



선박운용을 위한 해상집행기관선의 선교 명령어에 대한 이론적 고찰 - 조타명령을 중심으로 -

정 봉 규[†]
(부경대학교)

Theoretical Approaches on Bridge Orders of the Ship of Maritime Enforcement Organization for Operations

Bong-Kyu JUNG[†]
(Pukyong National University)

Abstract

Modern civilization continues to evolve and at the same time diversification and electronization of vessels according to purpose and function. in response to this situation, many changes have been made to the global human configuration of the ship, the development of the steering and propulsion systems, and other systems of the ship. therefore, the language and related terms used in the ship in relation to the navigation and ship control should be continuously studied with the change. in particular, the safety of the ship should be secured by using the common SMCP(Standard Marine Communication Phrases) as the language used at sea. Especially, the vessels and the crew of the maritime enforcement organization that are active in the coastal and offshore waters are obliged to learn Korean steering orders and IMO SMCPs at all times. however, it is often because of the lack of teamwork among the members or the risk of the ship temporarily.

Therefore, in order to solve the troubles and problems caused by different mission commands used by each maritime enforcement organization of Korea, we would like to implement the following.

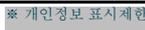
First, theoretical and practical training should be conducted through regular education courses at each educational institution of the maritime enforcement organization. second, the Korean steering orders and IMO SMCPs should be studied together so that they can be used flexibly whenever and wherever they are needed. third, it is necessary to make the Korean steering orders with the unified terminology for joint use by the maritime enforcement organization. fourth, it is necessary to improve and revise the Korean steering orders which can convey the concise and accurate meaning.

In this way, it will be expected that many troubles and problems that arise from each institution will be solved somewhat, and the safety and seaworthiness of ships will be further improved.

Key words : Bridge order, Steering order, IMO SMCP, Maritime enforcement organization, Navy & KCG

I. 들어가는 말

우리나라 연·근해뿐만 아니라 대양을 항행하는

[†] Corresponding author :  pkm262@hanmail.net

선박들은 국적별, 선종별, 크기별, 목적별, 재질별 등 다양한 방법으로 분류할 수 있다. 부연하자면 해상물류를 운송하는 상선, 연근해나 원양에서 어류를 어획하는 어선, 해군, 해양경찰 및 어업지도선 등 해상집행기관 선박 등이 있다. 이러한 선박들은 다양한 해상활동을 하게 되는데, 이때 해상에서의 직·간접적인 위험한 상황에 따른 해난사고가 빈번하게 발생하고 있는 실정이다. 1965년 해안 무선국과 선박 사이에 서로 이해할 수 있는 공통 용어가 없었던 데에 기인한 것으로 판명된 대형선박사고가 발생하여 승무원 전원이 사망하게 된 사고를 계기로 해상통신영어의 필요성을 인식하여 국제해사기구(IMO; International Maritime Organization)총회는 1977년 11월에 표준해사항해용어집(SMNV)를 채택하여 사용하도록 하였고, 1992년 국제항해에 종사하는 다국적 승무원과 선박이 증가하는 현실을 반영하여 1997년 68차 회의에서 항해안전소위원회(NAV)가 개발한 표준해사통신영어(SMCP; Standard Marine Communication Phrases)의 초안 마련 후, 의견수렴과 검토를 통해 2001년 11월에 채택되어 사용하고 있으나, 이 SMCP는 각 나라마다, 각 선박마다, 상황에 따라서는 한 선박의 승무원마다 조금씩 다르게 사용하고 있다(IMO SMCP, 2012).

본 논문에서는 우리나라의 해군과 해양경찰의 함정 및 국가어업지도선 즉, 해상집행기관의 선박에서 사용하는 선교 명령어를 SMCP와의 비교·분석을 통하여, 각 기관에서 사용 시 문제점을 살펴보고, 개선방안을 도출하고자 하는데 그 목적이 있다.

II. 선교 명령어

선박조종이라 함은 선박을 원하는 방향과 속력으로 움직이게 하며, 일정한 위치에 정박시키는 것을 말한다. 조선자(操船子)가 원하는 대로 선박을 조종하기 위해서는 상황에 맞는 명령어가 필

요하다. 선교 명령어는 키(wheel)에 대해 사용하는 명령어인 조타명령, 추진기에 대한 명령어인 기관명령 및 선박의 접이안(선) 시 선수나 선미를 정황방향으로 조종하기 위한 스티어스트명령이 있다.

1. IMO SMCP

가. 조타명령

국제항해에 종사하는 선박에서의 조타명령(Steering Order)은 전 세계적으로 통일된 IMO SMCP Order를 사용하지만, 우리나라의 해군 및 해양경찰 함정에서는 국문을 이용한 명령어를 사용하고 있는 실정이다. IMO SMCP Order는 당직사관이 선박의 조선상황에 맞는 적절한 조타명령을 내리고 조타수의 복명복창을 통하여 조타명령의 정확성을 확인함으로써 선박의 안전항해 및 조선을 행하고 있다. 이때 조타명령은 정확하고 명확한 용어를 사용하도록 되어 있다. 이것은 항해당직자들이 선박을 조종하는 데 있어서 언어가

<Table 1> Standard wheel orders of IMO SMCP

IMO SMCP Order	Meaning
Starboard(Port) 5°, 10°, 15°, 20°, 25°	5°, 10°, 15°, 20°, 25° of Starboard(Port) rudder to be held
Midships	Rudder to be held in the fore and aft position
Hard starboard(port) a	Rudder to be held fully over to Starboard(Port)
Steady as she goes	Steer a steady course on the compass heading indicated at the time of the order
Steady	Reduce swing as rapidly as possible
Nothing to Starboard(Port)	Avoid allowing the vessel's head to go to Starboard(Port)

(Source: IMO SMCP, 2012)

다른 각 국의 사람들로 인해 서로간의 언어장벽을 최소화하고, 불필요한 언어 및 조타대응 시간을 줄이고, 조타수의 실수로 인한 선박사고 및 선박조종 상 불안요소를 해소하는 데 도움을 줄 수 있기 때문이다.

나. 기관명령

기관명령(Engine Order)은 선박의 대형화, 다양화 및 에너지 효율화 등으로 인해 기본적인 기관명령에 더하여 선박의 특성에 맞게 Navigation Full Ahead(항해 시 사용하는 전속 전진), Harbor Full Ahead(항만에서의 전속 전진), Minimum Ahead(선박에서 가능한 최소 속력의 전진), Crashed Astern(충돌 직전에 사용하는 급속 후진) 등의 단계를 넣어 사용하고 있다.

<Table 2> Standard engine orders of IMO SMCP

IMO SMCP Order	Meaning
(Starboard/Port eng.) Full ahead/astern	(Right/Left eng.) Full speed ahead / astern
(Starboard/Port eng.) Half ahead/astern	(Right/Left eng.) Half speed ahead / astern
(Starboard/Port eng.) Slow ahead/astern	(Right/Left eng.) Slow speed ahead / astern
(Starboard/Port eng.) Dead Slow ahead/astern	(Right/Left eng.) Dead Slow speed ahead / astern
Stop (Starboard/Port) eng.	Stop (Right/Left) eng.
Emergency full ahead/astern	Emergency full speed ahead/astern
Stand by eng.	Preparation eng.
Finished with eng.	Off eng.

(Source: IMO SMCP, 2012)

다. 스러스트명령

스러스트명령(Thrustrer Order)은 선박의 접·이안(선) 시, 선·수미를 정횡방향 또는 좁은 공간에서 좌·우현 방향으로 선수나 선미를 돌려서 선박을 안전하게 조종하기 위해 선수나 선미의 수면 하 선저부에 장착하여 사용하고 있다.

<Table 3> Standard thrustrer orders of IMO SMCP

IMO SMCP Order	Meaning
BOW/STERN Thrustrer Full to STBD/PORT	Ship Fore/Aft thrustrer Full speed to Right/Left direction
BOW/STERN Thrustrer Half to STBD/PORT	Ship Fore/Aft thrustrer Half speed to Right/Left direction
BOW/STERN Thrustrer Slow to STBD/PORT	Ship Fore/Aft thrustrer Slow speed to Right/Left direction
BOW/STERN Thrustrer Dead Slow to STBD/PORT	Ship Fore/Aft thrustrer Dead Slow speed to Right/Left direction
BOW/STERN Thrustrer Stop	Ship Fore/Aft thrustrer Stop & Neutrality
According to Circumstances BOW/STERN Thrustrer 10~100% STBD/PORT	According to Circumstances, Ship Fore/Aft thrustrer to Right/Left direction 10~100%

(Source: IMO SMCP, 2012)

2. 해상집행기관

국제항해에 종사하는 선박에서의 조타명령(Steering Order)은 통일된 IMO SMCP Order를 사용하지만, 우리나라의 해상집행기관 선박 등에서 사용 중인 조타명령의 현황은 다음과 같다.

가. 해군

해군에서 교육기관으로는 해군사관학교와 교육사령부가 있다. 해군사관학교는 해군의 사관생도를 교육하는 곳이며, 교육사령부는 학사장교(OCS), 부사관 및 수병을 양성하는 곳이다. 그런데 해군사관학교에서는 생도들이 학과과목 중에

함정에서 사용할 조타명령, 기관명령 및 스러스트명령에 대해서 전혀 배우지 않고, 임관 후 배치 받은 함정에서 관용적으로 사용하는 내용을 그대로 상급자로부터 교육을 받아서 사용하고 있다. 교육사령부에서는 조타 직별 부사관 양성과

정이 있는데, 그 과정에는 <Table 4>와 같이 교과목에 내용을 포함하고 있고, 학사장교의 경우 훈련과 함께 함정초군반이라는 과정에서 배우는 조타명령 교육내용은 <Table 5>와 같다.

<Table 4> Wheel orders used by the Navy(a petty officer' s curriculum)

Order / Speaking(Korean)	Action & then Reporting(Korean)	Meaning
000° 잡아	000° 잡기 끝	Steer 000°
현침로 잡아	현침로 000°, 000° 잡기 끝	Steady on heading
키 오른(왼)편 5, 10, 15	키 오른(왼)편 5°, 10°, 15° 끝	5°, 10°, 15° of Starboard(Port) rudder to be held
키 오른(왼)편 전타	키 오른(왼)편 전타 끝	25° of Starboard(Port) rudder to be held
키 바로	키 바로 끝. 현침로 000°	Bring rudder angle to 0° degrees
키 반대	키 오른(왼)편 00° 끝	Bring rudder angle to 00° opposite
키 오른(왼)편 가지마	-	Avoid allowing the vessel's head to go to Starboard(Port)
타수 타 잘 잡아	-	Reduce swing as rapidly as possible

(Source: ROK NAVY, 2017)

<Table 5> Wheel orders used by the Navy(a OCS' s curriculum)

Order / Speaking(Korean)	Action & then Reporting(Korean)	Order / Speaking(English)
000° 잡아	000° 잡기 끝	Steady to 000 degree
현침로 잡아	현침로 000도, 000도 잡기 끝	Steady as you go
키 오른(왼)편 5, 10도	키 오른(왼)편 5도, 10도 끝	Right(Left) 5, 10 rudder
키 오른(왼)편 15도	키 오른(왼)편 15도 끝	Right(Left) standard rudder
키 오른(왼)편 전타	키 오른(왼)편 전타 끝	Right(Left) full rudder
키 바로	키 바로 끝. 현침로 000도	Rudder a midship
키 반대	키 반대 끝	Shift your rudder
키 오른(왼)편 가지마	키 오른(왼)편 가지마	Nothing to the Right(Left)

(Source: PUKYONG NATIONAL UNIVERSITY NAVY RESERVE OFFICERS' TRAINING CORPS, 2017)

<Table 4>에서도 함정을 선회시키기 위해 키를 사용하여 우현 또는 좌현으로 돌리는데, 여기에서는 “키 오른(왼)편 5도, 10도, 15도, 전타” 로 구분하여 표시하고 있다. 보통 상선과 어선에서

는 “키 오른(왼)편 전타” 라 함은 타각을 우현 또는 좌현으로 30도 이상으로 끝까지 돌리는 것을 말한다. 하지만 교육내용에서는 “25도를 전타, 35도를 비상타” 라고 정의하고 있다.

또한 한 쪽 현으로 얼마의 타각을 쓰다가 반대 쪽 현으로 같은 타각을 사용하라는 “키 반대” 라는 조타명령도 사용되어 지고 있다.

<Table 5>는 학사장교(OCS)의 조타명령 교육과정의 일부이다. 여기에서는 부사관의 교육과정과는 다르게 영문의 조타명령도 포함되어 있는데, 특이한 내용은 우현과 좌현을 “Right” 와 “Left” 로 표현했다는 것이다. 국문 조타명령이 “현침로 잡아” 의 영문 조타명령이 “Steady as you go”로 사용하는데, IMO SMCP에서는 “Steady as she go”로 사용한다. 또한 “키 반대” 조타명령도 영문으로는 “Shift your rudder”로 사용하고 있다. 또한 조타명령에 대한 조종동작이 끝난 후에 완료보고를 하면서 “~.

완료”를 붙이고 있다.

나. 해양경찰

해양경찰은 해양경찰교육원에서 해양경찰 전체 직원 및 전경까지 교육을 진행하고 있다. 해양경찰도 해군처럼 국문을 사용하고 있는데, <Table 6>은 해양경찰교육원에서 항해론 수업을 통해 조타명령을 교육하고 있다. <Table 7>은 배치 발령 받은 함정에서 관용적으로 주로 사용하는 조타명령이다. 여기서는 “키 잘 잡아”라는 조타명령이 있고, 국문 조타명령에서 명령에 대한 복명복창 후, 조종동작이 끝난 후에 완료보고를 하면서 “~. 완료”를 붙이고 있다.

<Table 6> Wheel orders used by the KCG

Order / Speaking(Korean)	Action & then Reporting(Korean)	Meaning
키 바로	키 바로, 완료	Bring rudder angle to 0° degrees
키 오른(왼)편 5°, 10°, 15°, 20°, 25°	키 오른(왼)편 5°, 10°, 15°, 20°, 25° 완료	5°, 10°, 15°, 20°, 25° of Starboard(Port) rudder to be held
키 오른(왼)편 전타	키 오른(왼)편 전타 완료	Rudder to be held fully over to Starboard(Port)
키 오른(왼)편 가지마	키 오른(왼)편 가지마.	Avoid allowing the vessel's head to go to Starboard(Port)
현침로 잡아	현침로 ○○○ 잡기, 완료	Steer a steady course on the compass heading indicated at the time of the order
정신 차려	-	Reduce swing as rapidly as possible

(Source: KOREA COAST GUARD, 2017)

<Table 7> A idiomatic wheel orders used by the KCG

Order / Speaking(Korean)	Action & then Reporting(Korean)	Meaning
키 반대	키 현재 오른(왼)편 00°, 오른(왼)편 00°, 완료!	Bring rudder angle to 00° opposite
000° 잡아	000° 잡기, 완료!	Steer 000°
원침로 잡아	원침로 000°, 000° 잡기, 완료!	Steer to base course again
00° 왼편/오른편	현침로 00°, 완료!	More 00° of Starboard(Port) to present course
키 현재 몇 도?	키 오른(왼)편 00 °	What rudder angle now?
현재 몇 도?	현침로 000 °	Now heading?
키 잘 잡아	키 잘 잡아	Reduce swing as rapidly as possible

(Source: KOREA COAST GUARD, 2017)

다. 국가어업관리단

국가어업관리단의 어업지도선에서는 국문 및 IMO SMCP를 혼용하여 사용하고 있으며, 경력직 채용으로 인하여 신규 채용자를 위한 교육기관이 없는 실정이다.

Ⅲ. 문제점

1. 해군

첫째, 각 군의 최고 교육기관이라고 하면 군의 중심축이 될 초급장교를 양성하는 각 군의 사관학교이다. 해군의 해군사관학교는 주요 교육기관으로, 함정운용에서 가장 기본적이고 필수인 조타명령에 관한 교육이 학교에서 이루어져야 하나 그렇지 못하고, 임관 후 배치 받은 발령지의 함정에서 배워 사용한다는 게 큰 문제점이라 할 수 있다.

그리고 교육사령부는 해군이 되기 위해 처음으로 거쳐 가는 교육기관이며, 매년 수많은 학사장교(OCS), 부사관 및 수병을 교육하고 양성하는 곳이다. 하지만 장병을 교육하기 위한 조타교육 과정이 없거나 제대로 갖추고 있지 않다. 즉, 교육과정의 미흡함과 부재가 큰 문제점이다.

둘째, 교육 자료의 통일성 문제인데, <Table 4>와 <Table 5>에서 알 수 있듯이 부사관과 장교의 함정 조타명령에 대한 교육 자료의 내용이 일치하지 않을 뿐만 아니라 수병에 대한 교육 자료는 전혀 없는 실정이다.

즉, 함정에 장교, 부사관 및 수병이 함께 승함하여 함정을 운용하는 데 있어, 조타명령에 대한 습득 교육내용이 다르거나 조타명령 교육을 제대로 받지 않은 군인이 함정을 조항한다면 협수도, 입·출항 시 등 번침이 빈번한 해역 항해 시, 선박 안전에 위험 요인이 될 수 있다고 판단된다.

셋째, 조타명령어의 의미적 혼돈의 문제인데, 수산계와 해양계 대학교를 졸업한 학사장교(OCS)나 학군장교(ROTC)들은 학창시절 선박운용학이

나 선박조종론 등의 교과목수업 그리고 승선실습을 통해서 IMO SMCP를 익힘으로써 조타명령이 자연스럽지만, 이 후 이들이 임관 후 해군에서 국문 조타명령을 학습함으로써 긴급조선 및 비상조타 시 등에 조선상의 혼돈이 초래될 수 있다고 판단된다. 또한 선박운용의 상황에 따라서는 국문 및 IMO SMCP를 혼용사용으로 인해 어려움을 겪었거나 애로사항이 생길 수 있는 부분이다.

넷째, 조타명령의 함축성 문제인데, 내용적인 면에서도 해군에서는 함정운용 시에 키를 한 쪽으로 15도의 타각을 주었을 때를 표준타, 타각을 25도로 주었을 때를 전타, 타각을 35도로 주었을 때를 비상타로 정하여 함축적인 내용을 포함하여 사용하고 있다.

여기서 키를 우현이나 좌현으로 20도 혹은 30도로 키를 사용하고자 할 때는 어떻게 조타명령을 내릴 것인가? 그리고 “타수 타 잘 잡아” 라는 조타명령에서 다른 때와는 달리 이 조타명령에서는 “키”를 “타”로 호칭하는 것은 왜 그런 것인가? 하는 의문점이 생긴다.

2. 해양경찰

해양경찰은 해군과는 달리 조타명령에 있어서 좀 더 유연하고 자연스러운 점이 있다. 하지만 국문의 조타명령이다 보니 해양경찰의 조타명령을 보면 해군과 비슷한 점이 많다.

첫째, 조타명령어로서의 필요성 문제인데, <Table 6>의 조타명령에서 “키 잘 잡아”, “정신 차려” 라는 명령어에 조타수가 “키 잘 잡아”, “정신 차려” 라고 복명복창을 하는지? 그리고 이러한 구령이 조타명령으로 볼 수 있는 것인가? 하는 것이다. 즉 함정을 운용함에 있어 조타명령으로서 가치성이 있느냐? 하는 문제이다.

둘째, 조타명령 용어로서 의미 전달의 정확성 문제인데, 예를 들어 “키 오른(왼)편 가지마”는 IMO SMCP의 “Nothing to Starboard(Port)”의 의미를 가진다고 할 수 있다. 그러면 “키”라는 단어

를 빼고 “오른(왼)편으로 가지마”라고 하는 것이 나올 것으로 판단된다. 왜냐하면 조타명령을 내리는 그 순간에도 침로를 잡기위해 키는 좌우로 계속 움직이고 있기 때문이다. 그리고 <Table 7>의 관용적 조타명령에서 “키 현재 몇 도?” 보다는 “현(재) 타각?”으로 사용하고, “현재 몇 도?” 보다는 “현(재) 침로?” 로 사용하면 좋을 것으로 생각한다.

셋째, 조타명령어의 의미적 혼돈의 문제인데, 해군에서와 마찬가지로 수산계와 해양계 고교나 대학교를 졸업한 해기사 출신들은 재학 시 선박운용학이나 선박조종론 등의 교과목수업 그리고 승선실습을 통해서 IMO SMCP를 익힘으로 IMO SMCP가 자연스럽지만, 해양경찰교육원에서 국문 조타명령을 학습할 때 생기는 생소함이나 부자연스러움을 많이 느꼈을 것이다. 또한 상황에 따라서는 국문 조타명령 및 IMO SMCP를 혼합 사용함으로 인해 어려움을 겪었거나 애로사항을 경험하였을 것이다.

3. 국가어업관리단

국가어업관리단의 어업지도선 또한 국문의 조타명령을 사용한다. 특히 어업지도선의 승무원 대부분은 해기사 출신이다. 그러니까 수산계와 해양계 학교에서 교육을 받고 졸업하거나 그 이후 상선이나 어선 승선경력이 있는 해기사들로 국문보다는 IMO SMCP에 익숙한 승무원이다. 그래서 승선병역특례 후 임용된 신규자들은 국문 조타명령을 처음 접하게 되고 IMO SMCP와 국문의 혼합사용으로, 초기에는 매번 어색하거나 당황할 수밖에 없고 발령 받은 어업지도선의 관용적 조타명령을 익히는 초임 몇 달 동안은 긴장되고 헛갈리는 것이다.

그러므로 문제점이라고 한다면 첫째, 국가어업관리단은 어업지도선에 승선 할 신규자를 위한 교육기관이나 교육과정이 따로 없다.

둘째, 현장에서 사용할 수 있도록 정확하고 구

체적인 선교 명령어가 따로 정해져 있지 않다.

IV. 구체적 보완

1. 교육과정 편제

해군사관학교에서는 함정 운용을 위해 함교 명령어에 대한 교과목의 개설 및 교육내용이 꼭 필요하다. 여기에는 함정운용학, 함정조종학 등의 과목이 개설되고, 교육내용으로는 기본적인 조타명령, 기관명령 및 스톱스트 명령이 있으며, 더하여 함정의 크기, 종류 및 목적에 따라 상이한 부분도 있을 것이다. 이러한 내용들을 모두 포함하여 기본적인 교육이 이루어져야 할 것이다. 또한 교육사령부에서도 해군사관학교에 상당하는 내용으로 장교, 부사관 및 수병을 위한 정리되고 통일된 교육내용으로 교육과정이 편성되고, 이를 체계적인 내용으로 교육할 수 있어야 할 것이다.

그리고 국가어업관리단도 교육기관은 따로 없지만 어업지도선에 승선할 신규 채용자를 위해 3~5일 정도의 사전 교육기간을 두어 선박 친숙화 및 승무원의 팀워크를 위해 선박의 임무와 역할, 제원 및 특징, 운용 및 현장실무경험 등의 교육내용의 교육과정이 있어야 하겠다.

2. 조타명령어 학습(국문 및 IMO SMCP)

앞의 문제점에서 볼 수 있듯이 해상집행기관에서 사용하는 선교 명령어가 경우에 따라서 국문, 국문 및 영문(OCS), 국문 및 IMO SMCP를 혼용하여 사용하고 있다. 여기에는 여러 가지 혼돈과 혼란 등의 상황적 문제점들이 있다.

그래서 선교 명령어에 대한 어려움, 거부감 및 부조화를 최소화하기 위해서라도 조타명령어를 비롯한 선교 명령어에 대해서는 각 교육기관이나 교육기간 중에 국문과 IMO SMCP를 함께 배우고 사용할 수 있어야 하며, <Table 5>와 같은 학사장교의 영문 조타명령은 지양해야 할 것이다.

3. 조타명령어의 일원화

군이면 군, 경찰이면 경찰이라는 한 기관에서 교육내용은 통일되고 일치하여야 한다. 왜냐하면 해군사관학교에는 학생들을 위한 조타명령에 대한 교육과정이나 교육과목이 없고, 해군교육사령부에서 학사장교(OCS)는 국문 및 영문 내용을 배우고, 부사관은 기본적인 국문만을 배우고, 수병은 전혀 교육과정이 없기 때문이다.

따라서 해군의 교육기관인 해군사관학교 및 해군교육사령부에서의 조타명령 교육과정은 계급을 막론하고 내용적으로 통일되어야 하고, 해양경찰과 국가어업관리단도 일원화 된 같은 국문 및 IMO SMCP를 동시에 학습하여야 할 것이다.

그리고 가능하다면 우리나라 해상집행기관에서 사용하는 국문 조타명령은 일치성을 가질 필요가 있다고 본다. 그것은 우리나라 해상집행기관의 일제어선검문검색 등 합동작전 및 미국이나 일본과의 연합훈련 등이 있기 때문에 행정적 뿐만 아니라 편의성, 실용성 등을 위해서라도 꼭 필요하다고 생각한다.

4. 조타명령어의 수정 및 개선

각 기관에서 사용하는 조타명령어는 비슷한 듯 하지만 다르다. 또한 관용적으로 사용하다보니 어색하거나 혼돈을 줄 수 있는 명령어도 있으며, 관습적 외래어와 국문을 혼용하여 사용하기도 한다.

그래서 어색하거나 혼돈과 같은 상황을 없애기 위해 국문 조타명령은 정확한 목적과 의미의 전달이 잘 될 수 있도록 간결하고 명료하여야 한다. 그러기 위해서는 조타명령어의 비교분석과 함께 불필요한 부분의 수정이 꼭 필요하며 개선된 내용의 조타명령어를 사용하고 정착시키는 것이 좋을 것으로 생각한다.

V. 맺음말

선박운항 중 당직자 간에 팀워크가 제대로 맞지 않는다면 선박운항능률과 선박안전성이 떨어지고 사고에 대한 위험성은 상대적으로 매우 높아질 것이다. 그래서 선교에서 이뤄지는 조타명령, 기관명령 등을 비롯한 소통 및 팀워크는 매우 중요하다고 할 수 있다.

특히 해상집행기관인 해군이나 해양경찰의 함정, 국가어업관리단의 어업지도선은 국내선 및 외국적선을 감시·감독, 협조·지원, 보호·관리하는 역할과 연합작전 및 합동훈련, 일제어선검문검색 등을 여러 가지 목적으로 많은 인원과 부서가 조직적으로 동시에 선박조종 및 선박훈련이 이루어지기 때문에 선교에서의 팀워크는 더욱 중요하다고 할 것이다.

그러므로 원활한 해상집행 활동을 위해 기관의 각 선박별로 사용하는 각각 다른 조타명령 및 다른 선교 명령어로 인해 발생하는 애로사항 및 문제점들을 해소하기 위해서는 다음과 같이 개선 및 시행되었으면 한다.

첫째, 해상집행기관의 각 교육기관에서 정규 교육과정을 통해 이론 및 실습교육이 이루어져야 한다. 둘째, 상황에 따라 언제 어디서든 유연하게 사용할 수 있도록 국문 조타명령 및 IMO SMCP를 함께 학습하여야 한다. 셋째, 해상집행기관이 공동으로 사용할 수 있도록 용어가 통일된 국문 조타명령어를 만들어야 한다. 넷째, 간결하고 정확한 의미가 전달될 수 있는 국문 조타명령어의 개선 및 수정이 필요하다.

References

- EAST SEA FISHERIES SUPERVISION(2017). - Internal Data.
- IMO Standard Marine Communication Phrases(2012). HAE-IN publisher.
- IMO Standard Marine Communication Phrases

정 봉 규

(SMCP)(2000). SUB-COMMITTEE ON SAFETY
OF NAVIGATION 46th session Agenda item 9.
KOREA COAST GUARD(2017). Data : Request of
Information Disclosure.
NATIONAL MARITIME POLICE SCHOOL(2009). -
Educational textbook; Navigation.
PUKYONG NATIONAL UNIVERSITY NAVY
RESERVE OFFICERS' TRAINING CORPS.
(2017). -Internal Data(educational textbook).
ROK NAVY(2017). Data : Request of Information

Disclosure.
SOUTH SEA FISHERIES SUPERVISION(2017). -
Internal Data.
<http://www.open.go.kr>

-
- Received : 16 August, 2017
 - Revised : 12 October, 2017
 - Accepted : 18 October, 2017