

# 누가 이들을 바다에 붙잡았나

한국어선에서 일하는 이주노동자  
인권 실태 모니터링 보고서



선원이주노동자 인권네트워크




공익법센터  
어필



# 목차

- 감옥선에 갇힌 노동자 ----- 05
- 한국인 노동자가 떠난 바다에 붙잡혀 버린 이주노동자들 ----- 06
- 착취라는 그물 속의 강제노동 ----- 08
  - 1) 쉬지 않고 일해도 괜찮다는 법
  - 2) 해주는 것 없이 뜰어가는 수수료
  - 3) 보증금 받고, 월급 쥐고, 신분증 빼앗고
  - 4) 법이 묵인하는 일 많이 돈 조금
  - 5) 다쳐도 죽어도 보상은 최저로
  - 6) 참고 넘길 수밖에 없는 폭언과 폭행
  - 7) 감옥보다 못한 숙소
- 인신매매를 허하는 법과 제도 ----- 18
- 법과 제도의 개선 방향 ----- 18
  - 1) 어선원 이주노동자의 모집과 고용알선에서 공공부문의 역할 강화
  - 2) 국적에 따른 차별 폐지와 동등 대우 - 최저임금 차별 폐지
  - 3) 공공기관에 의한 선원재해보상보험 운영 및 어선원 이주노동자의 재해보상 차별 폐지
  - 4) 위법적인 동의서와 합의서 징구 금지
  - 5) 근로감독의 전문성과 모니터링 강화
  - 6) ILO 어선원노동협약 비준과 그에 따른 선원법 개정















어둑어둑한 새벽, 수리토는 널빤지에 눕혔던 몸을 힘겹게 일으킨다.  
잠이라고는 3시간 정한 쪽잠이 전부이지만 그에게 선택의 여지는 없다.  
정신 없이 그물을 내린 후 한숨을 돌리는 사이 5분 만에 식사를 마치고는  
얻어 맞지 않기 위해 다시 정신 없이 손을 놀린다.  
졸다가 다친 동료의 보고는 커피를 들이켜보지만 몇 주째 하루 두세시간의  
쪽잠으로 버텨왔기 때문에 카페인으로는 잠을 깨울 수 없다.  
쏟아지는 잠과 추위에도 고된 몸을 계속 움직일 수 밖에 없는 것은  
언제 날아올 지 모르는 옥살과 주먹 때문이다.  
무엇보다 한국 배를 타기 위해 진 빚을 생각하면 배를 떠날 수가 없기에  
수리토는 자신의 처지가 감옥에 갇힌 죄수와 같다는 생각을 한다.



# 한국인 노동자가 떠난 바다에 붙잡혀 버린 이주노동자들

수리토의 이야기는 한국 배를 타는 이주노동자들에게는 특별할 것 없는 이야기입니다. 한국인들이 더 이상 일하지 않는 한국 배에서 점점 더 많은 이주노동자들이 일을 하고 있습니다. 2018년 기준으로 원양어선 선원의 73%, 20톤 이상 연근해어선 선원의 41%가 이주노동자였습니다. 또한 E-9-4비자로 입국하여 20톤 미만 연근해어선과 양식장, 소금채취업에서 일하는 이주노동자의 수도 꾸준히 증가하고 있어, 2019년도 10월 말 기준으로 8,728명이 일을 하고 있습니다.

〈표1-1. 2018년도 한국어선 근무 어선원〉

	한국인어선원	이주어선원	합계	비율
 원양어선	 1,397 명	 3,850 명	 5,247 명	 73.3%
 20톤 이상 연근해어선	 13,982 명	 9,733 명	 23,715 명	 41.0%

(출처, 원양어선과 20톤 이상 연근해어선은 한국선원복지고용센터에서 발간한 선원통계연보 2019 자료)

〈표1-2. E-9-4 이주노동자의 수 변화 추이〉

연도	이주어선원
2015	4,577
2016	5,266
2017	6,352
2018	7,432
2019. 10 말	8,728

(\*고용노동부 정보공개청구 결과)

그나마도 지금 배에서 일하고 있는 한국인 선원들이 나이가 많다는 점을 고려하면 앞으로도 한국 배에서 일하는 이주노동자들의 수가 늘어날 것 이라는 것은 확실합니다.

이주노동자들이 겪는 여러 어려움이 널리 알려져 있지만 어선원 이주노동자의 인권침해 상황은 그동안 크게 주목을 받지 못했습니다. 2011년 뉴질랜드 해역에서 조업을 하던 한국 원양어선에서 일하던 인도네시아 노동자들이 탈출하면서 어선원 이주노동자들이 열악한 노동조건은 물론 성추행과 폭행, 임금 체불에 시달렸다는 것이 알려지게 되었습니다. 2012년에는 연근해에서 일하는 이주노동자들이 장시간 노동, 임금체불, 인종차별, 폭행 등에 시달리고 있다는 것이 국가인권위원회의 <어업 이주노동자 인권상황 실태조사> 보고서를 통해 알려지게 되었습니다.

이후 2017년, 공익법센터 어필과 국제이주기구에서는 <바다에 붙잡히다> 보고서를 통해 연근해와 원양을 가릴 것 없이 한국 어선에서 일하는 어선원 이주노동자들이 처해있는 상황이 단순한 인권침해를 넘어 인신매매와 강제노동 수준에 이르고 있다는 것을 상세히 입증하였습니다.

한편에서는 이는 예외적인 사례에 불과하며 이제는 어선원 이주노동자들에 대한 인권침해 문제가 많이 개선되었다고 주장합니다. 하지만 어선원 이주노동자를 인권침해, 더 나아가 인신매매 상황으로 몰아 넣고 있는 제도는 전혀 변하지 않았기에 이들이 처한 상황도 변하지 않았습니다. 이 보고서는 이렇게 변하지 않은 제도로 인하여 여전히 착취를 당하고 있는 어선원 이주노동자에 대한 이야기입니다.

이 보고서는 2019년 1월부터 5월까지 부산과 경주에서 만난 18명의 E-10 어선원 이주노동자들에 대한 인터뷰와 2019년 10월 전라북도의 섬에서 일하는 E-9 어선원 이주노동자 63명을 대상으로 한 설문조사 결과를 바탕으로 작성되었습니다.

## 〈E-9 어선원 이주노동자와 E-10 어선원 이주노동자의 차이는 무엇인가?〉

연근해에서 일하는 어선원 이주노동자들은 '고용허가제'를 통해 입국을 해서 20톤 미만 어선 또는 양식장에서 일을 하거나 '외국인 선원제도'를 통해 입국을 하여 20톤 이상의 어선에서 일을 하게 됩니다. 각 제도는 아래와 같이 다르게 운용이 되고 있습니다.

〈표2. E-9 어선원 이주노동자와 E-10 어선원 이주노동자의 비교〉

분류	E-9 어선원 이주노동자	E-10 어선원 이주노동자
운용제도	고용허가제 (어업)	외국인 선원제도
주무부처	고용노동부	해양수산부
운영기관	고용노동부	수협중앙회
근거법령	<외국인근로자의 고용 등에 관한 법률>	<선원법> 및 해양수산부 고시 <외국인선원 관리지침>
체류자격	비전문취업 어업 (E-9-4)	선원취업 (E-10)
고용허용업종	연근해어업 중 20톤 미만 어선과 양식어업	연근해어업 중 20톤 이상 어선
도입국가	MOU 체결 16개국	3개국 (중국, 베트남, 인도네시아)



# 착취라는 그물 속의 강제노동

## (1) 쉬지 않고 일해도 괜찮다는 법

어선원들에게는 근로시간의 제한, 휴게 시간과 휴일 보장이 적용되지 않습니다. 때문에 어선원 이주노동자들은 하루 평균 12시간 이상을 일하고 한 달 휴일이 하루도 없는 경우가 대부분입니다.

<표3. E-9 어선원들의 하루 평균 노동시간 및 한달 평균 휴일 수>

E-9 어선원들 하루 평균 노동시간		E-9 어선원들 한달 평균 휴일 수	
8시간	0	없음	58
9~12시간	16	1일	0
12~16시간	22	2일	1
16시간 이상	22	3일	0
무응답자	1	4일	1
불규칙적	2	기타	3
합계	63	합계	63

한 달 내내 새벽 1시 30분에 일어나서 밤 10시까지 일을 했어요. 겨울 북극철에는 새벽 5시부터 이튿날 아침 7시까지 26시간을 잠도 못 자고 일한 적도 있었어요. 식사 시간은 아침과 저녁에 10분에서 15분 밖에 없었고, 점심은 교대 근무 때문에 빨리 먹어야 했어요. 그나마 식사 시간 외에는 휴식 시간은 없었어요.

인도네시아 E-10 노동자.  
갈치잡이 배 (제주)

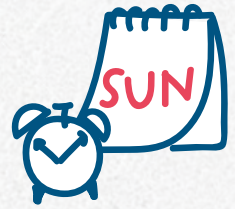
저녁 6시부터 아침 8시까지 계속 일했어요. 그리고 밥 먹고 씻고 아침 9시에 자요. 3시간에서 5시간 자고 일어나서 그물 당겨 올리고, 잠은 오징어 어창에 놓고, 다시 그물 내리고 자요. 그걸 계속해요. 그래서 푹 자지를 못해요.

베트남 E-10 노동자.  
오징어 채낚기 배 (부산)



## 왜 어선원 노동자들은 쉬는 시간과 쉬는 날을 보장받지 못하나요?

원양어선과 연근해어선에서 일하는 노동자들은 <선원법> 제6장 근로시간, 제7장 유급휴가 등에 규정된 최소한의 노동조건을 적용 받지 못합니다. 20톤 미만 연근해어선에서 일하는 고용허가제 어업 노동자의 경우에는 <근로기준법> 제63조의 근로시간, 휴게, 휴일에 대한 적용제외 규정으로 인해 최소한 노동조건을 법적으로 보호 받지 못하고 있습니다.



## (2) 해주는 것 없이 뜯어가는 수수료

원양어선과 20톤 이상 연근해어선에서 일하는 이주노동자의 모집과 관리는 공공기관이 아닌 민간 영리기업이 담당하고 있습니다. 그런데 이들은 한국 배에서 일하고자 하는 이주노동자들에게 거액의 송출비용을 받고 있습니다. 이번 조사에 따르면 E-10 어선원 이주노동자들이 한국에 오기 위해 지불한 비용은 인도네시아의 경우 500만원, 베트남의 경우 1천만원 이상이었습니다. 이렇게 한국에 입국한 이주 노동자들은 입국 후에도 매달 송입업체와 송출업체에 관리비를 내야 합니다.



선원법은 이 같은 수수료 징수를 금지하고 있지만 업체들은 다양한 방법으로 수수료를 갈취하고 있습니다. 국내에서 불법적 수수료 징수가 적발되는 경우가 많아지자 한국 입국 전에 현지에서 받거나 별도의 합의서나 계약서를 받아 두는 방법으로 수수료를 계속해서 갈취하고 있습니다.



<선원법> 제111조는 선원을 고용하려는 자, 선원의 직업소개·모집·채용·관리에 종사하는 자 또는 그 밖에 선원의 노무·인사 관리업무에 종사하는 자는 어떠한 명목으로도 선원 또는 선원이 되려는 사람으로부터 그와 관련하여 금품이나 그 밖의 이익을 받지 못하도록 하고 있습니다.



<송출업체와 송입업체(관리업체)는 어떤 역할을 하나요?>



**송출업체** : 현지에서 선원 이주노동자를 모집하는 사설 인력회사입니다. 송출업체에서는 이주노동자의 건강검진과 입국 전 교육을 실시하고, 여권 및 비자 발급 업무를 대행하여 한국에 입국하도록 하는 과정 전반을 담당하게 됩니다. 해외 송출업체는 국내 관리업체가 수협중앙회에 추천해 선정되기 때문에 국내 관리업체와 서로 짝을 이루고 있습니다.



**송입업체(관리업체)** : 한국에 입국한 이주노동자들의 관리를 전반적으로 담당하는 선원관리사업 회사입니다. 관리업체는 기본적으로 선주의 노무관리 업무를 위탁받아 수행하는 사기업이기 때문에 임금체불, 산재, 폭행 등의 문제가 발생했을 때 이의제기를 하기보다는 선주와 적당한 수준에서 해결을 하도록 이주어선원들을 유도하고 있음이 보고되고 있습니다

<E-9어선원과 E-10어선원의 이주과정 비교>

E-10 어선원의 경우



E-9 어선원의 경우



(출처: 공익법센터 어필 '바다에 붙잡히다' 13페이지)



인도네시아 E-10 노동자

"첫 월급 120만원을 송출업체에 모두 지불하였고, 이후로 송입업체에 매달 3만원씩 지불하고 있어요."



인도네시아 E-10 노동자

"처음 두 달 동안 송입업체에 50만원씩 총 100만원을 지불했어요."



인도네시아 E-10 노동자

"매달 45,000원의 관리비를 계산해 인도네시아에 갈 때 한번에 송출회사에 지불해야 해요. 선주가 휴가 때 관리비를 공제한 임금을 준 적도 있어요. 본국으로 돌아가 밀린 관리비를 내지 않으면 다시 한국에 갈 수 없고 땅문서를 돌려주지 않는 것으로 알고 있어요."



베트남 E-10 노동자

"한국에 와서 배를 옮길 때(업체 이전) 송입업체 베트남 직원에게 20만원 줬어요."



인도네시아 E-10 노동자

"인도네시아에서 월 45,000원을 송입업체에 지불하겠다는 동의서에 서명을 했어요."



### (3) 보증금 받고, 월급 쥐고, 신분증 빼앗고

어선원 이주노동자를 가운데는 고된 노동과 인권 침해를 견디다 못해 배를 떠나는 이들이 많습니다. 2018년 말 법무부 출입국·외국인정책통계연보에 따르면 E-10 선원 이주노동자의 미등록 체류율은 35.4%로, 체류외국인 전체의 미등록 체류율 15.0%의 두 배 이상에 이릅니다.

이탈을 막는다는 명목으로 현지 업체들은 어선원 이주노동자들이 한국에 오기 전에 보증금을 내도록 하고 있습니다. 이번 조사 결과에 따르면 E-10 어선원들은 인도네시아의 경우 평균 약 200만원, 베트남의 경우 약 570만 원에 이르는 금액을 이탈보증금으로 냈습니다. 인도네시아 어선원 이주노동자들의 경우에는 이탈보증금 뿐 아니라 땅 문서나 학위증 등을 현지 업체에 추가 담보로 잡히고 있었습니다. 이주노동자들은 은행에서 대출을 받거나 지인으로부터 돈을 빌려서 이탈보증금을 마련하고 있었습니다.

<표4. E-10 이주노동자 송출비용>

국가	입국연도	이탈보증금(USD)	기타 송출비용 (USD)	기타
인도네시아	2014년	2,200	2,650	땅 문서
인도네시아	2017년	1,850	2,800	땅 문서, 이탈 시 벌금 7000만 루피아 (5125 USD) 부과
인도네시아	2015년	2,200	5,125	이탈 시 벌금 7000만 루피아 부과
인도네시아	2008년	2,200	2,200	땅 문서, 이탈 시 벌금 7000만 루피아 부과
인도네시아	2017년	2,200	3,300	땅 문서
인도네시아	2014년	1,465	1,600	땅 문서
인도네시아	2017년	2,200	3,300	재계약시 800 USD 내도록 계약서에 명시되어 있음
인도네시아	2018년	2,200	3,600	땅 문서, 이탈 시 벌금 7000만 루피아 부과
인도네시아	2015년	915	3,300	땅 문서
인도네시아	2015년	915	3,300	
인도네시아	2015년	4,400		집문서, 5000만 루피아 (3700 USD)를 지급해야 집문서를 돌려받을 수 있음
인도네시아	2016년	915	3,300	땅 문서
베트남	2019년	5,000	7,500	베트남의 경우 지역 중개소(브로커)에 지급하는 적은 금액 (1000~3000 USD)과 계약서를 쓰는 중개소 두 군데에 걸쳐 지급이 되어 금액이 커지고 있음
베트남	2015년	2,000	6,500	
베트남	2015년	5,500	9,000	
베트남	2019년	5,000	10,500	
베트남	2017년	3,500	13,500	
베트남	2018년	3,500	11,000	

이탈을 방지하기 위해 임금을 제 때 지급하지 않고, 몇 개월에 한 번씩 임금을 지급하는 관행도 널리 퍼져 있습니다. 연근해어업 E-10 어선원들은 물론 고용허가제 어업 이주노동자들도 설문조사에서 50% 이상이 임금체불을 당한 경험이 있다고 했습니다.

월급날이 정해져 있지만 늦을 때가 많고, 2, 3달씩 체불하다가 임금을 지급하는 데 한 번에 주지도 않아요.



인도네시아 노동자, 갈치 잡이 배 (경남)



인도네시아 노동자, 오징어 잡이 배 (부산)

처음 입국한 후 6개월 만에 첫 월급을 받았어요.



신분증과 통장을 압수하는 일도 흔합니다. 원양어선 이주노동자의 경우에는 현지 송출업체에 일자리를 구하는 과정에서 배도 타기 전에 여권을 빼앗긴 채 대기하게 됩니다. 연근해어선 이주노동자의 경우는 입국 직후에 선주나 선사, 송입업체 등으로부터 여권, 외국인등록증, 급여 통장까지 압수를 당하는 경우가 빈번히 발생합니다.

### <신분증과 통장압수가 합법이라고요?>

[출입국관리법]에 따르면 외국인의 여권이나 외국인등록증을 취업에 따른 계약 또는 채무이행의 확보수단으로 제공받거나 그 제공을 강요하는 행위는 금지되어 있습니다. 하지만 해양수산부는 2013년 발표한 <연근해어선 승선 외국인 선원 근로조건 개선 대책>에서 본인에게 '동의서'를 받는 경우에는 통장, 여권, 외국인등록증을 선주나 관리업체가 보관하는 것이 불법이 아니라는 입장을 밝혔습니다. 그 이후 어선원들이 백지에 미리 서명을 하도록 요구받거나 여러 개의 동의서나 합의서에 설명 없이 서명을 강요당하는 사례들이 보고되고 있습니다.

베트남 출신 어선원 이주노동자 P는 2019년 5월 한국에 입국해, 전복 부안에서 배를 타다가 나올 만에 조리장에게 폭행을 당했다. P는 폭행과정에서 찢어진 옷을 들고 관리업체에 찾아가 도움을 요청했으나, 관리업체측은 그 정도의 폭행은 경찰에 신고도 안되고 찢어진 옷도 아무런 증거가 될 수 없다며 옷을 버리라고 종용하였다. 관리업체가 해준 것은 다른 배를 탈 수 있도록 선사를 옮겨준 것이 전부였다. 이주노동자는 입국 후 90일 내에 출입국사무소에 외국인등록을 해야 하는데, 부안의 선주가 압수하고 있던 P의 여권을 돌려주지 않아서 P는 미등록체류자가 될 위기에 처하였다. P를 지원하던 단체에서 선주에게 연락을 하였으나 선주는 오히려 "괘씸하다"며 욕을 하고 여권을 돌려주지 않겠다고 으름장을 놓았다.





#### (4) 법이 묵인하는 일 많이 돈 조금

어선원 이주노동자들은 한국인 선원 노동자들보다 훨씬 적은 임금을 받고 일을 하고 있습니다. 20톤 이상 연근해어선과 원양어선 이주노동자들은 초과수당이나 보합제\*임금도 받지 못하면서 최저임금마저 차별 받고 있습니다. 20톤 미만의 어선이나 양식장에서 일하는 고용허가제 이주노동자들은 최저임금법의 적용을 받지만 일한 시간만큼 제대로 급여를 받는 경우는 거의 없습니다.

\*보합제: 어획 수익을 일정한 비율로 선주와 어선원 사이에 배분하는 임금체계

<표5. E-9 어선원 임금>

임금	응답 수
175만원 미만	22
175 ~ 184만원	21
185 ~ 194 만원	7
195 ~209 만원	5
210 만원 이상	7
무응답자	1
합계	63

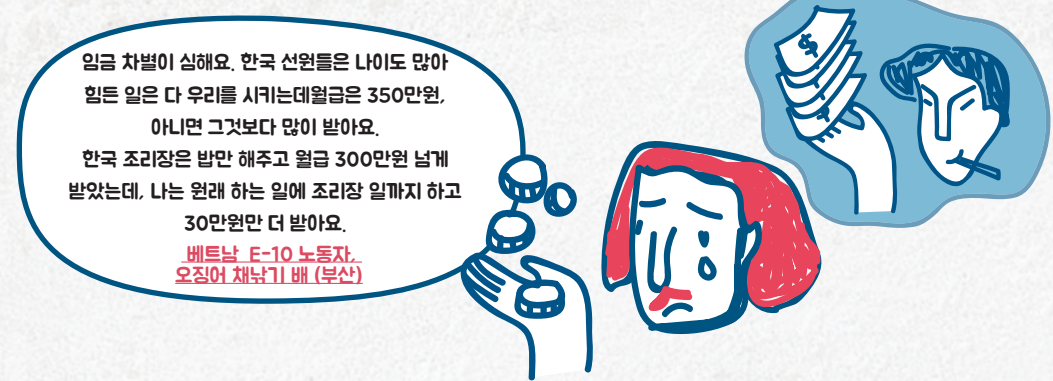
<표6. E-10 어선원 임금>

이름 (국적)	평균 임금 (연도별)
R (인도네시아)	(2014년) 118만원 (2018년) 150만원
M (인도네시아)	(2017년) 126만원 (2019년) 150만원
S (인도네시아)	(2015년) 120만원 (2018년) 140만원
A (인도네시아)	(2008년) 75만원 (2018년) 200만원
I (인도네시아)	(2017년) 126만원 (2018년) 165만원
H (인도네시아)	(2014년) 118만원 (2018년) 143만원
N (인도네시아)	(2017년) 126만원 (2019년) 140만원
B (인도네시아)	(2018년) 140만원
Y (인도네시아)	(2015년) 115만원 (2016년) 140만원 (2017년) 150만원 (2018년) 160만원
T (인도네시아)	(2015년) 118만원 (2019년) 160만원
O (인도네시아)	(2015년) 120만원 (2018년) 170만원
D (인도네시아)	(2016년) 125만 2천원 (2019년) 150만원
T (베트남)	(2019년) 164만원
J (베트남)	(2015년) 118만원 (2018년) 180만원
R (베트남)	(2015년) 118만원 (2019년) 150만원 + 조리장 급여 30만원
W (베트남)	(2017년) 150만원 (2018년) 250만원
H (베트남)	(2018년) 150만원 (2019년) 200만원

#### <20톤 이상 배에서 일하는 이주노동자들의 급여는 어떻게 정해지나요?>

원양어선 및 20톤 이상 연근해어선에서 일하는 노동자들의 임금은 노동시간과 무관하게 월정액으로 정해지는 최저임금과 보합제 임금으로 구성됩니다. 선원의 최저임금은 매년 해양수산부 장관의 <선원 최저임금 고시>로 정해지는데, 이 고시는 '적용의 특례'를 두어 어선원 이주노동자의 최저임금 결정은 해당 선원노동단체와 선박소유자단체 간의 단체협약에 위임을 하였습니다. 그렇게 정해진 20톤 이상 연근해 어선원 이주노동자의 최저임금은 2007년 한국인 선원의 최저임금 906,000원의 83%인 750,000원이었지만, 2020년에는 한국인 선원 최저임금 2,215,960원의 77.7%인 1,723,497 원으로 그 격차가 더 커졌습니다.

그런데 한국인 어선원의 임금은 최저임금보다 보합제 임금 몫이 훨씬 큰 경우가 많은데, 어선원 이주노동자들은 일부 업종을 제외하고 보합제에서 배제되어 있습니다. 가끔 선주나 선장의 선처로 약간의 보너스를 받는 경우가 있지만 보합제의 일환으로 임금을 받는 것은 아닙니다. 때문에 한국인 선원과 어선원 이주노동자 간의 임금차별은 최저임금 차이보다 훨씬 큼니다. 또한 보합제 임금 몫을 나누어 받지 못하는 어선원 이주노동자가 더 많이 일할수록 한국인 선원의 임금 몫이 커지는 구조입니다.





## (5) 다쳐도 죽어도 보상은 최저로

어선원 이주노동자들이 일을 하다가 재해를 당하는 경우에는 육상 노동자들에게 적용되는 <산업재해보상보험법>이 아닌 <어선원 및 어선 재해보상보험법> (이하 어선원재해보상법)이 적용되고 있습니다. 하지만 어선원재해보상법은 3톤 미만과 원양 어선에는 적용이 되지 않기 때문에 원양어선의 경우, 선주가 보험료를 내지 않거나 낮은 보험금으로 보험을 들면 어선원 이주노동자는 보상을 제대로 못 받을 수 있습니다.



### <복수 값 1,000만원 취급을 당하는 원양어선의 이주노동자>

원양어선의 경우 대부분 선주가 송출업체를 통해서 보험에 가입합니다. <선원법>은 선원의 보험가입금액을 승선평균임금 이상으로 하도록 하고 있지만, 원양어선 선주들은 턱없이 낮은 금액으로 보험에 가입하고 있으며 그에 대한 관리감독도 이루어지지 않고 있습니다. 2014년 12월, 사조산업의 명태잡이 트롤어선 501 오룡호가 러시아 서베링해에서 침몰했을 때 사망한 한 인도네시아 어선원의 유족은 보험회사로부터 사망보험금으로 고작 1,290만 원을 받았습니. 2014년 원양 어선원 이주노동자 최저임금 월 435달러를 기준으로 하더라도 유족보상금이 2,100만원은 되어야 했지만, 그보다 낮은 금액으로 보험에 가입했기 때문입니다.

어선원재해보상법의 적용을 받는 20톤 이상 배의 경우 해양수산부가 수협중앙회에 위탁하여 재해보험이 운영되고 있습니다. 하지만 수협중앙회는 산재보험을 운영하는 근로복지공단과 달리 공공기관이 아니기 때문에 이주노동자들을 심각하게 차별하는 등 공정성이 담보되지 않고 있습니다. 해양수산부 장관은 보험제로 추가될 수 있는 임금 등을 고려하여 매년 어선원의 재해보상 시 기준이 되는 통상임금 및 승선평균 임금을 별도로 고시하는데, 수협중앙회는 재해를 당한 이주노동자의 보상금을 고시된 기준 임금 대신 외국인 선원 최저임금을 기준으로 산정하고 있습니다.



### <재해보상액 차별에 대한 대법원 판결>

2010년 어선원 이주노동자의 재해보상액을 어선원 이주노동자의 최저임금을 기준으로 산정해 지급한 데 대해 수협중앙회를 상대로 소송이 제기되었고, 2016년 말 대법원은 어선원 이주노동자에게도 해양수산부 장관이 고시한 재해보상 시 적용되는 기준임금을 동등하게 적용해야 한다고 판결하였습니다. (대구지방법원 [2012.6.1.선고 2011구합4147], 대구고등법원 [2013.2.1.선고 2012누1397], 대법원 상고 기각) 그러나 수협중앙회는 대법원 판결 이후에도 어선원 이주노동자에게 여전히 외국인 선원 최저임금으로 재해보상액을 산정해 지급하고 있습니다. 또한 2018년 선원노련과 외국인 선원의 재해보상 시 적용되는 기준 금액을 외국인 선원 최저임금으로 한다는 단체협약을 체결해 대법원 판결을 무력화시켰습니다.

## (6) 참고 넘길 수밖에 없는 폭언과 폭행

어선원 이주노동자들은 배에서 일하면서 다양한 형태의 폭력의 대상이 되고 있습니다. '새끼야', '씨발놈' 같은 폭언은 일상적으로 사용되고 있으며, 폭행 또한 빈번히 발생하고 있습니다. 그러나 어선원 이주노동자들은 폭언 및 폭행을 당하더라도 피해를 신고하고 구제받기 어렵습니다. 관리업체는 피해 신고를 돕기 보다는 배를 옮기게 해주는 댓가로 불법적인 수수료로 징수할 뿐입니다.



많이 먹어도 욕하고, 적게 먹어도 욕하고, 빨리 먹어도 욕하고, 천천히 먹어도 욕한다. 일 많이 해도 욕하고, 일 적게 해도 욕한다. 하지만 별 수가 없었기 때문에 참을 수 밖에 없었다.

**베트남 노동자, 오징어 (부산)**

배를 탄지 나흘째 되던 날 한국인 조리장에게 맞았다. 한국말로 뭐라고 했는데 못 알아 들었고, 그랬더니 자기가 시키는 대로 안 한다고 생각했는지 때리기 시작했다. 머리채를 잡고, 먹살을 잡고, 주먹으로 때리고, 발로 차고, 한참을 폭행당했다. 아무도 말리지 않았다. 맞을 때 옷을 잡아 당겨서 옷이 다 찢어졌다. 너무 아파서 일을 할 수가 없었다.

**베트남 노동자, 통발 (전북)**

일을 하다가 너무 배가 고파서 음식을 먹었는데, 음식을 못 먹게 하면서 삼으로 등을 때렸다.

**베트남 노동자, 통발 (포항)**

'(육을 들으면) 한 귀로 들고, 한 귀로 흘려보낸다. 만약 그 육을 내가 마음에 담아 뒀다면, 방을 몇 개는 채웠을 거다.'

**인도네시아 노동자, 갈치잡이 배 (경남)**

## (7) 감옥보다 못한 숙소

양식장에서 일하는 이주노동자에게 바다 한가운데 떠있는 바지선이 숙소로 제공되는 경우가 있는데, 단열 및 보온이 되지 않아 추위와 더위에 시달릴 뿐 아니라 바깥 세상과 격리되어 심리적인 어려움을 겪게 됩니다. 섬에서 일하는 이주노동자의 경우에는 섬 밖으로 외출을 하고 싶어도 선주의 허락 없이는 육지로 가는 여객선을 탈 수가 없어 결과적으로 섬에 갇혀 사는 경우도 있습니다. 한편 선주가 무인도에 이주노동자 숙소를 두어 사실상 감금 상태에 처하게 하는 사례들도 발견되었습니다.

### <이주노동자들에게 제공되는 숙소에 대해서 법적으로 정해진 기준이 있나요?>

<외국인근로자의 고용 등에 관한 법률> 제22조의2는 사용자가 고용허가를 통해 입국한 이주노동자에게 기숙사를 제공하는 경우에는 <근로기준법> 및 동법 시행령이 정하는 기숙사 기준을 준수하도록 하고 있습니다. 여기에는 기숙사 침실의 면적과 수용 인원, 화장실과 목욕시설, 채광·환기·냉난방·화재 예방 설비 등에 대한 기준 뿐 아니라 노동자의 안전과 사생활 보호 등에 대한 기준도 포함됩니다. 사용자는 근로계약 체결 시 사전에 이주노동자들에게 기숙사에 관한 정보를 제공해야 하며, 기숙사 기준에 미달하는 열악한 숙소를 제공하거나 제공한 정보가 실제 숙소와 다른 경우에는 이를 시정해야 합니다. 하지만 관리감독의 부재로 여전히 대부분의 E-9 어선원 이주노동자들은 기준 미달의 숙소를 제공받고 있습니다. 한편, 20톤 이상의 배에서 일하는 E-10 어선원 이주노동자들은 <근로기준법>과 <외국인근로자의 고용 등에 관한 법률>의 적용을 받지 않기 때문에 선주가 열악한 숙소를 제공하더라도 제재를 할 수 있는 법 규정이 없는 상황입니다.



# 인신매매를 허하는 법과 제도

이상에서 살펴본 바와 같이 어선원 이주노동자들이 한국 배를 타는 과정에서 고액의 송출비용과 이탈보증금을 내고, 장시간 노동에 저임금, 때로는 임금 체불과 폭행, 폭언을 당해도 배를 떠나지 못하는 상황은 팔레르모의정서가 정의한 인신매매에 해당합니다. 더욱이 이 모든 상황은 어선원 이주노동자들을 보호할 수 있는 법이 없거나, 법이 있어도 차별을 허용하는 제도 때문에 일어나고 있습니다. 결국 어선원 이주노동자들을 바다에 붙잡은 것은 착취와 강제노동을 묵인하는 법과 제도입니다. 이러한 법과 제도가 변하지 않고는 이주노동자들의 인권 실태가 개선될 수 없기에 선원이주노동자 인권네트워크는 한국 정부에 다음과 같이 법과 제도를 개선할 것을 촉구합니다.

## 법과 제도의 개선 방향



### 1) 어선원 이주노동자의 모집과 고용알선에서 공공부문의 역할 강화

고용허가제는 여러 가지 제도적 한계에도 불구하고 양 정부의 공공기관이 송출·송입을 담당함으로써 송출비리를 줄이는 데는 크게 기여한 바 있습니다. 따라서 송출과 고용알선에 대한 비용을 어선원이 부담하지 않도록 하기 위해서 E-10 어선원 이주노동자의 도입과 고용알선도 공공부문이 책임지도록 해야 합니다.



### 2) 국적에 따른 차별 폐지와 동등 대우 - 최저임금 차별 폐지

E-10 어선원 이주노동자의 최저임금 결정을 노사 간 단체협상에 위임한 현행 해양수산부 장관의 <선원 최저임금 고시>의 '적용의 특례'를 폐지하고, <최저임금법> 제4조 제2항에 준하여, 어선원 이주노동자를 포함한 선원의 최저임금위원회를 구성하고 그 심의를 거쳐 해양수산부 장관이 선원의 최저임금을 정하도록 해야 합니다.



### 3) 공공부문에 의한 선원재해보상보험 운영 및 어선원 이주노동자의 재해보상 차별 폐지

재해보상과 관련해서는 <어선원 및 어선 재해보상보험법> 상의 적용 제외 규정을 폐지하여 모든 E-10 어선원 이주노동자들이 동등한 법적용을 받을 수 있도록 해야 합니다. 또한 이주노동자들이 재해보상 시 기준임금에서 차별을 받지 않도록 관리감독을 강화해야 합니다.

장기적으로는 어선원의 재해보험을 선박소유자단체인 수협중앙회에 위탁해 운영하는 제도를 폐지하고, 어선원재해보험과 산업재해보상보험을 통합하여 공공성을 담보해야 합니다. 그 전이라도 어선원이 보험급여 결정에 이의를 제기했을 때 그 심사와 결정은 수협중앙회가 아니라 근로복지공단과 마찬가지로 독립적인 위원회를 구성해 진행해야 합니다.



### 4) 위법적인 동의서와 합의서 징구 금지

여권, 외국인등록증, 통장 등을 압수하는 것은 인권침해 행위이자 불법 행위이므로 어떠한 이유에서건 금지해야 합니다. 본인의 동의서가 있는 경우 타인이 보관할 수 있도록 한 해양수산부의 지침은 폐지되어야 합니다. 더 나아가 이주노동자의 인권을 침해하거나 위법한 내용이 담긴 동의서나 합의서 등이 유효하지 않도록 법이 개정되어야 합니다.



### 5) 근로감독의 전문성과 모니터링 강화

해양수산부 산하 선원근로감독을 담당하는 해양수산청 근로감독관은 수도 적지만, 무엇보다 고용노동부 노동청 근로감독관과 달리 근로감독 업무를 전담하지 않기 때문에 전문성 부족이 지속적으로 지적되어 왔습니다. 해양수산부에서는 선원근로감독 인력을 적절한 수준으로 충원하고 경직이나 보직순환 없이 근로감독업무를 전담하도록 해야 합니다. 한편 고용노동부 노동청 근로감독관은 육상 노동자에 비해 어선원의 특수성에 대한 이해가 부족한 문제가 있습니다. 이에 고용노동부와 해양수산부 근로감독관들에게 어선원 이주노동자의 인권실태와 그 예방 및 대책에 대한 정기적인 교육을 실시하여 임금 체불뿐 아니라 신분증과 통장 압수, 폭언과 폭행 등 어선원 이주노동자에게 흔히 발생하는 인권침해에 적극적으로 대응하고 그러한 관행을 근절할 수 있도록 해야 합니다.



### 6) ILO 어선원노동협약 비준과 그에 따른 선원법 개정

ILO (International Labor Organization, 국제노동기구)에서는 어선원들이 안전하게 배에서 일을 할 수 있는 노동 환경에 대한 기준을 어선원노동협약(제188호)을 통하여 정리한 바 있습니다. 어선원노동협약에서는 선상 노동 및 노동조건, 거주 설비 및 식량, 안전과 건강 보호, 의료 처치 및 사회보장을 위해 필요한 기준을 제시하고 있으며, 특히 이주어선원들의 송출입 과정에서 강제노동 및 인신매매가 발생하지 않도록 해야 한다는 내용이 포함되어 있습니다. 정부는 어선원노동협약을 비준하여 선원법과 근로기준법 등에 명시된 선원 노동에 관한 규정들이 국제 기준에 부합하도록 개정이 되어야 합니다.





● 공익법센터 어필

공익법센터 어필은 난민, 인신매매 피해자 등 우리 사회의 취약한 이주민들의 인권을 옹호하고 해외에 진출한 한국기업의 인권침해를 감시하는 일을 하는 비영리 공익변호사 단체입니다.

● 선원이주노동자 인권네트워크

선원이주노동자 인권네트워크는 한국 어업에서 일을 하는 이주노동자들의 인권을 옹호하기 위한 단체들의 네트워크입니다. 네트워크에서는 어선원 이주노동자들의 인권 침해 사례를 조사하고 조력할 뿐 아니라 이들의 인권을 침해하고 있는 제도의 개선을 위해 노력하고 있습니다. 소속단체로는 경주이주노동자센터, 공익법센터 어필, 공익인권법재단 공감, 국제이주기구, 순천이주민지원센터, 이주와 인권연구소, 익산 노동자의 집이 있습니다.



2020년 1월

글쓴이: 선원이주노동자 인권네트워크

펴낸이: 공익법센터 어필

디자인: 정재영







공익법센터 어필

Tel 82-2-3478-0529

Fax 82-2-3478-0527

Email [info@apil.or.kr](mailto:info@apil.or.kr)

서울특별시 종로구 율곡로 47, 505호  
(안국동, 걸스카우트빌딩) 03060

[www.apil.or.kr](http://www.apil.or.kr)