

# 수상레저 활성화를 위한 선진국의 관련규제 분석 및 개선방향에 대한 인식도 분석

조우정\* · † 장보영

\* 한국해양대학교 해양체육학과 부교수, † RNJG 대표이사

## Analyses of the Advanced Countries' Related Regulations and Perceptions to Improvement Directions for Water Leisure Activation

Woo-Jeong Cho\* · † Bo-Young Jang

\*Dept. of Ocean Physical Education, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

† RNJG, 182-13 Gurodong, Gurogu, Seoul 151-051, Korea

**요 약** : 본 연구는 수상레저 활성화를 위한 선진국의 관련규제 분석 및 개선 방향을 제시하기 위해 수행되었다. 이러한 연구목적은 달성하기 위해 수상레저 선진국인 미국, 영국, 호주 및 일본의 수상레저 면허 및 교육, 등록 및 검사 그리고 사업에 대한 사례 분석을 실시하였고 국내 수상레저 활동자와 종사자들에게 면허 및 교육, 등록 및 검사 그리고 사업의 애로사항에 대한 인식도를 실증적으로 분석하였으며 다음과 같은 결론을 도출하였다. 첫째, 수상레저 면허제도에 대한 필요성은 '필요하지않다'가 높게 나타났으며 그 이유로는 '교육으로 대체가능'하기 때문이라는 응답이 가장 높았으며 반대로 면허제도가 필요한 이유로는 '수상레저 활동의 안전' 확보로 나타났다. 또한 수상레저 면허 제도의 문제점으로는 '운영제도의 어려움'과 '운영기관의 부족' 등의 순으로 나타났으며 면허제도의 개선방향으로는 '교육기관 및 인력확대', 그리고 '단계별 교육 차별화' 등의 순으로 나타났다. 둘째, 수상레저 등록 및 검사제도의 개선의 필요성에서는 '수상레저기구 등록절차 간소화', '수상레저기구 등록 및 검사기관 확대 필요성' 그리고 '수상레저기구 등록범위 확대 필요성'에 대한 인식도가 높은 것으로 나타났다. 셋째, 종사자들이 인식하는 수상레저사업장의 애로사항으로는 '수상레저기구 입출항 신고 절차의 복잡성', '수상레저사업 신고 및 등록 절차의 복잡성' 그리고 '수상레저 활성화 지원 정책 및 제도 미흡' 등의 순으로 나타났다. 결론적으로 국내 수상레저의 활성화를 위해서는 수상레저 활동자들에게는 면허 및 교육제도의 접근성과 편리성을 확보하고 종사자들에게는 수상레저사업의 복잡성을 해결해 줄 수 있는 지원정책의 수립이 지속적으로 이루어져야할 것이다. 즉 수상레저 활동과 사업을 규제하고 있는 수상레저안전법은 수상레저 활동자 및 종사자들의 수요와 요구를 반영할 수 있도록 지속적인 개정 작업이 이루어져야 한다.

**핵심용어** : 수상레저, 규제, 인식도, 개선방향, 수상레저안전법

**Abstract** : The purpose of this study was to analyze the perceptions to improvement directions of related regulations for water leisure activation. In order to accomplish such study purpose, the study utilized a survey methodology with 205 water leisure participants and 117 water leisure business employees. In addition, this study attempted to review the license and education system, registration and inspection system and business organizations from the advanced countries such as US, British, Australia and Japan. Accordingly, following findings were derived from current study. First, the problems of current license system included difficulty of operating the system and deficiency of operating organizations, and the improvement directions included expansion of education organizations and differentiation of education based on levels. Second, the improvement directions of registration and inspection included simplification of registration procedures and expansion of registration and inspection organizations. Third, difficulties perceived by business employees included complexity of entry and departure, complexity of registering water leisure business and insufficiency of supporting business policies. In conclusion, water leisure related regulations including Water Leisure Safety Act need to be reformed continuously to reflect changing demands and needs from participants and business sectors.

**Key words** : Water leisure, regulations, perception, improvement direction, Water Leisure Safety Act

### 1. 서론

최근 국내 수상레저의 환경은 매우 빠르게 성장, 변화하고 있다. 주5일 근무제의 정착으로 여가시간이 확대되고 소득증

가에 따라 생활수준 향상과 더불어 여가 활동의 고급화, 다양화 욕구로 이어져 고급스포츠에 대한 관심이 급증하고 있으며 광역 교통망의 확충 및 개선으로 수변 지역에 대한 접근성이 향상되어 수상레저 수요가 급격히 증가하고 있다. 즉, 수상레

\* 연희원, mikecho@hhu.ac.kr 051) 410-4794

† 교신저자 : 연희원, ceo@rnjg.co.kr 02) 839-1383

저 활성화에 대한 사회, 문화 및 경제적 여건이 조성됨에 따라 수상레저 활동은 국민들의 새로운 여가문화로 자리잡아가고 있으며 국가적으로는 신성장 산업으로 부상하고 있다.

특히 2011년에 406만명이었던 수상레저 참여인구는 2013년도에는 신종 수상레저기구의 보급과 수상레저 기반시설인 마리아나의 개발 등 수상레저 저변확대가 가속화됨에 따라 475만명으로 증가할 것으로 예측되고 있으며(Kang, 2013), 수상레저 잠재시장 규모를 예측할 수 있는 조종면허 취득인원도 2000년 면허제도 시행후 지속적으로 성장하여 2012년 현재 122000명을 넘어서고 있다(KCG, 2012a). 또한 수상레저안전법에 근거해 등록된 동력수상레저기구는 2006년 236대에서 2012년 11918로 급속도로 증가하였으며 수상레저 사업장도 2006년 735개소에서 2012년 862개소로 지속적인 증가 추세를 보여주고 있다(KCG, 2012b).

하지만 선진국의 수상레저 현황과 비교해 보면 국내 수상레저 시장의 규모는 매우 제한적인 것이 사실이다. 예를 들어 영국은 전인구의 5.94%가 주기적으로 수상레저 활동에 참가하고 있으며 보트등록대수도 67만여척에 이르고 있으며(MCA, 2012), 호주는 전인구의 6.88%가 수상레저 활동에 참가하고 있으며 78만척 이상의 보트가 등록되어 있다(The Office of Boating Safety and Maritime Affairs, 2012). 더불어 세계에서 가장 큰 수상레저 시장을 갖고 있는 미국은 전인구의 10.1%가 수상레저 활동에 참가하고 있으며 1200만척 이상의 보트가 등록되어 있는 실정이다(USCG, 2012).

이에 대해 Jang(2012)은 국내 수상레저 시장의 기반은 매우 취약하고 특히 복잡한 법규제의 제약 요소, 분산된 정부부처의 업무, 경제적 관계의 유관 단체 등이 수상레저 활성화의 자율적 발전을 저해하는 요인이라고 분석하고 있다. 즉 급변하는 수상레저 시장의 환경 변화에 효과적으로 대처하기에 어려운 개발 환경에 직면해 있다는 것이다. 특히 Choi(2011)는 국내 수상레저 시장의 활성화를 저해하고 있는 가장 큰 요인은 규제위주의 관련 법규와 제도라고 주장하고 있다.

현재 수상레저 활동 및 관련 시장을 관할하고 있고 있는 규제는 공유수면 관리 및 매립에 관한 법률, 개항질서법, 선박안전법, 해상안전법, 항만법 그리고 수상레저안전법 등 다양한 법규에 의해 수상레저 활동을 관리 및 규제하고 있다. 이러한 관련 법률 중에서 수상레저안전법은 동력수상레저기구의 사용에 대한 면허제도 도입, 수상레저 활동자의 안전준수 강화 그리고 수상레저 사업자의 자격요건 및 안전 의무 부과 등을 주요 내용으로 2000년부터 시행되고 있다. 수상레저안전법 시행후 수상레저 안전대책이 강화되고 수상레저 사업자의 관리운영의 효율성이 증대되면서 수상레저 활동의 안전성이 증가하였고 건전한 수상레저 문화가 정착하는데 종합적이고 체계적인 안전관리 시스템을 제공한 것은 사실이다(Yoon, 2005).

하지만 일각에서는 수상레저안전법이 수상레저 활동 및 관련 시장의 활성화를 저해하는 가장 핵심적인 규제로 지적하고 있는 경우도 있다. 이에 따라 해양경찰청은 수상레저 수요자 및 사업자의 수상레저안전법 개정에 대한 의견을 반영하여 2005년, 2006년, 2008년 그리고 2011년 등 총 4차에 걸쳐서 관

련규제를 개정해 오고 있다(KCG, 2012b). 예를 들어 2011년도 수상레저안전법의 개정내용을 살펴보면 원거리 수상레저 활동 신고 범위의 확대, 일정기준을 충족하는 교육기관에서 교육 이수시 요트 및 조종면허2급의 시험 전부 면제, 등록대상 동력레저기구의 확대 그리고 무동력 기구를 이용한 대여 및 교육사업의 등록요건 강화 등을 포함하고 있다.

그럼에도 불구하고 많은 전문가들이 수상레저 활성화를 위해서는 관련 규제가 지속적으로 개선되어야 한다고 주장하고 있다. Yoon(2005)은 규제중심의 수상레저안전법 적용의 형평성 문제를 제시하였고, Lee & Yeo(2005)은 수상레저기구의 등록과 검사제도의 문제점과 수상레저 활동의 책임보험 가입 문제 그리고 관련법과의 상충 문제 등을 지적하였으며 Lee et al.(2009)은 수상레저안전법이 수상레저 참가를 저해하고 있으며 해수욕, 낚시 그리고 다양한 수상레저 활동을 종합적으로 관리할 수 있는 법규 마련의 필요성을 제시하였다. 특히 Choi(2011)는 수상레저 기구 등록의 이원화 문제, 요트면허의 불필요성 그리고 수상레저 관련 규제들 간의 입법 목적에 따른 충돌 문제 등 수상레저 활성화와 관련된 규제들이 지속적으로 개선되어야 한다고 주장하였다.

따라서 본 연구에서는 수상레저 활성화를 위한 선진국의 관련규제를 분석하고, 수상레저 활동과 사업을 직접적으로 관리, 규제하고 있는 수상레저안전법의 개선방향에 대한 수상레저 활동자와 종사자들의 인식도를 분석하기 위해 수행되었다. 구체적으로 연구의 목적을 살펴보면 수상레저 활성화와 직결되는 수상레저안전법의 면허 및 교육, 등록 및 검사 그리고 수상레저 사업 운영의 애로사항을 실증적으로 분석해 수상레저 활성화를 위한 관련규제의 개선방향을 모색하는데 기초자료를 제공하기 위해 수행되었다.

## 2. 선진국의 관련규제 분석

선진국의 수상레저 관련규제는 영국, 미국, 호주 및 일본을 중심으로 분석하고 분석내용은 수상레저 관련 법규 및 규정 중에서 교육 및 면허, 등록 및 검사 그리고 사업에 관한 내용을 중심으로 분석하고자 한다.

### 2.1 영국

영국의 수상레저 관련 정부 조직은 교통부 산하의 해상해양경찰국(MCA)에서 담당하며 우리나라와 달리 각종 민간단체와 협력 체계를 갖추고 이들 단체의 활동을 지원하는 시스템을 갖추고 있다. 특히 우리나라 해양경찰청이 담당하고 있는 해변안전, 내수면 안전, 해양안전, 수상레저 안전, 정보 및 연구 활동은 교통부 예산을 지원 받는 국가수상안전포럼(NWSF)에서 관할하고 있다. 수상레저 활동과 관련된 직접적인 법규는 존재하지 않지만 보트 검사 및 등록은 영국상선법(The Merchant Shipping Act 1995)의 적용을 받으며 사업용 보트조종면허(Boatmasters' Licence) 규정을 따로 두고 있다. 특히 수상레저 활동의 안전 원칙(Principles for Water

Safety)은 정부부처간 협의를 통해 규정이 만들어졌으며 NWSF에서 관련 사업을 추진하고 있다.

영국의 수상레저 관련 교육 및 면허, 등록 및 검사와 관련된 민간조직과 기능을 살펴보면, 먼저 수상레저 교육 및 면허는 영국요트협회(RYA)가 MCA를 대신해 14개 이상의 자격증을 발급하고 있으며 그 중에는 5종의 소형 사업용 보트자격증을 포함하고 있다. 더불어 RYA는 수상레저 보트 활동의 안전과 향해 안전을 위한 법규 제정에 영향을 미치고 있으며 레저보트의 정보와 훈련프로그램을 제시하고 있다. 영국의 경우 레저보트의 등록은 의무사항이 아니며 영국상선법에 의해 선박 크기, 사용목적, 항행 수역 등에 따라 Part1 & Part3에 기초해 선급 또는 민간기구에서 레저보트를 등록 또는 검사하고 있다. 한편 수상레저 사업과 관련된 규제는 존재하지 않으며 영국해양협회(BMF)가 MCA와 공동으로 수상레저 참가 활동 및 시장 조사를 실시해 관련 사업자들에게 제공하고 있다. 특히 BMF는 해양산업의 시장조사, 기술, 규정, 생산 정보 등을 제공할 뿐 아니라 각종 전시회 개최, 마케팅 기회 제공, 수상레저 종사자 교육 및 훈련 그리고 채용 과정에서 중요한 역할을 담당하고 있다.

특히 영국의 수상레저 안전 활동은 해양구조민간단체(RNLI)가 주도적인 역할을 담당하고 있다. 즉 정부로부터 독립된 기관이나 MCA와 긴밀한 협력 관계를 통해 수상 및 해안에 구조요원 배치 및 순찰 활동 그리고 3만명 이상의 민간 구조 자원봉사자 네트워크를 구성해 수상레저 및 해양구조 활동을 전국적으로 펼치고 있다.

## 2.2 호주

호주의 수상레저 관련 조직은 호주수상안전위원회(AWSC)와 호주뉴질랜드보트안전교육회(ANZSBEC)로 구분할 수 있다. 먼저 AWSC는 9개 이상의 정부 및 민간단체가 참여하는 조직으로서 국가수상안전계획(NWSP)을 수립하고 지방정부용 수상안전 교재를 발간하는 역할을 담당하고 있으며 ANZSBEC는 호주와 뉴질랜드 주정부의 보트안전을 담당하는 조직으로 보트활동의 안전 확보와 보트 항해기술의 온라인 가이드를 제공하고 있다. 또한 호주의 수상레저 관련 법규는 해양안전법(Marine Safety Act 1994)에 의해 보트 면허증이 발급되며 각 주정부의 해상안전 또는 해상국(예: NSW Maritime)에서 면허 및 등록 규정을 제시하고 있다. 더불어 레저보트 검사와 보트 건조 규정은 USLCode(Uniform Shipping Laws Code)가 제시하고 있다.

호주의 수상레저 관련 교육 및 면허, 등록 및 검사와 관련된 민간조직과 기능을 살펴보면, 먼저 수상레저 교육 및 면허는 호주요트협회(YA)와 각 주정부의 해양안전국 또는 해상국으로 이원화되어 있다. 호주요트협회는 영국의 RYA와 유사하게 레저보트 소유자들의 이익을 정부기관에 대변하고 있으며 각종 보트 교육 프로그램을 제공하고 있다. 특히 윈드서핑, 소형 세일링보트, 파워보트 등에 대한 국가훈련체계(NTS)을 제시하고 있으며 지도자 및 교육센터를 인증하고 있다. 한편 호

주 퀸즈랜드 해양안전국은 민간이 운영하는 보트교육장 허가를 갖고 있으며 레저보트 선박 및 레저보트의 사업자 면허를 발급하고 있다. 우리나라와 다른 점은 보트면허의 조건이 보트면허 교육코스 이수, 신체검사, 신원증명 등 보트교육이수 프로그램을 마치면 면허증이 발급된다는 것이다. 또한 뉴사우스웨일즈주의 해상국은 레저보트 면허와 사업자면허를 발급하고 있는데 보트면허시험(보트면허 교육 수료증, 로그북 또는 3회 이상 운전경력) 또는 호주요트협회의 NTS 프로그램을 이수하면 모든 보트면허시험 요구사항을 갖춘 것으로 인정해 주고 있다. 이렇게 호주의 경우 각 주정부마다 보트 교육 및 면허 제도에 차이가 있다.

수상레저 보트의 등록 및 검사의 경우 호주는 각 주정부의 해양안전국 또는 해상국에서 직접 검사 및 등록 업무를 담당하고 있다. 뉴사우스웨일즈주의 경우 등록대상 모터보트는 사업용 보트, 5hp 이상의 동력 보트, 5.5미터 이상 동력 또는 세일보트, 계류면허가 필요한 보트 그리고 PWC를 포함하고 있으며 등록 및 검사의 근거는 USLCode에 따라 실시하고 있다.

수상레저 사업의 활성화에 대한 정부차원의 접근보다는 각 주의 해양협회가 주도적인 역할을 담당하고 있다. 퀸즈랜드해양협회의 경우 레저보트 제조, 판매, 임대업자 및 마리나, 해양교육, 금융 및 보험 등의 업체로 구성되어 있으며 수상레저 사업 활성화를 위해서 각종 마케팅 및 경영지원, 보트쇼 개최, 정부와 공사간의 네트워크 역할 그리고 관련 산업 및 법률 정보를 제공하는 등 수상레저 산업 발전에 크게 기여하고 있다.

## 2.3 미국

미국의 수상레저 관련 정부 조직은 국가보트안전자문위원회(NBSAC)와 미국해양경찰 보트안전국(USCG OABS)로 구분할 수 있다. NBSAC는 해양경찰에 레저보트의 구멍자켓 기준 등과 같은 보트안전 방안을 제시하고 보트안전 사고 예방, 보트 장비 및 안전 전략을 제시하고 있다. 또한 USCG OABS는 국토안전부 산하 정부기관으로서 보트관련 수상레저 활동을 감독하고 국가레크레이션보트안전프로그램을 직접 실행하는 기능을 담당하고 있다. 수상레저 관련 법규는 연방정부와 주정부 규정으로 구분되는데 모터보트법(The Motorboat Act of 1940), 연방보트법(The Federal Boating Act of 1958) 그리고 각 주정부의 보트법(State Boating Laws)이 포함된다. 더불어 미국해양경찰은 보트제작 핸드북과 규정(Builders Handbook and Regulations)과 국가레크레이션보트안전프로그램(NRBSP)에 근거해 수상레저 활동의 안전을 확보하기 위한 정책을 실행하고 있다.

미국의 수상레저 관련 교육 및 면허, 등록 및 검사와 관련된 민간조직과 기능을 살펴보면, 미국의 수상레저 교육 및 면허는 미국요트협회(US Sailing)와 아메리카요트협회(ASA)로 이원화되어 있다. US Sailing은 요트초보자를 위한 다양한 교육프로그램을 제공하고 있을 뿐아니라 요트대회 참가 선수들을 위한 훈련 및 자격증 발급 및 수상안전 교육프로그램을 운영하고 있다. 특히 소형 보트, 킬보트, 파워보트, 윈드서핑 등

의 자격증 프로그램을 개설해 운영하고 있으며 미국요트협회 재단을 설립해 엘리트선수 육성에 기여하고 있다. 한편 ASA는 국가보트행정가협회(NASBLA)와 함께 미국 세일링 교육의 기준을 마련하고 있으며 국제세일링능력자격(IPC)의 발급기관으로서 업무를 담당하고 있다. 더불어 ASA는 온라인 보트 교육증(BoaterExam.com) 및 면허를 발급하고 있으며 전 세계적으로 300개 이상의 세일링학교를 인가한 미국해양경찰이 인증한 보트교육 프로그램 운영 기관이다.

미국의 수상레저 보트의 등록 및 검사는 미국보트요트협회(ABYC)에서 담당하고 있다. 미국에서 등록대상 선박은 미국 영해와 내륙수로를 항행하는 추진장치를 장착한 모든 선박(US Code Title33)이며 경주용 선박, 10마력이하의 추진장치를 달고 다른 선박과 연안사이에서 운반용으로 사용하는 선박은 등록대상에서 제외된다. 미국의 수상레저 관련산업의 경우에도 ABYC가 주도적인 역할을 담당하고 있는데 레저보트 디자인, 건조, 수리 및 보수 등에 대한 안전 기준을 제시하고 있으며, 관련산업의 정보교류 및 네트워크 강화 그리고 해양기술인력 자격 프로그램 및 표준 인증 업무를 맡고 있다.

## 2.4 일본

일본의 수상레저 관련 정부 조직은 국토교통성 소속의 해상보안청이다. 해상보안청은 수상레저 안전지도, 사고방지 및 구조활동 그리고 수상레저안전 정책 등을 실행하고 있고 우리나라 해양경찰의 수상레저 활동과 유사한 면이 있다. 또한 해상보안청은 각종 민간단체와 긴밀한 협력관계를 맺고 있는데 구조와 면허는 일본해양레저안전진흥협회(JMRA), 보트의 검사와 등록은 일본보트검사기구(JCI) 등이 포함된다. 일본의 수상레저 관련 법규는 선박안전법의 소형선박안전검사 조항 그리고 소형선박의 등록에 관한 법률 등이 있으며 관련 규정으로는 선박 직원 및 소형선박조정사법 등에 기초를 제공하는 소형선박의 안전규정 그리고 소형선박안전규칙 제54조의 규명조기 착용에 관한 규정 등이 있다.

일본의 수상레저 관련 교육 및 면허, 등록 및 검사와 관련된 민간조직과 기능을 살펴보면, 먼저 일본의 수상레저 교육 및 면허 관련 조직을 살펴보면 모터보트, 수상오토바이 등 동력수상레저 활성화에 초점을 두고 있는 단체는 일본해양스포츠재단(JMSF)으로 수상스포츠 보급, 수상스포츠의 환경대책(ISO14001), 수상레저 안전 및 수상안전 홍보 사업 그리고 각종 친수사업을 수행하고 있다. 특히 각종 수상레저 이벤트를 개최하고 수상레저 경기단체를 지원하고 있으며 지자체와 공동으로 다양한 친수 이벤트를 개최하고 있다. 한편 일본해양레저안전진흥회(JMRA)는 레저보트의 안전관리 체계를 수립하고 있으며 레저보트 안전 교육 및 훈련 그리고 소형 레저보트 조종면허 교육 및 면허증 발급 업무를 국토교통성으로부터 이관 받아 처리하고 있다. 일본의 조종면허는 선박톤수, 엔진출력 그리고 항행구역에 따라 면허의 종류를 다르게 적용하고 있다. 수상레저 기구의 등록과 검사는 일본보트검사기구(JCI)가 주관하고 있으며 여기서는 소형 및 레저선박의 톤수

측정 및 검사를 담당하고 있으며 선박검사, 선박등록 대상 레저선박 유형을 분리해 적용하고 있다.

일본 수상레저 관련 산업은 운수성의 공익법인인 일본보트산업협회(JBIA)에서 주도적인 역할을 담당하고 있는데 보트산업의 수요 증대 사업, 보트 전시회, 보트산업 기술 및 정보 제공 그리고 보트의 안전 확보 및 이용 활성화 사업을 펼치고 있다. 특히 최근에는 레저보트 엔진의 배기가스 감소를 위한 자주적 규제 활동과 ISO/TC188 등 레저보트의 국제표준 규격 제정에 관여하고 있다.

## 3. 실증분석

### 3.1 연구방법

수상레저 활성화를 위한 관련규제 개선 방향에 대한 인식도 조사를 위한 본 연구의 조사대상은 수상레저 종사자와 활동자를 모두 포함하였다. 조사대상은 전국을 대상으로 수상레저 사업장을 운영하는 종사자와 사업장을 이용하는 활동자를 모집단으로 선정하여 편의표본추출법을 이용하여 표본을 추출하였다. 설문조사는 2012년 10월 13일부터 11월 14일까지 약 1개월 동안 수행되었으며 수상레저 사업장을 사전에 교육받은 조사원이 직접 방문하여 설문지를 배포하고 회수하였다. 수상레저 종사자는 총 150부의 설문지를 배포해 130부를 회수하였고 신뢰성이 부족한 13부를 제외한 117부를 자료 분석에 사용하였으며 수상레저 활동자는 총 270부를 배포해 유효설문지 205부를 회수해 자료 분석에 사용하였다.

본 연구의 조사도구는 설문지로 먼저 활동자 설문지는 수상레저 면허 및 교육 관련 6문항, 등록 및 검사 관련 7문항 등 총 13문항을 포함하고 있으며 종사자 설문지는 등록 및 검사 관련 7문항 그리고 수상레저 사업장 애로사항 14문항 등 21개 문항으로 구성되어 있다.

면허 및 교육 그리고 등록 및 검사 관련 설문 문항은 Kim & Guk(2005)의 연구를 토대로 작성되었으며 수상레저 사업장 애로사항은 Jang(2012) 등의 연구를 기초로 문항을 도출하였으며 수상레저 전문가에 의해 내용의 적절성, 의미성 그리고 대표성 등의 내용타당도를 검증하였다. 한편, 수상레저 면허 및 교육 관련 문항은 명명척도로 이루어졌으며 등록 및 검사 그리고 수상레저 사업장의 애로사항은 5점 Likert 척도를 통해 측정하였다. 설문지의 신뢰도는 등록 및 검사( $\alpha=.840$ ), 사업장 운영 애로사항( $\alpha=.944$ )로 나타났다.

이렇게 수집된 자료는 SPSS Win 18.0 통계 프로그램을 이용하여 분석하였다. 조사도구의 신뢰성을 검증하기 위해서는 Cronbach's  $\alpha$  검사를 실시하였고 수상레저 면허 및 교육관련 문항은 빈도분석(frequency analysis) 그리고 등록 및 검사, 수상레저 사업장 애로사항은 평균 및 표준편차 등 기술통계(descriptive statistics) 분석을 실시하였다.

Table 1 Analysis of Regulations of the Advanced Countries

구분	영국	호주	미국	일본
관련 조직	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 해사해양경찰국(MCA)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 민간단체와 안전캠페인</li> <li>- 해양구조서비스</li> </ul> </li> <li>· 국가수상안전포럼(NWSF)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양 및 수영장 안전</li> <li>- 수상레저 안전</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 호주수상안전위원회(AWSC)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국가수상안전계획 수립</li> <li>- 지방정부용 수상안전 교재</li> </ul> </li> <li>· 호주뉴질랜드보트안전교육회(ANZSB)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보트 활동 안전</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 국가보트안전자문위원회(NBSAC)</li> <li>· 보트안전국(USCG OABS)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수상레저 활동 감독</li> <li>- 국가레크레이션 보트안전 프로그램 실행</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 해상보안청                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수상레저안전지도</li> <li>- 사고방지 및 구조활동</li> <li>- 수상레저안전정책 (마린로드 사업)</li> </ul> </li> </ul>
관련 법규 및 규정	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 영국상선법                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보트 검사 및 등록</li> </ul> </li> <li>· 사업용보트조종면허(BML)</li> <li>· NWSF의 수상안전 원칙</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 해양안전법(MSA 1994)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보트 면허증</li> </ul> </li> <li>· 주정부 해사국                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 면허 및 등록 규정</li> </ul> </li> <li>· USLCode                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보트 검사, 보트 건조</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 모터보트법(The Motorboat Act)</li> <li>· 연방보트법(The Federal Boating Act)</li> <li>· 각 주정부의 보트법</li> <li>· USCG의 국가레크레이션 보트안전 프로그램(NRBSP)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 선박안전법(소형선박안전검사)</li> <li>· 소형선박의 등록에 관한 법률</li> <li>· 소형선박의 안전규정(선박 직원 및 소형 선박 조종사법 등에 기초)</li> <li>· 구명조끼 착용에 관한 규정(소형선박안전규칙 제 53조)</li> </ul>
교육 및 면허	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 영국요트협회(RYA)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- MCA 대신 14개 자격증 발급</li> <li>- 수상레저 법규 제정에 영향력 발휘</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 호주요트협회(YA)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수상레저교육 및 면허</li> <li>- 보트교육프로그램</li> <li>- 국가훈련체계 제공</li> </ul> </li> <li>· 주정부 해사국                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보트교육장 허가</li> <li>- 레저보트 사업자 면허</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 미국요트협회(US Sailing)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 요트교육프로그램</li> <li>- 자격증 프로그램</li> </ul> </li> <li>· 아메리카요트협회(ASA)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 세일링 학교 인가 및 교육</li> <li>- 온라인 보트교육증 및 면허 발급</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 일본해양스포츠재단(JMSF)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수상레저 보급</li> <li>- 수상레저 안전 및 홍보 사업</li> <li>- 친수 사업</li> </ul> </li> <li>· 일본해양레저안전진흥협회(JMRA)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 레저보트 안전관리 체계 수립</li> <li>- 레저보트 조종면허 발급</li> </ul> </li> </ul>
등록 및 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 선급 또는 민간기구</li> <li>· 영국상선법에 의해 Part1 &amp; Part3로 구분해 등록</li> <li>· ISO/TC118에 따라 검사</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 주정부 해사국(NWS)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- USLCode</li> <li>- 사업용 보트</li> <li>- 5hp이상 동력보트</li> <li>- 5.5m 이상 동력, 세일</li> <li>- 계류면허 필요한 보트</li> <li>- PWC</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 미국보트요트협회(ABYC)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 미국 영해와 내륙수로를 항행하는 추진장치를 장착한 모든 선박(US Code Title33)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 일본보트검사기구(JCI)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 소형 및 레저선박의 톤수 측정 및 검사</li> <li>- 레저 선박 유형에 따라 적용</li> </ul> </li> </ul>
산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 영국해양협회(BMF)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4200여개 해양산업체</li> <li>- 해양산업 시장조사</li> <li>- 기술, 규정, 생산정보</li> <li>- 전시회, 마케팅</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 각주의 해양협회(MQ)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 마케팅, 경영지원</li> <li>- 보트쇼 개최</li> <li>- 정부, 공사, 기관 연계</li> <li>- 법률 정보</li> <li>- 해양산업 시장 조사</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 미국보트요트협회(ABYC)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 레저보트 디자인, 건조, 수리 및 보수에 대한 안전 기준 제시</li> <li>- 정보 및 네트워크</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 일본보트산업협회(JBIA)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보트산업 수요 증대</li> <li>- 보트 전시회</li> <li>- 보트산업 기술, 정보</li> <li>- 보트의 안전 확보, 이용 활성화 사업</li> </ul> </li> </ul>
시사점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 선진국도 수상레저 관련 면허제도가 존재하며 수상레저 교육과 면허제도의 연계성이 높음</li> <li>· 종사자 및 활동자의 수요와 필요에 따른 다양한 면허제도 보유함</li> <li>· 수상레저 기구의 등록과 검사에 대한 일원화된 제도를 유지함</li> <li>· 수상레저 사업장간 실질적인 네트워크 및 시장 진출을 지원할 있는 민간조직이 활성화됨</li> </ul>			

Table 2 Introduction of survey procedure

조사 대상	수상레저 사업 종사자 및 활동자	
표집 방법	편의표본추출법(convenience sampling method)	
조사 시기	2012년 10월 13일 ~ 11월 14일	
유효 표본	수상레저 활동자 205부, 수상레저 종사자 117부	
설문 문항	활동자	면허 및 교육제도 6문항, 등록 및 검사제도 7문항
	종사자	사업장 운영시 애로사항 14문항, 등록 및 검사제도 7문항

3.2 연구결과

1) 수상레저 면허 및 교육제도

수상레저 활동자들이 인식하는 수상레저 면허 및 교육제도의 개선방향을 파악하기 위해 수상레저면허 제도의 필요성, 필요한 이유, 불필요한 이유, 면허 대체 교육과정의 개선 방향 그리고 면허 대체 교육의 적정한 시간 등 6문항을 분석한 결과는 다음과 같다. 먼저 수상레저안전법 상의 면허제도의 필요성은 Fig 1에 나타난 것처럼 ‘필요하지 않다’(60.0%)가 ‘필요하다’(40.0%)보다 높게 나타났다.

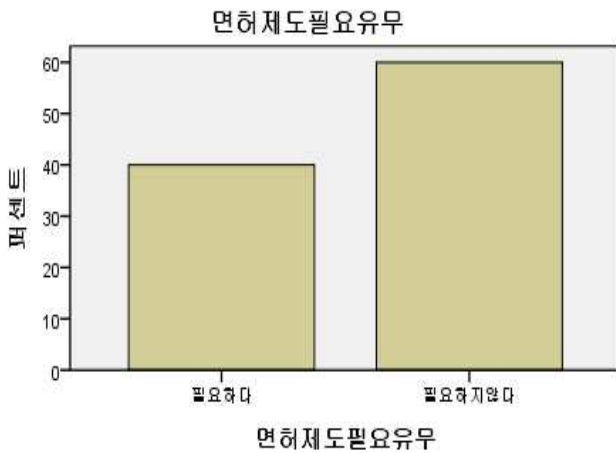


Fig. 1 Necessity of current licence system

수상레저 면허제도가 필요하다고 답변한 사람들에게 면허제도가 필요한 이유에 대해서 물어본 결과, 활동의 안전(55.3%)을 위해서라고 응답한 사람들이 가장 많았고, 규칙 및 준법교육(22.9%), 활동자의 관리체제가 필요(15.7%) 그리고 수상레저의 활성화에 도움(6.0%) 등의 순으로 나타났다.

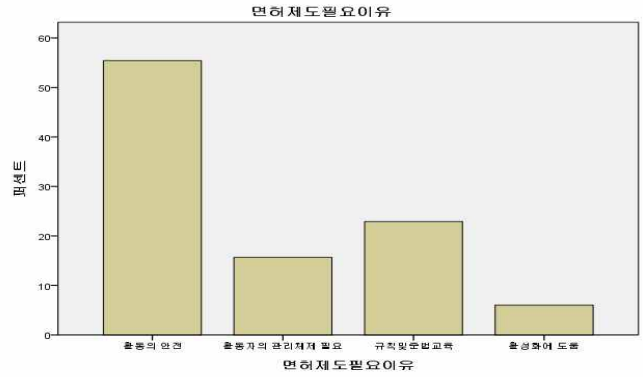


Fig. 2 Reasons for necessity of current license system

수상레저 면허제도가 불필요하다고 답변한 사람들에게 면허제도가 필요하지 않은 이유에 대해서 물어본 결과, 교육으로 대처가 가능(50.0%)하다고 응답한 활동자들이 가장 많았고, 참여자에게 부담(20.5%), 사업 활성화에 방해(18.9%) 그리고 면허제도의 불편함(10.7%) 등의 순으로 나타났다.

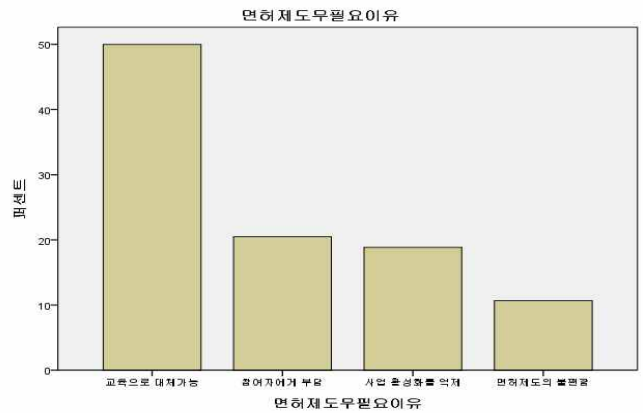


Fig. 3 Reasons for unnecessary current licence system

다음은 현재 수상레저 면허제도의 문제점에 대해 분석한 결과, 운영제도의 어려움(30.2%), 운영기관의 부족(27.8%), 시스템 및 절차의 복잡함(22.9%), 정보 제공부족(10.2%) 그리고 홍보마케팅 부재(8.8%) 순으로 수상레저 면허제도에 관한 문제점을 인식하고 있었다.

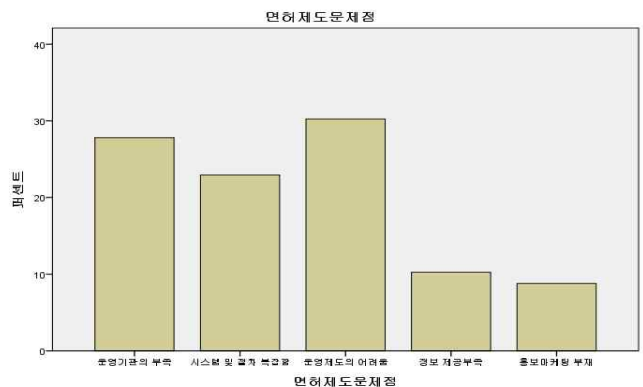


Fig. 4 Problems of current licence system

한편, 수상레저 면허 대체 교육과정 개선방향을 분석한 결과, 교육기관 및 인력확대(40.0%)가 가장 필요하다고 응답하였으며 다음은 단계별 교육 차별화(21.5%), 교육홍보 활성화(14.1%), 교육정보 제공 다양화(13.7%) 그리고 교육시간 단축(10.7%) 순으로 나타났다.

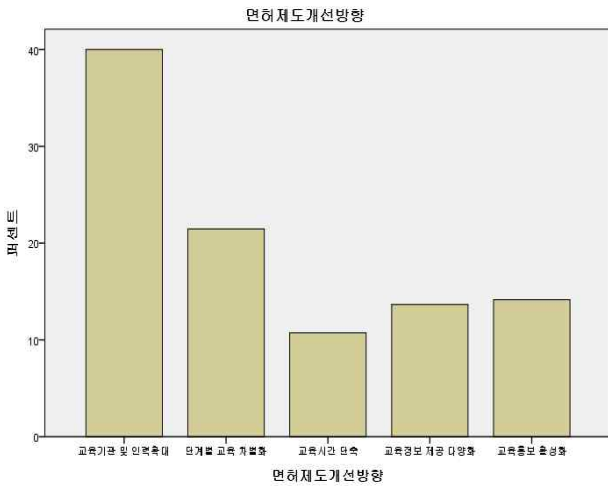


Fig. 5 Directions for current licence education

또한 수상레저 면허 대체 적정 교육시간에 대해서 조사한 결과, 활동자들은 20시간 이내(37.1%)를 가장 적정하다고 인식하고 있었으며 다음은 10시간 이내(35.1%), 30시간 이내(16.1%), 40시간 이내(8.3%) 그리고 50시간 이상(3.4%) 순으로 나타났다.

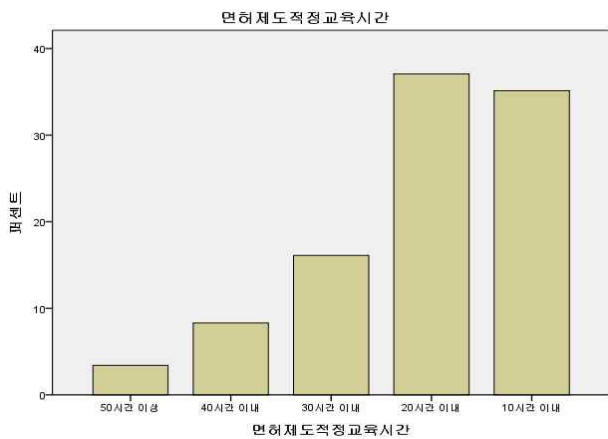


Fig. 6 Appropriate time for current licence education

2) 수상레저 등록·검사제도 개선의 필요성

수상레저 등록 및 검사제도 개선의 필요성을 수상레저 활동자 및 종사자에게 설문조사 한 결과는 Table 3에 나타나있는 것처럼, 수상레저기구 등록절차의 간소화(M=4.13)에 대한 필요성을 가장 높게 인식하고 있었으며 다음은 수상레저기구 등록 및 검사기관의 확대 필요성(M=4.11), 수상레저기구 등록범위

확대 필요성(M=3.95), 승선정원 인정기준 완화 필요성(M=3.78) 그리고 수상레저기구 등록대상 세분화 제시의 필요성(M=3.72) 등의 순으로 나타났다.

Table 3 Necessity for registration and inspection regulation reform

제약요인	평균	표준 편차	순위
수상레저기구 등록절차 간소화	4.13	.83	1
수상레저기구 등록범위 확대 필요성	3.95	.95	3
수상레저기구 등록대상 세분화제시 필요성	3.72	1.05	5
승선정원 인정기준 완화 필요성	3.78	.99	4
동력·무동력선 구명 자켓 규제 분리 필요성	3.70	1.09	7
수상레저기구 안전검사시간 단축 필요성	3.70	.98	6
수상레저기구 등록·검사기관 확대 필요성	4.11	.88	2

3) 수상레저사업장 운영의 애로사항

수상레저사업장 운영의 애로사항을 수상레저 사업 종사자들을 대상으로 분석한 결과는 Table 4에 나타나 있는 것처럼, 수상레저기구 입출항 신고 절차 복잡성(M=3.89), 수상레저사업 신고 및 등록 절차 복잡성(M=3.84), 수상레저 활성화 지원 정책 및 제도 미흡(M=3.77), 수상레저사업 관리 및 신고 기관의 복잡성(M=3.73), 제한된 수상레저 우수 사업장 지원 제도(M=3.69), 복잡한 수상레저 사업 등록 기준(M=3.68), 복잡한 수상레저사업 관련 법규 적용(M=3.65), 미흡한 수상레저사업 용자 제도 및 기관(M=3.64), 원거리 수상레저 활동의 신고 조항(M=3.63) 등의 순으로 나타났다.

Table 4 Difficulties of operating water leisure business

애로사항	평균	표준 편차	순위
주·야간 수상레저 활동 시간 준수 규정	3.56	1.07	11
원거리 수상레저 활동의 신고 조항	3.63	1.03	9
수상레저사업 관리 및 신고 기관의 복잡성	3.73	.94	4
수상레저기구 안전 검사 소요 기간	3.48	.95	14
복잡한 수상레저사업 관련 법규 적용	3.65	.91	7
수상레저사업 신고 및 등록 절차의 복잡성	3.84	1.04	2
제한된 수상레저 우수 사업장 지원 제도	3.69	.99	5
복잡한 수상레저 사업 등록 기준	3.68	.95	6
수상레저기구 입출항 신고 절차의 복잡성	3.89	.89	1
수상레저 활성화 지원 정책 및 제도 미흡	3.77	1.10	3
미흡한 수상레저사업 용자 제도 및 기관	3.64	1.06	8
수상레저 전문 인력의 부족	3.51	1.14	13
수상레저 시설 개발 관련 법규의 복잡성	3.62	.98	10
수상레저 사업장 홍보 및 마케팅 공간 부족	3.55	1.02	12

## 5. 논의 및 결론

### 5.1 논의

#### 1) 면허제도의 개선

수상레저 활동자들은 현행 수상레저안전법에서 명시한 면허제도에 대해 불필요하다고 인식하고 있는 경우가 컸다. 불필요하다고 답한 활동자들의 50% 이상이 “교육으로 대체 가능”하기 때문이라고 답변하였다. 또한 필요하다고 답한 활동자들은 ‘수상레저 활동의 안전’ 때문이라고 응답하였다. Yoon(2005)이 지적한 것처럼, 수상레저안전법의 면허제도는 수상레저의 안전을 확보하고 건전한 발전에 기여하고 있다. 하지만 많은 수상레저 활동자들이 면허제도에 대해 교육으로 대체가능하고 활동자들에게 부담으로 작용하고 있다는 것을 간과해서는 안될 것이다. 따라서 수상레저 활동자를 위한 면허제도는 수준별로 단계화하고 사업자 또는 지도자를 위한 면허제도는 현행대로 유지하거나 보완하는 노력이 필요하다. 다시 말해서 현재 동력조종면허 1급은 사업자를 위한 면허이고 2급은 일반 활동자를 위한 면허라고 한다면 조종면허 1급이 필요한 사업자에게는 심도 있는 교육과 면허제도를 유지하되, 여가활동으로서 수상레저를 원하는 활동자들에게는 취득해야 하는 2급 자격을 위한 시험 조건을 완화하거나 차등화해서 잠재 활동자들의 심리적, 경제적 부담을 경감시킬 필요가 있다. 구체적으로 연수비 절감, 온라인 수강, 교육시간 축소 등에 대한 방안을 현재 동력조종면허 2급 제도에 반영하고 최근 추진되고 있는 교육이수를 통한 자격 취득제도를 현재보다 교육시간 단축 및 연수비 절감 등의 방안을 모색하고 이를 확대 시행해야 할 것이다.

#### 2) 면허제도의 운영

더불어 면허제도 운영에 있어 운영기관의 부족과 운영제도의 어려움이 수상레저 활성화의 제약요인으로 높게 인식되고 있음을 주지할 필요가 있다. 따라서 면허시험 대행기관은 유지하되 동력면허조정 2급과 요트초보교육을 할 수 있는 교육기관을 확대할 필요가 있다. 전국 요트클럽 등 마리나 등에 기본 요건을 갖춘 사업장을 대상으로 운영자 및 지도자 연수를 통해 교육 지도자를 양성하여 수상레저 잠재 활동자가 편리하게 교육 수료를 통해 자격을 발급 받을 수 있도록 조치해야 한다. 또한 공통 교육과정은 온라인을 통해 수강하고 평가하는 시스템을 도입할 필요가 있다. 실제로 일본의 경우 일반 보트면허 안전코스 또는 PWC 면허 안전코스를 이수한 후 각 면허시험을 응시할 수 있는데 이 코스들은 온라인으로 수강할 수 있고 관련 코스 DVD를 구매 후 개인적으로 시청하며 교육받을 수 있다. 또한 호주의 뉴사우스웨일주의 해사국은 인가된 훈련원(RTP)에서 일반보트면허 교육 및 훈련 코스 이수한 자들에 한하여 시험을 면제해 주고 있다. 이는 수상레저

활동자의 접근성을 높이기 위한 방안으로 국내에서도 적극적으로 벤치마킹할 정책이라고 생각된다.

#### 3) 수상레저 기구의 등록과 검사제도

수상레저기구의 등록과 검사제도에 대해서는 등록절차의 간소화와 등록 및 검사기관의 확대 필요성이 제기되었다. 현재까지 수상레저안전법의 개정으로 수상레저기구의 등록 및 검사에 관해 개선된 점은 개인수상레저기구의 등록 및 검사 의무화, 안전검사를 받지 아니한 수상레저기구를 이용한 영업 행위 규제 그리고 등록대상 동력수상레저기구의 확대 등 규제 중심으로 제도가 개선된 것을 볼 수 있다. 국내에서 수상레저 안전법에 의해 등록이 의무화된 동력수상레저기구는 총 톤수 20톤미만의 선내기 모터보트와 동력요트를 포함하고 있다. 하지만 수상레저안전법에서 규정한 총톤수를 초과한 레저선박에 대해서는 선박법에 의해서 등록해야하는 규정을 갖고 있다. 이에 대해서도 수상레저 사업현장에서는 수상레저 등록기준을 슈퍼요트급인 67톤 미만까지 확대해야 선박법과 수상레저안전법에 의한 수상레저기구 등록의 이원화 문제를 해결할 수 있다고 주장하고 있다(Yoo, 2012). 또한 현재 전국적으로 수상레저 기구의 검사기관은 수상레저안전협회와 선박안전기술공단 등 특정 단체에 제한되어 있다. 수상레저기구의 등록 및 안전 검사에 대한 편리성을 확보하기 위해서는 검사기관의 수를 지속적으로 확대할 필요가 있으며 특히 안전검사 제도에 대한 정보 및 홍보 부족에 대한 문제를 개선하기 위한 대책도 강구할 필요가 있다.

#### 4) 수상레저 사업장의 애로사항 해결 및 활성화 지원

현행 수상레저 사업장의 애로사항을 살펴보면 수상레저기구 입출항 신고 절차의 복잡성, 수상레저사업 신고 및 등록의 복잡성 그리고 수상레저 활성화 지원 정책 및 제도의 미흡 등의 순으로 나타났다. 먼저 수상레저기구의 입출항 신고는 상선이 아닌 수상레저안전법이 정한 기준으로 단순화할 필요가 있다. 또한 수상레저사업장으로 등록하기 위해 필요한 공유수면 점·사용허가 취득에 대한 기준을 완화하여 수상레저 사업, 특히 수상레저 서비스산업을 발전을 통해 수상레저 잠재 시장 규모를 확대하고 수상레저 활동을 대중화시킬 수 있는 토대를 마련할 필요가 있다. 특히 선진국의 사례를 통해 밝혀진 것처럼, 수상레저의 사업화와 산업화를 위해서는 관련 시장의 정보를 분석하고 이러한 정보를 수상레저 사업장에 제공할 수 있는 민간단체의 설립이 필요하다. 국내의 경우 이원화되어 있는 수상레저 관련 협회가 수상레저안전협회로 최근에 통합돼 수상레저 활성화를 위한 정부 대행 업무를 일원화시켰다. 하지만 기존의 수상레저 단체들은 조종면허 시험, 시험면제교육 등의 수상레저 산업의 극히 일부분에서 정부의 수상레저 사업을 대신해 왔다. 즉 수상레저 사업장이 필요로 하는 사업화 및 산업화 전략 제시를 위한 수상레저 관련 기술, 규정, 생산 정보 제공, 전시회 개최, 마케팅 그리고 종사자 훈련 등과 같은 산업적 측면에서의 역할은 제한적이었다. 따라서 정부와



지자체가 수상레저 시장을 확대해 미래 성장 산업으로 효과적으로 개발, 성장시키기 위해서는 관련 수상레저 사업장에 비즈니스 모델을 제공할 수 있는 민간단체의 설립을 위한 지원 정책이 수립되어야 할 것이다.

## 5.2 결론

본 연구는 수상레저 활성화를 위한 관련규제에 대한 개선 방향을 제시하기 위해 수행되었다. 이러한 연구목적을 달성하기 위해 수상레저 선진국인 미국, 영국, 호주 및 일본의 수상레저 면허 및 교육, 등록 및 검사 그리고 사업에 대한 사례 분석을 실시하였고 국내 수상레저 활동자와 종사자들에게 면허 및 교육, 등록 및 검사 그리고 사업의 애로사항에 대한 인식도를 실증적으로 분석하였으며 다음과 같은 결론을 도출하였다. 첫째, 수상레저 면허제도에 대한 필요성은 ‘필요하지않다’가 높게 나타났다며 그 이유로는 ‘교육으로 대체가능’하기 때문이라는 응답이 가장 높았으며, 반대로 면허제도가 필요한 이유로는 ‘수상레저 활동의 안전’ 확보로 나타났다. 또한 수상레저 면허 제도의 문제점으로는 ‘운영제도의 어려움’과 ‘운영기관의 부족’ 등의 순으로 나타났으며 면허제도의 개선방향으로는 ‘교육기관 및 인력확대’, 그리고 ‘단계별 교육 차별화’ 등의 순으로 나타났다. 둘째, 수상레저 등록 및 검사제도의 개선의 필요성에서는 ‘수상레저기구 등록절차 간소화’, ‘수상레저기구 등록 및 검사기관 확대 필요성’ 그리고 ‘수상레저기구 등록범위 확대 필요성’에 대한 인식도가 높은 것으로 나타났다. 셋째, 종사자들이 인식하는 수상레저사업자의 애로사항으로는 ‘수상레저기구 입출항 신고 절차의 복잡성’, ‘수상레저사업 신고 및 등록 절차의 복잡성’ 그리고 ‘수상레저 활성화 지원 정책 및 제도 미흡’등의 순으로 나타났다.

결론적으로 국내 수상레저의 활성화를 위해서는 수상레저 활동자들에게는 면허 및 교육제도의 접근성과 편리성을 확보하고 종사자들에게는 수상레저사업의 복잡성을 해결해 줄 수 있는 지원정책의 수립이 이루어져야 할 것이다. 즉 수상레저 활동과 사업을 규제하고 있는 수상레저안전법은 수상레저 활동자 및 종사자들의 수요와 요구를 반영할 수 있도록 지속적인 개정 작업이 이루어져야 한다.

## 참 고 문 헌

- [1] Choi, C. H.(2011). "Legal issues in marine leisure sports and improvement plan". Sports & Laws, Vol. 14, No. 1, pp. 181-196.
- [2] Jang, B. Y.(2012). Analyses of service quality and customer satisfaction of marina facility. Unpublished doctoral dissertation". Dankuk University.
- [3] Kang, J. K.(2013). Integration of two organizations for water leisure. Yeonham News.
- [4] KCG(2012a). A study on long term development plans for activating water leisure. Research paper.
- [5] KCG(2012b). Korea Coast Guard White Paper.
- [6] Kim, J. H., & Guk, S. G.(2005). "Analysis on the actual condition of consciousness for related regulations with revised water leisure safety regulation". Journal of Korean Navigation and Port Research, Vol. 29, No. 10, pp. 891-896.
- [7] Lee, K. M. et al.(2009). "A study of knowing issues of activation marine leisure sports and the method of its improvement". Korean Journal of Physical Education, Vol. 48, No. 6, pp. 111-124.
- [8] Lee, Y. C. & Yeo, S. K.(2005). "A study on reform for subordinate laws of the marine leisure safety act". 2005 Marine Environment and Safety Association Congress, pp. 111-124.
- [9] MCA(2012). Watersports and leisure participation survey 2011.
- [10] MCST(2012). A study on legal improvements for water leisure tourism activation. Research paper.
- [11] The Office of Boating Safety and Maritime Affairs (2012). Water sport data on participation and attendance. Research paper.
- [12] USCG(2012). Recreational boating statistics 2011.
- [13] Yoo, M. S.(2012). Suggests for water leisure related laws by Geonggi Province. Newsis.
- [14] Yoon, T. Y.(2003) "Developmental direction for Water Leisure Safety Act". Journal of The Korean Society of Marine Environment & Safety, Vol. 9, No. 2, pp. 79-84.

---

원고접수일 : 2013년 7월 1일  
 심사완료일 : 2013년 8월 30일  
 원고채택일 : 2013년 8월 30일