



참치의 은밀한 여정

한국 어선에서 일본으로 공급되는 참치의
불투명한 공급망에 감춰진 인권 위험

목 차

요 약	5
I. 들어가며	9
II. 참치 공급망: 태평양에서 일본 시장까지	11
1. 한국 원양어업의 중심, 참치	11
가. 한국 원양어업의 참치 수확 과정	14
나. 대일본 참치 수출량	18
2. 세계최대의 참치 시장, 일본	20
가. 일본의 참치 생산 및 소비 경향	
3. 한국에서 일본까지의 공급망	22
가. 태평양에서 일본까지, 그 사이의 전재	
나. 참치 수출 관련 주요 한국 기업	29
다. 일본 내 참치 유통 관련 주요 기업	32
III. 한국 원양어업의 인권 리스크	35
1. 강제노동과 인신매매의 정의	35
가. 강제노동	
나. 인신매매	37
2. 한국 원양어업에서의 강제노동과 인신매매	38
3. 한국 정부의 대응 및 그 한계	44
가. 2021년 해양수산부 정책	47
나. 2022년 인신매매등 방지 및 피해자보호 등에 관한 법률 인신매매등방지법	48

IV. 일본 정부 및 기업의 수산물 수입 관련 정책과 그 한계	48
1. 정부: 참치 수입 절차	
2. 기업: 자발적 노력	53
3. 정부와 기업 행동의 한계	62
V. 원양어업의 인권침해를 예방하고 피해자에게 구제를 제공하기 위한 권고	65
1. 한국 정부를 위한 권고	65
2. 일본 정부를 위한 권고	66
3. 수산물을 수입하는 일본 기업을 위한 권고	67
4. 지역수산기구를 위한 권고	68



일본 도쿄의 츠키지시장 ©Shutterstock

요약

한국 원양어업은 세계에서 4번째로 큰 규모로, 태평양 해역에서 주로 조업을 한다. 원양어선 중 절반 이상이 긴 줄에 낚시 바늘을 달아 수면에 늘어뜨리는 방식으로 참치를 잡는 참치연승선이다. 참치연승선에서는 주로 황다랑어, 눈다랑어, 참다랑어 등을 어획하는데 이들은 주로 횡감용 참치로 시장에 공급이 된다. 한국 원양어선에서 어획한 횡감용 참치의 최대 수출국은 일본이다. 2021년에는 횡감용 참치 수출량 중 41%가 일본으로 수출이 되었으며, 이는 수출금액의 87%에 해당하는 금액이다. 일본은 노동인구 감소 및 수산업 기피 현상으로 인하여 어선에서 일하는 노동자의 수도 감소를 하여 수산물의 수입의존도가 꾸준히 증가하고 있다. 일본은 한국 외에도 대만, 중국, 호주 등에서 횡감용 참치를 수입하고 있다.

그러나 한국 원양어선에서 잡힌 참치가 일본 시장으로 유통되기까지의 공급망은 매우 복잡하고 불투명하여 파악이 어렵다. 한국 원양어선은 공해 및 태평양 도서국가의 EEZ에서 조업을 하는데 이때 수확한 참치의 절반 이상이 해상에서 바로 운반선으로 옮겨져 일본으로 수출이 되고 있다. 이러한 해상 전재는 운반선 내에서 여러 어선의 어획물이 혼재될 확률이 높고 관리감독이 어려워 참치 지역수산기구에서는 원칙적으로 금지가 되어있다. 그러나 한국의 참치연승선이 주로 조업을 하는 태평양 해역에서는 공해상 전재가 관행적으로 이루어지고 있다. 지역 수산기구는 해상 전재가 일어날 경우 이에 대한 정보를 신고 받아 관리하고 있으나 관련 정보가 대중에게 공개가 되고 있지는 않으며, 한국 정부도 시민단체의 정보공개 요구에 대해 거부를 하였다. 결국 원양어선에서 일본시장까지 참치의 공급망은 불투명하게 유지되고 있다.

불투명하고 복잡한 참치의 공급망은 일본 시장에서도 여전히 복잡하고 불투명하게 이어진다. 일본에서 참치를 수입하고 유통하는 과정에서 무역상사의 역할이 점점 더 커지고 있다. 그러나 무역상사는 자체적으로 보유한 운반선과 국내외 가공시설을 이용하여 불투명하게 참치를 가공, 운반, 유통하고 있어 관련 정보에 외부에서 접근하기 어렵고, 노동 착취를 통해 잡힌 참치와 그렇지 않은 참치가 섞이지 않았다는 것이 보증이 되지 않는다. 한편, 일본은 참치 수입 시 지역수산기구의 보존관리조치를 이행하기 위한 법에 근거하여 참치 조업 시에 불법어업이 발생하지 않았다는 보장을 하는 인증서를 제출하도록 하고 있으나 여기에는 강제노동 및 인신매매 등의 인권침해와 관련된 내용은 반영이 되지 않는다.

일본의 횡감용 참치의 주요 공급처인 한국 원양어선에서는 강제노동과 인신매매의 위험이 매우 높다. 한국 원양어선에 일하는 대부분의 노동자는 이주노동자인데 이들은 본국에서 가난하고 교육을 받지 못하여 연약한 상태에서 구직을 하기 때문에 쉽게 조작과 착취의 대상이 된다. 본국에서 수입이 전혀 없거나 매우 적은 이들은 좋은 일자리를 소개해준다는 송출업체의 약속에 의존하여 원양어선에 타게 된다. 노동시간에 대한 규제가 없는 원양어선에서 이들은 12 시간 이상 장시간 노동을 하면서도 한국인 선원의 10분의 1 수준의 급여를 받으며 노동착취를 당한다. 특히 이주노동자들은 급여를 지급받지 못하거나 삭감을 당하고, 언어 폭력 등의 학대를 당하는 경우가 빈번하지만 여권 압수와 계약기간을 채우지 못하면 돌려받지 못하는 이탈보증금으로 인하여 일을 그만둘 수 없어 강제노동과 인신매매 상황에 놓여있다. 특히 참치연승선은 다른 원양어선보다도 휴식 없는 노동시간과 항해시간이 더욱 길어 강제노동과 인신매매 위험도가 더욱 심각하다.

한국 원양어업에서의 강제노동 및 인신매매 문제에 대해 대응하기 위하여 한국 정부는 2020년, 이주노동자에게 국제운수노동조합 기준의 최저임금 이상으로 책정된 임금 지급, 송출수수료 등의 감액 없이 총 임금을 수령 보장, 최소 휴게시간 보장 및 장기 승선 방지, 생수의 균등 분배 등의 정책을 발표하였다. 그러나 한국 원양어선에서 일했던 이주노동자들을 인터뷰한 결과 정부의 대책이 제대로 이행되지 않고 있다는 것이 드러났다. 한편 한국에서는 인신매매방지법이 제정이 되었으나 원양어선에서 일하는 이주노동자를 인신매매 피해자로 식별하고 지원하기 위한 제도는 전혀 마련되지 않아 활용이 어렵다. 때문에 한국 원양어선에서 어획한 참치는 인신매매와 강제노동의 위험이 매우 높다.

한편, 일본 정부는 2022년 공급망 인권실사 가이드라인을 발표하며 기업들이 자발적으로 공급망에서 발생하는 인권 리스크에 대해 식별하고 대책을 세울 것을 권장하고 있다. 그러나 일본의 참치를 수입하고 유통하는 주요 기업들의 인권실사 정책과 관행에 대해 분석을 한 결과는 아쉬웠다. 일본의 참치 유통 관련기업 중 공급망을 공개하고 있는 기업은 단 한 곳도 없었다. 수산업에 특화된 인권실사정책을 보유하고 참치와 관련된 구매 가이드라인이 마련된 곳도 있었으나 실제로 기업에서 어떤 방식으로 이러한 정책이 구현되고 있는지에 대해서는 알려진 바가 없다. 일례로 일본의 대표적인 무역상사에서는 공급망에서 정책적 대화를 통해 인권 보호를 도모한다고 밝혔음에도 불구하고 수산물을 공급받던 원양어선에서 발생한 인권침해를 미리 식별하고 대응하지 못하여 제도 및 정책의 한계가 여실히 드러나기도 하였다. 즉 일본의 참치 공급망에 있는 기업들의 인권실사정책은 공급망에서 발생하는 인신매매 및 강제노동 리스크에 대해 식별하고 대응하기에 역부족인 것이다.

태평양에서 한국 원양어선으로 그리고 일본 항구와 시장으로 이어지는 복잡한 공급망은 참치 수확 과정에서 발생한 인신매매와 강제노동을 숨겨주는 역할을 하고 있다. 국경을 초월하여 발생하는 인권침해 문제를 해결하기 위해서는 여러 국가와 국제기구, 그리고 기업의 역할이 모두 중요하다. 한국 정부는 어선원노동협약을 비준하고 특히 송출입과정에서 공공성을 확보하여 이주어선원에 대한 수수료 및 불법 임금공제 관행이 개선되도록 하는 등의 조치를 통해 원양어선에서 발생하는 인신매매와 강제노동을 근절할 수 있도록 해야한다. 일본 정부는 참치를 비롯한 수산물 공급망에서의 투명성과 추적 가능성을 확보하고 기업들이 공급망에서 인권실사 정책을 보다 적극적으로 세우고 이행한 후 결과를 공개하도록 하는 법적 근거를 마련해야 한다. 특히 수산물 수입 과정에서 불법어업 외에도 선원들의 인권침해가 발생한 경우 수입금지를 해야한다. 또한 일본의 수산물 수입 기업들은 공급망을 투명하게 공개하고 선원들이 실효성 있는 고충처리 및 구제절차에 접근할 수 있도록 해야 한다. 마지막으로 초국가적으로 발생하는 선원들의 노동 인권 문제에 대응하기 위하여 지역수산기구에서는 구속력 있는 노동기준을 마련하고 공급망을 복잡하고 불투명하게 만드는 해상 전재를 보다 면밀히 감시하고 신고 내용을 공개하여 전재 과정의 투명성을 강화할 필요가 있다. 많은 이해관계자들이 함께 노력할 때에야 참치의 공급망은 인권침해와 불법어업으로부터 자유로워질 수 있을 것이다.



일본 도쿄에 위치한 츠키지 시장의 참치 경매 현장 © Shutterstock

I. 들어가며

국제노동기구(International Labour Organization, ILO)에 따르면 어업은 전형적 3D(Dirty, Dangerous, Difficult) 업종 중 하나로 가장 위험한 산업 중 하나이다. 특히 원양어업은 육지에서 멀리 떨어져 있을 뿐 아니라 공해와 배타적경제수역의 여러 관할권을 넘나들며 이루어지는 조업의 특성으로 관리감독이 매우 어렵다. 한편 원양어선에서 일하는 대다수의 노동자들은 기국의 노동자가 아닌, 국내에서 양질의 일자리를 찾기 어려워 이주 노동을 도모하는 외국인으로 채워지고 있다. 이미 본국에서의 가난 등으로 연약한 상태인 이주민들은 이주 과정에서 제시되는 불합리한 조건에 대한 선택의 여지가 없이 가혹한 노동조건에서 최저임금으로 착취를 당하는 원양어선에서 일을 하게 된다. 이로 인하여 원양어선에서 일하는 이주노동자들은 단순한 노동착취가 아닌 강제노동 및 인신매매 상황에 처하게 된다. 이렇게 생산된 수산물도 또다시 국경을 넘어 가공되고 유통되어 소비국에 다다르며 공급망 전반에 강제노동과 인신매매의 위험을 확산시킨다.

그러나 원양어선에서 수확한 수산물의 공급망은 매우 복잡하여 추적이 어렵기 때문에 소비자가 정확히 '원산지'를 알아내는 것이 어렵다. 복잡하고 불투명한 공급망은 공급망에서 발생하는 인권침해를 보이지 않도록 만드는 장막과 같은 역할을 한다. 여러 나라에서 강제노동과 인신매매에 대응하는 법이 마련되어 있지만 공해와 여러 연안국을 드나들며 발생하는 인권침해를 제대로 수사하고 관련자를 처벌할 의지를 보이는 국가는 없다. 기업 또한 사업 과정에서 자신의 사업장을 넘어 공급망 전반에서 발생하는 인권침해를 알아내고 대응할 책임이 있지만 이러한 기업의 책임은 아직 대부분의 국가에서 선연적인 가이드라인에 불과하다. 결국 슈퍼마켓에서 깨끗하게 포장된 원양산 수산물을 구매하는 소비자는 강제노동과 인신매매로 얼룩진 수산물을 구매할 확률이 높다.

한국 원양어업의 최대 생산 및 수출 품목은 참치이다. 이 중에서도 특히 횡감용 고급 참치는 대부분 일본으로 수출이 이루어지고 있다. 이에 본 보고서에서는 일본으로 수출되는 한국산 참치의 공급망에 존재하는 인권리스크가 매우 높다는 점을 밝히고 한국과 일본 정부 및 공급망에 연루된 기업들의 책임에 대해 강조하고자 한다. 2장에서는 한국과 일본의 참치 산업의 특성 및 규모와 일본 시장에 유통되는 한국산 참치의 공급망을 분석한다. 3장에서는 한국 원양어업에서 발생하는 이주노동자에 대한 노동착취는 인신매매 및 강제노동에 해당하며 정부의 조치에도 불구하고 여전히 이러한 인권침해가 발생하고 있음을 밝힌다. 4장에서는 소비국 일본에서 수산물 공급망의 투명성 확보를 위해 취한 노력 및 그 한계에 대해 살펴보고, 마지막으로 5장에서 한국산 참치 공급망에 연루되어 있는 한국 및 일본의 정부와 기업 그리고 지역수산기구에 대한 제언을 한다.

II. 참치 공급망: 태평양에서 일본 시장까지

1. 한국 원양어업의 중심, 참치

원양어업은 세계적으로 소수의 국가에 생산력이 집중되어 있다. 총 209척의 한국의 원양어선 선단은 세계에서 4번째로 큰 규모이다.¹ 이들이 주로 활동하는 조업구역은 남태평양(154척), 대서양(79척), 북태평양(24척), 인도양(16척), 기타해역(14척) 순이다. 2021년 말 기준, 한국 원양어선은 참치연승, 저연승, 참치선망, 원양봉수망, 원양트롤, 오징어채낚기 등으로 구성되어 있으며, 총 209척 중 참치연승어선이 52.2%(109척)로 가장 많다.² 참치연승선에서는 주로 황다랑어, 눈다랑어, 참다랑어류 등을 어획하며 이들은 횡감용 참치로 유통이 된다.



일본 오사카에 위치한 태평양산 참치를 보관하는 창고 © Shutterstock

그림 1. 원양어선 조업 방식



참치연승(longline)

: 대상물을 일시에 여러 마리를 잡기 위하여 모릿줄에 일정한 간격으로 여러 개의 아릿줄을 달고, 아릿줄 마다 낚시 1개씩을 달아 수평으로 부설하여 대상물을 낚아 잡는다.



참치선망(purse seine)

: 주머니 모양의 그물이 없는 긴 네모꼴의 그물로 어군을 둘러쳐 포위한 다음 발줄 전체에 있는 조임줄을 조여 어군이 그물 아래로 도피하지 못하도록 하고 포위범위를 좁혀 대상 생물을 잡는다.



오징어 채낚기(squid jigs)

: 낚시바늘이 여러 개로 된 복합낚시를 오징어의 분포 수층에 수직으로 투하한 다음 낚시줄을 위로 재빨리 채어 오징어가 낚시에 걸리도록 하여 잡는다.



트롤(trawl)

: 주머니 모양으로 된 어구를 수평방향으로 임의시간동안 끌어 대상생물을 잡는다.



봉수망(stick-held deep net)

: 배의 한쪽 현에 뜬대나 뽕침대가 부착된 어구를 부설하여 놓고 어군을 배와 어구 사이에 유도한 다음 돛줄을 당겨 잡는다.

출처: 국립수산과학원³



원양산 참치의 종류

흔히 참치라고 불리는 다랑어류는 고등어과에 속한 외양성 고도 회유종이다. 다랑어는 적도를 중심으로 남·북 아 열대 및 온대해역의 5대양에 널리 서식하고 있다. 초여름에는 고위도로 올라오고 늦가을에 다시 저위도로 계절 회유를 하기 때문에 이들의 어장은 태평양과 대서양 등에 걸쳐 널리 분포되어 있다. 원양어업에서 주로 수확하는 상업적 참치 어종은 가다랑어(Skipjack), 날개다랑어(Albacore), 눈다랑어(Bigeye), 황다랑어(Yellowfin), 대서양 참다랑어(Atlantic bluefin), 남방 참다랑어(Southern bluefin), 태평양 참다랑어(Pacific bluefin)의 7종이 있다. 가다랑어, 날개다랑어, 황다랑어는 주로 참치캔으로 가공이 되며, 눈다랑어와 참다랑어류는 주로 횡감용 고급 참치로 공급이 된다.

표 1. 상업적 참치 어종의 종류⁴

No	사진	일본어	한국어	영어
1		クロマグロ 쿠로마구로	참다랑어	Atlantic/ Southern Bluefin tuna
2		ミナミマグロ 미나미다구로	남방참다랑어	Southern bluefin tuna
3		メバチマグロ 메바치	눈다랑어	Bigeye tuna
4		キハダマグロ 키하다	황다랑어	Yellowfin tuna
5		ビンナガ 빈나가	날개다랑어	Albacore
6		カツオ 가쓰오	가다랑어	Skipjack tuna

자료 : 일본 수산성 홈페이지 참조해 KOTRA 도쿄무역관 작성

가. 한국 원양어업의 참치 수확 과정

한국의 참치연승선은 2021년 말 기준, 총 109척으로 주로 태평양 해역에서 참다랑어, 눈다랑어, 그리고 일부 황다랑어를 고급 횡감용 참치로 수출하기 위하여 어획한다. 주요 선사로는 사조산업(40척), 동원산업(16척), 동원수산(14척) 그리고 신라교역(9척)이 있으며, 한국 참치연승선 중 72%의 선박이 네 선사에 의해 운영이 되고 있다.

표2. 한국의 주요 참치연승선 운영현황

선사	참치연승선 척	조업 해역	어획종
사조 ⁵	40	중부 태평양, 인도양, 대서양, 남부 인도양	횡감용 참치 참다랑어, 눈다랑어, 황다랑어 등
동원산업 ⁶	16	남부 태평양, 인도양	횡감용 참치 눈다랑어, 황다랑어
동원수산 ⁷	14	태평양, 남부 인도양	횡감용 참치 참다랑어, 눈다랑어 등
신라 ⁸	9	남부 태평양	횡감용 참치 참다랑어, 눈다랑어, 황다랑어

2021년 기준, 한국 원양어선의 참다랑어 어획은 209톤에 해당하는 전량이 연승선을 통해 이루어졌으며, 눈다랑어는 23,066톤 중 79%에 해당하는 18,216톤이 연승선을 통해 잡혔다. 이외에 황다랑어는 총 60,237톤이 잡혔는데, 이중 18%에 해당하는 10,945톤이 연승선으로 포획되어 횡감용 참치로 사용되는 것으로 추정된다.⁹

그림 2. 참치 연승선의 특성



출처: International Seafood Sustainability Foundation¹⁰

참치연승선은 위와 같이 한 가닥의 긴 줄에 수천개의 낚시바늘과 미끼를 연결하여 수면에 풀어둔 사이에 미끼를 문 생물을 끌어올리는 방식으로 낚시가 이루어진다. 수면 위에 길게 풀린 줄은 필연적으로 목표로 삼고 있는 어종 외에 다른 바다 생물을 포획하여 혼획(bycatch)을 야기한다. 연승어업은 현존하는 상업적 어업 방식 중에 가장 혼획을 많이 야기하는 것으로 알려져 있다.¹¹ 연승선에서 혼획되는 대표적인 바다 생물 중 상어가 있는데, 참치연승선에서 상어를 의도적으로 포획하기 위해 별도의 어구를 사용하는 경우도 있다는 것이 보고되었다.¹² 연승선의 낚시 줄은 길게는 150km에 이르며 3,000여개의 낚시 바늘이 달려 있는 경우도 있어 과도한 어획, 남획을 조장하는 것으로도 비판을 받고 있다.¹³

연승선은 또한 긴 해상 체류기간으로 인하여 노동자들의 인권을 취약하게 만든다. 원양어선은 연료 보급 및 어획물 보관을 위하여 주기적으로 기항을 하지만 연승선은 해상전재를 통해 2년까지도 기항하지 않고 항해를 하는 것으로 알려져 있다. 기항 없는 장기간 항해는 선원들을 먼 바다에 물리적으로 고립되게 만들며, 관리감독의 부재로 인하여 불법어업과 강제노동의 위험을 더 높인다.¹⁴

2021년 기준, 한국의 참치연승선에서 일하는 선원의 수는 2,500명이었다. 2021년 기준으로 한국 원양어선에 승선하는 선원 3,578명 중 2,797명에 해당하는 78%가 인도네시아 및 베트남 출신 이주어선원이라는 점을 감안할 때,¹⁵ 참치연승선에서 일하는 노동자들 또한 상당수가 이주노동자일 것으로 추정된다.

IUU와 강제노동 및 인신매매

IUU어업은 불법, 비보고, 비규제 (Illegal, Unreported and Unregulated) 어업을 일컫는다. 한국에서는 원양산업발전법에 따라 무허가 어업 또는 어업활동에 관한 국내외의 관련 법규 및 의무를 위반하여 행하는 어업활동, 관련 국가 또는 국제수산기구에 보고하지 않거나 거짓 보고하는 어업활동, 공해 또는 국제수산기구 관할 수역에서 무국적 어선을 이용하는 어업활동을 IUU 어업으로 간주한다.¹⁶

한국은 미국과 유럽연합에 의해 IUU 어업국으로 지정된 역사가 있다. 2013년도에는 한국 정부가 지역수산기구의 보존관리조치를 어기고 조업을 한 원양어선을 IUU 어선으로 지정하기는 커녕 오히려 해당 선박이 지역수산기구에서 IUU 선박으로 지정되는 것에 반대하여 미국정부로부터 IUU 어업국으로 지정된 적이 있다.¹⁷ 또한 한국정부는 2010년부터 2012년 사이에 서부 아프리카 지역에서 한국 원양어선이 IUU 어업을 여러 번 적발되었음에도 불구하고 적절한 조치를 취하지 않아 유럽연합으로부터 예비IUU어업국으로 지정이 되기도 하였다.¹⁸

IUU 어업의 정의에는 국내법이나 국제의무를 위반하는 활동이 포함되는 바, 국제협약에 의해 금지된 강제노동 및 인신매매는 그 자체로 IUU 어업으로 간주될 수 있다. 또한 원양어업에 만연한 해상전재 및 편의치적은 추적가능성과 투명성을 훼손하며, IUU 어업과 인권 침해의 가능성을 증가시킨다. 해상전재를 통해 선박들은 바다에 더 오래 머물면서 기항 없이 조업을 할 수 있으며, 이로 인해 노동 당국이 개입할 수 있는 여지가 줄어들기 때문이다.¹⁹

한편, IUU 어업의 확산에 따른 수산 자원의 고갈로 인하여 원양업계는 이전과 유사하거나 더 적은 수준의 어획량을 확보하기 위해 이전보다 강도 높은 노동력을 필요로 하게되었다. 일례로 WCPF 협약 해역에서 설치되는 연승 낚시 바늘 (longline hook) 수는 2000년대 초반 약 5억 개였으나 2010년대에는 약 8억개로 증가하였는데, 이는 어획노력량이 크게 증가하고 있음을 시사한다.²⁰ 이렇게 증가하는 어획노력량으로 인한 운영비용의 증가는 저임금 노동자의 착취로 이어지게 된다.²¹



나. 대일본 참치 수출량

일본은 한국의 참치연승선이 잡은 횡감용 참치의 최대 수출국이다. 전체 횡감용 참치 중 41%가 일본으로 수출되며, 횡감용 참치의 수출금액 중 87%가 일본시장에서 발생한다.²²

그림 3. 2021년 기준 국가별 횡감용 참치 수출량

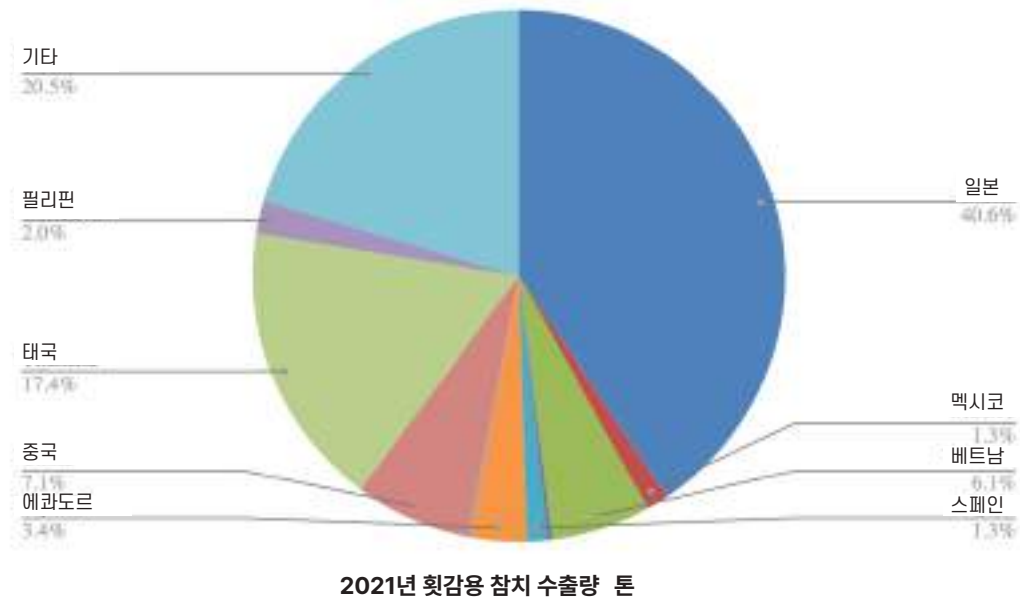
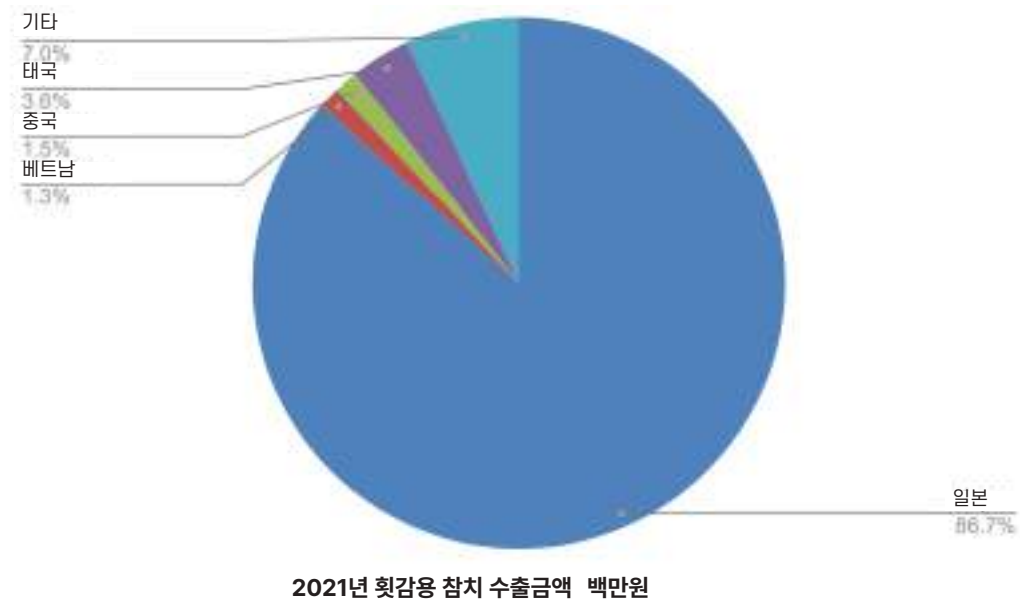


그림 4. 2021년 기준 국가별 횡감용 참치 수출금액



출처: 한국원양산업협회-품종별 수출현황²³

일본으로 수출되는 참치 중에서 횡감용 참치는 특히나 중요한 역할을 담당하고 있다. 2021년 기준, 일본으로 수출되는 참치 7,600톤 중 횡감용 참치는 2,354톤으로 총 31%를 차지하였으며, 수출금액 또한 9억 2,363만원 중 3억 672만원으로 33%를 차지하였다. 원양협회가 밝힌 바에 따르면 일본은 한국산 횡감용 참치의 최대 수출 대상 국가이며, 전체 수출량 중 40%가 일본으로 향한다.²⁴

그림 5. 2021년 기준 어종별 대일본 참치 수출량

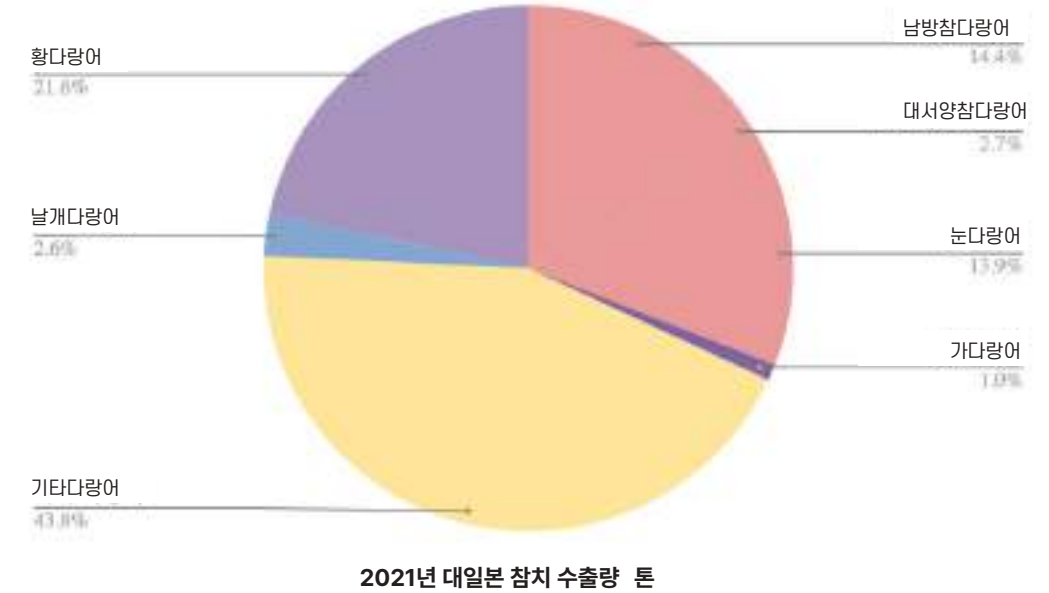
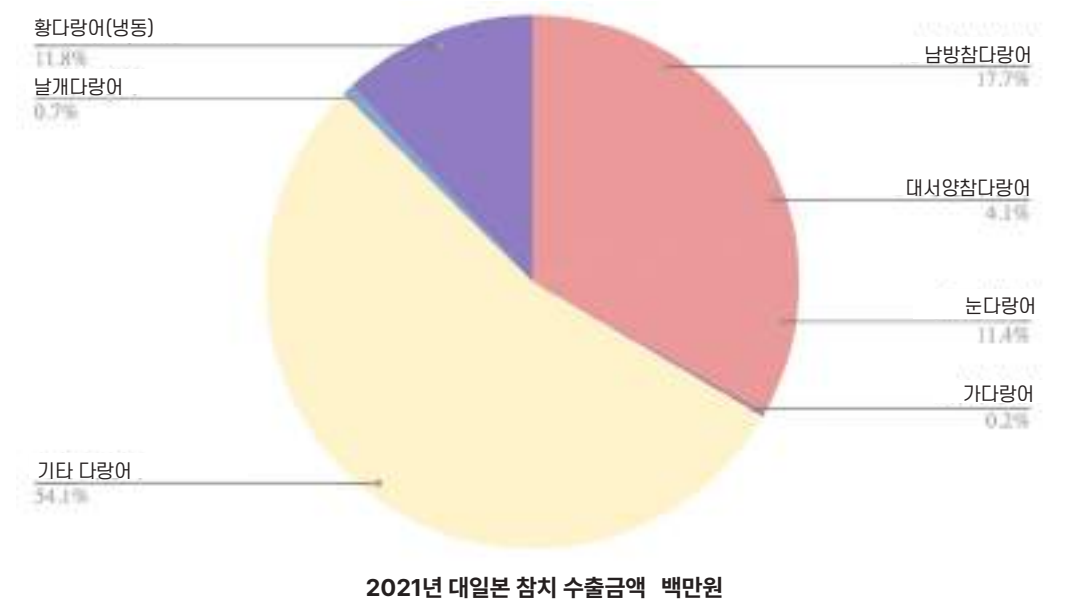


그림 6. 2021년 기준 어종별 대일본 참치 수출금액



출처: 한국원양산업협회-국가별 수출현황²⁵

2. 세계최대의 참치 시장, 일본

가. 일본의 참치 생산 및 소비 경향

1961년 이후 일본은 세계 5위권의 수산물 소비국가로 자리잡고 있다.²⁶ 2018년에는 일본은 중국, 미얀마, 베트남에 이어 가장 수산물을 많이 소비한 나라였으며, 1인당 수산물 소비량에서도 2020년 세계 6위를 차지하였다.²⁷ 일본인들이 초밥 재료와 생선회로 소비하는 참다랑어의 경우, 일본에서 전 세계 어획량의 80% 이상을 소비하고 있다.²⁸

그러나 노동인구 감소 및 수산업 기피현상으로 인하여 종사하는 일본인의 수는 지속적으로 감소함에 따라 생산량 또한 크게 감소하고 있다. 일본의 총 어선 수는 2003년 213,000선에서 2018년에 132,000선으로 줄었다.²⁹ 어선원 수 역시 2018년 기준 151,701명으로 지난 25년 간 53.3% 감소했는데, 이 중 고령노동자와 이주노동자의 비율은 증가하고 있어 노동 착취에 대한 우려가 야기되고 있다.³⁰ 일본의 참치 생산량은 오랫동안 전 세계에서 가장 높은 수준으로 2012년에 209,000톤에 달했으나, 2021년에는 142,000톤을 기록하여 32% 가량 생산량이 감소했다.³¹ 다만, 참다랑어의 경우 양식을 통해 생산량이 증가하고 있다.³²

이에 일본에서 초밥 재료와 생선회로 소비하는 참다랑어와 눈다랑어의 수입의존도는 꾸준히 증가하고 있다. 한 통계에 따르면 횡감용 참치의 수입 의존도는 60%에 달한다.³³ 2021년 기준, 일본의 참치류 수입금액의 19.5%를 대만이 차지하였으며, 중국이 13%, 한국이 10.7%를 차지하였다. 이 중 횡감용 참치에 해당하는 눈다랑어와 참다랑어 수입량의 경우, 대만산이 47%, 중국산이 14%, 호주산이 13%, 세이셸산이 11%, 그리고 한국산이 6%를 차지하였다.

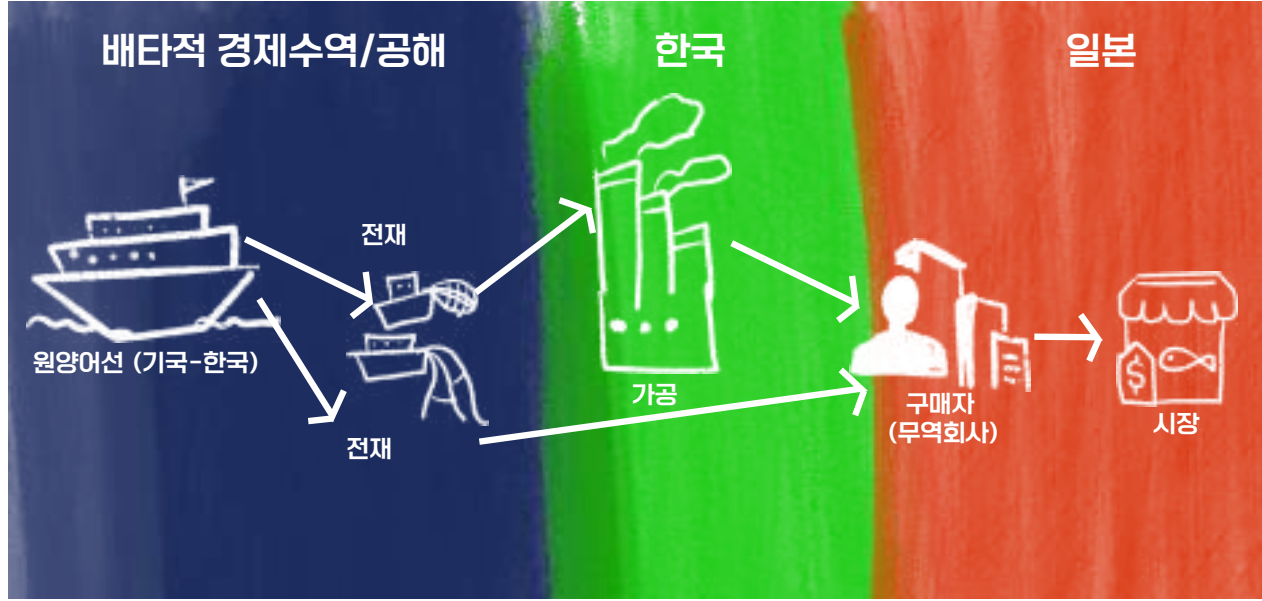


일본 도쿄의 츠키지시장의 참치 가게 © Shutterstock

3. 한국에서 일본까지의 공급망

가. 태평양에서 일본까지, 그 사이의 전재 transshipment

그림 7. 한국 원양어선에서 일본 시장으로 가는 횡감용 참치의 공급망



통상적으로 참치는 공해 및 공해 인근 국가의 배타적경제수역(EEZ, Exclusive Economic Zone)을 넘나들며 조업이 이루어지는데 수확 후 선박에서 손질 및 냉동보관된 후 운반선으로 전재되거나 조업한 선박을 통해 국내에 입항이 된다. 어획물이 전재되는 경우에는 동해어업관리단장에게 전재 허가를 받도록 되어 있으며 동해어업관리단장에서는 조업선의 불법어업 및 국제수산물보존관리조치의 전재 관련 규정 등을 검토한 후 전재 허가증을 발급하도록 되어 있다.³⁴ 전재된 수산물은 한국으로 바로 입항되거나 공해에서 직접 수출이 이루어진다. 한국의 항구로 입항하는 경우에는 입항신고 후 항만국 검색을 통해 한번 더 불법어업 등의 발생 여부에 대해서 점검이 이루어지지만 바로 수출이 되는 경우에는 항만국 검색은 이루어지지 않는다.

신선도가 중요한 횡감용 참치의 경우, 조업 중인 원양어선에서 운반선으로 해상 전재되어 바로 일본으로 유통이 되는 것이 일반적이다.³⁵ 2021년 기준, 한국에서 눈다랑어 및 참다랑어 등 횡감용 참치의 대일본 수출량 3,563톤 중 55%에 해당하는 1,964톤이 공해에서 직접 일본으로 수출된 것으로 보고되었다.³⁶ 특히 참다랑어의 경우, 2021년 인도양에서 어획된 1,246톤 전량이 일본으로 수출되었는데,³⁷ 이중 86%에 달하는 1,078톤이 공해에서 전재되었다. 이는 가다랑어와 날개다랑어 등 비-횡감용 참치 738톤 중 공해에서의 전재로 직접 현지수출된 양은 0.02% 밖에 되지 않는 것과 큰 차이를 보인다.

이와 같이 공해에서 전재되어 직접 수출이 될 경우, 횡감용 참치는 먼저 수출이 된 후에 원양협회를 통하여 서울 세관에 사후 신고가 되는데, 신고된 수출량 및 품목에 대한 검증은 어려운 상황이다. 가령 남방참다랑어보존위원회(CCSBT, Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna)에 따르면, 한국연승선이 2020-2021년에 잡은 남방참다랑어 1,226톤 중 59%에 해당하는 725톤이 공해에서 전재되었으나 4%에 대해서만 수출 검색이 이루어졌다.³⁸



위험한 원양어선의 전재

전재(transshipment)는 어획물이나 해양생물을 조업선에서 운반선으로 옮기는 것을 가리킨다. 전재는 해상에서 일어날 수도 있고 항구에서도 일어날 수 있다. 매년 수천 척의 조업선이 원양에서 잡힌 참치, 고등어, 오징어, 게 등을 “운반선(carrier vessel)” 또는 “냉장선(reefer)”이라고 불리는 냉장 화물선에 옮겨 실은 다음, 어획물 가공을 위해 항구로 운반한다. 선사들은 항구로 돌아가는 데 드는 시간과 비용을 아끼고 어획물의 신선도와 가치를 높이기 위해 해상 전재를 선호한다.³⁹ 그러나 전재는 공급망에 관여하는 관계자의 수를 증가시켜 공급망을 보다 복잡하게 만들고, 운반선 내에서 여러 어선의 어획물이 혼재될 확률을 높여 항구에서 어획물의 적법성 확인절차를 보다 어렵게 만든다.⁴⁰

특별히 해상 전재(transshipment-at-sea)의 경우 관리감독이 어렵기 때문에 어획물에 대한 비보고, 거짓보고 등이 빈번하게 이루어진다. 해상전재는 또한 조업선이 바다에 더 오래 머물 수 있게 만들어 불법어업이나 인권침해의 위험을 높인다는 비판을 받고 있다. 이 때문에 유통 기업의 수산물 공급망 관련 정책에서 해상 전재를 원칙적으로 금지시키도록 요구하는 캠페인도 진행되고 있다.⁴¹

이러한 문제에 대응하기 위하여 지역수산기구는 해역별로 해상 전재를 금지하거나 사전신고를 의무화하는 규정을 두고 있다. 한국이 비준한 참치 지역수산기구는 모두 해상 전재를 원칙적으로 금지하고 항구 전재(transshipment-at-port)를 하도록 하고있지만, 지역수산기구마다 예외사항을 두어 불가피한 경우에는 해상 전재를 할 수 있도록 하고 있다. 참치연승선은 해상 전재가 가장 많이 허용되고 있는 어선이며,⁴² 특히 중서부태평양수산위원회에서는 참치연승선의 공해상 전재는 예외사항이 아닌 일상적인 관행으로 통용되고 있다.⁴³

지역수산기구 규정상 연승선은 해상 전재 발생 전후로 기국에 전재를 하고자하는 어획물 관련 정보(어획 장소, 품종, 양 등) 및 전재 관련 정보(전재 일시, 장소, 상대 운반선 정보 등)를 신고해야한다. 연승선 기국은 취합한 정보를 매년 지역수산기구 사무국에 제출해야 할 의무가 있지만, 취합한 정보의 정확성에 대한 검토는 어렵다. 실제로 해상 전재를 한 것으로 추정되는 어선들의 위치 데이터 분석 결과와 지역수산기구에서 공개한 내용이 일치하지 않는 경우가 보고되고 있으며,⁴⁴ 남방참다랑어보존위원회에서는 상당한 수의 해상 전재가 신고되지 않은 채 불법적으로 이루어진다는 사실을 지적하기도 하였다.⁴⁵

또한 지역수산기구에서는 해상 전재와 관련된 모든 정보를 공개하고 있지는 않기 때문에 해상 전재에 대한 정보를 얻기가 매우 어렵다. 한국 정부는 지역수산기구에 제출한 자료 중 어종별 전재 신고 내용에 대해 공개하는 것을 거부하였다.⁴⁶ 일부 공개된 정보의 불확실성 외에도 지역수산기구에서 해상 전재와 관련된 모든 정보를 공개하지 않는 것 또한 문제제기가 이루어지고 있다.⁴⁷ 결국 해상 전재로 유통되는 참치의 공급망은 투명성이 심각하게 결여되어 있어 공급망 추적이 매우 어려운 상황이다.



한국 참치 연승선에서 일본 운반선으로 참치의 대이동

Global Fishing Watch의 CVP(Carrier Vessel Portal)는 어선의 AIS(Automatic Identification System) 위치 데이터와 지역수산물기부 데이터베이스 등을 활용하여 해상 전재를 감시한다.⁴⁸ 이 포털을 사용하여 한국의 참치연승선이 어디서 어느 운반선과 전재를 하고, 전재 후 해당 운반선은 어느 항구로 가는지 추적할 수 있다.

오룡371은 사조그룹에 의하여 소유 및 운영되는 참치연승선이다. 2017년부터 2023년 8월까지 오룡371은 총 9번의 전재를 한 것으로 파악되는데, 전재 상대는 파나마 혹은 싱가포르 국적의 운반선이었지만 이들은 모두 일본 선사(Toei Reefer와 MRS Corporation)에 의하여 운영되는 배였다.

그림 8. 오룡371의 해상경로 노란색: 해상 전재



출처: Global Fishing Watch, Carrier Vessel Portal

오룡371은 특히나 Meita Maru⁴⁹(파나마 국적, 일본 Toei Reefer 운영)라는 운반선으로 3번의 전재를 했는데, 이 운반선은 같은 기간 동안 149번의 전재를 하였다. 이 149번의 전재 중 26번이 21척의 한국 참치연승선을 대상으로 했으며, 이후 Meita Maru는 일본, 한국, 중국, 대만, 그리고 싱가포르의 항구에 순차적으로 방문하였다.⁵⁰

그림 9. Meita Maru의 해상경로 노란색: 해상 전재, 파란색: 항구, 보라색: 대기



출처: Global Fishing Watch, Carrier Vessel Portal

Meita Maru가 해상 전재를 한 한국의 참치연승선은 다음과 같다.

- 동원수산: 동원 617, 637, 638, 639
- 사조산업: 오룡 305, 325, 371, 375, 721, 722, 731, 801, 오양 355, 372
- 해천물산: 해천 11, 77, 88, 202, 303
- 대해수산: 대화 201, 313

CVP를 통해 파악한 정보에 따르면, 한국 참치연승선은 공해에서 파나마를 기국으로 두고 일본 선사가 운영하는 운반선과 전재를 하며 장기간 항해를 하고, 이 운반선들은 이후 일본, 한국, 중국, 그리고 대만의 항구로 횡감용 참치를 공급을 하였다. 하지만 전재된 참치의 품종 및 양을 파악하기 어렵기 때문에 특정 연승선에서 잡힌 참치가 언제 어떤 운반선을 통하여 어떤 항구로 유통되는지 정확히 알기란 불가능하다.

일본의 전제 냉장선 회사

일본 기업은 편의치적을 통해 냉장선을 운영하고 있다.⁵¹ 예를 들면, Toei Reefer Line Ltd는 전세계에서 가장 규모가 큰 운반선사로 알려져있으며, 횡감용 참치의 냉동운송을 주요 사업으로 삼는다. 자회사로 파나마에 Toei Kaisho Co., Ltd와 네덜란드에 Toei Marine Enterprise Co., Ltd를 둔 다국적 기업이기도 하다.⁵² Toei Reefer Line Ltd의 홈페이지상 공개된 소유선은 5척인데, Kenta Maru⁵³와 Gouta Maru⁵⁴는 일본을 기국으로 하는 반면, Kurikoma,⁵⁵ Meita Maru,⁵⁶ 그리고 Genta Maru⁵⁷는 파나마 기국으로 지역수산물에 등록이 되어있다. 파나마를 기국으로 둔 운반선 3척은 일본 선사에 의하여 소유 및 운영됨에도 불구하고, 전제 시 지역수산물 규정에 따라 일본이 아닌 파나마에 전제 이력을 신고하게 되어있다. 운반선들은 한국의 참치연승선들과 빈번하게 해상 전재를 하며 횡감용 참치를 일본 항구로 유통시킨다. 하지만 지역수산물 규정을 통해 공개되는 정보에는 한계가 있으며 파나마 국적 운반선에 대해서는 한국, 일본 어디에서도 관리감독이 이루어지지 않고 있다.

운반선에서 일본 항구로

한국의 참치연승선에서 잡힌 횡감용 참치는 해상 전재 혹은 한국 항구를 거쳐 일본 항구에 도착한 후, 일본의 대형 무역상사들에 의하여 유통된다. 일본 내 참치의 유통은 수협 및 도매시장을 경유하는 '전통적인 유통 경로'가 우세하였으나 무역상사의 등장으로 직접 참치를 수입하여 소비자에게 유통하는 비율이 증가하고 있다. 무역상사의 시장 점유율은 지난 10년간 꾸준히 증가하여 2016년 냉동 참치의 70-80%가 , Toyo Reizo, Try Sangyou, Fukuichi, Yamafuku 와 같은 4대 대형 무역 상사에 의해 유통되었다.⁵⁸ 이러한 변화의 배경으로는 2000년대 초부터 위축되어 왔던 수산물 시장에서 다양한 수산협회들이 통합 및 감축이 되었고 이에 따라 수산협회의 관리 하에 있던 유통시장이 감소된 점을 들 수 있다.⁵⁹

무역상사의 등장은 참치 공급망의 투명성을 저하시키는 요인으로 작용하고 있다. 과거에는 수협 및 도매시장에 유통되는 참치에 대해 공적으로 관련 정보를 보유하고 관리하고 있었으나 무역상사의 참치 유통 관련 정보는 영업 비밀이라는 이유로 대중에게 공개되지 않고 있다. 또한 무역상사는 자체적으로 보유한 운반선과 국내외 가공 시설을 통해 참치를 가공, 운반, 유통하며 외부로 공급자 및 이력 등 관련 정보를 공개하지 않아 공급망과 관련된 이해관계자를 파악하고 관련 정보를 획득하는 것도 어려운 상황이다. 무역상사 내의 이러한 유통 과정에 대해서는 일본 내의 관련 이해관계자들도 정확하게 이해하지 못하고 있다는 평가이다.

나. 참치 수출 관련 주요 한국 기업

한국의 참치연승산업은 사조그룹, 동원산업, 동원수산, 그리고 신라교역이 주도하고 있다.

Sajo Group

사조그룹은 1973년에 사조산업으로 원양어업을 시작한 후, 사조대림과 사조오양을 편입하여 현재 80여척의 대선단을 이끌고 있다. 보유선 중 절반 가량이 참치연승선이며, 주로 남태평양, 인도양, 대서양, 그리고 남부인도양에서 참다랑어, 눈다랑어, 그리고 황다랑어 등 횡감용 참치를 어획하고 있다.⁶⁰ 사조그룹 중 사조씨푸드는 주요사업으로 수산물 가공유통을 두고 있는데, 2021년 기준 횡감용 참치의 가공유통이 총 매출액의 67%를 달성할 정도로 횡감용 참치는 사조씨푸드의 주요 상품이며, 이는 대부분 일본으로 수출된다.⁶¹ 사조씨푸드는 횡감용 참치 수출판매에 대하여 본사의 해외사업팀이 "일본 및 해외 바이어와 공급제품의 수량, 단가, 스펙, 결제 조건 등을 협의"하여 주문생산 후 20피트 컨테이너를 통하여 직접 수출된다고 공시했다.⁶² 유통 및 수출을 위하여 사조씨푸드는 부산 감천항에 6만톤급의 냉동물류창고를 운영하고 있는데, 해당 창고의 주요 품목은 역시나 횡감용 참치이다.⁶³



한국 부산에 정박한 배 © Shutterstock

표 3. 주요 참치연승선 운영 선사 조업 내용

선사	참치연승선(척)	조업 해역	어획종	횡감용 참치 연간생산량(톤)	유통 및 수출경로
사조그룹	40	중부 태평양, 인도양, 대서양, 남부인도양	횡감용 참치 참다랑어, 눈다랑어, 황다랑어 등	비공개	자사 창고에 보관 후 일본 바이어 통한 직접 수출
동원산업	16	남태평양, 인도양	횡감용 참치 눈다랑어, 황다랑어	5 6천	자사 창고에 보관 후 특수 컨테이너로 직접 수출
동원수산	14	태평양, 남부인도양	횡감용 참치 참다랑어, 눈다랑어 등	3 4천	자사 창고에 보관 후 유왕 자회사 통한 수출
신라교역	9	남태평양	횡감용 참치 참다랑어, 눈다랑어, 황다랑어 등	3 4천	일본 바이어 통한 직접 수출

동원산업

1969년에 원양어선 선장 출신이 설립⁶⁴한 동원산업은 참치 원양어업을 주 사업으로 해왔으며, 한국원양시장을 43% 점유하는 단연 원양 1위 기업이다.⁶⁵ 참치캔이 대표 품목임에도 불구하고 동원산업 소유선 중 가장 많은 숫자는 참치연승선으로 총 12척의 선이 남태평양과 인도양에서 매년 5~6천톤의 참다랑어, 눈다랑어 그리고 황다랑어를 잡는다. 이뿐만 아니라 동원산업은 사조와 마찬가지로 부산 감천항에서 10만톤급의 물류센터단지를 운영하여 횡감용 참치를 냉동보관한 후, 국내 주문의 경우 냉동 탭차를, 수출의 경우 특수 컨테이너를 통해 유통시킨다.⁶⁶

동원수산

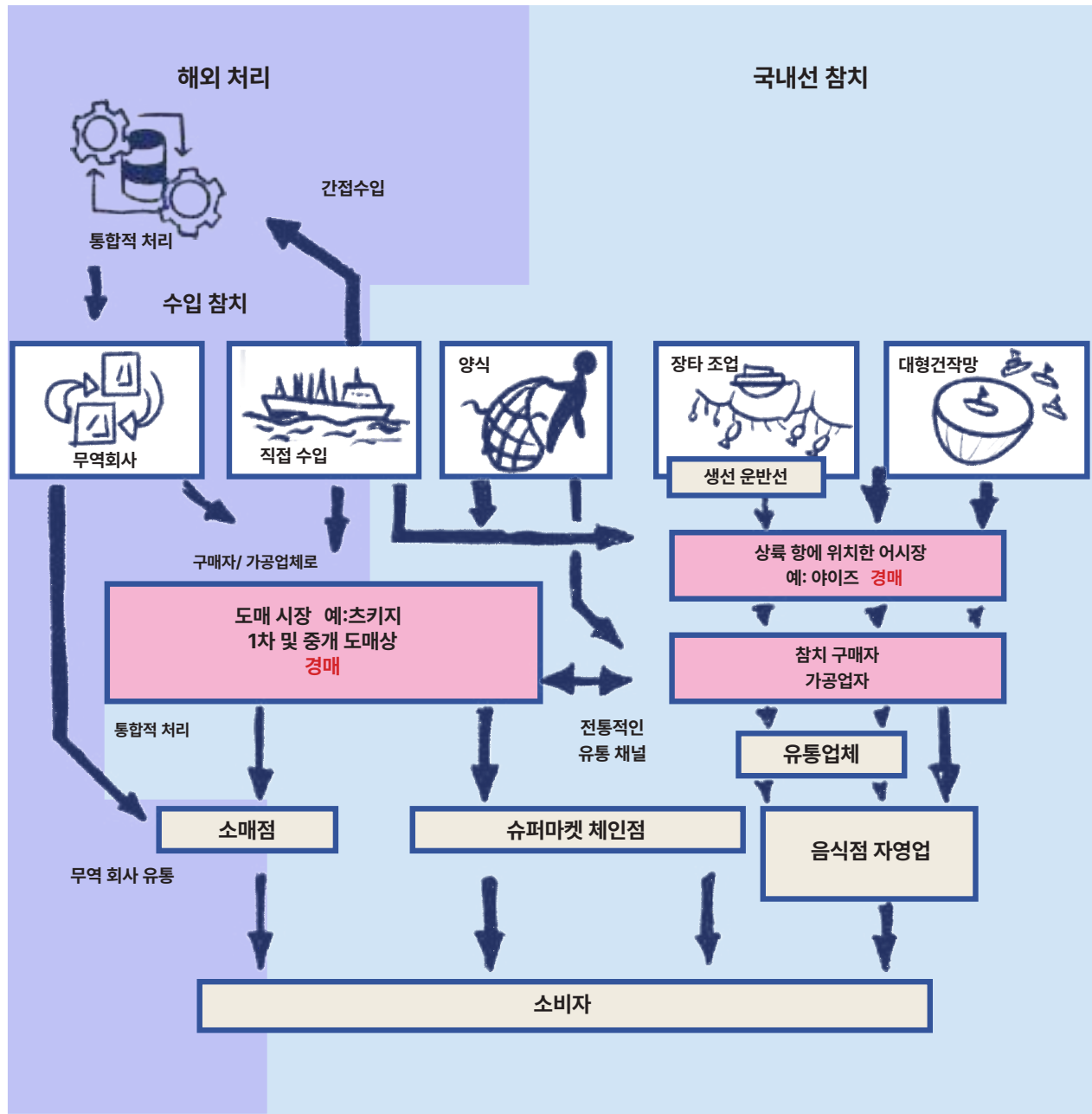
동원수산은 동원산업과 완벽히 독립적인 회사이며, 1970년 설립부터 참치원양을 해왔다. 총 16척의 원양어선 중 14척이 참치연승선이며, 태평양과 남부 인도양에서 남참다랑어와 황다랑어를 주로 조업하여 매년 3-4천톤 가량의 횡감용 참치를 생산한다. 동원수산은 자사 홈페이지에서 참치연승선이 부산에서 “첫 출어하여 귀항 시까지 약 2년에 걸쳐 조업”을 한다고 밝혔다.⁶⁷ 동원수산은 부산에서 2개의 냉동공장과 2만톤급의 냉동창고를 운영하여 횡감용 참치를 보관 후 일본으로 수출함과 더불어, 2020년에 횡감용 참치 가공 및 유통 전문업체인 (주)유왕을 자회사로 편입하여 일본 수출길을 확장시켰다.⁶⁸ 유왕은 자체적으로 3천톤급의 냉동창고 및 20톤급의 공장을 운영하여 동원수산의 횡감용 참치를 보관, 가공, 그리고 유통시킨다.⁶⁹

신라교역

1967년 무역회사로 시작한 신라교역은 1972년부터 원양어업을 주요사업으로 변경하여 참치선망선 6척과 참치연승선 9척을 독자적으로 운영하고 있다. 참치연승선은 남태평양에서 매년 3천톤 가량의 황다랑어와 눈다랑어를 횡감용으로 조업한다.⁷⁰ 신라교역은 횡감용 참치를 국내 입항 후 직접 외국 판매자에게 수출하는 것으로 밝히고 있다.⁷¹ 자회사인 신라SG가 유통 및 가공사업을 담당하여 부산에 공장을 운영하긴 하지만, 취급품목 대다수는 소세지 및 통조림이며 횡감용 참치는 자체적으로 유통 및 가공되는 것으로 보이지 않는다.⁷² 이외에도 신라교역은 11척의 ‘해외합작선단’을 운영하여 가공용 참치와 명태를 조업 및 유통하며,⁷³ 2014년 필리핀에 ‘Green Marine Total Services’라는 자회사를 설립하였지만 사업내용은 공개된 바가 없다.⁷⁴

다. 일본 내 참치 유통 관련 주요 기업

그림 10. 일본 내 참치 유통 경로



수산업 및 식품 기업

일본 수산물 업계에서 가장 큰 기업은 수산 및 식품 가공 기업인 Maruha Nichiro Corporation이다. 조달, 유통, 해외 네트워크에서 압도적인 강점을 가진 Maruha Nichiro Corporation는 일본이 연간 수입하는 220만 톤의 수산물 중 20만 톤 이상의 물량을 취급하고 있다.⁷⁵ Maruha Nichiro Corporation는 참다랑어 양식의 선구자로서 오이타현에 완전 양식 참다랑어 종묘 배양 시설을 설립했다. Maruha Nichiro Corporation에 이어 Nissui Corporation(식품 회사)는 약 11만 톤의 수산물을 개발, 생산, 수입하고 있으며, KYOKUYO CO., LTD.(식품 회사)는 약 10만 톤의 수산물을 개발, 생산, 수입하고 있다.⁷⁶

무역 회사

Mitsubishi Corporation, Sojitz Corporation, Marubeni Corporation, Mitsui & Co., Ltd., Toyota Tsusho Corporation 등 일본의 무역회사도 일본 수산물 시장의 주요 업체이다. 특히 참치를 주력으로 하는 Mitsubishi Corporation의 수산물 사업부인 Toyo Reizo Co., Ltd.는 물량 면에서 일본 내 최대 취급 업체이다. Sojitz Corporation은 참치 수입에서 매우 큰 역할을 해왔으며, 공개된 자료 중 가장 최근 정보로 2010년에 3만 톤의 참치를 수입했는데, 이는 당시 일본 전체 참치 수입량의 약 15%에 해당한다. 2008년에는 참치 양식업에도 진출하여 현재 연간 약 10,000마리의 참치를 생산하는 국내 참치 양식을 관리하고 있다.⁷⁷

수산물 도매 회사

일본의 주요 수산물 도매업체는 2022년 확정된 매출 순으로 OUG Holdings Inc., Chuo Gyorui Co., Ltd., DAISUI CO.,LTD., TOHTO SUISAN CO., LTD., DAITO GYORUI CO.,LTD., TSUKIJI UOICHIBA CO., LTD., YONKYU CO.,LTD 가 있다. DAITO GYORUI CO.,LTD.는 Maruha Nichiro가 전액 출자한 자회사입니다.⁷⁸



III. 한국 원양어업의 인권 리스크

1. 강제노동 및 인신매매의 정의

가. 강제노동

ILO 강제노동협약 제29호는 '강제노동'을 '처벌의 위협 하에서 강요받거나 자발적으로 제공하는 것이 아닌 모든 노동이나 서비스'로 정의한다.⁷⁹ ILO는 강제노동이 실생활에서 나타나는 양상에 대하여 보다 자세히 설명하기 위해 다음과 같은 11개의 지표를 제공한다: 1) 취약성 남용, 2) 기만, 3) 이동 제한, 4) 고립, 5) 신체적 및 성적 폭력, 6) 협박 및 위협, 7) 신분증명서 압수, 8) 임금 체불, 9) 채무 상태, 10) 가혹한 노동 및 생활조건, 11) 과도한 초과 근무. ILO는 11개의 지표가 모두 존재할 필요가 없으며, 1개의 지표만 존재하여도 강제노동이 의심될 수 있다.⁸⁰

표 4. ILO 11개의 강제노동지표 설명

지표	설명
취약성 남용	언어 혹은 지역 규율에 대한 정보 부족, 소수자성, 혹은 적은 기타 취업 기회 등 노동자의 취약성을 악용함
기만	임금 혹은 노동환경 등, 노동자에게 약속한 것을 지키지 않음
이동 제한	위험한 작업장에서 안전 및 보안 등에 관한 합리적인 제한에 관련된 정도를 넘어설 정도로 입장 및 퇴장의 자유를 제공하지 않음
고립	작업장이 지리적 고립되거나 혹은 통신방법이 부재함
신체적 및 성적 폭력	기존 계약에 해당되지 않는 작업수행을 강요하기 위해서 등, 노동자에게 폭력을 가함
협박 및 위협	출입국 당국에게 신고, 임금 삭감, 혹은 노동환경 악화 등의 협박 및 위협
신분증명서 압수	신분증 혹은 여타 귀중품을 압수하여 노동자가 접근할 수 없게 하고, 노동자로 하여금 위 물품의 손실 없이는 일을 떠날 수 없다고 느끼게 함
임금 체불	노동자로 하여금 일을 떠나지 못하도록 강요하기 위한 수단으로써 조직적이고 의도적인 임금 체불
채무 상태	중개수수료 혹은 가불금 등 취업의 조건으로 발생한 채무를 갚기 위하여 노동을 함
가혹한 노동 및 생활조건	위험하거나 열악한 노동환경, 혹은 노동과 연관된 기준 이하의 생활환경
과도한 초과 근무	국내법 혹은 단체교섭 등에 의하여 정해진 제한을 초과하는 근로시간, 혹은 휴식이나 휴가를 거부함

나. 인신매매

인신매매의 경우 원양어선에서 일하게 되는 이주민들의 연약성과 취약성을 고려할 수 있는 중요한 법적 틀(legal framework)이다. 유엔 초국가적 조직범죄 방지협약을 보충하는 인신매매, 특히 여성과 아동의 인신매매 방지, 억제 및 처벌을 위한 의정서(이하 인신매매의정서)는 인신매매를 ‘착취를 목적으로 위협이나 무력의 행사 또는 그 밖의 형태의 강박, 납치, 사기, 기만, 권력의 남용이나 취약한 지위의 악용, 또는 타인에 대한 통제력을 가진 사람의 동의를 얻기 위한 보수나 이익의 제공이나 수령에 의하여 사람을 모집, 운송, 이송, 은닉 또는 인수하는 것’으로 정의한다. 인신매매의정서는 피해자가 동의했다고 하여 인신매매가 성립하지 않는다는 것을 분명하게 밝히고 있다 (제3조).⁸¹

표 5. 인신매매 구성 요소

요소	내용
목적	착취 강제노동, 강제고용, 노예제도, 혹은 그와 유사한 관행, 예속 등
수단	위협이나 무력의 행사 강박, 납치, 사기, 기만 권력의 남용이나 취약한 지위의 악용 타인에 대한 통제력을 가진 사람의 동의를 얻기 위한 보수나 이익의 제공이나 수령
행위	모집, 운송, 이송, 은닉, 또는 인수

2. 한국 원양어업에서의 강제노동과 인신매매

앞서 밝힌 바와 같이 원양어선 노동자의 약 80%가 이주노동자인데 이들은 주로 본국에서 가난하고 교육을 받지 못하고 고용이 불안정하여 일자리를 구하기 어려운 상황에서 연약성(susceptibility)을 갖고 구직을 하기 때문에 조작과 착취를 당하기 쉽다. 본국에서 수입이 전혀 없거나 매우 적은 이들은 원양어선의 노동조건 및 급여를 쉽게 수락한다. 이주 과정에서 송출업체는 이들에게 일자리를 구해주는 명목으로 교육비, 각종 수수료와 더불어 이탈보증금을 징수하는데, 이탈보증금은 약속한 기간 동안 일자리를 떠날 수 없게 만드는 제약으로 작용을 한다. 또한 이주노동자들은 대부분 송출업체가 제공하는 계약 내용에 대해 숙지하지 못한 채 원양어선에서 일을 하게 된다.

원양어선에서는 노동시간에 대한 규제가 없기 때문에 이주노동자들은 하루 12시간 이상 장시간 노동을 하면서도 차별적인 최저임금으로 한국인 선원보다 훨씬 낮은 급여를 받고 일을 하며 노동착취를 당한다. 또한 위험한 노동 환경 및 열악한 생활시설과 폭력적인 언행에도 종종 노출되지만 이탈보증금, 급여 체납, 공해의 물리적 격리 등의 다양한 이유로 일을 그만둘 수 없는 상황에 놓이게 된다. 그러므로 원양어선에서 일하는 이주어선원이 처한 상황은 강제노동 및 인신매매에 해당한다.⁸²



표 6. 한국 원양어선의 인권침해 유형

유형	지표 및 요소	설명
강제노동	취약성 남용	이주어선원의 물리적 및 심리적 고립, 언어 및 문화에 대한 이해 부족 등의 취약성
	기만	법적으로 고시된 최저임금에 대한 약속 불이행
	이동 제한	12개월에서 24개월까지 이르는 기항 없는 장기간 항해, 그리고 이로 인한 신고 및 탈출 제한
	고립	자유로운 핸드폰 및 인터넷 사용 제약
	신체적 및 성적 폭력	신체적 학대, 성폭력 등의 물리적 및 성적 폭행
	협박 및 위협	임금 삭감 및 미지급 혹은 강제하선 등의 협박, 언어적 폭
	신분증명서 압수	이탈을 방지하기 위한 여권 압수
	임금 체불	송출수수료 등의 명목으로 임금 공제
	채무 상태	이탈보증금 명목으로 첫 3개월치의 임금 유보 및 채무를 기반으로 한 이탈 방지
	가혹한 노동 및 생활조건	부족한 음식과 식수, 비위생적인 생활환경 등
	과도한 초과 근무	보장된 휴식 시간 없는 12시간 이상의 연속적 노동
인신매매	목적	강제노동
	행위	선원 모집 및 운송
	수단	기만, 위협, 신체적 및 언어적 폭력, 임금 체불, 차별, 그리고 채무 강요 등 권력의 남용 및 취약성 악용

원양어선에서 일하는 이주노동자들의 상황에 대해 국제적으로 주목을 받게 된 이후 정부와 업계는 여러 조치를 취하며 더 이상 이런 문제가 없다고 주장하고 있으나, 시민단체의 조사에 따르면 이주노동자의 상황은 크게 변하지 않은 채 강제노동 및 인신매매의 양상이 지속되고 있다는 것을 알 수 있다. EJF(환경정의재단)와 공익법센터 어필⁸⁴은 2021년부터 2022년까지 한국 국적의 원양어선에서 일했던 74명의 이주노동자를 대상으로 조사를 하였는데, 이들 중 60%는 일이 많을 때에는 하루 14시간 이상 쉬지 않고 일을 해야했다고 하였다. 그러나 이들은 한국인 노동자 평균 급여의 10분의 1 수준의 임금을 받거나 약 절반 정도는 최저임금에도 못미치는 임금을 받고 있던 것으로 드러났다. 또한 송출기관에서는 여전히 송출수수료 및 환율 등을 명목으로 여전히 임금이 공제되는 경우도 빈번하였다. 이주노동자 중 83%가 욕설, 강제하선 혹은 임금지급을 거부당할 수 있다는 등의 위협 및 언어 학대를 경험했다고 밝혔으며 24%의 이주노동자들이 신체적 폭행을 당하거나 동료가 폭행당하는 것을 목격했다고 밝혔다. 또한 조사대상 전원이 여권을 본인이 소지하지 않고 선장 혹은 선주가 소지하고 있다고 하였다.

조사대상이었던 원양어선원 74명 중 30명은 연승선에서 일했던 이주어선원 중 이었는데, 이들은 예외 없이 열악한 노동 환경에서 착취를 당한 경험을 보고했다. 연승선에서 일한 이주어선원의 과반수(53%)가 급여를 지급받지 못하거나 삭감을 당했고, 대다수(80%)가 언어적 폭력 등 학대를 받았으며, 전원(100%)이 여권을 압수당했다고 밝혔다. 이들은 특히나 노동 및 항해 시간에 있어서 더욱 더 강제노동과 인신매매에 취약함이 드러났다. 연승선에서 14시간 이상 일한 선원의 비율은 77%, 18시간 이상 일한 비율은 30%로 다른 어선에서 일하는 노동자보다 휴식 없이 장시간 노동에 시달리고 있었다. 또한 연승선에서 일했던 이주어선원들 중 83%에 달하는 사람들이 1년 이상 기항 없이 항해했으며, 2년 이상 기항 없이 항해한 비율은 17%였는데, 이는 원양어선 전반에 비하여 2배 이상에 달하는 수치였다.⁸⁵

한국 참치연승선에서 근무한 이주어선원 인터뷰

“배에 타자마자 일하기 시작했습니다. 밤 9시까지 일했지만 휴식은 없었고, 휴일도, 초과수당도 없었어요… 누군가 피곤해서 잠깐 (벽에) 기대기만 해도 선장이 머리를 때렸습니다.”
(2019년부터 2021년까지 참치연승선 D에서 근무한 인도네시아 노동자)

“매일 같이 욕설을 들었습니다.
눈이 다쳐서 수술을 받아야했지만 비용은 제가 부담했습니다.”
(2020년부터 2021년까지 참치연승선 D에서 근무한 인도네시아 노동자)

“선배들이 한국 문화라며 앓을 때마다 성추행을 일삼았습니다.
48시간 내내 쉬 없이 일했지만, 설문조사를 할 때는 거짓말을 하도록 강요받았습니다.”
(2019년부터 2021년까지 참치연승선 S에서 근무한 인도네시아 노동자)

“여권을 돌려받기 위해 500달러 가량을 냈지만 여전히 여권이 없습니다.
중개업자에게 매달 120달러 정도를 수수료로 지불해야 했습니다.”
(2020년부터 2022년까지 참치연승선 K에서 근무한 인도네시아 노동자)

“계약기간은 2년이었지만 더 오래 일을 했습니다.
2년 넘게 항구에 들어가지 못한채 배에 남아있었어요.”
(2019년부터 2021년까지 참치연승선 D에서 근무한 인도네시아 노동자)

표 7. 원양어선과 참치연승선에서 근무한 이주어선원 노동조건

휴식 없는 노동시간	원양어선 전반	참치연승
14시간 이상	60%	77%
18시간 이상	26%	30%

기항 없는 항해기간	원양어선 전반	참치연승
1년 이상	40%	83%
2년 이상	7%	17%

한국 참치연승선의 장기간 항해 문제는 이전에도 조명된 바가 있다. 캘리포니아 산타바바라 주립대는 2018년 상위 25개 수산국의 참치 연승선의 조업형태를 분석한 결과, 한국 국적선이 항해 거리, 항해 시간, 조업시간에서 1위를 나타냈고 항구와의 최대 거리는 2위로 열악한 조업환경이라는 것을 밝혔다.⁸⁶ 또한 남태평양어업기구(South Pacific Fisheries Forum Agency)는 2017년 보고서에서 한국 연승선은 운반선에 의존하여 통상적으로 1.5년에서 2년 사이의 기항 없는 항해를 한다고 밝혔다.

이러한 장기간 항해에 따라 선원들이 물리적으로 고립되는 시간은 장기화되고, IUU 어업 및 인권침해의 위험도 높아진다. 해상에서 물리적으로 장기간 고립된 참치연승선은 관리감독이 이루어지기 어렵기 때문에 노동착취 및 불법행위에 대한 감시가 어려울 뿐 아니라, 이러한 사안에 대해 선원들이 탈출 및 신고 등 구제절차에 접근하기 어렵게 만들기 때문이다. 실제로 위 조사에서 참치연승선원 전원은 선내에서 노동 관련 구제절차를 알지도, 이용해보지도 못했다고 진술했다. 이뿐만 아니라 한국의 참치연승선 109척은 모두 1991년 전에 건조된 것으로 선박의 노후화 및 이로 인한 안전에 대한 우려 또한 제기되고 있다.⁸⁷

3. 한국 정부의 대응 및 그 한계

가. 2021년 해양수산부 정책

2020년 7월, 해양수산부는 원양어선에서 일하는 이주어선원의 근로조건을 개선하는 이행방안을 수립하고 2021년부터 시행하기 위한 정책을 발표하였다.⁸⁸ 정책의 주요내용은 1) 이주어선원이 송출수수료 및 은행수수료 등으로 인한 감액 없이 총 임금을 수령받을 것, 2) 최저임금이 국제운수노동조합(International Transport Workers' Federation, ITF) 기준에 따라 2021년 기준 540달러를 상회할 것, 3) 매일 최소 10시간, 혹은 탄력적으로 매달 최소 308시간의 휴식시간을 보장할 것, 4) 정기적으로 하선회망자를 조사하여 장기승선을 방지할 것, 그리고 5) 선사지급 생수를 국적과 무관하게 균등하게 분배할 것 등이다.

하지만 해수부가 발표한 정책은 여러 면에서 한계가 있다.⁸⁹ 무엇보다 최저임금을 ITF 기준에 맞추어도 근로기준법과 선원법에 어긋나는 국적에 따른 임금차별 문제는 해결되지 않는다. 또한 최소한의 휴식시간이 보장된다고는 하나 1일 기준이 아닌 1개월 기준으로 탄력적 운영을 한다는 조항은 즉 어선원들이 연속적인 휴식시간을 보장받지 못한다는 것을 의미한다. 또한 송출수수료의 경우 수수료를 선원이 아닌 선사가 부담하여도, 선원이 승선 전에 지불해야하는 이탈보증금 등의 수수료에 대한 개선방안은 전무하여 충분한 개선조치로 이어지지 못하였다. 즉, 기존처럼 임금에서 송출수수료를 공제하지 않더라도, 승선 전부터 수수료를 부담시키는 경우가 여전히 존재하여 이주어선원들은 여전히 채무를 지게 되는 것이다.

한편 승선회망자를 조사하여 장기간 조업을 방지한다고 했지만, 승선기간 상한을 여전히 15개월 상한으로 두고, 하선 시 재승선 기회를 보장하지 않기에 이주어선원들이 실제로 승선회망을 표현하기 어려울 것이라는 점이 지적되었다. 또한 강제노동지표에 해당함에도 불구하고 관행으로 여겨지고 있는 여권압수에 대한 대책은 전무했다.

실제로 이러한 정책이 인신매매 및 강제노동 근절에 실효성이 없다는 것은 앞서 진행한 조사결과에 의해서도 확인이 되었다.⁹⁰

표 8. 해양수산부 2021년 이행방안 세부사항 및 이에 대한 이주어선원 조사결과

이행방안	이행 여부	조사 결과
송출수수료 등 감액 없는 임금 수령	X	송출수수료 및 환율 등을 명목으로 인한 임금 감액 64
ITF 기준 540달러의 최저임금	X	540달러 미만 48 , 한국인 최저임금 미만 100
매일 최소 10시간 이상의 휴식시간	X	6시간 미만의 휴식시간 23 , 12시간 미만의 휴식시간 76
하선회망자 조사로 장기승선 방지	X	12개월 이상 의사와 무관한 장기승선 42
균등한 생수 분배	X	한국인에 비해 현저히 적은 임금으로 인해 생수 구매에 차별 경험 42



2023. 3. 27. 개최된 인신매매 등 방지 정책조정협의회 © 교육부

나. 2022년 인신매매 등 방지 및 피해자보호 등에 관한 법률 인신매매 등 방지법

한국 정부는 인신매매의정서에 가입한 후 7년이 지난 2022년에 인신매매 식별, 보호, 그리고 처벌 등 내용을 담은 인신매매 등 방지법을 제정했고, 이는 2023년부터 시행되었다.⁹¹ 하지만 해당 법에 대하여 시행 전부터 많은 우려가 제기되어왔는데,⁹² 그중 가장 큰 문제는 처벌조항의 부재였다. 국제법상의 인신매매 정의를 따르지 않고 ‘인신매매 등’이라는 애매한 범주를 만들었을 뿐만 아니라, 처벌조항을 신설하지 않아 인신매매에 대한 온전한 처벌은 불가능하리란 지적이었다. 또한 법은 인신매매 식별지표를 개발하도록 하지만, 지표 사용을 의무화하지 않기에 실무상 식별 진행이 되지 않을 것이라는 우려가 있었다.

인신매매 등 방지법 시행 후 1년에 가까워지는 현 시점에서, 위 우려사항은 모두 현실이 되었다. ‘인신매매’, ‘형법상 인신매매’, ‘인신매매 등’, 그리고 ‘인신매매 등 범죄’라는 혼잡한 정의 규정으로 인하여 정부 부처 및 공무원들 간 인신매매 개념에 대한 합의가 이루어지지 않은 상황이며, 이에 따라 근로감독 및 이주민 단속에 있어 인신매매 식별이 제대로 이루어지지 않아 많은 수의 피해자들이 구제되지 못하고 있다. ‘인신매매 등 범죄’의 피해자로 인정이 되거나, 공식기구에 의하여 인신매매 피해자로 식별 증명이 되어야 ‘인신매매 피해자’로서 지원 및 보호를 받을 수 있는데, 범죄 처벌도, 피해 식별도 되지 않는 현 상황에서 피해자가 국가의 보호를 받을 가능성은 미비하다.⁹³

뿐만 아니라 인신매매 등 방지법은 인신매매 식별 판정 및 지원 실무 전반을 ‘지역권익기구’에 일임하는데, 1년째 해당 기구 모집에 실패하여 정부는 2024년도 지역권익기구 예산을 0원으로 삭감했다.⁹⁴ 이주어선원을 비롯한 수많은 이주노동자들이 임금 체불 및 고충 상담을 위하여 찾아가는 이주노동자 지원센터 40곳에 대한 예산 역시 70억원에서 0원으로 삭감되었다.⁹⁵ 이와 더불어 정부는 2024년에 인신매매 피해자 지원 예산 전액을 44.5% 삭감하겠다고 발표하여, 인신매매 피해자 식별 및 보호에 대한 현 제도의 실효성은 불투명하다.

이주어선원 인신매매에 대한 대책은 특히나 전무하다. 원양어선의 이주노동자는 한국에서 가장 대표적인 인신매매 피해자 유형으로 꼽혀왔지만,⁹⁶ 인신매매 등 방지법 및 종합계획 그 어디에도 어선원의 언급은 찾아볼 수 없다.⁹⁷ 원양 이주어선원은 물리적 고립, 언어적 장벽, 체류자격 부재, 그리고 브로커의 개입으로 인한 채무 등 특징적인 취약성을 지니고, 이러한 피해자 유형에 맞는 지원 대책이 마련되어야 할 것이다. 특히나 강제노동의 기반이 마련되는 송출입과정에서 공공성을 강화하여 어선원 대상 인신매매를 근절해야 하지만, 정부는 이에 대하여 실효성과 강제력 없는 임시방책으로 일관해왔다.

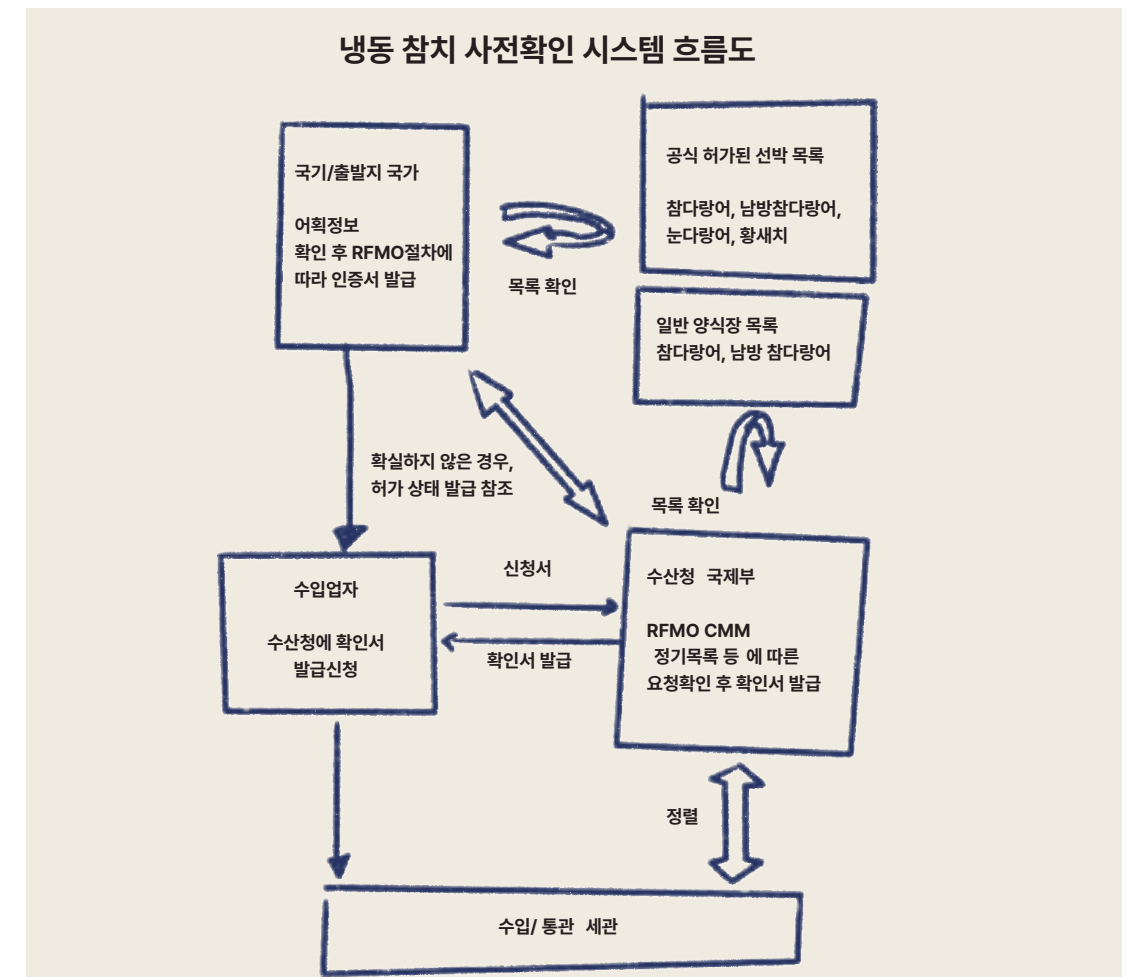
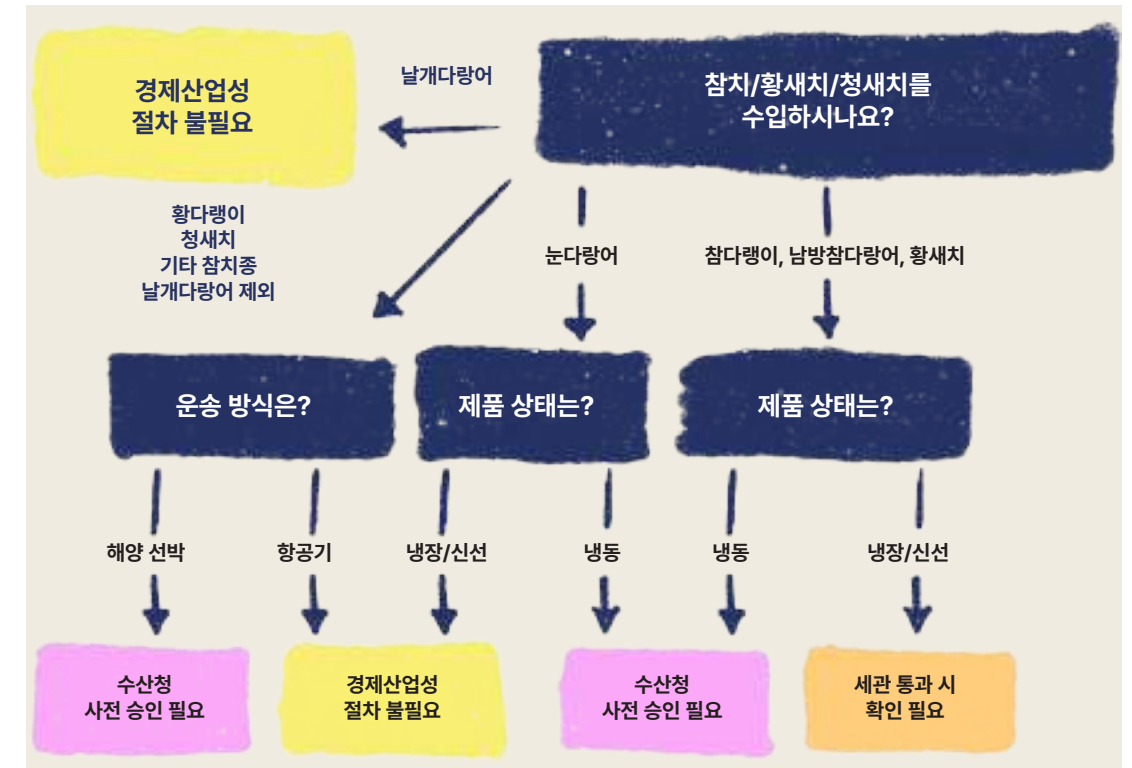
IV. 일본 정부 및 기업의 수산물 수입 관련 정책과 그 한계

1. 정부: 참치 수입 절차

일본은 지역수산기구의 보존관리조치를 이행하기 위해 참치자원 보존 및 관리의 강화를 위한 특별법 (이하 참치 관리법) 에 따라 수입산 참치를 관리하고 있다.⁹⁸ 참치관리법은 참다랑어, 남방 다랑어, 눈다랑어, 황다랑어, 기타 다랑어류(눈다랑어 제외), 황새치, 청새치류와 같은 참치류를 수입할 때 조업선의 기국에서 IUU가 발생하지 않았다는 내용의 보증을 담은 인증서를 함께 제출하도록 하여 IUU로 어획한 참치의 수입을 예방하려고 하고 있다. 즉 일본 정부는 참치관리법에 의해 지역수산기구의 보존관리조치를 이행할 수 있도록 하고 있으나, 그 외에 어획 과정에서 발생하는 강제노동 및 인신매매 등 인권침해에 대해서는 검토할 수 있는 장치가 전무하다.

이 법은 선박의 어획량에 대한 기국의 인증과 일본의 인증 확인을 포함하고 있다. 참치관리법이 시행하고 있는 중서부태평양수산위원회(WCPFC)와 같은 국제수산관리기구의 한국 인증 기관은 국립수산물품질관리원⁹⁹이며, 인증을 확인하는 일본 기관은 농림수산성 산하기관인 수산청으로 아래에 설명된 바와 같다.¹⁰⁰ 법에서는 참치 어종, 참치의 상태(냉동 또는 냉장/신선), 운송 방법(선박 또는 항공기)에 따라 다른 인증과 절차를 요구하고 있으며, 대상 어종에 대한 기본적인 절차는 (1) 수산청의 수입 신고 전 인증 확인(아래 분홍색 박스), (2) 수입 신고 시 세관에서의 인증 확인(아래 주황색 박스) 두 가지로 나뉜다. 이로 인해 다음 도표에 요약된 다소 복잡한 구조가 만들어진다.¹⁰¹

그림 11. 참치 수입 인증 절차





횡감용 참치는 대부분 냉동 눈다랑어와 참다랑어로 구성되어 있기 때문에 수산청의 사전 확인이 필요하며, 송장/계약서, 환적 신고서, 참다랑어 경우 특정 어획 서류, 냉동 눈다랑어 경우 특정 통계 데이터 등의 서류를 수산청에 제출해야 한다. 2022년에서 2024년 사이에 한국에서 일본으로 참다랑어를 직접 수입하는 경우에는 추가적인 정보를 제공하고 이러한 정보가 WCPFC에 제공되어야 하지만 이 정보가 WCPFC 사이트에서 2024년 이후에 공개될 지 여부는 미지수이다.

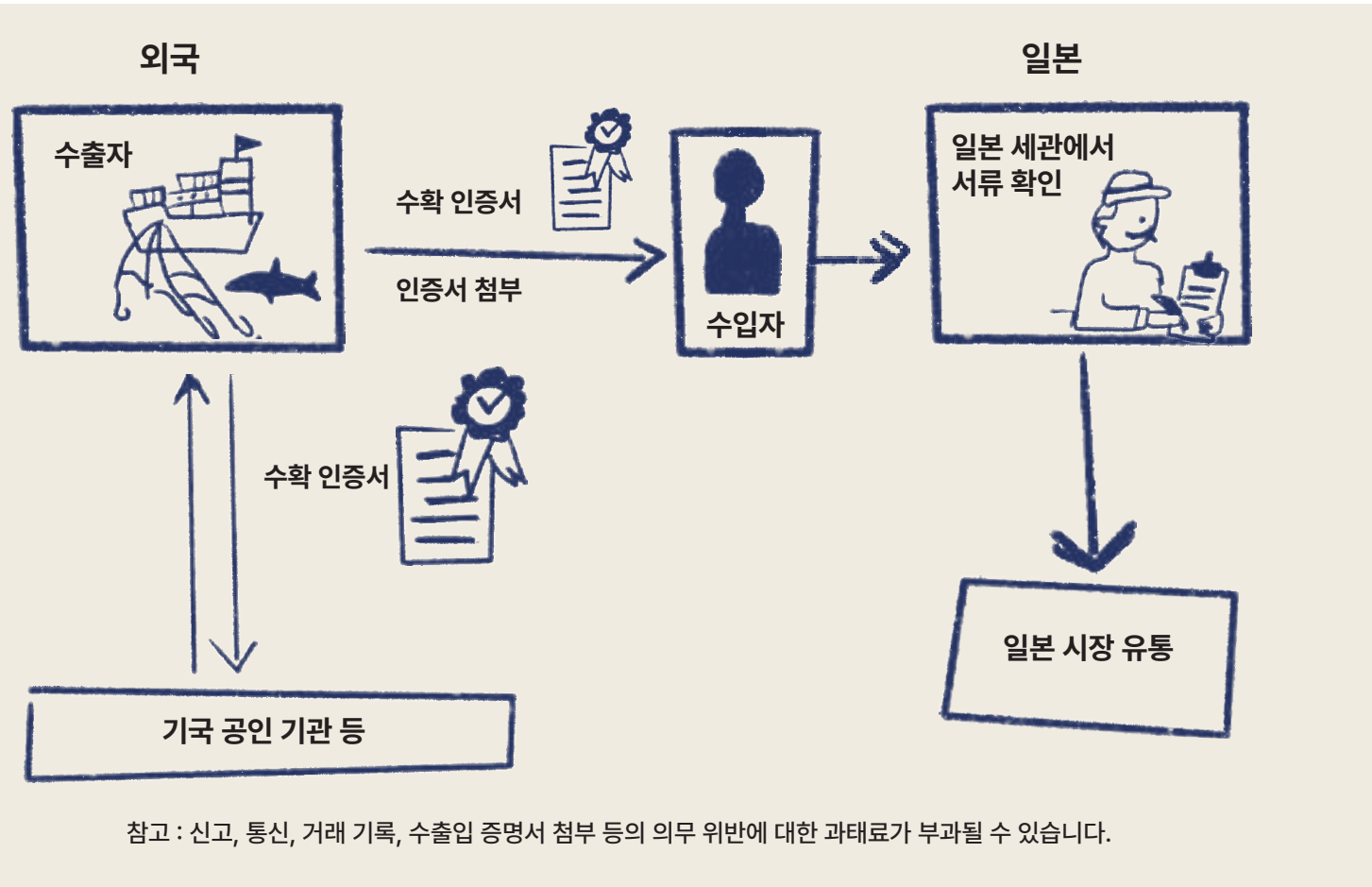
IUU 수산물 수입 및 유통 방지를 위해 채택된 수산물법

참치관리법은 참치 수입을 다루고 있지만, 일본의 새로운 법률인 '특정 수산 동식물의 적절한 국내 유통 및 수입 보장에 관한 법률(법률 제79호, 2020년 12월 11일)'(수산물법)은 일반적으로 IUU 수산물의 수입 및 유통을 방지하기 위해 제정된 점은 주목할 만 하다. 그러나 참치 관리법 기술 문서에 따르면 "참치 및 기타 어종에 대해 이미 다른 프로그램에 따라 IUU 어업 방지를 위한 수입 규제가 시행되고 있는 어종은 이 법에 따른 일본의 어획량 문서화 제도에서 제외된다"고 명시되어 있다. 이 법은 2022년 12월에 발효되었으며, 현재 꽂치, 오징어, 고등어, 정어리에 대해서만 적용되고 있다.

이 법을 간단히 요약하면, 일본 내 수산물 유통을 일본 국적 선박이 일본에서 어획한 1급 수산물과 일본으로 수입되거나 외국 선박(비일본 국적 선박)이 어획한 2급 수산물로 구분하고 있다. 1등급 수산물의 경우, 법에 따라 정부에 신고하고 관련 정보(어획물 번호, 제품 정보, 거래 기록 등)를 제출해야 하며, 유통 과정에서 이를 반드시 따라야 한다. 본 보고서의 대상인 2등급 수산물의 경우, 해당 수산물이 합법적으로 어획되었음을 어획 선박의 기국 공인 기관으로부터 인증받아야 하며, 일본으로 수입하기 전에 아래에 설명된 제품 정보를 수산청이 요구하는 기타 서류와 함께 제출해야 하는 어획 문서화 제도(CDS)가 있다. (법 자체에는 이러한 기타 서류를 어디서 찾을 수 있는지 언급되어 있지 않지만, 수산청에는 2등급 수입 수산물 취급에 관한 기술 문서¹⁰²와 추가 요구 사항을 제시할 수 있는 법 관련 FAQ¹⁰³가 있으며, 수산청 웹사이트를 검색하면 수입 쿼터 등 수산물 수입에 적용되는 다른 규칙에 대한 참조를 찾을 수 있다.¹⁰⁴) 마지막으로 제12조는 2등급 수산물을 수입하는 모든 업체에 대한 현장 검사도 허용하고 있다. 제15조에 따라 제11조를 위반할 경우 징역형과 100만 엔의 벌금형에 처해질 수 있다.

참치관리법과 마찬가지로 수산물법에서는 수출을 담당하는 국가가 수입 국가로서 일본이 확인한 인증을 제공하도록 규정하고 있다. 관련 부처는 한국 인증의 경우 국립수산물품질관리원, 일본 확인의 경우 농림수산성이다.¹⁰⁵

그림 12. 인증 절차



출처: 일본 수산청¹⁰⁶

해당 어종에 대한 두 가지 요건이 있는데, 어획증명서에는 인증기관, 인증, 선박, 제품, 재고 관리, 전재(해당되는 경우), 수출자, 수입자, 수입 통제 기관 등의 정보가 포함되며, 가공 신고서에는 선박, 국적, 인증, 어획 설명 및 양륙, 가공, 가공 후 가공 공장 및 관리자 이름, 수출자(공장과 다른 경우), 인증 기관 등의 정보가 포함되어야 한다.

2. 기업: 자발적 노력

일본 정부는 기업의 공급망에서 인권 실사를 이행할 것을 독려하며 2022년에 공급망 인권실사를 위한 가이드라인을 발표하였다.¹⁰⁷ 이에 많은 기업들은 인권실사 이행을 위한 정책 등을 도입하고 있는 바, HRN에서는 횡감용 참치의 수입 및 유통에 연관된 주요 기업의 인권실사 정책에 대한 분석을 진행하였다.¹⁰⁸

다음 내용은 수산물을 수입하고 유통하는 일본의 6개 기업(도요 레이조 주식회사, 미쓰비시 주식회사, 토라이 산업 주식회사, 소지츠 주식회사, 이온 주식회사, 세븐앤아이 홀딩스 주식회사)에 대한 공개 정보를 아래에 설명된 방법론에 따라 검토한 결과이다. 앞의 4개 기업은 한국에서 수출하는 횡감용 참치의 주요 무역회사 및 모기업으로 등재되어 있어 선정했고,¹⁰⁹ 뒤의 2개 기업은 일본 내 최대 유통업체로 일본인의 대다수가 슈퍼마켓에서 가정용 횡감용 참치를 구매하고, 이 제품을 무역회사로부터 공급받는다는 점을 고려해 선정했다. 다음의 분석에서는 수산물 공급업체의 노동권 침해를 식별하고 예방하기 위한 인권 정책, 투명성 및 실사 관행에 중점을 두었다.¹¹⁰

전반적으로 협력업체 어선원의 노동권과 인권을 보호하기 위한 조치가 미흡한 것으로 나타났다. 대형 참여사인 미쓰비시, 소지츠, 이온, 세븐앤아이의 경우 인권 실사에 대한 향후 계획이 있는 것으로 보였으나, 도요 레이조, 그리고 특히 토라이 산업은 인권 정책에 대한 정보 공개가 미흡했다. 두 유형의 기업이 공개하는 정보에 차이가 있는 배경에는 표면적으로는 전문성을 갖춘 기업에서 인권 보호 문제를 담당하는 인력의 한계와 일본 내 기업과 인권에 관한 기본 원칙 및 유사한 국제 기준의 보급률이 낮다는 점이 있다. 또한 대기업이 정책과 계획을 발표하더라도 그 결과나 인권 실사를 위한 PDCA 주기를 어떻게 관리하고 있는지에 대한 세부 사항이나 설명이 거의 없는 경우가 많다. 다음 부분에서는 일반에 공개된 각 기업의 인권 관련 정책 및 조치에 대해 설명할 것이다.

도요 레이조 주식회사 TOYO REIZO Co., Ltd.

a. 기업 개요¹¹¹

사장 겸 대표이사인 오오츠카 시게루가 이끄는 도요 레이조는 1948년 10월에 설립되어 1971년에 조직을 개편한 오랜 역사를 가진 회사이다. 자본금은 2,121,452,637엔(JPY)이며 827명의 임직원이 근무하고 있다.

도요 레이조의 핵심 사업은 수산물, 농산물, 축산물, 유제품, 사료, 화학제품의 판매, 무역, 가공, 냉장 등 다양한 분야를 중심으로 이루어진다. 또한 운송 산업, 창고 운영, 양식업, 어패류 목장 및 관련 연구에도 관여하고 있다. 또한 다른 부수적인 사업도 적극적으로 영위하고 있다.

도요 레이조는 시즈오카 은행, 노린추킨 은행, 미쓰비시 UFJ 은행, 미쓰비시 UFJ 신탁 및 은행 등 주요 은행과 긴밀한 관계를 유지하고 있다. 또한 미쓰비시 코퍼레이션과 같은 공급업체와도 주목할 만한 동업 관계를 맺고 있다.

도요 레이조의 주요 판매처는 도매 시장, 대형 소매점, 레스토랑 및 기타 관련 시설 등이다. 2022 회계연도에 1,715억 엔에 달하는 매출을 기록하며 성공을 입증했다.

b. 분석 결과

도요 레이조 웹사이트에는 일반적인 인권 정책이 공개되어 있지 않았다.¹¹² (조사 당시의 정보이며 이후로 미쓰비시와 같은 정보가 공개되었다). 하지만 CSR(기업의 사회적 책임) 페이지에서 '참치 조달 가이드라인'(2022년 8월)을 확인할 수 있었다.¹¹³ 이 가이드라인은 미쓰비시의 "참치 조달 가이드라인"(2022년 8월)과 동일한 것으로 보이나, 도요 레이조가 "유엔 식량농업기구(FAO)가 정의한 IUU(불법, 비보고, 비규제) 어업을 통한 참치 조달 위험을 피하기 위해 GDST(수산물 추적성을 위한 글로벌 대화)에서 권장하는 주요 데이터 요소를 포함하는 상호 운용 가능한 추적성을 확립한다"는 목표를 선언한 한 가지 추가 약속을 제외하면 동일한 것으로 보인다.

가이드라인은 글로벌 지속 가능한 수산물 이니셔티브 표준을 충족하는 약속을 인정하지만, 웹사이트에는 구체적인 결과나 프로세스 정보가 표시되지 않았다. 또한 미쓰비시는 도요 레이조의 모기업이지만, 미쓰비시의 모든 관련 정책 및 관행(아래 참조)이 도요 레이조에 적용되는지 또는 어떻게 적용되는지 도요 레이조 웹사이트에 명시적으로 명확하게 나와 있지는 않다. (조사 당시의 정보이며 이후로 미쓰비시의 웹사이트로 연결되는 몇몇 링크와 정보가 공개되었다).

미쓰비시 상사 Mitsubishi Corporation

a. 기업 개요¹¹⁴

저명한 기업인 미쓰비시 상사는 1950년 4월 1일에 공식적으로 등록되어 1954년 7월 1일에 법인으로 설립되었다. 현재 나카니시 카츠야가 대표이사, 사장, 최고 경영자(CEO)로 재직하며 유능한 리더십을 발휘하고 있다. 자본금은 204,446,667,326엔(JPY)이며, 보통주 1,458,302,351주를 발행했다.

방대하고 다양한 네트워크를 보유한 미쓰비시 상사는 수많은 지사와 자회사를 통해 사업을 운영하고 있다. 1,321개의 자회사와 416개의 계열사를 보유하고 있으며, 총 1,737개의 법인이 산하에 있다.

인적 자원 측면에서는 모회사에만 해도 5,448명의 직원이 근무하고 있다. 하지만 모회사와 연결 자회사를 모두 고려하면 총 직원 수는 79,706명에 달해 미쓰비시의 광범위한 사업과 글로벌 영향력이 돋보인다.

미쓰비시 상사는 특정 산업과 전문 분야에 중점을 둔 여러 비즈니스 그룹으로 구성되어 있다. 이러한 그룹에는 산업 디지털 혁신 그룹, 차세대 에너지 사업 그룹, 천연가스 그룹, 산업 소재 그룹, 화학 솔루션 그룹, 광물 자원 그룹, 산업 인프라 그룹, 자동차 및 모빌리티 그룹, 식품 산업 그룹, 소비재 산업 그룹, 전력 솔루션 그룹, 도시 개발 그룹 등이 있다.

b. 분석 결과

미쓰비시 상사는 인권 정책을 가지고 있으며, 국제인권장전, 기업과 인권에 관한 지침 원칙, ILO 국제노동기준, 안보와 인권에 관한 자발적 원칙에 대한 지지를 표명했다. 미쓰비시 상사는 또한 공급업체와의 계약에 '지속 가능한 공급망 행동 지침'을 포함하는 것으로 보였다. 그러나 대중에게 공개된 정보에 따르면 "공급자"에 대한 언급이 있을 뿐 정보를 얼마나 확산시키고 있는지는 불분명하다.

또한 다음 기업들과는 상당히 다르게 참치에 대한 개별 가이드라인인 '참치 조달 가이드라인'과 목재 및 팜유에 대한 가이드라인을 제정했다. 이 가이드라인에 명시된 인권 관련 세부 사항은 앞서 기술한 바와 같다. 하지만 부정적인 인권영향을 예방하거나 경감시키기 위한 효과가 있는지는 불분명하다. 전반적으로 미쓰비시 상사는 여러 이해관계자와의 대화를 통해 구체적인 정책을 마련하여 참치 산업의 IUU 어업 및 인권 침해에 대응하고자 하는 것으로 보이지만, 구체적인 공급망 정보, 진행 상황 및 결과는 충분히 공개되지 않았다.

토라이 산업 주식회사

a. 기업 개요¹¹⁷

토라이 산업은 일본 시즈오카현에 본사를 두고 있다. 1988년 7월에 설립된 이 회사의 자본금은 6700만 엔(JPY)이며, 현재 대표이사는 이시카와 토시오이다. 이 회사는 소지츠 주식회사가 지분 100%를 소유한 완전 자회사로 운영되고 있다. 2022년 6월 30일 기준으로 토라이 산업은 남성 79명, 여성 40명으로 총 119명의 직원을 고용하고 있다. 토라이 산업은 계열사인 토라이 참치 제품 유한회사와 관계를 유지하고 있다. 또한 협력 파트너로 확인된 (주)CAS 및 (주)크리에이트와도 협력 관계를 맺고 있다.

b. 분석결과

안타깝게도 토라이 산업의 경우, 사업 내 인권 보호와 관련된 정보가 제공되지 않았다.

소지츠 주식회사 Sojitz Corporation

a. 기업 개요¹¹⁸

소지츠 주식회사는 2003년 4월 1일에 설립되었다. 자본금은 160,339,000,000엔(JPY)이며, 대표이사는 후지모토 마사요시이다. 소지츠 주식회사는 본사를 포함한 5개의 국내 지사와 87개의 해외 지사를 통해 글로벌 비즈니스를 운영하고 있다. 또한 국내 131개 자회사와 해외 291개 계열사를 관리하고 있다. 비연결 기준 2,523명, 연결 기준 20,669명의 임직원이 근무하고 있다.

소지츠 그룹은 일본 및 해외의 다양한 산업 분야에서 제조, 판매, 수입, 수출, 서비스 제공, 투자 등 다양한 글로벌 비즈니스에 참여하고 있다. 다양한 사업을 효과적으로 관리하기 위해 소지츠 코퍼레이션은 자동차 사업부, 항공우주 및 운송 프로젝트 사업부, 인프라 및 헬스케어 사업부, 금속, 광물 자원 및 재활용 사업부, 화학 사업부, 소비 산업 및 농업 사업부, 소매 및 소비자 서비스 사업부 등 7개 사업부 구조를 따르고 있다.

b. 분석결과

미쓰비시 상사와 마찬가지로 소지츠에도 2017년 6월에 제정된 인권 정책이 있다¹¹⁹. 지지 의사를 표명하는 원칙도 미쓰비시와 동일한 것으로 보인다. 2014년에 제정되어 2017년에 개정된¹²⁰ '소지츠 그룹 공급망 CSR 행동 지침'과 2019년에 발행된 소지츠 그룹 구성원을 위한 '소지츠 그룹 지속가능성 핸드북'이 있다.¹²¹ 소지츠가 공급업체와의 계약에서 이러한 조치에 대한 약속을 요구한다는 정보는 없었으나, 모든 연결 자회사가 이러한 조치에 대한 '확인서'를 보내도록 요청하고 있다. 그러나 대중에게 공개된 정보에 따르면 정책의 유포를 "고위험 산업 공급자"만을 대상으로 하고, 정보 유포의 대상도 불분명하다. 또한 참치를 대상으로 특화된 가이드라인이 있는 미쓰비시에 비해 소지츠는 목재와 팜유에 대한 개별적인 가이드라인 두 개뿐인 것으로 보인다. 결론적으로, 가치 사슬 내 인권 위험에 대처하기 위한 조치, 진행 상황 및 결과와 관련하여 공개된 정보가 적었다.

이온 주식회사 AEON Co., Ltd.

a. 기업 개요¹²²

이온 주식회사(순수 지주회사)는 1926년 9월에 설립되었다. 현재 요시다 아키오가 사장 겸 최고경영자(CEO)로 재직하고 있다. 자본금 2억 2,007만 엔(JPY)으로 운영되고 있으며 주로 소매업, 쇼핑몰 개발업, 금융 서비스업, 서비스업, 관련 벤처기업 등의 주식 또는 지분을 보유하여 사업 활동을 관리하는 순수 지주회사로서의 기능을 수행하고 있다. 이온의 발행 가능 주식은 총 2,400,000,000주이며, 자사주를 포함한 총 발행 주식 수는 871,924,572주에 달한다. 도쿄증권거래소에 상장된 이온 주식회사는 미즈호 은행, 노린 중앙 금고, 스미토모 미쓰이 은행, 레소나 은행, 미쓰비시 UFJ 은행 등 주요 기관과 금융 거래를 하고 있다. 이온 주식회사의 감사 법인은 딜로이트 도이치 도마츠 주식회사이다.

b. 분석 결과

이온은 2008년에 인권 정책을 수립하고 2018년에 이를 개정하여 협력업체의 인권까지 적용 범위를 확대했다. 이온은 미쓰비시와 소지츠가 지지한 원칙 중 보안 및 인권에 관한 자발적 원칙을 제외한 모든 원칙에 대한 지지를 표명하고 있다. 또한 "이온 공급업체 행동 강령(CoC)"을 제정했다.¹²³ 이 정책에는 부록에 '이온 지속 가능한 수산물 조달 정책'이 포함되어 있지만, 이 정책은 자원 고갈 방지와 생물 다양성 보전의 관점에서만 작성되었다.¹²⁴ 또한 인권과 관련된 의무 조치는 자체 브랜드인 "탑 밸류(Top Value)"에만 초점을 맞추는 경향이 있다.

세븐앤아이 홀딩스 주식회사 Seven i Holdings Co., Ltd.

a. 기업 개요¹²⁵

이사가 류이치 사장 겸 대표이사가 이끄는 세븐앤아이 홀딩스는 2005년 9월 1일에 자본금 500억 엔으로 설립되었다. 2023년 2월 말 현재 발행 주식은 886,441,983주이며, 1주 단위는 100주이다. 세븐앤아이 홀딩스는 주로 그룹 계열사의 기획, 관리 및 운영을 담당하며 다양한 사업 운영에 주력하고 있다. 여기에는 편의점, 슈퍼마켓, 백화점, 슈퍼마켓, 전문점, 식품 서비스, 금융 서비스 및 IT 서비스가 포함된다. 이 회사는 순수 지주회사로 운영되며 그룹 계열사의 활동을 감독하고 조정한다.

b. 분석 결과

미쓰비시, 소지츠, 이온과 마찬가지로 세븐앤아이도 위에 나열된 국제 원칙(이온이 지지를 표명한 원칙에 더하여 다국적 기업을 위한 OECD 가이드라인, 유엔 글로벌 콤팩트 10대 원칙, 아동의 권리와 비즈니스 원칙, 기업과 인권에 관한 일본의 국가 행동 계획 포함)에 대한 지지를 표명하는 인권 정책을 웹사이트에 공개하고 있다. 이 정책에 따라 "세븐앤아이 그룹 비즈니스 파트너 지속 가능한 행동 지침"도 있다.¹²⁶ 브랜드 제조사의 공급업체는 세븐앤아이와 계약을 맺을 때 양해각서(MOU)를 체결해야 하는데,¹²⁷ 이에도 역시 이온과 비슷한 문제점이 있다. '지속 가능한 소싱 원칙'의 '부문별 정책'에 수산물을 강조하는 섹션이 있지만, 천연자원 보존에 대해서만 언급하고 있는 것으로 보인다.

표 9: 일본 참치 관련 기업의 인권 정책 및 제도 분석 공식 홈페이지에 공개된 정보 기준

표 9의 색상 분류 기준은 다음과 같다. 파란색으로 평가되었다고 하여 해당 관행이 필요하고 충분하다는 의미는 아니며, 여전히 개선의 여지가 있다는 점에 주의할 필요가 있다.

파란색: 어느 정도 평가할 수 있지만 여전히 개선의 여지가 있음.

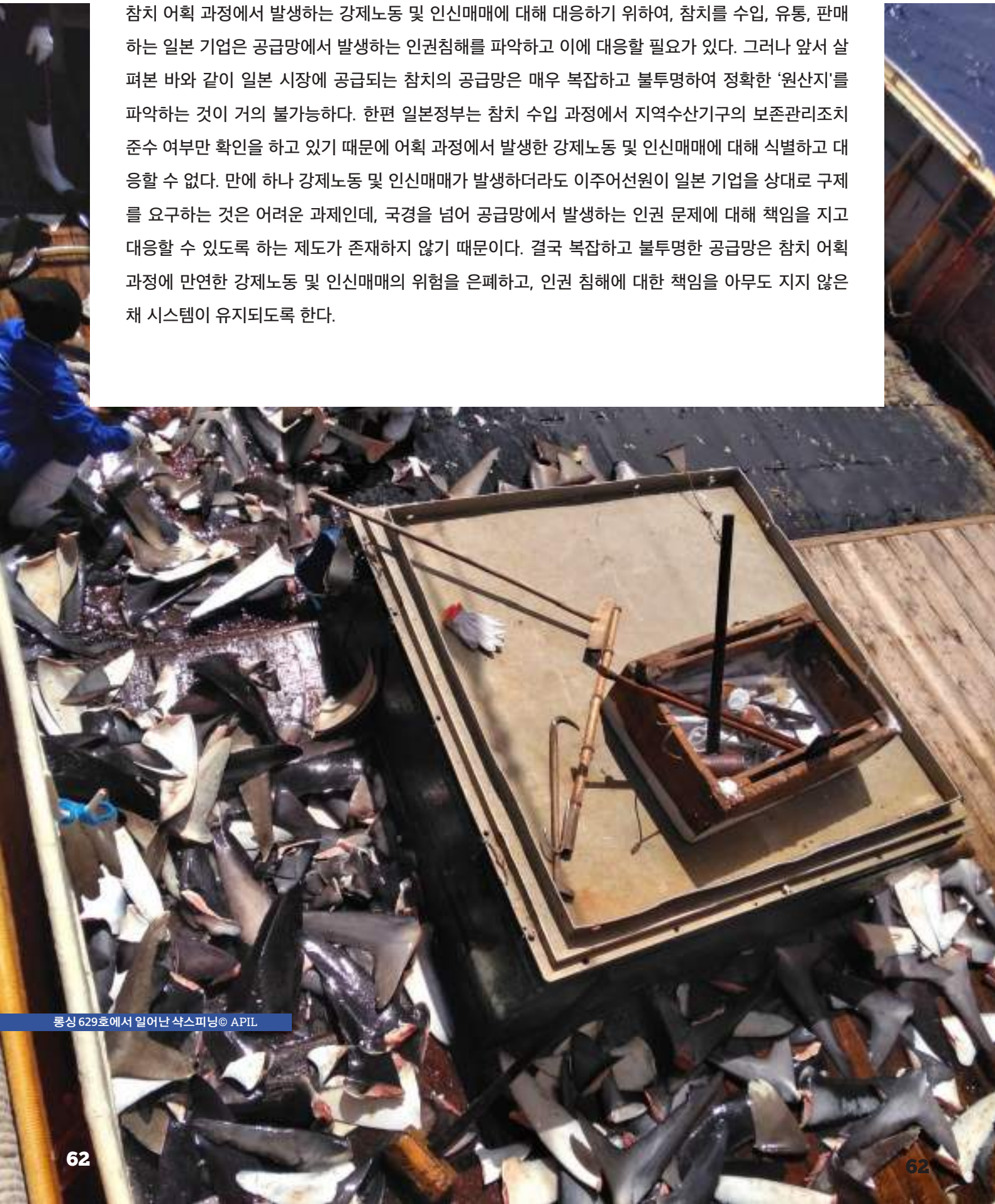
노란색: 불충분하지만 일부 조치가 취해지고 있음.

빨간색: 긴급한 조치가 필요함.

	도요 레이조 주식회사	미쓰비시상사	트라이 상요 주식회사	소지츠 주식회사	이온 주식회사	세븐앤아이 홀딩스 주식회사
1. 인권 정책	비공개 *조사 시점 기준. 이후 미쓰비시 상사와 동일한 것으로 밝혀졌습니다.	공개	비공개	공개	공개	공개
2. 공급업체 관련 행동 지침 수립 및 촉진	사용 가능 지속 가능한 공급망 관리를 위한 정책 * 공개된 정보에서 공급업체에 대한 언급만 있으며, 보급 범위가 불분명합니다. 특징 공급업체와의 계약서에 본 정책을 공유하고 있습니다. 공급업체에 시정을 요청할 수 있는 권한과 미준수 시 계약 해지 옵션이 있습니다.	비공개	비공개	공개 공급망에 대한 소지츠 그룹 CSR 행동 가이드라인 *공개된 정보에서 고위험 업종의 공급업체에 정책을 전파한다는 언급만 있고, 전파 범위는 불분명합니다. 특징 딱히 없습니다	공개 이온 공급업체 행동 강령 CoC *공개된 정보에는 공급업체에 대한 언급만 있으며, 배포 범위가 불분명합니다. 특징 개인 브랜드 제품 공급업체를 대상으로 CoC 준수 여부를 평가하기 위해 외부 감사 등을 실시합니다.	공개 세븐앤아이 그룹 비즈니스 파트너 지속 가능한 행동 가이드라인 *공개된 정보에서 비즈니스 파트너 라는 언급만 있으며, 보급 범위가 불분명합니다. 특징 개인 브랜드 제품 공급업체에 한해 SCR에 관한 양해각서 MOU 가 필요합니다. 가이드라인은 홈페이지에서 21개 언어로 제공됩니다.
3. 수산업 관련 정책 및 가이드라인	공개 참치 조달 가이드라인 *인권 침해 위험에 대한 언급하고 있으나 인권 침해를 예방하거나 완화하는 데 있어 그 효과는 아직 불분명합니다.	비공개	비공개	비공개	사용 가능 수산물을 포함한 이온 지속 가능한 조달 원칙 Aeon Sustainable Procurement Principles *인권 침해 위험에 대한 언급이 없습니다.	사용 가능 수산물을 포함한 세븐앤아이 그룹 지속 가능한 소싱 원칙 및 정책 Seven i Group Sustainable Sourcing Principles and Policies 및 지속 가능한 원자재 조달 Sustainable Procurement of Raw Materials *인권 침해 위험에 대한 언급이 없습니다.
4. 위에서 언급한 1, 2, 3 을 기반으로 분석한 참치 공급망에 대한 HRDD 의 구현 정도	부분적으로 구현되었습니다. 특징 HRDD 방식: 어느 정도 구체적으로 공시하고 있으나 실제 내용은 불분명합니다. • 참치 공급업체에 대한 위험성 평가 실시 세부 내용 없이 실시 중 으로 공시하고 있습니다. • 참치 공급업체에 대한 외부 감사 실시 2022년부터 시작하여 2025년까지 정례화할 예정 으로 공시하고 있습니다. • 선박 모니터링 개선 2022년부터 검토 중 으로 공시하고 있습니다. HRDD 결과: 부분 공개. 2017년 참다랑어 지속가능한 소싱 정책 실행계획의 이행 현황 및 결과만 제공합니다.	비공개	비공개	참치 공급망에 관한 구체적인 정보는 없습니다. *일반적인 공급망에 관한 정보는 확인할 수 있습니다. 특징 2019 회계연도에는 목재 공급업체의 산림 관리 관행에 대한 제3자 평가가 실시되었습니다. 다른 공급업체에 대한 이행 현황은 아직 명확하지 않습니다.	참치 공급망에 관한 구체적인 정보는 없습니다. *일반 공급망에 관한 정보가 제공됩니다. 특징 *HRDD 사이클의 구축은 2025 회계연도에 완료될 예정입니다.	참치 공급망에 관한 구체적인 정보는 없습니다. *일반 공급망에 관한 정보가 제공됩니다. 특징 중국 및 동남아시아의 자가 상표 제조 시설에 대한 제3자 감사는 대규 16개 범주, 117개 점검 항목 에 따라 실시합니다. 사전 통보된 공장 방문을 통해 현장 실사, 문서/데이터 확인, 관리자 및 근로자 인터뷰 등을 통해 CSR 준수 여부를 평가합니다.
참치 공급망에 대한 고충처리 제도	공개 외부 이해관계자를 위한 연락 창구로서의 고충처리 제도 * 거버넌스 메커니즘에는 참치가 포함되지만 특정 제품 카테고리로 제한됩니다. * 대상 기업은 자체 소유 기업, 그룹사, 지속 가능한 공급망 조사 Sustainable Supply Chain Survey 의 적용을 받는 공급업체로 제한됩니다. * 지원 언어는 일본어, 영어, 중국어로 제한됩니다.	비공개	비공개	공개 외부 핫라인 *대상 제품: 개인 상표 품목만 해당됩니다 참치 포함 여부는 불확실 . *대상 회사: 개인 상표 제품의 공급망에 있는 회사만 해당됩니다. *지원 언어: 일본어와 영어로 제한됩니다.	공개 공급업체 핫라인 *대상 제품: 개인 상표 품목만 해당됩니다 참치 포함 여부는 불확실 . *대상 회사: 개인 상표 제품의 공급망에 있는 회사만 해당됩니다. *지원 언어: 일본어, 영어, 중국어, 베트남어. 버마어, 크메르어, 태국어, 타갈로그어, 인도네시아어, 벵골어, 말레이어 등 기타 언어는 준비 중입니다. *타사 조직 ASSC 에서 운영합니다.	공개 공급업체용 헬프라인 세븐앤아이 HLDGS *제품 및 회사 세부 정보가 불분명합니다. *지원 언어: 일본어만 지원됩니다. *타사 조직 IntegreX Inc. 에서 운영합니다.
참치 공급망 이해관계자와의 대화	수행 중 수산업 노동권 문제에 관한 다중 이해관계자 플랫폼 참여 유엔글로벌콤팩트 지속가능한 해양원칙 SOP 실천 플랫폼, SeaBOS 등 .	비공개	비공개	비공개 *이해관계자 간 대화가 진행 중이지만, 특히 참치에 대한 프레임워크와 관행에 대한 세부 사항은 아직 명확하지 않습니다.	수행 중 글로벌 수산물 지속가능성 계획 GSSI 참여	비공개 *이해관계자 간 대화가 진행 중이지만, 특히 참치에 대한 프레임워크와 관행에 대한 세부 사항은 아직 명확하지 않습니다.
참치 공급망에 대한 공급업체 목록 공개 여부	비공개	비공개	비공개	비공개	비공개	비공개

3. 정부와 기업 행동의 한계

참치 어획 과정에서 발생하는 강제노동 및 인신매매에 대해 대응하기 위하여, 참치를 수입, 유통, 판매하는 일본 기업은 공급망에서 발생하는 인권침해를 파악하고 이에 대응할 필요가 있다. 그러나 앞서 살펴본 바와 같이 일본 시장에 공급되는 참치의 공급망은 매우 복잡하고 불투명하여 정확한 '원산지'를 파악하는 것이 거의 불가능하다. 한편 일본정부는 참치 수입 과정에서 지역수산기구의 보존관리조치 준수 여부만 확인을 하고 있기 때문에 어획 과정에서 발생한 강제노동 및 인신매매에 대해 식별하고 대응할 수 없다. 만에 하나 강제노동 및 인신매매가 발생하더라도 이주어선원이 일본 기업을 상대로 구제를 요구하는 것은 어려운 과제인데, 국경을 넘어 공급망에서 발생하는 인권 문제에 대해 책임을 지고 대응할 수 있도록 하는 제도가 존재하지 않기 때문이다. 결국 복잡하고 불투명한 공급망은 참치 어획 과정에 만연한 강제노동 및 인신매매의 위험을 은폐하고, 인권 침해에 대한 책임을 아무도 지지 않은 채 시스템이 유지되도록 한다.



룽싱 629호에서 일어난 삭스피닝 © APIL

사례 연구 인권침해 수산물인 일본에서 아무 문제 없이 유통되기까지 룽싱 케이스¹²⁸

룽싱 629는 2019년 3월부터 2020년 4월까지 WCPF 협약 해역에서 조업을 하였다. 해당 선박에서 항해한 24명의 인도네시아 선원 중 4명이 원인 불명으로 사망했다. 바다에서 죽음을 맞이한 선원 3명의 시신은 바다에 유기되었다.

살아남은 선원들은 인신매매와 관련한 끔찍한 사건들을 증언했다. 선원들은 13개월 동안 하루에 18시간 동안 일을 했고, 평균적으로 총 미화 500 달러를 지급받았다. 피해 선원 중 5명은 약속 받았던 임금의 3.1%에 불과한 미화 120 달러 밖에 지급받지 못하였다. 중국인 선원들이 병에 담긴 생수를 마시는 동안 인도네시아 선원들은 제대로 정화되지 않은 바닷물을 마셔야 했다. 여러 차례에 걸친 해상전재로 선박은 기항할 필요가 없었기에, 선원들은 13개월 동안 선박에 갇혀 있었다.

룽싱 629는 상어지느러미 채취(shark finning) 및 보호 어종의 어획 등 IUU 어업에 관여한 혐의를 받고 있다. 선원들이 촬영한 사진에서 청상아리 (Shortfin Mako Shark), 귀상어 (Scalloped Hammerhead Shark), 및 백상어 (White Shark)가 발견되었는데, 이들은 모두 멸종위기에 처한 야생 동식물종의 국제 거래에 관한 협약 (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora, CITES)에서 멸종위기종으로 보호받고 있는 어종이었다.

룽싱 629는 중국의 Dalian Ocean Fishing(이하 'DOF') 소유의 선박으로 DOF의 가장 큰 고객 중 하나가 일본의 Mitsubishi였다. 또한 룽싱 629가 기항 없이 조업을 하는 동안 최소 2회 이상 일본 운반선이 일본 항구에 어획물을 전재하였다. 룽싱 629에서 동료의 죽음을 목격한 뒤 한 선원은 계약을 종료하고 인도네시아로 돌아가고 싶다는 의사를 밝히고 운반선을 통해 귀국을 시도하였으나 거절을 당하기도 하였다.

특히 미쓰비시는 "대화 세션"과 2017년부터 공급업체와의 "연례 설문지"를 통해 공급망에서 인권을 보호하고 있다고 주장해 왔다. 그러나 2020년 어선원 4명이 사망한 사건이 보고될 때까지 DOF 선박의 노동 착취에 대해 "알지 못했다"고 보고해, 대화와 설문조사를 통해 사건과 관련된 노동 및 인권 착취를 파악하는 데 실패했음을 보여줬고 다른 인터뷰에서도 보고된 바 있다. 노동 및 인권 침해에 연루되었을 가능성이 있는 어업 회사가 DOF만이 아니라는 점과 공급업체의 인권 침해를 확인하는 미쓰비시의 시스템이 이전에 실패한 적이 있다는 점을 고려할 때, 미쓰비시는 수산물 공급망의 인권 위험을 검토하고 확인된 위험을 해결하기 위한 개선 조치를 수립해야 한다.

V. 인권 리스크로부터 자유로운 참치를 위한 권고



1. 한국 정부를 위한 권고 주로 노동자 보호를 위한 관점에서

1. 어선원노동협약 (ILO C188)을 비준하여 국제기준에 부합하는 이주어선원의 노동조건과 안전, 건강, 의료, 생활환경을 개선할 수 있도록 국내법을 정비할 것.
2. 송출입 절차에서 공공성을 확보하여 이주어선원의 송출 과정에서 징수되는 수수료 및 불법 임금공제 관행이 개선될 수 있도록 할 것.
3. 이주어선원이 한국 선원과 임금, 노동조건, 생활환경에 있어서 차별적 대우를 받지 않도록 할 것.
4. 여권 압수 금지 조치에 대한 이행을 점검하고 여권 압수 금지 주체가 송출업체 및 선장, 선원에게 확대 적용되도록 법을 개정할 것.
5. 승선기한 상한 조치 준수 여부에 대한 이행 감독을 실시하고, 모든 원양어선의 항해 기간을 6개월로 제한할 것.
6. 원양어선에 대한 실효성 있는 근로감독을 실시하고 근로감독 결과에 대해 투명하게 공개할 것.
7. 인신매매 대응 종합계획에 원양어선 이주어선원 피해자 지원 대책을 마련할 것.
8. WCPFC 등 지역수산기구에서 논의가 되고 있는 노동기준 비준에 적극 협력할 것.

2. 일본 정부를 위한 권고 주로 기업과 인권 관점에서

1. 어선원노동협약(ILO C188)을 비준하고, 이주 어선원의 안전, 건강, 의료, 생활환경, 노동권을 개선하기 위해 국내법을 국제 기준에 부합하도록 개정할 것.
2. 참치자원 보존 및 관리의 강화를 위한 특별법 (참치관리법)과 특정 수산 동식물의 적절한 국내 유통 및 수입 보장에 관한 법률 (수산물법)을 개정할 것. 수산물에 대한 인증 의무화를 더 다양한 수산물에 폭넓게 적용하고, 인증 항목으로 IUU 여부 뿐 아니라 전체 공급망에서 수산물이 강제노동, 인신매매 및 아동노동과 같은 인권 침해에 연루되지 않았다는 것을 확인할 수 있도록 할 것. 또한 수산물의 추적가능성을 국제 기준으로 향상시키기 위하여 국내 어획 수산물에 대해서도 어선 항해 기록, 무역 파트너 및 수산물 기록 등의 제출을 의무화할 것.
3. IUU 어획물의 수입을 제한할 뿐만 아니라 어획 과정에서 인권 침해의 위험이 있는 경우 수입을 금지하는 규정을 마련할 것. 어업 인권 및 노동 조건에 대한 국제 기준을 강화하는 데 기여할 것.
4. 수산업을 포함한 모든 기업에 대해 공급망 목록 공개와 적절한 인권 실사를 의무화하는 법률을 제정할 것.
5. 모든 기업, 특히 수산업을 포함한 중소기업이 적절한 인권 실사 이행에 대한 조언을 구할 수 있는 공공 헬프데스크를 구축할 것.
6. WCPFC 등 지역수산기구에서 논의가 되고 있는 노동기준 비준에 적극 협력할 것.

3. 수산물을 수입하는 일본 기업을 위한 권고

1. 공급업체를 위한 가이드라인을 개발하고, 모든 공급업체 계약에 규정 준수 조항을 포함시키며, 하청 공급업체와의 직접 면담을 포함하여 독립적이고 효과적인 정기 감사를 실시할 것. 이러한 지침이 철저히 이행되는지 모니터링하고 확인할 것.
2. 수산업 분야의 고유한 국제 기준과 인권 위험을 고려하여 구체적인 조달 정책과 가이드라인을 수립할 것. 공급업체에 대한 온보드 모니터링 시스템과 외부 감사 실시가 포함시킬 것.
3. 수산물 산업과 관련된 인권 위험을 식별, 예방 및 완화하기 위해 인권 실사를 실시하고, 그 과정, 진행 상황, 도전 과제 및 식별된 인권 위험을 공개하여 책임성을 확보할 것.
4. 어선원이 이용할 수 있는 고충처리 메커니즘을 구축할 것. 특히 수산업에서 이주 노동자에 대한 착취가 만연하다는 점을 감안하여 노동자의 요구를 해결할 수 있도록 다국어 지원을 보장할 것.
5. 수산업계 이해관계자들과 지속적인 대화를 진행하고, 이러한 대화의 구체적인 내용을 공개하기 위해 이해관계자의 동의를 얻을 것.
6. 최종 선박까지 연루된 모든 공급업체를 파악하여 공개할 것. 업계 전반과 협력하여 해상 전재 규정과 같은 문제를 해결하고 해산물 추적성을 강화할 것.

4. 지역수산기구를 위한 권고

1. WCPFC는 선원들에 대한 보호를 보장하고 책임 있는 어업을 촉진하기 위해 제 21차 WCPFC 정기 회의에서 노동기준에 관한 보존조치를 채택할 것.
2. WCPFC 외의 다른 지역수산기구, 특히 참치기구에서 선원들의 인권을 보장하기 위한 노동기준을 적극 채택할 것.
3. 전재 규정 이행을 면밀히 감시하고, 전재 신고 내역을 공개하여 전재 과정의 투명성을 강화할 것.



미주

1. Yozell, S., & Shaver, A. (2019) 「Shining a Light: The Need for Transparency across Distant Water Fishing」, Stimson. Available at: <https://stimson.org/wp-content/files/file-attachments/Stimson%20Distant%20Water%20Fishing%20Report.pdf> (접속일: 2023.8.19)
2. 해양수산부 (2022) 「2022년도 원양어업 통계조사」. https://www.ofis.or.kr/boards/view/board_stats/19692 (접속일: 2023.8.19)
3. 국립수산물품질관리원, “조업모식도”. <https://www.nifs.go.kr/contents/actionContentsCons0103.do> (접속일: 2023.8.19)
4. KOTRA 홈페이지 바탕으로 재구성. 진석순 (2022.8.8) “일본 참치 시장 동향”, 대한무역투자진흥공사 (KOTRA). https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=430&CONTENTS_NO=1&bbsGbn=254&bbsSn=254&spNttSn=195658 (접속일: 2023.8.19)
5. 사조산업 주식회사, “원양사업”. <https://ind.sajo.co.kr/business/pelagic.asp> (접속일: 2023.8.19)
6. 동원NOW (2019.2.10) “동원그룹이 보유하고 있는 배는 몇 척인가요?”, 동원그룹. <https://media.dongwon.com/post/512> (접속일: 2023.8.19)
7. 동원수산 주식회사, “참치독항선”. <http://www.dongwonfish.co.kr/?t=deep&s=page02> (접속일: 2023.8.19)
8. 신라교역(주), “참치연승선단”. http://www.sla.co.kr/b_sea03.htm (접속일: 2023.8.19)
9. 해양수산부 (2021) 「원양어업통계조사」, 업종별 생산현황. https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_5002625&conn_path=I2 (접속일: 2023.8.19)
10. International Seafood Sustainability Foundation (ISSF), “Logline”. <https://www.issf-foundation.org/tuna-stocks-and-management/tuna-fishing/fishing-methods/longline/> (접속일: 2023.8.19)
11. Sustainable Fisheries Partnership (SFP) (2022.12) “Reversing the Decline of Sharks, Sea Turtles, and Seabirds in the Western Central Pacific Ocean”. https://drive.google.com/file/d/1iMSROtO9_8wM4UxcFUeL3nzQdE3Hbmf/view (접속일: 2023.8.19)
12. Jacobson, P., & Gokkon, B. (2022.12.2) “‘It was a shark operation’: Q&A with Indonesian crew abused on Chinese shark-finning boat”, Mongabay Series. <https://news.mongabay.com/2022/12/it-was-a-shark-operation-qa-with-indonesian-crew-abused-on-chinese-shark-finning-boat/> (접속일: 2023.8.19)
13. 그린피스 서울사무소 (2016.1.5) “참치캔 안에 든 건 참치분일까요?”, Greenpeace. <https://www.greenpeace.org/korea/update/6816/blog-ocean-does-your-canned-tuna-only-have-tuna/> (접속일: 2023.8.19)
14. WWF, “Factsheet: Human Rights Issues at Sea”. https://wwfasia.awsassets.panda.org/downloads/human_rights_issues_at_sea_final_1_1.pdf (접속일: 2023.8.19)
15. 해양수산부 (2021) 「원양어업통계조사」, 종사자수. https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_5002622&conn_path=I2 (접속일: 2023.8.19)
16. 원양산업발전법 제2조(정의) 12. “불법어업”이란 다음 각 목의 어업활동을 말한다.
가. 한 국가의 관할 수역에서 자국 또는 외국 선박이 해당 국가의 허가 없이 조업하거나 법규를 위반하여 행하는 어업활동
나. 국제수산물기구의 가입국 선박이 해당 국제수산물기구의 법적 구속력이 있는 보존관리조치 또는 관련 국제법의 규정을 위반하여 행하는 어업활동
다. 국제수산물기구에 협력하는 국가를 포함하여 해당 국가의 국내법규 또는 국제적 의무를 위반하여 행하는 어업활동
13. “비보고어업”이란 다음 각 목의 어업활동을 말한다.
가. 한 국가의 관할 수역에서 조업을 한 경우로서 해당 국가의 국내법규를 위반하여 관계 당국에 보고하지 아니하거나 거짓으로 보고하는 행위
나. 국제수산물기구 관할 수역에서 조업을 한 경우로서 해당 국제수산물기구에서 정한 보고를 하지 아니하거나 거짓으로 보고하는 행위
14. “비규제어업”이란 다음 각 목의 어업활동을 말한다.
가. 국제수산물기구 관할 수역에서 무국적선박, 비가입국 또는 실질적인 비가입국의 국적선이 해당 국제수산물기구의 보존관리조치에 벗어나게 행동하거나 이를 위반하여 행하는 어업활동
나. 국제수산물기구의 보존관리조치가 없는 수역이나 어족자원에 대하여 국제법에 따른 해양생물자원 보존을 위한 국가의 책임을 따르지 아니하는 방식으로 행하여지는 어업활동
국가법령정보센터. “원양산업발전법(2023.1.12 시행)”
<https://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EC%9B%90%EC%96%91%EC%82%B0%EC%97%85%EB%B0%9C%EC%A0%84%EB%B2%95> (접속일 : 2023.10.27)
17. 박지현 (2013) 「한국원양어업 불법어업(IUU) 실태 보고서」, Greenpeace. <https://wayback.archive-it.org/9650/20200406212646/http://p3-raw.greenpeace.org/korea/Global/korea/publications/reports/oceans/2013/apr-2013-iuu-report-kor.pdf> (접속일: 2023.8.19)
18. Ibid.
19. Environmental Justice Foundation (EJF) (2019) 「Blood and Water: Human rights abuse in the global seafood industry」, p. 23, p. 25. <https://ejfoundation.org/resources/downloads/Blood-water-06-2019-final.pdf>
20. Hare, S. R. et al. (2021) 「The Western and Central Pacific Tuna Fishery: 2020 Overview and Status of Stocks」, Pacific Community, pp. 18-19, p. 37. <https://www.spc.int/resource-centre/publications/the-western-and-central-pacific-tuna-fishery-2020-overview-and-status> (접속일: 2023. 8. 18)
21. Tickler, D. et al. (2018) “Modern slavery and the race to fish”, Nature communications, 9(1) <https://www.nature.com/articles/s41467-018-07118-9>
22. 대부분 통조림 등 가공식품으로 사용되는 가다랑어와 황다랑어를 제외하고, 오직 횡감용 참치로만 사용되는 참다랑어와 눈다랑어만을 기준으로 하였을 때의 값이다.
23. 해양수산부 (2021) 「원양어업통계조사」, 품종별 수출현황. https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_5002628&conn_path=I2 (접속일: 2023.8.19)
24. 해양수산부 (2021) 「원양어업통계조사」, 국가별 수출현황. https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_5002629&conn_path=I2 (접속일: 2023.8.19) FFA의 보고서에 따르면 해당 수치는 70%로 기록되기까지 한다. (각주 38번 참고)
25. 해양수산부 (2021) 「원양어업통계조사」, 국가별 수출현황. https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_5002629&conn_path=I2 (접속일: 2023.8.19)

26. Food and Agriculture Organization of the United Nations (2022) "The State of World Fisheries and Aquaculture 2022". https://www.fao.org/3/cc0461en/online/sofia/2022/consumption-of-aquatic-foods.html#note-1_24 (접속일: 2023.8.19)
27. Our World in Data (2023.6.12), "Fish and seafood consumption per capita, 2020". <https://ourworldindata.org/grapher/fish-and-seafood-consumption-per-capita?tab=chart> (접속일: 2023.8.19); Lang'at, V. (2018.12.12) "Countries That Eat The Most Fish", WorldAtlas. <https://www.worldatlas.com/articles/countries-that-eat-the-most-fish.html> (접속일: 2023.8.19)
28. Campling, L. et al. (2018) "FFA Trade and Industry News 11(1)", Pacific Islands Forum Fisheries Agency (FFA). <https://www.ffa.int/node/2055> (접속일: 2023.8.19); Lecomte, M. et al. (2017) "Tuna: fish and fisheries, markets and sustainability", Développement Durable & Relations Internationales (IDDRI). <https://www.iddri.org/sites/default/files/IMG-PHOTOS/Publis-Covers/201811-Tuna-gloablEN.pdf> (접속일: 2023.8.19); Kawamoto, T. (2016) "Tuna market in Japan: challenges and prospects", INFOFISH. https://www.srilankabusiness.com/pdf/seafood_article.pdf (접속일: 2023.8.19)
29. Klein, C. (2022.11.25) "Number of fishing vessels owned in Japan 2003-2018", Statista. <https://www.statista.com/statistics/1284108/japan-number-of-fishing-vessels-owned/> (접속일: 2023.8.19)
30. Loew, C. (2020.6.24) "Japan's fisheries white paper reviews trends of FY 2019", SeafoodSource. <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/japan-s-fisheries-white-paper-reviews-trends-of-fy2019> (접속일: 2023.8.19); Ocean Policy Research Institute (OPRI) (2021.4.20) "The Marine Products Industry's Reliance on Foreign Workers and the Issue of Continuity". https://www.spf.org/en/opri/newsletter/497_1.html?full=497_1 (접속일: 2023.8.19)
31. Klein, C. (2022.10.5) "Production volume of tuna through marine fishing in Japan from 2012 to 2021", Statista. <https://www.statista.com/statistics/762351/japan-tuna-production-volume/> (접속일: 2023.8.19) 해당 통계는 2020년의 작은 증가를 제외하고 매년 꾸준한 일본 참치 생산량의 감소를 보여주고 있다.
32. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (2021.1) "Fisheries and Aquaculture in Japan". https://www.oecd.org/agriculture/topics/fisheries-and-aquaculture/documents/report_cn_fish_jpn.pdf (접속일: 2023.8.19); Loew, C. (2022.4.11) "Japan's farmed bluefin sector found stronger footing in 2021", SeafoodSource. <https://www.seafoodsource.com/news/aquaculture/japans-farmed-bluefin-sector-found-stronger-footing-in-2021> (접속일: 2023.8.19)
33. FFA Trade and Industry News. (2018) Volume 11: Issue 1 January-February 2018 <https://www.ffa.int/node/2055> (접속일: 2023.10.27)
34. 국가법령정보센터. "해외수역 어획물 전채 허가에 관한 고시(2021.8.18 시행)" <https://www.law.go.kr/admRulLsInfoP.do?chrClsCd=&admRulSeq=2100000203818#AJAX> (접속일: 2023.10.27)
35. Campling, L. et al. (2017) "The Tuna Longline Industry in the Western and Central Pacific Ocean and its Market Dynamics", Pacific Islands Forum Fisheries Agency (FFA). <https://www.ffa.int/system/files/Campling-Lewis-McCoy%202017%20The%20Tuna%20%20Longline%20Industry.pdf> (접속일: 2023.8.19)
36. 한국무역통계진흥원. "수출입통계 상세조회". <https://bandtrass.or.kr> (접속일: 2023.8.19)
37. CCSBT. "Catch Documentation Scheme Data" https://www.ccsbt.org/en/userfiles/file/data/CDS_Report.xlsx (접속일: 2023.10.27)
38. CCSBT. (2019.10.27) "Korea: 2021 Annual Report to the Compliance Committee and the Extended Commission." https://www.ccsbt.org/system/files/CC16_SBTFisheries_KR.pdf (접속일: 2023.10.27)
39. 글로벌피싱워치 (Global Fishing Watch) et al. (2021) "글로벌 해상 전채 활동에 대한 규제, 모니터링 및 통제 강화". <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/korean-contributions-from-the-ground.pdf> (접속일: 2023.8.19)
40. Environmental Justice Foundation (EJF) (2018) "Out of the shadows. Improving transparency in global fisheries to stop illegal, unreported and unregulated fishing". <https://ejfoundation.org/reports/out-of-the-shadows-improving-transparency-in-global-fisheries-to-stop-illegal-unreported-and-unregulated-fishing> (접속일: 2023.8.19)
41. Talwar, M., & Mulvaney, K. (2023) "The High Cost of Cheap Tuna", Greenpeace <https://www.greenpeace.org/usa/wp-content/uploads/2023/02/Tuna-Retailer-Report-2nd-Edition-.pdf> (접속일: 2023.8.19)
42. IOTC, ICCAT, IATTC, 그리고 CCSBT에서는 참치연승선의 해상 전채만 허용이 되고 있다.
43. Pew Trust. (2019) "Transshipment in the Western and Central Pacific." https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/09/international_fisheries_transshipment_report.pdf (접속일: 2023.10.27)
44. 2019년에 일어난 한국 국적의 운반선의 경우, 2019년에 중서부태평양 해역에서 79건의 전채를 보고했지만, 이에 반해 위치 데이터에 따르면 한국 운반선은 최대 201건의 전채를 한 것으로 드러났다. Ibid.
45. CCSBT. (2022) "Report of the Seventeenth Meeting of the Compliance Committee." https://www.ccsbt.org/sites/default/files/userfiles/file/docs_english/meetings/meeting_reports/ccsbt_29/report_of_CC17.pdf (접속일: 2023.10.27)
46. 정보공개청구 접수번호 11303127(2023.9.26)호
47. Pew Trusts. (2022) "Global Transshipment: working to make transfers of catch transparent, legal, and safe." <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/articles/2018/02/global-transshipment> (accessed 27 October 2023)
48. Global Fishing Watch는 해상에서 어선과 전채선이 3시간 이상 움직이지 않고 같은 위치에 있는 것을 '잠재적 전채'로 식별한다. Global Fishing Watch "Carrier Vessel Portal" <https://globalfishingwatch.org/carrier-vessel-portal/> (접속일: 2023.10.27)
49. ICCAT. "Vessel Information: Meita Maru" <https://www.iccat.int/en/VesselsRecordDet.asp?id=8188> (접속일: 2023.10.27)
50. IOTC, "Vessel Information: Oryong 371" <https://iotc.org/vessels/history/125781> (접속일: 2023.10.27)
51. WCPFC 웹사이트에 공개된 전채를 승인 받은 일본 국적기는 4개 기업에 소속된 6척의 선박이 있다: Toei Reefer Line Ltd (two vessels: Kenta Maru and Gouta Maru), Taise Maru Shipping Co. Ltd. (two vessels: Taise Maru No. 15 and No. 24), Suyashoten Co. Ltd. (one vessel: Suwa Maru No. 22) and A-Hamahiro Co. Ltd (one vessel: No. 27 Sawajiri). 이외에도 파나마를 기국으로 두지만 일본 선사에 의하여 운영되는 운반선 5척을 포함하여, 일본에 의하여 소유되거나 운영되는 운반선은 WCPFC에 공식 등록된 것만 아래와 같이 11척이 있다. 다음 8척의 선박은 파나마에 주소를 둔 기업의 소유이지만 일본 이름을 갖고 있고 일본인이 선주로 등록되어 있다 (3 vessels of Panama TRL SA, 3 vessels of Star Navigation, and 1 vessel each for Oceanwide Shipping SA and United Reefer SA). 다음의 두 선박은 다른 국가에 등록이 되어 있으나 일본 이름이고 일본인이 선주로 등록되어 있다 (Sea Road Line Inc. in Liberia and Wang Tat Co., PTE, Ltd. in Singapore). FFA Trade and Industry News. (2018) Volume 11: Issue 1 January-February 2018 <https://www.ffa.int/node/2055> (accessed 27 October 2023)

52. Toei Reefer Line Ltd., "Company profile" <https://www.toeireefer.co.jp/about/outline.html> (접속일 : 2023.10.27)
53. WCPFC. "Vessel Information: Kenta Maru" <https://vessels.wcpfc.int/vessel/11656> (접속일 : 2023.10.27)
54. WCPFC. "Vessel Information: Gouta Maru" <https://vessels.wcpfc.int/vessel/11398> (접속일 : 2023.10.27)
55. IOTC. "Vessel Information: Kurikoma" <https://iotc.org/vessels/history/102969> (접속일 : 2023.10.27)
56. IOTC. "Vessel Information: Meita Maru" <https://iotc.org/vessels/history/131323> (접속일 : 2023.10.27)
57. IOTC. "Vessel Information: Genta Maru" <https://iotc.org/vessels/history/123921> (접속일 : 2023.10.27)
58. 본 문단의 정보는 다음 출처에서 제공되었다. Campling, L. et al. (2018) 「FFA Trade and Industry News 11(1)」, Pacific Islands Forum Fisheries Agency (FFA). <https://www.ffa.int/node/2055> (접속일: 2023.8.19)
59. Japan Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries, 「FY2021 Trends in Fisheries FY2022 Fisheries Policy Summary」, pp. 15-16. <https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/wpaper/attach/pdf/index-2.pdf> (접속일: 2023.8.19)
60. 사조산업 주식회사, "원양사업". <https://ind.sajo.co.kr/business/pelagic.asp> (접속일: 2023.8.19)
61. 사조씨푸드 주식회사 (2022) 「분기보고서(일반법인)」. <https://kind.krx.co.kr/common/disclsviewer.do?method=searchInitInfo&acptNo=20220512000136&docno=> (접속일: 2023.8.19)
62. 사조산업 주식회사 (2022) 「분기보고서(일반법인)」. <https://kind.krx.co.kr/common/disclsviewer.do?method=searchInitInfo&acptNo=20220513001245&docno=> (접속일: 2023.8.19)
63. 사조씨푸드 주식회사, "냉동보관사업". <http://sf.sajo.co.kr/business/freezeStorage.asp> (접속일: 2023.8.19)
64. 미쓰비시는 동원산업 설립에 운영 조언, 어선 대여, 그리고 50만 달러가량의 창업비용 대출 등의 조력을 제공했으며, 이후부터 두 기업은 밀접한 관계를 맺어온 사실은 공공연하게 알려져 있다. 동원푸드 공식블로그 (2014.7.30) "신용과 믿음으로 함께 해온 일본 미쓰비시상사와의 인연! [동원F&B 블로그]", https://m.blog.naver.com/dongwon_well/220076260901 (접속일: 2023.8.19)
65. 동원산업 주식회사 (2021) 「분기보고서(일반법인)」. <https://kind.krx.co.kr/common/disclsviewer.do?method=searchInitInfo&acptNo=20210813001291&docno=> (접속일: 2023.8.19)
66. 동원산업 주식회사, "유통사업". <https://www.dwml.co.kr/contents/distribution/distribution> (접속일: 2023.8.19)
67. 동원수산 주식회사, "참치독항선". <http://www.dongwonfish.co.kr/?t=deep&s=page02> (접속일: 2023.8.19)
68. 동원수산 주식회사 (2021) 「분기보고서(일반법인)」. <https://kind.krx.co.kr/common/disclsviewer.do?method=searchInitInfo&acptNo=20210817001262&docno=> (접속일: 2023.8.19)
69. 유왕, "시설현황". <http://www.youwang.co.kr/business01.php> (접속일: 2023.8.19)
70. 신라교역(주), "참치연승선단". http://www.sla.co.kr/b_sea03.htm (접속일: 2023.8.19)
71. 신라교역(주), (2021) 「반기보고서(일반법인)」. <https://kind.krx.co.kr/common/disclsviewer.do?method=searchInitInfo&acptNo=20211115000597&docno=> (접속일: 2023.8.19)
72. 신라SG, "유통사업". <http://www.sillasg.co.kr/m/business.php> (접속일: 2023.8.19)
73. 신라교역(주), "선단소개". http://www.sla.co.kr/b_csea.htm (접속일: 2023.8.19)
74. 신라SG, "유통사업". <http://www.sillasg.co.kr/m/business.php> (접속일: 2023.8.19)
75. 신라교역(주), "선단소개". http://www.sla.co.kr/b_csea.htm (접속일: 2023.8.19)
76. Ibid.
77. Sojitz (2008.9.8) "Sojitz to Enter the Tuna Farming Business". <https://www.sojitz.com/en/news/2008/09/20080908.php> (접속일: 2023.8.19); Sojitz Tuna Farm Takashima Corporation. <https://www.sojitz-tunafarm.com/en/> (접속일: 2023.8.19); Kimura, K. (2022.2.8) "マグロが食べられなくなる? 養殖の現場から見てきた海洋資源のゆくえ", Caravan. <https://www.sojitz.com/caravan/special/tuna/1.html> (접속일: 2023.8.19)
78. Gyokai Chizu (2020.8). 「Nikkei Gyokai Chizu」 <https://www.cdjapan.co.jp/product/NEOBK-2525480> (접속일 : 2023.10.27)
79. International Labour Organization (ILO), 「C029 - Forced Labour Convention」, 1930 (No. 29), http://ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C029 (접속일: 2023.8.19)
80. International Labour Organization (ILO), (2012) 「ILO indicators of Forced Labour」, https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm (접속일: 2023.8.19)
81. United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights (UN OHCHR), 「Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons Especially Women and Children」 <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/protocol-prevent-suppress-and-punish-trafficking-persons> (접속일: 2023.10.27)
82. 이주노동자들이 원양어선에서 일하게 되는 과정 전반에서 이들의 연약성과 취약성이 어떻게 인신매매에 기여하게 되는지에 대해서는 <바다에 붙잡히다> 보고서를 참고하라. 공익법센터 어필, & 국제이주기구(IOM) 한국대표부 (2017) 「바다에 붙잡히다」. <https://apil.or.kr/reports/8814> (접속일: 2023.8.19)
83. Environmental Justice Foundation (EJF) <https://ejffoundation.org/> (접속일: 2023.10.27)
84. Advocates for Public Interest Law (APIL) <https://apil.or.kr/> (접속일: 2023.10.27)
85. 보다 상세한 조사결과는 이하 보고서에서 확인할 수 있다. 국문: 공익법센터 어필, & 환경정의재단 (EJF) (2023) 「2021년부터 적용된 원양 외국인 어선원 노동조건 이행방안, 이주어선원에 대한 인권 침해 대응 실패」. <https://apil.or.kr/reports/3005807310> (접속일: 2023.8.19)영문: Advocates for Public Interest Law (APIL) & Environmental Justice Foundation (EJF) (2023) 「Korea's Migrant Fishers Plan fails to end human rights abuses at sea」. <https://apil.or.kr/reports/3005637320> (접속일: 2023.8.19)
86. 환경운동연합 (2020.6.9) "[보도자료] 한국 원양어선, 선박에 어선원이 '감금된' 시간 세계 1위, 해상 노동시간 세계 1위". <http://kfem.or.kr/?p=207628> (접속일: 2023.8.19)

87. Camping, L. et al. (2017)「The Tuna Longline Industry in the Western and Central Pacific Ocean and its Market Dynamics」, Pacific Islands Forum Fisheries Agency (FFA). <https://www.ffa.int/system/files/Campling-Lewis-McCoy%202017%20The%20Tuna%20%20Longline%20Industry.pdf> (접속일: 2023.8.19)
88. 해양수산부 (2020.12.07) “외국인 어선원, 임금 투명해지고 근로여건 개선된다”, 대한민국 정책브리핑. <https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156425353> (접속일: 2023.8.19)
89. 공익법센터 어필 (2020.12.10) “[입장문] ‘해양수산부의 원양 외국인 어선원 근로조건 이행방안’에 대한 시민단체의 입장”. <https://apil.or.kr/news/16404>
90. 공익법센터 어필, & 환경정의재단 (EJF) (2023) 「2021년부터 적용된 원양 외국인 어선원 노동조건 이행방안, 이주어선원에 대한 인권 침해 대응 실패」. <https://apil.or.kr/reports/3005807310> (접속일: 2023.8.19)
91. 인신매매방지 및 피해자보호 등에 관한 법률. <https://www.law.go.kr/법령/인신매매방지및피해자보호등에관한법률/> (18100,20210420) (접속일: 2023.8.19)
92. 여성가족위원회 (2021) 「「인신매매·착취방지와 피해자보호 등에 관한 법률안 공청회」에 대한 공청회 자료집」. <https://committee.na.go.kr:444/women/reference/reference05.do?mode=view&articleNo=668054&article.offset=0&articleLimit=10> (접속일: 2023.8.19)
93. 2023. 10. 27. 까지 인신매매 피해자를 식별하거나 보호를 제공했다는 정부 보고는 존재하지 않는다.
94. 연합뉴스 (2023.9.9) “인신매매방지법 국제사회에 내세웠는데… 내년 예산은 반토막.”
95. 한겨레 (2023.9.14) “외국인노동자지원센터 예산 ‘0원’... 거점센터 사실상 폐지 수순.” <https://www.hani.co.kr/arti/society/labor/1108536.html>
96. United States Department of State (2023) “2023 Trafficking in Persons Report: Korea, Republic of (Tier 2)” <https://www.state.gov/reports/2023-trafficking-in-persons-report/south-korea/> (접속일: 2023. 10. 27)
97. 여성가족부 (2023.3.27) “제1차 인신매매 방지 종합계획(2023~2027)”. http://www.mogef.go.kr/nw/enw/nw_enw_s001d.do?mid=mda703&bbtSn=710955 (접속일: 2023.8.19)
98. まぐろ資源の保存及び管理の強化に関する特別措置法. https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=408AC1000000101_20150801_0000000000000000 (접속일: 2023.8.19); 영문번역본은 다음을 참고할 수 있다. Act on Special Measures for Enhancement of the Conservation and Management of Tuna Resources. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/jap153731.pdf> (접속일: 2023.8.19)
99. 해양수산부 국립수산물품질관리원, “국제어업”. <http://www.nfqs.go.kr/hpmpg/quar/actionInterantionFisherForm.do?menuId=M0000197> (접속일: 2023.8.19)
100. <https://www.jfa.maff.go.jp/e/>, <https://www.jfa.maff.go.jp/j/enyou/tuna/> “2018년 4월 1일부로, 냉동참치에 대한 사전확인 신청절차는 수산청이 통합관리한다. (2018년 3월 31일까지 해당 절차는 수산청으로의 관련 서류 제출 및 확인, 그리고 확인서 발급을 위한 경제산업성으로의 신청이라는 두 단계로 시행되었었다.)”
101. 위 경제산업성의 수입절차요건에 대한 차트의 번역본은 이하 웹페이지 하단에서 확인할 수 있다. 日本 経済産業省, “まぐろ類の輸入管理 (事前確認・通関時確認)”. https://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/03_import/05_maguro/import_maguro.html (접속일: 2023.8.19). 차트 원본은 다음과 같은 두가지 점을 명시한다. 1. “기타 참치”란 황다랑어, 참다랑어, 남방참다랑어, 그리고 눈다랑어를 제외한 참치류를 일컫는다. 2. (대서양 혹은 지중해에서 자란 Thunnus thynnus의 신선하거나 냉동된) 참다랑어와 (남방참다랑어 중 신선하거나 냉동된) 남방참다랑어를 수입할 경우, ‘수입신고 시 세관에서의 인증 확인’ 절차가 요구되는 경우가 있다. 보다 상세한 내용은 이하에서 확인할 수 있다. 日本 経済産業省, “特定地域からの輸入規制 (2号承認)”. https://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/04_kamotsu/02_import/import_2go.html (접속일: 2023.8.19)사전확인에 대한 차트: 日本 水産庁, “冷凍まぐろ類の事前確認制度の流れ”. <https://www.jfa.maff.go.jp/j/enyou/tuna/attach/pdf/index-100.pdf> (접속일: 2023.8.19)
102. Ibid.; 日本 水産庁 (2023) 「4水漁第1561号」. https://www.jfa.maff.go.jp/j/kakou/pdf/tekiseika_class2.pdf (접속일: 2023.8.19)
103. 日本 水産庁 (2022) 「「特定水産動植物等の国内流通の適正化等に関する法律」に関するQ&A」. https://www.jfa.maff.go.jp/j/kakou/pdf/tekiseika_qa_1_2211.pdf (접속일: 2023.8.19)
104. 예시로 ‘특수사유로 인한 수산물 수입 할당제 품목의 수입을 위한 신청서’를 볼 수 있다. 日本 水産庁, 「特殊事由により水産物輸入割当品目を輸入しようとする場合の申請について」. <https://www.jfa.maff.go.jp/j/kakou/import/attach/pdf/tokusyu-1.pdf> (접속일: 2023.8.19)
105. Japan Fisheries Agency (2022) 「TECHNICAL NOTE on Class II Aquatic Animals and Plants」. <https://www.jfa.maff.go.jp/attach/pdf/220614-3.pdf> (접속일: 2023.8.19); 日本 水産庁, 特定水産動植物等の国内流通の適正化等に関する法律. <https://www.jfa.maff.go.jp/j/kakou/tekiseika.html> (접속일: 2023.8.19)
106. Japan Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries, 「FY2021 Trends in Fisheries FY2022 Fisheries Policy Summary」. <https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/wpaper/attach/pdf/index-2.pdf> (접속일: 2023.8.19); OPRT(Organization of Responsible Tuna Fisheries, 책임 있는 참치어업 추진기구) 참고. OPRT (2021) 「OPRT Newsletter International No. 75」. <https://oprt.or.jp/eng/wp-content/uploads/2021/09/OPRT75.pdf> (접속일: 2023.8.19)
107. Japan Ministry of Economy, Trade and Industry (2022.9.13) “Release of Japan's Guidelines on Respecting Human Rights in Responsible Supply Chains”. https://www.meti.go.jp/english/press/2022/0913_001.html (접속일: 2023.8.19)
108. HRN은 또한 일본 기업들에 대한 상세한 정보를 2021년에 발간된 두 보고서에 담은 바가 있다. 글로벌 수산업 속의 인권 착취와 일본의 관계: Human Rights Now (2021) 「Human Rights Abuses in the Global Seafood Industry and Its Links to Japan」. <https://hrn.or.jp/eng/wp-content/uploads/2022/06/HRN-Human-Rights-Abuses-in-the-Global-Seafood-Industry-and-Its-Links-to-Japan-Nov.-2021.pdf> (접속일: 2023.8.19); 일본 어업 기업에 대한 설문조사 보고서: Human Rights Now (2021) 「Report on the Results of a Questionnaire Survey of Japanese Fishing Companies」. <https://hrn.or.jp/eng/wp-content/uploads/2022/06/HRN-Report-on-the-Results-of-a-Questionnaire-Survey-of-Japanese-Fishing-Companies-Dec.-2021.pdf> (접속일: 2023.8.19)
109. Forum Fisheries Agency, 26 October, 2017, p. 88, 162, https://www.bmis-bycatch.org/system/files/zotero_attachments/library_1/6MS8UN34%20-%20Campling%20et%20al.%20-%20The%20Tuna%20Longline%20Industry%20in%20the%20Western%20and%20Cent.pdf
110. 위 보고서., p. 84-86.
111. 2023.3.31 기준. Toyo Reizo Co.,Ltd (2023.3.31) “Company Profile”. <https://www.toyoreizo.com/english/index.html> (접속일: 2023.8.19)
112. 東洋冷蔵株式会社, “TOREIのサステナビリティ”. <https://www.toyoreizo.com/sustainability/index.html> (접속일: 2023.8.19)

113. 三菱商事, 「マグロ類に係る調達ガイドライン」. https://mitsubishicorp.disclosure.site/pdf/themes_126/guidelines_tpg_ja.pdf (접속일: 2023.8.19)
114. 2023년 3월 31일 기준 자회사 및 계열사의 수, 그리고 직원의 수에 대한 정보, 2023년 4월 1일 기준 회사명, 대표, 자본금, 주식발행보유량, 사무소, 그리고 자회사에 대한 정보, 그리고 2023년 7월 1일 기준 조직구조에 대한 정보를 반영한다. Mitsubishi Corporation, "About Us". <https://www.mitsubishicorp.com/jp/en/about/profile/> (접속일: 2023.7.27) (2023년 3월 31일 기준 자회사 및 계열사의 수, 그리고 직원의 수에 대한 정보, 2023년 4월 1일 기준 회사명, 대표, 자본금, 주식발행보유량, 사무소, 그리고 자회사에 대한 정보, 그리고 2023년 7월 1일 기준 조직구조에 대한 정보를 반영한다.)
115. 三菱商事, "人權", <https://mitsubishicorp.disclosure.site/ja/themes/118/> (접속일: 2023.8.19)
116. 三菱商事, 「2021 年度 現代奴隷法に係る声明 (仮訳)」. <https://www.mitsubishicorp.com/jp/ja/csr/modern-slavery-statement/pdf/fy2021.pdf> (접속일: 2023.8.19)
117. TRY INC., "Company 会社概要". <https://www.try-sangyou.co.jp/about/> (접속일: 2023.8.19)
118. 2023년 3월 31일 기준. Sojitz (2023) "Corporate Profile". <https://www.sojitz.com/en/corporate/profile/> (접속일: 2023.7.27)
119. Sojitz, "Respect for Human Rights". <https://www.sojitz.com/en/csr/humanrights/> (접속일: 2023.8.19)
120. Sojitz, "Sojitz Group CSR Action Guidelines for Supply Chains". <https://www.sojitz.com/en/csr/humanrights/> (접속일: 2023.8.19)
121. Sojitz (2019) 「Sojitz Group Sustainability Handbook」. https://www.sojitz.com/en/csr/supply/pdf/handbook_e_group_200401.pdf (접속일: 2023.8.19)
122. AEON CO., LTD., "Company Overview". <https://www.aeon.info/en/company/overview/> (접속일: 2023.8.19)
123. AEON CO., LTD. (2019) 「AEON Supplier Code of Conduct」. https://www.aeon.info/humanrights/pdf/aeon_Supplier_CodeofConduct_English.pdf (접속일: 2023.8.19)
124. Ibid.
125. Seven & i Holdings Co., Ltd. (2023.4) "Corporate Profile". <https://www.7andi.com/en/company/profile.html> (접속일: 2023.8.19)
126. Seven & i Holdings Co., Ltd. (2019) 「Seven & i Group Business Partner Sustainable Action Guideline」. <https://www.7andi.com/var/rev0/0004/5003/12022695049.pdf> (접속일: 2023.8.19)
127. 株式会社セブン&アイ・ホールディングス, "お取引先様とともに築く持続的発展可能なサプライチェーンの構築". <https://www.7andi.com/sustainability/theme/theme7/businesspartners.html> (접속일: 2023.8.19)

128. 본 문단 및 다음 문단의 정보는 이하 출처에서 제공되었다. Giseburt, A. (2022.11.10) "How Mitsubishi vacuumed up tuna from a rogue Chinese fishing fleet", Mongabay Series. <https://news.mongabay.com/2022/11/how-mitsubishi-vacuumed-up-tuna-from-a-rogue-chinese-fishing-fleet/> (접속일: 2023.8.19) 다음 자료들 또한 참고하라. Advocates for Public Interest Law (APIL) et al. (2020) 「A Briefing on Longxing 629: A case of illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing activities and related human rights abuses on a tuna longliner」. https://hrn.or.jp/eng/wp-content/uploads/2020/07/Briefing_on_Longxing629.pdf (접속일: 2023.8.19); Oceans Inc. (2021.9.13) "Worked to Death: How a Chinese tuna juggernaut crushed its Indonesian workforce". <https://www.oceansinc.earth/worked-to-death> (접속일: 2023.8.19)

“Tuna in the Black Box -

한국 어선에서 일본으로 공급되는 참치의 불투명한 공급망에 감춰진 인권 위험”

발행일: 2023년 12월
저자: 문찬영, 연구원, 공익법센터 어필
정신영, 상근변호사, 공익법센터 어필
C. Cade Mosley, 연구원, HRN
Kana Kawasaki, 연구원, HRN
도움을 주신 분들: 조진서, 오태성
디자인: 정재영 (jae0chung@gmail.com)



공익법센터 어필은 난민 등 우리 사회의 취약한 이주민들의 인권을 옹호하고 해외에 진출한 한국기업의 인권침해를 감시하는 일을 하는 비영리 공익변호사 단체입니다. 어필의 꿈은 모든 사람이 가진 천부적인 존엄성과 내재적인 인권이 보장되는 정의롭고 그래서 평화로운 날이 오는 것입니다. 이를 위해 소송과 신청, 연구와 입법 운동, 교육과 홍보, 국내외 단체와 연대, 국제인권 메커니즘 활용 등을 통해 난민, 구금된 이주민, 무국적자, 인신매매 피해자의 인권을 옹호하고 다국적 기업의 인권 침해를 감시합니다.



휴먼라이츠 나우(HRN)는 일본 도쿄에 본부를 둔 국제 인권 NGO로, 유엔 특별 협의 지위를 갖고 있습니다. HRN은 2006년 변호사, 학자, 언론인 등 인권 전문가들이 모여 일본에 기반을 둔 최초의 국제 인권 NGO로 설립되었습니다. 다양한 인권 전문가로 구성된 700여 명의 회원으로 구성된 HRN은 아시아를 중심으로 전 세계 사람들의 인권 증진과 보호를 위해 활동하고 있습니다. 2012년에는 유엔 특별 협의 지위를 획득했으며, 이후 인권 보호와 증진을 위한 유엔의 의사결정 과정에 적극적으로 참여하고 있습니다. 현재 HRN은 도쿄, 오사카, 뉴욕, 제네바, 미얀마에 사무소를 두고 있으며, 아시아 전역과 중동의 분쟁 지역까지 활동 범위를 넓히고 있습니다.

