

호주 NSW 주 수상레저 선박의 면허지침에 관한 사례 연구

최아옥* · 노창균**

*목포해양대학교 대학원 **목포해양대학교 교수

A Study on NSW's Guide Book for the Boat Driver's Licence

Ah-Ok Choi* Chang-Kyun Noh**

*Graduate school of Mokpo National Maritime University, Mokpo 530-729, Korea

**Professor, Mokpo National Maritime University, Mokpo 530-729, Korea

요 약 : 해양 스포츠와 관련하여 체계적인 시스템을 갖추고 있는 대표적인 나라로 호주가 있다. 호주 NSW 주에만 약 45만 명이 레저용 선박 면허를 가지고 있고, 약 20만 명이 등록된 선박의 소유자이며, 이러한 수치는 매년 3-4%씩 증가하고 있다. 본 연구는 이 NSW 주의 보트면허 지침에 관한 조사이다. 면허의 유형과 종류, 선박 등록, 레저용 선박을 선택하고 유지하는 방법, 구비해야 할 안전장비, 항해 전에 점검해야 할 일 등 수상레저를 즐기거나 하는 사람이라면 누구나 알아야 할 필수사항들을 다루고 있다. 그에 더하여 수로 교통법이라든지, 항해표지, 응급 시 대처 방안과 같은 기술적인 면도 언급한다. 최근 주5일 근무제의 확산으로 많은 사람들이 증가된 여가시간을 활용하기 위하여 해상 레포츠에 관심을 기울이고 있는 추세이다. 이러한 수요를 효율적으로 관리 감독하고, 또한 질서 있고 안전한 여가 활동을 제공하기 위하여 좀 더 체계적이고 편리한 레저용 선박 면허제의 도입을 제안하는 바이다.

핵심용어 : 선박 면허, 선박 등록, 안전 장비, 수상 레저, 해상교통법

Abstract : NSW in Australia is famous for beautiful beaches and water activities. There are now almost 450,000 people who hold a NSW power boat driving licence and 200,000 registered boat owners. The popularity of boating continues to grow with licence and registration figures increasing by 3-4 per cent each year. This is a survey about the guide book for boating licence in NSW. This study outlines the essential information such as the types of licence, registration of vessels, choosing the right boat, maintain vessel, safety equipment and preparing for a safe boating trip. In addition, it touches the technical side like boat handling, water traffic rules, navigation markers, emergency and the ways to avoid them. Recently, more and more people are interested in boating. It forms an important part of recreational and tourism activities. To manage these demands effectively and to provide the orderly and safe leisure hours, it is necessary to induce more organizational and serviceable boating licence system.

Key Words : Boat driving licence, Registration of vessels, Safety equipment, Water activities, Water traffic rules

1. 서 론

삼면이 둘러싸인 한반도는 특수한 조건으로 북쪽으로는 나아갈 수 없기 때문에 섬과 같은 환경을 가지고 있고, 한대와 아열대 바다가 공존하고 있으므로, 바다에서도 육상의 사계절과 흡사한 뚜렷한 계절의 변화를 관찰할 수 있다. 또한 바다 외에도 강, 호수 등 다양한 환경의 수상레저 영역을 보유하고 있어, 수상활동의 보급 및 활성화에 유리하다(정 등 2006).

최근 주 5일 근무제의 확대 시행으로, 여가 시간이 증가되고 그에 따라 스포츠나 관광, 여행에 대한 일반인들의 관심이 증대되고 있다. 그에 발맞추어 각 지방 자치 단체에서도 해양 레저 관광 산업에 심혈을 기울이고 있는 실정이다. 전

라북도에서는 새만금 방조제 완공시기에 맞춰서 고군산열도의 국제해양관광단지 조성사업¹⁾을 적극 추진하기로 했고(SBS TV 2006-04), 충청남도 당진군에서도 지난해부터 시설 및 규모면에서 국내 최대 해양레저 전용 마린포트(Marine Port)를 건설하기 위해 민자를 유치중이며 이번 협약이 실현될 경우 국제해안 휴양지로서 요건을 갖추게 될 전망이다(대전일보 2006-04-14). 그에 더하여 전라남도에서도 고부가가치인 관광 인프라를 구축하기 위하여 서남 해안 개발을 위한 J-프로젝트를 추진하는 중이다.

이와 같은 정황으로 볼 때, 멀지 않은 장래에 수상 레저 활동 인구가 대량 증가할 것임을 짐작할 수 있다. 이처럼 늘어난 수요를 효과적으로 관리, 감독하고, 편리한 공공 서비스를 제공하기 위해서는 좀 더 질서있고, 체계적인 수상레저 선박

*대표저자: 최아옥(정회원), choiahok@korea.ac.kr 010)7777-8100

**종신회원, cknoh@mmu.ac.kr 061)240-7229

면허제도가 필요하다. 그렇지 않을 경우, 미숙한 선박 조종으로 해양 사고가 빈번해지고, 복잡한 여러 가지 절차들로 당국에 대한 불평제기가 불가피해 지는 등 수많은 문제가 야기될 것이기 때문이다.

본 연구에서는 해양 스포츠와 관련된 체계적인 시스템을 갖추고 있는 나라인 호주의 NSW(New South Wales)주에 시행되고 있는 선박 면허제도 지침서를 다루고 있다. 매년 NSW주에서만도 1천 500백 만 명이 어떤 형태로든 선박을 이용하고 있고, 45만 명이 선박 면허를 보유하고 있으며, 등록된 선박만도 20만 척이나 된다(Roozendaal, 2005). 호주 인구의 3분의 1이 NSW주에 거주한다 하더라도 이 나라 전체 인구가 2천만 밖에 되지 않는다는 사실을 감안하면 이와 같은 수치는 적지 않은 것이다. 따라서 수많은 해양 인구를 관리하고 편리한 서비스를 제공하는 이 선진 사례를 검토해보고, 그 장점을 수용하고자 한다.

2. 필수적인 선박 운용 정보

2.1 선박 운전자 면허

선박 운전자 면허 취득의 여부는 구동 되는 선박의 속도에 따라 결정된다. NSW 해역에서 10노트 이상의 속력으로 선박을 운행하는 사람이라면 선박운전면허를 소지해야 한다. 개인선박은 속력에 관계없이 면허를 소지해야 한다.

1) 면허의 유형

① 보통면허

16세 이상의 사람이 배를 운항하기 위한 선박 운전면허이며, 10노트 이상의 개인보트는 제외한다.

② 청소년 보통면허

12세부터 16세까지의 연령으로 한정된 면허이다.

청소년 보통면허를 가진 이는 다음을 따라야 한다.

- 10노트 이상으로 운항 시 보통면허 소지자를 동반해야 한다.
- 20노트를 초과해서는 안 된다.
- 일몰 후부터 일출 전까지는 10노트 이상으로 운항해서는 안 된다.
- aquaplaner를 끌 시 10노트 이상으로 운항해서는 안 된다.
- 수상스키를 타는 사람이나 wake boarder를 끌어서는 안 된다.
- NSW 해양국의 허가 없이 그 어떤 경기, 전시, 보트경기 대회 및 전람회를 행하지 않으며,
- 청소년 보통면허 소지 없이 개인보트를 운항하지 않는다.

③ 개인선박(PWC) 면허

개인선박을 속력에 관계없이 개인선박을 타려면 특별한 면허가 있어야 한다. 개인선박 면허를 취득하기 위해서는 보통면허 시험을 우선 통과해야 한다. 그 후 추가적인 시험을 통과해야 한다.

④ 청소년 개인선박면허

개인선박을 운항하기 원하는 12세부터 16세까지의 청소년을 위한 제한된 면허이다. 청소년 보통면허에 적용된 사항들이 이 면허에도 적용한다. 청소년 개인선박면허 소지자는 10노트 이상의 속력으로 운항 시 개인선박면허 소지자를 동반해야 한다.

2) 면허기간

보통면허 또는 개인선박면허는 12개월 또는 3년 동안 유효하다. 1년 만기 보통면허는 종이로 된 면허증으로 발행되고 3년 만기면허는 종이로 된 면허증과 플라스틱카드로 발행된다. 모든 개인 선박 면허는 사진이 있는 면허증으로 발행된다.

3) 면허 취득 방법

선박 운전면허를 취득하기 위해서는 우선 시험에 통과해야 한다. 보통면허와 개인선박면허 시험에는 NSW지역에서 개최되는 선박안전 세미나에 참석하는 것도 포함된다. 면허 시험을 보기위해서 들은 세미나의 영수증(온라인 세미나의 경우) 혹은 참석증명서(세미나에 참석한 경우)를 발급 날부터 6개월 안에 보트면허 심사관에게 제출해야 한다. 공인된 면허시험관은 NSW 해양국, 왕립 해안 경찰 자원봉사대(Royal Volunteer Coastal Patrol (RVCP)), 호주 해안 경비 협회(the Australian Volunteer Coast Guard Association (AVCGA)), 몇몇 지역의 도로교통 공사(Roads and Traffic Authority (RTA))사무소, 그리고 Government Access Centres (GACs) (정부산하 서비스 기관, 한국의 시청이나 동사무소)이다. Government Access Centres 와 몇몇 지역의 도로교통공사에서도 NSW 해양국에서 주최하는 보트면허 시험을 수행한다. 하지만 이는 NSW 해양국 사무소에서 최종 승인을 받아야 한다.

다른 주 혹은 다른 나라의 관광객이 이용할 수 있는 단기 면허도 있다.

2.2 기타 면허들

이에는 수상 면허와 계류 면허가 있다. 수상면허증은 수상 활동 즉 경주, 전시, 레가타, 전람회 또는 다른 활동들을 행하고, 축진시키고, 편성하는 사람 또는 기관들에 필요하다. 수상면허가 요구되는 전형적인 활동들로는 항해 경주, 수상스키 시험, 모터보트 경주, 축제와 전람회 같은 일들이 포함된다. 계류면허증은 선박을 특별한 장소에 계류하기 위해서 필요하다.

다. 계류면허증은 면허 소지자에게 항행 수역을 점유할 권리를 주며 매년 갱신된다. 계류면허증은 해저의 임차권이 아니며 소유권리의 보증서는 없다. 계류면허증에는 3가지 유형이 있는데 개인용, 상업용, 클럽용이다. 각 면허에 따르는 각각의 조항이 있다. 개인 계류면허증의 발행은 길이5.2미터 이상 되는 선박의 선주 또는 그와 같은 지위의 공동 선주들이 개인에 한하여 이용할 수 있다. NSW에는 세 가지 종류의 수수료가 있는데 선박의 길이에 따라 수수료가 달리 부과된다. 계류할 수 없는 지역에서는 우선순위 목록이라는 것이 있다. 신청을 하였고, 수수료가 채납되지 않았다면, 신청한 순서대로 우선순위 목록에 이름이 올라가 이용할 수 있다.

2.3 선박의 등록

NSW의 가항 수역에 있을 때 다음의 선박은 NSW 해양국에 등록되어야 한다.

- 상업적인 선박
 - 프로펠러를 장착한 10노트 이상의 동력선
 - 5.5미터 이상의 프로펠러가 장착된 배 또는 요트
 - 계류면허증을 필요로 하는 모든 선박
 - 점유 허가를 필요로 하는 모든 선박(해상 정박지를 포함한다)
 - 모든 개인 선박(PCW)
- 상업성 선박이 아니며 계류면허를 필요조건으로 하지 않고 길이가 5.5미터 미만이고, 4킬로와트 미만(5마력 이하)의 전력 엔진을 장비한 선박이라면 예외이다.

1) 등록을 위한 신청

등록을 위한 신청 용지는 모든 NSW 해양국 사무소에서 비치되어 있다. 등록을 신청할 경우, 선박 소유권의 증거를 제출해야 한다. 선박 등록 증명서와 다음의 서류를 함께 제출해야 한다.

- 판매인의 성명과 서명
- 구매인의 이름 및 주소
- 판매 날짜와 "완불"영수증
- 등록 번호와 선체인식 번호(HIN)나 배에 대한 묘사 서술서
- 받아 들여질 만한 문서 제시가 없을 경우, 당신은 선박이 자신의 소유이고 어떻게 소유하게 되었는지의 설명하는 법정 효력을 발휘하는 증빙 서류를 첨부해야한다.

선박은 NSW에 최초의 등록과 이송 전에 첨부되는 선박 부호가 있어야 한다.

2) 등록 번호

프로펠러를 장착한 동력선은 항행 중 양현에 명확하게 그리고 적어도 150mm 높이의 등록 번호를 표시해야 한다. 그것은 선박의 양현의 선체에서 선수 쪽에 위치 시켜야 한다. 범선은 선미에 인접한 상인방 또는 선체의 양측에 등록번호를 표시해야 한다. 다선체 선박의 경우, 번호는 선미에 인접한 선체의 중심에 있어야 한다. 번호는 선박이 항행 중일 때 적어도 100mm 높이로 잘 보여야 한다. 개인선박의 등록 번호는 항행 중에 가장 잘 보이는 곳에 최소 100mm의 높이로 표시해야 한다. 상선은 허가번호 또는 상업 등록 번호를 표시해 놓아야 한다. 번호는 선체의 양 현 또는 선미 부분에 최소 150mm 높이로 표시해야만 한다. 등록번호는 60m의 거리에서 명확하게 보여야 한다.

3) 최대 수용능력 스티커

Fig. 1에서 보이는 최대 수용능력 스티커는 모든 동력선에 (개인보트를 제외한) 명확하게 명기 되어야 한다. 이런 스티커는 특수선 상에 최대 수용인원을 나타낸다. 스티커는 조타 위치의 1미터 안에 있어야 하며 명확하게 보여야 한다. 최대 수용 인원은 보통 제조자가 산출하는데, 선체에 덧붙이는 금속판에 종종 표기한다. 대신에, NSW 해양국에서 발행하는 스티커는 적당한 승객의 수를 나타낼 것이다.

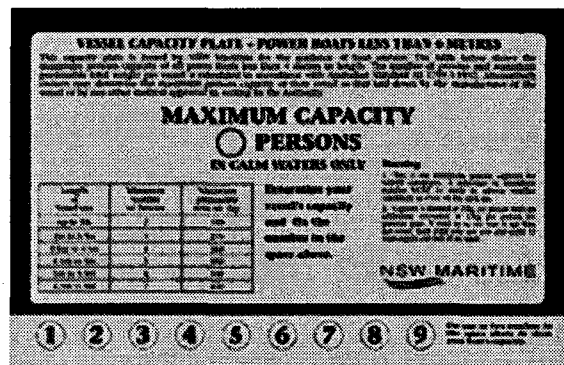


Fig. 1 Capacity Sticker

2.4 선박 코드

선박코드는 유일한 선체 신분 증명 번호를 (HIN)이용해서 배의 식별을 용이하게 한다. 선체 신분 증명 번호(HIN)는 NSW Office of Fair Trading에 의하여 운영되는 저당 잡힌 선박의 등록부(REVS)의 기록을 위해 사용될 수 있다. 미등록된 신조선, 등록 양도 이전의 중고선, 첫 등록의 중고선이라면 반드시 선박 코드를 받아야 한다.

1)이익

선박 부호는 선박운영에 다음과 같은 폭넓은 이익을 제공한다.

- 재정적으로 저당 잡힌 선박을 포함하는 저당 잡힌 선박의 등록부(REVS)의 확장
- 선박도난방지의 시스템
- 도난선박의 회수 개선
- 보험업의 부정행위 감소
- 선박산업의 경쟁촉진과 더 많은 기업의 해양 시장 참가
- 선박 시장에 대한 소비자 신뢰 증가

2)증명서

선박부호가 없거나, 고지되지 않거나 또는 유효한 제조 증명서가 발급되지 않은 배는 등록되지 않는다. NSW 해양국은 개인의 선박의 선박 부호의 인가, 첨부, 확인을 용이하게 하기 위해 NSW 네트워크를 설치했다.

3. 수상활동의 준비

3.1 알맞은 선박의 선택

선박은 여러 가지 목적으로 설계되고 만들어진다. 물의 상태와 길에 따라 여러 다른 모양의 선체가 있다. 따라서 선박을 구입하거나 사용하기 전에 여러 가지 조사를 하고 선박 운전자나 제조자 그리고 판매자와 대화를 해야 한다. 그리고 다음의 질문들을 고려할 수 있다.

- 보트는 어디에 사용할 것인가?
- 보트를 타고 어디로 갈 것인가?
- 어떤 크기의 보트가 필요한가?
- 어떤 엔진이 보트에 필요한가?
- 보트는 내부 부력이 있는가?

3.2 선박의 유지

집 또는 램프(배를 진입시키는 수로), 정박장 또는 부두를 떠나기 전에 배가 최상의 상태에 있는지 주요 사항들을 점검하는 것이 중요하다. 바다에서 생기는 고장의 주요 원인은 엔진 고장, 연료 부족 또는 오염, 기계 고장 그리고 배터리 고장처럼 미리 대비하였다면 충분히 막을 수 있는 것들이기 때문이다. Table 1의 선박 체크리스트를 활용할 수 있다.

Table 1 The Vessel Checklist

No.	Contents
1	스위치나 엔진을 작동하기 전에 가솔린이나 LPG를 검사하라.
2	통풍이 잘 되는지 확인하라
3	빌지를 점검하라. 결함을 찾아내고 조정하라

4	연료, 엔진 오일, 냉각수 그리고 있다면 보조엔진을 점검하라
5	소화 장비가 최상의 상태에 있는지 점검하라
6	비상시를 대비하여 충분한 음용수와 음식을 챙기라
7	라이트가 잘 작동이 되는지 확인하라
8	여행에 충분한 연료와 여분을 가지고 있어야한다
9	자가 배수 구멍이 깨끗해야한다
10	로프와 줄은 즉시 사용할 수 있는 상태로 있어야한다
11	조타 케이블과 연결은 좋은 작동상태로 있어야한다
12	배터리를 점검해라
13	배에 적합한 닻이 있는지, 즉시 사용 가능한지 점검하라
14	승선한 사람들 수에 맞게 구멍동이가 있고, 사용하기 쉬운 상태로 있어야한다
15	어린이들은 크기에 맞는 구멍동이가 있어야 하고 트인 곳에 구멍줄이 장착되어 있어서 아이들이 충분히 붙잡을 곳이 있는지 보라
16	무전기가 있다면 잘 작동이 되는지 확인하라
17	항구가 표시된 가장 최신의 해도를 가지고 있어야 한다.
18	구급상자가 갖추어 졌는지 확인하라
19	필수 도구와 여분의 부품이 좋은 상태로 있어야한다
20	날카로운 칼을 손이 잘 닿는 곳에 두어라: 로프 등을 자르는데 필요할지도 모른다
21	바로 사용할 수 있는 구조 고리 또는 구멍부의를 가지고 있어야한다
22	긴급 신호 도구인 휘슬과 거울, marking dye(표시 물감), 조명탄을 갖추라
23	선박에 과적하지 말라
24	손보지 않은 고장이 있었다면 그 사실을 잊지 말라

3.3 안전 장비

1)구멍 재킷

예외 없이, 모든 배에는 공인된 구멍 재킷들이 실려 있어야 한다. 구멍 재킷은 어떤 배에서든지 안전 장비의 가장 중요한 요소이며, 항상 최상의 상태로 꺼내어 착용하기 쉬운 위치에 있어야 한다. 구멍 재킷을 구비하지 않은 배의 선주나 착용하라는 요구를 따르지 않은 승선자 에게는 벌금이 부과될 것이다. 또한 12세 이하의 어린이나, 노인, 몸이 불편한 사람들은 항상 승선 시에 구멍 재킷을 입어야 한다. 레저용 선박 이용에는 승인된 3가지 종류의 구멍 재킷들이 있다:

①A 타입 1: 이 타입은 머리 뒤의 부력 때문에 물 위에서 사람이 안정된 상태로 떠 있게 함으로 의식하지 않도록 해준다. 이 타입의 재킷은 공해에서 승선한 모든 사람들에 의무적이다. (하지만, PWC 를 타는 사람들은 타입 2를 사용해도 된다). 타입1에는 2개의종류가 있다 목 부분에 원래 공기가 들어 있는 것과 수동으로 바람을 불어 넣을 수 있는 것이다. 검색과 구출 시간이 더 길지도 모르는, 또는, 물 상태가 거칠게 될 수 있는 육지에서 먼 바다들에서는 타입 1의 구멍 재킷이 입는 것을 추천하게 된다.

②타입 2 또는 3: 이 타입들 또한 부력 조끼인데, 수상

스포츠를 할 때, 물에 빠졌을 때에도 대부분 감찰자들이 쉽게 발견하여 비교적 짧은 시간 내에 구출할 수 있는 환경에서 적합하다. 이 타입들은 사람이 안전하게 떠있는 상태를 유지할 수 있도록 디자인 되어 있지 않기 때문이다. 타입 3은 보통 구명 재킷에 눈에 띄는 색을 사용하는 것과는 달리 다양한 색상을 사용하므로 수색하는 사람들의 눈에 덜 띄기 때문에 일반적으로 보팅하는 사람들에게는 추천되지 않는다.

2) 다른 필수적인 장비

다른 필수적인 장비들로는 닻, 빌지 펌프, 양동이, 나침반과 차트, EPIRB, 조명탄, 깨끗한 음용수, 구명보트 또는 구명 뗏목(12m 이상의 배일 경우), 구명부이, 통신장비, 노 (Oars와 Paddles), "V" 시트(형광 주황색 바탕에 중앙에 커다란 검은 색 V가 인쇄되어 있는 1.8 x 1.2m의 시트), 방수 햇불이 있다.

3.4 고려할 사항

안전한 항해를 위하여, 기상상태는 좋은지, 선박에 과적을 하지는 않았는지, 또한 아이들이 있다면 비상시를 대비한 교육을 충분히 했는지 살펴보아야 할 것이다. 그 밖에 꼭 필요한 일로써 항해 사실을 알리는 것이 있다. 누군가에게 어디로 가고 있는지, 몇 명이나 동행하는 지, 언제 돌아올 예정인지 알려야 한다. Fig. 2와 같은 문서를 이용하여 서면으로 작성하든지, 출발하기 전에 무전기로 알리든지, NSW 해양국에도 항해 사실을 꼭 알려야 한다.

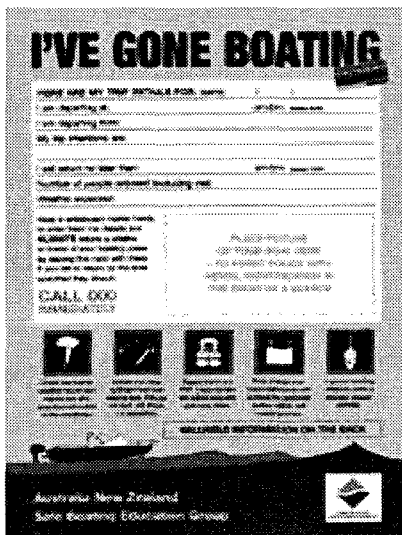


Fig. 2 Trip Report

4. 안전한 선박 조종

4.1 수로에서 적용되는 규칙

모든 배들은 언제나 안전한 속력으로 달려야 한다. 안전한 속력이라 함은 상황들과 상태에 따라 변화하기 때문에 최대 혹은 최소 '몇 노트이다'라고 말할 수는 없다. 선장(운전자)은 계속 안전 선속으로 항해해야 한다. 안전한 속력으로 운항한다면, 배에 갑자기 어떤 위험이 닥친다 하더라도 제 때에 멈출 수 있다. 선장은 바람, 조류, 다른 배들, 배의 기동성 등을 고려하여 안전한 속력을 판단할 수 있을 것이다.

또한 선장은 충돌의 위험이 있는지를 계속적으로 주의해야 하는데, 동력선과 다른 배들은 범선, 정면에서 오른쪽으로 향하는 배, 오른쪽에서 접근하고 있는 배, 특별한 빛이나 신호를 표시하는 배, 조종하기 힘든 큰 배, 어업에 종사하는 어선과 적절한 표시를 보이는 모든 배들에게 양보해야 한다. 그러나 표류하고 있는 배는 항해 중으로 간주되어 특별히 양보를 받을 수 없다. 그것은 바다에서 국제 충돌 예방 법규에 따를 것이 요구된다. 그에 더하여 요트를 추월하려는 것이 아니라면, 동력선은 항상 요트에게 양보해야 한다. 2대의 동력선이 정면으로 만날 때에는, 각각은 우현(오른쪽에)으로 변침해야 하고, 안전한 거리를 두고 지나가야 한다. 교차 되는 상황일 경우는 오른쪽에 있는 배에게 양보 한다. 하지만 항해 중인 모든 선박은 적절히 변침하고 속도를 늦추고 멈추어서 충돌을 피해야 한다. 그리고 허락이 되는 한 우현으로 변침해야 한다. 일련의 행동은 가능한 한 일찍 시행하여 충돌을 피하기 위해 최선의 노력을 해야 한다.

10 노트 이상의 속력으로 항해 때 사람들과 물체들에서 상당히 떨어져 있어야 한다. 여기에는 유지해야 하는 최소한의 거리들이 있는데 이 거리를 지키지 못하는 상황이라면 10노트 이하로 속력을 줄여야 한다. 더 가까이 다가갈수록 더 속력을 줄여야 한다.

유지해야 할 것 :

- * 10노트 이상으로 운항할 경우 물속에 있는 사람이나 물체로부터 30m거리 유지
- * 수상스키를 타는 사람을 끄는 경우 물속에 있는 사람으로부터 60m 거리 유지
- * 4노트 이상으로 운항할 경우 작업 중인 준설기 또는 바지선으로부터 100m 거리 유지

4.2 항해 표지

부이, 폴, 불빛 시스템은 안전한 운항을 돕기 위해 사용된다. 각 기호의 형태는 색깔, 모양, 머릿표시, 빛을 독특하게 조합한 것이다. 이러한 기호를 알고 올바른 방향으로 안전하게 항해 할 수 있을 것이다. 좌현과 우현의 기호들은 측면 기호들이라고 불리는데, 좌현기호는 적색으로, 깡통 모양으로 생

긴 머리 표시 또는 부이가 있다. 만일 빛이 난다면, 좌현 기호들은 반짝거리는 빨간 빛을 나타낸다. 우현 기호들은 녹색으로, 원뿔 모양 부이 또는 머리 표시가 있다. 만일 빛이 난다면, 우현 기호들은 반짝거리는 녹색 빛을 나타낸다. 모든 얇은 지역과 항해 위험 요소들마다 표지판이 있는 것은 아니므로 배를 운전할 때에는 최대한의 주의를 기울여야만 한다. 얇은 지역들이 수시로 변할 수 있는 곳인 강과 하구에서 이는 특히 중요하다.

해협이나 좁은 수로에서는 이하의 규칙들이 적용된다.

*수로의 우측으로 통행할 것

*해협에서 운항하는 큰 배들의 길에 끼어들지 말고, 그들이 가장 깊은 항로로 가려고 예상치 못한 변경을 하는지 지켜볼 것.

*다른 배들을 방해할 수 있는 해협에서 정박하거나 낚시하지 말 것.

기본적인 기호들은 암초, 얇은 지역 등의 위험에서 멀리 떨어진 곳에 깊은 물이 있다는 사실을 나침반 방향으로 가리키기 위해 사용된다. 이는 잘 보이도록 노란색과 검은색의 조합으로 표시 된다. 또한 '파도 금지 표지판'이라는 것이 있는데, 여기에서 '파도'란 배가 움직이면서 만들어 내는 파도 효과이다. 파도 금지 표지판은 배로 인한 파도가 갯벌 또는 배들에 손상을 주거나 사람들에게 상처를 입히거나 피해를 줄 수 있는 지역에 세워진다. 이러한 표지판을 보았을 때 그리고 근처에 정박된 배가 있을 때에는 최소한의 파도를 내는 속력으로 항해해야 한다. 자신이 파도효과를 내지는 않는지 뒤를 보고 확인하여, 필요하다면 속도를 조절할 수 있다. 표지판에 관계없이 일부로 과도한 파도를 일으키면서 항해하는 것은 다른 배들을 위협하게 할 수 있기 때문에 위법이다.

종래의 부이를 대신하여 몇몇 지역에서는 미니 부이를 사용한다. 이들 위에 종종 조언하는 메시지(4노트로, 얇은 물 등)표기한다.

4.3 응급 상황

모든 긴급사태 신호는 세 번을 반복한다. 메이데이(국제무선전화구조신호)는 배와 선내의 사람들에게 임박한 위험을 포함한 긴급사태가 있다는 표시이다. 만일 메이데이 신호를 듣게 되면, 그것을 송신하지 말고, 무전기를 계속 주의 깊게 들어야 한다. 만약, 지역 연안 경비대나 연안 순찰대와 같은 연안본부가 그 전화에 응답하지 못하면, 그 메시지를 중계하고 어떠한 도움이라도 제공하도록 해야 한다. 메이데이의 한 예는 다음과 같을 수 있다. "메이데이, 메이데이, 메이데이, 여기는 팬텀호, 여기는 팬텀호, 여기는 팬텀호이다. 5m짜리 빨간색 하프 캐빈이다. 우리는 레드헤드에서 3마일 떨어진 곳에 있다. 우리는 파도에 밀려들어 가라앉고 있다. 배에는 네 명이 타고

있다. 이상." PAN PAN은 배가 임박한 위험은 아니지만 문제에 직면해 있음을 나타내는 긴급 메시지이다. 예를 들어, "팡팡, 팡팡, 팡팡, 여기는 팬텀호, 여기는 팬텀호, 여기는 팬텀호이다. 5m짜리 빨간색 하프 캐빈이다. 우리는 레드헤드에서 3마일 떨어진 곳에 있다. 우리는 파도에 의해 항행이 불가능하다. 끌고 갈 배를 요청한다. 이상." 와같이 말할 수 있다. 씨큐러트 메시지는 일반적으로 날씨 보고나 항해 위험 최신정보들과 같은 항해의 안전 메시지 앞에 붙는다. 예를 들면, "씨큐러트, 씨큐러트, 씨큐러트, 모든 배들은 들어라, 모든 배들은 들어라, 모든 배들은 들어라. 여기는 연안 무전국 시드니, 연안 무전국 시드니이다. 강풍의 재발의 이유로 주파수를 VHF 67에 맞추어라. 이상."

대표적인 항해 중 응급상황으로는 화재와 사람이 물에 빠졌을 경우를 들 수 있다. 작은 배 위에서의 연료화재는 빠르게 퍼지며, 강한 열을 유발하기 때문에, 그러한 화재를 진압한다는 것은 거의 불가능하다. 따라서 이 문제에 대한 대답은 화재를 진압하기 보다는 예방을 하라는 데에 있다. 만일 누군가가 오픈 소형 모터보트에서 배 밖으로 떨어졌다면, 그 사람을 꺼내기 위해 어떠한 일을 하는 동안 배안의 모든 사람들이 그 사람을 지켜보게 해야 한다. 일단 그 사람이 배 옆쪽에 있으면, 엔진을 끄고, 배안의 무게를 재분배 한 후, 그 사람을 배안으로 끌어 오길 시도할 수 있다. 더 큰 배에서, 혹은 배가 바다 쪽으로 움직일 때에는 구명 재킷이나, 마커를 즉시 던지므로, 만일 시야에서 그들을 놓칠 경우 수색을 위한 시작점을 표시한다.

물에 빠진 사람의 가장 큰 문제는 체온증인데 이것은 몸에서 열이 손실되는 현상이다. 체온저하의 위험을 감소시키기 위해서는 되도록 방수가 되는 겉옷 안에 따뜻한 옷 소재의 옷을 입는다. 또한 생존시간을 연장시키기 위해 팔을 양옆의 아래쪽으로 내리고 가슴에 접촉이 되도록 올리며, 무릎을 올려 함께 둥그렇게 웅크려 고정시키는 HELP자세, 다른 사람들과 함께 가까이 모여 있는 HUDDLE자세를 함으로 열 손실을 제한할 수 있다. 일단 물에 빠진 사람을 구출하였을 때에는 갑자기 뜨거운 물을 주어서는 안되며, 가능한 한 자연스럽게 더워지도록 조치해야 한다. 그 밖의 사고로 일산화탄소 중독을 들 수 있겠다.

5. 환경 보호

많은 곳으로부터 기인한 수로오염은 보트 이용과 다른 수상 활동을 방해할 수 있다. 여가나 상업을 위해 배를 운항하는 사람들이라면 특히 선박의 쓰레기를 처리하는 문제에 있어서, 수질 오염에 대하여 해야 할 역할이 있다.

1997년의 환경보호 연구 선언에 의하여 NSW의 수로에 정화 되지 않은 오수를 버리는 것은 불법이다. NSW 해양국 관리들은 물을 오염시키는 것에 대하여 현장에서 벌금들을 받

행할 수 있다. 레저용 선박의 조종자들에게는 배에서 올바르게 오수 오염을 관리할 수 있는 여러 가지 대안들이 있다. 화장실이 있는 선박은 정화조를 설치해야 한다. 해양 위생을 유지하는 가장 쉬운 방법으로 작은 선박에는 이동식 화장실을 설치할 수 있는데 이는 최소의 공간을 차지하고 값도 싸고 설치하기도 쉽기 때문이다. 이런 간이 화장실이나 정화탱크로부터 결코 정화되지 않은 오수를 배출해서는 안 된다. 공공 pump out 시설은 NSW의 전체에 걸쳐 많은 곳에서 제공되고 있고 그 수가 증가 하고 있다. 몇몇 계류장도 고객들과 이따금 다른 배들(요금 적용)을 위한 개인의 pump out 설비를 제공한다. 선박으로부터 나오는 모든 쓰레기는 모아서 육상에서 처리해야 하며, 요리 기구는 물로 씻기 전에 닦아 내고 접시들은 종이 타월로 깨끗하게 닦아야 한다. 싱크대와 샤워하는 곳에서는 낮은 비 인산염 비누를 사용해야 한다.

또 다른 형태의 오염인 소음의 기준은 "이성적인 사람"이 불쾌하다고 느끼는 정도이다. 동력선으로부터의 소음이 불쾌한지 정하는 것에는, 소음의 성격, 소음의 질, 잡음 정도, 소음이 활동들에 미치는 영향, 소음이 발생하는 시간, 주변 육지의 용도 등의 요인들이 고려 될 것이다. 소음은 야생 생물까지도 방해한다. 물새와 다른 동물들 근처에서는 소음을 줄이기 위하여 가의의 노력을 기울여야 한다.

모든 포유류, 새들과 파충류는 NSW에서 보호되고 있다. 그리고 선박 조종자들은 이 동물들에게 해를 끼치는 것을 조심해야 하고, 피해야 한다. 보호되고 있는 수중 동물들은 고래, 바다표범, 돌고래, 펭귄, 거북, 다양한 종류의 물새들을 포함한다. 배에서 하는 고래 구경은 인기 있는 활동이 되었다. 고래를 보호하고, 배에 대한 위험을 최소화하기 위해, 배의 속력과 고래에 접근하는 거리에 대한 규칙이 있다. 모든 배들(동력 또는 무동력)은 Fig. 3에 나와 있는 것처럼 고래로부터의 적어도 100m(새끼가 있을 경우에는 200 m)를 유지해야하고 300m 내에서는 파도가 안 일어나도록 천천히 움직여야 한다.

거의 남지 않은 펭귄은 또 다른 멸종 위기 종이다. 그리고 이 새들을 보호하기 위한 "위기의 서식지"가 시드니 항구 부근에 있다. 이 지역에서는 펭귄의 번식기 (7월1일에서 2월28 까지)동안, 스프링 코브 지역에 정박 낚시 접근이 제한되는 특별한 규칙들이 적용된다.

6. 결론

본 연구에서는 해양 스포츠와 관련하여 체계적인 시스템을 갖추고 있는 대표적인 나라인 호주의 가장 선진화된 주인 New South Wales 주의 선박 면허 지침서를 요약 하였다. 선박 면허를 취득하기 위해 꼭 알아야 하는 정보인 면허의 유형과 종류, 선박 등록, 레저용 선박을 선택하고 유지하는 방법, 구비해야 할 안전장비, 항해 전에 점검해야 할 일 등을 살펴 보았다. 그에 더하여 수로 교통법이라든지, 항해표지, 응급 시 대처 방안과 같은 실용적인 정보도 언급하고 있다. 일차적으로는 선박 면허를 취득하고자 하는 사람들에게 필수적인 정보를 제공하고자 하며, 그밖에 해양 스포츠를 즐기거나 하는 사람들이라면 누구나 알아두어야 하는 일반적인 내용도 기술하고 있다.

증가하는 해양 레저 인구를 효과적으로 관리, 감독하고, 그들에게 좀 더 체계적이고 편리한 공공 서비스를 제공하기 위하여 이와 같은 선진 사례를 본받을 수 있을 것이다. 또한 사고와 재난들을 미연에 방지하고, 누구나 안전하고 편리하게 해양 스포츠를 즐길 수 있도록 한 단계 발전된 선박 면허제도의 도입을 제안하는 바이다.

참고 문헌

- [1] 정창호, 이창우, 김정만, 강신영(2006), "사례 고찰을 통한 잠수 사고 특성에 관한 연구", 한국항해항만학회지, 제30권 제 1호.
- [2] SBS TV(2006), 4월
- [3] 대전일보(2006), 4월 14일자
- [4] Minister Roozendaal(2005-06), "Welcome", Boating Handbook, p.1

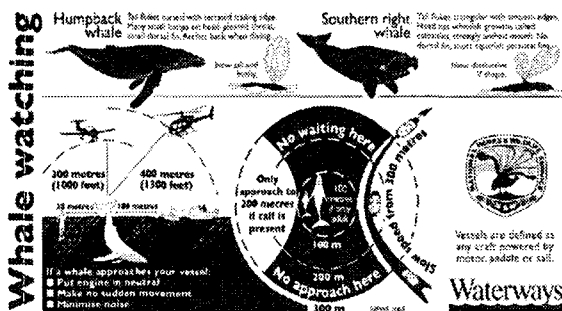


Fig. 3 Whale Area