

海上安全 증진을 위한 海上用語의 國際的 標準化에 관한 研究

李再雨*

A Study on the International Standardization of Maritime
Language to Improve Safety at Sea

Lee Jae-Woo

目 次

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. 서 論 | 3.2.2 IMLA의 활동 |
| 1.1 연구의 목적·필요성 | 3.2.3 서독해사영어학회(GAME)의 활동 |
| 1.2 연구의 내용 | 3.2.4 국제해사기구의 해상용어 표준화
를 위한 규제활동 |
| 1.3 연구의 방법 | 3.2.5 해상용어 표준화를 위한 연구개발 |
| 2. 해상통신의 기술진전 현상과 전망 | 4. 주요해운국 해사교육기관의 해사영어
교과운영 |
| 2.1 해운산업의 기술진전 | 4.1 해사영어 교과운영 실태 |
| 2.2 해상통신수단의 발달 | 4.2 해사영어 모형교과과정 |
| 2.3 전세계적인 해상조난·안전제도의
도입과 해상통신 | 4.3 우리나라 해사교육기관의 해사영어
교과운영 |
| 3. 해상용어의 국제적 표준화 동향 | 5. 결론 및 제언 |
| 3.1 해상용어 표준화의 필요성 | |
| 3.2 해상용어 표준화를 위한 국제적 활동 | |
| 3.2.1 개요 | |

1. 서 論

1.1 연구의 목적·필요성

그간 해상항행 안전의 저해요인으로 선박간 또는 선박과 해안무선국 간의 통신교착이 지적되어 왔기 때문에, 1977년에 국제해사기구에서는 표준

해상항해용어집을 채택하게 되었고, 「선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」¹⁾에서 항해사 및 통신사의 자격요건으로 필요한 필수지식으로 표준 해사 항해영어를 이수하도록 규정하게 되었다.

해상항행 안전을 보다 적극적으로 도모하기 위

* 정회원, 목포해양전문대학

해서 해상용어의 국제적 표준화의 필요성에 관하여 각종 국제학술회의에서는 많은 논의가 되어왔고, 이제 해사 교육기관 및 관계자들이 활용하기에 적합한 훈련교재 개발의 단계에 이르고 있다.

특히 1991년에 「전세계적인 해상조난, 안전제도」²⁾가 시행될 단계에서 음성통신의 매체로 적극 사용하게 될 표준화된 해상용어는 절대적인 기능을 다할 것으로 전망하고 있으므로 해상용어의 국제적 표준화에 관한 현상과 장래의 전망에 대하여 고찰하여 보는 것은 매우 시급하며 의의가 있다고 본다.

근래에 한국 해운의 국제경쟁력 재고를 위해서 해운전문인력 양성에 있어서 어학실력 향상문제가 정책 과제로 크게 대두되고 있는 이 시점에서 해운의 국제화 시대에 대처해 나가기 위해서는 어학 교육훈련의 체제확립이 중요할 것이므로 주요국가들의 해사영어 교과과정 운영의 동향을 조사하여 우리나라 선원교육 기관의 교육과정 개선에 참고가 될 자료제시도 필요하다.

선진해운국으로 도약하기 위해서 국제 항로에 종사하는 한국선원 및 외국적선에 취업하는 해외 취업 한국선원은 물론, 외국선의 입출항 항만통제 담당부서 종사자에게도 실무상 필요한 해상용어의 표준화에 관한 자료를 정리하여 제시하는 일은 매우 시급하다.

1.2 연구의 내용

본 연구의 내용은 다음과 같다.

① 해상통신을 중심으로 선박기술혁신의 전망과 해상용어의 표준화의 필요성에 대하여 고찰하였다.

② 해상용어의 국제적 표준화를 위한 국제사회의 동향을 파악하기 위해서 해상교육기관의 교원단체인 IMLA, 해사영어 교원단체인 GAME의 학술활동과 해사영어에 관한 각종 국제학술회의 활동실적을 조사하였다.

③ 국제해사기구의 「표준해사항해용어집」 채택 경위와 최근의 개정동향을 조사하고 1985년 개정 내용을 별도의 부록자료로 정리하였다.

④ 새로 개발되어 검토과정에 있는 「Seaspeak」

에 관하여 개발과정과 전망을 조사하였다.

⑤ 선진해운국의 해사교육기관 해사영어 담당교원들이 협력하여 개발중에 있는 시청각 해사영어 교재인 「Anglosea Video script」에 관하여 조사하고 그 개요를 소개하였다.

⑥ 주요해운국 해사교육기관의 해사영어 교과과정 운영현황을 조사하고 우리나라 해사교육기관의 해사영어 교과과정 개선을 위한 참고자료를 제시하였다.

⑦ 해사영어의 연구개발을 위한 참고자료로 그간 발표된 이 분야의 학술 연구논문 문헌자료를 정리하여 제시하였다.

⑧ 끝으로 우리나라 해사교육기관의 해사영어 교과과정운영 및 해기면허시험 해사영어과목의 평가방법에 대한 의견을 제시하였다.

1.3 연구의 방법

① 다음과 같은 자료를 입수하여 조사 연구하였다.

—IMO의 해상용어에 관한 표준화 작업 자료

—IMLA, GAME, NI등의 학술연구단체에 가입하여 얻은 활동상황에 관한 자료

—선진해운국의 해사교육기관을 방문하여 얻은 자료

—선원교육훈련에 관한 국제회의에 참가하여 얻은 해사영어분야의 자료

—국내의 해사교육기관에서 관련사항에 대하여 얻은 자료

② 다음과 같은 현장 연구자료를 활용하였다.

—각종 국가시험에서 해사분야의 영어 평가요령에 대한 의견교환 자료

—목포해양전문대학 및 한국해기사협회 부설 해기연수원의 어학실습실에서 얻은 교육경험 자료

2. 해상통신의 기술진전 현상과 전망

2.1 해운산업의 기술진전

약 100년전만 하여도 해운산업은 기술진전면에 서 앞을 달리고 있었다는 점은 부인할 수 없을 것

이다. 그러나 오늘날 해운산업은 기술분야에서 선도적 위치를 상실하고 있다. 지난 수십년 동안 대형 선박의 개발, 신형선의 출현 등과 같은 고무적인 성과면도 없지 않아 있으며, 이로 인하여 국제사회에 실질적인 공헌을 크게 해 온 것도 사실이다. 그러나 타 분야의 산업에서 볼 수 있는 것과는 달리 고립적인 경향을 갖고 있다. 전통적인 선박 운용이나 경영방법으로는 현재 해운산업계가 직면하고 있는 여러문제를 해결하기 어렵게 되어가고 있다. 따라서 해운산업은 급격한 구조변화의 진통을 겪고 있는데, 그것은 컴퓨터의 공범한 이용 보급과 「새로운 정보기술(new information technology)」에 입각한 경영기법과 선박운항기술을 도입하는 일이다. 이것은 전통적 관행에 대한 힘들고 고통스러운 일대 변혁이요, 조정일 것이다.

선원도 이러한 변혁에서 제외될 수는 없다. 역시 변화를 겪는 것은 당연하다. 해상무선통신(marine radio communication)이 도입되면서 선박과 선원은 수송 및 경영이라는 광범한 체제속에서 한낱 요소에 불과한 위치에 점점 놓여져 가고 있다. 선원이 선박운항의 상업적 측면에 대하여 미치는 영향력은 종전에 비해서 감소되어가고 있으며, 따라서 선원의 위치도 점차 기울고 있다고 하겠다.

현대의 상선은 고도로 자동화되어가고 있고 신뢰성도 매우 높기 때문에 선원이 고도한 기능인이어야 할 필요는 없다는 견해와 복잡하고 정교한 현대의 상선을 효율적으로 운항하기 위해서는 선원이 고도한 기술집단이어야 한다는 극단적인 견해가 엇갈리고 있는데, 관점여하에 따라서 미래의 선박은 지능이 아주 우수한 자(bionic) 또는 지능이 비교적 낮은 자(moronic) 어느쪽인가를 배설시키게 될 것이라는 의견이 나오고 있다.⁴⁾

어떤 특정한 일에서 인간의 힘이나 기능이 미치지 못했던 그러한 환경에서는 적절한 연장에 의존해서 그 일을 성취하게 되었는데, 범선시대에서 기선시대로 변모한 해운산업을 낳은 산업혁명은 「인간의 근육(men's brawn)」, 인간의 육체적 힘을 필요로 하는 도구의 개발에서 그 특징을 찾아볼 수 있다. 오늘날 우리는 「제2의 산업혁명(a second industrial revolution)」을 겪고 있다고 말하고 있거니와 이것은 「인간의 두뇌(men's brain)」

를 필요로 하는 도구의 개발에서 그 특징을 찾아볼 수 있다.⁴⁾ 그것은 장래의 선원들에게 결핍하게 될 지식과 기능을 보충해 주는 그러한 도구가 되어야 할 것이다. 이것은 한마디로 말해서 인공지능(artificial intelligence)이며 컴퓨터로 그 모습을 나타내고 있다. 선박은 자동화, 컴퓨터화 하면서 고도한 지능화선(intelligent ship)의 개발이 진전되어가고 있고, 이에 발맞추어 해상통신은 첨단기술을 도입하여 고도로 발전되어가고 있는데, 해운산업은 산업혁명을 거쳐 제2의 산업혁명인 정보화시대(information age)로 진전중에 있다고 하겠다.

2. 2 해상통신수단의 발달

「통신(communication)」이란 「정보를 알리는 일(to impart information)」⁵⁾이다. 통신의 발달은 인류가 집단의 방위, 공격을 위해서 일찌기 의사나 감정의 전달을 신호(signal)로 하게 되면서 비롯했고 그동안 많은 변천을 겪어 왔다.

15, 6세기에 큰 업적을 남긴 컬럼브스나 마젤란과 같은 대항해가들의 항해기록에서 현재 사용하고 있는 형상신호나 음향신호의 원천을 발견하게 된다. 수세기에 걸쳐서 인간의 음성(human voice)은 통신에서 사용할 수 있는 유일한 수단이었지만 그 사용범위는 너무 제한되어 있기 때문에 여러상황에서 사용할 수는 없다. 이러한 난점을 극복하기 위해서 신호기와 신호등이 사용되어 왔고, 오늘날에는 무선통신이 사용되게 되면서 일찌기 겪어야 했던 통신상의 많은 난점들을 해결할 수 있었다.

최근의 한 보고서에서 해상안전면에서 볼 때 통신(communication)과 항해(navigation)는 대등한 위치에서 평가되어야 한다는 주장이 있음을 본다.⁶⁾ 선내, 선박간, 선박과 해안무선국간에 사용되는 언어와 사용절차 및 선박안전에 대해서 인식이 더욱 높아가고 있는데, 해상통신의 절차(procedure)란 「언어통신문으로 정보를 보내거나 교환을 하는 방법(method of conducting the imparting or exchange of information by Spoken Messages)」⁷⁾으로 정의하고 있다.

이제 해상통신은 무선통신이 주류를 이루면서 대표되어가고 있고, 해상안전은 통신의 신속성과

원활성으로, 통신은 언어를 매개체로 즉 해상안전 (maritime safety) → 통신(communication) → 언어 (language)라는 개념이 정립되어 가고 있다고 하겠는데, 이제 세계는 음성통신(voice communication)시대에 다시 돌입하고 있고, 통신의 교육훈련은 대체로 영어의 훈련을 의미하게 되었다.⁸⁾

2.3 전세계적인 해상조난·안전제도의 도입과 해상통신

선박통신수단은 VHF무선전화, 단파무선전화, 협대역 직접인쇄전신(NBDP),¹⁰⁾ 그 밖에 INMARSAT¹¹⁾ 해사위성통신을 이용하는 경향이 높아가고 있고, 중파무선전신, 단파무선전신 등 모르스부호를 사용하는 통신은 감소경향이 높아가고 있다.

국제해사기구(IMO)는 해상안전위원회(MSC)를 중심으로 해상에 있어서 인명의 안전을 증진하기 위해서 위성통신기술을 활용한 새로운 해상통신제도인 「전세계적인 해상조난·안전제도(GMDSS)」¹²⁾를 1991년 부터 도입할 준비작업이 추진중에 있는데, 이것은 해상에 있어서 조난·안전통신의 현행체제에 대해서 검토한 끝에 조난·안전무선통신 및 절차를 개선하기 위해서 새로운 전세계적인 해상조난·안전제도를 확립하여 수색구조의 지원체제를 통합함과 동시에 최근의 과학기술의 진보를 도입하여 해상에 있어서 인명의 안전을 발본적으로 개선하려는 것이다.

이 제도는 모스르 신호에 의한 무선전신인 선박간 통신을 주체로 하고 있는 수동작동식 현행 통신시스템에 비해서,

- ① 선박통신을 무선전화(VHF Radio)로 통일하고, 항해용 텔렉스(NAVTEX),¹³⁾ 디지털 선택호출장치(DSC)¹⁴⁾등과 같은 자동화 기기를 도입함으로써 단순한 작동으로 각종 정보교환이 가능해지고,
- ② 위성통신을 이용함으로써 전세계적인 규모의 통신이 가능해지며,
- ③ 자동부상형 비상위치지시 무선표지(EPIRB)¹⁵⁾를 도입하여 해난시에 선위의 특정 및 신속한 구조활동을 전개할 수 있는 등 선박의 안전과 해난구조의 효율화에 획기적인 개선효과를 기대할 수 있는 새로운 제도이다.

1990년대에 현행 해상조난·안전제도에 대체될 GMDSS는 「1979년의 해상수색구조에 관한 국제협약」¹⁶⁾에 기원하고 있고, 종전처럼 선박과 선박간(ship-to-ship)의 경보(alerting)가 아니라, 경보가 주로 선박과 해안무선국간(ship-to-shore)에 바탕을 두고 있다.

GMDSS를 구체적으로 검토하기 위해서 국제해사기구의 무선통신소위원회(COM)는 1985년 10월, 1986년 4월에 각각 제30회, 제31회 회의를 열고, 무선설비의 탑재요건, 각종무선설비의 성능요건, 해상인명안전 국제협약(SOLAS) 제IV장 개정 초안, 이행계획, 비가맹선을 위한 가이드라인, 국제전기통신협약 부속 무선통신규칙(RR) 개정에 관한 권고, 통신사의 직무 등에 대해서 검토를 마쳤다. 그 결과 이행계획에 대해서는 GMDSS를 조기에 도입하려는 선진해운국과 새로운 제도의 도입은 상당한 경제적 부담이 수반되기 때문에 국제적인 합의를 얻으면서 서서히 도입해야 한다는 그리스, 스페인, 브라질 등의 주장이 대립해서 결국 소형선에 대한 영향을 고려하여 1993년 8월 1일부터 단계적으로 도입을 개시하고, 1999년 2월 1일에 전면적인 실시를 한다는 새 계획안이 채택되었다. 한편 새로운 제도의 도입에 필요한 RR의 개정에 관해서는 1987년 10월 주네브에서 이동업무에 관한 세계무선통신주관청 회의(WARC-M)¹⁷⁾를 개최하여 논의하기로 되어 있기 때문에 이 회의의 효율적인 운영을 돕기 위한 자료로 조난·안전 통신관계 규칙개정 권고를 작성하여 채약국과 국제전기통신연합(ITU) 사무국장에게 송부한 바 있다. 1986년 12월의 제32회 COM회의에서는 그간 사용해 온 FGMDSS라는 약칭중에서 「Future(장래의)」라는 형용사를 빼고 앞으로는 GMDSS라는 약칭을 사용키로 합의하였고, GMDSS에 있어서 취급자 자격으로 운용증명서와 기술증명서에 대한 논의가 있었으나 아직 합의된 바는 없다.

GMDSS제도에서 선박이 탑재할 설비는 주로 선박의 운용해역(the area of operation)에 따라 결정되는데 운용해역은 다음과 같이 지정되어 있다.

A ₁ 해역	육상 VHP 국의 통달거리내 (20~30마일)
A ₂ 해역	육상 중파국의 통달거리내 (A ₁ 해역을 제외, 약 100마일 이내)
A ₃ 해역	해상통신용 정지위성의 통신권내 (A ₁ , A ₂ 해역 제외, 북위 약 70도에서 남위 약 70도 까지의 사이)
A ₄ 해역	A ₁ , A ₂ , A ₃ 이외의 나머지 해역

GMDSS 적용해역을 항행하는 선박에 대한 설비의 탑재요건은 다음과 같이 간단히 요약할 수 있다.

- ① A₁ 해역의 선박은 VHF 통신설비를 탑재한다.
- ② A₂ 해역의 선박은 VHF 단파통신설비를 탑재한다.
- ③ A₃ 해역의 선박은 VHF 중파통신 및 단파 또는 위성통신 중에서 선택적으로 설비를 탑재한다.
- ④ A₄ 해역의 선박은 VHF 중파 및 단파통신설비를 탑재한다.

무선설비로 수행될 수 있는 기능은 다음과 같다.

- ① 조난경보(선박간, 해안무선국-선박, 선박-해안무선국) (Distress Alerting, ship-to-ship, shore-to-ship, ship-to-shore)
- ② 선박식별(Identifying)
- ③ 위치특정(Positioning)
- ④ 수색구조 조정통신(SAR Coordinating Communications)
- ⑤ 현장통신(On-Scene Communications)
- ⑥ 위치확인(Locating), 예: 생존자 발견
- ⑦ 예방조치(Preventive Actions), 예: 경보 및 기타 안전통신
- ⑧ 선교 대 선교통신(Bridge-to-Bridge Communication)
- ⑨ 일반무선통신(General Radio communication)

해상에 있어서 인명안전의 향상을 목표로 진보 발전중인 위성, 지상통신, 기술 및 설비를 최대한 활용해서 새로운 전세계적인 해상조난·안전시스템의 개발과 실시를 위해서 국제적인 노력이 이루어지고 있고, 불과 수년 안에 완결될 전망이다. 선박에서 GMDSS의 운용기술을 담당하는 직원의 훈련 및 자격증명의 기준도 정하게 될 것인데, 첨단

적인 자동화 시설에 의한 것이지만 사용하기에 매우 간편하기 때문에 부적절한 운용기술로 그 신뢰도가 떨어지는 일이 없도록 하는 일이 가장 중요한 문제가 될 것으로 보고 있다.

3. 해상용어의 국제적 표준화 동향

3.1 해상용어 표준화의 필요성

오늘날과 같은 해운의 국제화 시대에서는 영어라는 국제 공용어가 여러 측면에서 영향을 주고 있다. 해상항행이라는 기술적 측면에서는 물론 해상수송업무 처리면에서도 영어가 사용되고 있다. 전자의 경우에 해상기술영어(Maritime Technical English)가 쓰이고 있다면, 후자의 경우에는 해상실무영어(Maritime Business English), 해상법률영어(Maritime Legal English)가 그 내용이 될 것이다.

그 동안 해운산업분야에서 사용되어 온 전문적인 영어 용어들은 오랜 관행에 따라 굳혀진 것들이 많다. 그런데 제2차 세계대전 이후 해운의 국제적 환경변화에 따라 영어용어에 대한 새로운 검토의 필요성이 대두되게 되었다.

제2차 세계대전 말에 미국상선대와 영국상선대가 주종을 이루면서 대선대를 구성하여 영어 상용국 국민에 의해서 세계의 대양은 지배되었다. 그러나 그후 수년간에 걸쳐 편의치적선이 계속 증가하는 한편, 최근에 와서는 개발도상국으로 선대가 이동하기 시작했다. 이와 같은 선복량의 이적은 동시에 배승의 변화를 일으켰는데, 혼승이 보편화되어 가고 결과적으로 영어 상용국민(native English speaker)의 선원수가 감소하는 경향이 나타나게 되었다. 제2차 세계대전말에 영어 상용국민의 선원수는 세계 전 선원수의 90%를 차지하고, 영어 비상용 국민의 선원수는 10%에 불과했으나 지금은 역전현상이 일어나고 있다.¹⁸⁾ 이와 같은 변화는 선원교육훈련에 대한 범세계적인 견해에도 변화를 가져오게 되었다.

국제해사기구가 개발도상국들의 자국선대 확충을 위한 기술원조 요청의 해결에 관하여 선도적 역할을 맡으면서 선원자격 및 교육훈련에 관한 국

제적 기준을 마련하는 활동을 적극적으로 전개하고, 현대화된 선박운항에 필요한 선결사항으로 선원양성을 위한 교육시설, 교재, 교원 확보를 할 수 있도록 기술원조에 노력하고 있다.¹⁹⁾

국제해사기구에 가입한 회원국 중에는 해운산업 개발을 국가정책으로 추진하고자 하는 개발도상국들이 증가하고 있는데, 선원양성의 역사적 배경이 없는 나라도 있고, 해상생활의 개념이 확립되어 있지 않은 국가도 있으나, 이러한 불리한 여건들을 극복하면서 선복량을 계속 증가시키고, 우수한 선원들을 양성 배출하고 있다.

선박의 대형화, 고속화의 진전, 위험화물의 수송에서 발생하는 사고의 증대, 해상교통의 폭주, 영어 비상용국민 사이에 야기되는 언어장애, 그 위에 전자항행 원조장치의 활용, 이와 같은 여러 요인들이 선박간(inter-ship), 선박과 해안무선국간(ship-to-shore)에 주로 무선전화를 이용하여 의사소통을 보다 신속하고, 정확하며, 또한 간결하고 이해하기 쉽게 효과적으로 해야 할 필요성을 절감하게 하였는데, 항공계, 구조활동업무분야, 군 등에서는 이미 무선전화의 효용성이 크게 인식되어 표준화된 영어용어 사용에 대한 강제규정이 마련되어서 시행되어 왔다.²⁰⁾ 이제 국제해운에 종사하고 있는 선원세계에서도 영어용어의 표준화와 활용이 적극 추진되어야 할 필요성에 직면하고 있다.

그런데 각국의 해기사교육의 내용을 보면 학교 교육은 기술교육에 치중하면서 대체로 자국어로 교육하고 있는 실정이다. 외국어 교육에 배정된 시간은 한정되어 있다. 선박에 배승되었을 때 활용해야 할 선박운항에 관한 지식과 기술의 습득이 우선 필요하기 때문에 교육과정 편성방침이 기술 교과목에 치중하도록 설정될 수 밖에 없다. 문제가 발생하는 것은 학교를 마치고 직업인으로서 승선하게 된 이후의 일이다. 선박은 섬이 아니다. 여러 국가의 항구로 이동해야 하고, 타국의 선박, 해안무선국, 헬리콥터 등과 교신을 해야 한다. 이제 오랜 세월 사용해 왔던 불편한 기류신호법은 사라지고 있다. 세월이 흐르면서 해상에서 필요한 지식도 크게 변하고 있다. 이제는 무선전화로 40마일 밖의 거리에서도 신속하며 간편하게 교신을 하면서 당

직사관은 선교에서 항해당직 업무를 수행할 수가 있게 되었다. 앞으로는 전세계적인 해상조난·안전제도가 도입되면서 음성을 매체로 하는 해상통신은 더욱 확대될 전망이다.

무선전화(VHF Radio)를 사용하여 교신을 하는 경우 그 이점으로 다음과 같은 점들을 들 수 있다.²¹⁾

- ① 사용상 간편한 점이 전화와 같다.
- ② 메시지를 신속하게 송수신할 수 있으므로 절박한 상황에서 선박의 안전에 크게 기여할 수 있다. 다만 언어구사의 속도만이 신속성의 저해요인이 될 것이다.
- ③ 평이한 영어(plain English)를 사용하도록 표준화하여 규제한다면 상호간에 이해도를 높일 수 있다.
- ④ 다른 교신방법과는 달리 주야 구별없이 전천후 사용이 가능하다.
- ⑤ 송수신 거리가 다른 교신방법에 비해서 크다
- ⑥ 무선전화로 교신하면서 동시에 견시(look-out)가 가능하므로 항해당직에 충실을 기할 수 있다.
- ⑦ 무선전화는 시설경비가 적은 안전한 장치다.

그러나 이러한 이점들은 과연 문제점이 없는가

- 전화처럼 사용이 간편한가
- 사용언어는 평이하며 이해하기 쉬운가
- 메시지 송수신을 신속하게 할 수 있는가

이 점은 바로 불리한 단점이 될 수도 있다. 무선전화에 의한 통신은 반복훈련으로 자동적 응답(automatic response)을 할 수 있는 수준에 이르지 아니한다면 오히려 불편하고 불리한 주파(Very Handicapped Frequency)²²⁾가 되고 말 것이다. 따라서 무선전화 사용절차를 규정하고, 표준화된(standardized) 평이한(plain) 용어예문을 작성하여 이해의 극대화(maximum understanding)와 애매하고 모호한 점의 극소화(minimum ambiguity)를 기할 수 있도록 'codified language'의 성격을 지닌 표준해사용어를 제정하여 교신의 효과를 높일 수 있게 한다면 해상안전을 보다 높일 수 있는 safety language의 구실을 다할 것이므로 해상용어의 국제적 표준화 작업이 관심사로 대두하게 된 것이다.

3.2 해상용어 표준화를 위한 국제적 활동

3.2.1 개요

1977년 국제해사기구는 제10차 총회에서 표준해사항해용어집을 채택하였는데, 1978년의 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약에서 당직항해사 및 통신사의 자격요건으로 필요한 지식을 정하고 이에 이 용어집의 습득을 포함시켰다.²³⁾

같은 무렵에 해사교육기관의 교원으로 구성된 학술단체로 IMLA가 조직되어 해사교육전반에 걸쳐 여러 현안문제에 관한 학술연구활동이 전개되면서 해사영어의 중요성에 비추어 IMLA의 전문분과로 해사영어 워크샵을 별도로 개최하게 되었다. 한편 서독에서도 GAME이라는 해사영어담당 교원들의 조직이 형성되어 활발한 연구활동이 전개되고 이 단체들은 IMO의 관련분야와 긴밀한 유대하에 활동을 개시해 왔다. 이하 학술단체들의 활동사항 및 IMO의 해사영어 표준화 활동에 대해서 고찰하기로 한다.

3.2.2 IMLA의 활동

IMLA는 International Maritime Lecturers' Association의 약칭으로 해사교육기관의 교원으로 조직된 국제적인 학술연구단체이다. 영국 프리머스 폴리테크닉(Plymouth Polytechnic)의 Fred Weeks 교수에 의해서 1970년대에 영어교원을 위한 수차의 단기연수과정을 개설한데에서 기원했는데, 1977년에 프리머스 폴리테크닉에서 발기인 모임을 갖고 1978년에 조직되었다. 창립 당시의 명칭은 International Association of Marine lecturers로 되어 있었으나 1982년에 개최된 총회에서 현재의 명칭으로 개칭하게 되었다.

1980년 6월에 암스테르담 상선대학에서 제1회 총회를 개최하여 회칙이 채택되고, 제1대 회장직에 국제해사기구(IMO)의 스리바스타바(C. P. Srivastava) 사무총장이 추대되어 현재에 이르고 있다.

IMLA의 창설목적은 다음과 같다.

① 세계 각국 해사교육기관 상호간의 정보교환을 활성화한다.

② 연구문헌의 공개발표기회를 제공하고 보급한다.

③ 해사분야의 전문지식에 관한 정보를 교환한다.

④ 해사직업과 관련있는 국내 및 국제기구와 협력하고 지원하는 일을 도모한다.

⑤ 각국 해사교육기관의 교원 및 학생의 국제교류를 촉진한다.

⑥ 해사교육기관 상호간의 학술 연구 발표기회를 제공한다.

IMLA의 목적달성을 위한 사업으로 다음과 같은 3대 주요활동을 하고 있다.

① 연간 2~3회 News letter를 발간하여 회원간의 교신의 원활을 기한다. 회원의 소속국에 편집위원을 두고 있는데, 현재 16개국(알제리, 벨기에, 캐나다, 이집트, 핀란드, 서독, 홍콩, 이탈리아, 아이보리 코스트, 일본, 네덜란드, 노르웨이, 싱가포르, 스웨덴, 영국, 유고슬라비아)에서 각각 1명씩 담당하고 있다.

② 해사교육 전문가와 기타 유관기관 종사자가 참여할 수 있는 전문분야의 학술회의를 조직하고, 특별한 관심사로 대두한 내용을 연구주제로 선정하여 집중적으로 연구토의하는 기회를 갖는다. 전문분야별 학술회의는

Maritime English,

Human Relations,

Passage Planning,

Cargo Handling,

Rader and Navigation Simulator

등이 근간을 이루어 왔다.

③ 2년마다 해사교육훈련 및 관련사항을 주제로 국제수준의 학술회의를 개최한다.

회원은 2년분의 회비를 선납하게 되어 있고, 교육기관의 단체가입은 5인분의 회비를 납부한다.

1984년 현재 216명이 회원으로 가입활동 중이다.

(1) 제1회 IMLA 국제학술회의

1980년 6월 5일부터 6일까지 암스테르담에서 개최되었는데, 당시의 기구명칭은 International Association of marine Lecturers였다. 학술회의 명칭은

Seminar on the Practice of Marine Education and Training in Europe & the New IMCO Requirements, The Nautical Institute 및 Institute of Marine Engineers와의 공동주최였다.

해사영어에 관하여 발표된 연구논문 제목은 다음과 같다.

- Sensible Training for Effective Communication at Sea.

- Techniques for Improving Language Studies for Nautical Students.

(2) 제2회 IMLA 국제학술회의

Opatija Conference로 알려 있는데, 1982년 5월 4일부터 7일까지 유고슬라비아의 Rijeka(Opatija)에서 개최되었다.

회의 명칭은 International Conference on Shipboard Personnel, 주제는 Shipboard Personnel Education, Training & the Working Environment. 특색있는 연구발표는 폴란드의 승선실습 제도였다.

(3) 제3회 IMLA 국제학술회의

스웨덴 Malmö의 세계 해사대학(World Maritime University)에서 개최된 제3회 학술회의는 1984년 9월 17일부터 19일까지 열리고, 이어서 IMO/WMU주최로 개발도상국 해사교육기관 대표자 세미나가 20일부터 25일까지 이어졌다.

제3회 학술회의의 명칭은 IMLA in corporation with World Maritime University Conference on Maritime Education and Training. 27개국에서 113명이 참가하여 성황을 이루었는데, 해사영어에 관하여 발표된 연구논문은 다음과 같다.

- The Status & Content of English Instruction at the World's Maritime Colleges.

- The Challenge for the Maritime English Syllabus Designer.

- The Influence of modern Telecommunication and Information Systems on Maritime Operations and training.

같은 회의기간에 열린 IMLA 총회에서는 해사영어의 중요성이 크게 인식되어감에 따라 해사영어

소위원회회를 두기로 결의하고, 모든 해사교육기관에서 공통으로 사용되도록 권장할 수 있는 교수요목을 개발하는 작업을 진행키로 했는데, 소위원회는 캐나다, 프랑스, 유고, 노르웨이, 이탈리아, 서독, 핀란드, 영국, 동독, 네덜란드, 폴란드 등 각국에서 1명씩 위원이 위촉되었다.

IMLA/WMU 회의에 이어진 IMO/WMU 세미나의 명칭은 Seminar for Heads of National and Regional Maritime Training Institutes in Developing Countries, 30개국에서 51명의 대표자가 참가했는데, IMLA/WMU 회의에도 참석하게 되어 있었으므로 개발도상국 해사교육기관의 책임자들이 해사영어 교과목의 교과운영에 대한 인식도를 높이는 좋은 기회가 되었다. 이 세미나는 STCW 협약이 발표된 후 최초로 열린 국제회의로서 종전의 세미나가 협약의 발효를 위한 계몽단계의 내용과 성격을 지녔던 것과는 달리 개발도상국 해사교육기관의 교육과정 개발을 위한 국제협력에 중점을 두었던 점에 있어서 의의가 컸었고, 특히 개발도상국이 공급원이 되어 있는 편의직선원의 질적향상을 위해 검토될 수 있는 자료가 제시되었다고 볼 수 있다.²¹⁾

(4) 제4회 IMLA 국제학술회의

1986년 9월 22일부터 24일까지 핀란드의 Kotka에서 Kotka School of Maritime Studies, Kymenlaakso Summer University와 공동주최로 열렸다.

해사영어에 관하여 발표된 연구논문은 다음과 같다.

- Radio Communications in Future Global Maritime Distress and Safety System.

- Shipboard Communication.

- Development of Maritime English syllabuses.

제5차 IMLA 국제학술회의는 1988년 9월 18일부터 22일까지 캐나다의 sydney에서 Canadian Coast Guard College와 공동주최로 개최할 예정이다.

(5) International Workshop on Maritime English

IMLA의 창설동기는 영국에서 열린 영어교원의

단기연수과정에서 시작되었기 때문에 <해사영어 국제학술회의>는 그간 가장 활발한 움직임을 보여 왔다. 그간의 실적은 다음과 같다.

회수	기 간	개 최 지	참가국	참가인원	주 제
1	1981. 6. 10~12	Hamburg	11	25	Maritime English Syllabuses.
2	1983. 5. 25~27	Saint Malo	14	37	Teaching Methods and Assessment.
3	1985. 5. 15~18	La Spezia	12	41	Maritime English Program in Modules.
4	1987. 6. 7~11	Plymouth	21	38	English Language for VTS, Anglosea Video Project, Seaspeak etc.
5	1989 6 (예정)	Cadiz			미 정

① 제1회 Hamburg 학술회의

1981년에 Hamburg Nautical School에서 개최된 IMLA 제1회 해사영어 학술회의는 1980년 6월 암스테르담에서 열린 제1회 IMLA 세미나 (Seminar on The Practice of Marine Education and Training in Europe and the New IMCO Requirement 1980)에서 해상음성통신에 관한 선원훈련의 중요성이 논의된 바 있었기 때문에 서독해사영어학회 (GAME)와 IMLA 공동으로 「해사영어 교과과정의 구성과 운영(Constructing and Implementing a Syllabus in Maritime English)」의 주제로 개최되었다.

참가인원	참 가 교	참 가 국
25	19	11(벨기에, 덴마크, 서독, 동독, 영국, 프랑스, 네덜란드, 폴란드, 스웨덴, 유고, 핀란드)

1973년 핀란드에서는 이미 앞서 「해사영어의 교과요목(Maritime English—Towards A Syllabus)」이라는 주제로 해사영어의 전문술어에 대한 지식이 없는 일반영어 교원을 위해서 워크샵을 조직하고 영국의 Weeks 교수를 초빙하여 교수법의 경험, 교재, 교수요목 등에 대한 의견교환의 기회를 마련한 바 있었다. 당시 유럽의 여러국가에서는 해사영어교재로 1903년판을 사용하고 있거나 해양문학작품을 교재로 강의하고 있는 경우도 허다해서 새로운 시대에 알맞은 교재구성의 필요성을 느끼고 있었고, 이 모임에는 네덜란드, 스웨덴, 덴마크, 핀란드, 서독, 폴란드, 프랑스, 유고, 영국 등 각국의 해사교육기관에서 참가했다.

함브르크회의에서 다룬 문제들은 다음과 같다.

- How to choose subject areas
 - a) What should the syllabus contain ?
 - b) What must the syllabus contain or, selecting a minimal syllabus for maximal effect
 - c) Case study : Developing new syllabi for maritime English in Sweden
- How to choose materials
 - a) Available sources
 - b) Prospectives on deployment : what ? when ? how ?
- Possibilities of cooperation :
 - to facilitate knowledge about, and access to, suitable teaching materials

학술회의 성과로는 다음과 같은 결의가 있었다.

- GAME 주관으로 교재교환의 창구마련
- 발간된 교재목록 작성
- 특수한 전문술어 정리

② 제2회 Saint Malo 학술회의²⁵⁾

1983년 프랑스 브리타니지방의 해항도시 Saint Malo의 상선대학(The Ecole Nationale de la Marine Marchande)에서 개최된 제2회 해사영어 학술회의 참석상황은 다음과 같다.

참가인원	참 가 국
37	14(대한민국, 프랑스, 스웨덴, 네덜란드, 이탈리아, 핀란드, 캐나다, 영국, 이집트, 노르웨이, 덴마크, 유고, 서독, 스페인)

학술회의 주제는 「해사영어의 교수법과 평가 (Teaching methods and assessment)」 였는데 다루어진 내용은 다음과 같다.

- Teaching English to master mariner students
- Legal English
- Testing and marking of Maritime English in France
- I · C · A · O English²⁶⁾
- IMO English and SEASPEAK project
- Intra-ship communication and its importance to the social climate on board
- Dual language teaching(English, French)

③ 제3회 La Spezia 학술회의

이탈리아의 La Spezia(Portovenere)에서 1985년에 열린 제3회 해사영어 학술회의 주제는 「해사영어 교육직원을 위한 시청각 교재의 개발(The development of audio/visual material for the support of Maritime English teaching)」이었다. 이 주제는 캐나다 연안경비대사관학교에서 어학훈련 책임교수로 있는 Jim Kelly교수가 Saint Malo 회의에서 제안했던 것을 바탕으로 선정되었고, Istituto Tecnico Nautico Statale와 공동으로 주최하였다.

12개국에서 41명의 교원이 참가했는데 8명으로 구성된 연수작업반으로 편성하여 video-based로 된 Maritime English program in modules작성작업을 공동으로 하는 특이한 방식의 워크샵이었다.

가장 알맞은 교육자료는 영화 또는 비디오 필름이라는 의견의 일치를 보고 다음과 같은 분야의 시나리오 작성을 시도하였다.

- VTS, - Cargo handling,
- Salvage, - Off-shore supply,
- Ship repair, - Ferry services,
- Oil tanker, - Safety aboard ship,
- Pollution incident,

그런데 module마다 필름 제작에 \$ 74,000의 예산이 소요되고, 교재 편성교원의 훈련에도 한편당 \$ 4,000의 예산이 소요되어 총액 150만불의 지원 없이는 10종의 교재개발이 불가능하게 되기 때문

에 국제적인 연구과제로 다루어야 할 성질을 갖게 되었다.

우선 캐나다 정부에서 Anglosea라는 해사영어 프로그램으로 다음 6개의 프로그램에 대한 시나리오 초고를 작성하는 지원을 하고 있으나 해운국가들의 공동지원을 해야만 완성될 것으로 기대된다.

- The St. Lawrence Seaway, - Salvage Operations,
- Offshore Supply, - Vessel Traffic Services,
- Ferry Services, - Cargo Handling.

“Anglosea” Maritime English 프로그램은 30분 상영시간이 요하는 AV교재를 계획한 것이다. 시나리오의 초안은 1986년에 작성되었고 필름제작에 착수중에 있다.

④ 제4회 Plymouth 해사영어 학술회의

1987년 영국 Plymouth Polytechnic과 공동주최로 열린 제4회 학술회의는 해상통신(maritime communication)이 항해(navigation)와 대등한 위치에서 해상안전에 기여한다는 관점으로 주제가 다루어졌다. 영국에서 IMLA 창설 당시 해상통신의 공용어(Official language for maritime communication)에 관심이 집중된 이래 해상통신의 매체로서 영어에 대한 다각도의 검토가 이루어져 왔다.

제4회 회의의 상황은 다음과 같다.

참가자	참 가 국
38	21(서구전역, 폴란드, 아이보리코스트, 중국, 캐나다, 멕시코, 대만, 이집트)

다루어진 내용은 다음과 같다.

- English language in VTS
 - Seaspeak
 - Uniformity in English syllabuses in different countries
 - The problems of designning syllabi for polyvalent officers
 - Anglosea video project
 - Code performance and linguistic competence
- 제1회에서 4회까지의 해사영어 학술회의 성과를

요약한다면 다음과 같다.

① 해사영어에 대한 새로운 인식과 해상통신에서 긴요하게 사용되는 전문영어의 개발에 관심을 갖게 되었다.

② 해사영어 교과요목의 기준설정

③ IMO 표준해사항해영어의 비판과 개정에 대한 의견제시

④ IMO 표준해사항해영어의 실용성이나 교육훈련면에서 본 보완대책으로 개발된 Seaspeak 또는 Anglosea 비디오 프로젝트의 연구개발

⑤ GAME과 공동으로 해사영어의 교과요목 기준설정 작업에 공동보조를 취하는 일

3. 2. 3 서독해사영어학회(GAME)의 활동

서독의 함브르크 상선전문학교(Fachhochschule Hamburg)에서 태동한 GAME(German Association for maritime English)은 현재 40명의 회원이 가입하여 활동하고 있다. 학회의 창설목적은 해사영어에 관심있는 해사교육기관의 교원들의 연구발표를 위한 국제협력과 교육과정 개발에 두고 있다. ECHO라는 논문집을 연간 2회정도 내고 있다.

① 1979년 11월 Hamburg Nautical School에서 열린 제1회 총회에서 다룬 의제는 다음과 같다.

- The definition of a syllabus of Maritime English

- Possibilities of research at nautical schools

- Nautical dictionaries : a critical survey

- The application of audio-visual aids in teaching Maritime English

② 1980년 4월에는 Teaching the Standard Marine Navigational Vocabulary 주제로 워크샵을 개최했다.

③ 1981년 6월에는 IMLA/GAME 공동주최로 Constructing and Implementing a Syllabus in Maritime English 주제로 세미나를 개최했다.

④ 1983년 5월에는 The Role of Grammar Teaching in Maritime English 주제로 워크샵을 개최하였다.

⑤ 1984년 11월에는 Teaching Maritime English regulatory texts effectively : Approaches and Techniques 주제로 워크샵을 개최했다.

⑥ 1985년 6월 13일부터 15일까지 덴마크 Svendborg søfartsskole, Svendborg Navigationskole 공동주최로 International Symposium on Standardization of Maritime English를 개최하고 다음과 같은 연구과제가 검토되었다.

- Problems in teaching Maritime English

- Pedagogy of teaching standardized Maritime English

- Standardizing, Why? What? How?

- Requirements in compiling technical dictionaries

- The Shiphandling simulators as a tool for teaching Maritime English

- The Standard Marine Navigational Vocabulary : teaching and evaluation of student environment

- Computerized English instruction(Demonstration)

- Computer-assisted On-board Communication

- SEASPEAK and language teaching

- Standardization of Maritime English Originating from a world Maritime English program

⑦ 1986년 6월 16일부터 19일까지 Copenhagen school of Navigation과 공동주최로 덴마크의 실습선 Hans Christian Andersen호에서 International Seminar on Pronunciation in Maritime English를 개최

⑧ 1987년 8월 24일부터 27일까지 함브르크 상선전문학교와 공동주최로 87 Eng Mat(International Colloquium : Using English in the Maritime Trade)를 개최했다.

Safety at Sea, Commercial dimensions of Maritime Communication, Training for maritime and offshore careers 등 3분야로 다루어진 연구발표내용은 다음과 같다.

- Idiomantics - A narrative on language use by a master mariner

- Maritime English and pilotage

- The Standard Marine Navigational Vocabulary

lary and its function for safety at sea

- Can the human voice be replaced in maritime communication ?

- Communication in ports - a case for "Ports-peak"

- Abbreviations used in Chartering

- Maritime English in the Nineties and beyond, How far will codes go in meeting needs ?

- Keeping English instruction relevant to marine careers

3. 2. 4 국제해사기구의 해상용어 표준화를 위한 규제활동.

(1) 그간 민간 비행기의 조종사 사이에서는 통신영어를 영어로 사용해 왔는데 「ICAO English」로 알려져 있다. 국제공항에서 각국이 사용하고 있는 이러한 용어는 항공운항의 안전을 도모하고, 언어가 서로 다른 국가상공을 비행하는 가이드نس에 크게 기여하고 있다.

통신은 항해자에게도 언제나 주요한 문제로 대두되어 왔다. 선박 상호간에 교신을 할 수 있어야 함에도 불구하고 해상운송의 성질상 언제나 어려움을 겪게 되었다.

수세기에 걸쳐 인간의 음성을 통신에서 사용하기 시작하면서 무선통신의 이용에 이르기까지 많은 변천을 겪어왔지만 세계의 항해자들이 사용하는 언어의 상이성에서 오는 문제는 아직도 미결로 남아 있다. 많은 세월이 걸쳐 영어가 선원이나 해상 관계자 사이에서 가장 널리 사용되어 온 것은 사실이나, 이른바 「항공영어(Air English)」와 유사한 해상용어의 필요성은 최근에 이르러 비로소 인식되었다. 1965년에 중대한 해난사고가 발생했는데 이것은 통신의 교착에 직접적인 원인이 있었고, 해안 무선국과 해당 선박간에 서로 이해할 수 있는 공통용어(common language)가 없었다는 데 기인했다. 그 사고 선박의 승무원 전원의 인명 손실이 보도되자 각국 정부는 간결하며 공통성을 지닌 해상용어의 필요성을 마침내 인식하고 국제사회의 큰 관심사로 대두하게 되었다.

이와 같은 상황에서 국제해사기구는 해상용어의

표준화 작업에 착수하였다. 국제해사기구는 해상 안전위원회에 위임하여 다년간에 걸쳐 검토한 「표준해사항해용어집」²⁷⁾을 1977년 11월 4일 제10차 총회에서 결의 A. 380(X)으로 채택하였는데, 「영어가 선박간, 선박과 해안무선국간에 국제적으로 항해상의 통신연락에 공용어로 고려되고 있음을 인식하고, 그러한 통신연락에 사용되는 언어와 술어를 표준화함으로써 선박의 항해관제에 도움이 되며, 항해의 안전에 보다 기여하는 바 지대하다는 것을 더욱 인식하고」²⁸⁾ 결의를 채택한 취지를 설명하고 있다. 결의 부속서로 표준해사항해용어집을 편찬하고 「이 용어집은 선박의 항해와 항해관제의 안전성을 보다 높이는 데 기여하고, 해상이나 항구의 부근, 항로와 항내에서 항해상의 통신연락에 사용되는 언어를 표준화한다」²⁹⁾고 그 편찬 목적을 밝히고 있다.

최근 해상교신에서 영어를 더욱 많이 사용하게 되었으나 정확한 의미나 해석이 분명치 않은 경우가 종종 있는데, 이러한 경우에는 전 세계의 해사관계자 사이에 정보교환을 하는 경우 이 용어집에 수록된 표준용어를 사용하도록 하였고, 회원국 정부에 대하여 관계자 전원 및 해사교육 담당 당국자에게 본 용어집을 사용하도록 널리 주지시킬 것과 본 용어집을 앞으로 다시 개선하기 위해서 사용자로부터 의견을 제출하게 하도록 권고하였다.

1981년 11월 19일 제12차 총회에서는 결의 A. 488(VII) 「표준해사항해용어집의 활용」을 채택하고, 선내통신에 이 용어집을 활용할 것을 권고하고, 개정절차의 간소화를 위해 용어집 수정권한을 해상안전위원회에 위임할 것을 결의하였다.

(2) 표준해사항해용어집의 채택 및 개정 경위는 다음과 같다.

① IMO의 항해안전소위원회(Sbu-Committee on Safety of Navigation)에서 준비한 표준해사항해용어집(Standard Marine Navigational Vocabulary, SN Nav. X VI/ 9, Annex VI)이 해상안전위원회 제31차 회의(1974년 10월 3일~4일)에서 검토되고, MSC/circ. 174, MSC/circ. 197에 의거해서 회원국가에 통보되었으며, 시험적으로 사용할 것을 권고했다.

② 해상안전위원회 제34차 회의에서 각회원국간

의 시험적인 활용결과를 검토한 끝에 최종적으로 MSC 34/18 § 51 의제로 용어집을 확정하고 MSC/circ. 205(1976. 5. 25)에 의해서 각 회원국가에게 해상안전의 증진을 위해서 용어집의 활용을 적극 권장할 것을 통보했다.

③ 1977년 11월 14일, IMO 제10차 총회에서 의 제 8(b)항으로 검토하여 IMO결의 A. 380(X)으로 채택하였으며, 용어집은 결의의 부속서로 첨부하여 1978년 3월 8일 각 회원국 정부에 정식으로 통보되었다.

④ 1978년 6월 14일부터 동년 7월 7일까지 개최된 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW 국제협약)」 채택회의에서 동 협약 규칙 II-4 규칙의 부록 16항에 총톤수 200톤 이상의 선박에 있어서 갑판부 당직담당직원의 자격증명을 위한 최소요구지식으로 영어를 정하고, 그 내용중에 표준해사항해용어를 이해하고 사용하는 능력을 포함시켰다. 같은 내용은 동 협약 규칙 VI-1의 부록 (i)항에 무선통신사에 대하여 최소한으로 요구되는 추가지식 및 훈련의 내용으로 표준해사항해용어의 사용법을 포함시켰다.

⑤ 1981년 11월 19일에 IMO결의 A. 474 XII 10 (b)항 「해상에서 VHF 채널의 바른 사용법 (Proper Use of VHF Channel at Sea)」 및 동부 속서 「해상 VHF 사용지침 (Guidance on the Use of VHF at Sea)」이 채택되고, 표준해사항해용어집의 내용에 바탕을 둔 표준통보문일람 (Table of Standard Messages)이 작성되었다.

⑥ 제48차 항행안전소위원회에서 승인된 용어집 내용의 변경사항이 1983년 6월 해상안전위원회에서 MSC 48/25 Annex 28로 검토되었고, 1983년 8월 IMO Circ. SN/circ. 114로 회원국 정부에 통보되었는데, 「표준조타 및 기관명령(Standard Wheel and Engine Orders)」의 신설과 용어집중의 용어편 중에서 항로지정(Ships' Routeing)에 관한 부분은 IMO결의 A. 572(14) Ships' Routeing의 총설중의 정의와 일치해야 한다는 것이 개정 내용이다.

⑦ 1985년 5월, 해상안전위원회의 51차 회의에서 의제 MSC 51/21에 의해 표준해사항해용어집의 미비점에 대한 검토가 이루어지고 부속서로 Annex 7 Amendments to the Standard Marine Navigational

Vocabulary를 확정하였는데, 이것은 MSC 48/25 Annex 28에 우선함을 밝혔고 개정된 용어집은 1987년 1월부터 시행하기로 하였다.

(3) 표준해사항해용어집의 구성과 내용은 별책부록 자료에 수록하였다.

1985년의 개정사항으로는 「PART IV Phrase Vocabulary for On-board Communication)」항이 신설되었으며 기타 항목은 부분적인 개정과 보완이 되어 있다.

한마디로 요약해서 표준해사항해용어집은 해상 전문직 종사자에게 필요한 체계적이며 집성화된 Codified English라고 할 수 있으며, Safety English의 특성을 지닌 표준화된(standardized) sea language요, International Maritime Language라고 할 수 있다.

그러나 실제 활용절차에 수반되는 그간의 관행과 마찰을 빚고 있는 점이나, 훈련교재의 재편성 문제 등에 관한 비판도 있으며, 이를 위한 보완 조치의 필요성이 논의되면서 다른 학술단체에서 새로운 연구개발이 시도되고 있다.

3. 2. 5 해상용어 표준화를 위한 연구개발

(1) SEASPEAK project

표준해사항해용어집이 국제해사기구에서 채택된 후 범세계적으로 보급에 노력하고 있으나, 그 결과는 반드시 만족할만한 것은 아닌 것 같다. 불필요한 복잡성과 무용지물이라는 극단적인 비평³⁰⁾과 사용범위의 제한, 상황(situation)에 따른 용어 예문의 부족, 결여 등의 비난³¹⁾을 면할 수 없었다. 물론 채택 결의 부속서II의 규정³²⁾에 따라 개정이 가능하지만 영어 비상용국민의 입장에서 용어집을 이해하고 활용할 수 있는 수준까지 높여서 교육하는 일(educate up to the level required by the Standard Marine Navigational Vocabulary)과, 영어의 상용국민의 입장에서는 용어집의 수준까지 낮추어서 교육하는 일(educate down to the Standard Marine Navigational Vocabulary), 이와 같은 양단적인 면을 고려하지 않을 수 없게 되었고,³³⁾ 무엇보다도 용어집 활용의 이점에서도 불구하고 훈련방법에 대한 권고 또는 교육훈련용 교재에 대해서 소개된 바가 없다.³⁴⁾

SEASPEAK 연구개발은 영국의 산업성(Department of Industry)이 25%, The Pergamon Press Ltd.가 75%의 경비를 부담하여 추진된 연구용역으로 언어연구전문단체인 Language Management가 전담하였다. 1980년에 Essential English for International Maritime Use로 주제를 선정하고 1981년 12월에 착수하여 1983년 5월에 완성, 발표했다. 국제해사기구에도 전문가를 이 연구조직에 참여시켰다.

연구팀은 언어학자(linguist)와 해상직업경험자를 선정하여 선박운항면의 전문지식과 언어학자의 전문지식이 뒷받침하므로써 연구의 성과를 높일도록 조직하였는데, Plymouth Politechnic의 Master Mariner의 자격과 경력이 있는 F. F. Weeks, A. Glover 두 교수와 캠브리지 대학교 Wolfon College 교수인 Peter Streven, Edward Johnson이 연구원으로 선정되었다.

본 연구는 24개국 선원교육기관에서 현장실험연구 또는 자문을 얻어서 추진되었는데, 현직 해기사, 통신분야 전문가, 선원교육기관 관련교수 등의 조언과 지원을 받아 집중적인 연구과정을 거쳤다.

SEASPEAK 연구개발에 있어서는 다음과 같은 점들이 고려되었다.³⁵⁾

① SEASPEAK는 주로 VHF무선전화로 선박간, 선박과 해안무선국간, 선박과 항공기간에 사용할 수 있는 권장내용의 해상 용어를 연구개발의 대상으로 한다.

② 그러나 IMO, ITU 등에서 채택한 항해의 안전, 무선통신절차에 관한 기존 규약 즉 모르스신호, INTERCO와 같은 신호부호나 절차규정 등을 배제하는 것은 아니며, 이와 같은 관행적인 내용을 수용하여 활용한다.

③ IALA, IAPH등이 발간한 바 있는 「Recommended Guidelines for VTS」에 명시된 취지(Any message to a vessel should make it clear whether it is information, advice, or instruction.)와 일치하도록 한다. 따라서 통신문형(message type)은 절차용어(message marker)로 Question, Instruction, Advice, Request, Information, Warning, Intention 등을 통신문의 앞에 두어 청취자가 신속히 통신문형에 유의하게 한다.

④ VHF 무선전화를 사용하는 자는 전문적인 무선통신 운영자격자가 아닌 선교항해당직사관이기 때문에 복잡한 무선통신규칙에 대한 지식이 거의 없다는 점을 고려한다.

⑤ 언어통신(speech communication)에서 혼돈과 모호함(ambiguity)을 제거하도록 하고, 다양한 언어사용의 배경을 지닌 항해자들이 영어 상용국민이든 비상용국민이든 간에 학습하기에 용이하도록 수준을 정하고, 국제적으로 합의된 해상용어가 될 수 있도록 한다.

⑥ initiating, maintaining, terminating의 3단계로 된 교신대화의 절차, 통신문의 구성, 사용언어를 수록한다.

이 연구의 성과물은 다음과 같은 표제로 발간되었다.

「SEASPEAK Reference Manual
(Essential English for International Maritime Use,
Recommendations for maritime communications,
Principally by VHF Radio.)」
수록된 내용은 다음과 같다.

- ① VHF Conventions
- ② VHF Procedures
- ③ Distress, Urgency and Safety Procedures
- ④ VHF messages
- ⑤ Major communication subjects
- ⑥ Full conversations(examples)

그러나 다음과 같은 비판을 받고 있다.³⁶⁾

① 해상통신용어의 표준화 수준을 개선해야 한다.

② 영어 비상용국민도 효과적인 해상통신이 가능하도록 개선해야 한다.

③ 표준해사항해용어집이 인정한 통신목적 범위를 더 확대해야 한다.

위와 같은 개선이 없으면 Seaspeak도 표준해사항해용어집과 구별될 만한 특징점이나 효과적인 기능을 발휘할 수 없기 때문이다.

SEASPEAK는 1983년 국제해사기구에서 검토하도록 제출하고 제19회 훈련당직소위원회(STW Sub-committee)에서 의제로 상정된 바 있으나

진전은 없다.³⁷⁾

(2) 문자통신문의 교신방법에 대한 연구

현재 선내에서 사용하는 통신수단은 무선전화, 텔렉스(telex), 팩시밀리(facsimile)를 들 수가 있는데, 텔렉스와 팩시밀리는 문자나 그래픽 통신문을 송신하고 있고, 무선전화는 언어통신문을 전달한다.

표준해사항해용어는 선박간, 선박과 해안무선국간에 사용할 수 있는 가장 적절한 교신수단인 무선전화장치를 이용하여 활용되고 있는 간편한 영어라는 점에 대해서 아직까지 이론의 여지는 없다. 그러나 의사전달 과정에서 언어를 사용하는 경우 언어장애의 범위가 크기 때문에 문자로 교신할 수 있다면 보다 효과적일 것이다. 즉 문자통신문(written message)이 언어통신문(spoken message)보다 이해하기 쉽고, 교신 중 발생하는 오류나 소음의 영향을 훨씬 감소시킬 수 있을 것이다. 언어통신은 그 자체가 장애적 요소를 내포하고 있는데, 전 세계의 선원들이 영어 상용국민이 아닌 이상 영어발음의 상이점³⁸⁾이 큰 문제점이고, 아무리 해상용어를 평이한 영어로 표준화하여도 이 난점은 해소하기 어려울 것이다.

따라서 신뢰성이 높고 신속성과 정확성을 유지하여 통신교착이 발생하지 않도록 하기 위해서는 새로운 통신방법을 개발해야 한다는 생각을 갖게 되어 마이크로 컴퓨터에 의한 교신방법이 연구개발 중에 있다.³⁹⁾

표준해사항해용어집의 용어예문에 의한 문자통신문을 컴퓨터에 기억시키고 상황에 따라 필요한 통신문을 선정하여 교신할 때, 정확성을 기할 수 있고, 자국어 대조문이 준비되어 있는 경우에는 이해도가 극히 높아질 수 있는 효과가 있을 것으로 기대하고 있으나 범세계적인 사용 가능성이나 실용성 문제는 아직 숙제로 남아 있다.

(3) Anglosea Video Script 제작 계획

Canadian coast Guard College의 Language Training 책임교수 Kelly에 의해서 추진중인 Maritime Language Program이다.

최근의 해사영어 학술회의를 통해서 의견의 일

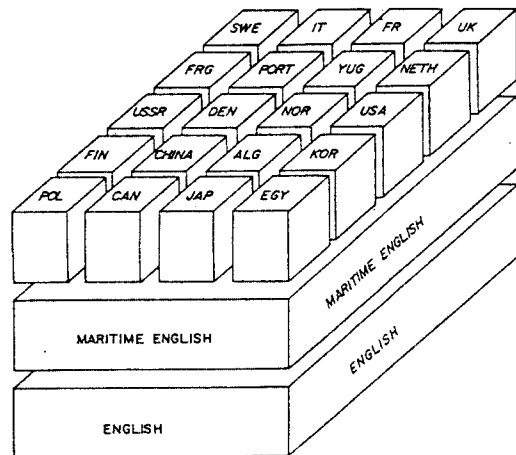
치를 보고 있는 것은 「how to teach what to whom」, 즉 교과과정의 개발과 교육기법에 관한 것이다.

IMLA 제3차 국제학술회의(KOTKA회의)에서 Kelly는 캐나다 Coast Guard College의 Maritime Language Program(프랑스어) 성공사례를 소개하고, 영어로 된 같은 프로그램 개발을 위해서 타국들의 참여와 협조를 제안했는데, 즉각 IMO의 반응을 얻었으며, STCW 국제협약의 「기술협력의 촉진」⁴⁰⁾의 일환으로 모든 당사국의 상호이익을 위해서 선진국이나 개발도상국간의 협력의 좋은 예가 될 수 있는 연구과제로 인정했다. 이 프로그램 개발은 그로 인한 이익은 매우 크겠으나 개발상의 경제적인 문제가 수반되었다.

1985년 La Spezia에서 열린 해사영어 학술회의에서 참가한 교수들이 작업반으로 편성되어 비디오 필름 제작을 위한 시나리오 초안을 마련하고 그 초안을 Kelly의 책임하에 정리 보완했다.

Kelly가 STCW국제협약상의 「기술협력 촉진」에 따라 language training module, unit, scenario를 국제적 수준에서 개발하고, language training course는 Video 필름을 활용한 것이어야 한다고 주장하고 제의했는데, 그 근거는 다음과 같다.

Word Maritime English Syllabus Design and Program은 다음 도표와 같이 3단계의 Segment로 구성된 가운데 고려했다.



bottom segment는 영어의 핵심이며, 초·중고등

학교에서 이수하는 영어교육의 내용으로 쓰고 말할 수 있는 능력을 포함한다.

mid-segment는 Maritime English로 해사기술과 어학의 관련이 지어지는 내용이다.

top-segment는 국제해운의 분야에서 세계의 여러나라들이 협력관계를 이루면서 만들어 내는 Maritime English Program이다. STCW국제협약상의 영어교육 요건에서 당직항해사가 습득한 영어란 해상안전에 관련된 무선전화 통신의 교신상 필요한 범위의 알맞은 수준에서 교육되는 내용이어야 하며, 언어교육의 이론적 배경을 따른다면⁴¹⁾ video based가 되어야 한다. 따라서 개발중인 Maritime English Program은 video based이어야 하는데, 잠정적으로 Anglosea로 부르기도 했다.

Anglosea는 10개 module이 내용이 되고 각 Module은 30분 길이로 한다. 우선 작성된 것은 다섯 개인데, 제작담당국 대표 및 Module 명칭은 다음과 같다.⁴²⁾

국가명	제작자	Module 명칭
노르웨이	J. Leinslie	Offshore Supply
영국	F.F. Weeks	Vessel Traffic Services
네덜란드	S. Konijn	Salvage Operations
스웨덴	A. Howe	Ferry Services
캐나다	J. Kelly	St. Lawrence Seaway

위와 같은 비디오 필름으로 작성되는 Maritime Language Program의 개발은 계속될 것이나, 경제적인 면의 국제협력이 문제로 남아있다. Malmö에 있는 세계해사대학(World Maritime University)내

에 Anglosea Fund와 같은 것을 두어 참여국이 지원금을 기탁하는 방안이 나와있다.

4. 주요해운국 해사교육기관의 해사영어 교과운영

서독해사영어학회(GAME)주관으로 1983년 가을에 IMLA를 대신하여 세계각국의 해사교육기관에게 보낸 설문지를 통하여 해사영어교과운영 실태를 분석했는데, 각국의 학제의 상이성이나 측정하는 척도의 상이점 등 때문에 설문지 내용에 대한 오해도 있었으므로 만족할 만한 결과는 얻지 못했다는 평이지만 대략적인 흐름을 파악할 수는 있는 자료다.⁴³⁾

분석결과에 따른 결론을 요약하면 다음과 같다.⁴⁴⁾

① 해사교육훈련분야에서 처음으로 시도된 자료수집과 분석연구였다.

② 현단계에서는 해사영어에 관한 STCW 국제협약상의 기준에 만족할만한 정도에 이르고 있지 않으며, 해상통신의 필요성을 충족할 수 있도록 더욱 개발하기 위하여 국제표준해사용어집의 채택으로 시작된 표준화를 확대하기 위한 조치가 시급하다.

③ 해사영어 담당교원의 해사기술에 관한 지식 결여 문제가 있는데, 교원요건은 mariner with linguistic training 또는 linguist with maritime training 어느쪽인가 자격을 구비할 일이다.

④ 이상과 같은 문제해결을 위한 가이드스 또는 지원은 세계해사대학의 역할에 속해야 할 것이다.

4.1 해상영어 교과운영 실태

(1) 조사대상국 및 해상영어 교과시간 배정

조사대상국가명	조사대상 학 교 수	주 당 교 과 배정시간수	해사영어주당배정시간수	비 고
오스트레일리아	1	30	0	
브라질	1	30	5	
캐나다	1	34	8(영어상용자) 4(프랑스어상용자)	
칠레	1	34	3	
덴마크	4		3-6	
핀란드	1		2-3	
프랑스	3	25	3	선박사(DP)
서독	3	32	2	
이탈리아	1		3	
일본	7	35-38	4-6	운항사(DP)
네덜란드	2		1-2	
뉴질랜드	2	37	0	
노르웨이	4	35	3	
폴란드	1		4	
남아프리카	1	33	0	
스페인	3	23-27	3	
스웨덴	3	35	1.5	
영국	8	30-40	0	
미국	4			
이집트	1		4-6	
이스라엘	1		4	
말레이시아	1	30	0	
타일랜드	1	35	6-9	

(2) 항해과(master 및 mate 과정) 해사영어 교과운영

조사대상국가명	학급당학생인원수	일반영어 : 해사영어 비율(%)	특기사항
브 라 질	24	75 : 25	
캐 나 다	10	30 : 70(프랑스어상용자) 70 : 30(영어상용자)	speak/listen speak/write
칠 레	12	60 : 40	
덴 마 크	12-18	50 : 50~10 : 90	
핀 란 드	10-20	40 : 60~15 : 85	
프 랑 스	10-36	30 : 70~0 : 100	speak/read
서 독	10-20	25 : 75~0 : 100	speak/read
이 탈 리 아	23	33 : 66	
일 본	10-40	80~20	read/listen
네 덜 란 드	10-25	40 : 60~20 : 80	translate
노 르 웨 이	12-15	50 : 50~20 : 80	
폴 란 드	15	70 : 30~60 : 40	
스 페 인	4-20	100 : 0~0 : 100	
스 웨 덴	10-20	15 : 85~0 : 100	read/translate

사용교재(조사대상 : 61개교)		사용교구(조사대상 : 61개교)	
교과서 (textbook)	55	어학실습실, 테이프	50
기사, 논문등 (articles)	52	슬라이드	14
특정주제의 논문 (monograph)	6	비디오	11
		필름	10

(3) 기관과 해사영어 교과운영

조사대상 국가명	학급당학 생인원수	주당교과 배정시간수	주당해사영어 배정시간수	일반영어 : 해사 영어비율(%)	특기사항
브 라 질	24	30	4	80 : 20	
캐 나 다	10	40	2(영어상용자)	70 : 30	speak/write
칠 레	12		3	60 : 40	
프 랑 스	24	39	1	60 : 40	speak/listen
일 본	30-40	37	6	80 : 20	read
네덜란드	20-25		2	100 : 0~0 : 100	
노르웨이	15-30	35	3	30 : 70	
폴 란 드	15		3	70 : 30	
스 페 인	4-20	26	3	67 : 33~0 : 100	read/write
스 웨 덴	10-15	35	1.5	10 : 90~0 : 100	

사용교재(조사대상 : 23개교)		사용교구(조사대상 : 23개교)	
교과서 (textook)	21	어학실습실, 테이프	20
기사, 논문등 (articles)	22	슬라이드	7
특정주제논문 (monograph)	2	비디오	6
		필름	5

(4) 성적평가방법

조사대상국가명		구술시험		필기시험		시험실시회수
		항해과	기관과	항해과	기관과	
브 라 질		○	○	○	○	2
캐 나 다	프랑스어상용자	○				2
	영 어 상 용 자			○	○	
칠	레	○	○	○	○	2
덴	마 크	○		○		
핀	란 드	○		○		3
프	랑 스	○	○	○		
서	독	○		○		3
이	탈 리 아	○		○		3
일	본			○	○	3
네	덜 란 드	○	○	○	○	2회이상
노	르 웨 이	○	○	○	○	2~3
폴	란 드	○	○	○		3
스	페 인	○		○	○	
스	웨 덴	○	○	○	○	
타	일 랜 드	○	○	○	○	
이	집 트			○	○	2
이	스 라 엘			○	○	3

4. 2 해사영어 모형교과과정

해사영어의 교수요목 시안은 GAME 및 IMO에서 작성한 두 종류의 시안이 있다.

1981년, 함부르크에서 개최한 IMLA-GAME Seminar on the Maritime English Syllabus에서 참가자들은 교재, 특히 그 중에서도 교과서와 공통적인 교수요목의 개발에 관심을 표명한 바 있다.

1980년 10월에 IMO 기술협력계획의 일환으로 각급 해기사의 자격요건으로 필요한 지식에 관한 교수요목 초안을 작성했는데,

[Detailed Teaching Syllabuses, Frameworks of Model Courses and Specimen Examination Papers based on the 1978 STCW Convention and associated 1978 STCW Conference Resolutions]

에 해사영어 교수요목이 상세히 작성 수록되어 있다.

(1) GAME의 해사영어 교수요목 시안

① SHIP

- 가 design
- 나 construction
- 다 hull + superstructure
- 라 gear / equipment
- 마 technology
 - ㉠ propulsion
 - ㉡ steering
 - ㉢ locating
 - ㉣ communication
 - ㉤ monitoring
- 바 operation
 - ㉠ crew
 - ㉡ work organization
 - ㉢ supplying
 - ㉣ maintenance
- 사 navigation
 - ㉠ history
 - ㉡ manoeuvring
 - ㉢ traffic control
 - ㉣ routeing

- 아 transport
 - ㉠ policy
 - ㉡ company
 - ㉢ conference
 - ㉣ insurance
- 자 certification
 - ㉠ classification
 - ㉡ register

② PORT

- 가 planning + development
- 나 layout, shore facilities
 - ㉠ mooring
 - ㉡ cargo handling
 - ㉢ cargo storage
 - ㉣ ship repair
 - ㉤ ship servicing
- 다 waterways
 - ㉠ traffic control
 - ㉡ pilotage
 - ㉢ anchorage
 - ㉣ maintenance
- 라 operation
 - ㉠ tugs
 - ㉡ stevedores
 - ㉢ regulations
 - ㉣ firefighting
 - ㉤ pollution prevention, cleanup
- 마 ship's business
 - ㉠ clearing in / out
 - ㉡ immigration
 - ㉢ customs
 - ㉣ loading / discharging

③ CARGO

- 가 types, properties
- 나 packing
 - ㉠ general
 - ㉡ unitized
- 다 handling
 - ㉠ on shore
 - ㉡ on board
- 라 stowage

- ㉠ vertical
- ㉡ horizontal
- ㉢ liquid / bulk
- ㉣ stability
- ㉤ dangerous cargo
- ㉥ IMO classes
- ㉦ hazards
- ④ WEATHER
 - ㉧ meteorology
 - ㉨ weather reports
 - ㉩ ice
 - ㉪ types, formation
 - ㉫ reporting
 - ㉬ navigation
 - ㉭ distress
 - ㉮ observation, research
 - ㉯ agencies
 - ㉰ methods
 - ㉱ instruments / facilities
- ⑤ SAFETY
 - ㉲ technology
 - ㉳ prevention
 - ㉴ emergencies
 - ㉵ operation
 - ㉶ prevention
 - ㉷ emergencies
 - ㉸ S.A.R.
 - ㉹ coordination
 - ㉺ techniques
 - ㉻ cases
 - ㉼ vessel accidents
 - ㉽ navigation
 - ㉾ fire / explosion
 - ㉿ weather
 - ㊀ human safety
- ⑥ HEALTH
 - ㊁ physiology
 - ㊂ sickness / injury
 - ㊃ diagnosis, first aid
 - ㊄ medical assistance at sea
 - ㊅ agencies
 - ㊆ means, methods
- ⑦ INTERNATIONAL RULES + LAWS
 - ㊇ navigation
 - ㊈ transport
 - ㊉ liability
 - ㊊ pollution
 - ㊋ safety
- ⑧ CONTRACTS
 - ㊌ employment
 - ㊍ indemnity
 - ㊎ other personal
 - ㊏ bill of lading
 - ㊑ charter party
 - ㊒ salvage
 - ㊓ other
- ⑨ REPORTS
 - ㊔ protest
 - ㊕ damage
 - ㊖ accident, sickness
 - ㊗ logbook
 - ㊘ casualty(Intern. Chamber of Shipping)
- ⑩ FORMS
 - ㊙ vessel
 - ㊚ clearance
 - ㊛ cargo
 - ㊜ crew
 - ㊝ safety
 - ㊞ health
 - ㊟ notices
 - ㊠ certificates

(2) IMO의 해사영어 교과과정(안)

① 교과시간배정

교 과	배 정 시 간	
	강의(lecture)	실험실습(lab)
Navigation	330	310
Marine Operations	285	195
Marine Transportation	150	50
Meteorology	100	40
Nautical English(해사영어)	180	60
Medical First Aid Procedures	9	6
계	1,054	661
1,715 시간		

② 교과운영은 총배정시간중 3/4은 강의실에서 강의, 1/4은 어학실습실에서 훈련하도록 권고하고, 교원과 학생의 비율은 1 : 15가 이상적인 것으로 보고 있다.

해사영어에서 다루어져야 할 해사환경(marine environment)으로 다음과 같은 영역을 정하고, 각 영역별로 상세히 항목이 열거되어 있다.

- ① Personal Identification(Ship Identification)
- ② Ship's Structure
- ③ Safety Equipment

- ④ Navigational Equipment
- ⑤ Safety Operations
- ⑥ Navigational Operations
- ⑦ Weather
- ⑧ Helicopter
- ⑨ Fishing
- ⑩ Medical and Welfare
- ⑪ Salvage and Towing
- ⑫ Port Entry
- ⑬ Cargo Operations
- ⑭ Public safety

4.3 우리나라 해사교육기관의 해사영어 교과 운영

(1) 선원학교 해사영어 교과운영

구 분	이 수 단 위
총 이 수 단 위	206
전 문 교 과	110
보 통 교 과	96
해 사 영 어 (전문선택)	6~12

1단위는 주당 17시간 이수

(2) 전문대학 영어 및 해사영어 교과운영

(목포해양전문대학)

	교 과 목	필 수	선 택
교양 교과	영 어	4 학점	
	어 학 실 습		1 학점
	계	4 학점	1 학점
전문 교과	해 사 영 어	3 학점	
	항 해 영 어*		3 학점
	계	3 학점	3 학점
계		7 학점	4 학점

* 기관과는 기관영어, 통신과는 통신영어

1학점은 주당 16시간 이수

(3) 대학과정 영어교과운영

(한국해양대학)

구 분	교 과 목	항해학과		기관학과	
		학 점	시 간	학 점	시 간
교 양 과 정 필 수	영 어 강 독 I	1	2	1	2
	〃 II	1	1	1	1
	〃 III	1	1	1	1
	〃 IV	1	1	1	1
	영 어 회 화 I	1	2	1	2
	〃 II	1	2	1	2
교 양 과 정 선 택	고 급 영 어 I	2	2	2	2
	〃 II	2	2	2	2
	실 용 영 어 I	2	2	.	.
	〃 II	2	2	.	.
	시 사 영 어 I	2	2	.	.
	〃 II	2	2	.	.
전공 필수	해 사 영 어 I	2	3	2	2
	〃 II	3	3	.	.

5. 결론 및 제언

(1) 해상통신은 다음과 같은 해상수송에서 나타난 특징 때문에 커다란 변화를 겪고 있으며, 1990년대에는 「전세계적인 해상조난·안전제도(GMDSS)」의 전면적인 도입으로 일대 변혁을 초래하게 될 것으로 보고 있다.

① 선박의 고속화, 선형의 변화 등 선박운항상의 위험이 높은 선박을 건조하는 기술의 발전

② 교통이 폭주하는 해역의 항로 형태의 변화, VTS의 발전

③ 다양한 언어적 배경을 지닌 선교당직자의 증가와 영어상용 선원의 수적으로 우세한 지위 상실

④ 선교에서 VHF를 이용하여 직접적인 통신 방법으로 선박간, 선박과 해안무선국간, 선박과 항공공간에 교신이 가능해짐.

⑤ 통신위성, 장거리통신, 항법시스템의 발달 이와 같은 변화를 겪고 있는 상황에서 항해자는 언어통신(Speech communication)의 간결성, 단순성, 명확성을 더욱 요구하게 되면서 언어의 혼란이나 모호에 대한 점을 피할 수 있도록 해상용어의 표준화가 국제적 합의하에 이루어져가고 있다.

해상안전에 있어서 통신은 매우 중요한 역할을 맡게 되었고, 해상통신의 교육훈련에 있어서 언어훈련(language training)의 비중이 높아져 가고 있다.

STCW 국제협약의 내용에 명시된 바와 같이 항해당직자의 영어교육훈련은 해상안전에 관련된 무선전화통신의 교신에 필요한 범위에서 알맞은 수준으로 실시되어야 한다.

따라서 해상안전의 증진을 위한 영어의 적절한 지식(adequate knowledge)과 알맞은 수준(suitable level)에 대해서 국제적 합의하에 정해지고, 어떤 규칙에 따르는 통보내용이 되어야 한다. 이러한 영어로 「표준해사항해용어집」을 국제해사기구에서 채택하여 보급하고 있으나 보완할 점이 많으며, 직접 훈련에 활용할 수 있는 편성내용이 되지 못하고 있다.

따라서 훈련용 교재, 시청각 교재의 개발이 요청되면서, 국제해사기구의 공인은 받지 못한채 의

제로 상정중인 연구성과물 「SEASPEAK Manual」, 「Anglosea video script」등이 검토중에 있는데, 혼선을 가져올 수 있다는 평도 있다.

해상안전의 증진을 위한 해상용어의 국제표준화에 있어서 문제점은 다음과 같이 요약된다.

① 전 세계의 해사교육기관에서 공통으로 사용할 수 있도록 권장할 수 있는 교재의 개발이 시급하다.

② maritime Language program은 Video base로 계획됨이 효과적이며 기술협력 촉진의 차원에서 국제적 협력하에 추진되어야 한다.

③ 해사영어 교육은 VHF 통신에서 사용되는 교육내용이 되어가고 있기 때문에 영어사용자는 자동적 반응(automatic response)이 가능한 수준까지 교육훈련이 되어야 하는데, 교재, 시설, 교원의 자질 등이 문제점이 될 것이다.

(2) 해사영어교육의 개선점

우리나라 해사교육기관의 해사영어(해상안전증진을 위한 해상용어)의 교육에 있어서 개선해야 할 점은 다음과 같다.

① 선박기술의 혁신에 따라 새로워지는 지식과 기술, 특히 해상통신의 발전을 고려해서 해사영어의 교육목표와 교수요목을 검토할 필요가 있다.

교수요목에는 IMO의 모형교과과정의 교수요목을 충분히 수용하고, 국제학술단체에서 안으로 제시한 내용을 참조하되, 표준해사항해용어를 필히 포함시켜야 한다.

② 해사영어의 교재개발은 Safety English의 성격을 지닌 점을 고려해서 국가적 차원에서 지원해야 하며, 해상통신이 Speech communication위주로 변형되어 가고 있기 때문에 여러 상황(situation)에 따른 video base의 시청각교재 개발에 역점을 두어야 한다.

③ 해사영어 교과목의 교육훈련에 필요한 시간은 IMO의 모형교육 과정에 준하여 충분히 배정하고 강의와 어학실습의 배정비율은 3:1 정도를 유지해야 한다.

④ 해기면허국가시험은 학습자에게 지시적 역할을 한다는 점을 고려해야 한다. 따라서 객관식 4지선다형 일변도의 방식으로는 실무에서 요구되

는 능력의 측정이 불가능한 요소가 있기 때문에 듣기(hearing), 말하기(speaking), 읽기(reading), 쓰기(writing) 4요소가 필요에 따라 균등하게 측정 될 수 있는 평가방법을 검토해야 한다. 특히 Speech communication의 능력측정 요소인 듣기와 말하기 능력은 필답형으로는 측정하기 어렵다. 구두시험이나 면허취득강습 등의 방법으로 보완되어야 한다.

⑤ 해운의 국제화시대에 부응하기 위해서 해기사의 영어교육은 매우 중요한 요소가 되고 있다. 그러므로 교수법의 개발, 교재의 개발, 평가방법의 개선등에 대한 정보교환 및 연구발표의 기회를 제공하고, 국제사회의 관련학술단체와 유대를 맺기 위해서 해사영어 교원의 연구협의체의 조직과 활동이 필요하다.

參 考 文 獻

- 1) International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. STCW Convention으로 약칭함.
- 2) The Global Maritime Distress and Safety System. GMDSS로 약칭. 그간 FGMDSS로 알려 왔는데, 시행단계에 이르렀기 때문에 Future의 약칭으로 쓰인 F라는 글자는 탈락시켜 사용하게 됨.
- 3) J. King, Expert Systems in Shipping : The Proceedings of IMLA 4th International Conference on Maritime Education and Training, KOTKA, 1986. p. 2
- 4) Ibid., p. 3
- 5) Susan Reynolds, English Dictionary, p. 70
- 6) A. Kennerley, Conference Report IMLA 4th International workshop on Maritime English : IMLA Newsletter No. 11, 1987, p. 38
- 7) A. Glover, The Need for Procedures in Voice Communication at Sea : Seminar Papers Towards an International Maritime Language, (London : N. I., 1983), p. 14
- 8) K. Opitz, Sensible Training for Effective Communication at Sea : Seminar Papers on The Practice of Marine Education and Training in Europe and The New IMCO Requirements, Amsterdam, 1980. p. 44
- 10) Narrow Band Direct Printing의 약칭
- 11) The International Maritime Satellite Organization
- 12) IMO News No. 2 1986, The FGMDSS : Getting ready for The 1990s.
IMO News No. 1 1987, New book helps explain GMDSS.
IMO News No. 3 1987, GMDSS : more draft resolutions agreed.
- 13) Narrow-band direct-printing telegraphy systems for transmission of navigational and meteorological warnings and urgent information to ships.
- 14) Digital selective call system
- 15) Emergency Position-Indicating Radio Beacon
- 16) International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.
- 17) The World Administrative Radio Conference for the Mobile Services.
- 18) F. F. Weeks, The Concept of Seaspeak : Seminar Paper on Towards an International Maritime Language, (London : N. I., 1983), p. 4
- 19) IMO Technical Assistance Programme에 의함.
- 20) ICAO English, 또는 Air English로 통용됨.
- 21) F. F. Weeks, The Concept of Seaspeak, p. 5
- 22) VHF는 Very High Frequency의 약칭인데, VHF의 적절한 사용법에 익숙하지 못하면 오히려 Very Handicapped Frequency가 되고 만다는 비유임.
Bill Maconachie, Very Handicapped Frequency : Nautical Review(London : A joint Nautical Institute and Lloyd's of London Press publication, April, 1979.), p. 4
- 23) IMO / STCW Convention Appendix to Regulation II / 4, 16. English language : "Ability to understand and use the IMO Standard Marine navigational Vocabulary."
IMO / STCW Convention Appendix to Regulation IV / 3, (f) : "the use of the International Code of Signals and the IMO Standard Marine Navigational Vocabulary."
- 24) 상세한 내용은 다음 자료 참조.
이재우, 세계해사대학 주최 개발도상국 해사교육 기관 대표자 세미나 참가 보고, 월간 해운산업연구(서울 : 한국해운기술원, 1984. 12), p. 56~78
- 25) 상세한 내용은 다음 자료 참조.
이재우, 제2회 해사영어 국제학술회의 참가보고서, 월간 해기 1983. 8월호.
- 26) I.C.A.O는 International Civil Aviation Organization의 약칭, 국제민간항공기구
- 27) 정식명칭은 Standard Marine Navigational Vocabulary. IMO English, IMO Vocabulary, Standard Marine Vocabulary 등으로 약칭되고 있고, 최근에는 SMNV라는 약자가 등장하고 있다.
- 28) IMO Resolution A. 380 (X) adopted on 14 No-

- ember 1977.
- 29) IMO Standard Marine Navigational Vocabulary, (London : IMO, 1985), p. 6
 - 30), 31) Kurt Opitz, What is the Standard Marine Navigational Vocabulary : ECHO 2, (Hamburg : GAME, 1981. 1), p. 2
 - 32) IMO, Resolution A. 380(A) Annex II Procedure for Amending The Standard Marine Navigational Vocabulary.
 - 33) F. F. Weeks, Marine Vocabulary Will Increase Safety Standard : Nautical Review, (London : N. I. Aug, 1978), pp. 49~50
 - 34) U. K. DOT, BBC Recording illustrating the Standard Marine Navigational Vocabulary, (London : The Marine Society, 1978)
F. F. Weeks, Wavelength, (Madrid : Editorial Alhambra, 1981)
이상 두 자료 외에는 아직 교육훈련자료로 제작된 것은 없음.
 - 35) F. F. Weeks, The Concept of Seaspeak : Seminar paper on Towards an International Maritime Language, (London : N. I., 1983.), pp. 5~9 및 SEASPEAK Reference Manual, (London : Pergamon Press, 1983), pp. V~VI에서 필자 요약.
 - 36) Kurt Opitz, An evaluation, ECHO 5, (Hamburg : GAME, December 1982), p. 2
 - 37) 1984년 4월 23~26일에 개최한 5th International Symposium on Vessel Traffic Services에서도 「Seaspeak for VTS」에 대한 논의가 있었는데, VTS에 관한 연구개발은 COST 301 (Co-operation in Science and Technology)의 약자로 EC국가들의 공동연구과제, Brüssel에 사무국이 있음)의 주요한 핵심을 이루고 있는 것이므로 language와 communication은 marine traffic과 긴밀한 관계에 있다. Seaspeak Project도 COST 301의 한 분야로 관심의 대상이 되고 있다.
 - 38) 영어발음의 상이점에 대해서는 GAME주최로 Pronanciation in Maritime English주제의 세미나를 1986년에 개최한 바 있다.
 - 39) Josip Luzer and Josip Susaj, Application of Micro-Computers in Communications Using Standard Marine Vocabulary, SEAWAY, (London : N. I., Feb. 1984), pp. 13~14.
 - 40) IMO STCW convention, Resolution 23 Promotion of Technical Co-operation
 - 41) Kelly는 Fries의 "contextual orientation" (1945)의 언어교육이론에 입각하여 maximum contextualization의 견지에서 video based인 language training course를 주장하고 있다.
 - 42) J. C. Kelly, Development of a Maritime English Syllabus : Seminar Paper on IMLA 4th International Conference on Maritime Education and Training, 1986. p. 9
 - 43) Kurt Opitz, The Status and Content of English Instruction at the World's Maritime College : ECHO 10, (Hamburg : GAME, 1985), pp. 7~12.
 - 44) ibid., p. 4.