

韓國船員의 職業意識에 關한 考察

孫 兌 鉉

A study on the Korean seamen's professional consciousness

Sohn Tae-Hyon

目 次	
序 言	
第1節 海上勞動의 特性	第4節 歐·美船員의 職業意識 形成要因
1. 海上勞動과 船員生活에 있어서의 苦難性	1. 基督教(프로테스탄티즘)의 職業倫理
2. 海上勞動組織과 그 特質	2. 西歐歷史에 있어서의 「大航海時代」
第2節 韓國船員의 否定的 職業意識	3. 海技士養成制度
1. 船員職에 對한 矜持 — 韓國, 歐·美, 日本의 比較	第5節 日本船員의 職業意識形成要因
2. 船員職에 對한 自家評價	1. 日本儒教의 職業倫理
第3節 韓國船員 職業意識의 顯現樣態	2. 海技士養成制度
1. 勞動의 供給曲線	第6節 韓國船員의 職業意識形成要因
2. 海難率	1. 韓國儒教의 「孝」
3. 國際競爭力에 미치는 影響	2. 歷史的 背景
	結 言

Abstract

As the Korean economy is still in the stage of developing, labor factor plays very an important rôle in the Korean industries, including the Korean shipping.

According to the "Lloyd's statistical Tables", the rate of sea casualty of the Korean shipping is very high to be the second worst in the world in 1980, weakening its competitive power, and the Korean seamen's professional consciousness.

Comparing the professional consciousness of Korean seamen with Japanese and European seamen, the author tries to explain the followings.

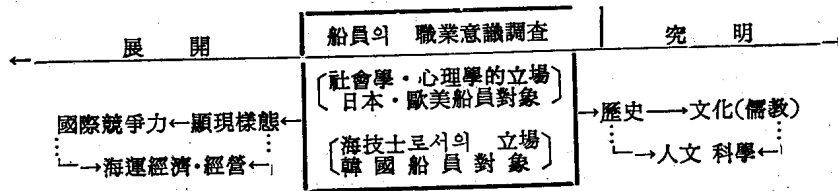
1. The characteristics of the Korean seamen's professional consciousness.
2. The embodiments of the Korean seamen's professional consciousness in the shipping field, the shipping management and the shipping economy.
3. Their effects on the competitive power of the Korean shipping.
4. The origin of the Korean seamen's professional consciousness.

序 言

船員의 職業意識에 關한 調査는 흔하지 못하다. 稀少한 例이기는 하나 우리 나라에서는 海技士의 立場에서 韓國船員을 對象으로 實施한 적이 있고,¹⁾ 隣國 日本에서는 心理學者의 立場에서 歐·美와 日本船員을 對象으로 調査한 바 있다.²⁾

本稿는 그 調査結果를 比較하여 韓國船員의 職業意識의 特徵의 面을 明白히 하고, 그 然後에 아래에 圖示한 바와 같이, 한편으로는 이것을 海運經濟·經營的으로 展開하고, 또 다른 한편으로는 船員의 職業意識形成에 있어서의 根源을 究明하고자 한다.

그리함으로써 韓國海運에 있어서 船員役割의 重要性을 浮刻시키고, 船員의 職業意識이 海運의 國際競爭에 미치는 影響을 밝히고, 그리고 韓國海運發展에 있어서 重大한 沮害要因의 하나가 될 수 있는 船員問題에 關한 對策論議의 契機를 마련하고자 한다.



위와 같은 目的에 의하여 本 論文은 다음과 같이 構成된다.

첫째, 職業意識에 關한 考察에 있어서는, 그 職業의 特性把握이 前提가 되어야 할 것이다. 海上 勞動은 陸上의 그것과는 判異하여 苦難性과 不利點이 많다는 點을 列擧한다. (第1節)

둘째, 船員職이 陸上勞動에 比하여 苦難에 차고 不利한 點이 있다 하더라도 그것은 海上勞動에 必須·不離이며, 各國 船員에 共通의인 性質이다. 이와 같은 海上勞動에 對한 反應으로서의 職業意識은 나라에 따라 同一하지 않다. 韓國船員의 職業意識은 어떠한가? 韓國船員의 職業意識은 西歐·日本의 그것과 比較하여 顯著하게 否定的이라는 것이 밝혀진다. (第2節)

셋째, 이와 같은 否定的 職業意識은 어떠한 樣態로서 顯現할 것인가를 勞動供給曲線과 海難率로써 考察하고, 그것이 國際競爭力에 어떠한 影響을 미치게 될 것인가를 費用分析에 의하여 檢討한다. (第3節)

以上으로써 上揭圖示의 左邊인 「展開」에 關한 考察을 마치고, 다음 第4節 以下에서는 右邊인 「究明」을 試圖한다. 「究明」에 있어서

첫째, 基督教文化圈에 屬하는 歐·美 船員과 儒教文化圈에 있는 韓·日 船員의 職業意識에는 差異가 보이는 바, 歐·美 船員意識形成에 있어서의 歷史와 文化의 役割을 概觀함으로써 그 原因을 究明하고자 한다. (第4節)

1) 朴容燮, 「韓國商船海技士의 環境意識의 標本調査의 研究」, 海運港灣技術研究所, 釜山, 1981.
 2) 黑田 隆·柴田康彦, 「船員의 職業意識에 關する 國際的比較研究」, 神戶商船大學紀要 第1類 文科論集 第19號, 神戶, 1971 및 —, —, 「日本船員의 職業意識について」, — 第21號, —, 1973.

둘째, 同一文化儒敎圈에 있다고 하나 韓·日 船員意識에는 不少한 差異가 있는 것이 밝혀지는 바, 이에 對한 解答을 주로 兩國 儒敎의 差異點에서 求하고자 한다. 日本 儒敎는 忠을 優先시키는 內容이며, 이를 바탕으로 하여 職業倫理가 生成되고, 그것과 制度的 措置에 의하여 日本 船員의 職業意識이 形成된다. (第5節)

세째, 韓國 儒敎는 孝를 優先시키는 바, 그 原因을 究明하고, 韓國船員의 否定的인 職業意識形成은 儒敎의 孝와 우리 歷史에 起因된다는 것을 論證한다. (第6節)

마지막으로 否定的인 韓國船員의 職業意識에 關한 對策의 一端으로서, 叙上의 考察에서 示唆되는 바를 提示하겠다. (結言)

第1節 海上勞動의 特性

海上勞動의 特性으로서 海上勞動과 船員生活의 苦難性和 海上勞動組織의 特質을 들겠다.

1. 海上勞動과 船員生活에 있어서의 苦難性

海上勞動과 船員生活의 苦難性에 關하여는 船員勞動의 特殊性이라는 題目으로 各 方面에서 論議되고 여러가지 意見이 提出되어 있는 것을 볼 수 있다.³⁾ 그 內容은 다음과 같이 概說된다.

(1) 勞動의 強度

① 海上勞動의 量

勞動의 強度는 그 量과 質에 의하여 測定된다. 所定時間의 勞動을 包含한 全勞動時間에 關하여 陸上과 船員을 比較해 보면 <表 1>과 같이 船員勞動時間의 絕對量은 陸上 各 業種을 上廻하고 있는 것을 알 수 있다.⁴⁾

<表 1> 船員과 產業別月間勞動時間

産業別	年度	單位：時間	
		1 9 5 9 (昭和34年 9月)	1 9 6 0 (昭和35年 9月)
全 船 員		251.4	249.0
職 員		261.3	257.4
一航士		281.7	281.7
二航士		273.9	273.0
三航士		280.2	271.2
部 員		244.5	241.5
全 產 業		204.4	204.7
製 造 業		210.3	209.9
運 輸 通 信 業		197.5	199.4
電 氣 加 工 業		184.4	183.4

(海事統計, 勞動統計年報)

② 海上勞動의 質

勞動의 質은 그 緊張度와 勞動의 形態에 의하여 計測된다. 船員이 從事하는 業務는 極度로 安全을 重視하는 交通業務이며, 경우에 따라서 法令으로 懲戒·刑罰로써 다스리는 嚴한 條件下에 있다. 緊張度·疲勞度는 過大하다고 하겠다. 또 夜間의 航海當直 등은 特히 甚한 疲勞를 加重케 한다. 그것뿐 아니라, 船員의 勞動은 連續 8時間의 勞動 後에는 自由로운 時間을 가질 수 있는 陸上慣例와는 判異하다. 勞動時間은 8時間 이라고는 하나 作業時間은, 例컨대, 二航士의

當直時間에서 볼 수 있는 바와 같이 午前 0時에서 4時까지, 그리고 午後 0時에서 4時까지로 分斷되

3) 笹木 弘, 『船員勞動의 特殊性』에 對する 分析視角, 海事研究 第42號, 日本海事振興會, 東京, 1960(昭和 35年)에서는 船員問題와 海上勞動研究家, 勞動組合, 船主協會, 管海官廳(船員局), 船員法學者, 船員教育審議會, 船醫 등의 見解를 網羅하여 이를 要約하여 紹介하고 있다.

4) 山下文利, 船員의 賃金, 成山堂書店, 東京, 1962, 77面.

어 있는 것과 같은 경우가 많다. 따라서 陸上에 있어서와 같이 休息을 取할 수 없다.

이와 같은 點을 勘案하여, 海上의 諸種勞動時間을 陸上和 對比하면, 陸上 100에 對하여 海上 142.5%라 計算되며, 休日勞動, 夜間勞動을 質의 面으로서 附加함으로써 勞動의 量·質을 合한 實質比는 陸上 100에 對하여 海上 155.7%라는 見解도 있다.⁵⁾

(2) 海上勞動의 危險度

大海를 航行할 경우 自然現象에 의한 危險, 船舶故障에 의한 危險, 作業上의 災害 등에 對한 威脅은 不可避하다.

海上勞動의 危險度는 船員自身이 意識하는 危險感·勞動災害發生率·疫病發生狀態(數)·死亡率 등을 陸上의 그것과 比較함으로써 測定할 수 있을 것이다. 여기에서는 1950年代의 日本 海陸勞動者의 死亡率 比較와 Sweden의 資料로써 海上勞動의 危險度의 一側面을 밝히는 것으로 그치겠다.

<表 2> 海陸勞動者의 死亡率比較⁶⁾

區分		年度	1952	1953	1954	1955	1956	1957	備 考
職務外	海上		3.32	3.16	2.94	3.02	2.96	2.69	
	陸上		3.23	2.99	2.88	2.42	2.69	2.71	
職務上	海上(A)		4.17	4.08	4.03	5.55	3.92	3.34	
	陸上(B)		0.61	0.56	0.55	0.50	0.52	0.58	
	倍率 A/B		6.8	7.3	7.3	11.1	7.5	5.8	

(海員 12卷 9號에 의하여 作成)

A. Otterland博士가 Sweden 船員을 對象으로 하여 第2次 大戰後 10年間(1945~1954)에 걸쳐 船員의 死亡原因에 關하여 調査를 實施한 바 있는데, 그 結果는 다음과 같다.⁷⁾ (Sociomedical study of mortality in merchant Seafarers: Analysis of Deaths in the Population of Active Seafarers in Sweden, 1945~54)

1. 船員의 死亡率은 同年齡層 陸上勞動者의 倍以上이며, 特히 甲板員은 約 11倍, 機關員은 約 12倍나 된다.
2. 自殺率은 陸上의 4.5倍이다.
3. 傳染病에 의한 死亡率이 높다. 特히 말라리아(malaria)에 의한 死亡者數는 國內 全 말라리아 死亡者의 3分の 2를 占하고 있으며, 梅毒에 의한 死亡率은 陸上의 約 23倍가 된다.
4. 消化器管系에 의한 死亡率은 一般의 1.5倍가 된다.

(3) 船內環境

① 物理的 環境

海上을 移動하는 船舶內의 生活을 하게 되므로 居住性이 不良하다. 恒常 動搖하고, 氣溫·濕氣의 變化가 크다. 그리고 新鮮한 食料의 不足·清水使用制限·嗜好制限 등의 食糧上의 制限이 있다. 또, 狹隘·高熱·寒冷·振動·騒音 등으로 睡眠이 困難하며, 通風·採光이 不利한 條件에 있고, 傳染病·風土

5) 笹川弘, 前掲論文.

6) 山下利文, 前掲書, 70面.

7) 山下利文, 前掲書, 69~70面.

病에 對한 威脅이 큰데도 人的·物的 醫療施設이 不足하다.

② 社會的 環境

職場과 生活場所가 同一하고, 特殊한 小社會를 形成하여, 諸外國에 寄港하므로, 教育娛樂 등의 機會가 不足하다. 秩序維持와 緊急事態對備를 爲한 規律이 要求되므로, 職務로부터의 解放感이 없고 公私生活의 區別이 曖昧하며, 또 生活이 單調롭고 孤立된 少數의 男性뿐인 生活인 까닭에 氣分 轉換이 困難하여 人間關係가 複雜하다.

(4) 人間本能에 背馳

① 離社會性

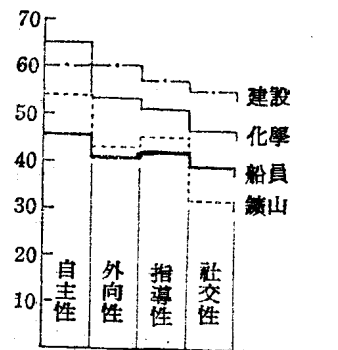
人間은 本能的으로 社會人으로서 集團生活을 希求하는데 一般社會와 隔離되어, 繼續的으로 船內에서 拘束된 것과 같은 生活을 한다는 것은 人間으로서 非正常的의 狀態이며, 多大한 苦痛이 隨伴되고, 一般社會에서 生活할 수 있는 能力을 喪失하게 된다.

第2次 大戰後 日本에서 船員의 情緒生活을 調査한 結論에 「船員의 情緒的 側面을 보나, 情緒의 變動狀況을 보더라도 一般陸上 生活者에 比하여 變則的이며, 非流動的이고 精神構造는 硬化되어 있다.」⁸⁾라고 하였다. 또 日本勞動科學研究所가 實施한 Personality test의 結果를 보면 <圖 1>와 같이 船員은 他産業從事者에 比較하여 自主性·外向性·指導性·社交性의 모든 면에서 低得點이다.⁹⁾ 一般社會人의 눈에는 長期間 海上勞動에 從事한 船員이 變態的 性格의 所有者로 비쳐게 되는 原因이 이와 같은 點에 있는 것이라고 하겠다.

② 離家庭性

船員의 最大苦痛은 家族과 持續的·恒常的 離別 生活을 해야 하는 點이다. 陸上生活者의 離家庭現象과는 本質的으로 다르다. 陸上에도 家族과 離別生活을 해야 하는 職業이 있으나, 陸續이라는 安堵感과 緊急時에는 實際的으로나 觀念上으로 家族과 相面하거나, 같이 生活할 수 있다는 可能性이 全無한 것은 아니라는 點에서, 船員의 경우와는 根本的으로 다르다. 長期間 家族과 絶對的으로 隔離된 生活을 해야 한다는 것은 刑罰的 苦痛을 느끼게 하는 것으로, 船員生活을 “물에 뜬 監獄”(floating prison)이라고 表現되기도 한다. 其他 孤獨感과 이에 關聯된 人間性疎外, 過度한 飲酒癖 및 不幸한 結婚 등 離家庭性으로 因한 많은 病弊를 들 수 있다.¹⁰⁾

<圖 1> Personality 得點



(1960. 日本勞動科學研究所)

2. 海上勞動 組織과 그 特質

(1) 海上勞動組織¹¹⁾

船舶士制度나 船·機 兩部統合部員制度가 實施되어 있지 아니한 航洋貨物船의 勞動組織은 船長 아

8) 西部徹一, 日本의 船員, 日本海事廣報協會, 東京, 1976, 111面.

9) 西部徹一, 上掲書, 111面.

10) c. f. Mariam G. Sherai: shipping out, Cornell Prers, Inc., Cambridge, Maryland, 1973.

11) 地田知平, 海運産業論, 千倉書房, 東京, 1978, 95~99에서 引用함.

래에 甲板部·機關部·通信部·事務部(司厨)의 4部로 이루어지고 있는 것이 一般的이다.

各 部의 勞動編成과 이에 의하여 區分된 各 職種이 擔當하는 作業은 海上勞動에 關한 諸法規에 規定되어 있다.¹²⁾ 各 企業은 「海上就業規則」, 「船內服務規定」 등의 社內規程에 의하여 法規의 內容을 解說하거나 補完하고 있는 것이 普通이다. 그 細部는 企業에 따라 差異點이 있기는 하나, 그 內容은 韓國에 있어서는 概略 同一하다고 하겠고, 國際의으로도 基本的으로는 큰 相連點은 없는 것으로 보인다.

아래의 <表 3>에서 航洋貨物船의 船長 및 甲板部에 있어서의 勞動編成과 擔當하는 作業의 概略을 記述하겠다.

<表 3> 船長·甲板部の 勞動編成 및 擔當作業概略

職 名	作 業 內 容
船 長 (Captain)	1. 船員全體의 指揮 및 監督 2. 出入港日時·狹隘水路 등에 있어서의 操船
職 員 一等航海士 (Chief officer)	1. 一 般 1. 船長을 補佐하여 船內의 規律과 風紀維持 2. 船舶安全을 維持, 必要時에는 應急措置를 取한다. 3. 甲板部 部員의 教育·訓練 및 人事에 關한 業務 4. 操船(當直勤務) 5. 荷役書類의 整備 2. 碇泊中 荷役作業 全般의 指揮 3. 出入港時 船首에서 甲板部 部員의 一部를 指揮하여 船長의 命에 의하여 船舶의 達着作業을 擔當한다.
二等航海士 (Second officer)	1. 一 般 1. 操船(當直勤務) 2. 操舵裝置, 航海計器의 整備 3. 航海에 關한 調査·報告, 航海圖誌의 作成·整備 等 2. 碇泊中 後部船艙의 荷役作業의 指揮 3. 出入港時 船尾에서 甲板部 部員의 一部를 指揮하여 船長의 命에 의하여 船舶의 達着作業을 擔當한다.
三等航海士 (Third officer)	1. 一 般 1. 操船(當直勤務) 2. 航海日誌의 整備 2. 碇泊中 前部船艙의 荷役作業의 指揮

12) 例컨대, 船員法을 보면, 船長의 職務·權限(2章), 勤勞時間(6章) 등의 海上勞動組織에 關係되는 事項이 規定되어 있다. 各 企業의 「船內服務規程」 등은 船員法에 準據하고 있음은 勿論이다.

		<p>3. 出入港時 船橋에서 船長을 補佐한다.</p>
部 員	甲板長 (Boatswain)	<p>甲板部の 職長이다.</p> <p>1. 一般</p> <p>1. 甲板部 部員의 性質·技能을 把握하여 그 指導에 努力하여야 하며, 作業 配置에 關한 考慮도 해야 한다.</p> <p>2. 船體整備, 屬具整備의 指導</p> <p>2. 碇泊中 荷役關係作業의 準備, 荷役用具의 整備를 指揮한다.</p> <p>3. 出入港時 船首에서 一等航海士를 補佐한다.</p>
	船匠 ¹³⁾ (Carpenter)	<p>一等航海士의 指揮에 의하여 作業을 한다.</p> <p>1. 一般</p> <p>1. 船內의 木工作業을 擔當한다.</p> <p>2. 飲料水의 補給·管理, 水栓·管關係의 點檢, 빌지·水槽의 點檢</p> <p>3. 船體外面開口의 點檢</p> <p>2. 碇泊中 荷役終了後 船艙 點檢, 船艙의 閉鎖點檢</p> <p>3. 出入港時 船首에서 揚錨機 操縱擔當</p>
	甲庫手 (Storekeeper)	<p>一等航海士의 指揮에 依하여 作業한다.</p> <p>1. 一般 甲板長을 補佐하여 甲板部物品의 保管 및 整備</p> <p>2. 出入港時 船尾에서 二等航海士를 補佐한다.¹⁴⁾</p>
	操舵手 (Quarter master)	<p>1. 一般</p> <p>1. 操舵 및 見視(當直勤務)</p> <p>2. 操舵裝置, 航海用具의 保存과 손질</p> <p>3. 氣象觀測, 測深 등</p> <p>2. 碇泊中 舷門當直, 船內巡視, 觀測, 信號 등</p> <p>3. 出入港時 1~2名은 船橋에서 操舵 및 見視, 1~2名은 舷門梯의 揚降 및 導船士의 乘下船作業, 그 外에는 船尾에서 作業</p>
	甲板員 (Sailor)	<p>1. 一般 甲板部の 作業員으로서 當直勤務는 하지아니하나, 雜多한 作業을 한다.</p> <p>2. 碇泊中 各 船艙에 配置되어 積貨의 監督, 盜難防止, 境界作業 등을 한다.</p> <p>3. 出入港時 船首와 船尾에서 船舶의 達着作業에 從事한다.</p>
	見習甲板員 (Apprentice sailor)	<p>甲板員補助, 甲板部 部員室의 清掃, 食事當番</p>

13) 船匠(Carpenter)이 없는 경우가 많으며, 甲庫手(Storekeeper)로서 代替되는 것이 一般的이다.

14) 船匠이 없는 경우는 船首에서 揚錨機操縱.

(2) 海上勞動組織의 特質¹⁵⁾

위의 <表 3>은 海上勞動組織의 一部인 船長과 甲板部에 關한 勞動編成과 各 職種이 擔當하는 作業의 概要를 記述한 것에 不過하나, 이에 의하여 2乃至 3가지의 特質을 把握할 수 있다. 그 特質은 多少의 差異는 있을 수 있겠지만 海上勞動組織의 全體에 關하여도 妥當한 것이라 하겠다. 그 特質을 列擧하면 다음과 같다.

① 各 職種에 있어서나, 한 職種에 所屬한 個個의 船員의 경우에 있어서나, 擔當하는 作業은 많은 種類로 이루어져 있다.

이 事實은 <表 3>에 의하여 알 수 있으나, 그것은 分擔하는 作業을 大略 分類한 것에 不過하다. 細分類하면 그 種類는 더욱 增加한다. 따라서 個個의 船員은 同一作業에 繼續的으로 從事하지 아니하고, 때에 따라 作業을 轉換해야 한다. 運送過程의 進行에 따른 轉換의 경우——船舶이 航海中인가, 出入港中, 또는 港內에 碇泊中인가에 따라, 換言하면 運送의 어느 段階에 있는가에 따라, 다른 種類의 作業에 從事하여야 한다는 것을 볼 수 있다. 그것 뿐 아니라, 같은 運送段階의 同一勞動日內에 있어서도 各 船員이 遂行하는 作業의 種類는 變化한다. 그리고 한 船員이 擔當하는 多種類의 作業을 보는데, 相互間에 技術的 關聯이 있어서 技術上 同一船員이 遂行해야 할 必然性이 있다든가, 또는 그것이 반드시 技術的으로 便利하다는 것이라고 할 수 없으며, 多少의 便宜는 있을지 모르나 技術的으로 直接 關聯이 없는 것이 많다.¹⁶⁾

以上과 같은 作業種類의 轉換은, 執行勞動 相互間에서만 있는 것이 아니다. 海上勞動에는 組織이 形成되어 있으므로, 指揮勞動(監督勞動)과 執行勞動의 區別이 있는 것은 勿論이다. 그러나, 指揮勞動者와 執行勞動者가 明確히 分離되어 있다고 할 수 없다. 指揮勞動者가 同時에 執行勞動者인 경우가 많다.¹⁷⁾

指揮下에 있는 船員의 未熟함을 補填한다는 技術的 理由 또는 作業量의 變動에 따른 勞動力의 一時的인 不足을 補填한다는 目的에서 制度的으로는 純粹한 指揮勞動者일지라도 그 大部分이 實質的으로 執行勞動을 兼하고 있다.¹⁸⁾ 制度上으로 純粹한 指揮勞動者이고 執行勞動者가 아닌 경우는 制度上으로도 兩者를 兼하고 있는 職種에 比하면 執行勞動의 比重이 적고, 또 그 執行勞動은 指揮勞動과 技術的으로 直接 關聯이 있는 것에 限하고 있기는 하다. 海上勞動中에서, 制度的으로나 實質的으로 純粹指揮勞動者는 船長 뿐일 것이다.

指揮勞動과 執行勞動과의 關係는 위에서 말한 것 뿐이 아니다. 海上勞動에서는 指揮系統이 固定되어 있지 아니하고, 作業의 種類에 따라 流動하게 된다. 따라서 同一船員이, 作業의 種類가 轉換

15) 地田知平, 上掲書, 102面~108에서 引用함.

16) 한 船員이 相互間에 技術上 關係가 없는 數種類의 作業을 擔當하는 것은, 所定勞動時間內의 勞動強度를 配慮하여 船內作業을 割當하고 있는 것에 起因한다고 하겠다. 여기서 作業配分에 있어서 傳統이나 慣習과 같은 不合理한 要素가 介入할 餘地가 있고, 또 合理的인 勞務管理의 實施를 阻害할 可能性이 없는 것이 아니다.

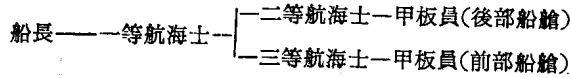
17) 制度上 兩者가 結合되어 있는 例로서 一等航海士를 들 수 있다. 一等航海士는 出入港時에는 達着作業의 指揮勞動者이고, 同時에 當直勤務中에 손수 天測을 하는 執行勞動者이기도 하다.

18) 例컨대, 機關長이나 甲板長은 制度上으로는 純粹한 指揮勞動者이나, 必要에 따라, 特別 緊急時에는 손수 作業을 해야 할 경우가 있다.

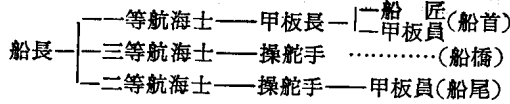
되는 것에 따라—即 運送過程의 各 段階에서 또는 同一運送段階에 屬하는 同一勞動日內에서도, 同一하지 않은 다른 指揮系統에 屬하게 된다. 海上勞動組織의 頂點에 있는 船長의 경우일지라도 例外일 수 없다.

甲板部 船員의 경우를 例로 하여 一部作業의 指揮系統을 보면 다음과 같다.

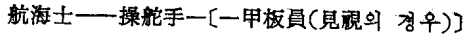
ㄱ. 荷役作業



ㄴ. 出入港時의 船舶達着作業



ㄷ. 航海中の 當直



(見視가 必要하지 않을 경우에는 甲板員은 甲板長指揮下에 他作業에 從事)

甲板長은 甲板部 部員의 職長으로서의 地位에 있으나 甲板部 部員의 모든 作業에 關한 直接的 指揮者인 것은 아니다.

例컨대, 操舵手는 그 實作業에 關하여는 直接 甲板長의 指揮를 받지 않는다. 그러나, 그와 같은 경우일지라도 甲板長이 操舵手의 性質·技能을 把握하여 指導하여야 할 立場에 있는 것이다. 要컨대, 統率指導와 作業指揮의 職務가 分離되어, 前者는 排他的으로, 後者는 部分的으로 甲板長에 直接 歸屬되어 있는 것이다. 그리하여, 甲板部 部員은 甲板長에게 職務遂行의 責任을 지기는 하나, 作業의 種類에 따라 一等航海士 또는 擔當航海士에게 作業結果를 報告해야 하는 義務가 있겠음 되어 있는 경우가 있게 되는 것이다.

② 海上勞動組織에서는 擔當하는 作業의 種類와 身分이 不可分으로 結合되어 있다.

特定の 船員이 海上勞動의 分業과 協業의 體系에 있어서 어떤 地位를 占하고 있는가(=擔當하는 作業의 種類)에 따라 그 身分(status), 即 船內에 있어서의 地位가 同時に 決定된다. 따라서 昇進하면 擔當하는 作業의 種類가 變한다. 海上勞動組織에는 一般企業에 典型的으로 볼 수 있는 것과 같이, 同一 職種內部에서 높은 職階에 올라감에 따라 責任과 權限이 漸次的으로 增大하는 地位로 昇進하는 機能은 없다. 例컨대, 甲板員은 昇進함으로써 操舵手가 되는 것이나, 두 職種은 擔當하는 作業의 種類가 다를 뿐 아니라, 兩者間에는 作業의 難易度에 相異한 바가 있기는 하나 責任과 權限에 差異가 있는 것도 아니고, 또 指揮와 被指揮의 關係에 있는 것도 아니다. 이와 같은 事例는 各部에 共通的으로 볼 수 있다.

③ 海上勞動의 時間的構造가 複雜하다.

海上勞動者는 大端히 多樣한 勤務方式下에서 勞動하고 있는 것이다. 아래에 그 一部에 關하여 記述하겠다.

航洋貨物船의 경우, 當直制가 海上勞動者의 勤務方式이라고 一般的으로 認識되고 있으나, 그 實에 있어서 當直制만이 海上勞動者의 主要勤務方式이라고 할 수 없다. 當直制 以外에 一般陸上勞動

者의 경우와 같이 晝間 8時間 繼續의 勤務를 하는 勤務方式도 있고, 또 이들과는 全然 다른 特異한 勤務方式을 取하는 경우도 있다.¹⁹⁾

同一職種이라 하더라도, 運送過程의 各 段階에서 相異한 勤務方式을 取하는 것——이것으로써도 海上勞動者의 勤務方式은 複雜하게 된다. 即 航海中인가 碇泊中인가에 따라 同一한 船員의 勤務方式은 相異하게 되고, 같은 「航海中」의 範疇에 屬하되, 出入港時나 特殊水道 通過의 경우는 이의 例外가 된다.

例컨대, 航海士는 航海中에는 晝夜 한 當直 4時間씩(計 8時間) 勤務하나, 荷役中에는 原則적으로 連續 8時間 勤務를 한다. 그리고 出入港時에는 出入港部署에서 勤務한다.

이 第1節의 前半에서는 船員의 苦難性을 平面的으로 列舉하였다.

後半에서는 海上勞動의 組織을 分析함으로써 그 特質을 밝히는 가운데 다음과 같은 두 가지 點을 摘出하게 되었다. 그 첫째는, 海上勞動의 苦難性의 一部를 前半에 있어서와는 다른 視座에서 論하게 되었다는 點이며, 海上勞動의 時間的 構造의 複雜性에 關한 分析은 이에 該當되는 것이다. 둘째로, 船員職의 두가지 不利한 點을 指摘하였다는 것을 들 수 있다. 그 하나는 海上勞動은 特殊하기도 하고, 또 雜多한 種類의 職務를 一貫性없이 遂行하는 性質이기에 專門적으로 어떠한 技能·技術을 習得한다는 것은 困難하며, 陸上勞動에 轉用할 수 없다는 點이다. 그리고 다른 하나는 船員職에 是 職場生活에 있어서의 人間의 基本的 希望과 欲求를 否定하는 要因이 많다는 點이다.

사람은 누구나 能力과 年功에 따라 執行勞動從事者로부터 監督·指揮勞動者로 昇進하기를 願하고, 昇進에 따라 責任과 權限이 漸次的으로 增大하는 地位에 오르는 것을 바라며, 이와 같은 發展에 보람을 느끼는 것이다. 그런데 위의 考察에 의하면, 海上勞動에는 그와 같은 可能性을 制限하는 要因이 많다는 것을 알 수 있다.

우리 나라에서는, 高等教育을 받으면, 監督·指揮勞動者(White Collar)가 되어야 한다는 것이 通念으로 되어 있는 바, 이 點으로 미루어 볼 때, 甲種海技士는 더욱 船員職에 幻滅을 느끼게 될 可能性이 많을 것이다.

以上으로써 海上勞動과 船員生活에는 苦難이 많을 뿐 아니라, 海上勞動組織의 特質에 있어서도 船員職에는 不利한 點이 많다는 것이 밝혀졌다.

그러나, 그와 같은 否定的인 要因은 海上勞動에 從事하는 限 宿命的으로 隨伴되는 不可避한 것이며, 그 船員의 國籍이 다르다고 해서 差異가 있을 수 없는, 모든 國家의 船員이 共通의으로 겪어야 할 苦難이며 不利한 點이라 하겠다.

그런데, 이와 같은 海上勞動에 對한 反應으로서의 各國 船員의 職業意識은 어떠한가 하는 것을 다음 第2節에서 歐美·日本 船員과 比較함으로써 韓國船員의 職業意識의 特徵을 把握하고자 한다.

19) 例컨대, 다음과 같은 某社의 貨客船의 勤務方式을 볼 수 있다.

- 司厨手: 午前 6時~午後 10時 사이에 8時間 勤務
- 調理手: 午前 4時半~午後 7時半 사이에 8時間 勤務
- 看護婦: 午前 9時~11時半, 午後 1時~4時半, 午後 6時~8時 (正味 8時間 勤務)

第2節 韓國船員의 否定的 職業意識

1. 船員職에 對한 矜持—韓國, 歐美, 日本의 比較

(1) 「船員職에 對한 矜持」와 「轉職意思」와의 有關性

船員職을 자랑스럽게 생각하고 矜持를 느끼고 있다면 轉職意思는 적을 것이라고 常識論적으로 생각할 수 있다.

日本海技士에 對한 調查結果로서 「船員職에 對한 矜持」와 轉職意思의 有無와의 關聯性を 檢討하던 다음과 같다.

① 船員職에 對한 矜持의 有無—日本海技²⁰⁾

〈表 4〉

자랑스러운 職業이 못된다 (矜持無)	모르겠다.	자랑스러운 職業이다 (矜持有)
46.0%	8.4%	45.6%

② 轉職意思의 有無—日本海技士²¹⁾

〈表 5〉

轉 職 希 望	將來에 轉職希望	모르겠다	船員職에 그냥 머물고 있어도 좋다	轉 職 不 望
12.3%	39.0%	6.72%	25.7%	16.2%
↑ 轉職望(51.3%) ↑			↑ 轉職不望(41.9%) ↑	

將來에 轉職을 希望한다는 것은 消極的이기는 하나 轉職을 希望하는 것이며, 船員職에 그냥 머물고 있어도 좋다고 하는 것은 消極的인 轉職不望者이다. 따라서 轉職意思의 有無는 〈表 5〉의 () 내 數字로 表示된다. 上揭 〈表 4〉와 〈表 5〉에 의하여 다음과 같은 式이 導出된다.

船員職은 자랑스러운 職業이 못된다(矜持無)(46.0%) ≙ 轉職希望(51.3%)

船員職은 자랑스러운 職員이다 (矜持有)(45.6%) ≙ 轉職不望(41.9%)

위의 檢討로서 船員職에 對한 矜持와 轉職意思의 有無와는 密接한 關聯性이 있다고 結論 지워도 大過없는 것으로 보인다. 常識論이 根據없는 것이 아니라는 것을 알 수 있다.

(2) 韓國船員의 船員職에 對한 矜持

〈表 4〉과 〈表 5〉는 1970年代 初期의 日本海技士에 對한 調查이다. 韓國에는 「船員職을 자랑스럽게 생각하는가」라는 設問에 의한 調查는 尙今 實施된 바가 없고, 轉職希望與否에 關한 調查가 있을 뿐이다. 따라서 이 韓國船員에 對한 調查로써 日本(歐美)船員과 比較하고자 하는 바, 共通의 苦難性과 不利한 要因에 當面하여 生活하는 海上勞動者에게는 共通의 心理가 作用할 것이라 보고, 前述한 日本海技士에 對한 調查結果에 의하여 韓國船員의 船員職에 對한 矜持를, 甲·乙種 海技士別로 考

20) 黑田·柴田, 前掲論文.

21) 黑田·柴田, 前掲論文.

察하면 다음과 같다.

〈表 6〉 韓國船員의 轉職意思의 有無²²⁾ (≡船員職에 對한 矜持의 有無)

轉職意思	轉職希望(矜持無)	그때 가서 생각	轉職不望(矜持有)
甲種海技士	72.9%	19.7%	7.4%
乙種海技士	63.6%	25.7%	10.7%

(3) 「船員職에 對한 矜持」에 關한 韓·日·歐美船員 比較

叙上한 바와 같은 過程을 거쳐, 韓·日에 있어서 實施한 調査結果에 의하여 韓·日·歐美 海技士의 「船員職에 對한 矜持」를 比較하면 다음과 같다.²³⁾

〈表 7〉 船員職에 對한 矜持

矜持의 有無	矜 持 無	모 르 겠 다	矜 持 有
國別海技士			
韓國海技士 { 甲種	72.9%	19.7%	7.4%
{ 乙種	63.6%	25.7%	10.7%
日本海技士	46.0%	8.4%	45.6%
歐美海技士	5.6%	12.9%	81.5%

船員職을 자랑스럽게 생각하는 韓國 甲種海技士는 不過 7.4%(乙種 10.7%)인데 對하여 日本 45.6%, 歐美 81.5%로 그 隔差가 莫甚한데 놀라지 않을 수 없다.

轉職意思의 有無를 矜持의 有無와 類似한 心的態度的 表現으로 看做한 것, 또 日本船員에 對한 調査結果를 韓國船員에 適用했다는 點에 無理가 있다고 한다면, 韓·日船員(海技士)의 轉職意思의 有無를 比較하는 것만으로도 問題의 本質把握이 不可能한 것은 아닌 것으로 보인다. 即 日本船員의 轉職不望이 41.9%인데 對하여 韓國船員의 경우는, 甲種海技士가 7.4%, 乙種海技士가 10.7%에 不過하다는 것은 韓國船員이 日本船員에 比하여 自己職業에 對한 愛着心이 顯著하게 적다는 것을 뜻하는 것이며, 이것이 다음의 「船員職에 對한 自家評價」에 直結되는 것이고, 그리하여 第三節에 있어서의 「勞動供給曲線」과 「海難事故率」 및 「國際競爭力」 등의 諸問題의 要因이 되는 것이다.

2. 船員職에 對한 自家評價

船員職에 對한 評價는 船員自身에 의한 自家評價와 第三者에 의한 社會的 評價로 나눌 수 있으나, 이에 關한 韓·日·歐美의 同一한 設問에 對한 調査結果를 尙今 入手 못하고 있다.

(1) 韓國船員(海技士)의 自家評價

職業을 1位에서 100位까지 分類하여 順位로 序列하였을 때, 韓國 甲·乙種 海技士의 自己職業에

(22) 朴容燮, 前揭論文, 調査對象으로서의 甲種海技士는 大韓船洲·汎洋專用船·亞細亞商船·イースタンシツピング의 乘船勤務者 및 1981年 2月, 海運港灣廳 主管 研修教育參加者 229名이며, 乙種海技士는 1981年 2月 韓國海技士協會實施研修教育參加者 140名임.

23) 黑田·柴田, 前揭書論文.

對한 評價는 <表 8>와 같다. 24)

<表 8> 韓國船員의 自己職業(海技士)에 對한 評價

區別	職業順位	1~20位	21~40位	41~60位	61~80位	81~100位	備 考
甲 種 海 技 士		7.4%	7.9%	10.5%	14.4%	33.6%	
乙 種 海 技 士		2.1%	11.4%	40.7%	8.6%	37.1%	

<表 8>에서 가장 큰 數字는 甲種海技士의 경우는 33.6%로, 自己職業을 81~100位로 생각한다는 것이며, 乙種海技士의 경우는 가장 큰 數字가 40.7%로 自己職業을 41~60位로 본다는 것이다.

自己職業을 最下位 乃至 最下位에 가까운 順位(61位~100位)에 屬한다고 생각하는 甲種海技士가 約 半數인 48%(14.4%+33.6%)인데 對하여 上位 乃至 上位에 가까운 順位(1位~40位)에 屬한다고 생각하는 甲種海技士는 15.3%(7.4%+7.9%)에 지나지 않는다.

甲種海技士는 高水準의 賃金所得層에 屬한다는 前提로써 <表 8>를 檢討하면 두가지 解釋이 可能하다. 그 첫째는, 韓國 甲種海技士는 그들의 賃金이 高水準의 것이 된다고 생각하고 있지 아니하거나, 둘째로 高水準賃金이라 할지라도 海技士를 賤職(下順位職)이라 생각하고 있다는 것이 그것이다.

乙種海技士의 경우 自己職業을 中位 乃至 이에 가까운 順位인 41~60位로 評價하는 사람이 <表 8>에서 最高值인 40.7%를 나타내고 있는 것이 두드러지게 눈에 뜨인다. 約 半數인 甲種海技士가 自己職業을 最下位 乃至 이에 가까운 順位에 屬하는 賤職이라 생각하는데 對하여 半數以上の 52.1%(11.4%+40.7%)의 乙種海技士는 中位 乃至 그 以上の 順位(21位~60位)라 생각하고 있는 것이 甲·乙種間의 顯著한 差異라 하겠다.

그 事由인즉, 乙種海技士의 경우, 普通船員 또는 下級職으로서 海上勞動에 從事하는 가운데 刻苦 努力하여 몇차례의 試驗에 合格함으로써 士官職에 오르게 되었다는 成就感이 作用한 것으로 보인다.

(2) 日本에 있어서의 自家評價 및 社會的 評價

아래에 日本에 있어서의 船長職에 對한 自家評價 <表 9>와 社會的 評價 <表 10> 및 船員職에 對

<表 9> 船長의 自己評價

中級管理職	專門技術職
3 大型船船長 보다 높다	
2	
1 大勞組委員長 - 各省課長	
0 大會社課長	眼科醫 飛行機操縱士 電子工業技師 土木建築技師
-1 市役所課長	
-2 大型船船長	漁船船長
-3 보다 낮다	

(340名, 1971. 日本船長協會)

<表 10> 船長의 評價

中級管理職	專門技術職
75	
70 大型船船長	眼科醫 飛行機操縱士 電子工業技師
65 大會社課長	土木建築技師
60 各省課長	
55 大勞組委員長	
	市役所課長
	漁船船長

(1964. 西平)

<表 11> 船員의 社會評價

順位	職業名	順位	職業名
1	大學教授	16	普通會社員
2	裁判官	17	區役所職
3	府縣知事	18	警官
4	醫師	19	通船
5	大會社重役	20	管理自衛官
6	船長	21	自作農
7	僧侶, 牧師	22	百貨店工
8	官廳課長	23	運轉士
9	建築技師	24	大田
10	高級船員	25	三運轉士
11	新聞記者	26	盤坑工
12	小學教師	27	夫
13	小賣店主	28	露子
14	町工場主	29	工商
15	勞組役員	30	子

(119名, 1966 神戶商船大學)

24) 朴容燮, 前揭論文.

한 社會的 評價 <表 11>에 關한 調查結果를 提示하겠다.²⁵⁾ 韓國에는 同一한 內容에 關한 調查가 없으므로 比較할 수 없으나 韓國보다 높다는 것을 看取할 수 있다고 하겠다.

第3節 韓國船員 職業意識의 顯現樣態

前述한 바와 같은 韓國船員의 否定的 職業意識은 어떠한 樣態로서 顯現할 것인가, 이에 關하여는 여러가지로 考察할 수 있겠으나, 여기에서는 勞動(船員)의 供給曲線과 海難事故率 및 國際競爭力에 미치는 影響의 세가지 點에 關하여 概述하기로 하겠다.

1. 勞動(船員)의 供給曲線

右의 <圖 2>와 같이 縱軸에 賃金所得 또는 年齡을, 그리고 橫軸에 勞動의 供給量(勞動時間)을 取하면, 近代의 思考의 所有者의 경우는 實線과 같은 勞動供給曲線이 된다. 賃金이나 所得이 上昇·增加하면, 그것에 刺戟되어 勞動供給量이 增大하는 것이다.

그러나, 前近代(傳統)의 思考의 所有者의 경우는 <圖 2>의 點線과 같은 勞動供給曲線이 될 可能性이 있다.²⁵⁾ 點線으로 된 勞動供給曲線은 다음과 같은 세가지 點을 含意하고 있다.

그 첫째는, 否定的 職業意識의 所有者는 그 職業에 從事함으로써 多大한 主觀的 苦痛을 느끼게 되므로 이의 補償代價로써 高水準의 賃金を 要求하거나 둘째로, 賃金이 어느 水準까지 上昇하면 微少한 勞動供給量의 增加를 確保하는 目的達成을 爲하여 賃金의 大幅·急上昇이라는 不合理性을 甘受해야 한다는 것, 그리고 세째로 賃金上昇에 따라 勞動供給量이 減少 또는 中止한다는 것 등이 그것이다.

韓國의 1人當 國民所得은 約 1,600弗로 台灣의 約 2,500弗에 未及하나 <表 12>와 같이 韓國船員의 賃金指數 100에 對하여 台灣의 그것이 70이라는 것은 이 點에 關하여 示唆하는 바가 있다고 하겠다.

<表 12> 韓國과 台灣 및 其他國과의 船員賃金 指數比較

韓 國	台 灣	比 津 實	印 度	방글라데시	中 共
100	70	50	50	30	30

(資料: 韓國船主協會, 海運年報, 1981年 事業報告書, 236面)

위의 <圖 2>에서 縱軸에 年齡을 取하면 近代의 思考의 所有者(實線)도 高年齡이 되면 勞動量을 減少시키기는 하나, 前近代(傳統)의 思考의 所有者(點線)의 경우는 年齡이 相當히 낮을 때에 勞動供給을 減少시키거나 中止하게 된다는 것을 나타내게 되는 것이다. 韓國船員이, 特히 甲種海技士의

25) 西部徹一, 前掲書, 82~83面.

26) Max Weber: Die Protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus. 權世元·姜命圭 共譯, 프로테스탄티즘의 倫理와 資本主義의 精神, 一潮閣, 서울, 1974, 49~51面 參照.

경우, 比較的 短期間의 海上勤務로써 船員職에 終止符를 찍겠다는 傾向이 있는 바, 이는 여기에 있어서의 點線이 適用된다는 것을 뜻하고 있는 것이다.

韓國船員의 職業意識 考察에서 韓國船員은 他國船員에 比하여 自身の 職業에 對하여 過度하게 否定的이며, 이를 賤視하고 있는 것이 歷然한 바, 이는 여기에 있어서의 前近代(傳統)的 思考의 所有者의 경우에 該當하는 것이라 하겠다.

2. 海難率

Lloyd's Statistical Tables에 의하여 1974年에서 1982年까지의 韓·日 및 全世界의 海難事故率(全船腹量에 對한 全損率)을 比較하면 <表 13>와 같다.

<表 13> 韓·日 및 全世界海難率比較 (全船腹量: 全損 %)

區 分	年度	1794	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
全 世 界 %		0.28	0.29	0.31	0.27	0.42	0.54	0.43	0.29	0.38
日 本 (A) %		0.20	0.17	0.19	0.16	0.10	0.16	0.14	0.09	0.04
韓 國 (B) %		0.85	0.52	0.65	0.95	0.44	0.63	2.94	0.60	0.50
韓·日 比較 (B/A)		4.3倍	3.0倍	3.4倍	5.9倍	4.4倍	3.9倍	21.0倍	6.7倍	12.5倍

<表 13>에 의하면 1974年에서 1982年까지의 9年間의 韓國海難率은 日本의 約 7.2倍(平均)가 되며, 全世界의 海難率보다 높다. 海難發生의 要因은 여러가지가 있으므로 그 責任이 全的으로 船員에게 있다고는 할 수 없으나,²⁷⁾ 海難의 約 85%가 人的 要因으로 發生한다는 點을 勘案할 때, <表 13>은 韓國海技士의 資質에 缺陷이 있다는 것의 示顯이라 하겠다.

海技士의 資質은 그들의 職業意識에 의하여 크게 左右되는 바, <表 13>과 같은 高率의 海難事故는 앞節에서 考察한 것과 같은 韓國船員의 否定的 職業意識에 起因한 것이라는 것은 容易하게 理解된다고 하겠다.

3. 國際競爭力에 미치는 影響

海運費用을 國內費用(National cost)과 國際費用(International cost)으로 分類하면, 船員費와 같이 各 나라에 따라 差異가 있는 費用은 國內費用이고, 파나마運河 通過料와 같이 그 企業이나 船舶의 國籍에 無關하게 國際적으로 同一한 費用은 國際費用이 된다.²⁸⁾

外航貨物船의 海運費用은 다음과 같이 國內費用과 國際費用으로 分類할 수 있다.

· 國內費用(National cost):

船員費...自國船員만을 雇傭하고 있는 경우, 自國에서 購入하여 船積한 食糧費包含

27) 例컨대, 韓國船主가 老朽船을 運航하면서도 過度하게 補修費를 制限한다든가, 安全에 對한 船員의 意見을 無視하였다고 하면 이것이 海難發生의 要因이 될 수 있다.

28) S. G. Sturmev: British Shipping and World Competition, The Athlone Press, London, 1962, pp. 266~267.

補修費...自國內造船所 또는 自國船員에 의한 補修費用

資本費...自國貨幣로 支拂되는 資本費

店 費...自國內에 있는 本社·支店·代理店費

海運企業은 그 國籍을 莫論하고, 가장 有利한 造船所나 船舶市場에서 船舶을 建造 乃至 取得한다고 하고, 또 外航貨物船은 世界 各港을 移動하므로 가장 低廉한 곳에서 合理的으로 財貨와 用役을 調査한다고 하면, 다음과 같은 項目들이 國際費用이 된다.

· 國際費用(International cost)

減價償却費·保險料·船用品費·修理費·燃料費·荷役費·港費

國際費用은 國籍如何에 따라 差異가 나는 費用이 아니므로 一國海運의 國際競爭力에는 無關한 費用이다. 이에 反하여 國內費用은 國際競爭力을 左右하는 重要한 役割을 한다.

國內費用中에서 船員費가 主要項目이며, 保險料는 國際費用이기는 하나 船員의 資質, 即 海難率의 如何에 따라 大差가 생기는 費用이다.

<表 14>

韓國 主要船社의 海運原價構成比率

單位: 百萬元

區 分	科 目	1979年		1980年		1981年		1982年		備 考
		5 5 社		5 7 社		5 8 社		5 9 社		
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	
變 動 費	運 航 費	343,778	67.3	414,633	63.5	554,999	61.7	584,418	58.9	
	1) 港 費	28,724	5.6	72,622	11.1	69,699	7.7	79,430	8.0	
	2) 貨 物 費	95,059	18.6	138,337	21.2	191,322	21.3	194,918	19.6	
	3) 燃 料 費	97,541	19.1	203,674	31.2	293,978	32.7	310,070	31.3	
	4) 其他運航費	122,454	24.0							
固 定 費	船 費	167,228	32.7	238,769	36.5	344,515	38.3	408,068	41.1	
	1) 船 員 費	56,802	11.1	63,712	9.7	82,708	9.2	100,220	10.1	
	2) 保 險 料	12,128	2.4	18,508	2.8	29,304	3.3	44,207	4.5	
	3) 修理·船用品	27,443	5.4	42,388	6.5	52,624	5.8	45,588	4.6	
	4) 償 却 費	61,692	12.0	88,808	13.6	145,737	16.2	172,143	17.3	
	5) 其 他	9,163	1.8	25,353	3.9	34,142	3.8	45,910	4.6	
運 航 費 及 船 費 計		511,006	100	653,402	100	899,514	100	992,486	100	

<表14>에 의하여 韓國主要船社의 海運原價構成을 보면,²⁹⁾ 變動費=運航費의 各 項目은 國際費用에 該當한다. 固定費=船費의 諸項目中, 船員費金額과 修理費·船用品費 및 償却費(計劃造船 등, 韓國內에서 建造된 船舶의 경우는 國內費用)의 一部는 國內費用이므로, 이들 費目은 國際競爭力에 直接的으로 影響을 미치게 된다.

그런데 <表 14>에서 運航費(國際費用)의 比率은 累年 減少하고 있는데 反하여 船費(國內費用 또는 國內費用的 項目이 包含되어 있다)의 比率이 繼續 增大하고 있는 것을 볼 수 있는 바, 이것은 費用面에 있어서 韓國海運의 國際競爭力의 減退를 뜻하는 것이라 하겠다.

29) 韓國船主協會: 1982年度 韓國外航海運業體經營分析, 1983, 8面.

<表 15>

韓國 主要船社의 船費構成比率

單位：百萬圓

科 目	1979年		1980年		1981年		1982年		備 考
	55社		57社		58社		59社		
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	
船 員 諸 費	56,802	34.0	63,712	26.7	82,708	24.0	100,220	24.6	
船 用 品 費	14,405	8.4	22,290	9.3	28,065	8.1	23,801	5.8	
修 理 費	13,038	7.8	20,098	8.4	24,559	7.2	21,787	5.3	
保 險 料	12,128	7.3	18,508	7.8	29,304	8.5	44,207	10.8	
潤 滑 油 費	3,008	1.8	5,702	2.4	6,345	1.8	10,802	2.6	
償 却 費	61,692	37.0	88,808	37.2	145,737	42.3	172,143	42.2	
通 信 費	1,373	0.8	1,515	0.6	1,955	0.6	1,881	0.5	
給 水 費	745	0.5	1,051	0.4	1,495	0.4	1,455	0.4	
其 他	4,037	2.4	17,085	7.2	24,347	7.1	31,772	7.8	
合 計	167,228	100	238,769	100	344,515	100	408,068	100	
貸 船 船 費			25,858		29,057		30,883		

<表 15>에 의하여 船費의 構成比率을 보면,³⁰⁾ 1982年の 경우, 船員諸費(24.6%)와 保險料(10.8%)는 償却費(42.2%)와 더불어 三大費目이 되어 있다.

위의 <表 15>를 아래의 <表 16> 日本船社의 船費構成과 比較하여 그 構成比率을 보면, 船員費에 있어서 韓國海運이 優勢에 있다고 하나 國民所得水準을 考慮하면 도리어 우리가 多大한 脆弱點을 內包하고 있다는 것이 自明하다. 그리고 保險料의 構成比率에 있어서 日本은 2.3%~3.4%인데 對하여 韓國은 1982年度의 경우 10.8%가 되어 있다. 粗略한 計算結果에 의한 것이기는 하나, 兩表의 比較에서 나타난 다음과 같은 奇異한 事實을 指摘하지 아니할 수 없다.

<表 16>

日本船社의 船費構成—1983(昭和58年 3月期)

單位：百萬圓

會社數	船員費		消耗品費		保險料		修繕費		償却費		其他		計		
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	
中核會社	6	59,874	29.8	7,249	3.6	4,622	2.3	14,022	7.0	88,732	44.2	26,207	13.0	200,746	100
運航主力會社	17	41,263	40.6	4,283	4.2	3,427	3.4	7,815	7.7	33,114	32.6	11,603	11.4	101,505	100
貸船主力會社	19	36,448	50.1	4,010	5.5	2,416	3.3	8,353	11.5	13,080	18.0	8,469	11.6	72,776	100
36社計		77,771	44.6	8,293	4.7	5,843	3.4	16,168	9.3	46,194	26.5	20,072	11.5	174,281	100
42社計		137,585	36.7	15,542	4.1	10,505	2.8	30,190	8.0	134,926	36.0	46,279	12.3	375,027	100

資料：(日本) 運輸省海運局監督課, 外航海運會社經營分析 第50號에서 作成.

Lloyd's Statistical Tables 1981에 의하면 韓國船腹保有量은 8,227千D/W로 <表 16>의 日本 42船社 保有量 34,381千D/W의 約 $\frac{1}{4.2} = \left(\frac{8,227}{34,381}\right)$ 에 不過하다.

그런데 日本42社(1983)의 保險料는 10,505百萬圓인바, 이것을 換率 3.3= $\left(\frac{780}{235}\right)$ 로써 韓貨로 換算

30) 韓國船主協會, 上揭資料.

하면 約 34,666百萬元이 된다. 이를 韓國全保有船腹에 對한 保險料 44,207百萬元(1982年)과 比較하면, 韓國은 4.2倍의 船腹量을 所有하는 日本의 約 1.3倍 = $\frac{44,207}{34,666}$ 의 保險料, 敷衍하면 韓國은 日本의 約 5.5倍(=4.2×1.3)의 高額의 保險料를 負擔하고 있는 것이 된다.

高額의 保險料가 脆弱한 韓國海運經營에 一大重壓이 되어 있는 것이 明白하다.³¹⁾

船員의 職業意識은 賃金水準과 勞動의 供給量의 決定에 關鍵的 役割을 할 뿐 아니라, 海難率을 통하여 保險料의 多寡를 決定함으로써, 國際競爭力에 至大한 影響을 미치게 되는 것이다.

韓國船員의 職業意識問題가 우리 海運發展에 있어서 지니는 意義는 實로 重且大하다고 하겠다.

第4節 歐·美船員의 職業意識形成要因

第2節 <表 7>(12面)에서 基督教文化圈에 屬하는 歐·美船員과 儒教文化圈에 屬하는 韓·日船員을 船員職에 對한 矜持에 關하여 比較한 바, 거기에는 적지 않은 差異가 있었다. 卽 基督教文化圈에 屬하는 歐美船員이 훨씬 強한 矜持를 지니고 있는 것이 밝혀졌다. 이에 對한 解釋은 여러가지 있겠으나, 여기에서는 文化와 歷史的 背景 및 船員養成制度의 세가지 點을 들어 概說하기로 하겠다.

1. 基督教(프로테스탄티즘)의 職業倫理

막스·웨버(Max Weber)는 歐美의 職業倫理形成에 프로테스탄티즘(Protestantism)의 敎理, 特히 칼빈(Calvin)의 二重豫定說이 多大한 影響을 미쳤다고 하는데, 二重豫定說은 다음과 같이 壓縮表現할 수 있다.³²⁾

「神은 당신의 永遠不變한 뜻과 自身만이 아시는 隱密한 計劃과 專斷的인 意志로써 당신의 榮光을 나타내기 爲하여 全人類中의 一部를 永遠한 生命으로 豫定하시고, 나머지 人間을 永遠한 滅亡으로 豫定하시었다.」

이에 若干의 敷衍을 하여 다음과 같이 表現할 수 있다.

「全智全能의 唯一한 超越神이 있어, 이 神이 世界를 創造하고, 自身(神)의 榮光을 빛내기 위하여 人間을 創造하시고, 그 中의 어떠한 人間을 永遠의 救拯으로 擇하시고 어떠한 人間을 永遠의 呪咀에 豫定하고 있다. 全智全能한 神의 絶對的인 意思에 의하여 永遠한 過去에 이미 運命이 決定되어 있는 것이다. 人間은 救拯받든 呪咀받든 神의 律法에 따라 神의 榮光을 빛내고 地上에 天國을 實現해야 한다.」

人間은 自己의 모든 能力을 다하여 神의 律法을 完全히 實行함으로써 現世에서 神의 榮光을 빛내지 않으면 안된다. 그런데, 神의 榮光을 빛내는 것은 人間社會에 있어서의 일에 努力함으로써 이루

31) 保險會社의 經營은 保險料의 領收額과 保險金의 支拂額의 差額에 依存하고 있고, 그것은 概略 一定하다고 하겠는 바, 韓國海運 全體로서 볼 때 高海難率로 巨額의 保險料를 負擔하더라도 海難의 結果 保險會社로부터 受領하는 保險金이 多額이면 國際競爭力에는 影響이 없다는 解釋도 있을 수 있으나, 個別船社의 立場으로서는 반드시 그런 것은 아니다.

32) Max Weber: op. cit., 權世元·姜命圭 共譯, 前掲書, 84~111面 參照.
崔文煥, 막스웨버研究, 三英社, 서울, 1978, 27~31面 參照.

어진다. 왜냐하면 神은 人間의 社會生活이 神의 律法에 따라 組織되는 가운데 그의 榮光이 빛나기를 바라기 때문이다. 그러므로 社會的活動에서 「神의 榮光을 增大시키기 爲하여」 힘쓰지 않으면 안 된다.

社會的 活動을 하기 爲해서는 一定한 職業에 從事하게 되는데, 이 職業은 神의 召命(Beruf, Calling)이어서 이에 全力을 다해야 한다. 그런데, 가장 큰 關心事는 「나는 果然 選擇을 받고 있는가?, 나는 어떻게 하여 選擇되어 있음을 確信할 수 있는가?」의 問題이다. 報酬의 如何에 不拘하고 自己의 職業에 默默히 全力을 다할 뿐 아니라, 훌륭한 成果를 올림으로써 神의 召命에 忠實하였다고 自家評價할 수 있고, 이로써 自己가 神에 의하여 選擇되어 있다는 것을 確信할 수 있게 되는 것이다.

安逸, 惰怠 및 職業에 對한 不誠實 或은 懷疑 등은 惡魔의 誘惑이라 생각하여 極力排斥한다.

이와 같은 宗教的 背景을 가진 西歐에서는 徹底한 禁慾的 職業倫理가 形成되었으며, 海上勞動과 船員生活의 苦難性을 克服할 수 있는 힘의 源泉이 여기에 있고, 船員職에 矜持를 느낄 수 있는 바탕이 여기에 있는 것이라 하겠다. 儒敎文化圈에 있는 우리와 같은 船員職에 對한 顯著한 否定的 職業意識이 發生할 素地는 거의 없는 것이라 하겠다.

2. 西歐歷史에 있어서의 「大航海時代」

西歐歷史에 있어서의 所謂 「大航海時代」는 新大陸의 發見, 印度 및 亞細亞航路의 開拓과 이에 따른 世界商業圈의 形成, 그리고 中世의 終末과 近世의 開幕이라는 歷史上的 一大轉換期를 招來하였다.

未知의 世界에서 船舶으로 賈來되는 珍貴한 財貨는 西歐人을 魅了하였다. 西歐人은 海洋에서 隔離된 異域에는 無盡藏의 寶物이 가득차 있는 곳이 있을 것이라는 꿈을 가지게 되었으며, 船員職은 그 꿈을 現實化시킬 수 있는 것이라 생각하게 된다. 그와 같은 見地로서는 船員은 西歐人의 憧憬의 對象이고, 富와 冒險과 勇氣의 象徴이며, 그리고 希望에 찬 新時代의 到來를 豫告하는 薔薇色의 人物像이었다.

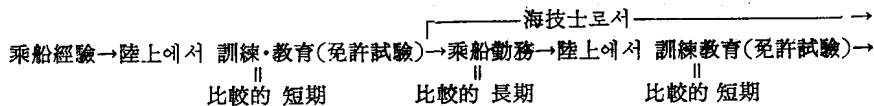
西歐에서도 船員이 古代부터 尊敬받은 職業從事者라고 認識되어 있었던 것은 아니다. 그러나, 中世에 이르러서는 한자(Hanse) 船舶에서 볼 수 있는 바와 같이 市長이 船長이었던 경우도 있고, 船長은 市參事員에 選出될 수 있는 資格의 所有者이었다는 點 등을 볼 때 그 社會的 地位는 大端히 높게 되었다.³³⁾ 그리고 船長이 船主·荷主를 兼하고 있었고(Merchant Carrier 時代), 또 上述한 大航海時代와 같은 海運發展過程을 經過하는 가운데 船員職, 特히 船長이나 高級船員에 對한 社會的 認識이 더욱 向上하였다. 이와 같은 歷史的 背景이었기에 船員自身도 自家評價를 높게 하게 된 것이라 하겠다.

33) 岡廷 博, 海上商人의 足跡, 日本海峯廣報協會, 東京, 1983, 210面.

3. 海技士養成制度³⁴⁾

西歐와 韓·日의 海技士養成制度에는 差異가 있다. 正規學校教育을 爲主로 하는 韓國과 日本의 경우는 比較的 長期의 席上課程이 前提가 되고, 그 修了後 比較的 短期의 乘船實習으로서 海技免許應試資格을 賦與한다. 免許取得後는 昇級(上級免許取得)을 爲한 教育課程의 履修의 必要가 없다. 이와 같은 韓日의 海技制度에 있어서는 席上課程을 主로 하고 實習을 從으로 보고 있는 것이라 하겠다.

이에 反하여 西歐에서는 實務經驗을 重視하는 制度를 實施하고 있다. 徒弟制度和 類似한 內容이라 볼 수 있는데, 見習員으로서 實務에 익숙한 젊은이들, 그리고 普通船員으로서 乘船有經驗者를 正規教育機關이 아닌 陸上訓練施設에서 比較的 短期間 教育하여 初級免許試驗에 應試토록 하는 方法이 그것이다. 免許를 取得하면 初級海技士로서 乘船勤務를 한다. 그 後 上級免許取得과 昇進을 爲하여 陸上訓練施設에서의 教育(比較的 短期)과 乘船勤務(比較的 長期)가 交代로 反復된다.



西歐의 海技士制度는 韓國이나 日本의 乙種免許所持者가 順次的으로 上級免許를 取得하면서 昇級하는 경우와 近似하다고 하겠다. 實務를 重視하며, 初級執行勞動者의 地位에서 여러 難關을 克服하면서 漸次, 職務에 있어서의 指揮勞動範圍의 擴大가 隨伴되는 職階로 昇級하게 되는 바, 여기에는 發展의 實感이 있고 成就感을 느끼게 하는 要素가 많다고 하겠다. 이 點이 西歐海技士로 하여금 韓國海技士는 勿論, 日本海技士보다 越等하게 船員職에 矜持를 느끼게 하는 要因이라 하겠다.

韓國海技士의 職業意識에 있어서 甲種海技士와 乙種海技士의 差에서도 이 點을 看取할 수 있었다. (第2節 <表 6> 12面)

第5節 日本船員의 職業意識形成要因

앞에서 (第2節 <表 7>) 考察한 바와 같이 船員職을 「자랑스러운 職業이라 생각한다」는 日本船員은 歐美船員보다 적고, 韓國船員보다 많다. 換言하면 船員職에 對한 矜持(誇)라는 點에서 日本船員은 歐美船員보다 못하고, 韓國船員보다 肯定的인 職業意識을 지니고 있다고 하겠다. 이 點은 어떻게 說明되어야 하겠는가? 아래에서 考察되는 바와 같이 日本儒敎는 「忠」을 最優先시킨 탓으로 儒敎에 있어서의 主要病弊를 回避할 수 있다.³⁵⁾ 儒敎의 影響을 完全 遮斷할 수는 없었으며, 또 西歐에 있어서와 같이 船員職이 크게 榮光스러웠다는 歷史的 背景이 없었기에 基督教(Protestantism) 文化圈

34) 孫兌鉉·金周年·朴容燮, 「先後進國 및 韓國의 海技制度에 關한 研究」, 韓國海洋大學 論文集 第13輯, 1978 參照.

35) 韓國이나 中國이 近代化에 失敗하여 植民地 乃至 半植民地로 轉落한 原因의 하나가 儒敎의 病弊에 있다는 筆者의 見解에 의한 것임. 第6節에서 中國과 韓國의 儒敎는 日本과는 對照的으로 孝를 最優先시켰다는 點을 들어 이에 關한 內容의 一端을 言及하겠으나, 다음에 機會에 詳論할 豫定임.

에 있는 歐美船員에 比하면 船員職에 對한 否定的 觀念이 若干 強하였다고 하겠다. 日本政府는 이 點을 是正하고자 여러 措置를 取하였으며 그 成果도 있었다.

여러 複合要因에 의하여 日本船員의 職業意識이 形成된 것이라 하겠으나, 여기에서는 船員職에 對한 否定的 觀念의 助長을 막을 수 있었던 日本儒敎의 特性과, 이를 바탕으로 한 職業倫理, 그리고 日本海技制度의 一側面에 關하여 概觀하겠다.

1. 日本儒敎와 職業倫理

日本近代化의 劃期인 明治維新以前의 封建時代에 있어서 日本儒敎의 擔當者는 武士階層이었다.

日本の 武士集團은 戰鬪를 目的으로 하여 形成된 組織體이며, 生死與亡을 같이 하겠다는 運命共同體인 性格을 띄우게 되는데, 여기에서는 必然的으로 組織體와 이의 頭領에 對한 忠誠이 무엇보다 強調되게 되었다.

武士階層은 封建體制의 維持를 爲하여 儒敎를 바탕으로 한 統治理念의 樹立과 生活倫理의 造成에 힘쓰게 되었는데, 儒敎에 있어서의 「忠」을³⁶⁾ 所屬組織과 그 組織의 代表者에 對한 忠誠이라는 뜻으로 解釋하여, 이 「忠」을 모든 敎理에 優先시켰다.³⁷⁾

日本儒敎의 「忠」은 日本封建時代의 縱的 社會構造와 더불어 다음과 같은 倫理를 發生케 하였다. 「分限의 倫理」와 「有機的 職業倫理」가 그것이다.

(1) 分限의 倫理

日本の 封建體制는 藩을 單位로 形成되는데, 藩은 藩主를 頂點으로 하는 縱的 關係가 이루어진 다. 儒敎擔當者인 武士階級은 藩을 運命共同體라 認識하여, 이 共同體의 存續을 爲해서는 各自가 自己身分이나 맡은 일에 滿足하고, 이에 最善을 다하는 것이 必要하다는 思考에서 自己減却에 의한 全體로서의 藩 또는 縱的 關係에 있는 上級者, 窮極的으로는 最上位에 있는 藩主에게 絶對 忠誠할 것을 要求하기에 이르렀는데, 여기에 「分限의 倫理」가 發生하게 되는 것이다.

分限의 倫理란 縱的 關係에 있어서의 自己減却의 必要性에 力點을 두는 것으로, 이 自己減却에 의하여 所與의 職分, 따라서 주어진 分限(분수)을 지키는 것이 全體 社會에 貢獻하는 길이며, 또 人間으로서의 바른 삶이라고 하는 것이다.³⁸⁾

(2) 有機的 職業倫理

日本 封建體制에 있어서의 支配階級이었던 武士는 藩을 有機體로, 그리고 藩의 統治下에 있는 藩民을 그 有機體의 諸部分 乃至 細胞라 보고 「有機的 職業倫理」의 形成에 힘쓰게 되었다.

「有機的 職業倫理」란 職業을 生物有機體의 諸器管·諸部分으로서 把握하여, 이 諸器管·諸部分을

36) 忠이라는 漢字의 構造는 中과 心으로 構成되어 있다. 사람 속에 깊게 存在하는 마음이라는 뜻을 나타내 고 있다. 오늘날에는 君主에 對한 臣下로서의 忠義를 나타내는 글자로 생각되어 있으나, 元來는 이와 같이 限定된 德目이 아니었고, 넓게 「진정한 마음」(眞心)을 뜻하는 글자이었다.

37) c. f. Michio Morishima: Why has Japan "succeeded"?, Cambridge University Press, London 1982. Morishima 教授는 筆者와 同一한 見解, 即 「忠」을 重視하는 日本儒敎에 關하여 言及하고 있다.

38) 尾高邦雄, 職業의 倫理, 中央公論社, 東京, 1970, 27面.

構成하는 細胞로서의 機能을 遂行하는 것이 各 個人的 日常職務(일·勞動)이라고 하는 思想이다. 生物有機體의 諸器管·諸部分은 아무리 작고, 一見價値없는 것처럼 보이더라도 그것은 그 有機體의 生存이나 生長에 不可缺의 存在인 것이다. 그리고 이들 不可缺의 諸部分이 寸刻의 中斷없이 所定의 機能을 遂行하기 爲해서는 이들 諸部分에 屬하는 個個의 細胞가 所定의 機能을, 定해진 方式에 따라 끊임없이 實現해야 하는 것이다.

人間社會와 이를 構成하는 여러가지 身分이나 職業과의 사이에, 그리고 個個의 身分이나 職業과 이에 屬하고 있는 그 社會의 構成員 個個人과의 사이에도 같은 關係가 成立된다. 社會는 有機體의 全體이고, 職業은 有機體의 諸部分이며, 그리고 個個人은 有機體의 細胞에 該當한다는 것인데, 그와 같은 關係는 國家와 같은 全體社會構造에만 該當되는 것은 아니다. 하나의 全體社會 속에 있는 諸部分社會, 卽 官廳·學校·軍隊·政黨·會社·船舶과 같은 여러가지 集團이나 組織體 속에도 그것을 構成하고, 이의 存續에 不可缺인 機能을 營爲하는 諸器管·諸部分——그 集團을 構成하는 수많은 部署·地位·職務 등의 區分이 存在한다. 個個人的 日常職務(일)은 國家와 같은 全體社會 속에서 忠良한 成員이 되기 前에, 이들 個個集團이나 組織體 속에서 優良한 集團人이며, 忠實한 組織人이 되는 것이라야 한다.

上論한 「忠」을 바탕으로 한 두가지 職業倫理는 이미 封建時代에 形成되어 있었다는 點에 重要한 意義가 있다. 이 職業倫理의 基礎위에 日本의 近代的 職業倫理가 展開되는데, 그것은 原罪意識을 基本으로 하는가의 興否에 關한 宗教의 本質問題라는 點에서는 基督教의 職業倫理와 峻別해야 하나, 近代化의 達成, 資本主義國家로서 繁榮을 누릴 수 있게 되었다는 側面에서 보면, 結果적으로 Max Weber의 西歐의 프로테스탄티즘(Protestantism)에 있어서의 禁欲的 職業倫理와 類似한 成果를 올리게 되는 것이다.

日本이 非基督教國, 非西歐國이면서 非儒教的·非東洋의 國家가 된 淵源을 이와 같은 곳에서 찾아 볼 수 있다.

위의 近代的 職業倫理란 國家本位職業倫理와 職場本位職業倫理³⁹⁾를 뜻하는 것인데, 明治維新以後의 日本은 海運과 國防을 直結시키고, 海運을 國家의 生命線을 維持하는 重要産業이라고 強調하였다. 이에 따라 封建時代에 形成되어 있었던 有機的 職業倫理는 國家本位職業倫理로, 그리고 職場本位の 職業倫理로 展開되는 것이다.

이와 같은 職業倫理는 第6節에서 考察되는 바와 같은 「孝」를 優先시키는 韓國儒教를 바탕으로 하여 形成되는 否定的 職業意識과는 다른, 比較的으로 肯定的인 船員의 職業意識을 培養하는데 도움이 되었다고 하겠다.

2. 海技士養成制度

封建時代의 日本에서 代表的인 賤職을 「土方·船方」(工事場이나 鑛山의 下層勞動者와 船員)이라 하였고, 船員을 「板子 한장 밑에 地獄」이 있는 危險한 職業의 從事者라 하여 賤視하였다.

39) 尾高邦雄, 前掲書, 48~49面.

明治以後, 船員에 關한 두가지 問題의 解決이 必要하게 되었다. 그 하나는 船員職賤視의 傳統的 觀念을 一掃하는 것이고, 다른 하나는 資本蓄積에 追從 못하는 不足한 海上高級人力의 養成問題이었다.⁴⁰⁾ 여기에서는 주로 前者에 關하여 論하겠다.

이와 같은 問題를 解決하기 爲하여 日本政府는 西歐에 있어서와 같이 徒弟制度和 類似한 海技士 訓練制度를 取하지 아니하고 海技士養成 正規學校를 設立하고,⁴¹⁾ 設立初期부터 高等教育機關으로서의 態勢를 갖추게 되었다.⁴²⁾ 그리고 이 學校의 卒業式에 日本皇族이 臨席하고, 天皇이 優等卒業生에게 下賜品을 授與하기도 하였으며, 練習船의 出航式에 運輸大臣이 參席하는 등 海運과 船員에 對한 國民의 認識을 높이겠끔 많은 努力을 傾注하였다.

1884年(明治17年) 5月에는 海軍豫備員令을 商船學校 學生에게 適用하게 되었는데,⁴³⁾ 이 制度는 船員의 職業意識 向上에 決定的 役割을 하였다. 正規教育機關을 卒業하는 海技士를 海軍士官으로 任官하고 乘務經歷에 따라 昇級토록 하는 海軍豫備員制度는 軍國主義 日本에 있어서의 僞裝된 戰鬥員의 保存策이기도 하나,⁴⁴⁾ 軍人, 特히 將校가 尊敬받았던 當時의 日本實情으로서는 破格的인 特典으로서 船員의 社會的 地位向上에 寄與한 바 多大하였다고 하겠다.⁴⁵⁾

第6節 韓國船員의 職業意識形成要因

韓國船員의 職業意識도 여러가지 複合要因에 의하여 形成된 것이라 하겠으나, 여기에서는 韓國儒敎의 「孝」와 歷史背景의 두 要因에 關하여 論하겠다.

1. 韓國儒敎와 「孝」

韓民族은 邊鄙 後進民族이라 생각하고 있었던 蒙古族이나 滿洲族, 그리고 日本族의 武力侵略에 對한 防禦에 失敗하여 數次에 걸쳐 敗戰의 苦杯를 마셨던, 그리고 莫強한 漢族의 壓力에 當面하여야 하였던 歷史的 過程에서 一貫하여 文治政策을 堅持하였다.

그 까닭은, 高水準의 文化로써 周邊 民族에 對하여 精神的 優位에 있다고 自處하고, 中國에 對하

40) 小門和之助, 船員問題의 國際的展望, 日本海事振興會, 東京, 1958, 471~477面에 의하면, 1876年(明治9年) 6月에 「西洋形船舶 船長·運轉手·機關手試驗規則」을 制定한 當時에 本免許狀受有者 74名中 日本人은 4名에 不過하였다. 1900年(明治33年)에 이르러서는 日本人의 占率이 增加하였다고는 하나 1,678名中 外國人이 298名이 있었고, 外國人 船員을 完全히 驅逐하는 것은 第一次大戰(1918年)以後의 일이라고 한다.

41) 上掲書, 471面, 明治8年(1875) 11月 東京 商船大學 前身인 「郵便汽船三菱會社商船學校」設立.

42) 上掲書, 472面.

43) 小門和之助, 473面, 그리고 美國政府가 美聯邦商船士官學校(U. S. Merchant Marine Academy)를 陸·海·空軍士官學校 및 海岸警備隊士官學校(U. S. Coast Guard Academy)와 더불어 五大國立士官學校로 所有하여, 商船士官學校 在學生에게 海軍豫備員令을 適用하고 있는 理由中의 하나가 船員의 社會的 地位向上의 意圖에 因한 것이다.

44) 西井 務, 高等商船學校出身者의 戰歴, 日本 兵庫縣, 1981, 參照.

45) 日本國有鐵道廣島鐵道管理局, 關釜連絡船史, 1979, 48面과 107面에 의하면 3,620G/T의 關釜連絡船 船長이 高等官 5等이었으므로, 相當히 높은 待遇라고 하겠다. 이와 같이 高官待遇를 받고 있었던 船長일 지라도 軍部の 威勢를 憑藉하여 不當한 行爲를 恣行하고자 하는 陸軍將校에 對하여 「一介 鐵道省官吏라고 알리지 마라」고 꾸짖하기도 하였으나, 끝내는 海軍士官制服을 着用함으로써 相對를 屈服시키는 挿話에 這般의 事情이 잘 說明되어 있다.

여는 비록 狹隘한 韓半島를 疆土로 하는 弱少國이기는 하나 對等한 文化國家로서의 矜持를 維持함으로써 그로부터 「東方禮儀之國」이라는 讚辭를 받고, 그들의 우리 나라에 對한 「東方君子之國」이라는 敬意를 鞏固히 하고자 하는데 있었던 것이다.

이와 같은 要因과 더불어 儒敎의 始祖인 孔子의 出生地가 韓半島와 가까운 山東半島라는 點, 그리고 儒敎文化의 中心地인 中原이 中國本土의 北東部에 位置하고 있었다는 點 등의 地理的 近隣性으로, 韓國은 徹底한 儒敎國家가 되었고, 韓國儒敎는 「孝」를 最優先시키게 되었다.

(1) 「孝」를 優先시키는 儒敎

여기에서 中國儒敎의 說明에 의하여 韓國儒敎가 「孝」를 最優先시키는 倫理를 內容으로 하고 있다는 點을 論하게 되는 바, 勿論 韓國儒敎와 中國儒敎가 完全 同一할 수는 없다. 그러나 다음과 같은 共通點으로 말미암아 兩國 共히 今日에 이르기까지 「孝」를 最重視하는 儒敎를 持續해 왔다고 하겠다.

첫째, 儒敎擔當者가 讀書人階層이었다.

둘째, 政治體制에 있어서 中央集權專制君主制를 取하였다.

셋째, 兩國民 다 같이 外敵侵略의 被害를 입었다.

네째, 韓國 各 王朝는 中國에 比하면 長期間 持續되었으나 王朝交替가 있었다.

다섯째, 統治者가 「孝」를 積極 勸獎하였다.

그리고 上述한 地理的 近隣性으로 因하여 中國의 儒敎는, 몇 例를 除外하고, 그의 原型 그대로 韓國에 移植되었던 것이다.

儒敎發生以來 2500年이라는 長久한 歲月에 變함없이 儒敎倫理의 金科玉條로 崇尚되어온 五倫에서 「孝」를 모든 他德目的 우두머리에 두고 있는 것으로 보나, 그 五倫의 源流인 五敎와 原始儒敎에 있어서도 그러하였다는 點 등으로 미루어 볼 때 儒敎는 實際的으로 孝道中心의 道德이라 할 수 있다.

① 五敎와 原始儒敎

儒敎의 經典인 五經 중에서 그 傳來年代가 가장 오래된 것은 詩經과 書經이다. 詩經은 古代의 民謠를 모은 것이고, 書經은 古代帝王의 事蹟·訓誨를 모은 것이다. 帝王의 訓誨와 백성의 노래에 의하여 人間 道德을 說明한 것이 儒敎의 始發이다.

書經의 舜典에 「帝曰, 契, 百姓不親, 五品不遜, 汝作司徒, 敬敷五敎, 在寬.」이라 하여, 옛날에 堯가 年老하여 舜을 起用하여 政治를 攝行시켰을 때 舜은 契에 이르시되

「契여! 百姓이 親하지 아니하며, 五品이 순하지 아니하므로, 너를 司徒로 삼았나니 五敎를 公경하여 펴되 너그러우게 하라.」

고 하였다고 하나, 五敎가 어떠한 가르침인가에 關한 說明은 舜典의 本文에 明示된 바가 없다. 그리하여 後世의 注釋家는 두 派로 나누어졌다. 그 하나는 左傳의 文公 18年條에

「舜臣堯, 舉八愷, 使主后土以揆百事, 莫不時序, 地平天成, 舉八元, 使布五敎于四方, 父義, 母慈, 兄友, 弟恭, 子孝, 內平外成.」

라 하여 父義·母慈·兄友·弟恭·子弟의 五項을 들고 있는 것이 그것이다.

다른 하나는 孟子的 滕文公篇에

「使契爲司徒，教以人倫，父子有親，君臣有義，夫婦有別，長幼有敘，朋友有信。」

이라 하여, 父子有親·君臣有義·夫婦有別·長幼有序·朋友有信의 다섯가지를 列擧하고 있는 것이 그것인데, 이는 孟子的 五倫으로서 잘 알려져 있다.

後世에 書經을 解釋하는 사람은 위의 어느 하나에 의하여 他를 非難하게 되었다. 그러나 兩說 중 어느 것이 옳은지는 쉽게 判斷되지 않는다. 그러나 左傳에서는 五教의 內容이 家族內의 道德에 限定되어 있는데, 이와는 다르게 孟子에서는 國家社會의 道德에까지 擴大되어 있는 點을 볼 때, 左傳의 五教는 孟子的 五倫보다 原始的인 느낌을 준다. 또 左傳의 五教는 父·母·兄·弟·子의 五項으로 나뉘어져 있으나, 要約하면 父(母)子의 道와 兄弟의 道의 두가지가 된다.

그리고 論語에 書經의 佚文을 引用하여 「子曰，書云，孝乎惟孝，友于兄弟。」(爲政篇)라 하여 孝·友의 두 德을 稱讚하고 있으며, 書經 康誥篇에 「王曰，封，元惡大憝，矧惟不孝不友」라 하여 人間罪惡 중에서 不孝와 不友가 가장 큰 罪惡이라고 強調하고 있는 點 등을 綜合해 보면, 周初의 道德은 孝·友의 두 項目, 即 父(母)子의 道와 兄弟의 道의 두가지이었다고 하여도 大過없을 것이다.

論語의 學而篇에 孔子의 高弟 有若이 「孝弟也者，其爲仁之本與。」라 하여, 仁道의 根本은 오로지 孝·弟에 있다고 主張하고 있는 것을 보는데, 孔子時代에 이르러서도 아직 孝弟, 即 父(母)子의 道와 兄弟의 道가 道德의 中心이라고 생각되어 있었다고 解釋된다.

따라서 原始儒教의 道德說은 孝弟 또는 孝友, 換言하면 父(母)子의 道와 兄弟의 道가 中心을 이루고 있었다고 推論되므로, 當時의 學者가 理想으로 생각하고 있었던 堯·舜時代의 五教도 父(母)子의 道와 兄弟의 道를 分析하여 父義·母慈·子孝의 세가지와 兄友·弟恭의 두 項으로 한 五教라 想定하여도 될 것이다.

② 五倫과 그 以後의 德目

孟子는 父子의 親, 君臣의 義, 夫婦의 別, 長幼의 序, 朋友의 信을 五倫이라 하였다는 것은 앞에서 言及한 바 있다. 이 五倫을 左傳의 五教와 比較해 보면 그 內容이 充實해져 있는 點에서 大端히 進歩한 것이라 하겠다. 이것은 原始儒教의 道德說이 孟子時代에 이르러 많이 發達한 것을 意味하는 것이다. 그리하여 그 後 中庸에서는 「曰，君臣也，父子也，夫婦也，昆弟也，朋友之交也，五者天下之 達道也。」(第20章)라 하여 五達道를 가르치고, 呂氏春秋의 壹行篇에서는 「君臣·父子·兄弟·朋友·夫妻」를 十際라 하여, 이 十際야말로 人倫의 根本이며, 十際가 이루어지지 않으면 天下는 安定하지 아니하고 亂世가 된다고 論하고 있다. 十際는 五倫의 各項을 兩際로 나눈 것이다.

禮記의 禮運篇에 「何謂人義，父慈，子孝，兄良，弟弟，夫義，婦聽，長惠，幼順，君仁，臣忠，十者，謂之人義。」라 하여 十義를 列擧하고 있다. 長幼와 兄弟가 分離되고 朋友의 際가 빠져 있으나 大體로 孟子的 五倫, 呂氏春秋의 十際에 近似한 內容이다.

이로써 五倫說이 孟子以後 一般的으로 儒教道德說을 總括한 것이라고 생각되고 있었다는 것을 알 수 있다.

叙上한 바를 作表·要約하면 다음과 같다.

〈表 17〉 五教·五倫 및 其他的 德目

區分(順位)		(一)	(二)	(三)	(四)	(五)	備 考
題目(出典)							
五 教(左 傳)	父 義	母 慈	兄 友	弟 恭	子 弟		
五 倫(孟 子)	父子有親	君臣有義	夫婦有別	長幼有序	朋友有信		
五 達 道(中 庸)	父 子	君 臣	夫 婦	昆 弟	朋 友		
十 際(呂氏春秋)	父 子	君 臣	夫 妻	兄 弟	朋 友		
十 義(禮 記)	父慈子孝	君仁臣忠	夫義婦聽	長惠幼順	兄良弟悌		

위의 〈表 17〉로써 儒家의 道德은 처음에는 家族道德에서 시작되어 孝가 尊重되었으며, 그것이 孝弟로 展開되고, 나아가서는 五倫으로 發展하여, 그 後 五倫 중에서 父子와 君臣의 二倫이 重視되어 갔다는 過程을 알 수 있다. 父子의 倫理는 家族道德을 代表하고, 君臣의 倫理는 國家社會에 對한 道德을 代表하는 것이다.

五倫의 中心은 父子의 親과 君臣의 義이다. 後에는 이것이 忠孝의 二字로 並稱되나, 忠이라는 思想은 比較的 後世에 發達한 것으로 中國道德의 根本은 孝이다. 〈表 17〉에서 五教는 全的으로 家族道德이고, 五倫以下의 全出典이 家族道德인 孝를 第一順位로 하고 있는 것을 볼 수 있는 바, 이것은 道德의 根本은 孝라는 點을 強하게 示現하고 있는 것이라 하겠다.

(2) 「孝의 儒教」 形成要因

孝가 道德의 根本이 된 것은 中國의 道德이 家族制度를 背景으로 하여 形成되었기 때문이다. 國家組織이 完備되어감에 따라 忠이 孝와 並稱된다. 그러나 韓國이나 中國에서, 實踐的인 面에서 보면, 孝가 보다 重視되고, 忠에 優先하는 것을 볼 수 있다. 그 事由를 아래에 概說하겠다.

① 儒教擔當者는 讀書人階層

韓國과 中國의 儒教擔當者는 讀書人階層이었다. 이들은 支配階級에 屬한다고는 하나 身分이나 經濟的 基盤이 世襲되는 것이 아니고, 儒教經典을 修學하고 科擧에 及第함으로써 官職과 이에 隨伴되는 特權과 俸祿을 獲得·維持할 것을 目的으로 하는 知識人들이었다.

官職에 오르면 君主에 祿仕하는 臣이 된다. 臣은 君主로부터 俸祿의 給與를 받지 아니하는 (一般)民과는 區別되는 것이다. 君臣의 關係는 祿仕함으로써 비로소 成立되는 것으로, 父子의 愛情이 天倫에 立脚하는 것과는 判異하다. 그런데 그 官職과 이에 付隨되는 俸祿은 在職期間中에 限한 것으로 世襲이 아니다. 따라서 君主의 恣意에 의하여 罷職될 수도 있고, 黨爭을 비롯한 政治力學關係로 不時에 剝奪 당할 수도 있는 것이다.

官職과 俸祿에 對한 保障이 없는 身分上으로나 經濟的으로 不安定한 生活을 해야 하고, 일단 罷職되어 失意의 落鄕을 하게 되면 君臣關係는 終了될 뿐 아니라, 寂漠感에 의한 一種의 背信感에 사로 잡히게 될 것이다. 그리하여 故鄕血緣者와 家族에 對한 心理的 傾斜와 君臣關係는 祿仕期間 뿐이라는 結果를 가져오게 되었다. 이와 같은 狀態에서는 忠이 孝에 優先될 수 없는 것이다.

② 中央集權體制의 君臣關係

君臣關係는 祿仕期間에 限定될 뿐 아니라, 中央集權體制下의 專制君主와 極少數의 臣下間의 關係에 지나지 아니하였다. 國民의 絶對的 數인 (一般)民은 血緣者와 家族으로 集團을 이루고 孝에 의한 生活을 營爲할 뿐 日常生活의 周邊에 忠의 概念에 關聯이 있는 것이라고는 아무것도 없었다. 이 點이 分權이 이루어져 있었던 日本과는 다르다.

封建時代의 日本은 幕藩體制에 의하여 統治되었다. 幕藩體制은 少軍(將軍) 및 다이묘(大名)의 強力한 領主權에 의하여 統治되는 分權의 國家機構이다. 領地 1萬石 以上の 所有者를 大名이라 하여 德川幕府 中期以降에는 260 乃至 270名이 있었다. 大名은 家臣인 武士 集團을 거느리고 그의 領地인 藩을 統治하였다. 大名과 家臣인 武士는 運命共同體的인 關係에 있었으며, 그 身分과 俸祿은 世襲制로 保障되어 있었다. 이와 같은 狀態에서 要求되는 것은 무엇보다도 忠을 優先시키는 倫理이었다.

忠의 倫理를 優先시키는 것은 武士社會에 限한 것은 아니었다. 支配階級인 武士人口는 日本 全人口의 5~6%나 되었으므로⁴⁶⁾ 이들의 倫理는 被支配階級에 傳播되었다. 德川(江戶)時代 商人의 「イエ」(家)制度에서도 이것을 볼 수 있다. 日本의 「イエ」制度에는 血緣·非血緣者를 包攝하는 同族集團의 結合原理가 貫徹되며, 여기에서는 血緣의 系譜性보다 「イエ」 또는 「家業」이라는 同一한 「場」을 바탕으로 하는 出自의 系譜性의 優位가 承認된다. 商人社會에서도 武士社會에서 볼 수 있는 바와 같이 「イエ」=「家業」을 維持하기 爲해서는 非血緣者일지라도 有能하면 擬制血緣者로서 包攝하여 「イエ」라는 運命共同體의 成員으로 迎入한다. 이와 같은 경우에 要求되는 것은 역시 忠의 倫理이다.⁴⁷⁾

江戶時代의 商業人口의 比率은 5~6%이었다고 하는 바,⁴⁸⁾ 上述한 武士人口와 合하면, 이 두階級만으로도 全人口의 10~12%를 占하게 되는 바, 封建時代 日本人口의 많은 部分이 忠의 倫理를 바탕으로 하여 生活하였다고 할 수 있으며, 그 時代의 日本人에게는 忠의 倫理가 身近한 存在였다고 하겠다.

中央集權體制의 專制君主인 朝鮮王과 君臣關係를 맺고 있었던 家産官僚는 不過 數千名 이었다고 하는 바, 韓國에서 忠의 倫理가 孝에 優先하기에는 너무나 不足한 量이었다고 하겠다.

③ 外 侵

韓國民은 蒙古軍이나 倭寇, 그리고 壬辰倭亂·丙子胡亂 등으로 수많은 外侵에 시달렸다. 이와 같은 苦難에 當面하였을 때, 이를 避하거나 克服하는 가장 効果的인 方法은 家族과 血緣者間의 相互扶助와 協力에 依存하는 것이었다. 韓國民間에는 外敵의 國土蹂躪에 呻吟한 一般民이 血緣者끼리 相扶相助하면서 避難했다는 說話가 많이 있다. 이와 같은 경우에 依持할 수 있는 것은 오로지 家族과 血緣者 밖에 없는 것이며, 相互庇護하면서 困境을 克服하는 가운데 愛情과 信賴度는 더욱 깊어지는 것이다. 家族制度를 背景으로 하는 道德인 孝가 그 뿌리를 깊게 내릴 수 있는 素地가 이와 같은 點에도 있는 것이다.

46) 岡山直太郎, 近世日本人口の研究, 龍吟社, 東京, 1948, 125面.

47) 岡本幸雄, 『「イエ」制度と日本の近代化』, 江戶時代の企業者活動, 日本經濟新聞社, 東京, 1977.

48) 岡山直太郎, 前掲書.

④ 王朝의 交替

韓國歷史上의 諸王朝은 中國에 比하면 長期間 그 生命을 維持하였다 하나, 몇 차례의 王朝交替가 있었다. 中央集權 專制君主制에 있어서의 王朝交替는 忠의 道德觀의 基盤을 破壞하고, 또 忠孝가 兩立할 수 없게 하며, 때로는 對立關係에 놓이게 할 수도 있다. 아래에 中國에 있어서의 두 예를 引用하겠다.

其一: 顧炎武는 明朝의 遺臣으로 清朝에 出仕하지 아니한 大學者였다. 그의 友人인 葉訥菴이 清朝에 仕官할 것을 勸하자 그는 「二姓에 事君하는 것은 나의 先妣의 뜻에 어긋나는 不孝가 된다. 萬一 強制로 出仕시키겠다면 自決할 수밖에 없다.」고 하여, 끝내 應하지 아니하였다.⁴⁹⁾

其二: 明朝의 遺臣인 洪承疇는 清朝에 降伏하여 功臣으로서 優待받게 되었다. 그의 老母는 上京하여, 아들의 處事는 옳지 못하다고 甚하게 叱責하면서 笞打하였으나 清朝의 高官大爵이 된 洪承疇는 默默地 이를 甘受하였다고 한다.⁵⁰⁾

韓國에 있어서도 事情은 類似하다고 하겠다.

⑤ 專制君主에 의한 孝의 勸獎

論語 學而篇에 다음과 같은 句節이 있다.

「其爲人也, 孝弟而好犯上者, 鮮矣, 不好犯上者而好作亂者, 未之有也.」

「그 사람이 孝誠스럽고 恭遜하면서 윗사람에게 거역하기를 좋아하는 者는 적고, 윗사람에게 거역하기를 좋아하지 않으면서 亂動 일으키기를 좋아하는 者는 이제까지 없었다.」

家族制社會의 秩序를 維持하는데 重要한 아래로부터 위에 對한 從屬倫理이다. 專制君主에게는 이것이 그의 中央集權 統治體制를 뒷받침해 줄 뿐 아니라, 社會秩序 維持라는 見地에서 대단히 所重한 教理라 하겠다. 이와 같이 統治者는 孝의 德을 絶對化하여 그것을 政治에 利用하고자 하는데, 統治者에게 가장 有用한 經典은 孝經이다. 위와 같은 方向으로의 發展의 萌芽는 論語에 이미 씩트고 있었던 것이다.

「歷代帝王註是經者, 晉元帝有孝經傳, 晉孝武帝有總明館孝經講義, 梁武帝有孝經義疏, 今皆不存, 惟唐元(玄)宗御註, 列十三經註疏中, 流傳於世.」⁵¹⁾

라 있는 바와 같이 中國歷史上 孝經처럼 많은 皇帝의 關心을 끈 書籍은 드물 것이다. 忠經이 있기는 하나 統治者의 關心밖의 희미한 存在이었다는 것과 顯著한 對照를 이루고 있다.

中國皇帝들의 孝經에 對한 關與는 <表 18>과 같다.

孝經에서는 「夫孝德之本也, 教之所由生也.」라 하고, 또 「甚哉孝之大也, ……., 夫孝者天之經, 地之義, 民之行也.」라 하는 등, 孝가 모든 德의 根本이며, 天의 經이요 地之義라고까지 하여 孝의 重要性을 強調하고, 孝를 絶對化하고 있다.

그리고 清朝의 教育勅語라 할 수 있는 聖諭十六條에는 「聖諭十六條, 首以孝弟開其端」이라 하여 孝를 最優先시키고 있으며, 聖諭廣訓萬言目錄은 「第一條 教孝弟以重人倫」이라 하여 역시 孝를 가

49) 武內義雄, 「儒教の倫理」, 武內義雄全集 第2卷, 角川書店, 東京, 1979, 27面.

50) 桑原隲藏, 支那の孝道, 日本 國立國會圖書館, 東京, 1960, 13面.

51) 欽定四庫全書總目 卷32, 經部 孝經類.

<表 18>

中國皇帝와 孝經

王朝	皇帝	孝經	出典 · 備考
東晉	元帝	孝經傳	欽定四庫全書總目 卷32, 「(寧康)三年, …, 9月帝講孝經」
"	孝武帝	孝經講義	晉書 9 帝紀 第9
梁	武帝	孝經義疏	欽定四庫全書總目 및 隋書 卷32 經籍志
"	簡文帝	孝經義疏	隋書 卷32 經籍志
唐	玄宗	御注孝經	欽定四庫全書總目 및 桂 五十郎: 漢籍解題, 名著刊行會, 東京, 1974
清	順治帝	御注孝經	欽定四庫全書總目 卷32
"	康熙帝	孝經衍義	聖諭廣訓直解
"	雍正帝	御纂孝經集注	欽定四庫全書總目 卷32

장 強調하고 있는 것을 볼 수 있다.

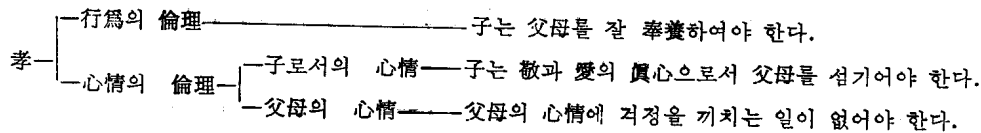
이와 같이 專制君主들이, 그 眞意는 어쨌든 간에, 孝를 重視하고 이를 積極的으로 勸獎한 것도 「孝의 儒敎」를 形成하고 定着시키는데 多大한 役割을 한 것이다.

(3) 儒敎의 孝와 船員의 職業意識

論語가 儒敎의 全部가 아니며, 論語만이 孝에 關한 內容을 담고 있는 것도 아니나, 여기에서는 論語의 몇 句節을 引用하여 說明하는 것으로 그치겠다.

論語에 의하면 孝의 重要性은 行爲의 面으로서 父母를 奉養하고 섬기는 것과 精神面으로서의 心情倫理로 分析된다.

心情倫理는 子의 心情과 父母의 心情의 두 側面으로 나누어 볼 수 있다. 卽 敬과 愛를 다하는 子의 心情으로서 父母의 心情에 걱정을 끼치는 일이 없도록 한다는 것이다. 이에 따라 論語의 孝에 關한 內容을 아래에 圖式化하고, 이에 關聯되는 論語의 몇 句節을 引用하기로 하겠다.



① 孝의 行爲의 面과 子로서의 心情의 側面을 共히 強調한 內容

「子游問孝, 子曰, 今之孝者, 是謂能養, 至於犬馬, 皆能有養, 不敬何以別.」(爲政篇)

「父母를 잘 먹이고 잘 입히기만 한다고 孝라 할 수 없다. 개나 말도 잘 먹이는 사람이 있으니, 그 먹이는데 公경하는 마음이 없다면 짐승을 먹여 기르는 것과 무엇이 다르랴.」

父母를 奉養하는 行爲와 더불어 尊敬하는 子로서의 心情이 重要하다는 것을 말하고 있다.

「子夏問孝, 子曰, 色難, 有事弟子服其勞, 有酒食先生饌, 曾是以爲孝乎.」(爲政篇)

「일하는 수고는 내가 하여 父母의 몸은 편안히 하고, 맛있는 飲食으로 대접하는 것, 이것만으로는 孝라 하기에 不足하다. 이 밖에 어려운 것이 있다. 그것은 부드러운 夕빛으로 섬기는 일

이다.]⁵²⁾

父母를 奉養하는 行爲도 重要하지마는 父母를 眞心으로 尊敬하는 子로서의 心情이 있어야 하며, 그것이 있으면, 自然히 부드러운 靛빛으로 나타난다는 것을 말함으로써, 孝의 行爲의 面과 子로서의 心情의 面을 다같이 重要하다고 하고 있다.

② 孝의 子로서의 心情의 面을 強調한 內容

「子曰, 父母之年, 不可不知也, 一則以喜, 一則以懼.」(里仁篇)

「父母의 연세가 많아지면 子孫은 한편 기쁘고 한편 두려워진다, 즉 長壽하시는 것을 생각하면 기쁘고, 餘生이 얼마 남지 않음을 생각하면 두렵고 슬퍼진다.」

愛와 敬은 父母에 對한 가장 素朴하고 原始的인 感情이다. 孔子는 子로서의 本質的인 心情을 強調하고 있다.

③ 孝의 父母의 心情의 面을 強調한 內容

「孟武伯問孝, 子曰, 父母唯其疾之憂.」(爲政篇)

「어릴 때부터 몸이 허약한 孟武伯에게 健康함만이 父母의 근심을 덜어 호도하는 길을 말해주는 것이다. 病만은 어쩔 수 없지만 다른 일로 父母에게 걱정 끼쳐서는 안된다.」⁵³⁾

「子曰, 事父母幾諫, 見志不從, 又敬不違, 勞而不怨.」(里仁篇)

「父母를 섬김에 있어 잘 못하심이 있거든 부드럽게 간하라. 만일 父母의 뜻이 간함에 따르지 아니 하면 더욱 恭敬하여 父母의 뜻을 어기지 말아야 하며, 괴로워도 원망하지 말아야 한다.」

위의 두 句節은 孝에 있어서의 父母의 心情의 面, 即 父母의 心情에 근심되는 일이 없도록 하는 것이 孝라는 點을 強하게 主張하고 있다.

孝를 最優先시키는 儒教에서는 父母와 同居하거나 가까이 있으면서 奉養하고 섬기지 못하는 것은 孝의 行爲面의 不履行이 될 뿐 아니라, 子로서의 心情倫理라는 見地에서도 父母에 對한 敬과 愛가 不足한 탓이라 斷定되어 悖倫의 罪가 되는 것이다.⁵⁴⁾ 더우기 危險하다고 생각되는 業務에 從事하겠다고 長期間 定處없이 멀리 떠나는 것은 上記의 두가지 悖倫에 더하여 父母의 心情에 걱정을 끼치게 되어 도저히 용납될 수 없는 일이라 하겠다.

이와 같이 위에서 分類한 세가지 面——孝의 行爲의 面·子로서의 心情의 面·父母의 心情을 다 어기는 不孝를 훈계하는 內容이 論語에 있다.

「子曰, 父母在, 子不遠遊, 遊必有方.」(里仁篇)

「父母가 살아계시거든 멀리 나다니지 말며, 부득이 나가게 되면 반드시 연락할 場所를 정해 두어야 하느니라.」

52) 「色難」은 누구의 靛빛을 뜻하는 것인가? 「父母의 靛色을 항상 살펴 마음을 편히 하기가 어렵다.」고 解釋하는 見解도 있다. 即 「父母의 心情에 근심되는 일이 없도록 해야 한다.」는 뜻이며, 이 見解에 의하면 이 句節은 孝의 行爲의 面, 子로서의 心情 및 父母의 心情의 面의 세가지를 다 含意하고 있다고 하겠다.

53) 「자식은 父母의 病에 대하여 항상 걱정해야 한다.」라고 解釋하는 見解도 있다. 이에 의하면 이 句節은 앞의 「子로서의 心情」의 分類에 들어간다.

54) 이와 같은 뜻으로 보면 儒教는 農耕社會에 있어서의 倫理라 하겠다.

이 句節에 따르면, 海上勤務야 말로 孝의 모든 面을 否定하는 職種에 屬한다고 하겠다. 孝에 最高의 價値를 두는 韓國儒敎가, 論語에서만 보더라도, 船員職業意識形成에 어떠한 役割을 할 것인가 하는 點에 對하여 이 以上 云云하는 것은 贅言이 될 것이다.

2. 歷史的 背景

韓國歷史는 船員의 職業意識形成에 있어서 어떠한 意義가 있겠는가 하는 見地에서, 바다를 勤務의 場으로 하는 船員과 水軍, 그리고 그들의 供給源이었고, 그들을 뒷받침한 沿岸住民은 當局으로부터 어떠한 處遇와 取扱을 받았으며, 어떠한 生活을 하였는가를 살펴 보기로 하겠다.

(1) 船 員

朝鮮時代에 船員은 社會的으로 賤視되었고,⁵⁵⁾ 船員職은 七般賤役의 하나로서⁵⁶⁾ 가장 賤한 職業으로 認識되고 있었다. 船員은 賤人으로서 弱하기 짝이 없는 位置에 있었기에 갖은 不當한 取扱과 悲慘한 生活속에서 呻吟하여야 했다. 아래에 王朝實錄의 몇 句節을 引用하겠다.

其一：「漕轉耗減未穀，徵於格軍，因此，格軍破蕩家財，害延一族，逃散絕戶著多。」⁵⁷⁾

「當時의 未備한 漕船으로 租穀을 水上輸送하는데 있어서는, 浸水나 波浪에 의한 積貨의 濡損·變質 또는 腐敗, 때로는 海難에 의한 損失 등은 不可避한 일이라 하겠는데, 輸送에 따른 減量이나 損失의 責任을 船員에게 轉嫁하여 이를 辨償시켰으므로, 船員은 全財産을 바쳐야 할 뿐 아니라 親戚에까지 害를 끼치게 되었다. 이와 같은 不當한 處事에 견디지 못하여 故郷과 집을 버리고 逃散하는 사람이 많았다.」

其二：「自正月至七八月，長在海路，不顧家事，專廢農業，多至流亡，弊及一族，切隣稅多之軍，則一年再運，其若倍於水軍，…，(漕船)改架改造之材木，曳運牛價，船匠糧料報施，船中什物，其價甚多，糜費之苦，十倍他軍，以故，閑丁一爲漕軍，則如就死地，百計窺避，愁怨盈路。」⁵⁸⁾

「船員은 1月에서 7~8月까지 長期間에 걸쳐 海上勞動에 從事해야 함으로, 家庭 일을 돌보지 못하고, 農事를 全廢해야 한다. 이로 因하여 廢家流亡하는 사람이 많으며, 親戚에까지 弊를 미치게 된다. 租穀輸送量이 많은 地方의 船員은 規程에는 一年에 한번 服務하는 것으로 되어 있는 데도 두번이나 海上輸送에 從事해야 함으로 水軍의 두 배가 되는 고생을 해야 한다. 船舶을 新造하거나 改造할 경우, 船材代價와 그 運搬費, 造船工員에 對한 報酬, 船內備品費 등의 諸費用 負擔이 터무니 없이 過多하며, 船員이 이를 마련하기 爲한 苦衷은 形容하기 어려운 程度이다. 그리하여 海上勞動에 從事해야 한다는 通報를 받은 사람은, 마치 死地에 가는

55) 太宗實錄 卷28 14년 11月 丙辰條에

「某等本係良人，以居於水邊，屬於水站于，挽船漕運，誠恐後世與未辨，良賤者及婢妾產，…，有妨子孫仕路，云云」라는 句節이 있는 데 그 뜻은 「元來 良人身分인데 水邊에 居住하므로 船員職에 從事하기도 하다가 보니 賤民身分으로 認定되어 子孫들 將來에 憂慮되는 바가 있으니 잘못된 處事를 是正해 주기 바란다」라는 內容이다.

56) 續大典 卷之四 兵籍免役條에 「阜隸，羅將，日守，漕·水軍，烽軍，驛保」를 七般賤役이라 하고 있다.

57) 成宗 卷16 3年 壬辰 3月 甲子條.

58) 宣祖 卷5 4年 辛未 11月 丁亥條.

것 같이 두려워 하여 있는 手段을 다하여 이를 모면하고자 全力을 다한다. 원망하고 슬피하는 소리가 四方에 가득 차게 된다.]

朝鮮時代의 船員은 이와 같이 悲慘한 狀態에 놓여 있었기에 成宗이 그의 臣 金國光에게 民弊에 關하여 下問한적, 그는 다음과 같이 奏上하였다.

其三：「臣未聞他弊，但 漕軍掃蕩家產，甚苦之。」

「다른 民弊에 關하여 들은 일이 없으나, 租穀輸送船員(漕軍)이 官의 不當한 處事로 家産을 다 없애고 억울하게 고생하는 일이 있는데 대단히 마음 아픈 일입니다.」

이와 같이 船員은 想像하기 어려운 程度로 苦難에 찬 處地에 놓여 있었기에 海上勤務를 할 바에야 차라리 水軍으로 服務하는 것이 편할 것이라 생각하여 水軍이 되기를 願하였다.

其四：「漕卒役苦，人不能堪，又厭漕卒之號，皆願水軍。」⁵⁹⁾

「租穀輸送에 從事하는 船員(漕卒)의 苦生은 견디기 어려운 뿐 아니라, 漕卒이라는 號稱이 싫어서 다 水軍이 되기를 願한다.」

船員들이 逃避處로 생각한 水軍의 狀態는 어떠하였는가..., 果然 船員들의 생각 그대로 편하고 좋은 곳이었는가? 두가지 例를 들겠다.

(2) 水 軍

其一：「水軍之弊不可勝言，國家不給料，或其父兄子弟賣糧至船所， 騎船人或因逐倭，遠離其所，則人多飢困，因此逃散太甚。」⁶⁰⁾

「水軍의 弊는 말로 表現하기 어려운 程度로 極甚하다. 國家는 食料를 給與하지 아니함으로, 水軍의 父兄子弟가 食糧을 購得하여 基地에까지 가져다 주어야 한다. 그런데 水軍은 倭賊을 驅逐하기 爲하는 등 멀리 떠나 海上勤務를 해야 함으로 그 食糧이 잘 傳達되지 아니하여 食事도 못하는 苦生된 生活을 해야 한다. 이와 같은 狀態이므로 逃散하는 水軍의 數가 대단히 많다.」

其二：「以林整，爲都體察使，監督造船，飢民畏之如虎，或以橡實爲糧，十月赴役，水運其木，身無完膚，有一軍人久立水中，腰下皆凍，臥江邊移時於死，有一僧見而，憐之給以米湯，其人曰，吾飲此水，連命復爲此役乎，擲地不飲，即入水而死。」⁶¹⁾

「林整으로 都體察使로 삼아 배 만드는 것을 監督하니, 굶주린 백성들이 두려워하기를 호랑이 같이 하여 혹은 상수리 열매로 양식을 하며, 10월에 役事에 나가 물에서 나무를 運搬하여 몸에는 전혀 살이 붙어 있지 않았다. 어떤 役軍(軍人) 한 사람이⁶²⁾ 오랫동안 물 가운데 서 있었기 때문에 허리 아래가 다 얼었으므로, 강변에 얼마동안 누워 있었으나 거의 죽게 되었다.

59) 成宗 卷6 26年 乙未 12月 丙子條.

60) 太宗 卷3 2年 壬午 4月 辛酉條.

61) 太宗 卷2 元年 辛巳 12月 甲酉條.

62) 이 時代에는 「漕軍, 擔軍, 格軍, 農軍」의 例에서 보는 바와 같이 「軍」을 오늘날의 「지계군, 일군, 농사군」 등과 같이 「...을 하는 사람」의 뜻으로 使用하였다. 이 句節의 「軍人」은 今日의 뜻과는 다르게 「役事에 從事하는 사람」으로 하는 것이 正解일 것이다. 그 見地에서 이 例는 다음의 「沿岸住民」으로 옮기는 것이 妥當하겠음.

어떤 중이 이를 보고 불쌍히 여기어 쌀미음을 주었더니 그 사람이 말하기를 『내가 이 물을 마시고 連命하여 다시 이 役事를 하란 말인가?』하고, 땅바닥에 버리고 곧 물에 빠져 죽었다.]

(3) 沿岸住民

船員(漕軍)이나 水軍이 悲慘했을 뿐 아니라, 沿岸住民까지도 不當한 收奪에 呻吟해야 하였다. 예를 들기로 하겠다.

其一：「造船每所，役軍千餘人，冬月赴役，風飡露宿，飢寒切身。」⁶³⁾

「배 만들기에 千餘名이나 되는 多數의 住民을 動員하는데, 冬季에 野宿을 하니 굶주림과 몸을 베는 듯한 추위로 酷毒한 고생을 한다.」

其二：「造船匠，受案付，實軍賄賂，擅放之，濫役沿海居民及鹽干，侵損無厭。」⁶⁴⁾

「造船匠이 財力있는 赴役 該當者로부터 뇌물을 받고 이를 마음대로 놓아주고, 그 대신 함부로 沿海住民을 動員하여 役事に 酷使하니 이들의 被害가 막심하다.」

其三：「三所載船，正當農月，附近諸邑負碩軍，大官則五六十，小官則三四十名，來往數旬之間，春耕失時。」⁶⁵⁾

「租穀을 漕船에 積載하는 時期가 마침 봄 農事節인데 附近의 沿岸住民을, 大官이면 50~60名 小官이면 30~40名이나 強制動員한다. 이들 住民은 數旬이나 이 使役에 從事해야 하므로 春耕에 때를 잃게 된다.」

其四：「沿海之民，水陸交侵，東西奔命，莫適所從，流移道路，十家九空。」⁶⁶⁾

「軍需物資를 供給하는 後方兵站基地의 役割을 하는 地域이 海軍과 陸軍別로 規定되어 있었다. 沿岸地方은 海軍管下이며, 內陸地方은 陸軍管下이었던 것이다. 그런데 沿岸住民에 對하여 陸軍까지 苛酷한 調達을 하니, 住民은 二重으로 收奪 當하는 苦痛을 겪었다. 이에 견디지 못하여 길가에 彷徨하는 流民이 流出하여 10家屋 중 9家屋은 빈 집이 되었다.」

위에 記述한 것은 주로 朝鮮王朝實錄에서 수많은 關聯記錄 중의 극히 적은 一部를 引用한 데 지나지 않는다. 이것만으로 船員뿐 아니라, 水軍, 그리고 沿岸住民까지도 酷甚한 收奪과 不當한 處事에 얼마나 괴로움을 當하였는가를 理解하기에 充分할 것이다.

이와 같은 稅政은 船員은 勿論, 海上從事者의 供給源인 海邊地域 住民을 極度로 困窮케 하였고, 우리 國民으로 하여금 船員職을 賤視하게 하고, 바다와 關聯되거나 바다를 가까히 하는 生活을 忌避하게 한 것이다.

63) 成宗 卷16 3年 壬辰 3月 甲子條.

64) 同上.

65) 同上.

66) 李忠武公 全書 卷3(狀啓), 「請沿海軍兵糧器勿令遞移狀」.

結 言

海運에 있어서 船舶(資本)과 船員(勞動)은 不可缺의 生産要素이다. 資本이 不足한 우리 나라 實情으로 勞動(船員)에 對한 依存度는 絶大한 것이라 하겠다.

그런데, 孝를 優先시키는 우리의 儒敎文化에서는 海上生活을 根本的으로 否定하는 強力한 要因이 있고, 우리의 歷史는 海上勤務者에게 너무나 苛酷하여 소름이 끼칠 뿐이다.

우리의 儒敎文化와 歷史는 現代 우리 生活에 命脈을 維持하고 鼓動치고 있다. 韓國에는 船員을 蔑視하고 賤待하는 社會風潮가 없다고 그 누구가 壯談할 수 있겠는가?

이와 같은 文化와 歷史를 바탕으로 하여 이루어지는 社會生活에서 우리 船員은 船員職에 있다는 것만으로도 甚한 心的 苦痛을 느끼게 된다고 하겠다.

韓·日·歐美 船員意識의 比較에서, 比較라고 할 수 없을 程度의 너무나 甚한 隔差——韓國船員의 너무나 徹底한 否定的 職業意識에 놀라움을 禁할 수 없다.

이 否定的 職業意識은, 그것이 無形의 것이라 하여 看過되어서는 안된다. 그것이, 海上勞動 供給의 問題는 姑捨하더라도, 世界 最高에 가까운 海難率로, 海運經營에 있어서의 費用壓迫으로, 나아가서는 國際競爭力의 喪失로서 具顯되는 것이다.

이와 같은 具顯樣態로서의 우리 海運에 있어서의 諸現象을 어떻게 받아 들이어야 하는가? 現象의 觀察은 根本問題의 究明으로 展開되어야 한다.

그것은 韓國海運 發展의 最大要因인 船員問題에 深刻한 缺陷이 있다는 것을 목메어 絶叫하면서 警告하고 있는 것이다.

우리는 왜 이와 같은 警告에 無關心 乃至 鈍感해야 하는가?

지금, 바로 지금이야 말로, 敎育問題를 비롯한 모든 船員問題에 關한 根本的 檢討가 이루어져야 할 時點인 것이다.

우리의 歷史가 長久하고, 우리의 生活이 孝의 儒敎를 基盤으로 하여 營爲되고 있기에 船員問題의 固疾도 뿌리 깊은 것이라 하겠다. 그러나 이에 關한 對策이 全無한 것은 아니다.

우리와 同一儒敎文化圈에 있으면서도, 우리와는 그 擔當者가 다르며, 또 우리와는 다른 儒敎의 한 側面인 忠을 強調함으로써 職業倫理에 있어서나 近代化에의 適應能力에서 우리보다 優越한 立場에 있었던 日本일지라도, 儒敎의 孝의 影響을 全面的으로 排除할 수는 없었던 것이 歐洲船員의 職業意識과의 比較에서 歷然하게 나타나고 있다. 그러나, 日本은 船員의 職業意識에 있어서의 否定的 要因을 制度的 措置로써 克服하고자 努力하였고, 그 効果도 있어, 韓國船員의 強한 否定性에 비하여 顯著하게 輕微하다.

實務重視의 歐洲船員養成制度和, 正規學校課程에 力點을 두는 우리의 制度, 그리고 韓國의 甲·乙種 比較에서 나타난 差異點 등은 앞으로의 船員問題에 對하여 示唆하는 바, 적지 아니 하다고 하겠다. 이와 같은 示唆를 우리는 眞摯하게 받아들이어야 한다.

船員の職業意識에 關한 問題의 解決없이 우리 나라 海運發展은 期待하기 어려운 일이라는 것을 強調하는 바이다.

參 考 文 獻

1. 資 料

- 論 語
- 孟 子
- 中 庸
- 書 經
- 孝 經
- 左 傳
- 史 記
- 晉 書
- 隋 書
- 呂氏春秋
- 禮 記
- 欽定四庫全書總目
- 聖諭廣訓直解
- 聖諭廣訓萬言目錄
- 聖訓十六條
- 續大典
- 太宗實錄
- 成宗實錄
- 宣祖實錄
- 李忠武公全書
- 韓國船主協會：海運年報，1981年 事業報告書，서울，1982.
- 韓國船主協會：1982年度 韓國外航海運業經營分析，서울，1983.
- Lloyds' Statistical Tables, 1981, 1983.

2. 論 文

- 朴容燮，「韓國商船海技士의 環境意識의 標本調査의 研究」，海運港灣技術研究所，釜山，1981.
- 黑田隆・柴田康彦，「船員の職業意識に關する國際的比較研究」，神戸商船大學紀要 第一類 文科論集 第19號，神戸，1971(昭和46年 3月).
- 黑田隆・柴田康彦，「日本船員の職業意識について」，一第21號，一，1973(昭和48年 1月).
- 地田知平，「海上勞動の特殊性」，海事研究 第44號，日本海事振興會，東京，1961(昭和36年).
- 笹木 弘，「『船員勞動の特殊性』に對する分析視角」，一第42號，一，東京，1960(昭和35年).
- 岡本幸雄，「『イエ』制度と日本の近代化」，江戸時代の企業者活動，日本經濟新聞社，東京，1978.
- 孫兌鉉・金周年・朴容燮，「先後進國 및 韓國의 海技制度에 關한 研究」，韓國海洋大學 論文集 第13輯，釜山，1978.

3. 著 書

- 權世元·姜命圭 共譯, 프로테스탄티즘의 倫理와 資本主義의 精神, 一潮閣, 서울, 1974.
- 崔文煥, 막스웨버 研究, 三英社, 서울, 1978.
- 地田知平, 海運産業論, 千倉書房, 東京, 1978.
- 西部徹一, 日本の船員, 日本海事廣報協會, 東京, 1976.
- 山下文利, 船員の賃金, 成山堂書店, 東京, 1962.
- 小門和之助, 船員問題の國際的展望, 日本海事振興會, 東京, 1958.
- 小門和之助, 海上勞動問題, 日本海事振興會, 東京, 1955.
- 尾高邦雄, 職業の倫理, 中央公論社, 東京, 1970.
- 日本國有鐵道廣島鐵道管理局, 關釜連絡船史, 廣島, 1979.
- 西井 務, 高等商船學校出身者の戰歴, 日本兵庫縣, 1981.
- 岡山直太郎, 近世日本人口の研究, 龍吟社, 東京, 1948.
- 武内義雄, 武内義雄全集 第二卷, 角川書店, 東京, 1979.
- 武内義雄, 武内義雄全集 第四卷, 角川書店, 東京, 1979.
- 桑原隲藏, 支那の孝道, 日本國立國會圖書館, 東京, 1950.
- 桂五十郎, 漢籍解題, 名著刊行會, 東京, 1974.
- 金浴 治, 論語の世界, 日本放送出版協會, 東京, 1981.
- 宮崎市定, 科學, 中央公論社, 東京, 1982.
- 村上哲見, 科學の話, 講談社, 東京, 1980.
- 貝塚茂樹, 孔子, 岩波書店, 東京, 1982.
- 宇野精一·中村元·玉城康四郎 編, 東洋思想 2, 東京大學出版會, 東京, 1982.
- 宇野精一·中村元·玉城康四郎 編, 東洋思想 10, 東京大學出版會, 東京, 1982.
- 岡庭 博, 海上商人の足跡, 日本海事廣報協會, 東京, 1983.
- S. G. Sturmev : British Shipping and World Competition, The Athlone Press, London, 1962.
- Mariam G. Sherar : Shipping Out, Cornell Maritime Press, Inc., Cambridge, Maryland, 1973.
- Michio Morishima : Why has Japan 'Succeeded'?, Cambridge University Press, London, 1982.