

수상레저기구의 안전사고 감소를 위한 「수상레저안전법」 개정 방향에 대한 고찰 - 교육, 시험 및 관리를 중심으로 -

정 봉 규[†]
국립경상대학교(교수)

The Consideration on the Revision of the 「Water-related Leisure Activities Safety Act」 for the Reduction of Safety Accidents of Water Leisure Craft - Focused on the education, examination & management -

Bong-Kyu JUNG[†]
Gyeongsang National University(professor)

Abstract

This study looked at the registration status of the power-driven water leisure craft and the number of safety accidents over the last three years, focusing on the 「Water-related Leisure Activities Safety Act」, which is increasing every year. And as the population and activities of marine leisure increased, fundamental and realistic problems were found by examining and analyzing the causes and results of safety accidents that are increasing. I would like to propose a revision of the current 「Water-related Leisure Activities Safety Act」 to reduce human and material damage as much as possible, increase safe and enjoyable water-related leisure activities and develop various marine leisure cultures.

Key words : Water-related leisure activities safety act, Water leisure craft, Safety accident, Safety management, Education & examination

I. 서론

TV 등 언론매체를 통해 알 수 있듯이 국민의 질적 향상의 삶을 위해 개인여가활동의 다양성과 함께 활동영역과 그 범위가 넓어지고 있으며, 특히 수상레저기구를 통한 해상에서의 속도감, 스릴(Thrill)감 등을 직접 체험하고 즐기기 위해 점점 많은 사람들이 해안가 및 연안에서 학습활동 또는 취미활동으로 해양레포츠를 접하고 있다. 이처럼 해양레저 활동을 시작하는 사람의 수가 점차 증가하고 이와 비례하여 해수면 및 내수면

에서의 안전사고도 어느 정도 증가하고 있는 모습이다. 이러한 해상안전사고로 인해 개인소유의 레저기구가 부서지고 훼손되는 재산상의 피해, 사고의 정도가 심할 경우에는 수상레저기구를 운전하는 이나 또는 동석한 이의 신체적 부상 등이 종종 발생하고 있다.

이렇게 증가하는 물적, 인적 피해를 동반하는 안전사고를 감소시키고, 개인 또는 단체로 하는 해양레저 활동을 안전하게 즐기고 해양레저산업을 성장, 발전시키기 위해 「수상레저안전법」이 1999년에 제정되어 법률 제7478호에 의해 2005년

[†] Corresponding author: 055-772-9185, bkjung@gnu.ac.kr

3월 31일 공포 후, 1년 후에 시행되었고, 현재는 8장 59조(시행 2020년 3월 24일, 법률 제17091호, 타법개정)로 구성되어 있다.

하지만, 현재 수상레저를 이용하고 즐기는 대부분의 운전자들은 해상에서 지켜야 할 기본적인 해상지식과 경우에 따라서는 씨맨십(Seamanship)과 같은 해상경험이 해기사들에 비해 매우 부족한 것은 사실이며, 더구나 수상오토바이나 모터보트 같은 수상레저기구들을 운전하는 이들은 스피드를 즐길 뿐 해상교통질서에 대해서는 아주 초보자임에 틀림없다.

그래서 수상레저를 시작하고 즐기려는 사람들의 생명과 안전을 최우선으로 하고 해양레저산업의 부흥을 위해서 함께 노력을 기울여야 할 것이며, 「수상레저안전법」의 내용을 좀 더 현실성 있게 수정하고 변경하여 수상레저기구를 통한 해양사고 발생률을 감소하고자 관련 내용을 개정안으로 제안하려 한다.

II. 연구 방법

1. 수상레저 및 해양사고의 정의

「수상레저안전법」 제2조(정의) 제1호에서 “수상레저활동”이란 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동을 말하며, 제3호에서 “수상레저기구”는 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.

「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조(정의) 제1호에 따른 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고, 선박의 운용과 관련하여 선박이나 육상시설·해상시설이 손상된 사고, 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고, 선박이 충돌·좌초·전복·침몰되거나 선박을 조종할 수 없게 된 사고, 선박의 운용과 관련하여 해양오염 피해가 발생한 사고는 연안사고 범위에서 제외되는 사고

즉, 해양사고이다.

수상레저기구에서 모터보트, 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것), 호버크래프트, 수면비행선박은 해양사고에 포함되지만 그 밖의 수상레저기구는 포함되지 않는다.

2. 동력수상레저기구 등록 현황

동력수상레저기구는 보통 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트를 말한다. 여기에서 스쿠터와 호버크래프트를 제외한 나머지 4종류를 정하고, 그 중 모터보트는 선외기형과 선내기형으로 구분하였다.

아래의 <Table 1>과 같이 2020년 7월 14일 기준, 전국 지정기관에 등록된 동력수상레저기구는 모터보트(선외기) 16,953건, 모터보트(선내기) 3,176건, 고무보트 2,983건, 수상오토바이 6,367건 및 세일링요트 831건으로 총 등록대수는 30,310건이다.

이 중에서 등록대수가 많은 모터보트(선외기)의 경우, 우리나라의 시도별로 구분하면 경상남도가 3,174건으로 가장 많았고 경기도가 2,852건, 전라남도가 1,829건, 충청남도가 1,430건으로 많았으며, 가장 적은 곳은 42건의 세종특별자치시이었다.

그리고 모터보트(선내기)는 경상남도가 530건으로 가장 많았고, 고무보트, 수상오토바이 및 세일링요트는 경기도가 각각 608건, 1,39건, 172건으로 가장 많았으며, 전체적인 등록대수로도 5,151건으로 약 17%로 가장 높았다. 차 순위로 경상남도가 4,625건으로 약 15%였으며, 세종특별자치시가 전체등록대수가 75건으로 가장 낮았다.

3. 수상레저기구의 사고 현황

2019년 해양경찰청 통계자료에 의하면 수상레저활동 연인원이 총 1,658,282명으로 이 중 수상레저사업장을 이용한 이는 1,323,475명이고, 비사업장을 이용한 사람은 334,807명으로 약 79.8%이

수상레저기구의 안전사고 감소를 위한 「수상레저안전법」 개정 방향에 대한 고찰 - 교육, 시험 및 관리를 중심으로 -

다(KCG, 2020). 따라서 수상레저기구의 안전사고 로 판단된다.
 를 감소하고 안전한 관리를 위해서는 수상레저안 그리고 수상레저기구의 2017~2019년에 발생한 해
 전법의 개정 또는 추가 법안 마련도 필요할 것으 양사고 현황을 보면, 2017년 472건, 2018년 469건,

<Table 1> Status of water leisure craft registration by city and province

(as of the 14th July, 2020)

Sortation	A motorboat (attached or detached)	A motorboat (attached)	A rubber boat	A personal water craft	A sailing yacht	TTL
TTL	16,953	3,176	2,983	6,367	831	30,310
Seoul Metropolitan Government	946	332	180	773	121	2,352
Busan Metropolitan City	812	343	86	575	130	1,946
Daegu	262	89	29	482	9	871
Incheon	1,089	150	132	175	25	1,571
Gwangju	233	30	93	85	7	448
Daejeon	217	44	76	150	5	492
Ulsan	320	59	63	238	12	692
Gyeonggi-do	2,852	480	608	1,039	172	5,151
Gangwon-do	963	98	179	408	43	1,691
Chungcheongbuk-do	333	55	114	115	12	629
Chungcheongnam-do	1,430	104	576	289	23	2,422
Jeollabuk-do	403	59	136	162	15	775
Jeollanam-do	1,829	351	203	231	62	2,676
Gyeongsangbuk-do	963	183	238	804	31	2,219
Gyeongsangnam-do	3,174	530	79	704	138	4,625
Jeju Special Self-Governing Province	1,085	257	185	122	26	1,675
Sejong Special Self-Governing City	42	12	6	15	0	75

(source: Tong-yeong Coast Guard Station, Internal data)

<Table 2> Status of Safety Accidents in Water Leisure Equipment

	Total	Collision	Contact	Strand	Capsize	Fire and Explosion	Sink	Eng. damage	Safety Accident	Floating matter wound	Obstruction of Sailing	Marine Pollution	etc.
2017	472	27	-	16	18	1	1	243	1	39	63	-	63
2018	469	27	3	11	14	-	4	217	1	35	66	1	90
2019	586	27	3	9	38	3	17	288	2	44	58	1	96

(Source: Korean Statistical Information Service)

2019년 586건으로, 특히 2019년도는 2018년도에 비해 약 125%가 늘었으며, 충돌 27건, 접촉 3건, 좌초 9건, 전복 38건, 화재 및 폭발 3건, 침몰 17건, 기관손상 288건, 안전사고 2건, 부유물 감김 44건, 운항저해 58건, 해양오염 1건, 기타 96건이다.

위의 <Table 2>에서도 알 수 있듯이 최근 3년 동안 수상레저기구의 안전사고 중 기관손상, 운항저해, 부유물 감김, 충돌 순으로 높은 발생률을 차지하고 있다. 특히 안전사고 중에서도 대표적인 충돌사고는 물적 및 인적피해가 크고 해상교통 및 해양안전에 큰 영향을 미치는 것으로, 대표적인 충돌사고 연구로는 인천해심 제2017-060호로 2017년 6월 29일 해양경찰 P-75정과 모터보트 스트라이퍼 200호의 충돌사건이 있다. 이는 해상교통안전을 책임지는 해상집행기관인 해양경찰 합정과 동력수상레저기구인 모터보트를 운전한 이들의 안전의식 미흡과 항해계기 및 선박운용능력의 부족이 가져온 안전사고이다. 이처럼 수상레저기구를 운전자의 대부분은 취미활동으로 해양레저를 즐기기 위한 사람으로 해상에서의 경험과 지식이 매우 부족한 것은 분명한 사실이다.

Ⅲ. 결과 및 고찰

1. 안전교육

「수상레저안전법」 제10조(수상안전교육)에 의한 수상안전교육은 최초 면허시험 합격 전에 받으며(유효기간 6개월), 동법 제9조(조종면허증의 갱신 등)에 따른 면허증 갱신기간 이내에 받도록 되어 있다. 이러한 안전교육은 「수상레저안전법 무처리규정(해양경찰청고시 제2019-2호, 2019년7월10일 시행)」 별표1(수상안전교육의 내용·방법·시간)과 같다.

현재의 안전교육을 아래의 <Table 3>과 같이 내용을 추가하여 제안하고자 한다. 그 내용은 교육과목 ‘수상레저안전 관계법령’의 세부 교육내

용 중, 「해상교통안전법」과 「개항질서법」의 명칭이 「해사안전법」 및 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」로 수정되어야 하고, 이 두 과목의 교육시간 비중을 더 늘려야 할 것이며, 교육과목 ‘수상레저기구의 사용·관리’의 세부 교육내용 중에 ‘기구의 원활한 작동방법 및 기구자체의 운동 분석’ 내용이 추가로 삽입되어야 하며, 교육과목 ‘수상상식’의 세부내용에는 ‘입·부표 등의 항로표지 및 지문항해 관련’ 교육도 포함이 되어야 하며, 교육과목 ‘수상구조’의 세부내용에는 ‘기구에 설치된 통신기에 따른 작동법 및 긴급구조 통신’에 대한 교육내용이 꼭 필요하며 필히 포함되어야 할 부분이다.

또한 각 과목별 교육시간이 40~50분 정도로 초보자 및 미숙자에게 있어서 교육과목을 이해하고 숙지하는 데에는 매우 짧은 시간이므로 최소 3일 내지 5일간의 안전교육과정이 설계되어야 할 것이며, 최종적으로 필기 및 실기 시험에 합격하는 것을 교육과정에 포함시켜야 하겠다. 그리고 안전교육의 주기 또한 뒤의 법제적 관리 내용에서 면허증의 갱신기간과 함께 5년마다 한 번 씩 교육을 받아야 할 것이다. 특히, 전 과목에 대한 개선적인 교육방법으로 강의를 포함한 시청각교육을 바탕으로 본인이 기구, 장비 및 계기등을 직접 다루어 볼 수 있는 실습교육도 부가되어야 할 것이다.

2. 면허시험

수상레저 조종면허에는 크게 세일링요트를 제외한 동력수상레저기구를 조종하고자 하는 자를 위한 일반조종면허(1급·2급)와 세일링요트를 조종하고자 하는 자를 위한 요트조종면허로 나뉘고, 면허시험은 필기시험과 실기시험으로 구분되어 진행된다.

일반조종면허의 필기시험 과목은 수상레저안전, 운항 및 운용, 기관, 법규이며, 실기시험 내용은 출발 전 점검 및 확인, 출발, 변침, 운항, 사행,

수상레저기구의 안전사고 감소를 위한 「수상레저안전법」 개정 방향에 대한 고찰 - 교육, 시험 및 관리를 중심으로 -

<Table 3> Regulations for water leisure's safety management including proposals

Subject of education	Detailed Teaching Contents	Teaching Time	Teaching Method
1. Water leisure safety related Law	A. 「WATER-RELATED LEISURE ACTIVITIES SAFETY ACT」 B. 「MARITIME SAFETY ACT」 C. 「ACT ON THE ARRIVAL, DEPARTURE, ETC. OF SHIPS INTO AND FROM PORTS」 D. 「PREVENTION OF MARINE POLLUTION ACT」	1 Day	Lecture and Audio-visuals
2. Use and management of water leisure craft	A. Structure and equipment of crafts B. Maintenance and handling of crafts (first aid in case of failure, etc.) C. Before sailing, Inspection and Preparation D. Transportation and Storage Technique E. Analysis of the smooth operation of crafts & their own motion	1 Day	Lecture, Audio-visuals & Practice
3. Common sense of the ocean	A. Water basics (sea current, tidal current, tide, reef, fishing net, etc.) B. Ocean weather (weather- summary, forecast, constituent, chart, etc.) C. Other matters deemed necessary for water safety D. Related to Geo navigation and Aid to navigation of beaconage & buoyancy, etc.	1 Day	Lectures and Audio-visuals
4. Rescue in the sea	A. General precautions during navigation B. A various life-saving equipment and methods of use C. Distress in the water & How to survive in water D. First aid, Artificial respiration & Cardiopulmonary resuscitation E. Emergency rescue communication & Operation according to the communication device installed on the crafts	1 Day	Lectures, Audio-visuals & Practice
5. Test	Application and Comprehensive Test	2 hours	Written & Operation

(Source: Korea Ministry of Government Legislation)

급정지 및 후진, 인명구조, 접안으로 실시한다. 그리고 요트조종면허의 필기시험 과목은 요트활동 개요, 요트, 항해 및 범주, 법규이며, 실기시험 내용은 출발 전 점검 및 확인, 출발 및 기주, 범주, 입항으로 진행된다. 합격기준은 일반조종면허 1(2)급은 필기시험 70(60)점, 실기시험 80(60)점이고, 요트조종면허는 필기시험 70점, 실기시험 60점 이상이다.

현행 일반조종면허 및 요트조종면허의 실기시

험과 함께 필기시험 과목에 대한 구술시험과 수상레저기구 및 탑재 장비에 대한 조작시험의 추가를 제안하고자 한다. 먼저, 구술시험에서는 앞의 통계청자료에서도 볼 수 있듯이 매년 해양사고 중 기관손상, 운항저해, 부유물 감김, 충돌 순으로 많이 발생하고 있음을 알 수 있으며, 「수상레저안전법 시행령」 별표 1의 2에 의거 필기시험의 시험과목 출제비중에서도 수상레저안전이 20%, 운항 및 운용이 20%, 기관이 10%로 법규의

50%보다는 각 범위에서 낮은 비율을 차지하고 있음을 알 수 있으며, 실제 해상에서 위험상황 발생 시에는 직접적으로 지체 없이 처리하여야 할 아주 중요한 부분이기 때문에 구술시험에서 평가내용으로 꼭 다루어야 할 필요성이 있다. 그리고 수상레저기구 및 탑재 장비에 대한 조작시험에서도 운항계기 작동 및 조종술, 추진장치의 정비술은 동력수상레저기구의 1인 운용자에게는 필수적인 내용이므로 꼭 필요하다.

특히, 앞의 사전연구에서 해양경찰의 소형 함정과 동력수상레저기구인 모터보트의 충돌사고 재결내용에서도 알 수 있듯이 두 선박 운용자들이 보여 준 공통점은 해상에서 항행 중 경계요령 미흡, 해상경험 및 판단능력 부족, 선박운용 및 항해계기 조작 미숙, 안전의식 부재 등의 사고원인들로서 아주 기본적으로 중요한 내용들이다. 이것은 반복적인 학습과 경험을 통해 이루어 질 수 있는 내용이므로, 지금의 실기시험에다 구술 및 기기조작 시험을 추가해서 안전의식 고취와 능숙한 레저기구의 운용과 함께 안전사고의 감소를 지향하고자 하는 바람이다.

3. 법적 관리

첫째, 「수상레저안전법」 제9조(조종면허증의 갱신 등)에 의거 “조종면허증의 갱신기간이 면허증 발급일로부터 7년이 되는 날부터 6개월 이내.” 라고 되어 있다. 여기서 7년이라는 기준의 근거는 명확하지 않을뿐더러 기타 해기사면허증의 갱신 유효기간처럼 5년으로 변경하기를 제안하고자 한다. 이유는 수상레저기구를 가지고 해양레포츠를 즐기는 사람들은 대부분 1년 중 계절인 약 4개월(6~9월) 동안만 수상레저 활동을 하고 나머지 약 8개월은 육상의 일상생활로 돌아간다는 것이다. 그래서 이들은 해양과 선박에 밀접한 보통의 해기사들처럼 해양지식 면에서나 해상경험 면에서 부족하고 매년 초보자 수준에서 수상레저기구를 운용하게 되므로 해양사고의 발

생률이 항상 높게 잠재되어 있기 때문이다. 또한 수상에서 운용되는 레저기구에 대한 조종면허도 유사분야 행정기준의 편리함과 안전에 대한 강화 차원에서 기간이 축소·변경되었으면 하는 것이다.

둘째, 「수상레저안전법」 제30조(등록) 제3항에서의 등록대상으로는 “1. 수상오토바이, 2. 선내기 또는 선외기인 모터보트로서 대통령령으로 정하는 모터보트, 3. 공기를 넣으면 부풀고 접어서 운반할 수 있는 고무보트를 제외한 대통령령으로 정하는 고무보트, 4. 총톤수 20톤 미만으로 대통령령으로 정하는 요트” 가 있는데, 「수상레저안전법 시행령」 제22조(등록의 대상)에 의해 동법 제3항 제2호부터 제4호까지의 규정에 따라 등록의 대상이 되는 동력수상레저기구는 “1. 총톤수 (「선박법」 제3조 제1항 제2호에 따른 총톤수를 말한다) 20톤 미만의 모터보트, 2. 추진기관 30마력 이상의 고무보트, 3. 세일링요트” 로 되어 있다. 그런데 앞의 동법 제30조 제3항 제4호의 내용 중 “요트”가 동법 시행령 제22조 제3호의 내용 중 “세일링요트”가 용어의 의미상 범위기준에서 모호하므로 명확한 용어의 정리가 필요하다고 판단된다.

셋째, 「수상레저안전법」 제30조(등록) 제3항 제4호와 「수상레저안전법 시행령」 제22조(등록의 대상) 제1호, 제2호에 의해 동력수상레저기구는 등록대상이 정해져 있다. 하지만 등록대상임에도 불구하고 일부는 지정기관에 등록을 하지 않거나 등록대상 이외의 미등록 대상 수상레저기구들이 너무나 많으며 이들의 무분별한 해양레저 활동으로 인해 해양안전을 담당하고 있는 기관에서는 통제가 어려운 것이 사실이다. 특히 모터보트와 요트는 총톤수 20톤 미만이고, 고무보트는 추진기관 30마력 이상이 등록대상이다.

증가하고 있는 해양레저인들 만큼 동력수상레저기구의 현대화, 다양화, 고숙화 및 대형화 등으로 인해 모터보트와 (세일링)요트의 크기도 증가하고 있어 총톤수 20톤 및 추진기관 30마력에 대한 제한내용에 대해서는 현실적으로 수정·변경이

필요하며, 또한 스쿠터 및 호버크래프트에 대한 등록대상 추가 인정여부도 고려되어야 할 것이다.

그러므로 동력수상레저기구에 대한 등록대상과 미등록대상에 대한 기준, 등록대상 수상레저기구의 종류, 등록대상 수상레저기구의 마력 및 총톤수의 제한 등에 대한 개정이 꼭 필요하다고 판단된다.

넷째, 「수상레저안전법」 제19조(원거리 수상레저활동의 신고 등)에 의거 “출발항로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 수상레저 활동을 하려는 자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양경찰관서나 경찰관서에 신고하여야 한다.” 라고 되어 있어 이 범위 안에서 활동하는 수상레저기구에 대해서는 언제, 어디서, 누가, 어떻게 출항했는지 알 수가 없으며, 해양경찰로서도 수상레저기구 운용자가 스스로 신고를 하지 않으면 사실 조차 파악하기 힘든 것이 현실이다. 특히, 이로 인한 수상레저기구의 갑작스런 해양사고는 해상 집행기관의 해양안전 활동에 많은 영향을 미치기도 한다.

그래서 모든 수상레저기구에 대한 등록제도 및 신고제도를 의무화 하는 것을 제안하고자 한다. 이것은 개인 등록자와 수상레저사업자가 가까운 해양경찰 파출소 또는 출장소에 등록 및 출입항 신고를 하도록 법제화하는 것이다.

다섯째, 수상레저기구의 안전한 관리를 위해서는 앞의 신고제도를 활용함과 동시에 수상레저기구를 등록할 시, 각 기구마다 QR코드 혹은 Bar코드를 부여하여 어선의 V-pass처럼 수상레저기구가 출입항 시 관할 해양경찰파출소 및 출장소에서 모니터링 할 수 있도록 하는 방법도 있겠다.

4. 운항규칙, 운항장비 등 기타

「수상레저안전법」은 수상레저의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모함을 목적으로 하고, 요트 등을 제외한 수상레저

기구들은 선박이 아니라서 「해사안전법」상의 운항규칙의 적용대상이 아니므로, 수상레저기구 운용자에게 적용할 운항규칙이 필요하다(CGEL, 2019). 또한 운항규칙에 있어서도 내용상으로 수상레저기구 및 동력수상레저기구, 마력 및 총톤수의 제한 기준에 따라 구분되는 수상레저기구, 항해계기 및 안전장비 설치에 따라 구분되는 수상레저기구 등 여러 다른 법령처럼 명확하고 자세하게 정리할 필요가 있을 것이다.

첫째, 「수상레저안전법 시행령」 제15조(운항규칙)와 관련한 별표7(수상레저활동자가 지켜야 하는 운항규칙)의 “2의 가. 항해구역은 평수구역(「선박안전법 시행령」 제2조 제1항 제3호 가목에 따른 평수구역을 말한다. 이하 같다)으로 지정받은 동력수상레저기구를 이용하여 평수구역의 끝단 및 가까운 육지 또는 섬으로부터 10해리(해양수산부령으로 정하는 기관을 사용하는 동력수상레저기구는 5해리) 이내의 연해구역(「선박안전법 시행령」 제2조 제1항 제3호 나목에 따른 연해구역을 말한다. 이하 같다)을 항해하려는 경우.” 에서 레저기구의 항해구역이 5해리 또는 10해리로 되어 있는데, 보통 어항 및 무역항의 항계, 지정 연안항로 등 대부분 연안육역에서 3해리 안에 있다고 해도 과언이 아니다. 하지만, 대부분의 통항선박들은 해사법규에 의해 운항되는 반면 수상레저기구 조종자들은 해사법규 및 해상경험이 부족하기 때문에 안전사고의 위험을 많이 안고 있는 것이 사실이다. 그래서 수상레저기구 조종자들의 항해구역을 대폭 축소 또는 조정할 필요가 있으며, 안전과 관련한 동력수상레저기구의 위법 및 불법 운용행위에 대해서도 가볍지 않은 처벌이 따라야 할 것이다.

둘째, “5. 다른 수상레저기구와 정면으로 충돌할 위험이 있을 때에는 음성신호·수신호 등 적당한 방법으로 상대에게 이를 알리고 우현 쪽으로 진로를 피해야 한다.” 라고 하는데, 많은 수상레저기구들이 있는데 경우에 따라서는 음성신호를 보낸다고 해도 상대방이 들을 수 없을 때에는 무

의미 할 것이며, 수상오토바이인 경우에 따라서는 수신호를 보낼 수도 있고 못 보낼 수도 있으며, 주변상황 또는 장애물을 파악하지 않고 무조건적으로 우현 쪽으로 피해야 한다면 또 다른 위험상황이 발생할 수도 있을 것이다.

그리고 “7. 다른 수상레저기구와 같은 방향으로 운항하는 경우에는 2미터 이내로 근접하여 운항해서는 안 된다.” 라고 되어 있다. 여기서도 수상레저기구의 종류에 따라서는 서로간의 근접거리가 5미터도 위험거리가 될 수 있는 내용이므로 상대적이라 할 수 있겠다. 그래서 수상레저기구들에 대한 좀 더 구체적인 내용으로 안전운항규칙이 제시되어야 할 것으로 판단한다.

셋째, 「수상레저안전법 시행규칙」 제18조(야간 운항장비)에 의거 법 제21조(야간 수상레저활동의 금지) 제1항 단서에 따라 야간 수상레저활동을 하려는 사람이 갖추어야 하는 운항장비로 “1. 항해등, 2. 나침반, 3. 야간 조난신호장비, 4. 통신기기, 5. 전등, 6. 구명튜브, 7. 소화기, 8. 자기점화등 9. 위성항법장치, 10. 등(燈)이 부착된 구명조끼” 로 되어 있다. 여기에 더하여 “신호탄(Flare), 주간신호등(Daylight signal), 호각(Whistle)이 함께 부착된 구명조끼” 등의 안전신호장비가 추가되어 위급상황에서 자신의 위급함을 주변으로 보다 확실하게 전파하고 적극적인 대응행동을 취함으로써 추후 발생할 수 있는 물적·인적 피해를 최소한으로 줄일 수 있으면 하겠다.

IV. 결 론

본 연구는 우리나라 연근해에서 주로 발생하고 있는 동력수상레저기구들의 여러 가지 안전사고에 관해 그 현황 및 수상레저 활동의 법적근거인 「수상레저안전법」의 내용에 대해 검토·분석하였다. 특히, 법의 내용을 바탕으로 수상레저면허를 취득하기 위한 과정중의 하나인 안전교육 및 면허시험 내용 및 방법 강화, 면허취득 후 면

허의 갱신주기 축소, 안전하고 즐거운 수상레저 활동을 위한 수상레저기구의 등록 및 관리 강화 제도 도입, 수상레저 활동범위의 법제적 관리, 동력수상레저기구의 운항규칙 세부수정 및 야간운항장비의 추가 등의 현실적인 내용에 맞게 「수상레저안전법」을 개정하여 해양레포츠 인구 및 문화를 확대하고, 동력수상레저기구의 해양사고 감소와 수상레저 활동에 필요한 최상의 안전한 해양환경을 제공하고, 해양경찰의 해양교통 안전질서 유지 및 지방행정기관과의 원활한 협력행정을 위해 「수상안전레저법」의 개정방향을 제안하고자 한다.

추후 동력수상레저기구의 안전사고와 선박조종면허의 상관관계, 승무경력 특례와 면허취득과의 적합성 여부, 벌칙 및 과태료의 영향 등에 관한 연구가 더 필요할 것으로 판단된다.

References

Coast Guard Examination Laboratory(2019). Poseidon's Marine Police Academic Introduction. Sidaegosi, Seoul, South KOREA. ISBN 979-11-254-4994-2(13350). <http://www.law.go.kr/LSW/main.html> on May 10.

Korea Coast Guard - Water Sports & Leisure Division(2020). Internal data.

Korea Coast Guard(2020). Statistical data 2019.

Korean Maritime Safety Tribunal(2020). Verdict no. 2017-060 of the Incheon regional maritime safety tribunal.

Korean Statistical Information Service(2020). 2017-2019 Marine accidents statistics, on May~July.

Tong-yeong Coast Guard Station(2020). Internal data.

- Received : 05 August, 2020
- Revised : 11 September, 2020
- Accepted : 25 September, 2020