



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](#)

博士學位論文

朝鮮의 中國 漂流民 송환 방식 변화와
淸初 동아시아 해역

濟州大學校 大學院

韓國學 協同課程

王天泉

2016年 8月

朝鮮의 中國 漂流民 송환 방식 변화와
清初 동아시아 해역

指導教授 金相助

王 天 泉

이 論文을 文學 博士學位 論文으로 提出함

2016年 6月

王 天 泉의 文學 博士學位 論文을 認准함

審査委員長 _____

委 員 _____

委 員 _____

委 員 _____

委 員 _____

濟州大學校 大學院

2016年 6月

The Change of Joseon's Repatriation of Chinese Drifters and
the East Asian Maritime During the Early Qing Dynasty

Wang Tian-Quang
(Supervised by professor Kim Sang-Jo)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement
for the degree of Doctor of Arts

2016 . 06 .

This thesis has been examined and approved.

.....
Thesis director, Heo Chun, Prof. of Korean Literature
.....
.....
.....

(Name and signature)

.....
Date

Department of Interdisciplinary Postgraduate
Program in Koreanology
GRADUATE SCHOOL
JEJU NATIONAL UNIVERSITY

목 차

I. 서론	1
1. 선행연구	4
2. 연구목적	9
3. 연구 자료와 관련용어	11
1) 연구 방법과 연구 자료	11
2) 관련 용어와 고유명사의 표시	13
II. 清代 중국 표류민의 실태와 송환 방식	17
1. 조선에 표착한 중국 표류민의 실태	17
1) 조선에 표착한 중국 표류선의 종류와 출항 이유	18
2) 표류선의 소속 지역과 인원 구조	20
3) 표류 다발 계절과 표류 원인	22
4) 동아시아 주요 항로와 중국 표류선의 표착지	25
2. 조선의 중국 표류민 구조 절차와 송환 방식	31
1) 구조 절차와 담당 기관	31
2) 일반적인 송환 원칙 및 방식	33
III. 청초 조선의 중국 표류민에 대한 육로 송환 사례	37
1. 엄격한 육로 송환의 시작 - 1647년의 서승 사건	37
2. 표류민 송환 사건을 둘러싼 분쟁	46
1) 1652년 묘진실 표류 사건	47
2) 1667년 임인관 표류 사건	50
IV. 청초 동아시아 해역의 각 세력과 그 관계	54
1. 중국 해상의 경영 상황 및 남명, 일본과의 관계	54
1) 중국 해상과 남명의 관계 및 경영 상황	54
2) 중국 해상과 일본의 무역 상황 및 관계	58
2. 朝日 교통과 표류민에 대한 淸日의 관할권 다툼	60
1) 청초 조선 표류 중국 海商과 천주교도의 일본 송환	61
2) 조선의 청일 교통 역할 및 청일 간 표류민에 대한 관할권 다툼	63

V. 청초 조선과 남명, 일본 교통에 대한 강력한 통제	70
1. 청초 남명과 주변 국가들의 관계	70
1) 남명과 전통 조공국 간의 관계	71
2) 남명과 서양의 관계	71
3) 남명과 일본의 관계	72
2. 표류민 송환을 통해 본 조선 내부의 존명폄청(尊明貶淸) 정서	74
3. 조선에 대한 엄밀한 통제-정명수를 중심으로	78
VI. 해로 송환의 재개와 송환 정책의 전환점	86
1. 1688년 진건 사건과 그 여파	86
1) 진건 사건과 관련 자료	86
2) 진건 사건의 여파와 해로 송환 방식의 상시화	88
2. 해로 송환의 재개 및 전환점	89
VII. 결론	97
참고문헌	103

붙임-도표

- 표1. 청대 조선에 표착한 중국인 현황
- 표2. 청대 중국 표류민의 출신 지역과 표류 통계
- 표3. 조선 표류사건 다발 시기와 분포 상황
- 표4. 일본으로 가는 무역선의 월별 표류 건수
- 표5. 중국 표류선의 주요 표착지와 선적지
- 그림1. 동아시아 해역의 주요 해류 및 水塊분포 모식도
- 그림2. 동아시아 해역의 주요 항로

I. 서론

동아시아의 길고 긴 봉건 왕조 시기의 국제교류는 주로 왕조 간에 오고 가는 형식으로 표현된 것이 일반적이다. 중대한 사건을 착안점으로 하여 역사를 기록하는 전통적인 방식은 이런 경향을 두드러지게 했다. 특히 해양 교류의 역사 분야가 더욱 그렇다. 그러나 최근 몇 년 간 『표해록(漂海錄)』을 비롯한 여러 가지 표류 사례에 대한 연구가 이루어짐에 따라 동아시아 해역의 여러 나라 사이 민간 해상 교류의 실상을 파악할 수 있게 되었다. 특히 해상 무역은 왕조 정권이 쇠국이나 해금을 실행하는 시기에도 각종 형식으로 끈질기게 지속되고 있다는 것을 발견할 수 있다.

이러한 상황은 한편으로는 동아시아 대륙형 국가의 해양 문화가 실제로는 민간에서 창조하여 발전한 것이고 왕조는 억제하고 반대하는 역할을 맡고 있다는 것을 설명하고 있다. 다른 한편으로는 왕조와 민간 사이에는 해양 관념 상 커다란 차이가 있으며 서로 충돌하는 양상이 존재하는 것이 반영돼 있음을 알 수 있다. 동아시아의 봉건 왕조, 특히 대륙형의 봉건 왕조는 왕왕 해양 활동을, 사회동란을 유발하고 전통적인 농경사회를 해치는 화근으로 여겼다. 그러나 연해 지역의 어민, 선민(船民)과 해상(海商) 단체는 해양을 생존과 발전의 공간으로 간주하며 살았던 까닭에 유동(流動)을 목숨처럼 귀중하게 여겼다. 이 때문에 왕조가 해양 활동에 대해 가한 여러 제약은 항상 민간 해양 세력과 왕조 해양 세력 간에 충돌하거나 대립함으로써 서로 조화하지 못하는 형식으로 나타나는 양태를 초래하였다. 명말 청초(明末清初)에 복건(福建) 해상 집단의 부상과 활동은 바로 이런 모순에서 생긴 것이다.

이와 동시에 동아시아 해역 각국 간의 원근친소(遠近親疎), 각종 정치 외교에 대한 고려, 심지어 본국 정치 형태의 변화 등에 대해서 표류민의 송환을 둘러싼 문제를 통해 그 전반을 알 수 있다. 특히 동아시아 대륙의 강대 세력인 중국의 왕조 교체 시기에는 이러한 경향이 더욱 뚜렷하였다. 명말 청초에 동아시아 해역 주변의 권력 집단에 중대한 변화가 생겼다. 그 당시 만주족이 중원에 들어가

새로운 지배세력이 됐지만 여러 가지 내우외환에 직면하고 있었으며, 남명(南明) 정권은 중국 동남 연해 지역과 서남 변경에 물러나 있으면서 자신들만의 세력권을 형성하고 있었다. 특히 정씨(鄭氏)의 정권은 해양 실력에 의지해 대만을 통치하면서 동아시아 해역의 해상 무역을 장악하고 있었다. 일본의 도쿠가와 바쿠후(德川幕府)는 일본열도의 정권을 잡고 폐관 쇄국(閉關鎖國) 정책을 실시하였지만 중국과 네덜란드와의 해상 무역을 통해 외부 세계와 교류를 유지하고 있었다. 조선 왕조는 청나라의 군사적 압력에 굴복하여 신하를 칭하고 간섭을 받았지만 내면적으로는 결코 승복하지 않았다. 중국 복건 표류선은 자주 남명과 관련된 정보를 가지고 왔기 때문에 실제로 명나라를 떠받들었던 조선 군신들의 존명(尊明) 사상은 여전히 변함이 없었다.

따라서 당시의 표류선과 표류민 상황을 통해 세부적이면서 다각적인 명말 청초의 동아시아 해역의 역사적 흐름과 변화를 고찰할 수 있다. 표류선과 표류민에 대한 처리는 동아시아 각국의 정치권력 간 투쟁을 유발하는 각축의 장이 되기 때문에 권력의 판도, 해양 세력의 흐름과 교류의 양상 등을 이해하기 위해서는 그 시기 표류 사례에 대해 집중적이면서도 심도 있는 연구가 필요하다.

본 논문은 ‘해역사(海域史)’라는 역사 연구 방법의 기초위에 진행하는 것이다. ‘해역(海域) 세계’의 개념은 최근 역사학 연구에서 흔히 나타나는 단어로 영어로는 보통 ‘maritime world’ or ‘thalassic world’라는 표현으로 사용한다. 이 개념은 프랑스 연감학과(Annales School) 대표인 역사학자 페르낭 브로델(Fernand Braudel, 1902년~1985년)로부터 시작되었다. 1949년 출판된 『필립 2세 시대의 지중해와 지중해 세계(The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II)』라는 책은 해역사 연구의 효시(嚆矢)라고 할 것이다. 이 책에서 페르낭 브로델은 16세기 지중해 지역의 지리·역사·종교·농업·기술·지역 풍토 등을 역사의 중심으로 고찰하고 전통적 나라별 역사를 넘어서서 지중해를 둘러싼 각 지역과 각기 다른 시간 사이의 맥락을 종합해서 총체적으로 고찰하였다. 해양을 중심으로 역사를 고찰하는 시각으로 바꾸었기 때문에 지중해를 둘러싸고 진행되었던 일련의 해상 관련 역사 세계가 형성되었다. 이로써 역사학자들이 정치, 종교, 상업 무역, 문화 등을 해양 공간에서 엿보여 연구하려는 중심점이 되었다.

지중해처럼 동중국해(황해 포함)를 중심으로 하는 동아시아 해역 또한 여러 지역 간 밀접한 관계를 맺고 있는 해역 세계다. 현대 민족국가의 의미를 벗어나 지리적으로 보면 중국 대륙, 대만, 조선, 일본과 유구(琉球)는 이 해역을 통해 지속적으로 다차원적으로 교류하고 충돌하며 긴밀한 관계를 맺어 왔다. 이러한 해양을 둘러싸고 발생하는 교류와 충돌은 오늘까지도 여전히 끊임없이 지속되고 있다. 그래서 전통적 역사 연구 중의 육지를 중심으로 한 공간 배경을 바꾸어 해양 공간으로 동아시아의 역사를 재조명하는 것은 우리들에게 다른 시각을 갖게 만들어 준다. 그럼으로써 역사를 보는 시야의 범위도 확대되고 이로 인해 새로운 역사와 문화, 그에 따른 특징들을 도출해 낼 수 있을 것이다.

다시 말해 ‘해역사’ 개념의 도입은 전통적인 국가별 역사 연구의 범주를 벗어나 연구 영역을 새롭게 했을 뿐만 아니라 동아시아 역사에 대한 이해의 범위, 방법과 시각을 모두 바꿔줬다. ‘해역사’ 개념이 동아시아 역사 연구에 대한 새로운 시야를 열어주었다고 한다면 유사 이래로 동아시아 해역에서 끊임없이 발생했던 표류 사건들은 우리에게 또 다른 하나의 특수한 상황을 제공한다. 그것을 매개로 동아시아 해역을 연결하면서 끊임없이 진행됐던 교류의 정보를 통합적으로 고찰할 수 있도록 근거를 제공하고 있다. 표류사건은 폐관 쇄국 하던 시대의 사람들이 상호간 경제와 사회의 정보를 교환하면서 외국의 기문일사(奇聞逸事)를 알 수 있도록 하고 있다. 더욱 중요한 것은 표류민에 대한 구조 태도와 방법을 통해 그 당시의 정치 외교 관계, 안보 정세, 사회 문제, 심지어 미묘한 문화 심리까지 엿볼 수도 있다.

‘해역사’ 개념이 제시하는 것과 같이 한중 양국 사이에서만 발생하는 표류 사건만 중심으로 보더라도 그와 관련된 범위는 항상 한중 양국에만 국한된 것이 아니라 그 범주가 동아시아 전체와 연관돼 있다. 특히 명(明)·청(淸) 왕조가 바뀌고 있을 때 만청(滿淸) 왕조, 조선 왕조, 남명 해상 세력과 일본 도쿠가와 바쿠후 사이에는 갈등이 존재했고 그런 다각적인 세력 간 투쟁과 협력이 표류선과 표류민에 대한 처리 방식을 통해 명확하게 표출되고 있다. 그래서 표류사건을 분석하고 해석할 때 해역사 개념을 이용해 더욱 광범위한 각도로 입체적으로 고찰하고 분석할 필요가 대두되고 있다. 그렇게 함으로써 부분적인 것에 얽매어 전체를 보지 못하는 오류를 피할 수 있고 더 전면적, 총괄적으로 비교하면서 역사의 진실

에 명확하게 접근할 수 있게 될 것이다.

1. 선행 연구

최근 몇 년 동안 해난과 표류선, 표류민에 관한 연구는 전통적인 역사학 연구 영역에서는 비교적 드물었지만 각종 『표해록(漂海錄)』¹⁾을 비롯한 표류 사료의 정리와 발굴이 이루어졌다. 일본의 아라노 야스노리(荒野泰典)²⁾를 비롯한 여러 선행학자들이 개척적인 연구를 진행함에 따라 연구 영역이 점차 확대되고 중시되고 있다. 기존에 이루어진 연구를 전체적으로 살펴보면 표류에 대한 연구의 시각이 다양하며 관련돼 있는 영역도 매우 광범위하다고 할 수 있다. 그러나 대부분의 선행 연구는 표류사건을 통해 발생하는 각국 간의 정보 교류, 무역 형식, 국제관계와 제3자의 시각으로 관찰한 이국의 문화에 집중되었다.

이외에 간혹 언어학의 입장에서 표류 사건을 고찰한 연구도 있다. 일본학자인 마츠우라 아키라(松浦章)의 「19세기 초기 조선 중국 표류 난민과 언어교류」³⁾, 기즈 유코(木津祐子)의 「건륭2년 팔중산 난민 절강 표류사건 중의 관화(官話) 순문(詢問)」⁴⁾, 한국학자인 원종민의 「표해록에 기록된 동아시아의 언어」⁵⁾ 등은 모두 이에 관한 대표적 논문이다.

특히 『표해록』에는 풍부하고 독특한 정보가 기록돼 있기 때문에 동아시아 연구자들은 이미 『표해록』의 사료적 가치에 높은 의미를 부여하고 있고, 연구자에게 새로운 자료와 독특한 시야를 제공하였다. 그러나 지금까지 표류에 관련된 연구는 “주로 일본과 유구(琉球)에 대한 기록에 집중되어 있다. 일본 외의 다른 지역, 혹은 중국과 한국에 현존하는 해난 자료에 대한 수집과 정리는 아직 체계적

1) 본 논문에서 제시된 표해록은 표류민의 표류의 경험에 대한 기록을 가리키다. 표류자 자신이 직접 쓰거나 제삼자가 표류자의 구술을 토대로 기록한 것도 포함한다.

2) 荒野泰典, 「近世日本の漂流民送還體制と東アジア」, 『歴史評論』400, 1983; 『近世日本と東アジア』, 東京大學出版會, 1988.

3) 松浦章, 「19世紀初期朝鮮中國漂流難民と語言交流」, 『朝鮮學報』, 208輯, 朝鮮學會, 2008.

4) 木津祐子, 「乾隆二年八重山難民浙江漂流事件中的官話詢問」, 『亞細亞文化交流研究』, 3輯, 日本奘西大學亞洲文化交流研究中心, 上海辭書出版社, 2009.

5) 國立海洋文化財研究所, 木浦大學校 島嶼文化研究院, 『漂海錄和漂流的文化史』, 2012國際學術大會.

으로 진행하지 못하고 있다.”⁶⁾ 한·중 양국 간의 표류 구조 제도에 관한 연구는 일본의 마츠우라 아키라(松浦章), 대만의 탕희용(湯熙勇)과 류서풍(劉序楓)이 가장 중점적으로 연구했고 논술 분야도 대단히 풍부하다. 이들 연구자들은 중국과 조선 사이에 발생했던 표류민 구조 사례에 대해서도 많은 관심을 가지고 있다.

명(明)·청(淸) 시대에 중국에 표착한 조선 표류선에 관련된 연구는 일본 간사이대학교(關西大學) 문학부 교수이자 남도문화연구소 소장인 마츠우라 아키라의 업적이 가장 두드러진다. 그와 탕희용과 장덕신(張德信) 공저 『명청시대 중국과 조선의 교류-조선 사절과 표류선』⁷⁾에 수록된 「渡海의朝鮮使節與使館」과 「明代漂到中國的朝鮮船」은 이 영역에 대한 연구의 문을 연 것으로 꼽을 수 있다. 마츠우라는 문헌자료의 발굴과 명대의 해상 조공(朝貢) 연구, 옥하관(玉河館) 위치 고증 등에서 많은 건설적인 관점을 제공하여 이 영역의 연구에 대한 학계의 관심을 불러일으켰다. 2009년 마츠우라의 『명청시대 동아시아해역의 문화교류』⁸⁾ 라는 책에서 해상 활동의 선박, 사람, 물건을 중심으로 범선을 매개체로 한 동아시아 각 나라간의 정보전파와 상호간의 이해 등의 문제를 논증하였는데, 그 중에 조선 사료 중 대량의 중국 범선의 표류 기록과 일본의 『당선풍설서(唐船風說書)』, 중국의 『무비선부(武備選簿)』 등 역사자료를 사용하였다. 이 책은 동아시아의 해역 세계를 주요 대상으로 하여 새롭고 풍부한 사료와 독특한 시각으로 연구하여 ‘해외중국연구총서’에 선정되었고 2009년 중국에서 번역 출판하였다.

대만 학자들은 표류민과 해난 구조의 제도적 측면에 대한 전문적인 연구를 많이 해왔다. 특히 대만 중앙연구원 문학과 역사 연구소의 탕희용과 대만 중앙연구원 인문사회과학 연구센터의 류서풍은 최근 몇 년 동안 해난 구조 제도에 관한 연구에 특별한 관심을 보여 왔다. 탕희용의 「근세 동아시아 해역의 해난 구조 및 분쟁-대만의 외적선(外籍船) 해난과 구조를 중심으로」⁹⁾과 「청 순치 건륭 시기 중국의 조선 해난선과 표류민 구조 방법」¹⁰⁾, 류서풍의 「청대 중국의 외국 조난

6) 劉序楓, 「중국 표해록의 현황과 특징」, 『표해록과 표류의 문화사』, 국립해양문화재연구소 목포대학교 도서문화연구원, 73쪽.

7) 松浦章編著, 『明清時代中國與朝鮮的交流—朝鮮使節與漂着船』, 臺北, 樂學書局, 2002.

8) 松浦章著, 鄭潔西譯, 『明清時代東亞海域的文化交流』, 南京, 江蘇人民出版社, 2009.

9) 湯熙勇, 「近代東亞海域의海難救助及爭議-以台灣의外籍船海難與救助爲中心」, 『中國海洋發展史論文集第七輯』, 臺北中研院社科所, 1999.

10) 湯熙勇, 「淸順治乾隆時期中國救助朝鮮海難船及漂流民的方法」, 『中國海洋發展史論文集第八輯』, 臺北中研院社科所, 2002.

난민에 대한 구조 및 송환 제도-조선·유구·일본 난민 사례」¹¹⁾, 「근세 동아시아 해역의 위장 표류 사건-도광 연간 조선 고한록(高閑祿)의 중국 표착 사례를 중심으로」¹²⁾, 그리고 탕희용과 마츠우라 아키라, 류서풍이 공저한 『근세 중국해를 둘러싼 해난 자료 집성』¹³⁾(총 23권)은 모두 이 분야에 관한 중요한 저서이다.

그러나 탕희용과 류서풍은 명대에는 조선 난파선과 표류민에 대한 구조는 나름대로 정해진 격식이 있었지만 제도적으로 확립된 것은 아니었다고 주장하였다. 그렇기 때문에 그의 연구는 주로 청대의 표류민 구조에 대한 제도에 주목하고, 특히 대만 해역 혹은 대만과 관련된 해역의 표류사건 연구에 집중되었다. 그렇지만 탕희용은 주로 역대 왕조의 공문서와 전장(典章)을 연구한 것으로 기록과 실제 구조 상황에 대한 연계적인 연구는 부족한 편이다.

류서풍은 표류에 대해 몇 십 년 동안 꾸준히 연구해 왔고 특히 위장 표류를 중심으로 연구하면서 표류에 관한 중요한 연구 성과를 얻었다. 그리고 조선의 사료를 많이 사용하면서 한국 학계와 학술 교류도 활발하게 하고 있다. 특히 최근 몇 년 동안은 중국 측에 남아 있는 표류 관련 기록을 밝히는 데에 주력하고 있다.

전체적인 면에서 위에서 언급한 학자들의 연구는 대부분 큰 틀을 정리했다고는 할 수 있으나 단일한 사례들을 소개하는 범주를 벗어나지 못하고 있다. 물론 새로운 사료의 발굴과 새로운 문제 제기를 중시하였고 특히 사료를 발굴하는 능력이 뛰어났다는 점은 인정해야 할 것이다. 마츠우라 아키라는 이 점에서 더욱 뛰어나지만 동시에 사료들에 대한 분석과 결론이 부족하다는 아쉬움이 있다. 그리고 사료를 정리할 때 대표적이고 비교적 완전한 기록의 전형적 사례에 주목하고 있고 전체 사료를 총괄적으로 파악하는 것이 부족하다. 특히, 각종 자료에 흩어져 있는 단편적인 기록에 대한 연구는 부족한 편이다. 조선의 표류 사건에 대한 정리가 바로 여기에 해당한다.

중국대륙에서 표류민에 대한 연구는 최근에 시작됐다. 주로 일본과 중국 사이

11) 劉序楓, 「清代中國對外國遭風難民的救助及遣返制度-以朝鮮,琉球,日本難民爲例」, 『第八回琉中歷史關係國際學術會議論文集』, 2001.
12) 劉序楓, 「近世東亞海域의 偽裝漂流事件-以道光年間朝鮮高閑祿의 漂流中國事例爲中心」, 『韓國學論集』, 漢陽大學校韓國學研究所, 第45輯, 2009.
13) 湯熙勇·劉序楓·松浦章, 『近世環中國海의 海難資料集成-以中國·日本·朝鮮·琉球爲中心』, 蔣經國國際學術交流基金會, 1999.

의 표류민에 대한 연구가 주를 이룬다. 이 분야의 연구자가 대부분 일본에서 유학한 학자들이 중심이 됐기 때문이다. 예를 들어, 북경대학교 역사학과 교수인 맹효욱(孟曉旭)의 「日本 漂流民(1644-1871)과 清代의 中日關係」¹⁴⁾에서는 중국에 표착한 일본 표류민을 통해 그 당시 왕조 간 정식 왕래가 존재하지 않았던 청나라와 일본 사이의 외교관계를 고찰하였고, 표류민의 송환을 통해 청과 일본 간에 행해졌던 우호적인 왕래의 역사를 설명하려고 시도하였다. 복단대학교(復旦大學) 문화역사연구원 진파(陳波)는 「被擄人, 漂流人 및 明代의 海防軍」¹⁵⁾이라는 논문에서 조선 사료인 『사대문궤(事大文軌)』를 중심으로 조선에 표착한 왜선과 생포된 한인(漢人)에 대한 고찰을 통해 명나라 시기의 동아시아의 관계를 설명하려고 했다. 진파가 사용한 역사자료와 연구방법은 비교적 참신하다고 할 수 있는데 한·중·일 각국의 사료를 근거로 동아시아 해역을 하나로 보고 총체적으로 고찰하였다. 그러나 『비변사등록』의 표류에 관한 기록들이 광범위하지 않고 단순히 소량으로만 남아 있는 것으로 생각하고 있는 것을 보면 조선 측 사료에 대해 깊게 이해하지 못하는 것으로 판단할 수 있다. 반면 조선 사료에 대해 많이 관심을 갖고 있는 북경대학교의 갈진가(葛振家) 교수가 중국내에서는 처음으로 최부(崔溥)의 『표해록』을 소개했다. 『朝鮮韓文古籍-崔溥「漂海錄」評註』¹⁶⁾라는 책이 발간되었지만 그가 주목한 점은 개별 사건에 대한 연구이며 표류 사건에 대한 전체적인 연구는 아니었다. 이외에 하문(廈門)대학교 양국정(楊國楨) 교수를 비롯하여 해양사회학을 중심으로 연구하는 학자들은 모두 표류 사건 사료의 역할에 대해 주목하고 있지만 이에 대해 집중적이고 체계적으로 연구하는 학자들은 아직도 많은 편은 아니다. 전체적으로 보면 중국에서 표류에 관한 연구는 아직 시작하는 단계에 있다고 할 수 있다.

한국 학계에서 표류에 대해 주목한 것은 『표해록』에 관한 연구로부터 시작되었다. 조선과 일본, 조선과 유구 간의 표류민 송환과 한일관계, 표류를 통해서 본 당시 각국의 사회 양상 등에 관한 저술이 풍부하다. 이훈의 『朝鮮後期 漂流民과 韓日關係』¹⁷⁾, 최성환의 『문순득 표류 연구 - 조선후기 문순득의 표류와 세계인

14) 孟曉旭, 「日本漂流民(1644-1871)和清代的中日關係」, 『上海行政學院學報』, 第九卷 第2期, 2008, 68-75쪽.
 15) 陳波, 「被擄人, 漂流人及明代的海防軍」, 『世界史中的東亞海域』, 復旦大學文史研究院編, 北京, 中華書局, 2011, 59-84쪽.
 16) 葛振家, 『朝鮮韓文古籍-崔溥「漂海錄」評註』, 上海古籍出版社, 1981.

식』¹⁸⁾ 등이 바로 그것이다. 그러나 구조 제도에 관한 연구는 그리 많지 않다. 특히, 조선 표류민 기록에서 중요한 위치를 차지하고 있는 중국 표류민에 대한 연구와 명(明)·청(淸) 시대 한중 표류민 송환 제도에 대한 연구는 아직 많이 부족하다.

김경옥이 말한 바와 같이 “현재의 표류 연구는 조선과 일본 간의 표류민 연구에 집중 되어 있으며 조선과 중국 간의 표류 연구는 아직 부분적으로 개별 사례의 연구만 하고 있다.”¹⁹⁾고 하겠다. 다행스럽게도 요즘 들어 이 분야에 관심을 두는 학자들이 점점 많아지고 있다. 원종민은 중문과 교수로서 일찍이 중국 표류민에 대해 주목했다. 그의 「조선에 표류한 중국인의 유형과 그 사회적 영향」²⁰⁾, 「雲谷雜著를 통해본 조선후기 표류 중국인에 대한 구조 활동」²¹⁾ 모두 중국 표류민 연구 영역에 중요한 논문이며, 인용 자료가 정확하고 관점이 명확해 여러 학자에게 시사하는 바가 크다. 예를 들어 김강일의 「전 근대 한국의 海難救助와 漂流民 구조 시스템」²²⁾에서는 중국인의 조선 표류 현황과 구조 방법에 관한 내용이 연구되었는데 그의 관점이나 연구 방법을 보면 원종민의 영향을 많이 받았다는 것을 알 수 있다. 김경옥의 「조선의 對淸關係와 西海海域에 표류한 중국 사람들」²³⁾에서는 『등록』에 기록돼 있는 「문정별단(問情別單)」의 기록을 바탕으로 18-19세기 조선 서해안에 표착한 중국 표류민을 집중적으로 연구했으며, 정민(鄭珉)의 『다산 「海防考」에 나타난 중국 漂船 처리문제』²⁴⁾에서는 한국 역사 자료에서 표류민 구조의 제도화 근거를 찾으려고 하였다. 이런 논문들은 중국 표류민 구조에 대한 연구가 이미 한국학계에서는 이루어지고 있다는 것을 증명하는 것이다.

그러나 명·청 교체기에 동아시아 해역에 위치한 육상 왕조의 권력이 변경되고

17) 이훈, 『朝鮮後期 漂流民과 韓日關係』, 서울, 國學資料院, 2000.

18) 최성환의 『문순득 표류 연구-조선후기 문순득의 표류와 세계인식』, 민속원, 2012.

19) 김경옥, 「조선의 對淸關係와 西海海域에 표류한 중국 사람들」, 『韓日關係史研究』 제49집, 한일관계사학회, 2014년, 130쪽.

20) 원종민, 「조선에 표류한 중국인의 유형과 그 사회적 영향」, 『중국학연구』 제44집, 중국학연구회, 2008, 225-260쪽.

21) 원종민, 「雲谷雜著를 통해 본 조선후기 표류 중국인에 대한 구조 활동」, 『중국학연구』 제58집, 중국학연구회, 2011, 585-612쪽.

22) 김강일, 「전 근대 한국의 海難救助와 漂流民 구조 시스템」, 『동북아역사논총』, 28호, 2010, 7-55쪽.

23) 김경옥, 앞의 논문.

24) 『韓國學論集』 第45輯, 漢陽大學校韓國學研究所, 2009, 155-180쪽.

다시 통합됨에 따라 조선은 중국에서 온 표류민에 대한 구조 정책과 송환 방식 모두 일정한 변화를 보이고 있다. 이러한 변화의 배후에는 동아시아 세력 판도의 변화, 즉 각국 간의 복잡 미묘한 정치 외교 관계와 내부 정치의 정세를 반영하고 있다. 이 분야에 대해 관심을 가지는 사람이 아직 많지 않고 어느 정도라도 언급한 학자들마저 강조한 것이 유가 윤리사상이 조선 왕조에 끼친 영향에 한정돼 있다는 것이 아쉬운 부분이다.

예를 들어, 강창룡(姜昌龍)의 「17世紀 中葉 中國人의 濟州 漂到」²⁵⁾와 정민(鄭珉)의 『청 순치에서 강희 천계 시기 복건과 대만 상선이 제주에 표착한 과정 및 조선 왕조의 대응』²⁶⁾ 등의 논문이 바로 그것이다. 또한, 어떤 학자는 표류 사건에 대한 이해 정도가 육지중심 사관에 멈춰있고 심지어 강한 현대 민족 국가 사상의 영향 아래 표류 사건을 ‘범월(犯越)’, 즉 다른 나라를 침범한 행위로 여기고 있기도 한다. 예를 들면 “표류는 犯越이다. 해상에서 발생한 조난사고이지만, 분명 타국의 경계를 침범한 행위다.”²⁷⁾라는 인식이 그것이다. 이런 관점에 대해 필자는 동의하지 않기 때문에 본 논문에서는 구체적으로 이런 논문들을 소개 분석하면서 필자의 관점을 논리적으로 상세하게 서술하고자 한다.

2. 연구 목적

본 논문은 주로 청나라 초기 조선 왕조의 중국 표류민 송환 방법과 이와 관련되어 있는 정책의 변화에 초점을 두고 있다. 그 변화의 심층적 원인과 그 변화에 반영된 당시 정치 외교 현황 및 동아시아 해역에서 중국 해상(海商)과 얽혀 있는 여러 정치권력의 복잡한 연결 관계를 탐구하고자 한다.

주지하고 있는 바와 같이 한중간의 표류민 송환은 주로 육로(陸路)를 통해 진행해 왔다. 그러나 육로를 통해서 송환하는 것은 아득히 먼 길을 통해야 했고 송

25) 『耽羅文化』 第25號, 濟州大學校耽羅文化研究所, 2004年, 51—52쪽.

26) 鄭珉, 「清順治至康熙遷界時期福建台灣商船漂到濟州的經過及朝鮮政府的對應」, 『海港, 海難, 海盜海洋文化論集』, 里仁書局, 2012年, 185쪽.

27) 김경옥, 앞의 논문, 129쪽.

환 시간이 몇 개월 심지어 몇 년이나 걸려야 했으며 온갖 고생을 다 하면서 많은 인력과 물자를 낭비해야 했기 때문에 조선뿐만 아니라 그 당시 중국 또한 과도한 부담을 안게 돼 있었다. 물론 표류민을 송환할 때 소비된 구체적인 비용은 아직 정확하게 계산하기가 어렵고 관련되어 있는 연구도 많지 않다.

탕희용의 「清順治乾隆時期中國救助朝鮮海難船及漂流民的方法」이라는 글에서 인용되어 있는 절강(浙江)성에서 일본 표류민인 전배(殿培) 등 13명을 구조한 사건을 예로 분석해보면 해로로 송환하더라도 ‘의복, 음식, 송환비용(衣食律遣之費)’이 8백여 냥(兩)에 달하고 있고 평균 잡아 한 사람이 61냥을 넘었다²⁸⁾. 조선이 육로로 중국 표류민을 송환할 때, 각종의 의복과 음식을 공급하는 비용 이외에 표류민이 평안도(平安道)를 지나갈 때 한 사람당 여비로 반전은(盤纏銀) 2 냥을 지급받았다.²⁹⁾ 여기에다 호송 인원과 선박에 싣고 있던 상품을 수송하는 마필까지 포함하면 표류민을 송환할 때 매번 지출한 비용이 적지 않았다. 그리고 길이 아득히 멀어 조선의 수도인 한양(漢陽)에서부터 북경까지 육로로 가면 3600여 리(里)³⁰⁾나 되었기 때문에 몇 개월이 걸려야 했으며 온갖 고생을 해야 했다.

이 때문에 표류민이 해난을 당했을 때 항해를 두려워하지 않는다면 ‘종기소원(從其所願, 원하는 방식으로)’과 ‘생폐(省弊: 폐해를 줄리다)’를 원칙으로 하여 표류선이 완전히 파괴되지 않고 수리만 하면 항해할 수 있는 경우에는 급양물자를 보충해서 해로로 송환하는 것이 표류민은 물론 구조한 나라에도 최상의 선택이었다.

그런데 청나라 초기에 조선 왕조의 중국 표류민에 대한 구조 사례를 고찰해보면 표류민이 해로를 통한 송환을 요청했다라도 조선 왕조는 신고(辛苦)의 곡절을 겪는 것을 안타깝게 생각하지 않고 막대한 인력과 비용을 지불하면서까지 고집스럽게 여전히 육로를 통해 송환하였다. 차후 언급할 서승(徐勝) 표류 사건, 묘진실(苗珍實) 표류 사건, 임인관(林寅觀) 표류 사건과 중국 상선에 탑승하여 제주(濟州) 표류민을 송환했던 진건(陳乾) 사건이 바로 가장 대표적인 사례다. 이러한

28) 湯熙勇, 「清順治乾隆時期中國救助朝鮮海難船及漂流民的方法」, 『漂流到中國的朝鮮船』, 台灣樂學書局, 2004年, 132쪽: “乾隆十八年, 浙江定海縣與鄞縣救助日本籍漂流民殿培等十三人, 附搭商船回返, 所有支出’衣食律遣之費’共八百餘兩, 平均每人六十一兩餘, 不可不謂之高.”

29) 『備邊司謄錄』肅宗15年(1689), 6月20日: “過平安道後盤纏銀, 每人各給二兩.”; 肅宗30年(1704), 10月 22日: “而盤纏銀, 則雖有戊辰年使官餉每人給二兩之例…….”

30) 『蔚山計程』卷五, 「附錄」, “道里”條.

송환 정책은 17세기 말엽에 이르러서야 비로소 바뀌었다.

한국학계에서는 일반적으로 남명(南明) 유민(遺民) 표류 사건이 조선 왕조가 청나라 초기부터 중국 표류민을 엄격히 육로로 송환하는 방식을 바꾸도록 촉진하였다고 생각하고 있고, 더불어 그러한 변화의 주요 원인이 조선의 존주양이(尊周攘夷), 사명(思明) 정서 때문으로 귀결하고 있다. 그러나 필자가 최근 『비변사등록(備邊司謄錄)』의 한중 표류민에 관한 사료를 정리하면서 이와는 달리 판단할 수 있는 상황을 발견하였다. 즉, 중국의 표류 사건이 누차 발생된 제주도(濟州島)는 1689년 진건(陳乾) 사건이 발생하기 전에 해로로 송환한 사례가 단지 1, 2건 뿐이었다. 그러나 그 후에 발생하는 26건의 중국인 표류 사례 중 해로로 송환하는 사례가 무려 18건에 달하였고, 심지어 표류선이 완전히 파손됐음에도 여전히 해로로 송환하는 방식을 우선적으로 고려하고 있었다. (표1을 참조)

그렇다면 청나라 초기에 조선 왕조는 왜 굳이 힘든 육로로 중국 표류민 송환을 견지하였을까? 송환 방식의 변화가 발생하는 전환점은 도대체 무엇인가? 표류민의 송환은 언제 또 다시 ‘중기소원’과 ‘생폐’를 원칙으로 하는 기존의 일반적인 방법으로 되돌렸는가? 이러한 정책이 변화되는 심층적인 원인은 도대체 무엇일까? 이러한 변화의 배후에는 어떤 정치 외교 현실이 반영돼 있는가? 이러한 논점들이 본 논문에서 총체적으로 심도 있게 연구하려고 하는 과제들이다.

3. 연구 자료와 관련 용어

1) 연구 방법과 연구 자료

본 논문의 연구 방법은 문헌 연구를 주된 방법으로 한다. 연구 자료는 주로 조선 왕조 시기로부터 보존 해왔던 왕조 문서, 특히 『비변사등록(備邊司謄錄)』(이하 ‘등록’으로 약칭)을 중심으로 한다. 이는 『조선왕조실록(朝鮮王朝實錄)』(이하 ‘실록’으로 약칭)을 중심으로 하는 연구와는 다르다. 왜냐하면 『실록』은 조선 왕조의 문서 집성이지만 『등록』을 대표로 한 여러 각사등록(各司謄錄), 『승정원일기(承政院日記)』와 『일성록(日省錄)』 등 각 부서의 문서를 자료로 하여 편찬되었

기 때문이다. 표류 사건이 국경 수비, 외교 등 중요한 분야와 관련되어 있기 때문에 조선은 최고 회의 기관인 비변사가 담당하고 그 결과를 자세하게 기록하였다.

그 중에 가장 가치가 큰 것은 표류민을 심문할 때 기록되었던 ‘문정별단(問情別單)’이었다. 어떤 중국학자가 “조선 사료인 『등록』과 각사등록에 또한 소량의 표류민의 문답 기록이 있다.”³¹⁾라고 평가한 바와 같이 중요한 역사적 가치를 가지고 있다고 하겠다. 그리고 더 나아가 살펴보면 등록에서의 표류에 관한 자료는 소량이 아니라 사실상 상세하게 기록돼 있어 사건 기록을 찾아보면 풍부하기 그지없다. 그리고 『실록』에 비해 『등록』의 기록이 더 직접적인 자료이다. 그러나 아쉬운 것은 『등록』이 광해군(光海君) 9년(1617)부터 고종(高宗) 29년(1892)까지 276년간의 자료 273책만 보존되어 있다는 점이다.

이와 동시에 기록의 중점이 다르고 왕왕 날짜에 따른 기록이 흩어져 있기 때문에 다른 자료와 대조를 해야 구체적인 사건의 경위를 제대로 파악할 수 있고 사건의 진면목을 복제할 수 있다는 단점이 있다. 그래서 『실록』과 『승정원일기』, 『동문휘고(同文彙考)』, 『통문관지(通文館志)』 등을 중요한 보충자료로 활용하는 것도 하나의 방법이다. 또한 연구 관점이 어느 한쪽으로 치우치는 오류를 피하기 위해 『청실록(淸實錄)』 등 관련된 중국의 사료와 비교하는 것도 역사적 사실을 보충하고 근거를 밝히는데 유용하다. 특히 표류민을 송환한 후의 행방을 판단할 때 근거가 되는 중요한 자료이다. 예를 들어, 묘진실(苗珍實) 일행을 처리한 결과는 바로 『청실록』에서 관련된 증거를 찾아 볼 수 있다.

이밖에도 『만기요람(萬機要覽)』, 『사대고례(事大考例)』, 『사대문궤(事大文軌)』 등 문헌 자료집은 모두 중요한 보충 자료이다. 특히 표류에 관한 제도를 이해하는 데 신뢰할 만한 근거를 제공하고 있다.

또 한편으로 왕조 문서의 보충으로서 개인 저술에서 드문드문 보이는 관련 자료도 활용하였다. 예를 들어, 표류사건에 관한 기록 중 『지영록(知瀛錄)』, 『해외문견록(海外聞見錄)』, 『정미전신록(丁未傳信錄)』 등은 왕조 문서보다 더 자세하고 비교적 잘 갖추어져 있다. 특히 표착 지역과 정확한 표착 날짜에 관한 기록은 이런 자료에서 상세한 내용을 찾을 수 있다.

31) 陳波, 앞의 논문, 『世界史中的東亞海域』, 北京, 中華書局, 2011, 60쪽.

자료 검색은 『비변사등록 색인본(備邊司謄錄索引本)』³²⁾과 『비변사등록 제주기사(備邊司謄錄 濟州記事)』³³⁾를 이용하였다. 이와 동시에 한국사데이터베이스, 한국고전종합DB 등 디지털 문헌 자료의 편리성을 이용해 표류(漂流), 표도(漂到), 표착(漂著), 당선(唐船), 표한(漂漢), 당인(唐人), 청인(淸人), 한인(漢人) 등 어휘를 검색한 다음 디지털 자료를 원문과 대조하면서 정리하여 연구 자료로 삼았다.

특히 표류사례를 체계적으로 정리하고 살펴 본 결과 누락된 표류 사건도 많이 찾아내었고, 중복된 기록이지만 기존의 연구자가 별개의 다른 사건으로 잘 못 판단하고 있던 표류에 관한 다른 기록도 제대로 정리하였다. 물론 한 개인이 무수히 많은 역사 자료를 정리하다보면 누락과 오류가 있을 수 있다는 것은 분명하다. 그러나 지금까지 조선에 표착한 중국 표류민에 대한 비교적 완전하고 정확한 통계 자료를 작성하려 노력하였고 나름대로 만족할 만한 결과를 도출 해냈다. 그 구체적인 내용은 부록으로 첨부된 표1에 나와 있다.

2) 관련 용어와 고유명사의 표시

(1) 청초(淸初) 시기

본 논문에서 연구하고자 하는 역사 시기는 청나라를 세운 만주족(滿洲族)이 관내(關內)에 들어간 1644년부터 강희(康熙) 23년(1684)에 ‘전해령(展海令)’을 공포해 해금(海禁)을 재개한 이후의 1689년까지이다. 이 시기에 동아시아 해역에 자신들의 힘을 행사하는 여러 영역세력(領域權力), 즉 신흥 권력이 존재하고 있었다. 예를 들어, 만주족인 청나라, 남명 정권, 도쿠가와 바쿠후 등의 육지 영역에 속한 권력과 정씨 집단을 대표로 하는 해양 영역에 속한 권력 등이다. 그리고 원래부터 형성되어 있었던 동아시아 각국 사이의 관계에도 중대한 변화가 발생하였다.

이 중 조선 왕조는 청나라의 무력에 굴복해 청나라를 중국의 합법적인 통치자로 받아들였다. 일본은 도요토미 히데요시(豐臣秀吉)를 이어 집권한 도쿠가와 바쿠후가 조선과의 외교관계 회복을 시도하면서 기유약조(己酉約條)를 통해 왜관

32) 『備邊司謄錄索引本』, 국사편찬위원회, 1997.

33) 『備邊司謄錄 濟州記事』, 제주도 제주시 정립사업추진협의회, 1999.

(倭館)을 다시 열렸다. 중국의 남서, 동남 변경으로 물러난 남명 정권은 해상 무역을 통해 경비를 마련하여 해외의 세력과 연대 관계를 맺고 대륙 정권을 회복하기 위해 노력하고 있었다. 해양 영역의 권력을 장악하고 있는 정씨 집단은 동아시아 해역을 중흥무진 하였고, 특히 대만을 점령한 이후 각 영역의 권력 간에 교류하고 연계한 중요한 세력이 되었다. 이처럼 동아시아 해역의 각 정권은 일련의 정치 외교상의 각축을 통해 각자의 대외 관리 체제를 새로이 구축하며 외교 관계와 권력을 재편하려고 하고 있었다.

(2) 동아시아 해역(東亞海域)

본 논문에서 말하는 ‘동아시아해역(東亞海域)’의 개념은 도쿄(東京)대학교 동아시아문화연구소와 복단(復旦)대학교 문학과 역사연구원이 공동 연구하는 과제인 ‘세계사에서의 동아시아 해역’을 기본으로 하고 있지만, 본 논문에서의 ‘동아시아 해역’이라는 공간은 한중일 삼국 사이의 동중국해와 황해로 한정하였다. 왜냐하면 본 논문에서 연구하는 표류선과 표류 사건은 기본적으로 모두 이 지역에서 일어났기 때문이다. 물론 해역은 공간으로서 엄격하게 한정되어 있지 않아 다른 해역(예를 들어, 남중국해)과 연결하게 되는 것을 피할 수 없다. 예를 들면, 1647년에 발생했던 서승(徐勝) 사건은 바로 캄보디아에서 무역하기 위해 일본을 향해 출항하였고, 1688년에 중국 해상인 진건(陳乾) 등은 안남(安南)에서부터 제주(濟州)의 표류민을 본국으로 송환하였다. 이런 사건들이 진행된 공간을 보면 모두 남중국해와 동중국해에 걸쳐 있다.

(3) 중국 해상(海商)

본 논문에서 또 하나의 중요한 개념은 ‘중국 해상(中國 海商)’이다. 이 해상(海商)의 개념은 단지 해양 상업 무역 활동에 종사하는 상인에만 한정되어 있지 않고 해양 상업과 해양 운송에 관련되어 있는 모든 인원, 특히 동아시아 해역에서 다국적 무역에 종사하는 인원 단체가 다 포함돼 있다. 그들의 경영 구조를 나누어보면 선박을 만들고 선박 소유권을 가지고 있는 선원; 무역상과 투자자, 즉 출자자; 출자자와 계약해 그를 대신하여 바다를 항해하면서 거래하는 선주; 실제 항해 책임자와 그가 모집한 고용자 등을 모두 포함하고 있다. 주목해야 할 것은

복건(福建) 출신의 해상이다. 16세기~18세기 기간의 중국 해상의 주력으로 조선에 표착한 중국 해상의 주요 구성원은 모두 이 지역에서 왔다.

(4) 대륙형 정권

본 논문에서 이른바 대륙형 정권이란 것은 주로 강한 대륙의식, 즉, 육지 통제력을 최고목표로 추구하는 정권을 가리키며, 단순히 대륙 지역에서 자리 잡았던 정권이 아니다. 대륙형 정권의 가장 뚜렷한 특징은 그들이 육지 영역에 대한 절대적인 통치를 강화하기 위해서 보통 해외왕래와 해외무역을 제한하는 쇄국정책을 이행하는 것이었다. 이러한 ‘해금정책’은 바로 대륙형 정권의 뚜렷한 특징이었다. 때로는 엄하고 때로는 느슨했지만 17, 18세기에 한·중·일 삼국은 모두 해금 정책을 국책으로 실행하였고 해양이 아닌 육지에 대한 장악력을 추구하였다. 그래서 그 당시의 청나라, 조선과 일본을 모두 대륙형 정권으로 볼 수 있다. 그러나 청나라 초기에 단기적으로 존재한 대만 정씨 정권은 완전 다른 면모를 드러내 동아시아에서 드문 해양형 정권이다.

(5) 외국 고유명사의 표시

본 논문은 한국, 중국, 일본 세 나라를 포함하고 있어 고유명사, 특히 지명이나 인명의 표기가 매우 복잡하다. 한국 학계에서 이제까지 통용된 자료들을 보면 고유명사를 표기할 때 일률적으로 통일된 규칙이 없었다. 예를 들어, 德川幕府는 어떤 책에서 일본 발음으로 ‘도쿠가와 바쿠후’로 표기하기도 하고,³⁴⁾ 어떤 책에서 한자 발음으로 ‘덕천 막부’라 표기하기도 하고,³⁵⁾ 그리고 ‘도쿠가와 막부’라는 표기법도 일반적으로 쓰이기도 했다.³⁶⁾ 본 논문에서는 다음과 같은 원칙에 따라 표기하였다.

중국 고유명사의 경우는 한국의 독음으로 표기하였다. 예를 들어, ‘절강(浙江)’, ‘탕희용(湯熙勇)’ 등의 표기가 그것이다. 처음 표기할 때는 괄호 안에 동시에 한자도 표기하였다. 두 번째부터 나오는 고유명사는 한자를 생략하고 한국어만을

34) 이훈, 『조선후기 표류민과 한일관계』

35) 네이버 사전에서는 ‘도쿠가와 막부의 잘못’이라 하였다.

36) 예, 이문기 외, 『한·중·일의 해양인식과 해금』과 윤명철, 『한국 해양사』 등.

사용하였다. 일본 고유명사의 경우는 한국 학계에서 통용되는 형식을 따랐다. 그 중 이훈의 『朝鮮後期 漂流民과 韓日關係』를 참고하여 모두 일본 발음으로 표기하였다. 그리고 처음 표기에는 괄호 안에 한자도 표기하였다. 예를 들어, ‘마즈우라 아키라(松浦章)’, ‘도쿠가와 바쿠후(德川幕府)’ 등이 그것이다.

또한 본 논문의 자료에서 나타나는 시간 기년법은 사료에서 쓰였던 기년법처럼 모두 음력(陰曆)으로 한다.

II. 清代 중국 표류민의 실태와 송환 방식

1. 조선에 표착한 중국 표류민의 실태

“전체를 파악하지 않으면 세부도 파악하지 못하는 법이다.” 청초에 조선의 중국 표류민 송환방식의 특수성을 이해하기 위해서는 청대에 조선에 표착한 중국 표류민과 표류선의 전체적인 상황 및 조선 측의 중국 표류민을 송환하는 상습적(보편적)인 방식을 전체적으로 이해해야 한다. 그래서 청대에 조선으로 표착한 중국 표류 사례를 정리하여 본 연구의 기초로 삼았다.

본 논문은 주로 『등록』을 기본으로 하고 『실록』과 『승정원일기』를 대조하였다. 1644년 청나라 입관 이후부터 1892년까지 조선에 표착한 중국인의 표류사건은 총 242건으로 정리된다. 이 숫자는 기존에 다른 학자들이 정리했던 것보다 훨씬 많다. 예를 들어 『실록』을 바탕으로 한 원종민의 통계는 110여 건이고³⁷⁾, 김강일의 통계(1406~1883년)는 157건이며³⁸⁾, 김경옥의 통계(1631~1883년, 조선 서해안)는 138건이었다.³⁹⁾ 그렇지만 조선 사료에 담고 있는 표류 사건에 대한 통계는 아직 완전하게 정리되어 있지 않았다. 실제 표류사건은 이 숫자보다 더 많을 수밖에 없다. 뿐만 아니라 어떤 사건의 자세한 상황을 분명하게 알 수가 없어, 그 사건의 맥락을 제대로 파악하기 위해서 다른 별개의 사료를 이용해 서로 보완해야 했다.

이처럼 종합적으로 연구를 진행해야 올바른 통계를 도출할 수 있고 오류가 적은 결과를 얻을 수 있기 때문에 한 개인의 연구는 한계가 있을 수밖에 없다. 따라서 여러 학자들의 공동 연구가 바람직하다고 생각되며 나아가 국제 학술 협력을 통해서 꾸준히 노력해야 결실을 볼 수 있을 것이다.

지금까지 정리된 사료에 따르면 다음과 같은 사실을 알 수 있다.

37) 원종민, 앞의 논문, 2008, 252-258쪽, 도표참조.

38) 김강일, 앞의 논문.

39) 김경옥, 앞의 논문.

1) 조선에 표착한 중국 표류선의 종류와 출항 이유

조선에 표착한 중국 선박들의 용도를 살펴보면 그 유형이 주로 무역선(연해무역선과 국제무역선), 어선(漁船), 운송선(運輸船) 등 3가지로 나뉜다.

그 중 대부분은 무역선이었다. 특히 청나라 초기인 1644~1687년간에 등주(登州) 어민 표류사건 1건 이외에는 모두 일본으로 무역하기 위해 항해하는 상선이었다. 청나라가 대만의 정씨(鄭氏) 정권을 멸망시킨 후 특히 1684년에 ‘전해령(展海令)’⁴⁰⁾을 실시함에 따라 표류 사건의 빈도가 지속적으로 증가하였다. 표류사건은 거의 해마다 발생하였다. 1777년 한 해 『등록』에 기록되었던 표류 사건만 해도 10여 건이나 되었다. 그런데 전해령을 실시하기 이전과는 달리 이 시기의 무역선들은 대부분 중국 연해에서 무역 활동에 종사하던 상선이었다. 이는 대만을 수복한 후에 청나라가 해금 정책을 완화하면서 연해 지역 민중들이 해양으로 더욱 활발하게 진출했다는 것을 설명하는 것이다. 또 다른 한편으로는 전해령이 권장하는 해양무역은 주로 중국 국내의 연해무역이었다는 사실을 반영하는 것이다. 그리고 일본으로 가는 표류선이 급속히 감소했다는 사실을 통해 볼 때 정씨(鄭氏) 정권 멸망 후에 중국의 동양 항로가 점차 위축되었으며 남중국해를 위주로 하는 서양항로가 청나라 시대의 해양 무역의 주력으로 점차 변화했다는 것을 알 수 있다. 그렇지만 전체적으로 보면 17-19세기에 중국의 범선 무역은 시종일관 동아시아 해역의 해상 무역 활동의 주력이었다.

무역선 다음으로 2위를 차지하는 것은 어선이다. 그 중 조선 해역에 들어가서 어로 작업을 하는 어선들이 많았다. 예를 들어, 영조 14년(1738)에 산둥 어민 44명이 충청도의 평신진(平薪鎭) 근처에 표착하였고 같은 해에 다른 중국 표류선 6척이 조선 황해도 즉 해서(海西) 해역에 고기를 잡으러 왔다가 지역 주민들과 충돌이 일어났다. 이처럼 중국 어선들이 잇따라 조선 해역에 들어오는 바람에 조선 왕조는 허술한 해양 방어 형세에 대해 경계심을 가지게 되었다. 그 당시의 우의

40) 1683년, 鄭克塽은 청에게 투항하고 대만을 수복하였다. 1684년(강희 23년)는 강희제가 展海令(또한 展界令)을 반포하며 1685년에 海關, 粵海關, 江海關, 浙海關 등 넷까지 세관을 설치하였다. 중국 민간 해상 무역이 다시 본격적으로 시작하였다. (『淸文獻通考』 卷 三三 ‘市糴’ 참조.)

정(右議政)인 송인명(宋寅明)은 양남(兩南)지역의 전선(戰船) 2척을 해서지역 수군에 배정할 것을 제안해 임금의 허락을 받았다⁴¹⁾. 실제 강희제(康熙帝) 후기부터 위에 언급한 바와 같은 어민의 범월(犯越) 사건이 계속 발생하였기 때문에 조선 왕조도 청나라에게 여러 차례 공문을 올리고 엄격하게 관리해 줄 것을 요구하였다. 강희(康熙) 41년(1702) 8월 초8일의 ‘사사치각범자문(謝查治各犯咨文)’을 보면 그 당시 중국 어선들이 끊임없이 조선 해역에 들어와서 어업을 하였음을 알 수 있는데 같은 시기에만 해도 몇 십 척이나 되었다.

“바다에 대소 선박들이 출몰하여 왕래하는 것은 금년에 들어서 더욱 많아졌다. 봉천(奉天) 금주(金州)의 배 9척에는 선표(船票)에 이름이 있는 17명과 선표에 기재되지 않고 몰래 더 태운 23명이 있었다. 산둥(山東) 등주부(登州府) 복산현(福山縣)의 배 20척에는 선표에 이름이 있는 8명과 선표에 기재되지 않고 몰래 더 태운 17명이 있었다. 봉천부(奉天府) 개평현(蓋平縣)의 배 5척에는 선표에 이름이 있는 5명과 선표에 기재되지 않고 몰래 더 태운 7명이 있었다. 모두 상국의 연해 어업을 하는 사람이다.”⁴²⁾라고 기록돼 있을 정도다.

청나라도 엄격하게 관리하겠다고 약속하였다. 강희제와 옹정제(雍正帝)가 포살(捕殺)하라거나 나포하여 징벌하라는 제지(題旨)를 내릴 정도였다.⁴³⁾ 이렇게 보면 한중 양국 간의 치열한 어업분쟁은 요즘 들어 새롭게 생긴 문제가 아니고 옛날부터 이미 보편적으로 존재해왔던 역사적 문제라는 것을 알 수 있다.

이외에도 표착한 운반선이 많이 있었다. 그 중에 전문적으로 상인에게 빌려주는 용선(傭船)도 있었다. 예를 들면, 1837년에 전라도 나주 우이도(牛耳島)에 표착한 봉황성(鳳凰城)의 표류선은 바로 요동(遼東) 각지에서 임대로 운영하는 선박이었다. 이로 볼 때 용선으로 해양 운송을 하는 것은 당시 전문화된 추세이며,

41) 『謄錄』, 英祖14年, 6月11, 13, 26日.

42) 『同文彙考』二(韓國史料叢書 第24輯)原編 卷之六十「犯越」十二, ‘上國人’: “洋中大小舟船出沒往來者今年尤多奉天金州船九隻票上有名十七人票外挾帶人二十三名山東登州府福山縣船二十隻票上有名八人票外挾帶人十七名奉天府蓋平縣船五隻票上有名五人票外挾帶人七名俱是上國沿海漁採之人”.

43) 『謄錄』, 英祖 14年(1738年) 7月 8日, “康熙既許卽行捕殺, 雍正亦命緝拿懲治”.

해양 운송의 수요량이 지속적으로 증가했다는 것을 알 수 있다.

화물선 외에 사람들을 수송하는 표류선도 많이 생겨났다. 예를 들어, 영조44년 전라도 부안 위도(蝸島)에 표착한 표류선에는 노인과 여자 등 탑승객이 많이 타고 있었고, 1794년에 충청도 마량진(馬梁鎭)에 표착한 51명은 대부분 기근으로 인해 봉천(奉天)으로 피난 가는 사람들이었다. 이것은 중국 연해 무역의 흥성에 따라 상선이 사람을 운송하는 교통도구로 점점 일반화되고 있다는 것을 설명해 준다. 다른 측면에서 중국 연해 항로가 점차 빈번해지고 있던 양태와 해운이 중국 남북교통에 있어 갈수록 중요한 위치를 차지하게 됐다는 것을 알 수 있다.

상기 3가지 표류선을 통해 해양교통, 해양무역, 해양어로 등 3대 해양활동의 분야별 추이를 엿볼 수 있다. 이를 근거로 해양에서 빈번하게 발생했던 표류 사건은 동아시아 해역에서는 옛날부터 아주 활발하게 진행됐던 해양사회사를 생생하게 드러내고 있음을 알 수 있다. 이는 육지 본위의 동아시아 역사, 특히 중국사에서 소홀했던 부분이다.

2) 표류선의 소속 지역과 인원 구조

많은 표류사 연구자들은 표류 사건을 분석할 때 출항지에 대부분 관심을 집중하였다. 그런데 출항지를 명확하게 찾을 수 있는 것은 ‘문정별단’에 남아 있는 표류 기록에서만 남아있을 뿐이다. 그런 기록은 표류 기록 중에서 많은 비중을 차지하고 있지 않다. 또한 원양 무역에 종사한 중국 상선들은 대부분 여러 지역으로 중개무역을 하기 위해 옮겨 다녔던 것이 일반적이었다. 그런 까닭에 출항지와 표착지 사이에서는 직접적인 연관성이 없고 중요성도 그리 크지 않았을 것이다.

이런 까닭에 해양 무역과 무역 항로에 대한 연구 없이 단지 표류 구조 제도 측면에서만 연구를 진행한다면 표류선의 선적지와 선원들의 출신지가 출항지보다 더욱 중요한 정보라고 할 것이다. 왜냐하면 중국의 전통 종법(宗法)사회에 있어 중국 상선의 경영자와 종사자들은 항상 일정한 지역과 종족(宗族) 위주로 활동하는 것이 일반적이었기 때문이었다. 이에 따라 민상(閩商, 복건 상인), 월상(粵商, 광둥 상인), 절상(浙商, 절강 상인), 소상(蘇商, 강소 상인) 등 여러 해상(海商) 집단이 형성되었다. 그들의 경영범위와 경영방식이 서로 달랐기 때문에

그들의 흥망성쇠(興亡盛衰)를 통해 근세 동아시아 해상무역의 변화를 엿볼 수 있다.

선원과 선박의 출신지에 따라서 보면 강남선(江南船)⁴⁴, 산동선(山東船), 복건선(福建船)이 매우 중요한 위치를 차지하였다. 특히 강희제가 즉위하기 전에 조선 연해에 표착한 중국 표류선은 대부분 복건선과 광동선(廣東船)이었다. 이것을 도표로 나타내면 다음과 같다.

표2, 청대 조선 중국 표류민 출신 지역과 표류 통계

出身地區	福建省	廣東省	浙江省	江蘇省	山東省	關東地區	其他
漂流件數 (단위: 건)	40	5	4	53	51	23	
漂流人數 (단위: 명)	1302 (1459)	210	63	911	507 (907)	291	

※ 괄호 안에 있는 숫자는 사료에서는 명확하게 기록되지 않았지만 종합적으로 살펴보면 추정할 수 있는 수를 기입하였다.

위에서 언급한 세 지역 중 특정 지역, 즉 항해활동이 활발한 지역의 선박 비율이 항상 압도적으로 높았다. 예를 들어, 복건성의 동안선(同安船), 강남의 남통주선(南通州船), 산동성의 등주선(登州船) 등이었다. 특히, 복건선의 경우는 총 표류사건의 건수가 강소선(江蘇船)보다 많지 않지만 표류 인원수는 가장 많았다. 왜냐하면 복건선이 주로 원양무역에 종사해서 배가 크고 선원수가 많았기 때문이었다. 시간적으로 보면 전해령을 실시한 후에 강남지역에서 출항한 배가 급증하면서 점점 복건선의 수량을 넘어섰다.

1700년 전후에 강소성과 절강성의 상선 수량이 다른 지역의 일본 무역선 수량을 초과하면서 단지 복건선만 무역을 전담했던 상황이 대대적으로 바뀌었다. 그 이유는 1715년(康熙 54年, 正德 5年)에 일본 도쿠가와 바쿠후가 정덕신례(正德新

44) 조선 왕조의 관방 사료에서는 강남성(江南省)이라는 명의로 절강(浙江) 지역의 표류민과 해상을 기록하고 있다. 강남성의 범위는 대체로 현재 강소성(江蘇省), 상해시(上海市), 안휘성(安徽省)에 해당한다. 청 강희(康熙) 초년 강남 승선포정사사(承宣布政使司)를 강남성이라 개칭했다. 1667년, 안휘(安徽)와 강소(江蘇)의 두 개의 성으로 나뉘었다. '강남우(江南右)'는 강녕부(江寧府, 현 南京), 소주부(蘇州府)를 두고 江蘇省이라 했으며 '江南左'는 안경부(安慶府), 휘주부(徽州府, 黃山)를 두고 안휘성(安徽省)이라 하였다.

例)를 반포하고 신패(信牌) 즉, 나가사키통상조표(長崎通商照票) 제도를 도입해 각 항구별로 통상선박 수량과 무역량을 정했는데 강남지역에 받은 할당액이 크게 증가하였기 때문이었다.⁴⁵⁾ 그러나 이것은 복건 해상들이 중국 해상무역에서 퇴출되었다는 뜻이 아니라 광주(廣州)를 중심으로 한 남양 무역으로 바뀌었다는 것을 의미한다. 이와 동시에 많은 복건성 해상들이 무역 기지를 영파(寧波), 남경(南京)으로 옮겨 남경선이나 영파선의 명의로 출항할 수도 있었다.⁴⁶⁾ 『등록』에 나오는 기록도 이를 증명하고 있다. 복건성 출신의 선원들이 다른 지역의 선박에 승선했다는 사례도 자주 볼 수 있다. 예를 들면, 1687년에 제주에 표착한 소주(蘇州) 상선의 선원들 대부분이 소주지역 출신이지만 그 중에서 8명은 복건성 출신의 선원이었다. 또한 1777년에 조선에 표착한 천진(天津) 표류선인 경우에는 선주를 제외한 선원들은 모두 복건성 출신이었다. 이런 사실들은 대만학자인 류서풍이 연구를 통해 다음과 같이 증명하였다.

18세기 중엽(1775년) 이후 일본으로 가는 무역상선은 특정한 관상(官商)이나 액상(額商, 할당액이 한정되어 있는 특정한 상인) 제도로 바꿈으로서 선장을 비롯한 고급선원들은 강남 출신의 상인들이었지만 선박을 운전하는 항해기술자들은 여전히 대부분 복건성 사람들이었다.⁴⁷⁾

이처럼 조선에 표착했던 중국 표류민 사건을 통해 17세기부터 19세기까지 복건성 해상들이 중국 해상무역에서 지속적으로 중요한 역할을 담당해 왔다는 것을 알 수 있다.

45) 山脇梯二郎, 『長岐の唐人貿易』 자료에 따르면 당시 왕래하는 선박의 수에 대한 규정은 다음과 같다. 강소 남경선(南京船) 7척. 절강(浙江) 8척(寧波 5척, 보타산(普陀山) 1척, 반산(盤山) 1척, 온주(溫州) 1척). 복건선(福建船) 8척(하문(廈門) 2척, 복주(福州) 1척, 장주(漳州) 1척, 대만(臺灣) 4척). 광둥선(廣東船) 2척. 동남아선(東南亞船) 5척. 東京, 吉川弘文館, 1964, 155-160쪽.

46) 劉序楓, 「由華夷變態看清初東亞海域的海上交通情況」, 『海洋史研究』第一輯, 社會科學文獻出版社, 北京, 2010, 48-53쪽.

47) 앞의 책, 53쪽, “18世紀中葉以後, 由於對日貿易改為特定的官商、額商(即限定人數的特定商人)制, 赴日貿易船的船長、副船長或船副等上級船員, 均以江浙出身的商人為主, 但操縱船隻之航海技術人員, 絕大多數仍為福建人。”

3) 표류 다발 계절과 표류 원인

표3, 한국 표류 사건 다발 시기와 분포 상황(단위: 건)

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	27	33	18	8	9	6	11	14	8	17	52	37

조선 사료에 나오는 중국 선박의 표류 날짜⁴⁸⁾를 살펴보면 대부분 표류 사건이 봄과 겨울에 발생했음을 알 수 있다. 음력으로 계산하면 동계 3달(10월, 11월, 12월)에 43%인 104건이 있었고 춘계 3달(1월, 2월, 3월)에 32.2%인 78건이 있었다. 총수를 보면 전체 표류 사건의 75.2%를 차지하였다. 이 결과는 원종민의 통계와 큰 차이가 있다. 그의 통계에 따르면 6월, 7월, 8월 그리고 10월, 11월, 12월은 표류 사건이 다발한 시기라고 하였다. 그 까닭은 이 두 시기가 동아시아 계절풍, 즉 여름에 남동 계절풍과 겨울에 북서 계절풍이 성행한 시기이었고 풍력만을 이용했던 범선이 주로 이 시기에 출항하기 때문이라고 하였다. 이 관점은 또한 학계의 보편적인 관점이기도 하다.

그런데 이 결론에 간과해서는 안 될 오류가 있다고 보여 진다. 계절풍을 이용해 출항한 선박은 대부분 원양 무역선이었기 때문에 동아시아 국제 무역으로만 봤을 때는 이 분석이 일견 타당하다 볼 수도 있다. 왜냐하면 청나라 시대 조선 해역에 표류로 왔던 원양무역선들은 주로 일본으로 가는 중국 상선이었기 때문이었다. 그들의 표류 시간이 주로 남풍이나 남동풍이 부는 여름과 가을 사이에 집중되었다. 확인 할 수 있는 24건의 일본으로 가는 무역선 표류사건을 살펴보면 그 중에 71%인 17건이 7월, 8월, 9월 사이에 발생하였다(표4를 참조). 그렇지만 조선 해역에 표착한 중국 선박은 연해무역에 종사하는 상선이나 어선들로 원양 무역에 종사하는 선박보다 많았기 때문에 계절풍을 이용해 출항해야 할 필요가 없었다. 그리고 범선 기술이 발전하면 할수록 바람을 활용할 수 있는 기술이 진보하였다. 스키우라 아키노리(杉浦昭典)의 연구에 따르면 에도(江戸) 시대에 정기적으로 운항했던 능원선(菱垣船)은 이미 전방 좌우 양쪽에 45-70도 구간의 역풍

48) 명확한 날짜가 명기돼 있는 경우 그 날짜로 하였고, 없으면 첫 번째 기록에 나온 날짜로 했다.

(열바람 포함)까지도 동력으로 이용할 수 있었다.⁴⁹⁾

표4, 일본으로 가는 무역선의 월별 표류 건수(단위: 건)

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수		2			2	1	6	8	3			2

이런 까닭에 당시 조선 기술이 더 발달한 단계에 있던 중국의 연해 무역선이 나 어선, 운송선의 경우에는 출항할 때 계절풍의 의존도가 그리 높지 않았을 것으로 추론된다. 다른 한편으로 고려해 보면 계절풍은 비교적 규칙적으로 불어오기 때문에 계절풍을 이용한 항해는 사실상 해난 사고를 줄일 수 있었기 때문에 해난 사고 발생의 원인이 된다고 볼 수 없다.

해난 사고가 발생한 직접적인 원인은 예측할 수 없었던 폭풍이었다. 겨울과 봄 사이에 동아시아 ‘대기환류의 급격한 변화(急流切變)’와 ‘파도 진동(濤動)’ 등 복잡한 기후 조건의 영향을 받기 때문에 악천후가 다발한다. 이것이 해난 사고가 빈발했던 근본적인 요인이었다. 바로 그러한 시기에 해난사고가 다발했다. 옛날부터 제주도 사람들은 정월에 출항하지 않는 금기가 있었다. “대저 해마다 정월이 되면 바로 대단한 추위의 막바지에 해당되는데 매서운 바람이 거세게 불고 커다란 파도가 우레처럼 몰아치니 배타기를 꺼린다.”⁵⁰⁾ 이것은 겨울과 봄 사이의 악천후로 인해 바다에서 어려움이나 조난을 겪어왔던 실제 경험을 표현하는 것이었다.

이런 까닭에 해난이 발생한 요인을 더 깊게 탐구하려면 기상과 항해 영역의 전문 지식이 있는 전문가와 진일보한 공동 연구가 필요하다고 판단된다.

49) 吉尾寬, 『東亞海域世界史中的海洋環境』, 『世界史中的東亞海域』, 北京, 中華書局, 2011, 43쪽.

50) 崔溥著, 서민범·주성지 옮김, 『漂海錄』, 한길사, 2004, 557쪽, 윤정월 16일, “大抵每歲正月, 正當隆寒之極, 颶風怒號, 巨濤震蕩, 乘船所忌.”

4) 동아시아 주요 항로와 중국 표류선의 표착지

표5, 중국표류선의 주요 표착지와 선적지(단위: 건)

선적지 표착지	광둥	복건	강소	절강	산둥	천진	관둥	기타	합계
전라도	1	22	28	4	10	1	3	19	88
경상도		6							6
충청도	1	1	3		12		5	3	25
황해도	1	1	5		19	1	12	20	59
평안도		1			2		7	3	13
함경도							1	4	5
경기도		1			4				5
제주	2	6	18		3			13	42
합계	5	38	54	4	50	2	28	62	243

※ 전라도에 소속되었던 제주도와 추자도는 한·중·일 해양항로의 중심지에 위치하고 있어 표류 사건이 자주 발생했다. 그러므로 이 표에는 그 지역을 따로 분류하여 통계하였다. 그리고 같은 선박이 두 번째 표착한 경우도 따로 통계하였다. 이런 까닭에 총 표류 사건 수량이 실제 표류 사건보다 2건 더 많다.

위의 표를 분석해 보면 전라도는 88건으로 중국 표류선이 가장 많이 표착한 지역이었다. 제주도와 그의 부속도서인 추자도는 조선 시대에 모두 전라도 관할 지역으로 42건이다. 이 두 지역을 합하면(즉, 행정 구역으로 전라도 지역이) 전체의 53.5%인 130건이 있다. 그 다음으로 황해도 25건, 충청도 25건, 평안도는 13건이다. 주로 조선 서부와 남부 해역에 집중된다. 이 상황은 동아시아 항로와 동아시아 해역에 반시계 방향으로 흐르는 해류와 밀접한 관계가 있다.

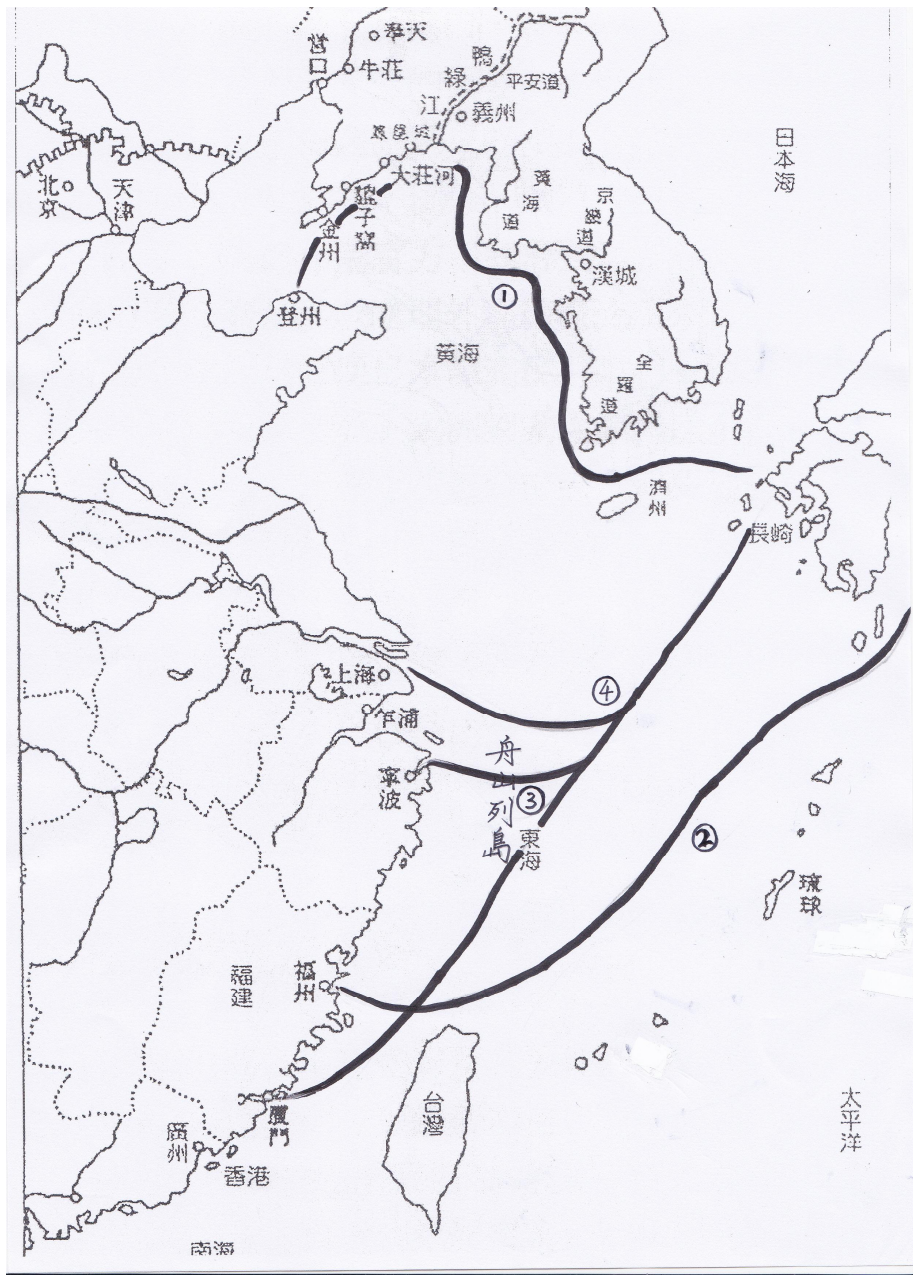


그림1. 동아시아 해역의 주요 항로도

- ① 등주에서 바다로 고려에 진입할 수 있는 발해 항로(登州海行入高麗渤海道)
- ② 복건-유구-일본항도(福建-琉球-日本航路)
- ③海道주강로(海道舟航路)
- ④ 태창에서 일본으로 가는 침로(太倉使往日本針路)

역사적으로 보면 동아시아 해역에는 대략 4가지 항로가 있었다.

하나는 ‘등주에서 바다로 고려에 진입할 수 있는 발해 항로(登州海行入高麗渤海道)’⁵¹⁾이었다. 이 항로는 산둥 반도 북부에 있는 등주(登州, 현 봉래(蓬萊), 연대(煙臺)지역)에서 출항하여 묘도군도(廟島群島)를 따라서 바다로 진입하고 발해 해협을 건너 요동반도에 도착한 후에 다시 요동반도의 남해안을 따라 압록강 해구를 지나가서 조선 서부의 연안류를 이용해 남쪽으로 항해했다. 북쪽으로 가려면 황해난류를 이용했다.

또 다른 항로는 당나라 때부터 시작한 ‘북건-유구-일본항도(福建-琉球-日本航路)’였다. 즉 바로 명대 사서인 『주해도편(籌海圖編)』 권2에 기록되어 있는 ‘북건에서 일본으로 가는 침로(福建使往日本針路)’⁵²⁾다. 이 항로는 복주(福州)의 매화항(梅花港)에서 출발하여 연안류를 따라서 남쪽으로 간 후 다시 대만 난류를 타고 북쪽으로 가서 쿠로시오 난류의 간류에 들어선 후 유구의 나하(那霸)로 간 다음에 북쪽으로 항해하다가 일본의 효고항(兵庫山港, 고베(神戶)의 옛 이름)에 도착하는 노선이었다. 이 항로는 일본 학계에서 귀납한 바가 있는 세 가지 견당사(遣唐使) 항로 중의 남도로(南島路)와 거의 일치한다.

세 번째 항로는 동중국해를 횡단해서 한반도(韓半島)로 가는 ‘해도주강로(海道舟航路)’⁵³⁾였다. 이 노선은 바로 북송(北宋) 말기에 『선화봉사고려도경(宣和奉使高麗圖經)』의 저자인 서경(徐兢)이 타고 갔던 항로였다. 이 항로는 명주(明州, 현 영과시)에서 출항하여 연안류를 따라 남쪽으로 내려가다가 주산열도로 진행하고 구산열도(龜山列島) 일대에서 다시 대만난류와 황해난류를 이용하여 북상한 후 한반도 서해안에 도착하는 것이었다. 원(元)나라 시대 후기의 식량을 운송하는 조운(漕運) 항로도 이 항로와 거의 비슷한데 단지 황해에서 다시 발해로 들어가는 차이가 있을 뿐이었다. 이 항로도 연안류를 따라서 남쪽으로 내려가다가 쿠로시오 지류인 대만난류나 황해난류를 따라 북상하는 해류의 자연 규칙을 준수하였다.

네 번째 항로는 바로 ‘태창에서 일본으로 가는 침로(太倉使往日本針路)’⁵⁴⁾이다.

51) 『新唐書』「地理誌」七下.

52) 鄭若曾, 『籌海圖編·使倭針經圖說』, 『中國兵書集成』(15-16冊), 解放軍出版社, 1990, 212-216쪽.

53) 徐兢, 『宣和奉使高麗圖經』卷34, “海道”, 上海, 商務印書館, 1937, 118-135쪽.

54) 鄭若曾 앞의 책, 210-212쪽.

배가 태창항(太倉港)에서 출발하여 역시 연안류를 따라서 남하한 후 쌍서항(雙嶼港, 六橫島)을 지나 구산(韭山 또한 九山)에 도착하고 다시 대양(大洋)을 횡단하는 것이었다. 구산에서 대양을 횡단하는 노선을 이용하면 약 27경(更) 정도면 일본 항구에 도착할 수 있었다. 이 항로 역시 연안류를 따라서 남쪽으로 가서 다시 쿠로시오 난류를 이용해 북쪽으로 가는 해류의 규칙을 준수하였다.

이 때문에 동중국해나 황해를 횡단하는 중국 선박이나 연안에서 운항한 선박이 만약 폭풍을 만나 항로를 벗어나면 남하하는 중국연안류(한류)와 북상하는 쿠로시오 난류 및 지류인 대만 난류, 황해 난류의 공동 영향을 받는 경우에는 대체로 조선 서해안에 표착되었다. 조선 서해안의 서쪽 해역과 남쪽 해역은 다도해(多島海)라고 부를 만큼 도서가 많고 지형이 복잡하여 표류가 다발할 수밖에 없었다. 최남단인 제주도와 추자도, 남해안의 진도, 영암군의 도초도, 노아도; 서해안의 대흑산도, 소흑산도, 임자도, 부안의 위도, 만경의 고군산, 태안의 가의도, 그리고 북쪽에 있는 백령도, 대청도, 소청도, 초도 등 모두 유명한 표류 다발 지역이었다.



「그림2」 동아시아 해역의 주요 해류 및 水塊분포 모식도⁵⁵⁾

중국의 표류선들은 강소(江蘇), 복건(福建), 산둥(山東), 관동(關東) 등 지역에서 출발한 것으로 나타났다. 중국 표류선들의 표착 지역은 그들의 출항 목적, 항로와 역사 시기 등과 밀접한 관계가 있다. 전통적인 해양 무역이 활발한 지역인 강소와 복건에서 출항한 표류선은 대부분 원양 무역에 종사하였고 조선 남부 해역

55) 고유봉 외 공저, 『濟州의 바다』, 제주도수산해양개발협의회, 1998년, 16쪽.

에 표착한 경우가 많았다. 반대로 어업활동에 종사하는 선박들은 조선과 근접한 관동(즉, 산해관 동쪽 지역, 현재 동북지역의 충칭)과 산둥 지역에서 많이 표류해 왔고 이들은 조선 북부지역에까지 표착하였다.

시기적으로 보면 강희(康熙)의 ‘전해령’이 내려지기 전에는 남명 정권에 속한 복건 선박이 절대적인 비중을 차지했는데 이것은 복건 해상이 대일 무역을 독점하는 것과 관계가 있었다. 이 때문에 표착 지역도 중일 항로의 요충인 제주인 경우가 일반적으로 많았다. 전해령이 내려진 후에 강남 지역에 절강성 세관(浙海關)과 강소성 세관(江海關)을 설립했고 또한 이 지역은 대일(對日) 무역 중 가장 중요한 상품인 생사(生絲)와 비단제품의 주요 생산지였기 때문에 절강과 강소에서⁵⁶⁾ 출항하는 상선이 점점 많아지고 해상 무역이 활발하게 진행하면서 도쿠가와 바쿠후로부터 받던 신포(信牌)를 차지하는 비율이 증가하였다. 이로써 영파선과 강남선이 점차 복건선을 대신해서 대일 무역의 주력이 되었다. 이와 동시에 중국 국내 해운의 북양 항로(北洋航路)⁵⁷⁾에 강소성과 절강성 해상의 활동도 매우 활발하게 되었다. 그래서 이 두 지역, 특히 강소성에 소속한 표류선이 많이 발생하는 것도 중국 국내의 해운, 그중에서도 북양 해운에서는 강소와 절강의 상인이 증가하는 상황을 반영하는 것이다.

조선과 근접한 산둥과 관동 지역에서 조선으로 표착한 경우가 많다는 것은 주로 지리적인 위치 때문이다. 산둥 지역의 배는 주로 바다를 사이에 두고 서로 바라보는 황해도와 충청도에 많이 표착하였다. 황해도와 충청도에서 발생했던 중국 표류선에 대한 기록 중에 산둥에서 온 표류선이 각각 19건과 12건에 이를 정도로 절대적인 우위를 차지하였다. 반면에 함경도와 평안도에 표착한 중국 표착선의 대부분은 관동지역에서 출항한 선박들이었다. 산둥과 관동 지역의 선박에 두 지역의 사람들이 함께 승선한 경우도 있었고 항해 목적도 두 지역 간 왕복하면서 무역을 하는 형식이 많았다. 그리고 흉작 시기에 등주 사람들이 식량을 구입하거나 친척에게 몸을 의탁하러 가는 사례도 흔히 볼 수 있었다. 예를 들면,

56) 일본의 기록에서는 영파선(寧波船) 과 남경선(南京船) 이라고 칭한다.

57) 장강(長江) 입구에서 기(冀, 하북성), 노(魯, 산둥성) 요동(遼東)에 이르는 항로를 북양항선(北洋航線)이라 한다. 송원(宋元) 시기에 이미 개통이 되었고 명대 중엽 후 장기간 소강상태에 빠졌으나 청(淸) 강희(康熙)가 전개령(展界令)을 내린 후 다시 번영을 누렸다. 북양항선은 영파(寧波) 북호(北號) 해상(海商)들이 經營했던 重要한 航路다.

1794년에 충청도 비인현(庇仁縣) 마량진(馬梁鎭)에 표착한 산동선이 그 경우이다. 이를 통해 관동지역과 산동지역은 경제적으로 밀접한 관계를 갖고 있었다는 것으로 설명할 수 있다. 주지하는 바와 같이, 관동지역의 이주자는 주로 산동에서 왔다. 표류사례를 통해서 반영된 내용을 보면 분명 이런 역사적인 사실과 일치한다. 이외에 산동지역의 표류선이 강소 지역 선박에 이어 두 번째를 차지할 정도로 많았다. 이는 지리적인 원인 이외에 산동, 특히 등주지역의 사람들이 해상 활동에 많이 종사하였던 까닭이다. 어로활동 외에도 국내 북양 항로 항해에 종사하는 상선이 비교적 많았기 때문에 표류 사건이 많이 발생하였고, 표착한 지역도 비교적 넓게 분포되어 있었다.

2. 조선의 중국 표류민 구조 절차와 송환 방식

1) 구조 절차와 담당 기관

조선의 중앙 기구를 보면, 비변사가 표류사건을 주관하는 기관이었다. 비변사는 조선 중종(中宗) 12년(1517)에 설치한 것으로 비국(備局) 또는 주사(籌司)라고도 한다. 임진왜란 이후 변방의 군사 업무뿐만 아니라 정치, 경제, 문화, 외교 등 기타 중요한 정책을 결정하는 국가 최고의 회의 기관으로 변하였다. 그런 까닭에 조선시대에는 변방과 외교에 관련된 표류사건을 모두 비변사에서 통일적으로 관리하였다. 지방에서는 현지 지방관이 표류사건을 담당하였고, 각 계급마다 상부에 보고해야 했다. 각 도의 監司(觀察使)와 수사(水使)는 모두 보고의 직책을 담당하는 주요한 책임자였다.

일단 표류사건이 발생하면 그 처리 절차에 관하여 명문으로 규정하였는데 정약용(丁若鏞)은 다음과 같이 기록하고 있다.

표류민 압송의 방법은 모두 정례가 있었으며 관지(館志)에 기록되어 있다. 관지에 다음과 같이 기록하고 있다.

이국(異國)인이 우리나라의 국경에 표착한 경우는 지방관이 우선 관접(館接)을 하여 해당 감영(監營)에게 치보(馳報)한다. 해당 감영은 표류민의 행지를 장문(狀聞)하며 역학(譯學)을 보내고 문정한다. 선박이 완비하여 수로로 돌아가고 싶은 자는 바람을 기다려서 돌려보냈다. 선박이 파손되어 육로로 가고 싶은 자는 비국은 간단하게 기록하며 경사에서 문정관을 보내고 다시 문정한 다음에 수본(手本)으로 비국에게 보고하며 차원(差員)과 같이 데려온다. 양서(兩西)에 표착한 자가 그 곳에서 직접 의주로 보내고, 삼남(三南)에 표착한 자가 경성으로 데려왔다. 한(漢)어 역관 4~5명을 파견하고 비국의 낭청(郎廳)과 같이 문정한다. 비국은 계문을 마련하며 며칠 동안 대접주고 자관(咨官)을 파견하여 내외지를 나눠서 원적으로 압송하여 전송한다. 산해관 이내 사람이면 자문을 북경까지 전송하며, 이외의 사람이면 봉황성으로 자문을 보내고 돌아온다. 만약 마침 사행(使行)이 한 시기이면 사행에 붙이면 된다.⁵⁸⁾

위의 기록을 따르면 표류민의 일반적인 처리 절차는 아래와 같다.

표류 발생지의 지방관은 표류민의 숙식을 적절하게 마련해 주는 동시에 문정(問情, 즉 심문, 인원의 신분 확인, 사건의 경위를 확인) 후에 한 급 한 급 상위 계급으로 상신 후 비변사까지 보고하고 최종적으로 비변사가 구조 방법(특히, 육로로 송환할지 혹은 해로로 송환할지)을 결정하였다. 만약 표착지역에 통역 인원이 부족하면 비변사가 통역관을 파견해 먼저 기본적인 상황을 파악하기도 하였다.

해로로 송환하는 방식으로 결정되면 현지 행정 기관이 선박 수선과 물자 보충을 담당하였고 적당한 시기⁵⁹⁾를 선택해 돌려보냈다. 남은 업무는 주로 문서 처리인데 비변사에 보고해 왕조 문서로 보존해야 할 ‘문정별단(問情別單)’도 포함하였

58) 정약용, 『사대고례』, 『다산학단문헌집성』 9책, 63쪽: “凡漂人押送之法, 具有成例, 載於館志. 館志云: 異國人漂泊我國界, 地方官先爲館接, 馳報于該營. 該營狀聞行止, 發遣譯學問情. 船完而願從水路者, 候風發回, 若船破從路者, 備局草記, 自京差送問情官, 更爲問情, 具由手本于備局仍與差員眼同領來, 而兩西漂到者, 由其地直解義州, 三南則領到于京城. 差定漢學四五員, 偕備局郎廳問情. 備局修啟, 留接數日, 差咨官分內地, 押解轉送原籍地方. 山海關內人則傳咨北京, 以外人則傳咨鳳城而還, 如值使行則順付.”

59) '후풍(候風)', 즉, 순풍을 기다리는 것이다.

고 전문적인 자문(咨文)을 통해 이 사건의 구체적인 상황, 표류선의 인원 명부, ‘표문(票文)⁶⁰⁾’이 있는지의 여부, 처리 방식 등을 청나라 예부(禮部)에 보고하여 등록 접수시켰다.

만약 육로로 송환이 결정되면 전라도, 경상도 등 지역의 표류민은 보통 경사(京師)를 경유해서 송환하였다. 경사에 있는 동안에는 비변사의 낭청들이 사역원(司譯院)을 통해 더욱 자세하게 문정하여 현지 문정이 정확한지를 확인하였고 송환하는 여러 가지 세부 상황에 대해 대책을 마련하기도 하였다. 그러나 육로에는 우여곡절이 많고 숙식 안배 등 문제가 복잡하기 때문에 충청도와 황해도 지역에 표착한 중국인들은 보통 경사를 경유하지 않고 직접 국경으로 송환하는 방법을 택하였다. 왜냐하면, 앞에 언급했던 바와 같이 남쪽에서 표류해온 사람들 대부분은 중국 남방지역의 해상이었기 때문에 많은 정보를 가지고 있다고 판단했던 까닭이다.

2) 일반적인 송환 원칙 및 방식

표류민을 송환할 때에는 ‘중기소원(從其所願, 원하는 방식으로)’과 ‘생폐(省弊: 폐해를 줄이다)’는 일반화됐던 원칙임을 알 수 있다. 다시 말하면 ‘중기소원’과 ‘생폐’ 두 원칙은 표류민의 안전을 확보하는 동시에 자신이 원하는 방식으로 구조 측의 부담을 최소화 시킬 수 있었던 방식이었다.

전체적으로 살펴보면 청대에 조선왕조의 중국 표류민을 대하는 기본 송환노선은 두 가지였다. 즉 “선박 수리가 완료되면 바람을 기다려 돌려보내고 선박이 파손되면 차관에게 보내 환송토록 한다. 관외인은 봉성(鳳城)으로 보내고 관내인은 북경으로 압송하여 자문으로 예부에 보고토록”⁶¹⁾하는 것이었다.

수적으로 보면 중국 표류민을 육로로 송환한 경우는 전체의 47.1%인 114건이 있고 해로로 송환한 사례보다 좀 더 많았다. 그 객관적인 원인은 표류사고가 발

60) “文引”이라고도 한다. 당시의 항해 허가증

61) 『同文彙考』二 原編 卷之七十 「漂民」五 上國人. “船完則候風發回, 船破則差官解送, 而關外人解送鳳城, 關內人押解北京, 並咨報禮部”. 그러나 조선 사료의 기록을 근거로 하면 강남(江南)인은 북경으로 압송하였고 산둥(山東)인은 봉성(鳳城)으로 압송하면 되었다. 상세한 기록은 『臚錄』 영조 14년 1738년 07월 08일에 보인다. “山東人付於鳳城, 江南人付於北京, 乃約條也.”

생한 후에 선박이 심하게 부서져 수리하기가 어렵거나 비용도 대단히 많이 소요되기 때문이었다. 대부분의 경우 선박이 ‘파손’됐거나 혹은 ‘바다에 떠내려’ 가버리거나, 작은 배를 타고 표착한 사람들이나 표류민 인원수가 지나치게 적어 선박을 이용해 바다를 건너기 어려운 상황도 적지 않게 발생했다. 1850년에 풍천부(豊川府)의 초도진(椒島鎭)에 표착한 2명의 중국 표류민의 경우에도 해안에 오른 후에 1명이 사망하고 배를 운전할 수 없어 육로로 송환할 수밖에 없었다. 이외에 표류민이 여러 번 조난을 당해 요행히 살아남은 사람으로 위험을 무릅쓰고 해로로 돌아가는 것을 두려워하는 심리적인 원인을 고려한 때문이기도 하였다.

표류민을 육로로 송환할 때에는 목적지를 두 곳으로 나누었다. 하나는 북경에 보내는 것이었고 또 다른 하나는 국경과 가까운 봉황성에 보내는 것이었다. 청나라 시대에는 명나라의 관례를 그대로 운용하였다. 일반적으로 조선 왕조는 표류사건의 자문을 중국과 조선의 국경인 봉황성의 수위(守尉)에게 보내고 다시 예부에 전달하였다. 이와 동시에 표류민을 봉황성에 압송하여 인계하면 성경장군(盛京將軍)이 그들을 고향으로 보냈다. 이에 대해 한국 학자들은 다음의 『만기요람(萬機要覽)』의 기록을 많이 인용하고 있다.

표류한 중국인 가운데 육로를 통해 돌아가길 원하는 자가 내지인(內地人)이면 별도로 자관(咨官)을 정하여 호송하고, 만약 외지인(外地人)이면 의주부의 역학(譯學)이 호송하여 봉성(鳳城)에서 인계하고, 자문(咨文)은 금군(禁軍)을 정하여 의주부로 내려 보낸다.⁶²⁾

여기서 말하는 외지인(外地人)은 『통문관지(通文館志)』에 따르면 “산해관(山海關)…이외인(以外人)”,⁶³⁾ 즉, 중국 동북지역의 사람을 뜻한다. 그러나 이 주장도 정확하다고 보기는 어렵다. 『등록』과 『실록』의 기록에 의하면 산둥지역의 표류민들을 관례에 따라 봉성으로 보내는 규정이 있었는데, 이는 쌍방이 협약을 체결한 것이다.

62) 『萬機要覽』: “漂漢人從陸還歸者, 內地人則別定咨官領送, 若外地人, 灣府譯學領付鳳城, 咨文定禁軍下送灣府.”

63) 정약용, 앞의 책, “山海關內人則傳咨北京, 以外人則傳咨鳳城而還”.

건륭(乾隆) 황제 즉위 초기인 1738년 7월에 조선의 군신들이 표류민의 송환과 공문서를 보낸 문제에 대해 토론한 바 있었는데 새로운 황제의 태도에 대해 분명히 알지 못하는 경우에는 행판중추부사(行判中樞府事)인 김흥경(金興慶)이 관례를 그대로 이용할 것을 건지하면서 다음과 같이 명확하게 언급하였다.

산동 사람은 봉성으로 넘겨주고 강남사람은 북경으로 넘겨주는 것이
바로 약조(約條)입니다.⁶⁴⁾

그런데 청나라 후기에 들어서면서 이런 구별도 없어졌다. 육로로 송환하는 표류민들은 모두 봉황성으로 보내졌다. 조선 측은 단지 상황을 보고하는 자문을 청나라 왕조에게 올리기만 하면 되었다⁶⁵⁾. 여기서 청 중기부터 표류민에 대한 처리 정책이 계속 완화되고 있다는 것을 알 수 있다. 만약 청의 사절이 입국하면 당연히 사절에게 넘겨줘서 송환하였는데 이렇게 하면 쌍방이 모두 편리하였다. 이 또한 중국과 조선 사이에 표류민을 송환하는 흔한 방식이었다. 청나라 초기의 여러 중국 표류민 송환 사건을 고찰해보면 표류민의 인원수가 몇 십 명에서 심지어 100명을 넘는 경우가 많았다. 송환 인원이 많으면 송환 비용을 과도하게 지출해야 했고 필요한 인력과 물자가 너무 많이 소비돼 대부분은 조선에 오는 중국 사절에게 넘겨줘 송환하였다.

특히 조선에게 있어 중국 선박의 용적 톤수가 비교적 크고 인원수가 많았기 때문에⁶⁶⁾ 송환 도중의 의복과 음식, 거마와 인력의 부담이 너무 과중해서 어느 정도 조건을 갖추고 있으면 사절에게 넘겨주거나 해로로 송환하는 것이 상당히 경제적이고 편리한 처리 방식이었다.

부록으로 제시된 통계 결과를 분석해보면 242건의 표류사건에서 해로로 송환한 것은 전체의 46.7%인 113건이었다. 육로와 해로로 반반 나누어 송환한 사례도 여러 건이 있었다. 빈 배가 표착하거나 표류민이 사망해서 송환할 필요가 없

64) 『臚錄』 英祖 14年, 1738年 7月 8日: “山東人付於鳳城, 江南人付於北京, 乃約條也.”

65) 『同文彙考』二 原編 卷之七十 「漂民」五 上國人.

66) 예를 들어 1652年 묘진실(苗珍實)의 漂流船에는 원래 213명이 있었고, 1667년에 표착한 林寅觀의 漂流船에는 94명, 1739년에 표착한 漂流船에는 157명이 있었다. 중국에 표류한 조선 선박이나 조선에 표착한 일반 선박의 톤수와 인원 수량보다 훨씬 많았다.

는 상황(4건, 표1을 참조)과 이미 해로로 송환했지만 다시 표착해서 선박이 부서졌거나 항해하지 못하는 상황(4건, 표1을 참조)을 고려해 분석해보면 해로로 송환하는 비율이 이미 청나라 시대에 전체의 50% 가까이까지 달했다는 것을 알 수 있다. 그리고 『등록』의 기록에 의해 표류사건이 발생한 당시에 조선 왕조가 우선적으로 선택한 것은 바로 해로로 송환하는 것이었고, 오직 해로로 송환할 수 없는 경우에만 비로소 육로 송환 방식을 택했음을 알 수 있다. 해로로 송환하는 것은 정상적인 상황에서 조선 왕조가 중국 표류민을 송환하는 방식 중 우선적으로 선택한 방식이었다.

그러나 정권 교체 시기에는 외교 정세가 복잡 미묘해서 청 왕조가 해금 정책을 철저히 실행하거나 표류민의 신분이 복잡하고 민감하다고 판단되는 상황에서는 육로로 송환하는 원칙을 엄격하게 지켰다. 청나라 초기에 조선 내부에 명 왕조를 지지하고 청 왕조를 반대하는 정서가 높았고 남명 정권과 대만 정씨 정권의 존재는 청 왕조로 하여금 조선 왕조가 그들과의 연락 여부에 대하여 높은 경계심을 계속 유지하고 있었기 때문에 표류민에 관한 사건에 대하여도 매우 민감할 수밖에 없었다. 이러한 상황에서 청나라 초기부터 대만이 수복(收復)될 때까지 조선 왕조는 육로로 송환하는 정책을 엄격하게 집행했다고 할 수 있고 심지어 ‘중기소원’과 ‘생폐’ 이 두 가지 기본원칙은 지켜질 수 없었다. 1647년의 서승(徐勝) 사건, 1652년의 묘진실(苗珍實) 사건, 1667년의 임인관(林寅觀) 사건과 1689년의 진건(陳乾) 사건이 그중 대표적인 사례들이다.

Ⅲ. 청초 조선의 중국 표류민에 대한 육로 송환 사례

조선에 표착한 중국 표류민 실태를 분석해보면 만청(滿淸)이 입관한 이후부터 ‘전해령’을 반포했을 때까지(1644~1687년) 총 15건의 표류사건이 발생했었다. 이 중 2건은 뱃감을 구하고 물을 떠오려고 스스로 나섰다가 행방불명이 되었고, 또 다른 1 건은 표류선 3척에 있던 선원들이 “모두 조선 지방관이 거의 다 목을 베고 나머지는 다 물에 빠져 죽었다.”⁶⁷⁾ 이외 12건의 표류 사건 중에 1670년에 제주도 정의현 말등포(末等浦)에 표착했던 향오도(香澳島) 상인 심삼(沈三) 일행을 제외한 다른 표류민은 모두 육로로 송환하였다. 그리고 표류민들이 해로를 통해 일본으로 갈 수 있도록 해달라고 강력하게 요구했거나 스스로 떠나겠다고 자원했음에도 불구하고, 심지어 표류선이 온전하거나 수리한 후 계속 출항하여 항해할 수 있는 경우에도 변함없이 육로로 북경까지 송환하였다. 그러나 순치(順治)제가 관내에 들어오기 전인 1644년 8월에 진도에 표착했던 광동성 해상들을 오히려 모두 왜관(倭館)으로 보내 해로를 통해 일본으로 돌려보냈다.⁶⁸⁾

아래 몇 건의 대표적인 표류사건을 통해 청나라 초기에 조선왕조가 중국 표류민을 엄격하게 육로로 송환했던 상황을 살펴보고자 한다.

1. 엄격한 육로 송환의 시작 - 1647년의 서승 사건

조선 인조(仁祖) 25년(1647, 순치(順治) 4년), 남명 용무(隆武)정권의 관상(官商)인 서승 일행이 군향(軍餉)을 마련하려고 그 해 5월에 캄보디아에서 일본으로 무역하기 위해 항해하다가 7월 7일에 바람을 만나 조선 경상도 거제도 수역에 표착하였다. 이 사건에 관한 기록은 최초로 『실록』 인조 25년 7월 18일 정사(丁巳)조에 나와 있다. 그 내용은 다음과 같다.

67) 『조선왕조실록』, 효종 6년 5월 28일, “斬殺殆盡, 餘皆投水而死”.

68) 『비변사등록』, 인조 22년 1644년 08월22일(음).

통제사 김응해(金應海)가 표류해 온 복건(福建)의 장사치 51인을 잡았는데, 공작(孔雀) 3마리와 검창(劍槍) 8자루를 얻었다. 김응해가 역관을 시켜 물으니, 그 가운데 서승(徐勝)이라는 자가 스스로 말하기를, “나는 배 주인으로 복건 천주부(泉州府) 진강현(晉江縣) 사람이다. 중원이 크게 어지러워져 양경(兩京)이 모두 함락되고 송정황제(崇禎皇帝)도 붕어하였으며 복왕(福王) 또한 을유년 5월에 패하였다. 정지룡(鄭芝龍), 정지봉(鄭芝鳳)이 당왕(唐王)을 받들어 7월 1일에 황제의 위에 나아가게 하고 도읍을 복건으로 정하고 용무(隆武)라 개원(改元)하였다. 당왕은 곧 신종(神宗)의 24번째 아들로 어머니는 이비(李妃)이니, 송정황제의 숙부이다. 천하는 13성(省)인데, 오랑캐가 9성을 함락하여 용무가 거느리는 바는 단지 절강(浙江), 복건, 광둥(廣東), 광서(廣西) 등 4성뿐이다. 재상은 내각(內閣) 마사영(馬士英)이란 자로 나가서는 장수가 되고 들어와서는 정승이 되었는데 지금은 이미 죽었고 하오추(何吾騶), 장덕경(蔣德璟) 등 10여 인이 있다. 무장으로는 정지룡, 정지표(鄭芝豹), 임찰(林察)이 곧 두드리진 자이다. 영월(寧粵)은 군문(軍門) 임찰이 지키고 양광(兩廣)은 군문 정괴초(丁魁楚)가 지키고 있다.

황제께서는 정지룡을 태사(太師)로 삼아 평로후(平盧候)에 봉하고 병사 40만을 거느리게 하여 남경과 북경을 회복하고자 한다. 남군(南軍)은 모두 보병으로 기병이 적고 화수(火手)가 많다. 이자성(李自誠)은 청나라 병사에게 패하여 섬서(陝西)로 달아나다 죽었고, 그의 아들 이틈(李闐)은 운남(雲南), 사천(四川)의 목국공(沐國公)이 있는 곳으로 가서 의지하며 황제에게 죄를 청하니, 목국공을 조서로 불러 군사를 합쳐 중원을 도모토록 하고 틈의 죄를 용서하고 공을 세워 자속(自贖)토록 허락하였다. 정지룡은 경비가 부족하다 하여 황제에게 청한 다음 우리들로 하여금 관은(官銀)을 가지고 가서 무역하여 군량을 돕도록 하였다. 우리들은 금년 5월에 동포(東浦)에서 배를 타고 일본으로 향하였는데, 7월 7일에 귀국으로 표류하게 되었다. 대포에 맞아 배 안의 모든 재보가 온통 불에 타고, 같은 배에 탄 60인 중에 죽은 자가 10인이

고 부상한 자는 태반이다.”하였다. 김응해가 서승 등을 거제현(巨濟縣)으로 옮기고 장계하여 아뢰었다. 조정에서 역관을 보내 중원의 사정을 다시 묻고 송환토록 허락하니, 서승 등이 감사해하며 눈물을 흘렸다.⁶⁹⁾

이상이 조선 삼도수군통제사인 김응해(金應海)의 보고 내용이다. 이에 따르면 이 배는 남명 용무 정권의 권신인 정지룡(鄭芝龍)이 일본으로 보내는 무역선이었고 바람을 만나 표류하였고 조선 통영(統營) 해역에서 조선 수군과 교전했는데 배에 탄 60명 중에 죽은 자가 10명이고 부상한 자는 태반이며, 배 안에 모든 화물과 재보가 온통 불에 타서 사라졌다. 김응해가 표류민들을 거제도에 옮겼고 다시 한양으로 이송했던 동시에 배에서 얻은 공작(孔雀) 3마리와 검창(劍槍) 8자루를 임금께 진상하였다.

이달 9일에 복건 안해성(安海城)에서 온 임동영(林東榮)이란 자가 또 장사 일로 복경(福京)에서 일본으로 향해 가다가 태풍을 만나 배가 전복되어, 임동영만이 부서진 배 조각을 타고 3일 동안 표류하다가 경상도 좌수영 용당(龍堂)에 정박하였다. 안해성은 정씨 해상집단의 근거지이기 때문에 이 사람도 틀림없이 정씨 집단에 소속된 해상이었을 것이다. 그가 하는 말도 또한 서승과 같았다. 복경은 바로 복주(福州)인데, 남명의 황제가 도읍으로 정한 곳이기 때문에 복경이라 칭하였다. 복경과 남경이 청나라에게 함락되면서부터 중원의 소식이 오랫동안 끊겼다가, 이때에 와서 서승 등을 통하여 비로소 듣게 되었다.⁷⁰⁾ 그때 표착한 복건 해상들은 조선 왕조에게 오랜만에 남명의 소식을 전달하는 동시에 전대미문의 외교적 위기도 촉발시켰다.

69) 『朝鮮王朝實錄』仁祖 25年 8月 17日 條：丁巳/統制使金應海獲福建商賈漂流者五十一人，得孔雀三，劍槍八。應海使譯官問之，其中有徐勝者自言：“我是缸主，而福建泉州府晉江縣人也。中原大亂，兩京皆沒，崇禎皇帝既崩，福王亦以乙酉五月繼陷。鄭芝龍，芝鳳等奉唐王，以七月初一日即皇帝位，定都于福建，改元隆武。唐王即神宗第二十四子，母曰李妃，於崇禎叔父也。天下十三省，而虜陷其九。隆武所統，只浙江，福建，廣東，廣西四省也。宰相則內閣馬士英者，出將入相，今已死，有何吾騶，蔣德璟等十餘人存焉。武將則鄭芝龍·芝豹，林察等，乃其尤者也。寧粵軍門林察守之，兩廣軍門丁魁楚守之。帝拜芝龍爲太師，封平虜侯，統兵四十萬，欲以恢復南，北京。南軍皆步卒，少騎兵，而多火手矣。李自誠見敗於清兵，走死陝西，而其子闖往依雲南，四川，沐國公所，請罪於皇帝，有詔召沐國公，合兵以圖中原，而赦闖罪，許其立功以自贖矣。芝龍以經用不足，請於皇帝，令我等領官銀買販，以助軍餉。我等於今年五月，駕船於東浦察向日本，七月七日，漂到貴國，爲大砲所中，全船財寶一火燒盡，同舟六十人，死者十人，傷者太半云。”應海以勝等，移置巨濟縣以狀聞。朝廷遣譯官，更問中原事情，且許以送還。勝等感泣。(是月初九日，有安海城人林東榮者，亦以商販，自福州向日本，遇颶風船覆，東榮獨得敗船一板而乘之，漂浮三日，得泊于慶尙左水營龍堂，其所言亦與勝等同。福京即福州也，以皇帝定都之故，稱福京云。自南，北京陷於清人，中原聲聞久絕，至是因勝等，始聞之。)

70) 상동.

그해 9월에 청의 순치제가 보낸 칙사(勅使)인 액색흑(額色黑) 일행이 때마침 조선에 왔다⁷¹⁾. 이에 원래는 해로로 보내려고 했던 남명 해상들을 부득이하게 칙사에게 보내고 육로로 송환하려고 했다. 그러나 표류민이 청나라 사신에게 적발된 사실은 조선 수군의 보고와 현격히 달랐다. 『실록』과 『등록』에 의하면 서승 일행이 배에 실었던 화물의 가치가 은으로 2만 2천여 량이 넘었다⁷²⁾. 조선 수군 장수인 경성익(景星翼)등이 재물을 보고 훔칠 욕심이 생겨 표류선을 공격한 다음 배를 불태워 증거를 인멸했다는 기록이 나온다.

쌍방이 각자 자신의 주장을 견지하였다. 죽은 자는 증언 할 수 없는 것이어서 사실을 논명할 방법이 없었다. 그때 살아남은 공작새가 의문점을 풀어줄 중요한 증거가 되었다.

청나라의 제3사 겸 역관이었던 정명수(鄭命壽)가 “공작은 물 위에 떠다니는 새가 아니고 49명은 날아다니는 사람이 아닌데 작은 새장으로야 어찌 벗어날 수 있었겠는가? 아무리 여러 가지로 변명을 하더라도 조금도 믿을 만한 이유가 없다.”⁷³⁾라고 지적하며, 이렇기 때문에 당장 “병장들과 세 척의 병선에 탔던 사람들을 빠짐없이 잡아와서 대질시켜 판명해야 뒷일이 없을 것 같다. 표류했던 한인들이 화물을 받아 본래의 곳으로 돌아 갈 수 있도록 여러 칙사 앞에 공초를 바치기에 이르렀으니, 섭정왕(攝政王)께서 만약 이 말을 듣게 된다면 일이 반드시 중대해질 것이다. 그러니 밤낮 없이 달려가서 잡아다가 대질시킨 뒤라야 뒷날 난처한 근심이 없을 수 있겠으니 이것이 낫겠다.”⁷⁴⁾라고 강요했다.

결국 조선의 변장(邊將)과 사공(沙工), 격군(格軍), 해부(海夫) 등이 10여일 후에 경성에 도착하고⁷⁵⁾ 청사가 의금부(義禁府) 판의금(判義禁)과 형조판서(刑曹判書)와 양사(사헌부와 사간원) 장관 등과 회동하여

71) 『清實錄 世宗實錄』第三冊, 順治五年戊子春正月: “戊申遣學士額色黑等賚敕往諭朝鮮國王李倧…….” 北京中華書局影印版, 1986, 291쪽.

72) 『備邊司謄錄』仁祖 25年(1647년) 08月 03日(陰) “卽者勅使, 送差備譯官, 以漂漢等船上所持物目, 書送于臣處, 其數甚多, 以渠折價計之, 至於銀二萬二千餘兩.”

73) 『謄錄』, 1647年 10月 4日 條 “孔雀, 非浮游水上之鳥, 四十九名, 非飛渡之人, 籠隻, 亦何以得出乎, 雖萬端發明, 少無可信之理”.

74) 상동. “邊將及三船之人, 無遺捉來面質對辨, 則似無後尾, 漂漢等, 至以受其貨物, 還送本處, 納招於諸勅之前, 攝政, 若聞此言, 則事必重大, 不如罔晝夜捉來對辨然後, 可無日後難處之患云.”

75) 상동. 10月 15日 條: “邊將一二人, 今雖入來, 推問之舉, 當待沙格咸集後, 乃可一一辯覈……”

청나라 사신이 투숙한 객사에서 심문하였다.

영접도감의 낭청이 영의정과 우의정의 뜻으로 아뢰기를 “신들과 의금부의 당상 6조의 당상, 승지, 양사의 장관들이 관소에 이르렀으나, 칙사는 표류 한인들이 점심을 먹고 난 뒤에야 서청(西廳)에 나와 앉아 신들에게 들어와 참석하도록 하였습니다. 잇달아 변장들과 사공·결꾼들을 불러 뜰로 들어오게 하여, 변장들을 계단으로 올라오게 하고 당초의 곡절을 물었는데, 변장들이 대답하기를 ‘변방 수자리의 직책에 있어 만약 정체를 알 수 없는 황당선(荒唐船)이 있다면 반드시 붙잡는 것이 국법(國法)으로 되어 있다. 한인의 배가 포구에 와 닿기에 따라갔더니 돛을 올리고는 급히 대마도 쪽의 바다로 향하므로, 우리가 힘을 다해 따라 붙어 두 배가 서로 가깝게 되자 각기 병기로 싸우게 되었다. 우리들이 화전(火箭)과 와관(瓦罐)으로 치니 배 안에 불이 붙었고, 저들이 흩어져 물로 뛰어들 때에 배를 대어 건져서 붙들어 왔다’고 하였습니다. 이어 칙사가 말하기를 ‘그렇다면 한인 48명은 어떻게 하여 살아났으며, 공작은 어떻게 살아났으며 가죽상자 등의 물건들은 어찌해서 타지 않았는가? 온갖 말이 모두 꾸민 말이다. 한인들의 물건은 어디에 두었는가? 너희들은 실로 큰 도적이다’라고 하였습니다. 변장들이 말하기를 ‘만약 그 물화를 탐냈다면 이 48명을 다 죽여서 구실을 없애버리지 않고 어찌 이렇게 산 채로 잡았겠는가? 다른 뜻이 없었음을 알 수 있을 것이다. 명(明)나라 때에는 정체를 알 수 없는 황당선을 잡아 바치면 상을 내렸고, 본국에서도 변장들을 포상하였다. 그런데 이번에는 잡아 바쳤다가 도리어 포로들에게 무고를 당하였으니 역시 억울하지 않겠는가?’ 하였습니다. 칙사가 말하기를 ‘네 어찌 대명(大明)이라고 말하는가?’하니, 변장이 말하기를 ‘이와 같이 한다면 비록 왜구가 이르더라도 변장이 싸워서 붙들 도리가 전혀 없겠다’라고 하였습니다. 칙사가 한인들을 불러내어 변장들과 대질하게 하였는데, 한인이 주머니 하나를 내어 보이며 말하기를 ‘이 흰 색의 물건은 너희들이 배 안에서 주워 나에게 물어본 것이 아닌가? 우리는 그대로 품속에 간직하여 증거로 삼았다’고 하였습니다. 이어 정칙사가 말하기를 ‘배 안의 물건을 너

희들이 모두 흠친 것이 명백하다. 그러니 우리는 이 한인들의 물건 품목을 적은 기록을 갖고 가겠다. 앞으로 너희들을 추문하는 것은 우리가 알 바 아니고, 북경에 들어간 뒤에 이 물건들을 추심하고 안하고는 황제의 처분에 달렸다'고 하였습니다. 정칙사가 또 말하기를 '이 한인들을 처음에는 북경으로 보내지 않으려고 그 중 1명을 동래(東萊)로 잡아 가서 숨기려고 하였던 것인데, 마침 우리가 나오게 되었으므로 북경에 보내려는 일이 있게 되었고 그 1명도 숨기지 못하게 된 것이다.'라고 하였습니다. 신들이 말하기를 '한인 1명은 바다에 표류하여 좌수영이 있는 곳에 이르게 되었으며, 수사(水使)의 장계도 있으니 숨기려고 했던 일은 없다. 한인에게 물어보면 알 수 있을 것이다'라고 하였습니다. 그랬더니 정칙사가 즉시 동래에서 잡혔던 한인을 불러 다시 잡히게 된 곡절을 분별한 뒤에야 말하기를 '동래에서 잡힌 1명의 한인에 대해서는 조정에서 벌써 조사하여 분석한 일이니 지금 다시 제기할 필요는 없겠다'고 하고, 신들로 하여금 그대로 해산하여 나가도록 하였습니다. 신 등이 물러나온 뜻을 감히 아뢰입니다." 하니, 알았다고 전교하였다.⁷⁶⁾

청 사신들이 공작새가 살아 있는 것을 증거로 변장들이 서로 교전하는 바람에 배와 화물이 모두 불에 타서 사라졌다는 주장에 대해 의문을 제기하며 강하게 질의하였다. 이후에 보이는 10월 17일의 기록에서 청사인 정명수가 “사람들은 하

76) 상동. 10월 16日 條, 原文은 다음과 같다: 迎接都監郎廳, 以領右相意啓曰, 臣等及禁府堂上, 六曹堂上, 承旨兩司長官, 來詣館所, 而勅使, 待漂漢午飯之後, 出坐西廳, 令臣等入參, 仍招邊將沙格等入庭, 而使邊將上階, 問其當初曲折, 邊將對曰, 職在邊戍, 若有荒唐船隻, 則必爲捕捉, 乃是國法也, 漢人之船, 來到浦口, 追之則舉帆, 急向馬島大洋, 極力追趕, 兩船相近, 各以兵器相戰, 我等, 以火箭及瓦罐迫之, 船中火發, 渠輩分散投水之際, 以挾船極出捉來云, 則勅使曰, 然則漢人四十八人, 何以得生, 孔雀亦何以得生, 皮箱等物, 亦何以不燒也, 千言萬言, 皆是飾辭, 漢人物貨, 置於何處, 汝等, 實是大賊, 邊將曰, 若貪其物貨, 則此四十八人, 何不盡殺, 以爲滅口之地, 而執此生口者, 可知其無他矣, 大明時, 捉納荒唐之船, 賞賜, 本國, 又爲褒賞邊將矣, 今者捉納, 反爲被誣於俘漢, 不亦冤乎, 勅使曰, 汝何以大明爲言乎, 邊將曰, 如此則倭寇雖至, 邊將萬無戰捕之理, 勅使, 招出漢人, 與邊將使之對辨, 漢人, 出一囊開示曰, 此白色之物, 非爾等得於船中, 而問於我者乎, 吾等因置懷中, 以爲證驗之地矣, 鄭勅曰, 船中之物, 汝輩盡爲偷取明矣, 俺等, 持此漢人物貨件記而去, 此後, 汝輩推問, 非俺等所知, 入北京後, 此件物, 推與不推, 在於皇帝處分云, 鄭勅又言曰, 此漢人, 初非欲送於北京, 其中一名, 捉往于東萊, 欲爲隱諱, 而適俺等出來, 故有此人送北京之舉, 而一名, 亦不得隱置云, 臣等, 以漢人一名漂海而至, 左水營地有水使狀啓, 非有隱諱之事, 若問於漢人, 則可知云, 則鄭勅即招東萊被捉漢人, 更辨其被捉曲折然後, 乃曰, 東萊被捉一漢人事, 朝廷, 已爲分釋, 今不須更爲提起云, 令臣等, 仍爲罷黜, 臣等退出之意, 敢啓, 傳曰, 知道.

나도 타죽은 자가 없고 심지어 공작과 같은 미물도 모두 안전하였는데 유독 화물만 모두 불탔다고 하니 매우 이치에 닿지 않는다.”77)고 다시 한 번 강조했다. 그리고 표착한 중국인이 제출했던 하얀색 증거를 통해 화물을 이미 조선 변장들에게 빼앗긴 것을 확실하게 증명하였다.

이에 따라 정명수가 “배 안의 물건을 너희들이 모두 훔친 것이 명백하다. 그러니 우리는 이 한인들의 물건 품목을 적은 기록을 가지고 가겠다. 앞으로 너희들을 추문하는 것은 우리가 알 바 아니고, 북경에 들어간 뒤에 이 물건들을 추심하고 안하고는 황제의 처분에 달렸다.”78)고 결정하였다.

또한 조선 왕조에 즉시 변장들에 대한 죄와 형을 확정하고 화물의 행방을 추적하라고 명하였다.79) 그 후의 여러 가지 크고 작은 기록을 근거로 추론해 보면 조선 왕조도 변장들이 화물을 빼앗았다는 주장에 동의한 것으로 보인다. 정명수의 강력한 요구에 대해 인조가 “의금부로 하여금 변장들을 국문하여 죄를 확정하라”80)고 밝혔다. 같은 기록에서 화물에 대해서도 “변장들이 아직도 승복하지 않으니 형장으로 신문하여 사실을 조사해야겠다.”81)고 대답했다.

그 후 10월 20일에 또 “의금부로 하여금 내일 아침에 좌기(坐起)하여 형장을 가한 뒤에, 삼차의 엄형을 가하도록 해야 할 것 같습니다. 그래도 매를 참으며 승복하지 않는다면 꼭 승복을 받은 연후라야 물화의 거처를 추문해야 합니다.”82)라고 하였다.

그러므로 조선 왕조가 청나라 사신의 판단에 대해 일부는 인정했던 것으로 보이고 최소한 변장들이 혐의가 없지는 않다고 판단했다고 보인다. 11월 12일의 기록에서 비변사가 “변장들을 조사하는 일을 결말짓지 못하면 후환이 없지 않을 것이니 칙사 일행이 강을 건너기 전에 명백한 결말을 짓지 않을 수 없습니다.”83)라고 보고하고 그 후 14일에도 “이번 표류 한인들을 붙잡은 일에 대해 칙사는

77) 상동. 10월 17日 條: “人物無一焦爛者, 而孔雀微物, 亦皆得全, 唯獨以謂物貨盡燒”.

78) 상동. “船中之物, 汝輩盡爲偷取明矣, 俺等, 持此漢人物貨件記而去, 此後, 汝輩推問, 非俺等所知, 入北京後, 此件物, 推與不推, 在於皇帝處分.”

79) 상동. “俺等唯欲速知其物貨有無間, 決斷一語, 以爲歸報皇帝之地而已”.

80) 상동. “將等, 令禁府鞫問定罪”

81) 상동. “輩時未承服, 當爲刑訊窮覈云云”

82) 상동. 10월 20日 條: “令禁府, 明日早朝坐起, 加刑之後, 似當以嚴刑三次, 忍杖不服, 必須承服然後, 當推問物貨去處.”

83) 상동. 11월 12日 條: “啓曰, 邊將等查問之事, 雖似停當, 不無後患, 及其勅行未渡江之前, 不可不明日(白)結末.”

벌써 그 곡절을 알게 되었으나 조정에서 해부(該部)에 자문을 보낸 일이 없으니, 일의 확실함이 결여되었을 뿐 아니라 칙사가 그곳에 도착한 뒤에 자기의 공로로 삼아 책임을 우리나라에 돌리는 일이 없지 않을 것입니다. 이제 당초 변장들이 황당선을 싸워 붙잡은 과정과 붙잡힌 자는 곧 복건성의 사람들로 일본과 교통한 사실을 들어 승문원으로 하여금 자문을 짓게 하여 사은사 일행에 부쳐 보내야 할 것입니다. 그리고 서승의 문답 문서를 칙사에게 전달하지 않았으므로 그대로 사신에게 부쳐 보내는 일은 이미 윤희를 받았습시다. 형편을 보아 보이도록 하는 것이 합당한 일이겠기에 감히 여쭙니다.”⁸⁴⁾라고 보고했다.

이로 보아 변장들에 대한 심문을 최종 판정했던 것 같다. “칙사가 자기의 공로로 삼아 책임을 우리나라에 돌리는 일이 없지 않을 것입니다.”라는 문구를 보면 재판 결과가 아마 청나라 사신들의 의견과 일치한 것으로 추론할 수 있다.

『등록』에는 이에 관한 기록이 그 해의 11월 12일과 14일까지만 나와 있다. 『등록』의 일부 내용을 분실하였기 때문에 이 사건의 전모를 다 파악 할 수 없어 사실을 최종적으로 판단하지 못하지만 서승 등의 신고가 무고(誣告)가 아닌 것만은 확실하다 하겠다. 왜냐하면 조선의 지방 관리들이 중국 상선의 화물에 눈독을 들여 사람을 죽이고 재물을 빼앗는 행위는 조선이 천조(天朝)로 여겼던 명나라 시대에도 적지 않았다.

예를 들면, 1545년 흥양(興陽) 현감(縣監) 소련(蘇煉)과 발포(鉢浦)의 만호 안지(安止)가 중국 표류선의 재물을 빼앗기 위해서 일부러 중국 표류민을 왜구(倭寇)로 오인(誤認)한 것처럼 가장하고 학살했다. 그 때 몇 백 명의 표류민이 바다에 뛰어들거나 투항(投降)해 한자로 대명(大明)을 써서 자기의 신분을 제시했는데도 조선 병장들이 모른 척 하고 계속 적수공권인 난민을 죽였다. 그 후에 왜구를 많이 죽인 공으로 상까지 상신했다.⁸⁵⁾

1613년에는 일본, 중국, 유구 세 나라 사람이 함께 승선해 있는 큰 배가 제주도 표착했다. 제주 목사인 이기빈(李箕賓)과 관관인 문희현(文希賢)이 배에 실

84) 상동. 11월 14日 條：“啓曰，今番漂漢捕捉事，勅使則已知曲折，而朝廷，未有移咨該部之舉，非但事欠明的，勅使到彼之後，不無自爲要功，歸責我國之事矣，今以當初邊將，戰捕荒唐船節次及所捉者，乃是福建人物與日本交通之狀，令承文院，撰出咨文，追付謝恩之行，而且徐勝問答文書，未及傳達於勅行，故仍付使臣之意，已爲蒙允，觀勢投示，亦合事宜，敢稟，”

85) 「명종실록」 1권, 명종 즉위년 8월 26일 병진 8번째 기사. 1545년 명 가정(嘉靖) 24년

려 있던 재물을 탐내 표류선을 공격하여 선원들을 죽이고 재물을 약탈하였다. 훔친 물건 중에는 노랑 명주실만 백오십 석이 있으며 진주와 마노 따위가 수천수만에 달하였다.⁸⁶⁾

청나라 시대에도 유사한 사례들이 발생했음을 어렵지 않게 찾아 볼 수 있다. 예를 들어, 효종 6년(1655)에 소근첨사(所斤僉使) 김우인(金友仁)이 중국 표류 상선 3척과 충돌했는데, 선원들을 거의 다 죽였고, 남은 사람들은 모두 물에 뛰어 들어 죽었다.⁸⁷⁾

위에 언급했던 관원들이 사람을 죽였고 재물을 약탈했지만 받은 처벌은 고작 지방으로 귀양 가는 것에 그쳤다. 그 중에 가장 엄격한 처벌도 ‘장 일백(杖一百) 도형(徒刑) 3년’⁸⁸⁾에 불과했다.

주목해야 할 것은 『통문관지(通文館志)』에 수록된 청나라의 「자문(咨文)」을 보면 청 왕조가 결국 이 사건을 무마시켰고, 이 사건에 관련된 조선 당사자들을 석방시키라고 지시했다는 것을 알 수 있다.⁸⁹⁾

그 이유는 청나라 입장에서 볼 때 적대하고 있는 정권에 속한 해상들과 선박한 척에 실린 화물 때문에 조·청 양국 간에 긴장 관계를 조성하게 되면 분명 득보다는 실이 많을 것으로 판단했다고 해석할 수 있다. 더구나 이 사건을 통해서 조선 측은 청 왕조가 표류민 특히 남명 정권에 속한 해상에 대해 세밀하게 주시하고 있다는 사실을 이미 충분히 느끼게 했다고 판단했을 수 있다. 그럼으로써 사실 확인과 배상에 대해 고집하지 않고 분쟁을 가라앉히고 서로 평온하게 지내는 것도 하나의 외교 전략이라고 생각했을 수 있다.

이후 청나라가 삼번(三藩)의 난을 평정하고 대만을 수복할 때까지 조선 왕조는 중국 표류선, 특히 남명 정권과 밀접한 관계를 갖고 있는 중국 해상의 표류선에 대해 거의 모두 청나라의 요구에 따라 엄격하게 육로를 통해 북경으로 송환했다.

그 후 1649년에 복건성에서 일본으로 가는 무역선 한 척이 또다시 통영에 표

86) 「광해군일기」 22권, 광해 5년 1월 28일 丙戌 3번째 기사. “黃繭絲至百五十石, 明珠, 瑪瑙之屬, 以千百計”.

87) 「효종실록」 14권, 효종 6년 5월 28일 신해 5번째 기사. “斬首殆盡, 餘皆投水而死”.

88) 상동.

89) “這事既經該國王查明必無遺情. 邊將沙格俱著釋放, 勿令無辜繫獄.”

착했는데 표류민이 124명에 달하였다. 1653년 묘진실 일행이 제주도에 표착했는데 조선왕조는 모두 전례를 따라 그들을 칙사에게 보내 육로로 송환했다.⁹⁰⁾ 이를 근거로 살펴보면 1647년 서승 사건에 대한 처리 방법은 조선 왕조가 유사한 사건을 처리 할 때 기본으로 삼은 범례가 되었고 그 후에도 표류민을 송환할 때 근거가 되었다는 사실을 알 수 있다. 그래서 서승 사건은 조선왕조가 육로로 중국 표류민을 송환하는 정책을 본격적으로 시작하는 전환점이라 판단하는 충분한 근거가 된다고 하겠다.

2. 표류민 송환 사건을 둘러싼 분쟁

청나라 초기에 정씨 무장 세력이 해상에서 할거해 청과 대치하고 있을 때 조선에 표착한 남명 해상의 표류 사건이 두 건 있었다. 바로 소주(蘇州) 상인인 묘진실 등 28명이 제주 정의현(旌義縣) 천미포(川尾浦)에 표착한 사건과 복건성 상인인 임인관 등 94명이 제주도 대정현(大靜縣) 차귀진(遮歸鎭)에 표착한 사건이 그것이다. 조선 조정내서는 이 두 사건의 표류민 처리 방식에 대해 큰 논란이 일었다.

공식적인 문서에 따르면 전자가 『실록』 효종 3년 3월 30일조와 『등록』 효종 3년 6월 14일, 17일조에 모두 기록 되어 있다. 후자는 『실록』 현종 8년 6월 27일, 7월, 10월조에 기록 되어 있다. 『등록』에는 자세한 기록이 없지만 날짜로 살펴보면 『등록』 현종 8년 6월, 9월, 10월조에 이와 관련한 기록이 남아있다. 이 두 사건에 대한 더 자세한 기록은 1694년부터 1697년까지 제주목사로 재임했던 이익태(李益泰)가 저술한 『지영록·표한인기(知瀛錄·漂漢人記)』와 1705년부터 1706년까지 제주목사로 재임했던 송정규(宋廷奎)의 『해외문견록(海外聞見錄)』, 그리고 성해응(成海應)의 『연경재전집(研經齋全集)』에 수록되어 있는 『정미전신록(丁未

90) 孝宗 3年(1652) 壬辰 6月 14日: 曾在丁亥年, 則勅使行中帶去, 故漂漢等卜物, 並置於鳳凰城, 所載刷馬, 則與勅使一行入把者, 一體還爲出送, 所費者, 只自義州, 至鳳城雇馬之價而已, 其時臣太和, 爲伴送使, 詳知之矣, 今援此例, 可以省弊, 若從後入送, 則當有領去之官, 鳳凰之人, 或不替受其物件, 責令我人, 仍爲運致北京, 則其爲難處有不可言, 反不如給付勅行使之遵舊例處之爲便.

傳信錄』에서 찾아볼 수 있다.⁹¹⁾ 그 중에 『해외문견록』에 기록된 중국 표류 사건은 『지영록』에 기록된 내용과 거의 비슷하지만 『지영록』에 더욱 상세하게 나와 있다. 또한, 『정미전신록』에는 그 당시 조선 지식인들이 임인관 등과 만났을 때 나누었던 필담 기록이 많이 남아 있기 때문에 이 사건에 대한 가장 완전한 자료로 참고할 수 있다.

『지영록』과 『정미전신록』을 중심으로 『등록』과 대조해서 내용을 재구성해 살펴보고자 하겠다.

1) 1652년 묘진실 표류 사건

효종(孝宗) 3년(순치제 9년, 1652년) 2월 9일에 남경 소주부 오현(吳縣) 상인인 묘진실 등 213명이 탄 배 한 척이 항해하는 도중에 제주도 정의현 천미포 인근 해상에서 침몰하였다. 그 중에 185명은 익사하고 단지 28명만이 제주 섬에 상륙하였다. 『지영록』에 나오는 묘진실과 관련한 진술은 아래와 같다.

대명국 남경 소주부 오현의 상인 묘진실은 나이가 36세로 홍광(弘光) 원년(1645)에 황제의 명령을 받들어 일본과 장사를 하였습니다. 나중에 이자성이 변란을 일으키고 청 왕조가 천하를 다투다가 이자성을 패퇴시켜 천하를 얻었습니다. 그리고 남경을 함락시키고 홍광 천자가 피살됐기 때문에 소상 등은 감히 귀국할 수 없어 교지(交趾)로 가서 장사하며 지내며 왕래한 지가 7년이 됩니다. 이제 청조가 어진 정치로 애민(愛民)을 한다는 말을 듣고 본국으로 돌아가려 했습니다. 1월 22일 일본을 출발하여 가다가 오도(五島)에 이르러 바람을 기다렸고, 2월 초 8일 출항하여 다음 날 묘시(卯時)에 귀국(貴國) 지경에 이르렀는데 배가 부서져 버렸습니다. 배에는 통틀어 213인이 있었는데 28인만이 살아남을 수 있었습니다. 하늘처럼 인자하신 어르신께서 크게 자비를 배

91) 『丁未傳信錄』은 이서구(李書九)에 의해 임인관(林寅觀)과 당시 조선 선비들 사이에 여러 가지 문답을 모아 편집한 최초의 기록이다. 나중에 성해응(成海應)이 시문과 관련 내용을 첨가하여 속편을 만들어 『研經齋全集』에 수록하였다.

풀어 글을 쓸 때 곤란한 지경에 빠지지 않도록 관용을 베푸시어 일본 국 지역으로 보내 저희 상인 28인이 살아날 수 있도록 배려해주시기를 바랍니다. 염려되는 것은 북경으로 보내시면 길이 아득히 멀어 2, 3년이 걸려야 겨우 집에 닿게 될 것이니, 여정의 괴로움과 걱정을 감당하기 어렵습니다. 만약 일본으로 보내주시면 수로이고 가까워 불과 며칠 만에 일본에 닿을 수 있습니다. 만약 일본에 도착하면 한 달 남짓이면 남경에 도착하여 부모처자와 상봉할 수 있을 것입니다. 상인들은 가족은 만대까지 은혜를 입도록 염불(念佛) 할 것입니다. 대장군 어르신께 엎드려 비오니 국왕 전하께 품을 올리시어 시행할 수 있도록 해 주소서.⁹²⁾

이와 같은 묘진실의 진술에 따르면 그는 홍광 원년(1645)에 황제의 명령을 받고 일본으로 가서 무역을 했는데 청병(淸兵)이 산해관을 넘어 중원의 주인이 되자 자신들은 중국으로 돌아갈 수 없어서 교지로 가서 베트남과 일본 간의 해상 무역에 종사하였다. 그런데 청나라가 어진 정치를 펼친다는 소식을 듣고 본국으로 돌아가는 도중에 불행을 당했다고 했다. 그의 요청 내용에 근거하면 묘진실은 중국 표류민에 대한 조선 왕조의 송환 방식과 절차를 잘 알고 있었던 것으로 보인다. 그렇기 때문에 강력하게 해로로 일본으로 송환해 줄 것을 요구하였던 것이다. 그 이유로 육로로 송환하면 험난하고 고생할 것이라고 했지만, 더 큰 이유는 남명정권이 파견했던 관상(官商)이니 귀국하면 청나라 조정으로부터 처벌을 당하지 않을까 우려했기 때문이라는 것은 분명하다. 『등록』의 기록을 근거로 추론해 보면 묘진실 일행이 상당한 양의 화물을 실었던 것으로 보아 그들이 출항한 주요 목적은 무역과 밀접하게 관련된 것으로 짐작할 수 있다.

그들은 남명 정권에 소속된 사람이어서 중국에 돌아가면 청나라 왕조에 의해

92) 李益泰, 『知瀛錄』: “大明國南京蘇州府吳縣商人苗珍實, 年三十六歲. 因弘光年奉旨往日本國生意, 後因李兵變亂, 又因清朝爭奪天下將李兵殺敗, 得了中國. 又將南京爭去, 將弘光天子殺死, 小商等不敢回國, 往交趾生意, 往來七年, 今聞清朝仁政愛民, 如回本國. 正月二十二日從日本起身, 行至五島等風. 二月初八日開船, 翌日卯時到貴國地方將船打破. 通船共二百一十三人, 止存二十八人得生. 懇乞仁天老爺大發慈悲, 筆下超生, 送日本國地方, 商等二十八人以得生也. 恐送北京路途遙遠, 二三年纔得到家, 路途苦愁難堪, 若送日本, 況且水路又近, 不過數日即到日本也. 若到日本, 不過月餘得到南京. 父母妻子得以重相會. 商等舉家念佛, 萬代沾恩, 伏乞大將軍老爺上稟于國王殿下施行.” 濟州文化院, 2010年, 127-128쪽.

피살될 가능성을 배제할 수 없었기 때문에 조선 조정에서는 이들의 송환 여부에 대한 논란이 야기되었다. 그 당시의 영의정인 정태화(鄭太和)가 “표류해 온 한인은 전례에 따라 그 재물도 실어서 북경에 보내는 것이 마땅하다’하니, 상이 이르기를, ‘전일 우리 나라에서 잡아 보낸 자들이 모두 도륙(屠戮)되었는데, 내 또 차마 박절하게 죽을 곳으로 보내지는 못하겠다. 그러나 상황이 이러하니, 장차 어떻게 한단 말인가.’하고, 마침내 정태화의 의논을 따랐다.”⁹³⁾ 하지만, 조선의 ‘존주양이(尊周攘夷)’와 관원들은 육로를 통해 남명 표류민을 북경으로 송환하는 것을 반대하였다. 그 중에 가장 격렬하게 반대한 사람이 바로 당시 홍문관 부교리(副校理)를 맡은 민정중(閔鼎重)이었다. 그는 4월 26일에 첩황(貼黃, 기밀 상주문)으로 임금에게 의견을 올렸다. ⁹⁴⁾ 민정중은 정통 논의인 대명의리론(大明義理論)에 의해서 명나라 유민으로 표류한 한인을 북경으로 송환한 것을 강력하게 반대하였다. 특히 “지난날 보냈던 자들이 모두 사형을 당했는데, 지금 이들이 죽음을 면치 못할 줄을 알면서도 죽을 곳으로 강제로 보내는 것은 어찌 우리나라가 차마 할 일이겠습니까.”⁹⁵⁾라고 강조하였다. 그는 또 “제주(濟州)는 본래 바다 가운데 있는 절도(絶島)이므로 피차의 소식이 누설되지 않을 만큼 비밀스런 곳입니다.”라고 건의했다. 이에 효종은 직접 민정중을 만나 자신의 고충을 토로하였다. 그만큼 표류민의 송환은 이미 조선 왕조 내부에서 논쟁을 일으키는 까다로운 문제였던 것이다.

한국 학자들은 묘진실 일행이 중국에 돌아간 후 모두 행방불명이 됐으니 아마 모두 사형을 당했을 것으로 추측하였다. 예를 들어, 정민은 “묘진실과 임인관 등이 일본으로 가고 싶었는데 조선 왕조가 이와는 반대로 강제로 그들을 북경으로 송환하였다. 그들이 청나라에 도착한 후에 모두 살해되었다.”⁹⁶⁾라고 판단하였다. 그러나 실제로는 묘진실 일행은 귀국한 후에 순치제(順治帝)에 의해 관대한 처분을 받고 고향으로 보내졌다. 『청실록(淸實錄)』에 따르면 순치제가 “조선이 보낸

93) 『효종실록』 8권, 효종 3년 3월 30일 신축 2번째기사, “上令廟堂議處, 領議政鄭太和言於上曰: “漂來漢人, 難可掩置。 宜遵前例, 載其貨財, 送至北京。 不然, 恐有詰問之端矣。” 上曰: “前日自我國執送者, 盡被屠戮, 予又不忍迫就死地, 而時勢到此, 其將奈何?” 竟從太和之議。”

94) 자세한 내용은 제5장 2절을 참고.

95) 『朝鮮王朝實錄』孝宗 8卷, 3年(1652 壬辰 / 청 순치(順治) 9年) 4月 26日(丁卯) 1번째 기사.

96) 鄭珉, 「淸順治至康熙遷界時期福建台灣商船漂到濟州的經過及朝鮮政府的對應」, 『海港, 海難, 海盜海洋文化論集』, 里仁書局, 2012年, 第186쪽.

28명은 모두 짐(朕)의 신민이다. 외국에 표류해서 참으로 불쌍하다. 원적지로 돌려보내라. 그들의 화물은 모두 그들 것이므로 본인이 수령하여 가져 갈 수 있도록 하라”⁹⁷⁾고 지시하였다. 이처럼 그들은 조선 측이 추측한 것처럼 피살당하거나 불이익을 당하지 않았다는 것을 확인할 수 있다.

2) 1667년 임인관 표류 사건

현종(顯宗) 8년(강희6년, 1667) 5월에는 대만 정경(鄭經)의 부하인 관상 임인관 등 95명이 상선을 타고 일본으로 가는 도중 폭풍을 만나 제주 대정현 예래리(猊來里) 해변에 표착하였다. 그 배에는 설탕과 녹피(鹿皮), 소목(蘇木), 비단, 약재 등을 싣고 있었다. 정씨 정권의 경비를 조달하기 위해 그들은 5월 11일에 대만을 출항하여 일본과 무역하기 위해 항해하였다. 임인관 등은 명나라의 의복을 입고 영력(永曆) 21년으로 표시되어 있는 정미력(丁未曆)을 갖고 있었기 때문에 그들이 표착한 것은 ‘존주양이’를 주장하는 조선 선비들에게는 고무적인 소식이였다. 그래서 조선 지식인들은 그들에게 많이 관심을 가졌고 한편으로는 동정심을 품기도 하였다. 대만 정씨 정권에 소속된 사람들이니 북경으로 가면 흥함은 많고 길함은 적을 것이 분명한 까닭에 임인관 등은 조선 왕조에 누차(屢次) 상서(上書)하여 해로를 통해 일본으로 돌려보내줄 것을 진정(陳情)했다. 『정미전신록』에 수록된 진정서 중 한 편의 내용은 다음과 같다.

대명국 복건성 관상 임인관, 증승, 진득 등이 함께 삼가 보고하는 진정서입니다.…임인관 등은 배에다 백당 빙당 2십만 근, 녹피 1만 6천 장, 약재와 소목 각 5천여 근, 주단, 후추, 용단 등의 화물을 싣고서, 일본국 나가사키(長岐, 閩南語로 籠仔沙箕)에 가서 무역하고자 5월 11일에 출항하였습니다. 뜻하지 않게 폭풍을 만나 23일 밤에 제주에 표착하였습니다. 암초에 부딪혀 배가 부서졌고 백당, 빙당은 모두 물에 녹아 남아있는 것이 없고 나머지 기타 화물은 대부분 떠내려가거나 가

97) 『淸實錄世祖實錄』卷68, 順治九年九月甲申條(中華書局三卷本, 537頁); 『淸實錄中朝關係史料』, 吉林文史出版社, 1986, 165쪽.

라앉아 버렸습니다. 그저 녹피 6천여 장, 주단 450필, 금단 17 필, 용단 35개만 건졌을 뿐입니다. 다른 약재, 소목, 후추가 각각 소량입니다. 임인관 등은 대인들이 불쌍히 여겨 보호를 받고 조석으로 두터운 호의를 받았으나 그 은혜를 갚을 수 없습니다. 임인관 등은 남은 화물을 대인에게 바치고자 하오니 나누어 음식비에 충당하옵소서. 우리들은 고향을 그리는 마음이 사무쳐 하루가 1년과 같습니다. 살아갈 수 있는 은혜를 베풀어주시고 인자하신 덕을 내려주시길 엿드려 바라옵니다. 조만간에 배를 내주시어 나가사키까지 인도해 주시면 일본 나가사키 왕을 만나 목재를 빌리고 배를 만들어 본국으로 돌아갈 수 있도록 해달라고 청할 것입니다. 그러면 임인관 등은 다시 부모처자를 만날 수 있을 것입니다. 비록 살아서 은혜를 갚을 수 없다면 죽어서라도 결초보은 하겠나이다 하였습니다. 삼가 이와 같이 상정하나이다.⁹⁸⁾

이 진정서의 내용에 따르면 임인관 등은 난파선에 실었던 화물을 모두 조선 관원들에게 바치고 그 대신에 해로로 송환해 줄 것을 청했다는 것을 알 수 있다. 그리고 그들의 간절한 언사(言辭)를 보면 북경으로 보내지는 것은 극도로 우려하고 있었음도 알 수 있다. 여러 이유로 해로를 통하지 않고 육로로 송환되는 것은 희망이 사라지는 것으로 받아들여 표류민들은 식사도 하지 않고 말도 하지 않았으며 단지 울기만 할 뿐이었다고 하였다. 그리고 장차 북경으로 가야 된다는 소식을 듣고, 모두 죽어도 북경으로는 가고 싶지 않아했고, 심지어 자살하려고 하는 사람도 있었다.⁹⁹⁾ 조선 선비들도 이들을 위해서 사방으로 돌아다니면서 호소하며 북경으로 보내지는 것을 막으려 노력하였다. 그러나 조선 현종은 이해득실을 저울질한 후에 중국 표류민들을 모두 북경으로 보내는 것으로 결정하였다.

임인관 일행의 결말에 관한 내용은 조선 측의 자료에 의하면 95명 모두 영고

98) 成海應, 『研經齋外集』卷三十四, 『丁未傳信錄』:“大明福建省官商林寅觀, 曾勝, 陳得等. 同謹稟爲披陳情狀. ……寅等本船裝載白糖冰糖貳十萬斤, 鹿皮一萬六千張, 藥材蘓木各五千餘斤及胡椒紗綢氈緞等貨. 欲往日本國籠仔沙箕貿易. 于五月初十日開船. 不意洋中遇風. 於二十三夜. 飄到本州. 衝碇閣破. 而白糖冰糖被水浸溶. 並無粒在. 其餘貨物. 多被飄溺. 僅浮有鹿皮六千餘張. 紗綢共四百五十疋. 錦緞十柒疋. 氈單三十五條. 另藥材蘓木胡椒各些少耳. 寅等荷大上官垂憫獲庇. 而今朝夕歎. 恩莫能酬. 寅等願將所存貨物. 槩奉大上官. 分發充稿. 衆丁思鄉念切. 度日如年. 伏乞開好生之恩. 廣仁慈之德. 早撥船隻. 引到籠仔沙箕. 見日本長岐王. 請借木料造船. 以歸本國. 使寅等衆人得歸見父母妻子. 雖生不能啣環. 而死亦願結草矣. 謹此上呈.”

99) 『朝鮮王朝實錄』, 顯宗八年十月癸酉.

탑(寧古塔) 지역에서 살해당했다고 전한다. 그런데 이것은 단지 추밀원(樞密院) 아전(衙前)인 석희박(石希璞)이 전한 소식이었다. 그는 임인관 등이 “북경에 돌아간 후에 모두 영고탑으로 보내지고 지방관에게 살해당했다.”¹⁰⁰⁾라고 하였지만 이것은 소문에 불과한 것이기 때문에 그 당시에 도 사람들은 이미 “확실하게 알기가 어렵다.”고 판단하였다.

그러나 명나라의 유민들을 청나라에 송환하는 것은 유가 의리(義理) 사상을 표방하는 조선 왕조로서는 심각한 도덕적 압박이었을 것이다. 심지어 130년 후의 정조(正祖, 1752~1800) 때까지도 그 사건을 조선 왕조의 수치로 삼았다. 그런 죄책감을 줄이기 위해 정조 22년(1798) 7월 21일에 제단을 쌓아 명나라와 비밀히 접촉한 죄로 사형을 당한 20명의 의사를 제사지낼 때 당시 억지로 육로를 통해 청나라로 송환해서 피살당했던 남명의 유민 94명을 함께 제사하였다.¹⁰¹⁾

그러나 실제로 조선 측에 전해진 소식처럼 북경으로 압송된 표류민들이 모두 살해당했다는 주장에 대한 직접적인 증거는 없다. 중국의 기록에서도 이런 주장을 뒷받침할 수 있는 근거 자료를 찾기가 힘들다. 이와 반대로 청 왕조는 죽음을 무릅쓰고 바다에서 생계를 유지하고 있는 해상과 선원들에 대해서 오히려 회유(懷柔) 정책을 대대적으로 취하였다. 특히 청나라 초기에 청 왕조는 일부 남명 세력을 포용하면서 남명 왕조를 분열시키려는 정책의 필요성이 대두되었고 그런 정책이 반대 세력을 약화시키는데 더욱 중요한 역할을 했다. 『청실록·세조실록(淸實錄·世祖實錄)』에 순치 4년 반포한 유지(諭旨)에 다음과 같은 내용이 포함되어 있다.

광둥 근해에서 원양 무역에 종사하는 사선(私船)은 예전대로 금지한다. 해적과 도망한 범인들에 대해서는 이전에 바다에 근거지를 세우고 서로 결탁하고 재물을 약탈하여 죄를 범했지만 만약 이들도 개과천선(改過遷善)하면 모두 면죄토록 하라. 설령 바다에 망명하고 있는 위관역장(僞官逆將, 거짓 직위를 맡은 관원과 장군)이라도 진심으로 투항하면 제 스스로 지난 허물을 뉘우쳐 깨닫고 새로운 삶을 살아갈 수 있는

100) 성해응 앞의 책: “既入北京, 則盡送於寧古塔, 地方官盡殺之.”

101) 성해응 앞의 책, 卷54, 『丁未傳信錄』의 “恩恤”.

길도 열어두라.¹⁰²⁾

이와 같이 남명 정권에 소속한 장군조차도 관대하게 처리했는데 일반 상인들의 경우는 더 말할 것도 없었다. 묘진실의 사례를 보면 송환된 해상들이 관대한 처분을 받았을 가능성은 매우 높다. 결코 조선 측이 추측한 것처럼 모두 사형을 당했던 것은 아니었을 것으로 판단된다. 그런 소문과 추측은 무엇보다도 존주(尊周)사상으로 무장했던 조선 지식인의 비정(悲情) 심리가 깔려 있었기에 가능한 상상과 억측이었을 가능성이 매우 높다.

102) 『清世祖實錄』卷三三, 四年丁亥秋七月庚子條:“廣東近海, 凡係飄洋私船照舊嚴禁, 至巨寇并罪逃之人, 窟穴其中, 勾引剽掠, 雖從前犯有過惡, 如能悔過投誠, 概免其罪. 即偽官逆將, 寄命海上者, 果能真心來投, 亦開其自新之路.” 北京中華書局影印版, 1986, 274쪽.

IV. 청초 동아시아 해역의 각 세력과 그 관계

1. 중국 해상의 경영 상황 및 남명, 일본과의 관계

1) 중국 해상과 남명의 관계 및 경영 상황

앞서 언급한 표류 사례들을 살펴보면 모두 남명 정권 특히 정씨 집단의 세력 하에 있던 중국 남방 지역의 해상 표류사건이었다는 사실을 알 수 있다. 서승은 융무 정권의 권력자인 정지룡 밑에 속한 관상이었다. 그와 비슷한 시기에 표착했던 임동영(林東榮)도 정씨의 고향인 안해(安海) 지역 출신으로 정씨 집단에 소속된 해상으로 판단할 수 있다. 묘진실은 홍광 정권으로부터 위탁을 받아 해상무역에 종사했고, 임인관은 영력 정권이 멸망한 후에 남명의 명분을 내걸고 할거했던 대만 정씨 정권에 소속된 관상이었다. 그들은 모두 직간접적으로 남명 정권에 속한 해상이었다.

이외에 나중에 향오도(香澳島, 마카오)¹⁰³⁾에서 왔던 상인인 심삼(沈三)과 복건성 해상인 고자영(高子英)도 모두 정씨 정권에 속한 해상이었다. 심지어 정씨 정권이 멸망한 후인 1686년에 진도에 표착한 유위(游魏) 일행도 정씨 정권의 소속이었다가 청나라에 항복한 후 계속해서 일본과의 무역에 종사하였다.¹⁰⁴⁾ 대만 학자인 양화지(楊和之)는 『실록』에 수록된 청나라 초기에 발생했던 13건의 중국 표류선 사건을 살펴본 결과 그들은 모두 정씨 정권에 소속된 해상들이라고 판단하

103) 송정규, 『海外聞見錄』에 다음과 같이 기록돼 있다: “俺等逃入香山島, 興販資生. 以今年五月初一, 開船于香澳, 將向日本長崎”. 역자는 향산도(香山島)를 홍콩으로 보았고 향오도(香澳島)를 홍콩과 마카오의 총칭이라고 판단했다. 실제 조사해 본 결과 향산도는 주강(珠江) 해구의 서쪽 해안에 있었는데 송대 이후 점차 대륙과 연결된 섬이었다. 서양의 지리 참고서에서는 일반적으로 지금의 중산시, 주해시, 마카오 등을 연결시킨 지역의 총칭으로 보고 주강의 물길을 경계선으로 여겼다. 그러나 ‘澳’는 중국에서 지명으로 많이 사용하는 한자로 해변이 구불구불하여 선박을 정박할 수 있는 지역을 뜻한다. 예를 들어 남오(南澳), 교오(膠澳) 등이 그것으로 결코 마카오만을 가리키는 고유명사로만 사용되지는 않았다. 그래서 향오도를 지금의 마카오로 봐야 하는지에 대해서는 더 깊이 검토할 필요가 있다. 그런데 향산도를 홍콩이라 하는 것은 분명한 오류이다.

104) 『肅宗實錄』 17卷, 12年(1686 丙寅 / 청 강희(康熙) 25年) 7月 26日(戊申) 4번째 기사: “漢人游魏等八十餘名, 漂到珍島南桃浦, 自言居在福建臺灣地, 而卽鄭芝龍所據舊島也. 曾屬耿王部內…….”

었다.¹⁰⁵⁾

중국 해상 집단은 송원(宋元)시대부터 이미 중국 해역은 물론 심지어 동아시아 해역의 주도적인 해양 세력으로 활동해 왔고 오랜 세월 동안 동아시아 해양무역의 주도권을 장악하고 있었다. 그러나 명대에 시행했던 엄격한 해금(海禁) 정책으로 인해 중국 해상 집단은 합법적인 신분을 잃어버리고 부득이하게 밀무역에 종사하게 됨으로써 점차 해적과 합류해 민간 해양 세력을 형성하였다. 명나라 후기, 특히 융경(隆慶) 원년(1567년)에 민간 해양무역을 개방한 이후에 중국 해상 집단, 특히 복건성 해상들이 새로운 기회를 맞아 크게 발전하였다. 그중 가장 대표적인 민간 해양 상업과 군사 세력이 바로 17세기 초기에 활동했던 정지룡 집단이었다. 해안 방비가 문란해지고 왕조가 해양 통제력을 상실하게 되자 정씨 집단으로 대표되는 민간 해양 세력은 상인 겸 해적으로 활동하면서 점차 해양무역과 해운의 지배권을 차지하게 되었다.

네덜란드 측의 기록을 보면 “중국 해적들이 이미 해양의 주인이 되었기 때문에 우리는 임시적으로 철수할 수밖에 없었다. 해적인 일관(一官, 즉 정지룡)은 범선 천여 척을 보유하고 있다.”¹⁰⁶⁾고 하고 있고 또한 “우리의 선박과 중국의 범선은 대만과 장주(漳州) 등 대륙 인근 해역에 감히 왕래하지 못하였다. 중국 해적의 세력이 급증하면서 점점 해양을 지배하게 되었다. 그들은 6~7만여 명이 넘었다.”¹⁰⁷⁾라고 기록하고 있다. 명나라 말기에 이런 해양 세력은 정지룡이 조정에게 귀속됨에 따라 다시 왕조체제 내에서 정당하게 활동하게 되면서 그의 영향력은 한층 더 강화되었다. 청 왕조가 입관하자 남명 정권은 정씨 집단에게 더욱 의지하게 되었고 정씨의 역량은 계속 강화되어 결국 정성공(鄭成功)이 대만에 활거하여 단독 정권을 수립했을 때 그 전성기를 이루었다. 그 당시 복건성 해상이 중심이 된 중국 해상들은 정씨 집단에 종속되거나 정씨 집단에게 보수(報水, 선박이 세금을 내는 것)¹⁰⁸⁾하면서 동아시아 해역에 진출하였다.

105) 楊和之, 「朝鮮李朝實錄中的明鄭漂漢及唐船事件」, 『台灣文獻』 第38卷 第4期, 2015년, 123-142쪽.

106) 程大學 譯, 『巴達維亞城日記』 第一冊, 1628年 6月 1日條: “中國海賊已成爲海上主宰, 因此我們不得不暫時退卻, 海賊一官(鄭芝龍)擁有一千余艘的帆船。” 南投, 臺灣省文獻委員會, 1990.

107) 『燕·彼得遜·昆東印度商務文件集』 卷五: “我們的船隻以及中國帆船無一敢往來于台灣與漳州等大陸沿海之間. 由於中國海賊勢力的劇增, 日漸支配于海上, 他們有六, 七萬人之多.” 71-72쪽.

108) ‘보수(報水)’란 원래 조공하던 번박(番舶: 아편전쟁(鴉片戰爭) 이전에 서양인의 선박을 양선(洋船)이라 하기도 했고 또한 번박(番舶)이라고도 불렀다.)이 아닌 선박에 대해 받았던 수입관세의 속칭이다. 민간과 번박이 교역하는 것은 불법이었던 까닭에 관원이 ‘보수’를 받는 것을 해양 통제권의 남용으로 보았다. 따

대만 정씨 정권의 경제적인 기둥이 바로 해양 무역이었다. 정씨 정권은 일반 해상들을 통해 해양무역에 개입하였다. 뿐만 아니라 직접적으로 해외 무역도 운영하였다. 정씨 정권 밑에 소속했던 상호(商號)는 인, 의, 예, 지, 신(仁, 義, 禮, 智, 信)으로 명명한 다섯이었다. 각 상호 밑에는 원양 무역선이 각각 12척이 있었으며, 일본의 나가사키(長崎)와 동남아의 바타비아(巴達維亞), 동경(東京), 섬라(暹羅), 광남(廣南), 마닐라(馬尼拉), 조호르(柔佛), 빠따니(北大年) 등 지역과 왕래하면서 직접 무역이나 삼각 무역에 종사하였다. 매년 무역량은 은으로 392만~456만 량 정도의 규모였다. 이 수입은 정씨 정권의 총 지출액의 62%를 넘었다.¹⁰⁹⁾ 1667년 제주도에 표착했던 임인관 등은 바로 이 다섯 상호 내에 소속된 상인이었다.

1647년 서승 일행이 캄보디아에서 일본으로 출항했다는 기록을 통해 볼 때 그들의 무역 형식은 두 나라 사이에서만 이루어졌던 일방 무역이 아니고 동아시아 해역의 중국—동남아시아—일본 사이의 중개 무역, 즉 앞에 언급했던 삼각 무역의 형식으로 이루어 졌다는 사실을 알 수 있다. 당시 정씨 집단이 동아시아 해양 권력을 장악함에 따라 그 밑에 소속된 선박이나 그에게 보수를 내던 중국 상선들은 그의 보호를 받으면서 동중국해와 남중국해 해역을 무사통과함으로써 삼각 무역의 방식으로 해양무역에 종사하였다. 이런 무역 형식은 그 당시 중국 해상의 대표적인 무역 형식이었다. 이것은 다른 한편으로 그 당시 중국 해상들이 동아시아 해역에서 중횡무진 항해할 수 있는 기술력과 축적된 운용 방법을 갖고 있었을 뿐만 아니라, 그 당시 해양무역의 주요 상품의 생산지와 시장을 장악했다는 사실을 알려준다.

또한, 중국 해상의 무역 조직 형태도 주목할 필요가 있다. 서승의 진술에 “지룡(鄭芝龍)이 경비가 부족하였기 때문에 황제에게 관부(官府)의 은화를 수령하여 무역에 종사해 군항을 모집할 수 있도록 해달라고 청구했다.”¹¹⁰⁾라는 내용을 근

라서 만력(萬曆) 시기 ‘보수’를 해금을 위반하는 죄로 정해 처벌하였다. 중국 관방이 해양 통제력을 상실했을 때 선주나 해적들이 관방을 대신하여 ‘보수’를 받기 시작하였다. 가정(嘉靖) 이후 밀수무역이 성행한 해역에서 해상들은 해적들에게 ‘보수’하는 것이 해양에서 통했던 민간 규칙이었다. 정씨 집단은 그런 행태를 발전시키고 규범화하여 패항(牌餉)제도를 만들었다. 세금을 납세한 선박에 대해 선기(船旗)와 선표(船票: 國姓票, 납세 증명)를 발급해 해상 활동의 안전을 보증하였다.

109) 楊國楨, 『明清海洋社會經濟發展的基本趨勢』, 『瀛海方程』, 北京海洋出版社, 2008, 136쪽.

110) 『실록』 仁祖 25年 8月 17日: “芝龍以經用不足, 請於皇帝, 令我等領官銀質販, 以助軍餉.”

거로 하면 그들은 관부에서 자금을 받고 해양무역을 하는 관상이었고 해양무역으로 용무 정권을 위해 경비를 모집하는 업무를 담당했다는 것을 알 수 있다. 묘진실은 홍광제 즉위 초기에 이미 “어지(御旨)를 받고 일본으로 가 무역하였다. (奉旨往日本貿易)” 그리고 임인관도 정금(鄭錦, 鄭經이라 하기도 한다.) 집단에 소속된 관상이었다. 이처럼 표착한 해상들은 전부 남명 정권에 소속된 관상이었음을 알 수 있다. 그들은 모두 남명 각 정권의 허락이나 지원을 받았다.

주의해야 할 점은 ‘관상’이라는 호칭은 그들이 조정에 완전 종속된 남명 체제 내에 있는 사람이란 뜻은 아니었다. 즉 관원은 아니었고 단지 조정의 허락과 지원을 받고 제한된 무역에 종사할 수 있었을 뿐 그들의 신분은 여전히 민간 상인이었다. 명·청시대의 사료에 남아있는 정성공 정권의 무역 활동과 그에 관한 기록을 통해 “그들은 어느 큰 해상의 수하가 아니고 항해 기술과 무역 지식으로 관부나 큰 해상 집단에게 자금을 받고 전문적으로 해양 무역에 종사하는 사람이었다.”¹¹¹⁾ ‘관자상영’(官資商營, 관부가 출자해서 상인이 경영)의 방식은 해양무역이 가지고 있는 ‘높은 투자액’, ‘높은 위험성’, ‘높은 수익률’ 등 3가지 특징을 반영하여 강한 중국적 특색을 지닌 해양무역 조직 형식이었다.

이것은 서양의 대항해시대에 국왕이 항해가에게 지원했던 것과 많은 유사성을 가지고 있다. 그러나 전자는 단지 경제적 이익만을 추구하였고 후자는 경제적 이익 외에 영토 약탈을 더 중시하였다는 것이 다를 뿐이다. 관상은 청나라 말기만 해도 보편적으로 존재하였다. 다소 다른 점은 임인관 일행은 정씨 정권에 소속된 인원으로 계급 질서와 규율을 엄격하게 준수하는 반(半)군사적 경향이 강했다는 점이다. 그래서 조선에 표착해 왔던 모든 중국인들 중에서 특히 그들은 청나라에 보내지는 것을 가장 두려워했던 것이다.

2) 중국 해상과 일본의 무역 상황 및 관계

청나라 초기에 조선에 표착했던 중국 선박은 대부분 일본을 왕래했던 무역선

111) 楊國楨, 「鄭成功與明末海洋社會權力的整合」, 『瀛海方程』: “他們並非某一大海商的下人, 而是憑藉航海技術和貿易知識從官方或某戶大的海商集團獲得資金, 專門從事海洋貿易的人”, 北京海洋出版社, 2008, 296-297쪽.

이었다. 『실록』과 『등록』의 기록에 따르면 1644년 청나라의 군대가 관내에 들어간 후부터 1684년 대만을 수복하며 ‘전해령’을 반포했을 때까지 조선에 표류한 중국 선박은 총 12척이었다. 그 중 11척이 중국 남방의 해상들이 일본으로 가던 무역선임을 추론할 수 있다. 차후 18세기 후반과 19세기 초반까지 중국 표류선 중에 대일(對日) 무역선이 여전히 적은 숫자가 아니었다는 것을 보면 대일 무역은 17~18세기에도 중국 해외 무역의 중요한 부분이었고 중국 해양무역도 활기를 띠고 있었던 것은 분명하다.(표1 참고.)

명 숭정(崇禎) 12년(1639, 일본 관영(寬永) 16년)에 일본 도쿠가와 바쿠후는 다섯 번째 쇄국령(鎖國令)을 선포하였다. 포르투갈 사람들을 강제적으로 몰아내면서 마카오와의 무역을 중단했고 중국과 네덜란드 상인들에게만 나가사키에서 무역하는 것을 허가하였다. 그리고 중국 해상은 대일 무역에 주종을 이루는 화물의 산지를 파악하고 있었기 때문에 네덜란드 사람들에 비해 압도적인 우세를 점하고 있었다고 볼 수 있다.

네덜란드 측의 기록에 따르면 숭정 16년(1643) 한 해에 중국인이 나가사키로 운송한 생사(生絲)와 비단 제품의 가치가 450만 길더(Guilder)나 되었고 그 중 정지룡이 2/3를 독점하고 있었다. 이 금액은 네덜란드가 일본에 수출한 비단 제품 총액의 두 배가 넘는 액수였다. 같은 해에 정지룡이 일본에 수출한 화물의 총액은 8500관(貫, 일본의 은화 단위)이었는데 그 해 중국선이 일본에 수출한 총액 10625관의 80%를 차지하였다.¹¹²⁾

그리고 정성공도 분명히 그의 아버지가 대일 무역에 종사하며 행사했던 해양 통제력을 계승하였다. 정씨 정권이 매년 약 40~50척 정도의 상선을 해외 무역에 종사하게 하였는데 그중 대일 무역선만 30척을 넘었다. 임인관의 선박은 바로 그중의 하나였다. 위의 통계 숫자를 근거로 추론해 보면 복건성 해상의 주체였던 정씨 해상집단이 당시 중국의 대일 무역을 통제했다는 것을 알 수 있다.

복건성 해상들이 주가 돼 진행했던 대일 무역은 아주 오래 전부터 시작되었다. 가정(嘉靖) 연간(1522~1566년)에 “복건, 광둥, 안휘와 절강의 무뢰배와 망명자들이 일본으로 갔고, 숨어 있는 사람이 천 명을 넘어서 그들의 거주지가 시가지를 이루어 ‘대당(大唐)’으로 부른다.”¹¹³⁾라는 기록이 그 반증이다. 정씨의 출세도 일

112) 程紹剛譯, 『荷蘭人在福爾摩沙』, 台北, 聯經出版事業公司, 2000年, 251쪽.

본과 밀접한 관계를 갖고 있다. 정지룡이 계승한 복건성의 유명한 해상인 이단(李杲)은 원래 나가사키의 화교 출신 수령이었으며, 도쿠가와 이에미쓰(德川家光) 장군이 발급해 준 주인장(朱印狀)을 가지고 바쿠후의 위탁을 받아 해외 무역에 종사했다. 명 왕조가 멸망한 후 일본은 명나라 유민의 더 큰 은신처가 되었다.

일본에 거주했던 중국 해상들은 탄탄한 재력을 근거로 바쿠후 상류층 인물들과 긴밀한 관계를 맺고 있었다. 그런 이유로 남명 정권은 그들을 통해 바쿠후에 군사 지원을 청구할 수 있었다. 도쿠가와 바쿠후는 군사 지원에 대해서는 동의하지 않았지만 남명 정권 자체에 대해서 동정적이었던 반면, 청에 대해서는 적대적이었으며 경계했다¹¹⁴⁾. 이러한 사실들은 중국 해상의 활동과 매우 밀접한 관련이 있다. 한편 일본 측은 중국과 연결 통로를 유지하기 위해 중국 해상들을 중시했다. 다음에 언급할 것이지만, 1644년에 조선 왕조가 중국 상선과 상인을 일본으로 송환하자 바쿠후가 특별히 사절을 보내서 감사를 표시한 사례가 그 예증이다. 이렇듯 일본은 분명 대일 무역에 종사하며 일본에 거주했던 중국 해상들을 자기 관할 사람으로 삼았음을 알 수 있다.

한편 서승이나 그 후의 묘진실, 임인관과 심삼 등 중국 해상들이 조선에 표류한 이후 굳이 일본으로 보내달라고 요구한 이유는 청의 징벌을 두려워하는 것 이외에도 일본에는 인맥도 많고 경제적 지원도 많이 받을 수 있었기 때문이었다. 그리고 『등록』의 「문정별단」을 살펴보면 일본의 중국 상인중에는 전문적으로 임대업에 종사했던 사람도 있었다는 것을 알 수 있다. 도광(道光) 19년(1839)에 출간한 『일반록(一斑錄)』 권1의 「표박이역(漂泊異域)」에서도 유사한 사례를 기록하였다. 1823년 소주부 선주인 장용화(張用和)는 태풍을 만나 일본에 표류하게 되었다. 그는 나가사키에서 청나라와 무역을 하는 양(楊)씨 성을 가진 상인으로부터 은 2백 냥을 빌려 배에서 필요한 용품들을 구입했다. 나중에 그는 바닷길을 따라 고향 산둥으로 돌아갔는데 집에 도착해 보니 상인 양씨로부터 은을 갚아달라고 하는 편지가 이미 도착해 있었다.¹¹⁵⁾ 이 기록을 근거로 하면 표류당한 중국

113) 王象乾, 『倭夷容留叛逆糾結入寇疏』, 『皇明經世文編』, 卷439: “閩廣徽岑無賴亡命, 潛匿倭國者不下千數, 居成里巷, 街名大唐.”

114) 荒野泰典, 「近世日本と東アシア」, 34쪽 이후. 이외에 참고 石原道博의 『明末清初日本乞師の研究』, 東京, 富山房, 1945.

115) 鄭光祖, 『一斑錄』卷1 「漂泊異域」.

해상들이 일본으로 돌아가면 화물을 다시 사들일 수 있고 계속해서 무역에 종사할 수 있었다는 것을 알 수 있다. 중국 해상들에게 있어서 일본으로 보내지는 것은 단순히 자신의 안위를 보장받는 것 뿐 만이 아니라 상업 활동도 보장받는 셈이었던 것이다.

2. 朝日 교통과 표류민에 대한 淸日의 관할권 다툼

서승 사건의 진상을 밝히는 과정에서 청나라 사신 정명수(鄭命壽)가 한 가지를 더 지적했다. 조선은 원래 표류민들을 부산 왜관으로 이송하여 일본으로 송환하려고 했다는 점이다. 그런데 마침 청의 사신들이 도착했기 때문에 이들을 숨길 수 없어 북경으로 이송했던 것이다. “이 한인들을 처음에는 북경으로 보내지 않으려고 그 중 1명을 동래(東萊)로 잡아 가서 숨기려고 하였던 것인데, 마침 우리가 오게 되었으므로 북경에 보내려는 일이 있게 되었고 그 1명도 숨기지 못하게 된 것이다”¹¹⁶⁾라고 하였다.

이처럼 청의 사신들이 서승 사건을 조사하면서 조선과 일본이 서로 교류하고 있었다는 사실이 드러나게 되었다. 이때부터 조선 왕조는 피동적인 자세를 유지하게 된다. 실제로 조선은 임진왜란과 같은 사변이 재발하지 않게 하기 위해 사대주의 외교정책을 실시하는 것과 동시에 일본과는 우호적인 관계를 유지하기 위해 노력하고 있었다. 이런 노력이 구체적으로 드러난 일이 바로 왜관의 재개와 천주교도들을 송환해달라는 일본의 요구를 받아들인 것이다. 서승 사건을 통해 이전에는 조선과 일본 쌍방이 표류 분야에 대해서는 협력하고 있었다는 것과 동시에 청나라와 일본 쌍방은 표류민 송환 문제를 주시하고 있었고 관할권을 가지고 힘겨루기를 하고 있었다는 것을 알 수 있다.

116) 『實錄』 仁祖 25年 8月 17日, “鄭勅又言曰, 此漢人, 初非欲送於北京, 其中一名, 捉往于東萊, 欲爲隱諱, 而適俺等出來, 故有此入送北京之舉, 而一名, 亦不得隱置云”.

1) 조선 표류 중국 해상과 천주교도의 일본 송환

조선과 중국 간의 무역은 일반적으로 육로를 통해 진행하였다. 따라서 청초에 조선에 표류했던 중국 선박의 절대 다수는 조선 해역을 통과하며 중국과 일본 사이에서 무역에 종사하던 상선이었다. 전통적인 대륙형 왕조는 해양무역에 대해 부정적 태도를 가지고 해양 억제정책을 실행했기 때문에 16세기 중엽부터 이미 북진성 상인이 중심이었던 중국 해상들은 일본에 무역 기지를 설치하고 있었다. 자본이나 인력 방면에서 일본과 밀접한 관계를 맺고 있었다. 그래서 해난 사고가 발생하면 표류한 선원들 대부분은 가까운 일본으로 보내달라고 요구했다. 일본 측 역시 그들에게 큰 관심을 가지고 있었다.

조선의 입장에서 보면 중국 표류민을 직접 왜관으로 보내 일본으로 송환하는 것은 당연한 일이었다. 왜냐하면 일본의 불만으로 인해 불필요한 외교 분쟁이 생기는 것을 피할 수 있었기 때문이다. 그리고 천리 머나먼 육로를 통해 중국에 보내는 것보다 해로를 통해 송환하는 것은 간편하고 경제적 부담을 줄일 수 있었기 때문이다. 실제로 청병이 산해관을 넘어가 만청 왕조가 성립되기 전후, 조선 왕조는 표류해왔던 대일 무역에 종사하는 중국 해상들을 거의 다 일본으로 직접 송환했다.

1644년 진도에 표착한 광동선(廣東船)을 일본 측에 인도하여¹¹⁷⁾ 5명의 크리스티교인을 적발하는 데 공조하기도 하였다. 일본 왕조도 사절을 보내서 감사를 표시했다.¹¹⁸⁾ 그리고 정보(正保) 2년(1645) 일본 바쿠후가 대마도주(對馬島主)를 통해 조선에게 편지를 보내 “약조 이외의 선박이 표류해 오면 신속히 붙잡아 부산 왜관으로 보내 달라.”¹¹⁹⁾고 요구하기도 했다.

117) 상동. 仁祖 22年(1644) 8月23日 條: “漂流唐船人, 付之釜倭館便當事, 已爲蒙允矣.”

118) 『仁祖實錄』 23年(1645) 5월 21일 條: 倭差來, 以閔應協爲接慰官遣之. 應協到東萊馳啓曰: “臣與府使李元鎮見謝使于釜山, 傳受書契, 正官言: ‘上年執送廣東船中五人, 宗門之黨也. 大君感悅, 欲送近侍, 以謝島主, 念貽弊貴國, 以俺等爲謝使, 而事體異常, 書契以禮曹參判書之矣. 大君感悅之意, 島主周旋之事, 一一啓知.’ 云. 藤倭又致謝曰: ‘前來所陳三件, 地圖蒙許, 諸島搜捕, 水使逐朔報知有無形止兩件事, 更須馳啓.’ 云. 臣依備局言, 據理防塞, 智繩曰: ‘後更具陳.’ 云. 恕首座曰: ‘漂流人到筑前州, 大君慮是宗門之黨, 送書長崎與馬島面質, 知爲貴國人, 優待粧缸護送, 致誠之意可見. 宜於回答書契, 別致殷勤之意.’ 云. 名雖稱謝, 意在求售其欲, 先謝廣東之事, 終陳搜討之舉, 請令廟堂, 商量指揮.’ 云.” 倭書契曰: 前回錮送異船事, 我儕在州時, 既因執政等, 以達尊聽, 遣彼粧缸於長崎, 糺察所乘, 或五十二人, 其中耶蘇五人, 雜僞隱匿, 果伏其罪. 貴國懇厚之效, 可以嘉焉. 執政等諷告我儕, 傳達感獎之趣, 於貴國賞其善隣, 故聘价于寧演之. 南蠻邪徒, 本邦嚴制, 不能匿來, 以貴國相通, 故妖術者船到貴國邊浦, 密入本邦, 可憎可誅. 以此啓殿下, 降號令沿海鎮浦兵官, 譏察非常, 約條外船漂流者, 速擒執送釜山館幸甚. 土宜表誠, 載在別幅, 伏惟諒察云.

이후 1648년과 1649년에 일본 왕조도 종문당인(宗門黨人, 천주교도)에 대해 조선에 여러 번의 편지를 보내¹²⁰⁾ 일본이 천주교도에 대해 우려하고 있고 엄격하게 금지하고 있다는 태도를 밝혔다. 조선 왕조도 천주교 신도에 대해 엄격하게 금지하는 방침을 취하고 있던 상황이라 양측은 동의하고 협력하고 있었다.

조선이 중국 표류민을 일본으로 송환한 다른 원인은 바로 중국 선박과 해상들이 천주교가 일본으로 전래되는 과정에서 중요한 역할을 했다는 것이다. 그 이유는 다음과 같다.

첫째, 중국 해상들은 일찍부터 포르투갈 및 스페인 사람들과 접촉하고 있었다. 그리고 중국 상선은 중국인 선원과 외국인 선원이 혼합돼 구성된 상황이 적지 않았다. 그중에 천주교를 믿는 사람이 존재하고 있었을 것은 분명하다.

둘째, 중국 해상들은 거의 다 남명 정권에 속해 있었다. 그 당시에 남명 정권 내부에는 천주교 신도가 많았다. 그리고 천주교 선교사에 의해 유럽에서 무기와 재물의 지원을 받고 있었다.¹²¹⁾ 이런 까닭에 남명 해상들은 천주교의 영향을 많이 받았을 것이며, 천주교의 전파를 기꺼이 도와줬을 것은 분명하다.

셋째, 당시 중국 상선은 화물만 운송하는 선박이 아니었다. 인원 수송도 함께 했다. 『문정별단』에서 거듭 등장하는 ‘선객(船客)’은 바로 상선에 탑승한 승객이다. 중국 상선을 이용해야만 천주교도가 쇄국정책을 시행하는 일본에 진입할 수 있었기 때문이다. 중국 상선만이 일본으로 갈 수 있는 유일한 통로였다.

『등록』에 기록된 조선 군신의 대화를 보면 1647년 서승의 선박에는 천주교 신도도 많이 승선하고 있었다는 사실을 알 수 있다.¹²²⁾ 그래서 1647년의 서승 사건, 1649년의 통영의 한인 표류 사건이 발생하자 조선 왕조는 중국 표류민을 모두 왜관을 통해 일본으로 송환하려고 하였다.¹²³⁾

119) 『同文彙考』三 (『한국사료총서』 제24집), 「附編」卷之二十五, ‘邊禁’ 대마도주가 예조참의에게 표류 상선(商船)에 대한 이전의 요청을 다시 밝히는 서계(書契): “若有約條外他船漂流則速擒之可被送於釜山倭館”.

120) 『仁祖實錄』 49卷, 26年(1648 戊子 / 청 순치(順治) 5年) 4月 16日(庚戌) 條: 接慰官鄭昌胄馳啓曰: “平成春言: ‘耶穌宗文之黨, 與天川永決等, 結爲心腹, 窺規日本. 前年九月, 天川之二舡, 來泊長崎, 一船載千餘人, 發船搜捕之際, 掛帆回走. 今年二月, 大君與諸將議曰: ‘若失幾會, 終必爲患. 送四郡太守于長崎, 築長城, 深溝高壘, 以待其變.’ 執政又貽書于島主曰: ‘賊若知長崎之設備, 則或潛越朝鮮境, 由馬島入來, 島主留在本島, 以備不虞. 通于朝鮮, 如有可疑舡漂泊者, 必捕得而轉送.’ 云.”

『典客司日記』仁祖 27年(1649) 己丑七月初七日條: “南蠻耶穌宗門之徒, 又自日本, 若干名執捉時, 餘黨潰散諸島故, 關白分付島主曰, 此徒想必漂流朝鮮, 譏察邊浦, 期於捕捉之意, 使之通報亦分付乙仍于.”

121) 아래 5장의 1절에 상세하게 고찰한다.

122) 『備邊司謄錄』 仁祖25年 8月 3日 條: “金自點曰: 所捉漢人, 似是耶穌宗門之黨, 清人入來後, 議處似當.”

123) 『仁祖實錄』 48卷, 25年(1647 丁亥 / 청 순치(順治) 4年) 8月 3日(辛未) 1번째 기사: 上引見大臣及備局

2) 조선의 청일 교통 역할 및 청일 간 표류민에 대한 관할권 다툼

선조 40년(1607) 임진왜란을 겪은 후 조선 왕조와 일본의 새로운 세력 도쿠가와 바쿠후는 국교를 회복하고 부산항 내 두모포(豆毛浦)에 왜관을 다시 설치하였다. 1609년 쌍방은 기유조약(己酉條約)을 맺어 왕복하는 사절의 선박 수량과 접대 규칙에 대해 명확한 규정을 마련하였다.

막번(幕藩) 체제에서 조선과 바다를 사이에 두고 마주하고 있는 대마도가 대조선 외교의 실제 집행자가 되었다. 왜관 설치로 일본이 조선에 상설기구를 갖게 된다는 것을 의미할 뿐만 아니라 쌍방 간의 출입 인원을 조절하고 상업적으로 왕래하는 일을 용이하게 처리하게 되었다. 그리고 조선의 정보를 수집, 특히 조선과 청나라 사이의 정보 수집이 편리하게 되었다.

청 왕조는 조선이 부산 왜관을 일본과 교류하는 통로로 활용하려 한다는 것뿐만 아니라 일본과 연락하는 교두보 역할을 하고 있다고 보고 있었다. 그래서 청의 사신들이 조선에 왔을 때 항상 왜관 방면의 동향을 정탐했다. 조선 군신들은 청나라 사신이 올 때마다 응답할 말을 상세하게 준비하도록 요청했다. 1645년 청 왕조가 중국에 표착했던 일본인 13명을 조선에 부탁하여 왜관을 통해 일본으로 송환하였다.¹²⁴⁾ 이는 바로 그것을 기화로 일본의 태도를 염탐하고 모종의 외교 관계를 수립하려고 시도했음을 알 수 있다.

일본은 1646년 11월에 사절을 보내 감사를 전하며 바쿠후의 입장을 전달했다. 왜사(倭使) 굴성세(橋成稅)와 등지승(藤智繩)이 동래부(東萊府)에 도착하였는데, 표류한 왜인을 송환한 일을 사례하기 위해서였다. 등지승이 동래부사 민응협(閔應協)에게 다음과 같이 전했다.

에도(江戶) 집정(執政) 등이 표류한 왜인이 돌아온다는 소식을 듣고 놀라 말하기를 ‘달단(撻鞞)이 이미 북경(北京)을 차지하고 표류한 사람

諸臣上曰：“清人今適出來，而既以米布給倭，又以所獲漢人與之，則彼必致疑訝矣。”金自點曰：“曾與日本，有宗文黨捕送之約，而清人之致疑，不可保其必無矣。”趙綱曰：“前既有宗文黨捕送之約，今若不與，則日本亦不無致詰之端矣。”上曰：“北使不久入來，善爲措辭言之，而終得歸之日本則大善矣。”自點曰：“當依聖教，措辭言之。”
124) 『清實錄 世祖實錄』 順治二年 十一月，乙酉 朔，卷二十一，頁一一，中華書局本，第三冊，186쪽.“前有日本國民人一十三名泛舟海中，漂泊至此，已敕有司周給衣糧，但念其父母妻子遠隔天涯，深用憫惻，茲命隨使臣前往朝鮮。至日，爾可備船隻，轉送還鄉。仍移文宣示，俾該國君民共知朕意。”

을 보내니 이것은 바로 과장하려는 것인데, 조선(朝鮮)이 받아서 보내니 달단과 하나가 됐음이 분명하다'고 하였습니다. 대납언(大納言, 관명(官名), 즉 관백(關伯)의 숙부(叔父))가 남경(南京)에 가서 구원하려고 하자, 의논하는 자가 말하기를 '저들의 군병이 백만 명을 밑돌지 않으며, 우리가 백만의 대군을 징발한다 하더라도 평원(平原)과 광야(廣野)에서는 결코 당해낼 수가 없으니 조선에 길을 빌리는 것이 낫다'고 하였습니다. 도주(島主)가 말하기를 '근년에 조선이 달단에게 전화를 혹독하게 당하여 인민들이 거의 죽었고 또 부산에서 북경까지는 8천여 리가 되니 결코 경솔하게 대군을 일으킬 수 없다.'고 하였습니다. 이런 뜻으로 반복해 주선한다고 하였습니다.¹²⁵⁾

이 기록을 보면 일본은 청나라에 대해 적대적인데다가 북방 소수민족인 만청의 신분을 멸시하며 '달단(獐狃)'이라고 불렀다. 청나라가 전달한 호의를 거부하는 것은 물론 조선이 청에 항복한 것을 지적하였다. 심지어 조선을 경유하고 청을 토벌해 남명을 지원할 뜻이 있다고 협박까지 서슴지 않았음을 알 수 있다. 일본 사절의 말은 허장성세(虛張聲勢)의 측면이 있고 조선에게 태도를 분명히 하라는 협박의 의도가 있지만 다른 측면에서 일본은 남명 정권을 중시하고 있으며 해상을 통해 군사적 협력을 하려 했던 것을 알 수 있다.

이후에도 일본은 조선에게 청나라에 대한 정보를 여러 차례 탐문하기도 했다. 예를 들어, 이듬해(1646) 대마도주가 파견한 사신이 동래부사 민응협(閔應協) 등에게 다음과 같이 물었다.

달단이 벌써 북경(北京)을 차지하고 남경(南京)의 이장군(李將軍, 바로 이지성(李志誠)이다)이 패배하였다고 하는데, 그렇습니까? 그리고 병자년(1636) 난리에 왕자가 사로잡혔다고 하던데, 국왕과 왕자가 같은

125) 『仁祖實錄』 47卷, 24年(1646 丙戌 / 청 순치(順治) 3年) 11月 9日(辛亥) 2번째 기사 : “倭使橘成稅, 藤智繩到東萊府, 蓋爲漂倭押還回謝事也. 智繩謂東萊府使閔應協曰: “江戶執政等聞漂倭入來, 驚曰: ‘獐狃已得北京, 送此漂人, 正欲誇大, 而朝鮮受而送之, 必是與獐爲一也. 大納言(官名, 卽關白叔父云.) 欲赴援南京, 議者曰: ‘彼兵不下百萬, 我雖發百萬之衆, 平原廣野則必不能抵當, 不如假途朝鮮.’ 島主言: ‘頃年朝鮮酷被獐兵之禍, 人民死亡殆盡. 且自釜山至北京八千餘里, 決不可輕舉大衆.’ 以此意, 反覆周旋云.”

곳에 함께 있습니까? 왕자는 아직까지 돌아오지 못했습니까? 그리고 사신과 폐백의 숫자는 한결같이 명나라를 섬기던 때와 같이 합니까? 달단이 순치(順治)를 기원(紀元)으로 삼는다고 하는데 조선(朝鮮)에서는 지금 무슨 연호(年號)를 씁니까?¹²⁶⁾

이것을 보면 쌍방이 모두 조선을 통해 상대방의 상황을 염탐하려 했다는 사실을 알 수 있다. 그리고 표류민과 표류선은 그중에서 정보를 얻을 수 있는 중요한 통로가 됐다는 것을 추론할 수 있다.

그러나 조선이 표류한 중국 상인들을 직접 일본으로 송환하는 것은 청 왕조가 볼 때 절대 용납할 수 없는 일이었다. 왜냐하면 중국 표류민을 송환하는 것은 중국 해상(선주와 선원 등 포함)과 선박의 관할권과 직결된 문제이기 때문이다. 또한 청 왕조가 중국의 전통적인 정권을 합법적으로 계승한 계승자가 되는지 여부를 결정하는 지위에 관한 문제이기도 했다. 그리고 이것은 조선이 진심으로 청에 귀속됐는지 청에 충성을 다 하고 있는가 하는 문제와도 관련돼 있었다. 그래서 서승 사건에서 청조 칙사 정명수가 조선이 표류한 한인들을 당초 일본으로 송환하려 했던 일에 대해 엄하게 힐문했던 것이다.

1649년, 중국 상선이 또다시 조선 통영에 표착하자 생존자 114명 모두 청 왕조의 칙사에게 보내 북경으로 데리고 가게 했다. 그런데 조선은 왜구의 습격을 막기 위해 군비를 정비해야 한다는 명의 주장(奏章)에 “만일 왜국의 연해에 표류한 한인(漢人)의 배를 지척에 있는 왜관(倭館)으로 보내지 않고 곧바로 상국으로 보내게 되면 그들이 전보다 더 심한 악감정을 우리에게 갖게 될 것입니다.”라고 강조하였다.¹²⁷⁾ 이 일로 순치제는 어지를 내려며 엄히 힐책하였다.

순치 7년(1650년 2월 28일) 대학사(大學士) 기충격(祁充格)¹²⁸⁾ 등 칙사를 파견하여 조선의 임금에게 책문하였다.

전에 그대의 선왕(先王)에게 시호를 내렸는데도 그대는 공손하게 상

126) 『仁祖實錄』 47권, 24년(1646 丙戌 / 청 순치(順治) 3年) 12월 22일(甲午)

127) 『孝宗實錄』 3권, 효종 1년 3월 7일 庚申 2번째 기사 1650년 청 순치(順治) 7년.

128) 朝鮮史料에는 ‘祁靑古’(기청고)라고 기록돼 있다.

소하여 사은하지 않음은 물론 예물도 바치지 않았으니 그대가 실례한 점이다. 황숙(皇叔) 섭정왕(攝政王)이 부의를 보냈는데도 본장(本章)에 대해서 사은하지도 않았다. 또 비록 예물은 갖추었다 하더라도 단자(單子)에 황숙부 섭정왕이라고 쓰지 않았으니, 이는 모두 실례한 것이다.¹²⁹⁾ 그리고 왕의 주장을 보니 ‘왜(倭)의 사정이 참으로 우려스럽다. 혹시 위급한 일이라도 만나게 되면 어찌할 방도가 없으니 성을 수리하고 군사를 훈련시키고자 한다.’고 하였고, 또 의왕조 보고에 말하기를 ‘만일 왜국의 연해에 표류해온 한인(漢人)의 배를 가까운 왜관(倭館)으로 보내지 않고 곧바로 상국으로 보내게 되면 그들이 전보다 더 심한 악감을 우리에게 갖게 될 것이다.’ 등의 말이 있었다. 그렇다면 그런 보고를 한 관원은 앞으로 한인을 왜인으로 삼아 왜국으로 보내겠다는 것인가? 명조(明朝)가 아직도 있다고 여겨서인가? 짐(朕)의 한인을 강제로 왜국으로 보내겠다는 것인가? 그런 관원은 분명히 난(亂)을 만들어 나라를 망칠 사람인 듯한데, 국왕은 그런 관원을 잡아다 중죄로 다스리지는 않고 도리어 그를 인용하여 주문을 하였으니 이는 그대의 과실이다. 즉시 잡아다 국문해서 중죄를 내리라. 또 보내온 배신(陪臣) 이세방(李世芳)은 부신(部臣)에게 ‘금년은 면(綿)을 걷지 못하였으니 한해의 공포(貢布)를 늦춰 달라.’고 하여 부신이 전주(轉奏)하였다. 짐은 조선의 고통을 민망히 여기고 평민들을 불쌍히 여겨 일찍이 세공(歲貢)과 사신(使臣)에게 예로 제공하는 것을 많이 줄여 주었는데, 이것이 어찌 그대가 요구해서 그렇게 한 것이었겠는가. 대체로 실정과 말투를 보건대 주문은 비록 왕의 주본(奏本)이지만 주본의 말은 실로 왕의 마음에서 나온 것이 아니라 필시 간신의 뜻에서 나온 것이다. 만일 왜인이 강함을 믿고 그대 나라를 침범한다면 대국의 군사가 구원할 것이며, 결단코 지체하거나 잘못할 리가 없다. 그대 나라의 간신이 천하가 아직 다 평정되지 못하고 도적이 아직 모두 없어지지 않은 것으로 헤아리고 그대 나라의 병마(兵馬)를 조발할까 염려하여 일부러 가상적인 것을 설정하고 거짓으로 왜인의 실정에 핑계를 댄 것이다. 그러나 이

129) 『清實錄』에는 이 부분이 산개돼 있으나 『實錄』에는 이 내용이 그대로 기록돼 있다.

제 천하가 이미 하나가 되었고 모든 백성이 우리의 영역으로 귀일되었다. 지난날 표류해온 왜선을 짐이 불쌍히 여겨 차마 구류하지 못하고 그대 나라로 송환하였다. 그런데 그대는 이번에 짐의 백성인 한인의 배를 붙들어서 이곳으로 보내지 않고 왜관으로 보내고자 하였으며, 또 성을 수축하고 병사를 훈련하고자 하였다. 이는 모두 난신(亂臣)에게서 나온 말이다. 생각해 보면 지난날 그대의 선왕(先王)은 우리 조정의 은덕을 잊지 못하여 충성을 다하였다. 그런데 지금의 왕이 어찌 충성을 다하려 하지 않을 리가 있겠는가. 비단 지금만이 아니라 그대 조선의 사왕(嗣王) 대대로 영원히 산하(山河)와 같이 변함이 없을 것이니 어찌 잊을 때가 있겠는가. 이는 모두 아래의 간신이 당을 결성하여 끝없는 난(亂)의 근원을 열어놓는 것이다. 모든 말은 보낸 대신 앞에서 모두 말하도록 하라.¹³⁰⁾

이런 엄격한 어휘 표현은 일반 외교문서에서는 보기 드문 것이다. 칙사들을 두 번이나 보낸 것을 보면 만청은 경제적이거나 정치적으로 조선을 갖은 수단과 방법을 동원해 괴롭혔다는 것을 알 수 있다. 당시 영의정 이경석(李景奭)과 예조판서 조경(趙綱)을 비롯한 대신들은 파면당하거나 유배당했다. 그리고 친청파 김자점(金自點) 등을 재기용 하라고 강요했을 뿐만 아니라 조선 세자를 신속히 북경으로 보내 황제를 조현하라고 독촉하였는데 이는 실제로 인질로 잡아 조선을 협박하려 했던 것이다.

이후 두 번째 사절은 섭정왕(攝政王) 도르곤(多爾袞)을 대신해 조선 효종(孝

130) 壬午(1650年2月28日), 遣大學士祁充格等賫敕責問朝鮮國王, “前諡祭爾先王, 爾不曾專疏謝恩, 兼乏謝獻之儀, 此皆爾失禮之處. 及閱王奏內有云: ‘倭情萬分可慮, 倘遇警急, 無計奈何, 將欲修築訓練.’ 又議政府據報云: ‘如有漂到倭國沿海漢人船隻, 不送與咫尺倭館, 直爲解送上國, 其蓄憾與我, 比前必甚.’ 等語, 其具報官員將欲以漢人作倭人而予倭國耶? 抑以爲明國猶在耶? 抑強欲以朕之漢人而捕送倭國耶? 似此官員顯是啟亂壞國之人, 王不爲之拿究擬罪, 而據以陳奏, 是爾之失也. 著即拿問, 加以重罪. 又遣來陪臣李世芳向部臣云, 今歲不收棉, 請緩一年貢布. 部臣爲之轉奏. 朕屢次憫念朝鮮苦累, 軫恤爾民, 曾於歲貢之物及饋遣使之禮大爲裁減, 此豈爲爾有求而然耶? 概觀情辭, 雖系王之所奏, 而奏中語意, 實非出於王心, 必由奸臣造意. 若倭果恃強侵犯爾國, 大兵拯援, 斷無遲誤之理. 爾國奸臣誤以天下未盡平定, 盜賊未盡滅息, 恐調爾國兵馬, 故預設虛揣, 詐誘倭情爾. 今天下皆已混一, 億兆盡歸版圖矣. 向曾有漂到倭船, 朕心惻然, 不忍拘留, 尚且付爾國送還. 而今予以所獲漢人船隻, 不送我國而送倭館, 又欲修築訓練, 此皆亂臣所出之言也. 昔爾先王不忘我朝恩德, 竭盡忠誠, 今王豈有不竭盡忠誠之理? 不特此一時也, 即將來朝鮮嗣王, 子子孫孫無間世代, 其盡忠竭誠永若江河之不改易, 豈應有逾忘之時乎? 此特在下奸臣朋比結黨啟無窮之亂源耳. 一切諭旨, 悉令遣去大臣面述!” 『清實錄中朝關係史料』, 吉林文史出版社, 1986, 162-163쪽 :

宗)에게 혼인을 맺을 것을 요구했다. 결국 금림군(錦林君) 이개윤(李愷胤)의 딸 의순공주(義順公主)가 청나라로 가고 동시에 조선 처녀 16명을 징발해 함께 청 황실에 진상했다. 이를 위해 전후 두 차례나 조선으로 간 청나라의 사신들은 조선에서 몇 달을 체류함으로써 조선에게 거대한 정치적 압력이 되었고 경제적 부담을 안겨 주었다. 그해 2월부터 3월까지, 효종과 대신들은 황제의 유지에 대응하기 위해 조서를 쓰느라 골머리를 앓았다.¹³¹⁾

순치제가 조선에 대해 강압 정책과 강력한 감시와 관리를 한 까닭은 두 가지로 볼 수 있다. 첫째, 조선이 남명의 잔여세력과 연계하면 청 건국 초기 불안정한 정권에 위협이 될 것을 우려했다. 둘째, 조선 내부에 ‘존주(尊周)’라는 명목으로 나중에 일어난 ‘북벌(北伐)’의 논의를 포함한 ‘존명평청’의 정서가 여전하여 청으로 하여금 조선의 일거일동을 주의할 수밖에 없게 만들었기 때문이었다. 특히 청나라 통치 정권이 아직 완전하지 않은 상태에서 후방의 후환을 미리 차단하기 위해 군비를 재정비하려는 조선의 움직임을 원초적으로 차단해야 한다고 판단했을 것으로 추론할 수 있다.

청초에 정권을 담당했던 대신들 대부분이 만주족이며 군인 출신이었기 때문에 유가사상에 얽매이지 않고 여하의 고려도 없이 과감하게 일을 처리했고 강경한 태도를 견지했다. 이런 까닭에 중원의 새로운 세력으로 등장하여 기세등등하며 맹렬하고 신속하게 모든 일들을 처리했던 청 왕조는 조선에 대해 지나친 간섭과 맹목적으로 조종하려는 태도를 가지고 있었다. 이는 중국 역대 왕조와는 비교할 수 없을 정도로 강한 압력이었다.

한편, 일본도 조선에게 중국 표류민을 자신들에게 송환하라고 요구했다. 일본이 천주교도 즉 조일 간 공문서에서 언급한 예수종문당인(耶穌宗門黨人)을 수색하고 체포하는데 협조하는 것을 핑계로 중국 표류선을 일본으로 송환해 줄 것을 요구했을 뿐만 아니라 조선 연해지역 지도를 제공해달라는 무리한 요구까지 했다¹³²⁾. 이는 일본이 중국의 정권 교체 시점을 이용해 조선을 재침할 가능성이 있다는 것을 암암리에 경고하는 것이었고 재침의 의도는 없다하더라도 이를 빌미

131) 구체적인 내용은 『朝鮮王朝實錄』孝宗1年 2-4月 記錄을 참조.

132) 『점객사일지』3권, 인조 23년(1645년) 3월 20일: “然現捉之人, 皆稱自朝鮮入來是如是乎等以, 使俺巡見近邑, 各鎮地圖形止, 詳細模畫以來云.”

로 자신들의 실리를 얻을 심산이었다.

일본의 무리한 요구에 대해 조선은 당연히 거부했지만 조선 왕조로써는 대비책을 강구할 수밖에 없었다. 그래서 조선은 일본에게 위협을 받고 있다는 사실을 청에게 알려 군사를 재정비할 수 있는 방안을 자체적으로 마련할 수 있도록 해 줄 것을 요구했다. 그러나 청나라는 오히려 의심하고 탄압을 가했다. 이는 청나라가 조선의 군사 재정비를 매우 심각하게 받아들였다는 것을 뜻한다. 그 근본적인 원인은 바로 청초의 불안한 국내외 정세에 있었다.

V. 청초 조선과 남명, 일본 교동에 대한 강력한 통제

만주족이 중원에 들어가 중국을 통치하기 시작한 이후에도 남명과 대만 정씨 정권은 그대로 40년(1644~1683) 가까이 존재하였다. 그 동안 청나라가 명나라 시대 보다 더욱 강력한 해금 정책을 실행했기 때문에 해양 무역선은 거의 다 남명과 그의 참여 세력에 속한 해상과 청 왕조의 관할을 받지 않은 사상(私商)이나 잠상(潛商)이었다. 통계에 따르면 청초에 남명과 관련된 선박이 조선에 표착한 사건은 확인할 수 있는 것만 해도 13건이나 된다.(표1 참조)¹³³⁾.

남명 정권과 관계되는 해상들과 난파선을 처리하는 것은 조선 왕조에게 있어 대단히 곤란한 문제가 되었다. 청 왕조가 중국 표류민, 특히 중국의 표류 무역선에 대해 긴밀하게 주시하며 강압 정책을 실시했기 때문에 결국 조선은 청의 요청에 따라 육로를 통해 중국 표류민을 송환하는 방식을 택하게 됐고 점차 상례가 되었다. 청초에 조선에 표착한 중국 표류민의 처리를 중요시 하게 하였던 이유는 당시에 복잡다단한 정치와 군사, 외교적 배경에 있다고 하겠다.

1. 청초 남명과 주변 국가들의 관계

기세등등한 청 왕조는 관내로 들어간 후에도 안정적이지 못하고 정치적, 군사적 위기가 도처에 숨어 있었다. 어린 나이에 즉위한 순치(順治)와 강희(康熙) 부자는 통치 초기에 모두 권신의 위협에 당면해 있었다. 왕조 내부의 권력 투쟁, 특히 황족간의 투쟁이 극심했다. 이와 동시에 남명 정권은 내분이 끊임없이 일어나면서 형세가 불안정하기는 했지만 여전히 청의 통일 대업 완성에 있어 가장 큰 외부 위협이었다. 특히 남명과 해외 세력 간의 교류는 청 왕조의 심복지환이었다.

133) 楊和之, 「朝鮮李朝實錄中的明鄭漂漢及唐船事件」, 『台灣文獻』第38卷 第4期, 2015년, 123-142쪽.

1) 남명과 전통 조공국 간의 관계

1644년 만청이 입관한 후 오랫동안 유구(琉球)는 여전히 명나라를 중국의 중앙 왕조로 떠받들고 명의 후계자인 남명 정권과 친밀한 관계를 유지했다. 유구의 상현왕(尙賢王)은 명이 멸망한 후에도 사신을 보내고 남명 홍광 정권에게 책봉을 청했으며, 홍광 정권이 멸망한 다음에도 1653년까지 용무 정권과 노왕(魯王) 주이해(朱以海) 정권과 조공 관계를 계속 유지했다. 『明史·琉球傳』에 유구에 대해 “양궁(兩宮)이 멸망한 다음에 당왕이 복건성에서 즉위하자 여전히 사신을 파견하고 진공하고 있다. 그(나라)가 외번(外藩)에서 가장 정성스럽게 천조(天朝)를 모시었다.”¹³⁴⁾라고 기록하고 있다.

영력(永曆) 정권 역시 건국 초기부터 섬라(暹羅)와 미얀마(緬甸)등과 긴밀한 관계를 맺고 있다. 영력제는 정권을 빼앗기자 나중에 미얀마로 도망했다. 결국은 미얀마가 청의 압박을 받아 영력제를 압송했지만 그 전까지는 계속 남명과 종번(宗藩) 관계를 인정하고 있었다. 섬라는 심지어 군대를 파견하여 남명을 지원할 계획도 가지고 있었으며, 나중에 영력 정권이 멸망한 후에도 남명의 진왕(晉王) 이정국(李定國)을 위해 절을 짓고 제사까지 지냈다.

베트남(越南)도 영력 정권과 왕래를 유지하다가 청나라 통치가 나날이 공고해져서야 비로소 남명을 포기하고 청 왕조에 귀속했다. “안남(安南) 도통사사(都統使司)의 도통사(都統使) 막경요(莫敬耀)가 사자를 파견하여 귀순한다.”¹³⁵⁾라는 사실은 순제 16년(1659年)이 되어야 기록되었다.

2) 남명과 서양의 관계

남명 정권은 전통 조공국의 지원을 받을 뿐만 아니라 심지어 로마 교황청과 서양 여러 나라의 지원도 받았다. 왜냐하면 영력 정권을 수립했을 때 여러 선교사와 천주교도나 천주교의 배경이 있는 사람들의 도움을 받았었기 때문이다. 예

134) 張廷玉, 『明史』, 卷二百二十三, 「列傳」, 「外國」四: “繼兩宮繼沒, 唐王立於福建, 猶遣使貢奉, 其虔事天朝, 為外藩最云.” 中華書局, 1974, 8370쪽.

135) 『清世祖實錄』卷一三零, 順治十六年十二月兩廣總督李棲鳳奏報.

를 들어 구식사(瞿式耜), 초련(焦璉), 삼비아시(畢方濟) 등이 그들이다. 특히 삼비아시(Francesco Sambiassi, 1582~1649)의 경우, 네 차례나 명(明) 황제의 명령을 받고 마카오에 파견돼 포르투갈 당국에게 병사를 빌리고 대포를 구매했다. 영력(永曆) 원년(1646)에 마카오의 포르투갈 당국은 병사 300명과 대포 등을 계림(桂林)에 파견하여 전투를 돕기도 했다. 남명군은 그들의 협조 아래 계림을 포위하고 공격하는 청군을 대파시킬 수 있었다. 그 계림대첩은 영력 정권을 공고히 할 수 있는 전환점이 되었고 예전에 청에게 항복했던 남방 장수인 이성동(李成棟), 김성환(金聲桓) 등이 잇따라 영력 정권에 귀순했다. 1647년 9월에 영력제는 수도인 조경(肇慶)에 돌아와 남방 지역을 다시 지배하에 두었다.¹³⁶⁾ 이런 까닭에 이 시점에 발생한 서승 사건은 청 왕조가 관심을 가지고 예의주시할 수밖에 없었던 것을 이해할 수 있다.

방호(方豪)가 쓴 『중국 천주교사 인물전』¹³⁷⁾에 의거하면 선교사에 대한 감사와 믿음 때문에 영력 2년(1648)에 황궁에서 세례를 받은 자가 후궁 50명, 고위 관리 40명에 이르렀고 심지어 태감까지도 포함돼 있다. 영력제의 적모(嫡母) 왕(王)태후와 생모 마(馬)태후, 아내 왕(王)황후, 태자 자현(慈炫) 등도 모두 세례를 받았다. 영력 4년에 태황태후는 사제 보임(Michael Boym, 卜彌格, 1612~1659)을 통해 교황에게 편지를 보내 정성으로 주님을 시봉하고 있다는 뜻을 전달하면서 예수회 선교사들을 더 많이 보내달라고 요청하기도 했다.¹³⁸⁾

3) 남명과 일본의 관계

일본에 대해 말하자면 ‘화이지변(華夷之辯)’의 사고가 있었기 때문에 만주족이 건립한 청 왕조를 처음부터 배척하며 경멸했다. “승정제가 하늘에 오르자 홍광제가 사로잡히게 되고 당왕(唐王)과 노왕(魯王)만이 남쪽 한 모퉁이를 사수했다. 오랑캐가 중원을 횡행하고 있으니 이는 화(華)가 이(夷)로 변한 것이다.”¹³⁹⁾라는 주

136) 陳文源, 「西方傳教士與南明政權」, 『廣西民族學院學報』第25卷 第6, 2003年 11月, 91쪽.

137) 方豪, 『中國天主教史人物傳』, 北京, 中華書局, 1988.

138) 徐宗澤, 『中國天主教傳教史概論』, 上海書店, 1990年, 205쪽.

139) 林春勝, 林信篤編, 『華夷變態』卷一, 序: “崇禎登天, 弘光陷虜, 唐魯纔保南隅, 而韃虜橫行中原, 是華變於于夷之態也.” 『日本東洋文庫叢刊』 第十五上, 1981.

장은 바로 일본이 청에 대해 전형적인 멸시의 심리를 표현하는 것이다. 그래서 도쿠가와 바쿠후 초기에 적극적으로 명나라와 외교관계를 회복하기 위해서 노력했지만 청이 표류민을 일본으로 송환했던 우호적 행동을 보여주자 점차 소극적으로 대응하였다.

정지룡을 대표로 하는 복건 해상 집단은 복건성에서 당왕 주율건(朱聿鍵)을 옹립해 용무 정권을 수립했다. 앞에서 언급한 바와 같이 정지룡의 해상 집단은 원래는 일본과 활발하게 무역을 하고 있었으며, 항청(抗淸) 역량을 확대하기 위해 용무 정권은 주원장이 제정했던 해금 정책을 처절히 포기하고 적극적으로 해양 무역을 추진했다. 서승 일행은 바로 이러한 정책의 산물이었다. 뿐만 아니라 용무 정권은 또 중국 해상이 일본과 무역하는 과정에서 유지하고 있던 인맥을 통해 일본 각 번의 영주 심지어 바쿠후 장군에게까지 군사적, 경제적 지원을 요청했다.

그 후 정지룡의 아들 정성공이 하문(廈門)과 대만을 점거한 다음에도 남명과 정씨 세력은 계속 일본과 밀접한 관계를 유지하며 여러 차례 일본에게 도움을 요청했다. 이런 사실들 역시 1667년에 발생한 임인관 사건을 통해 확인할 수 있다. 백 년 동안 중국의 재앙이 됐던 왜구가 남명과 협조하여 권토중래(捲土重來)를 도모한다면 신생 정권인 청 왕조에게는 상상할 수 없는 심각한 타격이 될 것은 자명했다.

만약 남명이 조선과 비밀 연락을 취하여 긴밀한 관계를 맺게 된다면 조선은 청의 후방에 웅크리고 있는 반청 세력이 될 것이고 그에 따라 대단한 위협이 될 것이 분명했다. 더 치명적인 것은 만약 일본까지 연결되면 일본도 조선을 발판으로 삼아 청 왕조의 근거지인 만주지역을 직접 공격할 수도 있는 것이었다. 사실 일본은 분명히 그런 생각을 갖고 있었던 것으로 보인다. 앞에서 언급한 1646년 표류민을 송환해준 것에 대해 감사를 표하기 위해 파견된 일본 사신 굴성세(橋成稅), 등지승(藤智繩)이 바로 일본 왕조가 조선이 청에 귀의한 것에 대한 불만과 놀라움을 반영하며 조선을 경유해 청을 공격할 계획이 있다고 전달하기도 했다. 이런 정보는 물론 대마도주가 조선에게 많은 예물을 요구하기 위해 일부러 과장한 말일 가능성이 있기는 하다. 반면에 유추해 보면 도쿠가와 바쿠후가 남명 정권이나 정씨 부자의 요청에 직접적으로 응하지는 않았지만 만청에 대해 처음

부터 경계하고 적대적인 태도를 가지고 있었다는 것을 보여 주는 것이라 하겠다.¹⁴⁰⁾

이런 까닭에 강대한 해상 세력을 유지하고 있던 남명 정권과 동아시아 각 국간에 유대 관계를 차단하는 것은 청나라의 안전과 생존에 있어 등한시할 수 없는 핵심이었다. 그 중 가장 주의해야 할 취약한 일환이 바로 명을 항상 그리워하며 일본과 외교를 유지하려 했던 조선이었다. 때문에 청초에 만청은 조선에 대해 고압 정책을 실행하고 엄중하게 감시하였다.

2. 표류민 송환을 통해 본 조선 내부의 존명편청(尊明貶淸) 정서

주변 나라 중에서 명나라와 가장 긴밀한 관계를 맺고 있던 조선은 두 차례 전쟁을 겪으면서 부득이하게 청에게 투항했지만 명나라의 적극적인 도움으로 임진왜란을 극복한 조선 군신들에게 있어 ‘오랑캐’라 멸시했던 만청에게 항복했던 사실을 처음부터 달갑게 받아들이지 않았다. 그런 까닭에 조선 군신들과 청 왕조 사이에 파열음은 끊이지 않았다. 특히 ‘존주양이’의 주장은 조선 유림의 상징처럼 되었다. 인질로 청에 몇 년 동안 머물렀던 효종이 즉위하자 그런 정서는 한 층 더 강해졌다. 심지어 청을 공격하고 명을 위해 보복해야 한다는 ‘북벌론’까지 떠올랐다.

그런 분위기는 남명에 속한 중국 표류민을 청나라로 송환하는 것에 대해 조선 왕조 내부에서 치열한 논쟁을 불러 일으켰다. 서승 사건이 발생하자 당해 8월 3일에 조정에서 군신들 간에 극심한 논쟁이 벌어졌다. 대신들 대부분이 해상을 통해 일본으로 송환해야 한다고 주장했지만 인조는 청의 횡책을 피해 사신에게 인계해 육로로 이송해야 한다는 주장을 견지했다. 1652년의 묘진실 표류 사건도 조선 조정의 치열한 논쟁을 야기했다. 그 당시에 부교리를 맡은 민정중은 효종에게 상소해 표류민을 청나라로 송환하는 것을 맹렬히 반대했다.

140) 荒野泰典, 『近世日本と東アジア』, 東京大學出版社, 1988年, 34쪽 이후.

아, 바다에 표류한 한인(漢人)은 어찌 우리가 옛날에 섬겼던 명나라의 백성이 아니겠습니까. 설령 국가가 불행하여 이 지경이 되었다고 하더라도 어찌 차마 모두 그들을 포박하여 조금도 거리낌 없이 원수에게 몰아 보낼 수 있겠습니까? 이는 진실로 인정상 답답한 일이며 성상의 마음에도 슬픈 일입니다. 더구나 지난날 보냈던 자들이 모두 사형을 당했는데, 지금 이들이 죽음을 면치 못할 줄을 알면서 또 죽을 곳으로 강제로 보내는 것은 어찌 우리나라가 차마 할 일이겠습니까. 이들이 거친 파도에 표류하여 가까스로 살아나 하늘이 내려준 도움으로 우리나라에 도착한 것이므로 그들은 옛날을 생각하며 살아갈 수 있을 곳으로 여겼을 터인데, 도리어 천 리 밖으로 보내어 모두 북쪽으로 보낸다면 그들의 불쌍한 처지를 설명하기에 어찌 많은 말이 필요하겠습니까? 인정상 차마 못할 일이며 하늘의 뜻도 반드시 편치 못할 것입니다. 옳지 못한 일을 행하여 죄 없는 자를 죽이는 일이 어찌 하늘의 화기(和氣)를 손상시켜 흉재(凶災)를 일으키기에 충분하지 않겠습니까?

그리고 임금에게 다음과 같이 건의했다.

제주(濟州)는 본래 바다 가운데 있는 절도(絶島)이므로 피차의 소식이 누설되지 않을 만큼 비밀스런 곳입니다. 지금 만약 배를 마련하여 보내 가고 싶은 대로 가도록 맡겨 둔다면 뜻밖에 발생할지도 모를 환란에 대하여 염려하지 않을 수 없으므로 만일 그들을 섬에 있게 하고 능료(廩料)를 약간 지급하여 죽지 않게 해주어 여생을 마치게 한다면 은혜와 의리를 펼 수 있고 조처하기도 편리할 것입니다. 비록 다시 간사한 적들이 은밀히 내통하여 오랑캐들이 책망을 한다 하더라도 가서 확인해 보기는 어려울 것이므로 빈말로만 위협을 할 것이니 사세를 미루어 헤아려 볼 때 필시 큰 염려는 없을 것입니다.¹⁴¹⁾

141) 『實錄』, 孝宗3年, 4月 26日: “濟州本是海中絶島, 彼此消息, 可秘勿泄. 今若具船以送, 任其所之, 則意外之患, 不可不念, 如其接置島中, 略給廩料, 待以不死, 以終其年, 則恩義既伸, 舉措亦便. 雖復奸賊陰通, 虜人致責, 既難往驗, 空言肆嚇, 逆料事勢, 必無大患.”

이에 효종은 민정중을 인견하며 부득이하게 표류민을 청나라로 송환할 수밖에 없는 이유에 대해 다음과 같이 말한다.

비록 따뜻한 약간의 인정을 베풀어 숨겨주고 보내지 않는다 하더라도 국가의 계획으로 보면 비밀이 누설될 염려가 없지 않다.” “지금은 그대 말을 시행하기 어렵다마는, 이다음부터는 비국에 말하여 변신(邊臣)에게 분부하여 혹시라도 다시 이와 같은 일이 있을 경우 수신(帥臣)에게 번거롭게 보고할 것 없이 바로 비국에 알려 품쳐토록 하되, 만일 타고 있는 배가 견고하여 실을 만하다면 그곳에서 잘 보호하여 보내도록 하고 배가 부서진 경우에도 즉시 치계하여 조정의 처치를 기다리고 시끄럽게 소문이 나지 않게 하도록 하라.¹⁴²⁾

이런 표류민과 관련한 치열한 논쟁은 1667년의 임인관 사건에서 최고조에 달하였다. 선비와 양반들이 모두 명나라 유민을 위해서 사방으로 돌아다니며 호소하며 표류민과 필담하고 의복과 음식을 선물하기도 하였다. 이에 대한 사항은 여러 문집에 자세하게 기록돼 있다. 예를 들어, 윤추(尹推, 1632~1707)의 『농은유고(農隱遺稿)』 권4 「잡기(雜記)」에 조종(趙宗)의 『남악집(南嶽集)』의 이 사건에 대한 기록을 수록해 “바람에 선박이 표류하여 오고가는 것을 오랑캐들이 어찌 알겠는가. 반드시 오랑캐 나라로 환송해야 할까. 당시 일을 주관했던 대신들의 뜻을 진실로 알지 못하겠다.”¹⁴³⁾라고 평가했다. 그리고 성해응(成海應)은 『정미전신록(丁未傳信錄)』에 그 당시 관원들과 선비들이 임인관 일행과 나누었던 필담과 상소문, 시문 등을 온전히 수록하였다. 이러한 사실을 통해 당시의 조선 유림 세력들이 명나라 유민을 청나라에 송환하는 것에 대해 보편적으로 의분을 가슴에 가득 품고 있었다는 것을 알 수 있다. “한인을 북으로 송환한다는 소식을 들어서 는 눈물을 머금고 개탄까지는 않았으나, 지금 하교를 받으니 통곡하게 만드는 구

142) 이상은 모두 『朝鮮王朝實錄』孝宗 8卷, 3年(1652 壬辰 / 청 순치(順治) 9年) 4月 26日(丁卯) 1번째 기사에 보인다. : “雖以煦煦少仁, 掩置不送, 其在國家之計, 漏洩之患, 亦不可不慮.” “今難用爾言, 而此後則言于備局, 分付邊臣, 如或復有如此之事, 不必煩報帥臣, 直通于備局, 以爲稟處之地, 而如其所乘之船, 完固可載者, 則自其處善護以送, 其敗船者, 亦即馳啓, 以待朝廷處置, 而俾不至煩人聽聞可矣.”

143) 『韓國文集叢刊』, 『農隱遺稿』, 『農隱先生遺稿』 卷之四, 「雜著」, 「雜記」: “漂風船來去, 胡人何由得知. 而必爲驅送於胡國乎. 其時大臣主事者之意, 誠不可知也.”

나...이것은 강상(綱常)의 대의다. 신중한 뜻이 추호도 없구나...여기까지 생각이 미치니 상심하여 원망케 하는구나.”¹⁴⁴⁾ 당시 영의정 홍명하(洪命夏)도 상소를 올려 표류민을 위해 호소하였으나 결과를 얻지 못하여 “지금처럼 사람들이 대의를 알지 못하니 한밤중에 선왕에게 눈물 뿌리나니.”¹⁴⁵⁾라는 시구로 실망감을 표현했다. ‘존주파(尊周派)’의 영수인 송시열(宋時烈)도 남명 표류민을 위해 “비분강개하여 비탄하기 비할 바 없도다(慷慨悲咤不自勝)”라고 하였다. 그리고 어느 대신이 격양하게 상소해 당국자를 다음과 같이 비판했다.

지금 이런 처치가 도대체 무슨 뜻인가? 그리고 어떻게 이런 잔인한 짓을 할 수 있는가? 여기에 한 사람이 오랫동안 부모 친척의 소재도 모르고 생사조차 알지 못하다가 어느 날 멀리에서 사람이 와서 확실한 소식을 전해 준다면 놀람과 기쁨으로 변할 것이고 그 사람을 극진히 대접하지 않겠는가? 그런데 그 사람을 붙잡아다가 호랑이의 입에 보내 사지로 몰아간다면 진실로 사람의 정으로써는 참을 수 없는 것이 아니던가? ...오호 애재라. 인간은 만물의 영장이요, 천지와 함께 삼재가 되는 까닭은 인의의 마음이 있기 때문이다. 그 마음이 없다면 오랑캐와 금수와 무슨 차이가 있겠는가? 우리나라가 대명에 대해 군신의 의리를 맺어 진실로 지극함이 있었다. 부모와 같은 은혜를 입어 지금까지 망하지 않고 지금에 이르지 않았는가. 배은망덕이 심하고 심하다. 오랑캐와 짐승의 악명을 어찌 피할 수 있겠는가.¹⁴⁶⁾

이처럼 표류민을 송환하는 외교 차원의 문제가 유가의 의리를 존중하는 관념적 측면으로 옮겨가 버렸다. ‘존주파’는 표류민의 송환 문제를 가지고 도덕적 고지를 선점하여 위정자들을 맹렬히 비판하면서도 청나라가 조선 조정에 강제하는

144) 『丁未傳信錄』, 「詩文」, 『研經齋外集』卷三十四, 李端相 『靜觀齋集』六則: “自聞漢軍人送北之報.未嘗不吞聲飲泣.今承下示.幾令人痛哭...此是綱常大義理.曾无秋毫慎重之意...思之至此.痛心疾首”.

145) 상동, 洪命夏, 『沂川集』二則: “大義如今人不識. 中宵灑涕泣先王.”

146) 상동, 趙根, 『損庵集』一則: “而今此舉措抑何意也.亦何忍爲此也.有人於此.久失其父母親戚之所在.而漠然不知其死生存沒.一朝人有自其處來而得聞消息之眞.則其將顛倒驚喜而厚待其人乎.抑將執其人而投之豹虎之口必死之地乎.是固人情之所不忍...嗚呼.人爲萬物之最靈.而與天地參爲三才者.以其有仁義之心也.苟無是心.則與夷狄禽獸何異也.我國之於大明.君臣之義.固已至矣.父母之恩.尤不可亡而式至今日.背義甚矣.忘恩極矣.夷狄禽獸之名.烏可辭也.”

압박 정책과 정치적 외교적 공리성을 전혀 염두에 두지 않는 행위를 자행했다. 조선 통치 집단이 표류민을 둘러싸고 첨예하게 충돌한 이러한 논쟁을 통해 그 시대의 사조도 엿볼 수 있다. 청초 조선왕조 내부에 만청 정권에 항거하며 명나라를 그리워한 사대주의에 빠져있는 사람도 있었던 것이다.

이런 까닭에 건국 초기에 내우외환에 시달리며 안정을 아직 찾지 못한 청 왕조가 조선을 강력하게 통제할 수밖에 없었던 것이다. 그리고 조선과 남명, 일본 간의 외교적 교류를 막기 위해 “음모와 모략을 확실하게 알고 있다(洞悉其奸)”고 평가받던 조선이 통제의 중심이 될 수밖에 없었다. 육로는 청 왕조에 의해 완전히 통제된 상황에서 해로를 통한 교류, 특히 표류사건을 통해 이루어지는 교류와 연계는 청 왕조가 주의 깊게 주시하는 대상이 되었다. 오랫동안 청 왕조는 복건성 해상 표류선으로 인해 조선과 남명 정권이 교류 여부에 대해 의심의 눈초리를 지우지 않았다. 이에 앞서 “청나라 사람들이 늘 한선(漢船)이 드나드는 것을 보고 우리와 서로 통하고 있는가를 의심했다”¹⁴⁷⁾는 말이 그것이다. 실제 조선 측에서는 해로를 통해 남명과 연락을 시도하기도 했었다. 인조 23년(1645) 영의정인 최명길(崔鳴吉)이 독보(獨步)란 스님을 보내 남명과 교통하려 했기 때문에 심양(瀋陽)에서 구속이 됐다. 그래서 청 왕조는 조선 국내의 상황을 항상 빈틈없이 경계하고 있었고 조선의 사정을 세심하게 주시했으며, 심지어 조선에 정탐들을 많이 심어놨던 것이다. 그 방면으로 가장 활약이 많았던 사람들이 바로 청에 귀속한 조선인 역관(譯官)이었다.

3. 조선에 대한 엄밀한 통제-정명수를 중심으로

중국학자들은 일반적으로 만청이 입관한 후 중국을 통치하는 정통성을 승인받기 위해 조선에 대한 회유정책을 취해 덕정(德政)으로 조선을 감화시켰다고 인식하고 있다. 아울러 황태극(皇太極)과 순치제가 조선의 공물을 여러 차례 감면해줬던 사실을 그 증거로 인용한다. 심지어 어떤 학자는 청나라 황제가 조선 사신

147) 『仁祖實錄』 46권, 인조 23년 2월 23일 丙子 2번째 기사 : “淸人每以漢船出入, 疑我之相通.”

에게 주는 예물에 대해 엄격하게 규정한 것을 가지고 청 왕조가 조선에 대해 우호적 태도를 가졌다는 점의 증거로 삼고 있다. 이런 관점은 청의 사신들이 조선에서 ‘이지기사(頤指氣使)’의 태도를 가지고 사람들을 마음대로 부리며 뇌물을 요구했다는 것을 완전히 무시하고 있다. 이렇게 자신의 편의에 따라 사료를 인용한 것은 본국 중심주의 사관의 영향을 벗어나지 못한 상태에서 역사를 해석하는 것으로 역사의 진실을 파악하는데 부정적 영향을 끼치는 오류라 하겠다.

『실록』의 기록을 보면 청초에 조선의 정치외교에 대한 통제와 간섭이 중국 역대 다른 왕조보다 심했다는 것을 알 수 있다. 특히 조선 관리를 임명할 때 그런 간섭은 더 집중적으로 행해졌다. 청 왕조는 조선 왕조에 대한 강압 정책을 효과적으로 실행하기 위해서 조선 내부의 정치와 외교에 대한 정보를 정확하고 신속하게 수집하는 데에 주력했다. 이런 현상을 이해하기 위해서는 『실록』과 『등록』을 비롯한 사료에 반복적 거명되고 있는 정명수(鄭命壽)라는 인물을 언급하지 않을 수 없다.

조선 『인조실록』에 “(정)명수는 평안도 은산(殷山)의 천례(賤隸, 천민 노예)로 어려서 노적(奴賊)에게 포로가 됐는데 성질이 본래 교활하여 본국의 사정을 몰래 고해 바쳤으므로 칸(汗)이 신임하고 아꼈다.”¹⁴⁸⁾라고 기록돼 있다.

정명수는 만주족의 이름으로는 굴마홍(古爾馬渾)이라고 부르며 ‘고아마홍(孤兒馬紅)’이나 ‘곡아마(홍)(谷兒馬(洪))’으로도 표기했다. 『팔기만주씨족통보(八旗滿洲氏族通譜)』에 부재된 만주기분(滿洲旗分) 내에 있는 고려 성씨 명부에 정홍기(正紅旗)의 ‘포의인(包衣人, 만청의 황족이나 종실의 가복)’인 굴마홍이 보인다. “굴마홍(古爾馬渾)은 조상 대대로 은산현 지역에 살다가 청 건국 초기에 귀순해 통역관을 맡았다. 그의 아들인 백진괴(白晉魁)는 호군교(護軍校)를 맡았고 손자인 동의(董儀)와 피점(皮占)도 모두 호군교를 맡았다.”¹⁴⁹⁾라고 기록돼 있다.

굴마홍 즉 ‘古爾馬渾’는 만주어로 ‘gūlmahūn’이며 본래 토끼를 뜻한다. 만주족들은 동물의 이름을 따서 사람 이름을 짓는 경우가 보편적이었다. 이 조선인 출신 통역사 바로 흔히 볼 수 있는 만주식 이름으로 불렸다. 하지만 중국에서 사용

148) 『實錄』, 인조 15년(1637) 2월 3일 癸酉 2번째 기사 : “(鄭) 命壽, 平安道殷山賤隸也, 少爲奴賊所擄, 性本狡黠, 陰輸本國事情, 汗(應指努爾哈赤, 皇太極) 信愛之.”

149) 『八旗滿洲氏族通譜』卷七三, 「附載滿洲旗分內之高麗姓氏」, 『四庫全書本』第456冊, 301쪽.

했던 명·청 전기(傳記)에 아민(阿敏)의 아들인 굴마훈(固爾瑪渾, 또는 顧爾馬渾) 이외에 만주화된 조선인이었던 ‘굴마홍’은 전혀 언급돼 있지 않다. 그러나 조선 사료에서 본명은 정명수라는 통사관인 ‘古爾馬渾’에 대한 기록이 적지 않고, 특히 인조와 효종 시기에 활약했었다.

앞에 서술했던 서승 표류 사건에 의해 조선 수군 병사와 중국 표류민들이 대질했을 때 심문을 주재한 사람이 바로 정명수다. 청초에 조선과 청나라 사신이 만났을 때도 정명수는 교섭과 담판의 핵심으로 활동했다. 청의 신임을 받고 언어적 장점도 가지고 있는 그가 청초에 대 조선 외교의 핵심이 되었다. 그리고 마침 그가 ‘잘 주선하기(周旋有力)’ 때문에 조선은 자주 암암리에 뇌물을 주고 은전을 비밀리 베풀었다.

정명수에게 준 은전이 왕왕 정사(正使)나 부사(副使)에게 주는 것보다 많았다. 예를 들어 순치 2년 2월에, 청군이 중원에 들어간 후 남방 지역과의 조운(漕運)이 개통되지 않았기 때문에 식량 부족으로 위기를 맞았다. 청은 정명수 등 세 사람을 사신으로 임명하며 쌀 20만 석(石)을 급히 북경으로 보내는 일을 협상하기 위해 조선에 파견했다. 그때 협상을 정명수가 주재했다. 몇 번 교섭한 다음 정명수가 조선이 쌀 십만 석을 주겠다고 약조했으니 조선 호조(戶曹)는 “은 3천 냡을 청나라 세 사신에게 사례로 주기를 청하니, 상이 2천 냡을 더하여 5천의 숫자에 준하라고 명하였다”¹⁵⁰⁾. 며칠 후에 조선 왕은 “은 1천 6백 냡을 청나라 사신 두 사람에게 주고, 3천 5백 냡을 정명수에게 하사하였다. 세자도 두 사신에게 1천 2백 냡을, 정명수에게 1천 냡을 각각 주었다.”¹⁵¹⁾ 이에 따르면 정명수가 받은 뇌물이 다른 두 사신보다도 2배 이상 많다.

서승 사건 때, 청나라 사신들이 공물을 감면하는 어지(御旨)를 전달하기 위해 조선으로 왔다. 청나라가 조선의 ‘세 폐(歲幣) 가운데 쌀(大米) 9백 석, 목면 2천 1백 필, 면주(綿紬) 2백 필, 궁각(弓角) 2백 각(桷), 순도(順刀) 10자루, 호추 10두 및 방물(方物) 가운데 흑세마포(黑細麻布)를 대신했던 백세저포(白細苧布)는 이제부터 특별하게 영원히 감면한다는 내용이였다. 인조가 비변사의 당상관과 토론

150) 『實錄』, 인조 23년 2월 26일 己卯 1번째 기사 : “請以銀三千兩致謝於三使處, 上命加二千兩以準五千兩之數”.

151) 『實錄』, 23年(1645 乙酉 / 청 순치(順治) 2年) 2月 29日(壬午) 2번째 기사 : “以銀一千六百兩遺北使兩人, 以三千五百兩賜命壽, 世子亦遺兩使一千二百兩, 命壽一千兩.”

했을 때, “금번 세폐를 감하는 데에는 정명수가 힘을 썼으니, 우리 쪽에서 뇌물을 보내어 그의 욕심을 채워 주어야 합니다.”¹⁵²⁾라고 결정하였다. 11월에 “비밀리에 정명수에게 줄 은 2천 3백 냥을 만상(灣上)에 수송하였다.”¹⁵³⁾라고 한 기록이 그것을 증명한다.

이처럼 조선 왕조가 막대한 뇌물을 서슴없이 줬다는 것을 보면 역관 정명수가 청초에 청·조 외교에서 얼마나 중요한 역할을 했는지 알 수 있다. 그리고 그 인물을 통해 청나라는 조선의 정세를 상세하게 알 수 있었으니 조선 왕조가 조심스럽고 두려워할만한 힘을 가지고 있었다. 그는 비록 보잘것없는 제3사였지만 조선과 청나라 양측 모두에게 없어서는 안 되는 중요한 인물이었다. 사실 청나라가 조선을 감시 감독할 때나 조선이 청나라에 대해 요청이 있을 때마다 정명수는 가장 중요한 역할을 했던 것이다. 조선 세자관 문학 정운경(鄭雷卿)과 장원사서 김종일(金宗壹) 등이 “청역(淸譯) 정명수, 김돌시(金玆屎)가 해독을 끼침이 무궁하다”라고 하거나 “칙사의 행차 때 횡포를 부린 것과 사람을 속바칠 때 농간을 부린 것은 다 말할 수 없다. 그러나 이곳에서 근심거리가 됨은 날이 갈수록 더욱 심해져 현재 이와 같은 상황이니, 끝내는 어떻게 되겠는가. 이 나라의 모든 모의는 제왕(諸王) 이외에는 용골대(龍骨大)나 마부달(馬夫達)처럼 신임을 받는 사람도 알지 못하는데…양쪽 사이에 말을 전하는 것은 오로지 이들에게 의지하고 있고”, “뇌물을 많이 받으면 해를 심하게 끼치는데.”¹⁵⁴⁾라고 했던 것으로 익히 알 수 있다. 이런 때문에 외교 업무 이외에 정명수가 엄연히 조선의 태상황과 같다는 표현대로 그 자신이 마음대로 조선의 내정에 간섭하였다.

숭덕(崇德) 6년(1641) 5월, 정명수가 이조참판 이식(李植)이 “김판서 등을 옹호”¹⁵⁵⁾했다고 생각하여 이식은 ‘당상(堂上)’ 직에서 내려와야 했다¹⁵⁶⁾. 숭덕 8년 3월, “정명수가 파직시키라고 요구했기 때문”¹⁵⁷⁾에 형조판서 원두표(元斗杓)를 파

152) 『實錄』, 인조 25년 8월 20일 戊子 1번째 기사.

153) 상동, 인조 25년 11월 4일 庚子 2번째 기사.

154) 인조 17년 2월 6일 甲午 5번째 기사, 2월 7일 乙未 3번째 기사 참조.

155) 『仁祖實錄』42권 인조 19년 5월 22일 丙申 1번째 기사. 金判書는 바로 金尙憲이다. 仁祖 때 斥和派의 대표 大臣이다. 만청에 신하를 청하는 것을 결단코 반대하여 심양 등지로 이송돼 6년 동안 구류됐다가 순치 2년이 돼서야 석방돼 조선으로 돌아왔다.

156) 상동, 인조 19년 5월 22일 丙申 1번째 기사.

157) 『實錄』, 21년(1643 癸未 / 명 승정(崇禎) 16년) 3월 28日(辛酉): “命罷刑曹判書元斗杓職. 斗杓於林慶業入送之日, 方爲備局有司堂上, 鄭命守請罷之故也.”

직했다. 이유는 그가 임경업(林慶業)을 들여보낼 당시 비변사 당상관이었기 때문이었다. 순치 2년 11월, 정명수가 도착한다는 소식을 듣고 이전에 원접사로 있을 때 정씨와 부화뇌동해 횡포한 짓을 일삼던 아전을 장살한 적이 있는 호조판서 민성휘(閔聖徽)가 사직을 신청했다. 동시에 이조에서 원래 이식을 치사의 관반(館伴)으로 삼으려 했었는데 정명수가 이식을 ‘경멸’하므로 부득이하게 김육(金堉)으로 대신하였다¹⁵⁸⁾. 순치 4년 3월, “평안 감사 및 두 고을 수령들은 모두 정명수의 말에 따라 체직되었다.”¹⁵⁹⁾

정명수는 일반 대신의 임면을 결정할 수 있을 뿐만 아니라 심지어 종실(宗室)을 처치하는 데도 영향력을 행사하였다. 순치 원년(1644) 4월, 정명수가 “이덕인(李德仁)을 처단하지 않으면 상사(上使)가 혹시 문초하는 일이 있을 수 있으니”¹⁶⁰⁾라고 하자 조선은 회은군(懷恩君) 이덕인을 제주도 대정읍으로 유배했다. 순치 2년(1645) 6월, 조선이 정명수에게 이경여(李敬輿), 이명한(李明漢)과 신익성(申翊聖), 익전(翊全) 형제(東陽尉, 조선 세자의 고모부) 등을 “이미 거두어 쓰도록 허락되었으나, 이밖에 아직 거두어 쓰도록 허락되지 않은 자가 누구인지 모르겠다.”라고 의견을 구하니 정명수가 “청나라에서 특별히 이름을 적고 죄를 기록해 놓은 일이 없으니, 본국에서 관직을 임명하더라도 방해될 것이 조금도 없을 것이다.”¹⁶¹⁾라고 대답했다. 이런 사실을 통해서 볼 때 정명수는 조선 조정에서 무소불위와 같은 거대한 영향력을 행사했다는 것을 알 수 있다.

이런 까닭에 조선 왕조 내부의 많은 관리들이 적극적으로 정명수와 친교를 맺어 서로 이용하려고 했다. 조선에서 중요한 눈과 귀가 돼 주는 역관이었던 이흠장(李鑫長)이 바로 정명수에게 아첨하며 달라붙어 있었기 때문에 조정에서 중용돼 계속 승진하여 정삼품인 당상(堂上) 벼슬에 이르게 되었다. 인조 때 재신(宰臣) 이민구(李敏求)는 원래 재상의 아들로 문제가 뛰어났다. 강도(江都)에서 실직

158) 『實錄』, 23年(1645 乙酉 / 청 순치(順治) 2年) 11月 27日(乙亥) : “吏曹以李植爲勅使館伴, 上下教曰: “第三使輕侮李植, 今差館伴不可矣.” 第三使, 謂鄭命壽也, 蓋上惡植而命改之. 廟堂以金堉代之.”

159) 『實錄』, 25年(1647 丁亥 / 청 순치(順治) 4年) 3月 3日(甲辰) : “以麟坪大君滄爲謝恩使, 戶曹判書元斗杓爲副使. 李曼爲平安監司, 蘇東道爲殷山府使, 孟元賓爲江西縣令. 平安監司及兩邑倅, 皆以鄭命壽之言遞罷, 故以三人代之. 以趙綱爲都承旨, 鄭攸爲持平.”

160) 상동. 인조 22년 4월 24일 辛巳 3번째 기사. 按: 이덕인(李德仁)은 大臣과 좌의정(左議政) 청원부원군(靑原府院君) 심기원(沈器遠) 등과 함께 은밀히 반청(反淸)의 모반을 꾸몄다고 고발당해 끝내 사사(賜死) 당하고 심기원 등은 멸문을 당했다. 이것은 당시 조선 정치의 참화이며 청나라와의 관계를 알 수 있는 일대 사건이다.

161) 상동. 인조 23년 윤6월 10일 庚寅 1번째 기사.

하여 서로(西路)에 편적되었다가 정명수의 처의 누이를 첩으로 삼고는 그 세력에 의탁해 조정을 험지하게 되면서 악 영향을 끼쳤다. 또한 인조 때에 좌상(左相)을 역임했던 신경진(申景禎)은 정명수와 “교분이 두텁고”, “상국에 마음을 다하는 것은 좌상만한 자가 없다.”¹⁶²⁾고 여겨지기도 했다. 이는 조선의 여러 신하들이 정명수와 인척관계를 맺거나 교분이 두터웠었기 때문이었다. 이외에도 정명수와 관계를 맺거나 끈을 대기 위해 애썼던 조정 대신들은 수없이 많았다. 이런 것들을 보면 정명수가 조선 정치에 얼마나 막대한 영향을 끼쳤는지 알 수 있고 그 까닭이 어디에 있는지 이해하기 어렵지 않을 것이다.

이외에 정명수 본인의 친척들과 동향인도 조선의 정세를 전달해 주는 눈과 귀가 되었다. 정명수는 본래 ‘천레(賤隸)’ 출신으로 당시 사회적 지위로 따지면 최하위층이었고 그의 친척과 친구들도 대부분 비슷한 지위였다. 그러나 정명수가 득세하면서 그들 모두 권력을 휘두르는 자리를 꿰차게 되었다. 예를 들어, 정명수의 동생의 딸인 사생(四生)은 숙천(肅川)의 관비(官婢)였는데 후에 ‘관역’을 면해 줬다¹⁶³⁾. 정명수 매부(妹夫) 임복창(林復昌)은 원래는 성천(成川)에서 정병(正兵)으로 있었으나 정명수의 요청으로 군역(軍役)을 면제해 줬다.¹⁶⁴⁾ 정명수가 고향 은산(殷山)을 현에서 부로 승격해 달라고 요청하자 조정은 “원하는 것을 부득이 따라주지 않을 수 없다”¹⁶⁵⁾며 그의 말을 따랐다.

이런 ‘족속면천(族屬免賤)’을 바탕으로 정명수는 기층, 특히 조선 관서(關西) 지역에서 인적 조직을 형성할 수 있었다. 예를 들어, 그의 처남인 봉영운(奉永雲)은 원래 ‘정주(定州) 관노’였는데, 정명수의 강압에 의해 결국 영원(寧遠) 군수로 임명되었다¹⁶⁶⁾. 조카 이옥동(李玉鍊)은 원래 은산의 공생(貢生)이었는데 문화현령(文化縣令)이 되고 오래지 않아 통정(通政)으로 승진했다. “이옥련은 順川 郡守로 있으면서 당시 23세로 정명수의 세력을 끼고 같은 도의 수재(守宰)들을 능멸하였

162) 상동. 인조 21년 (1643년 명 승정(崇禎) 16년) 1월 23일 戊午 3번째 기사 : “盡心於上國(指清), 莫如左相”.

163) 상동. 인조 22년 4월 28일 乙酉 2번째 기사 ; “肅川官婢四生, 卽同生之女, 而方以官役, 奔走於鞏楚之間, 所見矜惻, 願得免役.”

164) 상동. 인조 17년 7월 1일 丙辰 4번째 기사 : “鄭命壽言其妹夫林復昌, 方在成川爲正兵, 願得除軍役. 備局請依其所言, 上從之.”

165) 상동. 『仁祖實錄』 44권, 인조 21년 10월 16일 丙子 1번째 기사 : “鄭譯自昨發怒, 語多不遜, 蓋緣其本土殷山陞號及族屬免賤與西路罪人放釋等事, 不卽快從故也. 彼之所欲, 不可不勉從.”

166) 상동. 仁祖 15年 十一月 癸巳; 仁祖 17年 八月 辛卯; 仁祖 20年 閏十一月 戊申; 仁祖 21年 五月 條.

다. 그때 또 당상(堂上)에 오르니 분개하고 원망하지 않는 사람이 없었다.”¹⁶⁷⁾ 양 아들 정선(鄭善)도 사도시(司導寺) 주부(主簿)직을 맡았고 심지어 “이전에 은혜를 입었던” 의주 사람 한덕련(韓德連)조차 대길호리(大吉號里)의 권관(權管)으로 삼았다.¹⁶⁸⁾ 정명수에게 의주(義州)에 또 다른 심복인 최득남(崔得男)이 있었다. 그는 “본디 천례(賤隸)로 의주에 살았었는데, 정명수에게 아부하여 나라의 비밀스러운 일들을 누설시킨 것이 매우 많았다. 정명수가 그를 믿고 사랑하므로 조정이 정명수의 위세에 놀려 그의 비위를 맞추기 위해서 벼슬을 제수하여 군수에 이렀다.”¹⁶⁹⁾ 이처럼 조선 관서지역의 관직은 정명수의 동족 사람들에 의해 ‘세습’되는 지경에 이르렀다.

이처럼 정명수는 조선 각 계층에서 내외 상통하는 조직을 만들었고 상하를 아우르는 거대한 정보망을 형성했다. 그래서 청 왕조는 조선의 중앙왕조로부터 지방까지 일거수일투족을 모두 파악할 수 있어 모든 정보를 장악하고 있게 되었다. 『효종실록』에 다음과 같은 대화가 보인다.

상이 이르시길 “내관 임우문(林友聞)이 말하기를 ‘지난번 등대(登對)했을 때 한 말이 이미 서로(西路)에 퍼졌습니다.’고 하였는데 어찌 한심하지 않은가?”하니, 영중추부사 이경여(李敬輿)가 아뢰기를, “근래 들으니, 연신(筵臣)이 집에 돌아가기도 전에 경연에서 한 말들이 이미 외간에 알려진다고 하니, 매우 괴이합니다.”라고 하였다.¹⁷⁰⁾

이처럼 정명수의 이목이 도처에 깔려 있어 사람들을 공포에 질리게 만들었다. 이런 상황에서 조선 왕조는 표류민을 송환하는 그리 크지도 않은 일반 사건을 처리하는 것도 숨길 수 없어 반드시 청 왕조에 보고하여 지시를 따라야만 했던 것이다.

167) 상동. 인조 20년 12월 19일 갑신 1번째 기사 ; 인조 21년 5월 21일 계축 3번째 기사 ; 仁祖23年 閏六月 丙戌 條：“玉鍊時年二十三，挾命壽之勢，凌蔑同道守宰，至是又升堂上，人莫不憤惋。”

168) 상동. 인조 25년 3월 6일 丁未 2번째 기사：‘義州人韓德連，從前有恩者也。願以爲大吉號里權管。’云。上許之。

169) 상동. 인조 23년 8월 23일 壬寅 3번째 기사.

170) 『實錄』 효종 1년 3월 3일 丙辰 2번째 기사：上曰“內官林友聞言：‘頃日登對時說話，已播於西路。’云，豈不寒心？”領中樞府事李敬輿曰：“比聞，筵臣未及還家，而外間已知筵中說話云，甚可怪也。”

주의해야 할 것은 청나라의 조선인 통사(通事) 중 조선을 감시하고 압박하는 역할이 정명수 개인에게 집중된 것은 맞지만 결코 고정된 것은 아니었다. 통괄적으로는 정명수 개인이 중심으로 역할을 했지만 분산하여 개별적으로 활동하도록 한 사례가 적지 않다는 점을 간과해서는 안 된다. 정명수 이외에 유명한 조선인 통사가 김차중남(金差仲南), 양계현(梁戒玄), 이잉질석(李仍叱石) 등도 있었다. 그들 대부분은 조선의 하층민 출신이며 그 중에 ‘천례’ 출신인 사람도 많았다. 그들이 조선 통치계급에 대해 뼈에 사무친 적의와 원한을 품고 있었기 때문에 비록 이민족인 만청에게 사로잡혀 만주에 들어간 것이지만 쉽게 만청 왕조에 귀순하여 기꺼이 주어진 일들을 했던 것이다.

이렇게 본다면 청 왕조는 명 왕조를 정복하는 과정에서 한족 지식인과 무장들을 대대적으로 중용한 것처럼 조선에 대해서도 ‘이이제이(以夷制夷)’ 정책을 계속 사용했다는 것을 알 수 있다. 사회적 지위가 낮은 하위계급이나 고국에 대해 원망하고 원한을 가진 사람들을 더더욱 신뢰하고 중용하였다. 그렇게 이민족 출신 중 충성을 다 할 수 있는 사람들을 널리 모집하여 중용하면서 조선에 대한 강압 정책을 관철시킬 수 있도록 신뢰할만한 인물들을 확보하여 활용했던 것이다.

VI. 해로 송환의 재개와 송환 정책의 전환점

1. 1688년 진건 사건과 그 여파

1) 진건 사건과 관련 자료

숙종 13년(康熙26年, 1687) 제주 진무(鎭撫) 김태황(金泰璜), 조타수(操舵手) 이덕인(李德仁), 하인과 격군 등 24명은 진상하는 말 3필을 거느리고 한 배를 타서 화북진(禾北鎭) 항구에서 바람을 기다렸다. 9월 초3일 바람이 좋아지는 것 같아 인마를 점검하고 출항했다. 저녁 무렵에 추자도 앞바다에서 돌연 풍랑을 만나 표류하다 10월 초4일에 안남국(安南國) 회안부(會安府) 지방에 이르렀다. 31일 만에 표착하였다. 회안부에서 장기체류할 수 밖에 없었는데 그 기간에 김태황 일행 중 3명이 병에 걸려 죽었다. 그 때문에 남은 사람들은 더더욱 절박하게 귀향하고 싶어 했다. 안남 국왕은 본래 조선 표류민을 일본으로 가는 상선에 인도하여 탑승토록 하고 일본을 경유하여 조선으로 돌려보내려 계획을 세웠었는데 받아주는 상인이 없었다. 나중에 복건성으로 돌아가는 상선에 부탁하여 중국을 통해 돌려보내려는 계획을 잡았다. 적당한 선박이 없어 곤경에 빠지자 복건성 선주 진건(陳乾)과 절강성 상인 주한원(朱漢源)이 선뜻 나서 김태황 일행을 직접 조선으로 송환하겠다고 자원했다. 그리고 선원의 수고비와 선박사용료 쌀 6백포를 조선에 도착하면 상환하도록 약정했다. 그들은 1688년 7월 28일에 출항하여 광동과 복건성을 지나 온주(溫州)에 도착하였지만, 해적이 출몰하는 관계로 항구에서 여러 날 머물면서 귀국이 지연됐다. 나중에 영과부가 수군 천총(千總) 심보국(沈輔國)을 파견하여 전함을 거느리고 주산(舟山) 정해(定海)까지 호송했다. 이에 진건 일행이 그해 12월 17일에 제주도 정의현 서귀진(西歸鎭)항에 안전하게 도착했다. 그 날은 표류했을 때부터 이미 16개월이 지나간 때였다.

하지만 이 사건은 유례가 없던 일로 “보통 표류한 한인과는 다르기도 하고 진

레가 없는”¹⁷¹⁾ 사건이었기에 조선 표류민을 송환한 중국 선주와 선원들을 어떻게 보낼 것인지 조선 왕조는 고민에 빠졌다. 결국 좌의정 목래선(睦來善)은 다음과 같이 건의하였다.

영과부의 상인이 안남국에 도착하였다가 우리나라의 표류민을 신고 돌아왔다는 말을 어찌 전부 진짜라고 믿겠습니까? 이른바 명덕후(明德侯)의 문서 중에는 인신(印信)을 찍은 자취가 없고 다만 도서(圖書)라는 표시만 있으니 역시 의심스런 점이 없지 않습니다. 바람에 표류하여 제주에 정박하는 배는 조정에 품의하지 않고 그곳에서 처리하여 되돌려 보냅니다. 만약 파선(破船)돼 육지에 내렸기에 바로 보내기 어려운 형편이라면 반드시 육로로 인솔해와 중국과 왕복하는 외교문서와 함께 압송해야 합니다. 이번에는 청국의 상인이 우리나라 사람들을 신고 돌아왔다고 하였으니 보통 표류한 한인과는 다르기도 하고 전례가 없습니다. 잘 강구하여 제대로 처리하지 않으면 혹여 뜻밖의 일이 발생되지 않을까 염려하지 않을 수 없습니다. 신의 생각에는 그 뱃값의 대가는 약속대로 갖추어 주지 않을 수 없겠으나, 반드시 육로를 통해서 육로로 인솔해와 외교문서를 갖추고 그들의 나라로 압송하는 것이 후환이 없을 것 같습니다.¹⁷²⁾

그래서 결국 진건 일행의 선박 상태가 양호하고 물길도 익숙한 상황임에도 불구하고 선박 값과 보수 등을 합쳐 은 삼천 량 정도가 되는 거액의 보상금을 주고, 제주 표류민을 구조한 중국 해상과 선원들을 수천 리나 되는 육로를 통해 수개월에 걸쳐 고생하며 송환했다.

진건 사건은 『실록』이나 『등록』에 모두 자세하게 기록돼 있으며 「문정별단」도 잘 보존돼 있다. 그리고 앞에서 언급한 『지영록』과 『해외문건록』에도 기록돼 있

171) 『備邊司謄錄』 숙종 15년 1689년 02월 15: “旣異漂漢, 且無前例”.

172) 상동: “寧波府行商, 到安南國, 載還我國漂人云者, 安知其十分眞的, 而所謂明德侯文書中, 未有印信之逃(疑爲“兆”字), 只有圖書之標, 亦不無可疑之端矣, 漂風船之來泊於濟州者, 不稟朝家, 自其處直爲還送, 而如或船敗下陸, 勢難資送者, 則必由陸率來, 移咨押送矣, 此則稱以大清之商, 載還我國之人, 旣異漂漢, 且無前例, 若不熟講善處, 則或不無意外之慮, 臣意則以爲其貨船之價, 雖不可不如約備給, 必由陸路, 率致京中, 具由移咨, 押送彼國, 則似無後患”.

다. 이외에 관련 기록이 정동유(鄭東愈)(1744~1808년)의 『주영편(晝永編)』에도 보인다. 정동유의 서술에 따르면 1727년에 역관 이제담(李齊聃)이 제주도로 출장 갔을 때 김태황과 함께 안남국에 표류했던 고상영과 만나 표류의 전말을 듣고 표류기를 작성했다고 한다. 이 『안남표류기』는 총 1788자(그중 표류기 본문은 1282자)의 한문으로 기록되어있다. 그러나 중국 선원 송환과 관련된 기록은 역시 『지영록』의 기록이 비교적 상세하다.

2) 진건 사건의 여파와 해로 송환 방식의 상시화

흥미로운 것은 1692년 9월에 복건성 사람 진곤(陳坤)과 설자천(薛子千) 등 33명이 배를 타고 와서 서귀포항 옆에 있는 새섬(草島)에 정박했다. 진곤은 자칭 진건의 동생이라고 했고 설자천은 이전에 진건과 함께 온 자였다. 진곤이 말하기를 형 진건을 대신해 은혜를 갚아야 한다며 사은표(謝恩表)와 비단 등 예물을 갖고 와서는 조선 임금에게 진상하겠다고 하였다. 그리고 제주 관리들에게 도항선한 척을 보내주고 해로로 조선 왕경까지 가서 임금에게 직접 감사를 표할 수 있도록 해줄 것을 요구했다. 엄격하게 해금 정책을 실시하고 있던 조선의 입장에서 보면 이런 요구는 분명 황당한 요구였다. 그래서 제주 목사가 완곡하지만 단호하게 거부한 후 식량을 공급해주고 해로로 되돌려 보냈다.¹⁷³⁾

다른 한 사건도 진건 사건과 관련이 있다. 1693년 12월 초10일, 제주도 명월진(明月鎭) 동귀덕리(東歸德里)에 강녕부(江寧府) 사람 정건순(程乾順) 등 32명이 표착했다. 강남에서 산동으로 장사하러 갔다가 돌아오는 길이었다. 그 달 초2일 출항하여 강남으로 향했는데 갑자기 광풍을 만나 바다에서 표류하다가 제주에 표착한 것이었다. 선박은 암초에 부딪쳐 침몰했고 5인은 익사하고 27인은 생존할 수 있었다. 그들은 “배가 이미 부서졌을 뿐만 아니라 수로로는 바람 따라 표류해 왔기 때문에 앞뒤 방향을 모르겠습니다. 만약 육로로 북경으로 갔다가 이어 강남으로 내려가게 된다면 아주 다행이겠습니다.”¹⁷⁴⁾ 라고 육로로 송환을 요구했다.

173) 李益泰, 『知瀛錄』, 濟州文化院, 2010, 189-202쪽.

174) 李益泰, 앞의 책: “船已破碎, 水路則因風漂到, 不知向背. 倘以旱路入往北京轉下江南, 則幸莫大焉.”, 濟州文化院, 2010, 209쪽.

결과적으로 조선 왕조는 그 배가 “조각조각 부서진” 상황이기는 하지만 “나무를 덧대 보수해 주고 해로를 통해 환송하라”¹⁷⁵⁾고 명을 내렸다.

그런데 정건순이 배표를 잃어버렸기 때문에 귀국 후 “문서 없이 출항한 것이 돼 도처에서 자세히 캐어물을 것이고 구속을 면하기 힘들 것입니다”, 그리고 “북경에 상주하여 사건을 사핵(查覈)하게 되면 돌아가는 도중 생사를 보장받기 어렵습니다.”라는 이유로 조선에서 문서를 발급해 주고 해로를 통해 귀국할 수 있기를 강하게 요청했다. 마침내 조선 왕조는 문서를 발급해주고 “선척을 만들어 주고 식량을 준비해 주어 고향으로 보내라.”¹⁷⁶⁾고 하였다. 해로를 통해 송환한 이유 중 하나는 바로 표류민 중 장문황(莊文煌)이 “이전에 나왔던 사람(진건 사건 중 중국 선박에 있던 선원)이니 해로를 모를 수 없을 것 같다.”¹⁷⁷⁾는 이유 때문이다.

진건 사건 이후에 해로로 송환하는 현상이 대폭으로 증가했다. 강희제 후기 1711년까지 발생한 12건의 표류 사건 가운데 육로로 송환한 3건 이외는 모두 해로로 송환했다. 그리고 육로로 송환한 3건 중 하나는 작은 배로 취수(取水)하기 위해 떠났다가 큰 배와 떨어지게 돼 표류하게 된 까닭에 작은 배로는 급수에도 문제가 있고 대해를 항해할 수 없었던 경우다. 다른 두 건은 처음에는 모두 해로로 송환하려고 했는데 나중에 표류민의 요청을 받아들여 육로로 송환하는 것으로 바꿨다. 이런 상황을 종합해 보면 진건 사건 이후 해로 송환은 이미 조선 왕조가 중국 표류민을 송환할 때 우선적으로 선택한 방식이었다는 것을 알 수 있다. ‘생 폐(省弊)’와 ‘종기소원(從其所願)’, 즉, 폐해를 줄이고 표류민의 의견을 존중하는 것이 다시 송환 시 따르는 원칙이 됐다고 판단된다.

2. 해로 송환의 재개 및 전환점

175) 『瞻錄』 肅宗 20年(1694) 02月 14日: “添木修補, 從海道還送.”

176) 李益泰, 앞의 책: “無文引出海則到處盤詰, 難免拘囚.” “申奏北京查覈事情, 則往返之間生死難定.” “造給船隻, 又給糧資, 送還故土.” 濟州文化院, 2010, 213-214쪽.

177) 『瞻錄』 肅宗 20年(1694) 02月 14日: “係是前番出來之人, 似無不知之理矣”.

1670년 5월, 향오도(香澳島, 지금 마카오) 상인 심삼(沈三) 등 65명이 탄 상선이 표류 끝에 제주 정의현 말등포(末等浦) 해안에 표착했다. 당해 5월 1일에 향오에서 출발해 일본의 나가사키로 가려 했는데 23일 풍랑을 만나 표류했던 것이다. 향오는 광둥(廣東)의 바다 밖의 큰 섬이며, 명나라 유민들이 전란을 피해 그곳으로 많이 이주했기 때문에 대번국(大樊國, 대만)에서 유격(遊擊) 하귀(何貴)를 보내 납세를 주관하게 했다.¹⁷⁸⁾ 따라서 그들도 분명 대만 정씨 정권에 속한 해상이었다. 그러나 조선 왕조는 선박 한 척을 구입하고 그들이 원하는 대로 일본으로 보내줬다. 이는 청초 이래로 해로를 통해 송환하는 효시가 됐다. 그래서 한국 학자들은 일반적으로 이 사건이 조선 왕조가 중국(특히 남명) 표류민을 해로로 다시 송환 하는 계기가 됐다고 보고 있다.

그리고 이 변화의 주요 원인이 청초 남명 잔여세력이 주도하는 해상 표류 사건, 특히 1667년 임인관 표류 사건에서 비롯된 것으로 판단한다. 예를 들어, 강창룡은 “중앙 조정에서는 이선(李選) 순무사(巡撫使)에게 중국배로써 표류하여 도착한 것은 올라오도록 허락하지 말라고 명을 내렸다. 게다가 제주목사는 중국배로서 표류하여 도착한 것을 장계(狀啓)로 알리지 말라는 뜻을 제주 삼읍의 수령에게 비밀히 유시하여 준행하는 근거로 삼았다. 이를테면 현종 11년(1670)에는 표류한 중국인들이 가기를 원하는 곳으로 보낼 뿐만 아니라 숙종 1년(1675)에는 중국배로서 제주에 표류하여 도착한 것은 제주에서 올라가지 못하게 하는 조처를 내렸다. 이와 같은 조처는 현종 8년(1667) 임인관 일행에 대한 송환 처리한 후에 생겼음을 알 수가 있다.”¹⁷⁹⁾ 라고 판단했다.

정민도 같은 관점을 가지고 있다. “1687년 2월 제주에 표착한 남경 소주부 상인 고여상(顧如商) 일행과 1705년 여름에 제주도 대정현 모슬포에 표착한 대만 상선, 그리고…1693년 제주 명월진에 표착한 정건순(程乾順) 등 32명이 표류 사건 등 상응하는 처리 상황을 보면 모두 파손된 선박을 수리한 후 (해로로)송환하

178) 송정규 지음, 김용태, 김새미오 옮김, 『해외문견록』: “其後庚戌五月, 沈三等六十五人, 漂到旌義末等浦. 剃髮者三之一, 黑布裹頭, 衣服則漢清倭三制相雜, 蓋清制剃髮, 亦爲出商清界也. 自言 “本以大明廣東福建浙江等地人, 清兵既下諸省, 俺等逃入香山島, 興販資生. 以今年五月初一, 開船于香澳, 將向日本長崎, 廿三遭風, 漂到於此. 所謂香澳, 乃廣東海外之大山, 清黎國之隣界, 本南蠻地也. 蠻人甲必丹來主其地, 後蠻人衰弱, 僅存三十餘人, 明人之避世者, 多入其中, 自大樊國遣游擊何貴者, 主管納稅.” 휴머니스트 출판그룹, 서울, 2015, 40쪽.

179) 姜昌龍, 「17世紀 中葉 中國人の 濟州漂到」, 『耽羅文化』第25號, 濟州大學校耽羅文化研究所, 2004, 51-52쪽.

였다. …이런 것들은 이전(임인관 사건)과 완전히 다른 처리 방식이다.”¹⁸⁰⁾라고 판단했다.

한국학자들 뿐만 아니라 중국학자 손위국(孫衛國)도 임인관 사건으로 조선이 중국 표류민에 대한 송환 정책이 바뀌었다고 생각한다. “이번 교훈(임인관 사건)이 있었기 때문에 조선은 대만 정씨 정권의 표류민에 대한 송환 정책을 바꾸었다. 상륙을 허락하지도 않고 상계하지도 못하게 하여 현지에서 즉시 돌려보내야만 했다. 이렇게 해서 이런 표류민에게 살길을 마련해 주었다.”¹⁸¹⁾ 또한 대만학자 요일근(廖一瑾)은 1667년 조선 왕조가 두 번의 대만 해상 표류선을 처리한 것을 “명나라와 이씨 조선의 ‘간담상조(肝膽相照)’의 우정”을 보였다고 해석하면서 “이조(李朝)가 그 후로부터 표착한 명정(明鄭) 대만 표류민을 신중하게 처리했으며, 지방관으로 우선 비밀리에 현지에서 송환하여 사후 보고 시에도 비밀리에 행하였다. 이는 쌍방 모두 무리 없이 완만하게 해결하는 방식이라 할 만하다.”¹⁸²⁾라고 평가했다.

그렇다면 그것이 과연 사실일까?

우선, 한국학자 두 명이 인용한 사례 중 진건과 주한원 등이 제주 표류민 김태황 일행을 안남에서 태우고 귀국시킨 1688년 이전에 중국 표류민을 해로로 송환한 사례가 심삼(沈三) 표류 사건밖에 없었다. 또한 1687년 2월 고여상 일행은 실제로는 육로를 통해 북경으로 돌려보내졌다. 정민은 제주에서 3척의 배로 육지에 이송한 것을 해로로 송환한 것으로 오인했다. 해서는 안 될 부주의에 의한 실수임이 분명하다. 그리고 “증거가 하나 밖에 없으면 성립하지 못한다.”는 것은 역사 연구에서 기본적 원칙이다. 한 가지 사례만으로 조선의 표류민 송환 정책이 바뀌는 시점이 됐다고 단정하면 이치에 맞지 않다.

정책 변화의 전환점이 임인관 표류 사건의 영향이라면 그 후에 여러 가지 육

180) 鄭珉, 「清順治至康熙遷界時期福建台灣商船漂到濟州的經過及朝鮮政府的對應」, 『海港, 海難, 海盜海洋文化論集』: “1687年2月 漂著於濟州的南京蘇州商人顧如商一行與1705年夏天漂著于濟州大靜縣慕瑟浦的台灣商船, 以及…1693年漂著於濟州明月鎮的程乾順等32人漂流事件, 相應的處理情況都是將破舊的船修理完畢後送回…這些是與以前(林寅觀事件) 截然不同的處理方式.” 里仁書局, 2012, 185쪽.

181) 孫衛國, 「義理與現實的衝突——從丁未漂流民事件看朝鮮王朝尊明貶清之思想」, 『漢學研究』第25卷 第2期: “有了這次教訓(林寅觀事件), 朝鮮改變了其對待來自台灣鄭氏政權漂流民的政策, 既不許登陸, 亦不許狀聞, 唯有就地遣送. 這樣給這些漂流民以活路”. 2007年 12月, 臺灣, 204-205쪽.

182) 廖一瑾, 「從李朝實錄看朝鮮對待明鄭台灣漂人之兩難」, 『韓國學報』第19期: “李朝從此對後來的明鄭台灣漂人則謹慎從事, 由地方官先秘密就地送回, 事後上報時亦秘密行之, 算是一種兩全其美的方式.”, 2006年 6月, 246쪽.

로 송환 사건 특히 진건의 김태황 등을 송환한 사건에 대해서는 어떻게 이해해야 하는가? 진건 사건인 경우 조선 표류민을 도와 귀국시킨 중국 해상들은 사실 표류민도 아니고 선표(船票, 출항할 수 있는 면허증)도 가지고 있었으며 해로를 잘 알고 있었을 뿐만 아니라 선박도 구비돼 있었으며 어려운 상황에 처한 표류민을 구한 의거(義舉)였음에도 불구하고 조선 왕조는 왜 고집스레 육로로 송환해야 했던 것인가?

또 앞에 언급한 세 논문은 반복적으로 조선 왕조가 중국 표류민 송환 시의 몇 가지 방식을 제시하면서 그것으로써 남명 표류민 사건이 발생한 이후 조선 왕조가 송환 정책을 바꾸었다고 증명하려 하고 있다.

그 기록은 인용한 『실록』을 정리해 보면, 첫째 효종(孝宗) 3년(1652) 4월 26일 丁卯 기록, 둘째 현종(顯宗) 8년(1668) 10월 11일 壬午 기록, 셋째 숙종(肅宗) 8년(1682) 6월 19일(乙未)기록이 그것이다.”¹⁸³⁾

그러나 상기 세 기록에는 많은 오류가 있다.¹⁸⁴⁾ 분석해 보면 효종 3년 조는 대화이지 전교(傳敎)가 아니다. 또한 숙종 8년 조는 그 당시 대사성(大司成)을 맡기 전 제주 목사(牧使)에 부임했던 이선(李選)이 숙종 원년의 유령(諭令)을 인용한 것 뿐이다. 『실록』의 기록을 찾아보면 관련 내용이 나오지 않는다. 이외에 법치(法治)가 아닌 인치(人治)를 주도한 왕조 시대의 유령을 제도화된 법으로 본다는 것은 분명 오류라 하겠다. 왜냐하면 그런 명령들의 집행 여부는 왕의 교체에 따라 변하기도 하며 재신(宰臣)의 영향도 받을 수 있기 때문이다. 예를 들어 효종 3년(1652)에 임금이 민정중과 나눈 대화를 보면 중국 표류민 처리 방법에 대해 질의 응답을 많이 하고 있음을 알 수 있다. 1682년, 제주도에 표착한 중국 배를 처리했을 때 당시 우의정 김석주(金錫胄)는 다음과 같이 말했다.

얼마 전에 제주에 중국 배가 표류하여 온 일이 있었으므로 그 섬에

183) ①『朝鮮王朝實錄』孝宗 3年(1652) 4月 26日 丁卯: “今難用爾言, 而此後則言于備局, 分付邊臣, 如或復有如此之事, 不必煩報帥臣, 直通于備局, 以爲稟處之地. 而如其所乘之船, 完固可載者, 則自其處善護以送, 其敗船者, 亦即馳啓, 以待朝廷處置, 而俾不至煩人聽聞可矣.” ②顯宗 8年(1668) 10月 11日 壬午: “此後漂到者, 其船若完, 則使其送還; 其船已破, 則留置其他(地)可也.” ③肅宗 8年(1682) 6月 19日(乙未): “臣於乙卯(1675)年間, 以巡撫使赴濟州, 受命於朝, 唐船之漂到者, 勿許登陸, 亦勿狀聞之意, 密諭牧官, 以爲永久遵行之地矣.”

184) 이후의 기록 두 항목은 孫衛國은 앞 문장에서 顯宗九年二月乙亥과 肅宗三年五月壬午로 나누어 기록하였는데 모두 옳지 않다.

서 곧바로 쫓아내고 육지에 오르지 못하게 하였는데, 그런 형편을 보고하는 일조차도 하지 말도록 하였습니다. 그 뒤 을묘년에도 묘당에서의 논하기를 ‘타국의 표류한 배가 이미 우리 지경에 도착하였다면 조정에서 전연 모른다는 것도 사리에 어긋납니다. 비록 장황하게 보고하지 않더라도 즉시 비변사에 보고하지 않을 수 없다는 뜻을 다시 분부해야 한다.’라고 하였습니다. 이미 상이 들으시기에 번거롭다 하여 보고하지 말도록 하였다면 유독 비변사에만 보고하게 한다는 것도 일의 모양이 좋지 않습니다. 또한 이 일로 인하여 연해를 망보고 정탐하는 일이 마침내 해이해졌으니 매우 염려스럽습니다. 또 현재는 그전과 달리 남방의 선박으로 섬에 표류한 것은 모두 정금(鄭錦, 정지룡(鄭之龍)의 후손)의 무리에게 귀속시키는데 이들을 모두 중국의 인물로 논할 수는 없습니다. 금후로는 다시 알려져 혹 그전같이 표류하는 일이 있으면 즉시 조정에 보고하게 하여 처분을 기다리도록 하는 것이 어떻겠습니까? 숙종이 찬성하여 ‘이대로 하는 것이 좋겠다(依此爲之)’라고 명을 내렸다.¹⁸⁵⁾

이 외에도 표류지의 지방관의 처리 방식도 상당히 중요하다. 1667년 임인관 일행이 표착한 사건이 발생한 후 당시 목사였던 홍우량(洪宇亮)은 기계적으로 중앙 왕조에게 장계를 올려 제주도가 ‘절해고도(絶海孤島)’의 지리 위치를 이용해 비밀스럽게 빠른 경로를 통해 돌려보낼 기회를 놓쳐 버렸다. 이 처리 방식은 당시 영의정 홍명하(洪命夏)의 불만을 자아냈다. 홍명하가 후임 목사인 이인(李寅)에게 보낸 편지에서 “한인 선박이 제주에 표착한 일을 말하겠다. 내 생각으로는 그런 일을 왕에게 보고하면 매우 번거롭고 소문도 날 것이다. 더구나 한선(漢船)이 일본과 남만(南蠻)의 배와 달라, 저쪽에(청에) 정보를 흘리면 처리하기 어려운 일이 분명 있을 것이다. 그래서 전 목사가 이 일에 대해서 깊이 전면적으로 고려하지

185) 『備邊司謄錄』肅宗 8年(1682年) 6月24日 條：“向時濟州，有唐船漂到之事，故自島中，直爲驅遣，俾不登陸而形止，啓聞之事，亦令勿爲矣，其後乙卯年間，廟議又以爲他國漂船，既到我境，則自朝家，全不聞知，亦涉乘宜，雖不張皇啓聞，不可不卽報備局之意，更爲分付，而既謂之聽聞有煩，勿令啓聞，則獨報備局亦非事體，且因此事，沿海瞭探，遂致解弛，事甚可慮，且卽今，又與前時不同，南舶之漂沒於海島間者，率多服屬於鄭錦之類，不可以中華人物論也，今後則更爲知委，如或有如前漂致之事，使之隨卽啓聞朝廷，以埃處分何如”。

못한 것이 아주 안타깝다.”고¹⁸⁶⁾ 지적했다.

이것을 보면 조선 왕조가 중국 표류민을 처리하는 문제에 있어 그 정책이 처음부터 우왕좌왕하고 있음을 알 수 있다. 구체적으로 집행됐느냐는 문제에 있어서 이른바 중국 표류민에 대해 비밀리에 보고하고 직접 환송하라는 정책은 분명 시종일관 철저히 집행되지 못했음을 알 수 있다. 또한 해난을 당한 난파선에 대해 상륙을 금지한다면 그 자체가 부도덕한 행위가 돼 중국 왕조의 불만을 자아낼 수 있는 것이었다. 조선 왕조가 중국 표류민을 육로를 통해 송환을 견지했던 것, 특히 남명에 소속된 해상들을 엄격하게 육로로 송환한 근본적인 이유는 하나다. 즉 청 왕조의 조선에 대한 고압적인 정책과 강한 감시였다. 따라서 청 왕조의 확실한 비준을 얻고 난 후에야 비로소 조선 왕조는 중국 표류민에 대한 송환 정책과 방식을 전면적으로 바꿀 수 있었다.

1683년(강희 22년), 청군이 대만을 점령하여 강희제가 정식으로 대만을 통치 판도에 포함시켰다. 심복지환인 대만 정씨 정권을 멸망시킴으로써 ‘천계령(遷界令)’을 내린 이후부터 실시했던 해금 정책은 완화되었다. 1684년(강희 23년), 강희제는 ‘전해령’을 반포하여 다시 민간 해상무역을 장려하기 시작했다. 청의 통치 형태의 변화에 따라 조선이 표류민에 대한 처리방식도 완화되었다. 1686년 진도에 표착한 유위(游魏) 일행과 1688년 제주에 표착한 양자원(楊自遠) 일행 모두 직접 해로로 돌려보냈다.

그렇다 하더라도 조선이 해금 정책을 취소했는지에 대해서는 의문을 가질 수밖에 없다. 1687년, 1688년에 청나라 상선이 잇따라 제주에 들어왔는데 표류민들이 “강희 24년(1685)에 천하가 태평했기 때문에 육부(六部)에서 연해 각국과 자유스럽게 무역할 것을 의주(議奏)하였고 매 항구(海口)마다 호부아문(戶部衙門)을 설치하여 은화로 세를 받을 것을 조정에 신주하였습니다.”¹⁸⁷⁾라고 말한 내용에 대해 믿지 않았다. 사실 여부를 떠나 표류민이 자신들 조건의 한계 때문에 전달한 정보의 진위가 왕왕 뒤섞였다. 예를 들어, 임인관 일행은 대만의 관상이었지만 영력 정권의 멸망에 대해 전혀 알지 못했다. 그들이 소지한 황력에 영력 21

186) 『研經齋全集外集』卷三十三, 『丁未傳信錄』「問答[上]」: “鄙意以爲此等事既啓知,則聽聞甚煩,況漢船與日本南蠻之船有異,先漏彼中,必有未終難處之事,故深歎舊牧之不能周詳於其間。”

187) 李益泰, 『知瀛錄』: “康熙二十四年, 因天下太平, 六部議奏, 沿海各國始自貿易, 而每海口設置戶部衙門收稅”. 濟州文化院, 2010, 147쪽.

년으로 표시했는데 사실상 영력 기년은 16년에 끝나 있었다. 또한 지방관 자신들의 능력에 한계가 있어서 외교 정보를 확실하게 파악하기가 힘들었고 외교 업무를 정확하게 처리하기도 힘들었다. 자신들이 얻은 정보와 직접 업무를 처리하는데 큰 차이가 있었던 것이다. 그래서 1704년에도 진도 남도포(南桃浦)에 표착한 복건성 상인을 심문할 때 담당 관리가 여전히 “중전에는 대국에서 해상 금지가 지엄하여 외국을 왕래하는 것을 허가하지 않았다고 하던데 백성들의 상행위를 어느 해부터 허가하기 시작하였느냐?”¹⁸⁸⁾고 물었던 것이다.

따라서 제주 표류민 김태황 등을 안남에서 신고 송환한 진건과 주한원 일행을 처리할 때 조선 왕조가 그들이 밀무역을 자행하는 잠상이 아닐까 염려하여 여전히 육로로 송환하는 원칙을 견지했다. 진건 등이 영과부의 선표를 가지고 있었으며 선박 상태가 양호하고 물길도 익숙한 상황에서도 은 2,856 냥¹⁸⁹⁾이라는 거액의 보상금을 아끼지 않고, 제주 표류민을 구조한 중국 해상과 선원들을 수천 리 거리인 육로를 통해 수개월에 동안 고생고생 해가며 송환했다.

이런 경직되고 융통성이 없는 표류민 처리 방식은 청나라의 불만도 자아냈다. 그래서 청나라 예부가 회문(回文)을 내려 요구하기도 했다. “무역 해금은 이미 정지됐다. 앞으로는 내지의 배가 조선에 표착하거든 모두 육로로 보내지 말고 다만 성명, 원적지, 인원수와 물화(物貨)를 확인하여 진공사(進貢使) 때에 열기하여 보고하면 된다.”; “관례대로 내지의 백성들이 조선에 표착하면 배가 파손돼 수로로 귀환하지 못한 경우에는 해당 국왕이 상황을 확인하고 차원으로 하여금 봉황성까지 송환하여 원적지로 돌려보내도록 하라”; “관례를 살펴하니 무릇 내지의 상민(商民)이 외국에 표류하면 해당 국가가 보고를 받아 구조하고 부조하여 배를 수리한 후 각 성(省)으로 돌려보내고 있다. 만약 조선이라면 수로나 육로로 보낼지는 편한 바대로 하라.”¹⁹⁰⁾고 고지하고 있다.

188) 『備邊司謄錄』 肅宗 30年 10月 19日: “曾前大國海禁甚嚴, 不許往來外國云, 而許民買賣, 自何年始耶?”

189) 앞의 책, 肅宗 15年 6月 20日 條: “啓曰, 濟州漂流人載來漢人所騎船價銀八百兩, 水手價銀四百兩, 金泰璜所約米六百包折價銀六百兩及漢人等涉海時路費銀一千兩, 令解事譯官, 商確停當, 漢人等既以好意, 載還我人, 則此與漂到有異, 事當依所願給價, 以示優待之意, 且過平安道後盤纏銀, 每人各給二兩, 則當爲五十六兩, 上項銀子合二千八百五十六兩.”

190) 『同文館誌』二 原編 卷之七十, 「漂民」五 上國人, “報旌義漂人發回咨”; “禮部回咨” 條(康熙三十一年四月初九日, 六月十七日): “貿易海禁已經停止. 嗣後凡有內地一應船隻至朝鮮者, 停其解京. 將姓名, 籍貫, 人數, 貨物查明, 俟貢使進京之便彙開報部存案”; “向例內地人民遭風漂到朝鮮, 如船隻破壞, 難由水路回籍, 該國王詢問情由差員送交鳳凰城(由盛京將軍)轉發回籍.”; “查定例, 內開凡內地商民漂至外洋, 其國聞報拯救資贍, 治舟送回各省. 如在朝鮮, 水陸聽從其便.”

그리고 진건 사건의 여파인 진곤, 설자천을 해로를 통해 송환한 일에 대해서는 “인원과 화물의 수량을 자문(咨文)으로 알리고 재심할 필요 없이 문서를 등록하고 보관하면…된다.”¹⁹¹⁾고 요구하고 있다.

그때부터 조선 왕조는 비로소 중국 표류민 송환 정책을 본격적으로 바꾸기 시작했다. ‘중기소원’과 ‘생폐’를 원칙으로 처리했던 일반적인 표류민 처리 방식으로 돌아가 가능하면 해로를 통해 직접 송환했다. 중국의 표류 사건이 누차 발생된 제주도는 1688년 진건 사건이 발생하기 전에 해로로 송환한 사례가 단지 1, 2건 뿐이었다. 그러나 그 후에 발생하는 26건의 중국인 표류 사례 중 해로로 송환하는 사례가 무려 18건에 달하였고, 심지어 표류선이 완전히 파손된 경우에도 선박을 조달하여 해로로 표류민 자신들 스스로 귀환할 수 있도록 했다. 예를 들어, 1739년 제주에 표착한 청나라 해상 157명은 비록 “선척은 남김없이 파손”됐고 조선 측에 적합한 큰 배도 없었지만 우수영에서 군선 한 척과 제주 상선(上船)¹⁹²⁾을 준비하여 표류민을 해로로 송환했다.¹⁹³⁾ 이로 볼 때 해로 송환은 분명 조선왕조가 중국 표류민을 송환할 때 선호한 방식이 됐다는 것을 알 수 있다.

상술한 바를 종합하면 다음과 같다.

조선 왕조는 중국 표류민에 대한 송환 방식을 1688년 진건 사건 이후 본격적으로 바꾸기 시작하였다. 진건 사건이야말로 조선왕조의 중국 표류민에 대한 정책을 바꾼 전환점이었다. 이 사건 이후 청 왕조는 육로로 통하지 말고 해로로 표류민을 송환할 것을 공문으로 명확하게 지시를 내렸다. 조선 왕조도 그 사건을 통해 대만 정씨 정권이 멸망하면서 천계령이 취소된 사실을 확인했다. 그리고 예부의 회문을 통해서 강희 23년(1684년) ‘전해령’을 반포하여 해양 무역을 재개하면서 중국 연해 주민들이 해양 무역을 장려하는 정책으로 전환했다는 것을 알게 됐다. 이렇게 하여 육로로 송환했던 방식을 관례대로 해왔던 해로로의 송환으로 전환하게 된 것이다.

191) 상동, “將人貨數目咨報前來, 毋庸議, 相應存案…可也”.

192) 상선(上船), 큰 배라는 뜻, 그 당시에 제주에서 두 척밖에 없었다.

193) 『實錄』, 英祖15年 2月 8日.

VII. 결론

본 논문은 1644년 만청이 북경으로 들어와 중국을 통치하기 시작한 이후 조선 왕조의 중국 표류민을 송환한 사례와 송환 방식을 고찰했다. 한중 양국의 정치와 외교 관계가 미묘한 긴장 관계를 유지하고 있던 청초에 조선왕조가 ‘종기소원’과 ‘생폐’의 두 가지 표류민 송환 원칙을 포기하고 유가윤리에 강조한 ‘의리강상(義理綱常)’에도 불구하고 고집스럽게 한족 의관(衣冠)을 입고 대명의 황력(皇曆)을 가지고 있는 남명 유민들을 구제하였으며, 곤경에 처한 조선 표류민을 구제한 청 왕조 해상들을 육로로 북경까지 보냈다. 이런 송환 방식은 위기가 도처에 도사리고 있던 청초의 국내의 정치 형세와 청, 조, 일과 남명(후기는 대만의 정씨 정권) 사이에 복잡하게 뒤얽혀있는 정치외교 관계를 반영하고 있다.

그 당시 동아시아 해역에 여러 ‘영역권력(領域權力)’이 존재하면서 해양을 통제하고 관리하려 했던 고심을 찾아 볼 수 있다. 물론 청, 조, 일에 있어 이런 고심의 중심에는 해외무역을 강화한다는 것보다 각자 육상 영토의 통치를 강화하기 위한 방편이었다고 판단하는 것이 우선이기는 하다. 대륙 권력들이 점차 나뉠 대로의 정치와 경제의 경계가 확정되기 시작하고 해상의 복잡했던 세력들이 평정되면서 동아시아 해역은 하나의 ‘각각 독립돼 있으면서도 공존하는 바다(分別共存的海)’¹⁹⁴⁾가 되었다. 따라서 표류민 송환 제도의 확립은 바로 이 국제 정세 변화의 구체적 표현인 것이다. 조선왕조가 해로로 송환하는 중국 표류민들이 나날이 증가하면서 18세기의 동아시아 해역에서 해양 무역의 변영기가 다시 도래하게 되었다.

다시 말해 본 연구의 주요 시점은 청나라가 입관한 후 1684년 ‘전해령’을 반포했을 때까지의 시기다. 표류 사건에 내재되어 있는 여러 가지 정보를 자세하고 깊이 있게 파악하기 위해 조선에 표착한 중국 해상의 표류 사건 몇 가지를 중심으로 살펴보았다.

그런데 이 논문의 관점을 뒷받침한 증거는 일례로 든 표류에 관련한 몇 가지

194) 藤田明良 先生の 말. 참고 「分別共存의海」, 『世界史中的의東亞海域』, 復旦大學文史研究院編, 中華書局, 2011, 129-153쪽.

사례에 국한된 것만은 아니다. 17세기부터 19세기말까지 조선에 표착한 중국 표류 사건을 체계적이면서 종합적인 정리를 바탕으로 하여 전면적으로 분석하여 계통적으로 연구하였다. 나름대로 방대한 자료, 즉, 『등록』과 『실록』을 비롯해 『통문관지』와 『동문회고』, 『사대고례』, 『만기요람』 등 중양왕조의 사료와 『지영록』과 『정미전신록』 등 개인 저작을 통해서 서로 비교해서 보완하고 조선 왕조가 청초에 엄격하게 육로로 송환한 이유와 전환점에 대해 분석하고 고증했다.

필자가 판단하기에는 1647년의 서승 표류 사건을 시작으로 조선 왕조가 육로로 중국 표류민을 송환시키는 방식을 엄격하면서도 본격적으로 시행했다고 본다. 그 이전에 조선 해역에 표착한 중국 표류민들은 거의 다 일본과 무역을 하기 위해 일본으로 가는 해상이었고 대부분 남명 정권에 속하였기 때문에 조선은 대일 외교 창구인 왜관을 통해 일본으로 송환하는 것을 선호했었다. 그리고 일본 측은 그런 일본에 무역기지를 두고 있고 일본 지배층과 밀접한 관계를 유지하고 있던 중국 해상들에게 많은 관심을 가지고 있었다. 또한 그런 표류선에 탑재할 수 있는 천주교도와 선교사에 대해서도 대단히 중시했다. 그래서 표류한 배들에 대해 여러 번 일본으로 돌려보내달라고 요구했다. 그럼에도 불구하고 청나라는 그런 중국 표류 해상들을 면밀하게 주시하고 있었으며 조선 왕조의 정보를 잘 알고 있었기 때문에 조선은 그 후 40년 동안 엄격하게 조선에 표착한 중국 표류선과 인원들을 육로를 통해 계속해서 송환했던 것이다.

1688년 진건 사건을 경험한 이후 조선은 청나라 예부의 회문을 받고나서 해금 정책이 이미 취소됐으며 공문만 보내면 표류민을 해로로 송환할 수 있다는 것을 확인한 다음에야 비로소 본격적으로 해로 송환을 재개하면서 ‘종기소원’과 ‘생폐’를 원칙으로 처리하던, 보편적으로 행해졌던 표류민 송환 방식으로 되돌렸다. 그리고 그때부터 해로 송환을 우선으로 하는 송환 방식을 채용했다.

이런 까닭에 본 논문은 유가윤리의 도덕적 역량을 중요하게 본 것이 아니고 정치 외교적 현실을 고려했기 때문에 조선 왕조의 해난 구조방식을 바꾸었다고 판단하고 있다. 표류민 송환 방식을 결정하는 요소는 중한 학자들이 자주 제기하고 강조하는 유가의 ‘의리’에 있는 것은 아니라고 판단하고 있다. 표류 구조와 송환 방식에 반영된 것은 이른바 ‘연원이 깊은 우호관계(源遠流長的友好關係)’가 아닌 것은 분명하다.

한국학자들의 관점을 보면 명 왕조가 멸망한 이후 조선 지식인의 문화 심리, 즉 ‘존명편청’과 같이 중화의 정통을 추존해 시종일관 유가의 윤리를 지키는 조선의 도덕적 위상을 중심으로 표류민 송환 문제에 대한 자신의 논점을 전개하고 있다. 이뿐만 아니라 중국의 학자들도 습관적으로 도덕적 입장에서 고대의 외교 정치 활동을 해석하고 평가하고 있다. 이런 경향은 동아시아 유가문화권 국가의 특유한 문화심리의 표출이라고 판단된다. 즉, 도덕적 윤리적으로 국가 간 정치외교 행위를 해석하고 평가하는 습성이다. 그런데 정치외교의 본질은 고도의 공리성을 가지고 있다는 것이다. 그런데 이를 등한시하고 있다. 다시 말해 정치외교 활동을 통해 국가의 이익을 최대화시킬 수 있도록 노력하는 본질을 도외시하고 있는 것이다.

따라서 필자는 역사, 특히 외교사에 대해 해석할 때에는 도덕적 가치를 판단하는 것을 우선으로 하지 말고 이성적으로 현실을 직시하는 태도가 기본이 되어야 한다는 입장을 지니고 있다. 고희강(顧頡剛) 선생이 “역사에서 단지 ‘진(眞)’만 있는 것으로 ‘미(美)’와 ‘선(善)’의 시대는 이미 지나갔다.”¹⁹⁵⁾라고 평가 하는 까닭과 같다. 바로 역사 연구자들이 추구해야 하는 것은 ‘진실’에 있을 뿐이다. 어떤 낭만주의적 상상을 가지고 혹은 ‘선’과 ‘악’이라는 도덕적 판단으로 역사를 보는 것은 역사의 진상에서 점점 멀어지게 만들 뿐이다.

다른 방면으로 보면 표류 사건에 대한 고찰을 통해 명말청초에 동아시아 국제 질서의 중심이었던 명 왕조가 쇠락하면서 동아시아 대륙의 강대한 권력의 중심이었던 중국이 한동안 해양의 통제력을 상실하게 되면서 민간 해양 세력이 급부상하게 되었다. 그리고 정씨 일족으로 대표되는 해양 세력이 형성되었다. 청초에 조선 해역으로 표착한 중국 선박은 기본적으로는 명의 후예를 자처했던 정씨 세력권 내의 상선이었다. 그런 상선들은 규모가 크고 비교적 강력한 군사 장비를 갖추고 있었다. 그렇기에 조선 수군과 감히 충돌하는 사태까지 이르게 되었다. 선박에 적재한 물자의 수량이 많았고 가치 또한 높아 조선 수군이 견물생심(見物生心)으로 약탈을 하는 등 욕심을 내게 만든 원인이 되기도 하였다. 이는 당시의 대일 무역이 얼마나 활발하게 전개됐는가를 추론 할 수 있고 교역 규모가 거대했었다는 것을 반증하고 있다고 하겠다.

195) 顧頡剛, 『史跡俗辯』, 上海文藝出版社, 1997, 7 쪽.

명·청 교체기에 일본도 정권이 교체되고 있었다. 신흥의 도쿠가와 바쿠후가 한편으로 해금 정책을 통해 자신의 통치를 강화하면서 천주교 세력의 위협에 대해 경계를 늦추지 않았다. 다른 한편으로는 조선과 일본으로 무역하러 오는 중국 해상들을 통해 외부와의 교류를 유지하여 필요한 상품과 정보를 얻으려고 하였다. 이런 상황에서 일본으로 무역하러 가다 조난을 당한 중국 표류선과 표류민도 일본이 주목하는 대상이었다.

청초 동아시아 해역의 복잡다단한 정세에서 청 왕조와 일본의 주목을 받고 있던 남명 표류 해상들은 청·일 간에 끼어 있던 조선 왕조가 쉽게 처리하기 힘든 일이 되었다. 그리고 조선 내에 ‘존주양이’파의 반청 주장은 표류민 처리를 결정할 때 어려움을 더하는 걸림돌이 되기도 하였다. 그러나 정치적, 경제적, 군사적 실력을 가늠해 보면 일본은 분명 신흥 강국 청나라하고는 비교할 수 없는 상대였다. 그리고 명나라를 그리는 마음만으로는 절대로 기세등등한 청나라가 조선 군신들에게 행하는 간섭과 압박을 이겨낼 수는 없었다.

청의 사신들도 표류민의 송환 방법에 대해 깊은 관심을 갖고 있었다. 심지어 직접 조선 장병들을 심문하는 것과 같은 방식으로 조선 내정에 깊숙이 간섭하는 등의 행위를 서슴없이 자행하는 것을 보면 청나라는 건국 초기에 조선에 대해 의심을 품고 경계하고 있었음을 알 수 있다. 앞에 인용했던 효종과 민정중의 표류민에 대한 대화 중 당시 조선 국왕의 고충을 엿볼 수 있다.

효종은 민정중을 인견하며 부득이하게 표류민을 송환하는 이유를 “비록 따듯한 약간의 인정을 베풀어 숨겨주고 보내지 않는다 하더라도 국가의 계획으로 보면 비밀이 누설될 염려가 없지 않고, 누설된 뒤에 저들이 비록 우리나라에게 책망한다 하더라도 그 염려가 반드시 국가가 멸망하는 데까지 이르지 않는 것이니 염려할 것이 없다. 그런데 매번 이러한 일로 그 허물을 일을 맡고 있는 신하에게 돌려 으르고 놀리며 만 가지로 욕을 보이고 있다. 이경석(李景奭)과 이경여(李敬輿)는 모두 일을 맡았던 대신으로 거의 불측한 지경에 빠져 아직도 버려진 가운데 있는데, 나로 하여금 임의로 쓰지 못하게 하니 실지로 다시 이와 같은 염려가 있을까 염려된다.”¹⁹⁶⁾고 토로하였다.

196) 『實錄』, 孝宗 8卷, 3年(1652 壬辰 / 청 순치(順治) 9年) 4月 26日(丁卯) 1번째 기사 : “...雖以煦煦少仁, 掩置不送, 其在國家之計, 漏洩之患, 亦不可不慮. 漏洩之後, 彼雖致責於國家, 其患必不至於覆亡, 不須關念,

이런 대화를 보면 조선이 청나라에게서 받은 협박과 고통 그리고 청나라에 대한 심한 두려움을 알 수 있다.

이런 압박 아래서 정치외교의 현실을 잘 알고 있는 임금과 여러 신하들은 필연적으로 1667년의 현종과 정태하와 같은 선택을 할 수 밖에 없었다. 의리강상의 도덕적 추구하고 감성적인 청의(淸議)에 좌우될 수는 없었던 것이었다.

이처럼 청 왕조가 중국 역대 왕조 중 조선에 대해 가장 강경한 외교정책을 실시한 배경은 청초의 정권이 불안정하고 여러 가지 도전에 직면했던 세력의 판도에 있다. 명의 잔여세력인 남명과 반청 의식이 강한 조선 사이에 연결될 가능성을 초기에 차단하기 위해 청나라는 표류민의 송환에 큰 관심을 가지고 있었다. 그 때문에 조선 왕조에 강하게 압박을 가했던 것이다. 그래서 조선 왕조는 어쩔 수 없이 엄격하게 중국 표류민을 육로를 통해 북경(또한 봉황성)으로 송환하였다. 이 정책은 청나라가 대만을 정복해서 남명의 정씨 세력을 철저히 소멸시킨 후 해금을 취소한 후인 1689년까지 지속되었다.

강희제가 오보이(鰲拜) 세력을 제거하고 ‘삼번의 난(三藩之亂)’을 평정하고 대만을 직접 통치권 내에 두면서 청나라의 통치는 점점 안정되었다. 동시에 일본의 도쿠가와 바쿠후도 육상의 통치력을 강화하여 새로운 통치 질서인 막번제(幕藩制)가 수립되었다. 이런 권력의 재편 과정에서 동아시아 각 국가의 정권은 점차 자신들의 정치적, 경제적 경계선을 정하여 분쟁에 종지부를 찍었다. 동아시아에서 한동안 중심적 역량이 존재하지 않고 여러 곳으로 각기 힘이 분산돼 있었으나 나름대로의 강력한 구심점이 형성되었다. 그리고 자신 이외의 여러 세력을 다각적으로 통제하도록 노력하였다. 청나라와 일본이 표류민에 대해 중요시한 것은 바로 이러한 노력의 표현이다.

동아시아의 강력한 대륙 정권의 통제력은 해양까지 미쳤다. 청나라는 해금 정책으로 해양 할거 세력인 정씨 정권을 일소하고 전해령을 반포해서 해양무역을 재개했다. 한편으로 도쿠가와 바쿠후는 비록 ‘쇄국령’을 내렸지만 이전에 반포한 ‘주인장’과 ‘정덕신례’ 이후 실시한 ‘신패’ 제도를 통해 대외 관리 제도를 확립하고 강화시켰다.

而每以此等事，歸咎於任事之臣，恐嚇操縱，侵辱萬端。如李景奭及李敬輿，俱以倚任大臣，幾陷不測，尚在廢棄中，使予不得任意用之，實恐復有如此之患矣。”

17세기말까지 각 정권이 주도한 해상 통교 관리를 통해 점차적으로 체계적인 표류민 처리와 송환 제도를 수립하면서 해양의 질서와 안정을 회복해 나갔다. 18세기에 들어오면서 동아시아 해역에서 무력 충돌과 외교 분쟁은 대체적으로 사라졌다. 그렇게 해양무역과 질서는 정상 상태로 되돌아가면서 결국 나뉘어 공존하는 ‘평화의 바다’가 형성되었다.

【참고문헌】

【사료】

- 『備邊司謄錄』, 韓國國史編纂委員會
『朝鮮王朝實錄』, 韓國國史編纂委員會
『同文彙考』, 韓國國史編纂委員會
『備邊司謄錄濟州記事』, 濟州道濟州史定立事業推進協議會, 1999.
『通文館志』 卷三, 奎章閣國學研究院, 2006.
정약용, 「事大考例」, 『다산학단문헌집성』 9책
고창석 외 역, 『濟州啓錄』, 서귀포시고서총람 번역 1권, 1995.
李益泰, 『知瀛錄』, 濟州文化院, 2010
송정규 지음, 김용태 김새미오 옮김, 『海外聞見錄』, 휴머니스트 출판그룹, 2015
成海應, 『研經齋全集外集丁未傳信錄』, 韓國文集叢刊 277冊.
『清實錄·世宗實錄』 第三冊, 中華書局影印版
『清實錄·中朝關係史料』, 吉林文史出版社, 1986.
『八旗滿洲氏族通譜』 卷七三, 『附載滿洲旗分內之高麗姓氏』, 四庫全書本 第456冊.
『清實錄·中朝關係史料』, 吉林文史出版社, 1986.
範中義(明), 『籌海圖編淺說』, 解放軍出版社, 1987.
張廷玉 等, 『清朝文獻通考』, 浙江古籍出版社, 1988.
鄭若曾(明), 『籌海圖編』, 『中國兵書集成』(15-16冊), 解放軍出版社·遼沈書社聯合出版, 1990.
『清會典』 卷39, 「禮部·主客清吏司」, 清光緒朝重修本, 中華書局, 1991.
嚴從簡(明), 余思黎 點校, 『殊域周咨錄』, 中華書局, 1993.
申時行(明), 趙用賢(明) 等, 『明會典』, 續修四庫全書編纂委員會編, 上海古籍出版社, 1995.
張瀚(明), 『松窓夢語』, 『元明史料筆記叢刊』, 中華書局, 1997.
故宮博物館, 『欽定戶部則例』(同治朝), 卷九十, 海南出版社, 2000.
鄭昌順 等, 『同文會考』, 吉林文史出版社, 2005.
王在晉(明), 『越鐫』, 明萬曆三十九年刻本, 中科院圖書館藏.
王在晉(明), 『海防纂要』, 江蘇揚州古旧書店, 1957

【단행본】

- 李薰, 『朝鮮後期漂流民과 韓日關係』, 서울, 國學資料院, 2000.
- 윤명철, 『한국 해양사』, 서울 학연문화사, 2003.
- 이문기 외, 『한중일의 해양인식과 해금』, 서울, 동북아역사재단, 2007.
- 이진하, 『교려시대 무역과 바다』, 서울, 경인문화사, 2014.
- (韓國)國立海洋文化財研究所 木浦大學校 島嶼文化研究院, 『漂海錄和漂流的文化史』, 2012國際學術大會.
- 최성환, 『문순득 표류 연구』, 민속원, 2012.
- 고유봉 외, 『濟州의 바다』, 제주도수산해양개발협의회, 1998.
- 김봉옥·김지홍, 『옛 제주인의 표해록』, 전국문화원연합 제주도지회, 2001.
- 朴元鎬, 『崔溥漂海錄研究』, 고려대학교출판부, 2006.
- 潘允洪, 『朝鮮時代備邊司研究』, 景仁文化社, 2003.
- 장한철, 『표해록』, 김지홍 역, 지식을만드는지식, 2009.
- 제주사랑역사교사모임, 『청소년을 위한 제주 역사』, 각 출판사, 2009.
- 최두찬·박동욱, 『승사록, 조선 선비의 중국 강남 표류기』, Humanist 출판사, 2011
- 최부, 『표해록』, 서민범·주성지 옮김, 한길사, 2004 .
- 林春勝, 林信篤 編, 『華夷變態』, 日本內閣文庫本, 上, 中, 下三冊, 東方書店, 1981年.
- 石原道博, 『明末清初日本乞師の研究』, 東京, 富山房, 1945年.
- 宮崎正勝 著, 朱悅璋 譯, 『航海圖の世界史』, 中信出版社, 2014.
- 朱熹, 『四書章句集注』, 齊魯書社, 1992.
- 湯熙勇·劉序楓·松浦章, 『近世環中國海的海難資料集成-以中國·日本·朝鮮·琉球爲中心』, 蔣經國國際學術交流基金會, 1999.
- 松浦章, 『明清時代中國與朝鮮的交流-朝鮮使節與漂着船』, 樂學書局, 2002.
- 松浦章 著, 鄭潔西 譯, 『明清時代東亞海域的文化交流』, 南京, 江蘇人民出版社, 2009.
- 李雲泉, 『朝貢制度史論』, 新華出版社, 2004.
- 劉菁華·許清玉·胡顯慧 選編, 『明實錄朝鮮資料輯要』, 巴蜀書社, 2005.
- 王力軍, 『宋代明州與高麗』, 科學出版社, 2011.
- 廣東省社科院, 廣東海洋史研究中心, 『海洋史研究』, 第1, 2, 3輯, 社會科學文獻出版社, 2010, 2011, 2012.
- 中國海外交通史研究會, 泉州海外交通史博物館, 『海交史研究』, 福建, 海交史研究雜誌社, 2005-2011年.
- 復旦大學文史研究院 編, 『世界史中的東亞海域』, 中華書局, 2011.
- 中國海洋大學, 『海大日本學研究』, 中國海洋大學出版社, 2014.

- 楊國楨, 『瀛海方程』, 北京, 海洋出版社, 2008.
- 徐宗澤, 『中國天主教傳教史概論』, 上海, 上海書店, 1990.
- 顧頡剛, 『史跡俗辨』, 上海文藝出版社, 1997.
- 王冠偉, 『中國古船圖譜』, 上海, 三聯書店, 2011.
- 陳國棟, 『東亞海域一千年』, 濟南, 山東畫報出版社, 2006.
- 陸傳杰, 曾樹銘 著, 『航向台灣-海洋台灣舟船志』, 遠足文化, 2013.
- Lynn Struve(美), 李榮慶 譯, 『南明史』, 上海古籍出版社, 1992.
- 汪高鑫, 程仁桃 著, 『東亞三國古代關係史』, 北京工業大學出版社, 2006.

【논문】

- 高柄翊, 「成宗朝 崔溥의 漂流와 漂海錄」, 『李相伯博士回甲紀念論叢』, 1964.
- 高柄翊, 「崔溥의 錦南漂海錄」, 『東亞交涉史의 研究』 서울大學校出版部, 1970.
- 高昌錫, 「濟州啓錄에 나타난 濟州漂到人의 實態」, 『耽羅文化』 제13호, 제주대학교 탐라문화연구원, 1994.
- 김민호, 「타자의 시선으로 바라 본 중국 강남 이미지-연행록과 표해록의 기록을 중심으로」, 『중국어문논총』, 중국어문연구회, 2009.
- 金在先, 「崔溥漂海錄與明代海防」, 『第一屆中國域外漢籍國際學術會議論集』, 1987.
- 金在先, 「崔溥漂海錄與明代弘治年間之杭州地區景觀」, 『中國社會史學會第五屆年會』, 1994.
- 金在先, 「漂海錄中明弘治年間之蘇州景觀」, 『第九屆中國域外漢籍國際學術會議論集』, 1994.
- 劉序楓, 「清代 中國의 外國人 漂流民의 救助와 送還에 대하여-朝鮮人과 日本人의 사례를 중심으로-(韓文)」, 『東北亞歷史論叢』, 首爾東北亞歷史財團, 第28號, 2010.
- 劉序楓, 「중국 표류록의 현황과 특징」, 『표해록과 표류의 문화사』, 국립해양문화재연구소 목포대학교 도서문화연구원, 2012.
- 박동욱, 「최두찬의 ‘승차록’에 나타난 한중 지식인의 상호인식」, 『한국학논집』제45집, 한양대학교 한국학연구소, 2009.
- 박원호, 「明代 朝鮮 漂流民의 送還節次와 情報送達-崔溥漂海錄을 중심으로」, 『明清史研究』, 24輯, 2005.
- 서인범, 「조선 관인의 눈에 비친 중국의 강남-崔溥漂海錄을 중심으로」, 『曹永祿教授定年紀念論叢東國史學』, 제37집, 동국대학교 사학회, 2002.
- 尹致富, 「燕行錄選集 所載 崔溥의 漂海錄」, 『한국해양문학연구』, 학문사, 1994.
- 曹永祿, 「近代東亞三國의 傳統社會에 관한 比較史의 高찰-崔溥의 漂海錄과 日譯 ‘唐土行程記’를 중심으로」, 『東洋史學研究』, 제64집, 동양사학회, 1998.
- 洪性鳩, 「두 외국인의 눈에 비친 15-16세기의 中國-崔溥漂海錄과 ‘策彦入明記’의 비교」, 『明清史研究』, 제24집, 명청사학회, 2005.

- 鄭珉, 『清順治至康熙遷界時期福建台灣商船漂到濟州的經過及朝鮮政府的對應』, 『海港, 海難, 海盜海洋文化論集』, 里仁書局, 2012年.
- 鄭珉, 「다산의 해방고에서 나타나는 중국 표선 처리문제」, 『韓國學論集』, 第45輯, 漢陽大學校韓國學研究所, 2009.
- 姜昌龍, 「17世紀中葉中國人の濟州漂到」, 『耽羅文化』, 第25號, 濟州國際大學校耽羅文化研究所, 2004年.
- 원종민, 「조선에 표류한 중국인의 유형과 그 사회적 영향」, 『중국학연구』 제44집, 중국학연구회, 2008.
- 원종민, 「雲谷雜著를 통해본 조선후기 표류 중국인에 대한 구조활동」, 『중국학연구』 제58집, 중국학연구회, 2011.
- 김경옥, 「조선의 對淸關係와 西海海域에 표류한 중국 사람들」, 『韓日關係史研究』 제49집, 2014.
- 김강일, 「전 근대 한국의 海難救助와 漂流民 구조 시스템」, 『동북아역사논총』, 28호, 2010.
- 荒野泰典, 「近世日本の漂流民送還體制と東アジア」, 『歴史評論』400, 1983, 『近世日本と東アジア』, 東京大學出版會, 1988.
- 松島樂章, 「日本“朱印船”時代の廣州, 澳門貿易」, 『海洋史研究』第三輯, 北京, 社會科學文獻出版社, 2012.
- 松浦章 編著, 『近代東亞海域交流－航運, 海難, 倭寇』, 關西大學東亞海域交流史研究 叢刊, 第七輯, 博揚文化, 台北, 2014.
- 松浦章 編著, 『近代東亞海域交流－航運, 海難, 倭寇』, 關西大學東亞海域交流史研究 叢刊, 第七輯, 博揚文化, 台北, 2014.
- 木津祐子, 「乾隆二年八重山難民浙江漂流事件中的官話詢問」, 『亞細亞文化交流研究』3輯, 日本關西大學亞洲文化交流研究中心, 上海辭書出版社, 2009.
- 湯熙勇, 「近代東亞海域的海難救助及爭議-以台灣的外籍船難與救助爲中心」, 『中國海洋發展史論文集·第七輯』, 臺北中研院社科所, 1999.
- 湯熙勇, 「清順治乾隆時期中國救助朝鮮海難船及漂流民的方法」, 『中國海洋發展史論文集·第八輯』, 臺北中研院社科所, 2002.
- 劉序楓, 「清代中國對外國遭風難民的救助及遣返制度-以朝鮮, 琉球, 日本難民爲例」, 『第八回琉中歷史關係國際學術會議論文集』, 2001.
- 劉迎勝, 「清乾隆年對朝鮮漂海人與跨界海難事件的政策-宗藩框架下的國民救助體系」, 『中國歷史文化交流論文集』, 第三輯, 延邊人民出版社, 2007.
- 吳海霞, 「海難救助報酬原則的探討和評析」, 『浙江國際海運職業技術學院學報』, 2008.
- 劉序楓, 「清代中國對外國遭風難民的救助及遣返制度-以朝鮮, 琉球, 日本難民爲例」, 『第八回琉中歷史關係國際學術會議論文集』, 2001.
- 劉序楓, 「近世東亞海域的偽裝漂流事件-以道光年間朝鮮高閑祿的漂流中國事例爲中心」, 『韓國學論集』, 漢陽大學校韓國學研究所, 第45輯, 2009.

- 劉序楓,「由「華夷變態」看清初東亞海域的海上交通情況」,『海洋史研究』第一輯,北京,社會科學文獻出版社,2010.
- 孫衛國,「義理與現實的衝突－從丁未漂流民事件看朝鮮王朝尊明貶清之思想」,『漢學研究』,第25卷第2期,2007.
- 陳文源,「西方傳教士與南明政權」,『廣西民族學院學報』第25卷第6,2003.
- 廖一瑾,「從李朝實錄看朝鮮對待明鄭台灣漂人之兩難」,『韓國學報』,第19期,2006.
- 楊和之,「朝鮮李朝實錄中的明鄭漂漢及唐船事件」,『台灣文獻』第38卷第4期,2015.
- 陳波,「被擄人,漂流人及明代的海防軍」,『世界史中的東亞海域』,北京,中華書局,2011.
- 王振忠,「18世紀東亞海域國際交流中的風俗記錄」,『世界史中的東亞海域』,北京,中華書局,2011.
- 徐靜波,「大航海時代以後日本人對外界與自身的新認識」,『世界史中的東亞海域』,北京,中華書局,2011.
- 葛兆光,「從西域到東海一個新歷史世界的形成,方法及問題」,『世界史中的東亞海域』,北京,中華書局,2011.
- 蕭婷,「帝國與邊緣:1644年至19世紀清朝與日本及琉球關係比較研究」,『海洋史研究』第二輯,北京,社會科學文獻出版社,2011.

부록

표1, 청대 조선에 표착한 중국인 실황

번호	표착지 / 시간	표류 인원	출항 이유	송환 방식	출처-『등록』	비고
1	1641年 靈光臨淄島	漂流漢人6名	不詳	入送瀋陽	인조 19년 12월 7일, 22일	『실록』仁祖 19年(1641 崇禎14年) 11月 23日
2	1644年 珍島	廣東廣州府 南海縣蔡萬 官, 李國琛, 林理思, 陳 璟等4名	赴長崎貿易	付之倭館 解送對馬 島	인조 22년 8월 23일	『실록』仁祖 22年(1644) 8月 8日條 記載稍詳
3	1645黃海道吾 又浦	漂到淸人	不詳	咨文上報	인조 23년 10월 13일	
4	1647年 統營	漂到漢人(福 建) 徐勝等 48人	柬埔寨至 日本貿易	附送 淸 淸使陸路 帶回	인조 25년 7월 19일	
5	1647年 慶尙左水營龍 堂	福建安海城 人林東榮1 人	赴日貿易	同上	인조 25년 7월 18일	
6	1649年 統營	漂海漢人 124名(薄戰 傷死者11 名, 病歿1 名)	赴日貿易	順付敕使 帶回	효종 즉위년 09월 6, 7, 21, 23일; 10월 각조	
7	1652年2月9日 濟州旌義縣川 尾浦	蘇州府吳縣 商人苗珍實 等28人(淹 死者185 人)	自日本回 中國	陸路解送	효종 3년 6월14, 17일	
8	1653年 濟州	漂流人鹿皮 持來之數多	估計爲赴 日貿易	不詳	효종 4년 12월 1일	
9	1655年5月28 日忠淸道堀業 島	唐船3艘	不詳	斬首殆 盡, 餘皆 投水而死		『실록』孝宗6 年 5月 28 日條

10	1667年5月24日濟州大靜縣倪來里浦口	福建官商林寅觀等94人	赴日本貿易	陸路解送	현종 8년 6월24일, 9월 23-25일, 29일	
11	1668年慶尙道曲浦前洋	福建漳州府	不詳	索柴水以去		『실록』顯宗9年 7月 16日條
12	1668年7月7日全羅道安島前海	唐船一艘, 30-40人		取柴汲水而去		『실록』顯宗9年 7月 21日條
13	1670年5月25日濟州旌義縣末等浦海邊	中國香澳島商人沈三等65人	赴日貿易	依其要求送至日本	현종11년 7월11일	『知瀛錄』另有記載
14	1681年智島	蘇州府海商高子英等26名	赴日貿易	(陸路) 入送清國	숙종 7년 8월 7일	
15	1684年智島	山東登州漂漢三人(淹死7人)	皇城島捕魚返航時遭遇惡風	陸路送還	숙종 10년 1월27일, 2월30일	
16	1686年珍島郡南桃浦	漂到漢人(福建台灣)游魏等80餘人	赴日貿易	自其處直爲發送	숙종 12년 7월24일	『실록』肅宗12年 7月 26日條
17	1686年金鰲島	福建泉州府同安縣, 漳州府龍溪縣漢人9名	廈門港赴日本貿易	押送於北京	숙종 12년 9월17일	
18	1687年2月23日濟州	蘇州商人顧如商等66人(淹死者4人)	往日本長崎貿易	陸路解送	숙종 13년 4월17일, 5월 12일, 15일	
19	1688年6月29日濟州	廣東省潮州府人劉鳳等63人(生15人, 死48人)	往浙江蘇州貿易	陸路解送	숙종 14년 7월30일	

20	1688年8月15日 濟州	江南省商人 楊自遠等75人	來朝鮮貿易	海路放還	숙종 14년 8월 22일 (疑似)	『知瀛錄』
21	1689年正月 (『知瀛錄』上記 載爲上年12月 17日) 濟州	福建船戶陳 乾, 浙江商 人朱漢源等 28人	載送漂流 安南之濟 州人金泰 潢等24人 還鄉	陸路解送	숙종 15년 2월25일, 26 일,28일; 6월7,15-21 일	該船並非漂 流船,但因事 關漂流民, 亦按照漂流 程序遣返
22	1690年 5月9日 濟州	南京徽州人 程勝遠等45 人	赴日貿易	海路送還		『知瀛錄·漂 漢人記』
23	1691年9月28 日 西歸浦文島	福建福州長 樂縣陳坤, 薛子千等33 人	爲答謝陳 乾送還一 事而來	海路送還		『知瀛錄·漂 漢人記』 『同文彙考』 卷70, 漂民5 上國人
24	1693年12月10 日 濟州明月鎮東 歸德里海岸	江南江寧府 程乾順等27 人	自江南往 販山東回 航	海路送還 (造給船 隻, 發給 路引, 給 糧資 送.)	숙종 20년 2월14일, 4월18일	『同文彙考』 “無印之可 驗,其間情 僞難的知.”
25	1700年 忠淸道安興	山東登州府 福山人曲選 等60名,	漁採	海路回 還, 上報 禮部	숙종 26년 7월4일,27일	人員姓名據 『燃藜室記 述·邊圉典故 』補充
26	1700年 忠淸道安興	寧海人劉增 等13名?	漁採	同上	상동	2船同時漂到
27	1701年 黃海道	荒唐船人九 名		給船以遣		『실록』肅宗 27年5月15 日條
28	1703年 黃海道長淵, 白 翎島, 小青島	荒唐船前後 被執者五十 餘名, 大抵 皆山東福, 登等州人,	漁採	海路送還		『실록』肅宗 38卷, 29年 6月 27日(辛 丑) 1번째 기사

29	1704 蔚山舊開云浦 前洋	福建船1只	商販與日 本	海路發還	숙종 30년 8월 7일	
30	1704 蔚山東江日山 津前洋	福建船1只	商販與日 本	海路發還	상동	
31	1704 珍島南桃浦前 洋	福建漳州人 王富等116 人	往販日本	貨物發 賣, 陸路 遣返	상동	另見『燃藜室 記述』, 記錄 有誤
32	1704 海南甌島前洋	福建同安人 王秋等40人	行商日本	船完, 水 路發還	상동	同上
33	1706年正月12 日 濟州	山東登州府 萊陽縣車瑄 等13人	往蘇州買 賣	陸路解送	숙종32년 3월9일, 4월 8,13,14일	乘汲水小船, 與大船分散
34	1711年 白翎島	清商40餘人	貿易	葺船給糧 以還	숙종 37년 11월01일,17 일	『실록』肅宗 37年11月1 日
35	1711年 泰安	登萊等地商 販37人	沿海貿易	初擬海路 送還, 後 從其愿陸 路送還	숙종37년 12월19일	
36	1711年 泰安府松貫里 馬嶼弁島	清人十一名 (一人致死)	似是清國 漁採或興 販之人	不詳	숙종37년 12월05일	
37	1712年 海西	劉元等23名	漁採	二人入送 北京, 其 與海路送 還		『실록』肅宗 38年8月16 日
38	1712年 白翎島	荒唐船12人	漁採	抄其同伴 中二人押 送, 其餘 則欲爲領 船還		同上
39	1713年7月24 日 濟州	福建泉州府 同安縣王裕 等8人(原船 42人, 漂沒 者34人)	往長崎買 賣	陸路解送	숙종 39년 9월16일, 11월13일, 18-22일	

40	1715年 長淵	長淵敗船漂人	不詳	陸路解送	숙종 41년 5월 20일	
41	1717年 黃海道	漂漢人	不詳	解送	숙종 43년 01월 02일	
42	1717 黃海道瓮津縣,	荒唐船一隻, 人口十二	不詳	押送鳳城		『실록』肅宗 59卷, 43年 (1717 丁酉 /청 강희(康熙)56年) 2月 3日
43	1717年 長淵	荒唐船漂到, 淸人17名	漁採	押送鳳城	숙종 43년 1월12일, 5월5일	『실록』肅宗 43年5月5日
44	1721年 濟州大靜縣	淸人18名	不詳	入送北京		『실록』景宗 1年5月19日
45	1721年 忠淸道安興鎭	登州人	不詳	還爲放送		『실록』景宗 1年閏6月12日
46	1724年11月18日 濟州大靜縣	福建泉州, 晉江等地盧昌興等26人	往遼東販賣	陸路解送 (船隻撞破)	영조 1년 2월3일, 3월22일, 27일	
47	1727年初 濟州大靜縣	淸人 20名 (遣返途中一人病死)	不詳	陸路解送 (船隻破碎)	영조 3년 3월28일, 5월7, 15일, 6월5일	
48	1730年 平安道宣沙浦	漂漢人	不詳	押送鳳城	영조 6년 9월7일	
49	1732年 濟州大靜縣	松江府商人王敬思等16人	往遼東貿易, 回航遭風	陸路解送	영조 8년 11월27일, 9년 2월1일, 4일	
50	1732年 全羅道珍島郡 芟邁島	江南南通州人夏一周等十六名	國內沿海貿易	陸路回還 (船隻漂碎)	영조8년11월30일 ; 9년1월5일, 7일	

51	1738年湖西地方(平薪鎮附近)	山東漁民44人	漁採被捕	押送鳳城	영조 14년 6월 11, 13, 26일	
52	1738年海西地方(似爲吾叉浦)	荒唐船6艘, 400餘人入朝鮮海域並與朝鮮居民接戰(似爲山東人)	漁採及其他	押送鳳城	영조 14년 7월 8일, 11일	
53	1739年歲末年初 濟州島	淸人157人	貿易	給船兩隻 海路遣還	영조 15년 2월 8일	
54	1739年, 濟州 楸子島	淸人22名	貿易(販賣 黑紅棗)	修補后, 海路遣還	영조 15년 12월 7일; 영조 16년 11월 6일	
55	1740年 白翎鎮	漂人6名	不詳	押送鳳凰 城(船盡 破傷)	영조 16년 03월 29일	
56	1740年 忠淸道安興前 洋	漳州府 龍 溪縣商船戶 陳廣順等28 名	國內貿易	海路發還	영조 16년 10월 27일	『실록』英祖 16年10月27 日
57	1755年 黃海椒島鎮	漂人2名(另 有溺死者若 干不詳)	不詳	押付於鳳 城,	영조 31년 11월 09일	
58	1756年 全羅道靈光咸 平兩邑	福建同安縣 莊君澤等24 人	國內貿易	陸路送鳳 凰城(船 隻破碎)	영조 32년 01월 19, 25일	
59	1759年 濟州	淸人21名	貿易	給船一 隻, 發給 手票, 海 路送還	영조 35년 11월 16일	
60	1759年茂長縣 上龍伏面浦口	江南太倉州 寶山縣商人 15名	沿海貿易	依其願從 旱路還送	영조 35년 12월 19일	

61	1759年羅州牧黑山島	福建省興化府蕭田縣商人28名	沿海貿易	依其願從旱路還送	영조 35년 12월22일	
62	1760年羅州牧慈恩島分界村	福建省同安縣商人24名	貿易	依其願，從旱路還送	영조 36년 11월18일	
63	1761年歲末年初，大靜縣	淸人9名	商船貿易	修理補給后，海路送還	영조37년 1월26일	
64	1762年忠淸道安興鎮賈誼島前洋	奉天府海城人6名	漁採	領送鳳城	영조 38년 9월26일	
65	1762年全羅道萬頃縣古群山鎮	浙江鄞縣商人22名	茶葉商貿	陸路送還	영조 38년10 월19일	
66	1763年黃海道所江前洋	漂人十五名，俱是天津縣商	商貿	順付於使行（船完）	영조 39년 11월01일	
67	1768年初到全羅道扶安嶼島又到黃海道康翎登山	登州民18名	有乘客	初從水路送還，再次漂到，仍依願水路送還	영조 44년 11월14, 15 일	漂人一月之內，再次漂到
68	1768年濟州(楸子島?)	彼人27名	商貿	給船送還	영조 44년 11월 23일, 12월22일	或爲兩起漂流
69	1770荏子島二黑巖村前洋	大國人16名	商船	海路還送	영조 46년 1월10일	
70	1770年泰安郡波濤只里後洋，	異樣船二隻山東萊州府人	拉海鮮	水路送還	영조 46년 4월28일	

71	1770年黃海道 (白翎鎮)	不詳	不詳	海路發還	영조 46년 1770년 12 월08	
72	1770年 白翎小靑島	大國人二 十二名	不詳	海路送還	영조 47년 2월19, 23일	
73	1771海西	南京漂人	不詳	海路送還	영조 47년 3월10일	
74	1774白翎島	不詳	不詳	押送北京	영조 50년 2월19일	
75	1774黃海道許 沙鎮	不詳	不詳	陸路送還	영조 50년 02월27일	
76	1774年11月5 日, 大靜縣	蘇州府太倉 州崇明縣楊 難, 蔡再二 人	至關東買 黃豆, 回 航遇風	陸路送還	영조50년 12월1,3, 6, 8, 12, 17, 18, 22일, 영조 51년 2월11일	
77	1774年靈光郡 法聖鎮九尾水 村前洋	山東省登州 府福山 縣 商人25名	往奉天買 米	依其願, 從旱路還 送	영조 50년 11월19일	
78	1774年羅州靈 岩郡都草島前 洋	大國人59名	商貿	海路送還	영조 50년 11월19일	
79	1776年 靈光荏子島	大國人87名	商貿	18人愿從 水路回, 其餘69人 愿從陸路 回.		『日省錄』 英祖52年 1776년 11 월 12일 12 월9日諸條
80	1777年 長淵吾叉鎮浦 口	福建省漳州 府龍溪縣漢 人二十八 名,	商貿	直爲發 送, 船隻 漏水, 復 從陸路送 還	정조 1년 10월18일	
81	1777年 珍島郡南桃鎮 滿載島	山東省金州 城海寧縣商 人7名	買賣鹽魚	陸路送還 (船隻破 碎)	정조 1년 10월22일	應爲奉天府 金州城寧海 縣(據問情別 單)

82	1777年 羅州都草島前 洋	福建省漳州 府海澄縣22 人	商貿	海路送還	정조 1년 11월07일	
83	1777年 羅州牧飛禽島 前洋	福建省漳州 府龍溪縣26 人	商貿	海路送還	정조 1년 11월12일	
84	1777年 靈光郡奉山面 自隱加里後洋	江 南 省 蘇 州府商人15 名	商貿	旱路送還 (船隻破 碎)	정조 1년 11월15일	
85	1777年 全羅茂長縣上 伏龍面九市浦 前洋	直 隸 省 天 津府天津縣 商人29名	自天津至 廣東商貿	陸路送還 (船破)	정조 1년 11월26일	
86	1777 羅州 牧大黑山 靈山島前洋	福建省漳州 府龍溪縣31 人	商貿	海路送還	정조 1년 11월26일	
87	1777 珍島郡南桃浦 訥玉島後洋	福建省漳州 府海澄縣 24人	商貿	海路送還	정조 1년 11월28일	
88	1777 白翎鎮大靑島	盛京奉天府 南錦州人九 名及	捕魚	旱路送還	정조 1년 12월04일	
89	1777 白翎鎮大靑島	廣東省潮州 府澄海縣人 十四名·福建 人一名	商販	旱路送還	상동	
90	1779 全羅道古群山	漂人(應爲清 人)	不詳	水路送還	정조 3년 6월30일,7월 9일	
91	1779 靈岩郡於蘭鎮 露兒·甫吉兩島 間洋中	清商七十七 名(疑似有倭 人)	赴日貿易 (疑似)	海路送還	정조 3년 7월03일	
92	1780 長淵縣新化坊 柯老村	山東省登州 府延湖地方 漢人六名	商貿	陸路送還 (船隻漂 失)	정조 4년 1월30일	

93	1781 全羅道羅州大 黑山島	漂到大國人	不詳	海路發還	정조 4년 12월07일 정조 5년 1월18일	
94	1784 泰安賈誼島前 洋	廣東省潮 州府澄海縣 人39人	裝貨物往 天津發賣	水路送還	정조 8년 9월17일諸條	
95	1784羅州答士 島	江南省蘇州 府南通州船 人1名	貿棗山東	陸路送還	정조 8년 12월13일	
96	1784 羅州八禽島	空船	不詳	就地燒火	정조 8년 1784년 12 월18일	
97	1786年 初到黑山島, 后 到楸子島鼠浦 里前洋	登州府榮成 縣漁民四名	捕魚遭風	陸路送還	정조10년 1월26일, 2월 12, 14, 17, 21일條	
98	1787年 宣沙浦椴島	鳳城地方漁 民三名	漁採	陸路送還 (船破)	정조11년 10월3일	
99	1787年 龍崗縣漕鴨島	彼人6名漂 到	不詳	候風依願 送還	정조 11년 10월21,23일	
100	1788年 黃海道海州小 睡鴨島	南京蘇州府 劉口庄人1 名(八人滄 沒, 五人餓 死船中)	載黃豆·薏 苡等物, 往秀洋縣 安賣	旱路送還	정조 12년 03월28일	
101	1789年 濟州	漂漢人	不詳	候風發送	정조 13년 2월9일	
102	1791 洪州長古島, 忠 清道元山島	登州府福山 縣21人	往奉天金 州府買穀 子等	陸路送還	정조 15년 12월	二次漂流

103	1791長淵白翎鎮	山東省登州府榮城縣商船漂到漢人十八名	商販	水路歸還	정조 15년 12월24일	
104	1792 羅州都草大也 兩島前洋	江南省常州府靖江縣陳國泰商船格軍九名	商貿	水路送還	정조 16년 02월18일	『日省錄』 1792년 2월 19일
105	1794 忠淸道馬梁鎮	大清國奉天府人, (44名客人), 登州府人(7名船員)共51名	人員運輸 (似爲逃荒到奉天)	旱路送還	정조 18년 11월07일	
106	1796 靈光郡落月島	大國行商16名	商貿	水路送還	정조 20년 11월30일, 12월8일	
107	1796 靈巖所安島	江南蘇州府商船漂人12名	貿易	水路發還	정조 20년 12월16일; 정조 21년 02월10일	
108	1796 羅州智島	大國漂人	不詳	陸路送還	정조 20년 12월12일	
109	1796 羅州黑山島	中國人	不詳	水路送還	정조20년 12 월14일 정조21년 02 월10일	
110	1797 羅州紅衣島	中國船	不詳	水路發還	정조 21년 03월04일	二次漂流, 第二次漂到 茂長縣
111	1798年 濟州明月鎮	福建之漳州府海澄縣商31名	商貿	海路送還	正祖22年1月 15日	『실록』正祖 22年((嘉慶3 年)1月 15日 記載更詳
112	1798 海州延坪島	山東省登州府榮城縣人18人	不詳	領付使行 陸路送還	정조 22년 11월07일	

113	1800年 京畿道德積鎮	登州府榮城 縣漂人六名,	不詳	陸路送還	순조 즉위년 11월24일	
114	1801 全羅靈光在遠 島	江南蘇州府 南通州6人	商貿	旱路送還 (船破)	순조 1년 1월10, 23일	
115	1801 全羅扶安蝟島	大國行商漂 到者14名	商貿	水路發送	순조 1년 1월12, 17일	
116	1801年初濟州	江蘇省蘇州 府所屬商船 6隻	商貿	海路送還	순조1년 2月28日	
117	1801 羅州其佐島所 屬牛墨島前洋	蘇州府崇明 縣商船7人	商貿	水路送還	순조 1년 02월07일	
118	1801 康津青山島前 洋	江南省崑山 縣·崇明縣· 南通州鎮 洋縣等處商 船4隻53人	商貿	水路送還	순조 1년 02월08일	
119	1801 京畿道 長峰鎮	福建省泉州 府同安縣人 25名	商貿	旱路送還 (船完)	순조 1년 10월 28일, 11월7일	
120	1801 吾叉鎮	登州府榮成 縣行商7名	商貿	旱路送還 (船完)	순조 1년 10월29일	
121	1801 珍島	蘇州府太倉 州寶山縣人 21名(行商)	商貿	水路送還	순조 1년 12월11일	
122	1802 黃海道康翎縣	山東省金州 府寧海縣人 之行商漂到 者8名(原文 如此,訛誤)	商貿	旱路送還 (船完)	순조 2년 12월05일	應爲奉天府
123	1803 濟州大靜	江南省太倉 州鎮洋縣人 17名	商貿	直爲發送	순조 3년 1803년 01 월29일	

124	1803 靈光 郡七山前 洋	江南省蘇州 府崇明縣人 山東省 濟 南府榮縣人 (2) 等17人	商貿	直爲發送	순조 3년 02월09일	
125	1803 康津縣青山島	江南省蘇州 府太倉州鎮 洋縣呂泗人 16名	商貿	水路送還	순조 3년 2월28일	
126	1804 黃海道 長淵縣 吾叉鎮	盛京省奉天 府寧海縣漢 人33名	漁採	水路送還	순조4년 4월14일(음)	
127	1805 瓮津府麒麟島	江南省鎮江 府丹陽縣之 行商漂到者 十名	行商	陸路還送 (船破)	순조5년 11월23일	
128	1806年 涯月鎮嚴莊浦	江南省蘇州 府太倉州寶 山縣及上海 縣22人	行商	陸路送還 (船破)	순조6년 3월4일, 4월27일	初欲從水路 送還,因無適 用之船該從 陸路
129	1806 椒島鎮席島	山東省登州 府棲霞縣, 刈蘆船漂人 2名	割蘆葦	旱路送還 (船破)	순조 6년 10월08일	
130	1808年11月5 日 大靜縣西林前 洋	蘇州府南通 洲, 太倉州 寶山縣, 崇 明縣人, 鎮洋 縣人16名.	往山東膠 州貿易篁 竹	陸路送還	순조9년 2월15,18일, 4월18일	
131	1809 全羅道靈光郡 小落月島·奉山 面兩處	大國人 (人數不詳)	不詳	陸路送還	순조 9년 1월09, 14일	
132	1809 平薪鎮外萬垈 里後洋	登州府格軍 4名		水路送還	순조 9년 12월06일	

133	1810 京畿道德積鎮 缶島	山東登州府 寧海州人11 名	不詳	不詳	순조 10년 1월02일	應爲奉天府
134	1810 平安宣川府小 大化島	琿陽城大古 山南邊雙 山子5人	樵船	陸路送還 (船破)	순조 10년 10월22일	
135	1810 靈光荏子島二 黑巖前洋	福建省泉州 府同安縣29 人	商船	陸路送還 (船破)	순조 10년 11월21일	
136	1810 咸鏡道慶源	大國人	不詳	輕先發送 (水路)	순조 10년 12월 01일	
137	1811 黃海道康翎縣	大國人三十 五名	不詳	旱路入送	순조 11년 2월06일	
138	1811 長淵縣白翎鎮	盛京省奉天 府寧海縣人 5名	不詳	陸路送還	순조 11년 11월 18일	
139	1813 長淵縣白翎鎮	江南省太倉 州崇明縣人 12名	不詳	陸路送還 (船破)	순조 13년 10월11일	
140	1813 扶安格浦鎮	福建省同 安縣人22名	行商	陸路送還 (船破)	순조 13년 11월23일	
141	1813 靈光荏子島三 頭里	福建省同安· 海澄·南安等 地人47名	行商	旱路還送 (船漂失)	순조 13년 11월28일	
142	1813 靈光荏子鎮在 遠島	福建省漳州 府海澄縣及 同安·龍溪· 南安晉江等 地人73名	行商	陸路送還 (船破)	순조 13년 12월5, 23일	
143	1818 公清藍浦縣熊 川面小篋里浦 口	南通州人12 名	不詳	陸路送還	순조 18년 6월07, 24일	
144	1818 所斤鎮加也項 里前洋	廣東省潮州 府人25名	商貿	水路還歸	순조 18년 7월 12일	

145	1818 康津縣薪智島 掌內項島前洋	江南省蘇州 府辦銅官商 八十三名,	(赴日)採 購銅	水路還歸	순조 18년 8월 26일	
146	1819 羅州牧黑山島 掌內牛耳島前 洋	江南省蘇州 府14名	商船	水路還歸	순조 19년 3월 26일	
147	1819 平安道肅川府 補民面六里浦 口	琇陽城大古 山雙山子樵 民3人	砍柴?	旱路還 歸,	순조 19년 10월 08일	
148	1819 全羅道羅州慈 恩島	福建省漳州 府海澄縣私 船三十人	沿海貿易	旱路還送 (船破)	순조 19년 10월 20일, 11월 09일	
149	1820 羅州地小牛耳 島	漂到江南省 蘇州府人十 七名		船隻移 泊, 應為 海路還歸	순조 20년 1월 04일	
150	1820 靈光郡大落月 島	江南省蘇州 府通州人十 六名	行商	旱路還送 (船底開 裂)	순조 20년 2월 15일	
151	1820 羅州·珍島等邑 漂到船六隻,	俱是江南省 蘇州府通州 等地人	行商	水路發送 (四艘船 敗, 分載 于5艘船)	순조 20년 2월 30일	可能含小牛 耳島漂船
152	1820年 濟州	江南通州漂 船9隻前後 漂	行商	海路發還	1820년 2월 30일	
153	1820 康津地方加里 浦及薪智島	漂到大國 船四隻		水路還歸	순조 20년 8월 9일	
154	1820 全羅興陽羅老 島	漂到大國船 一隻		水路還歸	상동	
155	1820年 濟州旌義縣	大國船一隻	不詳	海路送還	상동	

156	1822 羅州下苔島及 荷衣島	漂到船二隻 江南省蘇州 府人	行商	海路送還	순조 22년 2월 14일	
157	1822 扶安 縣飛梁島	大國江南省 人七名	不詳	海路送還	순조 22년 윤03월27일	
158	1824 全羅長興 府小 浪島	漂到大國人 十名		海路送還	순조 24년 3월14일	
159	1824 靈光郡掛吉島	漂到大 國 人二十名,		海路送還	상동	
160	1824 濟州旌義縣川 尾浦	漂到大國人 二十名		海路送還	상동	
161	1824 羅州牧荷衣島	福建 省漳 州府海澄, 龍溪, 泉州 府同安縣人 37名	行商	海路送還 (帆壞船 漏)	순조 24년 11월 24일, 25년 1월 각 조	
162	1824 羅州紅衣島	江南鎮江府 丹陽縣人之 行商漂到者 14名	行商	陸路送還 (船漂失)	순조 24년 12월 23일	
163	1825 全羅萬頃縣	漂船一隻,福 建省泉州府 人	行商	海路送還	순조 25년 3월 10일	
164	1826羅州牧牛 耳島,	浙江省寧波 府鎮海縣鄞 縣人十六名	行商	陸路送還 (船漂失)	순조 26년 12월 03일	
165	1827全羅珍島	大清國福建 省漳州 府 海澄縣人	行商	海路送還	순조 27년 2월 25일	
166	1827年, 旌義 縣淵尾浦, 淵洞 浦	江南省商船 兩隻	行商	海路送還	순조 27년 4월 16일	

167	1827 平安道龍川府 芑串島	福建省泉州 屬同安縣人 27名	行商	海路送還	순조 27년 7월 12일	
168	1829 黃海道豐川府 仁風面月串浦	關東省岫洋 城外龍太河 漂到人四名	行商	從陸還送	순조 29년 11월 09일	
169	1829 長淵縣大曲面 牧洞浦	山東省登州 府福山縣漂 到人十名	行商	從陸還送	상동	
170	1829 珍島郡羅拜島 後洋	山東登州府 文東(文登) 縣3人(1人 死亡)	私商	陸路送還	순조 29년 12월 7일	
171	1829年冬季 大靜縣, 旌義縣	淸船2隻		海路送還	순조 30년 3월 27일	
172	1830 靈光郡荏子島	漂到大國人 三十五名, 乃是福建省 泉州府同安 縣人	行商	海路送還 (船破)	순조 30년 12월 08일	
173	1830 忠淸安興鎮南 門外里前洋	登州府寧海 縣人之行商 11人	行商	海路送還	순조 31년 2월 29일, 3월 14일	疑誤, 寧海爲 奉天府所轄
174	1834年冬 大靜縣摹瑟 浦; 涯月鎮	江南省通州 人十六名 錦州府皮位 村人五名	行商	海路送還	헌종 1년 1월 29일	錦州漂民搭 乘南通漂民 船隻互助回 國
175	1836 羅州牧黑山島	福建省漳州 府詔安縣人 之行商41名	行商	海路送還 (船破)	헌종 2년 12월 29일	
176	1837 羅州牛耳島	鳳凰城首陽 府首陽縣3 人	船運	陸路送還 (船破)	헌종 3년 1월 13, 21일, 3월 14, 17일	

177	1839 長淵縣吾叉鎮 窓嚴浦	奉天府金州 城東廣祿島 人3名	不詳	陸路送還	헌종 5년 12월 01일	
178	1839 羅州慈恩島	山東省登州 府黃縣縣人 11名	行商	陸路送還 (船破)	헌종 5년 12월 29일	
179	1841羅州牧牛 耳島	浙江省寧波 府鎮海縣人 6名	行商	陸路送還 (船破)	헌종 7년 2월 27일	
180	1841羅州牧大 黑山島	浙江省寧波 府人十八名	行商	水路還歸	헌종 7년 4월 13일	
181	1841濟州牧涯 月鎮	江南省淞江 府人十二名	行商	水路還歸	상동	
182	1841旌義縣免 山浦	江南省蘇州 府人二十一名	行商	水路還歸	상동	
183	1841 長淵縣白翎鎮 大津浦	山東省登州 府寧海州人 15名	不詳	水路還歸	헌종 7년 12월 17일	疑誤, 寧海爲 奉天府所轄
184	1843 黃海道豐川府 雲山面已頭浦	濟南省登州· 萊州·青州等 府各縣人21 名(原文如此)	不詳	陸路送還 (怯于駕 海)	헌종 9년 11월 16일	應爲“濟南 府”
185	1844 黃海道豐川府 雲山面已頭浦	山東省登州 府各縣人16 名	行商	陸路送還 (怯于駕 海)	헌종 10년 12월 03일	
186	1847 羅州黑山島	江南省蘇州 府海門縣人 15名	行商	海路送還	헌종 13년 2월 03일	
187	1847 珍島大十島	福建省漳州 府各縣人38 名	行商	海路送還	헌종 13년 2월 29일	
188	1849 黃海道甕津府 猗麟島晚在浦	關東省奉天 府海州縣沒 溝營人7名	不詳	陸路送還 (怯于駕 海)	헌종 15년 3월 25일	

189	1850 長淵縣吾叉浦 月乃島	山東省登州 府榮城縣東 山村人7名	不詳	陸路送還 (船隻破 傷)	철종 1년 2월 26일	
190	1850 長淵縣白翎鎮 大靑島	山東省登州 府蓬萊縣人 11名	不詳	陸路送還 (船隻破 傷)	철종 1년 2월 27일	
191	1850 羅州牧黑山島 (兩船同到)	江南省通州 府泰興縣人 九名； 蘇州府太倉 州寶山縣人 十七名	行商	水路送還	철종 1년 3월 23일	
192	1850 鐵山府宣沙鎮 碓和浦	鳳凰城保城 縣多高山商 船7人	商貿	陸路送還 (船隻破 傷)	철종 1년 11월 06일	
193	1850 豐川府椒島鎮	關東省奉天 府厚山縣人 2名(1人病 死)	不詳	旱路還歸 (單人)	철종 1년 11월 12일	
194	1850 宣川府小化島	奉天府琿陽 城南紅旗溝 人5名	不詳	旱路還送 (船隻破 傷)	철종 1년 11월 14일	
195	1850 宣川府大化島	奉天府琿陽 城多高山人 3名	不詳	旱路還送 (天寒地 凍)	상동, 12월 13일	
196	1852 忠淸泰安興 鎮	山東登州府 人5名	魚商	旱路送還	철종 3년 11월 18일	
197	1852 羅州牧黑山島	江南省松江 府上海縣人 10人,山東 省登州府福 山縣1人	行商	旱路還送 (船隻破 傷)	철종 3년 12월 25일 ; 철종 4년 03월 06일	
198	1853 大靜縣犯川浦	江南省蘇州 府人十一名	不詳	海路送還	철종 4년 4월 07일	
199	1855 扶安縣蝟島	山東省登州 府人6名	行商	水路還歸	철종 6년 2월 12일	

200	1855 長淵縣助泥鎮	唐船1只, 屍身兩具	不詳	燒火	철종 6년 2월 12일	空船漂到
201	1855 長淵縣助泥鎮	山東省登州府榮城縣人9名	行商	水路送還	철종 6년 2월 14일	
202	1855 珍島郡南桃浦	江南省蘇州府崑山縣人二十三名, 山東省東昌府聊城縣人八名	貿易	陸路送還(船底毀圮, 不可駕海)	철종 6년 3월 26일 ; 5월 20일	
203	1856 羅州大也島	江南省蘇州府直隸南通州人14名	行商	水路還歸	철종 7년 1월 26일	
204	1856 鐵山境宣沙浦 鎮嶺德浦	漂人2名 奉天府岫巖大孤山人, 鳳凰城龍王廟人各一	不詳	旱路送還(怯于駕海)	철종 7년 8월 05일	
205	1857 長淵縣白翎鎮 北津浦	山東省登州府文登縣人8名	不詳	旱路送還(再漂, 船傷)	철종 8년 1월 04일	兩次漂流, 初次漂到登山鎮
206	1857 靈光郡荏子島	江南省蘇州府南通州人11名	行商	海路還歸 搭附黑山島漂船同歸	철종 8년 1월 11일	互助送還
207	1857 羅州黑山島	江南省漂船三隻: 蘇州府南通州人十三名, 太倉州寶山縣人十一名, 太倉州崇明縣人十名	行商	海路歸還 載荏子島漂人同歸	철종 8년 1월 11일	互助送還
208	1858 長淵縣吾叉鎮	山東省登州府岫巖城南大孤山人6名	行商	水路還歸	철종 9년 11월 12일	疑誤, 爲奉天府所轄

209	1858 泰安郡熊島	登州府榮城 縣人10名	行商	陸路送還 (桅帆錨 舵盡失)	철종 9년 11월 18일 ; 12월 29일	同時, 漂人亦 到
210	1858 蟻項里	松江府上海 縣人21名	穀物運輸	陸路送還 (帆舵盡 失)	철종 9년 12월 29일	
211	1860 珍島郡南桃浦	大清國山東 省榮成縣人 十二名	販賣鹹魚	陸路送還 (船壞)	철종 11년 1월 18일	
212	1860 旌義縣甫木浦	江南省蘇州 府南通州人 十九名	不詳	海路還歸	철종 11년 3월 06일	
213	1860 靈巖楸子島	二十一名是 大清國人, 三十名是大 英國人, 同 船行商	商貿	海路發送 (借給漕 船2只)	철종 11년 4월 10일	船員爲中英 組合
214	1866 平安道鐵山宣 沙浦	漂人8名, 一 是山東萊州 府人, 一是 浙江尙海縣 人, 與洋人 六名	行商	陸路送還 (船壞)	고종 3년 5월 23일	
215	1866 咸鏡道明川困 津	開市交易清 商2名	商貿	不詳	고종 3년 10월 30일	
216	1866 咸鏡道船蒼津	開市交易清 商3名	商貿	不詳	상동	
217	1871 黃海道白翎頭 毛津	山東省登州 府福山縣人 7人	行商	陸路送還	고종 8년 5월 9일, 26 일	另有大船一 艘來接應, 俘獲4人, 內 有葡萄牙人2 名.
218	1872 黃海道長淵府 陸島浦	江南省通州 人13名	行商	水路還送	고종 9년 11월 17일	

219	1874 全羅道羅州黑 山島	登州府鳳凰 城楊家圈人 5名	載運苞米	陸路送還 (船碎)	고종 12년 2월 15일	鳳凰城應爲 奉天府管轄
220	1876 忠清泰安府安 興	鳳凰城人7 名	行商	水路送還	고종 13년 10월 12일	
221	1876 京畿道注文鎮	鳳凰城南大 孤山人7名	行商	水路送還 (願從旱 路)	고종 13년 11월 20일	
222	1877 京畿道仁川府 德積鎮	登州府文東 縣人3名	打魚	陸路送還 (船小)	고종 14년 3월 16일	
223	1879 全羅古群山前 洋	空船三隻, 中國人(死 屍)	不詳	上報清國	고종 16년 3월 16일	
224	1879 咸鏡道富寧多 灘津	清人2名	行商	擇船發送 (願從陸 路)	고종 16년 11월 13일	
225	1880 全羅靈光郡古 群山	山東省登州 府文登縣威 海鎮人10名	捕魚	陸路還送	고종 17년 3월 26일	
226	1880 咸鏡道鏡城府 多津	大清國琿春 人1名	行商	不詳	고종 17년 11월 01일	
227	1880 庇仁縣都屯浦	大國人九名, 暹羅國人十 八名	商貿	陸路送還	고종 17년 11월 05일	與外國人混 乘(暹羅人爲 水手)
228	1880 黃海道甕津府 鷲峰浦口	奉天府人3 名	行商	陸路送還	고종 17년 11월 15일	
229	1880 茂長縣古尼浦	奉天省人9 名	行商	海路送還	고종 17년 12월 01일	
230	1881 京畿道注文鎮	登州府榮成 縣人13名	行商	海路送還	고종 18년 7월 28일	

231	1881年 濟州健入浦	山東省人15 名, 紅毛國 人1名	不詳	給船自海 路送還 (願從陸 路)	고종 18년 9월 7일	中外混乘
232	1881 黃海道豐川府	漂到唐船一 隻及致死人 一名	不詳	燒火	고종 18년 9월 22일	
233	1882 忠清庇仁縣馬 梁鎮	山東省人15 名, 紅毛國 人1名	不詳	海路送還 (願從陸 路)	고종 19년 1월 28일	1881濟州漂 船再漂
234	1883 平安道大和島	山東海行島 人1名	行商	陸路送還	고종 20년 2월 19일	
235	1833 羅州黑山島	登州府人8 名	行商	海路送還	고종 20년 2월 19일	
236	1884 黃海長淵府白 翎鎮	中國人1名 (上陸後病 歿)	不詳	空船燒火	고종 21년 3월 10일	
237	1885長淵府白 翎鎮	山東省登州 府福山縣人 7名	不詳	水路還送 (破船燒 火)	고종 22년 10월 22일	坐同國船回 還
238	1885 黃海道甕津府	鳳凰城南小 島人3名	不詳	陸路送還 (船漂失)	고종 22년 11월 02일	
239	1885 黃海道長淵府 助尼鎮	山東省登州 府文登縣人 5名	不詳	水路發送 (破船燒 火)	고종 22년 11월 18일	
240	1885 黃海道吾叉鎮 武巴洞	漂人8名: 山東省登州 府寧海州5 人, 登州府 榮城縣2人, 沂州府日照 縣1人	不詳	貫船送歸 (破船燒 火)	고종 22년 11월 20일	疑誤, 寧海 爲奉天府所 轄
241	1885 黃海道豐川府 冷井洞	盛京省奉天 府人3名	不詳	陸路送歸 (破船燒 火)	고종 22년 11월 20일	
242	1887 平安道龍岡縣 海晏面漕鴨島	山東登州人 3名	不詳	水路歸還	고종 24년 2월 04일	

통계 결과(단위: 건)

총계: 242건

海路로 送還: 113 (46.7%)

陸路로 送還: 114 (47.1%)

불명, 기타: 14 (6.2%)

(기타, 표류선에 사람이 없거나 전부 사망한 경우)

Abstract

The Change of Joseon's Repatriation of Chinese Drifters and the East Asian Maritime During the Early Qing Dynasty

This paper focuses on the change of the repatriation of Chinese drifters to Joseon during the early period of the Qing Dynasty. The study is based on "Bibyunsadeunglok" (『備邊司謄錄』, Records of the Border Defense Council) which recorded the Chinese drifter's cases, and with reference to the record of "Annals of the Joseon Dynasty" (『朝鮮王朝實錄』), the "Tongmunhuigo" (『同文彙考』) and "Jiyeongnok" (『知瀛錄』), "Jeongmi-jeonsinnok" (『丁未傳信錄』), "Overseas Travelogue" (『海外聞見錄』), etc.

This paper tries to put drifting events in the extensive background of East Asian Maritime in the early Qing dynasty and makes a multi-angle interpretation. This paper sorts out 242 cases of the Chinese drifting to Joseon during the Qing dynasty. Through these Chinese drifting events, we can learn about China's maritime traders as represented by the Zheng group. They were active in sea of East Asia, including China and Japan, through economic, trade, and diplomatic activities, and controlled the East Asian Maritime at that time. China's drifting boat also reflects the sensitive political and diplomatic relations between the nations of Qing, Joseon, and Japan. Through these drifting events we can also learn about the Qing's high pressure policy on Joseon dynasty by seeing how the Qing envoys greatly interfered in Joseon affairs. This kind of tough policy sets up for an unstable regime in the face of internal and external challenges during the early Qing dynasty. It is important to note that during the period of high pressure on Joseon by the Qing, the group of translators represented by Zheng Mingshou has played an important role. This is also a typical strategy of the Qing dynasty to adopt national control policy with Joseon.

This paper focuses on four typical drifting events in the early Qing dynasty. It especially

discusses the transformed node of Joseon dynasty on the way of repatriation of the Chinese drifters, the cause of this change, and the political and diplomatic reality reflected in the change.

Under normal circumstances, Joseon Dynasty repatriated the Chinese drifters from the land or the sea according to the situation of Chinese drifters. From the economic point of view, repatriating drifters from the sea is a better choice than from the land. Actually, Joseon return as many Chinese drifters as possible overall. But in the early period of the Qing dynasty, Joseon returned Chinese drifters from the land strictly. The only fundamental reason is the high pressure and strong supervision from the Qing dynasty. With the analysis of many drifting cases, we can conclude that repatriation of the drifters by land was the preferred way of the Joseon dynasty. The beginning of this policy is the Xu Sheng's drifting event in 1647. And after the Chen Qian's event in 1688, the Qing dynasty made it clear that the Joseon dynasty could return drifters by sea through official documents. After this, the Joseon dynasty confirmed that the Qing dynasty lifted the ban of maritime trade from the year of 1684 at last. This view differs from the schools in Korea and China, which prefer to think about historical issues by moral (Confucian Ethics) judgment.

In a word, the political and diplomatic considerations rather than moral force (Confucian Ethics) changed the way of returning Chinese drifters to the Joseon kingdom.

In 1683, the Qing dynasty recovered the separated regime of Taiwan, and soon promulgate the order of "zhanjieling", canceled Boycott in 1684. Along with the regime of the Qing dynasty and the Tokugawa shogunate, East Asian powers gradually stabilized towards the end of the 17th century, through the management of maritime dominated by the regimes of Asian dynasties, gradually forming a systemized repatriation system of drifting people. East Asia finally ushered in a peaceful coexistence of the sea.