한국항해항만학회지 제32권 제5호, pp. 409~413, 2008 (ISSN-1598-5725)
Journal of Navigation and Port Research

수상레저 사업자의 안전의식 실태 분석

정 종 석†

† 한국해양대학교 해사산업연구소 전임연구원

Analysis on the safety perception of ocean leisure business owners

Jong-Seok Jeong†

† Research Professor, Research Institute of Maritime Industry, Korea Maritime University, Busan, 606-791, Korea

요 약 : 전국의 수상레저사업자를 대상으로 한 현재 사업현황과 수상레저안전법의 개정에 따른 관련규제에 대한 의식실태 설문조사를 통계처리한 분석결과를 요약하면, 조종면허를 취득하거나 갱신할 때 일정시간의 안전교육을 받는 것에 대해 필요하다고 생각하는 사업자는 전체의 63.5%로 나타나 안전교육에 대해 대체로 찬성하였으며, 개인소유의 동력수상레저기구에 대한 등록제도 도입이 필요하다고 생각하는 사업자는 전체의 70.3%를 차지하여 등록제도에 대한 요구가 큰 것으로 나타났다. 수상레저 활동 중에 발생할 수 있는 사고에 대비하여 수상레저기구에 대한 보험 또는 공제가입을 의무화하는 것이 필요하다고 응답한 사업자는 동력 및 무동력에 대해 각각 전체의 81.1%, 70.3%를 차지하여 원칙적으로 보험이 수상레저 활동에 필수적인 항목임을 확인할 수 있었다.

핵심용어 : 안전사고, 해양스포츠, 인지, 수상레저 사업자

Abstract : *This study came to the following conclusions through the survey which was conducted to ocean leisure business runners to find out current business situation and the perceptions about the revised regulations the safety law of water leisure. This survey showed that most of the respondents agreed about receiving water safety training for regulated time when they obtain or renew their licenses. 63.5% answered that water safety training is needed. There was a considerable demand for registration system of leisure boats. 70.3% presented that registration system of private leisure boats should be introduced. It is confirmed that insurance is an essential fact for ocean leisure activities. 81.1% for leisure boats and 70.3% for non-leisure boats respectively answered that private insurance or fraternal insurance need to be imposed as a compulsory condition in case of accidents during ocean leisure activities*

Key words : *safety accident, oceanic sports, perception, ocean leisure business*

1. 서 론

1.1 연구의 목적

국제적으로 해양레저스포츠의 정책과 제도와 관련하여 환경이 크게 변화되고 있으며, 이제까지 볼 수 없었던 새로운 스타일의 해양레저스포츠 활동이 지구상 곳곳에서 전개되고 있다. 이것은 우리 인간이 현대사회를 살아가는 생활양식 그 자체의 변화에 따른 것이라 하겠다(정, 2004).

여가선용에 있어서도 개인의 주체의식이 존중되어 단체여행에서 혈연, 지연의 그룹요소 또는 가족과의 그룹여행으로, 단순히 보는 레저에서 직접 체험하고 즐기는 레저로의 이행되고 있다. 또한 단체수동형에서 개인 능동의 자기실현형으로 진전되어 여가선용은 이제 그 성숙기에 도달하였고, 지금까지 생활의 역점이 주거생활 중심이었으나, 최근에는 여가선용을 해양레저 쪽으로 우선순위가 이행되고 있는 실정이다(하 등, 2003).
최근 경제적 풍요와 생활의 안정으로 인해 여가시간을 보다 건전한 국민 건강적 정서로 접목시키기 위해 해양레저에 대한 관심이 높아졌다. 그리고 경제적, 시간적, 정서적 여유를 갖게 됨으로써 우리 인간은 복지적인 차원에서 해양에 대한 관심은 더해가고 있으며, 이 복지적인 삶은 해양레저 활동에서 찾는 것이 가장 현명한 방법임을 깨닫게 되었다. 이러한 레저 레크리에이션은 1970년대 후반 고도의 경제성장과 함께 발전하기 시작하여 각 레저산업을 합계한 시장금액이 국민총생산의 약 10%를 차지할 정도로 높아지게 되었다. 또한 사회문화적 환경변화와 라이프스타일의 다양화로 인하여 수상레저 중심의 생활패턴이 정착되면서 수상레저 활동참여 등이 확대되고 있다(양과 송, 1998; 오, 2000).

이러한 관점에서 수상레저의 발달은 안전한 수상활동으로 성취될 수 있는데 수상레저 활동의 급성장으로 인하여 수상안전사고가 심각한 문제로 대두되고 있다(관보, 2005).

우리나라에서 수상레저안전법 시행 후 연안역에서 활동하고 있는 최근 5년간(2000년~2005년 8월) 수상레저 사고현황을 살펴보면 총 95건에 144명이 사고로 피해를 입었다. 사고 원인별로서는 운항부주의가 73건으로 76.8%를 차지하고 있으며, 정비불량 8건(8.4%), 조종미숙 6건(6.3%), 기관고장 5건(5.3%) 및 탑승자 부주의 3건(3.2%)으로 나타났다.

† 교신저자 : 정종석(정회원), maritimejeong@hanmail.net 051)410-4102

사고 유형별로서는 전복이 36건(38%), 충돌이 23건(24.2%)으로 전복과 충돌이 전체의 62.1%를 차지하고 있다(해양경찰청, 2005). 수상레저구기별 사고는 워터슬래드가 26건(27.4%), 모터보트가 25건(26.3%), 수상오토바이가 17건(17.9%), 고무보트가 12건(12.6%)으로써 높은 안전사고율을 나타내는데 이러한 사고의 원인은 무리한 운항이나 선체의 결함, 조종미숙, 부주의에서 기인한 것이므로 수상레저 활동에 대한 안전관리의 강화가 요구된다. 이와 관련된 연구는 수상레저안전법의 개정에 따른 관련규제에 관한 수상레저인구의 의식실태 분석(김과 국, 2005)이 있다. 그러나 수상레저안전법에 직·간접적으로 영향을 받는 수상레저사업자를 대상으로 수상레저사업의 안전실태와 수상레저안전법에 관련한 의식현황을 파악할 필요성이 있다.

따라서 수상레저안전법의 발전적인 방향을 모색하기 위해서는 먼저 수상레저사업에 대한 현황 및 수상레저안전법과 관련된 수상레저사업자의 의식실태를 분석해 볼 필요성이 있다. 이를 통하여 개인적인 수상레저 활동을 포함하여 종합적인 안전관리에 대한 대책을 모색하는 연구 등에 기초자료를 제시하는데 그 목적이 있다.

1.2 연구의 방법 및 내용

수상레저안전법의 개정(해양경찰청, 2007)으로 인한 수상레저사업자에 대한 여론을 조사 분석하여 도출되는 정보는 중요한 의미를 갖는다. 본 연구는 수상레저사업자의 의식실태 분석을 통하여 개인적인 수상레저 활동을 포함한 종합적인 안전관리에 대한 대책을 조사하였다. 또한 수상레저의 활성화를 위한 기초자료를 제시하기 위하여 수상레저사업자의 안전의식 실태분석을 실시하는데 합리적이고 객관적인 방법이 채택되고 분석대상자들의 협조에 의하여 연구가 이루어졌다.

실태분석 과정에서 그 방법이 비합리적이거나 분석 대상자들이 필요한 정보를 공개하지 않거나 왜곡된 정보를 제공하게 되면, 문제의 진단이 정확히 이루어질 수 없게 된다. 정확한 실태분석을 위해 설문조사, 심층면접 등 다양한 연구방법들을 종합적·체계적으로 활용하고, 이를 통해 대상자들의 적극적인 도움으로 현황과 의식을 파악하였다.

본 조사에서는 실태분석에 적합한 조사항목의 설계를 통해 설문지를 만들어 전국의 수상레저사업자 전체를 대상으로 무작위의 설문조사를 실시하였다.

설문조사의 내용으로서는, 수상레저사업자의 현황을 파악하기 위해서 사업지역분포, 사업 중의 제약요인, 활동장소, 보유현황을 분석하였다. 수상레저사업의 안전의식과 관련해서는 사업 중 사고의 빈도율, 안전교육이수 현황, 수상레저기구의 안정성 평가 등을 분석하였다. 수상레저안전법의 개정과 관련하여 의식실태 분석은 안전교육 의식, 등록의식, 보험에 대한의식 등 수상레저사업자가 인식하고 있는 수상레저 환경을 파악하기 위해 필요한 사항들이 조사되었다.

설문분석을 위해서는 기본적으로는 각종 기술통계와 빈도분석 등이 수행되었으며, 그 접근방법이 전국의 불특정 수상레저사업자를 표본대상으로 조사·분석한 특성을 가진다. 그러나 수상레저사업 현황을 파악하기 위해서는 설문조사뿐만 아니라 일정기간 동안 수상레저사업 현장을 관찰하며 수상레저사업의 환경과 형태에 대한 정보와 자료를 충분히 도출하여야 하나 이는 많은 연구 인력과 조사기간이 소요됨으로 본 조사는 기초적이고 탐색적인 예비조사의 성격을 가진다.

2. 수상레저사업자의 안전의식 실태 분석

2.1 수상레저사업자의 현황

Table 1 Distribution of business area

구분		사업장(개)	비율(%)	구분		사업장(개)	비율(%)
사업지역	서울	4	5.41	사업지역	충남	2	2.70
	부산	17	22.97		충북	4	5.41
	대구	3	4.05		전남	4	5.41
	인천	2	2.70		전북	1	1.35
	대전	0	0.00		경남	12	16.22
	광주	2	2.70		경북	1	1.35
	울산	1	1.35		제주	6	8.11
	경기	7	9.46		무응답	1	1.35
	강원	7	9.46				

1) 사업지역

해양경찰청에 등록된 사업장으로서 2007년 7월-8월 동안 전국 74개 사업장으로부터 회수된 설문지로서, 수상레저사업자의 현황은 Table 1에서 보는 바와 같이 부산지역에 17개 사업장으로 전체의 23.0%를 차지하여 가장 많았고 경남, 경기, 강원이 각각 12개, 7개, 7개로 그 다음 순이었다.

2) 수상레저사업의 제약요인

Table 2와 같이 장비보관 또는 계류장시설의 부족이 21개의 사업장으로 전체의 28.4%로 가장 높게 나타났으며, 관계당국의 단속과 어민과의 마찰이 20개 사업장으로 전체의 각각 27%로서 그 다음 높은 것으로 나타났다.

Table 2 Distribution of restrain factors on ocean leisure business

구 분		사업장수(개)	비율(%)
사고빈도	관계당국의 단속	20	27.03
	어민과의 마찰	20	27.03
	여장, 양식장시설	2	2.70
	장비보관, 계류장 부족	21	28.38
	수리, 정비사업장 부족	8	10.81
	기타	3	4.05
	무응답	0	0.0

3) 사업자의 활동장소

Table 3에서 나타난 바와 같이 조사된 사업장 중에서 해수면이 사업장의 활동장소인 사업장은 51개로 전체의 68.9%를 차지하였고, 내수면은 16개 사업장으로 전체의 21.6%로 나타났다.

Table 3 Distribution of business activity area

구 분		사업장수(개)	비율(%)
사업장 활동장소	해수면	51	68.92
	내수면	16	21.62
	해수/내수면 모두	5	6.76
	무응답	2	2.70

4) 수상레저기구의 보유현황

Table 4와 같이 현재 설문분석에 유효한 사업장의 수는 68개이었으며, 총 941대를 운용하는 것으로 나타나 사업장당 평균 약 13.8대를 보유하고 있거나 임대하고 있는 것으로 나타났다. 동력레저기구에서는 수상오토바이가 236대로 전체의 25.1%를 차지하여 가장 큰 비중을 보였고, 모터보트는 228대로 전체의 24.2%를 보이며 근소한 차이로 그 다음 순이었다. 무동력 수상레저기구 중에서는 노보트가 286대로 전체의 30.4%를 차지하여 가장 큰 비중을 보였고, 수상자전거가 71대로 전체의 7.52%를 보이며 그 다음 순이었다.

Table 4 Distribution of status of ocean leisure sports spread

구 분		빈도(대)	비율(%)	사업장(개)
동력수상 레저기구	모터보트	228	24.2	68
	요트	61	6.5	
	수상오토바이	236	25.1	
	고무보트	27	2.9	
	스쿠터	1	0.1	
	기타	2	0.2	
무동력수상 레저기구	패러세일	5	0.5	
	워터슬래드	6	0.6	
	수상자전거	71	7.5	
	서프보드	4	0.4	
	노보트	286	30.4	
	기타	14	1.5	
합계		941	100.0	
사업장당 소유대수(대)		13.8		

2.2 수상레저사업자의 안전관련 분석

1) 사고의 빈도

Table 5에서 보면 수상레저사업을 하면서 사고가 발생하지 않은 사업장의 수는 45개로 전체의 60.8%를 차지하였고, 발생한 사고의 수가 2-4회인 경우는 16사업장으로 전체의 21.6%를 보였으며 1회의 사고가 난 사업장은 12개로 전체의 16.2%를 나타냈다.

Table 5 Distribution of accident frequency

구 분		사업장수(개)	비율(%)
사고빈도	1회	12	16.22
	2-4회	16	21.62
	5회 이상	1	1.35
	없음	45	60.81
		0	0.00

2) 안전교육의 이수 현황

Table 6에서 보는 바와 같이 사업장의 직원이 안전교육을 받은 사업장의 수는 59개로 전체 79.7%를 차지하였으며, 직원이 안전교육을 받지 않은 사업장의 수는 12개로 전체의 16.2%를 보였다. 직원이 안전교육을 이수한 사업장 중에 전체의 33.3%인 25개의 사업장은 해양경찰청 및 위탁기관에서 교육을 받았고, 관련협회에서는 전체의 21.3%인 16개의 사업장이 교육을 받았다.

Table 6 Status of certificated people on safety training

구 분			사업장수(개)	비율(%)	비고
안전교육이수현황	있음	해양경찰청 및 위탁기관	25	33.3	59개 사업장 (79.7%)
		해양수산연수원	1	1.3	
		대한적십자사 및 지부	8	10.7	
		관련협회	16	21.3	
		기 타	13	17.3	
		무 응 답	12	16.0	
	없 음		12	16.22	
	무 응 답		0	0.00	

3) 수상레저기구의 안전성 평가

Table 7에 의하면 안전성에 대해 매우 안전하다고 평가한 사업자가 30명으로 전체의 40.5%를 보였으며, 안전하다고 평가한 사업자는 22명으로 전체의 29.7%를 차지한 반면에 불안전하다고 평가하는 인원은 4명으로 전체의 5.4%를 차지하였다.

Table 7 Distribution of safety evaluations on ocean leisure boats

구 분		사업장수(개)	비율(%)
수상레저기구 안전성평가	매우 안전	30	40.54
	다소 안전	22	29.73
	보 통	16	21.62
	다소 불안전	4	5.41
	매우 불안전	0	0.00
	무 응 답	2	2.70

2.3 수상레저안전법 개정관련 의식실태 분석

1) 안전교육에 대한 의식

Table 8에서 보면 조종면허를 취득하거나 갱신할 때 일정시간의 안전교육을 받는 것에 대해 필요하다고 응답한 사업자의 수는 47명으로 전체의 63.5%를 차지하였으며, 반면에 필요하지 않다고 생각하는 사람은 23명으로 전체의 31.1%를 나타냈다.

Table 8 Distribution of perceptions on safety training

구 분		사업장수(개)	비율(%)
안전교육	필요함	47	63.51
	필요없음	23	31.08
	모름	3	4.05
	기타	1	1.35
	무응답	0	0.00

2) 등록에 대한 의식

Table 9에서 보면 개인소유의 동력수상레저기구에 대한 등록제도 도입이 필요하다고 응답한 사업자의 수는 52명으로 전체의 70.3%를 차지하였으며, 반면에 등록제도가 필요 없다고 생각하는 사람은 17명으로 전체의 23.0%를 나타냈다.

Table 9 Distribution of perceptions on registration

구 분		인원(명)	비율(%)
등록제도	필요함	52	70.27
	필요없음	17	22.97
	모름	3	4.05
	기타	0	0.00
	무응답	2	2.70

3) 보험에 대한 의식

① 동력수상레저기구의 보험

Table 10과 같이 수상레저 활동 중에 발생할 수 있는 사고에 대비하여 동력수상레저기구에 대한 보험 또는 공제가입을 의무화하는 것이 필요하다고 응답한 사업자의 수는 60명으로 전체의 81.1%를 차지하였으며, 반면에 보험이 필요하지 않다고 생각하는 사업자는 10명으로 전체의 13.5%를 나타냈다.

Table 10 Perception distribution of insurance on ocean leisure motor boats

구 분		인원(명)	비율(%)
동력 수상레저기구의 보험	필요함	60	81.08
	필요없음	10	13.51
	모름	1	1.35
	기타	2	2.70
	무응답	1	1.35

② 무동력수상레저기구의 보험

Table 11에서 보면 무동력수상레저기구에 대한 보험 또는 공제가입을 의무화하는 것이 필요하다고 응답한 사업자의 수는 52명으로 전체의 70.3%를 차지하였으며, 반면에 보험이 필요하지 않다고 생각하는 사람은 9명으로 전체의 12.2%를 나타냈다.

Table 11 Perception distribution of insurance on ocean leisure non-motor boats

구 분		인원(명)	비율(%)
무동력 수상레저기구의 보험	필요함	52	70.27
	필요없음	9	12.16
	모름	6	8.11
	기타	4	5.41
	무응답	3	4.05

3. 수상레저 활동의 안전을 위한 개선방안

의식실태 분석은 수상레저사업자의 현황을 분석하고 수상레저안전법과 관련한 의식을 파악하는 과정으로, 그 실시 목표는 수상레저안전법의 개정에 따른 관련규제에 대한 수상레저사업자의 의식을 분석하는 것으로서 무작위로 전국의 수상레저사업자를 설문대상으로 하여 분석을 실시하였다. 따라서 이번 수상레저사업자의 안전의식 실태분석은 기초적이고 탐색적인 예비연구의 성격을 가지고 있다. 수상레저사업자의 현황과 의식실태를 통한 건전한 발전과 수상레저 활동 육성방안 제시 및 안전관리 체제를 정착하기 위한 개선방안은 다음과 같다.

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

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

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

넷째, 긴급구조 신고시 출동의 지연과 사고해역의 전문적인 지식이 없어 인명과 재산상의 손실을 초래하고 있으므로 선 구조조치·후 확인보고의 구난대응체제 재정립과 구조함정의 도착시간을 감안하여 어선 동원 체제를 구축하여야한다. 그리고 레저기구 운항지역의 출장소 및 안전관리 인력을 증가 배치하

여야 하며, 한국의 실정에 맞게 해상안전요원을 민간단체(NGO)로 구성하여 벤치마크, 인명구조, 해난사고시 바다수색 등에 적극 활용하여야 한다.

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

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

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

4. 결 론

전국의 수상레저사업자를 대상으로 한 현재 사업현황과 수상레저안전법의 개정에 따른 관련규제에 대한 안전의식실태 설문조사를 통계 처리한 분석결과를 요약하면 다음과 같다.

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

둘째, 조종면허를 취득하거나 갱신할 때 일정시간의 안전교육을 받는 것에 대해 필요하다고 생각하는 사업자는 전체의 63.5%로 나타나 안전교육에 대해 대체로 찬성하고 있으므로 안전교육을 강화하여야 한다.

셋째, 개인소유의 동력수상레저기구에 대한 등록제도 정착이 필요하다고 생각하는 사업자는 전체의 70.3%를 차지하여 등록제도에 대한 요구가 큰 것으로 나타났으므로 개인 소유의 레저기구등록도 조속히 정착되어야한다.

넷째, 수상레저 활동 중에 발생할 수 있는 사고에 대비하여 수상레저기구에 대한 보험 또는 공제가입을 의무화하는 것이 필요하다고 응답한 사업자는 동력 및 무동력에 대해 각각 전체의 81.1%, 70.3%를 차지하여 원칙적으로 보험이 수상레저 활동에 필수적인 항목임을 확인할 수 있었다.

현시점의 사업자 의식실태분석은 기초적이고 탐색적인 성격이 크다. 또한 현 수상레저사업장의 현황을 진단하고, 수상레저활동의 안전관리와 이에 바람직한 발전방향 등을 모색하기 위해서는 지속적으로 수상레저사업자들의 설문조사뿐만 아니라 관련 전문가와 사용자를 대상으로 한 설문 조사를 실시해야 할 것이다.

참 고 문 헌

[1] 관보(2005), “수상레저안전법개정법령”. 제 15957호.

[2] 김정훈, 국승기(2005), “수상레저안전법의 개정에 따른 관련 규제에 관한 의식실태분석”, 한국항해항만학회지, 제29권, 제10호, pp.891~896.

[3] 양진우, 송교욱(1998), “부산시 생활환경의 쾌적성 평가에 관한 연구”, 부산발전연구원.

[4] 정종석(2004), “해양레저스포츠 발전을 위한 한국형 마리나 개발 방향에 관한 연구”, 경성대학교 박사학위논문.

[5] 하해동, 정승환, 정종석(2003), “수상레저안전법과 일반조종면허 1, 2급”. 해인출판사.

[6] 해양경찰청(1999), “수상레저안전법”, 법률 제5910호.

[7] 해양경찰청(2005), “수상레저활동 안전관리에 관한 연구”.

[8] 해양경찰청(2007), “조종면허시험 업무종사자 실무교육교재”, 해양경찰청.

원고접수일 : 2008년 5월 13일
심사완료일 : 2008년 6월 25일
원고채택일 : 2008년 6월 28일