

바다에 붙잡히다.

2014-2016

한국어선에서 일하는 이주어선원의
인권침해 실태와 개선 방안



I.	한국어선에서 일하는 이주어선원	7
1	이주어선원의 숫자	8
2	이주어선원 도입의 역사	8
3	이주어선원의 인권 이슈가 주목을 받게 된 계기	9
4	어선 구별의 중요성	10

II.	이주어선원이 겪는 인권침해	11
5	이주의 흐름	12
6	모집 전 단계에서의 연약성	14
7	모집 단계에서의 취약성	15
8	고용 단계에서의 착취	22
9	고용 단계에서의 학대와 차별	30
10	고용 단계에서의 강제성	34
11	이주어선원이 겪는 인권침해의 성격	38

III.	이주어선원의 인권보장을 위한 방안	41
12	인권침해에 대응하기 위한 제도의 한계와 부재	42
13	문제 해결을 위한 제언	46
14	주석	52

머리말

2015년 12월 오롱 501호 생존자를 만나기 위해 택시를 타고 필리핀 마닐라 시내를 지나갈 때 이 보고서 표지에 실리게 된 광고가 저희의 시선을 끌었습니다. 외국 배에서 일할 선원들을 모집하는 송출(送出)업체의 광고인데, 바로 그 아래 사물을 강력하게 붙잡아주는 공구인 바이스 그립 vice-grip에 관한 광고가 함께 걸려있었기 때문입니다. 이 두 광고는 한국어선에서 일하는 이주어선원들이 처한 상황을 극적으로 보여주고 있었습니다. 한국어선을 타면 많은 돈을 벌 수 있을 것이라는 송출업체의 감언이설에 빠져 '바다에 마음을 붙잡힌' 이주어선원들. 그들을 기다리고 있던 것은 어선에서의 착취와 학대 그리고 차별이지만, 배에 머물 수도 없고, 떠날 수도 없어, 결국 '바다에 몸까지 붙잡힌' 이주어선원들 말입니다.

'바다에 붙잡히다: 한국어선에서 일하는 이주어선원의 인권침해 실태와 개선 방안'은 공익법센터 어필(APIL)과 국제이주기구(IOM) 한국대표부가 2014년 10월부터 2년여에 걸쳐 연구한 결과 중 일부를 요약한 것입니다. 저희는 크게 3가지 방법으로 연구하였는데, 첫째는 기존에 나온 어선원의 인권과 관련된 국내 및 해외 자료를 조사하였고, 두 번째는 제도 개선을 위해 선원이주노동자인권네트워크와 함께 행정부와 입법부 담당자들과 지속적인 정책 대화를 했습니다. 특히 대표적인 송출국인 인도네시아, 필리핀, 베트남 정부 담당 공무원을 초청해서 지역 컨퍼런스를 개최하기도 했습니다. 마지막으로 한국 어선에서 일했던 70여 명의 이주어선원뿐 아니라, 20여 개의 송출업체와 송입(送入)업체, 국내외 어선원 노조와 시민사회단체, 송출국 관련 기관 등을 방문해서 인터뷰하였습니다. 무엇보다 한국의 원양어선에서 일했던 이주어선원을 만나기 위해 송출국들을 찾아가서 인터뷰하였습니다.





이 보고서는 크게 3장으로 되어 있는데, 제1장에서는 이주어선원의 숫자와 이주어선원이 도입된 연혁, 이주어선원 인권 이슈가 주목을 받게 된 계기 등을 간략하게 설명했습니다. 그리고 이주어선원의 인권침해 실태를 파악하기 위한 중요한 전제인 어선 구별의 중요성에 대해서 설명했습니다. 제2장에서는 이주의 흐름에 따라 이주어선원들이 겪는 어려움을 다루었습니다. 모집 전 단계, 모집 단계, 고용 단계로 나누어 어려움을 설명했고, 그 이후에는 그 어려움의 성격이 단순한 인권침해인지 아니면 인신매매나 강제노동에 해당하는지 분석을 했습니다. 제3장에서는 이러한 인권침해에 대응하기 위한 현재의 법과 제도가 어떤 것이 있고, 그 한계는 무엇인지 살펴보았습니다. 그리고 마지막으로 이주어선원의 인권 보장을 위해 해결해야 할 과제들을 제언이라는 이름으로 제시했습니다.

이 보고서가 나오기까지 많은 사람의 기여가 있었습니다. 무엇보다 한국어선에서 겪은 트라우마에도 불구하고 솔직하게 이야기를 들려주신 이주어선원분들께 감사를 드립니다. IOM의 장보람 연구원, 어필의 한지엘 연구원 두 분의 헌신적인 수고가 없었다면 이 연구가 완성되지 못했을 것입니다. 또 함께 연구를 진행하고 도와준 IOM의 유혜정, 이선영 선생, 어필의 정신영 변호사, 김단비, 정보슬, 배예슬 인턴, 박수지 변호사와 보고서를 영어와 한글로 번역해 주고 감수해주 베로니카 오코너, 진유선, 임현수, 이에찬 씨에게 감사를 드립니다. 연구과정에서 지원과 조언을 아끼지 않았던 김춘진 국회의원과 유경선 보좌관, 홍일표 국회의원과 심은용 보좌관, 해양수산부 김해기 사무관, 수협 김재균 차장, 해상노련의 김택훈 본부장, 전국원양산업노조의 이봉철 본부장, 해경의 제주현 경장, 해양대학교의 전영우 교수, 원양산업협회의 소기동 과장, 서울시의 원옥금 명예시장, 포항이주노동자센터의 김성진 센터장, EJF의 김현정 캠페이너에게 감사를 드립니다. 마지막으로 지난 2년 동안 연구와 정책 대화의 파트너였던 선원이주노동자인권네트워크의 오세용 소장, 이한숙 소장, 김사강 연구위원, 무라야마 잇페이 팀장, 김그루 실장, 박영아 변호사, 윤명희 교수에게 감사를 드립니다.

공익법센터 어필 대표 김종철
국제이주기구 한국대표부 소장 박미형

I. 한국어선에서 일하는 이주어선원













한국어선에서도 많은 이주노동자들이 일을 한다. 원양어선의 경우에는 어선원의 70% 정도가 이주노동자이지만, 사람들은 최근까지도 이주어선원에 대한 관심이 없었다. 그러다가 2011년 뉴질랜드 배타적 경제수역에서 조업하던 사조오양75호에서 심각한 인권침해 사건이 터지고, 2012년 국가인권위원회가 연근해어선에서 일하는 이주노동자의 인권실태에 관한 보고서를 펴내면서, 이주어선원은 세상의 주목을 받게 되었다. 이 보고서는 그 이후인 2014년 10월부터 2016년까지 한국의 원양어선과 연근해어선에서 일하는 이주어선원의 인권침해 상황을 분석하였다. 이주어선원이 겪는 인권침해를 이해하기 위해서는 우선 어떤 종류의 어선에서 일하느냐에 따라 그들을 3개의 그룹으로 분류할 수 있다는 점을 이해해야 한다.

01

이주어선원의 숫자

UN 식량농업기구 (FAO: Food and Agricultural Organization of the United Nations)에 따르면 한국의 어업생산량은 2014년 기준 1,718,626톤으로, 2013년 1,586,000톤에서 100,000톤 이상 늘어난 규모이며, 생산금액으로 환산하면, 약 50,555억 원으로, 한국은 전 세계에서 13위의 어업 생산국이다.¹ 그러나 이러한 통계에 나타나지 않는 사실은 한국어선에서 일하는 대부분의 노동자들이 이주자라는 점이다.

어선을 다양한 방식으로 구별할 수 있지만, 우선 조업을 하는 위치에 따라² 연근해어선과 원양어선으로 나눌 수 있고, 선원법 적용 여부에 따라 연근해어선은 다시 20톤 미만 어선과 20톤 이상의 어선으로 나눌 수 있다. 그리고 이러한 구별 방식에 따라 2015년 12월 31일 현재 한국인 어선원과 이주어선원의 숫자를 비교하면 다음과 같은데, 이 숫자가 보여주는 바를 한마디로 말하면 한국 어업은 이주어선원들의 노동에 철저히 의존하고 있다는 것이다.

	한국인어선원	이주어선원	비율
 원양어선	 1,492명	 3,374명	 69.34%
 20톤 이상 연근해 어선	 15,328명	 8,441명	 35.51%
 20톤 미만 연근해어선	 21,884명 ³	 7,255명	 24.90%

02

이주어선원 도입의 역사

이주어선원들이 한국어선에서 일하기 시작한 것은 원양 어선에서 일할 한국인 어선원들이 부족해지자 노사합의를 거쳐 일정 숫자의 이주노동자를 받아들이기로 한 1991년이다. 연근해에서도 1993년 시작된 산업연수제를 통해 이주어선원이 들어왔다. 2007년 산업연수제가 헌법재판소에서 위헌 결정을 받고 폐지되어 고용허가제로 대체된 이후에는

20톤 미만의 연근해어선에서 일하는 이주어선원은 고용허가제를 통해 들어오고 있으나, 20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주어선원은 기존의 산업연수제가 이름만 바뀐 외국인선원제를 통해 들어오고 있다.

03

이주어선원의 인권 이슈가 주목을 받게 된 계기

이주어선원이 한국어선에서 일하기 시작한 지도 이미 25년이 넘었고, 그 숫자가 적지 않음에도 불구하고, 이주어선원과 관련한 이슈는 그동안 언론에도 거의 나타나지 않았다.⁴ 그러다가 2011년 6월 뉴질랜드 배타적 경제수역에서 조업을 하던 원양어선인 사조오양 75호에 고용된 인도네시아 선원 32명이 욕설과 폭행, 성추행과 임금체불 등을 견디지 못하고 어선을 탈출해 뉴질랜드 당국에 보호를 요청한 것을 계기로 한국 원양어선에서의 인권침해 이슈가 한국뿐 아니라 전 세계의 주목을 받게 되었다. 연근해에서 일하는 이주어선원과 관련한 문제는 2012년 국가인권위원회의 <어업 이주노동자 인권상황 실태조사>(이하 2012년 인권위 실태조사)결과가 발표되면서 세상의 주목을 받게 되었다.

위와 같이 2011년과 2012년 원양어선과 연근해어선에서의 이주어선원들이 겪는 인권침해가 언론의 주목을 받게 되면서, 국가인권위원회는 제도 개선을 위한 권고를 내렸고, 해양수산부는 그 권고를 수용하였을 뿐 아니라, 독자적인 개선 대책을 내놓았지만, 지금까지 변화된 것은 많지 않다.



2012년 사조오양 본사 앞에서 항의하는 피해자와 활동가들

04

어선 구별의 중요성

앞에서 어선의 분류에 대해 잠시 언급하였는데, 이주어선원의 인권실태와 관련해서 어선을 원양어선과 20톤 미만의 연근해어선 그리고 20톤 이상의 연근해어선으로 나누어서 이해하는 것이 중요하다. 이주어선원이 위 3종류의 어선 중 어디에서 일하는지에 따라 근거 법률, 송출국가, 송출입과정, 이주어선원 모집 주체, 체류 기간, 노동관계법 적용 여부 등이 상당히 다르기 때문이다.

	원양어선	20톤 이상 연근해어선	20톤 미만 연근해어선
근거 법률	선원법 (외국인선원관리지침)	선원법 (외국인선원관리지침)	외국인근로자의 고용 등에 관한 법률
주무 부처	해양수산부	해양수산부	고용노동부
송출국가	인도네시아, 베트남, 중국, 필리핀 등	인도네시아, 베트남, 스리랑카, 중국, 미얀마 ⁵	인도네시아, 동티모르, 베트남, 스리랑카
송출계약	송입업체와 송출업체 사이의 송출계약	송입업체와 송출업체 사이의 송출계약	노동부와 송출국 정부 사이의 인력송출 양해각서 (MOU)
이주어선원의 도입 규모 결정과정	노사합의	노사합의 한 것을 해양수산부에서 승인하고 법무부가 최종 결정	외국인력정책위원회가 결정
입출국지원 단위	송출업체와 송입업체	송출업체와 송입업체	한국산업인력공단
이주어선원 모집 주체	송출업체	송출업체	외국정부
입국 시 사증의 종류와 국내 체류기간	C-3혹은 B-2로 입국 후 승선 전까지 체류하지 않거나 하루 또는 이틀 정도 체류	E-10-2로 입국 후 3년 체류, 재고용시 1년 10개월 연장 가능	E-9-4로 입국 후 3년 체류, 재고용시 1년 10개월 연장 가능
노동관계법 적용여부	선원법 적용, 근로기준법 부분적용, 최저임금법 부적용 (최저임금은 노사합의로 결정)	선원법 적용, 근로기준법 부분적용, 최저임금법 부적용 (최저임금은 노사합의로 결정)	근로기준법 적용, 최저임금법 적용
재해보상 근거법	선원법	어선원 및 어선 재해보상보험법	어선원 및 어선 재해보상보험법, (일부는 산업재해보상보험법, 근로기준법 적용)

III. 이주어선원이 겪는 인권침해

이주어선원들은 이주의 흐름에 따라 다른 어려움에 직면한다. 본국에 있을 때 가난과 고용불안 그리고 낮은 학력 때문에 모집 전부터 이미 연약해진 이주어선원은 송출업체에 구직의뢰를 하면서부터 매우 취약한 상태에 빠진다. 그리고 선주와 고용관계에 들어가서는 착취, 학대, 차별에 노출되지만, 노동 강제성 때문에 배를 떠나기 쉽지 않다. 이러한 상황은 단순한 인권침해를 넘어 인신매매 또는 강제노동에 해당할 여지가 높다. 이주어선원이 겪는 인권침해의 양상은 어선의 종류에 따라 다르기 때문에 이를 제대로 이해하기 위해서는 어선의 종류별로 이주어선원들이 어떻게 이주를 하는지 그 흐름을 잘 알고 있어야 한다.

05

이주의 흐름

가. 원양어선

선사(船社)는 송입업체에 구인의뢰를 하고, 송입업체는 다시 송출업체에 구인의뢰를 한다. 송출업체는 모집을 통해 이주어선원과 송출계약을 맺은 후에 선사에게 구직자 명단을 보내고, 선사는 위 명단을 넘겨받아 고용할 이주어선원을 확정한다. 온라인을 통해 보내온 노동계약서에 서명하는 방식으로 선사와 이주어선원 사이에 노동계약을 체결한다. 선사는 이주어선원이 서명한 위 노동계약서에 노조로부터 발급받은 의견서를 첨부하여 지방해양항만청에 고용신고를 한다. (승선지가 한국인 경우에)이주어선원은 송출국 주재 한국 대사관으로부터 C-3 혹은 B-2 사증을 발급받아 입국한다.⁶ 이들은 입국 후⁷에 단기간 육지에 머물다가 선사의 어선에 승선하여 약 2년의 계약 기간 동안 노동을 한 후에 임시상륙 허가를 받아 한국에 단기간 머물다가 귀국한다.

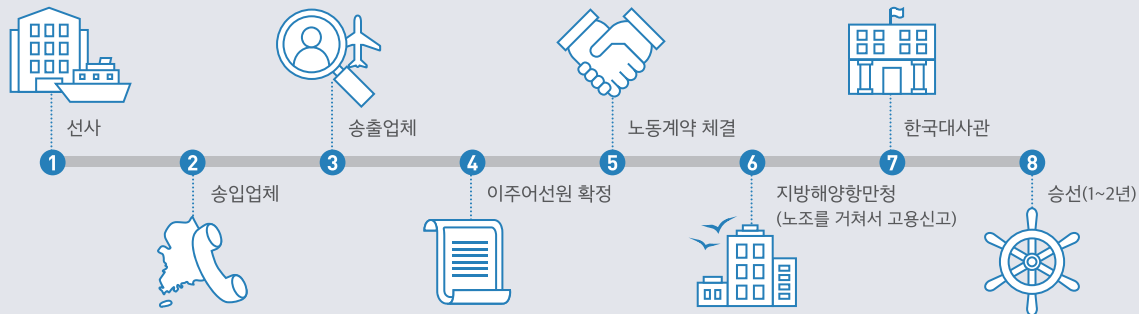
나. 20톤 이상의 연근해어선

선주는 송입업체⁸에 구인의뢰를 하고, 송입업체는 협력 송출업체에게 수협으로부터 배당받은 인원수 만큼 구인의뢰를 한다. 송출업체는 이주어선원을 모집하여, 이주어선원과 송출계약을 맺은 후에 구직자 명단을 온라인을 통해 수협에 보내고, 선주는 수협으로부터 위 명단을 받아 고용할 이주어선원을 확정한다. 온라인을 통해 보내온 노동계약서에 서명하는 방식으로 선주와 이주어선원은 수협이 작성한 표준계약서에 따라 노동계약을 체결한다. 선주는 이주어선원이 서명한 위 노동계약서에 노조로부터 발급받은 의견서와 수협으로부터 발급받은 고용추천서를 첨부하여 지방해양항만청에 고용신고를 한다. 선주는 송입업체를 통해 출입국관리사무소로부터 사증발급인정서를 받아 사증번호를 송출업체에 보낸다. 이주어선원은 위 사증번호를 가지고 송출국 주재 한국 대사관으로부터 E-10-2사증을 발급받아 입국한다. 이주어선원은 입국 후에 출입국관리사무소로부터 외국인등록증을 발급받아, 선주의 어선에 승선하여 3년 혹은 4년 10개월 동안 노동을 한 후에 귀국한다.

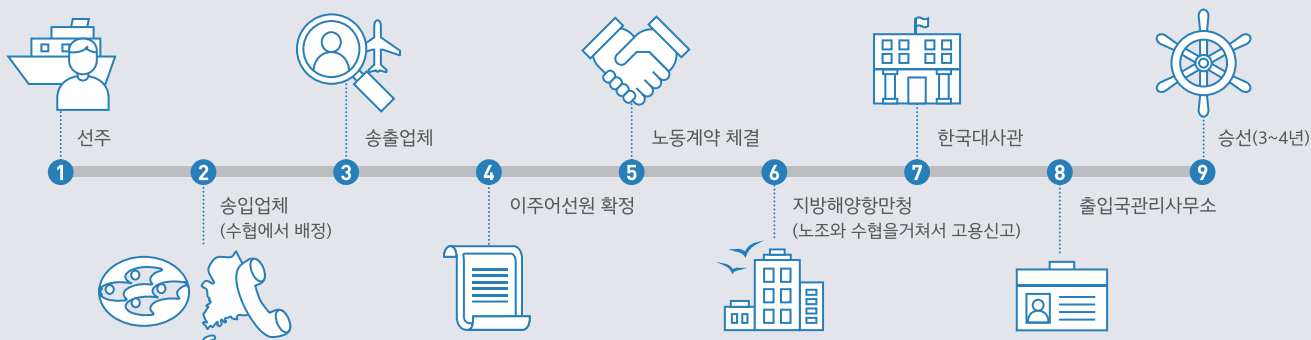
다. 20톤 미만의 연근해어선

선주는 일정 기간 내국인 채용 노력을 한 후에 고용노동부에 구인의뢰를 하고, 고용노동부(이하 노동부)는 송출국 정부에 구인의뢰를 한다. 송출국 정부는 한국어 시험을 통과한 이주어선원을 대상으로 작성된 구직자 명단을 한국 정부에 보내고, 선주가 위 명단에서 고용할 이주어선원을 확정하면, 노동부가 선주에 대해 당해 이주어선원을 고용할 수 있다는 허가를 한다. 온라인을 통해 보내온 노동계약서에 서명하는 방식으로 선주와 이주어선원은 노동부가 작성한 표준계약서에 따라 노동계약을 체결한다. 이주어선원은 송출국 주재 한국 대사관을 통해 E-9-4사증을 발급받아 입국한다. 입국 후에 이주어선원은 출입국관리사무소로부터 외국인등록증을 발급 받아, 선주의 어선에 승선하여 3년 혹은 4년 10개월 동안 노동을 한 후에 귀국한다.

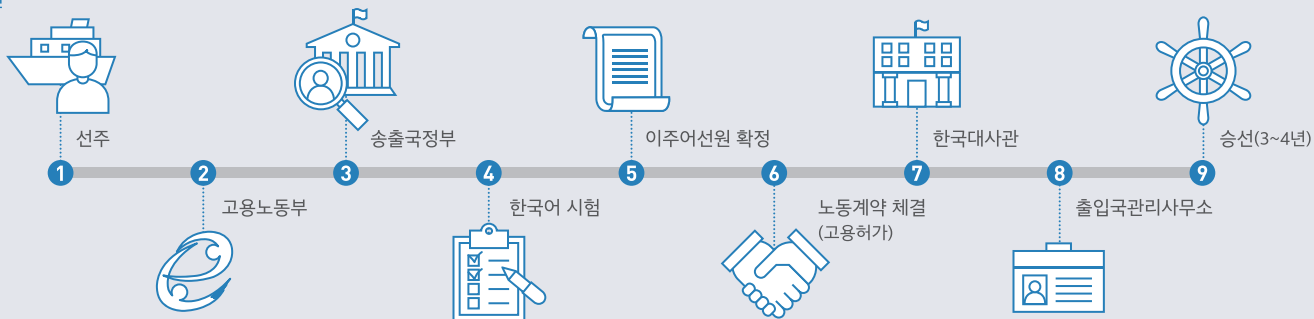
원양어선



20톤 이상의
연근해어선



20톤 미만의
연근해어선



06

모집 전 단계에서의 연약성

	가난	낮은 교육	고용 불안
 원양어선	●	●	●
 20톤 이상 연근해어선	▲	▲	▲
 20톤 미만 연근해어선	▲	■	■

● 심각한 수준 ▲ 보통 수준 ■ 없거나 미약한 수준

이주어선원들은 모집 전(前)단계에서부터 이미 조작과 착취를 당하기 쉬운 연약성(susceptibility)을 가지고 있었다. 이들은 주로 가난했고, 그래서 교육을 거의 받지 못하였고, 국내에 있을 때 고용이 불안했다. 이러한 연약성은 특히 원양어선원의 경우에 두드러졌다.

가. 가난

원양어선원의 경우에는 출신지와 관계없이 대부분 경제적인 어려움을 겪고 있는 사람들이 많았다. 이들은 가난해서 빚을 얻어 송출비용을 지불했으며, 가난 때문에 교육을 제대로 받지 못했다.

나. 낮은 교육 수준

원양어선의 경우 필리핀 출신의 이주어선원은 비교적 교육 수준이 높았지만, 다른 송출국 출신의 이주어선원 대부분은 중학교 이상의 교육을 받지 못했다. 특히 베트남 출신 어선원 중에는 초등학교를 졸업하지 못했거나 글을 읽지 못하는 사람들도 있었다.

다. 송출국 내에서의 고용 불안

원양어선원에서 일하는 이주어선원 중 많은 사람들이 ① 장기간 실업 상태에 있었고, ② 모집 되기 전에 송출국에서 일을 했었더라도 주로

연해(沿海)에서 어업에 종사했던 사람들이 많았다. ③ 또한 송출국 내에서 일을 했던 당시의 수입은 상당히 낮았고 비정기적인 편이었다.

한편 20톤 이상의 연근해어선원들의 경우 교육 수준은 원양어선원에 비해 높지는 않았지만, 한국 연근해어선에서 일하기 전에 이미 원양어선을 탔거나 송출국에서 건설업이나 운수업 등 어업과 전혀 관계 없는 업종에 종사했던 사람이 많았다. 또한 평균적으로 경제적인 수준도 원양어선원보다는 나았으나 연근해어선에서 고용되기 위해 지불해야 하는 송출비용이 상당히 높기 때문에 빚을 지는 사람들이 많았다. 모집 전 단계에서 연근해어선원들의 연약성은 원양어선원에 비해서는 나은 편이어서 모집 과정에서 다른 가능성을 생각할 수 있다는 점에서는 유리하지만, 어업 기술 내지 경험 부족으로 한국 연근해어선에 고용되어서는 적응하는 것이 힘들었다.

20톤 미만의 연근해어선원의 경우에는 모집 전 단계의 연약성은 매우 낮았다. 특히 이들은 한국어시험인 TOPIK을 통과해야 하고, 일부 송출국가에서는 일정 학력 이상의 사람들만 위 시험을 볼 수 있도록 하고 있어서, 20톤 미만의 연근해어선에서 일하는 이주어선원들은 대부분 고등학교를 졸업한 사람들이었다. 하지만 이들 중에는 한국의 제조업에서 일하려고 하는 마음으로 지원을 한 사람들이 많아서 연근해어업에는 기술도 없을 뿐 아니라 의욕도 없기 때문에 모집 단계에서는 문제가 없으나 고용 단계에서 적응하는 데 큰 어려움을 겪는 사람들이 많았다.

이와 같은 모집 전 단계에서의 연약성 때문에, 이주어선원들은 모집 단계에서 조작당하고, 고용 단계에서 착취당하기 쉽다. 이러한 연약성 때문에 모집과정에서 이들은 송출 비용을 마련하기 위해 고액의 빚을 질 수 밖에 없었고, 낮은 교육 때문에 송출계약 또는 노동계약을 제대로 이해하지 못한 상태에서 체결을 하는 경우가 많았다. 그리고 이들은 장기간의 미취업 상태인 데다가 어업 외에는 다른 기술이 없기 때문에

모집 단계에서 송출업체의 무리한 요구와 불법적인 관행을 참을 수밖에 없었다. 이러한 연약성은 송출국의 사회, 경제적인 구조에서 기인하기 때문에 해결이 쉽지 않다. 하지만 다음에 이어질 내용은 우리의 노력으로 바꿀 수 있는 것들이라고 할 수 있다.

07

모집 단계에서의 취약성

원양어선이나 20톤 이상의 연근해어선을 타게 되는 이주어선원들은 본국에 있는 송출업체에 구직을 신청하면서부터, 즉 모집 단계에 진입하게 되면서부터 취약한 상태에 빠지게 된다.

그런데 20톤 미만의 연근해어선의 경우에는 한국 정부와 송출국 정부가 모집 단계를 주관하므로 위와 같은 문제가 발생할 소지가 적다. 따라서 여기서는 주로 원양어선과 20톤 이상의 연근해어선을 중심으로, 이주어선원들을 취약하게 만드는 사유를 5가지로 나누어 이야기하려고 한다. 아래에서 보는 바와 같이 원양어선에서 일하게 되는 이주어선원이 가장 취약하다고 할 수 있는데, 그 안에서도 송출국 정부가 얼마나 모집 단계에서 송출업체를 잘 규제하고 있는지에 따라 차이가 발생한다.

	모집과정에서의 여러 중개업체의 관여	이탈보증금을 포함한 높은 송출비용의 납부	송출계약 및 고용계약을 둘러싼 문제점	부실한 교육	여권을 압수 당한 후 장기간 기다린 다음 갑작스러운 출국
 원양어선	●	▲	●	●	●
 20톤 이상 연근해어선	▲	●	▲	▲	▲
 20톤 미만 연근해어선	■	■	■	▲	■

● 심각한 수준 ▲ 보통 수준 ■ 없거나 미약한 수준

가. 모집과정에서 여러 중개업체의 관여

원양어선의 경우 송출국은 원칙적으로 허가받은 송출업체만 이주어선원을 모집하도록 하고 있다. 그러나 실제로는 세 송출국 모두에서 이주어선원과 송출업체 사이에 중개업체가 활동한다.

20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주어선원의 경우 원양어선의 경우보다는 중개인 혹은 중개업체를 통해서 모집된 사람은 적었지만, 아예 없지는 않았다. 송출업체와 이주어선원 사이에 여러 중개인 혹은 중개업체가 개입을 하게 되면, 송출업체는 이주어선원을 쉽게 모집할 수 있어서 좋지만, 이주어선원이 내야 할 송출비용이 높아질 뿐 아니라, 계약 불이행이나 인권침해, 사고가 발생했을 때 책임소재가 불분명해서 이주어선원의 취약성을 커진다.

나. 이탈보증금을 포함한 높은 송출비용의 납부

윤리적인 혹은 공정한 모집에 관한 국제 규범은 송출비용을 이주자에게 부담시키지 않는다는 원칙을 정하고 있다. 그러나 현실은 그 원칙으로부터 상당히 먼 것이 사실이다. 이주어선원들은 다양한 항목의 송출비용을 모집과정에서 지불하고 있고, 그 비용 중에는 고용과정에서 이주어선원을 배에 묶어두는 역할을 하는 이탈보증금도 있다. 대부분의 이주어선원들은 빚을 저가며 위 비용을 지불하는데, 이로써 이주어선원들은 모집 과정에서부터 상당히 취약한 지위에 처하게 된다.

이와 같은 송출비용은 임금이 상대적으로 높은 20톤 이상의 연근해어선원이 원양어선원보다 더 많이 낸다. 20톤 미만의 연근해어선원의 경우에는 모집과정에서 송입국 및 송출국 정부가 개입해서 송출비용을 규제하기 때문에 송출비용이 가장 낮다고 할 수 있다.

(1) 다양한 송출비용

원양어선의 경우 송출업체는 다양한 명목으로 이주어선원들에게 송출비용을 받는다. 여기에는 서비스비 외에도 교육비, 잡비(비자와 여권 취득비, 국내 교통비, 선원수첩 발급비, 건강검진비 등)가 있다. 그런데 송출비용 중에서 교육비와 잡비는 비교적 크지 않기 때문에, 이주어선원에게 가장 부담이 되는 것은 이탈보증금과 서비스비이다.

20톤 이상의 연근해어선원의 송출비용도 원양어선원의 경우처럼 이탈보증금, 서비스비, 교육비, 잡비 등으로 나눌 수 있다. 그런데 원양어선원과 크게 다른 점은 항공료를 이주어선원이 부담한다는 것이다.

20톤 미만의 연근해어선원의 경우에는 정부기관에 의해 송출과정의 운영되기 때문에, 원칙적으로는 항공료 외에 비자신청비, 건강검진 비용 등 잡비만 이주어선원이 부담하고 있다.

(2) 고액의 서비스비와 이탈보증금

원양어선의 경우 송출국 중에서 필리핀은 제도적으로 송출업체가 이주어선원으로부터 이탈보증금과 서비스비를 받지 못하도록 하고 있기 때문에 이주어선원들은 두 비용을 내지 않는다. 인도네시아 출신 이주어선원들은 약 8만 원에서 20만 원 사이의 서비스비와 약 220만 원에서 260만 원의 이탈보증금을 낸다.⁹ 베트남의 경우 법적으로는 1년 계약기간에 대해 1개월분의 월급을 서비스비로 받도록 하고 있다.¹⁰ 그러나 조사팀이 인터뷰한 베트남 출신 이주어선원 중에는 월급이 약 24만 원임에도 불구하고 2년 계약기간에 대한 서비스비로 약 76만 원을 송출업체에 지불한 사람도 있었다. 베트남 법령은 이탈보증금이 약 175만 원(1,500달러)을 넘지 못하도록 하고 있으나, 조사팀이 인터뷰한 베트남 출신 이주어선원들은 우선 약 300만 원에서 330만 원을 이탈보증금으로 내고, 배에 승선을 한 후에는 약 175만 원(1,500달러)을 초과한 금액만큼 가족들을 통해 돌려받았다고 하였다.

20톤 이상의 연근해어선원 중에는 베트남 출신의 노동자들이 가장 많은 송출비용을 냈다. 서비스비가 약 820~1,000만 원(가장 많이 낸 사람은 약 1,400만 원까지 낸 사람도 있었다), 이탈보증금이 약 300~570만 원이었다. 베트남 선원 중에는 3년 계약을 마치고 돌아가면 이탈보증금을 돌려받을 수 있지만, 4년 10개월로 연장을 하는 경우에는 돌려받지 못한다고 말한 사람도 있었다. 인도네시아 이주어선원의 경우에는 서비스비가 300~350만 원 가량 되었고¹¹, 이탈보증금은 약 250~500만 원까지로 다양했다. 그러나 많은 이주어선원이 이탈보증금을 낼 돈이 없어서 이탈보증금 대신에

1,000~4,000만 원 상당의 가치가 있는 토지문서와 집문서를 담보물로 제출하기도 했다. 중국 어선원의 경우 서비스비는 약 600~850만 원 사이가 보통이었다. 중국 이주어선원들은 대개 약 170만 원의 이탈보증금을 내는데, 보증인이 없는 경우에는 추가로 170만 원을 더 냈다.

20톤 미만의 연근해어선원들 역시 송출국가에 따라서 예외적으로 고객의 이탈보증금을 내는 경우가 있었다. 특히 베트남 이주어선원의 경우에는 출국 전에 정부에 5,000 달러(약 570만 원)를 지불해야 했고, 보증금을 지불할 현금이 없거나 은행에서 대출을 받을 수 없는 경우에는 집문서, 토지문서 등을 담보물로 제출해야 했다.

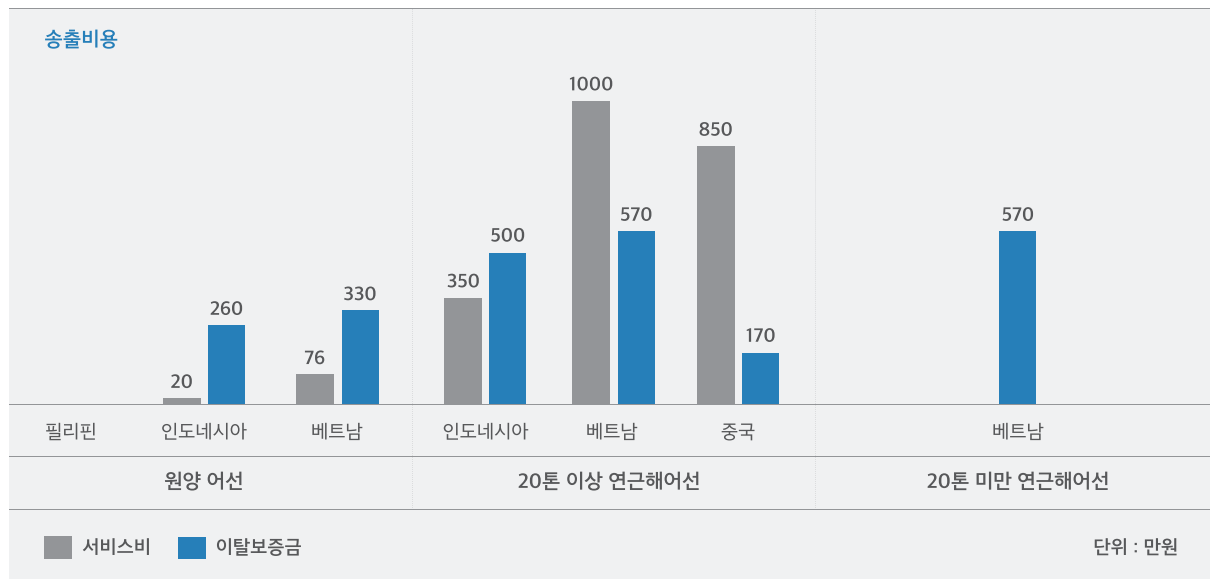
(3) 대출

처음 **원양어선**을 타는 이주어선원, 특히 서비스비와 이탈보증금을 내야 하는 베트남과 인도네시아 이주어선원은 대출을 받아서 송출비용을 내야 한다.

20톤 이상의 연근해어선원은 원양어선원과 달리 경제적으로 덜 가난한 사람들이지만, 송출비용이 높기 때문에 대부분 은행이나 친척등으로부터 많은 돈을 빌린다.

20톤 미만의 연근해어선원이 내야 하는 송출비용은 상대적으로 적은 편이나, 이들 역시 약 150~300만 원에 달하는 수수료를 내기 위해 은행이나 친척 등으로부터 돈을 빌렸다.

모집 단계에서 높은 송출비용을 내는 것 자체가 이주어선원을 취약하게 만드는 것일 뿐 아니라 뒤에서 보는 바와 같이 이탈보증금과 대출은 재정적인 압박을 가하여 이주어선원을 배에 묶어두는 강제적인 성격을 띠고 있어 인신매매 혹은 강제노동을 구성하는 요소가 될 수도 있다. 그런데 더 심각한 것은 베트남의 경우 정부가 나서서 이탈보증금을 포함한 송출비용 납부를 위해 이주어선원들로 하여금 대출을 받도록 한다는 것이다.



다. 송출계약 및 고용계약을 둘러싼 문제점

(1) 송출계약의 문제점

송출계약은 선주와 이주어선원 사이에 체결되는 노동계약과는 구별되는 것으로 송출업체와 이주노동자 사이에 체결되는 모집에 관한 계약이다. 따라서 송출업체가 활동하는 원양어선과 20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주어선원의 경우에만 송출계약이 존재한다. 원양어선의 경우 ① 송출국가와 관계없이 이주어선원들은 계약서를 제대로 이해하지 못한 상태에서 출국일 하루 혹은 이틀 전에 계약 체결을 하게 된다. 앞서 설명한 바와 같은 연약한 상태에 처한 이주어선원들은, 서명을 하지 않으면 기회를 잃어버릴 것이라는 압박감 속에서 계약서 내용을 숙고할 여유를 갖지 못하고 서명하게 되는 것이다. ② 송출계약의 내용과 관련해서는 송출국 정부가 만들거나 승인한 표준송출계약서 자체에 이주어선원에게 일반적으로 불리한 내용이 많을 뿐 아니라, 송출업체는 이 표준계약서보다 더 불리한 계약을 이주어선원과 추가적으로 체결하기도 한다. 또한 ③ 송출국가와 관계없이 대부분의 이주어선원들이 송출계약서 사본을 받지 못했다.¹²

20톤 이상의 연근해어선의 경우 송출계약 내용에 대해서 이주어선원들은 충분한 설명을 듣지 못할 뿐 아니라 대부분 송출계약서에 노동시간, 휴식, 휴일, 생활조건 등에 관한 규정이 없어, 이주어선원들은 고용조건이나 생활조건에 대한 사전 이해 없이 송출계약을 맺게 된다. 또한 이주어선원들은 송출계약이 노동계약과 다를 경우에 어떤 문서가 누구에 대해 법적 구속력을 가지고 있는지에 대해서도 이해를 하지 못한 상태에서 서명을 한다.

(2) 고용계약의 문제점

원양어선의 경우 선사가 이주어선원을 고용하기 위해서는 고용계약서를 지방해양항만청에 제출하여 고용신고를 해야 하고, 이주어선원이 한국에 입국하기 위한 비자를 받기 위해서는 고용계약서가 필요하므로, 고용계약은 이주어선원이 출국하기 전에 이루어진다. 그러나 조사팀이 인터뷰한 이주어선원 중에는 출국 전에 고용계약을 체결했던 사람은 거의 없었다. 이것을 보면 누군가 이주어선원을 대신해서 고용계약서에 서명을 하거나 이주노동자에게 그 내용을 전혀 설명하지 않고 서명을 받은 것이 아닌지 의심이 든다.

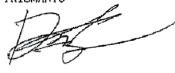





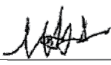


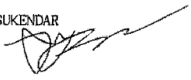


20톤 이상의 연근해어선의 경우 이주어선원들은 출국 전에 송출업체 사무실에서 선주와 노동계약서 사본에 서명을 하면서 그 사본 중 한 부를 받고, 입국 후 다시 노동계약서 원본에 서명을 하면서 그 사본을 받도록 되어 있다. 그러나 조사팀이 인터뷰한 이주어선원 중에는 노동계약서 사본을 받지 않았거나, 송출업체가 가지고 갔다는 사람이 적지 않았다. 노동계약서 사본을 받았다고 하는 이주어선원들이라고 하더라도 대부분의 사람들이 시간이 없거나 설명을 듣지 못해서 계약 내용을 잘 이해하지 못하는 상태에서 계약 체결을 하였고, 임금을 제외한 노동조건에 대해서는 본 기억이 안 난다고 하였다.

20톤 미만의 연근해어선의 경우에는 노동부가 사용하도록 한 표준계약서를 사용하고 있었으나 이주어선원들은 월급을 제외한 다른 계약서 항목에 관해서는 잘 알지 못했으며 사업장에 배치되고 난 이후에는 선주가 계약서를 가져갔다고 응답한 이주어선원들도 있었다.

이주어선원은 이렇게 부실한 내용의 송출계약서와 노동계약서를 제대로 이해하지도 못한 채 서명을 하게 됨으로써 모집 단계에서부터 취약하게 된다.

“저는 베트남 중개업체에 소개비로 약 100만 원, 송출업체에 서비스비로 약 50만 원, 이탈보증금으로 약 150만 원 등 총 약 300만 원의 송출비용을 내고 한국 원양어선을 탔습니다. 그 중에 약 250만 원을 은행에서 대출받았습니다. 제 월급은 25만 원이었는데, 그나마 처음 4개월의 임금은 받지 못한 상태에서 8개월을 일하다가 배가 그만 침몰했습니다. 베트남에 귀국해서 제가 받은 보상은 150만 원이 전부였는데, 저는 그 보상금과 돌려받은 이탈보증금 150만 원으로 겨우 빚을 갚았습니다”

원양어선을 타기 위해 대출을 받아 송출비용을 지불했던 베트남 어선원 B의 진술

선 원 : TRISMANTO 		 Signature
선 원 : TARIN 		
선 원 : SISWORD 		
NDI SUKENDAR 		 Signature

문서마다 다른 이주여성들의 서명

사조오양 75호에서 일한 인도네시아 여성원들의 경우 이들에 대한 노동계약서가 2개가 있었는데, 하나는 뉴질랜드 정부에 제출된 것이고, 하나는 지방해양항만청에 고용신고가 된 것이다. 그런데 각 계약서에 기재된 서명이 서로 달랐고, 어떤 것은 이주여성들이 직접 한 서명보다 달랐다. 선사 측이 그중 일부 혹은 전부를 위조한 것이 아닌지 의심이 되는 부분이다. 한편 2014년 12월 러시아 베링해에서 침몰한 오롱 501호 이주여성들과 관련하여 사조산업이 지방해양항만청에 제출한 노동계약서도 보면 이주여성들의 생년월일이나 주소가 잘못 기재되어 있거나 빈칸으로 있고, 이름과 개인 정보 기재가 없이 서명만 되어 있는 것들이 있다.

위조가 의심되는
여러 개의 노동계약서



출국직전에 이주여성들이 머물며 대기하는 송출업체의 숙소

라. 부실한 교육

교육은 그 시기에 따라 출국 전 교육과 입국 후 교육으로 나눌 수 있고, 교육 내용에 따라서 인권교육, 송출국의 사회와 문화에 관한 교육, 기본안전교육, 한국어 교육, 어업기술 교육 등으로 구분할 수 있다. 만일 이러한 교육이 제대로 이루어진다면 이주어선원의 취약성은 상당히 줄어들 것이지만, 아래에서 보는 바와 같이 교육 없이 일을 시작하는 이주어선원이 있을 뿐 아니라, 교육이 어선에서 일하는데 반드시 도움이 되는 내용을 담지 못하고 있다.

(1) 출국 전 교육

원양어선의 경우 필리핀은 출국 전 교육을 의무화해놓고 정부의 승인을 받은 기관이 교육을 하도록 하고 있다. 또한 선원수첩 발급의 전제로 기본안전교육을 받도록 하고 있었는데, 조사팀이 만난 필리핀 출신의 이주어선원들은 대부분 이에 따른 출국 전 교육을 받고 출국하였다. 베트남도 출국 전 교육을 받도록 하고 있으나, 교육의 주체가 송출업체이고, 정부의 규율도 포괄적이지 못해 출국 전 교육을 받지 않고 출국한 이주어선원들이 많았다. 하지만 송출국가 중에 유일하게 송출업체가 이주원양어선원들에게 한국어와 기술 교육을 하고 있는 곳 역시 베트남이었다. 인도네시아의 경우에는 출국 전 교육을 의무화하고 있지 않았으나 선원수첩을 발급 받기 위해서는 기본안전교육을 받도록 하였다. 그러나 많은 이주어선원이 교육비용 부담 때문에 교육 증명서를 위조해서 선원수첩을 받고 있었다.

20톤 이상 연근해어선의 경우 이주어선원들은 출국 전 교육을 받고 입국을 하지만, 그 교육의 내용, 교육 기간, 교육비와 장소가 출신 국가별로 그리고 송출업체 별로 달랐고, 대부분의 어선원들이 교육의 효과, 즉 어선원들의 취약성을 줄여주는 효과에 대해서는 부정적으로 답을 하였다. 그 이유 중 하나는 교육 내용이 전혀 표준화되어 있지 않고, 교육의 방법에 관한 가이드라인이 없어 모든 것이 송출업체의 재량에 맡겨져 있기 때문이다. 또한 교육의 내용 중에 어업 기술에 관한 것이 거의 없는 것도 문제이다.

20톤 미만의 연근해어선의 경우는 송출국가 정부 산하의 직업훈련기관 등에서 46시간 내외의 교육을 받도록 하고 있다. 20톤 미만의

연근해어선에서 일하게 되는 이주어선원의 경우에는 고용허가제를 통해 온 것이기 때문에, 어업에 종사한 경험이 전문인 사람들이 대부분이다. 따라서 출국 전에 집중적인 직업교육이 필요함에도 불구하고, 조사팀이 인터뷰한 어선원들은 자신들이 받은 출국 전 교육은 거의 한국어와 한국문화에 관한 내용이었다고 응답했다.

(2) 입국 후 교육

원양어선의 경우에는 입국 후 교육이 없고¹³, **연근해어선**에서 일하는 이주어선원들만 입국 직후에 2박 3일 동안 인천에 있는 수협의 교육시설로 가서 교육을 받는다. 수협이 발간한 교육 책자에 따르면 한국어, 한국문화, 어선에서 일어나기 쉬운 사고, 물고기의 이름과 어구의 이름 등을 교육 내용으로 하고 있으나, 조사팀이 인터뷰한 이주어선원들은 기억에 남는 것은 신체 단련뿐이라고 한다.

마. 여권을 압수당한 후 장기간 기다린 다음 갑작스러운 출국

원양어선의 경우 송출국가와 관계없이 모든 이주어선원은 송출계약도 체결하기 전에 이미 송출업체에 여권을 빼앗긴 상태에서 장기간 기다려야 한다. 송출업체는 여권을 압수하는 이유에 대해 다른 송출업체에 중복 신청하지 못하도록 하기 위함이라고 설명하는데, 이렇게 이주어선원의 여권을 압수함으로써 이주어선원들은 모집이나 고용과 관련된 정보와 기회를 박탈당하여 취약하게 된다. 이주어선원은 이렇게 여권을 압수당한 채 6개월에서 심지어는 1년의 기간을, 언제 떠날지도 모르는 상태에서 기다리다가 출국 일주일 전에 짐을 챙기라는 연락을 받게 된다. 그리고 계약서는 앞에서 언급한 바와 같이 출국 하루 혹은 이틀 전에 서명을 하게 된다. 이주어선원들은 이미 송출업체에 지불한 비용이 있고, 장기간 기다리는 동안 다른 고용의 기회를 이미 잃어버렸기 때문에, 이렇게 갑작스러운 제안을 받고도 불리한 송출계약서 및 노동계약서에 서명을 할 수 밖에 없다.

20톤 이상 연근해어선의 경우에도 상황은 비슷한데, 그 기간은 원양어선보다는 조금 짧아, 적게는 2개월에서 많게는 8개월까지 기다렸다는 사람이 있었다. 또한 국적과 관계없이 대부분의 어선원들이 위와 같이 기다리는 동안 여권을 송출업체에 압수당했지만, 원양어선과는 달리 갑작스러운 출발을 하는 경우는 많지 않았다.

그러나 이들 또한 여권을 압수당한 채 출발을 하기까지 몇 달 이상을 한 곳에 묶여 다른 취업의 기회를 찾지도 못하고 한국 선주에 의해 고용되기만을 기다려야 한다는 점에서 마찬가지로 취약한 상태에 있다고 볼 수 있다.

필리핀 이주어선원 K는 송출회사와 한국 원양어선을 타기로 송출계약을 했으나, 출국 당일에 배가 중국배로 바뀌었다고 통지를 받았다. K는 이미 다른 기회를 상실한 상태에서 너무 오래 기다렸기 때문에, 송출업체의 갑작스런 계약 변경을 받아들일 수밖에 없었다. 그런데 더 놀라운 사실은 K가 일하게 된 중국 배에 탄 다른 필리핀 어선원 중에는 배를 타고 나서야 자신이 탄 배가 한국어선이 아니라 중국어선이라는 사실을 알게 된 사람도 있었다는 것이다.

갑작스런 계약 변경을 받아들일 수 밖에 없는 이주어선원의 취약성



08

고용 단계에서 착취

한국 원양어선을 탔던
베트남 어선원들 사이에
구전되어 내려오는 시

내가 마법사라면 좋겠어요
산을 옮기고 바다를 옮겨 당신을 보러 갈 수 있을 텐데
(...) 작업이 시작되면 난 아무 것도 생각할 수 없어요
네온 불빛이 내 태양이 되고 나는 파도와 친구가 되어요
(...) 작업이 시작되면 쉬지않고 18시간 동안 일해요
이제, 한국을 이해했어요
(...)그들은 손이 빠른 사람을 좋아해요
손이 느리면 씨발놈이에요
(...) 밥을 먹을 때도 항상 명령해요
씹지 마라, 그냥 삼켜라
아무리 급하게 밥을 넘겨도
그들이 말하는 “빨리”보다는 느려요
(...) 일이 끝나도
세수를 하고 이 닻을 시간은 없어요
어서 누워 담요를 끌어올려요
그래야 6시간을 잘 수 있거든요
(...) 날 그리워하며 울지말아요
내사랑, 내 걱정은 말아요
이 힘든 시간이 지나면 좋은 날이 오겠죠
거친 파도가 언젠간 잦아드는 것처럼
이 일이 끝나면 난 돌아갈 거예요
(...) 내가 너마를 걸치도록 가난해져도
한국, 이 나라에 올 생각은 꿈에도 하지 않을 거예요.
내게 천금을 준다고 해도
(...) 당신이 과부가 되고, 내 아이들이 고아가 될 수 있으니까요
그들이 주는 건 보너스가 아니에요
매일 소처럼, 개처럼 사는 대가예요

가. 장기간의 노동시간

원양어선의 경우 대부분의 송출계약과 노동계약에서 노동시간에 관한 규정을 전혀 두고 있지 않을 뿐 아니라 선원법에서도 노동시간의 상한을 두지 않고 있다. 물론 원양어선에서의 노동은 비정규성과 예측 불가능성이 있는 것이 사실이다. 그러나 이러한 사실이 제한 없는 노동시간을 정당화시켜줄 수는 없다. 그럼에도 불구하고 원양어선에서의 실제 노동시간은 굉장히 길고 심지어는 비인간적이기 까지 하다. 조사팀이 인터뷰한 이주어선원들은 하루에 12시간 일을 했다는 사람들도 없지는 않았으나 대부분은 하루에 평균 18~20시간, 심지어 바쁠 때는 22시간까지 일을 했다고 하였다.

조사팀이 **20톤 이상의 연근해어선**원을 인터뷰하면서 가장 놀란 부분 중 하나도 노동시간이었다. <2012년 인권위 실태조사>에서도 167명의 응답자 중 66.5%가 일주일에 72시간 이상 일한다고 하였는데, 조사팀이 만난 이주어선원들은, 타고 있는 어선의 종류에 따라 편차가 있었지만, 대부분 하루에 15시간 이상 일을 하였고, 심지어는 20~21시간까지 일하면서, 하루에 3~4시간 정도밖에 잠을 못 잔다고 한 사람도 있었다.

조사팀이 만난 **20톤 미만 연근해어선**원들은 하루에 평균적으로 12시간, 길게는 15시간씩 일한다고 응답하였다. 또한 기상악화로 조업을 나갈 수 없을 때는 선주의 밭에서 농작물을 재배하는 등 계약 내용에서 벗어나는 일을 해야 한다는 이주어선원도 있었다.

연근해 어업의 특징 중의 하나는 1개월에서 많게는 6개월까지 물고기가 없어 일을 하지 않고 쉬는 휴어기(休漁期)가 있다는 것이다. 앞에서 본 것처럼 상상하기 힘들 정도로 하루에 많은 시간을 일하는 이주어선원들에게 휴어기 동안 유급 휴가를 준다고 해서 이러한 장기간의 노동이 모두 보상되는 것은 아닐 것이다. 그럼에도 휴어기 동안에 유급 휴가를 갖는 이주어선원은 없지는 않지만 매우 드물었다. 고국에 다녀오라고 선주가 비행기삿을 주면 다행이었다. 대부분은 무급 휴가였으며, 심지어는 휴어기 없이 일하는 사람도 있었고, 휴어기 동안 어선이 아닌 물고기 가공공장 등에서 일을 해야만 월급을 받을 수 있는 경우도 있었다.

	장시간 노동	차별적이고 낮은 임금	열악한 시설	질 나쁜 물과 음식	의료와 안전의 문제
 원양어선	●	●	●	●	●
 20톤 이상 연근해어선	●	●	▲	▲	▲
 20톤 미만 연근해어선	●	▲	▲	▲	▲

● 심각한 수준 ▲ 보통 수준 ■ 없거나 미약한 수준



“하루에 20시간을 일하는데, 오후 3시부터 아침 5~6시까지 일을 합니다. 그리고 아침 6시에는 정비 일을 합니다. 오전 11시나 되어야 잠을 잘 수가 있습니다.”



“1999년 산업연수제로 왔을 때에는 16시간 일을 했습니다. 휴어기는 4달 정도 되었고요. 그런데 2012년에 E-10-2 비자를 가지고 와서는 노동시간과 관련해 달라진 것은 없고 오히려 하선한 다음에 멀치 공장에 가서 2시간을 더 일해야 합니다. 그리고 휴어기가 없습니다.”



“새벽 3시부터 저녁 7시까지 물고기를 잡고, 하선해서는 밤 11~12시까지 그물을 손질하는 일을 합니다. 열흘에 하루를 쉽니다.”



“하루에 보통 20~22시간 일하는데, 바쁘지 않은 날은 6시간을 쉽니다. 하지만 이런 날은 자주 오지 않습니다. 30~40일 동안 일을 하면 이렇게 6시간 쉬 수 있는 날은 5~6일 정도밖에 안 됩니다.”



“하루에 19~20시간을 일합니다. 잠이 부족해서 피곤하기 때문에 하루에 인스턴트 커피를 10잔을 마십니다. 팔다리가 안 아픈 곳이 없습니다. 이렇게 일하다가 장애투입을 걱정합니다.”

노동 시간에 대해 20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주노동자들의 말

“선주는 이주어선원에게 휴어기 때에만 계약 내용을 벗어나는 일을 강요하는 것은 아닙니다. 이러한 노동 강요는 평소에도 일어납니다. 한 인도네시아 어선원은 어선에서 이미 14시간 동안 일을 했음에도 선주가 운영하는 생선 가공 공장에서 밤 늦게까지 몇 시간을 추가로 일해야만 했습니다. 공장에서의 노동시간은 그 전날의 어획량에 따라 증감했는데, 이러한 관행은 연근해어업에서 흔하게 볼 수 있습니다.”

가공공장에서의 노동 강요에 대한 경주이주노동자센터 오세용 소장의 말

나. 낮고 차별적인 임금

원양어선원은 앞에서 살펴본 바와 같이 장시간의 노동에 시달림에도 불구하고 그 임금은 너무 낮고 한국인 어선원의 임금과 비교할 때 너무 차별적이다. 임금과 관련해서는 크게 다음과 같은 4가지 문제점이 있다.

(1) 차별적인 최저임금

선원법은 어선원의 최저임금을 해양수산부 장관의 고시로 정하도록 했다. 그래서 한국인 어선원의 최저임금은 선원법에 따라 결정이 되는데, 2016년 기준 한국 원양어선원의 월 최저임금은 약 164만 원이다. 하지만 이주어선원의 임금은 선원법의 규정과 상관없이 노사합의로 정해진다. 이주어선원의 최저임금을 이해충돌 관계에 있는 선사와 한국인 어선원 노조에서 정하도록 한 것이다. 과거에는 터무니없이 낮게 최저임금이 결정되었으나, 최근에는 ILO 최저임금을 이주어선원의 최저임금으로 하고 있다. 이에 따르면 2016년 현재 3년 이하 경력자의 월 최저임금은 457달러(약 52만 원)이고, 3년 이상 경력자의 경우는 614달러(약 70만 원)이다.

(2) 낮은 임금과 부당한 공제

이주여성들의 노동시간을 생각하면 위 ILO 최저임금도 턱없이 부족하다.¹⁴ 그러나 실제로 이주여성들이 받은 임금은 그보다 훨씬 적어서 약 29만 원을 받는 이주원양어선원도 있었다. 뿐만 아니라 필리핀이나 인도네시아의 송출업체는 선주가 보낸 이주여성들의 임금 중에서 매달 관리비 명목으로 약 6만 원을 공제를 하고 지급하므로 이주여성들은 그만큼의 돈을 임금에서 덜 받게 되는 것이다.¹⁵

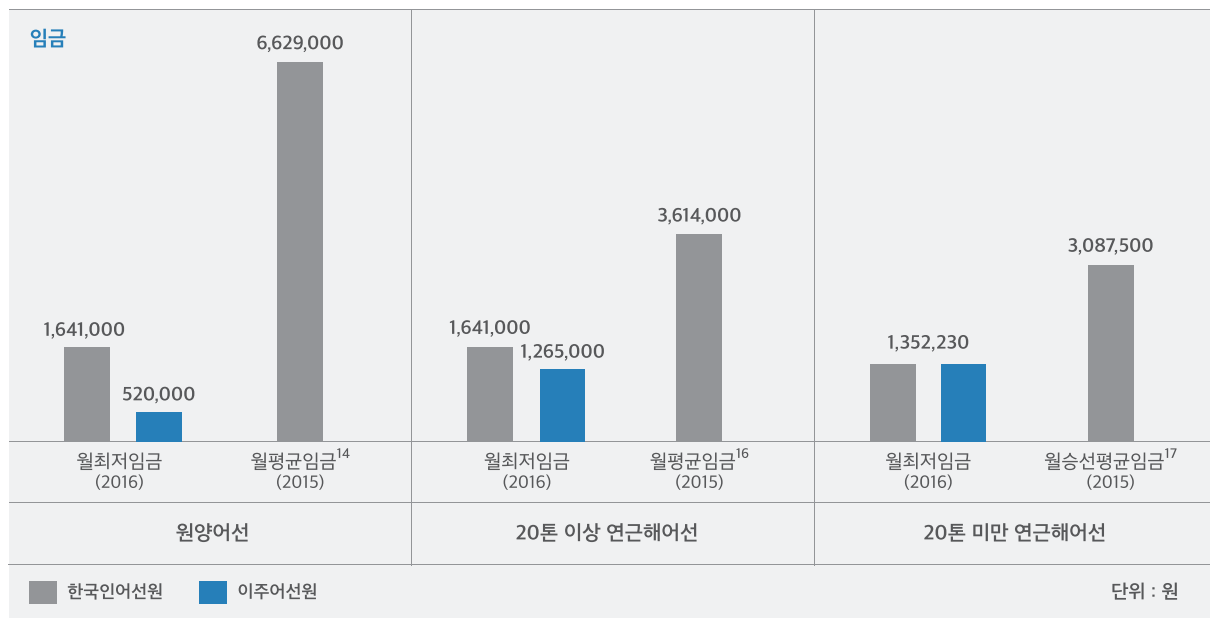
(3) 불공평한 임금 산정 방식

임금과 관련해 가장 차별적이고 착취적인 요소는 이른바 보험제가 적용되는 한국어선원과 달리 이주여성들의 경우 그 임금이 고정급제로 계산된다는 점이다. 즉, 보험제의 적용을 받는 한국어선원들은 전체 수익에서 비용을 제외한 금액을 일정한 비율로 나누어 받을 수 있는데, 이주여성들은 고된 장시간 노동을 하면서도 수익의 증가분에 따른 추가 소득을 얻지 못하고 있다.

(4) 초과노동수당의 부재

송출계약이나 노동계약에 초과노동수당에 관한 조항을 거의 찾아보기 힘들 뿐 아니라 있다고 하더라도 실제로 초과노동수당을 받은 이주여성원은 하나도 없었다. 물론 송출계약을 할 때 구두로 임금 이외에 다양한 종류의 보너스에 대한 약속을 받은 경우가 있다. 그래서 이주여성원 중에는 임금이 적어도 보너스를 약속받고 원양어선을 타기도 한다. 하지만 그 이행을 담보할 방법이 없고, 그 액수가 원양어선 별로 혹은 조업 별로 천차만별이어서 예측 가능하지 않을 뿐 아니라, 보너스의 종류와 내용이 선장이나 선사의 재량이나 호의에 전적으로 달려있다.

20톤 이상의 연근해어선의 경우에는 고용계약상 임금이 최저임금 이하로 정해지는 경우가 없고, 일하는 기간에 비례해서 인상되기도 하지만, 임금 인상의 폭은 선주가 누구냐에 따라 차이가 크다. 이들의 임금과 관련된 문제는 임금 체불, 불법적인 출금 또는 이체 그리고 낮고 차별적인 임금 산정 등이다.



(1) 임금체불

휴이기 때 임금을 받지 못하는 문제는 앞에서 언급을 하였다. 그런데 인터뷰를 한 선원들 중에는 휴여기가 아님에도 불구하고 임금을 못 받은 사람이 있었는데, 3개월 동안 임금을 못 받은 사람도 있었고, 심지어 마지막 일한 5개월의 임금과 퇴직금 전액을 받지 못한 사람도 있었다. 그런데 이렇게 이주어선원들이 임금을 받지 못하는 경우는 선주가 임금을 주지 않았기 때문이기도 하지만, 임금을 송금했으나 아래에서 보는 바와 같이 불법적으로 공제되거나 불법적으로 출금 내지 이체되기 때문이기도 하다.

(2) 불법 출금 혹은 이체

조사팀이 만난 많은 이주어선원이 자신도 모르는 사이에 자신의 은행 계좌에서 받은 임금의 일부가 송입업체나 송출업체로 이체되거나 인출이 된다고 하였다. 그런데 이것이 가능한 이유는 뒤에서 보는 바와 같이 선주 혹은 송입업체가 이주어선원들의 여권 등 개인서류를 압수하여, 선원들 몰래 자동이체를 신청하거나, 체크카드를 만들기 때문이다.

(3) 낮은 임금과 차별적인 임금산정, 초과노동수당의 부재

원양어선의 경우와 마찬가지로 20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주노동자와 낮은 임금과 차별적인 임금산정, 초과노동 수당의 부재라는 문제를 가지고 있었다. 2016년 기준 이주어선원의 월 최저임금은 126만 원으로 한국인 어선원의 월 최저임금 164만 원 보다 32% 가량 낮았는데, 이렇게 차이가 나는 이유 역시 원양어선의 경우와 마찬가지로 선원법은 최저임금을 해수부장관 고시로 정하도록 하고 있음에도 불구하고, 해수부장관 고시는 이주어선원의 최저임금을 다시 노사합의로 정하도록 위임하고 있기 때문이다.¹⁶

20톤 미만 연근해어선에서 일하는 이주어선원의 경우에는 한국노동자와 같이 노동부 장관이 고시하는 최저임금(2016년 월 135만원)의 적용을 받지만, 보험제가 역시 적용되지 않아 이주어선원이 실제 받는 임금¹⁷은 한국인어선원의 그것과 차이가 크다.

“매달 100만 원이 저의 은행계좌로 임금이 되는데, 이 금액도 노동계약서 상의 180만 원 보다 적은 것입니다. 그런데 그 계좌에서 3년 동안 매년 한 번씩 36만 원이 불법적으로 공제가 되어 송입업체로 이체가 되었어요. 그리고 한 번에 25만 원씩 4차례에 걸쳐, 총 100만 원이 송출업체에 이체가 되었습니다. 나중에 또 확인해 보니 은행계좌에 남아있던 100만 원도 송출업체가 또 이체를 해갔습니다”

20톤 이상 연근해어선에서 일하는
인도네시아 어선원 A가 불법 이체에 관해 한 말

다. 열악한 생활 시설

원양어선의 경우 시설과 관련해서 가장 보편적인 문제는 화장실과 욕실에 관한 것이다. 화장실이 부족할 뿐 아니라 물을 내리는 장치가 없을 정도로 열악한데, 어떤 배에서는 이주어선원 23명이 쓸 수 있는 화장실이 1개에 불과한 경우도 있었다. 욕실의 숫자도 부족했지만, 가장 큰 문제는 씻는 물이었는데, 몸을 씻고 빨래를 할 충분한 담수가 없어서 바닷물로 샤워와 빨래를 할 수 밖에 없고, 심지어는 에어컨에서 나오는 물을 받아서 씻는 경우도 있었다.

20톤 이상의 연근해어선의 경우에는 원양어선처럼 장기간 배에서 생활을 하는 예가 많지 않아 화장실과 욕실에 대한 문제를 제기하는 이주어선원들은 적었다. 그러나 선주에 따라서는 배가 조업을 마치고 정박을 할 때 이주어선원이 육지에서 쉴 수 있도록 숙소를 마련해주지 않고 배의 침실이나 컨테이너에서 잠을 자도록 하는 경우도 있었다.

20톤 미만의 연근해어선원의 경우에는 대부분 선주가 마련한 숙소에서 지내고 있었다. 그러나 숙소의 위생상태, 특히 주방이나 화장실의 열악한 환경에 불만을 토로하는 선원들이 많았다. 어떤 경우에는 숙소가 컨테이너였고, 화장실은 인근 선주의 집에 있는 것을 같이 사용해야 했던 경우도 있었다.



배안에 있는 숙소

라. 질 나쁜 물과 음식

원양어선의 경우 많은 이주어선원들이 음식의 질이 안 좋고 양도 부족하다고 하였다. 심지어 남은 음식을 데우지도 않고 주는 경우도 있었다. 마시는 물의 경우 대부분의 이주어선원들은 담수를 마셨다. 하지만 바닷물을 정수해서 마셨다는 사람도 있었고, 물이 없어서 녹이 슨 물이나 깨끗하지 못한 물을 마실 수 밖에 없었다는 사람도 있었다.

20톤 이상의 연근해어선의 경우 마시는 물이나 음식과 관련해서는 원양어선에 비해 큰 불만은 없었다. 대부분의 이주어선원들이 담수를

마신다고 하였으나, 씻는 물은 염분을 제거한 바닷물을 사용한다는 이주어선원도 있었다.

20톤 미만의 연근해어선원의 경우에는 배에 머무르는 기간이 상대적으로 짧기 때문에 숙소에서 선주가 식사를 제공하거나 스스로 식사를 마련하는 경우가 많았는데, 식사를 제공받을 때에 이주어선원들의 종교 등이 고려되지 않는 경우도 있었다.



빈 페트병을 물컵으로 사용하는 한국 원양어선에서의 식사

“음식은 끔찍했습니다. 메뉴는 항상 쌀밥과 반찬 하나 그리고 김치였습니다. 반찬은 늘 생선이었고, 남은 음식을 다음 날 주기도 했는데, 그럴 경우 심지어 데워 주지도 않았습니다.”

인도네시아 출신
원양어선원 J의 말

“20개월 동안 우리들은 남은 물고기 미끼를 음식으로 제공 받았습니니다”

베트남 출신
원양어선원 L의 말



연근해 이주어선원들의 숙소 입구

마. 의료와 안전과 관련된 문제

앞에서 살펴본 바와 같이 **원양어선**에서 일하는 이주어선원들 중에 기본안전교육을 받았던 사람이 드물 뿐 아니라, 조사팀이 인터뷰한 결과 어선에 안전 장비가 충분히 있다고 대답한 이주어선원도 적었다.¹⁸ 그러나 안전과 관련해서는 안전교육과 안전장비만의 문제는 아니고 선장의 안전 불감증도 이주어선원의 안전을 크게 위협하는 요소라고 할 수 있다. 이에 대한 대표적인 사례가 2014년 12월 러시아 베링해에서 침몰한 오룡 501호 사건이다.

“오룡 501호에는 60명의 어선원이 있었는데, 그중에 7명만 살아남았고 나머지는 죽거나 실종되었습니다. 사건이 발생한 날의 날씨는 아주 험했었어요. 그래서 배가 조업을 할 수 있는 상황이 아니었죠. 그러나 선장이 항해를 지시했고 평소처럼 조업을 했습니다. (기계식으로 된)그물로 물고기를 잡아 올렸는데, 비가 너무 많이 오고 파도가 쳐서 어창(魚艙)을 열면 안되는 상황이었어요. 그래서 갑판장이 어창을 열지 말라고 했죠. 그런데 선장은 어창을 열어 물고기를 넣으라고 하는 거예요. 그때에 어창으로 물고기와 함께 많은 물이 계속 들어왔습니다. 배가 한쪽으로 기울었는데, 선장은 어선원들에게 그 반대쪽으로 물건을 옮기라고 명령을 했어요. 그리고 어창에서 펌프로 물을 퍼내라고 했습니다. 처음에는 어창에 물이 무릎까지 찼어요. 저는 다른 5명의 어선원과 함께 어창에서 펌프로 물을 퍼내는 일을 했는데, 나중에는 물이 목까지 차올라 오는 거예요. 선장은 완전히 패닉이 된 상태에서 제대로 지시를 내리지 못하고 왔다 갔다만 했습니다. 배에 물이 들어온 지 4시간 반이 지나서야 선장은 퇴선 명령을 내렸어요. 그때는 이미 선미(船尾)의 반이 가라앉은 상태였죠. 그리고 얼마 안 있다가 배가 침몰을 했어요. 저는 마지막까지 배에 있다가 바지와 자켓을 벗은 채 뒤집힌 구명보트를 찾아서 바다에 뛰어들었습니다. 여기 저기서 소리를 지르는데 너무 어두워서 아무것도 안 보이더라고요. 저는 나무 토막을 붙들고 40분 정도 헤엄쳐 갔는데, 결국에는 러시아 배인 카롤리나 77호에 의해 구조가 되었습니다. 처음에는 다리에 감각이 없더라고요. 감각이 돌아오는 데까지 한참이 걸렸습니다. 선장은 너무 탐욕스러웠어요. 날씨가 너무 나빠서 처음부터 조업을 하면 안되었어요. 배에 물이 들어온 직후에 선장이 퇴선 명령을 내렸더라도 이렇게 많은 사람이 죽지는 않았을 겁니다.”

오룡 501호에서 생존한 필리핀 어선원 T의 말



오릉 501호에서 실종된 남편의 사진을 보여주는 S

“2015년 5월경에 한국 원양어선에서 일하는 필리핀 어선원이 심낭염에 걸려 병원에 데려다 달라고 선장에게 호소를 했지만, 선장은 이를 한 달 넘게 방치하였을 뿐 아니라, 피병을 부리며 일을 안한다고 하면서 상습적으로 폭행하여, 결국 그 어선원이 사망하였습니다. 선장은 부산 해경에 해당 어선원의 사망원인을 심장마비로 신고를 한 채 계속 조업을 하였습니다. 만일 선장이 시체를 다른 배를 통해 해경으로 보내왔다면 사인을 밝히기는 힘들었을 것입니다. 그런데 우리가 조사할 수 있었던 이유는 101 소진호에서 일하는 다른 한국어선원이 아프다고 하면서 선장에게 한국으로 돌아가자고 요구를 했기 때문이에요. 어선이 부산 감천항에 왔을 때, 다른 필리핀 어선원이 선장에게 강력하게 항의를 하는 것을 보고, 이 사망 사고에 문제가 있다는 생각이 들어 수사를 시작했습니다. 부검을 해보니 그 필리핀 어선원의 심장에서 3리터나 되는 고름이 나왔습니다.”

101 소진호 사건을 조사한
해경 수사관 P의 말

이렇게 안전교육도 받지 못한 상태에서 안전장비가 충분하지 않은 어선에서 안전에 대한 감수성이 부족한 선장과 일하는 경우 다치는 일이 많은 것은 당연하다. 조사팀이 인터뷰한 이주 원양어선원들은 어구에 손가락이 베이거나, 물고기를 잡다가 골절이 되거나, 배가 흔들려 낙상을 하거나, 저체온증에 걸렸다고 했다. 그러나 원양어선에서 이와 같은 재해를 입더라도 병원에 가는 경우는 거의 없다. 병원까지 갈 만큼 재해가 심각하지 않은 경우도 있지만, 조업을 멈추고 병원이 있는 육지까지 항해를 하려면 비용이 많이 들기 때문이다. 육지와와의 거리가 멀고 통신이 자유롭지 않기 때문에 이러한 재해가 있는 경우에 어떠한 의료적 조치를 했는지에 대해서도 정확히 파악하기 힘들다. 한 달 넘게 심낭염(心囊炎)에 대한 의료적인 조치를 받지 못해 이주어선원이 사망한 '101 소진호' 사건은 원양어선에서 이주어선원이 겪는 의료적인 어려움을 극적으로 보여준다.¹⁹

20톤 이상의 연근해어선의 경우도 원양어선과 마찬가지로 안전교육의 부재, 안전장비의 부족과 안전불감증 등이 노동현장을 위험하게 만든다. 그래서 이주어선원들은 뉘싯바늘에 찔리는 등 어구에 맞아 다치거나 로프에 다리가 감겨서 다치는 경우가 많다. 하지만 원양어선과는 달리 연근해어선에서는 상대적으로 병원에 접근하기가 쉽기 때문에 시의적절한 치료를 받을 수 있다. 그러나 선주의 산재 은폐로 인해 치료를 받지 못하거나 본국에 가서 치료를 받고 돌아오라고는 강요를 받는 경우도 있다. <2012년 인권위 실태조사>에서도 36.1%가 산재를 당한 적이 있으나, 그 가운데 21.1%만 재해보상보험으로 치료를 받았고, 일을 할 수 없을 정도로 아픈 적이 있다고 한 44.4%중에 14.7%만 병원 치료를 받았다고 답하였다.

대부분의 **20톤 미만의 연근해어선원**들도 조업 중 크고 작은 부상의 경험이 있었다. 가벼운 부상의 경우에는 선상에서 응급처치를 받고 원하는 경우 조업이 끝난 뒤에 병원의 진료를 받을 수 있었다. 그러나 그 중 한 어선원은 술에 취한 한국인 선원이 던진 갈고리를 코에 맞아 피가 났으나 즉각적인 치료를 받지 못하고 조업이 끝나고 입항할 때까지 배에서 대기해야 했다고 응답하기도 했다.



그물을 올리고 있는 인도네시아 어선원

09

고용 단계에서의 학대와 차별

2011년의 사조오양 75호 사건이 사람들의 주목을 받았던 이유 중의 하나는 이주어선원들이 한국인 어선원들로부터 심각한 학대를 받았다는 사실 때문이었다. 그래서 조사팀은 이주어선원들을 인터뷰하면서 다른 선원들로부터 학대와 차별을 받은 경험에 대해 집중적으로 물어보았는데, 그들은 어선에서 욕설은 일상적인 일이었고, 폭행과 차별도 적지 않았다고 답했다.

	욕설	폭행	차별
 원양어선	●	●	●
 20톤 이상 연근해어선	●	●	●
 20톤 미만 연근해어선	●	●	●

● 심각한 수준 ▲ 보통 수준 ■ 없거나 미약한 수준



“한국인 해기사(海技士)들은 자주 사람들을 때립니다. 해기사들이 피곤하거나 술에 취해 있거나 일이 너무 많을 때, 외국인 선원들이 아무 잘못을 하지 않았어도, 그것을 우리에게 퓌니다”



“한국 선장에게 인사를 안했다고 따귀를 맞았습니다. 일을 그르쳐도 따귀를 맞고 어떨 때는 발로 차이기도 합니다. 배를 타면서 가장 힘들었던 일이 선장에게 인사를 안했다고 얼굴을 맞은 것입니다”



“저는 물고기의 눈을 파는 데 쓰이는 대나무로 만든 도구로 그것이 부러질 때까지 심하게 맞아, 삼일 내내 등을 대고 누워있지도 못했습니다. 너무 기분이 나쁘고 고통스러워 자살을 하려고까지 했습니다”

폭행에 관한
이주원양어선원들의 말

가. 욕설

원양어선이든 **연근해어선**이든 이주어선원들은 한국인 어선원들로부터 일상적으로 욕설을 듣는다 <2012년 인권위 실태조사>에 따르면, 인터뷰를 한 20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 169명 중 158명이 거의 매일 욕설을 듣는다고 답하였는데, 조사팀 역시 원양어선과 연근해어선에서 일하는 이주어선원에 대한 인터뷰에서도 비슷한 대답을 들을 수 있었다. 그들은 욕설은 일상적으로 일어나지만, 특히 한국인 어선원들이 술에 취해 있을 때는 더 심하다고 했다. 한국인 어선원들은 습관적으로 혹은 술에 취해서 욕을 하는데, 그들은 이주어선원들이 일을 제대로 하지 못하거나 느리게 일을 한다는 이유로 욕을 한다.

나. 폭행

원양어선이든 **연근해어선**이든 한국인 어선원로부터 폭행을 당하는 이주어선원들도 적지 않다. <2012 인권위 실태조사>에 따르면, 20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주어선원 응답자의 42.6%가 최소한 한 번 이상의 폭행을 당했다고 했다. 한국인 어선원들은 주로 손이나 발로 이주어선원의 얼굴이나 머리 혹은 엉덩이나 다리 등을 때리지만, 물고기나 어구, 심지어는 칼이나 가위 등을 가지고 폭력을 행사하기도 한다. 어떤 경우에는 폭행의 정도가 심해서 피를 흘리거나 며칠씩 누워있어야 하거나 폭행 때문에 자살을 생각하는 사람도 있었다. 앞에서 욕설을 하는 이유에 관해서 살펴본 바와 같이, 한국인 어선원들은 이주어선원의 행동이 느리거나, 멀미를 하거나, 일을 잘 처리하지 못해서 때리기도 하지만, 심부름을 하지 않는다는지, 인사를 하지 않는다는 이유로 때리기도 한다.

그런데 더 심각한 문제는 이러한 폭행에 대해 원양어선에서 일하는 이주어선원들은 선장에게 도움을 요청할 수 밖에 없는 반면, 연근해어선에서 일하는 이주어선원들은 선주 외에도 송입업체는 물론이고, 수사당국이나 행정당국에도 도움을 요청 할 수 있지만 어느 경우이건 해결되는 경우는 거의 없다는 사실이다. <2012년 인권위 실태조사>에 따르면, 20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주어선원 응답자의 78.9%가 학대를 당한 후 선주나 경찰 혹은 송입업체나 시민단체에 도움을 요청했지만, 문제가 전혀 해결되지 않았고, 가해자로부터 사과도 받지 못했다고 했다. 그렇기 때문에 인도네시아 이주어선원들은 한국 어선에서의 이러한 폭행 사실 등을 주한 인도네시아 대사관에 알려 인도네시아 정부에서 2015년 경 일시적으로 20톤 미만 연근해어선 인력 송출 중단을 선언하게 하기도 하였다.

다. 차별

근로기준법 제6조는 국적에 따른 차별을 금지하고 있고, 외국인근로자 고용 등에 관한 법률 제22조 역시 외국인노동자라고 해서 부당하게 차별적으로 처우해서는 안된다고 규정하고 있으며, 선원법 제5조는 위 근로기준법 제6조를 어선원에게 적용하고 있다. 그러나 조사팀은 **원양어선**에서 일하는 많은 이주어선원들로부터 자신들이 겪은

차별에 대한 많은 이야기를 들을 수 있었다. 특히 생활조건과 관련해서 이주어선원들은 한국인 선원들과 차별적으로 열악한 음식을 제공받기도 하였다. 그리고 이러한 차별은 음식뿐 아니라, 화장실이나 욕실, 물의 사용에 있어서도 마찬가지였다.

오른쪽에 있는 이주어선원의 진술을 보면 알 수 있듯이, **연근해어선**의 경우에도 차별이 흔하게 일어난다. 한국인 선원은 자신이 해야 하는 일을 이주어선원들에게 시킨다. 오른쪽은 인터뷰한 이주어선원들의 진술 중 일부이다.

한국인들은 대부분 해기사이고, 이주어선원들은 해원이기 때문에 계급에 따라 다른 처우를 받는 것이라고 할 수도 있다. 그러나 한국인 중에도 해원이 있었고, 이주어선원 중에도 드물게 해기사가 있었지만, 한국인 어선원과 이주어선원의 처우는 달랐다. 게다가 화장실, 세탁과 씻는 물 등에 대한 최소한의 처우는 너무 기본적인 것이어서 계급이 낮다고 해서 다르게 취급하는 것을 정당화할 수는 없다.

또 위와 같이 고용단계에서 학대와 차별의 문제를 제기하면, 정부 관료 등 이해관계자들은 흔히 어선원 문화 때문에 생기는 일이라고 한다. 하지만 이주어선원들 중에 외국어선을 탔던 사람들의 말을 들어보면 꼭 그렇다고 볼 수 없다. 러시아와 한국의 합작선을 탔던 이주어선원들은 배 안에는 6개의 화장실이 있는데 누구나 화장실을 자유롭게 사용할 수 있고, 2명의 요리사가 한국, 인도네시아, 러시아 사람들의 입맛에 맞게 요리를 하는데, 어선원들은 먹을 음식이 넉넉하고, 식사시간이 충분했다고 하였다. 그리고 그 배에서 욕을 하는 사람은 한국인 해기사들 밖에 없다고 하였다.

...

“업무교대에 관해서 차별이 있어요. 한국인들은 7시간 잠을 자지만, 베트남 어선원들은 5시간을 잡니다. 한국인들은 식사를 마친 후 바로 자리를 뜨지만, 우리들은 설거지를 해야 합니다. 한국인 어선원들은 우리와 같은 해원(海員)임에도 불구하고, 우리에게 심부름을 시키고 커피를 타오라고 합니다. 선주는 괜찮은 분이지만, 직접 배를 타지 않기 때문에 배에서 한국인 어선원들이 이주어선원들을 어떻게 대하는지 알 수 없습니다”

...

“저는 한 달에 4일을 쉬는 동안 항구에 돌아온 배에서 잠을 자야 합니다. 그런데 한국인 어선원들은 호텔에서 잡니다”

...

“배가 항구로 돌아올 때 한국인 어선원들은 곧바로 배를 떠납니다. 하지만 그 배의 유일한 외국인인 저는 남아서 정비 업무를 해야 합니다”

차별에 대한
이주연근해어선원들의 말

“작업복이 한 벌 밖에 주어지지 않아서, 그것을 바닷물로 씻어서 입는 것이 어려웠습니다. 작업복이 팔과 소금기 있는 바닷물에 젖어있어서 잘 빨리지 않거든요. 그런데 한국인 해기사들은 샤워기에서 나오는 깨끗한 물을 사용해서 씻었습니다. 그리고 이주어선원들의 숫자가 한국인어선원들에 비해 훨씬 많음에도 불구하고, 이주어선원들은 하나의 화장실을 공동으로 사용해야 했습니다. 변기도 달랐습니다. 한국인 해기사들이 사용하는 변기는 물을 내릴 수 있는 현대식인 반면, 저희가 사용하는 것은 물을 내리는 것도 없었습니다.”

차별에 대한
이주원양어선원 D의 말

“3월 둘째 주 밤 10시에 한국인 어선원에게 성폭행을 당했습니다. 그는 내가 자고 있을 때 방으로 들어와서 내 몸을 만졌습니다. 나는 놀라서 그의 팔을 쳤으나 그는 계속했고, 내가 침대에서 뛰어내리려 하자 나를 막은 채 끌어안고 입을 강제로 맞추었습니다. 나는 갑판으로 그를 피해 달아나 숨었는데, 그가 나를 찾아 다른 방을 다니면서 내 이름을 불렀습니다. 4월 둘째 주에 갑판장이 와서 입을 맞추려 했습니다. 갑판장은 성행위를 하는 것처럼 내 몸에 자신의 성기를 밀었습니다. 나는 참을 수 없었고, 혐오스럽고 구역질이 났습니다. S와 T가 이것을 목격했습니다.”

사조오양75호에서 강제추행을 당한
여러 이주어선원들 중 한 명인 F의 말



“한국인들은 쉬면서 일하느라 바쁜 나에게 커피를 가져오라고 했습니다. 그는 내가 일을 마치고 가져다주겠다고 하자 내 머리를 때렸습니다”



“언젠가는 한국인 어선원이 이주어선원에게 가위를 던진 적이 있었습니다. 다행히 다치지지는 않았지만, 나중에 그가 던진 어망에 맞아 결국 다쳤습니다”



“내가 배를 떠난 이유는 학대와 낮은 임금 때문입니다. 한번은 이주어선원이 선장에게 피가 날 때까지 맞는 것을 본 적이 있습니다”



“선장은 자신의 주변에서 손에 잡히는 것이면 무엇이든 들고 거의 매일 폭력을 행사했습니다”



“한국인 어선원의 폭행에 대해 경찰에 신고를 했지만 어떤 조치도 취해지지 않고 오히려 신고한 것 때문에 한국인 어선원들이 더 화를 냈습니다. 같이 일하는 4명의 인도네시아 어선원이 송입업체에 폭행에 대한 불만을 표시했는데, 송입업체는 사업장을 변경시켜준다고 약속을 하고는 그중에 2명을 밀린 임금도 주지 않고 본국으로 보내버리는 바람에 그들은 이탈보증금도 되돌려 받지 못했습니다”

폭행에 대한
이주연근해어선원들의 말

10

고용 단계에서의 강제성

만일 일하는 곳이 본국이고 육지에 있는 공장이라면, 위와 같은 착취와 학대와 차별이 일어나는 사업장을 벗어나면 된다. 하지만 이주어선원은 어선을 쉽게 떠날 수 없는 사정이 있어, 인권침해적인 노동이 강제된다. 그리고 이러한 강제는 물리적인 측면뿐 아니라, 사회적이고 재정적인 측면에서도 발생한다.

	물리적 격리		사회적 고립		재정적 압박	
	환적	사실상 구금	여권 압수	사업장 변경 제한	이탈보증금 등	임금체불
 원양어선	●	●	●	■	●	●
 20톤 이상 연근해어선	▲	■	●	●	●	●
 20톤 미만 연근해어선	■	■	●	●	■	▲

● 심각한 수준 ▲ 보통수준 ■ 없거나 미약한 수준

가. 물리적인 격리

(1) 환적 등으로 인한 정박 없는 과도한 조업 기간

조사팀이 인터뷰한 한국 원양어선을 탔던 이주어선원 중에는 20개월 동안 한 번도 항구에 정박하지 않았다는 사람이 있었다. 선사는 정박을 하면 비용이 많이 들기 때문에 계속 바다에서 조업을 하면서 다른 배를 통해 잡은 물고기를 옮기거나 필요한 물품을 공급받는다. 이러한 환적(換積) 때문에 이주어선원들은 배에서 착취와 학대 그리고 차별이 있다고 하더라도 배를 떠나거나 심지어 외부에 도움을 요청할 수가 없다. 원양어선이 조업을 하는 바다에서는 위성통신을 제외하고는 이주어선원들이 사용할 수 있는 통신수단이 없기 때문이다.

20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주노동자들은 환적을 통해 1년 이상 육지에 돌아오지 못하는 원양어선원과는 달리 자주 육지에 돌아온다. 매일 항구에 돌아오는 어선들도 있다. 그런데 연근해어선 중에도 중국이나 일본이나 대만과 러시아까지 가서 조업을 하는 배들이 있는데, 그런 배들은 2~4일 정도 항해를 해서 조업을 하는 곳까지 간 후 30~40일 동안 항구에 정박을 하지 않고 계속 바다에서 조업을 하는데, 그중에는 환적을 통해 잡은 물고기를 운반하는 경우도 있다.

(2) 육지에서의 구금

한국에서 **원양어선**에 승선하는 이주어선원들은 앞에서 설명한 바와 같이 항해를 시작하기 전에 짧게 한국에 머물고, 항해가 끝나고 귀국하기 전에 다시 한국으로 돌아와 다시 짧게 머문다. 그리고 예외적으로 조업 중간에 어획물을 내리거나, 배를 정비하기 위해서 한국에 정박하기도 한다. 그런데 선사는 이렇게 한국에 머무는 동안 이주어선원들이 도망을 가지 못하도록 여러 가지 수단을 사용한다. 입국/상륙할 때에 눈에 잘 띄도록 유니폼을 입게 하거나, 사실 경비원을 고용해서 이주어선원을 감시한다. 항구에 오더라도 배를 항구에 붙이지 않고 일정한 거리를 두고 바다에 머물러 있게 하여 이주어선원이 육지에 내리지 못하게 하기도 한다. 그리고 항해 일정과 입국 일정을 조정해서 이주어선원이 입국/상륙한 날 바로 배를 타거나 비행기를 탈 수 있도록 한다. 하지만 일정이 조정이 안되어 한국에서

머물면서 숙박을 해야 하는 경우에는 선사의 비용으로 송입업체가 이주어선원을 원양외국인선원복지교육원에 머물게 하는데, 문제는 이 시설이 명칭과는 달리 사실상 구금시설이라는 점이다. 그 교육원에 수용된 이주어선원은 그 건물 밖으로 자유롭게 이동 할 수 없다. 1층 출입구에 감시카메라가 있을 뿐 아니라, 곳곳에 CCTV가 설치되어 있고, 이주어선원들이 숙소로 사용하고 있는 층 현관문은 늘 잠겨져 있으며, 이들을 감시하는 경비원이 있고, 창문도 철창살로 막혀있기 때문이다. 이렇게 이주어선원의 신체의 자유를 법적 근거 없이 심각하게 제한하는 것 자체가 중대한 인권침해에 해당한다고 할 수 있을 뿐 아니라, 이주어선원이 고용 단계에서의 착취와 학대 그리고 차별을 피해 탈출을 하려고 해도 이러한 물리적인 격리 때문에 사업장을 벗어날 수가 없다.



강제노동에 대해 이야기 하는 인도네시아 이주어선원 G

“2013년 경 한국 원양어선에서 낮에는 11시간 밤에는 9시간을 일하면서 오징어를 잡았습니다. 갑판장의 폭행이 가장 견디기 힘들었는데, 한 달에 30~40번 정도 맞았으니 매일 맞았다고 보면 됩니다. 막대로 머리와 등을 때렸어요. 1년 계약을 했는데, 6개월을 일하고 부산에 정박을 했어요. 부산으로 오기 전에 선장에게 그만 일하겠다고 했는데, 선장은 안된다고 했어요. 부산에 정박해서는 배에서 2달 정도 페인트 칠을 하면서 잡은 오징어를 옮기는 일을 했고, 그 이후에는 15일 정도 더 배에 머물면서 지냈어요. 그런 다음에 어떤 감옥 같은 집으로 가서 10일 정도 있었는데, 마음대로 왔다 갔다 할 수도 없이 항상 문이 잠겨있고, 밥 먹을 때도 항상 감시하는 사람이 따라다녔어요. 감시를 하는 한국인들은 전기충격봉도 가지고 있었어요. 그때 도망가지 않으면 배를 다시 타야만 했기 때문에, 이불을 잘라서 줄을 만들고, 그 줄을 창문에 묶어서 도망쳤습니다”

원양외국인선원복지교육원에 갇혀있다가
탈출한 이주어선원 H의 말

나. 사회적 고립

(1) 여권 등 개인서류의 압수

원양어선의 경우 앞에서 송출업체가 모집을 하면서 이주어선원의 여권 등 개인서류를 압수한다고 하였는데, 이렇게 압수당한 여권은 출국을 하면서 잠시 돌려받지만, 한국에 도착하는 즉시 송입업체 혹은 선장에게 다시 빼앗겼다가, 일을 마치고 출국하기 전까지는 돌려받지 못한다²⁰. 원양어선원의 경우 항구에 정박하는 경우가 적기는 하지만, 수리 등을 위해 정박을 한다고 하더라도 여권 등 개인적인 서류가 없는 경우, 배에서 착취와 학대를 당한 이주어선원들이 배를 떠나거나 당국에 도움을 요청하는 것이 쉽지 않다.

20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주어선원 중에 선주나 송입업체에 의해 아무것도 압수되지 않았다고 조사팀에게 말한 사람은 딱 한 사람뿐이었다. 대부분은 여권, 통장, 외국인등록증의 전부 또는

일부를 압수당한 상태였다. <2012년 인권위 실태조사>에 따르면, 응답자 중 단지 20.7%만 여권과 외국인등록증을 자신들이 소지하고 있다고 하였는데, 위 조사가 이루어진 후인 2012년 1월부터 2015년 5월까지 있었던 경주이주노동자센터의 조사에 따르면 298명 중에 239명이 개인적인 서류를 송입업체나 선주에 의해 압수당했다고 한다. 연근해어선에서 일하는 이주어선원은 여권 등이 없으면 병원에서 진료를 받거나, 은행 업무를 처리하거나, 휴대폰을 개설하는 일도 제대로 할 수 없다. 그러나 더 심각한 문제는 여권 등이 없으면 사업장, 더 나아가 한국을 떠날 수 없기 때문에 배에 묶여 있는 신세가 된다는 것이다.

20톤 미만 연근해어선의 경우에도 여권 등을 자신이 소지하고 있다는 사람이 없지는 않았지만, 대부분 선주에 의해서 압수를 당하였다.

(2) 사업장 변경 제한

20톤 미만의 연근해어선에서 일하는 이주어선원은 원칙적으로 사업장을 바꿀 수 없다. 선주가 노동조건을 위반하거나 부당한 처우를 하는 등 일정한 사유에 해당하는 경우에는 사업장을 바꿀 수 있으나, 사업장 변경이 가능한 노동조건 위반과 부당한 처우는 그 정도가 심한 경우로 한정된다.

20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주어선원은 20톤 미만의 연근해어선과는 달리 사업장 변경에 대한 횡수 제한이 없지만, 여전히 사업장을 바꾸는 것이 쉽지 않다. 사업장을 바꾸려고 하는 경우 기존에 일하던 배에서 하선을 했다는 신고를 한 이후에 90일 내에 자신을 고용할 새로운 선주를 찾아야 한다. 그리고 처음 고용될 때 요구되었던 모든 절차를 새로 밟아야 한다. 이러한 절차를 밟지 않고 기존의 사업장을 떠나 다른 곳에서 일하거나, 기존 사업장을 떠난 후 90일 이내에 새로운 선주를 찾지 못하면 이탈한 것으로 간주된다.²¹ 위와 같이 이주어선원은 사업장을 변경하는 것이 어렵지만, 선주는 언제든지 이주어선원을 해고하면서 하선 신고를 할 수 있고, 심지어는 이탈 신고도 할 수 있다.²²

결국 연근해어선원들의 체류자격이 특정한 선주와의 고용에 묶여있을 뿐 아니라, 선주는 너무 쉽게 자기가 고용하고 있는 이주어선원에 대해 이탈 신고나 하선 신고를 할 수 있어, 이주어선원은 착취적이고 학대적인 고용에도 불구하고 일하는 어선을 변경하는 것이 쉽지 않다.

다. 재정적인 압박

(1) 이탈에 대한 보증금 및 손해배상액예정

원양어선, 20톤 이상의 연근해어선 그리고 20톤 미만의 연근해어선에서 일하는 이주어선원들 중 필리핀 출신을 제외한 대부분은 고액의 이탈보증금을 송출업체에 내고 한국에 들어온다. 따라서 이들은 대출을 받아서 지불한 이탈보증금을 되돌려 받지 못할까봐 고용단계에서의 착취와 학대에도 불구하고 배에 머물러 있을 수 밖에 없다. 그런데 이러한 재정적인 압박 수단으로는 이탈보증금 이외에 손해배상액예정도 있다. 송출업체와 송입업체 사이에 이주어선원이 이탈을 하는 경우 송출업체가 송입업체에 벌금을 내도록 하는 계약을 체결하는 경우가 많은데, 송출업체는 미래에 부담할지 모를 벌금을 미리 담보하기 위해 이주어선원과 송출계약을 맺으면서 추가로 손해배상액예정을 하는 것이다.²³ 필리핀의 경우에는 앞에서 살펴본 바와 같이 출국 전에는 송출업체가 송출비용이나 이탈보증금을 이주어선원으로부터 받지 않지만, 이탈하는 경우 200만 원 정도의 벌금을 내도록 송출업체와 이주어선원 사이에 별도의 손해배상액예정을 한다. 이러한 손해배상액예정은 고용단계에서의 착취와 학대에도 불구하고 이주어선원이 배를 떠나지 못하게 하는 재정적인 압박의 수단이 되며, 실제로 조사팀이 인터뷰한 필리핀 선원 중에는 손해배상액예정 때문에 착취와 학대에도 불구하고 배를 떠날 수 없었다고 한 사람이 있었다.

(2) 임금유보와 임금체불

원양어선의 경우 이주어선원의 이탈방지를 위해 일정 금액의 임금을 유보하는 방식은 아주 널리 사용되고 있다.²⁴ 처음 몇 달 치 임금 전체를 유보하기도 하고, 계약 기간 내내 임금의 일부를 계속 유보하는 경우도 있다. 송출업체가 유보하기도 하고, 선사가 유보하는 경우도 있다.²⁵ 베트남과 인도네시아²⁶ 뿐 아니라 이탈보증금이 없는 필리핀

이주어선원들도 임금이 유보되었다. **연근해어선**에서 일하는 많은 이주어선원들이 임금체불을 경험한다. 조사팀이 인터뷰한 선주들 중에는 아예 내놓고 “이주어선원들은 자신들의 임금이 체불되고 있다는 것을 알아야 이탈을 하지 않는다”고 하면서 일부러 임금을 체불하는 경우도 있었다. 위와 같은 임금유보와 임금체불은 이주어선원들에게 추가적인 이탈보증금 역할을 하거나 이탈보증금을 대체하는 역할을 하여, 고용 단계에서의 착취와 학대에도 불구하고 이주어선원을 배에 머물게 만드는 재정적인 압박 수단이 된다.




이주어선원들은 모집 전 단계에서 이미 연약성을 가지고 있을 뿐 아니라, 모집 단계에서 굉장히 취약한 지위에 처하게 된다. 나아가 고용관계에 들어간 이후에는 착취와 학대와 차별을 당할 뿐 아니라, 그러한 인권침해에도 불구하고 사회적 고립과 물리적인 격리와 재정적인 압박 때문에 사업장인 배를 떠날 수가 없다. 이러한 상황을 종합하면 이주어선원이 겪는 어려움을 단순히 인권침해라고 부르기에는 부족한 측면이 있다.

“(원양어선에서) 물고기를 포장하고 있었을 때, 선장이 들어와서 근처에 있는 인도네시아 이주어선원들을 때렸습니다. 그들은 도무지 왜 선장이 때리는지 이해를 못 했습니다. 그래서 선장에게 배를 떠나겠다고 항의를 했습니다. 그런데 선장은 ‘그러면 너희들은 유보해 놓은 첫 3개월 치 임금을 못 받을 거다’라고 했습니다. 그래서 그들은 평소처럼 일할 수 밖에 없었습니다. 선장은 그 이후로도 사람들을 계속 때렸습니다”

체불된 임금 때문에 어선을 떠나지 못했다고 한 이주원양어선원 C의 말

11

이주어선원이 겪는 인권침해의 성격

			
인신매매 혹은 강제노동의 성격	●	▲	■

● 심각한 수준 ▲ 보통 수준 ■ 없거나 미약한 수준

가.인신매매의 정의

한국이 2015년 비준한 ‘인신매매, 특히 여성과 아동의 인신매매 예방, 억제, 처벌을 위한 의정서’를 팔레르모 의정서라고 부르는데, 위 의정서 제3조는 인신매매를 다음과 같이 정의하고 있다.

① 착취의 목적을 위해서, ② 협박이나, 폭력이나 다른 강제력을 사용하거나, 납치하거나, 사기하거나, 기망하거나, 권한을

남용하거나, 취약한 지위를 이용하는 등의 수단으로, ③ 사람을 모집하거나, 운송하거나, 이동하거나, 숨기거나, 인수하는 등의 행위가 인신매매인데, 착취에는 다른 사람을 성매매시키는 등 성적으로 착취하거나, 강제노동을 시키거나, 노예 상태에 두거나, 유사노예상태에 두거나, 예속 상태에 두거나, 장기를 적출하는 것 등을 포함한다.

아래의 착취의 목적을 가지고	아래의 불법적인 수단을 사용해서	아래의 이동과 관련한 행위를 하는 것
성착취, 노동착취 등	기망, 권한의 남용, 취약한 지위의 이용 등	모집, 운송, 이동, 은닉, 인수 등

나.이주어선원이 겪는 인권침해가 인신매매 또는 강제노동에 해당

앞에서 살펴본 바와 같이 송출업체는 노동착취의 목적으로 이주어선원의 연약한 혹은 취약한 지위를 이용하거나 이들을 기망하는 등의 수단을 사용해서 이주어선원을 모집하고 이동하는 행위를 하였고, 선주 혹은 송입업체 역시 노동착취의 목적으로 이주어선원의 취약한 지위를 이용하여 이주어선원을 이동하고 인수하는 행위를 한 것이므로 이런 경우 이주어선원이 처한 상태는 단순한 인권침해를 넘어 인신매매에 해당할 여지가 높다고 할 것이다.

또한 다음의 표에서 보는 바와 같이 한국어선에서의 인권침해 실태가 인신매매 내지 강제노동 피해자를 식별하기 위한 ILO지표에 어느 정도 해당하는지를 확인해보면, 20톤 미만의 연근해어선에서 이주어선원이 겪는 인권침해는 인신매매 내지 강제노동이라고 부를 정도는 아니지만, 20톤 이상의 연근해어선의 경우에는 인신매매 혹은 강제노동적인 성격이 있고, 원양어선의 경우에는 상당히 높다고 할 것이다.

인신매매 여부	이주의 단계	이주여성원이 겪는 어려움		원양 어선	20톤 이상 연근해 어선	20톤 미만 연근해 어선	관련 ILO 인신매매 (강제노동) 지표
인신매매에 기여	모집 전	연약성	가난	●	▲	▲	경제적 가난
			낮은 교육	● (필 ▲)	▲	■	낮은 교육
			고용불안	●	▲	■	(취약성의 이용)
	모집	취약성	불법 중개업체	●	▲	■	정보 부족을 이용, 기망
			높은 송출 비용	▲ (필 ■)	●	■ (베 ▲)	+채무노예상태
			계약의 문제	●	▲	■	정보 부족을 이용, 기망
			부실한 교육	● (필 ▲)	▲	▲	
		여권 압수와 오랜 대기시간	●	▲	■	+문서의 압수 (문서의 압수)	
인신매매의 요소	고용	착취	장시간 노동	●	●	●	+장기간 노동시간 (장기간 노동시간), 일의 강요
			차별적이고 낮은 임금	●	●	▲	낮은 임금, 노동법과 계약위반, 임금 조작
			열악한 시설	●	▲	▲	열악한 노동조건 (열악한 노동조건)
			질 나쁜 물과 음식	●	▲	▲	열악한 생활조건 (열악한 생활조건)
			의료와 안전의 문제	●	▲	▲	일의 위험성
	학대	욕설	●	●	●	협박 (협박)	
		폭행	●	●	●	+폭행 (폭행)	
	차별	인종차별	●	●	●		
	강제성	물리적 격리	환적	●	▲	■	+구금과 격리 (격리)
			사실상 구금	●	■	■	
		사회적 고립	여권 압수	●	●	●	+문서의 압수 (이동의 자유제한, 문서의 압수)
			사업장 변경 제한	■	●	●	
	재정적 압박	이탈보증금 등	●	●	■ (베 ●)	+채무노예 (채무노예), 임금 유보 (임금 유보)	
임금체불		●	●	▲			

● 심각한 수준 ▲ 보통 수준 ■ 없거나 미약한 수준 베: 베트남 필: 필리핀 +가중 지표



PT KOINDO MARITIME POWER

III. 이주어선원의 인권보장을 위한 방안

한국어선에서 이주어선원이 겪는 인권침해가 이처럼 심각하다면, 이에 대응하는 제도가 잘 되어 있어야 하지만, 실제로 그런 제도가 없거나 있다고 하더라도 한계가 많다. 이러한 제도의 부재와 한계를 인권침해 예방, 이주어선원 보호, 가해자 처벌, 국제적인 협력의 범주로 나누어 설명한 후에 이주어선원 인권보장을 위해 다양한 이해관계자가 무엇을 어떻게 해야 하는지 단기와 중기 그리고 장기로 나누어 제언을 하려고 한다.

12

인권침해에 대응하기 위한 제도의 한계와 부재

이주어선원에 대한 인권침해가 인신매매 혹은 강제노동으로 평가가 될 수 있을 정도라고 했는데, 그렇다면 이에 대응하기 위한 법과 제도들은 어떤 것이 있고, 그 법과 제도는 얼마나 잘 이행이 되고 있는지, 팔레르모 의정서에서 범주화한 4P, 즉 예방(prevention), 보호(protection), 처벌(prosecution), 협력(partnership)에 따라 나누어 설명하면 다음과 같다.

가. 예방 제도의 한계와 부재

(1) 송출업체 규율의 실패

송출업체 규제는 관할의 문제 때문에 송출국가 정부가 주도적으로 할 수 밖에 없다. 그러나 원양어선이든 20톤 이상의 연근해어선이든 송출국 정부는 단지 사전에 면허를 발부하고 사후에 블랙리스트를 관리하는 수준에 그치고 있는데, 그것만 가지고는 이주어선원이 허가를 받지 않은 송출업체나 불법적인 중개업체를 통해 모집되는 것을 막거나, 송출업체의 모집과정의 불법성 혹은 불공정성을 막기에 부족하다.²⁷ 선원법은 선주에게 해사노동협약의 기준을 충족하는 송출업체로부터 소개받은 선원을 고용할 의무를 부과하고 있으나, 그 기준 무엇인지에 대해서는 아직까지도 구체화하지 않고 있다.

(2) 송출비용 사용자 부담 원칙 미준수

원양어선의 경우 이 원칙을 비교적 잘 이행하는 송출국은 필리핀이 유일하다.²⁸ 베트남의 경우 송출비용의 상한을 정해 놓았고, 중국은 이탈보증금을 불법화했다고 하지만, 이행이 잘 되고 있는지는 상당히 의문이다. 20톤 이상의 연근해어선의 경우 수협은 2014년 이후에는 이주어선원들의 송출비용이 5,500달러 이하라고 하지만, 조사팀을 포함한 시민사회가 이주어선원들을 인터뷰하면서 파악한 것과는 차이가 많이 난다.

(3) 표준계약서 사용 등 계약에 대한 규제 미비

원양어선의 경우 표준고용계약서가 없고, 선사가 사용하는 계약서에는 계약 기간과 월급과 재해보상에 관한 간단한 언급을 제외하고는 내용이 거의 없다. 계약서에 취업규칙과 단체협약에 따른다는 규정이 있지만, 이주어선원은 노동계약을 체결할 때 취업규칙과 단체협약의 내용에 대해 전혀 설명을 듣지 못할 뿐 아니라 자신이 이해할 수 있는 언어로

번역된 문서에 접근할 수도 없다. 20톤 이상의 연근해어선의 경우 수협이 만든 표준노동계약서 역시 이주노동자가 노동조건에 대한 이해에 대해 알 수 있을 정도의 충분한 내용이 규정되어 있지 않다. 또 선원법은 지방해양항만청에 노동계약을 제출하여 고용신고를 하도록 했지만, 노동계약서가 이주어선원이 서명을 하여 진정하게 성립이 된 문서인지 여부와 노동계약 내용의 불공정 혹은 불법 여부에 대해서 규율되지는 못하고 있다.²⁹

(4) 부실한 교육

해수부장관고시인 외국인선원관리지침과 이를 구체화한 수협의 어선외국인선원운영요령에 이주어선원 교육에 대해 규정을 하고 있다. 그리고 이에 따라 이주원양어선원의 출국 전 교육과 20톤 이상 연근해어선원의 출국 전 및 입국 후 교육은 이행이 되고 있다. 그러나 그 실효성이 의심스럽고, 선주, 송입업체, 한국인 어선원은 그 교육대상에서 빠져 있다.

(5) 송입과정에서 정부 개입의 부재

20톤 미만의 연근해어선에서 일하는 이주어선원들의 송입은 노동부 산하의 산업인력공단과 송출국 정부의 협력하에 이루어진다. 그렇기 때문에 비교적 송출비용이 낮고, 송출과정도 어느 정도 투명하다. 그러나 원양어선에서 일하는 이주어선원의 경우에는 담당 부처인 해수부가 송입과정에 전혀 개입을 하고 있지 않고, 20톤 이상의 연근해어선원의 송입과 관련해서는 수협에 포괄적으로 위임을 하였는데, 수협은 그 일을 다시 송입업체에게 외주를 주어서 운영하고 있다. 이주어선원의 송입과 관련해서 해양수산부가 아무런 역할을 하지 않고 있는 이유 중 하나는 해양수산부가 이주어선원을 보호하기 위한 인적자원을 거의 가지고 있지 못하기 때문이다.³⁰

(6) 노동시간 등에 관한 관련법 규정 적용 배제

원양어선원과 20톤 이상의 연근해어선원에 적용되는 선원법은 노동시간, 휴식시간, 초과노동수당에 관한 규정을 어선원에 적용하지 않고 있고³¹, 20톤 미만의 연근해어선원에 적용되는 근로기준법은 노동시간, 휴식(휴일, 휴계) 규정을 어업에는 적용하지 않고 있다.³²

(7) 임금에 관한 문제

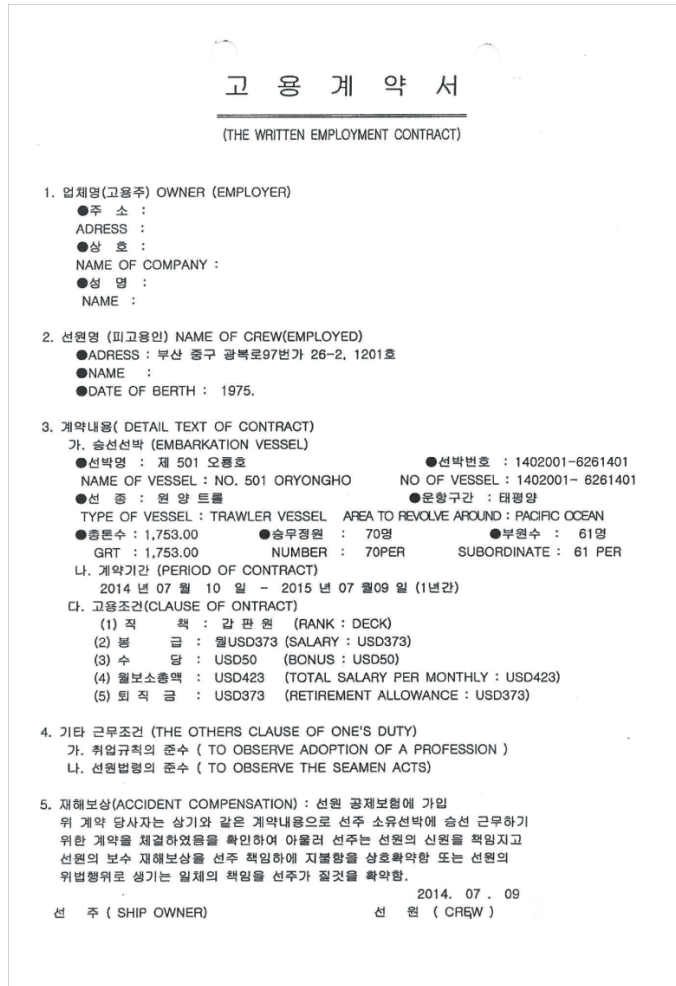
근로기준법과 선원법 그리고 외국인근로자 고용 등에 관한 법률에 따라³³ 국적에 따른 임금차별은 금지된다. 하지만 원양어선과 20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주어선원의 최저임금 자체가 한국인 어선원과 차별적으로 정해지며, 20톤 미만의 연근해어선을 포함한 모든 어선에서 보합제는 한국인 어선원에게만 적용되어 그 차별은 더 심해진다.

(8) 선원노동감독의 실태

원양어선원에 대한 선원노동감독은 어선이 항구에 정박하지 않는 한 어선에 승선해서 노동감독을 하기가 쉽지 않을 것이다. 해사노동협약 등에 따라 조업과 관련한 기준 준수 여부를 감시하기 위해서 선박에 옵서버가 승선하기도 하지만, 선원들의 노동조건이나 생활조건에 대해서까지 감독을 하지는 않는다. 그러나 원양어선이든 연근해어선이든 선원노동감독과 관련한 보편적인 문제는 전담 감독관의 부족과 전문성의 부재라고 할 수 있다.

(9) 환적에 대한 규율 부재

일부 20톤 이상의 연근해어선과 원양어선원의 물리적인 격리의 원인이 되는 환적이 규제된다면, 이주어선원은 고용단계에서 겪게 되는 착취와 학대 등에 대해 구제요청을 더 쉽게 할 수 있을 것이고, 선사도 더 책임이 있게 노무관리를 하게 될 것이다. 그러나 환적을 규제하는 법은 아직 존재하지 않는다.



이주어선원과 체결한 원양어선원 노동계약서

(10) 임금 지급에 관한 규정 회피

선원법상 강제저축 금지, 임금 직접 지급 원칙, 위약금예정 금지 등의 규정이 있다. 하지만 여전히 송출업체에 의한 손해배상액예정의 관행이 만연하고, 다양한 방식으로 임금이 유보되거나, 체불되고, 송출업체를 통해 임금이 간접적으로 지급되고 있다.

(11) 송입업체 규율의 실패

원양어선의 경우 해수부는 인적자원이 없어 송입업체를 규율하지 못하고 있으며, 20톤 이상의 연근해어선의 경우는 수협에게 그 역할을 위임하였는데, 수협은 송입업체를 정기적으로 평가를 하는 방식으로 규율을 하고 있다. 하지만 평가에 가장 중요한 기준이 이주어선원의 이탈율이어서 문제이다. 이 문제점을 단적으로 보여주는 예가 2014년 수협이 직접 세워 운영한 송입회사인 수협개발을 통해 들어온 스리랑카 이주어선원 전원이 이탈을 한 사건이다. 선원법은 송입업체가 이주어선원으로부터 금품을 수수하지 못하도록 규정하고 있으나, 송입업체는 불법적으로 이주어선원의 임금에서 관리비를 공제하거나, 사업장을 변경할 때 불법적인 수수료를 징수하는 방식으로 위반하고 있다.

나. 보호 제도의 한계와 부재

(1) 노동조합의 이주어선원 보호의 실패

아직까지 원양어선이든 연근해어선이든 이주어선원의 권익을 대표하는 노동조합은 없다. 오히려 노조가 한국어선원들의 이익만을 철저히 옹호하기 때문에 이주어선원들은 노조로 인해 오히려 더 취약한 상황에 처하게 된다.

(2) 재해보상보험제도의 문제점

선원법과 어선원 및 어선 재해보상보험법에 따라 선주는 연근해어선³⁴에서 일하는 어선원들을 위한 재해보험에 가입해야 하는데, 위 재해보험은 해양수산부가 수협에 위탁하여 운영하도록 하고 있다. 그러나 본질적으로 선주의 조합인 수협이 재해보상보험 제도 전반을 운영하기에는 부적절한 측면이 있다.³⁵ 또한 선주들 중에는 재해인 것을 은폐하여 이주어선원이 재해보상보험에 따른 치료를 받지 못하게 하는 사람들도 있다.³⁶ 원양어선의 경우 가장 큰

문제점은 선원법이 선주로 하여금 보험가입 금액을 승선평균임금 이상으로 해서 가입하도록 하였음에도 불구하고, 선주는 이주어선원의 경우 승선평균임금³⁷이 아니라 그보다 3~7배까지 낮은 최저임금으로 보험가입을 하거나, 심지어는 그보다 더 낮은 임금으로³⁸ 보험가입을 하여 재해를 입은 이주어선원이 보험을 통한 정당한 보상을 받지 못하게 되는 경우가 많다는 것이다. 그리고 상황에도 이렇함 불구하고 해수부는 선주가 선원법에 따라서 재해보상보험 가입의무를 이행했는지 여부에 대해서 노동 감독을 제대로 수행하지 못하고 있다.³⁹

(3) 제대로 작동하지 않는 고충처리 절차

원양어선의 경우에는 물리적으로 고충처리 기관에 접근하기 어려운 것이 사실이지만, 이주 연근해어선원의 경우에도 효과적인 고충처리 절차에 접근하는 것이 쉽지 않다. 조사팀이 만난 많은 20톤 미만의 연근해 어선원들은 착취와 학대를 받았을 경우 어느 기관에 신고할지 몰라서 한국어 교육을 담당할 강사에게 연락하겠다고 응답하기도 하였다. 20톤 이상의 연근해어선원들을 위해서 해수부는 한국선원복지고용센터에 고충처리를 위한 콜센터를 설치하고 있다. 그런데 위 콜센터에 도움을 요청했던 이주어선원들의 말에 따르면 콜센터의 상담원들이 선주와 송입업체와의 관계에서 통역인의 역할 이상을 하지 못하고 어떤 경우에는 적절한 조치를 취하는 대신 시민사회 단체에 자신들을 연결해 주기도 한다고 하였다. 해수부와 별도로 수협에서도 연근해어선에서 일하는 이주어선원들 위한 콜센터를 운영하고 있으나, 상담원의 숫자가 이주어선원의 국적별로 2명도 채 안되는 6~7명이 일하고 있다.⁴⁰ 조사팀이 인터뷰한 많은 이주어선원들은 자신들이 선주로부터 받은 학대에 대해 해수부, 수협, 해경, 경찰 등에 신고를 했지만 해결되는 경우는 거의 없었다고 하였다.

(4) 피해자 식별의 실패

노동착취 목적의 인신매매 피해자 식별과 관련해서는 어느 국가기관도 지표를 만든 바 없으며, 법집행 기관, 특히 법무부 산하에 있는 출입국관리공무원들은 자주 외국인 피해자를 식별하는 데 실패한다.

(5) 이주어선원 통계와 조업위치를 파악할 수 있는 시스템의 부재
한국선원통계연보를 보면 한국인 어선원에 관한 것은 다양한 범주로

구분된 자세한 정보가 있다. 그러나 이주어선원과 관련해서는 어느 출신국의 어선원이 몇 명 있다는 정보만을 얻을 수 있을 뿐이다. 또 이주어선원들에 대한 보호를 위해서는 당국은 그들이 현재 어느 배를 타고 있는지 알아야 함에도 불구하고, 이주어선원의 위치에 대해 정부부처마다 다른 정보를 가지고 있을 뿐 아니라, 그 부처 간 정보 공유 시스템도 마련되어 있지 않다.

다. 처벌 제도의 한계와 부재

(1) 협소한 인신매매 및 강제노동 등의 규정

팔레르모 의정서에 가입하기 전인 2013년 이행 입법을 마련한다는 취지로 인신매매에 관한 형법 조항을 개정하였고, 2015년 선원법에 강제노동금지 조항을 신설하였다. 그러나 개정된 형법과 선원법의 조항은 팔레르모 의정서에서 규정한 넓은 의미의 인신매매 정의에 턱없이 미치지 못할 뿐 아니라 그 표현이 너무 추상적이어서, 그동안 인신매매와 강제노동에 해당함에도 처벌되지 못한 행위들이 여전히 처벌되지 못하고 있다.⁴¹

(2) 선주와 한국어선원들에 대한 미약한 제재

선주나 한국어선원이 선원법과 형법 등을 위반하여 이주어선원의 인권을 침해하여도 해수부나 수사당국의 처벌과 제재는 미약하다. 2011년 사조오양 75호 사건에서 상습추행을 저지른 한국인 어선원들에

대해 처음에는 불기소처분이 나왔고, 불기소처분에 대해 항고를 제기하였지만 결국 기소중지로 마무리되었다.

(3) 사실상 구금에 대한 방지

원양어선의 경우 이주어선원이 입국 후 승선하기 전 머무는 원양 외국인선원복지교육원은 사실상 구금시설이라고 할 수 있고, 이에 관한 문제에 대해서는 언론에서도 이미 다루었으나 계속 방치되고 있다.

(4) 여권 압수를 금지하는 법에 대한 불이행

출입국관리법과 여권법에서는 계약 이행을 확보하는 수단으로 여권 등 개인서류를 빼앗는 경우 엄하게 처벌을 하도록 되어 있으나, 이 법은 전혀 이행되고 있지 않다.

라. 협력 제도의 한계와 부재

송입국과 송출국 사이에 이주어선원 보호를 위한 협력이 잘 안되는 것은 물론이고 이주노동자의 인권침해 및 인신매매를 예방하고 보호하기 위한 서로의 법과 제도, 정책에 관한 최소한의 이해도 부족하다.

충분한 재해보상을 받을 수 있다는 광고가 붙어있는 인도네시아 떼갈 항구



2013년 6월 송출비용으로 약 12,000달러를 내고 입국한 베트남 출신의 어선원이 있었다. 그는 입국한 뒤 3개월 가까이 하루도 쉬지 않고 하루 20시간 가까이 일을 했다. 그런데 더 심각한 것은 장시간 노동을 하는 동안 한국인 어선원들로부터의 받은 폭행과 차별 그리고 임금체불이었다. 한국인 어선원들은 배가 항구로 들어올 때마다 높은 보수를 받았는데 비해, 20년 넘게 배를 탄 경험이 있었던 그 베트남 선원은 배에서 일하면서 한국인 어선원들로부터 발과 주먹과 생선과 생선을 담는 통으로 폭행을 당하였고, 처음 두 달 치 임금은 아예 받지 못했다. 그는 선장, 선주, 수협, 송입업체 등에 도움을 요청했으나 아무것도 달라지지 않았다. 결국 사업장 변경을 요구하며 배에서 내렸다. 그러자 선주는 출입국관리사무소에 이탈 신고를 했다. 그 이주어선원은 출입국관리사무소에 가서 자신은 이탈을 한 것이 아니라 폭행과 임금체불을 당했기 때문에 사업장 변경을 하기 위해 배에서 내린 것이라고 하였다. 그러나 출입국관리 공무원은 그 이주어선원의 인권침해 사실에 대해서는 확인을 하지 않은 채, 선주가 이탈 신고를 철회하지 않으면 계속 일할 수 있는 방법이 없다고 하였다. 베트남 이주어선원이 하선을 한지 한 달이 조금 넘었을 때 송입업체가 그 사람에게 연락을 해서 사업장을 변경해주겠다고 하면서 출입국관리사무소로 같이 가자고 하였다. 그는 송입업체 직원을 따라 여수 출입국관리사무소로 갔는데, 거기서 사업장 변경허가를 받은 것이 아니라, 강제퇴거 명령을 받고 외국인 구금소에 구금이 되었다.⁴²

법집행 당국의 인권침해 피해자
식별 실패 사례

선원법을 위반해서 사전승선공인을 하지 않고 먼저 승선을 시킨 후 4개월 만에 영사관에 공인신청 한 것에 대해서 12만 원의 과태료 부과에 그쳤고, 노사 합의 된 이주어선원 숫자보다 7명 초과 승선시킨 것에 대해서 주의만을 주었으며, 이주어선원 12명에 대해서 고용신고를 하지 않은 것에 대해서 단지 신규고용을 1개월 동안 하지 못하도록 하였다.

2011년 사조오양의 법과 지침 위반 사항에
대해 해수부가 내린 처분



어업의 공정/윤리 고용과 국가 간 정책 조율을 위한 국제 컨퍼런스

13

문제 해결을 위한 제언

앞에서 살펴본 바에 따르면 이주어선원이 모집과 고용단계에서 겪는 어려움은 단순한 인권침해를 넘어 인신매매와 강제노동에 해당하는 수준임에도 불구하고, 이에 대응하기 위한 법과 제도들은 마련되어 있지 않거나 있어도 이행이 되지 않는 등의 한계를 가지고 있어서, 인신매매와 강제노동의 상황을 개선하는 데 크게 도움이 되지 않았다. 따라서 마지막 장을 이주어선원의 인권보장을 위해 다양한 이해관계자들에게 제언을 하는 것으로 마치려고 하는데, 이 중에는 기존 법과 제도를 잘 이행함으로써 비교적 짧은 시간에 변화를 가져올 수 있는 단기적인 과제도 있지만, 법과 제도를 고치고 만들어야 하는 중장기 과제가 포함되어 있다.

가. 단기과제

번호	법, 제도, 이행	대상	제언	어선의 종류	4P	주제
S1	이행	해수부, 노동부, 수협	어선별 이주어선원에 대한 심층 인터뷰를 통해 항목별로 정확한 송출비용을 파악하라.	모든어선	예방	송출비용
S2	제도	해수부, 수협, 노동부	이해관계자와 전문가의 자문을 받아 이주어선원의 권리보장과 어업활동에 실질적으로 도움이 될 수 있는 교육 커리큘럼을 만들라.	모든어선	예방	교육
S3	이행	해수부	최소한 해수부고시에 규정된 이주어선원에 대한 교육이 원양어선에서 일하는 이주어선원에게 이루어 질 수 있도록 선주와 송입업체를 감독하라.	원양, 20이상	예방	교육
S4	이행	해수부	선주들이 해수부장관이 고시한 승선평균임금으로 이주어선원들을 위한 재해보상보험에 가입을 하고 있는지 노동감독을 철저히 하라.	원양, 20이상	보호	재해보상
S5	이행	해수부	이주어선원에 대한 최저임금 차별을 철폐하라.	원양, 20이상	예방	최저임금
S6	이행	해수부, 노동부	정기적으로 어선을 방문해서 (선원)근로감독을 이행하라.	20이상, 20미만	예방	노동감독
S7	이행	해수부, 수협, 노동부	표준노동계약을 송출국 정부와 공유하여 송출국 정부가 송출계약을 규제하도록 하라.	모든어선	협력	노동계약
S8	이행	해수부, 수협	송입업체나 선주가 임금 직접 지급 원칙을 회피할 수 없도록 규제하라.	모든어선	예방	임금지급
S9	이행	해수부, 수협	이주어선원 고충처리를 위한 콜센터에 단순 통역인이 아니라 실질적으로 고충을 처리할 수 있는 전문 인력을 배치하라.	원양, 20이상	보호	고충처리
S10	제도, 이행	해수부, 노동부, 법무부	법집행공무원이 이주어선원의 피해자성을 식별하고 보호할 수 있도록 정기적으로 교육하라.	모든어선	보호	인신매매, 강제노동
S11	제도, 이행	해수부, 법무부, 노조	사실상 구금시설로 운영하고 있는 원양외국인선원복지교육원을 폐쇄하고 원양어선에서 일하는 이주어선원이 한국에 안전하게 체류할 수 있도록 대안을 마련하라.	원양	보호	물리적인 격리
S12	제도, 이행	해수부, 노동부, 수협	한국선원통계연보를 작성할 때 이주어선원에 대한 자세한 정보를 수집하고 처리하라.	모든어선	보호	통계
S13	이행	해수부, 수협, 노동부	송출국 정부와 이주어선원의 최저임금 수준에 관한 최신 정보를 정기적으로 공유하라.	모든어선	협력	최저임금
S14	이행	해수부, 노동부	이주어선원과 관련된 제도개선 계획과 이행에 있어서 노조와 선주 뿐 아니라 시민사회단체와도 건설적이고 정기적인 협의를 하라.	모든어선	예방	시스템전반
S15	법	해수부	이주어선원의 교육 등 현재 지침에 있는 내용 중 법령으로 규정되어야 하는 부분들을 선원법에 추가하는 개정을 하라.	원양, 20이상	예방	시스템전반
S16	법	해수부	원양어업법안에 이주어선원의 인권 보장과 관련되어 그 동안 제기된 문제들을 해결할 수 있는 내용을 포함하라.	원양	예방	시스템전반
S17	이행	해수부, 수협, 원양산업협회	계약체결 과정에서 단체협약과 취업규칙의 내용을 이주어선원들에게 설명하고, 이주어선원이 이해할 수 있는 언어로 번역된 사본을 제공하도록 하라.	원양, 20이상	예방	노동계약

나. 중기과제

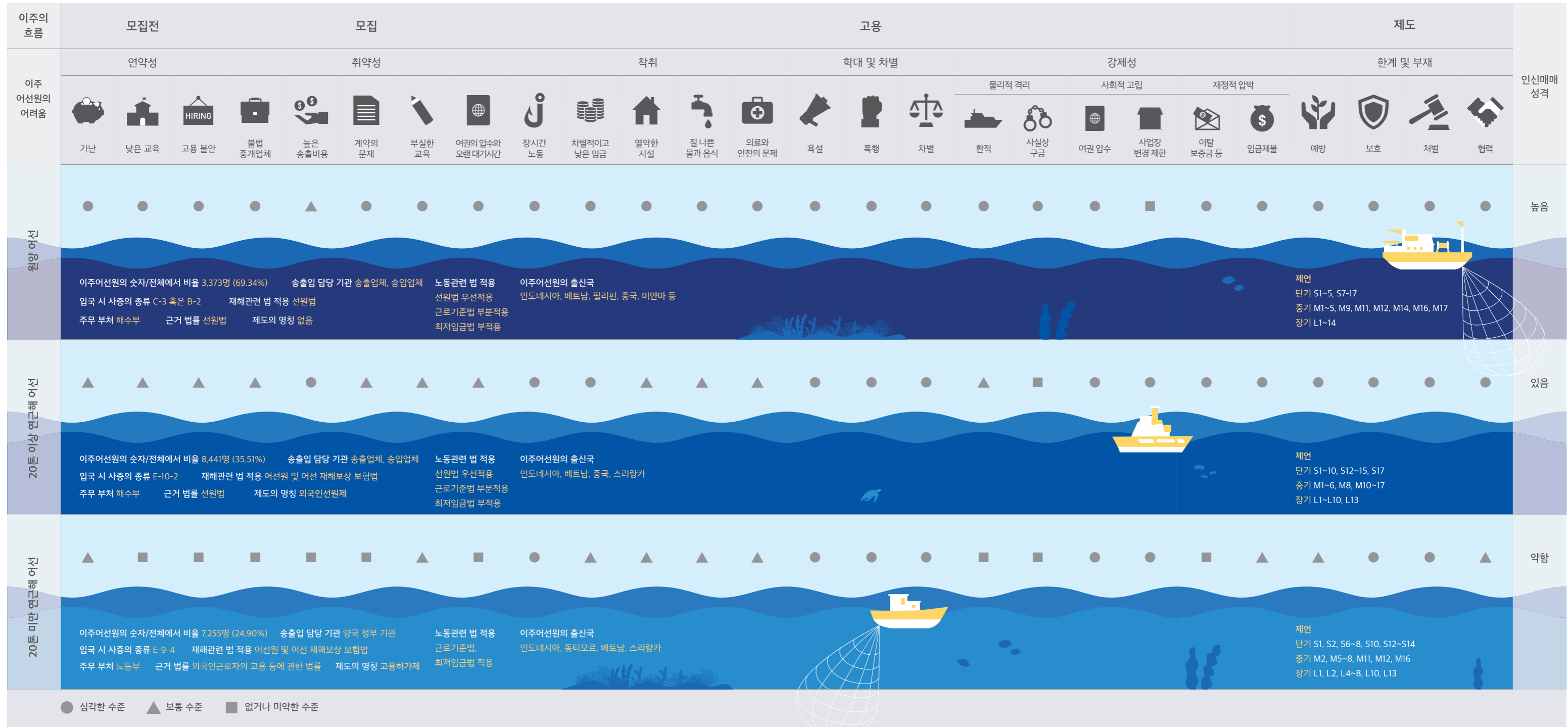
번호	법, 제도, 이행	대상	제언	어선의 종류	4P	주제
M1	제도	해수부	해사노동협약의 기준을 충족하는 송출업체로부터 소개 받은 선원을 고용할 의무를 규정한 선원법 제113조 제2항을 구체화 하는 부령을 제정하라.	원양, 20이상	예방	송출업체
M2	제도	해수부, 수협, 노동부	국내법과 국제법의 규범에 부합하는 이주어선원을 위한 표준노동계약을 작성하라.	모든어선	예방	노동계약
M3	제도, 이행	해수부	지방해양항만청에 고용신고된 노동계약서의 진정성립과 불공정한 내용을 확인할 수 있는 절차를 마련하라.	원양, 20이상	예방	노동계약
M4	제도	해수부, 수협	교육이 이주어선원 뿐 아니라 선주, 송입업체, 한국인 어선원에게도 이루어질 수 있도록 관련 지침과 수협 운영요령을 개정하라.	원양, 20이상	예방	교육
M5	제도	해수부, 수협, 노동부	송출국 정부와 협력해서 출국 전 교육과 입국 후 교육 커리큘럼을 표준화 하라.	모든어선	예방	교육
M6	법, 제도	해수부, 노동부	선원을 전담하는 노동감독관 인원을 확충하고 전문성 있는 선원노동감독관을 양성하라.	20이상, 20미만	예방	노동감독
M7	제도	노동부	한국어능력 보다는 어업기술과 경험이 있는 이주어선원을 모집 할 수 있도록 관련 제도를 정비하라.	20이상, 20미만	예방	모집
M8	법,제도	해수부, 수협	연근해어선의 경우에는 산업재해보상보험제도 수준의 공정하고 투명한 어선원재해보상보험제도를 마련하라.	20이상	보호	재해보상
M9	법,제도	해수부	원양어선에서 일하는 이주어선원들도 충분한 재해보상보험을 받을 수 있도록 관련 선원법 등을 개정하고, 관련 제도를 정비하라.	20미만	보호	재해보상
M10	제도	해수부, 경찰, 해경, 수협	이주어선원들이 쉽게 접근하여 효과적으로 고충처리를 할 수 있는 절차와 제도를 마련하라.	20이상	보호	고충처리
M11	제도	해수부, 법무부, 노동부	인신매매 혹은 강제노동을 당한 이주어선원을 피해자로 식별할 수 있는 지표를 만들어라.	모든어선	보호	인신매매, 강제노동
M12	법, 제도	해수부, 해경, 법무부, 수협	이주어선원의 조업 위치가 정확하게 파악되도록 관련 부처가 가지고 있는 정보를 부처간 효과적으로 공유하는 제도를 구축하라.	모든어선	보호	이주어선원의 위치
M13	제도, 이행	해수부, 노동부	이주어선원에 대한 임금미 체불된 경우 (선원)노동위원회에 쉽게 접근해서 신속하게 구제를 받을 수 있도록 하라.	20이상	보호	임금체불
M14	제도	노조	이주어선원들을 회원으로 받아들이고 이들의 권익을 대표하라.	원양, 20이상	보호	노조
M15	이행	해수부	이주어선원의 은행계좌에서 임금을 불법적으로 인출하거나 이체하는 선주나 송입업체에 대한 단속을 시행하고 관련자를 처벌하라.	20이상	처벌	불법이체, 불법송금
M16	제도, 이행	해수부, 노동부, 수협	송출국 정부와 이주어선원 시스템에 대한 정보를 교환하라.	모든어선	협력	시스템전반
M17	제도	해수부, 기재부	해수부에 이주어선원의 노동, 인권 문제를 전담하는 공무원들을 충원하라.	원양, 20이상	예방	시스템전반

다. 장기 과제

번호	법, 제도, 이행	대상	제언	어선의 종류	4P	주제
L1	법, 제도	해수부, 노동부	송출국 정부와 협의하여 송출비용 선주 부담원칙을 이행할 수 있는 로드맵을 마련하라.	모든어선	예방	송출비용
L2	법	해수부, 노동부	송출비용 선주 부담원칙을 이행할 수 있도록 관련법을 개정하라.	모든어선	예방	송출비용
L3	법, 제도	해수부, 수협, 노동부	원양어선과 20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 이주어선원의 송출과정에서 송출국과 한국 정부가 개입 할 수 있도록 법과 제도를 마련하라.	원양, 20이상	예방	송출입절차
L4	법, 제도	해수부, 노동부	노동시간, 휴식(휴일, 휴게), 초과노동수당에 관해 어업의 특수성을 고려하면서도 이주노동자들이 착취 당하는 것을 막을 수 있도록 관련법을 개정하라.	모든어선	예방	노동시간
L5	제도, 이행	해수부, 노조	보합제가 이주어선원들에게도 적용되도록 하는 등 임금에 있어서 국적에 의한 모든 차별을 철폐하라.	모든어선	예방	임금산정
L6	법, 제도	국무총리실	노동착취 목적 인신매매를 포함한 인신매매 전반에 관해 총체적으로 대응할 수 있는 부처간 협력위원회를 구성하라.	모든어선	예방	인신매매, 강제노동
L7	법	해수부, 노동부 수협, 노조	이주어선원에 대한 인권침해가 최소화되는 방향으로 20톤 이상과 미만으로 나뉘어진 연근해 이주어선원에 관한 제도가 통합될 수 있도록 이해관계자들과 논의를 시작하라.	모든어선	예방	시스템전반
L8	법	해수부	이주어선원의 권리보장을 염두에 둔 별도의 특별법을 제정하라.	모든어선	예방	시스템전반
L9	제도	해수부	원양과 연근해에서 이주어선원들이 통신 서비스를 이용할 수 있도록 기술적인 지원을 하라.	원양, 20이상	예방	물리적 격리
L10	법	법무부, 노동부 해수부	이주어선원들을 염두에 두고 노동착취 인신매매 피해자 보호법을 제정하라.	모든어선	보호	인신매매, 강제노동
L11	법, 제도	해수부, 외교부	원양어선에 승선하는 옵서버가 어선원의 노동조건에 대해서도 감독할 수 있도록 관련 법과 제도를 마련하라.	원양	예방	노동감독
L12	법, 제도	해수부, 외교부	환적을 규제하기 위한 국제적인 논의에 참여하라.	원양	예방	환적
L13	법	해수부, 법무부	인신매매에 관한 형법규정과 강제노동에 관한 선원법을 관련 국제협약에 맞추어 개정하라.	모든어선	처벌	인신매매, 강제노동
L14	법	해수부, 외교부	ILO 어선원노동협약에 가입하라.	원양	예방	시스템전반

바다에 붙잡히다.

한국어선에서 일하는 이주어선원의 인권침해 실태와 개선 방안



● 심각한 수준 ▲ 보통 수준 ■ 없거나 미약한 수준

주석

- 1 <http://www.fao.org/3/a-i5555e.pdf>
- 2 항해구역은 크게 원양과 연해와 근해로 나눌 수 있는데, 원양은 원양산업발전법 제1조 제10호상의 해외수역으로 “동해·서해 및 동중국해와 북위 25도선 이북, 동경 140도선 이서의 태평양해역을 제외한 해역”이고, 연해와 근해는 수산업법의 정의로 육지와 인접하거나 가까이 있는 바다이다.(선원법이 준용하고 있는 선박안전법상 연해는 “영해기점으로부터 20해리 이내 수역과 해양수산부장관이 정하는 수역”이고, 근해는 “동쪽은 동경 175도, 서쪽은 동경 94도, 남쪽은 남위 11도, 북쪽은 북위 63도 선으로 둘러싸인 해역”이다)
- 3 2015년 말 기준 어선원 재해보상보험에 피보험자로 가입한 20만 미만 연근해어선원 중에서 한국인의 숫자
- 4 유일한 예외가 1996년 파나마 국적선인 페스카마 15호에서 조업이 서둘러고 한국인으로부터 폭행을 당한 중국인 어선원들이 한국인 어선원들과 인도네시아 어선원들을 살해한 사건이다.
- 5 미얀마는 2017년에 처음으로 20톤 이상 연근해어선에서 일하는 이주어선원을 송출하기로 되어 있다.
- 6 출입국관리법상 선원특례조항이 있어서 어선이 항구에 정박 중인 경우 이주어선원은 비자 없이 입국을 하기도 하는데, 그 경우 송입업체는 선원이 입국 하기 직전에 온라인을 통해 입국예정신고를 출입국관리사무소에 제출한다.
- 7 입국 후에 선주는 선원신원보증서를 발행하고 선원을 선원명부에 등재시킨 후에 이 두 문서를 가지고 항만청으로부터 공인(고입)을 받는다. 그 이후 항해를 시작하면서 출입국관리사무소에 출국신고를 하고, 항해를 마치면 선주는 다시 선원명부와 선원신원보증서를 가지고 항만청으로 가서 공인(고지)을 받는다.
- 8 2017년 1월 현재 15개의 송입업체가 있다.
- 9 하지만 돈이 없는 이주어선원은 이탈보증금 대신 집이나 토지 문서를 맡기기도 한다.
- 10 계약기간이 3년을 넘더라도 3개월을 초과하는 월급을 서비스비로 받지 못하도록 하고 있다.
- 11 인도네시아 송출업체 중에는 송입업체의 도움으로 이주어선원의 임금에서 매달 3만 원씩 4년 5개월

동안 관리비 명목으로 송금을 받은 경우가 있었는데, 경주이주노동자센터 오세용 소장은 인도네시아 출신 이주어선원의 경우에는 이렇게 사후적으로 송출업체가 이주어선원으로부터 송출비용을 챙기는 관행이 보편적이라고 한다.

12 사본을 가지고 있었던 일부 이주어선원이 있었으나, 베트남 송출업체들은 체불된 임금과 이탈보증금을 받으려고 하는 이주어선원들에게 송출계약서 사본을 반납하도록 하였다. 송출계약서 사본을 주지 않는 것이든 귀국 후 반납하도록 하는 것이든 이주어선원에 대해 책임을 질 상황에 대비해서 그 증거를 없애려는 것으로 보인다.

13 해수부장관 고시인 외국인선원관리지침에 따르면 입국 후 3일 이내의 교육을 받도록 하고 있으나, 선박은행 일정상 불가피한 경우에는 선박소유자 또는 선장 책임 하에 선상교육으로 대체하도록 하고 있는데, 대부분 이 규정을 들어 입국 후 육지에서 교육을 하지 않고 있거나 하는 경우에도 송입업체에서 2시간 정도의 형식적인 교육을 하는 것에 그치고 있었다.

14 원양어선에서 일하는 이주어선원의 실제 임금은 최저임금이거나 그것보다 적다. 하지만 한국인 어선원의 2015년 월 평균임금은 6,629,000원(갑판부 원직은 3,902,000원)이다.

15 이렇게 불법공제된 부분은 출국 전에는 지불하지 않았더라도 송출비용의 일부라고 할 것이다.

16 20톤 이상의 연근해어선에서 일하는 한국인 어선원의 2015년 월 평균임금은 3,614,000원(갑판부 원직은 3,031,000원)이다.

17 20톤 미만 연근해어선원에서 일하는 한국인 어선원의 2015년 재해보상을 위한 월 승선평균임금은 3,087,500원이다.

18 어느 베트남어선원은 별다른 안전장비 없이 장갑과 부츠만 제공받았는데, 장갑이 헤어졌지만, 10개월 동안 단 2개만 받았을 뿐이라고 했다.

19 <http://news20.busan.com/controller/newsController.jsp?newsId=20150610000099>

20 조사팀은 이주어선원이 한국에 입국할 당시 받는

사중의 유형이 무엇인지 알아보기 위해 한 송입업체에 방문을 했는데, 그 송입업체는 아무렇지 않게 자신들이 송입한 이주어선원들의 여권 더미를 책상 서랍에서 꺼내 보여주었다.

21 20톤 이상 연근해어선원에서 일하는 이주어선원들은 사업장을 변경할 때 송입업체에게 불법수수료를 내야하는 것도 문제이지만, 새로 자신을 고용 할 선주들을 찾는 것이 가장 어렵다. 선주들은 다른 어선에서 하선한 사람들은 기술이 부족하거나 태도에 문제가 있다고 고용을 꺼리기 때문이다.

22 선주가 출입국관리사무소에 이탈 신고를 하면 이주어선원은 바로 이탈한 것으로 되고, 선주가 하선 신고를 하는 경우에는 그 신고 90일 후에 다른 선주와 노동계약을 체결하지 못하면 원칙적으로 이탈한 것으로 된다.

23 한국 원양어선에 1년에 5~600명의 이주어선원을 송출하는 인도네시아의 한 송출업체는 이주어선원이 이탈을 하는 경우 송입업체에 360만 원의 벌금을 내기로 합의를 하였다. 그래서 그 송출업체는 그 벌금을 담보하기 위해 매달 약 6~11만 원을 이주어선원의 임금에서 공제를 해서 모아두었다가, 이주어선원이 이탈을 하는 경우 그 모아둔 돈을 송입업체에게 내고, 그래도 모자란 부분은 나중에 이주어선원에게 받아내는데, 그 부분을 확보하기 위해 송출업체는 이주어선원과 별도의 합의를 한다.

24 임금은 선사에서 송입업체로, 송입업체에서 송출업체로, 송출업체에서 지역 중개업체를 거쳐 이주어선원의 가족에게 현금으로 전달된다.

25 송출업체는 이렇게 몇 달씩 유보된 임금을 이주어선원이 이탈하지 않고 귀국할 이후에도 일시불로 주는 것이 아니라, 유보된 개월 수 만큼 나누어 지불한다.

26 인도네시아의 경우에는 아예 송출계약서상 임금유보가 이탈방지를 위한 것이라고 명시가 되어 있다.

27 실제로 오후 501호에 송출한 인도네시아 송출업체 중에는 교통부의 허가를 받지 않은 곳도 있었다.

28 하지만 필리핀의 경우에도 송출업체는 송출계약과 별도로 손해배상액예정을 하고, 서비스비 명목으로 선원의 임금 중에서 일부를 공제한다.

29 예를 들어 2014년 4월 11일 단체협약은 이주어선원의 최저임금을 월 435달러로 정하고 있지만, 2014년 7월 9일 작성되고 적법하게 고용신고수리가 된 원양선사와 이주어선원 사이의 계약서상 월급은 수당을 포함하여 423달러였다.

30 해양수산부 내에는 45개 과가 있지만 이주어선원을 포함해 어선원과 직접 관련된 곳은 선원정책과 한 곳 뿐이다 (소득복지과도 있지만 이주어선원과 관련한 일은 부분적이다).

31 선원법 제68조 제1항 제2호 및 근로기준법 제63조 제2호

32 물론 어업의 특성상 제조업과 같은 노동시간과 휴식(휴게 및 휴일) 규정을 적용하는 것이 어려울 수도 있다. 그러나 장시간 일을 한 것에 대한 대가로 (연근해어선원의 경우)휴어기에 유급휴가를 준다든지, 일정 시간 계속 일을 하는 경우에는 최소한 일정시간의 휴식시간을 보장해 준다든지, 초과노동수당을 주는 등의 방식으로 선원법을 보완할 수도 있지만 아직까지 그러한 논의조차 없다.

33 근로기준법 제6조는 국적에 따른 노동조건 차별을 금지하고 있고, 선원법 제5조는 선원근로관계에 근로기준법 제6조를 적용하고 있다.

34 4톤 이상 연근해어선의 경우 선주는 당인가입자이나, 4톤 미만의 경우에는 임의가입자에 불과하다.

35 산업재해보상보험의 운영은 고용노동부 산하의 공공기관인 근로복지공단인 하고 있지만, 근로복지공단이 보험급여에 관해 심사하고 결정한 것에 대해 노동자가 이의를 하면 이에 대한 결정은 별도의 독립적인 위원회에서 하도록 하고 있다. 하지만 어선원의 재해보상과 관련해서는 보험급여에 대한 심사와 결정 그리고 이의에 대한 결정을 포함한 보험제도 전반을 선주의 조합인 수협이 운영하고 있고 자금의 운영 역시 별도의 보험회사가 아닌 수협은행이 하고 있다.

36 일하다가 다쳐 다리를 절단해야 했던 이주어선원은 위 사고가 산업재해에 해당함에도 불구하고 시민단체가 개입하기 전까지 모든 치료 비용을 스스로 부담하고 있었다. 다른 경우에는 장애율과 보상 액수 산정절차가 진행되는 사실을 이주어선원 당사자가 알지

못하거나 직접 참여하지 못하는 상황에서 이루어지기도 했다.

37 이에 대해 2016년 12월 29일 선고된 대법원 2013두5821 판결에서는 이주어선원에 대해서도 해수부장관 고시상의 재해보상을 위한 승선평균임금을 적용하도록 하였다.

38 오룡 501호 유족 중에는 인도네시아 보험회사인 AXA로부터 유족보상으로 150,000,000루피아 (약 1290만 원)를 받은 사람이 있다. 그러나 2014년 최저임금이 월 435달러이고, 선원법에 따른 유족보상은 승선평균임금의 1300일 분이므로, 최저임금을 기준으로 하더라도 선주는 선원법에 따라 최소한 약 2,100만 원의 유족보상의무가 있음에도 불구하고, 그것을 담보할 수 없는 보험가입 금액이 너무 낮은 보험에 가입한 것이다.

39 원양어선의 경우 어선원 및 어선 재해보상보험법이 적용이 되지 않고 선원법만 적용이 될 뿐 아니라, 이주어선원을 위한 단체협약에서는 재해시 송출국 법률에 의해 보상을 받는다고 규정을 하고 있는데, 위와 같은 단체협약은 송출국 관련 법률에 따른 재해보상 수준이 선원법의 그것 보다 높을 경우에만 유효하다고 할 수 있다. 또한 선사들은 대부분 송출업체를 통해 송출국의 재해보상보험에 가입을 한다. 물론 송출국의 재해보상보험에 가입을 하는 것이 선원법 위반은 아니지만, 해수부 입장에서는 보험가입 내용과 여부에 대해서 확인을 하기가 쉽지 않고, 경우에 따라서는 송출업체가 보험에 가입 하지도 않았음에도 불구하고 보험증서를 위조해서 선사에게 보내 줄 위험도 있다

40 20톤 미만의 연근해어선의 경우에는 노동부에서 선원노동감독을 할 수 있는 역량이 되지 않는다는 것을 알기 때문에 위 콜센터에서는 민원이 제기되어도 노동부에 노동감독을 요청하지 않고 있다고 한다.

41 가장 문제가 되는 것은 인신매매에 대한 자세한 정의 규정 없이, "사람을 매매한 사람은 처벌한다"라고 규정한 것이다. 형법의 대원칙인 죄형법정주의에 따라 피의자가 예측불가능할 정도로 형법의 조항을 확대 해석을 할 수 없으므로, "사람을 매매한 사람은 처벌한다"라는 규정 역시 문리적으로 엄격하게 해석될 것이다.

42 <http://withonggam.tistory.com/1707>. 강제퇴거명령의 위법성을 다루는 공익변호사들의



IOM 국제이주기구 한국대표부

Tel 02-6925-1360

Fax 02-6925-1361

E-mail iomseoul@iom.or.kr

서울특별시 중구 무교로 32,
효령빌딩 12층 (04521)

www.iom.or.kr



(사)공익법센터 어필

TEL 82-2-3478-0529

FAX 82-2-3478-0527

E-mail info@apil.or.kr

서울특별시 종로구 율곡로 47,
505호 (안국동, 걸스카웃빌딩)

www.apil.or.kr