

스킨스쿠버다이빙의 법적 문제에 관한 소고

임채현* · 조대환**

*, ** 목포해양대학교 기관시스템공학부

A Legal Study on the Skin Scuba Diving

Chae-Hyun Lim* · Dae-Hwan Cho**

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

요 약 : 경제·사회적 발전과 주 5일 근무제의 시행으로 국민들 삶의 질이 향상되고 좀 더 다양한 삶을 추구하고자 하는 가치관이 형성됨으로써 다양한 유형의 레저활동이 급격하게 증가하고 활성화되고 있는데 특히, 해양에서의 레저활동이 지속적으로 증가하고 있다. 그 중에서도 스킨스쿠버다이빙은 해양레저활동의 높은 비율을 차지하고 있지만, 동 활동의 안전에 관한 법규는 매우 미비하다. 이에 본 논문은 스킨스쿠버다이빙의 안전성을 향상시키고 또한 활성화시키기 위하여, 동 활동과 관련한 여러 법적 쟁점을 논의하고 고찰하여 문제점을 확인하고 개선방안을 도출하고자 한다.

핵심용어 : 해양레저활동, 수상레저활동, 스킨스쿠버다이빙, 수상레저안전법, 해상교통안전법, 해양경찰

Abstract : The marine leisure activities are specially increasing among the other leisure activities due to the improving of people's life quality and formation of people's values which pursuit the various life styles with the development of economy and society 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 legal system in relation to the safety of the activity. Thus, this paper studies the various legal issues in relation to skin scuba diving to improve the safety and activation of the activity, and identifies the problems and proposes the ways of improving it.

Key Words : Marine leisure activity, Water leisure activity, Skin scuba diving, Water leisure safety act, Sea traffic safety act, Korea coast guard

1. 서 론

우리나라는 3,170여개의 도서와 12,000Km의 긴 해안선을 가지고 있어 해양레저활동에 적합한 몇 안 되는 나라 중의 하나일 뿐 아니라, 국민소득 수준이 향상되고 주5일 근무제로 인한 여가시간이 증대되며, 또한 도로망 확충에 따른 해양 접근성 개선 등의 영향으로 해양레저활동의 기반이 조성되어가고 있다(해양경찰청, 2008). 레저활동의 참여형태도 과거 해수욕장이나 바다낚시 위주에서 벗어나 수상레저·스포츠 활동에 대한 참여 인구가 크게 증가하고 해양에 대한 관심이 고조되고 있다(해양경찰청, 2006). 이는 현대 사회의 가치관의 변화, 교육수준의 향상, 통신시설의 발달 및 핵가족화 추세 등 생활환경의 변화와 함께 여가시간 이용에 대한 의식이 높아짐에 따라 기존의 나들이, 소일, 휴식형태의 “보는 여가”에서 적극성을 띠는 스포츠와 자연환경을 배경으로 활동하는 “참여하는 여가”로 변모하고 있기 때문이다(김, 2004).

특히, 여가활동을 자기개발을 위한 적극적 개념으로 인식하고 핵가족화에 따른 가족 지향적 가치관의 형성으로 수상레저 활동에 대한 국민의 관심이 증대되고 그 활동인구가 증가하고 있다. 즉, 가족단위의 레저생활이 일반화되고 수상레저사업장을 중심으로 활동자가 증가하여 2007년 현재 이용자 수는 971만 명에 이르며 또한 수상레저기구의 수도 14,770만대로 증가하여 동력수상레저기구 조종면허취득자 수는 65,721명에 이른다(해양경찰청, 2008). 그러나 해양레저활동은 근본적으로 사고의 개연성이 매우 높아 사소한 부주의에도 자칫하면 인명손실이라는 중대사고로 이어질 수 있으며, 따라서 점차 대중화되는 해양레저활동이 진정한 국민적 대중문화로 자리 잡기 위해서는 안전 사고 방지체계와 대책 등 안전관리 문제가 법제도적으로 완벽하게 정비될 필요성이 제기된다(손, 2007).

이러한 논의는 해양레저의 대표적인 활동으로서 스킨스쿠버다이빙과 관련하여서도 그대로 적용된다. 스킨스쿠버다이빙은 해양레저활동 중 그 수요가 가장 많으며 국내 레저활동으로서 중요한 위치에서 있어 그 중요성이 절실하다는 것이 전문가들의 판단이다. 국내 스킨스쿠버다이빙은 국내 해양레저활동 중 선호도가 가장 높은 종목으로 국민의 여가수요와 관련 진흥에

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

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

기여하는 효과가 클 뿐만 아니라, 레저스포츠 산업진흥에도 크게 기여할 수 있는 고부가가치 산업의 성격을 지니고 있다(진 등, 2007). 따라서 이러한 스킨스쿠버다이빙의 중요성을 고려하여 효율적이고 체계적인 안전관리제도의 법제도적 정비의 필요성이 제기된다.

하지만, 현재 우리나라에는 스킨스쿠버다이빙과 관련한 안전관리체계를 규정한 법규는 거의 찾아볼 수 없으며, 이는 정부가 수상레저인구의 증가에 따라 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하기 위해 1999년 법률 제519호로 「수상레저안전법」을 제정하고, 2000년 시행하여 수상레저활동의 안전관리제도를 확립하여, 동 법을 제정하기 이전에 비해 안전사고의 발생이 감소하였다는 것(해양경찰청, 2008)을 고려할 때 커다란 논란의 대상이라 할 것이다.

따라서 본 연구는 해양레저활동으로서 스킨스쿠버다이빙의 안전관리 규제에 관한 법규 고찰을 통하여, 보다 안전한 다이빙 활동을 영위하도록 제도적으로 뒷받침하고, 나아가 다이빙활동의 대중화와 활성화에 도움을 줄 수 있는 기초자료를 제공하는데 그 의의가 있다. 이를 위해 스킨스쿠버다이빙에 관한 법적 현황을 살펴보고, 주요 쟁점 사항을 중심으로 법적규제의 현황 및 문제점을 고찰하고 그 개선방안을 제시하고자 한다.

2. 스킨스쿠버다이빙

2.1 스킨스쿠버다이빙의 개요

잠수활동과 관련하여 기원전 5000년경부터 이미 해산물을 채취하는 직업적인 잠수부가 있었다고 전해지며, 또한 기원전 5세기경에는 페르시아의 크레투세스왕이 켈리라는 잠수부에게 바다에 가라앉은 보물들을 건져오게 했다는 기록이 있다(김, 2004). 세월이 지나면서 수중구조물 설치와 파괴를 위한 군사목적으로 사용되었으나, 근래에 와서는 이러한 목적 외에 건강증진이나 여가선용을 위한 레저스포츠의 한 형태로 발전하였다.

레저활동으로서 스킨스쿠버다이빙은 스킨 다이빙과 스쿠버다이빙으로 구분된다. 스쿠버(SCUBA : Self Contained Underwater Breathing Apparatus)는 수중자가호흡기, 즉, 다이버가 수면 위에서 공기공급을 받지 않고 물속에서 직접가지고 다니면서 숨 쉴 수 있게 하는 장비를 의미하고, 스쿠버다이빙은 수중자가호흡장비를 착용하고 수중에서 활동하는 다이빙을 말한다. 스쿠버다이빙에서는 실린더(cylinder) 혹은 탱크(tank)라고 부르는 금속으로 된 통속에 압축공기를 넣어 등에 짊어지고 다니면서 호흡하는데, 탱크 속 고압의 공기는 탱크에 부착된 레귤레이터에 의해 호흡하기 적당하도록 주위 압력과 동일하게 조절된다. 이러한 스쿠버다이빙은 그 목적에 따라 군사다이빙, 상업(직업)다이빙, 레저다이빙 및 탐사 및 과학다이빙 등으로 구분할 수 있으며, 장비의 형태에 따라 크게 폐쇄식과 개방식으로 나누어 볼 수 있다(김, 2004).²⁾ 또한 스킨다이빙(skin diving)

은 마스크(mask), 스노클(snorkel), 핀(fins) 또는 부츠(boots), 글러브(gloves), 잠수복(diving suits), 웨이트 벨트(weight belts) 등을 착용하여 압축된 공기를 이용하지 않고 수중에서 잠시 호흡을 중단하고 자신의 숨이 계속되는 범위에서 물속을 유영하며 즐기는 잠수를 말하며, 스노클(Snorkel)을 이용하기 때문에 스노클링(Snorkeling)이라고도 한다(김, 2004).

국내에서는 군사적, 경제적 및 기타의 목적으로 한정된 분야에서 스쿠버다이빙이 시작되었고, 일반인에게 알려진 것은 불과 1960년대 후반부터이며, 당시에는 극소수의 직업적 다이버 뿐이었으나 1970년대 후반에 일반인들에게 스포츠 스쿠버다이빙으로 보급되기 시작하여, 근래에 이르러 많은 사람들이 레저 스포츠활동으로 즐기고 있다(진 등, 2007).

2.2 스쿠버다이빙의 자격 및 위험성

만12세 이상이면 남녀노소 누구나 손쉽게 즐길 수 있는 스쿠버다이빙은 수중활동을 통하여 육상에서 경험하지 못한 무중력의 재미, 수중생물과의 만남 또한 그러면서 보고 배우게 되는 생명의 신비로움 등을 느낄 수 있다(정과 박, 2006). 그러나 스쿠버다이빙을 안전하게 즐기려면 필수적으로 배워야 하는 이론과 기술들이 있는데, 예컨대 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.

일반적으로 외국에서는 국제적으로 공인된 단체의 자격증이 없으면 다이빙 활동을 거의 할 수 없으며, 국내에서도 최근에는 이러한 자격증이 없으면 스쿠버 다이빙 활동의 제한과 스쿠버다이빙 장비를 대여해 주지 않고 있는데, 자격증(Certification Card)을 발급 받기 위해서는 전문적으로 다이빙 교육을 실시하는 단체에 소속된 강사에 게 강습을 받아야 한다(임과 조, 2009). 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 초급다이버(Openwater Diver), 중급다이버(Advanced Diver), 상급다이버(Master Diver) 그리고 강사(Diver Instructor)의 네 가지로 분류하며(김, 2004), 이론교육, 실기교육, 현장적용의 3단계 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.

한편, 스쿠버다이빙은 기본 교육을 이수한 사람은 누구나 즐길 수 있지만, 지상과는 달리 수중에서 수압을 받으면서 압축공

흡하도록 순환시키는 방법이며 개방식보다 다이빙 시간이 길고 공기방울을 배출하지 않거나 적게 배출하기 때문에 주로 탐사 또는 군사적 목적으로 많이 사용된다. 개방식은 한 번 사용한 공기를 모두 배출하는 방식이며, 장비가 간단하고 가격이 저렴하여 레저다이빙에 많이 쓰인다.

2) 폐쇄식은 다이버가 호흡을 하고 내쉬는 공기를 정화시켜서 다시 호

기를 이용하여 호흡을 하는 해양 스포츠이다. 고압의 환경에 노출된 인체는 여러 생리변화를 발생시키므로 다이빙의 기본안전 수칙의 준수가 반드시 필요하며, 이를 지키지 않을 경우 감압 질환을 일으키거나 심할 경우 생명을 잃을 수도 있는 위험성을 가지고 있다(임과 조, 2009). 예컨대, Fig. 1은 레크리에이션다이빙 감압 치료 사례수를 비교한 것이다. 한국의 경우 2005년에는 210명 그리고 2006년에는 257명이 감압 질환으로 치료를 받았다(정과 박, 2006; 임과 조, 2009). 즉, 아시아 태평양 지역 국가에서 2005년 및 2006년 감압 질환으로 치료받은 레크리에이션 다이버는 한국인이 1위이며 증가율도 18%이다. 반면, 전 세계의 다이버가 모여드는 호주, 태국 및 필리핀이 우리나라보다 감압 질환 치료자의 수가 적다는 것은 시사하는 바가 크다. 비교 대상국가와 비교해 다이버의 인원이 상대적으로 적은 점을 고려하면 다이버 수에 대한 감압치료 사례의 비율은 매우 높은 것이며, 이와 관련한 향후 안전관리체계에 관한 규정이 미비할 경우 해양레저활동의 증가추세에 비추어 안전사고의 비율도 계속 높아질 것이다.

그러나 원칙을 중요시하지 않는 사회풍조가 다이빙에도 영향을 미치고, 일부에서는 교육매뉴얼의 최소 규정도 지켜지지 않으며, 또한 교육단체의 관리 감독도 제대로 되지 않고 있다. 이와 더불어, 스킨스쿠버 활동의 기준이 되는 국내의 교육단체 매뉴얼의 기준이 다이빙 환경조건이 좋은 미국 캘리포니아 등의 외국의 기준에 맞추어져 있기 때문에 비교적 낮은 수온, 짧은 수중시야 및 조류의 영향이 큰 국내의 환경에 맞는 교육매뉴얼의 개발 및 보급이 시급한 실정이다(정과 박, 2006). 초보자의 경우 안전을 위하여 특정시설 즉 다이빙 전용 풀에서 다이빙교육을 받게 되는 반면, 전국 다이빙 전용 풀은 서울 6곳을 비롯하여 전국에 30여 곳에 불과한 실정이므로, 이러한 시설 부족 문제가 교육의 질을 저하시키는 요인이 될 수 있으므로, 이와 관련된 인프라 구축이 필요하다(임과 조, 2009).

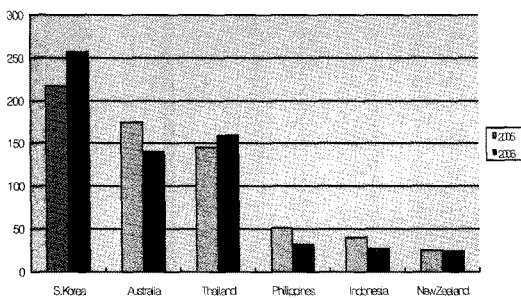


Fig. 1. Medical treatment cases for decompression in recreation diving(임과 조, 2009).

2.3 스킨스쿠버다이빙의 정책과 법제현황

우리나라 스킨스쿠버다이빙과 관련한 주무기관은 수상레저 스포츠 관련 해양 정책을 총괄하는 국토해양부가 주무기관으로

주로 해수면을 중심으로 정책을 입안하고 집행한다(진 등, 2007). 이와 더불어, 국토해양부 산하의 해양경찰청에서는 수상레저안전법에 따라 수상레저활동의 안전과 수상레저기구에 관한 면허 및 시험 등에 관한 관리를 시행하고 있다. 한편, 우리나라 체육과 레저스포츠 정책을 총괄하는 기관은 문화체육관광부이지만, 수상레저스포츠와 관련하여서는 그 역할이 미미한 실정이다(진 등, 2007). 그러나 어느 기관도 스킨스쿠버다이빙과 관련한 주무부서라고 명확히 지칭할 수 없으며, 비록 수상레저안전법이 제정되었다고 하더라도, 동 법규는 수상레저기구를 이용한 수상레저활동에 대해서만 규제를 하기 때문에 스킨스쿠버는 동 법규에 의해 규제되지 않는다. 따라서 수상레저활동에 대한 안전 및 기타 관리를 해양경찰청이 담당하여 시행하는 것과는 사뭇 대조를 이룬다. 한편, 2004년 문화관광부(현 문화체육관광부)에 스포츠여가 산업과가 신설되어 레저스포츠 영역을 확대하고, 수상레저스포츠 안전관리를 위한 '레저스포츠 진흥기본법(안)'이 추진되기도 하였다.

한편, 우리나라는 스킨스쿠버다이빙과 관련한 일반법규가 존재하지 않는다. 이미 지적하였듯이 수상레저활동의 안전관리를 위한 수상레저안전법이 제정되었지만, 스킨스쿠버다이빙은 동법의 관할 대상에 포함되지 않기 때문이다. 다만, 스킨스쿠버다이빙 활동과 관련하여 논의될 수 있는 법규는 예컨대 수상레저안전법, 해상교통안전법, 낚시어선법, 유선및도선사업법, 해양수산발전기본법, 공유수면관리법, 여항법, 어촌·어항법, 해운법, 수산업법, 수산자원관리법, 수산자원보호구역의관리에관한규정, 수산자원보호령, 관관진흥법 등을 들 수 있다.

3. 스킨스쿠버다이빙의 법적 문제점 및 개선방안

3.1 스킨스쿠버다이빙 관련 일반법규

스킨스쿠버다이빙은 해양레저(스포츠)활동으로 인식되며, 해양레저활동은 수상레저활동의 범주에 포함된다고 할 수 있다. 그러나 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하기 위해 제정된 수상레저안전법은 스킨스쿠버다이빙을 포함하지 않고 있다. 더구나 수상레저활동에 대한 일반법규로서 수상레저안전법과 같은 일반법규가 스킨스쿠버다이빙과 관련하여서는 존재하지 않는다. 단지 상기의 여러 개별법규에서 스킨스쿠버다이빙의 활동에 대한 관련 규정을 담고 있을 뿐이다(예컨대 해상교통안전법 제46조, 제63조).

한편, 우리나라의 스킨스쿠버다이빙 동호인 수는 30만 명을 넘어 약 40만 명에 육박하고(정과 박, 2006), 다이빙관련 사업장 수는 398개소, 동호회·클럽·대학동아리 수는 736개, 개인 다이빙클럽 50개 그리고 협회나 법인 기관은 27개 등이 존재한다(Dive Web, 2009). 또한 앞서 확인하였듯이 다른 국가와 비교하여 상대적으로 적은 동호인의 수에도 불구하고, 가장 많은 감압환자가 발생하고 또한 지속적으로 다이빙관련 사망(김, 2003) 등 사건사고(예컨대 공기탱크 소진, 음주후 다이빙, 선박과 충돌

돌 및 어망에 접촉 등)가 발생하고 있다.³⁾ 따라서 스킨스쿠버다이빙의 많은 동호인이나 동 활동으로 인한 여러 사고 등을 감안한다면 수상레저안전법과 같은 일반법규가 필요하며, 이러한 법규의 부재는 스킨스쿠버 활동의 안전을 저해하는 결과를 초래할 뿐 아니라, 향후의 스킨스쿠버를 통한 해양레저산업의 활성화에도 부정적인 요인으로 작용할 수 있다. 예컨대, 수상레저안전법의 채택 및 개정으로 법 시행 전 50-90건에 이르던 수상레저활동 안전사고가 연평균 10-20건으로 크게 감소하였다(임과 조, 2009).

하지만, 스킨스쿠버다이빙을 규제하기 위한 일반법규를 제정하고 있는 나라는 거의 없다고 할 수 있다. 다만, 몰디브의 경우는 몰디브관광법(Maldives Tourism Act), 레저다이빙규정(Maldives Recreational Diving Regulation) 및 다이빙지침서(Diving Guidelines) 등을 규정하고 있다(Maldives Attorney General's Office Web, 2009). 그 밖에 크로아티아의 경우는 레저다이빙과 관련하여 허가 없는 다이빙, 다이빙 금지구역에서의 다이빙 그리고 무자격 강사에 의한 교육 등에 대한 억제력을 위하여 새로운 스쿠버 다이빙 법(Scuba Diving Law)을 제정하였다(Croatia Travel Blog, 2009). 그리고 미국의 경우는 연방차원에서의 다이빙 관련 법규는 존재하지 않지만, 캘리포니아와 같은 지방 정부는 일정한 법적 규제를 하기도 하며(스쿠버다이빙지, 1999), 또한 미국해양대기청(NOAA)은 과학적 다이빙을 위한 매뉴얼(NOAA Scientific Diving Standards and Safety Manual) 및 미국해양대기청 잠수규정(NOAA Dive Regulations)을 그리고 미국산업안전보건청(OSHA)은 미국산업안전보건청 잠수 규정(OSHA Dive Regulations)을 제정하고 있다(NOAA Web, 2009).

따라서 우리나라도 일반적인 법규로 레저, 과학적 및 경제적 다이빙을 위한 독립적인 규정을 제정하는 것은 바람직하지 않으며, 오히려 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하기 위한 수상레저안전법에 스킨스쿠버다이빙에 관한 규정을 추가하여 스킨스쿠버에 관한 일반법규로 개정할 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). 즉, 동 법의 대상을 수상레저기구를 이용한 수상레저활동뿐만 아니라 스킨스쿠버와 같은 활동도 포함하도록 개정해야 함을 의미한다. 이와 더불어, 수상레저안전법에 스킨스쿠버를 포함하지 않는 것은 해상교통안전법(해상교통안전법 제63조 제3항 및 동 법 시행령 제12조)에 따라 스킨스쿠버 활동이 해양레저활동 즉 수상레저활동에 포함된다는 점도, 스킨스쿠버 활동을 수상레저안전법의 규제 대상으로 지정하여야 할 이유 중 하나이다.

지금까지의 지속적인 증가 추세와 앞으로의 해양레저활동의 증가추세를 고려하였을 때, 스킨스쿠버 활동에 관한 일반법규의 채택이 필요하며 이는 스킨스쿠버에 관한 별도의 법규를 채택하는 것 보다 현재의 수상레저안전법의 규정을 개정하는 방법이 현실적인 대안이라고 사료된다.

3.2 스킨스쿠버다이빙 관련 개별법규

1) 면허체계 및 교육

상기에서 확인하였듯 우리나라는 현행법상 자격증이 없는 경우에도 다이빙이 가능하여, 사망사건이나 감압치료의 경우와 같은 안전사고가 빈발하고 있다. 그러나 스킨스쿠버다이빙 교육 및 자격증은 민간단체(대한수중협회, 한국잠수협회 등 여러 단체)에서 담당하고 있으며, 현행법상 이와 관련한 규정은 찾아볼 수 없는 실정이다.

교육과 관련하여 현재 우리나라의 스킨스쿠버다이빙 교육은 10여개가 넘는 주요 외국교육단체들과 국내교육단체들이 있어 각각의 교육단체별로 권장하는 기준과 교육에 대한 난이도가 다른 실정이며(김, 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(Fig. 2), 이러한 부분을 국내 다이빙 환경에 부합하도록 교육 및 실습시간 그리고 이수과목의 수와 경험횟수 등에 대해 안전기준에 따라 종합적으로 검토되어 세부 기준이 마련되어야 한다(임과 조, 2009).

그리고 스킨스쿠버 면허체계에 관련하여서는 수상레저안전법을 제정하여 동력수상레저기구 사용에 대한 면허 제도를 도입하고 이에 대한 규정을 지속적으로 보완함으로써 효율성을 높이고 이를 통해 동 활동으로 인한 사고의 비율을 낮추고 있는 것(해양경찰청, 2008)과는 대조적으로 현재 아무런 관련 법규가 존재하지 않아 다이빙활동을 시행함에 있어 안전성의 확보에는 어려움을 겪고 있다.

따라서 스킨스쿠버다이빙 활동을 하기 위한 최소한의 법적 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. 다만, 관련 업계의 현실적인 사정을 감안하여 면허체계에 대한 법규의 제정이 불가능하다면, 몰디브 레저다이빙 규정에 서처럼 국가가 인증하는 기관에서 발급한 증명서가 있어야 다이빙을 할 수 있다는 규정(Maldives Recreational Diving Regulation Sec.1)을 도입하는 방법을 참고할 수도 있을 것이다. 즉, 정부가 인정하는 기관을 통한 자격증명을 위한 교육이 이루어질 수 있게 하는 방법을 도입하는 것이다. 그러나 강사의 자격을 갖는 인스트럭터 과정의 경우 질적 객관성을 확보할 수 있도록 교육과정과 자격부여의 투명성이 입증될 수 있는 법적 보완이 필요하다.

3) 현재 스킨스쿠버다이빙과 안전관리주체의 부재로 이와 관련한 공식적인 사건·사고 및 각종 통계를 확인할 수 없다.

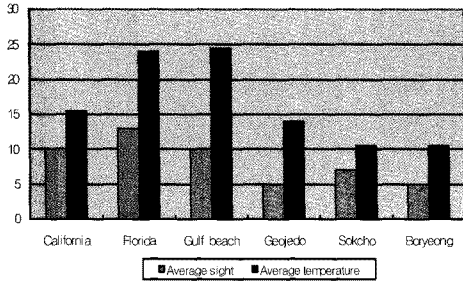


Fig. 2. Marine environment in diving places(metres, °C).

2) 스킨스쿠버다이빙 장소

현행법상 다이빙 장소와 관련한 규정은 해상교통안전법 제63조 규정에 의한 제한 수역을 제외하고는 특별한 제한은 존재하지 않으며, 이와 관련한 규정은 존재하지 않는다. 제63조에 의하면, 항로 등의 보전을 위하여 “대통령령으로 정하는 수역에서는 해상교통의 안전에 장애가 되는 스킨다이빙·스쿠버다이빙·윈드서핑 등 대통령령이 정하는 행위를 하여서는 아니 된다.”고 규정하고 있다. “대통령령으로 정하는 수역”이란 해상교통어건 등을 고려하여 해양경찰서장이 정하여 고시하는 수역을 의미(해상교통안전법시행령 제11조)하며, 따라서 각 지역의 해양경찰서장이 지정하는 해양레저활동 금지구역을 제외한 모든 수역에서 스킨스쿠버활동이 가능하다. 다만, 해상교통의 안전에 지장이 되지 아니한다고 인정되어 해양경찰서장의 허가를 받은 경우와 체육시설의 설치·이용에 관한 법률 제19조에 따라 등록된 체육시설업과 관련된 해상에서의 행위를 하는 경우에는 그러하지 않는다.

스킨스쿠버다이빙 장소의 법적 규정의 미비와 관련한 문제는 크게 다이빙 활동을 함에 있어서는 안전성 문제와 어촌·어항 등 수역에서의 어민들과의 마찰 문제를 들 수 있다. 예를 들어, 특정 지역의 특수한 상황에 대한 사전 지식이 없이 다이빙을 함으로써 사고가 발생할 수 있으며, 또한 어촌이나 어항 등에서 다이빙을 함으로써 어민들과 자주 마찰을 발생시켜 법적 문제(양식장 절도죄나 작살 등을 이용한 무허가 어업으로 인한 수산업법 위반)로 비화되기도 한다. 따라서 스킨스쿠버 활동을 할 수 있는 수역을 국가적 차원에서 관리할 수 있도록 법적 장치를 마련하는 것이 필요할 것이다. 다만, 이는 중앙정부 차원의 관리가 아니라 특정 수역의 특수성을 잘 알고 있는 각 지역의 해양경찰서장 등이 담당하는 것이 더욱 효과적일 것이다. 그리고 제주도개발특별법 제38조(유어장의 개발)와 같은 규정을 제정함으로써 스킨스쿠버 활동으로 인한 지역 어민들과의 법적 마찰을 피하게 할 수 있다. 즉, 합법적인 유어장을 설정함으로써 다이빙 가능 지역에 다이빙을 활성화 할 수 있을 뿐만 아니라 법적 마찰 없이 어민들의 소득증대에도 일정한 역할을 할 수 있을 것이다.

한편, 해상교통안전법상의 해양레저활동 허가구역에 관한 규

정 외에도 수상레저안전법상 수상레저활동 금지구역(제25조)에 관한 규정이 존재한다. 다만, 앞서 살펴보았듯이 수상레저안전법상 해양레저활동에는 스킨스쿠버다이빙이 포함되지 않기 때문에 양자의 범위가 일치한다고 할 수 없다. 해상교통안전법상 해양레저활동 허가구역의 경우는 주로 무역항, 관공선 출입이 잦은 항 또는 압초 등 위험지역인 반면, 수상레저안전법상 금지구역은 주로 해수욕장을 중심으로 지정되어 있다.

따라서 스킨스쿠버 활동을 할 수 있는 장소를 법적으로 규제하기 위해 해상교통안전법 등에 분산되어 있는 해양레저활동 구역에 대한 규정을 수상레저안전법 등에 포함시켜 다이빙 활동수역에 대한 지정 및 홍보로 인근 선박에 의한 위험을 제거하고 어민들과의 마찰을 사전에 차단하여야 한다.

3) 스킨스쿠버다이빙 이동용 선박

스킨스쿠버다이빙을 위해 이용할 수 있는 선박과 관련한 최근의 대법원 판례(대판 2005도9023, 선고 2006.1.26)에 따르면, 유선료를 받고 낚시어선으로 스쿠버다이버들을 운송한 행위가 유선 및 도선사업법 제3조 제1항에 위반된다고 판시하였다. 이에 대해 일부 다이빙 관련 업계에서는 대법원이 다이빙에 극형을 선고하였다고 주장하기도 한다. 이는 스킨스쿠버다이빙에 관련한 범규의 부재로 주로 낚시어선을 이용하여 다이빙 장소로 이동하였던 업계의 현실에서 다른 합법적 대체수단 없이 더 이상 낚시어선을 사용할 수 없게 되었기 때문이다. 낚시어선을 제외하면 레저용 고무보트 및 소형선박이나 유선 등이 다이빙 장소로 이동하는 선박으로 이용되었지만 이마저도 여의치 않다. 고무보트 및 소형선박의 경우, 많은 장비를 갖추고 이동해야 하는 스킨스쿠버의 특성상(1인당 스쿠버장비의 무게는 25~40kg) 잠수 장소로 이동시 이용하기에는 안전성의 문제를 동반하게 되며, 또한 유선 및 도선사업법에 따른 유선을 이용하여 이동하기에는 현실적으로 유선 및 유선장과 매표소의 확보를 비롯해서 기관사 등의 승무원 의무채용, 영업구역의 허가 등 복잡한 사항들이 있어 적은 인원이 모여 자유롭게 이동하며 즐기는 소규모 다이빙의 특성상 유선사업자가 스쿠버다이빙을 위해 유선을 운항하는 것은 불가능하다 할 것이다(진 등, 2007).

따라서 스킨스쿠버다이빙을 위한 합법적인 이동수단의 마련이 절실하다고 할 수 있는데, 잠수할 지점까지 이동하기 위해 이용할 수 있는 선박에 관한 문제는 현재 다이빙을 즐기는 등호인들을 비롯한 많은 다이버들에게 가장 중요한 문제일 것이다. 다만, 지금까지 스킨스쿠버다이버들이 다이빙 지역으로 접근할 수 있는 유일한 수단으로서 낚시어선을 관행적으로 이용해 왔다는 점을 감안할 때, 이를 해결할 수 있는 가장 현실적인 방법으로는 낚시어선법 제2조를 개정하여 다이버들도 승선할 수 있게 하는 방법이 있다. 이와 더불어, 다이빙 전용 레저선박을 제도화하여 스킨스쿠버다이버, 낚시 및 유럽 등을 위해 이용할 수 있게 하는 규정을 유선 및 도선사업법에 도입하는 방법을 들 수 있겠다. 즉, 동 법을 개정하여 다이빙에도 이용될 수 있는 중소형 유선들이 나올 수 있도록 제한 사항을 삭제하고

영세한 다이빙 업계의 현실을 감안하여 예외조항을 두는 등의 방법을 의미한다. 예컨대, 일본은 다이버가 어촌선박을 이용하는 것을 합법적인 것으로 제도화하고 있다(진 등, 2007).

4) 기타 사항

상기의 법적 문제점과 더불어 스킨스쿠버다이빙 활동과 관련한 문제점은 다이빙 슈트(diving suit)⁴⁾를 착용한 다이버의 구명동의 등 안전장비의 착용문제와 일반법규 부재로 인한 스킨스쿠버안전관리주체의 부재를 들 수 있다.

먼저, 수상레저안전법 제17조에 따르면 수상레저활동을 하는 자는 구명조끼 등 인명안전에 필요한 장비를 착용하여야 하는데, 다이버의 경우 일반적으로 슈트나 부력조절기를 착용하고 있어 이러한 추가적인 안전장비의 착용이 불필요하다는 지적이 있다. 이는 종류에 따라 차이는 있지만, 잠수복은 의복처럼 착용하게 되어 몸 전체에 고르게 부력을 제공하여 구명동의의 착용방식인 상태만 착용했을 때 보다 부력과 안전면에서 더 뛰어난다는 주장과 또한 부력조절자켓은 구명동의의 착용방식과 부력을 제공할 수 있는 장비이므로 현행법상 일반인들이 아닌 다이버들까지 착용할 필요는 없기 때문에 현행법을 개선할 필요가 있다는 것이다(진 등, 2007). 다만, 안전장비의 착용이 문제가 되는 경우는 다이버가 수상레저안전법상 수상레저선박을 이용하는 경우일 뿐이기 때문에 만약 앞서 지적한 다이빙용 선박의 문제가 해결된다면 이에 관한 문제도 해결될 것이다.

다음으로, 수상레저활동에 관한 수상레저안전법의 채택에도 불구하고 스킨스쿠버다이빙에 관한 규정의 부재와 이에 따른 동 활동의 안전관리주체의 부재의 문제를 들 수 있다. 특히, 수상레저스포츠 분야의 정책 및 법제가 명확한 체계를 갖추고 있지 못하여 그 업무의 중복, 관리부서 및 법령의 분산 등의 문제점을 안고 있다. 비록 해양경찰청이 수상레저안전법에 따라 수상레저활동의 안전과 수상레저기구 면허 등을 관리하지만 스킨스쿠버에 대한 관리는 이루어지지 않으며, 따라서 해양레저활동 중 수요가 가장 많고 국내 레저활동의 중요한 위치에서 있는 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 해양경찰청으로 설정하는 것이 필요할 것이다. 또한 비록 법규의 제정을 통한 제도권의 편입 이전이라 하더라도 해양경찰청이 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·군별 낚시어선의 안전운항을 위한 고시 사항, 낚시 위험지역, 사고지역 및 금지구역 등을 명시하여 홈페이지 방문자에게 바다

낚시 정보를 제공하는 것과 같은 방법이 하나의 대안일 것이다(임과 조, 2009).

4. 결론

경제·사회적 발전과 주 5일 근무제의 시행으로 국민들 삶의 질이 향상되고 또한 좀 더 다양한 삶을 추구하고자 하는 가치관이 형성됨으로써 특히, 해양에서의 레저활동이 지속적으로 증가하고 있다. 해양레저활동은 그 범위가 넓고 국가 경제 및 지역경제에 미치는 긍정적인 영향이 점차 확대되고 있으며, 또한 이러한 추세는 해양레저산업이 미치는 경제적 파급효과를 높이고 동시에 국민들의 여가 개발기능 및 지역경제 진흥에 크게 기여할 것이다.

이에 본 연구에서는 자연과 더불어 여가를 즐기려는 자연 친화적인 해양레저스포츠의 하나인 스킨스쿠버다이빙의 안전성 향상 및 활성화를 목적으로 동 활동과 관련한 여러 법적 쟁점 중에서 동 활동의 일반법규 문제와 개별법규로서 면허체계, 장소, 이동용 선박 및 기타 사항에 관한 문제를 논의하였다. 이를 통해 관련 정보의 제공과 스킨스쿠버의 안전 및 활성화를 위해 해결해야 할 법적 문제점 및 개선 방안에 대하여 제시하였다.

첫째, 스킨스쿠버에 관한 일반법규를 제정하는 것이 필요하다. 스킨스쿠버관련 각종 법령과 법률을 과감히 조정, 통합하여 일관성 있게 해양레저 분야의 다른 법과의 관계를 명확히 하여 국민들에게 제공할 필요가 있다. 이를 통해, 해양레저활동에서 가장 큰 비중을 차지하는 스킨스쿠버다이빙 활동에 대한 안전성을 향상시키며, 다만 별도의 법규 제정보다는 수상레저안전법의 개정을 통해 수상레저활동 일반에 대한 법규로 제정하는 것이 필요하다.

둘째, 수상레저안전법상의 수상레저기구에 대한 면허 체계와 같은 방법의 다이빙 규제가 필요하나, 현실적인 상황을 감안하여 국가가 인증하는 기관제도를 설정하는 방법도 하나의 대안이다. 즉, 규제보다는 자유로운 활동의 여건조성을 위해 무엇보다 안전이 우선 시 되는 제도적인 뒷받침과 스킨스쿠버 활동에 적합한 자격을 취득할 수 있도록 정비되어야 한다.

셋째, 스킨스쿠버다이빙을 행할 수 있는 장소에 관한 문제를 수상레저안전법 등에 제도화하여 해결할 필요가 있다. 해양경찰서장 등이 특정 지역을 다이빙 구역으로 지정하고 또한 유어장 등을 지정하여 다이빙 장소와 관련한 안전 및 어민과의 말쑥 문제를 해결할 수 있다.

넷째, 최근의 대법원의 유어선에 관한 판결을 비롯해 많은 논란을 초래하고 있는 다이버 이동용 선박에 관한 문제를 낚시어선법을 개정하거나 혹은 유선 및 도선사업법을 개정하여 해결할 수 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 활

4) 잠수부가 물속에서 작업할 때 입는 옷.

동하는 것과 같이 동 활동에 대해서도 종합적이고 체계적인 관리를 하여야 할 주체로서 해양경찰청장을 지정하기 위한 수상레저안전법 등의 개정이 필요하다. 그리고 다이빙 슈트나 부력조절기를 착용한 다이버의 안전장비 착용문제는 다이빙 이동용 선박의 문제를 해결함으로써 문제를 해결할 수 있을 것이다.

참 고 문 헌

- [1] 김세민(2004), 스킨 스쿠버 다이빙의 활성화 방안, 제주 관광대학 논문집, Vol.10, pp. 215-228.
- [2] 김풍등(2003), 사설-소란스러울 뻔 했던 2차 수레법개정 시도와 이번에 밝혀진 확실한 사실과 해답들 (<http://www.scuba-diver.net>).
- [3] 손석정(2007), 해양레저스포츠의 안전관리 규제에 관한 연구, 스포츠와 법, 제10권, 제3호, pp. 285-307.
- [4] 임채현, 조대환(2009), 해양레저활동으로서의 스킨스쿠버 다이빙의 제도적 현황 고찰, 해양환경안전학회 춘계학술대회 발표논문집, pp. 63-68.
- [5] 정명수, 박상규(2006), 스킨스쿠버 교육매뉴얼의 개선방안에 관한 연구, 스포츠과학연구, Vol. 17, pp. 125-135.
- [6] 진한근, 윤양진, 정희중(2007), 스킨스쿠버다이빙 관련 법적 고찰과 개선방안, 스포츠와 법, Vol. 10, No. 4, pp. 331-346.
- [7] 해양경찰청(2006), 해양경찰백서, p. 398.
- [8] 해양경찰청(2008), 해양경찰백서, p. 528.
- [9] 스쿠버다이버지 1999 11/12호(1999), <http://scubadc.com/scuba/edu-bk.htm>.
- [10] Dive web(2009), <http://www.diveweb.co.kr>.
- [11] NOAA Web(2009), <http://www.ndc.noaa.gov>.
- [12] Maldives Attorney General's Web(2009), <http://www.agoffice.gov.mr/pdf/subrege/Diving/pdf>.
- [13] Croatia Travel Blog(2009), <http://croatiatraveller.com/blog/croatia-devises-new-scuba-diving-law/2008/10/24>.
- [14] 제주해양경찰서(2009), <http://www.jeju.kcg.or.kr>

원고접수일 : 2009년 04월 10일

원고수정일 : 2009년 05월 12일 (1차)

: 2009년 06월 11일 (2차)

게재확정일 : 2009년 06월 25일