

보도자료

- 수 신 : 각 언론사 담당 기자님께
- 발 신 : 공익법센터 어필, 시민환경연구소, 환경운동연합, 환경정의재단, 선원이주노동자 인권네트워크(경주이주노동자센터, 공익인권법재단 공감, 이주와인권연구소, 익산 노동자의 집, 공익변호사와 함께하는 동행, 공익법센터 어필)
- 제 목 : 한국 어선에서 발생하는 외국인 선원 인권침해 및 불법어업 실태
- 릴리스: 2020. 6. 9 (화)

귀사에 좋은 변화와 많은 발전이 있기를 기원하며 여러분의 많은 관심과 취재를 부탁드립니다.



한국 국적 선박에서 일하는 이주 어선원을 대상으로 조사를 한 결과, 대부분의 선원들은 낮고 차별적인 임금, 규제나 휴식시간 보장이 전혀 없는 장시간의 노동, 열악한 생활 조건, 원치 않는 노동 강요 등을 경험하고 있었다. 이렇게 착취를 당함에도 불구하고, 선원들은 이미 지불한 이탈 보증금, 체불된 임금, 압수된 여권 등 때문에 배를 떠날 수 없었다. 한국의 어선은 크게 원양 어선과 연근해 어선 (20 톤 이상과 20 톤 미만)으로 나뉜다. 본 보도자료에서는 원양 어선과 20 톤 이상 연근해 어선을 다룬다.

1. 원양 어선

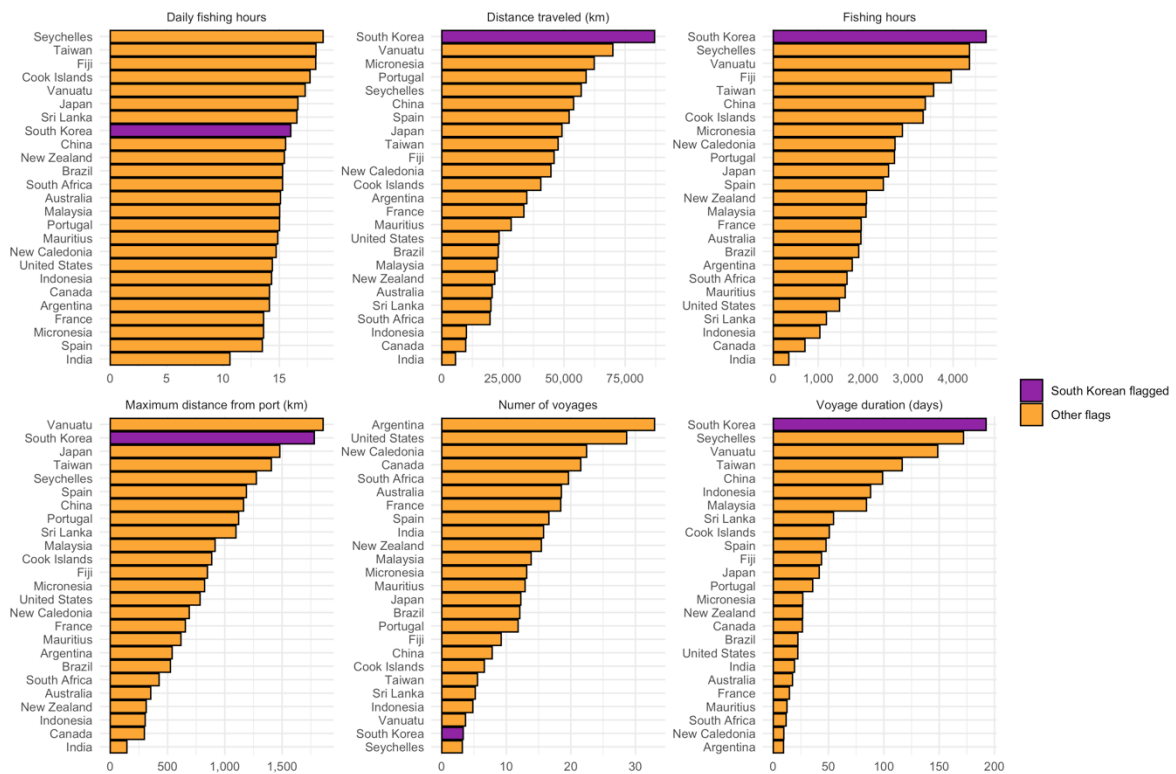
배에 '간헐' 시간 세계 1 위, 해상 노동시간 세계 1 위...

현대판 노예노동 및 인신매매에 준하는 한국 원양 어선의 외국인 선원 인권 실태

최근 이슈가 된 '중국 어선 롱싱 629 호의 수장 사건' 보도로 일반인들은 먼 바다에서 일어나는 인권 유린 실태에 경악했다. 우리 선박들의 경우는 사정이 어떨까? 선원들의 증언과 학계의 연구에 따르면, 한국 원양어선의 노동 강도는 세계 최고 수준이었으며, 특히 원양어업에 종사하는 이주어선원들은 심각한 인권 사각지대에 놓여있는 것으로 밝혀졌다.

그 중에서도 한국의 참치 잡이 연승선의 경우, 노동 환경이 세계에서 가장 열악한 수준인 것으로 드러났다. 캘리포니아 대학 산타바바라 (UCSB, University of California, Santa Babara) 연구진에 의하면, 한국 참치 잡이 연승선은 전 세계 25 개 상위 수산 국가 중 연속 해상 조업 시간, 항해 시간, 항해거리 부문에서 세계 1 위를 기록했다.

(2018 년 기준)



상위 25 개 수산국 참치 연승선 분석 결과, 한국 국적선이 항해거리(Distance traveled), 항해시간(Voyage duration), 조업시간(Fishing hours) 부문에서 세계 1 위, 항구와의 최대 거리에서 2 위였다. 출처: 캘리포니아 대학 산타바바라(UCSB) 연구팀/ Environmental Market Solutions Lab (emLab)¹

맛고 욕 먹으며 하루 18 시간 일하고, 아파도 일해야 하는 인권 사각지대...

같은 노동을 하는 한국인 어선원 임금의 1/10, 이마저 온갖 명목으로 송출 업체에 뜯겨

공익법센터 어필(APIL)과 환경정의재단(EJF)은 2016-2019 년 동안 한국 원양어선 41 척에서 일했던 총 54 명의 이주어선원들과 인터뷰를 하였다. 이들은 모두 최근 한국 원양 선박에 탑승하여 일한 선원들이었으며, 그중 30 명(56%)은 한국 원양업계의 대표 선사들인 동원, 사조, 신라 및 아그네스 소유 선박에서 일했다.

선원들의 증언에 따르면, 선박의 조업 시간 뿐만 아니라 실제 노동 강도도 상상이상이었다. 응답자의 절대 다수(96%)가 하루 12 시간 이상 고된 육체 노동을 했고, **절반 이상(57%)이 하루 18 시간 이상을 일해야 했다. 하루 20 시간 이상 일한 선원들도 네 명 중 1명 이상(26%)이었다.** 수면 시간을 포함한 휴식시간은 대부분의 선원들(65%)이 6 시간 이하라고 증언했다. 노동시간을 규제하는 법이 부재한 상황에서 이주어선원들의 평균 하루노동시간은 16.9 시간인 것으로 드러났다.

이처럼 오래, 강도 높은 노동을 하면서도 선원들의 41%는 한 달에 미화 500 달러에도 못 미치는 낮은 임금을 받았다. 심지어 불법²적으로 정해진 최저임금(미화

¹ 문의: Gavin McDonald, Project Researcher, Environmental Market Solutions Lab, University of California, Santa Barbara: gmcdonald@bren.ucsb.edu / <http://emlab.msi.ucsb.edu>

² 이주어선원에 대한 최저임금 제도가 불법적인 이유는 선원법 제 59 조에서 “해수부 장관은 최저임금을 정할 수 있다”고 규정하고 있고, 선원법 제 5 조에 따라 선원의 근로관계에도 적용되는 근로기준법 제 6 조(균등한 처우)에 따르면 “사용자는 근로자에 대하여 (...) 국적 등을 이유로 근로조건에 대한 차별적 처우를 하지 못한다”고 못 박고 있음에도 불구하고, 해수부장관은 관련 “선원 최저임금 고시”에서 한국인선원에 대해서만 최저임금을 정하고, “외국인선원의 경우 해당 선원노동단체와 선박소유자단체 간에 단체협약으로 최저임금을 정할 수 있다”고 규정해, 이주어선원을 대변하지 않을 뿐 아니라 오히려 이해충돌 관계에 있는 한국인 어선원 노조(전국원양산업노조)와 선사(원양산업협회)가 임의로 합의해 정하고 있기 때문이다. 이들은 이주어선원의 최저임금을 정하면서 국제노동기구(ILO) 기준을 따랐다고 하지만, 실제 ILO 의 일반 선원 최저 임금(1098 달러 혹은 817 달러)에도 못 미친다. 국적에 따른 최저 임금 차별은 근로기준법의 적용을 받는 육상 노동자의 경우 상상할 수도 없는 일이지만

457 달러)보다 낮은 임금을 받은 선원들도 전체의 1/4 이상(28%)이었다. 대부분의 이주어선원의 임금은 같은 직급인 부원(部員)³으로 일하는 한국인어선원의 월급 5,162,000 원(2018 년)의 1/10 수준이었다. 더 심각한 차별 요소는 한국인 어선원의 경우 “보합제”(선주와 선원들 사이에 어획물 판매 이익을 일정한 비율로 분배하기로 하는 약정)라고 부르는 생산수당이 기본급보다 높은 반면, 이주어선원은 보합제 대상에서 제외되고 오로지 고정급 임금만 받고 있는 점이다. 즉, 이주어선원이 장시간 노동하는 대가가 고스란히 한국인 어선원에게만 돌아가는 불합리한 현실이다.

	계(부원)	기본임금	생산수당	상여금
2017 년	7,534,000 (4,993,000)	2,362,000 (2,263,000)	4,839,000 (2,384,000)	333,000 (346,000)
2018 년	7,565,000 (5,162,000)	2,459,000 (2,364,000)	4,769,000 (2,466,000)	337,000 (332,000)

한국인어선원의 임금 (단위: 원)

선원들의 대부분(72%)은 송출 비용을 부담했는데, 이를 사전에 지급할 능력이 없는 경우 이미 현저히 적은 월급에서 공제되어, 최종적으로는 이보다도 적은 금액을 수령했다. 선원이 본국으로 귀국 이후에도 각종 명목으로 공제하고 약속한 임금의 일부만 지급하는 경우도 비일비재했다. 송출 계약 시 보너스에 대한 약속을 받는 경우도 있었으나, 그 이행을 담보하는 장치가 없어 선장이나 선사의 호의에 철저히 의존해야 했고 제대로 수령하는 경우는 없었다.

폭력, 욕설은 일상적으로 이뤄졌다. 신체적 폭력은 모두 한국인 선장, 부선장, 항해사나 갑판장에 의해 자행되었다고, 주로 손이나 둔기(손전등, 목재, 물병, 스크루 드라이버 등)로 머리를 가격하거나, 따귀를 때리거나 발로 차는 행위들이 주종을 이뤘다. “XX 새끼야, X 발 놔... ” 등의 욕설은 인터뷰 중에 자주 등장하였다. 선원들은 분노와

원양선사는 노사합의 내지 ILO 기준이라는 이름으로 이를 교묘히 위반하고 있고, 해수부는 사용자 편의를 위해 이를 묵인/방조하고 있는 것이다.

³ 해원 중 직원을 제외한 선원으로, 해기사 면허가 없이 선박에서 근무하는 사람. 부원에는 갑판부원, 기관부원, 조리부원, 사무부원으로 직렬별로 구분한다.

수치, 모멸감을 느꼈지만 저항을 하면 “월급을 주지 않겠다”고 협박을 당했기 때문에 부당한 대우를 참고 받아들일 수 밖에 없었다고 토로했다.

선원들은 병이 나거나 몸이 아파도 적절한 치료가 이뤄지지 않음은 물론, 휴식을 취하지도 못하고 건강하지 못한 상태에서 계속 노동을 강요 당했다. 헬멧이나 장갑 등의 기본적인 안전 도구도 제공되지 않았고, 있다 하더라도 평소에는 사용하지 않고 검사관이 승선하는 승선 검색 시에만 쓰는 ‘전시용’이었다.

기타 생활 조건도 매우 열악했다. 양이 부족하거나 질이 낮은 식사, 스무 명 넘는 선원이 같이 써야 하는 단 한 개의 비좁은 실외 화장실, 선원이 열 명씩 동시에 씻어야 하는 샤워 시설, 소금기 있고 오염된 식수(한국 선원들은 생수나 정수기를 거친 물을 마심)를 공급한 사례 등도 지적되었다. 선원들의 증언을 기록하기 위한 영상 인터뷰에서 대부분은 얼굴이 드러나는 것을 기피했으나, 한 인터뷰이는 “트라우마 때문에 (...) 다시는 한국 배를 타지 않을 것”이라며 상관 없다는 의사를 밝혔다.

착취와 학대와 차별에도 배를 떠날 수 없어...

국제법적으로 인신매매, 강제노동에 해당

이주어선원들이 장시간노동, 차별적이고 낮은 임금, 폭행 및 폭언 등 착취와 학대를 당하면서 일을 계속할 수 밖에 없는 이유는 배를 떠나지 못하게 하는 구조가 있기 때문이다. 이들은 고향을 떠나면서 송출비용은 물론 중간에 일을 그만 둘 경우 돌려받을 수 없는 고액의 이탈보증금을 송출업체에 지불할 수 밖에 없었다. 또한 송출과정에서부터 귀환할 때까지 송출/송입업체와 선장 등에게 여권이 압수 되었다. 거의 모든(94%) 선원들이 선상에는 물론이거니와 송출/송입 과정에서도 선장이나 해당 업체들에게 여권을 압수당했다. 또한 전체 응답자의 93%는 첫 1~3 개월 동안의 월급을 지급받지 못했다고 증언했는데, 이는 계약 기간 중간에 배를 떠날 경우 돌려받지 못하는 이탈보증금으로, 앞에서 말한 장기간의 항해, 여권 압수와 함께 이주어선원들을 배에 묶는 역할을 했다. 특히 원양어선에서 일하는 선원의 경우 긴

항해 및 조업 기간으로 물리적, 사회적으로 고립이 되어 착취와 학대의 현장을 떠나지 못하고 노동을 계속 할 수 밖에 없었다.

국제법은 이러한 인권침해를 인신매매로 규정하고 있으며, “현대판 노예제도”라고 비판하고 있다. 미국 정부는 이러한 현대판 노예제도에 큰 관심을 갖고, 매해 6 월 전세계 인신매매 현황을 분석한 인신매매 보고서를 발표하는데, 한국 어선에서 발생하는 이주어선원 인신매매에 대하여 2012 년도부터 지속적으로 문제제기를 하고 있다. 2017 년 유엔 사회권위원회에서는 이주어선원의 여권이 압수되는 관행을 막고, 이주어선원이 착취 당하는 것에 대해 조사를 하고 가해자를 처벌하도록 권고를 한 바 있다.

참고로, 한국의 어업 특히, 원양 어업은 이주어선원의 노동에 크게 의존하고 있다. 2018 년 말 기준으로 원양어선 선원의 73.3%가 이주어선원이고(5,247 명 중 3,850 명), 선장이나 해기사 등의 직원을 제외한 부원만 따져보면 95%가 이주어선원이다(4,053 명 중 3,850 명). 국적에 있어서 인도네시아인이 압도적으로 높고, 베트남과 필리핀 국적자들이 그 뒤를 잇는다.

구분	한국인선원 (부원)	이주선원						
		계	중국	인도네시아	베트남	미얀마	필리핀	기타
2017	1406(227)	3810	24	2540	633	59	522	32
2018	1397(227)	3950	12	2562	653	65	546	12

아슬아슬한 EEZ 침범 불법조업, 그리고 멸종 위기종 포획

선원들은 감시망이 미치지 않는 먼 바다에서 이뤄지는 불법 조업 행태도 생생하게 고발했다. 특히, 그간 지속적으로 문제가 되었던 타국의 배타적경제수역(이하 EEZ) 경계 지역 침범 어업이 실제로 계획적, 상습적으로 이뤄진 불법 어업이었음을 증언하였다.

EEZ 침범 조업은 주로 야간에, 해안 경비대의 감시를 피하기 위해 불법적으로 선박의 조명을 소등하는 상태에서 이뤄진다. 이때, 선원들은 선수와 선미에서 대기할 것을 명령받고, 선박은 EEZ 경계선에서 표박을 한 상태로 EEZ 안으로 투망을 하고 EEZ 바깥에서 그물을 끌어올리는 방식으로 변칙 조업을 한다. 이런 행동을 목격해도 승선한 옹저버⁴들은 지적을 하지 않았다고 한다. 이 과정에서 선장은 선원들의 눈에도 역력하게 다급한 동작으로 EEZ 경계선 안팎으로 아슬아슬하게 선박을 조종한다고 한다. 연안 경비선에 적발되자 선장이 뇌물을 제공해 행적을 무마하는 경우도 목격되었다.

이렇게 위험 요소를 감수해서까지 불법조업을 하는 이유는, EEZ 안쪽에서 어획이 더 많이 되기 때문이다. 이런 불법조업 행태는 2-3 시간 사이에 신속하게 '치고 빠지는' 식으로 이뤄져, 한국 원양 선박을 감시하는 동해어업관리단 조업감시센터(FMC)에서도 파악하지 못하고 있었다. 어떤 선박은 한달 동안 세 번이나 이러한 방식으로 불법 어업을 되풀이한 것으로 드러났다.

상어 포획도 잦았다. 단, 상어 지느러미(샤크핀) 거래는 국제적으로 적발 위험이 너무 크기 때문에 흔하지는 않았으나 여전히 존재했다. 그 외에 돌고래, 물개, 바다코끼리, 가오리 등 보호종이나 목적종(참치나 오징어)이 아닌 동물의 포획도 빈번하게 이뤄졌다. 물개나 바다코끼리 등의 해양포유류가 잡히면, 선장이나 항해사는 포획한 동물의 내장(주로 간)이나 생식기 또는 이빨을 도려낸 후 몸통은 바다에 내버리도록 지시했다. 바다 코끼리와 물개를 그물이 아닌 창으로 직접 포획한 경우도 2 회 보고되었다.

연근해 어선 (20 톤 이상)

원양 어선과 마찬가지로 선원법의 적용을 받는 20 톤 이상 연근해 어선에서 일하는 이주어선원들이 겪는 인권침해 실태도 비슷했다.

⁴ 선박들이 국제법상 규제조치를 준수하는지 감시하고 바다의 생물학적, 해양수산화적 자료를 모으는 일을 하는 어업활동 관찰자.

선주는 선원으로 고용한 뒤 육상 어장막에서 일 시키고...수억원대 임금체불 송입업체는 돌려보내겠다는 협박을 하면서 임금 포기 강요

통영의 한 멸치 잡이 선주에 고용되었던 인도네시아 어선원 24 명이 총 5 억이 넘는 금액의 임금을 받지 못해 2020 년 3 월 지방해양수산청에 진정을 제기했다. 이 가운데 11 명은 어선원으로 일하기로 하는 노동계약을 체결하고 한국에 왔지만 선주는 그들을 육상의 어장막으로 보내 일을 시켰다.

이들은 짧게는 3 개월 길게는 4 년 8 개월 동안 별도의 숙소 없이 선박이나 열악한 컨테이너에서 살았다. 휴게와 휴일에 관한 규정이 어선에는 적용되지 않는 선원법의 맹점 때문에 어선에서 일하는 인도네시아 선원들은 쉬는 날 없이 하루 14 시간 이상 일을 했음에도 불구하고 최저임금만 받았다. 또한 어장막이 근로기준법과 최저임금법이 적용되는 곳임에도 불구하고 선주는 거기서 일하는 사람이 이주어선원이라는 이유로 하루 14 시간 이상 일을 시키고도 육상 최저임금보다 낮은 임금을 지급하려고 했다.

인도네시아 어선원들이 임금체불에 대해 지방해양수산청 등에 진정을 한 이후에도 송입업체는 임금청구를 포기하지 않으면 본국으로 돌려보내겠다거나 사업장 변경을 해주지 않겠다고 협박을 하면서 어선원들에게 권리 포기 각서에 서명을 하라는 압력을 행사하였다.

사라지지 않는 송입업체의 불법적인 수수료 징수 갈 수록 높아지는 송출업체의 송출수수료

선원법 제 111 조는 송입업체에게 금품 수령을 금지하고 이를 어길 경우에는 처벌(제 168 조 제 1 항 제 5 호)을 하도록 하고 있음에도 불구하고 많은 송입업체들이 이주어선원이 일을 시작할 때, 3 년이 지난 뒤 계약을 연장 할 때, 일하고 있는 선박을 옮길 때 그리고 4 년 10 개월이 지난 귀국 후에 다시 재입국 할 때마다 50~100 만원의 수수료를 징수한다. 이들은 처벌을 피하기 위해 정기적으로 이주어선원을 찾아와 매달 3~4 만 5 천원의 관리비를 현금으로 받아가거나 계약을 종료하고 이주어선원이 귀국할 때 압수하고 있던 여권을 돌려주면서 그들로부터 현금으로 관리비를 받는다.

<바다에 불잡히다>보고서에 따르면 2015~2017 년 당시 베트남 이주어선원의 송출비용은 1,570 만원인데 비해 인도네시아 이주어선원은 850 만원이었다. 그러나

2019 년 현재 인도네시아 이주어선원의 송출비용은 베트남의 그것에 거의 육박하여 1,400 만원에 다다르고 있다.

임금체불과 함께 이주어선원을 배에 묶어 두는 역할을 하는 이탈보증금 징수와 여권 압수

위와 같은 송출수수료 중에 상당 부분이 이탈보증금으로 선원이주노동자 인권네트워크가 2019 년 인터뷰한 이주어선원 중에는 송출업체에 500 만원을 이탈보증금으로 내고 온 인도네시아 어선원도 있었다. 돈 외에도 땅 문서를 송출업체에 담보로 맡기거나 손해배상액을 약정을 한 경우도 있었으며, 대부분의 이주어선원들이 처음 3 개월의 임금을 이탈보증금 명목으로 유보당했다.

대부분의 이주어선원은 한국에 도착한 직후부터 송입업체나 선장에게 여권을 압수당한다. 송입업체에 따라서는 여권 외에 외국인등록증이나 임금 통장까지 압수하기도 한다. 여권을 압수하는 것은 여권법과 출입국관리법 위반이지만 해양수산부는 2013 년 <연근해어선 승선 외국인 선원 근로여건 개선 대책>에서 이주어선원에게 동의서를 받는 경우에는 통장, 여권, 외국인등록증을 선주나 송입업체가 보관할 수 있다고 하여 여권 압수에 관한 불법적인 관행을 정당화시켜주고 있다.

끊이지 않는 선상에서의 욕설 및 폭행

5 년 가까이 별다른 숙소가 없거나 컨테이너와 같은 곳에서 지내야

많은 이주어선원이 선상에서 동료 한국인어선원들로부터 폭언이나 욕설을 들으며 일을 하고 있고, 경우에 따라서는 폭행을 당하기도 한다.

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

- 2019 년 인터뷰한 전북 통발에서 일한 베트남 출신 이주어선원

“많이 먹어도 욱하고, 적게 먹어도 욱하고, 빨리 먹어도 욱하고, 천천히 먹어도 욱한다. 일 많이 해도 욱하고, 일 적게 해도 욱한다. 하지만 별 수가 없었기 때문에 참을 수 밖에 없었다.”

- 2019 년 인터뷰한 부산 오징어 배에서 일한 베트남 출신 이주어선원

앞의 멸치 잡이 배에서 일한 인도네시아 어선원의 예에서 볼 수 있듯이 연근해 어선에서 일하는 이주어선원들은 별도의 기숙사 없이 선박에서 지내며 목욕도 바닷물로 하는 경우가 많다. 어장막에서 일하는 이주어선에게는 컨테이너가 숙소로 주어졌는데 컨테이너에서 지내는 이주어선원은 스스로 요리를 해서 먹어야 한다.

계약 외의 노동을 강요하면서 머슴처럼 이주어선원을 부리는 선주 이와 같은 인권침해를 정당화 하는 법과 제도

노동계약에 따르면 이주어선원들은 20 톤 이상의 어선에서 일하도록 되어있었지만 선주의 필요에 따라 욱상에서 일을 하도록 강요 받는 경우도 있다. 앞에서 소개한 욱상 멸치가공시설인 어장막에서 멸치를 찌고 말리는 일을 하는 것이 대표적인 예이지만 그 밖에도 선주가 소유하는 밭이나 집안 일을 해야하는 경우도 있었다.

어장막은 욱상 노동자의 최저임금과 함께 초과 노동에 대한 수당도 적용되어야 하는 곳이지만 선주들은 초과 노동에 대한 수당을 주지 않는 것은 물론이거니와 욱상 최저임금보다 낮게 임금을 책정할 뿐 아니라 그나마도 체불되기도 한다.

원양어선과 마찬가지로 연근해 어선에서 일하는 이주어선원의 노동시간도 상당히 길어 선원이주노동자 인권네트워크가 2019 년 인터뷰한 이주어선원 중에는 매일 하루 20 시간 일한다는 사람도 있었다.

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

- 2019 년 제주 갈치잡이 배에서 일한 인도네시아 출신 이주어선원

선주가 이렇게 장시간 노동을 시킬 수 있는 이유는 관련법인 선원법에서 휴게 및 휴일에 관한 조항을 어선에는 적용하지 않도록 하고 있기 때문이다. 더 심각한 것은

선원법에 따르면 장시간 노동을 시키면서도 초과 수당을 지급하지 않고 최저임금만 주면 된다는 것이다.

최저임금도 문제인데, 한국인어선원의 최저임금은 매해 해양수산부 장관의 고시로 정하는 반면에 이주어선원의 최저임금은 한국인선원의 노동조합과 수협중앙회 사이의 노사단체협의로 정하기 때문이다. 이렇게 정한 이주어선원의 최저임금은 한국인어선원의 그것보다 적는데, 2007 년 이주어선원의 최저임금은 한국인어선원의 최저임금 906,000 원의 83%인 750,000 원이었지만, 2020 년에는 한국인어선원 최저임금 2,215,960 원의 77.7%인 1,723,497 원으로 그 격차가 더 커졌다.

임금과 관련한 또 하나의 문제는 어획량에 따라 수당이 지급되는 보합제에서의 차별이다. 한국인 어선원은 기본임금 외에 보합제에 따라 계산된 생산 수당(2018 년의 경우 생산수당이 전체 임금에서 차지하는 비율이 43% 이상임)을 받는 반면, 이주어선원은 일부 업종을 제외하고 보합제에서 원칙적으로 배제되어 있다. 때문에 한국인어선원과 이주어선원 간에 임금차별은 아래의 표에서 보는 바와 같이 최저임금 차이보다 훨씬 크다(2018 년 대부분의 이주어선원의 임금은 최저임금인 1,400,000 원인데 비해 한국인어선원들의 평균 임금은 3,835,000 원이고 이주어선원과 같은 일을 하는 부원의 경우에도 그 평균 임금이 3,291,000 원이다)

한국인어선원의 임금 (원)

	계(부원)	기본임금	생산수당	상여금
2017 년	3,709,000 (3,151,000)	1,849,000 (1,726,000)	1,798,000 (1,367,000)	62,000 (58,000)
2018 년	3,835,000 (3,291,000)	2,107,000 (1,978,000)	1,669,000 (1,264,000)	59,000 (49,000)

이주어선원은 아무리 장시간 노동을 하여도 초과 노동이라는 개념이 없으므로 그에 대한 수당도 받을 수 없으며, 보합제로부터도 배제되어 있어 장시간의 노동에 따른 대가는 고스란히 한국인어선원에게 돌아가게 되고 이주어선원은 단지 차별적인 최저임금만 받을 수 있을 뿐이다.

이주어선원의 숫자

원양어선과 마찬가지로 20 톤 이상 연근해 어선에서도 한국인선원의 숫자는 꾸준히 감소하는 반면, 이주어선원의 숫자가 꾸준히 증가하고 있다. 2018년에는 25,466 명 중 9,733 명이 이주 어선원이었는데, 이는 한국인 부원의 수를 추월한 수이다.

한국인어선원과 이주어선원의 숫자

구분	한국인선원 (부원)	이주어선원			
		계	중국	인도네시아	베트남
2017 년	14020(9453)	8484	1307	3197	3978
2018 년	13982(9380)	9733	1248	3918	4567

개 선 방 안

이 같은 현실을 개선할 방안은 무엇일까? 우선, 이주어선원에 대한 인권침해를 막기 위해 국제 어선원 노동 협약 188 (ILO C188)의 조속한 비준이 필요하다. 아울러 다음과 같은 5 가지 핵심적인 개선 방안을 제안한다.

- 1) 이주어선원에 대한 최저 임금 차별 철폐: 해수부장관은 선원법의 위임에 따라 2021 년 선원 최저임금을 고시할 때 최저임금이 한국인 선원과 이주 어선원에게 공히 적용이 되도록 할 것.
- 2) 휴게 및 휴일에 대한 보장: 선원법을 개정하여 ILO 188 협약에서 규정한 기준처럼 어선원에게 24 시간 동안 최소 7 시간 및 7 일 동안 77 시간 이상의 휴식 시간 및 휴일을 보장할 것.
- 3) 여권 압수 관행을 근절: 해수부는 그동안 본인에게 동의서를 받는 경우에는 선주나 관리업체가 보관하는 것은 불법이 아니라는 입장을 취해왔으나, 선주

및 선장에 의한 여권 압수 관행은 명백히 여권법 및 출입국관리법 위반임에도 본인의 동의와 상관 없이 그 위반자를 철저하게 단속해서 처벌할 것.

4) 이주어선원이 송출 비용을 부담하지 않도록 한다: 송출입과정을 사적인 시장 영역이나 선주의 연합체인 수협중앙회에 맡기지 말고, 해수부의 개입으로 고용허가제처럼 송출 비용을 이주어선원이 부담하는 일이 없도록 할 것.

5) 권리 구체를 위한 핫라인 구축: 이주 어선원이 임금체불, 여권 압수, 폭행, 강제 노동 등의 인권 침해를 받았을 경우, 언어의 장벽 없이 안전하고 효과적으로 구제절차를 밟을 수 있는 실효성 있는 핫라인을 구축할 것.

또한, 관련 불법어업 근절을 위해 다음과 같은 4 가지 조치도 필요하다.

6) 선박이 해상에서 머무를 수 있는 최대 기간을 6 개월로 제한할 것.

7) 원양 선박 귀항 시 항만국 검색과 노동 검색을 의무화할 것.

8) 선박위치추적장치(VMS)의 데이터 송수신 주기를 현재 4 시간에서 30 분으로 단축할 것.

9) 원격 센서와 조업 감시 카메라를 장착하는 전자 모니터링(Electronic Monitoring) 체계 구축할 것.

(끝)