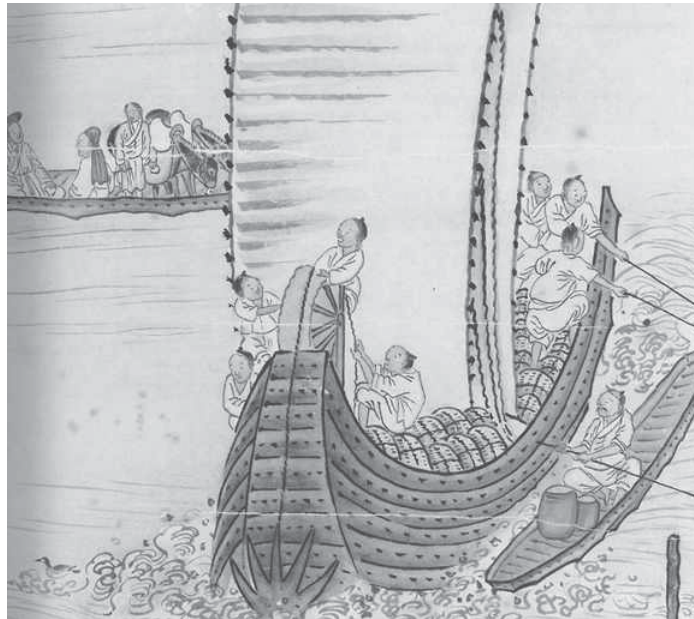


| 해양사의 한 장면 |

편집자 : 역사를 뒤돌아보면 아쉬운 점이 많다는 것을 느낄 때가 있다. 해양사 분야도 예외는 아니어서, 과거 우리 해양사를 회고해 보았을 때 순간순간 “이랬으면 더 좋았을 것”이라는 아쉬움이 들곤 한다. ‘해양사의 한 장면’은 과거의 해양사의 명장면이나 아쉬웠던 순간을 간취하여 우리 미래해양사를 밝혀줄 반면거울로 삼으려고 한다.



세곡운반선(유운홍, 19세기)

‘대한해운공사의 상법상 주식회사 전환에 반대하며’

| 국회의원 김재곤 선장 |



1957. 9. 13

...대한해운공사와 대한조선공사 국영체 민영화에 대해서 어저께 질문 질의를 했습니다마는 ...행정당국으로서는 우리들이 만족할만한 답변도 안해 주었던 것입니다. 또한 금세 여러 의원이 올라오셔서 찬성 혹은 반대하는 얘기를 많이 했습니다마는 저도 이 문제가 국가민족의 장래 커다란 영향을 가져오는 문제이기 때문에 좀 더 심사숙고해서 처리하는 것이 좋지 않은가 마 이러한 생각이 들어서 한 말씀드리고저 하는 심경이며, 또 한 가지는 제 자신이 해운공사나 조선공사에 관련되는 부문적 지식을 가지고 있기 때문에 이 부분에 대해서 다소 세부에 이르는 설명을 가해서 여러 분들이 좋은 판단이 있으시기를 바라마지 않는 것이올시다.

오늘의 한국의 해운계라는 것이 겨우 한 5~6년에 지나지 못하는 역사를 가지고 있습니다. 여러 분들이 잘 아시다싶이 일본의 오늘의 해운국가로서의 근립하고 있는 이 자체를 우리가 볼 때에 기술적으로나 혹은 양적으로나 그 우수성은 세계 신조국가라고 자처하고 있는 구미 각국이나 혹은 영미에 비해서 절대로 뒤떨어지지 않는 기술향상이 되어 있다는 것이올시다. 이것은 오로지 그 나라의 해운정책에 대한 위

정자의 인식이 갈렸다는 것과 그 나라의 민족이, 해운정책만이 우리 민족과 우리 국가가 살 길을 개척할 수 있다. 이런데 민족 자체가 경험한 까닭이라고 생각합니다.

그에 반해서 오늘날 대한민국의 위정자를 비롯한 일체 국민이 해운계에 대한 어마마한 인식을 가지고 있는가 우리 이것을 검토해 볼 때에 건방스러운 얘기올시다마는 제가 보기에는 거의 공이라고 보고 있습니다. 왜냐하면 영국 같은 데서는 선원생활을 하는 자제를 이 학교에 가면 '자기 가정에 선원을 가지고 있는 집 자제를 손을 들어라' 만일 손을 드는 학생이 있을 것 같으면 선생이 내려와서 그 학생의 머리를 쓰다듬으면서 '가장 용감한 집 자제'라고 칭찬을 한다고 합니다. 그 반면 한국에서는 '너, 아버지 직업이 무엇이냐?' '우리 아버지 배 타고 있어요. 아! 뱃놈의 새끼로구나.' 담박 이런 얘기를 합니다. 이런 정도의 위정자나 일반 국민이 해운계에 대한 인식이 적어요. 위정자나 국민 자체가 인식이 적은 이 나라에 있어서 더 들어보지 않아도 잘 알겠어요. 이런 어린 아이 같은 해운공사, 조선공사의 해운발전을 기할 수 있겠는가 없겠는가?

이것을 ... 현 단계를 막연하게 의결정신이 이렇다 헌법정신이 이런 것이 아니고 내가 볼 때에는 헌법조문이 그렇다고 봅니다. 헌법 조문을 갖다가 그렇게 해석하려고 애를 쓰는 행정부 심정이 대단히 내 안타까워요. 근본 헌법정신이라는 것은 완전하게 육성된 기업체가 민영화하더라도 국가에서 도움을 주지 않고 국가에서 재정적, 행정적, 사무적 도움을 받지 않더라도 충분히 자립해 갈 수 있는 단계에 왔을 때에 민영화시키라는 것이 헌법의 근본정신일 것입니다. 민영화해야 된다. 이런 것이 있다고 해서 무작정하고 그냥 조문이 이러니까 넘기자고 하는 것은 이것은 조문의 해석이지 입법정신에 취해가지고 해석한 것이 아니라고 생각되어요. 이러니까 지금 또 대한해운공사만 말하더라도 원래

소유선박이 6척이요, ICA 자금으로서 도입된 선박이 6척이요. 열두 척 이것만 하더라도 지금 신조선을 한 척 만들려고 하면 톤당 75만원 겁니다. 한국에서 아마 75만원을 가지고도 안될 것이예요. 그러나 지금 해운공사에서 소유하고 있는 이 선박이 만일 그 12척이 3만톤으로 가정을 하고 한 톤에 75만원을 칠 것 같으면 300억(주: 225억원)이예요. 반을 치드라도 150억입니다. 이러한 막대한 재산이 우리 국가가 어떤 정도까지 보호를 해주고 있기 때문에 이제서 유지가 되고, 이 기업체가 간판이 걸려 있지. 만일 이것이 어떤 개인이나 바다의 'ㅂ'도 모르고 배의 'ㅂ'도 모르고, 조선의 'ㅈ'도 모르는 이 사람들에게, 만일 이런 국영 기업체가 민간으로 넘어갔다고 할 것 같으면 무엇해요? 도저히 못 견뎌요. 견디어 낼 재산이 없습니다. **역대 조선공사 사장이나 역대 해운공사 사장을 볼 때에 또 그 간부진영의 구성을 볼 때에 바다의 'ㅂ'도 모르고, 배의 'ㅈ'도 모르는 사람으로 하여금 움직여 왔습니다.** 그러나 간판이 유지된 이것이 그 사람들의 운영수완, 운영방식이 훌륭해서 지금 간판이 걸려가 있는 것이 아니올시다. 정부에서 없는 국고금을 짜가지고 출혈을 하다싶이 해서 보호했기 때문에 오늘날의 해운공사나 오늘의 조선공사가 살아 있는 것이예요. 만일 정부에서 그만한 정도도 보호를 안했다고 하고, 행정적으로나 혹은 기술적으로 어떤 정도의 보호를 해오지 않았다고 할 것 같으면 벌써 날러가고 없었을 것입니다.

또 대단히 안된 얘기올시다마는 일본의 조선계를 예를 들라고 하면 일본서는 어떤 배의 한 배를 짓는 데 만일 그것이 1억원이 된다 이러면 선박평가를 갖다가 1억 2천만원을 합니다. 이래서 국고보조가 1억원 나가요. 이런 정도의 보조를 해가면서라도 지금 세계 어느 나라에도 못지 않는 조선기술을 가지고 있는 일본 같은 나라에서도 조선기술을 좀 더 향상시켜서 세계조선계에 균립해서 세계조선계를 그냥 휩쓸어 먹겠다고 하는 야심을 가지고 이러한 국가적인 정책, 좋은 시책을 하고

있는데도 불구하고 대한민국에서 조선공사를 갖다가 여태까지 간판만 유지해 나왔지 국가적으로 크게 도움을 준 바는 없습니다.

특히 ICA 자금으로서 도입된 기계가 1, 2년 조선공사 창고에서 썩고 있습니다. 이것은 원화(圓貨) 조치가 되지 않아 가지고 기계설치를 못하고 있습니다. 더군다나 오늘의 조선공사가 세계선급협회에 들어가지 못하고 있습니다. 선급협회에 들어가지 못하는 한국의 제일 큰 조선공사가 민영화로 돌아가 가지고 언제 선급협회에 들어가겠는가? 예를 들어 말하자면 외국선박이 한국에서 고장이 나서는 수리할 때에 도저히 안됩니다. 보험에 들지 못합니다. 이런 공장에서는 수리 절대로 안합니다. 국내 선박도 세계보험회사에 들어가 있는 우리 국내에서 수리할 도리가 없는 것이예요. 정부에서 도와준다고 하면서 원화조치가 안되어서 도입된 기계 조차도 설치 못하는 이 공장을 민영화시켜 가지고 행정적으로 사무적으로 우리가 도저히 못할 경우에 온다해도 이 조선공사가 잘된다고 여러 분이 인정이 됩니까? 어디를 쏘시면 그런 소리가 나오니까? 얘기가 안되는 소리예요.

해운공사가 오늘 겨우 흑자를 낸다고 하고 유지를 하고 있는 것 같은 형편에 놓여 있습니다. 여러 분 잘 아실지 모르겠습니다마는 일본의 선박, 영국의 선박, 미국의 선박, 우리나라의 선박이 미국 샌프란시스코로부터서 일본의 橫濱까지 짐을 싣는다고 하며는 미국 선박은 혹은 영국 선박은 혹은 일본 선박은 톤당 30불이면 30불에 올 수가 있을 것입니다. 그러나 기술적으로나 혹은 선원의 성분으로나 또 우리나라가 세계해운계에 처하고 있는 위치적 조건을 보아서 우리는 20불이나 22불 아니면 싣고 오지 못한다. 이런 환경에 있습니다. 남의 나라보다 기술이 저하하고, 소비가 많이 되고, 시간이 많이 걸리고, 운임은 적게 받고, 이 무슨 조건이예요? 이런 조건 하에서 대한해운공사가 흑자를 났다는 것은 이상합니다. 이상하지 않아요? 남보다 비용은 많이 들고

돈을 적게 받는 데 흑자가 났다는 것 얘기가 됩니까? 도대체. 얘기가 안되는 소리입니다.

이렇기 때문에 우리가 정부에서 출혈적 보호를 하고 있는데도 불구하고, 이러한 결론을 맺고 있는 오늘에 와서 좀 더 우리가 보호하고 좀 더 육성하고 대한해운공사가 세계해운공사로서 선박회사로서의 손색이 없는 회사가 되었을 때에 또 회사로 자처하고 살어나갈 수 있는 단계에 있을 때에 조선공사가 적어도 국가의 역할이든지 우리 민족자본의 어떠한 형태로든지 로이드선박회사 같은 데라도 인정을 받아가지고 세계 각국 어느 나라에 와서 수리 할 수 있다고 하는 이런 정도의 인정을 받았을 때라야 비로소 민영화할 수 있는 단계가 아니겠는가... 아! 그런 보증을 못받고 외국선박이 우리나라에서 고장이 나더라도 수리도 할 수 없는 이런 공장을 갖다가 민영화시켜 가지고 움직여가거라! 지금 항간에서나 일반 조선계나 해운계에서 다 알고는 있습니다마는, 조선공사 사원이 관리인지 해무청 관리가 관리인지 주객이 전도되어 가지고 있습니다. 지금 우리가 회사법규라고 하는 것이 특수법규을시다 마는, 이 회사법규조차도 눈에 보이지 않을 정도의 법령이 겨우 우리말로 번역이 되고 있습니다. 전부 일본 시대의 법령 그대로 쓰고 있어요. 거기에 의할 것 같으면 그 법령이 우리나라 말도 되고 우리나라에서 선박 자체의 검사를 할 수 있다 그러나 고도의 기술적 조사를 할 수 있는 단계에 있느냐하면 도저히 안됩니다.

저도 한국에 있어서는 갑종 선장의 면허장을 가진 사람이요. 선박검사를 시키더라도 현관리가 하고 있는 그 검사에 못지 않는 검사를 할 수 있는 사람이올시다. 그러나 제가 확실히 여러 분에게 말씀드립니다. 저는 일본 사람이나 미국 사람이나 영국 사람이나 소위 선진국가에서 우리나라보다 고도로 발달된 그 나라 검사관들보다는 기술적으로 학술적으로는 능력이 있습니다. 그러나 한국에는 그러한 검사를 할 기구조

차도 없는 나라올시다. 이러한 나라에서 조선공사가 그러한 기구하나 없이 선박검사도 할 수 없고, 철판하나 테스트 할 수 없는 우리나라에서 이러한 공장을 민영체로 움직인다. 이것 얘기 안되는 소리에요.

또 한 가지 제가 이 법을 갖다가 심의할 때에 상공분과위원회에서 堂喪을 입어서 고향에 가고 난 뒤에 이 법안을 심의할 때에 참여치 못해서 이런 이의를 드리는 것이 대단히 상공분과위원회 여러 분에게 대단히 죄송하다고 생각은 합니다마는 제가 없은 탓으로 한 말씀 하고저 합니다. ...제가 소속하고 있는 민주당에서도 아까 홍창섭 의원이 말씀 하셨습니다마는 민주당의원이 나와서 반대하는 것은 저도 들었어요. 근본적으로 민영화하는 것을 반대한다 이것이 아니에요. 문제는 조건이 나쁘다 시기가 이르다 이것이지. 헌법에도 그렇고 헌법정신이 그렇다고 그러셨는데, 민영화를 반대하는 것이 아닙니다. 반대하는 이유는 시기가 상조다, 방법이 졸렬하다, 이러니 좀 더 좋은 시기 말하자면 좀 더 컸을 때에 하는 것도 좋지 않으나? 그 방법을 좀 더 이상적 방법으로 하는 것이 좋지 않으나? 지금 ...조문을 본다고 할 것 같으면 일방적으로 할 수 있는 인식을 갖다가 준다 이 말이에요. 이러니까 이러한 졸렬한 조문을 내놔가지고 불하한다 불하하는 조건으로 하는 시기를 이러한 시기를 택했다는 것은 국가장래를 위해서 또 국가백년대계를 위해서 좋지 못한 결과를 가져올 것이다 이러한 판단을 저는 내리는 것이 올시다. ... (1957년 9월 13일 제26회 국회정기회의속기록)

* 해설 : 김재곤(金載坤, 1912.8.10 - 1994. 6.17) 의원은 1935년 진해고등해원양성소 항해과를 졸업하고, 총독부 산하 해운기업인 조선우선에서 항해사로 승선하였고, 해방직전에 인천세관의 감시선의 선장으로 근무하였다. 해방 후 인천항만청의 초대해무과장과 목포항만청장 등을 역임하다 1954년 제3대 국회의원선거에 인천시 갑 지역구에 출마하여 당선되어 내리 3선(3~5대, 1954~1961)을 역

입하였다. 위의 발언록은 1957년 정부가 당시 특별법에 의한 국책회사로 운영되어 오던 대한해운공사를 상법상 주식회사로 변경하는 법률안을 발의한 데 대해 반대 의견을 개진한 것으로 법률안은 재석 104인, 원안 찬성 68인으로 원안대로 가결되었지만, 해양과 해운에 대한 정책 담당자와 국민들의 인식 부족, 비전문가에 의한 해운 행정·경영의 문제점에 대해 신랄하게 비판하고 있는 것이 오늘날과 조금도 다르지 않다. 김재곤 의원의 생생한 목소리를 느낄 수 있도록 '속기록'에 실린 그대로 실었다.