

해양문화연구 제4호 1998년 12월

부 산 의 항 구 문 화

-선원복지를 중심으로-

이 병 철*

〈目 次〉

- 들어가면서
- 1. 선원복지의 당위성과 필요성
- 2. 선원 정체성 및 직무만족도
- 3. 선원복지의 현실
- 4. 선원 애로 사항 및 필요한 복지 부문
- 5. 국내외 선원 복지관련 단체의 노력 소개 및 비교
- 6. 선원복지 및 부산 항구문화의 활성화와 산업화에 대한 기대

- 들어가면서

지난해 1월30일 북태평양 오토츠크 근해에서 작업 중이던 101현 일 호(1천9백t)에서 아래층 선실 히터에서 옮겨 붙은 선박화재로 외 국인 선원 2명과 함께 숨진 문경환선장(35)이 부인 한미경씨(36)와 수빈(8)과 소연(4) 두 딸에게 보냈던 편지다.

“입항한지 보름이 지났다. 너무 사랑스러운 수빈아, 너만 보면 눈

* 부산일보 기자

서울이 뜨거워진다. 내일 또 바다로 가야 하는 마음에 너의 얼굴에서 눈을 땔 수가 없구나. 너를 두고 엄마를 두고.우리 또 만나자. 이번엔 사랑한다는 말을 좀 많이 하려고 했는데.(1991년 8월11일)”

문선장의 선상일기에는 “오사카에서 한국으로 향하고 있다.프로펠라가 한바퀴 돌 때마다 어느 정도 갈지 모르지만 그 방향이 한국이라면 난 좋다. 이 잠을 자고 나면 더 가까워져있겠지.(1992년 11월 11일)”라며 가족에 대한 그리움이 절절히 배여 있다.

한씨는 아이들에게 유학간 것으로만 알려줬던 아빠가 어떤 사람이었는지, 그리고 일반인들에게 선원가족의 애환을 올바르게 알리기 위해 바다에서 띄운 편지와 선상일기를 “당신이 남긴 사랑”이란 책으로 엮어냈다.¹⁾

항구의 정서와 문화는 선원 및 가족들의 애환,그리고 오고가는 선원에게서 물어오는 이색적인 문화 등에서 뚜렷하게 육지문화와 구분될 수 있다.

이런 면에서 부산항은 한국에서도 선원들의 발자취가 도시 곳곳에 뚜렷하게 묻어날 수 밖에 없는 곳이다. 그러나 그런 색깔과 특색을 도시 전체적으로 어떻게 승화시키고 형상화 하느냐는 각 민족마다 해양에 대한 상이한 인식도와 투자에 따라 달라질 수 밖에 없다.

1.선원복지의 당위성과 필요성

<1> 선원과 항구문화

육지와 바다가 만나는 항구라는 특수한 공간에서 자연적으로 발생하는 문화가 지역과 합쳐져 상호연관성이 생길 때 항구문화가 형성될 수 있다. 특히 항구는 부두시설, 선박과 함께 선원이란 부분이 중요한 한 축을 이루고 있다.

1) 부산일보 1998년 8월19일 해양수산면 기사.

선원의 특징은 다국적, 다인종적인데 있다. 대부분의 선박에는 국적이 다양한 선원들이 타고 있으며 아시아선원들이 차지하는 비율은 전체 선원들 중 60%를 상회한다.

그만큼 선원 및 항구문화의 특이성이 있으며 이에 따라 국적, 인종, 문화적 배경이 다양한 모든 선원들을 위한 사회복지시설과 이와 연계된 항구문화의 형성이 중요하다.

그렇다면 부산의 선원복지의 현주소는 어떨까? 한마디로 전무에 가깝다는 평이 정확하다고 할 수 있다.

선원들은 “긴 항해 끝에 부산항에 상륙해도 비 피할 곳 조차 없는데 무슨 선원복지와 항구문화를 이야기할 수 있겠냐”며 “부산의 선원문화와 복지는 전무에 가깝다”고 단언한다.

선원복지와 항구문화는 기본적인 선원의 인권보장적인 측면이 최우선시되어야 한다. 이와 함께 선원복지시설이란 공간 및 그 속에서의 활동, 인적교류가 지역의 아이덴티티를 부각시킨다. 또한 부산시 등에서 추진중인 해양수산 전시시설과 복합적으로 연계되면 관광자원화 등 새로운 부가가치의 창출도 가능하다고 판단된다.

부산항은 약 10만 선원의 고향이자 세계 10위권 안에 들어가는 국제항이며 향후 해양자원개발 강화 추세로 볼 때 어떤 형태로든 해양과 항구, 선원복지 및 문화에 대한 많은 관심과 투자가 필요하다.

그러나 선원과 해양문화를 천시하는 풍토에서는 그 문화와 복지에 투자하는 돈을 낭비로 생각하게 되고 결국 그것이 오늘날 부산항의 선원복지시설, 선원문화의 허술함으로 표출된 것이 아닐까 생각된다.

〈2〉 선원복지 연구의 현수준

최근에는 IMF를 맞아 특수한 상황으로 반전됐으나 지난날 선원의 이직률 증가와 4D로 분류된 선원직 기피현상 때문에 선주는 적시에 자국선원을 확보하는데 어려움을 겪어왔다.

초점을 맞춰 필요한 것이 무엇인지를 살펴보아야 한다. 국내의 해운업계의 커다란 변화로 인해 선원들의 육상기간은 단축되고 상대적으로 승선시간은 길어지는 상황에 처해 있다. 예전에는 배가 항구에 머무는 시간이 2주일이었던 것이 요즘은 하루 또는 수 시간에 불과할 때가 있다. 그리고 선박운영비가 상승하자 업주들은 아시아 지역과 제3세계국가의 저임근로자들을 선호하는 경향이 증가하고 있다.]

이 회의에서 뉴욕선원관리센터 대표 더글러서 스티븐슨씨는 “선원들을 위해 일 하고 있거나 일해야 하는 일곱개 해양단체로는 선주, 노조, 선적국, 선원공급국, 국제기구, 항구도시 및 교회가 있다”고 발표했다.

스티븐슨씨는 “선주는 승선한 선원들에게 합당한 근로 및 생활여건을 제공해야할 의무가 있고 ITF와 노조는 선주가 의무를 소홀히 할 때 선원들이 정의실현을 호소할 수 있는 단체로 선원권익을 옹호하고 선박에서의 생활 및 근로조건을 개선해야한다”고 지적했다.

이와 함께 선적국은 자국선박에 적정근로조건을 보장해주고 선원공급국은 선적국이 책임을 소홀히 할 경우 자국 시민을 보호해야한다. 또 항구도시는 입항하는 모든 선박의 기준을 강화하는데 적극성을 보여야하며 종교단체와 국제기구는 도움을 주어야한다고 지적했다.

일선 취재과정에서 선원 및 선원노조, 가족들을 만나 듣게되는 선원의 어려움은 항해 중 외로움과 경제적 불안정, 부모부양, 자녀양육, 자녀교육비 열악한 선상환경, 정신적, 육체적 건강문제 등이다.

어떤 선원은 ‘선상생활이 마치 배 안에서 감옥생활을 연상케 하는 죄수들 같은 느낌이다’고 표현하기도 한다.

부산항에서 선원 문제의 해결을 위한 선원복지시설(숙박, 휴게실 등등)을 갖추거나 선원직업을 매력있게 보이게 하려는 노력은 찾아보기 어렵다.

이로 인해 선원직업의 영구성 및 지역 정체성 형성과 문화화 과정이 상호연계 속에 이루어지기 어려운 한계를 지니고 있다.

최근 논문³⁾에 따르면 어선기사의 승선생활 만족도는 △매우 만족 6.4%, △만족 26.7%로서 응답자의 약 1/3정도가 긍정적이며 △그저 그렇다가 48.7%로서 약 절반을 차지하고 불만족은 18.4%로 나타났다.

사회적 평판에 대한 인식도는 좋다가 3.3%인데 비해 나쁘다가 75.3%로 인식되고있어 부정적인 사회적 인식도가 어선원직업에 대한 중요한 불만족요인이다.

또 어선해기사 직업의 장래전망에서 밝게 보는 것은 5.3%에 불과한데 비해 보통이 21.5% 어둡다가 73.1%로 나타났다.

부모로서 자녀가 어선원을 희망할 때 취할 태도를 보면 적극 반대 57.1%, 반대 36.5%로서 93.6%가 반대하고 있는 것으로 나타나 어선원 직업에 대해 내면적으로 상당히 불만족스럽게 생각하고 있는 것으로 나타났다.

이 통계가 간부급 선원인 어선해 기사를 대상으로 한 점으로 미뤄볼 때 하급선원으로 내려갈수록 불만족도는 더 커진다고 생각된다.

직업의식조사에서 승선결정요인은 임금수준과 군복무해결이 목적이며 하선요인은 가정과의 격리, 임금하락, 부정적인 사회평판, 건강문제, 이륙성 등의 순으로 나타났다.

3. 선원복지의 현실

한국에서 선원복지 현실은 선원수급관계에서 수요가 공급을 초과하면 '선원직업의 매력화'등 승선 유인요인이 중요하게 여겨지고

3) 부경대학교 산업대학원 어업생산학과 박문갑 석사 논문:어선해기사의 직업의식구조에 관한 연구.1997년 8월.

상황이 반전되면 관심자체가 없어지는 경향을 반복하고 있다.

정부 및 각 선원관련 단체의 선원복지시설 확충 및 정비안을 보면 실적과 시행여부에 대한 점검은 제대로 안된 채 몇 가지 새로운 계획을 실시하는데 그치고 있다.

한마디로 장기적인 전망을 갖는 선원복지정책을 찾기 어려운 실정이다.

〈1〉 해양수산부

해양수산부 업무보고에 따르면 선원복지환경정책은 △선원근로조건 개선을 위한 근로시간 단축과 △선원가족에 대한 사회적 혜택 부여와 가족방문시 경비지원 △선원복지재단 설립을 통한 가정법을 상담과 선원자녀장학금 및 실업보조금지급, 직업알선 △선원쉼터 건립 등에 집중돼 있다.

해양수산부 'IMF 체제하의 선원수급정책추진 보고서'에 따르면 선원직업에 대한 인센티브제도로써 부족선원 확보를 위해 병역특례확대추진 및 선원직업안정, 임금채권보장법 제정 논의시 선원임금채권보장제도를 법제화하고 장기실직자 생계지원 등 생활안정대책의 선원수혜보장, 고용보험의 적용범위 확대 및 실업급여확충 등을 제시하고 있다.

그러나 이런 정책은 선원복지의 장기적인 제고와 활성화보다는 국민고용 안정차원에서 접근하고 있으며 임금 제도 등 개별적인 선원복지에 치우치는 성격을 띠고 있다.

해양수산부는 또 전국 8개 항만에 9개 선원회관을 운영중이지만 스스로도 대부분이 운영 및 관리 소홀로 선원혜택이 미흡하다고 밝히고 있다. 이에 따라 정부가 부지를 대여하고 노조는 시설 및 운영자금 확보하는 방식으로 선원쉼터를 연차적으로 건립하겠다는 입장이다.

해수부가 선원근로의욕을 증진시키고 부족한 선원편의시설을

확충해 국제관문항으로서 부산항의 위상을 제고시키는 의도에서 선원노조등과 공동 추진중인 선원복지시설계획은 △정부가 20억원을 출연한 부산항 국제선원복지시설의 건립 운영과 △감천항 원양어선 선원휴게소 확보 등이다.

〈2〉 한국원양어업협회

올해로 원양어업 51년째를 맞고 있는 한국원양어업협회 '선원복지관련 사항 현황보고'에 따르면 단체협약에 의거, 선원복지 후생시설기구를 노사단체 교섭협의회에서 운영하고 있다.

이와 함께 선원유자녀에 대한 장학금 지급 및 학비보조, 장기근속자 우대제도, 상병선원의 문병, 국경일 및 명절 등에 특식 기념품 제공, 순직선원 묘지참배, 모범선원포상, 선원복지협회 지원, 선원가족위안회행사 등도 벌이고 있다.

그러나 대부분이 일회성 행사 위주에 머물고 있어 항구적인 선원복지시설 및 선원직업 인식제고를 위한 시책은 마련되지 않고 있다.

〈3〉 수협중앙회

수협중앙회는 최근 보고에서 '어선원복지를 위한 수협 지원사업'으로 전국 88개소에 예식장 목욕탕 휴게실 등을 갖춘 선원복지회관을 운영하고 있다고 밝혔다. 또 어업무선국 운영, 어선안전점검소 운영, 해난사고 유자녀 장학재단(기금 총 21억원), 어촌심장병환자 돕기운동, 기타공제사업, 면세유류공급 등을 복지사업으로 꼽고 있다.

그러나 부산영도선원복지회관의 경우 1층은 어업무선국으로 사용되고 있고 2층도 선원휴식공간 기능을 상실한지 오래이며 다른 복지시책도 개인적인 사회부조 성격이거나 오히려 선사를 위한 것이 주를 이루고 있다.

〈4〉 해양문화재단

최근 해운항만관련 선주협회와 선원송출조합 수협중앙회 한국원양어업협회 컨테이너부두공단과 항만협회 등 각종 단체가 공동으로 출자해 해양문화재단을 설립했다.

21세기 신해양시대에 대비, 해양사상의 고취와 해양문화 창달 해양개척과 해양과학기술장려, 일류해양중심국가로 발돋움하기 위한 위한 설립목적이다.

해양문화재단은 향후 사업으로 전통해양 민속문화 발굴과 지방별 특색있는 바다문화예술축제 복원, 해양문학상 제정, 여름해양학교 개설 등을 계획하고 있다.

결론적으로 정부와 선주단체의 선원복지시책은 선원복지 자체보다는 선원품질개선을 통한 경쟁력우위 확보 및 직업안정화 차원에 초점이 맞춰져 있다.

이와 함께 각 단체의 투자 부족과 연계의 미흡 등으로 종합적인 선원 복지에 큰 어려움이 있다.

〈5〉 부산광역시

최근 부산시는 항만과 수산에 대한 행정수요를 모두 합쳐 항만농수산국을 개국했다.

선원복지업무와 관련해서는 항만농수산국과 보건복지여성국으로 업무가 이분돼 있으며 현재까지 보건복지여성국에서 노조설립인가 등 한정적인 부분에서만 담당해왔다.

부산시가 앞으로 항만 업무를 해양수산부 해양청으로부터 이관받겠다는 입장에서 본다면 선원복지업무도 항만농수산국에서 일괄 관장하는 것이 바람직하다.

국제적인 항만세일즈시대를 맞아 부산시 항만농수산물에서 부산항의 매력화를 위해 기존의 부산시 해양시설과 연계해 선원과 선박을 유인할 수 있는 다양한 환경을 구축해야 한다. 이를 위해 부산시는 중앙정부와의 행정협조 및 예산지원, 각 단체간 연계업무를 담당해야 한다고 생각된다.

4. 선원 애로 사항 및 필요한 복지 부문

<1> 일반화된 문제점 및 애로사항-신문 기사를 토대로

(1) 선사 부도

[선사 부도로 인해 한국인 어선원 등 선원 25명이 아프리카에서 20일째 한국으로 귀항하지 못한 채 발이 묶여있다. 전국 원양수산업노동조합에 따르면 지난달 10일 원양수산업체인 D수산의 부도로 인해 대서양에서 조업중이던 J호가 아프리카 나이지리아 몬로비아항에 정박한 채 20일째 한국으로 귀항하지 못하고 있다.]⁴⁾

(2) 취업난

[선원구직등록을 해놓고도 배를 타지 못한 미취업자가 4천명을 넘어서면서 부산 중앙동 일대에는 옷돈을 받고 선원취업을 불법알선하는 승선브로커가 활개를 치고 있다. 한국해양수산연수원에 따르면 지난해까지는 “선원구인난”을 겪었으나 IMF 경제한파 이후 선원구직신청을 한뒤 수개월을 기다려도 승선이 어려운 “선원구직난”이 극심하다는 것.

연수원측은 올해 초부터 지난 15일까지 선원구직 등록자 1만 8백 2명 중 취업을 못한 사람은 모두 4천2백39명으로

4) 부산일보 1998년 7월1일자 해양수산면 기사

지난해 말의 미취업자 1천 9백 20명에 비해서도 배 이상 늘어났다.

이 같은 사정에 따라 최근 약 10년간 지속되던 해외취업선원수의 급격한 감소세도 둔화되고 있다. 이로 인해 부산 중구 중앙동 해운선사 일대에는 해외송출선박을 대상으로 기관장과 항해사 등 해기사 승선회망자들로부터 최소 3백만 ~ 5백만원 대에 이르는 급행료를 받고 취업송출을 알선하는 승선브로커가 다시 활개를 치고 있다.]5)

(3)체불

[올해도 상당수의 선원임금체불이 발생해 추석명절을 앞두고 이들 선원들을 우울하게 하고 있다. 18일 부산지방해양수산청이 추석을 맞아 선원임금 체불현황을 조사한 결과 8월말 현재 모두 14개 업체 6백17명의 선원임금 36억원이 체불된 것으로 나타났다.

이 중 올해 들어서만 배타적 경제수역선포에 따른 어장확보난과 엘리뇨현상과 IMF한파 등에 의한 어획부진 및 경영악화로 22억원의 체불이 발생했다.

14개 체불업체들중 10개업체는 현재 선박 압류및 배당절차가 진행중에 있고 4개업체는 어획물 확보와 인도 등의 조치를 취해 체불임금 해소에 나서고 있다.]6)

<2> 선원의 애로사항 및 희망하는 복지편의시설.

1987년 국제기독해양협회 (ICMA)의 조사에 따르면 선원에게 가장 절실하고 많이 사용되는 편의시설은 전화, 우편시설, 상점과 수송차량의 순으로 나타났다.

5) 부산일보 1998년 6월17일자 해양수산면 기사

6) 부산일보 1998년 9월18일자 해양수산면 기사

조사결과 장기간의 선상생활에 필요한 필수품을 싸게 구입할 수 있는 상점으로 선원을 수송하거나 상점을 직접 운영하는 것이 매우 바람직하다.

또 선원에게 한정된 상륙시간을 활용할 수 있는 기회를 제공한다는 점에서 수송차량지원도 필요하다.

통화환전은 선원복지센터를 방문한 선원들중 약 50%가 이용하고 있으며 선원입장에서는 전화, 우편서비스, 상점, 수송차량 같은 실제적인 편의제공이 레크레이션 시설보다 더 중요한 것으로 집계됐다. 전체 선원들 중 약 51%가 바(Bar)와 각종 게임 및 운동휴식 시설을 이용하고 있다. 그러나 서구 선원들은 레크레이션 시설로 바(Bar)를 선호하는 데 비해 아시아선원들은 반대쪽에 느낌이 남아 한담을 하거나 텔레비전을 시청하고 있는 모습을 자주 볼 수 있다.

선원들이 제일 많이 이용하는 운동은 탁구이다. 선박의 정박기간이 짧기 때문에 축구시합 같은 팀활동을 계획하는 것은 점점 어려워지고 있다.

선원편의 시설과 함께 요청이 많은 업무는 각종 곤란에 처한 선원을 도와주는 것이다. 선사부도로 버림받은 선원에 대한 무료숙식과 본국귀환지원이 포함되어야하며 외국항구에서 입원, 구급되어 있는 선원들에게도 유사한 지원이 필요한 것으로 조사됐다.

이런 기준에서 볼 때 부산항 선원복지 시설과 수준은 여러 가지 문제점이 노출돼 있다.

• 교통편

실제로 부산항은 부두와 시내를 잇는 대중교통편이 턱없이 부족하다. 현재 1~5부두까지는 대중교통수단 중 5번과 109번 등 일부 노선 버스만이 영도와 충무동 방면으로 운행하고 있어 부산역으로 가려면 갈아타거나 한참을 걸어야한다.

부산 남구 용당동 신선대 부두에서도 시내를 잇는 버스는 134번, 34번 노선 밖에 없어 동남아시아 및 러시아 지역 선원들은 비싼

택시비와 어려운 버스노선으로 인해 시내까지 걸어 다니는 경우도 잦다.

한국국적 원양어선 대부분이 입항하는 부산 서구 암남동 감천항 원양어업 부두도 사정은 마찬가지이다. 원양노조가 자체적으로 1일 2~3회 봉고차를 운영하고 있지만 태부족이어서 원양어업 부두에서 하선한 선원들은 선박에서 정문까지 3.7km 거리를 걸어나와 야 전화나 식사를 할 수 있다.

이에 따라 각 부두 선석에서 시내까지 셔틀버스를 운행해 선원을 수송하는 시스템 정착이 시급하다.

• 선원휴게시설

신선대부두를 제외하고는 부산항에는 선원들이 잠시 쉬거나 면회 온 가족이 대기할수 있는 선원휴게실 등 기본적인 선원휴식공간이 전무한 실정이다. 선원노조는 지금까지 선원복지시설을 위한 정부 지원도 특별하게 없었고 사용자도 찬조기부금운영비 등을 협조하지 않고 있다며 해양선진국으로 발돋움하기 위해서는 무엇보다도 선원 복지시설 설치 등 실질적인 지원이 필요하다는 입장이다. 신선대터미널 정문앞에는 성공회 선원선교회에서 운영하는 선원휴게실이 있으나 셔틀버스 부족으로 선원들이 부두내에서 이곳까지 걸어나와야 하고 협소한 공간과 예산부족으로 어려움을 겪고 있다.

위와 같은 문제들은 기본적으로 항만이 신설되면 사용자와 관리자, 선원 등 3주체가 함께 공존한다는 사고가 부재, 오로지 경제위리와 항만보안 논리에만 치우친데서 비롯된 것으로 생각된다.

국제항 부산항에 기본적인 선원휴식공간조차 제대로 없다는 것은 항구의 전근대성을 대변하는 것으로 부끄러운 부분이다.

그렇다면 지금까지 정부와 사용자외에 당사자인 선원노조는 무엇을 했느냐는 노조책임문제도 거론될 수 있다.

선원관련 노조에서는 “지난 10년간 선원임금이 약 1백% 향상됐다”면서 “노조는 선원복지를 위해 임금향상에만 주력했을 뿐 선원 복지시설 확충등에 신경을 쓸 여력이 없었다.” 고 해명하고 있다.

5. 국내외 선원 복지관련 단체의 노력 소개 및 비교

〈1〉 국내기관

우선 규모나 수적으로 외국에 비해 턱없이 부족한 실정이다. 선원복지 관련 국내기관은 선원노조와 종교기관 각 협회 등으로 구분할 수 있다. 이들 단체들은 현재까지 선원임금 및 선원법 문제 등에 집중, 많은 투자비와 장기적 전망이 필요한 선원복지시설 등에는 별다른 실적이 없는 상태이다.

이 중 전국원양수산노조는 선원복지의 활성화를 위해 자생적으로 다양한 사업을 통한 자금마련을 시도해 다른 단체와 차별화를 이루고 있어 귀추가 주목된다.

• 전국해상산업노련

해상노련이 선원현안문제로 거론하고 있는 것은 거의 막바지에 이른 선원법 개정문제와 선원임금 전액비과세 입법화 문제, 선원의료와 휴양을 겸비한 복지재단 신설, 국내선원인력의 확충을 위한 제도마련, 생필품 면세구입의 제도화 등이다.

해상노련은 신체적 정신적으로 고통받고 있는 선원들에게 선원의료를 전담하는 의료시설 및 휴양시설을 운영할 선원 의료재단의 신설이 필요하다는 입장이다.

해상노련은 이와함께 현재 부산 중구 중앙동 마린센터 2층을 선원복지공간으로 활용하고 있으며 3층은 조합원 결혼식장(20-30% 할인) 등으로 활용하고 있다.

또 해양병원을 운영, 선원 및 선원가족에 대한 진료비 할인제도를 마련해 의보 본인부담금에서 30%를 할인해주고 있으며 해양병원 장학회를 별도법인으로 설립해 매년 1천만원을 장학금으로 지급하고 있다.

해상노련은 또 부산 중구 중앙동 4가 86에 옛 선원인력관리부

부지에 오는 99년 9월 30일 완공예정으로 '부산국제선원복지회관'을 건립하고 있다.

국제선원복지회관은 대지 2백 94평에 연면적 1천7백2평 지하 1층 지상 8층 규모며 해양수산부와 부산시 국제운수노련(ITF) 한국 선주협회 수협중앙회 한국해운조합 등이 후원한다.

회관 1층에는 환전소와 면세점, 2층은 선원인력관리부와 선원가족상담실, 3~4층은 위락시설 종교단체 진료실 휴게실이 들어선다. 또, 5층에는 당구, 탁구장, 이용원, 체력단련실, 세탁실. 6~7층은 가족대기실 및 국내외 선원숙박시설, 8층은 스카이라운지로 각각 운영될 계획이다.

앞으로 이 시설에 대한 운영자금 마련 및 각종 복지프로그램에 대한 대책이 필요하다.

• 카톨릭해양사목회

천주교부산교구 해양사목회(지도담당신부 안창호)는 1978년에 설립, 국내외 선원과 가족에게 서비스하고 있다.

1996년 7월에는 해양노동상담소(중구 대청동 부산가톨릭센터 5층)를 개소, 국내외 해양가족들의 제반 법률문제를 덜어주는 무료창구역할을 맡고 있다.

또한 올해로 9회째인 해양인의 날 행사를 해마다 개최하고 해양가족어머니회 조직, 선상 및 선원 가정 방문, 후원회 결성, 매월 정기소식지 발간 등을 하고 있다.

필리핀에서 해양사목을 3년간 전공한 안창호신부는 "국내 선원복지수준은 미국이나 유럽에 비해 20년, 필리핀에는 10년 정도 뒤진 걸음마 단계" 라고 지적했다.

해양사목회는 해상노련이 운영하는 마린센터 2층을 임대해 활동했으나 높은 임대료로 인해 현재는 이를 포기한 실정이다.

올해부터 부두 앞에 선원복지를 위한 휴게실 설치를 계획하고 있으나 현재까지는 적지 선정 및 예산부족으로 어려움을 겪고 있다.

- 성공회선원선교회의 플라잉엔젤.

신선대부두 정문 앞 컨테이너하우스형태의 선원휴게실을 운영하고 있는 이 단체는 정박중인 외국선박을 방문하고 선원들로부터 각종 긴급연락 및 고충사항을 접수한다.

이 단체는 로테이션식 전문인력의 배치와 그간에 경험을 쌓은 약간의 한국 여성봉사자들의 노하우와 항구선교사들의 프로근성 및 오랜 경험과 재정지원팀의 구성이 큰 힘을 발휘하고 있다.

또 선원과 업체간에 중간연락을 하고 선상미사 집전 및 병원입원 및 구속중인 선원 위로방문, 국제전화와 우편업무서비스, 도서교환, 환전, 부산시 쇼핑 관광 안내 및 수송차량 지원 등을 하고 있다.

휴게실 부지는 신선대부두에서 무상임대해 썼고 휴게실 컨테이너 하우스는 ITF 등에서 원조했다.

선교회 상근 김인희간사는 “선원이 법적인 문제가 생기면 전문 대응력이 없어 힘들다”며 “외국선원들이 부산에는 수영장 나이트클럽 숙박시설 등을 갖춘 선원복지센터가 왜 없냐는 질문을 많이 해와 곤혹스럽다”고 말한다.

- 선원복지협회

선원의 교육 및 복리후생 증진에 필요한 사업을 행하며 선원정책 연구 국제, 노동, 외교 등 선원을 위한 제반사업을 지원하는 목적으로 해운수산 노사 및 선원관련 단체가 참여해 설립됐다.

현재 사업은 인천항내 선원휴게소와 인천항내 셔틀버스를 운영하고 있으며 앞으로 부산항내 셔틀버스운행 및 부산항 선원휴게소 설치운영 등 기타 여러사업을 추진할 계획이지만 자금문제로 답보상태이다.

- 전국원양수산노조

원양노조는 지난 3월에 복지법인을 설립해 외국인송입사업, 선박관리사업, 어획물알선사업, 수산물유통사업, 항만운송관련사업, 경조사사업, 슈퍼마켓사업, 식당운영사업 등을 추진키로 했다.

이런 노력은 노조의 자생적인 복지추구라는 차원에서 주목할 가치가 있으나 실현 방안 및 가능성에 대해서는 많은 논의가 필요하다.

원양노조는 이와 함께 부산 사하구 감천항 원양어업 전용부두 뒤편의 대한물류프라자 건물 일부를 빌어 선원복지시설을 운영할 계획을 세우고 있으나 현재 예산부족으로 어려움을 겪고 있다.

- 한국외항선교회.

개신교 2개 단체가 선원복지활동을 펴고 있다. 한국외항선교회등에서는 인천 동해 군산 울산 지역에서 다양한 활동을 벌이고 있다.

- 한국해기사협회

전국 5만3천여 해기사를 대표하는 조직인 해기사협회는 장학사업, 불우회원돕기운동, 원로해기사 초청위안회, 해기사 가족 교양강좌등을 벌이고 있고 선원법 등 관련 법령에 대한 전문가 집단으로서 회원들의 지위 및 권익향상을 위하여 정부 및 각종 기관에 자문과 정책활동도 벌이고 있다.

또한 해기사협회는 협회지인 '해기'를 매월 1만부씩 발행하여 새로운 해사기술의 보급과 아울러 해양문화창달에 노력하고 있으며, 특히, 해양문화창달을 위해 문예공모전을 10여 년간 계속해와 고급 선원문화 향상에 기여하고 있는 것으로 평가된다.

이상 각 단체들의 활동을 정리한 결과 현행 부산항의 선원복지수준, 정부의 장기적인 정책부재와 투자 미비, 노조 등의 임금투쟁에 집착한 복지시설에 대한 인식부족 등의 공동작품이며 상호 단체간의 연계미흡도 중요한 원인이라는 결론을 얻을 수 있다.

이로 인해 부산항은 선원들을 건전한 공간이 아닌 텍사스촌이나 술집 다방으로 몰아내는 낭비적이고 소모적인 구조를 양산해내 선원복지는 물론이고 지역 사회 정체성 형성에도 도움을 주지 못하고 있다.

〈2〉 외국기관-사례별 분석

이미 선진해양국가로 인정받고있는 영국과 노르웨이, 네덜란드, 미국, 호주 등은 이 같은 해양문화관련 재단이 수없이 많고 이미 각 항 포구에 선원복지시설이 갖춰져 있다. 일본도 일본재단과 일본해양협회 등 각종 선원복지단체가 무려 8개나 된다.

외국의 경우 스텔라마리스, 시멘스클럽 등 선원과 지역민 누구나 나 염가에 차와 음료, 가벼운 술과 당구 등을 즐길 수 있는 시설과 선원용 풀장 및 영화관까지 운영하고 있다.

단체 및 활동 등을 일부 소개하면 다음과 같다.

• International Committee on Seafarers's Welfare(ICSW)

정부와 선원서비스 선사 노조 기독교단체가 합동으로 선원복지시설 향상을 위해 결성한 단체. 국적과 인종 민족 계층을 불문하고 선원의 복지분야에 대한 국제적인 기준을 강화하고 진작시키는 목적으로 설립됐다. 각종 서비스 및 체육 놀이 문화시설의 설치를 도모한다.

• International Christian Maritime Association (ICMA)

선원복지와 가족들을 위해 봉사하는 기독교 봉사 단체. 이미 약 2백 99개 항구에서 선원복지센터를 운영하고 있으며 이곳에서 선박 및 병원 방문과 고충상담, 선원문제상담과 전화우편서비스, 지역교통정보제공, 도서 및 비디오 교환, 수영장, 바(Bar), 휴게실 등을 운영하고 있다.

그리고 선원들을 상대로 복지시설과 해양산업계의 변화하는 추세에 대한 조사도 벌인다.

• Marine Society College of the Sea

1756년에 설립돼 선원들의 자유로운 의사표현을 진작시키고 선내 도서관 및 교육을 지원하는 업무를 수행. 건강상담, 선원도서관

운용 등등.

- 1998년 11월 28일 Seamen's Church Institute of New York and New Jersey-Centre for Seafarers' Rights
선원들에게 직무관련 문제에 대한 법률적 자문을 해주는 단체 .
- International Transport Workers' Federation(ITF)
국제운수노련.선원들의 이익을 전세계에 대변.
- The ITF Seafarers' Trust.
ITF에 의해 1981년 설립됐으며 선원들의 정식적 도덕적 육체적 복지를 위해 기여하는 단체이다.
- International Research Centre
선원프로그램의 건강과 안전에 대한 연구, 선원복지프로그램 등에 대한 다양한 연구를 진행중이다.

6. 선원복지 및 부산 항구문화의 활성화와 산업화에 대한 기대

첫째로는 선원복지시설과 선원문화의 활성화를 위해서는 다양한 선원시설 건립과 자원봉사단체의 활동이 중요하다.

특히 대규모의 선원복지시설과 함께 각 부두마다 종교단체 등에서 운영할 수 있는 소규모 선원휴게실 시설의 우선적인 확충이 현실적이고 시급하다고 볼 수 있다.

이와 함께 외국인 선원을 위한 상설 공연장 개설, 선원전용 쇼핑 공간 및 선박스케줄에 맞춘 짧은 일정의 관광 상품 개발, 외국인 선원에 대한 부산시 자체 홍보 전략 등에 대한 대책도 마련해야 한다.

둘째로는 선원복지와 이를 통한 건전한 항구문화를 이루기 위해

서는 중앙정부와 지방자치단체의 적극적인 지원정책과 사회의 선원 직업에 대한 인식 전환, 선사들의 투자 유인, 선원 단체의 자구노력 등에 대한 정책적 대안 연구가 선행되어야 한다.

정부는 선원복지를 위해 각 선사의 매출액 몇%를 선원복지와 문화향상을 위한 투자로 유도하는 등의 정책이 실현되어야 한다. 선원휴식공간을 제공하자는 인식이 사용자와 정부 그리고 지방자치단체간에 확산되어야 한다.

셋째로 이런 선원복지 확충을 통한 선원인권을 보장하는 것과 동시에 국경 개념이 없는 선원문화의 건전한 표출이 가능하도록 지역과 연계한 다양한 프로그램이 마련되어야 한다.

이런 선원복지공간은 다인종, 다국적의 선원들을 한 장소로 밀집시켜 다양한 문화가 공존할 수 있는 기틀을 세울 수 있다는 점에서 부산지역 정체성 형성에도 일조할 것으로 기대된다.

이를 위해서는 중앙정부와 선사들 뿐 아니라 지역정부와 학계에서도 관심어린 투자와 연구가 진행되어야 한다.

넷째로는 이런 형태로 표출된 선원문화, 항구문화는 지역의 관광산업과 연계돼 엄청난 부가가치를 발생시킬 수 있다는 점에 주목해야 한다.

부산시는 한국 제1의 항구도시라는 이미지를 갖고 있고 ‘첨단해양도시’를 시 자체의 아젠다로 설정하고 있다. 항구문화, 선원복지 시설이 지역정체성에 연계돼 다른 문화발전도 지지할 경우 관광자원화하는 것도 가능하다고 판단한다. 천혜의 해양자원과 앞으로 설립될 각종 해양 및 수산 전시시설과 선원복지시설 및 문화를 연계해 패키지화된 관광자원으로 활용할 경우 충분한 부가가치의 창출이 가능하다고 생각된다. 즉 천혜의 자연환경과 선원인권에 대한 투자에서 의도하지 않은 부가가치의 창출도 가능하다는 생각이다.

이를 위해서는 무엇보다도 이런 과정들이 정부주도 위주만의 인위적인 것이 아닌, 자생적으로 발생할 수 있는 논의와 다양한 노력이

필요하다.

마지막으로 지난번 해양문화연구소에서 개최한 ‘해양문화’ 심포지엄 같은 행사도 일회성으로 끝내지 말고 부산항의 항구문화 형성을 정책이슈로 계속 제기해 지역의 공감대를 형성해 가는 것이 무엇보다도 중요하다.

<참고문헌>

1. 부산일보 기사.
2. 한국해양대학교 해사법학과 이종근 석사학위논문 : 어선선원의 노동조건 개선방안에 관한 연구.
3. 한국해양대학교 해운경영학과 박종길 박사학위논문 : 직원의 직업만족에 영향을 미치는 요인에 관한 실증적 연구.
4. 해양수산부, 수협중앙회, 한국원양어업협회 등 각종 업무보고서 및 보도자료.
5. 카톨릭해양사목회 각종 업무 자료.
6. 한국해양수산개발원, 해양수산정보-‘국적선원부족에 대한 대책서둘러야’. 1997년 7월14일. 858호.