

論文

해양레저활동으로서 스킨스쿠버다이빙의 제도적 현황 고찰

임채현*, 조대환**

*,** 목포해양대학교 기관시스템공학부 교수

A Study on the institutional status of Skin Scuba Diving as a marine leisure activity

Chae-Hyun Lim*, Dae-Hwan Cho**

*,** Faculty of Marine Engineering, Mokpo National Maritime University, Mokpo, 530-729, Korea

요약 : 경제적 성장과 주 5일 근무제 시행에 따라 국민들의 삶의 질 향상과 다양한 삶을 추구하고자 하는 가치관의 형성으로 특히 해양에서의 레저 활동의 참여가 증가하고 있다. 다양한 해양 레저 활동 중에서 스킨스쿠버다이빙의 활동이 상대적으로 가장 높은 비율을 차지하고 있지만, 이와 관련한 제도적 체계는 이를 따르지 못하고 있다. 이에 스킨스쿠버다이빙과 관련한 여러 가지 제도적 체계의 현황을 고찰하여 문제점을 확인하고 개선방안을 도출하고자 한다.

핵심용어 : 해양레저활동, 스킨스쿠버다이빙, 수상레저안전법, 교육 및 자격증, 해양경찰

ABSTRACT : *The marine leisure activities are increasing due to the formation of people's values which pursuit the better life quality and various life styles with the growth of economy and operation the system of five working days per week. Among the various marine leisure activities, skin scuba diving is the most prevalent activity, even though it doesn't have proper institutional system in relation to the activity. Thus, this paper studies the status of various institutional systems and problems and examines the ways of improving.*

KEY WORDS : Marine leisure activity, Skin scuba diving, Water leisure safety act, Education and license, Korea coast guard

1. 서론

경제성장과 주 5일 근무제 시행에 따른 근로시간의 단축으로 국민들은 삶의 질적 향상에 대한 욕구와 다양한 삶을 추구하고자 하는 변화된 가치관이 형성되고 있다. 또한 교육수준의 향상과 정보통신의 발달 및 핵가족화 등 생활환경의 변화와 함께 여가시간 이용에 대한 의식이 높아짐에 따라 기존의 휴식형태의 여가에서 적극성을 띠는 스포츠와 같은 참여형 여가로 변모하고 있다.(이철원, 2007) 이것은 여가활용이 다양해짐을 의미하며 종래 정적인 여가 활동에서 동적인 여가의 형태 즉 스스로 활동하고 경험하는 쪽으로 나아감을 의미한다.

이러한 참여형 여가 중에서 해양레저스포츠는 장소 자체가 물이 있는 지역이 필요하며 즉, 장소의 특성이 장점으로 부각될 수 있다. 따라서 바다나 강만이 느끼는 것이 아니라 주변 환경과 더불어 한 차원 높은 문화적 낭만도 즐길 수 있다는 점이 큰 매력으로 대두되고 있다.(함도웅, 2005) 이런 의미에서 볼 때 해양 레저 스포츠 활동은 육상레저스포츠가 갖는 운동 효과를 포함하여 자연과 더불어 현대인들의 모험심과 도전의 욕구를 충

족시킬 뿐만 아니라 단순, 복잡한 장비와 기술을 사용함으로써 신체적 발달은 물론 지적인 능력을 향상시키고 특히 친 해양 정서를 함양하는데 그 의의가 매우 크다고 볼 수 있다.(최정도, 2006)

특히 삼면이 바다인 우리나라의 경우 해양레저스포츠 활동은 오늘날 정부가 지향하고 있는 해양개발정책의 핵심적인 과제가 될 것 이라 생각되며, 보다 해양과 친숙해질 수 있는 가장 효과적인 방법이라 해도 과언은 아닐 것이다. 해양레저스포츠는 국내에서 이제 시작단계에 불과한 실정이지만 잠재성이 매우 높은 스포츠 활동이라고 할 수 있으며 이러한 추세에 비추어 볼 때 3,200여개의 도서와 약 12,000km의 긴 해안선이라는 환경여건을 갖고 있는 우리나라의 해양 관련 산업과 정책 그리고 **제도적 정비**에 대한 각별한 관심과 연구가 필요하다.

해양레저스포츠종목 중 스쿠버다이빙은 여가로서 즐길 수 있는 대표적인 레저스포츠이며 친해의 자연환경인 바다와 다양한 섬 그리고 내륙의 강과 호수 등은 스쿠버다이빙을 즐기기에 더없이 좋은 환경을 제공하여 주고 있다. 우리나라의 경우 스포츠 다이빙이 일반인들에게 알려진 것은 불과 1960년대 후반이며 1980년대 초에 들어서야 비로소 활발히 보급되기 시작하였다. 2004년을 기준으로 동호인 수는 30만 명에 이르고 있으며

* 대표저자 : 정희원, chlim@mmu.ac.kr, 061)240-7229

** 교신저자 : 정희원, dhcho@mmu.ac.kr, 061)240-7217

해양레저활동으로서 스킨스쿠버다이빙의 제도적 현황 고찰

최근 그 인구가 급속히 늘어나는 추세에 있다. 이러한 스쿠버다이빙의 특성 중에서 주목할 만한 것은 종목의 특성상 바다에서 이루어지고 있으며, 이러한 바다는 일반적으로 인간에게 있어서 위험에 대한 도전과 모험심을 요구하는 곳이기도 하다. 따라서 스쿠버다이빙과 같은 스포츠 참가자들은 그 행동 자체에 몰입하거나 도취되기 위해 극복해야 할 신체적, 심리적인 과정이 있으며 이러한 일련의 과정을 거쳐야 만이 스쿠버다이빙의 즐거움을 찾을 수 있게 된다.(고형남, 1999)

그러나 주로 바다에서 이루어지고 있는 스쿠버다이빙은 매우 흥미롭고 특수한 운동으로 올바른 지식이 적용되지 않으면 감압 질환이 발생하고 경우에 따라서는 치명적인 안전사고를 유발할 수 있는 위험성을 내포하고 있다. 현재 다이빙에 관해서 전문적으로 사고조사를 하는 단체나 기관은 없지만 아시아 태평양 지역 국가에서 2005년 감압 질환으로 치료받은 레크리에이션다이빙은 한국인이 1위로서 호주, 필리핀 보다 높은 사례를 보이고 있다.(DAN, 2007) 하지만 현재까지 해양레저와 관련된 통계자료를 분석하고 이와 관련한 안전성향상에 관한 연구는 미비한 실정이며 특히, 법적 제도적인 측면에서 다이빙의 자격 기준 등 스킨스쿠버에 관련된 사항은 미비하게 다루어지거나 체계적이지 못한 실정이다.

따라서 본 연구에서는 2001년~2006년까지의 해양레저 활동 중 안전사고의 통계를 분석하고, 자연과 더불어 여가를 즐기려는 자연 친화적인 해양레저스포츠의 하나인 스킨스쿠버다이빙을 중심으로 양성프로그램의 범위와 과정의 적절성 및 **자격조건 등 제도적 현황의 고찰을 통하여 나타난 문제점에 대한 효율적인 개선방안을 도출하여** 스킨스쿠버 활동의 안전성 향상을 위한 정보의 제공 및 활성화 방안을 제시하고자 한다.

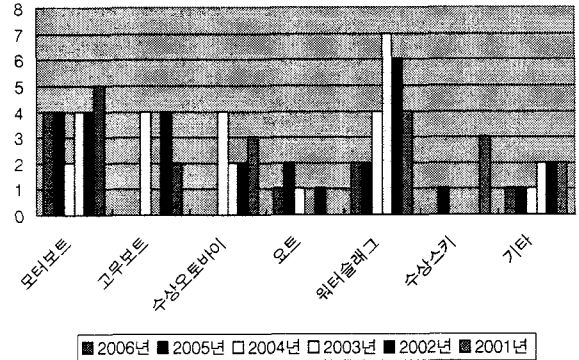
2. 해양레저활동

2.1 해양레저스포츠와 안전

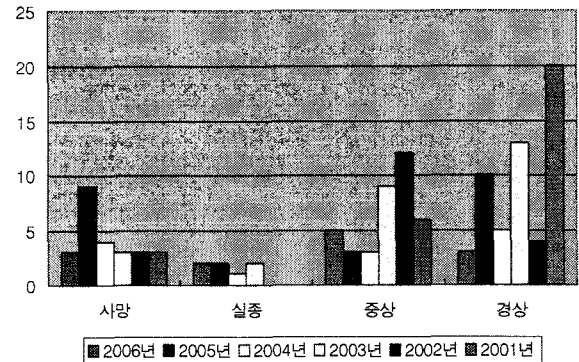
과거에는 해수욕, 낚시, 해상유람 등 비교적 정적인 보는 레저 활동이 전통적으로 주류를 이루었으나 해양레저활동도 다양화되어 세일링요트, 모터보트, 수상오토바이, 수상스키, 윈드서핑, 패러세일, 스쿠버다이빙, 워터슬레드 등 최고의 스틸을 맛볼 수 있는 스포츠형의 해양레저활동과 바다 속의 미관을 즐기는 관람형의 해양레저활동도 등장하고 있다.(이준희, 2003) 해양레저스포츠는 아름다운 자연을 배경으로 신체를 단련하고 삶의 여유를 찾을 수 있다는 점에서 아주 매력적인 여가활동이다.

레저활동의 증가함에 따라 안전을 확보하기 위해 「수상레저안전법」은 1999년 2월에 제정□공포되어 2000년 2월부터 시행되었으며, 이는 수상레저 활동인구가 늘어나면서 레저기구의 규모와 수도 급속히 증가함에 따라 레저기구나 면허제도에 대한 체계적인 관리와 개선이 필요하게 되었기 때문이다. 그리고 2005년 3월에 수상레저안전법을 전면 개정하여 2006년 4월 1일부터는 일정 마력 이상의 동력수상레저기구에 대하여 레저기구 등록과 안전검사 및 보험가입을 의무화하였고 조종면허 갱

신제도를 도입하여 면허취득 후 7년이 지나면 안전교육을 받고 면허를 갱신하는 등 문제점을 보완함으로써 수상레저활동의 안전성을 높일 수 있도록 보완 되었다.(진한근, 2007) 해양레저스포츠와 관련 수상레저안전법 적용에 포함되는 수상레저기구란 수상레저활동에 이용되는 선박 및 기구로서 대통령령이 정하는 것으로 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크라프트, 수상스키, 패러 세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트 등이다.

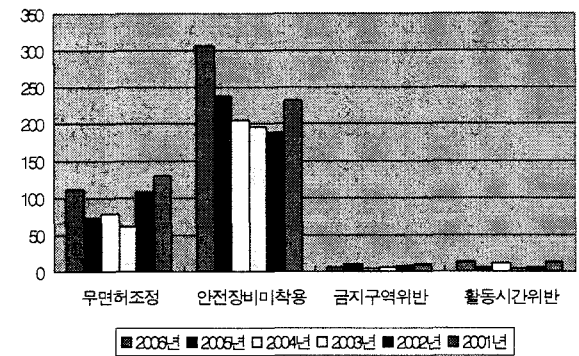


(a) 사고건수



(b) 인명피해

<그림 1> 레저사고로 인한 사고발생 및 인명피해현황



<그림 2> 수상레저안전법 위반사범단속현황

그림1와 그림2는 해양레저사고와 수상레저안전법 위반사범의 연도별통계이다. 우리나라의 수상레저사고는 최근 5년간 2001년(19 건/29명), 2002년(19 건/19명), 2003년(15 건/27명),

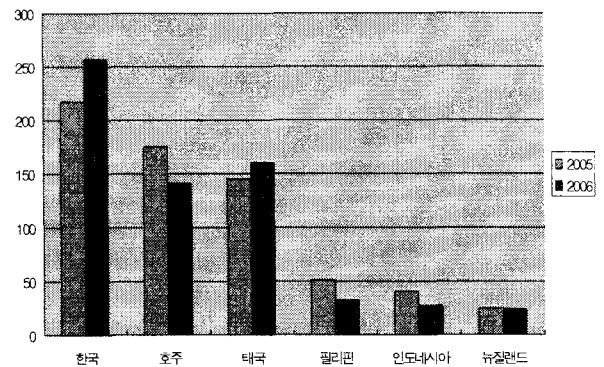
2004년(16 건/13명), 2005년(10 건/24명), 2006년(8건/13명)으로 연평균 14.5 건/21 명이 발생하였다. 2000년 수상레저안전법 시행으로 금지구역지정, 인명구조장비 착용의무화, 기상 불량 시 운항금지 등이 규정되어 법 시행 이후 연간 50-90 건이 발생하던 수상레저활동 안전사고가 연평균 10~20 건으로 크게 감소하였다. 다만, 무면허 조정 및 안정장비 미착용등의 사례는 오히려 증가하고 있는 추세이다. 이것은 관련법 정비 등 법체계가 개선되고 이에 대한 지속적인 단속 등이 효과를 나타낸 것으로 판단되며 스킨스쿠버다이빙 등 해양레저의 미비분야에 대해서서도 이와 같은 **제도적 개선대책**이 필요하다.

2.2 스킨스쿠버다이빙의 자격 및 위험성

스쿠버(SCUBA : Self Contained Underwater Breathing Apparatus)는 수중자가호흡기 즉 다이버가 수중에서 호흡할 기체를 넣어두는 기구를 의미하며, 스쿠버다이빙은 수중자가호흡장비를 착용하고 수중에서 활동하는 다이빙을 말한다.(NAUI, 1995b) 스쿠버다이빙을 안전하게 즐기려면 필수적으로 배워야 하는 이론과 기술들이 있다. 장비 취급 및 사용방법, 압력으로 인해 발생하는 문제점 및 해결방법, 사고를 미연에 방지 할 수 있는 법, 부력조절 그리고 기초적인 기술 등은 오랜 시간에 걸쳐 지속적으로 학습해야 한다. 외국에서는 국제적으로 공인된 단체의 자격증이 없으면 다이빙 활동을 거의 할 수 없다. 국내에서도 최근에는 이러한 자격증이 없으면 스쿠버 다이빙 활동의 제한과 스쿠버다이빙 장비를 대여해 주지 않고 있는데 자격증을 발급 받기 위해서는 전문적으로 다이빙 교육을 실시하는 단체에 소속된 강사에 게 강습을 받아야 한다. 이들은 어떤 기준을 정해 놓고 자격증을 발급하고 있기 때문에 자격증을 받기 위해서는 정해진 수준 이상으로 필요한 이론과 기술을 갖추어야 한다. 이들 단체들의 자격증은 이론과 기술수준에 따라 크게 일반적으로 초급과정(Scuba Diver or Openwater Diver), 중급과정(Advanced Scuba Diver), 및 고급과정(Master Scuba Diver)의 세가지로 분류하며 이론교육, 실기교육, 현장적용의 3 단계 과정을 이수한 후 필기시험과 강사의 기술평가를 받고 기준에 만족하면 해당 단체의 자격증이 발급되는 것이다. 그러나 각 단체별로 기준이 상이 하며 특히 실기 및 현장 적용의 판단은 보통 강사의 판단에 의하여 진행되는 점이 문제점으로 지적된다. 이외의 교육과정은 특별히 어떤 분야(아이스다이빙, 수색 및 구조다이빙, 야간다이빙, 수중사진 등)에 대해 초점을 맞춰 집중적으로 훈련을 받는 특수과정(specialty course)이 있고 다이빙을 직업으로 하는 자격에는 강사(instructor), 보조강사(assistant instructor), 다이버마스터(divemaster)등이 있다.(한국해양대학교 사회교육원, 2000)

스쿠버 다이빙은 기본 교육을 이수한 사람은 누구나 즐길 수 있는 스포츠이나 지상과는 달리 수중에서 수압을 받으면서 압축공기를 이용하여 호흡을 하는 해양 스포츠이다. 따라서 고압의 환경에 노출된 인체는 여러 생리변화를 발생시키므로 다이버의 기본안전수칙의 준수가 반드시 필요하며 이를 지키지 않을 경우 감압 질환을 일으키거나 심할 경우 생명을 잃을 수도

있는 위험성을 가지고 있다. 그러나 원칙을 중요시하지 않는 사회풍조가 다이빙에도 영향을 미쳐 일부에서는 교육매뉴얼의 최소 규정도 지켜지지 않으며 또한 교육단체의 관리 감독도 제대로 되지 않고 있다. 또한 스킨스쿠버 활동의 기준이 되는 국내의 교육단체 매뉴얼의 기준이 다이빙 환경조건이 좋은 미국 캘리포니아 등의 외국의 기준에서 낮은 수온, 짧은 수중시야 및 조류의 영향이 큰 국내의 환경에 맞추어 개발하여 보급하여야 한다. 초보자의 경우 안전을 위하여 특정시설 즉 다이빙 전용 풀에서 다이빙교육을 받게 되는데, 전국 다이빙 전용 풀은 서울 6곳을 비롯하여 전국에 30여 곳으로 제한되어 있다. 이러한 시설적 문제가 교육의 질을 저하시키는 요인이 될 수 있으므로 이와 관련된 인프라 구축이 필요하다.



<그림 3> 레크리에이션다이빙 감압 치료 사례수(DAN, 2007)

그림3은 레크리에이션다이빙 감압 치료 사례수를 비교한 것이다. 아시아 태평양 지역 국가에서 2005년 및 2006년 감압 질환으로 치료받은 레크리에이션 다이버는 한국인이 1위이며 증가율도 18%이다. 비교 대상국가와 비교해 다이버의 인원이 상대적으로 적은 점을 고려하면 다이버 수에 대한 감압치료 사례의 비율은 매우 높아질 것으로 예측된다.

3. 스킨스쿠버다이빙의 제도적 현황 및 개선방안

3.1 스킨스쿠버다이빙 관련 일반법규

스킨스쿠버다이빙 활동과 관련한 법규는 예컨대 수상레저안전법, 해상교통안전법, 낚시어선법, 유선및도선사업법, 해양수산발전기본법, 공유수면관리법, 어항법, 어촌어항법, 해운법, 수산업법, 수산자원관리법, 수산자원보호구역의관리에관한규정, 수산자원보호령, 관관진흥법 등을 포함한다. 그러나 스킨스쿠버 활동에 관한 일반법규는 확인할 수 없으며, 수상레저안전법(제2,17조)이나 해상교통안전법(제46, 63조) 등의 규정 중에 개별적인 해석을 통하여 확인이 가능하다.

이러한 상황은 해양레저활동으로서 스킨스쿠버다이빙이 30만여명에 이르는 동호인을 보유하고 있음을 감안할 때 스킨스쿠버 활동의 안전을 저해하는 결과를 초래할 뿐 아니라 향후의 해양레저산업의 성장에도 부정적인 요인으로 작용할 것이다.

해양레저활동으로서 스킨스쿠버다이빙의 제도적 현황 고찰

그 중에서도 특히, 수상레저안전법은 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모함을 목적으로 하기 때문에 스킨스쿠버다이빙에 관한 규정을 추가할 필요가 있다. 현행의 규정에 의하면 스킨스쿠버의 경우는 동 법의 규율대상에 포함되지 않는데, 이는 동 법의 대상이 수상레저기구를 이용하여 취미□오락□체육□교육 등의 목적으로 이루어지는 수상레저활동만(수상은 해수면과 내수면을 포함)을 포함하기 때문이다(수상레저안전법 제2, 3조). 이와 더불어, 해상교통안전법에 따라 스킨스쿠버 활동은 해양레저활동에 포함되기 때문에 수상레저안전법에 동 활동을 포함하지 않는 것은 해상교통안전법의 개념과 일치하지 않는 문제점을 야기한다.

따라서 앞으로의 해양레저활동의 지속적 증가를 고려하였을 때, 스킨스쿠버 활동에 관한 일반법규의 채택이 필요하며 이는 스킨스쿠버에 관한 별도의 법규를 채택하는 것 보다 현재의 수상레저안전법의 규정을 개정하는 방법이 현실적인 대안이라고 사료된다.²

3.2 교육 및 자격증명

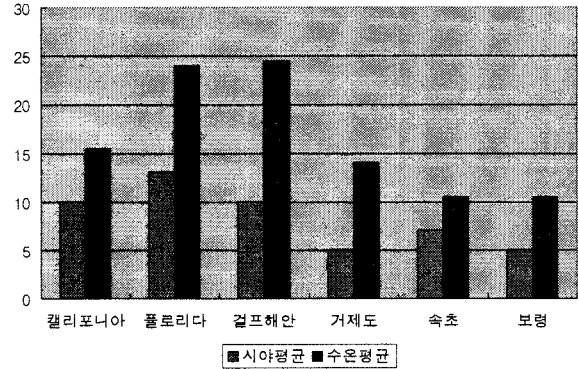
현재 우리나라에서 스킨스쿠버다이빙 교육 및 자격증은 민간단체(대한수중협회, 한국잠수협회 등 여러 단체)에서 담당하고 있으며, 현행법상 이와 관련한 규정은 찾아볼 수 없다. 더구나 현행법상 자격증이 없는 경우에도 다이빙이 가능하고 또한 초보 다이버에 대한 교육이 제대로 관리되지 못하여 사망사건이나 감압치료의 경우와 같은 안전사고가 빈발하고 있다.³

스킨스쿠버다이빙 교육은 현재 우리나라에 10여개가 넘는 주요 외국교육단체들과 국내교육단체들이 있어 각각의 교육단체별로 권장하는 기준과 교육에 대한 난이도가 다른 실정이며(김세민, 2004), 이마저도 외국의 기준을 준용하고 있다. 특히, 국내 다이빙환경은 수중시야와 수온의 분포가 외국의 다이빙 포인트와 비교하여 매우 상이하며 동해와 남해 서해가 각각 다른 다이빙환경이 조성되어있기 때문에(그림5 참조), 이러한 부분을 국내 다이빙 환경에 부합하도록 교육 및 실습시간 그리고 이수과목의 수와 경험횟수 등에 대해 안전기준에 따라 종합적으로 검토되어 세부 기준이 마련되어야 한다. 이와 더불어, 강사의 자격을 갖는 인스트럭트 과정의 경우 질적 객관성을 확보할 수 있도록 교육과정과 자격부여의 투명성이 입증될 수 있는 제도적 보완이 필요하다.

한편, 수중에서의 여러 숙달훈련을 필요로 하는 해양레저활동으로서 스킨스쿠버는 해마다 사망사고가 계속 발생하고 있음에도 불구하고, 동 활동에 대한 교육이나 자격증 혹은 면허제도에 대한 관련법규가 존재하지 않는다. 이는 2000년 수상레저안전법을 제정하여 동력수상레저기구 사용에 대한 면허제도를 도입하고 이에 대한 규정을 지속적으로 보완함으로써 효율성을

높이고 이를 통해 동 활동으로 인한 사고의 비율을 낮추고 있는 현실(해양경찰백서, 2008)과 상당한 대조를 이루고 있다.

따라서 스킨스쿠버다이빙 활동을 하기 위한 최소한도의 자격기준을 정하고 이를 위한 체계적인 제도와 교육 방법 등에 대한 규정의 도입이 필요할 것이며, 이를 위한 방법으로 스킨스쿠버를 수상레저안전법 등의 제도권에 포함시켜 스킨스쿠버 자격증 발급 절차 및 교육에 대한 규정을 설정할 필요가 있다.



<그림 4> 국내의 다이빙 장소의 해양환경(미터, °C)

3.3 다이빙 장소

현행법상 다이빙 장소와 관련한 규정은 해상교통안전법 제63조에 관한 규정에서 찾아볼 수 있다. 즉, 항로 등의 보전을 위하여 “대통령령으로 정하는 구역에서는 해상교통의 안전에 장애가 되는 스킨다이빙□스쿠버다이빙□윈드서핑 등 대통령령이 정하는 행위를 하여서는 아니된다”. 그러나 해상교통의 안전에 지장이 되지 아니한다고 인정되어 해양경찰서장의 허가를 받은 경우과 체육시설의 설치□이용에 관한 법률 제19조에 따라 등록된 체육시설업과 관련된 해상에서의 행위를 하는 경우에는 그러하지 않는다.

여기에서 “대통령령으로 정하는 구역”이란 해상교통여건 등을 고려하여 해양경찰서장이 정하여 고시하는 수역을 의미(해상교통안전법시행령 제11조)하기 때문에, 각 지역의 해양경찰서장이 지정하는 해양레저활동 금지구역을 제외한 모든 수역에서 스킨스쿠버활동이 가능하다고 할 것이다. 그러나 스킨스쿠버다이빙 활동을 함에 있어서는 안전성을 고려하거나 어촌□어항 등 수역에서의 어민들과의 마찰 그리고 향후 다이빙의 활성화 및 레저산업의 발전 등을 고려하여 장소를 체계적으로 관리하는 것이 필요하다. 다만, 스킨스쿠버 장소를 설정함에 있어서는 특정 수역의 특수성을 잘 알고 있는 각 지역의 해양경찰서장 등이 담당하는 것이 필요하다.

이를 위해서 수상레저안전법 등의 법규를 통해 안전한 스킨스쿠버 활동을 할 수 있는 지역을 설정하고 체계적으로 관리하도록 규정을 제정할 필요가 있다. 또한, 다이빙 가능 지역에 스킨스쿠버를 활성화 할 수 있도록 환경조성(민박□식당 유치, 난파선을 이용한 어초형성 등), 관련행사 등을 열어 해양레저산업의 확대를 도모하여 어민들의 소득증대에 적극적으로 활용할

2 현재 다이빙과 관련한 일반법규를 가진 국가는 거의 존재하지 않으며, 다만 몰디브의 경우는 몰디브관광법, 레저다이빙규정 및 다이빙지침서 등을 규정하고 있다. 또한, 미국과 캐나다의 경우에는 경제적(업무적)다이빙에 관한 법규를 제정하고 있다.

3 스킨스쿠버 활동에 관한 통계나 사고 통계 등을 담당하는 기관이 존재하지 않아 정확한 통계를 확인하기는 힘들다.

필요도 있다. 다만, 스킨스쿠버 활동을 위한 장소의 설정에 있어 해상교통안전법상의 해양레저활동 허가구역과 수상레저안전법상 수상레저활동 금지구역(동 법 제25조)과의 관계도 좀 더 명확히 하여야 할 것이다.

3.4 스킨스쿠버 이동용 선박

스킨스쿠버다이빙을 위해 잠수할 지점까지 이동하기 위해 이용할 수 있는 선박에 관한 문제는 현재 다이빙을 즐기는 동호인들을 비롯한 많은 дай버들에게 가장 중요한 문제일 것이다. 앞서 확인하였듯이 현재 스킨스쿠버에 관한 법규가 마련되어 있지 않기 때문에 논란을 증폭시키며, 지금까지는 주로 안전장치가 없는 고무보트를 이용하거나 낚시어선 및 소형선박을 이용하였다. 하지만 최근의 대법원 판례(대판 2005도9023, 선고 2006.1.26)에 따르면 유선료를 받고 낚시어선으로 스쿠버다이버들을 운송한 행위가 유선 및 도선사업법 제3조 제1항에 위반된다고 결정하였다. 이에 따라 많은 장비를 갖추고 이동해야 하는 스킨스쿠버의 특성상 잠수 장소로 이용할 선박이 매우 한정되고 또한 고무보트와 같은 경우는 안전성의 문제를 동반하게 된다. 한편으로, 유선 및 도선사업법에 따른 유선을 이용하여 이동할 수 있겠지만, 현실적으로 유선 및 유선장을 갖추 유선사업자가 스쿠버다이빙을 위해 유선을 운항하는 것은 불가능하다. (진한근, 2007)

따라서 지금까지 스킨스쿠버다이버들이 다이빙 지역으로 접근할 수 있는 유일한 수단으로서 낚시어선을 관행적으로 이용해 왔다는 점을 감안할 때, 향후에는 합법적인 이동수단의 마련이 절실하다고 할 수 있다. 이를 해결할 수 있는 방법으로는 크게 낚시어선법 제2조를 개정하여 다이버들도 승선할 수 있게 하거나 다이빙 전용 레저선박을 제도화하여 스킨스쿠버다이버들이 이용할 수 있게 하는 규정의 수상레저안전법 등에 도입하는 방법을 들 수 있겠다. 예컨대, 일본은 다이버가 어촌선박을 이용하는 것을 합법적인 것으로 제도화하고 있다. (진한근, 2007)

3.5 스킨스쿠버다이빙의 안전관리주체의 부재

수상레저 활동의 인구가 증가함에 따라 수상레저 활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모함을 목적으로 하는 수상레저안전법의 채택에도 불구하고 스킨스쿠버다이빙에 관한 규정의 부존재와 이에 따른 동 활동의 안전관리주체의 부재는 동 활동의 안전 및 활성화를 해하는 주요 원인이라고 할 수 있다. 특히, 수상레저스포츠 분야의 정책 및 법제가 명확한 체계를 갖추고 있지 못하여 그 업무의 중복, 관리부서 및 법령의 분산 등의 문제점을 안고 있다.

스킨스쿠버다이빙은 수상레저활동 관련 해양정책을 총괄하는 국토해양부가 주무기관인 반면, 우리나라 체육과 레저스포츠 정책을 총괄하는 부서는 문화체육관광부이다. 또한 해양경찰이 수상레저안전법에 따라 수상레저활동의 안전과 수상레저기구 면허 등을 관리하지만 스킨스쿠버에 대한 관리는 이루어지지 않는다. 따라서 해양레저활동 중 수요가 가장 많고 국내

레저활동의 중요한 위치에 서 있는(진한근, 2007) 스킨스쿠버에 관하여는 정확한 사고 통계조차 수집되어 있지 않다. 이는 다이빙의 향후 안전관리를 어렵게 할 뿐만 아니라 활성화에도 방해가 되는 요소이다.

따라서 수상레저안전법의 개정에 따른 제도화를 통해 스킨스쿠버에 대한 체계적인 안전관리를 위한 주체를 해양경찰로 설정하는 것이 필요할 것이다. 즉, 해양레저활동의 큰 비중을 차지하는 스킨스쿠버다이빙의 안전성을 제고하기 위해 새로운 규정의 제정을 통해 해양경찰청이 체계적으로 관리하여야 할 것이며, 또한 비록 법규의 제정을 통한 제도권의 편입 이전이라 하더라도 해양경찰이 바다낚시의 안전관리를 위해 활동하는 것과 같은 지속적인 노력이 필요할 것이다. 예컨대, 바다 낚시객 증가로 안전사고 예방을 위한 해양안전 서비스를 제공하고자 전국 13개 해양경찰서 홈페이지에 '바다낚시 안전 길라잡이' 배너(banner)를 구축하여 각 시·군·별 낚시어선의 안전운항을 위한 고시 사항, 낚시 위험지역, 사고지역 및 금지구역 등을 명시하여 홈페이지 방문자에게 바다낚시 정보를 제공하는 것과 같은 방법이 하나의 대안일 것이다.

4. 결 론

오늘날 해양관련 자원의 개발은 각 국의 관심사가 되고 있으며 향후 개발이 가속화될 전 망이다. 상호경쟁이 날로 높아져가고 있는 지금 해양에 관심을 가지고 지속적인 투자를 해나가야 할 것이다. 해양레저스포츠는 그 범위가 넓고 또한 국가 경제 및 지역경제에 미치는 긍정적인 영향이 점차 확대됨에 따라 공식화, 제도화하여 하나의 독립된 산업으로서의 급진전환 단계에 왔다고 볼 수 있다. 해양레저 산업이 미치는 과급효과가 높음과 동시에 국민들의 여가 개발기능 및 지역경제 진흥에 크게 기여할 것이다.

이 연구에서는 자연과 더불어 여가를 즐기려는 자연 친화적인 해양레저스포츠의 하나인 스킨스쿠버다이빙을 중심으로 레저 활동 중 안전성 향상을 목적으로 **자격조건 및 법적 개선사항 등 제도적 측면**과 스쿠버다이버 양성프로그램의 범위와 과정을 체계적으로 고찰하여 관련 정보의 제공 및 지향적인 방안을 제시하고자 하였다.

첫째, 스킨스쿠버 활동의 기준이 되는 국내외 교육단체의 매뉴얼의 기준이 다이빙 환경조건이 좋은 미국 캘리포니아 등의 외국의 기준에서 낮은 수준, 짧은 수중시야 및 조류의 영향이 큰 국내의 환경에 맞추어 개발하여 보급하여야 한다.

둘째, 스킨스쿠버에 관한 일반법규를 제정하는 것이 필요하다. 즉, 스킨스쿠버관련 각종 법령과 법률을 과감히 조정, 통합하여 일관성 있게 해양레저 분야의 다른 법과의 관계를 명확히 하여 국민들에게 제공할 필요가 있으며, 이를 통해 해양레저활동에서 가장 큰 비중을 차지하는 스킨스쿠버다이빙 활동에 대한 안전성을 제고할 필요가 있다.

셋째, 규제보다는 자유로운 활동의 여건조성을 위해서는 무엇보다 안전이 우선 시 되는 제도적인 뒷받침과 스킨스쿠버 활

동에 적절한 자격을 취득할 수 있도록 정비되어야 한다.

넷째, 다이빙을 행할 수 있는 장소적 문제와 많은 논란을 초래하고 있는 이동용 선박에 관한 문제를 수상레저안전법 등에 제도화하여 해결할 필요가 있다. 특히, 선박에 관한 문제가 해결되지 못할 경우 지속적인 범법자를 양산하거나 다이빙 활동을 즐기는 사람들의 안전을 심각하게 위협할 수 있다.

마지막으로, 향후 스킨스쿠버다이빙의 활성화와 안전을 고려하여 해양경찰청이 수상레저활동에 대한 안전관리주체로서 활동하는 것과 같이 동 활동에 대해서도 종합적이고 체계적인 관리를 하여야 할 것이다.

참 고 문 헌

- [1] 이철원(2007), 주 5일 근무제 이후 도시민의 여가 향유 형태와 발전 방향에 관한 담론, 한국여가레크리에이션학회지, 제31권 제1호, pp.209-224
- [2] 함도웅(2005), 해양레저 스포츠의 정책운영의 효율성에 관한 연구, 한국스포츠리서치
- [3] 최정도□문태영(2006), 해양스포츠 참여정도에 따른 여가몰입과 생활만족 및 자아효능감의 관계, 한국체육학회지, Vol.45 No.3
- [4] 다이브웹(2009), <http://www.diveweb.co.kr/>
- [5] 백혜경(2007), 스쿠버 다이빙 참여자들의 참여정도, 애호도 및 심리적 웰빙 간의 관계, 제주대학교 교육대학원 석사학위논문
- [6] DAN Asia Pacific(2007), Alert Diver, Aug., pp.23
- [7] 이준희□최정도(2003), 해양레저스포츠의 현황과 활성화 방안, 한국스포츠리서치, 14권 2호, pp. 425-436
- [8] 해양경찰청(2006), 해양경찰백서
- [9] 해양경찰청(2008), 해양경찰백서
- [10] 이진모(2009), 해양레저스포츠산업 발전전략에 관한 연구, 한국해양대학교 대학원
- [11] 진한근□윤양진□정희중(2007), 스킨스쿠버다이빙 관련 법적 고찰과 개선방안, 스포츠와 법, Vol.10 No.4, pp.331-346
- [12] 하해동□정종석(2000), 수상레저안전법과 일반 조종면허, 부산: 해양인쇄출판사
- [13] 정명수□박상규, 스킨스쿠버 교육매뉴얼의 개선방안에 관한 연구, 스포츠과학연구, Vol.17, pp.125-135
- [14] 손석정(2007), 해양레저스포츠의 안전관리 규제에 관한 연구, 스포츠와 법, 제10권 제3호, pp.285-307
- [15] 김세민(2004), 스킨 스쿠버 다이빙의 활성화 방안, 제주관광대학 논문집, Vol.10, pp.215-228
- [16] 한연희□김세환(2002), 스킨스쿠버의 참여동기 분석, 강원대학교 부설체육과학연구소 논문집, Vol.25, pp.87-103
- [17] 송기철(2005), 스킨스쿠버 다이버의 부상 인식도에 관한 연구, 경기대학교 대학원
- [18] 윤성우(2006), 해양 스포츠의 사고 유형에 관한 고찰, 경남대학교 교육대학원
- [19] 문태영(2002), 해양레저스포츠참여가 자아존중감 및 심리적 행복감에 미치는 영향, 한국스포츠리서치, 13권 2호, pp.455-464
- [20] 이상우의 2인(1998), 해양스포츠활성화를 위한 기본개념 연구, 제36회 한국체육학회 학술발표회, pp.255-260
- [21] 하창완(2000), 해양레저스포츠 참여자의 성격 특성에 관한 연구, 석사학위논문, 동아대학교 대학원
- [22] 정종석(1998), 우리나라 해양레저 발전방안에 관한 연구, 석사학위논문, 경성대학교 대학원
- [23] <http://www.agoffice.gov.mr/pdf/subrege/Diving/pdf>
- [24] <http://www.jeju.kcg.or.kr>(제주해양경찰서)