

乘船生活訓練過程의 發展課題 (I)

이 상 집 김 희 철 양 시 권
최 종 수 신 한 원 김 시 화

Development of Regimental Program for Maritime Students in Korea Maritime University

*Lee Sang-jib, Kim Hi-cheol, Young Si-kwon
Choi Jong-soo, Shin Han-won, Kim Si-hwa*

〈目 次〉

- 序 論
- 第 1 章 大學의 理念과 韓國海洋大學의 設立理念
 - 1. 序 說
 - 2. 大學理念의 概觀
 - 3. 大學理念에 따른 大學의 類型
 - 4. 韓國海洋大學의 設立精神과 沿革
 - 5. 韓國海洋大學 乘船學科의 教育目的
 - 6. 要 約
- 第 2 章 乘船生活訓練의 重要性和 그 目標
 - 1. 序 說
 - 2. 乘船學科教育의 特性
 - 3. 職場으로서의 船舶特性과 乘船生活訓練과의 關係
 - 4. 바람직한 海技士의 像과 韓國海技士의 資質
 - 5. 乘船生活訓練의 必然性
 - 6. 要 約
- 第 3 章 乘船生活訓練過程의 問題點과 그 對策
 - 1. 序 說
 - 2. 韓國大學生의 指導와 問題點
 - 3. 乘船學科 學生의 要望과 教育體制에 대한 認識
 - 4. 乘船生活訓練에 關한 理論
 - 5. 乘船生活訓練의 實踐方案
 - 6. 要 約
- 結論 및 提言
- 參考文獻

序 論

대학의 발전과 국가의 번영은 서로 깊은 관계를 맺어 왔듯이 韓國海洋大學과 韓國海運과의 관계에 있어서도 그것은 예외가 아니었다. 2차 대전 직후 극심한 사회적인 혼란과 海運不在의 상황에서 설립되었던 한국해양대학은 오늘날 약 700만톤 규모의 國籍船隊를 관리하고 45,000여명의 船員이 해외로 진출하는 原動力이 되어 세계속의 지도적 海運系 대학으로 그 위치가 굳어졌다고 하겠다. 지금까지 배출된 약 4,500여명의 졸업생은 상선현장관리 기술인으로 출발하여 다양한 해운직 전문인력으로 또는 해운경영인으로 활약하고 있다.

그러나 그간 대학의 量的인 膨脹에 質的인 발전이 체 따라가지 못하고 있는 실정이다. 돌이켜 보면 그간 교육시설 확충, 교수자질 향상, 學生數增員 및 教科課程 改編 등에 不斷히 힘써 왔으나 학생들의 퍼스넬리티 지도에¹⁾ 관하여는 많은 노력을 傾注하지 못한채 전통적인 훈련방식을 거의 답습해 왔었다. 그것은 주로 다음과 같이 학생지도문제를 심각하게 받아 들이지 못해왔기 때문이라고 생각된다.

- (1) 성숙한 대학생에게 생활지도는 교육적인 가치가 있는가, 所定의 규칙을 준수하는 훈련을 거듭하는 동안 필요한 퍼스넬리티는 함양될 것이 아닌가 하는 전통적인 思考가 팽배되어 있었다.
- (2) 학생들이 안고 있는 문제는 가정적, 사회적, 정치적 문제가 복합적으로 작용하는 경

1) 퍼스넬리티 (personality)와 海技士 職業퍼스넬리티 : personality는 성격, 인격, 인성, 인품 등으로 번역되고 있어 이 論文에서는 퍼스넬리티라고 하기로 한다. 그 정의는 역사적으로 관용되고 있는 의미로 정의한 경우, 순심리학적인 체계를 도입하여 정의한 경우, 생물적 사회적인 측면에서 정의한 경우 생물적 물리적인 측면에서 정의한 경우 등에 따라 다르다. 그중 Young, K. (1952)는 역할과 지위를 중심적인 것으로 보고 “人格은 個人的 역할과 지위에 따라 쌓여져 있는 관념·태도·특성·가치 및 습관(반응)이 다양하게 조직되어 있는 일체”라고 하였다(심리학 사전, 평범사, 1957, 324면, 일서). 한편, 한 社會의 多數의 成員이 공통적으로 가진 것으로 잘 변하지 않는 personality를 core personality라고 하고, 가변적인 것을 peripheral personality라고 하며 이중 특히 社會構成員이 차지하는 신분에 따라 理想的인 것으로 要求되는 것을 신분적인 퍼스넬리티라고 하였다(고영복, 현대사회 심리학, 법문사, 1983, 62면). 또한 Dubin, R. (1976)은 work personality라는 표현을 사용하였다. 즉, “In work adjustment theory, abilities and needs are viewed as constituting the work personality, which is ultimately related to, and implemented in, the work environment. ... prior to occupational entry, a long period of individuation of work personality takes place during which abilities and needs develop from relatively forms to highly complex traits.” (Handbook of work, organization and society, University of California, 1976, p.141) 이러한 점을 감안하여 이 論文에서는 商船士官에게 理想的으로 要求되는 사람됨됨의 總體的 體系를 商船士官 職業퍼스넬리티 또는 직업퍼스넬리티라고 하기로 한다.

우가 많으므로 專攻分野의 教授로서는 지도능력에 한계가 있지 않는가 하는 소극적인 생각이 앞서 있었다.

- (3) 학생지도 문제는 경험과 상식에 미루어 既成世代의 價値觀을 불어 넣는 것이 학생 지도의 주요임무인 것으로 인식되어 왔다.
- (4) ROTC (武官候補生)이라는 身分的 制約으로 학생의 意思가 활발하게 표현되지 않고 문제점이 은폐되어 오기도 하였다.
- (5) 해운의 기술적, 구조적, 환경적인 변화를 受容하는 정규교과과정 개발에 급급한 나머지 승선생활훈련 방안의 개발에 힘을 겨름이 없었다.

그간 교수가 승선생활훈련관에서²⁾ 윤번제로 학생들과 칩식을 같이 하며 行動指導를 해오고 있으며, 현역장교가 직접 지도를 담당하는 제도를 도입·실시한 바 있으나 효과는 기대에 미치지 못하고 있다. 그 결과 많은 학생은 학교 교육체제에 대하여 不定的 懷疑의인 생각을 갖게 되었고 졸업생이 無氣力하고 소극적이라는 輿論이 沸騰하기 시작했다.

대학 자체내의 일부의 교수는 이와 같은 문제의 심각성을 인식하고 다음과 같은 연구를 계속하여 왔다.

- 즉, 이영택, 한국해양대학생의 문제경향에 대한 조사 연구 (I), 1975, 학생지도연구.
- 조원호, 대학 환경에 대한 대학생의 지각 특성에 관한 연구, 1975, 학생지도연구.
- 이영택, 한국해양대학생의 문제 경향에 대한 조사 연구 (II), 1977, 학생지도연구.
- 조원호, 대학 환경에 대한 신입생의 기대 수준에 관한 연구, 1977, 학생지도연구.
- 이영택, 학원지향적 대학 생활을 위한 유인에 관한 예비적 연구, 1977, 학생지도연구.
- 하주식, 양시권, 이영택, 한국해양대학생의 면학분위기 개선에 관한 연구, 1980.
- 손태현, 한국선원의 직업의식에 관한 고찰, 1984, 해운연구소.
- 정세모, 전효중, 노창주, 이상집, 한국해기사의 교육 개발에 관한 연구, 1984, 해운연구소.
- 이영택, 집단내 소외자의 특징에 관한 연구, 1984, 한국해양대학 논문집.
- 이영택, 양시권, 최보열, 황을문, 성취동기 육성이 자아개념에 미치는 영향, 1985, 한국해양대학 논문집.
- 양시권, 학생생활지도 분과위원회 연구 보고, 1984.
- 윤점동, 해기사 교육의 문제점 및 개선 방안, 1986. 2. 해양한국.

2) 승선학과 教育課程은 知識·技述教育을 위한 正規教科 課程과 人格指導를 위한 非正規教科課程이 있을뿐만 아니라 職業퍼스넬리티 함양을 위한 승선생활훈련과정(Regimental Course)를 두고 있다(제3장). 이 훈련과정에서는 기속사를 중심으로 한 공동생활을 통하여 學生의 行動을 指導하는 것이 主要內容이 된다. 따라서 기속사는 일반적인 경우와 달리 教育施設로서 活用되고 있다. 그러므로 승선학과의 기속사를 승선생활 훈련관이라 한다.

이영택, 최중수, 규율적인 단체 생활에 있어서의 자조 협동성 신장에 관한 연구, 1985
새마을 운동 학술논문집, 10집 4권

이상집, 승선학과 교육의 특성과 과제, 1986, 대학교육 20호

하해동, 한국해양대학 학생의 기숙사 생활 실태에 관한 조사분석 (1), 1986, 한국
해양대학 논문집.

하해동, 신한원, 집단생활에서의 적응상태와 정신건강과의 관계, 1986, 한국항해학
회지, 10권 2호

이들 연구는 교육발전을 위한 문제점을 지적하고 그 방안을 제시함에 있어서 각각 독특
한 특성이 있었다. 그러나 주로 학생의 내면적인 문제에 근거하여 그 치유적인 방안을 제
시하는 데는 충분하였으나 학생과 교수, 학생과 교육제도, 학생과 사회적인 변천 등을 통합
적으로 관찰하고 심층적으로 분석하여 문제의 예방에 접근하고 있는 면을 발견하기는 쉽지
않았다.

이에 이 연구는 乘船學科 학생에게

- (1) 전통과 특성이 있는 한국해양대학의 학생이라는 矜持와 自負心을 심어 줄 수 있고
- (2) 商船의 현장관리 기술인으로 출발하여 해운계에 投身하는 것이 평생을 두고 해볼만
한 가치가 있다는 신념을 갖게 할 수 있고
- (3) 각 학생이 지닌 理想과 꿈의 實現을 위한 알찬 준비과정을 제공할 수 있는 대학으
로 발전시킬려는 동기에서 시작되었다.

이를 위해서는 교수, 학생, 행정요원과 같은 人的인 要素, 내·외부의 교육시설·실험장비
와 같은 物理的인 要素 및 교과서 교육법, 교육평가 방법과 같은 教育工學的인 要素 등을
통합적으로 분석 검토하여 正規教科課程의 충실화를 기하여야 할 것이다. 그러나 이것만으
로는 教育目標를 달성할 수 없다. 海技士는 지식 기술뿐만 아니라 불편하고 위험한 선박
작업환경에 적응하고, 막중한 책무를 수행할 수 있는 직업 퍼스널리티를 갖추어야 하므로
정규교과과정 이외에 승선생활훈련 과정이 필요하다. 이 과정에는 개인의 行動規制가 요
구되므로 피교육자는 이 훈련을 부정적으로 받아들이기 쉽다. 특히 최근의 피교육자는 급
속한 經濟成長에 비하여 社會的 意識發達이 체 따르지 못한 와중에 성장하여 무사안일을
추구하는 경향이 농후하므로 이 훈련효과는 기대에 미치지 못하고 있다.

그러므로 이 연구에서는 우선 학내의 승선생활관을 중심으로한 생활 훈련 과정에서

- 해기사 퍼스널티를 함양하기 위한 乘船生活 訓練課程을 否定的으로 받아 들이게 하
는 원인은 무엇이며 그 구체적인 해결책은 무엇인가를 규명하기로 하였다.

제 1 장에서는 대학 이념과 한국해양대학의 설립이념, 전통등을 중심으로 학생들에게 현재의 대학의 위치와 沿革을 명확하게 함으로써 스스로 이 대학의 학생이라는 점에 矜持意識을 갖도록 誘導하였고,

제 2 장에서는 해기사에게 적합한 퍼스낼리티 교육에 관한 이론과 그 필요성을 규명함으로써 승선생활 훈련의 본질에 대한 이해를 촉구하였고,

제 3 장에서는 승선생활 훈련 과정에서 나타나는 문제점을 분석하고 그 개선 방안을 제시하였다.

연구 방법으로는 先行된 類似한 연구 결과를 集約活用하는 문헌적 방법과 해운 관련 人事와의 면담 내용, 외국 상선대학의 사례 분석, 교수·학생과의 집단 토론과 개별 면담 및 설문조사 등의 결과와 대학 행정의 立案資料, 학생문제에 대한 대학인들의 견해등을 참고하여 종합적으로 접근하였다.

그리고 여기에 제시된 내용의 대부분은 많은 교수와 토론을 거쳐 왔고 또 교수연수회에서 발표된 것이다.

第 1 章 大學의 理念과 韓國海洋大學의 設立 理念

1. 서 설

乘船學科는 대학다운 대학과는 거리가 먼 것이 아닌가 하는 반문을 흔히 한다. 학생들이 짝 짜여진 일과계획에 따라 활동하여야 하며, 制服着用下에 嚴格한 規律遵守가 요구되어 긴장감이 高潮된 학내에서 생활하고 商船士官, 무관 후보생이라는 말을 흔히 쓰고 있어 이러한 질문이 나올 수가 있다.

또한 승선학과는 흔히들 말하는 바와 같이 船舶運航技術人 養成에만 그 목적을 두어 왔던 대학인가? 졸업직후에는 거의 全員이 선박 현장에 진출하나 追後에는, 技術과 海上 經歷을 바탕으로 다양한 분야에서 활약하고 있어 이러한 의문이 제기될 수 있다. 승선생활 문제를 다루기에 앞서 이러한 의문점이 먼저 풀려야 하겠기에 이 장에서는 ① 대학의 理念과 葛藤, ② 대학의 類型, ③ 승선학과의 沿革과 개설이념 및 교육정신, ④ 졸업생의 활동 현황 등을 알아보기로 한다.

2. 大學理念의 概觀

오늘날 전통적인 대학 유형으로는 학문을 위한 학문의 대학, 상아탑적, 철학적 대학을 들 수 있고 그 대표적인 것은 1809년에 창건된 독일 Berlin 대학이다. 이것은 古代大學이나 中世大學과 다른 理念을 지녔다.³⁾ 그 주요 기능은 학문을 연구하고 연구를 위하여 가르치고 배우며 그 연구를 통하여 사회와 국가발전에 봉사하며 연구를 중심으로 교수와 학생간에 원만한 인간관계를 이루어 나가는 것이라고 보고 있다. 대학의 성격은 시대의 흐름과 사회의 변천에 따라 修正되어 왔으며 대학과 사회는 서로 영향을 주고 받는 相互作用의 關係를 유지해 왔다. 미국은 전문적 학문연구와 민주적 인격형성에 역점을 두어 왔으나 1862년 Morrill 법을 제정하여 農工技術을 가르치기 시작한 이래 직업교육에 역점을 두게 되었고, 영국에서는 紳士道 및 統治 엘리트 양성을 위한 인간형성 교육에 역점을 두어 왔으나 1963년 Robin Report 에서 고등교육의 기회의 대폭적인 확대가 천명된 이후 學問性을 고집해 오던 대학 체제는 職業性을 並行하는 二元化 체제로 변경되는 경향이 두드러졌다. 神學을 중심적인 학문으로 삼아왔던 프랑스에도 1968년의 교육 개혁령을 發한 이후에는 전문기술인을 양성하는 전문기술대학이 많이 설립되었다.^{4), 5)}

이와 같이 대학 이념이 수정되도록 작용하는 大學 外的인 要因으로는 다음과 같은 것을 들고 있다. 즉,

- (1) 사회가 歸屬的 社會로부터 開放的 成就的 社會로 바뀌어 감에 따라 競爭이 尖銳化, 高學歷化되고 대학인구가 급격히 팽창되었다.
- (2) 사회가 전문적 지식을 최고의 자산으로 평가하는 高度情報, 知識産業社會로 변천되었다.
- (3) 평생 교육사상이 보편화되어 가고 각종 새로운 媒体가 개발되고 사회교육기관이 설립되어 학교교육이 挑戰을 받게 되었다.
- (4) 직업사회의 다양한 요구에 응하여 직업인을 배출해야 하였다.⁶⁾

오늘날 구미제국에서는 위와 같이 技術人力 需要 및 교육기회의 확대에 응하여 종래의 학문일변도의 교육 이념으로부터 전문직업성을 점차 강조하고 있다. 심지어 Shuster(1978) 교수는 오늘날 대학이념의 논쟁점은 전문직업교육이 아니라 교양교육(Liberal Education)

3) 한기언, 대학의 이념, 세광공사, 1979. 12면.

4) 이광주, "기술산업 사회속의 대학과 그 문제성", 대학교육, 1986. 11. 24호 42~43면.

5) 김유신, "전문직업성이 강조되어야 한다. 대학교육," 1986. 3. 20호 86면.

6) 박재우, "사회변동과 대학교육, 대학교육," 1985. 7. 16호 11~12면.

이 제 위치를 차지할 수 있겠는가 하는 것이라고 주장하고 있다.⁷⁾

즉, 대학은 오늘날 미국대학이 標榜하고 있는 것과 같이 사회봉사적으로 또는 職業主義의 (Vocationalism)가 강한 실용주의적인 과학대학으로 변모해 가고 있고, 근대적인 U-niversity 라도 그 이념과 조직 및 체제에 있어서 그 성격을 날리하는 Multiiversity 가 출현하게 되었다.⁸⁾ 미국의 각 대학에서는 1,100 개의 과목을 교육하는데 그중 절반이 직업분야에 대한 것이다.⁹⁾

한편 우리나라에 있어서는 대학이념에 대해서는 교육법 제 108 조에 "대학은 國家와 人類社會의 발전에 필요한 深奧한 이론과 그 廣範하고 精緻한 응용방법을 교육 연구하며, 지도적 인격을 陶冶하는 것을 목적으로 한다."고 규정되어 있다. 그러나 68 개의 대학을 조사 대상으로 하여 이념의 範圍와 頻度를 조사한 결과는 다음과 같다.(괄호 안의 숫자는 해당 대학의 數임) ¹⁰⁾

이론과 응용(40), 지도자 양성(37), 국가발전에 공헌(30), 건전한 사상함양(21), 인문문화(12), 구체적인 직업인 양성(9), 여성지도자 양성(9), 경제적자립(4), 개성 신장(3), 민족예술 문화창달(3), 및 애국민족(3)

위의 각 대학의 이념조사 결과에 나타난 것과 같이 특정한 직업인의 양성에 대학교육 목적의 중점을 둔 대학도 있고, 산업사회가 더욱 발달되어감에 따라 高度한 頭腦, 지식을 요구하는 산업분야와 資源節約的, 기술집약적인 산업이 발달될 것으로 보고 대학교육에서 전문직업교육을 한층 강화하여야 한다는 견해도 있다.¹¹⁾ 그러나 우리는 儒敎的인 傳統과 선

7) 강제태, "대학교육과 직업교육, 대학교육" 1984. 9. 11 호 85 면.

8) multiversity (多元大學)는 미국대학이 高度로 과학연구를 위한 기관으로서 多技化한 현상을 가르치는 대학을 의미한다. 캘리포니아대학의 예를 보면 학생수 10만, 구성원 4만, 분교 100 개 이상, 수 많은 연구소·실험장, 강좌 1만 이상을 가졌으며 그것은 대학인 동시에 연구소 團地, 직업훈련소, 교원양성소, 사회운동 추진기관, 스포츠센터, 서어비스센터이기도 하며, 캠퍼스는 두뇌의 거리, 지능도시 (ideopolis)로 그 영역은 무한히 넓어지고 있다 (이광주"기술 산업 사회속의 대학과 그 문제성" 대학교육 1986. 11. 24 호, 45 면).

9) 조선일보, "지금의 교육으로 21 세기를 맞을 수 없다 (선진각국의 교육혁명 바람)" 1985.1.1.

10) 한기인, 대학의 이념, 세광공사, 1979. 46 ~ 48 면.

11) 흔히 직업교육이라 하면, 어떤 특정한 직종에 필요로 하는 세부적인 지식과 기술을 반복적인 훈련으로 습득시키는 좁은 의미로 생각하기 쉬우나 본래의 직업교육은 직업세계에 필요한 지식, 기술, 태도, 가치관 등을 계발해 나가는 모든 형태의 교육을 말한다. 그리고 특히, 전문직업인이 갖추어야 할 일반적인 특성은

(1) 과학적인 지식과 기술 및 전문적 식견을 필요로 하는 직업

(2) 장기간의 집중적인 교육과 훈련을 필요로 하는 직업

(3) 사회를 위한 利他的 奉仕를 중요시 하는 직업

(4) 직무수행에 있어서 스스로 意思決定과 책임을 지는 고도의 자율성이 요구되는 직업 등이다. 따라서 전문직업인은 斷片的이고 熟達된 한가지 기술보다 핵심적이고 광범한 지식과 기술을 습득하여 激變하는 需要에 융통성 있게 부응할 수 있는 능력을 길러야 한다. 原理의 이해응용력

비정신의 영향으로 전문직업교육에 비중을 두는 것을 꺼리는 경향이 있다. 그 결과 오늘날 우리나라의 각 대학은 대학의 궁극적인 가치와 목적을 어디에 둘 것인가에 관해서는 서로 견해를 달리하고 있다.

그 대표적인 예로는 (1)少數 엘리트교육에 중점을 둘 것인가 大衆教育에 비중을 둘 것인가 (2)教養教育과 專攻教育中 어느 쪽에 더 비중을 두어야 하느냐 (3)연구와 교육 또는 奉仕中 어느 쪽에 치중해야 하느냐 (4)大學教育의 理念과 目標를 抽出함에 있어서 대학 밖에 존재하는 사회, 경제발전, 고도기술정보, 국가의 요구에 부응해서 할 것인가, 대학 자체가 갖는 本質的인 價値와 意義가 무엇인가를 확인하고 그것에 맞게 이념을 導出할 것인가 (5)대학은 현대사회 또는 미래의 고도기술 정보사회가 요구하는 지식과 기술직업 교육에 비중을 둘 것인가, 基礎教育, 인문교육, 교양교육, 인간교육에 치중해야 할 것인가 하는 등이다.¹²⁾

위와 같은 理念의 葛藤은 완전히 解訴되기를 기대하기 어려울 뿐만 아니라 해소되는 것이 반드시 바람직한 상태는 아니다. 즉 이러한 논쟁과 갈등은 어느 하나는 택하고 그와 대립되는 것을 廢棄함으로써 해결하려는 것보다 兩者間의 相對的인 比重과 優先 順位를 조절해 나가는 것이 바람직하다고 하겠다.

그것은 전문직 교육의 充實化를 위해서는 기초 학문이 중요하며 專門的일수록 학문적인 자세와 기초가 필요하기 때문이다. 우리나라와 같이 開發途上에 있는 국가에서 전문직업인을 양성 배출하는 것이 매우 중요하며, 경제발전과 국민소득을 끌어 올리는 것이 시급한 과제이므로 대학에서 연구를 계속하되 교육에 주력을 傾注하여야 하며 단순한 학자보다도 사회지도자를 육성하여야 한다고 보고있다.¹³⁾

3. 大學理念에 따른 大學의 類型

○ 대학의 理念과 類型을 大學史的인 順으로 보면 다음과 같이 요약된다.

과 분석력 및 창조적 능력을 기르는 데 중점을 주어야 하는 바, 이러한 것은 대학에서만 가능한 것이다 (강제태, 전제서 87면).

12) 황정규, "일곱개의 갈등과 도전, 대학교육" 1985. 7. 16호, 78 ~ 81면.

13) 대학은 孤高한 象牙塔으로부터 탈피하여 사회와 연결되어야 한다. 그렇다고 大衆社會에 奉仕하는 서비스센터는 아니다. 한 사회를 이끌어 가는 先驅者로서 思考의 貯藏所, 또는 知識製造工場(Knowledge - Factory)으로 기능을 다함으로써 產學協同을 가능하게 하고 산업사회의 고급인력을 제공함으로써 사회와 연결되어야 한다. 한편, 대학이 상아탑이 되어야 한다고 해서 교육내용이 학문중심의 교육과정이어야 한다는 뜻이 아니다. 현대의 대학은 순수한 이론적 학문(academic discipline)을 위한 학과 뿐만 아니라 여러가지 전문직업적 대학(professional school)도 포함되어 있다 (한봉언, 대학교육, 1984. 11. 12호 58면).

- (1) 倫理的 大學 : 밝은 德을 가진 인격자, 관리자, 사회적 지도자를 배양하는 것을 목적으로 하는 윤리적 대학으로 중국 周代의 五學, 漢代의 大學, 唐代의 國子監, 우리나라 고구려의 太學, 신라의 국학, 고려의 國子監, 조선조의 成均館 등이 여기에 속하며, 동양사회의 대학 개념은 여기에서 胚胎되었다고 보고 있다.
- (2) 神學的 大學 : 주로 聖職者를 배양하는 것을 목적으로 하는 것으로 中世의 파리대학이 그 대표적인 대학이다.
- (3) 哲學的 大學 (近代大學) : 학문을 위한 학문의 대학이며, 象牙塔的인 성격을 가진 대학으로 전형적인 것은 과거 독일의 베를린대학이다.
- (4) 科學的 大學 또는 現代大學 (Multiversity) : 오늘날 미국적 대학을 말하며 주로 산업사회가 요구하는 多樣的 職業人을 양성하는 것에 목적을 두고 있으며 직업주의가 강한 實用主義的 社會奉仕的 성격의 대학이다.

한편, 우리나라 고등교육의 발전에 영향을 끼쳐온 영국, 미국대학들도 전통적인 운영방식에서 벗어나서 산업사회가 요구하는 다양한 직업교육을 실시하고 있다는 것을 알 수 있다. 미국의 경우에는 전통적인 學風을 유지하며 학문의 실용가치보다는 학문자체를 위하여 교육하는 文理科大學 (Liberal art College)이 있는가 하면 현대사회가 요구하는 많은 복잡한 기술을 관리 개발하는데 필요한 기술 교수를 목적으로 하는 轉門職 大學 (Professional College)도 있다. 실제로 미국대학생의 약 3분의 2는 전문직 학위과정을 이수하고 있는 실정이다. 영국의 경우에는 학문을 중심으로 한 전통적인 大學 (University)이 있는가 하면 직업인을 양성하기 위한 Polytechnics와 직업인을 위한 開放大學인 Open University, 教員養成을 위한 College Education 등이 있다.¹⁴⁾

4. 한국해양대학의 설립정신과 연혁

우리나라에는 부모의 곁으로부터 멀리 떨어져서 商業에 從事하는 것은 不孝한 것으로 여기는 儒孝의인 思想으로 海洋進出을 꺼려왔고 뱃사람을 賤視하는 사회적인 因習이 濃厚한 데다가 일본 帝國主義는 한국인이 해운 분야로 진출하는 것을 제한하여 왔다.¹⁵⁾¹⁶⁾ 이러한 배경에

14) university와 polytechnics의 차이점 : 前者는 대학자체가 학위를 수여할 수 있고, 全日制 (full time) 授業을 받는 학생이 많다. 반면에 後者는 학위도 여러 등급 (first degree (학사), higher national, diploma, higher national certificate, diploma of higher education 등이 있고 國家學位審議委員會를 통하여 수여된다 (유인종, “영미고등교육의 유형과 발전경향,” 대학교육, 1983. 1. 창간호, 24~28면).

15) 손태현, “한국선원의 직업의식에 관한 고찰,” 한국해양대학 해운연구소, 제 3집, 1984. 1~35면.

16) 손태현, 한국해운사, 한국선원선박문제 연구소, 1982. 364~368면.

도 불구하고 大戰 이후 극히 짧은 기간에 우리나라가 세계적인 船員國으로, 船舶保有國으로 발전하게 된 것은 한국해양대학이 그간 해운계에 공헌한 바가 크기 때문이라고 할 수 있다.

韓基彦이 “후진국이었던 나라가 마침내 선진국의 班列에 오르게 될 수 있었던 비결은 다름이 아니라 대학의 이념과 類型創出에 성공한데 있었고 대학의 발전은 나라의 번영과 긴밀한 관련성이 있어 왔다.”¹⁷⁾ 라고 하였듯이 돌이켜 보면 한국해양대학의 이념과 그 발전이 한국해운과 깊은 관계를 맺어 왔던 것을 엿볼 수 있다. 이하에서는 대학의 설립이념과 한국해운의 발전과의 관계를 알아 보고 현재의 교육 이념을 점검하기로 한다.

8.15 해방 직후 몇척의 선박(일본인이 소유했던 선박 145,500 G/T 과 미국원조선박 40,000 G/T)을 보유하게 되었으나 極少數의 해기사를 제외하고는 해운에 관여한 경험을 가진 인사가 거의 없는 실정이었다. 이들 해기사가 위의 낡은 선박을 引受 運營하는 한편 해운인력 양성기관을 창립하였던 것이다.

그 당시 해기사들은 해운은 한나라의 興亡을 좌우하는 산업이라는 것을 2차대전을 통해 체험함으로써 해운의 중요성을 깊이 인식하였고 한국인은 선원으로서 우수한 자질을 가졌다는 것을 외국인과 混乘한 경험을 통하여 알게 되었다. 또한 이들 해기사는 建國初期의 숭한 혼란속에서도 私的인 營利를 초월하여 그들이 가진 力量을 조국건설에 바치겠다는 순수한 愛國心에 불타 있었던 것이다. 즉 그들은 韓國이 新生獨立國으로 존속 번영하는 데는 海運이 必須的임을 認識하고 우리민족의 資質의 우수성으로 잘 교육만 하면 우수한 선원 보유국이 될 수 있다는 신념을 가졌으며 해운건설에 헌신하는 것을 그 시대에 주어진 사명으로 여기고 교육에 투신했던 것이다.

1945년 11월 5일 美軍政廳 運輸部 책임자를 설득하여 해운인력 양성을 위한 고등교육기관을 鎭海에 창립하였으나 예산 부족으로 갖가지 어려움을 겪었다. 教授에 대한 處遇는 끼니도 채 잇기 곤란할 정도로 할 수 밖에 없었으며 營養失調로 얼굴이 부은 학생도 있었고 主副食 부족으로 休校를 한 적도 있었다.¹⁸⁾

그러나 교육은 野外 또는 倉庫에서 계속되었다. 開校 이래 1956년 문교부 소관으로 정착되고 1973년 現在의 朝島로 이전하기까지 所管部署 移動이 6回, 學校 移轉이 6回나 있었다. 이것으로부터 건국초기의 빈궁과 6.25 전쟁으로 인한 混亂속에 海運系 학교를 발전시키는 것이 얼마나 어려웠는가를 짐작할 수 있다.

5. 한국해양대학 승선학과의 교육목적

오늘날 한국해양대학의 理念을 생각할 때 學則 第1條에 의한 “본 대학은 대한민국의 교

17) 한기언, 전제서, 11면.

육 정신에 입각하여 국가사회와 인류발전에 필요한 海事活動에 관한 深奧한 理論과 그 廣範 精緻한 응용 방법을 교수 연구하고 아울러 人格의 陶冶와 건전한 思想을 함양하여 有爲한 棟樑의 材를 양성함을 목적으로 한다.”¹⁸⁾ 를 생각하게 된다. 이것은 승선학과만 존재하던 1980년 이전의 학칙 제1조 “본 대학은 대한민국의 교육 정신에 기하여 국가사회와 인류발전에 필요한 船舶運輸에 관한 심오한 이론과 그 廣範 精緻한 應用方法을 教授 研究하고 아울러 人格의 도야와 건전한 사상을 함양하여 有爲한 棟樑의 材를 양성함을 목적으로 한다.”²⁰⁾ 를 약간 修正한 것에 지나지 않으며 따로 大學의 目的과 技能에 대하여 연구한 바가 없이 教育法 第108條에 정한 대학 목적의 내용을 援用하고 있는데 불과할 뿐 乘船學科의 교육목적과 특성이 具體的으로 陳述되어 있다고 할 수 없다. 그러나, 第1期 學生들에 의하여 創作되고 傳受되어 오는 學訓에서 한국의 해운을 우리 손으로 건설하겠다는 데 意志가 集結되었고 그것이 그들에게 주어진 時代의 使命이요 義務로 여기는 召命意識을 가졌었다는 것을 읽을 수가 있다.

즉 學訓은 다음과 같다.

- (1) 우리의 理想은 人格의 完成 (2) 우리의 生活은 眞理의 探究
 (3) 우리의 使命은 七大洋 制霸 (4) 우리의 學園은 明朗한 家庭
 (5) 우리의 覺悟는 바다에 埋骨

(1)은 知性과 品性을 기르는 교육과 해기사로서 갖추어야 할 퍼스널리티 함양에 힘쓰며 우리 문화를 올바르게 이해하고 그것을 바탕으로 하여 外國文化를 吸收함으로써 세계속의 한국인으로서 긍지와 主體性을 기른다는 것을 의미하고 (2)에서 대학에서는 海運界가 당장 필요로 하는 지식과 기술을 터득하여야 할 뿐만 아니라 장차 해운계에서 主導의 位置에 서게 될 때 해운의 構造的 變化가 무엇인가를 판단하고 施行에 옮길 수 있는 학문의 탐구적 자세를 갖추어야 한다는 것이 含蓄되어 있음을 알 수 있고 (3)에서는 우리는 좁은 韓半島 그것도 分斷된 국토 내에서 경쟁할 것이 아니라 廣闊한 海外市場으로 進出하여 해운의 번영과 국가의 발전을 앞당겨야 한다는 강한 의지가 담겨져 있다. (4)에서는 선박은 다른 어느 기관에서 보다 자율적인 規律遵守와 組織 構成員의 協同團結이 重要視되므로 在學期間中에 자발적으로 규율을 준수하고 협동정신을 發揮하는 것을 생활화 한다는 行動要綱이 提示되어 있고 (5)는 장차 商船士官의 責務의 중요성을 인식하고 철저한 職業精神을 涵養하는 것을 강조하고 있는 것으로 볼 수 있다.

설립정신과 학훈에 담겨져 있는 교육정신이 承繼되어 왔기 때문에 졸업생 海技士는 넓은

18) 손태현, 전계서, 367면.

19) 한국해양대학 요람, 1980~81.

20) 한국해양대학 요람, 1977~78.

선박일지라도 그것을 운항 관리하는데 있어서 기능과 성실성을 발휘할 수 있었고 이것이 탕이 되어 선원이 해외로 진출하는 就業路가 開拓되었으며 급기야는 선박이 도입된 기관이 축적되었던 것이다.

이제 한국해양대학은 그 규모나 졸업생의 숫자와 活躍像을 볼 때 세계속의 대학으로 성장 발전하였다. 세계에서 有數한 學位課程 教育體制를 갖추고 있을 뿐만 아니라 해기사 직업 퍼스널리티 교육에도 力點을 두는 특성있는 高等教育機關이다. 세계적인 교육 기관으로서 UN 技術 協力事業을 支援하고 각종 국제 세미나 (1984년 9월 “The Seminar on the Radar Simulator Training and Operational Use of ARPA” 1986년 10월 “The Seminar on the Survey and Inspection of Hull Machinery Equipment”)를 주최하여 해운 기술 정보의 交流를 활성화 하고 있다. 諮問과 研究用役 등을 통하여 국가와 산업계의 요청에 협력 하며 實習船의 外國巡航으로 國威宣揚과 在外同胞의 士氣 昂揚에 一翼을 담당하고 있다. 그 간 배출된 졸업생은 선박회사 뿐만 아니라 승선경험과 선박현장 관리에 관한 지식 기술을 바탕으로 海運會社, 學界, 船級協會, 導船士, 造船所, 官公署, 檢定會社, 港灣業界 기타 유관업체 등과 같이 다양한 분야로 진출하여 한국 해운의 推進體로서 눈부신 활약을 하고 있고²¹⁾ 同門中 初期 20년간의 졸업생은 이미 활기 있고 결실 있는 활동기에 접어 들어 해운계의 운명과 발전을 좌우하는 重責을 맡고 있다. 이상에서 보듯이 한국해양대학이 오늘에 이르기까지의 발전과 해운계에 미친 공헌은 설립정신과 학훈에 담겨져 있는 교육정신에 근거하고 있다고 보여지며 현재의 대학교육 이념에서는 구체적인 관련성을 찾기는 곤란하다고 여겨진다.

김옥환은 “대학교육의 목적과 기능은 설립이념을 배경으로 하여 具現可能한 具體的인 陳述이다. 그러므로 거기에는 그 대학의 특성과 교육과정, 대학운영에 관한 일체의 在立樣式이 함축되어 있어야 한다. 따라서 대학의 이념과 목적은 시대와 사회적인 요청이나 대학의 유형 등에 따라 달라야 하며 設立者나 運營者의 철학이나 대학관에 따라 마땅히 달라야 한다” 고 하였다.²²⁾

한편 최근 文敎部는 각 대학이 특성있는 대학으로 발전할 수 있도록 特性化 學科 育成 政策을 펴고 있고, 본 대학에서는 승선학과가 1984년에 특성화 학과로 승인된 바가 있다. 스위스의 경우에는 각 대학은 特定學部를 중심으로 발달하여 個性이 뚜렷하므로 모든 대학이 一

21) 1983년 현재 선박회사 근무자 이외에, 학계 (119), 선급협회 (68), 도서사 (50), 조선소 (45), 관공서 (19), 기타 유관업체 (41) 등에서 활약하는 자도 많다 (“대학제도 개선을 위한 건의서,” 한국해양대학 교무과 자료, 1984).

22) 김옥환, “한국대학의 몇가지 문제와 전망,” 대학교육, 1985. 5. 15호, 50~53면.

流大學으로 존재하고 있다.²³⁾

이러한 점을 종합해 볼 때 승선학과의 이념은 설립 당시의 정신을 바탕으로 하여 未來 海運界의 요구에 부응하는 교육특성, 운영방침, 교육철학 등이 구체적으로 담긴 것으로 定立되어야 할 것이다.

6. 요약

대학의 이념을 중심으로 고찰한 결과 오늘날의 大學은 理念과 類型이 多樣하게 變質되어 왔음을 알 수 있다. 우리는 이러한 현실을 受容하지 못한 채 實存하는 大學을 마음 속에 그리는 傳統的인 大學에 견주어 보는 경향이 농후하다. 만약 우리가 가진 대학관이 전통적인 것에서 벗어나서 大學史와 현실에 나타난 대학들을 수용하는 쪽으로 넓혀진다면 乘船學校가 대학다운 대학인가 라는 의문은 곧 풀릴 것이며, 나아가서, 多樣한 現代社會에서 韓國 海運이 要求하는 技術人力을 養成하는 專門職 大學이며 職業主義가 강한 특색있는 대학으로 그 위치가 더욱 뚜렷함이 인식될 것이다.

또한 승선학과의 설립 이념과 교육정신을 중심으로 살펴본 결과 國家繁榮과 한국해운 건설을 위해 獻身한다는 使命感, 不斷한 自己啓發과 훈련을 통한 퍼스널리티 형성, 희생과 단결을 통한 협동심, 不屈의 투지로 개척하는 進取性, 職務에 대한 책임감 등의 함양을 지향하는 교육정신이 전통으로 승계되어 왔기 때문에 대학이 발전하고 국가와 해운 발전에 기여하게 되었다는 것을 알 수 있다. 그러나 현재의 승선학과 교육목적에는 미래의 발전을 위한 구체적인 교육정신이 포함되어 있지 않다.

傳統的인 教育精神을 바탕으로 하여 급진적으로 變遷해 가는 선박기술과 海運環境에 副應하는 未來指向的인 교육목적을 달성할 수 있는 구체적 방법이 개발되어야 할 것이다.

第2章 乘船生活訓練의 必要성과 그 目標

1. 서설

해기시는 다른 직업인과 달리 知性과 品性을 兼備한 知識·技術만으로는 그 기능을 발휘할 수 없다. 여기에 추가해서 선박현장에 적응해 나갈 수 있는 職業適應力이 필요하다. 이것은 構造化된 定規教科 課程에서 보다 주로 潛在的 教育과정에서 함양되어야 한다. 승선

23) 교원복지신보, 대학교육, 1986. 10. 27.

학과에서 乘船生活 訓練課程을 별도로 두고 있는 것은 이러한 연유에서이다.²⁴⁾

이하에서는 승선학과 교육의 특성, 職場으로서의 船舶特性, 바람직한 海技士의 像, 한국 해기사의 資質에 대한 自省 등을 고찰한 다음 승선생활훈련의 必然성과 그 目標를 開陳하기로 한다.

2. 승선학과 교육의 특성

승선학과는 現代 科學技術의 結實을 해운산업 사회의 요구에 따라 具體化하는 일종의 공학기술 교육장으로서 船舶運航要員이 갖추어야 할 지식과 기술을 교수하고 적응력과 지도성을 要求한다. 즉, 승선학과 교육은 선박 및 선박운항관리에 관한 다양, 광범한 이론을 익히고 실습·승선 훈련과정을 통하여 理論과 實際를 有機的으로 結合·應用하는 實踐力을 기르고, 학내 생활훈련을 통하여 현장 기술인으로서 겸비하여야 할 해기사 직업 퍼스널리티 훈련에 역점을 두고 있으며, 해군 ROTC 교육도 병행 실시한다.²⁵⁾

24) 海技士 職業 퍼스널리티 特質을 기르는 組織的인 活動을 乘船生活訓練이라고 하며 여기서의 訓練은 training 보다 discipline에 가까운 의미로 쓰기로 한다. 그 理由는 training은 주로 技術 또는 能力을 기르기 위한 訓練을 의미하고(① 신득열, 교육철학, 한문사, 1983. 12면. ② 정영오, 교육철학, 문음사, 1985, 97면. ③ 이혁득, 인간관계 훈련의 실제, 중앙적성 출판부, 1982, 161 ~ 162면; Dubin, R. Handbook of Work, Organization, and Society, Rand McNally College Pub. 1976, p. 103) discipline은 社會生活에 適應할 수 있도록 有用한 生活習慣을 形成하는 것(심리학 사전, 평범사, 일서, 1957, 225) 또는 질서, 절제, 정확성 등에 대한 습관으로 精神的 技能을 기르는 것(Webster's International Dictionary, P. B. Gove, 1969, 644면) 등의 의미가 있기 때문이다. discipline은 처벌·복종에 관련지워 생각하는 경우도 많다. Sadler, J. (1983)는 “처벌에는 억제, 보상, 보복, 교정과 같은 要素가 포함되어 있으나 組織의 目的을 達成하기 위하여서는 오늘날에는 주로 교정에 의존하고 있다. 1979年 英國商船에서는 船員行動을 規制하기 위한 船長處罰權이 배제된 이후로는 discipline을 ① 규칙과 행동규범의 준수, ② 공동선을 위하여 준수하는 것이 필요하다는 것을 理解하고 자발적으로 순응하는 것 등의 의미가 있다”고 하였다 (Sadler, J. Discipline at Sea, Brown Son, 1983, pp. 1 ~ 2). 미국상선 대학의 경우에도 discipline을 규칙준수의 의미로 쓰고 있다(The regimental class system is a process which assists in developing the leadership potential of a young person through discipline, poise, confidence, etc. Catalog, Maritime College, New York, 1986, p.11).

이와 같이 discipline은 처벌·복종적인 의미에서 준수·순응으로 수정되고 있다는 점을 감안할 때 생활훈련은 현대적 의미의 discipline과 같은 개념으로 보아야 할 것이다.

- 25) 승선학과 학생에게 있어서 해군ROTC 교육은 매우 중요하거 필수적이다. 그 이유는
- ① 우리나라에 전쟁 발발시 상선이 병력 및 물자수송을 통한 군작전 지원을 차질없이 수행하기 위하여서는 해군측과 有機的인 聯合 戰略體制가 이루어져야 함으로 商船隊를 해군휘하에 두어야 하고
 - ② 해기사의 퍼스널리티교육은 해군사관생도의 교육과 유사한 점이 많고 책임감, 사명감, 일사불란한 질서의식, 명령복종심 등은 본질적으로 海軍將校의 그것과 같으며
 - ③ ROTC 교육 기회의 제공은 國費支緩과 더불어 優秀한 人材를 海運界로 誘致하고 在學生이 公지의식을 갖게 되는 요소가 되므로 1959年 해군예비원령을 제정하였고 이 영에 따라 상

1) 정규교과과정

본 課程에서는 급진적인 선박기술의 변천과 熾烈해지는 국제해운 경쟁에 對處해 나갈 수 있는 독자적인 문제의 해결 능력과 創意力을 갖추기 위한 광범위한 基礎分野 教育과 직업인으로서 갖추어야 할 指導性 및 바람직한 정신자세를 갖추게 하는 教養教育에 힘쓴다.

즉, (1) 선박, 기관, 기기, 자연환경, 船內組織, 화물 및 관계법규 등에 대한 이론적인 지식과 정보를 통합, 운용하는 기술을 터득하여야 하므로 수학, 물리, 화학, 力學과 같은 순수 基礎科學 分野로부터 전기, 전자계산기와 같은 應用科學分野, 법학, 경제학, 경영학과 같은 社會科學分野에 이르기까지 다양한 과목을 履修한다.

(2) 선박에서는 최대의 效率性과 經濟性 追求에 병행하여 확고한 安定性이 요구된다. 특히, 선박안전 유지에 관한 문제는 외부의 지원없이 本船에서 獨自의으로 해결하여야 할 경우가 많으므로 제 2, 제 3의 해결 방안이 마련되어 있어야 한다. 따라서 새로운 기술이 추가되더라도 在來式 기술의 효용성이 감축되는 일은 거의 없어 교수하여야 할 技術情報量은 膨脹되어가고 있다.

(3) 장차 실무에서 단 한 명의 기술요원이라도 그 기술과 훈련 부족으로 事故가 발생하면 그것은 개인, 공동체, 국가 및 인류 전체에 至大한 損失을 주게 되므로 철저한 훈련이 요구된다. 이러한 훈련은 단순한 模型器機만으로는 그 효과를 기대할 수 없고 실제로 일어날 수 있는 事態에 對備하여 어떻게 대처해야 하는가를 훈련할 수 있는 高價의 訓練設備 (실습선 및 각종 시뮬레이터)가 필요하다.

(4) 과거와 같이 선박의 規模가 작고 專用船 船腹量이 적었던 경우에는 선박사고로 인한 피해는 關聯當事者들에만 局限되었으므로 선원에 관한 규정은 各 主權國家의 自意로 정하여졌다.

그러나 오늘날의 船舶事故는 그 피해가 클 뿐만 아니라 선박으로부터 流出되는 기름이 海洋을 汚染시켜 제 3 국에까지 피해를 주어 심각한 국제 문제를 야기시키므로 해기사의 교육 훈련과 資格證明에 관한 기준으로서 國際協約 (STCW : International Convention on Standards of Training Cerfication and Watch -Keeping for Seafares)이 제정, 發效되었다. 국내법에서도 이 협약이 受容되어 1985 년도 이후의 신입생에게 적용될 교과과정에는 국제협약이 정한 교육내용이 포함된다.

(5) 졸업생은 전문적 기술 뿐만 아니라 사람과 더불어 사람을 통해서 일하는 능력과 판단력을 포함한 人間關係의 技術과 조직전체의 복잡성을 이해하고 조직의 목표와 필요에 따

선사관 후보생에게 해군예비원 교육을 실시하고 있기 때문이다 (현역복무미필 해군예비역제도 개선에 대한 의견, 해군본부, 문교부, 해운항만청, 1986, 으로부터 요약).

라서 행동하게 하는 개념적 기술을 갖춘 관리자로서, 해운산업이 요구하는 지도자로서
 고한 가치관을 가져야 하며 자본주의적 경쟁원리에 철저히하면서도 蓄積된 富를 財로 運用
 하고 국가 이익을 위한 협조에 寬大하며 韓國的인 主體性을 가진 國際主義的 姿勢를 갖도
 록 지도한다.

위와 같이 多樣하고 異質的인 教科目을 履修하고 특수훈련 설비로써 기술을 深化시켜야
 하며, 동시에 국제 협약이 정한 수준을 능가하는 교육이 실시되어야 하므로 卒業學點을
 160 학점 이상으로 하며 선택과목의 폭을 좁히는 수 밖에 없는 실정이다 또한 전원 ROTC
 교육을 이수하므로 副專功을 이수할 수 있는 여유가 거의 없는 실정이다.

2) 승선실습

乘船實習課程은 교육과정을 교육 목적에 보다 구체적으로 실현하는 과정으로서, 이론과 실
 제를 有機的으로 結合하는 實踐的인 기술을 체득케 하며 특수한 직업 환경에 적응하고 주
 어진 직무 수행에 필수적인 적응력과 지도력을 함양하는 데에 그 목적이 있다. 그 구체적인
 내용은 다음과 같이 집약된다.²⁶⁾

- (1) 실험과 실습을 통하여 전문지식과 기술의 實踐力과 應用力을 提高하고 實務的인 체
 험을 통하여 전문지식의 理解度를 深化시킨다.
- (2) 발생 가능한 위험에 대비하는 준비성, 안전 운항을 위한 지속적인 주의력과 警戒心,
 경제적인 선박운항과 선박관리의 합리화를 지향하는 誠實性을 배양한다.
- (3) 긴급·절박한 사태를 당하여 迅速·正確하게 對處하는 기술과 능력을 배양한다.
- (4) 선박운용, 機關器機操作 및 整備에 대한 공학기술적인 탐구력을 기른다.
- (5) 선박회사·유관기관 및 관계자들과 직접 접촉함으로써 이들간의 관계와 목적을 통
 합적으로 이해한다.
- (6) 선내의 일상 생활을 통하여 기술인으로서 德性和 倫理意識을 갖춘 인간으로 성장하
 게 하며 우리 문화를 올바르게 이해하게 하고 나아가서 外國語와 外國文化를 흡수함
 으로써 세계속의 한국인으로서의 긍지와 주체성이 싹트게 한다.²⁷⁾

26) 승선실습 과정은 본 대학이 보유한 실습선 “한바다”호(3,500톤)에서 3학년 학생 200명을
 1개의 조로 하여 6개월씩 실시되고 있다. 1회의 실습기간에는 원양실습, 연안실습 및 정박
 실습이 실시된다. 1985년 이후에 입학한 학생은 국제STCW협약에 따라 1년간의 실습이 요
 구된다.

27) 미국상선대학의 승선실습 목표는 ① 선내 각부서의 조직관리, 시설기능의 이해, ② 당직사관책
 임의 중요성 인식, 승무원의 의무와 책임의 이해, ③ 이미 터득한 이론 과목에 대한 이해 증진,
 ④ 지도성, 협동심, 기능향상, ⑤ 외국순방으로 교양과 전문적 식견을 넓힘 등이다(Maritime
 College, 전게서, 76면).

3) 승선생활훈련

전술한 바와 같이 기술과 지식, 知性和 品性을 갖추는 것만으로는 우수한 해기사가 될 수 없다. 여기에 추가로 해상의 생활환경과 그 직업환경에 적응하고 막중한 업무를 수행할 수 있는 適性和 船內組織의 現場管理者로서의 지도력을 갖추어야 한다.

승선 생활 훈련의 목적과 방안에 관하여는 다음 장에서 상세히 논하기로 한다.

3. 직장으로서의 선박 특성과 28) 승선생활 훈련과의 관계

1) 陸上組織體에서는 과업에 대하여 指示·周施·確認하는 관리자와 과업을 수행하는 現場要員의 업무와 책임이 分化되어 있다. 그러나 선박에는 當直士官이 최고 관리자로서, 현장요원으로서의 직무를 수행하여야 한다. 船主나 備船主는 선장과 當直士官에게 선박의 안전운항과 효율적인 관리에 대한 책임일체를 일임하고 있다. 나아가 선박의 船價와 적재된 화물의 價額 및 승무원의 人命 등을 고려할 때 當直士官에게 주어지는 責務는 육상조직체의 구성원의 그것과는 비교할 수 없이 막중하다. 그러므로 어느 직장인 보다 海技士는 主人意識과 責任感이 강해야 한다.

이를 위하여 해운의 중요성, 대학의 沿革, 理念, 교육 목적, 대학의 價置 및 국가 발전에 대한 寄與度, 직업의 구조적 특성과 교육 특성, 장차의 진출전망, 졸업생의 活躍像, 실무 현장의 사례 등에 관한 大學當局의 弘報와 國費支援이 필요하며 이와 아울러 ROTC 훈련제도 등에 대한 이해 및 정신교육을 통하여 올바른 大學觀, 직업관, 가치관, 理想, 기업 의식 등을 갖도록 지도하여야 한다.

2) 어느 產業體이건 각 部署間의 협력은 중요시되나 陸上產業體에서는 作業工程의 흐름이 있어 各部署의 독립성이 유지되는 경우가 많다. 그러나 선박의 각부서(甲板部, 機關部, 通信部)의 기술과 작업은 선박운항이라는 목적을 위하여 統合·管理되지 않으면 선박의 効率的 經濟的인 운항을 할 수 없을 뿐만 아니라 安全이 위협을 받게 된다. 그러므로 선내 구성원은 각자의 전문지식과 기능을 바탕으로 하여 업무를 분담하고 있으나 이들이 수행하는 업무의 궁극적인 목적은 선박의 안전 확보와 효율적인 관리에 두고 있으므로 船員 各者는 協同體制의 一員으로서 그 기능을 발휘하여 總體的인 課業成就에 萬全을 期하여야 한다.

예컨대 밸러스트(Ballast)를 싣거나 移動시키는 경우 입항예정시간에 맞추어 입항하는일, 荷役

28) 필자는 海技士 職業의 퍼스낼리티 특질을 개념화할 목적으로 선박직장 특성을 기술하였다. Goffman(1957)과 Plymouth에서 개최된 사회과학자 협의회(1970)는 선박직장의 특성을 34개의 항목으로 나누어 詳述하였다(Moreby, D. H., The human element in shipping, A Seatrade Pub. 1975, pp. 42~43).

裝備 稼動 및 기관을 수리하는 경우, 船速을 增減시키는 경우, 비상훈련 및 교육을 실시하는 경우 등에는 각부서간에 긴밀한 협력 없이는 목적을 달성할 수 없다.

그러므로 학생은 승선생활훈련 과정에서 명확히 제시된 과업에 대해서는 自進해서 協力하는 것을 習慣化하여 組織의 一員으로서 협동심을 발휘하는 자세를 기른다.

3) 선박에서는 개인의 不注意와 태만으로 人命被害가 빈번히 일어나며, 선박 자체는 氣象變化에 따른 위험, 해양환경적인 위험, 水路上의 위험, 선적된 화물로 인한 船體顛覆, 自然發火, 폭발등과 같은 위험, 他船과의 衝突, 坐礁와 같은 操縱上的 위험 등에 항상 직면하게 된다. 그러므로 주변 정돈, 시간 엄수, 복장 단정 등에 관한 까다로운 규정과 규칙을 준수하는 훈련을 함으로써 事前에 대비하는 준비성, 周到綿密한 정확성, 치밀한 계획성 등이 습관화되도록 훈련한다.²⁹⁾

4) 입·출항할 때 선박을 조종하거나, 화재, 충돌 및 기타의 海難事故 發生時에 事後處理作業을 하거나 退船하는 경우와 같이 선박과 인명의 안전을 확보하고 위기를 극복해야 하는 급박한 상황에서는 全 船內組織 構成員의 一絲不亂한 행동력이 요구되므로 각 구성원은 최고 책임자의 명령에 절대 복종하고 機敏하게 실천해야 한다. 그러므로 上級者 앞에서 예의를 갖추고 주의력을 집중하여 명령을 正確하게 受領하고 즉시 실천하는 훈련을 거듭한다.

5) 대부분의 해난사고는 언제 어느 곳에서 일어날 것인가를 예측할 수 없으며, 일단 사고가 발생하면 외부의 支援없이 독자적으로 처리하고 損失을 最小로 하여야 한다. 그러므로 해기사는 정확한 판단력, 과감한 실천력 및 인간관계 능력 등과 같이 통솔자로서의 자질을 갖추어야 한다. 주어진 과업에 관하여 집중적으로 연구하고 과업수행을 위해 周旋하고 결과를 확인하는 것을 습관화 함으로써 정확한 판단력과 실천력을 기르며 상급 학생이 하급 학생을 지휘 통솔하는 기회를 가지므로써 사람과 더불어 사람을 통하여 성취하는 능력을 함양한다.

6) 船員 職業의 특성으로는 연령, 교육 수준, 出身成分과 심지어는 國籍이 다른 사람들로 하나의 조직체를 구성하고, 같은 목표를 위해 약 10여개월 동안 共同 生活을 榮爲하다가 헤어져야 한다는 점을 들 수 있다. 그러므로 보편적인 경우의 직업인과 같이 직장에 대한 소속감과 定着感을 가지기 어렵다. 그러나 일단 승선한 선원에게는 선박은 직장인 동시에 제 2의 家庭이다. 선박의 안전이 위험을 받게 되면 선원의 안

29) 船上事故에 의한 선원의 사망율은 일반 공장의 종업원의 그것보다 3.5 배나 높고 鑛夫보다 4 배나 높다. 또한 이들 事故의 원인은 不注意와 태만에 起因된 것이며 사고 형태는 주로 넘어지거나 떨어지는 것이다 (Telegraph, 1985. 1, p. 3, 1985. 7, p. 6, 1986. 7, p. 6, London Maritime Board, Digest of Accident Statistics, 1983 ~ 1985 London.

전도 위험하게 되므로 선원에게 있어서 선박은 共同運命體의인 관계에 있다. 따라서 여기에는 어느 직장에서 보다 강한 所屬感과 愛着心이 요구된다. 장차 船舶 現場에서 막중한 책무를 맡게 된다는 第1義의인 가치와 해상현장경력과 기술은 개인이 더욱 성장 발전하는데 귀중한 디딤돌이 된다는 第2義의인 가치를 바탕으로 하는 금지의식을 심어주고, 대학의 연혁과 전통을 올바르게 이해 시킴으로써 愛校心과 歸屬感이 싹트게 하며, 制服着用에 대한 의의와 가치를 인식시켜 同質感과 소속감을 함양한다.

- 7) 부자연스러운 생활과 작업 환경에서 오는 피로와 괴로움을 극복하고 직무를 수행하려면 강인한 체력과 정신력이 필수적이다. 外出制限과 같은 규칙을 준수하고 규칙적인 훈련에 참여함으로써 인내력과 체력을 향상시킨다.

4. 바람직한 海技士의 像과 韓國海技士의 資質에 대한 自省^{30) 31) 32)}

한국의 기성해기사 또는 외국인 선주가 설정한 바람직한 항해사의 상을 정리한다면 다음과 같다.

- ① 진취적, 자발적, 창의적, 적극적이며 會社利益 指向的인 자세로 근무한다.
- ② 부단히 자기개발에 힘쓰며 전문분야에 대한 기술을 심화하고 그 기술을 교육하는 능력을 가진다.
- ③ 솔선 수범적이고 근면한 자세로 일한다.
- ④ 部員과의 일정한 거리를 유지하고 상호간에 예의를 존중한다.
- ⑤ 리더로서 船內의 긴장감을 해소하는 능력(인간관계 기술)을 가져야 하며 공·사를 분명히 구분할 줄 아는 능력을 가진다.
- ⑥ 철저한 契約意識을 가져야 하며 피고용인으로서 주어진 직분을 올바르게 이해하고 직무를 신속하게 파악하여야 한다.
- ⑦ 직장에 대한 애정과 긍지를 가진다.
- ⑧ 사실에 근거한 진실을 말한다.

한편 종전까지 한국선원이 國際海運人力 市場에서 選好度를 유지할 수 있었던 주요한 이유는 근면 성실하다는 점이었고 특히 部員의 근면 성실함과 예의 바름은 높이 평가되었다.

30) 김성재, “이상적인 갑판부 사관상,” 해기, 1977. 3 (천경해운 연소수의 갑판부 사관 분임토의)

31) 허진구, “제언으로 삼는 해기사상,” 해기, 1985. 12. 5.

32) D. Ballie, Education for an Uncertain Future, Inst. of Marine Engineers Transaction (C), 1984, p.50.

넓은 선박을 인수하여 깨끗이 정비하고, 貨物艙을 정해진 시간내에 신속하게 청소하는
과 같은 勞動集約的인 선내작업을 통하여 船主에게 利益을 제공함으로써 선도가
것이다. 그러나, 반면에 단순한 밸브조작 실수로 海洋汚染을 일으킨 경우, 排氣窓門을 제
때에 바로 닫지 않은 실수 하나로 인하여 26 만톤급 原油輸送船(터어빈 기관선)이 dead-
ship 이 된 채 태풍에 밀려서 육지로 접근하는 소동을 벌인 사고 등과 같이 偶發的인 사고
를 일으켜 한국선원의 이미지가 떨어졌으며, '70년대 이후에는 事故多發國 船員이라는 評
을 받게 되었다. 즉 세계 보험업자 회의에 제출된 선원의 평균보험 罹災率比較表에 의하면
24 개의 船舶保有國中 제 2~5 위(1972~1981)를 점하고 있음이 지적되었다.^{33) 34)}

이와 같이 우리나라의 海技士를 評價할 때 肯定的인 면과 否定的인 면이 있다. 내외국인
船主 및 해기사 자신이 부정적으로 평가한 내용을 요약하면 다음과 같다.

- ① 職務와 常務를 수행하는데 소극적이며 最小要件을 겨우 충족하는 기술로 그날 그날을
무사하게 지내려는 경향이 濃厚하다고 지적되었는데 이것은 自己啓發意識, 적극성, 자
발성 등이 부족하다는 것과 같다.^{35) 36) 37) 38)}
- ② 원리와 특성에 관한 전문적인 지식 없이 기계를 常識的으로 다루려는 경향이 있고
引繼引受에 있어서 情誼的이라고 지적된 바가 있다. 이것은 면밀성 정확성이 부족한
반면 業務를 비합리적으로 처리한다는 것과 같다.^{39) 40)}

- 33) 젊은 士官들의 專攻 實務의 輕視風潮로 해난사고의 원인이 되지 않을까 두렵다. 한국선원이 우
수하다는 평판은 부원들의 근면 성실성, 예의바름에 의한 것이 크다(“해기사들이 보는 한국해
운,” 해양한국, 1984, 11, 57~59면).
- 34) 이인용, “관리측면에서 본 우리 해운,” 해양한국 1985, 4, 65~66면.
- 35) 강종한(1975)은 「우리 선조들은 논리성 보다는 정적인 것에 높은 가치를 부여한 것으로 보
이며 생산적인 가치보다는 윤리적인 가치를 더 소중히 여긴 것으로 보인다. …… 비논리성이
나 미분화성 내지 흐리멍덩한 사고나 감정의 형태 및 행동성향은 사회발전을 저해하는 요인으
로 작용했으리라는 판단도 배제할 수 없다」라고 하였다(“한국인의 사회적 성격과 새 인간
성의 모색,” 종합논문, 조선대학교 1975, 90~94면).
- 36) 고영복, 현대사회 심리학, 법문사, 1983, 90~94면.
- 37) 최재석, 한국인의 사회적 성격, 개문사, 1985, 46~51면.
- 38) 「…… 괜찮아, 한국의 경제성장을 조사하러 왔던 외국인 상사직원이 어디가나 이 땅의 기준
이 「괜찮아」에 있음을 간파하고, 본국에 보낸 보고서에서 「경제발전에 걸맞는 사회발전이
수레의 두바퀴가 되어야만 경계할 만한데 아직 한국엔 한쪽 바퀴 뿐이다. 과히 두려워할 것 없
고 괜찮다. 「괜찮다」이 한마디가 사라지지 않는 한 한국은 두려운 존재가 못된다」고 하
였다(조선일보, 만물상, 1985. 8. 4).
- 39) 한국인은 대륙적인 기질이 있어 일본인과 같이 사소한 과오도 허용하지 않는 성격은 거의 없다.
그러므로 사회전체가 인간적인 체취가 흐르고 있다. 그러나 산업계는 생산품에 불량률이 높다
는 여론이 비등하다. 「괜찮아요」라는 말의 사용빈도가 줄어지면 불량률도 감소될 것이다. 그
러나 인간성이 넘치는 사회가 사라질까 두렵다(Japan Line 서울주재원, 해운, 1983, 1, 64면).
- 40) 한국을 아는 일본인 실업가, 신문기자, 경제문제 연구원, 교수는 「그만하면 괜찮아요」라는 의
식과 行動樣式이 한국사람 사이에 배어 있다고 했는데, 그와 같은 「괜찮아요식 문화」로서는

- ③ 當直勤務 이외의 작업에 참여하는 것에 인색하며, 땀흘려 일하는 것을 기피한다는指摘이 있었는데 이것은 협조성 근면성이 부족하다는 의미이다.^{41) 42)}
- ④ 회사의 損益에 대한 의식이 둔하다고 지적되었는데 이것은 계약의식을 바탕으로한 책임감이 약하다는 의미이다.⁴³⁾
- ⑤ 後進을 교육하고 정보를 교환하는 일에 소극적이라고 하였는데 이것은 훈련의식, 지도성의 부족으로 볼 수 있다.⁴⁴⁾
- ⑥ 전문분야에 관한 지식 기술을 심화하는 學究的인 노력이 부족하다 하였는데 이것은 專攻輕視風潮가 그대로 노출된 것이다.⁴⁵⁾

5. 승선생활훈련의 필연성

교육내용의 본질, 직업의 특성, 기존해기사에 대한 평가, 바람직한 해기사상 등을 종합해 볼 때 해기사는 전문적인 지식·기술을 갖추어야 할 뿐만 아니라 개인의 정신적 육체적 물리적 자연적 사회적 慾求充足을 阻害하는 여러가지 장애 요인을 극복하고 현장에서 부딪치는 모든 문제를 합리적으로 처리하는 職業適應力을 겸비하여야 한다. 이러한 직업적응력은 自己啓發意識, 책임감, 면밀성, 정확성, 협조성, 자발성, 계획성, 준비성, 주의력, 克己心, 명령복종심 등과 같은 정신적인 특질을 바탕으로 하고 있는 해기사 특유의 퍼스낼리티로

치열한 국제경쟁시대에 더 이상 발전하기 어렵다. 또 한국인의 약점은 「適當主義」에 있으며 주요제품이 해외시장에서 제값을 못 받는 것은 완벽한 마무리를 제대로 하지 않고 적당히 눈감음을 하는 경향이 많기 때문이라고 하였다 (최청림, 일본경제기행, 한국일보, 1986.2.5).

- 41) 고로모 나오키시는 「한국의 비극」이라는 책에서 「일본은 한국을 결코 무서워할 필요가 없다. 한국인에게는 땀을 흘리며 일하는 것을 멀리하는 양반기질이 아직 있기 때문이다」라고 하였다. (최청림, 전제서).
- 42) 오천석 (1963)은 「전통적 교육이 추구한 이상적 인간상은 선비였기에 교육받은 사람은 동하기를 꺼렸고 손 놀리기를 싫어 하였으며 일하는 것을 부끄럽게 생각하였던 것이다. 일하지 않는 것을 자랑으로 삼는 선비를 이상화하여 왔다. 그러나 서구의 교육은 일하는 사람을 부끄러워 하지 않는 사람을 만드는 교육이다」라고 하였다 (민족중흥과 교육, 현대교육출판사, 334면).
- 43) Rosengren (1975)이 각국 상선대학 학생의 의식을 조사한 결과 선박안전, 선내질서, 선박관리, 기술향상 등에 관한 책무를 중요시 여기는 응답자의 비율(%)은 미국 56.7, 영국 49.8, 스페인 44.7이었다 (Rosengren, W. R. ship contingencies and nautical education, Marit. Stud. - Mgmt. 1975. 2. pp. 154 ~ 164). 같은 방법으로 필자가 승선학과 학생을 대상으로 조사한 결과 (1985)는 38.7이었다.
- 44) 한국인은 축적한 지식을 다른 사람에게 승계하고 교환하는 데는 인색하다. 심지어는 동료에게도 정보를 교류하지 않는다 (최청림, 전제서).
- 45) 일본의 저명한 경제 평론가 하세와 게이타로씨는 「일단 대학을 나오면 책을 안 읽는 것이 한국인의 약점」이라고 지적하였다. 대학은 단지 학문하는 방법을 가르치는 과정일 뿐이므로 책을 읽고 구체적인 사실에 대하여 꾸준히 연구해야 전문적 기능인으로서 발전하는 법인데, 한국인은 그런 노력을 소홀히 한다.

정규교과 과정 이외에서 다루어야 할 부분이 많다.

승선생활훈련의 필요성은 바로 여기에 있으며, 그것은 학생들이 평소에 바람직한 행동양식을 습관적으로 쌓아가도록 함으로써 이러한 특질을 기르는데 그 목적을 두고 있다. 이 훈련의 방식은 달라질 수 있을 것이다.⁴⁶⁾ 그러나, 우리나라에 있어서는 다음과 같은 이유로 피교육자의 인격을 집중적으로 지도하고 그 행동을 관리하는 방식으로 운영하여야 할 것이다.

첫째, 한국인의 사회적인 성격상 훈련 과정을⁴⁷⁾ 거치지 않고는 現場適應力을 갖추기 힘든 면이 많다. 규칙적인 授乳와 排泄에 관한 훈련을 받고 자란 서양의 아동과는 달리 보채기만 하면 젖을 먹이고 울기만 하면 모든 욕구를 충족시켜 주는 無節制한 育兒 慣習속에서 자라왔으므로 내뽐성, 정돈성, 규칙성, 면밀성이 부족하고 무사안일을 추구하는 경향이 있다.

뿐만 아니라 한국인의 가정에는 평등한 인격체로서 지켜야 할 룰이 없고 기분에 따라 변하는 아버지의 指示와 權威만 있어 여기에 순종하거나, 가정이라는 공동체 분위기에 따르기만 하면 되므로 행동의 책임이 개인에게 있는 것으로 의식하지 못한채 성장하기 쉽다. 즉 가정이라는 공동체 내에서는 책임한계가 뚜렷하지 않아 공동체로부터 未分化된 個體로 成長期를 보내게 되므로 자율성과 책임감이 희박하다.^{48) 49)}

예컨대 陸上組織體에서는 최고 관리자에게 무거운 책임이 주어진 경우라 할지라도 사고가 발생하면 대개의 경우 관련된 構成員이 많고 그 원인이 복합적으로 작용하고 있어 책임 소재를 명확하게 규명하기 곤란하며, 잘못된 정책으로 손실이 초래된 경우라 할지라도 그것

46) 해기사의 퍼스널리티훈련을 실시하는 제도는 나라마다 다르며 이 훈련이 해기사의 자질에 대한 영향을 미쳤는가를 분석한 결과는 없다. 그러나 퍼스널리티교육을 다른 방법으로 실시한 미국, 스페인, 영국의 商船學校 학생의 의식구조가 다르다는 報告가 있다. 즉, 미국은 정규교육과정 이외에 군사교육을 병행하며 학생은 거의 24시간 규율에 의한 통제된 생활을 하는 準軍隊式으로 교육한다. 한편 스페인은 미국과는 대조적으로 제한적인 범위의 職業教育을 실시할 뿐이며 학생은 수업에만 참석하면 되고 그 이외에는 자유롭게 행동한다. 영국은 그 교육과정의 미국식과 스페인식의 중간적인 것으로 전문교육에 적당한 교양교육을 瓶行하고 있고 특별한 課外活動의 참가를 義務化하여 사관, 장교, 신사로서 갖추어야 할 素養教育에도 역점을 두고 있다. 이와 같이 훈련제도가 다른 환경에서 교육받은 미국학생 455명, 스페인 학생 374명, 영국학생 219명을 대상으로 조사한 결과에 의하면 선박승무에 대한 實務 認識度가 미국, 영국, 스페인 순으로 미국학생의 인식도가 높은 것으로 나타났다. 또한 가치관에서도 각각 다르다. 즉 미국학생은 국가목적, 경제적인 운항, 정비기술등이 제일 중요하다고 여기는 학생이 많고 영국학생은 선박안전운항을, 스페인 학생은 선내질서 유지를 각각 제일 중요하다고 여기는 학생이 많다 (Rosengren, W.R. 견제서). 만약 미국, 스페인, 영국인의 사회적인 성격이 類似하다고 보면 미국식 훈련 방식이 낫다고 볼 수 있다. 이 훈련방식을 채택하고 있는 나라는 미국 이외에 한국, 필리핀 등이다.

47) 여기서의 訓練은 주 24에서와 같이 discipline의 개념으로 쓰인다.

48) 고영복, 현대사회심리학, 법문사, 1983, 90~94면.

49) 최재석 (1985)은 상하의 엄격한 신분질서를 완화 내지 이완시키는 역할을 하는 행동양식인 어리광, 뻐, 보챌은 성장후에 사회생활에 이 원리를 확대 연장시키려는 경향이 있다고 보고 있다 (한국인의 사회적 성격, 개문사, 49~51면).

이 다수인의 合議나 衆智에 의한 것이라면 관리자는 도의적인 책임을 지는 정도에서 그치는 경우가 많다. 뿐만 아니라 한 사람에게 책임이 집중되는 것을 피하는 방편으로 의사결정 과정에서 協議機構가 활용되는 것을 오히려 권장하고 있다.

즉 육상에서는 조직구조의 특성과 제도적인 장치로 개인에게 책임이 偏重되는 것을 사실상 지양하고 있다. 그러나 선박에서는 當直士官에게 주어지는 책임량은 初任者이건 先任者이건 그 輕重에 차이가 없이 최고 책임자로서 직무에 임해야 하며, 일단 사고가 발생하면 그 책임이 당직사관 이외의 구성원과 공동으로 분담되는 경우는 거의 없다. 즉 선박의 인명의 안전에 대한 책임은 한 사람의 당직사관에게 집중되고 있어 그의 직무상의 책임은 육상 조직체의 要員의 그것과 비교할 수 없이 언제나 막중하다.

또한 선박에서 해기사의 정돈성 부족은 사고발생시 응급처리를 불가능하게 하는 요인으로 발전되며, 면밀성 부족은 선박과 인명의 안전을 저해하는 주요원인이 된다.

둘째, 오늘날 젊은이의 의식구조상 혼란이 더욱 절실해 지고 있다. 급속한 경제성장에 사회적인 의식발달이 채 따르지 못한 와중에서 오늘날의 젊은이는 성장하여 왔으므로 價置觀의 混亂을 겪고 있고, 그들에게 있어서는 근면, 인내, 노력과 같은 전통적인 미덕이 쇠퇴해지고 있다. 뿐만 아니라 悲劇과 貧窮을 체험한 既成世代의 補償心理에 의한 過保護下에 성장하여 모든것을 해주기를 바라는 경향이 있다. 자라나는 자녀에게 옳고 그르고 또 잘하고 못하고를 분명하게 매듭짓는 父性原理는 퇴색되고 그저 무한히 포용하는 어머니의 包容原理에만 감싸이면서 자라왔으므로 自立精神이 약하다. 부모의 학교교육 간섭으로 바른 생활 교육이 제대로 되지 않아 사회정의, 윤리, 도덕심이 부족하다.^{50) 51) 52) 53) 54)}

陸上產業體에서는 자동화시스템의 발달로 두뇌집약적인 기술이 요구됨에 따라 육체적인 피로율이 수반되는 근면성과 인내력이 덜 요구되는 경향이 있다. 그러나 선박에 자동화시스템이 도입됨에 따라 乘務員定員減縮, 荷役・航次 期間短縮 등으로 해기사에게 주어지는 업무와 작업량은 더욱 加重되어 가고 있어 오히려 이전보다 더욱 근면성과 인내력이 요구된다. 또한 육상 조직체의 관리자는 어떤 상황을 판단하고 결정할 때 조연자와 협의하고 중지할 모을 시간적인 여유가 있다. 그러나 당직중의 士官은 이러한 절차를 거칠 시간적인 여유가 없고 독자적으로 즉시 처리하여야 할 과업내용이 많다. 이러한 獨自的 完結的인 업무 처리 능력을 갖추기 위하여는 자립정신을 바탕으로 하여 자기계발에 힘쓰는 자세를 길러야

50) 홍순철, "귀한 자식일수록 매로 키워라," 두산, 1986. 4, 12 ~ 13면.

51) 조연풍, "제힘으로 하는 버릇," 정, 1986. 5, 5면.

52) 특별연재, "심약한 아이들 이대로 좋은가," 조선일보, 1984. 7. 12.

53) 도바 기너찌로씨, "한국은 서구식 근대화 수정해야," 경향신문, 1981. 11. 11.

54) 이규태, "한국인의 어른아병," 조선일보, 1986. 11. 30. 5면.

한다. 따라서 훈련과정을 거치지 않고는 船內組織의 一員으로서 기능을 기대하기 곤란하다.

셋째, 商船教育史의인 사실로부터 승선생활훈련의 필요성을 확인할 수 있다. 1945년 8월 15일 戰前까지 세계적인 船員國이었다. 그러나 패전 당시 미국 占領軍의 압력으로 상선교육이 제한되었고, 학생과 교수의 進歩主義 思潮에 의하여 엄격한 훈련 제도가 撤廢되어 전통적인 상선교육을 실시하지 못하였다. 自由奔放한 교육분위기 속에서 단순히 지식교육만 이수한 일본상선대학 출신 해기사는 일본 선주의 마음에 들지 않아 고용하는 것을 기피하는 경향이 생겼다. 그 결과 졸업생은 희망하는 바와는 달리 육상 주변 산업체에서 일자리를 구하고 있는 실정이다.(동경상선대학 莊司和民 교수에 의하면 일본 국민의 생활수준 향상으로 상선대학 졸업생이 승선근무를 기피한다는 매스컴의 보도는 잘못된 것이며 1981년도 동경상선대학을 졸업한 해기사 80명 중 겨우 10명이 취업되었다고 한다. 1982년 필자가 동경상선대학 방문시의 대담 내용).

생활훈련의 철폐가 선주의 雇傭忌避現象 내지 취업을 저조 현상을 초래시켰고 그것은 우수한 지원자가 지원을 기피하는 현상을 유발시켜 상선교육은 급진적으로 쇠퇴하게 되었다.

日本商船大學이 훌륭한 教授陳과 교육시설을 가지고 있으나 오늘날에는 해기사 양성기관으로서의 기능을 상실하고 다만 상선에 관련된 학문을 교수 연구하는 教育機關으로 존재하고 있을 뿐이다. 일본이 自國의 商船隊를 외국인(한국 및 동남아 국가의 선원)에게 현장관리를 의뢰하게 된 주요원인은 상선대학의 생활훈련이 불실했기 때문이라는 것을 우리는 史的인 教訓으로 잘 알고 있다.

본 대학은 설립당시부터 엄격한 훈련이 수반된 교육을 해 왔다. 그후 본 대학졸업생 해기사가 해외로 진출하여 국제사회에서 인정받게 된 주요한 요인은 엄격한 商船教育體制下에 기술과 지도성이 몸에 배여 있었고 그 자질의 優越性이 국제 해운계의 요청에 부응할 수 있었기 때문이라고 보고 있다.

넷째, 우리나라는 地政學的인 이유로 상선교육의 不實은 곧 國家安保를 저해하는 요인이 된다. 국토가 분단되어 항상 긴장감이 高潮되어 있으므로 비록 세계적인 經濟大國이 되어 외국인 승무원을 고용할 처지가 된다고 하더라도 선진국과 같이 한국적 선박을 외국인에게 全面的으로 그 관리를 의뢰할 수 없을 것이다. 그것은 만약 한반도 또는 그 주변 국가에 전쟁이 발발하면 그들은 즉시 한국에 출입항하는 것을 꺼리게 될 것이기 때문이다.

그러므로 일본의 상선 교육변천과 같은 前轍을 우리는 밟지 말아야 하며 우리는 그와 같은 試行錯誤를 범할 여유가 없으며 일단 국제해운 인력의 경쟁국 대열에서 탈락되면 再起할 期會는 주어지지 않을 것이다. 따라서 승선생활훈련의 중요성은 더욱 강조되어야 할 것이다.

6. 요약

선박의 기술적 발달과 더불어 해운의 구조적 변화가 일어나고 사회적 의식과 피교육자의 의식구조가 달라진다 할지라도 선박이 가진 직장으로서의 특수성은 변함이 없다. 불편하고 위험한 환경에서 幕重한 課業과 직무를 수행할 수 있는 적응력은 여전히 요구된다. 오히려 최근에는 선박의 高速化, 하역장비의 현대화로 碇泊期間마저 단축되고 승조원 감축으로 더욱 가중한 업무가 주어지며 화물종류의 다양화, 교통량의 폭주화, 선박규모의 대형화로 선박사고의 발생빈도는 더욱 높아져 가고 있다.

그러므로 승선학과 교육에 있어서 승선생활 훈련은 더욱 밀도 있게 실시되어야 하며 시대적인 요구에 적합한 것으로 개발되어야 할 것이다.

第3章 乘船生活訓練 過程의 問題點과 그 對策

1. 서 설

前述한 바와 같이 본 대학 졸업생 해기사가 선원의 해외취업로를 개척하였고 선박도입 및 자본 축적에 牽引車의인 役割을 하여왔다. 그러나 근간에는 한국해기사가 자질면에서 雇傭主의 기대에 미치지 못하며 事故 多發國 船員으로 국제사회에 알려지기 시작하였다. 한국 선원의 평균 보험 이차율이 세계적으로 높은 때가 있고 韓國船員이 乘船하고 있는 선박과 日本船員이 乘船하고 있는 선박의 保險料 比는 3 : 1인 實情이다.⁵⁵⁾ 한국선원의 자질이 국제 해운계에서 불명예스러운 기록을 갖게 된 데에는 여러가지 원인이 복합적으로 작용한 점도 있다. 1970년대에 급격히 증가되는 선원의 需要를 充當하기 위하여 해기사를 短期間에 大量으로 輩出함으로써 教育의 質的인 不實을 초래한 점과, 낡은 선박을 導入·運航함으로써 事故率이 더욱 높아진 것에도 그 원인이 있다고 할 수 있을 것이다. 그러나 무엇보다도 국내 최고의 해기사 교육기관으로서 승선학과가 그 기능을 만족스럽게 발휘하지 못한데 큰 원인이 있다고 보아야 할 것이다.

그 이유로서는, 지난 10여년간 본 대학 승선학과 학생전원에게는 졸업도 채 되기전에 無競爭의 상태에서 취업장을 선택적으로 결정할 수 있는 기회가 주어지는 현상이 지속되었고, 이로 인하여 입학은 취업보장이라는 안일한 생각에 젖어 專攻을 輕視하는 風潮가 蔓延되어

55) 이인용, (전계서, 주 34) 참조.

왔다는 점을 들 수 있다. 오늘날, 재학생은 무기력하고 소극적이라는 것이 외부에 노출되었고⁵⁶⁾, 또한 대학 내부에서 조사한 결과에서도 부정적인 면을 보여 주고 있다. 그 대표적인 것으로는 乘船學科 學生이 他大學 학생에 비하여 협동성, 自助性, 긍지의식이 낮고, 집단의 목적,규칙 등에 부정적이며, 자신감이 부족하고 소극적이라는 報告도 있다.⁵⁷⁾

또한, 장차 선박에서 주어질 책무의 중대성에 대한 긍정적인 반응율(%)이 歐美의 學生들은 평균 50(주 46참조)을 웃돌고 있으나 같은 문제에 대한 반응율은 항해학과 4학년 42.6, 기관학과 4학년 32.8이었다.⁵⁸⁾

1986년 8월 전 학생에게 실시한 學內 英語實力考查 결과는 승선학과의 성적향상율이 5.6점, 여타학과의 그것은 평균 20점으로 나타났다. 이것은 승선학과 학생이 학업 성취에 얼마나 소극적인가를 端的으로 보여준 예라고 할 수 있다.⁵⁹⁾

승선학과 교육이 無競爭, 無刺戟의 상태에서 현재의 免許取得, 教育課程履修를 위한 最低要件 充足 教育의 範疇를 上廻하지 못하고 있는 동안 국제해운 환경은 급속한 변화가 일어나고 있었다. 오늘날 세계 船腹量의 약 57%(42,726척)가 개스, 화학물질, 원유 수송선, 냉동선, 碎氷船 등과 같은 high-tech. 선박으로서 고도의 자본·기술 집약형으로 변모되어 가고 있고 선박이라는 개념이 Complex Floating Engineering Plant, 超合理化船 또는 Intelligent Ship 으로 발전하였다. 승무원도 9명 내지 5명으로 감축되어 Single-Figure-Crew Ship 으로 변천되어 갈 것으로 전망된다.^{60) 61)}

뿐만 아니라 船員의 訓練 資格 證明 및 當直勤務의 基準에 관한 協約(제 2 장, 2의 1),

-
- 56) 해양대학의 落後된 教育시설, 散漫한 教科課程, 그리고 霸氣없는 학생들의 교육태도 등이 개선되어야 한다는 지적이 있었다. 김정호, "해운항만분야의 국회질의 및 답변", 해양한국, 1984. 9. 30면.
- 57) 이영택, 최중수, "규율적인 단체생활에 있어서 자조협동성 신장에 관한 연구", 새마을운동 학술논문집 제 10집 4권, 1985. 311 ~ 353면.
- 58) 商船大學教育比較研究學者 W. R. Rosengren가 활용한 방법을 도입하여 조사 비교하였다. (W. R. Rosengren, Ship Contingencies and Nautical Education, Maritime Stud. Mgmt., 1975.2, 154 ~ 163.
- 59) 1986. 11. 18 본 대학의 全校生에게 실시한 영어실력고사 결과 학과별 성적 평균 향상율은 항해 5.75, 기관 5.4, 경영 37.3, 통신 10.1, 선박기계공 22.3, 법학 18.0, 무역 6.1, 선박공 16.8이었다. 항해학과와 기관학과 이외의 학생은 희망자에 한하여 응시하게 한 점을 감안하더라도 승선학과 학생의 성적향상율은 기대에 크게 어긋나고 있다.
- 60) J. F. Bich, Changing Marine Practice to Accommoate Different Manning Practices, Inst. of Marine Engineers, Transactions(C), 1984. 2, p.3..
- 61) C.W. Kobur, Some Implications of Ship Automation on Organization, Training, Design and Logistics, Navigation, 1979, vol. 25, No. 4, pp. 419 ~ 424.

(4)참조)과 港灣局統制(Port State Control)⁶²⁾ 制度의 실현으로 국제기준과 규칙이 더욱 강화되고 까다로워져 가고 있으며 또한 低賃金・良質의 선원이 過剩으로 공급되어 취업경쟁이 날로 치열해지고 있다. 따라서 미래의 해운산업은 두뇌집약적 기능과 고도한 관리능력을 갖춘 해기사를 요구할 것으로 보고 있다. 이러한 요구에 부응하려면 기초 교육 과정에 교육시설, 교수법, 교과과정과 같은 教育要素도 改善되어야 하겠지만 학생의 생활지도와 규제를 통한 인성훈련이 중요하게 다루어져야 할 것이다.

이하에서는 학생들의 의식과 시행중인 승선생활훈련 과정에 대한 구조적 분석에 근거하여 학생들이 학습 성취에 능동적인 자세로 임하고 학내생활에서 보람과 긍지의식을 갖도록 지도하는 방안을 제시하기로 한다.

2. 한국대학생의 지도와 문제점

승선학과 학생은 상선사관에 앞서서 현실적으로 대학생이므로 그들은 먼저 대학생으로 다루어져야 한다. 따라서 오늘날 대학가가 직면하고 있는 심각한 문제점과 그 대책을 충분히 이해할 필요가 있다. 여기에 몇가지 참고 자료를 제시하기로 한다.

- (1) 한국대학생 40%, 미국대학생 60%가 스스로 인생의 가치를 발견하고 자기 충족감을 가지고 살아가는 內面的 價値觀 定立을 하지 못하고 있다. 그러므로 세미나식 수업을 통하여 학문과 인간교육을 병행하고 대학생에 대한 理解增進, 대학생과의 인간관계 형성을 위해 노력하는 한편, 全人教育, 自己正體定立, 사회성 함양, 씨클지도, 상담면접 기술등에 대한 교수세미나를 빈번히 가져야 한다.⁶³⁾
- (2) 戰爭抑制, 안보확보, 脫貧窮, 경제 발전 등을 지고의 가치로 여기는 생존사회의 경험과 지식에 치우친 많은 기성세대와, 貧窮과 쓰라림을 체험하지 못한채, 個人的 價値, 理想, 보람을 重要視하는 正體社會의 특징을 지닌 환경에서 가치관 발달과정을 주로 보낸 대학생간의 갈등이 심각하다. 학생의 문제는 自我正體의 문제, 애정・진로문제와 같이 인간의 본질적인 문제에 기인되는 것이 많다. 그러므로 그들이 지닌 본질적인 문제를 깊이 인식하고 카운셀러가 고민하고 발견한 삶의 원리와 문제해결의 방법이 무엇인가를 모든 교수가 알아야 한다.⁶⁴⁾

62) 自國港에 입항하는 모든 외국선박에 대하여 국제협약준수 여부를 검사통제하는 제도를 港灣國統制(port state control)라 한다. 주로 선박의 안전설비, 선원의자격・능력, 해양오염방지 설비 등이 국제협약기준에 미달되는 경우에는 입항을 금지하거나 시정될 때까지 출항을 정지시킬 수 있다. 구미제국은 1982년부터, 우리나라는 1984년부터 실시하고 있다.

63) 장혁표, “교수역할로서의 학생지도,” 대학교육, 1983. 9. 5호, 52~55면.

64) 박성수, “카운셀링을 통해서 본 대학생들의 문제,” 대학교육, 1986. 7. 22호, 97~106면.

- (3) 교육목적이 학문연구, 건전한 사상과 인격도야, 지도자적 자질함양 등으로 알려져 있다. 그러나 학문 지도에 중점을 두고 있을 뿐 기타 요인이 함축되어 있는 情誼의 領域이 소홀히 되고 있어, 대학교육은 그 근본 목적과 일치하지 않는다. 대학에서 인격교육이나 가치관 교육은 교양과목 내지 정신교육만으로는 성취되지 않는다. 미국의 醫科大學의 90%가 직업윤리에 대한 교육을 하고 있다. 開設되는 모든 과목에 情誼의 領域의 교육목표를 설정하고 적극적으로 임해야 된다.⁶⁵⁾
- (4) 대학생은 고등학교에서 경험하지 못한 자유, 자율, 解放感 등으로 당황하고 많은 변화를 경험한다. 대학생이니까 개인의 생활은 각자가 해결할 문제이며 경쟁에서 살아 남는 자만을 원한다고 외면할 수 없다. 대학은 非知的인 면에서도 중요한 役割을 해야 한다. 교수의 適當 책임시간을 9시간이라고 하면 6시간은 아카데미에, 3시간은 학생과의 面談時間에 配定해야 한다. 학생에 대한 서비스를 대학의 附隨機能으로 생각하지 말고 하나의 主機能으로 생각하는 태도의 변화가 필요하며 모든 교수가 相談者가 되도록 지원되어야 한다.⁶⁶⁾
- (5) 95%의 학생이 자기들을 理解해 주는 교수가 없다는 점에 불만을 갖고, 70%의 학생이 개인문제의 해결을 위하여 도움을 받고 싶은 상태에 있다고 한다. 分担指導 教授에 의한 지도 및 專担 카운슬러에 의한 지도의 활성화가 이루어져야 하고 이를 뒷받침하도록 학생생활 연구소의 기능이 강화되어야 한다. 학생과 교수좌담회, 白紙 對話(質問紙)活用, 建議函, 학생지도 위원회구성·小集團 對話·교양·時局講座 開催·産學심포지움·학부모 대상의 간담회·자기표현 훈련·인간관계 훈련·독서법·리이더쉽 훈련 등을 실시하고 교양도서 해설·학습법·논문작성법·대학생활안내서·대학과 학문·취업정보·면접지침서·우리대학의 현황 같은 책자가 발간되어야 한다.⁶⁷⁾
- (6) 대학생은 경제성장에 대한 의미와 반공이념에 대하여 懷疑를 가지고 있어 더욱 가치관의 혼란을 겪고 있다.⁶⁸⁾
- (7) 학생은 대학 存立·維持·發展의 하나의 근거가 된다. 학생 중심의 消費者主義 시대가 등장하고 있는 것이 역사적 흐름이다. (미국, 일본)·학교에 학생이 얼마든지 모인다는 이유때문에 학생지도를 인색하게 할 수 없다. 그러므로 교수 중심의 研究 重視 機關에서 학생 중심의 教育重視 機關으로 전환되도록 힘써야 한다. 학생 이익

65) 이용환, "교과교육을 통한 정의적 행동교육," 대학교육, 1985. 1. 13호, 80~85면.

66) 이연섭, "학생상담제도의 활성화," 대학교육, 1986. 3. 20호, 34~38면.

67) 김충기, "대학에서의 학생지도기능 활성화," 대학교육, 1985.1.13호, 68~72면.

68) 홍승직, "대학생의 가치관, 대학교육," 1984. 3. 8호, 9~13면.

을 최대한으로 보장하는 교육 서비스를 모색해야 한다.⁶⁹⁾

- (8) 산업 발전에 따라 ① 사회적인 생활환경이 변하면 도덕적인 규범들이 구속력을 잃게 되어 도덕적인 행위를 가르치기도 요구하기도 어려워진다. ② 학생은 기성세대와 전혀 다른 생활 환경에서 자라왔으므로 삶의 경험과 교훈을 그들에게 전달하기가 매우 어렵다. ③ 교통과 통신 수단의 발달은 물질적인 욕망을 非現實的인 수준으로 자극하였다. 지나친 刺戟이 문화적으로 昇華하고 사회적으로 조절되지 않으면 파괴적인 작용을 일으키기 쉽다. 또한 산업발달에 따라 ① 公害로 자연이 파괴되어 가고 있고 ② 사회발달로 傳統이 斷切되어 가고 있으며 ③ 삶의 共同體가 경쟁사회로 代替되어 가고 있다. 청소년은 자연의 調和, 전통의 보호, 삶의 공동체를 빼앗긴 낯선 세상에 던져진 것과 같아 不安해 할 수 밖에 없다. 그러므로 産業指向的인 나라에서는 청소년들의 인간교육 문제, 특히 가치관 교육 문제가 매우 어려운 사회 문제가 되고 있다. 우리는 국토가 분단되어 있고 이데올로기적으로 對立되어 있으므로 더욱 인간 교육이 중요시 된다. 인간적인 紐帶關係와 진리탐구를 위한 공동체를 제공하고, 삶의 理想的인 方向定立을 돕고 밝은 미래를 제시하고 희망을 가질 수 있도록 도와 주어야 한다.⁷⁰⁾

요컨대, 東西洋을 막론하고 産業發達 指向的인 사회에서는 청소년의 인격지도 문제가 중요시 된다. 우리나라의 경우는 급속한 경제성장, 급진적인 사회구조적 변천 등으로 기성세대가 가진 視角과 대학생이 가진 視角에는 단순한 世代差를 넘어 엄청난 갈등이 있어 더욱 문제가 심각하다. 그러므로 대학에서 인간교육, 가치관 교육이 불가피하며 學生指導가 대학의 附隨機能에서 主機能의 하나로 대두되고 있다. 즉, 學生 優位가 到來하고 있는 오늘날 대학은 연구·교수·봉사와 같은 傳統的인 機能에 추가하여 학생지도 기능을 마땅히 발휘하여야 한다고 보고 있다.⁷¹⁾

3. 乘船學科 學生의 要望과 教育體制에 대한 認識

학생의 학교당국과 교수에 대한 요망은 多樣하다 그간 設問調查, 面談, 토론회 등을 통하여 수집된 여론중 교육발전과 관계있는 것을 집약하면 다음과 같다.

- (1) 교수에 대한 요망을 조사하기 위하여 4 가지 문항 즉 ① 학생에 대한 理解와 관심 ② 충실한 강의 ③ 자료제공 ④ 공정한 평가 등에 대한 비율을 보면 학년에 관계 없

69) 변홍규, "학생우위시대의 등장, 대학교육" 1985. 3. 14호, 63~69면.

70) 이규호, "실존의 불안과 삶의 방향 정립" 1983. 9. 5호, 106~110면.

71) 김옥환, "한국대학의 몇가지 문제와 전망" 대학교육, 1985. 5. 15호, 52~54면.

이 문항 ①에 대한 응답률이 높다. 문항 ①에 대한 1,2,3,4학년의 응답비율은 각각 65.9, 66.9, 59.1, 81.4 퍼센트 였다.⁷²⁾ 즉 교수에 대한 학생의 支配的인 소망은 학생에 대한 이해와 관심을 많이 가져 달라는 것이다.

(2) 금지의식을 가지도록 깨우쳐 주는 노력이 부족하다.

학교의 역사, 공헌도, 교육목적, 목표, 발전계획, 직업의 본질·특성, 실무사례, 先輩의 活躍像, 학과목 내용의 실무와의 관계 및 그 展望, 學生 內規와 實務와의 관계 등에 대한 정보, 자료, 논리성, 철학 등이 개발·제시되어야 한다. 대학교육의 뿌리와 방향과 철학에 대하여 아는 바가 없으니 下級生에게 傳授 해 줄 것이 없다. 이것이 相互 信賴와 존경심을 저해하는 요인이라고 본다. 즉 학생이 금지의식을 갖도록 하고 잘못을 깨우쳐 주는 교수의 忍耐力을 요구하고 있다.

(3) 교육체제·운영상의 모순은 과감하게 是正되어야 한다.

超合理化 船舶運航技術을 受容하고 質的으로 국제경쟁력을 갖춘 인재를 양성하여야 한다고 하나 졸업생은 기대에 미치지 못하고 있다는 여론이 비등하다. 입학 당시에는 어느 대학 학생에 뒤지지 않는 資質을 갖추었다고 自負한다. 보다 잘 살고 보다 의미 있는 일을 하기 위하여 野望을 가지고 지원하였던 것이다. 그러나 세월이 흘러감에 따라 無氣力해지고 자신감이 없어진다. 이것은 교육체제 운용상의 모순이 있다는 증거가 아닌가. 학내생활의 불편함을 除去하는 문제보다 개인의 성장 발달을 저해하는 학교운영 제도가 是正되어야 한다.

(4) 학장·교수의 합의된 교육 방침이 학생에게 정확하게 전달되지 않는다. 전달 과정에서 歪曲 消滅되는 경우가 많다. 학생 의견이 學長에게 傳達되는 經路는 말 할 것도 없다. 이것이 불필요한 誤解와 混亂을 惹起하고 상호 신뢰성을 저해하는 요인이 된다. 그러므로 意思傳達體系의 再整備 構築이 필요하다.

이상 및가지 사례에서 알 수 있듯이 승선학과 학생의 기본적인 屬性과 욕망이 일반 대학생의 그것과 근본적으로 相異한 점이 없다. 그들은 요구 사항이 武官候補生이라는 身分的 制約 때문에 다만 行動化되어 표출되지 않을 뿐이다. 그들의 욕구가 바람직한 방향으로 승화되도록 지도하지 않으면 教育體制 自體를 否定的으로 받아 들이고 피해의식만 갖게 된다.

표면화된 騷擾가 없다고 문제점이 없는 것으로 看做하고 일반 대학에서 보다 학생지도를 소홀히 해온 것이 교육 성취를 저해하는 요인이라 여겨진다.

4. 승선생활 훈련에 관한 이론

승선생활 훈련 과정에서는 학생들이 바람직한 行動樣式을 習慣的으로 쌓아가게 함으로써

해기사의 퍼스넬리티를 배양하는데 그 목적을 두고 있다. 이 훈련에 관한 이론적근거를 제시하면 다음과 같다.

제 2 장 5에 기술된 바와 같이 해기사의 퍼스넬 리티는 自己啓發意識, 책임감, 綿密性, 정확성, 협조성, 자발성, 계획성, 준비성, 주의력, 극기심, 명령복종심 등과 같은 특질로 볼 수 있고 이들은 직업 적응력의 基底가 된다. 이들중 극기심과 명령복종심을 제외한 다른 특질이 그것이 생활화 되도록 습관을 쌓아 가고, 행동을 變容함으로써만이 함양된다. 여기에 관련된 이론을 살펴 보면 다음과 같다.

- ① 바람직한 습관을 쌓아가는데는 개인 생활의 規制와 自制力이 요구된다. 오천석은 “개인의 자율성과 자제력은 개인의 수양만으로는 성취하기 곤란하고 외부에서 훈련이 가져야 한다.” 라고 하였고,⁷³⁾
- ② Fiedler (1965)는 “일단 몸에 패턴화되어 있는 특성이나 행동을 一朝一夕에 고칠 수 없으며 특히 성인이된 후에 내면화 되어 있는 것을 변경하기는 곤란하므로 퍼스넬리티의 구조에 지속적인 변화를 가져오게 하는데는 적어도 1~3년 정도의 집중적인 정신요법이 필요하다. 따라서 2~3시간의 강의나 役割 演技 및 1~2週間の 집중적인 훈련을 통해서 퍼스넬리티의 구조와 같이 중요한 인간의 중심적인 가치관의 변화를 일으킬 수 있다고 기대하기는 힘들다”⁷⁴⁾ 고 주장하며,
- ③ 아오이카시오 (1962)는 “개인 행동을 변용하고자 하면 먼저 새로운 지식정보가 주어져야 한다. 그러나 지식정보가 주어지기만 하면 개인의 생활태도, 신념, 생각하는 법이 변하는 것은 아니다. 태도나 신념이 변한다 하더라도 영속적으로 행동이 변하는 것이 아니다. 지식, 정보 신념 사이에는 밀접한 관계가 있으나 한편 斷絶도 있다. 마찬가지로 태도나⁷⁵⁾ 신념 및 실제의 행동사이에 단절이 있다. 그러므로 이 단절을

72) 본 대학 학생지도연구소가 매년 (1983~1986) 1학년 학생을 대상으로 실시해 온 조사결과.

73) 오천석, 교육철학신강, 교학사, 1972, 172~173면.

74) 김남현, 조직행동의 관리, 경문사, 1984, 214면.

75) 태도: 行動傾向을 說明하기 위하여 構成된 概念으로 日常生活에서 흔히 쓰고 있으나, 학술적으로 정의하기가 꽤 곤란한 말이다. Thomas, W. (1918)는 社會속의 個人行動과 그 行動의可能性의 方向을 부여하는 심리적 과정이며 언제나 社會的 價値를 지향하는 것을 태도라 하였고 고영복은 “態度는 여러가지 知識이나 經驗을 통하여 서서히 또는 급격히 組織的 體系로 결합되어 퍼스넬리티의 핵심이 된다”고 하였다(고영복, 현대사회심리학, 법문사, 65면). Sherif, M와 Cantril, H (1945)은 “대상이나 상황에 대한 生活體의 選擇의이면서도 고유한 반응에 방향을 부여하는 다소 지속적인 準備狀態”라고 하고 그 식별기준으로서 다음과 같은 것을 들고 있다. ① 태도에는 그 대상이 있고 ② 태도는 경험에 의해서 후천적으로 學習되고 또 條件에 의해서 변하는 것이며 ③ 태도에는 나쁘다, 좋아한다 싫어한다 등과 같이 감정적 혹은 평가적 속성이 있으며 ④ 태도는 넓은 범위에 걸쳐서 자극과 관계를 맺는다(송대현, 사회심리학, 박영사, 1981, 82~83면).

연결키 위하여는 개인에게 지식을 교시하는 이외의 어떤 방법에 취하지 않을 수 없으며, 既存 習慣的 行動을 떨쳐버리고 새로운 습관을 定着시키는데는 集團의 힘을 빌리는 것이 효과적이다” 라고 하였다.⁷⁶⁾

- ④ R. R Blake (1964)의 관리그리드 理論에 의하면 조직체의 적응력을 순서적으로 개발해나가는데 소요되는 기간은 조직체의 狀況的 與件과 조직체의 開發目的에 따라 다르겠지만 일반적으로 3~5년이 소요된다.⁷⁷⁾
- ⑤ Likert (1967)는 “새로운 관리 이론이 효과적으로 몸에 배이게 하는 데는 조직의 규모나 복잡성에 따라 다르지만 일반적으로 3~7년이 걸린다. 조직내의 管理者型을 바꾸는데는 모든 관계자에게 현실적인 기대를 갖게 되도록 장기적인 관점에서 계획하고 시책을 강구하여야 한다.”⁷⁸⁾ 情誼的 행동에 관한 교육(인격교육, 가치관교육, 정신교육등)은 일정한 방향으로 상당한 기간동안 반복하여야 교육의 효과가 있으므로 1년 이상 지속적으로 전개하여야 한다”⁷⁹⁾ 고 밝히고 있다.
- ⑥ 조직의 성취목표에 적당치 못한 사람이 充員 되었을 경우 조직은 그들의 性格類型과 行動特性을 변경 시킬수 있도록 노력해야 한다. 개인의 행동 특성을 變容시키기 위해서는 우선 태도의 변용을 일으켜야 하고 다음에는 知識의 변용이 되어야 하며, 바람직한 성격을 所有한 成員에게는 個性을 존중하고 期待와 가치관에 副應하는 관리를 전개하여야 한다.⁸⁰⁾
- ⑦ 퍼스넬리티는 개인의 행동에 있어서 潛在的 效果를 가지고 있다. 부족한 퍼스넬리티에 기인되는 행동을 修正함으로써 퍼스넬리티를 變容하려면 그가 지니고 있는 지식과 태도를 서서히 고쳐나가야 하며 여기에는 上司의 개인적인 인품에서 나오는 權威가 필요하다.⁸¹⁾
- ⑧ 遵法性과 協同心이 있고, 社會性이 풍부한 성격을 지닌 학생으로 기르기 위하여 訓話나 강의를 한다. 그러나 개념의 이해나 필요성을 인식하였다고 그것이 行動으로 실천되거나 習慣化되고 體質化되는 것은 아니다. 性格化는 개념의 이해나 필요성에 대한 認識은 물론이고 그것을 반복실천하여 習慣化에 이르기까지 지속적인 노력이 필요하다.⁸²⁾

76) 아오이카스오 외 2명, 집단조직 리더쉽, 배풍관, 1982, 25~27면.

77) 이학중, 조직행동, 세경사, 1984, 450면.

78) 정수영, 신조직행동론, 박영사, 1981, 219~220면.

79) 이용환, 전계서, 84면.

80) 김석희, 조직행위론, 무역경영사, 1982, 71면.

81) 유기현, 인간관계론, 무역경영사, 1982, 179~198면.

82) 이상노, 성격과 행동의 지도, 중앙적성출판사, 1982, 15~16면.

이상을 종합해 볼 때 海技士職業 퍼스널리티를 함양하려면 각 특질에 대한 개념과 필요성을 이해시키고 장기간 지속적으로 행동을 지도하는 조직적인 훈련이 필수적임을 알 수 있다.

5. 乘船生活訓練의 實踐方案

(1) 승선생활 훈련의 내용은 ① 개인의 태도·행동의 변용 ② 명령에 대한 복종 응답 ③ 정신적 육체적 극기 등으로 볼 수 있다.

이들은 본질적으로 그 특성이 다르므로 각 훈련의 목표와 指向하는 바를 명확하게 분간하여 실시하여야 한다. 예컨대, 非常用具, 裝備, 工具, 部品 등을 사용한 후에 정해진 위치에 정돈해 두지 않으면 非常時의 活用, 공동이용이 불가능하다. 또한 吸煙規則, 安全守則, 기계의 조작규칙, 화물관리규칙 등이 준수되지 않으면 화재, 폭발, 인명피해와 같은 事故가 誘發된다. 일반 공동생활장에서보다 더 엄한 규칙준수가 요구되는 것은 규칙준수를 습관화함으로써 자제력, 정확성, 면밀성, 준비성 등이 몸에 배이도록 하기 위한 것이다. 이러한 과정에서 태도 행동의 변용이 일어나도록 하려면 자발적으로 규칙에 따르도록 誘導하고 持續적으로 관리하여야 할 것이다.

지금까지 각 규칙준수의 필요성을 명확하게 제시함이 없이 被教育者의 행동을 규제, 관리하여 왔으므로 표면적으로는 규칙을 준수하지만 內面的인 同調는 거의 일어나고 있지 않다.

이것이 퍼스널리티훈련 효과를 저해하는 하나의 원인이 되고 있다. 해기사의 퍼스널리티 훈련의 효과적인 방안은 도표 1과 같이 3가지 훈련이 구분 실시되어야 하며 여기에는 교수에 의한 인격지도가 병행되어야 한다. 入出港作業, 火災鎮火作業 및 기타 위급한 경우에는 全乘務員의 一絲不亂한 행동력이 요구되므로 최고 책임자의 명령에 절대복종하고 機敏하게 실천하여야 한다. 여기에는 질문이나 異意를 제기할 여유가 없고 오직 명령수령, 復唱, 실천, 報告만 있을 뿐이다. 명령복종훈련의 필요성은 여기에 근거하고 있다. 模擬船舶, 모의 브릿지를 구성하여 명령체계에 대한 커뮤니케이션 훈련을 실시하여야 하며 명령수령을 위한 注意集中力, 復唱, 報告時의 예의 갖추 등은 實船에서 船長이 헤드업을 발휘하는 경우와 같이 密度있게 훈련되어야 한다. 그러나 이 훈련에 대한 명확한 목적제시와 충분한 준비를 갖추지 않은 채 상급자의 명령만 濫發하게 되면 불필요한 威壓的인 분위기가 高潮될 뿐이다.

海技士는 불편하고 不利한 환경에서 일해야 하므로 어려움을 극복하는 克己力을 갖추어야 한다. 이것은 강인한 체력이 뒷받침 되어야 하는 바 規則的인 日課와 단체경기 活動 등에 참여함으로써 단련될 것이다. 그러나 교육과정에서 강인한 정신력을 훈련하는 것은 매우 어려운 과제로서 공동체를 위하여 자기를 규제하고 공동체를 통해서 자기를 개발해 나아가는 과

지도체제 (안)

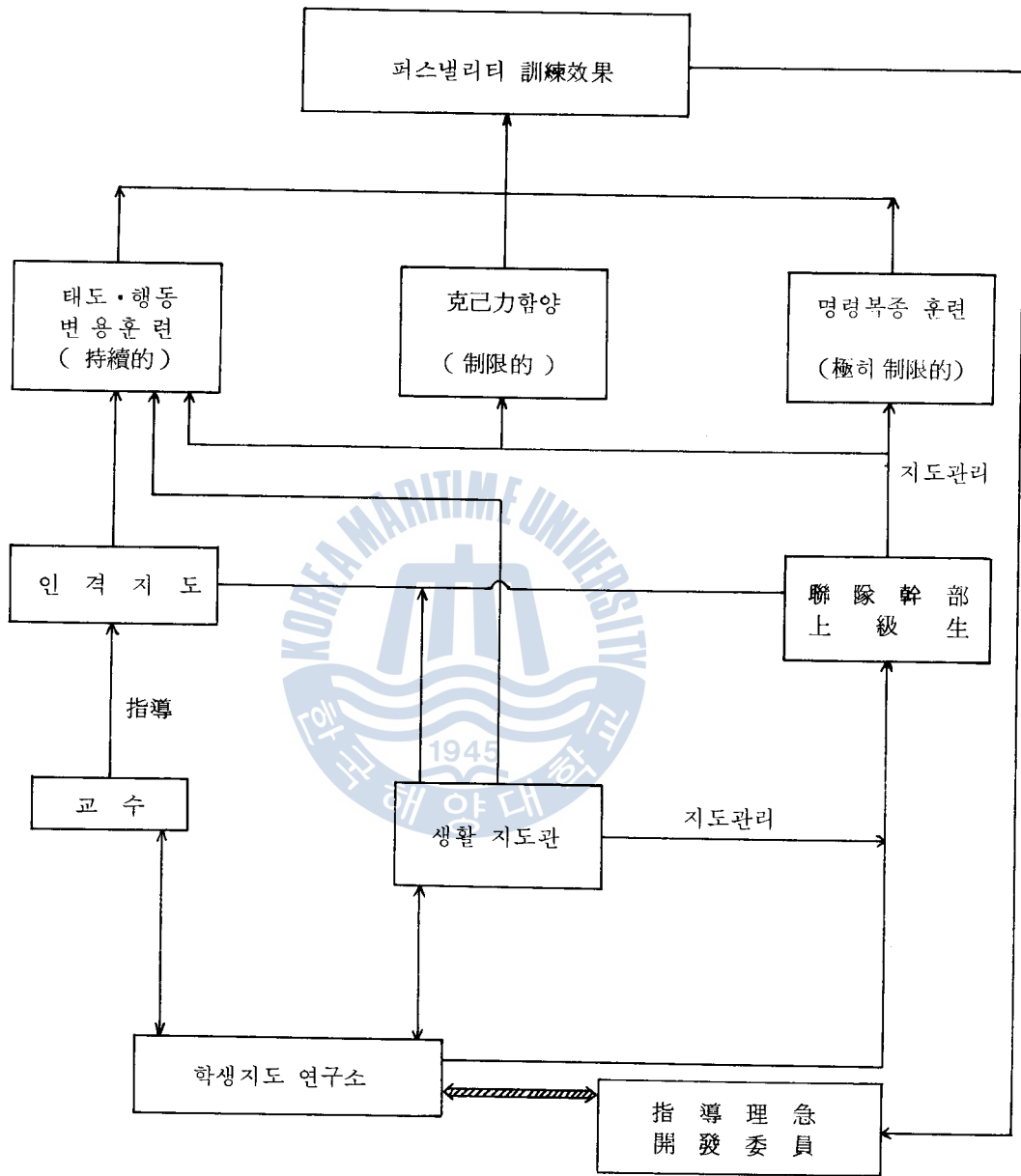


도표 1. 퍼스널리티 訓練

정에 질러질 것으로 기대할 뿐이다. 어느 개인이나 집단이 극기훈련이라는 명분으로 고통스러운 분위기를 조성 제공하는 사례는 정신력 함양에 바람직하지 못하다.

이상에서 보았듯이 위의 세가지 훈련의 목적과 실시방법에 의하여 기대되는 효과가 각각 다르다. 따라서 실시 과정에서도 뚜렷이 구분하여 목표와 방침이 명확하여야 할 것이다. 뿐만 아니라 각 훈련의 내용이 선박현장과 어떠한 관계가 있는가를 구체적인 사례를 들어 설명하는 교육적인 노력이 뒷받침 되어야 할 것이다.

(2) 승선학과 교육의 質的인 秀越性을 유지하려면 도표 2와 같이 학문지도, 인격지도, 퍼스널리티지도 등 三元的인 지도가 병행되어야 한다. 그러나 실제로는 인격지도의 소홀로 말미암아 졸업생은 기능과 정신면에서 기대에 미치지 못하고 있다. 건전한 성장 발달을 돕는 인격 발달지도, 학교와 학문에 대한 적응지도 및 가치관, 인간관, 사회성을 함양하는 자질함양 등과 같은 人格指導가 缺如되어 있고, 교육내용과 실무와의 관계, 진출 전망, 대학의 沿革과 역사, 졸업생의 활동사항, 승선생활 훈련의 필요성 등이 학생들에게 충분히 홍보되어 있지 않다. 이것이 교육 훈련에 대하여 拒否反應을 일으키는 주요 원인이 되고 있다.

인격지도와 홍보가 소홀히 된 채로 훈련이 주어지면 책임감은 함양되지 않을 것이다. 土井正己는 책임감 함양에 관하여 다음과 같이 記述하고 있다. 책임은 도덕적, 법률적, 직무적인 책임으로 분류될 수 있고 직무적인 책임은 다시 良心에 대한 책임, 他人의 期待 要請에 대한 책임, 규칙 준수의 책임으로 細分할 수 있다. 즉 ① 타인으로 부터 요청받지 않더라도 직장의 목적, 방침 계획 등을 이해하고 직장인으로서 신념을 가지고 “해야 하겠다”고 생각한 바를 自發的으로 실행하는 것, ② 조직체, 조직내의 상급자의 지시명령 및 동료의 의뢰한 과업의 목적, 방침, 내용을 이해하고 적극적으로 협조하고 실행하는 것, ③ 규칙으로 정해진 일, 질서, 안전 수칙, 절차 등의 목적, 내용을 이해하고 정확하게 준수하는 것 등이다. 가장 기본적인 책임으로서 “해야 하겠다”고 생각한 바를 실행하는 것은 그 사람이 가진 가치적, 윤리적, 규범적인 마음의 작용의 所産이다. 그러므로 책임감은 자기의 책임을 주체적으로 흡수하고 그것을 구체적으로 실행하는 의식이다. 따라서 인간관, 인생관, 가치관, 이상, 직업의식, 企業意識 등을 바탕으로 한 信條·信念이 먼저 定立되어야 한다.⁸³⁾

그의 이론에 의하면 책임감은 전인격적인 것이어서 그것을 개발하려면 인격지도가 先行되어야 한다는 것이다.

오늘날 승선학과 학생의 意識構造는 10年前 또는 20年前 學生들의 그것과는 다르다. 제

83) 土井正己, “能力開發 OJT”, 東京白挑書房, 1978, 137 ~ 142 면.

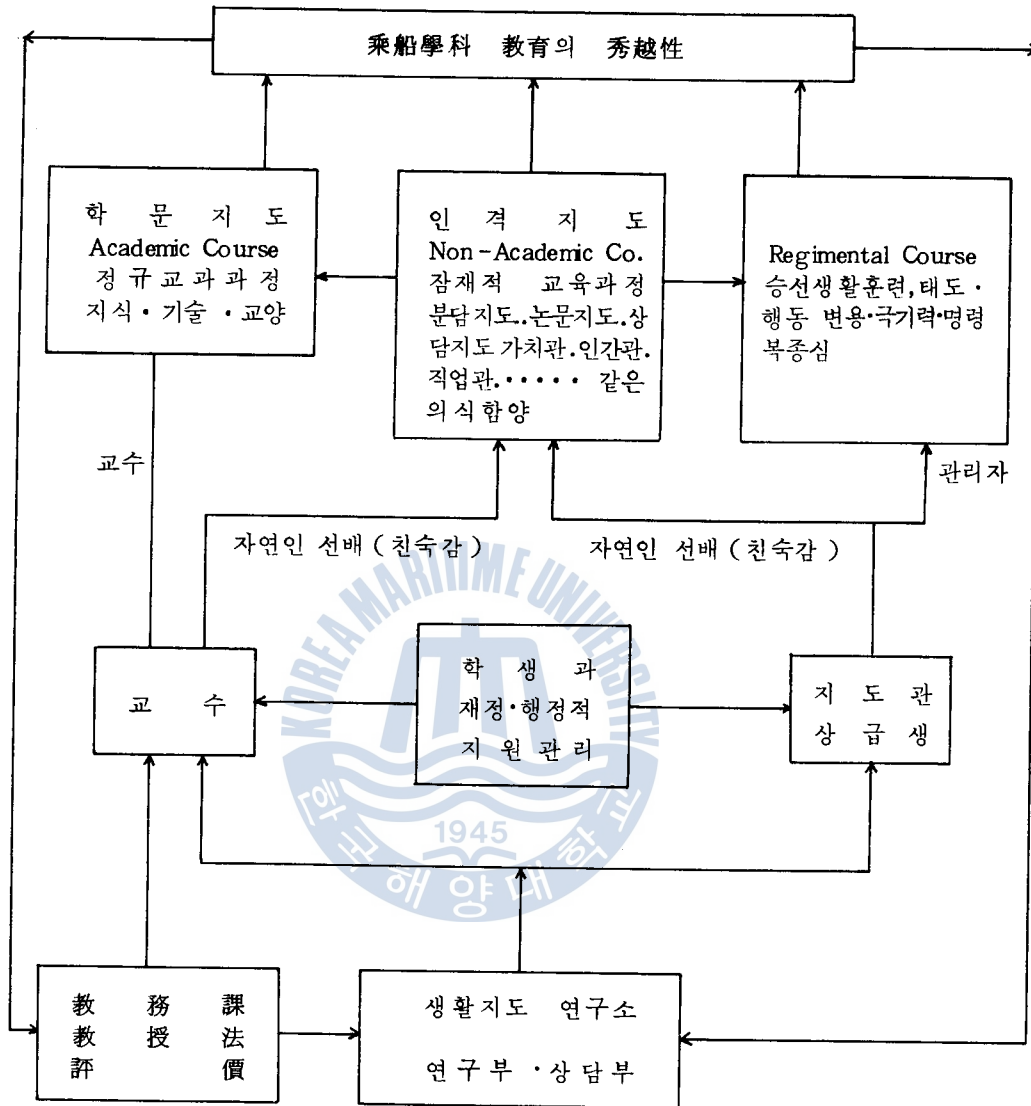


도표 2. 승선학과 교육의 수월성

3 장 2 에서 기술된 바와 같이 그들은 급속한 경제 발전에 사회적인 의식의 발달이 채 따르지 못하는 渦中에 출생 성장하였으므로 가치관의 혼란으로 기성세대와는 엄청난 갈등을 겪고 있다. 그들에게 傳統的인 美德과 倫理觀이 退色되어 가고 있는 것은 기성세대가 生存에 급급한 나머지 후세들을 위한 올바른 價値體系를 提示하지 못하였기 때문이다.

이러한 점을 염두에 두고 對話와 인내로서 올바른 가치관을 갖도록 인격 지도에 힘써야 한다. 선원직업 그것 자체를 天職으로 교육하기는 곤란하다.

오늘날의 젊은이들은 어느 한 직장에서 평생을 거는 것을 따분하게 여기는 경향이 농후해지고 있어 더욱 곤란해지고 있다.⁸⁴⁾ 그러나 선원에 대하여 지금까지 알려져 있지않은 직업으로서의 가치와 의의를 제시하고 경력과 능력을 바탕으로 진출할 수 있는 전망을 제시하며 해기사 출신인 기성세대의 活潑像에 대한 홍보·출판물을 普及하고 實務者 초청강연등을 통하여 産業現場에 대한 情報에 충분히 접하게 함으로써 학생 스스로 가치의식을 갖도록 유도해야 하며 선박의 현장관리 기술인으로 출발하여 해운계에 투신하는 것은 개인에게 있어서 뿐만 아니라 국가와 전 인류의 발전을 위해서도 일생을 걸고 해 붙 가치가 있다는 확신을 개발하여 제시하여야 한다. 이러한 관점에서 책임감을 함양하는 방안을 요약하면 도표 3과 같다.

(3) 商船에 있어서 선박의 안전과 효율적인 관리를 위해서 리더쉽이 요구되며 入出港作業, 消火作業, 非常時, 危急時와 같이 일시불란한 조직력, 신속 정확한 행동력이 요구되는 작업진행을 위하여는 헤드쉽이 필요하다. 이들은 특질이 다음과 같이 서로 다르다.⁸⁵⁾

내 용	리더쉽 (課業, 關係指向的)	헤드쉽 (特殊 作業指向的)
命令 (指示)	통솔자의 전문적 기능·全人의 人格·사회성을 바탕으로 하고 합리적 우호적이다. (指示·支援·確認)	통솔자의 전문적 기능을 바탕으로 하고 절대적 강압적이다. (命令·復唱·報告)
持續性	선내 全課業과 생활을 통솔할 때 적용된다.	특정작업을 지휘할 때만 적용한다.
社會性	지시, 협력관계, 대화설득, 질문토론	一方的인 명령 복종관계
指揮性	성원들이 자발적으로 통솔자의 進取性을 인정	작업 성질상 전체적 체제로 유지

실제에는 이 양자의 구분 없이 혼련이 실시되고 있어 리더쉽, 헤드쉽 및 位階的 秩序意識의 함양이 저해되고 있다. 선박에서는 직무상의 명령에 절대 복종하여야 한다. 船橋에서 3等航海士가 명령할지라도 그것이 선박 및 그 안전을 위해 發命된 것이라면 1 등항해

84) 이시형, 신인간, 조선일보, 1987. 1. 5. 5면.

85) 정영윤 외 6명, 지휘론, 육군사관학교, 1982, 46면.

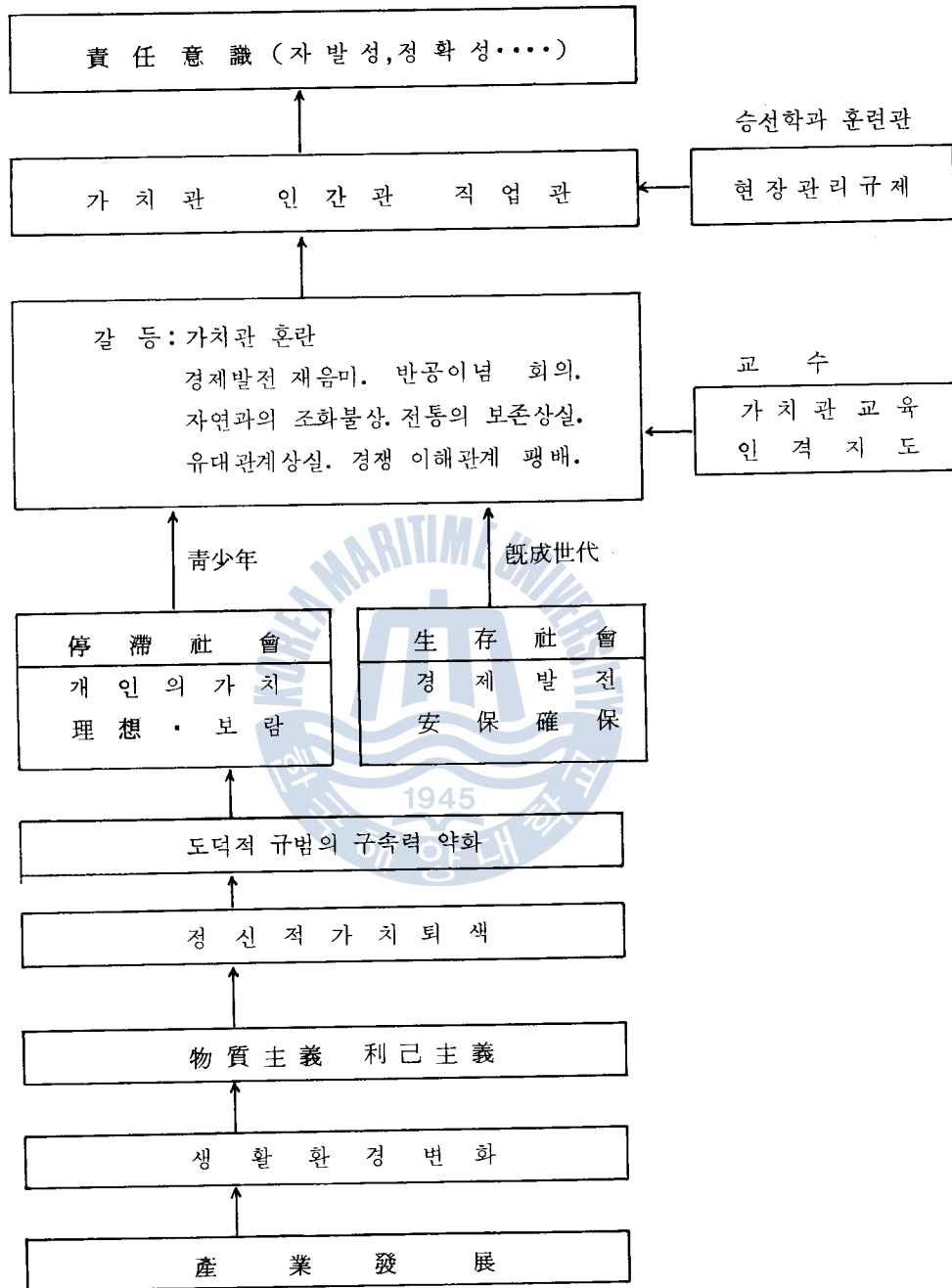
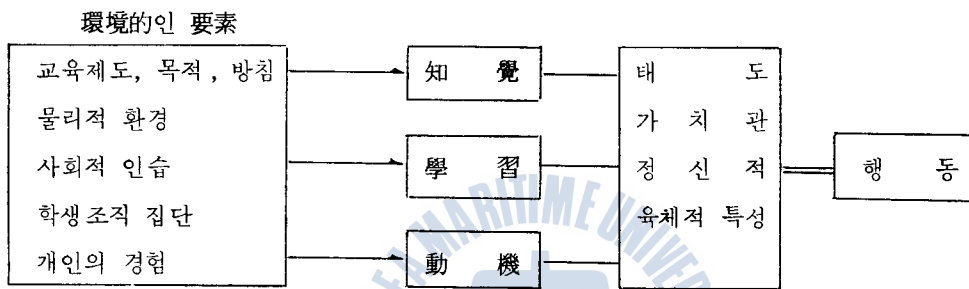


도표 3. 책임의식 함양

사, 기관장이 복종하여야 한다. 반면에 通常의 課業은 명령적인 방법보다 正當한 지시에 대한 好意的인 협력으로 성취되고 있다. 따라서 교육현장에서는 상급생의 명령적 질서유지 방식보다 說得과 折衷을 바탕으로 하는 통솔력으로 하급생을 지도 관리하여야 할 것이다.

(4) 학생지도를 위하여 全教授가 週一回로 集團面談에 응하고 있으나 실질적으로 제한된 行政要員과 생활지도 교수에 一任되어 있어 개별적으로 일깨워 주고 知覺시킬 여유를 갖지 못하고 있다. 개인의 행동 결정론에 의하면 다음과 같이 태도와 行動 變容 과정에서



는 지각시키는 것이 중요시 되고 있다.⁸⁶⁾

그러므로 몇분의 지도교수의 지도나 數回の 정신훈화 만으로는 훈련효과를 기대할 수 없으며 수시로 훈련의 목적을 일깨워 주고 그들의 잘못을 卽席에서 叱咤하는 全教授의 협력이 있어야 태도·행동 변용이 실질적으로 일어날 것이다.

(5) 현재 시행중인 학생생활 규정에는 주로 학생의 생활규제를 위한 내용이 記述되어 있을 뿐 각 규정에 대한 이념이 제시되어 있지 않다.⁸⁷⁾ 학생이 각 규정의 필요성을 깨닫고 자발적으로 준수하도록 각 규정의 목적, 선박현장의 사례와 규정의 내용과의 관계 등이 구체적으로 列擧되어야 하며 학생들에게 規則은 그들을 統制하기 위한 機制로서가 아니라 자랑스러운 行動規範의 表象으로서 받아들여질 수 있도록 연구·개발되어야 한다.

86) 이학중, 조직행동, 세경사, 1984, 75~95면.

87) 미국상선대학의 학생생활 규정집과 對比한 결과 규제면을 규정한 내용은 비슷하나 各條項의 목적 및 지도방안 내지 운영면이 구체적으로 기술되어 있는점이 다르다.

U.S Merchant Marine Academy, Midshipman Regulations 1982, New York Maritime College, Rules and Regulations for the Regiment of Cadets, 1983.

6. 요약

생존 그 자체를 最上의 價値로 여기던 시대에 승선학과를 志願한 動機와 오늘날 신입생의 지원동기는 다르다. 오늘날의 학생은 보다 잘 살고 의미있는 삶을 營爲하고자 승선학과를 선택한 것이 일반적인 경향이라고 보아야 할 것이다. 그들은 고통과 인내와 규제가 요구되는 학내의 공동생활 과정에서 일일이 왜 이과정을 이수해야 하는가 하는 질문을 던지고 그 해답이 충분히 납득되지 않으면 교육체제에 대한 거부 반응을 일으킨다. 그러므로 훈련과정에는 論理性和 哲學의 뒷받침이 없이 명령적 질서유지와 규제, 관리일변도로 승선생활훈련이 실시되면 기대되는 상선사관의 퍼스넬리티를 함양하기가 곤란하다는 것을 우리는 실감하게 되었다. 그것은 생존사회의 체험으로 무장된 기성세대의 시각에서 학생을 관리하려고 하는 한 상호 갈등만 증가될 뿐, 그들의 태도, 行動의 變容이 內面的으로는 좀처럼 일어나지 않기 때문이라고 볼 수 있다. 그러므로 학생 입장에서 그들을 이해하고 自然人으로서, 先輩로서, 인내와 對話로 지도하는 교육적인 노력을 제공하면서 엄하게 관리하여야 할 것이다. 승선학과 학생지도 문제는 이러한 관점에서 받아들이고 濼防的이고 根源的인 방법으로 학생을 지도해 나가야 할 것이다.

結論 및 提言

1970 년대에 해기사의 수요가 급격히 증대됨에 따라 승선학과 교육은 量産體制로 바뀌었으며 학생들에게는 졸업도 채 하기 전에 就業船社를 선택·결정하는 기회가 주어졌고 입학은 곧 就業保障이라는 等式이 성립되었다. 그 결과 학생들은 學力과 競爭의 空白狀況을 맞게 되어 學業에 임하는 자세는 최소요건 충족 경향으로 흐르게 되었다.

오늘날의 被教育者는 급속한 경제성장에 비하여 사회적인 의식 발달이 체 뒤따르지 못한 渦中에 출생 성장하여 자립정신이 약하고 無事安逸을 추구하는 성향이 높다. 그러므로 괴로움과 불편함이 수반되는 훈련 과정을 부정적으로 받아 들이는 경향이 있어 그들의 태도는 더욱 소극적으로 되어가고 있다. 최근에는 승선학과 학생은 타 대학생에 비하여 무기력하고 소극적이며, 장차 責務에 관한 의식구조에서도 부정적인면이 많다는 것이 노출되었다.

1986년에 대학 자체에서 실시한 영어 실력고사 결과는 승선학과 학생이 학습에 임하는 자세가 타 학과의 학생에 비하여 얼마나 소극적이었는가를 보여주었다. 이와 같이 대학 내 외적인 요인으로 乘船學科 教育이 昏迷를 거듭하고 있는 동안 해운환경 구조에는 엄청난 변

력이 일어나고 있었다. 선박은 종전의 화물운송 수단에서 현대 과학 기술의 總集約體로, 까다로운 국제 규제와 치열한 국제 경쟁 속에서 관리되어야 하는 기업체로 그 개념이 바뀌었다. 그러므로 해기사에게는 高度의 두뇌 집약적인 기능이 요구되고 있고 선박설비의 人力節減과 航次期間의 短縮으로 그들에게는 더욱 加重한 업무가 주어지고 있다.

이에 더하여, 유사이래 장기적인 해운 불황을 겪게되어 低賃金 良質 船員人力 競爭은 더욱 치열해지고 있다. 이러한 해운 환경 변화속에서 船員國으로 생존해 나가려면 비록 때 늦은 감이 있으나 교육의 질적인 향상이 시급히 이루어져야 할 것이다. 최근에는 졸업반 학생에게 실시하는 配社順位考査, 全 學生에게 실시하는 영어실력고사, 實習助教 大幅增員 등과 같은 一聯의 조치를 취하고 있다. 그러나 그 실효를 거두려면 교육과 지도에 관한 의식을 새롭게 하는 교육풍토가 조성되어야 할 것이다.

본 연구는 大學觀, 한국해양대학의 設立理念, 교육특성, 학생의 의식구조, 해운산업사회의 요구, 승선생활 훈련의 의의 등을 고찰한 다음 승선학과 학생의 지도에 문제점을 提起하고 乘船生活訓練의 必然性을

- 1) 한국인의 사회적인 성격
- 2) 오늘날 젊은 세대의 의식구조
- 3) 상선대학 교육의 史的인 敎訓
- 4) 우리나라의 地政學的인 특수한 사정

등에 근거하여 제시하였으며 그 實施 方案으로는 다음을 제안하였다.

- 1) 態도와 行動 變容訓練, 克己訓練, 명령복종훈련 등이 명확히 구분 실시되도록 훈련 이념을 啓導한다.
- 2) 학문지도, 인격지도, 퍼스널리티指導 등 三元的 指導體制가 定着되도록 힘쓴다.
- 3) 가치관 교육, 이념개발 제시 등을 통하여 책임의식을 함양한다.
- 4) 리더쉽에 의한 훈련방법으로 바꾸어 나간다.
- 5) 全教授가 恒時的으로 승선생활훈련에 참여한다.
- 6) 승선생활훈련 指針冊을 개발한다.

자랑스러운 전통과 대학의 양적인 팽창에 비하여 교육에 대한 의식발전이 체 뒤를 따르지 못하고 있다는 점을 앞으로의 과제로서 지적하지 않을 수 없다.

- 1) 승선직업으로 출발하여 海運界에 投身하겠다는 젊은이의 遠大한 꿈을 가꾸어주고 그 실현에 필요한 알찬 교육을 제공하고 있는가?
- 2) 全心全力을 요구하는 학습량과 課題物을 부과하고 그 평가를 엄격하게 하는 교육풍토가 조성되어 가고 있는가?

3) 학문지도를 통한 인격지도가 이루어지고 자발적으로 규칙을 준수하는 學風으로 발전되어 가고 있는가?

등과 같은 관점에서 대학 현황을 조명해 볼때 대학이념 개발, 學科像 定立, 教科課程 開發, 학생지도 지침서 개발, 교육방법 및 그 평가방법 개발, 직업지도서 개발 등과 같은 연구가 활발히 진행되어야 할 것이다.

參 考 文 獻

- 강종환, “한국인의 사회적 성격과 새 인간상의 모색,” 조선대 종합논문집, 1975.
- 권기덕, 윤옥, 이수도 공저, 인간 관계론, 형설출판사, 1979.
- 권기덕 외 12명, 인간 관계론. 형설출판사, 1981.
- 권순명, “대학생의 정신건강지도,” 학생생활연구, 충남대, 1980(8집).
- 고영복, 현대 사회 심리학, 범문사, 1983.
- 국민윤리교재편찬연구회, 주체성의 탐구, 소문출판사, 1985.
- 국방부, 정신력 강화법, 1975.
- 기획원, “상선사관의 리더쉽에 관한 연구,” 전남대학교 경영대학원, 1983.
- 김민남(역), 산업사회학, 대광사, 1981.
- 김정동, 현대사회학의 쟁점, 범문사, 1983.
- 김경동, 현대의 사회학, 진영사, 1982.
- 김기태, 한국인의 사회성 평가 가치에 관한 연구, 학술연구보고서, 1979.
- 김규태, 조직과 인간행동론, 한국이공학사, 1983.
- 김길수, 선박 조직의 효과적 리더쉽 유형에 관한 연구, 연세대학교 경영학과, 1982.
- 김규현, 산업훈련용, 서문출판사, 1982.
- 김남현(역), 조직 행동의 관리, 1981.
- 김남현, 관리적 리더쉽론, 학문사, 1983.
- 김남현(역), 조직 행동의 관리, 경문사, 1984.
- 김미배, 한국인 노년기의 의식구조에 관한 연구, 삼육대, 1979.
- 김병용 외 5명, “해기사들이 보는 한국해운,” 해양한국, 1984. 11.
- 김병재, 사회심리학, 경문사, 1984.
- 김봉소, “직장의 사회적 분위기에 관한 연구,” 경록대, 논문집, 23. 1977.

- 김석희, 경영조직관리론, 무역경영사, 1982.
- 김석희, 조직행위론, 무역경영사, 1982.
- 김선재, “이상적인 갑판부 사관”, 해기, 1977. 3.
- 김여수, “산업사회 인간과 가치변동”, 성균관대학 논문집, 23 - 1, 1976.
- 김영국, 시대교육훈련 매뉴얼, 한국산업교육센터, 1984.
- 김영도, 현대사회문제론, 한국복지정책연구소출판부, 1982.
- 김옥환, 대학본, 문음사, 1983.
- 김용운, 일본인과 한국인의 의식구조, 한길사, 1985.
- 김유원, 한영탁(역), 군과 학생, 일월서각, 1984.
- 김윤환, 권두영(역), 노동경제학, 무역경영사, 1981.
- 김정환, 해난방지와 책임의식, 월간해기, 1984. 4.
- 김중화, 발간사, 부산경상전문대학 학생지도 연구소, 학생진로 정보안내, 1984.
- 김재원, 앞으로 나와라 막은 올랐다, 직장인, 1985. 1.
- 김재승 외 6명, 해난과 대책, 월간해양한국, 1983. 7.
- 김재승, 해난방지와 대책, 해양한국, 1984. 4.
- 김태익, 남동지나해의 해난 사고에 관한 고찰, 월간해기, 1983.8.
- 김태익, 선박침몰 사고의 원인과 대책, 월간해양한국, 1985. 7.
- 김한두, 선박 안전관리, 월간해기, 1978. 4.
- 김화중(역), 지도력, 두산, 1985. 4.
- 나기산, “한국직업군인 제도의 평가분석”, 육사논문집, 1973.
- 문인숙(역), 사회치료, 흥익제, 1982. 20.
- 민성규 외 2인, “선원연금 제도에 관한 연구”, 해기사 협회, 1985.
- 박연호, 인간 관계론, 박영사, 1981.
- 박용섭, “한국 상선 해기사 환경의식의 표본 조사에 관한 연구(하)”, 월간해기, 1981.7.
- 박홍식, 감독자 훈련, 야실사, 1985.
- 부산대학교 학생 생활 연구소, 대학과 직업지도, 1978.
- 서동만(역), 군산복합체론, 기린문화사, 1983.
- 성동호, 노오만V 피일, 적극적 사고 방식, 흥신문화사, 1983.
- 서병인, 직무요인과 인적 배경과의 관계분석, 부산대, 논문집, 23-1, 1977.
- 송길섭(역), 설득력, 서영사, 1983.
- 송길섭, 한국인의 의식구조 분석과 국민정신 개발선양대책, 감리교, 신학대학, 1979.

- 송대현, 사회심리학, 박영사, 1981.
- 신득열, 교육철학, 학문사, 1983.
- 신유근, 조직론, 다산출판사, 1981.
- 신유근, 조직행위론, 다산출판사, 1982.
- 신유근, 조직행위론, 다산출판사, 1985.
- 아산사회복지사업재단, 산업사회의 직업윤리, 제 2회 복지사회 심포지엄, 1981.
- 아세아상선(주) 해무부, 충돌과 좌초의 원인관계, 해양한국, 1980.11. ①
- 아세아상선(주) 해무부, 충돌과 좌초의 원인관계, 해양한국, 1980.12. ②
- 아세아상선(주) 해무부, 충돌과 좌초의 원인관계, 해양한국, 1981.1.
- 안동현, 과보호로 자라는 아이들, 일성신약 주식회사, 113 호.
- 안장현 (역), 바르게 생각하기 위하여, 정음사, 1986.
- 엔터프라이즈, 부하의 영혼까지 사로 잡아라, 월간 엔터프라이즈사, 1986.
- 오석홍, 조직이론, 전영사, 1981.
- 오세철, 한국인의 사회심리학, 박영사, 1982.
- 오세철 (역), 조직심리학, 경문사, 1981.
- 오세철, 조직행동, 박영사, 1982.
- 오용수, Oriental Monarch호의 침몰사고(하), 월간해기, 1982.
- 오천석, 교육철학신강, 교학사, 1972.
- 오필호, 대학에서의 직업지도 방향의 모색, 이화여자대학교, 학생생활지도 연구소 학생 생활연구 제 16 권, 1980.
- 유갑종, 해상교통 안전과 서비스 향상에 관한 고찰(하), 월간해기, 1979.
- 유기현, 인간관계론, 무역경영사, 1982.
- 유기현, 행동과학이론, 무역경영사, 1981.
- 유기현, 현대인사관리론, 무역경영사, 1979.
- 유한동, 리더쉽의 이론과 실제, 법문사, 1983.
- 유한동, 효율의 제문제, 박영사, 1971.
- 육군사관학교, 지휘론, 대왕사, 1982.
- 윤문현, 선박사고와 그 시각 해양한국, 1985.
- 이경섭, 조승규, 최신교육원리, 형설출판사, 1981.
- 이규태, 한국인의 의식구조①, 신원문화사, 1985.
- 이규태, 동양인의 의식구조, 신원문화사, 1985.

- 이규태, 서양인의 의식구조, 신원문화사, 1985.
- 이규태, 한국인의 의식구조⑤, 신원문화사, 1983.
- 이근희 외 1명, 산업심리학의 실제, 일조각, 1968.
- 이돈희, 교육철학개론, 박영사, 1981.
- 이상대, “선내 정비관리와 사고 방지에 대한 고찰,” 해양한국, 1983.
- 이상로, 이관영(공역), 성격과 이론, 중앙적성출판사, 1981.
- 이상로, 성격과 行動의 指導, 중앙적성출판사, 1982.
- 이규호, 대학에서의 인간교육, 대한교과서주식회사, 1983.
- 이상운(역), 지도자, 호암출판사, 1984.
- 이상집, 승선학과 교육특성과 과제, 대학 교육, 1986.
- 이영택, 발간사, 한국해양대학 학생지도 연구소, 취업정보안내, 1984.
- 이을호, 한국철학의 전통적기조, 학술대회보고 논초 2), 한국정신문화원, 1979.
- 이장현 외 1명, 사회문제의 연구, 1985.
- 이준수, 선박충돌사고 방지, 월간해기, 1979.
- 이철주, 직업 및 기술교육, 대한교과서주식회사, 1975.
- 이학중, 조직행동, 세경사, 1984.
- 이학중, 인사관리, 세경사, 1985.
- 이헌탁, 해외취업환경 변화에 따른 해기사의 자세, 한국선원관리사업협회, 1986.
- 이형득, 인간관계 훈련의 실제, 중앙적성출판사, 1982.
- 장대회, “현대교육의 이념,” 학생생활연구, 충남대, 1980(8집).
- 장준한, 우리나라 고교생 및 대학생의 의식구조, 교육평등론, 1976.
- 장병림, “사회심리학, 박영사, 1983.
- 정수영, 신조직행동론, 박영사, 1981.
- 정양은, 심리학통론, 법문사, 1984.
- 정용팔, 공주교대 기숙사생의 여가 선용에 관한 조사연구, 공주교육대학 학생지도연구소 학생지도연구, 제 3집, 1974.
- 조기수, 현대사회와 국민윤리, 박영사, 1981.
- 조병규, 이경섭, 최신교육원리, 형설출판사, 1981.
- 조정기, 인간관리론, 대광문화사, 1981.
- 조종익, 지도자의 행동철학, 동광출판사, 1983.
- 조봉연, “제힘으로 하는 버릇,” 일성신약주식회사, 113호, 1986.

- 중앙해난심판원, 해난사고 방지를 위한 선박안전운항; 월간해기, 1976.
- 충북대학교 생활연구소, 진로안내, 1984.
- 최병수, “해난방지 대책에 대하여;” 월간해기, 1981.
- 최종태, 현대인사관리론, 박영사, 1983.
- 최재석, 한국인의 사회적 성격, 개문사, 1985.
- 하대식, 탱커사고 예방을 위한 안전관리, 월간해기, 1984,2.
- 한국해양대학, 신입생 전형요강, 1987.
- 한국해양대학요람, 1977 ~ 78, 1980 ~ 81.
- 한국해양대학, 학생생활안내, 학생지도연구소, 1986.
- 한국해사문제연구소 편집실, 학교교육에 있어서의 직업교육 본연의 자세 - ① - (일본 상선학교 교육의 역사적 고찰, 월간해양한국, 1975.
- 한기언, 대학이념, 세광공사, 1979.
- 한덕웅, 조직행동의 동기이론, 법문사, 1985.
- 한망숙, “한국인의 사고 패턴에 대하여;” 논문집 2, 전북사범대학, 1976.
- 함근배, 기업내의 교육훈련, 산업교육연구소, 1982.
- 함근배, 인재육성계획, 산업교육연구소, 1983.
- 함근배, OJT의 활성화 방안, 산업교육연구소, 1980.
- 황대석, 인사관리, 전영사, 1981.
- 황병준, 인사관리론, 법문사, 1981.
- 홍대식(역), 사회심리학, 박영사, 1982.
- 홍순철, 귀한 자식일수록 매로 키워라, 두산그룹 기획실 홍보부, 두산, 1986,4.
- 포올허어시 / KH 브란차아드, 행동과학입문, 신광인쇄사, 1981.
- 해사신문, 자격취득 기회를 넓혀야, 12.8.12호, 1986.
- 藤嶋良雄, 青求修次, “船員教育機關卒者の職業經歷に關する一考察,” 東京商船大學研究報告 第32號, 1981.
- 白樺三四郎, 리더십의心理學, 有斐閣選書, 1985.
- 山内宏之, 藤井彌平, “海上交通事故の研究-④,” 日本航海學會論文集 60號, 1979.
- 西部徹一, 海上勞働科學のあゆみ, 成山堂書, 1980.
- 船員制度近代化委員會, 假設的船員像について, 1980.
- 松本順, 組織を生き抜く人間學, 産能大 出版部, 1977.
- 笹本弘, “海運産業と船員政策,” 海運 第689號, 1985.

- 人事院事務總局編, 監督者の研修, 社團法人 日本人事管理協會, 1985.
- 人事院管理局研修審議室, 部下育成マニュアル, 効果的な部下の指導・育機のために, 財團法人 公務研修協議會, 1985.
- 伊藤森右衛, 經營リダシツプ論, 丸善株式會社, 1975.
- 二挺木秀雄, 人望ナパワーアップ法, アーバアブツワス, 1984.
- 日本船舶機關士協會のアンケート集計結果, 船員制度近代化に関する意識調査, 海運, 1983.
- 長谷川慶太郎, 組織の戦闘力, 東洋經濟新報社, 1986.
- 田中正人郎, 日本船員の誇り回復と職場確保を, 海運 第 679 號
- 田中態次郎, 教育的集團心理療法, 日本文化科學社, 1973.
- 田村信一郎, 命令の技術, 河出書房新社, 1985.
- 篠田修, 小集團活動のノウハウ, 産技大出版部, 1985.
- 川喜田二郎編監修, 組織ポテンシャルの向上, プレジテント社, 1984.
- 青井知夫, 棉貫讓治, 大橋辛, 集團組織リーダシツプ, 培團館, 1983.
- 土井正巳, 能力開發 OJT, 白桃書房, 1978.
- 黒田隆, 吉田光雄, 船員の自己イメージ, 日本航海學會論文集, 1982.10.
- 黒田隆, 商船士官の定着と離職に関する研究(2), 神戸商船大學紀要 第二十六號, 1975.
- 黒田隆, 商船士官の定着と離職に関する研究(3), 神戸商船大學紀要 第二十六號, 1975.
- 黒田隆, 柴田康彦, 日本船員の職業意識について, 神戸商船大學紀要 第二十一號, 1975.
- 黒田隆, 陸上進出者の動向調査, 神戸商船大學紀要 第二十五號, 1976.
- 會田雄次, 統率力の研究, 力富書房, 1985.
- 心理學事典, 平凡社, 1957.
- Ballies, D. Education for an Uncertain Future, Inst. of Marine Engineering Transaction (c), 1984.
- Bassett, N. L. et al. Recent Advances in Computer-Based Shipboard Maintenance and Operation Management, 8th Ship Technology and Research Symposium, Society Naval Architects and Marine Engineers, 1983.
- David, V., Human Aspects of Integrated Navigation in the Air, Journal of Navigation, Vol. 36, No. 1, 1983.
- Department of Transportation (U. K.), How Slips and Falls Can Add Up To a Recipe for Disaster, Telegraph, 1986. 7.
- Department of Transportation, How Cutting Costs Causes Accidents, Telegraph, 1, 1985. 1.

- Dubin, R., Handbook of Work, Organization and Society, Rand McNally College Pub. 1976.
- Edward, E. et al., Relationship of Job Characteristics to Job Involvement, Satisfaction, and Intrinsic Motivation, Journal of Applied Psychology, Vol. 54, No. 4, 705 ~
- Fricke, P. H., The Parameters of the Psychological Autonomy of Industrial Trawler Crews, Seafarer and Community, Croom-Helm, London, 1973.
- Hegart, J. et al., Personality Factors and Ship Handling Behaviour, Journal of Navigation, Vol. 34, No. 2, 1981.
- Hatfield, M. R. and Smith, M. H., The Role of the Master In an Industrialized Transport System at Sea, Journal of Navigation, Vol. 28, No. 4, 1975.
- Herbst, P. G., Socio-Technical Design, Tavistock Pub. 1973.
- Hill, J. M. M., The Seafaring Career, Tavistock Inst. of Human Relations, 1972.
- Koburger, Some Implications of Ship Automation on Organization, Training Design and Logistics, Journal of Navigation, Vol. 25, No. 4, 1979.
- Lane, T., Grey Dawn Breaking, Manchester University Press, 1986.
- Lloyd, F., Floating Plantships, Business Goes to Sea; Industries and Services, Society Naval Architects and Marine Engineers, 1983.
- Lusted, W. V., What is Required of a Ship's Officer in a Diverse and Changing World?, Inst. of Marine Transaction (c), 1984.
- Moreby, D. H., Personnel Management on Merchant Ships, Pergamon Press, 1968.
- Millar, I. C., Modern Technology and Its Impact on Marine Training in the Merchant Navy, Inst. of Marine Engineers Transactions (c), 1984.
- Marine Engineering Log, Meet the Intelligent Ship, Vol. 91, No. 3, 1986.
- Margaret Magnus, Training Futures, Personnel Journal, May, 1986.
- Marine Engineering, Training Seafarers for the Nineties, March, 1984.
- National Maritime Board, Diary Accident Statistics, 1983~1985.
- Newman, J., Seafaring is Still Too Dangerous, Telegraph, 7, 1985.
- Peterson, G. B., Careers in the U.S. Merchant Marine, Lodester Books, 1983.
- Phelan, C. N., Education and Training for the Future, Inst. of Marine Engineers Transactions (c), 1984.
- Rosengren, W. R., Ship Contingencies and National Education, Maritime Stud. Mgmt. 1975.2.
- Rosengren, W. R., The Social Organization of Nautical Education, Studies in Maritime Affairs, 1976.

- Rosenstein, et al., Nautical Training Systems and the Occupational Behavior of Seamen (The Israeli Experience) Marit. Pol. Magmt. 5, 1978.
- Seaman, Training Requirements for Ship's Officers in the 1990s, Inst. of Marine Engineers Transactions (c), 1983.
- Jack Sadler, J., Discipline at Sea, Brown, Son and Ferguson, 1983.
- Schrank, R., Industrial Democracy at Sea, MIT Press, 1983.
- State University of New York Maritime College, Catalog, 1986.
- “ ” ” , Rules and Regulations for the Regiment of Cadets, 1984.
- U.S. Merchant Marine Academy, Midshipmen Regulations, Department of Commerce Maritime Administration, 1982.
- Wankowski, J., Improving Students' Study Skills, Birmingham University, 1981.
- Webster's 3rd New International Dictionary, P. B. Gove, 1969.
- Yeong Woo, J., A Maritime Educational Policy for the Year to Come, World Maritime University, Malmoe, 1985.
- Yerkes, R. S., Automation and Electronics Maintenance on High Technology Vessels—A New Approach, Society of Naval Architects and Marine Engineers, 1983.

