

세월호가 던져준 쓰라린 교훈: 비정상의 정상화

300여명의 목숨을 앗아간 세월호 침몰 사고가 발생한 지 어느덧 1년이 지났다. 세월호 사고는 편집자에게는 결코 잊을 수 없는 해양 재난사 중의 하나로 각인되어 있는데, 이는 비단 필자가 해양사를 전공하기 때문만은 아니다. 그것은 편집자가 한때 항해사였고, 지금도 바다로 항해하기를 꿈꾸는 미래의 해기사들을 교육하는 것을 업으로 삼고 있기 때문이다. 또 다른 한편에서는 세월호 사고의 원인 중의 하나로 지목된 ‘비정상의 관행화’라는 틀에서 편집자 또한 자유롭지 못하다는 죄의식 때문이기도 하다.

직업으로서의 항해를 벗어던진 지도 벌써 20여년이 흘러 편집자가 항해했던 동해와 태평양, 베링해, 대서양, 인도양, 지중해의 바람과 바다의 냄새가 어떠했었는지를 기억해내기란 불가능하다. 하지만 짧으면 짧고 길다면 길었던 3년간의 승선 기간 동안 편집자가 선상에서 벌어지던 ‘비정상의 관행화’를 별다른 죄의식 없이 당연시했었던 기억은 지금도 뚜렷하게 남아 있다. 세월호와 달랐던 것은 그저 운이 좋았었다는 것뿐이다.

세월호 사고에 대한 해양안전심판과 형사재판이 동시에 진행되고 있기 때문에 그 침몰사고의 원인에 대해서는 조만간 그 원인이 드러날 것이다. 지금까지 세월호 침몰 사고의 원인으로 중고선의 도입 연

한을 연장해준 정부의 정책 실패, 무리한 증개축, 증개축 과정에서의 검사 소홀, 화물의 과적, 무리한 운항, 과도한 변침 등이 지적되어 왔다. 세월호 침몰 사고가 이 중 어느 하나의 원인에 의해 발생한 것이 아니라는 사실은 우리 모두 잘 알고 있다.

그러나 세월호 사고의 본질은 침몰 원인에 있는 것이 아니라, 300여명의 승객들을 책임진 선장과 선원들이 ‘자기 본연의 책무’인 ‘승객 구조 우선’이라는 기본적인고도 상식적인 의무를 저버렸다는 사실과 구조를 위해 출동한 해양경찰이 여객선의 승객들을 도외시한 채 선원들만 구조했다는 데 있다. 이것이 규명되지 않는다면 앞으로도 이와 유사한 대형 참사, 즉 책임자들이 책임지지 않는 불행한 사태가 계속 반복해서 일어날 것임은 분명하다.

실제로 우리 역사에서도 책임져야 할 위치에 있는 사람들이 책임을 방기하고도 권력을 행사한 예를 수없이 보아 왔다. 임진왜란이 일어나자 조선의 총책임자인 임금 선조는 궁궐과 백성들을 버리고 의주로 피난을 가버렸고, 6.25동란이 발발하자 한반도 유일합법 정부라는 대한민국의 총책임자인 대통령 이승만은 수도 서울과 시민을 버리고 대전으로 피난을 가버렸다. 국가를 책임지는 자들이 이럴진대 한 배를 책임지는 선장과 선원이 자기 책임을 회피하고 제 살길을 찾는 것이 뭐 그리 대수겠는가?

이 시점에서 이 나라의 역사가 책임을 진 자들이 제대로 책임을 저운 역사였는가를 되묻게 된다. 결론적으로 신라는 자체의 역량으로 통일을 할 수 없었던 지라 당이라는 외세의 힘을 빌어 왔고, 고려는 신라의 지배집단이 고스란히 갖다 바친 덕에 반쪽짜리나마 통일을 이룰 수 있었다. 조선 또한 명을 정벌한다며 출병한 이성계가 군사를 돌려 고려를 친 덕에 개창된 왕조에 다름 아니었다. 구한말에 이르면 흥선대원군이나, 고종, 민씨, 개화파 어느 누구 하나 할 것없이 민족

과 국가를 책임지려하기 보다는 지배하려 했기 때문에 친청, 친일, 친러 사이를 줄다리기한 탓에 식민지로 전락한 것이라고 얘기해도 지나치지 않는다.

그렇다면 지금은 그때와 달라졌다고 자신있게 말할 수 있는가? 만약 ‘그렇다’고 대답할 수 있었다면 세월호 사고는 일어나지 않았을 것이다. 세월호에 승선했던 선장과 선원들, 그리고 승무원들, 그리고 여객선의 승객들 중 한 명만이라도 선실로 돌아가 ‘퇴선하라’고 외치는 기본과 상식을 지켰다면 어린 학생들 중 상당수는 구조될 수 있었을 것이다.

세월호로부터 아무런 교훈을 얻지 못한다면, 해양계 뿐만 아니라 우리 민족의 미래는 암울할 것이다. 세월호 사고는 해양계의 구조적 비리의 종합일뿐만 아니라 우리 사회의 구조적 모순과 부정부패의 총합이기 때문이다. 이제 세월호 사고로부터 우리는 잘못된 관행을 바로잡지 않으면 안된다는 쓰라린 교훈을 얻었다. 너나 할 것 없이 우리 주변에 ‘비정상적인 것이 관행화된 것’은 없는지 주의 깊게 살펴 보아야 할 때다.

해양담론이 두 번째 항해를 떠난다. 창간호에서는 ‘바다로부터’라는 명확한 지향점을 확인하고 이를 제시하는 데 목적이 있었다면, 제2호는 안전속도로 항해하기 위한 ‘전속 전진(full ahead)’을 위해 다채로운 글과 논문으로 꾸몄다. 먼저 영화 〈명량〉의 흥행 성공에 힘입어 다시 불기 시작한 이순신 담론으로 김주식 님이 ‘이순신의 여인들’에 관한 여러 논의들을 비판적으로 재검토해주셨고, 옥태권 님은 영화 〈명량〉에 그려진 과도한 상상력에 대해 날카롭게 비평해주셨다. 흥선기 님은 ‘일본 세토내해의 섬과 연륙교’를 주제로 하여 연륙교 건설 이후 섬의 정체성을 상실해 가고 있는 일본의 사례를 소개해주었다.

근자에 우리나라에서도 남해안의 여러 섬과 내륙을 연결하는 연륙교 건설이 추진되고 있는데, 우리보다 먼저 연륙사업을 추진한 일본의 사례는 우리에게 많은 시사점을 줄 것이다. 일본 도쿄대학의 이토 아비토 명예교수는 30여년이 넘게 진도를 직접 현장답사하고 머물면서 진도의 변화상을 장기간에 걸쳐 연구하신 분이다. 이토 교수님은 ‘진도의 주변성과 해양성’을 주제로 30여년이 넘게 연구해 온 연구 결과를 논문 1편에 압축해 주셨다. 우리가 미처 관심조차 갖고 있지 않은 주제에 대해 평생을 바쳐 연구한 이토 교수님의 혜안을 느낄 수 있을 것이다. 중국 관련 해양사론으로는 우리가 전설로만 알고 있었던 중국의 항해가 서복에 대해 지메이대학의 추이윈핑 교수가 소개해주었고, 오늘날 대만을 수복한 해양 영웅인 ‘정성공과 천주’에 대해 천주해교사박물관의 후 시아웨이 님이 상세하게 다루어주었다. 이번호부터 ‘해사영어의 어원’을 추적해 보는 글도 준비해 두었다.

〈해양담론〉은 작은 물방울이 시냇물이 되고, 강물이 되어 바다에 이를 때까지 항해를 멈추지 않을 것이다.

독자 여러분의 관심과 사랑을 기대해 마지 않는다.

2015. 5

편집장 김성준