

able-bodied seaman; admiral; Admiralty;
all-hands; anchor; average

| 김성준 | 국립목포해양대학교 교수
s-junekim@daum.net

※ 편집자 : 해양을 안다는 것은 해양활동에 관련된 용어를 알고 잘 구사할 수 있다는 것에 다름 아니다. 오늘날 해양산업분야에서 사용되고 있는 수많은 용어들이 대부분 영어에서 유래한 것임을 고려할 때 해사영어의 어원을 살펴보는 것은 해양산업의 현재를 이해함과 동시에 해양사를 이해하는 지름길이다. 이번 호부터 주요 해사영어의 어원에 대해 소개한다.

1. able-bodied seaman : 숙련 선원

숙련선원을 일컫는 말로 오늘날의 선원 직제상 수직급(手職級) 보통선원에 해당하며, able seaman이나 AB로 약칭하는 경우가 많다.사와 센페이(佐波宣平) 교수는 이 용어를 ‘갑판원 적임증 소유자(甲板員 適任證 所有者)’라고 번역하고 있는데, 오늘날 일본과 우리나라 해사산업계에서는 숙련 선원이란 용어가 통용되고 있다.사와 센페이 교수가 AB를 ‘갑판원 적임증 소유자’라고 번역한 것은 1894년 영국 해운법(Merchant Shipping Act, 1894, 57 & 58 Vict., c60)에 따른 것인데, 이 법에서는 “선박의 부원으로 3년간 승선경력을 쌓지 않으면 AB가 될 수 없다”고 규정하고 있다.¹⁾ 그러나 AB(숙련 선원)은 갑판 부

원으로서의 자격을 갖추었을 뿐, 그 지위가 사관에는 이르지 못하고 보통 선원(sailor)의 최상위에 위치해 있었다. 19세기 선원의 직급을 보면 선장, 사관(1항사, 2항사, 3항사), 보통 선원(able-bodied seaman, ordinary seaman, green seaman, boy) 등으로 나눌 수 있는데, 이렇게 보면 AB가 보통 선원 중 최상위에 위치하고 있음을 알 수 있다. Smyth의 *Sailor's Wordbook*에 따르면, “able-bodied seaman은 complete sailor이다.”²⁾ 여기에서 complete는 한 사람의 선원 몫을 ‘완전하게’ 할 수 있다는 의미이다.

오늘날 갑판부의 선원 직제는 갑판원(sailor), 갑판수(AB), 갑판장(Bosun), 항해사, 선장으로 이루어져 있어 AB, 즉 갑판수는 조타수(quarter master) 직급을 포함하게 된다. 조타수는 직급에 따른 직명이 아니라 임무에 따른 직명이기 때문에 선원의 직제상 조타수는 갑판수에 포함되게 되고, 실제 상선에서는 갑판수나 조타수가 동일한 직명처럼 사용되고 있다. 왜냐하면 갑판수 3인이 모두 조타수를 겸하고 있기 때문이다. 2007년 미국 연방법³⁾에 따르면, 미국 상선대의 직제상 AB를 다섯 가지 범주로 나누고 있다.

- ① Able seaman-Any Waters, Unlimited : 대양이나 오대호 등의 선박에서 3년의 승선 경력이 있을 것
- ② Able seaman-limited : 미국의 강과 소규모 호수에 한정되지 않는 총톤수 100톤 이상의 선박에서 18개월의 승선 경력이 있을 것
- ③ Able seaman-Special : 오대호를 포함하여 미국 내 가항 수역이나 대양에서 운항되는 선박에서 12개월의 승선 경력이 있을 것
- ④ Able seaman-Special(OSV) : 오대호를 포함하여 미국 내 가항 수

1) 佐波宣平, 『海の英語』, 東京:研究社, 1971, p.5.

2) W.H. Smyth, *The Sailor's Wordbook of 1867*, Conway, 1991, p.509.

3) United States Code of Federal Regulations, Title 46, Part 12.05, retrieved March 3, 2007.

역이나 대양에서 운항되는 선박에서 6개월의 승선 경력이 있을 것

⑤ Able seaman-Sail : 오대호를 포함하여 미국 내 가항 수역이나 대양에서 운항되는 선박에서 범선이나 돛을 보조로 사용하는 선박에서 6개월의 승선 경력이 있을 것⁴⁾

2. admiral : 제독

해군의 장성을 통칭하는 제독(또는 함대사령관)을 뜻하며, 과거에는 제독(또는 함대사령관)이 승선한 선박, 즉 기함(flagship of the admiral)을 의미하기도 했다. 『옥스퍼드영어역사소사전』(The Shorter Oxford English Dictionary on Historical Principles)에 따르면, 이 낱말은 아랍어 ‘amir’ 또는 ‘emir’(술탄 휘하의 고위직)가 지중해를 경유하여 영어에 정착된 것으로 설명되어 있다.⁵⁾ 사와 센페이 교수도 admiral이 아랍어 ‘amir-al’(command of)에서 유래하였다고 밝히고 있다. 그의 어원 분석에 따르면, 중세 지중해를 장악했던 아라비아인들이 시칠리아와 스페인 등을 통치했을 때 대부분의 장관직을 ‘amir-al …’라고 통칭하였는데, 이것이 영어를 포함하여 전 유럽어권에 퍼지게 되었다. 중세 유럽인들이 당초 관심을 가졌던 직책은 ‘amir-al-bahr’(commander of the sea)였는데, 이 직책은 아랍인들의 직책상 지중해 함대를 지휘하고, 해상을 관할하는 장관으로서 ‘해양 장관’ 내지는 ‘해군 사령관’ 정도로 옮길 수 있었다. 유럽인 중 이 말을 처음으로 도입했던 시칠리아와 제노바 인들은 전 함대 중 일부 함대, 즉 전대(戰隊, squadron)의 지휘자를 칭할 때 이 용어를 사용했는데, 아랍어 ‘amir-al-bahr’ 전체의 의미를 몰랐기 때문에 정작 중요한 ‘bahr’(바다)란

4) http://en.wikipedia.org/wiki/Able_seaman, 2013. 9.5.

5) *The Shorter Oxford English Dictionary on Historical Principles*, OUP, 1989, p.26.

단어를 탈락시킨 채 그저 ‘amir-al’로 약칭해 버렸다.⁶⁾ 결국 admiral은 본래 ‘command of the sea’라는 뜻이었던 아랍어 중 ‘command of’만 차용하여 탄생한 우스꽝스러운 말인 셈이다.

여기에서 더 재미있는 것은 당초 아랍어에서 없었던 ‘d’가 amir-al이 영어에 도입되면서 첨가되었다는 점이다. 당초 잉글랜드에는 ‘Custos Maris’(라틴어로 guardian of the sea)라는 제도가 있었지만, 에드워드 1세(Edward I, 재위 1272-1307) 시대에 아랍식의 ‘해양 행정관(admiral of the sea)’ 제도가 도입되었다. 에드워드 1세는 즉위년인 1272년에 William de Leyburn을 ‘Admyrall de la Mer du Roy d’Angleterre’에 임명했는데, 이는 ‘잉글랜드 국왕의 해양 행정관’(Admiral of the sea of the King of England)으로 옮길 수 있다. 당시 이 직은 Hastings, New Romney, Hythe, Dover, Sandwich 등 잉글랜드의 주요 5개 항구(Cinque ports)에 소속된 배를 관장하는 직책이었다. 당시 잉글랜드에는 상비 해군이 없었으므로 이 직책은 위의 5개 항구에 적을 둔 상선과 어선을 관장하는 것이 주임무였을 것이다. 그러므로 사와 센페이 교수가 번역한 것처럼, 이를 ‘함대사령관’으로 번역하는 것은 적절치 못하다.⁷⁾ 어쨌든 영어에서 ‘함대사령관’ 정도의 군사적 의미를 띠게 된 것은 헨리 6세(Henry VI, 재위 1422-61, 1470-71) 때이다. 『옥스퍼드영어사전』에 따르면, 1425년 admiral이 ‘최고위 해군 장성’(a naval officer of the highest rank)을, 1460년에는 ‘함대사령관’(commander-in-chief of the navy)을 뜻하는 직명으로 각각 사용되었다.⁸⁾

잉글랜드에서 본래 아랍어에 포함되지 않았던 d를 첨가하게 된 것은 당시 직명 등에서 라틴어를 사용했던 탓에 유럽 대륙에서 유입된

6) 佐波宣平, 『海の英語』, p.10.

7) 佐波宣平, 『海の英語』, p.10.

8) *The Shorter Oxford English Dictionary*, p.26.

amiral이라는 낱말의 어원을 라틴어에서 유래한 것으로 오해한 탓이었다. 라틴어 admirabilis(경탄할만한)와 형태적으로 비슷한 탓에 amir-al에 d를 덧붙여 admiral로 쓰기 시작하게 된 것이다. 일부 어원 학자들은 admiral이라는 직책이 해양과 함대를 관장하는 최고위직이었기 때문에 일종의 찬사를 받을 만한(admirable) 직책이었기 때문에 이러한 잘못을 범했을지 모른다는 설을 주장하기도 한다. 오늘날 유럽어권에서 ‘제독’을 뜻하는 단어로 이탈리아어는 ammiraglio, 프랑스어는 amiral, 스페인어와 포르투갈어는 almirante, 네덜란드어는 admiraal, 독일어는 admiral, 러시아어는 admiral을 사용하고 있다. 이를 보면 ‘제독’이라는 단어가 아랍인을 통해 지중해에서 라틴어권에 도입된 뒤 영어에 수용되고, 이것이 북유럽권으로 확산되었음을 알 수 있다. 이 과정에서 라틴어권에서는 아랍인들과의 직접 교류를 통해 아랍어 ‘amir-al’을 도입하였고, 북서유럽어권에서는 잉글랜드인들이 범한 잘못을 그대로 수용하여 admiral을 받아들이게 되었던 것으로 보인다. 오늘날 admiral에는 commodore(준장), rear admiral(소장), vice admiral(중장), admiral(대장) 등 네 계급이 포함된다.

3. admiralty court : 해사(海事) 법원

해사(海事)와 관련한 계약, 불법 행위, 상해(傷害), 위법 행위를 관할하는 영국의 민사 해사법원으로, 정식 명칭은 High Court of Admiralty(최고해사재판소)나 보통 Court of Admiralty, 또는 Admiralty Court라고 약칭하는 경우가 많다. 중세 잉글랜드에서는 브리튼 섬을 둘러싼 해역을 남부, 북부, 서부 등의 해역으로 구분하고 이 해역을 관장할 고위직으로 admiral이 임명되었는데, admiral은 해당 해역에 속하는 항구에 적을 둔 상선과 어선을 관장하는 것을 주로 하고 해

상 군사적 행위의 단속과 적국 선박의 나포와 관련한 분쟁을 처리하기도 했다. 따라서 admiral은 원래 해사행정관이었지만, 해사 관련 분쟁을 처리해야 했기 때문에 해사재판관의 역할도 했다.

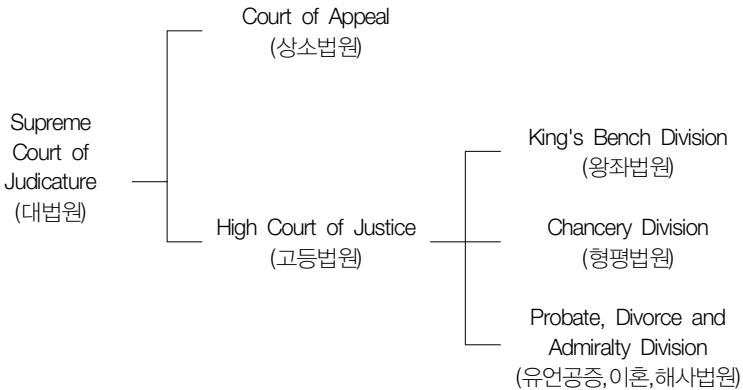
영국에서 해사재판소가 언제 설치되었는지는 확실하지 않지만, 대체로 에드워드 3세(Edward III, 재위 1327-77) 통치기인 1340년 이후라는 설이 유력하다. 사와 센페이 교수에 따르면, 1340년 6월 잉글랜드 해군이 플랑드르 연합함대를 슬로이스(Sluis) 근해에서 격파하였는데, 이 해전의 승리 이후 잉글랜드는 해상 나포와 관련하여 외국에 요구할 대외적 힘을 행사할 수 있게 되었고, 이로부터 해사관련 재판의 의미를 갖게 되었다는 것이다.⁹⁾ 1360년 즈음부터 잉글랜드와 웨일즈의 연안은 19개 해역으로 구분되었고, 각 해역마다 ‘최고 해사행정관’(Lord High Admiral)을 대리하는 ‘연안 부해사행정관’(Vice Admiral of the Coast)이 임명되었으며¹⁰⁾ 이들에게 해사재판권이 부여되었다.

최초에는 잉글랜드의 외부에서 보통법의 관할 밖에 있는 해상에서 발생한 사건을 민·형사 구분 없이 모두 해사재판소가 관할했다. 그렇지만 해상 나포, 해적 행위 단속 등의 해사 형사 사건을 관할하는 것이 주였고, 해상 계약 등에서 파생되는 해사 민사 사건을 부차적인 일이었을 것으로 보인다. 잉글랜드에서는 1066년 노르만의 정복 이래 토지와 관련하여 오랫동안 관습법으로 굳어진 관습과 법이 보통법인 사회의 기본법으로 역할을 했다. 그러나 보통법은 시대의 흐름에 적합하지 않는 경향도 있고, 탄력성도 적었기 때문에 14-16세기에 걸쳐 형평법(equity law)이 형성되었다. 보통법과 형평법이 모두 국내 사건과 관련되어 있었기 때문에 국외 관련 사건은 주로 해사법원이 담당하게 되었다. 그 결과 이전에는 해상 나포, 해적 행위 등 형사 사건

9) 佐波宣平, 『海の 英語』, p.12.

10) http://en.wikipedia.org/wiki/Admiralty_court, 2013. 9.6.

을 주로 관할했던 해사법원도 점차 형사 사건을 다른 기관으로 이관하고 주로 민사 사건을 다루게 되었다. 그에 따라 1834년에 해사 형사 사건을 전문적으로 다룰 법원으로 중앙형사법원(Central Criminal Court)가 설립되기에 이르렀다. 또한 관습법 위주였던 영국에서도 해사 관련 법규를 집대성할 필요성이 제기되어 1871-76년까지 해사법원이 중세부터 근세에 이르는 해상법을 The Black Book of the Admiralty으로 집대성하였다.



1875년 영국의 법원 조직

영국의 해사법원은 1875년 영국법원조직법(Judicature Acts)에 따라 중대한 변화를 겪게 되었는데, 이 법에 따라 해사법원은 유언공증과 이혼을 함께 관장하는 Probate, Divorce and Admiralty Division(PDA, 유언공증·이혼·해사법원)으로 통합되었다. 여기에서 흥미로운 것은 해사재판이 아무런 관련이 있을 것 같지 않은 유언공증이나 이혼과 같은 관할권 하에 묶이게 되었다는 점이다. 이에 대해 사와 설편이 교수는 “옛 로마법학자들이 유언, 이혼, 해사 관련 재판을 함께 취급했고, 조지 3세(George III, 재위 1760-1820)가 1768년에 이와 같은 관

행을 The College of Doctors Practising in the Ecclesiastical and Admiralty Courts(종교 및 해사재판관할대학)로 통합하는 특허장을 발부한 데 기인한 듯하다”고 밝히고 있다.¹¹⁾

그러나 PDA가 가정법원(Family Division)으로 대치되자 유언 공증은 Chancery Division으로, 해사 문제는 고등법원의 Queen's Bench Division 산하의 해사법원(Admiralty Court)으로 이관되었다. 그 뒤 1981년에 상급법원법(Senior Court Act)에 따라 해사 재판은 해사재판관(Admiralty Judge)과 해사 사건을 다룰 자격을 지닌 상업법원 판사들이 관할하게 되었다. 이들 해사 관련 재판관들이 모여 해사 관련 사건을 재판하게 되면, 통상적으로 해사법원으로 부르기도 한다. 하지만 공식적으로 해사법원이란 조직 자체는 없어진 셈이다. 2013년 현재 해사재판 관할권은 잉글랜드와 웨일즈 대법원(High Court of England and Wales)이 갖고 있으며, 해사재판소는 형평법원, 해사및상사법원(Admiralty and Commercial Court), 기술및건설법원(Technology and Construction Court)과 함께 런던의 Rolls Building에 소재하고 있다. 따라서 상사문제와 통합되어 있기는 하지만, 해사및상사법원 형태로 부활했다고 할 수 있다.¹²⁾

4. all hands : 전 선원 또는 총원

배에 승선한 전 선원, 또는 총원을 뜻한다. 여기에서 hands의 뜻이 중요한데 옥스퍼드영어 역사소사전에 따르면, “배에 속하는 선원 개개인”을 의미하며, 이와 같은 뜻으로는 문헌상 1669년 즈음에 사용되기 시작하였다.¹³⁾ 우리말에 ‘일손’이란 낱말이 있는데, hand의 가장

11) 佐波宣平, 『海の英語』, p.14.

12) http://en.wikipedia.org/wiki/Admiralty_court, 2013. 9.6.

적절한 우리말 번역어가 아닐까 한다. 이 말을 적용하여 all hands를 옮겨보면 ‘배 일손 모두(전 선원)’ 정도가 될 듯하다.

그런데 여기에서 문제가 되는 것은 ‘all hands on deck’(배 일손 모두 갑판 집합)이라고 했을 때 말 그대로 ‘배에 승선한 모든 선원’을 의미하는 것인지, 아니면 ‘당직근무자’만을 의미하는 지가 문제가 된다. 오늘날의 상선에서는 이러한 구분이 의미가 없다. 선내방송으로 ‘all hands on deck’라는 했을 때 당직 여부에 관계없이 전 선원이 집합해야 한다는 것은 자명하다. 그러나 범선시대에는 이와는 달랐다. 사와 셴페이 교수가 영어의 여러 사례를 검토한 결과, all hands에는 1) 당직 근무자 전원, 2) 전 선원(갑판부 선원 + 배대목, 구리장이(copper), 돛장이(sail maker), 조리사 등의 장인들)을 뜻하는 등 일정하지 않았던 것으로 나타났다. 그러나 ‘all hands and cook’ 등과 같이 사용되었던 사례를 고려해보면, all hands에는 ‘주로 갑판원 전원’을 의미하는 것이 보통이었던 보인다.¹⁴⁾

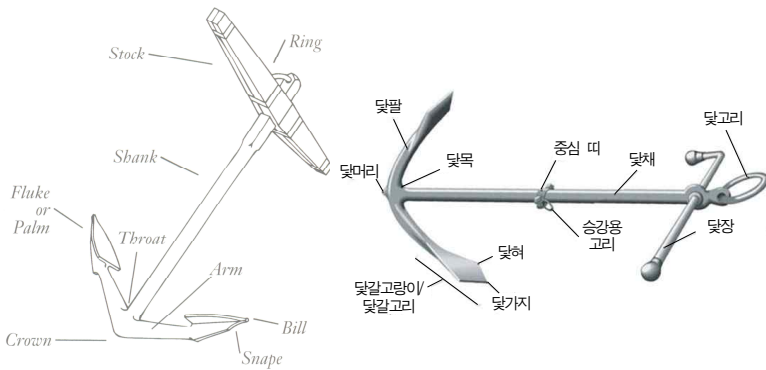
5. anchor : 닻

그리스어 ἄγκυρα(로마자로 agkura)에 어원을 둔 낱말로 그리스어 ἄγκυρα는 ‘굽은 팔’을 뜻하는 ἄγκων(로마자로 aghkon)에서 유래하였다. 따라서 닻의 기본적인 모양새는 갈고리처럼 끝이 굽어 있는 것이다. 라틴어의 ancora(錨)는 라틴어 ‘갈고리’를 뜻하는 uncus와 같은 계열의 어휘이고, 영어 anchor도 ‘낚시 바늘’이나 ‘각’을 뜻하는 angle과 같은 계열의 어휘다. 그리스어 ἄγκυρα가 라틴어 ancora가 되고, 이것이 영어로 유입되는 과정에서 ‘h’가 삽입되어

13) *The Shorter Oxford English Dictionary*, p.920.

14) 佐波宣平, 『海の英語』, pp.17-18.

anchor로 정착되었다. 영어 정착되는 과정에서 대서사시 ‘베어울프’(Beowulf)가 기록된 10세기 즈음까지는 아직 ‘h’가 삽입되지 않은 형태인 ancre나 oncre 형태로 사용되었다.¹⁵⁾ 사와 셉페이는 anchor가 “해사영어에 추가된 최초의 지중해 어휘”이며, 독일어에서는 “Anker란 형태로 정착되었는데, 독일어에서는 이 낱말이 독일인들이 라틴어에서 차용한 거의 유일한 어휘”라고 밝히고 있다.



닷의 각부 명칭

자료 : Betty N. Curryer, Anchors, p.7; Britannica Visual Dictionary.

영국 선원들은 닷을 mudhook 또는 pick이라고도 했는데, mudhook은 글자 그대로 “해저의 진흙에 걸리는 갈고리, ‘pick’은 ‘꼬챙이’를 각각 뜻한다. 독일어에서도 16세기 경에는 라틴어에서 온 Anker 대신 모국어인 Schiffhaak란 낱말을 사용하기도 했는데, 이 낱말은 배(Schiff)와 갈고리(Haak)가 결합된 말이다. 고대 그리스어에서 닷은 ὀδούτος(로마자로 odontos)로 불렸다. 이 낱말은 프랑스어의 dens(치

15) *The Shorter Oxford English Dictionary*, p. 67.

아)의 단수속격인 dentis에 상응하는데, 닻의 ‘갈고리’ 또는 ‘발톱’ 모양에 착안하여 명명된 것이다. 일본에서는 anchor를 いかり로 부르는데, 원래 이 낱말의 어원은 ‘いし(石) がかり’(돌 갈고리)인데, 갈고리 모양의 나뭇가지에 돌을 동여 매여 배를 고정시켰던 데서 유래한 것이다. 일본에서는 날카로운 갈고리 또는 발톱을 가진 동물 중 고양이(猫)가 자주 눈에 띠어 당초에는 재질에 따라 木猫나 鐵猫로 썼으나, 오늘날에는 錨로 적고 있다.¹⁶⁾

우리말 닻은 한자어로는 碇 또는 碇이라고 적었는데, 이는 돌을 줄에 매달아 닻으로 사용한 데서 유래한 것이다. 1374년 최영 장군이 고려군을 거느리고 제주도의 원나라 반란 세력을 토벌하러 출발할 때 “碇을 올리고 선박을 출발시켰다”¹⁷⁾고 했고, 『세종실록』에는 “각포의 병선이 모두 木碇을 사용하는데, 목정은 몸은 크지마는 실재는 가벼워서 능히 물 밑바닥에 즉시 정지시키지 못한다”¹⁸⁾고 했다.¹⁹⁾



‘명탕구리 배’의 닻(목포해양유물전시관)

16) 이상 佐波宣平, 『海の英語』, pp.23-26.

17) 『고려사』 최영 열전, 공민왕 23년(1374)

18) 『세종실록』 28년(1446) 9월 9일.

19) 정진술, 「고대의 닻에 대한 소고」, 『해양평론』 2010, p.35.

영어의 anchor는 ‘닻’이란 뜻 이외에 ‘뉴스의 중심 아나운서’의 뜻으로 또는 ‘파고 들어가다’, ‘고정하다’는 뜻의 동사로도 사용되고 있다. 서양에서 닻은 십자가(✠)와 심장(♥) 등과 함께 가장 널리 이용되는 상징물이다. 십자가는 성실한 신앙심을, 심장은 사랑을 각각 상징하고, 닻(⚓)은 희망과 신뢰, 중심을 상징한다. 닻은 바다에서 배를 매달아 두는 것이 주된 용법이므로 거친 바다에서 닻을 단단히 붙잡아 둔다면 거친 바다에서도 배는 표류할 염려가 없다. 육상 계주 경기에서 마지막 주자를 anchor, 또는 anchor man이라고 하는데, 결국 경기의 승리는 최후의 주자에게 희망을 걸어야 하기 때문이다.

닻을 희망의 상징으로 사용한 최초의 문헌은 『신약성서』이다. 히브리서6장 19절에 다음과 같은 문장이 있다. Which we have as an anchor of the soul, a hope both sure and steadfast.(우리가 이 소망을 가지고 있는 것은 ‘영혼의 닻’ 같아서 튼튼하고 견고하여 휘장 안에 들어가나니.) 이 문장에서 ‘영혼의 닻’은 곧 ‘소망’인 것이다. 셰익스피어의 희곡 『윈저의 즐거운 아낙네들』(The Merry Wives of Windsor)의 1막 3장에는 The anchor is deep이란 대사가 나온다. 늙은 기사 폴스테프가 유부녀 포드 부인을 유혹하려는 계획을 부하들에게 털어놓자, 부하 중 한 명이 이 대사를 외친다. 이 말은 닻이 희망을 상징하므로, ‘희망을 크게 가지세요’라는 정도의 의미이다. 물론 폴스테프는 포드 부인 뿐만 아니라 페이지 부인도 유혹하려다 모두 실패하고 망신만 당한다. 현대의 영국 시에서도 닻은 희망을 상징하고 있다. 알프레드 테니슨(Alfred Tennyson)의 시집 『선원 이노크 아덴』(Enoch Arden, 1894)에는 다음과 같은 구절이 나온다.

• Or if you fear

Cast all your cares on God, that anchor holds.

두렵다면, 닻(희망)을 붙잡고 계신, 신에게 너의 모든 근심을 맡겨라.²⁰⁾

이밖에도 영어에는 anchor를 사용한 재미있는 표현들이 많다. The anchor comes home은 닻이 집으로 온다는 의미이므로 ‘닻이 끌린다’는 뜻이다.

6. average : 해손, 평균

해손(海損)을 뜻하며, 어원은 스페인의 아라곤 왕에 의해 집대성된 해사관습법인 Consolato del Mare에 기록된 용어 avaries 또는 averies로부터 유래했다는 것이 정설이다. avaries나 averies는 “개인들의 화물이 각각 지불해야만 하는 비용”이라는 의미로 사용되어졌는데, 이탈리아어의 avaria(해손), 스페인어의 averia(해손)로 계승되었다. 북유럽의 해사법인 비스비(Wisby) 해법에는 avaridge로 쓰여 있다. avaries나 averies의 어원에 대해서는 ‘가지다’는 뜻을 지닌 라틴어의 habere, 프랑스어의 avoir, 독일어의 haben, 영어의 have로부터 유래한 것이라는 것이 유력하다. average는 해상에서 유래하여 ‘general average’(공동해손)의 의미로 발전하였고, 육상에서도 비슷한 의미로 사용되었다. 중세 영주에게 보낼 곡물이 운송 도중 분실되었을 경우 이를 당사자들이 분담하였는데, 이를 average라고 하였다. 결국 average는 분실 또는 소실된 물품에 대한 ‘공동 분담금’인 셈이었다.

현대 영어에서 average는 ‘평균’을 의미하기도 하는데, 이는 다른 유럽어에서는 전혀 관계가 없다. 이를테면 독일어에서는 평균은 Durchschnitt; Verteilung으로 해손 Havarie와는 완전히 별개의 단어가

20) 佐波宣平, 『海の英語』, pp.26-27.

사용되고 있고, 프랑스어에서도 평균은 moyen이어서 해손을 의미하는 avarie와는 아무런 관계가 없다. 다만 프랑스어에서 avarie는 해손 이외에 ‘매독’을 의미하기도 한다. souffrir une avarie와 같이 사용하면 ‘매독에 걸리다’가 되고, avarie는 ‘매독환자’가 된다. 아마도 매독이 콜럼버스에 의해 유럽에 전파된 질병이 관계로 프랑스에서는 ‘바다에서의 손해’라는 의미의 avarie란 단어가 채택된 것이 아닌가 하고 추측할 뿐이다.

영어에서 평균은 원래 mean이었는데, 오늘날 mean보다는 average가 더 널리 이용되고 있는 이유는 average, 즉 해손의 정산방법이 비례배분을 원칙으로 삼고 있기 때문이었다. 일본의 경우 도쿠가와(徳川) 시대에 공동해손을 ‘비교평균분산 계정’ 또는 ‘할부평균계정’이라고도 했고, 투하에 의한 해손의 분담을 ‘합력(ごうりき, 合力:조력), 파선(破船)에 의한 해손을 ‘振合(ふりあい, 균형), ‘總振(そうふり)’이라고 했다.²¹⁾

한편, average가 16세기 스페인의 세금의 일종인 averia에서 유래했다는 설도 있다. 콜럼버스에 의해 서인도 제도와의 교역로가 열리고, 이들 지역에서 산출되는 금은과 상품들을 스페인으로 운송해야 했다. 스페인은 통상 뉴 스페인 선단과 스페니쉬 메인 두 선단을 조직하여 뉴 스페인 선단은 봄이나 여름에, 스페니쉬 메인 선단은 가을에 스페인을 출항하여 겨울을 서인도에서 나고 3월 중순경에 아바나를 출항하여 스페인으로 귀항하는 것이 보통이었다. 이들 선단은 대포를 장착하기도 하였으나, 프랑스와 영국의 사략선에 대응할 수는 없었다. 이에 스페인 정부는 서인도 경비 갈레온 선으로 호송선단을 조직하여 이들 선단을 보호하였다. 이들 호송선단을 보호하는 데 필요한 경비는 주로 상무원이 무역에 종사하는 선박과 화물의 가액에 부과하

21) 이상 佐波宣平, 『海の 英語』, pp.37-38.

는 ‘averia’라는 ‘특별세’로 충당하였다. 이 averia는 해손을 미연에 방지하기 위한 분담금의 성격을 띠고 있었다. 1596년 스페인과 잉글랜드 간에 전쟁이 한창일 때는 averia가 7%에 이르기도 했다고 한다.²²⁾

22) E. Fayle, 김성준 역, 『서양해운사』, pp.161-162.