

船舶電報 文案의 實務的 考察

柳 大 根

A Practical Study on Maritime Message Format

Dae Keun, Ryu

目 次	
I. 序 論	IV. 情報의 再生度
II. 電報文案의 簡略化	V. 結 論
III. 船舶電報文案의 作成例	

Abstract

The maritime radio messages originated from and to the ships have been increasing gradually, and the capacity of the present maritime communication systems faces nearly upto the ceiling.

This paper states the primary suggestions between coast stations and ships. That way is the shortening the length of the messages within the ranges not to influence the peculiar meanings. The Korean message formats have been dealt in this study.

I. 序 論

海上의 船舶으로부터 陸上 또는 他船舶과 情報, 意思를 傳達, 交換하는 方法에는 빛, 旗旒, 音響等의 手段도 들 수 있으나, 이러한 手段을 利用한 通信方法은 그 特性이 갖는 制約에 因해 電氣的 手段을 利用한 通信方法이 가장 利用度가 높으며, 그中 中短波通信이 海上通信의 主宗을 이루고 있다.

우리나라의 境遇는 短波無線電信이 全船舶 通信量의 約 64%를 占有하고 있다.¹⁾

그런데, 海上無線通信方式은 陸上의 有線, 固定無線通信方式에 比하여 다음과 같은 不利한 點이 있다.

1. 混 雜

世界 全海上에 散在되어 있는 船舶들이 限定된 周波數帶에서 限定된 時間內에 陸上 또는 他 船舶과 同時에 交信을 하고자 하는 境遇가 必然的으로 생겨 混雜이 恒常不可避하게 된다.

全世界 船舶隻數의 增加趨勢를 보면, 1968年 以來 1975년까지 100噸 以上の 鋼船이 年平均 2,325隻의 增加를 보이고 있고 1965年 7月 1日字로 總 63,724隻 이다.¹⁾ 이러한 船舶隻數 增加에 따른 船舶通信量의 增加趨勢로 보아 1980年 以前에 混雜 및 飽和狀態가 深刻하게 될것이다.²⁾ 表 I 에서도 無線電信의 境遇는 現在의 能力으로는 거의 飽和狀態에 達한것을 알수있다.

表 I 短波通信의 年間增加率(%)의 例²⁾

國 名 (海岸局)	無 線 電 信				無 線 電 話			
	'69	'70	'71	'71	'69	'70	'71	'72
美 國 WOM	※	※	※	※	22.8	33.3	27.5	41.6
	※	※	※	※	-1.6	14.8	31.8	29.7
蘇 聯	8.9	20.7	38.7	43.5	-0.9	7.8	24.7	25.6
日 本	1.1	1.1	1.2	1.2	8.5	17.1	31.6	58.6
英 國	8.0	5.1	10.9	9.1	※	8.8	24.7	28.1
프 랑 스	0.35	3.90	2.60	1.08	24.7	1.1	57.4	29.3
그 리 스	2.0	17.8	15.9	9.0	19.8	32.8	15.4	32.5

※-不明

註) 本表는 1968年을 基準으로한 百分率임.

2. 遲 延

5,6時間 乃至 12時間까지 遲延되는 事例가 頻繁한 것으로 報告되어 있는바³⁾ 이는 다음과 같은 原因에 依한 것으로 分析된다.

가. 長文電報의 傳送

날로 複雜해지는 海運市場의 趨勢에 따라 船舶과 陸上和 意思疏通 增加量이 많아지므로 通信文의 長文化가 不可避하게 되었고

나. 電離層 傳播의 限界

短波電離層傳播의 限界性은 增加되는 通信量을 圓滑히 疏通시키지 못하는 要因이 되고있으며

다. 1人當直의 人的 限界

8時間의 當直時間은 最適傳送條件과 恒常 一致되지 않는 境遇가 많이 있으며

라. 地理的 通達距離

電離層의 攪亂, 混信 및 페이딩, 混雜은 遠距離通信을 頻繁히 不通狀態로 만든다.

이렇게 制約點이 많은 海上無線通信 疏通을 圓滑히 하게 하기 爲한 積極的인 方案은 國際海
事衛星制度運用으로, 多重通信方式에 依한 DX SSB 無線電話, RTTY, FACSIMILE의 實用化 및
普及을 들수 있으며 ITU 및 IMCO에서 이를 推進中에 있다.

이러한 새로운 通信시스템 下에서도 通信文案이 恒常 明確하고도 簡潔하게 作成되어야 함은
基本要素로 되어있는바, 混雜과 遲延이 深刻하게 된 現在의 狀況下에서는 通信文案이 簡潔하여
야 함은 再論의 餘地도 없는 것이다.

우리나라의 境遇, 短波海岸局에서 1日取扱하는 電報의 約 97%가 國文電報임에 비추어³⁾ 本稿
에서는 國文電報文案을 實務的인 觀點에서 考察, 分析하여 通信疏通의 圓滑과, 附隨的으로 料
金節減을 기하는 方案을 提示하고자 한 것이다.

Ⅱ. 電報文案의 簡略化

電報文案을 簡略하게 하기 爲하여는 略語와 略號가 効率的으로 活用되어야 한다.

1. 略 語

平文의 긴 文章이나 單語 또는 語句中에서 主要部分만을 拔萃結合하여 簡略하게 함으로서 通
信文의 길이를 短縮하는 略語는, 慣用的으로 使用되는 略語와 交信하는 當事者間 約束下에 使
用되는 略語로 分類된다.

가. 慣用略語의 利用

(1) 出入港關係

(가) 到 着

내항각—내착 외항착—외착

(나) 假 泊

검역차가박—검역박 농무로가박—농무박
수리차가박—수리박 황천으로가박—황천박

(다) 待 機

검역대기중—검대기 입항대기중—입대기
착부대기중—착대기 출항대기중—출대기
도선사대기중—도대기 하역대기중—하대기

(라) 出港豫定

수리완료후출항예정—수리완출예
천기회복후출항예정—천복출예
하역완료후출항예정—하완출예

(마) 日時(船舶이 當時位置하고 있는 海域/港口의 地方時)

12일 1230시—12123

(2) 手配 및 指示要請關係

교대수배망—교망 구입수배망—구망
도선사수배망—도수망 보급수배망—보망

(4)

1977年 3月 韓國海洋大學 論文集 第12輯

수리수배망	—수리망	예선수배망	—예수망
지불수배망	—불망	과건망	—과망
하선수배망	—하망		
묘지지시망	—묘시망	승진발령망	—승발망
양지지시망	—양시망	차항지서망	—차시망

(3) 油類, 물 關係

F/O—엿	D/O—디	L/O—엘	시린다유—시
관수—관	청수—청		

(4) 單位 및 數字

(가) 單位는 統一하여 使用하고 電文에는 省略한다.

F/O, D/O, 청수, 관수, 탄…………톤

L/O 시린다유…………리터

페인트…………킬로그램

(나) 數 字

2,000—2천

2,500—25백

(5) 其 他

양하완료—양완

적하완료—적완

도선사수배합—도수완

보급합—보

잔량—잔

외하수당—외당

내항자격—내자

외항자격—외자

황천으로난항중—황천난항

나. 다음에 分類되는 略語는 各社, 各企業體의 性格에 따라 多小 다르게 制定되어 使用될 餘地가 있으나 여기서는 頻도가 높은 字語를 들어 略語化의 方法을 記述하였다.

(1) 會社各部署, 所屬船

부서명 : 부산지점영업부업무과—부업

소속선 : 통일호—통일

(2)

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
에	비	시	디	이	엿	지	엿	아	제	캐	엘
M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X
엠	엔	오	피	큐	알	엿	티	유	뷔	답	엑
Y	Z										
와	젤										

(3) 速 力

Knots: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17

1 2 3 4 5 6 7 8 9 공 일 이 삼 사 오 육 칠

18 19 20 21 22 23

팔 구 십 한 둘 셋 (1 knot 未滿은 4捨5入한다)

(4) 地 名

(가) 韓國의 著名한 地名은 처음 2字로한다.

부산—부산 인천—인천
가덕도—가덕 팔미도—팔미

(나) 外國의 著名한 地名은 처음 2音節로 하는 것을 原則으로 하나 混同의 憂慮가 있는것은 適當한 2音節을 고른다.

Boston —보스	Columbia River—코강	
Kaohsiung—코슁	Los Angeles—로스	
Mississippi River—미강	New Orleans—뉴올	
Port Angeles—포엔	Port Klang—크랑	Port Land—포트
Pulo Sambo—풀삼	San Fransisco—상항	
Takamatsu—타카	Takasago—타사	Takashima—타마
Vancouver B. C.—반쿠	Vancouver Washington—반워	
Yokohama—요코	Yokosuka—요스	

2. 略 號

平文의 긴 文章이나 單語 또는 語句를 다른 簡略한 文字, 數字나 語句로 代置하여 相互間 識別토록 하는 略號는, 主管廳이 制定한 儀札電報用 略號, 事務報用 略號 및 電略號(電略)를 들 수 있으나 制限된 意思 表示와 制限된 用途에만 使用되므로, 本稿에서 이의 考察은 省略한다.

3. 其 他

通信文의 簡略化를 爲하여 電文 本文 末尾에 署名을 省略하고, 句讀點의 濫用을 避한다.

Ⅱ. 船舶電報文案의 作成例

1. 船舶運航關係

가. 出 港

- ① 12일1230시고베출13일1340시요코하마의향착예 (27字)
12123고베출13134요코하마의향착예 (18字)

나. 到 着

- ② 14일1420시미씨 씨피강서쪽입구도착예 (20)
14142미강서쪽입구착 (11)

다. 日日正午位置報告

- ③ 15일 정오북(남)1234동(서)17820속력14회전180에프오920더오62 (35)
15정 12347800사180엘920더62 (22)

라. 月末航次報告

- ④ 123차항12일 1230시 완료잔유량에프오500더오50 (27)
123차12123완료잔열5백더50 (70)

마. 假 泊

- ⑤ 요꼬하마외항에서검역차가박 (13)
요꼬의검역박 (6)
⑥ 농무로완도에서가박 (7)
완도농무박 (6)
⑦ 기관수리차호노루루에서가박수리 완료후출항예 (21)
호노기관수리박수리완료출예 (12)
⑧ 황천으로마산외항에서가박천기회복후출항예 (20)
마산외항천박천복출예 (10)

바. 待 機

- ⑨ 산프란시스코외항에서검역대기중 (15)
상항외검대기 (6)
⑩ 동경외항에서하역대기중하역완료후출예 (18)
동경외하대기완료출예 (9)

2. 手配 및 指示要請關係

- ⑪ 1항사이○○부산에서교대수배망 (15)
1항이부산교망 (7)
⑫ 백색페인트50킬로치바에서구입수배망 (18)
백페인트50치바구망 (10)
⑬ 잔량에프오320더오45청수250 (17)
잔열320더45청250 (12)
⑭ 에프오500청수800로스엔젤스에서보급수배망 (23)
열5백청8백로스보망 (10)
⑮ 의화수당1500볼포트랜드에서지불수배망 (20)
외당15백포트불망 (9)
⑯ 2호발전기호노루루에서수리수배망 (16)
2호발전기호노수리망 (10)
⑰ 요코스카에서예선및도선사수배망 (15)
요스에선도수망 (7)

- ⑩ 후임조리수동경으로파견망 (12)
후임조리수동경파망 (9)
- ⑪ 2항사박○○년가조치코3항사정○○승진발령망 (27)
2항박년가3항정승발망 (11)

3. 其 他

- ⑫ 전건수고사함도선사수배함 (12)
전건수고사함도수완 (9)
- ⑬ 난항수고사함대리점전략(비에이알에스에취아이피) (24)
난항수고사함대리점전략(비에알엣엣아피) (20)

Ⅳ. 情報의 再生度

本學 3學年 學生中 10名을 對象으로하여 Ⅱ章의 慣用略語와 制定略語를 먼저 說明한 後, Ⅲ章의 簡略化 文例 21種을 주어 平文으로 再生시키도록 하였던바 結果는 表Ⅱ와 같았다.

表Ⅱ 情報의 再生度

文例	1	2	3	4	5	6~10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
學生																	
가			經度 RPM		地名		慣略			地名 慣略	慣略					慣略	
나			經度				助詞										
다							職責名							職責名	職責名		
라			經緯度							地名							
마			經緯度														
바			經度	慣略													
사			經緯度														
아			經度														
자			經度														
차			經度														

註 1) 慣略—慣用略語

2) 空欄은 完全再生, 表示된것은 再生不能 또는 歪曲이 있었던 部分

V. 結 論

1. 本稿에서는 船舶無線通信의 混雜과 飽和狀態를 打開하기 爲한 1次的인 方法으로, 船舶 運航等에 關한 典型的인 國文電報 文案을 들어 文意가 變하지 않는 範圍內에서 通信文을 簡潔히 하는 方法을 論述하였다. 그 結果로 國文電報 길이를 平均 約 0.57 倍로 줄일수 있었다.

表Ⅲ 平文의 簡略化比

	平 文 (字)	簡 略 化(字)	比 率 (倍)
運 航 關 係	205	116	0.57
手配, 指示要請, 其他	199	114	0.57
總 計	404	230	0.57

(1) Ⅲ章의 國文電報 作成例에서

勿論 이結果는 通信文의 內容, 類型에 따라 그대로 適用될수 있는 正確한 統計資料는 될수 없을 것이나, 疏通의 圓滑化, 經費節減을 爲하여 이와 같은 簡略化가 必然인 것임을 再確認할 수 있었다.

2. 表Ⅱ에서 情報의 再生度를 考察해보면,

가. 經度의 再生에 百單位 漏落이 9件(9名), 緯度 混同이 3件(3名), RPM 解讀不能이 1件(1名)인바, 이는 學生들이 入出港報告 電文패턴에 익숙지 못한 結果로 보여진다.

나. 慣用略語의 解讀不能이 8件(4名), 이中 職責名 解讀不能이 3件(1名)인바,亦是 前項과 같이 學生들의 未熟으로 보여진다.

다. 地名의 解讀不能이 3件(3名)인바, 이는 制定略語一覽表에 依하여 再生하면 一線實務에서는 錯誤가 없을것으로 보여진다.

라. 助詞의 再生에 1件(1名)의 變形이 있어 文意에 若干의 差異를 보여 주었다. 電文에서 助詞의 省略은 解讀者에 따라 判讀이 多少 달라지는 結果를 豫想할 수 있다.

이상의 結果를 보건데 本稿에서 다룬 簡略化의 文例는 大體로 滿足 할만한 것이었으나, 通信文의 短縮에 단 主眼點을 두면 疏通過程에서의 誤送 및 受信者의 錯誤에 依한 誤判讀 可能性의 幅이 커질 것임을 알수 있었다. 情報의 再生에 歪曲의 可能性이 充分히 排除되기 爲하여는 簡略化 過程에서 冗長性(Redundancy)이 多분히 考慮되지 않으면 안되겠다.

參 考 文 獻

- 1) 韓國海事問題研究所, 海洋韓國 7月號 서울1976.
- 2) Report of IMCO, panel of experts on Maritime Satellites, 1973.
- 3) 海洋韓國, 11月號 1976.
- 4) General Secretariate of the ITU, Manual For Use by the maritime Mobile Service, Geneva 1968.
- 5) 전파관리법 및 동시행령
- 6) 체신부, 국보약호부, 1972.
- 7) 大韓法規集刊行會, 電氣通信關係法令集, 世文社, 1975.
- 8) 大韓海運公社, 通信業務便覽, 서울, 1975.
- 9) 코리아라인株式會社, 通信業務便覽
- 11) 韓國海洋大學海事圖書出版部, 航海科要諦下卷
- 11) ITT World Communications Inc., Marine Rate and Informations 1966.
- 12) R. Ohkubo, Overseas Telegrams and Telex Messages, 東京, 同文館, 1968.