확립할 수 있도록 제도 개선 필요
- 국내 수상레저 전반을 규율하는 「수상레저안전법」의 정의 규정과 수상레저기구 분류체계의 비체계성은 정책 집행의 혼란과 비효율 유발
- 수상레저활동과 수상레저기구를 정의하면서 상호 개념을 차용해 각 용어의 범위와 내용이 모호하고 안전관리 측면에도 한계
- 수상레저기구의 분류 기준이 확립되지 않고 열거식으로 규정함에 따라 법 해석과 적용의 일관성이 미흡하며 관리 공백 존재
- 이에 본 연구는 「수상레저안전법」의 불명확한 정의 규정과 비체계적 수상레저기구 분류 기준 관련 법·제도적 개선 방안을 제시하고자 함

-
- 국민이 안전하게 수상레저활동을 즐길 수 있도록 현실 적합성과 효율성, 법적 안정성 측면에서 개선 방안을 검토해 법·제도적 개선 방안 제시

2. 연구의 방법과 특징

1) 연구의 방법

- 연구 결과의 타당성과 신뢰성을 높이기 위해 양적 연구 방법과 질적 연구 방법을 연계해 분석
- 학술자료와 정책자료를 수집·분석하고, 수상레저 현안 분석을 위해 언론 보도자료와 민원자료 등 2차 자료를 대상으로 문헌연구 수행
- 수상레저 관련 학술·정책연구 수행 경험이 있는 산·학·연 전문가와 관련 업무 담당자를 대상으로 양적 연구 방법인 설문조사 진행
- 전문가 자문과 심층 인터뷰, 실무자 정책협의회와 유관 분야 전문가들의 의견 수렴 등 질적 연구 방법을 통해 수상레저활동 관리체계 개선 방안 도출

2) 연구의 특징

- 본 연구는 국가 현안 대응을 위한 정부부처 연구 수요를 반영하여 수행하는 것으로, 정부부처와 정책협의회를 거쳐 정책 대안 마련
- 국무조정실이 선정한 ‘수상레저활동·기구의 법적 정의 및 수상레저기구 분류체계 재정립 등을 위한 법령 정비(해양경찰청 제안)’ 수행
- 과제 제안 정부부처(해양경찰청)와 업무협의, 정책협의회를 통해 연구 내용과 범위를 명확화하고 실효성 있는 정책 대안 마련

3. 연구 결과

1) 연구 결과 요약

- 동력수상레저기구 조종면허 취득자와 수상레저기구 등록 척수의 증가, 수상레저사업장 확대 등 국내 수상레저시장은 성장 추세
- 수상레저활동자가 증가함에 따라 늘어나는 안전사고 및 이용 갈등을 선제적으로 예방·관리할 수 있도록 법·제도 개선 방안 마련 필요
- 「수상레저안전법」 정의 규정과 수상레저기구 분류 기준, 열거식 제시 방식은 체계성과 합리성, 법 적용의 안정성 확보를 위해 정비 필요
- 「수상레저안전법」 제2조의 ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’ 정의 규정은 상호 용어 차용으로 개념 모호
- 수상레저기구 분류 기준이 부재한 상황에서 열거식으로 수상레저기구를 규정함에 따라 법적 공백 발생, 빈번한 법률 개정 등 행정자원 낭비 초래
- 「수상레저안전법」 정의 규정과 열거식 분류 체계의 개선은 면허, 안전 관리, 등록과 검사, 수상레저사업 등 수상레저 전반에 영향
- 정의 규정과 분류체계는 「수상레저안전법」의 내용적 체계성과 일관성, 타법 간 연계성을 고려하여 정비 방안 마련
- 타법 간 연계성 검토를 바탕으로 「수상레저안전법」의 수상레저활동과 수상레저기구의 정의 규정 개정(안) 제시
- “수상레저활동”이란 수상(水上)에서 이루어지는 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동
- “수상레저기구”란 수상레저활동에 이용되는 동력 또는 무동력 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것

-
- 열거식 분류 체계 개선을 위해 수상레저기구는 동력 유무로 구분하고, 동력 전달 방식으로 세분화하는 방안 제시
 - “동력수상레저기구”란 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령으로 정하는 것
 - “무동력수상레저기구”란 동력수상레저기구의 규정에 따른 수상레저기구가 아닌 레저 목적으로 이용되는 모든 선박 또는 기구
 - 동력수상레저기구 외 기존 모든 수상레저기구를 무동력수상레저기구에 편입하고 시행령이나 시행규칙에서 열거하지 않는 방안 제안
 - 등록제도와 검사제도, 면허제도 간 연계 방안 검토와 수상레저기구의 효율적 관리를 위한 선체식별번호제도 도입 시급
 - 「수상레저안전법」의 정의 규정과 열거식 분류 체계 개선은 레저 목적 선박의 검사와 관리, 사업을 규율하는 타법 간 관계 고려
 - 「선박안전법」, 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」의 적용을 받는 레저 목적 선박의 관리 방안 체계화

2) 정책대안 제시와 정책화 활동

- 수상레저기구 분류 기준을 설정하고, 등록·검사, 면허 취득 대상 수상레저기구 간 연계성을 검토하여 수상레저기구의 정의, 분류 대상 제시
 - 수상레저활동과 수상레저기구 정의 재정립, ‘동력’ 유무를 수상레저기구 분류 기준으로 설정, 동력·무동력수상레저기구 정의 규정 제시
- 수상레저기구 정의와 분류 체계 개편에 따라 함께 정비되어야 하는 타법 개정 사항 제시
 - 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」에 따른 마리나선박을 「수상레저안전법」에 따라 등록, 검사를 마친 동력수상레저기구로 규정

- 수상레저기구의 생산과 수입, 등록과 검사, 폐선까지 일관된 관리기반 확립과 등록제도 개선을 위해 선체식별번호 제도 도입 제안
- 「수상레저안전법」 개정(안) 마련을 위한 정책협의회 운영과 제도적 정비 방안 제시
 - 과제를 제안한 해양경찰청과 정책협의회를 거쳐 정책 현안과 「수상레저안전법」 집행상 문제점과 개선 방안 논의
 - 해양경찰청 담당자, 수상레저기구 기술자문위원회 소속 위원, 민간 사업자 간 정책간담회를 거쳐 「수상레저안전법」 정비 방안 마련
- ※ 「수상레저안전법」 분법안이 국회 상임위원회의 법안 심사 중이며, 2022년 국회 본회의 의결 후 본 연구 결과를 활용한 개정작업 진행 예정

3) 정책적 기여 등 기대효과

- 정부부처의 시급한 현안에 대응해 부처와 긴밀한 소통을 통한 정책대안 마련
 - 정책 환경 변화에 따른 현안을 해소하기 위한 정책연구로 향후 정책화를 위한 구체적인 대안과 연계 검토 사항을 제시하여 정책적 활용성 제고
- 「수상레저안전법」 개정(안) 마련으로 수상레저활동 활성화를 위한 관리체계 개선과 법·제도적 기반 강화
 - 수상레저활동과 기구 정의 규정, 수상레저기구 분류체계 마련에 따른 열거 방식 개선으로 법적 안정성과 예측 가능성, 정책 집행의 효율성, 효과성 제고

EXECUTIVE SUMMARY

1. Purpose

- Thanks to an ever-diversifying form of water-based leisure activities and expanding activity spaces, the water-related leisure market has been growing, calling for a system that ensures the promotion and safety of the industry
- The water-related leisure market has continued expanding with the number of power-driven water leisure crafts registered, the number of who obtained operator's license for power-driven water leisure crafts and the number of places registered as water-related leisure business etc.
- Therefore, it is necessary to improve relevant systems to prevent and manage accidents on the water as well as conflicts between users while establishing order in using water leisure activities.
- The definition stipulated in the 'Water-related Leisure Activities Safety Act', which regulates the overall water leisure activities in Korea, is unsystematic together with the classification system of water leisure crafts, resulting in

confusion and inefficiency in policy execution.

- In the process of prescribing definitions, the terms ‘water-related leisure activities’ and ‘water leisure crafts’ have borrowed the phrases from the other. This has caused the ambiguity of each term pertaining to the scope and content, while posing limitations to safety management.
- As the classification standards of water leisure crafts has been prescribed in the format of a listing, the interpretation and application of laws have been insufficient, creating a management vacuum.
- Therefore, this study aims to propose legal and institutional improvement measures to unclear definitions prescribed in the ‘Water-related Leisure Activities Safety Act’ as well as unsystematic classification standards of water leisure crafts.
- After reviewing improvements from the perspectives of practicality of policy, effectiveness and legal stability, this study presents legal and institutional improvement measures so that people can enjoy water leisure activities in a safe manner.

2. Methodology and Features

1) Methodology

- A quantitative research method was connected with a qualitative method for the analysis to boost the validity and

reliability of the study's result.

- After collecting and analyzing academic and policy data, this study carried out literature review on the secondary data such as press releases and data from civil complaints to analyze pending issues surrounding water leisure activities.
- As a quantitative research method, a survey was conducted targeting experts in the industry, universities and research institutes who have experience in water leisure-related academic and policy research as well as those in charge of relevant works.
- Improvement measures in terms of the management system of water-related leisure activities were drawn through qualitative methods such as consultations and in-depth interview with experts, working-level policy meetings and collecting the opinion of experts.

2) Features

- As this study have been carried out by reflecting research demand of governmental departments in an effort to respond national pending issues, this study devised policy measures based on policy consultative meetings with government departments.
- This study is carrying out the 'revision of legislations for the legal definition of water leisure activities and crafts as well as reestablishment of the classification system of water leisure

crafts (proposed by the Korea Coast Guard)' designated by the Office for Government Policy Coordination.

- Through business meetings and policy consultative meetings with the governmental department that proposed the project (Korea Coast Guard), this study was able to clarify the scope and content while coming up with effective policy measures.

3. Results

1) Summary

- The water-related leisure market in Korea has been on a path to growth with an increase in the number of power-driven water leisure crafts registered as well as the number of who obtained operator's license for power-driven water leisure crafts and a growing number of places registered as water-related leisure business etc.
- With an increasing number of those engaging in water-related leisure activities, it is necessary to devise legal and institutional improvement measures to preemptively prevent and manage rising safety accidents and conflicts.
- The definition stipulated in the 'Water-related Leisure Activities Safety Act', classification standards of water leisure crafts and the current enumerating format should be revised in order to systemicity, rationality and stability for the

application of the law.

- The definitions of 'water-related leisure activities' and 'water leisure crafts' prescribed in Article 2 of the 'Water-related Leisure Activities Safety Act' are vague as phrases were borrowed from each other.
- With the classification standards of water leisure crafts being absent, the enumerative classification of water leisure crafts has created legal vacuums and resulted in waste of administrative resources such as frequent revision of laws.
- The revised definition of the 'Water-related Leisure Activities Safety Act' and improvements to the current enumerative classification will have an impact on the overall water leisure sector including license, safety management, registration and inspection as well as the water-related leisure business.
- Taking the systemicity, coherence of the 'Water-related Leisure Activities Safety Act' and connection with other laws into account, this study prepared measures for revising the definition and classification standards.
- The revision of the definitions of water-related leisure activities and water leisure crafts within the 'Water-related Leisure Activities Safety Act' were proposed based on the connection with other laws.
- The term "water-related leisure activities" can be defined as activities performed for hobbies, recreation, physical exercise, or education, etc. using water leisure crafts on the water

-
- The term "water leisure craft" can be defined as a power-driven or powerless boat or craft used for water-related leisure activities, as prescribed by Presidential Decree.
 - To improve the current enumerative classification standards, water leisure crafts are classified based on the presence of power, and then subdivided based upon power transfer methods.
 - The term "power-driven water leisure craft" means a water leisure craft to which a propelling engine is attached, or to and from which a propelling engine can be attached or detached at any time, as prescribed by Presidential Decree.
 - "Non-powered water leisure crafts" means all boats or crafts used for the purpose of leisure activities other than water leisure crafts defined as power-driven water leisure crafts.
 - All water leisure crafts other than power-driven water leisure crafts are incorporated to non-powered water leisure crafts and not being enumerated either in the Enforcement Decree or Enforcement Ordinance.
 - The introduction of Hull Identification Number system is imperative for reviewing measures to link registration, inspection and license systems as well as for effective management of water leisure crafts.
 - Improving the definitions and the current enumerative classification system of the 'Water-related Leisure Activities Safety Act' should consider the relationship with other laws that regulate the inspection, management and businesses of

recreational boats.

- It is necessary to systematize the management of leisure boats under the application of the 'Ship Safety Act' and the 'Act on the Development, Management, etc. of Marinas'.

2) Policy suggestions and policy-making activities

- After determining the classification standards of water leisure crafts, this study defined as well as proposed the classification target of water leisure crafts by reviewing the connection with other water leisure crafts subject for registration, inspection and license acquisition.
- Reestablishing water-related leisure activities and water leisure crafts, setting the presence of 'power' as a classification criterion of water leisure crafts and proposing the definitions of power-driven and non-powered water leisure crafts.
- This study also presents other law elements in need of revision in accordance with the rearrangement of definition and classification system of water-related leisure crafts.
- Marina ships in accordance with the 'Act on the Development, Management, etc. of Marinas' are prescribed as power-driven water leisure crafts that have completed the registration and inspection following the 'Water-related Leisure Safety Act'.
- This study also proposed the adoption of the Hull Identification Number system in order to establish a consistent management foundation from the process of

production, importing, registration, inspection to demolition of a water leisure craft as well as to improve the registration system.

- For the purpose of preparing the Revision of ‘Water-related Leisure Safety Act’ (proposal), measures for operating a policy consultative meeting and institutional rearrangements were suggested.
- A policy consultative meeting with Korea Coast Guard, a body that proposed this research task, discussing problems found in the process of executing the ‘Water-related Leisure Safety Act’ as well as improvement measures.
- Measures to revise the ‘Water-related Leisure Safety Act’ were devised through a policy meeting with those relevant officials in Korea Coast Guard, members of working in the Technical Advisory Committee of Water Leisure Crafts and private operators.
- ※ A separate legislative bill of the ‘Water-related Leisure Activities Safety Act’ is currently under the deliberation of the Standing Committee of the National Assembly. The bill is expected to go through revision based on the result of this study following the resolution of the plenary session in 2022.

3) Expected benefits including policy contribution

- In response to urgent pending issues raised by a government department, this study devised policy measures in close

communication with relevant departments.

- Serving as a policy study to address pending issues arising from changing policy environments, this study improves policy applicability by suggesting specific measures and review items for a further policy-making process.
- The development of the Revision of the 'Water-related Leisure Activities Safety Act' (proposal) has improved a managerial system for invigorating water leisure activities, while reinforcing legal and institutional foundations.
- By stipulating the definitions of water-related leisure activities and crafts, as well as improving the current method of the classification standards of water leisure crafts, this study contributes to the legal stability, predictability as well as effectiveness and efficiency of policy execution.

01

서론

제1절 연구의 배경¹⁾

해양레저 분야는 해양에서 일어나는 인간 활동 중 가장 중요하고 빠르게 성장하고 있는 분야이다(Dwyer, 2018). 수상레저활동이 활발하게 이루어지는 미국과 영국, 프랑스 등은 세일링요트, 스쿠버다이빙, 윈드서핑, 서핑 같은 해양레포츠를 기반으로 한 해양레저관광 시장이 꾸준히 성장하고 있다(Buhalis, 2000; Dawson, Maher & Slocombe, 2007; Orams, 2002).

국내 레저시장도 경제적으로 풍족해지고 여가생활을 즐길 수 있는 시간적 여유가 늘어남에 따라 새로운 레저활동 수요가 점차 증가하고 레저활동을 즐기는 방식이나 형태도 다양화, 세분화, 전문화되고 있다. 흔히 물놀이로 표현되는 수변, 수상, 수중 레저활동은 해수욕장, 강, 호수 등 자연적으로 형성된 공간이나 인공적으로 조성된 수영장에서 활동하는 수영이나 잠수, 다이빙에서 시작되었다. 이후 레저활동의 즐거움이나 재미, 편의성 개

1) 본 연구는 2021년 2월 국무조정실에 접수된 정부부처 수시연구과제 수요조사에 따라 해양경찰청의 제안 사항(수상레저활동·기구의 법적 정의 및 수상레저기구 분류체계 재정립 등을 위한 법령정비)을 토대로 과제를 수행함. 본 연구의 효과적인 수행을 위해 해양경찰청과의 업무협의(3회)와 정책협의회(2회)를 개최했으며, 과제 기획단계에서부터 논의 과정을 거쳐 연구 내용과 범위를 명확하게 설정하고 정책 집행 차원에서 실효성 있는 정책 대안을 마련함

선, 이용자 확대 등을 위한 새로운 선박이나 기구, 잠수장비가 개발되면서 레저활동 방식이나 활동 공간이 점차 확대되고 있다. 새로운 레저활동의 등장과 이에 수반되는 기구나 장비의 사용을 통해 다양한 이용 문화를 형성하면서 시장이 확대되고 있지만, 활동자 간의 이용 상충, 레저 갈등, 안전사고도 증가함에 따라 이를 예방하고 관리할 수 있는 방안이나 제도 마련의 필요성이 높아지게 되었다. 그러나 수상레저활동의 이용 질서 확립과 관련 서비스를 제공하는 사업자의 영업행위와 관련한 규정, 산업 활성화를 위한 제도의 마련은 신규 수상레저시장의 성장을 촉진할 수도 있지만 규제 요소로 작용할 수도 있다. 특히 수상레저활동 분야는 새로운 레저활동의 개념과 범위가 명확하지 않으며 다수 법률과 연계되어 있다. 또한 수상레저활동과 이용 문화에 성숙하지 않은 상황이므로, 이와 같은 여건에서 질서유지를 위한 엄격한 관리제도가 시행된다면 레저활동자, 서비스공급자, 정책 집행자 등 이해 관계자 사이에 갈등이 발생할 가능성이 높으므로 다양한 측면을 고려한 제도 개선이 필요하다.

국내 수상레저활동자의 안전관리, 수상레저사업의 발전을 위한 법률과 제도는 2000년부터 시행된 「수상레저안전법」에 기반한다. 「수상레저안전법」은 수상에서 레저를 즐기는 인구가 증가함에 따라 이용자 안전 확보와 수상레저기구 등록과 검사, 사업자등록을 따라 제정되었다. 「수상레저안전법」이 제정·시행되기 전 수상레저활동의 관리는 관광유람선이나 유도선으로 등록된 선박에 한해서만 이루어졌고, 세일링요트나 소형 모터보트, 수상 오토바이의 운항과 등록에 관한 규정뿐만 아니라 사업장 관리 규정도 미흡했다. 수상레저활동 인구가 증가하면서 각종 안전사고 발생과 피해보상, 보험 문제 등이 부상하면서 해양경찰청은 제도적 미비점을 개선하고자 부처안으로 「수상레저안전법」을 마련했으며 1999년 2월 공포해 2000년 2월부터 시행되고 있다.

2000년부터 시행되고 있는 「수상레저안전법」의 주요 내용으로는 수상

레저기구를 대여하거나 수상레저활동자를 탑승시키는 수상레저사업체의 등록제도와 수상레저기구의 면허제도 도입, 수상레저활동자의 안전을 확보하기 위한 안전 장비와 안전 수칙 준수사항, 활동금지구역 지정 등이 포함된다. 「수상레저안전법」이 시행된 이후 개인 소유의 수상레저기구 등록제도 등이 마련되면서, 등록된 동력수상레저기구는 2010년 843척, 2015년 3,236척, 2019년 3,176척 등 2021년 6월 말 기준 전체 누적 3만 2,843척으로 매년 증가 추세를 보이고 있다. 수상레저기구 조종면허자도 2010년 9만 8,518명, 2015년 16만 8,618명, 2019년 24만 4,938명 등 연평균 10.6%씩 증가하면서 관련 시장이 크게 활성화되고 있으며, 수상레저사업장 또한 증가하고 있다.²⁾

한편 수상레저활동을 위한 기구의 등록과 안전관리 측면에서 「수상레저안전법」에 규정된 수상레저활동과 수상레저기구의 정의를 살펴보면, 서로 개념을 차용하고 있어 각 용어의 범위와 내용이 모호하고 안전관리에도 한계가 있다. 「수상레저안전법」 제2조제1호에 따르면 수상레저활동을 ‘수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동’으로 정의하고 있으며, 제2조제3호는 수상레저기구를 ‘수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구’로 정의하고 있다. 이와 같이 각 용어를 정의하면서 ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’라는 용어를 상호 차용함에 따라 개념이 모호한 실정이다. 또한 수상레저기구의 종류를 대통령령과 부령 등 하위법령으로 규정하고, 동력수상레저기구도 ‘추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구’라고 정의하면서 세부적인 기구의 종류를 대통령령과 부령을 통해 나열하고 있다.

수상레저기구의 종류를 2000년 「수상레저안전법」 시행 시점에는 모터보트(Motor boat), 요트(Yacht), 수상오토바이(Personal watercraft), 고무

2) 해양경찰청(2021. 7. 21)

보트(Rubber boat) 등 15가지를 대통령령에 열거식으로 규정하였다. 이와 같이 열거식으로 규정함에 따라 신규 수상레저기구가 등장할 때마다 시행령 개정을 통해 새로운 수상레저기구를 추가하는 방식으로 운영되어 왔다. 따라서 2012년에는 시행규칙 개정을 통해 시행령에서 제시한 15가지 수상레저기구 외에 8가지 수상레저기구를 추가로 규정했다. 이어 2014년과 2020년에도 법 개정을 통해 새로운 수상레저기구를 추가하면서 2021년 현재 시행령에 총 15가지, 시행규칙에 11가지 수상레저기구가 열거되어 있다.

수상레저기구의 열거식 정의와 분류 방식을 적용함에 따라 새로운 수상레저활동이나 신종 수상레저기구가 등장할 때마다 해당 기구가 시행령과 시행규칙에 열거된 수상레저기구에 해당하는지 여부, 새로운 수상레저기구로 추가될 수 있는지 여부에 관한 논의 과정을 거치게 되면서 일시적인 관리 공백이 발생하게 된다. 또한 수상레저기구의 정의와 법 적용 대상의 검토는 안전검사, 보험, 사업자등록, 금지행위의 단속 문제와도 연결되기 때문에 새로운 수상레저활동이나 수상레저기구가 등장할 때마다 이와 관련한 민원이 발생하고 있다. 해양경찰청이 발간한 「수상레저안전법령 질의·회신 사례집」³⁾에 따르면, 레저기구 생산업체나 사업체, 개인 레저기구 소유자가 자신이 개발·생산 또는 구매한 레저기구가 「수상레저안전법」에 따른 등록, 검사 대상에 포함되는지 여부를 질의하는 사례가 빈번하게 발생하고 있으며 관리기관인 해양경찰청은 사례마다 기구의 형태나 구조, 추진 방식 등을 검토하여 관리 대상에 해당하는지 회신하고 있다.

국내 수상레저활동은 레저시장 성장과 더불어 꾸준히 다변화, 세분화될 것으로 전망되며, 이에 따라 필연적으로 새로운 레저활동과 레저기구가 등장할 것으로 예상된다. 현재의 「수상레저안전법」 체계는 신종 수상레저기

3) 해양경찰청(2018a)

구가 등장할 때마다 법 개정 작업이 필수적으로 수반되면서 선제적 대응이 어렵고 제도 적용에도 혼란이 발생하고 있다. 따라서 기존 열거식 정의와 분류체계에 따른 법 해석의 문제를 해소하고 법적 안정성을 확보하기 위한 개선 방안 마련이 요구된다.

한편 바다를 포함한 수상에서 레저 목적으로 이용되는 선박으로 「수상레저안전법」에 따른 동력수상레저기구 외에 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률(이하 마리나항만법)」에 따른 마리나선박, 「선박안전법」에 따른 플레저보트 등이 있는데, 동력수상레저기구와 마리나선박, 플레저보트 등 유사한 형태의 선박이 각각 다른 법령의 적용을 받고 있다. 따라서 수상에서 이뤄지는 레저활동과 레저 목적 선박 관련 타 법령 간 관계 측면에서 「수상레저안전법」에 따른 선박과 기구의 개념과 범위의 정립이 필요하다. 즉, 수상에서 이뤄지는 레저활동을 위한 선박이나 기구의 정의는 등록과 검사, 보험, 사업과 연계되므로, 국민이 안전하게 해양레저관광 활동을 즐길 수 있는 여건을 확보하고 관련 산업을 활성화하는 차원에서 레저 목적 선박과 기구 관련 개별법의 정의와 범위의 검토를 바탕으로 법·제도적 관리체계를 명확하게 설정해야 한다.

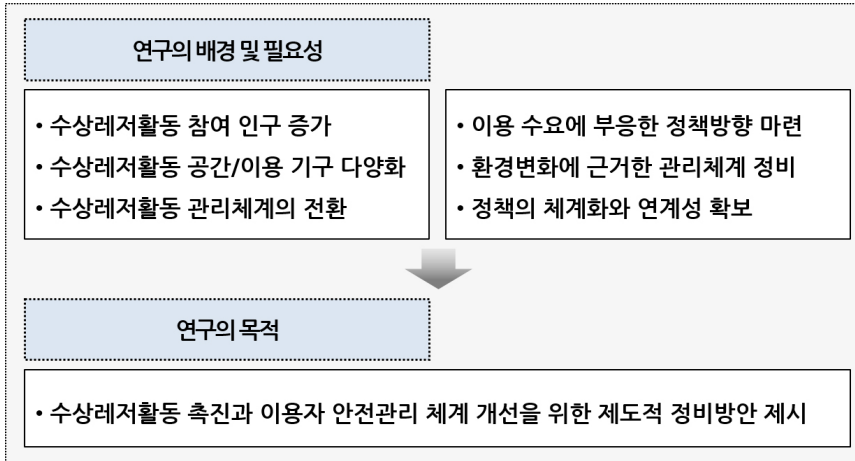
이에 본 연구는 현행 「수상레저안전법」의 열거식 정의, 분류 방식으로 비롯된 법 적용과 집행상 제도적 미비점의 개선이 필요하다는 인식에 바탕을 두고 국내 수상레저활동의 동향과 「수상레저안전법」을 포함한 관련 법·제도 체계, 주요 내용을 분석하고, 정책 담당자와 이해 당사자 간 의견수렴을 통해 국민의 안전한 수상레저활동을 위한 법·제도적 개선 방안을 제시하고자 한다.

제2절 연구의 목적

본 연구는 「수상레저안전법」상의 수상레저활동과 수상레저기구의 정의 규정과 연계하여, 법 제정과 개정 과정, 수상레저기구의 열거식 분류체계에 관한 검토를 바탕으로 「수상레저안전법」 집행 과정의 현안과 제약 요인을 살펴보고자 한다. 이와 함께 국내 수상레저활동 관리와 관련된 법·제도 체계, 주요 내용, 유관 법률 간 관계를 종합적으로 분석해 안전한 수상레저활동을 위한 관리체계를 도출하고 개선 방안을 마련하는 데 목적이 있다.

이에 본 연구에서는 「수상레저안전법」 제정 이후 현재까지 수상레저기구 분류체계의 변천 과정을 분석하고 이와 같은 분류체계의 특징과 한계점을 도출하도록 한다. 그와 더불어 현재의 열거식 분류체계가 국내 수상레저활동 행태 변화와 민원 이슈, 법 집행 과정에 적절하게 대응하고 있는지 현실 적합성과 효율성, 법적 안정성 측면에서 개선 방안을 검토해 보고자 한다. 또한 「수상레저안전법」 외에 「마리나항만법」, 「선박안전법」 등 레저 목적으로 이용되는 선박 관리 법률을 검토하고, 수상레저활동 외에 항공이나 육상 공간에서 이루어지는 레저 목적 관광활동과 이들 활동에 이용되는 레저기구를 등록·관리하는 법령과 해외 사례를 분석해 시사점을 도출하고 수상레저활동의 제도적 개선 사항을 제시하고자 한다. 또한 대학과 연구소, 산업계 등 수상레저활동과 기구의 개발, 운용, 관리 전문가와 정책 실무자 간 자문이나 의견수렴을 통해 정책 집행력을 확보할 수 있는 관리제도 개선 방안을 도출하고자 한다.

〈그림 1-1〉 연구의 배경과 목적



자료: 연구자 작성

제3절 연구 내용과 방법

1. 연구 범위와 주요 내용

본 연구는 수상레저활동 관리체계 개선을 위해 국내 수상레저활동 이용 환경과 여건, 수상레저활동과 관련하여 기본법의 위치를 점하고 있는 「수상레저안전법」의 내용과 집행체계의 분석을 바탕으로 「수상레저안전법」에서 제시하고 있는 수상레저기구 분류체계의 개선 방안을 제시하고자 한다. 이를 통해 수상레저활동을 촉진할 수 있는 제도적 기반을 마련하는 한편 안전한 수상레저활동 이용 환경을 조성하기 위한 정책적 기초자료를 도출하고자 한다. 이러한 목적을 달성하기 위한 본 연구 내용의 범위는 다음과 같다.

제2장에서는 국내 수상레저활동 이용 환경과 여건을 분석하기 위해 수상레저활동의 정의와 유형을 분류하고, 동력수상레저기구 등록과 동력수상레저기구 조종면허 취득자 현황을 살펴본다. 이와 함께 수상레저사업장과 레저시장 현황, 수상레저 안전관리 실태 등 국내 수상레저활동 트렌드 변화의 분석을 바탕으로 시사점을 도출한다.

제3장에서는 국내 수상레저활동 관리 실태를 분석하고 타 법령 사례를 살펴보도록 한다. 「수상레저안전법」이 제정된 2000년 이후부터 현재까지 수상레저기구 등록과 열거식 분류체계에 따른 법률 개정 내용과 변천 과정을 살펴본다. 또한 「수상레저안전법」 외에 「마리나항만법」, 「선박안전법」 등 수상에서 이용되는 레저 목적 선박을 직간접적으로 규율하는 유관 법률의 내용과 각 법률 사이의 연계성을 검토한다. 아울러 이해관계자 의견수렴과 전문가 설문조사, 타법 사례 분석을 통하여 수상레저활동 관리와 관련한 장애요인을 분석하고 현행 「수상레저안전법」상 분류체계가 내포하고 있는 한계점의 개선 방안을 검토하도록 한다.

제4장에서는 국내 관련 법령을 분석하는 한편 수상레저활동과 친수문화가 발달한 영국과 일본의 수상레저활동과 레저선박 또는 기구 관리제도 사례를 검토하여 국내 수상레저활동 관리정책에 원용할 수 있는 시사점을 도출하고자 한다.

마지막으로 제5장에서는 앞서 검토한 국내 수상레저활동 현황과 관리실태, 타법과 해외 사례 분석을 바탕으로 우리나라 수상레저활동 관리제도 개선을 위한 정책 방향을 제시하고자 한다. 수상레저활동 활성화를 위해 수상레저활동과 기구의 분류체계 개선을 위한 정책 대안을 중심으로 「수상레저안전법」 정비 방안과 수상레저 관련 제도 개선을 위한 정책 제언을 도출하고자 한다.

2. 연구 방법

연구하고자 하는 현상을 더 정확하게 묘사하기 위해 한 연구 내에서 동일한 사건이나 대상을 연구하는 다양한 방법을 조합하는 것을 방법론적 다각화(triangulation method)라고 한다.⁴⁾ 방법론적 다각화는 양적 연구 방법과 질적 연구 방법의 결합을 통해 두 방식의 단점을 극복하고 장점을 살리기 위해 융합하여 연구하는 방식으로 다중방법론 연구 또는 혼합방식 연구(multimethodology)라고도 한다. 연구자의 개인적인 편견을 피하여 단일 연구 방법에 내재하고 있는 한계점을 극복함으로써 결과의 타당도를 높이는 것이 주요 목적이다. 1955년 Barton & Lazarsfeld가 동일한 연구 설계 안에서 현대적인 의미에서 양적 연구 방법과 질적 연구 방법을 최초로 연결한 분석을 시도한 이래, 많은 학자가 양적 연구 방법과 질적 연구 방법은 대안적인 관계이며 서로 장점을 살리면서 양립할 수 있음을 역설했다(조성한·주영종, 2007).⁵⁾

이에 본 연구는 연구 결과의 타당성과 신뢰성을 높이기 위해 다양한 연구 방법을 활용하고자 한다. 분석을 위해 수상레저 관련 선행연구 등 학술 자료와 정책자료로 문헌연구를 수행하는 한편 전문가 설문조사를 통한 양적 연구 방법과 산·학·연 전문가 자문 및 인터뷰, 정책실무자 간담회 등 관계 기관과 유관 분야 다양한 전문가의 의견 수렴 같은 질적 연구 방법을 사용하였다. 연구 수행 절차에 따라 수상레저활동 관리와 제도를 다룬 선행연구를 검토하고 국내외 정책자료를 분석하였으며, 수상레저 분야에 전문적인 지식이 있는 산·학·연 전문가와 실무자를 대상으로 설문조사를 진행하였다. 또한 수상레저활동과 안전관리 관련 법·제도, 정책 담당자와 정책협의회 개최, 「수상레저안전법」 집행 관련 정책 개선 방향 도출을 위한

4) 조성한·주영종(2007), p. 46.

5) 위의 책, pp. 47~48.

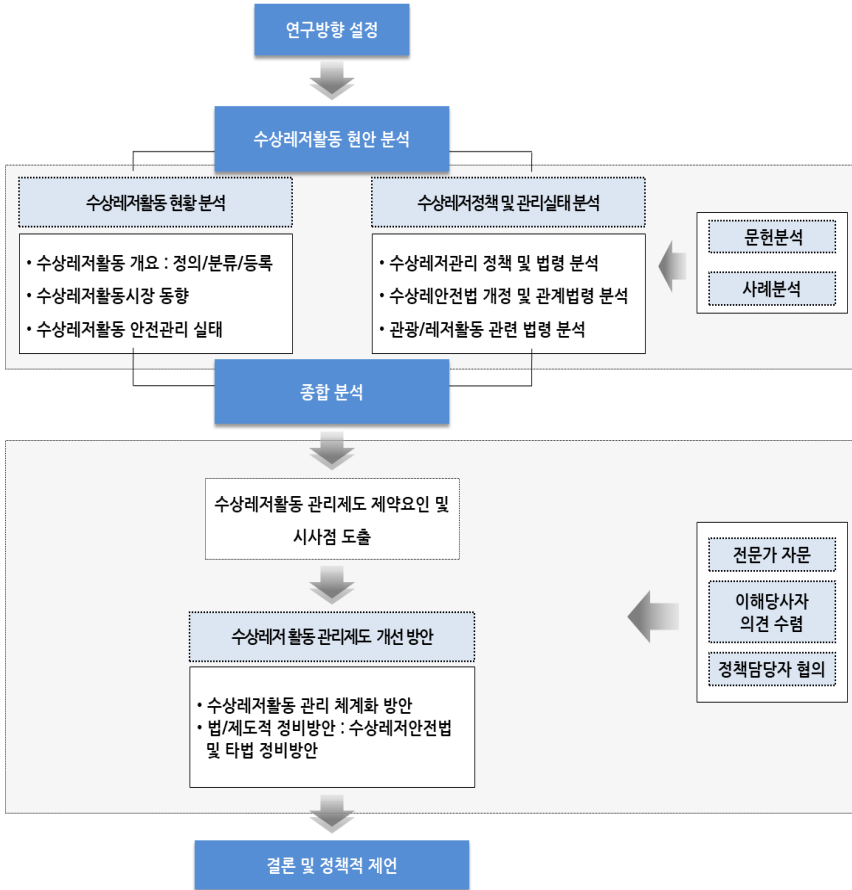
전문가와 이해당사자 자문과 인터뷰 등 다양한 분석 방법을 병행하였다.

우선 수상레저 관련 정책 추진 환경 분석을 위해 국내 수상레저와 해양레저 활성화, 안전사고·안전관리 대책과 관련된 정책자료를 수집·분석하였으며, 수상레저활동 동향과 현안 분석을 위해 언론 보도자료와 민원자료 등 2차 자료를 검토하였다. 또한 수상레저활동 관련 법·제도 분석을 위해 「수상레저안전법」, 「선박안전법」 등에 근거한 선박, 기구 등록제도와 「마리나항만법」, 「유선 및 도선 사업법」 등 수상레저활동이나 사업과 관련된 개별법의 추진 체계를 분석하였다.

그다음 「수상레저안전법」과 관련된 이해당사자의 의견을 수렴하기 위해 수상레저 관련 업무 담당자와 학계·산업계, 연구소에 재직 중인 전문가 등을 대상으로 설문조사를 진행하였다. 전문가 설문조사 문항은 수상레저활동 관련 법·제도 체계와 관리 현안, 제도적 개선 방안 등에 관한 질문을 중심으로 구성하였다. 효과적인 설문을 위해 수상레저활동 안전관리와 수상레저기구 등록제도와 관련한 학술연구와 정책연구를 수행한 경험이 있는 해양관광과 해양레저 분야 교수, 국책 연구기관 연구자, 산업계 전문가 등을 중심으로 전문가 풀을 구성하고 설문 문항 검토를 위한 사전 조사 후보 조사를 수행하였다.

마지막으로 문헌연구와 전문가 설문조사를 통해 도출한 「수상레저안전법」 추진 체계와 현안 분석 결과를 바탕으로 정책 담당자와 정책간담회를 개최해 법·제도 개선 방안 설정을 위한 의견을 수렴하였다. 그와 함께 해사법 전문가와 심층 인터뷰, 해양경찰청 수상레저기구 기술자문위원회 소속 위원을 대상으로 전문가 자문 등을 수행해 수상레저활동 관리체계에 관한 제도적 개선 방안을 도출하였다.

〈그림 1-2〉 연구 추진 체계



자료: 연구자 작성

제4절 선행연구 검토

본 연구는 현행 「수상레저안전법」의 열거식 정의와 분류 방식으로부터 비롯된 법 적용의 불안정성과 법적 공백, 이에 따라 발생할 수 있는 면허와 등록, 검사, 보험, 사업 관련 갈등, 안전사고에 관해 중점적으로 살펴보고 법·제도 측면의 개선 방안을 제안하고자 한다. 우리나라는 수상레저기구의 종류와 이를 이용한 활동을 법률로 규정하고 있으며, 법률에 규정된 동력 수상레저기구 중 추진기관의 최대 출력이 5마력 이상인 동력수상레저기구를 대상으로 조종면허제도를 운영하는 등 매우 복잡한 관리 제도를 운영하고 있어 유사 사례를 찾기 어렵다. 이에 국내 수상레저활동 행태 분석을 바탕으로 2000년 수상레저안전법이 시행된 이후 수행된 수상레저활동 관련 법·제도 개선 방안을 제시하고 있는 국내 선행연구를 중심으로 검토하여, 연구 방향 설정을 위한 시사점을 도출하였다.

수상레저 관련 선행연구를 살펴보면 크게 제도적 측면에서 분석한 연구와 마케팅적 측면에서 접근한 연구가 주로 수행되었다. 특히 제도적 차원에서 수상레저를 다룬 연구는 「수상레저안전법」과 하위 법령의 개정방안에 관한 연구(목진용·박용욱, 2002; 성문정·이정학·김혜자, 2005; 박영도 외, 2012; 정영남, 2013; 조우정·장보영, 2013; 김태수, 2017; 이세환, 2020; 정봉규, 2020)와 수상레저활동 활성화를 위한 제도 개선에 관한 연구(국민안전처, 2015; 홍장원 외, 2016; 남상백·배정섭·권재운, 2018; 배준성·김광래·정유리, 2019) 등 법·제도적 개선 방안에서 정책적 연구가 활발하게 이루어져 왔다.

우선 수상레저를 제도적 차원에서 분석한 선행연구 중 「수상레저안전법」과 하위 법령을 비롯해 관련 법률의 주요 내용을 검토하고 법·제도적 미비점의 개선 방안을 제시한 연구로 목진용·박용욱(2002)은 「수상레저안전법」

외에 「해운법」, 「유선 및 도선 사업법」, 「낙시어선법」 등 수상레저 관련 법률 간 상충 관계가 존재함을 분석하고, 중복 규정이나 법 적용의 형평성 문제 해결을 위한 법률 개정 방안을 제시하고 안전관리와 보험제도 등 수상레저 관련 제도의 미비점을 개선하기 위한 정책적 제언을 도출하였다. 「수상레저안전법」상 수상레저기구의 범위를 확대하고 산업발전 관련 규정을 별도의 장으로 신설하는 것을 제안했으며, 수상레저기구 면허제도의 조정, 등록, 안전검사 신설과 보험상품 개발 등 안전관리제도 개선 방안을 제시했다.

성문정·이정학·김혜자(2005)는 수상레저스포츠 활성화를 위해 「수상레저안전법」뿐만 아니라 계류시설 관련 법(「항만법」, 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」, 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」, 「유선 및 도선 사업법」), 수상레저기구 관련 법(「선박법」), 활동 구역과 항법 관련 법(「선박안전법」, 「개항질서법」, 「해상교통안전법」) 등 관련 법령과 정책 추진 현황을 검토하고 법정정책 개선 방안을 제시하였다. 수상레저 관련 법률을 종합적이고 통합적인 단일법으로 제정해야 하며, 모든 수상레저기구를 대상으로 한 등록, 안전검사, 보험가입 의무화 도입과 수상레저스포츠 사업자 등록 기준 강화 등 법·제도 개정이 필요함을 주장하였다.

박영도 외(2012)는 수상레저관광 활성화를 위해 관련 법·제도를 검토, 분석하고 이를 바탕으로 수상레저사업을 육성할 수 있는 법적 기반을 마련하는 한편 민간사업자의 수상레저사업 참여 기회 확대를 위한 규제 개선 방안을 제안하였다. 수상레저활동 장소와 관련된 법률(「댐건설 및 주변지역지원 등에 관한 법률」, 「친수구역 활용에 관한 특별법」, 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」), 인프라 구축 관련 법률(「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」, 「저수지·댐의 안전관리 및 재해예방에 관한 법률」), 수상레저 안전관리 관련 법률(「개항질서법」, 「수상레저안전법」, 「해사안전법」) 등 관련 법률 개정안을 제시하였다. 특히 「수상레저안전법」은 조종면허 체계 일원화, 수상레저기구 변경 등록 관련 규제 개선, 수상레저사업자에게 정책

적으로 배려하기 위해 보험가입 대상을 전인기구로 한정하고 휴업기간 보험금 감면 시행 등 법·제도 개선을 추진하는 한편 수상레저 활성화를 위한 인프라 확충 등 정부 차원의 지원 방안 마련이 필요하다고 지적하였다.

조우정·장보영(2013)은 수상레저 활성화를 위해 수상레저활동자와 수상레저사업 종사자를 대상으로 면허와 교육, 등록과 검사, 사업 관련 애로사항을 조사·분석하고 이를 바탕으로 「수상레저안전법」 개정 사항과 정책적 시사점을 도출하였다. 국내 수상레저활동자와 종사자는 면허제도의 필요성을 낮게 평가하는 것으로 나타났으며, 면허제도 개선을 위해 교육기관과 인력 확대, 단계별 교육 차별화가 필요하다고 인식하고 있다. 또한 수상레저기구 등록 절차 간소화와 등록 범위 확대가 필요하다는 데 동의하며, 수상레저사업자 측면에서는 수상레저기구 입출항 신고 절차와 수상레저사업 신고, 등록 절차의 복잡성이 애로점으로 지적되었다. 즉, 면허와 교육제도의 접근성·편리성을 확보하고 수상레저사업의 복잡성을 해소할 수 있도록 「수상레저안전법」의 개정이 필요함을 주장하였다.

정영남(2015)은 수상레저와 관련 산업 활성화 측면에서 법·제도와 선행연구 검토, 전문가 인터뷰 등을 바탕으로 「수상레저안전법」 개정 방안을 검토하였다. 분석 결과, 신종 수상레저기구의 명확한 규정이 필요하며, 조종면허 제도 개편과 시험장 확충, 안전장비 구비 의무화, 날씨 규제 완화, 수상레저사업 등록 요건 중 공유수면 점·사용 허가조건 보완 등에서 「수상레저안전법」 개정이 필요하다는 제언을 도출하였다.

김태수(2017)는 동력수상레저기구를 이용한 수상레저활동 중 발생할 수 있는 안전사고와 관련된 용어와 법규정의 법률적 해석을 통해 「수상레저안전법」 개정 방안을 제시하였다. 이를 위해 수상레저기구 조종 범위 설정, 음주 측정을 요구할 수 있는 자의 범위와 타당성, 음주 조종이나 음주 측정 불응에 상응한 법정형 부과의 타당성 등을 검토하였다. 검토 결과를 바탕

으로 수상레저안전법상 음주 측정을 요구할 수 있는 자의 범위를 수사와 전혀 무관한 시·군·구 소속 공무원 중 수상레저안전 업무에 종사하는 자로 규정한 것은 타당하지 않으며, 무면허 조종보다 음주운전의 불법성이 높으므로 불법 정도에 상응하는 법정형으로 관련 법·제도를 개정하는 것이 바람직하다고 주장하였다.

이세환(2020)은 「수상레저안전법」의 안전과 관련한 쟁점 분석을 통해 수상레저 활성화를 위한 개정 방안을 도출하였다. 분석 결과, 수상레저활동의 안전을 위해 수상레저 교육사업의 등록 유효기간을 단축하고 허가제로 변경해야 하며, 면허시험 면제 대상을 축소해야 한다는 점을 주장하였다. 또한 국가적 안전관리 차원에서 수상레저사업을 위한 수상안전관리 전문 관리제도 도입의 필요성을 제시하였다.

정봉규(2020)는 수상레저 안전사고를 예방하기 위해 교육, 시험, 관리를 중심으로 「수상레저안전법」 개정 방안을 검토하였다. 문헌 분석과 사례 분석을 바탕으로 수상레저 안전교육과 면허시험 내용, 절차의 강화가 필요하며, 면허 갱신주기 축소, 수상레저기구 등록과 관리 강화, 동력수상레저기구 운항 규칙 수정과 야간 운항장비 추가가 필요하다는 결론을 도출하였다.

다음으로 「수상레저안전법」 개정 외에 수상레저활동 활성화를 위한 제도 개선과 정책적 시사점에 관한 연구로 국민안전처(2015)는 국내외 수상레저기구 관련 안전기준과 검사제도를 검토하고, 수상레저기구 구분 기준과 안전 기준, 검사 기준 개선을 위한 정책적 제언을 제시하였다. 실무적인 관점에서 수상레저기구를 구분하기 위해 재질과 선체, 부력체 등의 기준으로 검토하였으며 기구별 구분 기준을 제시하였다. 또한 고선령 수상레저기구 대상의 안전검사 강화 방안을 제시하고, 등록 대상이 아닌 수상레저기구의 안전 기준을 정립하였다. 아울러 수상레저사업장 관리를 위해 수상레저 우수사업장 인증제도 신설을 제안하고, 수상레저기구의 안전점검 항목 추가

(안)을 제시하였다.

홍장원 외(2016)는 수상레저기구 중 레저선박의 등록과 관리의 필요성과 무등록·미등록 레저선박 정비를 위한 제도적 개선 방안을 분석하였다. 이를 위해 국내 레저선박 이용 실태와 관리 현안 파악, 해외 레저선박 관리제도 사례 분석 등을 바탕으로 정책적 시사점을 도출하였다. 분석 결과, 레저선박 관련 등록·검사 규정의 혼재로 체계적인 관리가 어려우며, 관련 규정 간의 비배타성으로 안전문제와 법 적용의 형평성 문제 등 관리상 문제가 상존하고 있음을 밝혔다. 이에 단기적으로 레저선박 등록, 검사, 사업 관련 법률이 상호 배타성을 지닐 수 있도록 선박 관련 법률을 정비하는 한편 장기적으로는 레저선박 등록시스템 구축과 소형선박 검사, 등록을 위한 법·제도 신설, 레저선박 취득·등록에 따른 과세제도 정비 등이 필요함을 제안하였다.

남상백·배정섭·권재운(2018)은 국내외 수상레저 조종면허제도 체계와 사고사례 분석을 바탕으로 수상오토바이 면허제도 도입의 필요성을 제안하였다. 국내 수상레저 안전사고 발생 원인은 대부분 조종 미숙이나 긴급 상황 대처 능력 부족이므로 면허 등급 간에 실질적인 차등과 수상오토바이 면허 신설이 필요함을 주장하였다. 또한 현재 운영 중인 제도의 기본 틀을 유지하면서 필요 항목을 대상으로 추가 교육을 이수하는 방안을 제시하였다. 아울러 수상레저기구 안전사고 발생이 증가함에 따라 면허취득 대상 기구의 범위 확대 필요성을 제안하였다.

배준성·김광래·정유리(2019)는 수상레저활동자 증가에 따라 안전한 수상레저활동을 위한 보험제도와 레저기구 인증제도 개선 방안을 제시하였다. 수상레저 관련 보험 현황, 사례와 수상레저 관련 장비 안전인증 사례를 검토하고, 수상레저안전 공제사업과 인증사업 도입의 필요성, 유의사항을 살펴보았다. 수상레저 안전사고 예방과 대응을 위해 공제제도와 안전인증제도 도입이 필요하며, 성공적인 공제제도 운영을 위해서는 공제 상품의

개발 등 사업 범위 확장을 통한 경제성 확보와 손해율 관리, 사업비 관리를 통한 효율성 확보 방안이 뒷받침되어야 한다고 전제했다.

본 연구는 「수상레저안전법」을 중심으로 수상레저 관리의 현안을 파악하고, 이를 바탕으로 수상레저 활성화를 위한 법·제도적 개정 사항과 정책 방향을 도출하고자 한다. 기존 연구가 레저선박 등 선박 관리제도 개선에 중점을 두었다면, 본 연구는 「수상레저안전법」 개정을 통한 정책 방향 마련에 연구의 초점을 두고 있어 선행연구와 연구 목적, 내용상 차별화된다. 이를 위해 선행연구와 관련 통계자료 검토, 국내외 사례 분석을 수행하고, 해양경찰청과 수상레저사업자 간 면담을 통해 현안과 주요 이슈에 관한 이해관계자의 의견을 청취한다. 또한 수상레저 관련 산·학·연 전문가 설문조사와 자문을 바탕으로 수상레저활동 관리제도 개선을 위한 정책 방향을 제시하고자 한다.

〈표 1-1〉 주요 선행연구 검토

구분		선행연구와 차별성		
		연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
주요 선행 연구	1	- 과제명: 해양레저사업의 법제 개선방안 - 연구자(연도): 목진용·박용욱(2002) - 연구 목적: 해양레저사업 발전을 위한 제도적 개선 방안 마련	- 선행연구 검토 - 해외사례 분석 - 관계자 면담조사 - 전문가 자문	- 해양레저사업의 유형 및 현황 분석 - 국내 해양레저사업 관련 법제 문제점 - 일본 해양레저사업 관련 법률 및 안전관리제도 - 우리나라 해양레저사업 관련 법제 개선 방안
	2	- 과제명: 수상레저스포츠 활성화를 위한 법제도 개선 연구 - 연구자(연도): 성문정·이정학·김혜자(2005) - 연구 목적: 수상레저스포츠 활성화를 위해 법 정책 개선 방안 마련	- 선행연구 검토 - 문헌조사, 통계분석 - 현장조사 - 관계자 면담조사 - 전문가 자문	- 수상레저스포츠 개념 및 특징 논의 - 수상레저스포츠 현황 및 법적·정책적 환경 분석 - 수상레저스포츠 활성화를 위한 법률 현황 및 문제점 분석, 개선 방향

구분	선행연구와 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
3	• 과제명: 수상레저관광 활성화 관련 법제 개선 연구 • 연구자(연도): 박영도 외(2012) • 연구 목적: 수상레저관광업 정착/활성화를 위한 법제 기반 모색	• 선행연구 검토 • 해외사례 분석 • 전문가 자문	• 수상레저관광의 개념과 관련 법제 개관 • 독일, 일본의 수상레저 관련 정책 동향과 법제 • 우리나라의 수상레저관광 관련 법제 개관 • 수상레저관광 활성화를 위한 법제 개선 방안
4	• 과제명: 「수상레저안전법」 쟁점사항 고찰을 통한 개정 방안 모색 • 연구자(연도): 정영남 (2013) • 연구 목적: 수상레저산업 발전을 위한 「수상레저안전법」 개정 방안 마련	• 문헌조사, 통계분석 • 전문가 자문	• 「수상레저안전법」 개정 과정 및 쟁점 분석 • 「수상레저안전법」 개정 방안(안전, 규제, 산업 활성화, 지원)
5	• 과제명: 수상레저 활성화를 위한 선진국의 관련규제 분석 및 개선 방향에 대한 인식도 분석 • 연구자(연도): 조우정·장보영(2013) • 연구 목적: 수상레저 활성화를 위한 「수상레저안전법」 개정 및 제도 개선 방안 마련	• 문헌조사, 통계분석 • 해외사례 분석 • 활동자, 사업자 설문조사 • 전문가 자문	• 국내외 수상레저기구 관련 제도 및 규제 분석 • 활동자, 사업자 대상 규제 개선 방향에 대한 인식도 조사 분석 • 「수상레저안전법」 개정 및 관련 정책 개선 방안 (면허, 등록 및 검사 제도 개편)
6	• 과제명: 레저선박 관리제도 개선 방안 • 연구자(연도): 홍장원 외(2016) • 연구 목적: 레저선박 등록 검사 관련 현안분석을 통한 관리제도 개선 방안 마련	• 문헌조사, 통계분석 • 해외사례 분석 • 이용자, 전문가 설문조사 • 전문가 자문	• 국내 레저선박 관련 법·제도 분석 • 국내외 선박관리 사례 분석 • 레저선박 등록제도 개선방안(검사 및 등록시스템 개편)

구분	선행연구와 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
7	• 과제명: 수상레저조종 면허 제도의 개선을 위한 정책적 제언 • 연구자(연도): 남상백·배정섭·권재윤(2018) • 연구 목적: 국내 수상레저기구 면허제도 개선을 위한 정책적 제언	• 문헌조사, 통계분석 • 해외사례 분석	• 해외 수상레저 면허제도 사례 분석 • 수상레저조종면허 제도 개선 방안
8	• 과제명: 안전한 수상레저활동을 위한 공제회 및 인증사업 연구용역 • 연구자(연도): 배준성·김광래·정유리(2019) • 연구 목적: 안전한 수상레저활동을 위한 공제사업과 인증사업에 대한 필요성 및 역할 제고 방안 마련	• 문헌조사 • 국내외 사례 분석 • 관계자 인터뷰	• 환경분석(수상레저 동향) • 공제사업(수상레저종합보험) • 인증사업(수상레저장비 인증) • 공제 및 인증사업 추진 방안
9	• 과제명: 수상레저 발전을 위한 수상레저 안전법 개정 분석을 통한 발전방향 • 연구자(연도): 이세환(2020) • 연구 목적: 수상레저안전법의 안전관련 주요 사항 및 개정 방안 고찰을 통해 수상 및 해양레저 활성화와 안전에 기여	• 문헌조사 • 내용 분석	• 수상레저안전법 분석: 용어의 이해, 제정 및 개정 절차, 개정의 의의 • 수상 및 해양레저 활성화를 위한 시사점

구분		선행연구와 차별성		
		연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
	10	- 과제명: 수상레저기구의 안전사고 감소를 위한 「수상레저안전법」 개정 방향에 대한 고찰 - 연구자(연도): 정봉규 (2020) - 연구 목적: 수상레저 안전사고 예방을 위한 「수상레저안전법」 개정 방안 마련	문헌조사, 통계분석	- 국내 수상레저 안전사고 현황 분석 「수상레저안전법」 상 안전교육, 면허시험 등 법적적 관리 분석 「수상레저안전법」 개정 방안 제시(안전교육 및 면허시험, 등록 및 관리 제도 개편)
선행연구와 차별성		- 기존 연구는 수상에서의 레저선박 이용 활성화 및 선박 관련 관리제도 개선에 대하여 수행됨 - 본 연구는 수상레저안전법 시행 이후 관리 현안 분석을 통해 이용 활성화를 위한 정책과제와 제도적 개선 방안을 도출하고자 함	- 선행연구 검토 - 국내외 사례 분석 - 관계자(해양경찰청, 수상레저사업자 등) 면담 조사 및 설문조사 - 전문가 자문(해양관광, 해사법)	- 수상레저활동 현황분석 - 수상레저활동 관리실태 분석 - 해외 수상레저활동 및 관리제도 사례 분석 - 수상레저활동 관리제도 개선을 위한 정책 방향 마련

자료: 연구자 작성

02

수상레저활동 현황 분석

제2장에서는 수상레저정책과 활동 관련 부처 내부자료, 정책통계자료 등을 바탕으로 수상레저활동 현황과 사업 동향을 살펴보도록 한다. 이를 위하여 수상레저와 관련된 유사 개념의 비교와 「수상레저안전법」의 수상레저 활동 정의 규정 검토를 통해 수상레저활동의 개념을 파악한다. 그리고 「수상레저안전법」 제정에 따라 2006년부터 등록하기 시작한 동력수상레저기구 현황과 동력수상레저기구 조종면허 취득 추이, 수상레저사업장 등록과 운영 현황 분석 등을 통해 국내 수상레저시장 규모를 살펴보도록 한다. 이와 함께 수상레저활동 안전사고 실태와 규정 위반 현황 분석을 통해 국내 수상레저활동 여건을 종합적으로 살펴보고자 한다.

제1절 수상레저활동 개요

1. 수상레저활동의 개념

수상레저활동의 개념은 학문적으로 정의되었다기보다 정책적 필요성에 따라 관련 법률에 정의되면서 사회적으로 사용되는 용어이다. 「수상레저안

전법」 제2조에 따른 수상레저활동의 개념은 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동으로, 이 법에서 규정하는 수상은 해수면과 내수면을 모두 포함하는 개념이다. 해수면은 바다의 수류나 수면을 말하며, 내수면은 하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖의 인공으로 조성된 담수나 기수의 수류 또는 수면을 의미한다.⁶⁾

수상레저활동 외에 수상레저스포츠라는 용어를 사용하기도 한다. 수상레저스포츠는 수상에서 이루어지는 레저스포츠를 의미하며, 여가시간을 이용하여 수상에서 이뤄지는 스포츠활동과 야외활동, 예술활동, 각종 건강활동 등으로 정의할 수 있는데, 개념상 수상레저활동과 동일하게 인식되면서 서로 혼용되고 있다.⁷⁾

수상레저활동에 이용되는 수상레저기구는 「수상레저안전법」 제2조와 시행령 제2조, 시행규칙 제1조의2에서 규정하고 있다. 수상레저기구는 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것으로 정의된다. 시행령과 시행규칙에서 구체적으로 제시하는 수상레저기구는 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트, 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트,⁸⁾ 무동력 요트, 윈드서핑, 웨이크보드, 카이트보드, 케이블수상스키, 케이블 웨이크보드, 수면비행선박, 수륙양용기구, 공기주입형 고정식 튜브, 물추진형보드, 패들보드를 비롯하여 앞서 언급한 수상레저기구와 비슷한 구조와 형태, 운전 방식을 취하는 기구가 포함된다.⁹⁾ 또한 수상레저기구는 추진 방식을 기준으로 동력을 이용한 동력수상레저기구와 무동력수상레저기구로 구분된다.

6) 국가법령정보센터(검색일: 2021. 10. 12)

7) 성문정·이정학·김혜자(2005), p.14; 김한범·양광희(2017), p. 26.

8) 이상 15개 기구는 「수상레저안전법」 시행령 제2조제1항에서 규정

9) 무동력 요트 이하 11개 기구는 「수상레저안전법」 시행규칙 제1조의2에서 규정

본 연구에서의 수상레저활동의 개념은 해수면과 내수면을 포함한 장소적 공간인 수상에서 동력과 무동력수상레저기구를 이용한 활동이며, 수중레저 활동은 제외하는 것으로 볼 수 있다.

2. 수상레저활동 현황

사회적, 문화적, 경제적 환경이 변화하면서 운동을 통한 여가활동에 관심과 참여가 증가하고 있다.¹⁰⁾ 해양관광 트렌드 분석 결과에 따르면 과거에는 풍경 감상과 해변 산책 등 정적인 활동을 선호하는 비율이 높았지만, 최근에 이르러서는 동적인 수상레저활동에 관심이 점차 상승하는 것을 볼 수 있다. 이와 같이 해양관광과 해양레저 트렌드 변화에 따라 모터보트와 고무보트, 카약, 카누, 패들보드 등 선박이나 기구를 이용하여 수상레저활동을 즐기는 인구가 증가하고 있다.¹¹⁾ 한편 국내에서 이루어지는 수상레저 활동은 해수면과 내수면의 수상레저사업장에서 이용자들에게 수상레저기구를 대여하거나 태워주는 형태, 수상레저기구를 소유하고 있는 개인들이 동호회 등을 중심으로 하는 취미활동 형태가 대부분이다.¹²⁾

수상레저활동에 관심이 높아지고 활동자가 늘어나면서 수상레저기구 구입량도 증가하게 되었다. 개인 소유의 고가 수상레저기구의 재산권 보호, 도난 방지, 체계적인 안전관리가 필요해지면서 2006년 「수상레저안전법」에 동력수상레저기구의 등록 및 안전검사제도가 최초로 도입되었다. 등록 대상이 되는 동력수상레저기구는 재산 가치가 높고 안전관리를 위해 현황 파악과 관리가 필요한 선박 또는 기구로,¹³⁾ 「선박법」의 등록 대상에 포함

10) 이용식·서희진(2003), p. 97.

11) 홍장원 외(2015), p. 48; 한국어촌어항협회(2016), p. 22; 한국해양수산개발원(2018, 2020, 2021)

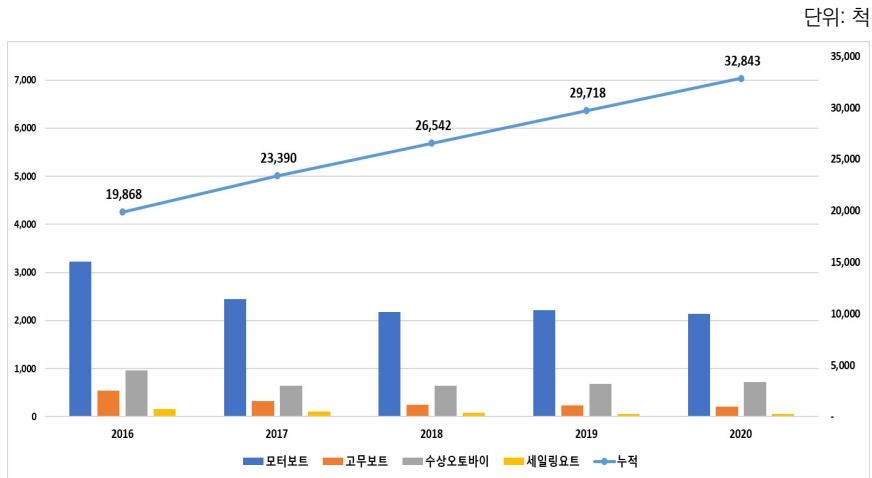
12) 한국소비자원(2017), p. 4.

13) 김인·박주상(2020), p. 41.

되지 않는 동력수상레저기구로 총톤수 20톤 미만의 모터보트(선내기 및 선외기 포함)와 세일링요트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트(공기를 넣으면 부풀고 접어서 운반할 수 있는 고무보트는 제외), 수상오토바이(마력 기준 없음)가 포함된다.¹⁴⁾ 즉, 「수상레저안전법」과 하위 법령에 규정된 26개 수상레저기구 중 수상오토바이, 총톤수 20톤 미만인 모터보트와 세일링요트, 30마력 이상 고무보트, 등 4가지만 등록 대상으로 관리되고 있다.

2006년 동력수상레저기구 등록 제도가 신설된 후 국내 동력수상레저기구 등록 규모는 2007년 2,909척, 2010년 5,564척, 2013년 9,672척, 2016년 19,868척, 2020년에는 32,843척까지 지속적으로 증가했으며 신규 동력수상레저기구 등록 척수는 2016년 4,863척, 2018년 3,152척, 2020년 3,125척이다.

〈그림 2-1〉 동력수상레저기구 등록 현황



주: 2021년 6월 30일 기준
자료: 해양경찰청(2021. 7. 21)

14) 국가법령정보센터(검색일: 2021. 10. 12)

〈표 2-1〉 동력수상레저기구 등록 현황

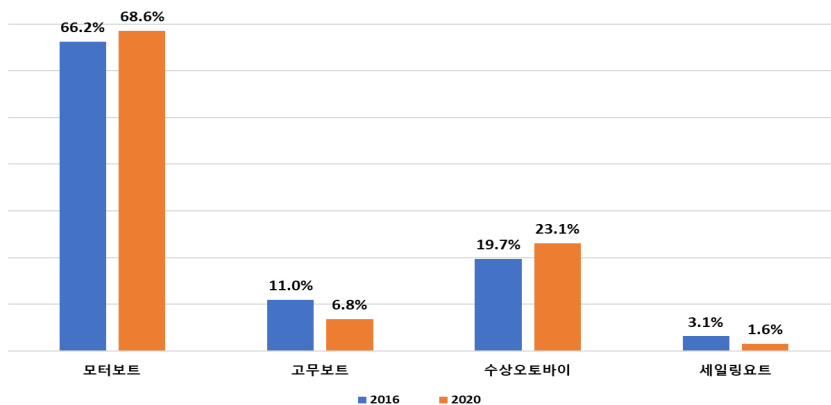
단위: 척

연도	모터보트	고무보트	수상오토바이	세일링요트	합계
2016	3,221	533	957	152	4,863
2017	2,446	327	646	103	3,522
2018	2,182	247	641	82	3,152
2019	2,213	229	682	52	3,176
2020	2,143	211	722	49	3,125

주: 2021년 6월 30일 기준 수상레저기구 총 3만 2,843척(대) 등록
 자료: 해양경찰청(2021. 7. 21)

2020년 기준 등록 동력수상레저기구 중 모터보트가 68.6%로 가장 큰 비중을 차지하며, 다음으로 수상오토바이가 23.1%로 등록된 동력수상레저기구 10척 중 9척꼴로 모터보트나 수상오토바이이다. 이러한 구성 비율 분포는 2016년과 동일한 양상으로 보이며, 2016년의 85.9%에 비해 2020년에 모터보트와 수상오토바이가 차지하는 비율이 5.8%포인트 증가해 두 수상레저기구의 비중이 더 높아진 것으로 나타났다.

〈그림 2-2〉 등록 대상 동력수상레저기구 구성 비율 변화(2016년, 2020년)

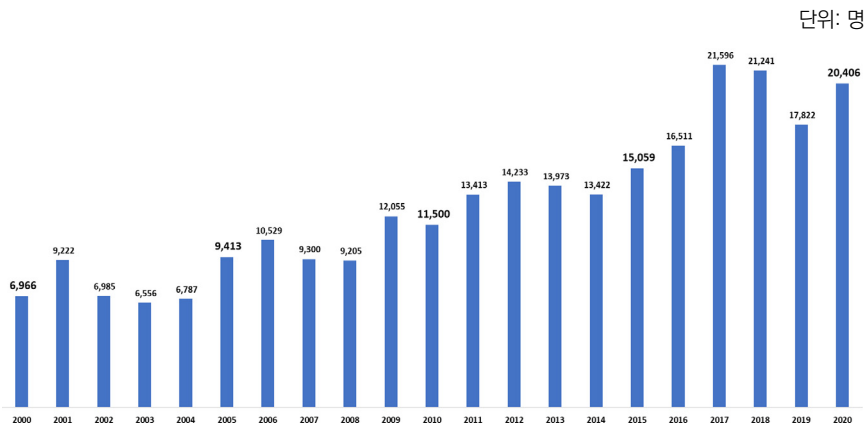


주: 2021년 6월 30일 기준
 자료: 해양경찰청(2021. 7. 21)

동력수상레저기구 조종면허 제도는 2000년 「수상레저안전법」이 제정, 시행되면서 운영되기 시작하였으며, 일반조종면허인 제1급, 제2급 조종면허와 요트조종면허로 구분된다.¹⁵⁾ 동력수상레저기구 조종면허를 받아야 하는 동력수상레저기구는 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트 중 추진기관의 최대 출력이 5마력 이상이 해당한다. 제1급 조종면허는 수상레저사업 종사자와 시행대행기관의 시험관을 대상으로 하고, 제2급 조종면허는 세일링요트를 제외한 동력수상레저기구를 조종하려는 사람이 대상이며, 요트조종면허는 세일링요트를 조종하려는 사람이 대상이다.

동력수상레저기구 조종면허 제도가 시행된 2000년 6,966명이 면허를 취득하였으며 2020년 기준 2만 406명이 면허를 취득해 연간 취득 인원이 약 3배 규모로 확대되는 등 증감을 반복하면서 장기적으로 성장하는 추세를 보이고 있다.

〈그림 2-3〉 동력수상레저기구 조종면허 취득 현황(2000~2020년)



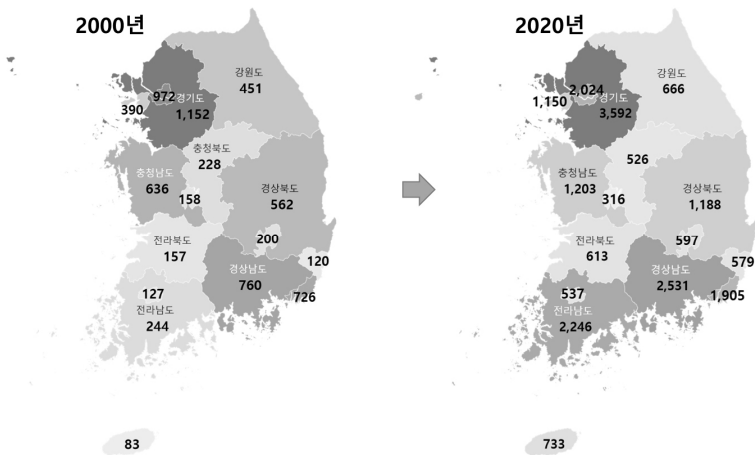
자료: 공공데이터 포털, 「수상레저관련 동력수상레저기구 조종면허 현황」(검색일: 2021. 10. 12)

15) 국가법령정보센터(검색일: 2021. 10. 12)

지역별 동력수상레저기구 조종면허 취득자는 인구와 경제가 집중된 대도시를 중심으로 수도권(서울과 인천, 경기)과 경남권(부산, 울산, 경남), 전남권(전남, 광주)에 많이 분포하고 있다. 다만 2000년 수도권의 조종면허 취득자 비율은 전체의 36.1%이며, 경남권 23.1%, 전남권 5.3%로 나타났는데, 2020년에는 수도권 33.2%, 경남권 24.6%, 전남권 13.6%로 수도권과 경남권에 비해 전남권의 조종면허 취득자 비중이 크게 증가한 것으로 나타났다.

〈그림 2-4〉 지역별 동력수상레저기구 조종면허 취득 현황(2000년, 2020년)

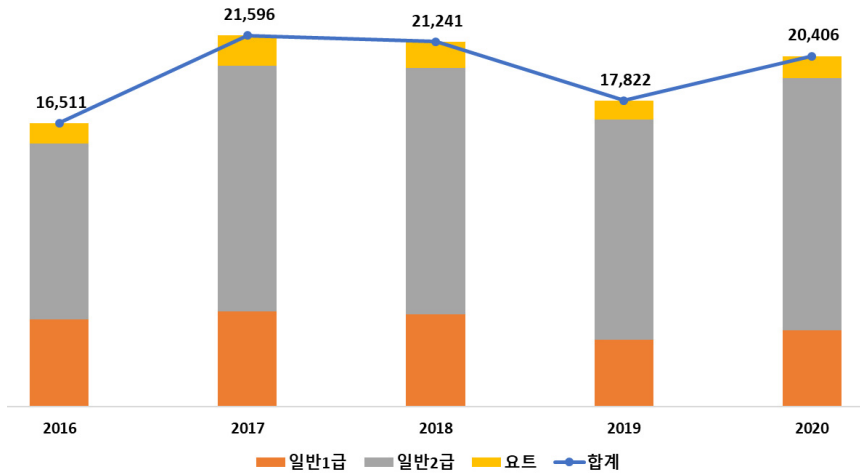
단위: 명



자료: 공공데이터 포털, 「수상레저관련 동력수상레저기구 조종면허 현황」(검색일: 2021. 10. 12)

〈그림 2-5〉 면허 종류별 동력수상레저기구 조종면허 취득 현황

단위: 명



자료: 공공데이터 포털, 「수상레저관련 동력수상레저기구 조종면허 현황」(검색일: 2021. 10. 12)

2020년 기준 동력수상레저기구 조종면허별로 취득 현황을 보면, 제2급 조종면허 취득자 비율이 71.8%로 가장 높으며 제1급이 21.9%, 요트조종면허가 6.3% 순으로 나타났으며 이 같은 비율은 최근 5년간 유사하게 지속되어 왔다. 제2급 조종면허는 사업자와 시험관을 제외하고 동력수상레저기구를 조종하려는 사람이 취득해야 하는 면허로, 취미나 오락 등 순수하게 수상레저활동을 즐기기 위한 목적으로 면허를 취득하려는 수요가 증가하고 있음을 알 수 있다.

제2절 수상레저사업 동향

1. 수상레저사업장 현황

수상레저사업은 수상레저기구를 빌려주는 사업이나 수상레저활동을 하는 자를 수상레저기구에 태우는 사업으로 해수면이나 내수면을 영업 구역으로 한다. 영업 구역이 해수면이면 해당 지역을 관할하는 해양경찰서에, 내수면이면 시장이나 군수 또는 구청장에게 등록하도록 규정하고 있다.¹⁶⁾ 2020년 기준 총 995개소의 수상레저사업장이 영업 중이며, 이용자는 288만 명 규모인데, 코로나19 여파로 사업장과 이용자 모두 감소했다.

〈표 2-2〉 국내 수상레저사업장 현황과 이용자 규모

단위: 개소, 만 명

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업장	908	893	974	1,014	1,035	1,024	1,046	995
이용자	440	320	440	450	430	518	389	288

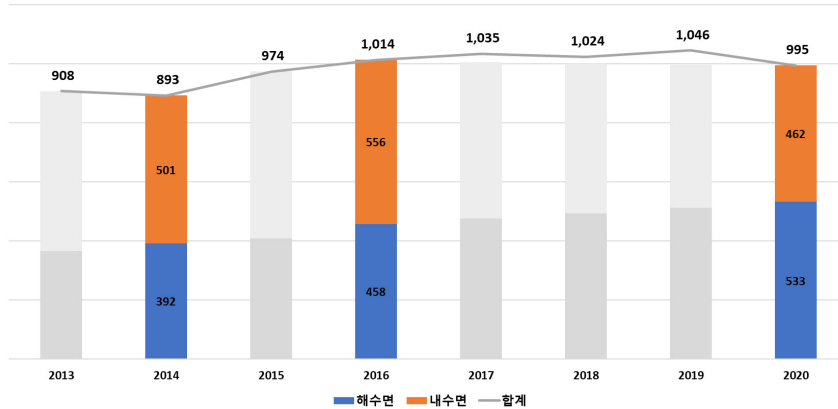
주: 수상레저사업장 현황은 해수면과 내수면 사업장의 합계
 자료: 해양경찰청(2021. 7. 21); 해양경찰청(2018b), p. 177

해수면과 내수면의 수상레저사업장 분포 비중은 2020년 기준 해수면이 53.6%로 내수면에 비해 7.2%포인트 높지만, 최근 10년 동안 해수면과 내수면이 반반으로 거의 비슷한 비율을 유지하고 있다.

16) 국가법령정보센터(검색일: 2021.10.12)

〈그림 2-6〉 내·해수면 수상레저사업장 현황

단위: 개소

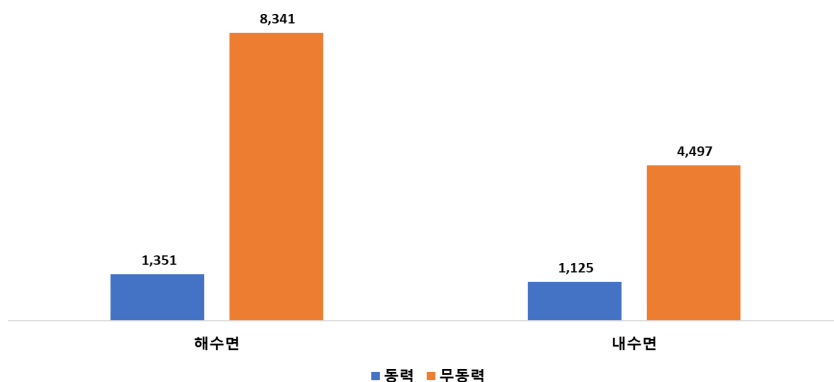


주: 2013년, 2015년, 2017~2019년은 해수면·내수면 수상레저사업장 구분 자료 부재
 자료: 해양경찰청(2021. 7. 21); 해양경찰청(2018b), p. 177; 공공데이터 포털, 「수상레저사업장 현황」(검색일: 2021. 10. 12)

수상레저사업 영업 구역에 따른 수상레저기구 분포 현황을 보면, 2020년 기준 해수면에 위치한 수상레저사업장은 총 9,692개 기구를 보유하고 있으며, 내수면 수상레저사업장은 총 5,622개 기구를 보유해 내수면에 비해 해수면 수상레저사업장이 1.7배 많은 기구를 운영하고 있다. 해수면과 내수면 수상레저사업장 모두 동력에 비해 무동력수상레저기구를 많이 보유하고 있으며, 특히 해수면 수상레저사업장은 무동력 기구가 동력 기구에 비해 6.2배 많다. 한편 해수면 수상레저사업장의 동력 기구 중에는 모터보트와 수상오토바이 비중이 높으며, 무동력 기구 중에는 서프보드 비중이 높게 나타났다. 내수면 수상레저사업장의 동력 기구 비중은 해수면과 동일하게 모터보트와 수상오토바이 비중이 높았으나, 무동력 기구 중에는 워터슬레드와 래프팅, 수상스키 비중이 높게 나타났다.

〈그림 2-7〉 내·해수면 수상레저기구 분포 현황

단위: 척, 대

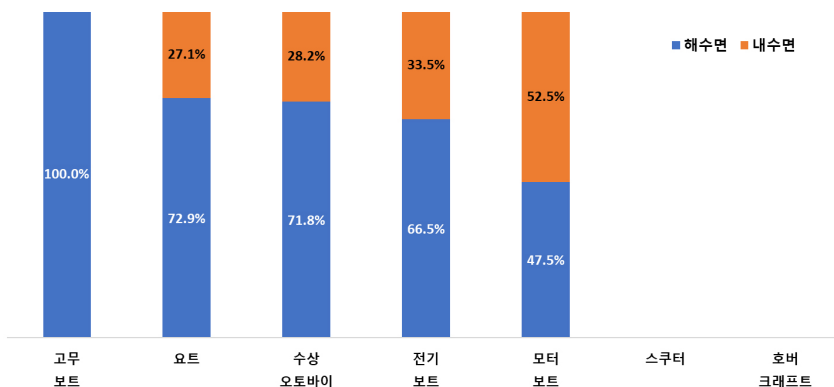


주: 2020년 기준

자료: 공공데이터 포털, 「수상레저사업장 현황」(검색일: 2021. 10. 12)

동력수상레저기구의 영업 구역에 따른 분포 현황을 보면, 고무보트는 해수면에만 분포하며, 요트, 수상오토바이, 전기보트 또한 해수면에 위치한 영업장에 분포하는 비율이 높게 나타났다.

〈그림 2-8〉 동력수상레저기구의 영업 구역별 분포 현황

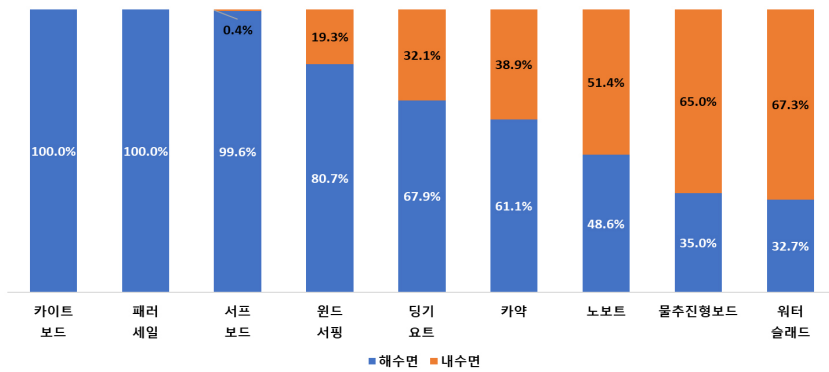


주: 2020년 기준

자료: 공공데이터 포털, 「수상레저사업장 현황」(검색일: 2021. 10. 12)

무동력수상레저기구의 영업 구역에 따른 분포 현황을 보면, 카이트보드와 패러세일은 해수면에만 분포하며, 서프보드 또한 99.6%가 해수면 사업장에서 보유하고 있다. 그 외 윈드서핑, 딩기요트, 카약 또한 해수면에 위치한 영업장에 분포하는 비율이 높게 나타났다. 반면 블롭점프, 래프팅, 조정, 케이블 웨이크보드는 내수면 영업장에서만 보유하고 있다.

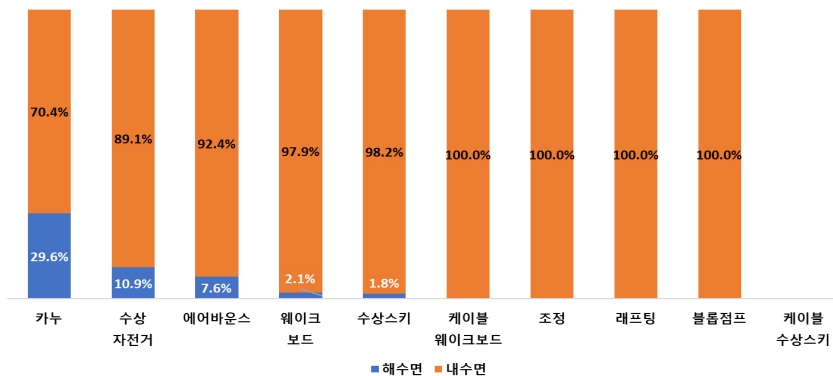
〈그림 2-9〉 무동력수상레저기구의 영업 구역별 분포 현황(1)



주: 2020년 기준

자료: 공공데이터 포털, 「수상레저사업장 현황」(검색일: 2021. 10. 12)

〈그림 2-10〉 무동력수상레저기구의 영업 구역별 분포 현황(2)



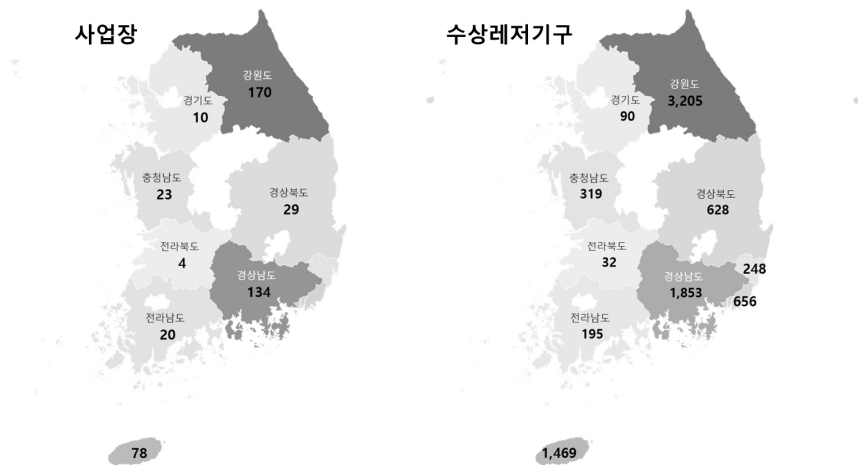
주: 2020년 기준

자료: 공공데이터 포털, 「수상레저사업장 현황」(검색일: 2021. 10. 12)

2020년 기준 지역별 해수면 수상레저사업장과 수상레저기구의 분포를 살펴보면, 강원도 지역에 170개소가 분포해 가장 많은 사업장이 위치하며, 다음으로 경남도 지역 134개소, 제주도 지역 78개소가 있다. 수상레저기구 분포도 수상레저사업장 분포와 동일하게 강원도(3,205척/대), 경남도(1,853척/대), 제주도 지역(1,469척/대) 순으로 많이 분포한다.

〈그림 2-11〉 지역별 해수면 수상레저사업장과 수상레저기구 분포 현황

단위: 개소, 척, 대



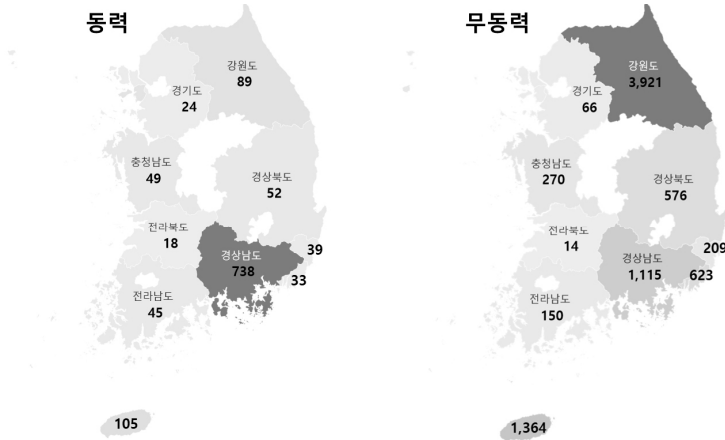
주: 2020년 기준

자료: 공공데이터 포털, 「수상레저사업장 현황」(검색일: 2021. 10. 12)

지역별 해수면 수상레저사업장에서 보유하고 있는 동력, 무동력수상레저기구 분포 비율을 보면, 동력수상레저기구는 경남도 지역에 738척으로 가장 많이 보유하고 있는 것으로 나타나며, 그다음으로 제주도 105척, 강원도 89척 순으로 많다. 반면 무동력수상레저기구는 강원도 지역에 3,921척/대를 분포하고 있어 가장 많으며, 제주도 1,364척/대, 경남도 1,115척/대 순으로 많이 분포하고 있다.

〈그림 2-12〉 지역별 해수면 수상레저사업장 동력·무동력수상레저기구 분포 현황

단위: 척, 대



주: 2020년 기준

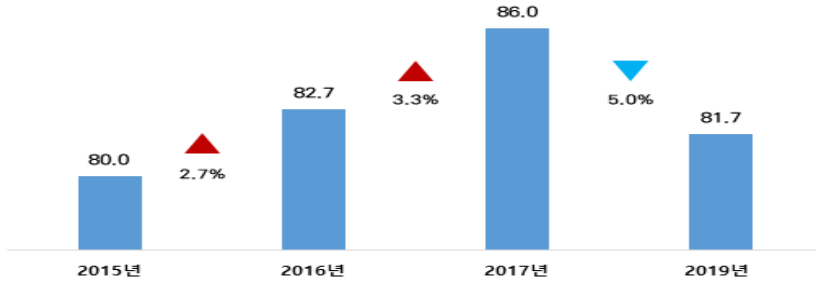
자료: 공공데이터 포털, 「수상레저사업장 현황」(검색일: 2021. 10. 12)

2. 수상레저 수요 전망

국내 여가시간의 증가와 더불어 다양한 여가활동에 국민적 관심이 높아지면서 수상레저활동 수요는 점차 증가할 것으로 전망하고 있다. 실제 수상레저기구의 등록 추이나 동력수상레저기구 조종면허자 증가 추이, 수상레저사업장 수나 영업 형태에서도 볼 수 있듯이 수상레저 수요는 향후 증가할 것으로 예측하고 있다. 한편 국내에는 수상레저 트렌드의 변화나 행태와 관련한 국민설문조사나 동향 분석과 관련된 정책자료는 부재한 실정이다. 이에 본 연구에서는 국내 해양관광 관련 실태조사에서 나타난 수상레저활동 추이와 희망 활동의 변화를 검토하도록 한다. 국내 해양관광 실태조사 자료를 종합하면 우선 수상레저활동과 연계성이 높은 해양관광 경험률은 점차 증가하고 있다. 또한 동력, 무동력, 견인형 수상레저기구의 참여 인구는 매년 증가하고 있는 추세를 나타내고 있다.

〈그림 2-13〉 해양관광 경험률

단위: %

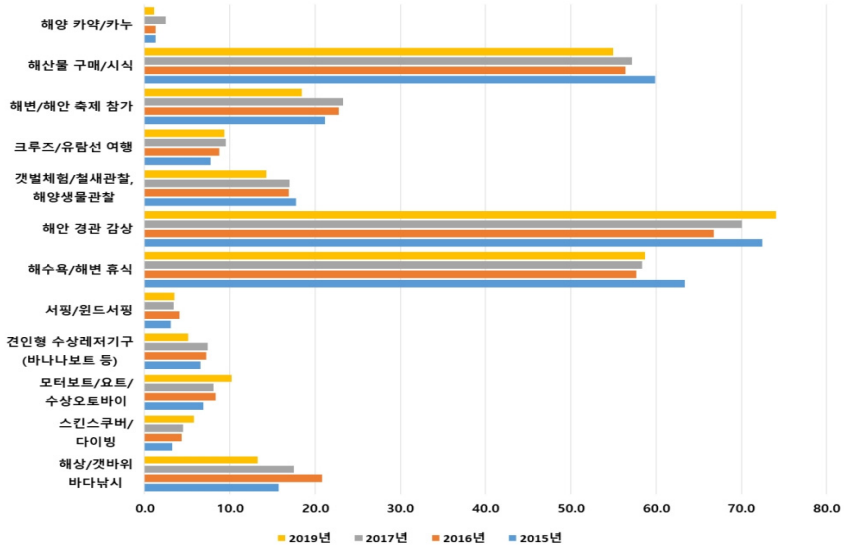


자료: 한국해양수산개발원(2020), p. 23

〈그림 2-13〉에서 보듯이 2015년 이후 바다 레저활동 참여 비중은 매년 증가하고 있으며 최근 들어서는 모터보트나 요트 등 동력수상레저기구를 이용하는 레저활동 수요가 늘어나고 있다는 것을 알 수 있다.

〈그림 2-14〉 해양레저관광 활동 경험 비율 변화

단위: %

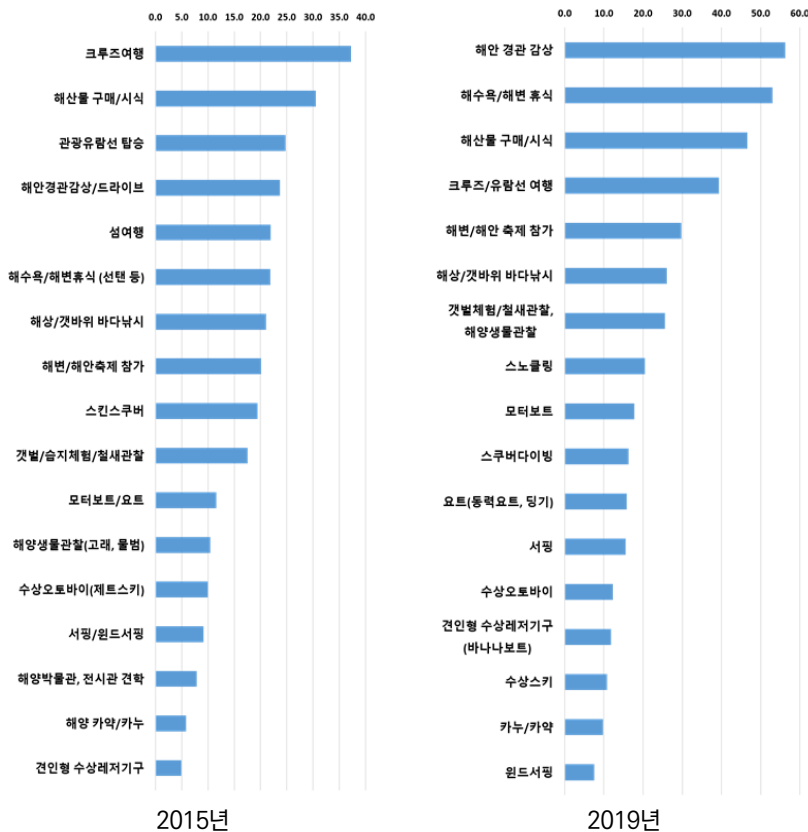


자료: 한국해양수산개발원(2018, 2020)을 활용하여 연구자 재작성

레저활동의 변화 추세와 함께 향후 참여하고 싶은 레저활동을 조사한 결과 2015년과 2019년을 비교해 보면 다음의 <그림 2-15>와 같이 수상레저기구를 이용하는 수요 또한 과거보다 증가하고 있는 추세를 보이고 있다. 수상레저기구의 등록 추이나 조종면허자 증가 추이와 연계성이 높다는 것을 알 수 있다.

<그림 2-15> 향후 참여하고 싶은 해양레저관광 활동 변화 비교

단위: %



자료: 한국해양수산개발원(2018, 2020)을 활용하여 연구자 재작성

수상레저활동의 트렌드 변화와 더불어 활동 의향의 변화 조사와 연계하여 향후 수상레저 수요 검토를 통해 수상레저기구가 얼마나 증가할지 조사 결과를 토대로 살펴보았다. 국내에는 수상레저기구 수요 변화는 동력수상레저기구의 등록 수요 전망을 통해서 확인이 가능하다. 본 연구에서는 수상레저기구의 수요 변화를 수상레저 관련 수요와 기반시설 조성 정책 간 연계성을 고려하여 2020년 발표된 「제2차 마리나항만 기본계획 타당성 검토 및 수립연구(이하 마리나항만 기본계획)」 결과를 인용하여 수상레저의 수요 변화를 확인해 보도록 한다. 마리나항만 기본계획은 마리나항만 이용 수요를 추정하기 위해서 동력수상레저기구와 조종면허 취득자 수, 대형승용차 추이에 따른 방법 등을 토대로 장기 수요를 예측하고 있다.

수요 추정 결과를 보면 마리나항만 기본계획에서는 동력수상레저기구(모터보트, 요트) 추정치를 2024년 25,300척, 2029년 35,000척, 2034년 46,200척으로 제시하고 있다. 앞서 살펴본 레저활동 수요 전망과 연계했을 때 국내 수상레저활동 수요는 중장기적으로 꾸준히 성장할 것으로 예측할 수 있으며 수요 성장에 대응할 관리체계의 수립이 필요할 것으로 판단된다.

〈표 2-3〉 수상레저기구 수요 추정

단위: 척

구분	2024년	2029년	2034년
동력수상레저기구 추이에 따른 방법	29,273	44,438	62,663
조종면허 취득 추이에 따른 방법	21,592	28,290	35,758
대형승용차 추이에 따른 방법	25,000	32,230	40,030
평균	25,288	34,986	46,150
적용	25,300	35,000	46,200

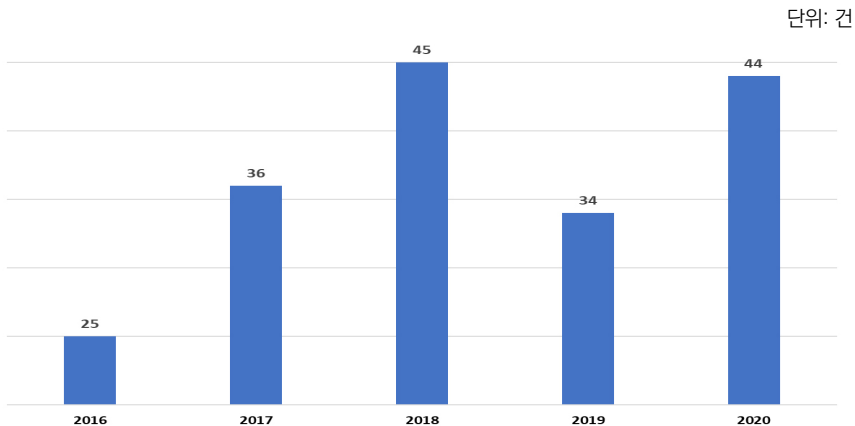
자료: 해양수산부(2020), p. 91 인용 재작성

제3절 수상레저활동 안전관리 실태

1. 수상레저활동 사고 현황

수상레저활동 중 발생한 인명피해 사고는 증감을 반복하면서 좀처럼 감소되지 않고 있다. 2018년 45건의 인명피해 사고가 발생한 이후 2019년 34건으로 감소했으나, 2020년 44건으로 다시 증가해 인명피해 사고가 줄어들이고 있다.

〈그림 2-16〉 수상레저 인명피해 사고 현황



주: 2021년 6월 30일 기준
자료: 해양경찰청(2021. 7. 21)

수상레저 인명피해 사고를 유형에 따라 구분해 보면, 2020년 기준 충돌로 발생한 인명피해 사고가 23건으로 절반이 넘는 전체의 52.3%를 차지하는 것으로 나타났으며, 그다음 전복으로 발생한 인명피해 사고가 5건으로 11.4%를 차지한다. 2016년부터 2020년까지 발생한 인명피해 사고 중에도 충돌로 발생한 사고가 83건으로 가장 많으며, 그다음으로 전복(28건), 추락

(20건) 순으로 나타난다. 해상에서 발생하는 안전사고 중에서도 충돌로 발생한 사고는 물적·인적 피해가 크고 해상교통과 해양 안전에 큰 영향을 미치는 것으로,¹⁷⁾ 수상레저 중 발생한 사고에도 동일하게 적용되어 다양한 유형 중에서도 충돌사고로 인명피해가 가장 많이 발생한 것으로 나타났다.

〈표 2-4〉 유형별 수상레저 인명피해 사고 현황

단위: 건

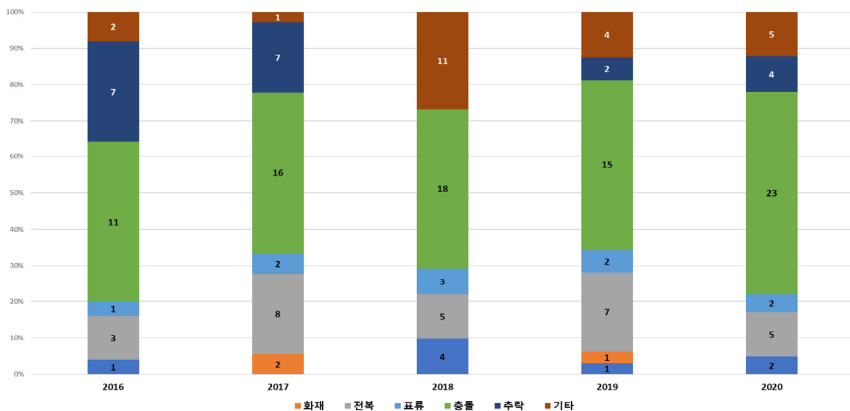
구분	침몰	화재	전복	좌초	표류	충돌	추락	기타	합계
2016년	1	0	3	0	1	11	7	2	25
2017년	0	2	8	0	2	16	7	1	36
2018년	4	0	5	4	3	18	0	11	45
2019년	1	1	7	2	2	15	2	4	34
2020년	2	0	5	3	2	23	4	5	44

주: 2021년 6월 30일 기준

자료: 해양경찰청(2021. 7. 21)

〈그림 2-17〉 유형별 수상레저 인명피해 사고 현황

단위: 건



주: 2021년 6월 30일 기준

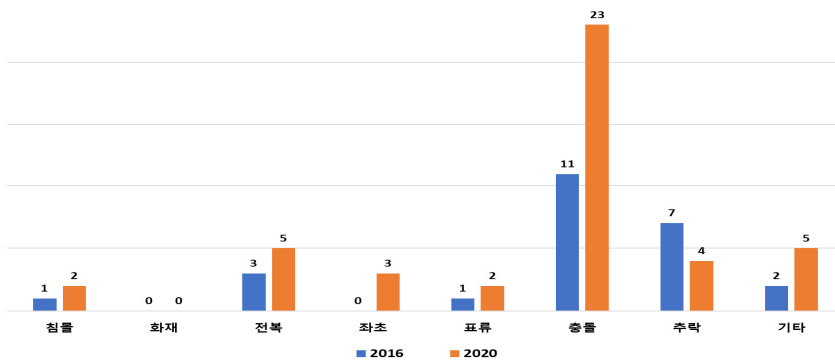
자료: 해양경찰청(2021. 7. 21)

17) 정봉규(2020), p. 1,148.

유형별 수상레저 인명피해 사고를 시기별로 보면 2016년과 비교해 2020년에는 추락사고를 제외하고 모든 유형의 사고가 증가했다. 특히 충돌사고는 11건에서 23건으로 2배 이상 증가했으며, 전복과 좌초로 발생한 인명피해 사고도 증가했다. 다만 유형별 비중을 보면 2016년은 추락사고가 28.0%를 차지했으나, 2020년에는 9.1%로 감소했다.

〈그림 2-18〉 유형별 수상레저 인명피해 사고 현황 비교(2016년, 2020년)

단위: 건



주: 2021년 6월 30일 기준
자료: 해양경찰청(2021. 7. 21)

〈표 2-5〉 유형별 수상레저 인명피해 사고 현황 비중(2016년, 2020년)

단위: %

구분	침몰	화재	전복	좌초	표류	충돌	추락	기타	합계
2016	4.0	0.0	12.0	0.0	4.0	44.0	28.0	8.0	100.0
2020	4.5	0.0	11.4	6.8	4.5	52.3	9.1	11.4	100.0

주: 2021년 6월 30일 기준
자료: 해양경찰청(2021. 7. 21)

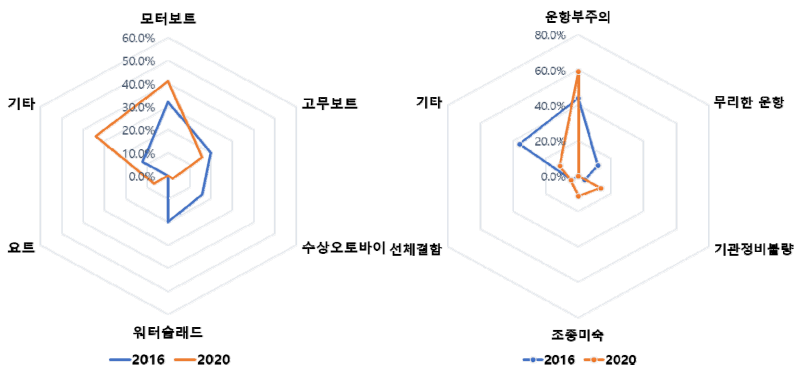
수상레저기구별 수상레저 인명사고 현황을 살펴보면, 2020년을 기준으로 모터보트로 발생한 인명사고가 18건으로 가장 많은 것으로 나타났다. 그 외에도 고무보트(7건), 수상오토바이(1건) 등 동력 추진 장치를 장착한

수상레저기구로 발생한 인명피해 사고가 59.1%(26건)를 차지하고 있다. 2016년에는 모터보트로 발생한 인명피해 사고가 8건으로 가장 많았으며, 그다음으로 고무보트와 워터슬레드로 발생한 사고가 각각 5건, 수상오토바이 4건으로 동력수상레저기구로 발생한 인명피해 사고가 68.0%(17건)를 차지해 2020년에 비해 동력수상레저기구로 발생한 인명피해 사고 비율이 8.9%포인트 높았다.

수상레저기구 인명피해 사고가 발생하는 주요 원인으로 조종자의 조종 미숙과 수상레저기구를 다루기 위한 기본적인 지식의 부족으로 수상에서 발생한 긴급 상황에 대처할 수 있는 능력이 미흡하다는 점이 지적되어 왔다.¹⁸⁾ 2020년 기준 운항부주의로 발생한 사고가 26건으로 59.1%를 차지해 절반을 넘으며, 기관 정비 불량(6건)과 조종 미숙(5건) 순으로 나타났다. 2016년에도 운항부주의로 발생한 사고가 11건(44%)으로 가장 빈번한 것으로 나타났으며, 그다음으로 무리한 운항이 3건, 기관 정비 불량과 선체 결함이 각각 1건으로 인명피해 사고의 주원인이 다소 상이함을 볼 수 있다.

〈그림 2-19〉 기구별·원인별 수상레저 인명피해 사고 현황 비교(2016년, 2020년)

단위: 건

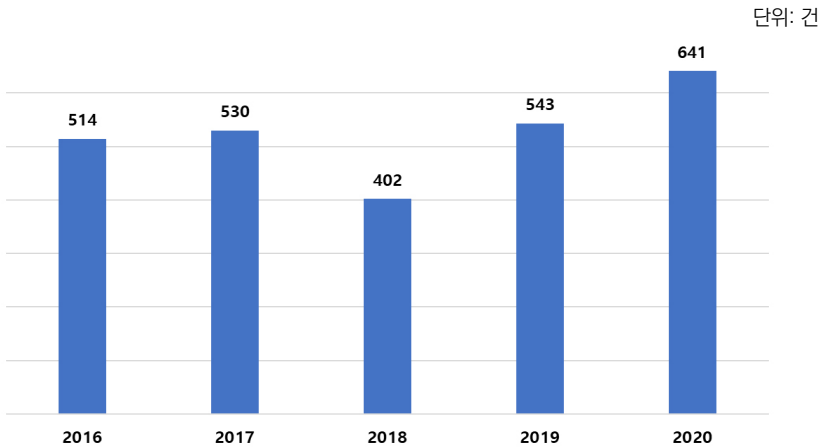


자료: 공공데이터 포털, 「유형별 수상레저 피해 사고현황」(검색일: 2021. 10. 12)

18) 김종오(2017), pp. 37~44.

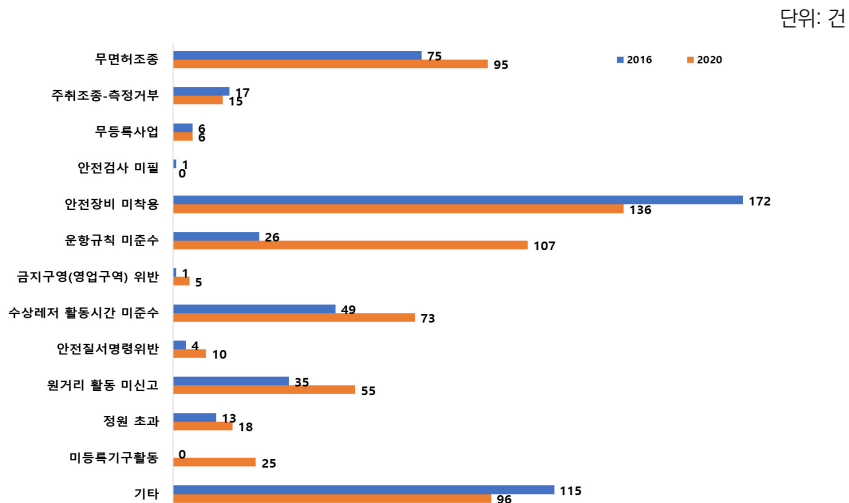
「수상레저안전법」을 위반해 단속된 사례는 2020년 기준 총 641건으로 2016년 514건 이후 2018년 감소했다가 다시 늘어나는 추세를 보였다.

〈그림 2-20〉 「수상레저안전법」 위반 단속 현황



자료: 공공데이터 포털, 「유형별 수상레저 피해 사고현황」(검색일: 2021. 10. 12)

〈그림 2-21〉 원인별 「수상레저안전법」 위반 단속 현황 비교(2016년, 2020년)



자료: 공공데이터 포털, 「유형별 수상레저 피해 사고현황」(검색일: 2021. 10. 12)

2020년 「수상레저안전법」 위반으로 가장 많이 단속된 사유로는 안전장비 미착용이 136건(21.2%)으로 나타났으며, 그다음으로 운항규칙 미준수(107건, 16.7%), 무면허조종(95건, 14.8%), 수상레저활동시간 미준수(73건, 11.4%), 원거리 활동 미신고(55건, 8.6%) 순으로 빈번하게 위반한 것으로 나타났다. 한편 2016년에도 안전장비 미착용(172건, 33.5%)으로 단속된 사례가 가장 많았으나, 무면허조종(75건, 14.6%), 수상레저활동시간 미준수(49건, 9.5%), 운항규칙 미준수(26건, 5.1%) 순으로 나타났다. 2016년에 비해 2020년에는 안전장비 미착용으로 단속된 비율은 12.2%포인트 감소했으나, 운항규칙 미준수(11.6%포인트)와 수상레저활동시간 미준수(1.9%포인트), 원거리 활동 미신고(1.8%포인트) 사유로 단속된 비율은 증가했다.

2. 수상레저활동 사고 사례

수상레저활동 사고 사례 분석을 위해 해양안전심판원의 재결서를 검토하였다. 해양안전심판원은 준사법적인 절차에 따라 선박의 운행 등으로 발생하는 해양사고의 원인을 규명해 해양 안전을 확보하고 사고를 예방하는 기능을 수행하는 기관으로, 선박 관련 사고가 발생하면 조사와 심판을 거친 후 일반 법원의 판결문이라고 할 수 있는 재결서를 작성한다. 2016년부터 2020년까지 수상레저기구로 발생한 사고 관련 재결서는 총 15건으로 충돌이 8건으로 가장 많으며, 그 외 좌초와 침몰, 접촉, 인명사상, 전복, 기타 등이 각각 1건이었다. 수상레저활동 중 발생한 사고의 주요 내용을 재결서를 참고하여 정리하면 <표 2-6>과 같다.

〈표 2-6〉 수상레저활동 관련 주요 사고 사례(2016~2021년)

구분	주요 내용
충돌	[사례 1] 모터보트와 모터보트 충돌사건 • 내용: 항행 중인 모터보트 A호의 선장이 떨어진 휴대폰을 줍기 위해 고개를 숙 이다가 몸이 중심을 잃으면서 조타기를 오른쪽으로 급격히 돌려 A호가 인근 해 상에서 닻을 놓고 낚시를 하던 모터보트 B호를 가격 • 판단: A호 선장에게 시정 권고
	[사례 2] 모터보트와 모터보트 충돌사건 • 내용: 모터보트 A호가 면허 없이 과도한 속력으로 항행하다가, 무역항 내에서 파제제와 접근하여 항행하던 모터보트 B호와 충돌 • 판단: 모터보트 A호를 항행한 해양사고 관련자 A에게 시정을 명함
	[사례 3] 모터보트와 수상오토바이 충돌사건 • 내용: 시정이 양호한 주간에 마곡유원지의 좁은 수역에서 모터보트가 경계를 소홀히 하고 부적절하게 피항 협력 동작을 한 것과 수상오토바이가 탑승자 안 전관리와 경계를 소홀히 하고, 부적절하게 운항하다 충돌 • 판단: 모터보트와 수상오토바이 관련자 시정 권고
	[사례 4] 해경정과 모터보트 충돌사건 • 내용: 시계가 제한된 주간에 모터보트가 무중신호를 울리지 않은 채 과속으로 운항하면서 레이더 사용 미숙으로 해경정을 충돌 시까지 발견하지 못하고 해경 정 진행 방향으로 항해하다 충돌. 다만 해경정이 무중신호를 울리지 않은 채 안 전하지 않은 속력으로 항해하면서 레이더 경계를 소홀히 함 • 판단: 해경정과 모터보트 관련자 시정 권고
	[사례 5] 요트와 요트 충돌사건 • 내용: 국제요트대회 경기에서 좌현 태킹 중인 요트 A호가 경계소홀로 요트 B호 를 발견하지 못해 피하지 아니함으로써 충돌 발생, 다만 우현 태킹 중인 요트 B호가 적극적인 피항 협력 동작을 아니한 것도 일부 원인임 • 판단: 요트 A호와 요트 B호 관련자 시정 권고
좌초	[사례 1] 모터보트 좌초사건 • 내용: 모터보트 선장이 부산 송도해수욕장 인근 해상에서 속칭 반잠수로 불리는 기술을 시도하다가 레버 조작 실수로 속도를 제어하지 못하고 방파제로 돌 진하며 발생 • 판단: 시정 권고
접촉	[사례 1] 모터보트 양식장 땃목 접촉사건 • 내용: 선장이 야간에 술에 취한 상태에서 과속으로 모터보트를 운항하다가 진 로 앞에 있던 굴 채취용 땃목을 발견하지 못하여 발생 • 판단: 시정 권고

구분	주요 내용
침몰	[사례 1] 모터보트 침몰사건 • 내용: 모터보트가 계류장에서 손상된 우현 주기관의 과급기를 떼어내어 선외로 반출한 상태에서 수리 부품(중고 과급기) 구입을 위해 대기하다가 태풍 내습에 따른 선체 손상을 방지하기 위해 계류장 전면 해상으로 이동하여 정박 중, 기상 악화로 선체가 동요되면서 배기관을 통해 들어온 해수가 곧바로 기관실에 유입되어 침몰 • 판단: 시정 권고
	[사례 2] 모터보트 침몰사건 • 내용: 모터보트가 해역정보 확인을 소홀히 하여 해운대해수욕장의 모래유출 방지용으로 설치된 수중 구조물의 위로 항로를 설정하여 항해를 함으로써 동수중 구조물에 접촉되면서 선체가 심하게 파손되어 침몰 • 판단: 시정 권고
전복	[사례 1] 모터보트 침몰사건 • 내용: 모터보트 조종자의 무리한 운항과 해안파 주의 소홀로 모터보트가 선착장으로 접근하기 위하여 우선화하는 순간 높은 해안파를 우현 선미에서 받고 선체가 좌현으로 대각도 횡경사되면서 복원력을 상실하여 전복 • 판단: 시정 권고
침수	[사례 1] 모터보트 침수사건 • 내용: 모터보트 소유자가 용도에 부적합한 볼밸브를 선저오수 배수구 마개로 사용하면서 정비를 소홀히 하여 수밀이 불량해진 볼밸브를 통하여 해수가 유입되어 침수 발생 • 판단: 시정 권고

주: 해양안전심판원 재결서 참고하여 정리
 자료: 해양안전심판원(검색일: 2021. 10. 12)

해양안전심판원 재결서를 바탕으로 수상레저기구 관련 사고 발생 현황을 검토한 결과, 수상레저기구 관련 사고는 대부분 선박이나 구조물과 충돌해 발생하며 그 과정에서 물적·인적 피해가 수반되고 있다. 또한 대부분의 사고가 조종자의 조종 기술이 미숙하고 수상레저기구를 다루기 위한 기본적인 지식이 부족해서 발생하는 것으로 나타났다. 즉, 항행 중 경계요령 미흡, 해상경험과 판단능력 부족, 선박운용과 항해계기 조작 미숙, 안전의식 부재 등 안전한 수상레저활동을 위한 기본 지식이 갖추어지지 않았다는 점에서 사고 원인을 찾을 수 있다.

03

수상레저활동 관리 실태 분석

국내 레저활동 인구의 증가와 함께 수변·수상 공간에서 이루어지는 수상 레저활동에 참여하는 인구가 점차 증가하면서, 동력수상레저기구 등록 척수와 조종면허 취득자도 늘어나고 있어 향후 수상레저시장은 확대될 것으로 전망된다. 제3장에서는 「수상레저안전법」 제정 이후 수상레저기구의 분류 체계 변화와 관리제도 운영상 장애요인을 살펴보도록 한다. 2000년부터 시행된 「수상레저안전법」의 수상레저기구 분류체계 분석과 개정 과정을 살펴보고, 국내 레저선박 관리와 관련된 법령을 함께 분석한다. 이와 함께 신종 수상레저기구 등록·관리 절차와 이에 따른 민원사례 분석을 바탕으로 수상 레저활동과 기구 등록 관련 문제점을 파악하도록 한다. 또한 수상레저 분야 산·학·연 전문가를 대상으로 전문가 설문조사를 진행해 수상레저활동과 수상레저기구 등록, 관리 실태, 개선 방안을 종합적으로 분석하도록 한다.

제1절 수상레저활동·기구의 분류체계 변화 검토

1. 「수상레저안전법」의 제정과 수상레저기구 분류

2000년 「수상레저안전법」이 시행되면서 수상레저활동과 수상레저기구, 동력수상레저기구의 개념을 <표 3-1>과 같이 정의하였다. 세부적인 내용

을 살펴보면 수상레저활동과 수상레저기구는 개념을 서로 차용하고 있어 각 용어의 범위를 정확하게 파악하는 데 한계가 있다.

〈표 3-1〉 수상레저기구의 정의와 분류체계(2000년)

구분	주요 내용	
수상레저 활동	• 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동	
수상레저 기구	• 수상레저활동에 이용되는 선박과 기구로서 대통령령이 정하는 것	
동력수상 레저기구	• 추진기관이 장착되어 있거나 추진기관의 부착 또는 분리가 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령이 정하는 것	
수상레저 기구 분류 (2000년)	• 수상레저기구(시행령 제2조 ①)	• 동력수상레저기구(시행령 제2조 ②)
	1. 모터보트(motor boat) 2. 요트(yacht) 3. 수상오토바이(personal watercraft) 4. 고무보트(rubber boat) 5. 스쿠터(scooter) 6. 호버크래프트(hovercraft) 7. 수상스키(water ski) 8. 패러세일(parasail) 9. 조정(rowing boat) 10. 카약(kayak) 11. 카누(canoe) 12. 워터슬레드(water sled) 13. 수상자전거(pedal boat) 14. 서프보드(surf board) 15. 노보트(paddle boat)	• 시행령 제2조(수상레저기구 등)의 제1항제1호 내지 제6호의 1에 해당하는 것 - 모터보트 - 요트 - 수상오토바이 - 고무보트 - 스쿠터 - 호버크래프트 • 비고: 조종면허 취득이 필요한 동력수상레저기구 → 동력수상레저기구 중 추진기관의 최대 출력이 5마력 이상인 것(시행령 제3조)

자료: 연구자 작성

동력수상레저기구는 추진기관의 부착이나 분리가 가능한 수상레저기구로 정의하고 있지만,¹⁹⁾ 「선박법」에서 ‘기선’의 정의처럼²⁰⁾ 주된 추진방식

19) 「수상레저안전법」 제2조제4호

20) 「선박법」 제1조의2제1항제1호에 따르면 기선은 ‘기관(機關)을 사용하여 추진하는 선박(선체(船體) 밖에 기관을 붙인 선박으로서 그 기관을 선체로부터 분리할 수 있는 선박 및 기관과 돛을 모두 사용하는 경우

설명과는 차이가 있으며 동력이 아닌 수상레저기구의 범위 또한 명확하지 않다. 「수상레저안전법」의 수상레저기구와 동력수상레저기구의 종류를 대통령령으로 위임한 조문에서 살펴보면, 시행령 제2조제1항에서 15가지 수상레저기구를 열거하고 있으며 그 가운데 6가지를 동력수상레저기구로 규정하고 있다. 한편 동력수상레저기구 중 조종면허를 취득해야 하는 기구로는 시행령에서 규정한 6가지 동력수상레저기구 중 5마력 이상인 것으로 규정하고 있다.

「수상레저안전법」이 최초로 시행되었던 2000년 당시의 기구 분류체계를 검토한 결과, 크게 세 가지 논의가 필요한 사항이 있다. 첫째, 15가지 수상레저기구 중 동력·무동력 고무보트를 검토할 필요가 있으며, 둘째, 주된 이용 공간이나 이용자의 특성 등을 기준으로 스쿠터(scooter)와 호버크래프트(hovercraft)를 레저활동 목적의 수상레저기구로 판단하는 것이 합리적인지 판단이 필요하다. 셋째, 스쿠터, 호버크래프트도 요트, 모터보트와 동일한 조종면허 시험 체계를 적용하는 것이 타당한지 검토가 필요하다.

2. 「수상레저안전법」의 개정과 수상레저기구 분류 변화

1) 래프팅과 무동력수상레저기구의 분류(2006년 전면개정)

「수상레저안전법」이 처음 시행된 후 6년이 지난 2006년 4월 같은 법의 전면개정이 이루어졌다. 전면개정의 주요 목적은 수상레저활동자와 수상레저기구의 증가로 개인이 소유한 수상레저기구의 소유권 확인과 이의 관리 기반을 강화하는 데 있었다. 이와 같은 목적에 따라 2006년 4월부터 개인이 소유한 수상레저기구에 대한 등록 및 안전검사 제도가 시행되었으며,

로서 주로 기관을 사용하는 선박을 포함한다]과 수면비행선박(표면효과 작용을 이용하여 수면에 근접하여 비행하는 선박을 말한다)’으로 정의됨

제2조제2호에 수상레저활동 중 래프팅의 정의가 추가되었다. 래프팅은 ‘무동력수상레저기구를 이용하여 수상에서 노를 저으며 급류를 타거나 유락(遊樂)행위를 하는 수상레저활동’으로 정의되었으며 래프팅을 위한 가이드와 자격제도도 함께 마련되었다. 2006년 전면개정은 개인 소유 수상레저기구의 등록이 핵심이며, ‘래프팅’이란 수상레저활동의 정의와 함께 ‘무동력수상레저기구’라는 용어가 처음 사용된 점이 특징적이다.

〈표 3-2〉「수상레저안전법」 전면개정과 수상레저기구 분류(2006년)

구분	주요 내용	
수상레저 기구 분류 (2006년)	수상레저기구(시행령 제2조 ①)	동력수상레저기구(시행령 제2조 ②)
	1. 모터보트(motor boat) 2. 요트(yacht) 3. 수상오토바이(personal watercraft) 4. 고무보트(rubber boat) 5. 스쿠터(scooter) 6. 호버크래프트(hovercraft) 7. 수상스키(water ski) 8. 패러세일(parasail) 9. 조정(rowing boat) 10. 카약(kayak) 11. 카누(canoe) 12. 워터슬레드(water sled) 13. 수상자전거(pedal boat) 14. 서프보드(surf board) 15. 노보트(paddle boat) 16. 그 밖에 제1호 내지 제15호의 수상레저기구와 유사한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 해양수산부령이 정하는 것	- 시행령 제2조(수상레저기구 등)의 제1항 제1호 내지 제6호의 1에 해당하는 것 - 모터보트 - 요트 - 수상오토바이 - 고무보트 - 스쿠터 - 호버크래프트 - 비고: 조종면허 취득이 필요한 동력수상레저기구 → 동력수상레저기구 중 추진기관의 최대 출력이 5마력 이상인 것(시행령 제3조)

자료: 연구자 작성

2006년 「수상레저안전법」 개정과 함께 시행령과 시행규칙도 전면개정 되었지만 무동력수상레저기구의 정의 규정과 무동력수상레저기구에 해당하는 기구는 제시되지 않았다. 즉, 시행령과 시행규칙에서 동력수상레저기구의 정의와 분류는 기존 규정을 유지하면서 무동력수상레저기구는 별도로 분류하지 않았다. 한편 2006년 시행령의 전면개정에서는 수상레저기구의 기존 15가지 나열 외에 ‘16. 그 밖에 제1호 내지 제15호의 수상레저기구와 유사한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 해양수산부령이 정하는 것’이라는 조문을 추가하고 시행규칙으로 위임하였다. 그러나 시행규칙에서는 시행령과 연계하여 해당 사항의 구체적인 내용은 제시되지 않았다.

2) 동력수상레저기구의 범위와 요트 명칭 구분(2008년, 2011년)

2006년 「수상레저안전법」 전면개정 이후 2008년에는 시행령에 동력수상레저기구의 범위를 명확하게 규정하는 일부 개정 작업이 추진되었으며 동력수상레저기구의 정의와 분류는 <표 3-3>과 같이 수정되었다. 2011년

〈표 3-3〉 동력수상레저기구의 분류(2008년)

「수상레저안전법」 시행령 [시행 2008. 5. 26]	「수상레저안전법」 시행령 [시행 2008. 7. 1]
2조(정의) ①「수상레저안전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제3호에서 “대통령령이 정하는 것”이라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. 1. ~ 16. (생략)	제2조(정의) ①「수상레저안전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제3호에서 “대통령령으로 정하는 것”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. 1. ~ 16. (현행과 같음)
[동력수상레저기구의 정의] ②법 제2조제4호에서 “대통령령이 정하는 것”이라 함은 제1항 제1호 내지 제6호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.	[동력수상레저기구의 정의] ②법 제2조제4호에서 “대통령령으로 정하는 것”이란 제1항 제1호부터 제6호까지의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

자료: 연구자 작성

에는 수상레저기구 중 ‘요트’를 ‘동력 요트’로 변경하였는데, 이는 요트가 동력이나 무동력으로만 운항이 가능한 특성을 반영해 동력수상레저기구의 분류를 더욱 구체화하기 위해 기존의 ‘요트’ 대신 ‘동력 요트’라는 표현을 사용한 것으로 판단된다.

3) 수상레저기구 종류 확대(2012년 시행규칙 개정)

2006년 「수상레저안전법」 전면개정으로 시행령과 시행규칙에 수상레저기구와 관련한 위임조항이 신설된 이후 2012년에는 시행규칙에 8가지 수상레저기구가 추가되었는데 세부 사항은 <표 3-4>와 같다.

<표 3-4> 수상레저기구의 범위 확대(2012년)

「수상레저안전법」 시행규칙 [시행 2012. 1. 6]
제1조의2(정의) ① 「수상레저안전법 시행령」(이하 “영”이라 한다) 제2조제1항제16호에서 “국토해양부령으로 정하는 것”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
1. 무동력 요트
2. 윈드서핑
3. 웨이크보드
4. 카이트보드
5. 케이블 수상스키
6. 케이블 웨이크보드
7. 수면비행선박
8. 수륙양용기구
9. 그 밖에 영 제2조제1항제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것

자료: 연구자 작성

2012년 시행규칙에 추가된 사항을 살펴보면 2011년 시행령 일부 개정으로 ‘동력 요트’라는 명칭을 사용한 것과 연계하여 무동력 요트를 구분하여 사용하고 있으며, 수면비행선박과 수륙양용기구가 추가된 것이 특징적이다.

4) 수상레저기구 추가(2014년, 2020년)

2012년 시행규칙 개정 이후에는 새로운 수상레저기구가 등장할 때마다 시행규칙 개정을 통해 수상레저기구를 추가하는 방식으로 제도의 정비가 이루어졌다. 2014년 개정으로 수상레저기구로 ‘공기주입형 고정식 튜브’와 ‘물추진형 보드’가 추가되었으며, 2020년 개정을 통해서는 ‘패들보드’가 추가되었다. 또한 2020년에는 동력수상레저기구의 범위를 확대하여 시행규칙에서도 동력수상레저기구를 분류하고 있다.

〈표 3-5〉 수상레저기구의 추가(2014년, 2020년)

구분	주요 내용
시행규칙 개정 (2014)	1. 무동력 요트~8. 수륙양용기구 9. 공기주입형 고정식 튜브 10. 물추진형 보드 11. 그 밖에 영 제2조제1항제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것
시행규칙 개정 (2020)	1. 무동력 요트~10. 물추진형 보드 11. 패들보드(물에서 노를 저어 움직이게 하는 길고 좁은 형태의 보드를 말한다) 12. 그 밖에 영 제2조제1항제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것 ② 영 제2조제2항제2호에서 “해양수상부령으로 정하는 것”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. 1. 제1항제7호·제8호 및 제10호 중 어느 하나에 해당하는 것 2. 영 제2조제1항제1호부터 제6호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 추진기관이 부착되어 있거나 수시로 부착 또는 분리할 수 있는 것

자료: 연구자 작성

2000년 이후 「수상레저안전법」과 시행령, 시행규칙의 지속적인 개정을 거쳐 2021년 현재 「수상레저안전법」에서 규정하고 있는 수상레저기구와 동력수상레저기구는 〈표 3-6〉과 같다.

〈표 3-6〉 수상레저기구와 동력수상레저기구 분류(2021년)

구분	수상레저기구	동력수상레저기구
시행령	1. 모터보트 2. 세일링요트 3. 수상오토바이 4. 고무보트 5. 스쿠터 6. 공기부양정 7. 수상스키 8. 패러세일 9. 조정 10. 카약 11. 카누 12. 워터슬레드 13. 수상자전거 14. 서프보드 15. 노보트 16. 그 밖에 제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 해양수산부령으로 정하는 것	1. 모터보트 2. 세일링요트 3. 수상오토바이 4. 고무보트 5. 스쿠터 6. 공기부양정 2. 제1항제16호에 해당하는 것(제1호와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것에 한정한다) 중 해양수산부령으로 정하는 것
시행 규칙	1. 무동력 요트 2. 윈드서핑 3. 웨이크보드 4. 카이트보드 5. 케이블 수상스키 6. 케이블 웨이크보드 7. 수면비행선박 8. 수륙양용기구 9. 공기주입형 고정식 튜브 10. 물추진형 보드 11. 패들보드 12. 그 밖에 영 제2조제1항제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진	7. 수면비행선박 8. 수륙양용기구 10. 물추진형 보드 1. 제1항제7호·제8호 및 제10호 중 어느 하나에 해당하는 것 2. 영 제2조제1항제1호부터 제6호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 추진기관이 부착되어 있거나 수시로 부착 또는 분리할 수 있는 것

자료: 연구자 작성

제2절 수상레저활동 관련 법령과 제도 분석

1. 레저목적 선박·기구의 등록과 사업 관련 법령

1) 수상레저안전법

(1) 입법 목적과 법률체계

「수상레저안전법」은 1999년 2월 수상레저활동의 안전과 질서의 확보, 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하기 위해 제정되었다. 1990년대 후반 국민소득 수준이 향상되고 수상레저활동 형태가 다양해지면서 수상레저활동의 안전과 질서 확보 요구가 높아지고, 수상레저사업을 육성해야 한다는 입법적 수요 또한 증가하였다. 이러한 사회적 요구는 「수상레저안전법」의 제정으로 이어졌으며, 제정 이후 전부개정 1회, 일부개정 10회, 타법개정 16회 등 총 27회의 법률 개정 작업이 이루어졌다.²¹⁾ 「수상레저안전법」의 조문 체계는 전체 8개 장 67개 조문으로 구성되어 있다.

(2) 주요 내용

「수상레저안전법」은 동력수상레저기구의 조종면허, 수상레저활동 활동자의 안전준수 의무, 수상레저활동의 안전관리, 동력수상레저기구의 등록과 검사, 수상레저사업의 등록 등을 규정하고 있다.

구체적으로 살펴보면 동력수상레저기구를 조종하는 자 대상의 조종면허 시험, 결격사유, 외국인의 조종면허 특례, 조종면허증 갱신, 조종면허를 받으려는 자의 수상안전교육 의무, 면허증의 발급, 조종면허 취소와 정지 등과 관련해 제4조부터 제16조까지의 조항을 통해 규정하고 있다. 그 밖에

21) 국가법령정보센터(www.law.go.kr)의 「수상레저안전법」에 대한 입법 연혁 및 제정 사유 참고

수상레저활동을 하는 자의 안전장비 착용, 원거리 수상레저활동 신고, 무면허조종 금지, 야간 수상레저활동 금지, 주취 중 조종금지, 정원 초과 금지 등 안전준수 의무를 규정하고 있다.²²⁾

그리고 법 제25조에서는 수상레저활동의 안전을 위해 필요하다고 인정하는 경우 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장이 ‘수상레저활동 금지구역’을 지정할 수 있도록 규정하고 있다. 동력수상레저기구의 등록(제30조)과 변경·말소등록(제32조 및 제33조), 동력수상레저기구 소유권 변동 효력(제33조의2), 안전검사(제37조), 수상레저사업의 등록(제39조), 사업자의 안전점검 등 조치(제48조)를 규정하고 있다.

(3) 레저목적 선박·기구의 정의와 분류체계

「수상레저안전법」의 적용 대상인 ‘수상레저활동’이란 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동을 말한다. ‘수상(水上)’은 매우 포괄적으로 보아 해수면과 내수면을 의미한다. ‘해수면’은 바다의 수류나 수면을 뜻하며, ‘내수면’이란 하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수(汽水)를 말한다.²³⁾

한편 「수상레저안전법」 제2조제3호에서는 ‘수상레저기구’는 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다고 규정하고 있으며, 수상레저기구 중에서 추진기관이 부착되어 있거나 수시로 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 가능한 수상레저기구를 동력수상레저기구로 정의하고 있다.²⁴⁾ 이 법의 적용을 받는 수상레저기구와 동력수상레저기구의 구체적인 대상은 「수상레저안전법 시행령」 제2조의 정의 규정을 통해 구체적으로 규정하고 있다.

22) 「수상레저안전법」 제17조부터 제24조까지의 규정

23) 「수상레저안전법」 제2조제5호, 제6호, 제7호

24) 「수상레저안전법」 제2조제3호, 제4호

당시 계곡이나 하천에서의 ‘래프팅’이 유행하면서 이 법 제48조에서는 사업장 내 인명구조요원이나 래프팅 가이드의 배치 또는 탑승을 의무화하였다. 여기서 ‘래프팅’은 무동력수상레저기구를 이용하여 계곡이나 하천에서 노를 저으며 급류 또는 물의 흐름 등을 타는 수상레저활동을 말한다.²⁵⁾

「수상레저안전법」은 수상레저기구와 동력수상레저기구를 별도로 정의하고, 대통령령과 해양수산부령을 통해 보다 세부적인 적용 대상을 명문화하고 있다. 다만 이러한 정의 조항에 관한 입법 기술 방식은 새로운 수상레저기구나 동력수상레저기구가 나타나면 시행령과 시행규칙을 빈번하게 개정해야 하는 문제점이 있으며, 일반 국민이 법률의 적용 대상을 이해하기 어렵게 기술되어 있다.

수상레저기구에는 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구 가운데 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 공기부양정 등 ‘동력수상레저기구’와 조정, 카약, 카누 등 ‘무동력수상레저기구’ 그리고 수상스키, 패러세일 같은 동력수상레저기구나 케이블 등 별도의 동력 전달 장치가 있어야 이용할 수 있는 ‘견인형 수상레저기구’가 있다.

〈표 3-7〉 수상레저기구의 정의와 분류체계

구분	정의	세부 분류
수상레저 활동	• 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동	
수상레저 기구	• 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구 (수상레저안전법 시행령 제2조제1항)	• 모터보트 • 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것을 말한다. 이하 같다) • 수상오토바이 • 고무보트 • 스쿠터 • 공기부양정(호버크래프트)

25) 「수상레저안전법」 제2조제2호

구분	정의	세부 분류
		• 수상스키 • 패러세일 • 조정 • 카약 • 카누 • 워터슬레드 • 수상자전거 • 서프보드 • 노보트 • 그 밖에 제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 <u>해양수산부령</u>으로 정하는 것
	• 그 밖에 제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 <u>해양수산부령</u>으로 정하는 것 (수상레저안전법 시행규칙 제1조의2)	• 무동력 요트 • 윈드서핑 • 웨이크보드 • 카이트보드 • 케이블 수상스키 • 케이블 웨이크보드 • 수면비행선박 • 수륙양용기구 • 공기주입형 고정식 튜브 • 물추진형 보드 • 패들보드(물에서 노를 저어 움직이게 하는 길고 좁은 형태의 보드를 말한다) • 그 밖에 영 제2조제1항제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것

자료: 연구자 작성

〈표 3-8〉 동력수상레저기구의 정의와 분류체계

구분	정의	세부 분류
동력수상 레저기구	• 동력수상레저기구: 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구	• 모터보트 • 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것을 말한다. 이하 같다) • 수상오토바이 • 고무보트 • 스쿠터 • 공기부양정(호버크래프트) • 그 밖에 제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것(모터보트와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것에 한정한다)으로서 해양수산부령으로 정하는 것
	(수상레저안전법 제2조제4호 및 동법 시행령 제2조제2항)	
	• 그 밖에 제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것(모터보트와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것에 한정한다)으로서 해양수산부령으로 정하는 것	• 수면비행선박 • 수륙양용기구 • 물추진형보트 • 영 제2조제1항제1호부터 제6호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 추진기관이 부착되어 있거나 수시로 부착 또는 분리할 수 있는 것-즉, 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 공기부양정(호버크래프트)와 비슷한 구조구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 추진기관이 부착되어 있거나 수시로 부착 또는 분리할 수 있는 것

자료: 연구자 작성

(4) 등록과 사업 관련 제도

조종면허 취득 대상이자 의무등록 대상은 ‘동력수상레저기구’로 한정하고 있으며, 수상레저사업의 등록 대상은 수상레저기구를 빌려주거나 수상레저활동을 하는 자를 수상레저기구에 태우는 사업을 경영하려는 자라고 규정하고 있어 사업등록 대상은 포괄적이다.

수상레저기구를 빌려주는 사업 또는 수상레저활동을 하는 자를 수상레저 기구에 태우는 '수상레저사업'을 경영하려는 자는 하천이나 그 밖의 공유수면의 점용 또는 사용의 허가 등에 관한 사항을 영업구역의 위치에 따라 해당 관청에 등록해야 한다. 즉, ①영업구역이 해수면인 경우에는 해당 지역을 관할하는 해양경찰서장에게 등록해야 하고 ②영업구역이 내수면인 경우에는 해당 지역을 관할하는 시장·군수·구청장에게 등록해야 하며 ③영업구역이 둘 이상의 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장의 관할 지역에 걸쳐 있는 경우에는 수상레저사업에 사용되는 수상레저기구를 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장에게 등록해야 한다.

한편 수상레저기구를 빌려주는 사업을 경영하려는 수상레저사업자 중에서 ①수면으로부터 직선거리로 10km 이상 떨어진 지역이면서 하천이나 그 밖의 공유수면의 점용 또는 사용허가 등을 받을 수 없는 지역에서 육상에 보관하는 수상레저기구(래프팅기구는 제외한다)를 빌려주는 수상레저사업 ②육상에서 보관하는 서프보드, 윈드서핑 또는 패들보드를 빌려주는 수상레저사업(이용자가 직접 해당 수상레저기구를 가져가는 경우로 한정한다)의 경우에는 등록신청서와 함께 정관(법인인 경우), 사업장 명세서, 수상레저기구 장비명세서만 첨부서류로 제출하도록 등록기준을 완화하고 있다.²⁶⁾ 그 밖의 사업자는 ①인명구조용 장비 명세서 ②종사자와 인명구조요원(래프팅 가이드 포함)의 명단과 그 자격을 증명하는 서류 ③영업구역을 표시한 도면 ④하천이나 그 밖의 공유수면 등의 점용 또는 사용 등에 관한 허가서 ⑤수상레저사업자 또는 그 종사자의 면허증 사본(영업구역이 내수면인 경우만 해당)을 등록신청 시 추가적으로 제출해야 한다.²⁷⁾

26) 「수상레저안전법 시행규칙」 제30조제1항 단서 [별표 9의2]

27) 「수상레저안전법 시행규칙」 제30조제1항

2) 수중레저활동의 안전과 활성화 등에 관한 법률

(1) 입법 목적과 법률체계

「수중레저활동의 안전 및 활성화 등에 관한 법률(이하 수중레저법)」은 스낀스쿠버다이빙 등 해양레저스포츠의 수요 증가에도 불구하고 수중레저활동자 교육 부재와 안전사고 발생 등에 대응하기 위하여 2016년 5월 제정되었다. 이 법률의 제정 목적은 수중레저활동자의 안전을 확보하고 수중레저활동의 활성화와 수중레저사업의 건전한 발전을 도모하는 데 있다.²⁸⁾ 「수중레저법」은 2016년 5월 제정된 이후 2017년 7월에 「정부조직법」 일부개정에 따른 타법개정이 있었을 뿐 법률 본문의 실질적인 개정 작업은 없었다. 「수중레저법」은 전체 6개 장과 32개 조문으로 구성되어 있다.

(2) 주요 내용

「수중레저법」은 제1장 총칙에 이어 제2장 수중레저활동의 증진에서는 5년 단위 법정계획인 ‘수중레저활동기본계획’의 수립, 수중레저활동 활성화 사업의 추진, 수중레저사업자와 어촌계 상호 간의 자발적 협약체결을 통해 수중레저활동을 증진하기 위한 사항을 규정하고 있다.

제3장에서는 수중레저활동 관련 사고예방을 위해 해양수산부장관이 ‘수중레저 안전관리규정’을 작성하여 시행하도록 하고 있다.²⁹⁾ 수중레저활동자는 ①「해사안전법」 제34조제3항에서 정하는 사항(해상교통의 안전에 장애가 되는 스낀다이빙, 스쿠버다이빙, 윈드서핑 등 대통령령으로 정하는 행위를 금지) ②「수산자원관리법」 제18조에 따른 사항(비어업인의 수산자원 포획·채취 제한) ③안전관리규정에 따라 인명 안전에 필요한 수중레저장비

28) 국가법령정보센터(검색일: 2021. 10. 12)의 「수중레저활동의 안전 및 활성화 등에 관한 법률」에 대한 입법 연혁 및 제정 사유 참고

29) 「수중레저법」 제7조

착용 ④수중레저활동 중 수중레저활동구역 이탈 금지 같은 사항을 준수하여야 한다.³⁰⁾ 한편 수중레저사업자는 수중레저활동구역 표시를 설치해야 하며, 수중레저기구와 수중레저장비, 시설 등의 안전점검, 구호조치와 관계 행정기관의 통보, 수중레저활동자의 수중레저장비 착용 조치와 탑승 전 안전교육, 수중레저교육자의 사업장 내 배치 또는 수중레저기구 탑승 등의 조치를 취해야 한다.³¹⁾

제4장의 제15조부터 제25조까지의 조항에서는 수중레저사업자의 등록과 등록의 결격사유, 지위의 승계, 휴업·폐업 등의 신고, 이용요금, 교육, 수중레저사업자의 준수 의무, 영업의 제한, 자료 제출 의무, 등록취소 등을 규정하고 있다.

(3) 등록 및 사업 관련 제도

「수중레저법」 제15조에 따라 수중레저사업자로 등록한 사업자는 안전한 수중레저활동을 위하여 다음의 조치를 취해야 한다.³²⁾

- ① 수중레저기구와 수중레저장비, 그 밖의 수중레저시설물 안전점검
- ② 수중레저활동구역의 기상·해수면·내수면 상태 확인
- ③ 수중레저활동 관련 사고가 발생하는 경우 구호조치와 경찰관서·소방관서·해양경찰관서 등 관계 행정기관에 통보
- ④ 수중레저활동자에게 수중레저장비 착용 조치와 탑승 전 안전교육
- ⑤ 수중레저교육자의 사업장 내 배치 또는 수중레저기구 탑승

이때 「수중레저법」 제11조제1항제5호에 따른 수중레저교육자의 사업장 내 배치 또는 수중레저기구 탑승 조치는 법 제2조제8호 다목에 따른 ‘수중레저활동자에게 수중레저활동에 필요한 사항 등을 교육하는 사업’을 하는

30) 「수중레저법」 제8조

31) 「수중레저법」 제9조, 제11조

32) 「수중레저법」 제9조, 제11조제1항

수중레저사업자'에 한정하여 적용한다. 이 경우 해당 수중레저사업자는 수중레저활동자 5명당 법 제11조제1항제5호에 따른 수중레저교육자 1명 이상을 의무적으로 사업장에 배치하거나 수중레저기구에 탑승하도록 해야 한다.³³⁾ 한편 수중레저교육자 자격을 취득하려는 자는 수중레저장비의 이용과 안전점검, 수중레저활동 관련 사고 발생 시 조치 등에 관한 교육을 받아야 한다.

또한 제21조제1항에 따라 수중레저사업자는 「선박안전법」, 「수상레저안전법」, 「어선법」에 따른 안전검사를 받은 수중레저기구만 수중레저활동에 이용할 수 있으며, 수중레저활동자를 운송하는 수중레저기구에는 스크루망, 하강사다리 등 해양수산부령으로 정하는 수중레저시설물을 설치하여야 한다. 또한 수중레저사업자는 수중레저기구의 정원을 초과하여 태우는 행위, 이용요금 외의 금품을 요구하는 행위, 정당한 사유 없이 수중레저장비의 대여나 수중레저기구의 운항을 거부하는 행위 등을 하면 안 된다.³⁴⁾

3) 선박법

(1) 입법 목적과 법률체계

「선박법」은 1960년 2월 제정된 법률로 선박의 국적에 관한 사항과 선박톤수의 측정, 등록에 관한 사항을 규정함으로써 해사 제도를 적정하게 운영하고 해상 질서를 유지하여, 국가의 권익을 보호하고 국민경제의 향상에 이바지하는 것을 입법 목적으로 한다.³⁵⁾

「선박법」은 제정된 후 60년 동안 1회의 전부개정과 13회의 일부개정, 12회의 타법개정이 이루어졌다.³⁶⁾ 「선박법」은 전체 30개 조문으로 구성되어 있다.

33) 「수중레저안전법」 제7조제2항

34) 「수중레저안전법」 제21조제2항

35) 「선박법」 제1조

(2) 주요 내용

「선박법」은 선박과 한국선박의 정의, 선박톤수의 종류와 측정, 한국선박의 등록과 말소등록, 국기계양과 항행·표시, 선박톤수 측정의 대행 등을 규정하고 있다. 우선 정의 조항을 살펴보면, ‘기선’과 ‘범선’ 그리고 ‘부선’, ‘소형선박’의 정의 규정을 포함하고 있다. ‘기선’은 기관(機關)을 사용하여 추진하는 선박(선체[船體] 밖에 기관을 붙인 선박으로서 그 기관을 선체로부터 분리할 수 있는 선박으로, 기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 기관을 사용하는 선박 포함)과 수면비행선박(표면효과 작용을 이용하여 수면에 근접하여 비행하는 선박)을 말한다. ‘범선’은 돛을 사용하여 추진하는 선박을 의미하는데, 기관과 돛을 모두 사용하는 경우로 주로 돛을 사용하는 것을 포함한다. 한편 ‘부선’은 자력항행능력(自力航行能力)이 없어 다른 선박에 끌리거나 밀려서 항행되는 선박을 의미하며, ‘소형선박’은 ①총톤수 20톤 미만인 기선과 범선 ②총톤수 100톤 미만인 부선을 말한다.³⁷⁾ 주목할 점은 소형선박 소유권의 득실 변경은 등록을 해야 그 효력이 발생³⁸⁾한다는 점과 행위를 목적으로 하지 않더라도 항행용으로 사용되는 선박은 「상법」 제5편 해상(海商)에 관한 규정을 준용한다는 점이다. 다만 국유 또는 공유 선박에 관해서는 상법의 준용 규정이 적용되지 않는다.³⁹⁾

(3) 등록제도

「선박법」 제2조에 따른 ‘한국선박’⁴⁰⁾은 의무적으로 등록해야 하는데, 한국선박의 소유자는 선적항을 관할하는 지방해양수산청장에게 해양수산부

36) 국가법령정보센터(검색일: 2021. 10. 12)의 「선박법」에 대한 입법 연혁 및 제정 사유 참고

37) 「선박법」 제1조의2

38) 「선박법」 제8조의2

39) 「선박법」 제29조

40) 한국선박은 ①국유 또는 공유 선박 ②대한민국 국민이 소유하는 선박 ③대한민국 법률에 따라 설립된 상사법인(商事法人)이 소유하는 선박 ④대한민국에 주된 사무소를 둔 제3호 외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박을 말한다. 「선박법」 제2조

령으로 정하는 바에 따라 선박을 취득한 날부터 60일 이내에 그 선박의 등록을 신청해야 한다. 이 경우 「선박등기법」 제2조에 해당하는 선박은 선박을 등기한 후 선박의 등록을 신청해야 한다. 지방해양수산청장은 제1항의 등록신청을 받으면 이를 선박원부(船舶原簿)에 등록하고 신청인에게 선박국적증서를 발급해야 한다.⁴¹⁾

한편 소형선박의 압류등록은과 관련해서는 별도로 규정하고 있다. 즉, 「선박법」 제8조의3에 따라 소형선박 등록관청은 「민사집행법」에 따라 법원에서 압류등록을 위촉하거나 「국세징수법」 또는 「지방세징수법」에 따라 행정관청에서 압류등록을 위촉하는 경우에는 해당 소형선박의 등록원부에 대통령령으로 정하는 바에 따라 압류등록을 하고 선박소유자에게 통지하여야 한다. 즉, 동력수상레저기구를 소형선박으로 등록했을 경우에는 제8조의3에 따른 압류등록규정이 적용된다.

4) 선박안전법

(1) 입법 목적과 법률체계

「선박안전법」은 1961년 12월 선박의 감항성(堪航性) 유지와 안전운항에 필요한 사항을 규정함으로써 국민의 생명과 재산을 보호하기 위하여 제정되었다. 이 법은 제정 이후 전부개정 1회, 일부개정 11회, 타법개정 10회 등 총 33회의 법률개정 작업이 이루어졌다.⁴²⁾ 이 법률의 조문 체계를 살펴보면 전체 12개 장과 89개 조문으로 구성되어 있다. 2018년 12월 「한국해양교통안전공단법」이 제정되면서 (구)선박안전기술공단⁴³⁾과 관련한 11개 조항이 삭제되었다.

41) 「선박법」 제8조

42) 국가법령정보센터(검색일: 2021. 10. 12)의 「선박안전법」에 대한 입법 연혁 및 제정 사유 참고

43) '선박안전기술공단'은 2018년 「한국해양교통안전공단법」 제정에 따라 '한국교통안전공단'으로 명칭이 변경

(2) 주요 내용

「선박안전법」은 선박, 선박시설, 선박용 물건, 여객, 소형선박 등의 용어 정의를 포함하고 있으며, 선박의 검사, 선박용 물건 또는 소형선박의 형식 승인, 컨테이너의 형식승인, 선박시설의 기준, 안전항해를 위한 조치, 검사 업무의 대행, 항만국통제, 특별검사, 선급법인의 선박검사, 위험물검사원 등을 규정하고 있다.

「선박안전법」 제3조 및 동법 시행규칙 제2조에서는 적용 제외 대상 선박을 구체적으로 규정하고 있다. 즉, ①군함과 경찰용 선박 ②노, 상앗대, 폐달 등을 이용하여 인력만으로 운전하는 선박 ③「어선법」 제2조제1호에 따른 어선 ④선박검사증서를 해양수산부장관에게 반납한 후 해당 선박을 계류한 경우 그 선박 ⑤「수상레저안전법」 제37조에 따른 안전검사를 받은 수상레저기구 ⑥2007년 11월 4일 이전에 건조한 선박 중 추진기관 또는 돛대가 설치되지 아니한 선박으로서 평수(平水)구역(호소[湖沼: 호수와 늪]·하천 및 항내의 수역[「항만법」에 따른 항만구역]이 지정된 항만의 경우, 항만구역과 「어촌·어항법」에 따른 어항구역이 지정된 어항의 경우 어항구역)과 연해구역, 근해구역, 원양구역 안에서만 운항하는 선박 ⑦2007년 11월 4일 이전에 건조한 선박 중 추진기관 또는 돛대가 설치되지 않은 선박으로서 연해구역(영해기점으로부터 20해리 이내의 수역과 해양수산부령으로 정하는 수역을 말한다)을 운항하는 선박 중 여객이나 화물의 운송에 사용되지 않는 선박은 「선박안전법」의 적용을 받지 않는다. 따라서 「수상레저안전법」 제37조에 따른 안전검사를 받은 수상레저기구는 「선박안전법」의 적용 제외 대상에 해당한다.

5) 유선과 도선 사업법

(1) 입법 목적과 법률체계

「유선 및 도선 사업법(이하 유·도선법)」은 1980년 1월 제정되었다. 이

법률의 입법 목적은 유선업과 도선업에 관하여 필요한 사항을 규정하여 유선이나 도선으로 발생하는 위해를 방지함으로써 공공의 안전을 도모하는데 있다. 과거 「유선영업단속법」과 「도선영업단속법」으로 나뉘어 있던 법을 통합하는 한편 종래 관할 경찰서장에게 신고하던 유선과 도선 영업을 시장, 군수에게 신고하도록 변경하였다. 또한 「유·도선법」은 인명구조요원의 배치 등을 의무화함으로써 유선과 도선의 안전사고 방지와 인명구조상의 미비점을 보완하는 것이 주요 입법 사유이다. 「유·도선법」은 제정된 이후 전부개정 1회, 일부개정 17회, 타법개정 22회 등 총 40회의 법률개정 작업이 이루어졌다.⁴⁴⁾ 「유·도선법」은 전체 6개 장과 43개 조문으로 구성되어 있다.

(2) 주요 내용

「유·도선법」은 유선사업이나 도선사업의 면허 또는 신고, 시설기준, 면허 기준, 유선사업 승선 정원 기준, 유선사업자 및 도선사업자의 안전운항 의무, 승선 또는 선적의 제한, 안전검사, 안전관리계획의 수립, 유·도선사업자, 선원, 그 밖의 종사자의 안전교육 이수, 사고 발생 시 보고 등을 규정하고 있다.

구체적으로 살펴보면 유선사업이나 도선사업을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고해야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 동일하다.

(3) 등록 및 사업 관련 제도

「유·도선법」에 따라 유선사업이나 도선사업을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에

44) 국가법령정보센터(검색일: 2021. 10. 12)의 「유·도선법」에 대한 입법 연혁 및 제정 사유 참고

도 동일하다.⁴⁵⁾ 한편 등록상 의제제도를 통해 인허가 절차를 간소화하는 규정도 포함되어 있다. 즉, 법 제3조의2에 따라 유선사업을 하려는 자로서 「관광진흥법」 제3조제1항제3호에 따른 관광객 이용시설업 중 유선사업과 관련된 업, 즉 ‘일반관광유람선업’을 하려는 자는 유선사업의 면허를 신청하거나 신고할 때 「관광진흥법」 제4조에 따라 일반관광유람선업의 등록에 필요한 서류를 함께 제출할 수 있다. 또한 관할관청이 유선사업의 면허를 발급하거나 신고를 수리하기 전에 일반관광유람선업 등록 관계 행정기관의 장과 협의해야 하며, 협의가 완료된 유·도선사업자의 경우에는 「관광진흥법」 제4조제1항에 따라 일반관광유람선업 등록을 한 것으로 본다.⁴⁶⁾ 한편 유·도선사업자는 법 제4조에 따라 사업의 종류별로 적합한 선박과 시설, 장비, 인력을 갖추고 이를 유지·관리하여야 한다.⁴⁷⁾

6) 연안사고 예방에 관한 법률

(1) 입법 목적과 법률체계

「연안사고 예방에 관한 법률(이하 연안사고예방법)」은 2014년 5월 연안에서 발생하는 인명사고를 예방하여 국민의 생명과 재산을 보호하고 공공의 안전을 확보하기 위해 제정되었다. 「연안사고예방법」은 일부개정 4회, 타법개정 3회 등 총 8회 개정작업이 이루어졌으며, 전체 5개 장과 25개 조문으로 구성되어 있다.⁴⁸⁾

(2) 주요 내용

「연안사고예방법」은 ‘연안사고 예방 기본계획’ 수립, 연안사고예방협의

45) 「유·도선법」 제3조

46) 「유·도선법」 제3조의2

47) 「유·도선법」 제4조

48) 국가법령정보센터(검색일: 2021. 10. 12)의 「연안사고예방법」에 대한 입법 연혁 및 제정 사유 참고

회 설치, ‘연안사고 안전관리규정’ 작성·시행, 연안체험활동의 안전수칙·안전교육, 연안체험활동 신고·보험가입, 연안순찰대의 편성·운영, 안전문화 시책의 수립 등을 규정하고 있다. ‘연안사고 예방 기본계획’은 5년 주기 법정계획으로 해양경찰청장이 수립·추진하며, 매년 시행계획도 수립·시행하도록 규정하고 있다.

(3) 등록과 사업 관련 제도

「연안사고예방법」은 연안체험활동 프로그램을 운영하려는 ‘연안체험 활동운영자’의 안전수칙과 안전교육 의무, 신고사항, 보험가입 의무 등을 규정하고 있다. 연안체험활동 운영자는 해양경찰청장이 시행하는 연안체험활동 안전수칙을 준수해야 하며,⁴⁹⁾ 법 제11조의2제1항에 따라 해양경찰청장이 시행하는 연안체험활동 안전교육을 받아야 한다.

‘연안체험활동’이란 연안해역에서 이루어지는 체험활동으로 해양수산부령으로 정하는 활동을 말하는데, 수상(水上)형 체험활동과 수중(水中)형 체험활동, 일반형 체험활동 등 3가지 유형으로 구분된다.

구체적으로 살펴보면, 첫째, 수상(水上)형 체험활동은 「선박법」 제1조의2 제1항에 따른 선박이나 「수상레저안전법」 제2조제3호에 따른 수상레저기구를 이용하지 않고 수상에서 이루어지는 체험활동을 말한다. 다만 체험활동 과정의 일부가 수중에서 이루어지는 경우에도 활동 내용의 주된 부분이 수상에서 이루어지는 체험활동은 전체를 수상형 체험활동으로 본다. 둘째, 수중(水中)형 체험활동은 수중에서 이루어지는 체험활동을 말한다. 다만 체험활동 과정의 일부가 수상에서 이루어지는 경우에도 활동 내용의 주된 부분이 수중에서 이루어지는 체험활동은 전체를 수중형 체험활동으로 본다. 셋째, 일반형 체험활동은 제1호 또는 제2호에 따른 체험활동 외에

49) 「연안사고예방법」 제11조제2항

연안해역에서 이루어지는 체험활동을 말한다.

한편 연안체험활동 운영자는 해양수산부령으로 정하는 절차와 방법에 따라 해양경찰서장에게 연안체험활동 안전관리 계획서를 작성하여 신고하여야 한다. 다만 ①「수상레저안전법」, 「유·도선법」, 「낚시 관리 및 육성법」, 「수중레저법」, 「청소년활동 진흥법」, 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」, 「도시와 농어촌 간의 교류촉진에 관한 법률」, 「수산업법」, 「양식산업 발전법」 등 다른 법률에서 지도·감독 등을 받는 법인 또는 단체가 운영하는 경우 ②연안체험활동 참가자가 10명 미만인 수상형 체험활동 ③연안체험활동 참가자가 5명 미만인 수중형 체험활동 ④연안체험활동 참가자가 20명 미만인 일반형 체험활동은 신고 대상에서 제외된다.⁵⁰⁾

2. 레저선박 관리 관련 법령 간의 제약 요인

1) 선박 등록

2012년부터 총톤수 20톤 이상인 레저선박은 「선박법」과 「선박안전법」에 따라 등록 검사를 받고, 20톤 미만인 레저선박은 「수상레저안전법」에 따라 검사·등록을 받고 있다. 즉, 20톤 이상인 레저선박은 「선박법」에 따라 기타선 등으로 등록한 후 ‘플레저보트’로 분류되어 「선박안전법」에 따라 검사를 받는다. 반면 20톤 미만인 레저선박은 ‘동력수상레저기구’로 분류되어 「수상레저안전법」에 따라 검사를 받은 후 등록이 이루어진다.⁵¹⁾ 구체적으로 살펴보면, ‘동력수상레저기구’ 소유자는 「수상레저안전법」에 따라 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장⁵²⁾에게 동력수상레저기구를 소유한

50) 「연안사고예방법」 제12조제1항 및 동법 시행규칙 제9조

51) 홍장원 외(2016), p. 13.

52) 구청장은 자치구의 구청장을, 특별자치시의 경우에는 특별자치시장, 특별자치도의 경우에는 특별자치도지사를 말한다.

날부터 1개월 이내에 등록신청을 해야 한다. 다만 「선박법」 제8조에 따라 등록된 선박은 등록 대상에서 제외한다.⁵³⁾ 즉, 모든 동력수상레저기구를 등록할 수 있는 것은 아니며, 수상레저활동에 이용하거나 이용하려는 것으로서 ①수상오토바이 ②선내기 또는 선외기인 모터보트로서 대통령령으로 정하는 모터보트 ③공기를 넣으면 부풀고 접어서 운반할 수 있는 고무보트를 제외한 대통령령으로 정하는 고무보트 ④총톤수 20톤 미만으로 대통령령으로 정하는 요트가 등록 대상이다.⁵⁴⁾ 이때 선내기 또는 선외기인 모터보트와 총톤수(「선박법」 제3조제1항제2호에 따른 총톤수) 20톤 미만의 요트란 모터보트와 추진기관 30마력 이상의 고무보트, 세일링요트를 의미한다.⁵⁵⁾

한편 「선박법」의 등록 대상은 제1조의2 규정에 따른 ‘선박’의 용어 정의와 관련된다. 즉, ‘선박’이란 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배 종류를 말하며 그 구분은 다음과 같다.

- ① 기선: 기관(機關)을 사용하여 추진하는 선박(선체[船體] 밖에 기관을 붙인 선박으로서 그 기관을 선체로부터 분리할 수 있는 선박, 기관과 돛을 모두 사용하여 주로 기관을 사용하는 선박 포함)과 수면비행선박(표면효과 작용을 이용하여 수면에 근접하여 비행하는 선박)
- ② 범선: 돛을 사용하여 추진하는 선박(기관과 돛을 모두 사용하는 경우로 주로 돛을 사용하는 것을 포함)
- ③ 부선: 자력항행능력(自力航行能力)이 없어 다른 선박에 끌리거나 밀려서 항행되는 선박

한편 ‘소형선박’은 별도로 정의하고 있는데 ①총톤수 20톤 미만인 기선과 범선 ②총톤수 100톤 미만인 부선은 소형선박으로 분류된다.

53) 「수상레저안전법」 제30조제1항

54) 「수상레저안전법」 제30조제2항

55) 「수상레저안전법 시행령」 제22조

「선박법」 제8조에 따라 한국선박의 소유자는 선적항을 관할하는 지방해양수산청장에게 해양수산부령으로 정하는 데 따라 선박을 취득한 날부터 60일 이내에 그 선박의 등록을 신청하여야 한다. 이 경우 「선박등기법」 제2조에 해당하는 선박은 선박의 등기를 한 후에 선박의 등록을 신청해야 한다. 즉, 「선박등기법」의 적용 대상인 총톤수 20톤 이상의 기선과 범선, 총톤수 100톤 이상의 부선은 동법 제3조에 따라 등기⁵⁶⁾한 이후에 「선박법」 제8조에 따른 선박 등록을 해야 한다. 즉, 총톤수 20톤 이상의 동력수상레저기구는 「선박등기법」에 따라 등기가 가능하며, 등기 후에는 「선박법」상의 선박으로 등록할 수 있다.

2) 선박검사

「선박안전법」의 적용 대상 선박 소유자는 새로 건조할 경우 건조검사를 받아야 하며(「선박안전법」 제7조), 정기검사와 중간검사, 임시검사, 임시항행검사, 예비검사 등을 의무적으로 받아야 한다. 소형선박의 선체를 제조·개조·수리·정비 또는 수입하고자 하는 자는 선박용 물건이 선박에 설치되기 전에 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 해양수산부장관의 예비검사를 받을 수 있다. 예비검사 절차와 관련하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다. 예비검사에 합격한 소형선박의 선체는 건조검사 또는 선박검사 중 최초로 시행하는 검사는 합격한 것으로 간주한다.⁵⁷⁾ 한편 해양수산부장관이 정하여 고시하는 소형선박을 제조하거나 수입하려는 자가 해당 소형선박을 「선박안전법」 제18조제9항에 따른 검정을 받으려는 때에는 미리 해양수산부장관의 ‘형식승인’을 받아야 한다. 그러나 제1항에 따른 형식승인을 받으려는 자는 형식승인 시험을 거쳐야 한다. 다만 「산업

56) 선박등기는 소유권, 저당권, 임차권의 설정·보존·이전·변경·처분의 제한 또는 소멸에 대하여 한다.
「선박등기법」 제3조

57) 「선박안전법」 제22조제1항, 제4항

표준화법」에 따른 검사에 합격한 소형선박을 생산하는 등 해양수산부령으로 정하는 경우에는 형식승인시험을 전부 또는 일부 생략할 수 있다.⁵⁸⁾ 검정에 합격한 해당 소형선박은 건조검사 또는 선박검사 중 최초로 시행하는 검사에 합격한 것으로 본다.⁵⁹⁾

제3절 수상레저활동 관리제도 장애요인 분석

1. 이용환경 변화에 따른 관리제약

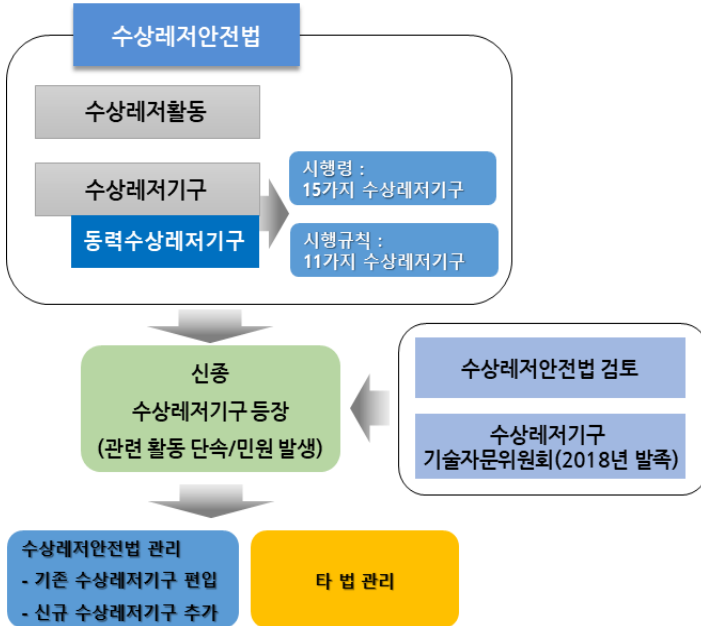
1) 신종 수상레저기구 관리체계

「수상레저안전법」에 따른 수상레저활동 또는 수상레저기구의 관리는 해당 선박 또는 기구가 「수상레저안전법」에서 열거하고 있는 수상레저기구에 포함되는지 여부가 판단 기준이다. 앞서 「수상레저안전법」 시행령과 시행규칙의 개정 과정에서 확인한 바와 같이 새로운 기구가 등장할 때마다 이 기구의 관리는 정책 집행자인 해양경찰청과 해당 기구의 제작자, 판매자, 이용자 등 이해 당사자만 이슈로 인식하고 있다. 신종 수상레저기구가 등장하면 「수상레저안전법」을 관장하는 해양경찰청은 이 법의 수상레저활동과 이 법에서 제시하고 있는 26가지 수상레저기구(이와 유사한 형태)와 비교해 2018년 발족한 수상레저기구 기술자문위원회의 자문 등을 거쳐 신종 수상레저기구의 「수상레저안전법」 관리 대상 포함 여부를 결정한다.

58) 「선박안전법」 제18조제1항, 제2항

59) 「선박안전법」 제18조제9항

〈그림 3-1〉 신종 수상레저기구 등록 관리 절차



자료: 연구자 작성

「수상레저안전법」의 정의 규정을 고려하면 새로운 수상레저활동은 관리 대상의 판단 기준이 될 수 없다. 즉, 수상레저활동의 정의 규정 자체가 수상레저기구 이용을 전제로 하기 때문에 수상레저기구가 기존의 기구와 유사한 형태를 띠고 있는지에 따라 관리 대상에 편입되는지 여부를 판단하게 된다.

한편 수상레저기구에 대한 열거식 분류체제는 신종 수상레저기구가 등장할 때마다 법의 적용 대상에 포함되는지 판단하는 과정을 거침에 따라 큰 불편이 발생하며, 이에 따라 관리의 사각지대가 발생할 수 있다. 「수상레저안전법」은 기구의 특성을 분류기준으로 설정하지 않고 열거식으로 제시하기 때문에 기존 수상레저기구에 엔진을 부착하거나 기구의 형태가 변형된 경우 이를 수상레저기구라고 판단하기는 쉽지 않다.

해양경찰청의 ‘수상레저기구 기술자문위원회’ 관련 보도자료에서도 신종 수상레저기구 대상의 안전검사 기준이 모호하다는 점과 안전사고의 우려를 관리체계의 한계점으로 지적하고 있다. <그림 3-2>와 같이 일부 기구 또는 선박은 엔진을 부착한 모터보트 형태이며 일부는 서핑보드에 엔진을 장착하고 있다. 그러나 현행 열거식 분류체계에서는 이들 기구가 모터보트나 서핑보드에 속한다고 판단하기에는 한계가 있다. 또한 엔진을 장착하고 있는 신종 수상레저기구로 판단하기 위해서는 기존 동력수상레저기구의 정의와 열거 대상과도 비교가 필요하지만, 파워서핑은 기존 동력수상레저기구의 형태와는 큰 차이가 있어 안전검사나 관리의 대상으로 규정하기에도 한계가 있다. 따라서 신종 또는 변종 수상레저기구가 등장하고 이러한 기구를 이용하여 활동금지구역이나 원거리에서 활동하거나, 야간 항행, 음주 사고 등으로 문제가 발생하더라도, 이의 관리를 위한 법 적용은 수상레저기구에 해당하는지 여부를 판단하고 관리 대상에 포함하기 위한 법 개정 과정을 거치면서 짧지 않은 시간이 소요되기 때문에 실제 법 적용까지는 공백이 발생하게 된다.

<그림 3-2> 신종 수상레저기구 등록 관리절차



- 자료: ① 카탑보트: 혼자 자동차 지붕에서 쉽게 싣고 내릴 수 있으며, 동력장치 탈부착이 가능한 보트
 ② 컴바인드보트: 수상오토바이(제트스키)와 일반보트가 결합된 보트로 제트스키 동력을 추진력으로 주 행하는 보트
 ③ 태양열보트: 태양열 전지를 이용한 보트
 ④ 파워카약: 카약 본체 내지 아웃트리거(보조배, 일명 날개)에 동력장치가 부착한 보트
 ⑤ 파워서핑: 서핑보드에 동력장치가 부착된 보트
 자료: 해양경찰청 보도자료(2018. 2. 28)를 활용하여 연구자 재정리

2) 수상레저활동과 기구 관련 민원 사례 분석

신종 수상레저기구 등장으로 관리 절차와 법 적용의 공백 등 제약 요인과 신종 수상레저기구의 관리 대상 여부를 판단한 사례를 분석하기 위해 해양경찰청의 「수상레저안전법 질의·회신집(이하 민원 사례집)」을 검토하였다. 민원 사례집에는 신종 수상레저기구와 관련한 질의를 비롯해 신종 수상레저기구를 이용한 활동이 수상레저기구나 「수상레저안전법」 관리 대상 또는 수상레저사업장의 영업행위에 해당하는지 등에 관한 질의와 해양경찰청의 회신이 소개되어 있다. <표 3-9>와 같이 제조업체 또는 수상레저사업 민원인은 주로 자체적으로 개발한 수상레저기구나 수상레저사업에 이용되는 놀이기구 등이 「수상레저안전법」상의 수상레저기구 또는 수상레저사업장의 등록 대상이 되는지 여부를 질의하며, 해양경찰청은 기구의 특성을 고려하여 회신하고 있다.

수상레저기구의 등록이나 사업장 이용 여부 사례를 종합적으로 살펴보면 엔진의 유무(장착이나 원래 용도)와 함께 기구의 형태가 주된 판단 기준이 된다. 이에 따라 「수상레저안전법」을 집행하는 해양경찰청도 기존 열거식 분류체계를 판단하기 위해 수상레저기구의 형태와 동력 유무를 기준으로 활용하고 있다고 볼 수 있다.

<표 3-9> 수상레저기구의 질의 사례

구분	주요 내용
	[사례 1] • 질의 요지: 제조업체 A가 생산한 레저보트의 「수상레저안전법」 분류 대상 여부 • 회신 내용: 삼동형 형태의 엔진을 가지고 있는 점을 고려하여 수상레저기구(모터보트)에 해당(2004년) • 검토 결과: 선체를 가지고 있으며 엔진으로 운행하는 점을 고려하여 수상레저기구(동력수상레저기구)로 판단

구분	주요 내용
	[사례 2] • 질의 요지: 제조업체 B가 생산한 수면스키가 수상레저기구 대상 여부 • 회신 내용: 견인 방식의 워터슬레드가 아니며 독립적으로 사용되는 튜브 형태의 기구로 수상레저기구에 해당하지 않음(2012) • 검토 결과: 추진 방식과 형태의 차이로 수상레저기구가 아님
	[사례 3] • 질의 요지: 선외기 장착 기구의 동력수상레저기구 대상 여부 • 회신 내용: 선외기 장착하였으나 수상레저기구와 형태가 달라 등록 대상 수상레저기구가 아님(2014년) • 결과 검토: 수상레저기구가 아님(물놀이 유원시설)
수상자전거(충전식 전기모터 장착)	[사례 4]] • 질의 요지: 전기충전식 수상자전거의 「수상레저안전법」 상 안전검사 대상 여부 • 회신 내용: 수상자전거에 충전식 전기모터를 장착한 경우 동력수상레저기구에 해당하지 않음(2004년) • 결과 검토: 동력수상레저기구가 아님에 따라 안전검사나 등록 불필요
'테우'(제주도 전통배)의 수상레저사업 등록	[사례 5]] • 질의 요지: 무동력/동력(선외기 장착) 테우의 수상레저사업 등록 여부 • 회신 내용: 무동력 테우가 노를 이용할 경우 노보트의 일종으로 판단 수상레저사업 등록 가능, 선외기를 부착할 경우 수상레저기구로 판단할 수 없음(2009년) • 결과 검토: 본래 추진 방식을 고려하여 수상레저기구로 판단

구분	주요 내용
뗏목의 「수상레저안전법」 적용 (무동력/선외기 장착)	[사례 6] • 질의 요지: 뗏목의 무동력 또는 선외기 장착에 따른 「수상레저안전법」 관리 대상 유무 • 회신 내용: 뗏목을 수상레저활동에 이용하는 경우 노나 샷대 이용 시 노보트의 일종으로 인정 가능. 한편 선외기 장착 시 동력수상레저기구가 정의하고 있는 것과 형태, 운전 방식에 해당하지 않아 수상레저업에도 해당하지 않음 (2016년) • 검토 결과: 사업장에서 동력 또는 무동력 장치 장착 유무에 따라 등록 대상 여부 판단
테우(제주도 전통배)를 이용한 낚시체험	[사례 7] • 질의 요지: 테우를 이용한 낚시체험이 「수상레저안전법」 대상 여부 • 회신 내용: 닻으로 고정된 테우의 선상에서 낚시를 영업행위로 하는 경우 수상레저사업 등록 대상 아님. 또한 테우의 구조가 형태가 노나 상앗대 등이 이동 없이 고정되어 있는 경우 수상레저기구로 판단할 수 없음(2008년) • 결과 검토: 고정식 설비, 낚시행위는 타법 관리 대상

자료: 해양경찰청(2018a)을 기초로 연구자 재정리

한편 민원 사례집 검토 결과, 판단의 근거와 관련해 몇 가지 시사점을 도출할 수 있다. 우선 동력의 유무 측면에서 볼 때 [사례1]은 동력수상레저기구로 판단하고 있으나, [사례3]은 동력수상레저기구로 인정하지 않는데 그 근거로 기존 동력수상레저기구와 형태가 다르다는 점을 들고 있다. 그러나 유사한 형태의 기구가 등장하는 경우도 있으므로, 형태만을 기준으로 수상레저기구 여부를 판단하는 것은 한계가 있으며 열거식 분류체계의 한계로 볼 수 있다.

[사례2]는 워터슬레드 형태가 아니고 견인형 추진 방식이 아니라는 이유로 수상레저기구에서 제외하고 있지만, 수상레저활동 차원에서 패들보드 활동과 기구의 형태, 이용 방식에서 유사한 점이 많은 것으로 판단된다. 따

라서 열거식의 분류체계를 통한 검토가 아니라 형태와 놀이 방식을 고려한다면 새로운 판단 기준을 설정할 수 있을 것으로 생각된다. 또한 [사례 5]의 경우에도 동력의 기준을 어떻게 설정하는지에 따라 동력·무동력 여부로 수상레저기구를 판단할 수 있다. [사례 5, 6, 7]은 제주도 전통 배인 테우와 관련하여 노를 이용하여 수상레저사업을 하는지 여부, 선외기 엔진 장착 여부, 수상레저기구를 이용한 레저행위가 낚시를 포함하는지 여부에 따라 각각 다른 검토 결과가 도출된다. 한편 동력·무동력에 앞서 수상레저사업장에서 안전관리를 고려해 수상레저활동의 범주를 명확하게 설정했다면, 이 또한 수상레저활동의 범주에 포함될 수 있을 것으로 판단된다. 수상레저활동 중 ‘블롭점프’의 수상레저기구 등록 과정을 살펴보면, 블롭점프에 이용되는 놀이기구는 동력이나 무동력수상레저기구와는 형태적으로 차이가 크다. 그러나 수상레저사업장에서 블롭점프 이용자의 안전사고가 빈번하게 발생함에 따라 법 개정을 통해 수상레저기구 분류체계로 편입시켰다. 안전사고 예방을 위해 새로운 수상레저기구를 포함하는 것은 관리의 공백을 막기 위해 필요한 조치이다. 그러나 수상레저사업장에서 이용하는 기구를 등록하도록 규제하기보다, 사업장 안전관리 기준 강화를 통해 이용자의 안전관리가 가능할 것으로 판단된다. 사업장 안전관리 기준을 강화한다면 새로운 기구의 출현과 무관하게 이용자가 안전한 레저활동을 즐길 수 있을 것으로 생각된다.

신종 수상레저기구 등장에 따른 민원 사례를 종합해 볼 때, 열거식 분류 방식은 수상레저활동 관리와 수상레저활동자에게 편의를 제공한다는 측면에서 제도적 공백과 관리상의 한계점이 존재한다. 이에 국내 수상레저활동 여건의 평가와 「수상레저안전법」의 제약 요인, 열거식 분류 방식의 한계와 대안과 관련해 수상레저 분야 전문가를 대상으로 설문조사를 진행하고 결과 분석을 통해 정책적 시사점을 도출하도록 한다.

2. 전문가 설문조사 분석

1) 조사 개요

수상레저활동 관리제도 개선 방안 마련을 위해 전문가를 대상으로 설문 조사를 진행했다. 전문가 설문조사는 국내 수상레저활동 환경을 평가하고, 레저 목적으로 이용되는 선박 또는 기구의 등록·관리제도의 문제점과 개선 방안 등을 파악하기 위한 문항으로 구성했다.

〈표 3-10〉 전문가 설문조사 설계

구분	주요 내용	
조사 대상	수상레저기구 기술자문위원회 위원과 「수상레저안전법」, 수상레저사업 관련 산·학·연 전문가 30명	
조사 방법	전화와 온라인 조사	
조사 기간	2021년 9월	
조사 항목	수상레저활동 여건	• 수상레저활동 이용 환경 • 수상레저활동 장애 요인 • 수상레저 활성화 정책 우선순위
	레저선박 등록·관리제도	• 수상레저 관련 법·제도 정비 방향 • 수상레저활동 관련 법·제도의 만족도 • 수상레저활동을 위한 기구와 선박의 열거식 분류체계 • 「수상레저안전법」 시행령, 시행규칙에 제시된 수상레저 기구 분류체계 개선 방안
	이용환경 개선	• 레저보트 구매·소유·이용 관련 애로사항 • 레저보트 구매·소유 관련 개선책 • 정책 건의 사항(레저보트 관련 세금, 등록과 검사제도, 면허취득, 보험, 구매 절차 등) • 레저선박 무등록·미등록 문제점과 해소 방안

자료: 연구자 작성

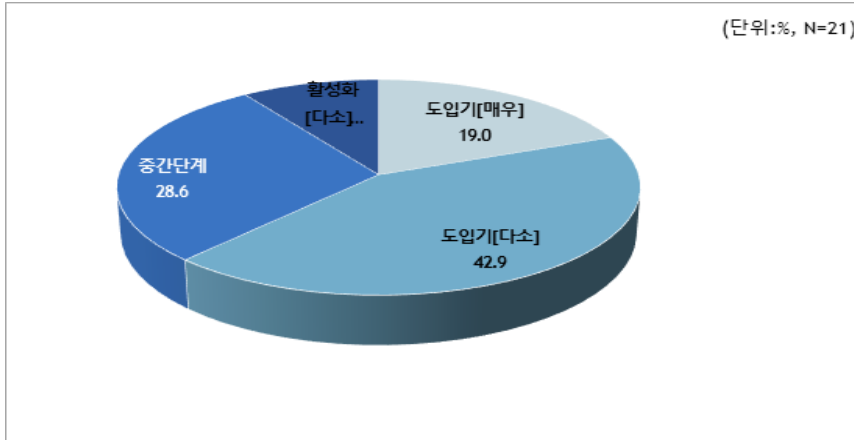
「수상레저안전법」의 제도적 개선 사항 도출을 위해 전문가 설문조사를 진행한 이유는 수상에서 레저 목적 선박이나 기구의 등록과 검사와 관련한 법률의 제정·개정 과정, 「수상레저안전법」상 수상레저기구의 종류나 특성 등은 일반인을 대상으로 하는 조사를 통해 시사점을 얻는 데 한계가 있기 때문이다.

본 전문가 설문조사는 선박과 레저선박 관련 법률 전문가, 수상레저기구 등록과 안전검사 관련 사항을 자문하는 ‘수상레저기구 기술자문위원회’ 소속 자문위원, 레저선박의 등록과 검사 업무를 수행하는 전문기관의 검사원, 레저선박을 이용한 업무에 종사하는 사업자 등 수상레저기구를 포함한 레저 목적 선박의 등록 관리제도 분야 전문가 30명을 조사 대상으로 구성하였다. 1차 전문가 인터뷰를 통해 「수상레저안전법」상의 수상레저활동과 수상레저기구 분류 체계의 제약 요인에 관한 의견을 수렴하고, 문헌조사와 전문가 자문, 연구진 회의를 통해 설문조사 문항을 구성하였으며, 1차 사전 조사를 바탕으로 설문조사 항목의 구성과 세부 내용을 조정하였다.

2) 수상레저활동 여건 분석

국내 수상레저활동 환경과 관련하여 레저선박과 기구의 이용 여건에 관한 전문가 의견을 조사하였다. 전문가들은 「수상레저안전법」이 시행된 지 20년이 지난 현시점에도 국내 수상레저 분야가 여전히 도입기에 머물고 있다고 평가하고 있으나, 향후 발전 전망에서는 긍정적인 기대감이 높은 것으로 나타났다. 전문가들은 향후 수상레저 분야의 발전 전망이 높다고 평가한 이유로 ‘여가시간 증대’와 ‘소득 여건 개선’과 ‘해양레저활동 관심 증대’, ‘해양레저활동 변화 추세’라고 응답했으며, 향후 레저선박이나 기구를 이용한 레저활동 인구가 증가할 것이라고 전망하고 있다. 반면에 발전 전망을 낮게 평가한 답변은 없었다.

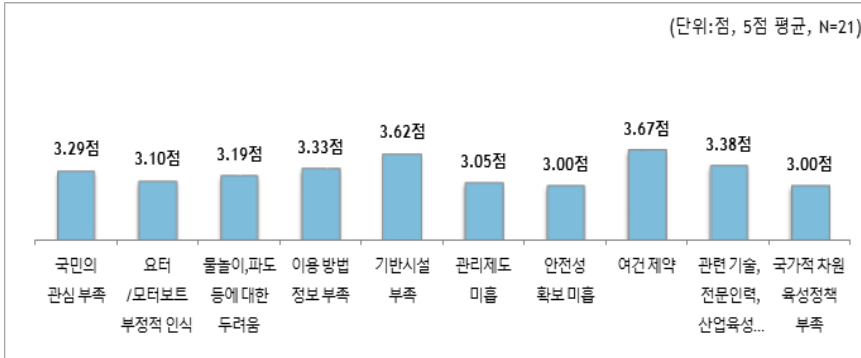
〈그림 3-3〉 국내 수상레저활동 여건 분석



자료: 연구자 작성

국내 수상레저활동이 활성화하지 못한 장애요인과 관련하여 전문가들은 보기로 제시된 10개 항목에서 대부분 보통(3.0점) 이상의 부정적 의견을 제시하였다. 즉, 전문가들은 수상레저시장의 발전 전망을 긍정적으로 평가한데 비해 수상레저활동 활성화를 가로막는 다양한 제약요인이 존재하며 수상레저활동을 위한 마리나, 관리시설 등 기반시설의 부족과 계절성, 어장 이용 등의 여건이 취약하다고 평가하였다. 수상레저 활성화를 위한 제도적 기반이 마련되고 관련 정책이 수립된 지 20년이 흘렀음을 감안할 때 기반시설의 부족은 시급히 개선해야 할 사항으로 판단된다.

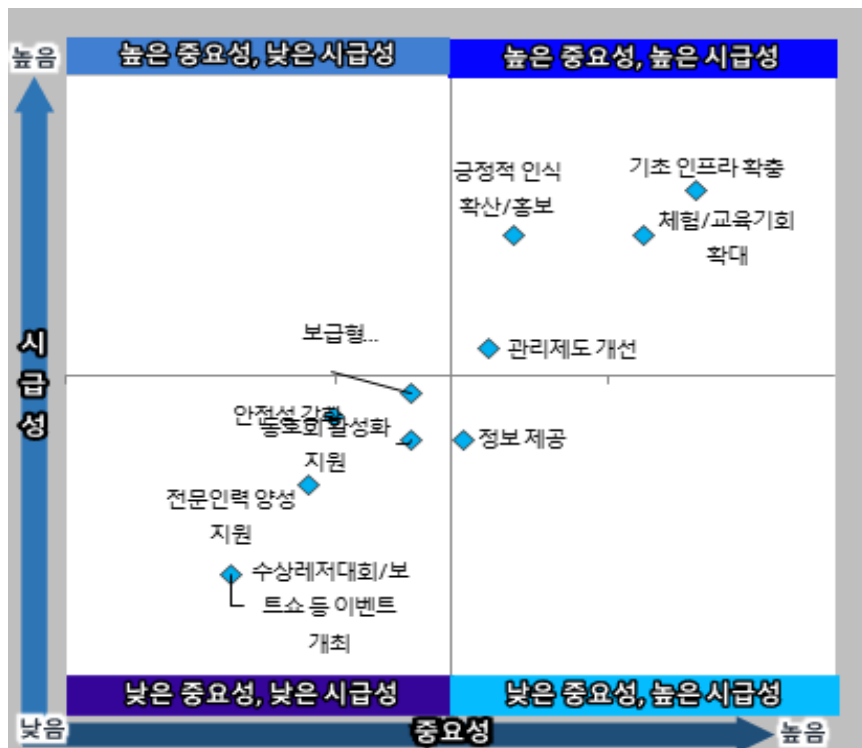
〈그림 3-4〉 국내 수상레저활동 장애요인 분석



자료: 연구자 작성

국내 수상레저활동 활성화를 위한 주요 정책 항목을 도출하고 각 정책의 중요성과 시급성을 함께 평가하였다. 조사 결과 전문가들은 수상레저활동 장애요인과 동일하게 수상레저활동을 위한 기초 인프라 부족이 정책의 중요성과 시급성 측면에서 매우 중요하다고 평가하였다. 정책의 시급성 측면에서는 수상레저활동에 대한 긍정적 인식과 홍보 확산이 가장 중요하며, 중요성 측면에서는 체험과 교육 기회 확보가 가장 중요한 것으로 나타났다. 분석 결과를 종합하면 전문가들은 수상레저시장의 대중화를 위해 기반시설과 수요 확산이 중요하다고 인식하고 있다.

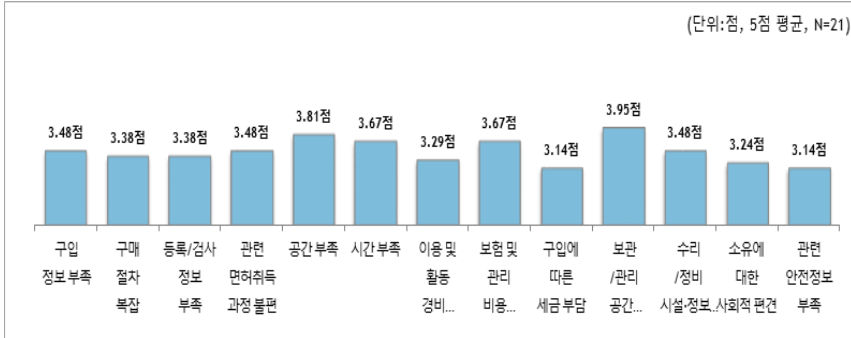
〈그림 3-5〉 국내 수상레저활동 활성화 정책의 중요도와 시급성



자료: 연구자 작성

수상레저활동과 기구 관련 제도의 개선 사항 도출에 앞서 수상레저활동을 위한 기구의 구매와 소유, 이용과 관련된 장애요인에 관한 전문가 의견 조사 결과는 다음과 같다. 전문가들은 13가지 평가항목에서 모두 보통(3.0 점) 이상으로 부정적인 평가를 내리고 있는데, 앞서 분석한 수상레저활동의 장애요인과 유사하게 레저기구의 이용에도 다양한 장애요인이 존재하는 것으로 판단된다. 특히 기반시설의 부족, 활동공간의 부족, 보험과 관리비용 부담 등이 기구의 구매와 소유, 이용 활성화를 가로막는 걸림돌로 지적되었다.

〈그림 3-6〉 국내 수상레저기구 구매·소유·이용의 장애요인 분석



자료: 연구자 작성

3) 국내 레저선박 등록·관리제도

「수상레저안전법」을 중심으로 레저 목적 선박의 등록과 관리제도의 문제점, 개선 방안과 관련해 질문하였다. 질문에 앞서 국내 수상레저활동의 여건과 장애요인의 분석을 바탕으로 전문가들에게 설문 문항과 관련된 안내 사항을 먼저 제시하고 향후 법적 개선 사항을 질문하는 방식으로 조사를 진행했다. 레저선박의 등록과 관련해서는 「수상레저안전법」 외에 「선박법」, 「선박안전법」, 「마리나항만법」 등에서 정의하고 있는 레저 목적 선박 정의 규정의 상호 비교와 더불어 「수상레저안전법」상 정의 규정과 「수상레저안전법」 시행령, 시행규칙에서 열거하고 있는 수상레저기구의 종류와 현행 열거식 분류체계 관련 설명 자료를 제시하였다.

2000년부터 시행되기 시작한 「수상레저안전법」은 수상레저활동의 질서 유지와 안전사고 예방, 산업지원 등 다양한 목적이 있지만, 도입 초기에는 안전사고의 중요성이 강조되었다. 최근 수상레저활동 트렌드 변화를 고려할 때 전문가들은 수상레저 참여 인구 증가에 따른 수상레저활동 활성화가 법이나 제도의 개선을 위한 기본 방향으로 가장 중요하다고 답변했으며,

[전문가 의견조사 안내 사항]

○ 우리나라에서 수상레저활동과 관련한 레저선박 등록·검사는 「선박법」, 「선박안전법」, 「수상레저안전법」에서 다루고 있으며, 사업과 관련된 사항은 「유도선법」, 「해운법」, 「수상레저안전법」, 「마리나항만법」 등 여러 법률의 규정을 따르고 있습니다. 국내 레저목적 선박 또는 기구는 관련 법률에 따라 다음과 같이 분류됩니다.

○ 선박안전법에 따른 플레저보트(기선과 범선)의 정의

- 플레저보트: 스포츠 또는 레저용으로 사용되는 기선과 범선
- 기선: 기관(機關)을 사용하여 추진하는 선박[선체(船體) 밖에 기관을 붙인 선박으로 그 기관을 선체로부터 분리할 수 있는 선박 및 기관과 돛을 모두 사용하는 경우로 주로 기관을 사용하는 선박을 포함한다]과 수면비행선박(표면효과 작용을 이용하여 수면에 근접하여 비행하는 선박을 말한다)
- 범선: 돛을 사용하여 추진하는 선박(기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 돛을 사용하는 것을 포함한다)

○ 「수상레저안전법」에 따른 수상레저기구의 정의

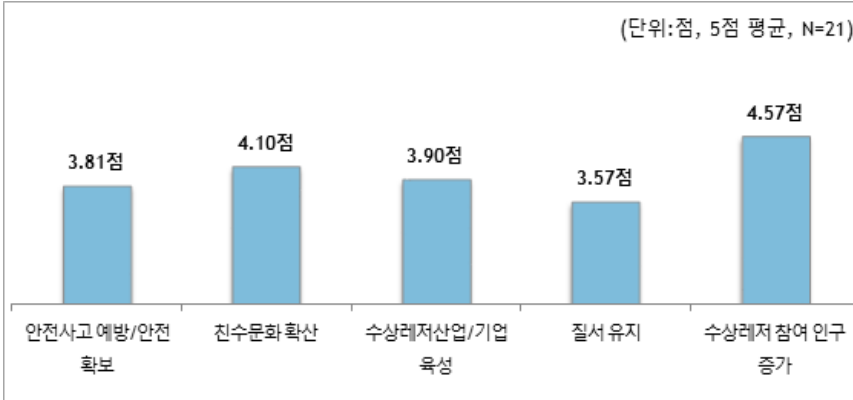
- 수상레저기구: 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것
- 동력수상레저기구: 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령으로 정하는 것

○ 한편 「수상레저안전법」 상 수상레저기구는 새로운 기구나 선박이 등장할 때마다 열거하는 방식으로 법률을 개정함에 따라 법 적용 및 안전관리 측면에서 혼선이 발생하고 있어 이의 분류체계에 대한 개선이 요구되고 있습니다.

- 2000년 기준 수상레저기구 → 시행령 15개 종류
- 2021년 기준 수상레저기구 → 시행령 15개 종류, 시행규칙 11개 종류 등 총 26개 종류

그다음으로는 친수문화 확산과 수상레저산업과 기업의 육성이 중요하다고 응답하였다. 설문조사에 응답한 전문가들은 수상레저시장의 활성화를 위한 규제 완화를 중심으로 법·제도가 개선되어야 한다는 데 큰 공감대를 형성하고 있었다.

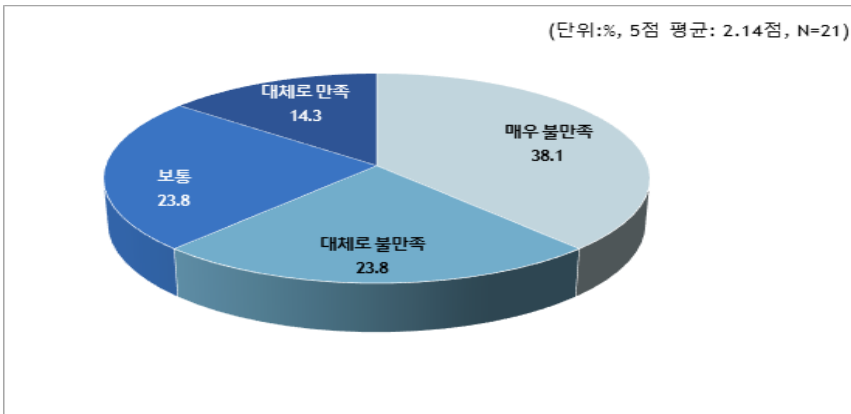
〈그림 3-7〉 국내 수상레저활동 법·제도 개선 방향



자료: 연구자 작성

수상레저활동 관련 법·제도의 개선 방향에 관한 의견을 바탕으로 현재 수상레저활동 관련 법·제도의 만족도를 살펴보면 다음과 같다.

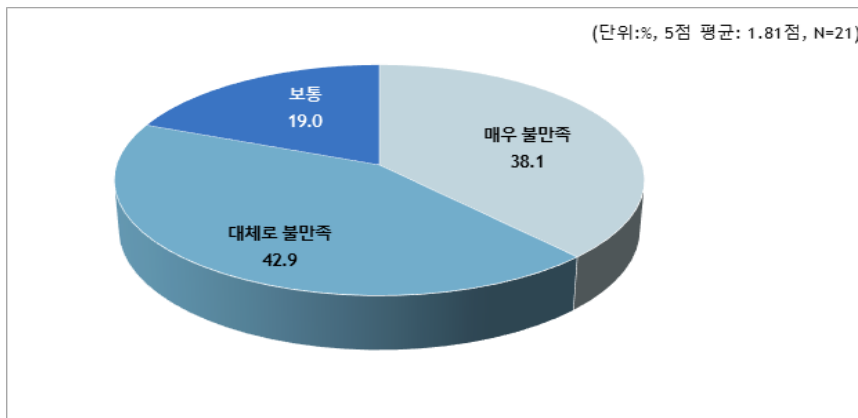
〈그림 3-8〉 수상레저활동 관련 법·제도 만족도



자료: 연구자 작성

전문가들은 현재 시행되고 있는 수상레저 안전 관련 법·제도에 대해 매우 불만족스럽거나 대체로 만족하지 않는다는 의견이 61.9%였으며 리커트 5점 척도로 평가 시 2.14점으로 나타나, 현행 제도의 만족도가 낮은 것으로 평가되었다. 또한 수상레저기구의 열거식 분류체계 평가 결과를 살펴보면, 수상레저활동을 위한 법·제도의 만족도보다 부정적 평가가 더 높게 나타났다. 조사 결과 부정적 의견은 81.0%로 나타났으며 리커트 5점 척도로 1.81점으로 평가되었다.

〈그림 3-9〉 수상레저기구의 열거식 분류체계 만족도

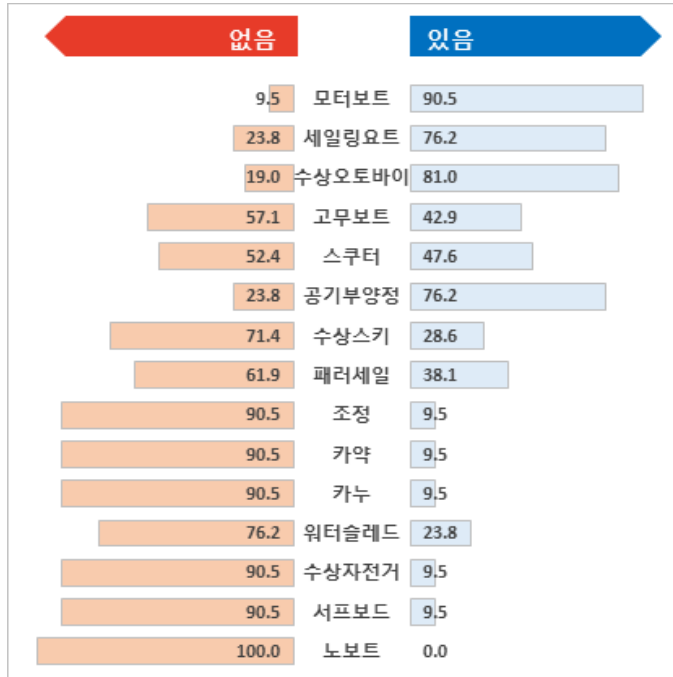


자료: 연구자 작성

수상레저활동 관련 법·제도와 수상레저기구의 열거식 분류체계 평가를 바탕으로 「수상레저안전법」 시행령에서 규정한 15가지 수상레저기구와 시행규칙에서 규정한 11가지 수상레저기구의 설명을 제시하면서 개별 기구를 열거식으로 관리, 단속해야 할 필요성이 있는지 조사했다. 우선 시행령에서 제시하고 있는 15가지 수상레저기구 중 모터보트(90.5%), 수상오토바이(81.0%), 세일링요트(76.2%), 공기부양정(76.2%) 등은 관리 필요성이

높게 나타났다. 반면 노보트(100%), 서프보드(90.5%), 카누(90.5%), 카약(90.5%) 등은 관리, 단속이 필요하지 않다는 응답이 높게 나타났다.

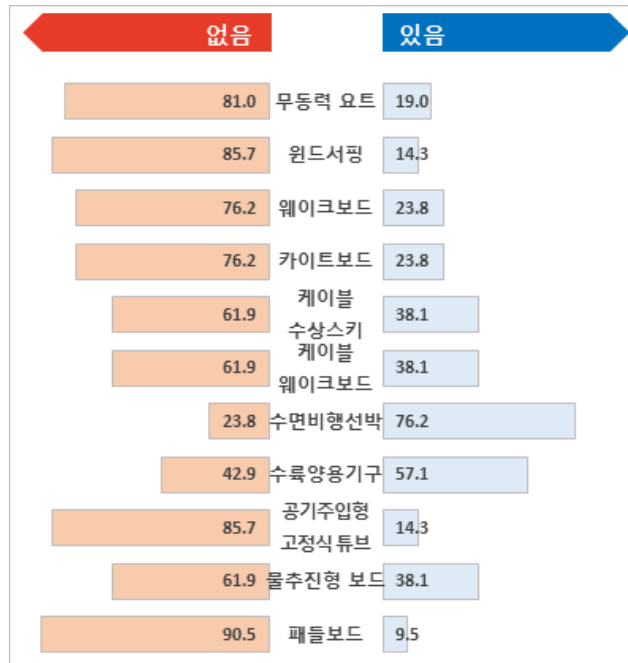
〈그림 3-10〉 수상레저기구 관리와 단속 필요성(시행령 15가지)



자료: 연구자 작성

시행규칙에 규정된 11가지 수상레저기구의 평가는 다음과 같다. 평가 결과 단속과 관리가 필요한 기구로 수면비행선박(76.2%), 수륙양용기구(57.1%), 물추진형 보드(38.1%) 등이 꼽혔다. 반면 윈드서핑(85.7%), 공기주입형 고정식 튜브(85.7%), 무동력 요트(81.0%), 카이트보드(76.2%) 등은 관리와 단속이 필요하지 않다는 평가가 상대적으로 높게 나타났다.

〈그림 3-11〉 수상레저기구 관리와 단속 필요성(시행규칙 11가지)



자료: 연구자 작성

시행령과 시행규칙에 열거된 수상레저기구의 관리와 단속 필요성에 관한 평가를 바탕으로 개별 기구의 관리와 단속이 필요하거나 필요하지 않은 이유를 주관식으로 질문하였다. 전문가들은 법적 규제가 필요하다고 응답한 기구의 분류가 너무 세분화되고 나열식으로 이루어져 있으며, 이와 같은 분류의 근거가 부재하다고 평가했다. 또한 열거식 분류 방식은 기술이 발전하는 속도보다 늦기 때문에 관리에 소요되는 시간과 예산이 과다하고 인력의 낭비를 초래한다고 답변했다. 또한 열거식 분류 방식은 너무 복잡하며 통일성도 없고 단속 목적 외에 산업발전에 도움이 안 된다고 평가하며, 해당 기구의 특성 관련 설명이 없어 이를 단속하는 담당자에 따라 의견이 달라진다고 지적하였다.

반면 관리와 단속이 필요한 기구로 일정 속도가 있거나 고속, 고마력의 수상레저기구, 이용 빈도가 높은 기구 등을 들면서 이들 기구는 단속이 필요하며, 동력수상레저기구로 등록된 기구는 관리와 단속이 필요하다고 응답하였다.

전문가들의 의견을 종합해 보면 동력수상레저기구의 지금과 같은 단순 열거식 분류체계는 현실을 반영하지 못하므로 기구의 특성을 반영한 유형화가 필요한 것으로 판단된다. 또한 수상레저활동의 안전관리를 위해서 동력으로 추진되는 수상레저기구는 관리와 단속이 필요하며, 일부 기구는 수상레저기구 관리 대상으로 포함하는 것이 불필요한 것으로 나타났다.

수상레저기구에 대한 열거식 분류체제의 평가를 바탕으로 「수상레저안전법」의 정의 규정의 개정 필요성을 살펴보았다. 설문에 앞서 현행 정의 규정을 설명하고, 수상레저활동과 수상레저기구가 상호 개념을 차용하고 있으므로 수정 방안을 모색하는 차원에서 질문하였다. 전문가들은 수상레저활동의 정의 규정에서 수상레저기구라는 용어를 제외하자는 의견을 제시했으며, 수상레저기구와 관련해서는 레저선박의 선체 길이를 정의 규정에 포함해야 한다는 의견을 제시했다.

[전문가 의견조사 안내 사항]

- 수상레저활동: 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동
- 수상레저기구: 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것

설문조사 결과를 종합하면 전문가들은 수상레저기구 분류체제의 개선 필요성에 높은 공감대를 형성하고 있었으며, 수상레저기구의 특성 중 동력 또는 무동력수상레저기구 여부, 사업장으로 영리를 추구하는 대상인지 아

다면 개인의 자유로운 레저활동 목적이 있는지에 따라 분류체계를 개편할 필요성이 있다고 보는 의견이 높게 나타났다.

이와 관련하여 열거식 분류체계 개선 방안과 관련한 의견은 다음과 같다. 수상레저기구별 명문화 필요성을 조사하고 수상레저활동 정의 규정의 개선 사항을 바탕으로 수상레저기구를 동력, 무동력, 견인형, 기타 등 수상레저기구별 특성을 기준으로 구분한 예시를 제시한 후 이러한 분류 방식에 관한 의견을 조사하였다.

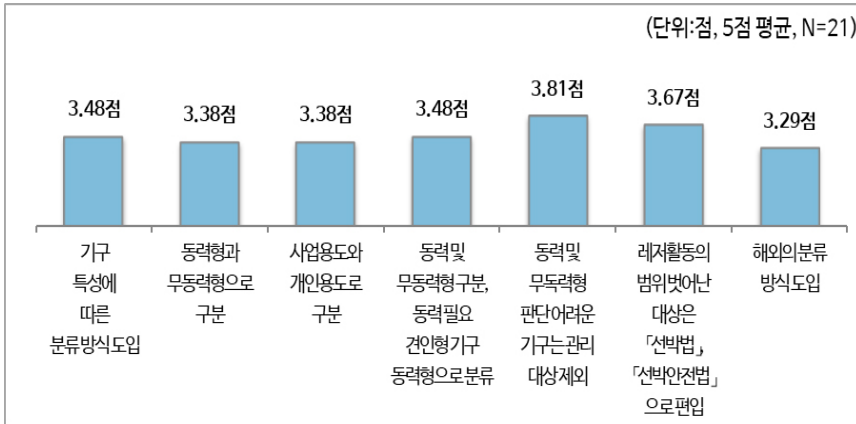
[수상레저기구의 분류 예시]

- 동력: 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트 등 등록대상 동력수상레저기구와 스쿠터, 공기부양정, 수면비행선박, 수륙양용기구, 물추진형 보드 등
- 무동력: 조정, 카누, 카약, 수상자전거, 노보트, 무동력 요트, 윈드서핑, 패들보드
- 견인형(동력수상레저기구와 연결): 수상스키, 페러세일, 워터슬레드, 웨이크보드, 카이트보드
- 견인형(케이블 등을 통해 동력 전달장치와 연결): 케이블 수상스키, 케이블 웨이크보드
- 기타: 서프보드, 공기주입형 고정식 튜브

전문가들은 수상레저기구 분류 방식의 개선과 관련하여 기구의 특성에 근거한 분류 방식을 높게 평가하는 것으로 나타났다. 또한 레저기구의 동력 유무에 따른 분류체계를 도입하고 동력이나 무동력으로 판단하기 어려운 기구는 관리 대상에서 제외하자는 의견이 가장 높았다. 즉, 수면비행선박이나 공기부양정 등은 레저 목적보다는 교통이나 운송 수단의 기능이 강하다고 판단하여 수상레저활동 목적으로 분류하는 것은 타당하지 않다는 의견을 제시하면서, 수면비행선박이나 공기부양정은 「선박법」과 「선박안전법」에 따른 관리 대상으로 규정하는 것이 타당하다는 의견을 제시했다. 또한 동력이 수반되지 않으면 활동이 불가능한 수상스키나 웨이크보드, 워터슬레드도 별도로 분류할 필요성이 낮다고 응답하였다. 즉, 견인형 수상레저기구는 동력수상레저기구에 부속된 장치로 인식하는 것이 타당하며, 사업

장 관리를 통해 수상레저기구나 이용자의 안전을 점검하는 방식이 타당하다는 의견을 제시한 것으로 판단된다.

〈그림 3-12〉 수상레저기구 분류 방식 개선 방안

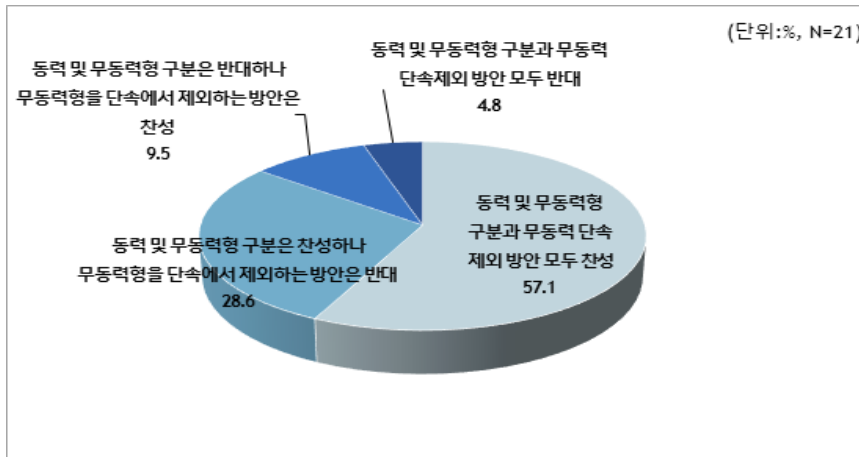


자료: 연구자 작성

수상레저기구를 동력과 무동력으로 구분하는 것과 함께 등록이나 단속에 관한 전문가의 의견은 다음과 같다. 우선 전문가 중에서 수상레저기구를 동력과 무동력으로 구분하고 단속에서 모두 제외하는 것을 반대하는 의견은 4.8%로 나타나 동력과 무동력으로 구분하는 것 자체의 반대는 매우 낮다. 동력과 무동력으로 구분하는 것을 찬성한 전문가 중 무동력을 단속 대상에서 제외하자는 의견은 57.1%로 절반 이상이 무동력수상레저기구 단속의 필요성이 없다고 판단하고 있다. 그리고 무동력수상레저기구를 단속 대상에서 제외하는 것을 반대하는 비율은 28.6%로 나타났다. 전문가 의견을 동력과 무동력 구분, 무동력수상레저기구 단속의 필요성으로 대별하여 살펴보면 동력과 무동력 구분에 찬성하는 응답자는 95.2%이며, 무동력수상레저기구의 단속에는 33.4%가 반대하는 것으로 나타났다. 응답자들이 무

동력수상레저기구의 단속에 반대하는 이유는 무동력수상레저기구의 안전 사고 발생 가능성을 우려하는 것으로 판단된다.

〈그림 3-13〉 수상레저기구 분류방식에 따른 관리 및 단속 방안 의견

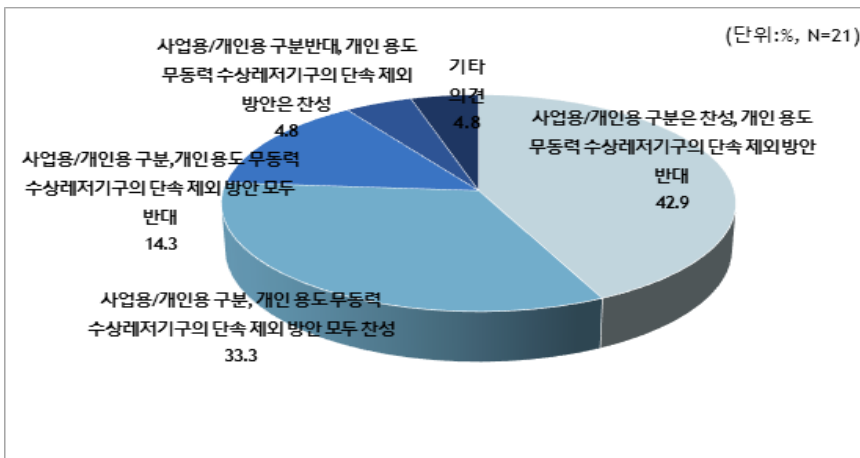


자료: 연구자 작성

다음으로 수상레저기구의 이용 목적과 이용 공간에 따른 분류 차원에서 사업장의 수상레저기구와 개인용 수상레저기구의 관리와 단속 관련 의견을 분석하였다. 분석 결과에 따르면 사업장과 개인용 수상레저기구의 구분은 찬성하지만, 사업용도와 개인용도의 무동력수상레저기구를 단속에서 제외하는 것에는 반대한다는 의견이 42.9%로 가장 높게 나타났으며, 사업장과 개인용 수상레저기구의 구분과 개인용 수상레저기구의 단속 제외를 모두 찬성한다는 의견은 33.3%로 나타났다. 또한 사업용도와 개인용도의 구분, 개인용 수상레저기구의 단속에는 모두 반대한다는 의견이 14.3%, 사업용도와 개인용도의 구분은 반대하나 개인의 수상레저기구의 단속 제외에 찬성한다는 의견은 4.8%로 나타났다.

사업용도와 개인용도의 구분 관련 의견을 종합해 보면 사업용도와 개인용도를 구분하는 것에는 동력이나 무동력의 구분보다 찬성 비율이 상대적으로 낮았으나, 사업용도 구분을 전제로 개인이 사용하는 무동력수상레저기구를 단속에서 제외하는 것은 상대적으로 찬성 의견이 높게 나타났다. 즉, 전문가들은 사업장 관리책임과 개인의 책임 차원에서 무동력수상레저기구의 관리는 이용자 개인이 스스로 안전을 확보해야 한다고 보는 비율이 높은 것으로 판단된다.

〈그림 3-14〉 수상레저기구 용도 구분과 개인용 수상레저기구 관리와 단속 방안 의견

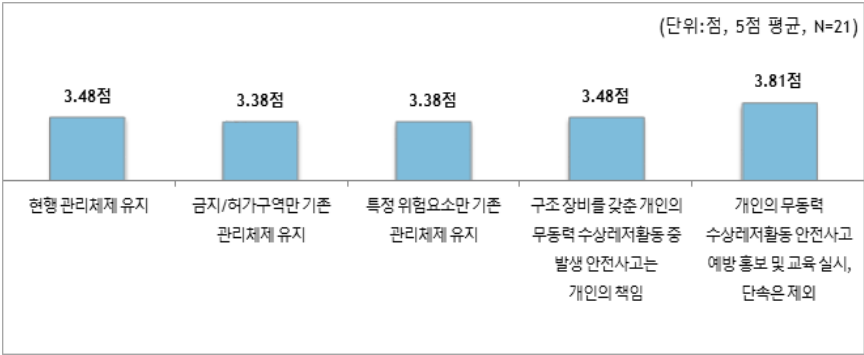


자료: 연구자 작성

동력과 무동력의 구분, 사업장과 개인의 관리책임 분류와 연계하여 무동력수상레저기구의 안전관리 개선 방안을 살펴보면 다음과 같다. 조사 결과 전문가들은 개인의 레저활동과 활동 중 발생할 수 있는 안전사고는 개인 스스로 책임져야 한다고 인식하는 비율이 높게 나타났다. 즉, 전문가들은 제시된 설문 문항에서 관리기관은 안전사고 예방과 홍보, 교육을 중심으로

정책을 추진하고, 개인은 스스로 안전에 관한 인식과 안전 장비를 갖추어야 한다는 의견이 높게 나타났다. 또한 수상레저활동 금지구역이나 제한구역 등 안전을 위협하는 공간만 현 관리체제를 유지해야 한다는 의견이 높았다. 전문가들은 개인의 안전은 개인 스스로가 책임져야 한다는 인식에 높은 공감대를 형성하고 있는 것으로 판단된다.

〈그림 3-15〉 무동력수상레저기구의 안전관리 개선 방안



자료: 연구자 작성

「수상레저안전법」은 수상레저기구를 정의하면서 ‘기구’ 또는 ‘선박’이라는 표현을 함께 사용하고 있지만 이를 어떻게 구분하는지는 설명이 부족하다. 한편 「선박법」과 「선박안전법」에서는 선박의 정의를 명확하게 제시하고 있으므로, 수상레저기구라는 표현 속에서 기구와 선박은 어떻게 다른지 검토는 수상레저기구의 분류에 영향을 줄 수 있는 것으로 판단된다. 그리고 수상레저기구를 포함한 국내 레저 목적 선박의 관리는 「수상레저안전법」 외에 「선박안전법」에 따라 등록하고 플레저보트 검사 기준에 따라 검사가 가능하다. 이에 전문가들에게 ‘기구’와 ‘선박’의 사전적 의미를 제시하고 「수상레저안전법」과 「선박법」의 구분에 관해 질문하였다.

[기구의 선박의 의미 구분]

- 기구: 역학적인 운동이나 작용을 하도록 구성되어 있는 기계나 도구 따위의 내부 구성
- 선박: 사람이나 짐 따위를 싣고 물 위로 떠다니도록 나무나 쇠 따위로 만든 물건. 모양과 쓰임에 따라 보트, 나룻배, 기선(汽船), 군함(軍艦), 화물선, 여객선, 유조선 등으로 나뉨

「수상레저안전법」 시행령의 15가지 수상레저기구가 선박 또는 기구에 해당하는지 구분한 조사에서 전문가들은 모터보트, 세일링요트, 공기부양정은 선박에 해당한다고 응답한 비율이 높았다. 반면 대부분의 무동력수상레저기구는 기구에 해당한다는 의견이 높았으며, 동력수상레저기구에 해당하는 수상오토바이도 선박보다 기구에 해당한다는 응답 비율이 높게 나타났다.

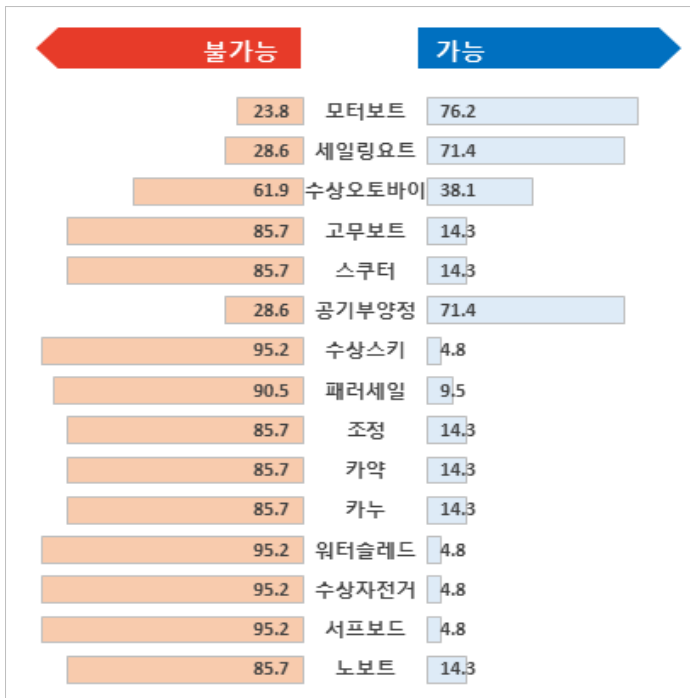
〈그림 3-16〉 「수상레저안전법」 시행령 중 ‘기구’ 또는 ‘선박’ 해당 여부



자료: 연구자 작성

시행령에서 규정한 15가지 수상레저기구의 선박, 기구 분류와 연계하여 「선박안전법」으로 관리가 가능한지에 관한 분석 결과는 다음과 같다. 전문가들은 모터보트, 세일링요트, 공기부양정 등 선박에 해당하는 것은 「선박안전법」으로 관리가 가능하다는 의견을 제기했다. 그리고 기구에 해당한다고 판단한 것은 현행 「수상레저안전법」에 따른 관리가 타당하다는 의견이 높게 나타났다. 종합하면 시행령에서 제시한 15가지 기구 중 동력이고 플레저보트 검사기준을 적용할 수 있는 대상은 「선박안전법」으로 관리하는 방안도 검토가 가능할 것으로 판단된다.

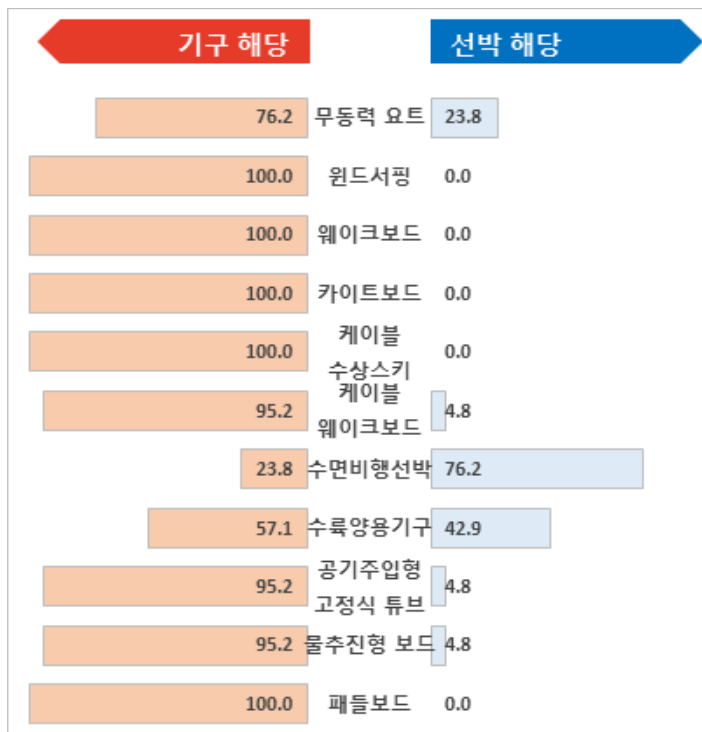
〈그림 3-17〉 「수상레저안전법」 시행령 중 선박안전법 관리 여부



자료: 연구자 작성

「수상레저안전법」 시행규칙의 11가지 수상레저기구가 선박 또는 기구에 해당하는지 평가한 결과 전문가들은 수면비행선박과 수륙양용기구는 선박에 해당한다는 의견을 제시하였다. 그리고 대부분의 무동력수상레저기구나 견인형 수상레저기구는 기구에 해당한다는 의견 비율이 높게 나타났다.

〈그림 3-18〉 「수상레저안전법」 시행규칙 중 ‘기구’ 또는 ‘선박’ 해당 여부

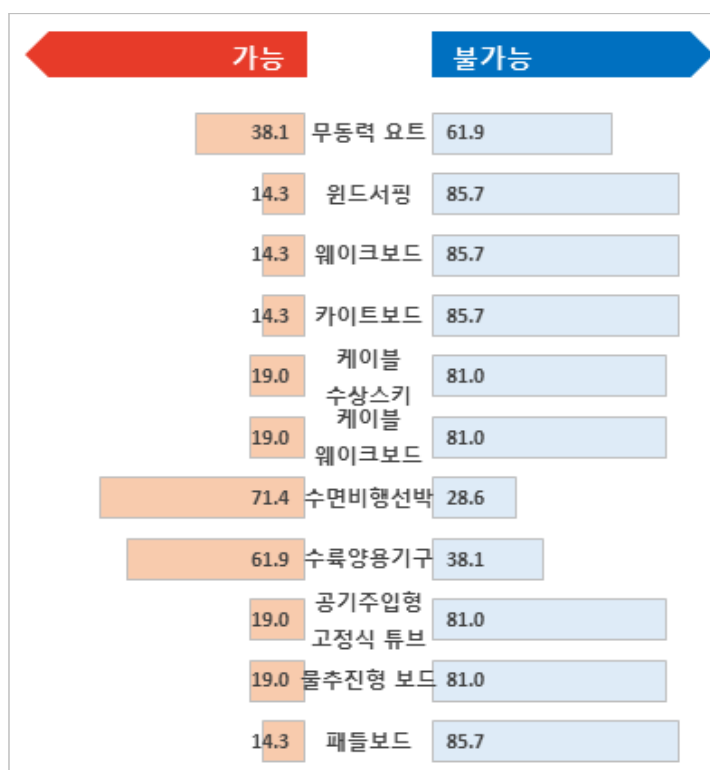


자료: 연구자 작성

시행규칙의 11가지 수상레저기구 중 「선박안전법」으로 관리가 가능한지 여부의 분석 결과는 다음과 같다. 전문가들은 앞서 선박에 해당한다고 응답한 수면비행선박과 수륙양용기구는 「선박안전법」으로 관리가 가능하다

는 의견을 제시했다. 그리고 기구에 해당한다고 판단한 부분은 현행 「수상 레저안전법」에 따른 관리가 타당하다는 의견을 제시했다. 분석 결과를 종합해 보면 시행령에서 규정하고 있는 15가지 기구와 마찬가지로 시행규칙에서 나열하고 있는 수상레저기구 중에서 플레저보트 검사 기준을 적용할 수 있는 대상은 「선박안전법」으로 관리하는 방안도 검토가 가능할 것으로 판단된다.

〈그림 3-19〉 「수상레저안전법」 시행규칙 중 선박안전법 관리 여부

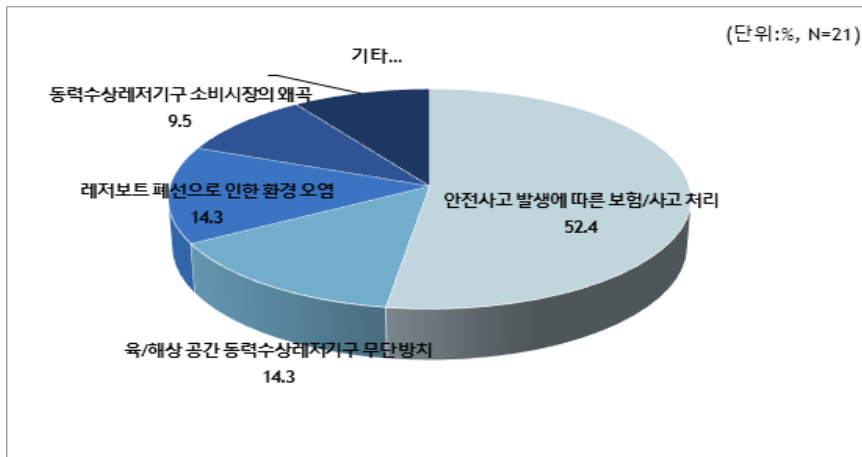


자료: 연구자 작성

4) 레저선박 등록·관리제도 개선 방안

레저선박 관리 기반 개선과 연계하여 전문가들에게 레저선박의 무등록과 미등록에 따른 문제점을 질문했다. 조사 결과 안전사고 발생 시 보험과 사고 처리가 가장 큰 문제가 된다는 응답이 높게 나타났으며, 육상과 해상 공간에 레저보트를 무단 방치하거나 폐선 이후에는 적절한 관리가 이루어지지 않아 환경오염이 발생할 가능성이 높다고 지적했다.

〈그림 3-20〉 무등록·미등록 동력수상레저기구의 문제점

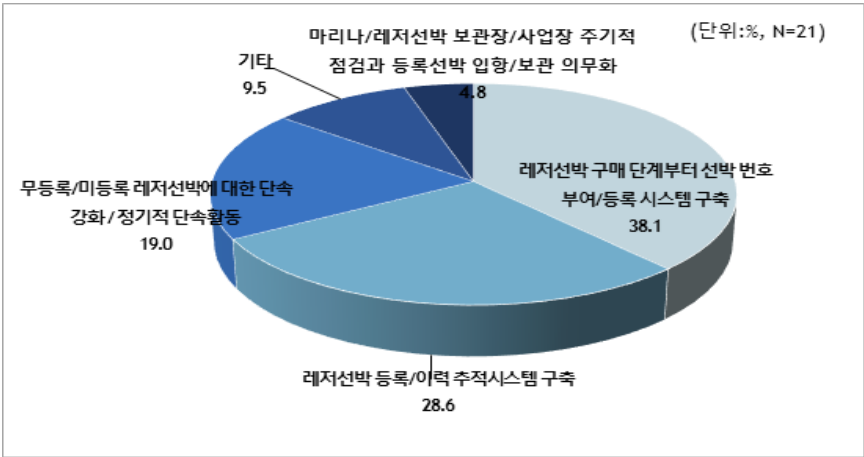


자료: 연구자 작성

무등록·미등록 레저선박 문제를 해소하기 위한 방안으로 구매 시 선박번호를 자동으로 부여하는 등록 시스템을 구축해야 한다는 의견이 가장 높게 제기되었다. 이와 함께 레저보트의 등록, 등록 이후 레저보트 이력이 기록되는 시스템을 구축하고 등록·미등록 레저보트의 단속을 강화하는 방안도 제시되었다. 국내에서 생산되는 레저선박이나 해외에서 수입되는 모든 레저선박에는 자동차의 엔진번호나 차대번호와 같이 생산자와 생산일자 등이

표기된 선박번호(코드)가 부여되어 있다. 그러나 국내 동력수상레저기구의 등록이나 판매, 검사 등 일련의 과정에서 선박번호는 등록에 이용되지 않는 실정이다. 따라서 등록제도의 개편과 무등록·미등록 문제 해결을 위해 선박번호의 활용이 필요하며 이는 전문가들도 공감하고 있는 것으로 나타났다.

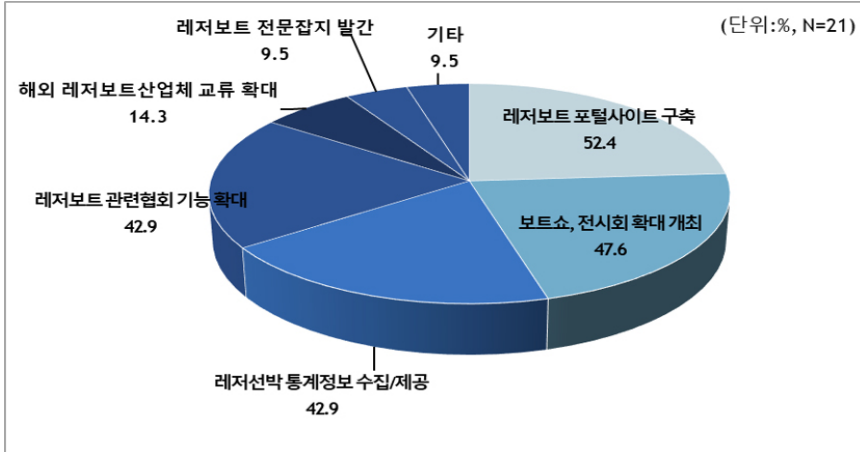
〈그림 3-21〉 무등록·미등록 레저선박 해소 방안



자료: 연구자 작성

마지막으로 레저선박 산업 활성화를 위해 정책적으로 개선할 사항을 중 복응답을 통해 분석했다. 전문가들은 레저선박 시장 활성화를 위해서 보트 쇼나 전시회 개최가 필요하다는 의견을 가장 높게 제시했다. 그다음으로는 레저선박 통계정보 수집과 제공을 통해 정책집행 기반을 구축하는 것과 레 저선박 관련 민간 협력 기능을 강화해야 한다는 의견이 높게 나타났다.

〈그림 3-22〉 레저선박 산업 활성화를 위한 정보교류 방안



자료: 연구자 작성

제4절 관리 실태 종합분석

수상레저활동 관리 실태와 관련하여 수상레저활동·기구 분류체계 변화 분석, 수상레저활동 관련 법제 분석, 전문가 설문조사 등을 살펴보았다. 분석 결과, 「수상레저안전법」은 수상레저활동 질서 유지와 수상레저사업 발전을 위하여 제정되었으며 입법을 통하여 수상레저사업장의 관리와 더불어 동력수상레저기구 등록제도의 도입으로 수상레저기구의 관리기반을 확보했다. 한편 몇 차례의 개정 절차와 수상레저기구와 수상레저사업 관련 민원 사례, 신종 수상레저기구의 등장에 따른 제도의 적용에서 보듯이 열거식 분류 방식에 따른 제도적 공백이 발생하고 있다. 또한 레저 목적 선박이나 기구와 관련하여 다양한 법률이 존재함에 따라 이의 적용에서도 혼란이 발생하고 있는 실정이다.

그리고 「수상레저안전법」에서 제시하고 있는 수상레저기구의 분류와 법적 적용의 한계점과 관련한 전문가 대상 설문조사에서도 대부분의 전문가가 제도적 문제점에 공감대를 형성하고 있는 것으로 분석되었다. 전문가 설문조사 결과를 종합하면 우선 국내 레저선박시장은 도입기에 있으나 레저시장의 변화와 트렌드를 고려할 때 향후 성장 전망이 밝다는 의견이 지배적이다. 레저활동 촉진을 위해 안전이나 질서유지 등 규제 정책보다 시장 확대를 위한 활성화 정책이 더욱 중요하다고 응답해 시장 환경 변화에 대응한 정책적 전환이 필요하다고 판단된다. 즉, 「수상레저안전법」 제정 당시에는 수상레저기구 관리가 미흡한 현실을 반영하고 안전과 질서 유지 중심으로 제도가 전개되었다면, 향후에는 보다 많은 사람이 바다를 즐길 수 있도록 정책 방향의 전환이 요구된다. 그리고 현행 「수상레저안전법」과 수상레저기구의 분류 체계에서는 부정적 평가가 매우 높게 나타났으며, 개정 사례와 민원 내용 등을 고려할 때 새로운 대안의 마련이 시급한 것으로 판단된다. 전문가들은 수상레저기구 분류 방식 개선 방안으로 동력과 무동력의 구분, 사업장 용도와 개인 용도의 구분에 크게 공감하며, 특히 사업장 용도와 개인 용도 구분과 관련하여 안전사고 발생을 개인의 책임과 자율성으로 돌려야 한다는 점을 강조하고 있다. 그리고 선박과 기구 분류에서도 동력 전달 유무를 분류 기준으로 판단하고 있다.

레저선박 등록, 관리 개선과 관련하여 무등록·미등록 문제를 가장 크게 지적하고 있으며 레저선박 등록단계부터 이력을 추적할 수 있는 시스템을 구축해야 한다는 의견이 가장 높게 나타났다. 국내 레저선박 관리를 비롯해 산업 성장과 관련하여 통계 구축의 필요성이 매년 크게 부각하고 있다. 레저선박 관련 통계 시스템의 구축으로 현황을 파악하는 한편 산업 활성화를 위한 기초자료를 생산할 수 있을 것으로 판단된다.

04

국내외 레저활동 관리제도 분석

국내 수상레저활동 관리 실태를 분석한 결과, 수상레저기구의 정의와 열거식 분류로 법 집행의 한계와 행정적 비효율로 개선의 필요성이 제기되었다. 제4장에서는 국내외 수상레저활동과 유사 레저활동 관리제도와 관련한 사례 분석을 통해 「수상레저안전법」 개정 방향을 마련하기 위한 정책적 시사점을 도출하도록 한다. 이를 위하여 국내 항공레저활동과 육상레저활동에 이용되는 각종 레저기구의 등록·관리제도를 검토하고 시사점을 도출하도록 한다. 또한 영국, 일본 등에서 시행 중인 레저 목적 선박의 등록·검사제도 사례를 살펴보고 국내 수상레저활동 관리제도와 비교해 제도적 개선사항 마련에 활용한다.

제1절 국내 관련 법령 사례 분석

1. 항공안전법, 항공사업법 사례 분석

1) 항공안전법

(1) 법률 체계와 내용

우리나라 「항공안전법」은 항공에 관한 국제협약과 그 부속서에서 권고되는 방식에 따라 항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치가 안전하게 항행하기 위한 방법을 정함으로써 생명과 재산을 보호하고, 항공기술 발전에 이바지하기 위한 사항을 규율하고 있다.

「항공안전법」은 총칙, 항공기 등록, 기술기준과 형식증명, 종사자, 운항, 공역과 항공교통업무, 안전관리, 외국항공기, 경량항공기, 초경량비행장치 등 제1장에서 제12장까지(제1조~제176조) 항공안전의 관리에 관한 실체적, 절차적 내용을 전반적으로 규정하고 있다.

먼저 총칙에서는 목적(제1조), 정의(제2조), 군용항공기와 국가기관 등의 항공기, 임대차 항공기 적용 특례(제3조~제5조), 기본계획 수립(제6조) 등을 정하고 있다. 특히 제2조에서는 ‘항공기’를 “공기의 반작용으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석 수 등 국토교통부령에 따른 기준에 해당하는 소정의 기기와 그 밖에 대통령령으로 정하는 기기”라고 개념을 정의하고 있다. 이어서 ‘경량항공기’와 ‘초경량비행장치’를 명백하게 구분하여 정의함으로써 국내 항공안전의 관리를 위한 대상의 명확한 분류체계를 확립하고 있다.

그리고 제2장에서 항공기의 등록을 규정하고 있는데, 항공기의 등록에 관한 기본적인 절차사항(제7조~제12조)과 함께 변경·이전·말소등록(제13조~제15조), 등록원부와 표시 등(제16조~제18조)에 관한 내용을 다루고 있다. 이를 바탕으로 항공기 기술기준(제3장)이나 항공종사자(제4장), 항공기의 운항(제5장), 공역과 항공교통업무(제6장) 등 항공기의 운항, 관리에 관한 제반 사항을 상세하게 규정하고 있다. 그뿐만 아니라 항공운송사업자의 안전관리(제7장)와 외국 항공기(제8장)의 항행과 외국인 국제항공 운송사업자의 준수 사항을 별도로 정하고 있다. 마지막으로 항공기와 별도로 경량항공기(제9장)와 초경량비행장치(제10장)에 관한 사항을 규정함으로

써 안전성 인증이나 조종사의 자격, 준수 사항 등을 명확하게 구분하여 제시하고 있다.

〈표 4-1〉 「항공안전법」의 법률 체계

구분	주요 내용
총칙 (제1조~제6조)	• 목적, 정의, 군용항공기 등의 적용 특례, 국가기관 등 항공기의 적용 특례, 임대차 항공기의 운영에 대한 권한 민 의무 이양의 적용 특례, 항공안전정책기본계획의 수립
항공기 등록 (제7조~제18조)	• 항공기 등록, 항공기 국적의 취득, 항공기 소유권 등, 항공기 등록의 제한, 항공기 등록사항, 항공기 등록증명서의 발급, 항공기 변경등록, 항공기 이전등록, 항공기 말소등록, 항공기 등록원부의 발급·열람, 항공기 등록기호표의 부착, 항공기 국적 등의 표시
항공기기술기준 및 형식증명 등 (제19조~제33조)	• 항공기기술기준, 형식증명 등, 형식증명승인, 제작증명, 감항증명 및 감항성 유지, 감항승인, 소음기준적합증명, 항공기기술기준 변경에 따른 요구, 기술표준품 형식승인, 부품등제작자증명, 과징금의 부과, 수리·개조승인, 항공기등의 검사 등, 항공기등의 정비등의 확인, 항공기 등에 발생한 고장, 결함 또는 기능장애 보고 의무
항공종사자 등 (제34조~제50조)	• 항공종사자 자격증명 등, 자격증명의 종류, 업무범위, 자격증명의 한정, 시험의 실시 및 면제, 모의비행장치를 이용한 자격증명 실기시험의 실시 등, 항공신체검사증명, 항공신체검사명령, 항공업무 등에 종사 제한, 자격증명·항공신체검사증명의 취소 등, 계기비행증명 및 조종교육증명, 항공영어구술능력증명, 항공기의 조종연습, 항공교통관제연습, 전문교육기관의 지정 등, 전문교육기관 지정의 취소 등, 제48조의3 전문교육기관 지정을 받은 자에 대한 과징금의 부과, 제49조 항공전문의사의 지정 등, 제50조 항공전문의사 지정의 취소 등
항공기의 운항 (제51조~제77조)	• 무선설비의 설치·운용 의무, 항공계기 등의 설치·탑재 및 운용 등, 항공기의 연료, 항공기의 등불, 운항승무원의 비행경험, 승무원 등의 피로관리, 주류등의 섭취·사용 제한, 항공기 내 흡연 금지, 국가 항공안전프로그램 등, 항공안전 의무보고, 사실조사, 항공안전 자율보고, 항공안전데이터 등의 수집 및 처리시스템, 항공안전데이터 등의 개인정보 보호, 기장의 권한 등, 기장 등의 운항자격, 모의비행장치를 이용한 운항자격 심사 등, 운항관리사, 항공기 이륙·착륙의 장소, 항공기의 비행규칙, 항공기의 비행 중 금지행위 등, 긴급항공기의 지정 등, 위험물 운송 등, 위험물 포장 및 용기의 검사 등, 위험물취급에 관한 교육 등, 전자기기의 사용제한, 회항시간 연장운항의 승인, 수직분리축소공역 등에서의 항공기 운항 승인, 승무원 등의 탑승 등, 항공기의 안전운항을 위한 운항기술기준

구분	주요 내용
공역 및 항공교통업무 등 (제78조~제89조)	공역 등의 지정, 항공기의 비행제한 등, 공역위원회의 설치, 항공교통안전에 관한 관계 행정기관의 장의 협조, 전시 상황 등에서의 공역 관리, 항공교통업무의 제공 등, 항공교통관제 업무 지시의 준수, 항공교통업무증명 등, 항공교통업무증명의 취소 등, 항공교통업무증명을 받은 자에 대한 과징금의 부과, 수색·구조 지원계획의 수립·시행, 항공정보의 제공 등
항공운송사업자 등에 대한 안전관리 (제90조~제99조)	항공운송사업자의 운항증명, 항공운송사업자의 운항증명 취소 등, 항공운송사업자에 대한 과징금의 부과, 항공운송사업자의 운항규정 및 정비규정, 항공운송사업자에 대한 안전개선명령, 항공기사용사업자의 운항증명 취소 등, 항공기사용사업자에 대한 준용규정, 정비조직인증 등, 정비조직인증의 취소 등, 정비조직인증을 받은 자에 대한 과징금의 부과
외국항공기 (제100조~제107조)	외국항공기의 항행, 외국항공기의 국내 사용, 증명서 등의 인정, 외국인국제항공운송사업자에 대한 운항증명승인 등, 안전운항을 위한 외국인국제항공운송사업자의 준수사항 등, 외국인국제항공운송사업자의 항공기 운항의 정지 등, 외국인국제항공운송사업자에 대한 준용규정, 외국항공기의 유상운송에 대한 운항안전성 검사
경량항공기 (제108조~제121조)	경량항공기 안전성인증 등, 경량항공기 조종사 자격증명, 경량항공기 조종사 업무범위, 경량항공기 조종사 자격증명의 한정, 경량항공기 조종사 자격증명 시험의 실시 및 면제, 경량항공기 조종사의 항공 신체검사증명, 경량항공기 조종사 자격증명 등·항공신체검사증명의 취소 등, 경량항공기 조종교육증명, 경량항공기 조종연습, 경량항공기 전문교육기관의 지정 등, 경량항공기 이륙·착륙의 장소, 경량항공기 무선설비 등의 설치·운용 의무, 경량항공기 조종사의 준수사항, 경량항공기에 대한 준용규정
초경량비행장치 (제122조~제131조의2)	초경량비행장치 신고, 초경량비행장치 변경신고 등, 초경량비행장치 안전성인증, 초경량비행장치 조종자 증명 등, 초경량비행장치 전문교육기관의 지정 등, 초경량비행장치 비행승인, 초경량비행장치 구조 지원 장비 장착 의무, 초경량비행장치 조종자 등의 준수사항, 초경량비행장치사용사업자에 대한 안전개선명령, 초경량비행장치에 대한 준용규정, 무인비행장치의 적용 특례
보칙 및 벌칙 (제132조~제167조)	항공안전 활동, 항공운송사업자에 관한 안전도 정보의 공개, 청문, 권한의 위임·위탁, 수수료 등, 벌칙 적용에서 공무원 의제, 벌칙, 양벌규정, 과태료 등

자료: 연구자 작성

(2) 「항공안전법」에 따른 항공기 분류체계

「항공안전법」은 항공기를 크게 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치로 구분하고 있다. 동법 제2조제1호는 ‘항공기’를 “공기의 반작용으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 비행기, 헬리콥터, 비행선, 활공기와 그 밖에 대통령령으로 정하는 기기를 말한다”라고 정의하고 있다. 여기서 대통령령으로 정하는 기기란 「항공안전법 시행령」 제2조(항공기의 범위)에 따라 “최대이륙중량, 좌석 수, 속도 또는 자체중량 등이 국토교통부령으로 정하는 기준을 초과하는 기기” 그리고 “지구 대기권 내외를 비행할 수 있는 항공우주선”을 의미한다. 따라서 「항공안전법」 제2조(정의), 시행령 제2조(항공기의 범위), 시행규칙 제2조(항공기의 기준)와 제3조(항공기인 기기의 범위)에 따라 국토교통부령으로 정한 최대이륙중량, 속도, 좌석 수 등의 범위에 포함되지 않을 경우에는 항공기가 될 수 없으며, 단지 경량항공기 또는 초경량비행장치로 분류된다.

한편 ‘경량항공기’는 “항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 비행기, 헬리콥터, 자이로플레인(gyroplane) 및 동력 패러슈트(powered parachute) 등”으로 정의된다(「항공안전법」 제2조제2호). 이 경우 최대이륙중량이나 최대 실속속도, 좌석 수 등 세부적인 기준은 시행규칙 제4조(경량항공기의 기준)에서 명시하고 있다.

마지막으로 ‘초경량비행장치’란 “항공기와 경량항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 장치로서 자체중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 동력 비행장치, 행글라이더, 패러글라이더, 기구류 및 무인비행장치 등”을 말한다(「항공안전법」 제2조제3호). 이 경우 시행규칙 제5조(초경량비행장치의 기준)를 통해 초경량비행장치의 구체적인 기준을 제시하고 있다. 특히 이 조항은 초경량비행장치의 기준을 동력 비행장치,

행글라이더, 패러글라이더, 기구류, 무인비행장치, 회전익비행장치, 동력 패러글라이더, 낙하산류 등 장치의 유형별로 명확히 구분하여 제시하고 있다. 예를 들어, 동력 비행장치의 경우 탑승자와 연료, 비상용 장비의 중량을 제외한 자체중량이 115kg 이하이며 좌석이 1개일 것을 정하고 있다. 행

〈표 4-2〉 「항공안전법」에 따른 항공기 분류

비행체	종류	세부 구분
항공기	비행기	
	헬리콥터	
	비행선	
	활공기	
	항공우주선	
	무인항공기	
경량항공기	비행기	
	헬리콥터	
	자이로플레인	
	동력 패러슈트	
초경량비행장치	동력 비행장치	
	행글라이더	
	패러글라이더	
	기구류	• 유인자유기구 • 무인자유기구 • 계류식기구
	무인비행장치	• 무인 동력 비행장치 • 무인비행선
	회전익비행장치	
	동력 패러글라이더	• 착륙장치가 없는 비행장치 • 착륙장치가 있는 것으로서 제1호 각 목의 동력 비행장치의 요건을 갖춘 비행장치
	낙하산류	

자료: 연구자 작성

글라이더는 탑승자와 비상용 장비의 중량을 제외한 자체중량이 70kg 이하로서 체중이동, 타면조종 등의 방법으로 조종하는 비행장치, 패러글라이더는 동일한 70kg 이하 조건으로서 날개에 부착된 줄을 이용하여 조종하는 비행장치로 규정하고 있다. 한편 기구류는 유인자유기구, 무인자유기구, 계류식기구로 보다 세분화하여 제시하고 있으며, 무인비행장치의 경우 무인동력 비행장치와 무인비행선으로 구분하여 자체중량과 길이의 기준을 세부적으로 마련하고 있다.

2) 항공사업법

(1) 법률 체계 및 내용

「항공사업법」은 항공정책의 수립 및 항공사업에 관하여 필요한 사항을 정하고, 대한민국 항공사업의 체계적인 성장과 경쟁력 강화 기반을 마련하기 위한 목적으로 2016년 제정되어 현재까지 시행되고 있다.

우리나라 항공사업의 관리에 중점을 둔 이 법률의 목적에 따라 총칙, 항공운송사업, 항공기사용사업 등, 항공교통이용자 보호, 항공사업의 진흥 등 제1장부터 제8장까지(제1조~제84조) 규정을 통해 항공 관련 사업의 등록과 준수사항뿐 아니라 산업육성 및 지원 등 광범위한 내용을 규율하고 있다.

「항공안전법」은 총칙, 항공기 등록, 기술기준 및 형식증명, 종사자, 운항, 공역 및 항공교통업무, 안전관리, 외국항공기, 경량항공기, 초경량비행장치 등 제1장에서 제12장까지(제1조~제176조) 항공안전의 관리에 관한 실체적·절차적 내용을 전반적으로 규정하고 있다.

우선 총칙에서는 목적(제1조), 정의(제2조), 항공정책기본계획 및 항공기술개발계획의 수립(제3조 및 제5조), 항공정책위원회의 설치 및 운영(제4조), 항공사업의 정보화(제6조) 등을 정해 놓고 있다. 특히 동법 제2조에서

는 이행의 명확성을 위해 규율 대상의 개념정의를 제시하고 있는데, 「항공안전법」상의 정의조항을 준용함으로써 관련 타 법률과 조화를 이루고 있다. 즉, 「항공사업법」의 대상 기구를 크게 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치로 구분하여 제시하고 있으며, 세 기구 모두 「항공안전법」 제2조상의 개념정의(제2조제1호~제3호)를 그대로 따르는 것으로 규정하고 있다.

이를 바탕으로 제3장에서 항공기사용사업 등을 규정하고 있는데, 일반적으로 항공기사용사업(제1절), 항공기정비업(제2절), 항공기취급업(제3절), 항공기대여업(제4절) 등 사업의 성격을 기준으로 명확히 구분하여 규율하고 있다. 또한 제6절에서는 항공레저스포츠사업을 별도로 규정함으로써 레저항공기구사업에 관한 등록제도와 기타 준용규정에 관한 전반적인 사항을 제시하고 있다.

(2) 항공기 분류체계에 따른 항공레저스포츠사업 적용 규정

「항공사업법」은 「항공안전법」에 따른 항공기의 개념정의를 활용하여 우리나라 항공사업관리를 규율하고 있다. 즉, 상기한 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치를 중심으로 마련된 분류 체계를 바탕으로 항공레저스포츠사업에 관한 사항을 규정하고 있다. 따라서 수상레저활동 관리체계와 비교 분석을 위해 이 항공레저스포츠사업 관리규정을 확인함으로써 항공기 분류 체계가 어떻게 활용되고 있는지를 살펴볼 필요가 있다.

먼저 이 법률에서는 상기한 항공기 분류 체계를 기반으로 ‘항공레저스포츠사업’의 용어를 정의하고 있다. 즉, 「항공사업법」상 항공레저스포츠사업이란 먼저 항공기, 경량항공기 또는 국토교통부령으로 정하는 초경량비행장치를 사용하여 조종교육과 체험, 경관조망을 목적으로 사람을 태워 비행하는 서비스를 말한다. 다만 항공기의 경우 비행선과 활공기에 한정하고 있다. 둘째로 항공레저스포츠를 위하여 항공기를 대여하는 서비스도 포함된다. 이

경우 대상 항공기에는 활공기 등 국토교통부령으로 정하는 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치가 포함된다. 셋째로 경량항공기 또는 초경량비행장치의 정비, 수리 또는 개조서비스도 항공레저스포츠사업의 범주에 포함된다.

이러한 항공레저스포츠사업을 경영하려는 자는 국토교통부령에 따른 절차사항에 따라 해당 사업을 등록해야 할 의무가 있다(제50조). 이를 위한 소정의 요건을 규정하고 있는데, 그 기준으로는 ①3,000만 원 이상의 자본금 또는 자산평가액 ②항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치 1대 이상 등을 제시하고 있다. 보다 구체적인 등록요건은 동법 시행령에서 명시하고 있으며, ①조종교육과 체험, 경관조망을 목적으로 사람을 태워 비행하는 서비스(법 제2조제26호 가목) ②대여서비스(나목) ③정비·수리·개조서비스(다목)로 구분하여 상세하게 규정하고 있다(「항공사업법 시행령」 [별표 10]).

가. 조종교육과 체험, 경관조망 목적의 비행서비스(가목)

자본금(또는 자산평가액) 등록요건의 경우 크게 법인과 개인으로 구분된다. 가목에 따른 사업자 법인이 해당 사업을 등록하려는 경우 항공기를 사용한다면 납입자본금이 3억 원 이상 요구되는 반면에 경량항공기 또는 초경량비행장치만 사용하는 경우에는 3,000만 원 이상으로 정함으로써 명확하게 구별하고 있다. 한편 개인의 경우에는 항공기를 사용하는 경우 최소 자산평가액이 4억 5,000만 원으로 법인의 경우보다 더 높으며, 경량항공기 또는 초경량비행장치만을 사용하는 경우에는 법인과 동일하게 3,000만 원 이상의 자산평가액이 요구된다.

또한 이 시행령에서는 항공기와 인력에 관한 등록요건을 규정하고 있다. 항공기의 경우 「항공안전법」에 따라 감항증명을 받은 비행선 또는 항공기를 1대 이상 사용하거나, 안전성인증 등급을 받은 경량항공기 또는 초경량비행장치를 사용하여야 등록이 가능하다. 인력 요건의 경우 동법에 따라 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치별로 각각 조종사 자격증명 또는 조종

교육증명을 받은 사람이 1명 이상 존재해야 한다. 다만 초경량비행장치의 경우 추가요건으로 조종사의 필수 비행시간을 180시간 이상으로 정하고 있는 점이 특징적이다. 그 외에도 초경량비행장치만을 사용하는 사업의 경우를 제외하고 일반적으로 항공정비사 자격증명을 받은 정비인력이 1명 이상 배치되어야 하며, 안전관리를 위한 비행, 안전통제요원도 1명 이상 배치될 것을 등록요건으로 부과하고 있다.

보험 또는 공제 가입 요건에서도 항공기 분류체계를 기반으로 규정되어 있다. 즉, 각 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치마다 제3자배상책임, 조종자와 동승자 대상의 보험 또는 공제에 가입할 것을 등록요건으로 제시하고 있다. 다만 기구류를 제외한 초경량비행장치의 경우 각 장치가 아닌 사업자별로 보험 또는 공제에 가입할 수 있도록 예외를 허용하고 있다.

나. 대여서비스(나목)

대여서비스(나목)의 등록요건은 조종교육과 체험, 경관조망 비행사업(가목)에 비해 그 기준이 낮게 책정되어 있다. 먼저 자본금(또는 자산평가액)요건의 경우 법인은 2억 5,000만 원, 개인은 3억 7,500만 원을 최소기준으로 설정함으로써 가목에 비해 약간 낮은 수준이다. 다만 경량항공기 또는 초경량비행장치만을 대여하는 사업자의 경우에는 법인이나 개인 여부와 상관없이 가목과 동일하게 3,000만 원을 하한액으로 설정하고 있다.

항공기와 인력, 보험 또는 공제 가입에 관한 등록요건은 기본적으로 가목과 유사한 수준으로 정하고 있다. 다만 대여서비스의 특성상 조종사 또는 유무선통신장비 등 시설과 장비에 관한 요건의 필요성이 낮아 규정의 차이를 보인다. 마지막으로 대여서비스의 경우 무인비행장치에 관한 규정을 추가로 마련하고 있다. 즉, 무인비행장치 특성상 다른 사람이 사상에 이른 경우뿐 아니라 다른 사람의 재물이 멸실 또는 훼손된 경우를 대비한 보험 또는 공제를 장치마다 또는 사업자별로 가입하도록 규정하고 있다.

다. 정비·수리·개조서비스(다목)

정비·수리·개조서비스(다목)의 경우 세 종류의 사업 가운데 가장 낮은 수준의 등록기준으로 규정되어 있다. 즉, 자본금 요건의 경우 법인과 개인 모두 3,000만 원을 최소 기준으로 정하고 있다. 물론 사업 특성상 항공기 요건은 규정되어 있지 않으며, 인력 요건의 경우 경량항공기 또는 초경량비행장치를 정비, 수리 또는 개조하는 경우 1명 이상의 해당 자격증명을 받은 사람을 배치할 것을 요건으로 제시하고 있다. 다만 초경량비행장치 정비사의 경우 「항공안전법」에 따른 항공정비사 자격증명을 받은 사람도 등록기준요건을 충족하는 인력으로 인정하고 있다. 더욱이 낙하산류 초경량비행장치를 정비, 수리 또는 개조하는 경우 해당 자격증명의 요건에 관해서도 별도로 규정하고 있다. 마지막으로 사무실과 정비, 수리 또는 개조를 위한 작업장과 작업용 공구, 계측장비 등 작업에 필요한 장비 요건을 보다 상세히 정하고 있다는 점 또한 특징적이다.

2. 관광진흥법과 관련 행정규칙

1) 유기사설 또는 유기기구의 개념

「관광진흥법」은 우리나라 관광사업의 진흥을 위하여 제정된 법률로서 관광객의 유치와 접대, 관광에 관한 시설과 선전, 그 밖의 필요한 사항을 규정하고 있다. 이 법은 총칙, 관광사업, 관광사업자 단체, 관광의 진흥과 홍보, 관광지 등의 개발 등 관광의 진흥, 개발에 관한 전반적인 사항(제1조~제86조)을 정하고 있다.

특히 「관광진흥법」은 제3조에서 관광사업의 종류를 제시하고 있는데, 그 중에서도 유원시설업(제6호)의 개념을 정의하면서 유기사설과 유기기구에

관한 사항을 명시하고 있다. 그러나 이 법에서는 규율의 대상이 되는 유기 시설·유기기구의 명확한 개념정의나 범위를 확정하는 데 필요한 용어 정의를 별도로 마련하고 있지 않다. 그럼에도 불구하고 동 법 제33조제1항에 따른 유기시설·유기기구의 안전성 검사를 위해 해당 시설과 기구의 명확한 정의와 분류체계가 요구됨에 따라 2014년 문화체육관광부는 행정규칙 「유기시설·유기기구 안전성검사의 기준 및 절차」(현행 문화체육관광부고시 제 2010-2호, 2020. 1. 6.)를 마련해 해당 개념의 정의를 제시하고 있다.

현행 문화체육관광부 고시에 따르면 ‘유기시설 또는 유기기구’는 “이용자에게 재미, 즐거움, 스릴을 제공할 목적으로 기계·전기·전자 장치 등을 활용하여 일정 공간 내에서 정형화된 방법으로 이용하도록 설치된 시설 또는 기구 등”으로 정의된다. 다만 “건축법 등 다른 법령에 의하여 허가·인가 등을 얻은 건축물과 유기시설 또는 유기기구의 부대시설물은 제외”된다(제 3조제1항제1호).

2) 유기시설 또는 유기기구의 분류체계

「관광진흥법 시행령」 제2조에서는 관광사업의 종류를 나열하고 있다. 그 가운데 상기한 법률 제33조의 이행을 위해 유원시설업의 종류 크게 세 가지로 정하고 있다(시행령 제2조제5호). 첫째, ‘종합유원시설업’은 “유기시설이나 유기기구를 갖추어 관광객에게 이용하게 하는 업으로서 대규모의 대지 또는 실내에서 안전성검사 대상 유기시설 또는 유기기구 여섯 종류 이상을 설치하여 운영하는 업”을 말한다. 둘째, ‘일반유원시설업’은 위의 안전성검사 대상 유기시설 또는 유기기구 한 종류 이상을 설치하여 운영하는 업으로 정의된다. 셋째, ‘기타유원시설업’은 안전성검사 대상이 아닌 유기시설 또는 유기기구를 설치하여 운영하는 업을 말한다. 따라서 해당 유원시설업의 유기시설 또는 유기기구의 분류체계는 기본적으로 법률 제33

조상의 ‘안전성검사’를 받아야 하는 유기사설 또는 유기기구인지 여부를 기준으로 정해진다. 이러한 안전성검사 대상 여부는 「관광진흥법 시행규칙」 [별표 11](안전성검사 대상 유기사설 또는 유기기구와 안전성검사 대상이 아닌 유기사설 또는 유기기구)에서 명시적으로 규정하고 있다.

(1) 안전성검사 대상 유기사설 또는 유기기구

「관광진흥법 시행규칙」 [별표 11] 제1호에서는 법률 제33조에 따른 안전성검사의 대상이 되는 유기사설 또는 유기기구를 명시적으로 정하고 있다. 앞서 언급한 바와 같이 종합유원시설업과 일반유원시설업의 경우 안전성검사 대상 유기사설 또는 유기기구를 설치할 수 있다. 이때 해당 유원시설업의 허가를 받으려는 자는 대상 유기사설 또는 유기기구를 허가받기 이전에 안전성검사를 받아야 하며, 허가 후 다음 해부터는 연 1회 이상 정기 안전성검사를 받아야 한다(시행규칙 제40조제2항). 또한 특정 유기사설 또는 유기기구는 최초의 안전성검사를 받은 지 10년이 지나면 반기별 1회 이상 안전성 검사를 받도록 규정하고 있다.

한편 [별표 11] 제1호에 따른 안전성검사 대상 유기사설 또는 유기기구는 동작의 특성에 따라 크게 ①주행형 ②고정형 ③관람형 ④놀이형으로 분류된다. 또한 각 시설 또는 기구의 특성에 따라 주행형과 고정형은 각각 다시 4가지로, 관람형과 놀이형은 각각 2가지로 세분류된다. 이러한 유형별 분류체계를 토대로 각 시설 또는 기구의 정의와 대표적인 놀이기구 등을 예시·열거하는 방식으로 규정하고 있다.

먼저 주행형 유기사설은 승용물이 일정한 궤도, 주로, 수로 등을 운행하는 특징이 있으며, 대표적으로 모노레일과 롤러코스터 등이 있다. 고정형 유기사설은 수평축을 중심으로 수직으로 하강하는 시설과 수직축을 기반으로 수평으로 회전하는 기구, 수평·수직 방향으로 요동운동 또는 복합운동

을 하는 기구 등을 모두 포함한다. 예를 들어 자이로드롭, 회전그네, 자이로스윙 등이 있다. 관람형 유기사설은 음향·영상 또는 보조기구 등을 이용하여 영상체험을 하는 유기사설을 의미한다. 이 경우 해당 시설이 일정한 기계구조물 내에 해당하는지 또는 건축물이나 일정 공간 내에서 체험하는 것인지에 따라 기계관람형과 입체관람형으로 세분된다. 마지막으로 놀이형 유기사설은 다른 세 유형과 달리 유기사설이 주행하거나 운행하지 않고, 이용객 스스로가 일정한 시설에서 설치된 기계 또는 기구를 이용하는 시설

〈표 4-3〉 안전성검사 대상 유기사설 분류체계

구분	분류	대표 유기사설, 기구
주행형	궤도	• 스카이사이클, 모노레일, 스카이제트, 꼬마기차, 궤도자동차, 정글마우스, 미니코스터, 제트코스터, 루프코스터, 공중궤도라이드, 궤도자전거
	주로	• 스포츠카, 무궤도열차, 봅슬레이
	수로	• 후룸라이드, 신밧드의 모험, 래피드라이드
	자유	• 범퍼카, 범퍼보트, 수륙양용관람차
고정형	종회전	• 회전관람차, 플라잉카펫, 아폴로, 레인보, 바이킹, 고공파도타기, 스카이크로스터
	횡회전	• 회전그네, 회전목마, 티컵, 회전보트, 점프라이드, 뮤직익스프레스, 스윙댄스, 타가다디스코, 난자거북이
	복합회전	• 회전비행기, 우주전투기, 점프보트, 다람쥐통, 스페이스자이로, 엔터프라이즈, 문어다리, 슈퍼스윙, 베이스볼, 브레이크댄스, 풍선타기, 허리케인, 매직스윙, 슈퍼라이드, 사이버인스페이스
	승강	• 패러슈터타워, 타워라이드, 프레쉬팡팡
관람형	기계	• 영상모험관
	입체	• 쇼킹하우스, 다이내믹시트
놀이형	일반	• 편하우스, 모험놀이, 에어바운스
	물	• 파도풀, 유수풀, 토렌트리버, 바디슬라이드, 보울슬라이드, 직선슬라이드, 튜브슬라이드, 토네이도슬라이드, 부메랑고, 마스터블라스트, 서핑라이더, 수중모험놀이, 워터에어바운스

자료: 연구자 작성

을 말한다. 예를 들어 물을 매개체로 일정한 규격을 갖추고 물놀이용 기계·기구 등을 이용하는 시설을 포함한다.

(2) 안전성검사 대상이 아닌 유기사설 또는 유기기구

안전성검사 대상이 아닌 유기사설 또는 유기기구는 비교적 위험요소가 적은 유기사설이나 유기기구로서 이를 설치하여 운영하려는 경우에는 최초 안전성검사 대상이 아님을 확인하는 검사를 받아야 한다(시행규칙 제40조 제4항). 이러한 안전성검사 대상이 아닌 유기사설 또는 유기기구는 이 규칙 [별표 11] 제2호에 나열되어 있다. 이러한 시설·기구도 동작의 특성에 따라 주행형, 고정형, 관람형, 놀이형으로 분류된다. 그 특성상 주로 위험요소가 적은 어린이 대상시설에 해당하며, 특히 놀이형의 경우에는 체험용 유기기구 및 게임류 등이 포함되어 있다. 또한 주행형 유기사설은 이동속도를 기준으로 시속 5km의 상한을 두고 있으며, 고정형 유기사설은 회전직경 3m를 상한 기준으로 안전성검사 대상이 아닌 유기사설로 분류하고 있다.

〈표 4-4〉 안전성검사 대상이 아닌 유기사설 또는 유기기구

유형	내용	예시
주행형	일정 궤도, 주로, 수로, 지역(공간)을 가지고 있으며, 속도가 5km/h 이하로 이용자 스스로가 참여하여 운행	• 미니기차 등
고정형	회전직경이 3m 이내로 이용자 스스로가 참여하여 작동	• 미니회전목마, 미니라이더 등
관람형	일정한 시설물(기계·기구·건축물·보조기구 등) 내에서 이용자 스스로가 참여하여 체험	• 5인승 이하 영상모험관, 미니시뮬레이션 등
놀이형	일정한 시설(기계·기구·공간 등) 내에서 보조기구 또는 장치를 이용하거나 기구에 포함된 구성물을 작동하여 이용자 스스로가 이용하거나 체험할 수 있는 기구로서 누구나 이용할 수 있고 사행성이 없음	• 붕붕뽀뽀, 미니에어바운스, 미니사격 등
	일정한 시설(기계·기구·공간 등) 내에서 이용자 스스로가 참여하여 물놀이(수심 1m 이하) 체험	• 미니슬라이드, 미니수중모험놀이 등

자료: 연구자 작성

한편 안전성검사 대상이 아닌 유기사설 또는 유기기구 가운데 <표 4-5>와 같이 비교적 위험성이 있다고 판단되는 일부 시설물은 최초 확인검사 이후 정기적인 검사를 받도록 규정하고 있다. 이러한 시설 또는 기구는 최초 확인검사 후 다음 연도부터 2년마다 정기 확인검사를 받아야 하며, 그 확인검사에서 부적합 판정을 받는 경우 재확인검사를 받아야 한다.

<표 4-5> 최초 확인검사 이후 정기확인검사를 받아야 하는 유기사설 또는 유기기구

유형	유기사설 또는 유기기구
주행형	• 미니기차, 이티로봇 등
고정형	• 로데오타기, 회전형라이더 등
관람형	• 영상모험관, 미니시뮬레이션, 다이내믹시트 등
놀이형	• 붕붕뽀뽀, 미니모험놀이, 미니에어바운스, 미니슬라이드, 미니수중모험놀이, 미니워터에어바운스 등

자료: 연구자 작성

3. 소결

우리나라는 「수상레저안전법」 외에도 분야별, 소관부처별로 레저기구의 안전과 사업관리에 관한 법률을 제정하여 체계적인 관리를 도모하고 있다. 그중에서도 「항공안전법」은 항공기구를 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치로 크게 구분하여 기구유형별로 상이한 법률조문을 제시함으로써 명확한 관리체계를 부여하고 있다. 이러한 유형분류의 기준으로는 최대이륙중량, 좌석 수, 속도 또는 자체중량 등 기기의 제원을 제시하고 있다. 그뿐만 아니라 최근 무인비행장치에 관한 세분화된 분류도 추가됨에 따라 향후 수상레저기구의 발전 방향에 시사하는 바가 크다.

이러한 「항공안전법」 상의 분류체계를 바탕으로 「항공사업법」은 국내 항

공정책의 수립과 관련 사업에 관한 규율을 마련하고 있다. 그중 항공레저스포츠사업은 ①조종교육과 체험, 경관조망 목적의 비행서비스 ②대여서비스 ③정비·수리·개조서비스 등으로 분류된다. 이 경우 서비스별로 상이한 사업등록 기준을 규정하고 있는데, 그 기준을 마련하는 데 「항공안전법」상의 항공기 분류체계를 기준으로 명시하고 있다.

관광, 위락 부문에서는 「관광진흥법」과 「문화체육관광부 관련 행정규칙」에서 유기사설 또는 유기기구에 관한 개념과 분류체계를 제시하고 있다. 특히 「관광진흥법」상 유기사설과 유기기구의 안전성검사 의무를 이행하기 위한 검사 대상 여부를 결정하는 기준으로서 이 법의 시행령과 시행규칙을 통해 유기사설과 유기기구를 분류하고 있다. 해당 규정에 따르면 안전성검사 대상 유기사설 또는 유기기구는 동작의 특성에 따라 크게 ①주행형 ②고정형 ③관람형 ④놀이형으로 분류된다. 이를 바탕으로 유형별 네 가지 또는 두 가지로 세분화되며, 세분류별로 열거예시 방식으로 유기사설과 기구를 일부 제시하고 있다. 이러한 유형화와 열거예시 방식을 통해 개괄적인 안전성검사 대상 기준의 명확성을 제고하고 있지만, 지속적으로 발전하는 신규 유기사설과 기구 시장의 변화에 따라 항상 새로운 예시목록의 개정이 불가피한 상황이다. 이러한 상황은 우리 수상레저기구 관리체계상의 현 상황과 일맥상통하므로 향후 유기사설과 기구 관리체계의 발전 양상을 주시할 필요가 있다.

이렇듯 현재 항공레저스포츠와 유기사설·기구 관리 분야의 관리 대상 분류체계를 비교하여 살펴본 결과 대부분의 경우 대상기구를 유형화하여 세부 규정에 적용하는 방식으로 법률체계를 마련하고 있다. 이 경우 모두 기구의 제원 또는 작동방식을 기준으로 크게 분류하는 형태를 보이고 있으며, 일부의 경우 세분화와 열거예시를 통해 적용의 명확성을 제고하고자 하였다. 그러나 이는 이행의 명확도와 일부 분쟁 소지를 줄일 수는 있어도 장기적, 지속적으로 발전하는 기구시장의 변화에 맞추어 유연한 개정을 이루어

나가기에는 다소 한계가 발생하였다. 또한 이 같은 변화를 지속적으로 수용하다 보면 지나치게 장황한 열거예시 목록이 작성될 수 있으므로 이는 오히려 이행의 복잡성을 초래할 수도 있다. 결과적으로 분야별 레저기구에 관한 법률체계를 살펴볼 때 대상 기구를 분류할 때 체계적인 유형화를 통한 포괄적인 규범 제시가 바람직할 것으로 보인다. 이 점을 각 관련 법률에서 이미 반영하여 크게 유형화하고 있으며, 레저기구별로 개별 나열하는 방식의 채택은 지양하고 있는 것으로 보인다.

제2절 영국의 수상레저관리제도 분석

영국은 우리나라와 달리 수상레저기구 관리에 관한 별도의 법정책적인 관리체계를 마련하고 있지 않다. 그럼에도 불구하고 선박에 관한 제도에 안에 레저선박을 포함한 일부 수상레저기구에 관한 내용을 규정함으로써 관리를 위한 틀을 제공하고 있다. 따라서 영국의 수상레저기구 관련 분류체계를 파악하기 위해서는 선박관리제도 내 반영되어 있는 레저기구의 운영 방식을 살펴볼 필요가 있다.

1. 레저선박 등록제도

기본적으로 영국의 레저선박 등록제도는 상선법(The Merchant Shipping Act 1995)에 따라 규정된다. 이 법에서 '선박'의 범주에는 대형 상선에서 소형 세일링보트까지 포괄하고 있다. 특히 영국의 레저선박은 이용하는 지역을 기준으로 분류되는데, 내수면(강이나 운하 등)과 해수면으로

구분하여 등록 담당기관 또는 항목 등의 종류를 달리한다. 또한 레저선박의 보유 목적을 기준으로 사적인 레저활동 목적인지 또는 상업적 목적의 레저선박인지를 구분하여 상이한 등록 방법을 적용하고 있다.⁶⁰⁾

1) 내수면에서 이용하는 선박의 등록

영국에서는 강이나 운하 등 내수면에서 레저선박(보트)을 보유하거나 이용하고자 하는 경우 이를 등록하고 면허를 발급받아야 한다. 특히 추진기관의 유무와 상관없이 모터크루저, 세일링크루저뿐 아니라 카누나 노를 젓는 보트, 선상가옥 등 개방형 선박(open vessels)까지 모두 의무적인 등록, 면허발급 대상이 된다.⁶¹⁾ 이때 대상 선박과 기구를 구체적으로 나열하고 있지는 않으며, “모든 종류의 레저선박(every type of pleasure craft)”으로 명시하면서 소정의 예시를 함께 제시하고 있다.

내수면 레저선박을 등록하려면 보험 가입이 필수조건이며, Boat Safety Scheme(BSS)에 따른 안전인증을 받아야 한다.⁶²⁾ 특히 등록을 원하는 경우 제3자 배상책임보험(third party liability insurance)에 가입해야 하는데, 선박에 따라 최소 보상액 기준이 달라진다. 예를 들어 파워보트 또는 선상가옥의 경우 최소 100만 파운드, 그 외에는 200만 파운드의 보상액을 보장하는 보험에 가입해야 한다.

2) 해수면에서 이용하는 선박의 등록

내수면과 달리 개인이 해수면에서 선박을 이용한 레저활동을 즐기기 위해서 필수적으로 선박 등록해야 한다는 명시적인 규정은 없다. 다만 해당

60) 홍장원 외(2016), p. 72.

61) 영국 정부(검색일: 2021. 10. 3)

62) The Boat Safety Scheme(검색일: 2021. 10. 3)

선박의 소유권을 명확히 하고, 다른 국가의 해역에서 레저선박을 이용하기 위한 목적으로 등록이 이루어지고 있다.

영국에서 해수면 이용을 위한 레저선박의 등록항목은 크게 Part I과 Part III로 분류된다. 두 항목의 법적 효과는 동일하지만, 그 세부 내용은 상이하다.

(1) Part I

레저선박을 Part I 항목으로 등록하는 목적은 해당 선박의 소유주 입증, 선적 입증, 용자담보 설정, 레저선박 등록, 선박등록증명서 발급 등에 해당한다. 또한 이 항목으로 등록하기 위한 요건으로는 선체 길이가 24m 이상, 기업 소유, 보트를 담보로 설정하여 개인 또는 기업이 자금을 차입해 장기간 공해를 항해하는 선박 등이 있다.

Part I 항목으로 등록하려는 자는 등록신청서, 등록자격신고서, 선박 매도증서, 건조증명서, 매매약정서 또는 대금청구서를 제출해야 한다. 또한 선박톤수와 계측 증명서, 국제 톤수 증서(선체 길이 24m 이상인 경우), 말소등기, 무선호출부호 등에 관한 정보도 제출해야 한다. 이 등록은 유효기간이 5년이다.

(2) Part III

Part III(SSR: Small Ships Register) 항목은 소형선박만을 등록 대상으로 한다. 종래에는 소형선박도 상선법에 따라 일괄 적용을 받아 왔으나, 해외에서 소형 레저선박 이용자 사이에 간편한 등록절차를 요구하는 목소리가 높아짐에 따라 도입되었다.

Part III 등록 대상 요건으로는 선체 길이 24m 이하의 소형선박일 것,

개인의 레저활동 목적일 것, 선박 소유자가 영국 시민권을 보유할 것, 연간 185일 이상 영국에 거주할 것 등으로 정하고 있다. 즉, 선박 자체에 해당하는 요건은 크기에 관한 기준만 존재하며, 그 외 요건은 모두 선박 소유자에 관한 사항임을 확인할 수 있다. 이 요건에 해당할 수 있는 대상 소형선박으로는 바지선, 덩기, 고무보트, 제트스키, 모터세일러, 모터요트, 세일링요트, 스포츠보트, 호버크래프트 등이 있다.

한편 이 항목의 등록 절차에는 비교적 적은 비용이 소요되며, 전용 웹사이트⁶³⁾ 이용이 가능하도록 간편화되어 있다. 즉, 개인이 온라인을 통해 직접 등록, 수정이 가능하며, 원거리에서도 필요한 증빙서류를 발급받을 수 있다는 장점이 있다. 소형선박 등록 시 기입해야 하는 정보로는 선체식별번호(HIN), 선체 길이, 공동 소유자 수, 소유자 정보 등이 있는데, 특히 선체 길이의 경우 국제선박톤수측정협약에 준하여 영국왕립요트협회(RYA)나 조선기사, 선박검사원이 측정한 공식문서가 요구된다. 등록이 완료되면 선박 소유자는 발급된 선박 등록번호와 선박명을 선미나 메인빔에 잘 보이게 표시해야 한다.

2. 기타 운영제도

1) 레저선박의 검사와 폐선

상기와 같이 레저선박의 등록을 위한 요건으로 선박의 길이 등 제원에 관한 정보와 함께 안전성 확보를 위해 선박에 대한 검사가 필요하다. 그러나 영국에는 레저선박의 검사 업무를 담당하는 공식적인 정부기관이 존재하지 않으며, 민관기관도 지정되어 있지 않다. 따라서 해당 선박의 안전성

63) 영국 소형선박등록(검색일: 2021. 10. 3)

검사를 받기 위해서는 이 업무를 수행하는 민간 전문기관에 의뢰해야 한다. 대표적인 기관으로는 요트설계·검사원협회(YSDA)가 있으며, 선박의 톤수 측정과 등록, 안전검사뿐 아니라 건조와 수리, 사고피해조사 등 다양한 업무를 수행하고 있다.⁶⁴⁾

한편 레저선박의 폐선에 관해서는 별도의 규정이 존재하지 않는다. 다만 등록된 선박은 폐선신고서를 작성하도록 정하고 있다. 그 결과 내수면에서 이용하는 선박의 경우 모두 등록 대상이므로 폐선신고 대상이 된다. 폐선 신고 절차는 등록 시 제출한 선박 정보와 말소 사유를 작성하여 신고하도록 정하고 있으며, 신고서에는 선박의 기본 정보, 소유권 이전 변경 등 폐선 신고 이유를 기입한다.

2) 레저선박 관련 보험

레저선박 보험 측면에서는 전문레저보험사에 따라 다양한 선박 보험과 수상레저기구 보험이 종류별로 파생되어 있다. 예를 들면 레저선박보험약관(Pleasure Craft Clause), 범선보험약관(Sailboard Insurance Clause), 당기와 노젓기보트보험약관(Dinghy and Rowing Boat Insurance Clause) 등이 시행되고 있다. 그중에서도 협회요트보험약관과 레저선박보험약관은 쾌속정, 모터보트, 고무보트 등 다양한 종류의 수상레저기구를 담보하는 보험계약에서 활용되고 있다.⁶⁵⁾

한편 영국 레저선박 관련 보험의 특징은 면책위험 사항을 명시적으로 규정하고 있다는 점이다. 따라서 보험계약상 다른 규정이 해당 면책위험규정과 저촉되는 경우 면책위험규정이 우선 적용된다. 또한 제3자 배상책임과 관련하여 영국에서는 요트 소유자 또는 운항자가 제3자 배상책임보험에 가

64) 영국 요트설계·검사원협회(검색일: 2021. 10. 3)

65) 홍창원 외(2016.), pp. 83~84.

입하도록 법적으로 의무화하고 있지 않으며, 권고 수준에 그치고 있다는 점이 특징적이다.

이처럼 영국의 수상레저관리제도에는 레저선박의 이용에 관한 사항이 주를 이루고 있으며, 이는 정부기관 또는 단일 민간기구에서 일괄적으로 관리하고 있기보다는 레저선박의 소유자의 자발적인 관리 참여에 초점이 맞춰져 있다. 다만 영국의 수상레저활동을 관할하는 정부 담당 부처로 해양경비청이 있으며, 이 부처를 통해 관련 안전사고의 예방과 구조업무를 수행하고 있다. 그 결과 영국의 수상레저관리기구의 관리제도는 이용자의 자율성을 최대한 존중하는 가운데 최소한의 필수적인 사항만 규율하고 있는 것으로 보이며, 이를 반영하여 분류체계 또한 대략적인 유형화와 예시를 제시하고 이용자의 이행을 도모하고 있다. 그 가운데 세부적인 사항은 관련 협회(RYA)나 기구(RNLI: Royal National Lifeboat Institution), 해양경비청 등과 연계하여 국민안전 관리사항에 유연하게 대처하고 있다.⁶⁶⁾

제3절 일본의 수상레저관리제도 분석

1. 레저선박 등록제도

일본 레저선박시장은 1960년대 이후 성장기를 거치면서 급속하게 확대되었으나, 1990년대 초반 버블경제의 붕괴로 불황기에 접어들었다. 그에 따라 레저선박 보유 수도 1999년 약 34만 척을 기록한 이후 점진적으로 감소세를 보이고 있으며, 그에 따라 레저보트 생산량도 줄어들고 있다. 그

66) Maritime & Coastguard Agency(검색일: 2021. 10. 3)

럼에도 불구하고 레저선박을 임대하여 활동을 즐기는 인구수는 꾸준히 증가하고 있으며, 소형선박 조종면허 취득자 규모도 매년 유지되고 있어 일본 수상레저활동 수요는 증가하고 있는 것으로 볼 수 있다.

레저선박의 증가와 함께 수상레저활동 수요도 늘어나면서 항만, 하천, 어항 등에 불법으로 계류되거나 버려진 방치정 문제가 급증하고 있다. 일본 국토교통성의 레저선박실태조사 결과에 따르면 2018년 기준 확인된 16만 척의 레저선박 가운데 7만 척(44%)의 방치정이 분포하고 있다. 그중 침선 또는 폐선이 1만 척(38%), 그 외 방치정이 6만 1,000척(6%)에 이르는 것으로 조사되었다. 일본 정부는 방치정으로 인한 문제가 증가함에 따라 레저선박의 계류와 보관, 방치 현황을 파악하기 위한 실태조사를 주기적으로 추진하는 한편 레저선박의 효율적인 관리를 위한 레저선박 등록제도를 도입하였다.

일본 「소형선박의 등록에 관한 법률」에 따르면 등록 대상 기준은 총톤수 20톤 미만의 선박에 해당한다. 다만 유람선의 경우 총톤수가 20톤 이상이라도 1인이 조종하는 구조, 길이가 24m 미만, 스포츠 또는 레크리에이션 목적에만 사용하는 경우에는 소형선박의 범주에 포함된다.

이 법률에 따른 등록 대상 소형선박은 크게 추진기관이 있는 선박(기선, 범선)과 추진기관이 없는 선박(범선)으로 구분된다. 여기서 추진기관을 보유한 선박 가운데 선체 길이 3m 이상이거나 추진기관이 20마력 이상인 경우 등록 대상이 되며, 추진기관이 없는 선박의 경우 길이 12m이거나 기타 선박이 대상이 된다. 결국 선체 길이 3m 미만이거나 추진기관이 20마력 미만인 소형선박의 경우 등록 대상에서 제외된다.

2. 기타 운영제도

1) 레저선박의 검사·폐선·보험

일본은 선박의 총톤수를 기준으로 안전검사 담당기관을 두 군데로 나누어 운영하고 있다. 즉, 총톤수 20톤 이상의 선박은 국토교통성에서 관리하고, 그 미만의 소형선박은 「선박안전법」에 따른 민간 대행기관인 일본소형선박검사기구(JCI)에서 검사를 담당한다.

JCI의 검사 대상이 되는 소형선박은 추진기관이 있는 선박과 없는 선박으로 구분된다. 추진기관이 있는 선박으로는 모터보트, 유어선, 수상오토바이, 엔진이 부착된 요트 등이 대상이며, 추진기관이 없는 선박 중에는 20해리 이상 운행하는 요트, 정원이 7명 이상인 노젓기여객선 등이 해당한다.⁶⁷⁾

소형선박 검사 종류에 따라 검사 시기가 달라진다. 여객선을 제외한 일반 소형선박은 6년마다 정기검사를 받아야 하며, 정기검사와 더불어 3년마다 중간검사를 받아야 한다. 그러나 총톤수 5톤 미만, 정원 13명 이상인 여객선은 5년마다 정기검사를 받아야 하며, 정기검사 사이에 중간검사를 받아야 한다. 마지막으로 총톤수 5톤 이상인 여객선은 5년 주기로 정기검사와 함께 매년 중간검사를 받아야 한다. 이렇듯 일본 소형선박의 등록과 관리에서 소형선박을 분류하는 체계는 선박의 총톤수 또는 길이, 정원 등 선박의 제원을 기준으로 분류되고 있는 점을 볼 수 있다.

한편 JCI는 일본 레저선박의 폐선에 관한 업무도 담당하고 있다. 등록과 마찬가지로 폐선도 말소등록 절차를 통해 이루어진다. 그러나 미등록 선박의 경우 말소등록 대신에 폐선(반납) 신고만으로 가능하다. 이러한 말소 등록이

67) 일본소형선박검사기구(검색일: 2021. 10. 3)

나 폐선 신고를 하려는 자는 JCI에 관련 신청서와 서류, 수수료를 제출하고, 모든 절차를 완료한 후 말소등록사항에 관한 통지서를 발급받는다.

마지막으로 일본 레저선박과 수상레저기구에 관한 보험에는 요트·모터보트종합보험(YM: Yacht Motor Boat)과 플레저보트종합보험(PB: Pleasure Boat)이 존재한다. 두 보험이 마련되기 이전에 일본의 레저선박 또는 수상레저기구 소유자들은 선박보험을 이용해 왔으나, 이들의 불편을 개선하기 위해 1972년 이들 보험이 시행되었다. 그러나 이들 보험의 특징은 임의보험이라는 점이다. 즉, 해당 보험의 가입은 해당 선박이나 기구 소유자의 의무사항에 해당하지 않는다. 이에 따라 해당 레저선박종합보험의 가입률은 20% 전후로 알려져 있다. 이 같은 배경에는 일본 내 해당 보험의 가입이 강제되지 않는다는 점도 있지만, 자동차 등 다른 유사 보험 상품에 비해 레저선박의 보험료가 비싸다는 측면도 있다. 한편 일본은 레저선박보험의 가입이 의무사항이 아니라고는 하지만, 대규모 마리나사업장은 레저선박을 보관하는 조건으로 배상책임보험 등의 가입을 의무사항으로 규정하기도 하였다.

2) 미니보트 관리제도

앞서 언급한 바와 같이 일본의 소형선박 등록 대상에서 선체 길이 3m 미만의 선박은 제외된다. 이처럼 길이 3m 미만의 선박 가운데 추진기관의 출력이 1.5kW(약 2마력) 미만에 해당하는 선박을 일본에서는 ‘미니보트’로 정의하고 있다. 국토교통성에 따르면 이 미니보트는 선박 검사와 소형선박 조정면허가 불필요한 보트에 해당한다.⁶⁸⁾

최근 일본에서 선박등록으로부터 자유롭고 손쉽게 레저활동을 즐길 수 있는 수상레저기구로서 미니보트의 이용량이 급속히 보급되고 있는 반면에

68) 일본 국토교통성, 「ミニボートの適正な利用に向けて」(검색일: 2021. 10. 3)

사고나 고장 등 해상에서 관련 사고 또한 급증하는 문제가 제기되었다. 이에 따라 일본 정부는 미니보트의 이용 실태와 이용자의 의식 조사, 안전계 발활동, 안전이용지침 작성 등을 포함한 종합적인 안전대책을 수립함으로써 미니보트로 발생하는 사고를 저감하고 안전한 이용을 추진하고자 하였다. 같은 맥락에서 2009~2011년 「미니보트의 안전대책에 관한 검토위원회」를 설치하여 미니보트의 안전대책을 검토하였다. 이 위원회의 조사 결과를 바탕으로 미니보트의 이용자를 위한 안전 가이드에 해당하는 ‘미니보트를 타기 전에 알아두어야 할 안전지식과 준비’를 작성하여 배포하는 등 특정 유형의 수상레저기구의 이용에 관한 일관성 있는 국민의 안전관리를 도모하고 있다.

3) 오키나와현 수상안전 관리제도

일본 오키나와현에서는 「오키나와 수난 사고 방지와 유영자들의 안전 확보 등에 관한 조례」를 마련하고 있다. 이 조례를 통해 오키나와현은 해수욕장, 유람선 등 관련 사업을 영위하는 데 수상레저활동의 안전관리를 증진하고자 하였다.

특히 이 조례는 관리 대상인 수상레저기구의 종류를 구체적으로 나열함으로써 일본 국토교통성이 마련하고 있는 기존의 제도들과 차이를 보인다. 제2조제10항에서는 ‘플레저보트 스포츠’를 레크리에이션 용도로 제공하는 선박, 서프보드, 세일보드, 기타 이와 유사한 것으로서 공안위원회 규칙으로 정하는 것으로 정의하고 있다. 이에 관하여 보다 구체적으로 그 대상이 되는 레저기구를 나열하고 있는데, 카이트보드, 카누, 카약, 수상오토바이, 수중익선, 스탠드업패들보드, 패달보트, 보디보드, 모터보트, 요트, 그 외 이와 유사한 구조 또는 형상을 띤 선박 또는 수상운동기구 등을 제시하고 있다. 또한 견인형 바나나보트, 튜브, 비스킷보드, 플라이보드 등도 포함되

어 있으며, 향후 새로운 활동은 수시로 추가 개정할 예정임을 명시하고 있다는 점이 특징적이다.⁶⁹⁾

최근에는 이 조례의 규율 대상 가운데 스노클링 활동도 추가로 개정되었다는 점 또한 이 조례에서 지속적으로 관리 대상 수상레저활동의 목록을 확장하고 있다는 점을 보여주고 있다. 이와 같은 점진적인 확장은 규정의 복잡성을 높일 수는 있으나, 이는 법률이 아닌 지자체 조례의 수준에 해당하기 때문에 조문의 구체성 내지 개정의 상대적인 유용성 등을 고려할 때 그 적절성이 인정된다.

제4절 시사점

영국은 해양레저산업의 선두국가로서 친수문화적 국민감정과 함께 오래 전부터 해양레저문화를 발전시켜 왔다. 이를 반영하여 영국에서는 「상선법」상 선박의 범주에 소형 세일링보트까지 포괄하여 규정하고 있는 등 레저선박 분야를 고려한 법·정책적 발전을 이어가고 있다. 특히 레저선박 관리와 등록제도를 운영하는 데서 이를 이용하는 지역을 기준으로 내수면 또는 해수면에서 이용하는 선박으로 크게 분류하고 있다. 이 경우 내수면에서 이용하는 레저선박은 의무등록 대상이 되며, 보험가입이 필수적이다. 반면에 해수면에서 이용하는 레저선박의 경우 이용자의 자율성을 고려하여 명시적인 의무규정을 두고 있지는 않다. 또한 내수면 이용 레저선박의 경우 등록 시 세부항목을 Part I과 Part III로 유형화하고 있는데, 그 기준으로는 선체의 크기가 가장 큰 요건이 된다. 즉, Part III의 경우 소형선박만

69) SevenSeas 미야코지마(검색일: 2021. 10. 03)

을 대상으로 하며, 해외 소형 레저선박 이용자의 절차 간소화를 고려하여 개설된 항목에 해당한다. 이러한 소형선박에 해당하는 기구로 바지선, 딩기, 고무보트, 제트스키 등을 예시적으로 제시하고 있다.

그러나 영국의 경우 레저선박에 한하여 소정의 기준에 따라 유형화하여 관리, 등록 절차를 마련하고 있을 뿐이며, 특별히 수상레저기구를 규율하는 명시적인 규정은 존재하지 않는다. 수상레저기구의 안전관리의 경우 관련 정부기관에서 일괄적으로 관리하고 있다기보다는 소유자의 자발적인 관리 참여와 책임에 초점이 맞춰져 있으며, 최소한의 안전수칙에 관한 사항만을 각 협회나 기구, 해양경비청을 통해 제시하고 있을 뿐이다.

일본의 경우에도 늘어나는 레저선박의 이용 추세에 따라 「소형선박의 등록에 관한 법률」을 통해 관리체계를 마련하였다. 그에 따른 분류기준으로는 크게 추진기관이 있는 선박과 없는 선박으로 구분하고, 선체의 길이나 추진기관의 동력을 기준으로 등록 대상 여부를 결정한다. 이렇듯 영국과 유사하게 일본도 레저선박의 제원을 기준으로 크게 유형화하여 관리하는 방식을 채택하고 있으며, 이 역시 레저선박에 한정될 뿐이지 수상레저기구의 등록과 분류체계를 명시적으로 마련하고 있는 것은 아니다. 다만 최근 일본은 기존의 소형선박 관리체계 분류 대상에서 벗어난 3m 길이 미만의 ‘미니보트’를 대상으로 안전수칙을 마련하여 국민에게 배포하였다.⁷⁰⁾ 이는 수상레저기구 기술개발에 따른 초소형 보트 이용량의 증가에 따른 정책적 요구를 반영한 것으로 보인다. 그러나 이 역시 적극적인 규정의 개정을 통해 안전관리를 강화했다기보다는 안전수칙의 마련을 통해 최대한 이용자의 편의 내지 자율성을 도모했다는 점에서 우리나라 제도에 시사하는 바가 크다. 반면에 오키나와현에서는 「오키나와 수난 사고 방지 및 유영자들의 안전 확보 등에 관한 조례」를 통해 관리대상이 되는 수상레저기구의 종류를

70) 일본 국토교통성, 「小型船舶免許制度の概要」(검색일: 2021. 10. 03)

구체적으로 나열하고 있으며, 최근 스노클링 등 그 목록이 점차적으로 확장되는 모습을 보이고 있다. 그럼에도 불구하고 지자체의 조례 제정 방식을 통한 목록 수정은 그 개정의 유연성을 고려할 때 사회적 수요의 변화를 신속하게 반영하는 데 유용할 수도 있다.

05

수상레저활동 관리제도 개선 정책 방안

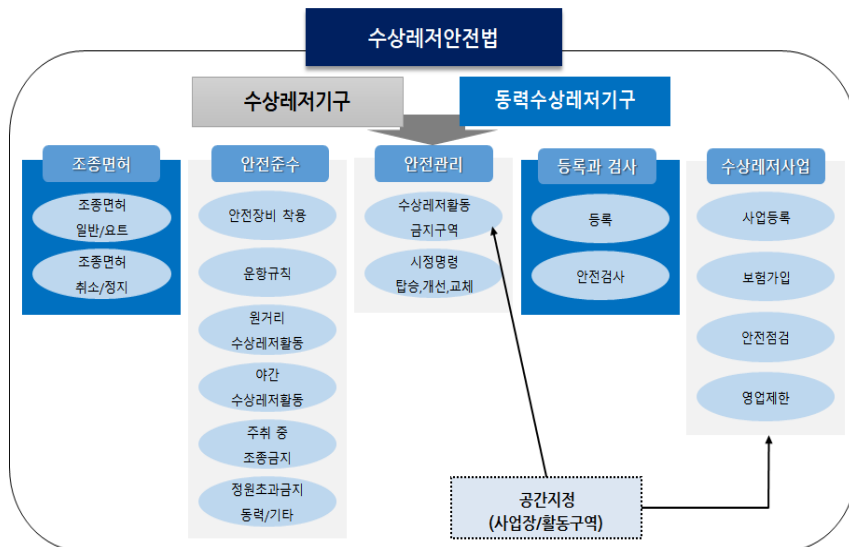
제5장에서는 앞서 살펴보았던 국내 수상레저활동 현황 분석, 「수상레저안전법」의 제정·개정 과정 검토, 전문가 설문조사를 통한 관리 현안 분석, 국내외 유사 제도 사례 분석 등을 종합적으로 검토하여 수상레저활동 관리제도 개선 방안을 마련하도록 한다. 국내 수상레저활동 관리 실태와 국내외 유사 사례 분석 결과, 「수상레저안전법」의 정의 규정과 수상레저기구의 열거식 분류는 제도적 관리의 공백과 법을 집행하는 담당자와 이를 준수해야 하는 국민에게 혼란을 야기하고 있다. 이의 개선을 위해 수상레저기구의 특성에 따라 분류 체계를 검토하고, 이와 연계된 등록·관리제도 개선 방안을 도출하도록 한다. 그리고 관리체계 개선에 따라 「수상레저안전법」의 각종 정의 규정과 하위 법령 정비 방안을 마련하고, 수상레저기구 등록 제도와 연계되는 타 법 정비 방안을 함께 제시하도록 한다.

제1절 수상레저활동 관리제도 체계화 방안

1. 수상레저활동·기구 분류체계 개선 방안

「수상레저안전법」은 조종면허, 안전준수, 안전관리, 등록과 검사, 수상레저사업 등 5가지 관리 영역에 따라 수상레저활동의 질서 유지를 위하여 법을 적용하게 된다. 새로운 수상레저활동과 수상레저기구가 등장하게 되면 이것이 조종면허나 안전장비 착용, 원거리 수상레저활동 등의 안전준수 사항, 금지구역에서의 운항, 등록과 검사, 사업장 관리 대상이 되는지를 판단하게 된다. 한편 5가지 관리 영역은 크게 3가지로 구분이 가능하다. 조종면허나 등록·검사와 관련된 사항은 전체 수상레저기구 중 ‘동력수상레저기구’에만 해당한다. 또한 안전준수, 안전관리는 ‘질서 유지’로 모든

〈그림 5-1〉 수상레저활동 및 기구의 관리 대상



자료: 연구자 작성

수상레저기구에 적용된다. 마지막 수상레저사업은 사업장이라는 공간에서 모든 수상레저기구에 적용된다.

즉, 안전이라는 항목에서는 전체 수상레저기구가 관리 대상이 되며 등록과 검사에서는 동력수상레저기구만 관리 대상이 된다. 또한 개인적 이용과 영리 목적은 수상레저사업과 영업공간이라는 측면에서 관리를 구분할 수 있다.

이러한 구분의 검토는 기존의 열거식 분류체계를 대신하여 「수상레저안전법」의 적용 대상 측면에서 제도를 검토하기 위함이다.

1) 동력과 무동력의 분류

「수상레저안전법」에서는 수상레저기구 분류를 전체 수상레저기구와 동력수상레저기구로 분류하고 있다. 그리고 이러한 분류 중 동력수상레저기구의 관리에는 조종면허와 등록, 검사 규정이 포함된다. 따라서 이 같은 분류에서 첫 번째 문제는 동력수상레저기구와 관련한 규정과 함께 이를 제외한 수상레저기구가 어떤 특성을 지니고 있는가이다.

레저 목적 선박의 동력과 관련하여 현행 법령에서 제시하고 있는 정의 규정이나 기준을 살펴보면 다음과 같다. 국내 모든 선박을 관리하는 「선박법」에서는 선박의 종류를 기선(기관), 범선(바람)으로 구분하고 있다. 한편 「수상레저안전법」에서는 수상레저기구와 동력수상레저기구로 구분하고 그 중 동력수상레저기구는 시행령에서 열거하는 6가지와 시행규칙에서 열거하는 3가지, 이와 유사한 형태와 운전방식을 지닌 것으로 정의하고 있다. 그리고 등록과 검사, 조종면허가 필요한 것은 수상오토바이, 20톤 미만의 선내기·선외기 모터보트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트, 세일링요트로 한정하고 있다.

〈표 5-1〉 레저 목적 선박의 동력에 대한 정의와 분류

구분	내용
선박법	- 기선: 기관(機關)을 사용하여 추진하는 선박[선체(船體) 밖에 기관을 붙인 선박으로서 그 기관을 선체로부터 분리할 수 있는 선박 및 기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 기관을 사용하는 선박을 포함한다] 과 수면비행선박(표면효과 작용을 이용하여 수면에 근접하여 비행하는 선박을 말한다)(「선박법」 제1조의2제1항제1호) - 범선: 돛을 사용하여 추진하는 선박(기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 돛을 사용하는 것을 포함한다)(「선박법」 제1조의2제1항제2호)
수상레저안전법	- 동력수상레저기구: 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 공기부양정 등의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전 방식을 가진 것으로서 추진기관이 부착되어 있거나 수시로 부착 또는 분리할 수 있는 것(「수상레저안전법」 제2조제4호) - 등록대상 동력수상레저기구: 수상오토바이, 선내기/선외기 모터보트, 고무보트, 총톤수 20톤 미만의 요트(「수상레저안전법」 제30조제3항) - 수상오토바이 - 총톤수(「선박법」 제3조제1항제2호에 따른 총톤수를 말한다) 20톤 미만의 모터보트 - 추진기관 30마력 이상의 고무보트 - 세일링요트

자료: 연구자 작성

동력수상레저기구의 분류와 등록, 검사에서 보듯이 동력수상레저기구 중 ‘공기부양정’과 ‘수면비행선박’, ‘수륙양용기구’, ‘물추진용 보드’ 등은 등록과 검사 대상 관련 언급은 없다. 하지만 수면비행선박은 「선박안전법」과 ‘수면비행선박기준(해양수산부고시)’에서 규정하고 있어 이것이 수상레저기구의 분류에 포함되는 것이 타당한지는 논란이 있다. 전문가 설문조사에서도 이 같은 문제점 때문에 수면비행선박이나 수륙양용기구 등을 수상레저기구에서 제외하자는 의견을 제시하고 있다. 또한 스쿠터는 이것이 수상

레저기구에만 해당되는 것인지에 관한 논란과 함께 물추진형 보드 또한 별도의 동력 전달체계가 이용되지 않는 한 동력수상레저기구로 보는 것이 타당한지의 검토가 수반되어야 한다. 특히 일부 기구는 동력과 무동력을 판단하기 어렵거나 동력이 수반되지 않으면 레저활동이나 이용하는 데 큰 제약이 따르기 때문이다.

〈표 5-2〉와 같이 동력수상레저기구 중 기타에 해당하는 기구는 수상레저기구로 분류할 것인지의 판단과 함께 이들의 등록과 검사, 면허 등은 다른 동력수상레저기구와 어떻게 구분할 것인지를 규정해야 한다. 무동력수상레저기구는 「수상레저안전법」의 정의 규정에서 래프팅의 정의와 함께 무동력수상레저기구를 언급하고 있지만 이 법에서는 동력수상레저기구를 제외한 모든 기구를 무동력수상레저기구로 인정하는지의 검토가 요구된다. 특히 무동력수상레저기구는 활동 방식을 고려할 때 바람을 이용하는 것, 노(패들)를 이용하는 것, 유속이나 파도를 이용하는 것과 함께 레저보트나 케이블 등의 전인장치가 수반되어야 레저활동이 가능한 것으로 그 특성을 구분할 수 있다. 하지만 무동력이라는 특성 속에 바람과 노를 이용하는 차이만 있는데 이를 세분하여 조정, 카누, 카약을 구분하여 관리해야 하는 근거는 부족하다고 판단된다. 또한 별도의 동력장치 없이는 레저활동에 이용할 수가 없는 수상스키, 패러세일을 세부적으로 구분하는 근거 또한 타당성이 없다. 예를 들어 레저활동자가 수상스키 플레이트를 동력 전달장치인 레저선타박이나 수상오토바이에 연결하지 않고 수상레저금지구역에서 소지하고 있거나 수면에서 안전모 등을 착용하지 않았다고 단속의 대상으로 판단할 필요는 없기 때문이다.

〈표 5-2〉 수상레저기구의 동력 전달에 따른 분류

구분	내용	
동력수상레저기구	등록과 검사	모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트
	기타	스쿠터, 공기부양정, 수면비행선박, 수륙양용기구, 물추진형 보드
무동력 수상레저기구	바람, 노, 파도 /유속 /흐름 이용	- 무동력 요트, 윈드서핑, 카이트보드 - 조정, 카약, 카누, 패들보드, 노보트 - 서프보드 - 수상자전거 - 고무보트 - 공기주입형 고정식 튜브
	별도 견인/ 동력 수반	- 수상스키, 패러세일, 워터슬레드, 웨이크보드 - 케이블수상스키, 케이블웨이크보드

자료: 연구자 작성

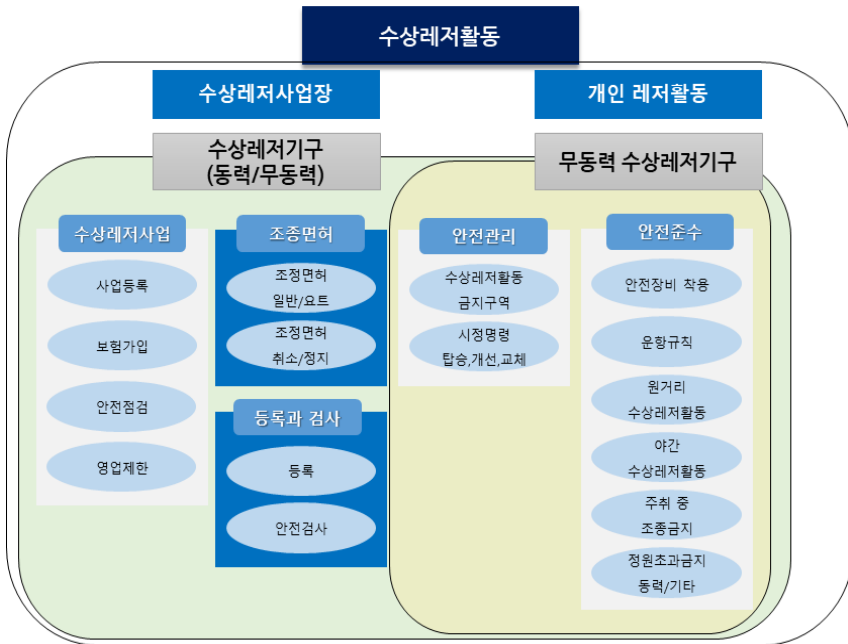
동력수상레저기구가 수반되어야 이용 가능한 견인형 기구는 앞으로도 새로운 장비가 계속 개발된다고 가정할 때 신종기구가 등장할 때마다 법 개정을 통하여 분류하는 것보다 동력수상레저기구에 부속된 장치로 구분하는 것이 보다 합리적이라고 판단한다. 또한 케이블수상스키, 케이블웨이크보드 등도 별도의 사업장이나 시설이 수반되지 않는다면 이용이 불가능하기 때문에 이를 별도의 기구로 분류하는 것도 불필요할 것으로 판단된다. 따라서 기존의 수상레저기구를 동력과 무동력으로 구분할 경우, 동력의 유무 판단 외에 이용 범위를 고려하여 유사한 기구를 하나로 통합하는 것이 타당하다.

2) 수상레저사업장과 이용공간·개인레저활동 분류

「수상레저안전법」의 수상레저기구는 이용공간에 따라 그 적용을 다르게 할 수 있다. 사업장이라는 공간이나 레저활동 허가 또는 금지구역의 설정

을 통해서 관리하는 영역과 더불어 개인소유 수상레저기구의 관리 측면이다. 설문조사에서 전문가들은 사업장과 개인용 수상레저기구의 관리 구분에서 무동력수상레저기구에 관해서는 개인의 책임을 크게 강조하고 있다.

〈그림 5-2〉 수상레저사업장과 개인 무동력수상레저기구의 관리 영역



자료: 연구자 작성

즉, 국내 레저활동과 관련하여 등산이나 자전거, 항공레저 등과 비교할 때 수상에서 이뤄지는 레저활동만 세부 레저기구를 규정하고 이를 관리하고 있지만 실제 모든 수상레저활동자의 안전관리가 제도 속에서 완벽하게 이루어진다고 판단하기 어려우며 개인의 안전은 스스로가 책임져야 한다는 의견이다. 이에 따라 「수상레저안전법」의 조종면허, 안전준수, 안전관리, 등록과 검사, 수상레저사업 등 5가지 관리 영역을 수상레저사업장과 개인

용 수상레저기구로 구분하고 이를 관리하는 방안을 검토하였다. <그림 5-2>에서 보듯이 「수상레저안전법」의 관리 영역을 사업장(동력·무동력)과 개인(무동력)으로 구분할 경우, 사업장은 모든 수상레저활동의 관리 영역에 적용받고 개인은 안전관리 영역인 안전관리와 안전 준수에 해당한다. 이러한 분류체계 속에서 동력수상레저기구는 사업장과 개인 모두에게 적용되는 영역이며 개인 소유 무동력수상레저기구는 안전관리와 안전 준수의 영역이 적용된다.

따라서 동력수상레저기구는 ‘등록과 검사 대상의 수상레저기구와 함께 수상레저사업장에서 이용되는 모든 레저 목적의 기구’로 정의하고 기존 분류체계에서 등록과 검사 대상의 동력수상레저기구와 기타 동력수상레저기구, 견인형 수상레저기구, 이를 제외한 무동력수상레저기구를 포함한다. 반면 무동력수상레저기구는 ‘수상레저활동에 이용되는 기구 중 바람과 돛, 노 등을 이용하는 레저 목적의 기구’로 정의하고 동력을 수반하지 않는 모든 수상레저기구를 포함하도록 한다(<표 5-3> 참조). 사업장과 개인소유 활동 무동력수상레저기구의 분류(안)는 사업장의 수상레저기구를 ‘수상레저사업에 이용되는 모든 수상레저기구’로 정의하고 있다. 따라서 신종 수상레저기구가 이용되더라도 사업장의 이용자 안전관리는 철저하게 관리될 수 있도록 등록과 검사 대상에 수상레저기구를 포함한다는 것과 함께 사업장에서는 기존의 모든 수상레저 안전 관련 규정은 기존 「수상레저안전법」을 모두 준용하도록 하고 있다. 한편 사업장의 관리 대상을 모든 수상레저기구로 정의하는 데 비하여 개인이 이용하는 무동력수상레저기구의 규제나 관리의 한계를 어디까지로 정할 것인가 하는 문제에서는 논란이 있다.

〈표 5-3〉 사업장과 개인 무동력수상레저기구의 분류(안)

구분	내용	
사업장	정의	수상레저기구 중 등록과 검사가 필요한 수상레저기구와 기타 수상레저사업장에서 이용되는 모든 레저 목적의 기구
	대상	• 등록과 검사: 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트 • 기타: 스쿠터, 공기부양정, 수면비행선박, 수륙양용기구, 물추진형 보드, 공기주입형 고정식 튜브 • 견인형 수상레저기구: 수상스키, 패러세일, 워터슬레드, 웨이크보드, 케이블수상스키, 케이블웨이크보드, 수상스키, 패러세일, 워터슬레드, 웨이크보드 • 위의 것을 제외한 무동력수상레저기구
개인 무동력 수상레저기구	정의	수상레저활동에 이용되는 기구 중 바람과 돛, 노 등을 이용하는 레저목적의 기구
	대상	- 무동력 요트, 윈드서핑, 카이트보드 - 조정, 카약, 카누, 패들보드, 노보트 - 서프보드 - 수상자전거 - 고무보트

자료: 연구자 작성

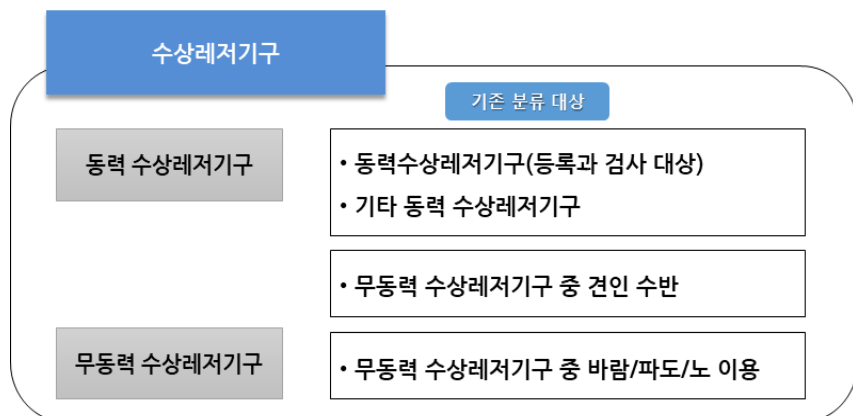
앞의 해외 사례에서 보듯이 영국이나 일본에서는 사업장의 경우 안전관리 규정이 제시되지만, 개인의 안전은 홍보나 교육을 중심으로 관리되며 개인의 안전관리는 개인이 책임지도록 하고 있다. 이에 따라 국내 수상레저활동에 따른 안전관리체제도 이를 개인에게 맡길 것인가 아니면 관리제도의 틀에서 현재의 체도를 유지할 것인가에 따라 분류되고 이에 따른 법적용의 방향이 결정될 것으로 판단된다. 대다수 전문가의 의견에 따르면 개인의 수상레저활동 중 무동력수상레저기구는 개인의 책임으로 하고, 최소한의 안전 준수만을 관리의 기본 방향으로 설정해야 한다고 보고 있다. 한편 국내 수상레저시장이 도입기에 있고 안전사고가 아직 빈번하게 발생

하고 있다는 점, 안전사고 발생 시 관리 당국이 책임소재 논란에서 자유로울 수 없다는 점을 고려할 때 개인이 사용하는 수상레저기구의 관리와 책임을 100% 개인에게 부과하기에는 한계가 있는 것으로 생각된다. 따라서 사업장과 개인의 구분은 사업장의 관리 범위를 명확하게 하기 위하여 열거식이 아닌 영업구역과 기타 금지구역에서 이뤄지는 모든 수상레저활동과 관계된 행위나 기구를 관리 대상으로 포함하는 방식을 선택한다는 측면에서는 장점이 있다. 하지만 개인 무동력수상레저기구의 안전관리 수준을 설정해야 하는 선택의 문제가 남게 된다. 즉, 수상레저사업장과 이에 부속된 영업구역 내에서는 기구의 종류와 무관하게 모든 수상레저활동을 관리하게 되지만 개인 소유의 무동력수상레저기구는 관리 수준을 별도로 설정할 것인지 아니면 개인의 책임으로 할 것인지를 결정해야 한다. 한편 개인 무동력수상레저기구는 안전장비, 운항규칙, 원거리 및 야간 수상레저활동, 음주 운항 등 기존의 관리제도를 수용하는 것이 타당할 것으로 판단된다.

2. 분류체계 개선에 따른 등록·관리 개선 방안

관계기관 자문과 전문가 설문 결과를 종합하면 「수상레저안전법」의 수상레저기구의 열거식 분류체계를 개선하는 방안으로 동력과 무동력으로 구분하는 방안이 높은 지지도를 형성하고 있다. 이와 관련하여 현행 수상레저기구를 기구의 특성 중 동력 유무로 구분할 경우, <그림 5-3>과 같이 크게 동력수상레저기구와 무동력수상레저기구로 구분하고 동력전달 방식으로 세분하는 방안을 검토하도록 한다.

〈그림 5-3〉 동력수상레저기구와 무동력수상레저기구 분류 방향



자료: 연구자 작성

위와 같은 분류 방향에 따라 「수상레저안전법」 시행령과 시행규칙상의 모든 수상레저기구는 〈표 5-4〉와 같이 구분이 가능하며 기존의 모든 수상레저기구가 동력·무동력의 구분에 포함될 수 있어 관리의 공백은 없을 것으로 판단된다. 하지만 이들 수상레저기구 중에서 스쿠터와 수면비행선박을 수상레저기구의 관리체제 안에서 유지할 것인지와 함께 새로운 동력수상레저기구의 동력 범위는 타 법간 관계를 통해서 검토해야 할 것으로 판단된다.

〈표 5-4〉 수상레저기구의 동력, 무동력, 견인형 분류

구분	수상레저기구	동력수상레저기구	무동력 또는 견인
시 행 령	1. 모터보트 2. 세일링요트 3. 수상오토바이 4. 고무보트 5. 스쿠터 6. 공기부양정 7. 수상스키 8. 패러세일 9. 조정 10. 카약 11. 카누 12. 워터슬레드 13. 수상자전거 14. 서프보드 15. 노보트 16. 그 밖에 제1호부터 제15호까 지의 수상레저기구와 비슷한 구조 · 형태 및 운전방식을 가진 것으로 서 해양수산부령으로 정하는 것	1. 모터보트 2. 세일링요트 3. 수상오토바이 4. 고무보트 5. 스쿠터 6. 공기부양정 2. 제1항 제16호에 해당하는 것 (제1호와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것에 한정한다) 중 해양수산부령으로 정하는 것	* 견인형 7. 수상스키 8. 패러세일 12. 워터슬레드 * 무동력 9. 조정 10. 카약 11. 카누 13. 수상자전거 14. 서프보드 15. 노보트
시 행 규 칙	1. 무동력 요트 2. 윈드서핑 3. 웨이크보드 4. 카이트보드 5. 케이블 수상스키 6. 케이블 웨이크보드 7. 수면비행선박 8. 수륙양용기구 9. 공기주입형 고정식 튜브 10. 물추진형 보드 11. 패들보드(물에서 노를 저어 움직이게 하는 길고 좁은 형태의 보드를 말한다) 12. 그 밖에 영 제2조제1항제1호 부터 제15호까지의 수상레저기 구와 비슷한 구조·형태 및 운전 방식을 가진 것	7. 수면비행선박 8. 수륙양용기구 10. 물추진형 보드 1. 제1항 제7호, 제8호, 제10호 중 어느 하나에 해당하는 것 2. 영 제2조제1항 제1호부터 제6 호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 추진기관이 부착되어 있거나 수시로 부착 또는 분리할 수 있는 것	** 견인형 3. 웨이크보드 5. 케이블 수상스키 6. 케이블 웨이크보 드 ** 무동력 1. 무동력 요트 2. 윈드서핑 4. 카이트보드 11. 패들보드 *기타 9. 공기주입형 고정 식 튜브

자료: 연구자 작성

제2절 법·제도 정비 방안

수상레저활동 관리체계 개선을 위한 본 연구는 「수상레저안전법」의 ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’의 개념 정의 문제와 함께 ‘수상레저기구’의 열거식 분류체계에서 나타나는 한계점 분석과 그 대안을 모색하고자 수행되었다. 「수상레저안전법」의 ‘수상레저활동’, ‘수상레저기구’의 정의와 기구의 열거식 분류체계 대안 마련은 「수상레저안전법」의 조종면허, 안전준수, 안전관리, 등록과 검사, 수상레저사업 등 수상레저활동 전반에 영향을 미치게 된다. 이에 따라 정의 규정과 분류체계의 개선은 「수상레저안전법」의 다른 조문 간 연계성을 고려하여 정비 방안을 마련하도록 한다. 이와 더불어 수상레저활동의 체계적 관리를 위한 새로운 대안도 함께 검토하도록 한다. 그리고 「수상레저안전법」의 정비와 연계하여 타 법에서 고려해야 할 사항을 함께 살펴보도록 한다.

1. 「수상레저안전법」의 정비 방안

「수상레저안전법」 정비 방안의 쟁점은 개념 정의 논의와 기존 열거식 관리체제를 유지 혹은 변경할 것인가이다. 현행 「수상레저안전법」의 ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’의 정의는 개념을 상호 차용하고 있어 학계, 산업계, 이용자 등 모든 이해당사자가 정의 규정의 정비 필요성에 공감하고 있다. 국내 수상레저활동 관련 유사 개념을 살펴보면, 「연안사고 예방에 관한 법률」 시행규칙 제2조는 연안체험활동을 <표 5-5>와 같이 정의하고 있어 ‘수상레저활동’의 정의나 ‘수상레저기구’의 정의 규정을 정비할 경우 영향을 받게 된다. 전문가 설문조사에 따르면 ‘수상레저활동’의 정의에서 ‘수상레저기구’라는 용어를 제외해도 의미 전달에 문제가 없다는 의견을 제시하는 비율이 높게 나타났다.

〈표 5-5〉 「연안사고 예방에 관한 법률」의 연안체험활동

구분	내용
수상(水上)형 체험활동	「선박법」 제1조의2 제1항에 따른 선박이나 「수상레저안전법」 제2조제3호에 따른 수상레저기구를 이용하지 않고 수상에서 이루어지는 체험활동. 다만, 체험활동 과정의 일부가 수중에서 이루어지는 경우에도 활동 내용의 주된 부분이 수상에서 이루어지는 체험활동은 전체를 수상형 체험활동으로 본다.
수중(水中)형 체험활동	수중에서 이루어지는 체험활동. 다만, 체험활동 과정의 일부가 수상에서 이루어지는 경우에도 활동 내용의 주된 부분이 수중에서 이루어지는 체험활동은 전체를 수중형 체험활동으로 본다
일반형 체험활동	수상(水上)형 체험활동, 수중(水中)형 체험활동호에 따른 체험활동 외에 연안 해역에서 이루어지는 체험활동

자료: 연구자 작성

전문가 의견과 관련 법률을 고려해 「수상레저안전법」의 정의 규정을 〈표 5-6〉과 같이 수정할 수 있다. ‘수상레저활동’의 정의에서 ‘수상레저기구’라는 표현을 삭제하는 방안을 검토했다. 수상(水上)이라는 것은 선박의 특성 중 하나인 ‘부양성’이 있는 일정 기구를 수반한다는 점을 전제하므로 ‘수상레저기구’라는 표현을 삭제했으며, 삭제와 관련해서 「연안사고 예방에 관한 법률」 외에 타 법의 적용 사례를 추가로 살펴보아야 한다.

〈표 5-6〉 수상레저활동과 수상레저기구의 정의 수정(안)

기존	수정(안)
• “수상레저활동”이란 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동을 말한다. • “래프팅”이란 무동력수상레저기구를 이용하여 계곡이나 하천에서 노를 저으며 급류 또는 물의 흐름 등을 타는 수상레저활동을 말한다. • “수상레저기구”란 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.	• “수상레저활동”이란 수상(水上)에서 이루어지는 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동을 말한다. • “래프팅”이란 무동력수상레저기구를 이용하여 계곡이나 하천에서 노를 저으며 급류 또는 물의 흐름 등을 타는 수상레저활동을 말한다. • “수상레저기구”란 수상레저활동에 이용되는 동력 또는 무동력 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.

자료: 연구자 작성

이와 함께 '수상레저기구'의 정의는 수상레저활동에 이용되는 동력 또는 무동력 선박 또는 기구로 정의하는 방안을 검토하였다. 기존 열거식 분류 방식에 따라 나열하고 있는 수상레저기구를 동력 또는 무동력수상레저기구로 구분할 수 있다(〈표 5-2〉 참조). 즉, 수상에서 이루어지는 레저 목적의 선박 또는 기구는 선박의 특성인 '부양성'과 '이동성'이 중요한 요소이며 열거식 분류체계 개선과 기존 수상레저기구를 구분하기 위해 동력의 전달 유무를 기준으로 수상레저기구를 분류하도록 한다. 한편 동력을 수상레저기구 분류 기준으로 사용할 경우 기존 동력수상레저기구의 범위를 어떻게 설정할 것인지 결정해야 한다.

「수상레저안전법」은 '동력수상레저기구'를 정의하고 등록과 검사제도, 면허제도와 관련하여 수상레저기구를 총톤수와 최대 출력을 고려하여 분류하고 있다. 즉, 열거식 분류체제를 개선하는데 등록·검사제도에서 제시되는 수상레저기구 그리고 조종면허와 연계된 수상레저기구에 관해서는 대상을 명확하게 하는 것이 필요하다.

〈표 5-7〉 「수상레저안전법」의 동력수상레저기구 분류(등록·검사·면허제도 부문)

구분	내용
동력수상레저기구 정의	추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.
등록/검사제도	• 수상오토바이 • 선내기 또는 선외기 모터보트(총톤수 20톤 미만의 모터보트) • 추진기관 30마력 이상의 고무보트 • 총톤수 20톤 미만의 요트(세일링요트)
조종면허 대상/ 기준	• 동력수상레저기구 중 추진기관의 최대출력 5마력 이상인 것 • 시행령: 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 공기부양정(호버크래프트) • 시행규칙: 수면비행선박, 수륙양용기구, 물추진형 보드

자료: 연구자 작성

따라서 「수상레저안전법」의 동력수상레저기구의 정의를 수정, 정비하는 것은 등록·검사제도의 대상과 함께 면허제도와도 연계되어야 한다. 한편 등록·검사제도는 「선박법」과 연계하여 총톤수 20톤 기준과 더불어 추진기관 30마력 기준을 적용하고 있으며, 조종면허는 5마력이라는 기준을 사용하고 있지만 해당 수상레저기구와 관련하여 이것을 이용한 수상레저활동이 수상레저활동의 범주에 포함될 수 있는지, 이 기구가 면허시험 체계(일반조종면허, 요트조종면허)에 포함될 수 있는지를 함께 판단해야 한다. 동력수상레저기구의 정의를 정비하는 방안은 ‘동력’이라는 용어의 의미를 그대로 받아들여 ‘동력’ 장치가 장착된 모든 수상레저기구를 동력수상레저기구로 분류하는 방안과 일정 마력 이상의 ‘동력’ 장치가 장착된 수상레저기구만을 동력수상레저기구로 분류하는 방안이 있다. 한편 후자에서 기준 마력은 전문시험기관의 실험을 통해 운항성, 안전성 등을 종합적으로 검토하여 ‘○마력 이상’으로 설정해야 한다.

〈표 5-8〉 「수상레저안전법」의 동력수상레저기구의 정의 수정(안)

기존	수정(안)
“동력수상레저기구”란 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.	- 가안: “동력수상레저기구”란 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다. - 나안: “동력수상레저기구”란 ○마력 이상의 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다. → 기준 마력의 설정: 전문기관의 실험을 통해 기준 결정
	‘무동력수상레저기구’란 동력수상레저기구의 규정에 의한 수상레저기구가 아닌 레저 목적으로 이용되는 모든 선박 또는 기구

자료: 연구자 작성

「수상레저안전법」의 등록·검사제도와 조종면허는 각각 다른 기준이 적용되고 있어 전문기관의 실험을 통해 기준 마력을 새로운 기준으로 변경하면 등록·검사 대상 중 고무보트(30마력)에 적용되는 마력 기준과 조종면허에 적용되는 마력 기준(5마력)이 상이할 수 있어 법 적용에 혼란이 발생할 가능성이 있다. 이는 현재 등록·검사제도와 면허제도의 기준이 상이하기 때문이다. 이에 따라 본 연구에서는 우선 ‘동력’이라는 기준 자체를 정의 개념에서 중요 요소로 판단하여 앞에서 제시한 2개의 수정(안) 중 ‘가안’을 동력수상레저기구의 정의로 보고 무동력수상레저기구는 ‘동력수상레저기구의 규정 대상을 제외한 레저 목적의 모든 선박 또는 기구’로 정의하도록 한다. 그리고 동력수상레저기구 중 대통령령으로 위임한 사항은 등록·검사 대상 동력수상레저기구를 열거하도록 한다.

〈표 5-9〉 「수상레저안전법」 시행령의 동력수상레저기구 정의 수정(안)

기존	수정(안)
• 정의) ① 「수상레저안전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제3호에서 “대통령령으로 정하는 것”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. • 모터보트, 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것을 말한다. 이하 같다), 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 공기부양정(호버크래프트), 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트 • 그 밖에 제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 해양수산부령으로 정하는 것 • ② 법 제2조제4호에서 “대통령령으로 정하는 것”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. <개정 2019. 7. 9.> • 1. 제1항 제1호부터 제6호까지의 어느 하나에 해당하는 것 • 2. 제1항제16호에 해당하는 것(제1호와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것에 한정한다) 중 해양수산부령으로 정하는 것	• 정의) ① 「수상레저안전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제3호에서 “대통령령으로 정하는 것(동력수상레저기구)”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. • 모터보트 • 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것을 말한다) • 수상오토바이 • 고무보트(추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하여 운항하는 것) • 그 밖에 제0호부터 제0호까지의 동력수상레저기구와 비슷한 형태로 추진기관을 부착하여 운항하는 것

자료: 연구자 작성

「수상레저안전법」의 ‘동력수상레저기구’의 정의와 함께 시행령에 해당 기구를 열거하는 것은 등록·검사제도와 연계성을 확보하는 측면에서 긍정적 효과가 있을 것으로 판단된다. 면허제도에서 제시하는 ‘동력수상레저기구 중 추진기관의 최대 출력이 5마력 이상인 것’에 해당하는 기구의 열거와 더불어 동력수상레저기구의 대상을 확대할 것인지에 관한 검토가 함께 이루어져야 한다. 한편 조종면허 대상과 기준에 포함되는 동력수상레저기구는 정의 규정에서 의미하는 ‘수상레저활동’이나 ‘수상레저기구’, ‘동력수상레저기구’의 범주에 포함되는지 여부와 면허시험의 대상이 될 수 있는지, 이를 제외할 경우 타법에서 관리가 가능한지에 관한 검토가 함께 이루어져야 한다.

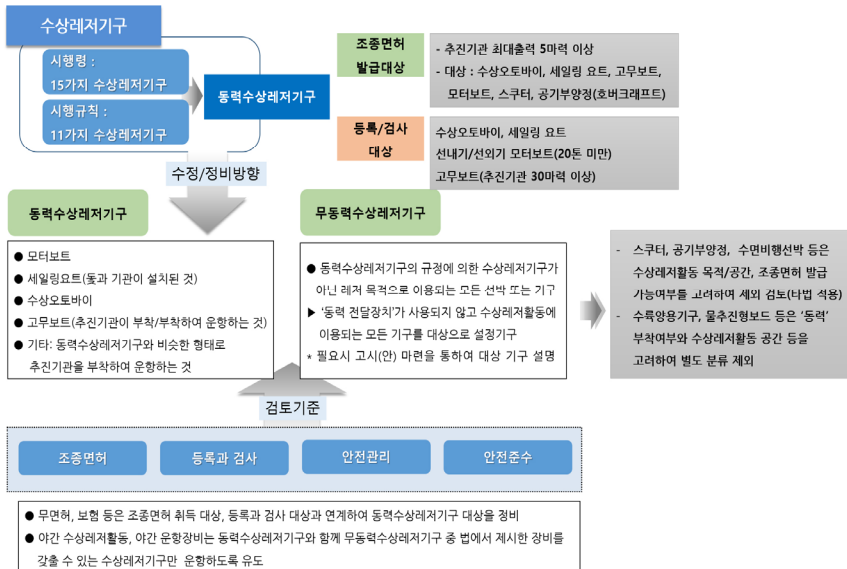
〈표 5-10〉 「수상레저안전법」의 조종면허 대상 수상레저기구 분류 검토

조종면허 대상	분류 검토 결과
• 모터보트, 세일링요트, 수상 오토바이, 고무보트	• 동력수상레저기구의 새로운 정의 및 열거식 분류에 제시
• 스쿠터	• 동력수상레저기구의 새로운 정의 및 열거식 분류에 미포함 • 수중레저활동에 수반되는 기구로 수상레저활동의 영역 해당되지 않음 • 동력수상레저기구 면허시험에 해당되기 어려움 • 향후 분류체제에서 제외 필요
• 공기부양정(호버크래프트) • 수면비행선박 • 수륙양용기구	• 동력수상레저기구의 새로운 정의 및 열거식 분류에 미포함 • 유람목적이나 운송수단의 기능이 강한 기구로 수상레저활동 영역에 해당되지 않음 • 동력수상레저기구 면허시험에 해당되기 어려움 • 선박법 등을 통해서도 관리 가능
• 수륙양용기구 • 물추진형 보드	• 동력수상레저기구의 새로운 정의 및 열거식 분류에 미포함 • 동력수상레저기구 면허시험에 해당될 수 있음 • 동력수상레저기구와 비슷한 형태로 추진기관을 부착하여 운항하는 것에 해당

자료: 연구자 작성

앞의 표와 같이 「수상레저안전법」의 ‘동력수상레저기구’의 정의 수정(안)을 조종면허 대상 기구와 연계해 검토하면 스쿠터는 조종면허 대상으로 보거나 수상레저활동에 이용되는 기구로 판단하기 어렵다. 또한 공기부양정(호버크래프트)과 수면비행선박은 수상레저기구로 판단하거나 조종면허 대상으로 보기에 한계가 있고, 수면비행선박은 「선박법」으로도 관리될 수 있기 때문에 수상레저기구의 영역에서 제외하는 것이 합리적이다. 수륙양용 기구는 해상수송이나 관광객에게 유람을 제공하는 경우, 최근 일부 연안 지역에서 운항되고 있는 ‘수륙양용버스’나 ‘수상택시’의 개념에 포함해 「선박법」으로 관리하거나 동력 장치를 장착한 수상레저기구라는 측면에서 기타 동력수상레저기구로 판단할 수 있다. 따라서 앞의 표에서 제시한 조종면허 대상 동력수상레저기구는 일부 기구를 제외하거나 열거식 분류를 하지 않아도 현행 타 법령을 통하여 관리가 가능할 것으로 판단된다.

〈그림 5-4〉 「수상레저안전법」의 수상레저기구 정비 방안



자료: 연구자 작성

「수상레저안전법」의 열거식 분류체제를 개편하기 위하여 추진기관인 동력의 유무로 수상레저기구를 분류하고 기존 등록·검사 대상과 조종면허 대상의 관계를 통해 분류체제를 수정할 경우, 앞서 제시되지 않았던 수상레저기구의 정비 방안도 검토가 요구된다. 앞의 분류에서 제외된 수상레저기구의 정비 방안으로는 동력수상레저기구로 분류된 기구를 제외한 기존의 모든 수상레저기구는 무동력수상레저구에 편입하고 시행령이나 시행규칙에서 열거하지 않는 방법을 고려할 수 있다. 이와 함께 시행령과 시행령에서는 삭제하여 별도 제시하지 않고 고시(안) 마련을 통해 정리하여 현재와 같이 신종 수상레저기구가 나타날 때마다 시행령이나 시행규칙을 개정하는 과정을 간소화하는 방법을 검토할 수 있다. 한편 「수상레저안전법」의 등록과 검사, 면허제도와 연계된 동력수상레저기구만 시행령에서 정리하고 기타 기구의 열거 부분은 삭제해도 향후 「수상레저안전법」의 집행에 제약이 없다면 기타 기구를 다시 고시(안)로 지정하지 않는 방법이 기존의 열거식 분류체제를 개선하는 취지와 일관성을 유지할 수 있을 것으로 생각된다.

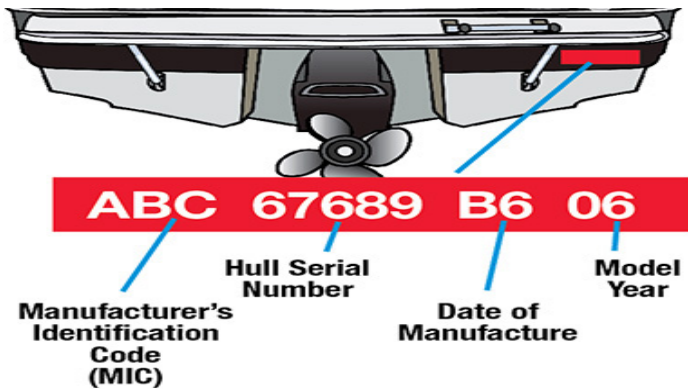
〈표 5-11〉 수상레저기구의 분류체계 개선(안)

구분	수상레저기구	수상레저기구 분류 수정(안)	
		동력수상레저기구	무동력수상레저기구
시 행 령	1. 모터보트 2. 세일링요트 3. 수상오토바이 4. 고무보트 5. 스쿠터 6. 공기부양정 7. 수상스키 8. 패러세일 9. 조정 10. 카약 11. 카누 12. 워터슬레드 13. 수상자전거 14. 서프보드 15. 노보트 16. 그 밖에 제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 해양수산부령으로 정하는 것	1. 모터보트 2. 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것을 말한다), 3. 수상오토바이 4. 고무보트(추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하여 운항하는 것) 5. 그 밖에 제1호부터 제4호까지의 동력수상레저기구와 비슷한 형태로 추진기관을 부착하여 운항하는 것 5. 스쿠터 (삭제) 6. 공기부양정 (삭제)	* 견인형 7. 수상스키 8. 패러세일 12. 워터슬레드 * 무동력 9. 조정 10. 카약 11. 카누 13. 수상자전거 14. 서프보드 15. 노보트 ※ 고시(안) 마련을 통해 정비
시 행 규 칙	1. 무동력 요트 2. 윈드서핑 3. 웨이크보드 4. 카이트보드 5. 케이블 수상스키 6. 케이블 웨이크보드 7. 수면비행선박 8. 수륙양용기구 9. 공기주입형 고정식 튜브 10. 물추진형 보드 11. 패들보드(물에서 노를 저어 움직이게 하는 길고 좁은 형태의 보드를 말한다) 12. 그 밖에 영 제2조제1항제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것	7. 수면비행선박 (삭제) 8. 수륙양용기구 (삭제) 10. 물추진형 보드 (삭제)	** 견인형 3. 웨이크보드 5. 케이블 수상스키 6. 케이블 웨이크보드 ** 무동력 1. 무동력 요트 2. 윈드서핑 4. 카이트보드 11. 패들보드 *기타 9. 공기주입형 고정식 튜브 ※ 고시(안) 마련을 통해 정비

자료: 연구자 작성

「수상레저안전법」의 ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’의 정의, 열거식 분류체계의 개선과 함께 수상레저기구 관리제도를 효율적으로 정비하기 위해서는 자동차의 차대번호나 초경량 비행장치(드론)에 적용되고 있는 ‘등록번호’ 제도의 도입이 수반되어야 한다. 「선박법」에 등록된 선박은 선박번호를 통해 이력을 관리하고 있지만, 「수상레저안전법」의 등록 대상 동력수상레저기구는 선박번호를 통한 관리가 이루어지지 않고 있다. 동력수상레저기구를 선체식별번호 등 선박번호를 통해 관리할 경우, 선박의 제작 이후 판매, 폐선에 이르는 전 과정에 걸쳐 관리가 가능하다. 선박을 이용한 레저활동이 활발한 영국이나 미국, 일본 등에서는 레저선박의 보험, 사고 등과 연계하여 모든 레저선박에 선체식별번호(HIN: Hull Identification Number)를 부착하도록 규정하고 있다.⁷¹⁾

〈그림 5-5〉 레저선박의 선체식별번호 부착 사례



자료: 미국 켄터키주 정부(검색일: 2021. 11. 01)

선체식별번호는 생산연도를 포함한 기초정보를 포함하고 있기 때문에 레저선박의 관리 수단으로 활용할 수 있어 해외에서 생산, 수입되는 레저선

71) 홍장원 외(2016), pp. 107~110.

박은 선체식별번호가 부착되어 있다. 국내에서 생산되는 레저 목적 선박도 선체식별번호 부여가 가능하므로 향후 「수상레저안전법」에 등록된 동력수상레저기구의 관리를 위해 이를 제도화하는 것이 필요하다.

2. 타 법 정비 방안

「수상레저안전법」상 수상레저기구의 정의는 레저 목적 선박의 검사와 관리, 사업을 규율하는 타 법 간 관계를 고려하여 정비 방안을 검토해야 한다. 레저 목적 선박의 운항과 관련된 법률로는 「수상레저안전법」과 「선박법」, 「선박안전법」이 있고, 레저 목적 선박을 이용하여 영업을 하는 「마리나항만법」 등이 있다. 「수상레저안전법」상 동력·무동력수상레저기구의 정의에서 ‘수면비행선박’, ‘공기부양정’은 「선박안전법」의 검사체계를 고려하여 분류를 수정할 수 있을 것으로 판단되며, 이들이 레저보다 운송에 목적이 있다면 「수상레저안전법」의 적용 대상에서 제외하는 방안도 검토해야 한다. 또한 레저 목적 선박의 임대, 대여와 관련해서는 「마리나항만법」의 마리나선박 간 관계를 검토해야 할 것으로 판단된다.

〈그림 5-6〉 레저목적 선박의 관리 법령 구분



자료: 연구자 작성

「수상레저안전법」의 동력수상레저기구와 「마리나항만법」의 마리나선박으로 열거하고 있는 대상을 상호 비교해 보면 <표 5-12>와 같으며, 내용이 유사하지만 명칭이 달라 이용자 또는 사업자 관점에서는 기구와 선박의 등록과 관리, 안전사고 예방 등과 관련하여 혼선이 있을 수 있다.

<표 5-12> 「수상레저안전법」과 「마리나항만법」 비교

구분	수상레저안전법	마리나항만법
레저 목적 선박	[동력수상레저기구] 모터보트 세일링요트 수상오토바이 고무보트 스쿠터 공기부양정 수면비행선박 수륙양용기구 물추진형 보드 기타: 위와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 추진기관이 부착되어 있거나 수시로 부착 또는 분리할 수 있는 것	[마리나선박] 모터보트 고무보트 요트 윈드서핑용 선박 수상오토바이 공기부양정(호버크래프트) 카누 카약 기타: 위의 선박과 비슷한 구조, 형태 및 운전방식을 가진 것으로서 유람, 스포츠 또는 여가용으로 사용되는 선박

자료: 연구자 작성

한편 「마리나항만법」의 마리나선박과 관련한 규정은 마리나업의 등록과 연계된 사항으로, 마리나업의 등록과 관련하여 「수상레저안전법」의 동력수상레저기구를 의미하는 내용이 포함되어 있다. 따라서 「수상레저안전법」상 수상레저기구의 분류기준을 수정할 경우 「마리나항만법」의 개정도 수반되어야 하며, 기존 마리나선박의 열거식 분류 방식을 대신해 「수상레저안전법」상 ‘동력수상레저기구’ 등 용어를 사용하여 레저 목적 선박의 관리와 명칭에 일관성을 유지하는 것이 필요할 것으로 판단된다.

〈표 5-13〉 마리나선박 대여업 기준

구분	내용
등록 기준	• 마리나선박 대여업: 톤 이상의 마리나선박을 빌려주는 업(마리나선박을 빌린 자의 요청으로 해당 선박의 운항을 대행하는 경우를 포함) • 마리나선박: 「선박안전법」 제2장에 따른 선박의 검사 또는 「수상레저안전법」 제37조에 따른 안전검사를 받았을 것 • 인력기준: 마리나선박 대여업자 또는 그 종사자 중 1명 이상은 해당 마리나선박에 적합한 「수상레저안전법」 제4조에 따른 제1급 조종면허, 요트조종면허(「수상레저안전법 시행령」 제2조제1항제2호에 따른 세일링요트만을 이용하는 마리나선박 대여업의 경우에 한정한다) 또는 「선박직원법」 제4조에 따른 면허를 갖출 것

자료: 연구자 작성

「수상레저안전법」상 동력수상레저기구의 정의를 열거식 대신 등록과 검사 대상의 동력수상레저기구로 수정할 경우, 「마리나항만법」상 마리나선박은 다음과 같이 수정할 수 있다.

〈표 5-14〉 「마리나항만법」의 마리나선박 정의 수정(안) 비교

구분	기존	수정(안)
레저 목적 선박	[마리나선박] 모터보트 고무보트 요트 원드서핑용 선박 수상오토바이 공기부양정(호버크래프트) 카누 카약 기타: 위의 선박과 비슷한 구조, 형태 및 운 전방식을 가진 것으로서 유람, 스포츠 또는 여가용으로 사용되는 선박	「수상레저안전법」에 따라 등록 및 검사를 마친 동력수상레저기구

자료: 연구자 작성

06

결론 및 정책제언

제1절 요약 및 결론

1. 요약

본 연구는 「수상레저안전법」상 수상레저활동과 수상레저기구의 정의와 열거식 분류체계의 특징, 법 집행상 제약 요인의 검토를 바탕으로 국민의 안전한 수상레저활동 촉진을 위한 관리체계 개선 그리고 이를 위한 「수상레저안전법」 개정 방안을 제시하고자 수행되었으며 주요 연구 결과를 정리하면 다음과 같다.

제1장에서는 연구 배경과 함께 연구 목적과 연구 내용, 연구 수행을 위한 연구 방법을 살펴보았으며, 수상레저활동 관련 제도 개선과 「수상레저안전법」 정비 방안을 다룬 선행연구를 검토하였다.

제2장에서는 국내 수상레저활동 현황을 살펴보았다. 수상레저활동의 개념과 더불어 「수상레저안전법」 시행 이후 동력수상레저기구 등록과 조종면허 취득 현황 등 수상레저활동 현황과 사업 동향, 안전관리 실태 검토를 바탕으로 국내 수상레저 분야의 전반을 검토하였다. 국내 동력수상레저기

구는 2006년 등록제도가 마련된 이후 2007년 2,909척에서 2020년 3만 2,843척으로 증가하면서 면허 취득자도 늘어났으며, 활동자 증가와 함께 수상레저사업장도 급성장했다. 그러나 활동자와 시장 성장과 함께 운항 부주의 등 기초적인 수상레저활동 지식 미비로 발생하는 안전사고도 지속되고 있다.

제3장에서는 「수상레저안전법」 제정과 개정 과정, 이에 따른 수상레저기구의 분류체계 변화 과정을 살펴보았다. 2000년 「수상레저안전법」을 제정하면서 수상레저활동이란 ‘수상에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동’으로 정의하였고, 수상레저기구는 ‘수상레저활동에 이용되는 선박 및 기구로서 대통령령으로 정하는 것’으로 정의하면서 서로 간 개념을 차용하고 있다. 또한 수상레저기구 15가지를 열거식으로 제시하였는데, 그중 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트는 동력수상레저기구로 분류하는 것은 합리적이지만, 수중에서 사용하는 스쿠터나 운송용으로 이용되는 호버크래프트를 수상레저기구로 분류하는 것은 「수상레저안전법」의 입법 취지와 목적에 부합하지 않는 것으로 판단된다.

2006년 「수상레저안전법」을 전면개정하면서 래프팅을 수상레저구에 포함하고, 2008년과 2011년 요트와 동력 요트를 구분하였으며, 2012년 시행규칙 개정을 통해 8가지 수상레저기구를 추가하였다. 이후 2014년과 2020년에도 새로운 수상레저기구가 등장할 때마다 수상레저기구를 추가하면서 그 범위를 확대하였으며, 2021년 현재 시행령에 15가지, 시행규칙에 11가지 등 총 26가지 수상레저기구를 「수상레저안전법」의 관리 대상으로 규정하고 있다. 수상레저기구의 열거식 분류체계에 따른 변화와 관련하여 민원사례집에 나타난 문제점과 전문가 설문조사 결과 분석을 통해 현행 분류체계는 레저활동자, 사업자, 법 집행자 모두에게 혼란을 초래하는 것으로 나타났다. 따라서 열거식 분류방식에 따른 법적 공백을 해소하기 위한

제도적 개선 방안 마련이 요구되고 있다. 전문가들은 현행 수상레저기구 분류 체계 개선 방안으로 동력 전달장치의 유무(동력과 무동력), 수상레저 기구의 사업 목적과 개인취미용 기준에 따라 구분하는 방식에 동의하며, 사업장과 개인용도 기준에 따른 구분과 관련하여 안전사고 발생은 개인의 책임과 자율성에 초점을 맞춰야 한다고 강조하고 있다.

제4장에서는 수상레저기구의 분류체계 개선과 관련하여 국내외 유사사례를 살펴보았다. 국내 항공레저와 육상 레저기구의 분류체계를 비교 검토한 결과, 「항공안전법」, 「항공사업법」은 비행체의 유형에 따라 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치로 구분하고 있으며 이러한 분류체계에 따라 항공레저스포츠사업을 등록하도록 규정하고 있다. 또한 「관광진흥법」상 유기사설 분류체계는 유기사설의 유형에 따라 주행형, 고정형, 관람형, 놀이형으로 구분하고, 유형별로 안전검사 기준을 적용하고 있어 「수상레저안전법」의 열거식과 차이가 있다. 한편 수상레저 선도국인 영국이나 우리나라와 법·제도 체계가 유사한 일본의 수상레저기구 관리제도도 레저 목적 선박 관련 규정은 선박의 크기나 길이에 따라 구분하여 관리하고 있어 국내 수상레저 관련 규정과 차이가 있다.

제5장에서는 앞서 논의했던 수상레저활동 현황과 「수상레저안전법」의 제정·개정 과정, 열거식 분류체계의 한계점, 대안 마련을 위한 전문가 의견 분석, 국내외 유사사례 검토 등을 바탕으로 제도적 개선 방안을 마련하였다. 수상레저기구를 동력 전달장치 유무로 구분하는 방안, 사업장용과 개인용도 기준에 따라 구분, 관리하는 두 가지 안을 놓고 정책의 내용적 합리성과 실현 가능성 등을 기준으로 대안을 검토한 결과, 선박의 등록과 관리를 규율하는 타 법률 간 연계성과 레저활동자의 안전 확보 측면에서 동력 전달장치 유무에 따른 분류방식을 개선 방안으로 도출하였으며, 이에 따른 분류체계 개선(안), 타법 정비사항과 레저 목적 선박의 체계적 관리를 위한 선체식별번호 제도 시행을 제안하였다.

2. 결론

전 세계 관광시장은 코로나19 상황 이후 크게 위축되었다. 2020년 국제 관광객은 코로나19 여파로 74% 감소했으며, 전문가들의 분석에 따르면 관광시장은 2024년 이후에나 회복될 것으로 전망된다. 또한 사회적 거리두기의 영향으로 사람들이 밀집하는 축제나 밀폐된 실내 공간인 박물관, 전시관 등의 이용자는 크게 감소하고 있다. 한편 관광트렌드 변화로 사람이 적은 야외 공간 방문 선호도가 높아지면서, 자연을 즐기거나 레저스포츠활동을 즐기려는 사람들도 증가하고 있다. 이러한 트렌드에 따라 세계에서 가장 큰 레저보트시장을 형성하고 있는 미국은 2020년 코로나19 영향에도 최근 13년 동안 가장 높은 보트 판매 실적을 기록했다. 우리나라도 레저스포츠에 관심이 증가하면서 서핑과 수중레저활동 등에 참여하는 인구가 늘어나고 있어, 수상레저활동 수요 증가에 선제적으로 대응하기 위한 안전한 수상레저활동 기반 마련을 위한 제도 정비가 요청된다.

국내 수상레저활동의 전반적인 관리는 「수상레저안전법」에 근거한다. 2000년 제정된 「수상레저안전법」은 수상레저활동과 수상레저기구의 정의와 수상레저기구의 등록과 안전검사, 조종면허, 사업장 관리 등의 내용을 포괄적으로 규정하고 있다. 그러나 「수상레저안전법」에 따른 수상레저활동과 수상레저기구의 정의 규정은 개념을 상호 차용하고 있어, 법률의 적용 대상과 범위가 모호하다는 지적을 받고 있다. 또한 수상레저기구의 열거식 정의와 분류체계를 적용함에 따라 신종 수상레저기구가 등장할 때마다 「수상레저안전법」 적용 대상에 포함되는지 여부에 관해 전문가와 관계자의 논의가 지속적으로 필요하고, 논의 결과에 따라 「수상레저안전법」 개정을 반복하면서 관리 공백과 법 집행의 한계를 노정하고 있다. 이에 본 연구에서는 「수상레저안전법」의 수상레저기구의 정의 규정 개선과 함께 열거식 분류체계의 대안을 제시하였으며, 이에 따른 등록과 안전검사, 조종면허의 개

선 방안, 타법 정비 방안도 마련하였다.

수상레저활동이 활성화하고 국민 모두 안전한 수상레저활동을 즐기기 위해서는 수상레저활동 여건 변화에 따른 「수상레저안전법」의 정비와 수상레저활동 공간 조성, 일상에서 즐길 수 있는 다양한 체험 기회 마련이 필요하다. 또한 수상레저활동을 즐기는 개인의 안전은 개인 스스로 책임질 수 있도록 수상레저활동 기초안전교육을 통한 안전 지식 습득이 요구되며, 「수상레저안전법」 집행기관은 단속, 처벌에 초점을 맞추기보다 친수문화 확산과 안전교육, 홍보를 통해 국민의 인식을 전환하는 정책적 노력이 수반되어야 한다.

제2절 정책 제언

국민 여가시간의 증가와 함께 경험소비 선호도가 높아짐에 따라 국민의 여가활동 범위는 보다 다양해졌으며 수상공간을 이용한 수상레저시장도 점차 활성화되고 있다. 정부는 안전한 수상레저활동을 즐길 수 있는 여건을 조성하고 관련 산업 육성을 위해 2000년부터 「수상레저안전법」을 시행해 왔다. 「수상레저안전법」은 수상레저활동과 관련된 수상레저기구의 등록과 검사, 사업장 안전관리 등을 규정하고 있다. 한편 「수상레저안전법」은 ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’를 정의하는 데 상호 개념을 차용하면서 개념이 모호하다는 지적을 받고 있다. 또한 동력수상레저기구를 포함한 수상레저기구의 열거 방식 정의와 분류체계를 유지함에 따라 신종 수상레저기구가 등장할 때마다 시행령과 시행규칙을 개정하는 작업을 반복하고 있다.

「수상레저안전법」의 열거식 분류 체계에 따라 신규 수상레저기구가 등장

할 때마다 관리 대상에 포함되는지를 판단하기 위한 논의를 반복적으로 수행하고 있으며 등록과 안전검사, 보험, 금지행위 등과 연계되면서 법 적용과 대응에 관리상 공백이 발생하고 있다. 또한 수상레저활동을 둘러싼 이해당사자 간 갈등을 유발하고 있어 정의 개념을 포함한 분류체계의 개선 필요성이 크게 부상하고 있다. 이에 본 연구에서는 「수상레저안전법」상 ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’의 정의와 분류 체계의 한계점을 분석하고 이를 바탕으로 개선 방안을 마련하였다.

수상레저기구의 분류와 관련해서 ‘동력’을 기준으로 설정하였으며 이 같은 분류 기준에 따라 등록과 검사 대상 수상레저기구, 면허 취득 대상 수상레저기구 간 연계성을 검토하여 동력수상레저기구의 정의와 분류 대상을 설정하였다. 이와 함께 시행령과 시행규칙에서 열거하고 있는 수상레저기구 중 동력수상레저기구에서 제외된 기타 수상레저기구의 정비 방안은 타법 간 관계 검토를 통해 관리에서 제외되는 대상이 발생하지 않도록 하였다. 아울러 동력수상레저기구의 정의와 분류 체계의 개편으로 정비되어야 하는 타법의 개정 사항을 함께 제시하였다.

이와 더불어 「수상레저안전법」의 등록제도 개선을 위해서 선체식별번호를 도입, 시행하는 방안을 검토하였으며, 이를 통해 수상레저기구의 생산, 수입에서 등록과 검사, 폐선에 이르기까지의 일관된 관리 기반이 확립될 수 있도록 정책대안을 제시하였다.

〈표 6-1〉 「수상레저안전법」 정비 방안

구분	관련 법제	한계점	개선 방안 및 제안
정의	• 「수상레저안전법」 제2조 1, 3 - “수상레저활동”이란 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로	• ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’의 개념 모호 - 상호 개념을 차용하고 있어 정의 개념이 모호	• ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’의 개념 재정립 - “수상레저활동”이란 수상(水上)에서 이루어지는 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동

구분	관련 법제	한계점	개선 방안 및 제안
	이루어지는 활동을 말한다. - “수상레저기구”란 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.		을 말한다. - “수상레저기구”란 수상레저활동에 이용되는 동력 또는 무동력 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.
분류 기준	• 「수상레저안전법」 제2조 4, 시행령/시행규칙 - 수상레저기구의 분류	• 열거식 분류체제 활용 - 시행령 15가지, 시행규칙에 11가지 수상레저기구 열거 - 열거식 분류에 따라 신규 수상레저기구가 등장할 때 마다 시행령과 시행규칙 개정 작업 반복	• 수상레저기구의 특징을 구분할 수 있는 분류기준의 설정 - 시행령과 시행규칙에 언급된 수상레저기구는 동력의 전달 유무로 구분가능 - 수상레저기구를 동력과 무동력수상레저기구로 구분
동력 수상레저기구	• 「수상레저안전법」 제2조 4, 시행령/시행규칙 - 동력수상레저기구의 정의와 범주	• 열거식 분류체제 중 동력 수상레저기구의 정의와 범주가 불분명	• 동력수상레저기구의 정의 규정 정비 - “동력수상레저기구”란 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.
	• 「수상레저안전법」 제30조 시행령 제22조 - 등록대상 수상레저기구 • 「수상레저안전법」 제4조, 시행령 제3조 - 조종면허 대상 동력수상레저기구	• 동력수상레저기구의 구분 모호 - 등록 및 검사제도 대상의 동력수상레저기구의 분류기준 모호 - 등록과 검사, 조종면허 대상의 동력수상레저기구 구분 미흡	• 시행령에 제시된 동력수상레저기구의 정비 - 모터보트, 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것을 말한다), 수상오토바이, 고무보트(추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하여 운항하는 것), 그 밖에 제0호부터 제0호까지의 동력수상레저기구와 비슷한 형태로 추진기관을 부착하여 운항하는 것 - 동력수상레저기구 제외 대상: 스쿠터, 공기부양정(호버크래프트), 수면비행선박, 수륙양용기구, 물추진형 보드

구분	관련 법제	한계점	개선 방안 및 제안
무동 력수 상레 저기 구	• 「수상레저안전법」 제2조 - ‘레프팅’에 무동력수상레저기구 구분	• 무동력수상레저기구의 정의 부재 - 수상레저기구를 동력·무동력으로 구분할 경우 무동력수상레저기구에 대한 정의 필요	• 동력과 함께 무동력수상레저기구에 대한 정의 규정 정비 - “무동력수상레저기구”란 동력수상레저기구의 규정에 의한 수상레저기구가 아닌 레저 목적으로 이용되는 모든 선박 또는 기구
	• 「수상레저안전법」시행령 제2조, 시행규칙 제1조의2 - 동력수상레저기구 이외에 기타 수상레저기구의 분류	• 동력수상레저기구를 제외한 기타 수상레저기구의 열거식 분류 - 신규 수상레저기구가 등장 할 때마다 시행령과 시행 규칙 개정	• 동력수상레저기구의 정의 및 열거 대상 이외의 수상레저기구의 정비 방안 마련 - 동력을 추진기관으로 하는 수상레저기구 이외에 모든 수상레저기구는 무동력으로 처리 또는 고시(안)를 마련 하여 고시안에 수록
수상 레저 기구 등록	• 「수상레저안전법」 제 30조, 제31조 - 수상레저기구의 등록	• 수상레저기구 등록에 따른 관리제도 개선 필요	• 수상레저기구 등록제도 개선 - 등록대상 수상레저기구에 대한 선체식별번호 사용 및 등록원부에 기재
타법 정비	• 「마리나항만법」 제2조, 시행령 제3조 - 마리나선박 정의와 분류	• 「마리나항만법」에 따른 마리나선박의 정의 및 분류가 「수상레저안전법」상의 대상과 구분 모호	• 「마리나항만법」에 따른 마리나선박의 대상 정비 - 「수상레저안전법」에 따라 등록 및 검사를 마친 동력수상레저기구

자료: 연구자 작성

본 연구는 「수상레저안전법」상 ‘수상레저활동’과 ‘수상레저기구’의 정의 규정 개선 방향과 열거식 분류 체계의 대안으로 수상레저기구의 추진기관(동력)을 분류 기준으로 설정하는 개선 방안을 제시하였다. 개선 방안에 따른 「수상레저안전법」과 하위 법령의 개정 방안은 다음과 같이 정리할 수

있다. 수상레저기구의 분류를 위해 동력을 기준으로 설정할 경우, 형태나 모양 등을 고려하여 신종 수상레저기구가 관리 대상에 포함되는지 여부를 판단하는 과정이 개선될 것으로 생각된다.

〈표 6-2〉 「수상레저안전법」 개정 방안

구분	현행 수상레저안전법	수상레저안전법 개정안
정의	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “수상레저활동”이란 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동을 말한다. 2. (생략)	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. (현행과 같음) 2. (현행과 같음)
	3. “수상레저기구”란 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 <u>대통령령으로 정하는 것</u> 을 말한다.	3. “수상레저기구”란 수상레저활동에 이용되는 동력 또는 무동력 선박이나 기구로서 <u>대통령령으로 정하는 것</u> 을 말한다.
	〈신설〉	가. 동력수상레저기구: 기구에 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구
	〈신설〉	나. 무동력 레저기구: 가목의 동력수상레저기구를 제외한 수상레저기구
	4. “동력수상레저기구”란 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.	〈삭제〉
	5.-7. (생략)	5.-7. (현행과 같음)

〈표 6-3〉「수상레저안전법 시행령」 개정 방안

구분	현행 수상레저안전법 시행령	수상레저안전법 시행령 개정안
정의	제2조(정의) ① 「수상레저안전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제3호에서 “대통령령으로 정하는 것”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. 1. 모터보트 2. 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것을 말한다. 이하 같다) 3. 수상오토바이 4. 고무보트 5. 스쿠터 6. 공기부양정(호버크래프트) 7. 수상스키 8. 패러세일 9. 조정 10. 카약 11. 카누 12. 워터슬레드 13. 수상자전거 14. 서프보드 15. 노보트 16. 그 밖에 제1호부터 제15호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 해양수상부령으로 정하는 것 ② 법 제2조제4호에서 “대통령령으로 정하는 것”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. 1. 제1항제1호부터 제6호까지의 어느 하나에 해당하는 것 2. 제1항제16호에 해당하는 것(제1호와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것에 한정한다) 중 해양수상부령으로 정하는 것	제2조(정의) ① 「수상레저안전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제3호에서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. 1. 모터보트 2. 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것을 말한다. 이하 같다) 3. 수상오토바이 4. 고무보트 5. -15. 〈삭제〉 5. 그 밖에 제1호부터 제4호까지의 수상레저기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 해양수상부령으로 정하는 것 ② 〈삭제〉 1. -2 〈삭제〉

〈표 6-4〉 「수상레저안전법 시행령 [별표1]」 제정안

■ 수상레저안전법 시행령 [별표 1]

수상레저기구의 분류
(제2조 관련)

분류	내용
1. 동력 수상레저 기구	1. 모터보트 2. 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것을 말한다), 3. 수상오토바이 4. 고무보트(추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하여 운항하는 것) 5. 그 밖에 제1호부터 ~제4호까지의 동력수상레저기구와 비슷한 형태로 추진기관을 부착하여 운항하는 것
2. 무동력 수상레저 기구	1. 추진기관이 부착되어 있지 않으나 자력으로 이동이 가능한 수상레저기구 가. 조정 나. 카약 다. 카누 라. 무동력 요트 마. 윈드서핑 바. 수상자전거 사. 서프보드 아. 노보트 자. 웨이크보드 차. 패들보드(물에서 노를 저어 움직이게 하는 길고 좁은 형태의 보드를 말한다) 카. 그 밖에 가목부터 차목까지의 기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것 2. 동력수상레저기구로 견인하여 이동이 가능한 수상레저기구 가. 수상스키 나. 패러세일 다. 워터슬레드 라. 웨이크보드 마. 케이블 수상스키 바. 케이블 웨이크보드 사. 공기주입형 고정식 튜브 아. 그 밖에 가목부터 사목까지의 기구와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것

「수상레저안전법」 분류 기준 개편과 연계하여 향후 동력수상레저기구의 '등록과 검사'를 위한 기준과 더불어 '조종면허'와 관련한 추가 연구가 필요하다. 동력수상레저기구의 '등록과 검사'는 현재 기준을 활용하더라도 신종 기구의 등장에 대응이 가능할 것으로 판단되지만, 신종 기구의 총톤수나 추진기관의 마력을 새롭게 정비할 경우에는 전문기관의 시험과 선박 관련 타 법령 간 관계 등에 관한 사전 검토가 요구된다. 또한 '조종면허'와 관련하여 스쿠터, 수면비행선박 등은 활동 목적과 공간 측면에서 「수상레저안전법」의 일반조종면허나 요트조종면허의 시험 내용과 일치하지 않아 제외하는 방안을 제시하였다. 그러나 모터보트나 요트 등 기존 동력수상레저기구와 구조, 운전 방식이 전혀 상이한 신종 기구가 조종면허 대상인지 여부를 판단하는 기준을 마력의 크기만으로 한정하기에는 한계가 있다. 따라서 후속 연구에서는 동력수상레저기구 조종면허 체계의 검토와 더불어 신종 동력수상레저기구의 조종면허시험 대상을 분류하기 위한 방안 등이 함께 검토되어야 할 것으로 판단된다.

참고문헌

국내 문헌

- 국민안전처(2015), 「수상레저기구 안전기준 강화를 위한 연구」.
- 김인·박주상(2020), 「수상레저활동 안전관리 개선방안에 관한 연구」, 『한국민간경비학회보』 19(5), pp. 31~56.
- 김종오(2017), 「수상레저 안전을 위한 해양경찰의 역할 제고」, 『한국해양경찰학회보』 7(1), pp. 29~50.
- 김태수(2017), 「동력 수상레저기구 음주조종과 관련한 형사법적 몇 가지 문제점」, 『중앙법학』 19(3), pp. 167~186.
- 김한범·양광희(2017), 「국민안전문화 정착을 위한 스포츠학문의 과제: 수상레저스포츠를 중심으로」, 『한국융합과학회지(구 한국시큐리티융합경영학회지)』 6(4), pp. 24~36.
- 남상백·배정섭·권재윤(2018), 「수상레저조종면허 제도의 개선을 위한 정책적 제언」, 『한국체육과학회지』 27(2), pp. 615~630.
- 목진용·박용욱(2002), 「해양레저사업의 법제 개선방안」, 한국해양수산개발원.
- 박영도 외(2012), 「수상레저관광 활성화 관련 법제개선 연구」, 한국법제연구원.
- 배준성·김광래·정유리(2019), 「안전한 수상레저활동을 위한 공제회 및 인증사업 연구용역」, 해양경찰청.
- 성문정·이정학·김혜자(2005), 「수상레저스포츠 활성화를 위한 법·제도 개선 연구」, 한국스포츠개발원(구 체육과학연구원).

-
- 이세환(2020), 「수상레저 발전을 위한 수상레저 안전법 개정 분석을 통한 발전방향」, 『한국국가안보·국민안전학회지』 10, pp. 109~126.
- 이용식·서희진(2003), 「수상스포츠 활성화를 위한 정책방안 연구」, 『체육과학연구』 14(4), pp. 97~110.
- 장태연 외(2015), 「수상레저기구 안전기준 강화를 위한 연구」, 국민안전처.
- 정봉규(2020), 「수상레저기구의 안전사고 감소를 위한 「수상레저안전법」 개정 방향에 대한 고찰: 교육, 시험 및 관리를 중심으로」, 『수산해양교육연구』 32(5), pp. 1145~1152.
- 정영남(2013), 「수상레저안전법」 쟁점사항 고찰을 통한 개정방안 모색」, 『한국체육학회지』 52(6), pp. 373~385.
- 조성한·주영종(2007), 「공공부문 조직문화 연구에 대한 비판적 고찰: 연구방법을 중심으로」, 『한국조직학회보』 4(1), pp. 35~62.
- 조우정·장보영(2013), 「수상레저 활성화를 위한 선진국의 관련규제 분석 및 개선방향에 대한 인식도 분석」, 『한국항해항만학회지』 37(4), pp. 419~427.
- 한국소비자원(2017), 「수상레저 스포츠 위해정보 심층분석」.
- 한국어촌어항협회(2016), 「해양관광·레저 실태 조사」.
- 한국해양수산개발원(2018), 「해양관광 실태 자체조사 결과」(내부 자료).
- _____(2020), 「해양관광 실태 자체조사 결과」(내부 자료).
- _____(2021), 「해양관광 실태 자체조사 결과」(내부 자료).
- 해양경찰청(2018a), 「수상레저안전법령 질의·회신 사례집」.
- _____(2018b), 「해양경찰백서」.
- _____(2021. 7. 21.), 「수상레저 관련 현황」(내부 자료).
- 해양수산부(2020), 「제2차 마리나항만 기본계획 타당성 검토 및 수립연구」.
- 홍장원 외(2015), 「해양레저·관광의 사회 경제적 파급효과와 지표개발에 관한 연구」, 한국해양수산개발원.
- 홍장원 외(2016), 「레저선박 관리제도 개선방안」, 한국해양수산개발원.

국외 문헌

- Buhalis, D.(2000), "Marketing the competitive destination of the future". *Tourism management*, 21(1), pp. 97-116.
- Dawson, J., P. T. Maher, & S. D. Slocombe(2007), "Climate change, marine tourism, and sustainability in the Canadian Arctic: Contributions from systems and complexity approaches". *Tourism in Marine Environments*, 4(2-3), pp. 69-83.
- Dwyer, L.(2018), "Emerging ocean industries: Implications for sustainable tourism development". *Tourism in Marine Environments*, 13(1), pp. 25-40.
- Orams, M. B.(2002), "Feeding wildlife as a tourism attraction: a review of issues and impacts". *Tourism management*, 23(3), pp. 281-293.

인터넷 자료

- 공공데이터 포털, 「수상레저사업장 현황」, <https://www.data.go.kr/data/15029395/fileData.do#/tab-layer-file>(검색일: 2021. 10. 12.)
- _____, 「유형별 수상레저 피해 사고현황」, <https://www.data.go.kr/data/15088378/fileData.do>(검색일: 2021. 10. 12.)
- _____, 「수상레저관련 동력수상레저기구 조종면허 현황」, <https://www.data.go.kr/data/15053878/fileData.do>(검색일: 2021. 10. 12.)
- 국가법령정보센터, <https://www.law.go.kr>(검색일: 2021. 10. 12.)
- 미국 켄터키주 정부, <https://drive.ky.gov/motor-vehicle-licensing/Pages/HIN.aspx>(검색일: 2021. 11. 01)
- 영국 소형선박등록, <https://mcenet.mcga.gov.uk/ssr/ssr/>(검색일: 2021. 10. 3.)
- 영국 요트설계·검사원협회, <http://www.ysda.co.uk/>(검색일: 2021. 10. 3.)
- 영국 정부, <https://www.gov.uk/guidance/inland-waterways-and-categorisation-of-waters> (검색일: 2021. 10. 3.)

일본 국토교통성, 「ミニボートの適正な利用に向けて」, https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000017.html(검색일: 2021. 10. 3.)

_____, 「小型船舶免許制度の概要」, <https://www.mlit.go.jp/kaiji/menkyo/gaiyou/gaiyou.html> (검색일: 2021. 10. 3.)

일본소형선박검사기구, <http://www.jci.go.jp/inspection>(검색일: 2021. 10. 3.)

해양경찰청 보도자료(2018. 2. 28.), 「수상레저기구 안전검사 전문성 강화한다: 해양경찰청, ‘수상레저기구 기술자문위원회’ 발족」(검색일: 2021. 8. 3.)

해양안전심판원, <https://www.kmst.go.kr/>(검색일: 2021. 10. 12.)

Maritime & Coastguard Agency, 「Water sports and coastal activities: safety advice」, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/303222/MCA_watersports_and_coastal_activities_safety_advice.pdf(검색일: 2021. 10. 3.)

SevenSeas 미야코지마, <https://7miyako.com/column/job/9894/> (검색일: 2021. 10. 3.)

The Boat Safety Scheme, <https://www.boatsafetyscheme.org/about-us/> (검색일: 2021. 10. 3.)

법령 자료

「관광진흥법」(2021. 10. 14, 법률 제18009호)

「관광진흥법 시행령」(2021. 10. 14, 대통령령 제32044호)

「관광진흥법 시행규칙」(2021. 10. 14, 문화체육관광부령 제455호)

「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」(2021. 4. 1, 법률 제17171호)

「선박등기법」(2020. 8. 5, 법률 제16912호)

「선박법」(2019. 7. 1, 법률 제16160호)

「선박안전법」(2020. 8. 19, 법률 제17028호)

「수상레저안전법」(2021. 1. 5, 법률 제17876호)

- 「수상레저안전법 시행령」(2021. 9. 24, 대통령령 제32014호)
「수상레저안전법 시행규칙」(2021. 2. 28, 해양수산부령 제447호)
「수중레저활동의 안전 및 활성화 등에 관한 법률」(2017. 7. 26, 법률 제14839호)
「연안사고 예방에 관한 법률」(2021. 10. 14, 법률 제18062호)
「유선 및 도선 사업법」(2020. 3. 24, 법률 제17091호)
「항공사업법」(2020. 12. 10, 법률 제17462호)
「항공안전법」(2021. 6. 9, 법률 제17613호)

부록

1. 수상레저기구 예시

「수상레저안전법」 시행령(15가지)		
		
모터보트	세일링요트	수상오토바이
		
고무보트	스쿠터	공기부양정(호버크래프트)
		
수상스키	패러세일	조정

「수상레저안전법」 시행령(15가지)



카약



카누



워터슬레드



수상자전거



서프보드



노보트

자료: 연구자 작성

「수상레저안전법」 시행규칙(11가지)



무동력 요트



윈드서핑



웨이크보드



카이트보드



케이블 수상스키



케이블 웨이크보드

「수상레저안전법」 시행규칙(11가지)



수면비행선박



수륙양용기구



공기주입형 고정식 튜브



물추진형 보드



패들보드

자료: 연구자 작성

2. 전문가 의견조사지

수상레저활동 관리체계 개선방안 마련을 위한 전문가 의견조사

안녕하십니까?

한국해양수산개발원에서는 수상레저활동 관리체계 개선방안 마련을 위한 연구를 수행하고 있습니다. 본 설문조사는 수상레저활동에 이용되는 선박 및 기구의 관리 및 이용 활성화와 관련하여 전문가의 의견을 청취하고자 실시하는 것입니다.

설문에서 응답해 주시는 정보는 「통계법」 제33조와 「개인정보 보호법」 제15조에 따라 비밀이 철저히 보장되며, 동법 21조에 따라 조사 종료 후 파기되오니, 바쁘시더라도 해양관광의 발전을 위한 정책 마련에 동참한다는 마음을 가지시고 잠시 시간을 내시어 설문조사에 협조해 주시기를 부탁드립니다.

감사합니다.

문의 사항	설문 문의	한국해양수산개발원	이정아 전문연구원	051-797-4726
	조사 문의	(주)리서치 앤 리서치	권한준 선임연구원	02-3484-3033

SQ1. 소속 기관

- | | |
|----------------|----------------------|
| ① 대학교 | ② 연구기관 |
| ③ 정부 및 산하 공공기관 | ④ 수상레저업체(레저선박 탑승/임대) |
| ⑤ 수상레저기구 제작업체 | ⑥ 수상레저기구 수입/판매/관리업체 |
| ⑦ 수상레저 관련 협회 | ⑧ 기타() |

A. 국내 수상레저활동 여건

Q01. 귀하께서는 현재 국내 수상레저활동(레저선박 및 기구 이용) 여건에 대해 어떻게 생각하십니까?

도입기	←	중간단계	→	활성화
①	②	③	④	⑤

Q02. 귀하께서는 향후 국내 수상레저 분야의 발전 전망을 어떻게 평가하십니까?

- ① 발전 전망이 매우 높음 ⇨ Q02-1번으로 ② 발전 전망이 높은 편 ⇨ Q02-1번으로
 ③ 보통임
 ④ 발전 전망이 낮은 편 ⇨ Q02-2번으로 ⑤ 발전 전망이 매우 낮음 ⇨ Q02-2번으로

Q02-1. (①, ② 응답자) 발전 전망이 높다고 평가하셨다면, 그 이유는 무엇입니까?

이유 :

Q02-2. (④, ⑤ 응답자) 발전 전망이 낮다고 평가하셨다면, 그 이유는 무엇입니까?

이유 :

Q03. 귀하께서는 국내 수상레저활동이 활성화되지 못한 원인이 무엇이라고 생각하십니까? 각 항목별로 장애요인 정도를 표시하여 주십시오.

항목	매우 부정	←	보통	→	매우 긍정
(1) 수상레저활동에 대한 국민의 관심 부족	①	②	③	④	⑤
(2) 오토/무터보트 등 수상레저활동에 대한 부정적 인식 (과소비, 부유층의 전유물 등)	①	②	③	④	⑤
(3) 수상레저활동에 대한 두려움(물놀이, 파도 등)	①	②	③	④	⑤
(4) 수상레저기구 이용 방법(장소, 시기, 면허 등) 정보 부족	①	②	③	④	⑤
(5) 수상레저활동을 위한 기반시설(마리나, 관리시설 등) 부족	①	②	③	④	⑤
(6) 수상레저활동 관리제도(법/제도) 미흡	①	②	③	④	⑤
(7) 수상레저활동에 대한 안전성 확보 미흡	①	②	③	④	⑤
(8) 수상레저활동을 위한 여건(계절성, 여장 이용 등) 제약	①	②	③	④	⑤
(9) 수상레저 관련 기술, 전문인력, 산업육성 기반 미흡	①	②	③	④	⑤
(10) 국가적 차원의 수상레저 육성정책 부족	①	②	③	④	⑤

Q04. 수상레저활동 활성화를 위한 각 정책의 중요도와 시급성을 평가해 주시기 바랍니다.

항목	중요성					시급성				
	매우 낮음	←	보통	→	매우 높음	매우 낮음	←	보통	→	매우 높음
(1) 수상레저활동에 대한 긍정적 인식 확산/홍보	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
(2) 수상레저활동을 위한 체험/교육 기회 확대	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
(3) 수상레저활동 정보(활동/구매/등록/관리) 제공	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
(4) 수상레저활동 기초 인프라(마리나 등) 확충	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
(5) 수상레저활동 관리제도(법/제도) 개선	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
(6) 수상레저활동에 대한 안전성 강화 (교육, 안전시설 등)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
(7) 수상레저대회/보트쇼 등 이벤트 개최	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
(8) 수상레저활동 동호회 활성화 지원	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
(9) 수상레저 전문인력 양성 지원	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
(10) 보급형 수상레저기구 개발/건조/보급 지원	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

Q05. 귀하께서 생각하시기에, 수상레저기구 구매/소유/이용과 관련된 국내 여건에 대해, 다음 항목별로 수상레저 활성화에 어느 정도 장애가 있다고 생각하십니까?

항목	매우 부정	←	보통	→	매우 긍정
(1) 수상레저기구 구입 정보 부족(판매처, 구입절차 등)	①	②	③	④	⑤
(2) 수상레저기구 구매 절차 복잡	①	②	③	④	⑤
(3) 수상레저기구 등록/검사 정보 부족	①	②	③	④	⑤
(4) 수상레저 관련 면허취득 과정 불편	①	②	③	④	⑤
(5) 수상레저활동 공간 부족	①	②	③	④	⑤
(6) 수상레저활동 시간 부족	①	②	③	④	⑤
(7) 수상레저기구 이용 및 활동 경비 부담	①	②	③	④	⑤
(8) 보험 및 관리비용 부담	①	②	③	④	⑤
(9) 수상레저기구 구입에 따른 세금 부담	①	②	③	④	⑤
(10) 수상레저기구 보관/관리 공간(상하가, 계류시설 등) 부족	①	②	③	④	⑤
(11) 수상레저기구 수리/정비 시설·정보 부족	①	②	③	④	⑤
(12) 수상레저기구 소유에 대한 사회적 편견	①	②	③	④	⑤
(13) 수상레저활동 관련 안전정보 부족	①	②	③	④	⑤

B. 국내 레저선박 등록·관리제도

전문가 의견조사 안내 사항

- 우리나라에서 수상레저활동과 관련한 레저선박 등록·검사는 「선박법」, 「선박안전법」, 「수상레저안전법」에서 다루고 있으며, 사업과 관련된 사항은 「유도선법」, 「해운법」, 「수상레저안전법」, 「마리나항만법」 등 여러 법률의 규정을 따르고 있습니다. 국내 레저목적 선박 또는 기구는 관련 법률에 따라 다음과 같이 분류됩니다.
- 선박안전법에 따른 플레저보트(기선과 범선)의 정의
 - 플레저보트 : 스포츠 또는 레저용으로 사용되는 기선과 범선
 - 기선 : 기관(機艙)을 사용하여 추진하는 선박[선체(船體) 밖에 기관을 붙인 선박으로 그 기관을 선체로부터 분리할 수 있는 선박 및 기관과 돛을 모두 사용하는 경우로 주로 기관을 사용하는 선박을 포함한다]과 수면비행선박(표면효와 작용을 이용하여 수면에 근접하여 비행하는 선박을 말한다)
 - 범선 : 돛을 사용하여 추진하는 선박(기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 돛을 사용하는 것을 포함한다)
- 수상레저안전법에 따른 수상레저기구의 정의
 - 수상레저기구 : 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것
 - 동력수상레저기구 : 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 대통령령으로 정하는 것
- 한편 수상레저안전법 상 수상레저기구는 새로운 기구/선박이 등장할 때마다 열거하는 방식으로 법률을 개정함에 따라 법 적용 및 안전관리 측면에서 혼선이 발생하고 있어 이의 분류체계에 대한 개선이 요구되고 있습니다.
 - 2000년 기준 수상레저기구 → 시행령 15개 종류
 - 2021년 기준 수상레저기구 → 시행령 15개 종류, 시행규칙 11개 종류 등 총 26개 종류

Q06. 귀하께서는 국내 수상레저활동 트렌드 변화를 고려할 때, 수상레저활동 관련 법·제도의 개선 방향으로 무엇이 중요하다고 생각하십니까? 각 항목별로 평가해 주시기 바랍니다.

항목	매우 부정	←	보통	→	매우 긍정
(1) 수상 공간에서의 안전사고 예방/안전 확보	①	②	③	④	⑤
(2) 친수문화 확산	①	②	③	④	⑤
(3) 수상레저산업/기업 육성	①	②	③	④	⑤
(4) 수상레저활동 질서 유지	①	②	③	④	⑤
(5) 수상레저활동 활성화(수상레저 참여 인구 증가)	①	②	③	④	⑤

Q07. 귀하께서는 현재 우리나라 수상레저활동 관련 법·제도(등록/검사/분류)에 대해 어느 정도 만족하십니까?

매우 불만족	대체로 불만족	보통	대체로 만족	매우 만족
①	②	③	④	⑤

Q08. 귀하께서는 수상레저활동을 위한 새로운 기구/선박이 등장할 때마다 관련 법을 개정하는 현행 열거식 분류 체계에 대해 어느 정도 만족하십니까?

매우 불만족	대체로 불만족	보통	대체로 만족	매우 만족
①	②	③	④	⑤

Q08-1. (①, ② 응답자) 불만족하다고 평가하셨다면, 그 이유는 무엇입니까?

이유 :

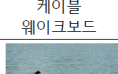
Q08-2. (④, ⑤ 응답자) 만족한다고 평가하셨다면, 그 이유는 무엇입니까?

이유 :

다음은 수상레저안전법에 따른 총 26가지 수상레저기구입니다. 수상레저기구의 형태와 이용 방식 등을 고려하여 다음 질문에 응답해 주시기 바랍니다.

- 수상레저기구 중 수상오토바이, 총톤수 20톤 미만의 모터보트(선내기/선외기), 총톤수 20톤 미만의 요트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트는 등록 대상(안전검사 포함)으로 위반 시 처벌 대상이 되며, 이를 제외한 수상레저기구는 안전준수 의무(안전장비 착용, 운항 규칙, 수상레저활동 금지구역에서의 수상레저활동)에 따라 단속 대상이 됩니다.

수상레저안전법 시행령 15가지					
	모터보트	세일링요트	수상오토바이	고무보트	스쿠터
					
	공기부양정 (호버크래프트)	수상스키	패러세일	조정	카약
					
	카누	워터슬레드	수상자전거	서프보드	노보트

수상레저안전법 시행규칙 11가지					
	무동력 요트	원더서핑	웨이크보드	카이트보드	케이블 수상스키
					
	케이블 웨이크보드	수면비행선박	수륙양용기구	공기주입형 고정식 튜브	물추진형 보드
					
	패들보드				

Q09. 현재 「수상레저안전법」 및 하위법령(시행령, 시행규칙)에 따른 수상레저기구는 다음과 같습니다.
귀하께서는 각 수상레저기구 별로 법령에서 명문화하여 관리 및 단속할 필요가 있는지 평가해 주십시오.

1) 수상 레저안전법 시행령 15가지

항 목	명문화를 통한 관리와 단속의 필요성	
	없음	있음
(1) 모터보트	①	②
(2) 세일링요트	①	②
(3) 수상오토바이	①	②
(4) 고무보트	①	②
(5) 스쿠터	①	②
(6) 공기부양정(호버크래프트)	①	②
(7) 수상스키	①	②
(8) 패러세일	①	②
(9) 조정	①	②
(10) 카약	①	②
(11) 카누	①	②
(12) 워터슬레드	①	②
(13) 수상자전거	①	②
(14) 서프보드	①	②
(15) 노보트	①	②

2) 수상레저안전법 시행규칙 11가지

항 목	명문화를 통한 관리와 단속의 필요성	
	없음	있음
(1) 무동력 요트	①	②
(2) 윈드서핑	①	②
(3) 웨이크보드	①	②
(4) 카이트보드	①	②
(5) 케이블 수상스키	①	②
(6) 케이블 웨이크보드	①	②
(7) 수면비행선박	①	②
(8) 수륙양용기구	①	②
(9) 공기주입형 고정식 튜브	①	②
(10) 물추진형 보드	①	②
(11) 패들보드	①	②

Q10. 질문 09와 관련하여 귀하께서 명문화를 통한 수상레저기구의 관리와 단속 필요성이 필요하거나 필요하지 않다고 판단하신 이유는 무엇인지 말씀해 주시기 바랍니다.

법적 규제 필요 이유	
법적 규제 불필요 이유	

Q11. 「수상레저안전법」 제2조에서는 수상레저활동과 수상레저기구를 다음과 같이 정의하고 있습니다. 내용을 살펴보면 상호 간 개념을 차용하고 있어 의미가 모호하다는 평가를 받고 있습니다. 귀하께서는 「수상레저안전법」의 정의 규정을 개선하는 것에 대하여 어떻게 생각하십니까?

- 수상레저활동 : 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동
- 수상레저기구 : 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것

- ① 현행 정의 규정 유지
- ② 현행 정의 규정 개선 필요  Q11-1번으로

Q11-1. (㉔ 응답자) 「수상레저안전법」의 정의 규정을 변경한다면 어떻게 개정하는 것이 좋다고 생각하십니까? 다음 중 바람직하다고 생각하시는 것을 모두 선택하여 주십시오.

- ① 수상레저활동 정의 규정에서 '수상레저기구' 표현 삭제
(☑️ 삭제 후 표현 : "수상에서 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동")
② 수상레저기구의 정의 규정을 유형화 (☑️ 유형화 방안 : 동력, 무동력 등으로 구분)
③ 기타 ☑️ Q11-2번으로

Q11-2. (11-1번의 ③기타 응답자) 귀하께서 생각하시는 새로운 정의 규정을 자유롭게 써 주십시오.

수상레저활동	
수상레저기구	

Q12. 「수상레저안전법」에서 제시하고 있는 수상레저기구는 기구의 성격 및 이용 공간에 따라 몇 가지 유형으로 분류가 가능합니다. 귀하께서는 기존의 열거 방식 대신 아래의 분류 방식의 필요성에 대하여 어떻게 생각하십니까?

[수상레저기구의 분류 예시]

- 동력 : 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트 등 등록대상 동력수상레저기구와 스쿠터, 공기보양정, 수면비행 선박, 수륙양용기구, 물추진형 보드 등
○ 무동력 : 조정, 카누, 카약, 수상자전거, 노보트, 무동력요트, 윈드서핑, 패들보드
○ 견인형(동력 수상레저기구와 연결): 수상스키, 페러세일, 워터 슬래드, 웨이크 보드, 카이트보드,
○ 견인형(케이블 등을 통해 동력전달장치와 연결) : 케이블 수상스키, 케이블 웨이크보드
○ 기타 : 서프보드, 공기주입형 고정식 튜브

항목	매우 불필요	←	보통	→	매우 필요
(1) 열거식 대신 기구 특성에 따른 분류 방식 도입	①	②	③	④	⑤
(2) 수상레저기구를 동력형과 무동력형으로 구분	①	②	③	④	⑤
(3) 수상레저기구를 사업 용도와 개인 용도로 구분	①	②	③	④	⑤
(4) 수상레저기구를 동력과 무동력으로 구분하고, 동력이 필요한 견인형 기구는 동력형으로 분류	①	②	③	④	⑤
(5) 동력 또는 무동력을 판단하기 어려운 수상레저기구는 관리 대상에서 제외	①	②	③	④	⑤
(6) 수상레저기구 중 선박의 범주나 레저활동의 범위를 벗어나는 대상은 「선박법」, 「선박안전법」으로 편입	①	②	③	④	⑤
(7) 국제 동향에 발맞추기 위해 해외의 분류 방식 도입	①	②	③	④	⑤

Q13. 귀하께서는 수상레저기구를 동력형과 무동력형으로 구분하고, 무동력형 수상레저기구는 관리와 단속에서 제외하는 **방안**에 대해서 어떻게 생각하십니까?

- ① 동력 및 무동력형의 구분과 무동력 단속 제외 **방안** 모두 찬성
- ② 동력 및 무동력형의 구분은 찬성하나 무동력형을 단속에서 제외하는 **방안**은 반대
- ③ 동력 및 무동력형의 구분은 반대하나 무동력형을 단속에서 제외하는 **방안**은 찬성
- ④ 동력 및 무동력형의 구분과 무동력 단속제외 **방안** 모두 반대

Q14. 귀하께서는 수상레저기구를 사업 용도와 개인 용도로 구분하고 개인 용도의 무동력 수상레저기구를 관리와 단속에서 제외하는 **방안**에 대해서 어떻게 생각하십니까? (개인 용도의 동력수상레저기구는 현행 제도 유지)

- ① 사업 용도 및 개인 용도로 구분하고, 개인 용도 무동력 수상레저기구의 단속 제외 **방안** 모두 찬성
- ② 사업 용도 및 개인 용도로 구분은 찬성하나, 개인 용도 무동력 수상레저기구의 단속 제외 **방안**은 반대
- ③ 사업 용도 및 개인 용도로 구분은 반대하나, 개인 용도 무동력 수상레저기구의 단속 제외 **방안**은 찬성
- ④ 사업 용도 및 개인 용도로 구분하는 것과 개인 용도 무동력 수상레저기구의 단속 제외 **방안** 모두 반대
- ⑤ 기타 의견

Q15. 귀하께서는 개인 소유의 무동력형 수상레저기구에 대한 안전관리를 어떤 방식으로 추진해야 한다고 생각하십니까? **각 방식에 대해 평가해 주십시오.**

항목	매우 부정	← 보통 →	매우 긍정
(1) 현행 수상레저안전법상의 관리체제 유지	①	② ③	④ ⑤
(2) 수상레저활동 금지/허가구역에 대해서만 기존 관리체제 유지	①	② ③	④ ⑤
(3) 원거리 수상레저활동, 야간 수상레저활동, 기상 상황에 따른 금지 행위 등 특정 위험 요소에 대해서만 기존 관리체제 유지	①	② ③	④ ⑤
(4) 안전 및 구조 장비를 갖춘 개인의 무동력 수상레저활동 중 발생한 안전사고에 대해서는 개인의 책임으로 규정	①	② ③	④ ⑤
(5) 개인의 무동력 수상레저활동 안전사고 예방을 위한 홍보 및 교육을 실시하고 단속은 제외	①	② ③	④ ⑤

Q16 우리나라에서 레저목적 선박은 「수상레저안전법」 외에 「선박안전법」에 따라 등록하고 플레저보트 검사 기준에 따라 검사할 수 있습니다. 아래의 '기구'와 '선박'의 사전적 의미를 고려하여, 각 수상레저기구가 '기구' 또는 '선박' 중 어디에 해당하는지 평가해 주시고, 「선박안전법」에 따른 플레저보트 관리 기준에 따라 검토하는 것이 가능한지 여부를 평가해주시시오.

- 기구 : 역학적인 운동이나 작용을 하도록 구성되어 있는 기계나 도구 따위의 내부 구성
○ 선박 : 사람이나 짐 따위를 싣고 물 위로 떠다니도록 나무나 쇠 따위로 만든 물건. 모양과 쓰임에 따라 보트, 나룻배, 기선(汽船), 군함(軍艦), 화물선, 여객선, 유조선 등으로 나눔

1) 수상 레저안전법 시행령 15가지

항 목	기구/선박 구분		선박안전법 (플레저보트) 관리 여부	
	기구에 해당	선박에 해당	가능	불가능
(1) 모터보트	①	②	①	②
(2) 세일링요트	①	②	①	②
(3) 수상오토바이	①	②	①	②
(4) 고무보트	①	②	①	②
(5) 스쿠터	①	②	①	②
(6) 공기부양정(호버크래프트)	①	②	①	②
(7) 수상스키	①	②	①	②
(8) 패러세일	①	②	①	②
(9) 조정	①	②	①	②
(10) 카약	①	②	①	②
(11) 카누	①	②	①	②
(12) 워터슬레드	①	②	①	②
(13) 수상자전거	①	②	①	②
(14) 서프보드	①	②	①	②
(15) 노보트	①	②	①	②

2) 수상레저안전법 시행규칙 11가지

항 목	기구/선박 구분		선박안전법 (플레저보트) 관리 여부	
	기구에 해당	선박에 해당	가능	불가능
(1) 무동력 요트	①	②	①	②
(2) 윈드서핑	①	②	①	②
(3) 웨이크보드	①	②	①	②
(4) 카이트보드	①	②	①	②
(5) 케이블 수상스키	①	②	①	②
(6) 케이블 웨이크보드	①	②	①	②
(7) 수면비행선박	①	②	①	②
(8) 수륙양용기구	①	②	①	②
(9) 공기주입형 고정식 튜브	①	②	①	②
(10) 물추진형 보드	①	②	①	②
(11) 패들보드	①	②	①	②

Q17. 질문16과 관련하여 귀하께서 수상레저기구를 기구 또는 선박으로 분류한 기준은 무엇입니까?
그리고 「선박안전법」의 관리대상으로 편입할 수 있거나 또는 없다고 판단하신 이유는 무엇인지
말씀해 주시기 바랍니다.

기구/선박 분류 기준	
「선박안전법」의 관리대상으로 편입 가능성 판단 이유	

Q18. 귀하께서는 국내 동력수상레저기구 등록/검사제도의 가장 큰 문제점은 무엇이라고 생각하십니까?
문제점과 더불어 개선방안에 대한 의견을 제시하여 주십시오.

문제점	
개선방안	

Q19. 귀하께서는 국내 동력수상레저기구 보험상품과 관련하여 가장 큰 문제점은 무엇이라고 생각하십니까?
문제점과 더불어 개선방안에 대한 의견을 제시하여 주십시오.

문제점	
개선방안	

Q20. 귀하께서는 동력수상레저기구의 무등록/미등록으로 인한 문제점이 무엇이라고 생각하십니까?
1가지만 선택해 주십시오.

- ① 안전사고 발생에 따른 보험/사고 처리 ② 육/해상 공간 동력수상레저기구 무단 방치
③ 레저보트 폐선으로 인한 환경 오염 ④ 동력수상레저기구 등록 관련 세금 회피/탈세
⑤ 동력수상레저기구 소비시장의 왜곡 ⑥ 기타(_____)

Q21. 귀하께서는 무등록/미등록 레저선박을 해소하기 위한 방안이 무엇이라고 생각하십니까? 1가지만
선택해 주십시오.

- ① 무등록/미등록 레저선박에 대한 단속 강화(벌금 상향) / 정기적 단속활동
② 레저선박 구매(국내 생산/수입)단계부터 선박 번호 부여(MIC 코드 활용)/등록 시스템 구축
③ 레저선박 등록/이력 추적시스템 구축(수입/판매→보관→폐선)
④ 레저선박 구매 시 보관지 지정제도 도입
⑤ 마리나/레저선박 보관장/사업장 주기적 점검과 등록선박 입항/보관 의무화
⑥ 기타(_____)

- ① 보트쇼, 전시회 확대 개최 ② 레저보트 전문잡지 발간
③ 레저선박 통계정보 수집/제공(생산, 이용자 정보) ④ 레저보트 포털사이트 구축
⑤ 해외 레저보트산업체 교류 확대 ⑥ 레저보트 관련협회 기능 확대
⑦ 기타()

Q23. 마지막으로 국내 수상레저 활동의 대중화를 위하여 필요한 사항이나 개선점 등 좋은 의견을 가지고 계시면 말씀하여 주십시오.

--

[상품권 전송을 위한 전문가 인적 사항]

성명	
휴대전화 번호	

※ 전문가 의견조사에 참여해주신데 대한 감사의 마음으로 모바일 상품권을 보내드리고자 하오니, 휴대전화번호를 정확하게 기입해 주시기 바랍니다.

◆ 설문에 응답해 주셔서 감사합니다 ◆

기본연구보고서 발간목록

Ⅰ 2021년

01	시민참여형 해안돌봄 정책 도입방안 연구	정지호
02	해양 플라스틱 쓰레기가 선박 운항에 미치는 영향분석 연구	김보람
03	여성어업인 노동정책 방향 연구	홍혜수
04	순환경제 시스템을 활용한 어업폐기물의 자원화 방안 연구	고동훈
05	1conomy 시대, HMR 시장 확대에 따른 수산부문 대응전략 수립 연구	마창모
06	AIS 데이터 기반 해상교통 안전 평가모델 개발 연구	황선일
07	항만 에너지 관리시스템 도입을 위한 로드맵 구축 연구 - 부산항 신항 전기에너지 소비를 중심으로 -	김근섭
08	해양분야 리빙랩 활성화 방안 연구	좌미라
09	빅데이터의 연계·활용을 통한 선박의 배출량 산정체계 고도화 방안 연구	안용성
10	해양공간계획 집행체계 고도화 방안 연구	최희정
11	수산식품산업 푸드테크 환경분석 및 적용전략 연구	이상건
12	AIS데이터기반 해상물동량 추정 연구	황수진
13	항만부문 정책의사결정 지원 빅데이터 플랫폼 구축 방안 연구	이기열
14	항만 컨테이너 물류 프로세스 디지털화 모형 연구	서정용
15	해양수산 분야 국제산업연관표 구축기반 연구	정수빈
16	해양수산 과학기술 정책평가모형 연구 - 해양수산 R&D를 중심으로 -	전형모
17	글로벌 경제위기와 해운산업 대응체계 연구	박성화
18	항만산업 경기진단체계 구축 연구 - 경기동행지수 개발을 중심으로 -	김성아
19	전국 무역항 부두 분류 체계 개선방안 연구	이수영
20	IMO 규제기반 해사산업의 글로벌 지속발전방안 연구 - 新해사산업의 육성 및 지원을 위한 법제화 연구(5차년도) -	박한선
21	수소에너지 거점 구축을 위한 항만의 대응방안 연구	신수용

| 2020년

01	해양수산업의 지역 간 연관구조 분석	장정인
02	해양수산 분야 기술 대외의존도 분석연구 - 스마트항만을 중심으로 -	전형모
03	지역 해양수산 오픈 플랫폼 구축방안 연구	최지연
04	갯벌 거버넌스 개선방안에 관한 연구	육근형
05	해양환경정책의 능동적 추진을 위한 재원체계 개선 방안 연구	박수진
06	항만 대기환경 관리 표준 및 평가모형 연구	안용성
07	해양수산분야 사회문제해결형 R&D 기반 구축 연구	좌미라
08	해양 유입 하천쓰레기 관리체계 개선방안	이윤정
09	수산식품 품질·안전관리 제도 개선방안 연구	이헌동
10	국제법 변화에 대응한 어선원 안전 및 권리 제고방안 연구	한덕훈
11	스마트 양식 클러스터 추진 방안 수립 연구	이상철
12	해양포유류 보호에 관한 수산업 대응 방안 연구	정명화
13	수산물 수급통계 개선 방안 연구	김수현
14	IMO 온실가스 규제 대응 정책방향 연구	박한선
15	퇴직전문가 활용을 통한 해운업 경쟁력 강화방안 연구	안영균
16	글로벌 선사들의 물류통합화 전략에 대한 국적선사의 대응방안	전형진
17	내항여객운송항로 정책 발전방안 연구	김태일
18	블록체인 기술기반 식품콜드체인 체계 구축 연구	조지성
19	항만자동화 도입 관련 노무 갈등 해소 방안 연구	김찬호
20	스마트항만과 스마트도시 연계 발전 방안 연구	이연경
21	항만의 회복탄력성 측정 모형 구축에 관한 연구	김성기
22	IMO 규제기반 해수산업의 글로벌 지속발전방안 연구 - 新해수산업의경제적파급효과분석연구(4차년도) -	박한선
23	국내 항만연계 산업의 가치사슬 및 공급사슬 연계성 강화방안 - 자동차 산업을 중심으로	신수용

수시연구보고서 발간목록

Ⅰ 2021년

01	해양환경산업 육성 방안 연구	한기원
02	선원의 인권 및 근로조건 향상을 위한 선원근로감독관 제도 개선 방안 연구	허성례
03	포스트 코로나 시대를 대비하는 지역 해양축제 활성화 연구	최일선
04	회복탄력성 개념을 적용한 항만 위기관리 시스템 구축 연구	김성기
05	중대재해처벌법 시행에 따른 항만에서의 대응방안 연구	최상균
06	크루즈산업 COVID-19 방역체계 구축방안 연구	황진희
07	한국형 선주사의 최적 운영방안 연구	고병욱
08	어촌형 생활서비스 전달체계 개선 연구	이호림
09	원양산업의 ESG 도입 기초 연구	윤미경
10	수상레저활동 관리체계 개선방안 연구	홍장원
11	연안지역 자연성 회복을 위한 정책 방향_간척지·담수호 중심으로	정지호
12	스마트항만 구축에 따른 탄소저감 효과 연구 - 동력전환을 중심으로 -	김가현

Ⅰ 2020년

01	포스트 코로나 19 해양수산 분야 정책방안	박광서
02	생분해성 어구 사용 활성화 방안 연구	심성현
03	해양법 전문인력 양성 방안 연구	박영길
04	무인도서 해양주권 강화와 이용 활성화를 위한 제도 개선방안	정지호
05	지역 해양수산 재정분권 대응방향	황재희
06	데이터 3법 개정에 따른 항만·물류 데이터 활용도 제고 방안	이기열
07	양식 활어 유통 효율화 방안 연구	마창모
08	해양레저관광사업 추진을 위한 제도정비 방안	홍장원
09	해양바이오기업의 규제 정비 방안 연구	최석문
10	비상체제 시 선원의 안전을 위한 선박-항만-항공 이동경로 구축방안	이혜진

일반연구보고서 발간목록

Ⅰ 2021년

01	해양수산 정책영향평가를 위한 기초 연구	김주현
02	해양교육의 사회·경제적 가치 평가 연구	이슬기
03	해양수산업 경기진단체계 기초연구 - 해운업을 중심으로	권장한
04	선박 기술진보를 고려한 탄소 배출량 추정 연구	최건우
05	서포트벡터머신(SVM) 기법을 활용한 해운시황 예측 연구	김병주
06	크루즈 여객 수요 전망 모형 구축 연구	안승현
07	디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(Ⅲ)	서정용
08	수출용 전복의 유통경로 분석 연구	이정필
09	인공지능기반 해상운임 예측 연구(3차년도)	황수진
10	인공신경망모형을 이용한 양식수산물 단수 전망에 관한 연구 - 김 양식을 중심으로 -	천성훈
11	해양수산분야 미래 리스크 발굴 및 파급효과 분석 연구	박광서

Ⅰ 2020년

01	지역 해양관광 경쟁력 지수 체계화 연구	최일선
02	AIS 기반 글로벌 선박 배기가스 배출량 분석 연구	강무홍
03	김 중기 수급전망모형 「Gim-MFoS」 구축 연구	허수진
04	중앙 북극 공해 비규제어업방지협정 이행방안 연구	김민수
05	동해 평화관광구역 조성 방안 연구	윤인주
06	디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(Ⅱ) - 일반 수출입 컨테이너 정보교환방식 중심 -	이연경
07	스트레스 테스트를 통한 우리나라 해운·조선 기업의 안정성 분석	박성화
08	인공지능기반 해상운임예측 연구	황수진
09	국제물류주산업 실태분석 및 경쟁력 제고 방향 연구	최나영환
10	디지털화에 따른 개별 직업의 대체 가능성 추정 연구	박희대
11	시계열 분석을 통한 해운시장 분석 및 예측 연구	고병욱
12	해양수산분야 글로벌 경제효과 분석모형(KMI-GEM) 시범 구축 연구	임병호
13	해운항만물류 인력양성사업 관리운영 제도 개선 방안 연구	이자연

수시연구 2021-10

수상레저활동 관리체계 개선방안 연구

인쇄 2022년 01월 29일

발행 2022년 01월 31일

발행인 김 종 덕

발행처 한국해양수산개발원

주 소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연락처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 캡스앤디 컴퍼니 (051-911-9890)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel: 02-394-0337

정가 15,000원