

## 수상레저기구 등록 시스템의 문제점과 개선 방안

양영철<sup>1</sup>, 이재형<sup>2\*</sup>

<sup>1</sup>창원시청 해양항만과, <sup>2</sup>한국해양대학교 해양체육학과

### A Study on Problem and Improvements of Registration System in Water Leisure Crafts

Young-Cheol Yang<sup>1</sup>, Jae-Hyung, Lee<sup>2\*</sup>

<sup>1</sup>Division of Ocean and Port, Changwon City Hall

<sup>2</sup>Division of Ocean Physical Education, Korea Maritime and Ocean University

**요약** 본 연구의 목적은 신종 유망 산업인 해양레저산업 발전에 일조하고 있는 수상레저기구 등록 제도의 기원과 현황, 문제점을 분석하고, 개선 방안을 모색하는 데 있다. 등록 제도의 기원과 변천 과정에 대해서는 2000년대 초반에 제정·시행되었던 「수상레저안전법」상의 수상레저기구 등록 대상, 등록 절차, 그와 관련된 개정 내용을 토대로 살펴보고, 현황과 문제점에 대해서는 현재 전국 시·군·구청에서 사용 중인 수상레저기구 등록 시스템에서 제기된 문제점을 검토하여 도출된 시사점을 토대로 등록 시스템 운영 내역과 시스템과의 연계를 분석하였으며, 그 결과는 다음과 같다. 첫째, 수상레저기구 등록은 건수위주의 파악방식이라 운영자 및 수요자가 필요로 하는 다양한 정보를 제공하지 못하는 근본적인 한계를 갖고 있었다. 둘째, 등록시스템을 통해서 운영자의 의도에 따른 정보의 활용 및 재구성이 불가능 했다. 등록 시스템은 행정자치부의 자료 공유 기능이 없어 기초자치단체의 행정 업무가 원활하게 연계되지 못하고, 여타 전자정부 시스템과의 연계가 미흡한 실정이었다. 이와 같은 문제점들을 개선하기 위한 새로운 등록 정보 시스템의 구축이 필요하다. 단순한 등록업무와 관련된 파일처리나 자료관리 차원이 아닌, 수상레저기구 구매자에 대한 관리학습을 유도하고, 등록 이용자 및 수상안전 관리자에게 다양한 정보를 제공하는 전자정부 서비스가 되어야 한다.

**Abstract** This study analyzed the origin and status of the registration system of water leisure craft to suggest an improvement plan for the ocean leisure industry. To identify the transition of the registration system, related water leisure craft, registration procedures and revised acts from 「water leisure safety act」, which was established in the early 2000 and enacted since then were examined. To understand the problems raised, the management of the registration system and related other systems were analyzed. The results were as follows. First, the registration system was designed just to check the number of registrations of water leisure craft so it does not provide various and useful information that administrators and registrants want. Second, it is impossible to utilize and reconstruct the information regarding water leisure craft. In addition, the current registration system does not have a data sharing system with the Ministry of Government Administration and Home Affairs so self-governing administrations are not connected to each other or to other electronic government systems. To resolve these problems, the construction of a new registration system is required. The new registration system of water leisure craft should facilitate not only processing registration files and administration work, but also multiple electronic governmental services that provide the water leisure users with useful information and encourage them to learn about their craft management and so on.

**Keywords** : Water Leisure Craft, Ocean Leisure, Water-Related Leisure Activities Safety Act

\*Corresponding Author : Jae-Hyung Lee(Korea Maritime and Ocean Univ.)

Tel: +82-51-410-4793 email: jhlee3416@kmou.ac.kr

Received January 8, 2016

Revised (1st April 4, 2016, 2nd April 6, 2016)

Accepted April 7, 2016

Published April 30, 2016

## 1. 서론

선진국들은 21세기를 “신 해양시대”라고 부르짖으면서 해양자원, 해양관광 개발에 관심을 가지고 적극적인 투자계획을 추진하고 있으며, 해양레저 산업이 제조업보다 교육장출의 효과 및 고부가가치의 비중이 높은 산업으로 인식하여 국가의 전략 산업으로 집중 육성하고 있다[1].

해양레저산업은 빠르게 성장하고 있는 신종 유망 산업이다. 주 5일 교육제·근무제 정착에 따른 여가시간의 증가, 고속철도, 고속도로의 신설 등으로 일반 국민들 사이에서 해양과 관련된 여가와 휴식, 관광, 스포츠 등을 복합적으로 즐길 수 있는 해양레포츠에 대한 관심이 급격히 증대되고 있다[2, 3].

더글라스 웨스트우드(Douglas-Westwood)사는 전 세계 해양분야에 대한 전망을 실시하였는데, 레저보트활동, 스킨스쿠버, 레저낚시 등 해양관광시장과 그에 필요한 요트 및 모터보트 제조업이 2005년 이후 연평균 각각 3%와 7%씩 성장할 것으로 예측하였다[4].

전 세계 해양관광 시장의 규모는 2005년 1,737억 3,900만 유로이고, 이후 2010년 까지 연평균 3%성장하여 2,046억 1,400만 유로에 이를 것으로 예측하였다. 그리고 요트 및 모터보트 시장 규모는 2005년 121억 900만 유로에서 매년 7%의 빠른 성장을 거듭하여 2010년에는 173억 300만 유로에 이를 것으로 예측하였다. 즉 전 세계적으로 해양관광 활동의 증가와 함께 레저보트 시장이 크게 성장할 것으로 보인다.

레저보트는 자동차와 같은 내구재 성격을 갖추고 있어 판매량은 경기에 민감하게 반응하지만 보유척수는 장기적으로 경제성장 추세를 따라 꾸준히 증가하는 품목이다[5].

이러한 특성은 미국의 경우 확인 가능한 1970년대 이래로 꾸준히 증가하고 있다. 증가 속도는 1990년까지는 연평균 3%의 성장률을 보이다가 이후 0.2%의 완만한 성장을 보이고 있다. 2006년 미국의 레저보트 보유척수는 1,686만 척이다. 세계보트산업해양연합회에 따르면 세계 해양레저장비 보유척수는 2008년 기준 2,300만 척을 넘어섰으며, 매년 100만척의 신규 시장이 발생해 470억 달러의 시장 규모를 이루고 있다. 우리나라의 경제규모가 비슷한 호주의 경우 2008년 기준, 마리나/요트하버는 490개, 계류지/슬립웨이 36,500개, 무어링30,000개소에 784,500척의 레저기구가 있으며, 인구 28명당 보트1

척을 보유하고 있다[6]. 또한 우리나라와 가까이 있는 일본의 경우, 1999년까지 지속적인 성장세를 보이다가 이후 감소세로 돌아섰다. 이는 수상오토바이의 등장으로 모터보트 혹은 요트인구가 줄었다고 볼 수 있다. 한편 2006년 일본의 레저보트 보유척수는 25만 8,000척이다 [7]. 이러한 성장추세는 우리나라에도 동일하게 나타날 것으로 예상된다. 즉 도입기의 우리나라 레저보트 시장은 향후 일정기간 동안 지속적으로 성장할 것으로 예상된다. 반면 우리나라 수상레저의 역사는 선진국에 비하여 그리 길지 않다[8].

2000년 초반 수상레저안전법이 시행되면서 수차례 문제점이 발생되어 보완·개선되어 왔다. 수상레저안전법은 기존 유선 및 도선사업법을 토대로 마련되었으며, 이에 따른 기준도 ‘기타 선박’으로 되어 있기 때문에 선박의 검사 및 등록 시스템에 대한 기준이 수상레저기구의 기준과는 상이한 상황이다. 또한 수상레저기구 등록 의무화는 기존 수상레저기구 소유자의 반발로 2006년 4월에서야 시행되었다[9, 10].

수상레저안전법이 개정되어 개인 소유 동력수상레저기구, 즉 모터보트, 고무보트, 수상오토바이 등록 의무화로 2006년 12월까지 등록된 동력수상레저기구는 모터보트는 161대, 고무보트 7대 수상오토바이 40대 등 총 208대로 조사되었으며, 2014년 말 모터보트가 15,221대로 증가한 것으로 조사되었다[11]. 이와 같이 동력수상레저기구는 지속적으로 증가 추세에 있는 반면에 동력수상레저기구 등록 시스템은 국내 실정에 적합하지 않은 실정이다. 현재 수상레저안전법에 의한 안전검사는 기존 기타선 및 어선을 검사하고 있는 한국선박안전기술공단이 해경으로부터 위탁받아 시행하고 있으며, 등록은 각 지자체에서 담당하고 있다. 수상레저기구의 등록은 먼저 선박안전기술공단 등에서 안전검사를 받은 후 수상레저기구 정박지 관할 지자체에서 취득세 신고를 하고, 책임보험 성격인 수상레저보험을 가입한 후 소유자의 주민등록지 관할 지자체에서 등록하게 된다[12]. 이는 자동차의 등록 시스템과 비슷한 성격을 지니고 있다. 그렇지만 자동차는 등록사업소가 별도로 구분되어 있어 윈스톱으로 진행되는 반면, 수상레저기구는 민원인이 직접 여러 관공서를 뛰어다니며 등록해야하기 때문에 매우 불편한 실정이다.

등록 시스템의 관리 및 운영은 해경에서 담당하고 있다. 현재 관공서에서 사용하는 시스템과 연계되지 않기

때문에 별도의 사이트에 접속해 등록해야 한다. 우리나라의 경우 전자정부 구축과 운영은 세계적으로 높은 평가를 받고 있으며[13], 수상레저 분야 역시 2006년 수상레저기구 등록 시스템의 구축을 통해서 수상레저기구 관리에 기여하였다고 볼 수 있다. 수상레저기구 등록 시스템은 행정 내부뿐만 아니라 국민의 재산을 보호하는 데 큰 역할을 했다고도 할 수 있다. 그렇지만, 전자정부의 성숙과 지식정보화 사회로 빠르게 변하고 있는 사회 환경에 비춰볼 때 수상레저기구 등록 시스템의 전산화 관리에 아직까지 제도적·기술적으로 미흡한 수준이다[14]. 이러한 문제점이 나타나게 된 원인으로 거시적인 시각을 가지고 전자정부를 통해 등록 시스템을 관리하는 종합적인 시스템과 정책 수단을 확보하지 않은 상태에서 수상레저기구 등록 현황을 통계 중심으로 시스템을 운용해 왔던 점, 별 다른 변화없이 유지·관리가 이루어지는 등, 시스템의 적극적인 개선을 통해 등록 관리의 실효성을 제고하려는 정책적 의지가 약했다는 점, 단편적인 개선 과제해결 위주로 등록 관리에 대한 개혁을 진행하여 왔던 점을 꼽을 수 있다.

수상레저기구 등록 시스템과 관련된 연구는 동력수상레저기구 조종면허 시행에 따른 개선방안[15]과 해양스포츠관련 법령의 문제점과 개선방안[16]을 부각한 몇몇 소수의 논문이 있을뿐 주제와 관련한 자세한 연구는 이루어지지 않았고, 기타 해양경찰, 행정학 분야에서는 [17], [18] 등과 같이 제주 선박등록 특구제도의 개선에 관한 연구 등이 있다. 그리고 해양수산부, 국민안전처, 해양수산개발원 등의 공공 및 유관기관에서도 단순한 요·보트 산업 활성화만 부각할 뿐, 이와 유사한 관련 연구는 매우 미흡한 실정이다.

따라서 본 연구는 향후 수상레저기구의 실효성을 제고하는 한편, 사이버 상에서 적극적인 정보제공과 개선 성과에 대한 환류를 유도하고, 수상레저기구 등록에 대한 국민의 이해증진과 참여를 촉진하기 위해서는 현행 등록 시스템에 대한 비판적인 검토를 바탕으로 보다 미래지향적인 시스템 형태나 등록 관리 체계의 구축 방향에 대해 논의하는 것이 현실점에서 매우 필요하다 하겠다. 이러한 문제의식을 바탕으로 본 연구는 우리나라 수상레저기구 등록 시스템의 홈페이지 구성과 운영 실태를 중심으로 평가하고, 이를 통하여 개선을 위한 새로운 등록 시스템의 구축 방향을 제안하는 것이 본 연구의 궁극적인 목적이다. 따라서 본 연구의 목적을 원활하게 수행

하기 위한 구체적인 연구문제는 첫째, 기존 국민안전처 산하 해양경찰청의 홈페이지를 분석, 검토하여 수상레저기구 등록 시스템을 평가할 수 있는 요소들을 도출하고자 한다. 둘째, 우리나라 수상레저기구 등록 시스템의 문제점을 살펴본 뒤 향후 새로운 등록 관리 시스템 구축에 대한 정책적 시사점을 도출하고자 한다.

본 연구의 목적을 달성하기 위한 연구방법은 다음과 같다. 첫째는 수상레저기구 등록 시스템의 문제점에 대한 연구방법은 해양레저 사업을 하고 있거나 수상레저기구를 소유하고 있는 해양레저 사업주, 개인 소유자, 관련 분야 전문가들을 대상으로 브레인스토밍을 통해 도출된 내용을 검토하였다. 둘째는 수상레저기구 등록시스템 구축에 관한 전문적 지식은 문헌 조사를 통한 국내외 관련 정기간행물, 관련단체의 세미나 자료, 단행본, 연구보고서, 법령과 제도, 학술지를 통한 정보수집 및 수상레저기구 등록 홈페이지의 내용 분석과 전문가 조언을 토대로 이루어졌다.

## 2. 수상레저기구 등록 시스템 평가를 위한 이론적 논의

본 연구에서는 현재 전국 시·군·구청에서 사용 중인 수상레저기구 등록 시스템에서 제기된 문제점을 검토하여 도출된 시사점을 토대로 등록 시스템 운영 내역 자체에만 평가를 한정시키는 것이 아니라 시스템과의 연계성을 포함시켜 분석하였다.

즉, 운영 내용을 보는 ‘구축 운용성’, 전자정부 시스템과의 연계성을 나타내는 ‘시스템 연계성’이 등록 시스템에 영향을 미쳐서 행정 내부 사용자 만족도 수준, 등록 관련 DB의 활용 정도, 행정 업무 수행 부담의 경감 여부에 어떤 영향을 주었는지 살펴보는 것이다. 이는 아래의 [Fig 1]과 같이 나타낼 수 있다.

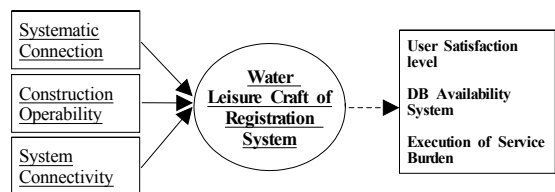


Fig 1. The evaluation model of the existing regulation loggers system

**Table 1.** Water Leisure Equipment Registration Present Condition

unit/n

Division	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015. 9
Motor boat	161	1,996	670	697	682	739	1,103	1,560	1,929	2,054
Power yacht	0	0	0	0	0	0	91	142	149	95
Water craft	40	926	336	297	266	303	371	447	620	792
Rubber boat	7	407	120	129	132	162	151	238	350	367
Total	208	3,329	1,126	1,123	1,080	1,204	1,716	2,387	3,048	3,308

Note: The coast guard headquarter loggers system, 20015.[24]

### 3. 결과

#### 3.1 수상레저기구 등록 시스템 도입 과정

수상레저기구 등록은 2006년 4월 1일부터 안전 검사 및 등록을 주요 골자로 한 수상레저안전법이 개정되면서부터 시행되었으며, 1년의 유예기간을 두어 2007년 4월 1일부터 의무화되었다[19].

당시 수상레저안전법이 규정하고 있는 수상레저기구는 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버 크래프트, 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트, 그 밖에 위 15종의 수상레저기구와 유사한 구조·형태 및 운전 방식을 가진 것으로 국토해양부령이 정하는 것이었다[20]. 또한 의무화 시행 당시 등록 대상 수상레저기구는 수상오토바이, 20마력 이상의 선외기 엔진이 장착된 모터보트, 30마력 이상의 엔진이 장착된 고무보트였고, 해양경찰청장이 지정하는 검사기관으로부터 안전 검사를 받은 후 소유자 주소지의 시장·군수·구청장에게 등록하고, 번호판을 부착하여야 하며, 책임보험도 가입하여야 했다[21].

그 외에 수상레저기구인 선내기 보트, 세일링 요트, 호버 크래프트 등은 동력과 세일범장을 가진 선박으로 분류되어 선박안전법의 건조검사(별도검사)를 받은 후 선박등기로서 등록했다[22].

한편, 당시 수상레저와 관련된 기관 및 단체, 사업주들이 수상레저안전법 개정의 필요성을 국민신문고 및 해양경찰청을 통해 지속적으로 민원을 제출함에 따라, 해양경찰청은 수상레저안전법의 개선과 규제 완화의 필요성을 절감하고, 설문조사 등을 실시하여 민원 사항을 분석하기도 했다. 설문조사 결과, 과도한 규제 사항을 묻는 질문에 응답자 중 42%가 공유수면의 점용 또는 사용 허가를 선택했으며, 수상레저기구 등록 및 검사(15%), 안전검사(15%), 운항규칙(13%), 면허제도(10%), 보험가입(6%)의 반응을 보였다[23].

이와 같은 민·관의 규제 완화 노력의 결실로서 그 후

몇 차례의 법 개정을 통해 현재는 용어나 등록 대상 등 많은 것이 현실화되었으며, 의무화 시행 당시 [Table 1]과 같이 등록 대상에서 제외되었던 동력요트가 2012년부터 등록 대상에 포함되었다. 수상레저기구의 등록 의무화 및 전산화 시행은 초기에는 수상레저안전법 제30조(등록), 동법 시행령 제22조(등록의 대상)에 근거하여 매우 빠르게 전개되었다.

법률에 의하여 (구)해양경찰청은 각 지자체에 등록 프로그램을 개발하여 배포·시행하였다. 이후 해경청은 각 지자체 업무 담당자의 혼란을 방지하고 업무의 통일성을 기하기 위하여 안전검사 대행기관 및 지자체 담당 공무원을 대상으로 안전검사 및 등록 업무의 쟁점 사항에 대하여 교육을 실시하였다[25]. 비록 수상레저안전법 시행과 동시에 완벽하게 준비되진 않았지만, 이후 제도 개선과 함께 수상레저기구 등록 제도를 통해 시스템 구축 및 안전관리라는 측면에서 중요한 계기가 마련됐다고 볼 수 있다[26]. 이를 바탕으로 수상레저기구 소유자에 대한 정보를 실시간으로 확인할 수 있고, 각 지역별 수상레저기구의 분포도나 소유권 등 합리적인 관리가 가능해졌다. 수상레저기구 등록 시스템은 2013년에 일부 시스템이 보완된 이후 현재까지 계속 유지·시행되고 있다.

#### 3.2 수상레저기구 등록 시스템의 내용과 등록 절차

수상레저기구의 등록 사무는 등록 시스템을 이용하여 처리하여야 한다. 다만 전산 장비 및 전산 프로그램의 장애 발생 등 부득이한 사유로 인하여 등록 시스템을 이용하여 처리할 수 없는 경우에는 일시적으로 수작업에 의하여 이를 처리하고 있다.

등록 사무를 수작업에 의하여 처리한 경우, 등록 시스템을 이용할 수 있게 된 때에는 지체 없이 이를 등록 시스템에 입력·관리하여야 한다.

전산 정보 처리 조작을 이용하여 처리하는 업무는 수

상레저기구의 등록 업무, 등록원부 및 등록번호판 관리, 변경 등록 업무, 말소 등록 업무, 안전 검사 관리 업무, 수상레저사업의 등록 업무 등이다. 등록 시스템에 자료를 입력하는 등록 관청 등의 담당 공무원은 자료 발생 당일에 이를 정확하게 입력·운용하여야 하며, 오류 입력한 사항에 대하여는 이를 즉시 해경 또는 등록 시스템 개발업체에 통지하고, 정정을 요청하도록 되어 있다.

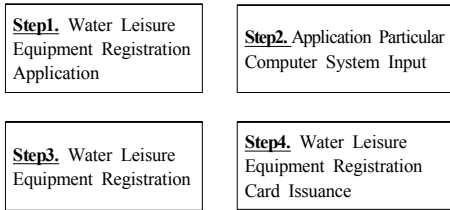


Fig. 2. Water Leisure Equipment Registration Process

등록 관청은 전산 처리되는 통계 자료를 외부에 공표하여서는 안 되며, 부득이하게 필요성이 인정되어 전산 처리 통계자료를 외부에 공표할 때에는 미리 해경청과 협의하도록 규정하고 있다. 수상레저기구의 등록 절차는 [Fig. 2]와 같이 4단계로 구분되어 있으며, 세부 등록 절차는 등록권리자, 등록의무자 또는 대리인이 등록관청에 출석하여 신청할 수 있으며, 등록하고자 하는 때에는 반드시 수상레저안전법 시행규칙 제21조 제1항 규정의 등록신청서를 작성하여 서명 또는 날인한 후 제출하여야 한다. 또한 법인 소유인 경우 법인등기부등본, 안전검사증, 선체와 추진기관의 양도증명서, 제조증명서, 수입허가서, 매매계약서, 그 외의 등록 원인을 증명할 수 있는 서류 중 1개, 수상레저기구의 전·후·좌·우의 사진 각 1장씩, 보험가입증명서 사본, 공유자가 있는 경우 그에 관한 증빙서류를 신청서와 함께 제출하여야 한다.

## 4. 등록시스템에 대한 진단과 평가

### 4.1 수상레저기구 등록제도 자체의 내재적 제약

#### 4.1.1 계류 지역 분류 및 등록 기준에 따른 문제

현행 수상레저기구 등록 제도는 정부기관이 수상레저기구의 총수를 파악하고, 이를 등록하도록 강제하는 양적 측면의 통제방식에 기반을 두고 있다. 2006년 당시 해경청은 수상레저기구의 관리에 대한 획기적인 개선을 목적으로 기존 수상레저안전법을 정비하였기 때문에 이

러한 등록건수 중심의 관리가 불가피했었다고 여겨진다. 하지만, 수상레저기구 등록을 건수 위주로 파악하는 방식은 등록 시스템이 구축되는 초기부터 문제점이 생길 것으로 예상되었다. 비록 등록 시스템을 통해서 연도별 등록 수 증감에 관한 정보, 변경 유형에 관한 정보 등 각 지역별 등록 현황과 민원 처리 기한 설정 여부에 관한 정보 등을 알 수 있다고 하더라도 [Fig. 3]과 같이 등록 분류·등록기준이 중앙정부 기준 공급자 위주의 단순 나열식으로 되어있어, 사용자 및 수요자가 필요로 하는 다양한 정보제공에는 근본적으로 한계가 있을 수밖에 없다. 즉, 현 등록 시스템은 등록 기구의 총량 관리에 유익한 측면이 있으나, 자산을 취득하고 이에 따른 행정적인 전체 관리 및 절차와 같은 부수적 관리가 연결되는 등록 프로세스에 대한 분석과 관리가 곤란하다는 근본적인 문제점을 가지고 있다.



Fig. 3. The power consumption on leisure vehicle registration process

#### 4.1.2 등록 내용의 전자적 등록 과정에 따른 문제

수상레저기구 등록 시스템에서 제공되는 전체적인 수상레저기구의 정보내용은 해경청 담당자에게만 제공되고 있다. 등록에 대한 내용은 등록사항을 규정한 것으로서 2008년 1월에 시달된 처리 지침의 입력 체계를 기본으로 하고 있다. 그 후 2008년 6월, 2009년 1월, 2012년 4월에 가제 정리로 추가적인 업데이트가 이루어져 왔다.

문제는 짧은 시간 내에 가제 정리를 거치다보니 등록 시스템에 대한 개선내용이 효과가 없으며, 시스템상의 많은 문제점이 개선되지 않고, 현재까지 사용되고 있다는 점이다. 예를 들어, 수상레저기구의 안전 검사는 해경청으로 부터 위탁받은 기관에서 관련 시스템을 처리하고 있으며, 등록은 각 기초자치단체가 처리하고 있다.

하지만, 해경 위탁기관에서 안전 검사를 받으면서 대

상 수상레저기구의 안전 검사 및 실질적으로 존재하는지를 확인해줄 수 있는 기구 사진이 [Fig. 4]와 같이 전산 시스템 상에 등록되지 않는다는 문제점이 있다. 그 이유는 단순히 수상레저기구의 길이, 톤수 등 일반적인 사항만 전산 시스템에 입력, 등록하는 방식으로 이루어져 있기 때문이다. 만약, 수상레저기구 안전검사 취득자가 기구를 범죄의 목적으로 사용하고자 한다면, 안전 검사를 받은 것과 받지 않은 다른 수상레저기구를 행정기관에 등록해도 문제가 발생하지 않기 때문이다. 행정기관의 등록 담당자는 민원인이 찍어온 사진만을 보고 대상 수상레저기구를 파악하고, 등록하기 때문이다.

이는 결과적으로 등록 시스템의 정보 내용을 취약하게 만드는 일차적인 원인이 되기도 한다. 또한, 수상레저기구 등록이 각 행정기관 담당자의 자책적인 판단에 의해 이루어지고 있고, 행정기관의 순환 업무로 인하여 담당 공무원이 업무의 전문성 및 연관성이 왜곡되는 경향을 보여주고 있다.

## 4.2 시스템 프로그램 구축 및 운용상의 문제

### 4.2.1 시스템 개선의지 부족

해경청은 2006년 수상레저기구 등록 시스템(프로그램)을 구축하고, 2007년까지 유예기간을 두어 공개하였는데, 짧은 준비 일정을 감안하더라도 홈페이지 구축 수준은 그리 높지 못했다. 그 뒤 해경청은 운영상 노출된 문제점에 대하여 등록 시스템 구축 수준을 높이기 위해서 몇 차례의 보완 계획을 수립하여 실행하였으나, 예산 부족으로 미루어졌다. 2013년에 일부 예산을 확보하여 시스템을 전반적으로 개선하였지만, 기능 결함에 대한 유지·보수가 미흡하다는 지적이 지속적으로 제기되고 있다. 특히, “수상레저기구 취득으로 인한 세금 부과에 관한 자료 확충, 행정기관 사용자 편의 위주의 개선, 지역별 통계 관리, 자료 검색 및 입력 등의 오류”에 대한 개선책의 필요성이 지속적으로 요청되고 있다. 특히, 도로명 주소 변경에 따른 국가 표준 도로명 표기법과 현행 등록 프로그램상의 표기법 불일치, 지자체가 세금 부과 시 각 구형별 계류 장소 통계 검색의 불가 등에 대한 문제점이 발생되고 있다.

주민번호 : 000000 - 000000		조회					
기구등록번호	기구의 종류	선질	기구의 종류	최대출력	길이	내비	구분
소유자	성명 (한글) (한자)	주민번호	주소	전화번호	핸드폰	상호	전화번호
기구	명칭	제조/수일일자	제조자	선질	최대출력	추진기관의 종류/형식	추진기관의 도별명
	계류지(보관 장소)	색상	최대속력	고유번호	동화장치	기판의 수	총톤수
	등록지역	등록자					

Fig. 4. The history inquiry of the power consumption on leisure vehicle

당시 해경청은 단기적 개선 방안으로서 시급한 문제점을 보완하기 위해 전문 업체에 위탁하는 방식을 택하였다. 이러한 노력에도 불구하고, 수상레저기구 등록 시스템은 시스템 전반의 체계적 재검토가 없이 부분적 보완 작업만을 해왔기 때문에 행정업무 관리를 기초로 운영할 때 나타나는 문제점들이 누적되고 있다고 할 수 있다. 이에 따른 개선점으로는 검색 및 분류 기능에서 분실 또는 표류 시 소유자 검색을 위한 프로그램의 개선과 세금 부과 및 지역 소유자 통계정보 시스템의 개선과 각 해경과 출장소에서 정보 검색이 가능토록 문제점을 개선할 필요성이 요청된다. 그리고 도로명 표준 표기법과 행정자치부 도로명 시스템과도 연동할 필요성이 요청된다.

### 4.2.2 시스템 운용 수준과 이용자 요구 수준의 불일치

수상레저기구 등록 시스템이 지니고 있는 문제점으로는 정보이용의 편의성 측면에서 등록된 수상레저기구 정보 이용자들의 정보 수요를 제대로 충족시키지 못하고 있다는 것이다. 등록 시스템을 통해서 수상레저기구 정보를 분석·활용하는 데 이용자의 선호와 요구 시점에 맞는 정보 집행 실태를 분석할 수 없다는 한계를 가지고 있다. 시스템을 활용하여 수상레저기구의 증감에 대해서는 쉽게 파악할 수 있지만, 각 지자체에서 관리하는 수상레저기구가 현재 어떤 상태에 있는지 또는 세금 및 보험

가입에 대한 준수율과 같은 체계적인 실태 파악이 원천적으로 이루어지지 못하고 있다. 그러나 이용자가 일일이 확인 작업을 거쳐 변동사항에 대한 기재 여부를 통해서 약간의 윤곽을 파악할 수 있을 뿐이다. 따라서 세급 부과 기관에서 계류 장소별 소재지를 파악하는 작업을 하려면 매년 해당 과제 사항에 대한 추가적인 조사를 해야 하는 등 시간낭비와 업무의 비효율성을 가져올 소지가 많다. 특히 기상악화 시 해경 파출장소에서의 정보 검색은 국민의 재산 보호 및 2차 안전사고 예방의 기본적인 선결 작업임에도 불구하고, 정보 확인의 어려움으로 인해 관할 수상레저기구의 관리에 상당한 부담을 가지게 한다.

수상레저기구 관리를 위한 차원에서 보면 등록 제도의 원래 취지인 수상레저기구의 안전 운영이 제대로 이루어지지 못한다고 평가할 수 있다. 또한, 해경청의 수상레저기구 등록 시스템은 행정자치부의 자료공유 기능이 없어 기초자치단체의 행정 업무가 원활하게 연계되지 못하고 있으며, 이러한 문제점을 개선하기 위한 작업은 예산 부족으로 인해 원활하게 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

정보의 운용이나 최신 자료의 업그레이드 측면에서의 아쉬움과 이용자 측면의 자료가 아닌 국가기관에서 필요로 하는 시·도별 통계 위주로 구성되어 있기 때문에 이용자를 위한 정보는 매우 부족한 편이라고 할 것이다.

### 4.3 여타 전자정부 시스템과 연계미흡

수상레저기구 등록 시스템은 전자정부의 여러 시스템 중 하나이다. 따라서 시스템 구축의 비효율과 예산 낭비를 방지하고, 데이터의 안전하고 효과적인 관리, 이용자 인터페이스의 배려 등을 도모하기 위해서는 정보 시스템 간의 체계적인 연계와 상호운용성의 확보가 반드시 필요하다. 그러나 그 동안 수상레저기구 등록 시스템은 일차적인 구성을 포함하여 유관기관 간 DB 공유 노력 등이 부족했던 것으로 판단된다.

수상레저기구 등록은 자산 취득으로 인한 세금 부과 등과 같은 행정 절차가 필요한 사항이다. 그렇기 때문에 DB 공유나 정보 공유가 필수적으로 연계되어야 하는데, 현재 등록 시스템의 구성은 각 구청별 세금을 부과하는 방식과 벗어난 시·도별 통계 방식으로 구성되어 있는 실정이다. 그리고 두드러진 문제점 중에 하나는 행정자치부의 시스템과 수상레저기구 등록 시스템의 연결고리가

없이 구축되었기 때문에 각각 구축된 수상레저기구 소유자의 주소 등 정보를 공유하지 못하고 있다는 것이다. 따라서 정보 이용자가 필요한 정보를 알아내기 위해서는 행정자치부의 도로명 검색 시스템과 개별 수상레저기구 등록 시스템을 여러 차례 반복해야 하는 불편을 겪게 된다. 2015년 기준으로 수상레저안전법에 의한 의무 등록 수상레저기구는 약 10,000여대인 상황에서 이들에 대한 체계적인 관리가 이루어지지 못한다면, 수상레저기구의 무등록에 대한 반감이 상당할 것으로 우려된다. 마지막으로, 수상레저기구 등록 시스템은 다른 전자정부 서비스와 직접적인 연계를 구축할 필요성이 있음에도 불구하고, 아직까지 제대로 시스템상의 연계나 확장성을 담보하지 못하고 있다.

## 5. 새로운 등록 정보 시스템 구축방향

해경청의 수상레저기구 등록 제도화는 특히, 수상레저기구 등록의 양적인 측면에서 어느 정도 성과를 거두었지만, 등록 건수의 증가에도 불구하고, 일반 국민과 사용자들의 개선 체감도는 별로 나아지지 않았다. 따라서 해경청은 이러한 문제점을 인식하고, 등록 시스템 자체의 수준을 높이려는 노력을 기울여야 한다.

새로운 수상레저기구 등록 시스템은 단순히 등록 업무에 관련된 파일 처리 시스템이나 자료 관리 시스템 차원이 아니라 수상레저기구 구매자에 대한 관리 학습을 유도하고, 국민의 재산을 보호할 의무가 있는 등록 이용자 및 수상안전관리자에게 정보를 제공하는 전자정부 서비스라야 한다. 즉, 환경변화에 대한 대응력을 제고하고, 등록 업무의 복잡성 증대와 비효율성에 대한 대처 능력을 향상시키며, 정보기술을 통한 프로세스 자동화를 진행시켜 새로운 등록 거버넌스의 형성을 유도하는 데 주안점을 두어야 한다.

이를 위해서 이용자 중심의 편의성 증대, 정보 접근성 향상, 전자적 참여민주주의 지향, 정보 제공 수준과 서비스 질의 제고와 같은 거시적인 시스템 방향을 설정하고, 하위 구축 목표를 설계하는 것이 바람직하다. 예를 들어 수상레저기구 등록 시스템이 새로운 등록 정보 시스템으로 바꾸려고 할 때, 종합 포털 형태를 취할 것인가 전문화된 영역의 웹사이트로 갈 것인가라는 문제는 중장기적인 안목을 가지고 선택하지 않으면 안 된다. 본 연구에서

는 이런 측면에서 등록 정보 시스템의 구축 방향을 아래의 [Fig. 5]와 같이 제시하고자 한다.

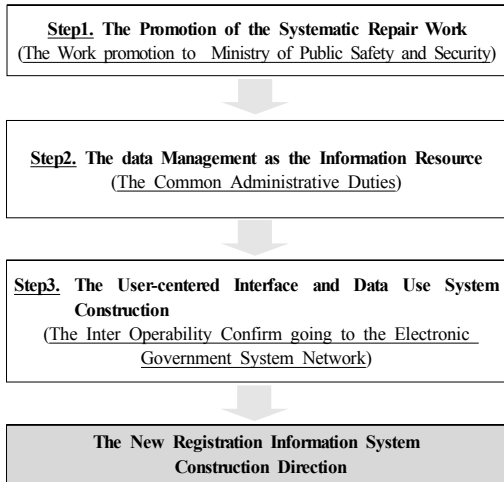


Fig. 5. The New Registration Information System Construction Direction

### 5.1 제도 정비작업의 추진

수상레저기구 등록 시스템은 ‘수상레저 활동의 안전’이라는 큰 틀에서 추진되어 왔기 때문에 전자적 안전관리를 발전시키기 위해서는 법적·제도적 장애가 무엇인지를 파악하고, 이에 대한 개선 작업을 실시하여야 한다. 이를 위해서는 국민안전처가 주축이 되어 특별 T/F팀을 구성하여 주기적으로 시스템에 대한 점검과 협의를 진행하여야 한다. 시스템 개선 등 제도 개선 작업이 더 많은 효과를 거두려면 제도 개혁과 예산, 그리고 조직 개편 등이 유기적으로 연계될 수 있는 장치를 마련하여야 한다. 이를 위한 구체적인 제도 개선 작업으로는 국민안전처의 해양경비안전본부에 소속되어 있는 레저과 1명의 담당자가 관리하고 있는 관련 업무를 국민안전처 차원으로 이관하여 승격시킬 필요가 있다.

### 5.2 정보 자원으로서의 자료 관리

수상레저기구 등록 시스템 관련 자료를 하나의 정보 자원(resource)으로서 관리해야 한다. 등록 정보가 자원으로 관리되면, 해당 등록 정보 자체의 가치가 상승될 뿐만 아니라, 그것을 가공하여 새로운 정보의 생성이 가능해진다. 정보가 자원이라는 것은 정보가 관리되고 활용됨으로써 조직의 목표를 달성하는 데 중요한 요소가 된

다는 것을 의미한다. 이때 등록 정보의 공동 활용은 전자정부 구현을 위한 정보 자원 관리의 최적화 수단으로서 정부 부처 내부의 공통 행정 업무 수행이나 민원 서비스 제공 등에 중요성을 더하게 된다. 등록 정보 시스템에 있어서 정보 자원 관리의 등록 시스템의 개혁, 수상레저기구의 품질제고를 위한 지속적인 노력을 통해서 정부와 기업을 포함한 사회 전반의 생산성을 증진시키는 것을 일차적 목표로 하고 있다. 즉, 등록과 관련한 효과적인 정보 자원 관리의 해당 기관과 국가 전체의 혁신 역량을 강화시켜, 국제적인 경쟁력을 높이는 기능을 할 것이기 때문이다.

### 5.3 이용자 중심의 인터페이스와 자료 이용 체계 구축

수상레저기구 등록 관리 시스템은 내부 이용자(지방자치단체 공무원)와 외부 이용자(전문가)를 종합적으로 고려해서 전체 이용자의 의견을 적극 수렴·반영하는 이용자 중심의 인터페이스와 자료 이용 체계를 갖추어야 한다. 그리고 하위 시스템별로 이용자를 고려하는 시스템 설계가 이루어지고, 전자정부 시스템 네트워크 간 상호운용성이 확보되어야만, 구축이 완료된 이후 운영 과정에서 성과를 극대화할 수 있다.

특히, 행정 내부적으로는 실무 담당자의 업무 처리 차원부터 시작하여 자산 취득으로 인한 세금 부여, 안전 관리에 있어서 관리자를 만족할 수 있는 정보 시스템이 구현되어야 한다. 또한 일반 국민들이 이해하고, 이용하기 편하도록 사업이나 민원 유형을 통한 주제별 정보 검색이 가능하도록 추진하는 것이 필요하다. 또한, 수상레저기구와 관한 정보와 서비스 전달 체계가 단순하고, 접근 절차가 복잡하지 않아야 한다. 수상레저기구 종합정보 사이트는 제도 안내 및 민원 접수의 업무를 주로 제공하고 있으나, 수상레저의 급변하는 수요에 맞는 다양한 욕구를 충족하기에는 정보제공 시스템으로서의 추가적인 보완이 필요하다.

## 6. 결론

본 연구는 우리나라 수상레저기구 등록 시스템의 홈페이지 구성과 운영 실태를 중심으로 평가하고, 이를 통하여 개선을 위한 새로운 등록 시스템의 구축 방향을 제



안하는 데 그 목적이 있다.

수상레저기구 등록 시스템의 개선 작업은 업무의 효율성을 유발하고, 자칫 또 다른 문제를 양산할 수도 있다. 하지만 대국민 서비스에서 잘못된 정보를 국민에게 서비스하는 것은 더 큰 문제를 만들 수 있다. 따라서 수상레저기구 등록 시스템은 단독 시스템이 아닌 행정 시스템과 연계할 경우 행정업무의 효율성을 극대화할 수 있을 뿐만 아니라, 수상레저기구 등록 시스템의 구조를 바꿀 수 있는 중요한 수단이 된다. 현행 수상레저기구 등록 시스템이 보다 발전하여 수상레저기구 안전 관리에 대한 정보 시스템이 된다는 것은 기존의 여러 문제점을 개선하고, 새로운 등록 거버넌스의 기술적 기반이 되는 걸 의미한다. 그 동안 우리나라는 수상레저기구 등록이라는 전자적 안전 관리 시스템을 도입했지만, 자료 축적 및 검색 수준에 머물렀던 것이 사실이다. 이를 개선하기 위해서는 시스템의 부분적 개선 차원이 아니라 새로운 시스템의 적극적 도입을 통해서 문제를 해결하는 것이 보다 낫다고 판단된다. 만일 이러한 작업이 순조롭게 진행된다면 수상레저기구 전체를 분석할 수 있게 됨에 따라 수상레저기구에 대한 각종 현황 파악 및 안전 관리 등 전체적인 관리가 용이해질 것이다. 본 연구는 이러한 측면에서 수상레저기구 등록 시스템 구축을 위한 현행 시스템의 종합적인 진단과 하나의 발전 방향을 제시했다는 데 의의가 있다할 것이다.

본 연구를 통하여 해경청의 수상레저기구 등록의 제도화는 행정·실무적인 측면에서 본다면 수상레저기구 등록 시스템은 어느 정도의 성과를 거두었지만, 사용자들의 다양한 불편리를 충족시키기 위한 정보의 제공과 업무의 효율성을 높이기 위한 노력, DB 공유, 전자정부 서비스와 연계한 시스템의 자동화를 위한 개선책이 반영되어 사용자 및 수용자 중심의 다양한 정보를 제공할 것으로 판단된다.

학문적인 측면에서 보면 수상레저안전관리나 해양스포츠 관련 법령의 문제점이나 개선점에 국한되었던 연구분야가 본 연구를 통하여 해양레저 산업과 연관된 제도나 행정시스템, 산업경영 분야로 학문의 영역이 확대되어 관련 분야의 중요성이 확대될 것으로 판단된다.

끝으로 본 연구를 수행하면서 해경청의 시스템 관련 실행예산이나 시스템 상세 이용내역의 검토를 통해 보다 실증적인 작업을 수행하는 것에 대한 부족함과 수상레저기구 등록 시스템 이용자 관점에서 현행 시스템에 대한

만족도를 살펴보지 못한 점이 아쉬우며, 이는 추후 연구과제로 진행하고자 한다.

## Reference

- [1] B. R. Park, N. K. Kim, Y. T. Choi, "Study of Leisure.Sports Industry Cluster Model in Gyeongnam Province through Locally-initiated Development Strategy", Korean Journal of Physical Education Sport and Dance, 44(5), pp.59-609, 2005.
- [2] J. M. Lee, Y. J. Shin, J. S. Park, "A Study for the Vitalizations of Marine Leisure Sports : Analyses on the recognitions for the Marine Leisure Sports and their Current State of the Art", Journal of Korean Navigation and Port Research, 32(8), pp.645-652, 2008. DOI: <http://dx.doi.org/10.5394/KINPR.2008.32.8.645>
- [3] K. S. Kang, D. C. Uhm, H. S. Baek, "Factors Influencing on Safety knowledge of Scuba divers", Journal of the Korea Academia-Industrial Cooperation Society, 12(10), pp.4403-4410, 2011. DOI: <http://dx.doi.org/10.5762/KAIS.2011.12.10.4403>
- [4] Douglas-Westwood, "World Marine Markets", 2005.
- [5] Ministry of Finance and Economy, "The Sea Industry Vitalization Plan to Implement", 2009.
- [6] ICOMIA, "Boating Industry Statistics", 2008.
- [7] S. W. Lee, J. H. Lee, J. W. Hong, Y. J. Lee, "A Study on Strategies to Develop the Marine Leisure Boat Industry", KMI International Journal of Maritime Affairs and Fisheries, 12, pp.1-122, 2009.
- [8] J. H. Lee, Y. C. Yang, "South Korea and Japan's fishing Villages law and Sea Port law Analysis and the Development Direction of Fisherina", Journal of Korean Navigation and Port Research, 6(1), pp.81-87, 2012.
- [9] Y. N. Jung, "A Review of a Revised Water Leisure Safety Regulation", Korean Journal of Physical Education Sport and Dance, 52(6), pp.373-385, 2013.
- [10] M. J. Sung, "The Research on Legislation institutional improvement for the Water Leisure Sports Vitalization", Korea Sport Promotion Foundation, Korea Institute of Sport Science, 2005.
- [11] Korea Coast Guard, "The Korea Water Leisure Equipment Registration Present Condition", 2015.
- [12] Korea Coast Guard, "The Water Leisure Sports Safety Manual", 2012.
- [13] M. S. Bang, "The diagnosis of Korea Regulation Loggers System and Reformation", Journal of Korean Association for Regional Information Society, 10(1), pp.141~163, 2007.
- [14] W. J. Choi, B. Y. Jang, "Analyses of Perceptions to Hindering Factors and Development Factors for Water Leisure Activation", Journal of Korean Navigation and Port Research, 37(3), pp.291-298, 2013. DOI: <http://dx.doi.org/10.5394/KINPR.2013.37.3.291>
- [15] J. S. Jung, "Effective Improvements to the Enforcement of the Motorized Marine Leisure Vehicle Operator's

License”, Korean Sport Research, 15(5), pp.2081-2094, 2004.

- [16] C. H. Choi, “Legal Issues in Marine Leisure Sports and Improvement Plan”, The Korean Association of Sports Law, 14(1), pp.11-196, 2011.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.19051/kasel.2011.14.1.181>
- [17] H. C. Kim, “(A) Study on the Substantial Improvement of the Act of Ship Registration for Jeju Special Zone”, Jeju Univ, The Graduate School of Public Administration, Masters degree, 2009.
- [18] M. D. Kim, “A study on the improvement of the act of ship registration for Jeju special zone”, Chung-Ang Univ, The Graduate School of Human Resource Development, Masters degree, 2012.
- [19] N. H. Kim, “The Water Leisure Equipment Safety Supervision and Development Strategy Research”, Ministry of Public Safety and Security, 2008.
- [20] Y. D. Park, “The Water Sports Sightseeing Revitalization Relation Legislation Improvement Research”, The Korea Legislation Researcher, 2012.
- [21] Korea Coast Guard a White Paper, “National Maritime Police Agency”, 2010.
- [22] K. N. Lee, “Improvement Policy about Inspection systems of Small fishing Vessels”, Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety, 11(2), pp.51-63, 2005.
- [23] Korea Coast Guard, “The Medium and Long Term Development Plan Research for the Water Sports Vitalization”, 2012.
- [24] Ministry of Public Safety and Security,  
<http://www.mpss.go.kr>.
- [25] Korea Coast Guard a White Paper, “National Maritime Police Agency”, 2006.
- [26] S. K. Kook, “The Water Sports Safety Law Revision: The Sound Development Planning of the Safety Security and Industry”, 2005.

---

## 이 재 형(Jae-Hyung Lee)

[정회원]



- 1995년 2월 : 동아대학교 일반대학원 체육학과 (체육학 석사)
- 2004년 8월 : 부산대학교 일반대학원 체육학과 (이학박사)
- 2004년 3월 ~ 2006년 2월 : 신라대학교 전임강사
- 2006년 9월 ~ 현재 : 한국해양대학교 해양체육학과 교수

<관심분야>

해양레저, 관광, 레저사회 행동, 요트, 마리나, 레저산업

---

## 양 영 철(Kil-Dong Hong)

[정회원]



- 2006년 2월 : 한국해양대학교 일반대학원 해양생명, 환경학과 (체육학 석사)
- 2011년 2월 : 조선대학교 일반대학원 체육학과 (이학박사)
- 2013년 6월 ~ 현재 : 창원시청 해양수산국 해양항만과

<관심분야>

해양레저, 스포츠, 마리나, 해양스포츠산업, 요트