

소형선박 종사자 사용용어 실태 분석 및 표준화 방안

강석용* · 류원** · 배창원** · 김종관***

*, ** 한국해양수산연수원 교수

Analysis and the Standardization Plan of the Terms Used by Seafarers on Small Vessel

Suk-Young Kang* · Won Ryu** · Chang-Won Bae** · Jong-Kwan Kim***

*, ** Professor, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology

요 약 : 2019년 8월을 기준으로 우리나라에서 소형선박의 범주에 포함될 수 있는 30톤 미만의 선박은 3,782척으로 전체 등록선박 8,890척 대비 42.5%를 차지한다. 문제는 소형선박의 종사자들이 주로 외래어에서 기형적으로 파생된 비표준어를 많이 사용함으로써 선내 의사소통의 단절, 해기사 면허시험이나 해기 관련 교육수강 시 의사소통의 어려움을 겪는 등 많은 문제에 직면하고 있으며, 이는 소형선박 종사자들의 직무능력 저하로 이어지고 있다는 점이다. 이에 본 연구에서는 소형선박 종사자들의 사용용어를 면밀히 분석하고, 이를 바탕으로 표준화 방안을 제안하였다. 사용용어 분석을 위하여 해기사 면허시험의 기출용어, 소형선박 교육교재의 다빈도 용어를 식별하였고, 이에 해당하는 비표준어를 조사하였다. 조사된 내용을 토대로 전문가 회의를 개최하여, 주요 용어에 대한 잘못된 일본식표기, 영어표기, 표준어를 제시하여 어느 표기에 가장 친숙한지에 관해 설문 시행하여 분석하였다. 설문 분석결과 항해 용어의 경우 비교적 표준어 사용의 비율이 높으나, 기관 용어의 경우 잘못된 일본식 표기를 더 많이 사용하고 있으며, 연령별, 톤수별 분석결과도 일본식 표기를 전반적으로 많이 사용하며, 영어식 표기의 사용빈도는 낮은 것으로 분석되었다. 이를 토대로 소형선박 종사자의 표준어 사용을 위한 단기 및 장기 방안을 제안하였고, 이에는 소형선박 종사자들이 사용하는 용어에 대한 표준어사전의 제작, 표준어 사용에 대한 중요성 홍보, 교육기관을 통한 적극적인 교육, 외국인 선원들을 대상으로 하는 한국어교육에 대한 체계적인 준비 및 이행 등이 포함된다.

핵심용어 : 소형선박, 사용용어, 표준화 방안, 항해용어, 기관용어

Abstract : As of August 2019, there were 3,823 vessels under 30 tons that could be included in the category of small vessels; these account for 42.5% of the 9,001 registered vessels in Korea. The problem is that many small vessel seafarers face many problems such as an board communication disconnection, difficulties in communication in maritime license interviews, or education related to maritime training using a large number of nonstandard terms, which are derived from foreign languages; this is leading to a decline the job skills of small vessel seafarers. Therefore, in this study, we closely analyzed the terminology of small vessel seafarers and proposed a standardization plan. In the terminology analysis, the preliminary terms of the maritime license interview and the high-frequency terms of the small vessel educational textbook were identified and the corresponding nonstandard terms were examined. Based on a survey, an expert meeting was held and incorrect Japanese notation, English notation, and the standard language for key terms were presented to analyze which questionnaire was most familiar. The ratio of the use of standard words is relatively high in the case of nautical terms, however, the wrong Japanese notation is used more for engine terms; the analysis results by age and tonnage also generally use the Japanese notation and the use frequency of English notation was determined to be low. Based on this, short- and long-term plans for the use of standard words by small vessel seafarers were proposed, including the production of a standard language dictionary for terms used by these seafarers, a promotion of the importance of using standard terms, active education through educational institutions, and the systematic preparation and implementation of Korean-language education for foreign sailors.

Key Words : Small vessel, Working terms, Standardization plan, Nautical terms, Engine terms

* First Author : sykang53@seaman.or.kr, 051-620-5802

† Corresponding Author : jkkim@seaman.or.kr, 051-620-5794

1. 서론

우리나라에서 소형선박이 차지하는 비율은 매우 높다. 2019년 8월말을 기준으로 해양수산부에서 집계된 통계연보에 따르면 소형선박의 범주에 포함될 수 있는 30톤 미만의 선박은 3,782척으로 전체 등록선박 8,890척 대비 42.5%를 차지하며, 3,782척 중 어선이 포함되는 기타선이 3,303척으로 87.3%를 차지한다(MOF, 2019). 주목할 점은 소형선박에서 근무하는 종사자들은 주로 일본어에서 유래한 기형적인 형태의 비표준어를 많이 사용하고 있는데, 이는 아직까지 한국 표준어 속에 잔존하는 일본식 표기가 많은 것을 시사한다(Hong, 2006). 문제는 비표준어의 사용은 원활한 의사소통을 방해함으로써 소형선박 종사자들의 직무능력 저하로도 이어질 수 있다는 점이다.

2002년 어선 종사자를 대상으로 갑판부 사용 용어에 관하여 시행된 실태조사에는 어선의 경우 어구·어법에 따라 어업별 일본식 용어가 많이 사용되고 있고, 이는 주로 승선 경력이 많은 나이 많은 선원들에 의하여 남용되고 있으며, 이는 지정교육기관을 졸업한 초급 해기사의 초기 승선시 실무 적응을 어렵게 하고, 사관 자질에 부정적인 영향을 초래함을 지적한 바가 있다(Kim and Kim, 2002).

2010년 어선 종사자를 대상으로 기관부 사용 용어에 관하여 시행된 두 번째 실태 조사에서는 우리말 표준 용어가 제정되어 있음에도 어선에서는 일본식 용어가 많이 사용되고 있으며, 각종 기기의 매뉴얼이나 교재에서 사용되는 용어가 선원들이 선내에서 보통 사용하고 있는 용어와 달라 매뉴얼과 교재의 내용을 이해하는데 많은 어려움을 겪고 있고, 각종 교육에 대하여 일부 교육생들이 부정적 시각을 갖는 원인이 될 뿐 아니라 승선 중에도 원활한 직무 수행을 방해하고 있음을 지적하고 있다(Kim et al., 2010).

2013년 일본식 용어 순화에 관한 연구에서는 환경의 변화와 선원에 대한 국어 교육의 확대로 일본식 용어 사용비율이 낮아졌으나, 선용품 용어 등 특정영역에서 여전히 일본식 용어가 많이 사용되고 있어 이러한 일본식 용어의 오·남용을 최소화할 수 있도록 적극적이고 체계적 연구가 시급하며, 일본식 용어의 사용 근절을 위해 정부의 적극적인 참여 및 학계의 관심을 요구하고 있다(Kim, 2013).

이와 같이 주로 일본어에서 파생된 기형적인 형태의 비표준어는 여전히 어선 및 소형선박에서 많이 사용되고 있고, 이로 인하여 선내 의사소통의 어려움, 효율적인 업무 방해, 해양사고의 위험성 확대 등의 우려를 낳고 있다.

본 연구는 이러한 선행 연구에 더하여 주로 소형선박의 해기사 면접시험 및 해기관련 교육 등의 경험을 바탕으로 비표준어 사용의 실태를 조사하고, 이를 바탕으로 소형선박 종사자들의 사용용어 표준화를 위한 방안을 제안하고자 한다.

2. 소형선박 종사자 현황

2.1 소형선박의 법적 의미와 면허 체계

소형선박의 사전적 의미는 작은 선박이지만 우리나라에서는 소관 법령에 따라 소형선박의 의미를 다르게 정의하고 있다.

선박안전법 제2조제10항에 따르면 같은 법 제27조제1항제2호(해양수산부령으로 정하는 방법에 따른 선박의 길이의 규정)에 따른 측정방법으로 선박의 길이가 12m 미만인 선박을 소형선박으로 정의하고 있고, 선박법 제1조의2제2항에서는 총톤수 20톤 미만인 기선 및 범선, 총톤수 100톤 미만인 부선을 소형선박으로 정의하며, 선박직원법 제2조제5항에서는 총톤수 25톤 미만의 선박을 소형선박으로 정의하고 있다(KMGL, 2019).

이렇듯 관련법에 따라 소형선박의 정의가 다르게 규정되어 있으나, 본 연구에서는 해기교육 및 자격취득과 관련 있는 선박직원법의 정의를 준용하여 총톤수 25톤 미만인 선박을 소형선박으로 적용한다.

선박직원법에 따라 원칙적으로 총톤수 5톤 미만 선박의 경우 해기면허를 필요로 하지 않으며, 총톤수 5톤 이상 25톤 미만 선박에서 근무하기 위해서는 소형선박 종사자 면허를 요구하고 있으나, 현장에서는 5톤 미만의 선박 종사자들에게도 소형 선박의 면허를 권고하고 있는 추세에 있다.

소형선박 면허를 취득할 수 있는 방법은 필기시험에 합격하는 방법, 3일간의 면허취득 교육(소형선박필기과목 면제 교육) 후 필기시험을 면제받고 면접만으로 면허를 취득하는 방법, 2일간의 면허취득 교육을 이수하여 필기시험의 일부 과목을 면제받고 법규과목만 응시하여 면허를 취득하는 방법 등 3가지가 있다.

2.2 소형선박 및 종사자 현황

Fig. 1은 2019년 8월 현재 등록선박의 현황을 나타내는 그래프다.

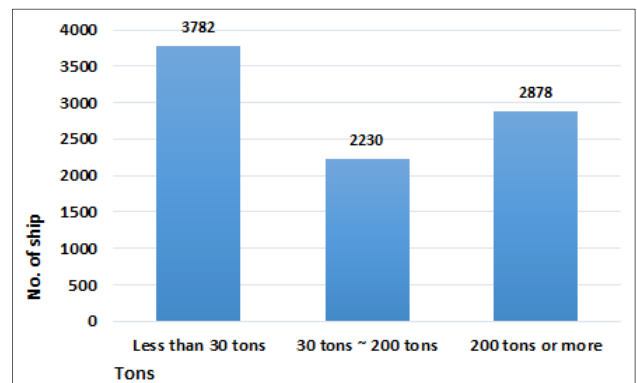


Fig. 1. Number of ship by tonnage.

(Source: <http://www.mof.go.kr> / modified by author)

소형선박 종사자 사용용어 실태 분석 및 표준화 방안

등록된 총 선박척수는 8,890척이고, 소형선박의 범주에 포함되는 30톤 미만의 선박은 3,782척으로 42.5%를 차지하고 있으며, 6급 항해사 면허 소지자가 선장의 직무를 수행할 수 있는 선박인 총톤수 30톤 이상 200톤 미만의 선박은 2,230척으로 25.1%를 차지하고 있다. 소형선박의 범주에 포함되는 총톤수 30톤 미만 선박 3,782척 중 어선이 대부분을 차지하는 기타선이 3,303척으로 87.3%를 차지하고 있다.

유효한 해기면허를 살펴보면, 2018년 12월말 기준으로 Table 1과 같다.

Table 1. Valid seafarer's license

1st class ~ 5th class	6th class	Seafarers on small ships	Total
67,849	15,128	60,677	143,654
47.23 %	10.53 %	40.2 %	

Source: <http://www.mof.go.kr> / modified by author

주로 소형선박에 승선하는 소형선박조종사의 면허 소지자는 전체 유효 해기면허소지자 143,654명 중 60,677명으로 42.2%를 차지하며, 6급 해기사 면허 소지자는 15,128명으로 전체 면허 소지자의 10.5%를 차지하고 있다.

주목할 점은 소형선박에서도 선박의 자동화 및 현대화에 따라 승선인원이 많이 감소되고 있고, 운항 경비 경감을 위하여 외국인 선원들의 비율이 높아져 가고 있다.

Fig. 2는 2019년 6월 말을 기준으로 우리나라 선박에 승선 중인 외국인 승선 현황이다.

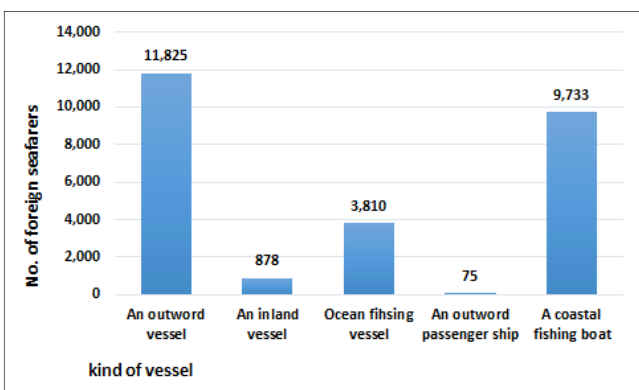


Fig. 2. No. of foreign seafarers.

(Source: <http://www.mof.go.kr> / modified by author)

전체 외국인 승선선원은 26,321명이며, 이 중 주로 소형선박에 해당하는 연근해 어선과 내항선에 승선중인 외국인이

각각 9,733명, 878명이고 이들의 합은 10,611명으로 전체 외국인 선원 대비 40.3%를 차지한다. 외국 선원의 국적을 살펴보면, 인도네시아가 9,084명으로 가장 많고, 그 뒤를 필리핀, 베트남, 미얀마순이다(MOF, 2019).

소형선박 또는 연근해 어선 등의 혼승선에서는 의사소통에 많은 어려움이 따르고 있는 것이 현실이다(Kim and Park, 2012). 소형선박에서는 선박에 대한 전문용어의 체계화 및 외래어 표기법에 대한 표준화 등의 부재로 의사소통에 많은 문제점이 대두되고 있고, 내국인 선원들 사이의 의사소통에서도 변칙적인 외래어 사용 및 선박 전문 용어의 사투리에 대한 이질감이 생기고 있다. 또한 상급자인 내국인 선원들과 하급자인 외국인 선원들 사이의 의사소통에도 많은 문제점이 대두되고 있다.

2.3 소형선박 종사자의 사용용어에 관한 문제점

소형선박 종사자의 사용용어에 관한 문제점은 다음과 같이 요약해 볼 수 있다.

(1) 해기사 면허 시험 진행상의 어려움

소형선박 종사자를 대상으로 하는 면접시험을 진행할 때 상호 의사소통의 결여로 원활한 진행에 애로사항이 있다. 예를 들어, 해기사 면접위원은 시험문제 관련하여 표준용어를 사용하여 질문을 하나 피면접자들은 이를 이해하지 못하는 경우가 종종 있다. 또한 피면접자들이 질문을 이해하고 답변을 할 때 선박에서 사용되는 비표준어를 사용하여 답변을 하면 면접위원이 이를 이해하지 못하는 경우가 있다. 해기사들의 필기 면허시험에서도 주로 저학력자 및 고령자인 소형선박 종사자들은 시험문제의 질문을 이해하지 못하는 경우가 발생하고 있으며, 이는 해기사 시험 종료 후 민원이 증가하는 하나의 원인이 되고 있다.

(2) 해기사 교육 시 애로사항

강의를 진행하는 교수의 설명이나 교재의 내용이 현장에서 소형선박 종사자들이 사용하는 용어와 달라 이해에 어려움을 겪거나 불만을 토로하는 일이 발생하고 있다.

(3) 승선 중 의사소통 문제

나이, 선박의 종류, 구성원 등에 따라서 동일한 지역, 동일한 선종이라도 사용하는 용어가 상이하고, 외국인이 승선하는 선박에서는 기형적으로 변형된 용어에 대한 이해 부족으로 의사소통에 더욱 어려움을 겪고 있다. 또한 외국인 선원들은 비표준어를 표준어로 잘못 이해하고 사용함으로써 우리나라 용어에 대한 잘못된 선입견을 가지는 경우가 많다.

(4) 대국민 인지도 저하

소형선박에서는 비표준어를 사용한다는 국민적 오해를 가지게 하며, 특히 소형선 및 어선선원이 비표준어를 많이 사용함으로써 무식하거나 거칠다는 오해의 소지를 낳고 있다.

3. 소형선박 종사자 사용용어 분석

3.1 설문 구성

소형선박 종사자의 사용용어 표준화 설문지 제작을 위하여 다음의 방법을 활용하여 1차적으로 다빈도 용어를 식별하였다.

- 소형선박종사자 면접문제 분석
- 소형선박종사자 필기문제 분석
- 소형선박종사자 연수원 교재 분석
- 소형선박종사자 대상 다빈어 용어 인터뷰 진행
- 소형선박종사자 관련 교수 및 전문가 자문

1차적으로 식별된 다빈도 용어는 항해, 기관 각각 50개 및 35개였으나, 설문응답 시간 등을 고려하여 내부회의 및 전문가 회의를 거쳐 최종 항해 37개, 기관 20개의 용어를 선정하였고, 이는 항해분야의 시험과목이 3과목으로 기관 1과목보다 많은 점을 고려하였다.

Table 2. Survey details

Term Notation	Familiarity			An unknown term	Other terms used
	Mainly used	Occasional used	Not used		
Japanese					
English					
Korean					

전체 설문 구성은 선박의 종류, 톤수, 선교형태, 기관실 존재여부, 항해구역, 연령 등 설문대상자의 일반사항에 대한 질문과 Table 2와 같이 사전 조사된 항해, 기관 용어의 친숙도를 확인하는 것으로 구성하였다. 친숙도 식별을 위하여 하나의 용어에 대한 일본식 표기, 영어식 표기, 한국식 표기를 제시하여 어느 표기를 가장 많이 사용하는지를 확인할 수 있도록 하였고, 용어를 모르는 경우와 현장에서 더 많이 사용하는 다른 용어가 있을 경우 표기하도록 구성하였다. 예를 들어, 항해 용어 중 갑판장을 의미하는 용어의 일본식 표기인 보승, 영어식 표기인 보슨, 한국식 표기인 갑판장을 제시하여 이에 대하여 설문응답자가 어느 표기를 주로 사용

하는지 또는 사용하지 않는지 등을 조사하였고, 실제 사용하는 다른 용어가 있을 경우 추가로 표기하도록 하였다.

3.2 설문 시행

설문조사대상자는 선박직원법에 따른 총톤수 25톤 미만의 소형선박종사자를 주 대상으로 하였으나, 6급 항해사(6급 기관사 포함)와 소형선박종사자의 수준이 큰 차이가 없다는 가정하에 6급 항해사(6급 기관사 포함)도 일부 설문조사에 포함시켰다. 설문일정은 현장 실태조사, 한국해양수산연수원 및 지역에서 실시된 소형선박종사자 교육시간을 활용하여 진행하였으며, 그 상세는 다음과 같다.

- 통영실태조사 : 6월 7일~8일, 인천실태조사 : 6월 18일~19일, 여수 및 목포 실태조사 : 7월 23일~25일, 완도 실태조사 : 10월 4일~5일 등
- 소형선박종사자 직무교육, 필기 면제교육, 면허갱신교육 등 : 4월 27일, 5월 29일, 6월 26일, 7월 19일, 8월 10일, 8월 24일, 9월 4일, 9월 18일 등

본 설문조사에 응답한 인원은 총 375명이며, 이 중 응답이 과반수 이상 누락된 설문 및 중복응답을 한 설문은 제외하였고, 분석에 활용한 설문은 최종 254부이다.

3.3 설문 분석

(1) 일반 사항 분석

선박 종류는 응답자 중 어선이 219명(86%)으로 절대다수를 차지하였고, 상선이 24명(9%), 두 선종 모두 승선하는 사람은 7명(3%), 기타선종이 4명(2%)이었다. 선박톤수는 5톤 이상 10톤 미만 선박에 승선하고 있는 응답자가 104명(41%)이었고, 5톤 미만이 64명(25%), 20톤 이상이 56명(22%)으로 조사되었다.

선교 형태는 응답자 중 134명(53%)이 밀폐형 선교에 승선중이고, 117명(46%)이 개방형 선교(선교 없음)에 승선하는 것으로 조사되었다. 기관실 형태는 응답자 중 193명(76%)은 기관실(기관방)을 가진 선박에 승선하였고, 61명(24%)은 선외기를 가진 선박에 승선하였다.

항해 구역은 응답자 중 163명(64%)이 연해구역, 89명(35%)이 평수구역을 항해구역으로 하는 선박에 승선하였다. 연령대는 응답자 중 123명(48%)이 50대였으며, 60대 이상이 65명(26%), 40대가 46명(18%)이었고, 20대는 한명도 없었다.

(2) 용어 분석

항해 및 기관 용어 전체에 대한 사용빈도 결과는 Table 3에서 확인할 수 있다.

소형선박 종사자 사용용어 실태 분석 및 표준화 방안

Table 3. Frequency of use of the terms

	Nautical terms		Engine terms	
	Percentage	No. of respondent	Percentage	No. of respondent
Japanese notation	37 %	93	59 %	151
English notation	9 %	24	21 %	53
Korean notation	54 %	137	20 %	50

항해 및 기관 용어 전체에 대한 사용빈도 결과는 Table 3에서 확인할 수 있다. 항해 용어의 경우, 응답자의 54%인 137명이 한국어표기에 가장 친숙하다고 응답하였고, 일본어 표기는 93명(37%)으로 그 다음을 이었다. 기관 용어의 경우 응답자의 59%인 151명이 일본어 표기가 가장 친숙하다고 응답하였고, 영어표기와 한국어표기는 각각 53명(21%), 50명(20%)으로 비슷한 수치를 보였다.

특정 용어에 대한 빈도 분석결과 항해의 경우 일본식 표기인 데리끼, 메꾸라, 고데구리, 한국식 표기인 이물, 갑판장, 선장, 항해 등의 용어가 70% 이상의 사용빈도를 보였고, 영어식 표기는 50% 이상의 사용빈도를 보이는 용어는 없었다.

기관 용어의 경우 주로 일본식 표기인 뿌란자, 메다루, 메가네, 기리카이, 세루모다, 와리뵘 같은 용어가 70% 이상의 사용 빈도를 보였고, 한국식 표기 및 영어식 표기에 대하여는 50% 이상의 사용빈도를 보이는 용어가 없었다.

이를 통해 항해 용어의 경우, 한국어표기의 사용빈도가 비교적 높으나, 기관 용어의 경우 여전히 잘못된 일본식 표기 및 영어식 표기의 사용빈도가 높은 것으로 분석되었다.

Fig. 3에서는 연령에 따른 사용 용어에 대한 특징을 확인할 수 있다.

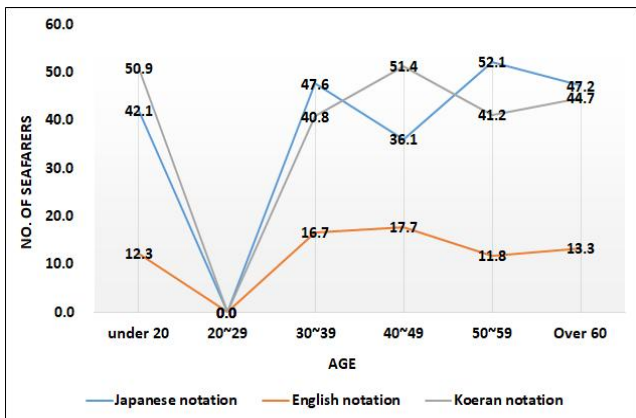


Fig. 3. Familiarity with terms used by age group.

분석결과를 보면 영어식 표기에 대하여는 전 연령대에서 친숙하지 못한 것으로 확인할 수 있고, 40대에서는 비교적 한국식 표기가 가장 익숙하고, 50대 이상에서는 여전히 일본식 표기가 가장 익숙한 것으로 파악된다.

Fig. 4에서는 선박 톤수별 사용 용어의 친숙정도를 확인할 수 있다.

전 톤수별로 영어식 표현에 대하여는 익숙하지 못한 것으로 분석되었고, 5톤에서 15톤 사이 선박에서는 한국식 표현이 가장 익숙하고, 다른 톤수에서는 일본식 표기가 가장 친숙한 것으로 분석되었다.

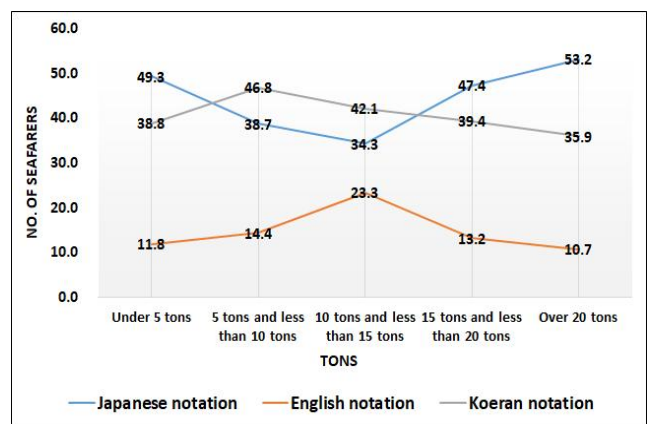


Fig. 4. Familiarity with terms used by tonnage.

(3) 상관관계 분석

상관관계 분석은 SPSS를 활용하여 분석하였고, 0.05 수준(양쪽)에서 유의한 결과는 다음과 같다.

항해 용어의 경우, 선박의 톤수와 사용 용어의 상관관계에 있어 선박의 톤수가 커질수록 페인트, 기적, 타 유지, 데릭 같은 한국식 표기의 사용이 더 높아지고, 아시땅, 데끼, 오목아지, 넷꼬, 기스이, 스타기, 희보, 삐빠, 도루가지, 오사마리, 사시꼬미 같은 일본식 표기의 사용이 높은 것으로 판단할 수 있다.

연령대와 사용 용어의 상관관계를 보면, 만조라는 일본식 표기만 연령대가 높을수록 많이 사용하는 것으로 판단할 수 있다.

기관 용어의 경우, 선박의 톤수와 사용 용어의 상관관계에 있어 사후또, 기리카이, 다가네 같은 일본식 표기는 톤수가 커질수록 많이 사용하는 것으로 판단되며, 연령대와 사용 용어의 상관관계는 나또, 다가네 같은 일본식 표기가 연령대가 높을수록 사용빈도가 높은 것으로 판단된다.

이상의 결과와 같이 상관관계 분석을 통해 연령 및 톤수 대별로 사용 빈도의 관계를 분석하여 일부 용어에 관하여 0.05 수준에서 유의한 결과를 도출할 수 있었다.

3.4 인터뷰 분석

사용용어에 대한 설문조사와 함께 진행된 인터뷰 주요 분석결과는 다음과 같다.

(1) 소형선박 종사자 대부분이 김 양식, 전복 양식, 통발어선, 기선권현망 등 어업에 종사하고 있었고, 상선에 종사자인 소형선박 종사자는 매우 드물었다.

(2) 부부 단위로 승선하는 선박을 제외하고는 선·기관장을 제외한 선원들의 대부분이 동남아시아에서 온 외국인선원으로 구성되어 있다.

(3) 외국인선원들은 자국에서 기본적인 한국문화, 용어에 대하여 교육을 받고 입국하지만, 승선 중 국내선원들이 사용하는 비속어, 욕설, 변형된 형태의 비표준어에 노출됨으로써 자연스럽게 비표준어를 사용하고 있다.

(4) 외국인선원과 혼승하는 선박의 한국선원들은 매우 간단한 영어만 구사할 수 있어 의사소통에 애로사항을 겪는 경우가 많다.

(5) 선박의 크기, 규모 등에 따라서도 사용하는 용어의 차이를 보이고 있다. 부부중심으로 승선하는 소형선박에서는 사용하는 용어의 종류가 많지 않았으며, 아주 기초적인 용어에 대해서만 일본식 표기를 주로 사용하고, 다른 용어에 관하여는 익숙하지 않다.

(6) 연령이 높은 선원들은 일본어 표기 또는 일본어에서 파생된 비표준어를 사용하는 경향이 높았으나, 50대 미만의 비교적 젊은 연령층에서는 한국어 표기에 대하여 익숙하고, 대체적으로 한국어를 많이 사용하고 있다.

(7) 연령에 관계없이 항해용어보다는 기관용어에 대하여 일본식 표기를 사용하는 경향이 높다.

(8) 비속어, 욕설, 변형된 형태의 외국용어 등은 주로 고령의 내국인 해기사로부터 자연스럽게 젊은 한국인 선원 및 외국인 선원으로 전파되고 있다.

4. 표준화 방안

사용용어에 관한 설문, 인터뷰 진행, 소형선박 운영실태 등을 통해 분석된 결과를 바탕으로 소형선박 종사자들의 사용용어에 관한 표준화 방안을 다음과 같이 단기 및 장기방안으로 제안한다.

단기적 방안은 다음과 같다.

(1) 먼저 소형선박에서 주로 사용하는 다빈도 및 중요 용어에 대하여 삽화형태로 된 표준화집의 제작이 필요하다. 실태 조사시 수협 및 어선관련 교육기관을 통해 조사해 본 결과 제대로 된 표준화집은 전무한 실정이다.

(2) 다음으로 표준화 사용에 대한 중요성을 알리는 포스트 제작 및 배포가 병행되어야 한다. 인터뷰를 통해서 파악된 바로는 응답자의 대다수가 표준어사용의 중요성에 관하여 인지하지 못하였고, 그 심각성도 깨닫지 못하고 있다.

(3) 수협 및 한국해양수산연수원 등 어선대상 교육기관에서 교육을 진행할 때 개발된 표준화집을 이용하여 간략하게라도 교육을 시행하고, 표준어 사용의 중요성에 관하여 홍보하는 노력이 필요하다.

장기적으로는 다음과 같이 좀 더 체계적이고 면밀한 노력이 필요하다.

(1) 해양수산부 등 소관부서에서는 소형선박 종사자들이 사용하는 용어에 대한 전수조사를 시행해야 한다. 실태조사를 통해서 파악한 바는 기형적인 형태의 비표준어 사용이 생각보다 심각하다는 것이다. 비용을 투자해서라도 장기적으로 그리고 체계적으로 사용 용어의 실태에 관한 조사가 절실한 것으로 사료된다.

(2) 사용 용어에 대한 전수조사가 완료되면 전문가 회의 등을 거쳐서 실제 사용하는 용어와 표준어를 연계하는 작업을 거쳐야 하고, 이를 바탕으로 소형선박 종사자용 표준어 사전이 제작되어야 한다. 표준어사전 제작시 반드시 글자크기를 크게 하여 가독성을 높이고, 그림을 삽입하는 등 고령 및 학력이 낮은 종사자들을 고려하는 노력이 필요하다.

(3) 외국인 선원의 증가에 대비하여 이들을 대상으로 하는 체계적인 한국어 교육도 절실한 시점이다. 현재는 외국인을 고용하는 선주가 해외에 지사를 설치하여 기본적인 교육을 이행하는 형태가 일반적이나, 교육기간도 짧은 뿐만 아니라 체계적인 한국어 교육은 전무한 실정이다. 전술한 바와 같이 고용된 외국인 선원들은 기존 내국인 선원들이 사용하는 속어, 욕설, 변형된 형태의 외국어 등 비표준어에 자연스럽게 노출됨으로써 이를 표준어로 생각하고 사용하고 있다.

(4) 비표준어 사용에 관한 교육기관의 각성이 필요하다. 소형선박 종사자를 대상으로 하는 해기교육 및 면접시험 등

을 통해서 비표준어 사용에 대한 심각성을 인지하고 있음에도 이에 대한 적극적인 노력이 부족하다고 판단된다. 교육기관에서 소형선박 종사자를 대상으로 하는 표준어사전 개발 및 표준어 사용을 유도하는 등의 노력이 선행되어야 할 것이다.

5. 결 론

소형선박 종사자의 사용 용어 표준화 방안 제안을 위하여 설문과 인터뷰를 진행하여 실태분석을 하였다. 이를 위하여 해기시험문제, 관련 교재 등을 분석하여 다빈도 용어를 식별하였고, 전문가 회의를 거쳐 설문내용을 확정하였다.

분석결과를 통해 소형선박 종사자들이 상선보다는 주로 어로행위에 종사한다는 점, 항해 용어보다는 기관 용어에서 일본어로부터 파생된 기형적 형태의 비표준어가 많이 사용되고 있다는 점, 영어식 표기는 비교적 사용빈도가 낮다는 점, 연령별로는 고령의 연령대에서는 여전히 비표준어의 사용빈도가 매우 높고, 50대 미만의 비교적 젊은 층에서는 한국어 사용빈도가 점진적으로 높아지고 있다는 점 등을 식별할 수 있었다. 더불어 외국인 선원의 고용비용이 늘어나면서 이들이 체계적인 한국어 교육 없이 승선하여 비표준어에 노출됨으로써 비표준어를 사용하는 빈도가 높아지고 있다는 점은 큰 문제점으로 파악되었다.

이를 토대로 단기 및 장기 방안을 제시하였고, 이에 는 소형선박 종사자들이 사용하는 용어에 대한 표준어집 및 표준어사전의 제작, 표준어 사용에 대한 중요성 홍보, 교육기관을 통한 적극적인 교육, 외국인 선원들을 대상으로 하는 한국어교육에 대한 체계적인 준비 및 이행 등이 포함된다.

아쉬운 점은 설문 진행이나 인터뷰 시 소형선박 종사자들을 만나는 것이 매우 어려웠고, 설문에 대한 이해도가 낮아 시간이 많이 소요되었다는 점, 특히 교육시간을 활용하여 단체로 진행된 설문은 시간의 한계로 인하여 결과에 대한 신뢰도가 다소 낮다는 점, 더불어 설문에 사용된 용어가 한정되어 있다는 점과 전수조사가 아니라는 점은 본 연구의 한계로 생각된다. 이 때문에 처음 의도했던 바와는 달리 설문결과 분석을 통해 의미 있는 정량적 통계결과를 유도하는 부분에서는 한계가 있었다.

하지만 본 연구를 토대로 소형선박 종사자 사용용어에 대한 전수조사, 표준어사전 제작, 표준어 사용에 대한 홍보 및 체계적인 교육, 또 이에 대한 관심과 연구가 지속된다면 소형선박 종사자의 표준어 사용이 많이 개선될 것으로 사료된다.

References

- [1] Hong, M. P.(2006), Sociolinguistic Study of Japanese Used in Korean, *Japanese Cultural Studies* 17, 2006.1, pp. 285-299.
- [2] Kim, Y. U.(2013), Investigation for Purification of Japanese Style Terminology Used in the Korean Fishing Vessels, *Journal of Fisheries and Marine Sciences Education*, Vol. 25, No. 4, pp. 836-847.
- [3] Kim, Y. U. and M. K. Park(2012), A Study on Devices of Reducing Foreign Fishermen's Rate of Deserting from Coastal and Offshore Fishing Vessels in Korea, *Journal of Fisheries and Marine Sciences Education*, Vol. 24, No. 2, pp. 263-271.
- [4] Kim, Y. U. and Y. B. Kim(2002). Investigation and Research(- Deck Section) for Japanese Stylish Terms Used in the Korean Fishing Vessels, *Journal of Fisheries and Marine Sciences Education*, Vol. 14, No. 1, pp. 79-93.
- [5] Kim, Y. U., Y. B. Kim, and J. H. Kim(2010), Investigation and Research (-Engineering Section) for Japanese Stylish Terms Used in the Korean Fishing Vessels, *Journal of Fisheries and Marine Sciences Education*, Vol. 22, No. 1, pp. 1-10.
- [6] KMGL(2019), *Ship Safety Act*, Article 2.
- [7] MOF(2019), <http://www.mof.go.kr/>.

Received : 2019. 10. 10.

Revised : 2019. 11. 11.

Accepted : 2019. 12. 27.