



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)



석사학위논문

# 제주지역 외국인 선원의 이주와 적응

제주대학교 대학원

사 회 학 과

윤 명 희

2012年 12月



# 제주지역 외국인 선원의 이주와 적응

지도교수 최 현

윤 명 희

이 논문을 문학 석사학위 논문으로 제출함

2012年 2月

윤명희의 문학 석사학위 논문을 인준함

심사위원장 \_\_\_\_\_인

위 원 \_\_\_\_\_인

위 원 \_\_\_\_\_인

제주대학교 대학원

2012년 2월



# **Study on Foreign Fishermen's Immigration and Ajustment in Jeju**

Myunghi Yun  
(Supervised by professor Hyun Choe)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement for  
the degree of Master of Art

2012. 2.

This thesis has been examined and approved.

Thesis director, Sung-Youn Cho, Prof. of Sociology

Thesis director, Sang-Cheol Lee, Prof. of Sociology

Thesis director, Hyun Choe, Prof. of Sociology

Department of Sociology

GRADUATE SCHOOL

JEJU NATIONAL UNIVERSITY

## <목 차>

<표 목차>	iii
<그림 목차>	iii
【국문초록】	iv
<b>I. 서론</b>	1
1. 문제제기 및 연구목적	1
2. 연구대상 및 연구방법	5
<b>II. 이론적 배경</b>	8
1. 사회적 연결망 이론	8
2. 배제	11
3. 폭력	12
4. 한국 사회에서의 기존 연구 검토	14
<b>III. 국내 외국인 선원의 유입과정 및 제도적 특징</b>	17
1. 국내 외국인 선원 유입과정	17
2. 외국인 선원 제도의 특징	19
1) 외국인선원제도(E-10-2)의 특징	20
2) 고용허가제 어선원(E-9-4)의 특징	24
<b>IV. 제주지역 외국인 선원의 이주 및 조사 대상자의 특징</b>	27
1. 제주의 사회경제적 특징과 이주민	27
1) 제주의 산업구조와 연근해 어업	27
2) 제주의 이주민	29
3) 제주의 외국인 선원 유입 및 현황	31
2. 조사대상자의 사회인구학적 특성	34
1) 사회 인구학적 특징	35
2) 한국 이주 배경	37



V. 제주지역 외국인 선원의 적용 실태 .....	39
1. 이주 과정 .....	39
1) 이동 경로 : 자국 송출회사, 개인브로커 .....	39
2) 입국 비용 : 중개수수료(브로커 비용), 보증금, 사후 관리비 .....	41
3) 입국 시 사전 교육 여부 .....	44
2. 노동조건 .....	45
1) 신분증 : 외국인등록증, 여권 .....	45
2) 엄격한 위계 및 차별적 작업량 .....	46
3) 장시간 노동 .....	48
4) 낮은 임금 및 임금 체불 .....	50
5) 질병 및 산업재해 .....	55
3. 문화생활 .....	57
1) 여가 .....	57
2) 의사소통(한국어) .....	61
3) 지역 사회와의 교류 .....	63
4. 폭력 피해 경험 .....	65
1) 비인격적인 대우 .....	65
2) 욕설 및 폭력 .....	68
3) 소극적 대응 : 체념 및 순응, 이직 및 이탈 .....	71
VI. 결론 : 요약 및 제언 .....	79
【참고문헌】 .....	82
【Abstract】 .....	86

## <표 목차>

<표 1> 외국인 선원의 이주와 적응에 관한 문항 구성 .....	19
<표 2> 한국 외국인선원제도의 변화 .....	19
<표 3> 연근해 외국인 선원(E-10-2) 연도별 도입인원 및 누적 인원 현황 .....	22
<표 4> 국적별 외국인 선원(E-10-2) 수 .....	22
<표 5> 지역별 외국인 선원 근무현황 .....	23
<표 6> 취업자격별 체류외국인 현황 .....	23
<표 7> 외국인 선원 이탈 비율 .....	24
<표 8> 연근해 어업의 종류와 고용 허용 인원 .....	26
<표 9> 연도별 고용허가제 어업노동자 도입현황 .....	26
<표 11> 제주도 산업사업체노동자 수 .....	28
<표 12> 제주지역 외국인근로자별 현황 .....	31
<표 13> 제주지역 외국인 선원(E-10-2) 연도별 도입인원 및 이탈 인원 .....	32
<표 14> 제주지역 외국인 선원(E-10-2) 근무현황 및 이탈현황 .....	33
<표 15> 제주지역 국적별 외국인 선원(E-10-2) 근무현황 .....	33
<표 16> 제주지역 연도별 어선원(E-9-4) 도입 및 이탈 현황 .....	33
<표 17> 조사대상자의 사회인구학적 특징(가명) .....	34

## <그림 목차>

<그림 1> 연근해 어업 외국인 선원 고용절차 .....	21
<그림 2> 고용허가제 외국인 선원 고용절차 .....	24

## 【국문초록】

### 제주지역 외국인 선원의 이주와 적응

본 연구는 제주지역의 외국인 선원(E-10-2)의 적응 실태를 관찰하여 문제점을 제시하고 개선방안을 모색함으로써 외국인 선원을 지원할 수 있는 방안을 제시하는데 목적을 두고 있다.

제주지역 외국인 선원의 적응 실태를 이주과정, 노동조건, 문화생활, 폭력 피해 경험이라는 4가지 차원에서 살펴본 결과, 고용허가제와 다른 이원적인 법·제도, 특수한 해상 노동 환경으로 인한 장시간 노동, 차별적 작업량, 저임금과 임금체불, 노조의 외면, 지역사회로부터의 고립, 한국인 동료에 의한 일방적인 폭력과 무시로 적응 상의 많은 어려움을 경험하고 있는 것으로 나타났다.


이러한 제약적인 조건에서도 외국인 선원은 자신이 가진 사회적 연결망을 이용하여 나름대로의 적응 방식으로 한국 사회에 적응하는데, 제주지역 외국인 선원의 사회적 연결망의 특징은 같은 민족 집단(ethnic group)을 중심으로 교류가 이뤄지고 있고 아직 공동체로 조직화되어 있지 않았다.

제주지역의 외국인 선원은 육상으로 이미 이탈한 미등록노동자에 의해 연줄 형성되어 있어 기회만 되면 육상으로의 위험한 이탈을 감행하고 있는데, 외국인 선원이 이탈하는 이면에는 자신들의 이익을 위해 외국인 선원을 착취하고 비인간적인 대우로 인권 문제를 파생시키는 기관과 이익집단들이 있다. 이는 공공기관이 아닌 민간영리회사가 관리주체가 되었던 지난 '산업연수생제도'의 폐해를 그대로 노출시키고 있으므로 실패한 정책이다.

그러므로 외국인선원제도에 대한 전면적인 개정이 필요한 시점이다. 외국인 선원도 한국의 이주노동자정책인 고용허가제로 편입시켜 노동자의 기본권과 인권을 보장해줘야 한다. 산업연수생으로 이주했던 선원이 고용허가제로 편입되어 한국 생활에 잘 적응하며 장기적인 노동을 보장받고 싶어 하는 연구 결과를 보더라도 고용허가제로 일원화하는 방안은 적절하다고 본다.

추후 연구과제로는 먼저 외국인 선원에 대한 배제와 폭력 원인에 대한 연구가 필요하다. 둘째, 외국인 선원에 대한 전반적인 실태조사와 비슷한 경험을 가진 외국의 사례와의 비교 연구가 필요하다. 국가 간 비교 연구는 제도적 차원의 지원과 정책적 대응에 있어서 많은 함의를 제공하기 때문이다. 마지막으로 한국 사회의 사회 구성원의 측면으로 이주노동자의 시민권에 대한 연구가 필요하다.





# I. 서론

## 1. 문제제기 및 연구목적

전지구적인 사회적 관계와 상호의존성을 심화시키는 지구화로 지구는 ‘하나의 세계’에서 살게 되었고, 이러한 지구화는 정보 통신 기술의 발달과 경제 통합에 의해 진전되어 전지구적 차원의 이주를 보편화시켰다.

초국가적인 노동력 이동은 선진 자본주의 국가와 저개발국 간에 존재하는 경제적 격차로 인해 비롯된다. 선진국의 높은 임금과 일자리를 찾아 떠나는 저개발국 노동력의 이동은 냉전 체제의 붕괴와 지역 분쟁의 심화로 더욱 가속화되고 있다.

수많은 사람들이 일자리를 구하기 위해, 더 높은 임금을 위해, 또는 더 나은 삶의 기회를 찾아서 외국으로 간다. 약 1억 5000만 명이 출신지가 아닌 다른 나라에서 ‘외국 태생’으로 살고 있으며, 매년 200만 명에서 300만 명이 이주민의 대열에 합류한다(Starker, 2004).

동아시아지역의 국제 노동력 이동은 20년에 걸쳐 급격히 증가해 왔다. 동아시아의 인구이동은 1960년대에 주로 미국이나 캐나다와 같은 아시아 바깥 국가로 향했고, 1970년대는 석유가격급등으로 건설 부문 등에서 노동력 수요가 급증한 중동으로 이동했으며, 1980년대 이후에는 아시아 지역 내로 인구이동이 증가했다(권순택·김홍구·김희재, 2005). 1980년대~1990년대에 아시아의 경제 구조 재조정이 이루어지면서 경제 성장을 이룬 한국, 대만, 싱가포르, 홍콩 등이 아시아의 주요 인력 수입국가가 되고 있다.

한국 사회는 80년대 중반부터 유입된 외국 출신 이주노동자의 증가로 새로운 사회현상을 경험하고 있다. 이는 인구학적 변화뿐만 아니라 새로운 사회통합 패러다임을 요구하며 근대적 국민국가 체제의 근간을 흔들고 있다.

1987년 노동자 대투쟁 이후로 한국 사회는 국내 노동자의 임금이 상승하고 3D 직종에 대해 기피하면서 건설업과 제조업 분야의 인력난을 가속화시켰다. 이는 이주노동자를 유입하도록 하는 요인이 되었고, 88년 서울 올림픽을 거치면서 취업을 목적으로 하는 이주노동자가 대거 한국으로 들어오게 되었다. 이주노동자에 대한 정책이 부재한 상황에서 장기 체류하는 이

주노동자는 노동자의 기본권이 인정되지 않았으며 지속적인 사회 문제와 갈등을 발생시켰다.

시민사회의 자발적인 투쟁과 외교적 마찰을 의식한 한국 정부는 외국 인력의 체계적인 관리를 위해 뒤늦게 ‘산업연수생제도’를 도입하며 정책적 대응을 하였다. 이 제도 하에서도 노동자가 아닌 연수생 신분인 이주노동자는 저임금, 노동착취, 폭력 등 노동권과 인권 침해 를 당하는 등 여전히 사회 문제가 발생하였다. 이에 시민사회의 문제제기로 산업연수생제 도는 몇 차례 개정되어 운영되다가 결국 폐지되었고, 2004년 8월 17일부터 ‘고용허가제’가 시행되고 있다.

2004년 고용허가제 이후로 이주노동자는 기존의 2차 산업에서 1차 산업 전반으로의 도입 이 확대되어 점점 그 수가 증가하고 있다. 최근 들어 괄목할 만한 것은 국내 농어업인 감소 에 따른 대체인력으로 농어촌지역에서 이주노동자가 각광을 받고 있고, 특히 어업분야 가운 데 연근해 어업<sup>1)</sup>은 한국인 선원들이 승선을 기피하고 있어서 외국인 선원<sup>2)</sup>에 대한 의존도 가 계속적으로 증가하고 있는 추세이다.

최근 연근해 어업계는 국내의 높은 선원 이직율과 점증하는 선원비로 진통을 겪으며 국내 선원 구인난이 심화됨에 따라 사용자단체는 선원비 절감을 통해 대외 경쟁력을 확보하기 위 해 정부에 외국인 정원을 8천명에서 1만명으로 증원을 요청하였고, 한국 정부는 외국인 승 선 비율을 기존 승선 정원의 40%에서 50%로 확대하였다.

2010년 출입국·외국인정책본부 통계연보에 따르면, 단순기능인력 가운데 선원취업(E-10) 으로 입국한 외국인 선원이 2006년 311명에서 2010년 6,719명으로 약 22배 증가하였다. 도입 증가에 따른 외국인 선원의 이탈율은 선원취업(E-10) 미등록노동자는 24.2%로 비전문취업 (E-9) 미등록노동자 19.4% 보다 높은 수치를 보이고 있다. 2011년에는 총 7,764명이 유입되 었으나, 미등록체류자가 2,225명으로 미등록률이 27.7%로 높은 수치를 보이고 있다.

외국인 선원의 가파른 증가에 따라 언론을 통해 자주 접하게 되는 내용은 외국인 선원의 범 죄 피해와 무단이탈 문제이다<sup>3)</sup>. 전자는 외국인 선원의 입장에서 경험한 임금 체불과 상습적인 선상 폭력 피해와 관련된 내용들이 주류이고, 후자는 사용자 입장에서 인력난 해소를 위해 고

1) 외국인 선원이 한국에서 취업할 수 있는 어업의 종류에는 원양어업, 근해어업, 연안어업, 양식어업이 있다. 본 연구 에서는 근해어업과 연안어업을 지칭하는 연근해 어업에 종사하는 외국인 선원을 연구대상으로 삼고 있다.  
2) ‘외국인 선원 관리지침(2011)’에는 “외국인 선원”을 대한민국의 국적을 가지지 아니한 자로서 선박소유자의 선박에 서 근로를 제공하고 있거나 제공하는 자를 말한다. ‘외국인 선원’을 지칭하는 용어로는 ‘선원 이주노동자’ 또는 ‘외국 인 선원노동자’가 있다.  
3) ‘다시는 한국에 오고 싶지 않습니다 - 중국인 선원연수생 8개월 치 임금 받지 못해’, 제주일보 2006년 8월 25일자. ‘외국인 선원 무단이탈 어민들 인력난, 어획 감소 이중고’, 제주일보 2010년 11월 4일자. ‘외국인 선원 4년간 22.2% 이탈’, 수산인신문 2010년 10월 18일자.

용한 외국인 선원들이 이탈하는 사례가 빈번하여 어민들이 이중고를 겪고 있다는 내용이다.

외국인 선원의 적응과 이탈 문제를 바라보는 관점은 사용자와 시민사회가 각각 다르다. 사용자는 외국인 선원들이 월급이 적어서 또는 도망갈 목적으로 한국에 이주했다는 주장이고, 시민사회는 임금체불과 한국인 선원들에 의해 자행되는 폭력으로 외국인 선원들이 한국 사회에 적응하지 못하고 어쩔 수 없이 이탈을 한다고 주장한다. 또한 이들은 기존 산업연수 생제도에서 문제가 되었던 송출비리, 노동착취, 인권침해 문제 등이 외국인 선원 제도에서 동일하게 발생되고 있고, 이주노동자 정책 논의에서도 배제되고 있다고 주장하고 있다.

그동안 외국인 선원에 대한 문제가 공론화되지 못했던 이유는 이들이 거주하는 지역이 주로 도서지역이고, 육상 노동환경과 달리 바다 위의 고립되고 폐쇄된 환경인 배에서 일하며, 사용자의 감시와 통제가 어느 사업장보다 심해서 외국인 선원들을 접촉할 수 없었기 때문이다. 또한 지역사회의 무관심과 아시아권 노동자라는 편견이 한몫 작용하고 있어서 한국 사회에서 주목받지 못하고 있었다.

학계에서도 연근해 어업 외국인 선원에 대한 연구는 전무한 실정으로 기존 이주노동자 연구에서도 다루지 않았다. 기존 연구는 모든 산업에 종사하는 이주노동자들을 포괄하여 일반화하는 연구들이 주류였고, 각 산업별 연구나 1차 산업에 종사하는 이주노동자들의 적응 실태를 비중 있게 다루는 연구가 많지 않았다. 수산학계에서 부분적으로 진행된 외국인 선원에 대한 연구는 사용자 입장에서 외국인 선원을 활용하려는 경제적 측면과 이들에 대한 일반적 현황만 나열한 연구가 전부이다.

제주지역은 섬이라는 지리적 조건과 특수한 산업구조로 인해 다른 지역과 달리 제조업보다 수산업과 관광산업의 비중이 높은 편이다. 이로 인해 제주에 유입된 이주노동자 3천여 명 가운데 1/3이 외국인 선원이며, 그 가운데 중국 출신 선원이 절반을 넘고 있다. 제주지역은 도내 어업인구의 감소로 인해 대체인력으로 외국인 선원이 지속적으로 증원되면서, 이에 따른 외국인 선원들의 적응상의 문제와 무단이탈 문제가 급증하고 있다.

따라서 본 연구는 그동안 드러나지 않았던 외국인 선원들과의 만남을 통해 그들을 제약하는 사회경제적인 조건에서 경험하는 적응상의 문제점을 알아보고, 다차원적인 배제와 폭력 속에서 어떤 방식으로 제주 사회에서 적응하며 살아가는지 알아보고자 그들의 생활 실태에 집중하려고 한다.

본 연구는 제주지역의 외국인 선원의 적응 실태를 관찰하여 문제점을 제시하고 개선방안을 모색함으로써 외국인 선원들을 지원할 수 있는 방안을 제시하는데 그 목적을 두고 있다.

이와 같은 문제의식을 중심으로 본 논문에서 연구하려는 주요 내용들을 요약해보면 다음과 같다.

1. 한국의 외국인 선원제도는 어떻게 변화했고, 제도적 특징은 무엇인가? 한국의 이주노동자 정책인 고용허가제도와 다른 점은 무엇인가?
2. 제주지역 중국인 선원은 본국에서 어떠한 사회적 배경을 지닌 사람이고, 한국에 어떻게 이주하게 되었는가? 이들이 한국에서 경험하는 사회경제적 조건과 제약은 무엇인가?
3. 외국인 선원에 대한 다차원적인 배제와 폭력은 어떤 방식으로 작동되고, 이에 따른 그들의 적응 방식은 어떠한가?
4. 외국인 선원이 지닌 사회적 연결망이 한국 사회의 적응에 어떠한 영향을 미치고 있는가?

## 2. 연구대상 및 연구방법

본 연구는 제주지역 연근해 어업분야에서 일하는 중국 국적 외국인 선원을 연구대상으로 하고 있다.

외국인 선원이 합법적으로 취업할 수 있는 출입국법상 체류 자격은 두 가지로 구분된다. 선원취업(E-10)<sup>4)</sup>과 고용허가제도인 비전문취업(E-9)<sup>5)</sup>이다.

본 연구에서는 체류 자격에 따른 연근해 어업 외국인 선원의 적응 실태를 비교하기 위해, 선원법<sup>6)</sup>상 20톤이상 배에서 일하는 외국인 선원을 ‘외국인 선원(E-10-2)’이라고 지칭하고, 고용허가제로 들어온 외국인 선원을 ‘고용허가제 어선원(E-9-4)’으로 구분하여 지칭할 것이다.

2010년 12월말 국토해양부의 통계에 의하면, 현재 연근해 어선에 승선하는 외국인 선원(E-10-2)의 수는 5,156명이다. 국적별로 중국 3,223명(62.5%), 인도네시아 1,050명(20.4%), 베트남 883명(17.1%) 순으로, 유입된 외국인 선원의 절반 이상이 중국인 선원이다.

제주지역은 유입된 이주노동자 2,917명<sup>7)</sup> 가운데 외국인 선원의 수가 980명이다. 현재 어선에 승선하여 근무하는 선원은 655명이고, 이탈한 미등록체류자(불법체류)는 225명이다. 국적별로 중국 314명, 인도네시아 191명, 베트남 150명 순이다.

이들은 행정구역별로 모슬포, 서귀포, 성산포, 제주시, 추자도, 한림 등 항구 주변에 거주하고 있다. 추자도는 대서리에, 서귀포는 서귀동과 송산동 일대에, 성산포는 성산읍내의 선주 집 근처나 성산항 주변에 선주가 마련해 준 공동 숙소에 모여 살고 있다.

일반적으로 외국인 선원(E-10-2)은 15일~40일 정도 바다에서 조업을 하고, 육상으로 돌아와 일주일이나 보름정도 쉬면서 다음 조업을 준비한다. 기후변화에 민감한 바다 상황에 따라 선주나 선장이 출항과 귀항 일정을 정한다. 이들은 주로 갈치 배나 오징어 배를 타고 있었다. 고용허가제 어선원(E-9-4)은 주로 문어와 멸치를 잡는 ‘당일 바리<sup>8)</sup>’ 어선에서 일하

4) 선원 취업(E-10) - 해운법상 여객운송 사업·화물운송 사업을 영위하는 선박 중 선원법이 적용되는 선박에 승선하여 부원으로서 취업하려는 자. 선원(E-10)비자는 내항선원(E-10-1),어선원(E-10-2) 순항선원(E-10-3)로 나뉜다(출입국·외국인정책본부 홈페이지)

5) 비전문취업(E-9) - 고용허가제도 「외국인근로자의 고용 등에 관한 법률」의 규정에 의한 국내취업요건을 갖추 자에게 주는 비자. 비전문취업비자는 제조업(E-9-1), 건설업(E-9-2), 농업(E-9-3), 어업(E-9-4) 등 단순기능인력에게 주는 비자이다. 고용허가제도로 들어온 외국인 선원의 체류 자격은 어업(E-9-4)이다 (출입국·외국인정책본부 홈페이지).

6) 2004년 개정된 ‘선원법’에 따라, 2007년부터 외국인 선원 관리가 이원화되어 체류 자격이 달라짐(어선 20톤 이상 선박의 선원은 국토해양부, 20톤 미만 선박의 선원은 고용노동부가 관리 운용함).

7) 제주도청 보도자료, 2010, ‘2010년 말 외국인주민수’.

8) 당일-바리(當日-) : ① 배를 타고 바다로 나아가 하루 동안만 낚시질을 하는 일. ② 바다에서 그 날 잡아올린 물고기

므로 이른 새벽부터 오후까지 조업을 하고, 일을 마치면 곧바로 숙소로 돌아왔다. 이들은 여수, 완도 등으로 이동하는 경우가 잦아 해안 근처의 민박집이나 여관을 숙소로 이용하였다.

이 연구를 수행하기 위해 연구자는 '제주이주민센터'와 '서귀포이주민센터'의 도움을 받아 2010년 10월부터 2011년 1월까지 사전조사를 하였다. 사전조사에서는 제주이주민센터 활동가 3명을 면접하며 이주노동자쉼터를 이용했던 외국인 선원들의 상담 내용과 지원 서비스 등을 들어보았고, 이직을 위해 잠시 쉼터에 머무르던 외국인 선원(E-10-2) 4명을 만나 2회에 걸쳐 심층면접을 했다.

2011년 1월부터 9월까지 중국 출신 결혼이민자와 유학생의 도움을 받아 개별적으로 알고 지내던 중국인 선원들을 서귀포항, 성산포항, 추자항, 제주시항 주변과 숙소에서 자연스럽게 만나 면접을 했고, 경우에 따라 참여관찰을 하기도 했다. 이렇게 만난 면접자들이 자신들의 친구를 소개해주는 방식으로 새로운 면접자를 만나며 정보를 수집하게 되었다.

심층면접을 하는 과정에 많은 어려움이 있었다. 연구대상자들의 조업 일정과 쉬는 날이 바다 상황에 따라 달라져 휴식기간을 예측하기 어려워 연구조사 자체가 힘든 상황이었다. 외국인 선원들은 육지에 와서 보통 일주일이나 보름정도 휴식기간을 갖으나, 하루내지 이틀정도만 숙소에서 잠을 자며 쉰다. 외국인 선원은 쉬는 날도 선주나 선장의 통제 하에 다음 조업을 위해 그물 손질을 하거나 기관장이 시키는 잔일을 하는 사례가 많아 낮에 만나기가 어려워 주로 면접은 밤에 이뤄졌다.

선주의 감시와 통제가 종종 있어 외국인 선원의 숙소를 늦은 밤에 방문하거나 선주가 모르는 제3의 장소에서 면접을 하기도 했다. 면접자들이 사는 숙소는 선주(선박소유자)가 항구 근처에 장기적으로 임대한 여관이나 공동주택(제주 박거리방<sup>9)</sup>)이 많았고, 경우에 따라서는 선주의 집에서 함께 생활하는 경우도 있다. 숙소는 같은 어선에서 일하는 외국인 선원 2~3명이 함께 생활하고 있거나, 선주들이 비용 절감을 위해 공동으로 마련한 숙소에서 10명이 함께 지내는 곳도 있었다.

면접 일정은 연구자가 정하기보다 외국인 선원이 육상에 들어와 만나자고 연락이 오거나 중국 출신 결혼이민자를 통해 연락이 왔을 때 정할 수 있었다. 태풍 같은 기후변화가 있을 때는 갑자기 배가 육지로 들어오는데, 그런 경우에는 외국인 선원들이 육상에서 잔업을 하지 않고 쉴 수 있는 기회라 연구자에게 만나자고 연락이 오면 방문할 수 있었다. 몇 달에 한

---

(제주특별자치도, 2009).

9) '바깥채'의 제주 사투리(제주특별자치도, 2009)



번씩 열리는 자민족 선원 모임에는 연구자를 초대해 주어서 그때마다 면접자들을 다시 만날 수 있었다.

심층면접의 특성상, 이들의 깊은 이야기를 듣기 위해서는 한 번의 만남으로는 어려워서, 필요에 따라 수시로 재방문을 하거나 전화로 통역을 통해 대화를 시도하기도 했다. 재방문 시에는 인터뷰에 응했던 면접자도 다시 모이기 때문에 궁금했던 연구의 내용을 충실히 채울 수 있었다. 인터뷰 과정에는 면접자의 동의하에 대화 내용을 녹취하여, 추후 구술 내용을 기록했다.

연구자는 제주지역 외국인 선원의 적응 실태를 파악하기 위해 <표 1>을 중심으로 면접하였다.

<표 1> 외국인 선원의 이주와 적응에 관한 문항 구성

구분		문항 내용
사회인구학적 특징		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 나이, 고학(중국), 학력, 본국 직업, 결혼여부, 입국 연도, 거주지, 체류상태</li> <li>• 이주 배경</li> </ul>
이주 과정		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 입국 경로(중개회사, 개인브로커)</li> <li>• 입국 비용(보증금, 송출수수료)</li> <li>• 입국시 사전 교육 여부</li> <li>• 입국시 근로 계약 체결 여부</li> </ul>
한국 적응 과정	노동조건	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 조직 분위기 및 직장 동료와의 관계</li> <li>• 한달 평균 노동량</li> <li>• 하루 평균 노동 시간(잔업 포함) 및 휴식시간</li> <li>• 월 임금(수당 포함) 및 임금체불 여부</li> <li>• 의료 및 산업재해 여부</li> <li>• 사업장 이동 경험 여부</li> <li>• 사업장 변경 희망 여부</li> <li>• 노동조합 인지 여부</li> <li>• 어려운 점</li> </ul>
	문화생활	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여가</li> <li>• 성</li> <li>• 의사소통(한국어)</li> <li>• 지역 사회와의 교류(한국사람, 기관 및 단체 등)</li> </ul>
	폭력피해경험	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 인권 침해 경험 여부(비인간적 처우, 욕설 및 폭력)</li> <li>• 인권 침해 시 대응 방안</li> <li>• 사회적 연결망 통한 문제해결 여부</li> </ul>
기타		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 한국에서의 계속 체류 여부</li> <li>• 한국 정부 요청 사항</li> <li>• 가장 시급한 개선책</li> </ul>

면접 문항은 사회인구학적 특징, 이주 과정, 한국 생활 적응 과정, 기타 등으로 나누어 인터뷰 하였고, 외국인 선원 개개인이 동원할 수 있는 사회적 자원을 중심으로 한국에 이주하게 된 배경과 이주 후 한국 사회에서 경험하는 다차원적인 배제와 폭력 상황에서 외국인 선원들은 어떻게 적응해 가는지를 질문하며 면접을 진행하였다.

## II. 이론적 배경

### 1. 사회적 연결망 이론

이주노동자의 이주와 적응 과정에서 중요한 역할을 하는 것은 ‘사회적 연결망(social network)’과 ‘사회적 자본(social capital)’이다.

사회적 연결망은 ‘노동력 송출국과 유입국에서 이주노동자와 선행 이주노동자 및 비이주자를 개인적 회원자격 및 사회적 매개자를 통해 연결시키는 대인연대의 집합’으로 정의할 수 있다(Boyd, 1989; Massey et al., 1993; 설동훈, 2000 재인용). 송출국과 유입국이라는 구조와 이주노동자라는 행위자로 구성되는 국제노동력 이동 시스템에 존재하는 연결고리 역할을 하는 것이 사회적 연결망이라고 할 수 있다.

연결망을 통해 더욱 다양한 계층이 국제 노동력 이동에 참여하는데, 이러한 사회적 연결망은 국제 노동력 이동에 대한 다양한 통로를 제공하는 사회적 자본<sup>10)</sup>의 형태로 존재하게 된다. 사회적 자본은 사람들 사이에 존재하는 접촉이 투자로 인식된다. 사회적 자본은 연결망 속에 자리하는 ‘투자가치가 있는 사회적 자원’의 하나이며, ‘특정 목적을 가진 행위를 위하여 접근·사용(또는 동원)될 수 있는 사회 구조 속에 자리한 자원’으로 정의할 수 있다.

이주노동자들은 자신이 보유하고 있는 ‘사회적 자본’과 사회 구조 안에서 형성하는 사회적 관계, 즉 ‘사회적 연결망’을 통해 이주를 단행한다. 따라서 ‘연쇄 이주(chainmigration)’가 나타난다. 결국 사회적 연결망을 포함하여 이주노동자들이 동원하는 사회적 자본은 노동력의 이주를 영속화시키는 작용을 하고, 이동이 일정 기간 이상 지속되면 노동자의 ‘국제이동과 관련된 사회적 연결망’이 구조화된다(박경태·설동훈·이상철, 1999).

10) 부르디외는 자본을 물질의 형태 또는 내화되고 체화된 형태로 축적된 모든 노동을 포괄하는 개념으로 규정하였다. 이전까지 가장 중요시 여겼던 경제적 자본의 개념만으로는 사회의 기능과 구조를 제대로 설명할 수 없다고 하며 다양한 자본의 유형을 제시한다. 그는 자본을 경제적 자본(economic capital), 문화적 자본(cultural capital), 사회적 자본(social capital), 그리고 앞의 세 가지 유형의 자본들이 정통적으로 승인된 형식, 즉 위신, 존망, 명예, 명성 등으로 규정되는 상징자본(symbol capital)으로 구분한다. 이 중 사회적 자본은 집단과 사회 연결망 내에서의 위치와 관계이다. 이것은 사회적 연결망에의 소속을 통해서 동원될 수 있는 실제적이고 잠재적인 자원들의 총합을 말한다. 부르디외(Bourdieu, 1986)와 콜먼(Coleman, 1988)은 사회적 자본을 ‘상호 인정·상호 인식을 위한 투자’로 린(Lin, 1982, 1990, 2000)과 마스덴·허버트(Marsden and Hurlbert, 1988)는 ‘사회적 연결망에 대한 투자’로 보고 있다(설동훈, 2008).



이러한 이주의 연결망이 형성되면, 그것은 이주의 비용과 위험을 감소시켜 순이익을 증대시켜 주기 때문에 이들 간의 이주 가능성을 증가시키는 효과를 발휘한다. 사회적 연결망이 국제 노동력 이동에 미치는 효과는 첫째, 사회적 연결망은 이동 비용을 감소시킨다. 먼저 취업한 사람이 본국에 남은 혈연관계, 교우관계 등과 연결망을 형성하여 이주에 대한 정보가 제공되면서 인구이동이 지속되는 연쇄이주를 발생시킨다. 연결망의 수가 역치(critical threshold)를 넘으면, 국제 노동력 이동은 자체 영속적으로 되어, 그것을 유지하는 사회구조를 창출하게 된다. 새로운 이주노동자는 다음에 이동할 친구나 친척의 이동 비용을 누진적으로 감소시켜 이동하며, 이는 다시 해외에 연고를 가진 사람을 확대시키고, 그 결과 다시 새로운 이주자들의 이동 비용을 낮춤으로써 그들 중 일부가 또 이동하게끔 하는 것이다. 둘째, 사회적 연결망은 이동에 수반되는 위험을 감소시킨다. 일단 이동의 연결망이 안정적으로 구성되면, 대부분의 공동체 성원은 이를 이용하여 자신이 원하는 직업을 쉽게 구할 수 있게 되고, 따라서 국제 노동력 이동을 믿을 수 있고 안전한 취업 방식으로 고려하게 만든다. 따라서 이동 비용의 누진적 삭감을 통해 발생한 자체 유지적 연결망의 성장은 위험의 누진적 감소에 의해 뒷받침된다. 이처럼 매번 새로운 이주자들이 연결망을 확대하고 이동 위험을 감소시킴에 따라, 결국 국제 노동력 이동을 통하여 가족 노동력 배분을 다각화하는 것은 이동 비용과 위험이 수반되지 않는 매우 합리적 대안으로 등장하게 된다(박경태·설동훈·이상철, 1999).

이주노동자의 사회적 자본은 이주과정과 적응, 본국 귀환에 중요한 영향을 미친다. 사회적 자본, 즉 이주연결망과 이주서비스제도에의 참여는 이주를 영속화시킬 뿐만 아니라 이주민 공동체 형성에 중요한 작용을 하고 신입 이주자의 적응에도 큰 도움을 줄 수 있다.

설동훈(2000)은 국제 노동력 이동에서의 사회적 자본을 두 가지로 유형화한다. 첫째는 노동력 유입국과 송출국을 잇는 '개방적 연결망' 속에 존재하는 사회적 자본이다. 해외 취업을 희망하는 사람은 자신이 살던 사회와 이주하려고 하는 사회 사이에 존재하는 연결망을 이용하여, 나름대로 최선의 정보를 입수하고 이주를 감행한다는 것이다. 둘째는 폐쇄된 공동체 내의 존재하는 '폐쇄적 연결망' 속의 사회적 자본이다. 이는 이주노동자들이 한데 모여 살면서 자국민끼리 사회적 연결망을 이용하여 경제적 자립을 도모하고 사회·문화적 적응을 추구한다는 것이다. 그들이 소수민족 집단 거주지에서 생활하면서 주류사회와 격리되는 부정적 효과도 있지만, 한층 더 순조롭게 적응할 수 있는 자원을 획득하는 긍정적인 효과가 훨씬 크다. 마이애미의 쿠바인들이나 로스앤젤레스의 한국인들처럼 소수민족 집단 거주지를 이뤄 생활하는 이민자들은 현지 사회에 적응하기 위해 가치의 주입, 제한적 연대, 호혜적 교

환, 강제적 신뢰와 같은 네 가지 형태의 사회적 자본을 활용한다고 보고 있다.

카슬과 밀러(Castles and Miller, 1993; 이선옥, 2005 재인용)는 이주의 연결망이 유입지에서의 정착과정과 공동체 형성에 기초가 된다고 설명한다. 일반적으로 국제 이주과정에서 이주노동자의 정착과 공동체 발전은 4단계를 거쳐 이루어진다.

- 1단계 : 젊은 노동자의 일시적 이주, 소득의 송금 그리고 고국에 대한 지속적인 지향.
- 2단계 : 체류 연장, 혈연 및 같은 출신지 사람들끼리 서로 도울 필요가 있다는 인식에 바탕을 둔 사회적 연결망의 발전.
- 3단계 : 가족의 재결합, 장기간 정착에 대한 의식 성장, 유입지 사회에 대한 지향 증가, 자신들의 민족공동체 등장.
- 4단계 : 유입국 정부와 인구의 조처에 따른 법적 지위의 획득(시민권의 획득 또는 정치적 배제), 사회경제적인 주변화 또는 소수인종 집단의 영구적 정착.

이주가 영속화되면 이 흐름에 관계하는 이익을 취하는 이민알선업체 등과 같은 영리 조직들과 이주자의 인권 보호와 복지를 위하여 상담, 사회 서비스, 법률자문, 보호처 등을 제공하는 NGO(Non-Governmental Organization)들이 생겨나고, 국제이주의 흐름은 더 제도화되어간다.

이주노동자 연구에 있어서 사회적 연결망 이론이 중요한 틀을 제공하는 것은 사회적 자본에 초점을 맞추고 있기 때문이다. 즉 이주노동자가 보유한 사회적 자본은 이주 과정과 이주 후 사회의 적응에 중요한 영향을 미친다. 이주노동자들은 그들이 가진 사회적 자본을 동원하여 유입국 사회에서 구직과 사회 적응의 문제에 대응하기 때문이다.

그러나 사회적 자본은 긍정적 측면만 있는 것이 아니라 부정적 측면을 동시에 가지고 있다. 사회적 자본은 우리에게 반드시 번영과 사회 통합만을 가져다 주지 않을 뿐 더러, 부정적 측면을 가지고 있다(Portes and Landolt, 1999 ; 이상민, 2001 ; 이태정, 2004 재인용). 사회적 자본이 가진 부정적 측면은 ‘대중에 반하는 공모(conspiracies against the public)’, ‘개인의 자유와 사업 마인드의 제한’ 그리고 ‘하향 평준화의 압력’ 등 세 가지로 요약할 수 있다. 이들은 사회 통합의 해체와 조직의 균열 가능성, 연줄(tie), 의존성, 그리고 이민족 공동체와 빈곤층을 대상으로 한 사회적 자본 연구에 많은 시사점을 제공하고 있다.

본 연구에서는 외국인 선원이 지닌 사회적 자본과 사회적 연결망이 한국 사회의 적응에 어떠한 영향을 미치고 있는지에 주목할 것이다.

## 2. 배제

외래인에 대한 배제는 근대 국민국가의 형성과정에서 시민권 제도의 등장으로 시작되었다. ‘국가’라고 하는 정치공동체는 영토를 표시하고 공동체의 내부인과 외부인을 가르는 경계선(borderline)을 갖고 있다. 이것은 경계선 내부에 있는 ‘내부인’에게는 시민으로서의 권리를 행사할 수 있도록 하지만, 외부에 있는 ‘외부인’에게는 그럴 권리가 주어지지 않는다(신진욱, 2008).

시민권 제도는 국민국가가 근대 사회에서 시민을 보호하고 시민 정체성을 형성하기 위해 발전시킨 제도였지만, 시민에게 강력한 정체성과 소속감을 느끼게 하는 것을 토대로 형성되면서 그 과정에 여성, 노동자, 외국인, 재산이 적은 이들을 시민권으로부터 배제하였다(최현, 2008).

그러나 현대 사회의 다양성과 다원적인 문화로 인해 ‘시민’으로 정의되는 범위가 확장되고 있다. ‘시민’ 개념의 확장을 통하여 여성 등 사회적 약자를 점점 포함시키는 방향으로 발전되어왔으나, 여전히 외국인에 대한 시민권 배제는 아직도 계속되고 있다(선남이, 2006; 유명기, 2004; 최현, 2007, 2008; 케빈그레이, 2004).

최현(2007)은 한국의 다문화 시터즌십을 통해 본 외국인에 대한 태도 연구에서 그는 한국인이 외국인에 대한 태도가 이중적임을 보여주고 있다. 미국이나 서유럽 문화·국민에 대해서는 개방적이지만 중국·베트남·몽골·방글라데시 등 아시아 후진국의 문화와 국민에게는 배타적이며, 적극적 조치(affirmative action) 제도에 대해서도 한국 시민들에게는 지지를 받지 못하고 있다. 이러한 외국인(또는 소수자)에 대한 태도가 극복될 수 있는 방안으로 최현(2008)은 ‘다문화 시민권’의 필요성을 강조하고 있다. 그는 정치공동체가 문화적 권리를 인정해 이 권리를 보장함으로써 사회에서 배제되어온 소수자 집단에게 교육과 정치, 문화, 사회 참여의 기회를 제공하여 ‘공통 문화’와 ‘공통 정체성’, ‘상식 또는 양식’을 넓혀나가 사회 통합이 강화될 수 있다고 주장한다.

유명기(2004)는 한국 사회에서 단순 활동에 종사하는 모든 이주 노동자에게 ‘일상적 차별’이 국적·인종 차이와 관계없이 그리고 학력·경력에 관계없이 균질적으로 또 무차별적으로 적용되고 있다고 본다.

케빈 그레이(2004)는 한국의 이주노동자들의 지위가 ‘계급 이하의 계급’라고 규정하고 있다. 이러한 지위는 지속된 민족국가(nation-state) 담론과 경제적 세계화라는 두 가지 과정 속에서 만들어져 한국 내에서 복합적인 지위를 차지하고 있다고 주장한다.

선남이(2006)는 이주노동자에 대한 배제 원인 연구에서 이주노동자의 국적, 체류신분, 지원 단체나 친목 단체의 개수 여부에 따라 배제 영향을 받는다고 주장한다. 가까이 지내는 한국인 지인수가 많을수록, 지원 단체나 친목 단체가 많을수록 이주노동자에 대한 배제 수준이 낮다고 보았다.

아시아권 이주노동자에 대한 배제는 복합적이고 다차원적인 차별과 편견으로 나타나고 있다. 이러한 배제의 유형은 노동현장에서의 착취와 차별과정인 경제적 배제, 국내 유입과 적응과정에서 선택할 수 있는 행위 방식에 제한을 가하는 법적·제도적 배제, 일상생활 공간에서 이방인을 대하는 사회적 거리감 같은 태도가 반영되는 사회·문화적 배제의 형태로 나타나고 있다.

사회학자들에게 배제의 개념은 사회 불평등을 지칭하는 용어로 사용되었다. 이는 사람들이 그들이 속한 사회에 충분히 포함되지 못하고 배제되는 방식으로 사회적 배제를 지칭하며, 폭넓은 개념으로 배제의 매커니즘이라는 과정을 강조하고 있다. 배제와 관련하여 이들 사회학자들이 주장하는 공통점은 첫째, ‘배제된 자’와 ‘배제되지 않은 자’를 전제한 상태에서 논의를 진행시키고 있다는 점, 둘째 배제는 어느 사회 구조에서나 나타날 수 있는 사회적 현상이라고 보는 점, 마지막으로 배제의 주요 내용은 불평등이라는 점이다.

이태정(2004)은 한국 사회에서 이주노동자에게 행해지는 다차원적인 차별과 편견이 작동하는 매커니즘을 ‘사회적 배제’라고 규정지으며, 다양한 배경을 가진 이주노동자들이 이러한 배제를 극복하고자 만든 자발적인 공동체가 ‘국경없는 마을’이라고 말하고 있다.

본 연구에서는 근대 국가의 시민권 제도로 인해 생긴 외래인에 대한 배제가 다차원적이고 복합적인 형태를 띠면서 외국인 선원에 대한 배제로 이어지고 있다고 보고 있다. 이러한 배제는 외국인 선원제도에서 뿐만 아니라 노동현장에서의 착취, 비인격적 처우와 폭력 등으로 나타나고 있다고 본다.

### 3. 폭력

폭력에 대한 고전적 정의는 폭력 개념을 인간의 본질적 속성으로 이해하려고 한다. 고전 철학자들은 폭력을 도덕적 개념으로 이해하면서, 인간 존재가 불가피하게 가질 수밖에 없는

악한 속성 내지 내면적 경향성이라고 보며 제거해야 할 부정적 대상으로 여긴다.

부정적 가치 개념으로서의 폭력 규정은 피상적이고 비현실적으로 접근화한다. 폭력의 문제를 지나치게 단순화시켜서 폭력 개념을 협소하게 함으로써 주로 물리적, 직접적, 신체적 폭력의 범주를 벗어나지 못하는 한계를 갖는다(김상기, 2007).

근대에 들어서면서 폭력 개념은 고전적 정의에서 다뤄졌던 물리적 폭력, 신체적 폭력 보다는 보이지 않는 국가 권력이 행사하는 체제적 폭력뿐 만 아니라 법적, 정치적, 사회구조적 영역으로 확대되어 다양하게 발생하는 폭력의 양태들을 드러내고 있다(고재식, 1990; 공진성, 2004; 신진욱, 2004).

공진성(2008)은 근대 국가와 관련하여 ‘폭력’ 개념을 살펴보면, 근대적 의미의 주권 국가가 폭력을 독점하고 있다고 본다. 근대 국가가 국민의 생명과 재산을 보호하겠다는 약속에서 자신이 독점적으로 사용하는 폭력의 정당성을 찾고 있다고 주장하고 있다.

신진욱(2004)은 폭력의 차원을 근대 사회의 제도적·문화적 복합적 결합 관계와 역동적 변화과정으로 보고 있다.

고재식(1990)은 폭력 현상을 세 가지 유형으로 범주화하며 폭력이 일종의 순환적 형태로 나타난다고 보고 있다. 첫째는 기존 체제 혹은 권력이 행사하는 억압적 폭력(oppression)이고, 둘째는 기존 체제의 억압에 견디다 못해 반기를 드는 민중의 반체제적 폭력(revolt)이며, 셋째는 이 민중의 항거를 다시 제어하려는 기존 체제의 진압적 폭력(repression)이다. 소위 ‘국가공권력’이라는 이름으로 이뤄지는 이 폭력은 국가 권력의 합법성이라는 보호 속에서 이뤄지는 사회구조적 폭력의 원초적 요인으로 작용한다.

박노자(2001)는 한국 사회의 폭력이 한국인 각자에게 철저히 내면화되었다고 본다. 그는 ‘군대’라는 조직사회를 예로 들며 군대에서 배운 신참에 대한 폭행 습관이 제대 후 상습적인 가정폭력으로 이어진다고 본다. 이는 약자이자 하급자에 대한 무제한적인 폭력이 정당하다는 것을 한번 배운 사람들이 약자이자 이류 시민인 아내나 아이들을 존중하고 평등하게 대해주기는 불가능한 것으로 보고, 군대에서 배운 폭력을 수반하는 권위주의가 심적인 폭력(맹종 강요)과 물리적인 폭력에 완전히 무감각해지면서 인간성 파괴로 이어진다고 본다. 따라서 군대의 맹종문화가 직장생활을 지배하는 한, 하급자의 자유로운 의견 개진이나 상급자에 대한 건설적인 비판, 거침없는 자기 주장 등 자유민주사회의 직장문화가 한국에 완전히 정착하지 못할 것이라고 주장한다.

폭력은 객관적으로 존재하지 않고, 폭력을 직간접적으로 겪는 당사자의 주관적인 느낌 속



에 실존한다. 이런 폭력의 속성은 이주노동자의 폭력 피해 경험을 통해서도 알 수 있다.

국가인권위원회(2002)의 실태조사에 따르면, 이주노동자가 직장 내에서 폭행을 당한 적이 있다는 응답이 30.5%였고, 비한국계 미등록노동자가 비한국계 산업연수생보다 많았으며 가해자는 한국인 동료가 63.0%이고 직장상사가 58.3%로 나타났다. 한국계연수생을 제외한 나머지 유형에서는 집단폭행을 당했다는 응답도 나왔다. 폭행을 당한 이유는 외국인이라는 응답이 39.3%, 한국어를 잘못 알아들어서 24.4%, 내 말과 행동을 상대방이 오해해서 24.3%, 특별한 이유 없이 18%, 일하다 실수해서 16.7% 등의 순서로 나타났다. 이 조사에 근거하면 이주노동자들은 외국인이라서, 한국어 능력이나 문화에 따른 행동양식 차이 때문에 폭행당한 것으로 인식된다.

외국인이주·노동운동협의회(2009)의 실태조사에 따르면, 고용허가제 노동자들이 가장 많이 겪은 인권 침해 경험은 임금체불과 폭행이다. 이는 과거 산업연수제 시절부터 심각한 사회문제가 되어왔던 것으로, 고용허가제 실시 5년이 넘도록 여전히 고질적인 문제로 잔존하고 있다고 본다.

제주외국인근로자센터(2005)의 상담사례집에는 제주지역의 외국인어선원에 대한 선상 폭력에 대한 실태를 보여주고 있다. 2003년에 입국한 위○○씨가 한국인선원에게 선상에서 폭행을 당해 두개골에 금이 가서 병원에 입원하였지만, 체불된 임금과 폭행에 대한 보상을 선주에게 받지 못해 센터에 상담을 요청해 해결한 사례와 2004년 12월에 한국인선원이 외국인어선원에게 일을 더하고 자라고 명령하자 이에 반발한 외국인어선원을 배에서 바다로 던져버리겠다고 협박하자 겁에 질려 떨고 있다가 육지에 오자마자 상담을 요청하여 다른 배로 이직한 사례가 있다.

#### 4. 한국 사회에서의 기존 연구 검토

한국에서 이루어지고 있는 이주노동자 연구는 크게 3가지로 구분해 볼 수 있다. 이주노동자의 경제적 활용 측면과 제도에 초점을 둔 정책적 연구, 이주자의 사회문화 적응과 갈등에 관한 문화인류학적 연구, 다양한 사회학적 연구로 나뉘볼 수 있다.

국가 정책적 차원의 연구는 노동력 이주의 경제적 측면에서 외국 인력의 유입으로 인한 경

제적 효과와 정책적 효율성에 초점을 맞추고 있다(강수돌, 2003; 이해경, 1994). 이들 논의의 바탕에는 노동력 이주를 개인의 이익을 위한 합리적인 선택이라고 보는 경제학적 시각이 자리 잡고 있다. 이주노동자 도입 초기의 연구는 국내 노동시장에 미치는 경제적 영향, 이주노동자와 노동조건, 외국인 노동자의 법적 지위 등을 연구 대상으로 했으나, 최근의 정책 연구는 전 지구적 경제의 구조적 흐름과 연관해 한국과 비슷한 정치 체제와 사회문화적 특성을 가진 각국 간의 정책 비교 연구가 활발히 진행되고 있다(권기철·김홍구·김희재, 2005; 문준조, 2007; 유길상·이정혜·이규용, 2004; 최종렬외, 2008).

문화인류학적 연구는 주로 인종 및 문화 차이로 인한 갈등과 적응의 문제, 한국의 이주자 공동체를 연구 대상으로 다루고 있다(유명기, 1999, 2004; 유일상, 2011; 함한희, 1997). 유명기(1999)는 한국 사회의 이주노동자에게 무차별적으로 행해지는 '일상적 차별'을 지적하고 있다.

사회학자들은 풍부한 양적인 자료를 바탕으로 다양한 연구를 진행해 왔다. 이주노동자의 생활 실태 및 적응 양상에 대한 연구가 주류이지만(석현호 외, 1998; 박경태·설동훈·이상철, 1999; 정기선, 2003), 사회학적 논의는 이주노동자의 인권과 관련한 시민운동단체의 노력에 관한 연구, 이주노동자의 배제와 이주자 공동체에 대한 연구(선남이, 2006; 이태정, 2004; 이선옥, 2005)와 소수자 및 이주노동자의 권리 측면에 초점을 맞춘 연구(설동훈, 2008, 2009; 최현, 2008) 등이 있다. 이러한 사회학적 연구는 이주 노동력의 유입 및 적응에 관한 포괄적인 이해를 가능하게 해주고 있다.

그러나 이상에서 살펴본 기존 연구들은 전 산업의 이주노동자를 포괄하여 일반화시키는 연구로 각 산업별 이주노동자의 실태를 간과하고 있다. 이처럼 주류 이주민 담론에서는 1차 산업에 종사하는 외국인 선원에 대한 논의를 찾아볼 수 없다.

외국인 선원에 대한 학계의 논의는 수산·해양학계에서 외국인 선원 도입과 관련한 국가 정책적 차원의 연구와 법학적 접근의 연구가 있으나, 사회적 관계 속에서 사회적 자본과 외국인 선원의 상호작용과 관련한 사회학적 연구는 전무하다. 이들 연구는 외국인 선원의 법적 지위나 활용에 관련한 경제적 측면에 초점이 맞춰져 있다.

이종근·김용주(1995)는 외국인의 법적지위, 외국인의 차별금지에 관한 중요한 국제협약 및 영국·미국·독일 및 일본의 외국인에 관한 규정 중 외국인 선원의 차별금지와 관련된 규정을 살펴보고, 우리나라 현행법상 외국인 선원에 관련된 규정을 고찰하여, 외국인 선원들을 합법적으로 관리할 수 있는 근거를 마련해야 된다고 주장한다.

윤영삼·하명신(1997)은 외국인어선원 활용의 문제점을 외국어선원의 이탈과 인권유린의

심각성, 외국인어선원에 의한 선상범죄, 양질의 외국인어선원을 송입하지 못하는 것, 미등록 노동자보다 못한 대우를 받는 것, 한국인과의 차별에 대한 비판 등으로 지적하였다. 이에 따른 정책의 과제들과 바람직한 정책방향을 제조업 중심으로 외국인근로자를 활용한 경험을 비교하면서 제시하였다.

김성준(1998)은 한국 국적의 선박에 한국인선원과 외국인 선원이 혼승하게 된 역사적 배경과 도입과정을 일본의 사례와 비교하며 단계적 도입 현황을 설명하고 있다.

외국인 선원에 대한 실태와 관련한 논문은 원양어업 분야의 고용 관리 실태와 외국인 어업노동자 특징에 대한 연구가 있다(김용복·정해중, 2006; 이미주, 2009).

김용복·정해중(2006)은 원양어선에 승선한 외국인 선원에 대한 고용 관리 실태로 고용회사의 입장만 반영한 기초 조사 연구이다. 이는 외국인 선원을 통제하는 관리 차원과 경제적으로 활용하려는 측면만 강조하여 선상에서의 인권유린이나 폭력 등을 발생시키는 한국인선원과의 차별문제나 노동조건 개선 등은 간과하고 있다. 이미주(2009)는 지리학적 차원에서 제주지역의 외국인어업노동자의 수와 인구학적 특징을 살펴보았다.

이들은 경제적 요인으로 어업 노동을 선택하였지만 열악한 작업환경과 낮은 저임금으로 육지로 이동하고 싶어하는 경향을 보인다며 제주지역의 어업분야 외국인노동자의 특징을 설명하고 있다. 이는 외국인어업노동자가 사회와 상호작용하는 사회적 관계를 간과한 연구로 외국인어업노동자의 노동현실과 적응방식을 분명하게 반영하지 못한다고 볼 수 있다.

상기 연구들은 외국인 선원의 활용과 고용관리 등과 같은 경제적 측면과 지역연구 차원에서 인구학적인 특징만 나열하고 있어 외국인 선원이 수동적 존재로 설명되고 있는 실정이다. 이는 다양한 사회·문화적인 배경과 제도 하에서 상호작용하며 적응해 가는 외국인 선원들의 노동현실과 사회적 관계는 간과되고 있다.

본 논문에서는 기존 연구가 간과한 외국인 선원의 사회적 관계를 중심으로 이들이 경험하는 갈등과 타협, 적응 방식 등에 집중할 것이다.



### Ⅲ. 국내 외국인 선원의 유입과정 및 제도적 특징

#### 1. 국내 외국인 선원 유입과정

우리나라 어선의 선원부족 현상은 1980년대 후반부터 나타났다. 이는 80년대부터 국내 제조업 분야의 노동력 부족 현상과 맥락을 같이 하고 있다. 한국은 80년대부터 제조업 중심의 수출주도 발전전략을 통해 고도의 경제 성장을 달성했고, 이에 따라 산업구조가 재편되었다. 경제 성장을 주도한 제조업 분야는 심각한 노동력의 부족을 겪게 되자, 건설업과 중소 제조업체 사업주들의 요청에 의해 1991년 11월 해외투자기업에 대한 외국인 산업기술생제도를 도입하게 되었다.

내국인 어선원의 부족 원인을 윤영삼(1997)은 구조적인 내국인 어선원 공급 부족에 기인하는 것으로 보고 있다. 이는 어업의 일 자체가 4D<sup>11)</sup>의 속성을 갖고 있고, 육상 직종에 비해 급여 수준도 낮고, 해난 사고가 많아 인명 보장성이 낮고, 실직이나 재해 시 보상대책이 낮고, 어촌노동력의 노령화·부녀화가 심화되어 소득 수준의 향상에 따라 근로 의욕이 감소되었기 때문이다. 한편 선원 관리면에서는 기존 선원에 대한 푸대접과 인사관리의 무원칙에 기인되는 전근대적인 경영방식이 어선원 부족 원인이라고 보고 있다.

또한 한국은 1987년 노동자대투쟁과 민주화의 영향으로 노동자 임금이 급격히 상승하면서 육상 임금이 오르자 선원비도 상승하게 되어 수산업계의 부담을 가중 시켰다. 이러한 국내 노동자 임금상승과 어선원 구인난은 수산업계에 타격을 주었고, 이에 수산 및 해운업계는 국제경쟁력강화와 선원 구인난 타개 방안으로 제2선적제도와 저개발국의 저임금 근로자를 고용하는 방안을 요청하게 되었다.

1990년 11월 국정조사보고에서 해운항만청은 선원 구인난을 해소하기 위해서 선박자동화를 추진하여 운항사제도를 도입하고, 제3국 선원을 단계적<sup>12)</sup>으로 도입할 계획이라고 밝혔다. 그러나 국내 선원들의 생존권 문제와 선원노조 등의 반발 등을 감안해 선원관련 단체와의 협상을 통해 단계적으로 실시하기로 하였다.

1991년 7월 18일 해운항만청은 선주협회, 선원노련, 외항상선선원정책협의회 노사대표자 회의를 갖고, 1991년 8월 1일로 선박 1척당 3명에 한해 원직급 외국인 선원을 도입하는데 합의를 하

11) 4D(Dangerous, Difficult, Dirty, Distance)

12) 먼저 3국간 항로에 취항 중인 외항선과 제3국에 기지를 둔 어선에서부터 도입하고, 이어 외국 항과 국내항을 운항하는 외항선과 독항어선, 마지막 3단계로 내항선과 연근해 어선까지 확대한다는 것(김성준, 1998).

였다. 이 합의에서 원칙상 기존 선원이 승무를 기피하는 선박에 우선 허용하고, 외국인 선원을 도입한 선사와 선원관리회사는 국내 선원들을 위한 복지기금 마련을 명목으로 외국인 선원 1인 당 월 20달러를 단위 노조에 특별회비를 납부하고 선원복지협회에도 월 20달러 기금을 기부하기로 하였다.

1991년 10월 11일에 북방경제정책 실무위원회에서 중국동포 선원 도입을 승인하여 선주 협회와 동북선박에 위임하였고, 외국인 선원에 대한 법적규정으로 92년 중국과의 수교가 정상화되면서 중국동포의 승선을 위한 산업연수생제도로 '중국 인력의 선원 고용 지침' 을 제정하였다. 그러나 이 제도는 중국동포 선원 중 일부가 무단으로 이탈하고 도피하는 등 여러 폐단이 발생되어, 94년 3월 31일에 기존 '중국 선원 인력 고용지침'을 폐지하고 '외국인 선원 고용지침'을 제정하여 중국인 이외의 외국인 선원도 고용할 수 있도록 하였다. 이 제도 또한 제정된 후 수차례 개정되어 적용되었다.

1991년에 도입된 '외국인 산업연수제도'는 실제로 노동력을 활용하면서도 연수생이라는 명목으로 노동자로 인정하지 않으면서 노동착취, 임금체불, 신분증 압류, 폭행 등의 인권침해를 유발하였고, 중기협(중소기업동조합중앙회)를 비롯한 수협, 농협, 건설협 등의 민간 이익단체들이 인력도입 및 관리를 담당함에 따라 송출비리와 사후관리를 빙자한 횡포가 만연하게 되어, 이주노동자들의 사업장 이탈을 가속화시켰고 미등록이주노동자를 양산하는 주요 원인으로 작용했다<sup>13)</sup>. 이러한 각종 폐해가 끊임없이 야기되자 시민사회는 제도의 심각성을 지속적으로 문제제기하였고 정부는 2007년 6월부터 '외국인산업연수제도'를 전면 폐지하였다.

단순노무분야 외국인력제도는 '고용허가제'로 통합되었고 일원화되어 노동부에서 소관하였다. 노동부는 산업연수생(D-3)으로 입국하거나 연수취업자(E-8) 등으로 전환된 외국인의 경우에는 2007년 6월 1일부터 고용허가제의 외국인력(E-9)으로 간주하거나 변경하여 고용허가제도 안에서 관리하였다. 또한 2007년 6월 1일까지 체류기간이 남거나 사용자가 재고용을 원할 경우에는 기존 고용허가제 외국인근로자(E-9)와 동일하게 출국 1개월 후 재입국하여 재취업할 수 있도록 하였다.

그러나 외국인 선원의 경우 선박 무게가 20톤 이상인 어선에는 선원법이 적용되어 내항 선원 및 어선원 등 선원취업(E-10) 자격으로 분류해 '외국인선원제도'로 구분하였고, 20톤 미만의 선박에 고용된 연근해 외국인 선원은 '고용허가제'로 이원화되어 노동부에서 관리하게 됨에 따라 연근해어업 외국인선원제도가 이원화되었다.

<표 2>는 한국의 외국인선원제도의 변화 과정을 표로 정리한 내용이다.

13) 최현모, 2006. '한국 이주노동정책의 현황과 전망', 『2006 이주노동자인권연대 심포지엄 : 정부의 이주정책 돌아보기와 뛰어넘기』, pp42

<표 2> 한국 외국인선원제도의 변화

연도	한국 이주노동자 정책	외국인 선원 제도
1990		11월 - '외국인 선원 도입계획' 발표(국정조사 보고회)
1991	11월 - 해외투자기업에 대한 '외국인산업기술생제도' 도입	7월18일 - 외항상선선원정책협의회 대표자 회의  8월 1일 - 척당 3명 원직급 외국인 선원 도입 합의 (도입 선사와 관리회사는 단위노조와 선원복지협회에 국내 선원 복지 기금마련으로 외국인 선원 1인당 각각 월 20달러를 특별해비로 납부하도록 함)  10월11일 - 중국선원 도입안 승인 (중국선원 도입 업무를 선주협회와 동북선박에 위임)  11월21일 - 중국동포선원 106명 승선 승인 (범양상선, 현대상선, 대한해운, 두양상선, 조양상선, 한국 특수선 등 6개 선박회사)
1993	12월 - '외국인 산업기술연수생제도' 도입	원양어선 외국인 선원 고용
1994	5월 - 산업연수생 본격적 도입	3월31일 - '중국선원인력고용지침' 폐지 - '외국인 선원 고용지침' 제정 (중국 이외의 모든 국가로 확대, 모든 원양상선 및 원양어선으로 확대, 외국인 선원수 확대)
1995	2월14일 - '외국인 산업기술연수생의 보호 및 관리에 관한 지침' 제정  3월1일 - 일부 규정 법적 보장 (산재보험, 의료보험 적용과 근로기준법상의 강제근로금지, 폭행 금지, 금품청산, 근로시간 준수 등)  7월1일 - 국내 최저 임금법 적용받음  ※ 정부 고용허가제 도입계획 발표	3월31일 - 척당 3명 이내로 외국인 선원 승선시키는데 합의 (지속적인 선원 구인난으로 선주협회와 선원노련이 합의)  6월 28일 - 선주협회에서 남방선원인력 조사단 필리핀, 미얀마, 인도네시아, 베트남 파견하여 상호협력방안 협의 (필리핀 선원 24명 세안선박을 고용함)  10월9일 - 외국인 선원 척당 6명 승선토록 '외국인 선원 고용지침' 개정
1996	'외국인근로자고용 및 관리에 관한 법률안' 정기 국회 상정했으나, 경영계와 일부 부처 반대로 무산	연근해 어선 - 외국인 선원 1,000명 도입 (해양수산부 척당 2명, 총 1000명 제한)
2000	4월 - '연수취업제도' 실시	
2004	8월27일 - '고용허가제' 시행 (산업연수제도와 병행 실시)	8월 26일 선원법 개정 합의 (어선의 선원법 적용범위가 현행 25톤이상에서 20톤 이상으로 확대)
2005	7월27일 - 산업연수제도 전면 폐지 (고용허가제로 단순노무분야 외국인력제도를 통합해 일원화함)	
2007	1월 - 외국인 산업연수제 전면 폐지	1월 - 연근해 어업 외국인선원제도 이원화 ° 어선 20톤미만 - 고용허가제, 노동부 ° 어선 20톤이상 - 외국인선원제도, 국토해양부, 수협 중앙회 운용)
2011		6월29일 - '어선 외국인 산업연수생관리지침' 폐지 (*10. 2월 이후 모든 어선 외국인 산업연수생 체류기간 만료로 인하여 관리대상자가 없어짐에 따라 업무 혼란 방지를 위해 폐지함)

## 2. 외국인 선원 제도의 특징

### 1) 외국인선원제도(E-10-2)의 특징

#### (1) 법적 지위 및 관리주체

2007년 1월 1일 『외국인 산업연수생제도』가 폐지되면서, 20톤 이상의 선박에서 일하는 외국인 선원은 개정된 『외국인 선원 관리지침』(2007.8.23)에 의거해 총괄 소관을 국토해양부에서, 실질적인 관리는 수협중앙회가 위탁을 받아 운용을 하고 있다.

연근해 어업 외국인 선원과 관련된 국내법은 「해운법」, 「수산업법」, 「선원법」 등을 들 수 있다. 특히 「선원법」은 해상노동의 특수성을 규정하고, 그에 근거해 제정된 「근로기준법」의 특별법에 해당된다.

20톤이상의 선박에 고용되는 외국인 선원들의 관리주체인 수협중앙회는 지도경제사업차원에서 ‘우수 외국인력 적기도입을 통한 어업 인력난 해소’를 목표로 외국인력사업을 하고 있다<sup>14)</sup>. 수협중앙회는 어업인과 계약 체결한 외국인 근로자의 국내입국을 위하여 고용추천서를 발급하고, 수협 회원조합에서 사증 발급을 신청하면 출입국·외국인총괄본부는 연근해 외국인 선원의 체류자격을 E-10-2로 분류해 자격을 심사한 후에 체류 허가를 내주고 있다.

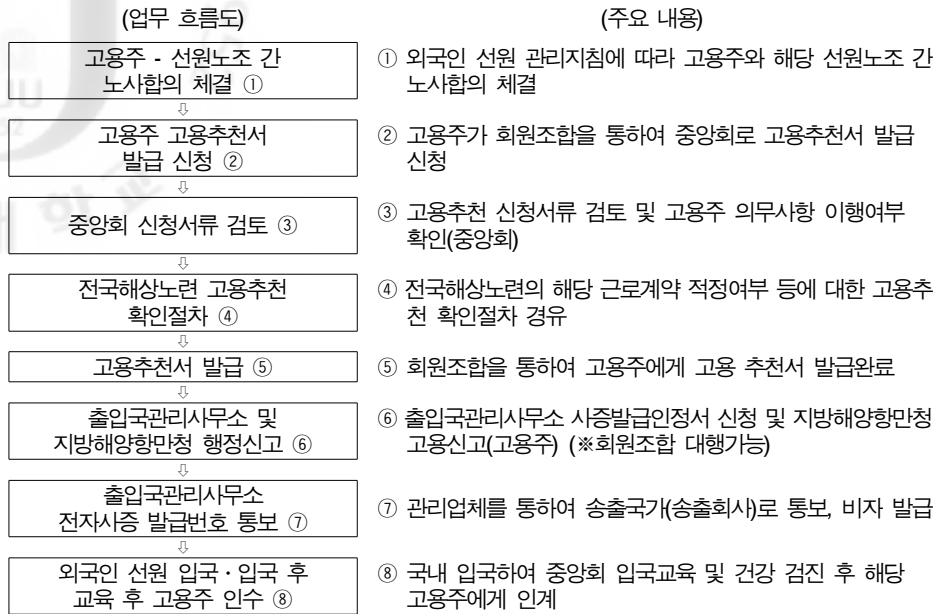
외국인 선원에 대한 고용이 이뤄지려면 먼저 해상노련, 선주협회, 국토해양부 등이 국무총리실장 주재로 하는 외국인정책위원회 회의에서 외국인근로자 관련 기본계획을 수립하고, 그 해에 필요한 외국인근로자 도입 업종 및 규모와 외국인 송출국가의 지정 및 해지 등을 논의하여 심의·의결한다.

고용절차는 고용주(선박소유자)가 수협 회원조합에 외국인 선원 신청을 하면, 수협 회원조합에서 지방해양항만청에 고용신고를 하고, 고용추천서를 수협중앙회에 신청해서 발급받는다. 출입국사무소에 사증발급인정서를 신청하여, 사증발급 번호를 받으면 관리업체(송출회사)에서 외국인 선원을 유입하게 된다. 이렇게 수협중앙회를 통해 유입되는 외국인 선원에 대한 고용절차는 기존 외국인산업기술연수제도의 고용절차와 다를 바 없다.

연근해 어업 외국인 선원이 선원취업(E-10-2)으로 고용되는 절차는 <그림 2>와 같다.

14) 수협 홈페이지([www.suhyup.co.kr](http://www.suhyup.co.kr))

<그림 1> 연근해 어업 외국인 선원 고용절차



※ 출처 : 수협중앙회(2011.10)

산업연수제도 하에서는 이익집단인 중소기업협의회(이하 중기협)가 산업기술연수생의 선발·초청·업무를 독점함으로써 발생한 폐해가 컸다. 중기협은 연수생을 모집할 때 이행보증금을 받았는데, 이 보증금이 2001년 8월, 약 104억에 이르렀다. 이 보증금으로 연수생들은 입국 비용으로 거액의 중개수수료를 지불하게 되니, 한국에 남아서 돈을 벌 수 밖에 없는 미등록노동자의 길을 택할 수 밖에 없는 실정이었다.

외국인선원제도에서 수협중앙회에 위탁받은 중국 송출회사는 선원들에게 보증금과 중개수수료를 받는다. 대략 중개수수료는 적게는 400만(한화 600만원)위안 내지 많게는 700만위안(한화 1100만원)을 선원들이 입국 비용으로 지불한다. 선원의 지인을 보증인으로 세워서 내는 보증금은 선원이 이탈할 경우에 지인들이 대신 보증금을 송출회사에 지불한다. 그럴 경우 보증금을 많게는 한화로 약 1500만원을 정도 내기도 한다<sup>15)</sup>.

수협중앙회에서 선원 관리를 위탁받은 한국 송입회사는 수협중앙회에 관리업체로 선정되기 위해 회원조합의 외국인 선원 담당 직원에게 로비를 하고, 댓가성 여행을 보내주는 등의 비리를 저지르고 있다<sup>16)</sup>. 이는 각종 인권침해 문제와 송출비리로 비판받던 기존 ‘외국인 산업연수제도’가 외국인선원제도로 명칭만 바뀐 채 여전히 지속되고 있는 것으로 보인다.

15) V. 제주지역 외국인 선원의 적응 실태 참조

16) ‘수협직원 송입회사로부터 대가성 중국여행을 감’, 제주일보 2010년 9월 30일자

고비용에 따른 인력난을 겪고 있는 연근해 어선업계 사업자에게 외국인 선원이 대체인력으로 각광받고 있는 것에 반해, 외국인산업연수생은 국내 선원 임금(250~300만원)의 1/4 수준으로 받고 1인당 월 75만원의 급료(전국 공통)를 받는 등<sup>17)</sup> 같은 선원법 적용을 받는 국내 선원과는 다른 근로조건과 임금으로 차별적인 대우를 받았다.

이는 수산 및 해운업의 국제 경쟁력강화와 경영수지 개선에 목적을 둔 국가 정책으로 도입 초창기부터 외국인 선원에 대한 암묵적인 차별을 전제한 제도이다(이종근, 1996). 이 부분에 대한 자세한 내용은 5장에서 다루기로 한다<sup>18)</sup>.

## (2) 체류 현황

### ① 도입 현황

우리나라 연근해 어업계가 외국인 선원을 도입한 시기는 1996년 말부터이다.

아래의 <표 3>는 외국인선원제도로 들어온 외국인 선원의 수이다. 도입 초기인 1996년 이후로 연근해 어선의 외국인 선원 수는 꾸준히 증가해 왔음을 알 수 있다.

산업연수생제도하에 들어온 총 도입인원은 8,304명이고, 고용허가제 이후로 2007년부터 도입된 연근해어선 외국인 선원은 총 8,926명이다. 2010년 말 현재 연근해 어선에 승선하여 근무하는 외국인 선원의 수는 5,156명이다. 국적별로는 중국이 3,223명으로 도입 인원의 절반을 넘고, 그 다음으로 인도네시아 1,050명, 베트남 883명 순이다.

<표 3> 연근해 외국인 선원(E-10-2) 연도별 도입인원 및 누적 인원 현황

(단위 : 명, 2010.12.31 기준)

구분	1996년~2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
도입 인원 (누적 인원)	8,304	1,740 (1,740)	2,233 (3,973)	2,187 (6,160)	2,766 (8,926)

※출처 : 국토해양부 재구성(2007년 이후부터 E-10-2는 국토해양부에서 총괄 운용)

<표 4> 국적별 외국인 선원(E-10-2) 수

(단위 : 명, 2010.12.31 기준)

구분	계	국적별		
		중국	인도네시아	베트남
연근해어선 (20톤 이상)	5,156	3,223	1,050	883

※출처 : 국토해양부 재구성

17) '외국인 선원, 인력난 어선업계 탈출구 되나?', 한산뉴스 2006.3.11일자.

18) V. 제주지역 외국인 선원의 적응 실태.



<표 5>는 외국인 선원들이 일하는 지역을 나타낸 것이다. 경남지역과 부산이 1,537명과 1,360명으로 외국인 선원의 수가 많고 그 다음으로 전남, 경북, 제주, 충남, 경인, 강원, 전북 순이다.

<표 5> 지역별 외국인 선원 근무현황

(단위: 명, '10.10.31 기준)

지역	경남	부산	전남	경북	제주	충남	경인	강원	전북	합계
인원	1,537	1,360	976	950	879	446	361	328	183	7,020

※출처 : 국토해양부 재구성

위와 같이 남해 쪽에 선원이 몰려있는 이유는 어업 특화지역(목포, 통영, 여수 등)이 있고, 남해가 우리나라 최대의 어장으로 크고 작은 반도와 섬이 많아 주요 어족이 풍부하여 어업이 발달해 있기 때문이다.

## ② 이탈 현황

외국인 선원은 출입국·외국인정책본부에 체류자격이 단순기능인력으로 구분되어 선원취업(E-10)으로 들어올 수 있다. 단순기능인력은 비전문취업(E-9, 고용허가제), 선원취업(E-10, 외국인 선원), 방문취업(H-2, 동포취업)으로 구분되는데, 이 가운데 자격별 미등록비율(이탈)은 선원취업(E-10)이 24.2%로 가장 높다.

<표 6> 취업자격별 체류외국인 현황

(단위 : 명)

구 분		총체류자	합법체류자	불법체류자 (전체)	자격별 미등록비율(%)
총계		557,941	506,876	51,065	9.2%
단순 기능 인력	소계	513,621	465,302	48,319	
	비전문취업(E-9)	220,319	177,546	42,773	19.4%
	선원취업(E-10)	<b>6,716</b>	<b>5,094</b>	<b>1,622</b>	<b>24.2%</b>
	방문취업(H-2)	286,586	282,662	3,924	1.4%
<참고>					
산업연수(D-3)		5,350	1,861	3,489	65.2%

※ 출처 : 출입국·외국인정책본부 2010.12.31 자료 재구성

※ 산업연수(D-3) : 기존 산업연수(D-3)로 유입된 외국인 선원은 2010년 2월 이후 모든 어선 외국인 산업연수생 체류기간 만료로 인해 관리대상자가 없어져, 2011년 6월 24일자로 『어선 외국인 산업연수생 관리지침』이 폐지됨.

외국인 선원의 지역별 이탈 비율이 가장 높은 곳은 부산지역으로, <표 7>은 외국인 선원의 전국 이탈 인원수를 나타낸다. 외국인 선원이 몰려있는 남해 지역의 외국인 선원 이탈 비율이 대체적으로 높은 편이다.

<표 7> 외국인 선원 이탈 비율

(단위: 명, %)

지역	부산	경남	전남	경북	제주	강원	충남	경인	전북	합계
이탈수	479	368	245	234	232	140	125	122	35	1,980
비율	24.2%	18.6%	12.4%	11.8%	11.7%	7.1%	6.3%	6.1%	1.8%	100

※ 출처 : 수협중앙회(2011.3.31)

## 2) 고용허가제<sup>19)</sup> 어선원(E-9-4)의 특징

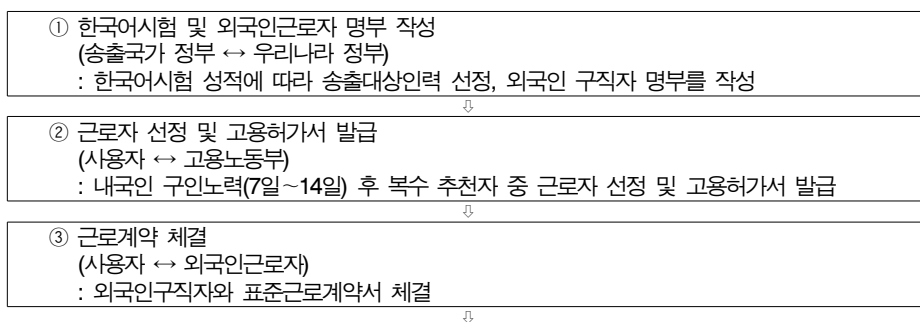
### (1) 법적 지위 및 관리주체

2003년 8월 16일 ‘외국인근로자의 고용 등에 관한 법률’이 제정·공포되면서, 고용허가제가 도입되었다. 2003년 11월부터 약 9개월 간의 시범 실시를 거쳐, 2004년 8월 17일부터 정식 시행되었다. 2004년 3월 25일 정부에서 확정·발표된 「2004년 외국인력수급계획」에 의해 고용허가제 송출국가 8개국이 선정되어, 한국 정부는 필리핀을 선두로 몽골, 스리랑카, 베트남, 태국, 인도네시아와 양해 각서를 체결하였다.

2007년부터 출입국·외국인정책본부의 체류자격상 비전문취업(E-9, 양식업·어선)으로 들어온 선원은 기존 고용허가제 이주노동자와 같이 고용노동부 관리 하에 근로기준법 적용을 받게 되었지만, 도입 초창기에는 부분적으로 ‘어선 외국인 산업연수생 관리지침’과 병행하였다.

고용허가제 어선원(E-9-4)이 고용되는 절차는 <그림 3>과 같다.

<그림 2> 고용허가제 외국인 선원 고용절차



19) 고용허가제는 국내 인력을 구하지 못한 기업이 적정 규모의 이주노동자를 합법적으로 고용할 수 있도록 허용하는 제도로서 외국 인력의 도입·관리를 국가(정부)가 직접 운용한다. 이로써 내국인 고용 기회를 보호하고 중소기업의 인력부족 현상을 동시에 해결하며 외국인근로자에 대한 효율적인 관리 체계를 구축할 수 있다. 경제발전·고령화 등으로 인한 인력부족 현상을 겪고 있는 대부분의 국가에서도 합법적인 외국인력제도를 도입하였다. 대만·싱가폴·홍콩은 고용허가제를, 프랑스·독일·스위스 등 대부분의 유럽 국가는 외국인근로자의 사업장 이동이 자유로운 노동허가제를 도입하여 운영하고 있다(노동부, 2003).



④ 사증발급인정서 발급  
(사용자 ↔ 법무부)

⑤ 외국인근로자 입국  
(산업인력공단 ↔ 외국인근로자)  
: 외국인근로자 입국 및 취업교육실시

⑥ 외국인근로자 고용지원 및 체류 관리  
(사용자 ↔ 고용노동부, 법무부)

※ 출처 : 고용노동부(2011년)

고용허가제에서는 이주노동자의 선정과 도입을 공공기관이 직접 관장하는데, 양해 각서를 체결한 국가 간에 외국인 구직자를 선발 조건·방법·기관 등을 상호 간 준수 사항으로 규정한다. 이주노동자 도입 과정에서 민간기관의 개입을 배제하여 송출국 정부 또는 공공기관이 한국어 성적·경력 등 객관적 지표를 활용하여 외국인 구직자 명부를 작성하고, 한국으로 송부한다. 2005년 8월부터 한국 정부는 송출비리 방지와 외국인 구직자 선발의 객관성을 확보하기 위해 송출국에서 한국어능력시험을 실시하였다. 한국에서는 고용안정센터에서 내국인 구인 노력 의무를 준행했으나 없을 때에 사업주에게 고용허가서를 발급해준다. 사업주는 산업인력공단에서 이주노동자와 근로계약 체결을 하고 출입국 업무는 산업인력공단이 대행하게 된다.

이러한 공공기관이 운용하는 고용허가제가 기존 산업연수생제도에서 지적된 문제들을 일부 해소시켰지만 제도적 문제를 모두 해결하고 있는 것은 아니다. 외국인이주·노동운동협의회(2009)의 실태조사에 따르면, 고용허가제 이주노동자들의 일부 국가에서 여전히 송출비리가 심각해 입국 비용이 증가하고 있고, 입국 전 맺은 근로계약이 실제 입국 후 바뀌었다는 주장이 60%을 넘으며 작업장 내에서의 욕설, 구타, 차별 등이 드러났다. 입국 전 단계에서부터 부실한 정보 제공으로 인한 문제가 드러났으며, 입국 이후에는 열악한 근무 조건과 회사 내 부당한 처우의 문제가 다수의 이주노동자들에게서 나타났다.

이철승(2006)은 국가가 관리하는 고용허가제도하에서는 산업연수제도보다 인권 침해와 불법적 관행이 개선되고 노동실태 역시 이주노동자들에게서 긍정적인 응답이 나오지만, 고용허가법령의 핵심적인 문제인 사업장 이동의 엄격한 제한은 국내 노동시장에 대한 통제 기능이라는 원래의 목적을 역행하여 합법적 취업자를 미등록체류자로 전락시킴으로서 오히려 노동시장의 통제를 불가능하게 하고 있다고 지적한다.

## (2) 도입 및 이탈 현황

고용허가제 어선원이 20톤 미만의 어선에서 일할 수 있는 어업의 종류는 <표 8>과 같으며, 그에 따라 외국인 선원 고용 허용 인원도 달라진다.

<표 8> 연근해 어업의 종류와 고용 허용 인원

연근해어업의 종류	고용 허용 인원
근해채낚기어업, 근해자랑어업, 근해안강망어업, 근해통발어업, 근해연승어업, 기선선인망어업, 근해선망어업, 근해봉수망어업, 근해형망어업	척당 4명 이내로 하되, 전체 어선원의 40%를 초과할 수 없음 다만, 기선선인망어업의 어장막 근무자는 1개 사업장당 8인 이내
연안선인망어업(강원도에 한정), 정치망어업	척당 4명 이내로 하되, 전체 어선원의 40%를 초과할 수 없음
연안자망어업, 연안개량안강망어업, 연안선망어업, 연안통발어업, 연안틀망어업, 연안조망어업	척당 2명 이내로 하되, 전체 어선원의 40%를 초과할 수 없음
잡수기어업, 정치성구획어업	척당 2명 이내로 하되, 전체 어선원의 40%를 초과할 수 없음

\* 출처 : 제5차 외국인력정책위원회 보도자료, 『2006년 외국인력수급계획』, 2005.3.13일자

2007년부터 고용허가제 어업일반(E-9)은 ‘연근해 어업 선원’ 뿐만 아니라 ‘양식 어업 및 어업관련 서비스업’에서도 일할 수 있도록 하였다. 사업장 이직을 요구할 경우 양식업에서 연근해 어선으로, 연근해 어선에서 양식업으로 이동할 수 있도록 되었다.

<표 9> 연도별 고용허가제 어업노동자 도입현황

연도별 구분	(단위 : 명)					총계
	2007년 (어업, 양식업)	2008년 (어업, 양식업)	2009년 (어업, 양식업)	2010년 (어업, 양식업)	2011년 (어업, 양식업)	
어업	420	1,297	1,298	1,208	1,637	5,860

\* 출처 : 고용노동부(2011.10.28)

외국인 선원은 저임금의 노동력을 사용해 경영효율화를 추구하는 수산업계 요청에 의해 유입되기 시작하였고, 이주노동자정책과 맥락을 같이 하다가 고용허가제 전면 시행 이후로 분리되어 연근해 어업 외국인선원제도가 이원화되었다.

연근해 어업에서 일하는 이주노동자라도 외국인 선원의 법적 지위는 고용허가제 대상 이주노동자와는 상이하다. 노동부에서 총괄 운용하는 이주노동자정책인 고용허가제와는 달리 국토해양부가 주무부처이며 위탁받은 민간 영리기관인 수협중앙회에서 외국인 선원제도를 운영하고 있다. 이 제도는 기존 산업연수생제도의 특성을 그대로 보여주고 있고, 고용허가제보다 더 제한적이며, ‘선원 노동자’도 아니고 ‘고용허가제 이주노동자’도 아닌 애매한 법적 지위로 기본적인 노동권과 인권이 보장받지 못하고 있다.

## IV. 제주지역 외국인 선원의 이주 및 조사 대상자의 특징

### 1. 제주의 사회경제적 특징과 이주민

#### 1) 제주의 산업구조와 연근해 어업

제주는 지리적으로 육지와 떨어진 최남단의 화산섬(火山島)이다. 이러한 지리적 고립성으로 인해 제주는 매우 특수한 정치·사회·문화구조를 형성해 왔다.

일찍이 제주를 탐라라는 국가를 형성하여 자치를 하고 있었고, 삼국시대에도 독립국가로의 지위를 보장 받았으며, 고려 태조 때에 독립국은 아니지만 실질적으로 자율적인 정치·경제구조를 유지했다. 그러다 1105년에는 고려의 직접 통치로 중앙에서 지방관을 파견하여 한반도의 통치권에 편입되었다. 그 후 자치권은 상실되고 도서성(島嶼性)의 성격은 점차 감소하고 한국사회의 한 특수지역으로의 성격이 증가해 왔다.

조선시대에는 중앙집권적 통치체제가 강화되어 제주에서도 육지부의 다른 지방과 동일한 정책이 실시되었지만, 지리적 위치로 정치적으로는 변방(邊方)으로 소외되었고, 경제적으로는 자급자족적인 체제를 유지하였고 사회문화적 특수성도 강하게 존속되었다.

1960년대 이후 국가가 산업화와 자본축적 과정에 적극적으로 개입하여 경제정책을 실시하면서 지역개발도 이 선상에서 추진되었는데, 제주의 개발도 정책수립 과정에서부터 시행에 이르기까지 한국의 자본축적 과정에 조응하도록 이뤄졌다(이상철, 1995).

불균형성장론을 기조로 하는 국가의 경제개발 정책으로 인해 제주는 국가주도하에 국제자유지역화를 염두에 두면서 관광산업을 중심으로 전개되어 왔다. 1960년대에는 1차 산업을 중심으로 한 산업개발계획도 시행되었는데, 지역특화산업인 감귤농업과 축산업의 신장과 더불어 한일간 국교정상화로 수산업이 수출산업으로 부상하여 수산개발계획이 수립되었다.

관광산업과 국제자유지역화로 개발 방향은 제주도의 산업구조가 육지부와 다른 양상을 갖도록 하였다. 제주지역 산업구조는 3차산업, 1차 산업, 2차산업의 순으로, 2차산업이 취약한 것은 60년대 이후의 국가주도의 관광개발전략과 자연적·환경적 특수성 때문이다.

한편 제주지역 노동시장의 구조와 특성은 전국과 비교할 때 여전히 1차 산업에 종사하는

사람이 많다. 특히 어업 분야는 바다로 둘러싸인 지리적 여건으로 어업 인구가 전국 기준에 비해 높은 편이다.

<표 11>을 살펴보면, 제주는 산업사업체 노동자 수가 숙박 및 음식점업, 도매 및 소매업, 교육 서비스업, 운수업 순으로 많다. 2006년 제주의 산업사업체 수는 43,609개로 노동자 수가 176,648명이 된다. 제주는 관광특화지역으로 인해 숙박 및 음식점업에 종사하는 노동자 수가 31,504명(17.62%)으로 많은 수를 차지하고 있다. 1차 산업인 농림어업에 종사하는 노동자 수는 지역사회에서는 적은 편이나 전국 기준으로 비교했을 때에는 높은 비율을 보이고 있다.

<표 11> 제주도 산업사업체노동자 수

시도별	산업별	2006			
		사업체수(개)	노동자수(명)	백분율	전국기준
제주도	전산업	43,609	176,648	100%	1.14%
	<b>농업 및 임업</b>	<b>375</b>	<b>4,637</b>	<b>2.62%</b>	<b>18.04%</b>
	<b>어업</b>	<b>122</b>	<b>1,379</b>	<b>0.78%</b>	<b>22.90%</b>
	광업	13	140	0.08%	0.76%
	제조업	2,031	8,556	4.84%	0.25%
	전기, 가스 및 수도 사업	27	1,275	0.72%	1.89%
	건설업	1,188	10,148	5.74%	1.20%
	도매 및 소매업	11,599	31,054	17.58%	1.26%
	숙박 및 음식점업	10,210	31,130	17.62%	1.87%
	운수업	5,914	13,026	7.37%	1.48%
	통신업	125	1,485	0.84%	1.06%
	금융 및 보험업	570	8,493	4.81%	1.37%
	부동산 및 임대업	955	3,034	1.72%	0.73%
	사업서비스업	895	8,128	4.60%	0.69%
	공공행정, 국방 및 사회보장 행정	274	9,534	5.40%	1.77%
	교육 서비스업	1,763	15,027	8.51%	1.21%
보건 및 사회복지사업	1,118	9,543	5.40%	1.37%	
오락, 문화 및 운동관련 서비스업	1,676	9,279	5.25%	2.46%	
기타 공공, 수리 및 개인서비스업	4,754	10,780	6.10%	1.32%	

\*출처 : 국가통계포털(이미주 논문 재인용, p38)

제주는 연근해 어장에 수산물이 풍부하여 어업소득을 높일 수 있는 좋은 환경을 가지고 있어서, 일찍부터 어업에 종사하는 인구가 많았다. 해안선이 253km에 달하는 지리적 조건으로 제주의 주변 해역은 넓은 대륙붕과 계절별로 여러 해류가 감싸고 있다. 겨울에는 황해, 동중국해 일원에 서식하는 회유성 어종이 주류가 되고, 봄가을에는 색이장<sup>20)</sup>이 됨으로서 어류자원이 풍부하며, 전복·소라·돛·우뭇가사리 등 각종 정착성 동식물의 서식에도 좋은 여건을 구비하고 있어서 수자원이 풍부하고 다양하다.

제주의 주요 어업은 연근해 어선어업, 마을어업 및 양식어업으로 구별된다. 연근해 어선어

20) 색이장(索餌場) - 물고기가 먹이를 찾아 떼를 지어 모여드는 곳(다음 사진, www.daum.net).

업은 제주, 서귀포, 성산포, 한림, 추자도 등을 중심으로 하여 연승어업과 유자망어업 및 채낚기 어업이 주로 행해지고 있고, 마을어업에서는 제주 어업노동자의 70%이상을 차지하는 5,600여명의 해녀들이 종사하며 소라, 전복, 우뚝가사리, 톳, 성게 등을 채취하고 있다. 그리고 양식어업은 제주도가 외해에 바로 연접해 있고, 지형성 큰 만이 형성되지 못하며 해마다 태풍의 영향을 받아 해면 양식업은 발달하지 못하였다. 그 대신 육상양식업과 종묘양식업이 활발하게 이루어지고 있다(제주도, 2003; 이미주, 2009 재인용).

그러나 전국과 마찬가지로 제주지역도 어업인구가 줄어들고 있다. 이는 해양오염 및 무분별한 어획 등으로 수산업의 여건이 갈수록 악화되고, 한국인들의 연근해 어선의 승선을 기피하면서 어업노동자 수가 점점 감소하고 있다. 근래 들어 제주는 어업 노동력(선원)의 인력난이 심각해지고 있는데, 어선 조업이 본격화되면서 선원을 제때 구하지 못하는 선주들이 큰 어려움을 겪고 있다. 이와 더불어 선주와 선원 간의 임금체불과 불안한 임금지급 형태도 선원 인력난을 촉발시키는 요인으로 작용하고 있다.

제주지역의 어업 인력난은 우리나라 전체 어업인구의 감소 경향보다 더욱 현저하고, 특히 부족한 어선어업 종사자들은 대부분 외지인에 의존하므로 외지인을 안정적인 어업 인력으로 확보하기 위해서 적정한 수준의 소득을 보장할 수 있는 어업 경영은 물론 후생, 복지 시설 등 어민의 정주 환경을 개선하는 등의 인력수급대책을 강화해야 할 시점에 놓여있다(정동근, 1997).

## 2) 제주의 이주민

제주는 섬이라는 지리적 조건과 독특한 역사적 배경으로 육지부와는 다른 사회문화적인 특성을 가지고 있다. 제주사회는 공업 입지가 불리하기 때문에 도시화가 덜 되고 농업사회적인 성격이 강하게 남아 있으며, 동질성이 유지되는 지역공동체적 성격이 강한 사회이다(신행철, 1995).

이러한 제주에 외국 출생 이주자가 유입된 시작한 시기는 1990년대 초반부터인데, 국제자유도시 지정과 맞물려 2000년대부터 이주민의 수가 급증하기 시작했다.

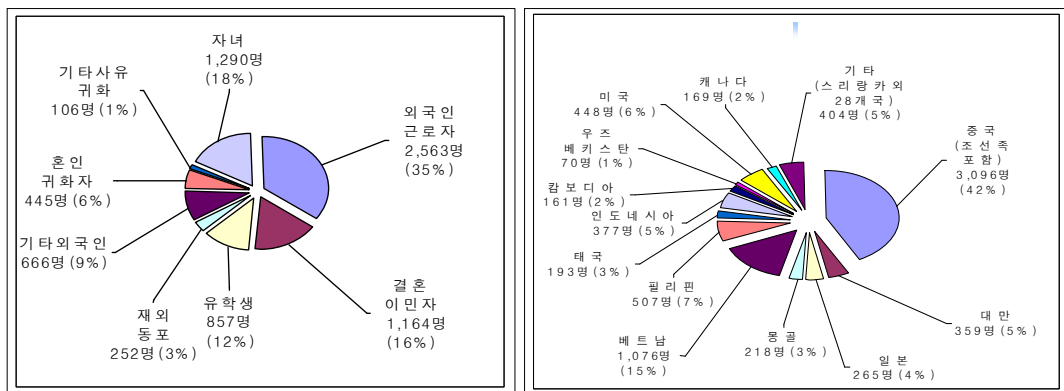
제주의 이주 역사는 두 가지 측면으로 살펴볼 수 있다. 제주로부터의 이주(Emigration)와 타 지역으로부터의 제주 이주(Immigration)가 그것이다. 제주인들은 척박한 환경으로 인해 조선시대부터 일제강점기를 지나 1980년대까지 일본으로의 이주를 감행하였다. 고려시대에는 제주인의 의지와 상관없이 몽골의 100년 지배하에 있었고, 조선시대에는 중죄인의 유배

지로, 일제강점기 말에는 7만 명 이상의 일본군이 제주에 주둔했던 아픈 이주의 역사를 지녔다. 해방 이후에는 4.3사건으로 서북청년단이 제주로 이주해 왔고, 이후 6.25동란으로 인한 피난민들과 육군 제1훈련소의 설치로 많은 사람들이 당시에 제주로 이주해 왔다. 공화국설립 이후에는 제주가 관광산업을 주도하면서 항만산업과 3차 산업의 성장을 도모하던 시기에 전라도와 경상도의 인구가 제주에 들어와 촌락을 형성하고 노동과 사업을 전개하였다. 이러한 타 지역으로부터의 제주 이주는 이재수의 난과 일제강점기의 강제 동원과 일본군 주둔으로 큰 피해를 감수해야만 하였다. 이러한 제주의 이주 역사로 인해 제주인은 외지인에 대한 경계감과 배타성을 갖게 되었다(황석규, 2010).

제주에 외지인 유입의 역사는 제주인에게 어떠한 동의도 없이 시작되어 유입되었지만, 제주가 2001년에 사람·상품·자본의 국제적 이동을 최대한 보장하는 국제자유도시로 지정되면서, 이 시기와 맞물려 외국인근로자, 국제결혼이주자, 유학생 등이 급속하게 증가하게 되었다. 이전의 외지인 유입 경위와는 완전히 다르게 제주인의 선택에 의한 외국인 유입이 전개되기 시작하였다(정광중외, 2011).

2010년 현재 제주에 거주하는 외국인주민의 수는 총 42개국 7,343명으로, 도내 주민등록인구(562,663명)의 1.3%이다. 제주의 이주민 중 가장 많은 수를 차지하는 이주노동자는 35%(2,563명)에 해당하며, 결혼이민자 16%(1,164명), 유학생 12%(857명), 혼인귀화자 6%(445명), 재외동포 3%(252명), 기타 9% 등이다(그림 4).

<그림 4> 제주지역 외국인주민 현황 및 국적별 현황



※출처 : 제주특별자치도 자치행정과 보도자료(2010.4.8) 재구성

국적별 이주민 현황을 보면, 중국 국적자(조선족 포함)가 3,096명으로 42.2%로 가장 많으며, 베트남 1,076명(14.7%), 필리핀 507명(6.9%), 미국 448명(6.1%) 등의 순이다. 제주에 거주하는 이주민의 70%이상이 아시아계 국적을 갖고 있다.



제주지역 이주민의 가파른 증가의 중심에는 이주노동자가 있다. 이들 중 절반 이상은 농업부문에 종사하며, 절반은 농축산업, 예술인, 제조업 분야에서 일하고 있다. 이주노동자들은 대부분 동남아시아 국가에서 유입되고 있으며, 국가별로는 중국, 인도네시아, 베트남 순으로 이들 3개의 국가에서 온 이주노동자가 1,795명으로 전체의 61.5%에 달하고 있다. 괄목할 만한 것은 베트남인이 꾸준히 증가하고 있는데, 이는 결혼이민자 뿐만 아니라 베트남 출신 이주노동자가 1차산업 분야로 꾸준히 유입되고 있기 때문이다. 아래 <표 12>는 이주노동자의 국적별 현황을 나타내고 있다.

<표 12> 제주지역 외국인근로자별 현황

(단위 : 명)

구분	계	중국	인도네시아	베트남	태국	몽골	필리핀	미국	대만	기타
2008	1,710	889	234	183	83	75	42	37	16	151
2009	2,240	881	185	186	163	184	77	164	2	398
2010	2,563	897	379	290	168	166	74	176	2	411
2011	2,917	998	373	424	140	152	67	178	3	582

※ 출처 : 제주특별자치도 여성가족정책과(2011년 7월기준)

### 3) 제주의 외국인 선원 유입 및 현황

제주에 합법적인 산업연수생제도로 이주노동자가 유입된 시기는 1993년부터이다.

홍○○(옛 제주외국인근로자센터 사무처장)의 증언에 의하면, 1998년부터 성산포에서 중국인 선원(한족)을 만나기 시작했다고 한다. 한국 정부가 연근해 외국인 선원을 1996년부터의 도입한 것으로 볼 때, 비슷한 시기에 외국인 선원이 제주에 유입되었음을 알 수 있다.

98년도에 성산포 파출소 앞 정류장에서 울고 있던 '장풍'이라는 선원을 만났어요. 처음엔 외국인 인줄 모르고, 말을 걸었는데 어눌하고 이상하게 한국말을 하더라고요. 천천히 말해보니까 그제야 중국 사람인 줄 알았어요. 그때 당시에 조선족 선원이 몇 사람 있었는데, 그 사람들은 좀 일하다가 모두 도망갔어요. 그래서 그다음부터 선주들이 조선족을 안 쓰고 한족만 받았대요. 장풍의 얘기를 들어보니, 저랑 우연히 만난 날 파출소에 가서 한국인 선원한테 폭행당했다고 신고하니 경찰이 선주를 불러 '왜 이런 일로 (중국인 선원이 파출소로) 오게 하느냐'라고 다툴하더라고요. 경찰이 선주에게 '장풍을 다독겨려서 일을 잘 해결하라.'고 말하면서 그냥 보내버렸대요. 그러자 선주가 장풍에게 욕을 하고 엄청 뭐라고 하니까, 하소연할 곳이 없어서 그냥 울고 있었다고 하더라고요. 그 친구랑 차 마시며 이런저런 얘기를 나눴어요. 성산포에 중국인 선원 20여 명 있다고 말해줬어요. 그 당시 제주에 선원을 포함한 이주노동자가 300여 명 정도 됐어요. 그때야 문제의 심각성을 알고 제주기독교청년연합회 조직을 중심으로 외국인 근로자 문제를 다루기 시작했어요.

- 홍○○(옛 제주외국인근로자센터 사무처장)

90년대 후반부터 성산포를 비롯한 제주지역에서 외국인 선원 도입 초기부터 선원들의 적응상의 여러 문제가 있었는데, 지역사회의 무관심으로 그들의 문제가 공론화되지 못했다. 2000년도에 기독교인 청년들이 연합단체(제주기독교청년협의회, 이하 제청협)를 만들면서, 제주지역 외국인 선원들의 문제를 공감하고 이들을 전문적으로 상담하고 지원하기 위해 제청협 산하에 부설기관으로 제주외국인근로자센터(현 제주외국인평화공동체)를 조직하면서 도내에서 처음으로 외국인 선원들의 고충 상담을 하기 시작하였다.

제주외국인근로자센터의 이주노동자 상담사례집(2004)에는 상담사례 9건 중 6건이 외국인 선원들의 상담이다. 중국인 선원의 폭력피해 사례 3건, 임금체불 1건, 부당해고 및 업무제해 1건, 중국으로 강제 출국 1건이다. 상담사례에는 비인간적 처우를 하는 선주와 폭행을 일삼는 한국인 선원들을 피해 다른 지역으로 이직 또는 본국 귀환을 해달라는 외국인 선원들의 상담 사례뿐만 아니라 임금체불도 심각한 문제로 다뤄지고 있었다. 또한, 선상에서의 고된 노동으로 발생한 허리 디스크 때문에 일을 못하는 선원을 선주가 부당해고한 사례 등이 나와 있다. 이러한 외국인 선원들의 문제는 복합적으로 발생하고 있었다.

제주 지역의 연근해 어업분야로 유입되는 외국인 선원의 수는 지속적으로 증가하고 있다. 이에 따른 이탈 인원도 증가하고 있다. 아래 <표 13>은 2007년부터 2010년 말까지 제주지역의 외국인 선원(E-10-2) 도입 인원과 이탈 인원을 나타내는데, 전체 도입 누적인원에 대한 누적 이탈비율은 약 20%에 해당한다. 외국인 선원 10명 중 2명이 미등록노동자가 되고 있다.

<표 13> 제주지역 외국인 선원(E-10-2) 연도별 도입인원 및 이탈 인원

(단위 : 명)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년
도입 인원 (누적 인원)	207 (207)	310 (517)	292 (809)	348 (1,157)
이탈 인원 (누적 인원)	49 (49)	66 (115)	64 (179)	43 (222)

\*출처 : 국토해양부 재구성(2010.12.31)

제주의 연근해 어선어업은 제주, 서귀포, 성산포, 한림, 추자도 등을 중심으로 하여 연승어업과 유자망어업 및 채낚기 어업이 주로 행해지고 있는데, 이러한 어항이 있는 지역을 중심으로 외국인 선원들이 분포되어 있다.

근무 현황은 지역별로 볼 때 제주의 부속 섬인 추자지역이 225명(34.2%)으로 가장 많다. 다음으로 서귀포 133명(20.3%), 성산포 123명(18.8%), 한림 115명(17.6%), 모슬포 7명(2.1%) 순이다.



이탈현황은 서귀포가 35%으로 이탈 비율이 가장 높고, 추자도 역시 31.7%로 높은 이탈 비율을 보이고 있다.

<표 14> 제주지역 외국인 선원(E-10-2) 근무현황 및 이탈현황

(단위 : 명)

구분	모슬포	서귀포	성산포	제주시	추자도	한림	합계
근무 현황 (비율)	7 (3.1%)	133 (20.3%)	123 (18.8)	52 (7.9%)	225 (34.2%)	115 (17.6%)	655
이탈 현황 (비율)	-	79 (35.0%)	33 (14.7%)	15 (6.7%)	69 (31.7%)	29 (12.9%)	225

\*출처 : 국토해양부 재구성(2010.12.31)

지역에 따라 거주하는 외국인 선원의 국적별 분포가 다르다. 유입 국가 중 중국출신 선원은 서귀포와 성산포 지역에 많이 분포되어 있고, 추자지역과 한림은 인도네시아인, 제주시는 베트남인이 다소 많은 것으로 나타난다.

<표 15> 제주지역 국적별 외국인 선원(E-10-2) 근무현황

(단위 : 명)

지역 \ 국적	중 국	인도네시아	베트남	계
추자도	73	102	50	225
서귀포	107	16	10	133
성산포	93	8	22	123
한 림	26	48	41	115
제주시	14	13	25	52
모슬포	1	4	2	7
합계	314	191	150	655

\*출처 : 국토해양부 (2010.12.31)

<표 16>은 고용허가제(E-9-4)로 들어온 선원은 총 70명으로, 기존에 유입된 고용허가제 어선원을 포함하여 약 300여명이 제주에 있음을 알 수 있다. 이들 선원의 이탈율은 2.7%로 외국인 선원(E-10-2)의 20%보다 현저히 낮지만 조금씩 미등록노동자가 발생하고 있다.

<표 16> 제주지역 연도별 어선원(E-9-4) 도입 및 이탈 현황

(단위 : 명)

지역 \ 국적	2007년	2008년	2009년	2010년
계 (이탈수)	321 (4)	366 (10)	226 (7)	341 (9)
양식업 (이탈수)	253 (1)	291 (3)	162 (2)	271 (2)
<b>선박 (이탈수)</b>	<b>68 (3)</b>	<b>75 (7)</b>	<b>64 (5)</b>	<b>70 (7)</b>

\*출처 : 고용노동부(2010년말 기준) 자료 재구성

## 2. 조사대상자의 사회인구학적 특성

심층면접에 응해 준 외국인 선원들의 사회인구학적 특성은 아래 <표 17>과 같다. 면접자는 총 19명으로, 외국인 선원(E-10-2) 16명과 고용허가제 어선원(E-9-4) 3명이다.

<표 17> 조사대상자의 사회인구학적 특징(가명)

No	이름 (가명)	나이 (세)	고향	학력	자국직업	결혼 여부	입국비용 (위안)	입국 연도	월소득 (원)	체류 비자
1	묘수	29	산둥성	고졸	검찰법이사	기혼	6만	2009년	80만	E-10-2
2	판로진	37	강서성	중졸	건설노동	기혼	6만	2006년	130만	E-10-2
3	리건진	27	산둥성	고졸	타이어공장	기혼	5만	2010년	80만	E-10-2
4	짱쯔인	41	산둥성	초졸	농사	기혼	7만7천	2008년	90만	E-10-2
5	장이퇴	33	산둥성	대졸	수의사	기혼	7만	2009년	90만	E-10-2
6	싼 곤	37	산둥성	초중퇴	농사	기혼	7만	2010년	80만	E-10-2
7	도보동	32	길림성	중졸	화물차운전	기혼	7만	2010년	80만	E-10-2
8	장구청	26	하남성	초졸	요리사	기혼	7만	2010년	80만	E-10-2
9	왕타순	40	하남성	초졸	농사	기혼	6만	2005년	140만	E-10-2
10	류이도	27	하남성	중졸	건설노동	기혼	6만	2008년	100만	E-10-2
11	조부린	32	하남성	중졸	택시운전	기혼	6만	2010년	90만	E-10-2
12	황더쯔	39	길림성	중졸	농사	기혼	4만	2010년	100만	E-10-2
13	조군청	37	하남성	고졸	건설노동	기혼	6만	2008년	90만	E-10-2
14	왕노이	40	하남성	초졸	건설노동	기혼	6만	2009년	90만	E-10-2
15	완라후	37	광서성	초중퇴	건설노동	기혼	7만	2006년	130만	E-10-2
16	짱유청	39	흑룡강성	고졸	화학공장	기혼	6만	2007년	140만	E-10-2
17	짱도이	29	강소성	중졸	건설노동	기혼	9만	2006년	200만	E-9-4
18	서 원	36	강서성	초졸	농사	기혼	6만5천	2006년	180만	E-9-4
19	혜영봉	32	안휘성	초졸	농사	기혼	6만5천	2006년	180만	E-9-4

\* 환율 : 중국 1,000위안 →한화 176,850원(2011.12. 7 기준)

## 1) 사회 인구학적 특징

### (1) 국적 및 고향

심층면접에 참여한 19명은 중국 국적의 남성으로 모두 한족이다. 면접자들의 출신 지역은 강서성(江西省) 2명, 강소성(江蘇省) 1명, 광서성(廣西省) 1명, 길림성(吉林省) 2명, 산둥성(山東省) 5명, 안휘성(安徽省) 1명, 하남성(河南省) 6명, 흑룡강성(黑龍江省) 1명이다. 이들은 모두 자국에서 중개회사(송출회사)를 통해 입국했다.

### (2) 현재 거주지

외국인 선원(E-10-2) 16명이 거주하는 지역은 서귀포, 성산포, 구좌읍 항구 근처로 공동숙소에서 집단으로 거주하고, 주로 갈치와 오징어를 잡는 20톤 이상의 어선에서 일한다. 오징어 조업을 위해 성산포에 단기간 정박했던 부산선박의 중국인 선원 1명도 면접에 참여하였다. 고용허가제 어선원(E-9-4) 3명은 각각 11톤과 12톤 문어배를 타고 있으며 조업을 위해 추자도, 완도, 여수 등을 돌아다니지만 주로 장기적으로 거주하는 곳은 구좌읍 ○○리이다.

### (3) 평균연령

면접 참여자들의 평균 연령은 34.5세이다. 이들의 연령이 한국으로 입국하는 이주노동자 평균연령보다 높은 것은 이들 대부분이 중국에서 일을 하다가 한국에 입국하기 때문이다. 한국 입국 전에 자국 송출회사에 지불해야 할 높은 중개수수료를 마련할 수 있는 연령이고, 중국 송출회사에서 20세 이상 45세 미만의 경제적 자원을 동원할 수 있는 사람이면 누구나 모집하도록 규정하고 있다.

### (4) 학력

면접자들은 대부분 자국에서의 교육수준이 낮다. 이들의 학력은 초등학교 중퇴나 졸업 8명, 중학교 졸업자 6명, 고등학교 졸업자 4명, 대학교 졸업자가 1명이다. 중국 중개회사에서 선원 모집 시, 선원들의 학력보다 입국비용을 지불할 능력이 있느냐가 중요한 선정 기준이므로 선원들의 학력에 제한을 가하지 않는다.

### (5) 자국 직업

면접자들은 자국에서의 사회·경제적 지위가 낮은 편인데, 전문직 수의사 1명을 제외하고

는 대부분 공장 노동자이거나 육체노동을 하는 사람들이다. 이들의 자국 직업은 건설노동자 6명, 검찰법의학사 1명, 공장 노동자(타이어, 화학) 2명, 농부 6명, 의사 1명, 요리사 1명, 운전 기사(택시, 화물차) 2명이다. 이들은 모두 자국에서 수산업관련 분야의 교육을 받아본 적도 없고, 배에서 일해 본 경험이 전혀 없는 사람들이다.

#### (6) 가족사항

인터뷰에 응한 면접자들은 모두 기혼자이며, 자녀가 1명이거나 2~3명 정도 있는 상태로 한국에 입국했다. 외국인 선원은 돈을 벌면 가족이 있는 중국으로 다시 돌아가고 싶어 하지만, 계약된 체류기간 3년이 만료되면 가족들을 만나러 고향에 잠시 다녀왔다가 한국으로 돌아와 사용자와 재계약을 하며 장기적으로 한국에서 일하기를 원했다.

#### (7) 입국연도

제주에 거주한 지 1년 미만인 면접자는 6명, 2년 이상 된 면접자는 13명이다. 면접자 19명 중 계약만료기간(3년)을 넘어 재계약을 해서 4년 이상 장기체류하는 사람은 7명이다.

이들 7명은 산업연수제도하에 연수생으로 들어왔다가, 2007년에 산업연수제도가 전면 폐지되면서 20톤 이상 어선에서 일하던 면접자 4명은 외국인 선원제도(E-10-2)로, 20톤 미만 선박에 일하던 면접자 3명은 고용허가제(E-9-4)로 편입된 경우다. 고용허가제 어선원 3명은 2007년 이후부터 이원화된 제도의 변화를 실질적으로 경험한 선원들이다.

#### (8) 입국비용

면접자들의 입국비용은 일정하지 않고 제각기 다르다. 적게는 4만 위안에서 많게는 9만 위안까지 다양하다. 평균 입국비용이 중국 돈 64,000 위안으로 한화로는 11,318,400원(2011.12.07 기준)이다. 송출국의 공식적인 입국비용에 대해서는 수협중앙회의 규정이 있지만, 자국에서 지역에 따라 중개업소나 브로커의 이익 편취를 위해 각종 수수료를 떼기 때문에 입국비용이 다르다. 입국비용에는 중개수수료 외에 보증금(선원 이탈 시 위약금)을 선불로 지급한 면접자도 있다.

#### (9) 월소득

조사대상자의 월소득은 외국인 선원(E-10-2)과 고용허가제 어선원(E-9-4)이 다르다.

외국인 선원(E-10-2)은 1년 미만이 80만원~90만원, 2년 이상이 90만원~100만원, 3년 이

상 100만원~140만원 정도이다.

고용허가제 어선원(E-9-4)은 모두 재계약을 한 5년 이상의 숙련노동자로 이들은 180만원~200만원의 임금을 받는다. 고용허가제 어선원(E-9-4)의 최저임금은 근로기준법의 적용을 받으며, 숙련도와 근무연수에 따라 직접 선원이 회사(또는 선주)와 협상을 한다.

## (10) 체류 상태

면접에 응한 외국인 선원은 모두 합법적인 체류 비자를 갖고 있었다. 20톤 이상 어선에서 일하는 외국인 선원 16명은 출입국법상 선원취업비자(E-10-2), 20톤 미만 선박에 일하는 고용허가제 어선원 3명은 어업 일반비자(E-9-4)를 갖고 있었다. 그러나 연구조사 중에 면접자 19명 중 1명은 체류기간 만료로 인해 자국으로 귀환하였고, 3명은 육지로 이탈하였다.

## 2) 한국 이주 배경

### (1) 이주 배경

면접자들의 자국 주변 환경은 국제 이주가 일상적이다. 인터뷰에 참여한 면접자들의 고향은 TV 광고와 광고 전단지 등을 통해 외국에서 일할 사람을 모집한다는 광고를 대대적으로 하고 있어서 일상에서 모집광고를 쉽게 접할 수 있는 지역이다.

이들을 연결하는 곳은 중개회사로서 한국뿐만 아니라 대만, 일본, 홍콩 등으로 모집한 사람들을 노동자로 보내고 있다. 중국의 시골 지역에는 중심가에 한집 건너 한집에 중개소(중개회사의 지점 형태)가 있다. 이들은 공식적인 경로가 아닌 친척이나 이웃, 친구 등의 개인적 소개로 브로커를 만나 과도한 소개비와 웃돈을 주면서까지 한국에서 일하려고 한다.

산둥성에는 텔레비전에서 한국에서 선원을 모집한다고 구인광고를 많이 해요. 신문지에도 중개회사에서 뿌리는 모집광고 전단지(선원 모집)가 많이 끼어 있어요. 광고 보고 중국 송출회사에 찾아갔더니, 저한테 한국에서 일하면 한 달에 1만 위안을 벌 수 있다고 해서, 아무런 생각도 하지 않고 한국에 오게 됐어요.

- 장이퇴(39세, E-10-2)

또한, 가까운 지인이나 친척들이 외국에서 돈을 벌고 오는 모습을 보며, 한국으로 들어온 면접자도 있다. 어떤 면접자는 한국에 오기 전에 다른 나라에서 이미 일을 해본 경험이 있어서, 이주에 대한 결정이 쉬웠다고 말한다. 이는 다른 나라에서의 취업 경험이나 친인척이 한국에 있어서 타문화 적응에 대한 심리적 부담감이 상대적으로 덜하기 때문으로 볼 수 있다.

친척 4명이 먼저 한국에 왔어요. 전부 선원이고, 목포에 있어요. 모두 돈을 잘 번다고 하길래 저도 뒤늦게 온 거예요. 친척들은 멸치배 타는데, 저만 오징어배 타요.

- 조부린(32세, E-0-B)

저는 18세부터 대만 원양어선을 6년 동안 탔어요. 다랑어(참치)를 낚는 배인데, 보통 반년이나 1년을 바다 위에 있어요. 다랑어는 주로 일본에 수출했어요. 대만에서 일해 봤기 때문에 한국에 오는 게 어렵지 않았습니니다.

- 헤여봉(32세, E-9-4)

면접에 참여한 외국인 선원은 모두 안정적인 이주의 연결망인 자국 중개회사를 통해 입국 했지만, 이미 한국에서 일하고 있는 혈연관계나 교우관계를 통해서 유입국의 정보를 알고 있었고, 한국 입국 후에도 연락과 만남을 통해 정착 과정에 도움을 받고 있었다.

## (2) 한국 선택 동기

면접자들이 한국을 선택한 동기는 두가지이다. 첫째는 한국이 중국보다 잘 사는 나라여서 돈을 많이 줄 것이라는 것과 가족들을 먹여 살리려고 스스로 선택한 합리적 결정이다. 둘째는 외국 경험을 하고 싶어서이다. 돈을 버는 것이 이들에게 중요한 입국 목적인 것은 사실이지만 순전히 경제적 목적만을 위하여 입국한 사람만 있는 것은 아니다. 어떤 면접자는 돈도 벌면서 외국 문화에 대한 경험을 해보고 싶어 왔다고 말한다.

친척 중에 일본에 돈 벌러 간 사람은 있는데, 많이 벌어들였어요. 한국에 오면 친척들처럼 벌 줄 알았어요. 한국에 가겠다고 가족들에게 얘기 하니까, 동의하지 않았지만 가족들을 설득해서 오게 됐어요. 가족들 먹여 살리려고 온 거예요.

- 도보동(32세, E-0-B)

집근처에 중개회사들이 많은데, 한국에만 노동자를 보내는 게 아니라 싱가포르, 대만, 일본 등으로 다 갈 수 있는 회사였습니다. 제가 살던 강서성은 시내 말고, 현 같은 경우에 큰 길마다 중개소들이 꼭 있어요. 그거 보면 외국에 나가 돈도 벌고 다른 나라(문화)도 경험해보고 싶다는 생각이 많이 들었습니다. 아직 젊으니까요.

- 짱도이(29세, E-9-4)

면접자들은 대부분 자국 송출회사의 중개로 한국에 이주했지만, 그들이 이주의 배경과 동기는 먼저 해외 취업 경험을 한 인적 연결망을 통해 나름대로 정보를 입수하고 이주를 감행하고 있다. 이는 이주의 연결망이 형성되면, 그것이 이주의 비용과 위험을 감소시켜 순이익을 증대시켜 주기 때문에 이들 간의 이주 가능성을 증가시키는 효과를 발휘한다는 박경태·이상철·설동훈(1999)의 연구와 일치하고 있다.

## V. 제주지역 외국인 선원의 적응 실태

이 장에서는 2010년 10월부터 2011년 9월까지 제주지역 중국인 선원들을 방문하면서 면접을 했던 그들의 이야기를 다루고자 한다. 연근해 어업 분야에서 일하지만, 각기 다른 사회경제적 조건과 제도하에 있는 외국인 선원(E-10-2)과 고용허가제 어선원(E-9-4)을 비교하면서 살펴보고자 한다.

면접자들의 이주과정은 어떠했으며, 노동조건과 문화생활 차원이라는 사회경제적 조건에서 그들은 어떻게 적응하고, 다차원적인 배제와 한국인에 의해 자행되는 폭력 상황에서 이들은 어떻게 대응해 가는지 살펴보고자 한다.

### 1. 이주 과정

#### 1) 이동 경로 : 자국 송출회사, 개인브로커

외국인 선원(E-10-2)은 공식적인 중개조직을 통해서 한국으로 입국하고 있다. 중국 송출회사의 성격은 선주의 대리인이 아니라, 자국 선원을 외국의 특정선박에 승선시키거나 또는 하선시킬 때에 수송 업무 및 선원고용계약과 관련된 일을 하는 고용중개자라고 본다. 이들의 업무는 선원의 고용 및 외국 선주와 선원고용계약의 체결, 선원의 출국 및 귀국 절차 업무, 고용된 선원의 훈련, 선원의 감독 및 배선계획, 임금과 보험관리, 노조교섭 등의 업무를 한다(신명남·이명우, 1997).

그러나 선원 송출 과정에서 중국 측 송출업체 간의 과당 경쟁으로 선원임금의 덩핑, 일부 송출업체의 선원증서 준비의 사기행위와 선원임금의 착취행위, 과도한 보증금 등의 문제들이 발생하고 있다.

이러한 문제는 송출회사에 해외 취업을 신청하는 선원들에게 고스란히 그 피해가 돌아가고 있다. 연구자가 만나 본 면접자 중 절반 이상은 계약 내용도 잘 모르고, 배를 탄다는 것 외에는 자세한 정보를 잘 몰랐다고 말한다. 계약 내용을 대강 알고 있는 면접자들은 자국에서의 정보가 한국에서의 계약 내용과 다르다고 말한다. 당시 체결한 자국 계약서를 가진 면접자는 거의 없는데, 이는 사후 책임 소재를 사전에 차단하려는 자국 송출회사의 고의적인 행동으로 보인다.



중국에서 계약할 때 뱃일하는 건 알았어요. 3일 일하면 6일 쉬다고 했어요. 그리고 겨울에는 몇 개월 동안 일이 없을 거라고 했어요. 여기(제주)에 12월부터 1월은 2개월 정도 쉬는 배들이 있다고 했어요. 그런데 우리 배는 안 쉬고 매일 조업을 나가거나 잔일을 합니다. 여기서 막상 일해 보니 계약 내용과 달라요. 일이 이렇게 힘든 줄 몰랐어요.

- 리건진(27세, E-10-2)

중국에서 화물차 운전했는데, 한 달에 중국 돈으로 3천 위안을 벌어요. 그런데 중개회사에서 일자리 소개할 때 한국에 가면 담뱃값(팁)을 받으면, 거의 7천 위안이나 8천 위안씩 받는다고 해서 한국에 왔습니다. 와보니 사실 그렇지 않아요.

- 도보동(32세, E-10-2)

중개회사에서 선원을 유인하기 위해 미끼로 과장되고 거짓된 정보를 알려줘서 중국인 선원들에게 ‘코리안 드림’을 꿈꾸게 한다. 그런 정보에 속아 한국 취업을 선택한 중국인 선원은 한국에 입국한 후에야 사기 당했음을 알게 된다. 자국 중개회사에서 제공한 계약 내용과 한국에서 선주와 체결하는 계약 내용이 다름을 알게 된다.

저는 사기 당해서 왔어요. 산둥성 주변의 중개회사에서는 좋은 얘기만 했습니다. 한번 배 타면 10일 정도 걸리고, 첫 월급이 80만원이지만, 나중에는 210만원 정도 올려줄 것이고, 2~3개월이 지나면 월급을 많이 올려줄 거라고 했어요. 보통 한 달에 인민폐로 1만 위안도 벌 거라고 생각했어요. 일하는 중에 휴가도 2~3개월 주고, 휴가 기간 동안에는 다른 일(선원 일이 아닌)도 할 수 있다고 했어요. 중간에 중국 고향 집에 갔다 올 수 있다고도 말했는데, 한국에 온 지 1년이 됐는데 고향에 갔다 오고 싶어도 선주가 못 가게 해요. 여기서 일해 보니 계약 내용과 아주 달라요. 사기 당해서 억울해요.

- 묘수(28세, E-10-2)

몇몇 중개회사는 모집 후 신청수수료를 받고 나서, 신청자에게 한국에서 어떤 일을 하고 임금은 얼마인지 자세한 사항을 설명해 준다. 뱃일의 위험성과 어려움을 듣고 난 후에 한국 취업을 취소하려고 하지만, 절반 밖에 환불해 줄 수 없다는 중개회사의 입장에 이미 신청 초기에 비용을 많이 들인 신청자는 한국으로의 입국을 취소할 수 없다.

TV에 광고할 때 한국 가면 돈 많이 벌 수 있다고 들었어요. 중개회사에서 구체적인 내용은 알려주지 않고, 일단 신청을 먼저 하라고 했어요. 신청하면서 3천 위안 냈고, 면접 후에 교육을 받았어요. 교육 후에 1만5천원 위안을 내고 나서야 이 일에 대해 자세히 말해줬어요. 그 사실을 알고 한국에 가지 않겠다고 하니, 돈을 절반 밖에 못 준다고 하더라고요. 그래서 어쩔 수 없이 한국에 왔어요. 거의 2만 위안을 내고서야 자세한 사항을 알게 되었습니다. 1만 위안 넘게 손해를 봐야 하는 상황이라 올 수밖에 없었습니다. 대부분 중개회사가 이런 방법으로 한국에 선원을 보내요.

- 짱위청(39세, E-10-2)

이에 반해 고용허가제 어선원(E-9-4)은 정보 제공뿐만 아니라 신청수수료까지 공공기관

에서 관리하고 있어서 절차상 투명하다. 2007년 산업연수제도 폐지 전에 들어왔던 선원은 보증인을 세우고 보증금을 포함해서 중개수수료를 냈지만, 재계약을 선주와 직접 하면서 중개수수료도 일절 내지 않았고, 기존에 냈던 보증금도 돌려받았다. 또한, 계약 내용에 대해서는 노동조건을 경험했기 때문에 거의 이해해서 쉽게 재계약을 할 수 있었다.

2006년에는 시험이 없었고, 그 다음 기수부터 한국어시험을 보고 한국에 왔어요. 2006년에 한국 올 때 보증금과 수수료를 합쳐 9만 위안 정도 냈어요. 3년 일하고 중국 들어가니, 중개회사에서 보증금 4만 위안을 돌려줬어요. 2009년에 선주랑 제가 직접 재계약하고 한국 오는 거라 보증금이 필요 없다고 했어요. 선주랑 1년에 한 번씩 재계약을 했어요. 계약할 때 직접 제가 가지 않더라도 선주가 전화로 자기와 계속 일하겠냐고 물어봐서 하겠다고 대답하면 계약이 됐어요. 임금도 이미 합의해서 구체적인 계약 내용을 볼 이유가 없었어요. 내용은 몰라도 일을 경험한 거니까 굳이 그걸 선주에게 계약할 때 따지지 않았어요. 내가 원하면 계속 일하는 거고, 원하지 않으면 다른 배로 갈 수 있으니까요.

- 짱도이(29세, E-9-4)

외국인 선원 제도(E-10-2)의 고용과정에서는 상당수 선원들의 피해 사례가 발생하고 있었다. 이러한 피해 발생에 대해 한국의 관련 기관은 자국에서 벌어진 일이라며 수수방관하고 있고, 관리 주체인 민간기관이 위탁한 중국 송출회사의 송출과정에 대한 관리 감독은 전혀 이루어지지 않고 있다. 이는 산업연수생제도하에서 송출과정에서 발생하였던 이주노동자 피해 문제가 외국인선원제도 하에서도 여전히 발생하고 있는 것이다.

## 2) 입국 비용 : 중개수수료(브로커 비용), 보증금, 사후 관리비

선원취업(E-10-2)으로 들어오는 외국인 선원은 중개회사에 입국 비용을 지불한다. 수협중앙회에 명시된 외국인 선원의 공식 입국 비용은 3,000달러(한화 약 3,246,000원)이지만<sup>21)</sup>, 지역마다 중개회사의 지점에서 받는 입국 비용은 제각각이다.

외국인 선원이 중개회사에 지불한 중개수수료(브로커비용)는 적게는 4만 위안에서 많게는 9만 위안을 내는데, 자국에서 지역에 따라 중개업소나 브로커의 이익을 위해 각종 수수료를 편취하기 때문에 입국 비용이 다르다.

입국 비용에는 중개수수료 외에 선원의 이탈방지용 보증금을 포함하기도 하고, 경우에 따라 신원보증인을 1명내지 2명을 세우기도 한다. 계약했던 외국인 선원이 사업장 이탈 시에는 신원보증인이 선원을 대신해 위약금을 물도록 되어 있다. 이는 배에서 인권유린을 당하

21) 선원이주노동자 노동기본권보장을 위한 대책위원회, <시민사회단체 간담회> 자료, 2011.6.16

거나 노동차별을 당해도 자국에 세운 보증인 때문에 저항조차 하지 못하고 참을 수밖에 없는 족쇄 같은 역할을 하기도 한다.

보증인 2명이 있어요. 이는 선생 2명이 보증인으로 서렸는데, 1사람 당 7만 5천 위안씩 15만 위안이예요. 내가 도망가면, 그분들 월급에서 그 돈을 까기로 됐어요. 힘들어 죽더라도 불법체류를 할 수 없었어요. 다른 방법이 없어서 여기서 버틴 거예요.

- 짱위청(39세, E-10-2)

보증인 2명. 1인당 10만 위안. 두 사람 모두 공무원이예요. 보증인 없으면, 도망갔을 거예요. 보증인이 없는 경우에는 거의 다 도망을 잡니다. 보증인이 있는 경우에만 어쩔 수 없이 일해야 되요.

- 리건진(27세, E-10-2)

입국 비용은 주로 친인척이나 은행에서 대출을 하거나 고리대금업자에게 빌려서 한국에 온다. 처음 1~2년 동안 번 돈은 빚 갚는데 모두 사용한다. 그래서 외국인 선원(E-10-2)은 입국 후 1~2년은 빚 갚는 기간으로 간주하며 버리는 시간이라고 여긴다.

모두 6만 위안을 빌렸는데 은행에서 3만 위안, 친척 돈 3만 위안 빌렸어요. 은행 이율이 12%로 높아요. 1만 위안이면 1년에 이자로 1,200위안을 줘야 합니다.

- 도보동(32세, E-10-2)

저는 7만 위안 냈어요. 중개수수료는 한국에 온 다음에 1년 정도 일하며 빚을 갚아 갔 습니다. 생각해 보면 1년은 월급 없이 일하는 것과 다를 게 없어요.

- 완라후(37세, E-10-2)

입국 후에 외국인 선원은 매달 한국 송입회사에 사후 관리비 명목으로 관리비를 납부하고 있다. 이것은 자국 송출회사와 맺은 계약으로 반강제적인 성격을 띠고 있으며, 중국 선원노동자는 통장에서 일정 금액을 송입회사 계좌로 매달 납부하고 있었다. 2003년에 이주노동자 지원단체가 송입회사의 산업연수생 사후 관리비 강제 징수에 대해 문제제기를 하자, 2004년부터 자국 송출회사에서 아예 입국 비용에 포함시켜 받고 있다.

중국 회사에서 월급 통장에서 관리비를 뺀다고 하니 중국에서 나올 때 관리비를 미리 전부 주고 왔어요.

- 짱쯔인(40세, E-0-B)

제주지역의 외국인 선원들은 현재까지 관리회사(한국 내 송입회사)에 자동이체로 매달 3만~5만원의 비용을 납부하고 있다. 심지어 임금 체불이 된 선원의 통장에서 계속적으로 관리비를 받아가는 경우도 있었다.

월급이 80만원인데, 실질적으로 관리비 3만원 제외하면 77만원. 한국에서 9개월 일했는데 관리회사에서 관리비를 12번 떼어 갔어요.

- 장이퇴(39세, E-0-B)

사후 관리비를 선원들에게 받고 있는 자국 송출회사는 한국에서 문제가 생기면 관리회사(송입회사)로 찾아오라고 하지만, 선원들은 송입회사가 문제 해결에 도움이 되지 않는다고 말한다. 외국인 선원들은 관리회사가 사후 관리는 제대로 해주지 않으면서, 선원들 돈으로 자신들의 배만 불린다고 생각한다.

여기 중개회사의 대리인들은 관리비만 받는 역할을 한다. 한국에 오기 전에는 중국 중개회사에서 임금 체불이나 누가 욕하고 때릴 때는 회사 대리인을 찾으라고 말하지만, 그건 일종의 거짓말이다. 여기에 나오면 별 소용이 없다.

- 원라후(37세, E-0-B)

송입회사가 챙긴 관리비의 부당함에 대해 문제제기를 했던 한○○(제주이주민센터 사무국장)는 송입회사가 관리비를 받을 법적인 근거가 현행 법률에 없기 때문에 선원들이 한국에서 관리비를 내지 않아도 된다고 주장한다.

그게 법적인 근거가 없어요. 자국에서 선원들이 관리비 명목으로 송입회사에 주겠다고 계약서에 사인해서 지불하는 겁니다. 그건 거기서 이뤄진 계약이기 때문에 여기서 주지 않아도 위법은 아니죠. 선원들은 모르고 당하는 거죠. 한국 송입회사에 외국인 선원을 100~200명 정도 관리하는데, 관리비 명목으로 3~4만원을 떼어 갑니다. 그게 엄청난 돈이거든요. 그래서 저희 단체에서 경찰에 제보했어요. 그 후에는 저희 단체에서 상담했던 선원에게는 송입회사에 관리비를 주지 말라고 통장 자동이체 자체를 막아버렸어요. 이 문제로 해당 회사와 엄청 싸웠어요. 저희 쪽에서 '왜 너네 관리는 하지 않으면서 임금 체불은 계속 되는데 관리비만 챙겨가냐!'라고요.

이에 반해 고용허가제 어선원(E-9-4)은 2007년부터 산업연수생제도가 전면 폐지되어 민간 위탁기관이 아닌 공공기관에서 총괄하므로 행정수수료 외에는 중개수수료를 낼 필요가 없다. 또한, 일정 수준의 자격을 갖춘 자를 선별하기 위해 한국어시험을 합격해야 한국으로 올 수 있다. 이는 과거 산업연수생제도 하에서 빈번하게 발생한 송출과정의 비리와 이익집단의 부정 이익금 축적 등과 같은 각종 폐단을 예방하기 위해서이다.

산업연수생제도와 흡사한 외국인 선원(E-10-2)제도에서는 선원들이 공식적인 비용 외에도 막대한 브로커 비용, 보증금, 사후 관리비 등을 내야 하므로 더 많은 돈을 벌기 위해 사업장을 이탈하여 불법으로라도 미등록노동자가 되는 길을 선택하도록 강요받고 있다.

### 3) 입국 시 사전 교육 여부

자국 송출회사에서 이뤄지는 사전 교육은 선원들이 일할 노동 환경과 한국어를 미리 익혀 작업의 효율성을 돕고 선원들이 한국 생활에 적응하는데 도움을 주기 위해 교육을 시키도록 규정되어 있지만, 대부분 중개회사에서는 잘 이행하지 않는다.

인터뷰에 응한 외국인 선원 중에 자국에서 훈련을 받았다고 하는 응답자는 절반으로, 이들의 직업이 건설노동자나 농민들임을 감안할 때 한국어 교육이나 특수한 노동 환경인 뱃일에 대한 교육은 반드시 필요함에도 거의 하지 않고 있었다.

교육은 하는데 구체적으로 가르쳐주지 않았어요. 어떤 배에서 무슨 일을 하는지 어떤 점을 주의해야 하는지에 대해서는 교육하지 않더라고요.

- 조부린(32세, E-0-B)

일반적으로 1개월 정도 교육을 하도록 되어 있으나 형식적으로 운영되고 있다. 이는 배의 특수성을 이해하는 전문적인 훈련 인력이 없는 이유도 있지만, 중개회사에서 선원 모집을 통한 수수료 챙기기에만 급급하기 때문에 교육에 대해 중요시 여기지 않고, 송출회사의 지점 형식인 소규모 영세 중개소가 많아 이러한 교육을 감당하기에는 어려운 부분이 있다.

송출회사에서 1개월 정도 교육해요. 오전에는 훈련, 오후에는 한국어. 우리 회사에서는 상세하게 말해줬어요. 하지만 다른 중국 선원들 얘기 들어보니까 제대로 이야기해 주지 않았다고 말하더라고요.

- 판로진(37세, E-0-B)

뱃일을 배운 적이 없어요. 중개소에서 선생님을 초빙해서 한국어를 25일정도 배웠는데, 자음과 모음 사용법을 배웠어요. 그 선생님도 한국어를 잘 하는 분이 아니고, 본인도 한국어 책을 보면서 익힌 후에 저희에게 가르쳐 준거예요.

- 원라후(37세, E-0-B)

한국 입국 후에 이주노동자는 해당 총괄기관에서 사전 교육을 받도록 되어 있다. 외국인 선원은 서울에 있는 수협중앙회에서 2일~3일에 걸쳐 간단한 한국어와 배에서 하는 일을 영상을 통해 배운다. 그러나 면접자들은 짧은 기간에 받는 연수가 그렇게 도움이 되지 않는다고 말한다.

수협에서 3일 동안 간단한 한국어와 고깃배에서 어떤 것을 잡는지 가르쳐줬어요. 한국어는 자음과 모음 정도 가르쳐 주는데, 그런 거 말고 배에서 쓰는 용어를 가르쳐 줬으면 해요. 수협 교육이 별 도움이 안돼요.

- 장이뢰(39세, E-0-B)



## 2. 노동조건

### 1) 신분증 : 외국인등록증, 여권

외국인 선원(E-10-2)의 동의 없이 신분증과 통장을 압수하는 것은 명백한 인권 침해임에도 불구하고 선주나 수협이 관리 명목으로 소지하고 있다. 선원들의 사업장 이탈을 우려한 선주가 수협에 보관하기도 하고, 수협이 선주에게 관리지침처럼 가르쳐 주어 압수하기도 하며, 송입회사(한국 선원관리회사)가 갖고 있기도 한다.

특히 한국 거주기간이 2년 미만인 선원은 대부분 선주나 수협이 신분증을 보관하고 있었고, 3년 이상 일한 선원은 본인들이 소지하고 있었다. 신분증에 별 의미를 두지 않는 선원도 드물게 있으나, 면접에 응했던 면접자들은 자신들의 신분증을 선주나 수협이 소지하는 이유를 선원들이 도망갈까 봐 보관한다고 생각하고 있어서 그런 사실에 더 불쾌한 심기를 드러낸다.

수협에서 신분증과 통장 가지고 있어요. 난 복사본만 있어요. 그거 위법인 것 알고 있어요. 선원들이 많이 도망가니까 거기서 보관하는 것 같아요. 선주가 외국인 선원을 고용하려면 수협에 300만원에서 400만원을 보증금처럼 줘야 한대요. 성산포는 선원들이 6개월 이상 배를 타면 선원에게 돌려줘요. 난 안줘도 상관없으니까 크게 개의치 않습니다.

- 조부린(32세, E-10-2)

신분증은 제가 갖고 있어요. 다른 사람들은 도망갈까 봐 수협과 선주가 갖고 있어요. 그거 안주는 사람이 대부분이에요.

- 판로진(37세, E-10-2)

심지어 월급 통장도 선원의 동의 없이 선주와 수협이 갖고 있는 경우가 비일비재하다. 면접자 리건진은 3번의 이직으로 선주가 계속 바뀌어 자기 신분증과 통장이 누구에게 있는지도 모르니 연구자에게 신분증과 통장을 찾는 방법을 알려달라고 했다.

5개월 동안 선주가 3명 바뀌었습니다. 통장이 어느 선주한테 있는지 모르고, 4개월 동안 일하면서도 월급 통장을 보지 못했고 통장에 월급이 들어왔는지 확인도 못했어요. 전에 일했던 배에서 어떻게 월급을 받을 수 있어요? 수협은 모른대요. 중국 선원들은 통장과 여권을 갖고 있는 사람이 많지 않아요. 통장이 어떻게 생겼는지 모릅니다.

- 리건진(27세, E-10-2)

외국인 선원에게 신분증은 자신을 증명하는 증거자료이기도 하지만, 여가생활에 필요한 도구이기도 하다. 서귀포에 거주하는 면접자 황더뜨는 신분증이 없어서 불편하다고 토로한다. 쉬는 날 관광지에 놀러 다니고 싶어도 신분증이 없어 행동에 제약이 있다고 한다.

선주가 여권과 신분증을 가지고 있어요. 처음에는 모르니까 그랬습니다. 무작정 어디를 가더라도 나는 신분증이 없어요. 근처 천지연폭포나 가까운 공원에 놀러가고 싶은 신분증이 없으니까 놀러 못가요. 누가 물어보면 신분증이 없으니까…… 어디를 가지도 못해요. 왜 내 신분증을 못 가지게 합니까?

- 황더뜨(39세, E-10-2)

이와 달리 고용허가제 어선원(E-9-4)은 신분증을 연구자에게 당당히 보여주며, 당연히 신분증은 본인이 가져야 한다고 말한다. 면접자 짱도이는 무면허로 오토바이 운전을 하다가 경찰에 검문을 당할 때의 경험담을 자랑스럽게 얘기하며 신분증의 필요성을 강조하기도 했다.

처음부터 선주는 외국인등록증을 내게 줬어요. 쉬는 날에는 돌아다녀야 되니까. 오토바이 타고 서귀포 가는데, 경찰이 세웠어요. 제가 등록증을 보여주면서 '중국 사람입니다.'라고 말하니, 경찰이 나보고 '개. 가라고' 말했어요.

- 짱도이(29세, E-9-4)

## 2) 엄격한 위계 및 차별적 작업량

바다 위에서 일하는 특수한 노동 환경인 배에서는 군대와 같은 계급적 위계가 존재한다. 근로기준법의 특별법인 선원법<sup>22)</sup>에서는 선장, 해원, 직원, 부원 등의 역할을 정의하고 있다<sup>23)</sup>. 계급적 지위가 높은 순서는 선장, 갑판장(또는 기관장), 한국인 선원, 외국인 선원(E-10-2) 순으로, 외국인 선원(E-10-2)의 지위는 최하위 부원이다.

배에서 일할 때는 역할을 구분해서 유기적으로 일을 하지만, 선박에서의 모든 통솔 지휘권은 선장에게 있다. 배에서의 위계는 육상 노동 환경과 다른 군대식 시스템이라, 선장이나 갑판장(또는 기관장)의 권한이 막강하다.

고립된 바다에서 조업할 때 선주가 없으면 선장에게 선박에 대한 지휘 권한과 책임이 있기 때문에 그의 명령에 의해 모든 일이 결정된다. 이러한 선장의 막강한 권력을 외국인 선원은 불만족스러워하며 불평등하다고 여긴다.

어떤 중국 사람이 배를 탄 지 3일 만에 한국인 선원에게 맞았어요. 선장이 한국인 선원

22) 선원법은 해상근로자인 선원에게 적용되는 근로기준법으로, 해상 노동의 특수성을 감안하여 제정된 근로기준법의 특별법에 해당한다(김철수, 1995).

23) '1. "선원"이라 함은 임금을 받을 목적으로 선박 안에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 자로서, 선장·해원 및 예비원(승무중이 아닌 자를 말한다)을 말한다. 2. "선장"이라 함은 해원을 지휘·감독하며 선박의 운항관리에 관하여 책임을 지는 선원을 말한다. 3. "해원"이라 함은 선박 안에서 근무하는 선장이 아닌 선원을 말한다. 4. "직원"이라 함은 항해사·기관장·기관사·통신장·통신사·운항장·운항사 그밖에 대통령령이 정하는 해원을 말한다. 5. "부원"이라 함은 직원이 아닌 해원을 말한다. 6. "선원근로계약"이라 함은 선원이 승선하여 선박소유자에게 근로를 제공하고 선박소유자는 이에 대하여 임금을 지급함을 목적으로 체결된 계약을 말한다.', 선원법 제3조(정의)



한테 그 친구를 때리라고 말했어요. 그 사람이 눈을 다쳤는데도 배를 육지에 돌리지 않고 계속 일을 시켰어요. 그 사람은 지금 성산포로 갔습니다(이직함).

- 황더뜨(39세, E-10-2)

선주가 좋아도 아무런 소용이 없습니다. 선주가 같이 배를 타는 게 아니기 때문에 별 상관이 없어요. 선장은 늘 한국 사람 편입니다. 막말로 한국인들이 방귀를 끼면 우리는 그 냄새를 맡을 수밖에 없어요. 무슨 문제가 있어서 선주에게 말하면 선장한테 얘기하겠다고 합니다. 하지만 소용이 없습니다. 배 타는 사람은 선장인데, 선장은 한국인 편에 서서 우리에게는 아무런 도움을 주지 않습니다. 이 문제가 하루 이틀 된 문제도 아니고 고질적인 문제입니다.

- 짱위청(39세, E-10-2)

갑판장(또는 기관장)이나 한국인 선원은 외국인 선원을 군대처럼 최하위 계급으로 여겨, 그들에게 노예 부리듯 더 많은 작업 분량과 잔업을 요구한다. 이러한 배제의 경험을 외국인 선원들은 한국 직장의 계급적 서열 때문이라고 여기지 않고, 외국(중국)에서 왔기 때문에 무시당하고 차별받는다고 생각한다.

외국인 선원이 1명 더 있으면 서로 바뀌서 그 일을 하는데, 배에 외국인이 1명 뿐이면 한국인 선원들이 도와주지 않아요. 무조건 외국 사람만 시킵니다. 외국 사람에게는 쉬는 시간이 허용되지 않아요.

- 장이퇴(39세, E-10-2)

한국 이주노동자의 지위가 '계급 이하의 계급'라고 규정지은 케빈 그레이(2004)의 연구 결과처럼 어선 내 외국인 선원의 위치는 근무 연수나 숙련도에 상관없이 최하위 계급에 속한다.

자기네(한국인)보다 일찍 일어나야지 늦게 일어나면 욕먹어요. 배에서 벨이 울리면 제일 먼저 나가야 해요. 배에서 옷을 벗고 잠을 자본 적이 없어요. 항상 일하던 작업복 그대로 입고 잤어요. 옷 입는 시간이 오래 걸리면 늦게 온다고 때려요. 식사 할 때도 식사 준비하는 사람이 있는데도, 나보고 거들어주지 않는다고 욕해요. 자기들(한국인)은 가만히 앉아 있으면서, 나보고 그걸 다 시켜요.

- 쓴곤(37세, E-10-2)

뱃머리에서 후미까지 그물추를 담은 무거운 박스를 나르고, 여러 가지 일을 했어요. 온갖 잡일을 혼자 했어요. 한국인 선원과 같은 시간을 일해도, 어렵고 힘든 일은 저한테만 시켰어요. 한국인 선원들은 갑판에 앉아서 미끼 끼우고 그물을 걷는 쉬운 일들만 했어요.

- 도보동(32세, E-10-2)

고용허가제 어선원(E-9-4)은 선주와 외국인 선원들로만 이뤄진 배가 많다. 한국인 선원 없이 다른 나라의 선원들과 함께 일하다 보니, 계급적 서열은 존재하지 않는다. 오히려 선주가 외국인 선원에게 많은 부분을 의존하는 경우가 많다.

면접자 짱도이의 경우, 그가 일하는 문어배(11톤)에는 선주와 베트남 선원 2명이 있다. 면접자를 포함해 5명이 일을 하고 있다. 면접자 서원의 경우에도 한국인 선원 없이 중국인 2명과 선주뿐인데, 선주는 숙련노동자인 그에게 일체의 업무를 맡길 정도로 그를 신뢰한다.

한국인은 배일을 하고 싶지 않으면 그만두다보니 사람들이 자주 바뀌었어요. 저는 비자를 바꿀 수 없으니까……. 지금은 선주까지 합쳐 5명이 일해요. 한국인 선주 외에는 모두 외국인입니다. 중국 사람 1명, 베트남 사람 2명, 파키스탄 사람 1명이에요. 파키스탄 사람은 계약이 끝났어요. 2개월 전에 선주랑 재계약할 때 월급 부분에서 합의점을 찾지 못해 다른 배로 갔어요.

- 짱도이(29세, E-9-4)

선주는 배 운전만 합니다. 처음 배를 탈 때 한국인 선원이 있어서, 그 사람 일하는 거 보면서 따라 일했어요. 지금은 한국 사람이 다 그만둬서, 중국 사람 2명과 선주 밖에 없어요. 원래 3명이 해야 될 일인데, 지금 2명이 하니까 선주가 돈을 더 줘요. 우리끼리 알아서 일 잘해요. 선주는 우리한테 맡기고 배 운전만 해요.

- 서원(36세, E-9-4)

### 3) 장시간 노동

외국인 선원(E-10-2)은 해상 노동의 가장 어려운 점으로 장시간 노동을 말한다. 하루 노동 시간은 18시간에서 20시간이고, 수면시간은 보통 4시간내지 5시간이다. 배에서 하는 어업 노동은 일반적으로 기후에 민감한 바다 상황과 해류에 따라 진행되므로 밤낮으로 조업을 하는 등 육상 노동보다 노동 강도가 높은 편이다.

어업조작횟수는 ‘기선저인망어업’에서는 보통 하루에 5~6회부터 10회 정도, ‘기선건착망어업’은 하루에 1~2회, ‘연안권현망어업’은 하루에 8회정도 조업을 반복한다. 각각의 작업횟수와 하루에 필요한 노동시간도 불규칙적이며 새벽부터 일몰 후 늦게까지 조업하므로 보통 10시간 이상 15~16시간에 달한다. 그러나 대어군의 내유 혹은 대군을 위요했을 때에는 작업노동이 20시간을 초과하며 경우에 따라서는 일주일 밤낮을 계속적으로 해야 하는 경우도 있다(박성복, 2008).

배에서 일정 시간 노동을 계속하게 되면 그 피로를 회복하기 위하여 일정한 휴식, 영양 섭취, 수면 등을 취하지 않으면 신체의 보장은 물론 후일의 노동을 지속할 수 없다. 이에 선원 법에는 선원의 근로시간, 휴식시간 등을 명시하고 있지만, 선원들에게 바다라는 노동 환경은 일과 휴식의 구분이 무의미한 공간이다.

해상 노동은 24시간 내내 배를 벗어 날 수 없는 공간적인 제약과 공동생활을 유지하기 위한

위계적 질서로 구속되어 있어서, 업무에서 야기되는 스트레스의 해소도 쉽지 않고 노동력의 재생산이 잘 이뤄지지 않는 특수성을 가지고 있다. 이러한 열악한 노동 환경에서 외국인 선원은 한국인 선원에 비해 과도한 노동 시간과 노동 강도를 강요받고 있고, 한국인 선원들이 휴식 시간을 가질 때도 외국인 선원들은 휴식 시간도 없이 각종 작업에 동원되고 있다.

중국 선원은 제일 늦게까지 일하고 저녁 9시에 잠을 자서, 새벽 1시에 한국인 선원보다 일찍 일어나요. 그리고 고기 잡는 낚시를 던집니다. 모든 작업이 새벽에 이뤄져요. 한국 사람들은 휴식 시간이 있는데, 중국 사람은 휴식 시간이 없어요. 중국 사람들은 고기 잡을 준비(그물정리, 기계손질 등)를 다해야 되요. 뱃일은 힘들고 일하는 시간도 길고 너무 추워요. 중국에서는 보통 10시간~11시간정도 일해요.

- 판로진(37세, E-10-2)

일하는 부분에서 한국 사람들이 하는 건 나도 할 수 있지만, 제일 힘든 것은 일하는 시간이 너무 길다는 거예요. 배에서 제일 많이 잔 게 4시간이고, 새벽 2시에 일어나서 저녁 11시까지 일하다 밥 먹으면 12시예요. 그러다보면 거의 2~3시간 밖에 못 자요. 만약 한국에 다시 들어온다면 건축현장에서 일하고 싶어요. 건축일은 시간과 돈이 정해져 있잖아요. 8시간 일하면 10만원 정도 준대요. 뱃일은 거의 잠을 못 자서 힘들어요.

- 조부린(32세, E-10-2)

국내 모든 선원이 선원법에 적용을 받는다고 하지만, 외국인 선원(E-10-2)은 「외국인 선원 관리지침」에 근거해 한국인 선원과 다른 대우를 받는다. 몇 차례의 선원법이 개정되어도 외국인 선원(E-10-2)에게는 해당 사항이 실질적으로 적용되지 않는 곳이 배이다. 독립되고 폐쇄적인 배라는 노동 환경에서 노동 시간과 휴식 시간을 적용하는 것 자체가 무의미하다.

8월에 인천에 가서 게 잡는 일을 했어요. 거기서도 온갖 힘든 일은 외국인들을 다 시키고 쉬는 시간도 없이 일만 시키는 것이 너무 불공평했습니다. 거의 새벽 2시부터 밤 10시까지 끊임없이 16시간 동안 일했습니다. 3개월 동안 그 일을 했어요. 서귀포에 와서도 그렇게 혼자 일을 많이 했어요.

- 장이퇴(39세, E-10-2)

배에서 하루에 2시간 밖에 못 자는데, 한 달 합치면 60시간 밖에 못 잤습니다. 한국 사람들은 자기들끼리 순번을 정해서 계속 자는데, 중국 사람에게는 잠을 자지 못하게 하면서 일을 시켰습니다. 중국 선원이 도망가는 제일 중요한 원인은 일이 힘든 것보다 월급이 적다는 겁니다. 일이 힘들고 잠을 덜 자는 것에 비해 대가가 너무 적어요. 배가 한 달 동안 바다 위에 있었는데, 잠을 60시간밖에 못 잤어요.

- 쟁위칭(39세, E-0-B)

고용허가제 어선원(E-9-4)은 주로 당일애 조업이 이뤄지는 근해통발어업(문어배)에 종사하므로 노동 시간과 휴식시간이 일정하다. 한국인처럼 고용허가제 어선원(E-9-4)도 근로기

준법에 의해 근로시간이 법으로 규정되어 있다. 바다 상황에 따라 조업 일정이 달라지는 어업의 특수성 때문에 노동 시간이 연장될 때는 선주가 그들에게 잔업 수당이나 보너스로 부가적인 비용을 지불한다.

이들은 보통 새벽에 나갔다가 오후에 육상으로 돌아오므로 노동 시간이 10시간이 넘지 않는다. 문어가 많이 잡히는 시기에는 10일~15일 정도로 바다에서 살지만, 1년에 몇 번 정도에 불과하다. 면접자들(E-9-4)도 그때에 장시간의 노동을 하지만, 선주가 어획량에 따라 이들에게 수당을 지불하기 때문에 참을 만 하다고 말한다.

요즘 같은 경우에는 새벽 3시나 4시쯤 나갔다가 보통 저녁 5시나 6시에 들어오는데, 겨울에는 바다에 3일이나 5일 정도 있을 때도 있어요. 원통형 초어단지가 있는데, 바다에 단지를 던졌다가 후에 가서 초어단지 안에 있는 문어를 끌어 잡아요. 그것은 바다 상황에 따라 다르기 때문에 일정을 그때그때 봐야 되요. 일 끝나고 집에 오면 밥 먹고 자요. 새벽에 일을 나가야 되니까. 며칠씩 쉴 때는 휴가 가거나 놀러가요.

- 짱도이(29세, E-9-4)

한국에 거주한 지 4년이 넘는 짱쓰인과 짱도이는 연구자에게 장기 거주할 수 있는 방법을 물어보았다. 이들의 최대 관심사는 영주권이다. 이는 외국인 선원들이 힘든 해상 노동을 피해 육상 노동으로 이동하여 돈을 벌고 싶어하기 때문이다. 한국에의 장기 거주에 대한 요청은 외국인 선원(E-10-2)뿐 아니라 고용허가제 어선원(E-9-4)도 동일하게 요구하고 있다.

우리도 영주권을 신청할 수 있어요? 영주권 신청하면 중국에 왔다 갔다 하면서 일을 할 수 있습니까? 아니면 육지에 가서 다른 일도 할 수 있어요? 저는 한국 사람들처럼 자기 마음대로 다니고 싶어요. 영주권을 딸 수 있다면 뱃일 안하고 육지에 가서 다른 일을 하고 싶어요.

- 짱쓰인(40세, E-10-2)

우리의 최대 관심사는 영주권이예요. 그거 받고 오랫동안 일하고 싶어요. 나는 한국 생활이 좋아요. 한국 영주권을 가지고 싶어요. 한국 온 지 5년이 됐는데 난 왜 영주권이 안 됩니까? 나는 일하는 시간을 떠나서 한국 사람들처럼 원하는 곳에서 일하고 싶어요. 공장일도 괜찮을 거 같아요. (한국말로) 다 도망갔어. 전화 통화하고 인터넷 채팅도 해. 서울, 대구, 인천, 광주, 울산에 있어. 그 친구들은 200만원내지 300만원 번다고 말해요.

- 짱도이(29세, E-9-4)

#### 4) 낮은 임금 및 임금 체불

높은 노동 강도에 비해 외국인 선원(E-10-2)의 월급은 매우 적은 편이다. 근무 연수와 숙련도에 따라 달리 적용되기도 하지만, 일반적으로 1년 미만이 80만원~90만원, 2년이상~3년

미만 90만원~100만원, 3년 이상~4년 미만 100만원~140만원, 4년 이상 150만원 정도이다.

이러한 임금 책정 방식과 고정적으로 주지 않는 임금 지급 방식에 대해 면접자들은 의문스러워 하고, 노동량에 비해 적은 임금 때문에 외국인 선원이 도망간다고 주장한다.

면접자들은 중국에 경제 개발이 활발히 이뤄지면서 환율이 올라 한국에서 받는 월급이 중국 월급과 비슷해졌다고 말한다. 그래서 굳이 한국에 와서 고생할 필요가 없는데 괜히 와서 고생한다고 억울해 한다.

면접자 묘수는 중국인 선원들이 이탈하는 이유가 적은 임금 때문이라고 말하며, 현재 중국의 상황과 비교하며 다음과 같이 말한다.

한국에 나온 중국 사람들이 많이 도망치는 이유는 바로 월급이 너무 적기 때문입니다. 한 달에 80만원이니 중국 돈으로 환산하면 4800위안 정도입니다. 여기서 1년 일 해야 인민폐 5만 위안 정도 밖에 못 벌어요. 중개수수료를 갚을 돈도 안 돼요. 3년 되도 많이 벌어야 인민폐로 10만 위안밖에 못 벌어요. 중국에서 하루 8시간 정도 일하면 한 달에 약 2천 위안 정도 월급을 받아요. 배에서 16시간 이상 일한다면, 한 달에 3천 위안은 넘게 받아야 합니다. 하지만 한국에서 하루 일하는 뱃일의 양은 중국에서 이들 일하는 양이에요. 그렇게 가격을 따지면 중국에서 일하는 돈과 비슷해요. 산동성은 많이 개발된 곳이라 월급이 좀 높아요. 많이 억울하고 사기당한 느낌입니다.

- 묘수(28세, E-10-2)

우리가 지불한 대가와 노력에 비해 우리가 얻는 게 너무 적어요. 이만큼의 노력, 힘, 시간, 정력을 다했지만 과연 우리가 받는 대가는 그만큼인가? 우리가 22시간 내지 24시간 일해서 얻은 대가는 중국에서 일한 월급의 1/3밖에 안돼요. 중국에서도 20시간 24시간씩 일하면 돈을 벌 수 있어요. 외국에 나온 건 돈 벌기 위해서라는 것을 누구나 알아요. 한국 사람도 일본에 간 것도 돈 벌러 간 거 아닙니까? 우리가 힘든 일하고 여러 시간 일하는 것은 당연한 것으로 생각하고, 월급을 올려달라고 하면 그건 하지 말아야 할 말을 한 것처럼 금기시합니다. 임금을 올려줘야 하는 것은 당연한 건데요.

- 짱위청(39세, E-10-2)

면접자(E-10-2)들은 그들의 임금을 한국인 선원의 임금과 비교하며 얼마나 차이가 나는지 알고 있었다. 먼저 입국한 중국선원에게 한국인 선원들의 임금이 얼마인지 들어서 알고 있으며, 자신들의 값싼 노동력을 담보로 선주가 이윤을 추구한다고 생각한다.

한국 사람들은 배를 타기 전에 미리 1천만 원을 받아요. 고기를 팔면 한국 사람 450만원, 선주 450만원 나눠 가져요. 고기 파치도 받아요. 선장과 기관장은 100만원을 더 받아요. 월급 따로 받고, 식비도 따로 받아요. 그런 공동 비용을 다 빼고 난 후 거기서 또 나눕니다. 한국인 선원은 1년 동안 오천만원 버는데, 나는 한국 사람보다 일을 많이 하는데도 1500만원밖에 못 벌어요. 한국 온 지 2년이 안된 중국 사람은 1천만원도 안돼요. 처음 온 사람은 기본급이 80만원인데, 그나마 오른 거예요. 내가 올 때(2006년)만



해도 70만원. 조금 지나면 5만원씩 올려줘요. 경력 2년차인 사람이 한국 사람과 똑같이 일해도 연봉은 1000만원도 안돼요.

- 판로진(37세, E-10-2)

사실 원래 우리는 한국 사람처럼 월급을 똑같이 500만원 받아야 되요. 우리가 90만원 밖에 못 받는 건 선주가 500만원에서 90만원을 빼 나머지 410만원을 떼어 먹는 겁니다. 이윤으로. 한국 사람에게는 원래 줄 만큼 다 주는데, 우리에게 줄 이윤은 선주가 먹어서 월급이 90만원밖에 안 되는 거예요.

- 조부린(32세, E-10-2)

외국인 선원(E-10-2)들의 월급 지급 방식은 일반 노동자와 다르다. 매달 월급을 고정 급여로 주는 경우도 있지만, 보통 선주가 배를 타고 육상으로 돌아와 고기를 팔고 난 후의 수익금으로 외국인 선원의 월급을 한꺼번에 지급하기 때문이다. 또한 통장을 선주나 수협이 압류하고 있어서 자신의 월급을 수협에 가야 확인할 수 있다. 돈을 고향에 송금할 때도 선주가 입금해줘야 보낼 수 있다.

2006년 11월에 첫 월급이 75만원(2006년), 2007년 11월부터 80만원. 지금은 130만원. 월급이 수협에 규정되어 있어요. 4년차 되면 140만원 되어야 합니다. 2009년에 4년째 월급이 정해지고, 결정이 끝난 상태였어요. 2009년에 재계약 연장을 하더라도 연장 전에 결정된 월급으로 받게 되어 있어요. 수협이랑 선주랑 결정이 다 된 상황이었어요. 제가 중국에 갔다가 돌아왔는데, 2010년도에 수협에서 내부규정이 있다고 말했어요. 첫째에 얼마주고, 두 번째 세 번째는 얼마를 주라는 규정이 나왔지만, 제 경우에는 재계약 전에 얘기가 다 끝난 상황이라……. 월급이 매달마다 통장에 들어가는 게 아니에요. 통장을 가지고 수협에 가서 집에 돈을 보내겠다고 하면, 수협에서 선주에게 전화해서 선원이 집에 돈을 송금하려고 하니 월급을 통장에 입금하라고 해요. 그때 입금되면, 중국에 돈을 보내요. 이제까지 130만원 받았는데, 5년차에는 150만원 주지 않으면 못한다고 말했어요. 수협에 내부규정이 있더라도, 지금 집에 돈을 부치지 못한 상황입니다.

- 원리후(37세, E-10-2)

이러한 월급 지급 방식은 종종 임금 체불로 드러나기도 한다. 이주민 지원단체 활동가는 임금 체불로 인해 상담하는 외국인 선원이 많다고 말한다.

한국선원은 '보합제'라는 비율제로 임금을 받아요. 기본 선불금 1천만원(1년치)을 받은 후에 배를 탑니다. 배를 탄 후, 어획량에 따라 한국인 선원 임금이 플러스가 됩니다(선불금 1000만 + a). E-10-2 선원은 어획량에 상관없이 85만원 정도 받는데, 1년 일 해봐도 1,000만원인데, 한국인 선원은 선불금으로 1,000만원을 받죠. E-10-2선원은 매달 급여를 받는 게 아닙니다. 계속 임금 체불이 되요. 어획량에 따라 급여를 더 받지도 않아요. 상황에 따라 한국인 선원은 반찬값을 받는데 외국인 선원에게는 거의 안 줘요. 실질적으로 외국인 선원은 일을 더 하더라도 잔업 수당이나 보너스를 거의 못 받아요.

- 한○○(제주이주민센터)

면접자 판로진은 처음으로 일했던 배가 부도나는 바람에 450만원을 받지 못했다. 수협은 체불된 임금을 받아줄 터이니 다른 배에서 일하라며 이직을 해주었지만, 3년이 지나도 밀린 임금을 주지 않았다. 자국 이주여성의 소개로 이주민 지원단체를 알게 되어 상담 의뢰를 한 상황이라 현재는 상담 결과를 기다리고 있는 중이다. 면접자는 육지로 도망가고 싶었으나 체불된 임금과 보증인 때문에 육지로 가지 못했다고 한다.

처음 일했던 배에서 월급 450만원을 못 받았는데 부도가 났어요. 선주가 어머니 이름으로 명의 변경을 해버렸어요. (중국 결혼이민자) 누나에게 말했더니, 제주시에 있는 이주민지원센터를 알게 되어 돈을 받아달라고 의뢰했어요. 법적으로 어떻게 진행되는지 몰라요. 선주를 찾았는데 돈을 갚겠다고 말했어요. 3개월 후에 비자가 만기되어 고향에 돌아가야 되는데, 돈 받지 못하면 집에 안 가려고요. 처음에는 수협을 믿었어요. 수협에서 돈을 받아줄 줄 알고 믿고 기다렸어요. 수협에서 나더러 다른 배를 타면서 계속 일하고 있으면, 밀린 임금을 받아주겠다고 약속했어요. 돈을 못 받은 지 3년이 넘었어요. 이 돈을 받아야 중국으로 돌아갈 겁니다.

- 판로진(37세, E-10-2)

외국인 선원들은 자신들이 받는 월급이 체불이 되는 것에 분노하면서도 어떤 방법으로 어떻게 받아야 하는지 잘 모른다. 어려운 일이 생기면 가까운 곳에 사는 자국 출신의 결혼이민자를 찾아가 도움을 요청한다. 수협은 선주와 외국인 선원 간의 중재 역할을 하는 것처럼 보이나, 실제로 외국인 선원들에게 도움을 주지 못하고 있어 선원들이 신뢰하지 않는 편이다.

가끔 수협에서 선원들을 모아 회의를 합니다. 보통 말하는 게 위에서 시키는 대로 해야 되고, 뭘 하라고 하면 해야 되고, 배에서 쓰는 물건은 가져가지 말라고 교육할 뿐입니다. 수협의 이익을 창출할 수 있도록 도와주는 게 우리가 타는 배의 선장들입니다. 그런 사람들에게 우리가 뭘 기대하겠습니까? 선주가 없으면 수협은 이익을 창출할 수 없으니까요. 말해도 소용없어요. 그래서 말한 적도 별로 없습니다. 거기서 누가 불만을 얘기하면 숙소에 돌아와서, 선주가 무슨 요구가 많냐며 잔소리 하고 성질을 내요.

- 완라후(37세, E-0-B)

또한 면접자들은 선원노동자들의 노동권과 권익을 보호해 주는 노동조합의 존재와 가입 여부를 묻는 질문에 모두 모른다는 응답을 했다.

노조에 대해 들어본 적도 없고, 노조가 뭘 하는지도 몰라요. 무슨 일이 있으면 주로 누나(중국출신 결혼이민자)를 찾아요.

- 황더뜨(39세, E-10-2)

특이한 사실은 선주가 기부금 명목으로 외국인 선원 수에 따라 노조비(3만~5만원)를 지역 해상산업노조연맹(이하 해상산업노조)에 내고 있다는 것이다. 외국인 선원들은 이러한



사실을 모르고 있었다.

해상노조는 외국인 선원을 처음 한국에 송입할 때부터 국내 선원노동자의 근로 안정과 복지금 마련을 명목으로 선주나 회사로부터 기부금을 받아왔다. 이 돈은 외국인 선원의 상담이나 복지에 사용되는 것이 아니라, 단위노동조합의 운영비로 사용되고 있다<sup>24)</sup>.

산업연수생제도하에서도 외국 인력을 사용하는 회사가 이주노동자를 대신해서 노동조합에 노조비를 낸 전례가 없는데, 외국인 선원제도에서만 해상노련이 국내 선원을 보호한다는 취지로 선주(또는 회사)에게 노조비를 받고 있는 것이다. 이것은 같은 노동자가 노동자를 착취하는 구조이고, 외국인 선원에게 돌아갈 임금이 노조로 들어가는 것이라고 볼 수밖에 없다.

외국인 선원(E-10-2)은 국내 송입회사(관리회사)도 신뢰하지 않는다. 관리비만 받아 챙기고 자신들의 임금 체불 문제는 해결해주지는 않는다며 분노하고 있다.

관리회사에 밀린 월급 받아 달라고 말해도 신경 쓰지 않았어요. 그래서 수협을 믿고 기다렸는데도 안 되니까, (이주민 지원단체)센터에 간 거예요. 중국에서 관리비를 다 내고 나온 게 후회됩니다.

- 판로진(37세, E-0-B)

고용허가제 어선원(E-4-9)은 외국인 선원(E-10-2)보다 나은 임금을 받지만, 한국인 선원과 비교했을 때 자신들의 월급이 낮다고 생각한다. 이들은 근로기준법에서 정해진 당해 연도 최저임금을 적용받기 때문에 입국할 때는 보통 근로기준법에서 정한 최저임금에서 시작을 하며, 숙련도와 근무 연수에 따라 선주와 협상하며 임금이 정해진다.

중국에서 일하는 것과 비교하면 지금 월급은 만족하지만, 한국 사람과 비교했을 때는 만족하지 않아요.

- 서원(36세, E-9-4)

월급이 2년에 한 번씩 올랐어요. 2006년에 왔을 때 첫 월급은 75만원. 그 다음 100만원, 150만원, 180만원. 지금은 200만원 받아요. 지금 온 베트남 선원은 오자마자 100만원 받아요. 제도가 바뀌었다고 하는데, 중국 사람은 100만원을 못 받아요. 파키스탄이나 베트남 사람들은 오자마자 100만원 받는데 중국 사람은 왜 그런가요?

- 짱도이(29세, E-9-4)

외국인 선원(E-10-2)과 고용허가제 어선원(E-9-4)의 비교 대상은 늘 한국인 선원이다. 이들은 높은 노동 강도에 비해 적은 임금과 처우가 불평등하다고 여긴다. 기본적인 노동권과 임금을 보장하는 고용허가제 어선원에게서도 그러한 불만은 마찬가지이다. 노동현장에서의 착취와 차별 과정인 경제적 배제가 용인되는 제도가 외국인 선원제도인 것이다.

24) '해상산업노조 횡포 불만 고조', 제민일보 2009.8.12일자

## 5) 질병 및 산업재해

어업 노동은 거친 풍랑 속에서 단시간에 빠른 속도로 해야 하는 일이라 작업상 많은 재해가 발생한다. 또한 작업상 또는 항해 중에 발생하는 각종 질병에 대한 대비로 비치하는 약품도 거의 없기 때문에 현장에서 간단한 응급 처치를 할 수도 없는 실정이다. 이러한 어선의 취약한 노동 환경은 선원들에게 사고나 질병을 유발시킨다.

어선 선원의 직업성 질병으로는 근골격계, 소화기계, 손상중독, 구강계 질병 순으로 많이 발생하고 이런 질병발생에 영향력이 큰 요인들은 연령, 직급, 건강인식도, 피로도, 휴식시간, 직무강도, 초과근무시간 등이 발생과 관련이 있다고 한다(김재호, 2006).

외국인 선원(E-10-2)은 자국에서 경험해보지 않던 좁고 습한 배의 환경에 의해 동상에 걸리거나 곰팡이 균에 감염이 되기도 하지만 병원에 갈 수 없다. 선주가 선원재해보상보험<sup>25)</sup>은 들었으나, 건강보험에는 대부분 가입하지 않아 선원들에게 자주 생기는 타박상이나 비위생적인 환경에서 먹는 식사로 위장병이 생겨도 그냥 참는 경우가 다반사다. 건강보험이 없으면, 외국인 선원이 자부담으로 병원 치료 비용을 100% 내야 하므로, 적은 월급에서 지출해야 되는 큰 병원비가 부담스러워 병원에 가지 않고 참으면서 계속 일을 한다.

손에 동상이 한 번 걸리니까 자꾸 동상이 걸려요. 일할 때 손이 얼어 퐁퐁 부었어요. 선주에게 장갑을 사달라고 해도 돈이 없다고 안 해줘요. 그냥 젖은 장갑으로 하래요. 허리가 아프다고 얘기해도 병원에 데리고 가지 않았어요. 선주가 건강보험을 가입하지 않아 안 된다고, 사고 났을 때만 산재보험으로 의료비 처리해준다고 말했어요. 허리가 너무 아파 선주에게 말했더니, 선주가 3만원 주면서 병원 치료 받으라고 했습니다. 위도 안 좋는데 치료를 받지 못하고 있어요. 보험이 없으니 병원에 가도 돈이 많이 들어서 안가요. 아파도 병원비가 비싸서 그냥 참아요. 저번에도 위가 아파서 위내시경을 하고 싶어 선주한테 얘기했더니, 보험 가입하지 않아서 안 된다고 말했어요. 월급이 적는데 의료보험이라도 해주면 그나마 좋은데..... 자기 부담으로 병원에 가기에는 비용 부담이 큼니다. 돈이 아까워 병원에 못가요.

- 판로진(37세, E-10-2)

일을 많이 하니 어깨, 허리 아프지 않은 곳이 없고 다 아파요(손가락과 발가락에 지름 1.5cm 정도 검게 번진 곳을 가리키며). 배가 습하니까 손가락과 발가락에 곰팡이 감염된 거 같은데 병원에 못 가봤어요. 선주가 건강보험은 안 들고, 산재보험만 든 거

25) 선원법은 선박소유자로 하여금 과실의 유무와 관계없이 선원이 재해를 당한 경우에는 그 선원의 상실 또는 훼손된 노동력의 가치를 신속하게 보상하도록 하는 일정한 의무를 지우고 있는데, 이를 선원재해보상제도라 한다. 선원에 대한 재해보상의 실효성을 보장하기 위하여 선박소유자로 하여금 보험 또는 공제에 가입하도록 법적으로 강제하고 있다. 어선은 어선법에 근거하여 “어선의 소유자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 어선과 선원의 재해보상을 위하여 각각 책임보험 또는 공제에 가입하여야 한다.”라고 규정하고 있고, 어선법 시행령에서는 “...그 보험금 또는 공제금은 선원법 제 10장에서 규정한 선원의 재해를 충분히 보상할 수 있는 금액이어야 한다.”라고 규정하고 있다(정영석, 1995).

같아요. 돈 많이 들어갈까 봐 병원에 못 갔어요.

- 짱쯔인(40세, E-10-2)

열악한 작업 환경으로 인해 걸린 각종 질병을 외국인 선원은 대부분 건강보험이 없어 치료조차 받지 못하고 그냥 참고 견디고 있으며, 예기치 않는 사고를 당해도 선주는 책임을 지지 않으려고 외국인 선원의 잘못으로 돌리며 관리회사에 책임을 전가시키거나 아예 회피하는 경우가 많다.

선원은 승선 초기에 멀미와 사투를 벌인다. 초창기에는 파도에 심하게 흔들리는 배에서 균형을 잡지 못하고 넘어지는 경우가 다반사이고, 각종 위험한 기구가 많은 배에서 익숙하지 않은 작업을 하다 사고로 이어지는 경우도 많다.

멀미가 나서 토하려고 갑판 위로 나갔는데, 거기서 마침 기관장이 낚시를 하고 있었어요. 말이 안통해서 손짓으로 토하고 싶다고 표현하니깐, 기관장이 손짓으로 화내며 저쪽으로 가라고 해서 다른 곳으로 갔어요. 그곳에서 토하다 배가 흔들거려 몸이 뒤로 넘어졌습니다. 자빠지는 순간에 영겁결에 낚시줄을 자르는 긴 칼(직각으로 서있는 칼)을 잡게 되어 손가락이 잘렸어요. 선주나 한국인 선원들은 내가 자해를 했다고 말했어요. 선주는 자해라서 병원비를 줄 수 없다고 했어요. ○○○교역(관리회사)의 정 부장에게 얘기 했더니 안된다고 말하더라고요. 처음엔 ○○○교역에서도 자해라고 관여를 하지 않다가, 내가 중국에 있는 관리회사 손 사장에게 사정을 얘기했더니, 그 사람이 한국 관리회사에 전화해서 돈을 줬어요. 중국 손 사장이 직접 서귀포수협에 전화했나 봐요. 그래서 수협에서 관리회사에게 제 병원비를 내게 했어요.

- 도보동(32세, E-10-2)

면접자 조부린(39세)은 멀미하다가 넘어져 갈비뼈가 다쳤는데도 선장이 배를 육지로 돌리지 않고, 계속 조업을 진행하는 바람에 16일이 지난 후에야 육지에 도착해 이주민 지원단체의 도움을 받아 병원에 갈 수 있었다. 면접자 조부린처럼 이주민 지원단체나 종교단체를 통해 치료를 받는 경우는 드문 경우이다.

한국에 온 지 이틀째인 12월 28일에 배를 탔는데, 멀미하다 넘어져서 갈비뼈가 부러졌어요. 16일 동안 갈비뼈를 다친 채 일했습니다. 기침을 심하게 했어요. 그래도 계속 일했는데 40분 정도 밖에 쉬지 못했습니다. 일을 안하면, 선장이 계속 잔소리를 하니깐 안 할 수 없었어요. 아파도 언어가 안 통하니깐. 선장이 약을 갖다 줘도 그 약이 무슨 약인지 모르고 먹었어요. 그거 먹으면서 일했어요. 밤에 잘 때 아파서 꾸꾸대니까 아버지 뻘 되는 갑판장이 이불을 갖다 줬어요. 그래도 계속 아프니까 쭈그리고 앉아 담배피고 그랬어요. 왜냐하면 다음날 또 일해야 되니까. 배에서 내려 누나(중국 결혼이민자)에게 연락해서 누나랑 병원에 같이 갔어요. 엑스레이 찍으니깐 갈비뼈가 부러졌더라고요. 누나가 병원비 얘기를 선주한테 했더니 갑판장이 병원비를 냈어요. 두 번째 병원 갈 때 선주가 내가 잘못해서 저지른 거니까 병원비를 못 낸다고 했어요. 그래서 병원

비를 ○국장님(서귀포이주민센터)이 대신 내줬어요.

- 조부린(32세, E-10-2)

어제 있었던 일입니다. 다른 배에 탔던 중국선원이 심장쇼크가 와서 쓰러졌는데, 한국인 선원들이 그 사람을 다시 깨워 계속 일을 시켰어요. 그 사람은 원래 심장이 안 좋은 사람인데, 더위 먹어서 그런 거 같아요. 그 사람이 몸에 이상이 있어서 일을 못하겠다고 고향으로 가겠다고 말하니, 선주가 안 된다고 집에 못 가게 했어요.

- 리건진(27세, E-10-2)

고용허가제 어선원(E-9-4)은 근로기준법 적용으로 인해 의무적으로 4대보험을 들어야 한다. 면접자들은 선주가 지정해 준 병원에 아플 때마다 자유롭게 다니고 있었다. 통역 상의 어려움은 있었으나 자주 가는 곳이라 진료와 처방이 가능하다고 한다.

아프면 이 동네에 있는 구좌 병원에 가요. 거기 가면 선주가 나중에 계산해줘요. 말은 안통해도 자주 가니까 어디 아프다는 말을 단어로 말해도 잘 알아들어요.

- 서원(36세, E-9-4)

건강보험을 의무적으로 가입하는 고용허가제 어선원과 달리 외국인 선원(E-10-2)은 위험한 해상 노동에서 빈번하게 발생하는 재해와 질병에 그대로 노출되어 있었다. 어선원재해보상보험 외에 건강보험을 가입하지 않아도 되는 외국인 선원제도의 미비함이 외국인 선원들의 적응을 한층 더 힘들게 하고 있다.

### 3. 문화생활

#### 1) 여가

외국인 선원(E-10-2)은 거의 여가생활을 누리지 못한다. 배가 육지에 정박하는 기간이 보통 일주일에서 보름 정도인데 그 기간이 공식적인 휴식 기간이지만, 그들에게는 휴식 기간마저 노동의 연장이다.

하선 후에 한국인 선원은 집으로 돌아가는데, 선주는 외국인 선원에게 잔일을 시키고 배의 다음 출항 준비를 그들에게 시키기 때문에 쉬는 날이 거의 없다. 그렇다고 선주가 잔업 수당이나 보너스를 주지 않는다.

배에 정박하면 8일 정도 쉬죠. 오자마자 옷 빨고 청소해요. 육지에 있으면, 쉬는 게 아니에요. 첫날은 잠은 생선 내리고 둘째 날은 물건을 싣고 출항 준비를 합니다. 그걸 반복해요. 육지에서도 거의 쉬는 것이 아니고, 계속 일을 해요.

- 쓴곤(37세, E-10-2)

육지에 오면 쉬는 줄 알지요? 한국 선원들은 택시타고 집으로 가요. 선주가 중국인 선원은 불러다가 소소한 일을 전부 시켜요. 쉬는 게 아니에요. 기계가 고장 나면 우리가 수리하는 것은 아니지만, 기계 수리하는 사람이 오면 저는 옆에 서서 그냥 기다리고 있어요. 우리에게 쉬는 시간을 주는 게 아니라, 배에 붙들어 놓아요. 우리에게 자유로운 시간이 없습니다.

- 황더쓰(39세, E-10-2)

외국인 선원(E-10-2)이 거주하는 곳은 농어촌지역이라 문화적 환경이나 편의시설이 거의 없고, 한국어가 잘 안 되는 그들에게는 여가를 즐길 곳이 제한되어 있다. 그들은 주로 1일~2일에 잠을 자거나 친구와 만나서 술로 마음을 달랜다. 여가를 보낼 시간적 여유도 거의 없지만, 태풍 같은 기후변화 때문에 잠시 육지에 들어와서 모처럼 쉬는 기간에도 선원들은 무료하게 보내고 있다.

부산엔 선원들이 많습니다. 900명이 넘어요. 성산포는 조용한 농촌 같아요. 외로워요. 어디 갈 때도 없고, 호주머니에 돈도 없어서 잠만 잡니다. 쉬는 날을 너무 무료하게 보내요.

- 류이도(27세, E-10-2)

백분의 만만큼 외로웠어요. (한국말로) 나 서귀포에서 술 많이 많이 먹어! 술로 취해서 술로 달랬어! 돈 벌어야 된다는 것 때문에 배가 육지에 들어와 설 때면 술 마시고, 배 타면 술을 안마셨어요. 참았다가 육지에 들어오면 술 마시는 것이 반복입니다.

- 조부린(32세, E-10-2)

여가시간마저도 외국인 선원(E-10-2)은 사용자의 감시와 통제 가운데 있다. 면접자 완라후(37세)는 숙소가 기관장 집 맞은편이라 행동에 제약이 있으며, 모처럼 사회단체에서 주최하는 행사에 참여하는 것도 그들의 선택이 아닌 선주의 통제 하에 참여 여부를 결정지을 수 있다고 말한다. 어찌다가 알게 된 한국 사람에게 자신들의 생활이야기를 하는 것마저도 선주의 눈치를 보며 이야기 할 수밖에 없는 현실이 이들의 삶이다.

쉬는 날엔 보통 친구들 숙소에서 놀아요. 배에서는 잠을 늦게 자기 때문에, 그게 습관이 되어 일을 안 할 때도 일찍 자는 게 힘들어요. 저녁 9시나 10시에 친구들을 만나고 PC방에 가서 인터넷을 하다 집에 가서 잡니다. 쉬다고 해서 집에서 놀 수 있는 것이 아니고, 배에 나가서 잔일을 해야 되요. 쉬는 날도 배에서 기관장이랑 밥 먹는데, 밥도 혼자 먹어본 적이 별로 없습니다. 지금 사는 숙소가 기관장 집 맞은편이라, 어제 저녁도 거기서 먹었어요.

- 완라후(37세, E-10-2)

(연구자를 가리키며) 선주는 여기 온 여러분처럼 외부 사람 만나는 것 자체를 싫어합니다. 오늘 이렇게 만나서 이야기 한 걸 알면 나더러 '중국에 돌아가라'고 말할 지도



몰라요. 오늘 했던 말을 선주가 알면 우리 중국으로 쫓겨날지도 모릅니다.

- 짱위칭(39세, E-10-2)

이들에게 장기간의 휴가는 거의 없다. 자국 계약서상에는 1개월이나 2개월의 휴가 기간을 준다는 내용이 있으나, 사실상 2년 미만의 외국인 선원이 고향에 가서 잠시 쉬고 오겠다고 하면 이탈을 우려한 선주는 보내주려고 하지 않는다.

고향에 갈 수 있는 사유는 체류기간(3년)이 만료되어 재계약으로 해서 계약 연장으로 더 일하게 됐을 때 선주가 허락한다. 그마저도 선주가 외국인 선원에게 돌아올 것을 누누이 부탁하면서 보내준다. 선주는 그들의 이탈을 우려해 휴가 기간마저 통제한다.

제가 제일 원하는 건 집에 휴가 보내주는 거예요. 어떤 배는 1년에 한 번씩 집에 가도록 하는데, 우리 배는 3년에 한번 가도록 계약됐어요. 그런 부분 때문에 다른 배를 타고 싶어요. 우리 배는 선주가 못 가게 해요. 그걸 어떻게 제도로 반영해 줄 수 있어요?

- 황더쯔(39세, E-0-B)

외국인 선원이 휴가를 요청하는 것은 고향의 가족을 만나는 것도 있지만, 성적인(sexual) 문제도 해결할 수 있기 때문이다.

여기 오는 중국인 선원들은 집에 가족이 있어서 1년에 한번은 가고 싶어 합니다. 남자들은 성적인 부분도 있어요.

- 황더쯔(39세, E-10-2)

실제로 외국인 선원은 제주에 사는 자국민 여성을 애인으로 두거나 자국민 여성이 다니는 술집에 가기도 한다. 연구자와 동행했던 중국어 통역자 김○○의 이야기를 통해 자국민 네트워크를 통한 성매매가 이뤄지고 있음을 알 수 있었다.

서귀포에 중국 여자들이 있나봐요. 지금 선원들끼리 하는 얘기가 서귀포 어느 단란주점과 식당에 가면 3만원 주고 성관계를 할 수 있대요. 자기들끼리 주고받는 정보가 있나봐요.

면접자 조부린은 현재 일하는 배의 선주가 선원들의 성적 욕구와 세밀한 감정까지 이해하고 챙겨주고 있어서, 일은 힘들지만 만족스럽다고 말한다. 하지만 그런 세밀한 관심과 지원도 선주의 이익을 위해서라고 단호하게 말한다.

결혼하지 않고 왔더라면 여기서 3년이든 5년이든 일할 수 있어요. 하지만 가족이 있는 사람을 오랫동안 집에 못 가게 한다는 것은 말이 안 됩니다. 사람이 생리적인 문제(성)



도 있어요. 지금 선주는 그런 것을 알아서 같이 배 타는 중국 사람들이랑 단란주점을 가서 하게 해준다. 나는 1주에 적어도 몇 번을 해야 됩니다. 그래서 사모님(선주 아내)이 자주 단란주점에 데리고 가요. 그런 문체(성)를 해결해 준 것은 날 위해 그런 것이 아니라, 자기의 이익을 위해서 하는 거겠죠.

- 조부린(32세, E-10-2)

저는 계약기간 끝나면 집으로 가고 싶은데, 선주 부인이 체류기간을 연장 할 수 있는지 알아보고 있어요. 제가 사모님한테 비자 연장한다면, 내 마누라를 데려오는 조건으로 해 주라고 했어요. 5년 동안 부인과 떨어져 살다보니 너무 외롭고 그리워요. 집에서 마누라가 빨리 돌아오래요. 마누라를 한국으로 데리고 올 수 있으면 같이 오고 싶어요. 그렇지 않으면, 한국으로 일하러 오지 않을 거예요. 내가 중국에서 나올 때 애들 키가 작았는데 지금은 내 어깨까지 온대요.

- 판로진(37세, E-10-2)

한편 이주민 지원단체의 활동가 한○○는 문화생활에 있어서 외국인 선원(E-10-2)과 고용허가제 어선원(E-9-4)간에 편차가 있다고 말한다. 외국인 선원(E-10-2)이 문화적으로 많이 배제되어 있다고 본다. 특히 제주에서도 가장 많은 외국인 선원이 거주하는 추자도는 주민 30%가 외국인으로 구성되어 있는데, 그곳에 선원을 위한 복지 시설이나 문화 프로그램이 없어 문화적 소외감으로 인해 발생할 여러 가지 범죄에 대해 우려된다고 말한다.

E-9선원(고용허가제 어선원)은 문화적인 혜택을 누릴 수 있는 시간적 여유가 많지만, E-10선원은 문화적 소외감을 느낄 수밖에 없어요. E-9선원은 육상에서 이마트나 동문 시장에 가서 즐길 수 있는 꺼리나 시간이 있는데, E-10선원은 조업 나갔다가 돌아오면 지는 게 일이에요. 제주시내권에 있는 당일바리 어선은 일하고 들어와서 병원에서 치료도 받고 영화도 보고 술도 마실 수 있지만, E-10선원은 거의 그렇게 못해요. 추자도는 섬 중에 섬이라 안에 박아졌잖아요. 도서지역이라 거기서 스트레스를 풀 수 있는 방법이 없어요. 앞으로 예상하건데 외국인 선원들의 범죄가 충분히 일어날 수 있다고 봐요. 성범죄 같은 거. 이번에 추자에 갔을 때 보니 베트남 결혼이민자 11명이 사는데, 남편들이 밤에 베트남 아내를 외출하지 못하게 한대요. 베트남 남자들이 그런 것(성적인 표현)도 좀 심하니깐요. 남편들 생각에는 자국민끼리 언어가 통하고 외로우니까 눈이 맞을까봐. 그럴 가능성이 많아요. 외국인 선원들이 험한 일을 하다 보니 스트레스도 많이 받고요. 그걸 해소할 수 있는 복지관이 있는 것도 아니고요.

외국인 선원(E-10-2)의 휴가 기간을 선주가 악용하는 사례가 있다. 휴가 차 중국에 잠시 간 외국인 선원을 강제로 해고하는 경우이다. 부산 선박에서 일하는 면접자 류이도는 부산에서는 선주가 강제적으로 계약해지를 해 값싼 임금의 신입 선원을 고용하는 경우가 있다고 말한다.

부산은 사람이 많아 쉽게 사람을 구해요. 그래서 선주가 거의 깍쟁이이고 월급도 한 푼도 안 올려주기도 해요. 계약하고 1년 정도 일하면 휴가를 주는데, 휴가 비용을 안주려고 휴가 간 친구들을 대신해 다른 친구를 고용해요. 그러면서 고용 계약을 강제로 해지합니다. 휴가 가는 친구의 월급이 많아지니까. 80만원 주고 처음 일하는 친구들을 고용하는 경우가 많아요. 부산에서는 그래요. 고기가 많을 때는 그나마 괜찮은데, 고기가 적을 때 휴가를 가면 주로 그렇게 합니다.

- 류이도(27세, E-10-2)

이에 반해 고용허가제 어선원(E-9-4)은 외국인 선원(E-10-2)보다 시간적 여유가 있고 여가를 자유롭게 즐긴다. 이들이 타는 배는 20톤 미만의 소형 어선이므로, 파도 3.5m 이상 바람이 부는 날이나 태풍이 부는 기간은 이들에게 휴가 기간이 된다. 장기적인 휴가 기간에는 여행을 다니거나 중국 고향 집에서 1개월~2개월 동안 쉬고 온다. 면접자 서원(E-9-4)은 선주가 고향에 다녀올 왕복비행기 티켓을 해줘도 그 기간에 돈을 더 벌겠다고 휴가 기간을 사용하지 않았다.

바람 불면 바다에 안 나가요. 보통 시간이 생기면 거리를 빈둥빈둥 돌아다니거나 바다에 수영하러 가요. 쉬는 날이 길면 스쿠터 타고 성산포랑 서귀포도 가고 여행도 다녀요. 1년에 한 번씩 재계약 할 때마다 선주가 집에 다녀오라고 합니다. 우리 선주는 월급도 주고 비행기티켓까지 사줘요. 고향에 1년에 한 번씩 갑니다. 선주가 좋아요.

- 짱도이(29세, E-9-4)

가끔 친구들이랑 노래방도 가보고 나이트도 가봤어요. 저번에 선주랑 같이 노래방에 갔는데 아가씨(도우미)가 와서 같이 놀았어요. 매년 휴가를 다녀왔지만, 작년에는 가지 않았어요. 저도 가고 싶지요. 비행기 표는 선주가 사줘서 갔었는데 일할 시간을 뺏기잖아요. 일할 수 있는 기간이 6년인데, 돈을 좀 더 벌고 싶어서 이번엔 안 갔어요. 와이프가 잔소리해도 어쩔 수 없어요. 한국에 올 때도 와이프가 중국에 오지 말라고 했어요. 우리의 최대 관심사는 영주권이에요. 그거 받고 오랫동안 일하고 싶어요.

- 서원(36세, E-9-4)

외국인 선원(E-10-2)과 고용허가제 어선원(E-9-4)은 여가생활에서도 많은 차이점을 보인다. 외국인 선원(E-10-2)은 장시간의 노동과 사용자의 통제로 개인적인 여가 생활마저 침해당하고 있는 실정이다.

## 2) 의사소통(한국어)

외국인 선원(E-10-2)은 의사소통으로 인해 한국인 선원과의 문제가 많다고 말한다. 오랜 기간 한국에서 일을 해도 한국어를 잘하는 선원이 거의 없다.

입국 전에 자국 중개회사를 통해 한국어를 일주일이나 한 달 동안 배우지만, 기본적인 음

운과 간단하게 한글 조합에 대해 배울 뿐이다. 배에서 사용되는 단어나 문장을 배우지는 않는다. 한국에 입국하면 곧바로 수협중앙회에서 3일 동안 연수를 하지만, 그 짧은 기간에 배울 수 있는 한국어는 기본적인 것이므로 한계가 있다.

이들이 한국에서 가장 많은 시간을 보내는 곳은 일하는 배다. 같이 일하는 한국인 선원들을 통해 한국어와 한국 문화를 습득하는데, 그들은 외국인 선원에게 친절하지 않다. 대화를 통한 상호이해도 안될 뿐더러 작업 현장에서의 간단한 업무 지시조차 제대로 전달되지 않아 외국인 선원은 일방적으로 욕을 듣거나 폭행을 당하기도 한다.

의사소통의 문제는 작업상의 불편함에 그치는 것이 아니라, 한국인과 외국인 선원 간에 인간관계가 부정적으로 형성되도록 한다. 외국인 선원이 약간의 실수만 해도 욕을 하고 때로는 상대방의 행동에 오해가 생겨 갈등의 원인이 되기도 한다. 이런 언어상의 문제를 심각히 여기는 선원들은 한국어를 더 배우고 싶어 한다.

한국인 선원들이 뭐라고 하는데, 제가 알아듣지 못하니까 '씨발', '개새끼야'라고 자주 욕해요. 다른 말은 몰라도 욕하는 건 먼저 배웠어요. 한국인들이 무엇을 시켜도 알아듣지 못할 때가 많아요. 그래서 욕하고 때리는 것 같아요. 중국에서 한국어를 배우지 않았어요. 제주에 오기 전에 서울에서 3~4일 연수 받으면서 자음모음을 배웠어요. 지금 계약기간이 2년 더 남아 있으니, 한국어를 배우고 싶어요. 배에서 사용하는 간단한 일상회화를 가르쳐 주었으면 합니다.

- 리건진(27세, E-10-2)

언어적인 문제가 많아요. 선주는 배에 타지 않으니, 같이 일하는 한국인 선원들이라도 하나씩 가르쳐주면 좋은데 그렇게 하지 않아요. 그나마 내가 참고 있는 건 누나(중국 결혼민자)가 도움을 많이 주기 때문입니다. 상담도 해줘요. 외국에 일하러 나왔다는 게 누구나 쉽지 않아요.

- 조부린(32세, E-10-2)

외국인 선원(E-10-2)은 한국어를 배우고 싶은 의지가 있어도 한국어를 배울 곳이 거의 없다. 배의 조업 일정도 일정하지 않고 장시간의 노동으로 육상에서도 여가시간이 거의 없어 지속적인 한국어교육도 어렵다.

한국어를 배울 시간이 없기도 하지만, 배가 출항했다가 돌아오는 것도 일정치 않아요. 한국어를 어디 가서 배워야 할지도 모르고……. 서귀포에는 배울 곳도 없는 것 같아요. 한국어만 가르쳐주면 중국말로 무슨 뜻인지 모르니까. 누나(중국 결혼민자)한테는 가끔씩 가서 한국어를 배웁니다. 누나는 둘 다 말하니까요. (연구자를 가리키며) 자주 오세요. 한국 사람이랑 중국 사람이 자주 만나서 이야기를 해야 여러 가지 장벽도 넘을 수 있고 언어적인 장벽도 뛰어넘을 수 있어요.

- 조군청(37세, E-10-2)

연구자가 만난 면접자 중에 가장 한국어를 잘하는 완라후(E-10-2)는 한국어를 배울 수 있는 여건이 아님에도 불구하고 한국 사회에 적응하려고 노력을 많이 하는 편이다. 그는 5년 동안 한국에 거주하면서 시간이 날 때마다 스스로 한국어를 공부한다.

중국 중개회사에서 한국어의 자음 모음을 합치면 어떤 말이 되는지 배웠기 때문에 한국어를 알았어요. 중국에서 나올 때부터 책을 갖고 나왔어요. 한국어로 '안녕하세요?' 라는 문장이 있으면, 문장 밑에 중국어 음을 썼어요. 일이 힘들더라도 잠자기 전에 조금씩 읽었어요. 배에서 누가 '가위'를 가져오라고 하면, '가위'라는 단어를 반복적으로 들으니 알게 되었어요. 그래서 한국어를 많이 배웠습니다. 저보고 한국어를 잘한다고 하지만, 한국어를 배울 수 있는 시간이 별로 없었어요.

- 완라후(37세, E-10-2)

연구자가 만나 본 고용허가제 어선원(E-9-4)은 외국인 선원(E-10-2)보다 한국어를 잘했다. 실제로 그들은 심층면접 시에 절반 가까이 한국어로 말했다. 이들은 일부러 시간을 내서 한국어를 배우기보다 좋은 관계를 유지하는 한국인 동료들과 일하면서 일상에서 자연스럽게 익히게 되었다고 말한다. 면접자 서원(E-9-4)은 외국인들로만 구성된 배에서 한국어를 거의 쓸 일이 없는데도 한국말을 잘한다.

한국 사람한테 배웠어요. 누가 가르쳐준 게 아니라 같이 일하고 서로 얘기하다보니 알게 됐어요. 배에서 같이 일했던 한국 사람들과는 관계가 좋아요.

- 짱도이(29세, E-9-4)

배에서는 한국어를 쓸 수 없어요. 선주는 운전해야 되니까 거의 대화를 안 해요. 중국 사람 2명만 있으니 둘이 중국말로만 해요. 한국에 오기 한 달 전에 간단한 단어와 자음 모음을 좀 배웠어요. 선생님 자체도 한국어를 잘해서 가르치는 게 아니고, 책으로 배워서 우리에게 가르쳐줬어요.

- 서원(36세, E-9-4)

### 3) 지역 사회와의 교류

외국인 선원(E-10-2)이 거주하는 곳은 농어촌 마을이거나 시내 주변부에 있는 항구이다. 이들이 살고 있는 지역에서 그들은 지역주민이나 마을공동체와의 교류가 전혀 없다. 이는 외국인 선원의 여가 시간이 적은 탓도 있으나 지역사회의 무관심과 배타적인 분위기도 한몫하고 있다.

그들이 지역사회와 교류하는 것은 유일하게 이주민 지원단체가 연휴에 주최하는 행사나 종교단체의 행사에 참여하는 정도에 불과하다. 그곳에서 만난 자원봉사자나 포교 목적으로

접근하는 종교인과의 만남은 그들에게 새로운 경험이지만, 지속적인 만남을 갖지는 않았다.  
연구자가 만났던 선원 중에 한국인 친구를 둔 면접자는 1명도 없었다.

여기 주민들이 중국인 선원들이 어떻게 지내는지 신경을 안 써요. 알고 싶어 하지도 않아요. (연구자를 가리키며) 이렇게 물어봐주는 건 관심 있다는 것이라 생각해요.  
- 조부린(32세, E-10-2)

제주시 교회에 다니는 한국인인데 연락처를 몰라요. 김○○목사. 부부가 종종 저를 찾아 왔어요. 몇 년 전에 육지로 이사 한 후부터 연락이 안돼요.  
- 짱쯔인(40세, E-10-2)

외국인 선원(E-10-2)은 자국에서 드라마를 통해 본 한국의 이미지와 직접 와서 경험한 한국에 대해 많이 다르다고 생각한다. 거주 지역의 주민들이 자신들을 중국 사람이라 무시하거나 얕잡아 본다고 생각한다. 또한 한국인 선원을 배에서 직장동료로 만날 때와 육상에서 만날 때도 다르다고 한다.

중국에 있을 때는 한국 드라마를 보면 한국 사람들이 예의가 바르다고 생각했어요. 그건 사실이 아니었어요. 육지에서 만나는 사람들은 괜찮은데, 배에서는 달라요. 전에는 몰랐는데 나중에 알았죠. 배는 나쁜 사람만 일하는 곳인 줄 알았어요.  
- 장이퇴(39세, E-10-2)

중국에서 지내는 것처럼 편안하지는 않아요. 길거리를 지나갈 때 주민들이 무시하고 업신여기는 게 보여요. 우리가 걸어가갈 때 우리를 피해서 걸어가는 것도 봤어요.  
- 장구형(26세, E-10-2)

고향에 대한 그리움에 자국과 관련된 것이라면 거주 지역에서 인적 연결망을 이어가려는 외국인 선원(E-10-2)도 있다.

성산포에 식당이 있는데, 식당 사장 딸이 중국에서 2년 정도 유학했어요. 그 집에 자주 갑니다. 순두부, 갈비탕, 뼈다귀 탕을 먹으러요. 고향 집이 생각나고 거기다 음악까지 들으면 술이 당기니까요. (한국말로) 소주 2병 마셔!  
- 조부린(32세, E-10-2)

이와 달리 고용허가제 어선원(E-9-4)은 지역주민과의 관계가 좋은 편이다. 이는 고용허가제 어선원의 개인적인 차이도 있지만, 선주와 지역사회와의 관계가 어선원(E-9-4)에게도 영향을 미친다. 그들은 지역사회에 적응이 빠르고 한국어도 유창하다.

처음에 여기 살 때부터 운동하고 산책하면서 동네 사람들에게 ‘안녕하세요?’라고 인사하면서 사람들을 알게 됐어요. 거리에서 만나는 사람들은 매일 보는 사람들이라 볼 때



마다 인사해요. 이제는 제가 인사를 하지 않더라도 그분들이 저에게 이는 척하면서 인사해요. 선주가 ○○리에서 인맥이 괜찮아요. 선주가 ○○부두에서 선주협회 회장이라 이는 사람이 많아요. 마을사람들은 우리가 돈 벌러 중국에서 온 걸 알고 있어요. 중국 속담처럼 '고용한 사장이 어떤가에 따라 당신에 대한 태도가 다르다'라고 봅니다. 예를 들면, 선주가 괜찮은 사람이면 내게 잘 대해주고, 나쁜 사람이면 잘 안 해주겠죠.

- 서원(36세, E-9-4)

#### 4. 폭력 피해 경험

##### 1) 비인격적인 대우

외국인 선원(E-10-2)이 가장 심한 갈등과 차별을 당하는 곳이 배이지만, 사회적 관계가 형성되는 곳도 배이다. 외국인 노동자는 작업 공간에서 같이 일하는 한국인 동료에게 한국어를 배우고 한국 문화를 접한다.

그러나 외국인 선원에 대한 한국인 선원의 태도는 부정적이고 비인격적이다. 저개발국가에서 온 값싼 노동력이라는 인식과 아시아권 이주노동자에 대한 한국인 선원들의 편견이 맞물려 그들에 대한 '무시와 차별'로 나타난다. 외국인 선원은 일보다 한국인 선원에게 당하는 '무시와 차별'이 더 힘들다고 말한다.

돈 벌러 나온 입장에서 일이 힘든 건 괜찮아요. 돈 벌러 외국 나와서 남에게 무시당하는 것이 없겠는가마는 그것도 한계가 있습니다. 제일 힘들었던 건 무시당하는 거예요. 사람의 인격까지 모욕하는 건 참기가 힘들어요. 베트남이든 중국 사람이든 하인으로 생각해서 부립니다. 중국 사람들은 감정을 중요시하고 사람을 중요시합니다.

- 조부린(32세, E-10-2)

그들은 한국어를 모른다고 해도 말하는 사람의 표정과 몸짓을 통해 자신을 무시하는 것과 욕하는 분위기를 안다. 한국인 선원들이 자주 쓰는 '씨발'이나 '개새끼'는 일상적인 쌍욕지만, 중국인을 비하하는 속어인 '짱꿀라'같은 욕은 중국인 선원에게 심한 모멸감을 준다.

배에서 한국 사람들이 내게 '짱꿀라'라고 말해요. 그 말을 자주 써요. 정확한 뜻은 모르지만, 중국 사람들을 무시하는 말 같아요. '씨발'이나 '개새끼'는 매일 항상 쓰니까 참을 수 있는데, '짱꿀라'만큼은 도저히 참을 수 없어요. 그건 툭툭 내뱉는 말이 아니고 일부러 하는 말이라 더 모멸감을 느낍니다.

- 황더뜨(39세, E-10-2)

한국 선원들은 고기가 많아도 화내고 고기가 없어도 화냅니다. 고기가 많으면 돈을 벌지만 일이 많으니까 화내고, 고기가 없으면 돈을 못 버니까 화내고……. 그 화를 나한



데 다 풀어요. 중국 사람이 1명 더 있는데, 그 사람은 5년 일했으니까 한국말도 잘하고 농담도 제법 하는데, 난 한국말을 알아듣지 못합니다. '이거 가져와. 저거 가져와' 라는 간단한 말은 알아듣지만, 1년이 지나도 잘 못하니까 모든 힘든 일은 나한테 돌아와요. 나한테 화풀이를 하니까 억울해요. 나를 사람 대접하는 게 아니라 동물처럼 대합니다.

- 묘수(28세, E-10-2)

이들은 입국 전 가졌던 한국에 대한 인상이 일터에서 경험하는 한국인 동료들로 인해 나빠진 경우가 많았다. 이들은 배에 타는 한국인의 인격과 소질이 일반적인 한국인보다 나쁘다고 말한다.

중국에서 본 드라마처럼 한국이 멋있고 그런 줄 알았는데, 똑같은 한국이라도 육지에서 일하는 환경이랑 배는 다른 세계예요. 그리고 선원들이 인격상 수준 차이가 납니다.

- 도보동(32세, E-10-2)

고립된 배 안에서 한국인이 외국인 선원을 하인처럼 부리는 차별적 대우는 노예를 연상시킨다. 외국인 선원은 그러한 차별에 분노하면서도 한국 사람들이 다 나쁜 것은 아니라고 자기 위안을 한다. 이런 차별이 제주도 내에서도 지역적 차이가 있고, 일본보다 한국이 심하다고 말한다.

20시간씩 일을 하다보면 배가 고파요. 중간에 간식을 주는데 한국 사람만 줬어요. 그때 중국 사람은 저 밖에 없었어요. 저한테는 간식을 주지도 않고 일만 시켰어요.

- 도보동(32세, E-10-2)

일은 한국인 선원보다 많이 하는데, 내가 중국 사람이니까 얹잡아봐요. 우리가 욕을 몰라서 안하는 것이 아니라, 한국 사람들 인격이 나쁘니까 참는 겁니다. 돈을 벌기 위해서. ○○호에서 일하던 중국 사람은 다른 데로 옮겼어요. 그 사람이 한국 사람들은 매너가 짱이라고 했어요. 그 사람이 일본 배 탔을 때는 대우가 좋았다고 말했어요. 일본 사람들은 매너가 있는데, 한국 사람들은 욕만 해서 매너가 짱이래요.

- 판로진(37세, E-10-2)

면접자 조부린은 폭행으로 서귀포에서 성산포에 있는 배로 이직을 했다. 그는 육지에서 서귀포 배를 타면 차별과 폭행이 심하다며 소문이 났다고 말한다. 면접자는 자신보다 일찍 한국에 입국한 친인척들과의 연락을 통해 일자리에 대한 정보를 공유하고 있었고, 육지로의 이직을 희망하고 있었다.

한국 오기 전에는 한국이 아름다워서 사람을 열정적으로 대해줄 거라고 생각했지만, 막상 서귀포 배를 타보니 거긴 지옥이었어요. 지금 옮긴 성산포 배는 선주가 나를 한국 사람처럼 대하고, 일상용품도 우리가 알아서 사오니까 만족스러워요. 한국 사람들은 평균적으로 괜찮은데, 배에 있는 한국인 선원들 때문에 전체 한국 사람들이 다 나

쁘다고 하기에는 그렇습니다. 서귀포에 오면 서귀포가 나쁜 거지, 제주도가 나쁘다고 할 수 없어요. 그렇지만 부산에서 60만원 주고, 제주에서 100만원을 준다고 하면 난 부산에 가고 싶어요. 부산에 가면 업신여기는 거나 폭행을 적게 하는데, 제주는 너무 심하니까요 서귀포는 거의 외국인 선원이 맞으면서 일해요. 그래도 성산포는 덜합니다. 육지에서는 제주도가 선원들을 자주 때린다는 그런 이미지가 강해요.

- 조부린(32세, E-10-2)

면접자 장이퇴(E-10-2)는 한국 사람들은 외국인 선원이 도망가는 이유는 묻지도 않고, 도망갔다고 욕하는 현실이 화가 난다고 말한다. 배에는 한국인들이 다수라서 외국인 선원이 위축되어 인권을 얘기하는 것조차 어렵다고 말한다.

외국인 선원이 도망가는 이유는 배에서 사람 대접 안 해주면서 폭력이 심하고 월급이 적어서예요. 노동자들이 도망갔다고 욕만 하고 왜 도망갔는지 그 이유를 알려고 하지도 않아요. 도망가면 우리도 좋지 않아요. 잡힐까봐 항상 가슴 졸이고, 월급도 못 받을 수도 있으니까요. 그래도 도망가는 이유는 폭행이 심하니까. 사람이 사람 대접을 받아야지요. 월급을 지금보다 엄청 많이 준다면 그래도 참고 일할 수는 있지만 그것도 아니잖아요. 한국인 선원들에게 맞을 때는 창피했는데 지금은……. 한국 사람들은 왜 이런지……. 중국 사람은 이렇지 않는데……. 이해를 못하겠어요. 한국 사람들이 차갑게 느껴졌어요. 배에서는 자기 인권을 얘기할 수 없어요.

- 장이퇴(39세, E-10-2)

면접자 쟁위청은 연구자에게 외국인 선원은 노예가 아닌 사람이니, 최소한 30%의 인권만이라도 존중해주라고 한국정부에 말해주라고 요청한다. 한국 선주들의 자본 축적을 위해 저임금의 장시간 노동을 감당하는 외국인 선원을 노예 부리듯 하지 말라는 그의 분노와 절규는 외국인 선원들이 처한 인권 상황을 말해주고 있다.

우리는 노예가 아니니까 최소한의 인격은 존중해주라고 한국 정부에 말해주세요. 우리는 돈 벌려고 일하러 온 사람들이지 너희 노예가 아니라고요. 최소한 우리에게 인권의 30%만이라도 보장을 해주라고 우리는 그 이상을 바라지도 않습니다. 일할 때도 그냥 일을 하면 되지 왜 꼭 욕을 해야 됩니까? 한국 사람은 한 달 배타면 천만원 받아요. 우리는 한국 사람에 비하면 용돈벌이 정도 밖에 안돼요. 왜 한국 배에서 중국인을 쓰는 줄 아세요? 한국 사람이 없어서 중국 사람을 쓰는 게 아니라, 중국인 1명을 쓰면 한 달에 500만원을 절약할 수 있어서 그래요. 내가 하는 일을 똑같이 한국 사람이 하면 몇 백만 원 줘야 하지만, 나 같은 외국인한테는 140만원만 주면 되니까요. 그래서 한국 선주들이 중국 사람 쓰는 겁니다. 하지만 중국 사람한테 뭘 요구 하나면, 한국 사람보다 더 일을 많이 하고 열심히 하라고 합니다. 우리가 제대로 못한 게 아니라 그렇게 많은 것을 요구하면서 말입니다. 한국 사람보다 몇 배의 노력을 하고 시간을 투자해도 우리는 한국 사람들 월급의 절반밖에 못 받습니다.

- 쟁위청(39세, E-10-2)

한편 소형 어선이 많은 고용허가제 어선원(E-9-4)은 함께 일하는 동료가 외국인으로만 이뤄지거나 외국인이 다수로 구성되어 있다. 초기에는 한국인 선원과 소소한 갈등이 있었지만, 작업에 숙련되어가고 한국인들과 갈등을 풀어가면서 이들의 관계는 직장동료를 넘어 사회적 관계로 이어가기도 한다. 같은 배를 탔던 한국인 선원의 식사 초대를 받거나 함께 여가를 즐기면서 유대감과 친밀감을 형성해 간다.

처음 일할 때는 한국 사람들과 조금 싸우기도 했어요. 그런데 그건 사람과 사람 사이에 친해지려고 할 때 생기는 마찰이라고 생각했어요. 배에서 같이 일하는 사람들과는 관계가 아주 좋아요. 밥도 먹고 노래방도 가요. 저번에 나이트도 가봤어요.

- 짱도이(29세, E-9-4)

## 2) 욕설 및 폭력

한국인 선원이 외국인 선원(E-10-2)에게 하는 욕설과 폭력은 일상화되었다. 폭력의 원인에 대해서 면접자들은 의사소통이 잘 되지 않아 한국인 선원이 작업 지시를 잘 따르지 못하는 것, 빨리 일하지 않은 것, 한국인 선원의 방식을 따르지 않고 어떤 사항을 지적하고 요구하기 때문이라고 생각한다.

일을 빨리하지 않는다고 선장이 머리를 때렸어요. 저는 배 아래에서 일하고 선장은 배 윗부분에서 일하는데, 선장이 물이 가득 든 15L 병으로 위에서 제 머리 오른쪽을 내리쳤어요. 머리를 돌려 피했는데 등허리를 세게 얻어맞았어요. (중략)…… 한 달 전에 일어난 일인데 그물망태기에 걸린 고기를 주으려고 손을 뻗고 있는데, 갑판장이 큰 고기를 잡더니 얼굴을 내리쳤어요(때리는 시늉을 하면서). 고기 비닐들이 볼에 박혀 흉터가 생기고 아팠어요(양쪽 볼에 생선비닐로 긁힌 흉터 있음).

- 쓴곤(37세, E-10-2)

한국인들은 거의 폭력이 심해요. 외국인 선원이 한국인 선원과 같은 일을 했는데, 자기네 방식으로 하지 않는다고 때려요. 다른 방식으로 하면 잘못됐다고 때려요. 배타는 사람들은 시간이 지나면 점점 성격이 나빠져 어떤 사람은 미친놈 같아요. 중국 사람을 업신여겨서 중국 선원들이 하는 방식이 맞지만 틀렸다고 우기면서 자기네 방식으로만 하라고 합니다.

- 판로진(37세, E-10-2)

같이 있던 중국 사람이 계속 맞았어요. 저는 안 맞았어요. 매일 욕은 반복됐습니다. 저는 맞지 않았지만, 다른 사람은 맞아서 다른 배로 갔어요. 일하면서 욕만 배웠어요. 저 도 욕 밖에 남지 않았어요.

- 짱쯔인(40세, E-10-2)

억압적인 분위기 속에서 외국인 선원이 수행하는 업무는 모든 한국인들로부터 지시를 받

을 수 있는 종속적이고 보조적인 일을 한다. 가장 ‘꼴따구’인 썸이라 한국인 선원은 이주노동자를 무시하는 태도를 보이고, 지시와 명령을 내리고 업무에 개입한다. 몇 명이 동시에 외국인 선원에게 일을 시키면 동시에 수행할 수 없으니 문제가 발생하고, 한국인 선원은 화를 낸다. 중국인 선원끼리의 대화도 의심하고 통제한다.

박스를 정리하는데 파도가 심해서 배가 흔들렸어요. 미끼를 달던 갑판장의 손을 제가 실수로 쳐서 미끼가 떨어졌어요. 미안하다는 말을 하려는 순간에 갑판장이 콘크리트 그물추로 제 왼쪽 팔을 때렸어요(팔꿈치 윗부분이 멍들고 함몰됨). 그거 때문에 한 달 넘게 시퍼렇게 멍이 있었어요. 상처가 아물었지만 아직도 쭈시고 누르면 아파요.  
- 쏜곤(37세, E-10-2)

우리가 중국어로 말하면 자기네들 욕하는 줄 알고 때려요. 서로 대화가 안 되니까. 자기네들 욕하는 줄 알고 의심하는 거 같아요. 한국에 와서 상처를 너무 많이 받았어요. 한국 사람들 인격은 왜 이런가요?  
- 황더쓰(39세, E-10-2)

배에서의 폭력은 선장의 주도하에 이뤄지거나 집단폭행으로 범죄 수준이다. 선박에서의 지휘통솔권을 가지고 있는 막강한 권력을 가진 선장이나 갑판장(또는 기관장)의 주도 하에 폭행이 이뤄지는 경우도 한다. 한국인 다수에게 일방적으로 당하는 폭력 속에서 저항조차 못하는 이들은 인격을 가진 사람이 아닌 경제적으로 활용되는 도구일 뿐이다.

기관장, 갑판장, 전부 다 때려요. 선장은 아니고. 한국인 선원이 발로 제 머리를 찼어요. 계속 때리니까 끝까지 참다가 도저히 안 되겠다 싶어 나도 폭발해버렸습니다. 그랬더니 갑판장과 선원들이 나를 끌고 누나(중국 결혼이민자)한테 데려왔습니다.  
- 조부린(32세, E-10-2)

한국인 선원보다 갑판장이 많이 때려요. 자기보다 약하게 생기니까 때리는 거 같아요.  
- 장이티(39세, E-10-2)

선상에서 벌어진 폭력에 대해 선주는 밖으로 알려질까 봐 쉬쉬하거나 주위 사람에게 숨기려 한다. 국토해양부에서 외국인 선원에 대한 인권유린사고 발생업체에 대해서 행정 제재를 가하기 때문이다<sup>26)</sup>. 이러한 행정제재도 외국인 선원에 대한 폭행은 줄어들지 않고, 폭행 사건이 알려져도 사용자와 한국인 선원은 문제의 원인을 외국인 선원의 잘못으로 몰아간다.

5년 전에 중국 사람 10명과 같이 성산포에 왔어요. 지금은 모두 중국집으로 갔어요. 몇 명은 먼저 중국에 갔는데, 배에서 자꾸 맞고 그래서요. 같이 일하던 중국 사람은

26) 외국인선원 폭행 등 인권유린사고 발생업체의 행정제재로 가해 선원은 형사처벌(고발)이나 선원징계(하선, 귀국조치 등)를, 사고 선박소유자는 외국인선원 신규고용을 제한(1차-외국인고용제한 1년, 2차사고-6개월, 3차-1년)하도록 되어 있다(국토해양부, 2011년 「외국인선원 관리지침」 별표 1).

한국인 선원들이 자꾸 때려서 바다에 뛰어내렸어요. 그게 제주 방송 뉴스로 나왔어요. 그 사건 때문에 경찰 조사가 나오니까 선주가 저한테 6만원 주면서 입을 닫아 달라고 그랬어요. 그런 식으로 다 중국으로 돌아갔고, 저 혼자 남았어요.

- 왕티순(39세, E-10-2)

면접자 리건진(E-10-2)은 한국인 선원들의 폭력과 선상 화재로 인해 이직을 3번 했다. 폭행당했을 때 해양경찰서를 찾아갔지만, 한국인 선원의 거짓 진술로 폭행사건 자체는 무마되었다. 공정하지 않은 경찰의 태도에 외국인 선원은 관리회사(송입회사)에 의지하지만, 회사도 문제를 해결해 주지 않았다. 경찰에 호소해봐야 경찰이 한국인 얘기만 듣는다고 본다. 자국 중개회사나 수협에서는 폭행 문제가 발생하면 경찰에 연락을 하라고 하지만 그들이 보기에 그들은 한통 속이다.

점심시간이 되었어요. 일하던 것 마저 하고 점심을 먹으려고 했어요. 밥 먹으러 갔는데 이미 반찬을 다 먹어서 없었어요. 한국인 선원이 밥 먹으러 늦게 왔다고 때렸어요. (그 당시 상황을 훑내내며) 배에서 일할 때 사용하는 무전기로 머리를 때렸어요. 그래서 다른 배로 옮겼죠. 내 뒤에 들어온 중국 사람 2명은 그 배에서 일하는 한국인 선원한테 맞아서 얼굴이 찌뽕이 되었어요. 제가 해양경찰서에 얘기하니까, 한국인 선원은 장난 치는데 주의하지 않아서 맞은 거라고 변명을 했어요. 그것 때문에 제주에 있는 관리회사에 전화했는데 받지를 않았어요. 와봐야 거의 선주편이라……. 예전 일했던 배는 선원들이 매일 때려서 외국인 선원들이 자주 바뀝니다.

- 리건진(27세, E-10-2)

3월 22일에 서귀포에 갔어요. 배에서 한국인 선원이 10번도 넘게 발로 차서 갈비뼈 3개가 금이 갔고, 머리는 주먹으로 때렸는데 그것도 10번 넘게 맞았어요. 일어나지도 못하고 누워 있었어요. 배가 육상에 오니까 바로 해양경찰서에 갔어요. 그런데 선주나 선장이 외국인 선원들이 와서 일은 똑바로 하지 않고 자기에게 손해를 많이 준다고 설명하니까……. 가봐야 소용이 없었어요.

- 장이퇴(39세, E-10-2)

선주가 부두에서 밧줄로 외국 사람(네팔인)을 때리고 발로 찼어요. 경찰이 때리는 것을 보고도 아무런 말도 하지 않고 말리지도 않았어요. 해양경찰과 수협과 선주는 한패입니다.

- 판로진(37세, E-10-2)

송입회사는 한국에서 외국인 선원이 문제가 발생할 때 관리 차원으로 책임을 지도록 되어 있다. 그러한 명목으로 송입회사는 선원들의 월급에서 매달 관리비를 받지만, 오히려 선주나 수협 편에 서서 외국인 선원을 외면하고 있다.

한국에 올 때 중개회사를 통해 왔으니까 처음에는 관리회사의 ○대리를 많이 의지했어요. 그 일(폭행사건)을 당했는데 아는 사람이 없어 관리회사에 많이 의지했는데, 전



화를 해도 관리회사에서는 신경조차 쓰지 않았어요. 도움을 청할 때도 없고, 도와주는 곳도 어디에 있는지 잘 모르니까 참을 수밖에 없었어요.

- 조부린(32세, E-10-2)

어떤 관리회사는 폭력 피해로 이직을 하겠다는 외국인 선원을 선주와 짜고 강제출국 시킨다고 협박한다. 외국인 선원들은 선원관리회사가 관리비만 받으면서, 실질적으로 보호하거나 도와주지 않는다고 말한다.

생선을 썰는 칼이 있는데, 그 칼자루로 내 머리를 때렸어요. 한 번 때린 게 아니고 여러 번 때렸어요. 말을 알아듣지 못하거나 일하는 속도가 늦으면 계속 때려요. 물고기 건져 올릴 때 쓰는 긴 몽둥이(3m)가 있는데 그걸로 때리고, 손에 잡히는 데로 때려요. 관리회사의 ○대리에게 전화해 다른 사업장으로 가겠다고 요청했더니, 선주 부인이 하는 말이 '내가 제주시장을 잘 알아. 시장한테 얘기하면 너 바로 중국으로 강제출국 시킬 수 있어.'라고 말했어요.

- 장구청(26세, E-10-2)

12월 말에 배가 육지에 닿으니까 경찰에 신고를 했어요. 폭행당한 지 20일 지난 다음에 신고할 수밖에 없었어요. 육지에 온 지 3일째 되는 날, 관리회사 ○부장에게 전화를 했더니. 그날 바로 오지 않았어요. 다음날 수협 3층에서 만나자고 해서 가봤더니, 선주가 있었어요. 거기서 수협직원, 선주, 회사 ○부장은 자기네끼리만 얘기를 주고받더라고요. 나는 알아듣지도 못했고 대화 내용도 얘기해 주지 않았어요. 그런 후에 ○부장이 숙소인 여관으로 데려다 줬어요. 여관에서 3일 동안 있다가, 친구한테 연락했더니 컴퓨터를 알려줘서 오게 되었어요.

- 쓴곤(37세, E-10-2)

### 3) 소극적 대응 : 체념 및 순응, 이직 및 이탈

#### ① 체념 및 순응

한국인 선원의 차별적인 대우와 폭력에 외국인 선원은 어쩔 수 없이 참는 경우가 대다수이다. 연구자가 만났던 면접자들은 고향에서 결혼을 하고 온 기혼자들이다. 한국으로 입국할 때는 자국에 돌아갈 것을 전제로 계약 기간까지 합법적인 노동을 하고 귀환하려고 한다. 그들은 입국할 때부터 다른 곳으로 도망갈 생각으로 일을 시작하지 않는다. 불법체류의 불안함과 위험 때문에 이탈하는 것을 두려워하는 것이 아니라, 합법적이고 정당한 방법으로 일을 하며 돈을 벌어서 고향으로 돌아가려고 한다.

신변상에 위험이라든지, 계약할 때 세운 중국 보증인 피해 볼까봐 불법 체류하는 게 싫은 것이 아닙니다. 제가 사람들과 생각하는 게 다른 건지 모르지만, 저는 '이 일이



하고 싶지 않다거나 '이 일이 아니다' 생각되면 안하는 성격이에요. 불법체류는 하고 싶지 않아요.

- 원리후(37세, E-10-2)

도망가려면 처음부터 여기 왔을 때 일찌감치 갔을 거예요. 한국인 선원들한테 맞았을 때는 다른 곳으로 도망가고 싶었지만 지금은 도망갈 생각이 없어요.

- 리건진(27세, E-10-2)

배와 관련된 일을 전혀 하지 않던 외국인 선원은 장시간동안 배를 타보는 것이 처음이라 멀미와 사투를 벌인다. 그런 와중에 한국인 선원은 군대식 서열로 외국인 선원의 우위에서 각종 심부름과 잔업을 시킨다. 한국말을 알아듣지 못하거나 자기 방식대로 하지 않으면, 신입 병사를 제압하듯이 폭력을 행사하거나 억압적인 태도로 외국인 선원을 복종하게 만든다.

배를 처음 타봤어요. 중국에서 요리사였어요. 배에서 5일 동안 멀미를 심하게 하고 흔들거리는 배에서 중심을 잡느라 많이 힘든데, 한국인 선원들이 물고기 건져 올릴 때 쓰는 긴 몽둥이로 때리고 손에 잡히는 데로 때렸어요. 그런 상황에서 힘도 없는데 방어하면서 같이 싸우는 건 엄두도 안냈어요.

- 장구형(26세, E-10-2)

외국인 선원(E-10-2)은 자존심이 상하고 억울하지만 고립된 배에서 살려면 그냥 참는다. 저항해봐야 자신에게 불리할 거라고 일찌감치 체념하며, 다수의 한국인 선원에게 복종할 수밖에 없다. 한국인 선원의 욕이나 차별에 의도적으로 별다른 반응을 보이지 않으려고 노력하며, 외국인인니까 묵묵히 견뎌야 한다고 생각한다. 그것이 한국에서 살 길이라 여긴다.

나는 싸운 적이 없어요. 욕을 해도 못 들은 척 했어요. 다른 외국 사람들이 싸우는 것을 많이 봤습니다. 그분들도 자존심 때문에 싸웠을 겁니다. 하지만 싸워봤자라고 생각해요. 싸워서 이기지 못하면 나만 낭패를 봐요. 그렇다고 이겼다고 해도 나한테 득이 되는 게 없어요. 오히려 불리할 까봐 참는 거예요. 그래서 싸우려고 하지 않았습시다. 한국 사람이 뭐라고 하든 가만히 그렇게 견디는 겁니다.

- 묘수(28세, E-10-2)

연구자가 면접자들에게 왜 중국인들이 모여서 단체로 저항하지 않는지 물으니, 외국인 선원들이 각자 배로 흩어져 일하고 조업 일정이 서로 달라서 모이는 것 자체가 힘들다고 말한다.

각자 뿔뿔이 흩어져 일을 하고, 같은 배에서 일하는 중국인 선원들도 한두 명 밖에 되지 않으니깐요……. 그래서 마음을 합치기가 어려워요.

- 판로진(37세, E-10-2)

보통 한자리에서 만날 수 없어요. 서로 시간이 맞지 않아요. 누구는 일찍 육지에 들어

오고, 어떤 사람은 늦게 오고 하니까, 수협에서 행사할 때 거기 가면 다 있어요. 수협에 1년에 한 번씩 전체적으로 모여요. 규정 때 즈음에 모이는데, 그때나 얼굴을 봅니다.

- 조부린(32세, E-10-2)

외국인 선원(E-10-2)은 중국에 세운 보증인과 비싼 중개수수료, 가족 때문이라도 돈을 벌어야 된다는 생각에, 육지로 도망가고 싶어도 열악한 노동 환경과 폭력을 참는 경우가 많다. 자국 중개회사에서 담보로 잡은 보증인은 외국인 선원에게 족쇄로 작용한다. 선주의 통제 속에 고향에 못가는 서러움을 눌러가며 무시와 차별 가운데 순응하며 산다.

4만위안 넘게 수수료를 내고 한국 온 거니까 쉽게 돌아갈 수 없었어요. 그냥 참아요. 그래서 그냥 꼭 참고 일했습니다. 일이 힘든 건 참을 만하지만, 한국인들이 무시하고 차별하는 것은 정말 서럽습니다. 집에 못가는 것도 서럽고요. 1년에 한 번은 집에 다녀왔으면 하는데, 선주가 못 가게 합니다.

- 왕노이(40세, E-10-2)

중국에 있는 고향 친구랑 전화로 힘든 이야기를 했던 내용을 옆에서 아내가 들었어요. 아내가 나보고 뱃일하지 말고 고향으로 돌아오래요(눈물을 흘리며). 은행돈은 이미 갚았고, 친척들한테 빌린 돈이 남아 있어요. 친척들에게 이자는 쥐야해요. 꼬박꼬박 쥐야죠. 빚 갚으려면 참아야 됩니다.

- 묘수(28세, E-10-2)

외국인 선원(E-10-2)들은 자신이 한국 생활에 순응하며 일을 한다고 할지라도 자국 고향 사람이 선원으로 오겠다고 하면 말리겠다고 말한다. 폭력적인 한국인 선원에게 대항할 수 있는 무술인만 한국으로 오도록 하는 제도를 건의하겠다는 면접자도 있다. 그는 한국으로 노동 이주를 하고자 하는 고향 사람들의 연쇄 이주를 막고자 한다.

중국에서 노동자들이 한국에 오지 못하게 해야 합니다. 시간에 비해서 월급이 적어요. 중국에서 이 시간 저 시간 일을 하면, 지금 받는 80만원보다 더 받아요. 배에서는 20시간 일하잖아요. 와이프한테 전화를 했더니, 어떤 사람이 한국으로 선원 일을 오겠다고 하니까 제가 절대로 오지 말라고 말했어요.

- 도보동(32세, E-10-2)

한국정부에 건의하고 싶어요. 중국에서 무술 하는 사람 아니면 한국에 나오지 말라고요. 그런 사람이 와서 억울하게 배에서 맞지 않을 것 같아요. 그래야 배에서 억울함을 당하지 않죠. 중국에서 무술을 하는 사람은 한국에 올 수 있고, 무술을 못 하는 사람은 올 수 없는 정책을 펴라고 제안해 주세요.

- 짱위청(39세, E-10-2)

고향사람들이 제주로 오겠다고 하면 절대로 추천하지 않겠어요. 육지는 괜찮다고 해요. 조카가 목포에 있는데, 조카는 지금 130만원 받아요.

- 조부린(32세, E-10-2)

체념과 순응이라는 적응 방식을 선택하는 외국인 선원은 한국에서 입국할 때 든 비용과 가족을 먹여 살려야 한다는 책임감에 차별 대우와 폭력을 참고, 돈을 벌면 중국으로 돌아갈 것을 전제로 하기 때문에 노동자로서의 권리를 찾거나 사회적 연결망을 통해 도움을 받고자 하지 않는다.

## ② 이직 및 이탈

연구자가 만난 면접자 16명(E-10-2) 가운데 10명은 제주지역 내에서 1차레에서 3차레까지 이직을 경험해 본 사람들이었다. 이직 이유로는 한국인 선원들의 폭행, 예기치 않은 사고, 부도로 인한 임금 체불 등으로 회사나 한국인 선원의 과실에 의한 이직이 많았다. 이들은 단순히 좀 더 나은 임금을 위해서 이직을 택하는 것이 아니었다.

한국인 선원들한테 맞았을 때는 다른 곳으로 도망가고 싶었어요. 맞거나 욕먹을 땐 일 할 기분이 나지 않아요. 기분이 나쁘면 하루라도 여기 있고 싶지 않고, 바로 집으로 돌아가고 싶어요. 중국에서 나는 좋은 사람이었는데 한국 와서 나쁜 사람이 됐어요.  
- 리건진(27세, E-10-2)

면접에 응했던 다른 면접자 6명도 육지로 이직하고 싶은 의지를 갖고 있으며, 장기적으로 육지로의 이탈을 고려하는 면접자도 있다. 장기 체류하는 면접자 쟁위청은 아직 돈을 못 벌어서 한국에서 계속 일해야 된다고 말한다. 아직 8년이나 남았다는 그는 육지로의 이탈 의지를 돌려서 이야기 한다.

아직도 8년 남았어요. 돈을 아직 벌지도 못했는데 어떻게 집에 가요? 누구나 여기서 연장하려고 하면 가능합니다. 사람의 욕심은 끝이 없어요. 예를 들어 오늘 가마솥이 있으면 내일은 전기밥솥을 사고 싶고, 오늘 선풍기가 있으면 내일은 에어컨을 사고 싶은 거와 마찬가지로입니다.  
- 쟁위청(39세, E-10-2)

외국인 선원은 이직하고자 하는 의지가 있어도 사업장을 마음대로 선택하지 못한다. 사용자 과실에 의한 이직 시에도 선원관리회사가 지정해주는 사업장으로 가야한다. 그것도 선주와 수협이 동의해줘야 가능하다. 현○○ 활동가(이주노동자쉼터)는 관리 주체인 수협과 선주가 선원과 관리회사를 통제하는 막강한 권력을 지녔다고 본다.

외국인 선원들은 주로 임금 체불과 폭행 때문에 이직을 하려고 상담을 합니다. 이직할 때는 선원 관리회사(송입회사)쪽에서 알아봐줍니다. 고용허가제(E-9) 친구들은 자기가

가고 싶은 곳을 선택해서 가지만, 외국인 선원(E-10-2)은 송입회사에서 정해주는 곳으로 가야 되요 보통 회사에서 처리하는 기간이 열흘 걸리고, 길게는 두 달이나 석 달이 걸려요. 이것도 한계가 있습니다. 선원들은 전적으로 선주의 권한과 수협의 관할 하에 있어요. 관리회사도 중간에서 뭐라고 말도 못해요. 노동자 편보다 수협이나 사용자 입장에 있습니다. 선원이 이직하겠다고 했을 때, 선주가 싫다고 사업장 이동에 동의를 하지 않으면 못 가요. 최악의 상황은 구직하지 못해 돈도 못 벌고 자기 나라로 귀환하는 것입니다. 선주들에게 선원은 자기 물건이에요. 사람이 아닌 자기 마음대로 할 수 있는 물건이라는 거죠. 일 못하겠다고 저항하면 되지만, 보통 외국인 선원들이 잘 모르니까 참으면서 일하는 거죠.

외국인 선원들은 이직할 때 제주보다 육지를 선호한다. 이는 육지에 자국민 친구, 친·인척, 자국민 공동체, 이주노조 등 같은 사회적 연줄이 다양하게 있고 일자리도 많기 때문이다. 같이 일하다가 이탈한 외국인 선원이 연줄이 되어 그들에게 일자리 정보를 제공하기도 하고 이탈을 유도하기도 한다.

같이 일했던 친구들이 서울, 대구, 인천, 광주, 울산으로 도망갔어요. 그 친구들과 전화 통화도 하고 인터넷 채팅도 해요. 친구들은 건설 현장에 가면 하루 10만원 내지 12만원 받는다고 말해요. 월 200만원에서 300만원 버는 것 같아요. 자꾸 친구들이 오라고 해요. 근데 도망간 사람은 놀러 못 다니잖아요. 그래서 그게 싫어서 도망 안가요. 그러면 앞으로 한국 못 나와요.

- 짱도이(29세, E-9-4)

자국민 친구나 결혼이민자를 통해 알게 된 이주민 지원단체에 상담하러 오는 외국인 선원(E-10-2)은 대부분 육지로 사업장 이동을 해달라는 요청을 많이 한다. 어떤 경우에는 이탈할 목적으로 일부러 자해를 해서 단체를 찾거나 이직을 목적으로 이용하려고 하는 경우도 있다.

박○○ 팀장(이주노동자쉼터)은 외국인 선원들이 쉼터가 노동 상담과 법률적 지원을 해주는 것을 알고 악용하려는 이주노동자가 있어서 쉼터 입소에 제한을 뒀다고 말한다. 사회적 자본이 전무한 외국인 선원들에게 이주민 지원단체는 이직의 연결고리가 되고 있다. 이는 영세한 선원 관리회사(한국 송입회사)의 관리 능력의 부족과도 연관이 있다.

대부분 육지로 사업장 이동을 원해요. 이탈하려고. 일단 여기만 벗어나면 육상에서 일할 수 있는 곳이 많잖아요. 대부분 육지로 올라가는 중에 다른 곳(2차 산업)으로 도망 갑니다. 관리회사가 잘 해결해 주지 않으면, 선원들은 그대로 방치됩니다. 관리회사들은 고용주의 욕구를 채워야만, 먹고 시는데 지장이 없거든요. 관리회사에서도 선원이 이직하겠다고 하면 난감하죠. 어떻게 해결할 방법이 없으니까 방치 상태입니다. 실제로 관리회사 하나가 외국인 선원 100명이나 200을 관리하는데 해결이 안 되죠.

예기치 않은 사고와 한국인 선원의 폭행으로 애매한 상황에 처한 면접자도 있다. 이런 경우 사용자는 사고와 사건의 과실을 외국인 선원에게 주로 몰아간다. 그때 이주민 지원단체와 연결이 되어 법률적 지원을 받을 때는 다행이지만 그마저 안 될 때는 외국인 선원은 이탈을 감행한다.

면접자 도보동(E-10-2)은 배를 탄 지 5일째에 손가락이 잘리는 사고를 당했다. 멀미가 심해 구토하다가 배가 흔들려 뒤로 넘어지면서 엉겁결에 낚시줄을 자르는 칼(선반에 직각으로 고정되어 있음)을 잡았다. 그래서 손가락 4개가 잘렸다. 선주는 현장조사에서 선원이 자해를 했기 때문에 병원비를 줄 수 없다고 말했다. 함께 일했던 선장과 한국인 선원들도 선주와 담합하여 면접자가 자해했다고 위증했다. 관리회사에서도 자해라며 관여하지 않다가, 면접자가 자국 중개회사에 호소하자 그제야 한국 송입회사에서 병원비를 대줬다. 회사는 면접자가 퇴원 하자마자 여관에 방치해둬 접합수술 한 손가락의 물리치료도 받지 못하고 무료하게 시간을 보내게 했다. 면접자는 여관 근처에서 우연히 만난 한국인 할아버지를 통해 이주민 지원단체를 알게 되어 법률 지원을 받아, 수협에 이의신청을 하고 재조사를 요청하였다.

난 자해가 아닙니다. 집에 돌아가는 것보다 한국에서 일하고 싶은데 뱃일은 무서워서 못하겠어요. 입원했을 때 자다가 놀란 적이 많았어요. 입원한지 10일이 되도록 배 위에 있는 것처럼 흔들거리는 것 같았어요. 잘린 손가락 때문에도 그렇지만, 배에서 하는 일이 힘들고 시간도 길고 월급이 적어요. 이 일이 합리적으로 해결되기를 바랐기 때문에 도망을 안 갔어요. 도망가면 불법체류자로 잡혀 중국 가야 되는데 그럴 수 없어요. 아내한테는 말 안하려고 하다가 어차피 장애자로 살아야 되니까, 얘기할 수밖에 없었어요. 아내랑 전화할 때 마다 다 튀요. 아내가 한국 사람들이 자해라고 누명 씌우는데, 그냥 빨리 중국에 들어와서 일하며 빚(중개수수료) 갚자고 해요. 여기 관리회사는 도와주지도 않고, 저 만나러 한 번도 쉼터에 외본 적이 없어요. 무료법률공단에서 결혼이민자들은 무료로 지원을 해주는데, 저 같은 외국인노동자는 무료로 안 해주대요. 돈이 없으니까 소송을 하려고 해도 안돼요. 변호사를 위임해서 소송을 하면 병원비를 더 받을 수 있다고 하던데…….

- 도보동(32세, E-10-2)

면접자는 2차 현장 검증에서 결과적으로 자해가 아님이 밝혀졌지만, 그는 한국에 들어올 때 벌린 입국 비용을 벌기 위해 부산으로 이탈했다. 공장에서 일하다 몇 개월도 되지 않아 출입국관리소의 단속에 걸려 고향으로 돌아가게 되었다. 이런 경우는 면접자 도보동만의 이야기가 아니다.

면접자 장이뢰(E-10-2)는 한국에 입국한지 1년 5개월이 된 선원이다. 성산포에서 배를 탄 지 9일 만에 한국인 선원이 면접자의 복부를 때려 서귀포 배로 이직을 했다. 그러나 그곳에



서도 폭력이 있었다. 2번째 탄 배에서도 한국인 선원이 10번도 넘게 발로 차서 갈비뼈 3개와 쇠골에 금이 갔고, 머리도 맞아서 귀에서 이명이 나며 어지러워했다. 그런 그를 선장은 모른 척 하며 계속 조업을 했고, 육지에 돌아와서도 선주는 병원에 데려가지 않고 바로 여관(장기 숙소)으로 데려갔다. 선주는 관리회사에 알아서 하라고 하며 자기 관리가 끝났다고 말했다. 면접자는 수협이나 관리회사에 전화해서 문제 해결을 요청해도 안 해줘서 참고 있다가, 친구를 통해 이주민 지원단체를 알게 되어 병원에서 치료를 받고 부산으로 이직했다.

부산에서 인천에 있던 자국 친구의 소개로 인천경찰서에 제주에서 있었던 폭행 사건을 신고하러 갔다가 제주에서 발생한 사건이라 다시 제주로 오게 되었다. 사건 처리를 기다리던 중에 면접자는 도리어 폭행 가해자인 기관장에게 고소를 당했다. 기관장 자신이 피해자이며 한국인 선원들이 목격자라고 맞고소하는 바람에 피의자 신분으로 경찰에 조사를 받게 되었다. 이때 통역을 돕던 중국 출신 결혼이민자 류○○는 어이없는 일이라고 안타까워했다.

해양경찰서에 가서 1시간 동안 통역을 했는데, 장이퇴씨가 피의자 신분으로 조사받으러 갔어요. 사실 이 사람이 피해자인데 말이에요. 배의 기관장과 선원들이 때렸어요. 장이퇴가 쓰러져 안 깨어나니까 물을 뿌렸어요. 이 사람이 깨어 앉아 있었는데 기관장이 와서 막 발로 차고 때렸어요. 처음에 선원들이 때려서 까무러치고 쓰러져서 안 일어나니까, 다른 선원이 한쪽에서 물을 뿌렸고, 기관장이 와서 또 때린 거예요. 깨어나면 또 때리고 그랬어요. 그런데 물을 뿌리던 선원이 자기가 목격자라고 하면서 기관장이 피해자라고 하더라고요. 기관장의 억지스러운 주장과 고소를 알던 경찰관도 장이퇴씨가 안타깝다고 그러더라고요. 중요한 건 그 배에서 장이퇴씨가 맞았다고 증언해 줄 증언자가 없는 거예요. 한국 사람들은 가해자끼리 푹푹 멍쳐서 도와주는데.

이주자를 돕는 단체와 연결이 되어도 한국의 법률시스템은 이주노동자에게 어렵기만 하다. 언어 문제만이 아니라 증거와 증인을 세우는 민사소송에서도 이들의 피해를 입증해 줄 직장 동료들은 약자인 외국인 선원보다 한국인 동료 편에 서기 때문이다.

배에서 사건이 발생했을 때 증거와 증인을 찾으려 하면 법률로 따지는 것이 외국인에게는 불리합니다. 법률상 그렇겠지만 인간적 도리상 그렇게 하면 안 됩니다. 폭행으로 머리가 아프고 등허리도 아파서 선주에게 몇 번 얘기 했지만 모른다고 했어요. 그렇게 말을 해도 얼버무리는데……. 그때 사건의 증인을 찾으면 누가 나서서 해줄까요? 하물며 외국 사람들은 절대로 증인을 안 해줄 겁니다. 자기한테 불리할까봐. 한국 사람은 한국 사람대로 안 해주고, 증인 찾고 현장 증거 찾는 것이 우리에게서는 하늘의 별따기만큼 어려워요. 이 일이 잘 해결되지 않는 것을 보면 정말 도망가고 싶은 생각입니다. 경찰에 신고한 일이 아직 끝나지 않아서 도망가지 않았습시다. 오늘 도망가서 내일 잡혀도 어쩔 수 없는 일이지만 일단은 신고를 했으니까 끝나면 생각해 볼 것입니다. 제



주도가 제일 심각한 것 같습니다. 제주에 있는 선원들은 부산이나 인천으로 가고 싶어 합니다. 여기는 도망가도 잡히니까요.

- 장이퇴(39세, E-10-2)

이상에서 살펴본 외국인 선원에 대한 폭력 문제는 기존 연구에서와 같이 육상에서 일하는 이주노동자들이 가장 많이 겪는 인권침해로 외국인 선원만의 문제는 아니다. 그러나 육상과 달리 고립된 선상에서 발생하는 외국인 선원에 대한 폭력은 선상에서 막강한 권력을 독점한 관리자와 다수의 한국인 동료들에 의해 조직적으로 이뤄진다는 점이다.

외국인 선원 도입이 20년이 지난 지금까지도 외국인 선원에 대한 선상폭력은 외국인 노동자를 통제하는 수단으로 사용되고 있는데, 외국인 선원의 눈에는 한국 정부가 한국인들의 폭력을 용인하고 묵인한다고 볼 수밖에 없다. 국가의 소극적인 대처로 제주지역 외국인 선원들은 폭력 앞에 체념하며 살거나 육지로의 탈주를 감행하고 있다.

5장에서는 외국인 선원(E-10-2)의 적응 실태를 이주과정, 노동조건, 문화생활, 폭력 피해 경험이라는 4가지 차원에서 고용허가제 어선원(E-9-4)과 비교하며 살펴보았다.

산업연수생제도를 그대로 계승한 외국인선원제도하에서 조사대상자들은 일터와 한국 사회 적응에 어려움을 겪고 있었다. 외국인 선원은 위계적이고 억압적인 조직에서 한국인 동료에 의해 무시와 차별을 당하고, 해상 노동이라는 특수한 노동 환경에서 장시간의 노동과 차별적인 작업량을 감당하고 있으며, 주거 분리가 되지 않은 열악한 환경에서 휴식도 하지 못하는 열악한 노동 환경에 놓여 있다.

높은 노동 강도에 비해 적은 임금과 임금 체불, 한국인 동료에 의해 일방적으로 당하는 폭력은 외국인 선원의 적응을 더욱 어렵게 하고 있고, 이로 인해 외국인 선원은 자국민 친구나 시민사회단체의 연결망을 이용해 이직과 이탈을 감행하고 있다.

## VI. 결론 : 요약 및 제언

연근해 어업 외국인 선원이 한국 사회에 유입된 시기는 1996년부터이다. 수산업계에서 대외경쟁력 확보를 위해 도입한 외국인 선원이 현재 7천여 명이 넘고, 1차 산업의 대체 인력으로 자리매김하여 해가 바뀔수록 그 수가 증가하고 있다.

그러나 주변부 지역에서 폐쇄된 해상 노동 환경으로 인해 외국인 선원의 적응 문제는 지역사회에 공론화되지 못했고 이주노동자정책 논의에서도 배제되어 있었으며 기존 이주노동자 연구에서도 주목 받지 못했다.

본 연구는 외국인 선원의 사회 적응에 주목하여 경제사회학적 관점에서 사회적 연결망을 중심으로 하여 이들의 적응 과정을 살펴보고, 이들에게 행해지는 차별과 불평등한 노동조건, 그리고 폭력에 대해서 외국인에 대한 배제 이론을 토대로 살펴보았다.

제주지역 외국인 선원의 적응 실태를 이주과정, 노동조건, 문화생활, 폭력피해경험이라는 4가지 차원에서 살펴본 결과, 고용허가제와 다른 이원적인 법·제도, 특수한 해상 노동 환경으로 인한 장시간 노동, 차별적 작업량, 저임금과 임금 체불, 노조의 외면, 지역사회로부터의 고립, 한국인 동료에 의한 일방적인 폭력과 무시로 많은 어려움을 경험하고 있는 것으로 나타났다.

제도적인 면에서 살펴본 외국인선원제도는 이주노동자정책과 맥락을 같이 하다가 2007년 고용허가제 전면 시행 이후에 외국인선원제도가 분리되었다. 외국인 선원은 한국 선원제도에 편입되지 못해 한국인 선원과도 차별적인 대우를 받고, 고용허가제에도 편입되지 못해 이주노동자(E-9)와도 다른 처우를 받고 있다. 그러나 기존 산업연수생제도를 그대로 계승한 외국인선원제도로 주목받지 못한 채 이주노동자 담론에서도 배제되고 있었다.

이주과정에서 외국인 선원은 해상 노동의 경험이 전무한 사람들로서 모두 송출회사를 통해 합법적으로 이동했으나 자국 중개회사로부터 정확하지 않는 정보를 듣고 계약 체결을 하고, 공식적인 입국 비용 외에 각종 수수료와 사후관리비 등으로 인해 입국 초기부터 선원들은 많은 빚을 떠안고 있으며, 해상 노동에 대한 사전 교육을 받지 않은 채 한국으로 이주하는 것으로 나타났다.

노동 조건에 있어서 외국인 선원은 고용허가제 어선원과는 달리 불평등하고 제약적인 조건에서 일하는 것으로 나타났다. 거주 기간 2년 이하의 선원은 대부분 선주와 수협에 신분증

을 압류당하고, 위계 조직이 엄격한 분위기 속에서 선박의 통솔권을 가진 선장의 지휘 아래 한국인보다 더 많은 노동량과 잔업을 감당하고 있으며, 휴식 시간도 거의 없이 장시간 노동으로 인해 각종 질병과 산재에 노출되어 있었고, 높은 노동 강도에 비해 낮은 임금과 임금 체불은 육지로의 이탈을 감행하는 주요 요인이 되고 있다.

문화생활 면에서 외국인 선원은 사용자의 감시와 통제 가운데 잔업을 하느라 여가생활뿐만 아니라 개인적인 시간을 갖지 못하고, 조업이 일정하지 않은 해상 노동의 특성으로 지속적인 한국어 교육을 받기가 어려워 의사소통이 원활하지 못하며, 지역주민이나 시민사회와도 거의 교류하지 않음으로 지역사회로부터 고립되고 있는 것으로 나타났다.

외국인 선원의 폭력 문제는 매우 심각한데, 권력을 독점한 관리자와 한국인 다수에 의해 비인간적인 행태가 조직적으로 이뤄지고 있고, 폭력으로 노동력을 통제한다는 점에서 우려할 만큼 심각하다.

이러한 제약적인 조건에서도 외국인 선원은 자신이 가진 사회적 연결망을 이용하여 나름대로의 적응 방식으로 한국 사회에 적응하려고 한다. 이들의 사회적 연결망은 한국 내 친·인척, 자국민모임, 중국출신 결혼이민자, 이주민지원단체와 종교단체 등이 있다.

제주지역 외국인 선원의 사회적 연결망의 특징은 같은 민족 집단(ethnic group)을 중심으로 교류가 이뤄진다는 점이다. 중국출신(한족) 선원은 인도네시아나 베트남 선원과 교류하지는 않는데, 그 원인은 의사소통이 잘 안되고 문화적 배경이 다르고 국적이 다르기 때문이라고 볼 수 있다.

중국인 선원의 모임은 공식적인 공동체 조직으로 발전하지는 않은 상태이다. 다시말해 카슬과 밀러의 이주노동자의 정착과 공동체의 발전과정 가운데 1, 2단계에 머물러 있다. 자국민끼리 서로 도울 사회적 연결망이 필요하다는 생각을 하지만, 일시적인 노동 이주로 돈을 벌면 고향으로 돌아가려 하기 때문에 조직적으로 움직이는 단계는 아니다.

중국인 선원 모임에서 특이한 점은 중국 출신 여성결혼이민자(조선족)가 참여하면서 한국 사회와 선원의 적응에 도움을 주는 매개자 역할을 적극적으로 하고 있었다. 한국어를 잘 못하는 선원을 대신해 선주나 수협에 이들의 요구사항을 통역하고, 선원에게 어려움이 생길 때 경찰서나 이주민지원단체로 연결해주는 연줄이 되고 있었다. 또한 한국어가 서툴러 방송 매체에 접근하는 것이 곤란한 선원을 대신해 필요한 정보를 알려주는 정보전달자의 역할도 하고 있다. 문제 발생 시에 중국인 선원은 이주민지원단체가 아닌 자국 출신 결혼이민자를 찾아 도움을 요청하였다.

제주지역의 외국인 선원은 육상으로 이미 이탈한 미등록노동자에 의해 연줄 형성되어 있

어 기회만 되면 육상으로의 위험한 이탈을 감행하고 있다. 외국인선원제도로 들어오는 외국인 선원은 그들을 배제하는 제도와 불평등한 노동 조건으로 인해 이탈이 더욱 가속화될 수밖에 없는 구조를 내재하고 있다.

외국인 선원이 이탈하는 이면에는 자신들의 이익을 위해 외국인 선원을 착취하고 비인간적인 대우로 인권 문제를 파생시키는 기관과 이익집단들이 있다. 이는 공공기관이 아닌 민간영리회사가 관리 주체가 되었던 지난 '산업연수생제도'의 폐해를 그대로 노출시키고 있으므로 실패한 정책이다.

그러므로 외국인선원제도에 대한 전면적인 개정이 필요한 시점이다. 외국인 선원도 한국의 이주노동자정책인 고용허가제로 편입시켜 노동자의 기본권과 인권을 보장해줘야 한다. 산업연수생으로 이주했던 선원이 고용허가제로 편입되어 한국 생활에 잘 적응하며 장기적인 노동을 보장받고 싶어 하는 연구 결과를 보더라도 고용허가제로 일원화하는 방안은 적절하다고 본다.

이제 몇 가지 앞으로의 연구 과제를 제시함으로써 본 연구를 맺고자 한다,

첫째, 본 연구는 외국인 선원의 한국 사회 적응의 문제에 초점을 맞추고 있지만, 이들에 대한 배제와 폭력 원인에 대한 연구 및 이들과 함께 살아가는 방법에 대한 본질적인 연구로 이어질 필요가 있다.

둘째, 외국인 선원에 대한 전반적인 실태 조사와 비슷한 경험을 가진 외국의 사례와의 비교 연구가 필요하다. 본 연구는 제주지역에서 만난 선원에 국한되어 전국적인 상황을 반추해 볼 수 없다. 또한 본격적인 국가 간 비교 연구는 제도적 차원의 지원과 정책적 대응에 있어서 많은 함의를 제공하기 때문에 꼭 필요하다고 본다.

마지막으로 한국 사회에서 제약적인 조건에서도 주체적으로 상황을 극복하고 장기적인 노동 이주를 보장받고 싶어 하는 사회 구성원의 측면에서 이주노동자의 시민권에 대한 연구가 필요하다. 이는 외래인을 배제하던 근대 국가의 시민권에서 탈근대적 시민권 제도를 모색함으로써 초국민적 정치공동체와 세계 시민권을 실현하려는 노력이 필요하다(최현, 2008).

한국 사회의 외국인 선원은 제도 개선으로 최소한의 권리가 보장되는 것은 그들에게 '생존'을 위해 가장 중요한 일이지만, 그들은 한국 사회와 더 많은 상호작용을 하고 싶어 한다. 그들과 더불어 살아가려는 '공존'은 한국인의 이해와 관용을 필요로 하고, 상호 이해를 위한 소통은 물론 더불어 함께 사는 방법을 모색해야 할 것이다.

## <참 고 문 헌>

### 1. 국내 문헌

- 강수돌, 2003, '외국인 노동자 고용의 경제적 효과와 정책', 석현호 외, 『외국인 노동자의 일터와 삶』, 지식마당.
- 강수돌·정기선·이혜경, 2003, '외국인 노동자의 노무관리, 노사관계 및 노노관계', 석현호 외, 『외국인 노동자의 일터와 삶』, 지식마당.
- 고재식, 1990, '체제의 폭력과 반체제의 폭력', 『철학과 현실』 가을호(제6호).
- 공진성, 2008, 『폭력』, 책세상.
- 국가인권위원회, 2002, 「국내 거주 외국인노동자 인권실태조사」.
- 권기철·김홍구·김희재, 2005, 『동아시아의 이주노동자: 현실과 정책』, PUFS.
- 김상기, 2007, 「폭력 메커니즘과 기독교 담론윤리 구상-제주 4·3 사건을 중심으로」, 연세대학교 대학원 박사학위논문.
- 김성준, 1998, "외국 선원 도입의 경과와 혼승선 운항의 현황", 月刊 海洋韓國 Vol.293.
- 김영우, 2010, "2007년 어선원노동협약의 국내수용에 있어서 주요 쟁점사항에 관한 연구", 해사법연구 제22권 제1호(2010. 3).
- 김용복·정해중, 2006, "외국인 선원 고용 관리 실태 기초 조사 연구(1) - 원양어업 분야 중심으로", 수산연구 24호(2006. 5.).
- 김재원, 2006, 『한국의 외국인노동자: 각국의 외국인노동자 정책 비교』, 한국민족연구원, 2006.
- 김재호·장성록, 2006, "어선선원들의 직업 관련성 질병 실태 조사", 한국안전학회지, 제21권 제5호.
- 김진영, 1997, "제주지역 노동시장의 구조와 특성", 신행철외, 『제주사회론』, 한울아카데미.
- 김태완, 2007, 「제주도 함덕연안 각망어업에 관한 기초적 연구」, 제주대산업대학원 석사학위논문.
- 김철수, 1994, "선원법과 근로기준법의 비교연구", 사회과학연구논총 1994년 제2호.
- 노동부, 2005, "2006년 외국인력수급계획"
- 멀 룩, 2007, 「교회활동을 통해서 본 중국인 노동자의 이주와 정착-대구시를 사례로」, 경북대학교 대학원 석사학위논문.
- 문준조, 2007, 「주요 국가의 외국인이주노동자의 지위와 규제에 관한 연구」, 한국법제연구원 연구보고서 2007-01.
- 박경태·설동훈·이상철, 1999, "국제 노동력 이동과 사회적 연결망 - 경기도 마석의 필리핀인 노동자 집단을 중심으로", 한국사회학 제33집(겨울호, 1999) pp.819-849.
- 박노자, 2001, 『당신들의 대한민국』, 한겨레.
- 박문갑·전영우·최한규, 2004, "ILO 어선원 관련 협약 및 권고와 국내법 비교 연구", 수산연구 20호.
- 박은진, 2004, 「국제 외국인 노동자에 대한 폭력의 배경에 관한 연구」, 숙명여자대학교 국제관계대학원 석사학위논문.
- 선남이, 2006, 「외국인노동자의 사회적 배제 원인 분석」, 경기대학교 행정대학원 석사학위논문.
- 선원이주노동자노동기본권보장을위한대책위, 2011. '시민사회단체 간담회' 자료(2011.6.16).
- 설동훈, 2000, 『노동력의 국제이동』, 서울대학교 출판부
- \_\_\_\_\_, 2008, 『외국인노동자와 한국사회』, 서울대학교 출판부



- \_\_\_\_\_, 2009, 「국제노동력이동과 외국인노동자의 시민권에 대한 연구」, 민주주의와 인권(제7권2호).
- 신명남·이태우, 1977, 「중국의 선원교육제도의 개요와 선원송출조직에 관한 조사연구」, 한국향해학회지 V.21 no.1, pp75-87.
- 신진욱, 2004, 「근대와 폭력: 다원적 복잡성과 역사적 불확정성의 사회이론」, 한국사회학 제38집 4호, pp.1~31.
- \_\_\_\_\_, 2008, 『시민』, 책세상.
- 신행철, 1997, 「서장 제주사회의 기본적 성격」, 신행철외, 『제주사회론』, 한울아카데미.
- 유길상·이정혜·이규용, 2004, 『외국인력제도의 국제비교』, 한국노동연구원.
- 유명기, 1999, 「제한 외국인노동자의 문화적 적응에 관한 연구」, 「한국문화인류학」.
- \_\_\_\_\_, 2004, 「연속기획 / 한국 사회의 편견과 차별의 구조 4-외국인 이주 노동자: 외국인 노동자, 아직 미완 성인 우리의 미래」, 「담대비평」.
- 유일상, 2011, 「초국적 공간의 구성과 이주 전략 - 국내 인도네시아 노동자의 사례」, 한양대학교 대학원 석사학위논문.
- 윤영삼·하명신, 1997, 「외국인어선원 활용정책의 과제와 방향」, 수산경영론집 Vol XXVIII No.2(1999.12).
- 이 단, 2009, 「제한 중국인 유학생의 적응 실태-경제적·사회적·문화적 적응을 중심으로」, 경북대학교 대학원 석사학위논문
- 이미주, 2009, 「외국인 어업 노동자 특징에 관한 연구 - 제주도를 사례로」, 공주대학교 대학원 석사학위논문.
- 이상민, 2001, 「네트워크와 사회적 자본의 정책적 시사점 연구」, 삼성경제연구소.
- 이상철, 1997, 「제주사회변동론 서설」, 신행철 외, 『제주사회론』, 한울아카데미.
- 이선옥, 2005, 「한국 이주노동자운동의 형성과 성격변화-고용허가제 도입식 명동성당 농성단 사례를 중심으로」, 성공회대학교 대학원 석사학위논문.
- 이종근·김용주, 1995, 국적선에 승무하는 외국인선원의 법적 지위, 수산해양교육연구(7-2).
- 이주노동자인권연대, 「정부의 이주정책 돌아보기와 뛰어넘기」, 2006 정기심포지움자료.
- \_\_\_\_\_, 「일본과 한국의 이주노동정책 어디로 가고 있는가」, 2007년 제2회 한일공동심포지움 자료
- 이주여성인권연대, 2002, 「해외투자기업 외국인산업연수생 인권백서」
- 이철승, 2006, 「외국인력수급제도의 문제점과 개선방안연구」, 창원대학교 노동대학원 석사학위논문.
- 이태우·신명남, 1996, 「중국선원 해외송출조직에 관한 조사연구」, 1996년도 한중 국제학술 심포지움 및 추계학술발표회 논문집, 한국향해학회 1996 Sep.01, pp.7-20.
- 이태정, 2004, 「외국인노동자의 사회적 배제에 대한 연구」, 한양대학교 대학원 석사학위논문.
- 이혜경, 1994, 「외국인 노동자 고용에 관한 연구; 국내 노동시장에 미치는 연구」, 「한국사회학」
- 외국인이주·노동운동협의회, 2009, 「고용허가제 시행 5주년 이주노동자 노동권 실태조사」.
- 정광중외, 2011, 「제주국제자유도시 다문화교육 프로그램 개발 방향」, 한국사진지리학회지 제21권 제2호.
- 정기선, 2003, 「외국인 노동자의 문화접촉, 사회적 거리감과 인상변화」, 석현호 외, 『외국인 노동자의 일터와 삶』, 지식마당.
- 정동근·노홍길, 1997, 「제주도 연근해어업의 실태와 문제점 및 발전방향」, 제주대 해양연구논문집 21:199~216.
- 정영석, 1995, 「선원사회보험제도의 문제점과 선원보험법의 개정방향」, 한국해사법학회 해사법연구회, 7,1(95.2)
- 제주외국인근로자센터, 2005, 「2004 이주노동자 상담사례집」.
- 제주외국인평화공동체, 2010, 「제주이주민센터 사업보고」, 2010 정기총회자료집.
- 제주특별자치도, 2009, 『제주어사전』.



- 조성윤 · 이상철 · 하순애, 2003, 『제주지역 민간신앙의 구조와 변용』, 백산서당.
- 최종렬외, 2008, 『다문화주의의 이론적 패러다임과 국가별 유형 비교』. 한국여성정책연구원.
- 최 현, 2007, ‘한국인의 다문화 시민준심(multicultural citizenship): 다문화 의식을 중심으로’, 시민사회와 NGO 2007 제5권~제2호.
- \_\_\_\_\_, 2008, 『인권』, 책세상.
- \_\_\_\_\_, 2009, ‘탈근대적 시민권 제도와 초국민적 정치공동체의 모색’, 조희연 외, 『지구화 시대의 국가와 탈 국가』, 한울.
- 케빈 그레이, 2004, ‘계급이하의 계급’, 『아세아연구』 제47권 2호(2004년). P 97~128.
- 함한희, 1997, ‘외국인 노동자의 갈등과 적응’, 『노동문제논집』.
- 해양수산부, 2007, ‘외국인선원 관리지침’.
- 홍기룡, 2008, ‘제주지역 이주노동자의 실태와 과제’, 민주노총 제주본부 제2회 노동사회포럼 자료.
- 황석규, 2010, “제주 다문화 현황과 시민성 교육의 필요성”, 『제주학과 만남』, 제주학연구자모임.
- 홍주형, 2007, 「한국 이주노동자 정책변화에 관한 연구」, 성공회대학교 Ngo대학원 석사학위논문.
- Gidens, 2003, 『현대사회학』, 을유문화사.
- Starker Peter, 김보영 역, 2004, 『국제 이주』, 이소출판사.

## 2. 해외 문헌

- Bourdieu, 1986, 'The Forms of Capital', in John G. Ricardhson(ed.). *handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*. Westport, CT; Greenwood Press
- Boyd Monica, 1989, 'Family and Personal Network in International Migration: Recent Developmnets and New Agendas." *International Migration Review*, 23(3).
- Castles, Stephen · Miller, Mark J, 1993, 『The Age of Migration』, The Guilford Press, New York.
- Coleman, James S, 1988, "Social Capital in the Creation of Human Capital." *American Journal of Sociology*, 94(Supplement).
- Marsden, Peter V. and Jean S. Hurlbert. 1998. "Social Resources and Mobility Outcomes: A Replicationand Exclsion." *Social Force*, 66(4).
- Massey, Douglas S., Joaquin Arango, Graeme Hu해, Ali Kouaouci, Adela Pellegrino, and J. Edward Taylor. 1993. "Theories of International Migration: A Review and Appraisal." *Population and Development Review*, 19(3).
- Portes A, 1999, "Social Capital: Its Origins and Application in Modern Sociology", *Annual Review of Sociology*, 24:1-24.

## 3. 언론 자료

- 제민일보, ‘도내 인구 1.55가 외국인... 1년새 15%↑’, 2011.7.5.

제주일보, '외국인 선원 무단이탈 어민들 인력난 어획 감소 이중고', 2006.8.25.  
제주일보, '다시는 한국에 오고 싶지 않습니다 - 중국인 선원연수생 8개월 치 임금 받지 못해', 2010.11.4.  
수산뉴스, '선원법 개정 쟁점 '합의' 노사정 '서명', 2004.8.27.  
수산인신문, '외국인 선원 4년간 22.2% 이탈', 2010.10.18.  
연합뉴스, '외국인력제도 통합에 따른 산업연수생 재취업 허용대책', 2007.5.28.  
\_\_\_\_\_, '목포시 '주민반발' 외국인 선원 합숙소 고심', 2011.6.30.

#### 4. 인터넷 자료

국가통계포털 [www.kosis.kr](http://www.kosis.kr)  
국토해양부 [www.mltm.go.kr](http://www.mltm.go.kr)  
노동부 [www.moel.go.kr](http://www.moel.go.kr)  
다음 사전, [www.daum.net](http://www.daum.net)  
수협중앙회 [www.suhyup.co.kr](http://www.suhyup.co.kr)  
출입국·외국인정책본부 [www.immigration.go.kr](http://www.immigration.go.kr)



**【Abstract】**

## A study on Foreign Fishermen's Immigration and Adjustment in Jeju

Yun, Myunghi

Department of Sociology

Graduate School

Jeju National University

The objective of this study is to present measures to support foreign fishermen by showing problems and seeking improvement after observing the current adjustment status of foreign fishermen(E-10-2) in Jeju region.

In results of looking into the current adjustment status of foreign fishermen in Jeju in four dimensions of migration process, working condition, cultural life and violence experience, it was shown that they were experiencing lots of difficulties in adjustment due to the dualistic law/system different from the employment permit system, long hours of work caused by special marine working environment, differentiated workload, low wage & overdue wage, union's dismissal, isolation from local society and one-sided violence and disregard by Korean colleagues. .

In such limited condition, foreign fishermen are adapting themselves to Korean society by using their social networks based on their own adjustment method. The characteristics of foreign fishermen's social networks in Jeju are the exchanges focusing on the same ethnic groups while they are not systematized as communities.

Since foreign fishermen in Jeju region already have connections with nonregistered workers who already left for a land, they risk for dangerous escape to a land whenever having a chance. Hidden behind the foreign fishermen's breakaway is the institutions and interest groups that create human right issues for their own interest by exploiting and treating foreign fishermen inhumanely. This is the failed policy because it exposes the harmful effect of the 'industrial trainee system' whose main operation agent was the private commercial company, rather than public institutions.

Thus it is time to have entire amendment of the foreign fishermen system. The basic rights and human rights of foreign fishermen should be guaranteed by transferring the system into the employment permit system as a emigrant workers policy. Based on the study result which is that the fishermen who migrated through industrial trainees were successful in adapting to Korea after being transferred into the employment permit system and wanted to be guaranteed for long term labor, it can be proper to unify the system into the employment permit system.

It is necessary to have the future studies on the reasons for exclusion and violence against foreign fishermen. Second, it is needed to have comparative studies on foreign cases with similar experiences and researches on overall current status of foreign fishermen because studies of comparing between nations can provide lots of implications for systematic support and actions in policies. Lastly, it is necessary to have studies on emigrant workers' citizenship in the aspect of social members in Korean society.