

政策資料 167

海洋레저産業의 安全對策에 관한 研究

趙東五
朴鏞旭
陸鎮庸
尹成淳

1997. 12



韓國海洋水産開發院
Korea Maritime Institute

머리말

1970년대 산업근대화를 시작으로 우리나라의 국민소득은 지금까지 지속적인 증가를 보여왔으며, 이와 함께 생활수준의 질적향상을 추구하고자 하는 경향이 나타나면서 국민들은 레저에 관심을 가지게 되었다. 이에 따라 여가활용 및 자기개발을 위한 레저활동 인구가 증가하고 있다. 이러한 현상은 매년 10%대의 신장세를 보이고 있는 레저산업의 발전추세를 보면 분명하게 알 수 있다. 즉 레저활동이 다양화되면서 국토의 3면이 해안선으로 이루어진 우리나라는 해양관광 레저문화가 정착하기에 좋은 여건을 갖추고 있고 해양에 대한 보다 적극적인 의식이 확산되어 해양레저분야의 관심이 증가되고 있어 해양레저의 참여 인구도 급증하고 있는 양상을 보이고 있다. 이와 함께 레저활동에 이용되는 기구도 다양화되면서 인기를 더해 가고 있다.

그러나, 해양레저산업의 확산에 따른 인구 및 기구의 증가와 함께 해난사고 역시 증가하고 있음을 간과하여서는 안된다. 해양레저활동중에 발생한 사고의 통계는 정확히 파악되지 않고 있지만 해양레저활동이 주로 개인적으로 행하여지고 있으며 소형의 선박보다는 등록되지 않은 개인장비를 이용하여 특별한 안전사고 예방을 위한 행정적 지도·단속 대상이 아닌 점을 감안한다면, 사고의 발생건수는 적지 않은 비중을 차지할 것으로 예상된다.

이에 비해 해양레저산업의 안전대책에 대해 최근 우려의 목소리가 나오고 있지만 아직 전혀 체계를 갖추고 있지 못한 실정이다. 우리나라의 해양레저활동과 관련된 통계자료, 제도적 관리체제 및 안전관리체제는 아직 너무나 열악한 상황에 놓여진 채 안전을 비롯한 제반사항들이 대부분 이용자 자신에게 맡겨진 상태이며 제도적인 틀이 갖추어져 있지 못하다. 여름철 해수욕장 주변에서 해수욕객 주위를 각종 레저기구가 무질서하게 질주함으로써 사고의 위험을 가중시키고 있는 경우를 쉽게 볼 수 있다. 또한 최근 우리나라 연안에서 대형사고가 다발함으로 인해 레저활동 사고와 같은 소형사고에 대한 관심이 경감되는 경향이 있으

나 우리나라의 해양레저산업 발전추세와 잠재성장률을 고려할 때 지금 이 시점에서 해양레저산업의 안전관리를 위한 총체적인 대책마련이 필요할 것이다. 이러한 대책은 기구의 이용자 및 사업자에 대한 면허제도, 각종 기구의 등록 또는 신고, 사고발생에 대비한 구조체제, 피해보상보험, 각종 해양레저활동에 대한 정보제공 및 교육 등의 안전관련 제반사항을 포괄하는 종합적 해양레저안전대책이 되어야 할 것이다.

그러나 이러한 모든 안전대책이 해양레저산업을 위축시킬 수 있음을 고려한다면 안전대책 마련과 함께 레저산업의 활성화를 위한 방안도 모색하여야 할 것이다. 지나친 규제중심의 대책으로 인해 국민여가활동 및 레저산업의 발전을 저해해서는 안된다.

본 연구보고서는 본원 환경안전연구실의 趙東五 연구위원, 朴鏞旭 책임연구원, 睦鎭庸 책임연구원, 尹成淳 연구원이 공동으로 수행하였다. 연구진에 따르면 본 연구를 수행하면서 참고할 기존의 연구자료가 거의 全無했던 관계로 자료수집에 상당한 어려움을 겪으면서 해양레저의 안전분야에 대한 개척자의 자세로 임하였다고 한다. 또한 연구진은 본연구에 많은 도움을 주신 해양경찰청 관계자 및 해양수산부 관계자 여러분께 깊은 감사를 표하는 것을 잊지 않았다.

끝으로 이 연구보고서의 내용은 집필자들 개인의 의견이며 본 개발원의 공식적인 견해가 아님을 밝혀둔다.

1997년 12월

韓國海洋水產開發院
院長 洪承湧

제 1 장 序論

1. 研究의 背景 및 目的

국민소득 향상에 따른 풍요로운 생활에 대한 욕구 증대, 근로시간의 단축에 따른 자유시간의 증가, 핵가족화 및 생활가치관의 변화, 자동차 보급의 증가에 따른 생활환경의 확대 등으로 삶의 질적인 향상을 추구하고자 하는 의식구조로 변화하게 되면서 점차 餘暇活用 및 自己開發을 위한 레저활동 인구가 증가하고 있다.

이에 따라 우리나라의 레저산업도 1970년대 후반 고도의 경제성장과 함께 발전하기 시작하여 각 레저산업을 합제한 시장금액이 국민총생산의 약 10%를 차지할 정도로 높아지게 되었으며, 1996년 우리나라의 레저산업의 시장규모가 사상 처음으로 10조원을 넘어섰다. 가구당 월평균 가계지출비 중 교양, 오락비 등을 기준지표로 산정하면 지난해 우리나라의 레저시장 규모는 전년에 비해 15.4%가 늘어난 10조 6,055억원대로 조사되었다.¹⁾

이는 국내 레저시장 규모가 최초로 5조원을 돌파한 지난 1991년 이후 불과 5년만에 2배로 확대된 것으로, 매년 두자리 수의 높은 성장률을 보여 왔으며, 향후에도 이러한 증가세는 지속될 것으로 예상된다.

또한 1996년 1인당 연간 레저비용도 23만 4,400원으로 전년에 비해 14.6%나 증가한 것으로 조사되었다. 이는 근무시간이 줄어든 반면 소득수준은 크게 높아지면서 레저부문에 더 큰 관심을 두는 가치관이 형성되었기 때문으로 분석되고 있다.

이렇듯 국민소득수준의 향상으로 레저활동이 활성화됨에 따라 모터보트, 요트, 수상오토바이, 스낵스쿠버다이빙 등 바다를 활동무대로 하는 관광 및 스포츠도 그 영역이 날로 확대되고 있다. 이러한 경향은 우리나라가 3면이 바다로 둘러싸

1) 기아경제연구소, 「2000년대의 레저산업」, 1997. 1. 참조.

여 있으며 섬들이 많은 지형적인 여건과 어울려 성장의 가능성은 매우 크다.

하지만 이에 따른 해난사고 역시 증가하고 있다. 최근 몇 차례의 대형 안전사고로 인해 ‘安全不感症’이라는 신생어가 어느새 익숙한 용어로 다가오는 현실에서 상대적으로 소형사고에는 관심조차 두고 있지 않지만 여름철 곳곳에서 해양레저에 따른 해난사고가 多發하고 있다.

해양레저의 특성상, 이용자 및 사고발생 빈도가 계절에 따라 크게 차이가 있어 사고발생이 특정시기에 집중되고 있다. 이로 인해 사고의 심각성이 한 때의 문제로 인식되어 간과하는 경향을 보이고 있는 것이 문제의 해결을 어렵게 하고 그 심각성이 깊어져간다고 하겠다.

그러나 이러한 레저산업에 이용되는 선박은 대부분 선박법 및 선박안전법 등 해사관련법의 적용대상에서 제외되어 있고 그에 따른 안전저해 요소를 상당부분 내재하고 있다. 해양활동의 안전에 관한 업무를 수행하는 해양경찰청에서는 법적 근거가 없는 이러한 선박을 감시·관리하지 못하고 있으며 이용자들의 능력 및 자질에 관한 기준이 없으므로 잦은 해난사고의 원인이 되고 있다. 그러나 우리나라에는 아직 해양레저에서 비롯되는 안전사고의 심각성을 인식하지 못한 채 증가하는 레저인구 및 선박에 대한 적절한 해상안전의 종합적인 制度體系가 마련되어 있지 않은 실정이다.

따라서 본 연구에서는 국민들의 안전하고 건전한 여가활동을 보장하면서 해상 안전을 확보하기 위해 해양레저에 사용되는 선박 및 기구의 안전관리에 관한 제도적 장치, 사고시 구조체제 구축, 각종 안전정보의 전파 등을 비롯하여 해양레저와 관련된 민간단체의 활성화 및 안전관리기능의 장려를 통해 레저안전을 확보하는 데 기여하도록 하는 등의 해양레저산업의 안전에 대한 종합대책 마련의 필요성을 피력하고 몇 가지 대책을 제시하고자 한다.

2. 研究內容 및 方法

날로 증가되어 가는 국민소득수준과 함께 생활의 질적향상을 추구하고자 하는 경향이 나타나면서 레저에 대한 관심이 높아지고 있으며, 국토의 3면이 해안으로 이루어진 지형적 여건이 한 데 어울려 해양레저를 즐기려는 인구가 급속히 증가되고 있다. 그러나 레저인구의 증가와 함께 야기되는 안전사고의 예방대책이 아

직은 미비되어 있어 레저활동 인구는 각종 위험에 노출된 상태에 있으며 다양한 레저기구의 출현과 인구의 증가가 거듭될수록 그 심각성이 더해 갈 것이다. 따라서 장기적인 관점에서 우리나라의 해양레저산업이 선진국에 버금가는 수준으로 향상될 것에 대비해 그에 따르는 각종 제도의 補完 및 開發이 필요하다.

현재 우리나라의 해양레저관련 안전관리는 초보적인 단계에 있다고 하겠다. 즉 대책을 마련하기 위한 장비 및 사고현황과 같은 각종 통계자료조차 제대로 이루어지지 못하고 있으며, 대부분의 해양레저기구가 등록 및 신고대상이 아니므로 해양안전을 위한 감시·감독기관인 해양경찰청의 업무수행에 제한요인으로 작용하고 있는 실정이다. 이러한 문제점을 극복하고 해양레저의 수요증가에 대비한 總體的인 안전대책수립의 기초를 마련하고자 각 분야에서의 문제점을 분석하고 그에 따른 대안을 제시하고자 한다.

우선 우리와 인접하고 문화의 배경이 비슷하지만 해양활동이 우리나라보다 앞선 일본의 각종 현황과 대책을 중심으로 선진국의 사례를 살펴보고 우리나라에 적절한 안전대책을 제시하도록 하겠다.

제2장에서는 우리나라 전체 레저산업의 지금까지의 변화, 현재의 현황 및 향후 전망을 살펴보고, 레저산업 가운데 해양레저에는 어떠한 것이 있는지에 관해 자세히 파악해 보기로 하고 일본과 비교해서 우리나라가 앞으로 어떻게 발전되어 갈 것인지를 예상해 볼 수 있도록 일본의 해양레저 현황을 조사하고자 한다.

제3장에서는 해양레저산업의 안전실태를 알아보기 위해 일본에서 발생되고 있는 해양레저활동 사고현황을 조사·분석하고 우리나라에서 보급된 각종 해양레저기구의 현황과 사고현황을 조사하며 해양안전과 관련된 법체계가 어떻게 이루어져 있는가를 검토한 후, 해양레저의 안전관리에 대한 문제점들을 각 분야별로 분석하고자 한다.

제4장에서는 일본, 미국 및 우리나라의 해양활동 안전관리를 담당하고 있는 海上保安機關을 살펴보고 일본 및 미국의 해양레저활동 안전대책이 어떻게 이루어지고 있는지 조사하며 우리나라의 경우는 앞으로 어떠한 대책이 마련되어야 하는가를 제시하고자 한다. 이를 위해 대책수립의 필요성과 방향을 검토하고 이용자 및 사업자의 면허제도, 해양레저기구의 등록 및 검사제도, 사고피해에 대비한 보험제도, 해양레저활동의 활동구역, 구조체계 및 해양레저의 안전을 위한 각종 정보 및 서비스의 제공 등에 있어서 개선 및 보완하여야 할 사항을 제안하고자 한다.

第 2 章 海洋레저産業의 現況과 展望

1. 레저産業의 現況과 展望

1) 레저産業의 變化

레저(leisure)에 대한 의식과 그 활동은 종교·국가체제·과학기술·산업발전 등의 영향을 받으면서 시대적·사회적으로 상당히 변화되어 왔다. 레저의 개념은 아주 넓은 의미를 가지고 있는데, '일로부터 해방되는 시간'이라는 소극적인 의미와 '스스로 무엇을 할 수 있는 자유시간'이라는 적극적인 의미를 동시에 갖고 있다. 특히 후자의 측면은 레저의 창조적·문화적인 측면으로 오늘날 강조되고 있지만, 중요한 것은 이 두 가지 측면이 함께 결합되어야 레저개념이 성립된다는 것이다. 즉 의무와 구속으로부터 해방되는 휴식의 상태가 되고 생활의 밸런스가 유지될 때, 비로소 레저의 창조적·문화적인 활동이 가능하다고 할 수 있다.

현대의 고도산업사회에서 노동시간이 감소하게 되자 개인은 더 많은 자유시간을 누리게 되었다. 이에 따라 레저는 얼마나 많은 자유시간을 누리는가의 문제가 아니라 얼마나 알차게 자유시간을 보내는가의 문제로 새롭게 제기되고 있다.

자유시간의 증가는 레저산업의 발달을 가져왔으며 레저활동에 대하여 각종 서비스와 물자를 제공하는 산업, 텔레비전의 보급에 따른 매스미디어의 영향, 가전제품의 보급에 따른 주부의 여유시간 증가, 토요 격주휴무제 및 조기 출퇴근제의 확산 등으로 레저의식이 확대되어 레저산업의 시장은 점점 넓어졌다. 한국의 레저산업은 1970년대 후반 고도의 경제성장과 함께 발전하기 시작하여 각 레저산업을 합계한 시장금액이 국민총생산의 약 10%를 차지할 정도로 높아지게 되었다.

특히 1988년 서울 올림픽을 계기로 각종 공공시설과 도로 등에 대한 사회 간접자본이 충실하게 투입되면서 레저의 옥외화·고액화가 가속화되었다. 특히 레

저활동이 여행·스포츠 등의 고액 레크리에이션 활동에 집중되면서부터는 레저산업의 규모도 대형화되었다. 1988년 해외여행이 자유화되면서 해외관광이 붐을 이루었으며 해외 여행객들의 과도한 쇼핑이 물의를 빚기도 했다. 레저활동의 종류를 보면 시장규모가 가장 큰 활동은 관광이며 그 외에 외식, 연극·영화·음악 등의 감상, 경마와 프로 스포츠 등의 관람을 들 수 있는데 이들이 1970년대 후반 이래 레저시장의 80% 이상을 차지하고 있다. 그러나 최근에는 취미나 학습 등의 自己 啓發的인 레저가 증가하고 있다. 게다가 '매니아'라고 일컬어지는 개성적·적극적 레저활동을 하는 사람도 증가하고 있어 특정 레저산업에 집중하는 경향은 사라지고 있으며, 새로운 형태의 레저활동을 추구하는 사람들의 욕구에 따라 그 종류가 매우 다양화되고 있다.

2) 레저産業의 現況

우리나라의 레저산업은 아직 역사가 짧고 관련 통계자료도 미비되어 있어 레저산업을 부문별로 구분할 수 없다. 그러나 통계청에서 발행하는 「도시가계연보」의 분류에 따르면, '교양·오락 항목'에서, 신문·도서, 교양·오락용품 기구, 교양·오락 서비스 등으로 구분하고 있다.

〈표 II-1〉

한국의 레저시장 분류

신문, 도서	교양·오락 용품 기구	교양·오락 서비스
일간신문, 잡지, 도서, 기타 인쇄물	TV, 라디오, 전축, 녹음기, 카메라, 기타 광학기구, 피아노, 기타 악기, 운동기구, 음반, 필름, 완구, 꽃, 원예용품, 애완 동물, 기타 취미·오락용품	극장 입장료, TV 시청료, 스포츠 관람료, 스포츠시설, 교양·오락 강습료, 교육적 강습료, 사진대, 여행비, 교양·오락기구, 수리비, 기타 교양·오락 서비스

자료 : 통계청, 「도시가계연보」, 1996.

일본의 경우, 餘暇開發센터에서 매년 발행되는 「레저백서」를 통해 레저시장의 규모, 시장동향 등을 파악할 수 있으며, 스포츠, 취미·창작, 오락, 관광·행락 등 네 부문으로 분류하고 있다.

〈표 II-2〉

일본의 레저시장 분류

스 포 츠	취 미·창 작	오 락	관 광·행 락
1. 스포츠 용품 (스키·골프·캠핑 용품) 2. 스포츠 서비스 (골프장, 골프연습장, 스키장, 볼링장 등) 3. 스포츠 관람료 (입장료)	1. AV관련기기 (TV, VTR, CD) 2. 감상레저 (비디오 테이프) 3. 서적·잡지 4. 영화	1. 게임 2. 파칭코, 경륜, 경마 3. 외식 4. 가라오케	1. 드라이브, 오토캠핑 2. 유원지, 테마파크 3. 여행업 4. 국내외 관광 5. 호텔, 관광여관

자료 : 日本 餘暇開發 センター, 「レジャー白書」, 1996. 4.

우리나라 레저시장의 현황을 알아보기 위한 상세한 자료가 없기 때문에, 전가구의 월평균 가계지출액 중 '교양·오락비'를 기준으로 레저시장 규모를 산정하기 위해서 우선 가구당 월평균 가계지출비 중 교양·오락비가 차지하는 비중을 가계의 최종소비지출액에 곱해서 레저시장 규모를 산출해냈다. 이렇게 계산할 경우, 우리나라의 레저시장 규모(경상가격 기준)는 1980년에 6,300억원에서 1995년에는 9조 1,400억원으로 연평균 약 19.5% 정도로 증가하여 약 14.5배 정도 확대되었다.

가계의 최종소비지출액에서 레저비용이 차지하는 비중은 1980년 2.6%, 1985년 3.3%, 1990년 4.4%, 그리고 1995년에는 5.0%로 매년 높아지고 있다. 1인당 연간 레저관련 지출비용(레저시장 규모/연중 추계인구)은 1980년의 1만 7천원에서 1985년 3만 8천원, 1990년 9만 7천원, 그리고 1995년에 이르러 20만 4천원으로 크게 증가되어 왔다. 즉 1인당 연간 레저지출비용은 1980년에 비해 1995년에 이르러 약 12.3배 증가하였으며, 이는 1980년 중반 이후 국내경기의 호황, 고도성장에 따른 높은 임금상승률 및 국민소득수준 향상, 자동차 대중화 시대의 도래, 국민들의 레저에 대한 의식변화 등에 기인한 것으로 분석된다.

〈표 II-3〉

레저관련 지표 추이

단위 : 10억원, %

연 도	레저시장 규모		가계의 최종 소비지출액(B)	A/B	총 인 구 (천명, C)	1인당 연간 레저 비용(원, A/C)
	금 액(A)	증 가 율				
1980	632.9	—	24,343.0	2.6	38,124	16,601
1981	910.7	43.9	30,356.5	3.0	38,723	23,518
1982	1,199.7	31.7	34,276.7	3.5	39,326	30,507
1983	1,382.6	15.2	38,405.4	3.6	39,910	34,643
1984	1,455.4	5.3	42,806.2	3.4	40,406	36,019
1985	1,558.8	7.1	47,236.2	3.3	40,806	38,200
1986	1,871.1	20.0	51,973.9	3.6	41,214	45,072
1987	2,090.7	11.7	58,076.3	3.6	41,622	50,231
1988	2,604.9	24.6	66,793.0	3.9	42,031	61,976
1989	3,699.5	40.9	78,075.2	4.7	42,449	86,445
1990	4,169.6	13.6	94,772.2	4.4	42,869	97,264
1991	5,431.8	30.3	113,161.8	4.8	43,268	125,539
1992	5,992.1	10.3	127,491.6	4.7	43,663	137,235
1993	6,776.7	13.1	141,223.0	4.8	44,056	153,820
1994	7,922.7	16.9	161,688.2	4.9	44,453	178,226
1995	9,143.6	15.4	182,872.1	5.0	44,851	203,866
1996(e)	10,605.5	16.0	204,816.0	5.2	45,248	234,366

자료 : 기아경제연구소, 「2000년대의 레저산업」, 1997. 1.

3) 레저産業의 展望

우리나라의 레저산업은 수요와 공급의 상호상승작용에 의해 크게 성장할 것으로 예상된다.

우선 수요 측면에서 보면, 국민소득 향상에 따른 풍요로운 생활에 대한 욕구 증대, 근로시간의 단축추세 및 가전제품의 발달에 따른 자유시간의 증대, 핵가족화 및 생활가치관의 변화, 자동차 보유대수의 증가 등의 요인들이 레저산업의 수요증가를 유발한다.

그리고 공급 측면에서는 최근 들어 국내 기업들이 사업다각화의 일환으로 레저산업에 적극 진출하고 있으며 지방자치단체들도 지역경제의 활성화 및 지방재정 자립을 위해 관광레저단지를 개발하고 있어 앞으로 우리나라의 레저산업이

크게 발전될 전망이다.

소득의 증가와 레저수요의 증대로 레저관련 지출이 경상 GDP에서 차지하는 비중이 1980년의 1.66%에서 1985년 1.90%, 1990년에 2.32%, 그리고 1995년 2.63%로 지속적인 증가를 보이고 있으며 우리나라의 레저산업이 성장기에 접어들고 있다는 것을 감안할 경우, 2000년 3.2%, 2005년에는 3.7%로 그 비중이 높아질 것으로 예상된다.

〈표 II-4〉

레저관련 지출 비중 추이

단위 : 10억원, %

연 도	레저시장 규모	경 상 GDP	비 중
1980	632.9	38,148.4	1.66
1981	910.7	47,656.7	1.91
1982	1,199.7	54,721.0	2.19
1983	1,382.6	64,196.5	2.15
1984	1,455.4	73,605.1	1.98
1985	1,558.8	82,062.1	1.90
1986	1,871.1	95,736.4	1.95
1987	2,090.7	112,130.3	1.86
1988	2,604.9	133,134.2	1.96
1989	3,699.5	149,164.7	2.46
1990	4,169.6	179,539.0	2.32
1991	5,431.8	215,734.4	2.52
1992	5,992.1	240,392.2	2.49
1993	6,776.7	265,548.1	2.55
1994	7,922.7	305,970.2	2.59
1995	9,143.6	348,284.3	2.63

자료 : 기아경제연구소, 「2000년대의 레저산업」, 1997. 1.

이상과 같은 전제조건이 충족될 경우, 우리나라 레저시장의 규모는 1995년 9조 1,400억원에서 2000년 15조 9천억원으로 1.6배 증대되고, 2005년에는 24조 6천억원으로 2.5배 늘어날 것으로 전망된다.

연평균 성장률을 보면, 1990~95년 동안 17.0%씩 성장했던 우리나라 레저시장은 1995~2000년 동안 13.8%씩, 2000~2005년 동안에는 10.7%씩 성장하면서 성장률이 점차 낮아질 전망이다. 이는 다시 말해서 우리나라의 레저산업은 1990년

대 중반부터 성장기에 접어들었기 때문에 향후 2005년경까지 고속성장을 지속할 전망이다. 2005년 이후에는 盛熱期에 접어들면서 완만한 성장세에 그칠 전망이다.

2. 海洋레저産業의 現況과 展望

1) 海洋레저의 種類

레저란 앞에서 기술한 것과 같이 ‘일로부터 해방되는 시간’이라는 소극적인 의미와 ‘스스로 무엇을 할 수 있는 자유시간’이라는 적극적인 의미를 가지고 있다. 즉 일상의 생활에서 고단한 심신에 활력을 불어 넣어주기 위한 再充電의 의미와 함께 취미나 학습 등의 自己啓發의인 활동의 일체를 레저활동이라 말할 수 있다. 이러한 관점에서 볼 때, 해양레저라 함은 해양이라는 공간적인 특성을 지닌 레저이며 해양을 무대로 하는 모든 레저활동을 해양레저활동이라 할 수 있다. 해양레저는 활동유형에 따라 스포츠형, 휴식형, 관광형(탐방형) 등으로 구분할 수 있다. 스포츠형은 다소 역동적인 유형으로서 보트, 모터보트, 수상스키, 수상오토바이, 윈드서핑, 서핑, 스노클링, 스쿠버다이빙 등과 선박을 이용한 바다낚시가 이에 속한다고 할 수 있다. 休息型은 주로 해변가를 중심으로 하는 휴식과 레저를 겸하는 것으로서 해수욕, 파도타기, 모래찜질, 해변캠프, 임시바다학교 등을 들 수 있다. 그리고 觀光型은 유람선과 여객선 등을 이용한 해상유람과 해저잠수관광과 같은 해중유람을 들 수 있다.

〈표 II-5〉

유형별 해양레저활동

스 포 츠 형	세일링(요트, 보트세일링, 서핑 등), 보우팅(모터보트, 수상오토바이, 수상스키 등), 다이빙(스킨다이빙, 스쿠버다이빙 등)
휴 식 형	해수욕(해수욕, 모래찜질, 해변캠프 등)
관 광 형	관광어업(수산물채취형, 수산물판매형 등) 해상유람(관광유람선, 여객선 등) 해중유람(해저잠수관광 등)

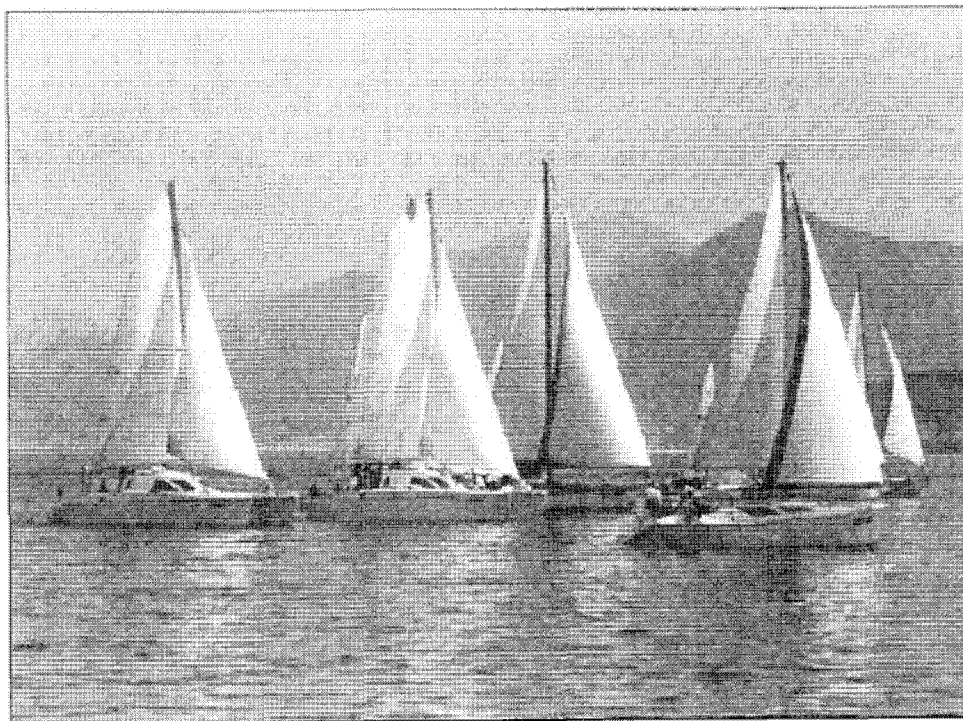
자료 : 海運産業研究院, 「우리나라 海上觀光産業의 活性化 方案」, 1995. 12.

(1) 스포츠형

① 요트(yacht)

요트란 운동경기 및 유람용으로 돛 또는 기관을 사용해 움직이는 비교적 가볍고 작은 배를 일컫는다. 요트(yacht)를 의미하는 영어 및 유럽 여러나라의 말은 '추적용 배'라는 뜻을 가진 16, 17세기의 네덜란드어 'jaght schip'(나중에는 jacht schip)에서 일부(jacht)만 따온 말이다.

17세기에는 네덜란드가 해상권을 장악하고 있었으므로 일찍부터 운하나 베네룩스 3국의 모든 바다에서 요트가 각광을 받았다. 처음에는 귀족이, 뒤에는 시민들이 유람선으로 많이 이용했으며, 경주는 개인 시합으로 우연히 시작되었다.



요 트

한국의 경우 1930년 연희전문학교 언더우드가 최초로 목선요트를 제작하여 항해한 것이 근대 요트의 시작이었다. 그후 1974년 4월 30일 대한조정협회의 요트

부가 발족하면서 싹이 트기 시작하였으며, 초창기에는 주로 서울 중심의 각 대학 서클이 주류가 되어 이어지다가 동호인이 차츰 늘어나면서 1979년 3월 대한요트 협회가 창립되었다.

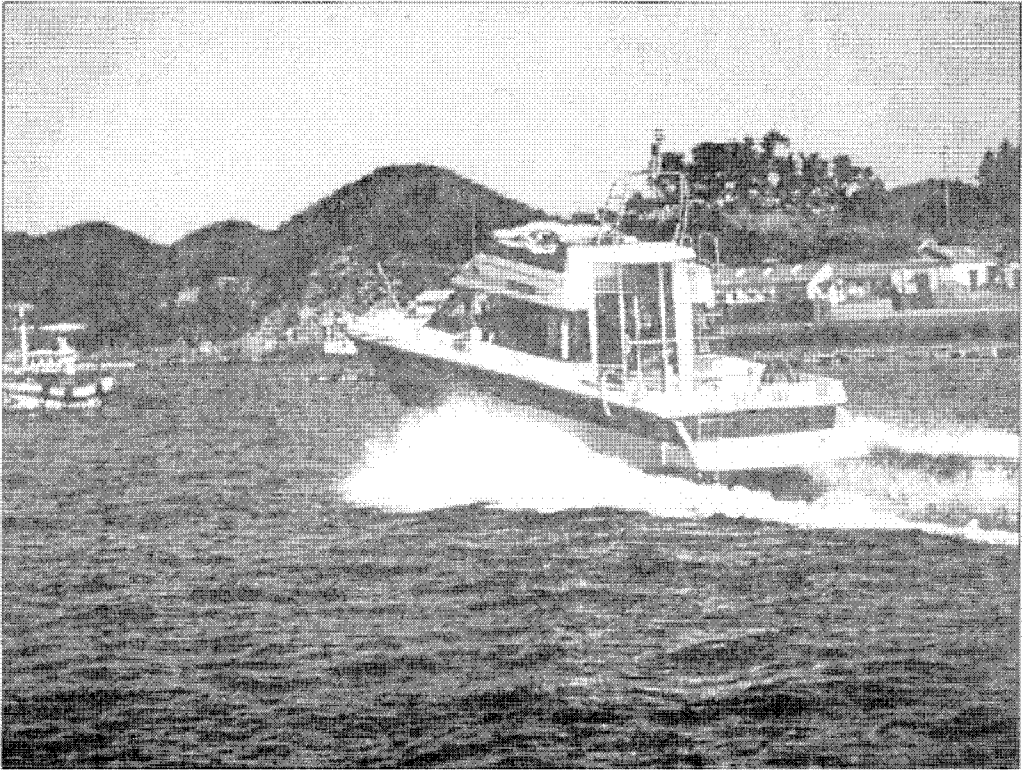
요트는 크루저요트와 킨키요트로 나누어지는데, 크루저요트는 선실이 있는 대형 요트로서 선저에 밸러스트를 보유하고 있어 자체 복원성을 가지며 선내에 간단한 침구 및 취사시설 설치가 가능하여 해양에서의 생활에 즐거움을 더해 줄 수 있다. 주로 돛을 이용하여 바람에 의해 항해하는 것이지만 키와 돛의 조작에 의해 항해하기도 한다. 이것은 낚시, 트롤링, 수상스키, 보트다이빙 등을 위하여 이용되기도 한다. 반면에 킨키요트는 선실이 없는 1~2인승 정도의 요트로서 승무원의 체중이동에 의해 균형을 유지한다. 육지로부터 그다지 멀지 않은 해역에서 많이 이용된다.

현재까지 부산, 여수, 아산만, 한강에 요트 경기장이 들어서면서 일반인에게도 가깝게 다가선 우리나라의 요트 문화는 아직 저변으로의 확대가 미흡하지만 해마다 지속적인 보급이 이루어지고 동호인의 수가 증가하고 있다.

② 모터보트(motor boat)

모터보트란 內燃機關 또는 電氣機關으로 움직이는 배를 일컬으며 기관의 설치 방법에 따라 크게 두 가지 형태로 분류한다. 선내(船內) 모터보트는 기관이 배 안에 영구적으로 설치되며 선체를 관통하는 구동축을 가지고 있다. 선외(船外) 모터보트는 분리해서 옮길 수 있는 모터에 구동축과 프로펠러가 붙어 있으며, 이 모터는 船尾나 船體의 공간에 격쇠나 볼트로 고정된다.

행락용 모터보트는 모터보트를 타기 시작한 초기에 개발되었으며, 길고 좁은 노나 돛을 단 배에 기관을 설치했다. 행락용 모터보트는 처음에는 분리할 수 있는 천막을 쳤으나, 그 다음에는 가벼운 목재 지붕에 커튼과 창을 붙였다. 초기에는 길이가 10~25m였으며 점차 돛단배처럼 앞쪽에 선실이 낮게 만들어졌다. 제2차 세계대전 이후 작은 浮上性 선체의 소형 선외행락선이 만들어졌고, 1950년대에는 소형 선내행락선이 나왔다. 특징은 더 넓은 보(beam), 더 깊은 선체, 그리고 더 커진 윗공간(headroom)에 있다. 가족 단위로 보트를 타기 시작하면서 배의 길이도 길어졌다. 근해 또는 원해용 행락선과 그 소유자들을 위한 항구가 전 세계적으로 있으며, 이곳에서 연료·물·전기의 공급, 정박, 수리와 휴게실·식당·오락실·세탁소와 같은 육상위락시설이 제공된다.



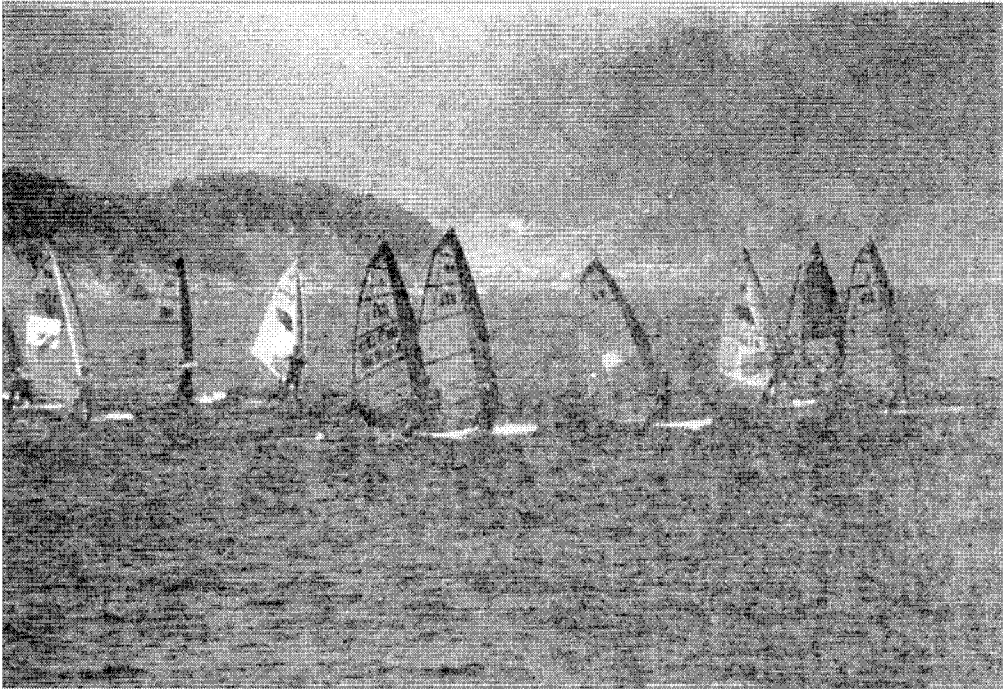
모터보트

우리나라의 경우 소형의 모터보트가 보급되기 시작하여 해상은 물론 내륙 호소 및 하천에서 많이 이용되고 있다. 특히 개인의 소유보다는 주로 소규모 업체에서 대여의 형식으로 운행되고 있으며, 통영의 마리나리조트와 같은 대기업의 마리나 사업에의 진출에 힘입어 이용자가 계속적으로 증가하고 있다.

③ 서핑(surfing)

서프보드를 이용해 해안쪽으로 밀려드는 파도 속을 빠져나가는 스포츠이다. 즉 길이 2m 전후의 보드를 조절하여 파도의 경사면을 타고서 오르락 내리락 하는 파도타기 스포츠이다. 서핑은 예로부터 폴리네시아인들이 하와이에 이주하면서부터 시작하였으며, 스포츠로서 서핑이 보급된 것은 20세기에 들어서부터이다.

서핑을 할 때는 보통 길이가 1.83~2.25m쯤 되는 말리부라는 길고 가는 보드를 이용하지만, 이보다 짧은 밸리보드나 가벼운 카누를 이용하여 서핑을 할



원드서핑

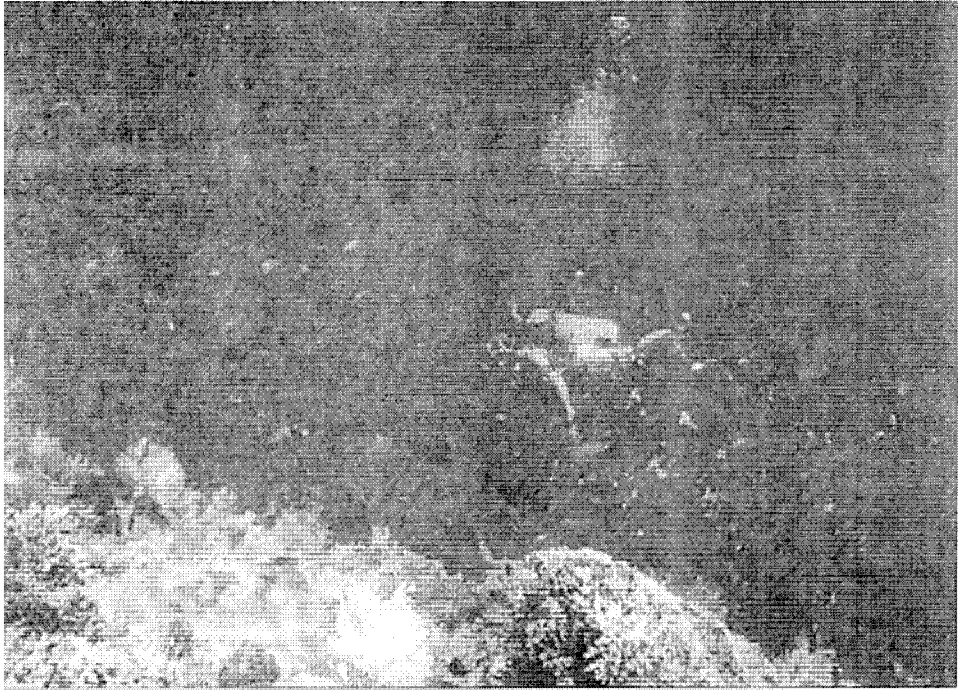
수도 있다.

우리나라는 서핑을 즐기기 위한 자연조건이 맞지 않기 때문에 보드로 파도를 타는 서핑과 뜻을 달아 바람을 이용하여 물살을 헤치는 요트의 장점만을 따서 만든 원드서핑이 많은 인기를 누리고 있다.

④ 다이빙(해저잠수)

다이빙이 레저로서 즐길 수 있도록 된 것은 최근의 일이며 지금까지는 주로 어로나 해중의 공사를 위하여 잠수가 이루어졌다. 이러한 일들을 위한 잠수를 원활히 수행하기 위하여 여러가지 방법이 고안되었고, 스쿠버(자급식 수중 호흡장치)나 아퀼링(잠수용 수중 호흡기)과 같은 장비들이 발명되었다. 스쿠버란 수중에서 호흡하도록 고안된 장비자체를 의미하며, 이의 발명에 따라 일반인들도 아름다운 해중세계를 즐길 수 있게 되어 레저로서의 다이빙이 보급되게 되었다. 일반적으로 레크레이션 잠수는 스킨(Skin)다이빙과 스쿠버(SCUBA)다이빙으로 구분된다. 이 중에서 스킨다이빙은 마스크, 스노클, 오리발과 같은 간단한 기구를 이

용하여 잠시 숨을 참으면서 수심 10m미만의 얕은 지역에서 즐기는 잠수를 말하며, 스노클을 이용하여 호흡하기 때문에 스노클링(Snorkeling)이라고 부르기도 한다.



스쿠버다이빙

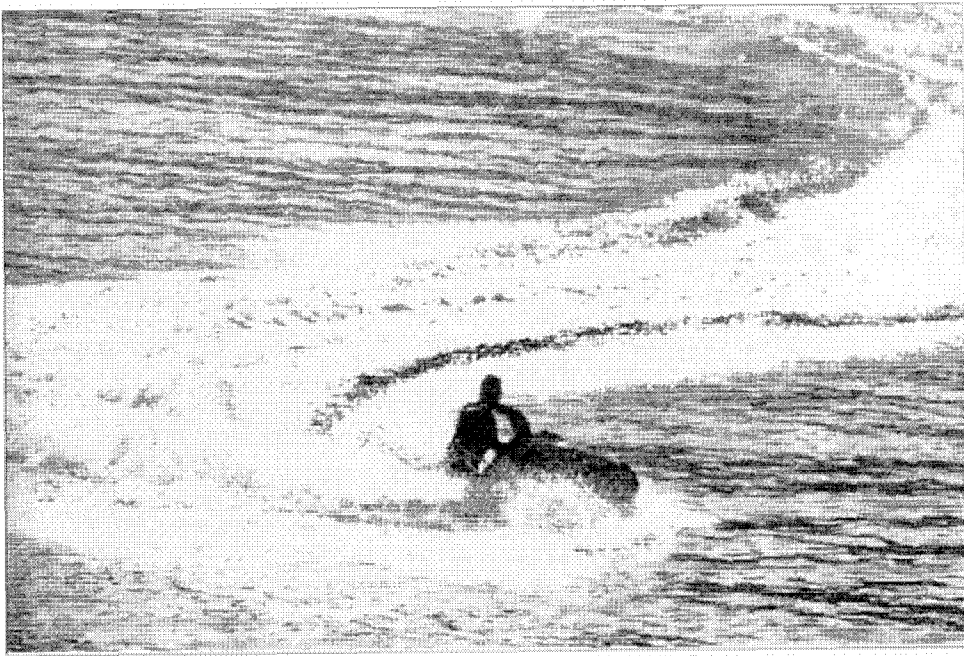
반면에 스쿠버다이빙은 스쿠버(SCUBA, Self Contained Underwater Breathing Aparatus), 즉 압축공기탱크와 호흡기를 착용하고 수중활동을 하는 다이빙으로서 수심 20m내에서 수십분 동안 바닷속 여행이 가능하다. 스킨다이빙은 적은 경비로 시작할 수 있으며 교육시간도 짧기 때문에 쉽게 배울 수 있으나 본격적인 바닷속 여행을 즐기기 위해서는 아무래도 스쿠버다이빙이 제격이라 하겠다. 이외에 수면에 연결된 호스를 통하여 연속적으로 공급되는 공기를 이용하여 수중에서 장시간 활동할 수 있는 헬멧 다이빙(surface-supplied)도 있으며, 이는 주로 작업을 위한 다이빙에 이용된다.

그러나 스포츠다이빙 개념이 성립되기까지는 다이빙에 의한 수중환경오염이나

바다생태계와의 부조화 등 여러 문제가 발생하였고 바다생태의 보전과 안전 및 소양교육의 필요성이 제기되었으며, 이에 따라 국제적인 다이빙 면허인 「C카드」²⁾의 발행이 이루어지게 되었다. 「C카드」는 잠수기술과 아울러 바다에서의 예의를 지키는 증명으로서 통용되며 각종 강습교육을 이수해야 주어진다. 선진국에서 다이빙의 역사는 이 「C카드」의 발행과 더불어 이루어져 왔으며 우리나라도 점차 활성화되고 있다.

⑤ 수상오토바이

수상오토바이는 제트펄프의 분출로 추진력을 얻어 수면을 활주하는 소형모터보트를 말하며 1960년경에 고안되어 세계 각국에서 널리 보급되고 있다. 수상



수상오토바이

-
- 2) 초보자에서 숙련자에 이르기까지 등급별로 구분되어 해당 자격증을 소지한 사람이 정규교육을 이수했다는 증명으로 발급되며, 스쿠버 전용 수영장을 이용할 경우나 국내의 다이빙 리조트에서 자격여부를 확인하기 때문에 다이빙을 위해서는 항상 지니고 다녀야 함.

오토바이는 레이스 목적으로 구성된 팀이나 애호가간의 오토바이 여행과 같은 형태로 해상활주팀 등을 구성하여 즐기게 된다. 이러한 수상오토바이는 다소 소형의 기구로서 해상을 고속 활주하는 스릴을 만끽할 수 있어 이용자가 급속히 증가하고 있다.

(2) 휴식형

휴식형 해양레저는 주로 해변가를 중심으로 휴식과 레저를 겸하는 것으로서 해수욕, 바다모래를 이용하는 모래점질, 해변에서의 캠핑, 바다학교 등을 들 수 있으며, 갯벌에서의 조개잡이 등 해변 동·식물을 채취하는 조간대 수렵도 여기에 속한다. 이 가운데 우리나라에서는 해수욕이 가장 활성화되어 있다. 남해안을 중심으로 서해안과 동해안 곳곳에 발달한 백사장과 해수욕에 적합한 여름철의 수온으로 해마다 해수욕장을 찾는 인파는 줄어들지 않고 있다. 하지만 해수욕은 우리나라 해역의 자연적인 여건으로 인해 여름 한철에 편중되어 있다.

근래에는 산을 중심으로 이루어지던 캠프생활의 체험을 해변에서도 할 수 있도록 하는 시설들이 많이 제공되고 있어 캠핑의 즐거움을 더해 주고 해양레저 기지로서의 역할도 수행하고 있다. 아울러 여름철에 주요 해변에서 열리고 있는 바다학교는 각종 문화적 활동을 제공할 뿐만 아니라 해양과 관련된 각종 이벤트를 통해 일반인들이 해양에 좀 더 친숙해질 수 있도록 하고 있다.

또한 우리나라 서해안을 중심으로 잘 발달된 조간대는 세계적으로 보기 드문 갯벌이 펼쳐져 있어 상당한 어자원을 제공할 뿐만 아니라 다양한 조간대 동·식물을 쉽게 접할 수 있어 살아있는 自然學習場으로 활용되고 있다.

2) 海洋레저産業의 現況과 展望

예로부터 인간은 바다에 대한 끊임없는 도전과 실패를 거듭하여 왔고, 바다는 인간에게 풍부한 자원을 가져다 주며 정복의 대상으로 여겨져 왔다. 과학기술의 발전과 더불어 해양이 갖는 여러가지 위험과 제약요소를 제어할 수 있는 능력을 보유하게 되면서 인류는 바다를 하나의 레저공간으로서 인식하게 되었으며, 선진국에 있어서의 관광레저라고 하면 해양이 먼저 연상되기에 이르렀다. 특히 일반인들에게까지 자동차의 보급이 확대되어 활동반경이 넓어져감에 따라 휴가철 해

변으로의 대이동은 이제 일상적인 현상으로 여겨지게 되었다. 변화무쌍한 환경 및 광대한 넓이와 깊이 때문에 오랫동안 인간의 접근이 제약되어 왔던 해양은 앞으로 각종 유람용 선박의 개발, 해양공학기술의 발전, 연안공간이용 기술의 촉진과 더불어 보다 다양하고 폭넓은 레저공간으로서의 가능성이 증대될 것이다.

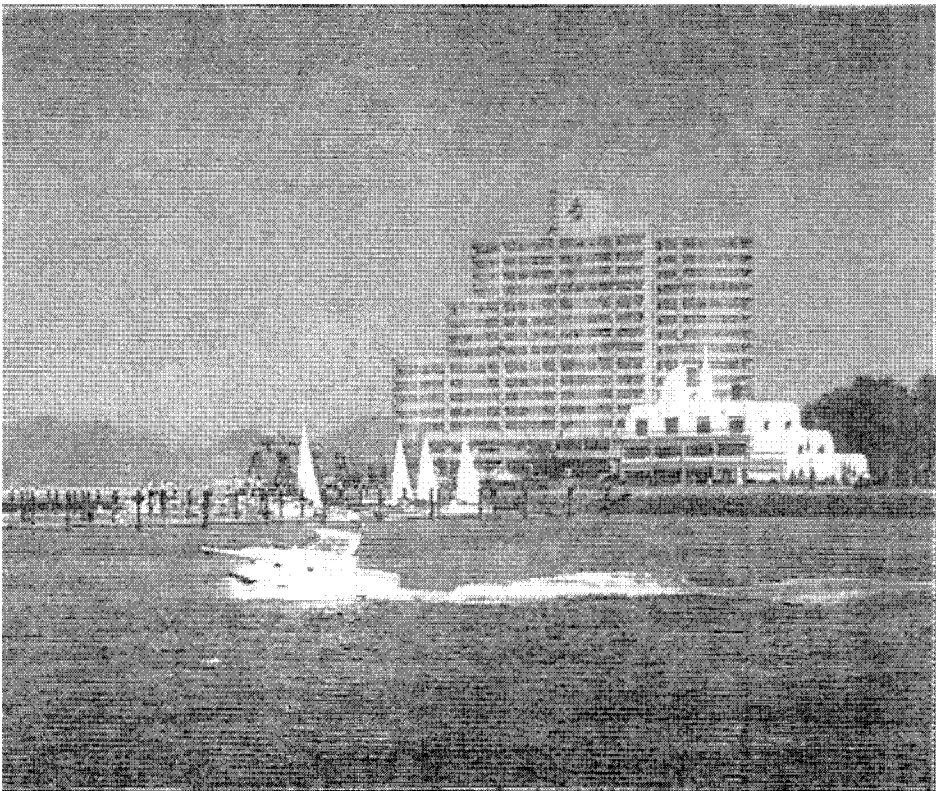
역사적으로 왜구의 침입이 잦아 연안거주를 기피하였거나 어부나 뱃사공의 지위가 土農工商보다 낮아 천민취급을 받았으며 더욱이 물에 대한 경외감, 두려움이 무속사상으로 자리잡아 과거 우리 선조들은 물을 가까이 하기를 꺼려하였던 것이 사실이다. 그러나 우리나라는 현재 1만 2천km에 달하는 해안선과 3천여개의 크고 작은 아름다운 유인도서들, 그리고 청정해역으로 이름난 한려수도, 다도해 등의 국립공원 등이 散在해 있어 해양관광 레저문화가 정착하기에 좋은 여건을 갖추고 있다고 볼 수 있다. 또한, 해양에 대한 의식에 있어서도 경제발전과 더불어 커다란 변화를 보이고 있다. 즉, 우리의 수산업과 해운업의 발전에서 보듯이 해양에 대한 의식도 경제발전과 더불어 많이 달라져 전보다 해양에 대해 보다 적극적인 의식이 이미 싹트고, 이것이 해양관광 레저분야에도 확산되어 이제 휴가철이면 해안으로 나가는 피서인파는 수를 헤아리기 힘들 정도로 장사진을 이루고 해안으로 연결되는 도로가 몸살을 앓는 정도가 되었다. 이처럼 산업화와 더불어 선진형 해양레저문화가 서서히 무르익어가고 있다.

이에 따라 지금까지 靜的이었던 우리의 관광문화는 최근에 국민소득의 증대와 여가시간의 증대에 따라 기존의 육상중심 레저활동으로부터 새로운 형태의 해양관광활동에 대한 욕구가 크게 표출되기 시작하고 있는 상황에 이르고 있다. 특히 해양공간은 해변, 해양, 해저 등 다양한 공간으로 구성되어 있어, 공간마다 독특한 환경을 가지고 있고 이를 활용하는 레저방법 또한 다양하며 각기 특유의 즐거움을 주기 때문에 많은 사람들의 관심을 끌고 있다. 앞서 언급한 대로 기술의 발달로 해변공간위주의 레저문화로부터 육지에서 보다 멀리 떨어진 해상이나 해저까지도 도달할 수 있게 하여 색다른 스릴과 박진감을 느끼게 해 주는 것이다.

현재, 정부가 海洋立國을 선언한 지 1년이 되었고 해양개발과 해양산업이 차세대 핵심사업으로 각광받을 것으로 전망되며, 이에 따라 기업들의 움직임도 본격화되고 있다. 우리나라의 해양산업은 해양관광사업을 중심으로 첫발을 내딛고 있으며 해양관광산업은 최근 들어 꽃이 피고 있다. 유공해운이 1997년 7월 말 기업연수 전용의 5천톤급 소형 크루즈선(호화유람선) 운항을 시작한 데 이어, 내년엔 현대상선이 2천명의 승객과 승무원을 태우는 4만톤급의 대형 크루즈선을 한국~

중국~일본~동남아의 국제항로에 투입할 예정이다.

이러한 해양관광산업과 마찬가지로 해양레저산업도 대규모 위락단지와 새도시를 유치하려는 지방자치단체들의 욕구와 맞물려 관심이 더욱 높아지고 있다. 이미 통영에 위치한 충무마리나리조트는 부산의 수영요트경기장과 함께 우리나라의 마리나 시설을 대표하고 있으며, 경상남도과 대우가 1997년 5월 모두 1조 3천억원을 들여 거제도에 100만평 규모로 호텔, 콘도미니엄, 컨벤션센터, 카지노, 골프장을 미국의 라스베이가스식으로 개발하는 '거제권 대단위 해양위락 관광단지'를 착공한 것이 대표적인 사례이다. 해상 6만 6천평을 포함한 12만평 규모의 대단위 해양관광단지를 조성중인 대기업체를 비롯해 많은 기업이 자치단체의 적극적인 후원아래 해양과 연계한 레저시설 건설에 앞다퉈 나서고 있다.



마리나 리조트 전경

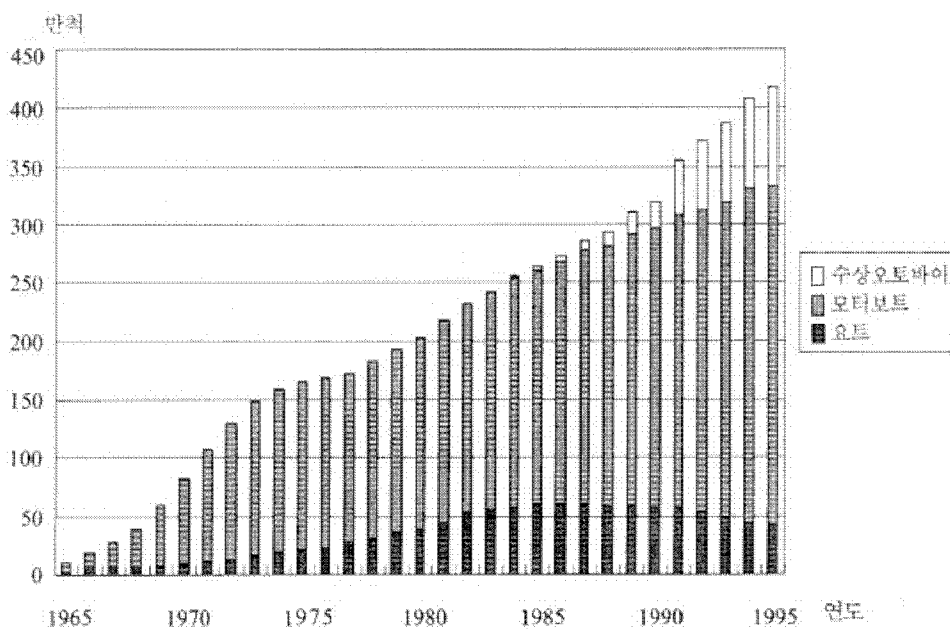
3) 日本의 海洋레저活動 現況

(1) 레저보트

레저보트라 함은 요트, 모터보트 및 수상오토바이 등을 일컫는다. 일본에서의 레저보트 보급은 지속적으로 증가되어 왔으며, 1975년 레저보트의 수는 약 16만 척이었으나 1985년 약 26만척으로 증가하고 1995년에 약 42만척으로 급증하고 있다. 특히 수상오토바이는 10년 전부터 보급되어 증가되고 있다.

〈그림 II-1〉

레저보트 및 수상오토바이 보유 추이



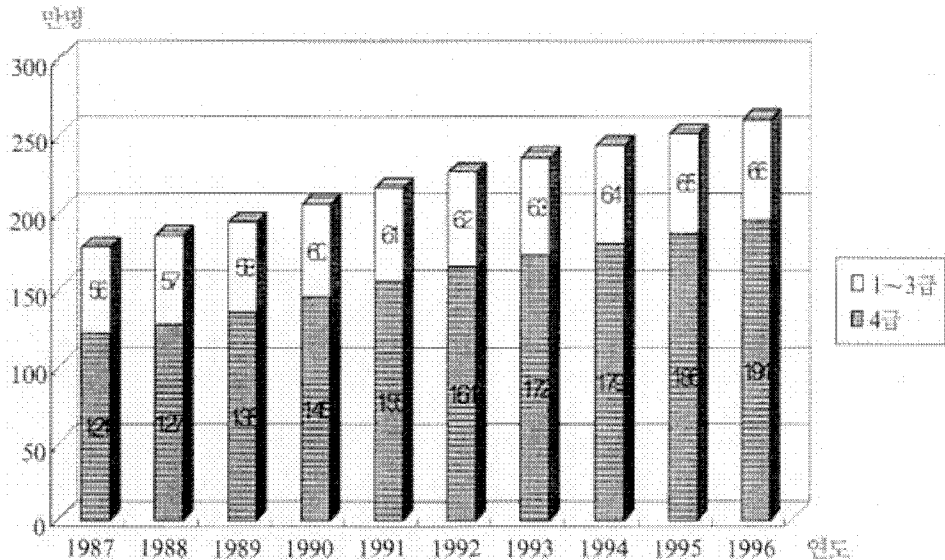
자료 : (財)日本海洋レジャー安全・振興協會, 日本小型船舶検査機構資料.

일본의 경우 레저보트의 이용자는 소형선박조종사 면허를 취득하여야 하는 면허제도를 시행하고 있는데, 이 소형선박조종사 면허의 취득률이 해마다 지속적인 증가를 보이고 있다. 1987년 177만명이었던 것이 연평균 약 4.4%씩 증가하여

1996년 260만명에 이르렀으며, 이 가운데 1~3급 소형선박조종사 면허의 경우 56만명에서 66만명으로, 4급의 경우 121만명에서 194만명으로 증가하였다.

이렇게 면허취득자의 수가 증가하고 있다는 것은 보트의 이용자가 증가하고 있음을 알 수 있다. 하지만 일본의 레저보트 보급은 서구에 비하여 보급률이 낮은 편이다. 미국의 경우 16인 중 1인, 프랑스의 경우 83인 중 1인이 레저보트를 소유하고 있는 것으로 알려져 있지만 일본의 경우 약 400인 가운데 1인 정도가 레저보트를 소유하고 있다. 이는 일본의 생활수준을 고려할 때 낮은 것이며 따라서 앞으로 지속적인 증가를 예상케 한다.

<그림 II-2> 소형선박조종사 면허 취득자수의 추이



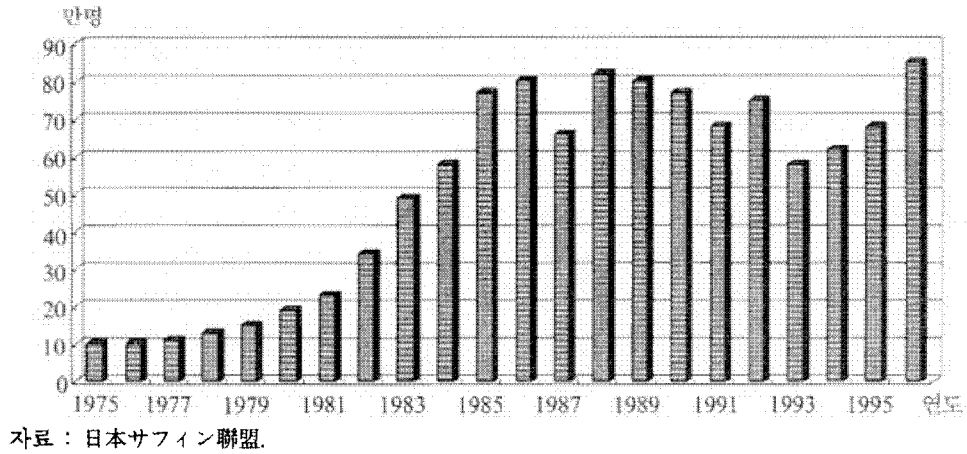
자료 : (財)日本海事広報協會, 「海洋性レクリエーションの現況と展望」, 1997. 7.

(2) 서핑

서핑 애호가 인구는 20대 전반의 남성을 중심으로 80만명 정도로 추정되고 있다. 일본 서핑연맹에 등록된 수를 <그림 II-3>에서 볼 수 있는데, 1970년대 말부터 급격한 성장세를 보이다가 1980년대 말부터는 오히려 감소된 후 1990년대에 다시 증가하고 있다. 이는 2세대 서핑 애호가들의 등장과 지도층 확대 등의 요인으로 분석된다.

〈그림 II-3〉

서핑연맹 등록자수 추이

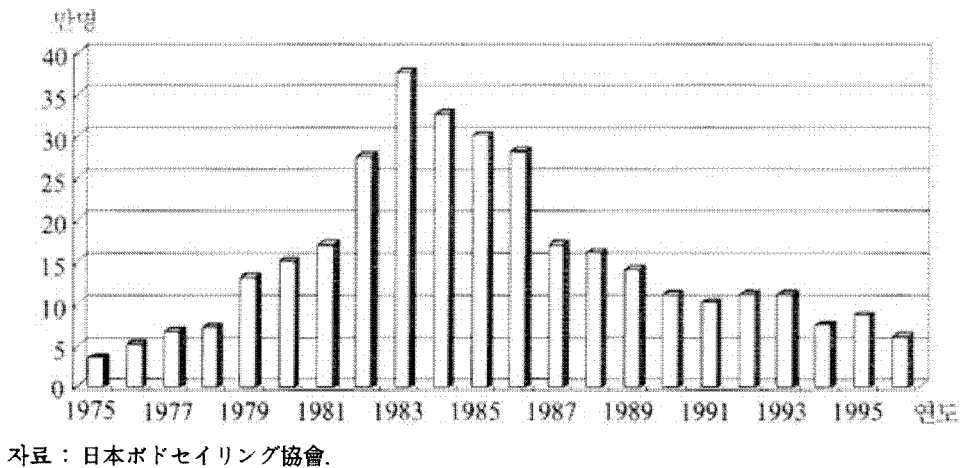


(3) 보트세일링

보트세일링 애호가 인구는 20만~30만명 정도이고 1970년대 후반부터 붐이 일어났으며, 보트의 다양화, 여러가지 경기방법의 도입 등이 진행되면서 정착되었으나 1980년대 초반에 이용자들이 절정에 달하였다가 그 이후 점차 감소되고 있다.

〈그림 II-4〉

보트세일링협회 회원수 추이

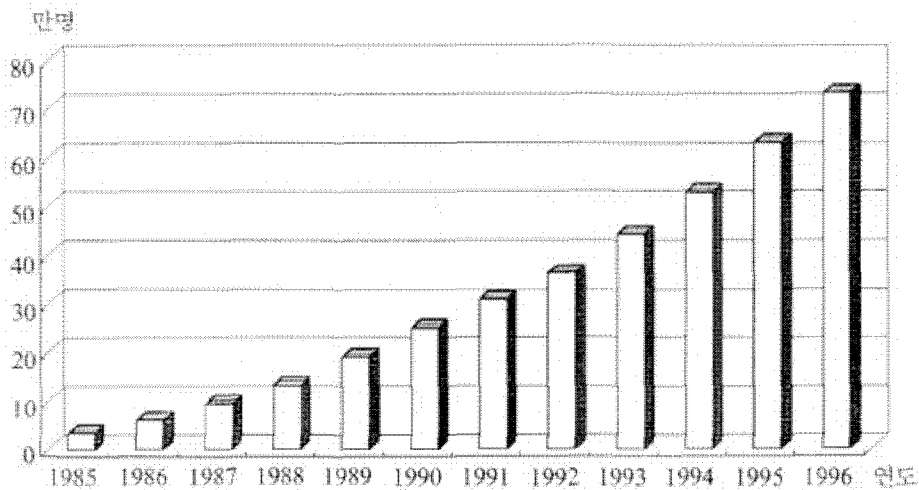


(4) 스쿠버다이빙

스쿠버다이빙을 하기 위해서는 일정자격이 있어야 한다. 즉 「C카드」 소지자에게만 잠수장비를 대여하여 주기 때문에 C카드 소지자만이 다이빙을 할 수 있다. 따라서 C카드 발행수를 살펴볼 때 다이버의 수는 1986년 약 6만명에서 1996년까지 약 73만명에 이르고 있다. 또한 장비 개발기술의 발달로 장비의 경량화와 패션화가 이루어지면서 여성 동호인이 증가하고 있는 것이 특징이다.

〈그림 II-5〉

C카드 발행누계



자료 : 日本 (社)海中開發技術協會.

第 3 章 海洋레저의 安全實態

1. 日本

1) 레저보트 등의 海難

일본 주변 해역의 해난에 있어 구조를 필요로 한 선박은 1996년 1,858척(1995년 1,754척)이고 사망·행방불명은 213명(1995년 196명)이었다. 구조를 필요로 한 선박중 모터보트, 요트 등의 레저보트 및 유어선(이하 레저보트 등이라 한다)은 673척(1995년 607척)이고 사망·행방불명자는 40명(1995년 47명)이었다.

레저보트 등의 해난은 1995년에 비해 약간 증가했으며, 또 장기적으로도 해양성 레크리에이션의 활성화에 따라 증가 추세를 보이고 있다. 구조를 필요로 한 전체 선박중에서 레저보트의 비율이 36.2%로 여전히 높아 37.9%인 어선에 이어 두 번째이다. 1996년에 구조를 필요로 한 레저보트 등의 해난상황은 태풍 및 이상기상하의 해난을 제외하면 다음과 같다.

(1) 해난의 추이

선형별로 해난수를 보면 모터보트 456척(70.2%), 요트 76척(11.7%), 유어선 49척(7.6%), 수상오토바이 37척(5.7%), 手漕보트 31척(4.8%)이다. 모터보트의 경우 최근 몇 년 동안 보트보급의 확산과 아울러 해난의 발생수도 급증하고 있는 추세를 보이고 있다.

(2) 해난의 종류

해난의 종류를 보면 기관고장이 가장 많고(151척, 23.3%) 다음은 충돌(127척, 19.6%), 전복(74척, 11.4%), 추진기 고장(68척, 10.5%)의 순서이다. 또 선형별 해난의 종류를 보면 모터보트는 기관고장(116척, 25.4%)이 가장 많고, 요트는 전복사고(21척, 27.6%)가 가장 많다.

(3) 해난발생원인

해난을 발생원인별로 보면 기관취급 불량, 전방주시 불충분, 기상·해상부주의, 조선부적절 등 선박운항에 필요한 기초지식이나 기능의 결여에 의한 해난발생이 많은 경향이다. 특히 일반선박의 해난발생원인과 비교하면 기관취급불량이나 기상·해상 부주의가 차지하는 비율이 높다. 그 외에 해난발생원인을 선형별로 보면, 모터보트나 요트는 기관취급불량이 많고 手漕보트는 기상·해상부주의, 유어선이나 수상오토바이는 주의 불충분이 가장 많다. 또 레저보트 등의 해난에서 많이 나타나는 충돌, 승강장사고, 기관고장, 전복의 원인은 <표 III-2>와 같다.

<표 III-1>

레저보트 등의 해난 종류

(건수/비율)

	충돌	승강장 사고	전복	화재	침수	기관 고장	추진기 고장	방향타 고장	행방 불명	기타
모터보트	84 18.4	37 8.1	34 7.5	14 3.1	21 4.6	11.6 25.4	55 12.1	10 2.2		85 18.6
요트	4 5.3	15 19.7	21 27.6	1 1.3	1 1.3	18 23.7	8 10.5	4 5.3		4 5.3
수조보트	6 19.4		15 48.4						1 3.2	9 29.0
수상오토바이	17 45.9	2 5.4	1 2.7		2 5.4	6 16.2				9 24.3
유어선	16 32.7	6 12.2	3 6.1	1 2.0	3 6.1	11 22.4	5 10.2			4 8.2
합계	127 19.6	60 9.2	74 11.4	16 2.5	27 4.2	151 23.3	68 10.5	14 2.2	1 0.2	111 17.1

자료: (財)日本海事広報協會, 「海洋性レクリエーションの現況と展望」을 참고로 재작성.

주: 태풍급 이상기상하의 사고 제외.

〈표 III-2〉

레저보트 해난의 주요원인

해 난 종 류	해 난 원 인
충 돌	전방주시 불충분, 조선후적절 등의 운항과실에 의한 것이 약 90%를 차지함.
승강장사고	선박의 위치 미확인, 전방주시의 불충분 등의 운항과실에 의한 것이 약 90%임.
기 관 고 장	기관의 정비불량이 약 70%를 차지하고 있음.
전 복	기상·해상부주의, 조선후적절 등의 운항과실에 의한 것이 약 80%를 차지함.

자료 : (財)日本海事廣報協會, 「海洋性レクリエーションの現況と展望」을 참고로 재작성.

2) 海洋레저活動 事故者 發生現況과 原因

해양이나 해변에서 해양레저활동 중 발생한 사고자는 1996년에 760명(1995년 634명)이고 그중 337명(1995년 310명)이 사망 또는 행방불명이다. 그 주요 원인은 기상·해상 등에 대한 부주의, 지식부족, 기능부족 등이었다.

〈표 III-3〉

해양레저활동 사고자 발생현황

단위 : 명

구 분	1992	1993	1994	1995	1996
유 영	269(149)	279(127)	380(207)	231(142)	242(140)
낚 시	249(122)	213(98)	194(89)	154(84)	180(98)
보트세일링	63(4)	46(6)	40(3)	43(2)	53(2)
서 평	23(1)	28(3)	26(3)	32(8)	81(14)
다 이 빙	62(20)	50(26)	69(29)	30(17)	52(31)
수상오토바이	11(0)	15(2)	19(4)	19(0)	23(3)
기 타	104(40)	109(33)	162(65)	125(57)	129(49)
합 계	781(336)	740(295)	890(400)	634(310)	760(337)

자료 : (財)日本海事廣報協會, 「海洋性レクリエーションの現況と展望」을 참고로 재작성.

주 : ()안은 사망자 수.

〈표 Ⅲ-4〉

1996년도 레저관련 해난사고의 원인

	기상·해 상에 대한 부 주 의	지식·기 능 부족	무모한 행 위	타인의 과 실	장비불량	기 타	합 계
사고자수(명)	313	194	131	47	11	59	760
비 율(%)	41	26	18	6	1	8	100

자료 : (財)日本海事廣報協會, 「海洋性レクリエーションの現況と展望」을 참고로 재작성.

(1) 스쿠버다이빙

1996년 스쿠버다이빙 중의 사고자는 52명(1995년 30명)이고 그 중 31명(1995년 17명)이 사망·행방불명이다. 사고형태는 조류에 휩쓸려 표류한 사례가 많았다. 그 원인은 기본적인 잠수기능의 부족, 감시원의 감시불충분, 기상·해상조건에 대한 인식부족 등이 많았다.

(2) 보트 세일링

1996년 보트세일링 중 사고자는 53명(1995년 43명)이고 그 중 2명(1995년 2명)이 사망 또는 행방불명되었다. 사고형태는 강풍 등에 의해 근해에 표류되어 자력으로 되돌아가지 못하고 표류하는 사례가 많았다. 그 원인은 풍향, 풍속의 변화에 대처하지 못한 기능부족 외에 기상, 해상여건에 대한 인식부족이 많았다.

(3) 서핑

1996년 서핑 중 사고자는 81명(95년 32명)이었는데 이 중 14명이 사망 또는 행방불명되었다. 사고의 형태는 조류 등에 의해 근해에서 표류되어 자력을 회복하지 못하여 표류된 사례가 많다. 원인은 풍·조류 등 기상, 해상조건에 대한 인식부족이나 기능부족이 많다.

(4) 해안 바위낚시

1996년 갯바위 낚시 중 사고자는 180명(1995년 154명)이고 이 중 98명(1995년

84명)이 사망·행방불명되었다. 사고형태는 넘어져 떨어지거나 구른 경우로 갯바위란 장소에 국한된 사례가 많다. 원인은 주의보와 같은 기상정보 입수나 파악의 불충분, 기상변화에 대한 판단착오, 해안가라는 특수지형에 대한 주의부족 등이다.

(5) 유영

1996년 유영 중 사고자는 242명(1995년 231명)이고 그 중 140명(1995년 142명)이 사망·행방불명되었다. 사고형태는 높은 파도나 깊은 물에 의해 익사한 사례가 많다. 그 원인은 수영부족, 유영금지지역에서의 유영, 기상 및 해상을 무시한 유영 등의 무모한 행위가 많았다.

2. 우리나라

1) 事故 및 器具現況

(1) 해난사고 및 구조현황

다양한 사고예방활동으로 인하여 사고발생 선박이 다소 감소하는 추세에 있다고 하겠지만 아직 많은 인명과 재산피해가 사고에 의해 발생되고 있다. 1996년 한 해 동안 우리나라 해역에서 발생한 해난사고를 살펴보면 총 523척의 선박과 3,483명의 인명이 해난을 당하여 이 가운데 418척의 선박과 3,340명의 인명이 구조되었다. 이는 전년인 1995년의 경우에 비해 사고 선박과 인원이 각각 3.1% 및 0.9% 감소된 반면에, 구조건수는 9.7% 및 0.7% 증가하였는데 아직 143명의 인명과 약 232억원의 재산피해가 발생되고 있다.

〈표 III-5〉

해난사고 및 구조현황

구 분	발 생		구 조		구 조 불 능		
	척	명	척	명	척	명	피 해
1996	523	3,483	418	3,340	105	143	인명 : 143(사망35, 실종108) 재산 : 23,175,285,000원
1995	540	3,514	381	3,317	159	197	인명 : 197(사망43, 실종154) 재산 : 35,252,351,000원
증감률 (%)	-3.1	-0.9	+9.7	+0.7	-33.9	-27.4	인명 : -54(사망-8, 실종-46) 재산 : -12,077,066,000원

자료 : 해양경찰청.

해난을 당한 선박과 인명의 구조는 해양경찰을 중심으로 다양한 경로를 통하여 이루어지고 있는데, 전체 사고선박 및 인원구조 가운데 78.8%가 해양경찰에 의해 이루어진 것이므로 해양경찰의 구조역량이 증가하고 있으며 그 비중이 커지고 있음을 알 수 있다.

〈표 III-6〉

기관별 구조현황

(척/명)

구 분	해 경	자 력	어 선	해 군	관공선	일 본	기 타	계
1996	312 2,132	22 209	46 444	1 14	2 21	1 17	34 503	418 3,340
1995	279 2,008	37 381	33 600	2 13	2 14	1 7	26 191	381 3,317
증감률 (%)	+11.8 +6.2	-40.5 -45.1	+39.4 -26.0	-50.0 +7.7	+50.0	+142.9	+30.8 +163.4	+9.7 +0.7

자료 : 해양경찰청.

위의 해난 및 구조현황은 전체 해난을 대상으로 한 것이므로 이 가운데 해양레저사고와 관련된 자료는 알 수가 없다. 하지만 해양레저활동이 주로 개인적으로 행하여지고 있으며 소형의 선박보다는 등록되지 않은 개인기구를 이용하고 안전사고예방을 위한 행정적 지도·단속 대상이 아닌 점을 감안한다면 사고의 발생과 구조횡수는 적지 않은 비중을 차지할 것으로 예상된다.

(2) 해난사고의 사례

해양레저문화가 점차 기구를 이용하는 추세로 발전됨에 따라 국내에도 급속하게 해양레저기구가 보급되어 그 종류도 매우 다양화되고 있으며 이용 인구 또한 증가하고 있다. 이러한 추세에도 불구하고 아직 제도적인 안전관리가 이루어지고 있지 못하기 때문에 사고발생 건수 또한 증가하고 있다.

해양에서 각종 레저활동 중에 발생한 최근의 사고 사례를 몇 가지 살펴보자.

- i) 1996년 2월 충남 태안군 가의도 북동방 2.6마일 해상에서 0.5톤급 모터보트에 낚시꾼 7명과 선장이 기상악화로 낚시를 종료하고 귀항하던중 배가 침몰하여 2명이 구조되었으나 1명이 사망하고 5명이 실종된 사고가 발생하였다.
- ii) 1997년 6월 부산 광안리해수욕장 앞 해상에서 모터보트에 연결된 수상스키를 타던 여성이 로프를 놓는 순간 안전거리를 확보하지 않고 뒤쫓던 다른 모터보트의 프로펠러에 감겨 치료비 1억원 상당의 중상을 입는 사고가 발생하였다.
- iii) 1996년 8월 강원도 양양군 낙산해수욕장에서 수상오토바이 탑승자가 해수욕장내에서 과속으로 질주하다가 수영을 하고 있던 피해자를 미처 발견하지 못해 충돌하여 사망하는 사고가 발생하였다.
- iv) 1996년 8월 서울에서 음주를 한 일행 7명이 청평호수에서 새벽 2시경에 모터보트를 타다가 호수내 바위에 충돌하여 6명이 사망하는 사고가 발생하였다.
- v) 1996년 11월 북제주군 신창포구에서 1톤급 선외기 모터보트에 2명이 승선하여 낚시차 출항한 후 해상기상악화로 해안선에서 1km 해상에서 전복되어 모두 실종한 사고가 발생하였다.

위에서 살펴본 바와 같은 동력장치가 장착된 선박이나 기구의 이용에서 비롯된 것과 달리 수중다이빙과 같은 레저활동에 의한 사고 역시 많이 발생하고 있다.

다이빙 인구의 사망사고는 전국적으로 1992년에 11명에서 1996년에 23명으로 연평균 약 20%씩 증가되어 왔다. 사고사망자 가운데 90% 정도는 정식교육을 받지 않은 무자격 дай버들이고, 나머지 10%는 제도권³⁾ 다이버들로 분석되고 있

3) 국가제도상의 구분이 아니라 국제적으로 상식화되어 있는 교육체계와 그 시스템의 테

일 시	사 고 내 용	인 명 피 해	원 인
1991.	광안리해수욕장에서 페러세일링 추락사고	사망 1	운전자와 의사전달 미숙, 속도문제
1991.	요트 실종사고 : 단독으로 세계일주 계획, 일본해역에서 실종	실종 1	무리한 계획, 실력 및 장비부족
1994.	진하해수욕장 앞 윈드서핑 중 실종	실종 1	기상악화, 체력소모
1995.12	요트 세계일주를 위해 목포 출항, 침몰사고		기상무시, 과도한 적화 및 공명심
1996. 3	낙시 목적 고무보트사고	사망 1	야간 음주운행
1996. 2	태안군 해상에서 모터보트 침몰	사망 1, 실종 5	기상악화
1996. 8	청평호수 모터보트 충돌사고	사망 6	야간음주, 과속
1996. 8	낙산해수욕장내 수상오토바이 해수욕객 충돌사고	사망 1	주의소홀, 과속
1996. 8	광안리해수욕장에서 수상오토바이와 해수욕객 충돌	중상 1	주의소홀
1996.11	낙시목적의 모터보트 전복	실종 2	기상악화
1997. 6	북한강에서 고무보트와 수상오토바이 충돌	사망 1	주의소홀, 과속
1997. 6	광안리해수욕장에서 수상스키어와 모터보트 충돌	중상 1	주의소홀
1997. 6	포항 해상에서 수상오토바이 운전자 사망	사망 1	
1997. 7	진하해수욕장 앞 수상오토바이 사고	의식불명 1	조종미숙

다. 무자격 дай버들의 사망사고는 비제도권에서 활동하고 있는 дай버가 또다른 무자격 дай버를 기하급수적으로 양산한 결과이다.

몇 가지 사례를 보자면 1995년 울산에서 인명사고가 1건 발생한 것을 비롯하여 지난 해 봄에는 포항에서 초보자 강습중 물속에서 산소통이 벗겨져 사망한 사고가 발생하였으며, 부산에서도 지난해 8월 남구 해상에서 스포츠 дай버 강습도중 보트가 전복되어 4명이 4시간여 동안 표류하다가 구조되는 등 빈번하게 안전사고가 발생하고 있다. 또한 활동지역의 구분화가 이루어져 있지 못하기 때문에 수면에서 고속질주하는 수상오토바이 및 모터보트 등에 충돌하는 사고의 위험은 상존하고 있는 실정이다.

두리로 간주함. 국내에는 두 개의 자생 수중다이빙 단체와 여러 개의 국외단체가 있음.

〈표 Ⅲ-8〉

다이빙 사고의 사망자 수

연 도	1992	1993	1994	1995	1996
사망자 수	11	14	17	22	23

자료 : 지삼업, 「부산지역의 해양스포츠 발전 방향」을 참고로 재작성.

(3) 해양레저기구의 현황

우리나라의 각 해역에서 이용되고 있는 해양레저기구의 현황은 정확한 통계가 나와 있지 못한 실정이다. 현재 국내법에 따르면 각 기구의 소유자는 해당 기구에 대한 등록이나申告의 의무가 없고 각 기구들의 변형된 모델들이 계속적으로 개발되어 매우 다양한 기구들이 이용되고 있는 실정이기 때문에, 전국에서 이용되는 해양레저기구의 현황을 알기 위한 공식적인 통계가 이루어지지 않고 있다.

이러한 문제로 인해 해양레저의 안전을 주로 관장하는 해양경찰청에서조차도

〈표 Ⅲ-9〉

우리나라 해양레저기구 현황

	고무보트	모터보트	수 상 오토바이	요 트	윈드서핑	수상스키	페 러 세일링	위 터 슬레드
부산, 진해	1,200	350	250	80	130	400	2	40
인 천	150	30	35	20	35	20		15
속 초	120	25	85	10	15	10	2	20
동 해	100	35	30	30	10	20	4	40
태 안	200	150	25	30	31	12		15
군 산	70	60	15	20	34	15		10
목 포	90	75	20	25	15	20		10
여 수	120	45	25	85	30	13	2	8
포 항	250	130	80	40	60	40	5	45
울산, 기장	130	60	20	30	180	35	2	25
통 영	300	250	80	45	135	30		30
제 주	350	70	40	15	130	35	5	25
합 계	3,080	1,280	705	430	790	650	22	283

주 : 1) 고무보트, 모터보트, 워터슬레드는 제조업체를 대상으로 자료 수집.

2) 요트, 윈드서핑, 페러세일링 등은 수입업체 대상으로 자료 수집.

현재 국내에 도입되어 우리나라 해역에서 활동하고 있는 해양레저기구의 현황을 정확히 파악하지 못하고 있는 실정이며, 각 기구의 제조업체 및 수입업체를 중심으로 국내에서 보유하고 있는 해양레저기구의 현황을 살펴본 것과 상당한 차이가 있음을 알 수 있는데, 이처럼 국내에서 보유한 해양레저기구의 현황을 정확하게 파악할 수 없어 안전대책마련에 장애가 되고 있다.

하지만 이들 해양레저기구 가운데 약 70%가 실제 이용되고 있는 것으로 추정되며, 대부분 개인이 보관하고 있는 것으로 분석된다.

이밖에 스쿠버다이빙과 관련된 기구의 현황은 파악되지 않지만 국내에서 영업 중인 스쿠버장비의 제조업체는 약 20여개로서 잠수복, 오리발, 마스크 등의 기초장비를 제조하고 있다.

2) 關聯法 體系

(1) 선박안전법

선박안전법은 선박으로 하여금 堪航性⁴⁾을 유지하고 인명과 재산의 안전 확보에 필요한 시설을 하게 함으로써 해상에 있어서의 제위험을 방지함을 목적으로 제정되었다

이 법에서는 선박의 구조 및 설비가 규정이 정하는 표준에 적합한지의 여부를 확인하기 위하여 다음의 구분에 의한 선박검사를 받도록 하고 있다.

- i) 정기검사 : 최초 항행시 및 유효기간의 만료시에 행하는 정밀한 검사
- ii) 중간검사 : 정기검사와 정기검사와의 중간에 행하는 간이한 검사
- iii) 임시검사 : 검사한 사항의 변경시에 관계사항에 대한 필요한 검사
- iv) 임시항행검사 : 검사증서 수령전에 임시항행시 행하는 검사
- v) 특별검사 : 해양수산부장관이 필요하다고 인정시에 행하는 시설검사
- vi) 제조검사 : 선박제조에 착수전 또는 착수후에 행하는 정밀한 검사
- vii) 예비검사 : 규정된 선박용 물건에 대해 설치전에 행하는 정밀한 검사

또한 검사기관, 선박검사관, 검사대행 및 선급법인의 선박검사에 관하여 규정

-
- 4) 선박이 통상적인 위험에 견디고 안전한 항해를 하기 위하여 필요한 인적·물적 준비를 갖추는 것을 말함.

하고 있다. 선박 또는 선박용물건의 소재지를 관할하는 해양수산청별로 일정한 자격을 갖춘 선박검사관이 위에서 살펴본 7가지의 검사업무를 수행하지만, 해양수산청에서 실시하는 검사의 일부를 선급법인으로 하여금 대행할 수 있도록 규정하고 있다. 정부의 권한에 속하는 검사는 구멍과 소방설비, 주거설비, 위생설비, 항해용구 등 선박과 선원의 안전·위생에 직접 관련되는 설비에 대한 검사이다.

(2) 낚시어선법

국민의 레저 욕구 증대로 주말 또는 피서철에 어선을 이용한 바다 낚시가 일반화되고 있으나 이에 관한 법적 제도가 없어 안전관리가 미흡한 실정이었다. 이에 따라 낚시어선의 이용 및 안전 등에 관하여 필요한 사항을 정함으로써 낚시어선을 이용하는 승객의 안전을 도모하고 낚시어선업의 건전한 발전과 漁家の 소득증대에 이바지함을 목적으로 낚시어선법이 제정되었다.

이 법에서 규정하고 있는 안전과 관련된 주요내용을 정리하면 다음과 같다.

- i) 낚시어선업자가 갖추어야 하는 인명안전설비 : 구명동의, 구명부환, 구명줄, 통신장비, 소화기, 구급약품 등
- ii) 어선검사를 면제받은 어선을 낚시어선으로 이용하는 경우 어선법에 의한 정기검사를 받음.
- iii) 승선정원은 어선검사증서에 기재된 최대승선인원으로 함.
- iv) 낚시어선업자 및 선원의 안전운항의무 : 출항전 안전점검, 기상상태 확인, 음주·약물중독시 낚시어선 조종금지, 필요시 승객의 구명동의 착용조치, 정원초과금지, 선내 주류판매금지 등
- v) 승객의 준수사항 : 안전수칙 준수, 운항질서유지 및 위해방지를 위한 주의, 정원초과승선 요구금지, 구명동의착용지시 준수, 인명구조장비 파손금지 등
- vi) 낚시어선의 인명안전설비에 대한 안전점검 : 정기점검·수시점검의 항목·방법 등이 포함된 세부계획에 의하여 인명안전설비의 적합여부, 안전운항의무의 준수여부 등을 점검함..
- vii) 안전운항과 위해방지를 위한 조치 : 선원의 증원·교체, 영업시간·운항회수의 제한, 영업구역의 제한 또는 영업의 일시정지, 낚시어선업자의 안전

운항교육 이수 등

이밖에도 이 법에서는 낚시어선의 安全運航・危害防止를 위한 관계기관의 협조 및 승객・선원의 피해보전을 위한 보험이나 공제 가입에 관한 사항을 두고 있다.

(3) 유선 및 도선사업법

유선 및 도선사업법은 유·도선사업에 관하여 필요한 사항을 정하여 유·도선의 안전운항과 유·도선사업의 건전한 발전을 도모함으로써 공공의 안전과 복리의 증진에 기여함을 목적으로 제정되었다.

이 법에서는 유·도선사업을 하는 자가 갖추어야 할 선박·시설·장비·인력 기준 및 선박의 톤수·성능에 따른 영업구역 및 영업시간을 정하고 있으며 유·도선사업 중 유선사업에 관한 안전관련 주요내용을 정리하면 다음과 같다.

① 유선사업

- i) 유선사업자 및 선원의 안전운항의무 : 선박안전점검, 기상상태 확인, 음주·약물복용시 운항금지, 승객의 구명동의 착용조치, 정원초과금지, 선내 주류판매금지, 음란행위금지, 영업시간외·영업구역외 항행금지 등
- ii) 유선승객 준수사항 : 안전수칙준수, 운항질서유지·위해방지를 위한 주의, 정원초과승선 요구금지, 구명동의착용지시 준수, 인명구조장비 파손금지 등

② 안전점검 및 안전관리

- i) 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 유·도선에 대한 시·도지사 또는 해양경찰청장의 안전점검 실시
- ii) 시·도지사 또는 해양경찰청장의 연도별 유·도선안전관리계획 수립
- iii) 인명구조용장비의 비치 또는 인명구조요원의 배치
- iv) 선원의 정원·자격기준 및 명부
- v) 유·도선사업자 및 선원의 안전교육 이수

- vi) 유·도선의 안전운항과 위해방지를 위한 입·출항보고
- vii) 유·도선 및 유·도선장에 대한 검사 또는 안전점검 실시
- viii) 안전운항, 위해방지 및 공공복리의 증진을 위한 조치 : 정원 및 적재중량·용량 제한, 선원의 증원·교체, 영업시간·운항횟수의 제한, 영업구역의 제한 또는 영업의 일시정지, 유·도선 및 유·도선장시설의 개선·변경 등
- ix) 사고발생시의 인명구조의무 및 사고발생의 보고
- x) 해상교통안전법의 적용을 받지 아니하는 유·도선의 운항규칙 제정

이 법의 유·도선의 운항규칙에는 경계의무, 안전속력유지, 시계제한시 감속운항, 다른 선박의 진로방해금지, 근접·경쟁운항금지, 등화표시, 음향신호, 조난신호 등이 포함되며, 유·도선사업자 및 선원은 운항규칙을 준수할 의무가 있다.

(4) 선박직원법

선박직원법은 선박직원으로서 선박에 승무할 자의 자격을 정함으로써 선박항행의 안전을 도모함을 목적으로 제정되었으며, 해기사의 자격·면허 및 선박직원에 관한 사항을 주요내용으로 하고 있다.

해기사의 직종과 등급을 i) 항해사(1급~6급), ii) 기관사(1급~6급), iii) 통신사(1급~3급 : 전신급과 전자급으로 구분), iv) 운항사(1급~6급), v) 소형선박조종사로 구분하고 선박의 종류별·크기별 해기사의 승무기준을 정하고 있다.

(5) 해상교통안전법

해상교통안전법은 해상에서 일어나는 선박항행상의 모든 위험을 방지하고 장애를 제거함으로써 해상교통의 안전을 확보할 목적으로 제정되었으며 항만안전법을 총괄하는 개항질서법과 함께 해양안전의 근간을 이루는 법률이라고 볼 수 있다. 해양레저와 관련한 개정법률에서는 항만 및 항로상에 해양경찰서장의 허가없이 유람·낚시·잠수 또는 윈드서핑 등 항로의 안전에 장애가 되는 행위를 금하도록 규정을 신설하였다.

(6) 체육시설의 설치·이용에 관한 법

체육시설의 설치·이용에 관한 법은 체육시설 설치·이용을 장려하고 체육시설업을 건전하게 발전시켜 국민의 건강증진과 여가선용에 이바지함을 목적으로 제정되었으며, 이 법 제10조에서 등록체육시설업의 종류를 정하고 있는데 이 가운데 수상에서 이루어지는 것은 요트장업, 조정장업 및 카누장업 등이 속한다.

체육시설업자는 일정규모 이상의 체육시설에 체육지도자를 배치하도록 정하고 있으며 특히 이용자의 안전하고 쾌적한 이용을 위해 시설기준과 안전관리요원배치 기준을 정하고 있는데, 긴급해난구조용 선박 1척 이상을 갖추고 감시탑을 설치하며 승선인원에 적정한 구명대를 비치하여야 한다. 또한 폭우·폭설·강풍 또는 파도등으로 인하여 이용자의 안전을 해할 우려가 있다고 판단될 때에는 그 이용을 제한할 수 있으며, 안전·위생교육에 관한 사항을 정하여 고시한 때에는 그 교육을 받아야 한다.

업자는 이용자가 항상 구명대를 착용하고 이용하게 하여야 하며, 안전관리요원으로 구조용 선박에는 수상안전요원을 감시탑에는 감시요원을 각 1인 이상 배치하여야 하는데, 이 경우 수상안전요원은 대한적십자사에서 실시하는 수상인명구조활동에 관한 소정의 과정을 이수한 자, 해군 또는 해경에 복무한 자로서 수상인명구조에 경험이 있는 자 또는 그에 상당하는 자격이 있는 자이어야 한다.

보험과 관련하여 체육시설업자는 당해 체육시설의 설치·운영과 관련되거나 그 체육시설안에서 발생한 피해에 대한 보상을 위하여 문화체육부령이 정하는 바에 따라 보험에 가입하여야 하는데, 체육시설업을 등록 또는 신고한 날로부터 10일 이내에 손해보험에 가입하여야 하며 그 사실을 증명하는 서류를 시장·군수 또는 구청장을 거쳐 시·도지사에게 제출하여야 한다.

3) 海洋레저 安全管理 問題點

(1) 면허 및 등록제도

① 선박직원법의 면허제도

현행 선박직원법에서는 선박의 크기와 종류에 따라 일정한 자격을 갖춘 승무원의 승선을 규정하고 있는데, 1~4급 항해사의 면허는 상선에 한하여 승무하도

록 한정하는 商船免許와 어선에 한하여 승무하도록 한정하는 漁船免許로 구분한다. 또한 5급 항해사 이하의 항해사·5급 기관사 이하의 기관사 및 5급 운항사의 면허는 해저자원굴착선·해양자원탐사선·준설선 등 특수한 용도에 쓰이는 선박에 한하여 승무하도록 한정하거나, 호수·하천·국제통신이 필요하지 아니하는 국내항간 또는 특정한 수역만을 운항하는 선박에 한하여 승무하도록 한정할 수 있다.

각 직종 및 등급별 해기사면허 및 시험을 위하여 일정한 승무경력을 가져야만 하는데, 이 가운데 5급 이하 항해사와 소형선박조종사의 경우를 살펴보면 <표 III-10>과 같다.

<표 III-10> 5급 이하 항해사 및 소형선박조종사 면허와 시험을 위한 승무경력

용 시 할 면 허	승 무 경 력			
	자 격	선 박	직 무	기 간
5 급 항 해 사	6급 항해사 6급 기관사	총톤수 30톤 이상의 선박	선박직원	1년
		총톤수 5톤 이상 30톤 미만의 선박	선박직원	2년
		총톤수 30톤 이상의 선박	선박운항 또는 기관의 운전	3년
6 급 항 해 사		5톤 이상의 선박	선박의 운항 또는 기관의 운전	3년
소형선박 조 종 사		총톤수 5톤 이상의 선박 또는 여객 정원이 13인 이상의 선박		2년

자료 : 선박직원법.

면허의 등급 가운데 총톤수 30톤 미만의 선박으로 정의되는 소형선박⁵⁾의 조종을 위한 소형선박조종사의 시험은 필기시험 또는 실기시험으로 하는데 시험과목과 승무기준은 <표 III-11> 및 <표 III-12>와 같다. 여기서 6급 항해사는 기관장의 직무를, 6급 기관사는 선장의 직무를 행할 수가 없다.

5) 선박직원법시행령 제2조 참조.

〈표 III-11〉

소형선박조종사 시험과목

시 험 과 목	과 목 내 용	
선박의 운항 및 기관운전	항 해	항해계기, 항로표지, 해도, 조석 및 해류, 선위결정법
	운 용	선체·설비 및 속구, 선박조종, 기상, 선체안전 및 트립, 신호
	기 관	내연기관 및 추진장치, 보조기관 및 전기설비, 기관에 관한 기초 지식
	법 규	해상교통안전법, 개항질서법, 해양오염방지법

자료 : 선박직원법.

〈표 III-12〉

소형선박의 승무기준

선박의 항행구역	선박의 구분	선 박 직 원	승 무 자 격
연 안 수 역	여 객 선	선 장	6급 항해사
		기 관 장	소형선박조종사
	여객선외의 선박	선장 및 기관장	소형선박조종사

자료 : 선박직원법.

② 선박의 등록

선박법 제8조 제4항의 규정에 의하여 선박의 등기에 관한 사항을 정하고 있는 선박등기법 제2조 및 제3조에 의하면 총톤수 20톤 미만의 선박 및 단주와 노도만으로 운전하는 배를 제외한 모든 선박은 등기하여 소유권, 저당권 및 임차권에 대한 설정·보존·이전·변경·처분의 권리를 행사할 수 있다. 또한 선박법에 의하여 한국선박의 소유자는 선박의 등기를 한 후 선적항을 관할하는 해운관청에 당해 선박의 등록을 신청하여야 한다. 이때 관할등기소는 선박의 선적항을 관할하는 지방법원·동지원 또는 등기소로 한다.

이 경우에서 보듯이 20톤 미만의 선박은 등기를 할 수 없으므로 당해 선박에 대한 각종 재산권의 행사가 불가능하다. 즉 이들 선박은 등기대상선박이 아니므로 재산적 가치가 큼에도 불구하고 재산권 행사에 제한을 받고 있는 것이다. 이러한 무등록선박에 대한 적절한 재산권 행사 방안은 추후에 연구가 되어야 할 것이다.

다만, 20톤 미만의 소형선박의 소유자는 국내에 선적항을 정하고 당해 선적항

을 관할하는 해운관청에 선적증서의 교부를 신청하여야 하며, 이때 군용 및 경찰용 선박, 총톤수 5톤 미만의 범선·단주와 노도만으로 운전하거나 주로 노도로 운전하는 배는 제외된다.

이처럼 소형선박의 경우 선적증서를 교부받아 선박안에 비치하여야 하고 변경사항에 대하여 신고함으로써 해당관청이 이를 근거로 이들 선박을 관리한다.

③ 조종사 면허 및 등록제도의 문제점

우리나라의 경우 최근에 해양레저활동의 저변 확대가 급속하게 이루어지고 있으며 활동인구의 급증과 다양한 기구의 등장에 따른 사고의 위험이 증가하고 있으나 해양레저의 안전에 관한 체계적인 대책은 매우 미흡한 실정이다. 또한 안전한 레저활동을 보장하기 위한 각종 업무를 뒷받침할 법률도 미비되어 있다.

해양레저 가운데 소형선박을 이용한 활동과 관련된 현행 법률들의 규정에서 소형선박의 기준이 서로 다르게 나타나 있어 법 적용의 사각영역이 존재하게 되어 소형선박의 안전확보에 큰 장애로 작용하고 있다. 우리나라 현행법의 관련 내용을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 레저활동에 이용되는 선박의 운항을 책임지는 선장의 資格規定이 미흡하다. 선박직원법 제2조 제1호 가목에 총톤수 5톤 미만의 선박(여객정원이 13인 이상인 선박을 제외)이나 주로 노와 상앗대로 운전하는 선박은 선박의 정의에서 제외되어 여객 정원이 13인 미만이고 총톤수 5톤 미만의 선박은 특별한 자격을 갖추지 않은 사람도 선장으로 승무할 수 있도록 규정되어 있다. 즉 이들 선박은 현행 선박직원법에서 규정하고 있는 해기사 또는 소형선박조종사 자격기준과 승선규정에서 제외되어 있다.

둘째, 선박법 시행령 제4조 제1항을 살펴보면 선박의 등록과 관련해서는 선적증서를 교부받을 수 있는 총톤수 20톤 미만의 소형선박중 등록제외선박의 범위를 ㉠ 군용 및 경찰용 선박, ㉡ 총톤수 5톤 미만의 범선, ㉢ 단주 기타 노도만으로 운전하거나 주로 노도만으로 운전하는 배로 규정하고 있어서 해양레저산업에 주로 이용되는 소형의 船外機 선박은 등록을 하지 아니하고 있다.

셋째, 선박의 검사와 관련해서 선박안전법 제2조 제2항 제1호에 따르면 이들 선박은 필요시마다 추진기관(船外機)을 부착하므로 총톤수 5톤 미만의 선박으로서 추진기관을 설치하지 아니한 선박에 해당하여 선박안전법에서 규정하고 있는 각종 선박검사와 관련된 규정의 적용을 받지 아니한다.

이 밖에도 모터보트를 제외한 개인용 해양레저기구는 수상기구로 간주되어 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업으로 하지 아니하므로 유선 및 도선사업법의 적용 또한 받지 아니한다(유선 및 도선사업법 제2조 제1항 참조). 따라서 사업의 면허신청 또는 신고를 비롯한 시설·장비·인력 등의 기준을 적용받지 아니한다.

그리고 어선 즉, 어업, 어획물운반업 또는 수산물가공업(이하 “수산업”이라 한다)에 종사하는 선박에 해당되지 아니하므로 어선 및 낚시어선법의 적용도 받지 아니한다(어선법 제2조 제1항 참조).

이상에서 살펴본 바에 의하면, 현행 국내의 해사관련법 가운데 어느 법에도 적용받지 않는 선박이 존재하고 있음을 알 수 있는데, 그것이 바로 5톤 미만의 선외기 보트이다. 이러한 5톤 미만의 선외기 보트는 주로 어업에 종사하는 어민이 사용하고 있고 일부가 해양레저에 이용되고 있으나 레저에 이용되는 전체 선박의 대부분을 차지하고 있다.

이로 인해 5톤 미만의 선외기 보트 및 각종 해양레저기구들의 이용자는 각종 안전사고예방을 위한 국내 해사관련 법에서 규정하고 있는 사항을 이행할 의무가 없음은 물론이고, 해양경찰에서 이들을 지도·단속할 근거가 마련되어 있지 않은 실정이다.

또한 수상오토바이와 같은 개인용 해양레저기구를 이용하여 영업행위를 하고자 할 경우 이들 기구가 법적인 대상물이 아닌 관계로 사업신고를 할 수 없는 실정이다. 따라서 적법성이 유지되지 못한 채 비제도권내에서 활동하므로 영업수익에 따른 세금징수와 안전조치사항 등을 강요할 수 없을 뿐만 아니라, 사고발생 시 피해자에게 적절한 보상을 해줄 보험가입 역시 되지 않고 있는 실정이다.

뿐만 아니라 이들 기구는 쾌속으로 질주가 가능하므로 현재의 해경장비로서는 단속하기 어렵고 밀수와 같은 범죄에 악용될 수 있으나, 운전자의 資格이나 素養教育을 의무화할 수 없으며 기구의 현황을 제대로 파악할 수가 없어 적절한 관리가 불가능하다.

④ 다이빙에 대한 문제

스쿠버다이빙의 경우를 살펴보면 정부기관에서 실시하는 면허제도는 없으며 국내에서 활동중인 스쿠버다이빙 단체들⁶⁾에 의해 자발적인 형태로 「C카드」라는

6) 현재 우리나라에서 면허를 발급하는 단체는 한국잠수협회(KUDA : Korea Underwater

면허제도가 운영되고 있다. 하지만 각 단체별로 각각의 면허발급기준과 교육을 적용하고 있으므로 각 등급별 능력의 객관성이 없다. 또한 각 협회간의 회원유치 경쟁으로 인한 면허발급의 공정성 유지가 어려운 실정이다. 실제로 각 협회에서 발급한 「C카드」의 현황조차 대외비로 다루고 있음을 비추어 볼 때 면허관리에 문제가 있음을 알 수 있다.

게다가 전문업체에서 반드시 자격증의 소지여부를 확인하고 난 후에 각종 다이빙 장비를 판매하거나 임대해 주어야 함에도 불구하고, 영업이익에만 급급한 나머지 확인절차를 생략하고 있는 것이 사고를 증가시키는 요인으로 작용하고 있다. 물론 제도권의 다이버에 의한 사망사고가 10%에 이르는 것 또한 세계 평균치를 웃돌고 있는 형편이다.

레저로서 다이빙을 즐기는 사람들이 겪는 어려움 가운데 심각한 것이 어민들과의 紛爭이다. 공동양식장어장 주위에서 다이빙을 하는 경우 침입으로 간주되어 고발되는 사건이 빈번하게 발생되어 다이버와 어민들 사이에 불신이 깊어가고 있다. 우리나라의 공동양식장은 해안을 따라 곳곳에 널리 분포되어 있으므로 다이빙포인트와 근접한 곳이 많아 잦은 분쟁의 원인이 되고 있다.

현재 국내에서 활동하고 있는 스포츠 잠수로서의 다이버 인구는 정확한 통계가 없으나 스킨다이버가 약 2천여명, 스쿠버다이버가 약 15만여명에 이르고 있다고 잠정집계하고 있는데, 이들의 안전한 활동을 위한 대책이 필요하다.

레저활동의 안전을 확보하기 위해 해상에서는 해양경찰청이, 해수욕장과 같은 대규모 관광단지의 해안에서는 지방자치단체와 경찰청에서 지도·단속업무를 수행하고 있다. 그러나 해상에서의 각종 기구를 이용한 레저활동의 안전을 지도·단속하기 위한 제도적 근거가 매우 허술하여 효율적 업무수행이 어려운 실정이다.

이와 같이 법 적용의 문제를 비롯하여 해양레저활동의 안전을 위한 총체적인 예방 및 지도·단속업무가 이루어지지 못하고 있다.

Diving Association), 대한수중협회(KUA : Korea Underwater Association), PADI (Professional Association of Diving Instructor), NAUI(National Association of Underwater Instructor), SSI(Scuba Schools International), BSAC(The British Sub Aqua Club) 등의 단체가 있으며, 이 가운데 국내 자생단체는 KUDA와 KUA가 있고 나머지는 외국단체임.

⑤ 사업자 면허의 문제점

현재 우리나라 해변 및 내수면에서는 해양레저기구를 이용하는 각종 영업행위들이 정식적인 事業免許를 취득하지 않은 채 성행하고 있다. 이러한 환경이 조성된 이유는 이들 무허가 사업자들이 영업에 이용하고 있는 해양레저기구들이 현행법의 테두리 내에서 사업자 면허를 취득할 수 있는 기구에 포함되어 있지 않기 때문이다. 즉 모터보트, 페리세일링을 제외한 수상오토바이, 워트슬레이드 등과 같은 대부분의 해양레저기구들이 수상기구로 간주되어 유선·도선사업법상의 유선사업이 정한 선박이 아니므로 사업의 신고대상에 포함되지 않는다. 이와 같은 제도적 허점을 이용하여 각종 불법영업행위가 성행하고 있으며 정식 사업면허를 받아 영업을 하고자 하는 자들도 이들 기구가 법적 사업도구가 아니므로 사업면허를 받을 수 없는 실정이다.

따라서 이들 무면허 사업자의 영업행위 도중 발생하는 각종 사고에 대한 안전관리 감독은 물론 이용자의 피해보상 및 세금징수가 불가능하다. 각종 안전관리체제의 구축 및 사용자 보호를 위한 피해보상보험 가입 등의 사업자 준수사항은 물론 이의 이행여부를 감독할 감독기관의 임무수행을 위한 제도적 근거규정과 사업자의 영업행위에 대한 세금부과 등의 규정이 적용되어야 할 것이다. 그러나 사업자관리가 되고 있지 않기 때문에 적법한 절차에 의한 사업자들의 형평성 문제의 제기를 비롯하여 해양레저를 즐기려는 일반 이용자들이 전혀 보호받지 못한 채 이들 기구를 이용하고 있으며 안전관리 행정기관의 적절한 지도·감독도 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

이는 스쿠버다이빙장비 대여점의 경우에도 마찬가지로 영업이익을 위해 무면허 дай버에게 다이빙장비를 대여하는 행위를 통제함으로써 다이빙 사고의 예방을 모색하여야 할 것이다.

(2) 구조체제

조난된 사람 및 선박 등의 수색·구조 및 보호에 필요한 사항을 규정하고, 해상에 있어서의 수색 및 구조에 관한 國際協約⁷⁾을 수용함으로써 조난사고로부터

7) SAR(Search and Rescue) 협약 : 1979년 4월에 채택되었으며 우리나라는 1994년 11월에 동 협약에 가입함. 동 협약은 연안국이 자국의 주변해역에서 적절한 수색 및 구조업무를 행하기 위한 국내제도를 확립하고 해상교통이 빈번해짐에 따라 각국이 서로

인명과 재산의 보전에 이바지함을 목적으로 수난구호법이 제정되었다. 이 법에 정의된 '수난구호'란 해상 또는 하천에서 조난된 사람·선박·항공기 등의 搜索救助 및 구조된 사람·선박·물건의 保護管理와 事後管理에 관한 업무를 말한다.

이 법에서는 정부 및 지방자치단체가 수난으로부터 인명과 재산을 보호하고 효율적인 수난구호를 위하여 필요한 시책을 강구하고, 정부는 매년 수난대비계획을 수립·시행하도록 하고 있다. 수난구조활동과 관련해 수난구조업무의 관할, 구조본부·지부의 설치, 구조대의 운영, 조난사실의 신고, 항행선박의 구조지원 등을 규정하고 있다. 해상에서의 수난구호는 그 해역을 관할하는 해양경찰서장이 행하고 하천에서의 수난구호는 그 지역을 관할하는 소방서장이 행하고 있다. 해상에서의 수난구호업무의 효율적인 수행과 수난구조활동의 국제협력을 위하여 해양경찰청에 중앙구조조정본부¹⁾를 두며, 해양경찰서에 구조조정본부(이하 "구조본부"라 한다) 또는 구조지부를 설치하고 구조본부 및 구조지부의 장은 수난구조업무를 효율적으로 수행하기 위하여 구조대를 운영한다. 그리고 조난선박의 선장·소유자, 조난사실을 발견한 자 및 조난신호를 수신한 자는 가까운 구조본부의 장 등에게 즉시 조난사실을 신고하여야 하고, 조난현장의 부근을 항행하는 선박이 구조요청을 받은 때에는 신속한 인명구조를 위하여 최대한 지원하여야 한다.

그리고 조난신호의 수신, 선위통보 및 통신설비 등의 이용에 관한 사항을 정하고 있으며, 선장은 선박이 항구 또는 포구로부터 출항하거나 해양경찰청장이 지정·고시하는 선위통보해역에 진입한 때에는 구조본부의 장에게 선박의 위치를 통보하여야 하는 것으로 되어 있다.

해상에서의 각종 안전사고예방 및 지도·단속, 구조 및 구급업무를 담당하고 있는 해양경찰청에서 해양레저와 관련된 업무를 수행하는 부서는 선박과 인명의 안전에 관련된 지도·감독기능을 수행하면서 제반사항을 관장하는 해상안전과와 사고발생시 인명 및 재산의 보호를 위한 구난의 계획 및 실행을 하는 경비구난과가 있다. 해안을 중심으로 발생하는 안전사고에 대해서는 관할 소방서의 구조

협력하여 국제적인 수색 및 구조계획을 수립하기 위하여 제정됨. 이를 달성하기 위하여 세계적인 수색 및 구조조직간의 협력체계구축, 국가간의 조정 및 항공업무와의 조정, 수색 및 구조활동에 필요한 준비행위와 절차 등에 관한 규정을 둠. 즉 해난사고시 인명구조를 전세계적인 규모로 신속하게 수행하는 것을 목적으로 성립되었으며, 강제적인 것이 아니고 자발적인 제도임.

대에 의한 구조활동이 펼쳐지기도 한다. 하지만 아직 우리나라에서는 민간단체로서의 전문구조기관은 없다.

수난구조법을 근거로 해양경찰청의 주관하에 구축된 緊急救難體系를 살펴보면, 해양경찰청장을 중앙구조조정본부장으로 하는 해상구조체제를 일원화하여 해역별로 5개의 구조조정본부와 7개의 구조지부를 설치·운영하고 있으며, 구조조정본부에 우선적으로 항공요원 및 잠수요원으로 구성된 구조대를 편성·운영중에 있다.

해양경찰청은 해양레저인구의 급증으로 인한 해안가 및 도서 주변의 레저활동인들의 안전과 淺海에서의 인명구조 및 환자수송에 대비하여 취약 항포구에 지서·신고소를 운영하며 순찰정 및 인명구조용 보트를 배치하여 운영하고 있다.

그러나 현재의 해난구조체제가 주로 대형 해난사고에 대응하여 이루어져 있으므로 개인이 소형의 기구를 이용하는 레저활동 중의 조난에 대응하기에는 다소의 문제가 있다. 해양경찰청의 구난체제가 아무리 잘 갖추어져 있다하더라도 조난자의 신고가 제대로 접수되지 않는다면 제 역할을 다할 수 없기 때문이다. 전

〈표 Ⅲ-13〉

해양경찰청의 해양레저안전 관련 업무

주 무 부 서	주 요 업 무
해상안전과	- 유·도선의 안전관리 지도 - 유·도선의 사업면허에 관한 사항 - 여객선의 여객 및 화물수송안전에 관한 사항 - 한국해운조합의 안전운항관리 지도 - 지서 및 선박출입항 신고기관의 운영지도 - 선박통제 및 해상여가활동안전 지도 - 즉결심판 및 통고처분에 관한 사항 - 해상교통안전법에 의한 특정해역의 설정 및 관리에 관한 사항
경비구난과	- 해상경비에 관한 계획의 수립 및 그 지도 - 경비합정의 훈련 및 운용지도 - 해상에서의 경호, 테러예방 및 진압에 관한 사항 - 해난구조업무에 관한 계획의 수립 및 그 지도 - 구조대 운영의 지도 - 항공기의 관리·운용지도 - 해상상황의 파악 및 유지 - 기타 국내 다른 과의 주관에 속하지 아니하는 사항

자료 : 관련법규에서 발췌 및 정리함.

〈표 III-14〉

해양경찰청 구조인원 및 장비 현황

구	분	보 유 현 황	비 고
함	정	45척	200톤 이상
헬	기	4대	부산, 제주 각 1대, 인천 2대 배치, 목포, 동해 각 1대 배치예정
모	터	보	트
특 수 구 조 요 원		19명	부산 14명, 인천 5명
경 비 구 난 인 원		371명	기능별 정원 기준
지서·신고기관 인원		653명	

자료 : 해양경찰청 내부자료.

국 해안을 따라 지서 및 신고소가 설치되어 있고 인원과 장비가 배치되어 있으나 조난자들이 다급한 상황에서 신고를 할 수 있는 연락체계가 마련되어 있지 못하다는 것이다. 해안무선국 및 위성을 이용한 조난신고 접수 통신체제를 갖춘 해양경찰청의 조난신고체제하에서는 해양레저활동을 하는 이들이 대개 동호인 단위나 개인적으로 활동하고 선박의 무선설비를 갖추고 있지 않은 상태로 활동하므로 조난발생시 해양경찰청으로의 직접신고가 어려운 실정이다. 다만 개인이 휴대하고 있는 휴대용 이동전화의 보급에 따라 어디서나 연락이 가능하지만 119 구조대의 신고처럼 일반인이 쉽게 이용할 수 있는 통신채널이 없어 실제 이용에 한계가 있으므로 개선의 필요가 있다.

(3) 보험

현재 국내 보험회사 상품들 가운데 피보험자의 과실로 인해 제3자에게 인적, 물적 손해를 입혀 법률적인 배상책임이 발생할 경우 그 손해를 보상하는 상품으로서 여러가지 종류의 賠償責任保險이 판매되고 있다. 이러한 배상책임보험 가운데 유도선배상책임보험이 있는데 이는 선박으로 여객을 운송 중 발생하는 사고로 여객에게 입힌 신체장해손해를 보상하는 것이며 유선 및 도선업자를 가입대상으로 하고 있다.

이러한 배상책임보험은 사업사고 필증이 교부된 사업자를 대상으로 하는 것이므로 정식 유도선 사업신고가 되어야 한다. 하지만, 현재 국내에서 활동중인 해

양레저산업은 대부분 수상오토바이와 워트슬레이드 등과 같은 개인기구를 이용하여 무허가 사업자를 중심으로 이루어지고 있으므로 이러한 경우 보험에 의한 보장을 완전하게 받을 수 없다.

이러한 이유는 현행 법에서 개인용 해양레저기구를 언급하지 않고 있으며 이들을 이용한 영업행위에 대해 법적 사업장으로 인정하지 않고 있기 때문에 보험 가입의 의무대상에서 제외되어 있다. 이로 인한 무보험자들의 운전사고에 의한 피해가 속출하고 있으며, 소형 모터보트와 같은 선박을 이용한 유도선 사업자들 가운데서도 상당수의 무허가 업체가 성행하고 있는 것을 감안 한다면, 실제 운행되는 소형 레저기구들은 대부분 무보험 상태로 운전되고 있다고 하겠다.

한편, 피보험자의 과실로 인한 제3자의 피해를 보상하는 損害保障保險이 있기는 하나 해양레저와 같은 특정 활동만을 대상으로 하는 것이 아닌 생활 전반에 걸쳐 발생가능한 손해를 대상으로 함으로써 보험료의 증가가 예상되고 이용자들의 이해부족과 비용증가로 인해 가입자가 거의 없는 실정이다.

(4) 활동구역

우리나라는 3면이 바다로 둘러 싸인 반도국가이다. 이는 해양과 접하고 있음으로써 해양문화에 쉽게 접근할 수 있는 조건을 갖추고 있는 셈이다. 따라서 앞으로 국민생활수준의 향상과 의식의 변화에 따라 레저문화가 확산되고 더불어 해양레저산업 또한 증대될 것이다.

현행 개항질서법에서는 27개 무역항과 18개 연안항으로 지정된 항계내에서의 레저활동을 금지하고 있으며, 광범위하게 劃定된 항계로 인해 해양레저인들의 불편을 초래하고 있기도 하다. 부산 수영요트경기장을 비롯한 주요 항만도시의 경우, 계류장을 벗어나면 곧 바로 항만 및 항로와 근접하기 때문에 종종 해상교통에 위험요소로 대두되고 있다. 이처럼 대규모의 해양레저시설과 항만이 근접한 경우 항상 港界侵入의 우려가 존재한다고 하겠다.

또한 어민들의 생활터전인 어장내에서의 활동으로 인해 어장에 피해를 입히는 가 하면, 어민들과 레저활동인들 간의 잦은 마찰의 원인이 되고 있으며 지나친 어민들의 우려로 인해 진정한 레저활동인의 활동영역이 제한받고 있다. 이러한 문제는 서로에게 불신을 조장하여 법적인 공방을 하기도 한다. 실제 많은 스쿠버 다이버들이 어민들과의 마찰을 겪으면서 어려움을 토로하고 있다.

그리고 해양레저활동 지역 설정의 또다른 필요성은 해양레저기구들이 해상범죄에 이용될 수 있기 때문이다. 수상오토바이와 소형모터보트와 같은 것들은 고속질주가 가능하고 크기가 작기 때문에 해경의 감시망을 벗어나 밀수, 밀매, 밀출입국 등의 犯罪에 이용될 수도 있다.

그 밖에도 무동력 기구를 이용하거나 해수욕을 하는 사람들의 안전과 동력기구의 이용자 자신들을 위해서 동력기구의 활동범위를 안전하게 제한할 필요가 있다. 해양레저의 특성상 여름철에 집중되므로 해수욕장 및 해안관광지로 많은 인파가 모여든다. 게다가 몇몇 동력기구 이용자의 안전수칙 무시와 대중에 대한 전시적인 욕구로 인해 해수욕객들에 접근함으로써 안전을 위협하고 있다. 실제 이러한 이유에 따른 사고가 빈번하게 발생되고 있다.

(5) 기상정보제공

현행 우리나라 기상정보에 관한 법으로는 기상업무법이 있는데, 이 법은 재해의 예방, 교통안전의 확보 등 공공의 복리증진을 도모하기 위한 것이다. 이 법에서 豫報란 관측된 결과를 기초로 기상 등에 관한 예상을 발표하는 것이며, 特報란 중대한 재해가 일어날 우려가 있음을 예상하여 주의를 환기하거나 경보를 하는 예보를 말한다.

〈표 III-15〉

기상정보제공 종류

구 분		내 용
일반의 이용을 위한 예보	단기예보	3일 이내에 예상되는 바람, 기온, 강수 등에 관한 예보
	중기예보	10일 이내에 예상되는 기온, 강수 등에 관한 예보
	장기예보	11일 이상에 예상되는 기온, 강수 등에 관한 개괄적인 예보
일반의 이용을 위한 특보	주의보	폭풍, 폭풍우, 폭풍설, 대설, 호우, 건조, 해일, 파랑, 한파, 태풍 기타 악천후인 기상현상 등으로 재해가 일어날 우려가 예상될 때
	경보	악천후인 기상 등으로 인하여 막대한 재해가 일어날 것이 예상되거나 재해가 곧 닥쳐올 것이 예상될 때
선박의 안전운항을 위한 예보 및 특보	해상예보	선박의 안전운항을 위하여 필요한 기상현상 등에 관한 예보
	해상특보	악천후인 기상현상 등으로 선박에 피해가 예상될 때에 발표하는 주의보 및 경보

자료 : 기상법 참조.

기상청장은 기상 등에 관한 예보 또는 특보를 TV, 라디오, 신문 등 보도기관을 통하여 일반에게 알리고 특보의 경우에는 관계기관에도 통지한다. 그리고 일반의 이용과 선박의 안전운항을 위한 예보 및 특보는 정시 또는 수시로 <표 III-15>와 같이 구분하여 행한다.

해상교통안전법 제11조를 근거하여 폭풍, 태풍 등 기상악화시 지방해양수산청장이 해상특보를 기준으로 선박출항통제기준을 설정하여 선박의 선장 또는 선주에게 출항을 통제할 수 있도록 하고 있다. 이 경우 해상특보발표기준은 <표 III-16>과 같으며, 선박출항통제기준은 화물선과 여객선에 따라 차이가 있다.

<표 III-16>

해상특보의 발표기준

종 류	주 의 보	경 보
폭 풍 (우·설)	평균 최대풍속이 14m/s이고 이러한 상태가 3시간 이상 계속될 것이 예상되거나 또는 순간 최대풍속이 20m/s 이상 예상될 때. 다만, 이 기준에 비(20mm/h 이상) 또는 눈(5cm/h 이상)이 동반될 때에는 각각 폭풍우주의보·폭풍설주의보를 발표할 수 있다.	평균 최대풍속이 21m/s이고 이러한 상태가 3시간 이상 계속될 것이 예상되거나 또는 순간 최대풍속이 26m/s 이상 예상될 때. 다만, 이 기준에 비(30mm/h 이상) 또는 눈(10cm/h 이상)이 동반될 때에는 각각 폭풍우경보·폭풍설경보를 발표할 수 있다.
해 일	해저지진 또는 기타의 원인으로 해안지대 침수가 예상될 때	해저지진 또는 기타의 원인으로 해안지대 침수가 예상될 때
파 랑	폭풍현상이 없이 해상의 파도가 3m 이상이 예상될 때	폭풍현상이 없이 해상의 파도가 6m 이상이 예상될 때
태 풍	태풍의 영향으로 평균 최대 풍속이 14m/s 이상의 폭풍 또는 호우, 해일 등으로 재해가 예상될 때	태풍의 영향으로 평균 최대풍속이 21m/s 이상의 폭풍 또는 호우, 해일 등으로 재해가 예상될 때

자료 : 해운항만청고시 제91-29호.

우리나라의 기상정보관리체제는 전반적으로 부실한 상태이다. 태풍내습시 지방해양수산청에서는 지방기상청을 통한 남해동부, 동해남부 등 광역해역에 관한 기상정보만을 수집함에 따라 해역별 실제기상과는 풍향, 풍속, 파고 등이 상이할 수 있다. 또한 태풍내습시 기상발표 간격이 길고 해제시기도 오전·오후로 구분되어 발표되며 기상정보의 구체성도 결여되어 있다.

항만관제실의 통신사가 지방기상청과 연결된 전용 기상수신설비(FAX)를 통하여 기상자료를 수신하여 지방대책본부의 관계자와 함께 경험에 의거하여 기상자료를 분석하는 관계로, 태풍의 예상진로, 선박에 미치는 영향, 선박대피의 시기 및 장소 등을 판단하는 경우에 전문성이 결여될 우려가 있다.

입수된 기상정보 및 피항대책에 관한 사항을 비상연락체계, 항무통신, 지역언론매체를 통하여 전파하고 있으나, 각 기관 및 단·업체의 자체 비상연락체계의 미구축, 구체적인 무선국명칭·호출부호·호출주파수의 미지정 등으로 인해 실효성이 미흡하다. 그리고 재해대책본부 또는 관제실로부터의 기상정보가 지연전달 또는 미통보되는 경우도 발생하고 있다.

현재의 지역별 기상정보의 수집, 분석, 전달 체계를 보다 강화시킴으로써, 다양한 기상정보의 수집, 전문적인 기상분석 및 대책수립, 신속·정확한 정보전달체계의 구축이 요구되고 있다.

또한 지정 항만 및 어항을 제외한 지역의 소형선박 및 레저활동인들에게까지 기상정보가 정확히 전달되기 위한 연락체계가 없어 개인의 정보수집능력에 맡겨진 실정이어서 그에 따른 대책이 필요하다.

第 4 章 海洋레저의 安全對策

1. 各國의 海洋活動 安全管理 主要機關

1) 日本 : 海上保安廳

(1) 설립연혁

제2차 세계대전 후 일본의 해상에서는 불법출입국, 밀무역, 해적행위, 불법어로 등 범죄행위가 극도에 달함에 따라 1948년 5월 1일 해상에서의 인명, 재산의 보호, 치안의 유지를 목적으로 해상보안청이 창설되었으며, 운수성의 4개 외청(선원노동위원회, 해상보안청, 기상청, 해난심판청) 중의 하나이다. 동 기관의 임무는 해양법률을 집행하고, 해난구조, 해양오염방지, 해상범죄의 예방 및 진압, 해상범죄의 수사, 범인의 체포, 선박교통의 규제, 수로업무, 등대업무, 기타 해상안전의 확보에 관한 업무를 수행하는 것이다.

(2) 주요 업무

① 해상치안 유지

관할 해역 및 자국 영해의 경비, 외국어선의 감시·경비, 해상에 있어서의 법질서 유지 및 각종 해상분쟁을 조정한다.

② 해상교통안전 확보

해상교통안전의 확보를 위한 해상교통안전법 및 항측법을 운용하며, 해상교통정부기구를 통합하여 해난방지활동, 해난방지단체의 지도·육성을 비롯한 각종

선박에 대한 안전대책을 수립하고 시행한다.

③ 해양레저 안전확보

해양레저안전협회를 구성하여 각종 해양레저의 안전대책을 수립하고 시행한다. 즉, 해양레저 관계자에 대한 안전지도를 실시하고 각종 행사를 협력하고 지원하며, 해난사고 발생에 대비한 구조체제를 강화한다. 또한 민간해난구조체제를 지도·감독하기도 한다.

④ 해난구조

특수구난기지 운영, 잠수지정선, 구난강화순시선 운용 등의 특수구조체제, 해상 구급의료지원체제 유지 및 관계기관 및 민간단체 구조협력 등을 비롯한 해난사고에 대비한 자국의 대응체제 유지는 물론 인접국과 SAR협정을 체결하는 등의 국제적 수색구조협력체제를 유지한다.

⑤ 해양오염방지 및 해상방재활동

해양오염방지를 위한 해양오염 감시 및 단속, 해양오염방지 지도, 해수 및 해저퇴적물 등 해양오염도 조사를 실시하며, OPRC협약 등 해양오염방지를 위한 국제협약의 실천사항을 시행한다. 오염발생시 해양오염 방재 및 선박화재 진압 등 해상 소방업무를 수행하며 해상재해방지센터를 지도·감독한다. 또한 자연재해에 대비한 방재훈련도 실시하고 지진의 예지계획에 참여한다.

⑥ 해양조사와 해양정보 제공

항해의 안전확보를 위한 각종 해양조사(항만, 연안 수로측량, 지자기 측량, 항만조사, 조석·조류·해류·해빙·파랑 관측)를 실시하여 수로도지, 선박교통안전통보 등을 통해 정보를 제공한다.

(3) 인력 및 조직

① 인력

총 2만명의 인력으로 구성되어 있으며 육상 및 해상·항공으로 근무자를 구분할 수 있는데, 육상근무요원이 약 60.8%를 차지하고 해상·항공근무요원이 약

39.2%를 차지하고 있다. 또한 본청의 해상보안청에 약 3,400명, 각 지역별 관구 해상본부에 약 16,600명의 인원이 배치되어 있다.

〈표 IV-1〉

해상보안청의 인원현황

단위 : 명, %

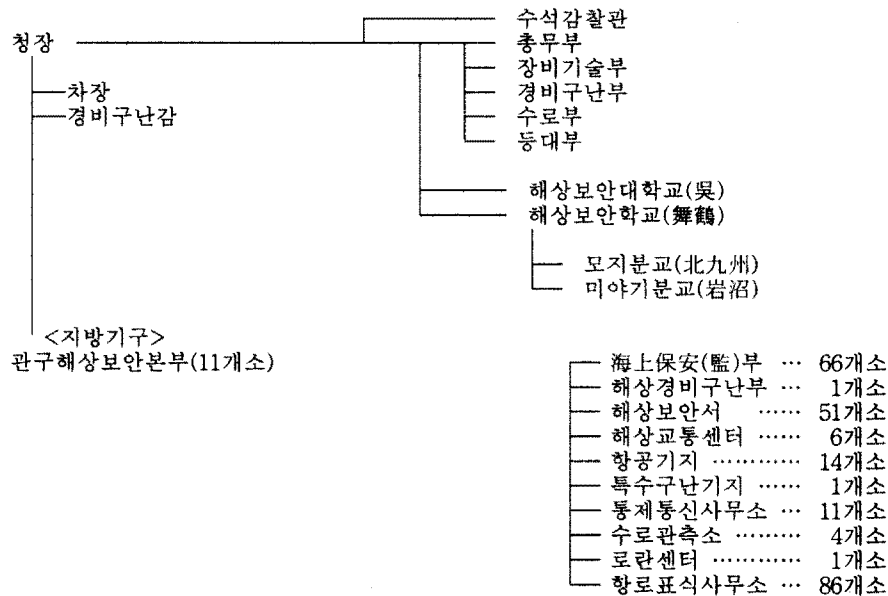
구 분	합 계	육 상		해상·항공	
		인 원	구 성 비	인 원	구 성 비
해 상 보 안 청	3,364	1,682	13.8	1,682	21.4
관구해상본부	16,637	10,471	86.2	6,166	78.6
합 계	20,001	12,153	100	7,848	100

② 조직

해상보안청의 조직은 본청에 5부를 비롯하여 전국을 지역별로 분담하는 11개 管區保安部와 본청 직속의 교육기관으로 구성되어 있다.

〈그림 IV-1〉

해상보안청 기구표



2) 美國 : 沿岸警備隊(U.S. Coast Guard)

(1) 설립연혁

1770년 8월에 마약 단속 및 밀수감시를 위한 재무성 산하 세관 감시선단(Fleet of Cutters)이 설립되었으며 1915년 1월에 인명구조대와 통합하여 미국연안경비대(USCG)로 개칭하였다. 이후 1차 대전 및 2차 대전중에는 해군에 합병되었다가 전후 원대복귀하였고, 불법어로 단속업무, 쇄빙업무, 항로표지업무, 항만보안업무, 선위통보제도 운영, 오염방제업무, 불법이민 단속업무 등이 추가되었으며 1967년 4월에 재무성 소속에서 신설된 운수성 소속으로 옮기게 되었다.

미국의 연안경비대(Coast Guard)는 육·해·공·해병대에 이어 제5의 군이며, 평시에는 교통부(DOT) 소속이지만 전시에는 해군(US Navy)에 속하는 기관으로, 한국전, 월남전, 걸프전에 참전한 기록도 있다.

(2) 주요 업무

① 군사업무(Military Readiness)

해군과 병기, 보급, 통신체제 등이 통일되어 있으며, 군사훈련을 실시한다. 평시에는 해양방어지역(Maritime Defence Zone)의 방어를 담당하지만, 전시에는 항만과 200해리 專管水域을 방어하기 위한 작전을 수행한다.

② 해양법률 집행(MLE : Maritime Law Enforcement)

200해리 전관수역 및 어자원 보호구역의 자원을 보존하고 밀수, 마약, 밀항자 등의 단속을 포함한 세관, 출입국관리법, 국제조약을 포함한 어업법, 해상강도 수사를 포함한 해적행위, 해상포유동물 보호관리법 등을 집행하기 위해 매일 수천여 척의 경비함정을 운용하며 매시간 항공기를 운항하고 있다.

③ 항만안전(Port Safety)

항만과 항구의 보안 및 안전관리는 연안경비대가 오랫동안 수행해 온 임무중 하나이다. 불의의 사고, 파괴 또는 손상으로부터 야기된 항구, 수로, 항만시설 및 해양종사자의 안전보호가 중요한 임무이다. 주요 항구에서 근무경험이 있는 연안

경비대원은 항장(port captain)으로 지명되며, 이들 항장들은 항구에서 부두와 터미널의 검사, 해상재해 및 사고조사, 항만순찰에 종사하는 사람과 선박을 종합적으로 관리한다.

④ 해난수색구조(SAR : Search & Rescue)

바다에서 생명과 재산의 구조는 연안경비대의 가장 오래되고 기본이 되는 의무이며 연안경비대 요원들이 갖는 제일의 자부심이다. 1970년 이후, 연안경비대는 수천여 명의 생명과 수십억달러 가치의 재산을 구조했다. 오늘날 연안경비대는 세계에서 최고의 감항력을 갖는 대형 함대와 최신의 항공기를 갖춘 전략적인 항공대를 관리하고 있다. 또한 최대의 효과를 얻기 위하여 각 지역사무소에서 이러한 장비의 사용을 조정하는 운영센터를 운영한다.

해난수색구조 업무는 1일 24시간, 1주일 7일 연중 무휴로 수행되며, 구조요청에 대한 전화는 1일 24시간 연중 무휴로 응답하고 있다. 연간 통산 7만 1,500여 건의 해난구조업무에서 7,800명을 구조하고 23억달러의 재산을 구한다.

⑤ 쇄빙(Ice Breaking)

연안경비대는 성조기를 게양한 모든 쇄빙선을 운용하고 있다. 이들 쇄빙선은 과학, 병참 및 기타 형태의 임무를 지니고 남극, 북극을 정기적으로 운항한다. 또한 연안경비대는 국내 쇄빙업무를 지원하기 위하여 북동해역과 오대호에서 쇄빙선을 운용한다.

⑥ 환경보호(Environment Protection)

연안경비대는 여러 연방법 집행을 통하여 해양오염으로부터 해양환경을 보호하는 긴 역사를 갖고 있다. 오늘날 연안경비대는 선박 및 항만시설물로부터 야기되는 오염방지, 연안수역의 오염원과 기름의 방제 및 감시, 오염관계법령 집행 및 오염방지연구 및 개발을 담당하고 있다. 부가해서 연안경비대의 경비함정과 항공기는 해양과 영해의 수질을 보호하기 위해 불철주야로 연안해역과 항만에서 순찰과 감시활동을 수행하고 있다. 이에 따라 연간 1만 3천여건의 유류유출에 대처하고 1만 1천여건의 화물적양하 감시 및 300여건의 대형 오염사고를 처리한다.

⑦ 선박안전(Vessel Safety)

연방법을 수행하는 단일기관으로 연안경비대는 실질적으로 미국 수역내에 있는 모든 선박의 안전을 취급하고 있다. 국가의 복지와 튼튼하고 건전한 상선대를 유지하기 위해 필요한 의무를 대부분 수행하고 있다.

또한 연방소형선박 안전법에 의해 유선에 대한 규정 및 기준을 집행하고 있으며, 10개의 지역 연안경비대를 통하여 유선의 요건과 선박안전규정에 관한 선박 정보와 지원에 대한 책임을 갖는 선박안전사무소를 관리하고 있다.

(3) 인력 및 조직

① 인력

미국 연안경비대는 약 7만 8천여 직원을 보유하고 있으며, 이 가운데 현역이 약 3만 5천명이고, 일반 직장을 가진 민간인으로서 파트타임(약 한달에 2일, 1년에 2주)으로 직능에 따라 연안경비대의 모든 부서에서 현역과 함께 유료로 종사하는 민간인 직원이 약 8천명이며 연안경비대를 퇴역한 예비역도 1만여명에 이르고 있다. 1939년 해상레저보트의 사고예방 및 구조를 위해 설립된 민간인 자원 단체로, 경험있는 보트맨, 아마츄어 무선사, 자가용항공기 조종사 등으로 구성되어 있는 보조대(USCG Auxiliary)가 약 1만명에 이르고 있다. 게다가 비상시 동원을 위하여 자체훈련 및 위탁교육을 통하여 예비역 병력을 확보하고 있는데 이 수가 약 1만명에 달한다.

〈표 IV-2〉

미국 연안경비대 인원현황

단위 : 명, %

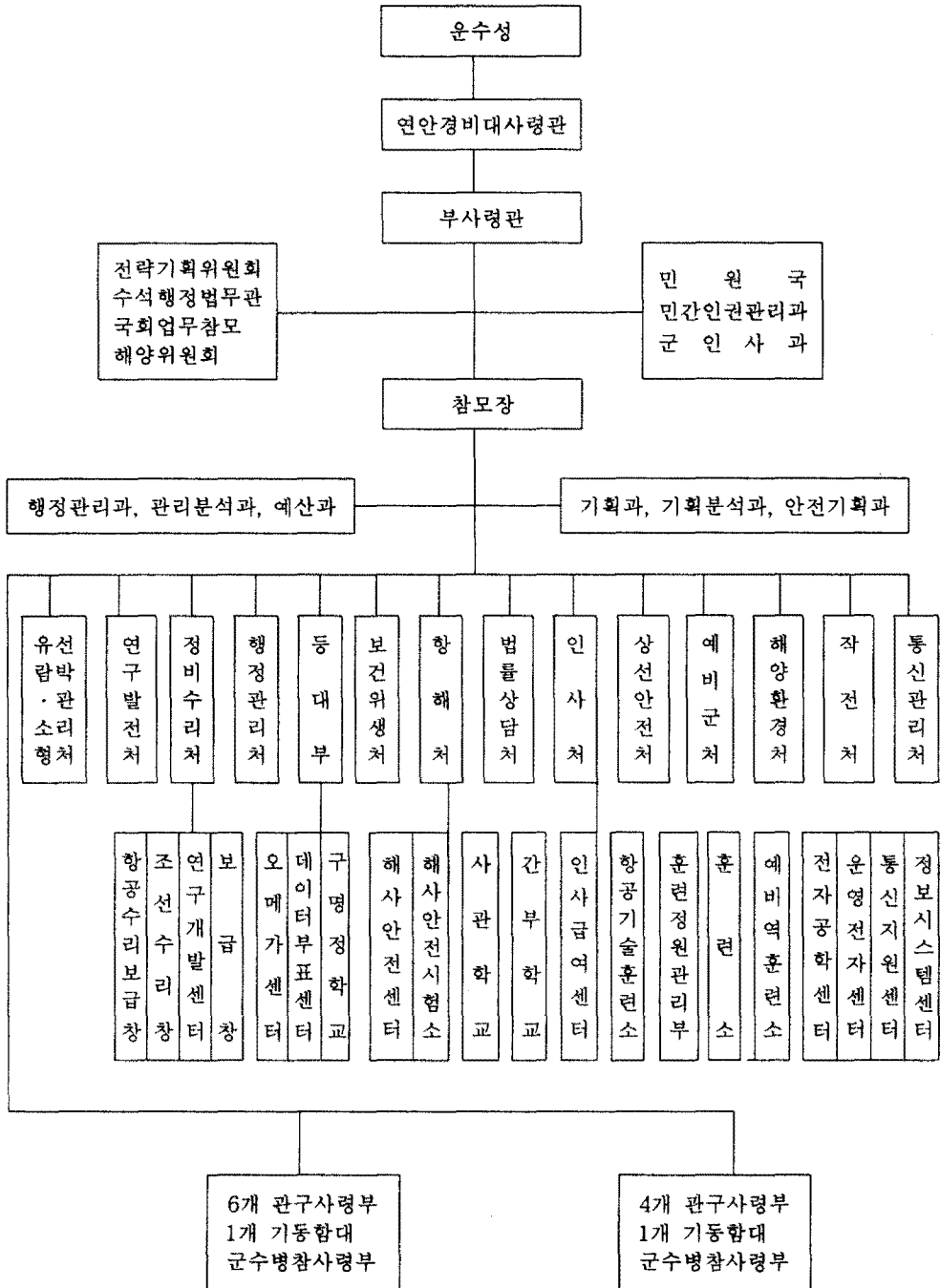
구 분	현 역 (enlist)	민 간 직 원	보 조 대	예 비 역
인 원	35,000	8,000	35,000	10,000
비 율	44.9	10.2	44.9	12.8

② 조직

연안경비대의 조직으로는 워싱턴의 사령부에 사령관, 부사령관, 참모장 아래 소장급을 부장으로하는 9개 부가 있으며, 이와는 별개로 대서양, 태평양으로 구분되는 지역사령부 아래 각 6개 및 4개의 관구사령부, 각 1개의 병참사령부와 기동함대 및 예비역 선임사령부가 있다.

〈그림 IV-2〉

미국 연안경비대 기구표



3) 우리나라 : 海洋警察廳

(1) 설립연혁

1953년 12월 내무부소속 海洋警察隊로 부산에서 창설되었다가 1955년 2월 상공부 해무청소속으로 이관되어 海洋警備隊로 개칭하였다. 이후 상공부에서 내무부로 소속이 복귀된 후 해양경찰대로 명칭을 변경하였다. 1991년 7월 해양경찰대를 해양경찰청으로 각 지구 해양경찰대를 해양경찰서로 개칭하였으며, 1996년 8월 해양수산부가 신설되면서 내무부 경찰청에서 해양수산부 독립외청인 해양경찰청으로 승격되었다.

(2) 주요 업무

① 해양에서의 경찰업무

대공 취약해역의 순찰활동과 간첩선 및 자선의 침투예상 해역의 경비활동, 영해 및 어업자원 보호선을 불법침범하는 외국선박을 경고, 退去 또는 拿捕하여 대한민국의 어업자원을 보호하고 국가주권을 수호한다.

또한 다음과 같은 해상 범죄수사를 한다.

- 선상폭력 등 해상범죄사범의 단속
- 마약, 농수산물 등 해상밀수사범의 단속
- 해상범죄를 전담하기 위한 형사기동정의 운영
- 해상 강·절도 등 민생침해사범에 대한 일제 단속활동
- 고소, 고발 등 형사민원의 접수 및 처리
- 기타 선상폭력을 근절하기 위하여 전국 380여개 선박출입항 신고기관에서 선박 출입항시 피해사례 접수

② 해상교통안전 확보

해상교통질서 확립을 위한 운항선박의 안전지도·단속과 관할해역내를 항행하는 선박에 대하여 해상교통량, 기상, 항행상의 안전정보를 제공하고, 선박의 안전운항을 위한 선위통보제도를 운영한다.

③ 출입항 선박 안전관리

1993년 12월 27일 개정된 「유선 및 도선사업법」에 의해 여객선, 유·도선, 어선 등의 안전관리에 관한 업무가 각 시·도에서 해양경찰서로 이관되어 1994년 1월 1일부터 해양경찰이 해수면 유도선 인·허가 및 통제업무를 담당하게 되었다. 이에 따라 유선 및 도선의 안전검사 등 안전운항을 위한 관리업무와 한국해운조합의 안전운항관리업무에 대하여 지도한다.

이와 함께, 「선박안전조업규칙」에 근거하여 선박에 대한 어로 및 항해안전을 확보하고 선박을 통한 불순분자 등의 침투를 방지하기 위하여 어선과 총톤수 100톤 미만의 선박에 대한 출입항 통제와 임검 및 안전점검을 실시하고 있다.

④ 해양오염 방제업무

해양오염원의 감시 및 단속을 통해 오염발생을 예방하고 대형 해양오염사고 발생시 해양경찰청장을 본부장으로 하는 “방제대책본부”를 설치·운영하여 방제업무에 대한 국가차원의 지휘·통제하는 체제를 확립하고, 해양경찰청에 기동방제관을 신설하여 대형 오염사고 발생시 관계기관 및 민간단체에서 동원한 인력·장비에 대한 지휘·통제체제를 구축한다. 또한 정확한 오염원의 파악으로 배출자를 추적하고 효과적인 오염방제를 위해 오염물질에 대한 감식 및 분석을 실시한다.

⑤ 해난구조 및 구호업무

소방정과 경비함정에 설치된 각종 장비를 이용하여 화재선박 등 해상재난에 대한 진압 및 구호를 전개하며, 태풍, 해일 등 자연재해에 의해 조난당한 인명 및 선박에 대하여 구조 및 구호활동을 전개한다. 이를 위해, 수난구조법에 의거하여 해상에서 발생한 조난사고에 대하여 중앙구조조정본부(해양경찰청) 및 구조조정본부(부산, 인천, 동해, 제주, 목포 해양경찰서), 구조지부(기타 7개 해양경찰서)와 구조대로 이어지는 일원화된 지휘체제를 통하여 해난 구조작업을 수행하고 있다. 또한 해상에서 선박이 귀항 예정일시에 사전 연락없이 귀항하지 않는 경우, 선박의 소재파악을 위한 전 해양경찰서에 수배 및 수색활동을 전개하여 해난 또는 불순세력에 의한 피격, 피납 등의 긴급상황으로부터 국민의 생명과 재산을 구조한다. 이와 함께 해상에서의 수색 및 구조에 관한 국제협약(SAR 협약)의

을 구조한다. 이와 함께 해상에서의 수색 및 구조에 관한 국제협약(SAR 협약)의 가입 및 국내발효(1995. 10. 4)에 의하여 해난사고 발생시 국제간 해난에 관한 상호 정보교환 및 구조활동 수행시 협력, 지원하는 체제를 구축한다.

(3) 인력 및 조직

① 인력

약 총 7,700명의 정원이 경찰관, 전경, 일반직, 기능직 등으로 구성되어 있으며, 이 가운데 경찰관이 약 53%를 차지하고 있으나 전경이 상당히 높은 비율을 차지하고 있다. 또한 전경을 제외한 직급별 분포는 경위 이상의 간부가 600명으로 13%를, 경사 이하가 4천명으로 87%를 차지하고 있다.

〈표 IV-3〉

해양경찰청 인원현황

단위 : 명, %

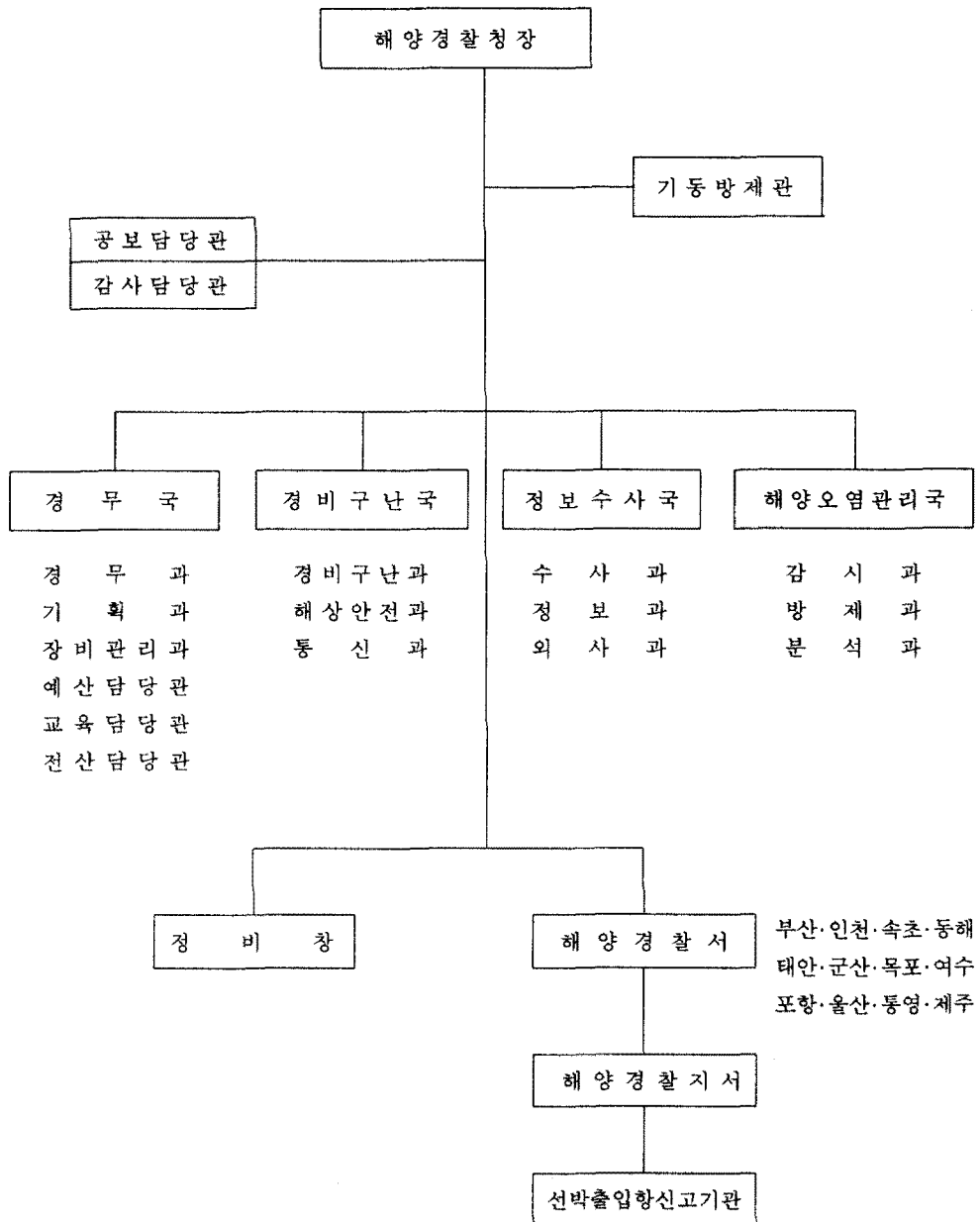
구 분	기 능 별			
	경 찰 관	전 경	일 반 직	기 능 직
인 원	4,419	3,027	210	306
비 율	57	39	3	4

② 조직

본청에 4국, 1관, 12과 5담당관을 두고 부산, 인천, 동해, 속초 등 주요 연안에 12개의 해양경찰서와 52개의 해양경찰지서 및 375개의 선박출입항신고기관을 운영하고 있으며 1개의 정비창을 두고 있다.

〈그림 IV-3〉

해양경찰청 기구표



2. 先進國의 海洋레저 安全對策

1) 日本

(1) 소형선박조종사 면허제도

① 소형선박조종사 면허의 종류

일본의 경우 소형선박의 안전운항을 위하여 이용자는 소형선박조종사 면허를 취득하여야 하는 면허제도를 시행하고 있는데, 1~4급 소형선박조종사 면허로 구분하여 각 급수별 조종가능한 톤수의 범위와 항행구역이 정해져 있으므로 해당 선박의 선장은 적절한 조종사 면허를 소지하여야 조종이 가능하다. 수상오토바이 운전자도 4급 소형선박조종사 면허가 있어야 운전이 가능하다.

〈표 IV-4〉 소형선박조종사 면허의 종류 및 항행구역

면 허 종 류	선 박 크 기	항 행 구 역
1급 소형선박조종사	20톤 미만의 선박	연안~20마일 이상
2급 소형선박조종사	20톤 미만의 선박	연안~20마일까지
3급 소형선박조종사	20톤 미만의 선박	연안~5마일까지
4급 소형선박조종사	5톤 미만의 선박	연안~5마일까지
호천 소마력 4급 조종사	5톤/10마력 미만의 선박	호수, 하천, 만 등

자료 : 일본해양레저안전·진흥협회, 「Boat Licence Guide」, 1997.

② 소형선박조종사 면허취득 현황

소형선박조종사 면허의 취득률이 해마다 지속적인 증가를 보이고 있다. 1987년 177만명이었던 것이 연평균 약 4.4%씩 증가하여 1996년 260만명에 이르렀으며, 이 가운데 1~3급 소형선박조종사 면허의 경우 56만명에서 66만명으로, 4급의 경우 121만명에서 194만명으로 증가하였다.

③ 조종사 면허 취득 방법

소형선박조종사 면허발급은 두 가지 방법이 있는데, 그 첫번째는 소형선박조종

사 시험기관인 (財)日本海洋레저安全・振興協會가 실시하는 국가시험에 응시하는 것이다. 이 시험은 신체검사, 학과시험 및 실기시험으로 구성되어 있으며, 일본 정부를 대신해서 (재)일본해양레저・안전진흥협회에서 주관하고 있다.

시험에 응시할 수 있는 연령은 1~3급 소형선박 조종사 시험의 경우 17세 9개월, 4급 소형선박 조종사 시험의 경우 15세 9개월 이상이 되어야 응시할 수 있으며 시험절차는 4단계로 나누어 실시된다.

두 번째 방법은 운수성이 지정하는 선원양성시설인 (財)日本船舶職員養成協會, (재)尾道海技學院, (재)關門海技協會, (사)中國船舶職員養成協會 등 4개 단체에서 시행하는 강습(학과강습 15시간, 실기연습 12시간)을 받고 수료시험에 합격한 후 일본해양레저안전・진흥협회가 주관하는 국가시험에 응시하는 것인데 이 경우 학과시험과 실기시험은 면제된다.

〈표 IV-5〉 소형선박조종사 면허시험 개요

시험단계	시 험 내 용
시험신청	(재)일본 해양레저안전・진흥협회의 각 지방 사무소에서 접수하며 시험일시 20일 전부터 7일전까지 접수하여야 한다.
신체검사	양안 교정시력이 0.6 이상이어야 하며, 한쪽의 시력이 0.6 미만일 경우, 나머지 한쪽이 좌우 150° 이상을 볼 수 있어야 하고, 색맹 또는 강한 색약이 아니어야 한다. 청력의 경우 5m 이상의 거리에서의 대화나 70.5dB의 기적음을 분별할 수 있어야 하는데 보청기의 사용도 가능하다. 그밖에 근무에 지장을 초래하는 질병이나 신체적 장애가 없다고 인정되어야 한다.
학과시험	일반상식, 선박개요, 항해, 운용, 기관, 법규 등을 시험과목으로 하고 있다.
실기시험	1~3급은 1급 시험선과 4급 시험선을 사용하여 약 한나절동안, 4급은 약 1시간, 호천소마력은 약 20분간 실시하며, 1급 시험선은 전장 10~15m의 디젤선을, 4급 시험선은 전장 5m의 모터보트를, 호천소마력 시험선은 전장 3m의 10마력 미만의 선박을 말한다.

자료 : 일본해양레저안전・진흥협회, 『Boat Licence Guide』, 1997.

(2) 선박의 등록 및 검사

총톤수 5톤 이상 20톤 미만의 어선 이외의 소형선박 소유자는 소형선박의 선적 및 총톤수 측도에 관한 정령 규정에 따라 市・町・村을 선적항으로 정하고, 당해 선적항을 관할하는 지사로부터 船籍標를 교부받아야 한다.

총톤수 20톤 미만의 선박은 일본소형선박검사기구(JCI : Japan Craft Inspection)에서 선박검사를 받아야 하는데 정기검사와 중간검사로 구분된다. 정기검사는 6년마다 실시하며, 중간검사는 구입시나 정기검사 경과 3년 후에 실시한다. 검사에서는 기관의 상태, 키 작동상태, 선체상태, 전기설비의 안전성, 범정부품의 장비여부 등을 확인한다.

(3) 선박보험

소형선박을 대상으로 하는 보험은 요트·모터보트 종합보험과 레저보트보험이 있으며 모두 손해보험회사에서 취급하고 있으나 보험의 보급률은 15% 정도로서 자동차보험에 비해 극히 낮은 형편이다.

요트·모터보트 종합보험은 모든 요트 및 비영업용 총톤수 20톤 미만의 모터보트를 대상으로 제3자배상, 선체손상, 탑승자장해, 수색구조비용 등을 보장한다. 나머지 하나인 레저보트보험은 비영업용의 모든 요트, 모터보트를 대상으로 제3자배상, 선체손상, 탑승자장해, 충돌손해배상 등을 보장하고 있다.

(4) 운수성(해상보안청)의 활동

해양성 레크리에이션의 안전확보는 안전규칙의 제정, 항로의 정비, 안전정보의 제공 등의 행정에 의한 환경정비도 하면서 최종적으로는 해양성 레크리에이션 활동을 하는 개개인의 충분한 기술과 안전의식을 전제로 한 自己責任에 위임하고 있다고 말할 수 있다. 그래서 운수성은 관계법령의 적절한 운용을 도모하는 동시에 애호가의 자주적 안전활동의 장려, 원조 등에 의한 사고의 사전 방지에 노력하고 있다.

① 해양성 레크리에이션 애호가에 대한 안전지도

해양성 레크리에이션 애호가의 사고 방지는 해난방지에 대한 각오나 지식·기능의 습득·향상이 필요하기 때문에 「해난방지 강습회」나 「해상안전교실」, 「선박방문지도」 등 외에 매년 관민 일체로 「전국해난방지강조운동」(1996년부터 7월 후반기 16일간 실시)을 실시하고 있다.

이러한 강습회 등에는 해상교통관계 법령의 주지강화나 안전운항을 힘써 행할

것을 지도하는 외에, 해양성 레크리에이션 중의 사고가 기상·해상에 대한 부주의, 지식·기능의 부족 등이 주된 원인이 되어 발생하기 때문에 기상·해상정보의 정확한 파악방법을 지도하면서 기능에 대응하는 범위에서 활동할 것을 지도하고 있다.

또 요트레이스 등의 행사가 안전하고 원활하게 실시되도록 행사에 관한 상담창구로서 전국 120개소의 해상보안부서 등에 「해양레저행사 상담실」을 개설하여 지도·조언을 하고 있는 것 외에 필요에 따라 행사기간 중에 순시선을 배치해서 안전 순찰 등을 실시하고 있다.

그외 해양성 레크리에이션 활동이 활발히 행하여지고 있는 神奈川현 湘南 주변해역의 해양성 레크리에이션 사고방지, 해난구조 등의 체제의 충실한 강화를 도모하기 위해 1991년부터 「요코하마 해상보안부 湘南 순찰본부」를 神奈川현 湘南港에 개설해서 애호가 및 서비스 제공자 등에 대한 안전지도, 안전강습회, 정보제공, 순찰 등의 업무를 실시하고 있다.

② 관계단체의 활동강화

해양성 레크리에이션의 보급과 관련된 해난이나 바닷가 사고를 방지하기 위해서는 민간의 자주적인 안전지도 활동도 빼놓을 수 없는 것이므로 해상보안청은 해난의 사전방지, 운항매너의 향상 등을 도모하기 위하여 이용자 등 민간의 뜻에 의한 안전활동을 육성하고 「해상안전지도원제도」를 추진한다. 1996년말 현재 1,742명의 해상안전지도원이 현장에서 활동하고 있는데, 1996년에는 약 4만 5천 척의 레저보트를 대상으로 방문지도나 안전순찰을 하였다. 또 이러한 민간활동의 조직 모체로서 요트, 모터보트 등 레저보트 관계자로 이루어진 小型船安全協會 등은 1996년말 현재 5개 사단법인을 포함해서 47개 단체가 전국적으로 조직되어 있어 안전강습회의 개최, 안전운항에 필요한 지식 및 정보제공 등의 안전활동을 전개하고 있다.

그외에 해양성 레크리에이션 활동의 안전대책으로서 (재) 일본해양레저안전진흥협회는 각종 안전지도원의 인정 및 강습 등의 사업을 실시하고 있다. 1996년말 현재 낚시 해상안전지도원 630명, 보트세일링 해상안전지도원 211명, 서핑 해상안전지도원 113명, 안전잠수관리자 393명, 우량 다이빙서비스 제공자 56명으로 되어 있다.

또 수상오토바이에 관련한 사고방지를 위하여 수상오토바이의 제조자, 판매회

사, 판매점 등으로 구성된 사적 수상클럽(personal water club)안전협회도 안전 순찰을 적극적으로 실시하고 있다.

③ 구조체제의 강화

해상보안청은 예전부터 해난에 대한 즉각적인 대응체제의 정비에 노력하고 있지만 이후에도 증가하리라고 예상되는 해양성레크리에이션에 관련된 해난구조는 보다 진전된 기동성, 즉시대응성이 요구된다고 생각된다. 이 때문에 순시선, 항공기에 의한 구조체제의 강화나 해난정보의 입수체제의 정비, 민간 해난구조체제의 활동강화를 도모하기 위한 시책을 총괄적으로 추진하고 있다. 구체적으로는

- 해양성 레크리에이션 활동이 활발한 시기나 해역을 고려해서 보다 효과적으로 순시선을 배치하거나 헬리콥터의 고속성, 수색능력, 구조능력 등을 최대한 활용해서 구조체제를 강화하고 있다.
- 해상보안청과 (社)日本水難救済會의 구난소, 어업협동조합, 마리나 등의 민간구조조직과 연락조정, 협력체제 강화를 목적으로 한 「地區海難救助連絡協議會」를 각지에 설립해서 1996년말 현재 19개 단체를 설립하였다.
- 다이빙 상점 등의 서비스 제공자 의료기관, 호텔 등의 관계자에 의한 자주적 안전대책의 실시나 사고 발생시에 적절하고 신속한 구조체제의 확립 등의 목적으로 「地區스쿠버다이빙 安全對策協議會」(1996년말 현재 45개 단체)나 「地區보트세일링 安全對策協議會」(1996년말 현재 4개 단체)의 활동을 지원하고 있다.
- (재)일본해양레저안전·진흥협회는 1992년 1월부터 레저·스쿠버다이빙 사고에 관련한 응급 의료구조체제로 회원제도를 기본으로 한 「Diving Alert Network Japan : DAN Japan」을 개시하고 있다. 또 관동지구는 1994년 7월부터 관서지구는 1996년 7월부터 레저보트 구조사업으로 회원제도의 「레저보트 구조사업(BAN)」을 개시하고 있다.

(5) 민간단체의 활동

① 안전대책

(재)일본해양레저안전·진흥협회는 스쿠버다이빙, 보트세일링, 서핑 등의 애호

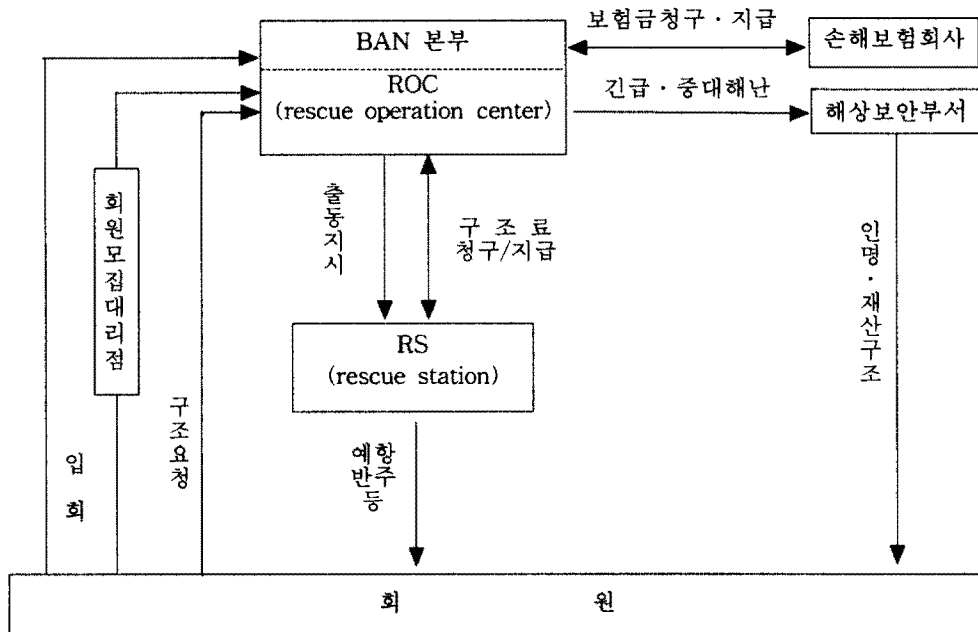
가들의 안전확보를 목적으로 안전잠수관리자 및 안전지도원을 양성하는 곳이며, 각지에서 양성을 위한 강습회를 실시하며 양성강습을 수강한 후 안전잠수관리자 및 안전지도원으로 인증·등록한다. 이러한 등록은 3년마다 경신이 필요하므로 경신강습회를 실시하지만, 우량 다이빙서비스 제공자의 추천 및 권장 등을 행하고 있다. 또한, 레저보트의 안전확보와 안전지식의 보급·계몽을 목적으로 하는 안전강습회 및 해상안전프로그램을 각지에서 실시하고 있다.

그리고, (재)일본해양레저안전·진흥협회에는 BAN(Boat Assistance Network : 레저보트 구조사업) 및 DAN·JAPAN(Divers Alert Network of Japan)이라 하는 회원회비제의 해난구조사업을 하고 있다.

BAN은 회원의 레저보트가 고장 및 사고로 항행이 불가능할 때 구조출동하여曳船 혹은 伴走를 하거나 승조원이 행방불명되었을 때 수색, 구조 등을 하는 시스템이다. BAN의 서비스는 관동지구에는 도쿄만·사가미만·이두저도의 북부해역, 관서지구는 오사카만·기이수도의 해역에서 24시간에 걸쳐 제공된다.

〈그림 IV-4〉

BAN 시스템의 개념도



자료 : 일본해난방지협회, 『海と安全』, 1996. 2.

출수가 증가한 레저보트는 선박전화, 마린 VHF, 휴대전화 등으로 관동지구의 요코하마, 관서지구의 神戸에 있는 ROC(Rescue Operation Center)에 연락하고, 동 협회가 미리 계약하고 있는 구조전문사업자, 수난구제회구난소, 마리나 및 어업협동조합 등의 RS(Rescue Station)으로부터 구조정이 출동하여 구조를 한다. 다만, 황천 등으로 인해 BAN의 구조활동이 어렵다고 판단되면, 해상보안청에 구조요청을 한다.

통상적으로 회보에 의해 해양레저 정보가 제공될 뿐만 아니라 ROC에서 기상·해상정보의 제공, 회항서비스, 수리시설이나 기항지안내 등의 서비스를 받을 수 있어 쾌적하게 해양레저를 즐길 수 있다.

DAN·JAPAN(Divers Alert Network of Japan, 레저·스쿠버·다이빙 사고 대응 의료원조 사업)은 회원이 스쿠버다이빙이나 스노클, 스킨다이빙 중에 사고가 있을 경우 응급구조를 하는 시스템이다. 예를 들면 다이버가 減壓症 등 잠수병에 걸린 경우 사고현장이나 운송도중에 응급처리법에 관하여 동경의대치과대학에 설치된 24시간 체제의 Hot-Line서비스에 의해 조언을 한다든지, 가장 가까운 곳에 입원 가능한 전문병원을 소개하는 등의 서비스를 실시하고 있다. 그 외에 스쿠버다이빙 후 귀에 이상을 느끼는 다이버에 대해 전문병원이나 전문의사를 소개하고 있다. DAN·JAPAN 사업에는 이와 같은 의사 소개를 적절하게 하기 위해 스쿠버다이빙을 이해하고 있는 의사와의 연락체계(DDNET : Divers Doctor Net) 구축을 추진하고 있다. 또 레저다이버가 해외에서 다이빙에 의한 사고를 당할 경우 등을 대비해서 각국의 DAN조직과 연계해서 언어서비스나 의료기관 운반서비스 등의 보조서비스를 전세계적으로 전개하고 있다. 기타 다이빙의 안전성을 제고하기 위한 조사연구, 안전한 스쿠버다이빙을 즐기기 위한 전화상담 서비스, 회원에 대한 회지발행, 안전강습회의 개최 및 스쿠버다이빙 보험가입의 촉진 등을 시행하고 있다.

소형선안전협회 등은 레저보트 등의 해난의 사전방지, 운항매너의 향상을 도모함으로써 안전하고 질서있는 해양레크리에이션의 보급과 발전에 기여하는 것을 목적으로 하는데, 민간의 자주적 활동의 조직모체로서 애호가의 안전의식 고양이나 해난방지에 관한 지식 및 기술을 향상시키기 위하여 안전강습회나 홍보활동, 인명구조훈련, 무선보급사업 등 지역에 밀착된 안전활동을 전개하고 있다.

(사)일본해난방지협회는 선박운항안전·해난방지를 필두로 선박 등에 의한 해양오염방지의 조사연구나 그것에 관한 의식보급 및 고양을 도모하기 위한 홍보

활동을 하고 있다.

동 협회의 사업중에서 레저보트 등의 항해안전·해난방지에 관해서는 해양성 레크리에이션 애호가나 어민 등의 가족을 대상으로 한 해상안전순화강습회를 개최하는데, 1996년에는 전국 17지구의 64개소에서 실시하였다. 또 해상보안청, 해상보안협회와 공동주최로 매년 「전국해난방지강조운동」(7월 하반기 16일간)을 실시하고 있다. 이것은 선박이나 선전용 자동차로 해난방지 캠페인을 하거나 해난방지 강습회나 순시선에 의한 체험항해, 일일선장, 항내 퍼레이드, 해상안전교실 등의 사업으로 구성되어 있다.

또 해양오염방지에 관해서는 초중학생을 대상으로 한 「깨끗한 바다 청소년 교실」을 개최해서 바다의 원대함과 주변에서 할 수 있는 해양환경을 지키는 방법에 관해서 계몽한다.

② 안전정보의 제공

(재)일본수로협회는 항해용 전자해도를 비롯해서 수로도지의 복제·배포나 해상보안청 수로부가 보유하는 해양데이터·정보의 복제·가공·제공 및 해양조사기기의 개발연구 등을 하고 있다. 또 레저보트 등의 운항능률향상이나 해난방지에 도움을 주고자 다음과 같은 수로 참고도지의 발행이나 해양정보를 제공하고 있다.

- 레저보트 등의 해난방지에 도움을 주기 위해 목표, 얕은 여울 등을 구분하거나 색깔별로 표시한 요트·모터보트용 참고지도를 해양성 레크리에이션이 성행하는 전국각지의 연안에 관해서 63개 지도를 발행하고 있다.
- 소형선 등이 이용하는 항구의 목표·침로 등을 구분하거나 편집한 참고지도(항만지도)책인 「소형선용 간이항만 안내」를 발행하고 있지만, 1994년부터 주로 레저보트에 대한 내용을 충실하게 한 「레저보트·소형선용 항만 안내」라는 전국 12판 시리즈를 차례로 발행하고 있다.
- 해안선 등심선(10m, 20m), 항로표지, 해저 장애물 등의 항해정보를 IC(집적회로)메모리에 수록한 「항해용 전자참고지도」를 28도 발행해서 일본 연안해역 전체를 판장하고 있다. 항해용 전자지도는 GPS에서 얻어진 선박의 위치와 레이더 영상을 합쳐서 디스플레이상에 표시하나 연속적인 선박 위치(항적)를 표시할 수 있어 운항능률의 향상이나 해난방지에 매우 효과

적이다.

- 해양정보연구센터(해양정보실)에서는 레저보트 운항을 돕기 위해 일본 주변 해역의 해류, 수온 등의 해황을 해양속보(월 2회), 해류추측지도(월 1회) 등을 통해 제공할 뿐만 아니라 큰 요트경주가 개최될 때에는 그 전체 코스의 해류·조석상황에 관하여 정보를 제공한다.

(재)일본기상협회는 기상이나 해양에 관한 조사연구나 파랑예측, NOAA(미국 해양대기성) 등의 위성데이터 이용기술(전체 지구 해면 수온·해상풍, 파랑, 해빙 분포의 추출)의 개발 등의 사업을 추진해서 그러한 지식이나 최신기술에 대해 보급, 계몽, 정보제공 등의 활동을 한다. 구체적으로는 연안해역의 조류나 파랑조사와 예측기술을 개발함과 더불어 조류나 파랑의 예측정보를 작성하여 이를 온라인으로 현지시각(리얼타임)으로 제공해서 해난방지나 항만안전관리에 공헌하고 있다.

이러한 정보시스템 중 MICOS Wit라 불리는 시스템은 기상청 수치예보를 기반으로 기상협회가 독자적으로 개발한 각 항만의 파랑모델에 의해 예측된 파랑 분포지도, 파랑시계열의 정보에 추가해서 기상청 발표의 천기도나 주의보·경보·태풍정보, 단기간 강우예측 정보 등을 제공하는 것이다. 또 최근에는 보다 실용성이 높은 정보로서 선박방향정보도 부가한 인터넷에 의한 서비스 시스템을 개발하고 있다.

2) 美國

미국은 1971년 연방 보트안전법(Federal Boat Safety Act)을 제정하여 레저용 선박(Recreational Boat)의 안전관리에 대처하고 있다. 1996년 말 현재 미국 전역에는 약 2천만척의 레저용 선박이 있는데, 동법 및 CFR Title 46(해운 : Shipping) Chapter 43(레저용 선박 : Recreational Vessel)에 의거하여 미국 연안경비대(U.S. Coast Guard) 산하 보트안전사무소(Office of Boating Safety)에서 레저용 선박의 안전관리를 주관하고 있으며, 일반인을 대상으로 안전에 관련된 각종 홍보 및 자료를 제공하고 있다. 그 외 동기관은 수상활동에 있어서 안전한 이용과 즐거움을 극대화하기 위해 레크리에이션 보팅(boating)과 관련한 인명피해, 재산손실 및 환경적 피해를 최소화하는 것을 임무로 하고 있으며,

i) 보트 이용자의 지식, 기술, 능력 및 습성의 향상, ii) 보트의 안전과 관련 장비의 향상, iii) 보팅의 물리적·운용적 환경의 향상, iv) 통합수송체계 및 기관의 협력과 지원의 향상 등을 활동목표로 하고 있다.⁸⁾

〈표 IV-6〉

선박규모별 최소 필요장비

	15피트 이하	16~25피트	26~39피트	40~64피트
구명조끼 (Life Jacket)	승선원이나 수상스키 이용자 등 각 개인별 I, II, III, V 형 보유	승선원이나 수상스키 이용자 등 각 개인별 I, II, III, V 형에 추가로 IV형 보유. 보트가 정박중이지 않을 때 V 형 복합형 구명조끼(hybrid PFDs)를 착용하여야 함.		
소 화 기 (CG 승인)	최소 1개의 B-1형 휴대 소화기		최소 2개의 B-1형 휴대 소화기 또는 1개의 B-2형	최소 3개의 B-1형 휴대 소화기 또는 1개의 B-1과 1개의 B-2형
조난신호기	야간에 이용할 조난신호기 비치	주·야간 이용할 조난신호기 비치		
벨	船長 12m 미만의 모든 선박은 효과적인 소리발생 장치 보유		12m 이상 20m 미만의 모든 선박은 경적과 벨 보유. 경적은 0.5해리 내에서 청취가능하여야 하며 벨은 직경이 적어도 20cm이어야 함.	
환기장치 (1980년 8월 이전 건조 선박)	고갈 통풍구에 적합한 2개 이상의 환기덕트나 혹은 모든 밀폐 엔진과 연료탱크 격실의 빌지, 선내에서 이용하는 가솔린이나 발화점 110°F 이하의 연료를 적절히 환기시키기 위한 동등한 장치			
환기장치 (1980년 8월 이후 건조 선박)	가솔린 엔진과 연료탱크를 포함한 모든 밀폐 격실을 환기하기 위한 2개 이상의 환기덕트. 외부로 구멍이 있는 영구적으로 설치된 탱크를 가진 것과 보호되지 않은 전기장치가 없는 것은 제외			
역화(逆火) 차단 장치	선외기 모터를 제외한 1940년 4월 25일 이후에 설치된 모든 가솔린 엔진의 각 카뷰레터에 장착			

자료 : U.S. Coast Guard pamphlet, *Federal Requirements for Recreational Boats*.

8) Office of Boating Safety의 Web Site(<http://www.access.digex.net/~prostech/uscg/>) 참조.

한편 미국 전역에 산재한 연안경비대의 USCG Auxiliary Courses나 USPS(U.S. Power Squadron) 또는 Squadron Boating Courses 등의 비영리 사설단체에서 소형 유람선의 운항과 관련된 훈련, 교육을 담당하고 있다.

미국은 엔진이 부착된 보트에 대해서는 선박규모에 관계없이 각 주(State)별로 등록을 의무화하고 있으며 현재 약 1,200만척이 등록되어 있다. 등록번호는 일반적으로 주를 나타내는 두자리 알파벳(State Code)과 함께 알파벳 또는 아라비아 숫자를 부여하며, 동 번호는 船首 양면에 표시하도록 하고 있으며 주에 따라 등록은 보통 1~2년마다 갱신토록 하고 있다. 선박의 등록은 분실, 절도 사고시 이를 확인할 수 있도록 하기 위한 것이며 등록비를 징수하여 오염방지 또는 항해 감시업무에 이용하기도 한다. 일부 주는 소유권 증명을 발급하지 않기 때문에 등록 기록이 소유관계의 확인에 필요하기도 하다.

미 연안경비대는 연방차원에서 미국시민 소유의 순톤수 5톤 이상(보통 27피트 이상)의 보트에 대해서만 등록을 실시하고 5톤 이하의 선박에 대해서는 아무런 법규가 없다. 다만 안전사고 예방을 위하여 5톤 미만의 선박을 포함한 선박의 규모에 따라 최소 필요장비를 규정하고 있다.

3. 우리나라의 海洋레저 安全對策

1) 對策樹立의 必要性 및 方向

우리나라의 경우 소형 레저보트의 척수는 수백척에 지나지 아니하고 해난사고 역시 크게 많지 않으나 현재의 증가추세라면 머지않아 레저보트에 의한 해난사고의 위험성이 경고되는 시기가 곧 도래할 것이다. 이미 소형의 해양레저기구들이 널리 보급되어 대중화되고 있고, 이에 따라 해난사고 발생의 위험이 증가할 것이기에 우리나라도 더 심각한 상황이 전개되기 전에 조속히 해양레저활동에 사용되는 선박 및 기구의 안전관리에 관한 각종 제도정비, 사고시 구조체제 구축 등을 포괄하는 해양레저활동의 안전에 대한 종합대책수립이 시급히 요구되고 있다.

우선, 해양레저활동의 안전확보를 위한 지도·단속업무를 담당하고 있는 해양경찰청의 활동을 뒷받침할 관련 법령의 정비가 필요하다. 제정 추진중인 海洋安

全基本法에 해양레저활동의 안전을 보장하는 규정을 명시하여 각 개별법간의 조정은 물론이고 차후 새로운 규정설립의 근거를 마련해야 할 것이다. 그리고 해양레저기구를 이용한 사업자에 대한 사업기준, 기구 이용자의 자격기준, 안전관리 규정, 활동지역 등을 설정하고 이를 지도·감독할 수 있도록 하는 제도적 장치가 필요하며, 해양경찰청의 안전지도 활동을 강화하여야 한다.

이와 더불어, 사고발생에 대비한 構造體制를 정비하여야 한다. 해양레저 관련 해난의 구조는 기동성과 즉각적인 대응이 요구되므로 사고발생 가능성이 높은 해역에 한정된 장비를 효과적으로 배치하고 구조능력을 최대한 활용하는 한편, 장기적으로 구조인력 및 장비를 확충해 나가야 할 것이다. 또한 해난정보 입수를 위한 통신체계를 구성·운영하여 신속한 구조체제를 갖추어야 한다.

그 밖에도, 해양레저 관계자의 安全意識을 고취시키고, 해상·기상정보의 정확한 파악 및 지식·기능습득을 위한 교육도 강화되어야 한다. 그리고 레저보트의 안전확보를 위해 민간의 자주적 안전활동이 불가피하므로 민간조직의 설립을 지원하고 안전교육, 홍보, 순찰 등의 활동을 하는 海上安全指導員과 같은 제도의 도입을 적극 검토해야 할 것이다.

2) 操縦士 免許制度

(1) 조종사 면허제도 도입 필요성

육상교통의 경우 도로교통법에서 규정하고 있는 바에 따르면, 각종 자동차의 종류에 따라 일정의 면허를 취득하여야만 운전가능케 하고 있으며, 이 가운데 원동기장치 자전거를 운전하고자 하는 자는 제2종 원동기장치 자전거면허를 취득하여야 운전할 수 있다.⁹⁾

해상교통의 경우 일본에서는 20톤 미만부터 5톤 미만까지의 소형선박을 운항하고자 하는 자는 운항목적과 선박의 크기 및 운항해역에 따라 적정한 자격을 갖추어야 하는 면허제도를 시행하고 있음을 앞에서 살펴보았다. 그러나 우리나라의 경우 5톤 미만의 船外機 보트에 대해서는 선박으로 정의하지 않고 있으므로 그의 조종을 위한 승선원에 대한 어떠한 규정도 마련되어 있지 못한 실정이다.

9) 도로교통법시행규칙 제26조 관련 별표 14 참조.

하지만 레저용 소형기구 및 그의 이용자 증가추세와 안전성 확보를 위한 효율적 관리를 고려하자면 적절한 자격기준의 마련이 필요하다고 하겠다.

여름 휴가철을 중심으로 해안관광지에서 종종 발생하고 있는 사고사례에서 알 수 있듯이 선박으로서 규제를 받고 있지 아니하는 소형의 레저기구들이 운전자의 자질 및 안전사항 이행여부와 관계없이 무질서한 활동을 함으로써 사고를 유발하고 있다. 일반 해수욕객이 유영하는 지역으로까지 위협하게 고속질주하는 수상오토바이는 이용자에게는 스릴을 가져다 주지만 다수의 해수욕객에게는 공포의 대상이 되고 있는 것이다.

따라서 해사관련법의 적용 대상에서 제외된 채 비제도권에서 무질서하게 활동하는 이들을 통제하고 한편으로는 건전한 이용자를 보호하는 차원에서 동력레저기구의 새로운 안전관리방안이 모색되어야 할 것으로 판단된다. 이러한 필요에 따라 이용자의 기술습득은 물론 자질 및 소양을 향상하기 위해 동력레저기구의 이용자에 한하여 조종사 면허를 취득케 하는 것이 바람직할 것이다.

(2) 조종사 면허제도 도입방안

① 조종사 면허대상

20톤 미만 소형선박의 조종을 위한 면허제도를 마련하기에 앞서 국내에서 운용되는 20톤 미만의 소형선박 분포를 살펴보면, 대부분이 어업을 위한 수단으로 어민들이 이용하고 있다. 국내에서 운항중인 어선은 1996년 기준으로 약 7만 5,200여척 가운데 90%가 넘는 약 6만 8,100여척이 10톤 미만의 소형선이다. 이 가운데서도 5톤 미만의 선외기선은 선박 등록의무가 없으므로 제외된 수치임을 감안할 때 이보다 훨씬 많은 소형어선들이 있음을 알 수 있다. 따라서 이들 선박의 이용자들에게 조종사 면허를 받도록 하는 것은 상당한 혼란이 예상된다. 어민들이 이용하는 소형어선들의 안전사고가 적은 것은 아니지만 이들을 운전하는 자에게 면허기준을 적용하는 것은 당장의 생업활동에 장애가 될 뿐만 아니라 이를 위해 엄청난 행정력이 뒷받침되어야 할 것이다.

따라서 단순히 일정 톤수 이하의 선박 전체를 대상으로 조종사 면허제도를 실시하기 위해서는 신중한 검토가 있어야 할 것이다. 또한 새로운 규제의 틀이 마련됨으로써 자칫 국민의 여가활동을 위축시킬 수 있으므로 안전관리를 위한 최소한의 규제에 레저활동을 하고자 하는 일반 국민의 욕구를 충족시키면서 보

다 나온 안전관리체제를 구축하는 것이 바람직할 것이다. 해양레저활동의 특성상 여름철에 집중되는 경향이 있는데 한 때의 즐거움을 위해 너무 많은 요구사항을 충족하여야 하는 것은 합리적이지 못하다.

조종사 면허대상을 결정하는 방안은 크게 두 가지로 나누어 검토할 수 있다. 첫째는 동력추진기를 장착한 모든 기구 및 선박에 적용하는 것이고, 둘째는 해당 기구 및 선박의 이용목적에 구분하여 생업의 수단으로 이용하는 것이 아닌 것에 한정하여 적용하는 것이다.

첫 번째 안의 경우는 법적용의 형평성에 입각하여서는 적합하다고 하겠으나 확실적이고 과도한 법규제에 의한 국민생활의 불편가증과 엄청난 행정력의 소모 및 면허취득의 비용 낭비를 초래한다는 비난을 면하기 어려울 것이다. 또한 현행 법에서 정의하고 있는 선박이라는 개념을 확대함으로써 야기되는 복잡한 문제에 봉착하게 될 것으로 예상된다.

이 방안을 선택할 경우의 해결방안을 검토하자면, 동력추진기가 장착된 선박 및 기구를 생업에 이용하고 있는 기존의 이용자는 이를 증명할 수 있는 기준을

〈표 IV-7〉

국내 어선의 톤수별 현황

단위 : 척, 톤, %

구 분		1995	구성비	1996	구성비	증 감	증감률
10톤 미만	척 수	69,432	90.4	68,132	90.6	▽1,300	▽1.9
	톤 수	150,430	15.7	150,102	15.4	▽328	▽0.2
10~50톤	척 수	4,075	5.3	3,769	5.0	▽306	▽7.5
	톤 수	100,543	10.5	93,169	9.6	▽7,374	▽7.3
50~100톤	척 수	1,904	2.5	1,966	2.6	62	3.3
	톤 수	150,603	15.7	155,501	16.0	4,898	3.3
100톤 이상	척 수	1,390	1.8	1,377	1.8	▽13	▽0.9
	톤 수	557,023	58.1	573,036	59.0	16,013	2.9
계	척 수	76,801	100	75,244	100	▽1,557	▽2.0
	톤 수	958,599	100	971,808	100	13,209	1.4

자료 : 해양수산부.

만족할 때 예외규정을 두어 부작용을 제거하거나 일정기간의 유예기간을 두고 면허를 취득케 하는 방안이 거론될 수 있다.

두 번째 안은 현행법에서 선박의 정의에 포함되지 않고 있는 5톤 미만의 선박과 13인 이하의 여객선을 비롯한 동력추진기에 의해 운전되는 기구 가운데 생업의 수단으로 이용되는 것이 아닌 개인의 레저활동이나 영업활동의 목적으로 이용되는 것에 대해 그 이용자에게 면허를 취득케 함으로써 이들을 제도권내에서 관리하는 것이다.

② 조종사 면허시험 실시기관

자동차운전자의 면허관리는 경찰청에서 주관하고 있다. 면허시험은 각 지역의 면허시험장과 경찰청에서 인정한 자동차운전학원에서 응시할 수 있으며, 소양교육은 道路交通安全協會에서 실시하고 있다.

해상교통에 있어서 해기사는 해양수산부장관이 면허하며 해기사의 자질 및 기술의 향상을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 해기사로 하여금 보수교육을 받게 할 수 있다.

소형선박조종사 면허제도의 도입으로 시험이 실시되게 된다면 어느 기관에서 이를 주관할 것인지를 정하여야 할 것이다.

첫 번째 방안으로 현재의 해양경찰청에서 면허시험을 관리하는 것이다. 이런 경우 공공성이 보장되며 면허제도를 효율적으로 운용할 수 있을 것이다. 그러나 다양한 레저기구의 출현과 수요자 부족으로 상설 시험기관을 두기가 어려울 것이다. 레저목적의 기구는 연중 지속적으로 이용한다기보다 계절에 따라 활동하는 특성이 있다. 그러므로 이용자들의 면허취득수요가 항상 일정한 수준을 유지하지 못할 것이며, 이에 따라 상설 면허시험기관을 운영하기 어려운 실정이다. 이는 선진국에 비해 우리나라의 해양레저인구가 성장기에 있어 아직 많은 면허취득 희망자가 생기지 않을 것이며, 더불어 상설 면허시험기관의 운영에 따르는 인력과 비용의 대가가 크기 때문이다.

또한, 육상의 자동차면허 수요자에 비하면 극히 적은 수요이므로 많은 지역에 시험관리기관을 운영하는 것도 어려울 것으로 예상된다. 이로 인해 면허취득 희망자는 소수의 특정지역 면허시험장을 찾아야 하는 시간적, 경제적 추가부담을 안을 수밖에 없게 될 것이다.

두 번째 방안으로는 민간단체를 이용하는 것이다. 현재 국내에는 해양레저활동

전반을 대상으로 활동하고 있는 단체는 몇 군데 있기는 하지만 제대로 정립이 되지 않은 상태이다. 따라서 이러한 단체를 육성하여 이들 민간조직과 함께 해양경찰청이 참여하는 협의체 형태의 민간협회를 만들고 여기에서 조종사 면허시험을 실시하는 것이다. 물론 해양경찰청의 관리·감독이 뒤따라야 할 것이다.

이렇게 함으로써, 해양경찰청의 추가적인 인력 및 장비문제를 해소하고 협회 내에서의 검토와 협의를 통해 관의 지나친 규제를 조율하면서 레저활동의 활성화에도 도움이 될 수 있을 것이다.

③ 조종사 면허관리

우선 선박류를 이용하는 경우, 현재 해기사 면허체제에서 5톤 이상의 소형선박 조종을 위해 필요한 소형선박조종사 면허를 확대하여 細分化할 필요가 있을 것이다. 5톤을 기준으로 현재의 소형선박조종사 면허기준을 그대로 적용하고, 5톤 미만의 추진동력기 장착의 선박 또는 기구에 대한 면허를 신설하는 것이다. 이 경우 면허취득 대상을 결정하기 위해서는 앞에서 언급한 대로 추가적인 검토가 요구된다.

조종사 면허시험의 내용과 절차는 현행 해기사면허의 내용과 절차를 참고하여 실시하는 것이 바람직하다. 기본적인 해상교통관련 법규 및 기술적 운용능력을 시험하는 것이다. 또한, 5톤 미만의 동력선박 또는 기구는 개인이 레저활동 또는 생업활동의 도구로 활용함을 감안할 때 무리한 조건이 있어서는 아니될 것이다.

현행의 소형선박 조종사 면허시험과 같이 航海, 運用, 機關 및 法規로 나누어 실시하며 추후 추가적인 소양교육 프로그램이 갖추어져 있어야 할 것이다. 레저활동에서 안전사고의 원인이 운전자의 부주의에서 비롯된 점을 고려한다면, 이 가운데서 법규 및 운용능력을 강화할 필요가 있을 것이며 소양교육에 의한 기본 질서의식을 고취시키는 것도 빼놓을 수 없는 과정일 것이다.

스쿠버다이빙의 경우, 국가 기관에 의해 면허를 발급하는 예는 없다. 따라서 기존의 각 협회에서 발급하고 있는 면허제도를 양성화하는 것이 바람직할 것이다. 각 협회는 다이빙 분야의 전문가집단으로서 각 등급별 이용자의 면허발급기준을 설정하여 운영하고 있으므로 그들의 면허를 인정하고 대신에 다이빙을 하고자 하는 이들의 면허소지 여부를 철저히 감독하는 것이다. 일부 다이빙 샵에서는 영업이익을 위해 장비의 대여 및 판매시 면허보유의 확인을 제대로 하지 않고 있기 때문에 무면허의 다이버가 또다른 무면허 다이버를 양산하는 부작용을

일으키고 있으므로, 이러한 부작용을 없애기 위해 면허관리를 강화하여야 할 것이다.

3) 事業者 免許制度

해양레저기구를 이용하여 사업을 하는 자의 면허를 관리함으로써 해양레저활동중에 발생하는 각종 안전사고를 예방하고 사고피해자의 보상을 보장하는 보험가입을 의무화하여 안정된 해양레저문화의 활성화에 기여하며 적법한 경제활동을 장려하여야 한다.

현행 유·도선 사업법 및 체육시설의 설치·이용에 관한 법률에서 정하고 있는 사업자의 범위를 벗어난 사업의 영역을 새롭게 다루는 방안이 검토되어야 할 것이다. 즉 현재 해양레저활동에 이용되고 있는 기구들 가운데 유·도선 사업법 및 체육시설의 설치·이용에 관한 법률에서 정하고 있지 않는 것들이 많이 등장하고 있으며 이들 기구를 이용한 사업자들 역시 증가하고 있으므로 해양레저사업자의 범주를 확대하고 이와 함께 사업자가 이행할 각종 의무사항들을 정하는 새로운 규정이 필요하다. 규모 및 영업구역에 따라 사업자 면허 또는 신고의 범위를 정하고 일정 수준의 시설·장비·인력을 갖추고 이를 유지·관리하도록 하며, 이용자의 안전을 보장하기 위한 안전관리체제 및 피해보상체제를 구축하도록 하여야 할 것이다.

정식 사업면허를 취득하고자 하더라도 현행 제도에서는 불가능하여 무면허 사업자를 양산하는 격이 되는 문제점이 있고, 이들이 운영하는 해양레저업을 이용하는 일반인들의 안전을 확보하여야 한다는 점을 감안할 때 해양레저산업의 사업자 면허문제의 해결은 시급한 사항이 아닐 수 없다.

4) 登録 및 検査

현재 국내에 보유하고 있는 해양레저용 기구의 현황조차 파악되지 않은 관계로 여러가지 문제점이 야기되고 있음을 앞에서 살펴보았다.

따라서 선박법에서 정하고 있는 선박의 선적증서 교부규정을 해양레저활동 목적으로 사용되는 선박 및 추진동력기구에도 적용토록 하여야 할 것이다. 레저용 선박의 무질서한 활동을 종합적으로 감시하고, 선박 및 인구의 증가추세에 따른

환경변화에 적절히 대응하기 위해서는 지속적인 모니터링이 절실히 필요하다.

아직 우리나라의 레저용 선박의 수는 선진국 수준에 비해 적지만 성장기에 놓인 우리나라 레저시장의 추세를 감안한다면 지속적인 증가를 보일 것이며 그에 따른 대응계획이 필요할 것이다.

육상교통수단인 자동차 1천만대 시대를 맞은 우리나라가 현재 교통혼잡과 주차난문제로 어려움을 겪고 있는 사례에서 알 수 있듯이, 수적인 증가에 비해 제반환경의 마련이 제대로 이루어지지 못한 채 적절히 대응하지 못한 결과에서 비롯된 교통문제는 현재 우리나라가 풀어야 할 중대과제 가운데 하나가 되어 있다.

그러므로 레저용 선박의 증가추세에 따라 발생할 수 있는 계류장 부족문제, 조난사고의 증가, 해상교통의 혼잡 등과 같은 문제를 적절히 조절하기 위해서 이들 선박 및 기구를 선박법에서 정하는 선적증서 교부규정에 포함하는 등의 등록방안을 검토하여야 할 것이다.

국내에는 현재 레저보트 및 수상오토바이에 대한 등록절차가 없으므로 해당 선박에 대한 검사도 이루어지고 있지 못하다. 그러나 계속되는 새로운 기구의 출현과 기존 해양레저기구의 개조 등에 의한 수요자 환경이 변화되고 있으며 이에 따른 안전성 확보의 필요성이 대두되고 있고, 선박 등록시의 본래 목적에 부합된 이용여부를 확인하기 위한 검사가 필요하다. 해양레저기구는 크기가 작고 형식에 따른 규정이 정해져 있지 않으므로 이용자들의 편의에 따라 다양하게 개조되는 경우가 있다. 이러한 경우 제품 출고시 고려된 이용자의 안전성을 보장할 수 없을 뿐만 아니라 사고발생의 원인이 되기도 한다.

그러므로 정기적인 검사기간을 정하여 등록된 해양레저기구의 이용자로 하여금 개조 혹은 수리 등의 변경사항을 통보하고 관리하는 데 소홀함이 없도록 하는 것이 바람직할 것이다. 이러한 검사를 위해서는 정기적으로 검사하거나 임시로 어떠한 변동사항이 발생된 경우 검사하는 방안이 있을 것이다.

5) 保險制度

현재 국내 보험시장에서 해양레저활동에 의한 사고를 대상으로 하는 보험제도도 없다. 이는 아직 5톤 미만의 선박 및 동력추진기를 장착한 해양레저기구가 제도권 밖에 놓여져 있음에서 비롯된 것이다. 즉 이들을 이용한 사업자 신고가 되지 않고 개인 이용자 또한 배상보험에 가입할 의무가 없으므로 추가적인 비용을

지불하면서까지 자발적인 보험가입을 하려 하지 않기 때문이다.

이러한 문제의 해결을 위해서는 해양레저기구를 이용하여 영업을 하고자 하는 자에게 합법적인 사업허가를 해주고 그들로 하여금 보험가입을 의무화시키며, 레저기구의 개인 소유자의 경우 육상의 자동차보험과 같이 책임보험의 가입을 의무화하는 방안이 있을 것이다.

우리나라 보험시장의 특성을 볼 때, 자신의 재해에 대한 보장성 보험을 가입한 사람들은 많으나 피보험자 자신의 과실에 의한 배상책임은 개인이 가입을 하지 않고 있으므로 보험가입의 의무화가 요구된다.

따라서 현재 유·도선 사업법에서 정하고 있는 유·도선 사업의 면허 또는 신고를 위한 시설기준을 충족할 수 있도록 기존의 항, 포구를 확장시켜 어선선착장과 해양레저 선박의 계류장으로 활용하는 등 무허가 유·도선 사업자의 양산을 억제하고 사업자 등록 규제를 완화함으로써 제도권내에서 영업을 할 수 있도록 유도하여 보험과 같은 사고피해보장을 의무화하는 방안을 검토할 필요가 있다.

사업자가 아닌 개인의 경우에도 피보험자의 과실로 인해 제3자에게 인적, 물적 손해를 입혀 법률적인 배상책임이 발생할 경우, 그 손해를 보상하는 배상책임보험에 가입하도록 하는 규정마련이 필요하다.

6) 活動區域

해양에서의 레저활동을 위한 활동구역이 설정되어 있지 않음으로써 각종 레저 활동인들 상호간에 위험성을 내재하고 있을 뿐만 아니라 해상을 통한 범죄활동의 우려도 낳고 있다. 또한 해양레저인구가 여름철에 일정지역에 집중되기 때문에 사람과 기구의 밀집도가 높아지고 사고발생의 위험도 또한 매우 높아진다. 실제 사고사례를 보면 알 수 있듯이 주로 여름철 해수욕장에서 가장 많은 사고가 발생하고 있다.

해상교통안전법에서 항만 및 항로상에서 항로의 안전에 장애가 되는 행위를 금하도록 하는 규정이 신설되어 항만 및 항로상에서의 활동구역 정리는 이루어졌다고 하겠으나, 해수욕장 및 어장 등의 민감지역을 중심으로 기타의 지역에 대해서는 사고발생에 대비한 공간적 제한이 없으므로 이에 대한 대책이 요구된다. 따라서 해양레저활동에 이용되는 기구의 종류별, 크기별 구분에 의해 활동범위를 정하고 금지된 해역에서의 활동을 통제할 수 있도록 하여야 할 것이다.

해양경찰서장은 지방자치단체의 어촌계, 어민 및 레저활동인의 의견을 충분히 수렴하여 어장보존을 위한 해양레저활동 禁止區域을 설정하고 표시함으로써 어민과 레저활동인 사이의 분쟁을 없애는 한편 위험지역에서의 레저활동을 통제하여야 할 것이다. 해수욕장에서의 각종 해양레저기구 이용시 해수욕객에 접근하지 못하도록 安全地帶를 설정하고 통제함으로써 서로가 안전한 가운데 레저를 즐길 수 있도록 하여야 할 것이다.

스쿠버다이빙의 경우에도 활동지역에서 어민과의 잦은 분쟁을 해결하기 위해서는 그들의 활동지역을 공식적으로 인정하는 방안이 검토될 필요가 있다. 어민들의 지나친 우려로 양식이 되지 않는 장소임에도 불구하고 양식장 인근에서의 다이빙을 못하게 된다면, 레저활동으로서 다이빙을 하다가 양식장의 수산자원을 불법채취하는 행위 등으로 인한 상호간의 불신을 근절하기 위해 다이빙 지역을 지정하는 것이다. 현재 각 다이빙 샼에서 운영하고 있는 각 지역의 다이빙포인트를 중심으로 어촌계 및 어민들과 협의하여 다이빙 허용지역을 설정하고 이 지역에서의 다이빙을 자유롭게 하고, 이 이외의 지역에서 다이빙을 하고자 하는 자에게는 해양경찰서에 신고 후 다이빙을 할 수 있도록 하는 것이 바람직할 것이다.

이와 같은 해양레저활동구역의 설정 및 신고 후 활동 방안은 자칫 지나친 통제에 의한 레저활동의 위축이라는 부작용을 우려할 수도 있으나, 활동지역이 일정하거나 알려져 있음으로써 지역 주민들과의 분쟁을 해결하고 사고발생시 보다 신속한 구조가 이루어질 수 있으며 궁극적으로 해양레저활동의 안전성을 확보할 수 있을 것이다.

7) 救助體制

해상에서의 레저활동 중 사고발생시 신속한 신고와 즉각적이고 효율적인 구난 대응체제를 구축하기 위해서 육상의 119 구조대와 같이 일반민들에게 이미 많은 홍보가 되어 있고 쉽게 이용할 수 있는 연락체제를 갖추어야 할 것이다. 이를 위해 두 가지 방안을 검토할 수 있는데

첫째는 119 구조대 신고체제와 해양경찰 구조대의 신고체제를 연결하는 것이다. 현재에도 상호 업무협조를 하고 있으나 보다 긴밀한 협조관계의 정립이 필요

할 것이다. 해상에서의 조난신고가 119 구조대 지령실로 접수되더라도 즉각적으로 해양경찰의 구조본부로 연결하여 해양경찰에서 구난업무를 수행하는 방안이다. 119 구조대가 훌륭한 구조능력을 갖추고 있다고 할지라도 해상이라는 특정 환경에서는 한계가 있을 것이며 여기에 대한 전문성을 갖춘 해양경찰이 적합할 것이다.

둘째는 해양경찰 구조대도 119 구조대와 같이 일반인들이 쉽게 접할 수 있는 신고채널을 신설하는 것이다. 우리나라의 국민들은 위급상황이 발생하였을 때 누구나 쉽게 119 구조를 요청하고 있으며 실제 많은 구조실적을 올리고 있다. 이는 모든 국민들에게 이미 널리 홍보가 되어 있으며 전화라는 일반통신채널을 가지고 있기 때문이다. 따라서 해상에서의 구조요청을 위해 누구나 쉽게 접할 수 있는 통신채널을 가지는 것인데, 이 경우 새로운 구조신고채널에 익숙하지 못한 조난자들에 의해 오히려 구조업무가 지연될 수 있고 구조채널의 이원화에 따라 예상되는 혼란을 최소화하기 위해 보다 철저한 업무협조와 적극적인 홍보노력이 필요하다.

위의 두 가지 방안 모두 해상에서의 조난사고 발생시 신속하고 효율적인 구난 업무수행을 위하고자 하는 것이므로 각 구조대간의 긴밀한 관계 유지가 요구되며, 해상활동의 전문성을 고려할 때 해양경찰 구조대의 역할을 제고하는 방향으로 검토가 되어야 할 것이다. 전국 주요 해안도시를 중심으로 설치·운영하고 있는 구조조정본부 및 구조지부에 헬기 및 구조정과 같은 장비의 추가배치를 비롯하여 전문구조요원의 보강으로 보다 신속하고 완벽한 구조업무수행이 이루어질 수 있도록 하여야 할 것이다.

8) 海洋레저安全協會 新設

해양레저 인구의 증가와 그로 인한 사고발생 건수가 증가하고 있다. 몇몇 해양레저관련 단체들이 각 종목별로 많은 활동을 하고 있으나, 전체 해양레저활동을 통합적으로 관리하는 기구는 없는 실정이다.

일본의 경우 각종 기능을 갖춘 단체의 활동이 활발하게 이루어지고 있어 일반인들이 필요로 하는 많은 정보들을 제공하고 안전성 확보를 위한 다양한 노력을 기울이고 있음을 앞에서 살펴보았다. 그 가운데 해양레저안전·진흥협회는 소형

선박조종사 면허시험을 시행하고 관리하는 역할을 포함해 각종 해양레저의 안전 확보와 안전지식의 보급 및 계몽을 목적으로 하는 안전강습회 및 해상안전 프로그램 등 각지에서 실시하고 있으며, BAN 및 DAN·JAPAN과 같은 회원제 해난 구조사업을 하고 있다. 해양레저안전·진흥협회 외에도 소형선 안전협회, 일본해 난방지협회, 수로협회 및 기상협회 등의 민간단체에서 해양레저와 관련된 거의 모든 분야에 걸쳐 분야별로 역할을 충분히 다하고 있다. 이러한 단체들은 국가기관인 해상보안청과 연계되어 보다 효율적인 협조관계를 유지하며 해양레저활동의 안전확보에 주력하고 있다.

우리나라의 경우 일본과 직접적인 비교를 할 수 없을 정도로 대부분의 환경이 아직 열악한 형편이다. 해양레저를 즐기는 인구 및 이들이 이용하는 기구들의 수적인 차이를 보더라도 우리나라의 해양레저환경은 아직 시작단계라 할 수 있으나 지금부터 체계를 갖추면서 발전을 해야한다는 지적이 대두되고 있다. 따라서 장기적으로 볼 때 해양레저의 안전확보를 목적으로 활동하는 민간단체의 신설이 검토되어야 할 것이다.

가칭 ‘해양레저안전협회’라고 하는 이 민간단체는 해양경찰청, 해양레저 각 종목별 전문가, 해양레저기구 사업자 등이 공동으로 참여하는 법인체로 설립하며, 해양레저활동의 안전을 확보하고 각종 안전정보를 보급하는 임무를 하도록 한다. 장기적으로는 레저용 소형선박조종사 면허시험을 주관하도록 하여 부족한 행정력의 낭비를 줄이고 원활한 면허관리체제를 구축함으로써 레저동호인들의 편리를 도모하는 한편 해양레저 활성화에 기여하도록 한다.

해양레저안전협회는 각종 기상정보를 종합하여 정기적으로 또는 수시로 전파하고 자동응답식의 정보도 제공함으로써 항상 안전한 기상·해상상황을 파악할 수 있도록 서비스체제를 갖추도록 한다.

또한 협회내에 안전교육, 홍보, 순찰 등의 임무를 수행할 해상안전지도원과 같은 제도의 도입을 적극 검토할 필요가 있다.

第5章 要約 및 結論

국민소득 향상에 따른 풍요로운 생활에 대한 욕구 증대, 근로시간의 단축에 따른 자유시간의 증대, 핵가족화 및 생활가치관의 변화, 자동차 보급의 증가에 따른 생활환경의 확대 등으로 삶의 질적인 향상을 추구하고자 하는 의식구조로 변화하게 되면서 점차 여가활용 및 自己啓發을 위한 레저활동 인구가 증가하고 있다. 또한 레저의 개념 역시 얼마나 많은 자유시간을 누리는가의 문제가 아니라 얼마나 알차게 자유시간을 보내는가의 문제로 새롭게 제기되고 있다.

이에 따라 우리나라도 1970년대 후반 고도의 경제성장과 함께 발전하기 시작하여 각 레저산업을 합계한 시장금액이 국민총생산의 약 10%를 차지할 정도로 높아지게 되었으며, 이러한 레저시장의 규모가 1996년에 10조원을 넘어서 계속적인 증가추세를 보이고 있다. 또한 레저활동이 다양화되면서 지리적인 여건이 잘 갖추어진 해양레저의 참여 인구도 급증하고 있는 양상을 보이고 있다. 인구는 물론 레저활동에 이용되는 기구도 다양화되면서 인기를 더해가고 있다.

해양레저라 함은 해양이라는 공간적인 특성을 지닌 레저이며, 해양을 무대로 하는 모든 형태의 레저활동으로 정의할 수 있다. 이러한 해양레저는 활동유형에 따라 스포츠형, 휴식형 및 관광형으로 구분되는데, 다소 역동적인 스포츠형이 해양레저활동의 狹義的 의미일 것이다. 스포츠형 해양레저에는 요트, 모터보트, 서핑, 다이빙, 수상오토바이 등 주로 기구를 이용하는 것들이 있다.

국토의 3면이 해안선으로 이루어진 우리나라는 해양관광 레저문화가 정착하기에 좋은 여건을 갖추고 있고 해양에 대한 보다 적극적인 의식이 확산되어 해양레저분야의 관심이 증가되고 있을 뿐만 아니라, 국내 대기업들도 지방자치단체의 적극적인 후원아래 해양과 연계된 레저시설의 건설에 앞다투어 나서고 있다.

그러나 해양레저의 확산에 따른 인구 및 기구의 증가와 함께 해난사고 역시 증가하고 있다. 최근 몇 차례의 대형 안전사고로 인해 ‘安全不感症’이라는 신생어

가 어느새 익숙한 용어로 다가오는 현실에서 상대적으로 소형사고에는 관심조차 두고 있지 않지만, 여름철 곳곳에서 해양레저활동에 따른 해난사고가 적지않게 발생하고 있다. 해양레저의 특성상, 이용자 및 사고발생 빈도가 계절에 따라 크게 변하고 있으며 사고발생 시기가 집중되고 있다. 이로 인해 사고의 심각성이 한 때의 문제로 인식되어看過하는 경향을 보이고 있는 것이 문제의 해결을 어렵게 하고 그 심각성을 가중시키고 있다.

다양한 사고예방활동에도 불구하고 아직 많은 인명과 재산피해가 사고에 의해 발생되고 있다. 1996년 한 해 동안 우리나라 해역에서 발생한 해난사고는 총 523척의 선박과 3,483명의 인명이 해난사고를 당하였고, 이 가운데 418척의 선박과 3,340명이 구조되었다. 이러한 해난현황은 전체 해난을 대상으로 한 것이므로 이 가운데 해양레저와 관련된 자료는 알 수가 없지만, 해양레저활동이 주로 개인적으로 행하여지고 있으며 소형의 선박보다는 등록되지 않은 개인기구를 이용하는 관계로 안전사고예방을 위한 행정적 지도·단속 대상이 아닌 점을 감안한다면 해양레저와 관련한 해난사고의 발생건수는 적지않은 비중을 차지할 것으로 예상된다.

또한 우리나라의 각 해역에서 이용되고 있는 해양레저기구의 현황은 정확한 통계가 나와 있지 못한 실정이다. 현재 국내법에 따르면 각 기구의 소유자는 해당 기구에 대한 등록이나 신고의 의무가 없고 각 기구들의 변형된 모델들이 계속적으로 개발되어 매우 다양한 기구들이 이용되고 있는 실정이기 때문에, 전국에서 이용되는 해양레저기구의 현황에 관한 공식적인 통계가 이루어지지 못하고 있다.

이처럼 우리나라의 해양레저와 관련된 통계자료, 제도적 관리체제 및 안전관리 체제는 아직 너무나 열악한 상황에 놓여진 채 안전을 비롯한 제반사항들이 대부분 이용자 자신에게 맡겨진 상태이다.

이에 대한 문제점들을 분석해 보면, 해양레저활동 가운데 소형선박을 이용한 활동과 관련된 현행 법률들의 규정에서 소형선박의 기준이 서로 다르게 나타나 있어 법 적용의 사각영역이 존재하게 되어 소형선박의 안전확보에 큰 장애로 작용하고 있다.

5톤 미만의 선외기 보트는 주로 어업에 종사하는 어민이 사용하고 있고 일부가 해양레저에 이용되고 있으나, 레저에 이용되는 전체 선박의 대부분을 차지하고 있다. 하지만 5톤 미만 선외기 보트 및 동력추진기구는 승무원 승선기준을 정

하는 선박직원법, 선박의 등록을 규정하는 선박법, 선박의 검사를 규정하는 선박 안전법 및 유·도선 사업법 등 현행 국내법의 적용에서 제외되어 있다.

이로 인해 5톤 미만의 선외기 보트 및 각종 해양레저기구들의 이용자는 각종 안전사고예방을 위한 국내 해사관련 법에서 규정하고 있는 사항을 이행할 의무가 없음은 물론이고 해양경찰에서 이들을 지도·단속할 근거가 마련되어 있지 않은 실정이다.

또한 수상오토바이와 같은 개인용 해양레저기구를 이용하여 영업행위를 하고자 할 경우, 이들 기구가 법적인 對象物이 아닌 관계로 사업신고를 할 수 없는 실정이다. 따라서 적법성이 유지되지 못한 채 비제도권내에서 활동하므로 영업수익에 따른 세금징수와 안전조치사항 등을 강요할 수 없을 뿐만 아니라, 해양레저와 관련된 영업을 하는 사업자들의 대부분이 사업자등록이 되어 있지 않은 무허가 사업자이므로 사고발생시 피해에 대한 保障保險에 가입하지 않아 가해자는 물론 피해자 모두 보험의 보장을 받지 못하는 위험에 처해 있다.

이 밖에도 이들 기구는 쾌속으로 질주가 가능하므로 현재의 해경장비로서는 단속하기 어렵고, 밀수와 같은 범죄에 악용될 수 있으나 운전자의 자격이나 소양교육을 의무화할 수 없으며 기구의 현황을 제대로 파악할 수가 없어 적절한 관리가 불가능하다.

스쿠버다이빙의 경우 정부기관에서 실시하는 면허제도가 없는 상태이고, 국내에서 활동중인 스쿠버다이빙 단체들에 의해 각각의 면허발급기준과 교육을 적용하여 「C카드」라는 면허제도가 운영되고 있으나 면허없이 활동하는 경우도 많아 사고를 증가시키고 있다. 또한 양식장 주변에서의 다이빙으로 인한 어민들과의 잦은 분쟁이 문제가 되고 있다.

이와 같이 법 적용의 문제를 비롯하여 해양레저의 안전을 위한 총체적인 예방 및 지도·단속업무가 이루어지지 못하고 있다.

한편 구조체제에 있어서는 현재의 해난구조체제가 주로 대형 해난사고에 대응하여 이루어져 있으므로, 개인이 소형의 기구를 이용하는 레저활동 중의 조난에 대해서는 다소의 문제가 있다. 해안무선국 및 위성을 이용한 조난신호 접수통신 체제를 갖춘 해양경찰청의 조난신고체제하에서는 해양레저를 즐기는 이들이 대개 동호인 단위나 개인적으로 활동하고 선박의 무선설비를 갖추고 있지 않은 상태로 활동하므로 조난발생시 해양경찰청으로 직접신고가 어려운 실정이다. 다만 개인이 휴대하고 있는 휴대용 이동전화의 보급에 따라 어디서나 연락이 가능하

지만 119 구조대의 신고처럼 일반인이 쉽게 이용할 수 있는 통신채널이 없어 실제 이용에 한계가 있으므로 이를 개선할 필요가 있다.

해양레저의 활동구역이 설정되어 있지 않은 문제점을 살펴보면, 대규모의 해양레저시설과 항만이 근접한 경우 항상 港界侵入의 우려가 존재하고 어민들의 생활터전인 어장내에서의 활동으로 인해 어장에 피해를 입히는가 하면, 어민들과 레저활동인들 간의 잦은 마찰의 원인이 되고 있으며 지나친 어민들의 우려로 인해 건전한 레저동호인의 활동영역이 제한받고 있다. 그리고 해양레저기구들이 해상범죄에 이용될 수가 있고 해수욕장과 같은 지역에서 무질서한 활동을 함으로써 해수욕객에게 매우 위험한 요소로 작용하고 있다.

또한 지정 항만 및 어항을 제외한 지역의 소형선박 및 레저활동인들에게까지 기상정보가 정확히 전달되기 위한 연락체계가 없어 개인의 정보수집능력에 맡겨진 실정이어서 이에 따른 대책이 필요하다.

현재 우리나라에는 이미 소형의 해양레저기구들이 널리 보급되어 대중화되고 있고, 이에 따라 해난사고 발생의 위험이 증가할 것이기에 우리나라도 더 심각한 상황이 전개되기 전에 조속히 해양레저에 사용되는 선박 및 기구의 안전관리에 관한 각종 제도정비, 사고시 구조체제 구축 등을 포괄하는 해양레저의 안전에 대한 종합대책수립이 시급히 요구되고 있다.

우선 해양레저활동의 안전을 위한 지도·단속업무를 담당하고 있는 해양경찰청의 활동을 뒷받침할 관련 법령의 정비가 필요하다. 제정 추진중인 海洋安全基本法에 해양레저의 안전을 보장하는 규정을 명시하여 각 개별법에서의 조정은 물론 차후 새로운 규정설립의 근거를 마련해야 할 것이다. 그리고 기구 운용의 자격기준, 안전관리규정, 활동지역 등을 설정하고 이를 지도·감독할 수 있도록 하는 제도적 장치가 필요하며, 해양경찰청의 안전지도 활동을 강화하여야 한다.

이러한 대책의 일환으로 소형선박조종사 면허제도의 신설과 동력추진기가 장착된 해양레저기구의 등록을 의무화하는 것이다. 이는 동력해양레저기구를 이용하는 자의 기술적 능력과 자질을 향상하고 모든 해양레저기구의 안전관리를 보다 효율적이고 적극적으로 시행하기 위한 것이다.

이와 더불어 사고발생에 대비한 구조체제를 정비하여야 한다. 해양레저 관련 해난의 구조는 기동성과 즉각적인 대응이 요구되므로, 사고발생 가능성이 높은 해역에 한정된 장비를 효과적으로 배치하고 구조능력을 최대한 활용하는 한편 장기적으로 구조인력 및 장비를 확충해 나가야 할 것이다. 또한 해양레저의 특성

상 개인이나 동호인 단위로 임의의 지역에서 활동하는 경우가 많으며 선박무선 설비를 갖추고 있지 않기 때문에, 조난신고체제를 일반인이 쉽게 이용할 수 있는 통신채널을 구축하여 신속한 구조체제를 갖추어야 할 것이다.

해양레저활동 중에 발생한 사고의 피해에 대한 안전의 보장을 위해 해양레저를 영업으로 하는 사업자는 물론 개인기구 소유자에게 육상에서 자동차나 오토바이에 적용하듯 책임보험가입을 의무화하여 피해자가 없도록 하여야 할 것이다.

이상의 안전관리대책을 효율적으로 시행·감독할 수 있도록 하기 위해서는 현행 유선 및 도선사업법이나 체육시설의 설치·이용에 관한 법률에서 정하고 있는 사업자의 범위에서 벗어난 해양레저 사업자를 제도권에서 수용하여야 한다. 즉 사업자면허 대상을 확대하거나 새로운 규정의 마련이 필요하다.

끝으로 장기적으로 볼 때 해양레저의 안전확보를 목적으로 활동하는 민간단체의 신설이 검토되어야 할 것이다. 가칭 ‘해양레저안전협회’라고 하는 이 민간단체는 해양경찰청, 해양레저 각 종목별 전문가, 해양레저기구 사업자 등이 공동으로 참여하는 법인체로 설립하며, 해양레저의 안전을 확보하고 각종 안전정보를 보급하는 임무를 수행하도록 한다. 동 협회에서는 레저용 소형선박조종사 면허시험을 주관하고, 각종 기상정보를 종합하여 정기적으로 또는 수시로 전파하며 자동응답식의 정보도 제공함으로써 항상 안전한 기상·해상상황을 파악할 수 있는 서비스체제를 갖추도록 한다. 또한 협회내에 안전교육, 홍보, 순찰 등의 임무를 수행하는 해상안전지도원 제도의 도입을 적극 검토할 필요가 있다.

이상에서 살펴본 것과 같은 해양레저의 안전에 대한 몇 가지 대책은 아직 성장기에 놓인 우리나라 해양레저의 잠재적인 발전가능성을 고려할 때 미리 준비하여야 할 사항들이라 할 수 있다. 이러한 각각의 사항들이 보다 효율적으로 진행되어 해양레저의 안전을 확보하기 위해서는 해양레저의 제반사항을 다루는 새로운 법률의 제정이 관계기관에 의해 검토되어야 할 것이다. 그러나 이러한 모든 안전대책이 해양레저활동을 위축시킬 수 있음을 고려하여 안전대책 마련과 함께 활성화를 위한 방안도 모색하여야 할 것이다.

參考文獻

- 김성국·신한원, “우리나라 해난구조 잠수인력 개발에 관한 연구”, 『해양정책 연구』, Vol.11, No.1, 한국해양연구소, 1996.
- 박태원, 「우리나라 해상공관산업의 활성화 방안」, 해운산업연구원, 1995. 12.
- 서천범, 「2000년대의 레저산업」, 기아경제연구소, 1997. 1.
- 손영대, “낚시어선법 제정 해설”, 『어선』, 한국어선협회, 1996. 8.
- 심근형, “소형유람선(1톤급)의 안전관리에 관하여”, 『해양한국』, 1997. 1.
- 지삼업, 「부산지역의 해양스포츠 발전 방향」.
- 한범수, “국내·외 해양관광 개발 동향”, 『경남개발』, 1996. 11.
- 경찰청, 『경찰백서』, 1996.
- 한국관광공사, “현장감의 레저를 추구하는 스포츠 관광”, 『관광정보』
- 한국해양연구소, 『해양과 인간』, 1996. 12.
- 『브리태니커 세계 대백과사전』, 1993. 11.
- (財) 日本船舶職員養成協會, 『ボート・ヨット 免許講習案内』, 1996.
- (財) 日本海事広報協會, 『海洋性レクリエーションの現況と展望』, 1997. 7.
- (財) 日本海洋レジャー安全・振興協會, 『Boat Licence Guide』, 1996.
- 三井海上火災保險株式會社, 『ヨット・モーターボート 総合保険のおすすぬ』, 1996.
- 日本海難防止協會, “海洋レジャーを安全に”, 『海と安全』, 1996. 2.
- U. S. Coast Guard, “Recreational Boating Safety”, *Coast Guard Fact File*, 1996.
- Japan External Trade Organization, “Marine Sporting Goods”, *Your Market in Japan*, No.47, 1994.

부 록

해양레저기구의 관리 및 해양레저활동의 안전에 관한 법률(안)

해양레저기구의 관리 및 해양레저활동의 안전에 관한 법률(안)*

제 1 장 총 칙

제 1 조 (목적) 이 법은 해양에서 이용되는 해양레저기구의 관리, 해양레저활동, 해양레저사업 및 해양레저기구사업등에 관한 사항을 규정함으로써 해양에서의 안전한 레저활동 환경을 조성하고, 해양레저사업의 건전한 발전을 도모하며, 해양레저객의 안전확보 및 건전한 해양레저질서 확립을 목적으로 한다.

제 2 조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “해양레저활동”이라 함은 바다에서 해양레저기구(이하 “레저기구”라 한다)를 자가조종하거나 레저기구에 조종사와 동승하여 행하는 여가활동을 말한다.
2. “해양레저객”이라 함은 바다에서 레저기구를 소유 또는 임차하여 자가조종하거나 조종사와 동승하여 레저활동을 하는 자를 말한다.
3. “해양레저기구”라 함은 바다에서 레저를 위하여 수상 또는 수중을 항행하거나 항행할 수 있는 기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.
4. “조종”이라 함은 레저기구를 사용하여 수상 또는 수중을 운항하는 것을 말한다.
5. “조종사”라 함은 레저기구를 사용하여 수상 또는 수중을 운항하는 자(잠수행위를 하는 자를 포함한다. 이하 같다)를 말한다.
6. “해양레저사업”이라 함은 해양레저장비를 판매 또는 대여하거나 해양레저객을 레저기구에 태우는 것(동력해양스포츠기구에 예인되는 무동력 해양레저기구에 태우는 것을 포함한다)을 영업으로 하는 것을 말하며, 유선 및 도선사업법의 적용을 배제한다.

제 3 조 (적용범위) ① 이 법은 영해내의 해수면에서 레저기구를 사용하여 행하

* 현재 해양경찰청에서 검토중임.

는 해양레저활동(이하 “레저활동”이라 한다) 및 해양레저사업(이하 “레저사업”이라 한다)에 대하여 적용한다.

② 이 법에서 레저기구에 관한 규정은 임대차의 경우에는 차용인에게 적용한다. 다만, 임대차의 경우 보험에 관하여는 소유자에 대하여 적용한다.

제 4 조 (다른 법률과의 관계) 바다에서 유락행위에 관하여 다른 법률의 규정이 있는 경우에는 그 법률의 규정에 의하고 유선 및 도선사업법 제3조 제1항의 규정에 의한 유선사업 면허를 받았거나 신고를 하고 하는 유선사업 및 체육 시설 설치 및 이용에 관한 법률 제21조의 규정에 의하여 체육시설업의 등록을 한 선박 또는 낚시어선업법 제4조 제1항의 규정에 의한 낚시어선으로 등록을 한 선박은 이 법의 적용을 배제한다.

제 2 장 조종면허

제 5 조 (면허) ① 바다에서 대통령령으로 정하는 레저기구를 조종하고자 하는 자는 해양경찰청장이 발급하는 조종면허(이하 “면허”라 한다)를 받아야 한다.

② 면허를 발급 받고자 하는 자는 제6조의 규정에 의한 학교·기관 또는 협회(이하 “단체”라 한다)가 실시하는 교육을 이수하고 시험에 합격하여야 한다.

③ 면허의 구분은 다음 각호와 같다.

1. 잠수조종면허

2. 해양레저기구 면허

④ 면허의 내용 및 자격 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

⑤ 제1항의 규정에 의한 면허의 유효기간은 3년으로 한다.

제 6 조 (면허업무등의 위탁) ① 해양경찰청장은 이 법에 의한 면허업무의 일부 또는 전부를 단체에 위탁할 수 있다.

② 제1항의 규정에 의하여 면허업무를 위탁받은 단체는 당해 면허업무의 집행에 있어서 해양경찰청장의 지휘·감독을 받는다.

③ 제1항의 규정에 의하여 당해 면허업무를 집행하는 단체는 형법 기타 법률에 의한 벌칙의 적용에 있어서 이를 공무원으로 본다.

④ 면허에 필요한 교육시간 및 교육내용 등 면허에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제 7 조 (직원에 대한 연수교육) 단체의 직원은 대통령령이 정하는 바에 의하여 면허업무수행에 필요한 연수교육을 이수하여야 한다.

제 8 조 (조종면허의 결격사유) ① 다음 각호의 1에 해당하는 자는 면허를 받을 자격이 없다.

1. 15세 미만인 자
2. 정신병자·정신미약자·간질병자
3. 듣지 못하는 자, 앞을 보지 못하는 자, 그 밖의 대통령령이 정하는 신체장애인
4. 마약·대마·향정신성의약품 또는 알콜중독자

② 다음 각호의 1에 해당하는 자는 당해 각호에 규정된 기간이 지나지 아니하면 면허를 받을 자격이 없다.

1. 무면허로 레저기구를 조종한 경우에는 그 위반한 날부터 2년. 다만, 사람을 사상한 후 구호조치 등 필요한 조치를 하지 않고 도주한 경우에는 5년으로 한다.
2. 주취중 조종하거나 마약등을 복용하고 조종하다 사람을 사상한 후 구호조치 등 필요한 조치를 하지 않고 도주한 경우에는 면허가 취소된 날부터 5년
3. 주취중 조종하다 3회 이상 교통사고를 일으킨 경우에는 면허가 취소된 날부터 3년
4. 허위 또는 부정한 수단으로 면허를 받거나 면허효력의 정지기간중 면허증 또는 면허증에 갈음하는 증명서를 교부받은 사실이 드러난 때 또는 다른 사람의 레저기구를 훔치거나 빼앗은 때의 사유로 취소된 경우에는 면허가 취소된 날부터 2년
5. 제1호 내지 제4호에 정한 경우외의 사유로 면허가 취소된 경우에는 취소된 날부터 1년

제 9 조 (면허증의 교부) ① 면허를 받고자 하는 자는 해양경찰청 또는 단체에서 실시하는 교육을 이수하고, 시험에 합격하여야 하며 합격한 자에 대하여는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 면허증을 교부한다.

② 면허의 효력은 제1항의 규정에 의한 면허증을 본인 또는 그 대리인에게 교부한 때부터 발생한다.

제 10 조 (안전교육 및 면허증의 갱신) ① 면허를 받은 자는 제2항의 규정에 의한 기간내에 대통령령이 정하는 바에 의하여 해양경찰청장이 실시하는 정기 안전교육을 이수하여야 한다.

② 제1항의 규정에 의한 정기안전교육기간은 다음 각호와 같다.

1. 최초의 정기안전교육기간은 처음으로 면허를 받은 연도의 다음 연도부터 기산하여 3년이 되는 날부터 6월 이내
2. 제1호이외의 정기안전교육기간은 정기안전교육을 받은 다음 연도부터 기산하여 3년이 되는 6월 이내

③ 해양경찰청장은 제2항의 규정에 의하여 정기안전교육을 하고자 할 때에는 그 일시 및 장소 그밖에 필요한 사항을 교육받을 사람에게 미리 알려야 한다.

제 11 조 (정기안전교육업무의 위탁) ① 해양경찰청장은 제6조의 규정에 의한 단체에 정기안전교육에 관한 업무의 전부 또는 일부를 위탁할 수 있다.

② 제1항의 규정에 의하여 정기안전교육업무를 위탁 받은 단체는 당해 정기안전교육업무의 집행에 있어서 해양경찰청장의 지휘·감독을 받는다.

③ 제1항의 규정에 의하여 당해 정기안전교육업무를 집행하는 단체는 형법 기타 법률에 의한 벌칙의 적용에 있어서 이를 공무원으로 본다.

④ 정기안전교육업무에 필요한 교육시간 및 교육내용 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제 12 조 (면허의 취소등) ① 해양경찰청장은 면허를 받은 자가 다음 각호의 1에 해당하는 때에는 해양수산부령이 정하는 기준에 의하여 면허를 취소하거나 1년의 범위내에서 면허의 효력을 정지할 수 있다. 다만, 제1호·제3호 또는 제4호에 해당하는 때에는 면허를 취소하여야 한다.

1. 제8조 제1항 제1호 내지 제4호에 해당하게 된 때
2. 제10조의 규정에 의한 정기안전교육을 이수하지 아니하였을 때
3. 허위 또는 부정한 수단으로 면허를 받거나 면허효력의 정지기간중 면허증 또는 면허증에 갈음하는 증명서를 교부받은 사실이 드러날 때
4. 다른 사람이 부정하게 면허를 받도록 하기 위하여 제10조의 규정에 의한 교육을 이수한 때
5. 조종중 고의 또는 과실로 교통사고를 일으킨 때
6. 면허증을 다른 사람에게 빌려주어 조종하게 한 때

7. 이 법 또는 이 법에 의하여 유락행위의 안전과 질서를 확보하기 위하여 행하는 명령이나 처분에 위반한 때

제 13 조 (레저행위중 면허증 제시의무) ① 레저기구를 조종하는 때에는 면허증이나 면허증에 갈음하는 증명서(출석지시서 및 범칙금납부통고서를 말한다. 이하 같다)를 지니고 있어야 한다.

② 제1항의 규정에 의한 조종사는 경찰공무원으로부터 면허증이나 이에 갈음하는 증명서의 제시요구를 받은 때에는 이를 내보여야 한다.

제 3 장 레저기구의 등록

제 14 조 (등록) 레저기구는 레저기구등록원부(이하 “등록원부”라 한다)에 등록한 후가 아니면 바다에서 운항하지 못한다. 다만, 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 임시조종면허를 받은 경우에는 그러하지 아니하다.

제 15 조 (보험의 가입) 레저기구를 등록하고자 하는 자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 해양레저객의 피해보전을 위하여 보험 또는 공제에 가입하여야 한다. 이전등록의 경우도 또한 같다.

제 16 조 (소유권변동의 효력) 제14조의 규정에 의한 레저기구의 소유권의 득실변경은 등록을 하여야 그 효력이 생긴다.

제 17 조 (등록원부관리) ① 해양경찰청장은 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 등록원부를 비치·관리하여야 한다.

② 등록된 레저기구에 대하여 이해관계가 있는 자는 해양경찰청장에게 등록원부의 등본 또는 초본의 교부나 열람을 신청할 수 있다.

제 18 조 (신규등록) ① 제14조의 규정에 의한 레저기구를 신규로 등록을 하고자 하는 자는 대통령령이 정하는 바에 따라 해양경찰청장에게 신규레저기구 등록(이하 “신규등록”이라 한다)을 하여야 한다.

② 해양경찰청장은 제1항의 규정에 의하여 신규등록의 신청을 받은 때에는 등록원부에 필요한 사항을 기재하고 레저기구등록증을 교부하여야 한다.

제 19 조 (계류지 증명) 대통령령으로 정하는 레저기구는 제18조의 규정에 의한 신규등록을 하는 때에는 계류지증명서를 첨부하여야 한다.

제 20 조 (신규등록의 거부) 해양경찰청장은 다음 각호의 1에 해당하는 때에는 제18조의 규정에 의한 신규등록을 거부하여야 한다.

1. 당해 레저기구 취득에 관한 정당한 원인행위가 없는 때
2. 등록신청사항에 허위가 있는 때

제 21 조 (변경등록) 제14조의 규정에 의한 레저기구소유자는 등록원부의 기재사항에 변경(이전등록 및 말소등록에 해당되는 경우를 제외한다)이 있을 때에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 해양경찰청장에게 변경등록을 신청하여야 한다. 다만, 해양수산부령으로 정하는 경미한 등록사항의 변경의 경우에는 그러하지 아니하다.

제 22 조 (이전등록) ① 등록된 레저기구를 양수받는 자는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 해양경찰청장에게 레저기구 소유권의 이전등록을 신청하여야 한다.

② 레저기구를 양수한 자가 다시 제3자에게 양도하고자 할 때에는 그 양도전에 자기명의로 제1항의 규정에 의한 이전등록을 하여야 한다.

③ 레저기구를 양수한 자가 제1항의 규정에 의한 이전등록을 신청하지 아니한 때에는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 당해 양수인에 갈음하여 양도자(이전등록의 신청당시 등록원부에 기재된 소유자를 말한다)가 이를 신청할 수 있다.

④ 제1항의 규정에 의하여 이전등록을 신청받은 해양경찰청장은 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 등록을 수리하여야 한다.

제 23 조 (말소등록) 레저기구소유자는 등록된 수상기구가 다음 각호의 1의 사유에 해당하는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 레저기구등록증 및 봉인을 반납하고 해양경찰청장에게 말소등록(이하 “말소등록”이라 한다)을 신청하여야 한다.

1. 등록이 실효되거나 취소된 경우
2. 천재지변·교통사고 또는 화재로 그 본래의 기능을 회복할 수 없게 되거나 멸실이 된 경우

제 24 조 (등록필증의 부착) ① 레저기구소유자는 당해 레저기구에 등록필증을 잘보이는 곳에 부착하여야 한다.

② 레저기구소유자는 등록필증이 없든지거나 알아보기 곤란하게 된 때에는 재교부신청을 하여야 한다.

제 4 장 해상레저객의 안전준수의무

제 25 조 (무면허조종의 금지) 누구든지 대통령령으로 정하는 레저기구는 제5조의 규정에 의한 해양경찰청장의 조종면허(조종면허의 효력이 정지된 경우를 포함한다)를 받지 아니하고 레저기구를 조종하여서는 아니된다.

제 26 조 (활동시간 및 장소) ① 레저활동은 일출이후 일몰이전까지로 한다.

② 제1항의 규정에 의한 레저활동은 항로를 제외한 영해내에 한한다.

제 27 조 (신고) 해변에서 5마일 이상 영해내에서 레저활동을 하고자 하는 자는 레저활동을 하기 전에 관할해양경찰서장 또는 해양경찰지서장(선박안전조업규칙 제8조의 규정에 의한 선박출입항신고기관을 포함한다. 이하 “해양경찰관서”라 한다)에게 신고(해상교통안전법 제50조의2제3항의 규정에 의한 항만등은 제외한다)하여야 한다.

제 28 조 (사고발생의 보고) ① 조종사는 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 경찰관서에 그 사실을 지체없이 보고하여야 한다.

1. 레저객이 사망하였거나 실종되었을 때
2. 충돌·좌초 기타 안전한 레저활동에 영향을 미치거나 미칠 우려가 있는 사고가 발생하였을 때
3. 국제기류신호기의 조난에 해당하는 깃발을 부착하고 표류하고 있는 것을 발견한 때

② 제1항의 규정에 의하여 보고를 받은 해양경찰관서장은 인명구조활동등 사고수습 등 필요한 조치를 취하여야 한다.

제 29 조 (안전운항 준수사항) ① 레저객은 안전수칙을 준수하고 레저질서의 유지 및 위해방지를 위하여 주의를 다하여야 한다.

② 주취중이거나 마약, 대마, 향정신성의약품 기타 정상적으로 운항할 수 없는 상태에서 레저활동을 하여서는 안된다.

③ 제2항의 규정에 의한 주취의 기준 및 향정신성의약품의 종류는 해양수산부령으로 정한다.

- ④ 레저객은 레저활동을 할 때에는 형광선이 부착된 구명동의를 착용하여야 한다.
- ⑤ 레저객은 레저활동을 하기전에 다음 각호의 안전조치를 하여야 한다.
1. 레저기구의 안전성 확인
 2. 조난구호 요청신호기와 견인로프 비치 및 섬광기 작동여부
 3. 기상상태의 확인
- ⑥ 모든 레저기구의 조종사는 다른 사람에게 위협과 장해를 주는 속도나 방법으로 조종하여서는 아니된다. 또한 모든 해상계류장안에서 3노트 이상의 속력으로 조종하여서는 아니된다.

제 5 장 안전조치를 위한 지도·관리

제 30 조 (레저구역 및 시간) ① 해양경찰서장은 레저객의 안전과 레저질서유지를 위하여 관할지방해양수산청장과 협의하여 해수욕장이나 기타 안전을 위하여 필요하다고 인정하는 해역에 대하여 레저구역 및 잠수구역을 정하여 고시하여야 한다.

② 해상교통안전법 제50조의 2 제3항의 규정에 의한 항만등에서는 해상교통안전법의 규정에 의한다.

제 31 조 (관계기관의 협조) 해양경찰청장은 안전한 레저활동과 위해방지를 위하여 필요한 때에는 관계행정기관에 협조를 요청할 수 있다. 이 경우 협조요청을 받은 관계행정기관의 장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

제 32 조 (사고의 예방 및 안전 지도·감독) ① 해양경찰서장은 관할구역안의 레저구역안에서의 레저객의 안전을 위한 계획수립등 필요한 조치를 하여야 한다.

② 해양경찰서장은 제30조의 규정에 의한 고시에 불구하고 레저객의 안전과 해상교통의 원활소통을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 레저구역의 금지 또는 레저구역 및 잠수구역을 조정할 수 있다.

③ 해양경찰청 소속경찰공무원(이하 “경찰공무원”이라 한다)은 조종사가 이 법 또는 이 법에 의한 명령에 위반하여 레저기구를 조종하고 있다고 인정할 때에는 레저기구를 일시정지시키고 그 조종사에게 면허증의 제시를 요구할 수 있다.

④ 경찰공무원은 이 법 또는 이 법의 명령에 위반하여 레저기구를 조종하는 사람에 대하여는 정상적으로 조종할 수 있는 상태에 이르기까지 조종의 금지를 명하고 그 밖의 필요한 조치를 할 수 있다.

제 6 장 해상레저사업

제 33 조 (사업의 구분) ① 해상레저사업(이하 “사업”이라 한다)의 구분은 다음 각호와 같다.

1. 레저기구사업
2. 잠수사업

② 제1항의 규정에 의한 사업의 구분에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

③ 레저사업자(이하 “사업자”라 한다)는 제1항 각호의 1개 또는 2개의 사업을 동시에 할 수 있다.

제 34 조 (사업의 허가) ① 사업자는 대통령령이 정하는 바에 따라 해양경찰청장의 허가를 받아야 한다.

② 제1항의 규정에 의한 허가의 유효기간은 3년으로 하되 연중 한시적으로 영업하는 경우에는 당해 연도에 한한다.

③ 제1항의 규정에 의한 허가의 유효기간이 지난 후 계속하여 사업을 하고자 하는 자는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 갱신허가를 받아야 한다.

④ 해양경찰청장이 사업허가를 한때에는 그 내용을 관계시·도지사, 시장·군수 또는 구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)에 통보하여야 한다. 갱신허가를 한 경우에도 또한 같다.

제 35 조 (허가기준등) ① 제33조의 규정에 의한 사업 허가를 받고자 하는 자는 대통령령이 정하는 레저사업별 기준에 적합한 인력, 시설, 장비 등을 갖추고 이를 유지하여야 하며, 공유수면매립법 제4조의 규정에 의한 관할 공유수면관리청의 공유수면 사용 또는 점용허가를 받아야 한다. 다만, 장비판매 및 대여만을 목적으로 하는 사업자는 공유수면 사용 또는 점용허가를 요하지 아니한다.

② 제1항의 규정에 의한 공유수면관리청이 공유수면 사용 또는 점용허가를 하고자 할 때에는 해양경찰청장과 사전협의하여야 한다.

③ 사업자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 레저객의 피해보전을 위하여 보

험 또는 공제에 가입하여야 한다.

제 36 조 (교육실시등) ① 사업자 기타 종사자는 대통령령이 정하는 바에 따라 해양경찰청장이 실시하는 사업의 안전에 관한 교육을 이수하여야 한다.

② 해양경찰청장은 레저객의 안전에 관하여 필요한 때에는 사업자에게 관계서류의 제출 또는 보고를 요구할 수 있다.

제 37 조 (결격사유) ① 다음 각호의 1에 해당하는 자는 제34조의 규정에 의한 사업의 허가를 받을 수 없다.

1. 금치산자·한정치산 또는 미성년자
2. 파산자로서 복권되지 아니한 자
3. 금고이상의 형의 선고를 받고 그 집행이 종료되거나 집행을 받지 아니하기로 확정된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
4. 금고이상의 형의 집행유예의 선고를 받고 그 집행유예기간중에 있는 자
5. 사업의 면허가 취소된 후 2년이 지나지 아니한 자
6. 임원중 제1호 내지 제5호의 1에 해당하는 자가 있는 법인

② 사업의 폐쇄명령을 받은 자는 그 사업이 폐쇄된 후 1년이 지나지 아니하고는 제34조의 규정에 의한 레저사업의 허가를 신청할 수 없다.

제 38 조 (휴폐업신고) 사업자가 휴업 또는 폐업을 하고자 할 때에는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 미리 해양경찰청장에게 신고하여야 한다.

제 39 조 (행정처분) ① 해양경찰청장은 사업자가 다음 각호의 1에 해당하는 때에는 그 사업의 면허를 취소하거나 그 사업의 폐쇄 또는 3월이내의 기간을 정하여 그 사업의 일부 또는 전부의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 그 사업의 면허를 취소할 수 있다.

1. 제37조 제1항 각호의 1에 해당하게 된 때 또는 허위 기타 부정 한 방법으로 허가를 받은 때. 다만, 법인의 임원중 제37조 제1항 제6호에 해당하는 자가 있는 경우 6월이내에 그 임원을 개임한 때에는 그러하지 아니하다.
2. 사업자 기타 종사자의 고의 또는 중대한 과실이나 주의의무 태만등으로 안전사고가 발생한 때
3. 사고를 당한 피해자에게 정당한 사유없이 필요한 보호조치를 하지 아니하거나 피해보상을 하지 아니한 때

4. 해양오염방지법 등 관련법령을 위반한 때
5. 신고를 하지 아니하거나 허위 기타 부정한 방법으로 신고를 한 때
6. 이 법 또는 이 법에 의한 명령에 위반한 때
- ② 제1항의 규정에 의한 행정처분의 세부기준은 해양수산부령으로 정한다.
- ③ 해양경찰청장은 제38조의 규정에 의한 휴·폐업등의 신고를 받은 때 및 제39조의 규정에 의한 행정처분을 한 때에는 그 내용을 관계행정기관의 장에게 통보하여야 한다.

제 7 장 보 칙

제 40 조 (권한의 위임 및 위탁) ① 이 법의 규정에 의한 해양경찰청장의 권한은 대통령령이 정하는 바에 의하여 그 일부를 해양경찰서장에게 위임할 수 있다.

② 해양경찰서장은 제1항의 규정에 의하여 위임받은 권한의 일부를 해양경찰지서장 또는 선박안전조업규칙 제8조의 규정에 의한 출입항신고기관의 장에게 재위임 할 수 있다.

제 41 조 (수수료) 다음 각호의 1에 해당하는 자는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 해양경찰청장에게 수수료를 납부하여야 한다.

1. 제17조 제2항의 규정에 의하여 등록원부의 등본 또는 초본의 교부나 열람을 신청하는 자
2. 제14조·제18조 제1항·제21조·제22조 및 제23조의 규정에 의하여 등록하거나 또는 등록신청을 하는 자

제 42 조 (과태료) ① 다음 각호의 1에 해당하는 자는 300만원 이하의 과태료에 처한다.

1. 제24조의 규정에 위반하여 등록필증을 부착하지 않은 자
2. 제27조의 규정에 위반하여 신고를 하지 아니한 자
3. 제28조의 규정에 위반하여 보고를 하지 아니한 자
4. 제30조의 규정에 의한 고시에 위반한 자

② 제21조의 규정에 위반한 자는 100만원 이하의 과태료에 처한다.

③ 제1항 내지 제2항의 규정에 의한 과태료는 대통령령이 정하는 바에 의하여

해양경찰청장이 부과·징수한다.

④ 제3항의 규정에 의한 과태료처분에 불복이 있는 사람은 그 처분의 고지를 받은 날부터 30일 이내에 해양경찰청장에게 이의를 제기할 수 있다.

⑤ 제3항의 규정에 의하여 과태료처분을 받은 사람이 제4항의 규정에 의한 이의를 제기한 때에는 해양경찰청장은 지체없이 관할법원에 그 사실을 통보하여야 하며, 그 통보를 받은 법원은 비송사건절차법에 의한 과태료의 재판을 한다.

⑥ 제4항의 규정에 의한 기간내에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 때에는 국세 또는 지방세체납처분의 예에 의하여 이를 징수한다.

제 8 장 벌 칙

제 43 조 (벌칙) 다음 각호의 1에 해당하는 자는 2년이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제14조의 규정에 의한 등록을 하지 않고 운항한 자

제 44 조 (벌칙) 다음 각호의 1에 해당하는 자는 1년이하의 징역 또는 300만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제34조의 규정에 위반하여 허가를 받지 아니하고 유락사업을 한 자
2. 제39조의 규정에 의하여 레저사업이 폐쇄 또는 정지된 후 레저사업을 한 자

제 45 조 (벌칙) 제32조 제3항 및 제4항의 규정에 의한 경찰공무원의 요구·조치 또는 명령에 따르지 아니하거나 이를 거부 또는 방해한 자

제 46 조 (벌칙) 다음 각호의 1에 해당하는 자는 10만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료의 형에 처한다.

1. 제10조의 규정에 의한 안전교육을 이수하지 않은 자
2. 제34조 제3항의 규정에 위반한 자

부 칙

- ① (시행일) 이 법의 시행은 공포한 날부터 9월이 경과한 날부터 시행한다.
- ② (경과조치) 이 법 시행전 단체나 협회에서 발급한 잠수면허를 가진 자는 이 법에 의한 잠수면허를 가진 것으로 보며, 이 법 시행전 대통령령이 정하는 레저기구의 소유자는 해양경찰청장의 안전교육을 이수한 경우에는 이 법에 의한 면허를 가진 것으로 본다.
- ③ (경과조치) 이 법시행전 정규대학 해양스포츠관련 졸업자는 관련 레저기구에 관한 학점을 이수한 경우에는 이 법에 의하여 면허를 가진 것으로 본다.