

연안역 수상레저활동 안전사고 실태분석 및 개선방안

정 종 석*

* 한국해양대학교 해양과학기술대학 해양체육학과 겸임교수

Actual Analysis and Solution of Aquatic Leisure Activity Safety Accident Around Coast

Jong-Seok Jeong*

* Professor, Department of Maritime Physical Education, College of Maritime Ocean Sciences and Technology,
Korea Maritime University, Busan, 606-791, Korea

요 약 : 다양화·개성화로 확산되고 있는 21세기 고도화된 산업사회에 진입하면서 소득수준의 향상과 토요일 휴무제에 따른 여가활동 시간의 증대에 수반하여 수상레저활동의 인구가 증가한 동시에 그 내용은 매우 활동적이다. 종래 여가활동이라고 하면 정적인 육내활동이 주류였으나, 현시점의 여가활동은 사회발전과 더불어 육외활동, 나아가서는 스스로 활동하고 경험하는 쪽으로 전개되고 있다. 이러한 관점에서 수상레저는 안전한 수상활동으로 성취될 수 있는데, 수상레저활동의 급성장으로 인하여 수상안전사고가 심각한 문제로 대두되고 있다. 따라서 수상레저기구 활동자의 체계적인 안전관리를 위하여 종합적인 육성과 관리대책 마련하고자한 결론은 안전사고를 예방하기 위해서는 소양교육을 실시하여야 하며 안전검사 및 등록을 의무화하여 제도권에서 활동하도록 하여야하며 수상레저활동 안전사고에 대한 피해보전을 위해서 보험에 가입할 수 있도록 강력한 제도적 보완장치가 필요하다.

핵심용어 : 해상안전, 수상레저사고, 수상레저기구, 수상레저안전법, 해양스포츠

Abstract : By becoming 21st century which can be characterized as highly industrialized society which spreads diversification and individualization, there have been elevation of income level and increase of time for leisure activity by introducing 5 working days system. And this brings out increasing of aquatic leisure activity population and the contents of the leisure becomes very active. Static indoor activity which was the main current of the leisure activity in the past, however, it is now called for outdoor activity accompanied by the society growth and even expands towards that people get into action and experience by their own free will. With this point of view, the aquatic leisure can become a safe activity. But with a rapid growth of aquatic leisure activity, safety concerns become a serious problem.

To prevent safety accident, training should be given, safety inspection and registration should be requested, and strong support of system is needed so users can have an insurance for safety accident. These complements are necessary for overall nourishment and management measure to charge in systematical safety for the users.

Key words : Safety accident, Marina, Oceanic sports

1. 서 론

다양화·개성화로 확산되고 있는 21세기 고도화된 산업사회에 진입하면서 소득수준의 향상과 토요일 휴무제에 따른 여가활동 시간의 증대에 수반하여 수상레저활동의 인구가 증가한 동시에 그 내용은 매우 활동적으로 바뀌어졌다.

종래 여가활동이라고 하면 정적인 육내활동이 주류였으나, 현시점의 여가활동은 사회발전과 더불어 육외활동, 나아가서는 스스로 활동하고 경험하는 쪽으로 전개되고 있다(박 외, 1998; 박·강, 2001). 활동적인 것들 중에 최근 특히 주목을 받는 것은 빠른 스피드와 스틸을 요구하는 요트, 보트, 수상오토바이 등 수상레저스포츠 활동을 들 수가 있으며(정, 2004), 사회문화적 환경변화와 라이프스타일의 다양화로 인하여 수상

레저 중심의 생활패턴이 정착되면서 수상레저활동 참여 등이 확대되고 있다(양·송, 1998; 오, 2000). 이러한 관점에서 수상레저의 발달은 안전한 수상활동으로 성취될 수 있는데 수상레저활동의 급성장으로 인하여 수상안전사고가 심각한 문제로 대두되고 있다(관보, 2005).

이와 관련하여 해양경찰청에서는 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하기 위하여 해상교통안전법과 해상충돌예방규칙을 모법으로 하위 법령인 수상레저안전법(1999. 2. 8)을 제정하였다(해양경찰청, 1999). 이 법은 수상에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등의 목적으로 수상레저활동에 이용되는 선박 및 기구로서 추진기관이 부착되어 있거나 보조엔진을 포함하여 추진기관의 부착 또는 분리가 수시로 가능한 모터보트,

* 대표저자 : 정종석(정희원), maritimejeong@hanmail.net 051)410-4790

요트, 수상오토바이 등 최대출력이 5마력 이상인 기구를 조종하고자 하는 자는 수상레저안전법 제4조2항의 규정에 의해 제 1, 2급 조종면허, 요트조종면허를 필기시험과 실기시험을 규정에 따라 통과하면 취득할 수 있다(하 외, 2003).

그러나 수상레저사업자에 대해서는 등록 및 안전검사 등이 시행되고 있으나 개인소유 수상레저기구에 대해서는 체계적인 안전관리제도가 미미할 뿐만 아니라, 수상레저 인구 증가에 편승한 안전사고 방지를 위한 제도보완의 필요성이 제기되었다(김, 2004; 김·국, 2005).

따라서 본 연구는 2005년 3월 31일 개정·공포된 수상레저안전법령의 개정내용과 이와 관련하여 개정하게 될 하위법령의 개인소유의 수상레저기구의 안전관리의 개정방향에 대하여 고찰하고자 한다.

2. 연구의 방법과 내용

수상레저안전법 시행이후 최근 6년간(2000~2005년) 전국 13개 해양경찰서별 수상레저 안전사고 현황을 연도별, 사고별, 해역별, 원인별, 유형별, 레저기구별 사고 분포도를 비교 분석하고 현지조사와 국내·외 선행연구 및 관계문헌 전반에 대한 자료를 분석하여 개인소유 수상레저기구 활동자의 체계적인 안전관리와 수상레저안전법의 개정·공포에 따른 효율적인 법집행방안 도출을 위하여 종합적인 육성과 관리대책을 마련하고자 하였다.

3. 수상레저 안전사고·사례 실태분석

3.1 수상레저 사고 발생현황

최근 6년간(2000~2005년) 수상레저 사고현황을 살펴보면, Table 1에서 나타난 바와 같이 총 95건으로서 연평균 17건 정도이다. 또한 최근 6년 동안 지역별로 보면 해수욕장이 소속되어 있는 속초해양경찰서 관할이 15건, 부산해양경찰서, 인천해양경찰서 및 동해해양경찰서 관할이 약 13건으로 나타나고 있으며, 완도해양경찰서 및 여수해양경찰서 관할에서는 수상레저 사고가 1건도 발생하지 않았다(해양경찰청, 2005). 그리고 연도별로는 2001~2002년에 각각 19건(20%)으로 비교적 높게 나타났으며, 2005년에는 10건(10.5%)으로 낮게 나타났다.

Table 1 Changes of aquatic leisure activity safety accident by year

연도	서해	인천	태안	군산	목포	완도	제주	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초	합계
2000	2	2	1	2	0	2	0	0	1	0	0	2	2	2	14
2001	5	0	3	0	0	0	0	2	2	1	2	1	3	3	19
2002	0	4	0	0	0	0	0	1	3	0	1	7	3	3	19
2003	2	0	1	1	0	2	0	2	1	0	1	1	5	1	16
2004	3	1	1	2	0	2	0	2	2	0	1	2	1	1	17
2005	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	3	0	1	1	10
계	13	7	6	6	0	6	0	7	13	1	8	13	15	95	

그리고 동해, 서해, 남해로 나누어서 살펴보면, Table 2와 같이 동해가 37건으로 39%를 차지하고 있으며, 서해 32건(34%), 남해 26건(27%)을 차지하고 있다. 또한 내수면과 해수면으로 나누어서 살펴보면, 해수면에서의 사고가 75건으로 79%를 차지하고 있으며, 내수면에서의 사고는 20건으로 21%를 차지하고 있다. 각 해역별로는 동해가 37건(38.9%)으로 가장 높게 나타났으며, 서해 32건(33.7%), 남해 26건(27.4%)으로 나타났다.

Table 2 Distribution chart of aquatic leisure activity safety accident

구분	해역	계	서 해					남 해				동 해			
			인천	태안	군산	목포	완도	제주	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초
내수면		20	9	0	1	3	0	0	0	2	1	0	2	1	1
해수면		75	4	7	5	3	0	6	0	5	12	1	6	12	14
계		95	13	7	6	6	0	6	0	7	13	1	8	13	15
%		100	13.7	7.4	6.3	6.3	0	6.3	0	7.4	13.7	1.1	8.4	13.7	15.8
건수(%)			32(33.7)					26(27.4)				37(38.9)			

3.2 수상레저 사고별 분포도

사고인원별 분포도를 살펴보면 Table 3과 같이 총 95건에 144명이 수상레저 사고로 피해를 입었으며, 이중 사망이 25명(17%), 실종 7명(5%), 중상 50명(35%), 경상 62명(43%)으로서 수상레저 사고로 인한 사망률이 17%로 높은 편이며, 실종을 포함하면 32명(22.2%)으로 증가하게 된다.

또한 내수면과 해수면에서의 사상자수를 비교하여 보면, 내수면에서의 사상자가 32명(22.2%), 해수면에서의 사상자가 112명(77.8%)으로 나타났으며, 내수면에서의 사망은 총 32명 중 10명, 해수면에서의 사망자는 총 112명 중 15명으로 나타났다. 각 해역별로는 동해가 66명으로 45.8%를 차지하고 있으며, 서해 48명(33.3%), 남해가 30명(20.8%)을 나타내고 있다.

Table 3 Distribution chart of aquatic leisure activity safety accident by case

구분	해역	계	서 해					남 해				동 해			
			인천	태안	군산	목포	완도	제주	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초
해수면	사망	15	7	1	0	1	0	1	0	0	2	0	2	0	1
	실종	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	중상	45	0	4	0	0	0	7	0	2	2	0	3	12	15
	경상	50	4	2	3	2	0	4	0	3	5	0	6	4	17
	합계	112	11	7	3	3	0	12	0	5	9	0	12	17	33
%		100	9.8	6.3	2.7	2.7	0.0	10.7	0.0	4.5	8.0	0.0	10.7	15.2	29.5
내수면	사망	10	2	0	2	2	0	0	0	2	0	0	1	1	0
	실종	5	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	1
	중상	5	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	경상	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	계	32	16	0	3	5	0	0	0	2	2	0	2	1	1
%		100	50	0.0	9.4	15.6	0.0	0.0	0.0	6.3	6.3	0.0	6.3	3.1	3.1
인수(%)			48(33.3)					30(20.8)				66(45.8)			

해역별로 구별하여 사망자를 살펴보면, Table 4에서 나타난 바와 같이 서해안 지역에서 전체 25명(100.0%) 중 15명으로 전체 60%를 차지하고 있으며, 동해와 남해가 각각 5명(20%)으로 같은 분포로 나타났다.

Table 4 Distribution chart of mortality by the ocean

구분	해역	계	서 해					남 해				동 해			
			인천	태안	군산	목포	완도	제주	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초
사망		25	9	1	2	3	0	1	0	2	2	0	3	1	1
%		100.0	36	4	8	12	0	4	0	8	8	0	12	4	4
인수(%)			15(60)					5(20)				5(20)			

또한 해역별로 구별하여 실종자를 살펴보면 Table 5와 같이 총 7명(100.0%) 중 동해 해역이 4명(57.2%), 남해 해역 2명(28.6%), 서해 해역이 1명(14.3%)으로 나타났다.

Table 5 Distribution chart of absconder by the ocean

구분	해역	계	서 해					남 해				동 해			
			인천	태안	군산	목포	완도	제주	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초
실종		7	0	0	0	1	0	0	0	2	0	2	1	1	
%		100.0	0	0	0	14.3	0	0	0	28.6	0	28.6	14.3	14.3	
인수(%)			1(14.3)					2(28.6)				4(57.2)			

그리고 해역별 중·경상자의 분포를 살펴보면, Table 6에서 나타난 바와 같이 총 112명(100.0%) 중 동해지역이 57명으로 50%를 차지하고 있으며, 서해 32명(29%), 남해가 23명(21%)의 비율로 나타났다.

Table 6 Distribution chart of seriously and slightly injured persons by the ocean

구분	해역	계	서 해					남 해				동 해			
			인천	태안	군산	목포	완도	제주	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초
중경상		112	18	6	4	4	0	11	0	5	7	0	9	16	32
%		100.0	16	5.4	3.6	3.6	0	9.8	0	4.5	6.2	0	8.0	14.3	28.6
인수(%)			32(29)					23(21)				57(50)			

사고원인별로 분석하여 보면, Table 7과 같이 운항부주의가 전체 95건(100.0%) 중 73건으로 76.8%를 차지하고 있으며, 정비불량이 8건(8.4%), 조종미숙 6건(6.3%), 기관고장 5건(5.3%), 탑승자 부주의 3건(3.2%) 등으로 나타났다. 그리고 각 해역별로는 동해가 37건(38.9%), 서해 32건(33.7%), 남해가 26건(27.4%)으로 나타났다.

Table 7 Distribution chart of aquatic leisure activity safety accident by cause

구분	해역	계	서 해					남 해				동 해			
			인천	태안	군산	목포	완도	제주	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초
운항부주의		73	9	6	3	3	0	5	0	5	8	1	7	12	14
정비불량		8	3	1	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
탑승자부주의		3	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	
조종미숙		6	0	0	0	2	0	1	0	0	1	0	1	0	1
기관고장		5	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0
계		95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%		100.0	13.7	7.4	6.3	6.3	0.0	6.3	0.0	7.4	13.7	1.1	8.4	13.7	15.8
건수(%)			32(33.7)					26(27.4)				37(38.9)			

사고유형별로 분석하여 보면 Table 8과 같이 전복이 36건(37.9%)으로 가장 많고, 충돌 23건(24.2%), 조난 4건(4.2%), 표류 9건(9.5%), 기타가 23건(24.2%)으로 전복과 충돌이 전체의 62.1%를 차지하고 있다. 그리고 각 해역별로는 동해가 37건(38.9%), 서해가 32건(33.7%), 남해가 26건(27.4%)으로 나타났다.

Table 8 Distribution chart of aquatic leisure activity safety accident by type

구분	해역	계	서 해					남 해				동 해			
			인천	태안	군산	목포	완도	제주	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초
전복		36	5	1	2	2	0	2	0	4	3	1	5	8	3
충돌		23	6	3	0	1	0	2	0	0	1	0	2	0	8
조난		4	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
표류		9	0	1	3	0	0	0	0	0	4	0	0	1	0
기타		23	1	1	1	2	0	2	0	3	4	0	1	4	4
계		95	13	7	6	6	0	6	0	7	13	1	8	13	15
%		100.0	13.7	7.4	6.3	6.3	0.0	6.3	0.0	7.4	13.7	1.1	8.4	13.7	15.8
건수(%)			32(33.7)					26(27.4)				37(38.9)			

3.3 수상레저기구별 사고별 분포도

수상레저기구별 사고를 분석하여 보면, Table 9에서 나타난 바와 같이 워터슬레드가 26건(27.4%)으로 가장 많고, 모터보트 25건(26.3%), 수상오토바이 17건(17.9%), 고무보트 12건(12.6%), 레프팅 보트 5건(5.3%), 요트 3건(3.2%), 수상스키가 3건(3.2%), 기타가 4건(4.2%)으로 나타났다. 각 해역별로는 동해가 37건(38.9%)으로 가장 높게 나타났고, 서해 32건(33.7%), 남해가 26건(27.4%)으로 나타났다.

Table 9 Distribution chart of safety accident by aquatic leisure activity by equipment

구분 \ 해역	계	서 해					남 해				동 해			
		인천	태안	군산	목포	완도	제주	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초
모터보트	25	4	1	2	1	-	1	-	-	3	-	3	4	6
수상 오토바이	17	2	2	-	2	-	2	-	-	2	1	-	-	6
위터슬래드	26	2	2	1	2	-	1	-	5	1	-	4	6	2
고무보트	12	2	2	2	1	-	1	-	-	2	-	-	2	-
요트	3	0	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
수상스키	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
래프팅보트	5	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	1	1
기타	4	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	-	-
계	95	13	7	6	6	-	6	-	7	13	1	8	13	15
비율(%)	100.0	13.7	7.4	6.3	6.3	0.0	6.3	0.0	7.4	13.7	1.1	8.4	13.7	15.8
전수(%)		32(33.7)					26(27.4)				37(38.9)			

4. 수상레저 안전사고 분석 및 개선방안

4.1 수상레저 안전사고 분석

수상레저 사고현황을 분석하면 해수욕장이 소속되어 있는 지역에서 안전사고 빈도가 높게 나타났으며, 해역별로는 동해, 서해, 남해 순으로 나타나 동해의 높은 파고와 낮은 수온 그리고 갑작스런 돌풍 등에 기인한 것으로 판단된다.

또한 사고사례를 해수면과 내수면을 비교하면 전체사고는 해수면에서 많이 발생하였으나, 사망 분포를 살펴보면 내수면에서 사망사고율이 훨씬 높은 것으로 나타났다. 이렇게 내수면에서 사망사고의 비율이 높은 것은 해수면에 비하여 내수면은 잔잔하고 안전하다고 하는 안전의식의 해이된 생각 때문이라고 판단된다.

그리고 사고인원별로는 사망 및 실종사고율이 비교적 높은 분포를 보이는데, 이는 기상 악화시 무모한 레저활동에서 기인하는 것으로 판단되므로 수상레저 활동에 대한 안전관리 강화의 필요성이 제기되고 있다.

해역별 사망자를 살펴보면, 서해안 지역이 높게 나타나는데, 이는 2005년 5월에 발생한 화성보트 사고로 인하여 7명이 사망한 경우가 포함되어 높게 나타났다. 화성보트 사고를 제외하면 각 해역별 비슷한 비율로 나타날 것으로 예상된다.

실종자의 비율은 동해지역에서 비교적 높게 나타나는데, 이는 해역의 특성상 동해에서는 해류 등 자연환경 요인에 의하여 사고지역에서 멀리 떠내려가 실종되는 경우가 많은 것으로 판단된다.

사고원인별로는 운항부주의가 가장 많고, 정비불량, 조종미숙, 기관고장 및 탑승자 부주의 순으로 나타났는데, 이는 수상레저활동자에 대한 운항교육, 기구의 안전검사 및 사고시의

보험 등에 대한 대책이 필요한 것으로 판단된다.

사고유형별로는 전복과 충돌이 가장 높게 나타나고 있는데 전복의 경우는 무리한 운항이나 선체의 결함에서 문제가 제기될 수 있으며, 충돌의 경우는 대개 조종자의 조종미숙이나 부주의에서 기인한 것이므로 운항주의가 필요하다고 하겠다.

수상레저구기별 안전사고를 분석하면 위터슬래드가 가장 많고 모터보트, 수상오토바이 순으로 나타났는데, 위터슬래드는 수상레저 사업자들이 주로 활용하고 있으므로 위터슬래드와 같이 개인소유가 가능한 모터보트, 수상오토바이 및 고무보트 등은 안전한 수상레저활동을 유지하기 위하여 관계기관에 등록을 필수적으로 하여야 한다.

4.2 수상레저활동시 문제점 및 개선방안

수상레저산업의 건전한 발전과 정부의 직접 규제위주 정책에서 민간관리 정책으로 전환하기 위한 제도보완의 필요성이 제기되고 있는바, 수상레저활동 육성방안 제시 및 민간자율 안전관리체제 정착을 유도하기 위하여 이해 관계자 및 관련기관을 대상으로 설문조사 및 공청회 등을 통한 문제점 및 개선방안은 다음과 같다.

첫째, 수상레저활동자의 사고해역 특성 미숙지 및 연안역은 어망·부유물 등이 산재하고 있어 항상 안전사고의 위험성이 있으므로 운항조종자를 대상으로 해역특성, 안전운항방법, 사고사례, 유의사항 등의 안전소양교육을 실시하여 안전운항을 제도하여야 한다.

둘째, 수상구난 관계기관이 보유하고 있는 긴급 구조장비는 고무보트, 수상오토바이로 구성되어 있어 극히 제한적이며 긴급 상황에서 신속하게 대처하지 못하고 있으므로 전문적인 수상관련 단체 및 관련협회의 장비를 활용할 수 있도록 구난협약을 체결하여 안전시스템을 강화하고 해경서·파출소·출장소를 대상으로 SOS 대응체제를 구축하여야 한다.

셋째, 성수기 레저수요를 감안하여 입출항 신고를 필수화하여야 하며, 안전요원의 증원으로 안전시스템을 재점검하고 레저기구의 출항시 중간 안전점검제 시행 및 방수 휴대폰 휴대를 권장하여 출항 후 입항시까지 중간 안전유무 등의 확인제를 운영하여야 한다.

넷째, 긴급구조 신고시 출동의 지연과 사고해역의 전문적인 지식이 없어 인명과 재산상의 손실을 초래하고 있으므로 선구조조치·후 확인보고의 구난대응체제 재정립과 구조함정의 도착시간을 감안하여 어선 동원 체제를 구축하여야 한다. 그리고 레저기구 운항지역의 출장소 및 안전관리 인력을 증가 배치하여야 하며, 한국의 실정에 맞게 해상안전요원을 민간단체(NGO)로 구성하여 벤치마크, 인명구조, 해난사고시 바다수색 등에 적극 활용하여야 한다.

다섯째, 수상레저활동 다중지역에 순찰정 등 가용장비를 집중 배치하여 순찰을 강화하고 수상레저기구에 대한 안전관리를 강화하여야 하며, 안전사고 예방을 위하여 수상레저사업장을 지도·감독하고 종사자에 대한 안전의식 고취 등 관할 관청에서 현장 순회교육을 실시하여야 한다.

여섯째, 사고해상에서는 위치파악이 어려우므로 출동시 즉시 조난위치를 확인할 수 있도록 레이저 활동자에게 소형 AIS (자동선박식별장치) 탑재를 의무화하고 이러한 사항을 신규면허 취득자 및 면허 갱신자에게 수상레이저기구 사용 및 수상에서의 안전에 필요한 사항에 대하여 강의 및 시청각 등의 방법으로 일정시간 교육을 받도록 하여야 한다.

일곱째, 수상레이저기구의 특성상 고속 주행시 타력에 의한 제동거리가 멀어질 뿐만 아니라 장애물을 쉽게 파악하지 못하므로 위험지역 예상시 관할 통제소에서 위험지역에 부표를 표시하여 쉽게 확인할 수 있도록 하여야 하며, 라이프자켓 착용, 구명부환 등을 점검해야 하고 주류 및 안전저해물품 적재 등 통제를 강화하여야 한다.

여덟째, 수상레이저안전법 제28조에 의거 모든 수상레이저 활동자들에게 보험에 가입하도록 권장하고 있으나, 보험회사에서 각종 요율의 적용과 보완장치의 미비로 인하여 현실적으로는 해상보험에 가입할 수 없는 실정이다. 따라서 수상레이저활동에 따른 각종 위험 보전에 대한 보험가입이 현실적으로 가능하도록 강력한 법규운용이 필요하다.

아홉째, 수상레이저장비에 대한 의무등록 사항이 마련되어 있지 않아 사고시 책임한계가 불투명 할 뿐만 아니라, 체계적인 관리가 제대로 이루어지지 않고 있으므로 이에 대한 보완적인 제도개선이 이루어져야 하며, 당일 기상상태를 고려하여 관련 입출항통제소에서 수시로 기상상태를 확인할 수 있도록 기상전광판 및 국제신호기를 제양하여 자율적으로 입출항 정보를 활용할 수 있도록 제도하여 한다.

5. 결 론

수상레이저기구 활동자의 체계적인 안전관리와 수상레이저안전법의 개정·공포에 따른 종합적인 육성과 관리대책을 마련하고, 이에 따른 개선책을 제도적으로 뒷받침하기 위한 관련법령의 정비방안을 수립하고자 한 결론은 다음과 같다.

첫째, 국가기관 또는 국가에서 지정한 위탁기관을 선정하여 국민 봉사차원에서 수상레이저 활동자를 대상으로 일정한 안전 교육을 실시하여 교육을 이수하면 면허를 취득할 수 있는 자격을 부여할 수 있는 제도적 보완장치가 필요하며, 시력검사를 포함한 신체검사 실시는 수상레이저활동시 최소한의 기본검사로써 식별능력 및 해상안전을 위하 반드시 필요하다.

둘째, 수상레이저활동 중 전복의 경우는 무리한 운항이나 선체의 결함 때문에 문제가 발생하고 있으며, 충돌의 경우는 대개 조종자의 조종미숙이나 부주의에서 기인한 것이므로 연수 교육, 연수 프로그램을 개발하여 전국 해양경찰서별 동일하게 체계적인 연수교육을 유도하여야 하며, 연수시험장 미지정 지역을 연수시험장 지역으로 지정하여 음성적인 운전연수를 양성화하고 관리감독을 하여야 한다.

셋째, 수상레이저기구의 등록을 의무화하여 체계적인 안전관리를 해야 할 필요성이 있음에도 불구하고 국내에서는 수상레이저안전법규(동법 제30조, 37조)만 제정해 놓고 시행하지 않고 있으므로, 빠른 시간내에 체계적인 등록이 이루어질 수 있도록 이에 대한 법 집행이 조속히 이루어져야 한다.

넷째, 보험제도는 수상레이저안전법(제34조)에 의거 피해보전을 위하여 보험 또는 공제에 가입하여야 한다고 규정되어 있으나, 각종요율의 적용과 보완장치의 미비로 인하여 현실적으로 보험회사에서 수상레이저활동에 관한 보험가입을 기피하고 있으므로 보험에 가입할 수 없는 실정이다. 따라서 수상레이저활동에 따른 각종 위험보전에 대한 보험가입이 현실적으로 가능하도록 강력한 법규운용이 필요하다.

참 고 문 헌

- [1] 관보(2005), 수상레이저안전법개정법령. 제 15957호.
- [2] 김정훈, 국승기(2005), “수상레이저안전법의 개정에 따른 관련규제에 관한 의식실태분석”, 한국항해항만학회지, 제29권 제10호, pp891-896.
- [3] 김학철(2004), “보트, 요트 컨설팅 가이드”. 부산: 파워마린.
- [4] 박봉률, 강진홍(2001). “해양스포츠 활성화 방안 연구: 거제의 바다로 세계로 프로그램 중심”, 한국스포츠산업·경영학회지, 제6권 2호.
- [5] 박창호, 노홍승, 양희주(1998), “부산광역시 해양 워터프론트의 발전 및 보전”. 부산: 부산발전연구원.
- [6] 오정훈(2000), “근로시간 단축의 경제 사회적 파급효과”, 주간경제, 596호, LG경제연구원.
- [7] 양진우, 송교육(1998), “부산시 생활환경의 쾌적성 평가에 관한 연구”. 부산: 부산발전연구원.
- [8] 정종석(2004), “해양레저스포츠 발전을 위한 한국형 마리나 개발 방향에 관한 연구”, 미간행 박사학위논문, 경성대학교.
- [9] 하해동, 전승환, 정종석(2003), “수상레이저안전법과 일반조종면허 1, 2급”. 부산: 해인출판사.
- [10] 해양경찰청(1999), 수상레이저안전법, 제5910호.
- [11] 해양경찰청(2005), 수상레이저활동 안전관리에 관한 연구.

원고접수일 : 2006년 3월 15일

원고채택일 : 2006년 4월 28일

