

# 역사와 해양의식

## — 해양의식의 체계적 함양방안 연구 —

2003. 12

이동근·한철환·엄선희

□ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자

- 이 동 근 : 제1장~제8장

◆ 연 구 진

- 한 철 환 : 제3장, 제6장, 제7장
- 엄 선 희 : 제5장

◆ 외부 집필진

- 윤 명 철(해양문화연구소 소장) : 제3장 2절, 제4장 1절
- 주 강 현(한국민속문화연구소 이사장) : 제4장 2절 3항

## 머 리 말

우리나라는 3면이 바다로 둘러싸인 반도국이다. 국토는 좁고 대부분이 산악지대이며, 부존자원마저 빈약하기 그지없다. 이는 우리가 바다로 나아가지 않고서는 국가의 발전과 민족의 장래를 기약하기 어렵다는 사실을 의미한다. 더구나 대륙과 연결된 유일한 통로마저 가로막혀 사실상 섬나라에 다름 아닌 현실을 감안하면 더욱 그러하다.

그러나 불행하게도 우리는 지난 500여 년 동안 바다를 잊고 살았다. 명나라의 해금정책 강요와 조선이 지배이념으로 채택한 유교의 교리가 바다를 멀리하게 만들었기 때문이다. 임해국가인 우리가 바다를 포기함에 따라 우리나라는 대륙의 주변국가로 전락했다. 고려 때까지 동아시아의 해양활동을 주도했던 우리 민족의 개방적이고 웅대했던 기상도 크게 위축되었다. 조선 말기에 서구세력의 침탈에 시달리고 급기야는 일본의 식민지로 전락했던 것도 따지고 보면 바다를 잃어버린 대가라 해도 지나친 말은 아닐 것이다.

고대 그리스의 군인이자 정치가인 테미스토클레스는 2,500여 년 전에 이미 “바다를 다스리는 자가 세계를 지배한다.”고 갈파했다. 21세기에 들어선 오늘날에도 이러한 바다의 중요성은 결코 부정할 수 없다. 환경오염과 자원고갈에 시달리고 있는 육지를 대신할 유일한 대안이 바로 바다이기 때문이다. 또한 21세기의 화두가 되고 있는 세계화와 정보화도 개방성, 포용성, 주체성, 도전성, 진취성 등으로 대표되는 해양의식을 요구하고 있다. 남북분단과 동서대립에 이어 계층간, 세대간 갈등이 심화되고 있는 우리의 입장에서 바다의 광대함, 바닷사람들의 대범함과 활달한 기상이 더욱 절실하다.

다행스럽게도 우리의 내면에는 다른 해양 국가들에 결코 뒤지지 않는 강력한 해양의식이 잠재해 있다. 문제는 우리 스스로가 선조들의 해양활동이 미약했고 그 결과 우리의 해양의식이 나약하다고 믿고 있는 것이다. 따라서 우리 민족의 의식 저편에서 잠자고 있는 해양의식을 일깨우는 것이야말로 해양의 시대가 될 21세기에 우리에게 주어진 시대적 과제라 하겠다.

이 연구는 해양수산부의 요청을 받아 수행한 것이다. ‘의식’이란 ‘사회적, 역사적, 문화적 영향을 받아 형성되는 감정, 사상, 이론’ 등을 말한다. 따라서 해양의식

을 규명한다는 것은 바다와 관련된 사회, 문화, 역사를 배경으로 이루어지는 방대한 작업일 수밖에 없다. 따라서 연구진들은 유관분야 전문가들로부터 많은 자문을 받았다. 동양과 우리나라의 해양활동을 집필해 주신 윤명철 박사, 우리나라 해양민속문화를 집필해 주신 주강현 박사, 두 차례에 걸친 연구 심의과정에서 조언을 아끼지 않으신 장영준 해남심판원 수석조사관과 설인철 해양수산부 해양정책과 사무관 등이 바로 그 분들이다. 이 자리를 빌어서 이 분들께 깊은 감사의 말씀을 드린다. 아울러 경제학도의 입장에서는 대단히 생소하고 광범위한 주제에 도전한 필자들의 노고도 크게 치하하는 바이다.

끝으로 이 보고서의 내용은 필자들의 개인적인 의견이며, 한국해양수산개발원의 공식 견해가 아님을 밝혀 둔다.

2003년 12월

韓國海洋水產開發院  
院 長 李 廷 旭

## 목 차

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 〈요 약〉                     | i  |
| 제 1 장 서 론                 | 1  |
| 1. 연구의 배경과 목적             | 1  |
| 2. 연구의 범위와 방법             | 4  |
| 3. 연구의 구성체계               | 6  |
| 제 2 장 바다의 속성과 해양의식        | 8  |
| 1. 인간과 바다                 | 8  |
| 1) 바다의 모성 / 8             |    |
| 2) 바다의 속성 / 11            |    |
| 2. 동·서양의 바다관              | 13 |
| 1) 서양의 바다관 / 14           |    |
| 2) 동양의 바다관 / 15           |    |
| 3) 바다관과 해양활동 / 16         |    |
| 3. 해양력                    | 19 |
| 1) 해양력의 개념 / 19           |    |
| 2) 해양력의 구성요소 / 21         |    |
| 4. 21세기의 해양의식             | 24 |
| 제 3 장 동서양의 해양활동           | 26 |
| 1. 서양의 해양활동               | 26 |
| 1) 지중해의 역사 : 고대 / 26      |    |
| 2) 교회의 역사 : 중세 / 32       |    |
| 3) 대항해 시대로 시작된 근세 이후 / 36 |    |

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 2. 동양의 해양활동                    | 43 |
| 1) 선사시대 / 43                   |    |
| 2) 진, 한 및 5호 16국도 해양활동 활발 / 45 |    |
| 3) 해상실크로드를 구축했던 통일왕조시대 / 47    |    |
| 4) 명의 해금정책과 청의 굴복 / 53         |    |

#### 제 4 장 우리나라의 해양활동과 문화 ————— 56

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| 1. 해양활동                    | 56  |
| 1) 항해 환경 / 56              |     |
| 2) 선사시대와 고조선시대 / 61        |     |
| 3) 삼국시대 / 63               |     |
| 4) 통일신라와 발해 / 70           |     |
| 5) 고려시대 / 73               |     |
| 6) 조선시대 / 76               |     |
| 2. 해양문화                    | 77  |
| 1) 해양문화의 의의와 범위 / 77       |     |
| 2) 건국신화 / 80               |     |
| 3) 기층문화의 표상인 해양민속 / 84     |     |
| 4) 지배계층의 바다관이 담긴 해양문학 / 94 |     |
| 3. 실학자들의 바다관               | 104 |

#### 제 5 장 해양의식 관련 정책과 교육 ————— 108

|                     |     |
|---------------------|-----|
| 1. 해양문화 관련 인프라 현황   | 108 |
| 2. 해양문화 관련 소프트웨어 현황 | 114 |
| 3. 해양관련 교육 현황       | 126 |
| 1) 초등학교 / 127       |     |
| 2) 중학교 / 128        |     |
| 3) 고등학교 / 129       |     |



## 표 목 차

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| <표 2-1> 해양력의 구성요소와 우리나라의 여건 분석      | 23  |
| <표 2-2> 21세기의 해양의식                  | 25  |
| <표 4-1> 서양의 주요 해양문학작품               | 95  |
| <표 4-2> 주요 해양가사                     | 99  |
| <표 4-3> 영역별 주요 해양문학 작품              | 100 |
| <표 4-4> 조선시대의 주요 표해록 작품             | 102 |
| <표 5-1> 해외 해양박물관 현황                 | 109 |
| <표 5-2> 해양관련 전시시설 현황                | 110 |
| <표 5-3> 완도군 어촌 민속전시관 및 목포 국립해양유물전시관 | 110 |
| <표 5-4> 해양 레저 스포츠의 문제점              | 112 |
| <표 5-5> 생활체육 동호인 및 클럽수              | 112 |
| <표 5-6> 체육학과 해양관련 교과과정 현황           | 113 |
| <표 5-7> 지역별 주요 수련자원 현황              | 113 |
| <표 5-8> 인천 해양생태공원                   | 114 |
| <표 5-9> 해양이벤트 사례                    | 115 |
| <표 5-10> 지역별 주요 해양축제 현황             | 116 |
| <표 5-11> 유형별 축제                     | 116 |
| <표 5-12> 풍어제의 종류와 주요 내용             | 117 |
| <표 5-13> 월별 해양축제                    | 119 |
| <표 5-14> 2003년 바다의 날 행사별 주관단체       | 123 |
| <표 5-15> 해양관련 게임                    | 124 |
| <표 5-16> 어촌 및 해양환경 관련 방송 프로그램       | 125 |
| <표 5-17> 해양관련 주요 영화                 | 126 |
| <표 5-18> 한·일 사회 및 과학 교과서 바다관련 내용    | 129 |
| <표 5-19> 세계해양소년단연맹(ISCA)            | 132 |
| <표 5-20> 해외 해양관련 오피니언 리더의 예         | 134 |

---

|                                               |     |
|-----------------------------------------------|-----|
| <표 6-1> 일본의 해양보전 정책                           | 138 |
| <표 6-2> 영국 해양전략 주요 신규정책                       | 140 |
| <표 6-3> 세계 주요국의 바다의 날                         | 144 |
| <표 6-4> 일본해사광보협회의 주요 업무                       | 147 |
| <표 6-5> 일본 바다의 날 주요 행사(2003년)                 | 149 |
| <표 6-6> 영국 바다의 날 주요 행사(2003년)                 | 153 |
| <표 6-7> 캐나다 바다의 날 주요 행사(2003년)                | 154 |
| <표 6-8> 뉴질랜드 지역별 「Sea Week」 주요 행사(2003년)      | 155 |
| <표 7-1> 세계 각국의 주요 보전선 현황                      | 164 |
| <표 7-2> 일본 B&G 재단의 해양교육 프로그램                  | 172 |
| <표 7-3> 커티삭 범선대회(Cutty-Sark Tallships' Races) | 173 |

## 그림 목 차

|          |                                 |     |
|----------|---------------------------------|-----|
| <그림 1-1> | 연구의 흐름                          | 7   |
| <그림 2-1> | 푸른 행성 지구                        | 8   |
| <그림 2-2> | 아르고 원정대 상상도                     | 18  |
| <그림 3-1> | 에게문명                            | 27  |
| <그림 3-2> | 페르시아 전쟁                         | 29  |
| <그림 3-3> | 로마의 발전                          | 32  |
| <그림 3-4> | 유럽의 교역형태                        | 35  |
| <그림 3-5> | 신항로의 개척                         | 40  |
| <그림 3-6> | 당대의 동아시아 문화권                    | 50  |
| <그림 3-7> | 송나라의 해외무역                       | 52  |
| <그림 3-8> | 정화의 대원정                         | 54  |
| <그림 4-1> | 동아시아 해양환경도                      | 59  |
| <그림 4-2> | 우리나라 주변의 계절풍                    | 60  |
| <그림 4-3> | 삼국의 대외 경제활동                     | 68  |
| <그림 4-4> | 통일신라 시대의 주요 항로                  | 72  |
| <그림 4-5> | 고려시대 해상항로                       | 75  |
| <그림 4-6> | 영등굿 띠배                          | 79  |
| <그림 4-7> | 한민족의 문화적 특성                     | 81  |
| <그림 4-8> | 표류와 귀환 경로                       | 103 |
| <그림 6-1> | 일본 해양정책의 기본방향 및 주요 정책           | 137 |
| <그림 6-2> | 일본 「바다의 날」 旗 및 2003년 「바다의 날」 표어 | 147 |
| <그림 7-1> | 해양의식 단계적 함양방안                   | 158 |
| <그림 7-2> | 경상남도 남해군 창선면의 죽방림 전경            | 161 |
| <그림 7-3> | 신안선 상상도                         | 165 |
| <그림 7-4> | 범선의 종류                          | 173 |

## <요 약>

# 제1장 서 론

## 1. 연구의 배경과 목적

- 연구의 배경
  - 고려 말 이후 약해진 우리 민족의 해양활동이 조선시대에 들어와서 해금정 책(海禁政策)을 쓴 명나라의 압력과 유교숭상정책으로 결정적으로 위축
  - 21세기는 해양의 시대로 해양자원의 개발과 보전이 주요 과제의 하나이며 정보화와 세계화에 부응하기 위해서도 해양의식 함양이 절실
  - 그러나 최근에 들어와 우리의 바다에 대한 관심이 점차 줄어들고 있어 해양 의식의 불씨를 새롭게 지펴야 할 필요성 대두
- 연구의 목적
  - 따라서 이 연구는 해양의식의 본질과 특성 및 21세기의 정신으로 승화시켜야 할 해양의식을 규명하고 그 함양방안을 제시하는 것이 일차적인 목적
  - 보다 구체적으로는 바다와 바다사람들의 속성을 밝히고, 해양의식의 중요성과 21세기가 요구하는 해양의식을 도출한 다음, 우리 민족성의 깊은 곳에 갈무리되어 있는 해양의식을 찾아 이를 일깨우는 방안을 제시하고자 함

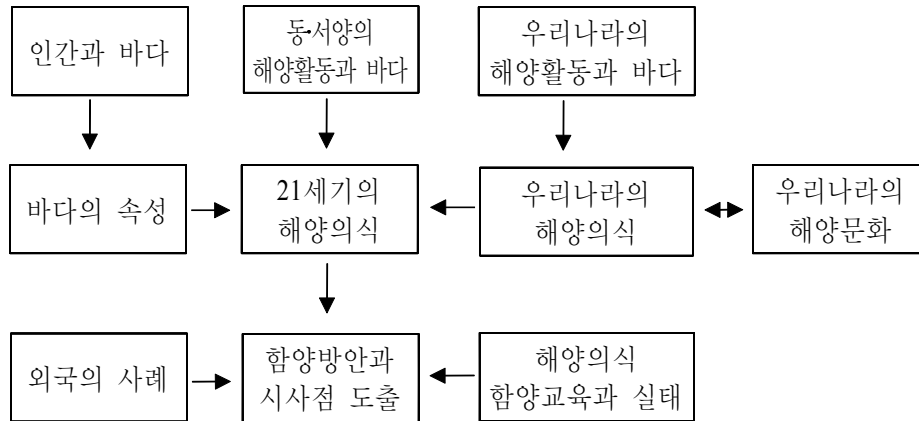
## 2. 연구의 범위와 방법

- 연구의 범위
  - 사전적 의미의 해양의식이란 ‘바다를 중심으로 사회적, 문화적, 역사적 영향을 받아 형성되는 감정, 사상, 이론’이라 할 수 있음

- 따라서 한 나라의 해양의식은 그 나라의 사회적, 문화적, 역사적 배경 속에서 규명할 수밖에 없는 만큼 이 연구도 이들 분야에 초점을 맞춤
  - 또한 동서양의 해양활동과 최근의 해양의식 고취사례를 분석하여 우리에게 주는 시사점을 도출함
- 연구의 방법
- 연구 주제의 성격상 주로 해양과 관련된 신화, 종교, 역사, 문화 등에 관한 국내·외의 문헌 자료를 수집·분석함
  - 미흡한 부분은 인터넷 등을 통해 입수한 자료로 보완하고, 일부 특수 분야는 경제학도들인 필자들의 한계를 절감하고 관련 전문가들에게 집필 의뢰
  - 3차에 걸친 우리 연구원 내의 연구심의회에서 제기된 원내외 전문가들의 조언을 폭넓게 수렴하였는데, 특히 해양의식 함양방안 부분에 큰 도움이 되었음
  - 다만 선행연구가 절대적으로 부족한 데다 예산 부족으로 해외자료 수집을 위한 해외 출장, 해양의식을 조사하기 위한 여론 조사를 못한 것이 아쉬움
  - 서술 방법도 사회과학분야 연구보고서와는 달리하였는데, 이는 주제 자체가 인문과학분야에 가깝고, 이 보고서 자체가 해양의식 함양자료로 사용될 것을 기대하고 가능한 한 다양한 내용을 재미있게 읽도록 하기 위해서임
- 연구의 구성체계
- 제2장, ‘바다와 해양의식’에서는 인간과 바다와의 관계 속에서 바다의 속성을 규명하고, 동서양의 바다관의 차이와 그것이 역사에 미친 영향을 통해 해양의식의 중요성을 살펴본 다음 21세기가 요구하는 해양의식을 도출
  - 제3장 ‘동·서양의 해양활동’에서는 서양사를 통해 “바다를 다스리는 자가 세계를 지배한다.”는 명제를 확인하여 해양력의 의미를 부각시키고, 동양의 해양활동과 그것이 우리나라에 미친 영향을 분석
  - 제4장 ‘우리나라의 해양활동과 문화’에서는 우리가 알고 있는 것 이상으로 우리나라의 해양활동이 활발했고 웅대한 해양의식이 내재해 있음을 확인

- 제5장과 제6장에서 국내외의 해양의식 함양 정책과 수단들을 살펴보고 우리나라의 해양의식을 일깨울 수 있는 시사점 도출
- 제7장에서는 해양의식 함양방안과 정책적 시사점을 제시

#### 연구의 흐름



## 제2장 바다의 속성과 해양의식

### 1. 인간과 바다

- 인간과 바다와의 관계를 통해 바다의 속성을 규명하고, 동양과 서양의 바다관과 그 차이점 및 그러한 차이가 역사에 미친 영향을 분석
  - 전 세계의 창세신화는 대부분 여성으로 묘사되어 바다가 우리 인류의 모태 임을 시사하고 있음
  - 바다가 동경과 도전의 대상인 동시에 변화무쌍하고 위협적이라는 양면성을 지니고 있음
  - 열린 공간인 바다와 거친 바다를 무대로 활동하는 자유인인 바닷사람들은 개방성, 포용성, 진취성, 통합성, 정보지향성 등과 같은 속성 보유

### 2. 동서양의 바다관

- 신화나 종교 등에 나타난 바다의 모습을 통해 동서양 바다관의 차이를

### 조명

- 바다를 도전하고 극복해야 하는 악으로 본 서양의 해양활동은 도전적이고 분석적 → 바다를 적극적으로 개척하고 활용
- 바다를 철학적 대상으로 본 동양은 바다를 진리가 내포되어 있고, 쉽게 범접하기 어려운 세계로 인식 → 바다는 가서는 안 되는 금역의 땅

## 3. 해양력

- 바다를 다스리는 힘, 즉 해양력의 정의와 개념을 규명하고, 이 해양력을 구성하는 요소를 분석함으로써 해양의식의 중요성 도출
- 해양력이라는 용어를 정착시킨 미국의 해군장교이자 군사전략가인 알프레드 마한은 통상과 해운 및 해군력의 결합을 해양력으로 해석
- 시간이 지날수록 해양력의 개념이 넓어져 오늘날에는 해양자원의 개발 및 보전능력까지 해양력에 포함하는 것이 중론
- 오늘날의 해양력은 해운력, 통상력, 해군력, 해양과학력, 해양개발력, 해양보전력을 망라하여 국가의 이익을 위해 바다를 이용할 수 있는 총 능력으로 정의
- 이러한 해양력을 구성하는 요소로 마한은 ① 바다에 집중할 수 있는 지리적 위치, ② 해양진출을 자극하는 자연조건, ③ 친해양성 국토와 이를 활용할 해양인력, ④ 해양 활동을 중시하는 국민성과 정부를 꼽았음
- 이들 구성요소에 영향을 미치는 가장 상위 개념이 바로 해양의식임을 지적

해양력의 구성요소와 우리나라의 여건 분석

| 구성 요소          | 주요 내용                                   | 우리의 환경                                                   |
|----------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 지리적 위치         | 바다에 집중할 수 있는 여건                         | 강력한 대륙세력과 동남방을 가로막고 있는 일본 열도의 존재로 우리 민족의 해양진출 제약         |
| 자연 조건          | 국민들의 해양진출 의욕을 자극할 수 있는 현실적인 조건          | 부존자원이 빈약한 좁은 국토는 해양진출 의욕을 자극하는 요인                        |
| 국토와 인구         | 해안선, 항구 등 국토의 친해양성과 해양에 종사하는 인력의 존재     | 긴 해안선, 양항 등 좋은 해양진출 여건을 구비했으나, 이를 지킬 힘이 없어 오히려 외세의 침탈 초래 |
| 국민성과 정부 (해양의식) | 해외무역 등을 존중하는 국민, 해양진출을 장려하는 정부와 지도자의 존재 | 정부와 지배층의 해양정서 미약, 국민들의 해양진출 억제하여 해양활동을 천시하는 풍조 유발        |

#### 4. 21세기의 해양의식

- 해양의식은 바다에서 삶의 지혜를 찾아내는 정신으로, ‘바다의 속성을 시대정신으로 받아들여 의식과 제도를 바꾸어 나가는 것’을 의미
  - 바다의 속성 중에서 본받아야 하는 해양의식은 시대와 상황에 따라 달라짐으로 시대의 변화에 부응하는 새로운 해양의식 정립이 긴요
- 21세기는 해양의 시대이고, 지식과 정보가 지배하는 사회인 동시에 국제화와 세계화가 화두인 시대 → 해양의식을 시대의 정신으로 승화

21세기의 해양의식

| 시대상황          | 가꾸어야 할 해양의식                     |
|---------------|---------------------------------|
| 국제 해양환경의 변화   | 해양자원의 개발과 보전의 중요성               |
| 지식정보화 사회의 도래  | 다양성, 진취성, 도전정신, 벤처정신, 정보와 지식지향성 |
| 국제화와 세계화의 심화  | 포용성, 개방성, 대담성, 주체성              |
| 국내의 갈등과 대립 해소 | 광대무변성, 웅대하고 활발한 기상              |

### 제3장 동·서양의 해양활동

#### 1. 서양의 해양활동

- 서양의 해양활동을 통해 “바다를 다스리는 자가 세계를 지배한다.”는 데미스토클레스의 명제를 규명함으로써 해양활동과 해양력의 중요성 확인
  - 서양의 역사는 활동무대를 에게 해 → 지중해 → 대서양 연안 → 대서양, 인도양 → 태평양으로 넓혀 나간 역사
  - 에게 해의 역사인 고대뿐만 아니라 교회의 역사인 중세에도 바이킹, 한자동맹, 이탈리아 도시국가 등의 활발한 해양활동으로 대항해 시대를 준비
  - 대항해 시대로 문을 연 근세 이후의 역사도 대서양, 인도양, 태평양 쟁탈전으로 스페인, 포르투갈, 네덜란드, 영국, 미국과 같은 해양강국이 주도

## 서양해양사

| 구분    |        | 주도국                             | 주요 내용                                                                              |
|-------|--------|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 고대    | 에게 해   | 이집트, 크레타, 미케네                   | 최초의 배(이집트), 일리아스, 오디세이아                                                            |
|       | 지중해    | 페니키아, 페르시아, 아테네, 스파르타, 카르타고, 로마 | 최초의 해양국가(페니키아), 살라미스 해전, 아이고스포타미해전, 포에니해 전, 악티움해전                                  |
| 중세    | 지중해    | 로마, 오스만터키, 베네치아 등 도시국가          | 십자군전쟁, 라판토해전                                                                       |
|       | 대서양 연안 | 바이킹, 한자동맹                       | 바이킹의 원정, 해운관습 형성<br>발틱해운거래소                                                        |
| 근세 이후 | 인도양    | 포르투갈 : 엔리케, 디아즈, 가마             | 서경 47도 자오선 기준 동쪽은 포르투갈, 서쪽은 스페인이 해양영유권 주장, 해양자유론 대두                                |
|       | 대서양    | 스페인 : 콜럼부스, 페스푸치, 마젤란           |                                                                                    |
|       | 전 해양   | 네덜란드                            | 유럽 전체 상선의 3/4 차지, 선원 수 10만 명 이상, 영국과 16차에 걸친 해전에서 우세했으나 프랑스의 배후 공격으로 웨스터민스터 화약에 조인 |
|       |        | 영국, 프랑스                         | 7년전쟁, 미국독립전쟁, 혁명전쟁, 나폴레옹전쟁, 트라팔가해전                                                 |
|       |        | 영국                              | 해가 지지 않는 대제국 건설                                                                    |
|       |        | 미국                              | 마한의 건의를 수용하여 대해군, 파나마운하, 하와이 복속, Pax Americana                                     |

## 2. 동양의 해양활동

- 동양의 해양활동은 알려진 것처럼 서양에 뒤떨어지지 않음
  - 나침반과 같은 항해도구도 동양이 먼저 개발했고, 정화의 대원정 당시 동원된 선박은 그보다 60년 뒤에 인도에 도착한 서양의 선박을 압도
  - 수나라와 당나라 시대에는 이미 해상실크로드인 남해로(南海路)를 개척하여 로마와 신라, 일본까지 통상
  - 명 태조 주원장의 해금정책이 중국뿐만 아니라 조선에도 영향을 미쳐 동아시아 국가들의 해양활동을 결정적으로 위축시킴

## 동양의 해양활동

| 시대구분 | 주요 해양관련 내용                                                                                                                                                                                                      |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 고대   | 기원전 6천년 경으로 추정되는 통나무배 발견, 은나라 갑골문자에 선박과 관련된 글자 출현, 춘추전국시대에는 수전에 대규모 함선 동원                                                                                                                                       |
| 진    | 30톤을 적재할 수 있는 선박 건조, 남방과 서각, 상치, 주기 등을 수송, 선박을 구하기 위한 진시황의 노력은 한반도나 일본과의 해상교류 시사                                                                                                                                |
| 한    | 한서에 일남국에서 남인도 황지국까지 수개월간 항해한 기록, 후한대에는 동로마(대진) 사신과 공물 내왕 기록있어 海洋路 존재 추정                                                                                                                                         |
| 수    | 중국통일로 시장의 통합과 국제적 교역확대의 토대 마련, 인도에까지 정 치적 영향력 강화 시도                                                                                                                                                             |
| 당    | 남방교역 활발, 대상인과 보부상들이 나타나 하나의 유통 경제권 형성, 수도 장안에 서역인들이 상주하면서 교역에 종사, 해상 실크로드 개척하여 로마와 신라, 일본까지 연결                                                                                                                  |
| 송    | 북쪽의 요와 금나라 존재로 남방교역 활발, 고려와의 해상교역 왕성, 아랍세력과 본격적으로 교류하여 칼리프의 공식사절단 내방, 주요 무역항에 시박사 설치하여 세금 징수, 세계 최고 수준의 조선술과 나침반 활용                                                                                             |
| 원    | 교역의 중요성을 절감하고 해상교역로에 주목, 국제무역에 화폐를 도입하고 시박사를 늘렸으며, 색목인들을 기용하여 무역 활성화 도모                                                                                                                                         |
| 명    | 태조 주원장이 자신과 함께 천하정패전을 펼쳤던 장사성과 밀접한 관계를 유지했던 해양세력을 견제하기 위해 강력한 해금정책 실시, 밀무역성행, 명나라 영락제의 명을 받은 정화의 대원정이 28년에 걸쳐 7차례나 있었 던 것은 예외적 사건, 당시 동원된 선박은 길이 138m, 폭 56m, 12장의 돛을 단 9개 대, 적재량 1,500톤, 1,000명 이상 승선 가능한 수백 척 |
| 청    | 해양활동 미약했고, 대외교역에도 소극적, 서구 열강의 해상 침략에 굴복                                                                                                                                                                         |

## 제4장 우리나라의 해양활동과 문화

## 1. 해양활동

- 동아시아중해의 중핵에 입지한 한반도는 모든 육지와 바다를 연결하는 위치에 있어 일찍부터 해양활동 활발
  - 쿠로시오해류와 리만해류, 조류와 계절풍을 이용하고 육지와 가까운 거리의 항해는 지문항법을 활용할 수 있어 중국, 일본 등과의 해상교류 가능

- 고조선은 요동반도, 서한만, 대동강 하구지역을 중심으로 해양문화를 발전시켰으며, 위만조선과 한과의 전쟁은 황해북부 해상권을 둘러싼 투쟁의 산물
- 신라, 고구려, 백제 삼국의 해양활동은 경기만을 장악한 나라가 주도
- 해양세력 왕건이 건국한 고려는 송나라와 엄청난 규모의 공무역이 성행했고 민간 무역도 활발하여 송나라 상인뿐 아니라 서역 상인들과도 교역
- 이에 반해 명나라의 해금정책과 유교숭상주의로 바다를 멀리하고 천시한 조선의 해양활동은 극도로 위축

우리나라의 시대별 주요 해양활동

| 구분   | 주요 해양활동                                                                                                                                                                  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 선사시대 | 동이족이 해양교류 주도, 6~7천년 전에 일본과의 교류 흔적                                                                                                                                        |
| 고조선  | 산동의 제 등과 교역, 管子에는 문피(文皮)를 교역했다는 기록<br>위만조선과 한나라 간의 전쟁은 황해북부 해상권 쟁탈전                                                                                                      |
| 고구려  | 요동반도, 서한만, 대동강 하구에 해양문화 발달, 경기만을 장악한 5세기 이후<br>해양활동 왕성, 황해북부 연안항로, 황해북부 사단(斜斷)항로, 대왜항로 통해 중<br>국의 남북조와 일본과 교류                                                            |
| 백제   | 건국 초기부터 바다와 관련이 밀접했던 백제는 근초고왕이 고구려 고 국원왕을<br>물리치고 중국 북부지역과 교류, 경기만을 빼앗긴 이후 해양활동 위축, 이 후 중<br>국보다 일본과의 교류 확대                                                              |
| 신라   | 가장 해양활동이 미약하여 고구려, 백제, 왜의 침공에 시달렸으나 진흥대왕 때<br>한강유역을 차지한 이후 해양활동 급성장, 통일의 기반 조성                                                                                           |
| 가야   | 변한, 진한의 해양전통을 이어 받아 초기부터 해양문화 발달, 일본 국가 성립에<br>큰 영향                                                                                                                      |
| 통일신라 | 통일 초기 당과의 전쟁과 일본 침입 방지 위해 해군력 증강, 군사적 긴장 완화<br>이후 외교, 문화, 경제적 목적의 해양활동 강화, 중, 일 및 이슬람권과도 활발한<br>교역 전개, 당나라에 신라방, 신라소, 신라촌 같은 정착촌 조성, 장보고 대사 청<br>해진을 근거지로 동북아 해상권을 완전 장악 |
| 발해   | 당나라와 요동반도와 등주를 잇는 요도군도 항로를 놓고 당과 갈등, 일본과는 밀<br>접한 관계 유지, 1,100명으로 구성된 대일 민간인 선단 파견                                                                                       |
| 고려   | 대륙 북쪽의 요를 피해 송과 활발한 해양교류 전개, 양국간에 평균 2년에 한번<br>꼴로 사신단 내왕, 송나라 곳곳에 고려관 건립, 100~300명의 사신단을 태운 공<br>무역선을 통해 교류, 아랍인과 서역 상인들과도 교역, 국내의 조운도 대부분 바<br>닷길을 이용, 바다를 활용한 대몽항쟁     |
| 조선   | 명나라 해금정책을 추종하여 중국의 주변부로 전략, 임진왜란 당시 수군의 분전<br>으로 일본을 물리쳤으나 그 이후에도 해양활동 미약, 외세의 침략에 불가항력,<br>일본의 식민지화                                                                     |

## 2. 해양문화

- 해양문화는 미지의 것을 향한 진취적인 탐구정신의 발로이자, 바다를 주된 활동 무대로 해서 살아가는 바다사람들이 남겨온 모든 삶의 흔적
  - 해양문화의 영역이 갈수록 넓어지고 있는데 해상교통, 해상무역, 선박문화, 항해문화뿐만 아니라 해양과 관련된 민간문화, 민중문화도 해양문화의 범주
- 단군신화나 건국신화에도 북방대륙문화와 남방해양문화의 교류 흔적
  - 고구려와 백제는 건국 이전부터 바다를 가까이 한 기록이 있고, 가야와 신라는 해양세력과 손잡은 이주민이 세운 나라

## 3. 해양민속문화

- 역사는 있으나 기록이 없는 유사무서(有史無書)의 해양민속문화는 기층문화의 표상으로 피지배층의 해양의식 내재
  - 농업에 비해 자료가 빈약하나 해변이나 도서지역에 있어 상대적으로 잘 간직되고 전승되어 왔음

해양민속의 특성과 주요 내용

| 구 분        | 주요 내용                                                                   |
|------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 어민과 어촌     | 상것, 수탈의 대상, 장기지속성 유지                                                    |
| 해양신앙과 기타문화 | 삶의 조건과 경험에서 형성된 어촌신앙, 남녀공동 민속연희와 민요, 민속과 역사를 포괄한 해양설화, 어로력도 고려된 어촌 세시풍속 |
| 어로환경, 기술   | 기후, 해·조류, 바람을 활용한 어로기술, 배와 조선과 항해술 중시                                   |
| 고기잡이       | 어획 방법과 조업 형태에 따라 다양한 고기잡이 방법 존재                                         |

## 4. 해양문학

- 서양의 경우 해양문학은 대서사시 오디세이아(호머, 그리스), 아이네이스(베르길리우스, 로마), 로빈슨 크루소(디포, 영국)을 거쳐 노인과 바다(헤밍웨이, 미국)와 백경(멜빌, 미국)과 같이 해양활동과 같은 궤적을 그리며 발전

- 우리나라도 남아있는 상대시가(上代詩歌) 4수중 2수가 바다의 이미지리를 보일 정도로 해양문학이 발달
- 그러나 조선시대에는 해양활동의 위축과 함께 해양문학도 침체되고, 그나마도 서정적이고 나약하며 부정적인 바다관을 내포
  - 가곡 창사 2,376수 중 30수만 바다와 관련된 작품이고, 가사문학의 150개 작품 중 바다가 구체적으로 나타난 작품은 단 10편에 불과
- 또한 해양소설류도 적극적인 바다에 대한 도전을 그린 것이 아니라 불의의 표류를 당하여 돌아올 때까지의 경험을 기록한 표해록이 거의 전부
- 그러나 우리 해양문학도 그 범주를 단순히 바다를 개척하고 극복하는데 그치지 않고 바다의 특성을 내면화하고 그것을 통해 바다를 재창조하는 과정으로 보면 간단치 않음
  - 건국신화, 설화, 고대소설, 시가 등에서 바다를 모티브로 한 작품이 다양
  - 특히 하층문학이라 할 수 있는 사설시조, 판소리, 속요, 고대소설 등에서는 바다의 이미지리를 내포한 작품이 많은데, 청산별곡, 흥길동전, 허생전, 심청전 등에 묘사된 바다가 그 대표적인 예
- 이러한 다양한 작품이 존재함에도 우리 해양문학이 보잘 것 없고 나약하게 알려진 이유는 여러 가지가 있음
  - 유교 이념과 불교 및 노장 사상의 인생관이 도전적이고 변화무쌍한 바다와 조화되기 어려웠다는 실제적인 요인도 작용
  - 동양문학은 서정문학이 주를 이루어 서양문학과 같은 서사문학이 발달하지 못하여 바다를 서사적으로 표현하는 데 한계
  - 민족의 소극성을 강조하기 위해 해양기피증을 날조한 식민사관의 영향으로 우리 해양문학의 진면목 오도

## 5. 실학자들의 바다관

- 조선 후기의 실학자들은 해금정책을 비판하고 바다를 이용할 것을 역설하는 선각자들이 다수 있음
  - 이들의 공통점은 귀향길이나 중국의 사신행차를 통해 바다를 접하고

그 유용성을 체험한 사람이라는 점에서 해양의식 함양방안 수립에 시사하는 바 큼

- 토정 이지함은 바다는 온갖 용도를 간직한 보고라고 강조하고 이를 개발, 이용할 것을 역설
- 이종환은 택리지에서 우리나라는 산이 많아 해상교통이 유리하다는 연안통상론을 주창
- 박제가는 북학의에서 ‘백 수레에 싣는 것은 배 한 척에 미치지 못하고 육로로 천리를 가는 것은 뱃길로 만리를 가는 편리함만 못하다’고 주장
- 정약용은 여러 섬에 대한 행정력을 강화하여 섬주민의 복리민복을 도모하고 해양을 개발하여 나라의 울타리로 삼아야 한다는 연해관리론을 강조

## 제5장 해양의식 관련정책과 교육

### 1. 해양문화 인프라와 콘텐츠

- 해양문화 인프라의 수가 절대 부족하고, 전시 내용물이 대단히 빈약하며, 해안도시나 섬에 위치하여 접근이 어려울 뿐 아니라, 민간 시설은 한 군데도 없음
  - 해양스포츠의 경우도 위험요소가 많고 시설과 장비 부족으로 활성화되지 못하고 동호인 수도 많지 않으며, 학교에서의 해양스포츠 교육도 거의 전무함
- 지역별로 다양한 해양축제가 있으나 바다라는 장소를 이용하여 관광객을 유치하는 데 그치고 있는 것이 대부분
  - 72개의 해양 축제 중 해양민속 문화와 연계된 축제는 10여개에 불과하고, 해양의식 함양과는 거리가 먼 일회성 행사에 그침
  - 바다의 날 행사도 다양하나 해양의식 함양이라는 목적을 위해 서로 연계되지 못하고, 단편적인 행사가 주류
- 해양의식 함양을 위해 사용할 수 있는 여러 가지 매체가 있으나 이를 제대로 활용하지 못하고 있음

- 인기 있는 해양관련 사이버게임은 대부분이 외국제품이고
- 방송매체도 단편적이고 일시적인 해양관련 프로그램 방영에 그쳐 해양의식 함양에는 큰 도움이 되지 못하며
- 영화산업도 “물 다루면 물 먹는다.”는 징크스에 시달리고 있는 실정

## 2. 해양 교육

- 초·중등 교과서를 분석해본 결과 해양의식을 직접적으로 다룬 단원은 전무
  - 해양산업이 국민경제에서 차지하는 비중에 비해 교과서에 실린 해양관련 내용의 비중은 이에 크게 못 미치며, 일본에 비해서는 절대 부족
  - 또한 교육 내용도 각 교과별로 단편적이어서 해양의식을 형성하는 데는 거의 도움이 되지 못하고 있는 실정
  - 특활 활동으로 이루어지고 있는 해양소년단도 실습장비가 부족하고 그나마도 단순 장비에 불과하여 고학년이 될수록 참여도 저하
- 여론을 끌어가고 정책 우선순위 결정을 크게 좌우하는 사회 지도층이나 여론 주도층에 대한 해양의식 함양 교육은 전무한 실정
  - 해양관련 NGO나 해양문화와 역사를 전문적으로 연구하는 전문가가 극히 부족하여 저변이 대단히 취약

## 제 6 장 외국의 해양의식 고취사례

### 1. 해양정책

- 해양력을 구성하는 국민과 정부의 성격이 반영된 주요국의 해양정책을 살펴본 결과 해양보전과 지속가능한 개발에 초점을 맞추고 있는 것으로 분석
  - 일본 해양정책의 목표는 “해양을 알고, 지키고, 이용한다.”
  - 영국은 해양백서의 제목이 아예 '우리 바다의 보호(Safeguarding Our Seas)'
  - 캐나다 해양전략의 최우선 과제는 '해양환경 이해촉진과 보전'

- 여러 부처에 흩어져 있는 해양관련 행정을 통합하여 해양보전과 지속가능한 개발을 위한 관리를 강화하는 추세

## 2. 바다의 날 행사

- 전 세계에서 바다의 날을 가지고 있는 나라는 12개국이며, 전체적인 특징은 주로 민간단체와 동호인 클럽이 주축이 되어 행사를 개최하고 있다는 것임
  - 일본은 해사광보협회, 영국은 해양보전협회에서 행사를 주관
  - 영국은 바다의 의미를 생각하게 하고, 바다를 배울 수 있는 기회를 제공하며, 바다를 보전하고 지키는 관리자가 되도록 유도하는 동시에 바다의 존재 자체를 축하하는 기회를 제공하는 것이 목표
  - 캐나다는 야생생물연맹을 중심으로 청소년의 해양이해 증진에 초점을 두고
  - 뉴질랜드는 지역의 유관단체들이 중심이 되어 특유의 해양자원을 최대한 활용하고 어린이들이 해양 동·식물을 직접 접촉토록 하여 흥미를 유발

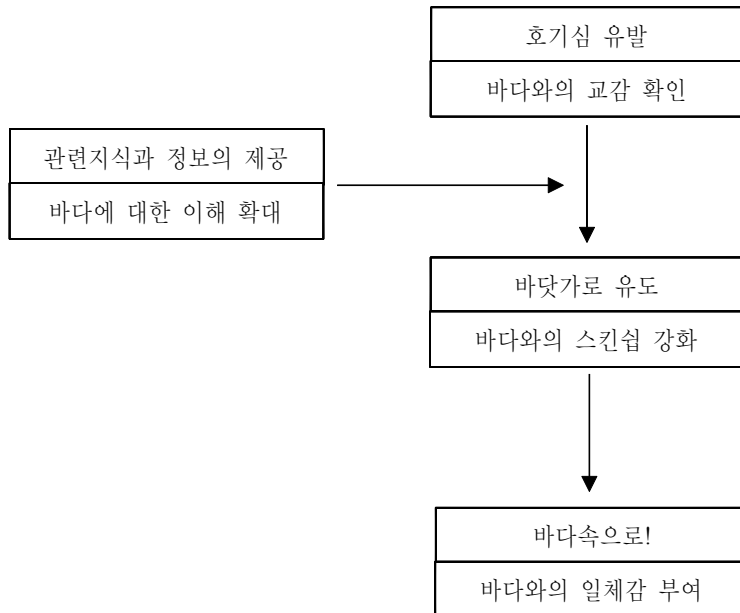
## 제7장 해양의식 함양방안과 정책적 시사점

### 1. 기본방향

- 의식이란 사회적, 역사적, 문화적 영향을 받아 형성되는 감정 또는 사상의 만큼 의식을 형성하는 데에는 오랜 시간이 걸리고 쉽게 고쳐지지 않음
  - 따라서 해양의식 함양도 장기적인 관점에서 일관성 있게 추진되어야 함
  - 바다와 관련된 행사가 점차 다양해지고는 있으나 행사의 성격이 천차만별이고 주관단체의 홍보에 치우친 경우가 많음
  - 따라서 주최기관에 따른 독창성과 다양성은 유지하되 해양의식 함양이라는 큰 목표를 공유하고 행사 간 연계를 강화하는 것이 바람직함
- 이를 위해 체계적이고 단계적인 해양의식 함양방안을 강구할 필요가 있

는데 이는 다음 네 단계로 나누어 볼 수 있음

#### 해양의식 단계적 함양방안



- 이 네 단계는 그 순서대로 진행되어야 한다기보다, 이러한 앞 뒤 단계를 염두에 두고 해당 단계의 프로그램을 수립·집행해야 한다는 의미임
  - 따라서 필요할 경우 순서를 바꾸거나 여러 단계를 동시에 진행
- 그러나 21세기가 요구하는 해양의식은 최소한 바닷가 활동을 통해서 이루어지며, 궁극적으로는 바다 속으로 뛰어들 때에만 가능함을 유념해야 함
  - 특히 바닷가 활동이 바다는 더럽고 위험하며, 인간의 발길을 가로막는 장애요인이라는 부정적인 이미지를 심어주지 않도록 주의해야 함

## 2. 단계별 방안

해양의식 함양방안의 단계별 목표와 주요내용

| 단계                 | 조점               | 목표               | 함양방안                                                                                                                                                      |
|--------------------|------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 바다와의<br>교감         | 호기심<br>유발        | 인프라 확충           | ·해양박물관, 어업박물관, 해양수족관, 항만역사관<br>건립 및 종합해양관광단지 개발<br>·도시지역에 해양문화관 건립, 접근성 확보<br>·민간 시설 해양문화 인프라 촉진책 강구<br>·보전선 전시하는 선박 박물관 확보                               |
|                    |                  | 전시물 확보           | ·인프라 확충에 앞서 전시물 확보<br>·해양문화자료수집 범국민 운동<br>·해양문화자료의 문화재 지정 운동<br>·수중 고고학 육성, 발굴 작업 지원<br>·일정 수준 이상 전시물 확보한 지자체에 해양인프라<br>건립 자금 지원체제 강구                     |
|                    |                  | 다양한<br>매체활용      | ·해수부 후원, 유관업체 협찬, 언론사 주관의 해양 문<br>화사업이나 캠페인 전개<br>·방송사의 바다관련 프로그램 비중 획기적 제고<br>·영화인들의 해양영화 제작 지원<br>·사이버 해양게임 공모전 등을 통해 청소년의 인기를<br>모을 수 있는 해양 사이버 게임 활성화 |
| 바다에<br>대한<br>이해 증진 | 지식,<br>정보<br>제공  | 정보제공<br>체제구축     | ·해양관련 인프라들을 해양 관련자료의 전시뿐만 아<br>니라 지식과 정보 제공 센터화<br>·관련 정부기관 및 대학 등의 대인 서비스 강화                                                                             |
|                    | 지식 및<br>정보<br>제공 | 사이버<br>공간 활용     | ·지자체나 유관기관이 특성을 살린 사이버 해양박물<br>관 활성화<br>·이를 사이트를 연결한 원스톱 정보제공 체제를 갖춘<br>사이버 오션시티 구축<br>·지역의 향토문화연구소, 시민단체, 지역대학을 망라<br>한 ‘해양정보 지역네트워크’ 구성                 |
|                    |                  | 교육 매체<br>개발 및 활용 | ·바다문화학교, 청소년 해양교실 상설화<br>·늘어나고 있는 해양관련 문화단체 육성<br>·해양문화인들의 창작 및 저술활동 지원<br>·해양관련 교육 정보제공 사이트 구축                                                           |
| 바다와의<br>스킨십<br>강화  | 바닷가<br>로 유도      | 어촌 개발            | ·어촌 고유의 모습과 바다 자체가 예술이고, 최대의<br>관광자원이라는 관점을 살린 어촌 개발<br>·도로 및 교통수단 확충하여 접근성 제고<br>·남북관계 고려한 해안 개방 확대                                                      |
|                    |                  | 해양 민속<br>문화 활용   | ·지역 축제에 해양 민속문화 적절히 활용<br>·전남과 경남에 편중된 해양문화 발굴 확대<br>·여타 지역 해양민속과 연계한 축제 개발<br>·미사리 경정장 등에서 해양민속문화 경연대회 개최<br>하여 전국 중계, 도시민 참여 유도                         |
|                    |                  | 환경보호와<br>연계      | ·환경관련 NGO와 지역사회를 묶어 해양환경보호 바<br>닷가 활동 프로그램 개발<br>·바다의 날 행사와 학교 체험교육과의 연계                                                                                  |

단계별 해양의식 함양방안의 목표와 주요내용(계속)

| 단계                | 초점        | 목표                          | 함양방안                                                                                                                                                                                          |
|-------------------|-----------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 바다와의<br>일체감<br>부여 | 바다<br>속으로 | 위험하다는<br>인식 해소              | ·청소년 교육을 좌우하는 주부관련 단체들과 손잡고 주부를 대상으로 한 해양교육 실시<br>·해양프로그램 실행 시 철저한 사전 준비와 안전교육 강화로 안전사고 예방                                                                                                    |
|                   |           | 해양스포츠<br>보급과<br>활성화         | ·수영의 활성화와 학교 내 수영장 건립 증대<br>·해양스포츠의 육성 및 지원 확대<br>·전국체전과 유사한 해양스포츠제전 검토                                                                                                                       |
|                   |           | 인적자원<br>개발과 장비<br>보급 확대     | ·해양활동 지도교사 양성, 해양활동을 즐길 수 있는 안전한 시설 확충<br>·동호인 클럽 육성 및 활용 방안 강구<br>·해양스포츠 장비에 징수하는 세금 완화 및 안전관리 의무 강화<br>·해양스포츠장비 국산화 지원, 가격하락 유도                                                             |
| 바다와의<br>일체감<br>부여 | 바다<br>속으로 | 해양체험 및<br>탐방프로그램<br>개발      | ·주요 도서 중주, 이색 섬 탐방, 등대 순방과 같은 배를 타고 실시하는 체험 및 탐방프로그램 개발<br>·남극 세종기지, 북극 다산기지, 마두라 유전, 심해저광 구개발현장 등 해외시찰 프로그램 개발<br>·민간 해양탐방동호회나 도서여행 동호회 육성 및 활용 방안 강구<br>·이들 프로그램에 학교교사, 사회지도층, 여론 주도층 동참 유도 |
|                   |           | 범선대회<br>유치 및<br>범선향해<br>대중화 | ·권위 있는 세계 범선대회 유치 및 범태평양권 범선대회 주도<br>·해군, 해양대학, 정부산하단체 등의 대형범선 보유 적극 지원<br>·조선회사, 해운회사의 범선 보유 세제지원<br>·상기 범선들의 일반인 이용확대 및 이를 위한 공동 운영방안 강구                                                    |

### 3. 정책적 시사점

정책적 시사점과 실천방안

| 구분                | 실천방안                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 청소년 대상<br>해양교육 강화 | ·학교교육의 확대 개선<br>- 해양교육 비중을 해양산업이 국가경제에서 차지하는 비중만큼 확대<br>- 어학, 역사, 사회, 문화와 연계한 복합적 교육 도입<br>- 해양관련 내용의 서술 방향도 해양의식 강화에 초점<br>- 해양소년단의 활성화와 관련 시설 및 장비 지원<br>·지도교사들에 대한 교육 강화로 질적 내용 제고<br>- 방학기간 중에 해양체험 및 탐방프로그램에 초청<br>- 다양한 지도 교재 개발과 현장 실습장 확충 |

## 정책적 시사점과 실천방안(계속)

| 구분                                   | 실천방안                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 사회 지도층<br>교육프로그램과<br>여론 주도층<br>양성 절실 | <ul style="list-style-type: none"> <li>·나약한 해양의식에 젖은 기성세대에 대한 교육 강화</li> <li>·사회지도층의 해양의식 고취로 해양정책의 우선순위 제고               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중앙공무원연수원, 국방대학원 고위정책결정자 과정에 해양의식 함양과정 삽입</li> </ul> </li> <li>·해양의식의 중요성을 인식하는 여론 주도층 양성               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 유력 인사, 기자 등을 대상으로 한 다양한 탐방프로그램 개발</li> <li>- 해양관련 연구용역 다양화로 저변 확대 및 언론 매체에 기고를 유도하여 여론 조성에 기여토록 하는 방안 강구</li> </ul> </li> </ul> |
| 해양문화의<br>정립과 계몽은<br>민간 주도로           | <ul style="list-style-type: none"> <li>·관련대학에 해양문화학과, 해양인문학과 개설 검토</li> <li>·바다를 통해 연결되는 국가간 공동연구 확대</li> <li>·해양문화재단의 활성화와 장보고기념사업회와의 연계 강화               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 양 단체 임원에 민간의 해양문화, 역사, 이벤트 전문가 참여확대</li> </ul> </li> <li>·바다의 날을 비롯한 각종 해양관련 행사를 민간이 주도토록 유도 - 동호회, 향토문화단체 등의 자발적 참여 유도</li> </ul>                                                                                                             |
| 안정적인<br>재원확보                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>·경정 수익금의 일부를 해양문화기금으로 전용</li> <li>·앞으로 건립될 해양문화 인프라 운영을 해당 민간단체에 맡겨 그 수입금으로 행사를 실시토록 하는 방안 검토</li> <li>·해양스포츠 장비나 시설에 부여하는 세금을 대폭 낮추되, 그 일부를 해양문화기금으로 징수</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                         |
| NGO의<br>육성과 활용                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>·환경관련 NGO와 손잡고 해양환경 보전운동 전개               <ul style="list-style-type: none"> <li>- NGO에 대한 긍정적인 인식을 가지고 그들의 활동을 지원하고 필요할 경우 적극적인 협조 요청이 가능한 여건 조성</li> <li>- 해양환경기본법에 해양문화단체나 관련 NGO 지원 근거 마련</li> </ul> </li> <li>·환경부의 환경관련 NGO 육성 및 활용방안 벤치마킹</li> <li>·정책당국자, 전문가, NGO와의 만남을 정례화, 네트워크화 추진</li> </ul>                                                                                                   |
| 해양수산부<br>역할 재정립                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>·해양을 개발·이용하던 해운항만청, 수산청 당시의 마인드 탈피</li> <li>·바다라는 대상을 총괄적으로 다루는 부서답게 환경친화적인 사고를 갖고 구체적인 정책을 통해 집행</li> <li>·해양수산부가 존재한다는 자체가 무엇보다도 확실한 해양의식 함양방안임을 인식하고 책임감 느껴야</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                  |

## 제8장 결론

- 21세기는 해양의 시대
  - 과학기술의 발달로 바다는 이제 단순한 경외와 공포 또는 호기심의 대

- 상이 아니라 인류의 생존과 직결된 새로운 삶의 터전으로 부상
  - 이처럼 바다의 중요성이 높아짐에 따라 바다의 관할권을 둘러싼 국가 간의 대립이 한층 더 첨예해지고 바다에 대한 관심도 갈수록 고조
- 21세기에는 사고의 패러다임 바뀌어야
  - 세계는 이제 정보와 지식을 기반으로 한 새로운 시대로 급속히 접어들고 있고, 세계화라는 거대한 물결은 기존의 국가, 국민, 영토의 개념을 초월
  - 20세기 후반까지 세계를 지배해온 정착형 대륙적 사고로는 이러한 변화의 수용이 불가능하므로 사고의 패러다임 자체를 바꿔야
- 해양의식이 바로 21세기의 정신
  - 바다는 열린 공간이고, 바다사람들은 바다를 통해 세계를 넘나드는 자유인
  - 따라서 해양의식은 다양성, 진취성, 도전성, 개방성, 포용성, 주체성, 지식·정보지향성, 대범하고 활달한 기상 내포
  - 세계화와 정보화로 대표되는 21세기가 요구하는 시대정신과 절묘하게 조화
  - 남북분단, 동서대립에 이어 계층간, 세대간 갈등마저 심화되고 있는 국내 환경도 바다의 대범함과 광범성 및 활달한 기상을 절실히 요구
- 바다를 배우자!
  - “신라 산골사이에 묻혀서 일생을 마치면 저 넓은 바다를 모르는 연못 속의 고기와 무엇이 다르냐?”며 친구 구철과 함께 바다로 떠난 신라 진평왕 시대의 대세(大世)의 드높은 기상이 오늘날의 우리에게 귀감

# 제 1 장 서 론

## 1. 연구의 배경과 목적

### 바다를 잃어버린 반도국가

우리나라는 만주대륙에서 남쪽으로 돌출한 반도국(半島國)이다. 국토의 3면이 바다로 둘러싸여 있고, 아무리 깊은 내륙지역도 해안으로부터 겨우 100마일 정도 밖에 떨어져 있지 않다. 또한 육지 면적의 3배를 넘는 대륙붕과 3,150여 개에 달하는 많은 섬을 가지고 있다. 특히 해안선의 길이는 11,500km를 상회하여, 육지의 면적에 비해 해안선이 세계에서 가장 긴 나라가 바로 우리나라다. 따라서 자연이 역사를 결정한다는 자연결정론(nature-directed)적인 입장에서 볼 때 우리나라는 해양국가(海洋國家)일 수밖에 없다. 국토는 좁고 부존자원 또한 빈약하기 그지없다는 사실을 감안하면 더욱 그러하다.

그러나 국가의 번영과 민족의 활로를 바다에서 찾을 수밖에 없는 우리가 이를 개척하고 이용하는 해양활동에 국력을 쏟아 부었던 흔적은 찾아보기 어렵다. 이처럼 임해국(臨海國)인 우리가 해양세력으로 일어서기 어려웠던 요인 또한 자연결정론의 관점에서 해석할 수 있다. 우선 우리와 일면을 접하고 있는 대륙세력이 모두 우리가 대적하기에는 너무나 벅찬 강대국이었다는 사실이다. 우리 역사의 대부분은 이들의 끊임없는 침략과 압력에 대한 처절한 항전과 타협으로 점철되어 있다. 치명적 고질이 된 북환(北患) 때문에 3면을 접한 바다를 이용할 여유가 없었던 것이다. 여기에 더하여 한반도의 동남방을 방파제처럼 감싸고 있는 일본 열도의 존재도 우리의 해양 진출을 가로막은 또 다른 요인의 하나로 작용했다.

해양국가로 세계사에 뚜렷한 발자취를 남긴 그리스, 로마, 포르투갈, 스페인과 같은 반도국들은 이러한 의미에서 우리와는 확연히 구별된다. 알프스와 피레네 같은 높은 산맥이 든든한 방어벽이 되어 주었고, 그 너머에 있는 대륙세력이 이들을 위협할 정도로 강력하지도 않았기 때문이다. 그러나 이들 민족에 비해 열악한 지정학적 여건에도 불구하고 바다를 향한 우리 민족의 의지 자체가 꺾인 적은 결코

없었다. 대륙세력과 안정적인 관계가 지속되거나 그들이 분열되어 힘이 약해지면 해양민족의 자질을 유감없이 발휘했던 것이 바로 우리 민족이다. 우리가 끊임없는 외세의 침입을 막아낼 수 있었던 힘도 바로 바다를 이용하는 능력에서 나왔다.

이처럼 면면이 이어져 내려오던 우리나라의 해양활동이 조선시대에 들어와서 결정적으로 위축되기 시작했다. 명(明)나라가 태조(太祖) 주원장 이래의 해금정책(海禁政策)을 우리나라에도 강요했던 것이 그 일차적인 이유다. 그러나 보다 결정적인 요인은 우리 내부의 유교 숭상정책에서 찾을 수 있을 것이다. 충효사상을 강조하고 중용을 추구하는 유교와, 변화가 심하고 도발적이며 거친 세계인 바다는 본질적으로 조화되기 어렵다. 따라서 유교를 지배 이데올로기로 채택한 조선이 바다를 배척하고, 바닷사람을 천시한 것은 너무나 당연한 결과라 할 수 있다. 이에 따라 적어도 지배계층에서는 바다를 향한 민족의 의지마저 스스로 꺾어버린 셈이다. 인간이 역사를 결정한다는 인문주의론(man-directed)적 관점에서도 조선시대의 우리 민족은 더 이상 친해성(親海性) 민족으로 보기 어렵게 된 것이다.

### 꺼져가는 해양의식의 불씨

우리나라가 해양국가로 다시 서기 시작한 것은 남북 분단이 고착화된 이후라 할 수 있다. 즉 유사 이래 문물 수입처이자 통상로였던 중국대륙과의 접촉이 단절되어 어쩔 수 없이 바다로 나가지 않을 수 없게 된 것이다. 그러나 이처럼 타율적으로 이루어진 해양화지만 50년이라는 짧은 기간 동안 우리는 눈부신 발전을 이룩했다. 조선산업은 일본과 함께 세계 1~2위를 다투고 있고 10대 해운국의 일원으로 확고한 자리를 잡고 있으며, 비록 최근 어획량이 줄어들고 있기는 하지만 여전히 수산 강국의 하나로 손꼽히고 있다. 이는 우리의 ‘타율적 해양화’가 때마침 찾아온 ‘해양화의 세계화’라는 새로운 문명사적 주류와 조화되었기 때문이기도 하지만,<sup>1)</sup> 우리 민족성에 깊이 내재해 있던 해양의식과 해양민족의 기상이 발현되었기 때문이라 할 수 있을 것이다.

문제는 21세기에 들어와서 바다에 대한 관심이 오히려 식어가고 있다는 인상을 감출 수 없다는 사실이다. 이는 일반 대중의 바다에 대한 관심이 항공·우주분야로 옮겨간 세계적인 흐름에 기인한 것이기도 하지만, 우리의 해운, 수산, 어촌 등

1) 김진현, “해양화 선진화(善進化)의 길”, 『해양21세기』, 김진현·홍승용 공저, 나남출판, 1998, p.30.

이 점차 퇴조하고 있는 경제·사회적 현상을 반영하고 있다는 점에서 반드시 짚고 넘어가야 할 문제라 하지 않을 수 없다. 우리가 살고 있는 21세기는 해양의 시대라 일컬어지는 만큼 우리가 ‘타율적 해양화’를 통해 어렵게 되살려낸 불씨를 제대로 지피지 않고서는 국가의 발전과 민족의 번영을 기대하기 어렵기 때문이다.

### 억눌려온 해양의식 일깨워야

다행스럽게도 우리의 내면에는 면면이 이어져 내려온 웅대한 해양의식이 흐르고 있다. 단지 지난 500여 년 이상 억눌려 왔기 때문에 제대로 발현되지 못하고 있을 뿐이다. 역사는 적어도 고려 말까지는 우리가 해양강국으로서 동북아의 해상 활동을 주도해 왔다는 사실을 생생하게 증명하고 있다. 기원전 4천~5천 년 전 신석기시대에 우리 조상들은 이미 어구를 이용한 어로활동으로 수산물을 채취한 흔적이 부산 동삼동과 김해 수가리 패총 등 우리나라 전 해안에서 발견되고 있다. 특히 울산의 반구대 암각화에 새겨진 191종의 그림은 선사시대 우리 조상들의 바다를 벗어난 생활을 들여다 볼 수 있게 해주는 소중한 자료이다.

이와 같이 바다와 더불어 반만년을 살아온 우리가 아직도 대륙성 기질을 강조하고 있는 것은 모화사상에서 비롯된 또 다른 사대주의의 발로라고 해도 지나친 말이 아닐 것이다. 우리 민족의 퇴역적 소극성을 설명하는 근거로 활용된 ‘해양 기피증’ 또한 날조된 식민사관의 잔재라는 지적도 없지 않다. 우리 민족이 비록 바다를 분석적 대상으로 삼지는 않았으나, 바다를 정신적 근저에 갈무리하고 육화(肉化)시켜 온 점만은 인정되어야 한다. 따라서 우리 민족의 해양관은 바다를 정복하거나 개척의 대상으로 인식하던 서구적 관점 이상의 포괄성과 철학성을 갖추어 충분한 잠재력을 지니고 있다.<sup>2)</sup> 문제는 우리가 이처럼 내재되어 있는 ‘바다 지향성’ 즉, 해양의식을 여하히 일깨울 수 있느냐 하는 것이다.

따라서 이 연구의 목적은 해양의식의 본질과 특성 및 21세기의 정신으로 승화시켜야 할 해양의식을 규명하고 그 함양 방안을 제시하는 데 있다. 보다 구체적으로는 먼저 바다와 바다사람들의 속성을 밝히고, 해양의식의 중요성과 21세기가 요구하는 해양의식을 도출한 다음, 우리 민족성의 깊은 곳에 갈무리되어 있는 해양의식을 규명하고 이를 일깨울 수 있는 방안을 강구하는 데 그 목적을 두었다.

2) 조규익, “고전문학과 바다”, 『해양문학을 찾아서』, 집문당, 1994, pp. 56~57.

## 2. 연구의 범위와 방법

### 문헌조사를 기본으로 인터넷과 전문가 조언 활용

사전적 의미에서 ‘의식’이란 ‘사회적, 문화적, 또는 역사적 영향을 받아서 형성되는 감정, 견해, 사상, 이론 따위를 이르는 말’을 뜻한다. 그러므로 ‘해양의식’이란 ‘바다를 중심으로 한 사회, 문화 및 역사를 통해 형성되는 사상이나 이론’으로 볼 수 있다. 이러한 개념 정의는 곧 한 나라의 해양의식은 그 나라의 사회적, 문화적, 역사적 배경을 바탕으로 규명할 수밖에 없음을 의미한다. 따라서 이 연구는 이들 분야의 문헌조사를 중심으로 하고, 인터넷 등의 자료를 보조적으로 활용했다.

먼저 인간과 바다와의 관계를 유추하기 위해 창세신화(創世神話)나 종교 등에 언급되어 있는 바다 관련 내용과 동·서양의 바다관을 살펴보았다. 또한 동·서양의 해양사를 통해 해양력의 중요성을 확인하고, 해양의식이 이 해양력을 구성하는 가장 상위 개념임을 밝히고자 했다. 이를 위해 바다와 관련된 동·서양의 역사적 사실과 해양력 및 그 구성요소를 다룬 자료들을 최대한 활용했다. 동시에 우리 민족의 해양성과 해양의식 및 그 특성을 추출하기 위해 역사적 사료 중에서 해양활동과 관련된 내용을 최대한 수집·분석하였다. 특히 해양문화는 해양문학과 해양민속으로 나누어 지배계층과 피지배계층의 해양의식과 그 차이점을 규명하고자 하였다.

아울러 해양의식을 함양하기 위한 기존의 정책이나 행사 등을 하드웨어와 소프트웨어로 나눠서 살펴보고, 특히 청소년들의 해양의식 형성에 결정적으로 영향을 미치는 해양관련 학교교육의 실태를 분석하였다. 이와 함께 외국의 해양의식 고취 사례를 주요국의 해양정책과 ‘바다의 날’ 행사를 중심으로 살펴보았다. 영국과 미국 등 선진 해양국의 경우 별도의 해양의식 함양 방안이나 특별한 정책을 찾기 힘들었는데, 이는 해양의식이 이미 국민들의 몸에 배어 있고 따라서 해양활동도 일상화되어 있기 때문으로 분석되었다.

이러한 문헌조사를 기초로 하되 미흡한 부분은 관련 전문가들의 조언을 받았는데, 이런 조언들은 특히 해양활동이나 해양문화 등과 관련하여 경제학도들인 필자들의 한계를 극복하는 데 큰 도움이 되었다. 또한 3차에 걸친 우리 연구원 내의

연구심의회에 참석했던 원내·외 전문가들의 지적을 최대한 수렴하였는데, 이들의 지적은 특히 해양의식 함양방안 수립에 크게 반영되었다.

### 선행연구 부족으로 유관분야 연구결과 참조

그러나 해양의식, 또는 해양사상을 전문적으로 다룬 선행연구는 찾기 어려웠다. 국립중앙박물관이나 국회도서관 및 정보의 보고라는 인터넷에서도 이에 대한 자료는 거의 눈에 띄지 않았다. ‘한국인의 해양의식’<sup>3)</sup>, ‘국민 해양의식고취와 교육문제’<sup>4)</sup> 등의 짧은 글이나, ‘장보고 해상활동의 재조명과 21세기의 해양사상 고취방안’<sup>5)</sup> 등이 구할 수 있었던 자료의 전부였다. 특히 지난 1980년대 후반부터 초·중·등 교사들을 중심으로 상당히 활발했던 ‘해양의식 함양교육의 방안’에 대한 연구 결과물도 1990년대 후반 이후에는 발표된 것이 별로 없었다.

이중 해양의식 문제를 가장 체계적으로 다룬 것은 임종관(1998년)의 ‘장보고 해상활동의 재조명과 21세기 해양사상 고취방향’이었다. 이 보고서에서 임종관은 해양사상 고취를 위해서는 먼저 해양이 중요한 구체적 이유와 해양의 국민적 효과를 인식시킬 필요가 있다고 지적했다. 이를 위해서는 무엇보다도 바다로 나아가 관찰하고, 도전하고, 체험하고, 실험하고, 생활하도록 하는 것이 가장 효과적이며, 이러한 체험은 특히 초등학교에서부터 이루어져야 한다고 주장했다. 그러나 이 연구는 해양사상을 형성하는 역사와 문화 등에 대한 종합적인 분석에 한계가 있었고, 21세기는 어떠한 해양사상이 요구되는지 등에 대한 설명이 부족했다.

최영호(1998년)의 ‘국민 해양사상 고취와 교육문제’는 주로 초등학교 해양교육의 특성과 개선방안을 다루었다. 최영호는 이 글에서 바다에 대한 부정적인 인식을 제거하고, 육지 자원의 고갈로 인한 바다 자원의 중요성을 새로이 하는 동시에, 역사의식이 결여된 단편적인 해양활동 소개는 지양하는 한편, 선조들의 해상교역과 해양진출 의지 및 해양모험 사례들을 보여줄 것 등을 개선방안으로 제시하였다. 그러나 이 연구 역시 특정 주제를 다루다 보니 해양의식의 본질이나 그 형성 과정과 요인 등을 분석하는 데는 한계가 있었다.

3) 곽희상, “한국인의 해양의식”, 『한국 청소년 3』, 1983. 7, pp. 82~87.

4) 최영호, “국민해양의식 고취와 교육문제”, 『해양문화연구 3』, 해양대학교, 1998. 2, pp. 39~56.

5) 임종관, 「장보고 해상활동의 재조명과 21세기 해양사상 고취방안」, 한국해양수산개발원, 1998.

이에 반해 해양민속이나 해양문학을 포함한 해양문화와 해양활동 등과 같은 유관분야의 주제에 대해서는 상당량의 연구가 나와 있고 또 진행되고 있었다. 따라서 이 연구도 주로 이러한 유관분야의 선행연구를 많이 참조했다. 특히 해양문화는 관련 학회와 학술지 등이 다수 출현하는 등 연구 활동이 상당히 활기를 띠고 있었다. 그러나 이들 유관분야의 선행연구들도 연구 목적이 해양의식과 그 함양방안의 모색에 있지 않은 것이 대부분이었다. 또한 해양의식을 언급하고 있는 일부 연구 결과도 개괄적인 방향만 언급할 뿐 해양의식이 무엇이고 왜 중요하며 21세기의 해양의식은 어떤 것이 되어야 하는지를 체계적으로 다룬 것은 거의 전무하다고 해도 과언이 아니었다.

또한 예산 부족으로 해외자료를 수집하기 위한 해외 출장과 우리 국민들의 해양의식을 분석하기 위한 여론조사를 실시하지 못한 것이 안타까웠다. 일본의 경우 2002년에 15,000명의 국민들을 대상으로 대규모 해양의식 조사를 실시하였다.<sup>6)</sup> 만약 우리가 이와 유사한 의식조사를 실시했다면 양국의 해양의식을 비교해 볼 수 있는 동시에, 지난 1998년에 해양수산부가 실시한 여론조사 결과와 대비하여 우리 국민들의 해양의식 변화를 분석해 보면 의미 있는 결과가 나올 수도 있었다는 점에서 아쉬움이 크다.

### 3. 연구의 구성체계

이 보고서의 구성체계는 다음과 같다. 먼저 바다와 인간의 관계를 통해 바다의 속성을 정의하고, 동·서양의 바다관과 그 차이가 세계사에 미친 영향을 살펴본 후 해양의식의 중요성과 개념을 정의하기로 한다(제2장 바다와 해양의식). 이어서 동·서양의 해양활동을 살펴봄으로써 “바다를 지배하는 자가 세계를 지배한다.”는 고대 이래의 명제를 규명하고(제3장 바다와 역사), 우리나라의 해양활동을 살펴봄으로써 일반에 알려진 것처럼 우리의 해양의식이 나약하거나 해양활동이 미약하지 않았음을 밝히고자 한다(제4장 우리나라의 해양활동). 다음으로는 우리의 해양의식 함양 정책과 교육의 실태 및 문제점을 파악하고(제5장 우리나라의 해양의식 관련 정책과 교육), 주요국의 해양의식 고취사례를 수집·분석하여 우리에게

---

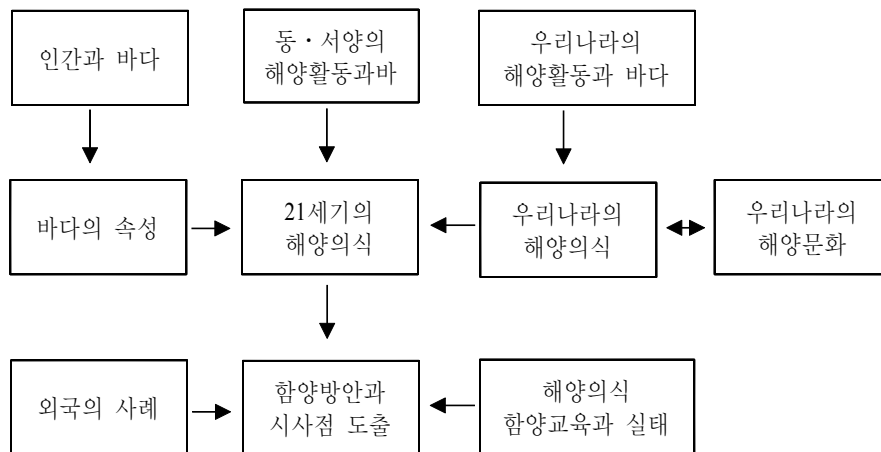
6) 일본해사광보협회, 「바다와 바다의 날에 관한 설문조사보고서」, 2002. 12.

주는 시사점을 도출한 다음(제6장 외국의 해양의식 고취사례), 마지막으로 우리나라의 해양의식을 체계적으로 고취시킬 수 있는 방안을 제시하고자 한다.

여기서 한 가지 지적해 두고 싶은 것은 논리적 흐름상으로는 제2장과 제3장을 바꾸는 것이 바람직하나, 이렇게 할 경우 이 연구의 주제인 해양의식에 대한 개념정의 등이 지나치게 후반부로 밀리게 되는 결과가 초래되기 때문에 전술한 바와 같은 순서로 서술하였다는 점이다.

<그림 1-1>

연구의 흐름



## 제 2 장 바다의 속성과 해양의식

### 1. 인간과 바다

#### 1) 바다의 모성

바다는 인류의 고향

바다의 면적은 약 3억 6천만km<sup>2</sup>로 추정된다. 지구 전체 표면적 5억 1천만km<sup>2</sup>의 71%를 바다가 차지하고 있는 셈이다. 우주에서 바라본 지구가 ‘푸른빛을 띤 아름다운 별’<sup>7)</sup>로 보이는 이유도 바로 여기에 있다. 이 때문에 지구(地球)를 수구(水球), 즉 물의 행성으로 불러야 한다는 주장도 제기된 바 있다.

<그림 2-1>

푸른 행성 지구



---

7) 지난 1961년 4월 12일 인류 최초로 지구상공을 일주한 소련의 우주 비행사 가가린(Gagarin, Yurii Alekseevich)이 우주 공간에서 본 지구를 이렇게 묘사했다.

지구에는 약 13억 8,500만km<sup>3</sup>의 물이 존재한다. 과학자들은 지구에만 존재하는 이 ‘물’이야말로 우리 인간을 포함한 생명체가 탄생한 비밀을 푸는 열쇠로 믿고 있다. 그런데 이 물의 97%를 넘는 13억 5,000만km<sup>3</sup>가 바닷물이다. 모든 생명체가 태초에 바다에서 그 삶을 시작했을 것이라는 생물학적 연구 결과도 이와 무관하지 않을 것이다. 사람을 비롯한 동물들의 혈액이 바닷물의 화학조성과 비슷하고, 육지의 척추동물도 초기 배(胚) 발생은 물속의 어류와 비슷한 것이 이를 뒷받침하고 있다.

### 창세신화의 카오스는 바다

이처럼 바다가 우리 인류의 모태이자 고향이라는 사실은 세계 각지의 창세신화(創世神話)에서도 그대로 드러난다. 대부분의 창세신화는 ‘바다’로 묘사되는 카오스(chaos)에서 이야기를 시작한다. 수메르에서는 이 바다를 ‘남무(Nammu)’라고 불렀고,<sup>8)</sup> 바빌로니아에서는 압수(신성한 물의 바다)와 티아마트(Tiamat, 소금물 바다)라는 한 쌍의 신으로 나온다. 이 두 지역의 신화가 최고신으로 받드는 하늘신 ‘안(An)’이나 ‘마르두크(Marduk)’를 비롯한 주요 신들은 바로 이들의 후손이다.<sup>9)</sup>

그리스는 해양민족답게 신화에서도 바다와 관련된 신들을 헤아리기조차 어렵다. 바다의 신 테튀우스는 가이아(Gaia, 대지의 신), 뉘크스(밤의 신)와 함께 ‘세계의 세 어머니’로 불린 대표적인 원초적 신이다. 타마우스(바다의 귀신), 여신 ‘케토(바다의 괴물)’, ‘네레우스와 포르키스(바다의 장로)’나 바다 자체(海源)인 ‘폰토스(Pontus)’와 대양(Ocean)의 어원(語源)인 ‘오케아노스(Okeanos)’ 등도 올림푸스 신들보다 앞서 존재했던 신들이다. 말하자면 우리가 대표적인 바다의 신으로 알고 있는 ‘포세이돈’조차도 이들의 까마득한 후손에 지나지 않는 것이다.

이집트신화는 물이 전 우주에 가득 차 있으며, 육지는 그 물 위에 떠있는 평판으로 묘사되어 있다. 고대 멕시코의 세계관도 이와 유사한데, 트랄텍백(地)이 우주 중심에 자리한 원판이며, 그 주위를 거대한 물(테오아톨)이 둘러싸고 있는 것으로 보았다.<sup>10)</sup> 잉카 신화에서 바다의 신은 물과 비의 신이기도 한 마마코차로, 창조신

8) 일부에서는 남무 여신이 지하수 여신으로 하늘신 안의 아내로 나온다(조철수, 「수메르 신화」, 도서출판 서해문집, 2003, p.41).

9) 필립 윌킨슨, 「세계신화사전」, 안성찬 역, 웅진닷컴, 2002, p.22.

10) NAVER 백과사전, “바다의 신화와 전설”, <<http://100.naver.com>>

이자 물의 신으로 알려진 비라코차의 누이이자 아내이다. 또한 아프리카의 요루바족 신화에서도 바다 밑의 거대한 궁전에서 인간과 물고기를 시종으로 거느리고 사는 바다의 신 올로쿤은 창조신 오리샤 은라 다음의 위치를 차지하고 있다.

동양에서도 창세기 이전에 바다가 있었음을 보여주는 신화가 적지 않다. 인도 초기 신의 하나인 프라자파티는 태고의 바다에서 스스로 태어난 것으로 전해진다. 이 신은 주위에 아무 것도 없는 공허를 발견하고 눈물을 흘렸는데, 이 눈물에서 대륙이 생겨났다고 한다. 그는 자신의 몸에서 신과 악마 그리고 인간을 만들어 냈는데, 이 중 그의 성격은 창조자 브라만의 최고신 브라마와 합쳐졌다. 일본 신화에는 혼돈의 바다에서 생겨난 최초의 존재인 구니토코타치에서 창조의 신 이자나기와 이자나미가 등장하고, 이 두 신이 창으로 바다를 휘저어 일본열도를 만들었다고 전한다.

### 바다의 신은 대부분이 여신

바다와 관련된 신들이 지니는 공통적인 특징은 대부분이 여신으로 묘사되고 있다는 것이다. ‘남무’는 ‘안(하늘신)’과 ‘키(Ki, 대지신)’의 어머니이며, 바빌로니아 지역에서 발굴된 점토판에는 티아마트가 암컷용으로 그려져 있다. 히랍신화의 테튀우스와 잉카신화의 마마코차 역시 여신이다. 바다를 나타내는 한자 ‘海’는 어미 ‘母’를 지니고 있다. 프랑스어의 바다(*la mer*)는 어머니(*la mere*)와 ‘e’ 자 하나 있고 없고가 다를 뿐 발음은 ‘라 메르’로 같다. ‘Sea’를 받는 인칭대명사도 여성 ‘She’다.

우리 인간이 바다를 동경하고 그리워하는 것도 이처럼 ‘원초적인 삶이 잉태되었던 생명의 발상지인 바다에 대한 깊은 향수가 내재해 있기 때문’<sup>11)</sup>이 아닌가 한다. 이러한 인간과 바다와의 관계를 미국의 여류 해양 과학자인 카슨(*Rachel Carson*)은 ‘우리를 둘러싼 바다(*The Sea Around Us*, 1951)’라는 명저의 첫 장인 ‘어머니 바다’에서 다음과 같이 묘사하고 있다.

“생명이 바다에서 시작된 것처럼 우리 각자는 각자의 삶을 어머니의 자궁이라는 작은 바다 속에서 시작한다.”

---

11) 김명희, “박재삼 시론 - 바다와 저승의 이미지”, 『새국어교육』, 1982.

## 2) 바다의 속성

### 동경과 도전의 바다

가도 가도 끝이 없는 푸른 물의 세계, 저 멀리 수평선에서 해가 뜨고 지는 광활한 세계, 그 속에 무한히 펼쳐지는 풍요한 수중자원 - 이런 바다는 인간으로 하여금 신비의 손길, 조물주의 손길을 쉽게 감촉케 한다.<sup>12)</sup> 프랑스의 문학가 구루몽은 이러한 바다를 보고 ‘바다는 한번 사랑하면 영원히 사랑하지 않을 수 없는 대상’이라고 찬탄하고, 따라서 “바다는 싫어지지 않는 애인이며, 바다에는 많은 애인이 있고 구혼자가 있다.”고 토로하고 있다.<sup>13)</sup> 이처럼 광대하고 신비롭고 미지의 세계인 바다는 예로부터 인류의 꿈이었고 이상향이었다. 미래도 바다 건너에 있고 저 세상도 바다 너머에 있다고 사람들은 여겨 왔다. 그리하여 사람들은 끊임없이 바다를 찾아 미지의 길에 도전장을 내밀었다.

### 변화무쌍하고 위협적인 바다

그렇다고 이런 바다의 세계가 언제나 은혜로운 것만은 아니다. 사나운 폭풍우와 노호하는 파도로 돌변하여 수많은 생명을 단숨에 삼켜버리기도 한다. 바닷사람들이 어떤 위대한 자, 신에게로의 귀의심을 갖게 되는 것은 너무나 당연하다. 선장 출신 해양문학자인 조셉 콘라드(Josep Conrad, 1857~1924)는 “바다의 거울 : 회상기(The Mirror of the Sea : Memories and Impressions)”에 실린 ‘입문(Initiation)’이라는 글에서 성난 바다를 “나는 이제 더 이상 바다를 관대하다거나 위대하다고 생각하지 않게 되었다. 바다란 인간을 가지고 놀고, 그들의 마음을 산산 조각나게 하는 존재다.”라고 적었다.

이와 같이 바다는 무정하며 그 밑바닥을 도무지 알 수 없는 존재인 데다가 가차 없이 벌을 내리는 가혹한 존재인 것이다.<sup>14)</sup> 또한 바다는 끝 모를 넓이와 깊이 때문에 인간에게는 상상하기 어려운 미지의 세계며 두려움의 대상이었다. 이처럼 두려워하면서도 바다에 도전해야만 하는 바닷사람들은 바다가 화를 내지 않도록 늘

12) 정의채, “바다와 인간”, 『해양한국』, 한국해사문제연구소, 1977, p.12.

13) 김용호, “바다를 주제로 한 현대시의 감상 1”, 『해양한국』, 한국해사문제연구소, 1979, p.71.

14) 이재우, “바다와 문학 : 조셉 콘라드의 바다”, 『해양한국』, 한국해사문제연구소, 1999, 11, p.135.

조심해야만 했다. 해안지방에 풍어제나 바다와 관련된 여러 가지 미신이나 터부가 많은 이유도 바로 여기에 있다.

### 무한한 열린 공간

바다는 열린 공간이다. 바다는 제약 없는 공간, 열려진 시야, 자유의 충동이 뻗어가는 공간이다. 그리고 바닷사람들은 이 열린 공간을 배회하는 자유인이다. 그들은 바다를 통해서 넓은 세상의 다양하고 이질적인 문화를 접촉하고, 미지의 세계에 대한 정보에 눈과 귀를 열게 된다. 닫힌 세계의 상징적인 의미는 반복되는 일상성 속에 인간을 윤패시킨다는 것이요, 열린 세계는 거시적 안목으로 닫힌 세계의 모습을 재인식한다는 것이다.

바다가 인간에게 가르치는 것처럼 무한한 것은 없다. 그래서 가슴 답답할 때 바다 앞에 서면 막혔던 응어리가 확 풀리는 것이다. 가슴이 트이면서 영원과 무한의 실체를 우리는 마음으로 만나게 된다. 우리가 해변에서 마시는 바닷바람은 닫힌 세계의 권태로운 일상에서 벗어나 품격 높은 행동으로 자신을 향상시켜 가는 열린 세계에서 호흡하는 자유의 맛이요, 신선한 생명의 맛이다.

### 생멸(生滅)의 바다

바다의 실체라고 할 수 있는 물과 파도의 기본 속성은 끊임없는 파동성과 끊임이 침이다. 물은 그것이 지닌 액체성, 유동성, 응집력, 생성성 등으로 생명성과 사랑의 표상이다. 물은 생명의 근원이자 생명을 키워 주고 일깨워 주는 원형적인 힘의 표상이다. 파도의 일어남과 쓰러짐, 밀려옴과 밀려감의 끝없는 반복은 바로 희망과 좌절, 정염과 허무, 감성과 이성의 끊임없는 반복으로 이루어지는 우리 인류의 모습과 다를 바 없다. 이런 인간과 바다와의 관계를 시인 한승원님은 ‘바다의 호흡은 나의 호흡, 나의 호흡은 바다의 호흡, 바다의 맥박은 나의 맥박’이며, “바다 속에 내가 살고, 내 속에 바다가 산다.”고 표현하고 있다.<sup>15)</sup>

안타까운 것은 우리가 살고 있는 바다가 환경오염으로 나날이 훼손되고 있다는 것이다. 바다의 오염은 인체 내에 있는 바다의 오염이다. 따라서 인간은 자연의 바다를 오염시키면서, 모르는 사이에 내 몸 속의 바다를 오염시키고 있다.<sup>16)</sup> 기독교

15) 한승원, 「작가의 말: 내고향 남쪽바다」, 청아출판사, 1992.

교적 세계관에 기초한 인간중심주의가 자연에 대한 무자비한 착취를 합리화시킨 결과다.

### 포용과 통합의 바다

바다는 아득한 시원이자 지칠 줄 모르는 역동이고 마르지 않는 충만이다. 바다는 가장 낮은 곳에 머물면서 흘러들어오는 모든 물을 감싸 안을 뿐만 아니라 아낌 없이 돌려준다. 그러면서도 바다는 ‘짠 물’이라는 자신의 정체성은 결코 잃지 않는다. 따라서 바다는 거부 없는 포용이며 경계 없는 통합이다. 바다는 가장 오래되었지만 언제나 새롭다. 인간은 바다를 정복해 왔다고 말하지만 바다는 결코 인간에게 정복된 적이 없다. 인간은 바다를 안다고 말하지만 바다는 여전히 알 수 없는 미지의 세계다.

단일민족으로 반만년을 살아온 우리 민족성은 지난 수십 년간에 걸친 경제개발 시대에는 국력을 결집시키고 국민의 합의를 이끌어 내는 데 큰 힘이 되었다. 그러나 최근에 들어와서는 오히려 단일민족이라는 특성은 그 폐쇄성 때문에 우리가 국제화와 세계화 시대에 부응하는 데 커다란 장애요인으로 부각되고 있다. 바다의 포용성과 주체성이 21세기의 우리에게 절실히 요구되는 이유의 하나가 바로 여기에 있다.

## 2. 동·서양의 바다관

### 신화와 종교에 녹아 있는 바다관

바다는 항해술이나 어로기술을 가지고 있는 민족에게는 가시(可視)의 세계다. 그러나 그 항해술이 미치지 못하는 어느 한계를 넘어서면 불가시(不可視)의 세계가 된다. 이 해역에 이르면 바다는 ‘신비의 세계’가 되고 ‘신앙의 대상’이 되며 ‘신화의 소재’가 된다. 설사 항해술이 미치는 해역일 경우에도 일상 어로해역이 아니면 몇 번의 견문은 상상의 나래가 붙어 전설화되고 신비화하여 신앙의 영역에 들어갈 수 있다. 신화와 전설에 상상의 세계가 있고, 실제로 존재하는 현실세계가

16) 이재우, “바다와 인간”, 『해양한국』, 한국해사문제연구소, 1997, p.175.

상상화된 것이 섞여 있는 것도 이 때문이다.

따라서 바다와 관련된 신화와 종교에는 당시 사람들의 바다관이 녹아 있다. 항해술의 미발달로 대부분의 바다가 불가사의 세계에 남아있었던 고대로 올라갈수록 더욱 그러하다. 그런데 이러한 신화나 종교를 통해 드러난 바다에 대한 인식은 동양과 서양이 판이한 차이를 보이고 있는 것이 흥미롭다. 그리고 이 차이가 바다를 이용하는 현실 세계에도 영향을 미쳐, 서양이 세계사를 주도하게 된 주요한 요인의 하나로 작용했던 것으로 분석된다.

## 1) 서양의 바다관

### 육지에서 버림받은 포세이돈

이러한 바다의 양면성은 동·서양의 바다 인식에서도 그대로 드러난다. 우선 서양에 있어서 바다의 이미지는 대단히 부정적이다. 그리스·로마신화는 바다의 신 포세이돈을 대단히 괴팍하고 화를 잘 내는 신으로 그리고 있다. 그리스 시인 호메로스(Homeros, BC 800?~BC 759)의 대서사시 ‘오디세이아(Odysseia)’도 트로이 전쟁 후 귀향길에 오른 오디세우스(Odysseus)가 10여 년에 걸친 포세이돈의 방해를 극복하는 과정을 그린 작품이다.

이 바다의 신 포세이돈은 제우스와 하데스와 함께 신들과 티탄족의 전쟁이 끝난 이후 우주를 나눠가지는 세 신 중의 하나다. 신화 속에서의 이러한 무거운 비중에도 불구하고 포세이돈은 도시의 수호신이 되기 위한 다른 신들과의 경쟁에서 대부분 패하는 것으로 나온다. 아테네를 아테네여신에게, 아르고스를 헤라에게 넘겨주어야 했고, 아이기나 섬을 놓고 제우스에게, 낙소스 섬을 두고 디오니소스에게 패했다. 말하자면 육지의 어느 세계도 포세이돈을 받기지 않았던 셈이다.

### ‘good’이라 선언되지 않은 바다

이러한 부정적인 바다 인식은 기독교에도 그대로 반영되어 있다. 성경에는 바다가 악(evil)으로 묘사되어 있다. 우선 시편 95편 5절에 나타나는 하나님께서 창조하신 바다는 6일 동안에 이루어진 각각의 창조에 대해 적용된 단어인 ‘good(보시기에 좋았더라)’이라고 선언되지 않았다. 또한 바다는 욥기 41장 25절에서 모든 교만한

자의 왕이라 지칭한 괴물 ‘리바이탄’이 거하는 곳이다. 또한 성경은 바다에 대해 반복해서 반항적인 민족들과 하나님의 섭리에 순종하지 않는 왕들을 묘사하고 있다. 이 밖에도 성경에는 바다를 아주 사악하게 표현하거나(욥기 38장 8~11절), 바다가 도시를 황폐하게 만들고 있음(이사야서 23장 4절)을 보여주고 있다.<sup>17)</sup>

## 2) 동양의 바다관

### 번뇌의 파도, 진리의 바다

이에 반해 바다에 대한 동양의 인식은 상당히 철학적이다. 불교에서는 파도가 번뇌, 바다는 진리를 의미한다. 화엄경의 핵심사상은 해인삼매(海印三昧)인데, 이는 모든 번뇌가 사라진 부처의 마음 속에는 과거와 현재와 미래의 모든 업이 똑똑하게 보인다는 것을 의미한다. 파도가 잔잔한 바다에 삼라만상 모든 것이 도장 찍히듯 그대로 비쳐 보인다는 것에 비유한 말이다.

불경에 나타난 해인삼매의 비유는 크게 다음 세 가지로 구분할 수 있다. 첫째, 바다에 모든 영상이 다 나타나는 것처럼 일체 색상이 보리심해 중에 나타나지 않음이 없으므로 해인삼매라 한다. 둘째, 모든 물의 흐름이 다 대해에 들어가는 것처럼 한량없는 일체 제법이 다 법인(法印) 중에 들어가므로 해인이라 한다. 셋째, 대해에 모든 용왕 신중(神衆)이 머물고 대진보(大珍寶)가 숨겨져 있는 것과 같이, 이 삼매도 일체법 및 법선교의 적집처(積集處)이므로 해인삼매라 한다는 것이다.<sup>18)</sup> 이처럼 불경에서의 바다는 ‘고해(苦海)의 바다’와 같이 부정적인 비유가 없지 않지만<sup>19)</sup> 본질적으로는 긍정적이다.

17) 이인성, “Chaucer의 작품에 나타난 바다의 상징적 의미”, 『문학과 종교』, 한국문학과 종교학회, 1997, pp.112~113.

18) 전해주, “제경전에 보이는 해인삼매소고”, <[http://my.dreamwiz.com/jiming/songchol\\_file/1\\_folder/file\\_4.htm](http://my.dreamwiz.com/jiming/songchol_file/1_folder/file_4.htm)>

19) 오세영은 동양문학이 바다에 관심이 적은 이유의 하나를 불교가 바다를 마음의 평정을 얻지 못하고 집착과 고뇌로 방황하는 무명의 세계로 비유하고 있는 데에서 찾고 있다(정순진, “바다의 상상력과 그 시적 형상화”, 『해양문학을 찾아서』, 집문당, 1994, p. 326.

## 금역의 땅, 바다

이에 반해 중국에 있어서 바다 이미지는 육지와는 치열한 대립적 갈등이 묻어나고 있다. 고대 중국인의 지리관이 반영되어 있는 책인 산해경(山海經)의 북차삼경(北次三經)에 있는 여외(女娃)의 전설이 그 대표적인 예이다. 그 내용은 동해에서 놀다 익사한 염제(炎帝)의 딸 여왜가 정위(精衛)라는 조그마한 새로 환생했는데, 이 새가 서산의 목석을 부리로 물어 날라 동해를 메우려 했다는 것이다.

또한 중국 고전에 나타난 바다(海)는 바다를 지칭하는 것이기보다는 육지의 연장이었다. 중국 최초의 사전이라 할 수 있는 이아(爾雅)의 기록을 찾아보면 “구이(九夷), 팔적(八狄), 칠융(七戎), 육만(六蠻) 등을 일컬어 사해(四海)라 한다.”는 구절이 있다. 여기서 사해란 한족(漢族) 중심의 중앙을 제외한 나머지 외곽의 주변국(민)을 일컫는 말이었다. 따라서 바다(海)란 가서는 안 되는 ‘금역의 땅’ 또는 ‘야만인의 거주지’를 의미하는 것이었다.<sup>20)</sup>

## 3) 바다관과 해양활동

### 도전의 바다와 교화의 바다

바다에 대한 동·서양의 이러한 인식 차이는 해양활동에도 그대로 드러나고 있다. 먼저 서양에 있어서 바다는 악(evil)으로 인식된 만큼 도전하고 극복하고 정복해야 하는 대상이다. 따라서 바다에는 모험과 도전이 넘치고, 그 과정에서 얻은 지식과 식민지와 교역 등이 서양문명의 젖줄이 되었음은 역사가 증명하고 있는 바와 같다.

이러한 서양의 도전과 모험정신이 가장 잘 드러난 문학 작품으로는 ‘아르고나우티카(Argonautika)’라는 영웅 서사시를 들 수 있다. 그리스 시인 아폴로니오스(Apollonios Rhodios, BC 295~BC 215)가 쓴 이 서사시는 서양 해양문학의 백미로 꼽히는 작품의 하나다. 이 서사시의 내용은 이아손이 선왕이 숙부에게 잠시 위탁해둔 왕위를 되찾기 위해 아르고스가 만든 인류 최초의 큰 배 아르고호를 타고 잠자지 않는 용이 지키는 금양모피를 찾으러 가는 과정에서 겪은 온갖 모험을 노

20) 김태만, “해양문화의 의의와 역할”, 『해양과 문화』, 5권, 해양문화재단, 2001, pp.256 ~ 257.

래한 것이다.

웨일즈의 시인 다이어(John Dyer, 1700~1756)는 모피(The Fleece)라는 시에서 이 아르고호의 출발 광경을 다음과 같이 묘사하고 있다.

에게 해 연안 각지에서 용사들이 모여들었다.  
저 유명한 쌍둥이 카르토르와 폴뤼데우케스,  
음악의 명수 오르페우스, 바람같이 빠른 제테스와 칼라이스,  
강한 헤라클레스, 그 밖의 유명한 장사들이.  
.....

이윽고 월계수 밧줄과 바위가 갑판에 오르자  
범선의 돛줄이 풀렸다.  
놀라우리만큼 긴 용골은 아르고스의 솜씨가  
이 자랑스러운 원정을 위해 다듬은 것.  
그 미끈한 용골 위로 돛대가 우뚝 섰고,  
돛은 남김없이 바람을 받았다.

영웅들에게도 처음 보는 광경이었다.  
일행은 처음으로 넓은 바다로 나가  
대담한 항해술을 익힐 것이다.

여기에 나오는 오르페우스, 헤라클레스 같은 영웅들을 아르고노트(Argonaut), 즉 아르고 원정대원이라 부르는데, 오늘날에는 ‘바다에 도전하는 사람’을 일컫는 말로 사용되고 있다. 우리가 알고 있는 서양의 역사는 바로 이 아르고노트들이 주도했다고 해도 과언이 아니다.

반면 불교에서 바다는 갈고 닦아야 하는 진리가 내재해 있는 피안의 세계다. 또한 유교는 바다를 금욕주의에서 벗어나거나 이상의 세계로 도피하고자 하는 무분별한 세상으로 받아들였다. 따라서 바다는 인간이 쉽게 범접할 수 없는 세계이거나, 또는 가까이 해서는 안 되는 대상이었다. 특히 중국은 바다를 중원 쟁탈을 위한 수단으로만 활용했고, 따라서 일단 통일을 달성하고 나면 바다는 정벌과 교화의 대상이 될 수밖에 없었다. 따라서 바다를 개발하고 이용해야 한다는 현실적이

고 적극적인 바다관이 자리 잡을 여지가 크지 않았던 셈이다.

<그림 2-2>

아르고 원정대 상상도



#### 해양활동이 세계사를 좌우

서양과 동양이 각각 지중해와 중원을 놓고 자기들끼리 싸웠던 시기에는 해양활동의 차이가 세계사의 흐름을 바꿔 놓을 줄은 아무도 몰랐다. 그러나 유럽의 해양세력이 조선능력과 운항기술의 발달에 힘입어 지중해를 벗어나 대거 대양으로 물려갔던 대항해시대(15세기 초~17세기 초) 이후 세계사의 주도권이 완전히 유럽으로 넘어갔다. 적극적이고 도전적인 해양활동에 나섰던 서양의 해양력이 동양의 그것을 크게 앞섰기 때문이다. 이는 대항해시대 초기만 해도 중국의 해양활동 능력이 월등했었음을 감안하면 같은 동양의 입장에서 아쉬운 마음도 없지 않다.

명나라 영락제의 명을 받아 아프리카 동안까지 진출했던 정화(鄭和) 장군(將軍)의 7차에 걸친 대원정(1405~1433년)에 동원된 선단의 규모는 당시 유럽에서는 상상을 초월하는 규모였다. 정화의 1차 원정에는 62척의 선박에 2만 7,800명이 승선한 것으로 나타나 있다. 배의 길이가 150m, 폭이 62m에 달했다고 하니, 선박의 크기가 8천톤급은 되었을 것으로 보인다. 정화보다 60년 늦게 인도에 도착했던 바스

코 다 가마의 선대(船隊)는 불과 세 척에 기함(旗艦)의 크기가 120톤에 지나지 않았다. 그러나 중국의 국제적인 해양활동은 이것이 마지막이었다. 영락제가 죽은 이후 명나라는 해금정책으로 돌아섰고, 결국은 현대적인 군함과 함포를 앞세운 제국주의에 무릎을 꿇었다는 사실은 우리가 익히 알고 있는 바와 같다.

### 3. 해양력

#### 1) 해양력의 개념

해양력이라는 용어를 정착시킨 마한

앞 절에서는 모든 인류의 고향인 바다에 대한 인식의 차이가 동양에 대한 서양의 우위를 초래한 주요한 요인의 하나임을 살펴보았다. 또한 적어도 대항해시대까지는 이슬람국가나 중국의 바다를 다스리는 힘이 서양에 필적하거나 능가했다는 사실을 확인하면서 아쉬움을 삼켜야 했다. 이는 “바다를 다스리는 자가 세계를 지배한다.”는 명제는 동·서양 모두에 적용되어 왔음을 의미한다.

이러한 ‘바다를 다스리는 힘’을 ‘Sea Power’라고 부른다. 국제적으로 Sea Power라는 단어를 대중화시킨 사람은 19세기 말 미국의 해군장교이며 군사 전략가였던 알프레드 마한(Alfred Thayer Mahan)이다. 그의 명저 ‘해양력이 역사에 미친 영향(The Influence of Sea Power upon History, 1890년)’은 군사 전략가나 해양사를 연구하는 사람들의 바이블이 되어 Sea Power란 단어를 일반화시키는 데 결정적으로 기여했다. 국내에서는 해상력, 해상권력, 해상세력 등으로 번역하기도 했으나, 해상(海上)이라는 용어의 한계를 인식하고 해양력이라는 단어로 정착되고 있다.

#### 넓어지는 해양력의 개념

마한 이후에도 다수의 학자들이 해양력을 다루었는데, 그 대표적인 인물과 저서는 고르쉬코프(Sergei Gorshkov)의 ‘국가의 해양력(The Sea Power of the State, 1976년)’, 모델스키(George Modelski)와 톰슨(William Thompson)의 ‘세계 정치학에 있어서의 해양력(Seapower in Global Politics, 1988년)’ 및 루크 카이버스(Luc Cuyvers)의

‘해양력 : 지구여행(Sea Power : A Global Journey, 1993)’ 등을 들 수 있다. 이 책들은 모두 직·간접적으로 해양력을 정의하고 있는데, 늦게 발간된 책일수록 해양력의 개념을 넓게 파악하고 있음을 알 수 있다.

마한은 해양력을 협의로는 해군력(naval power), 구체적으로는 제해권(command of the sea)을 의미하는 것으로 보았고, 광의로는 해군력뿐만 아니라 통상과 해운이 포함된 것으로 보았다.<sup>21)</sup> 이에 반해 소련의 대전략가인 고르쉬코프는 해양력을 i) 상선대와 어선 및 탐사선, ii) 해양에서의 풍요로움을 개발하고 연구하는 해양과학, iii) 해양이 선사하는 자연을 채취하고 이용하는 다양한 분야의 산업, iv) 그리고 이를 운용하는 과학자, 설계자, 기술자 및 v) 해군이라고 정의했다.<sup>22)</sup> 또한 해양사학자인 루크 카이버스는 해양력의 개념을 해양을 이용하고 통제하는 능력이라기보다는 해양을 보호하고 보존하는 능력을 포함하는 데까지 확장되어야 한다고 주장했다.<sup>23)</sup> 다만 모델스키나 톰슨은 해양력을 해군력이라는 좁은 의미로 사용했는데, 이는 그들이 정치학자라는 데서 오는 시야의 한계 때문으로 분석된다.<sup>24)</sup>

이처럼 해양력이라는 용어의 개념이 시대에 따라 그 범주가 달라지고 있는 것은 그들이 처한 시대적 상황 때문으로 분석된다. 즉 마한 시대에는 해양자원의 중요성이나 해양오염의 심각성이 부각되지 않은 시대였다. 또한 고르쉬코프 시대까지도 해양오염 문제가 크게 중요하게 다루어지지 않았다. 따라서 해양력의 개념 파악은 과거의 역사 속에서 부각된 해양력의 요소와 미래 세계에 부각될 것으로 보이는 요소들을 모두 염두에 두지 않으면 안 된다.<sup>25)</sup>

### 해양력은 바다를 이용할 수 있는 총능력

따라서 해양력을 한 국가 차원에서 본다면 ‘이러한 구성요소들을 활용하여 국가의 이익을 위해 바다를 이용할 수 있는 총능력’으로 정의할 수 있다. 이를 지구적 차원으로 넓혀보면 해양력은 단연 수산력과 해양개발력 및 해양환경 보호력이 될

21) Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, 김주식 역, 책세상, 1999, p.76.

22) Sergei Gorshkov, *The Sea Power of the State*, 임인수 역, 책세상, 1999, p.24.

23) Luc Cuyvers, *Sea Power : A Global Journey*, 김성준 역, 한국해사문제연구소, 1999, p.15.

24) 김성준, “알프레드 마한의 해양력과 해양사에 관한 인식”, 한국해운학회지, 제26호, p.49.

25) *Op. cit.*, p.350.

것이다. 국가 단위의 해군력이나 해운력은 지구적인 차원에서는 그 의미가 상대적으로 작아지기 때문이다. 따라서 지구적 차원의 해양력은 ‘인간의 생존과 복지를 위해 바다를 이용하고 보호하며 보존할 수 있는 인간의 총능력’으로 정의할 수 있을 것이다. 물론 지금까지 해양력이 지구적 차원에서 행사된 적이 없고 아직도 국가 차원에서 해양력을 파악하는 것이 일반적이다.<sup>26)</sup> 그러나 리우선언 등에서 보듯이 지구 차원의 해양력 개념도 점차 확산되고 있는 것이 오늘날의 추세이다.

## 2) 해양력의 구성요소

### 바다에 집중할 수 있는 지리적 위치

내륙에서 방어할 필요가 없고 내륙을 통해 영토 확장을 모색하기 어려운 나라는 일부 국경이 육지에 접해 있는 국가에 비해 바다 쪽에만 국력을 집중할 수 있는 이점을 보유한다. 이것은 프랑스나 네덜란드에 비해 영국이 갖는 커다란 이점이다. 네덜란드는 자국의 독립을 유지하기 위해 대규모 육군을 유지하고 전쟁을 수행하느라 국력을 일찍 소모해 버렸다. 또한 대양과 지중해에 접하고 있는 프랑스는 지브롤터 해협을 중심으로 동서함대가 나누어져 해군력의 약화를 초래했다. 스페인은 이 지브롤터를 상실하지 않았다면 영국과 맞설 수도 있었을 것이다. 대륙의 위협에 크게 시달리지 않았던 이탈리아가 지중해를 지배했지만 말타를 영국이, 코르시카를 프랑스가 장악함으로써 지리적 이점의 상당부분을 잃고 말았다.

이러한 마한의 분석은 우리나라에도 그대로 적용될 수 있다. 중국이라는 막강한 세력과 국경선을 접하고 있어 이에 대한 대비에 국력을 집중하다보니 친해양성 반도국임에도 바다로 뻗어가지 못했다. 또한 동남방에서 우리를 감싸고 있는 일본 열도가 없었다면 우리도 동아시아지중해라는 해(海)의 차원이 아니라 대양(大洋)이라는 더 넓은 바다로 진출했을지도 모른다는 점에서 아쉬운 감이 없지 않다.

### 국민들의 해양진출을 자극할 자연조건

바다를 통한 해외진출이 용이할수록 세계화 성향이 더욱 커진다. 수심이 깊은

---

26) *Op. cit.*, p.351.

양항(良港)의 보유는 국력과 국부의 원천인데, 특히 이들 항만이 항해 가능한 하천과 연결된다면 더욱 그러하다. 다만 그 나라가 이를 지킬 힘이 없다면 오히려 취약점이 될 수 있다. 해양진출이 용이한 해안선 외에 국민들의 관심을 바다 쪽으로 유도하는 자연조건들도 있다. 온화한 기후와 비옥한 농지를 보유한 프랑스인들은 자신들이 바다로 나가야 할 필요성을 크게 느끼지 못했다. 반면 자연의 혜택을 별로 받지 못했던 영국은 해외에서 더 비옥하고 넓은 땅을 발견했다.

이런 의미에서 우리나라는 해양국가로 성장할 수 있는 자연조건은 구비하고 있었다고 볼 수 있다. 국토는 좁고 부존자원도 빈약하나 긴 해안선과 상대적으로 양호한 항만입지를 보유하고 있었기 때문이다. 다만 전술한 지리적 위치와 함께 우리 선조들이 바다를 건너가 처음 접했던 일본이 너무 척박하고 가난하며 후진적이었던 것도 해양진출의 유혹을 약화시킨 요인이 되었을 것으로 보인다.

### 친해양성 국토와 이를 활용할 해양인력

국토의 크기도 해양력에 영향을 미치는데, 이 때의 국토는 단순한 영토의 크기가 아니라 해안선의 길이와 항구의 특성 등이 고려되어야 한다. 자연환경과 마찬가지로 해안선의 길이도 인구가 많고 적음에 따라 해양력의 원천이 될 수도 있고 약점의 근원이 될 수도 있다. 따라서 이 인구의 수도 단순한 숫자 개념이 아니라 해안선의 특성과 길이가 고려되어야 한다. 동시에 선원의 수와 같이 바다와 관련된 직업에 종사하는 사람의 수가 많고 적음이 해양력에 상당한 영향을 미친다.

우리나라는 육지면적당 해안선이 세계에서 가장 긴 나라다. 그러나 이러한 국토의 특성은 우리에게 약점으로 작용한 것 같다. 그것을 지킬 힘이 없었기 때문이다. 우리가 끊임없이 왜구의 침략을 받은 것이나, 이를 피하기 위해 섬 자체를 무인도로 만들어 버리는 공도정책(空島政策)까지 시행했던 근본이유도 바로 여기에서 찾을 수 있을 것이다. 특히 조선시대 후반에 들어와서 우리나라의 해양활동은 초라한 조운(漕運) 수준에 그쳐 외세의 침략에 속수무책일 수밖에 없었다.

### 해양활동을 중시하는 국민성과 정부

해양국가들의 가장 두드러진 특징은 무역에 대한 국민들의 태도에서 찾을 수 있다. 포르투갈인과 스페인인은 용감하고 낙천적이어서 모험심과 인내심이 강해

해양개척을 선도했다. 그러나 그들은 산업이나 무역보다 금광 개발과 같이 일확천금을 통해 부를 노리는 치명적인 약점을 드러냈다. 반면 영국인과 네덜란드인은 타고난 상인본능으로 끊임없이 무역을 추구하고, 그 과정에서 생산업자로도 성공을 거두었다. 특히 상류층의 의식도 해양력에 큰 영향을 미쳤다. 스페인 귀족들은 무역을 경멸하고 노동을 거부했다. 프랑스 상인들과 제조업자들은 귀족을 동경하여 귀족의 명예를 획득한 뒤에는 서슴없이 본업을 버렸다. 그러나 네덜란드와 영국에서는 무역이나 제조업에서 성공한 사람은 부와 명예를 함께 부여받았다.

마한이 해양력을 구성하는 요소 중에서 가장 중요시 한 것은 정부의 성격이다. 즉 정부의 형태와 제도 및 통치자의 성격이 해양력의 발전에 지대한 영향력을 미친다는 것이다. 아울러 그는 정부의 친해양성이 제대로 발휘되도록 하기 위해서는 해양력을 배양하는 데 대한 국민들의 공감대가 형성되어 있어야 한다고 지적했다. 영국의 경우 지배층이라고 할 수 있는 젠트리(gentry) 계급의 성향이 해양력 강화에 크게 기여했다. 즉 그들은 국가의 영광을 증진하는 일에 자부심을 가지고 그에 따른 부담을 감수했으며, 자국 무역의 보호와 확장을 적극 지지했고, 하층 출신의 해군제독 탄생에 거부감을 갖지 않았다.

우리나라의 경우 고려시대까지는 해양활동과 무역이 상당히 활발했던 흔적이 적지 않다. 그러나 조선시대에 들어와서 지배 이데올로기가 된 유교사상에 젖은 왕실과 지배계층들은 노동을 거부하고 상공업을 천시했으며, 그 결과 일반 국민들의 성향도 어업을 비롯한 해양활동과 무역을 등한시하는 방향으로 바뀌고 말았다.

&lt;표 2-1&gt;

해양력의 구성요소와 우리나라의 여건 분석

| 구성 요소          | 주요 내용                                  | 우리의 환경                                                   |
|----------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 지리적 위치         | 바다에 집중할 수 있는 여건                        | 강력한 대륙세력과 동남방을 가로막고 있는 일본 열도의 존재로 우리 민족의 해양진출 제약         |
| 자연 조건          | 국민들의 해양진출 의욕을 자극할 수 있는 현실적인 조건         | 부존자원이 빈약한 좁은 국토는 해양진출 의욕을 자극하는 요인                        |
| 국토와 인구         | 해안선, 항구 등 국토의 친해양성과 해양에 종사하는 인력의 존재    | 긴 해양성, 양항 등 좋은 해양진출 여건을 구비했으나, 이를 지킬 힘이 없어 오히려 외세의 침탈 초래 |
| 국민성과 정부 (해양의식) | 해외무역 등을 존중하는 국민, 해양진출 장려하는 정부와 지도자의 존재 | 정부와 지배층의 해양정서 미약, 국민들의 해양진출 억제하여 해양활동을 천시하는 풍조 유발        |

## 4. 21세기의 해양의식

### 해양의식은 바다에서 삶의 지혜를 찾아내는 정신

바다는 바닷사람들의 삶의 공간이자 개척과 도전의 대상이다. 따라서 바다와 바닷사람들은 당연히 개방성, 도전성, 역동성, 진취성, 다양성, 포용성, 통합성과 같은 속성을 지닐 수밖에 없다. 바다는 어쩌면 그 자체가 하나의 완성이며 어떤 대안이다. 그래서 인간은 바다를 동경하고 꿈꾼다. 인간은 바다에서 삶의 지혜를 얻고 예술의 영감을 받는다. 그러나 바다는 그 넓고 깊은 정체모를 모양과 변화무쌍함 때문에 접근을 꺼리는 닫힌 공간이고, 두려움의 대상이다. 거친 파도와 바람 때문에 바다는 다른 지역과의 교류를 가로막는 장애물이다. 파괴의 바다, 허무의 바다, 사라짐의 바다라는 부정적인 인식도 여기서 나온다. 조선시대 우리 선조들이 바다를 배척하고 해양활동을 천시한 것은 바로 이러한 바다 인식에서 비롯된 것이다.

이처럼 바다는 육지에서 바라보면 낭만과 동경의 대상이나, 우리가 갈 수 없는 막다른 길이다. 반면 바다에서 보면 바다는 치열하고 거친 삶의 터전이고 역사의 현장이며 바다가 닿는 곳이면 어디든 갈 수 있도록 활짝 열린 대로다. 해양의식이란 바로 이러한 후자의 바다를 좋아하여 바다를 닦으려 하고 바다를 이용하려는 정신이다. 바다를 닦는다는 것은 바다가 지닌 웅대하고 활발한 기상을 본받고, 바다의 속성을 시대정신으로 받아들여 의식과 제도를 바꾸어 나가는 것을 의미한다. 따라서 해양사상이란 바다를 통해서 꿈과 희망을 펼쳐나가고, 바다에서 삶의 지혜를 찾아내려는 정신에 다름 아닌 것이다.

### 해양의식을 요구하는 정보화와 세계화

우리가 살고 있는 21세기의 화두는 단연 정보통신의 발달과 그에 따른 세계화다. 그리고 이러한 시대상황의 변화는 우리에게 능동적이고 적극적인 사고와 다양한 창의력을 요구하고 있다. 변화의 폭과 속도가 너무나 광범위하고 빠르기 때문에 기존의 발상과 가치관으로는 변화를 수용할 수 없기 때문이다. 따라서 오늘날의 해양의식은 바다가 지닌 다양성과 진취성이 보다 강조되지 않으면 안 된다.

바다사람들은 바다라는 열린 공간을 배회하는 자유인이다. 그 과정에서 이들은 망망대해에서 높은 파도와 싸워야 하고 목숨을 건 위험도 불사해야 한다. 세계 각

국의 낮은 땅에서 말과 피부색이 다른 각양각색의 사람들과 몸을 맞대고 마음을 나누게 되는 사람들이 바로 이들이다. 또한 물사람들처럼 좋은 집이나 많은 재산을 소유하는 것이 이들에게는 큰 의미가 없다. 그보다는 위험이 적은 해로가 어디인지, 안락하고 값싼 숙박지와 맛있는 식당이 어디에 있는지를 아는 것이 더 소중한 자산이 된다. 자연 이들은 거친 자연이나 낮은 사람을 두려워하지 않고, 새로운 정보와 지식을 얻기 위해 귀를 열게 된다. 이러한 도전정신, 대담성, 정보와 지식 지향성 등은 지식정보화 사회인 21세기의 시대정신에 다름 아니다.

바다는 가장 낮은 곳에 머물면서 자신의 품으로 흘러 들어오는 모든 물을 감싸 안는다. 찬 물 더운 물을 가리지 않고 더러운 물과 깨끗한 물을 차별하지도 않는다. 그러나 아무리 채워도 넘치지 않는 것이 또한 바다다. 바다는 가장 낮은 곳에 있는 물이지만 흰 구름으로 승화하여 가장 높은 곳으로 오르는 출발점이기도 하다. 그러면서도 그 특성인 소금은 모조리 받아들이고 쉽게 내놓지 않은 것이 또한 바다다. 세계화와 국제화가 시대정신이 되고 있는 21세기에 이러한 바다의 포용성과 주체성이야말로 오늘날의 우리에게 절실히 요구되는 덕목이 아닐 수 없다.

#### 국내의 갈등과 대립 해소에도 일조

광대무변한 바다를 벗어나 넓은 세계로 나아가는 것을 두려워하지 않는 해양의식은 우리에게 웅대하고 활발한 기상을 불어넣어 준다. 이는 굳이 바다와 관계치 않는 우리 생활의 각 방면에도 영향을 미치는 정신적 토대가 될 수 있다. 나아가 이러한 웅대하고 도전적인 해양의식의 고취는 지역 간, 계층 간 세대 간 갈등 해소나 정치적 대립을 완화하는 데에도 긍정적인 영향을 미칠 수 있다. 세계로 눈을 돌리고 저 넓은 바다 바깥의 세상을 개척하고자 하는 이에게 좁은 땅덩어리에서 복잡거리면서 작은 문제로 정쟁을 일삼을 마음이 일어나지 않을 것이기 때문이다.

<표 2-2>

21세기의 해양의식

| 시대상황          | 가꾸어야 할 해양의식                     |
|---------------|---------------------------------|
| 국제 해양환경의 변화   | 해양자원의 개발과 보전의 중요성               |
| 지식정보화 사회의 도래  | 다양성, 진취성, 도전정신, 벤처정신, 정보와 지식지향성 |
| 국제화와 세계화의 심화  | 포용성, 개방성, 대담성, 주체성              |
| 국내의 갈등과 대립 해소 | 광대무변성, 웅대하고 활발한 기상              |

## 제 3 장 동서양의 해양활동

### 1. 서양의 해양활동

서양의 역사는 바다에 대한 도전으로 점철되어 있고, 역사의 고비 고비마다 바다에서의 결전이 한 나라의 흥망성쇠를 좌우했다. 에게문명을 시발로 한 서양사는 에게 해 → 지중해 → 대서양 연안 → 대서양, 인도양 → 태평양으로 바다를 넓힌 역사라 해도 과언이 아니다.

#### 1) 지중해의 역사 : 고대

##### 해양활동의 첫 무대 에게 해

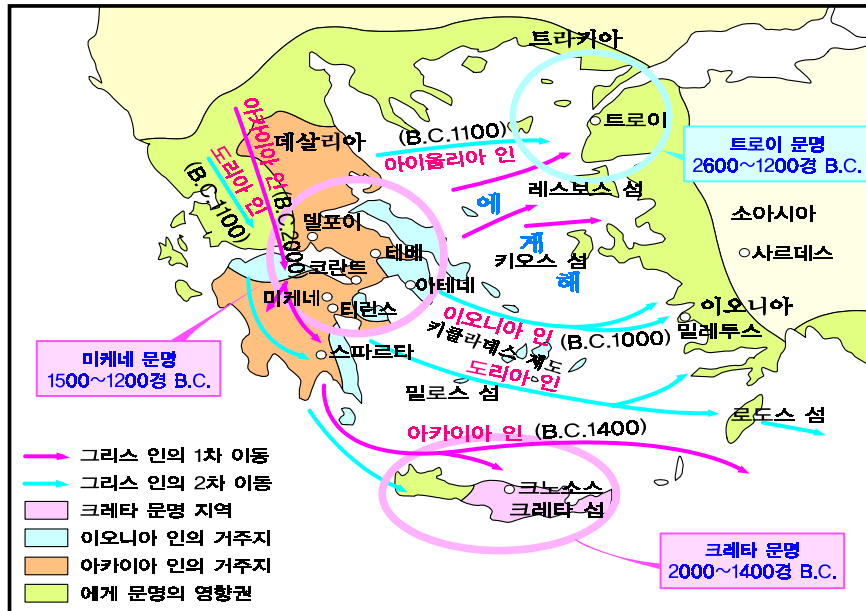
그리스와 로마로 대표되는 서양의 고대사는 지중해의 역사다. 그 중에서도 에게 해 연안은 서양 문명이 발아한 곳이다. 그러나 이 에게 해에 첫발을 내디딘 국가는 이집트다. 기원전 5000년경 갈대의 일종인 파피루스를 엮어 세계 최초로 배를 만들었던 이집트인들은 두꺼운 판자를 이용하여 배를 만들 수 있게 된 이후 지중해에 발을 들여놓았다. 스네플왕 통치시대에 조선용 목재와 미이라를 만들기 위한 소나무를 구하기 위해 오늘날의 레바논인 비브로스를 왕래했던 것이 기록에 남아 있는 가장 오래된 통상항해라 할 수 있다. 그러나 고대 이집트인들은 친해양성 민족이 아니었고, 따라서 해양활동에 적극적이지 않았던 것 같다. 람세스 3세의 지중해 해적토벌과 홍해를 빠져나가 동아프리카 연안을 항해했던 폰트원정 정도를 제외하고는 뚜렷한 해양활동을 한 기록이 없기 때문이다.

지중해에서 최초의 고대 문명을 건설한 민족은 그리스인이 아니라 지중해 동부 해역인 에게 해의 남쪽에 있는 크레타 섬의 미노아인들이었다. 이들은 이집트와 그리스의 중간에 있는 지리적 이점, 우수한 조선술과 항해술 등을 바탕으로 에게 해 전역을 자신들의 활동영역으로 삼았다. 뿐만 아니라 스페인 연안의 바레아레스

제도, 브리타니아나, 북유럽과도 간접적인 교역이 있었음을 보여주는 유물들이 발견되고 있다. 그러나 기원전 2000년에서 1400년까지 600여 년간에게 해를 지배하면서 크레타문명을 건설했던 미노아인들은 지진이나 해일로 추정되는 천재(天災)로 역사의 뒤안길로 사라졌다.

<그림 3-1>

## 에게문명



크레타문명의 멸망 이후 그리스 본토 미케네에 살던 그리스인들이 에게 해의 패권을 차지했다. 이들은 평화적이었던 미노아인들과는 달리 호전적이고 전사적인 성격이 두드러졌다. 크레타가 해상교역을 장악하는 데 만족했던 반면, 미케네는 크레타를 차지한 데 이어 10년간에 걸친 전쟁 끝에 트로이성을 함락시키는 등 에게 해의 강자로 군림했다. 호메로스의 대서사시로 해양문학의 백미로 알려진 ‘일리아스’와 ‘오디세이아’는 모두 이 트로이전쟁과 관련되어 있는데, 당시 미케네의 해양 활동 능력을 가늠해 볼 수 있는 내용<sup>27)</sup>이 들어 있다. 그러나 에게 해 지배권을 바탕

27) 트로이의 별명인 일리오스(Ilios)의 이야기라는 뜻의 ‘일리아스’에 묘사된 선박은 중세 지중해를 지배했던 갈리선의 선구자격에 가깝다. 오디세우스의 노래라는 의미의 ‘오디세이아’에는 밤하늘의 별의 위치를 보고 야간항해를 하는 장면이 나온다.

으로 기원전 1700년부터 1400년까지 전성기를 누렸던 미케네도 그 이후 점차 쇠퇴하여 기원전 1100년경 도리아인의 남하를 막지 못하고 붕괴되었다. 이로써 에게문명이 종말을 고했고, 그리스는 300년에 걸친 암흑시대로 접어들게 된다.

### 동양세력이 장악했던 지중해

미케네의 해양무역이 쇠퇴함에 따라 지중해의 새로운 지배자로 대두한 세력이 오늘날의 시리아와 레바논 해안지대에 자리 잡았던 페니키아다. 우가리트(라스 샴라), 비블로스, 베리토스(베이루트), 시돈(사이다), 티루스(티레) 등의 항구도시를 중심으로 도시연맹에 가까웠던 페니키아는 일찍부터 해상무역에 종사했다. 시리아 산맥과 지중해 사이의 좁은 협곡에서 농경만으로는 살아가기 어려웠던 데다, 유럽과 동방의 연결점이라는 지리적 이점을 최대한 살릴 수 있었기 때문이다. 페니키아의 전성기는 기원전 1100년경부터 750년경까지인데, 이 당시 이들은 최초의 식민지 우티카(Utica)를 비롯하여 카르타고(Carthago, 오늘날의 Tunisia), 크레타 등에 일련의 식민지를 건설하였다. 그 뒤에도 페니키아의 서진은 계속되어 헤라클레스의 기둥으로 불렸던 지브롤타 해협을 건너 가디스(Gadis)라는 식민지를 건설하였는데, 이 도시는 그 후 오랫동안 문명의 최서단으로 알려지기도 했다.

이로써 전 지중해를 장악한 이들은 각 식민지에 오늘날의 물류센터를 설치하여 지중해 전역의 해상무역을 장악했다. 또한 알파벳을 만들기도 했던 페니키아인들은 최초로 선박을 상선과 군용선으로 구분하고 항만을 개발하는 동시에 연안항법과 별, 조류, 조석간만 등을 이용한 다양한 항해술을 개발하여 최초의 해양국가라는 평가를 받았다.

### 세계사의 흐름을 바꾼 살라미스해전

페니키아에 이어 지중해를 지배한 세력 또한 기원전 550년경 이란 고원에서 일어났던 페르시아다. 다리우스 1세(Darius I : BC 521 ~ BC 486)는 서쪽으로 에게해 북부에서 동쪽으로는 인더스강까지 진출했으며, 이집트, 아시리아, 바빌로니아, 페니키아 등을 통합하여 역사상 최초의 대제국을 건설했다. 특히 페니키아의 합병으로 그들의 막강한 해양세력을 수중에 넣음으로써 페르시아가 지중해에 관심을 갖게 되는 계기가 되었다. 또한 최초의 해전으로 기록된 라데(Lade) 해전에서 밀레투스(Miletus)를 지원하는 그리스 폴리스들의 연합함대를 격파한 것도 다리우스 1

세의 그리스 원정을 자극하여 3차에 걸친 페르시아 전쟁이 발발한 요인이 되었다.

다리우스왕이 사망한 후 왕위에 오른 크세르크스(Xerxes)는 선왕의 유지를 받들어 4년간의 준비 끝에 기원전 480년에 그리스 원정에 나섰는데 이것이 제3차 그리스 원정이다. 이 원정에서 양측 해군이 정면으로 맞붙은 전쟁이 저 유명한 살라미스해전이다. 당시 페르시아 해군은 지상군이 이미 정복한 아테네의 외항인 팔레룸(Phalerum)에 도착해 있었고 그리스 함대는 살라미스 섬에 집결해 있었다. 이처럼 풍전등화에 놓여 있었던 그리스는 테미스토클레스의 주장에 따라 380척에 불과한 연합해군으로 750척에 달하는 페르시아 함대를 좁은 살라미스 해협으로 유인하는 작전으로 대응을 거두었다. 이 해전에서 페르시아는 크세르크스의 동생 아리아비그네스(Ariabignes)를 포함하여 4만 명이 전사했고 200척의 함선이 침몰했다. 이에 반해 그리스군은 46척의 함선을 잃었을 뿐이었다.

<그림 3-2>

페르시아 전쟁



이렇게 해서 기어이 그리스를 정복하겠다는 페르시아의 기도는 수포로 돌아가고 말았다. 뿐만 아니라 이 전쟁 이후 페르시아는 급격히 쇠퇴하기 시작하여 기원전 330년 마침내 마케도니아의 알렉산드로스대왕에게 멸망당했다. 이에 반해 아테네는 이 해전을 통해 자신들의 황금시대를 열 기반을 구축하였다. 따라서 2,500년이 지난 오늘날에도 이 해전은 역사상 가장 중요했던 해전의 하나로 꼽히고 있다. 페르시아의 그리스 공격은 아시아의 유럽에 대한 공격이자 동양의 서양에 대한 공격이었다. 이 해전에서 병력면에서 압도했던 크세르크스가 이겼더라면 세계사는 전혀 다른 방향으로 전개되었을 것이라는 점에서 깊은 아쉬움을 남기고 있다.

### 아테네와 스파르타의 지중해 쟁패전

페르시아전쟁의 승리로 델로스동맹의 맹주로 확고한 위상을 확보한 아테네는 맹약에 따라 동맹국이 제공하는 자금으로 전쟁 중 파괴된 아테네시를 재건하고 해군을 양성함으로써 페르시아가 물러난 공백을 이어받아 지중해의 최강국으로 부상했다. 이러한 힘을 바탕으로 아테네는 기원전 449년 페르시아와 불가침 평화조약인 가리아스 화약(和約)을 맺은 이후에도 이 동맹을 존속시키고 동맹의 기금 명목으로 사실상의 조공을 거두었다. 또한 기원전 454년에는 동맹의 금고 자체를 아테네로 옮기고 낙소스 섬과 같이 반발하는 폴리스를 무력으로 진압하여 동맹을 아테네 제국으로 변질시켰다. 이후 아테네는 펠로폰네소스전쟁 개시 때까지 문화가 비약적으로 발전하고 경제적 번영도 절정에 이르는 황금시대를 구가했다.

아테네 못지않은 군사력을 보유한 스파르타는 이러한 아테네의 독주를 용인하기 어려웠다. 때마침 케르키라(코르푸섬)와 코린토스의 싸움에 아테네가 끼어든 것을 기회로 스파르타가 펠레폰네소스동맹을 소집하여 전면전에 돌입한 것이 바로 펠레폰네소스전쟁이다. 3차에 걸쳐 진행된 이 전쟁은 아이고스포타미해전에서 대부분의 병력이 해안에 상륙하여 빈 배나 다름 없던 아테네 해군을 공격하여 전멸시킴으로써 스파르타의 대승으로 끝났다. 결국 아테네는 기원전 404년 3월 스파르타에 항복하였는데, 그 조건은 i) 아테네와 피레우스항 사이의 장성과 요새를 파괴하고, ii) 본국 이외의 모든 영토를 포기하며, iii) 남은 함선 12척을 스파르타에 양도하는 동시에, iv) 아테네에서 추방당한 귀족당을 복귀시키고, v) 스파르타 동맹에 가입한다는 것 등이었다. 이후 아테네는 과거의 영광을 회복하지 못하고 북방에서 일어난 마케도니아와의 싸움(BC338년 카이로네아전쟁)에도 패하면서

독립적인 폴리스로서의 지위를 잃었으며, 결국 기원전 146년에 로마의 속주로 전락하게 되었다. 아테네를 딛고 지중해의 패권을 잡았던 스파르타도 전쟁의 후유증이 원인(遠因)이 되어 점차 역사의 뒤편길로 사라져 갔다.

### 로마의 지중해 장악

아테네와 스파르타가 약해진 이후 지중해를 장악한 세력은 페니키아인이 기원전 814년에 북아프리카 튀니지만에 건설한 카르타고였다. 지중해 최초의 해양국가를 건설했던 본토인들 못지않게 카르타고도 항해와 해상무역과 이를 보호하기 위한 해군의 중요성을 일찍부터 자각했다. 그 결과 카르타고는 기원전 600년경 그리스를 누르고 지중해 서부의 패권을 차지했고 기원전 550년경에는 시칠리아를 장악하여 그 세력을 로마에까지 미쳤다. 그러나 로마와 카르타고는 대단히 우호적인 관계를 유지했다. 양국은 두 차례에 걸쳐 로마는 카르타고의 해상무역 독점권을 인정하고, 카르타고는 이탈리아 반도에 간섭하지 않는다는 조약을 체결<sup>28)</sup>했으며, 심지어 기원전 280년 피루스전쟁 당시에는 카르타고가 로마를 지원하기도 했다. 그러나 이처럼 평화적인 관계를 지속했던 양국도 결국은 시칠리 섬의 패권을 놓고 사이가 벌어져 BC 3세기 중엽부터 BC 2세기 중엽까지 세 차례의 전쟁에 돌입했는데, 이 전쟁을 페니키아인을 가리키는 라틴어인 포에니를 따서 포에니전쟁이라 부른다.

이 전쟁에서 로마는 칸나에전투 등 육전에서 한니발의 분전에도 불구하고 제해권<sup>29)</sup>을 바탕으로 202년에 있었던 북아프리카의 자마전투에서 한니발군을 격파하여 승리를 거뒀다. 카르타고성을 철저히 파멸시킨<sup>30)</sup> 로마는 그 지역의 이름을 아프리카<sup>31)</sup>로 바꾸어 속주로 삼았다. 로마에 있어서 포에니전쟁은 강력한 제해권을 장악하고 지중해 전역에 걸친 대제국을 건설하는 시발점이 되었다. 이후 로마는

28) 기원전 508년에 체결된 조약은 로마와 그 동맹국은 카르타고 서쪽의 일정 지역 밖으로는 나가지 않도록 규정하고 있고, 기원전 384년의 조약은 로마와 그 동맹국이 에스파니아, 사르디니아, 아프리카의 모든 항구에 출입하지 않는다는 내용을 포함하고 있다.

29) 개전 당시 카르타고는 50척 정도의 함선밖에 보유하지 못했던 반면 로마의 함선 수는 수백 척에 달했다.

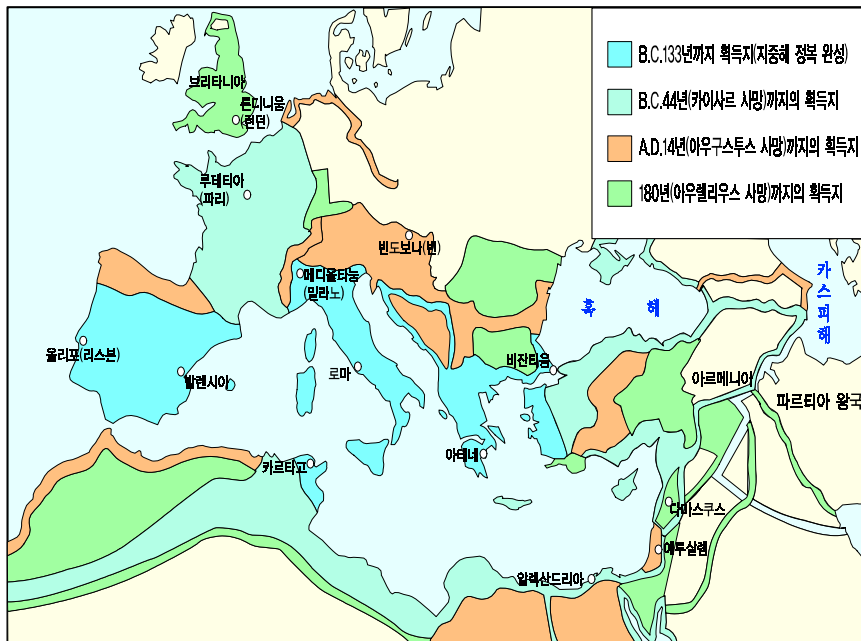
30) 전투 개시 전 70만명에 달했던 카르타고 인구 중 5만 5천명만 살아남아 노예가 되거나 강제 이주 당했다.

31) 로마인들은 카르타고시민을 아프리카고 불렀으며, 카르타고 정복 후 그 지역을 아프리카주로 명명하여, 오늘날 아프리카 대륙명의 전조를 마련하였다.

4세기 동안 지중해를 ‘우리의 바다(Mare Nostrum)’로 삼고 아드리아 해와 흑해, 영불해협 등에 대소규모의 함대를 배치하여 해상을 통제하고, 이 해상을 통해 문명과 기독교를 제국 전체에 전파했다. 따라서 역사상 가장 오랫동안 전쟁이 일어나지 않았던 로마 평화시대(Pax Romana)가 가능했던 것도 이러한 로마의 강력한 제해력에 힘입은 바 크다 할 것이다.

&lt;그림 3-3&gt;

로마의 발전



## 2) 교회의 역사 : 중세

### 대항해시대의 문을 연 교회의 시대

일반적으로 서구에서 중세는 5세기에 있었던 게르만 민족의 이동에서 동로마제국의 멸망까지를 의미하며, 그 끝은 15세기의 르네상스로 보고 있다. 이 중세는 10세기를 기준으로 전기와 후기로 나뉘는데, 대체로 봉토와 영주 및 농노를 중심으로 하는 사회였기 때문에 바다에 대한 관심은 고대에 비해 상대적으로 뒤떨어진 다. 반면 콘스탄티누스 황제가 밀라노 칙령을 통해 공인하고 테오도시우스 황제가

로마의 국교로 선포한 기독교가 사회 구석구석에 지대한 영향을 미쳤다. 따라서 서구의 고대사를 ‘지중해의 역사’라 하면, 중세사는 ‘교회의 역사’라 할 수 있다.

그러나 이 교회사와 관련해서도 바다는 상당한 의미를 가지게 되는데, 이는 지중해의 제해권이 기독교가 이슬람의 전파를 막는 주요한 힘이 되었기 때문이다. 또한 중세 후기에는 지중해에서 베네치아를 비롯한 도시국가가, 대서양 연안에서는 한자동맹이 해상교역권을 장악하기도 했다. 이처럼 암흑기로 불렸던 중세에도 후기에 들어와서는 활발한 해양활동이 이루어졌으며, 그 활동 범위 또한 대서양 연안으로 확대되어 대항해시대의 토대를 마련했다.

### 바이킹의 북유럽 해양활동

사방이 잔잔한 바다인 지중해와는 달리 북유럽의 바다는 거칠기 때문에 배의 발전이 필수적이었고, 따라서 해양활동도 그만큼 늦게 시작되었다. 북유럽의 바다에서 처음으로 본격적인 해양활동을 시작한 민족은 바이킹<sup>32)</sup>들이었다. 8세기 말경에 길고 튼튼한 바이킹선을 가지고 해상에서 유럽 등지를 침입한 노르만족인 이들 바이킹들은 잔악한 해적활동을 통해 악명을 떨쳤다. 이들의 활동은 크게 세 가지 경로를 통해 이루어졌다. 하나는 서방원정으로 북해를 따라 유럽해안을 남하하여 궁극에는 지중해에 이르는 것이었고, 다른 하나는 동방원정으로 발틱 해로 흐르는 러시아의 강을 거슬러 내륙 깊숙이 들어가서 흑해와 카스피 해에 이르고 콘스탄티노플을 거쳐 지중해로 나가는 것이었다. 마지막 하나는 북방해역을 누빈 것인데, 아이슬란드와 그린란드를 거쳐 북미에까지 이른 것으로 알려지고 있다.

이 바이킹 시대는 11세기 초에 막을 내렸는데, 그 이유는 밝혀진 것이 없다. 다만 서유럽과 러시아에 강력한 왕권이 들어서서 바이킹에 대항했기 때문이라거나, 바이킹 스스로가 위험한 약탈활동보다 안전한 교역으로 전환했기 때문이란 분석이 지배적이다. 바이킹이 세계 해양활동에 끼친 영향은 적지 않은데, 특히 선박과 항해에 대한 지식을 크게 발전시킨 것은 높이 평가받을 만하다. 그 이유로는 이를 계기로 후에 한자동맹에 의한 교역의 발전과 영국이 해양국가로 성장하고 스칸디나비아제국이 해운국가로 성장하는 계기가 되었다는 점 등을 들 수 있다. 특히 영국의 경우 120척의 함정을 요충지에 배치하여 바이킹의 침입을 성공적으로 막은

32) vik는 고대 노르만어 fjord로 협강(峽江), ing는 아들이라는 뜻으로 ‘협강의 아들’ 정도로 해석할 수 있으나 일반적으로 ‘바다의 전사’로 받아들이고 있다.

웨섹스의 알프레드<sup>33)</sup>는 영국 해군의 시조로 추앙받고 있다.

### 사라센의 유럽진출을 좌절시킨 레오 3세

중세 초기 민족 대이동기에는 정복전과 방어전이 끊임없이 발생했으나 그 대부분은 지상에서 이루어졌다. 따라서 눈에 띄는 해상활동은 유럽에서 바다를 건너 아프리카에 반달왕국을 건설한 반달족의 움직임 정도뿐이다.

중세에서의 본격적인 해전은 기독교와 이슬람교 간의 충돌에서 비롯된다. 마호메트가 죽은 지 불과 2세기도 못되어 이슬람은 아시아, 아프리카와 유럽의 3개 대륙에 걸친 사라센제국을 건설했다. 유럽대륙을 초생달 모양으로 포위한 사라센제국은 육상으로는 스페인을 정복하고 피리네 산맥을 넘어 유럽 침공을 시작했다. 또한 해상활동에 익숙한 아라비아인들은 지중해 연안의 섬들을 대부분 장악하고 동로마제국과 콘스탄티노플(Constantinople)을 놓고 치열한 공방전을 벌렸다. 이 전쟁에서 레오 3세의 비잔틴 함대는 초기에 나일 강 하구와 파셀리스 근해에서 격파당하기도 했으나, 결국은 흑해와 보스포리스 해협에서 사라센 함대에 치명타를 가해 이슬람의 유럽대륙 진출 의욕을 좌절시켰다.

### 십자군전쟁과 해양활동

기독교와 이슬람이 또 다시 맞붙은 전쟁이 십자군전쟁이다. 셀주크 터키(Seljuk Turks)가 1071년 성지 예루살렘을 장악, 순례자를 박해하는 비잔틴제국을 압박했다. 이에 위협을 느낀 비잔틴제국의 알레시우스 황제의 요청으로 1095년 클레르몽(Clermont)에서 열린 종교회의에서 교황 우르반(Urban) 2세는 십자군 원정을 역설했다. 이 회의의 결정에 따라 1096년의 1차 원정군을 시작으로 200여 년에 걸쳐 모두 여덟 차례의 원정이 있었다. 그러나 이 십자군 원정은 예루살렘을 탈환했던 1차 원정을 제외하고 나머지 7차의 원정은 실패로 끝났다.

1291년에 끝난 이 십자군 원정의 실패로 교황권이 쇠퇴하고 봉건귀족 세력의 약화된 데 비례하여 국왕권이 크게 강화되었다. 이러한 국왕권의 강화는 후에 영국과 프랑스 간의 100년전쟁, 영국 왕위 계승을 둘러싼 장미전쟁을 초래한 원인(原遠因)

---

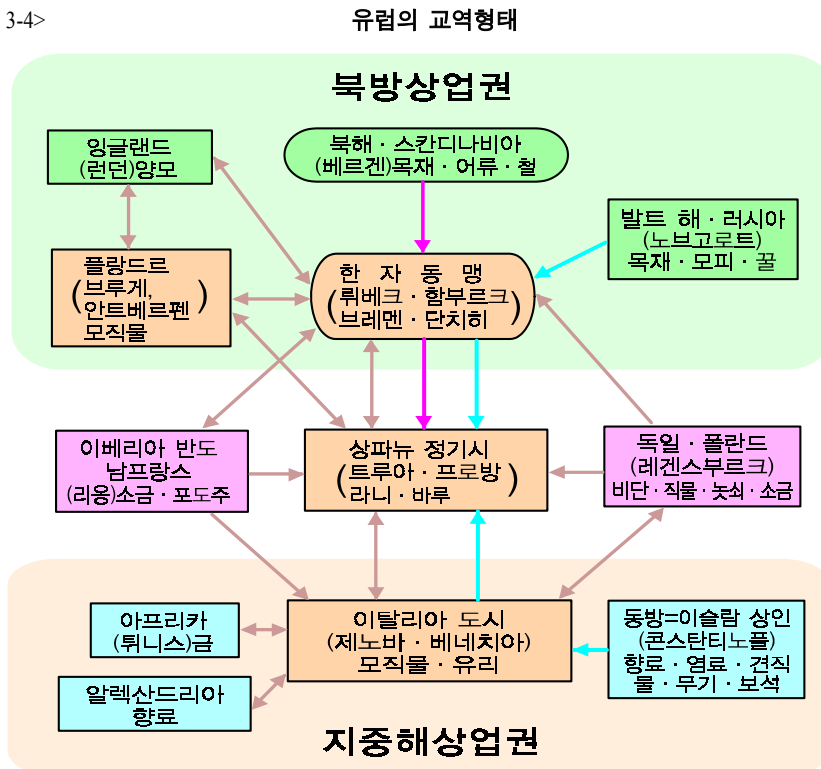
33) 그가 남긴 “진정한 방어는 적으로 하여금 한 걸음도 우리 땅에 상륙하지 못하게 하는 것이다.”라는 경구는 영국 국방의 기본노선이 되었다.

이 되었다. 또한 이슬람 세력을 격퇴한 포르투갈의 독립 및 왕권 강화와 에스파냐 왕국의 탄생으로 해외 탐험과 식민지 개척시대를 연 기반이 되기도 했다.

### 한자동맹과 북유럽 해상교역의 발달

한편 십자군전쟁에서 이탈리아 도시국가들은 물자보급과 무역 및 조선업으로 막대한 이익을 거두고 지중해 해상무역의 주도권을 확보했다. 북부 유럽에서도 동방무역의 활성화와 상공업의 발달로 도시가 발전함에 따라 독일 상업도시들을 중심으로 한 한자동맹이 북부 유럽의 무역 및 해운을 장악하는 계기가 되었다. 류벡, 브레멘, 함부르크를 중심으로 한 한자동맹은 14세기 전반 플랑드르에서 압박을 받은 독일 상인이 대항책으로 본국 도시에 연합적인 지원을 요청한 것이 계기가 되었다. 특히 1358년 플랑드르에 대한 상업봉쇄를 선언할 때 라인 강에서 북해, 발트 해에 면한 많은 도시가 독일한자라는 도시동맹을 결성하였다. 이 동맹은 1360년부터 10년간 덴마크와의 전쟁에서 승리하여 그들의 결속력을 과시했다.

<그림 3-4>



이들은 이와 같은 강력한 세력을 통하여 외국과의 통상에서 특권을 확보하고 콘토레(Kontors)라는 상관을 주요 거점에 설립하는 동시에 한자의 상권 안에서는 비한자상인의 활동을 제한하여 그들의 이익을 극대화했다. 이들은 비록 이탈리아 도시국가들의 세력에 밀려 지중해로는 진출하지 못했으나, 그들로부터 동방의 물산을 넘겨받아 북유럽으로 배급하는 동시에 청어, 양모, 포도주 등의 무역을 사실상 독점하면서 북유럽 해상교역에 강력한 영향력을 행사했다. 오늘날 해상법의 상당부분이 이 한자동맹의 해상관습들을 반영하고 있는 것이나, 세계해운시장의 중심이 되고 있는 발틱해운거래소도 한자동맹의 유산이라는 사실이 이를 잘 보여 주고 있다.

### 지중해의 마지막 해전 레판토해전

지중해에서 벌어진 마지막 해전은 오스만 터키와 반터키 신성동맹군이 맞붙은 레판토해전이다. 합스부르크가 필립 2세의 이복동생인 돈 존(Don John)이 지휘하는 연합함대는 알리 파샤(Ali Pasha)를 총사령관으로 한 터키군을 레판토만에서 대파함으로써 무적 터키의 침략에서 벗어날 수 있었다. 반면 터키는 유럽에서 완전히 철수하여 쇠퇴의 길로 접어들었다.

이 해전이 가지는 중요한 의미는 지중해를 주무대로 한 대규모 해전의 마지막을 장식한 전쟁이라는 것이다. 또한 후술하는 트라팔가(Trafalgar)해전이 범선을 갖고 실행한 해전의 절정인듯이, 갤리선을 가지고 싸운 해전의 절정이라는 것도 나름대로 의미를 지닌다. 실제로 이 해전 이후 17년 뒤에 있었던 영국과 스페인 무적함대와의 해전은 범선과 함포의 해전으로 나타났다. 따라서 레판토해전은 해전이 중세에서 근세로 넘어가는 전환점으로서 해전의 역사에 하나의 획을 그었다고 할 수 있다.

### 3) 대항해 시대로 시작된 근세 이후

#### 근세의 문을 연 대항해시대

지리상의 발견시대 또는 탐험과 모험의 시대로 알려진 대항해시대는 중세의 몰락과 근대의 태동을 가져올 만큼 세계사에 큰 영향을 미쳤다. 따라서 해양활동의

측면에서 보면 대항해시대를 근세의 출발점으로 볼 수 있다. 이에 따라 그 이전에 지중해, 북해, 발트 해 등과 같이 해(海)의 수준에 머물렀던 해양활동의 범위가 대서양, 인도양과 같은 대양(大洋)으로까지 확대되었다. 그리고 그 과정에서 대양의 지배권을 장악한 백인들이 세계사를 주도하게 되었다는 점에서 이 대항해시대는 혁명 이상의 의미를 가진다고 하겠다.

대항해시대의 첫 주자인 포르투갈과 스페인이 대양 항해에 나서게 된 것은 베네치아 등의 힘에 밀려 동양에서 생산되는 향료의 교역로인 지중해에 접근할 수 없었기 때문이다. 냉장시설이 없던 당시 향료는 고기나 생선을 절이거나 말릴 때 필수품이었으며, 강장제나 자극제 또는 미약으로도 사용되었다. 그러나 수송로가 멀고 험난하여 공급이 부족하거나 불안정하였으며, 그 결과 가격이 대단히 높게 형성되어 향료 교역은 황금 알을 낳는 거위로 치부되어 왔다. 또한 항해술과 항해 도구 및 항해수단이 모두 동시에 비약적으로 발전한 것도 대항해시대를 연 주요한 요인으로 작용했다.

#### 포르투갈의 인도항로 개척

신항로 개척에 가장 먼저 뛰어든 나라는 당시 유럽의 소국인 포르투갈이었다. 특히 엔리케(Don Henrique : 1394 ~1460) 왕자는 포르투갈을 해양국가로 변모시킨 결정적인 인물인데, 그가 죽은 1460년에는 아프리카 서해안의 코나크리부근까지 항로를 개척했다. 그가 남긴 업적의 하나는 심복부하인 질 에아네스(Gil Eanes)로 하여금 보자도르(Bojador)곶을 통과하도록 한 것이다. 당시 유럽인들은 그 연안을 ‘암흑의 녹색 바다’라 불렀으며, 그 너머에 있는 바다는 물이 펄펄 끓고 조류가 역류하면서 소용돌이치는 공포의 바다로 인식하고 있었다.

엔리케가 죽은 후에도 포르투갈의 항해는 계속되어 1487년에는 디아즈(Bartolomeo Diaz)가 희망봉을 발견하여 ‘폭풍우의 곶’이라 명명했고, 1498년에는 가마(Vasco da Gama)가 인도의 캘리컷에 입항하였다. 이에 포르투갈 정부는 대규모 선대를 파견하여 인도양의 이슬람상인을 제압하고 인도의 고아(1510년), 말라카와 향료제도로 불린 몰루카 제도(1511년)를 공략한 데 이어, 1518년에는 중국 광둥과 일본까지 진출함으로써 유럽의 새로운 강자로 부상했다. 다만 이처럼 아시아의 보고를 여는 열쇠를 갖게 된 포르투갈이 국내 정치의 불안으로 인도로의 항해를 10년 간이나 유보하여 서인도 발견의 영광을 스페인에게 넘겨주기도 했다.

## 에스파냐의 아메리카 정복

스페인에서 포르투갈의 엔리케 왕자와 비슷한 역할을 한 사람은 제노아 사람인 콜럼버스(Christopher Columbus : 1451 ~ 1506)다. 그는 에스파냐 이사벨라 여왕의 지원에 힘입어 그가 아프리카 남단을 도는 항로보다 훨씬 더 짧은 것으로 생각한 대서양 항로 개척에 나서 1492년에 오늘날의 바하마 제도와 와틀링 섬, 쿠바, 아이티 등을 발견했다. 그 이후에도 그의 탐험을 계속되어 1504년까지 트리니다드와 온두라스, 파나마 지협 등을 발견했다.

콜럼버스의 신대륙 발견 이후 유럽은 모험 항해의 열풍이 일었다. 그 결과 캐봇 부자(John Cabot & Sabastian Cabot)의 뉴 펀들랜드 섬 발견(1497년), 페스푸치(Amerigo Vesputi)의 베네수엘라 발견(1499년) 등이 연이었다. 특히 에스파냐의 마젤란 탐험대가 마젤란 해협 발견(1520년), 필리핀 제도(1521년)를 거쳐 1522년에 스페인에 귀환함으로써 세계일주 항해를 달성하고 지구의 구형설을 입증했다. 이후 잠시 주춤하던 아메리카 탐험은 쿠바에 식민했던 스페인 사람들이 유카탄의 마야문명을 발견하면서 내륙지방에도 관심을 가지기 시작했다. 그 중에서 주요한 활동은 멕시코 중앙고원의 아즈텍 왕국 정복(1519년), 안데스고원의 잉카 수도 점령(1532년), 치프차 왕국(콜롬비아) 발견(1537년) 등을 들 수 있다.

## 태평양 항로의 개척

아프리카 남단을 돌아 태평양으로 진출한 포르투갈과 대서양을 건너 태평양에 도달한 스페인이 처음으로 부딪힌 것은 향료제도를 둘러싼 대립이었다. 그러나 1529년의 사라고사 조약으로 향료제도가 포르투갈에 귀속됨에 따라 스페인은 필리핀 제도의 경영에 주력했다. 특히 레가스피와 우르다네트는 필리핀에서 아메리카에 이르는 항로를 개척하여 오늘날의 마닐라 항로를 여는 선구가 되었다. 16세기 후반에도 스페인의 태평양 항해는 계속되어 멘다냐와 사르미엔트의 솔로몬 제도 발견(1567년), 멘다냐와 키로스의 남태평양 항해(1595년), 토레스의 뉴기니 섬 발견(1605년) 등이 지리학상 의미가 큰 발견이었다.

## 세계를 양분한 포르투갈과 스페인

이러한 포르투갈과 스페인의 경쟁적인 지리상의 발견을 통해 양국은 많은 식민

지를 갖게 되어 유럽의 열강으로 부상했다. 양국은 또한 자신이 개척한 무역로의 독점을 위해 전력을 경주했고 그 과정에서 많은 갈등과 대립을 초래했다. 결국 두 나라는 교황 알레산더 6세의 중재로 1494년 토르데실라스(Tordesillas) 조약을 체결하여, 베르데콧 제도의 서쪽 370리그를 통과하는 자오선을 양국의 경계로 결정하였다. 즉 오늘날 서경 47도 정도의 자오선을 기준으로 동쪽을 포르투갈령, 서쪽을 스페인령으로 나눈 것이다.

중세 이전에도 이탈리아 도시국가들이 근해의 영유권을 주장한 적이 있으나 이처럼 해양 전체를 양분하여 그 영유를 주장한 것은 이것이 처음이다. 따라서 이 조약으로 해양을 한 국가의 주권 하에 두려는 사고가 공식화되었으며, 대서양을 둘러싼 열강의 각축전이 나타난 계기가 되었다. 이 해양 영유권 논쟁은 16세기 초 네덜란드의 그로티우스(Hugo Grotius)가 ‘자유 해론(Mare Liberum)’이라는 저서에서 해양의 자유를 설파하고, 영국과 네덜란드 등의 공격으로 스페인이 만신창이가 될 때까지 지속되었다. 오늘날과 같은 해양자유 원칙이 완전히 국제사회에서 공인된 것은 19세기 후반의 일이다.

### 영국의 도전과 무적함대의 격파

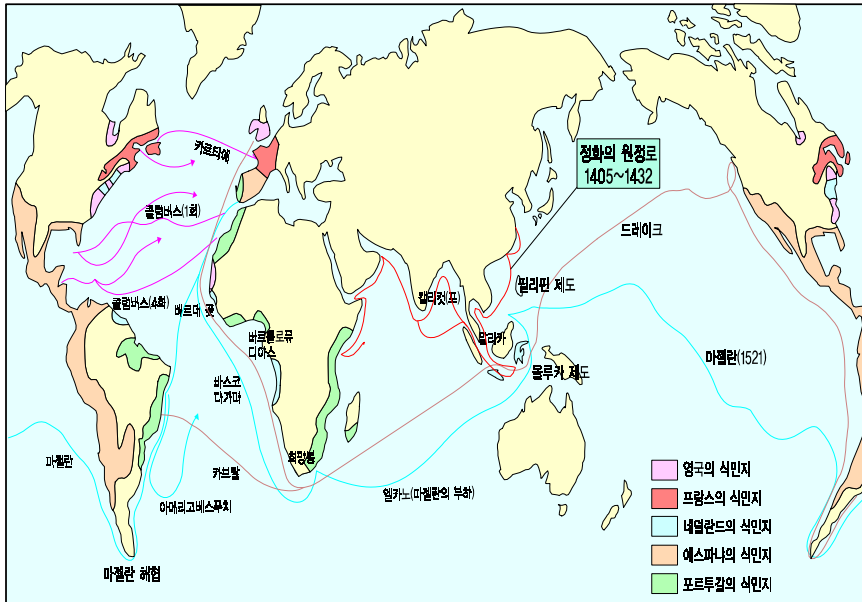
영국은 4면이 바다인 섬나라지만 16세기 이전의 영국은 해양국의 대열에 끼지 못했다. 영국이 바다에 관심을 보이기 시작한 것은 헨리 7세부터인데, 스페인과 포르투갈을 피해 북쪽으로 나아갔으나 뉴펀들랜드 섬을 발견하는 것을 제외하고는 별다른 성과를 거두지 못하였다. 이에 따라 엘리자베스 1세는 국내 정정의 안정과 번영을 바탕으로 호킨스(John Hawkins), 드레이크(Francis Drake) 등에게 사략면장을 발행하여 스페인의 선박을 강탈하고 식민지를 공격할 뿐만 아니라 심지어는 스페인의 본토까지 유린하기도 했다.

당시 스페인은 1556년에 왕위에 오른 필리페 2세 치하에서 1571년 투르크 해군을 레판토 해에서 격파한 데 이어 1580년에는 함께 세계를 양분했던 포르투갈을 통합하여 황금시대를 구가하고 있었다. 따라서 신생 해양국 영국의 도전에 대노한 필리페 2세는 1588년 메디나 시도니아(Medina Sidonia) 공작을 사령관으로 130척의 대함대로 구성된 일명 무적함대(Armada)를 영국해협으로 침공시켰다. 이에 영국은 하워드 경을 사령관으로 하고 호킨스, 드레이크 등의 명장을 앞세운 80척의

함선으로 맞섰다. 결과는 수적 열세에도 불구하고 네덜란드의 도움과 기동력을 바탕으로 칼레해전과 그라블리해전에서 무적함대를 누른 영국의 승리로 끝났다.

<그림 3-5>

신항로의 개척



이 해전의 승리는 세계 최강의 함대를 이겼다는 긍지, 국민이 합심하여 승리한 것에 대한 만족감 등이 합쳐져서 영국 역사의 분수령을 이루었다. 이후 300년 동안 영국이 육지의 1/4에 달하는 식민지와 7개의 바다를 지배하는 해양국과 해양국 민으로 해가 지지 않는 제국을 건설하는 기반도 바로 이 해전의 승리에서 비롯된 것이다. 영국은 이 승리를 계기로 국력을 신장하고 절대왕정을 확립하였으며, 북아메리카에 식민지를 건설하고 1600년경에는 동인도회사를 설립하여 동양과의 무역과 인도의 경영에도 적극 나섰다.

#### 해전에 이기고도 제해권을 뺏긴 네덜란드

그러나 무적함대를 격파한 영국은 엘리자베스 1세 사후 스튜어트 왕조 치하에서 국내 정정의 불안 등으로 해군이 급격히 쇠퇴했다. 따라서 스페인에 이어 제해

권을 장악한 세력은 영국이 아니라 무적함대의 패배 등에 힘입어 쇠약해진 스페인에서 독립한 네덜란드였다. 일찍부터 바다로 진출한 네덜란드는 독립 이전에도 리스본에 집결된 동방의 상품들을 유럽 각지에 배급하는 중계무역을 거의 전담하다시피하고 있었다. 무적함대의 패배 이후 이러한 네덜란드의 해양활동은 더욱 활발하여 인도항로를 통해 동양과의 무역을 시작(1595년)했으며 포르투갈을 축출하고 동인도회사를 설립(1602년)하였다. 네덜란드가 완전 독립(1648년)하기 전인 1634년 보유 무역선은 2만 4천여 척으로 유럽 전체 상선의 3/4을 차지했으며, 선원의 수가 10만 명을 넘었다는 사실에서 네덜란드의 제해권을 확인할 수 있다.

그러나 영국이 스튜어트 왕조를 이어 공화국을 세운 혁명정부의 강력한 지원을 바탕으로 해군력이 급속히 강화됨에 따라 양국의 충돌이 불가피하게 되었다. 양국의 전쟁은 해전으로 시작하여 해전으로 끝났다고 할 정도로 해전으로 일관했다. 세 차례에 걸친 전쟁 중 모두 16회의 해전이 있었는데, 대체로 네덜란드가 우위를 유지했다. 그러나 프랑스의 배후 공격에 시달린 나머지 네덜란드는 1674년에 스페인의 중재로 영국과 웨스터민스터 화약을 체결하지 않을 수 없었다. 이 화약의 내용은 i) 뉴 암스테르담(현재의 뉴욕)을 영국에 양도하고, ii) 동인도 무역에서 영국을 우대하며, iii) 전쟁 배상금 80만 파운드를 지불하는 동시에 iv) 네덜란드 함선은 영국 함선에 경의를 표한다는 것 등이었다. 즉 해전의 승리에도 불구하고 네덜란드는 결과적으로 영국과의 제해권 쟁탈전에서 패배한 것이다.

#### 영국의 시대를 연 트라팔가해전

영란전쟁의 승리로 비로소 세계의 제해권을 장악한 영국의 심기를 거슬리게 한 것은 틈틈이 해외 식민지를 개척하고 바다에 대한 지배력을 강화해 온 프랑스다. 영국의 입장에서 프랑스의 성장, 특히 해양을 활용한 번영을 좌시할 수 없었고, 따라서 양국의 충돌은 필연적인 것이었다. 이러한 대립은 7년전쟁, 미국 독립전쟁, 프랑스 혁명전쟁 및 나폴레옹전쟁 순으로 장기간 이어졌다. 연이은 전쟁에서 프랑스는 지상전의 강세에도 불구하고, 해상전에서는 약세를 보였는데, 이 해상전의 약세가 혁명전쟁과 나폴레옹전쟁에서 프랑스가 패배한 결정적인 요인이 되었다.

영국과 프랑스 간 해전의 절정판은 1805년의 트라팔가(Trafalgar)해전이다. 살라미스해전, 레판토해전과 함께 세계 3대 해전으로 꼽히는 이 해전에서 넬슨 제독의 영국 함대가 스페인과 연합함대를 구성한 프랑스 함대를 괴멸시켰다. 이 해전의

패배 때문에 나폴레옹은 그 후 아우스테리츠 전투의 대승에도 불구하고 영국 본토 침공을 감행할 수 없었고, 그 대안으로 내린 대륙봉쇄령<sup>34)</sup>이 나폴레옹의 몰락을 초래한 원인이 되었다. 즉 나폴레옹은 영국과의 통상과 통신을 금지함으로써 영국을 고사시키고자 하였으나, 이는 나폴레옹의 지배 하에 있던 대륙의 다른 나라에도 고통을 주어 그들의 이반을 촉진시켰다. 나폴레옹이 몰락한 직접적인 계기가 된 러시아 원정은 이러한 이반의 선봉에 선 러시아를 응징하기 위한 것이었다.

이 해전의 승리로 영국은 명실상부한 세계 최강국으로 올라섰다. 무적함대와의 해전으로 시작된 한 시대가 영국을 최종 승자로 만들고 그 막을 내린 것이다. 실로 영국은 많은 경쟁국들을 해군력 하나로만 물리쳤으며, 그 결과 지구상의 거의 모든 바다를 마음대로 누비면서 수 세기 동안 대영제국을 형성, 유지할 수 있었다.

### Pax Americana를 이끈 마한의 해양대국론

미국 해군은 독립전쟁 당시 총사령관 워싱턴 장군의 주장을 받아들인 대륙회의가 1775년 10월 해군위원회를 설치함으로써 첫 걸음을 내디뎠다. 후에 대륙해군으로 불린 이 함대의 사령관은 홉킨스(Esek Hopkins)였으며, 주된 목적은 국지적인 항만 방어와 통상파괴전을 전개하는 것이었다. 그러나 1778년까지 영국 해군과의 교전에서 거의 전멸되어 전황에 영향을 미칠만한 능력을 상실했다.

그러나 독립 이후 유럽이 프랑스 혁명 등의 여파로 장기간의 동란시대를 겪고 있는 동안 급성장한 미국 상선대가 사략선과 해적들의 위협에 시달리자 이를 보호하기 위한 해군의 필요성이 제기되었다. 이에 따라 워싱턴 대통령이 의회에 해군법(Naval Act)의 승인을 요구한 바, 6척의 프리케이트함의 건조를 인정받게 되었다. 일반적으로 미합중국의 정식해군이 창립된 시점을 이 때로 잡고 있다. 이후 미 해군은 영미전쟁(1812년), 스페인과의 미서전쟁(1898년),<sup>35)</sup> 미 해군의 위용을 과시하기 위한 백색함대의 세계 일주(1907년~1908년),<sup>36)</sup> 양차 세계대전 등을 통해 세계 최강의 전력을 갖추게 되었다.

34) 베를린 칙령이라고도 한다.

35) 세계 강국에 낀 미국이 치른 최초의 대외전쟁으로 아메리카 연안해역의 패권을 확립한 전쟁이며, 이 전쟁의 결과 미국은 필리핀, 쿠바, 푸에르토리코 등 스페인의 식민지를 점령하게 되었다.

36) 당시 미국 전함은 모두 선체를 백색으로 도장하고 있었기 때문에 붙여진 별명이다.

이처럼 미국에 있어서 해군의 중요성을 역설하고 제해권을 장악하기 위한 기본적인 전략을 제시한 사람이 바로 19세기 말 미 해군의 장교이며 군사전략가였던 알프레드 마한이다. 그는 “현재 세계에서 전형적인 해군국은 영국이지만, 미국이 영국을 대체하여 새로운 세계의 해군국이 되어야 하며, 그러기 위해서는 다음과 같은 일을 하지 않으면 안 된다.”고 주장했다. 그가 제시한 전략은 i) 대해군의 건설, ii) 해외 해군기지의 획득, iii) 파나마 운하의 건설, iv) 하와이 왕국의 합병이었다. 실로 19세기 말 이후 20세기까지 미국의 외교군사전략은 마한의 해양대국론에 기초했다 할 것이며, 오늘날의 Pax Americana는 이 마한의 해양대국론의 승리라 하겠다.<sup>37)</sup>

## 2. 동양의 해양활동<sup>38)</sup>

18세기 이후에 동양은 서구의 주변부 역사로 편입되어 현재까지도 그 관계를 완전하게 극복하지 못하고 있다. 그런데 현재의 역사가 미래의 역사를 규정할 수 없듯이 과거의 역사를 규정지을 수는 없다. 거의 모든 분야에서도 그렇듯이 해양문화 역시 동양은 서양보다 훨씬 뒤떨어져 있었고, 해양활동도 미약했던 것으로 알고 있다. 하지만 마르코폴로가 말했듯이 사실은 그와 정반대였다. 동양이라는 말은 그 성격이나 지역을 설정하기에 상당히 애매모호하다. 이 글에서는 한국 역사를 중심으로 해양 역사를 이해하려는 만큼 주로 중국을 중심으로 해서 좁은 의미의 동아시아지역과 동남아시아를 살펴보고 필요한 경우에는 서아시아의 범주에 속한 인도의 해양활동도 부분적으로 언급하고자 한다.

### 1) 선사시대

#### 고대의 해양활동은 해양환경에 크게 좌우

바다에는 길이 있다. 망망대해처럼 보이지만 실은 교묘하게 길이 숨어있는 것이

37) 김진현, “해양화 선진화(先進化)의 길”, 『해양21세기』, 나남출판 p.26.

38) 이 절은 해양문화연구소 소장이자 동국대학교 사학과 교수인 윤명철 박사가 집필하였다. 윤명철 박사는 직접 만든 뗏목을 타고 중국과 일본을 수차 탐사한 해양문화 전문가이다.

다. 그러니까 길을 찾고, 길을 장악하고, 길을 효과적으로 운영하는 방법을 찾는 것이 결국은 이 바다에서 패자(覇者)가 될 수 있는 매우 효과적인 방법이다. 고대에는 기계 동력선이 없었기 때문에 철저하게 자연환경 즉 해양환경에 익숙하지 않으면 성공적인 항해는 불가능했다. 따라서 동아시아의 해양활동을 살펴보기 위해서는 먼저 동아시아의 해양환경을 살펴볼 필요가 있다.

동아시아의 해류에는 쿠로시오(黑潮)라는 필리핀 북부에서 발생한 유속이 빠른 해류가 있다. 북상한 이 해류는 남해에서 대마도를 가운데에 두고 동수도와 서수도로 나누어진다. 해류는 지역에 따라 조류의 영향을 받으며, 바람의 영향 또한 상당히 받는다. 각 지역이나 해역마다 독특한 조류의 흐름을 아는 것은 매우 중요하며, 특히 연안 혹은 근해 항해를 할 경우에는 거의 절대적이다. 특히 항해환경에 있어서 바람의 영향은 지대하다. 동아시아는 현상이 분명하게 나타나는 계절풍 지대이므로 봄에서 여름에 걸쳐 부는 남풍계열의 바람과 가을에서 겨울에 걸쳐 부는 북풍계열의 바람이 각각 지역 간의 교섭을 가능하게 한다. 고대의 교섭은 이러한 계절풍과 해류와 조류의 영향을 받으며 이루어졌다. 백제와 중국과의 관계, 신라와 왜의 관계는 물론이고 이러한 현상은 백제와 일본의 관계에서도 동일하게 나타난다. 일본과 당의 관계에서는 물론, 동해를 이용한 고구려인들과 발해인들은 유달리 바람의 영향을 많이 받았다. 남향하는 한류를 타야하지만 무엇보다도 북풍 내지 북서풍계열의 바람을 이용해야 했기 때문이다.

#### 계절풍도 항해에 큰 영향 미쳐

동아시아와 연결되는 동남아시아의 해양환경도 거의 유사하다. 이곳의 계절풍은 무역풍이라고 부른다. 동아시아와 마찬가지로 편차가 큰데, 이곳에서는 여름과 겨울에 강하게 나타난다. 겨울, 즉 12월부터 3월까지의 대만의 북동쪽으로부터 바람이 불어온다. 여름에는 남서계절풍이 분다. 그런데 바람은 해류의 방향을 움직이게 한다. 즉 벵갈만에서는 겨울에 서쪽으로 해류가 흘러가고, 반대로 여름에는 동쪽으로 흘러간다. 이러한 해양환경 때문에 계절풍을 이용하여 항해가 이루어질 수밖에 없었고, 계절풍이 멈추어 있는 기간에는 항해 또한 멈출 수밖에 없었다. 항구도시의 형성과 발전은 경제적·국가적인 배경 외에도 이러한 해양환경에 영향을 받았다. 또한 각 해역마다 선박의 구조가 다르고, 돛의 모양과 기능에 차이가 있는 것은 이러한 바람 특히 계절풍을 활용하는 데 따른 차이이다.

역사의 초창기에는 자급경제체제를 이루고 있어 교역의 필요성이 크지 않았다. 하지만 점차 문화가 발달하고 기술이 축적되면서 인간의 활동범위도 확대되었고, 필요한 물품의 종류도 다양해졌다. 식량과 무기 등을 만드는 원료 외에 사치품과 기호품 등을 다른 지역에서도 구하는 노력들을 하게 되었다. 즉 지역과 지역이 만나 교환을 활발하게 해야만 하는 시대에 들어서게 된 것이다. 특히 내륙국가가 아닌 해안을 끼고 있는 국가나 섬에 있는 국가들은 영토 확대 등 정치적인 목적이 아니라 교역 등을 목적으로 다른 지역과 만나기를 원하였다. 더구나 바다는 육지처럼 교섭의 제약이 적어 주체자들의 의지에 따라서는 교류에 훨씬 유리하였다.

### 중국, 6~7천 년 전부터 해양활동 있었던 듯

중국은 어느 지역이나 마찬가지로 이미 선사시대부터 해양에서의 활동이 있어 왔다. 장강 유역인 절강성 여요의 하모도 유적지에서 발견된 통나무배는 B.C. 6,000년 경으로 추정된다. 아마도 6천년 내지 7천년 전, 신석기 중기에는 산둥반도와 요동반도 연해를 오고가는 항해가 있었던 것으로 보여진다. 역사시대에 들어오면 해양활동이 더욱 발달하다. 은의 갑골문자 등에는 선박과 관련된 글자들이 여러 종류가 있다. 주시대에는 월상(현재 베트남), 왜와 항로가 있었던 것으로 예상된다. 춘추전국시대에는 강남의 오·월(吳·越) 등의 국가들이 수전을 벌이고 대규모의 함선을 동원한다. 월절서에 의하면 대익이란 군선의 경우는 길이가 120척(1척은 약 23cm) 폭이 1장 6척, 총 승무원은 91인으로서 그 가운데 전사 26인, 도졸(노꾼)이 50인, 측로(고물, 키가 있는 곳)에 3인이 있었다. 월인들은 월남 북부 지방까지 이동하면서 교역을 하였다.

### 2) 진, 한 및 5호 16국도 해양활동 활발

#### 통일제국 한은 동로마와의 교섭 흔적 있어

진시대의 조선공장에서는 30톤을 적재할 수 있는 배가 만들어졌다. 남방과 교역을 해서 서각, 상치, 비취, 주기 등의 상품을 수송하였다. 진시황은 광둥성 등을 거점으로 삼아 인도양까지 항해하였다. 진시황이 선약을 구하기 위하여 선단을 파견

한 것은 해양활동이 활발했으며 그 범위가 한반도나 일본열도에까지 미치고 있었음을 반영한다. 통일제국인 한이 등장하고, 무제는 본격적으로 해외진출을 시도하였다. 한서에 따르면 이미 베트남 북부인 일남국을 출발하여 몇 개월 동안 항해를 하면서 남인도의 황지국에 이르는 과정을 기록하고 있다. 후한 대에 이르면 더 활발했을 것이다. 이 때는 동남아 국가들 외에 동로마와도 교섭했다고 한다. 즉 2세기 경에는 동로마제국인 대진에서 사신이 왔고, 공물이 무엇임을 구체적으로 기록하고 있다. 그렇다면 직접 혹은 간접적으로 동과 서를 잇는 해양로가 열렸음을 의미하고, 중간에서 이를 연결하는 해양국가 혹은 상인세력들이 있었음을 의미한다.

### 삼국과 위진 남북조도 활발한 해양활동 전개

삼국시대에 이르러 강남의 오(吳)는 해양활동이 활발했다. 북으로는 위를 압박하고 군마를 입수하기 위하여 요동지방 등과 교섭하였다. 그 과정에서 고구려의 동천왕과 정치적으로 교섭하고, 말과 초피(담비가죽) 등을 수입하였다. 뿐만 아니라 오는 남쪽으로 관심을 기울여 해남도를 공격하였다. 이 무렵에 동남아 국가인 부남, 임읍, 당명 등 20여 개 국에서 오나라에 사신을 파견하였으며, 당연히 교역이 이루어졌다. 한편 왜국은 동아시아 역사의 변방에 있었다. 그러므로 교역활동도 활발하지 않았다. 섬나라이므로 주민은 물론 문화가 다양한 곳에서 흘러 들어왔다. 그러한 과정에서 자연스러운 교역이 있었을 것이다. 그러나 본격적인 교역은 역시 기원을 전후로 한 시기에 나타났다. 중국의 사서인 「삼국지」 동이전 혹은 「한서」 지리지 등에는 일본열도 내에 소국들이 있었다는 사실과 함께 국명을 전하고 있다. 한반도 내에 있었던 삼한의 각국들이 교역을 했던 상황으로 보아 이들도 역시 교역에 참여했을 것이다. 그리고 후에는 대방 및 위 등과 교섭을 했는데, 정치적인 목적보다는 교역이 더 큰 목적이었다. 이 무렵 고분에서 발견되는 오경 등은 일본열도가 중국 강남지방과 직·간접으로 교섭했음을 알려 준다.

삼국시대가 끝이 나고, 서진을 거쳐 북쪽은 5호 16국시대가 되었다. 이 때도 물론 해양활동이 활발했다. 유목민족인 후조, 연 등도 바다를 정치 및 교역에 활용하였다. 이 무렵 북부 해양에서는 고구려, 연, 후조, 동진이 서로 해양을 매개로 외교교섭을 하고, 일종의 군사동맹까지 이루어졌다. 특히 고구려와 후조는 군수물자를 선박에 실어 보내는 등 활발하였다. 하지만 소위 남쪽 지역은 전 시대에 비해 현격하게 활동이 위축되었다.

고구려와 백제 및 왜와도 교역이 활발했던 남조 국가들(송, 제, 양, 진)은 다시 남방교역을 활성화시켰다. 특히 남방의 소국들은 조공의 형식을 빌어 교역을 시도했다. 부남, 임읍은 대표적인 나라이다. 그런데 이 무렵 부남의 수출품을 보면 인도산의 보석들이 있어서 부남이 중계무역을 했을 가능성이 높다. 이 시대에 이르면 인도차이나 반도를 넘어서 말레이 반도나 현재의 발리로 추정되는 파리에서도 조공을 보냈다. 특히 남조국가들은 불교를 숭상하였는데, 양무제는 대표적이었다. 승려들이 바다를 통해서 오고 가고, 불교와 관련된 상품들이 동남아에서 중국지역으로 흘러 들어왔다. 이들 가운데 일부가 백제, 신라 등으로 들어왔다. 향 등은 남방물산이다. 일본열도지역으로는 가야, 백제, 신라, 고구려가 각각 진출하는 과정에서 많은 교역이 이루어졌고, 특히 철정 등은 중요한 수입품목이었다. 당시의 해양문화 수준 때문에 일본열도와 중국지역과는 직접 교섭이 매우 힘들어 한반도를 경유해야 했고, 그러는 과정에서 백제 등에 의존해야 하는 경우가 많았다. 5·6세기 무렵에 일본이 중국의 남조 정권과 교섭을 한 기록들이 있는데, 이때 불교 등을 매개로 향 등 각종 물품들을 수입했다.

### 3) 해상실크로드를 구축했던 통일왕조시대

#### 수·당, 재통일을 바탕으로 시장 통일과 국제 교역권 확대

중국지역의 해양문화는 수·당시대에 이르러 질적으로 변화한다. 수나라는 수백년 만에 분열된 중국지역을 통일하였다. 이것은 다양한 의미를 지녔는데 그 가운데 하나는 국내적으로는 시장의 통일이고, 국제적으로는 교역권의 확대이다. 제국을 지향하면서 동서남북으로 영토를 넓혔고, 그 과정에서 당연히 교역권도 확대되었다. 심지어는 인도 지역에 대한 정치적인 영향력을 강화시키려고까지 하였다. 사신이 스리랑카에 파견되기도 하였다. 대운하를 파고 고구려전을 준비하면서 남쪽으로도 영토를 확대했다. 그 과정에서 임읍을 공격했고, 유구(현재 대만)를 침략했다. 적토국에 사신들을 파견하였다. 수는 결국 고구려와 5차에 걸친 대전쟁을 벌이다가 실패하면서 망해버렸다.

뒤를 이은 당은 본격적으로 남방교역에 힘을 쏟았다. 당대에는 면직업, 자기, 광산 등 각 지역의 특산물이 생산되었다. 대상인들과 해상인 보부상들이 나타나서

하나의 유통 경제권을 이루었다. 남방에는 거대한 수도망이 구비되어 수 천, 수 만 척의 커다란 선박들이 이른 새벽부터 온종일 무역하고, 각각의 성시들을 연결했다. 대외교역도 활발해졌다. 수도인 장안에는 수많은 서역인들이 상주하고 있었다고 한다. 특히 페르시아인들이 거상으로서 주보와 향약시장을 독점하고 있었다. 당은 640년에 현재 투르판지역인 고창국을 격멸하고 안서도호부를 설치하였는데, 이는 서역상도를 보호하기 위한 것이다.

남방과의 교역에도 상당한 비중을 두었다. 물동량이 많고, 귀하고 값이 비싼 물건들이 많았으므로 매우 중요시하였다. 당 태종 때에 광주에는 시박사라는 전문관청을 두기까지 하였다. 그 외에도 양자강 하구 양주 남쪽의 천주, 교주 등도 무역항이었다. 그래서 동남아(참파, 말레이반도), 인도, 페르시아, 아라비아까지 해상 교역로가 뻗어 있었다. 이들 가운데에는 조공의 형식을 빌어 교역을 하는 경우도 많았다. 특히 현재 수마트라지역인 스리위자야는 해상대국으로서 말라카 해협과 순다 해협을 장악해서 성장하고 있었는데, 당나라에 조공을 바쳤다. 당으로서도 이 나라를 통해야만 인도양으로 나갈 수 있으므로 중요하게 여겼다. 당시 인도로 가는 승려들은 이곳을 경유해야만 했다. 인도 남부의 사자국(현재 스리랑카)은 7세기 후반부터 8세기 중반까지 당 황실에 여러 번 왔다.

#### 해상 실크로드 南海路, 로마와 신라 및 일본까지 연결

한편 이 때에는 멀리 서역에서 회교도들이 당나라에 와서 포교는 물론 교역까지 하였다. 이슬람 제국인 압바스 왕조가 등장하면서 대외교역이 활발해졌고, 이러한 시대적인 상황과 발달된 항해술 및 조선술에 힘입어 당과 교섭을 매우 활발하게 하였다. 이들은 일종의 자치권을 지닌 집단 거주지를 형성하였고, 종교 활동도 자유롭게 하였다. 말기에 항주 지역에는 수십만 명의 이슬람인들이 거주하고 있었다. 이렇게 이루어진 해상 실크로드를 남해로라고도 한다. 동방의 견, 칠기, 도기, 향료, 차 등이 대량으로 서방에 수출되었으므로 ‘도기로’ 또는 ‘향료로’로 불리기도 한다. 남해로의 서쪽 끝은 로마이며, 동쪽 끝은 당과 신라 및 일본까지 연결되었다. 당의 선박들은 인더스 강뿐만 아니라 아랍지역 즉 유프라테스 강까지 항해한 기록이 나와 있다.

당의 무역에서 또 하나의 중요한 축을 차지했던 것은 바로 신라 및 일본이다. 경주 불국사 석가탑에서 발견된 유물은 수입품이었다. 금관총·서봉총·천마총·

황남동 98호 북남분 등 5~6세기 고분에서 총 18여 점의 유리기구가 발견되었다. 이 유물들은 후기 로마 글래스(비잔틴 유리)계에 속한 것이며, 교역의 산물이다. 통일 후에도 신라는 조하주·어아주·누웅령 등의 고급직물과 금·은 세공품 등을 수출하였고, 당에서는 국내산물은 물론 대모·자단·심향·공작마·슬슬·구수·비취모 등 ‘남해박래품’을 수입하였다. 이러한 국가 간의 교섭 외에도 재당 신라인이라는 독특한 존재들이 당의 대운하주변과 해안지역에 거주하고 있었다. 신라방, 신라촌 등을 거점으로 삼은 이들은 남방 교역품을 북방으로 운송하는 역할도 하였으며, 신라와 일본과 교역하는 일을 도맡고 있었다. 특히 장보고는 당나라의 동방무역에 절대적인 역할을 하였다. 장보고는 당나라에는 대당매물사라는 물건구입자, 즉 수입상인들을 교관선이라고 부르는 무역선에 실어 파견하였다. 그리고 현재 큐슈의 후쿠오카시에 지점을 설치하고 회역사라는 무역선을 보내어 사무역도 하고, 심지어는 공무역까지도 시도하였다.

일본은 7세기 이후에 수·당과 비교적 빈번하게 교섭을 하였지만, 이 역시 비우호적인 신라로 인하여 제약이 많았다. 그렇다고 해서 당과 직접교섭을 하기에는 어려움이 너무 많았다. 북로 외에 남로와 남도로를 개척해서 당과의 교섭을 시도하지만 실패로 끝난 경우가 여러 번 있었다. 심지어 15차 견당사는 신라인들의 배로 귀환할 정도였다. 상인들이나 승려들과 학자들은 신라 배를 이용해서 당과 왕래하였다. 신라와 일본은 시기에 따라서 변화는 있었지만 교역은 활발했고, 특히 민간인들은 공식적이거나 비공식적으로 물건들을 사고팔았다. 752년에 나라(奈良)의 도다이사(동대사)가 완공되었을 때에, 신라정부는 축하사절을 빌미로 왕자인 김태령 이하 700명의 대사절단을 파견하여 6월부터 평성경에서 대대적인 교역활동을 하였다. 그 무렵 수입된 물건들의 일부와 품목을 적은 기록물들이 정창원에 보관되어 있다. 매입하는 신청서(매신라물해)의 내용과 소장품들을 보면 주로 금속품·기물·향료·약물·염료 등이었다. 남중국·동남아시아·인도·아라비아산의 각종 향료, 동남아시아·페르시아산 약재, 그리고 신라목·종이·악기·모전·송자·밀즙·구지·경권·불구·경·원·반저(좌파리가반) 등 다양한 물품들이다. 신라와 관계가 악화되었을 때에 장보고 선단이 당 및 서역의 물품들을 일본에 공급하였다.

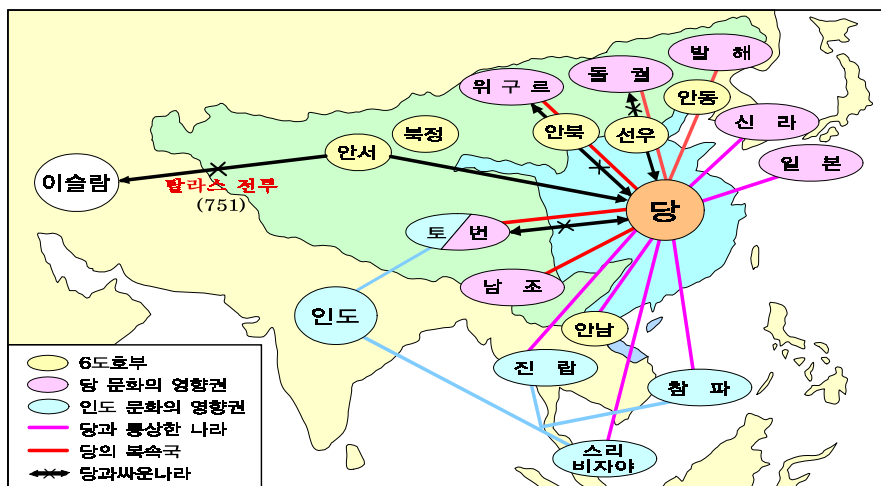
한편 발해도 일본에 많은 물건들을 수출하고 일본으로부터 수입을 하였다. 역시 양국 간의 교역은 주로 발해의 주도로 이루어졌다. 관리들뿐만 아니라 상인들도

탕고, 민간 배들도 독자적으로 왔다. 746년에는 발해와 철리인 1,100여 명이 온 적도 있었다. 이들은 대부분이 장사를 해서 이익을 남기려는 사람들이었다. 담비가죽, 호랑이가죽, 말곰가죽, 꿀, 인삼, 명주나 철, 동 같은 광물, 곤포 같은 수산물 등 주로 토산품을 수출하였다. 특히 대모라는 붉은 바다거북의 껍질로 만든 술잔은 유명한 상품이었다. 그 밖에도 해표피, 해상어 등으로 만든 각종 수공업제품 등을 수출하였다. 무역 역조현상이 심각해서 문제가 되기도 하였다.

이 무렵의 부남은 베트남 남부에 있으면서 지리적으로 중국과 인도 사이에 있는 동남아 국가였다. 그러므로 해양활동을 무기로 경제적인 이익을 획득할 수 있는 유리한 위치에 있다. 이 무렵에는 해양력을 배경으로 영토를 확대하면서 동남아 전체에 상당한 영향력을 끼쳤다. 주변의 여러 나라들, 특히 중국과는 물론이지만 인도의 중천축과 교섭을 시도하였다.

<그림 3-6>

당대의 동아시아 문화권



### 송 상인들의 대외활동도 크게 번성

동아시아의 역학관계는 북방의 요, 중국지역의 송, 그리고 고려로 3분되어 있었으며, 서하, 여진, 일본 등 주변 국가들이 있었다. 이들 국가들은 각각 자국의 이익을 목표로 외교전을 펼쳤다. 특히 요와 송은 군사적인 대립관계였으나, 비교적 송

이 수세에 몰리는 입장이었다. 후에 금이 세워진 후에도 이러한 역학관계는 변함이 없었다. 송은 특히 남쪽으로 도피한 이후에 더욱 적극적으로 문치와 경제를 융상하였다. 운하 주변에 더욱 많은 도시들이 생겨났고, 이들은 당연히 상업발달의 중심지가 되었다. 특히 대외교역이 활발해졌다. 고려와는 동아시아의 군사적인 역학관계로 인하여 경제적인 관계가 긴밀할 수밖에 없었다. 내부의 반발에도 불구하고 고려는 공적 혹은 사적으로 송에서 많은 물건들을 사고팔았다.

송의 남방교역은 더욱 활발해졌다. 참파는 더욱 빈번하게 조공을 바쳤다. 한편 이 시대에 이르러 결정적인 변화는 바로 아랍세력과의 본격적인 교섭이다. 북송의 태조 때(968년)부터 남송의 효종 때(1168년)까지 칼리프가 공식적으로 보낸 사절이 49차례에 이른다. 송에 정착한 이들은 당대와 마찬가지로 방을 이루고 살고 있었다. 송은 현재 자바지역에 있었던 꾀디리도 중요한 대상국이었다. 이 시대에는 동아시아의 거의 모든 나라들이 송과 교섭을 하였다. 멀리 인도 지역까지도 본격적으로 교역하였다. 남방의 많은 도시들이 번성했으나 취안저우(泉州)는 당시 세계 최대의 무역항이었다. 정부는 이 무역을 관장하기 위하여 시박사를 설치하였는데, 이를 통해서 거두어들인 세금은 국가재정에 절대적인 역할을 하였다.

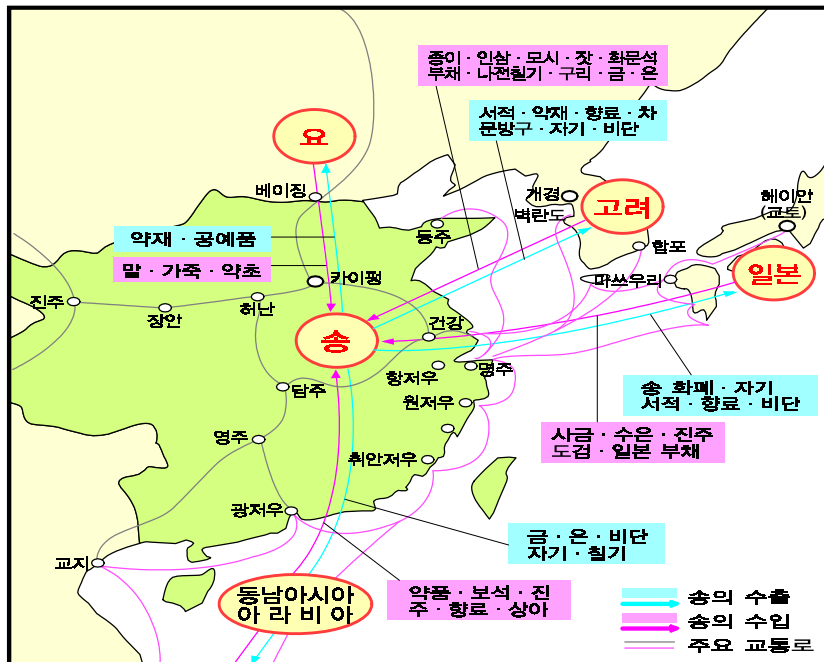
물론 송에는 외국상인들이 오는 것만이 아니라 직접 송 상인들이 외국으로 나가기도 하였다. 고려의 예를 들면 북송 시대의 전기(1017~1090년)에만 약 100명 이상의 송 상인들이 고려에 온 기록이 있다. 1090년 이후에도 20회 이상 천주 상인들이 왔다. 두 나라 간에 상인들이 오고 간 것을 집계해 보면, 1012년부터 1278년까지 266년간 송나라의 상인이 129회에 걸쳐 약 5천여 명이 왔다. 이 때 온 상인들은 저장성, 푸젠성, 광둥성 등 주로 강남출신이었다. 당연히 남방과의 중계무역을 겸한 것이었다. 개경에는 사신과 상인들이 머무는 객관들이 오빈관, 영은관, 영선관 등 10여 개나 있었다.

### 세계 최고의 조선술과 나침반도 활용

송나라 시대는 조선업은 당시 세계최고의 수준으로 알려져 있다. 송의 사신선은 신주와 보좌하는 객주 여러 척으로 구성되었다. 객주는 길이가 30m, 배의 높이가 9m 폭이 7.5m이고, 주 돛은 높이가 30m이고, 곡식 2천섬(열 말이 1섬)을 실을 수 있었다.

&lt;그림 3-7&gt;

## 송나라의 해외무역



당시 응용된 것은 중간 것으로서, 이천료속 객주라고 하였다. 실로 거함인데도 신주는 이보다 3배쯤 크다고 한다. 이 대형선박들이 바다를 누비면서 교섭과 교역을 하였다. 「권유록」에 따르면 당시에 만해선 2척을 짓게 하였는데, 만해선은 현재 1,100톤에 해당한다. 그 때 페르시아만에 드나드는 송나라 배들은 선원이 400~500명에 달하고, 큰 배는 1천명 이상의 선원들이 타고 있었다고 한다. 서공은 1122년에 고려에 왔는데, 2척의 신주와 6척의 객주로 구성되었다. 한대에도 천문항법을 하였던 만치 기본적인 방향표시 도구는 있었을 것이다. 하지만 이 때에 오면 나침판을 본격적으로 사용하였다. 이 무렵 일본은 고려 및 송과 큰 교역활동이 없었다.

## 국제무역에 화폐경제를 도입한 원

송을 멸망시키고 원나라가 등장하였다. 유목국가로서 출발하였지만, 교역의 중요성을 누구보다도 실감하고 있었던 그들은 당연히 해상교역에 주목하였다. 마르코 폴로의 기록에서 보듯이 쿠빌라이 칸은 여러 주변국들에게 조서를 보내어 조공을 바칠 것을 요구하였다. 물론 교역이 아닌 이러한 형식에 대하여 거부감을 지닌

인도차이나반도의 안남, 참파 그리고 자바를 원정하였다. 결국은 군사력을 매개로 경제력을 탈취하려는 정책의 일환이었다. 1286년에는 인도와 동남아 지역의 소왕국들과 교섭을 하였다. 당연히 스리랑카 지역과도 다시 교역을 재개하였다. 한편 국내에서는 무역을 관장하는 시박사도 여러 곳으로 확대되었다. 몽골인들은 색목인들을 기용하여 무역을 활성화시켰다. 향료, 쌀 등을 수입하고 대신 도자기, 비단, 칠기류 등을 수출하였다. 그런데 쿠빌라이는 쌀을 강남에서 고려로 3차례 운송하기도 하였다. 특히 일본 원정을 위해서 20만석을 보내기도 하였다.

원과 일본 간에는 적대관계로 출발한 만치 공식적으로 교섭이 활발하지 않았다. 그런데 민간인들 간에는 그렇지 않았던 것 같다. 1975년 한국의 신안 앞바다에서 침몰된 원나라 시대의 배가 발견되었다. 이 배는 일본 교토의 동북사로 보낼 물건을 실어 나르던 중에 침몰한 것이다. 길이가 34미터, 폭 11미터, 돛이 3개이다. 200톤 규모로 여겨지는 이 배에는 다양한 종류의 화물들이 엄청나게 실려 있었다. 특기할 만한 것은 동전이 28톤이나 적재되어 있었다. 국제무역에서 일종의 화폐경제가 도입됐음을 알 수 있다.

#### 4) 명의 해금정책과 청의 굴복

##### 해금정책으로 대외교역을 엄금한 명

명나라가 성립되면서 동아시아의 교역 특히 해상교역에는 큰 변화가 일어났다. 명은 건국 직후에 해금정책을 취했다. 즉 대외교역은 물론 연해주민들이 바다에 나가는 것조차 금했다. 한쪽을 중심으로 하고, 농업을 위주로 하는 정책을 취했기 때문이다. 그러나 실제적으로는 새 왕조의 수립을 둘러싸고 전쟁을 벌였던 장사성이 강남의 해양세력과 깊은 관련이 있었기 때문이다. 또한 이미 동아시아 바다의 신흥세력으로 등장한 일본 왜구세력들이 창궐하였으므로 이를 방비한다는 목적도 있었다. 이러한 명의 대외정책은 동아시아의 각국에게 혼란을 불러일으키고, 무역이 침체되는 현상을 가져왔다. 조공체제를 확립시켜 최소한의 교역활동을 허용하고, 일부 국가들의 조공을 불허하기도 하고, 횡수를 제한하는 등의 조치를 취했다. 하지만 이미 확대된 교역질서를 무로 돌릴 수는 없었다. 더구나 내부에서도 교역품목들을 절실하게 필요로 하고 있었다. 당연히 밀무역이 성행했다. 결국 16세기

중반에는 제한적이지만 사무역을 할 수 있게 하였다. 중국이 청조에 패망하고, 결국에는 서구 해양세력에게 무릎을 꿇을 수밖에 없었던 토대를 마련해가고 있었다.

### 정화의 대원정 당시 명선의 적재능력은 무려 1,500톤

이렇게 적어도 표면은 얼어붙었던 동아시아의 바다에서도 놀랄만한 사건이 일어났었다. 바로 정화의 원정이다. 그는 28년 동안 모두 7차례에 걸쳐서 명에서 동남아, 인도양을 거쳐 아프리카 동안에 이르는 항로를 왕복하였다. 즉 인도차이나 수마트라, 자바, 캄보디아, 샴(태국)을 지나 더 서쪽으로 가면서 명의 패권을 강요하고 확인하였다. 심지어 스리랑카에서는 왕과 신하들을 잡아 명으로 이송하였으며, 원래의 왕을 폐하고, 포로 가운데 한 명인 신하를 왕으로 삼아 귀국 시킬 정도였다. 이곳에는 후에 포르투갈인들이 상륙했을 때까지도 명인들이 살고 있었다.

이 때 동원된 선박들은 엄청난 규모였다. 보선은 길이가 138미터에 이르고, 너비는 56미터이며, 적재량은 1,500톤이다. 돛대가 9개이며 12장의 돛을 단 그야말로 거대한 함선이다. 이 배에는 최고 1천명까지 탈 수 있었다. 그 외에도 대형 선박 60여 척을 포함하여 약 200여 척이 대 선단을 이루었다. 이 원정은 나름대로 목적을 달성했지만, 이후 명은 해상활동을 중지한다.

<그림 3-8>

정화의 대원정



이러한 상황 속에서도 수출입은 있었다. 특히 해금정책이 풀린 16세기 중반 이후에는 무역이 활발해졌다. 당시의 수출품목은 전 시대와 비슷했지만, 특히 견직물과 도자기가 인기를 누렸다. 도자기는 일본 등을 거쳐 유럽으로 수출되었고, 아시아나 심지어는 아프리카에서도 사용됐다. 이 무렵 일본은 명이나 조선 등과 마찬가지로 쇄국정책을 취하고 있었다. 하지만 조선과는 대마도를 가운데 두고 교역이 이루어졌고, 명에게는 상당한 규모의 은을 수출하였다. 그런데 한편에서는 왜구들이 극성을 부리면서 조선, 명, 동남아지역을 횡행하고 있었다. 명은 이에 일본과의 무역을 엄금하는 정책을 취했다. 일본인들은 동남아 지역으로도 진출하기 시작했고, 마닐라, 베트남의 호이안(會安) 등 특정한 지역에서 거주하며 무역업에 종사하기도 하였다. 특히 호이안을 중심으로 은과 구리 등을 수출하였으며, 반대로 생사 등을 수입하였다. 마닐라 등에 상관들이 있었다. 일인들은 나아가 네덜란드인들의 중개로 일본의 물품 특히 도자기 등을 유럽에 수출하였다. 한편 인도양에서는 이 무렵 서구인들의 등장과 맥을 같이하여 향료무역이 본격화되고 있었다.

#### 해양활동 미약했던 청, 서구해양세력에 굴복

청은 명을 멸망시키고 등장하였는데, 해양활동은 미약했고, 대외교역에도 적극적이지 못했다. 그래도 베트남 등 동남아 국가들과 무역 등을 하였다. 또 스페인의 은이 명으로 대량 흘러들어 17세기에는 그 양이 엄청났다고 한다. 하지만 이미 서구세력이 깊숙하게 침투해 있었고, 이 지역의 상권과 무역권을 장악해 가는 현실 속에서는 미미한 수준이었다. 결국 19세기 후반에 들어와 중국마저도 먼저 당한 아시아 각국들과 마찬가지로 영국을 비롯한 서구 해양세력에 패배했다. 이와 같은 현상은 일본도 대동소이했다. 초기에는 포르투갈과 그 뒤를 이은 네덜란드 등 서구세력과는 제한된 구역 안에서 교역을 하였다. 그나마 토쿠가와 막부는 무역을 정부 허가제로 변화시켰다. 그러다가 1854년 미국의 페리제독이 이끄는 흑선함대의 압력에 굴복하고 강제로 개항 당하였다.

## 제 4 장 우리나라의 해양활동과 문화

### 1. 해양활동<sup>39)</sup>

#### 1) 항해 환경

##### 대륙질서와 해양질서가 만나는 동아시아

동아시아의 역사를 육지위주로 파악하는 경향이 있다. 동아시아는 현재 중국이 있는 대륙, 북방으로 연결되는 대륙의 일부와 소위 우리가 살고 있는 한반도, 그리고 일본열도로 구성되어 있다. 그런데 한반도를 중심축(core)으로 하면서 한반도와 일본열도 사이에는 광대한 넓이의 동해와 비교적 폭이 좁고, 넓지 않은 남해가 있고, 중국과 한반도 사이에는 황해라는 내해(inlandsea)가 있다. 그리고 한반도의 남부(제주도 포함)와 일본열도의 서부(큐슈지역), 그리고 중국의 남부지역<sup>40)</sup>은 동중국해를 매개로 연결되고 있다. 이른바 동아시아지중해(East Asian mediterranean sea)의 모습을 띠고 있다. 이렇게 해양을 포함한 자연·지리적인 환경의 영향 때문에 역사적으로는 북방과 중국에서 뻗쳐오는 대륙적인 질서<sup>41)</sup>와 남방에서 올라가는 해양적 질서<sup>42)</sup>가 만나고 있다. 그렇지만 실제로 각 지역 간에 일어났던 교류는 거의 해양을 통해서 이루어졌다. 그러므로 주민들의 생활과 문화가 해양과 관련을 맺으면서 이루어졌고, 각 지역 간 혹은 나라들 간에 일어난 교섭이나 전파, 그리고 경로 또한 해양과 밀접한 관계가 있다.

---

39) 이 부분은 해양문화연구소 소장이자 동국대 사학과 교수인 윤명철 박사가 집필하였다.

40) 양자강 이남에서 푸젠성 지역을 통상 남부지역으로 한다.

41) 유목문화, 농목문화, 수렵삼림 문화 등을 공유하고 있다.

42) 해양문화, 남방문화라고도 한다

### 동아시아해를 중심으로 친연성이 강한 문화권 형성

다른 바다도 그리하지만 특히 황해는 좁고, 거리도 짧아(중부는 약 300~400km 정도) 중국과 한반도의 서부해안 전체, 그리고 만주남부의 요동지방을 하나로 연결하였으며, 해상상태도 안정되어 흡사 호수 같은 성격을 지니면서 인접한 모든 나라들이 무리 없이 공동으로 활동할 수 있는 장의 역할을 하였다. 그렇기 때문에 비교적 일찍부터 인간과 문화의 교류가 빈번했고, 그 결과 비교적 공질성을 토대로 친연성이 강한 문화권이 형성되었다. 뿐만 아니라 바다 주변의 나라들이 흥망을 되풀이하고 국제질서가 격렬하게 재편되는 과정에서 해양질서는 매우 중요하고, 의미 있는 역할을 했다. 그리고 한반도는 이 지중해의 한가운데(中核)에서 모든 육지와 바다를 연결하고 있다. 그러므로 해양문화가 발달할 수밖에 없었고, 또 그것을 활용하는 정도에 따라 민족의 위치가 영향을 받았다. 그럼에도 불구하고 우리는 해양문화에 대한 관심도 별로 없고, 과거에는 해양활동이 남달리 활발했었다는 사실을 망각하고 있다. 이것이 현재 우리나라의 해양력이 약한 한 원인이다.

### 해·조류(海·潮流)와 바람의 영향 강해

그런데 해양은 육지보다는 자연환경이 더욱 불안정하고, 인간들에게 익숙하지 못했다. 해류·조류·계절풍, 해안선의 움직임, 해상상태, 암초 등 자연조건에 절대적인 영향을 받는다. 특히 전근대사회에서 기계를 이용한 동력도 발달하지 못했고, 해도도 정교하거나 치밀하지 못했으며, 해양상태를 관측하는 시스템도 부족했으므로 해양활동을 한다는 것은 자연에 절대적으로 의존하지 않으면 불가능했다. 그런데 자연의 흐름은 인간의 활동을 방해하기도 하지만, 때로는 인간을 육지에서 불가능할 것 같은 일들을 할 수 있게 도움을 주기도 한다. 먼 거리를 항해하여 일정한 장소에서 다른 장소로 이동시켜 주고, 때로는 인간의 의지와는 상관없이 인간과 문화의 이동을 가능하게 한다.

### 쿠로시오해류와 리만해류, 남↔북으로 흘러

동아시아에는 쿠로시오(黑潮)라는 필리핀 북부에서 발생한 비교적 따뜻하고 유속이 빠른 해류가 있고, 그 본류에서 갈라져 나온 여러 개의 지류들이 있다. 남중

국해에서 동북 방향으로 흘러 들어오는 쿠로시오의 한 지류는 대만을 거쳐 제주도로 북상을 하다 양쪽으로 갈라진다. 그 한 흐름이 서해 남부해안에 부딪쳐 서해연안을 타고 올라오면서 문물과 역사의 이동로가 된다. 남해에서 대한난류는 대마도를 가운데에 두고 동수도와 서수도로 나누어진다. 서수도를 통과한 해류는 북북동으로 1노트 미만의 속력으로 흘러 동해로 올라간다. 동수도를 통과한 해류는 북동 방향으로 흐르면서 일본서안을 끼고 올라간다.

한편 리만해류는 연해주의 연안을 통과해서 한반도 동안에 접근해서 남하하고, 서남쪽에서 북상해 온 대한난류와 동해의 중남부 해상에서 만나 원산의 외해와 울릉도 부근에 이르러 그 일부는 방향을 동으로 움직여 횡단하다가 올라간다. 큐슈 중부인 노토(能登)반도의 외해에서 대마해류의 주류와 합류한다. 이러한 흐름이 있기 때문에 배를 타고 한반도의 동남부를 출발하면 자연스럽게 산음지방의 해안에 도착할 수 있다. 그러나 해류는 지역에 따라 조류의 영향을 받으며, 바람의 영향 또한 상당히 받는다.

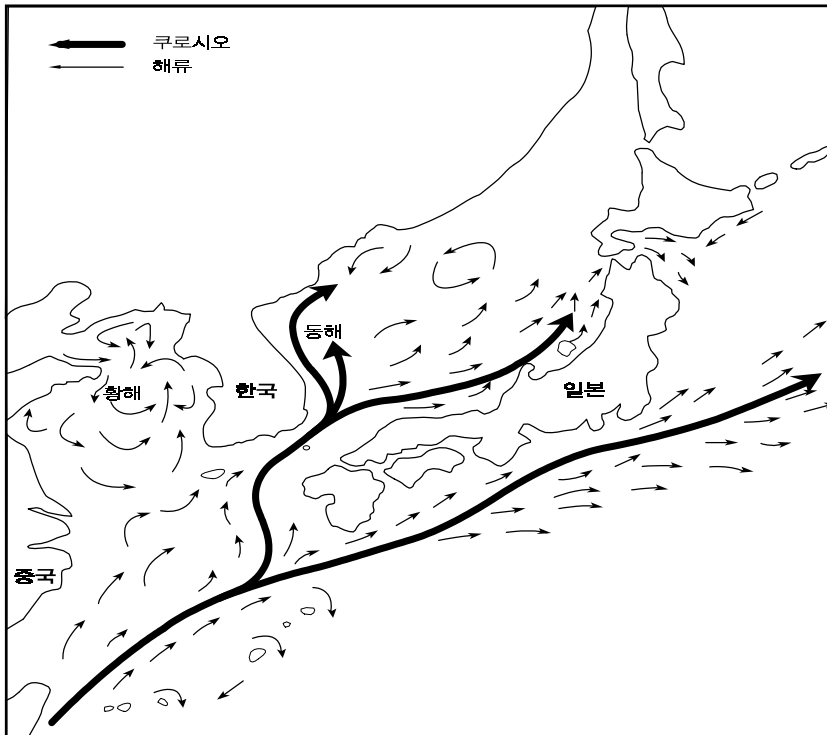
### 연근해 항해 시 조류의 흐름은 대단히 중요

바다는 망망대해이므로 아무 곳이나 갈 수 있다고 생각하지만, 사실은 그렇지 않다. 바다에는 시기에 따라 장소에 따라 반드시 길이 있다. 그런데 항해를 하면서, 원양항해에는 크게 영향을 못 끼친다 해도, 연안 항해나 근해 항해를 할 때 가장 중요한 것은 항해에 안전한 물길을 신속하게 발견하고, 가장 적합한 물길을 선택하는 일이다. 그러므로 각 지역이나 해역마다 독특한 조류의 흐름을 아는 것이 매우 중요하며, 특히 연안 혹은 근해 항해를 할 경우에는 거의 절대적이다. 내해이거나 육지 사이의 해협, 리아스식 해안이 발달한 곳에서는 조류가 매우 빠르고 방향의 지역적인 편차가 심하다. 한반도의 서해안과 남해안, 대한해협, 그리고 중국의 동해안(특히 절강의 주산군도 해역) 같은 곳이다.

조류의 복잡한 움직임은 고대에 황해나 남해안에서 절대적인 영향을 끼쳤다. 각 지역과 해역마다 독특한 물길과 상황에 익숙한 집단이 해상권을 장악하고, 정치세력화하였다. 선사시대와 고대에 해안 근처의 중요한 물목에 사람들이 집단으로 살았던 흔적이 있는 것은 의미심장한 일이다. 특히 한강 이남의 삼한소국들과 일본 열도의 소국들은 이와 관련이 깊다.

&lt;그림 4-1&gt;

동아시아 해양환경도



#### 일정한 방향성 가진 계절풍도 항해에 큰 도움

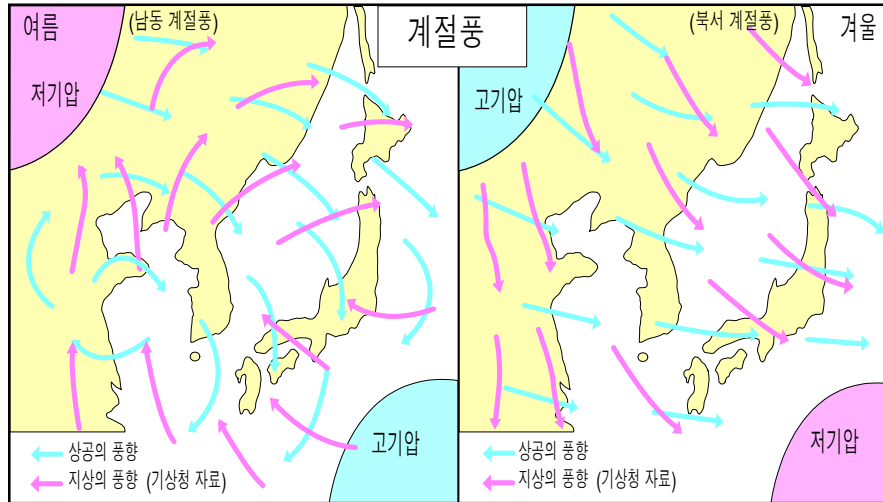
항해환경에서 바람의 영향은 지대하다. 바다에서는 해류마저도 때로는 강한 바람 때문에 방향이 바뀌거나 역류하는 일마저 생긴다. 바람의 종류는 지역과 계절에 따라 다양하다. 바람에 따라 항로가 개설되고, 항로에 따라 모든 활동이 영향을 받았으므로 특히 일정한 방향성을 지니고 부는 계절풍은 항해에 매우 중요하다.

은나라 시대의 유물인 갑골문에는 ‘범(帆)’을 나타내는 글자들이 있다. 한나라의 무제가 수군으로 남월과 동월을 정벌할 때에 계절풍을 이용하였듯이 동아시아에서는 일찍부터 바람을 항해에 활용했다. 동아시아는 봄부터 여름에 걸쳐 부는 남풍계열의 바람은 중국 남부해안과 한반도 혹은 일본열도 간의 교류를, 가을부터 겨울에 걸쳐 부는 북풍계열의 바람은 한반도 북부와 중국의 중부 혹은 남부해안 간의 교류를 가능하게 한다. 또한 남풍계열의 바람은 일본열도에서 한반도로의 교

류를, 북풍계열의 바람은 한반도에서 일본열도의 남부와 서부해안과의 교섭을 가능하게 한다.

<그림 4-2>

우리나라 주변의 계절풍



#### 육지와와의 거리가 가까우면 지문항법 활용 가능

근해항해를 할 경우에 선박은 육지나 높은 산을 보면서 항해하기 때문에 익숙한 지형일 경우에는 어디서나 자기 위치를 확인할 수 있다. 반면에 육지에 있는 관측자는 먼 거리 바다에 있는 선박을 관측할 수가 없다. 한국과 중국 사이에서 항해의 최단거리는 약 250km 정도에 불과하며, 중간에는 곳곳에 크고 작은 만들과 백령도 같은 섬들이 산재해 있는 내해와 같은 곳이므로 반대편에 있는 사람들과 직접 혹은 간접적으로 접촉할 수 있다.

또한 한반도와 대마도까지는 거리가 불과 55km 정도이다. 또 남동쪽 53km 정도에는 이키 섬이 있어 모든 지역이 간접적으로 연결된다. 그러므로 대부분은 지문항법을 활용하여 근해항해를 할 수 있었다. 따라서 아무리 항해능력이 떨어졌던 선사시대에도 징검다리식으로 한다면 한반도와 일본열도는 충분히 건너다닐 수 있었을 것이다. 다만 동해는 수심이 깊고, 해안선이 비교적 단순하여 조류의 영향도 적다. 하지만 배를 대기에 좋은 항구시설은 부족하다. 특히 겨울에는 파도가

3~4m로 항상 높은 편이어서 항해에 부적합하다. 또한 일본열도와 간격이 넓어 고대항해에 주로 이용한 지문항법을 적용할 수 있는 구간이 넓지 않다. 하지만 동해역시 지중해 등 다른 바다와 비교할 때 그리 넓거나 육지 사이의 거리가 먼 것은 아니다.

전반적으로 보아 동아시아지중해는 대체적으로 거리가 짧은 내해, 지중해로서의 성격을 가지고 있기 때문에 대부분의 경우, 지문항법을 활용한 근해항해를 하는 데에 큰 난관은 없었을 것이다. 최소한 자연조건을 보아서도 동아시아지중해에서는 통시적으로나 범공간적으로 상호교류의 가능성이 있을 수 있다. 심지어는 인간의 의지에 무관하게 아주 오랜 과거부터 각 지역들 간의 교류가 가능했을 수도 있다.

## 2) 선사시대와 고조선시대

### 선사시대 해양문화의 중심은 동이족

동아시아의 해양근처에 살았던 사람들은 선사시대부터 해양문화가 발달하였다. 남해는 부산 근처나 울산과 대마도 등에서 이미 약 6천~7천년 전부터 한·일 지역 간의 교섭흔적을 보여 주는 유물들이 발견되었다. 동해북부의 서포항, 황해의 단동 등 압록강 하구, 요동반도 및 산동반도 북부 등에서도 역시 약 6천~7천년 전의 해양 유적지들이 발견되고 있다.

남해는 해안선의 굴곡이 심하고 다도해라 불릴 정도로 섬이 많아 일찍부터 해양문화가 발달할 여건을 갖추었다. 특히 황해는 수심이 얕은 데다가 중국지역과 만주지역, 한반도가 만나는 공동의 해역으로 일종의 내해(inlandsea)이어서 교류에 매우 유리하였다. 동아시아의 바다들은 쿠로시오 황해난류, 대한난류, 동한난류 등 해류의 흐름과 방향이 거의 일정하고, 바람은 계절마다 일정한 방향성을 가진 계절풍지대이다. 이러한 조건들로 인하여 동아시아 해양은 일찍부터 지역 간에 항해하는 데 유리하였다.

동아시아지중해의 전반적인 문화형태와 해양 유적지들의 분포로 보아 처음으로 해양문화를 발전시킨 사람들은 황해의 양쪽 연안에 환상형으로 포진한 동이족이었다. 특히 황해 서안, 즉 현재의 중국해안에 거주한 동이족은 해양을 통해서 벼농사와 고인돌문화 등을 동아시아의 여러 지역으로 전파하였다.

## 요동반도와 서한만, 대동강 하구에 해양문화 발달

고조선은 황해 북부해안을 끼고 발전하였는데, 특히 요동반도와 서한만, 대동강 하구지역을 중심으로 해서 해양문화가 발달하였다. 고조선의 무덤으로 알려진 기원전 6~7세기경의 崗上무덤과 약간 늦은 시기의 樓上무덤 등은 요동반도의 남쪽에 있는데, 특히 강상무덤은 현 다련시 해안가에 있어 해양 호족세력이었을 가능성을 보여 주고 있다. 그들은 현재 산둥반도의 봉래와 요동반도 끝의 여순지역을 잇는 묘도군도 등을 오가며 활동하였으며, 또한 발해만에서 서한만으로 오가는 선박들을 관리하고 통제하였을 것이다. 실제로 강상무덤에서는 보배조개 등이 나와 중국과 교역했음을 알려 주고 있다. 고조선은 춘추전국시대에 산동의 齊 등과 교역을 하였다. 管子에는 조선의 명산물인 文皮가 교역품이었음을 기록하고 있다. 위만조선과 한나라 간에 벌어진 전쟁은 이러한 황해북부 해상권을 둘러싼 역학관계의 재편을 목적으로 한 전쟁이었을 가능성이 크다. 한의 동방진출과 경제권의 확대 그리고 위만조선의 성장은 양 지역 간의 갈등을 야기시켰다. 결국 양국은 격돌하였고, 전투는 수륙양면전으로 펼쳐졌다.

한반도 남쪽에는 삼한의 소국들이 있었다. 그 소국들은 최근에 계속해서 발견되는 고고학적 유적과 유물들 외에도 삼국지, 후한서 등 중국의 기록에 의하면 활발한 해상활동이 있었다. 각국들 간의 교섭은 물론이고, 주호(현재의 제주도), 일본 열도의 소국들 및 중국 등과도 정치적, 경제적으로 교섭을 하였다. 삼국지 한전에는 삼한이 철을 매매하고 있었으며 교역의 범위는 바다 건너 주호와 왜에 이르렀다고 기록하였다. 주호국이 배를 타고 왕래를 하면서 한의 국중에서 물건을 사고 팔았다.<sup>43)</sup> 진한이 생산한 철을 교역하고 철을 화폐로 사용하였다.<sup>44)</sup> 이 소국들은 대부분이 해안가 또는 강 하구에 위치하고 있어 해양과 깊은 관련이 있음을 알 수 있다. 일종의 나루국가(해양폴리스)이다.

일본열도는 청동기문화와 철기문화에 해당하는 야요이(彌生)문화(서기전 3세기부터 서기 후 3세기까지)가 무덤양식이나 토기, 농기구, 무기 등으로 보아 한반도 남부에서 건너갔음을 알 수가 있다. 더욱이 발견되는 인골은 한반도 남부의 것과 동일하여 주민이 집단으로 이동하였음을 알 수 있다. 이 이동은 남해동부에서 큐

43) 「三國志」 魏書 30 烏丸鮮卑東夷傳 韓條.

44) 「後漢書」 「三國志」 韓傳. 州胡國이 배를 타고 왕래를 하면서 韓의 국중에서 물건을 사고 판다.

슈 북부로 이어지는 통상적인 통로 외에도 한반도의 각 지역, 특히 동해남부에서도 출발하여 일본열도 혼슈 남단지역으로도 이루어졌다. 물론 바다를 건넌 이러한 대이동은 해양문화가 발달해야만 가능하다.

### 3) 삼국시대

#### 고구려, 바다를 통한 장거리 대중 외교로 항해술 과시

고조선의 뒤를 이어 건국한 고구려는 초기에 만주지역에 동맥처럼 발달한 송화강, 압록강, 혼강 등 큰 강을 이용한 내륙 수군활동이 있었을 것이다. 고구려는 초기부터 현재 압록강 하구인 서안평을 장악하여 황해북부로 진출하였다. 그 후에도 꾸준히 요동진출을 시도하여 마침내 광개토대왕 시대에는 완전하게 요동만 해안 지역에 닿았다. 발해만을 활용하여 산동지역 및 화북지방과는 일찍부터 교섭하였다. 중국남방과 교섭한 첫 번째는 현재까지 발견된 기록으로 보아 동천왕 때(233년) 양자강 하구 유역인 건강(현 남경)의 오나라와 교섭한 것이다. 이처럼 고구려가 오나라의 중간에 있었던 화북의 위나라를 피해서 장거리 외교를 할 수 있었던 것은 뛰어난 항해술이 아니면 불가능하다.

이후 고구려는 황해를 남북으로 오가며 중국의 남·북조국가들과 활발한 교섭을 하였다. 뿐만 아니라 광개토대왕 이후에 백제를 물리치고 경기만을 장악한 다음에는 해상활동이 더욱 활발해졌다. 특히 광개토대왕은 수륙 양면작전을 구사하여 한강을 직공하고 경기만을 장악하였다. 5세기 이후에 고구려가 강성해지고 국제적 지위가 높아진 데에는 해양활동능력의 향상과 깊은 관련이 있다. 이처럼 고구려는 황해중부 이북과 동해중부 이북의 해상권을 완전히 장악했기 때문에 국제적으로는 분단된 중국의 남북조를 해양을 통해서 동시 등거리외교를 펼치는 한편 문화수용과 교역을 활발히 전개할 수 있었다. 또한 백제, 신라, 가야, 왜가 중국의 북조정권과 교섭하는 것을 차단하고 견제하였다. 뿐만 아니라 고구려는 4세기부터 일본열도에 진출하여 그 흔적들이 혼슈남단의 지역들에서 발견된다. 그러나 5세기부터 본격적으로 일본열도로도 진출하여 6세기 중반에 이르면 해양을 매개로 일본열도와 본격적인 해양외교를 전개하였다.

결국 고구려는 대륙경영과 함께 해양활동의 확대를 통해서 군사력은 물론 외교

력을 신장시키고 군사적, 경제적, 문화적으로 동아시아에서 강국으로 발돋움 하였다. 고구려는 해안가는 물론 요동반도 남쪽 등 섬 안에도 방어체제를 구축하였다. 그러나 후기에 들어서 경기만을 신라에 상실한 다음에는 정치·외교적 특권을 빼앗기고, 중국지역을 통일한 수·당의 수륙 양면공격을 받으면서도 승리를 거두었다. 하지만 수륙 해양외교를 이용한 나·당연합군의 결성을 허용하여 신라와 당의 남북협공과 당의 수륙 양면작전을 받으면서 패배를 당하고 멸망하였다.

### 연안 및 사단항로 및 대왜항로를 활용했던 고구려

고구려의 대외진출 항로는 크게 세 가지가 있다. 첫째는 황해북부 연안항로이다. 대동강 하구, 압록강 하구, 요동반도 남단 등을 출발하여 묘도군도(老鐵山 水道)를 따라 아래로 남향하다가 목적지에 따라서 연안으로 접근하는 것이다. 항법상 가장 손쉬운 항로이다. 다만 중간에 적대적인 세력이 있으면 사용할 수 없는 단점이 있다. 두 번째는 황해북부 사단(斜斷)항로이다. 대동강 유역에서 출발한 다음에 노철산수도를 부분적으로 활용하면서 산동반도의 해역권에 들어간 다음에 근해항해를 통해서 남조정권이 있었던 양자강 유역까지 남진해 가는 항로이다. 세 번째는 황해중부 사단 및 횡단항로이다. 이는 대동강 하구나 경기만을 출발하여 목적지인 중국의 남·북조를 향해 남으로 사단하거나 서쪽으로 횡단하는 항로이다.

이 밖에도 동해안에서 출발하는 대왜항로도 있었다. 두만강 하구나 함흥, 원산 등 동해 북부를 출발하여 남으로 근해항해를 하다가 먼 바다로 나가 원양항해를 통해서 노토(能登)반도 등 혼슈 중부지역에 도착하는 항로이다. 해양환경이 거칠고 항법상 매우 어려우므로 초기에는 시용되기 어려웠다. 그러나 고구려가 남진정책을 추진하여 동해중부의 이남지방까지 차지한 다음에는 항로를 변경했다. 어디서 출발하든 삼척·동해 등 동해중부의 해상에서 먼 바다로 나가 원양항해를 하면서 울릉도, 독도를 우측으로 보고, 남동진하여 혼슈의 중부 이남지역인 쓰루가, 노토반도, 니가타 등에 도착하였다. 물론 신라가 고구려의 강한 영향력 아래에 있었던 시기에는 가장 손쉬운 동해 남부항로를 이용했을 것이다.

### 정착과정에서부터 해양과 관련이 깊은 백제

백제는 초기부터 해양활동과 깊은 관련이 있었다. 비류와 온조의 정착과정도 해

양과 관련이 깊다. 또한 전기 수도였던 하남 위례성(풍납토성으로 추정) 등은 일종의 하항도시였다. 경기만으로 흘러드는 한강, 임진강, 예성강 등의 하계망을 장악하면서 이른바 경기지방을 배후지로 삼았으며 이후 바다로 진출하였다. 이러한 지형학적 조건으로 인하여 출발부터 해양활동이 활발했으며, 필연적으로 황해중부의 해상권을 장악하였다. 4세기 초에는 북으로 고구려를 쳐서 오늘날의 황해도 해안지방까지 확장하였다. 이는 육지의 영토를 확대하는 목적 외에도 황해중부 이북의 해상권을 장악하고 대중교통로의 확대 및 교역상의 이점을 확보하려는 목적도 있었다. 예성강 하구 및 황해도 지역에는 전 시대부터 중국과의 교섭을 주도했던 세력들과 그 문화의 토대가 남아 있었다. 백제의 근초고왕과 고구려의 고국원왕이 생존을 건 전쟁을 벌인 데는 이러한 해양질서적인 배경이 있었다. 이 전쟁의 승리 이후 백제는 중국의 북부지역과 바다를 통하여 활발히 교섭하였고, 또 직접 진출한 흔적이 있다.

한편 남쪽에서는 마한을 정복하고 서해 남부지역을 완전히 장악했다. 이후부터는 서해 남부의 여러 섬들을 징검다리로서 삼아 제주도를 영향권 아래에 넣었으며, 해상으로 일본열도에 본격적으로 진출하기 시작하였다. 백제는 영토를 팽창시키는 방식이나 통치방식을 해양과 관련지어 변화시켰던 것 같다. 그 후 고구려 광개토대왕과 장수대왕의 압박과 공격을 받고 경기만을 빼앗겨 수도를 남으로 이전하였다. 그 결과 해양활동이 일시적으로 위축되었고, 중국의 북조정권과는 외교교섭을 할 수 조차 없었다. 그러나 동성왕 시대부터 다시 국력을 회복하여 황해 남부는 물론 남해에서도 활발하게 활동하여 탐라를 복속시켰다. 특히 중국의 송, 제, 양, 진 등 남조국가들과 활발하게 교섭하여 정치적 지위를 향상시키고 문화의 전성시대를 이루었다.

반면 일본열도로의 진출은 후기로 갈수록 더욱 더 활발해져 일본에서 고대국가가 성립하고 불교 등 문화가 발달하는 데 결정적인 역할을 하였다. 그러나 나·제 동맹의 승전물인 경기만을 신라에게 도로 빼앗김으로써 해양활동은 다시 위축되었다. 그 결과 신라의 급속한 성장과 나·당 동맹을 허용함으로써 패망의 결정적인 요인을 제공하였다. 나·당 수군의 금강 상륙작전으로 사비성이 함락당하고 의자왕은 항복하였다. 이후에는 왜군을 동원하는 등 국제적인 연계 속에 부흥운동을 시도하였다. 그러나 해양을 활용하는 것이 여의치 못하여 고구려 및 일본열도와 신속하고 긴밀한 관계를 맺지 못한 채 실패하고 말았다. 백·왜군과 나·당군의

최후 결전은 역시 백강구전투 즉 해양전으로 치러졌다.

### 후기로 갈수록 중국보다 일본과의 교류 확대

백제는 초기에는 내부성장에 주력했으나 곧 해외교통망의 확대에 노력을 기울였다. 경기만을 출발하여 황해중부를 횡단한 다음 산동반도 혹은 발해만으로 들어가서 화북으로 들어갔다. 경기만을 빼앗긴 이후에는 금강 하구에서 일시적으로 화북의 북위정권과 교섭을 시도하지만 고구려의 해상통제로 인하여 실패하였다. 그 후 금강 하구에서 황해를 횡단하여 산동반도 해역권에 진입한 다음 남행하여 양자강 하구로 들어가거나, 직접 황해남부를 사단하여 양자강 하구로 들어가 남조정권과 교섭하였다.

한편 일본열도로 진출하는 항로는 시기에 따라 변천이 있었다. 초기에는 서해 남부 혹은 남해 서부 해안을 출발하여 일단은 제주도를 우현으로 보면서 동으로 자국의 해역 내에서 연안항해 내지 근해항해를 계속하였다. 그러다가 먼 바다로 나가 대마도를 왼쪽으로 보면서 남동으로 항해하다가 큐슈 서북부에 있는 고토(오도)열도를 바라보면서 큐슈의 서북부 해안에 상륙하거나 아리아케해(유명해)로 들어가 연안에 상륙하여 기쿠치 강(국지천) 등 강을 타고 오늘날의 큐슈 중부인 구마모토의 내륙지방으로 진입해 들어갔다. 기쿠치 강(국지천) 유역에 후나야마(선산)고분 등 백제계 유적과 유물이 많은 것은 그러한 이유 때문이다. 그런데 후기에 들어가면 강한 국력과 해양력을 바탕으로 대도를 경유하여 직접 큐슈 북부에 상륙하였고, 다시 세토 내해를 항해하여 당시 일본열도의 중심부인 오사카, 나라, 아스카 지역으로 진출하였다. 해양조건 상 전라도 남부 해안에서는 대마도나 큐슈의 어느 지역에라도 자연스럽게 도착할 수 있었다. 현재는 물론이고 조선시대 이 지역에 표착한 선박들의 출발지를 보아서도 알 수가 있다.

### 일본국가 성립에 큰 영향을 미친 가야의 해상활동

한편 가야는 변한·진한 등의 해양적 전통을 이어받아 초기부터 해양문화가 발달하였다. 특히 김해, 거제도, 고성 등은 일찍부터 해양문화와 대외교역이 이루어진 곳이었다. 한반도의 국가들 중 가장 먼저 일본열도로 진출하여 거점의 토대를 마련하였다. 일본국가가 성립되는 과정에서 유물과 건국신화 등에 가야적 요소가

많이 있는 것은 이러한 이유 때문이다. 가야가 한반도에서 멸망할 때까지 가야와 일본열도 간의 교섭은 매우 활발하게 이루어졌다. 에가미 나미오가 주장해온 ‘기마민족 일본열도 정복국가설’이나 일본인들이 근거 없이 자의적으로 해석한 ‘임나 일본설’ 등은 가야를 비롯한 한반도 해양문화가 매우 발달했음을 알고, 양 지역 간의 관계를 지중해적 질서와 성격을 토대로 이해한다면 오히려 우리에게 더 유리하게 해석할 수 있다.

당시 주요 항로는 삼국지, 왜인전 등에 기록된 대로 김해를 출발하여 대마도를 경유하고, 다시 중간에 있는 이키섬을 지나 큐슈의 북부로 상륙하는 것이다. 이 항로는 한반도에서 일본열도로 가는 데 가장 많이, 그리고 손쉽게 사용되어 왔다. 그런데 고대의 항해는 해류, 조류, 바람 등 자연조건의 영향을 절대적으로 받는다. 특히 대한해협은 세계적으로 해양조건이 복잡하기로 유명한 곳이다. 따라서 계절에 따라 항해방향이 달라지며, 출발지와 도착지가 다르다. 오늘날의 부산인 김해는 일본열도나 대마도에서 출발한 배가 도착하는 곳이지, 그 곳을 향해서 출발하는 곳은 아니다. 가을과 겨울에 북풍계열의 바람을 받아 돛을 활용할 때는 가능하지만, 바람이 약하거나 남풍계열의 바람이 부는 봄, 여름에는 김해항을 빠져나와 서쪽으로 연안항해를 하다가 거제도의 서쪽해역에서 다시 대마도를 향해 항해하는 것이 바람직하다.

#### 신라의 해양활동은 진흥왕대 이후 활발

신라는 한반도의 동남부에 고립되어 있었기 때문에 해양에는 큰 관심이 없었다. 더구나 동해는 바람과 해류 등 항해조건이 안 좋은데다가 동해안은 수심이 깊고 굴곡이 적어서 적당한 항구시설이 없었다. 때문에 신라는 해양문화가 보잘 것 없었다. 오히려 초기에는 바다를 건너온 왜로부터 빈번하게 침략을 당했다. 그런데 일본신화에 스사노노미코도나 천일창 등 신라인의 진출사실이 나타나 있고, 이즈모 등에서 신라계 유물이 발견된 것은 일본열도 진출이 전혀 없었던 것이 아님을 알려 주고 있다. 그 외에 비조직적인 주민들의 진출도 있었을 것이다.

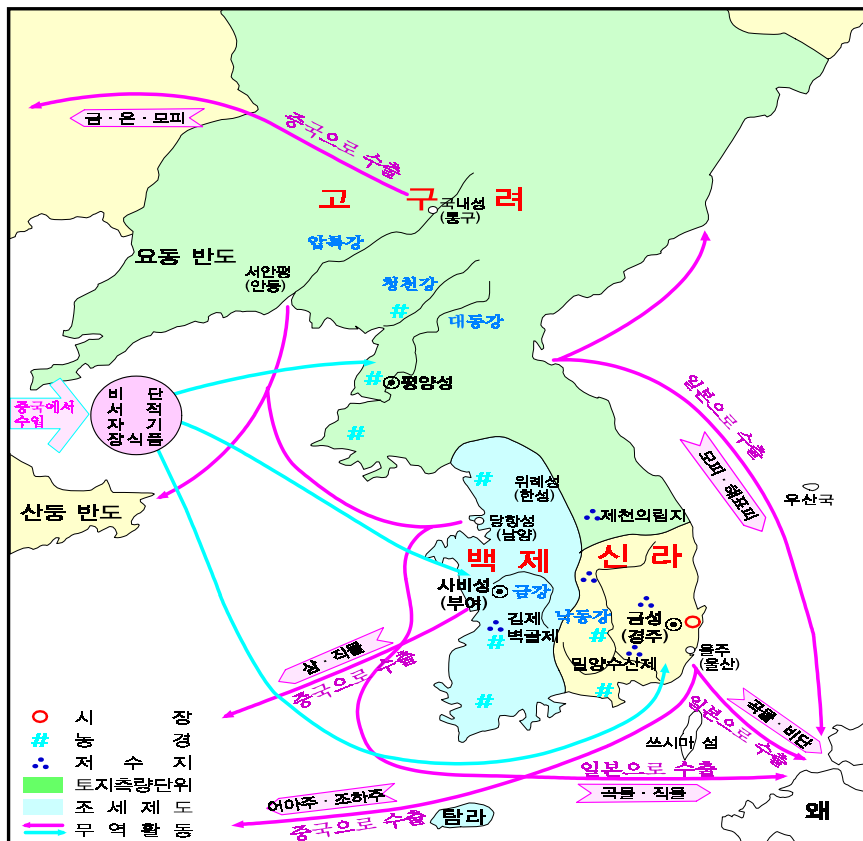
중국과는 고구려, 백제 등의 도움을 받아 교섭을 하는 등 국제질서의 주변부에 있었다. 그러나 진흥대왕 때에 한강유역을 차지한 것을 계기로 외교·군사·경제적 필요성에 의해 중국지역과 교섭을 빈번하게 하였다. 이는 결국 해양문화의 급속한 발달을 가져왔다. 당나라와의 동맹은 결국 해양을 이용한 비밀외교로서 성사

된 것이다. 또한 백제 공격은 당의 대규모 군이 황해를 건너 중부 해상권을 장악한 신라의 수군과 연합하여 감행된 것이다.

신라인들의 항로는 수·당과 교섭을 하기 위하여 남양만을 출발하여 산둥반도 권으로 들어가는 황해중부 횡단항로가 있다. 백제와 고구려가 경기만을 출발하여 사용하던 항로와 유사하다. 또한 일본열도로는 동해 남부의 울산, 감포, 영일만 등에서 출발하여 동해 남부를 횡단한 다음에 혼슈 남부에 있는 이즈모나 쓰루가(敦賀) 해역으로 들어간다.

<그림 4-3>

삼국의 대외 경제활동



### 삼국시대 동아시아 질서는 지중해적 성격을 토대로 이해해야

결국 삼국시대의 동아시아 질서는 단순한 육지위주의 질서, 영토의 확장이라는 관점으로 이해해서는 한계가 있다. 자연·지리적으로나 정치·경제적으로 보아 동아시아의 역사는 지중해적 성격을 토대로 이해하여야 한다. 특히 이 시대의 한·일 관계는 국가와 국가가 아니라 국가와 지역 간의 관계, 국가와 주민 간의 관계로 파악해야 한다. 또한 정치와 군사의 관계만이 아닌 문화와 경제 간의 관계로서 이해하여야 한다. 한반도의 각국들은 먼저 주민들의 비조직적인 대량 이주를 통해 일본 열도의 각 지역에 진출하였고, 후에 정치적인 목적으로 조직적으로 진출하였다.

자발적으로 진출한 주민들은 마치 페니키아나 그리이스 사람들이 지중해연안을 향해하면서 신천지를 발견하고 개척하는 과정과 유사했을 것이다. 먼저 상륙한 지점에 항구를 만들고, 그곳을 거점으로 해안가에 사람들이 모이고, 그리이스인들이 해양 폴리스들을 건설하였듯이 소국들을 세웠다. 그 소국들이 점차 커지자 모국적인 한반도의 각국들은 경제적 실리를 취하고, 정치적으로 활용하기 위하여 조직적으로 이주정책을 추진하였을 것이다. 그렇게 해서 일본열도의 몇 지역에서는 해양조건에 따라 친가야, 친백제, 친신라계 등의 더 큰 나라들이 만들어졌고, 결국 그 국가들은 격렬하게 통합전쟁을 벌이면서 모국들과의 관계를 적절하게 활용했을 것이다.

그러다가 통일사업이 점차 완료되어 가면서 정치적으로 성장하고, 경제적으로 부강해지면서 모국과의 관계는 재정립되었을 것이다. 이 과정 속에서 통일세력은 독립성을 강하게 요구하면서 한반도 각국은 물론 중국세력 등과 국제적으로 등거리 외교를 추진하였다. 그러한 반면 모국인 한반도의 각국들은 서로 싸움을 하다가 결국 신라가 외세의 힘을 빌어 통일을 완료하였다. 이 신질서를 인정하지 않는 세력들은 일본열도로 망명을 하였고, 일본의 통일세력 역시 한반도와는 지중해적 질서 속에서 형성된 모자관계를 완전히 끊고, 오히려 적대적인 관계로 변모하였다.

#### 4) 통일신라와 발해

##### 中, 日 및 이슬람권과도 활발한 교역을 전개한 통일신라

고구려와 백제가 망하고 남북국 시대가 전개된 이후 통일신라의 해양활동은 삼국의 해양문화를 토대로 삼아 매우 활발했다. 초기에는 당과의 전쟁을 위해서, 또 일본의 침입을 방지하기 위하여 해군력 증강에 힘을 썼다. 그 후 동아시아중해의 바다에서 군사적 긴장이 풀리면서 외교, 문화, 경제적 목적을 위한 해양활동이 활발해졌다.

신라는 통일을 이룩한 저력과 자신감 있는 해양능력을 바탕으로 국제교역을 활발히 전개하였다. 전기에는 주로 당나라와 산둥반도의 등주항을 통해서 교역을 활발하게 하였다. 등주(봉래시)에는 발해관, 신라관이 함께 있었다. 초기에는 신라와 당나라 간에 약간의 긴장관계가 있었다. 물론 이러한 현실 속에서도 공식적, 비공식적인 교섭은 이루어졌고, 특히 교역은 비교적 활발했다. 朝霞紬, 魚牙紬, 鏤鷹鈴 등의 고급직물과 금은 세공품 등의 수출이 늘어났다. 당은 이에 답례품을 보내왔으며, 신라는 계속해서 수출을 하였다. 그런데 삼국사기에 보이는 玳瑁·紫檀·沈香·孔雀尾·瑟瑟·毳毼·翡翠毛 등 ‘남해박래품’은 당에서 수입한 것이다.

신라는 일본과 시기에 따라서 변화는 있었지만 교역은 활발한 편이었고, 특히 민간인들은 공식적으로 비공식적으로 바다를 건너다니면서 물건들을 사고팔았다. 신라는 일본무역을 거의 독점하였기 때문에 당나라나 서역, 아라비아 등에서 일본으로 들어오는 물품들도 역시 신라를 거쳐야 했다. 신라는 아라비아, 페르시아 등 이슬람교권 상인들과 교역을 했다. 몇몇 문헌에는 아랍·무슬림 상인들의 신라 내 왕이나 신라 견문에 관한 기술과 함께 신라로부터 수입한 상품에 관한 기사도 실려 있다. 9세기 전기에 신라의 해적이 일본열도를 침입하였다. 869년에는 신라의 해적선 2척이 일본의 하카다를 습격하였다. 870년에는 역시 신라해적이 풍전국의 공물선에 실린 견면을 약탈하였다. 이어 893년과 894년에도 큐슈 북부와 대마도를 습격하였다. 이러한 사실은 민간인들의 해양활동도 매우 활발했음을 보여준다.

##### 장보고, 동아시아중해의 해상권을 완전 장악

한편 당에서는 이른바 재당 신라인들이 상업적으로, 때로는 외교사절의 역할까

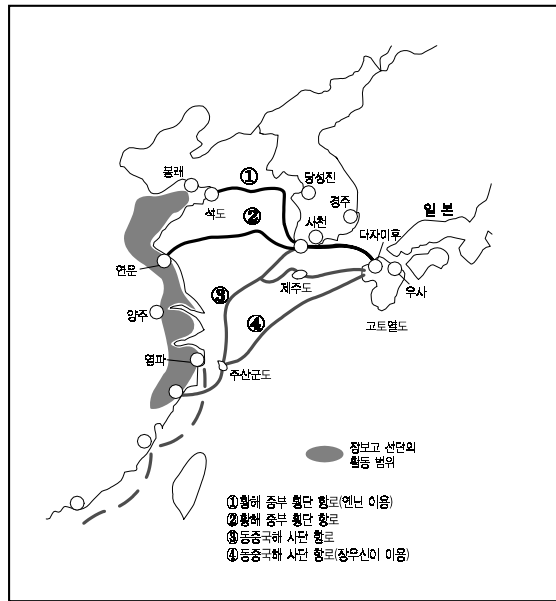
지 하면서 동아시아의 바다를 장악하였다. 그들은 중국의 대운하 주변과 남방인 절강지방에서 북경을 잇는 대운하의 주변에 정착하여 운하경제를 장악하는 데 성공하였다. 운수업, 조선업, 항해업, 소금 만드는 제염업, 솥 굽는 일 등 주로 환금성이 강한 일들을 하였다. 그리고 운하주변과 산둥성, 장수성, 저장성 등 해안가에 신라방, 신라소, 신라촌 등의 정착촌을 건설하였다. 상인들이나 사신들을 위해서 지은 신라관, 신라원 같은 건물도 있었다. 신라인들은 서역인 등 외국인들도 많이 살고 있는 국제도시인 양주에도 거주지를 이루고 있었다.

동아지중해의 전체항로는 신라인들과 재당 신라인들, 그리고 일본열도에 거주하는 일부 신라인들이 장악했다. 결과적으로 ‘범신라인들’이 단절된 항로를 유기적으로 연결하면서 바다의 물길과 상권을 독점한 것이다. 재당 신라인 출신인 장보고는 신라 정부의 도움을 받아 청해진을 설치하여 황해, 남해, 동해 및 동중국해의 모든 항로를 장악하면서, 상인들과 해양민들을 조직하였다. 즉 국내외적인 상황 속에서 동아지중해 서쪽(환황해권)의 요소요소에 포진해 있는 거점도시들을 유기적으로 연결하였고, 조직적으로 역할분담을 시키면서 군사력을 동원하여 신라 정부와 국적이 다른 신라인의 민간상인조직을 연결시켰다. 그리고 본거지를 균형이며, 자유무역항으로 만든 청해진에 두어 재당 신라인과 재일 신라인, 본국 신라인을 동시에 관리하고, 역할분담을 조정할 수 있었다. 이들이 일정한 연계성을 가지고 활발한 해상활동을 하게끔 함으로써 동아지중해의 해상권을 장악하였다.

통일신라의 항해 범위는 전 시대에 비하여 더욱 확대되고 항로도 길었다. 황해 중부의 횡단항로는 남양만, 즉 현재의 화성군에 있었던 당은포를 출발하여 직향한 다음에 산둥반도에 도착하였다. 그 항구는 역시 오늘날의 봉래인 등주였다. 반면에 민간인들은 산둥반도 동쪽 끝 아래에 있는 적산포, 유산포 등을 항구로 하였다. 특히 당을 출발한 항구로서 분명히 기록된 곳은 적산포인 현재의 영성시 석도항과 그 앞에 있는 막야도이다. 남쪽은 황해남부 사단항로가 있었다. 전남 해안을 출발하였는데 현재의 회진을 그 출발항구로 보고 있다. 도착은 회하유역의 도시와 장강 하구 및 현재 영광인 명주항이다. 장보고의 선단들은 명주 앞의 주산군도를 출발하여 북상하다가 항해를 사단하여 한반도 남부로 상륙하거나 동중국해를 사단하여 제주도에 도착하거나 경유하여 신라 혹은 일본까지 항해하였다. 지금도 저장성 주산군도의 보타도에는 신라상인들에 대한 전설과 함께 신라초가 남아 있다.

&lt;그림 4-4&gt;

## 통일신라 시대의 주요 항로



## 일본과의 해양활동이 왕성했던 발해

발해는 고구려의 해양능력을 이어받아 초기부터 바다에 관심을 기울였다. 건국 초기에 무왕은 장문휴로 하여금 수군과 함선을 거느리고 발해만을 건너 등주를 공격하여 일시적으로 점령하는 등 상당한 전과를 올린다. 요동반도와 등주를 잇는 묘도군도는 선사시대부터 매우 중요한 항로였다. 따라서 이 항로를 둘러싸고 발해는 당과 갈등을 벌였다.

일본과는 건국 초부터 시작하여 공식적인 기록만 발해가 일본에 34회, 일본이 발해에 13회나 사절단을 파견하는 등 빈번하게 정치·경제적 교섭이 있었다. 특히 9세기에 이르면 한번에 100명이 넘는 사절단을 파견하기도 하였다. 양국 간의 교섭은 신라와 당이라는 두 강대국과의 관계에서 이해해야 한다. 발해와 일본은 나당 동맹으로 인하여 붕괴된 고구려, 백제, 왜의 질서가 새로운 형태로 탄생된 것이다. 따라서 그러한 역사와 신라를 경계해야 하는 지정학적인 역학관계상 발해와 일본은 해양외교를 통해서 협조관계를 유지해야 했다. 그러나 전기를 지나면서 교

섭은 거의 경제적인 목적을 띠고 이루어졌다. 심지어는 경제적 협력을 위하여 민간인들의 접촉과 교역도 상당했다. 한번은 민간인 1,100명으로 구성된 발해선단이 일본에 도착하기도 하였다. 당시 이루어진 교역의 내용과 품목을 보면 양국간의 교역은 매우 활발했다. 무역역조 현상이 너무나 심해서 일본정부는 발해 사신선의 횡수와 인원 등을 제한하기도 하였다. 이러한 활발하고 능동적인 교섭은 자연환경이 험악한 동해를 건너다니는 항해술과 조선술 등 해양능력이 뒷받침이 없었으면 불가능한 일이었다.

#### 위험한 동해항로를 통한 대일 통상에 의존

발해의 해양활동 환경은 고구려와 거의 유사하였으나 보다 북쪽에 치우쳐 있었으므로 조건은 더욱 나빴다. 발해인들은 북풍계열의 바람을 활용하여 동경인 용원부를 출발한 다음, 현재 나진, 선봉에 해당하는 두만강 하류에서 출발하거나, 육로로 그 북쪽에 있는 옛 염주인 블라디보스토크 근처 항구에서 출발하여 연안 또는 근해항해를 하다가 동해북부를 사단하여 원양항해를 통해 혼슈 중부의 니가타, 노토반도, 쓰루가 등에 도착하였다. 쓰루가에는 지금도 발해사신들이 묵었던 객관이었던 계히신궁(기비신궁)이 있다. 물론 남경 남해부인 경성 혹은 함흥부근에서 출발하여 동일한 항로를 이용하여 바다를 건너기도 하였으나, 역시 동해항로는 매우 위험하여 항해에 어려움이 많았으며, 희생도 많이 따랐다. 그 외에 압록강의 하구인 박작구(현재 단동)에서 항해를 시작해서 서한만으로 빠져나가 서쪽으로 요동반도를 타고 연안항해를 한 다음에 여순인 마석진에서 묘도군도를 타고 내려가 산둥반도 북부의 등주항에 도착하는 항로가 있다. 초기에는 당의 공격로로 이용되었으나 점차 교섭로로 사용되었다.

#### 5) 고려시대

##### 바다를 통한 송과의 교류, 동아시아 질서에 큰 영향 미쳐

고려를 세운 왕건은 백선장군이었고, 해군대장이라는 칭호를 받은 해양세력이었다. 후삼국시대에 활약한 인물들은 경기만 세력, 남양만 세력, 당진 세력, 금강하구, 영산강 하구 및 서남해안 세력, 그리고 섬진강 하구 세력 등 대부분이 해상세

력들이었다. 그리고 왕건은 예성강 하구와 경기만 일대의 해양세력으로서 수전을 통해서 후백제에 대한 기선을 제압하였다. 후백제의 견훤도 절강 지방의 오월국과 바다를 통한 교섭을 하였다. 고려와 송은 거란족의 나라인 요를 견제하기 위하여 정치·외교적인 교섭이 절실했고, 또 문화의 교류와 교역도 필요했다. 그런데 요가 북방에 있었으므로 양국의 교류는 바다를 통해서만 이루어졌다. 고려와 송의 해양을 통한 외교 및 교역은 고려사회 및 동아시아의 질서에 상당한 영향을 끼쳤다. 이후 약 160여 년 동안 고려는 송나라에 57번, 송은 고려에 30번의 사신을 보냈다. 평균 2년에 1번꼴로 빈번하게 사신단이 오고 갔다.

물론 고려와 송나라의 교섭은 지리적인 특성으로 보아 해양을 매개로 하지 않으면 불가능했다. 송나라에는 고려관이 곳곳에 세워졌다. 고려와 송나라는 엄청난 규모의 공무역을 했다. 보통 100명에서 300명을 태운 사신선들은 곧 공무역선이었다. 예를 들면 송나라는 고려에 의복, 상아, 물소 뿔, 옥, 술, 새(鳥), 차, 칠, 악기 등을 수출하였고, 고려는 비단, 금, 은, 나전 세공품, 꽃방석, 자개박이 그릇, 인삼, 소나무, 부채, 종이, 붓, 떡, 가죽 등을 보냈다. 1078년에는 송이 100종이 넘는 품목과 6천 건에 달하는 물건을 보냈고, 고려 역시 그에 상당하는 물건을 보냈다. 소동파는 고려와 무역하는 일이 피해가 심하다고 매우 비판적이었다.

민간상인들도 활발하게 무역을 하였다. 고려사에 의하면 주로 현재의 푸젠·광둥·저장의 상인들이 고려에 많이 왔다. 북송 시대의 전기(1017~1090년)에만 약 100명 이상의 송 상인들이 고려에 온 기록이 있다. 그들은 주로 동해(현재 강추성의 연운항), 해문(장추성의 양자강 하구) 등에서 출발하였다. 두 나라 간에 상인들이 오고간 것을 집계해 보면, 1012년부터 1278년까지 266년간 송나라의 상인이 129회에 걸쳐 약 5천여 명이 왔다. 당시의 상황으로 보아서는 실로 엄청난 숫자이다. 오늘날의 아랍인인 서역상인들도 많이 왔다. 전기인 북송시대에는 주로 고려의 예성강 하구를 출발하여 웅진반도를 지나 산둥반도의 등주항이나 밀주에 도착하는 황해 중부 횡단항로가 사용되었다. 그러나 후기에 들어서고, 남송이 성립되면서 고려는 중국의 강남지방과 활발한 교섭을 하였다.

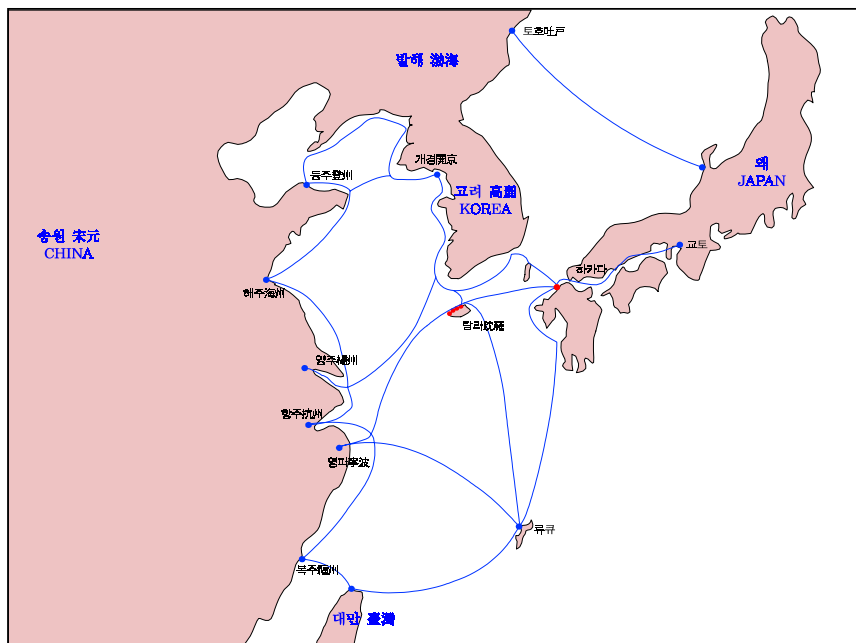
#### 황해 남부항로를 통해 송과의 교류 유지

고려는 황해 중부항로를 이용할 수가 없었으므로 자연히 황해 남부항로를 사용할 수밖에 없었다. 절강의 영파는 명주로서 남송 당시 최대의 무역항이었다. 고려

에 온 북송의 사신 서공이 쓴 ‘고려도경’에는 당시 항로의 경유지와 소요시간 및 해양조건과 상태까지 상세히 기록되어 있다. 당시 사람들은 영파를 출발하여 주산군도의 섬들을 지난 이후에 연안항해를 통해서 현재의 상해만까지 북상한 다음에 동북상으로 사단하여 흑산도를 경유하여 예성강구의 벽란도에 도착하는 것이었다. 그 외에 필자가 직접 표류항해에 의해 발견한 사실이지만 고려인들은 재당 신라인들처럼 주산군도를 출발하여 막바로 동중국해를 거쳐 황해남부를 사단하는 항로도 있었다. 이외에 광둥이나 푸젠을 통해서 들어온 서역문화도 이 항로를 이용하여 고려에 들어왔다. 불교나 고려자기 등 고려는 주로 이 항로를 이용하여 문화를 교류하였고, 특히 서역과 간접교역을 할 수가 있었다. 한편 일본상인들도 김해를 통해서 고려에 들어왔으며, 현재의 오키나와인 유구국과의 교섭도 나타난다.

<그림 4-5>

## 고려시대 해상항로



대몽항쟁이나 왜구격퇴에도 해양력 발휘

고려는 국제관계뿐만 아니라 대내적으로도 해양이 중요한 역할을 하였다. 고려의 수도인 개경으로 이어지는 조운의 거의 대부분은 바닷길을 활용한 것이다. 고

러는 후기에 들어서 몽골의 침입을 받아 강화도 등에서 바다를 이용해 항전했다. 후에 삼별초정부는 진도, 제주도 등에 세운 일종의 해양왕국이었다. 이들은 4년간 고려정부와 몽골을 대상으로 항쟁을 했는데 이는 강력한 해양력을 바탕으로 한 것이다. 고려의 해양력은 여몽연합군이 일본열도를 침공할 때 주도적으로 선박을 건조하고 병력을 동원한 데서도 드러나고 있다. 1274년에 여몽연합군이 원정을 할 때 900척의 배를 4개월 반이라는 놀랄 만큼 빠른 시간에 건조하였다. 후기에 들어서서 왜국의 침입을 받아 국가적으로 어려움을 겪었으나, 왜구 격퇴와 대마도 정벌 등 해양력을 유감없이 발휘하였다.

## 6) 조선시대

### 해금정책으로 중국의 주변부로 전략

그런데 조선시대에 들어와서 한국의 해양문화는 매우 미약해졌다. 초기에는 고려의 전통을 이어받아 수군을 거느리고 대마도 정벌 등을 추진하는 등 적극적이었다. 또한 조선술에도 관심을 기울여 새로운 형태의 선박을 건조하려는 시도도 있었다. 그러나 결국 해양문화는 천시되고 수군활동도 미미해졌으며 공도정책(空島政策)을 취하는 등 민간인들의 대외 해양활동을 원천적으로 금하였다. 조선은 바다를 막고, 중국 중심적 질서만을 받아들여 오로지 중국과의 교섭만을 추진하였다. 그 결과 중국의 주변부로 전략하였다.

동아시아에서 해양의 문제가 다시 대두된 것은 임진왜란이었다. 초기의 일방적인 열세에서 벗어나 결국 승리를 이끌어낼 수 있었던 것은 수군의 승리 덕분이었다. 수군체제와 함선의 우수성을 활용한 이순신의 활약으로 강력한 일본 수군을 격파하였다. 특히 거북선은 매우 독특한 기능을 보유한 함선으로서 조선의 해양능력을 단적으로 웅변하는 선박이다. 하지만 조선은 이후에도 해양의 중요성을 인식하지 못한 채 해양문화를 발전시키지 못하였다. 다만 근대에 접어들면서 본격적으로 해양의 중요성과 역할이 거론되었다. 또한 제너럴 샤먼호사건, 병인양요 등을 겪으면서 해양의 중요성을 깨달아갔으나 이미 때는 늦었다. 강제적인 개항, 청·일전쟁, 러·일전쟁, 일본의 식민지화는 해양력 및 해양질서와 깊은 관련이 있다.

### 반도국이 해양력을 상실하면 주변국의 침탈 초래

그러나 2차 세계대전이 끝나면서 동아시아는 완충지대 없이 한반도의 땅과 바다에서 양극질서가 직접 대결하는 양상을 띠었다. 이러한 첨예한 군사대결 속에 바다는 막히고, 그 결과 교류와 교역의 지중해적 질서는 사라졌다. 이처럼 20세기는 유일한 연결통로인 바다가 폐쇄되고 단절되어 동아시아중해권은 제 역할을 할 수가 없게 되었다. 그러나 이제 세계질서, 동아시아의 질서가 재편되려고 한다. 현재 동아시아에서 모든 지역과 국가를 전체적으로 연결하는 해양 네트워크는 우리만이 가지고 있다. 따라서 중요한 해로를 장악하고, 해양조정력을 가질 경우 각국 간의 역학관계를 조정할 수 있고, 막대한 경제적, 문화적 이익을 얻을 수 있다.

해양력은 한 나라가 발전하는 데 결정적인 역할을 한다. 특히 우리 민족은 삼면이 바다로 둘러싸여 잘 활용하면 주변으로 진출할 수가 있고, 교역 등 경제력을 향상시키는 물론 주변 각국들 간의 역학관계를 조정할 수가 있다. 반도국가가 자기 앞마당에서 해양력을 상실했다면 그것은 주변국들에게 포위당해 있음을 의미한다. 따라서 해양력이 약하면 오히려 바다에 포위되어 폐쇄적이 되고 해양력이 강한 주변국들에 의해 민족의 이익과 자주가 침탈당할 수가 있다. 21세기에 해양력은 동아시아의 역학관계의 기본 틀과 우리 민족의 운명을 좌우할 것이다.

## 2. 해양문화

### 1) 해양문화의 의의와 범위

#### 동전의 앞뒷면과 같은 해양문화와 해양의식

앞에서 살펴본 바와 같이 바다라는 곳은 어떻게 대하느냐에 따라 장애물이 되기도 하고 열린 길이 되기도 한다. 바다를 열린 곳으로 생각하고 헤쳐나간 민족을 우리는 해양민족이라고 부른다. 그들이 삶의 양식 속에서 바다를 어떻게 생각하고 받아들였느냐에 따라 문화가 달라지고, 그 달라진 문화로 인해 민족과 집단의 성격 즉 해양의식이 결정된다. 그리고 그 해양의식은 다시 해양문화에 영향을 미친

다. 이처럼 해양의식과 해양문화는 물고 물리는 관계다. 해양문화가 해양의식을 낳고 그 해양의식은 해양문화를 규정한다. 경우에 따라서는 해양의식과 해양문화를 동의어로 보아도 무방한 경우도 적지 않다. 따라서 우리 민족의 해양문화를 살펴보는 것은 해양의식을 규명하기 위한 좋은 방법이 된다.

### 해양문화는 바다와 관련된 삶의 흔적

해양문화는 바다를 통해 나타나는 관습이나 제도 또는 사회 구성원들에게 공유되는 지식의 체계다. 따라서 해양문화는 원시시대부터 인간의 삶과 관련되어 있던 실존적인 바다, 국가 간의 교류를 열게 했던 바다, 경제활동의 장인 바다에 이르기까지 해양과 관련된 모든 분야를 총칭하는 것으로 볼 수 있다. 이처럼 해양문화란 바다와 더불어 살아 온 사회구성원들이 공유해 온 원시시대의 삶의 형태에서 바다와 관련된 현대과학에 이르기까지 광범위한 영역에 걸쳐 형성되어 있다. 쉽게 말해 해양문화란 미지의 것을 향한 진취적인 탐구정신의 발로이자 바다를 주된 활동 무대로 해서 살아가는 바다사람들이 남겨 온 모든 삶의 흔적에 다름 아닌 것이다.

### 바다의 속성에 따라 다양한 해양문화 형성

해양문화는 바다가 가지는 여러 가지 특징적 속성을 바탕으로 형성된다. 앞에서도 언급했듯이 바다는 열린 공간이다. 열린 공간이라는 바다의 특징은 바닷사람들의 성향을 규정하고 나아가서는 해양문화의 성격을 규정한다. 바닷사람들은 집착보다는 열린 마음을, 구속보다는 자유를 선호하며 소속보다는 무소속의 성향을 띤다. 자연 그들이 만드는 해양문화의 성격은 고정성보다는 유동성을, 획일성보다는 다양성을, 규율성보다는 무규율성을, 자존성보다는 진취성을 특징으로 한다.

바다는 우리에게 많은 것을 제공해 주는 삶의 공간이다. 바다는 어패류와 해조류 등의 해산물을 제공해 주고 대규모 물류통로를 제공해 준다. 바닷사람들은 바다에서 해산물을 생산하고 이를 분배, 교환, 소비하는 어업을 생업으로 삼는가 하면 바다를 통해 여러 육지세계를 넘나들며 물자를 유통시키는 해상유통업에 종사하는 사람들도 있다. 자연 이들은 독특하고 활기찬 생활문화를 형성한다.

바다는 불안정성을 내포하는 두려운 공간이다. 바다는 기후의 변화에 따라 예측하기 어려운 변화무쌍한 특징을 갖고 있다. 따라서 바닷사람들에게는 이러한 불안

정한 마음을 어루만져 줄 특별한 신앙이 필요하다. 예를 들어 바다사람들은 어김없이 성소(聖所)로서 해신당(海神堂)을 두고 있고, 바다나 바람의 신들에게 제를 올리는 용왕제(龍王祭)나 영등제 등을 정기적으로 성대하고 진지하게 거행한다.

### 갈수록 넓어지는 해양문화 영역

바다를 삶의 대상으로 한 해양문화는 어로생활과 병행하여 해상교통, 해상무역 등으로 그 영역을 넓혀 나갈 수 있다. 특히 8~9세기에 황해 해상무역을 장악했던 장보고의 활동은 해양문화의 영역을 확장시킨 좋은 예이다. 이러한 해상 교통 또는 무역을 통한 문화는 단순히 경제적 측면에서 나타난 문화이기 이전에 선박문화, 항해문화, 전래문화 등 광범위한 한국의 해양문화로 이해되지 않으면 안 된다.

<그림 4-6>

영등굿 띠배



이와 함께 해양과 관련된 각 시대별 이데올로기 즉, 해양과 정치권력 또는 해양과 민중의 관계 등도 해양문화의 한 갈래로 볼 수 있다. 또한 해양과 관련된 관변문화와 민간문화, 민중문화와 지배문화 등도 그 자체가 각각 해양문화일 뿐만 아니라 그들 간의 관계도 해양문화의 범주에 넣어야 한다. 보다 넓게 보면 해양의 직접적인 포함 여부를 떠나 바다의 특성이 내면화되어 있는 모든 문화를 해양문화

에 포함시켜야 한다는 주장까지 나오고 있다.

한편 바다를 통한 경제, 환경, 군사 활동과 관계된 근·현대 과학도 해양과학문화로 받아들여지고 있다. 최근에 들어와서 다양한 형태의 해양산업이 일어나고 있는데, 이 또한 새로운 형태의 해양문화를 창출하고 있다. 이와 함께 이러한 해양산업과 관련된 과학자, 공학자, 해양기술자들까지도 해양문화의 한 영역을 차지한다.

### 서민들의 바다 삶을 담은 해양민속문화

현재 우리나라에서 해양문화로 자리매김하고 있는 것은 주로 현존하고 있는 해양민속문화이다. 이러한 문화는 고대사회에서부터 어로생활과 관련하여 형성된 경험, 지식, 습관, 제의(祭儀) 등 여러 가지 형태로 나타난다. 바다와 직결된 생활을 통해 나타나는 공동의 삶 속에서 유·무형으로 흩어져 있으면서 일정한 형식으로 존재해 왔던 여러 흔적들이 바로 해양민속문화인 것이다.

## 2) 건국신화

### 바다를 따라 내려온 북방민족

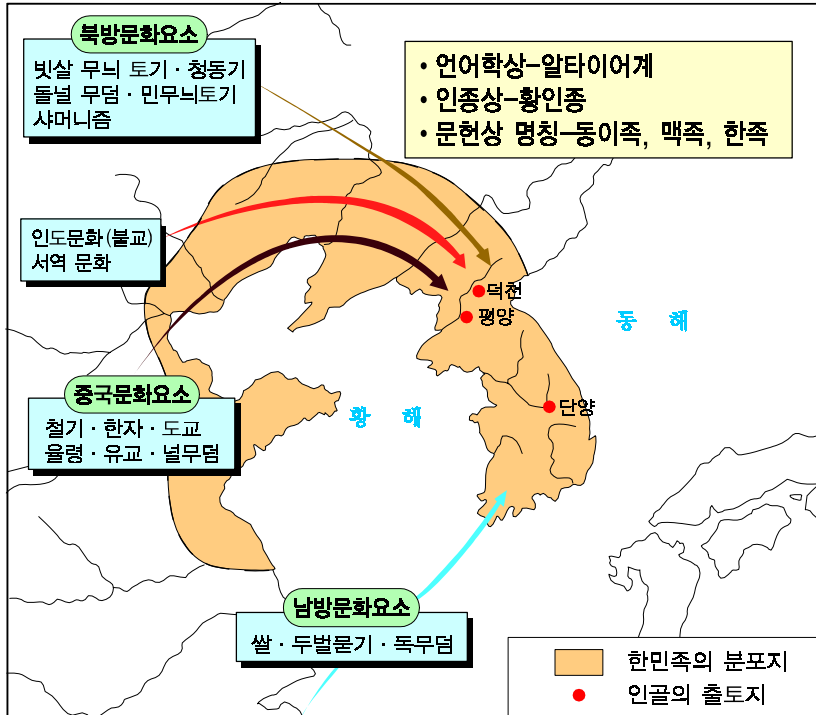
우리나라에는 천지창조에 관한 신화가 풍부하지 못하다. 무속신앙이나 민담형태로 내려오는 창세신화도 극히 부분적이고 내용이 빈약하여 보잘 것 없다. 따라서 바다와 관련된 제대로 된 우리 창세신화는 찾기 어렵다. 다만 고조선이나 고대 국가의 건국신화를 통해서 우리 민족과 바다와의 관계를 그려볼 수 있다. 우리 민족은 인종학상으로 황색인종인 몽고인종(Mongoloid), 그 중에서도 만주·시베리아 종족의 하나인 퉁구스(Tungus)족에 가깝다. 언어학상으로는 낱말을 조사(助詞)로 연결지어 가는 우랄 알타이(Ural Altai) 어족에 속한다. 따라서 우리 민족의 원거주지가 아직 분명하지 않으나 북방대륙성 민족임에는 틀림없는 것 같다.

마찬가지로 우리 민족이 한반도에 정착하기까지의 경로도 제대로 밝혀지지 않았으나 대체로 다음 세 가지로 추정되고 있다. 하나는 요하(遼河) 상류와 송화강(松花江) 유역에서 압록강의 상류와 중류를 타고 들어와 척량산맥(脊梁山脈)을 넘어 동해안에 이르렀다는 것이다. 다른 하나는 대륙의 북쪽에서 발해만(渤海灣)을

따라 반도의 서해안으로 뻗어 내려왔다는 것이며, 나머지 하나는 산둥(山東) 지방에서 직접 바다를 건너 서해안에 이르렀던 듯하다.

&lt;그림 4-7&gt;

한민족의 문화적 특성



### 단군신화 속에 비친 해양화의 발아

이러한 우리 민족의 한반도 정착과정은 단군신화를 비롯한 건국신화에 그대로 반영되어 있다. 우선 삼국유사 ‘고조선조(古朝鮮條)’에 실려 있는 단군신화는 크게 다음과 같은 세 부분으로 나누어 살펴볼 수 있다.

환인(桓因)의 서자인 환웅(桓雄)이 천하에 뜻을 두고 사람이 사는 세상을 탐하자 환인이 그 뜻을 알고 그에게 천부인(天符印) 세 개를 주면서 내려가 다스리게 하였다. 환웅은 무리 3천을 이끌고 태백산 신단수(神檀樹) 밑으로 하강하여 그 곳을 신시(神市)라 부르고 환웅천왕이 되었다. 그는 비, 구름, 바람 신을 거느리고 인간의 모든 일을

주관하며 세상을 다스리고 교화하였다.

이 때 곰과 호랑이가 같은 굴에 살면서 환웅에게 사람 되기를 빌었다. 환웅이 쑥 한 줍과 마늘 스무 개를 주면서 백 일 동안 햇빛을 보지 말라고 하였다. 이 중 곰만이 금기를 지켜 삼칠일에 여인이 되었으나 혼인할 사람이 없어서 매일 신단수 밑에서 아기 베기를 축원하였다. 이에 환웅이 잠시 사람의 모습으로 변하여 웅녀와 혼인하여 아이를 낳았는데 그가 바로 단군왕검(檀君王儉)이다.

단군이 비서갑(非西岬) 하백(河伯)의 딸과 결혼, 부루(夫妻)를 낳았다.

신화 속에서 주인공이 어떻게 출현하느냐 하는 것은 해당지역의 지리적 환경에 따라 달라진다. 즉 바다를 삶의 터전으로 하는 지역은 신이 물이나 땅 속에서 나오며, 물이 많아 농사를 짓는 지역에서도 대개의 신들은 땅 속에서 솟아 나온다. 반면 유목을 주로 하는 초원 목초지에서는 그 곳의 중요 동물인 여우, 늑대, 독수리 등에서 시조가 탄생하는 것으로 되어 있다. 이러한 사실을 감안할 때 첫 번째 신화는 우리 민족이 토착세력이 아님을 상징한다. 환웅이 하늘에서 내려와 천왕으로 자처하는 모습에서 우월한 문화를 가지고 토착세력을 지배하는 이주민(移住民)의 자부심을 읽을 수 있다. 또한 곰이 출현하는 두 번째 신화는 우리 민족이 유목을 주로 하는 초원지역에서 왔다는 사실을 상징하고 있다. 마찬가지로 세 번째 신화에서는 우리 민족이 고조선 시대에도 이미 조금씩 바다를 가까이 하고 있었음을 나타낸다.

#### 건국 이전부터 바다를 끼고 살았던 고구려와 백제

고조선 이후의 건국신화에는 바다가 좀 더 가까운 모습으로 우리에게 다가온다. 동부여 건국신화에 따르면 동부여(東扶餘)는 북부여의 왕인 해부루(解夫婁)가 대신(大臣) 아란불의 현몽(現夢)에 따라 동해(東海)의 가섭원(迦葉原)으로 이주하여 세운 나라다. 또한 고구려 건국신화에는 시조(始祖) 주몽(朱蒙)이 동부여에서 도망나올 때 활로 물을 쳐 자라와 물고기가 나타나게 하여 엄체수를 건너는 장면이 나온다. 즉 북방민족인 고구려가 건국 이전부터 바다를 가까이 하고 있었으며, 물고기 신화를 통해 수렵뿐만 아니라 어로로 생활을 영위하고 있었음을 나타낸다.

삼국의 하나인 백제의 경우에는 시조의 신격을 보여주는 신화는 없다. 삼국사기 백제본기는 부여왕 주몽이 북부여에서 낳은 유리를 태자로 삼자 신변의 위협을

느낀 온조와 비류가 남하하여 세운 나라가 백제인 것으로 나타나 있다. 다만 백제라는 국호에서 바다와의 관계를 찾아볼 수 있는데, 그 내용은 우리 사료와 중국의 사료에는 달리 나타나 있다. 즉 삼국사기, 동국통감 등은 온조가 부여에서 따라온 10명의 신하를 거느리고 위례성에 도읍했다 하여 나라 이름을 십제(十濟)라 했으나 후에 미추홀에 정착한 비류의 백성들까지 모두 따랐다하여 백제(百濟)로 바꿨다고 한다. 그러나 중국의 수서(隋書)나 북사(北史)는 처음에 100가(百家)가 (바다를) 건너왔다(濟)고 해서 나라 이름을 백제라 했다고 기술되어 있다.

### 신라와 가야의 선조는 해양세력과 손잡은 이주민

한반도 남쪽에 자리 잡은 신라의 선조 또한 이주민으로 추정된다. 신라의 시조 박혁거세는 양산 아래 나정에서 서기가 전광처럼 비치더니 백마가 뽕어앉아 절하는 자리에 있던 알에서 태어났기 때문이다. 그의 부인 알영은 알영정에 나타난 계룡의 왼쪽 갈비뼈에서 태어난 것으로 되어 있다. 두 시조의 행적이 동등한 입장에서 기술되어 있는데, 이는 혁거세 집단이 경주 지역에 이주하여 알영 집단과의 혼인 동맹을 통하여 세력을 확장했음을 의미한다. 혁거세의 뒤를 이은 탈해왕은 용성국 함달파의 아들이다. 이 탈해왕이 왕이 되기 전에 고기를 잡아 자신을 길러준 노모를 공양한 것으로 기록되어 있다. 따라서 탈해가 혁거세를 이어 왕위에 올랐다는 것은 해양세력이 신라에 정착했다는 것으로 해석할 수 있다.

가야의 수로왕도 하늘에서 하강한 운반체, 즉 여섯 개의 황금알이 담긴 금합에서 태어난 것으로 보아 이주민으로 보아도 무리가 없다. 이 수로왕도 서쪽에서 배를 타고 온 야유타국의 공주 허황옥을 왕비로 맞아들이고 있어 해양세력과의 결합을 상징하고 있다. 다만 혁거세 세력에 비해 수로왕의 세력이 훨씬 더 강력했던 것으로 볼 수 있다. 우선 혁거세는 토착 농경민족으로 추정되는 알영과 동등한 입장에서 결혼하나, 수로왕은 구간 집단이 배필을 자기 집단에서 고르라는 권유를 하늘의 명령이 있을 것이라고 거절했다. 또한 신라의 기록에는 나타나지 않으나 가야의 기록에는 석탈해가 먼저 가야에 왔다가 신라로 쫓겨 간 것으로 나온다.

### 3) 기층문화의 표상인 해양민속<sup>45)</sup>

#### 有史無書의 해양민속문화

한국 해양민속은 그야말로 한민족 기층문화의 표상을 드러내는 일이기도 하다. 바다의 속성 자체가 자연과의 치열한 싸움이었으며, ‘물질’ 자체가 험한 일이어서 바닷가 민중의 삶은 만만하지가 않았다. 교통망이 불편한 오지의 해변이나 섬 등은 늘 소외와 격리의 상징이었으며 귀양처 등으로 간주되었다. 그에 따라 풍부한 민속문화가 잘 간직될 수 있었으며, 상대적으로 현대화의 격랑 속에서도 자신들의 문화를 전승시킬 수 있었다.

한국 해양민속을 이해하기 위해서는 그 선결조건인 어민들에 대한 이해, 그리고 자연적 조건, 그들 자연을 극복하고자 했던 어민들의 ‘자연-인간-기술’의 상호관계를 살펴보아야 할 것이다. 그러한 제 조건들로부터 어민들이 자신들의 공동체적 삶을 유지시키기 위해 만들어낸 다양한 문화적 기재들을 이르러 ‘해양민속’이라 정의할 수 있을 것이다. 그러나 이들 문화는 양반층의 기록으로부터 분리되어, ‘역사는 있으나 기록은 없는’ ‘有史無書’의 역사가 되었다. 즉, ‘쓰여지지 아니한 역사’의 숨겨진 의미망 속에 해양민속의 개념과 위상이 존립하고 있는 셈이다. 농업의 역사에 비하여 상대적으로 자료가 빈약한 바, 이는 역으로 구전에 기초한 민속문화의 기름진 토양이 되고 있다.

#### (1) 어민과 어촌의 민속

##### ‘상것’ 대접 받은 어민들은 각종 수탈의 대상

전통시대 어민의 처지는 하층민으로 ‘상것’ 대접을 받았다. 하층민으로서의 신분적 질곡은 오랜 세월동안 한국의 어민사를 규정짓는 특징이었다. 즉, 어민들은 시대를 불문하고 늘 수탈의 대상으로만 간주되었다. 어민의 주체적 발전을 가로막는 조건들은 대단히 많았으며, 정치적인 예속관계에서 벗어나질 못하였다. 바다의 생리(生利)는 넉넉한 데도 군침(軍簋)이 미처 오지 않고 환상(還上)이 오지 않는

45) 이 부분은 한국민속문화연구소 이사장이자 해양문화재단 이사인 주강현 박사가 집필하였다. 주강현 박사는 우리나라 민속문화에 관한 다수의 저서를 집필한 민속전문가이다.

까닭으로 세상을 피해 사는 사람도 많았다. 섬 백성들의 지극한 소원과 간절한 마음은 오직 그 고을의 서리나 하례(下隸)를 대면하지 않는 것뿐이었다. 수탈을 두려워 한 탓이다. 예를 들어 제주도 해녀들의 경우, 물옷을 입는다고는 해도 맨살에 불과한 벌거벗은 몸으로 물질을 하다보면 물고기가 나타나서 해녀의 살을 뜯어먹는다거나, 심지어는 상어 떼가 몰려오는 경우도 흑간 있었다. 전복을 캐려고 빗창을 전복 사이에 찔렀는데 불행하게도 손에 감은 빗창끈이 전복 사이에서 빠지지 않아 숨이 막혀 목숨을 잃는 경우도 있다. 이렇듯 위험이 뒤따르지만 물질하지 않고서는 살 수가 없었던 것이다. 이러한 해녀들에게 부과되는 세금은 전통시대 어민들의 지위와 역할을 잘 암시하는 좋은 사례이다.

세금은 각종 어로도구에도 부과되었으며, 선세(船稅)·염세(鹽稅) 등이 더불어 부과되었다. 가령, 서남해안에 많았던 어살 같은 어로도구 조차 ‘정치적’ 싸움의 대상이었다. 어살은 즐기치게 소금과 더불어 엄정한 국가관리 대상이었다. 그러나 그 ‘엄정성’은 사실상 당대 사회마다 편의적인 ‘엄정성’이기도 했다. 권문세가는 끊임없이 어살을 차지하려 하였고, 국가적 통제가 이루어지기는 했으나 하부단위에서는 막상 권문세가의 통제가 어려웠다. 게다가 왕권 자신이 어살을 점거하는 일이 자주 벌어졌으니 어살은 조선시대 내내 정치적 함의를 지니고 있었다. 만기요람(萬機要覽) 재용편의 어채색명(漁採名色)에, “대개 어채의 명목이 세 가지가 있으니, 어장(漁場)·어조(漁條)·방렴(防簾)이다.”고 하면서 장소의 편리함과 그렇지 못함과 어리(漁利)의 많고 적음에 따라서 등수를 나누어 세금을 정한다고 하였다. 어살이 권문세가의 재산으로, 또한 부세의 대상으로 널리 행해지고 있었음을 말해준다. 국가는 끊임없이 어살을 조사하고 이를 국가적인 통제권에 두려고 하였다. 세종 19년에는 경차관(敬差官)을 팔도에 나누어 보내어 염장(鹽場)과 어량(漁梁)을 살피게 하였다. 어량은 상·중·하 세 등에서 어살 및 고깃배 그물로 잡는 고기와 민간에 바꾸는 포화(布貨), 미곡(米穀)의 수량도 조사하여 아뢰게 건의하였다(세종실록 77권 세종 19년 6월). 국가적인 통제를 두려하였음은 그만큼 어획량이 대단히 중요했음을 반증하며, 이를 국가재원으로 활용하려고 하였음을 알 수 있다. 즉, 하층민으로서 어민들의 어려운 처지는 해양민속이 대단히 민중적인 기층 문화일 수밖에 없음을 의미하며, 한국기층문화의 표상으로서 해양민속의 중요성을 담보해 주는 것이다.

## 공동체 문화인 어촌 민속은 장기지속성 유지

어민 자신들과 더불어 그네들의 생존터전인 어촌취락의 위상을 점검해야 할 것이다. 어민의 어촌민속은 어촌취락, 사회조직, 일상생활 등 세 부분으로 구분할 수 있다. 어촌취락은 농촌에 비하여 보다 집단적인 취락으로 자연적 재해를 예방하고 선박의 안전성을 도모하고, 바람 등의 피해로부터 보호할 수 있는 입지에 촌락이 설정되었다. 즉 어촌민속에서 가장 특징적인 측면은 공동체적 문화라는 측면일 것이다. 고고민속적인 입장에서 볼 때, 선사시대의 해안가나 도서의 취락지는 대개 아늑한 만구(灣口) 등에 집단적으로 형성되었다. 집단취락의 증거물들은 그들이 먹고 버린 패충 무더기에서 쉽게 확인된다. 패충의 존재는 그들이 장기간에 걸쳐서 조개를 채취하여 먹고 살았으며 기타 동식물 흔적을 남김으로써 고고민속적인 생활상 추적을 가능케 하고 있다. 도서지방에 퍼져 있는 고인돌 흔적은 그네들의 활동 영역이 멀리 오지까지 뻗어 있었고, 선박 이동기술의 발달정도가 상당했음을 알려 준다. 역사시대로 접어들어서도 어촌의 촌락은 공동체적 입장을 견지해 왔다. 어촌의 사회조직은 어촌계를 중심으로 어장의 이용형태와 어촌계의 운영, 작목의 변화가 무엇보다 주목된다. 어촌계는 사회민속의 대표 격으로 공동의 삶을 구가하는 조직적 단위였으며, 그러한 전통은 현대화된 21세기에도 유전되어 어촌계는 어민들 생존의 가장 중요한 조직단위가 되고 있다. 어촌민속의 특징은 공동노동적 특성이 강하며, 상부상조조직이 잘 발달되어 있다는 ‘장기지속성’에서 찾아진다. 농촌민속에 비하여 상대적인 장기지속성을 갖고 있는 것이다.

대부분의 전통적 공동체가 해체된 오늘날에도 공동체성이 강한 조직적 유대를 유지하고 있다는 점에서 어촌민속은 역사적으로나 공간적으로 매우 특별한 의미를 갖는다. 어업공동체는 정확하게 말하면 공동어장이나 어로작업의 공동노동을 매개로 성립한 조직을 말한다. 어촌공동체는 공동어장을 둘러싼 어업공동체와 특정 지역을 경계로 하는 마을공동체의 결합으로 정의할 수 있다. 특정 마을의 공동어장에 관한 소유관계는 총유(總有)로 표현되며, 어촌 공동체는 공동어장을 점유하고 이용한다. 어장의 공동체적 운영과 마을의 공동체적 운영 원리는 서로 구별되며, 각각을 표현하는 조직 또한 독립적으로 존재한다. 농촌의 마을공동체에서는 성원규정이 많이 사라졌지만 어촌공동체는 입호제도에 의해 그 성원이 규정되는 관행이 유지되고 있다. 농촌의 마을공동체는 농지의 개별소유와 개별노동의 진전으로 인하여 공동체성이 해체되어가고 있는 데 비해, 어촌공동체는 공동어장의 총

유와 공동노동의 수행 등의 요인에 의해 여전히 지속되는 측면이 있다. 어촌의 어장을 총유적으로 경영하고, 수확물을 공동으로 관리하는 시스템은 일찍부터 사회민속의 중요한 연구거리를 제공해 왔다. 어촌의 토지 및 어장소유, 산림의 공유를 통한 땀감의 원천확보, 공동체의 신앙과 놀이를 통한 총유적 삶 등은 모두 해양민속의 사회적 범주에서 중요한 의미를 지닌다.

## (2) 정신문화인 해양신앙과 그 밖의 문화들

### 삶의 조건과 역사적·사회적 경험에서 형성·전승된 어촌 신앙

어촌 통합을 위한 기제로서 공동의례들이 주목된다. 고기잡이 과정에서 발생하는 각종 해난사고 예방과 풍어 및 마을의 안녕을 기원하는 의례로 용왕제, 갯제, 당제 등이 있다. 이들 신당은 전국 해변과 도서에 분포되며 장기·지속적으로 이어지고 있다. 바닷가의 마을신앙은 일반적으로 동제 또는 당제라는 이름으로 전승된다. 지역별로 차이를 보이는 만큼 그 양상을 상세히 파악하고 유형화시켜 이해할 필요가 있다. 당제에서 모셔지는 신격을 성별로 보면 여신의 비율이 높은 편이다. 서남해역의 여신은 성립 배경 또는 계열로 볼 때 크게 세 가지 유형으로 나누어 볼 수 있다. 당할머니형, 마고할미형, 원혼형이 그것이다. 당할머니형은 한국의 원형적 신화체계인 ‘天父地母’의 원리에 기초한 것으로서 농경사회적인 신앙체계라고도 할 수 있다. 도서지역의 대다수 신격은 당할아버지·당할머니 계열이며, 특히 당할머니 우위 현상이 두드러진다. 이는 섬에서도 농경이 여전히 중요하기 때문이며, 조선후기에 인근 내륙지역 문화가 유입되었다는 것 등이 작용한 결과다. 다음으로 마고(麻姑)할미는 한국의 신화적 전승에서 가장 원초적 여신상(女神像)을 보이는 존재다.

마을신앙은 주민들의 삶의 조건과 역사적·사회적 경험 속에서 형성되고 전승된다. 즉 어업은 바다의 안정된 상태와 불안정한 상태를 민감하게 포착하고 그에 적응하는 과정을 담고 있다. 배에 ‘배서낭’을 모시고 ‘뱃고사’를 지내는 것은 위와 같은 환경 속에서 어민들이 자연과 원만한 관계를 유지하고자 하는 가운데 설정된 주술·종교적 장치들이다. 배서낭과 뱃고사는 바다 생활에 적응하면서 삶을 보다 풍요롭게 이끌어가고자 하는 노력 속에서 마련된 종교적 의례와 신앙이라고 하겠다. 배서낭은 배의 안전과 선원의 무사 그리고 만선의 풍어를 관장한다고 여겨지

는 초자연적 존재로서 배의 수호신이고 어로신이며 항해신이다. 어민들은 배서낭의 영험에 따라 풍어가 되고 흉어가 된다고 여긴다. 또한 배서낭은 배와 운명을 같이 한다고 말할 정도로 그 관계가 긴밀하다. 뱃고사는 배서낭 또는 수신에게 배의 안전과 선원들의 무탈과 강녕을 빌고, 풍어가 들도록 축원하는 제의다. 또한 배의 액살을 물리치고 어장일이 잘 되기를 기원하며, 뱃길이 순조롭기를 비는 의례이다. 배를 진수하여 내릴 때 지내는 진수고사, 명절 때 지내는 명절고사, 출어하면서 지내는 출어고사가 있다. 이외에도 배를 수리하고 어망을 구입했을 때도 뱃고사를 지내고, 고기가 잘 안 잡힐 때에도 뱃고사를 지낸다. 이와 같은 신앙체계들은 신앙민속이 어촌에서 절대적임을 잘 암시한다.

### 남성과 여성이 공동으로 꾸리는 민속연희와 민요 발달

도서·연안 지역 주민들은 바다와 갯벌, 그리고 섬이라는 자연적 조건에 적응하면서 살아 왔다. 민속연희와 놀이, 예술은 민중들의 노동과 삶의 터전에서 형성되어 전승되어 왔다. 바다와 관련된 민속예술로는 뱃노래와 관련된 연행이 있다. 이와 같은 민속연희와 예술은 도서지역다운 전통과 특성이 담겨 있다. 배를 젓는 노래, 그물을 놓는 노래, 그물을 손질하는 노래, 그물을 당기는 노래, 고기를 푸는 노래, 고기를 분배하는 노래, 더 나아가 술 한 잔에 취하여 취흥을 돋우는 노래, 만선의 풍요를 구가하는 노래에 이르기까지 다양한 노래가 전승된다. 어촌 남성의 노래가 있는가 하면 어촌여성과 어린이들의 노래가 별도로 존재하기도 한다. 당연히 동·서·남 해안의 노래가 다르며 제주도의 해녀노래에서 보여지듯 해안의 지역적 조건에 따라서도 해양민요는 다르게 나타난다.

도서·연안 지역의 민속연희에서는 특히 여성들이 적극적으로 참여하는 곳과 놀이가 주목된다. 도서지역에서는 여성들의 사회참여, 문화참여가 매우 활발하다. 전통사회를 전제로 했을 때 내륙 양반마을에서는 남성들의 문화와 여성들의 문화가 공간적으로, 기능적으로 엄격히 구분되고 남성우위의 문화적 분위기가 지배적인 데 비해 도서, 연안지역에서는 남성과 여성이 공동으로 꾸리는 문화가 발달해 있다. 이는 도서지역의 특성상 남녀가 대등한 입장에서 재화와 문화 생산에 참여하는 사회구조와 관련이 있을 것이다.

### 島嶼의 역사와 민속문화를 포괄하고 있는 해양 설화

설화는 도서의 역사와 민속문화를 두루 포괄하고 있는 내용이어서 주민들의 삶의 방식을 드러내고 이제까지 살아 온 삶의 역사를 어느 구비자료보다 더 잘 내포하고 있다. 인물 이야기, 지명 유래이야기, 민속신앙 이야기, 풍수지리 이야기, 입도조(入島祖) 이야기, 도깨비 이야기 등이 그것이다. 입도조의 설화를 통하여 섬의 형성배경과 역사, 촌락의 역사 등을 알 수 있다. 해변 곳곳에는 설화들이 있어, 사소한 바위조차도 나름의 역사성을 구전을 통하여 알려 주고 있다. 가령 자그마한 바위에도 ‘거문여’, ‘흰여’, ‘오누이여’ 등의 이름이 붙어있으며 그 이름이 붙은 장소는 공동의 알려진 어장 이름이 되기도 한다. 해안에는 도깨비 물참봉을 필두로 한 제신들이 살고 있으며 이들 신들과 공유하는 삶의 흔적들이 구전문학을 통하여 전승되고 있다.

### 농사력 외에 漁撈曆의 주기에 따라 배치된 어촌의 세시풍속

세시풍속은 생업 활동과 밀접한 관련이 있다. 고기잡이나 양식과 같은 어촌의 생업은 도서 생태계에 적응하여 이루어지고 있다. 우선 한 해의 시작인 정월에는 신년의 축원의례가 집중되어 나타나지만 대보름의 갖가지 관행들이 상대적으로 소략하게 나타나며, 대신 뱃고사와 풍어제와 같은 형태의 축원의례가 강조되는 점은 어촌세시의 특징이다. 또한 당제의 연행이 주로 정초에 이루어지고 용왕신에 대한 의례가 부각되는 특징도 나타난다. 이런 점들은 바다를 통해 이루어지는 생업 활동의 배경에서 비롯되었다고 볼 수 있다.

또한 어촌세시에서는 고기잡이의 주기에 따라 의례가 배치되어 있다. 전통적인 어로였던 풍선(風船) 유자망 어업의 경우 봄 어장과 여름 어장, 가을 어장으로 나누어 작업을 했고 이런 주기에 따라 뱃고사를 지냈는데, 특히 봄 어장을 시작하는 ‘한식살’ 첫 출어시에는 돼지를 잡아 제물을 걸게 차리고 당골을 불러다 풍어를 빌었다. 바다를 배경으로 살아가는 어민들의 생활상이 반영된 세시풍속이다. 그리고 양식의 경우에도 도서적 환경에 적응한 세시의례가 수행된다. 해조류 양식이 보편화되면서 겨울철에도 생업활동이 활발하게 이루어지고 있는데, 그에 따라 생업 주기가 형성되고 의례가 배치되어 있다. 이와 같이 어촌의 세시는 농촌 세시와 구별되는 점들을 갖고 있는데, 일반 농사력 외에 어로력(漁撈曆)의 주기에 따라 세시의례가 배치되어 있음을 볼 수 있다. 어촌이면서도 농사를 짓고 있으므로 농경 세시

의 골격을 그대로 유지하고 있지만, 도서적 조건에 따른 어로 작업을 수행할 때에는 거기에 적응한 세시를 형성하여 전승하고 있는 것이다.

### (3) 어로환경과 어로기술의 물질민속

#### 해양환경에 따라 전혀 다른 어로환경

한국 해양의 각기 다른 자연·지리적 조건, 즉 서해안의 대륙붕과 갯벌을 비롯한 조간대의 발달, 반면에 동해안의 가파른 조건은 제주·남해안과 더불어 전혀 다른 환경을 만들었다. 그에 따라 동해·서해·남해, 그리고 제주 어민들의 생존 방식은 근본부터 차이가 났다. 서해안과 남서해안의 경우, 갯벌을 중심으로 한 조간대의 발달은 조간대에서의 어업문화를 발전시켰으며, 물때의 변화에 따른 어법의 발전을 의미하였다. 반면에 동해안의 어민들은 깊은 바다를 이용한 어선어업이거나 후리어업 등에 의존하는 삶을 영위하였다.

어민들은 자연 환경에 대한 적응을 통해 다양한 삶의 방식을 개발하고 그 적절성을 유지해 왔다. 바닷물의 변화를 ‘물때’라는 개념으로 체계화시켜 이해하고 그것에 맞춰 어로 방법과 시기를 조절하는 것이 좋은 예다. 그리고 기후 변화에 대한 예지와 바람, 파도 등에 대한 분별을 통해 작업 여부의 판단 기준을 마련하기도 한다. 이런 점에서 생태환경에 대한 인지체계는 자연에 대한 문화적 적응체계라고 할 수 있다. 생태환경에 대한 인지체계는 자연 조건을 반영하므로 지역에 따라 다르게 나타난다. 동해와 서해, 남해 그리고 연안이나 근해 도서, 원해 도서 등의 자연적 조건에 따라 주민들은 그것을 인지하는 체계를 조금씩 다르게 형성시켜 왔다. 또한 어로 방식에 따라 세분화된 지식이 필요한 경우 보다 구체적인 인지체계를 보여 주기도 한다.

#### 기후, 해·조류 및 바람을 적절히 활용한 어로기술

○ 기후 : 기후는 바다를 끼고 생활하는 섬사람들에게 절대적인 환경이라고 할 수 있다. 먼 바다에 위치한 흑산도 사리 주민들을 예로 들어 기후 조건이 주민 생활에 작용하는 정도를 알아보자. 사리는 안개가 많은 지역이다. 특히 장마철에는 남동풍의 영향으로 늘 안개가 끼어 있다. 바다에서 올라온 고온 다습한 공기가 뒷

산을 넘지 못하고 머물러 마을 전체가 안개에 잠긴다. 마을 사람들은 “사리 사람들은 장마 덕에 얼굴 희어진다.”고 할 정도이다. 마을에 안개가 많기 때문에 어물을 말리는 데도 힘이 들었다. “옛날에는 장마철에 상어를 잡게 되면 심리에 가서 말렸다.”고 한다. 사리는 워낙 햇볕이 없기 때문에 말릴 수가 없었고 이웃 마을 심리는 비교적 햇볕이 잘 들어 거기서 말렸다.

장마철 안개가 심하다는 사실과 민간지식이 결부되어 사리사람들은 “장마에서 건들까지 쉰 닷새 하루 아침이 걸린다.”, 또는 “장마에서 쉰 닷새 하루 아침이 지나야 청세가 분다.”, “쉰 닷새 하루 아침 마파람이 불어야 청세가 난다.”고 한다. 장마철 안개가 걷히려면 55일 하고 반나절이 지나야 한다는 말이지만 쉰 닷새 뒤에 구태여 하루 아침을 붙인 것은 장마가 길다는 것의 적극적 표현이기도 하고 여유이기도 하다. 그렇게 긴 장마가 지나야만 북동 내지 남동풍이 불어 안개가 걷히고 무엇인가 말릴 수 있는 시기가 돌아오게 된다. 청세가 불면 섯바람이 불면서 놀도 없어지고, 습도도 줄어든다. 즉 바위미역도 청세가 불어야 말릴 수 있기 때문에 청세가 분 후에 채취하였다. 그렇지만 이렇게 되면 바다 수온이 높아 바위미역이 물러지므로 과거에는 바위미역 생산량이 많을 수 없었다. 장마철에는 말릴 수가 없거나 장마가 끝나면 수온이 높아 미역이 죽기 때문이었다. 그러나 지금은 건조실이 좋아 미역이 자라기만 하면 언제든지 채취할 수 있게 되었다.

○ 해류 및 조류, 조석 : 어민들의 자연에 대한 인지가 비과학적이고 비체계적인 것은 결코 아니다. 오히려 민속지식(民俗智識)은 오랜 세월의 경험, 그 경험의 축적과 전승에 바탕을 두기 때문에 상당히 체계적이다. 어민들은 의식적·무의식적으로 오랜 세월동안 축적된 ‘민속지식’에 의지하여, 어업활동에 유리한 시기와 불리한 시기를 구분 인지한다. 이러한 인지체계는 어민들의 조업과정에서 더 나아가 신앙체계까지 영향을 미쳤으며, 간조 시에 연육되는 섬 생활 그 자체와도 직결되었다. 한편, 물때의 삶에 대한 규정성은 물의 양에 따라 형성된 물때감 외에도 새를 통한 시간관념으로서의 물때감과 ‘오누이 설화’로까지 이어졌다. 이를 통해 민중들의 지혜가 바로 과학임을 알 수 있다. 즉 민속지식(民俗智識)의 체계성(體系性)과, 오랜 경험의 축적으로 전승되어 온 민속과학(民俗科學)의 장기지속성(長期持續性)을 물때를 통해 확인하였다. 아울러 현상에 대한 문헌과 현장의 일치도 확인할 수 있었다. 현재로서는 어민들의 구술(口述)로만 전승되고 있는 물때의 명칭들이 조선후기 사료(史料)에 그대로 실려 있다. 특히 그 의미조차 모르고 무의식적

으로 ‘그렇게 불러온’ 물때 명칭들의 의미를 위의 사료들을 통해 체계적으로 알 수 있다. 그러나 이러한 사료의 기록은 추상적인 담론만이 아니라 현장의 생생한 소리를 궁금해 하고 탐독했던 선학들의 노력이 있었기에 가능한 일이었다. 아울러 이러한 기록은 구술(口述)의 임의성과 비과학성을 지적하는 일군의 사람들에게 경종을 울릴만 하다.

○ **바람** : 계절별로 보면 늦은 봄에 마파람이 불고 여름철에 셋바람이 불며, 가을, 겨울에 하늬바람이 부는 시계반대 방향의 순환을 한다. 마파람이 불면 봄이 온다. 꽃이 핀다고 하고, 북새(하늘이 시키메지는 것)하여 검어지면 비가 오고, 하얗지면 바람이 분다고 한다. 또 태풍이 올 때는 바다 표면이 뭉실뭉실 노란 거품이 있는데, 이것을 마을 사람들은 “무늬가 온다.”라고 표현한다.

### 배와 항해술의 중요성은 해양민속에서 절대적

교통수단 · 운반수단 · 어로수단으로 배의 중요성은 말할 것도 없이 해양민속에서 절대적이다. 무엇보다 선박의 종류와 배를 건조하는 배무이 기술, 그리고 항해기술의 세 가지 측면이 중요하다.

○ **선박의 종류** : 어로와 직·간접적으로 연결되어 있는 선박의 종류로 대략 다음과 같이 나눌 수 있다. 이들 구분은 전통적인 것으로부터 현대적인 것을 일부 포함한다.

1. 거룻배 2. 경구선, 경갑판선 3. 곶배 4. 구조선 5. 나룻배 6. 나용선 7. 누선, 판옥선 8. 돛단배, 당두리, 야거리 9. 뗏목배 10. 메생이 11. 북조선 12. 사견선 13. 사조선 14. 상가선 15. 상선 16. 수중익선 17. 예인선 18. 저인망어선 19. 조운선 20. 준설선 21. 토막배 22. 통나무배, 테우 23. 평갑판선 24. 평선 25. 평저선 26. 평전선 27. 한선

○ **배무이 기술** : 배를 제조하는 것과 관련한 전통적인 방법과 현행의 방법을 두루 주목하고자 한다. 배의 각 부 명칭이나 위치 쓰임새, 그리고 제작방법 등도 주목된다.

1. 가새, 가로다지, 가룽목, 갑판, 거둥명에, 갯집, 고물, 고물머리, 고물명에, 고물비우, 고물칸, 귀삼, 굴대,
2. 나루턱, 노, 노구멍, 노창, 노쥛, 당아뿔, 닛, 닛줄, 닛줄물레, 대굽, 덕판, 덧삼,

- 도리, 돛자리 돛, 동자기둥, 둔테, 멩에, 미뒤, 미앞, 바닥둔테, 바닥장쇠,
3. 배뭇, 뱃뭇, 배밑, 부들, 부선거, 부자리, 부표, 비대칭선미, 뿔목, 삼, 삼판, 삿대질, 삿자리, 선교, 선멍에, 선미록란, 선미허란, 선상감압실, 선수격벽, 선수재, 선청
  4. 세로다지, 송방, 쇠, 신방, 신조선대, 아딧줄, 안산지기, 안식각, 언방, 옥삼, 외곡, 이물, 이물뚫대, 이물비우, 이물장쇠, 이물칸, 이물큰멍에, 이중선체,
  5. 장부술, 장쇠, 전장, 지판, 짐판, 짝멍에, 큰노, 큰멍에, 키, 키구멍, 기폰, 킷다리, 투석간, 판문, 판옥, 판옥상장, 패란,
  6. 피새, 한판, 현호, 활아지, 활주대, 횡강도

○ **항해기술** : 어민들은 보통 ‘가늌’이란 방법을 이용하여 항로를 선택했다. 즉, 산이나 암초 등을 잘 따져서 자신들의 위치를 간파하였다. 나아가 별, 해, 달 같은 천연적 대상도 항로에서 중요했으며, 바람이나 파도의 모양새도 기준이 되었다. 항해기술은 i) 전통적 항해 기술, ii) 나침반의 사용, iii) 현대적 항해기술로 나누어 생각해 볼 수 있을 것이다.

#### (4) 고기잡이 기술과 해양민속

- **어획방법에 따라** : 1. 기선권현망 2. 끝낚기 3. 문어단지 4. 멸치 들망-멸치 채들망-멸치 3척들망 5. 송어들망(4수장망) 6. 봉수망 7. 분기초망(멸치 켓배 그물) 8. 선망-견착망-양조망-연안선망-근해선망-원양선망-견착망 등 9. 쭈꾸미 소호 10. 쌍끌이기선저인망 11. 안강망 12. 외끌이 기선저인망 13. 자망 14. 정치망 - 이중양낙망, 각망, 죽방렴 15. 주낙- 낙지주낙, 다랑어주낙, 16. 채낚기 - 가다랑어 채낚기, 갈치 채낚기, 오징어 채낚기, 17. 통발-계통발, 봉장어 통발 18. 트롤
- **조업 형태와 방법에 따라** : 1. 각망 2. 견착망(근해원양) 3. 견착망(연안) 4. 끝낚시(중저층) 5. 기선권현망 6. 낙망(이중양낙망) 7. 낭장망 8. 밀대(새우 밀대 등) 9. 뿔썰매 10. 봉수망(꽂치 등을 잡을 때) 11. 사각망 12. 사수장망 13. 삼각망 14. 삼척들망(멸치 등을 잡을 때) 15. 쌍끌이 기선저인망 16. 썬래 (뱀장어 등을 잡을 때) 17. 안강망 18. 양조망 19. 어전 20. 어살 21. 외끌이 기선저인망 22. 자망(저층) 23. 잠수기 24. 장벽그물(연어) 25. 조망(새우 등을 잡

을 때) 26. 쪽지 (실뱀장어 등을 잡을 때) 27. 주낙(낙지, 다랑어 등) 28. 주목망 29. 죽방렴 30. 석방렴 31. 채낚기(다랑어, 오징어 등) 32. 채취기(갯지렁이, 바지락, 조개, 해조류 등의 채취) 33. 찻배(멸치 등) 34. 통발(게, 문어단지, 붕장어, 꾸꾸미 소호, 쥐치 등을 잡을 때) 35. 트롤(저층, 중층) 36. 형망(조개 등을 채취할 때)

## 20세기 이후 많은 변화를 겪고 있는 어촌과 해양민속

해양민속의 범주에는 앞에서 열거한 것들 말고도 다양한 형태가 존재한다. 특히 의식주생활이 중요하다. 바다 일을 위한 물옷, 해양의 거주조건에 알맞게 발전한 주거양태, 해산물을 이용한 다채로운 식생활문화가 그것이다. 또한 바닷가는 소금 생산의 적지였다. 소금은 인간의 생활에 절대적인 것으로 화폐가치를 지니고 있었고 생산과 이동, 판매유통의 흐름에 이르는 넓은 범주에서 연구대상이 되고 있다.

어촌은 그 장기지속성에도 불구하고 많은 변화를 겪고 있는 중이다. 20세기 들어 새로운 어법이 속속 도입되었으며, 해양 오염으로 인한 어족자원의 고갈과 남획의 결과물이 빚어낸 어촌의 쇠퇴 현상 등을 가져오고 있다. 빠른 배의 속도감은 반대로 발전이란 이름 아래 섬의 변화를 촉진하고 있다. 이 같은 생태적 변화를 연구하는 생태민속이란 분야가 해양민속의 새로운 과제로 추가되고 있는 중이다.

## 4) 지배계층의 바다관이 담긴 해양문학

### 해양활동과 궤를 같이 한 해양문학

해양민속 문화가 바닷가 민중들의 삶이 담긴 기층문화라면, 조선시대의 해양문학은 지배계층의 문화였다고 할 수 있다. 문학이란 ‘말과 글을 표현매체로 하는 예술 또는 그 작품’이고, 따라서 구전문학을 제외한 대부분의 문학은 최소한 글을 읽고 쓸 수 있는 사람들의 문화활동이다. 특히 오늘날 우리는 글로 쓰여 남겨진 고전문학만 접할 수 있다는 점에서 더욱 그러하다. 전술한 바와 같이 해양력을 구성하는 중요한 요인은 정부의 성격이고, 이는 지배계층의 이데올로기에 가장 크게 좌우된다. 따라서 해양문학을 조명해보는 것은 지배 엘리트들의 해양의식과 바다를 둘러싼 당시의 관습이나 제도를 읽을 수 있다는 점에서 그 의미가 작지 않다.

서양에서는 일찍부터 해양문학이 발전해왔다. 이미 오래 전부터 ‘해양소설’ 또는 ‘해양소설가’라는 명칭이 자연스럽게 자리 잡고 있는 것이 이를 증명한다. 서양의 해양문학은 해양활동의 첫 무대가 되었던 지중해에서 싹을 키웠다. 그리스의 시인 호메로스(Homeros)가 쓴 ‘오디세우스의 노래(Odysseia)’나 로마의 시인 베르길리우스(Publius Vergilius Maro)의 ‘아이네이스의 이야기(Aeneis)’가 그 대표적인 작품이라 하겠다. 이어서 대문호 셰익스피어(William Shakespeare)의 ‘폭풍(The Tempest)’과 디포(Daniel Defoe)의 ‘로빈슨 크루소(Robinson Crusoe)’ 등을 통해 영국에서 꽃피운 해양문학은 미국으로 건너가 헤밍웨이(Ernest Hemingway)와 멜빌(Herman Melville)의 ‘노인과 바다(The Old Man and the Sea)’와 ‘백경(Moby Dick)’과 같은 걸작을 낳았다. 이러한 해양문학 걸작의 탄생지를 살펴보면 해양력과 해양문학의 관계, 즉 해양력이 강하면 해양문학이 발전했고, 해양문학이 발전한 나라는 해양력이 강했다는 사실을 알 수 있다.

&lt;표 4-1&gt;

서양의 주요 해양문학작품

| 작품명                                                         | 저자(국적)                        | 출판연도     |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------|
| Odysseia                                                    | Homeros(그리스)                  | B.C. 8세기 |
| The Tempest                                                 | William Shakespeare(영국)       | 1011년경   |
| Las Casas' s Abstract of the Journal and Ferdinand Columbus | Las Casas                     | 1492     |
| The Adventure of Sindbad                                    | Arabian Nights' Entertainment | 9~16세기   |
| Robinson Crusoe                                             | Daniel Defoe(영국)              | 1719     |
| Voyage of Discovery                                         | James Cook(영국)                | 1784     |
| The Rime of the Ancient Mariner                             | Samuel Taylor Coleridge(영국)   | 1798     |
| The Narrative of Arther Gordon Pym of Nautucket(콜롬부스항해지)    | Edgar Allan Poe(미국)           | 1838     |
| Two Years before the Mast                                   | Richard Henry Dana(미국)        | 1840     |
| The Descent into a Maelstrom                                | Edgar Allan Poe(미국)           | 1841     |
| the Voyage Round the World of H.M.S. Beagles                | Charles Robert Daewin         | 1845     |
| Moby Dick(백경)                                               | Herman Melville(미국)           | 1851     |
| Les Travaillleurs de la Mer<br>(바다에서 일하는 사람들)               | Victor Hugo(프랑스)              | 1866     |
| Le Pecheur D' islande<br>(아이슬랜드의 어부)                        | Pierre Loti(프랑스)              | 1866     |

## 서양의 주요 해양문학작품(계속)

| 작품명                                                     | 저자(국적)                                         | 출판연도 |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------|
| Adventures de Capitaine Hatteras                        | Jules Verne(프랑스)                               | 1866 |
| Treasure Island                                         | Robert Louis Stevenson(영국)                     | 1883 |
| Billy Budd, Sailor                                      | Herman Melville(미국)                            | 1889 |
| Youth(청춘)                                               | Joseph Conrad(영국, 귀화)                          | 1898 |
| Sailing Alone around the World                          | Captain Joshua Slocum(캐나다)                     | 1900 |
| The Sea Wolf                                            | Jack London(미국)                                | 1903 |
| Typhoon                                                 | Joseph Conrad(영국, 귀화)                          | 1903 |
| The Northwest Passage                                   | Ronald Amundsen(노르웨이)                          | 1908 |
| Bound East for Cardiff                                  | Eugene O' Neill(미국)                            | 1916 |
| Voyage of the Damned                                    | Gordon Thomas,<br>Max Morgan Witts 공저          | 1924 |
| Song of Waves                                           | Ann Hampson                                    | 1926 |
| Seul A Travers L' atlantique                            | Alain Gerbault(프랑스)                            | 1929 |
| Tales of Blue Water                                     | Conan Doyle(영국)                                | 1929 |
| Magellan, Der Man und Seine Tat                         | Stefan Zweig(호주)                               | 1938 |
| In hazard-A Story(폭풍)                                   | Richard Hughes(영국)                             | 1939 |
| Sea Change                                              | Richard Amstrong(영국)                           | 1948 |
| Voyage of Discovery                                     | James Cook(영국)                                 | 1948 |
| The Kontiki Expedition                                  | Thor Heyerdahl(노르웨이)                           | 1948 |
| The Ole Man and the Sea                                 | Ernest Hemingway(미국)                           | 1952 |
| Naufrage Volontaire(실험표류기)                              | Alain Bonbard(프랑스)                             | 1953 |
| The Silent World                                        | Jacque Yves Cousteau(프랑스)                      | 1953 |
| A Night to Remember<br>(타이타닉호의 최후)                      | Walter Lord(미국)                                | 1955 |
| On the Beach                                            | Nevil Shute(호주)                                | 1957 |
| The Deep Range                                          | Arther Clarke(영국)                              | 1957 |
| the Sunken Sailor                                       | Patricia Moyes(아일랜드)                           | 1961 |
| Passage by Night                                        | Jack Higgins(아일랜드)                             | 1964 |
| Blue Fin                                                | Colin Norman(호주)                               | 1969 |
| The Lady and The Shark                                  | Eugenie Clark(미국)                              | 1969 |
| Relato de un naufrago<br>(어느 조난자의 이야기)                  | Gabriel Garcia Marques<br>(콜롬비아)               | 1970 |
| Death Raft                                              | Alexander Makee(영국)                            | 1975 |
| Far Tortue                                              | Peter matthiessen(미국)                          | 1975 |
| Mutiny! Aboard H.M. Armed<br>Transport 'Bounty' in 1789 | R.M. Bowker & Lt.<br>William Bligh R.N. 공저(영국) | 1978 |
| A Dream of Sea                                          | Lilith Norman(호주)                              | 1978 |
| The Island                                              | Peter Benchley(미국)                             | 1979 |
| High Mountains and Cold Seas                            | J.R.L. Anderson                                | 1980 |

자료 : 이재우, “해양소설과 바다에 도전하는 인류의 기록”, 『해양한국』, 1998.7과

이재우, “칠대양의 해양문학”, 『해양한국』, 2001.11에서 정리.

### 해양활동의 위축이 우리 해양문학의 발전 막아

이에 반해 우리나라를 비롯한 동양에서는 해양문학이란 명칭이 생소하고, 아직 그 개념 자체도 명확하게 정립되어 있지 않다. 좁은 의미에서 볼 때 해양문학은 ‘바다가 작품의 주제 또는 대상이 되거나, 해양체험을 소재로 한 문학’이다. 이러한 개념을 기준으로 할 경우 우리나라의 해양문학은 서양의 그것에 견주기 어려운 것이 사실이다. 이처럼 해양문학이 꽃피기 어려웠던 것은 우리 민족의 해양활동이 미약했기 때문인데, 그 이유를 다음과 같은 역사의 흐름 속에서 찾을 수 있다. 즉 삼국통일 이후에 일어나기 시작한 문약한 기습이 고려에 들어와서 과거제의 도입으로 더욱 가속화되었으며, 조선조에는 통치이념인 성리학이 도(道)를 가까이 하고 이(利)를 멀리 했으므로 용기와 모험이 요구되고 이익을 추구하는 수단인 해양활동의 의욕을 꺾어 놓았다. 또한 명나라의 압력과 해적의 발호를 우려하여 해금정책을 쓰게 된 정치적인 이유도 바다를 멀리하게 된 또 다른 요인이 되었다. 뿐만 아니라 지리적으로도 문화의 중심이 대륙에 있어 안전한 육로를 통해 문물을 가져왔으며, 바다 건너 왜에는 주는 것만 있을 뿐 받을 것은 거의 없어 바다를 통한 내왕에 소극적일 수밖에 없었다.<sup>46)</sup>

### 불교, 유교 및 노장사상도 바다를 멀리한 주요인의 하나

이를 정신적인 면에서 분석해 보면 유교 이념의 정체적 소극성이나 중농주의 정책의 고착성이 당대인들의 사고 범위를 거주지역으로 한정시켜 바다에 대한 관심이 높아지기 어려웠기 때문이다.<sup>47)</sup> 또한 삼국시대에 수입된 불교와 노장사상도 우리 민족의 소극적인 바다관과 깊은 관련이 있다는 분석도 있다. 노장이 가르친 자연 회귀, 무위사상과 불교의 윤회적인 인생관과 만물 유전사상이야말로 인간의 지의 표현이며 시련의 장인 바다에 위배되는 것이었다.

바다에 대한 인간의 도전과 탐험은 노장의 자연귀의 혹은 적막무위(寂寞無爲)에 대한 부정을 뜻하며, 동시에 자성청정심(自性淸淨心)과 진공묘유(眞空妙有)의 무(無)를 가르치는 불교정신에도 어긋난다. 이와 함께 조선사회의 전체 규범을 지배했던 성리학은 형이상학적인 자연의 탐색과 엄정한 생활의 윤리와 규율을 강조했다. 따라서 바다와 같이 반규율적이고 모험과 도전이 충일된 세계가 예와 중용

46) 이용옥, “표해설화고”. 『해양문학을 찾아서』, 집문당, 1994, p.159.

47) 조규익, “고전문학과 바다”, 『해양문학을 찾아서』, 1994, p.60.

을 본질로 한 유학과 조화될 리 없었다.<sup>48)</sup>

### 시간이 지날수록 침체된 해양문학

우리나라의 고전 서정시에서는 바다의 의미를 상당수 발견해 낼 수 있다. 우리나라 최초의 국문학 작품이라 할 서정시인 공후인(空篋引)<sup>49)</sup>이나 해가사(海歌辭)<sup>50)</sup>에는 강, 배를 비롯한 바다의 이미지리가 나타나 있다. 즉 우리 국문학상 상대시가(上代詩歌) 네 작품 중에서 두 작품이 모두 바다 이미지리(imagery)에 깊이 관련되어 있다. 이는 우리 국문학도 고대에는 바다에 관한 관심이 우리가 일반적으로 생각하는 것처럼 소홀하지 않았다는 사실을 보여 주는 것이다.

그러나 전술한 바와 같이 종교적인 이유와 정치적인 압력 등으로 바다에 대한 관심이 떨어진 것과 비례하여 해양문학도 점차 위축되기 시작했다. 특히 조선조에 들어와서는 이러한 경향이 최고조에 달했는데, 이는 인조 당시에 병조판서를 지냈고 후에 영의정으로까지 추증된 장만(張晩)의 다음 작품에서 잘 나타나고 있다.

풍파에 놀란 사공 배 팔아 말을 사니  
구절양장(九折羊腸) 물도곤 어려왜라  
이 후란 배도 말고 말도 말고 밭 갈기만 하리라

48) 오세영, “한국문학에 나타난 바다”, 『해양문학을 찾아서』, 집문당, 1994, pp. 369~370.

49) 기원전 17년의 작품으로 고금주(古今注)에 실려 있는 공후인은 악곡의 명칭이며, 작품명은 공무도하가(公無渡河歌)라고 한다. 한 늙은이가 아내의 만류에도 불구하고 물에 빠져 죽는 모습을 본 나룻군 광리자고의 이야기를 들은 그의 아내 여옥이 지은 노래로 그 내용은 다음과 같다.

|            |               |
|------------|---------------|
| 공무도하(公無渡河) | 임은 건너지 말 것이지  |
| 공경도하(公竟渡河) | 임은 물을 건너다가    |
| 수하이사(水下而死) | 물에 빠져 죽으시니    |
| 공장나하(公將奈何) | 임은 마침내 어이 하리요 |

50) 구지가와 흡사한 주가(呪歌)로서 삼국유사 제2권 수로부인편에 실려 있다. 신라 성덕왕 때 순정공이 강릉 태수로 부임하는 도중 돌연 용이 나타나 그의 아내 수로부인을 바다 속으로 납치해 가자 순정공이 부인을 돌려 줄 것을 요구하는 노래를 지어 부르자 용이 부인을 받들고 나타났다는 것으로, 원문과 그 뜻은 다음과 같다.

|                  |                    |
|------------------|--------------------|
| 구호구호출수로(龜乎龜乎出水路) | 거북아 거북아 수로를 내놓아라   |
| 약인부녀죄하극(若人婦女罪何極) | 남의 부인 앓아간 죄 얼마나 클까 |
| 여악패역불출헌(汝若悖逆不出獻) | 네 만일 거역하여 바치지 않으면  |
| 입망포악반지끼(入網捕掠潘之喫) | 그물로 잡아서 구워먹고 말리라   |

## 가곡창사 2,376수 중 30수만 바다와 관련된 작품

이러한 해양문학의 퇴조는 조선시대의 대표적인 서정양식인 가곡창사에서조차 잘 나타나고 있다. 조규익이 정병욱의 ‘시조문학사건’을 바탕으로 조사한 자료에 따르면 가곡창사 2,376수 중에서 단 30수에만 바다가 표상되어 있을 뿐이다. 바다와 관련된 가곡창사가 전체의 1.26%에 불과하다는 이 사실은 바다에 둘러싸여 살면서도 우리의 삶에 바다가 주는 영향이 얼마나 미미했는지를 단적으로 보여 주고 있다.<sup>51)</sup>

가사문학 또한 예외가 아니었다. 윤귀섭이 주해 가사문학전집(註解 歌辭文學全集) 속의 유명씨 작품 36편, 무명씨 작품 40편 등 총 150여 작품을 대상으로 조사한 결과 바다가 구체적으로 나타난 작품은 단 10편에 불과한 것으로 나타났다.<sup>52)</sup>

&lt;표 4-2&gt;

주요 해양가사

| 작 품 명  | 작자명 | 저 작 년 대          | 작 품 배 경         |
|--------|-----|------------------|-----------------|
| 관동별곡   | 정 철 | 선조 13년(1580년)    | 동해 의상대, 경포, 망양정 |
| 출세곡    | 조우인 | 광해군 8년(1616년)    | 동해 경성?          |
| 관동속별곡  | 조우인 | 선조 ~ 인조          | 동해 금강산 천일대      |
| 금강별곡   | 위세보 | 현종 ~ 숙종?, 영조~정조? | 남해 완도           |
| 속사미인곡  | 이진유 | 영조 3년(1727년)     | 남해 추자도          |
| 금강별곡   | 박순우 | 영조 15년(1739년)    | 동해 삼일포          |
| 관동해가   | 불명  | 순조 원년(1801년)     | 동해, 장소 불명       |
| 만언사    | 안조환 | 정조대              | 남해 추자도          |
| 북천사    | 김진형 | 철종대              | 동해 함흥, 북청, 경성   |
| 정치사설회가 | 정래기 | 고종 29년(1892년)    | 동해 울릉도          |

자료 : 윤귀섭, “가사문학에 나타난 해양과 도서”, 『해양문학을 찾아서』, 집문당, 1994, p.193.

## 해양문학의 개념을 넓히면 우리 해양문학도 간단치 않아

그러나 좁은 의미의 해양문학 개념에서처럼 해양만을 따로 구분하여 그것만을 대상이나 주제로 본다는 것이 쉽지 않다. 또한 해양문학에 인간의 삶이 투영되지 못하고 바다를 육지와 별개로 분리하는 문제가 있다. 따라서 해양문학은 ‘바다와

51) 조규익, “고전문학과 바다”, 『해양문학을 찾아서』, 집문당, 1994, p.72.

52) 윤귀섭, “가사문학에 나타난 해양과 도서”, 『해양문학을 찾아서』, 1994, p.176.

그 주변 것들이 인간의 삶을 중심축으로 하여 독특한 체험을 아우르는 것'이라는 보다 총체적인 관점에서 보아야 한다<sup>53)</sup>는 주장이 설득력을 얻고 있다. 이처럼 해양문학을 단순히 바다를 개척하고 극복하는 데 그치지 않고 바다의 특성을 내면화하고 그것을 통해 바다를 재창조하는 과정으로 보면 우리나라의 해양문학도 그렇게 간단치만은 않다. 전술한 건국신화나 설화뿐만 아니라 고대소설, 시가, 표해록 등에서 바다를 주요한 모티브로 한 문학작품이 다양하게 나타나고 있기 때문이다.

특히 하층문학, 즉 속요, 사설시조, 판소리, 고대소설 등에서는 바다의 이미지를 쉽게 찾아 볼 수 있다. 이러한 하층문학의 장르는 지배이데올로기에 무관심했

&lt;표 4-3&gt;

영역별 주요 해양문학 작품

| 구분   | 대표적인 작품                                                                                                                                                            |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 번역문학 | 걸리버 여행기(조나단 스위프트), 오디세이아(호머), 로빈슨 크루소(다니엘 포우), 백경(허먼 멜빌), 노인과 바다(헤밍웨이), 해저 이만리(줄베른), 보물섬(스티븐슨) 등                                                                   |
| 수필문학 | 거제도도로 가는 벚에게(이규보), 완당전집(김정희), 난중일기(이순신) 등                                                                                                                          |
| 소설문학 | 토끼전, 별주부전, 홍길동전(허균), 허생전(박지원), 심청전(작자미상) 변선(손소희), 갯마을(오영수), 어촌(이익상), 신궁(천승세), 출범 전후(엄홍섭), 해조음(김기진), 허무의 바다, 야간항해(천금성), 늑새 부는 바다(원명희), 그 바다 끓며 넘치며(한승원) 비바리 (황순원) 등 |
| 시문학  | 탐진어가, 해남촌의 아전, 오연에 배 띄우고(정약용)<br>해에게서 소년에게(최남선) 해촌의 바다(한용운), 바다(김소월), 포구(김상용), 바다로 가자(김영랑), 연작시 바다(정지용), 고독(김광섭)<br>바다의 마음(이육사), 먼 항해(신석정), 바다는 얼지 않는다(강종원) 등      |
| 가요문학 | 해가, 공후인,(삼국유사), 해양무가, 선상탄(박인로), 금당별곡(위세보) 속사미인곡(이진유), 관동별곡(정철), 일동장유가(김인겸) 등                                                                                       |
| 전기문학 | 이순신(이광수), 남해찬가(김용호), 바다의 왕자(정한숙), 해신(황석영), 소설 장보고(송지영) 등                                                                                                           |

53) 최영호, “한국문학 속에서 해양문학이 갖는 위상”, 『해양문학을 찾아서』, 해양대학교, 1998. 2, p.15.

영역별 주요 해양문학 작품(계속)

| 구분   | 대표적인 작품                                                                                                                                   |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 기행문학 | 표해록(장한철), 표해록(최박), 승사록(최두찬), 표해록(문순득), 표류기(김비) 표주록(이지향) 등                                                                                 |
| 민요문학 | 해녀 노래, 이어도 타령, 봉죽타령, 이물량, 배치기, 봉기타령 등                                                                                                     |
| 설화문학 | 토끼의 간, 바닷물은 왜 짠가, 수로신화, 탈해신화, 연오랑 세오녀, 연평도 임경업 장군, 남국의 전설, 용머리 바위, 용두암, 가파도 등                                                             |
| 희곡문학 | 어촌에서, 이어도 이어도 이어도(이청준), 산허구리, 파도소리(박운원) 무의도 기행(함세덕), 바다로 나가는 사람들, 아버지의 바다(이반), 만선(천승세), 장산곶 매(황석영) 선주(주평), 갯바람, 안개섬(김창일), 좁혀풀이(탐라민속연구회) 등 |
| 전쟁문학 | 임진왜란(박종화), 임진왜란(김성한), 달과 칼(홍성원), 선상탄(박인로)                                                                                                 |
| 아동문학 | 바닷가 아이들(권정생), 아버지의 바다(김일광), 해저왕국(한낙원), 갈매기(김요섭), 보물선을 찾아서(김문홍), 동해바다 왕국(정진채) 등                                                            |

주 : 최영호, “한국문학속에서 해양문학이 갖는 위상”, 해양문학을 찾아서, 집문당, 1994년 에서 정리.

거나 반동적이었던 민중들의 소산이다. 따라서 상층문학, 즉 시조, 경기체가, 악장, 가사 등에서는 금기로 둘러진 바다라 할지라고 하층문학에서는 친근하게 표현될 가능성이 많다. 우리의 하층 문학작품 속에서 비교적 바다의 이미지리가 많이 등장할 수 있었던 이유가 바로 여기에 있다. 청산별곡과 같은 속요에서 발견되는 바다 이미지리, 홍길동전, 허생전, 심청전, 토끼전 등에서 묘사된 바다 등이 그 좋은 예이다. 홍길동전과 허생전에 나타난 현실 도피주의는 항상 이상주의와 결합되어 있다는 점에서 주목되고, 심청전이나 토끼전에서의 바다는 죽음과 환생의 의미를 지니고 있다.<sup>54)</sup>

#### 식민사관과 표현양식 부족이 우리 해양문학을 오도

따라서 우리의 해양의식이 미약하고 그 결과 해양문학도 보잘 것 없다는 통설은 우리 민족의 소극성을 강조하기 위해 해양기피증을 날조한 식민사관의 영향 때문이라는 지적도 나오고 있다.<sup>55)</sup> 한 걸은 더 나아가서 오세영(1994)은 동양문학이 바다에 관심이 소홀한 것처럼 비치는 이유를 동양과 서양문학의 관습 차이에서

54) 오세영, *Op. cit.*, pp.371~373.

55) 조규익, *Op. cit.* p.56.

찾고 있다. 서구문학은 일찍부터 서사문학이 발달하여 바다를 통하여 서사적인 인간모험의 스토리를 전개할 수 있었다. 그러나 동양문학에서는 서사문학의 역사가 일천하다. 따라서 백경 등과 같은 해양소설이 우리나라에서는 거의 찾아보기 어려운 것이 현실이다. 해양과 관련된 대표적인 서사문학은 바다에서 표류당한 경험담을 엮은 표해록이 대표적이다. 특히 조선 영조 때 인물인 장한철의 표해록은 우리 해양소설의 백미로 꼽히기도 한다. 그러나 서양의 해양소설은 스스로의 목적의식을 가지고 바다로 나아간 이야기를 그린 반면 표해록은 예기치 않은 위험을 겪은 기록이라는 점에서 한계가 있다.

따라서 동양문학은 바다에 대한 관심이 소홀했던 것이 아니라 그러한 관심을 폭넓게 표현할 수 있는 문학양식인 서사문학에 소홀했다는 것이 보다 정확한 표현이라는 것이다.<sup>56)</sup> 우리 고전문학에서 바다에 도전하는 진취적인 해양문학 작품이 적은 반면 소극적이고 나약하며 서정적인 기풍을 나타내는 작품이 많은 이유도 바로 여기에서 찾을 수 있을 것이다.

&lt;표 4-4&gt;

조선시대의 주요 표해록 작품

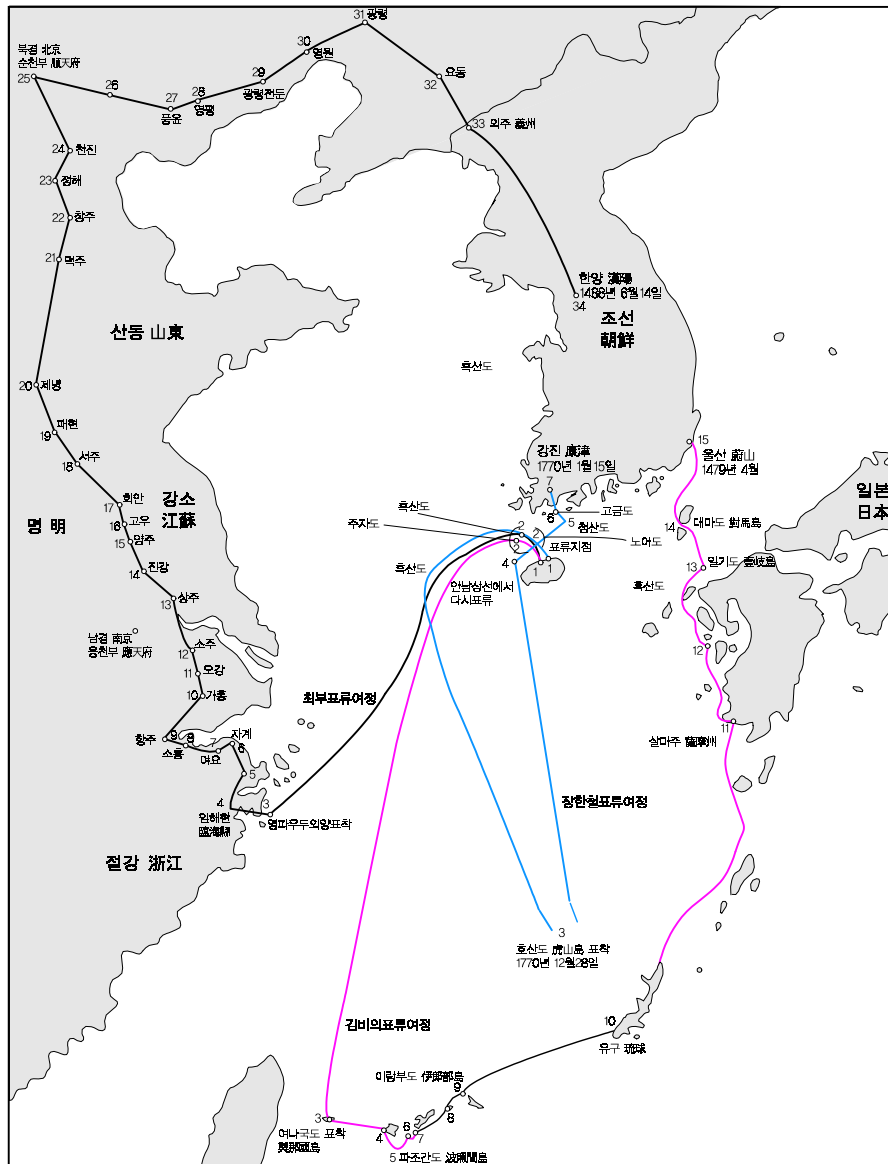
| 구분            | 표해록<br>(漂海錄)       | 표주록<br>(漂舟錄)             | 표해록<br>(漂海錄)       | 표해가<br>(漂海歌)      | 표해록<br>(漂海錄)                       | 승사록<br>(乘槎錄)       |
|---------------|--------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|------------------------------------|--------------------|
| 지은이           | 최박<br>(1454~1504)  | 이지항<br>(영조 조인)           | 장한철<br>(1744~?)    | 이방익<br>(정조 조인)    | 문순득<br>(1777~1847)                 | 최두찬<br>(1779~1821) |
| 지은 연대         | 1488               | 1757                     | 1771               | 1797              | 1805~1818                          | 1818               |
| 떠난 때와<br>그 지점 | 1488.1.3(윤)<br>제주도 | 1756.4.13,<br>부산         | 1770.12.25,<br>제주도 | 1796.9.20,<br>제주도 | 1801.12.?<br>우이도                   | 1818.4.10<br>제주도   |
| 도착 때와<br>그 지점 | 1488.6.4<br>의주     | 1757.3.5<br>부산           | 1771.5.8<br>제주도    | 1797.6.4<br>의주    | 1805.1.8<br>우이도                    | 1818.10.2<br>봉황성   |
| 거친 곳          | 중국 영파부<br>-북경-요동   | 일본 북해도<br>-강호-대만<br>-대마도 | 유구-청산도<br>-서울      | 중국 북진성<br>-북경-요동  | 유구-필리핀<br>-마카오-광<br>동-산둥-북<br>경-의주 | 중국 절강성<br>-북경-요동   |
| 동행인           | 43인                | 8인                       | 29인                | 8인                | 6인 중 2인                            | 남여 50여인            |

자료 : 최강현, “한국해양문학연구”, 「해양문학을 찾아서」, 집문당, 1994, p.111

56) 오세영, *Op. cit.*, p.367.

&lt;그림 4-8&gt;

표류와 귀환 경로



### 상층문학에서 바다를 다시 다루기 시작한 것은 개화기 이후

서민문학이 아닌 상층문학에서 본격적으로 바다를 인식의 대상으로 삼기 시작한 것은 개화기 이후의 일이다. 이는 고려조와 조선조를 지배해 왔던 불교, 유교, 노장사상 대신에 서구 근대이념의 유입과 무관하지 않다. 다시 말하여 자연회귀, 혹은 자연 순응주의로 인하여 터부시되어 왔던 국문학상의 전통적인 바다는 자연에 대한 도전을 기본적 발상으로 한 서구 과학주의에 의해 문호가 개방된 것이다.

개화기 한국 문학상의 바다는 서구 물질문명을 동경하는 것으로 시작되었다. 신문학 최초의 작품으로 일컬어지는 최남선의 작품 ‘해에게서 소년에게’는 물질문명에 대한 동경을 표현한 대표적인 작품이다. 그의 바다는 수평선 너머에 있는 근대 과학문명을 실어다 주는 항로로서의 바다이며, 보다 넓은 세계로 뚫린 지리학적 관문으로서의 바다이다. 따라서 그가 듣는 파도소리는 생성과 소멸의 자연, 혹은 역사의식의 표현이 아닌 개화의 채찍소리였던 것이다.

오세영(1994)은 우리 현대시에 바다가 참다운 문학적 의미를 획득한 것은 그보다 훨씬 후인 1930년대 모더니스트들의 시에 의해서라고 보았다. 특히 서정주의 작품 ‘바다’는 그 기본적인 발상에 있어 실존의 여러 개념들 - 고독, 절망, 역설, 죽음 등을 내포하고 있다. 이 시의 주 내용은 근원적으로 고독한 인간이 결국은 바다와의 합일을 통해서 구원을 찾게 된다는 것이다. 오세영이 한국 신문학사에서 바다가 시적 소재로 등장한 것은 최남선에 의해서지만 진정한 의미에서 바다가 예술적 승화를 보여 준 것은 서정주 이후라고 주장하는 이유도 여기에 있다.

### 3. 실학자들의 바다관

앞에서 언급한 바와 같이 조선시대의 공도정책(空島政策)과 해금정책(海禁政策)은 우리 민족의 바다 접근 자체를 막아버렸다. 그 결과 인간의 삶을 바다로 이어주는 친수공간(親水空間)의 개발이 근원적으로 봉쇄됨에 따라 지배계층의 해양사상과 해양문화가 제대로 싹을 틔우지 못하게 되었다. 유형원의 ‘반계수록’에는 그 이유와 그에 따른 폐해의 일단을 다음과 같이 설명하고 있다.

지금 해로(海路)의 진보(鎭堡)도 해변의 요해지에 설치하지 않고 오히려 벽지에 많

은데, 이는 생각컨대 고려 말기에 왜구가 해마다 침입하여 바닷가의 고을들이 황폐하고 사람이 살지 않아 버린 땅이 되었으므로 부득이 사람이 사는 곳에 진보를 설치하려니 그렇게 된 것입니다.<sup>57)</sup>

그러나 삼면이 바다로 둘러싸인 우리나라는 해양국가일 수밖에 없다는 사실을 일찍이 통찰하고 해양사상의 고취를 강조한 선각자들도 적지 않았다. 그리고 그 좋은 예들은 조선 후기의 실학자들에게서 찾아볼 수 있다.

박지원은 열하일기에서 수레와 함께 배를 이용하지 않아 한 쪽은 물자가 항상 부족하고 다른 한 쪽은 항상 넘쳐나게 된다고 지적했다. 따라서 그는 배를 이용하여 상품을 유통시키면 전국적인 시장이 형성되고 물가가 안정되며, 결과적으로 농업과 수공업이 다 함께 발전한다고 주장했다. 토정 이지함은 해안에서의 어업과 염전을 중시하는 ‘육해개발론’을 주창하면서 ‘바다는 온갖 용도를 간직한 보고’라고 강조했다. 따라서 그는 해당 고을에서만 취할 수 있게 되어 있던 이 보고를 백성이면 누구나 이용할 수 있도록 해야 한다고 역설했다.<sup>58)</sup>

또한 ‘택리지’를 집필한 이증환은 “우리나라는 산이 많고 평야가 적어 교통여건이 불리하므로 해상교통이 유리하다.”는 ‘연안통상론’을 주창하기도 했다.

…… 그러나 물자를 옮기는 데 있어 말이 수레보다 못하고 수레는 배보다 못하다. 우리나라는 산이 많고 들이 적어 수레가 다니기 불편하여 온 나라의 장사치는 모두 말에다 화물을 싣는다. 그러나 목적이 멀면 노자는 많이 허비되면서 소득은 적다. 그러므로 배에 물자를 실어 옮겨서 교역하는 이익보다 못하다. 우리나라는 동·서·남 3면이 모두 바다이므로 배가 통하지 않는 곳이 없다(택리지 복거총론편).<sup>59)</sup>

특히 박제가 선생은 “조선 400년 동안 판 나라의 배가 한 척도 들어오지 않았다.”고 한탄하고 ‘해양강국론’을 부르짖었다. 그는 배를 이용한 통상의 유용함을 강조하여 “대저 백 수레에 싣는 양이 배 한 척에 싣는 양에 미치지 못하고, 육로로 천리를 가는 것이 뱃길로 만리를 가는 것의 편리함만 못하므로 통상하는 사람은 반드시 수로를 귀하게 여긴다.”고 하였다. 그리고 배를 이용한 통상의 이익으로 먼

57) 유형원, “반계수록”, 『한국의 실학사상』, 삼성출판사, 1998, p.90.

58) 한국 철학사 연구회, 『한국실학사상사』, 도서출판 다운샘, 2002, p.207.

59) 이증환, 『택리지』, 이익성 옮김, 을유문화사, 2003, p.143.

지방의 물자를 유통되게 하여 재물을 늘리고 후생을 도모할 수 있으며, 또 외국의 선박을 보고 선박기술을 익힐 수 있으며 다른 나라의 풍속을 탐방하여 백성의 견문을 넓힐 수 있다고 들고 있다.<sup>60)</sup>

박제가 선생이 저술한 ‘북학의’에는 당시의 배를 설명하는 다음과 같은 내용이 있는데, 그 수준이 너무나 한심하여 믿기 어려울 정도다.

배는 물에 빠지는 것을 면하자는 도구다. 그런데 지금 나무를 정밀하게 깎지 못하기 때문에 틈에서 새어드는 물이 배에 항상 가득하다. 배를 탄 사람의 정강이는 냇물을 건너는 것처럼 젖어 있다. 배 안의 고인 물을 퍼내느라고 날마다 한 사람이 그 일에만 힘을 쏟는다. 그래서 곡식은 그대로 배에 실을 수 없다. 배 안에 벼짚으로 가마를 만들어 곡식보다 배가 넘게 쌓고 그 위에 곡식을 싣는다. 그래도 밑에 깔린 곡식은 물에 젖어 썩을 염려가 생긴다. 사람이 배에 앉아 있을 때에는 싸리나무로 엮은 꼬아리를 사용하는데 그 또한 울퉁불퉁하여 편치가 않다. 하루 동안 배를 타고 노닐면 꿈무늬가 여러 날 동안 아프다.

…… 또 배에 가로로 놓은 널판이 없기 때문에 사람이나 물건이 함께 배 안에 있다. 그래서 짐을 가득 싣지도 못하고 물건을 높이 실을 수도 없다. …… 또 배를 강에 정박시키는 곳에 가교를 놓지 않았기 때문에 사람은 업혀서 건너고 말은 팔쩍 뛰어 배에 들어가게 한다. 그러니 다리가 부러지지 않는 말이 몇이나 되겠는가. …… 배로 통행시키려면 배를 정박시킬 수 있는 다리와 뱃전에 가로놓인 가교를 반드시 설치해야 한다고 나는 생각한다.

따라서 박제가 선생은 우리가 가난을 극복하기 위해서는 뱃길을 통한 중국과의 통상이 중요함을 강조하고, 이처럼 낙후된 배를 개선하지 않고서는 뱃길을 이용한 통상을 통해 국가의 후생을 증대시키기 어려우므로 배를 만드는 기술을 배울 것을 강력히 건의하고 있다.

현재 국가의 큰 폐단은 한 마디로 가난입니다. 그렇다면 이 가난을 어떻게 구제하겠습니까? 중국과 통상하는 길밖에 없습니다. …… 여러 외국의 경우와 마찬가지로 우리도 뱃길을 통하여 상인들이 통상할 수 있도록 해 주십시오.<sup>61)</sup>

……만약 바다에서 표류하다 우리 해안에 정박하는 외국인이 있으면 연해 여러 고을에서는 반드시 그들이 타고 온 배의 제도와 기타 기술을 상세하게 질문하고 재주가 좋은 장인을 시켜 그 방법에 의하여 배를 만들게 한다. 표류한 배를 직접 보고 모방하

60) 한국철학사연구회, 「한국실학사상사」, 도서출판 다운샘, 2002, p.241.

61) 한국철학사연구회, *Op. cit.*, p.200.

여 배우기도 하고 표류한 사람을 잘 접대하여 저들의 기술을 완전히 전수하게 한 다음 돌려보내는 것도 무방할 것이다.<sup>62)</sup>

이러한 배의 개선에 대한 중요성과 그 방법에 대해서는 다산 정약용 선생도 같은 견해를 나타내고 있다.

당선(唐船)과 왜선(倭船)이 연안에 표류하여 닿는 것이 해마다 몇십 척이며 유구(琉球)·여송(呂宋)의 배가 때때로 표류하여 닿는 것이 있다. 그 제도와 모양이 모두 기묘하고 견고하여 거센 파도에 출몰해도 부서지거나 빠지지 않는다. 만일 표류하여 닿을 때 이용감의 낭관과 분수(分數)에 정밀한 교장(巧匠)을 파견하여 그 여러 가지 물건과 그 공효를 검사하여 우리들 스스로 모방하여 조금도 어긋나지 않으면 비로소 북학이 북학답다.<sup>63)</sup>

나아가 다산은 그의 불후의 저서인 ‘경세유표’에서 바다에 전혀 관심을 두지 않고 있었던 당시의 조정을 강력히 비난하고 ‘연해관리론’과 ‘해도정책론’을 역설했다. 다산은 바다의 여러 섬에 대한 행정력을 강화하여 섬주민의 복리민복을 도모해야 하며, 해양을 개발하여 나라의 울타리로 삼아야 한다고 강조하였다.

별이나 바둑돌처럼 널려 있고 작고 큰 것이 서로 끼어 있어 그 수효가 대략 천여개인데 이것이 나라의 울타리다. 그런데 개벽 이래로 조정에서 일찍이 사신을 보내 이 강토를 다스리지 않았다. 고을이 있으나 소용이 없고 궁방과 고을 토호, 진·보가 수영에 매인 채 경영해서 토색이 심하였다. …… 모든 어장이나 염전이 한 번 세안(稅案)에 들면 영구히 묶이고 만다.<sup>64)</sup>

일찍이 바닷가에 사는 사람들의 말을 듣건대 대체로 균역법을 시행한 이후 다만 고기잡이 통발이 절반 넘게 철거되었을 뿐만 아니라 도대체 고기잡이가 그 전보다 못하게 되었다고 합니다. 신은 아마도 어세가 무거워졌기 때문에 임금의 혜택이 말라들게 된 현상이라고 생각합니다. 지금 만약 그 세를 조금 가벼이 해줌으로써 어민들에게 나머지 이익이 생겨나게 한다면 일찍이 없어졌던 진주조개가 다시 돌아온 아름다운 고사가 반드시 옛날에만 있었던 일로 끝나지는 않을 것입니다(『여유당전서』 제1집 8 지리책).<sup>65)</sup>

62) 박제가, 「북학의」, 안대희 옮김, 돌베개, 2003, pp.39~42.

63) 정약용, “경세유표”, 「한국의 실학사상」, 삼성출판사, 1998, p.404.

64) 주강현, “정다산의 경세유표와 해도경영론”, 「해양과 문화」, 해양문화재단, vol. 3, 2000, p.7.

65) 정약용, 「경세유표 I」, 이익성 옮김, 한길사, 1997, p.41.

## 제 5 장 해양의식 관련 정책과 교육

### 1. 해양문화 관련 인프라 현황

#### 하드 및 소프트 기반구축이 해양의식 함양의 기반

3면이 바다인 우리나라가 해양국가로 발전하기 위해서는 국민들의 바다에 대한 두려움이나 부정적인 정서와 의식을 전환하는 것이 기본적인 과제이다. 일반인들이 친해정서(親海情緒)를 가지려면 무엇보다 바다와 관련된 문화활동을 활용하는 것이 가장 바람직하다. 왜냐하면 문화는 사회 구성원들에 의해 습득되어진 지식, 신념, 예술, 도덕, 관습 및 기타 모든 능력이나 습관을 망라하는 총체적 개념이기 때문이다. 문화는 사회 구성원의 의식과 정서를 형성하고 역으로 이러한 의식과 정서가 문화를 만드는 요소가 되는 상호 교류작용을 한다. 따라서 우리 국민들의 해양의식 고취 방안을 마련하기 위해서는 우선 해양관련 문화활동을 알아보는 것이 필요하다. 문화의 개념이 워낙 방대하고 추상적이기 때문에 해양문화도 그 영역이 무한하다. 따라서 해양의식 함양의 인프라 즉 하드웨어라고 볼 수 있는 몇 가지 주요 해양관련 문화시설 현황을 살펴보고, 다음으로 소프트웨어라 할 수 있는 문화 콘텐츠 즉, 무형의 해양문화 활동을 파악하여 이를 바탕으로 해양의식을 함양하기 위한 방안을 살펴보고자 한다.

우선 문화 시설을 대표하는 것으로 박물관을 들 수 있다. 박물관은 과거와 현재의 사회 구성원들의 생활과 관습, 의식 등을 알아 볼 수 있는 좋은 자료이다. 다음으로는 대표적인 해양 문화활동이라 할 수 있는 해양스포츠와 관련된 시설을 알아본다. 그리고 마지막으로 해양 공원시설을 살펴보기로 한다. 또한 이러한 문화시설 못지않게 중요한 것이 무형의 문화 활동이다. 이러한 문화활동은 사회 구성원의 의식이 표출된 것으로 볼 수 있다. 해양문화 활동의 알아보기 위해 이 연구에서는 전통적으로 어촌에 내려오는 풍어제 등 축제나 현재 인터넷상에서 이루어지는 가상 체험을 통한 사이버 게임의 내용 등을 알아보고자 한다.

### 해양박물관, 수와 내용물의 확대 및 접근성 제고 절실

우리나라는 전국에 걸쳐 국립 박물관이 27개 있다. 하지만 그 중에 전문적인 해양박물관은 아직 한 곳도 없는 실정이다. 해양을 주제로 한 국립박물관으로는 목포에 위치한 ‘국립해양유물 전시관’과 호미곶의 ‘등대박물관’이 있다. 이외에는 ‘국립민속박물관’ 내에 있는 전통생활전시관에 일부 어로생활에 관한 전시공간이 있는 정도이다. 공립 해양박물관은 지방자치단체를 중심으로 ‘부산 사이버 해양박물관’을 비롯하여 몇몇 해안 관광지와 수산 종합관 및 해군사관학교 박물관 등이 있다. 이외에 해양 대학교 내에 해양박물관과 지역 민속박물관 내에 해양수산물 관련 전시실이 있다. 사설 박물관 중에서는 해양관련 박물관은 없고 수족관 정도가 전부이다.<sup>66)</sup>

우리나라 해양박물관의 문제점은 다음의 네 가지로 요약될 수 있다. 우선 박물관 수의 절대적인 부족이다. 아직 종합적인 해양박물관도 없고 해운이나 선박, 수산업 박물관 등 전문적인 박물관도 없는 실정이다. 일본의 경우 어업 박물관만 300여개에 달하고 있는 것과는 극히 대조적이다.

둘째, 박물관 전시 내용물의 빈곤을 들 수 있다. ‘국립해양유물전시관’의 경우도 신안보물선 등 일부 유물만으로는 종합적인 해양박물관 기능을 하기에는 미흡하다고 판단된다. 대부분의 해양박물관의 경우 어류전시와 몇몇 어선과 어구 등의 전시가 주를 이룬다. 조선이나 해운 및 해양환경과 안전 등 주제를 다양하게 구성

<표 5-1>

해외 해양박물관 현황

| 지역 | 아시아                  | 유럽                     | 오세아니아 | 미국                       | 캐나다 | 남미    | 사이버 박물관 | 아프리카 | 캐리비안 | 버뮤다 |
|----|----------------------|------------------------|-------|--------------------------|-----|-------|---------|------|------|-----|
| 개소 | 6                    | 56                     | 17    | 324                      | 35  | 5     | 18      | 1    | 2    | 1   |
| 비고 | 중국:1<br>일본:3<br>터키:1 | 영국:26<br>화란:7<br>스웨덴:6 | 호주:13 | MA:38<br>D.C:20<br>MI:35 |     | 브라질:3 |         | 남아공  | 쿠바:1 |     |

자료 : <http://www.maritimemuseums.net/>

66) 박물관종합안내([www.korea-museum.go.kr](http://www.korea-museum.go.kr))참조.

할 필요가 있다. 또한 주제 외에 전시 형태도 최근의 IT기술을 활용하여 가상 체험이 가능한 전시장을 마련하여 청소년들에게 바다에 대한 긍정적인 의식을 제고시킬 필요가 있다. 더욱이 박물관을 반드시 건물 내에 두어야 한다는 생각에서 벗어나 어촌의 작은 마을이나 어항, 갯벌 등도 살아있는 박물관으로 활용하는 방안을 고려해 볼 필요가 있다.

셋째, 해양 박물관의 또 다른 문제점은 지리적 위치다. 해양관련 박물관은 대부분 해안도시나 섬 지방에 위치하고 있고 내륙도시에서는 이러한 내용의 전시관이 전무하다. 물론 해안 지방에 가서 박물관을 관람할 수 있지만 도시나 내륙에 위치한 경우보다는 접근성이 떨어지는 것은 당연하다. 특히 현재와 같이 해안가의 박물관은 그 지역 청소년을 제외하고는 대부분이 상시적으로 관람할 수 없다.

&lt;표 5-2&gt;

해양관련 전시시설 현황

| 구 분  | 수산<br>과학관 | 해양<br>수족관 | 어촌<br>민속관 | 해저유물<br>전시관 | 등대<br>전시관 | 해양<br>박물관 | 독도<br>박물관 |
|------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| 개    | 3         | 3         | 4         | 1           | 1         | 0         | -         |
| 설립주체 | 국립        | 민간        | 시·군       | 국립          | 국립        | -         | 국립        |

자료 : 해양수산부, 「해양관광 진흥을 위한 종합계획 수립 연구」, 2000.4.

&lt;표 5-3&gt;

완도군 어촌 민속전시관 및 목포 국립해양유물전시관

#### 완도군 어촌 민속전시관

규모 : 지하1층지상 2층 연건평 3,320평  
연 관람인원 : 3만명 내외

#### < 전시실 안내 >

**제 1 전시실** : 풍어제 등 어촌 모습과 문화를 파악할 수 있도록 어구 및 어법전시

**제 2 전시실** : 전통어선에서 현대 무역선까지 다양한 선박들 모형, 해양환경코너

**제 3 전시실** : 조개류 산호류 전시 실제 어류들의 박제형태 전시

이외에 기획전시실, 영상관, 가상 시뮬레이션 선박체험코너 등이 있다.

## 완도군 어촌 민속전시관 및 목포 국립해양유물전시관(계속)

## 목포 국립해양유물전시관

연혁 : '75년 전남 신안 중국도자기 발견  
 '81년 국립문화재 목포보존처리장  
 '90년 목포해양유물보존처리소  
 '94년 12월 국립해양유물전시관

## &lt; 전시실 안내 &gt;

## 제 1 전시실 : 완도선실

세계의 옛배와 수중문화재 우리 해양문화와 고려시대 배를 소개, 기원전 2500년 전 이집트 배, 9-11세기의 바이킹선, 14-15세기 캐릭선, 완도 유물 및 완도선

## 제 2 전시실 : 신안전시실(중국에서 일본으로 항해하던 무역선, 1323년)

신안배, 중국도자기, 동전, 기타 공예품, 한약재 및 향신료 등등

## 제 3 전시실 : 어촌민속실

배내리기 모형, 파시, 전채 고기잡이 어구. 어패류 잡이. 김양식 모형 등등

## 제 4 전시실 : 배의 역사실

우리나라 배의 역사 : 조선시대 배를 중심으로 거북선, 판옥선, 사후선, 전선, 대 선 중선, 쾌선, 맹선, 병조선 (전쟁과 조운을 겸함)

야외전시 : 가거도 멸치잡이 배, 떼배-테우/티우/티우, 멍텅구리배

마지막으로 대부분의 해양 박물관이 국·공립이라는 점이다. 물론 박물관이나 전시관 등의 설립이 재원 조달 및 운영 등의 문제로 민간이 주체로 운영하기는 어렵다. 하지만 최근 들어 미술관이나 문화관 등을 민간이 설립하는 예가 증가하고 있는데, 수족관 외에는 아직 바다를 주제로 한 전시관 설립은 없다.

## 해양스포츠 시설도 태부족

바다에 대한 두려움을 없애기 위해서는 직접 바다를 체험하는 활동이 필요하다. 이런 의미에서 해양 스포츠는 매우 중요한 역할을 한다. 하지만 현재까지 우리나라에서는 학교나 사회 체육에 있어서 해양 스포츠는 매우 소홀히 다루어져 왔다.<sup>67)</sup> 이에 따라 해양 스포츠 시설도 절대적으로 부족한 실정이다. 이처럼 해양 스포츠가 소홀히 다루어지는 이유로는 무엇보다도 육상 스포츠와 비교하였을 때

67) 윤이중·박철수, “해양스포츠 교육의 필요성과 과제”, 『한국스포츠사회학회지』, 2001.

위험요소가 많아 안전한 시설이 필요한데 현실적으로 여의치 않다는 데 있다.

&lt;표 5-4&gt;

해양 레저 스포츠의 문제점

| 순위 | 문제점               | 발전방향              |
|----|-------------------|-------------------|
| 1  | 고비용으로 인한 경제적 부담   | 홍보를 통한 대중화        |
| 2  | 훈련장소 및 시설 부족      | 시설 이용비 및 정비비용 저렴화 |
| 3  | 사회적 인식부족(안전관련)    | 시설 및 장소 확충        |
| 4  | 시간적, 공간적 제한       | 정부지원 및 규제 개선      |
| 5  | 지도자 및 교육기회 부족     | 여가문화 변화           |
| 6  | 정부지원 부족 및 부적절한 규제 | 인스트럭터에 대한 적절한 대우  |
| 7  | 안전의식 결여           | 프로그램 확충           |

자료 : 김경률, 「한국 해양레저 스포츠 발전을 위한 정책적 제언」, 서울국제스포츠과학회의, 2001.

한편 국내 해양 스포츠 경기단체 선수등록 현황과 생활체육 동호인클럽 및 인원 현황을 보면 다음과 같다. 육상에서도 비교적 손쉽게 할 수 있는 수영이 가장 널리 보급되어 있으며 고가의 장비와 별도 장소가 필요한 요트 등은 낮은 참여율을 보이고 있다.

&lt;표 5-5&gt;

생활체육 동호인 및 클럽수

단위 : 명(개)

| 수상스키    | 수영          | 스쿠버다이빙    | 스킨스쿠버      | 요트     | 윈드서핑      |
|---------|-------------|-----------|------------|--------|-----------|
| 838(16) | 33,662(546) | 1,217(39) | 9,375(208) | 116(4) | 2,179(83) |

자료 : 국민생활체육협의회(2000)

특히 학교 교육을 통한 해양 스포츠의 보급은 매우 저조한 실정이다. 전국 163개 대학 중 체육학과는 총 110개교에 설치되어 있는데, 그 중 수영은 69개교, 해양캠프는 42개교, 윈드서핑은 16개교 등에 설치된 것으로 나타났다.<sup>68)</sup> 수영을 제외한 교과과정은 거의 다뤄지지 않고 있다고 해도 과언이 아닌 실정이다.

68) 통계청 홈페이지([www.mso.go.kr](http://www.mso.go.kr)), 우리나라 대학교 현황 참조.

&lt;표 5-6&gt;

체육학과 해양관련 교과과정 현황

|     | 체육<br>학과 | 수영 | 수상<br>스키 | 카누 | 조정 | 요트 | 윈드<br>서핑 | 수중<br>잠수 | 해양<br>캠프 | 수상<br>안전 |
|-----|----------|----|----------|----|----|----|----------|----------|----------|----------|
| 학교수 | 110      | 69 | 11       | 4  | 4  | 2  | 16       | 16       | 42       | 5        |

자료 : 윤이중·박철수, “해양 스포츠 교육의 필요성과 과제”, 「한국스포츠사회학회지」, 2001.

### 해양스포츠 활성화의 첫 걸음인 수영 보급도 크게 미흡

해양 스포츠의 대중화를 위해서는 먼저 수영이 널리 보급되어야 한다. 수영은 해양 스포츠 활동을 위해서는 필수적인 항목이기 때문이다. 윤이중·박철수(2001)에 따르면 미국의 경우 해양스포츠 중 수영이 가장 선호도가 높은 종목으로 조사되었고, 오스트리아의 경우도 여름에 참여했던 운동 중 수영의 선호도가 가장 높게 나타났다. 하지만 우리나라의 경우 체육수업이나 하계 훈련 등을 통한 수영교육은 거의 이루어지지 않고 있다. 대부분 사교육을 통해 이루어지고 있는데, 이는 공공 수영장 시설이 없는 데 가장 큰 원인이 있다. 따라서 지역 문화센터 내에 수영장시설을 마련하는 등 다양하고 장기적으로 해양스포츠 활동 인프라를 구축해 나가야 한다.

&lt;표 5-7&gt;

지역별 주요 수련자원 현황

|         | 전국  | 지역별 |    |    |    |    |    |
|---------|-----|-----|----|----|----|----|----|
|         |     | 경기  | 강원 | 충청 | 경상 | 전라 | 제주 |
| 해수욕장/섬  | 310 | 6   | 67 | 28 | 63 | 80 | 15 |
| 호수/강/동굴 | 66  | 6   | 26 | 10 | 12 | 5  | 4  |
| 휴양림     | 104 | 10  | 14 | 21 | 26 | 23 | 4  |
| 수련시설    | 240 | 47  | 33 | 37 | 39 | 36 | 2  |
| 오토캠프장   | 20  | 1   | 5  | 5  | 3  | 3  | 1  |

자료 : 윤이중·박철수, “해양스포츠 교육의 필요성과 과제”, 「한국스포츠 사회학회지」, 2001.

### 해양공원시설도 찾기 어려워

문화의 개념이 생활에서 자연스럽게 나오는 무형의 산물이라고 볼 때 해양문화

라는 것이 일정한 틀을 가지고 간헐적인 활동을 통해서는 형성되기 어렵다. 따라서 바다나 강을 해양공원으로 조성하여 국민들이 자주 이용할 수 있도록 하는 것도 매우 중요한 일이다. 특히 청소년들에게 해양을 지속적으로 이용하기 위해 해양 환경을 보존하는 활동을 동시에 가르쳐 줄 수 있다는 측면에서도 해양 생태공원의 조성은 시급한 일이다.

현재 우리나라의 본격적인 해양생태 공원으로 인천광역시 남동구 논현동에 있는 공원의 예를 보자. 폐염전을 개조하여 만든 이 해양생태공원은 해양환경보존 학습장으로서 기대가치가 높을 것으로 기대된다. 또한 사이버 해양생태 공원도 주목할 만하다.

<표 5-8>

#### 인천 해양생태공원

인천광역시 남동구 논현동에 있는 공원으로 총넓이는 약 350만  $\text{m}^2$ 에 이른다. 이중 폐염전을 중심으로 66만  $\text{m}^2$ 가 1999년 6월 개장되었다. 생태전시관과 자연학습장, 염전학습장, 갯벌체험장, 담수연못, 조류관측소 등의 시설이 있다.

생태전시관은 염전창고를 개조해 만든 것으로 벌노랑이, 해당화 등 염생식물의 사진과 제염 작업환경, 소래포구의 사진 등이 전시되어 있다. 2001년 4월에는 생태학습장으로 확대하여 공원안내관과 생물벽화관, 자연에너지 체험관, 인천제2홍보관, 인천환경NGO활동상황관 등이 조성되었다.

염전학습장은 폐염전을 복구한 곳으로 넓이는 약 4만  $\text{m}^2$ 이다. 이곳에서 하루 400~1,200kg의 소금을 직접 생산하고 있어 생생한 관찰이 가능하다. 바둑판 모양의 염전과 바닷물을 퍼 올리는 물레방아(수차), 인부들의 모습을 볼 수 있다. 특히 소금을 채취하는 시간(보통 오후 4시)에 관람하면 직접 가래질을 하며 소금을 채취하는 체험도 할 수 있다. 염전 학습장 곁에는 맨발로 갯벌에 들어가 게와 조개 등 살아있는 생명체를 관찰할 수 있는 갯벌 체험장도 마련되어 있다. 또 근처에는 붕어와 잉어들이 서식하고 있는 담수연못도 있다.

## 2. 해양문화 관련 소프트웨어 현황

해양문화 관련 소프트웨어는 다양한 형태로 나타날 수 있다. 따라서 이 글에서는 해양 이벤트, 방송 및 영화, 사이버 게임을 중심으로 우리나라 해양 문화의 내용을 살펴보고자 한다.

## 해양축제와 바다의 날 행사로 대별되는 해양이벤트

많은 사람들을 해양 스포츠에 참여시키기 위해서는 해양관련 이벤트 개발이 필요하다. 이벤트란 목적을 가지고 특정기간과 장소에서 사람들 각각을 직접적으로 자극, 감동을 체험하게 하는 미디어이다. 이벤트는 일본에서 오사카 만국 박람회를 계기로 발전되어 왔다. 현재 우리나라의 해양관련 이벤트는 여러 가지가 있지만 크게 보면 전통적으로 내려온 ‘해양 축제’와 정부가 주도하고 있는 ‘바다의 날’ 행사로 나눌 수 있다. 전자는 어촌에서 옛날부터 내려오던 것으로 민간이 자발적으로 치르는 축제라면 후자는 정부의 지원으로 이루어지는 행사이고 연륜 또한 짧다. 전자를 통해서는 바다를 삶의 터전으로 보호하면서 이용해온 선조들의 해양의식을 엿볼 수 있다. 하지만 이러한 전통적인 의식이 점차 사라지고 있는 것이 현실이다.

## 해양의식 함양과는 거리가 먼 해양축제

지방자치단체별로 바다를 대상으로 다양한 축제가 있다. 이들 축제는 주로 전남, 경남과 강원등 해안 관광지를 중심으로 행사가 이루어지고 있다. 하지만 축제의 성격을 보면 해양의식의 고취나 해양문화를 보여 주는 성격의 축제라기보다는, 바다라는 장소를 이용하여 관광객 유치에 그치고 있는 정도이다. 예를 들어 여름철 해변 축제의 경우 가요제의 성격을 띠는 경우가 대부분이다. 전통적인 해양축제로는 마을의 풍어를 기원하는 풍어제를 들 수 있다. 주요 풍어제로는 동해안 별신굿, 황도 봉기 풍어제, 위도 띠벳놀이 등이 있다. 주요 풍어축제의 내용은 <표 5-10>으로 정리하였다.

<표 5-9>

### 해양이벤트 사례

#### ‘바다로 세계로’

1994년부터 거제에서 매년 실시되고 있는 해양스포츠 이벤트 ‘바다로 세계로’가 있다. 축제를 평가한 설문결과를 보면(김하영, 2000) 지역 간 교류 증진, 예술문화 활성화, 공동체 의식의 형성, 애항심 고취 등에 긍정적인 영향을 미친 것으로 나타났다. 따라서 지역의 관광 휴양지로서의 위상을 제고하고 해양 스포츠 확산에도 기여하였다는 평가를 받고 있다.

&lt;표 5-10&gt;

## 지역별 주요 해양축제 현황

| 지역    | 축제수 | 주요 축제                        |
|-------|-----|------------------------------|
| 경기 인천 | 4   | 연평도 풍어축제, 월미축제               |
| 충남    | 7   | 보령머드축제, 황도봉기 풍어제, 대하축제       |
| 전북    | 4   | 위도띠벳놀이, 부안해변축제               |
| 전남    | 14  | 영등축제, 향일암 일출제, 장보고축제, 진남제    |
| 경남    | 11  | 옥포대첩기념축제, 한산대첩기념축제           |
| 부산    | 6   | 자갈치문화관광축제, 부산바다축제            |
| 경북 울산 | 6   | 장생포축제, 우산문화제, 영일만축제          |
| 강원    | 13  | 남대천연어 축제, 동해 무릉제, 여름바다예술제    |
| 제주    | 7   | 서귀포 칠십리축제, 성산일출제, 한여름밤의 해변축제 |

자료 : 해양수산부, 「해양관광 진흥을 위한 종합계획 수립 연구」, 2000.4.

또한 유형별로 보면 음식관련 축제가 가장 많았고, 다음이 예술공연 및 해양스포츠 축제, 어업관련 제전 등의 순으로 나타났다. 따라서 우리나라의 해양축제는 일부 해양스포츠 축제를 제외하고는 능동적이고 적극적인 해양개척 정신을 함양할 수 있는 직접적인 계기를 제공하지 못하고 있는 실정이다.

&lt;표 5-11&gt;

## 유형별 축제

| 유 형            | 축제 수 | 내 용              |
|----------------|------|------------------|
| 음식관련           | 16   | 자갈치 문화관광, 대하축제   |
| 어업관련 제전        | 12   | 연평도 풍어축제, 위도띠벳놀이 |
| 예술공연 해양스포츠     | 13   | 부산바다축제           |
| 일출제            | 9    | 땅끝, 남해, 경포 해맞이축제 |
| 역사소재 축제        | 6    | 장보고축제, 당항포 대첩축제  |
| 풍습 및 전승문화      | 6    | 화도진축제, 해운대 달맞이   |
| 자연현상을 소재로 한 축제 | 5    | 영등제, 신안게르마눔축제    |

자료 : 해양수산부, 「해양관광 진흥을 위한 종합계획 수립 연구」, 2000.4.

## 다양하지만 일회성에 그치는 바다의 날 행사

1994년 11월 UN해양법협약이 발효됨으로서 세계 각국은 해양자원 개발 및 확

보를 위한 치열한 경쟁체제로 전환했다. 우리나라도 본격적인 해양경쟁시대의 도래에 따라 바다를 적극적으로 개발·보전하기 위한 국민적 공감대를 형성하기 위해 1996년부터 장보고가 전남 완도에 청해진을 설치한 달(828년 5월)을 기념해 5월의 마지막 날을 바다의 날로 정했다.

해양수산부에서 주관하는 「바다의 날」 기념식 이외에도 지방정부, 소속기관, 유관단체들이 다양한 행사를 마련한다. 11개 지방해양수산청, 해양경찰청, 중앙해양안전심판원 등에서는 풍어제, 바다음악제, 항만 및 선박공개, 갯벌생태체험, 바다그리기, 바다 백일장, 바다 사진전, 모형범선 전시회, 해양사고방지세미나 등 60개의 다양한 부대행사를 개최한다. 또한, 한국해양소년단연맹, 해군본부, 수협중앙회 등 11개 유관 기관 및 단체에서 국제요트대회, 청소년 한강축제, 모형함선 경연대회, 2002한국범선대회, 21세기 해양정책포럼, 전국 푸른바다 가꾸기행사 등을 준비한다. 해를 거듭할수록 행사가 풍부해지고 있지만 아직 관련 행사나 이벤트가 바다의 날을 중심으로 단편적이고 일회적 성격을 버리지 못하고 있는 실정이다.

<표 5-12>

#### 풍어제의 종류와 주요 내용

풍어제는 어민들이 풍어와 어로의 안전을 비는 축제다. 풍어제와 관련하여 풍어놀이가 있는데 이는 어업의 무사함과 그 해의 풍어를 기원하며, 4해의 용왕을 위안하기 위하여 행하는 풍속이다. 해마다 정월 초하루부터 보름까지 어촌의 넓은 마당에 음식을 차려 놓고 기와 등을 달아 노래를 부르는 단순한 놀이이다. 풍어제는 지방별로 다소간의 차이가 있는데 우선 동해안 별신굿은 부산에서 강원 고성에 이르는 동해안 지역 어민들의 풍어를 비는 축제다. 동해안 축제에는 여러 가지가 있으나 매년 또는 몇 해마다 마을의 풍어를 비는 별신굿이 가장 크다. 별신굿의 별신은 '벨손, 별손, 벨신'등으로 불리는데, 이 곳은 바닷가 마을에서 풍어와 동제를 겸하고 있다. 부락 수호신에게 지내는 제사, 부락 공동으로 마을의 수호신을 제사하는 점에서 동제(洞祭)와 유사하다. 동제는 동민 중에서 제관을 뽑아 제사를 주관하게 하지만 별신굿은 무당으로 하여금 주재케 하는 점이 다르다. 해안지방에서 실시하는 별신굿은 대개가 풍어제 형식이어서 주로 가을에 택일하여 어촌계에서 모든 것을 관장하고 추진한다.

두 번째로는 서해안 배연신굿 및 대동굿이 있다. 황해도 해주·용진·연평도 등 서해안 지역 어촌에서 어민들이 풍어를 기원하는 축제이다. 서해안 축제에는 여러 가지가 있으나 마을의 풍요를 비는 대동굿이 가장 크다. 어촌의 대동굿은 마을의 풍어와 어로의 안전을 기원하는 제의다. 20여 거리로 구성되지만, 뱃서낭을 맞아들이며 무당과 마을사람들이 재담하고 춤추는 '당산맞이', 무당이 제석신에게 복을 비는 '제석굿', 제물로 쓸 돼지를 잡으며 사냥하는 모습을 연출하는 '사냥굿', 신들이 고기잡이를 연출하는 '영산할아범' 등에 연희적인 특성이 강하다. 특히 충청남도 태안군 안면읍 황도리에서 행해지는 황도봉기 풍어제가 유명하다.

### 풍어제의 종류와 주요 내용(계속)

황도봉기 풍어제는 1991년 7월 9일 충청남도 무형문화재 제12호로 지정되었다. 매년 음력 정월 초이들과 초사흘에 걸쳐 행해진다. 옛날에 황도리 어민들이 자옥한 안개 때문에 바다에서 길을 잃고 헤매다가 어딘가에서 비치는 밝은 빛의 인도를 받아 무사히 귀향하게 되자, 빛이 시작된 곳에 당집을 짓고 제사를 지내면서 풍어제가 유래하였다고 한다. 처음에는 뱀신을 모시다가 17세기 말엽부터 임경업 장군을 모시게 되었고, 이후 어업의 형태가 커지면서 더 많은 신을 추가로 봉안하였다. 8·15광복 후 각지에서 일어난 미신타파운동의 일환으로 주민들에 의해 뱀신의 화상이 소각되고, 현재는 군왕을 중심으로 성주·사해 용왕장군·삼불·사해 오방장 등을 봉안하였다. 1977년 제18회 ‘전국민속예술경연대회’에서 대통령상을 수상하였다.

셋째로 ‘위도 띠뱀놀이’를 들 수 있다. 전북 부안군 위도면 대리에서 매년 음력 정월 초사흘날, 마을의 바닷가에 높게 절벽을 이룬 당젓봉 정상에서, 용왕제로 이어지는 마을의 공동제의이다. 유래는 고기잡이로 생업을 삼은 먼 조상 때부터 있던 풍어기원제이다. 1985년 2월 1일 중요무형문화재 제82호로 지정되었다. 원당제라고도 하는데 제당의 명칭인 원당에서 나온 말이며, 제의의 마지막 부분에서 띠뱀을 바다에 띄워 보내는 데서 ‘띠뱀놀이’라고 부르게 되었다. 놀이의 기원과 유래에 대한 문헌상의 기록은 없다. 굿의 형태와 진행 절차가 비슷한 대동굿에서는 각 가정을 돌며 가정굿을 해주는 데 비해, 띠뱀놀이의 마을 돌기굿에서는 마을의 처소신을 위한 농악과장으로 되어 있다. 바닷가의 용왕굿은 모든 주민이 빠짐없이 참여하여 술과 노래를 함께 하는 가무과장을 이루고 있으며, 마지막에 띠뱀 보내기는 굿의 절정으로 가장 뛰어난 축제과장이 되어 있는 것이 특징이다. 1978년 제19회 전국민속예술경연대회에서 대통령상을 수상하였다.

넷째로 남해안 별신굿을 예로 들 수 있는데, 거제도를 중심으로 하여 한산도·사랑도·욕지도 등지에서 겨우 명맥을 유지하고 있다. 남해안 별신굿은 당골이라는 명칭과 함께 남부지방 특유의 무당 천시 경향에 의해, 세습무인 사제무 계승이 안 되고 있다.

자료 : <http://www.yahoo.co.kr/>, 백과사전.

### 인기 있는 해양 관련 사이버 게임은 대부분이 외국산

1990년대 이후 정보의 혁명이 일어나고 있다. IT기술의 발달로 사이버 상에서 어떤 일든지 가상 체험을 할 수 있는 단계에 이르렀다. 그 대표적인 장르가 게임이다. 오늘날 사이버게임은 단순한 오락물이 아니라 생활의 한 부분이 되고 있다. 따라서 게임의 내용이 국민들의 정서에 미치는 영향 또한 점점 커지고 있는 추세이다. 이러한 게임을 잘 활용하면 교육적으로도 큰 효과를 거둘 수 있을 것이다.

따라서 해양의식 함양을 위해 게임분야에 대한 관심을 둘 필요가 있다. 그 동안의 기술발달로 단순한 게임으로는 경쟁력이 없다. 따라서 이 분야에서 해양관련 콘텐츠를 개발하는 것이 매우 중요하다. 현재 해양을 소재로 한 게임 현황을 보면 내용면에서 종합적인 해양활동을 줄거리로 하는 게임의 인기가 매우 높았다. 하지

만 이러한 종합해양활동 게임은 대부분 외국에서 개발된 것들이다. 세계4대 게임 산업국을 바라보는 우리나라의 현실에서 안타까운 일이다. 다음에서는 최근 인기 있는 해양관련 게임을 정리하였다. 여기서 보듯이 바다와 관련 있는 우리나라의 게임은 대부분이 낚시가 주를 이루고 있어 이 부분의 콘텐츠 개발이 필요하다.

&lt;표 5-13&gt;

월별 해양축제

|    | 축제 명            | 장소                | 주최              | 최초 연도 | 주요 행사                                        |
|----|-----------------|-------------------|-----------------|-------|----------------------------------------------|
| 1월 | 강원인제<br>빙어축제    | 강원도 인제군           | 인제군             | 1997  | 빙어를 소재, 레포츠체험,<br>전통놀이, 먹거리                  |
|    | 해남땅끝<br>해맞이축제   | 전남 해남군<br>송지면 갈두리 | 해남군             | 1995  | 군고시연, 강강술래, 해맞이제, 뱃놀이                        |
|    | 강릉해돋이축제         | 경포 해수욕장           | 강릉시             |       | 전통민속놀이, 새해맞이 축제                              |
|    | 양양낙산<br>해맞이축제   | 낙산, 대청봉,<br>남애항   | 양양군             | 1997  | 동해신묘제례                                       |
|    | 포항호미곶<br>해맞이축제  | 호미곶 해맞이<br>기념광장   | 경상북도,<br>포항시    |       | 해상퍼레이드                                       |
|    | 향일암일출제          | 전남 여수시            | 여수시             | 1998  | 소원함 띄우기, 어선해상퍼레이드,<br>행운기원물놀이                |
|    | 남해일출제           | 남해군 가천바다          | 여수시             | 1998  | 선박퍼레이드, 신년기원제                                |
| 2월 | 제천의림지<br>공어축제   | 충북 제천 의림지         | 제천시/문<br>화원     | 1996  | 공어낚시대회, 지신밟기                                 |
|    | 고성명태축제          | 강원도 고성<br>거진항 주변  | 고성군             | 1998  | 해양축제, 지역문화체험장,<br>청소년축제                      |
| 3월 | 황도붕기풍어제         | 충남 태안             |                 |       | 황도붕기풍어제보존회                                   |
|    | 위도띠뱃놀이          | 전북 부안             | 부안군             | 1970  | 마을의 안녕과 풍어를 빌던 띠뱃놀이                          |
|    | 영월통가리<br>보쌈축제   | 강원도 영월군           | 영월군             | 1999  | 보쌈: 전통적인 민물고기잡이 방법, 전<br>통어구 전시              |
| 4월 | 진해군항제           | 경남 진해시            | 이충무공호국<br>정신산양회 | 1963  | 전야제 추모제, 의장대 시범, 문화예술<br>및 체육행사              |
|    | 영등축제            | 전남 진도군            | 진도군             | 1978  | 뽕할머니 회생기원제, 해상선박퍼레이드,<br>바닷길체험, 씻김큰 굿, 치어방생  |
|    | 고창수산물축제         | 전북 고창             | 고창군/K<br>BS     | 1996  | 수산업진흥, 풍어영신굿, 시식회, 어민<br>노래자랑, 체육대회          |
|    | 충무공노랑해전<br>승첩제  | 경남 남해군<br>남해대교    | 남해군<br>위원회      | 2001  | 만민위령제, 노랑해전재현, 해군의장<br>대 시범                  |
|    | 남면현전복축제         | 경남 남해군<br>남면군     | 남해군             | 1999  | 전복축제, 해산물채취경연대회, 해상<br>선박퍼레이드                |
|    | 남해 미조 해산물<br>축제 | 남해군 미조면<br>사항마을   | 미조면             | 2001  | 용와제, 해상선박퍼레이드, 바다낚시대회,<br>해양사진전시회, 해산물여인선발대회 |
|    | 봄 도다리 축제        | 경남 고성군<br>당항만     | 당항<br>어촌계       | 2001  | 도다리 풍어제                                      |
|    | 해남바지락<br>축제     | 해남군 월산리           | 마천리<br>어촌계      | 2002  | 바지락캐기, 풍물놀이                                  |

## 월별 해양축제(계속)

|    | 축제 명            | 장소                    | 주최        | 최초 연도 | 주요 행사                                                                      |
|----|-----------------|-----------------------|-----------|-------|----------------------------------------------------------------------------|
| 4월 | 영덕대게축제          | 영덕군 강구면               | 영덕군       | 1998  | 별신굿, 수상스키 및 제트스키 시범대회                                                      |
|    | 광안리 해변축제        | 부산시 광안리, 남천동          | 부산시 수영구   | 1995  | 좌수영방어놀이 수벽치기, 민속놀이, 해양전시관, 활어요리경연                                          |
|    | 기장멸치축제          | 경남 기장군 대변항 및 기장바닷가 전역 | 기장군       | 1995  | 환경캠페인, 풍어제, 공수후리망체험, 공수짚불, 곰장어주막, 어선 노젓기대회, 멸치그물 걷어올리기 대회                  |
|    | 창원삼귀 바다축제       | 창원시 용호마을              | 창원시       | 1996  | 2-3년마다 개최, 대풍어제, 선박퍼레이드, 해상인명구조시범, 바다 낚시대회                                 |
| 5월 | 남해안생선요리축제       | 한려수도 오동도              | 여수시       | 1996  | 생선요리경연대회 등                                                                 |
|    | 수산물 축제 및 바다낚시대회 | 충남 태안 안흥항             | 추진위원회     | 2000  | 바다낚시대회 및 수산물시식회                                                            |
|    | 장보고축제           | 전남 완도                 | 완도군/위원회   | 1996  | 장보고 창무극, 장보고청소년 선발 및 해양역사 캠프, 무역선 진수, 씻김굿 공연, 무역항로 탐사, 궁도 및 노젓기대회 바다낚시대회 등 |
|    | 진남제             | 전남 여수                 | 진남제보존회    | 1967  | 좌수영거리 축제, 영당풍어굿, 해상퍼레이드                                                    |
|    | 검은모래 눈뜨는날       | 전남 여수 만성리 해수욕장        | 여수시       | 1996  | 검은모래 찢질행사(음 4.20), 바다체험 낚시 및 해산물채취                                         |
| 6월 | 옥포대첩 기년제전       | 경남 거제                 | 위원회       | 1962  | 옥포대첩 기년제례                                                                  |
|    | 보목 수산물품자리돔축제    | 서귀포시 보목항              | 서귀포시      | 2000  | 자리돔 어업현장탐방, 수중생태체험                                                         |
|    | 항해21            | 인천 연안부두 친수공원          | 인천해양청/위원회 | 2001  | 동해안 별신굿, 남해안 진도 씻김굿, 서해안 풍어제(대동굿, 배연신굿)갯가노래/뱃노래, 바다무용제, 민요품바, 바다인형극        |
|    | 서귀포 칠선녀축제       | 중문천제연일원               | 중문청년회     | 2001  | 칠선녀제, 강림제현, 전통문화재현, 제주방언경연                                                 |
|    | 울산고래축제          | 울산시 남구장생포동 울산해양공원     | 울산시 남구청   | 1995  | 고래잡이 재현행사, 영화상영 등                                                          |

## 월별 해양축제(계속)

|               | 축제 명               | 장소              | 주최          | 최초 연도 | 주요 행사                                       |
|---------------|--------------------|-----------------|-------------|-------|---------------------------------------------|
| 7월<br>(<br>8월 | 진도여름축제             | 전남 지도군          | 영등축제위원회     | 1996  | 수상스포츠                                       |
|               | 보령머드축제             | 충남 보령시 대천해수욕장   | 위원회         | 1998  | 머드체험랜드                                      |
|               | 상주돌멩게축제            | 남해군 상주해수욕장      | 상주면         | 1999  | 잠수기어업협회와 해녀, 음식축제                           |
|               | 당항포대첩축제            | 경남 고성군 당항포관광지   | 고성군         | 1998  | 당항포 대첩 재현, 고성농요 공연, 고성 오광대 공연 등             |
|               | 속초 장사항 오징어 맨손잡기 축제 | 강원도 속초시 장사항 내   | 장사어촌계/횃집번영회 | 2000  | 잠수 대회, 물속 줄다리기, 오징어 맨손잡기 대회                 |
|               | 속초 국제해양페스티벌        | 강원도 속초          | 속초시/문화원     | 1999  | 배낚시 체험, 뱃길 따라 순례체험, 해양관련 심포지엄 및 레포트 등       |
|               | 제주 해양레포츠 축제        | 제주시             | 제주시         | 1999  | 수상모터쇼, 어랭이 낚시 대회, 해양레포츠 체험 무료 교실            |
|               | 곡성섬진강변축제           | 전남 곡성군 압록유원지    | 곡성군         | 1998  | 심청축제, 궁도대회, 먹거리 장터                          |
|               | 영덕은어축제             | 경북 영덕 오십천면      | 영덕군         |       | 은어낚시대회, 수상제트스키 시범                           |
|               | 영덕해변축제             | 경북 영덕군          | 영덕군         | 2000  | 일출 맞이 백사장 걷기, 해변음악회                         |
|               | 해운대축제              | 해운대 해수욕장        | 해운대구청       |       | 해변연화제, 별신굿, 비치발리볼 대회, 머드축제                  |
|               | 신안갯벌축제             | 전남 신안군 우전해수욕장   | 신안군         | 1999  | 개펄분장퍼레이드, 해상스포츠체험                           |
|               | 여름바다예술제            | 강원도 강릉 경포대      | 강릉시         | 1992  | 바다스포츠, 강릉농악, 학산 오독떼기, 관노가면극, 대관령 푸너리, 영화제 등 |
|               | 삼척청정해변축제           | 강원도 삼척시 맹방 해수욕장 | 삼척시         |       | 맨손송어잡기, 바다조개 잡이, 보물찾기, 비치발리볼 대회             |
|               | 정선 조양강변축제          | 강원도 정선 조양강      | 정선군         | 1996  | 쪽대로 고기잡이 대회, 맨손 송어잡기대회                      |
|               | 갯장어 음식대축제          | 전남 장흥군          | 장흥군         | 1998  | 해상퍼레이드, 뱃놀이, 바다낚시                           |

## 월별 해양축제(계속)

|     | 축제 명             | 장소          | 주최      | 최초 연도 | 주요 행사                           |
|-----|------------------|-------------|---------|-------|---------------------------------|
| 9월  | 홍성대하축제           | 충남 홍성       | 남당대하위원회 | 1996  | 특산물축제                           |
|     | 서귀포칠십리바다축제       | 제주도 서귀포시    | 서귀포시    | 1995  | 최영장군 목호토벌 전승재현, 수영대회, 제주전통 민속공연 |
|     | 우산문화제            | 울릉군         | 울릉군     | 1995  | 수상제트스키 및 윈드서핑, 어선 오색깃발 달기 등     |
|     | 광양전어축제           | 전남 광양시 진월면  | 광양시     | 2001  | 전어시식회                           |
|     | 마산전어축제           | 마산어시장 일원    | 변영회     | 2001  | 풍어기원 굿놀이, 전어축제                  |
| 10월 | 영일만축제            | 포항시         | 포항시     | 1996  | 연오랑세오녀 선발, 일월신제, 동해안 별신굿        |
|     | 강경 깔갯축제          | 충남 논산       | 위원회     | 1977  | 용왕제, 궁도대회 등 문화행사                |
|     | 광천토굴새우젓 및 조선김 축제 | 충남 홍성       | 광천읍번영회  | 1996  | 백사장 대하축제, 홍원항 전어 축제 등           |
|     | 동해무릉제            | 강원도 동해시     | 위원회     | 1984  | 제전(풍어제 등), 민속-체육경기              |
|     | 자갈치문화관광축제        | 부산 자갈치 시장   | 위원회     | 1996  | 가장행렬                            |
|     | 북한강 수상축제         | 가평군         | 가평군     | 1996  | 수상레저축제                          |
| 11월 | 연어축제             | 강원도 양양군 남대천 | 양양군     | 1996  | 용왕제, 연어 맨손체험/낚시 등               |
|     | 영산포 홍어·젓갈축제      | 전남 나주시      | 나주시     | 2000  |                                 |
|     | 모슬포방어축제          | 남제주군 대정면    | 남제주군    | 2001  | 방어낚시대회, 가요제 등                   |
| 12월 | 포항과메기축제          | 경북 포항       | 포항시     | 1997  | 음식축제                            |
|     | 부안해넘이 축제         | 부안군 변산반도 격포 | 부안군     | 1998  | 띠배띄우기, 청소년 축제                   |

자료 : <http://www.helloseaman.co.kr>

&lt;표 5-14&gt;

2003년 바다의 날 행사별 주관단체

| 구 분                  | 단 위 행 사 명                                                                             | 주 관                                                |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 공식행사                 | 국제해양도시 비전 선포식                                                                         | 중구문화원(시)                                           |
| Ocean Music Festival | ‘인천비전 21’ 경축음악회                                                                       | 중구문화원                                              |
| 바다사랑<br>시민한마당축제      | 시민바다축제<br>바다그리기 대회<br>시민바다퀴즈대회<br>해군군악대·의장대시범<br>인천시범 바다사랑 노래사랑                       | 중구문화원<br>경인일보<br>중구문화원<br>중구문화원(해역사)<br>중구문화원      |
| 바다문화예술제              | 바다민속예술공연(서해안풍어제)<br>바다뮤지컬인형극<br>바다사진전<br>해양퍼레이드                                       | 중구문화원(보존회)<br>중구문화원(극회)<br>중구문화원<br>중구문화원          |
| 상설행사                 | 인천항(갑문) 시민 개방행사<br>해군·해경함정 시민 개방행사<br>페이스 페인팅, 매직풍선<br>프로스포츠타 팬싸인회<br>종이배접기 대회, 호국문화제 | 인천해양수산청<br>해역사+해경<br>중구문화원<br>인천연고구단<br>해역방어사령부    |
| 전시행사                 | 인천항 역사자료 전시<br>해양스포츠헌비 전시<br>아마추어 무선동호회 운영<br>세계모형범선 전시<br>장보고 뱃목탐사 보고회 및 장비 전시       | 인천해양수산청<br>중구문화원<br>중구문화원(동호회)<br>인천해양수산청<br>중구문화원 |
| 특별행사                 | 치어 방류<br>바다환경정화 행사<br>학술심포지엄(인천포럼)                                                    | 중구청<br>인천해양수산청, 중구<br>인천대학교(인천일보)                  |
| 민간추진행사               | 선상낚시대회<br>바다사랑글짓기대회<br>Sea Food Festival(수산물대축제)                                      | 중구문화원(유선협회)<br>기호일보<br>인천해양수산청(수협)                 |

자료: 인천해양수산청.

&lt;표 5-15&gt;

## 해양관련 게임

| 게임명            | 장르     | 제조국    | 내용 및 주제               |
|----------------|--------|--------|-----------------------|
| 배틀마린           | 온라인    | 한국     | 해저 모험 및 해전            |
| 네이비필드          | 온라인    |        | 해전전략시뮬레이션             |
| 대항해시대          | 온라인    | 일본     | 해전, 신대륙 발견 등 종합적 해양활동 |
| 포트로얄           | PC게임   | 독일     | 항해와 해상무역 전략 게임        |
| 웨이브랠리          | 비디오    | -      | 수상스키                  |
| Zoo Tycoon     | 비디오    | 미국(MS) | 아동용, 해양 동물원 만들기       |
| God of Fishing | 온라인    | 한국     | 낚시                    |
| 넛마블 낚시터        | 온라인    | 한국     | 낚시                    |
| 한쿠아            | 온라인    | 한국     | 낚시                    |
| 낚시왕3+          | Mobile | 한국     | 낚시                    |

## 지역 소개나 기상 통보 정도에 그치고 있는 방송프로그램

방송매체는 국민들의 정서나 의식에 직접적이고 강한 영향을 미친다. 따라서 해양관련 방송은 형태나 시간 등에 따라 국민들에게 직·간접적으로 해양의식 함양에 긍정적 또는 부정적 영향을 미친다. 이러한 맥락에서 볼 때 전국 공영방송의 경우 현재 해양 또는 바다, 어촌 등과 관련된 방송은 지역 소개, 특산물 소개, 개별 어촌 지역 관련 프로그램 등이 있다. 하지만 이들 프로그램의 원래 의도는 지역 소개에 치중하고 있어서 수산 또는 해양 전문 방송으로 보기 어렵다. 이외에 특집 형식으로 해양 환경오염 관련 프로그램이 간헐적으로 방송되고 있다.

라디오의 경우 대부분 어촌관련 방송은 어업기상 통보와 일요일 아침의 농수산 정책진단 외에는 어느 방송에서도 해양을 전문적으로 다루지 않고 있는 실정이다. 텔레비전의 경우도 지역소개를 주제로 한 방송이 주로 비황금시간대에 편성되어 있다. 드라마의 경우를 보아도 농촌을 배경으로 한 드라마는 있지만 어촌을 배경으로 한 경우는 없다. 단지 일반 드라마 등에서 바다를 일상에서 벗어나고 싶은 심정 묘사를 위한 배경이나 고통과 절망의 순간에 바다를 찾아 희망을 암시하는 정도가 대부분이다. 이외에 해양을 주제로 한 방송으로는 간헐적으로 교육방송 등에서 다큐멘터리로 해양 생태계나 해양환경이 소개되고 있는 것이 전부이다.

&lt;표 5-16&gt;

어촌 및 해양환경 관련 방송 프로그램

|     | 라디오                                            | 텔레비전                                               |
|-----|------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| KBS | 어업기상통보(04:42~04:54)<br>농수산정책진단(일, 05:05~05:50) | 6시 내고향 (18:00 ~ 18:55)<br>환경스페셜 (수, 22:00 ~ 22:50) |
| MBC | -                                              | 고향은 지금 (일, 07:10~08:00)                            |
| SBS | 없음                                             | 네트워크 현장! 고향이 보인다<br>(16:05~16:30)                  |
| EBS | -                                              | 과학 및 자연다큐 (22:00~23:30)                            |

자료 : 각 방송국 홈페이지 방송 편성표를 참조로 작성.

### “물을 다루면 물 먹는다”는 징크스에 시달리는 영화산업

한편 최근 우리 사회에서 대중적인 인기를 얻고 있는 문화 분야로 영화를 들 수 있다. 영화를 단순한 오락용으로도 볼 수도 있지만 많은 대중에게 흥미를 통해 메시지를 전달하는 기능을 고려해 볼 때 대중의 의식형성에 큰 역할을 한다. 따라서 해양의식의 고취를 위해서는 영화를 통한 방안도 매우 중요하지 않을 수 없다.

하지만 한국 영화계에선 “물을 다루면 물먹는다”라는 자조 섞인 푸념이 만연해 있을 정도로 해양 영화의 흥행은 매우 저조한 편이다. 이는 우선 짧은 영화 역사와 해양문학 작품이 부족한 데서 오는 소재의 빈곤함에 기인한다. 따라서 ‘만선’이나 ‘물보라’ 등 어촌을 배경으로 어업인들의 생활을 보여주는 영화와 최근에는 해적 어업권을 대상으로 한 조직폭력 관련 영화 등 주로 생활의 터전으로서 바다를 묘사하고 있다. 이러한 영화들은 결국 어촌에서의 힘들고 어려운 삶을 묘사하고 있어 일반인들에게 어촌 생활의 긍정적인 모습보다는 부정적인 인상을 주게 될 우려도 없지 않다. 최근에는 독창적인 콘텐츠가 부족하여 상당부분 할리우드 해양영화의 서사구조를 모방하려는 한계를 드러내고 있다.<sup>69)</sup>

69) 김보정, “해양문화의 지평확대를 위한 해양드라마의 가능성에 대한 연구”, 『해양과 문화』, vol.9, 2003.

&lt;표 5-17&gt;

해양관련 주요 영화

|                | 한 국                                               | 외 국                                                                                              |
|----------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 해양 전쟁영화        | 바다의 사자들(1976),<br>유령(1999), 블루(2002)              | The Boat(1981), 붉은 10월(1990),<br>Water world(1995), U-571(2000),<br>Master and Commander(2003)   |
| 해양 조난영화        | 만선(1968), 해적(1994),<br>가슴에 돋는 칼로 슬픔을<br>자르고(1989) | 포세이돈 어드벤처,<br>퍼펙트 스톰, 타이타닉                                                                       |
| 해양 오락 및<br>환타지 |                                                   | 클레오파트라(1963), 롱쉽(1964), 오디<br>세이(1997), 신바드의 항해(1973), 콜<br>럼버스 1492, 노인과 바다, 캐리비안<br>의 해적(2003) |

자료 : 김성준, 「영화로 읽는 바다의 역사」, 해안, 2003.

김모정, 해양문화의 지평확대를 위한 해양드라마의 가능성에 대한 연구, 「해양과 문화」, vol.9, 2003

외화의 경우 바다에 대한 전설 및 신화에서부터 해양 전쟁, 탐험 등 해양 문학 소재가 자연스럽게 해양영화로 옮겨져 다양한 소재의 해양영화가 있다. 오딧세이아와 같은 고대의 신화나 타이타닉과 같은 실제 해양 조난 및 해양탐험의 역사인 콜럼버스, 해양 소설 ‘노인과 바다’ 등등 예는 무수히 많다. 이와 같은 다양한 소재를 보여주는 외국의 해양영화는 최근 사이버 게임의 소재로도 이용되고 있어 좋은 해양관련 소재 개발의 중요성을 잘 나타내 준다.

### 3. 해양관련 교육 현황

#### 해양의식 함양을 위해서는 체계적인 학교 및 사회 교육 필요

해양의식 함양을 위해서는 교육의 역할이 대단히 크다. 교육 대상은 청소년과 일반인으로 구분될 수 있는데, 전자를 대상으로 하는 경우는 교과서에 나타난 해양활동에 대한 서술이 중요하다. 성인의 경우는 일정한 교육보다는 일반적인 해양 문화활동을 통해 해양의식의 함양을 꾀할 수 있다. 특히 사회 지도층의 해양의식 함양을 위한 문화나 교육활동이 매우 중요하다. 사회 지도자 즉, 오피니언 리더의

의식이 결국은 정책이나 사회적인 의견을 끌어가기 때문이다.

따라서 이 절에서는 우선 우리나라 교육과정 전반에 걸친 해양의식 또는 해양 사상에 관련된 교과내용을 살펴보고, 이에 대한 문제점을 도출해 보기로 한다. 특히 초·중·고등학교의 국어와 사회 교과목에서 나타난 해양에 대한 사실과 관점을 분석해 본다. 다음으로는 성인들에 대한 해양의식 함양활동을 알아보기 위해 주로 해양관련 NGO(Non-Governmental Organization)활동과 외국의 해양관련 오피니언 리더의 예를 소개하기로 한다.

### 교과서에는 해양의식을 직접 다룬 단원이 전무

초·중·고 정규 교과서 전체를 통해서 해양의식을 직접적으로 다룬 단원은 없었다. 한국초등교육과정연구회와 교육과정분석연구위원회의 ‘7차 교육과정·교과서에 나타난 국가 사회적 요구 분석연구’에 따르면 초·중·고등학교 교육과정에 제시된 국가·사회의 요구사항을 분석한 결과 해양교육부분은 전체 요구사항 중 2.1%로 나타나 매우 낮은 비중을 보였다. 또한 교과서에 나타난 해양교육 비중도 2.1%로 낮은 비중을 보였는데 이는 해양교육에 대한 중요성을 인식하지 못한 데 기인하는 것으로 개선되어야 할 점으로 지적되었다.<sup>70)</sup>

이 글에서는 우선 국어 교과서를 중심으로 바다의 이미지 형성과정을 유추해 보고 사회와 역사 교과서에 나타난 해양관련 내용을 분석해 보았다.

#### 1) 초등학교

국어 교과서에 나타난 바다는 바다를 주제로 한 시나 고전 소설 별주부전 또는 심청전에 나타난 바다가 고작이다. 학년별로는 어느 특정 학년에 국한되지 않고 전 학년에 걸쳐 일부분씩 소개되고 있을 뿐이다. 또한 사회 과목의 경우 도시와 농어촌의 비교에 있어서 어촌을 직접적으로 언급하였으나 수산업의 중심과 관광지로서의 역할 소개에 그치고 있는 실정이다. 과학의 경우 물에 관한 단원에 있어서 바닷물에 관한 탐구를 주로 하고 강의 민물 고기탐구가 고작이다.

70) 한국초등교육과정연구회·교육과정분석연구위원회, 「제 7차 교육과정·교과서에 나타난 국가·사회적 요구 분석연구」, 2000.12.

전체적으로 볼 때 해양관련 내용이 절대적으로 적게 소개되고 있는 실정이다. 또한 내용도 전문적인 것보다는 일반적인 서술이 주를 이루었다. 예를 들어 수산업이나 항만관련 내용의 소개는 거의 없었다. 다만 해양환경에 관한 소개는 상대적으로 많았다. 따라서 초등학교 과정에서는 기본적인 해양과 관련된 체계적이고 일관된 교육과정이 미흡한 것으로 판단된다. 이는 우리나라 초등학교 격인 일본 소학교에서 해양관련 단원이 월등히 많은 것과는 대조를 보인다. 특히 일본의 소학교 사회 과목은 수산업에서부터 국토이용, 해안지방의 산업에 이르기까지 해양을 이용하는 다양한 모습을 가르치는 반면 우리는 해안지방의 산업과 해양 환경 보존에만 중점을 두고 있다. 다만 특별활동 시간을 교사의 재량으로 이용하고 있기 때문에 교사들의 해양의식 함양정도가 초등학생의 해양의식 교육과 직접적으로 연결될 수 있는 가능성이 있다. 따라서 초등 교사들을 대상으로 한 해양의식 함양 프로그램이 필요하다.

## 2) 중학교

중학교 과정에서도 해양관련 학습은 거의 이루어지지 않고 있는 실정이다. 중학교 교과서에도 해양관련 내용이 많지 않았다. 국사 과목에 있어서 우리나라의 해양을 통한 교류나 해전에 관해 단편적인 소개로 그쳤고 상세한 설명 등이 없었다. 역사 교과서는 과거의 사실을 현재의 관점에서 종합 분석하여 해당 사회의 전통과 문화의 특징을 올바르게 인식하는 데 목적을 두고 있다. 이에 따라 역사를 가르치는 학교의 국사 교육은 이러한 인식을 바탕으로 국가의 앞날을 올바른 방향으로 이끌어 갈 능력을 계발 및 배양시킨다는 점에서 그 의의가 큰 것이다.<sup>71)</sup> 3학년 사회 과목을 예로 들어보면 해양관련 산업이나 수산업 또는 어촌에 대한 언급이 전혀 없다. 환경 과목의 경우 시화호 오염문제와 새만금 개발 사업을 다루고 있다. 결론적으로 환경을 지키기 위한 바다의 역할이 간접적으로 소개되는 정도에 그치고 있다.

71) 윤재운, “교과서에 보이는 장보고관련 서술의 문제점과 제언”, 『국사교과서의 해양관련 인물』, 2003년 고려사학회 가을 학술대회, 2003.

&lt;표 5-18&gt;

한·일 사회 및 과학 교과서 바다관련 내용

| 학<br>교 | 과<br>목 | 내<br>용     | 한<br>국 | 일<br>본 |
|--------|--------|------------|--------|--------|
| 초<br>등 | 사<br>회 | 수산업        | -      | 88     |
|        |        | 해양관련 역사    | -      | 56     |
|        |        | 해양 환경      | 4      | 34     |
|        |        | 어촌생활       | 4      | 16     |
|        |        | 국토이용       | 3      | 18     |
|        |        | 해안지방의 산업   | 7      | 16     |
|        | 과<br>학 | 지층         | -      | 23     |
|        |        | 환경         | -      | 14     |
|        |        | 물질         | -      | 6      |
| 소계     |        |            | 18     | 271    |
| 중<br>등 | 사<br>회 | 지리         | 1      | 170    |
|        |        | 역사         | -      | 148    |
|        |        | 기타(환경, 법 ) | -      | 11     |
| 소계     |        |            | 1      | 329    |

자료 : 1) 우리나라 초등학교 사회 및 과학 교과서

2) 일본 Ship&Ocean 재단, “일본 소학교 및 중학교 교과서에서의 바다와 관련된 교육현황”, 「Ship & Ocean Newsletter」, 75호, 2003.9.

### 3) 고등학교

고등학교는 학생들의 자아가 성숙되는 매우 중요한 시기이다. 학생들은 유년과 사춘기를 지나서 합리적인 사고의 틀을 갖추는 시기로, 이 시기의 해양 교육은 직업의 선택 등 개인의 인생에 있어서 매우 중요하다. 따라서 고등학교의 해양교육이 학교 교육을 통해 국민의 해양의식을 형성하는 마지막 단계일 수도 있다.

국어 과목에서 바다의 이미지와 사회 과목에서 해양활동에 관한 내용을 보면 초·중학교와 마찬가지로 능동적이고 진취적인 해양사상을 함양하는 기초로서는 미흡하다고 판단된다. 예를 들어 어부사시사의 감상에 있어서 도시의 일상과 바다와 더불어 어부들과 낚시하는 여유로운 삶에 대한 부러움, 자연과 인간 간의 관계, 윤선도의 문학 등을 지도하고 있다.<sup>72)</sup> 한편 허생전에서는 조선 후기 양반의 모습,

72) 교육인적자원부, 「고등학교 교사지도용 국어(상)」, 2003, pp. 123 ~ 135.

북벌론, 봉건사회의 문제점, 다른 실학가의 문학작품 등을 지도하고 있다. 여기서 허생이 당시 물산의 집산지였던 안성에도 내려가고 제주도에도 가는 등 조선 후기 물산의 흐름에 민감하게 대응하여 상당한 치부를 하고 있다는 것으로 소개되고 있다. 게다가 그러한 행위를 통해 국가 경제의 폐쇄성을 실학자 안목으로 비판까지 하고 있다.<sup>73)</sup> 이러한 의미에서 물류의 개념과 바다에 대한 진취성을 지도할 수 있는 자료가 될 수 있다. 하지만 구체적으로 이러한 점을 어느 정도 강조하느냐는 교사에 따라 다를 수밖에 없다. 즉 진취적인 정신을 담은 해양문학이 없는 현실에서 학생들에게 과학과 사실에 근거한 바다의 이미지 형성을 지도하는 것은 매우 어려울 수밖에 없다.<sup>74)</sup>

국사나 세계사에서 고대부터 해상세력에 관한 주제를 다루는데 이것도 해양세력에 관한 일관성 있는 접근이라기보다는 산발적이고 단편적으로 주요한 역사사실을 해석하고 있다. 따라서 이것들을 해양사상이나 해양역사 등으로 종합하여 습득하려면 교사의 노력이 없이는 어려울 것으로 보인다. 예를 들어서 국사 교과서의 경우 400여 페이지의 교과서에 장보고 해상세력에 대한 언급은 단 한 줄로 설명되었고, 이순신의 경우도 임진왜란을 설명하면서 간단히 언급되었다. 특히 고대사 부문에 있어서 고대 향로의 개척은 당시의 지도를 보면 이해가 빠르지만 설명된 부분이 없어 지도를 보며 추론을 해야만 하는 실정이다. 고려시대에 삼별초를 해상세력으로 보고 있지만 이 부분이 교과서에서는 전혀 언급되지 않고 있고, 고대부터 전쟁에 관한 해설에 있어서도 육지중심의 시각이 주를 이루고 있다. 따라서 반도국으로서 바다를 이용했던 역사적 사실이 전혀 없고 항상 대륙중심 사관을 벗어나지 못하고 있다. 현대사에 있어서 경제발전부문을 언급하면서도 수출을 중심으로 한 경제성장에 있어서 해운·항만에 관한 언급이 전혀 없다.

세계사도 고대의 제해권 다툼에서부터 신대륙 발견까지 대부분의 역사적 사실이 바다와 관련되어 있지만, 이러한 흐름이 일목요연하게 정리되어 있지 못하다. 따라서 개별 수업에서 교사들의 지도 방향이 매우 중요하다. 하지만 교사들도 이전에 해양관련 교육을 받지 못한 세대라는 것을 볼 때 현재도 학생들에게 해양의 식과 사상을 고취시키는 방향으로 학습지도가 어려울 것으로 판단된다. 따라서 이

73) 교육인적자원부, 「고등학교 교사지도용 국어(하)」, 2003. pp. 123 ~ 135.

74) 김우창, “바다와 자연의 과학, 정치경제, 형이상학”, 「해양과 문화」, 해양문화재단, vol. 2, 2001, p. 63.

를 해결하기 위해서는 교사들의 해양의식 교육이 우선적으로 이루어져야 하겠다.

### 학교 교육을 통한 해양의식 함양 기대하기 어려워

결론적으로 우리나라 초·중·고 교과서에 나타난 해양의식은 내용의 빈약함 뿐만 아니라 교과서 집필자들이 해양에 관한 고려를 거의 하지 않고 서술했다는 인상이 강하다. 특히 국사의 경우 1973년 국정교과서를 발행한 이후 수 차례의 개정이 있었으며, 2002년부터 7차 교육과정에 의하여 국사교육이 이루어지고 있다. 하지만 국사 교과서에 해양관련 서술이 제대로 되어 있다고 보기는 어렵다. 예를 들어 중·고등학교 국사 교과서의 왕건 및 고려시대 해양관련 서술을 검토한 결과 교과서 집필자들이 해양에 관한 고려를 거의 하지 않고 서술했다는 결론을 내릴 수 있다. 고려를 해양국가로 이해하고자 하는 학자의 입장에서 볼 때 이러한 교과서의 서술은 왕건과 그가 건국한 고려의 실체를 제대로 드러내지 못하고 있다고 평가할 수밖에 없을 것이다.<sup>75)</sup> 우리 역사에서 바다는 고려시대까지는 유통과 교류의 공간으로 인식되었고, 활용되었다. 하지만 고려 말~조선 초의 공도정책과 해금정책에서 시작된 육지중심 인식이 현재까지 그대로 이어져 왔다고 판단된다. 특히 현재 학생들이 옛날과 다름 없이 수많은 고유명사와 연대를 외우는 것을 국사 공부라고 생각하는 이상 몇 가지 해양활동에 관한 교육을 통해 해양의식을 함양하는 것은 불가능한 일이 아닐 수 없다. 구체적인 사실들을 통해서 당시의 역사상을 부분적이거나 이해하도록 하는 데에 초점을 맞추는 변화가 필요하다.<sup>76)</sup>

결국 초·중등학교의 교육과정은 학생들에게 문학적 이미지 이상의 바다 이미지를 형성시키기 어렵다고 판단된다. 교육 과정을 통해 학생들은 해안가의 어촌은 열악한 환경을 가진 아름다운 곳이라는 이중적인 이미지를 가지게 된다. 즉, 삼면이 바다로 둘러싸인 나라임을 강조하면서도 바다를 이용한 경제 및 정치·문화적 활동에 관한 교육내용의 부재로 능동적이고 진취적으로 해양을 이용하겠다는 해양의식을 형성하고 있지 못한 것이다. 따라서 바다가 하나의 교류와 교역의 장으

75) 강봉룡, “중·고등학교 국사 교과서에 서술된 왕건의 해양관련 내용의 문제점과 제언”, 「2003년 고려사학회 가을 학술대회」, 2003, p.74.

76) 오종록, “이순신관련 서술의 문제점과 제언”, 「2003년 고려사학회 가을학술대회」, 2003, p.88.

로서 경제적 가치를 지니고 있고 무한한 자원의 보고라는 인식을 형성시키는 것은 어려울 것으로 판단된다.

### 특활활동인 해양소년단 활동도 한계 노정

청소년의 해양의식 함양을 위한 단체인 ‘한국해양소년단’은 유일한 청소년 대상 해양단체이다. 지난 1962년 대한소년단 산하단체로 설립된 이 단체는 해양 정신을 바탕으로 청소년을 대상으로 해양에 대한 교육과 보존·보호 활동을 통하여 우리의 풍부한 해양유산을 지키고 발전시키는 목적을 지니고 있다. 현재 13개 지방 연맹으로 조직되어 있으나 주로 수도권과 경남해 지방에 집중되어 있어 전국적으로 활동의 범위를 확대할 필요가 있다. 또한 해양체험을 위한 장비가 태부족이고, 고학년이 될수록 고급 해양장비가 필요하나 이를 뒷받침할 수 없어 탈퇴하는 회원 수가 크게 늘어나는 실정이라고 한다.

<표 5-19>

#### 세계해양소년단연맹(ISCA)

전 세계의 해양소년단 단체들이 세계적인 해양소년단 연합회의 필요성을 주창하면서 1994년 영국에서 처음 결성되었다. 현재 19개의 회원국으로 구성되어 있으며 전 세계적인 해양소년단 운동의 활성화 추진, 연례회의 개최 및 회원국 간 단원 교환프로그램을 활발히 시행하고 있다. 한국해양소년단은 2000년도에 의장국으로 선임되어 2000년 10월 2일부터 7일까지 서울에서 제7차 ISCA 연례회의를 성황리에 개최한 바 있다.

### 사회 지도층을 대상으로 한 해양교육은 사실상 없어

정규 교육과정과는 별도로 사회교육 또는 평생교육의 의미에서 보면 우선 어촌 외의 지역에서는 바다 또는 물과 관련된 시설이나 자료가 매우 부족하여 해양관련 교육이 피상적인 수준에 그칠 수밖에 없다. 바다에 관한 인식의 전환을 위해서는 일반인들이 직접 바다를 체험하는 것이 중요하다. 이를 위해서는 바다를 체험하는 것은 어려워도 비슷한 물 관련 시설이 있다면 어느 정도 가능해진다. 수영장 등이 좋은 예이다.

일반인의 해양의식 함양도 중요하지만 사회 지도층의 해양의식 함양은 그 효과가 매우 크다. 위에서 언급하였지만 예를 들어 교사들의 해양의식 함양 정도는

결국 청소년들의 해양의식 함양에 직접적인 영향을 미칠 수 있다. 또한 사회 지도층의 해양의식 수준에 따라 해양 정책의 방향이 결정되기도 한다. 하지만 이러한 사회 지도층에 대한 해양관련 교육 프로그램은 현재 전무한 실정이다. 예를 들어 대학 부설 최고경영자과정이나 국방대학교의 고위급 과정을 보면 해양 관련 교과는 전혀 없다.

### 해양관련 NGO도 극소수에 불과

사회 지도층의 해양의식 함양과 마찬가지로 해양관련 NGO의 활동도 국민들의 해양의식 함양에 매우 중요하다. 왜냐하면 NGO활동의 특성이 자발성과 자율성임을 감안해 볼 때, 이러한 활동이 활발히 이루어지면 자연스럽게 국민들의 해양의식이 함양될 수 있기 때문이다. 하지만 이러한 활동은 정부나 어떠한 제도에 의해서 이루어질 수 없기 때문에 사회 전반적인 붐(boom)이 필요하다. 환경 분야의 경우 환경에 대한 관심이 고조되면서 환경관련 NGO활동이 전체 NGO활동을 대표하는 수준까지 이른 것이 좋은 예이다. 해양 관련 NGO활동을 보아도 해양환경을 다루는 환경 NGO가 대부분이다.

현재 NGO네트워크 연합에 등록된 해양관련 NGO는 20여개 정도로 나왔지만, 그 중에서 전국적인 네트워크를 가지고 활동하고 있는 진정한 의미의 해양관련 NGO단체로는 ‘바다 살리기 국민운동 본부’와 ‘바다 가꾸기 실천운동시민연합’ 정도가 고작이다. 하지만 이들은 모두 환경관련 단체로 전문적인 해양관련 NGO라고 할 수 없다. 따라서 현재 우리나라의 해양 NGO 활동은 사실상 거의 이루어지지 않고 있다고 해도 지나치지 않다. 국민들의 해양에 대한 관심이 얼마나 부족한지를 보여 주는 단적인 예라 하겠다. 따라서 해양의식 함양을 위해 설립된 ‘해양문화재단’이 예산 부족으로 계간으로 발간되는 기관지인 ‘해양과 문화’의 발간마저 차질을 빚고 있는 것도 무리는 아니다.

결론적으로 해양관련 NGO의 활동을 활성화하기 위해서는 정부의 관심과 노력이 우선되어야 한다. 현재와 같이 해양에 대한 관심이 적은 상황에서 관련 NGO활동의 활성화를 기대하기는 어렵다. 따라서 의도적으로 NGO활동을 지원하여 어느 정도 관심을 형성하는 것이 바람직하다. 즉, 벤처 기업 육성과 같이 정부가 해양관련 NGO 단체를 육성(incubating)하는 것이 필요하다.

**자크 쿠스토(Cousteau, Jacques-Yves, 1910.6.11 ~ 1997.6.25)**

- 프랑스의 해양탐험가.
- 1930년 보레스트의 해군사관학교를 졸업
- 제2차 세계대전 이전부터 잠수기술을 연구 · 개발하고, 1943년 E.가냥과 함께 상품명이 애클링(Aqualung)인 수중폐(scuba)를 발명하였는데, 이 압축공기를 이용한 간편한 수중작업용구인 수중폐는 해양개발과 레저에 새 국면을 열었음
- 1948년에는 스위스의 실험물리학자 A.피카르와 함께 심해잠수정 바치스카프호의 잠수실험, 해중원반의 제작과 해중조사
- 1951~1952년 칼리프소호로 실시한 홍해의 해양조사
- 1967~1970년 역시 같은 칼리프소호로 세계 여러 곳의 해양을 탐험
- 해중 · 해저의 예술성 높은 기록영화 《침묵의 세계 le Monde du silence》(1953)를 만들어, 1956년 칸영화제에서 그랑프리, 미국의 아카데미 최우수 장편기록영화상을 수상하였고, 1956년에 만든 《태양이 비치지 않는 세계 Espace sans lumiere》도 아카데미상을 받았으며 텔레비전의 연속 과학프로에도 진출하였음
- 대륙붕개발 · 해중생활 · 해양오염방지 등 활동분야를 넓힘
- 1957년 해군소령으로 예편한 뒤에도 모나코 해양박물관장 · 프랑스 해양개발센터 소장 등을 역임
- 저서에 《침묵의 세계》(1953), 필립 디올레와의 공저인 《위대한 바다의 패자》(1971) 등

## 제 6 장 외국의 해양의식 고취 사례

우리나라의 해양의식 제고를 위한 시사점을 도출하기 위해 주요 해양국의 해양의식 함양 정책과 제도를 수집해 보았으나, 국내에서는 이 목적에 딱 떨어지는 자료를 구하기 어려웠다. 따라서 이 절에서는 선진 해양국의 해양정책을 통해 그들이 해양을 얼마나 중요시하는지, 해양정책의 방향을 어디에 두고 있는지를 살펴봄으로써 우리 해양교육의 방향을 찾아보고자 하였다. 이와 함께 이들 국가의 ‘바다의 날’ 행사를 조사·분석하여 우리에게 주는 시사점을 찾는 동시에 해양의식 함양방안을 강구하기 위해 새로운 아이디어를 구하기로 하였다.

### 1. 주요국의 해양정책

#### 1) 일본

##### 바다를 ‘알고’, ‘지키고’ ‘이용’하는 장기해양정책 수립

일본은 해양을 둘러싼 사회환경이 급속히 변화함에 따라 지금까지 ‘이용’에 중점을 두었던 해양정책을 재검토하여 ‘지속가능한 해양이용’의 실현을 해양정책의 출발점으로 하는 새로운 해양정책 수립에 착수하였다. 이를 위해 문부과학성 장관은 과학기술·학술심의회에 장기전망에 입각한 해양개발의 기본구상 및 추진방향에 대해 자문을 구하였다.<sup>77)</sup> 이에 2002년 8월 과학기술·학술심의회는 ‘해양을 안다’, ‘해양을 지킨다’, ‘해양을 이용한다’라는 세 가지 관점에서 향후 10년 간 중요하다고 생각되는 해양정책들을 검토한 장기해양정책안<sup>78)</sup>을 제출하였다.

---

77) 일본의 해양개발에 관한 종합적 사항에 대해서는 1997년 이후 총리 산하에 설치하였던 해양개발심의회가 있었으나 2001년 1월 과학기술·학술관련 6개 심의회가 통합됨에 따라 그 기능은 문부과학성 산하 과학기술·학술심의회와 해양개발분과회로 계승되었다.

78) 일본 Ship & Ocean재단, 「Ship & Ocean New Letter」, 제52호, 2002. 10.

### 해양보전, 해양이용, 해양연구의 균형정책으로 전환

과학기술·학술심의회는 검토안에 따르면 일본 해양정책의 기본방향은 지속가능한 해양이용의 실현이다. 이를 위해서 과학적인 지식에 기초하여 친환경적인 해양보전, 해양이용, 해양연구라는 균형된 해양정책으로 방향을 시급하게 전환하는 것이다.

### 국제적 시각에 입각한 전략적 해양정책 실시

둘째, 해양에 관한 문제를 해결하기 위해서는 국제적인 협력과 여러 나라의 이익을 조정하는 것이 중요하다. 따라서 일본의 국제적인 권리 및 의무를 정확히 인식하여 국제사회에의 공헌과 국익의 균형을 도모하는 등 전략적으로 해양정책을 수행하는 것이 필요하다고 지적하고 있다.

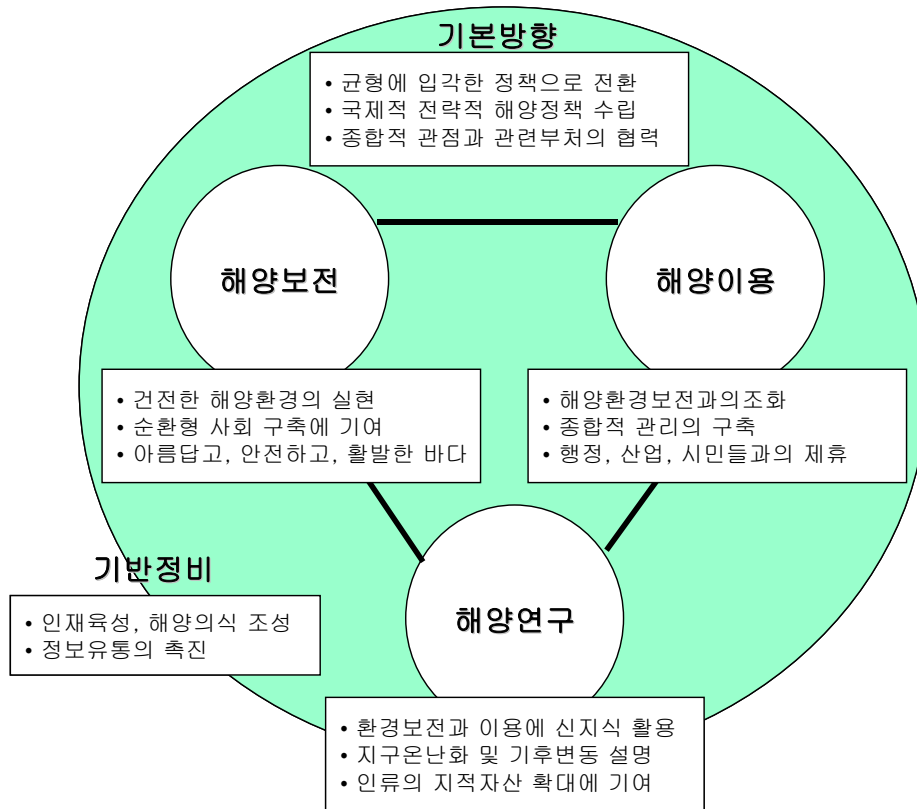
### 종합적 관점의 해양정책 입안 및 관계부처의 협력 강조

셋째, 섬나라인 일본은 시민생활에 있어서 많은 정책이 해양과 관련되어 있다. 따라서 해양 이용이 다양화되는 사회변화에 대응하여 인문사회과학을 포함한 종합적인 관점에서 해양정책을 검토하고, 여러 행정분야에 걸쳐있는 해양관련 정책들을 통일함으로써 종합적인 해양정책을 시행할 필요가 있다고 건의하였다.

이상과 같은 해양정책의 세 가지 기본방향에 따라 과학기술·학술심의회가 제시한 구체적 시행책은 <그림 6-1>과 같다.

&lt;그림 6-1&gt;

## 일본 해양정책의 기본방향 및 주요 정책



## 해양보전

해양환경의 유지·회복을 도모하기 위해서는 i) ‘건전한 해양환경을 실현’하는 것, ii) ‘지속가능한 해양이용’을 실현하여 순환형 사회의 구축에 기여하는 것, iii) ‘아름답고, 안전하고, 활기찬 바다’를 다음 세대에 계승하는 것 등 세 가지를 목표로 제시하고 있다. 특히 환경에 미치는 영향을 심도있게 고려하여 현재 긴급한 대책이 필요한 문제와 미래를 대비한 예방적 조치가 필요한 문제로서 다음 사항들을 제시하였다. 또한 이들 대책을 중점적으로 시행하기 위해 폐쇄성 해역의 환경 개선사업, 간척, 산호초 등의 보전, 해안침식의 방지 등 구체적인 시책을 수행할

필요가 있다고 주장하였다.

<표 6-1>

일본의 해양보전 정책

| 긴급한 대책이 필요한 문제                                                                                                                                                                                                      | 예방적 조치가 필요한 문제                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>· 증장기적인 폐쇄성 해역의 해양환경문제(수질, 생태계 등)</li> <li>· 잔유성 유기오염물질(POPs) 등이 인체 및 생태계에 미치는 영향</li> <li>· 연안역 개발에 따른 간척, 산호초 등의 소실 및 생태계에의 영향</li> <li>· 토사채취에 따른 해안침식 및 사구 소실</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>· 사고 등에 따른 유류오염</li> <li>· 외래생물종 유입에 따른 토종의 소멸 및 생태계 혼란</li> <li>· 지구온난화에 따른 해면상승과 이에 따른 연안역에의 영향</li> <li>· 이상기상, 해상(海象)에 따른 연안피해의 다발</li> <li>· 자원개발 등에 따른 환경영향</li> </ul> |

## 해양이용

환경대책의 중요성과 해양이용의 다양화에 대응하기 위해 ‘해양환경 보전과 조화’ 및 ‘종합적인 관리’를 기본으로 지속가능한 해양생물자원의 이용, 순환형 해양에너지 및 자원 이용, 해양광물·에너지의 이용, 조화로운 연안공간 이용, 안전하고 효율적인 해상수송의 실현 등을 주요 목표로 설정하였다. 이를 위한 구체적인 시책으로 해양생물자원의 관리와 회복, 대륙붕의 구역설정 및 조사, 내륙운송에서 연안해운으로의 전환, 레크리에이션 공간의 정비 및 보급 등을 추천하였다.

## 해양연구

해양환경을 유지하고 해양을 효율적으로 이용하기 위해서는 해양을 알아야 한다. 또한 해양을 아는 것은 과학적 지식의 체계적인 발전에도 기여하는 것이다. 따라서 해양보전 및 이용에 지식을 활용하고 지적자산을 확대하는 목표로 해저 등 미지 해역의 조사연구, 해양생태계의 연구, 해양환경을 배려한 연안공간이용, 재해방지를 위한 연구개발(R&D), 지구변동 예측연구 등 연구기반을 확대해 나가야 한다.

또한 해양정책 전반에 걸친 기본적 사항들을 정비하는 것이 각종 시책을 정비하는 것보다 중요하므로 해양관련 인재의 육성 및 시민의 해양에 대한 이해증진 활동, 해양에 관한 기초정보 교류의 촉진을 추진할 필요가 있다. 더욱이 종합적인 해양정책을 추진하는 것이 중요하다고 지적하였다. 이상과 같은 과학기술·학술

심의회의 검토안에 따라 문부과학성은 각 성과 협력하여 일본 해양정책의 구체적인 실천방안을 검토하고 있다.

## 2) 영국

### 2002년 5월 해양전략 백서 발간

영국 환경·식료·농촌부(Department for Environment, Food and Rural Affairs; DEFRA)는 지난 2002년 5월 영국정부 최초로 해양전략 백서인 「우리 바다의 보호 ; 해양환경의 보전과 지속가능한 개발을 위한 전략(Safeguarding Our Seas ; A Strategy for the Conservation and Sustainable Development of Our Marine Environment)」을 공표하였다.<sup>79)</sup> 이 보고서는 섬나라인 영국에 있어서 해양은 국가의 중요 정책 대상이기 때문에 2001년 3월 블레어 총리가 해양보전강화를 위한 국내외의 각종 조치들을 검토하도록 지시한 데 따른 것이다.

이 보고서의 목적은 종합적 접근방법을 바탕으로 해양환경 문제에 대한 다양하고 새로운 정책방안을 제시하는 것이다. 이 보고서에 따르면 영국정부는 해양환경의 비전으로 ‘깨끗하고, 건강하고, 안전하고, 생산력이 풍부하고, 다양한 생물들이 존재하는 해양’이라고 규정하고 그 실현을 위해 다음 6가지 방침을 제시하였다.

- 지속가능한 개발 : 현세대의 요구뿐만 아니라 차세대의 요구도 고려
  - 통합적인 관리 : 해양환경을 관리하고 해양환경에 영향을 미치는 모든 관계자가 공통의 이해 하에 공동작업수행
  - 생물다양성의 보전 : 영국 해안의 생물다양성 보전 강화 및 지구차원의 생물다양성 보존에 공헌
  - 과학의 강화 : 해양환경에 영향을 미치는 요인들에 대한 이해 증진 및 정책결정과 해양관리 분야에 과학적 지혜를 활용
  - 예방적 접근방식 : 과학적으로 해명되지 않은 분야에 있어서는 안전을 우선
  - 광범위한 관계자의 참여 : 의사결정 전 과정에 있어서 모든 관계자의 참여
- 이러한 방침에 따라 보고서가 제시하고 있는 주요 신규정책들은 다음

79) [www.defra.gov.uk/environment/marine](http://www.defra.gov.uk/environment/marine) 참조.

<표 6-2>에 요약되어 있다.

<표 6-2>

영국 해양전략 주요 신규정책

| 정책              | 주요 내용                                                                           |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 중요 동식물의 보호      | EU지령에 근거해 설정된 동식물특별보호구역 및 조류특별보호구역을 영해(12해리) 밖으로 확장(2002년)                      |
| 해양보전의 강화        | 아일랜드 해역에서 자연보호 파일럿사업을 개시(2002년 5월)                                              |
| 지속가능성의 추구       | -EC어업에 있어서 생물적 다양성 프로그램의 실시를 추진<br>-지속가능성과 생물다양성에 중점을 두고 있는 EU의 어업기본정책 검토       |
| 통합성 강화          | -해양환경에 관한 공간구분계획의 역할 검토<br>-영국 연안역의 기존 해저지형도에 중요 해역을 명시                         |
| 효과적인 대응 추구      | -현재 연안역의 개발규제를 규제시스템의 단순화, 환경보전의 강화를 목적으로 재검토                                   |
| 정부 내 조정기능 개선    | -해저에 영향을 미치는 활동에 관한 정부 내 합의형성의 효율화 검토                                           |
| 진척도의 평가         | 해양환경의 지속적 관리를 위한 지표로 생태학적 질 목표(Ecological Quality Objectives)의 개발을 인접국과 협력하여 추진 |
| 관계자의 참여         | EC의 통합연안역 관리에 관한 권고 실행에 있어서 잉글랜드, 웨일즈, 스코틀랜드의 포럼 및 북아일랜드 관계기관과 검토               |
| 개발목표의 공유        | 2002년 세계서밋에서 해양환경관리가 지구적 과제의 해결에 공헌함을 강조                                        |
| 공해상 해양생물 보호의 강화 | 공해상 해양생물보호구역 설정의 사례와 가능성을 국제기구에서 검토                                             |
| 국제협력의 강화        | UN 등 국제기구를 통해 각국의 협력과 협조 확대를 촉진                                                 |
| 해양과학연구의 강화      | 정책목표를 지원하는 과학적 근거의 충실화를 위해 해양연구계획을 검토                                           |
| 효과적인 모니터링       | 환경모니터링 체제의 확립 및 2004년 통합적인 해양평가를 실시                                             |

자료 : DEFRA, Safeguarding Our Seas; *A Strategy for the Conservation and Sustainable Development of our Marine Environment*, 2002. 5.

### 3) 미국<sup>80)</sup>

#### 내년 초 국가 해양정책을 의회에 보고할 예정

미국은 21세기 해양정책 입안을 위해 「2000년 해양법(Oceans Act of 2000)」에 근거하여 해양정책심의회(U.S Commission on Ocean Policy)를 설치하고 대통령에게 해양정책의 기본지침을 제출할 예정으로 심의하고 있다. 예정된 스케줄에 따르면 심의회는 2003년 11월 최종심의안을 제출하고 대통령은 심의안 수령 후 4개월 이내에 「국가해양정책」을 결정, 의회에 보고하도록 되어 있다.

80) 일본 Ship & Ocean재단, 「미국해양정책심의회의 동향에 대하여」, 「Ship & Ocean New Letter」, 제54호, 2002. 11.

미국의 해양정책심의회는 1970년 NOAA 설립의 근거가 되었던 보고서를 집필한 해양과학심의회에 필적하는 역사적으로 중요한 심의회로서 향후 이 심의회에서 어떠한 의견을 수렴하여 대통령에게 보고할지 관심의 대상이 되고 있다.<sup>81)</sup>

### 해양관련 행정기구의 복잡성이 문제

현재 해양정책심의회는 2000년 해양법에서 개척을 의무화하고 있는 지방공청회를 마친 상태이다. 공청회는 미국의 연안역을 7개 지역으로 구분, 개척하여 다양한 의견을 수렴하여 정리하였는데 그 하나는 해양관련 행정기구의 복잡성이다. 현재 해양에 관련하여 어떠한 형태로든 관여하고 있는 미국 연방정부기관은 20개 이상이며 통상 연안해역은 주의 수역으로 주정부가 관할권을 가지고 있다. 즉 해양과 관련하여 행정기구간 종적 횡적으로 복잡한 권한과 책임을 정리할 필요가 있다는 의견이 많다. 이와 관련 일각에서는 기존 연방정부기관을 재편하여 ‘연방해양성’을 설치해야 한다는 의견도 개진되고 있는 상황이다.

### 해양이용자와 보호론자 간 대립

다음으로 해양을 이용하는 자와 보호하는 자 간의 대립을 들 수 있다. 석유·가스업계는 2000년 미국의 해양광구임대료는 50억달러에 달한다고 지적하고 향후 대수심해역에 있어서 해저 석유·가스자원의 수요는 비약적으로 증가하여 관련 인프라의 정비 및 부유식 생산시설 등에 대한 적절한 규제 도입, 규제관청의 일원화 등을 요구하고 있다. 한편 어업관계자 다수도 현재의 해양생물자원의 보호는 실제로는 충분히 기능하지 못하여 미국적 어선이 조업을 제한받고 있는 해역에서 외국적 어선이 자유롭게 조업하고 있다고 비판하고 해양보호구역에 있어서도 어선의 해양접근을 지나치게 제한하고 있다고 비판하고 있다.

이에 반해 환경보호론자들은 해양의 석유·가스개발 전면금지, 해양보호구역은 생태계 보호를 위해 그 중요성이 지대하므로 해양보호구역을 확대할 것 등을 주장하고 있다. 다만 환경보호론자 가운데에서는 해양보호구역의 설정 및 관리에 대해

81) 해양과학심의회는 당시 위원장 이름을 따 일명 Stratton심의회라고도 불리는데 1967~1969년 걸친 심의를 통해 「Our Nation and Sea」라는 제목의 보고서를 발간하였다.

관계자 간 의견조정이 중요하다는 지적도 있다. 또한 소수이지만 일부 환경론자들은 포경 금지조치의 지속, 남방참치어획제한조약(호놀룰루조약)에 일본을 가입시켜야 한다는 것, 핵연료 폐기물의 해상수송에 대해 국제적인 포괄규제를 정비할 필요가 있다는 의견도 개진하고 있다.

### 해양에 관한 교육 및 연구

미국 역시 해양과학자들은 냉전이 종결된 이후 해양연구는 돈벌이가 되지 않는 분야가 되어 소수의 연구자만 육성되고 있는 실정이다. 지금까지는 미국이 해양분야에 있어서 21세기에도 지속적으로 세계를 리더하기 위해서는 필요한 인적자원을 육성하는 것이 중요하다는 인식하에 해양에 관한 교육 및 연구의 충실화를 요구하는 의견도 많았다.

## 4) 캐나다

### 세계 최초로 포괄적 해양기본법 제정

캐나다 정부는 1970년대 초부터 연안지역의 중요성을 인식하여 1972년에는 연안지역관리법을 제정하였다. 또한 1982년 UN 환경회의의 의결에 따라 연안관리정책의 검토에 착수하여 통합연안지역관리(Integrated Coastal Area Management ; ICAM)정책으로 전환하였다. 더욱이 국가과학기술자문회의는 1994년 수상에게 보고서를 제출하여 포괄적인 해양에 관한 기본법 제정을 건의하였다. 정부는 이를 받아들여 1995년 6월 자국의 해양지배권이 미치는 범위, 해양관리의 전략수립 및 연방정부의 해양에 대한 책무를 골자로 하는 법안을 의회에 제출하여 1996년 12월에 가결되었으며 이듬해 1997년 1월 해양기본법이 시행되게 되었다.

이 기본법에서는 제1부 ‘캐나다의 해양구역’에서는 12해리 영해 및 200해리 배타적 경제수역의 설정을 명시하고, 그 해역에 있어서 생물 및 비생물자원의 채취·채굴 및 보전에 관한 국가의 권리와 책무를 규정하고 있다. 또한 해양환경의 보전, 해양과학연구의 추진, 해양구조물의 규제에 관한 규정도 제시하고 있다. 제2부 ‘해양관리전략’에서는 해양보호구역의 설정, 연안역 통합관리의 실시, 해양생태계의 보전에 관한 권한을 규정하고 있다. 제3부 ‘장관의 권한, 의무 그리고 역할’에

서는 해양과 연안역 문제에 관한 권한을 해양어업장관(Minister of Fisheries and Oceans)으로 일원화하는 것을 규정하고 있다.<sup>82)</sup>

### 포괄적 기본전략인 「캐나다의 해양전략」 수립

「캐나다의 해양전략(Canada's Ocean Strategy)」은 캐나다 국내의 하천, 연안역 그리고 해양생태계의 관리를 위한 정부의 정책요강으로서 2002년 7월에 발표되었다. 해양어업장관의 권두언에 따르면 3개의 해양에 접하고 있는 해양국가인 캐나다는 세계 최초로 포괄적인 해양기본법을 제정한 국가로서 이후 국가주도로 이에 대한 집중적 검토를 거쳐 해양관리를 위한 포괄적인 기본전략을 수립하였다.

「캐나다 해양전략」의 주내용은<sup>83)</sup> 먼저 캐나다의 장래 해양관리를 위한 비전과 원칙 및 정책목표를 규정하는 것으로 특히 ‘해양환경 이해촉진과 보전’, ‘지속적인 경제기회의 유지’, ‘국제적 선도’에 대한 정책 및 프로그램을 지지하기 위한 것이다. 또한 이러한 해양전략은 특히 해양관리(ocean governance)에 있어서는 연방정부의 책임을 초월해 전체 관련기관의 집합적 책임으로 규정하고 있다. 이 같은 해양전략의 기본으로 다음 세 가지를 해양관리의 주안점으로 설정하고 있다.

첫째, 연방정부와 각 부처간 협조성을 높이는 메커니즘(institutional governance mechanism)의 창출이다. 해양관리의 조정을 촉진하기 위해서는 관련 위원회, 심의회 및 정보의 공유 등 기존 메커니즘뿐만 아니라 새로운 메커니즘을 활용할 것을 제안하고 있다. 둘째, 종합적인 관리계획(Integrated Management Planning)의 수립이다. 해양관련업계와 지역에 이익을 가져다 주는 동시에 생태계의 보호도 고려한 의사결정 구조의 확립을 도모해야 한다는 것이다. 셋째, 이러한 해양전략은 해양에 대한 책무와 국민의식을 제고함으로써 해양관리 활동에 많은 사람들이 참여하도록 하는 것이다. 여기서 해양에 대한 책무란 현재 및 차세대를 위하여 해양과 그 자원을 현명하게 이용하고 보전할 의무를 가지고 있는 것을 의미한다.

이 같은 캐나다의 해양전략은 각각의 정책목표 하에서의 연방정부, 주정부 및 지역민들의 실천과 참여를 요구하고 있다. 이러한 실천을 위해서는 해양자원에 대한 새로운 지식과 비즈니스도 필요하다. 그리고 토착주민, 지역, 업계, 연구자, 비

82) *Oceans Act*(1996, c. 31) (<http://laws.justice.gc.ca/en/O-2.4/index.html>).

83) *Canada's Ocean Strategy; Our Oceans, Our Future*, 2002. 7(<http://www.cos-soc.gc.ca/doc/publications>).

정부기구(NGO), 일반국민, 정부 등 모든 관련기관의 협력과 참여가 필요하다. 물론 이러한 전략은 지속적으로 재검토되어 수정·발전시켜 나갈 계획으로 있다.

## 2. 주요국의 바다의 날 행사

‘바다의 날’을 가진 나라는 전 세계에서 12개국

현재까지 전 세계적으로 「바다의 날」과 유사한 행사를 치르고 있는 나라는 모두 12개국이다. 이 가운데 아시아가 가장 많은 4개국, 이어서 유럽 3개국, 미주 2개국, 오세아니아 2개국, 남미 1개국의 순이다. 그러나 프랑스, 노르웨이, 멕시코, 브라질, 중국, 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아 등은 해양국임에도 불구하고 바다의 날에 상응하는 기념일은 없는 실정이다. 또한 바다의 날 행사를 시행하고 있는 국가들 중에서 일본만이 현재 경축일로 하고 있다. 현재 바다의 날 및 그에 상응하는 기념일을 가지고 있는 나라들과 그 명칭, 유래, 기원 그리고 주요 행사내용은 <표 6-3>에 요약되어 있다.

<표 6-3>

세계 주요국의 바다의 날

| 국가 | 공식명칭                  | 기념일         | 유래, 기원 및 주요 행사                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----|-----------------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 한국 | 바다의 날                 | 5월 31일      | -828년 장보고가 청해진을 설치한 날에서 유래<br>-1996년 5월 28일 법정기념일로 제정하고 제1회 기념식을 부산항에서 개최하여 해양박람회, 수산과학박물관의 창립기념식, 해난방지에 관한 세미나 등을 개최                                                                                                                                                                                                   |
| 일본 | 바다의 날                 | 7월 셋째 주 월요일 | -명치 9년 천황이 명치환(明治丸)으로 청삼(靑森)에서 요코하마에 도착한 날을 기념하여 1941년에 제정된 「바다의 기념일」이 1996년부터 「바다의 날」로 되었음<br>-7월 20일부터 31일까지를 「바다의 주간」으로 하여 국토교통성이 중심이 되어 해사단체, 지방공공단체 등이 협력하여 각지에서 다양한 행사를 실시                                                                                                                                        |
| 미국 | National Maritime Day | 5월 22일      | -1819년 5월 22일 조지아주에서 ‘사바나호’가 증기추진에 의한 최초의 대서양횡단에 성공한 데서 유래<br>-1933년 5월 20일 상하 양원합동결의로 제정되어 그 해 5월 22일이 최초의 National Maritime Day가 되었음<br>-결의에 따라 매년 대통령이 국민에 대한 성명을 발표하는 것 외에 관공서 등에서는 국기를 게양하고 있음<br>-당일 워싱턴에서는 대통령의 바다의 날 선언과 성명 발표, 순직선원 등의 위령제, 해군, 해사청, 프로펠라클럽 등이 스폰서로 각종 행사를 실시, 각 항만도시에서는 순직선원 위령제와 화률헌화식 등을 개최 |

## 세계 주요국의 바다의 날(계속)

| 국가   | 공식명칭           | 기념일        | 유래, 기원 및 주요 행사                                                                                                                                                                   |
|------|----------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 영국   | Ocean Day      | 6월 8일      | -1992년 리오데자네이로에서 개최된 지구서밋에서 해양의 부흥 및 보호촉진을 위해 6월 8일을 Ocean Day로 한다는 발표에 의거하여 제정<br>-Ocean Day는 바다에 대한 시각과 사고를 바꾸는 것, 바다에 관한 학습기회 부여, 바다의 존재를 축하하는 기회를 갖는 것을 목적으로 각지에서 다양한 이벤트 개최 |
| 캐나다  | Ocean Day      | 6월 8일      | -영국과 동일한 경위로 제정<br>-매년 다른 테마로 각지에서 강연회, 다이빙대회, 해변청소, 보트승선체험 등 다양한 행사                                                                                                             |
| 스페인  | 카르멘의 날         | 7월 16일     | -1251년 성 카르멘이 출현한 날로 특별히 큰 행사는 없지만 지방에서 종교적 행사를 시행                                                                                                                               |
| 터키   | 어업의 날          | 9월 1일      | -유래는 불분명하나 해양에 관한 TV방송, 퍼레이드 및 생선 선물 등 어부와 일반인을 대상으로 행사 개최                                                                                                                       |
| 칠레   | 바다의 달          | 5월         | -칠레, 페루, 볼리비아 간 전쟁인 이키케전투를 기념하여 5월 21일을 해군기념일로 제정<br>-바다의 날은 없지만 이 기간 중 초·중학교에서는 해양환경에 관한 사생대회와 백일장 개최<br>-해군, 유관 부서, 대학 등은 바다관련 정책과 토론회                                         |
| 호주   | Ocean Care Day | 12월 첫 일요일  | -‘바다를 사랑하는 사람이 1년에 한번 함께 해양환경보존에 협력하는 날’로서 1993년 12월에 처음 개최<br>-Marine and Coastal Community Network가 전국 지역그룹, 정부 관련단체, 기업 등이 공동이벤트를 개최                                          |
| 뉴질랜드 | Sea Week       | 3월         | -1987년에 시작된 ‘해양미술콩쿠르’에서 발전<br>-지역에 따라 활동은 다르지만 이 기간 중 해양에 관한 강연회, 수족관·해안 등에서 쇼, 낚시대회 등 다양한 화동이 이루어짐.<br>-초·중·고등학교에서는 이 기간 중 해양에 관한 수업 시행                                         |
| 필리핀  | Maritime Day   | 9월 마지막 목요일 | -국제해사기구(IMO)의 International Maritime Day를 각 국에서 축하할 것을 요청한 데 따라 제정<br>-각 지역에서 퍼레이드, 심포지엄 등 각종 행사가 개최<br>-9월 마지막 주는 Maritime Week로 지정                                             |
| 태국   | 어업의 날          | 4월 13일     | -유래는 불분명<br>-태국의 신년(Songkran Day)과 겹쳐 휴일이며 이 날에는 어류를 자연에 되돌려 주기 위해 하천에 방생하는 등 다양한 행사를 시행                                                                                         |

## 1) 일본

### 해사광보협회가 전체적인 행사 주관

일본은 사면이 바다로 둘러싸인 해양국으로서 해외로부터의 문화전래는 물론 사람의 왕래와 물자 수송, 관련 산업 및 생활 등 각 분야에서 바다와의 관련이 매우 높은 나라이다. 최근에는 해양개발 및 친수공간(waterfront)의 정비, 해양스포츠의 보급 등 바다를 이용하는 기회가 급속하게 다양화되고 있다. 더욱이 지구환경의 보전이라는 관점에서도 바다의 역할이 중요하게 되어 해양오염방지 등의 필요성이 한층 높아지고 있다.

일본에 있어서 국민들을 대상으로 한 해양의식 고취는 주로 일본해사광보협회(日本海事広報協會, Japan Maritime Public Relation Center)를 통해 이루어지고 있다. 일본해사광보협회는 소화 38년(1963년)에 해운관련 기업 및 관련업체들을 중심으로 설립된 사단법인으로 현재 협회기금은 8억 2,344만엔에 달하고 있다. 재단법인인 일본해사광보협회는 ‘해사사상의 보급 및 홍보를 통해 일반국민들에게 해사지식의 계몽을 도모’하는 것을 임무로 설립된 단체이다. 이 단체의 주요 업무는 바다의 날을 중심으로 각종 행사의 개최 및 바다와 관한 영상물 등을 제작·배포하는 등의 홍보활동과 ‘해상의 친구’, 바다와 선박에 관한 종합잡지인 ‘라멜’, 단행본 등 출판물들을 발간하고 있다. 일본해사광보협회의 주요 업무는 <표5-4>와 같이 요약할 수 있다.

한편 일본은 1941년부터 「바다의 기념일」을 정하고 해운, 조선, 항만 등 해사산업 및 선원 등 바다관련 산업에 대한 국민적 이해를 높이기 위해 전국 각지에서 다양한 행사를 개최해 왔다. 특히 근래 들어 바다의 중요성에 대한 인식 제고를 배경으로 국민의 축제로서 「바다의 날」을 정하려는 국민운동이 일어나 1995년 2월에 국민의 축제에 관한 법률의 일부 개정을 단행하여 1996년부터 7월 20일을 「바다의 날」로 제정하였다. 이어 2001년 6월 법률 개정을 통해 2003년부터 「바다의 날」을 매년 7월 셋째주 월요일로 변경하여 시행 중이다. 현재 일본은 「바다의 날」을 통해 바다의 은혜에 감사하고 해양국 일본의 번영을 기원하는 축제일로 활용하고 있다. 이를 위해 국토교통성이 중심이 되어 해사관련단체 및 지방공공단체 등의 협력을 얻어 해사사상의 보급을 위한 활동을 시행하고 있다. 특히 금년부

&lt;표 6-4&gt;

일본해사광보협회의 주요 업무

| 활동구분                    | 주요활동 내용                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 바다 및 선박에 대한 관심을 제고하는 사업 | <ul style="list-style-type: none"> <li>· ‘바다의 날’ 및 ‘바다의 주간’ 보급 홍보</li> <li>· ‘바다의 축제’ 개최, ‘바다의 날’ 기 계양운동, 바다공주 선발대회</li> <li>· 바다를 주제로 한 문예작품 경연 실시</li> <li>· 해양문학대상, 전국중학생 바다사생대회</li> <li>· 강연회 및 체험학습 개최</li> <li>· 청소년 해양환경 교실, Marine Forum 개최, 해사자원봉사활동 지원</li> </ul> |
| 바다 및 선박에 대한 관심을 지원하는 사업 | <ul style="list-style-type: none"> <li>· 정기간행물 발간 및 배포</li> <li>· 「일본해운의 현황」, 「숫자로 본 일본의 해운·조선」 발간</li> <li>· 해사정보 제공 서비스</li> <li>· 「해사자료 fax 단신」 서비스, 비디오, 영화, 사진 도서관</li> </ul>                                                                                           |
| 해사관계자 등에 대한 사업          | <ul style="list-style-type: none"> <li>· 해사관련 공로자 표창</li> <li>· 선원 등 해사종사자 기념행사</li> <li>· 선원 및 가족에의 정보제공</li> <li>· 「해상의 친구」 신문 발간</li> </ul>                                                                                                                               |

자료 : 일본해사광보협회 홈페이지([www.kaijipr.or.jp](http://www.kaijipr.or.jp))에 의거 작성.

&lt;그림 6-2&gt;

일본 「바다의 날」 旗 및 2003년 「바다의 날」 표어



터 7월 셋째 주 월요일을 바다의 날로 정함으로써 기존 공휴일과 연동하여 3일 연휴가 되어 국민들이 「바다의 날」 행사에 적극 참가할 수 있도록 하였다. 이 같은 일정 변경을 계기로 「바다의 날」을 중심으로 한 보다 광범위한 해양의식 고취 활동을 전개하기 위해 「바다의 날」 홍보활동을 기존 주무부서인 국토교통성 외에 내각부, 총무성, 농림수산성, 문부과학성, 환경성 등으로 구성된 「바다의 날」 홍보 추진연락회의를 설치하여 「바다의 주간」을 「바다의 달」로 확대 개편하기로 결정하고 홍보의 충실화 및 관광분야 등과 광범위한 제휴들을 추진하고 있다. 이러

한 「바다의 날」 행사를 통한 바다에 대한 친밀감 조성을 위해 해양 레크리에이션, 승선체험, 시설 견학회 등 다양한 이벤트가 전국 각지에서 전개됨은 물론 「바다의 날」 관련 관광상품의 조성 및 여객선의 운임할인 등을 실시하고 있다. 참고로 금년도 「바다의 날」에 실시한 행사내용은 다음과 같다.

#### □ 바다페스티벌 「고베 바다의 제전 2003」

- 사업개요 : ‘찬란한 미래, 고베의 바다와 항만’이라는 주제로 기념식 행사, 축하연, 심포지움, 크루즈 강연회 등 다채로운 이벤트를 개최
- 실시 주체 : 「바다 페스티벌」 고베실행위원회를 비롯 해사관련 협회

#### □ 홍보활동

- 캐치프레이즈, 심벌마크 등을 통한 홍보활동
  - ‘바다에 펼쳐지는 꿈과 미래’라는 캐치프레이즈를 대국민 응모를 통해 선정하고 이를 적극 홍보
  - 심벌마크 등을 포스터, 홍보자료 등에 사용
  - 캐치프레이즈, 심벌마크 등을 관공서, 해사관련회사, 선박 등에 게재
- 바다에 관한 노래를 통한 홍보활동
  - 전국 각 행사에서 「바다의 노래」를 찬가
- 바다 및 해안 청소 캠페인
  - 해양환경보전의 관심 제고를 위해 자원봉사자 등의 협력을 얻어 「Blue Sea & Green Land 클린 페스티벌」, 「Beachwork Clean-Up 대작전」, 「해안애호운동」 등 항만, 해안 등의 청소 및 마리나 주변의 미화운동 전개
- 전국해수욕장 수질조사결과 발표
  - 환경성 주최로 해수욕장 개장 이전에 전국 해수욕장 수질검사 결과를 공표

그 외 일본의 바다의 날 관련 주요 행사들은 <표 6-5>에 정리되어 있다.

&lt;표 6-5&gt;

## 일본 바다의 날 주요 행사(2003년)

## □ 이벤트

| 실시사업                 | 사업개요                                                                     | 주관단체                    |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| 「실감! Marine Week 03」 | - 전국 마리나 개방<br>- 지역 아동 및 시민 대상으로 유람선 체험승선                                | 일본 마리나 비치 협회 등          |
| 「보트 천국」              | - 항만구역 내에 요트 및 보트 운항<br>- 요트교실 개최                                        | 해상보안청 등                 |
| 해도전시회                | 최신 해도 및 해저지형도 등을 전시하고 해양 정보업무 등을 소개                                      | 해상보안청                   |
| 해양교실의 개최             | 간단한 측량기기 등을 사용하여 해양조사업무의 일부를 체험                                          | 해상보안청                   |
| 해중자원견학회              | 반잠수정에 시민을 탑승시켜 해중자원의 감상회를 실시                                             | 가고시마현                   |
| 풍어제                  | 어선 체험승선, 어류관련 퀴즈대회<br>수산물 판매                                             | 가고시마현                   |
| 바다 및 선박 체험교실         | -내륙지역 아동을 초대하여 해사시설 견학 및 승선체험 실시<br>-크루즈선, 범선 등의 승선체험 및 바다를 주제로 한 전시회 개최 | 해사관련단체연합회<br>일본해사과학진흥재단 |
| 바다·배 만들기             | 초등 및 중학생들을 대상으로 부모와 함께 바다를 주제로 한 각종 공작교실 개최                              | 일본해사과학진흥재단              |
| 선상에서 동경향 바라보기        | 관광선에서 동경향의 항만시설 및 친수공간 견학                                                | 일본해사과학진흥재단              |
| B&G 해양체험세미나          | 전국 초등학교 5학년 이상 및 중학교 학생들을 대상으로 오키나와에서 해양레크레이션 체험 및 자연체험 학습활동 실시          | B & G 재단                |
| 해변활동추진 세미나           | 교육관계자들을 대상으로 바다 및 해안의 현상, 안전대책, 해양 레크레이션 체험                              | B & G 재단                |
| 제5회 일본국제해산물쇼         | 세계 수산물 및 관련 제품의 전시 구매상담의 장 제공                                            | 대일본수산회                  |
| 마린스포츠 페스타            | 각 지역별 각종 해양스포츠 및 승선체험                                                    | Marine Sports재단         |
| 제48회 전일본학생수상스키 선수권대회 | 전국 학생 수상스키 경연대회                                                          | Marine Sports재단         |
| 일기 Fair              | 기상지식 보급 및 바다의 기상, 기후관련 각종 이벤트 및 전시회                                      | 일본기상협회                  |

## 일본 바다의 날 주요 행사(2003년)(계속)

| 실시사업                      | 사업개요                                                                                                   | 주관단체              |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 바다의 심포니-패밀리 콘서트           | 바다관련 고전음악 콘서트 개최                                                                                       | 일본선주협회            |
| 청소년 해양환경교실                | 초등 및 중학생을 대상으로 관청선, 패리선 등 승선체험과 해사시설 견학                                                                | 일본해사광보협회          |
| 제46회 해양소년단 전국대회           | 전국 각지 2,000여명이 참가하여 시가행진, 수영, 로프작업 등의 경기 및 해외단원과의 국제 교류 추진                                             | 일본해양청소년단연맹        |
| 구명조끼 착용추진 캠페인             | 구명조끼 착용추진을 위한 각종 이벤트 실시                                                                                | 해상보안청             |
| 바다의 회화 및 사진전              | -중학생 대상 '전국 바다 회화경연대회'<br>-선원 대상 '일본의 해양 회화전'<br>-바다사진 경영대회 'Mariner's Eyes'<br>-「나고야 국제수중영상페스티벌 2003」 | 추진위원회 등           |
| 해양문학대상                    | 바다 및 선박을 주제로 한 해양문학작품을 모집하여 선정 및 시상                                                                    | 일본재단<br>일본해사광보협회  |
| 해사영화, 비디오 상연회 및 강연회       | 초·중·고생을 대상으로 바다의 영화 및 비디오 상연 및 강연회 실시                                                                  | 추진위원회<br>일본해사광보협회 |
| 해상·가두 퍼레이드                | 해상보안청 순시선, 일반선박 등의 해상퍼레이드, 일반시민들이 참가하는 시가퍼레이드                                                          | 추진위원회<br>해사보안청    |
| 청소년 수난구제 지원자 교실           | 중학생에게 해안사고방지 및 구조방법을 교육하는 수난구제 지원활동사상 보급 및 계몽                                                          | 일본수난구제회           |
| 尼崎해역의 실천 환경교육프로그램         | 초·중학생을 대상으로 폐쇄성해역에 있어서 환경회복실험시설의 견학                                                                    | 환경성               |
| 실용연구개발과제 현지시찰             | 생물플랑크톤, 간척, 해조육성용으로 사용하는 폐쇄성해역에 있어서 환경회복실험                                                             | 환경성               |
| 제5회 카타 <sup>1)</sup> 전국대회 | 수산고등학교의 전통 스포츠인 카타 경기대회                                                                                | 전국수산고등학교 교장협회     |

주 : 1) 이물이 길고 외대박이인 서양식 작은 범선.

## □ 관광분야와의 제휴사업

| 실시사업             | 사업개요                                                                              | 주관단체               |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 바다를 체험하는 여행상품 개발 | - 「바다의 날」, 「바다의 달」과 연계하여 바다체험쇼 등 실시<br>- 상품책자 등에 「바다의 날」 심벌마크, 캐치프레이즈 등 게재        | 일본관광협회<br>일본여행협회 등 |
| 홍보·주지활동의 연계      | - 관련 발행물에 심벌마크, 캐치프레이즈, 「바다의 날」 관련 기사 등을 게재<br>- 관광관련시설 등에 포스타 게시, 팸플렛 배포 등 협력 의뢰 |                    |

## □ 상담·지도

| 실시사업          | 사업개요                                                                                                                  | 주관단체                |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 전국 해난방지 협조운동  | 해난방지사상의 보급과 고양을 도모하기 위해 항해체험, 방선지도, 강연회 등 실시                                                                          | 해상보안청<br>일본해난방지협회   |
| 소형선박에 대한 수검지도 | 소형선박에 대한 수검(受檢)지도와 안전사상의 보급                                                                                           | 추진위원회<br>일본소형선박검사기구 |
| 방선(訪船)지도      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양오염방지사상의 보급과 고양 도모하기 위한 방선지도</li> <li>- 안전·위생 기술지도원이 선박을 방문하여 지도</li> </ul> | 추진위원회<br>해상보안청      |
| 생존대책강습회       | 조난 시 선원의 생존기술을 위한 구명기구 실기 및 위성 GMDSS기기 취급법 교육훈련                                                                       | 선원재해방지협회            |
| 무료건강상담        | 선원을 대상으로 무료건강상담                                                                                                       | 일본해원공제회             |

## □ 기타 행사

| 실시사업                      | 사업개요                                 | 주관단체              |
|---------------------------|--------------------------------------|-------------------|
| 해사관련 공로자 표창               | 해사공로자 및 해양환경 봉사 활동자에 대해 표창 및 축하연 실시  | 국토교통성 등           |
| 기적 올리기 행사                 | 바다의 날 정오를 기해 일제히 기적을 올림              | 국토교통성 등           |
| 선원 위로, 위문                 | 항만정박 선박 및 병상에 있는 선원들에게 기념품 증정 등 위문활동 | 추진위원회             |
| 해양관련시설, 측량선 등의 일반공개, 체험승선 | 해양관련 시설 및 선박의 일반 공개, 승선체험            | 기상청 등             |
| 해사시설 견학회                  | 박물관, 수족관, 항만시설 등의 견학                 | 추진위원회<br>일본해사광보협회 |
| 일일 선장                     | 저명인들의 일일 선장, 해상보안관, 항장 행사 실시         | 추진위원회<br>해상보안청    |
| 미스 바다의 날 선발대회             | 매년 미스 바다의 날을 선출하여 홍보대사로 활용           | 일본해사광보협회          |

## 2) 영국

### 해양보전협회를 중심으로 다양한 행사 실시

1992년 리우데자네이루에서 개최된 UN 지구 서밋(Earth Summit)는 해양의 부흥 및 보호 촉진을 위해 매년 6월 8일을 「세계 바다의 날(World Ocean Day)」로 정한다고 발표하였다. 이후 세계 바다의 날을 계기로 세계 해양에 대한 인식제고와 지구상에 있는 야생생물을 비롯한 모든 생물의 중요성을 되새기는 데 큰 기여를 하고 있다. 영국은 이 같은 지구 서밋의 결정을 받아들여 세계 바다의 날과 동일한 날을 자국의 바다의 날로 제정하여 매년 다채로운 행사를 개최하고 있다. 영국 바다의 날은 현재 ‘해양보전협회(Marine Conservation Society)’가 주관하여 담당하고 있으며, 바다의 날을 기념하여 영국 각지에서 벌어지는 다양한 이벤트들은 협회나 동호회를 중심으로 이루어지고 있는 것이 특징이다.<sup>84)</sup>

### 바다의 날의 목적을 분명히 하고 다양한 행사 개최

영국은 바다의 날(Ocean Day)의 네 가지 주요 목적을 설정해 두고 있다. 첫째, 바다에 대한 관점을 바꾸는 기회가 된다는 것이다. 즉 일반인들로 하여금 바다의 의미를 생각하게 하고 그것이 제공하는 많은 혜택들을 생각할 기회를 주는 것이다. 둘째, 바다에 대해 배울 수 있는 기회를 제공한다. 많은 사람들은 다양하고 아름다운 바다 생태계와 생물들의 아름다움을 깨닫지 못하고 있고 인간들의 행동이 바다에 어떠한 영향을 미치는지 모르고 있다. 따라서 바다의 날을 계기로 이에 대한 학습기회를 제공하는 것이다. 셋째, 일반인들의 삶의 방식을 변화시킬 기회이다. 바다의 날 행사들을 통해 사람들이 미래를 위해 바다를 보전하고 바다를 지키는 관리자가 되도록 조장한다. 넷째, 바다의 존재를 축하하는 기회를 갖는 것을 목적으로 한다. 내륙에 사는 사람이나 해안에 사는 사람이거나 모두들 바다 관련 행사를 조직하고 참여함으로써 축제의 장을 개최하는 것이다.

이러한 목적을 배경으로 매년 6월 8일을 전후하여 전국에서 다양한 행사를 개최하고 있으며 대부분의 행사는 해양관련단체나 동호회 그리고 일반국민들의 자발적 참여를 통해 이루어지고 있는 것이 특징이다. 금년도 영국 바다의 날 주요

84) 영국 해양보전협회와 바다의 날에 대한 정보는 <http://www.mcsuk.org/action/wod.html>를 참조.

행사를 요약하면 다음 표와 같다.

<표 6-6> 영국 바다의 날 주요 행사(2003년)

| 실시사업                  | 사업개요                                                                               | 주관단체               |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Fowey삼각주<br>해양보전 자원행사 | 야생생물 및 해양보전을 위한 관계기관 대표자들과<br>의 간담회 및 현장탐방                                         | Southwest<br>지역 단체 |
| 수중 다이빙 대회             | 해양생물 관찰을 위한 수중 다이빙 대회                                                              | 각 지역<br>다이빙협회      |
| 런던수족관 및<br>테임즈강 탐방    | 런던 테임즈강가에서 수륙양용차를 이용하여 해양<br>생태계 관찰                                                | BBC등               |
| Seasearch Project     | 해양보전활동을 위해 지원자들을 대상으로 다이버<br>훈련을 거친 후 영국해안의 해양 생물과 생태계를<br>탐사하고 기록하는 국가 프로젝트       | 해양보전협회             |
| Adur<br>세계바다의 날       | 영국 해양지도자 중 한 사람인 Adur씨를 중심으로<br>어린이 사생대회, 영국근해에 살고 있는 고래와 돌<br>고래에 관한 정보를 어린이에게 제공 | -                  |

자료 : [www.mcsuk.org](http://www.mcsuk.org) 및 [www.seasearch.org.uk](http://www.seasearch.org.uk) 참조하여 작성.

### 3) 캐나다

#### 야생생물연맹 중심으로 유소년의 해양이해 증진에 초점

캐나다의 바다의 날 기원은 영국과 마찬가지로 UN 지구 서밋(Earth Summit)에서 세계 바다의 날 제청을 배경으로 제정되었다. 바다의 날 행사를 통해 일반인들은 인류의 삶과 바다와의 관련성에 대한 새로운 인식을 바탕으로 해양보전의 중요성을 깨닫는 소중한 기회가 되고 있다. 바다의 날과 관련한 행사는 해양관련 좌담회, 전시회, 보트경주대회, 영화제, 미술전시회, 해안청소대회, 스쿠버 다이빙 시범 등 전국적 차원에서 다양하게 전개되고 있다.

특히 캐나다는 야생생물연맹(Canada Wildlife Federation)과 해양관련기관들이 중심이 되어 바다의 날을 유소년들을 대상으로 해양에 대한 이해를 증진시키는 기회로 활용하기 위해 다양한 해양교육프로그램을 제공하고 있는 것이 특징이다.

2003년은 UN이 정한 「세계 민물의 날(International Year of Freshwater)」을 맞아 캐나다는 금년도 바다의 날 행사를 민물을 주제로 한 다채로운 프로그램과 행사들

로 꾸며 진행하였다. 특히 캐나다에 살고 있는 푸른 왜가리(blue heron) 보호운동을 금년도 바다의 날 주요 행사의 하나로 선정한 바 있다.<sup>85)</sup>

&lt;표 6-7&gt;

캐나다 바다의 날 주요 행사(2003년)

| 실시사업                       | 사업개요                                       | 주관단체                            |
|----------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------|
| 바다의발견(Oceans of Discovery) | 참여자들은 행사장에 준비된 지도를 가지고 바다관련 질문들을 풀어나가는 행사  | 브리티쉬 콜롬비아 Foreshore 파크          |
| 바다의 날 경축                   | 하천 투어, 해안 청소, 영화제 등 개최                     | ManitobaChurchill Northern 연구센터 |
| 자연사박물관                     | -하천, 호수, 바다의 상호연계 전시회<br>-어린이 대상 게임 및 사생대회 | 온타리오 캐나다 자연박물관                  |

자료 : [www.mcsuk.org](http://www.mcsuk.org) 및 [www.seasearch.org.uk](http://www.seasearch.org.uk) 참조하여 작성.

#### 4) 뉴질랜드

##### 지역의 관련단체들이 행사의 중심이 되는 것이 특징

뉴질랜드의 바다의 날 행사는 「Sea Week」로 이는 1987년에 시작된 ‘해양미술 콩쿠르’에서 발전되어 오늘날에 이어지고 있다. 「Sea Week」는 뉴질랜드 환경교육협회(New Zealand Association for Environmental Education Incorporated; NZAEE)와 해양교육협회(Marine Education Society)가 공동으로 주관하는 해양환경에 관한 일주일간의 축제이다. 매년 전국의 지역 협력단체들이 「Sea Week」추진위원회의 일원으로 함께 참여하여 일반 국민들이 참여할 수 있는 다양한 행사들을 조직하고 있다. 국가차원에서는 환경보전부(Department of Conservation; DOC)가 일반국민들이 참여할 수 있는 지역행사들을 시행하고 있다. 지역에 따라 바다의 날 관련 행사는 다르지만 지역별로 「Sea Week」기간 중 해양에 관한 강연회를 개최하거나 수족관이나 해안 등에서 벌이는 쇼, 그리고 낚시대회 등 다양한 활동이 개최되고 있다. 또한 이 기간 중 초·중·고등학교에서는 해양에 관한 수업을 시행한다.

85) [www.cwf-fcf.org](http://www.cwf-fcf.org) 참조.

&lt;표 6-8&gt;

뉴질랜드 지역별 「Sea Week」 주요 행사(2003년)

| 실시사업                           | 사업개요                                                     | 주관지역        |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------|
| 해양생물 축제                        | 해양생물의 다양성 축제 및 보트승선, 초청연사 강연, 슬라이드 쇼                     | Northland   |
| 동물원 Sea Week 축제                | - 동물원에서 특이한 해양어족, 펭귄, 바다새전시<br>- 어린이 대상 좋아하는 해양동물 그리기 대회 | Auckland    |
| 어린이 발표경진대회                     | - 지역 도서관에서 어린이에게 해양관련 이야기, 백일장, 포스터 그리기 및 시청각 자료 상영      | Waikato     |
| 해양보호지역 승선체험                    | 해양보호지역 보트 관람 및 정부관계자의 설명회                                | Tauranga    |
| 고래이야기 발표대회                     | 환경보전부 주관, 고래에 관한 이야기 발표대회                                | Gisborne    |
| Sea Week Sunday/Family Fun Day | 국립수족관에서 고래 묘기 시범, 펭귄구조 및 방생 행사, 보트전시, 미술 및 공예 제작 행사      | Hawke's Bay |
| 표어경진대회                         | 중학생 대상의 바다주간 표어 경진 대회                                    | Taranaki    |
| 해변청소행사                         | 웰링톤 해안 및 항만의 조별 청소 대회                                    | Wellington  |

자료 : <http://nzaee.org.nz/seaweek/events.html> 참조하여 작성.

뉴질랜드 Sea Week 행사의 특징은 주요 지역 관련단체들이 중심이 되어 추진되고 있다는 점, 어린이들이 흥미를 가질 수 있는 고래나 펭귄 등 해양 동식물들을 직접 체험하도록 하여 흥미를 최대한 유발하고 있다는 점, 그리고 뉴질랜드 특유의 해양자원을 적극 활용하고 있다는 점 등을 들 수 있다.

### 3. 시사점

#### 종합적 접근방식을 중시하는 선진국의 해양정책

앞서 살펴 본 선진국 해양정책의 주요 특징은 종합적 접근방식을 채택하고 있다는 것이다. 일본은 지속가능한 해양이용을 위해 자연과학뿐만 아니라 인문사회과학을 포함한 종합적인 관점에서 해양정책을 수립함은 물론, 여러 분야에 흩어져 있는 해양관련 행정을 통합함으로써 종합적인 해양정책의 시행을 추진하고 있다. 미국 또한 현재 20여 개 이상의 연방정부기관들에 흩어져 있는 해양관련 행정의 복잡성을 해결하기 위해 ‘연방해양성’을 설치할 움직임을 보이고 있다. 캐나다는

2002년 수립한 「캐나다의 해양전략」에서 중앙부처와 연방정부 간 협조성을 강조하고 있는 한편, 해양관련 업계와 지역에 이익을 주는 동시에 해양환경 보호도 함께 고려한 종합적인 해양관리계획을 수립하였다.

### 해양환경 보전에 우선순위

또한 주요 선진국들의 해양정책은 해양환경 보전에 우선순위를 두고 있으며, 이를 토대로 지속가능한 해양이용의 토대를 마련하고자 하는 장기전략을 추진하고 있다. 이를 위해 일본은 현재 긴급을 요하는 대책과 미래를 대비한 예방대책이라는 이원적 차원의 해양보전정책을 추진하고 있으며, 영국은 2002년 발간한 해양백서의 목적을 해양환경 문제에 대한 다양하고 새로운 정책대안 제시라고 명시하고 있다. 캐나다 역시 해양환경에 대한 이해 촉진과 보전을 자국 해양정책의 목표로 상정하고 있다.

### 바다의 날, 민간 주도로 다양한 행사 개최

현재 바다의 날 관련 행사를 주최하고 있는 선진국들의 주요 특징으로는 먼저 다양한 행사로 국민들의 관심을 적극 유도하고 있다는 점을 들 수 있다. 세계에서 유일하게 바다의 날을 국경일로 정하고 있는 일본은 행사의 다양성 측면에서 단연 세계 최고 수준을 보이고 있다. 특히 일본은 주관부서인 국토교통성뿐만 아니라 관련 중앙부처들로 구성된 ‘바다의 날 홍보추진연락회의’를 설치하여 홍보의 충실화 및 관광분야와의 제휴사업을 적극 전개하고 있으며, 지방정부도 바다에 대한 친밀감 조성을 위해 해양 레크리에이션, 승선체험, 박물관 무료개장 등 다양한 이벤트를 실시하고 있다.

선진국의 바다의 날 행사와 관련하여 또 하나의 특징은 민간이 주도가 되어 다양한 행사들을 개최하고 있다는 점이다. 영국은 해양보전협회가 바다의 날을 주관하고 있는 가운데 해양관련 협회나 동호회(club)을 중심으로 다이빙 대회, 해양탐사 이벤트, 해양탐방 등 전국 각지에서 다채로운 행사들을 개최하고 있다. 캐나다는 바다의 날을 청소년에 대한 해양교육 기회로 활용한다는 방침 아래 야생생물협회(CWF)가 주관이 되어 개최하고 있으며, 뉴질랜드는 지역관련 단체들이 중심이 되어 어린이에 대한 해양체험을 적극 추진하고 있다.

## 제 7 장 해양의식 함양방안과 정책적 시사점

### 1. 기본 방향

장기적인 관점에서 일관성 있게 추진해야

사전적 의미에서 ‘의식’이란 ‘사회적 또는 역사적인 영향을 받아서 형성되는 감정, 견해, 사상, 이론 따위를 이르는 말’을 뜻한다. 이는 특정 의식이 형성되기까지는 오랜 시간이 걸릴 뿐만 아니라 여러 가지 요인들로부터 영향을 받으며, 쉽게 고치기 어렵다는 것을 의미한다. 그런데 우리나라의 해양의식 함양작업은 없는 의식을 새로 형성시키는 것이 아니라는 점에서는 쉬울 것 같지만, 잘못된 의식을 걷어내고 새로운 의식을 형성시켜야 한다는 면에서는 대단히 어려울 수도 있다. 따라서 해양의식 함양은 장기적인 관점에서 일관성 있게 추진되지 않으면 안 된다.

최근에 들어와서 우리나라도 바다와 관련된 프로그램이나 행사가 상당히 다양해졌다. 해양수산부를 비롯한 중앙정부에서 바다의 날을 중심으로 여러 가지 행사를 펼치고 있는 데다, 지방자치제의 정착에 힘입어 바다를 접한 지자체에서 바다와 민속행사 등을 관광자원화하기 위해 많은 노력을 기울이고 있기 때문이다. 또한 점차 활기를 띠고 있는 각종 해양문화 단체나 해양활동 동호회를 주축으로 민간부분에서도 다양한 이벤트와 콘텐츠를 개발하여 바다에 대한 일반의 관심을 끌고 모아 가고 있다.

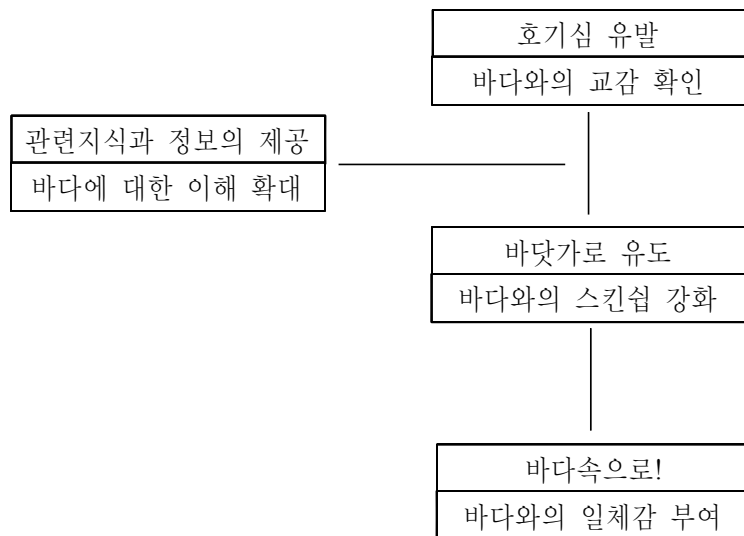
그러나 이러한 각종 바다관련 행사나 프로그램들을 관련 단체가 독자적으로 추진하다보니 행사의 성격이 천차만별이고, 부분적으로는 해당단체의 홍보나 흥행 및 영리 추구에 편중된 감도 없지 않다. 물론 이처럼 주최기관의 고유한 특성을 살린 기획으로 바다관련 행사가 보다 창의적이고 다양해지는 장점도 기대할 수 있을 것이다. 그러나 이러한 행사들의 상당부분이 일회성이거나 단편적인 성향이 강하며 다른 유관행사와의 연계도 크게 부족한 실정이다. 따라서 각각의 바다관련 행사가 주최기관에 따라 구체적인 목표와 독창성을 유지하되, 다른 유관행사들과 조화를 이루면서 전체적으로 ‘해양의식 함양’이라는 목적을 공유할 필요가 있다.

## 체계적이고 단계적인 해양의식 함양방안 강구

이를 위해 체계적이고 단계적인 해양의식 함양방안을 강구할 필요가 있는데, 이 연구에서는 크게 다음 네 단계로 나누었다. 첫 단계는 바다에 대한 국민들의 호기심을 유발하는 것으로, 바다와 교감을 나누기 시작하는 단계라 할 수 있다. 모든 발견과 발명의 첫 걸음은 바로 호기심에서 시작된다는 것이 유사 이래의 교훈이기도 하다. 다음 단계는 바다에 대한 이해를 확대하는 단계인데, 이를 위해서는 바다에 대한 호기심을 충족시킬 수 있는 지식이나 정보를 제공하는 것이 중요하다. 이는 바다를 직접 체험하는 다음 두 단계의 효율성을 제고시키기 위해서도 반드시 필요하다. 구체적인 지식을 가지고 바다를 보는 것과 모르고 보는 것의 차이는 상상 이상으로 크기 때문이다. 세 번째는 사람들을 바닷가로 끌어내어 바다와 직접 스킨쉽을 나누도록 하는 단계이며, 마지막 단계는 사람들을 바다 속으로 들어가게 하여 바다와 한 몸이 될 수 있도록 하는 것이다. 바다라는 현장에서 이루어지는 이 마지막 두 단계야말로 해양의식 함양방안의 핵심이다. 그것은 해금정책이 실시된 조선시대의 실학자들이 바다의 이용에 깊은 관심을 가진 것도 귀양이나 중국 방문을 통해 바다와 접하거나 바다의 유용성을 피부로 느꼈기 때문이라는 사실에서도 잘 알 수 있다.

<그림 7-1>

해양의식 단계적 함양방안



이 네 단계는 그 순서대로 진행되어야 한다기보다 그러한 단계적 개념을 염두에 두고 필요에 따라 순서를 바꾸거나 여러 단계를 동시에 진행하는 것이 바람직하다. 기존의 지식수준에 따라 1, 2단계를 건너 뛸 수도 있다. 해양관련 교사를 대상으로 한 해양의식 교육이 그 좋은 예다. 또한 지리적 위치에 따라 1, 2단계 또는 3, 4단계에 중점을 두어야 할 경우도 있을 수 있다. 대도시의 해양문화 시설이 전자의 경우라면, 해변이나 도서지역의 해양관련 행사는 후자의 경우라 하겠다.

### 21세기가 요구하는 해양의식은 바다와 함께 할 때 형성 가능

현재 우리나라는 상기한 네 단계 중 어느 단계도 만족할 만한 수준에 올라 있지 않다. 또한 해양활동의 범위도 겨우 바닷가에 머물러 있다. 다행스러운 것은 최근에 들어와서 해양환경 보전에 초점을 맞춘 바닷가 활동이 점차 활발해지고 있다는 사실이다. 그러나 바닷가에서 이루어지는 해양활동은 ‘장님 코끼리 만지기식’의 잘못된 인식을 심어줄 우려도 없지 않다. 바닷가에서 바라보는 바다는 신비의 세계라는 인식을 넘기 어렵고, 심지어는 바다가 사람의 발길을 막는 장애물이라는 부정적인 인상을 남기게 될 가능성도 적지 않기 때문이다. 조선시대 사대부들의 해양의식이 대단히 부정적이고 나약한 것으로 나타났던 이유의 하나도 바로 여기에 있다.

우리가 살고 있는 21세기는 해양자원의 개발과 보전뿐만 아니라 다양성, 포용성, 주체성 등과 같은 적극적인 해양의식을 요구한다. 전자는 바닷가 활동만으로도 상당한 성과를 거둘 수 있으나, 후자는 직접 바다에 들어가서 거친 파도와 직접 부딪칠 때 비로소 형성될 수 있다. 따라서 마지막 4단계, 즉 ‘사람들을 바다 속으로 들어가게 하는 것’이야말로 해양의식 함양방안의 마지막 목표이자 가장 효과적인 수단이라 하겠다.

## 2. 단계별 방안

### 1) 바다와의 교감 : 호기심 유발

#### 인프라 확충과 전시물의 사전 확보

제5장에서 살펴본 바와 같이 우리나라에는 전문적인 해양박물관이 한 곳도 없다. 다만 해양과 관련된 부문을 주제로 한 국·공립 박물관이 일부 있으나 전시 내용이 대단히 빈약하며, 도시민들이 접근하기 어려운 해변이나 도서지역에 위치해 있다. 따라서 국민들을 바다로 끌어들이기 위한 첫 단계로 전국 각지에 해양박물관과 해양수산과학관을 비롯하여 해당지역의 특성을 살린 선박전시관, 어업박물관, 해양수족관, 항만역사관 등을 설립할 필요가 있다. 특히 부산이나 인천과 같이 바다를 낀 광역시에는 항만 내에 상기한 각종 시설을 포함한 종합해양관광단지를 조성하는 방안도 강구되어야 한다.

그러나 보다 중요한 것은 이러한 하드웨어에 전시할 소프트웨어, 즉 각종 해양민속자료나 역사적 물품 등을 확보하는 것이다. 은 시간이 지남에 따라 사라지게 된다는 사실을 유념해야 한다. 따라서 관련 인프라 건립에 앞서 보존할 가치가 있는 사료들을 발굴, 수집하는 체제를 구축하지 않으면 안 된다. 해양박물관은 예산만 확보되면 언제라도 지을 수 있지만, 그곳에 전시할 자료는 시간이 지날수록 구하기 어려워지기 때문이다.

보관하고 싶으나 보관할 장소나 환경이 구비되지 않아 버릴 수밖에 없는 귀한 자료들을 기부 받을 수 있는 시스템을 마련하는 것도 이를 위한 좋은 방안이 될 수 있을 것이다. 어촌계 등을 중심으로 ‘해양문화 자료수집 범국민운동’을 펼치는 한편, 일정한 기준 이상의 전시자료를 구비한 지방자치단체에 한해서 중앙정부가 해양 박물관이나 민속촌 등의 건립비를 지원하는 방안을 강구하는 것도 검토해 볼만 하다. 또한 수중 고고학의 발전을 유도하여 바다에 잠겨있는 각종 유물을 발굴·전시함으로써 우리나라의 해양활동을 보여주는 동시에 해양의식 함양에 활용하는 것도 좋은 방안의 하나가 될 수 있다.

이와 함께 전국 각지에 산재해 있는 각종 해양문화 자료를 문화재로 지정하는 운동을 병행하고, 100년 미만의 문화재를 대상으로 한 근대문화유산 지정에도 적

극적인 관심을 가질 필요가 있다. 이를 통해 해양문화의 저변을 확대할 수 있을 뿐만 아니라 주요 해양문화재 관리에 요구되는 예산부족 문제를 어느 정도 해소할 수 있을 것이기 때문이다. 전통적인 어법이나 각종 어구 및 소래포구 등을 비롯하여 문화재로 지정할만한 가치가 있는 해양문화 자료는 제대로 발굴하기만 하면 굉장히 다양할 것으로 기대된다.

또한 부족한 예산문제를 해결하기 위한 방안의 하나로 사설 해양박물관 건립을 유도해야 한다. 영국이나 미국 같은 해양국가에서는 개인이나 기업이 해양문화와 관련된 크고 작은 박물관이나 전시공간을 마련하여 지역사회의 발전과 해양의식 함양에 기여하고 있다. 선장 출신으로 세계적인 해양학자, 생태학자이자 해양문화 행동가인 쿠스토(Cousteau) 재단의 활동이 대표적인 사례다. 우리나라에서도 예컨대 독살,<sup>86)</sup> 죽방렴,<sup>87)</sup> 어전(漁箭)<sup>88)</sup> 등과 같은 특별한 전통 어구나 어법을 어민이

<그림 7-2>

경상남도 남해군 창선면의 죽방렴 전경



- 86) 예로부터 조석간만의 차가 큰 해역의 갯벌에 살을 매어 고기를 잡았는데, 돌로 성을 쌓아만 든 살을 독살이라고 한다. 충남 웅천읍 독산리에 17곳의 독살이 있었으나 모두 훼손되고 높이 170cm의 독살 두개가 하나로 합쳐진 독살만 남아 있는데, 지난 2000년 9월 20일 충청남도 민속자료 제16호로 지정되었다.
- 87) 빠른 물살에 정신을 잃은 물고기들이 죽방렴 안으로 들어오도록 하여 이 고기를 거두어 들이는 원시적인 고기잡이 형태로 경상남도 남해군 창선면 등에 남아 있다.
- 88) 고기가 들어오도록 물 속에 싸리, 참대, 장목 등을 둘러 꽃아 둔 울타리로 어살이라고도 한다. 조선시대에는 관에서 설치하여 가난한 백성들에게 관리하도록 하고 등급을 나누어서 대장을 만들어 호조, 도, 고을에 비치하여 일정한 어전세를 거두었다.

나 어촌계가 그대로 보관한다던가, 원양어업회사가 자신들이 소유했던 폐선을 모아두는 것 등이 그 좋은 예가 될 수 있다. 정부에서는 이들 개인이나 기업에 대한 포상 또는 세제혜택 등을 통해 이를 유도하는 방안을 강구할 필요가 있다.

### 방송, 영화 및 사이버 게임 같은 다양한 매체 활용

이와 함께 해양문화의 콘텐츠를 보다 다양화해야 하는데, 이를 위해서는 먼저 방송과 언론의 역할을 주목할 필요가 있다. 현재 해양을 주제로 한 프로그램은 전혀 없으며, 일반 프로그램 중에서 단편적으로 다루는 경우가 간혹 있을 뿐이다. 캐나다에서는 프린스 에드워드 아일랜드의 아름다운 항구마을을 배경으로 등대지기를 주인공으로 한 TV 연속극 ‘Road to Avonlea’가 우리나라의 전원일기와 같이 오랜 기간동안 시청자들의 심금을 울려 왔다. 다행히 KBS가 최인호님의 ‘해신’을 원작으로 통일신라시대에 동아시아 해상을 장악하고 국제무역을 주도했던 장보고 대사의 일대기를 그린 50부작 역사대극을 준비 중이라고 하는데, 이러한 시도가 일회성에 그치지 않았으면 한다. 이 밖에 언론사들이 해양수산부의 후원과 관련기업체의 협찬을 받아 해양관련 캠페인이나 해양 문화사업을 전개하여 바다에 대한 열정과 희망을 가지도록 유도하는 것도 좋은 방법이 될 수 있을 것이다.

해양영화도 바다에 대한 호기심을 끌 수 있는 좋은 매체다. 한 쌍의 연인이 뱃머리에 두 팔을 벌리고 선 장면으로 유명한 영화 ‘타이타닉’이나 ‘포세이돈 어드벤처’ 등이 그 좋은 예가 될 수 있다. 최근 청소년들 사이에 바다보다는 항공우주에 대한 관심이 높아지고 있는 것은 ‘별들의 전쟁’이나 ‘ET’ 등 우주공상영화의 흥행 성공에 힘입은 바가 큰 것으로 분석된다.<sup>89)</sup> 최근 한국영화가 동남아를 중심으로 폭발적인 인기를 끌 정도로 수준이 높아지고 있으나 본격적인 해양영화는 찾아보기 어렵다. 영화인들이 해양영화 제작에 관심을 가질 수 여건을 마련하는 방안의 강구가 절실하다. 해양문학작품을 공모하는 것도 그 자체에 의미가 있을 뿐만 아니라, 좋은 작품의 경우 영화 시나리오로 각색할 수 있다는 점에서도 바람직하다.

89) 최근 바다 대신 우주에 대한 관심이 높아지는 현상을 “코스모노트가 아르고노트를 밀어냈다.”고 말한다. 여기서 아르고호 원정대원을 뜻하는 아르고노트(Argonaut)는 ‘바다에 도전하는 사람’을 일컬으며, 우주비행사를 뜻하는 코스모노트(Cosmonaut)나 에스트로노트 (Astronaut)는 우주에 도전하는 사람들을 의미한다.

또 다른 방안의 하나는 최근 청소년들 사이에 폭발적인 인기를 끌고 있는 사이버 게임을 활용하는 것이다. 세계 최고 수준의 인터넷 보급과 그에 따른 사이버 게이머의 급증에 힘입어 우리나라가 사이버 게임강국으로 부상하고 좋은 프로그램도 상당수 개발되고 있다. 그러나 바다를 대상으로 한 게임은 찾아보기 어려운 것이 현실이다. 우리나라도 고구려와 수·당전(隋·唐戰), 신라의 통일전쟁, 임진왜란과 이순신, 장보고 등 해양 게임화할 수 있는 좋은 소재가 적지 않다. 따라서 해양게임 공모전 등을 통해 해양게임프로그램 개발을 적극적으로 유도할 필요가 있다. 이 밖에 수산물에 대한 관심을 촉진시키고 소비를 확대하기 위해 수산물 품목별 데이(day)를 정하고, 이를 해수부가 매월 선정하는 ‘이 달의 수산물’과 연계하는 것도 검토할 만하다.

### 보존선을 보관·전시하는 선박박물관 건립

특히 보존선을 수집하고 이를 전시하는 선박 박물관을 건립할 필요가 있다. 선진 해양국가들은 모두 나름대로 역사적인 가치가 있거나 유명세를 탄 선박을 보존하고, 이를 관광상품으로 적극 활용하고 있다. 그러나 세계 최초의 철갑선인 거북선을 건조하고 일본과 함께 세계 1, 2위를 다투는 조선강국인 우리나라는 내세울 만한 보존선이 단 한 척도 없다. 해양의식의 함양을 위해서는 적극적으로 바다로 나아가야 하고, 그 유일한 수단이 바로 배라는 점을 감안하면 우리가 보존선에 지나치게 소홀했다는 감을 지울 수 없다.

세계적으로 알려진 거북선의 실물 잔재를 찾아내어 복원하려는 노력과 함께, 문헌 자료를 바탕으로 만든 거북선을 잘 유지 관리하고 때때로 바다에 띄워 임진왜란 당시의 활약상을 재현하는 방안을 검토할 필요가 있다. 현재 해군사관학교에 계류되어 있는 거북선은 항해가 가능하다고 하는데, 이런 거북선의 수를 좀 더 늘리는 것이 바람직하다. 또한新安 앞바다에서 건져 올린新安선이 완전 복원되면 당시 선박의 제조 방법이나 모습을 재현할 수 있다는 점에서 관심이 크다.

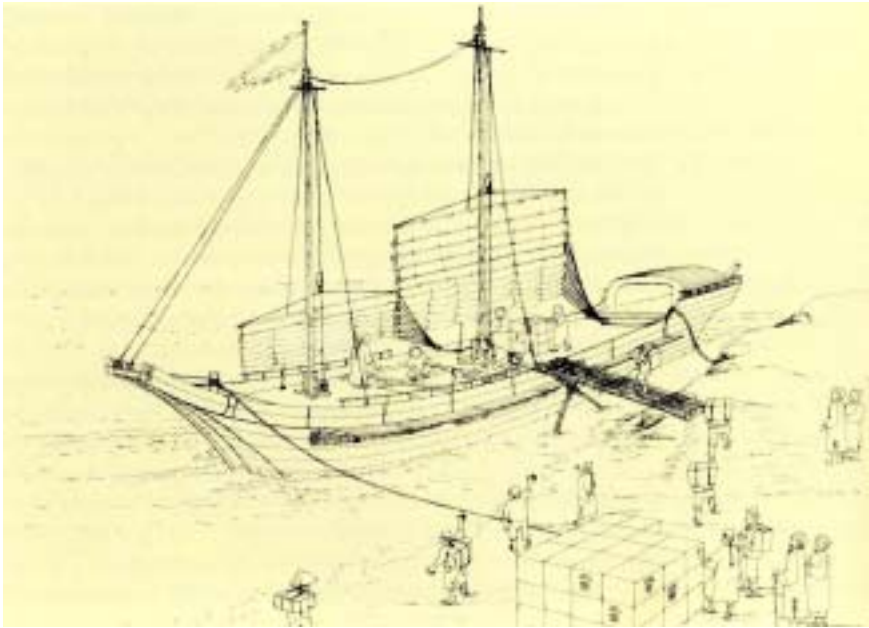
&lt;표 7-1&gt;

세계 각국의 주요 보전선 현황

| 선 명           | 보유국  | 주 요 내 용                                                                                                                                  |
|---------------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Victory       | 영국   | 넬슨 제독이 지휘한 지중해 함대의 기함, 1805년 트라팔가해전에서 프랑스와 스페인의 연합함대 격파, 포츠머스 해군공장에 양호한 상태로 보존 중, 1778년 건조, 배수량 3,225톤,                                  |
| Cutty Sark    | 영국   | ‘long john silver collection’으로 불리는 세계 최대 수집품으로 꼽히는 범선 상선기술의 극치, 그리니치의 도크에 보존되어 있으며, 건조연도는 1869년, 총 톤수는 963톤                             |
| Vasa          | 스웨덴  | 1627년 북구의 패왕 구스타프 아돌프가 발트해의 제해권을 장악하기 위해 건조한 전투함이나 처녀 출항에서 침몰, 배수량 1,400톤으로 1961년에 놀라울 정도로 양호한 상태로 인양되어 스톡홀름의 dry dock에 보존 중             |
| Fram          | 노르웨이 | 난센이 북극 탐험에 이용한 전진이라는 뜻을 가진 배로 1892년에 진수한 402톤의 탐험선, 국립해사박물관에 보존 중                                                                        |
| Viking Ship   | 노르웨이 | 오슬로 시 빅토이반도에 있는 바이킹선 박물관에 보존되어 있는 Tune(1867년 발견), Gokstad(1880), Osberg(1904) 선으로 바이킹의 활동을 짐작케 하는 중요한 자료                                 |
| Viking Ship   | 덴마크  | 옛 수도 로스키레에 원양교역선(1호), 전시선(3호), 화물선(5호), 전투선(2, 5호) 전시,, 페베렌데 해협에 침몰되어 있던 것을 인양, 복원한 것임                                                   |
| Constitution  | 미국   | 독립전쟁 당시 영국에 대항하기 위해 1797년에 건조한 6척의 번선 프리깃호의 하나로 배수량은 2,200톤, 미해군의 기본이 된 기념함으로 모스턴의 해군공창 잔교에 계류 중                                         |
| Morgan        | 미국   | 1841년에 건조된 현존하는 유일의 미국식 포경선, 1921년에 퇴역한 배로 코네티컷주 미스틱의 해사박물관에서 보관 중이며, 총 톤수는 313톤.                                                        |
| 明治丸           | 일본   | 1875년 영국에서 건조된 등대시찰선, 교토고등상선학교 연습선으로 활용, 명치신황이 동북지방 순시 시 귀로에 이 배에 승선하여 요코하마에 귀향한 7월 20일을 기념하여 바다의 날 제정, 일본 황실의 Royal Yacht인 셸프로 소중히 보관 중 |
| Discovery     | 영국   | Scott가 제1차 남극탐험대 모선으로 사용한 배로, 템즈강에 계류 중                                                                                                  |
| Kon-Tiki      | 노르웨이 | 하이에르달이 폴리네시아인의 기원에 관한 가설을 증명하기 위해 1947년 페루를 출항하여 서진, 표류항해를 한 뗏목 배로 오슬로의 빅토이반도 전시관에 옥내 전시 중                                               |
| Santa Maria   | 스페인  | 콜롬부스가 1492년 탐험항해에 승선한 배, 실물은 없어졌고 현재 바로셀로나에 전시 중인 배는 실물크기로 복원한 모형선, 1992년 신대륙 발견 200주년 기념 퍼레이드의 선두에서 항해                                  |
| Joshep Conrad | 덴마크  | 1882년 상선사관 양성용 연습범선, 약 50년 후에 퇴역했으나, 미국에서 구입하여 연습선으로 다시 사용, 1945년 이후 미스틱항 해양박물관의 계류 보존 중                                                 |

&lt;그림 7-3&gt;

신안선 상상도



## 2) 바다에 대한 이해 확대 : 관련 지식과 정보 제공

### 해양문화 인프라의 역할 확대와 해양문화관 건립

바다를 모르면서 바다를 사랑할 수 없다. 따라서 바다에 대한 지식이나 정보를 제공해 주지 못하면 어렵게 유발시킨 바다에 대한 호기심을 지속시키기 어렵다. 그런데 우리는 이러한 해양관련 지식이나 정보를 찾기 어려운 것이 현실이다. 외국의 경우 주로 해양박물관 등이 이러한 역할을 수행하고 있다. 따라서 앞에서 언급한 해양박물관이나 해양역사관 등의 설립을 기획할 때 각종 자료의 전시뿐만 아니라 다양한 해양관련 정보나 자료를 제공할 수 있는 체제를 갖추 수 있도록 해야 한다. 특히 바다에 접하기 어려운 도시지역에 해양문화관 등을 건립하여 관련 정보와 지식을 제공하는 중심축의 역할을 수행토록 할 필요가 있을 것이다.

## 사이버 공간을 활용한 원스톱 정보 제공

그러나 이러한 시설과 체제를 구축하는 데 많은 비용과 시간이 요구된다는 점을 감안할 때, 그 대안으로 고려될 수 있는 것이 사이버 공간을 이용하는 것이다. 현재 부산 사이버해양박물관(<http://seaworld.busan.kr>)이 이에 관한 대표적인 웹 사이트로 꼽히고 있는데, 이 사이트는 부산시와 해양대학교, 인터넷 기업 및 관련 전문가들이 만든 것이다. 초등학생에서 해양 전문가들까지를 대상으로 바다에 관한 기본적인 지식과 정보를 얻을 수 있는 사이트다. 또한 해운조합에서 운영하는 ‘그 섬에 가고 싶다’라는 콘텐츠는 주5일 근무제의 실시로 장거리 여행이 가능해진 직장인 등에게 가볼만한 섬을 자세히 소개하여 좋은 평가를 받은 바 있다.

그러나 해양관련 지식이나 정보는 대단히 방대하고 이를 한 사이트에서 모두 다룬다는 것은 불가능하다. 따라서 각 분야별로 특화된 해양관련 사이트와 이를 종합적으로 연결할 수 있는 가칭 사이버오션시티(Cyber Ocean City)와 같은 포털 사이트를 개발하여, 다양한 해양관련 정보를 원스톱으로 제공할 수 있는 시스템을 갖춰 나가야 한다. 이와 함께 전국에 흩어져 있는 해양자료나 시시각각으로 변하는 관련 정보를 효율적으로 수집·분류·제공할 수 있는 체제를 구축하는 것이 바람직하다. 이를 위해 각 지역에 산재해 있는 향토문화연구소, 시민단체, 지역대학을 망라한 가칭 ‘해양정보 지역네트워크’를 구성하는 방안 등을 검토할 필요가 있다.

## 다양한 교육매체 개발 및 활용

해양관련 지식과 정보를 효율적으로 전달하기 위한 프로그램과 매체를 다양화하고 이를 적극 활용할 필요가 있다. 대표적인 프로그램으로는 매년 봄과 가을에 4주 동안 매 금요일마다 열리는 바다문화학교가 있다. 목포에 소재한 국립해양유물전시관에서 실시하는 이 학교는 지역 주민들이 해양문화를 이해하고 체험케 하는 데 그 목적이 있다. 금년 11월에는 대산지방해양수산청 직원이 일일 명예교사가 되어 충청지역 학교를 직접 방문하여 강의하는 형식으로 청소년 해양교실을 운영하기도 했다. 3주 동안 관내 초중등 학생들을 대상으로 개최된 이 청소년해양교실을 통해 학생들은 해양의 중요성과 바다의 미래에 대한 이해의 폭을 넓혔다. 단편적이고 간헐적으로 열리는 이런 종류의 행사들이 보다 많이, 그리고 체계적이고 지속적으로 개최될 수 있는 여건마련이 시급하다.

이와 함께 해양관련 정보를 체계적으로 분류하고 청소년이나 관심 있는 일반이 쉽게 배울 수 있는 교육 프로그램을 개발하는 데에도 소홀히 해서는 안 된다. 미국 해양대기청은 ‘Education For Teacher and Students’(www.education.noaa.gov)라는 프로그램을 운영하고 있고, 호주도 ‘Maritime Education Society of Australia (http://www.mesa.edu.au)’라는 사이트로 해양관련 교육정보를 제공하고 있다.

또한 부산문단을 중심으로 해양문학전문지인 ‘해양과 문학’이 지난 10월에 발간되었다. 또한 해양문학학회를 비롯한 해양관련 학회가 여럿 생겨나 우리나라에도 이제 해양문화가 학문분야의 하나로 자리를 잡아나가고 있음을 보여 주고 있다. 이러한 해양문화 관련단체들이 건강하게 자랄 수 있는 환경을 만들어 주는 방안 마련이 요구되는 시점이다. 특히 이들 해양문화인들의 창작 및 저술 활동을 지원하기 위해 그 결과물인 출판물의 판매를 촉진시키기 위한 구체적인 방안을 강구할 필요가 있다. 내용이 알찬 해양문화 관련 연극이나 출판물이 발간되었을 경우 이의 관람 또는 구독 운동을 전개하는 것 등이 그 좋은 예가 될 것이다.

### 3) 바다와의 스킨십 강화 : 바닷가로 유도

#### 독특한 정서를 해치지 않는 어촌 개발

바닷가 활동이 긍정적인 해양의식을 함양하는 기회가 되기 위해서는 방문객에게 신선하고 좋은 이미지를 줄 수 있는 환경을 조성해야 한다. 그런 의미에서 어촌 환경의 정비는 필수적이다. 모처럼 찾은 바다가 심하게 오염되어 있거나 어촌이 지나치게 낙후되어 있으면 다시는 바다를 찾지 않을 것이기 때문이다. 어촌 개발하면 대규모 숙박시설이나 식당 또는 위락시설을 떠올리고 있는데, 도시민들이 바다에 가는 것은 바다와 어촌만이 가지는 독특한 풍광을 즐기기 위해서다. 따라서 접근성을 높이기 위한 도로 및 교통수단을 확충하되, 어촌에서만 느낄 수 있는 독특한 정서는 간직할 수 있는 어촌 개발이 바람직하다. 최대의 관광자원은 생태 자체에서 나오고, 바다 자체가 무엇보다도 완벽한 하나의 예술이라는 사실을 직시해야 한다. 또한 아직까지 전망이 좋은 곳은 대부분 군부대가 차지하고 있는데, 남북관계의 화해 추이를 봐가면서 이를 개선할 필요가 있다.

## 지역별 해양 민속문화 최대한 활용

해변이나 도서지역에는 나름대로 독특한 해양 민속문화가 존재한다. 바다의 특성이나 어민들의 삶과 애환이 담겨 있는 이러한 민속문화는 도시민을 바닷가로 끌어 모을 수 있는 좋은 재료가 될 수 있다. 그러나 72개에 달하는 것으로 파악되고 있는 해양축제 중에서 역사적인 소재나 전승문화를 주 테마로 한 축제는 12개에 불과한 것으로 나타나고 있다. 나머지 대부분은 바다라는 장소와 지역 특산물을 제공하여 관광객을 유치하는 데 그치고 있다. 여름철 해변 축제의 경우 거의 대부분이 가요제나 먹거리 축제의 수준을 벗어나지 못하고 있다.

또한 이러한 해양축제가 전남이나 경남에 편중되어 있고, 단편적이라는 것도 문제점의 하나다. 따라서 여타 지역에서도 해양 민속문화를 적극 발굴하고, 이를 종합적으로 다루는 이벤트로 승화시킬 필요가 있다. 예컨대 특정 지역에서 용왕제를 축제화 했을 경우 다른 지역의 유사한 민속을 참조 출연토록 함으로써 관광객의 발길을 끌고 이해를 높일 수 있다. 특히 서울의 미사리 경정장 등에서 해양민속 경연대회를 개최하고 도시민들이 해양민속에 직접 참여할 수 있도록 하는 동시에 이를 매스컴을 통해 전국적으로 중계하는 방안을 적극 검토할 필요가 있다.

## 해양환경 보호운동과 연계한 프로그램 개발

21세기의 해양력은 해양을 보호하는 능력에 의해 크게 좌우된다. 주요국의 해양정책이 해양환경의 보호에 초점을 맞추고 있는 이유도 바로 여기에 있다. 일본의 ‘장기해양정책안’은 “해양을 알고, 지키고, 이용한다.”는 세 가지 관점에서 수립되었다. 캐나다의 해양전략도 ‘해양환경에 대한 이해 촉진과 보전’을 주요한 목표의 하나로 제시하고 있다. 특히 영국은 해양전략의 제목을 아예 ‘우리 바다의 보호(Safeguarding Our Seas)’로 잡았다. 이에 따라 주요국의 바다의 날 행사도 ‘바다 청소’, ‘해양 생태계 체험’ 등과 같은 해양환경 보전과 해양생물 보호에 상당한 비중을 두고 있다.

따라서 바닷가에서 이루어지는 해양의식 함양 프로그램을 이러한 해양환경의 보호와 연계시키는 것이 바람직하다. 이를 위한 방안의 하나로 환경관련 NGO들과 지역사회의 해양관련 단체들이 손을 잡고 다양한 프로그램을 개발, 시행하는 방안을 검토할 필요가 있다. 아울러 바닷가 활동은 그 자체도 중요하지만, 다음

단계인 바다 속으로 뛰어들게 하는 준비단계라는 점도 유념해야 한다. 즉 바닷가 활동이 바다에 대한 부정적인 이미지를 심어 바다와 함께 하는 마지막 단계의 해양활동을 제약하는 요인이 되지 않도록 하는 세심한 주의가 요구된다.

#### 4) 바다와의 일체감 부여 : 바다 속으로 !

##### 바다는 위험한 곳이라는 인식 해소

우리가 ‘21세기의 정신’으로 가꾸어 나가야 할 해양의식은 바다 속으로 뛰어 들지 않고서는 함양되기 어렵다. 직접 높은 파도와 거친 물살을 체험하지 않고서는 도전정신을 배울 수 없고, 육지에서 바라볼 때 바다는 닫힌 세계이지만 바다 위에서 접한 바다는 열린 세계 그 자체라는 사실을 깨우치지 않고서는 개방성과 포용성을 이해할 수 없기 때문이다. 해양문화는 미지의 것, 광활한 것에 대한 추구인데, 통상적인 해양활동은 지엽적이고 휴양을 위해 잠시 머무는 수준에 그치고 있다. 따라서 현재 우리나라의 해양활동은 바닷가에만 머물고 있는데, 가장 주요한 요인의 하나는 바다는 위험하고 두려운 곳이라는 인식 때문이다.

그러나 바다는 우리가 바다에 대한 경외심을 잃지만 않는다면 생각만큼 위험한 공간은 아니다. 또한 어느 정도의 위험이 있다 해도, 바로 그것 때문에 바다가 ‘21세기의 정신’을 갈고 닦는 교육의 도장이 될 수 있다는 적극적인 사고가 요구된다. 이와 관련하여 특히 바다에 대한 부정적인 인상을 갖고 있는 주부들을 대상으로 한 교육이 필요하다. 오늘날 자녀 교육권은 거의 대부분을 주부들이 쥐고 있어, 청소년들을 바다 속으로 끌어들이며 해양의식을 함양시키기 위해서는 이들의 긍정적인 인식과 협조가 절실하기 때문이다. 이를 위해 ‘주부클럽 연합회’나 ‘주부교실 중앙회’ 등과 손잡고 해양견학 프로그램들을 다양하게 개발할 필요가 있다. 또한 이들 해양친화적 프로그램에 여성들을 주체적으로 참여시켜야 한다. 이런 관점에서 해양문화재단 운영위원 등에 여성들의 진출을 늘리는 것도 바람직하다.

##### 다양한 해양스포츠의 보급과 활성화

바다에 대한 두려움을 떨치기 위해서는 해양스포츠를 활성화시킬 필요가 있다. 바다에서 치러지는 여러 가지 스포츠를 즐기다보면 바다에 대한 위험보다 바다가

주는 즐거움을 더 크게 느끼게 될 것이기 때문이다. 해양 선진국일수록 해양스포츠를 활성화시키기 위한 여러 가지 노력을 강화하고 있는 것이나, 배와 장비의 유지 관리 및 훈련에 막대한 자금이 들어가는 범선대회나 요트대회가 세계 도처에서 벌어지고 있는 이유도 바로 여기에 있다.

바다에 대한 위협을 극복하는 가장 쉽고 비용이 적게 드는 해양스포츠가 바로 수영이다. 수영에 대한 자신이 있어야 바다에 들어갈 엄두가 생기고, 바다에 자주 들어갈수록 바다에 대한 두려움이 줄어들기 때문이다. 선진국에서는 수영을 육상과 함께 가장 기본적인 스포츠로 육성하고 있고, 그 인기 또한 상상 이상으로 높다. 그러나 우리나라는 수영종목이 비인기 종목이고 선수층도 대단히 얇다. 일부 전문가들은 모든 초·중등학교에 수영장 설치를 의무화해야 한다고 주장하고 있는데, 긍정적으로 검토해 볼만한 제안이 아닌가 한다. 이것이 예산문제로 어렵다면 지역별로 수영특성화 학교를 지정하여 주변 학교의 학생들이 공동으로 이용하게 하거나, 민간 수영장 건설을 지원하는 방안 등을 적극 검토해 볼 필요가 있다. 이와 함께 IT기술을 이용하여 도시지역에서도 각종 해양스포츠를 체험할 수 있는 가상공간을 마련하는 것도 현실적인 대안의 하나가 될 수 있을 것이다.

#### 인적자원 육성과 관련 장비 보급

우리가 바다에 들어가기를 꺼리는 또 다른 이유는 본격적인 해양활동을 가르칠 전문 인력이 부족하고, 일반인들이 각종 해양활동을 배울 장소가 거의 없다는 것이다. 따라서 다양한 해양활동을 지도할 전문가 양성프로그램을 개발하고, 양성된 전문 인력이 교관으로서 해양활동을 원하는 일반인들을 지도할 수 있는 장소를 확충해야 한다. 이와 함께 해양활동 동호인 클럽을 활성화시켜 저변을 넓히는 동시에, 해양레크리에이션 교육의 장이 될 수 있도록 육성할 필요가 있다.

또한 다양한 해양활동을 즐길 수 있는 안전한 장소가 없다는 문제를 해소하기 위해, 각 지역의 해양환경을 감안한 특별한 해양활동 시설을 마련함으로써 어촌개발과 관광객 유치라는 부외 소득을 기대할 수 있다. 아울러 어업인을 비롯하여 관련 분야에 종사하는 현지 전문가, 향토 사가, 지역 환경단체 등과 연대를 강화하는 것도 해양활동의 활성화를 촉진시키는 대안이 될 수 있을 것이다.

본격적인 해양활동의 활성화를 가로막는 또 다른 장애는 육지에서 이루어지는 활동과는 달리 여러 가지 장비가 필요하며, 대부분이 상당한 고가라는 사실이다.

해양소년단이 장비의 노후화와 절대수의 부족으로 적절한 해양활동 학습을 하기 어렵고, 그나마도 아주 초보적인 장비라 고학년으로 올라갈수록 흥미를 잃고 있다는 사실은 시사하는 바가 적지 않다. 현재 청소년 해양활동 활성화를 위해 해양소년단에 장비보내기 운동을 펼치고 있는 것은 일반인의 참여를 유도한다는 측면에서 의미가 없지 않지만 딱한 일이 아닐 수 없다.

따라서 단기적으로는 사치품으로 분류되어 높은 수준으로 책정되어 있는 특소세나 관세를 낮추는 방안을 검토해야 하며, 중장기적으로는 해양스포츠장비의 국산화를 도모하여 수입대체와 가격하락 효과를 유도해 나가야 한다. 요트의 경우 현재 우리나라는 20%의 높은 특별소비세를 물리고 있고, 그나마도 사업자에 한해 등록할 수 있도록 되어 있어 순수 레저용 요트는 등록 자체가 불가능하다. 또한 5톤 미만의 세일 요트나 소형 모터보트는 선박법상 등록 대상이 아니고 선박안전법상 검사대상도 아니기 때문에 안전사고에 대해서도 무방비 상태다. 따라서 요트 등록제, 검사제 등을 개선하고 마리나항 등 계류시설 확충과 보급형 요트의 개발이 절실하다.

#### 해양 체험 및 탐방 프로그램 개발

21세기가 요구하는 해양의식을 함양하기 위해서는 무엇보다도 바다 속에서 바다를 접하고 느끼면서 무한한 상상력을 펼칠 수 있는 참신한 프로그램의 개발이 요구된다. 이를 위해 우선 백두대간 종주코스처럼 백령도에서 완도, 제주도, 거제도, 울릉도, 독도를 완주하는 프로그램을 개발해 볼 만하다. 또한 관광자원이 풍부하거나 역사적 의미가 큰 주요 섬을 선정하여 이들 섬을 탐방하는 코스를 개발하는 것도 바람직하다. 이를 위해 해운조합의 요요패밀리 등 섬 탐방 동우회와 도서여행 동호회 등과 연계하는 방안 등도 검토되어야 한다. 또한 이색체험 학습장으로 인기를 끌고 있는 제주도 산지등대, 마라도등대 및 호미곶등대와 등대박물관 등을 연결하는 등대탐방코스를 개설할 필요가 있다. 특히 지난해에 아까운 인명사고가 발생한 남극의 세종기지나 북극의 다산기지 등을 대상으로 한 시찰코스나, 심해저광구 개발현장이나 마두라 해상유전과 같은 해양개발 현장을 견학하는 프로그램도 개발할 필요가 있다. 거친 파도와 세찬 바람과 싸우는 바다 사나이들의 모습에서 어떠한 고난에도 굴하지 않는 굳건한 해양의식과 해양자원 개발의 중요성 및 어려움을 이해할 수 있을 것이기 때문이다.

일본의 경우에는 Blue Sea & Green Land 재단(<http://www.mesa.edu.au>)에서 다양한 해양체험교육을 시행하고 있는데, 그 주요 내용은 <표 7-2>와 같다.

&lt;표 7-2&gt;

일본 B&amp;G 재단의 해양교육 프로그램

| 교육명                | 주요 내용                                                                                      |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 체험크루즈              | 초등학생과 중학생을 대상으로 4박 5일간의 크루즈선 승선 체험                                                         |
| 해양체험세미나            | 초등학생과 중학생을 대상으로 오키나와에서 자연과 해양스포츠를 연계한 4박 5일 일정의 해양세미나 개최                                   |
| 물과 친숙한 어린이 육성 프로그램 | 해양레크레이션 체험, 물과 관련된 과학실험, 카누 만들기, 바다의 특성을 이용한 다양한 놀이, 학습프로그램을 통해 물에 현명한(water wise) 어린이를 육성 |
| 어린이 해양탐사           | - 바다와 하천 변화 조사, 자연의 소중함과 사람과의 관계 학습<br>- 어린이 조사리포트 모집, 부모와 자식이 함께하는 학습회 개최                 |
| 해양활동추진 세미나         | 학교 교육 관계자들을 대상으로 해양 레크리에이션 체험을 통해 교육적 효과 및 안전대책에 대한 이해를 위한 세미나                             |
| 도심에서의 보급활동         | 학교수영장을 이용한 카누교실, 친수공간에서 행하는 무료카누교실 등 도심 내에서 해양활동 추진                                        |

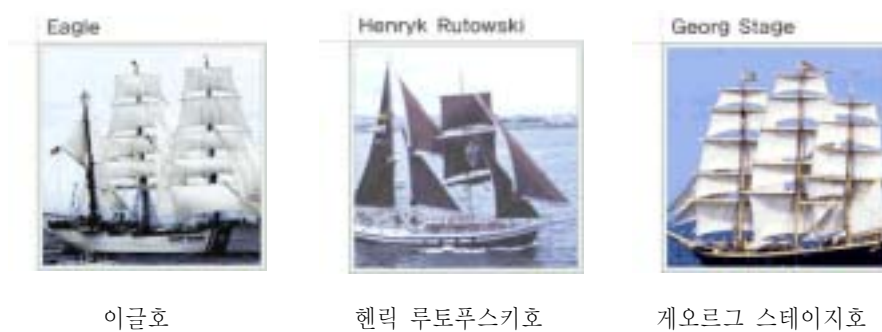
### 범선대회 유치와 범선향해의 대중화

해양의식을 함양하는 데 가장 효과가 큰 해양활동은 범선향해다. 범선은 기본적으로 조류와 해류와 바람을 이용하는 선박이기 때문에 바다의 특성을 최대한 이해하고 활용하지 않으면 안 된다. 또한 다른 해양스포츠가 연안에서만 이루어지는 반면 범선향해는 근해 또는 대양에까지 나아가므로 스케일 자체가 다르다. 특히 세계적인 범선대회는 15세 이상 25세 미만의 청소년이 반드시 반 이상 승선해야 하고, 경주위주가 아니라 경기 중에 국제적 우호와 이해증진에 가장 크게 공헌한 선박을 1등으로 포상한다.

우리나라도 지난해에 처음으로 세계범선대회인 'Sail Korea 2002'를 개최한 바 있다. 5개국에서 15척 참가에 그쳤으나 각 개최도시마다 10만 명이 넘는 인파가

몰려 잠재력을 확인했다. 따라서 앞으로 태평양권 국가들의 범선대회를 개최하는데 앞장서는 동시에 보유 범선의 수를 늘려 범선행해를 보다 대중화시킬 필요가 있다. 외국의 경우 작은 범선은 항해훈련기관이나 개인이 소유하나 대형범선은 해군 또는 해양계 학교에서 보유하고 있다. 우리나라도 범선보유에 따른 비용을 손비처리해 주는 방법으로 조선회사 등이 범선을 보유할 수 있도록 하거나, 해군 또는 해양관련 대학교에서 범선을 유지할 수 있는 예산상의 배려를 할 필요가 있다.

&lt;그림 7-4&gt;

**범선의 종류**

&lt;표 7-3&gt;

**커티삭 범선대회(Cutty-Sark Tallships' Races)**

세계항해훈련협회(International Sail Training Association)주관으로 첫 항해를 시작한 커티삭 범선대회는 1972년 영국의 양조회사 배리 브라더스 앤 러드사가 소유한 커티삭 위스키의 공식 협찬과 더불어 "Cutty-Sark Tallships' Races"라는 명칭으로 오늘날 세계 최대 규모의 범선행해 행사로 자리매김했다. 이 대회는 연령과 국적을 초월한 국제적인 행사로서 항해기간동안 전 세계의 젊은이와 함께 공동항해를 통해 국제적인 친목과 우정을 다지고 거센 파도와 싸우면서 모험정신과 도전정신 함양은 물론 범선의 웅장한 위용을 경험할 수 있는 기회를 제공하는 것을 목표로 한다. 이를 위해 매년 15~30개국에서 출전한 3천여 명 이상의 참가자가 80~120여 개의 다양한 범선에 승선하여 항해에 참가하고 있으며 한국은 1999년 27회부터 한국항해단의 주관 아래 참가해 오고 있다. 참가자의 자격기준은 엔진을 사용하지 않고 돛과 바람에 의지하는 7~10일 간의 항해에 선원으로 참가하는 이 범선대회를 즐길 수 있는 신체건강하고 건전한 사고방식의 만 15~25세 이하의 남녀면 누구나 지원할 수 있다.

### 3. 정책적 시사점

#### 청소년을 대상으로 한 해양교육이 강화되어야 한다

인간의 의식은 오랜 기간에 걸쳐 형성되고 쉽게 바뀌지 않는다. 해양의식 또한 마찬가지다. 따라서 해양의식 함양은 의식이 굳어지기 전에 하는 것이 가장 효과적이다. 청소년들에 대한 해양교육이 중요한 이유가 바로 여기에 있다. 문제는 청소년들의 의식 형성에 절대적인 영향을 미치는 학교에서의 해양교육이 대단히 빈약하고 단편적이며, 그나마도 상당부분은 해양의식 함양과는 거리가 있어 보인다는 사실이다. 인간의 삶과 생명의 터전인 바다, 세계 문화교류의 통로이자 각종 상상과 모험의 대상인 바다, 무한한 도전과 개척의 대상인 바다를 학생들에게 제대로 각인시키지 못하고 있는 것이 현실이다. 또한 21세기에 요구되는 해양의식이 무엇인지에 대한 깊은 고려도 없는 것 같다.

따라서 제8차 교과과정 개편 시 해양관련 부분을 확대하고, 해양의식 함양을 저술방향의 하나로 삼도록 할 필요가 있다. 현재 관련 부처에서는 해양 관련산업이 국내총생산에서 차지하는 비중이 7%를 넘는 만큼, 현재 2%대에 그치고 있는 해양 관련 내용을 대폭 확대해 줄 것을 요구하고 있다. 또한 이러한 교과 편성상의 비중 제고에 못지않게 그 내용도 중요한데, 현재와 같이 단편적인 사건이나 지식을 전달하는 학습방법은 바람직하지 않다. 따라서 해양의식 함양이라는 교육 목표를 다방면으로 학습하는 복합적인 교육방법을 도입할 필요가 있다.<sup>90)</sup> 예컨대 해양의식 함양이라는 목적을 위해 상호 연계된 어학, 역사, 사회, 예술, 문화를 배움으로써 자연스럽게 해양의식을 몸에 익히도록 할 필요가 있는 것이다.

아울러 학교 교육의 충실화를 위해서는 교과서의 내용과 함께 현장에서 학생들을 직접 가르치는 교사들의 의식이나 지도지침도 대단히 중요하다. 따라서 방학 등을 이용하여 지도교사들을 각종 해양탐방 과정 등에 초빙하고, 관련 자료를 제공하여 학교교육의 질을 높일 필요가 있다. 이와 함께 청소년 대상 해양관련 연극이나 영화, 또는 도서의 출판을 장려하고 이의 관람이나 독서를 지원하는 방안도 검토할 필요가 있다. 특히 21세기가 요구하는 해양의식은 실제로 바다로 들어가는 해양활동을 통해서만 함양이 가능하다는 점을 직시하여 이를 위한 대안을 강구해

90) 최영호, “국민해양의식 고취와 교육문제”, 『해양문화연구 제3호』, 해양대학교, 1998, pp.43~44.

야 한다. 수영을 중심으로 각종 해양 스포츠의 저변 확대와 청소년의 참여를 유도하는 동시에 현재 열기가 식어가고 있는 해양소년단의 활동을 대폭 강화하는 것 등이 그 좋은 방안의 하나가 될 수 있을 것이다.

#### 사회 지도층과 오피니언 리더의 양성이 절실하다

보다 심각한 문제는 성인들을 대상으로 한 해양교육은 사실상 전무하다는 점이다. 일제의 식민사관으로 날조된 해양기피증에 젖은, 또는 그러한 인사들로부터 교육을 받은 기성세대의 해양의식은 실제보다 훨씬 더 나약하고 소극적이다. 또한 바다에 대해 잘 안다고 자부하는 기성세대의 경우에도 단순한 지적 호기심을 충족하는 수준에서 벗어나지 못하고 있는 것이 현실이다. 따라서 기성세대, 특히 사회 지도층이나 여론 주도층에 대한 해양교육은 청소년을 대상으로 한 학교 교육의 중요성에 못지않다.

특히 정부의 고위관리들에 대한 해양의식 함양교육의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않다. 그것은 이들이 해양정책이나 투자의 우선순위를 정하는데 결정적인 영향을 미치기 때문이다. 마한이 해양력의 구성요소 중 가장 중요한 요인의 하나로 ‘정부의 형태와 통치자의 성격’을 꼽은 이유도 바로 여기에 있을 것이다. 그러나 현재 중앙공무원연수원이나 국방대학원의 고위 정책결정자 과정 등에 해양의식 고취와 관련된 교육내용은 거의 전무한 실정이다. 따라서 해양의식 함양의 필요성을 잘 설명한 육당 최남선 선생의 ‘서에 대하여’란 글을 읽고 토론을 벌이거나, 해양 개발과 바다자원 보전의 필요성 그리고 국가경제에서 차지하는 해양산업의 비중과 전망을 논의하는 과정을 삽입하는 방안 등을 검토할 필요가 있다.

또한 해양관련 주요 인사들이나 언론 매체에 종사하는 사람을 대상으로 한 다양한 교육프로그램을 개발하는 것도 바람직하다. 기자들이나 유력 인사들을 각종 해양탐방 과정에 초대하거나, 해양관련 특집기사나 연구논문을 쓰도록 유도하는 것도 유용한 대안이 될 수 있다. 이와 함께 해양관련 연구용역을 다양화하여 전문가들의 저변을 넓히는 동시에, 그 주요 내용을 반드시 언론매체의 칼럼 등에 기고하도록 하는 것 등도 전 국민을 대상으로 한 해양의식 함양이라는 차원에서 검토할만하다.

## 해양문화의 정립과 계몽은 민간에 맡겨야 한다

해양의식의 형성에 결정적으로 영향을 미치는 것은 해양문화다. 그런데 문화는 살아있는 생물과 같이 시대상황이나 여건의 변화에 따라 달라진다. 해양문화 역시 예외가 아니다. 특히 21세기의 해양문화는 과거와는 비교할 수 없을 정도로 빨리, 그리고 전혀 새로운 형태로 바뀔 것이라는 전망이 지배적이다. 21세기의 주제 자체가 바로 해양이 될 것이라는 전망 때문이다. 따라서 우리는 해양문화에 관한 역사와 전통을 오늘에 맞게 끊임없이 재창조해 나가는 노력을 게을리해서는 안 된다. 해양문화에 대한 연구와 교육, 그리고 전파의 중요성은 바로 여기에서 비롯되는 것이다. 그리고 그 연장선상에서 이제 보다 체계적이고 지속적인 해양문화 연구와 교육을 위해 관련대학에 ‘해양인문학과’나 ‘해양문화학과’ 등을 개설하는 방안을 적극적으로 검토해 볼 때가 되었다.

바다로 연결되는 국가간의 공동연구 또한 대단히 중요하다. 해양문화의 주무대인 바다는 다국적 성향이 강하기 때문이다. 예컨대 장보고의 활동은 우리 국내의 자료만으로는 제대로 파악하기 어렵다. 중국과 일본 등의 자료가 집대성될 때 오히려 그 진가가 더 잘 드러날 수 있다. 따라서 동아시아 해양문화의 비교연구라든가 동아시아 해양교류사 또는 해양정책사 등을 위한 연구공동체를 구성할 필요가 있다. 특정한 해양사건이나 해양전쟁 또는 해양신앙 등도 이러한 공동연구의 대상이 될 수 있다.

해양문화가 국민의 삶 속에 뿌리 내리고 해양의식을 함양시키기 위해서는 해양문화의 보급과 계몽을 더욱 강화할 필요가 있다. 그리고 그 주체는 정부가 아니라 민간이 되어야 한다. 문화는 인간의 삶 자체이고 그들의 생활 속에서 꽃피는 것이다. 따라서 문화의 발굴과 연구뿐만 아니라 그 전파와 계몽 또한 민간 주도로 이루어져야 하는 것이다. 정부의 역할은 이러한 민간의 활동공간을 마련해 주고 지원 하는 것에 그치는 것이 좋다. 해양문화 또한 그 예외가 아님은 물론이다.

이와 관련하여 한 가지 짚고 넘어 가야 할 사실은 ‘해양문화재단’과 관련된 문제이다. 해양문화재단은 제대로 운영되면 우리나라 해양활동을 강화하고 해양의식을 함양하는 충분산이 될 수 있다. 그리고 그것이 바로 이 재단 설립의 근본목적이기도 하다. 실제로 이 재단의 설립 초기에는 여러 가지 사업을 추진하고, 그 과정에서 해양문화와 관련된 용역을 실시하기도 하여 문화학자들의 관심을 해양으로

돌리는 데 상당한 기여를 한 것으로 평가되고 있다. 그러나 최근에는 이 재단의 기관지인 ‘해양과 문화’라는 계간지조차도 정상적으로 발간되지 못하고 있다. 재단의 성격이 관도 아니고 민도 아닌 어정쩡한 상황에서 예산의 뒷받침마저 제대로 이루어지지 못하고 있기 때문이다. 해양문화를 총괄하는 이 재단의 파행운영과는 달리 해양의식 함양을 위한 수단의 하나를 다루는 ‘(재)해상왕 장보고 기념사업회’는 상대적으로 왕성한 활동을 지속하고 있어 대조를 이룬다. 이 두 재단의 상호 연계성을 높이는 동시에 양 재단의 운영을 하루 빨리 문화인들의 손에 완전 이양하고, 적절한 예산상의 지원이 있었으면 한다. 일본이나 영국 등의 경우에는 바다의 날 행사도 우리 해양문화재단과 유사한 단체인 해사광보협회와 해양보전협회의 주도 하에 각종 민간단체나 동호인 클럽들이 적극적으로 참여하여 다양한 이벤트를 개발, 시행하고 있다는 사실은 시사하는 바가 크다.

### 안정적인 재원확보가 절실하다

전술한 바와 같이 해양의식 함양은 장기간에 걸쳐 체계적으로 이루어져야 한다. 따라서 이를 위해서는 안정적인 투자 재원을 확보하는 방안을 강구하지 않으면 안 된다. 이를 위한 유력한 방안의 하나가 바로 개장 1년여 만에 꿈의 해양스포츠로 각광받고 있는 경정(競艇) 수입금의 일부를 해양문화기금으로 돌리는 것이다. 개장 이후 1년이 되는 금년 6월까지 경정에는 85만명의 관람객이 찾아와 2천억원 이상의 매출을 기록했다. 경정운영본부에서는 장외지점을 새로이 개설하고 경주를 늘리는 방안 등을 통해 올 시즌의 매출액을 5천억원으로 늘려 잡고 있다. 현재 이 사업의 수익금 중 40%는 국민체육기금, 30%는 청소년육성기금, 17.5%는 산업기반기금, 10%는 지방지원재원으로 할당하고 있다.

이 밖에 부산항이나 인천항 등에 대규모 종합해양관광단지를 건설하고 그 운영권을 해양문화재단에 위탁함으로써 이 재단의 독자적인 재정자립기반을 마련할 수도 있을 것이다. 또한 해양스포츠의 활성화를 위해 관련 장비에 부과하는 관세나 특별소비세를 대폭 감면하되, 그 일정 부분을 해양문화기금으로 거두는 방안 등도 검토해 볼 필요가 있다.

### NGO의 육성과 활용방안을 강구해야 한다

해양의식 함양방안이 소기의 효과를 거두기 위해서는 우선 그 기반을 넓힐 필

요가 있다. 이를 위해서는 먼저 해양스포츠 동호인 클럽이나 각종 해양문화단체를 육성할 필요가 있다. 같은 차원에서 해양활동과 관련된 NGO를 육성하고 활용하는 방안을 강구해 봄직하다. 사회가 복잡해질수록 정부가 모든 것을 직접 다 할 수 없으므로 민간화할 수 있는 것은 외주를 주거나 네트워크를 구축할 필요가 있다. 현재 우리나라에는 수많은 NGO들이 활동하고 있으나 바다와 직접 연관이 있는 전국 규모의 단체는 찾아보기 어렵다. ‘바다 가꾸기 실천운동 시민연합’과 ‘바다 살리기 국민운동본부’ 등이 해양환경 보호활동에 나서고 있는 것 정도가 거의 전부다. 해양수산부가 NGO들을 귀찮게 생각하여 직·간접적으로 멀리하려고 한 것이 그 배경의 하나가 아닌가 생각된다. 이 점에서 NGO들을 육성하고 적절히 활용한 환경부의 정책은 벤치마킹할 가치가 있다.

환경부 산하에는 환경단체진흥회가 있으며, 관련 공무원이 직접 NGO에게 정책에 관한 교육도 하고 토론을 함으로써 양자 간의 연결망이 생기고 정책 모니터링도 가능해졌다. 또한 환경연구원의 교육과정도 주목할 필요가 있는데, 환경시책의 방향과 환경행정 현안을 다루는 환경정책관리자 교육과, 환경투자의 경제적 효과를 분석하고 그 이론을 제시하는 환경 경제반 및 지구환경관련 국제동향을 파악하는 지구환경관리반 등이 그것이다. 따라서 해수부도 NGO에 해양환경보호와 해양의식 함양에 관한 정책을 설명하고 그들의 협조를 구하는 데 거리낌이 없어야 한다. 필요할 경우 해양개발기본법에 해양문화단체나 NGO를 지원할 수 있는 조항을 삽입하고 이를 위한 예산 확보에도 적극 나서야 한다. 또한 정책 당국자와 전문가 및 NGO와의 만남뿐만 아니라 그런 만남을 지속적으로 관리하는 후속조치가 뒤따라야 하며 이를 네트워크화할 필요가 있다.

### 해양수산부의 역할 재정립이 시급하다

국민들에게 바다의 중요성을 일깨우고 해양의식을 함양시키는 가장 강력한 방안은 바로 해양수산부가 존재한다는 사실 그 자체이다. 전 세계에서 바다라는 대상을 따로 떼어 내어 별도의 부서를 만든 것은 우리가 처음이기 때문이다. 초기에 다소 어색했던 해양수산이라는 용어도 이제 자리를 잡았을 정도로 해양수산부도 정착되어 가고 있다. 이에 따라 우리 해양수산부를 벤치마킹해 간 국가도 있다고 한다. 해양관련 정책이나 행정기구를 통합하려는 세계적인 추세가 반영된 결과이다.

문제는 해양수산부라는 별도의 정부부서를 만들었음에도 불구하고 사고의 틀이나 정책의 방향은 해운항만청과 수산청 시절의 그것에 비해 큰 변화가 없는 것 같다는 사실이다. 예컨대 항만을 건설한다고 바다모래를 채취하거나 준설토를 갯벌에 갖다 버리는 행태는 여전하다. 이는 세계 각국의 해양정책이 지속가능한 해양개발과 해양환경 보전에 초점을 맞추고 있는 것과 대비된다. 예산과 시간 부족, 사업의 편의 등이 주요인이겠지만, 적어도 해양수산부에서는 환경친화적인 공법을 바탕으로 한 예산 청구가 필요하다 있다. 기획예산처에서 예산을 깎아 어쩔 수 없이 바다모래를 갖다 쓰거나, 갯벌에 갖다 버리는 것은 결과는 같을지 모르나 그 의미에는 차이가 크다. 마찬가지로 수산정책도 증산이나 어민들의 이익에 대한 고려 못지않게 자원보호와 해양환경 개선에 초점을 맞출 필요가 있다. 해양수산부가 설립 취지에 충실히 부응하는 것이야 말로 국민들에게 해양의 중요성을 일깨우고 해양의식을 고취시키는 첩경의 하나라는 냉철한 자각이 있었으면 한다.

## 제 8 장 결 론

### 21세기는 해양의 시대다

일찍이 고대 그리스의 장군이자 정치가였던 테마스토클레스(Themistocles, BC 528? ~ BC 462?)는 “바다를 다스리는 자가 세계를 지배한다.”고 갈파했다. 실제로 바다는 인류에게 있어서 중요한 식량 공급원이었고 물자 수송로였다. 강대국으로 군림하며 찬란한 문명의 꽃을 피운 나라도 대부분이 바다를 적절히 개척하고 활용한 국가였다. 고대 그리스와 로마 제국이 그러했고, 스페인과 영국 등도 마찬가지였다. 이처럼 인류 역사에서 바다의 중요성은 이미 오래 전부터 강조되어 왔다. 그리고 세계사를 주도해온 강대국의 부침 또한 대부분이 해양의 이용과 깊은 관련을 맺고 있었다. 일찍이 고전파 경제학자인 아담 스미스(Adam Smith)는 해양무역(sea based trade)이 육지무역(overland trade)보다 수송비가 더 싸기 때문에 긴 해안선과 항해 가능한 강이 많은 해양 국가가 국부의 축적에 유리하다고 강조했다. 또한 미국의 국제정치학자 조지 모델스키(George Modelski)는 15세기부터 20세기 말까지 세계를 지배한 국가는 모두 적절한 해군력을 포함하여 충분한 해양력을 갖춘 나라였다는 사실을 실증적 자료를 동원하여 입증한 바 있다.<sup>91)</sup>

21세기에 들어선 지금도 이러한 바다의 중요성은 결코 부정될 수 없다. 아니 오히려 더욱 강조되고 있는 것이 오늘의 현실이다. 육지의 환경오염과 자원고갈이 심각해짐에 따라 해양자원에 대한 수요가 급증하고 또 다양해지고 있다. 게다가 과학기술의 비약적인 발달로 바다는 이제 더 이상 미지의 세계로만 머물러 있지 않다. 인간의 필요와 욕구에 따라 충분히 개발하고 이용할 수 있는 대상으로 떠오르고 있는 것이다. 이와 같이 포화상태에 이른 육지와 개발의 손길을 기다리고 있는 바다-바로 이것이 하나뿐인 지구를 구성하고 있는 땅과 바다의 모습이다. 21세기에 들어와서 바다에 대한 관심이 고조되고 있고, 바다야말로 인류가 안고 있는 많은 문제들을 해결할 수 있는 유일한 돌파구라는 기대가 높아지고 있는 이유도

---

91) 이서향, “해양민족주의와 해양개발경쟁”, 『해양 21세기』, 김진현·홍승용 공저, 나남출판, 1998, pp.33~34.

바로 여기에 있다. 이제 바다는 단순히 경외와 공포 또는 호기심의 대상이 아니라 인류의 생존과 번영에 직결된 새로운 삶의 터전으로 우리에게 다가오고 있는 것이다.

이처럼 바다의 중요성이 높아짐에 따라 바다의 이용을 극대화하고 해양영역을 보다 많이 확보하려는 경쟁이 치열해지고 있다. 바다의 관할권을 둘러싼 국가간의 대립이 한층 더 첨예해지고 있고, 해양에 대한 국제적 관심 또한 갈수록 고조되고 있는 것이 현실이다. 2,500여 년 전 테미스토클레스의 명언이 당시보다 훨씬 더 강한 호소력을 가지고 다가오는 시대를 우리가 살고 있는 것이다. 세계 각국이 21세기는 해양의 시대가 될 것으로 내다보고 해양력 강화에 총력을 경주하고 있는 이유도 바로 여기에 있다. 일본의 중앙연구소는 “인류 문명의 생성 이래 20세기까지는 고체시대(육지문명시대)였다면 21세기는 액체시대(해양문명시대)가 될 것이며, 그 이후의 먼 장래는 기체시대(우주문명시대)가 될 것”이라고 예언했다. 또한 세계적인 미래학자인 앨빈 토플러(A. Toffler) 박사도 21세기는 해양기술시대가 될 것이라고 시사한 바 있다. 그는 18세기 후반에 시작된 산업혁명은 철강·석탄시대(1760년~1920년)와 석유경제시대(1920년~1980년)를 거쳐 제3단계인 첨단기술산업시대(1980년 이후)로 접어들었으며, 이 마지막 단계는 반도체, 레이저, 생명공학, 정보통신 시대를 거쳐 21세기에는 해양기술시대로 이어지게 될 것으로 내다보았다.

#### 21세기에는 사고의 패러다임이 바뀌어야 한다

역사를 개괄하여 인류의 사고체계를 살펴보면 크게 대륙중심적 사고와 해양중심적 사고로 구분할 수 있다. 고체적 사고를 특징으로 하는 대륙형 사고는 물형적 재산, 즉 토지나 건물 등의 소유에 집착한다. 이에 반해 해양형 사고는 지적 재산과 같은 유동적 재산의 창출에 주력한다. 이러한 이분법적 구분이 지나친 도식화를 초래할 우려가 없지 않지만, 그와 같은 두 사고의 특징은 인류 역사상 여러 사계에서 확인되고 있다.<sup>92)</sup>

15~16세기의 대항해 시대부터 19세기까지는 대륙형 사고가 지배하는 식민지 쟁탈기였다. 따라서 콜럼버스의 신대륙 발견으로 대변되는 다양한 동시대의 해양활

92) 김태만, “해양문화의 의의와 역할”, 『해양과 문화』, Vol.5, 해양문화재단, 2001, pp. 257~258.

동도 결국은 이러한 대륙적 사고의 발로에 다름 아니다. 그 결과 아프리카, 중남미, 아시아의 많은 나라들이 서구 열강의 식민지로 전락하는 비운을 겪어야 했다. 또한 혁명과 전쟁, 그리고 대립으로 점철되었던 20세기도 이러한 대륙적 사고가 연장된 시기였다고 할 수 있다. 그 결과 전 인류가 두 차례에 걸친 세계대전에 시달려야 했고, 그 이후에는 미·소 양국을 축으로 한 냉전체제가 1980년대까지 지속되었다.

그런데 이제 막 초입에 접어든 21세기에는 이러한 대륙적 사고의 지배가 종언을 고할 것으로 예측된다. 이제 바야흐로 세계는 정보와 지식을 기반으로 한 새로운 시대로 급속히 접어들고 있다. 또한 세계화라는 거대한 물결은 기존의 국가, 국민, 영토라는 개념을 뛰어 넘고 있다. 따라서 20세기 후반까지 세계를 지배해 온 정착형 대륙적 사고로는 이러한 변화의 수용이 불가능하다. 따라서 21세기에는 사고의 패러다임 자체를 바꾸지 않으면 안 된다.

김진현은 홍승용과 함께 펴낸 「해양21세기」라는 책에 실린 ‘해양화 선진화(善進化)’라는 글에서 이러한 시대의 변화를 다음과 같이 갈파하고 있다

대륙과 해양간의 경쟁이 있었다면 그 경쟁은 이제 끝났다. 대륙이 땅, 농사, 광물자원, 중앙집권, 자급자족, 보수주의, 집단주의, 전체주의, 군국주의, 국가주의의 원천이라면, 바다는 변화, 다양, 개방, 교류, 자유, 무역, 코스모폴리탄적인 것의 원천이다. 바다가 직선의 길이고 합치고 넓히고 트이게 하는 것이라면, 대륙은 막힘과 굴곡의 길이요 가르고, 쪼개고, 가린다. 이제 해양화는 유럽의 해양화, 동북아시아의 해양화, 동남아시아의 해양화, 인도양의 해양화가 진전되는 것이 아니라 하트 랜드(heart land)도, 아프리카도, 남아메리카도, 티벳과 몽고까지도 해양화시키는 해양화의 세계화, 세계의 해양화가 진행되고 있다.

### 해양의식이 바로 ‘21세기의 정신’이다

바다는 열린 공간이고, 바닷사람들은 이 거친 바다를 넘어 전 세계를 배회하는 자유인이다. 따라서 바다와 바닷사람들의 속성은 다양성과 진취성, 도전성과 개방성, 포용성과 주체성을 내포하고 있다. 이러한 특성은 정보화와 세계화로 대표되는 21세기의 시대정신과 절묘하게 맞아 떨어진다. 남북분단과 동서대립에 이어 계층간, 세대간 갈등까지 심화되고 있는 우리에게서는 이러한 해양의식의 함양이 더욱

절실하다. 웅대하고 활달한 바다의 기상은 좁은 땅에서 작은 이익을 놓고 같은 민족이 다투는 소아적·이기적 갈등과 대립을 털어버릴 수 있는 정신적 토대가 될 수 있다. 랏첼(Ratzel)은 “무한한 수평선은 해양민족의 정신과 개성에 대담성, 인내심 그리고 거시적 안목의 위대한 특성을 심어준다.”고 강조하고 “넓은 바다는 바다사람들뿐만 아니라 정치가의 시야도 넓혀준다.”고 지적한 바 있다. 또한 개방적이고 포용적이면서도 주체성을 잃지 않는 해양의식은 세계화의 걸림돌이 되고 있는 단일민족의 폐쇄성을 해소시켜 줄 수 있을 것으로 기대된다.

특히 우리나라의 해양의식은 서구의 그것처럼 분석적이고 도전적이지 않지만 오늘날의 입장에서는 나름대로 강점을 가지고 있다. 불교에서는 해양이 진리를 의미하는 대진보(大珍寶)를 안고 있다고 가르치고, 심청전에서는 바다에 모든 것을 바치면 바다도 인간에게 그 보답을 한다는 교훈을 주고 있다. 또한 홍길동전이나 허생전 등에서는 바다가 미지의 이상향으로 그려지고 있다. 자원의 보고인 바다를 쓰레기 처리장으로 사용하고 있는 현실을 감안하면, 이러한 우리 민족의 바다관이야 말로 해양의 보전과 지속가능한 이용이 강조되고 있는 오늘날의 국제 해양환경이 절실히 요구하는 시대적 덕목이라 해도 과언이 아니다.

#### 바다를 배우자 !

더구나 우리는 어쩔 수 없이 바다에 의지하여 살아가지 않으면 안 되게 되어 있다. 국토는 좁고 그나마도 대부분이 산악지대로 구성되어 있다. 부존자원도 빈약하기 그지없으며 인구밀도 또한 세계에서 제일 높은 나라가 바로 우리나라다. 게다가 대륙으로 연결된 유일한 통로마저 휴전선이라는 민족적 비극에 의해 단절되어 있는 것이 오늘날의 현실이다.

일찍이 육당 최남선 선생은 임해민족인 우리가 바다를 잊어버림으로써 다음과 같은 세 가지 불행이 나타나게 되었다고 통탄했다.<sup>93)</sup> 하나는 한민족(韓民族)의 웅대한 기상을 잃어버리고 좁은 바닥에서 많지 않은 일자리를 다투느라 마찰과 갈등을 일으키고 당쟁(黨爭)을 유발했다는 것이다. 또 다른 하나는 해상활동과 해외무역을 등한시하여 나라와 국민이 가난하게 되었다는 것이고, 나머지 하나는 문약(文弱)에 빠져 명분싸움과 사상논쟁에 치우쳐 과학기술의 개발을 소홀히 했다는 것이다. 우리가 처한 현실을 감안할 때 50년 가까이 지난 오늘날에도 우리의 가슴

93) 최남선, “서(序)에 대하여”, 『한국해양사』, 해군본부 전사편찬관실, 1955, pp. 21~32.

을 메어지게 하는 통렬한 자아반성이라 하지 않을 수 없다. 이에 반해 한 때 우리와 마찬가지로 바다를 굳게 닫았던 일본이 아시아의 최강자로 세계열강의 한 자리를 차지할 수 있었던 것도 우리보다 먼저 바다를 열고 바다로 나아갔기 때문이다.

우리나라의 친해양성은 이러한 일본보다 훨씬 더 오래 전부터 발현되어 왔다. 삼국사기에는 지금부터 1,500년 전인 신라 진평왕 9년(AD 587년) 가을에 내물왕의 7세손이요 이찬 동대의 아들인 대세(大世)가 “이 신라 산골 사이에 묻히어 일생을 마친다면 저 넓은 바다를 모르는 연못 속의 고기와 무엇이 다르겠느냐” 하며 친구 구칠(仇柒)과 함께 바다로 떠났다는 기록이 있다. 이러한 당시 청년들의 진취적이고 도전적인 기상이야말로 신라가 삼국을 통일할 수 있었던 바탕이 되었다고 해도 지나친 말이 아닐 것이다. 우리가 해양국가, 해양민족으로 거듭나기 위해서는 우리 가슴속에 묻혀 있는 이러한 우리 민족의 해양지향성을 다시 한번 일깨워야 한다. 그리고 이를 위한 최선의 방안은 바다로 나아가는 것이다. 바다로 나아가서 직접 바다와 함께 하지 않고서는 21세기의 시대정신이 될 해양의식을 우리 몸에 익힐 수 없기 때문이다. 육당은 지난 1909년 ‘소년’지에 기고한 ‘바다를 보라’는 글에서 우리가 잃어버린 바다를 되찾기 위해 바다로 나아가 바다를 배울 것을 다음과 같이 역설하고 있다.

가서 보아라!

바다를 가서 보아라!

큰 것을 보고자 하는 자,

넓은 것을 보고자 하는 자,

기운찬 것을 보고자 하는 자,

끈기 있는 것을 보고자 하는 자는

가서 시원한 바다를 보아라!

응당 너희들이 평일에 바라던 바 이상을 주리라.

.....

가서 보아라!

바다를 가서 보아라!

우리가 가장 다른 나라 사람에게 자랑하는 바는

또 우리가 스스로 행복으로 아는 일은

곧 3면이 바다에 둘러싸인 나라에 남이니라.

## 참 고 문 헌

### <국내문헌>

- 강만길 외, 「한국의 실학사상」, 삼성출판사, 1998.
- 강봉룡, “중·고등학교 국사 교과서에 서술된 왕건의 해양관련 내용의 문제점과 제언”, 「2003년 고려사학회 가을 학술대회」, 2003.
- 경희대학교 중앙박물관, 「華城郡의 歷史와 民俗」, 華城郡, 1989.
- 고광민, “제주도 漁撈民俗조사노트: 牛島 자리잡이”, 「歷史民俗」제3호, 한국역사민속학회, 1993.
- 곽희상, “한국인의 해양의식”, 「한국 청소년 3」, 1983. 7.
- 교육인적자원부, 「고등학교 교사지도용 국어(상)」, 2003.
- 구만옥, “朝鮮後期 潮汐設과 ‘東海無潮汐論’”, 「東方學志」, 第壹百十一輯, 延世大學校國學研究院, 2001.
- 국립민속박물관, 「경남 어촌민속지」, 2002.
- \_\_\_\_\_, 「古群山群島」, 2000.
- \_\_\_\_\_, 「어촌민속지-경기도·충청남도편-」, 1996.
- 권삼문, 「漁村의 미역 採取慣行에 관한 研究」, 嶺南大學校 文化人類學科 석사 학위논문, 1991.
- 김경률, “한국 해양레저 스포츠 발전을 위한 정책적 제언”, 「서울국제스포츠과학회의」, 2001.
- 김동주, “扶安地方의 土俗信”, 「全羅文化研究」, 創刊號, 全羅文化研究所, 1979.
- 김명희, “박재삼 시론 - 바다와 저승의 이미지”, 「새국어교육」, 1982.
- 김묘정, “해양문학의 지평확대를 위한 해양드라마의 가능성에 대한 연구”, 「해양과 문화」, Vol. 9, 2003.
- 김성준, “알프레드 마한의 해양력과 해양사에 관한 인식”, 「한국해운학회지」, 제 26호, 1998.
- 김영돈 외, “濟州海女 調査研究 -특히 民俗學的 側面에서-”, 「民族文化研究」, 第24號, 高麗大學校 民族文化研究所, 1991.

- \_\_\_\_\_, “海女調査研究”, 「耽羅文化」, 第5號, 濟州大學校 耽羅文化研究所, 1986.
- 김영원 외, 「항해와 표류의 역사」, 솔출판사, 2003.
- 김용호, “바다를 주제로 한 현대시의 감상 1”, 「해양한국」, 한국해사문제연구소, 1979.
- 김종대, 「민담과 신앙을 통해본 도깨비의 세계」, 국학자료원, 1994.
- 김종현, 「해양과 국제정치」, 세종출판사, 1997.
- 김주식, 「세계사와 해양활동의 관계(상)」, 해군사관학교 박물관, 1992.
- 김진현·홍승용 공저, “해양화 선진화((善進化)의 길”, 「해양21세기」, 나남출판, 1998.
- \_\_\_\_\_, 「해양21세기」, 나남출판, 1998.
- 김태만, “해양문화의 의의와 역할“, 「해양과 문화」, Vol. 5, 해양문화재단, 2001.
- 김하영, “해양스포츠 이벤트가 통영지역의 사회문화적 변동에 미친 영향”, 「한국체육학회지」, Vol. 39, No.4, 2000.
- 김화경, 「일본의 신화」, 문학과 지성사, 2002.
- 노성환, 「일본 신화의 연구」, 도서출판 보고사, 2002.
- 목포대학교박물관, 「木浦市の 文化遺蹟」, 木浦大學校博物館·全羅南道 木浦市, 1995.
- 박성쾌, 「바다의 SOS」, (주)수협문화사, 1997.
- 박제가, 「북학의」, 안대희 역, 돌베개, 2003.
- 서종학, 「吏讀의 歷史的 研究」, 영남대학교출판부, 1995.
- 손보기 외, 「장보고와 21세기」, 도서출판 해안, 1999.
- 양보경, “전통시대의 지리학”, 「한국의 지리학과 지리학자」(제29차 세계지리학대회 조직위원회 편), 2001.
- 양승운 외, 「바다의 실크로드」, 청아출판사, 2003.
- 오세영, “고전문학에 나타난 바다”, 「해양문학을 찾아서」, 집문당, 1994.
- 오종록, “이순신관련 서술의 문제점과 제언”, 「2003년 고려사학회 가을 학술대회」, 2003.
- 유경노, 「한국천문학사연구」, 녹두, 1999.
- 유형원, “반계수록”, 「한국의 실학사상」, 삼성출판사, 1998.
- 윤귀섭, “가사문학에 나타난 해양과 도서”, 「해양문학을 찾아서」, 집문당, 1994.
- 윤명철, 「바닷길은 문화의 고속도로였다」, 사계절 출판사, 2000.

- \_\_\_\_\_, 「한민족의 해양활동과 동아시아중해」, 학연문화사, 2002.
- 윤이중·박철수, “해양스포츠 교육의 필요성과 과제”, 「한국스포츠사회학회지」, 2001.
- 윤재운, “교과서에 보이는 장보고관련 서술의 문제점과 제언”, 「국사교과서의 해양관련 인물」, 2003년 고려사학회 가을 학술대회. 2003.
- 윤치부, 「한국해양문학연구」, 학문사, 1994.
- 이경미, 「漁民의 環境認知와 適應戰略-거제도 ‘송어들이’를 중심으로-」, 嶺南大學 文化人類學科 석사학위논문, 1994.
- 이경호, 정승건, 「국가와 바다의 정책」, 학현사, 2001.
- 이기복, 「潮汐·潮間帶의 認識과 漁業民俗의 展開」, 고려대학교 석사학위논문, 2002.
- \_\_\_\_\_, “潮汐·潮間帶와 漁業生産風習”, 「역사민속학」, 16호, 한국역사민속학회, 2003.
- 이기욱, “島嶼文化의 生態學的 研究”, 「人類學論集」, 제7호, 서울대학교인류학과, 1984.
- 이길래 편저, 「바다, 그 영원한 보고」, 유평출판사, 1999.
- 이서향, “해양민족주의와 해양개발경쟁”, 「해양 21세기」, 1998.
- 이어령, 「신화 속의 한국정신」, 문학사상사, 2003.
- 이용욱, “표해설화고”, 「해양문학을 찾아서」, 집문당, 1994.
- 이인성, “Chaucer의 작품에 나타난 바다의 상징적 의미”, 「문학과 종교」, 한국문학과 종교학회, 1997.
- 이재우, “바다와 문학 : 조셉 콘라드의 바다”, 「해양한국」, 한국해사문제연구소, 1999, 11.
- \_\_\_\_\_, “바다와 인간”, 「해양한국」, 한국해사문제연구소, 1997.
- \_\_\_\_\_, “칠대양의 해양문학”, 「해양한국」, 2001.
- \_\_\_\_\_, “해양소설과 바다에 도전하는 인류의 기록”, 「해양한국」, 1998.
- 이중환, 「택리지」, 이익성 역, 을류문화사, 2003.
- 이지영, 「한국 건국신화의 실상과 이해」, 도서출판 월인, 2000.
- 임종관, 「장보고 해상활동의 재조명과 21세기 해양사상 고취방안」, 한국해양수산개발원, 1998.
- 장학근, 「삼국시대 해양관련 사료집」, 한국해양전략연구소, 1999.
- 전경수, “섬 사람들의 풍속과 삶”, 「한길역사강좌 4-한국의 기층문화」, 한길사,

1992.

\_\_\_\_\_, “열린세계로서의 바다와 열어가야 할 해양문화”, 「해양과 문화」, Vol. 2, 해양문화재단, 1999.

\_\_\_\_\_, 「韓國漁村의 低發展과 適應」, 집문당, 1992.

\_\_\_\_\_, “환경·문화·인간-생태인류학의 논의들-”, 「環境親和의 人類學」, 一潮閣, 1997.

전웅 편역, 「지정학과 해양세력이론」, 한국해양전략연구소, 1999.

전해주, “제경전에 보이는 해인삼매소고”

([http://my.dreamwiz.com/jiming/songchol\\_file/1\\_folder/file\\_4.htm](http://my.dreamwiz.com/jiming/songchol_file/1_folder/file_4.htm) 참조).

정순진, “바다의 상상력과 그 시적 형상화”, 「해양문학을 찾아서」, 집문당, 1994.

정약용, 「경세유표 I」, 이익성 옮김, 한길사, 1997.

정연학, 「돌살(石箭)考」, 인하대학교 석사학위논문, 1994.

정의채, “바다와 인간”, 「해양한국」, 한국해사문제연구소, 1977.

제주국제협의회, 「바다와 섬·문학과 인간」, 도서출판 오름, 1999.

제주대학교박물관, 「濟州市의 文化遺蹟」, 濟州市, 1992.

제주대학학도호국단, 「海村生活調査報告書-龍水里 및 吾照里」, 1978.

제주도, 「濟州의 民俗(Ⅱ)」, 濟州大學校博物館, 1994.

조경만, “甬吉島의 自然環境과 文化에 관한 現地作業”, 「島嶼文化」, 제8집, 1991.

\_\_\_\_\_, “흑산사람들의 삶과 민간신앙-生計活動·堂祭·水産儀禮의 現樣相”, 「島嶼文化」, 제6집, 1988.

조규익·최영호 엮음, 「해양문학을 찾아서」, 집문당, 1994.

조정제, “해양문화와 해양력”, 「해양과 문화」, Vol. 1, 해양문화재단, 1999.

조철수, 「수메르 신화」, 도서출판 서해문집, 2003.

주강현, “西海岸 조기잡이와 漁業生産風習”, 「歷史民俗學」, 창간호, 한국역사민속학회, 1991.

\_\_\_\_\_, “정다산의 경세유표와 해도경영론”, 「해양과 문화」, Vol. 3, 해양문화재단, 2000.

\_\_\_\_\_, “충남 서해안의 독살분포와 특징”, 「考古와 民俗」창간호, 한남대학교박물관, 1998.

조철수, 「수메르신화」, 도서출판 서해문집, 2003.

최남선, “서(序)에 대하여”, 「한국해양사」, 해군본부 전사편찬관실, 1955.

- \_\_\_\_\_, “朝鮮常識 地理篇”, 「六堂崔南善全集 3」, 高麗大學校亞細亞問題研究所 六堂全集編纂委員會, 玄岩社, 1973.
- 최영호, “국민해양의식 고취와 교육문제”, 「해양문화연구 3」, 해양대학교, 1998.
- 2.
- \_\_\_\_\_, “한국문학 속에서 해양문학이 갖는 위상”, 「해양문학을 찾아서」집문당, 1994.
- 충청남도, 「島嶼誌(下)」, 한남대학교박물관, 1997.
- 한국철학사연구회, 「한국실학사상사」, 도서출판 다운샘, 2002.
- 한국초등교육과정연구회·교육과정분석연구위원회, 「제7차 교육과정·교과서에 나타난 국가·사회적 요구 분석연구」, 2000. 12.
- 한국해양연구소, 「해양과 인간」, 삼문사, 1994.
- 한상복, 「海洋學에서 본 韓國學」, 海潮社, 1988.
- \_\_\_\_\_, “環境과 文化: 生態人類學의 概念, 方法 및 問題”, 「環境論叢」3-2, 서울대학교환경대학원, 1974.
- 한상수, 「한국인의 신화」, 민음사, 2003.
- 한승원, 「작가의 말 : 내고향 남쪽바다」, 청아출판사, 1992.
- 해양수산부, 「한국의 해양문화」, 2002.
- \_\_\_\_\_, 「해양관광 진흥을 위한 종합계획수립 연구」, 2000. 4.
- 현용준, “고대 한국민족의 해양타계”, 「임석재 선생 고회기념 논총」, 한국문화인류학회, 1972.
- 황을문, 「해양문학소요」, 도서출판 전망, 2001.
- NAVER 백과사전, “바다의 신화와 전설”(http://100.naver.com)
- 통계청 홈페이지(www.mso.go.kr)

#### <외국문헌>

- 곤도 다케오, 「21세기의 해양개발」, 이종근, 이명권 외, 기문당, 1997.
- 세르게이 고르시코프, 「국가의 해양력」, 책세상, 1999.
- 앨런 액슬러드, 「위대한 시대 엘리자베스 1세」, 남경태 역, 위즈덤하우스, 2001.
- 오모토 케이이치 역, 「바다의 아시아 1」, 김성환 역, 다리미디어, 2003.
- 요시다 아츠히코, 「세계신화 101」, 김수진 역, 이손, 2003.
- 일본 Ship & Ocean 재단, 「Ship & Ocean New Letter」, 제52호, 2002.
- 필립 월킨스, 「세계신화사전」, 안성찬 역, 웅진닷컴, 2002.

- 青木榮一, 「시파위의 세계사 1~2」, 최재수 역, 한국해사문제연구소, 1995.
- Bulfinch, Thomas , 「그리스 로마신화」, 이윤기 편역, 도서출판 창해, 2003.
- Carson, Rachel, 「우리를 둘러싼 바다」, 도서출판 양철북, 2003.
- Curtis, Vest S., 「페르시아신화」, 범우사, 2003.
- Cuyvers, Luc, “*Sea Power : A Global Journey*”, 「역사와 바다」, 김성준 역, 한국  
해사문제연구소, 1999.
- Defarges, Philippe Moreal, 「지정학 입문」, 새물결, 1997.
- Mahan, Alfred Thayer, 「*The Influence of Sea Power upon History 1660~ 1783*」,  
김주식 역, 책세상, 1999.
- Urton, Gary, 「잉카신화」, 임웅 역, 범우사, 2003.

**역사와 해양의식 - 해양의식의 체계적 함양방안 연구 -**

---

2003年 12月 26日 印刷

2003年 12月 31日 發行

編輯兼

發行人

發行處

李 廷 旭

韓 國 海 洋 水 產 開 發 院

서울특별시 서초구 방배3동 1027-4

수암빌딩

전 화

2105-2700

FAX :

2105-2800

등 록

1984년 8월 6일

제16-80호

---

組版·印刷/서울기획문화사 2272-1533

정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터

Tel : 394-0337, 734-6818

