

선상폭력 난무 원양어선

하와이 근해 북태평양 어장에서 조업하다 기관고장으로 지난 10일 귀국한 부산 동구 초량동 금도수산(대표 김문도·55) 소속 235t급 오징어 유자망어선 제7 금도호(선장 최규옥·34) 선원 황경연(29·동래구 연산8동 364)씨는 자신이 탄 배는 한마디로 '노예선'이었다고 말했다.

황씨 등 이 배 선원 9명은 지난 4월11일 출항한 뒤 귀항할 때까지 사관(간부선원)들로부터 30여차례 이상 폭행당했다고 폭로했다.

“갑판원 한이무개(23)씨는 단지 건방지다는 이유만으로 옷통을 벗기우고 선수(배머리) 기둥에 묶여 사관들로부터 대나무에 그물줄을 감아 만든 채찍으로 사정없이 맞았습니다. 한씨는 금방 온몸이 피투성이가 된 채 쓰러졌습니다.”

황씨는 “사관의 성미에 안차게 일하거나 심지어 밥을 느리게 먹어도 갑판에 집합시켜 팬티까지 내리게 하고 대박대기로 때렸다”며 “한번은 한꺼번에 50대씩 맞아 모두 엉덩이에 피멍이 들었고 일부는 엉덩이가 터지기가 했다”고 말했다.

다 구타 말고도 썩은 오징어를 물고 서있게 하는 등 인격적 모독도 참을 수 없는 정벌이었다고 황씨는 말했다.

선원들은 바닷물을 펌프로 퍼올려 이것으로 양치질·세수·목욕을 한다. 그러나 선장만은 신선한 식수로 목욕까지 하고 ‘설악산 생수’까지 싣고와 양치질도 생수로 해 인격적 모욕감을 느꼈다고 선원들은 입을 모았다.

“한두명 죽여도 상관없다”

황씨는 사관들이 구타하면서 “너희들 한두명 죽여도 실종자로 처리하면 그만이다”라고 외칠 땐 지옥의 밀바다에 와있는 절망감에 빠져들었다고 악몽을 되새겼다.

이런 무자비한 선상폭력 때문에 사관과 선원 사이에 난투극이 벌어져 장기간의 조업을 목표로 출항했던 원양어선이 애초의 일정을 앞당겨 조기귀국하는 경우도 드물지 않게 일어나고 있다.

지난 6월18일 북태평양 하와이 근해에서 조업중이던 은희수산 소속 88스텔러호(선장 김정도·42)에서 갑판원 김정삼(22)씨 등 하급선원 10여명이 ‘선상반란’을 일으켜 배를 부산으로 되돌려 왔으며 이에 앞서 같은

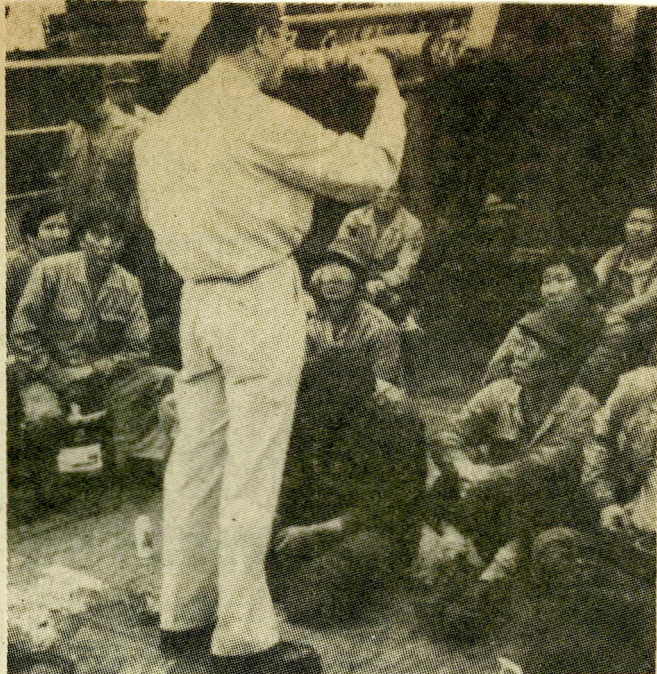
달 7일에는 하와이 근해에서 조업중이던 동화수산 102화동호(선장 진한규)에서 갑판장 홍충광(40)씨 등 6명의 선원이 손도끼·식칼·쇠파이프 등으로 무장해 선장 등 사관 11명과 대치극을 벌이다 조기 귀국했다.

선상반란을 일으키거나 집단탈출을 시도한 하급선원들은 한결같이 무자비한 폭력과 중노동을 견딜 수 없었다고 밝혔다.

근로기준법 적용 제외

6월말 현재 국내에는 2백49개의 원양업체에서 8백9척의 원양어선을 운영하고 있으며 여기서 일하고 있는 선원은 약 2만여명에 이르고 있다.

그러나 30척 이상의 배를 가진 대기업은 5곳뿐이며 대부분이 2백~4백t급 어선 1~5척을 운영하는 영세업체로 대부분 참



갑판위의 ‘절대군주’ 원양어선 선장이 작업에 들어가기 전 선원들을 갑판 위에 불러모아 훈시하고 있는 모습. 원양어선 선장은 선상에서 강력한 권한을 갖고 있다 <사진은 기사속의 특정 내용과 관련이 없음>.

하루 18시간 가혹노동 특하면 매질 피투성이 못견뎌 탈출할땐 ‘밀항’ 올가미

선장이 월급제로 계약을 맺는 경우 선내 폭력은 완화된다는 게 관계자들의 지적이다. 그러나 월급제 선장은 거의 없다. 보험제 계약의 경우 선장은 기본급 70만~1백만원 외에 <오징어의 경우> 1천t 정도 잡으면 1년에 5천만~8천만원의

치(3백2척)·오징어(1백40척)잡이가 주종을 이룬다.

원양어선 선원들은 대개 무허가 선원소개소의 광고를 보고 찾아온 무경험자들로 구성된다.

이들은 ‘연 1천만원·퇴직금 보장, 무주택자 무담보 대출’ 등 과장된 신문광고 문구를 믿고 소개비 20만~35만원씩을 내고 배를 타게 된다. 그러나 곧 이런 내용이 사실과 다르다는 것을 알게 된다.

오징어나 참치잡이 배의 경우 4백t급이 평균 규모이며 이 경우 사관 10명 하급선원 15명 정도가 승선한다. 오징어배의 경우 그물을 끌어 놓는 데 5시간, 감는 데 12시간 걸린다. 참치배도 낚시 3천5백여개가 달린 ‘아릿줄’을 푸는 데 6시간, 걷는 데 12~15시간이 걸린다.

그래서 이들의 기본노동시간은 1일 17~18시간이 된다. 선원은 근로기준법 대신 특별법인 선원법이 적용된다. 선원법은 제55~65조에서 선원의 1일 8시간·주 44시간 노동, 시간의 수당 지급 등을 명시하고 있으나 제66조에서 ‘어선’과 ‘7백t 미만의 선박’은 이들 조항의 적용에서 제외된다고 규정하고 있다.

이 때문에 원양어선 선원들은 우리나라 노동자의 최저근로기

준인 근로기준법도 선원법도 적용받지 못하고 일요일도 명절도 없는 무제한적인 가혹한 노동이 합법적으로 보장돼 있는 유일한 존재인 셈이다.

한해 3백여명 달해

바다 한가운데에서 목숨을 걸고라도 탈출을 시도해볼 여지도 없는 절망감 속에 중노동이 강요돼 자살자들도 적지 않게 생겨나고 있다. 지난해 원해에서 발생한 실종자 3백22명 가운데 절반이 넘는 1백97명은 원인이 알려져 있지 않다. 이들은 대개 이런 근무조건을 견디다 못해 자살하거나 탈출을 시도하다 실종된 것으로 추정될 뿐이다.

원양어업 관계자들은 이런 폭력이 선장과 선주의 도급제 계약에 따른 ‘구조적’인 것이라고 지적한다. 선장은 선주와 ‘어획고 달성’에 따른 보수지급 방식인 보험제로 계약을 맺기 때문에 무순 수를 써서라도 계획된 어획고를 달성하기 위해 폭력과 강압에 의한 무제한적인 장시간 노동을 강요하게 된다는 것이다. 특히 대다수 선장들은 아직도 강압적 통솔방식에 의존하는 ‘절대군주’여서 사관들의 폭력을 묵인·방조·강요한다는 게 선원들의 한결같은 지적이다.

보합금이 보장된다. 선원은 기본급 30만~48만원에 계약기간을 다 채운 뒤 어획고 실적에 따라 받게 되는 보합금을 합쳐도 월 60만~1백만원 정도의 수익을 올린다.

선원들은 중도에 배에서 내려돌아올 자유도 없다. 선장의 ‘하선증명서’ 없이 중간귀항치 등에서 귀국하면 ‘밀항단속법’ 위반으로 무조건 구속되기 때문이다.

하선요구엔 감금·폭행

선장에게 하선시켜 줄 것을 요구했다가는 오히려 감금·폭행당하거나 불이익을 당할 뿐이다.

선원들의 승선계약기간은 일본·대만의 12개월의 두배인 24개월이 대부분이다. 그러나 이를 다 채우는 경우는 거의 없고 80~90%가 탈출하는 등 여러가지 방식으로 도주하차한다.

인성수산 제315인성호에서 사관들의 폭력과 중노동에 ‘생명의 위협’을 느껴 인도·고양정박 중 집단탈출해 지난달 25일 귀국 즉시 구속된 윤상오(41)씨 등 8명은 “지옥같은 원양어선에서 벗어나 생명을 보호받기 위해 즉시 인도 주재 우리 대사관을 찾았는데 ‘밀항’이라며 본국으로 송환해 구속하다니 억울하다”고 항변했다. <이상수 기자>