

해양레저사업의 법제 개선방안

2002. 11

목진용, 박용욱

보고서 집필 내역

◆ 연구책임자

- 목진용 : 제1장, 제2장, 제4장~제6장

◆ 연구진

- 박용욱 : 제3장

산·학·연·정 연구자문위원

◆ 유재구 해양수산부 어업정책과 사무관

◆ 박명수 해양경찰청 해상안전과 경위

머 리 말

2002년 한해는 주 5일 근무제 시행 여부를 놓고 찬반 양론이 뜨거웠다. 현재는 결과적으로 금융권만 주 5일 근무제를 시행하고, 공무원에 대해 매월 1회 시범 실시하는 방향으로 정리되었지만 주 5일 근무제의 확대요구는 계속적으로 논란의 대상이 될 것으로 보인다.

주 5일 근무제는 개인의 여가시간이 늘어나는 것을 의미한다. 휴일이 시간상으로는 반나절 늘어나는 것이지만 심리적으로는 하루 이상 증가한다고 볼 수 있다. 한편 성공적 구조조정과 월드컵대회·부산 아시안게임의 성공적 개최, 그리고 새 정부의 탄생 등의 영향으로, 이라크 사태나 북한 핵 등 외부요인에 의한 불확실성만 어느 정도 제거되면 국내경제는 5~6%의 높은 성장을 보일 것으로 예상하고 있다. 따라서 레저의 필수요소인 소득수준의 향상과 여가시간의 확대가 맞물리면서 국내 레저시장의 성장세도 높을 것으로 보인다.

2002년에 우리 원에서 수행한 해양관광수요에 대한 설문조사에 따르면 현재까지 경험한 해양관광의 종류는 경관감상, 수산물맛보기, 해수욕 등이었으나, 앞으로 희망하는 해양관광 형태는 축제 및 문화탐방, 해수욕에 이어 해양스포츠가 3위를 차지하였다. 우리나라의 해양레저문화는 꾸준히 활성화되어 왔으며, 최근 교통망 정비로 해안접근이 편리해짐에 따라 내륙관광 못지 않게 해양을 중심으로 참여형 관광활동도 많이 이루어지고 있다.

해양레저와 관련한 법률은, 해양여객운송의 차원에서 1984년에 제정된 해운법을 필두로 1990년도 이후에 해양레저사업 관계법령이 본격적으로 만들어지기 시작하였다. 즉 1993년에 유선및도선사업법이, 1995년에는 낚시어선업법이 그리고 1999년에는 수상레저안전법이 각각 제정되었다. 그러나 새로운 해양레저 수요에 대응하기 위하여 제정된 해양레저 관계법령은 신규 법률제정시 기존 법률과의 관계 정비에 소홀하였다. 이로 인해 해양레저 관계법령은 유사한 활동에 대하여 개별법의 규제내용이 서로 상이하기도 하고, 법 적용대상 범위가 명확치 아니하여 동일한 영업 활동에 종사하는 선박임에도 불구하고 근거법이 달라서 적용상의 형평성 문제가 빈번하게 발생하고 있다. 또한 현재의 해난구조체계는 대형 선박 중심이어서 낚시어선이나 수상레저기구 등을 이용한 해양레저활동 과정에서 발생하는 사고에 대한 대비가 미흡하다. 따라서 국민의 해양레저활동에 대한 관심이 큰 폭으로 증가하고 있는 이

시점에서 해양레저사업의 건전한 발전과 안전한 활동을 도모하기 위하여 해양레저활동 관련법률 및 안전제도를 정비할 필요가 있다.

이 연구는 우리나라 해양레저사업이 공정한 경쟁 하에 지속적으로 발전할 수 있도록 현행 해양레저 관련법률에 대한 재정비 방안과 해양레저활동 과정에서 발생할 수 있는 사고에 대비한 신속한 구조 등 안전관리체제를 구축하기 위한 방안을 제시하고 있다. 아무쪼록 이 연구가 중복되고 사각지대가 발생하여 문제가 되고 있는 해양레저 관련법령에 대한 종합적이고 체계적인 정비방안을 마련하는 계기가 되기를 기대한다.

이 연구보고서는 환경안전연구실의 목진용 부연구위원과 박용욱 책임연구원이 공동으로 집필하였으며, 연구진은 연구심의 과정에서 조언을 아끼지 아니한 해양수산부 유재구 사무관, 해양경찰청 박명수 경위, 한국해양대학교 국승기 교수 그리고 우리 원의 진형인 부원장과 조동오 박사께 깊은 감사를 드리며, 보고서 편집에 수고해 준 김복희씨와 홍수진씨에게도 감사의 뜻을 전하고 있다. 끝으로 이 보고서의 내용은 전적으로 필자들의 의견이며, 한국해양수산개발원의 공식의견이 아님을 밝혀둔다.

2002년 11월

韓國海洋水産開發院
院長 李 廷 旭

목 차

〈요 약〉	i
제 1 장 서론	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
1) 연구배경 및 필요성	
2) 연구의 목적	
2. 연구방법 및 범위	3
제 2 장 해양레저사업의 유형과 현황분석	5
1. 해양레저의 정의와 종류	5
1) 레저의 정의	5
2) 해양레저의 정의 및 종류	6
2. 해양레저사업의 유형과 현황분석	7
1) 우리나라 해양레저사업의 유형	7
2) 우리나라 해양레저사업의 현황분석	13
제 3 장 우리나라 해양레저사업 관련법제의 문제점	36
1. 해양레저사업 관련법률상의 문제점	36
1) 관련법률 상호간의 문제점	36
2) 보험관련 규정상의 문제점	41
2. 해양레저사업 안전관리부문의 문제점	42
1) 해상레저사업별 문제점	42
2) 구조체계	47
3) 기상정보제공	52

표 목 차

<표 2-1> 해양레저활동의 종류	6
<표 2-2> 해상여객운송사업의 여객선보유량기준(제5조제1항관련)	8
<표 2-3> 유·도선사업의 면허사업과 신고사업의 구분	9
<표 2-4> 유·도선사업의 선박기준 및 시설·장비·인력기준	9
<표 2-5> 낚시어선의 선박기준 및 최대승선인원	10
<표 2-6> 수상레저기구의 정의	11
<표 2-7> 여객선 등록 현황(2002. 5 기준)	13
<표 2-8> 선종별 현황(2002. 5 기준)	14
<표 2-9> 한국해운조합 여객공제의 담보범위	14
<표 2-10> 종류 및 톤수별 유·도선 현황(2002. 4)	15
<표 2-11> 유·도선의 면허 및 신고 현황	15
<표 2-12> 유·도선의 영업형태별 현황	16
<표 2-13> 유·도선의 선박종류별 현황	16
<표 2-14> 유·도선의 보험가입 현황	17
<표 2-15> 1인당 보험금액(보상한도액)	17
<표 2-16> 낚시어선 현황	18
<표 2-17> 낚시어선의 톤수별 현황	18
<표 2-18> 상해의 구분과 1인당 책임보험금 한도액	18
<표 2-19> 해수면 수상레저활동 금지구역	22
<표 2-20> 수상레저사업자 및 레저기구 등록 현황	23
<표 2-21> 수상레저기구 현황	23
<표 2-22> 유선 및 도선의 안전검사기준	26
<표 3-1> 낚시어선 대상선박	37
<표 3-2> 수색구조 조직의 책임 구역	50
<표 3-3> 해양레저활동의 사고 현황	51
<표 3-4> 해양경찰청 구조인원 및 장비 현황	52
<표 3-5> 기상정보제공 종류	53

<표 3-6> 해상특보의 발표기준	54
<표 4-1> 소형선박 조종사 면허의 종류 및 항행구역	65
<표 4-2> 소형조종사 면허시험 개요	66
<표 4-3> 학과시험의 종류 및 과목 등	66
<표 4-4> 각 등급의 시험과목 내용	67
<표 4-5> 소형선박 조종사 면허의 개정 내용	69
<표 4-6> 소형선박 등록대상선박	70
<표 4-7> 소형선박 조종사 면허의 개정 내용	71
<표 4-8> 검사시기	72
<표 5-1> 운항관리자 대체가능 직무 검토	85
<표 5-2> 내항여객선선사의 보유척수 현황	86
<표 5-3> 내항여객선의 선령별 현황	87
<표 5-4> 내항선 안전관리체계와 운항관리 규정 비교	88

그림 목 차

<그림 3-1> 수색 및 구조 체계	49
<그림 4-1> 일본 소형선박조종사 면허취득자 추이	68
<그림 4-2> BAN 시스템의 개념도	76

<요 약>

제 1 장 서 론

1. 연구의 배경 및 필요성

- 우리나라 레저시장 규모는 1980년 이후 매년 2자리의 성장세를 이어 왔으며, 한국레저산업연구소의 「2002년 국내 레저시장 전망」 자료에 따르면, 금년 국내 레저시장 규모는 지난해의 15조 6,013억원보다 23.5% 늘어난 19조 2,628억원에 달하는 사상 최고수준을 기록할 것으로 전망하고 있음
- 2002년에 해양수산개발원에서 설문조사한 바에 따르면 해양스포츠의 성장잠재력이 높은 것으로 나타났음
 - 해안에서 경험한 관광테마는 해안경관감상 및 해변휴식, 수산물맛보기, 해수욕 등의 순이었으며, 해양스포츠 경험이 가장 낮았음
 - 그러나 희망하는 관광테마에서는 축제 및 문화탐방, 해수욕에 이어 해양스포츠가 3위를 차지하였음
- 우리나라의 해양레저사업 관련법률은 해운법, 유선및도선사업법, 낚시어선업법 및 수상레저안전법이 있으나 법률상호관계가 정립되어 있지 못함
 - 이들 해양레저 관련법령은 새로운 해양수요에 대응하기 위하여 차례로 제정되었으나 기존법과의 관계정비를 소홀히 하여 법제간 상충문제가 발생하고 있음
 - 또한 사고 발생위험이 높은 레저활동에 대한 안전관리체제도 미흡한 점이 많음

2. 연구의 목적

- 이 연구의 목적은, 우리나라 해양레저사업이 공정한 경쟁 하에 지속적으로 발전할 수 있도록 제도개선 방안을 도출하고, 또한 유사시 신속한 구조가 가능한 안전관리체제를 구축하기 위한 법제도의 개선방안을 제시하는 것임
- 해양레저사업 관련법률의 개정방안 제시
 - 개개법령의 중복규정이나 유사사업에 대한 법률간의 규제내용이 상이하므로 발생하는 형평성 문제해결을 위한 법률 규정의 정비방안을 제시함
 - 실제 해양레저활동 현장에 맞지 않는 법률 규정의 개선방안을 제시함
- 해양레저사업이나 해양레저활동 관련제도의 미비점 개선
 - 해양레저활동관련 안전관리, 구조체계, 보험제도 등의 바람직한 개선방안을 제시함

제 2 장 해양레저사업의 유형과 현황분석

1. 해양레저의 정의와 종류

- 해양레저활동이라 함은 여가활동 중에서 공간적으로는 해역과 연안에 접한 지역에서 일어나는 모든 레저활동을 말함
- 해양레저는 해양의존형과 해양연관형으로 구분할 수 있음
- 해양의존형은 일반적으로 그 활동유형에 따라 스포츠형, 휴식형, 관광형(탐방형) 등으로 구분하고 있음
 - 스포츠형은 다소 역동적인 유형으로서 보트, 모터보트, 수상스키, 수상오토바이, 윈드서핑, 서핑, 스노클링, 스쿠버다이빙 등임
 - 휴식형은 주로 해변가를 중심으로 하는 휴식과 레저를 겸하는 것으로서 해수욕, 조개잡이 등 해변 동식물 채취 행위 및 바다낚시 등임
 - 관광형은 유람선과 여객선 등을 이용한 해상유람과 관광잠수정 및 해

중전망대를 이용한 해중경관 관람 등임

- 해양연관형은 비치스포츠, 모래놀이, 해변 레크리에이션 활동과 해양경관조망, 해양문화탐방 등임

2. 해양레저사업의 유형과 현황분석

1) 우리나라 해양레저사업의 유형

- 해양레저의 유형 중 우리나라에서 사업으로 영위하고 있는 것은 해운법에 의한 해상여객운송사업, 유선및도선사업법에 의한 유선사업과 도선사업, 낚시어선업법에 의한 낚시어선업 및 수상레저안전법에 의한 수상레저사업이 있음
- 해상여객운송사업은 해상 또는 해상과 연접한 내륙수로에서 여객선으로 사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무를 처리하는 사업임
 - 해상여객운송사업은 내항과 외항을 구분하고, 다시 정기운항 및 부정기운항을 구분하여 내항정기여객운송사업, 내항부정기여객운송사업, 외항정기여객운송사업 및 외항부정기여객운송사업, 그리고 기타 해상여객운송사업의 5가지로 나누고 있음
- 유선사업은 유선 및 유선장을 갖추고 하천·호소(湖沼) 또는 바다에서 어렵(漁獵)·관광 기타 유락(遊樂)을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업으로 하는 것임
- 도선사업이라 함은 도선 및 도선장을 갖추고 하천·호소 또는 바다목에서 사람 또는 사람과 물건을 운송하는 것을 영업으로 하는 것임
- 낚시어선업은 어선법에 의하여 등록된 어선에 수산동식물을 포획·채취코자 하는 자를 승선시켜 하천·호소 또는 바다의 낚시장소에 안내하거나 당해 선상(船上)에서 수산동식물을 포획·채취토록 하는 영업임
- 수상레저사업은 수상레저기구를 대여하는 사업이나 수상레저활동자를

수상레저기구에 탑승시키는 사업을 말함

- 수상레저기구는 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크라프트, 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트 등 15개 종류임

2) 우리나라 해양레저사업의 현황분석

○ 해상여객운송사업

- 연안여객선 등록척수는 총 155척이며, 이 중에서 일반항로에 취항하고 있는 선박이 125척이고, 낙도보조항로에 취항하고 있는 선박이 30척임
- 연안여객선 운송사업은 내항여객운송사업과 내항부정기여객운송사업으로 구분하고 있는데, 내항부정기여객운송사업자는 전무함

○ 내항여객운송업자는 운항 중 법률상의 손해배상책임을 담보하기 위하여 한국해운조합의 여객공제에 가입하고 있음

- 기본공제 : 1인당 최고 1억 5천만원, 1사고당 1억 5천만원 × 여객정원수를 한도로 보상
- 임의공제 : 1인당 1억 5천만원을 초과하는 금액에 대해 보상

○ 유선 및 도선은 총 837척이며, 이 중 유선이 718척, 도선이 119척임

- 유·도선의 영업형태는 낚시 유선(401척), 해상관광지 유람선(213척)임
- 유·도선사업자는 사업개시 전까지 피해보상을 위한 보험·공제에 가입함

○ 낚시어선으로 등록한 선박은 2001년에는 총 3,609척임

- 5톤 미만이 전체 낚시어선의 82%를 차지하고 있음
- 낚시어선업자는 낚시어선 승객 및 선원의 수를 가입대상으로 하여 보험 또는 공제에 가입하여야 함

○ 수상레저사업장은 439개소이며, 사업자 보유 수상레저기구는 4,162대임

- 개인이 소유하고 있는 레저기구를 합할 경우 총 15,072척으로 추정됨
- 수상레저활동의 안전을 위하여 수상레저활동 금지구역을 설정하고 있음
- 수상레저사업자는 피해보전을 위하여 자동차손해배상법시행령 제3조

제1항의 규정에 의한 금액 이상으로 보험 또는 공제에 가입하여야 함

3) 우리나라 해양레저사업의 안전관리 현황분석

- 외항여객운송사업의 운항안전관리는 선박소유자가 자체적으로 관리하며, 내항여객운송사업의 경우는 별도로 운항관리자에 의해 관리됨
 - 운항관리규정을 작성하여 한국해운조합에 제출, 한국해운조합이 선임한 선박운항관리자로부터 안전운항에 관한 지도·감독을 받아야 함
- 선박안전법 적용대상 유도선(5톤 이상)은 선박안전법의 안전규정 적용
 - 선박안전법의 적용제외 선박은 유선및도선사업법의 안전검사규정 적용
 - 유·도선사업자는 출입항 사항 기록·관리, 승객에게 승선신고서를 작성하게 하여 승선 전에 제출할 의무가 있음
 - 시·도지사 또는 해양경찰청장은 유·도선안전관리계획을 매년 수립·시행, 관계공무원은 유도선 및 유도선장 검사 또는 안전점검 실시의무가 있음
 - 승선정원·적재중량, 영업시간 또는 운항횟수, 영업구역의 제한 또는 영업을 일시정지, 운항약관의 변경 등 조치가 가능함
 - 유·도선사업자는 매년 8시간 이내 유도선의 안전운항 교육이수 의무가 있음
 - 유·도선사업자(선원)은 사고시 지체없이 보고할 의무와 인명구조 의무가 있음
- 낚시어선업 대상 선박은 수산업법 또는 내수면어업법에 의하여 어업허가를 받았거나 관리선으로 지정을 받은 어선 중 총톤수 10톤 미만의 동력어선임
 - 낚시어선은 선박안전법에 의한 정기검사 규정 적용
 - 낚시어선업자는 구명동의, 통신기기 등 인명안전설비 구비의무가 있음
 - 음주상태의 낚시어선 조종 금지, 필요시 승객에게 구명동의를 착용토록 하고, 정원초과 승선 금지의무가 있음
 - 항구·포구 등에 출입항시 출입항신고기관의 장에게 승객명부 신고의무 있음
 - 신고기관의 장은 기상 및 해상상황을 고려하여 출항 제한이 가능함
 - 시장·군수는 필요시 선원의 증원 또는 교체, 영업시간 또는 운항횟수의 제한, 영업구역의 제한 또는 영업을 일시 정지가 가능함
 - 음주시 어선 조종, 조종지시 또는 승선 등 제한조치가 가능함

- 낚시어선업자 또는 선원은 사고발생시 보고의무 있음
- 추진기관의 최대출력이 5마력 이상인 동력수상레저기구 조종자는 동력수상레저기구 조종면허가 있어야 함
 - 조종면허의 종류는 제1급 조종면허, 제2급 조종면허, 요트조종면허임
 - 수상레저활동자는 인명안전장비 착용의무, 운항규칙 준수의무, 원거리 활동시 신고의무 부과 및 무면허·주취·야간활동 금지의무가 있음
 - 수상레저활동자는 구명동의 착용, 위험발생요소 구역에서의 서행, 기상특보나 예보시 운항제한, 충돌위험시 회피동작 등 운항규칙을 준수하여야 함
 - 해안으로부터 5해리 이상 떨어진 곳에서 수상레저활동을 하고자 하는 자는 해양경찰관서 또는 경찰관서에 신고하여야 함
 - 그외 동력수상레저기구의 무면허 조종 금지, 야간장비 없이 일몰 후 30분부터 일출 전 30분까지는 수상레저활동 금지 및 음주조종 금지의무 부여됨

제 3 장 우리나라 해양레저사업 관련법제의 문제점

1. 해양레저사업 관련법률상의 문제점

1) 관련법률 상호간의 문제점

(1) 유선사업과 낚시어선업

- 유선(낚시유선)과 낚시어선은 어업 또는 수산동식물을 포획·채취하고자 하는 자에게 선박을 대여한다는 점에서는 영업대상이 동일함
- 유선의 경우 면허 또는 신고시 영업구역과 영업시간을 정하고 있으나 낚시어선의 경우는 선박의 성능과 안전을 고려한 영업시간이나 영업구역에 대한 제한이 없음
 - 영업시간은 야간운항에 필요한 조명시설 등 안전운항시설 및 장비를 갖추고 운항하는 경우를 제외하고는 일출 전 30분부터 일몰 후 30분까지임

- 유선의 영업구역은 선박의 톤수 및 성능에 따라 구분하고 있음
- 낚시어선업의 대상선박이 소형선박(10톤 이하)이고, 성능도 유선과 유사하나 야간운항이 가능하고, 영업구역이나 시간제약이 없음
- 유선의 경우 여객선이 기항하는 도서지역에 상륙하는 것이 제한적으로 허용되나 낚시어선의 경우는 여객선 기항 도서지역 상륙에 제한이 없음

(2) 내항여객운송사업 및 유·도선사업

- 도선사업과 내항여객운송사업은 영업형태가 유사한 사업이어서 영업구역 중복 등 상충되는 요소가 많음
 - 여객선이 운항하는 해역에서는 도선의 운항이 허용되지 아니함
 - 반면에 여객운송사업은 운항해역에 대한 제약이 없으므로 이미 도선이 운항하고 있는 해역에도 취항할 수 있음
- 내항여객운송사업의 면허시 사업계획요건을 충족하지 못한 경우 1년 이내에 1회에 한해 기간 연장이 가능함(사업신청서에 의한 내인가)
 - 여객선은 실제 운항하지지 아니한 해역에서도 조건부 면허 취득이 가능하게 되어, 도선 투입을 준비하는 과정에서 도선사업자의 사업이 제약받음
- 내항여객운송사업과 유선사업은 영업구역이 동일하여 동일 항로상의 경쟁이 확산되고 있음

2) 보험관련 규정상의 문제점

- 유·도선은 여객 등 제3자에 대한 손해배상을 위해 유·도선배상책임보험에 가입하고, 낚시어선업자와 수상레저사업자는 공제나 보험에 가입함
 - 그러나 개인용 해양레저 활동에 대한 보험이 없고, 수상레저업자와 낚시어선업자가 가입하는 책임보험도 충분한 보상이 곤란함

2. 해양레저사업 안전관리부문의 문제점

1) 해상레저사업별 문제점

- 해상여객운송사업의 안전관리에 대해서 현재로서는 큰 문제 없음
 - 다만, IMO의 ISM Code의 국내도입으로 여객선 운항관리제도를 폐지하고 내항선 안전관리체제로 대체하자는 주장이 제기됨
- 유선의 경우는 관광유람선과 길이 24미터 이상, 총톤수 50톤 이상인 선박만 선내 주류반입을 허용하지만 낚시어선업법은 주류 판매·제공에 제약 없음
 - 낚시어선은 유선과 달리 선박의 성능과 안전을 고려한 영업시간이나 영업구역에 대한 제한 없음
- 수상레저안전법이 정하고 있는 안전관리 규정은 유선및도선사업법이나 낚시어선업법에 비해 상대적으로 강화되어 있음
 - 인명구조요원의 경우 타 법률규정보다 강화되어 있음
 - 그러나 스포츠 잠수는 'C 카드' 라는 자체자격제도가 인정되고 있으나 스포츠 잠수 자체가 법 적용대상에서 제외되고 있어 자격관리가 허술함

2) 구조체계

- 해상에서의 각종 안전사고예방 및 지도·단속, 구조 및 구급업무를 담당하고 있는 해양경찰청에서 해양레저활동 관련 구조업무를 수행함
- 우리나라에서는 민간단체로서의 전문구조기관이 없음
- 해난구조체제는 주로 대형 선박에 의한 해난사고 위주이고, 개인의 레저활동 중의 조난에 대하여는 연락체계가 정비되어 있지 못함
 - 또한 119 구조대의 신고처럼 일반인이 쉽게 이용할 수 있는 통신채널이 없어 실제이용에 한계가 있음

3) 기상정보제공

- 우리나라의 기상정보관리체제는 광역예보 위주여서 해역별 실제기상과는 상이함
- 또한 태풍내습시 기상발표 간격이 길고 해제시기도 오전·오후로 구분되어 발표됨에 따라 기상정보의 구체성도 결여되어 있음

제 4 장 일본의 해양레저사업 관련법률 및 안전관리제도

1. 일본의 해양레저사업 관련법률

1) 해양레저사업 관련법률 현황

- 일본의 경우 해양레저사업 관련법률은 해상운송법과 유어선업법이 있음
 - 해상운송법은 우리나라의 해운법과 유·도선사업법의 내용을 담고 있으며, 유어선법은 우리나라 낚시어선업법에 해당하는 법률임
- 그러나 우리나라 수상레저안전법과 같은 수상레저에 관한 별도의 법은 없음

2) 해상운송법

- 우리나라 해운법에 해당하는 법률로 해상운송사업을 선박운항사업, 선박대여업, 해운중개업 및 해운대리점업으로 구분하고 있음
- 선박운항사업은 해상에서 선박이나 화물을 운송하는 사업임
 - 선박운항사업은 정기항로사업과 부정기항로사업으로 구분함
 - 정기운항사업은 다시 여객정기항로사업과 화물정기항로사업으로 나뉨
 - 여객정기항로사업은 일반여객정기항로사업과 특정여객정기항로사업으로 구분함
 - 일반여객정기항로사업은 우리나라의 내항정기여객운송사업에 해당되는 사업임

- 부정기항로사업은 화물부정기항로사업과 여객부정기항로사업, 특정범위의 여객부정기항로사업, 대외여객부정기항로사업으로 구분하고 있음
 - 우리나라의 외항부정기여객운송사업은 대외여객부정기항로사업이며, 우리나라의 유선 및 도선사업은 일본의 여객부정기항로사업 또는 여객정기항로사업에 해당됨
- 일본 해상운송법은 여객부정기항로사업은 해상의 특정장소간의 항로, 기점이 종점과 일치하는 항로로서 기항지가 없는 항로일 경우에만 합승여객을 운송할 수 있도록 하여 여객정기항로사업과의 관계를 명확히 함

3) 유어선업법

- 유어선업법의 목적은 유어선업자 업무의 적정한 운영 확보, 유어선업자 조직단체의 적정한 활동 촉진을 통한 유어선업의 건전한 발달을 도모함임
- 유어선업은 선박에 의해 승객을 어장에 안내해서 낚시, 투망 또는 망이나 어구 등을 설치하여 어류, 수산 동식물을 채포할 수 있도록 하는 사업임
- 유어선업은 해당 영업소의 소재지를 관할하는 도도부현 지사에 대한 신고로 가능함
- 유어선업법은 이용자의 편리 증진 및 어장의 안정적인 이용 관계 확보 차원에서 전국유어선업협회를 지정함
 - 동 협회는 유어선업의 영업방법 등에 대하여 자율적으로 적정 영업규정을 작성해서 농림수산부장관의 허가를 얻어야 함
 - 협회는 영업규정을 준수하려는 유어선업자의 등록업무와 표지 부여권한을 위임받아 수행함
- 도도부현 지사는 유어선업자로 구성된 비영리법인 중 유어선업단체로 지정할 수가 있음
 - 유어선업단체는 유어선업의 적정 운영 확보를 위해 구성원에 대한 지도, 어장의 적정한 이용 추진, 유어선업 이용자의 불평처리 등의 업무를 수행함

- 유어선법에 의한 적정 영업규정의 주요 내용은 다음과 같음
 - 서비스의 내용에 관한 사항(유어선업의 형태, 안내어장, 영업시간, 대상어종 등 제공할 서비스의 내용을 이용자에게 명시하거나 요금 명시)
 - 등록영업자는 어업과 조화로운 어장이용을 도모함
- 등록영업자는 유어선 승선 중 재해를 배상하기 위하여 여객의 정원 1인당 3,000만엔 이상의 보험계약 또는 공제계약에 가입하여야 함
- 등록영업자는 영업소, 이용자 중 연락책임자 그리고 해상보안기관과의 연락이 가능한 무선설비를 선박에 비치하여야 함

2. 일본 해양레저사업의 안전관리제도

1) 해상운송법

- 일본 해상운송사업법은 여객부정기항로사업자가 운항안전관리 규정을 작성하여 국토교통대신에게 제출하도록 요구하고 있음
- 운항관리자에 관한 자격요건은 해상운송법에서 정하고 있으나 선박운항관리는 선사가 자체적 운항관리자를 두어 관리함

2) 유어선업법

- 유어선업법은 유어선업자에게 유어선의 출항 전에 이용자의 안전을 확보하기 위하여 필요한 기상 및 해상에 관한 정보를 수집할 의무를 부과
- 유어선업자는 영업소마다 이용자 명부를 갖추어서 이용자의 이름, 주소, 성별, 연령, 유어선 이용개시일 및 종료예정일, 안내한 어장의 위치를 기재함
- 유어선업자는 이용자를 어장으로 안내하는 때 이용자의 유어선 이용개시 전까지 이용자 명부를 비치하고, 이용 종료일부터 1주일간 보존하여야 함

3) 선박직원법 및 선박안전법

- 선박안전법은 선박의 감항능력 유지 및 인명안전 확보를 위하여 선박의 선체, 기관 및 각종 설비의 기준을 정하고 있음
 - 우리나라 선박안전법과 동일
- 선박직원법은 선박을 운항하는 자 즉, 선박직원으로서 선박에 승선하여 근무하는 자의 자격요건을 정하고 있음
- 유어선법에 의해 유어선에 이용되는 선박 모두 선체, 기관 및 설비에 대한 안전기준은 선박안전법, 운항자격요건에 관하여는 선박직원법이 적용됨
- 레저용으로 사용되는 소형선박은 선박안전법에, 운항자격과 관련사항은 선박직원법의 일부 개정으로 안전관리에 필요한 최소한의 사항만 규정하고 있음
- ‘소형선박의등록등에관한법률’을 제정(2002년 4월 1일부터 시행)
 - 소형선박등록제도는 등기가 되지 아니한 총톤수 20톤 미만의 소형선박에 대하여 소유자의 소유권을 등록하여 공증하기 위한 제도임
- 소형선박조종사 면허 개정
 - 목적 : 면허취득자의 실태가 양적 및 질적으로 크게 변하고 있는 현실과 이용자의 요구에 부응하기 위하여 소형선박조종사 면허를 간결하고 합리적으로 개선
 - 기존 5개 구분에서 3개 구분으로 변경하였음
 - 신 1급 소형조종사면허 : 원양까지 항행가능
 - 신 2급 소형조종사면허 : 연해부근만 항행가능(5마일 이내)
 - 특수소형선박조종사면허(수상오토바이 전용자격) : 신설
 - 호천소마력 5급 소형선박조종사 : 현행 유지
 - 5톤 미만의 일반선박도 선적표를 교부받아야 함

4) 보험

- 소형선박을 대상으로 하는 보험은 요트·모터보트 종합보험과 레저보트보험이 있으며 모두 손해보험회사에서 취급함

- 요트·모터보트 종합보험은 제3자배상, 선체손상, 탑승자장해, 수색구조비용 등을 보장함
- 레저보트보험은 비영업용의 모든 요트등을 대상으로 제3자배상, 선체손상, 탑승자장해, 충돌손해배상 등을 보장함

5) 해상보안청의 활동

- 해상보안청은 해양레저 애호가를 대상으로 해양사고방지 사상의 보급과 마리나 등 해양레저시설을 방문해서 해양안전 지식 및 기능 지도
- 레저보트나 수상오토바이 및 유어선에 대해서는 각 종류별로 사고방지를 위한 준수사항을 정리한 팸플릿을 작성해서 방선지도
- 유어선에 대해서는 연말연시 일제지도나 전국유어선협회, 유어선업 단체 등이 개최하는 해양사고방지 강습회에 직원을 파견하여 안전지도
- 전국 121개소의 해상보안부서 등에 ‘해양레저행사 상담실’을 설치·운영함
- 순시선, 항공기에 의한 구조체제 강화, 해난정보의 입수체제 정비, 민간 해난구조체제 지원을 위한 정책 추진
- 최근에는 해양레저안전 대책으로서 ‘마린로드’ 구상과 휴대전화의 해난 구조 이용을 검토하고 있음
 - 마린로드는 육상에서 자가용으로 드라이브하듯이 레저보트로 해도를 이용해서 안전하게 해상여행을 할 수 있도록 환경을 정비하는 것임
 - 해양에서 휴대전화 이용시 문제가 되는 통화가능범위 확대 사업 추진
 - 휴대형 소형 GPS 수신기를 이용하여 자신의 위치를 휴대전화에 의해 자동적으로 구조기관에 전달하는 새로운 긴급 위치통보시스템 개발 추진

6) 민간단체의 활동

- (재)일본해양레저안전·진흥협회는 해난구조사업과 스쿠버다이빙이나 보트세일링 등의 애호가를 지도할 안전잠수관리자 및 안전지도원을 양성함
 - BAN(Boat Assistance Network : 레저보트 구조사업) 및 DAN·JAPAN

(Divers Alert Network of Japan) 등 회원 회비제의 해난구조사업을 수행함

- (사)일본해난방지협회는 해양레크리에이션 애호가나 어민 등의 가족을 대상으로 한 해상안전순화강습회를 개최함
- (재)일본수로협회는 해양레저 성행 연안에 대해 요트·모터보트용 참고지도 63종을 발행. 또한 「레저보트·소형선용 항만 안내」 책자 발행

제 5 장 우리나라 해양레저사업 관련법제 개선방안

1. 우리나라 해양레저사업관련 법률정비방안

1) 유선사업과 낚시어선업

(1) 현행 법률정비

- 유선의 경우는 사업면허 또는 신고시에 영업구역과 영업시간에 대한 제한을 두고 있으나 낚시어선은 그러한 제한이 없음
- 승객의 안전을 위해 낚시어선업 신고를 받을 당시에 미리 야간 운항설비를 갖춘 선박을 지정할 필요가 있음
- 낚시어선업 신고시 교부받은 신고필증은 선내 부착하도록 하여 이용객이 신고한 선박인지 여부를 알 수 있게 함
- 선박대여료가 합리적으로 책정되고, 무분별한 요금인하 등으로 영업질서를 어지럽히는 사례가 발생하지 않도록 하기 위하여 선박대여로도 이용자에게 명시함

(2) 낚시어선업관련 규정의 통합

- 유선및도선사업법에 의한 유선사업과 낚시어선업법에 의한 낚시어선업은 어업 또는 수산동식물 포획·채취자를 승선시키는 것을 영업으로 하는 측면에서는 동일한 사업임

- 이러한 동일한 영업행위를 각각 다른 법률로 규율함으로써 생기는 근본적 문제를 해소하기 위해서는 유선및도선사업법(낙시유선 부문)과 낙시어선업법을 통합한 법률 제정이 필요함
- 따라서 유선사업으로 영업허가를 받아서 영업하는 낙시유선을 낙시어선업법에서 흡수 통합하는 것이 바람직함
 - 유선및도선사업법에 의해 유선으로 영업허가를 받은 선박의 56%가 낙시유선업에 종사하는 선박임
 - 유선및도선사업법의 유선사업 정의에서 ‘어렵(漁獵)’부분을 삭제하고, ‘관광 기타 유락(遊樂)’용으로 이용되는 선박만 유선및도선사업법상의 유선으로 규정함
 - 낙시어선업법의 낙시어선의 정의 규정, 즉 “어선법에 의하여 등록된 어선으로서 낙시어선업에 종사하는 어선”을 일본의 유어선업법과 같이 ‘낙시어선용으로 사용하는 선박’으로 수정하여 낙시어선에 종사할 수 있는 선박을 포괄적으로 규정함

2) 해상여객운송사업 및 유도선사업

(1) 여객운송사업과 도선사업

- 해운법에 의해 해상여객운송사업의 면허신청을 받은 때에 그 내용에 관하여 관계기관에게 통보할 의무를 부여하여 도선사업자가 사업추진과정에서 미공개 정보로 인하여 받을 수 있는 불이익에 대한 논란을 해소함

(2) 해상여객운송사업과 유선사업

- 유선및도선사업법에 의한 유선사업과 해운법에 의한 내항부정기여객운송사업은 영업구역이 상호 중복되는 문제가 있음
- 실제로 이용되지 아니하는 해운법상의 내항부정기여객운송사업을 삭제하든지 유선및도선사업법상의 유선사업을 해운법상의 해상여객운송사업자의 선박이 기항하는 곳에 중간 기항할 수 없도록 유선및도선사업법에 명문규정을 둠

3) 수상레저사업

- 수상레저안전법의 적용대상을 확대하여 스포츠 잠수, 위그선(WIG : Wing in Ground) 등도 수상레저기구에 포함
- 현행 수상레저안전법을 수상레저법으로 변경하고 수상레저안전 규정 이외에 수상레저업의 발전과 관련한 규정을 추가(별도의 장(章)을 신설)
 - 교육훈련지도자 양성, 수상레저사업의 활성화, 장비와 기구의 계류시설 설치 등에 대한 정부의 지원에 관한 사항
 - 특히 일본 전국유어선협회와 같이 민간단체의 육성에 관한 사항 추가

2. 해양레저사업의 안전관리제도 개선방안

1) 해양레저사업별 안전관리제도 개선방안

(1) 해상여객운송사업의 안전관리체제

- 외항여객선사 및 대형 내항여객선사의 경우는 내항선 안전관리체제가 도입되면 운항관리자에 의한 내항여객선 운항관리체제를 선사 자체의 안전관리체제로 전환하여야 함
- 내항선의 경우 안전관리체제의 정착과 안전관리 능력여부를 평가하여 중소 내항여객선사에 대해서도 자체 안전관리제도를 점차 확대할 필요가 있음

(2) 낚시어선업

- 낚시어선의 승객 안전을 위해 승객의 금지 행위에 대한 규정을 신설함
 - 정원을 초과하여 승선을 요구하는 행위
 - 낚시어선업자·선원 기타 종사자의 구명동의 착용지시와 기타 안전운항 및 위해방지를 위한 주의사항이나 지시에 위반하는 행위
 - 주류의 판매나 제공이 허용되지 아니한 선박의 선내에서 술을 마시거나 기타 선내의 질서를 문란하게 하는 행위 등
- 민간에 의한 자율적 영업질서유지 및 안전관리 수행을 지원하는 규정 마련

- 일본의 경우와 같이 영업구역별로 낚시어선업 단체를 조성·지원
- 전국낚시어선업협회 등의 결성을 지원하여 동 협회에서 안전관리 규정을 제정하고 자체적으로 실시하도록 유도

(3) 수상레저사업

- 수상레저 조종면허는 선박 중심이나 운항성격이 다른 수상오토바이 조종면허의 도입이 필요함
- 개인소유 수상레저기구에 대해서도 등록 및 안전검사의무를 부과함으로써 안전관리제도권으로 포함시킬 필요가 있음
- 요트나 모터보트를 이용한 레저활동 중 발생할 수 있는 제3자에 대한 배상, 선체손상, 탑승자장해, 충돌손해배상 등을 보장하는 해양레저종합보험 상품의 개발이 필요함

2) 구조체계 구축

- 각종 해양레저사고에 대비하여 일본 해상보안청이 취하는 조치와 같이 개인의 휴대전화 서비스를 비상연락망으로 활용할 수 있게 휴대전화 사업자의 통화가능범위를 확대하기 위한 협력사업 시행이 필요함
- 조난자가 휴대전화를 통해 자신의 위치를 구조기관에 자동적으로 알려주는 비상시 위치통보시스템 개발을 추진하여야 함
- 일본의 (재)일본해양레저안전·진흥협회와 같이 정부의 인력 및 장비의 한계로 수행할 수 없는 레저보트 구조사업을 수행하는 민간단체를 육성·지원함

제 6 장 결론 및 정책제언

1. 유선및도선사업법과 낚시어선업법의 법 규정 조정 및 법률통합

- 유선및도선사업법상의 낚시유선사업과 낚시어선업법상의 낚시어선업은 모두 어업을 위해 선박을 대여하거나 이용자를 승선시키는 것을 업으로 한다는 점에서 동일하지만 영업시간이나 영업구역, 신고필증 선내 게시 및 요금고시 등

에 관한 차이로 형평성문제가 제기되고 있음

- 낚시어선업 신고시 영업시간에 대하여 미리 지정을 하도록 하여야 하며, 신고 후 교부받은 신고필증은 이용자가 쉽게 볼 수 있는 선내의 장소에 게시하도록 하고, 선박대여료도 사전에 이용자에게 제시하여야 함
- 근본적인 문제해결방안은 유선사업으로 영업허가를 받아서 영업하는 낚시 유선을 낚시어선업법이 흡수하여 낚시어선업에 관해서는 낚시어선업법에서 통일적으로 규율하는 것이 바람직함

2. 해운법과 유선및도선사업법의 법률규정 조정

- 해운법상의 내인가 제도로 인한 도선사업자가 입는 간접피해문제는 해운법에 “해상여객운송 면허신청을 받는 기관은 그 사실을 관계기관에 통보하여야 한다”는 규정을 추가함으로써 해결함
- 해상여객운송업과 유선사업간에 발생하고 있는 영업구역의 중복문제는 유선 및도선사업법에 “해운법상 해상여객운송사업자가 기항하는 곳은 유선사업자가 중간기항 할 수 없다”는 명문규정을 신설하여 해결함

3. 수상레저안전법의 확대 개편

- 수상레저업의 발전 또는 진흥에 관한 내용을 포함하여 가칭 ‘수상레저법’으로 확대 개편 필요
 - 신생사업에 대하여 건전한 발전이나 진흥을 지원하기 위한 법제도적 보장 필요
- 수상레저조종사 면허는 실제 레저활동과 부합하도록 수상오토바이 조정면허를 도입하는 등 면허제도 조정이 필요함
- 개인소유 수상레저기구에 대한 등록 및 안전검사의무를 부과하는 등 안전관리제도도 개선할 필요가 있음

4. 보험상품개발

- 레저용으로 이용되는 요트·모터보트 등 소형선박의 운항 중 사고시 제3자 배상, 선체손상, 탑승자장해, 충돌손해배상을 담보할 수 있는 레저종합보험개발이 필요함
- 개인용 해양레저활동자의 경우는 사고시 손해보상을 담보하기 위한 보험상품 개발 필요

5. 해난구제체제의 정비

- 보트세일링, 서핑 등 비상연락장비를 갖추지 아니한 소형레저선박이나 기구를 이용한 활동 중에 발생한 사고와 낚시객의 조난에 대비한 구조체계 구축 필요
 - 개인의 휴대전화 서비스를 비상연락망으로 활용할 수 있게 휴대전화 사업자의 통화가능범위를 확대하기 위한 협력사업 시행
 - 조난자의 휴대전화로 자신의 위치를 구조기관에 자동적으로 알려 주는 비상시 위치통보시스템 개발 추진필요
- 해양레저보트 구조사업을 수행하는 민간단체의 육성·지원이 요구됨

제 1 장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구배경 및 필요성

올해 우리나라 레저시장은 국내경제의 강한 회복세와 주 5일 근무제의 부분 실시 등으로 19조원을 돌파하면서 사상 최고수준을 기록할 것이라고 분석되고 있다. 한국레저산업연구소가 가구당 월 평균 가계지출비 중 교양·오락비 등을 기준지표로 작성한 「2002년 국내 레저시장 전망」 자료에 따르면, 금년 국내 레저시장 규모는 지난해의 15조 6,013억원보다 23.5% 늘어난 19조 2,628억원에 달하는 사상 최고수준을 기록할 것으로 전망하고 있다.

이처럼 레저시장이 높은 성장세를 보일 것으로 전망하는 근거로는 무엇보다도 올해 도입될 것으로 예상되는 주 5일 근무제를 들 수 있다. 주 5일 근무제가 실시되면 휴일이 시간상으로는 반나절 늘어나는 것이지만 심리적으로는 하루 이상 증가하기 때문이다.

또한 국내경제도 성공적인 구조조정과 가계의 소비지출 확대 등에 따라 빠른 회복세를 보이고 있는 데다, 월드컵대회·부산 아시안게임 개최, 그리고 자치단체장·대통령 선거 등으로 인해 5~6%의 높은 성장을 보일 것으로 예상되는데, 이는 국민들의 가치분소득을 증가시키는 요인으로 작용하게 된다. 따라서 레저의 필수요소인 소득수준의 향상과 여가시간의 확대가 맞물리면서 국내 레저시장은 폭발적인 성장세를 보일 것으로 예상되는 것이다.

국내 레저시장은 1980년대 이후 매년 두 자리 수의 높은 성장률을 보이면서 1997년에는 16조원까지 확대되었으나 외환위기를 맞으면서 1998년에는 전년보다 33.1%나 축소된 10조원대로 주저앉았다. 레저시장규모가 사상 처음으로 축소된 1998년에 비하면, 올해 레저시장규모는 4년 만에 거의 1.8배 늘어난 셈이다.

한편 지난해 1인당 레저비용은 32만 9,538원으로 전년보다 1.5% 증가에 그쳤지만 올해에는 지난해보다 22.7% 늘어난 40만 4,341원으로 사상 최고수준에 이를 것으로 전망했다. 지난해 1인당 레저비용은 1990년에 10만원을 돌파한 후 11년만에

4배나 늘어난 것이다.

우리나라는 국토의 3면이 해안선이어서 해양관광 레저문화가 정착하기에 좋은 여건을 갖추고 있고, 최근 교통망 정비로 해안접근이 편리해짐에 따라 내륙관광 못지 않게 해양을 중심으로 참여형 관광활동도 많이 이루어지고 있다. 해양레저는 해양을 무대로 하는 모든 형태의 레저활동으로 정의되며, 행태를 기준으로 해양의 존형과 해양연관형 활동으로 구분하고 있다. 해양의존형은 해역에서 이루어지는 활동으로 다이빙, 요트, 해수욕 및 바다낚시를 들 수 있고, 해양연관형은 직접적으로 해역에서 이루어지는 활동은 아니지만 해변과 같이 해역에 인접한 곳에서 특별히 활발하게 이루어지는 활동을 의미하는 것으로 비치발리볼, 일광욕 등을 들 수 있다.¹⁾

우리나라의 법률 중 해양레저사업과 관련된 최초의 법률은 1984년에 제정된 해운법이다. 해운법은 운송사업을 화물운송사업과 여객운송사업으로 나누고 있으며, 여객운송사업은 다시 외항여객운송사업과 내항여객운송사업 및 내항부정기여객운송사업으로 나누고 있다. 이들 해운법상의 해상여객운송사업은 해상을 통한 여객운송이 본래의 목적이지만 내항여객운송사업과 내항부정기여객운송사업은 유람객의 수송수단으로 이용되고 있어 해양레저사업이라 할 수 있다. 그러나 해양레저사업 관계법령이 본격적으로 만들어지기 시작한 것은 1990년도 이후로 1993년에 유선및도선사업법이, 1995년에는 낚시어선업법이 그리고 1999년에는 수상레저안전법이 각각 제정되었다.

이러한 해양레저관계법령은 새로운 해양레저 수요에 대응하기 위하여 제정되었지만 신규 법률제정시 기존 법률과의 관계정립을 다소 소홀히 다룬 측면이 있다. 이에 따라 해양레저 관계법령은 유사한 활동에 대하여 각 법의 규제내용이 상이하며, 법 적용한계가 명확치 아니하여 동일 목적에 이용되는 선박이 서로 다른 법률에 근거하여 영업을 하고 있는 등 형평성 문제로 인한 민원이 빈번하게 발생하고 있다. 또한 현재의 해양레저활동으로 발생한 사고에 대비한 구난체계는 대형선 위주여서 낚시어선이나 수상레저기구 등을 이용한 해양레저활동 과정에서 발생하는 사고에 대한 대비가 미흡하다. 따라서 국민의 해양의존성 레저활동에 대한 관심이 큰 폭으로 증가하고 있는 이 시점에서 해양레저사업의 건전한 발전과 안전한 활동을 도모하기 위하여 해양레저활동 관련법률 및 안전제도를 정비할 필요가 있다.

1) 김성귀 외, 「국내 해양관광의 실태분석 및 발전방안 연구」, 한국해양수산개발원, 1988. 12p.10.

2) 연구의 목적

이 연구의 목적은 우리나라 해양레저사업이 공정한 경쟁 하에 지속적으로 발전할 수 있도록 제도개선방안을 도출하고 또한, 유사시 신속한 구조가 가능한 안전관리체제를 구축하기 위하여 그 토대가 되는 법제도 개선방안을 제시하는 것이다. 이 목적을 세분하면 다음과 같다.

첫째는 해양레저사업 관련법률의 개정방안을 제시하는 것이다. 현행 해양레저사업 관련법률은 각각 다른 법령에 의하여 사업을 하고 있음에도 불구하고 영업형태, 영업구역 등이 중복되어 분쟁이 발생하거나 법률간의 규제내용이 달라서 형평성 문제를 야기하고 있다. 또한 해양레저활동의 현실과 맞지 않음에 따라 건전한 해양레저사업의 발전을 위하여 개선해야 할 법률규정도 있다. 이에 따라서 해양레저관련법률 규정 중 상호 중복되거나 불합리한 규정을 정비하는 방안과 필요한 경우 유사법률간 통폐합하는 방안을 제시하고자 한다.

둘째는 해양레저사업이나 활동과 관련하여 미비된 제도개선방안을 제시하는 것이다. 해양레저활동 중의 사고발생을 사전에 방지하기 위한 안전관리제도, 사고가 발생한 경우에 신속히 대응할 수 있는 구조체계, 또한 사고로 인하여 발생하는 피해보상을 보장하기 위한 보험제도 등을 포함한 바람직한 제도개선방안을 제시하고자 한다.

2. 연구방법 및 범위

해양레저는 해양의존형과 해양연관형으로 나눌 수 있다. 이 연구에서는 그 중에서 해양의존형만을 대상으로 하였고, 해양연관형인 비치스포츠, 모래놀이, 해변 레크리에이션 활동과 해양경관조망, 해양문화탐방 등은 제외하였다.

연구방법으로는 우선 우리나라의 해양레저사업 관계법령의 내용 검토, 현장실사, 관계공무원과 이용객을 대상으로 한 면담조사를 토대로 해양레저사업의 운영상의 문제점과 안전관리 등 제도적 문제점을 도출하였으며, 다음으로 전문가 자문과 해양레저사업의 운영 및 안전관리에 관한 외국의 법령이나 제도를 참고하여 개선방안을 마련하였다.

이 연구의 주요 연구내용은 다음과 같다.

제2장에서는 우리나라 해양레저사업의 유형을 분석하고, 레저관련법률에서 규

정하고 있는 사업을 중심으로 현황을 살펴보았다.

제3장에서는 우리나라 해양레저사업 관련법제의 문제점을 관련법률상의 문제점과 안전관리부문의 문제점으로 나누어 고찰하였다.

제4장에서는 우리나라와 유사한 법제를 가지고 있는 일본의 해양레저산업 관련 법률과 안전관리제도로 나누어 분석하여 우리나라 법제도 개선에 참고하였다.

제5장에서는 우리나라 해양레저사업 관련법제 개선방안을 법률정비방안과 안전관리제도 정비방안으로 나누어 제시하였으며, 마지막 제6장에서는 결론 및 정책제언을 하였다.

제 2 장 해양레저사업의 유형과 현황분석

1. 해양레저의 정의와 종류

1) 레저의 정의

레저(Leisure)는 생활시간 이외의 자유로운 시간 또는 여가라고 하며, 1800년대 후반부터 사용되기 시작하여 1930년대부터 일반화되었다. 레저는 생계를 위한 필요성이나 의무가 따르지 않고 스스로 만족을 얻기 위한 자유로운 활동으로서 활동을 행하는 일 자체가 목적이다.

생활시간은 생리적 필수시간과 노동시간으로 구분한다. 생리적 필수시간(수면, 식사 등)은 모든 사람에게 있어서 생리적으로 최소한 필요한 시간이란 뜻으로 ‘생리적 구속시간’이고, 노동시간은 인간이 사회적 존재가 되기 위한 최소한 필요한 시간이란 뜻에서 ‘사회적 구속시간’이라 할 수 있다. 구속시간을 제외한 시간이 자유시간이며, 각자가 자유롭게 선택하고 쓸 수 있는 시간으로 선택시간 또는 자유재량시간이라 부르기도 한다.²⁾ 시간적 개념으로 레저는 생존을 위한 시간(생리적 필수시간)이나 사회적 구속시간(노동시간)이외의 시간이라 할 수 있다. 그러나 자유시간은 레저를 정의하는 데 필요한 조건이지 충분조건은 아니며, 개인의 심리, 감정, 기분같은 태도나 의식으로서도 정의되어야 하다. 또한 레저는 개인의 내적 상태가 외적인 활동으로 표현되는 것이므로 단지 감정이나 기분에 의해서가 아니라 행동으로 깨닫는 경험이어야 한다. 따라서 레저는 자유시간을 만족스럽게 보내기 위한 의식적인 활동이나 만족스러웠던 경험으로 정의할 수 있다³⁾

2) 김홍백, 「레저스포츠총론」, 2001, p.9

3) 레크리에이션은 일반적으로 여가·레저(Leisure : 자유시간)시간에 개인적 또는 집단적으로 행해진다. 여기에 레크리에이션과 레저의 개념상관계가 드러난다. 레크리에이션은 외적 보수나 생존의 필요 때문에 강제됨이 없이 일 자체에 직접적인 의미가 부여되는 자유롭고 즐거운 활동을 말한다. 따라서 레크리에이션은 i) 일과 자유시간의 관련이 중시된다. ii) 활동을 의미하고 단순한 휴식은 제외된다. iii) 활동의 자유와 즐거움이 강조된다. 강제된 활동은 고역이므로 내적 욕구와 결부된 만족도가 높은 활동이 효과적이다. iv) 개인차가 크다. 같은 활동이 개인에 따라 즐거움이 되고 고역도 되기 때문에 활동은 개인의 기호나 태도가 중시되어야 한다. v) 사회적 상식에 합치되는 건전성이 요구된다. 이상의 조건으로 이루어지는 활동이 레크리에이션이라고 할 수 있지만 전통적인 개념은 작업중심사회를 배경으로 한 수단적 의미의 개념, 즉 보다 나은 작업을 위해서라는 생각이 바탕에 있다. 자유시간의 사용을

2) 해양레저의 정의 및 종류

해양레저 활동이라 함은 일상으로부터 벗어나 이루어지는 여가활동 중에서 공간적으로는 해역과 연안에 접한 지역에서 일어나는 활동으로 직접 또는 간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관되어 이루어지는 모든 레저활동을 말한다. 해양레저는 해양의존형과 해양연관형으로 구분할 수 있으며, 해양의존형은 일반적으로 그 활동유형에 따라 스포츠형, 휴식형, 관광형(탐방형) 등으로 구분하고 있다. 스포츠형은 다소 역동적인 유형으로서 보트, 모터보트, 수상스키, 수상오토바이, 윈드서핑, 서핑, 스노클링, 스쿠버다이빙 등이 이에 속한다. 휴식형은 주로 해변가를 중심으로 하는 휴식과 레저를 겸하는 것으로서 해수욕, 조개잡이 등 해변 동식물 채취 행위 및 바다낚시 등을 들 수 있다. 그리고 관광형은 유람선과 여객선 등을 이용한 해상유람과 관광잠수정 및 해중전망대 같은 해중경관관람 등이다. 해양연관형은 비치스포츠, 모래놀이, 해변 레크리에이션 활동과 해양경관조망, 해양문화탐방 등을 들 수 있다(<표 2-1> 참조).

〈표 2-1〉 해양레저활동의 종류

해양의존형	스포츠형	- 보딩(서핑, 윈드서핑) - 요트 및 보트(세일링 요트, 카누, 제트 스키, 모터보트 등) - 다이빙(스노클링, 스쿠버다이빙 등) - 고무보트, 패러세일링, 수상스키, 수상오토바이 등
	휴식형	- 해수욕(바다수영, 물놀이, 일광욕 등) - 조간대 수렵(조개잡이 등 해변 동식물 채취) - 바다낚시(해안낚시, 암벽낚시 등)
	관광형	- 해상유람(관광유람선, 여객선 등) - 해중경관관람(관광잠수정, 해중전망대 등)
해양연관형		- 비치스포츠, 모래놀이, 해변레크리에이션 활동 등 - 해안경관조망, 산책, 조깅 등 - 해양문화탐방(해양생물관찰, 문화재 답사 등)

자료 : 이수호, 「우리나라 해양레저산업의 현황과 전망」, 2001. 6. 15

작업과 관련시켜 생각하는 것은 중요하지만 노동이 질적으로 변화하고 자유시간이 증가한 오늘날, 그것은 수단이라기보다는 목적이라는 생각이 강조된다(이원태, 「해양레저·스포츠관광의 활성화 방안에 관한 연구」, 2001. p.7).

2. 해양레저사업의 유형과 현황분석

1) 우리나라 해양레저사업의 유형

제2장 제1절에서 살펴본 해양레저의 유형 중 우리나라에서 사업으로 영위하고 있는 것은 해운법에 의한 해상여객운송사업, 유선및도선사업법에 의한 유선사업과 도선사업, 낚시어선업법에 의한 낚시어선업 및 수상레저안전법에 의한 수상레저사업이다.

(1) 해상여객운송사업

해상여객운송사업은 해상 또는 해상과 연결한 내륙수로에서 여객선(13인 이상의 여객정원을 가진 선박을 말한다. 이하 같다)으로 사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무를 처리하는 사업이다. 다만 항만운송사업법 제2조제4항의 규정에 의한 항만운송관련사업 즉, 통선으로 본선과 육지간의 연락을 중계하는 행위를 하면서 선원 등이나 승선자를 운송하는 행위는 해상여객운송사업에서 제외하고 있다(해운법 제2조 제1호). 해상여객운송사업은 내항과 외항을 구분하고, 다시 정기운항 및 부정기 운항을 구분하여 내항정기여객운송사업, 내항부정기여객운송사업, 외항 정기여객운송사업 및 외항 부정기여객운송사업, 그리고 기타 해상여객운송사업의 5가지로 나누고 있다. 내항정기여객운송사업은 국내항(해상 또는 해상과 연결한 내륙수로에 소재한 장소로서 상시적으로 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함한다. 이하 같다)간에 일정한 항로 및 일정표에 의하여 운항하는 해상여객운송사업이며, 내항부정기여객운송사업은 국내항간에 일정한 항로 또는 일정표에 의하지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업이다. 또한 외항정기여객운송사업은 국내항과 외국항간 또는 외국항간에 일정한 항로 및 일정표에 의하여 운항하는 해상여객운송사업이며, 외항부정기여객운송사업은 국내항과 외국항 또는 외국항간에 일정한 항로 및 일정표에 의하지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업이며, 이 4가지 유형에 속하지 않는 해상여객운송사업은 기타해상여객운송사업으로 분류하고 있다(해운법 제3조). 기타해상여객운송사업은 현대 금강산 사업에 투입하는 선박에 대해 적용하기 한 목적으로 1999년 4월 법 개정시 추가된 규정이다. 금강산 관광선은 우리나라의 동해항과 북한 장전항을 운항하고 있다. 따라서 국내항간을 운항하지 않기 때문에 내항여객선

운송사업 면허를 부여하기가 곤란한 한편, 북한을 외국으로 인정하여 외항여객운송사업면허를 교부하기도 곤란하여 외항여객운송사업에 준하는 사업면허를 신설한 것이다. 해상여객운송사업 면허를 교부 받기 위하여 보유하여야 하는 선박량은 내항여객운송사업, 외항여객운송사업 및 기타여객운송사업으로 구분하고 기타해상여객운송사업의 여객선 보유량은 외항여객운송사업과 동일하게 하되 관광 기타 유락을 목적으로 여객운송사업을 영위하는 경우는 5천톤 이상의 여객선 1척 이상으로 강화하고 있다(<표 2-2> 참조)

〈표 2-2〉 해상여객운송사업의 여객선보유량기준(제5조제1항관련)

사업의 종류	여객선보유량
내항여객운송사업	여객선의 총톤수 합계가 100톤 이상일 것
외항여객운송사업	총톤수 500톤(속도가 30노트 이상의 선박인 경우에는 총톤수 200톤) 이상의 여객선 1척 이상일 것
기타해상여객운송사업	총톤수 500톤(속도가 30노트 이상의 선박인 경우에는 총톤수 200톤) 이상의 여객선 1척 이상일 것. 다만, 관광 기타 유락을 목적으로 여객을 운송하는 사업의 경우에는 총톤수 5천톤 이상의 여객선 1척 이상일 것

자료 : 해운법에서 정리.

(2) 유선 및 도선사업

“유선사업”이라 함은 유선 및 유선장을 갖추고 하천·호소(湖沼) 또는 바다에서 어렵(漁獵)·관광 기타 유락(遊樂)을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업으로 하는 것으로서 해운법의 적용을 받지 아니하는 것을 말한다. 또, “도선사업”이라 함은 도선 및 도선장을 갖추고 하천·호소 또는 대통령령이 정하는 바다 목에서 사람 또는 사람과 물건을 운송하는 것을 영업으로 하는 것으로서 해운법의 적용을 받지 아니하는 것을 말한다. “유선장” 및 “도선장”이라 함은 유선 및 도선(이하 “유·도선”이라 한다)을 안전하게 매어두고 승객이 승·하선할 수 있게 한 시설과 승객편의시설을 말한다(유선및도선사업법 제2조 제1호). 유선사업 및 도선사업(이하 “유·도선사업”이라 한다)을 하고자 하는 자는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 그 영업구역이 하천이나 호소인 경우에는 특별시장·광역시장 또는 도지사(이하 “시·도지사”라 한다)의, 그 영업구역이 바다인 경우에는

해양경찰청장의 면허를 받거나 시·도지사 또는 해양경찰청장⁴⁾에게 신고하여야 한다. 유·도선사업은 선박의 규모, 승객정원 및 영업구역의 거리에 따라 면허를 받아야 하는 영업할 수 있는 사업과 신고만으로 영업을 가능한 사업으로 구분하고 있다. 신고만으로 유·도선사업이 가능한 사업은 승객정원이 13인 미만인 5톤 미만의 선박으로 영업구역이 2마일 미만인 경우이다(<표 2-3> 참조).

〈표 2-3〉 유·도선사업의 면허사업과 신고사업의 구분

구 분	면 허 사 업	신 고 사 업
총톤수	- 5톤 이상의 선박 - 승객정원이 13인 이상인 5톤 미만의 선박	- 5톤 미만인 승객정원이 13인 미만일 것
영업구역	- 2마일 이상	- 2마일 미만

자료 : 도선및유선사업법에서 정리.

〈표 2-4〉 유·도선사업의 선박기준 및 시설·장비·인력기준

구 분		구 비 기 준	
		유 선	도 선
선 박	설 비	- 선박안전법 제2조제1항의 규정에 적합한 선박일 것 - 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 경우 시·도지사 또는 해양경찰청장의 안전검사를 받은 선박일 것	좌 동
	선 령	- 목선 및 합성수지선 : 15년 이하 - 강선 : 20년 이하	
장비·시설		- 유선및도선사업법 시행령 제17조의 규정에 의한 인명구조장비 및 시설	- 유선및도선사업법 시행령 제18조의 규정에 의한 인명구조장비 및 시설
인 력		- 선박직원법에 적합한 선원 - 선박직원법의 적용을 받지 아니하는 경우 : 행정자치부령 또는 해양수산부령이 정하는 기준에 적합한 선원 - 유선및도선사업법 시행령 제20조의 규정에 의한 인명구조요원	- 선박직원법에 적합한 선원 - 선박직원법의 적용을 받지 아니하는 경우 : 행정자치부령 또는 해양수산부령이 정하는 기준에 적합한 선원 - 유선및도선사업법 시행령 제20조의 규정에 의한 인명구조요원

자료 : 도선및유선사업법에서 정리.

4) 유선및도선사업법이 1994. 1. 1. 개정되면서 해안(바다)에서 운항하는 유선, 도선에 대한 인허가 업무가 해양경찰청으로 이관되었음

유·도선사업을 하는 자(이하 "유·도선사업자"라 한다)는 사업의 종류별로 선박, 시설, 장비 및 인력 등 시설기준을 갖추어야 한다. 선박안전법의 적용을 받는 선박은 선박안전법 제2조에 따라 제정한 지침에 적합한 선박이어야 하고, 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 선박은 행정자치부장관과 해양수산부장관이 공동으로 정하여 고시한 기준에 적합하여야 한다(<표 2-4> 참조).

(3) 낚시어선업

낚시어선업은 어선법에 의하여 등록된 어선에 수산동식물을 포획이나 채취코자 하는 자를 승선시켜 하천호소(湖沼) 또는 바다의 낚시장소에 안내하거나 당해 어선의 선상(船上)에서 수산동식물을 포획 채취토록 하는 것을 영업으로 하는 사업이다. 일반 국민의 레저욕구를 만족시키고 어가(漁家)의 소득증대를 도모하기 위해 고안된 제도로서, 일정한 내수면을 구획하여 시설을 갖춘 낚시터를 경영하는 내수면어업법에 따른 낚시업과는 구별되며, "유선및도선사업법"의 적용이 배제되는 것이 특징이다. 낚시어선업을 하고자 하는 자는 수산업법 및 내수면어업법의 규정에 의하여 어업의 허가를 받거나 어장관리선으로 지정된 10톤 미만의 어선을 소유하고 보험가입 등 일정한 요건을 갖추어 낚시어선의 선적항(선적항)을 관할하는 시장·군수 또는 자치구의 구청장(이하 "시장·군수"라 한다)에게 신고만 하면 된다. 선박안전법의 적용대상이 아닌 어선 즉, 2톤 미만(무동력선의 경우 5톤 미만)의 어선을 이용하여 낚시어선업을 하고자 하는 경우에도 당해 어선에 대하여 검사를 받아야 하며, 이 경우 그 검사에 관하여는 선박안전법에 의한 정기검사에 관한 규정을 준용한다. 낚시어선의 규모 및 선령 및 승선정원은 <표2-5>와 같다.

<표 2-5> 낚시어선의 선박기준 및 최대승선인원

구분	선박기준 및 최대승선인원
규모	- 수산업법 또는 내수면어업법에 의하여 어업허가를 받았거나 관리선으로 지정된 어선으로서 총톤수 10톤 미만의 동력어선 - 다만, 선외기설치어선의 경우 0.2톤 이상 10톤 미만의 범위 안에서 시·도지사가 해양경찰서장과 협의하여 정한 규모
선령	- 목선 : 20년 이하 - 강선·합성수지선 : 25년 이하
정원	- 선박안전법에 의한 선박검사증서에 기재된 최대승선인원

자료 : 낚시어선업법에서 정리.

(4) 수상레저사업

“수상레저활동”이라 함은 수상에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등의 목적으로 이루어지는 모든 활동을 말한다. “수상레저사업”은 수상레저기구를 대여하는 사업이나 수상레저활동자를 수상레저기구에 탑승시키는 사업을 말하며, 수상레저사업을 영위하고자 하는 자는 영업구역이 해수면인 경우는 해양경찰서장에게 영업구역이 내수면인 경우는 당해 지역을 관할하는 시장·구청장에게 등록하여야 한다. 수상레저안전법은 "수상레저기구"를 모터보트(motor boat), 요트(yacht), 수상오토바이(personal watercraft), 고무보트(rubber boat), 스쿠터(scooter), 호버크래프트(hovercraft), 수상스키(water ski), 패러세일(parasail), 조정(rowing boat), 카약(kayak), 카누(canoe), 워터슬레드(water sled), 수상자전거(pedal boat), 서프보드(surf board), 노보트(paddle boat) 등 15개 종류로 구분하고 있다(<표 2-6> 참조). 수상레저업자는 이러한 수상레저기구에 대하여 해양경찰청으로부터 안전검사를 받아야 한다.

〈표 2-6〉 수상레저기구의 정의

기구명	정 의
모터보트 (Moter Boat)	- 고속운항을 위하여 FRP 등 가벼운 소재로 제작되며, 내연기관 또는 전기기관을 이용하며 추진기관의 설치방법에 따라 선내기와 선외기로 구분됨 - 5톤 미만의 소형 모터보트가 널리 보급되어 유람·어렵 등에 이용됨
요트 (yacht)	- 운동경기 또는 유람용으로 주로 풍력으로 추진하는 것으로 보조 추진동력을 갖춘 것을 말함 · 크루즈급 요트 : 동력추진기관과 풍력을 이용하여 대양항해가 가능하도록 제작된 것으로 각종 항해장비와 시설을 갖춘 · 딩기급 요트 : 동력 없이 풍력에 의존하여 조종자의 체중이동과 돛의 방향에 따라 조종하며 육지로부터 비교적 가까운 해역에서 운동경기에 이용됨
수상오토바이 (personal watercraft)	- 육상의 오토바이를 수상의 특성에 맞게 개량한 것으로 보드 위에 오토바이형 핸들을 장착하고 워트제트 추진방식에 의하여 얕은 수심에서도 고속운항이 가능함
고무보트 (rubber boat)	- 강화고무 또는 강화고무와 FRP 혼합물로 선박의 형태와 유사하게 제작되며 공기를 주입하여 부양하고 선외기를 장착하며 이동과 보관이 편리하여 낚시, 유람에 널리 이용됨

수상레저기구의 정의(계속)

기구명	정 의
스쿠터 (scooter)	- 수중 자연경관을 관광하기 위한 것으로 수중 침투에 이용되는 군용장비를 개량한 것임
호버크래프트 (hovercraft)	- 강화고무로 된 선체에 고압공기를 하부로 분사하여 선체를 수면에 띄워 저항을 줄이고 프로펠러를 회전시키거나 공기를 분출하며 추진하는 것 - 늪지대나 수심이 얇은 곳에서 고속주행이 가능하며 속도경기에 사용됨
수상스키 (water ski)	- 모터보트나 수상오토바이 중 고속으로 예인되어 활주, 점프, 회전 등 곡예 운항하며 운동경기 종목에 편입될 전망임 - 수상스키는 양발스키, 외발스키, 맨발스키, 보드 등 다양한 형태로 개발되고 있음
패러세일 (parasail)	- 모터보트에 낙하산을 달고 질주하고 퍼진 낙하산에 이용자가 안전한 고리를 연결하여 모터보트에서 줄을 풀어 공중으로 날게 하는 것임 - 안전성이 높아 이용자가 늘어나고 있음
조정 (rowing boat)	- 길고 좁게 만들어진 보트로 양쪽에 설치된 노를 저어 진행하는 것으로 1715년 영국에서 유래되었고 1900년 파리올림픽부터 정식종목으로 채택됨
카약 (kayak)	- 좁고 긴보트에 캔버스를 입혀 복원력을 유지하고 하나의 노를 양쪽으로 이용방향과 속력을 조절할 수 있도록 제작되었으며 계곡 등에서 급류타기, 파도넘기 등에 이용되며 조정과 달리 선미방향으로 진행함
카누 (canoe)	- 좁고 긴보트에 노의 한쪽면만 이용하여 방향과 속력을 조절하며 주로 속도경기에 이용됨
워터슬레드 (water sled)	- 고무보트에 공기를 충전시킨 것. 일명 바나나 보트라 불림. 모터보트나 수상오토바이 등에 끌리는 것으로 스피드와 수중에 떨어지는 것을 즐김
수상자전거 (pedal boat)	- 공기를 넣은 고무튜브 위에 자전거 페달을 설치하여 페달을 회전시킴으로써 연결된 프로펠러로 추진하는 기구
서프보드 (surf board)	- 보드 위에 돛을 설치하여 풍력에 의하여 추진하는 기구로 윈드서핑에 서핑과 요트의 장점만을 따서 만든 것
노보트 (paddle boat)	- FRP나 목재로 된 선체에 노나 페달을 장착한 2 ~ 5인승 무동력 수상레저 기구로 주로 잔잔한 수면에서 저속으로 물놀이하는 데 이용함

자료 : 해양경찰청 내부자료.

2) 우리나라 해양레저사업의 현황분석

(1) 우리나라 해양레저사업의 운영현황 분석

① 해상여객운송사업

가. 해상여객운송사업의 운영현황

우리나라 연안을 운항하는 연안여객선 등록척수는 총 155척이며, 업체수는 55개사이다. 이 중에서 일반항로에 취항하고 있는 선박이 125척이고, 낙도보조항로에 취항하고 있는 선박이 30척이다. 지방해양수산청별로 구분한 우리나라 연안여객선 등록현황은 <표 2-7>과 같다.

<표 2-7> 여객선 등록 현황(2002. 5 기준)

구 분	일반항로	보조항로	계	업체수
부 산	12	-	12	8
인 천	19	3	22	8
여 수	16	1	17	7
마 산	15	4	19	8
울 산	-	-	-	-
동 해	2	-	2	2
군 산	4	4	8	2
목 포	47	13	60	24
포 향	2	-	2	1
제 주	4	1	5	3
대 산	4	4	8	2
합 계	125	13	155	55

주 : 업체수 중 10개사는 중복되었음.

자료 : 한국해운조합, 「연안여객선 업체현황」, 2002. 5.

해운법에 의하면 연안여객선 운송사업은 내항여객운송사업과 내항부정기여객운송사업으로 구분하고 있는 데, 현재 우리나라는 모두 연안여객선 운송사업자이고 내항부정기여객운송사업자는 전무하다.

선종별로는 차도선이 67척으로 전체 연안여객선의 43%를 차지하고, 일반선이 26척으로 전체 연안여객선의 17%를 차지하고 있다(<표 2-8> 참조).

〈표 2-8〉 선종별 현황(2002. 5 기준)

계	일반선	차도선	고속선	카훼리	패속선	초패속선
155	26	67	15	16	12	19

자료 : <표 2-7>과 동일.

나. 내항여객선업자의 여객보험

내항여객운송업자는 운항중인 선박에 승선한 여객의 신체에 장애를 입혀 선박 운항 사업자가 부담하여야 할 법률상의 손해배상책임을 담보하기 위하여 한국해운조합의 여객공제에 가입하고 있다. 가입대상선박은 여객선 및 도선에 승선한 여객이며, 1인당 최고 1억 5천만원, 1사고당 1억 5천만원 × 여객정원수를 한도로 보상하는 기본공제와 1인당 1억 5천만원을 초과하는 금액에 대해 보상하는 임의공제가 있다. 여객공제의 담보범위는 <표 2-9>와 같다. 현재 모든 여객선은 한국해운조합의 여객공제 중 기본공제에 가입하고 있다.

〈표 2-9〉 한국해운조합 여객공제의 담보범위

구 분	보 상 내 용
사망공제금	장제비, 위자료, 상실수익액
부상공제금	구조수색비, 치료관계비, 위자료, 휴업손해
후유장해공제금	위자료, 상실수익액

자료 : <표 2-7>과 동일.

② 유선 및 도선사업

우리나라 연안 및 도서를 운항하는 유선 및 도선은 총 837척이며, 이 중 유선이 718척, 도선이 119척이다. 유선의 경우 5톤 미만이 437척으로 전체의 60%를 차지하지만, 도선의 경우 대부분 5톤 이상이다(<표2-10> 참조).

〈표 2-10〉 종류 및 톤수별 유·도선 현황(2002. 4)

구분	5톤 미만	5톤 이상	계
유선	437	281	718
도선	9	110	119
계	446	391	837

자료 : 해양경찰청 내부자료.

유·도선은 5톤 이상의 경우와 5톤 미만일지라도 승객정원이 13인 이상이거나 영업구역이 2마일 이상인 경우는 면허를 받아야 한다. 유선의 경우는 면허를 받아서 운항하는 선박이 314척으로 전체 유선 718척의 약 44%를 차지하고 있다. 도선의 경우는 면허를 받아서 운항하는 선박이 110척으로 전체 도선 119척의 약 92%에 달한다(〈표 2-11〉 참조).

〈표 2-11〉 유·도선의 면허 및 신고 현황

구분	유선		도선		계
	면허	신고	면허	신고	
5톤 이상	281	-	110	-	391
5톤 미만	33	404	-	9	446
계	314	404	110	9	837

자료 : 〈표 2-10〉과 동일.

유·도선의 영업형태를 현황을 보면 유선의 경우 해상관광지 유람선, 낚시 유선 및 해수욕장내 영업으로 구분할 수 있는 데, 낚시 유선이 401척으로 전체 유선의 약 56%를 차지하고, 그 다음이 해상관광지 유람선 213척으로 전체 유선의 약 30%를 차지하고 있다. 도선의 경우는 일반도서의 교통수단으로 이용되고 있다(〈표 2-12〉 참조).

〈표 2-12〉 유·도선의 영업형태별 현황

구 분	해상관광지 유람선	낙시 유선	해수욕장 영업	일반도서 교통수단	계
유선	213	401	104	-	718
도선	-	-	-	119	119
계	213	401	104	119	837

자료 : <표 2-10>과 동일.

유·도선을 선박 종류별로 분류하면 우선 동력선이 470척으로 전체 선박의 약 56%를 차지하고 있다. 동력유무로 구분하면 도선은 2척을 제외한 117척이 모두 동력선이며, 유선은 동력선이 353척으로 전체 유선의 약 49%를 차지하고 있다. 선종별 구분하면, 선박은 모두 동력선인 반면에 보트는 402척 중 약 16%가 모터보트이며, 나머지 84%인 353척은 무동력선이다(<표 2-13> 참조).

〈표 2-13〉 유·도선의 선박종류별 현황

구분	동력선				무동력선				합계			
	선박	모터보트	기타	소계	선박	보트	기타	소계	선박	보트	기타	소계
유선	295	58	-	353	-	344	21	365	295	402	21	718
도선	117	-	-	117	-	-	2	2	117	-	2	119
계	412	58	-	470	-	344	23	367	412	402	23	837

자료 : <표 2-10>과 동일.

유·도선사업자는 승객·선원 기타 종사자의 피해보상을 위하여 사업개시 전까지(보험 또는 공제의 유효기간이 만료되는 경우에는 그 만료일전까지)보험 또는 공제에 가입하여야 한다.

유·도선의 보험가입 실태를 보면 총 837척 중 816척이 가입하고 있는데 유선은 718척 중 701척이, 도선은 119척 중 115척이 각각 가입하고 있다. 1인당 보상한도액이 3천만원 이상인 선박이 2척, 5천만원 이상인 선박이 560척, 1억원 이상인 선박이 254척이다(<표 2-14, 15> 참조).

〈표 2-14〉 유·도선의 보험가입 현황

구 분	동 력 선			무동력선	합 계	
	선 박	모터보트	계		대상선박	가입선박
유 선	295	53	348	353	718	701
도 선	113	-	113	2	119	115
합 계	408	53	461	355	837	816

자료 : <표 2-10>과 동일.

〈표 2-15〉 1인당 보험금액(보상한도액)

구 분	보험금액(보상한도액)		
	3,000	5,000	1억 이상
유 선	-	496	205
도 선	2	64	49
합 계	2	560	254

자료 : <표 2-10>과 동일.

③ 낚시어선업

낚시어선으로 등록된 선박은 낚시어선업법이 제정된 1999년에는 2,866척이었으나 2000년에는 2,919척으로 약간 증가하였고, 2001년에는 총 3,609척으로 2000년 대비 19% 증가하였다. 지역별로 보면 태안지역이 전체 낚시어선의 약 26%인 983척으로 가장 많고, 그 다음이 통영으로 전체 낚시어선의 약 19%인 678척이 등록되어 있다(<표 2-16> 참조). 낚시어선을 톤수별로 보면 2톤 이상 5톤 미만이 1,907척으로 가장 많고 5톤 미만은 전체 낚시어선의 82%를 차지하고 있다(<표 2-17> 참조). 또한 1톤 미만의 선박은 점차 감소하고 대신에 2톤 이상 10톤 미만의 낚시어선이 큰 폭으로 증가하고 있어 낚시어선도 점차 대형화되어가고 있음을 알 수 있다. 한편 낚시어선의 이용객도 2000년 1,223명에서 2001년 1,487명으로 약 18%의 증가하여 낚시어선의 증가율과 비슷한 추이를 보이고 있다.

낙시어선 현황

〈표 2-16〉

단위 : 척

구분	부산	인천	속초	동해	태안	군산	목포	여수	포항	울산	통영	제주	계
1999	100	160	527	263	641	169	196	173	16	67	398	156	2,866
2000	148	103	481	260	574	109	307	180	32	73	476	176	2,919
2001	179	123	446	267	983	88	341	188	70	50	678	196	3,609

자료 : 해양경찰청 내부자료

낙시어선의 톤수별 현황

〈표 2-17〉

단위 : 척

구분	1톤 미만	2톤 이상 ~ 2톤 미만	2톤 이상 ~ 5톤 미만	5톤 이상 ~ 10톤 미만	계
1999	312	708	1,504	343	2,866
2000	218	774	1,542	385	2,919
2001	204	861	1,907	637	3,609

자료 : <표 2-16>과 동일.

상해의 구분과 1인당 책임보험금 한도액

〈표 2-18〉

구분	내용		
사망	- 8천만원의 범위 안에서 피해자에게 발생한 손해액 - 그 손해액이 2천만원 미만인 경우에는 2천만원으로 함		
부상 및 후유장해	상해등급	부상	후유장애
	1급	8천만원	1천 500만원
	2급	7천 200만원	800만원
	3급	6천 400만원	800만원
	4급	5천 600만원	700만원
	5급	4천 800만원	700만원
	6급	4천만원	400만원
	7급	3천 200만원	400만원
	8급	2천 400만원	180만원
	9급	1천 800만원	180만원
	10급	1천 500만원	120만원
	11급	1천 200만원	120만원
	12급	1천만원	60만원
	13급	800만원	60만원
14급	500만원	60만원	

자료 : 자동차손해배상법시행령 제3조 제1항 별표.

낚시어선업자는 선박검사증서에 기재된 최대승선인원의 범위 안에서 낚시어선 승객 및 선원의 수를 가입대상으로 하여 보험 또는 공제에 가입하여야 한다. 다만, 선원법에 의하여 보험 또는 공제에 가입한 선원은 가입대상에서 제외한다. 보험 또는 공제에의 가입금액은 자동차손해배상법시행령 제3조 제1항의 규정에 의한 금액이상으로 한다(<표 2-18> 참조). 다만, 선원의 경우에는 선원법이 규정한 선원의 재해를 보상할 수 있는 금액이상으로 가입하여야 한다.

④ 수상레저사업

가. 수상레저의 종류

가) 레저보트

레저보트는 요트, 모터보트 및 수상오토바이 등을 말한다. 모터보트는 내연기관 또는 전기기관으로 움직이는 배를 일컬으며 기관의 설치방법에 따라 크게 2가지 형태로 분류한다. 선내(船內) 모터보트는 기관이 배 안에 영구적으로 설치되며 선체를 관통하는 구동축을 가지고 있다. 선외(船外) 모터보트는 분리해서 옮길 수 있는 모터에 구동축과 프로펠러가 붙어 있으며, 이 모터는 선미나 선체의 공간에 꺾쇠나 볼트로 고정된다.

행락용 모터보트는 모터보트를 타기 시작한 초기에 개발되었으며, 길고 좁은 노나 돛을 단 배에 기관을 설치했다. 행락용 모터보트는 처음에는 분리할 수 있는 천막을 쳤으나, 그 다음에는 가벼운 목재 지붕에 커튼과 창을 붙였다. 제2차 세계대전 이후 작은 부상성 선체의 소형 선외행락선이 만들어졌다. 우리나라의 경우 소형의 모터보트가 보급되기 시작하여 해상은 물론 내륙 호소 및 하천에서 많이 이용되고 있다. 특히 개인의 소유보다는 주로 소규모 업체에서 대여의 형식으로 운행되고 있으며, 통영의 마리나 리조트와 같은 대기업의 마리나 사업에의 진출에 힘입어 이용자가 계속적으로 증가하고 있다.

요트(yacht)는 운동경기 및 유람용으로, 돛 또는 기관을 사용해 움직이는 비교적 가볍고 작은 배를 일컫는다. 우리나라의 경우 한국의 경우 1930년 연희전문학교 언더우드가 최초로 목선요트를 제작하여 항해한 것이 근대 요트의 시작이었다. 그 후, 1974년 4월 30일 대한조정협회의 요트부가 발족하면서 싹이 트기 시작하였으며 초창기에는 주로 서울 중심의 각 대학 서클이 주류가 되어 이어지다가 동호인이 차츰 늘어나면서 1979년 3월 대한요트협회가 창립되었다.

요트는 크루즈급 요트와 딩기급 요트로 나누어지는데 크루즈급 요트는 선실이 있는 대형 요트로서 선저에 밸러스트를 보유하고 있어 자체 복원성을 가지며 선내에 간단한 침구 및 취사시설이 가능하다. 주로 돛을 이용하여 바람에 의해 항해하는 것이지만 키와 돛의 조작에 의해 항행하기도 한다. 이것은 낚시, 트롤링, 수상스키, 보트다이빙 등을 위하여 이용되기도 한다. 반면에 딩기급 요트는 선실이 없는 1~2인승 정도의 요트로서 승무원의 체중이동에 의해 균형을 유지한다. 육지로부터 그다지 멀지 않은 해역에서 많이 이용된다.

현재까지 부산, 여수, 아산만, 한강에 요트 경기장이 들어서면서 일반인에게도 가깝게 다가선 우리나라의 요트 문화는 아직 저변 확대에는 미흡하지만 해마다 지속적인 보급이 이루어지고 동호인의 수도 증가하고 있다

수상오토바이(personal watercraft)는 제트펌프의 분출로 추진력을 얻어 수면을 활주하는 소형모터보트를 말하며 1960년경에 고안되어 세계 각국에서 널리 보급되고 있다. 수상오토바이는 레이스 목적으로 구성된 팀이나 애호가간의 오토바이 여행과 같은 형태로 해상활주팀 등을 구성하여 즐기게 된다. 이러한 수상오토바이는 다소 소형의 장비로서 해상을 고속 활주하는 스틸을 만끽할 수 있어 이용자가 급속히 증가하고 있다.

나) 서핑(surfing)

서핑은 서프보드(surf board)를 이용해 해안쪽으로 밀려드는 파도 속을 빠져나가는 스포츠이다. 즉 길이 2m 전후의 보드를 조절하여 파도의 경사면을 타고서 오르락내리락 하는 파도타기 스포츠이다. 서핑은 예로부터 폴리네시아인들이 하와이에 이주하면서부터 시작하였으며 스포츠로서 서핑이 보급된 것은 20세기에 들어서부터이다.

서핑의 최적 조건은 넓고 잔잔한 바다가 커다란 파도를 일으키면서 해안에서 90~900m 떨어진 지점에서 선반처럼 생긴 모래톱이나 사주를 만날 때 발생한다. 서핑을 할 때는 보통 길이가 1.83~2.25m쯤 되는 말리부라는 길고 가는 보드를 이용하지만 이보다 짧은 밸리보드나 가벼운 카누를 이용하여 서핑을 할 수도 있다.

우리나라는 서핑을 즐기기 위한 자연조건이 맞지 않기 때문에 보드로 파도를 타는 서핑과 돛을 달아 바람을 이용하여 물살을 헤치는 요트의 장점만을 따서 만든 윈드서핑이 많은 인기를 누리고 있다.

다) 다이빙(해저잠수)

다이빙은 레저로써 즐길 수 있도록 된 것은 최근의 일로서 지금까지는 주로 어로나 해중의 공사를 위하여 잠수가 이루어졌다. 이러한 일들을 위한 잠수를 원활히 수행하기 위하여 여러 가지 방법이 고안되었고, 스쿠버(자급식 수중 호흡장치)나 아퀼링(잠수용 수중 호흡기)과 같은 장비들이 발명되었다. 스쿠버란 수중에서 호흡하도록 고안된 장비자체를 의미하며 이의 발명에 따라 일반인들도 아름다운 해중세계를 즐길 수 있게 되어 레저로서의 다이빙이 보급되게 되었다. 일반적으로 레크리에이션 잠수는 스킨(Skin)다이빙과 스쿠버(SCUBA)다이빙으로 구분된다. 이 중에서 스킨다이빙은 마스크, 스노클, 오리발과 같은 간단한 기구를 이용하여 잠시 숨을 참으면서 수심 10m미만의 얇은 지역에서 즐기는 잠수를 말하며, 스노클을 이용하여 호흡하기 때문에 스노클링(Snorkeling)이라고 부르기도 한다.

반면에 스쿠버다이빙은 스쿠버(SCUBA, Self Contained Underwater Breathing Apparatus) 즉 압축공기탱크와 호흡기를 착용하고 수중활동을 하는 다이빙으로서 수심 20m내에서 수십분 동안 바닷속 여행이 가능하다. 스킨다이빙은 적은 경비로 시작할 수 있으며 교육시간도 짧기 때문에 쉽게 배울 수 있으나 본격적인 바닷속 여행을 즐기기 위해서는 아무래도 스쿠버다이빙이 제격이라 하겠다. 이외에 수면에 연결된 호스를 통하여 연속적으로 공급되는 공기를 이용하여 수중에서 장시간 활동할 수 있는 헬멧 다이빙(Surface-supplied)도 있으며, 이는 주로 작업을 위한 다이빙에 이용된다.

그러나 스포츠다이빙 개념이 성립되기까지는 다이빙에 의한 수중환경오염이나 바다생태계와의 부조화 등 여러 문제가 발생하였고 바다생태의 보전과 안전 및 요양교육의 필요성이 제기되었으며 이에 따라 국제적인 다이빙 면허인 「C카드」의 발행이 이루어지게 되었다. 「C카드」는 잠수기술과 아울러 바다에서의 예의를 지키는 증명으로서 통용되며 각종 강습교육을 이수해야 주어진다. 선진국에서 다이빙의 역사는 이 「C카드」의 발행과 더불어 이루어져 왔으며 우리나라도 점차 활성화되고 있다.

나. 수상레저활동 구역

수상레저안전법은 수상레저활동의 안전을 위하여 해양경찰서장 또는 시장·군수·구청장이 수상레저활동 금지구역을 설정할 수 있게 규정하고 있다. 이에 따라 해양경찰청장은 각 지역별 해수면 레저활동 금지구역을 설정하고 있다(<표 2-19> 참조).

해수면 수상레저활동 금지구역

〈표 2-19〉

구분	장 소	금지기간	금지구역
계	107 개소 (해수욕장 - 104개소, 유원지 등 - 3개소)		
부 산 (5개소)	· 송정,해운대,광안리,송도,다 대포 해수욕장	· 해수욕장 개장기간 (2001.7.1-8.31)	· 해수욕장 안전수역 및 레저활동 금지구역 부표 이내 해역(해안선으로부터 100m이내 해상)
인 천 (5개소)	· 제부리,이일레해수욕장 · 서포리,을왕리,왕산 해수욕장	· 매년 7.1 - 8. 31 · 해수욕장 개장기간	수영경계선 안쪽해상
속 초 (5개소)	· 속초,낙산,송지호,주문진,화 진포 해수욕장 · 화진포 해수욕장	· 해수욕장 개장기간 · 연 중	· 수영경계선 내측수역 · 화진포이북-어로한계선
동 해 (5개소)	· 경포대,정동진,망상,삼척,맹 방 해수욕장	· 해수욕장 개장기간	· 수영경계선 안쪽해상
태 안 (8개소)	· 대천,무창포,꽃지,만리포,연 포,학암포,백사장,삼봉 해수 욕장	· 해수욕장 개장기간	· 수영경계선 안쪽해상
군 산 (10개소)	· 춘장대,선유도,변산,고사포, 격포,모항,상록,위도,동호,구 시포 해수욕장	· 해수욕장 개장기간	· 수영경계선 내측수역
목 포 (13개소)	· 유달,가마미,대광,홀통,서망, 조금나루,톱머리,가계,금갑, 중리,정도리,명사십리,송호 해수욕장	· 해수욕장 개장기간	· 수영경계선 내측수역
여 수 (12개소)	· 만성리,방죽포,모사금,배알도, 울포,나로도,발포,덕흥,남열, 대전,용동,익금 해수욕장	· 해수욕장 개장기간	· 수영경계선 안쪽해상
포 향 (12개소)	· 봉평,망양,고래불,대진,장사, 월포,칠포,북부,구룡포,오류, 봉길,관성 해수욕장	· 해수욕장 개장기간	· 수영경계선 안쪽해역
울 산 (3개소)	· 일산,진하,일광 해수욕장	· 해수욕장 개장기간	· 수영경계선 안쪽해상
통 영 (19개소)	· 통영공설,비진도,봉암,죽도,명 사,학동,구조라,와현,덕포,홍남, 농소몽돌,남일대,광암,상주,송 정,상죽암(재전) 해수욕장 · 사곡만,상죽암 유원지,당항포 유원지	· 해수욕장 개장기간 · 5.1 - 10.31	· 수영경계선안쪽해상 · 무 동력 영업구역내
제 주 (10개소)	· 이호,중문,김녕,함덕,곽지,협재, 하모,화순,포선,신양 해수욕장	· 해수욕장 개장기간	· 수영경계선 내측 및 외측 10m 수역

다. 수상레저사업자 등록 현황

수상레저사업장은 전국적으로 439개소이며, 동 사업장에서 보유하고 있는 수상레저기구는 4,162대이다. 그러나 개인이 소유하고 있는 레저기구를 합할 경우 1999년 말 조사에 따르면 우리나라의 수상레저기구는 총 15,072척에 달한다(<표 2-20, 21> 참조).

〈표 2-20〉 수상레저사업자 및 레저기구 등록 현황

구분	부산	인천	속초	동해	태안	군산	목포	여수	포항	울산	통영	제주	계
사업장	5	106	96	97	27	10	2	8	27	8	36	17	439
모터보트	12	275	127	95	43	33	7	14	49	20	29	26	731
요트	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
수상오토바이	5	29	73	12	16	1	4	7	19	1	22	32	221
고무보트	-	1	5	5	-	3	-	3	14	1	174	12	218
스쿠터	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
호버크래프트	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
수상스키	-	231	103	17	16	7	4	12	11	3	4	7	415
패러세일	-	3	4	-	4	-	-	1	-	-	-	4	16
조정	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
카약	-	-	20	-	14	-	-	-	-	-	5	-	39
카누	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	4	-	19
워터슬래트	5	179	121	81	28	14	4	10	33	9	28	25	537
수상자전거	-	-	-	-	77-	-	-	-	10	-	54	-	141
서프보트	10	7	-	3	5	-	-	1	-	-	-	2	28
노보트	10	103	5	-	59	-	-	10	7	10	102	22	328
레프팅 보트	5	-	379	783	155	10	-	-	-	-	128	5	1,465
계(대수)	49	828	851	1,000	417	68	19	58	143	44	550	135	4,162

주 : 업자가 보유하고 있는 레저기구로 개인 소유분은 제외됨.

〈표 2-21〉 수상레저기구 현황

합계	모터보트	요트	수상오토바이	고무보트	스쿠터	호버크래프트	수상스키	패러세일	조정	카약	카누	워터슬래트	수상자전거	서프보트	노보트	레프팅보트
15,071	2,225	313	430	1,364	1	7	770	20	22	49	112	1,328	617	1,516	1,232	5,065

주: 개인이 소유 기구 포함.

수상레저사업자는 수상레저기구를 대여하는 사업 또는 수상레저활동자를 수상레저기구에 탑승시키는 사업을 영위하는 자로 이들은 그 종사자 및 이용자의 피해보전을 위하여 낚시어선업자와 같이 자동차손해배상법시행령 제3조제1항의 규정에 의한 금액 이상으로 보험 또는 공제에 가입하여야 한다.

(2) 우리나라 해양레저사업의 안전관리현황 분석

① 해상여객운송사업

가. 선체 및 설비의 안전

해상여객운송사업은 면허신청시 여객선의 보유량 및 여객선의 선령을 사업계획서에 기재하도록 요구하고 있다. 요구되는 여객선 보유량은 앞의 <표 2-2>와 같으며, 해상여객운송사업의 여객선의 선령은 20년 이하로 하되, 해양수산부 장관이 정하는 선박검사를 실시한 결과 안전항행에 지장이 없는 것으로 판정된 여객선에 대하여는 해양수산부 장관 또는 지방해양수산청장이 당해 선박의 선령의 기준을 5년의 범위내에서 1년 단위로 연장할 수 있다. 그러나 '해상에 있어서 인명의 안전을 위한 국제협약(SOLAS)'의 규정에 의하여 여객선안전증서를 교부 받은 여객선에 대하여는 선령의 기준을 적용하지 아니한다.

나. 운항안전관리

해상여객운송사업의 운항안전관리는 외항여객운송사업의 경우는 선박소유자가 자체적으로 관리하여 내항여객운송사업의 경우는 별도로 운항관리자에 의해 관리된다. 내항여객운송사업의 면허를 받은 자(이하 "내항여객운송사업자"라 한다)는 여객선의 안전확보를 위하여 운항관리규정을 작성하여 한국해운조합에 제출하여야 하며, 한국해운조합이 선임한 선박운항관리자(이하 "운항관리자"라 한다)의 안전운항에 관한 지도·감독을 받도록 규정하고 있다.

여객운송사업자가 작성하는 운항관리규정에 포함되어야 하는 사항은 다음과 같다(여객선운항관리규칙 제2조).

- 안전관리조직에 관한 사항
- 출항 또는 운항을 정지하여야 할 해상등의 조건에 관한 사항
- 항로상황·항행속력 등 항행의 안전확보를 위하여 필요한 사항을 기재한 운항 기준도에 관한 사항
- 선장이 운항관리실에 대하여 행하는 여객선의 입·출항보고등에 관한 사항
- 위험물 기타 여객의 안전을 해칠 염려가 있는 물건의 취급에 관한 사항
- 여객의 승선·하선, 화물을 싣거나 내리는 행위 및 선박을 계류시설에 대거나 계류시설에서 이동시키는 행위에 관한 사항
- 선박 기타 수송시설의 점검과 정비에 관한 사항

- 해양사고 기타 비상사태가 발생한 경우의 조치에 관한 사항
- 여객이 준수하여야 할 사항의 전달에 관한 사항
- 여객운송사업에 종사하는 자에 대한 안전운항과 해난방지교육 실시에 관한 사항
- 해양경찰청장이 그 지침을 정하는 여객선(중선을 포함한다)의 안전관리에 관한 사항

이에 따라 해양경찰청은 여객선안전관리지침(해양경찰청 고시 제 1999- 53호)을 제정하고 있다. 동 지침서는 여객선의 점검, 선장의 보고의무, 여객선 운항관리실 운영과 기상상태에 따른 여객선 출항통제 및 운항관리자의 의무·안전교육 등에 관하여 규정하고 있다.

운항관리자는 한국해운조합의 직원으로 3급항해사·3급기관사 또는 3급운항사 이상의 자격을 가진 자 또는 해양경찰청에서 경찰공무원으로 3년 이상 재직한 자 중에서 해양경찰청장과 미리 협의를 거쳐 선임·배치한다. 운항관리자가 수행할 직무는 다음과 같다.

- 여객운송사업자·안전관리담당자 및 선원에 대한 안전관리교육
- 운항관리규정의 작성에 필요한 자료의 제공과 의견의 제시
- 선장이 제출한 출항전 점검보고서의 서면확인
- 위험물 등을 취급하는 선장의 업무지도
- 여객선의 입·출항보고의 수리
- 여객선의 승선정원초과여부 및 화물의 적재정량초과여부의 확인 기타 운항질서의 유지
- 출항전 기상상황의 선장에 대한 통보 및 현지기상상황의 확인
- 승선하여야 할 승무원의 승선여부 확인
- 승선신고서(여객명부)의 보관장소 확인
- 선장에 대한 구명기구사용법 설명 및 사용훈련에 관한 사항의 주지
- 구명기구·소화설비·해도 기타 항해용구의 완비여부 확인
- 입·출항보고를 받지 아니한 경우의 역호출에 의한 보고사항 확인
- 여객선 안전운항에 관한 지도(승선지도를 포함한다) 및 여객운송사업자의 운항관리규정 이행상태의 확인

그 외 운항관리자는 여객선이 그 도착예정시간을 경과하여도 입항하지 아니하는 등 정상적으로 운항되지 아니한다고 인정될 때에는 지체없이 사고유무를 확인·판단하여 관련 해양경찰서장 및 한국해운조합 지부장에게 신고하여야 하며, 여객선의 안전확보를 위하여 필요하다고 인정할 때에는 탑승인원을 확인하거나 여객선의 안전점검 등을 할 수 있다. 또한 운항관리자는 여객선의 안전확보를 위하여 긴급히 조치하여야 할 사유가 있는 경우에는 여객운송사업자 또는 선장에게 입항·출항시간의 조정·출항정지 또는 운항정지를 명할 수 있다. 이러한 운항관리자의 운용에 소요되는 비용은 여객운송사업자가 부담한다.

② 유선 및 도선사업

가. 선체, 시설 및 설비의 안전

유·도선의 경우 선박안전법의 적용을 받는 선박인 5톤 이상의 선박은 선박안전법에서 정하고 있는 선체, 시설 및 설비의 안전에 관한 규정이 적용된다. 그러나 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 선박에 대해서는 유선및도선사업법에서 선체, 시설 및 설비에 대한 안전검사규정에 두고 해양경찰청장의 안전검사를 받도록 규정하고 있다(법 제20조). 유선 및 도선의 안전검사기준은 <표 2-22>과 같다.

비상구조선은 승선정원 4인 이상, 시속 20노트 이상의 성능을 가진 것으로서 망원경 1개, 구명동의 4개, 구명부환 2개 이상, 구명줄 30미터 이상의 인명구조용 장비를 비치하여야 하며, 영업구역의 순시와 사고발생시의 인명구조용에만 사용하여야 한다.

<표 2-22> 유선 및 도선의 안전검사기준

구분	안전검사기준	세부사항
규격 및 시설·설비 기준	<ul style="list-style-type: none"> - 선박(제2항의 규정에 의한 고시로 정하는 선박을 제외한다)의 길이가 깊이의 10배 또는 너비의 6배를 초과하지 아니할 것 - 안전운항에 지장을 주지 아니하도록 선체의 내식성과 강도를 유지할 것 - 추진기관이 설치된 선박은 조타장치가 유효하게 작동하고, 기관은 안전운항에 지장이 없도록 쉽고 확실하게 조작할 수 있는 기능을 갖추어야 하며, 점검 및 보수가 용이할 것 	<ul style="list-style-type: none"> - 안전검사의 시기·절차·검사기준 및 수수료 등은 대통령령으로 정함 - 세부적인 사항과 기타 갖추어야 할 시설 및 설비는 행정자치부장관과 해양수산부장관이 공동으로 정하여 고시

유선 및 도선의 안전검사기준(계속)

구분	안전검사기준	세부사항
선 령 기준	<ul style="list-style-type: none"> - 목선 및 합성수지선 : 15년 이하 - 강선 : 20년 이하(단 연장가능) 	
인 명 구조용 장비 및 시설 기준 도선	<ul style="list-style-type: none"> ○유·도선 공용 <ul style="list-style-type: none"> - 승선정원의 120퍼센트 이상의 구명동의(20퍼센트는 소아용) - 유선이 30척 이하일 때에는 1척 이상, 31척 이상 50척 이하일 때에는 2척 이상, 51척 이상일 때에는 50척을 초과하는 때 50척마다 1척씩 가산한 수 이상의 비상구조선 - 승선정원 5인 이상 또는 추진기관을 설치한 유선은 그 승선정원의 30퍼센트 이상에 해당하는 수의 구명부환. 다만, 승선정원의 50퍼센트 이상을 태울 수 있는 수의 구명정·구명뗏목 또는 구명부기를 갖춘 경우에는 승선정원의 15퍼센트 이상에 해당하는 수의 구명부환 - 2마일 이상을 운항하는 유선(도선)은 유선(도선)장 또는 가까운 무선국과 연락할 수 있는 통신장비 - 유선(도선)을 안전하게 매어두는 시설 및 승객이 승·하선할 수 있는 승강장설비 - 승객 이용에 적절한 규모의 대기시설, 매표소, 화장실 ○ 유선 <ul style="list-style-type: none"> - 노도가 있는 유선은 그 척수의 1할 이상에 해당하는 수의 예비노도 - 승선정원이 13인 이상인 유선에는 매척마다 직경 10mm 이상 길이 30m 이상의 구명줄 1개 이상 - 승선정원이 13인 이상인 유선에는 매척마다 선실·조타실 및 기관실에 각 1개 이상의 소화기 	
인 명 구조용 장비 및 시설 기준 도선	<ul style="list-style-type: none"> ○ 도선 <ul style="list-style-type: none"> - 도선은 선박마다 직경 10mm이상, 길이 30m이상의 구명줄 1개 이상 - 승객을 주로 운송하는 도선에는 매척마다 선실·조타실 및 기관실에 각 1개이상의 소화기와 화물을 주로 운송하는 도선에는 취급화물의 성질에 적용할 수 있는 소화설비 - 노도가 있는 도선은 도선마다 당해 노선에 적용할 수 있는 필요한 수의 예비노도 - 승객을 주로 운송하는 도선의 주위에는 난간 등의 위험방지 설비 - 도선장 양안간의 연락설비 	<ul style="list-style-type: none"> - 유선 및 도선에 비치할 인명구조용 장비는 해양수산부장관이 고시하는 선박구명설비기준에 적합한 것일 것 - 구명동의는 시·도지사 또는 해양경찰청장이 당해 영업구역의 수심·수세 및 운항거리등을 고려하여 사용에 지장이 없다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니함

유선 및 도선의 안전검사기준(계속)

구분	안전검사기준		세부사항
인명구조요원	자격	<ul style="list-style-type: none"> - 대한적십자사가 실시하는 수상인명구조활동에 관한 소정의 과정을 이수한 자 - 해군 또는 해양경찰에 복무한 자로서 수상인명구조에 경험이 있는 자 - 한국해양수산연수원법에 의한 한국해양수산연수원에서 안전 및 해양사고방지교육을 이수한 자 - 기타 상기 규정에 상당하는 자격이 있다고 시·도지사 또는 해양경찰청장이 인정하는 자 	
	최소인원	<ul style="list-style-type: none"> - 유선사업 <ul style="list-style-type: none"> · 승객정원 13인 미만의 유선 : 30척까지 1인, 30척 초과시는 추가 매 20척당 1인씩 추가됨 · 승객정원 13인 이상의 유선 : 승객정원 50인까지는 1인, 51인 이상 100인까지는 2인, 100인을 초과하는 경우에는 초과 매 100인당 1인씩 추가됨 - 도선사업 <ul style="list-style-type: none"> · 승객정원 50인까지의 도선은 1인, 51인 이상 100인까지는 2인, 100인을 초과하는 경우는 초과 매 100인당 1인씩 추가 · 유·도선의 선원이 제1항의 규정에 의한 자격이 있는 경우에는 제2항의 인명구조요원을 겸할 수 있다. 	
승선정원 · 적재중량 및 적재용량 · 선원의 정원 의 기준	승선정원 등 기준	<ul style="list-style-type: none"> - 유선 및 도선(이하 “유·도선”이라 한다)의 승선정원은 승객 및 선원이 안전하게 탑승할 수 있는 장소의 제곱미터단위의 면적을 0.35제곱미터로 나눈 수로 한다. - 도선의 경우 사람과 화물을 함께 승선·적재시키는 경우에는 화물 55킬로그램을 승선인원 1인으로 계산한다. 	
	도선의 적재정량 산정기준	<ul style="list-style-type: none"> - 적재중량은 선박의 길이·너비·깊이를 미터단위로 측정하여 이를 서로 곱하여 얻은 수의 10분의 7을 0.39로 곱하여 얻은 수로 하되, 그 단위는 톤으로 한다. - 적재용량은 선박의 길이·너비·깊이를 미터단위로 측정하여 이를 서로 곱하여 얻은 수의 10분의 7을 0.5로 곱하여 얻은 수로 하되, 그 단위는 세제곱미터로 한다. 	
	선원 정원등의 기준	<p>유·도선의 선원은 1인 이상으로 한다. 다만, 승선정원이 20인 이상인 유·도선은 2인 이상으로 한다.</p>	
	선원의 자격	<ol style="list-style-type: none"> 1. 선박직원법에 의한 항해사, 운항사 또는 소형선박조종사의 면허증을 소지한 자 2. 승선경력 및 능력 등을 고려하여 시·도지사 또는 해양경찰청장이 별도로 정하는 기준에 적합한 자 	<p>노 보트 등 승객이 조종하는 선박은 적용제외</p>

나. 운항안전관리

선박이 항구를 떠나 있을 때에는 그 선박의 안전을 확인·점검하는 것은 매우 어려운 일이다. 따라서 선박의 안전관리는 선박의 출입항관리부터 시작된다. 유선및도선사업법은 운항거리가 2마일 이상이거나 운항시간이 1시간을 초과하는 선박 또는 기타 시·도지사 또는 해양경찰청장이 지정하는 선박의 유·도선사업자는 안전 운항과 위해방지 목적으로 그 출입항에 관한 사항을 기록·관리하도록 하고 있다(법 제25조). 또한 선박에 승선하는 승객에게도 승선신고서를 작성하여 승선 전에 제출할 의무를 부과하고 있다. 출입항시 기록사항은 선주와 선장의 신원(성명·주민등록번호·주소), 선박의 제원(성명·톤수·선질·선원정원·승객정원·유도선장), 출입항 일시, 출항지, 중간기착지, 승선선원과 승객, 도착지 등이다. 승객이 작성하는 승선신고서에도 승객의 성명, 주민등록번호와 주소 또는 전화번호 중 하나를 기재하도록 요구하고 있다.⁵⁾

선박의 해상에서의 운항방법은 해상교통안전법에서 규정하고 있다. 해상교통안전법은 국제해상충돌예방규칙에서 규정하고 있는 선박의 운항방법, 등화 및 형상물, 음향 및 발광신호 등에 관하여 구체적인 규정을 두고 있다. 유선및도선사업법은 다음과 같이 선박의 운항방법, 등화 및 신호 등에 관한 해상교통안전법의 가장 기본적인 사항을 규정하고 있다(시행령 제25조).

- 유·도선은 주위의 상황 및 다른 선박(유·도선을 포함한다. 이하 같다)과의 충돌의 위험을 충분히 판단할 수 있도록 시각·청각 및 당시의 상황에 적합하게 이용할 수 있는 모든 수단에 의하여 항상 적절한 경계를 하여야 한다.
- 유·도선은 다른 선박과의 충돌을 피하기 위하여 적절하고 유효한 동작을 취하거나 당시의 상황에 적합한 거리에서 정선할 수 있도록 항상 안전한 속력으로 운항하여야 한다.
- 유·도선은 시계를 제한받는 때나 교량, 유·도선장 등의 부근 및 하폭이 협소한 구역에서는 감속운항하여야 하며, 특히 추진기관이 설치되지 아니한 소형 유·도선의 운항에 지장이 없도록 그 운항구역에 접근하지 말거나 저속으로 운항하여야 한다.
- 유·도선은 시계가 제한된 구역에서 앞쪽에 다른 선박이 있는 경우 좌현쪽으로 진로를 변경하여서는 아니 된다.

5) 유선및도선의출입항절차등에관한 지침(해양경찰청 고시 제2000-2, 2000, 3. 14)이 있음.

- 유·도선이 다른 선박과 마주칠 때에는 진로를 우측으로 변경하여야 한다.
- 유·도선이 다른 선박과 같은 방향으로 운항하는 경우에는 근접하거나 경쟁적으로 운항하여서는 아니 된다.
- 유·도선이 다른 선박을 추월하고자 하는 경우에는 추월당하고 있는 선박을 완전히 추월하거나 그 선박에서 충분히 멀어질 때까지 그 선박의 진로를 방해하여서는 아니 된다.
- 유·도선과 다른 선박이 서로 진로를 횡단하는 경우에 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 선박을 우현쪽에 두고 있는 선박이 그 다른 선박의 진로를 피하여야 한다.
- 제10조의 규정에 의한 소형 유·도선이 하천 또는 호소를 횡단하고자 할 때에는 다른 대형선박의 진로를 방해하여서는 아니 된다.
- 유·도선장 또는 선착장으로 들어오는 유·도선은 유·도선장 또는 선착장 밖으로 나가는 유·도선의 진로를 방해하여서는 아니 된다.
- 유·도선은 사업의 면허 또는 신고시에 정하여진 유·도선장 또는 선착장외의 장소에 정박하거나 승객을 승·하선시켜서는 아니 된다.
- 야간운항을 하는 유·도선은 운항 및 승객의 승·하선에 필요한 등화를 표시하여야 한다.
- 길이 12미터이상이거나 시·도지사 또는 해양경찰청장이 지정한 유·도선은 기적 또는 호종 등 음향신호를 설치하여 다음의 방법으로 음향신호를 하여야 한다.
 - 다른 선박과 서로 시계내에 있는 경우에 우측으로 진로를 변경하는 때에는 단음 1회, 좌측으로 진로를 변경하는 때에는 단음 2회, 후진하는 때에는 단음 3회
 - 다른 선박의 우측을 추월하고자 하는 때에는 장음 2회 후 단음 1회, 좌측을 추월하고자 하는 때에는 장음 2회 후 단음 2회
 - 다른 선박의 주의를 환기하기 위하여 필요한 때에는 단음 5회 이상
- 유·도선이 조난을 당하여 구원을 요청하는 경우에는 국제해사기구가 정하는 신호를 하여야 한다.

다. 관계기관의 안전점검

유선및도선사업법은 유·도선의 안전관리를 위하여 시·도지사 또는 해양경찰청장에게 매년 유·도선 안전관리계획을 수립·시행할 의무를 부과하고, 유·도선의 안전운항과 위해방지를 위하여 관계공무원으로 하여금 유·도선 및 유·도선장에 대하여 검사 또는 안전점검을 실시하도록 규정하고 있다(법 제21조 및 제26조). 그 외에도 시·도지사 또는 해양경찰청장은 유·도선의 안전운항과 위해방지 및 공공복리의 증진을 위하여 특히 필요하다고 인정할 때에는 승선정원이나 적재중량 또는 용량, 영업시간 또는 운항회수의 제한, 영업구역의 제한 또는 영업을 일시정지, 유·도선 또는 유·도선장 시설의 개선 또는 변경, 운항약관의 변경 등 조치를 명할 수 있다

라. 안전교육

유·도선사업자, 선원 기타 종사자는 매년 8시간이내에서 유·도선의 안전운항에 필요한 교육을 이수하여야 한다. 유·도선의 안전운항에 필요한 교육과목은 다음과 같다.

- 운항규칙 등 수상교통의 안전에 관한 과목
- 생존기술, 응급조치, 인명구조용 장비 사용법 등 수난구호에 관한 과목
- 기타 유·도선사업 및 유·도선의 안전운항에 관하여 필요한 과목

마. 사고발생시의 조치

선박에서 발생한 사고는 신속한 조치가 필요하다. 그러나 해상에 있는 선박에서 발생한 사고에 신속히 대처하기 위해서는 사고신고, 구조 및 구난체계가 사전에 잘 정비되어 있어야 한다. 유선및도선사업법은 유·도선사업자 또는 선원에게 사고시 지체없이 인접 시장·군수·구청장과 경찰서장 또는 해양경찰서장에게 그 사실을 보고할 의무와 선박의 전복·충돌 기타 영업구역내에서 사고가 발생한 때에는 인명구조 조치를 취할 의무를 부과하고 있다. 또한 사고보고를 받은 시장·군수·구청장과 경찰서장·해양경찰서장은 지체없이 관할시·도지사 또는 해양경찰청장에게 보고하고, 인명구조활동 등 사고수습을 위하여 필요한 조치를 하도록 규정하고 있다.

③ 낚시어선업

가. 선체, 시설 및 설비

낚시어선업에 이용할 수 있는 선박은 수산업법 또는 내수면어업법에 의하여 어업허가를 받았거나 관리선으로 지정을 받은 어선으로서 총톤수 10톤 미만의 동력어선이다. 다만, 수산업법에 의하여 어업허가를 받았거나 관리선으로 지정을 받은 어선 중 선외기 설치어선의 경우에는 총톤수 0.5톤 이상 10톤 미만의 범위 안에서 시장·군수가 해양경찰서장과 협의하여 대상선박 톤수를 정할 수 있다. 낚시어선의 선령은 목선인 경우 20년 이하, 강선이나 합성수지선은 25년 이하이어야 한다.

낚시어선 중 선박안전법의 적용대상선박은 선박안전법에 의한 선체 및 설비 등에 대한 검사를 받게된다. 그러나 선박안전법의 적용대상이 아닌 선박 즉, 총톤수 2톤 미만의 선박이나 총톤수 5톤 미만의 추진기관을 설치하지 아니한 선박으로 낚시어선업을 하고자 할 경우에도 선박안전법에 의한 정기검사에 관한 규정이 준용된다. 낚시어선검사의 유효기간은 5년이다.

낚시어선업자는 다음의 인명의 안전에 관한 설비를 갖추어야 한다

- 승선정원의 120퍼센트 이상에 해당하는 수의 구명동의
- 승선정원의 30퍼센트 이상에 해당하는 수의 구명부환
- 직경 10밀리미터 이상, 길이 30미터이상인 구명줄 1개 이상
- 가까운 무선국 또는 출입항신고기관 등과 연락할 수 있는 통신기기
- 용량 2.5킬로그램 이상인 소화기 1개 이상
- 비상용 구급약품 1식

한편, 낚시어선의 승선정원은 선박안전법에 의한 선박검사증서에 기재된 최대 승선인원이다.

나. 낚시어선업자등의 안전운항의무 등

낚시어선업법은 낚시어선업자 및 선원에게 안전운항에 관한 의무를 부과하고 있다. 음주상태에서 낚시어선을 조종하거나 약물중독 또는 음주상태에 있는 낚시어선업자 또는 선원으로 하여금 낚시어선을 조종하지 않도록 하고, 안전운항을 위하여 필요한 경우에는 승객으로 하여금 구명동의를 착용하도록 하여야 하며, 정원을 초과하여 낚시어선에 승객을 승선시키지 말아야 한다.

다. 운항안전관리

낚시어선업자는 승객을 승선하게 하여 항구·포구 등에 출항 또는 입항하고자 하는 때에는 출입항신고기관의 장에게 당해 낚시어선에 승선할 승객의 명부 등을 신고하여야 한다.

출입항신고기관의 장은 기상 및 해상상황에 관한 정보 등을 고려하여 낚시어선업자·선원 및 승객의 안전을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 낚시어선의 출항을 제한할 수 있다.

또한 시장·군수는 낚시어선의 안전운항과 위해방지를 위하여 정기점검·수시점검의 항목·방법 등이 포함된 안전점검세부계획을 수립·실시하여야 한다. 안전점검시 확인할 사항은 인명의 안전에 관한 설비 등의 기준에의 적합 여부, 낚시어선업자 등의 안전운항의무 등의 준수 여부 및 기타 안전운항을 위하여 필요한 사항 등이다.

라. 관계기관의 조치

시장·군수는 낚시어선의 안전운항과 위해방지 기타 낚시어선업의 질서유지를 위하여 특히 필요하다고 인정하는 때에는 관할경찰서장 또는 해양경찰서장의 의견을 들어 낚시어선업자에게 다음 각호의 사항을 명할 수 있으며, 낚시어선의 승객이 준수하여야 하는 사항을 정할 수 있다.

- 선원의 증원 또는 교체
- 영업시간 또는 운항회수의 제한
- 영업구역의 제한 또는 영업의 일시정지
- 그 밖에 낚시어선의 승객의 안전을 위하여 필요하다고 인정하는 사항

또한 안전점검공무원은 낚시어선업자 또는 선원이 술에 취한 상태에 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 때에는 음주여부를 측정할 수 있으며, 측정결과 혈중 알콜농도 0.08%이상에 해당하는 경우에는 당해 낚시어선업자 또는 선원에 대하여 어선의 조종, 조종지시 또는 승선 등에 관한 제한조치를 할 수 있다.

시장·군수는 낚시어선업자·선원 및 승객이 잘 볼 수 있는 출·입항장소에 낚시어선업자 및 선원의 준수사항 등을 표시한 표기판을 설치하여야 한다.

마. 사고보고 및 조치

낚시어선업자 또는 선원은 승객이 사망하거나 실종되었을 때, 충돌·좌초 기타 낚시어선의 안전운항에 영향을 미치거나 미칠 우려가 있는 사고가 발생하였을 때

에는 인접 시장·군수 또는 해양경찰서장에게 그 사실을 지체없이 보고하여야 한다. 보고를 받은 시장·군수 또는 해양경찰서장은 지체없이 관할 시·도지사 및 해양경찰청장에게 이를 보고하고 인명구조활동 등 사고수습을 위하여 필요한 조치를 하여야 한다.

④ 수상레저사업

가. 조종면허

동력수상레저기구 중 추진기관의 최대출력이 5마력이상인 동력수상레저기구를 조종하고자 하는 자는 해양경찰청장이 실시하는 면허시험에 합격한 후 해양경찰청장의 동력수상레저기구 조종면허(이하 "조종면허"라 한다)를 받아야 한다.

조종면허는 일반조종면허와 요트조종면허로 나누며, 일반조종면허는 다시 일반조종면허 시험대행기관의 시험관이 취득하여야 하는 면허인 제1급 조종면허와 요트를 제외한 동력수상레저기구를 조종하는 자가 취득하여야 하는 면허인 제2급 조종면허로 나눈다. 요트조종면허는 요트 조종면허 시험대행기관의 시험관 기타 요트를 조종하고자 하는 자가 취득하여야 하는 면허이다.

나. 수상레저활동자의 안전준수의무

수상레저안전법은 수상레저활동자에 대하여 안전준수에 필요한 의무를 부과하고 있다. 구체적으로는 인명안전장비 착용의무, 운항규칙 준수의무, 원거리 활동시 신고의무를 부과하고, 무면허, 주취 및 야간활동을 금지시키고 있다.

수상레저활동자는 구명동의를 착용하고, 주위상황 및 충돌위험에 대한 경계의무, 다이빙대·계류장 등 위험발생요소 구역에서의 서행, 기상특보나 예보시 운항제한, 충돌위험시 회피동작 등 운항규칙을 준수하여야 한다(법 제14조 시행령 제12조)

출입항신고를 한 선박을 제외하고 해안으로부터 5해리 이상 떨어진 곳에서 수상레저활동을 하고자 하는 자는 해양경찰관서 또는 경찰관서에 신고하여야 한다.

한편, 1급 조종면허가 있는 자의 감독하에 수상레저활동을 하는 경우와 조종면허를 가진 자와 동승하여 조종하는 경우를 제외하고는 동력수상레저기구의 무면허 조종을 금지하고, 야간장비를 갖춘 경우를 제외한 일몰 후 30분부터 일출 전 30분까지는 수상레저활동을 금지하며, 혈중알콜농도 0.08퍼센트 이상 술에 취한 상태의 조종도 금지하고 있다.

다. 사고신고 및 조치의무

수상레저활동자는 수상레저기구에 동승한 자가 사고로 인하여 사망하거나 실종된 때 또는 중상을 입은 때에는 해양경찰관서·경찰관서 또는 소방관서 등 관계 행정기관의 장에게 그 사실을 신고하여야 하며, 신고를 받은 관계행정기관의 장은 인명구조활동·사고수습 등을 위하여 필요한 조치를 하여야 한다.

제 3 장 우리나라 해양레저사업 관련법제의 문제점

1. 해양레저사업 관련법률상의 문제점

1) 관련법률 상호간의 문제점

(1) 유선사업과 낚시어선업

“유선사업”은 유선 및 유선장을 갖추고 하천·호소(湖沼) 또는 바다에서 어렵(漁獵)·관광 기타 유락(遊樂)을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업하는 사업이며, “낚시어선업”이라 함은 수산동식물을 포획(捕獲)·채취(採取)하고자 하는 자를 낚시어선에 승선시켜 하천·호소 또는 바다의 낚시장소에 안내하거나 당해 어선의 선상(船上)에서 수산동식물을 포획·채취토록 하는 영업을 말한다. 따라서 유선사업과 낚시어선업은 어렵 또는 수산동식물을 포획·채취하고자 하는 자에게 선박을 대여한다는 점에서는 영업대상이 동일하다. 그럼에도 불구하고 유선사업과 낚시어선업은 면허(신고)의 유효기간, 영업구역 및 영업시간, 승선료, 사업자의 안전운행의무와 승객준수사항, 면세유류 혜택 등 영업여건에서 상당한 차이가 있다.

① 사업면허(신고)

바다를 영업구역으로 하여 유선사업을 영위하기 위해서는 해양경찰청장의 면허를 받거나 시·도지사 또는 해양경찰청장에게 신고하여야 한다. 면허를 받아야 할 유선사업은 총톤수가 5톤 이상인 선박과 총톤수가 5톤 미만일지라도 승객정원이 13인 이상인 선박, 그리고 톤수 불문하고 영업구역이 2마일 이상인 경우이다. 유선사업의 면허 또는 신고의 유효기간은 10년이다. 다만, 연중 한시적으로 영업하는 경우의 유효기간은 당해 연도에 한한다. 유선사업을 하고자 하는 자는 유선을 안전하게 매어두고 승객이 승·하선 할 수 있게 한 시설과 승객편의시설인 유선장을 갖추어야 하며, 선박기준 및 시설·장비·인력기준을 갖추어야 한다.

낚시어선업을 하고자 하는 자는 당해 낚시어선의 선적항을 관할하는 시장·군수 또는 자치구의 구청장(이하 "시장·군수"라 한다)에게 신고하면 된다. 낚시어선 대상선박은 <표 3-1>과 같이 어업허가나 관리선의 지정 받은 10톤 미만의 선박이다.

낚시어선업자는 낚시어선의 승객 및 선원의 피해보전을 위하여 선박검사증서에 기재된 최대승선인원의 범위 안에서 낚시어선 승객 및 선원의 수를 해양수산부장관이 정하여 고시하는 보험가입대상자 조정기준에 의하여 조정한 인원을 가입대상으로 하여 보험 또는 공제에 가입하여야 한다.⁶⁾ 낚시어선업 신고의 유효기간은 이러한 보험 또는 공제의 계약기간으로 하되, 3년을 초과할 수 없다(법 제17조 및 시행령 제9조). 유선의 경우는 면허 또는 신고필증과 안전검사증을 유선내에 부착할 의무가 있지만 낚시어선의 경우는 신고필증 부착의무가 없어서 낚시어선 여부를 구별하기가 어렵다(유선및도선사업법 시행령 제12조 참조).

〈표 3-1〉

낚시어선 대상선박

구 분	대 상 선 박
동력어선	- 수산업법 또는 내수면어업법에 의하여 어업허가를 받았거나 관리선으로 지정을 받은 총톤수 10톤 미만
선외기 설치어선	- 선외기 설치어선 : 수산업법에 의하여 어업허가를 받았거나 관리선으로 지정을 받은 어선중 총톤수 0.5톤 이상 10톤 미만의 범위 안에서 시·도지사가 해양경찰서장과 협의하여 정하는 톤수.
선 령	- 목선 : 선령 20년 이하 - 강선·합성수지선 : 선령 25년 이하

② 영업구역 및 영업시간

유선의 경우는 면허 또는 신고시 영업구역과 영업시간을 정하고 있다. 영업시간은 야간운항에 필요한 조명시설 등 안전운항시설 및 장비를 갖추고 운항하는 경우를 제외하고는 일출 전 30분부터 일몰 후 30분까지이다. 유선의 영업구역은 선박의 톤수 및 성능에 따라 구분하고 있다. 즉, 선박안전법의 적용을 받는 유선은 선박검사시에 정하여진 항행구역내에서 시·도지사 또는 해양경찰청장이 지정한 구역 또는 거리이내에서 영업을 가능하며, 선박안전법의 적용을 받지 아니하는 유선의 경우는 안전검사시에 정하여진 구역 또는 거리이내에서 영업을 가능하다. 이와 같이 유선 영업에서 영업시간과 영업구역을 정하고 있는 것은 그 선박의 톤수와 성능을 고려하여 선박운항안전을 사전에 확보하기 위한 조치이다. 그러나 낚시어선의 경우는 선박의 성능과 안전을 고려한 영업시간이나 영업구역에 대한 제한이

6) 그러나 현재 보험가입 조정기준에 대하여 해양수산부장관이 고시한 내용이 없어 검사증서에 표기된 정원범위 안에서 보험에 가입하고 있다.

없다. 2002년 5월에 낚시어선업법의 일부를 개정하여 영업구역에 관한 규정을 신설하였다. 그러나 이는 낚시어선업 신고를 한 지방자치단체의 관할범위내에서 영업행위를 하고, 타 지방자치단체의 관할범위를 침범하는 것을 막음으로써 영업질서의 혼란을 방지하기 위한 것으로 운항안전과 관련된 영업구역의 제한이 아니다. 낚시어선업의 대상선박이 10톤 이하의 소형선박이고, 성능면에서도 유선보다 월등하지 못함에도 불구하고 유선과 같이 야간운항에 필요한 조명시설이나 안전운항 시설 및 장비를 갖추지 아니한 낚시어선에 대해서도 영업구역과 영업시간에 대한 제한을 두지 아니한 것은 문제이다. 다만, 낚시어선업법은 낚시어선의 안전운항과 위해방지 기타 낚시어선업의 질서유지를 위하여 특히 필요하다고 인정하는 때에는 관할경찰서장 또는 해양경찰서장의 의견을 들어 시장, 군수가 다음 각 호의 사항을 명할 수 있고, 낚시어선의 안전운항을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 낚시어선의 승객이 준수하여야 하는 사항을 정할 수 있도록 규정하고 있다(법 제14조).

- 선원의 증원 또는 교체
- 영업시간 또는 운항회수의 제한
- 영업구역의 제한 또는 영업의 일시정지
- 그 밖에 낚시어선의 승객의 안전을 위하여 필요하다고 인정하는 사항

그러나 사실상 이 규정에 의하여 제한은 두고 있는 시·군은 없다. 이로 인해 어업을 위하여 선박을 대여한다는 측면에서 보면 낚시어선과 유선은 영업적으로 경쟁관계에 있는 선박임에도 불구하고 유선에 대한 법적제약이 낚시어선보다 강하여 영업조건면에서 불평등하다는 비난을 받고 있다.

또한 유선의 경우는 정기적으로 운항하는 여객운송사업의 영업이익을 보호하기 위하여 여객선이 기항하는 도서지역에 대해서는 제한적으로 상륙을 허용하고 있다. 그러나 낚시어선의 경우는 어업을 목적으로 하는 한 여객선이 기항하는 도서지역도 아무런 제약없이 상륙이 가능하다. 그 뿐만 아니라 유선업자가 승선료나 대선료를 정하거나 변경할 경우에는 시·도지사 또는 해양경찰청장에게 신고하도록 요구하고 있으나 낚시어선업의 경우는 승선료나 대선료를 스스로 정할 수 있다.

(2) 내항여객운송사업 및 유·도선사업

① 내항여객운송사업 및 도선사업

가. 인·허가 제도 현황

도선사업과 내항여객운송사업은 육지와 도서간 또는 도서와 도서간 여객과 화물을 운송하는 사업으로 영업형태가 유사한 사업이어서 영업구역 중복 등 상충되는 요소가 많다. 도선사업은 도선 및 도선장을 갖추고 하천·호소, 강과 바다가 접하는 하구 또는 만의 형태를 갖춘 곳으로서 양 해안의 해상거리가 2마일이내인 해역과, 육지와 도서간 또는 도서와 도서간의 거리가 비교적 가까운 해역으로서 해운법에 의한 여객선이 운항되지 아니하는 해역에서 사람 또는 사람과 물건을 운송하는 것을 영업으로 하는 것이다. 도선사업과 가장 관련이 있는 여객운송사업은 내항정기여객운송사업과 내항부정기여객운송사업이다. 내항정기여객운송사업의 경우는 국내항(해상 또는 해상과 연접한 내륙수로에 소재한 장소로서 상시적으로 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함한다. 이하 같다)간에 일정한 항로 및 일정표에 의하여 운항하는 해상여객운송사업이고, 내항부정기여객운송사업은 국내항간에 일정한 항로 또는 일정표에 의하지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업이다. 여객선이 운항하는 해역에서는 도선의 운항이 허용되지 않으므로 동 해역에서의 도선사업 면허나 신고는 불가능하다. 반면에 여객운송사업은 운항해역에 대한 제약이 없으므로 이미 도선이 운항하고 있는 해역에도 취항할 수 있다.

나. 면허 신청시 통보의무

내항여객운송사업의 면허를 하고자 할 때에는 사업계획서를 첨부한 신청서를 해양수산부장관에게 제출하여야 한다(해운법 제4조). 사업계획서는 다음의 내용에 적합하여야 한다.

- i) 당해 사업의 개시가 수송수요에 적합할 것
- ii) 당해 사업에 사용하는 선박계류시설 기타 수송시설이 당해 항로에서의 수송수요의 성질과 당해 항로에 적합할 것
- iii) 당해 사업의 개시로 인하여 해상교통의 안전에 지장을 줄 염려가 없을 것
- iv) 당해 사업이 이용자의 편의에 적합한 운항계획을 세우고 있을 것
- v) 해운법 시행규칙 제5조 제1항 및 [별표 1]에서 규정하고 있는 여객선의 보유량 및 여객선의 선령 기준에 적합할 것

그러나 해양수산부장관은 내항여객운송사업의 면허를 함에 있어서 1년이내(선박 등의 시설 확보가 불가피한 사유로 지연되었을 때에 1회에 한해 1년의 범위내에서 기간 연장이 가능함)에 상기 ii)~v)의 내용을 충족시킬 것을 조건으로 면허를 할 수 있다(해운법 제4조 제5항 및 동법 시행규칙 제3조 제4항). 이른바 사업신청서에 의한 내인가이다. 이 경우 실제 여객선이 운항하지 아니하는 해역도 여객선 운항해역으로 지정이 가능하다. 그러나 도선사업은 여객운송사업과 같이 내인가제도가 없기 때문에 완벽한 조건이 갖추어야만 도선사업의 면허 또는 신고가 허용된다. 따라서 도선 투입을 준비하는 과정에서도 여객선은 실제 운항한지 아니한 해역에서도 조건부 면허 취득이 가능하게 되어 도선사업자의 사업은 방해를 받을 수 있다. 한편 유·도선사업법에 의하면 도선사업을 하고자 하는 경우는 해양경찰청이나 시·도지사의 면허를 받거나 해양경찰청에 그 사업에 대해 신고하여야 한다. 이 때 면허나 신고를 받은 해양경찰청이나 시·도지사는 그 내용을 관계 시·도지사, 해양경찰청장 및 자치구의 구청장 등에게 통보하여야 한다. 그러나 해운법에 의해 내항여객운송사업의 면허를 담당하는 해양수산부는 해상여객운송사업의 면허신청을 받은 때에 그 내용에 관하여 관계기관에게 통보할 의무가 없다. 이와 같이 내항여객운송사업과 도선사업의 인·허가 관청이 이원화되어 있음에도 불구하고, 내항여객운송사업의 면허신청에 관하여 도선사업을 면허 및 신고 업무를 담당하는 해양경찰청이나 시·도에서 해양수산부로부터 그 내용을 통보받지 못하기 때문에 이미 내항여객운송사업 면허 신청이 된 영업구역에 대해 도선사업을 준비하는 등의 문제점이 있다.

② 내항여객운송사업 및 유선사업

하천이나 호소에서 유선사업을 하는 경우 기존 해운법에 의한 연안여객운송사업과 경쟁이 되지 않으나, 영업구역이 바다인 경우 내항여객운송업체가 운항하는 항로와 중복되는 경우가 발생되고 있다. 특히 해양관광수요의 증대에 따라 동일 항로상의 경쟁이 확산되고 있다.

2000년도에 여수에서 발생한 유선사업자인 국동 유람선과 내항여객운송사업자인 (주) 대흥해운간에 여수-사도간의 운항을 둘러싼 영업구역에 대한 분쟁은 해운업법상의 내항여객운송사업과 유선및도선사업법상의 유선사업간의 영업구역에 대한 법률규정이 명확하지 않음을 보여주는 좋은 사례⁷⁾이다. 유선사업자가 출항

7) 국동유람선은 유선사업면허를 보유한 업체로서 영업구역을 여수 돌산대교에서 오동도 일주,

지를 출항해서 중간기착 없이 기항지로 돌아오는 유람선업을 수행할 경우는 내항 부정기여객운송사업이나 내항정기여객운송사업과 영업범위에 중복이 되지 않으나 여수의 예와 같이 중간 기착할 경우는 문제가 된다. 법률 규정은 유선사업자가 어업, 관광 기타 위락을 목적으로 한 유선승객을 중간 기항지에 기착시키고 그 인원을 그대로 재승선 시키는 경우는 선박이 일정항로를 취항하는 것이 아닌 ‘유선 및도선사업법’ 제3조에서 정한 영업구역에서 사업을 하는 행위로서 ‘해운법’에서 정하고 있는 내항정기여객운송사업과 내항부정기여객운송사업에 해당되지 않는다고 해석할 여지가 있기 때문이다. 반면에 ‘해운법’ 제3조 제2항의 내항부정기여객운송사업의 정의에서는 국내항(해상 또는 해상과 연결한 내륙수로에 소재한 장소로서 상시적으로 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함한다)간에 일정한 항로 또는 일정표에 의하지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업이라고 규정하고 있어 출항지와 기항지가 동일한 경우가 아니면 모두 내항부정기여객운송사업으로 해석될 소지가 있다.

2) 보험관련 규정상의 문제점

해양레저활동 중 발생한 사고에 대하여 보장제도가 필요하다. 사업자가 사업을 영위하는 과정에서 자신의 과실로 인하여 발생하는 현재 국내 보험회사 상품들 가운데 피보험자의 과실로 인해 제3자에게 인적, 물적 손해를 입혀 법률적 배상책임이 발생할 경우 그 손해를 보상하는 상품으로서 여러 가지 종류의 배상책임보험이 판매되고 있다. 이러한 배상책임보험 가운데 유·도선 배상책임보험이 있는데 이는 선박으로 여객을 운송 중 발생하는 사고로 여객에게 입힌 신체장해손해를 보상하는 것이며 유선 및 도선사업자를 가입대상으로 하고 있다. 한편 수상레저사업자와 낚시어선업자의 경우는 승객 및 이용자의 피해보전을 위하여 자동차손해배상법 제3조제1항의 규정에 의한 금액 이상으로 보험이나 공제에 가입하고 있다.

돌산대교에서 소경도 일주, 돌산대교에서 가막만 일주, 돌산대교에서 돌산도 일주, 돌산대교에서 소리도 일주로 하고 있었으나 2000년 2월 돌산대교에서 사도 일주를 추가하면서 사도에 기착하는 면허사항 변경을 여수해양경찰서에 신청하였다. 이에 대하여 여수해양경찰서는 사도지역 바닷길이 열리는 시기에 단체관광객을 유치하고 사도일주 및 중간 기착하는 것으로 하며, 면허기간도 2000년 3월 18일부터 같은 해 6월 3일까지로 한정하도록 변경허가를 했다.

이로 인하여 여수/사도-둔병 항로간을 운항하는 연안여객운송업체인 (주)대흥해운과 영업구역에 대한 분쟁이 발생하였다.

이러한 배상책임보험은 사업 신고필증이 교부된 사업자를 대상으로 하는 것이므로 유·도선사업자, 낚시어선업자 및 수상레저사업자만 가입이 가능하다. 그러나 수상레저안전법에서는 개인용 해양레저장비를 언급하지 않고 있으며 이들을 이용한 영업행위에 대해 법적 사업장으로 인정하지 않고 있기 때문에 보험의 대상에서 제외되어 있다. 이로 인한 무보험자들의 운전사고에 의한 피해가 속출하고 있다. 또한 수상레저업자와 낚시어선업자가 가입하는 보험은 자동차손해배상법 시행령에서 정하고 있는 책임보험 한도액까지만 가입하고 있어서 피해자에 대한 충분한 보상이 어려운 실정이다.

2. 해양레저사업 안전관리부문의 문제점

1) 해상레저사업별 문제점

(1) 해상여객운송사업

앞에서 살펴본 바와 같이 해상여객운송사업의 안전관리에 대하여는 현재로서는 큰 문제는 없다. 다만 내항여객운송사업의 경우는 정부가 IMO의 ISM Code의 국내이행 법률인 해상교통안전법(법 제10조)의 개정에 의해 내항선 안전관리체제를 금년 7월 1일부터 단계적으로 시행함에 따라 해운법 제23조에 의해 운영되고 있는 내항여객선 운항관리체제하의 운항관리자의 역할에 대한 문제가 제기되고 있다.

IMO는 선박 및 사업장의 안전경영체제 구축을 통하여 안전관리능력을 향상시킴으로써 해상에서의 인명과 재산의 피해를 방지하고 해양환경의 보호하기 위하여 국제안전관리규약(International Safety Management Code : ISM Code)을 제정하였다. 이 규약은 선주 또는 선주와의 계약에 의해 선박운항에 관하여 책임을 지는 자(회사)가 의무주체로 되어 있으며, 안전관리체제(SMS : Safety Management System)의 책정·실시, 육상책임자의 선임, 안전관리매뉴얼의 작성 및 선박비치, 긴급사태에 대한 준비 및 대응을 위한 절차의 확립, 선박·장비유지를 위한 절차의 확립 등을 내용으로 하고 있다. 그리고 선장에 대해서는 선내 안전관리체제의 실시, 회사에 대한 보고 등을 의무로 정하고 있다. 그리고 주관청 등이 실시하는 안전경영체제의 심사, 기항국 정부에 행하는 검사(PSC : Port State Control) 등에

의하여 그 실효성을 확보하도록 되어 있다. 또한 주관청에 의한 심사는 선박의 기국정부 책임하에서 실시되며, 심사에 합격한 회사 및 선박에 대하여 각각 증서 등을 발급하게 된다.

우리나라는 ISM Code의 내용을 총톤수 500톤 이상의 일반 외항선에 대해서는 2001년 7월부터 수용하여 선박 및 사업장의 안전관리체제를 구축하였으며, 내항선에 대해서는 해상교통안전법의 개정하여 총톤수 500톤 이상의 내항선은 2002. 7. 1부터 단계적으로 안전관리체제를 수립하도록 의무화하였다(해상교통안전법 제10조).

이에 따라 내항여객선의 안전관리는 해운법에 의한 내항여객선 운항관리체제와 해상교통안전법에 의한 내항선 안전관리체제가 존재하게 되었다. 현재 ISM Code를 국내법으로 수용하여 새로운 안전관리체도를 도입하는 과정에서 기존의 운항관리자에 의한 여객선 안전운항관리체도를 내항선안전관리체제로 일원화하는 논의가 있다. 이는 외국과 같이 여객선의 안전관리체제를 운항관리자에게 위탁하는 체제에서 선주중심의 안전관리체제로 전환하자는 것이다. 지금까지 운항관리자는 이익의 극대화를 추구하는 선주와 안전을 중시하는 해양수산부 및 해양경찰청 등 정부의 중간에서 운항기술을 바탕으로 중요한 역할(중재자)을 수행해 왔다. 이러한 운항관리체도는 우리나라 내항여객선의 안전을 담보하는 중요한 장치였는데 IMO의 ISM Code를 국내법으로 수용하는 과정에서 안전관리체제를 일원화시키는 취지에서 여객선 운항관리체도를 폐지하고 내항선 안전관리체제로 대체하자는 주장이 제기되고 있다.

(2) 유선 및 도선사업

유선사업의 승객을 싣고 나르는 행위로 유선및도선사업법은 승객의 안전을 보호하는 측면에서 유선사업자 및 선원에게 안전운항의무를 부과하고 있다. 즉, 유선사업자 및 선원에게 선박의 안전 점검, 기상상태를 확인하는 등 출항 전에 안전운항에 필요한 조치를 할 의무를 부과하고 있으며, 출항 후에는 승객에게 위해가 없도록 수면의 상황에 따라 안전하게 유선을 조종할 의무를 부과하고 있다(법제12조). 또한 음주·약물중독 상태에서의 선박조정행위를 금지하고, 총톤수 5톤 미만의 선박중 시·도지사 또는 해양경찰청장이 당해 영업구역의 수심·수세·운항거리 등을 고려하여 구명동의를 착용이 필요하다고 인정하여 지정하는 선박은 승객등 승선자 전원에게 구명동의를 착용토록 할 의무를 부과하고 있다. 그 외 운송사업자로

서 승객에 대하여 당연히 지켜야하는 의무와 선박의 안전운항을 위하여 필요한 사항으로 유선사업자 및 선원에게 부여한 의무는 다음과 같다.

- i) 보호자를 동반하지 아니한 14세미만의 자, 술에 취한 자,⁸⁾ 정신이상자, 언동이 수상하다고 인정되는 자 또는 전염병환자에게 유선을 대여하거나 승선하게 하는 행위
- ii) 정원을 초과하여 승선하게 하는 행위
- iii) 요금 외의 금품을 요구하는 행위
- iv) 정당한 사유 없이 운항을 기피하는 행위
- v) 무리하게 승선을 권유하거나 정당한 사유 없이 승선 또는 대선을 거부하는 행위
- vi) 유선내에서 주류를 판매하거나 제공하는 행위 또는 유선내에 주류를 반입하도록 하는 행위. 다만, 관광진흥법에 의하여 등록된 관광유람선과 길이 24미터이상으로 총톤수 50톤 이상인 유선은 제외한다.
- vii) 음란행위 기타 선량한 풍속을 해하는 행위
- viii) 영업시간외에 항행하거나 영업구역외 또는 항행구역(배를 매어두는 장소와 영업구역이 격리되어 있는 경우의 그 구간을 말한다. 이하 같다)외에서 항행하는 행위
- ix) 폭발물·인화물질 등 위험물⁹⁾을 일반승객과 함께 반입하거나 운송하는 행위 (위험물 보관시설 등 격리시설을 설치하여 선원 등 종사자가 안전하게 관리할 수 있는 경우를 제외한다)
- x) 하천·호소 또는 바다에 유류·분뇨·폐기물을 버리는 행위

유선사업자, 선원 및 기타 종사자는 매년 8시간이내에서 운항규칙 등 수상교통의 안전에 관한 과목, 생존기술, 응급조치, 인명구조용 장비 사용법 등 수난구호에 관한 과목과 기타 유도선사업 및 유도선의 안전운항에 관하여 필요한 과목 등 유선의 안전운항에 필요한 교육을 받아야 한다.

한편 유선및도선사업법은 유선의 승객에 대해서도 안전수칙 준수와 운항질서

8) 다만 선내 주류반입이 허용된 선박, 즉 관광진흥법에 의하여 등록된 관광유람선과 길이 24미터 이상, 총톤수 50톤 이상인 선박에서 술에 취한 자는 제외한다.

9) 반입이나 운송이 금지되는 폭발물·인화물질 등 위험물은 화학·폭약·탄약 등 폭발물, 고압가스 및 인화성 액체류로서 위험물선박운송 및 저장규칙 제2조제1호 및 제2호에 규정된 위험물 및 산적 액체위험물을 말한다.

유지 및 위해방지를 위한 주의의무를 부과하고 있다. 유선의 승객에게 요구하는 금지행위는 다음과 같다.

- i) 정원을 초과하여 승선을 요구하는 행위
- ii) 유선사업자·선원 기타 종사자의 구명동의 착용지시 기타 안전운항 및 위해방지를 위한 주의사항이나 지시에 위반하는 행위
- iii) 주류의 판매나 제공이 허용되지 아니한 선박의 선내에서 술을 마시거나 기타 선내의 질서를 문란하게 하는 행위
- iv) 인명구조용 장비나 기타 유선의 설비를 파손하여 그 효용을 해하는 행위
- v) 음란행위 기타 선량한 풍속을 해하는 행위
- vi) 폭발물·인화물질 등 위험물을 반입하는 행위

(3) 낚시어선업

낚시어선업법도 낚시어선업자와 선원의 안전운항의무를 부여하고 있다. 즉, 낚시어선업자 및 선원에게 안전운항을 위하여 필요한 경우에는 승객으로 하여금 구명동의를 착용하도록 할 의무와 정원을 초과한 승객의 승선을 금지할 의무를 부과하고 있다. 그리고 낚시어선업자 및 선원에게 약물중독 또는 음주상태에서 낚시어선의 조종을 금지하고 있다.

한편 2001년 7월의 낚시어선업법의 개정 및 2002년 5월의 하위법령 개정으로 낚시어선업자의 안전운항의무가 추가되었다. 즉, i) 승객 등에게도 약물중독 또는 음주상태에 있는 낚시어선업자 또는 선원에게 낚시어선을 조종하게 하는 것을 금하고,¹⁰⁾ ii) 낚시어선업자 및 선원이 술에 취하였는지의 여부를 확인하기 위하여 낚시어선의 안전점검을 실시하는 시·군소속 공무원과 경찰공무원으로 하여금 음주여부를 측정할 수 있도록 하고, 음주측정결과 낚시어선업자 및 선원이 혈중알콜 농도 0.08이상의 음주상태에 해당하는 때에는 어선의 조종·조종지시·승선 등에 관한 제한조치를 할 수 있도록 하는 규정을 신설하였다.

유선의 경우는 관광진흥법에 의하여 등록된 관광유람선과 길이 24미터이상으로 총톤수 50톤 이상인 선박만 선내 주류반입을 허용하고 있다. 그러나 낚시어선의 경우는 법 제정 당시에 규정하고 있던 주류판매 및 제공에 대한 규제 규정이 1997년 규제완화 차원에서 삭제됨으로서¹¹⁾ 주류의 판매 및 제공에 대하여 특별한

10) 후단의 경우는 2002. 5. 13 개정시 추가된 사항임.

11) 1997년 법 개정 전 낚시어선업법상의 낚시어선업자의 안전운항의무(제11조)는 다음과 같다

제한 규정을 두고 있지 아니다.

한편 앞에서 살펴본 바와 같이 유선의 경우는 이용승객에 대하여 상당한 제약을 두고 있으나 낚시어선의 이용승객에 대하여 특별한 의무를 부과하지 않고 있다. 2002년 5월 개정에서 시장·군수가 낚시어선의 안전운항을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 낚시어선의 승객이 준수하여야 하는 사항을 정할 수 있다는 규정만 신설하고 있다.

또한 유선의 경우는 면허 또는 신고시 영업구역과 영업시간을 정하고 있다. 유선 영업에서 영업시간과 영업구역을 정하고 있는 것은 그 선박의 톤수와 성능을 고려한 운항안전을 위한 조치이다. 그러나 낚시어선의 경우는 선박의 성능과 안전을 고려한 영업시간이나 영업구역에 대한 제한이 없다. 2002년 5월에 낚시어선업법의 일부를 개정하여 영업구역에 관한 규정을 신설하였다. 그러나 이는 낚시어선업 신고를 한 지방자치단체의 관할범위내에서 영업행위를 하고 타 지방자치단체의 관할범위를 침범하는 것을 막음으로써 영업질서의 혼란을 방지하기 위한 것으로 운항안전과 관련된 영업구역의 제한이 아니다. 낚시어선업의 대상선박이 10톤 이하의 소형선박이고, 성능면에서도 유선보다 월등하지 못함에도 불구하고 유선과 같이 야간운항에 필요한 조명시설이나 안전운항 시설 및 장비를 갖추지 아니한 낚시어선에 대해서도 영업구역과 영업시간에 대한 제한을 두지 아니한 것은 문제이다.

(4) 수상레저사업

수상레저안전법의 제정목적은 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하는 것이다. 수상레저안전법 제1장은 총칙이며, 제2

-
- i) 낚시어선업자 및 선원은 출항 전에 낚시어선의 안전을 점검하고 기상상태를 확인하는 등 안전운항에 필요한 조치를 하여야 하며 안전운항의 확보가 곤란하다고 인정되는 경우에는 운항하여서는 아니 된다.
 - ii) 낚시어선업자 및 선원은 음주·약물중독 기타사유로 정상적으로 낚시어선을 조종할 수 없는 때에는 낚시어선을 조종하여서는 아니 된다.
 - iii) 낚시어선업자 및 선원은 안전운항을 위하여 필요한 경우에는 승객으로 하여금 구명동의를 착용하도록 하여야 한다.
 - iv) 낚시어선업자 및 선원은 다음 각호의 행위를 하여서는 아니된다.
 - 보호자를 동반하지 아니한 만 14세미만의 자 또는 술에 취하여 심신이 미약한 자를 낚시어선에 승선시키는 행위
 - 정원을 초과하여 낚시어선에 승선시키는 행위
 - 신고한 승선료 외의 금품을 요구하는 행위
 - 낚시어선 안에서 주류를 판매하거나 제공하는 행위

장은 조종면허, 제3장은 안전준수의무, 제4장은 안전관리 등으로 안전에 관한 내용을 담고 있고, 동법 제5장에서 규정하고 있는 수상레저사업에서도 사업자의 등록, 이용요금신고, 보험가입, 안전검사, 사업자의 안전등 조치, 영업제한 등 안전에 관한 내용을 담고 있다.

수상레저안전법은 종래 해상교통안전법, 유선 및 도선법, 선박직원법 및 선박안전법 등에서 특정레저활동에 대하여 부분적 개별적으로 규제해온 안전관리에 관한 사항들을 종합적이고 체계적으로 관리할 수 있는 법제도를 마련한다는 차원에서 제정되었다. 그러나 수상레저안전법이 정하고 있는 안전관리 규정은 타 레저관련법 즉, 유선및도선사업법이나 낚시어선업법에 비해 상대적으로 강화되어 형평성 논란이 야기되고 있다. 예컨대 인명구조요원의 경우 타 법률규정보다 강화되어 있다. 반면에 동호인을 중심으로 그 활동이 상당히 활성화되어 있는 스포츠 잠수를 법 적용대상으로 포함시키지 않고 있다. 따라서 정부기관에서 발행하는 스포츠 잠수 면허제도가 없다. 다만 국내에서 활동중인 대한체육회산하의 대한수중협회와 한국잠수협회 등 2개의 다이빙 단체들에 의한 자체 발급된 「C 카드」라는 자체자격제도가 인정되고 있다. 또한 스포츠 잠수는 생활체육 기능을 담당하지만 문화관광부 생활지도자 양성종목에는 배제되어 있다. 현재 수중다이빙 자격증은 각 단체별로 각각의 자격기준과 교육을 적용하고 있기 때문에 각 등급별 능력평가에 객관성이 결여되어 있다. 또한 각 협회의 회원유치경쟁으로 자격증 발급의 공정성에도 의문이 있다. 또한 장비 전문업체는 반드시 자격증 소지여부를 확인하고 각종 잠수장비를 판매하거나 임대하여야 함에도 불구하고 영업이익을 우선하여 안전을 위한 확인절차를 생략하고 있다.

2) 구조체계

조난된 사람 및 선박 등의 수색·구조 및 보호에 필요한 사항을 규정하고, 해상에 있어서의 수색 및 구조에 관한 국제협약¹²⁾을 수용함으로써 조난사고로부터 인명

12) SAR(Search and Rescue) 협약 : 1979년 4월에 채택되었으며 우리나라는 1994년 11월에 동 협약에 가입함. 동 협약은 연안국이 자국의 주변해역에서 적절한 수색 및 구조업무를 행하기 위한 국내제도를 확립하고 해상교통이 빈번해짐에 따라 각국이 서로 협력하여 국제적인 수색 및 구조계획을 수립하기 위하여 제정됨. 이를 달성하기 위하여 세계적인 수색 및 구조조직간의 협력체계구축, 국가간의 조정 및 항공업무와의 조정, 수색 및 구조활동에 필요한 준비행위와 절차 등에 관한 규정을 둬. 즉 해난사고시 인명구조를 전세계적인 규모로 신속

과 재산의 보전에 이바지함을 목적으로 수난구호법이 1994. 12. 22에 제정되었다. 이 법에 정의된 수난구호라 함은 해상 또는 하천에서 조난된 사람·선박·항공기 등의 수색구조 및 구조된 사람·선박·물건의 보호관리와 사후관리에 관한 업무를 말한다.

이 법에서는 정부 및 지방자치단체가 수난으로부터 인명과 재산을 보호하고 효율적인 수난구호를 위하여 필요한 시책을 강구하고, 정부는 매년 수난대비계획을 수립·시행하도록 하고 있다. 수난구조활동과 관련해 수난구조업무의 관할, 구조본부·지부의 설치, 구조대의 운영, 조난사실의 신고, 항행선박의 구조지원 등을 규정하고 있다. 해상에서의 수난구호는 그 해역을 관할하는 해양경찰서장이 행하고 하천에서의 수난구호는 그 지역을 관할하는 소방서장이 행하고 있다. 해상에서의 수난구호업무의 효율적인 수행과 수난구조활동의 국제협력을 위하여 해양경찰청에 중앙구조조정본부를 두며, 해양경찰서에 구조조정본부(이하 “구조본부”라 한다) 또는 구조지부를 설치하고 구조본부 및 구조지부의 장은 수난구조업무를 효율적으로 수행하기 위하여 해상특수기동대를 운영한다. 그리고 조난선박의 선장·소유자, 조난사실을 발견한 자 및 조난신호를 수신한 자는 가까운 구조본부의 장 등에게 즉시 조난사실을 신고하여야 하고, 조난현장의 부근을 항행하는 선박이 구조요청을 받은 때에는 신속한 인명구조를 위하여 최대한 지원하여야 한다. 그리고 조난신호의 수신, 선위통보 및 통신설비 등의 이용에 관한 사항을 정하고 있으며, 선장은 선박이 항구 또는 포구로부터 출항하거나 해양경찰청장이 지정·고시하는 선위통보해역에 진입한 때에는 구조본부의 장에게 선박의 위치를 통보하여야 하는 것으로 되어 있다.

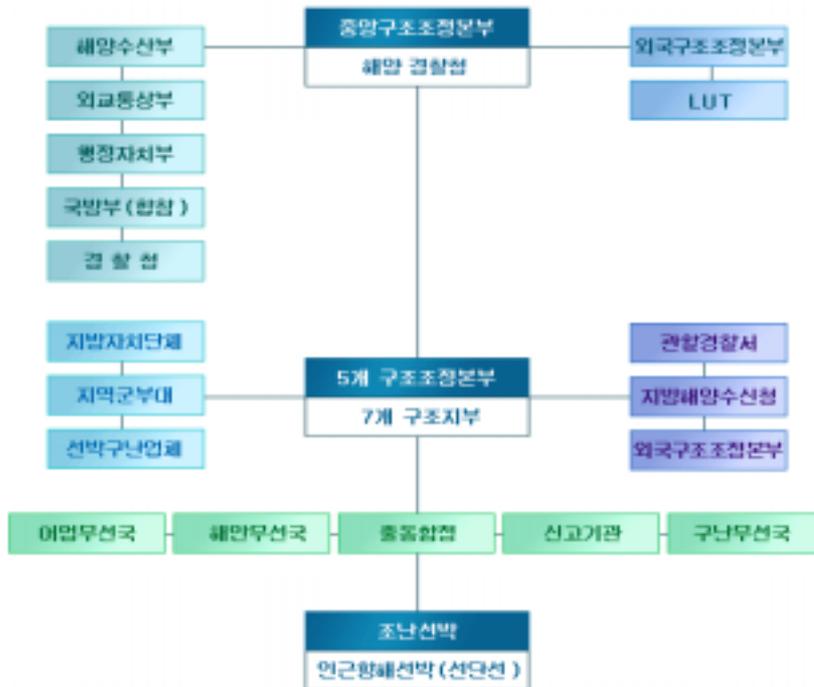
해상에서의 각종 안전사고예방 및 지도·단속, 구조 및 구급업무를 담당하고 있는 해양경찰청에서 해양레저활동과 관련된 업무를 수행하는 부서는 선박과 인명의 안전에 관련된 지도·감독기능을 수행하면서 제반사항을 관장하는 해상안전과와 사고발생시 인명 및 재산의 보호를 위한 구난의 계획 및 실행을 하는 경비구난과가 있다. 해안을 중심으로 발생하는 안전사고에 대해서는 관할 소방서의 구조대에 의한 구조활동이 펼쳐지기도 한다. 하지만 아직 우리나라에서는 민간단체로서의 전문구조기관은 없다.

수난구호법을 근거로 해양경찰청의 주관하에 구축된 긴급구난체계를 살펴보면,

하계 수행하는 것을 목적으로 성립되었으며, 강제적인 것이 아니고 자발적인 제도임.

해양경찰청장을 중앙구조조정본부장으로 하는 해상구조체제를 일원화하여 해역별로 5개의 구조조정본부(RCC : Rescue Coordination Center, 본부장 : 해양경찰서장)와 7개의 구조지부구조지부(RSC : Rescue Sub Centers, 지부장 : 해양경찰서장)를 설치·운영하고 있으며 구조조정본부에 우선적으로 항공요원 및 잠수요원으로 구성된 구조대를 편성 운영 중에 있다(<그림 3-1> 참조).

<그림 3-1> **수색 및 구조 체계**



한편 우리나라는 각 구조조직 간의 책임구역은 정밀하게 구분하고 그 경계가 인접되게 하는 것이 필수적인 점을 고려하여 각 구조본부간의 책임구역을 정하고 있다(<표 3-2> 참조).

수색구조 조직의 책임 구역

<표 3-2>

본부명	위치	관할해역	소속지부
인천 구조 조정 본부	인천 해양 경찰서	북위 40도 00분 동경 121도 50분 북위 40도 00분 동경 121도 00분 북위 35도 26분 동경 121도 00분 북위 35도 26분 동경 126도 22분 45초점을 순차적으로 연결한 선내의 해역 중 외국의 영해를 제외한 해역	태안, 군산경찰서
목포 구조 조정 본부	목포 해양 경찰서	북위 35도 26분 동경 126도 22분45초 북위 35도 26분 동경 121도 00분 북위 32도 14분 동경 121도 00분 북위 34도 00분 동경 126도 15분 북위 34도 00분 동경 127도 00분 북위 33도 15분 동경 128도 00분 북위 34도 59분 동경 128도 00분점을 순차적으로 연결한 선내의 해역 중 외국의 영해를 제외한 해역	여수 해양경찰서
부산 구조 조정 본부	부산 해양 경찰서	북위 34도 59분 동경 128도 00분 북위 33도 15분 동경 128도 00분 북위 33도 12분 동경 128도 05분 북위 34도 40분 동경 129도 10분 북위 35도 00분 동경 130도 00분 북위 35도 39분 동경 131도 18분 북위 35도 39분 동경 129도 27분점을 순차적으로 연결한 선내의 해역 중 외국의 영해를 제외한 해역	통영, 울산 해양경찰서
동해 구조 조정 본부	동해 해양 경찰서	북위 35도 39분 동경 129도 27분 북위 35도 39분 동경 131도 18분 북위 37도 20분 동경 135도 00분 북위 40도 00분 동경 135도 00분 북위 40도 00분 동경 127도 58분점을 순차적으로 연결한 선내의 해역 중 외국의 영해를 제외한 해역	속초, 포항 해양경찰서
제주 구조 조정 본부	제주 해양 경찰서	북위 34도 00분 동경 126도 15분 북위 34도 00분 동경 127도 00분 북위 33도 15분 동경 128도 00분 북위 33도 12분 동경 128도 05분 북위 32도 30분 동경 127도 30분 북위 30도 00분 동경 125도 25분 북위 30도 00분 동경 121도 00분 북위 32도 14분 동경 121도 00분 북위 34도 00분 동경 126도 15분점을 순차적으로 연결한 선내의 해역 중 외국의 영해를 제외한 해역	

해양경찰청은 해양레저활동의 급증으로 인한 해안가 및 도서 주변의 레저활동인들의 안전과 천해에서의 인명구조 및 환자수송에 대비하여 취약 항·포구에 지서·신고소를 운영하며 순찰정 및 인명구조용 보트를 배치하여 운영하고 있다.

그러나 현재의 해난구조체제가 주로 대형 해난사고에 대한 대응을 중심으로 구축되어 있어서 개인이 소형의 장비를 이용하는 레저활동 중의 조난에 대해서는 다소의 문제가 있다. 수상레저활동의 사고현황을 보면, 기구별로는 모터보트나 수상오토바이에 의한 사고가 많고, 원인별로는 운항부주의나 정비불량사고이며, 유형별로는 전복 건수가 증가하고 있다(<표 3-3> 참조). 이와 같이 해양레저활동에 의한 사고는 대부분 신속한 구조가 필요한 유형이지만, 대다수 해양레저활동자들은 비상시 연락할 수 있는 통신장비를 수단을 갖추고 있지 아니하다.

〈표 3-3〉 해양레저활동의 사고 현황

○ 기구별

단위 : 건 / 명

기구별	년도별	계	모터 보트	고무 보트	수 상 오토바이	기 타 동력기구	무동력 기 구
총 계	2000	14/13	6/6	3/2	5/5		
	2001	20/30	4/9	2/0	5/9	1/1	8/11
	2002	18/18	4/5	3/0	2/4	1/0 (요트)	8/9

○ 원인별

단위 : 건

원인별	년도별	계	운 항 부주의	기 관 정비불량	기 타
총 계	2000	14	8	3	3
	2001	20	9	3	8
	2002	18	11	4	3

○ 유형별

단위 : 건

기구별	년도별	계	전복	기관고장	충돌	기타
총 계	2000	14	2	3	4	5
	2001	20	1	3	8	8
	2002	18	7	4	3	4

해양경찰청의 구난체계가 아무리 잘 갖추어져 있다하더라도 조난자의 신고가 제대로 접수되지 않는다면 제 역할을 다할 수 가 없다. 전국 해안을 따라 지서 및 신고소가 설치되어 있고 인원과 장비가 배치되어 있으나(<표 3-4> 참조), 조난자들이 다급한 상황에서 신고를 할 수 있는 연락체계가 갖추어져 있지 못하다는 것이다. 해안무선국 및 위성을 이용한 조난신호 접수통신체제를 갖춘 해양경찰청의 조난신고체제하에서는 해양레저활동을 하는 이들이 대개 동호인 단위나 개인적으로 활동하고 선박의 무선설비를 갖추고 있지 않은 상태로 활동하므로 조난발생시 해양경찰청으로 직접신고가 어려운 실정이다. 한편 개인이 휴대하고 있는 휴대용 이동전화의 보급에 따라 어디서나 연락이 가능하지만 해상에서는 통화범위의 제약이 많아서 실제 비상연락 도구로 사용하기에는 문제가 있다. 또한 119 구조대의 신고처럼 일반인이 쉽게 이용할 수 있는 통신채널이 없어 실제 이용에 한계가 있으므로 개선의 필요가 있다.

〈표 3-4〉 해양경찰청 구조인원 및 장비 현황

구 분	보 유 현 황	비 고
합 정	45척	200톤 이상
헬 기	4대	부산, 제주 각 1대, 인천 2대 배치, 목포, 동해 각 1대 배치예정
모 터 보 트	207척	
특수구조요원	19명	부산 14명, 인천 5명
경비구난 인원	371명	기능별 정원 기준
지서·신고기관 인원	653명	

자료 : 해양경찰청 내부자료.

3) 기상정보제공

현행 우리나라 기상정보에 관한 법으로는 기상업무법이 있는데 이 법은 재해의 예방, 교통안전의 확보 등 공공의 복리증진을 도모하기 위한 것이다. 이 법에서 예보란 관측된 결과를 기초로 기상 등에 관한 예상을 발표하는 것이며, 특보란 중대한 재해가 일어날 우려가 있음을 예상하여 주의를 환기하거나 경보를 하는 예보를 말한다.

기상청장은 기상 등에 관한 예보 또는 특보를 TV, 라디오, 신문 등 보도기관을 통하여 일반에게 알리고 특보의 경우에는 관계기관에도 통지한다. 그리고 일반의 이용과 선박의 안전운항을 위한 예보 및 특보는 정시 또는 수시로 <표 3-5>와 같이 구분하여 행한다.

해상교통안전법 제11조를 근거하여 폭풍, 태풍 등 기상악화시 지방해양수산청장이 해상특보를 기준으로 선박출항통제기준을 설정하여 선박의 선장 또는 선주에게 출항을 통제할 수 있도록 하고 있다. 이 경우 해상특보발표기준은 <표 3-6>과 같으며, 선박출항통제기준은 화물선과 여객선에 따라 차이가 있다. 우리나라의 기상정보관리체제는 전반적으로 부실한 상태이다. 태풍내습시 지방해양수산청에서는 지방기상청을 통한 남해동부, 동해남부 등 광역해역에 관한 기상정보만을 수집함에 따라 해역별 실제기상과는 풍향, 풍속, 파고 등이 상이할 수 있다. 또한 태풍내습시 기상발표 간격이 길고 해제시기도 오전·오후로 구분되어 발표되며 기상정보의 구체성도 결여되어 있다.

<표 3-5> 기상정보제공 종류

구 분		내 용
일반의 이용을 위한 예보	단기예보	3일 이내에 예상되는 바람, 기온, 강수 등에 관한 예보
	중기예보	10일 이내에 예상되는 기온, 강수 등에 관한 예보
	장기예보	11일 이상에 예상되는 기온, 강수 등에 관한 개괄적인 예보
일반의 이용을 위한 특보	주의보	폭풍, 폭풍우, 폭풍설, 대설, 호우, 건조, 해일, 파랑, 한파, 태풍 기타 악천후인 기상현상 등으로 재해가 일어날 우려가 예상될 때
	경 보	악천후인 기상 등으로 인하여 막대한 재해가 일어날 것이 예상되거나 재해가 곧 닥쳐올 것이 예상될 때
선박의 안전운항을 위한 예보 및 특보	해상예보	선박의 안전운항을 위하여 필요한 기상현상 등에 관한 예보
	해상특보	악천후인 기상현상 등으로 선박에 피해가 예상될 때에 발표하는 주의보 및 경보

자료 : 기상업무법.

항만관제실의 통신사가 지방기상청과 연결된 전용 기상수신설비(FAX)를 통하여 기상자료를 수신하여 지방대책본부의 관계자와 함께 경험에 의거하여 기상자료를 분석하기 때문에 태풍의 예상진로, 선박에 미치는 영향, 선박대피의 시기 및 장소 등을 판단하는 경우에 전문성이 결여될 우려가 있다.

입수된 기상정보 및 피항대책에 관한 사항을 비상연락체계, 항무통신, 지역언론매체를 통하여 전파하고 있으나, 각 기관 및 단·업체의 자체 비상연락체계의 미구축, 구체적인 무선국명칭·호출부호·호출주파수의 미지정 등으로 인해 실효성이 미흡하다. 그리고 재해대책본부 또는 관제실로부터의 기상정보가 지연전달 또는 미통보되는 경우도 발생하고 있다.

현재의 지역별 기상정보의 수집, 분석, 전달 체계를 보다 강화시킴으로써, 다양한 기상정보의 수집, 전문적인 기상분석 및 대책수립, 신속·정확한 정보전달체계의 구축이 요구되고 있다.

또한 지정 항만 및 어항을 제외한 지역의 소형선박 및 레저활동인들에게까지 기상정보가 정확히 전달되기 위한 연락체계가 없어 개인의 정보수집능력에 맡겨진 실정이어서 그에 따른 대책이 필요하다.

〈표 3-6〉 해상특보의 발표기준

종 류	주 의 보	경 보
폭 풍 (우설)	평균 최대풍속이 14m/s이고 이러한 상태가 3시간이상 계속될 것이 예상되거나 또는 순간 최대풍속이 20m/s이상 예상될 때. 다만, 이 기준에 비(20mm/h 이상) 또는 눈(5cm/h이상)이 동반될 때에는 각각 폭풍우주의보 또는 폭설주의보를 발표할 수 있다.	2평균 최대풍속이 21m/s이고 이러한 상태가 3시간이상 계속될 것이 예상되거나 또는 순간 최대풍속이 26m/s이상 예상될 때. 다만, 이 기준에 비(30mm/h 이상) 또는 눈(10cm/h이상)이 동반될 때에는 각각 폭풍우경보와 폭설경보를 발표할 수 있다.
해 일	해저지진 또는 기타의 원인으로 해안 지대 침수가 예상될 때	해저지진 또는 기타의 원인으로 해안 지대 침수가 예상될 때
파 랑	폭풍현상이 없이 해상의 파도가 3m이상 예상될 때	폭풍현상이 없이 해상의 파도가 6m이상 예상될 때
태 풍	태풍의 영향으로 평균 최대 풍속이 14m/s이상의 폭풍 또는 호우, 해일 등으로 재해가 예상될 때	태풍의 영향으로 평균 최대풍속이 21m/s이상의 폭풍 또는 호우, 해일 등으로 재해가 예상될 때

자료 : 해운항만청고시 제91-29호.

제 4 장 일본의 해양레저사업 관련법률 및 안전관리제도

1. 일본의 해양레저사업 관련법률

1) 해양레저사업 관련법률 현황

일본의 경우 해양레저사업 관련법률은 해상운송법과 유어선업법¹³⁾이 있다. 해상운송법은 우리나라의 해운법과 유·도선사업법의 내용을 담고 있는 법률이며, 유어선법은 우리나라 낚시어선업법에 해당하는 법률이다.

한편 일본은 우리나라의 수상레저안전법과 같은 수상레저에 관한 별도의 법이 없고, 기존법에서 최소한 필요한 사항만 추가하고 있다. 즉 선박이나 기구 등의 설비안전은 선박안전법, 운항자의 자격 등에 관하여는 선박직원법의 일부개정을 통해 규율하고 있다.

2) 해상운송법

(1) 법률구성

일본 해상운송법은 총 6장 55개의 조문으로 구성되어 있다. 제1장은 총칙으로 법 목적과 정의규정이며, 제2장은 선박운항사업에 대한 규정이다. 제3장은 선박대여업, 해운중개업 및 해운대리점업 등 해운부대사업을 규정하고 있고, 제4장은 선박운송사업에 사용되는 선박의 규격 및 선급에 관하여 규정하고 있다. 제5장은 잡칙이고, 제6장은 벌칙규정이다.

(2) 목적 및 정의

이 법률은 해상운송사업의 운영을 적정하고 합리적으로 함으로써 해상운송 이용자의 이익을 보호하는 동시에 해상운송사업의 건전한 발달을 도모하고 공익을 증진시키는 것을 목적으로 하고 있다. 이 법률은 우리나라의 해운법에 해당하는 것으로 해상운송사업을 선박운항사업, 선박대여업 및 해운중개업 및 해운대리점으로 구분하고 있다.

13) 정식명칭은 ‘遊漁船業の適正化に關する法律’임.

(3) 선박운항사업의 구분

일본 해상운송법상의 선박운항사업은 해상에서 선박이나 화물을 운송하는 사업으로 항만운송사업을 제외한 사업이다(법 제2조 2호). 선박운항사업은 정기항로사업과 부정기항로사업으로 구분하고 정기운항사업은 다시 여객정기항로사업과 화물정기항로사업으로 나누고 있다. 여객정기항로사업은 여객선(13인 이상의 여객정원을 가진 선박)으로 사람을 운송하는 정기항로사업을 말하는 데, 일반여객정기항로사업과 특정여객정기항로사업으로 나누고 있다(법 제2조 3호 내지 4호). 특정여객정기항로사업은 특정한 자의 수요에 대응해서 특정의 범위의 사람을 운송하는 여객정기항로사업을 말한다(법 제2조 5호 및 제19조의 3). 일반여객정기항로사업은 우리나라의 내항정기여객운송사업에 해당되는 사업을 말하며, 우리나라의 외항정기여객운송사업인 대외여객정기항로사업 즉, 일본의 국내항과 일본이외의 항간 또는 이론이외의 지역의 항간을 항로로 정하여 운항하는 사업과 구별하고 있다(법 제19조의 4).

부정기항로사업은 화물부정기항로사업과 여객부정기항로사업, 특정범위의 여객부정기항로사업, 대외여객부정기항로사업으로 구분하고 있다(법 제20조의 2 및 제21조). 여객부정기항로사업은 그 성질상 합승여객을 운송할 수 없다. 그러나 육상과 선박 또는 해상의 특정장소간의 항로, 기점이 종점과 일치하는 항로로서 기항지가 없는 항로를 운송하는 경우에만 합승여객을 운송할 수 있도록 허용하고 있다(법 제21조의 2 참조). 우리나라의 외항부정기여객운송사업은 일본의 대외여객부정기항로사업이며, 우리나라의 유선 및 도선사업은 일본의 여객부정기항로사업 또는 여객정기항로사업에 해당된다.

(4) 일반여객정기항로사업

일반여객정기항로사업자는 항로마다 신청서를 국토교통대신에게 제출하여 허가를 받아야 한다(법 제3조). 신청서의 기재사항과 신청서에 첨부하여 제출할 사업계획서에 포함될 내용 등은 우리나라 해상여객운송사업 면허조건과 크게 다르지 아니하다.

허가기준 및 허가 결격사유(법 제4조 및 제5조), 선박운항계획의 작성 및 신고(법 제6조), 운임 및 요금의 결정 및 신고와 공시(법제8조 및 제10조), 운송약관의 제정 및 신고(법 제9조), 사업계획 및 운항계획의 변경(법 제10조 및 제11조), 운송의무 및 부당한 차별 금지 조항(법 제12조 및 제13조)등에 관한 규정도 우리나라

해운법상의 해상여객운송에 관한 규정과 유사하다. 그러나 일본 해상운송법은 국토교통대신이 여객의 이익보호를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에 일반여객정기항로사업자가 여객의 운송과 관련해서 지불할 손해배상을 위한 보험계약을 체결하도록 명령할 수 있는 규정을 두고 있다(제19조의 2의 2).

(5) 특정여객정기항로사업 및 여객부정기항로사업

일본 해상운송법은 특정여객정기항로사업에 관하여 일반여객항로사업에 준하여 규정하고 있다. 즉, 허가신청서의 제출 및 부가서류에 관한 사항, 운항관리규정 작성 및 신고, 사업계획의 변경, 사업정지 및 허가 취소일반여객정기항로사업자에 대한 각종 명령권, 사업의 양도 및 지위승계(법 제19조의 3) 등에 관한 규정을 특정여객정기항로사업자에게도 동일하게 적용하고 있다. 한편 여객부정기항로사업 역시 국토교통대신의 허가를 받아야 하며, 요금 및 운송약관의 결정 및 신고, 사업 변경 및 허가취소 및 보험계약체결, 사업의 양도 및 지위승계 등의 규정도 적용된다.

일본 해상운송법은 여객부정기항로사업자에 대하여 특히 금지행위에 대한 규정을 두어서 여객정기항로사업과의 관계를 명확히 정리하고 있다. 즉, 여객부정기항로사업자에 대하여는 육상과 선박 또는 기타해상의 특정장소간의 항로 또는 기점이 종점과 일치하는 항로로서 기항지가 없는 항로를 운항하는 경우에만 합승여객을 운송하는 것을 허용하고 있다(법 제21조의 2).

3) 유어선업법

(1) 구성

유어선업의 적정화에 관한 법률은 5개장 27개 조문으로 구성되어 있다. 제1장 총칙에 이어 제2장은 유어선업의 신청, 유어선업자의 의무인 기상정보수집, 이용자 명부 작성 및 이용자의 안전확보조치 등에 관하여 규정하고 있다. 제3장은 유어선업의 건전한 발전을 도모하기 위하여 전국유어선협회의 설립과 사업, 적정영업규정 및 유어선업단체에 관한 규정을 두고 있다. 제4장은 우리나라 법의 보칙에 해당하는 잡칙이며, 제5장은 벌칙규정이다.

(2) 목적 및 용어정의

유어선업법의 목적은 i) 유어선업을 영위하는 자의 업무의 적정한 운영 확보, ii) 유선사업자가 조직하는 단체의 적정한 활동 촉진을 통하여 유어선업의 건전한 발달을 도모하기 위하여 필요한 조치를 정하는 것이다, 이를 통해 궁극적으로는 유어선의 이용자의 안전의 확보 및 편리의 증진, 어장의 안정적인 이용 관계의 확보에 이바지하기 위함이다. 따라서 유어선업법은 유어선업의 허가를 비롯한 유어선업에 대한 규정이외에 유어선업협회 및 단체에 설립과 활동에 대한 법적 근거를 마련함으로써 동 단체를 통해 자율적 규율에 의해 유어선업의 발전을 촉진할 목적으로 제정되었다.

이 법에서 말하는 “유어선업”은 선박에 의해 승객을 어장(해면 및 농림수산부장관이 정하는 내수면에 속하는 것에 한정한다)에 안내해서 낚시, 투망 또는 망이나 어구 등을 설치하여 이동시키지 않는 방법으로 어류 그 외의 수산 동식물을 채포하도록 하는 사업을 말한다.

(3) 유어선업의 신고 등

유어선업을 하려고 하는 자는 해당 영업소의 소재지를 관할하는 도도부현 지사에게 신고서를 제출하여야 한다. 신고서에는 다음 사항을 기재하여야 하며, 선박안전법상의 선박안전증서 사본을 첨부해야 한다(법 제3조 및 시행규칙 제3조)

- i) 이름 또는 명칭 및 주소 및 법인의 경우, 그 대표자의 이름
- ii) 영업소의 명칭 및 소재지
- iii) 주된 어장의 위치
- iv) 유어선의 명칭 및 주된 계류장소
- v) 사고가 발생했을 경우에 있어서의 연락 방법 등에 관한 사항
- vi) 유어선의 이용자에게 생긴 손해를 배상하기 위한 보험계약(공제계약 포함)
- vii) 선박의 총톤수, 길이 및 승객과 승무원 정원, 사고 발생한 경우의 연락 책임자의 이름과 주소

(4) 유어선업의 건전한 발달을 위한 조치

일본 유어선업법은 이용자의 편리 증진 및 어장의 안정적인 이용 관계의 확보 차원에서 전국유어선업협회를 지정하며, 동 협회에서 유어선업의 영업방법 등에 대한 적정 영업규정을 작성해서 농림수산부장관의 허가를 얻고, 동 규정을 준수하

고자 하는 유어선업자의 등록업무와 등록된 업자에 대하여 농림수산부 장관의 승인을 얻은 표지를 선박에 게시하도록 하고 있다. 이와 같이 농림수산부 장관이 인정하는 이른바 모범유어선업체로의 등록을 유도해서 유어선업의 건전한 발전을 유도하고 있다.

① 전국유어선업협회 지정 및 업무

유어선업법은 민법에 의해 설립된 사단법인으로 농림해양수산부 장관에게 신청한 법인 중 다음의 업무를 확실하게 실시할 수 있다고 인정되는 법인을 전국유어선업협회로 지정할 수 있다.

- 적정 영업규정의 작성
- 적정 영업규정에 따른 유어선업자의 등록 실시
- 유어선업에 관한 정보 또는 자료의 수집 및 제공
- 유어선업에 관한 조사 및 연구.
- 위 업무의 부대업무

전국유어선업협회는 유어선업자의 등록과 관련하여서는 수수료를 징수할 수 있다.

② 적정 영업규정

전국유어선업협회는 이용자의 편의의 증진, 어장의 안정적인 이용 관계의 확보 및 유어선업의 건전한 발달을 목적으로 하는 적정 영업 규정을 작성하여 농림수산부 장관의 인가를 받아야 한다. 적정 영업규정에 포함되어야 하는 사항은 업자가 제공하는 서비스, 어장의 적정한 이용 및 손해배상 실시의 확보에 관한 사항이다(법 제12조). 농림수산부 장관은 작성된 영업규정이 이용자의 편의의 증진에 이바지하고, 어장의 안정적인 이용 관계가 저해될 우려가 없으며, 유어선업의 건전한 경영을 저해할 우려가 없는 경우에 한하여 인가한다(법 제12조). 그리고 농림수산부 장관이 적정영업 규정을 인가한 때에는 이를 고시하여야 한다.

전국유어선업협회는 인가 받은 적정 영업 규정에 따라서 영업을 실시하려고 하는 취지로 신청한 유어선업자에 대한 등록업무를 수행하며, 등록된 유어선업자는 영업소 및 유어선에 등록했다는 것을 표시하는 표지를 게시하여야 한다.

③ 유어선업단체

도도부현지사는 유어선업자를 구성원으로 하는 비영리법인 중 다음의 업무를

적정하고 확실하게 실시할 수가 있다고 인정되는 법인에 대해 유선선업 단체로 지정할 수가 있다.

유어선업단체는 유어선업의 적정한 운영을 확보하기 위한 구성원에 대한 지도, 어장의 적정한 이용 추진, 유어선업에 관한 이용자의 불평처리와 기타 이러한 업무와 관련한 부대업무를 수행한다.

(5) 유어선법에 의한 적정 영업규정의 주요내용

전국유어선업협회가 작성하여 농림수산부장관의 인가를 얻어 고시한 적정영업규정의 내용은 다음과 같다.

① 서비스의 내용에 관한 사항

등록영업자는 선상낚시나 바위낚시 등 유어선업의 형태, 안내하는 어장, 영업시간, 대상어종 등 제공할 서비스의 내용을 이용자에게 명시하고 그 내용에 따라 구분해서 요금을 정하여 이를 이용자에게 명시하여야 한다

등록영업자 소유선박 중에서 화장실을 설치하여야할 선박은 다음과 같다.

- 정원 13인 이상의 유어선, 단 평수구역을 항행구역으로 하는 유어선으로서 항해시간이 아주 짧은 선박은 제외한다.
- 정원 13인 미만의 유어선으로 그 항행구역이 연해구역인 선박은 평수구역에서 그 선박의 최대속력으로 왕복 2시간을 초과하는 구역을 운항하는 선박

② 어장의 적정한 이용에 관한 사항

등록영업자는 지방공공단체의 지도에 따라 어업자, 기타 어장이용자와 구별해서 어업조업과 조화로운 어장이용을 도모하고, 어장보전 및 어자원보호에 노력하여야 한다. 또한 이용자가 어업관련법을 위반하지 않도록 지도하고, 안내하는 어장관행을 준수하여야 한다.

③ 손해배상의 실시 확보에 관한 사항

등록영업자는 유어선 승선 중 사망이나 신체장해로 생긴 손해를 배상하기 위하여 선박검사증서상에 기재된 여객의 정원 1인당 3,000만엔 이상을 보상한도로 하는 보험계약 또는 공제계약에 가입하여야 한다. 또한 등록영업자는 이용자가 낚시 중 조난한 경우 수색구조비용 등에 필요한 비용지급을 위하여 보험 또는 공제에 가입하여야 한다. 등록영업자중 해안 바다낚시업을 하는 자는 해안에서 사망 및

신체장해로 인한 손해배상을 위하여 보험계약이나 공제에 가입하여야한다.

④ 이용자의 안전확보에 관한 사항

등록영업자는 영업소, 이용자중 연락책임자, 해상보안기관과의 연락이 가능한 무선설비를 선박에 비치하여야 한다. 등록영업자는 어업협동조합, 사업자 협동조합, 기타 전국유어선업협회가 인정하는 단체에 가입해서 당해 단체가 정하는 출항 등의 중지기준¹⁴⁾을 준수하여야 한다. 그 외 해안낚시의 안전확보를 위한 조치를 주지시키고, 기상급변시 귀항결정, 규명동의 착용, 안전한 승하선 방법, 선장에 지시에 따를 것 등에 관한 사항이 포함된 이용자 준수사항을 영업소와 선박에 게시하여야 한다. 특히 등록영업자는 전국유어선업협회가 실시하는 사고방지강습회에 참석하여야 한다.

2. 일본 해양레저사업의 안전관리제도

1) 해상운송법

앞에서 살펴본 바와 우리나라의 내항부정기여객운송사업, 유선및도선사업을 모두 여객부정기항로사업에 속하며, 동 사업의 안전관리는 해상운송법에서 규정하고 있다. 일본 해상운송사업법은 여객부정기항로사업자는 운항안전관리 규정을 작성해서 국토교통대신에게 제출하도록 요구하고 있다(법 제10조의 2 및 20조의 2 제2항). 운항관리규정은 선박의 운항관리에 관한 책임자의 선임 등 선박운항관리조직, 실시 기준, 절차에 관한 사항과 기타 수송의 안전을 위하여 일반운송사업자 및 여객부정기항로사업자 및 종업원이 준수하여야 할 사항을 정하여야 하는데 그 내용에는 다음 사항이 포함되어야 한다(시행규칙 제7조의 2 제1항).

- 선박운항관리조직에 관한 사항
- 운항관리자 및 운항관리원의 근무체제에 관한 사항
- 운항관리자의 자격에 관한 사항
- 운항관리자의 서임 및 해임절차, 직무 및 권한에 관한 사항
- 운항관리규정의 변경절차에 관한 사항
- 운항계획, 배선계획 및 배승계획 작성 및 개정시 안정성 확인에 관한 사항

14) 출항을 중지하는 경우, 출항 후 운항을 중지하고 귀항하는 경우, 해안바다낚시의 경우 해안에서 낚시를 중지하는 경우의 기상해상조건에 대한 기준을 말함.

- 운항을 중지하여야 할 기상 해상 조건 및 발항 중지 지시에 관한 사항
 - 기상통보, 여객수 기타선박의 운항관리를 위하여 필요한 정보 수집 및 전달에 관한 사항
 - 항행경로, 항행속력 등 항로안전확보를 위하여 필요한 사항을 기재한 운항기본도의 작성 및 선박비치에 관한 사항
 - 위험물 기타 여객의 안전을 해할 우려가 있는 물품의 취급에 관한 사항
 - 여객의 승하선 또는 운송하는 자동차의 적하 및 양륙에 따르는 선박의 이접안
 - 안전성 확보를 위하여 필요한 작업방법에 관한 사항
 - 선박 기타 운송시설의 점검 및 정비에 관한 사항
 - 여객 등이 준수하여야 할 상황의 주지에 관한 사항
 - 해난 기타 이상상태가 발생한 경우의 처리에 관한 사항
 - 운항관리원, 육상에서의 여객 또는 자동차의 정리나 유도 등의 작업에 종사하는 자 및 승무원을 대상으로 수송의 안전확보를 위한 교육에 관한 사항
- 그리고 운항관리자에 관한 자격요건을 정하고 있다(시행규칙 제7조의 2 제2항). 이와 같이 우리나라는 선박안전운항관리를 위하여 한국해운조합 소속의 운항관리자의 지도감독을 받아야 하는데 비하여 일본은 업체에서 자체 운항관리자를 두어 선박운항관리를 하도록 하고 있다(법 제10조의 2).

2) 유어선업법

유어선업법은 유어선업자에게 유어선의 출항 전에 이용자의 안전을 확보하기 위하여 필요한 기상 및 해상에 관한 정보를 수집할 의무를 부과하고 있으며, 수집된 기상 등의 정보로 판단해 볼 때 이용자의 안전의 확보가 곤란이라고 인정할 때는 유어선을 출항시켜서는 안 된다고 규정하고 있다(법 제4조). 또한 유어선업자는 영업소마다 이용자 명부를 갖추어서 이용자의 이름, 주소, 성별, 연령, 유어선 이용개시일 및 종료예정일, 안내한 어장의 위치를 기재해야 한다. 유어선업자가 이용자를 어장으로 안내하는 때에는 이용자가 유어선의 이용을 개시하기 전까지 이용자 명부를 비치하여야 하며, 당해 이용 종료일부터 1주일간 보존하여야 한다(시행규칙 제9조).

한편 유어선업법 시행규칙은 이용자의 안전을 확보하기 위하여 유어선업자가 준수해야 할 사항으로 사고가 발생할 경우의 연락 체계의 정비, 이용자가 준수해

야 할 사항의 게시 등에 관하여 규정하고 있다. 구체적으로는 유어선업자에게 사고가 발생할 경우에 당해 사고의 현황, 기타 사고에 관한 사항에 대하여 해상보안기관 기타 관계기관과 연락을 취할 수 있는 연락책임자를 선임할 것을 요구하고 있다. 또한 유어선 선장의 지시에 따라야 할 사항이나 기타 이용자가 준수하여야 할 사항을 이용자가 보기 쉬운 선내장소에 게시할 것을 요구하고 있다(시행규칙 11조). 그리고 유어선업자가 이용자에게 해변 등에서 수산동식물을 채취하게 한 경우에 취하여야 할 조치사항을 열거하고 있다.

- 해변등에서 수산동식물을 채취하는 이용자의 안전확보를 위한 기상 및 해상, 해변의 지형 기타 상황파악에 노력할 것
- 해변등에서 수산동식물의 채취를 종료한 이용자가 귀항하는 유어선에 승선하고 있는 지를 확인할 것

3) 선박직원법 및 선박안전법

선박안전법은 선박의 감항성 유지 및 인명안전 확보를 위하여 필요한 시설을 하계하는 것을 목적으로 제정되었으며, 선박의 선체, 기관 및 각종 설비의 기준을 정하고 있다. 적용대상은 원양구역 및 원해구역을 항행하는 선박, 연해구역을 항행하는 길이 24미터이상의 선박 및 총톤수 20톤 이상의 어선이다. 이 법은 우리나라의 선박안전법과 마찬가지로 해상에서의 인명안전에 관한 국제협약(SOLAS 협약)을 수용하여 입법화 한 것이다. 따라서 그 내용은 우리나라 선박안전법과 유사하다.

선박안전법이 선박의 안전에 관한 기준을 정하고 있지만 선박을 운항하는 자 즉, 선박직원으로서 선박에 승무하는 자의 자격요건을 정하고 있는 것이 선박직원법이다. 이 법은 선원의 훈련·자격증명·당직기준에 관한 국제협약(STCW협약)을 수용한 것으로 우리나라 선박직원법과 유사한 법이다. 일본 해상운송법에 의해 운송사업에 이용되는 선박이나 유어선법에 의해 유어선에 이용되는 선박 모두 선체, 기관 및 설비에 대한 안전기준은 선박안전법이 적용되고, 운항자격요건에 관하여는 선박직원법이 적용된다.

한편 우리나라의 경우 레저용으로 이용되는 소형선박에 대하여 조종면허, 안전관리 준수 의무, 안전관리 등에 관한 종합적인 법률인 수상레저안전법을 제정·시행하고 있으나 일본의 경우는 레저용으로 사용되는 소형선박에 대하여 선박과 관련된 사항은 선박안전법에서, 운항자의 자격과 관련된 사항은 선박직원법의 일부

를 개정하여 최소한의 안전관리에 필요한 규정만 두고 있다. 다만 일본은 최근에 ‘소형선박의등록등에관한법률’을 제정하여 2002년 4월 1일부터 시행하고 있고, 소형선박조종사 면허도 개편한 바 있다.

(1) 선박직원법상 소형선박조종사 면허 현황

① 소형선박조종사 면허의 종류

일본의 경우 소형선박의 이용자는 소형선박 조종사 면허를 획득하여야 운전이 가능하다. 기존에는 일본도 우리나라 선박직원법과 같이 소형선박조종사 면허(1급 ~ 4급)를 두고 있었다. 이에 따라 수상오토바이, 모터보트 등 레저에 이용되는 선박도 4급 소형선박 조종사 면허가 있어야 운전이 가능하였다. 그러나 수상오토바이 낚시보트 등 해안 가까운 수역에서 즐기는 해양레저의 인기가 높아짐에 따라 그러한 실정에 맞추기 위해 기존의 소형 선박조종사 자격제도를 검토해서 1998년 5월에 선박안전법에 5급 소형선박 조종사 면허를 신설하였다. 1급 ~ 5급 소형선박 조종사 면허는 각 등급별 조종 가능한 톤수의 범위와 항행구역이 정해져 있다. 1급 소형선박조종사 면허소지자는 총톤수 20톤 미만의 보트를 조종할 수 있으며, 크루즈 요트에 의한 세계 일주항해도 가능하다. 다만 해안으로부터 100마일 이상의 구역을 항행할 때에는 6급 기관사 이상의 자격을 가진 기관장을 승선시켜야 한다. 2급 소형선박조종사 면허소지자는 연해구역 즉, 연안에서 20마일까지를 항행할 수 있다. 조종 가능한 선박의 크기는 총톤수 20톤 미만의 보트이다. 그러나 해안에서 20마일 정도에서는 육지가 보이지 않으므로 레이더나 GPS등의 장비가 필요하다. 3급소형조종사 면허 소지자 역시 총톤수 20톤 미만의 선박을 조종할 수 있으나 항행구역은 평수구역과 해안으로부터 20마일 이내이다. 이 면허는 주로 레저용보다는 항내의 작업선의 조종이나 업무용으로 취득하고 있다. 4급 소형선박 조종사 면허로 조종할 수 있는 보트의 크기는 5톤 미만이며, 수상오토바이를 비롯해서 전장 9m 정도의 모터 크루즈, 낚시보트 등을 조종할 수 있다. 주 항행구역은 강이나 호수, 만 등의 평수구역과 해안으로부터 5해리의 수역이므로 보통 해양레저 이용자가 가장 많이 취득하는 면허이다. 5급 소형선박 조종사 면허는 4급과 같이 5톤 미만의 보트를 조종할 수 있지만 항행구역은 하천, 호수 등의 내수면과 일부 지정해역 및 해안으로부터 1마일 이내의 수역이다. 수상오토바이나 버스보트 등 해안가의 레저용에는 적합한 면허이지만 1마일 이상을 벗어날 수 없는 면허이므로 배낚시 등에는 부적합한 면허이다.

〈표 4-1〉

소형선박 조종사 면허의 종류 및 항행구역

면허종류	선박크기	항행구역
1급 소형선박 조종사	20톤 미만의 선박	연안-20마일 이상
2급 소형선박 조종사	20톤 미만의 선박	연안-20마일까지
3급 소형선박 조종사	20톤 미만의 선박	연안-5마일까지
4급 소형선박 조종사	5톤 미만의 선박	연안-5마일까지
5급 소형선박 조종사	5톤 미만의 선박	연안-1마일 수역
호천 소마력 5급 소형선박 조종사	5톤/10마력 미만의 선박	호수, 하천, 만 등

자료 : 일본해양레저안전·진흥협회, 「Boat Licence Guide」, 1999.

호천 소마력 5급 소형선박조종사 면허는 조종할 수 있는 보트의 크기는 4, 5급과 같이 5톤 미만이지만 항행구역이 호수, 강 등 내수면과 지정된 일부해역에 한정되어 있어 보통바다로 나올 수가 없다. 조종 가능한 엔진출력도 10마력미만으로 한정하고 있다(〈표 4-1〉 참조).

② 소형선박 조종사 면허취득 현황

소형선박조종사 면허의 취득률이 해마다 지속적인 증가를 보이고 있다. 1987년 177만명이었던 것이 연평균 약 4.4%씩 증가하여 1996년 260만명에 이르렀으며, 2000년에는 270만명으로 늘어났다. 이 가운데 1~3급 소형선박 조종사 면허의 경우 1987년 56만명에서 1996년 62만명으로 다시 2000년에는 65만명으로 증가하였고, 4급 및 5급의 경우는 121만명, 194만명, 198만명으로 증가하였다.

③ 조종사 면허 취득 방법

소형선박 조종사 면허발급은 두 가지 방법이 있는데 그 첫 번째는 소형선박 조종사 시험기관인 (재)일본해양레저안전·진흥협회가 실시하는 국가시험에 응시하는 것이다. 이 시험은 신체검사, 학과시험 및 실기시험으로 구성되어 있으며, 일본 정부를 대신해서 (재)일본해양레저·안전진흥협회에서 주관하고 있다(〈표 4-2〉 참조).

시험에 응시할 수 있는 연령은 1~3급 소형선박 조종사 시험의 경우 17세 9개월, 4급 및 5급의 경우는 소형선박 조종사 시험의 경우 15세 9개월 이상이 되어야 응시할 수 있으며 시험절차는 4단계로 나누어 실시된다.

두 번째 방법은 운수성이 지정하는 선원양성시설인 (재)일본선박직원양성협회, (재)尾道해기학원, (재)關門해기협회, (사)中國선박직원양성협회 등 4개 단체에서 시행하는 강습(학과강습 15시간, 실기연습 12시간)을 받고 수료시험에 합격한 후 일본해양레저안전·진흥협회가 주관하는 국가시험에 응시하는 것인데 이 경우 학과시험과 실기시험은 면제된다.

소형조종사 면허시험 개요

<표 4-2>

시험단계	시 험 내 용
시험신청	(재)일본 해양레저안전·진흥협회의 각 지방 사무소에서 접수하며 시험일시 20일 전부터 7일전까지 접수하여야 한다.
신체검사	양안 교정시력이 0.6이상이어야 되며, 한쪽의 시력이 0.6 미만일 경우, 나머지 한쪽이 좌우 150°이상을 볼 수 있어야 하고, 색맹 또는 강한 색약이 아니어야 한다. 청력의 경우 5m 이상의 거리에서의 대화나 70.5dB의 기적음을 분별할 수 있어야 하는데 보청기의 사용도 가능하다. 그밖에 근무에 지장을 초래하는 질병이나 신체적 장애가 없다고 인정되어야 한다.
학과시험	일반상식, 선박개요, 항해, 운용, 기관, 법규 등을 시험과목으로 하고 있다.
실기시험	1급~3급은 1급 시험선과 4급 시험선을 사용하여 약 한나절동안, 4~5급은 약 1시간, 호천소마력은 약 20분간 실시하며, 1급 시험선은 전장 10~15m의 디젤 선을, 4급 시험선은 전장 5m의 모터보트를, 호천소마력 시험선은 전장 3m의 10마력 미만의 선박을 말한다.

자료 : 일본해양레저안전·진흥협회, 「Boat Licence Guide」, 2000.

학과시험과목은 1 ~ 4급은 일반상식, 선박개요, 항해, 운용, 기관, 법규이며, 5급 및 호천 소마력 5급은 일반상식, 운항 및 법규이다. 각 등급별 시험과목, 시험문제 수, 시험시간 및 출제형식은 <표 4-3>과 같다.

학과시험의 종류 및 과목 등

<표 4-3>

시험 종류	시험과목	문제수	시험시간	출제형식
1급	일반상식, 선박 개요, 항해, 운용, 기관, 법규	65문	3시간	4지 택1
2급	일반상식, 선박 개요, 항해, 운용, 기관, 법규	60문	2시간 30분	4지 택1
3급	일반상식, 선박 개요, 항해, 운용, 기관, 법규	55문	2시간	4지 택1
4급	일반상식, 선박 개요, 항해, 운용, 기관, 법규	50문	1시간 30분	4지 택1
5급	일반상식, 운용, 법규	40문	1시간	4지 택1
호천 소마력 5급	일반상식, 운용, 법규	30문	45분	2지 택1

자료 : <표 4-2>와 동일.

각 등급의 시험과목의 내용은 <표 4-4>와 같다. 1 ~ 4급은 거의 동일하고 5급 이하는 시험과목이 대폭 축소된다.

〈표 4-4〉 각 등급의 시험과목 내용

시험과목	1 ~ 4급	5급 및 호천 소마력 5급
일반상식	- 각 등급에 필요한 일반상식	- 각 등급에 필요한 일반상식
선박개요	- 선박의 의미 - 선박의 종류 - 선박의 구성 - 운항의 개요 - 선내조직 및 선무일반 - 선원노무(4급 제외) - 선박의 법규 일반	
항해	- 항해계기 - 항로표지 - 수로도서지 - 조석 및 해류 - 연안, 연해 및 외해의 항법 (2급은 연안 및 연해, 3, 4급은 연안 항법)	
운용	- 선체, 설비 및 속구 - 조선 - 사고방지 및 사고시 조치 - 방화 및 방수 - 인명구조 - 예항 - 기상 및 해상 - 선체의 안정과 복원성 - 선내 안전위생(4급은 안전) - 당직(1, 2급만 해당) - 신호(1, 2급만 해당)	- 점검 - 조선 - 사고방지 및 사고발생시 조치 - 인명안전
기관	- 내연기관 및 그 부속장치 - 프로펠러 및 축계, 전달장치- 보조기기, 제어장치 및 계기 - 전기기기 및 부속장치 - 연료 및 윤활유 - 기관일반(4급 제외) - 기관에 관한 기초지식 - 집무일반	
법규	- 해상충돌방지법, 해상교통안전법, 개항질서법 - 선원법 4급 제외) - 선박직원법 및 해난심판법 - 선박법, 선박안전법 - 해양오염방지법 - 검역법	- 해상충돌방지법 - 개항질서법 - 선박직원법

자료 : <표 4-2>와 동일.

(2) 소형선박조종사 면허 개정

① 개정개요

선박직원법에 의한 소형선박조종사 면허제도의 근간은 1974년에 창설되었으며, 제도 창설당시는 약 37만 명이었던 면허취득자가 2000년말에는 약 270만명까지 증가하여 왔다. 또한 제도 창설당시 면허취득자는 대부분 어업자였지만 현재는 레저보트의 이용자가 약 70%를 차지하고 있다(<그림 4-1> 참조). 그래서 1998년 5월에 레저보트 이용자에 맞게 선박안전법에 5급 소형선박 조종사 면허를 신설하여 시행하였다. 그러나 면허취득자의 실태가 양적 및 질적으로 크게 변하고 있는 현실과 이용자의 요구에 부응하기 위하여 소형선박조종사 면허를 간결하고 합리적으로 개선하였다.

<그림 4-1> 일본 소형선박조종사 면허취득자 추이



자료 : http://www.milt.go.jp/kisha/kisha01/10/101203_.html

② 개정내용

소형선박의 경우 선장 1명만 운항하면서 현행 법체계상에서 대형선의 선장, 기관장, 통신장과 같이 선박직원으로 분류되어 있어서 레저보트 등의 이용자로부터 위화감을 가지게 하는 문제점이 있어 2002년 6월에 선박직원 및 소형선박조종자법을 제정¹⁵⁾해서 소형선박조종자와 선박직원의 자격체제를 분리하였다. 구체적으로는 소형선박조종사의 자격구분을 간소화 및 합리화하는 방향으로 재편성하여 다음과 같이 기존 5개 구분에서 3개 구분으로 변경하였다(<표 4-5> 참조).

- 신 1급 소형조종사면허 : 원양까지 항행 가능
- 신 2급 소형조종사면허 : 연해부근만 항행 가능(5마일 이내)
- 특수소형선박조종사면허(수상오토바이 전용자격) : 신설
- 호천소마력 5급 소형선박조종사 : 현행 유지

〈표 4-5〉

소형선박 조종사 면허의 개정 내용

현 행		변 경	
면 허 종 류	항 행 구 역		항행구역
1급 소형선박 조종사	연안-20마일 이상	신1급 소형조종사	연안-원양까지
2급 소형선박 조종사	연안-20마일까지		
3급 소형선박 조종사	연안-5마일까지	신 2급 소형조종사	연안-5마일까지
4급 소형선박 조종사	연안-5마일까지		
5급 소형선박 조종사	연안-1마일 수역		
호천 소마력 5급 소형선박 조종사	호수, 하천, 만 등	존 속	호수, 하천, 만 등
		특수소형조종사 면허 (수상오토바이용)	

자료 : <http://www.urban.ne.jp/home/kanmon/shinseido.htm>

15) 시행은 2003년 6월부터임.

(3) 소형선박등록제도 신설

① 소형선박 등록제도의 개요

소형선박등록 제도는 등기가 되지 아니하는 총톤수 20톤 미만의 소형선박에 대하여 소유자의 소유권을 등록하여 공증하기 위한 제도이다. 일본에서는 2001년 7월에 ‘소형선박의등록에관한법률’을 제정하여 그 동안 도도부현 지사가 선박의 측도, 선적표 교부 및 검인 등을 해왔던 5톤 이상 총톤수 20톤 미만의 레저보트 등 소형선박에 대한 등록제도를 변경하였다. 변경된 제도는 2002년 4월부터 시행되고 있다.¹⁶⁾

② 소형선박등록제도의 내용

이 법의 적용대상 선박은 <표 4 -6>과 같다. 등록사항은 선박의 종류(기선 또는 범선), 선적항, 선박의 길이·폭·깊이(측도에 의해 실측한 수치), 총톤수(측도에 의해 실측한 수치), 선체식별번호(선체를 식별하기 위하여 제조사가 새긴 번호), 추진기관의 종류(선외기, 선내기, 선내외기), 소유자의 성명 또는 명칭 및 주소(공유의 경우 그 지분), 등록년월일, 선박번호(등록소형선박에 부여하는 당해 선박의 고유번호)이다. 그러나 선명은 등록사항이 아니다.

〈표 4-6〉 소형선박 등록대상선박

선박의 종류	적용대상선박
기선, 범선(추진기관 보유)	- 길이 3미터 이상인 것 - 추진기관이 20마력 이상인 것
범선(추진기관 없음)	- 길이 12미터 이상인 것 - 길이 12미터 미만인 다음 선박 · 국제항행에 종사하는 선박 · 연안구역을 초과하여 항행하는 선박 · 사람의 운반용으로 같이 사용하는 선박

자료 : <http://www.pref.oita.jp/16300/ship/>

16) 국승기, “선진외국의 해양레저 관련제도 고찰- 해상안전을 중심으로-”, 「해양레저·스포츠 기자재 개발을 위한 심포지엄」, 부산테크노파크, 2002. 9. p.66. ‘

〈표 4-7〉

소형선박 조종사 면허의 개정 내용

구 분	현 행		변 경	
	항행요건	실시 기관명	항행요건	실시 기관명
5톤 이상 20톤 미만	선적표 교부, 검인	현지사	소형선박등록표 교부, 안전검사	소형선박검사기구
	안전검사	소형선박검사기구		
5톤 미만	안전검사	소형선박검사기구		

자료 : <표 4-6>과 동일.

소형선박의 등록제도가 실시됨에 따라 지금까지는 선박안전법 및 ‘소형선박의 선적및총톤수의측도에관한시행령’에 의해 5톤 이상 20톤 미만의 선박만 선적표 교부를 받아 왔으나 앞으로는 ‘소형선박의등록등에관한법률’에 의해 5톤 미만의 일반선박도 선적표를 교부 받아야 한다(<표 4-7> 참조).

③ 등록 측도기관

소형선박의 등록 측도는 일본 소형선박검사기구에서 담당한다. 소형선박검사기구는 선박안전법에 의해 인가 받은 민간법인으로 선박안전법에 의한 소형선박의 검사에 대한 국가사무를 대행하고 있다. 또한 소형선박의 등록에 따른 등록측도 업무도 이 기관에서 대행하여 실시하고 있다.

(4) 소형선박 검사제도 정비

① 소형선박검사제도의 개요

소형선박 검사제도는 총톤수 20톤 미만의 소형선박 소유자가 소유하는 선박을 항행하고자 하는 경우에 당해선박에 대하여 선박안전법에 의한 선박의 안전성을 체크하고 선박의 사고방지와 승선하고 있는 사람의 생명을 지키는 것을 목적으로 하는 제도이다.

② 소형선박 검사제도의 내용

검사대상선박은 총톤수 20톤 미만의 소형선박으로 엔진이 부착된 선박인 모트보트, 기관이 있는 요트, 유어선, 어선(12해리 이상 항해하는 것), 소형유어선 겸용선, 객선, 작업선, 교통정, 기타 선박 (화물선 등)과 엔진이 없는 요트(연해구역을

초과하여 항행하는 선박), 피예객선, 피예유어선, 노도객선(여객정원 7인 이상)이다. 검사는 정기검사와 중간검사로 구분된다. 선박별 검사시기는 <표 4-8>와 같다.

<표 4-8>

검사시기

선박의 종류	검사시기	
	정기검사	중간검사
일반소형선박(여객선 제외)	정기검사 후 6년	정기검사 후 3년
총톤수 5톤 미만 여객선 (여객정원 13인 이상)	정기검사 후 5년	정기검사 후 2~3년 사이
총톤수 5톤 이상 여객선	정기검사 후 5년	정기검사 후 매1년

<http://www5.ocn.ne.jp/~kms/kennsa1.html>

4) 보험

소형선박을 대상으로 하는 보험은 요트·모터보트 종합보험과 레저보트보험이 있으며 모두 손해보험회사에서 취급하고 있다.

요트·모터보트 종합보험은 모든 요트 및 비영업용 총톤수 20톤 미만의 모터보트를 대상으로 제3자배상, 선체손상, 탑승자장해, 수색구조비용 등을 보장한다. 나머지 하나인 레저보트보험은 비영업용의 모든 요트, 모터보트를 대상으로 제3자배상, 선체손상, 탑승자장해, 충돌손해배상 등을 보장하고 있다.

5) 해상보안청의 활동

해양레저활동의 안전확보는 안전규칙의 제정, 항로의 정비, 안전정보의 제공 등의 행정에 의한 환경정비도 필요하지만 해양레저 애호가 스스로의 안전에 대한 인식이 중요하다. 이를 위해 관계법령에 의한 안전관리 이외에 해양레저 이용자의 자체적인 안전활동의 장려·원조 등에 의해 사고의 사전 방지에 노력하고 있다.

(1) 해양레저 관계자에 대한 안전지도

해상보안청은 해양레저 애호가를 대상으로 해양사고방지 사상의 보급과 마리나 등 해양레저시설을 방문해서 해양레저 애호가에 대한 기상·해상의 정확한 파악이나 지식·기능에 관한 지도를 하고 있다. 또한 전국각지에 소형선박의 안전에 관한 비디오, 슬라이드 등 교재를 활용한 해양사고방지 강습회 및 해상안전교실,

훈련 등을 개최에 지식과 기능의 향상을 도모하고 있다. 레저보트나 수상오토바이 및 유어선에 대해서는 각 종류별로 사고방지를 위한 준수사항을 정리한 팜플렛을 작성해서 방선지도 등을 통해 안전지도에 활용하고 있다. 유어선에 대해서는 연말 연시 일제지도나 전국유어선협회, 유어선업 단체 등이 개최하는 해양사고방지 강습회에 해상보안관을 파견하여 관계자의 안전지도를 수행하고 있다.

한편 일본은 일반선박의 항행이 적은 휴일에 도시근교지역의 항내에 소형요트, 윈드서핑, 보트 등이 운항할 수 있도록 일반선박의 항행이나 정박을 제한하는 해역을 지정해서 일시에 개방하는 이른바 「보트 천국」의 매년실시하고 있다. 이를 통해 부담 없이 해양레저를 즐길 수 있도록 하고, 수상오토바이나 소형요트 등 체험승선이나 레이스를 통해 안전사상보급과 기술향상을 도모한다. 1999년의 경우 전국 24개소에서 실시되었다. 이러한 행사의 상담 창구로서 전국 121개소의 해상보안부서 등에 「해양레저행사 상담실」을 설치하여 운용하고 있다. 상담실은 방문이외에 서면이나 전화로도 상담이 가능하며, 해양레저행사의 안전, 행사지역의 해도구입 및 기상·해상정보 등을 제공하고 있다.¹⁷⁾

(2) 민간단체의 사고방지활동 지원

민간활동의 모체로서 요트, 모터보트 등 레저보트 관계자로 이루어진 소형선안전협회는 해양레저 애호가의 해양사고방지에 관한 지식·기능 등을 향상시키기 위하여 안전강습회나 실기 강습회 개최 등 지역 밀착형 안전활동을 수행하고 있다. 또한 민간자원봉사자인 해상안전지도원도 레저보트 등에 대한 안전교육활동을 실시하고 있다. 해상보안청은 소형선박안전협회와 제휴하여 안전강습회나 실기강습회를 지원하며, 해상안전지도원과 함께 합동 해상안전 순찰활동을 전개하고 있다. 그 외에 스쿠버다이빙 안전대책협의회 및 윈드서핑안전대책협의회 등의 활동을 지원하고 있다.

(3) 민간단체의 구조활동 지원

해상보안청은 지금까지 해난에 대한 즉시대응체제의 마련에 노력해 왔으나 향후에도 증가가 예상되는 해양레저로 발생하는 해난구조는 기동성 및 즉시 대응성이 요구된다. 이를 위해 해상보안청은 순시선, 항공기에 의한 구조체제의 강화나 해난정보의 입수체제의 정비, 민간 해난구조체제의 지원을 위한 정책을 총괄적으

17) 国土交通省, 「平成13年 国土交通白書」, 2001, p.115.

로 추진하고 있다. 구체적으로는

- 해양레저 활동이 활발한 시기나 해역을 고려해서 보다 효과적으로 순시선을 배치하거나 헬리콥터의 고속성, 수색능력, 구조능력 등을 최대한 활용해서 구조체제를 강화하고 있다.
- `해상보안청과 (사)일본수난구제회의 구난소, 어업협동조합, 마리나 등의 민간 구조조직과 연락조정, 협력체제 강화한다.
- 다이빙 상점 등의 서비스 제공자 의료기관, 호텔 등의 관계자에 의한 자주적 안전대책의 실시나 사고 발생시에 적절하고 신속한 구조체제의 확립 등의 목적으로 「지구 스쿠버 다이빙 안전대책 협의회」(2000년말 현재 41개 단체)나 「지구 보트세일링 안전대책협의회」(2000년말 현재 4개 단체)의 활동을 지원하고 있다.
- (재)일본 해양성 레저 안전·진흥협회는 1992년 1월부터 레저·스쿠버다이빙 사고에 관련한 응급 의료구조체제로 회원제도를 기본으로 한 「Diving Alert Network Japan : DAN Japan」을 개시하고 있다. 또 관동지구는 1994년 7월부터 관서지구는 1996년 7월부터 레저보트 구조사업으로 회원제도로 「레저보트 구조사업(BAN)」을 개시하고 있다.

(4) 최근의 해양레저 대책

최근에 해상보안청은 해양레저안전 대책으로서 「마린로드」구상과 휴대전화의 해난구조 이용을 검토하고 있다. 「마린로드」구상은 육상에서 자가용으로 드라이브하듯이 레저보트로 해도를 이용해서 안전하게 해상여행을 할 수 있도록 환경을 정비한다는 개념이다. 구체적으로는 출입항 항로의 안전이 확보되고 계류장 등이 갖추어진 적절한 항만이나 마리나 등을 숙박시설로 지정해서 해도상에 표시하고, 이 숙박지들을 연결한 안전 추천항로를 설정하는 동시에 기항지에서 숙박, 관광은 물론 기상, 해상 해상안전, 육상접근성, 급유시설 등의 정보를 입수할 수 있도록 하여 해난 등을 당한 경우에 민간구조기관에 의한 신속한 구조가 가능하도록 네트워크를 구축하는 것이다.

휴대전화 해양구조 이용은 휴대전화의 보유율이 증대함에 따라 휴대전화를 비상시 연락수단으로 이용하자는 것이다. 휴대전화의 연락수단으로 활용하는 데 문 제점은 휴대전화의 통화가능범위가 한정되어 있다는 점이다. 해상보안청은 휴대전화 사업자의 통화가능범위를 확대하기 위한 등대 등의 이용에 대해 적극 협력하

고 있다. 또한 바다에는 지번 및 지명 등이 없어 조난자가 자신의 위치를 구조기관에 알려주는 것이 곤란함으로 휴대형 소형 GPS 수신기를 이용해 자신의 위치를 휴대전화에 의해 자동적으로 구조기관에 전하는 새로운 비상시 위치통보시스템 개발을 추진하고 있다.

6) 민간단체의 활동

(1) 안전대책

(재)일본해양레저안전·진흥협회는 스쿠버다이빙, 보트세일링, 서핑 등의 애호가들의 안전확보를 목적으로 안전잠수관리자 및 안전지도원을 양성하는 곳이며, 각지에 양성을 위한 강습회를 실시한다. 양성강습을 수강한 자는 안전잠수관리자 및 각종 해상안전지도원으로 인증 받고 등록된다. 그 외에 레저보트의 안전확보와 안전지식의 보급계몽을 목적으로 하는 안전강습회 및 해상안전프로그램을 각지에서 실시하고 있다.

또한 (재)일본해양레저안전·진흥협회에는 BAN(Boat Assistance Network : 레저보트 구조사업) 및 DAN·JAPAN (Divers Alert Network of Japan)라 하는 회원 회비제의 해난구조사업을 수행하고 있다.

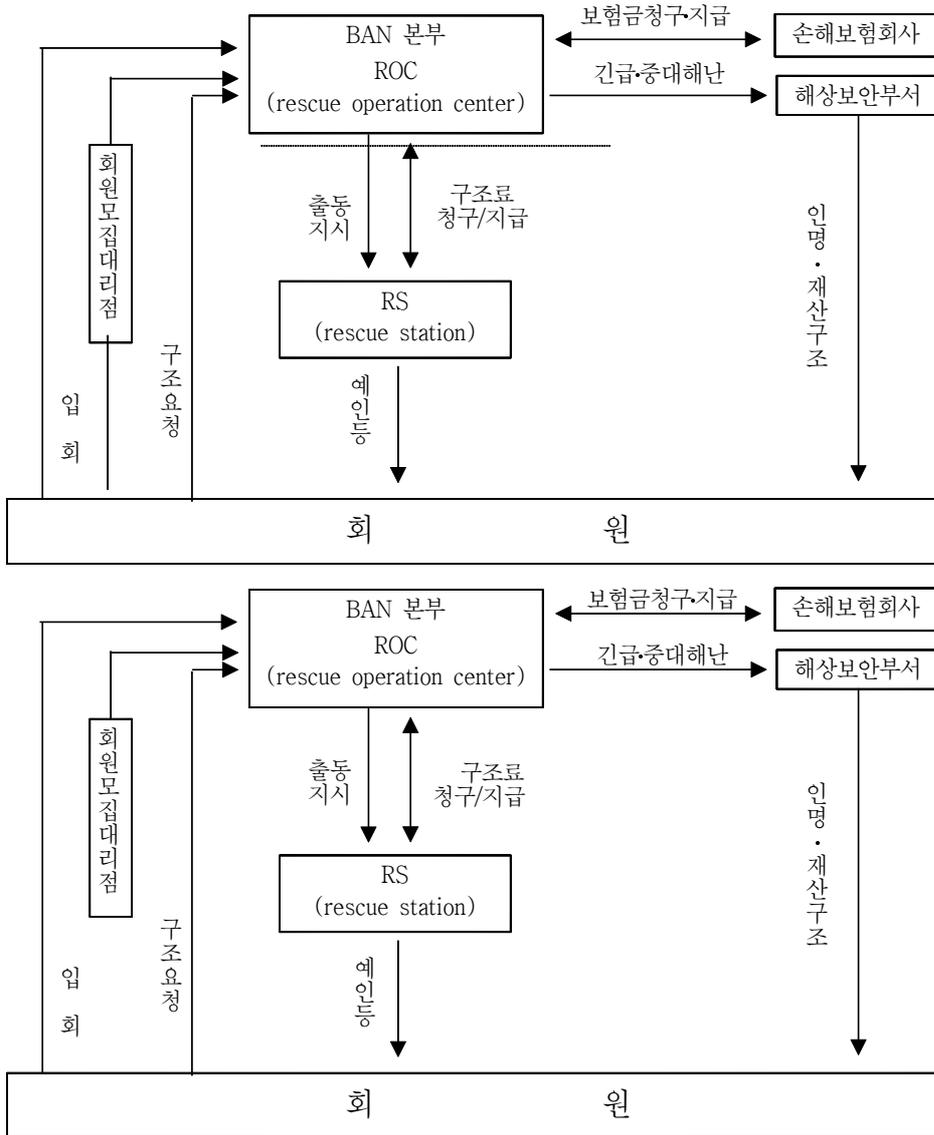
BAN은 회원의 레저보트가 고장 및 사고로 항행이 불가능할 때 구조출동하여 예인하거나 승무원이 행방불명되었을 때 수색구조 서비스를 24시간 체제로 실시하는 시스템이다(<그림 4-2> 참조). BAN의 서비스는 관동지구에는 도쿄만·사가미만 등의 해역에, 관서지구는 오사카만·기이수도의 해역에서 제공되고 있다.

사고보트는 선박전화, 마린 VHF, 휴대전화 등으로 관동지구의 요코하마, 관서지구의 신호에 있는 ROC(Rescue Operation Center)에 연락하면, 동 협회가 미리 계약하고 있는 구조전문사업자, 수난구제회구난소, 마리나 및 어업협동조합등의 RS(Rescue Station)으로부터 구조정이 출동하여 구조를 한다. 다만, 황천 등으로 이하여 BAN의 구조활동이 어렵다고 판단되면, 해상보안청에 구조요청을 한다.

평상시는 회보 등을 통해 해양레저 정보를 제공하고, ROC에서 기상·해상정보의 제공, 회항서비스, 수리시설이나 기항지 안내 등의 서비스를 제공하고 있다.

〈그림 4-2〉

BAN 시스템의 개념도



자료 : 일본해난방지협회, 『海と安全』, 2000. 2.

DAN JAPAN(Divers Alert Network of Japan, 레저·스쿠버·다이빙 사고 응급 의 료원조 사업)은 회원이 스쿠버다이빙이나 스노클링, 스킨다이빙 중에 사고가 있을 경우 응급구조를 하는 시스템이다. 예를 들면 다이버가 잠수병에 걸린 경우 사고

현장이나 운송도중에 응급처리법을 동경의과치과대학에 설치된 24시간 체제의 Hot-Line서비스에 의해 조언을 한다든지, 가장 가까운 곳에 입원 가능한 전문병원을 소개하는 등의 서비스를 실시하고 있다. 그 외에 스쿠버다이빙 후 귀에 이상을 느끼는 дай버에 대해 전문병원이나 전문의사를 소개하고 있다. 이를 위해 DAN JAPAN에서는 스쿠버다이빙을 이해하고 있는 의사와의 연락체계(DDNET : Divers Doctor Net)를 구축하고 있다. 또한 레저다이버가 해외에서 다이빙에 의한 사고를 당할 경우 등을 대비해서 각국의 DAN조직과 연계해서 언어서비스나 의료기관 운반서비스 등의 보조서비스를 전세계적으로 전개하고 있다.

소형선 안전협회 등은 레저보트 등의 해난의 사전방지, 운항매너의 향상을 도모함으로써 안전하고 질서 있는 해양레크리에이션의 보급과 발전에 기여하는 것을 목적으로 하는데, 민간의 자주적 활동의 조직모체로서 애호가들의 안전의식 고양이나 해난방지에 관한 지식 및 기술을 향상시키기 위하여 안전강습회나 홍보활동, 인명구조훈련, 무선보급사업 등 지역에 밀착된 안전활동을 전개하고 있다.

(사) 일본해난방지협회는 선박운항안전·해난방지를 필두로 선박 등에 의한 해양오염방지의 조사연구나 그것에 관한 의식보급 및 고양을 도모하기 위한 홍보활동을 하고 있다.

동 협회의 사업 중에서 레저보트 등의 항해안전·해난방지에 관해서는 해양성레크리에이션 애호가나 어민 등의 가족을 대상으로 한 해상안전순화강습회를 개최하고 있다.

또한 해상보안청, 해상보안협회와 공동주최로 매년 「전국해난방지강조운동」(7월 하반기 16일간)을 실시하고 있다. 그것은 선박이나 선전용 자동차로 해난방지 캠페인을 하거나 해난방지 강습회나 순시선에 의한 체험항해, 일일선장, 항내 퍼레이드, 해상안전교실 등의 사업으로 구성되어 있다.

(2) 안전정보의 제공

(재)일본수로협회는 항해용 전자해도 등 수로도지의 복제·배포나 해상보안청 수로부가 보유하는 해양데이터·정보의 복제·가공·제공 및 해양조사기기의 개발연구 등을 하고 있다. 또 레저보트 등의 운항능력향상이나 해난방지에 도움을 주고자 다음과 같은 수로 참고도지의 발행이나 해양정보를 제공하고 있다.

- 레저보트 등의 해난방지에 도움을 주기 위해 목표, 얕은 여울 등을 구분하거나 색깔별로 표시한 요트·모터보트용 참고지도를 해양레저가 성행하는 전국 각지

의 연안에 관해서 63개 지도를 발행하고 있다.

- 소형선 등이 이용하는 항구의 목표·침로 등을 구분하거나 편집한 참고지도 (항만지도)책인 「소형선용 간이 항만 안내」를 발행하고 있지만 1994년부터 주로 레저보트에 대한 내용을 충실하게 한 「레저보트·소형선용 항만 안내」라는 전국 12판 시리즈를 차례로 발행하고 있다.
- 해안선 등심선 (10m, 20m), 항로표지, 해저 장애물 등의 항행정보를 IC(집적회로)메모리에 수록한 「항해용 전자참고지도」를 28도 발행해서 일본 연안해역 전체를 관장하고 있다. 항해용 전자지도는 GPS에서 얻어진 선박의 위치와 레이다 영상과를 합쳐서 디스플레이 상에 표시하나 연속적인 선박위치(항적)를 표시할 수 있어 운항능률의 향상이나 해난방지에 위력을 나타내고 있다.
- 해양정보연구센터(해양정보실)에서는 레저보트 운항을 돕기 위해 일본주변해역의 해류, 수온 등의 해황을 해양속보(월 2회), 해류추측지도(월1회) 등을 제공할 뿐만 아니라 큰 요트경주가 개최될 때에는 그 전체코스의 해류·조석상황에 관하여 정보를 제공한다.

(재) 일본기상협회는 기상이나 해양에 관한 조사연구나 파랑예측 NOAA(미국해양대기성)등의 위성데이터 이용기술(전 지구 해면 수온·해상풍, 파랑 해빙분포의 추출)의 개발 등의 사업을 추진해서 그러한 지식이나 최신기술에 관해서 보급, 계몽, 정보제공 등의 활동을 한다. 구체적으로는 연안해역의 조류나 파랑조사와 예측기술을 개발함과 더불어 조류나 파랑의 예측정보를 작성하여 이를 온 라인으로 현지시각(리얼타임)으로 제공해서 해난방지나 항만안전관리에 공헌하고 있다.

이러한 정보시스템 중 MICOS Wit라 불리는 시스템은 기상청 수치예보를 기반으로 기상협회가 독자적으로 개발한 각 항만의 파랑모델에 의해 예측된 파랑분포지도, 파랑시계열의 정보에 추가해서 기상청 발표의 천기도나 주의보·경보·태풍정보, 단기간 강우예측 정보 등을 제공하는 것이다. 또 최근에는 보다 실용성이 높은 정보로서 선박방향정보도 부가한 인터넷에 의한 서비스 시스템을 개발하고 있다.

제 5 장 우리나라 해양레저사업 관련법제 개선방안

1. 우리나라 해양레저사업관련 법률정비방안

1) 유선사업과 낚시어선업

(1) 현행 법률규정 정비

유선의 경우는 면허 또는 신고시 영업구역과 영업시간을 정하고 있다. 영업시간은 야간운항에 필요한 조명시설 등 안전운항시설 및 장비를 갖추고 운항하는 경우를 제외하고는 일출 전 30분부터 일몰 후 30분까지이다. 이러한 제한은 기본적으로 선박의 톤수와 성능을 고려하여 선박의 운항안전을 확보하기 위한 최소한의 조치이다. 낚시어선업의 대상선박이 0.5톤 이상 10톤 이하의 소형선박으로 대체로 유선보다 선박의 규모가 작고, 성능면에서도 우월하지 않다. 그럼에도 불구하고 야간운항에 필요한 조명시설이나 안전운항시설 및 장비에 대한 요건을 구비하지 아니한 낚시어선에 대하여 영업구역과 영업시간에 대한 법적 제한을 두지 않고 있다. 다만 낚시어선업법은 지역 실정에 맞게 탄력적으로 운영할 수 있도록 시장·군수가 안전운항을 위하여 필요한 경우 이를 제한할 수 있도록 하고 있다. 그러나 낚시어선업의 신고시에 부가하지 아니한 제한을 사후에 부과하는 것은 매우 어렵다. 이는 실제로 낚시어선에 영업구역이나 영업시간을 제한한 시·군이 전혀 없었다는 사실에서도 알 수 있다. 영업구역과 관련하여서는 2001년 7월 법개정을 통해 기본적으로 낚시어선업 신고를 받은 시장·군수가 소속된 시·도지사의 관할 구역으로 하고 시·도간 인접수역은 공동영업구역으로 정하는 등 문제가 되는 규정을 보완하였기 때문에 큰 문제가 없다. 그러나 영업시간은 사업자의 영업뿐만 아니라 승객의 안전과도 직결되는 문제이기 때문에 낚시어선업 신고를 받을 당시에 미리 지정할 필요가 있다.

또한 낚시어선업 신고시 교부 받은 신고필증은 선내 부착하도록 하여야 한다. 낚시어선업 신고의 유효기간은 낚시어선의 승객 및 선원의 피해보전을 위하여 가입하는 보험 또는 공제의 유효기간과 연계되어 있다. 따라서 이용객이 선내에 부착된 신고필증을 통해 승선한 어선이 낚시어선업 신고를 한 선박인지, 만약의 사

고시 피해보상을 받을 수 있는지 여부를 알 수 있도록 하여야 한다. 아울러 선박대여료가 합리적으로 책정되고, 요금인하 등으로 영업질서를 어지럽히는 사례가 발생하지 않도록 하기 위하여 선박대여로도 이용자에게 명시하도록 하여야 한다. 일본 유어선업법도 유어선업의 형태, 안내어장, 영업시간, 대상어종 등 서비스 내용과 요금을 이용자에게 명시하게 하고 있다.

(2) 낚시어업관련 규정의 통합

① 통합 필요성

유·도선사업은 "유선사업"이라 함은 유선 및 유선장을 갖추고 하천·호소 또는 바다에서 어렵(漁獵)·관광 기타 유락(遊樂)을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업으로 하는 것이며, "낚시어선업"이라 함은 수산동식물을 포획·채취하고자 하는 자를 낚시어선에 승선시켜 하천·호소 또는 바다의 낚시장소에 안내하거나 당해 어선의 선상에서 수산동식물을 포획·채취토록 하는 영업이다. 따라서 양법은 모두 어렵 또는 수산동식물을 포획·채취자를 승선시키는 것을 영업으로 하는 측면에서는 동일하다. 유선사업은 어렵이나 관광 등을 위한 선박대여나 승선을 전업으로 하는데 반하여 낚시어선업은 평소에는 어선으로 어로 활동에 종사하고, 어한기에 소득증대차원에서 낚시객을 위한 선박의 대여나 선상 낚시를 한시적으로 허용한 것이다. 그러나 최근에 어선으로 등록하였지만 어구도 없는 기업형 쾌속낚시 전용선이 증가하고 있다. 이러한 선박의 등장은 안전측면에서는 환영할 일이지만 유선과의 영업관계에서는 단지 어선으로 등록하였다는 사실 이외에는 유선사업과 달리 취급할 아무런 이유가 없다. 이러한 선박은 당연히 유선으로 등록하여야 하지만 유선사업에 대한 규제보다 덜 엄격한 낚시어선업법의 낚시어선으로 등록하고 있는 것으로 생각된다. 이러한 현상은 어렵 또는 수산동식물의 포획이나 채취를 하고자 하는 자를 승선시키는 영업을 하는 것을 각각 다른 법에서 다른 조건하에 규제하고 있기 때문에 발생하는 현상이다. 따라서 유선및도선사업법의 낚시유선과 낚시어선업법을 통합하는 것이 근본적인 해결책이다.

② 통합방향 및 고려사항

일본의 경우 우리나라의 낚시어선업법과 유사한 유어선업법을 갖고 있다. 낚시어선업법은 "낚시어선"이라 함은 어선법에 의하여 등록된 어선으로서 낚시어선업에 종사하는 어선을 말한다고 하여 반드시 낚시어선업을 하기 위해서는 소유선박이 반드시 어선일 것을 전제로 하고 있다. 그러나 일본 유어선업법은 '유어선'이란 유어선업용으로 제공하는 선박으로 정의하고 있어서 그 선박이 어선법에 의한 어선이 아닌 선박도 유어선업에 이용할 수 있다.

유선및도선사업법에 의해 유선으로 영업허가를 받은 경우 그 영업형태는 <표 2-9>에서 보는 바와 같이 해상관광지 유람선, 해수욕장 영업 및 낚시유선으로 구분하여 영업하고 있다. 또한 유선 중에서 낚시유선으로 영업하는 선박은 전체 유선의 56%를 차지하고 있으며, 이들 유선의 영업내용은 낚시어선과 전혀 다를 바가 없다. 그러므로 낚시어선업법이 있는데도 불구하고 이른바 '낚시유선'을 유선사업에서 규율할 필요가 없다. 따라서 유선사업으로 영업허가를 받아서 영업하는 낚시유선을 낚시어선업법에서 흡수하여 통일적으로 규율하는 것이 바람직하다.

법률개정방안으로는 우선 유선및도선사업법을 개정하여야 한다. 즉, 동법의 유선사업 정의에서 "어렵(漁獵)"부분을 삭제하고, "관광 기타 유락(遊樂)"용으로 이용되는 선박만 유선및도선사업법상의 유선으로 규정하여야 한다. 또한 낚시어선업법에서는 "낚시어선"이란 '어선법에 의하여 등록된 어선으로서 낚시어선업에 종사하는 어선'으로 규정하여 어선에 의한 어선을 낚시어선의 전제조건으로 하고 있으나 일본의 유어선업법과 같이 '낚시어선용으로 사용하는 선박'으로 낚시어선의 정의 규정을 수정할 필요가 있다.

한편 낚시어선업법의 제정취지는 어한기에 어민의 소득을 증대할 목적으로 어선에 대해 낚시어선으로 영업을 허용하기 위한 것이다. 따라서 이러한 낚시어선업법의 취지를 살리기 위해서는 어선이 낚시어선으로 등록한 경우에 주어지는 면세유 혜택을 유지시킬 필요가 있다. 낚시어선으로 신고한 어선은 어디까지나 본업이 어업이고, 어한기에 낚시어선으로 사용되기 때문에 다른 어선과 같이 면세유 혜택을 부여하는 것은 논란의 여지가 많지 않다. 다만, 현재 선박입출항 실적을 근거로 부여하고 있는 면세유 혜택방법은 위판실적이 있는 선박에 한하여 혜택을 부여하는 방법으로 변경할 필요가 있다.

2) 해상여객운송사업 및 유도선사업

(1) 여객운송사업과 도선사업

해양수산부장관은 해상여객운송사업의 면허를 함에 있어서 1년 이내(선박 등의 시설 확보가 불가피한 사유로 지연되었을 때에 1회에 한해 1년의 범위내에서 기간 연장이 가능함)에 면허요건을 충족시킬 것을 조건으로 면허를 할 수 있다(해운법 제4조 제5항 및 동법 시행규칙 제3조 제4항). 이른바 면허 전 내인가로 이 경우 실제 여객선이 운항하지 아니하는 해역도 여객선 운항해역으로 지정이 가능하다.

도선사업을 준비하는 해역에 대해 실제 운항하지 아니하지만 이른바 사업신청서에 의한 내인가로 동일 해역이 여객선 운항 해역으로 지정됨에 따라 도선사업자의 사업이 방해받을 수 있다. 이는 정보가 공유되지 아니하여 발생한 문제이므로 유도선사업법에 의하여 도선사업을 위해 해양경찰청 등이 면허신청이나 신고를 받은 경우는 그 사실을 관계시·도지사, 해양경찰청장 및 자치구의 구청장 등에게 통보하여야 하는 것과 마찬가지로 해양수산부가 해운법에 의해 해상여객운송사업의 면허신청을 받은 때에 그 내용에 관하여 관계기관에게 통보할 의무를 부여하여야 한다.

(2) 해상여객운송사업과 유선사업

유선및도선사업법에 의한 유선사업은 출항지와 기항지가 동일하지 않고 중간 기착을 하는 경우는 항상 해운법에서 규정하고 있는 내항정기여객운송사업과 내항부정기여객운송사업과 영업구역이 충돌된다. 특히 국내항간에 일정한 항로 또는 일정표에 의하지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업인 내항부정기여객운송사업과는 영업구역이 중복된다. 이런 사실은 유선및도선사업법에 의한 유선사업은 활발하지만 해운법상의 내항부정기여객운송사업을 하는 업체는 전무하다는 데에서도 알 수 있다. 이는 면허조건이 더 엄격한 해운법상의 내항부정기여객운송사업 면허를 취득하기보다는 유선및도선사업법에 의해 유선사업면허를 얻어 영업하는 것이 훨씬 쉽기 때문이다.

일본의 경우는 유선사업에 대하여 규율하는 별도의 법률은 없고, 우리나라 해운법상 내항부정기여객운송사업에 해당하는 해상운송법상의 내항여객부정기항로사업이 우리나라 유선사업의 개념을 포괄하고 있다. 즉, 일본의 내항여객부정기항로사업자는 기점과 종점이 일치하는 항로를 운항하거나 중간 기항지가 있는 항로를

운행할 수도 있다. 그러나 여객부정기항로사업은 육상과 선박 또는 해상의 특정장소간의 항로, 기점이 중점과 일치하는 항로로서 기항지가 없는 항로를 운송하는 경우에만 합승여객을 운송할 수 있도록 허용하여 여객정기항로사업과의 관계도 명확히 하고 있다(일본 해상운송법 제21조의 2 참조). 그러므로 실제로 이용되지 아니하는 해운법상의 내항부정기여객운송사업을 삭제하든지 또는 유선및도선사업법상의 유선사업자는 해운법상의 해상여객운송사업자가 기항하는 곳은 중간기항할 수 없도록 유선및도선사업법에 명문규정을 둘 필요가 있다.

3) 수상레저사업

(1) 적용대상 확대

스포츠 잠수는 수상레저안전법의 적용대상이 아니어서 자격증 및 안전관리에 관한 규율을 받지 아니한다. 앞에서 살펴본 바와 같이 현재 민간단체에서 자격증을 발급하고 있으나 자격증 발급에 대한 객관성 및 공정성 확보여부에는 의문이 있으므로 국내기준 마련시에는 가능한 국제적 자격기준에 적합한 기준을 설정하여야 하며, 자격 시험에 대해서도 전문성이 있는 현재의 발급기관에 맡겨두되 정부에서 자격증 발급에 대한 공정성과 객관성을 확보할 수 있는 범위내에서 최소한의 감독이 요구된다. 그 밖에 최근 새롭게 등장하고 있는 위그선(WIG : Wing in Ground) 등도 수상레저기구에 포함할 필요가 있다.

(2) 수상레저업 활성화를 위한 법률정비

그 동안 역사적으로 농경문화에 다른 정적인 레저문화에 익숙한 우리 국민성은 천혜의 해양자원을 이용한 동적인 수상레저문화 발전에는 장애가 되어 왔다. 그러나 최근 들어 소득 수준 향상, 주 5일 근무제 도입과 새로운 도로의 개통을 통한 해양 접근성의 용이 등으로 인하여 수상레저활동에 대한 관심이 높아지고 있다.

어느 산업이나 초기에는 정부의 육성정책이 필요하다. 선진국의 경우 수상레저 활동을 규제하는 법제도는 레저활동의 안전을 확보하기 위한 차원에서 최소한의 조치에 머물고 있다.¹⁸⁾ 그런데 수상레저안전법은 규제일변도의 규정으로 구성되

18) 외국사례

- 미국 : 50개주 중에서 7개주에서 주로 교육에 중점을 둔 보트면허제도를 도입하고 있음.
- 호주 : 6개주 중 뉴사우스웨일즈 등 3개주에서 면허제도를 시행하고 있으며, 주로 항행관

어 있으며, 심지어 해양레저사업을 규정하고 있는 제5장도 해양레저사업의 발전을 지원하기 위한 규정은 없고 모두 안전확보와 관련한 규정으로 구성되어 있다. 이와 같이 수상레저사업의 발전이나 진흥을 조장하거나 지원하기 위한 규정은 전혀 없고 단지 규제 규정만 존재하는 상황에서 수상레저활동은 그 발전에 한계가 있을 수밖에 없다. 따라서 현행 수상레저안전법을 수상레저법으로 변경하고, 수상레저업의 발전이나 산업의 지원에 관한 규정을 추가하여야 한다.

수상레저의 발전을 저해하는 요소로 다음 3가지를 들고 있다. i) 즐기려고 해도 배우기 어렵다, ii) 강습을 받더라도 실제 이용할 장비가 없다, iii) 장비를 소유하고 있어도 즐길만한 공간이 없다는 점이다. 따라서 이러한 문제점을 해결하기 위하여 교육훈련지도자 양성, 수상레저사업의 활성화, 장비와 기구의 계류시설 설치 등에 대한 정부의 지원이 요구되며, 특히 일본 전국유어선협회와 같이 민간단체를 결성을 유도하여 면허교육실이나 지도자 양성 등의 업무를 담당하게 하고 정부는 교육훈련의 지원 및 수상레저업체의 활성화를 유도하는 방향으로 법률을 정비할 필요가 있다.

2. 해양레저사업의 안전관리제도 개선방안

1) 해양레저사업별 안전관리제도 개선방안

(1) 해상여객운송사업

IMO의 ISM Code의 국내수용의 일환으로 정부가 해상교통안전법 제10조 개정 에 의해 내항선 안전관리체제를 금년 7월 1일부터 단계적으로 시행하고 있어서 현행 해운법 제23조에 의해 운영되고 있는 내항여객선 운항관리체제하의 운항관리자의 역할에 대한 문제가 제기되고 있다.

내항선안전관리체제는 안전관리에 대한 구조적인 틀을 갖추기 위한 것이고, 내

련규정을 입법화하고 있음.

- 일본 : 선박직원법에서 소형선박면허제도를, 선박안전법에서 선박 및 설비안전을 다루고 있고, 소형선박의 등록에 관한 법률에 의해 등록제도를 도입하고 있음(윤태익, “해양안전과 수상레저,” 「해양레저·스포츠 기자재 개발을 위한 심포지엄」, 부산테크노파크, 2002. 9. p.26).

항여객선 운항관리제도는 선사와 정부의 안전관리 및 점검기능을 대행해 온 제도로 양 제도는 상호 대체가 불가능한 것도 있다. 운항관리자의 업무와 내항선 안전관리체제의 도입으로 대체 가능여부를 검토하면 <표 5-1>과 같다. 이는 내항여객선사의 현실적 상황을 중요한 판단근거로 고려한 결과이다.

〈표 5-1〉

운항관리자 대체가능 직무 검토

운항관리자의 직무	CMS제도에 의한 대체 가능 여부	판단근거
· 여객운송사업자, 안전관리담당자 및 선원에 대한 안전관리교육	△	대형선사는 가능하지만 소형선사는 불가능
· 선장이 제출한 출항 전 점검보고서의 서면확인	△	대형선사는 보고서에 대한 판단이 가능하지만 소형선사는 불가능
· 위험물 등을 취급하는 선장의 업무지도	△	대형선사는 가능하지만 소형선사는 불가능
· 여객선의 승선 정원 초과 여부 및 화물의 적재정량 초과 여부의 기타 운항질서의 유지	△	대형선사는 보고서에 대한 판단이 가능하지만 소형선사는 불가능
· 출항 전 기상상황의 선장에 대한 통보 및 현지 기상상황의 확인	×	운항관리자 고유의 기능
· 승선하여야 할 승무원의 승선여부 확인	△	현지기상의 본선 편의적 해석 우려
· 승선신고서(여객명부)의 보관장소 확인	△	충원곤란으로 결원출장 우려
· 선장에 대한 구명 기구 사용법 설명 및 사용 훈련에 관한 사항의 주지	×	운항관리자 고유의 기능
· 구명기구·소화설비·해도 기타 항해용구의 완비 여부 확인	○	
· 입·출항 보고를 받지 아니한 경우 역호출에 의한 보고 사항 확인	○	
· 여객선 안전운항에 관한 지도(승선지도를 포함한다) 및 여객운송사업자의 운항관리규정의 이행상태의 확인	×	운항관리자 고유의 기능

운항관리자 대체가능 직무 검토(계속)

운항관리자의 직무	CMS제도에 의한 대체 가능 여부	판단근거
· 상기의 직무 외에 운항관리자는 다음 각호의 사항에 관한 정보를 입수하여 이를 선장이 언제든 지 볼 수 있도록 하여 놓아야 한다. ① 항내사정 ② 부두시설의 현황 ③ 해역별 기상조건 및 해상 조건 ④ 항로상황 ⑤ 기타 여객선의 동태 등 여객선 안전운항관리에 필요한 사항	○	
· 탑승 인원 확인	×	운항관리자 고유의 기능
· 여객선의 출항정지	×	운항관리자 고유의 기능
· 입·출항시간의 조정, 정지 또는 운항정지	×	운항관리자 고유의 기능
· 위험물 취급 업무지도	×	운항관리자 고유의 기능
· 출항 전 기상상황 확인 및 통보	×	운항관리자 고유의 기능
○ : 대체가능 △ : 현실적으로(즉, 실제 현장의 상황을 고려할 때) 대체 불가 × : 시스템적으로(즉, 원천적으로)대체 불가		

자료 : 김길수, “연안여객운송사업 환경변화와 대응전략”, 「물류강국 실현을 위한 연안해송 활성화」, 조합창립 제40주년 기념 심포지엄, 2002. 7. 5. p.66

내항여객선사는 대부분 2척 이하의 선박을 소유한 영세업체로 육상전문인력 및 해상전문인력이 부족한 실정이다. 우리나라 내항해운업계의 2002년 3월 현재 선대규모를 보면 선박 1~2척을 보유하고 있는 선사가 전체의 65.4%를 차지하고 있다 (<표 5-2> 참조).

<표 5-2> 내항여객선선사의 보유척수 현황

(2002. 3)

회사규모	회사수	비율
1척	20	38.5
2척	14	26.9
3 ~ 4척	9	17.3
5척 이상	9	17.3
합계	52	100.0

자료 : 한국해운조합 내부자료.

내항여객선의 선령을 보면 평균선령은 10년 이하의 선박이 97척(63%)이고 11년 이상된 선박이 56척(37%)이며, 21년 이상된 노후선도 16척이 운항되고 있다(<표 5-3> 참조).

〈표 5-3〉 내항여객선의 선령별 현황

단위 : 척

계	5년 이하	6년~10년	11년~15년	16년~20년	21년 이상
153	30	67	20	20	16

자료 : <표 5-2>와 동일.

또한 선원의 고령화로 해기능력(즉, 항해, 안전관리, 해양오염관리 등)이 점점 저하되고 있으며, 선원구인난으로 최소한의 승무원만 승선하고 있어 일부 대형선사를 제외한 대다수의 선주는 자발적으로 안전관리(출항 및 과승 포함)를 할 수 있는 능력을 갖추고 있지 못하여 안전관리를 도와줄 외부조력자가 필요한 실정이다.

내항여객선 안전관리체제는 선사의 안전관리를 체계적으로 강화하기 위하여 도입한 제도이므로 기존 운항관리자가 수행해 온 역할의 일부는 내항여객선 안전관리체제로 대체될 수 있다. 특히 외항여객선사 및 대형 내항여객선사의 경우 자체 안전관리를 할 수 있는 인적능력 보유하고 있는 선사의 경우는 외부의 조력자가 필요하지 않을 수 있다. 일본의 경우는 우리나라와 달리 선사 자체내에 운항관리자를 두어 정부의 감독하에 자율적인 안전관리체제를 구축하고 있다. 우리나라도 외항여객선사 및 대형 내항여객선사의 경우는 내항선 안전관리체제가 도입되면 운항관리자에 의한 내항여객선 운항관리체제를 선사 자체의 안전관리체제로 전환할 필요가 있다. 아울러 내항선 안전관리체제의 정착과 안전관리 능력여부를 평가하여 중소 내항여객선사에 대해서도 자체 안전관리제도를 점차 확대하는 방안도 고려하여야 한다.

여기서 내항선 안전관리체제와 운항관리 규정을 비교해 보면 <표 5-4>와 같다.

〈표 5-4〉

내항선 안전관리체제와 운항관리 규정 비교

구 분	내항선 안전관리체제	내항여객선 운항관리체제
근거법령	- 해상교통안전법 제10조	- 해운법 제23조
운영주체	- 선박소유자	- 선박소유자
대상	- 내항부정기 여객운송사업 또는 내항부정기여객운송사업자 - 내항화물운송사업 등록자의 사업장 및 총톤수 150톤 이상 선박	- 내항부정기 여객운송사업 또는 내항부정기여객운송사업자
관리규정	- 법령에서 요구하는 내용을 포함하는 시스템 구축, 문서작성 및 실행기록 유지	- 회사에서 작성·제출한 운항관리규정
검사·점검	- 최초 인정검사 - 갱신인정검사 : 매5년마다 - 중간인정검사 : 사업장 매년, 선박 2년 6개월마다	- 운항관리규정 심의위원회 심의
검사·점검결과 조치	- 부적합사항 : 시정조치 후 증서발급 - 중부적합 사항 :증거 발급불가	- 시정조치 후재심의
검사·점검 및 승인기관	- 해양수산부장관 또는 장관이 지정하는 인정기관	- 한국해운조합에서 구성한 운항관리규정 심의위원회
벌칙	- 증서 미취득시 운항불가	- 미 심의시 운항불가
관리운영형태	- 자체 또는 위탁가능	- 조합운항관리자
정부의 확인 및 점검	- 해양수산부(필요시)	- 해양경찰서(여객폭주시 특별점검)
관리내용	- 안전환경기본방침 설정 - 선박소유자의 책임 및 권한 - 안전관리자의 선임 및 임무 - 선장의 책임 및 권한 - 인력의 배치 및 운영 - 선상운용계획의 수립 - 비상대책의 수립 - 부적합사항의 보고와 분석 - 선박의 정비 - 문서 및 자료관리 - 안전관리체제에 대한 사업자의 확인·검토·평가	- 여객선 육·해상직원의 안전교육 - 운항관리규정의 심의 - 출항 전 점검보고서 서면확인 - 위험물 취급 업무지도 - 여객선 입출항 보고 수리 - 승선정원 초과여부 등 확인 - 출항 전 기상상황 확인 및 통보 - 구멍·소화·항해용구 완비 확인 - 여객선 안전운항지도 및 운항관리규정 이행상태 확인

자료 : <표 5-2>와 동일.

(2) 유선 및 도선사업

운항거리가 2마일 이상이거나 운항시간이 1시간을 초과하는 선박 또는 기타 시·도지사 또는 해양경찰청장이 지정하는 선박의 유·도선사업자는 출입항신고를 하여야 한다. 출입항시 기록사항은 선주와 선장의 신원(성명·주민등록번호·주소), 선박의 재원(성명, 톤수, 선질, 선원정원, 승객정원, 유·도선장), 출입항 일시, 출항지, 중간기착지, 승선선원과 승객, 도착지 등이다. 승객이 작성하는 승선신고서에 승객의 성명, 주민등록번호와 주소 또는 전화번호 중 하나를 기재하도록 요구하고 있다. 그러나 승객의 주민등록증 번호를 기록하는 이상 주소와 전화번호는 기록할 필요가 없다. 또한 통상 전화번호는 자택 전화번호를 기재하게 되는 데 출입항신고의 목적이 승무원의 안전을 위한 것이라면 자택 전화번호보다 휴대폰 전화번호로 바꾸는 것이 비상연락망으로도 유용하게 사용할 수 있을 것으로 본다.

(3) 낚시어선업

유선의 경우는 관광진흥법에 의하여 등록된 관광유람선과 길이 24미터이상으로 총톤수 50톤 이상인 선박만 선내 주류반입을 허용하고 있다. 그러나 낚시어선의 경우는 법 제정 당시에 규정하고 있던 주류판매 및 제공에 대한 규제 규정이 1997년 규제완화 차원에서 삭제됨으로서 주류의 판매 및 제공에 대하여 특별한 제한 규정을 두고 있지 아니하다.

또한 앞에서 살펴본 바와 같이 유선의 경우는 이용승객에 대하여 상당한 제약을 두고 있으나 낚시어선의 이용승객에 대하여 특별한 의무를 부과하지 않고 있다. 2001년 7월 개정에서 시장·군수가 낚시어선의 안전운항을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 낚시어선의 승객이 준수하여야 하는 사항을 정할 수 있다는 규정을 두고 있다. 그러나 낚시어선의 경우도 유선과 같이 승무원에게 최소한 다음 사항을 금지하는 규정을 마련할 필요가 있다.

- i) 정원을 초과하여 승선을 요구하는 행위
- ii) 낚시어선업자·선원 기타 종사자의 구명동의 착용지시 기타 안전운항 및 위해방지를 위한 주의사항이나 지시에 위반하는 행위
- iii) 주류의 판매나 제공이 허용되지 아니한 선박의 선내에서 술을 마시거나 기타 선내의 질서를 문란하게 하는 행위
- iv) 폭발물·인화물질 등 위험물을 반입하는 행위

일본의 경우 유어선법에 의해 유어선업을 도입할 당시 유어선업의 신고 및 이

용자의 안전확보를 위한 최소한의 조치규정만 법으로 강제화하고, 나머지는 전국 유선사업협회의 설립과 동 협회에 의한 적정영업규정 작성 등을 유도하여 민간에 의한 자율적인 영업질서유지 및 안전관리를 수행할 수 있도록 지원하는 규정을 두고 있다. 우리나라 낚시어선의 경우는 영업신고는 시·군에서 담당하고, 면허관리 및 입출항통제 등 안전관리업무는 해양경찰청에서 담당하고 있다. 그러나 해양경찰청의 해상안전과의 적은 인력으로 낚시어선관리를 효율적으로 수행할 수 없다. 따라서 일본의 경우와 같이 영업구역별로 낚시어선업 단체를 만들고 전국낚시어선업협회 등의 결성하도록 유도하고, 동 협회에서 안전관리 규정을 제정하여 자체적으로 실시하고, 정부는 감독 및 지원하는 체제로 전환할 필요가 있다.

(4) 수상레저사업

수상레저안전법은 5마력이상인 동력수상레저기구를 조종하고자 하는 자는 동력수상레저기구 조종면허 받도록 하고, 동력수상레저기구 조종면허는 일반조종면허와 요트조종면허로 나누고 있다 또한 일반조종면허는 다시 일반조종면허 시험대행기관의 시험관이 취득하여야 하는 면허인 제1급 조종면허와 요트를 제외한 동력수상레저기구를 조종하는 자가 취득하여야 하는 면허인 제2급 조종면허로 나누고 있다. 일본의 경우 2002년도에 수상레저기구를 이용한 활동현장에 대한 검토를 통해 운항 및 운전성격이 선박과 다른 수상오토바이에 대한 별도의 조종면허를 신설하고, 선박직원법상의 소형선박조종사 면허를 항행구역 5마일을 기준으로 1급 및 2급으로 구분하는 소형선박조종사 면허제도를 도입하였다. 개정 면허제도는 2003년 4월부터 시행할 예정이다. 우리나라도 수상레저기구 조종면허에 대한 심도 있는 검토를 거쳐서 수요자의 요구에 부응할 수 있도록 면허제도를 조정할 필요가 있으며, 특히 운항성격이 다른 수상오토바이 조정면허는 즉시 도입하는 것이 바람직하다.

또한 수상레저안전법은 수상레저업자가 사용하는 수상레저기구는 등록하도록 요구하고 있지만 개인이 보유하고 있는 수상레저기구는 등록의무도 없고, 안전검사도 받지 않고 있다. 이러한 개인소유 수상레저기구에 대하여 등록 및 안전검사의무를 부과함으로써 개인소유장비를 이용한 레저활동자의 안전관리도 제도화할 필요가 있다.

한편, 낚시어선업법이나 수상레저안전법의 경우 사고시 피해자 구제를 위해 보험에 가입하도록 강제화하고 있다. 그러나 이 법들에서 규정하고 있는 보험은 자

동차손해배상법상의 책임보험으로 사후보장제도로서는 불충분하며, 해양레저활동의 특수성도 고려되지 못한 보험이다. 이를 해결하기 위하여 모든 요트, 모터보트를 대상으로 제3자배상, 신체손상, 탑승자장해, 충돌손해배상 등을 보장하는 해양레저보험 상품을 신속히 개발하여야 한다.

2) 구조체계 구축

선박에서 발생한 사고는 신속한 조치가 필요하다. 그러나 해상에 있는 선박에서 발생한 사고에 신속히 대처하기 위해서는 사고신고, 구조 및 구난체계가 사전에 잘 정비되어 있어야 한다. 유선및도선사업법은 유·도선사업자 또는 선원에게 사고시 지체없이 인접 시장·군수·구청장과 경찰서장 또는 해양경찰서장에게 그 사실을 보고할 의무를 규정하고, 사고보고를 받은 시장·군수·구청장과 경찰서장·해양경찰서장은 지체없이 관할시·도지사 또는 해양경찰청장에게 보고하고, 인명구조활동 등 사고수습을 위하여 필요한 조치를 하도록 규정하고 있다.

낚시어선업법도 낚시어선업자와 선원에게 승객이 사망하거나 실종되었을 때, 충돌·좌초 기타 낚시어선의 안전운하에 영향을 미치거나 미칠 우려가 있는 사고가 발생하였을 때 시장·군수나 해양경찰청서장에게 그 사실을 지체없이 보고하도록 규정하고 있다. 수상레저안전법 역시 수상레저사업자 및 그 종사자가 영업구역내에서 사고 발생시 그 구호조치나 해양경찰관서 등에 통보하도록 규정하고 있다.

우리나라의 구조체계는 대형선이나 적어도 통신장비를 보유한 선박들이나 사업자에 의한 신고시 해양경찰청은 현재의 구조체계하에서 대응가능할 것으로 보여진다. 그러나 스쿠버다이빙, 보트세일링, 서핑 등의 애호가나 낚시객이 조난이나 사고 등으로 구조를 요청한 경우는 현재의 우리나라 구조체계로서는 신고한 대응에 문제가 있다. 이러한 해양레저는 동호인 단위나 개인적으로 활동하기 때문에 보트 등에 완벽한 무선설비를 갖추고 있지 않고 있으며, 개인용 휴대전화의 경우 서비스가 되지 않는 지역이 많아서 해양경찰서 등으로 직접신고가 어렵다.

그러나 각종 해양레저사고에 대비하여 해양경찰청에서 충분한 인력을 갖추는 것도 현실적으로 어려운 일이다. 따라서 해양경찰청은 현재 일본 해상보안청이 취하는 조치와 같이 개인의 휴대전화 서비스를 비상연락망으로 활용할 수 있게 휴대전화 사업자의 통화가능범위를 확대하기 위한 협력하는 사업을 시행하여야 하며,

조난자가 휴대전화를 자신의 위치를 구조기관에 자동적으로 알려주는 비상시 위치통보시스템 개발을 추진할 필요가 있다.

또한 일본의 (재)일본해양레저안전·진흥협회와 같이 정부의 인력 및 장비의 한계로 수행할 수 없는 레저보트 구조사업을 수행하는 민간단체를 육성·지원을 통해 DAN·JAPAN과 같은 해양레저사고에 대비한 해난구조체제를 갖추고, 응급 의료지원시스템도 구축하여야 한다.

제 6 장 결론 및 정책제언

국내레저시장 규모는 1980년 이후 매년 2자리의 성장세를 이어 왔다. 2002년에 해양수산개발원에서 설문 조사한 바에 따르면 해안에서 경험한 관광테마는 해안 경관감상 및 해변휴식, 수산물맛보기, 해수욕 등의 순이었으며, 해양스포츠가 가장 낮은 순이었으나, 희망하는 관광테마에서는 축제 및 문화탐방, 해수욕에 이어 해양스포츠가 3위를 차지함에 따라 성장 잠재력이 높을 것으로 예상된다.¹⁹⁾ 우리나라의 해양레저사업 관련법률은 해운법, 유선및도선사업법, 낚시어선업법 및 수상레저안전법이 있다. 그러나 이들 해양레저 관련법령은 새로운 수요에 대응하기 위하여 각각 제정되었지만 각 법령을 제정할 당시 존재하고 있던 유사법령에 대한 충분한 검토가 없어서 관련법령 규정 상호간에 상충 또는 중복 문제가 발생하고 있다. 또한 사고 발생위험이 높은 레저활동의 안전관리를 위한 제도도 미비된 점이 있다.

해양레저사업 관련법령 상호간의 문제 중 하나는 유선및도선사업법에 의해 유선사업 면허를 받아 낚시어선업에 종사하는 낚시유선과 낚시어선업법에 의한 낚시어선간의 문제이다. 두 사업 모두 어업을 목적으로 하는 승객에게 선박을 대여하거나 승선시키는 것을 영업으로 하고 있어 영업형태가 동일함에도 불구하고 규율하고 있는 법률의 내용이 달라서 형평성의 문제가 발생하고 있다. 구체적으로는 영업시간 및 영업구역 설정 여부, 신고필증 게시의무 여부, 운임고시 여부 등에 관하여 각각을 규율하는 법령규정에 차이가 있다.

한편 내항여객운송사업과 도선사업간에는 인허가 과정에서 그 사실의 관련기관 통보여부가 문제가 되며, 내항여객운송업과 유선사업은 영업구역의 충돌 및 중복에 관한 문제가 종종 발생한다. 또한 수상레저업과 낚시어선업의 경우는 사고발생시 피해자에게 보상하기 위한 충분한 보험제도가 마련되어 있지 않고, 일부 수상레저활동은 보험가입 대상에서 제외하고 있는 것이 문제점이다. 또 해양레저사업의 안전관리부문에 있어서 내항여객운송업의 경우 국제협약(ISM Code)의 수용으로 인해 도입하게 될 선사안전관리체제와 기존의 안전관리체제인 운항관리자제

19) 홍장원, “해양관광활동 및 해수욕장의 마케팅전략에 관한 연구”, 「해양수산」, 통권 215호, 한국해양수산개발원, 2002. 8, pp. 51-52.

도간의 충돌문제가 있다. 낚시어선업의 경우는 야간운행에 대한 통제미비로 안전관리 문제가 대두되고 있고, 수상레저안전법은 동호인 활동이 활발한 스포츠 잠수가 법 적용대상에서 제외되어 있는 등 기타 여러 레저활동이 동 법의 적용대상에서 제외되어 안전관리의 사각지대로 남아 있다.

또한 조난 선박이나 인명의 구조분야는 해양경찰청을 중심으로 구조체제가 정비되어 있으나, 개인이 소형장비로 하는 레저활동과 무선장비를 소유하고 있지 아니한 레저활동에 대한 대비가 미흡하다.

일본의 경우 해양레저사업 관련법률은 해상운송법과 유어선법이 있다. 일본 해상운송법은 우리나라의 해운법과 유·도선사업법의 내용을 담고 있는 법률이며, 유어선법은 우리나라 낚시어선업법에 해당하는 법률이다. 그러나 수상레저를 규율하는 별도의 법은 없고 선박안전법이나 선박직원법, 소형선박등록법 등에 의해 필요한 사항을 개정하여 운용하고 있다. 특히 일본 유어선법은 유어선업의 신고 및 안전관리에 관한 규정과 함께 유어선업의 건전한 발달을 위한 조치에 관한 규정을 두어 관련민간단체의 육성과 민간단체에 의한 자율적인 영업질서 및 안전관리를 유도하고 있다.

해양레저사업의 안전관리제도 측면을 보면, 일본 해상운송법도 선박안전운항관리를 위하여 운항관리자제도를 두고 있다. 그러나 우리나라가 한국해운조합 소속의 운항관리자의 지도감독을 받아야 하는 데 비하여 일본은 업체에서 자체 운항관리자를 두어 선박운항관리를 하도록 하고 있다. 유어선법은 유어선업자에게 기상 및 해상 정보수집의무, 이용자 준수사항 비치의무를 부여하고, 사고시를 대비한 연락책임자 선임 등을 요구하고 있다. 또한 레저용으로 사용되는 소형선박의 조종면허는 기존에는 선박직원법에서 규정하고 있는 1 ~ 4급 소형선박조종자 면허에 5급 소형조종자 면허를 추가하여 운영해 왔다. 그러나 최근 면허취득자의 실패가 양적 및 질적으로 크게 변하고 있는 현실에 부응하여 수상오토바이용 면허를 신설하는 등 소형조종사 면허를 합리적으로 개선하였다. 동시에 기존에는 5톤 이상 20톤 미만의 선박에 대하여 소형선박등록제도를 두고 있었으나 이를 확대하여 5톤 미만의 선박도 등록하도록 하였다.

해양레저 활동에 대한 일본 정부, 즉 해상보안청의 역할은 직접적 단속업무보다는 방선지도 및 민간안전단체가 실시하는 해양사고방지를 위한 강습회 공동개최 및 지원에 치중하고 있다. 일본의 경우는 민간단체에 의한 해양안전활동이 활성화

되어 있다. (재)일본해양레저안전·진흥협회는 스쿠버다이빙, 보트세일링, 서핑 등의 애호가들의 안전확보를 목적으로 안전잠수관리자 및 안전지도원을 양성하고, 레저보트의 안전확보와 안전지식의 보급계몽을 목적으로 하는 안전강습회 및 해상안전프로그램을 각지에서 실시하고 있다. 또한 BAN(Boat Assistance Network : 레저보트 구조사업) 및 DAN·JAPAN (Divers Alert Network of Japan) : 레저·스쿠버다이빙 사고 응급 의료지원사업이라는 회원 회비제의 해난구조사업을 수행하고 있다.

한편 해상보안청은 최근 해양레저안전 대책으로서 ‘마린로드’ 구상과 휴대전화의 해난구조 이용을 검토하고 있다. ‘마린로드’ 구상은 육상에서 자가용으로 드라이브하듯이 레저보트로 해도를 이용해서 안전하게 해상여행을 할 수 있도록 환경을 정비한다는 개념이며, 휴대전화 해양구조 이용은 휴대전화의 보유율이 증대에 따라 휴대전화를 비상시 연락수단으로 이용하자는 것이다. 이를 위해 휴대전화 사업자의 통화가능범위를 확대하기 위한 등대 등의 이용에 대해 적극 협력하고 있다.

해양레저사업 현장의 실태조사와 일본의 해양레저사업 및 활동에 대한 법제도 사례를 참고하여 우리나라의 해양레저사업 관련 법률 및 제도상의 문제점을 해결하기 위한 정책방안을 제언하면 다음과 같다.

1. 유선및도선사업법과 낚시어선업법의 법 규정 조정 및 법률통합

유선및도선사업법상의 낚시유선사업과 낚시어선업법상의 낚시어선업은 모두 어업을 위해 선박을 대여하거나 이용자를 승선시키는 것을 업으로 한다는 점에서 동일하다. 그러나 영업시간이나 영업구역, 신고필증 선내 게시 및 요금고시 등에 관한 차이로 형평성문제가 제기되고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 낚시어선업 신고시 영업시간에 대하여 미리 지정을 하도록 하여야 하며, 신고 후 교부받은 신고필증은 이용자가 쉽게 볼 수 있는 선내의 장소에 게시하도록 하여야 한다. 또한 낚시어선의 선박대여료가 합리적으로 책정되고, 무분별한 요금인하 등으로 영업질서를 어지럽히는 사례가 발생하지 않도록 하기 위하여 선박대여료도 사전에 이용자에게 제시하도록 하여야 한다.

보다 근본적인 문제는 유사영업을 하는 낚시유선과 낚시어선이 각각 다른 법률

에 의해 규율됨으로써 법률간 형평성을 비롯한 많은 문제를 야기하고 있다는 것이다. 따라서 유선사업으로 영업허가를 받아서 영업하는 낚시유선을 낚시어선업법이 흡수하여 낚시어선업에 관해서는 낚시어선업법에서 통일적으로 규율하는 것이 바람직하다.

이 경우 일본의 경우와 같이 영업구역별로 낚시어선업 단체를 만들고 전국낚시어선업협회 등을 결성하도록 유도하여 동 협회에서 자체 안전관리규정을 제정·시행토록 하고, 정부는 감독 및 지원하는 체제로 전환할 필요가 있다.

2. 해운법과 유선및도선사업법의 법률규정 조정

내항여객운송업과 도선사업간에 발생하고 있는 문제, 즉 해운법상의 내인가 제도로 인한 도선사업자가 입는 간접피해문제는 유선및도선사업법 제정 당시에 기존의 해운법과의 관계를 명확히 정리하지 못함으로써 발생하는 문제이다. 이는 해운법에 “해상여객운송 면허신청을 받는 기관은 그 사실을 관계기관에 통보하여야 한다”는 규정을 추가함으로써 해결될 수 있는 문제이다. 또한 해상여객운송업과 유선사업간에 발생하고 있는 영업구역의 중복문제도 유선및도선사업법을 제정할 당시 유선업과 해운법상의 부정기여객운송사업과의 관계를 명확히 정립하지 못하여 발생하는 것이다. 이 또한 유선및도선사업법에 “해운법상 해상여객운송사업자가 기항하는 곳은 유선사업자가 중간기항할 수 없다”는 명문규정을 신설하는 방법으로 해결할 수 있다.

3. 수상레저안전법의 확대개편

수상레저안전법은 수상레저에 관한 종합적인 법률임에도 불구하고 안전측면에 관한 규정만을 두고 있다는 것이 문제이다. 특정 신생사업에 대하여 건전한 발전이나 진흥을 지원하기 위한 법제도적 지원은 다만 규제조항만 있는 상황에서는 수상레저활동은 그 발전에 한계가 있을 수 밖에 없다. 따라서 수상레저업의 발전 또는 진흥에 관한 내용을 포함하여 가칭 ‘수상레저법’으로 확대 개편하여야 한다.

동시에 수상레저조종사 면허와 관련하여 실제 레저활동과 부합하도록 수상오토바이 조정면허를 도입하는 등 면허제도를 조정할 필요가 있으며, 개인소유 수상레저기구에 대한 등록 및 안전검사의무를 부과하는 등 안전관리제도도 개선할 필요가 있다. 이러한 전반적인 검토를 위해서는 추가적인 연구가 필요하다.

4. 보험상품 개발

여객운송 중 사고로 여객에게 입힌 신체장애 등 손해보상을 위하여 유·도선 업자는 유·도선배상책임보험에 가입하고, 낚시어선업자와 수상레저사업자도 공제나 보험에 가입하고 있다. 그러나 수상레저사업자와 낚시어선업자가 현재 가입하고 있는 책임보험으로는 충분한 보상이 되지 않고, 특히 개인용 해양레저활동자의 경우는 사고시 손해보상을 담보하기 위한 보험상품마저 없다. 따라서 레저용으로 이용되는 요트·모터보트 등 소형선박의 운항 중 사고시 제3자 배상, 선체손상, 탑승자장해, 충돌손해배상을 담보할 수 있는 레저종합보험개발이 필요하다.

5. 내항여객운송사업의 안전관리시스템 구축

국제안전관리규약(ISM Code)에 따라 선사의 안전관리시스템을 강화하기 위하여 도입한 내항여객선 안전관리제도는 선사의 안전관리를 체계적으로 강화하기 위하여 도입한 제도이므로 기존 운항관리자가 수행해 온 역할의 일부는 내항여객선 안전관리체제로 대체될 수 있다. 특히 자체 안전관리를 할 수 있는 인적능력을 보유하고 있는 대형 내항여객선사의 경우는 안전관리를 위한 외부조력자가 필요하지 않을 수 있으므로 운항관리자에 의한 내항여객선 운항관리체제를 선사 자체의 안전관리체제로 전환할 필요가 있다.

6. 해난구제체제의 정비

우리나라의 구조체계를 볼 때 대형선이나 적어도 통신장비를 보유한 중소형 선

박들로부터 사고신고가 있는 경우에는 즉시 대응하는 데 큰 문제가 없다. 그러나 스쿠버다이빙, 보트세일링, 서핑 등 비상연락장비를 갖추지 아니한 소형레저선박이나 기구를 이용한 활동 중에 발생한 사고나 낚시객의 조난 등의 경우에는 현재의 우리나라 구조체계로서는 신속한 대응이 곤란하다. 따라서 최근에 일본 해상보안청에서 취하고 있는 대응조치, 즉 개인의 휴대전화 서비스를 비상연락망으로 활용할 수 있게 휴대전화 사업자의 통화가능범위를 확대하기 위한 협력사업 시행 및 조난자의 휴대전화로 자신의 위치를 구조기관에 자동적으로 알려 주는 비상시 위치통보시스템 개발 등을 추진할 필요가 있다. 물론 해양레저보트 구조사업을 수행하는 민간단체에 대한 육성·지원을 통해 BAN이나 DAN·JAPAN과 같은 민간단체에 의한 구조체제를 갖추는 것도 필요할 것으로 보인다.

참 고 문 헌

<국내문헌>

- ① 국승기, “선진외국의 해양레저 관련제도 고찰-해상안전을 중심으로-”, 『해양레저·스포츠 기자재 개발을 위한 심포지엄』, 부산테크노파크, 2002. 9.
- ② 김길수, “연안여객운송사업 환경변화와 대응전략”, 『물류강국 실현을 위한 연안해송 활성화』, 조합창립 제40주년 기념 심포지엄, 2002. 7. 5
- ③ 김성귀 외, 『국내 해양관광의 실태분석 및 발전방안 연구』, 한국해양수산개발원, 1998. 12.
- ④ 김홍백, 『레저스포츠총론』, 2001.
- ⑤ 박태원, 『우리나라 해상관광산업의 활성화 방안』, 해운산업연구원, 1995. 12.
- ⑥ 서천범, 『2000년대의 레저산업』, 기아경제연구소, 1997. 1.
- ⑦ 심근형, “소형유람선(1톤급)의 안전관리에 관하여”, 『해양한국』, 1997. 1.
- ⑧ 윤태익, “해양안전과 수상레저”, 『해양레저·스포츠 기자재 개발을 위한 심포지엄』, 부산테크노파크, 2002. 9.
- ⑨ 이수호, 『우리나라 해양레저산업의 현황과 전망』, 2001. 6. 15
- ⑩ 이원태, 『해양레저·스포츠관광의 활성화 방안에 관한 연구』, 2001.
- ⑪ 지삼업, 『해양스포츠 안전교육론』, 2000.
- ⑫ 한국해양연구소, 『해양과 인간』, 1996. 12.
- ⑬ 한국해운조합, 연안여객선 업체현황, 2002. 5.
- ⑭ _____, 연안해운의 당면과제와 2세기 발전전략, 2000. 10.
- ⑮ 해양경찰청, 『해양경찰연감』, 2000.
- ⑯ 홍장원, “해양관광활동 및 해수욕장의 마케팅전략에 관한 연구”, 『해양수산』, 통권 215호, 한국해양수산개발원,

<외국문헌>

- ① 国土交通省, 『平成13年 国土交通白書』, 2001. _____, 『海と安全』, 1996. 2.
- ② 三井海上火災保險株式會社, 『ヨット・モーターボート 総合保険のおすすぬ』, 1996.
- ③ 日本海難防止協會, “海洋レジャー-を安全に”, 『海と安全』, 1996. 2.

- ④ (財) 日本船舶職員養成協會, 「ボ-ト・ヨット 免許講習案内」, 1996.
- ⑤ (財) 日本海事廣報協會, 「海洋性レクリエ-ションの現況と展望」, 1997. 7.
- ⑥ (財) 日本海洋レジャ-安全・振興協會, 「Boat Licence Guide」, 2000.
- ⑦ Japan External Trade Organization, "Marin Sporting Goods", *Your Market in Japan*, No.47, 1994.
- ⑧ U.S. Coast Guard, "Recreational Boating Safety", *Coast Guard Fact File*, 1996.
- ⑨ <http://www.houko.com/00/01/S24/187.HTM>.
- ⑩ <http://www.houko.com/00/01/S63/099.HTM>.
- ⑪ <http://www.marine-jbia.or.jp/basic/licence1.htm>.
- ⑫ http://www.milt.go.jp/kisha/kisha01/10/101203_.html
- ⑬ <http://www5.ocm.ne.jp/~kms/kenna1.html>
- ⑭ <http://www.pref.oita.jp/16300/ship/>
- ⑮ <http://www.urban.ne.jp/home/kanmon/shinseido.htm>

해양레저사업의 법제 개선방안

2002年 11月 26日 印刷

2002년 11月 30日 發行

編輯兼
發行人 李 延 旭

發行處 韓國海洋水產開發院
서울특별시 송파구 신천동 11-6

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版·印刷/영진인쇄사 734-3713~6 정가 : 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터

Tel : 394-0337, 734-6818