

조선후기 제주 표류민의 중국 표착과 송환 과정

— 『제주계록(濟州啓錄)』을 중심으로 —

이 수 진

(선문대학교 강사)

- I. 머리말
- II. 『제주계록』에 나타난 제주
표류민의 중국 표착 현황
- III. 표착 유형과 송환 과정
- IV. 맺음말

<국문 요약>

본고는 『제주계록(濟州啓錄)』에 기록된 제주 표류민의 중국 표착 현황을 알아보고, 제주 표류민의 중국 표착 사례를 ‘선상 표착’과 ‘지상 표착’의 두 가지 유형으로 나누어 검토하였다. 또한 중국에 표착한 조선 표류민의 송환 방법까지 함께 살펴보았다.

지금까지의 표류 연구를 살펴보면, 표착지점에 대하여 논의할 때 선박에 의해 구조된 후 표착한 사례를 따로 나누어 살피지 않았다. 『제주계록』을 검토하다 보니 모든 표류민들이 바다에 떠돌다가 자연적 조건에 의해 섬이나 항구로 표착한 것은 아니었다. 대양에서 표류 중에 지나가던 선박에 구조되는 경우가 있다. 바람과 해류에 따른 자연적인 조건에 의한 ‘지상 표착’일 때와 선박에 의한 1차 구조 뒤 ‘지상 표착’일 때에 따라 중국 내 표착지점이 달라진다. 자연적인 지상 표착이 일어난 경우에는 복건, 절강, 대만 등의 중국 동북부 연안에 주로 도달하지만, 선박에 의해 구조된 경우에는 광둥, 복건, 상해 등의 주요 무역항으로 이동하여 표착하게 된다.

송환 과정은 크게 두 가지로 나눌 수 있다. 북경에서 의주를 거쳐 육로로 이송되는 경우가 있고, 선박에 의해 수로로 이송되는 경우가 있다. 먼저 육로로 이송될 때에는 다시 두 가지 방법으로 나뉘 볼 수 있다. 예부 역관에 의해 조선으로 직접 송환되거나 조선 측 사신에 의한 송환이다. 『제주계록』에서는 김상로 일행을 비롯하여 문완규 일행, 이득광 일행, 신승록 일행 등 12건에서 북경에서 통사관을 배정받아 인솔되어 의주부를 거쳐 송환되는 역관에 의한 조선으로의 직접 송환 사례를 확인할 수 있었다. 안성훈 일행, 서진행 일행, 양서홍 일행, 김응량 일행, 장운행 일행, 강여홍 일행은 북경에서 조선측 사신을 만나 이들과 함께 송환되었다. 이 밖에 강신주 일행은 선박 내에 머물며 중국, 일본 장기도와 대마도를 거쳐 조선으로 송환되는 수로 송환의 특이한 경우에 해당된다.

주제어: 제주계록, 표류, 표착, 송환, 지상표착, 선상표착.

I. 머리말

제주도는 한반도의 서남단에 위치해 있다. 서쪽으로는 중국, 동쪽으로는 일본, 남쪽으로는 유구(琉球), 대만과 마주하고 있어 동아시아 바닷길을 잇는 주요한 지점에 자리 잡고 있다. 이러한 지정학적 위치 때문에 제주 해안에는 중국, 일본, 유구 등지의 다양한 이국 선박들이 표류하여 드나들었고, 반대로 해상 활동에 나선 제주 선박이 중국, 일본, 유구 등지의 이국 해안으로 표착해 들어가기도 하였다.

제주민의 표류 기록은 고려시대부터 찾을 수 있지만,¹⁾ 표류 경위나 송환 과정 등의 표류 전반에 대한 다양한 내용은 『조선왕조실록(朝鮮王朝實錄)』, 『통문관지(通文館志)』, 『비변사등록(備邊司謄錄)』, 『동문회고(同文彙考)』, 『제주계록(濟州啓錄)』, 『표인영래등록(漂人領來謄錄)』, 『변례집요(邊例集要)』 등 조선시대 관찬 사료를 통해 확인할 수 있다. 본고에서는 이들 조선시대 관찬 사료 중에서 『제주계록』에 기록된 제주민의 중국 표착 사건에 대하여 논의하고자 한다.

‘조선-중국’ 간의 표류에 대한 논의가 최근까지도 지속되고 있지만 ‘조선-일본’ 간의 연구 성과에 비하면 미비한 편이다. 조선에서 일본으로 표류하거나 또는 일본에서 조선으로 표류한 양방향의 표류 기록에 대해서는 표류 인물부터 출해 목적, 표류 원인, 표류 기간, 표착 지역 등 기본 정보에 대한 통계 자료는 물론이고 표류민 발생부터 송환에 이르는 전

1) 『고려사절요(高麗史節要)』 권6, 선종 5년 7월 : ‘송나라 명주에서 풍파에 표류되어 갔던 우리 탐라(耽羅) 사람 용협(用叶) 등 10명을 돌려보내 왔다.’, 『고려사절요(高麗史節要)』 권6, 숙종 2년 6월 : ‘송나라에서 표류 중이던 우리나라 사람 자신(子信) 등 3명을 돌려보냈다. 당초에 탐라 백성 20명이 표류하여 나국(裸國)에 들어갔다가 모두 죽음을 당하고 오직 이 세 사람만이 살아남아서 송나라에 가서 의탁하였다가 이때에 이르러서 돌아왔다.’라는 기록이 있다. 이 밖에도 고려시대 제주민의 표류기록은 김봉옥의 『제주통사』(제주발전연구원 제주학연구센터, 2013, 53~54쪽)에서 확인해 볼 수 있다.

과정에 대한 논의가 상세하게 이루어졌다.²⁾ 최근에는 이러한 표류 사건을 좀 더 손쉽게 접근하여 활용할 수 있도록 ‘조선시대 표류노드 시각망’이 구축되기도 하였다.³⁾ 반면, ‘조선-중국’간의 표류에 관련해서는 양국의 표류 사건 처리문제,⁴⁾ 조선에 표착한 중국인 표류 사건 현황,⁵⁾ 18~19세기 중국에 표착한 조선인에 대한 논의가 있다.⁶⁾

중국에 표착한 조선인 표류 사건에 대한 논의가 18~19세기에 국한되어 있어서 조선시대 전 시기에 걸친 보다 광범위한 논의가 이루어져야 하지만 그 전에 짚고 넘어가야 할 문제가 있다. 뜻하지 않게 표류 사건이 발생한 뒤에 일정한 지역에 표착하는 과정이 오직 자연적 조건에 의해서만 이루어졌는가 하는 점이다. 표류한 조선의 선박이 중국의 섬이나 항구로 표착하는 경우도 있지만, 대양에서 표류하던 중 외국 선박에 의해 구조되는 경우도 적지 않다. 이때 선박에 의해 구조된 후, 중국으

2) 대표적인 연구 성과는 다음과 같다. 이훈, 『조선후기 표류민과 한일관계』, 국학자료원, 2000; 한일관계사학회 편, 『조선시대 한일표류민 연구』, 2001; 정성일, 『전라도와 일본-조선시대 해난사고 분석』, 경인문화사, 2015; 김경옥, 「18~19세기 서남해 도서지역 표도민들의 추이」, 『조선시대사학보』 44, 조선시대사학회, 2008.

3) http://www.digerati.kr/mediawiki/index.php/표류_노드_시각망
표류노드 시각망은 표류 사건별 상세 정보를 그래프 데이터베이스와 전자지도를 통해 구현하였다. 자세한 내용은 허경진·구지현의 『조선시대 표류노드 시각망 연구일지』(보고서, 2016), 이수진의 「조선시대 표류노드 시각망 구축과정」(『온지논총』 45, 온지학회, 2015)을 참고하면 된다.

4) 류쉬핑·정일성, 「청대 중국의 외국인 표류민의 구조와 송환에 대하여-조선인과 일본인의 사례를 중심으로」, 『동북아역사논총』 28, 동북아역사재단, 2010; 왕천천, 「조선 표류민에 대한 명의 구조체제」, 『역사민속학』 40, 한국역사민속학회, 2012; 최영화, 「조선후기 관찬사료를 통해 본 중국인 표류 사건의 처리」, 『도서문화』 46, 국립목포대학교 도서관문화연구원, 2015.

5) 김경옥, 「조선의 대청관계와 서해해역에 표류한 중국 사람들」, 『한일관계사연구』 49, 한일관계사학회, 2014; 원종민, 「조선에 표류한 중국인의 유형과 그 사회적 영향」, 『중국학연구』 44, 중국학연구회, 2008.

6) 원종민, 「『제주계록』에 기록된 19세기 제주도민의 해난사과와 중국표류」, 『중국학연구』 66, 중국학연구회, 2013; 김동전, 「18세기 ‘문정별단’을 통해 본 중국 표착 제주인의 표환 실태」, 『한국학연구』 42, 인하대 한국학연구소, 2016.

로 인도된 것이라면 이 또한 동일한 의미의 중국 표착으로 볼 수 있을지 의문이다. 자연적 조건에 의해 표착한 지점과 선박에 의해 구조된 뒤 표착한 지점은 분명 차이가 있을 것이다. 본고는 이러한 문제의식에서 시작 되었다.

먼저 『제주계록』에 기록된 제주 표류민의 중국 표착 현황을 살펴보고자 한다. 출해 인원, 출해 목적, 표류 지점, 표류 시기, 표류 원인, 표착 지점, 송환 과정 등 ‘출해-표류-표착-송환’의 전 과정을 정리해 보고자 한다. 다음으로 제주 표류민의 중국 표착 사례를 ‘선상 표착’과 ‘지상 표착’의 두 가지 유형으로 나누어 검토하도록 한다. 유형에 따라 중국 내 표착 지점에 차이가 발생하거나 혹은 송환 경로에 영향을 미칠 수 있기 때문이다. 또한 중국에 표착한 조선 표류민의 송환 방법까지 함께 살펴보고자 한다.

II. 『제주계록(濟州啓錄)』에 나타난 제주 표류민의 중국 표착 현황

『제주계록』에는 1846년부터 1884년까지 제주도민의 외국 표류나 구조, 외국 선박의 제주 표도(漂到)와 내박(來泊) 등 각종 해난사고와 관련된 보고내용이 기록되어 있다.⁷⁾ 『제주계록』에서 확인할 수 있는 제주인의 외국 표류 사례는 전체 51건이다. 중국으로 표류한 사례는 19건, 일본 27건, 유구 5건이다. 표류 건수는 연구자마다 약간씩 차이가 있다. 하

7) 『제주계록(濟州啓錄)』은 조선 헌종(憲宗) 12년(1846) 2월 26일부터 고종(高宗) 21년(1884) 11월 6일까지 제주목(濟州牧)에서 조정에 보고했던 계문(啓文)을, 1864년 이전에는 비변사(備邊司)에서 그 이후는 의정부(議政府)에서 베껴 쓴 책이다. 연대순으로 정리되었으며 총 498건의 계문이 수록되어있다. 제주지역의 표류나 표도와 같은 해난 사고 이외에도 농사 현황과 진상(進上), 과거 시행, 관아의 건물 및 성첩(城堞), 무기 정비에 관한 내용 등 제주 지역의 전반적인 행정사항에 관한 내용이 기록되어 있다.(고창석·김상옥 역, 『제주계록(濟州啓錄)』, 제주발전연구원, 2012, 5~7쪽.)

우봉⁸⁾은 『제주계록』에 수록된 외국 표류 건수는 중국 19건, 일본 35건, 유구 5건으로 표류 인원은 130명에 달한다고 하였고, 원종민⁹⁾은 중국 18건, 일본 26건, 유구 5건이라 하였다.¹⁰⁾

『제주계록』을 분석하면서 몇 건의 외국 표류 사건이 실려 있는지를 확인하는 일은 가장 기본적인 작업이었다. 보통 하나의 표류 사건 안에는 ‘출해-표류-표착-송환’까지 전 과정이 포함되어야 한다. 그러나 문헌상에 표류에 대한 기록 없이 송환되거나, 표류한 기록만 남고 송환 기록은 없는 경우도 빈번하다. 또 각각의 일행이 따로 표류하였다가 함께 송환된 경우도 있어서 사건 단위의 기준을 명확히 할 필요가 있다. 『제주계록』에 기록된 제주민의 중국 표류 사건도 마찬가지이다. 표류된 건수는 19번이지만 송환된 건수는 18번이다.¹¹⁾ 본고에서는 ‘표류’를 기준으로 하여 동일한 날짜에 송환되었더라도 함께 출해하여 표류한 일행이 아닐 경우에는 개별 건수로 다루었다.

다음의 <표1>은 『제주계록』에 기록되어 있는 내용을 요약하여 작성한 것이다. 중국으로 표류했다가 송환된 제주 표류민에 대한 심문 기록을 토대로 표류 시기, 거주지, 표류 인원, 표류 지점, 표착 시기, 표착 지 등을 정리하였다.

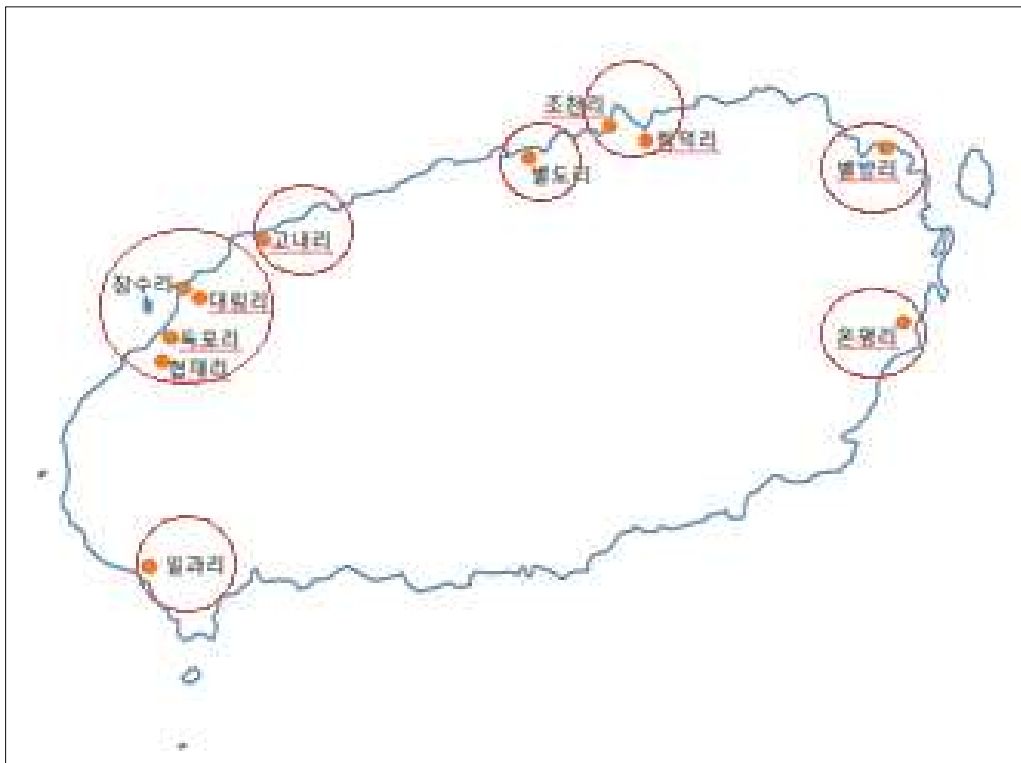
-
- 8) 하우봉, 「일본에 표착한 조선인의 일본인식」, 『조선시대 한일 표류민 연구』, 국학자료원, 2013, 117쪽.
- 9) 원종민, 「『제주계록』에 기록된 19세기 제주도민의 해난사고와 중국표류」, 『중국학연구』 66, 중국학연구회, 2013, 322~323쪽.
- 10) 원종민의 경우, 중국 표류 사건을 18건으로 보았는데, 여기에는 1856년 9월 12일에 표류한 협재리 고치만(高致萬) 일행 사건이 누락되어 있다.
- 11) 예를 들어 철종 7년(1856) 2월 12일 件의 경우, 제주인 19명이 함께 돌아왔다. 그러나 이들은 조천리 양서홍(梁瑞洪) 등 5명, 별도리 이자정(李子汀) 등 6명, 별도리 김응량(金應良) 등 8명으로 각각 1852년 8월 28일, 1853년 12월 12일, 1855년 7월 초10일에 표류한 별개의 일행이다. 표착지역도 복건성 대만현(台灣縣), 유구국 소속의 대도(大島), 대청국 팔탄사(八灘司) 소속의 황하구(黃下口)로 다르지만, 송환되는 과정에서 차례로 합류하였다.

<표1> 제주 표류민의 중국 표착(1846~1881)

번호	표류일자	표류민	표류지점	표착일	표착지	출처
1	1846.07.28	朝天里 金尙魯 등 16명	斜鼠島	1846.08.22	浙江省 寧波府 象山縣 石浦鎮	헌종13, 1847.06.16
2	1849.08.28	朝天里 安成勳 등 15명	牛尾浦	1849.09.27	福建省 海防分 處府	철종1, 1850.09.22
3	1850.08.23	高內里 徐辰行 등 10명		1850.09.13	浙江省 瑞安縣	철종2, 1851.07.15
4	1852.09.07	挾才里 文完圭 등 8명	挾才浦	1852.09.14	福建省 福寧縣 公山島	철종4, 1853.06.04
5	1852.08.28	朝天里 梁瑞洪 등 5명	江鏡浦	1852.10.14	福建省 台灣縣	철종7, 1856.02.12
6	1855.07.10	別刀里 金應良 등 8명	頭毛浦	1855.07.28 .	八灘司 黃下口	철종7, 1856.02.12
7	1855.08.14	李得光 등 10명	江鏡浦	1855.09.19	寶山縣 松江浦	철종7, 1856.06.21
8	1856.09.13	獨浦里 申承祿 등 8명		1856.09.24	杭州	철종8, 1857.윤5.19
9	1856.09.12	挾才里 高致萬 등 5명		1856.09.27	福鼎縣	철종8, 1857.10.22
10	1857.01.24	咸德里 金聲振 등 5명	西歸浦	1857.03.05	廣東省 香港島	철종9, 1858.04.07
11	1866.08.13	牛島 馬 英 등 6명	斜鼠島	1866.09.01	福建省 福州	고종4, 1867.06.03
12	1867.12.02	潛水里 金光日 등 21명	禾北浦	1868.03.18	廣東 唐山浦	고종5, 1868.07.14
13	1868.09.09	獨浦里 申順集 등 9명		1868.09.27	福建省 晉江縣 東浦	고종6, 1869.06.13
14	1868.12.21	潛水里 金辛任 등 9명	牛尾浦	1869.01.19	杭州 定海縣	고종6, 1869.08.22
15	1870.02.04	潛水里 朴春錄 등 12명	桃源浦	1870.02.21	臺灣府	고종7, 1870.11.15
16	1870.08.20	別防里 張運行 등 3명		1870.09.09	江南省 登山浦	고종8, 1871.01.27
17	1871.01.22	日果里 姜信周 등 5명		1871.02.05	海巖-> 上海 ->日本 長崎島	고종8, 1871.10.03

18	1880.09.18	大林里 李炳昊 등 7명		1880.09.30	福建省 惠安縣 崇武鎮	고종18, 1881.10.23
19	1881.08.08	溫平里 康如弘 등 2명	保閑浦	1881.08.15	江南省 崇明縣 蘇松鎮	고종19, 1882.04.25

제주 표류민의 거주지는 대개 제주 북부 연안지역에 집중되어 있다. 제주 일과리, 협재리, 독포리, 잠수리, 대림리, 고내리, 별도리, 조천리, 함덕리, 별방리, 온평리 등의 지역에 분포되어 있다. <표1>의 표류민 거주지는 대표 표류인의 거주지를 나타낸 것으로 일행 중에는 타 지역 거주자들도 일부 포함되어 있다.



<그림 1> 제주 표류민 거주지역 분포도

<그림1>은 제주 표류민의 거주지를 지도상에 나타낸 것이다. 11개의 지점을 확인해 볼 수 있다. 제일 왼쪽 첫 번째 지점은 일과리, 두 번째 지점에는 협재리, 독포리(현 웅포리), 잠수리(현 수원리), 대림리가 모여 있다. 세 번째 지점은 고내리, 네 번째 지점은 별도리(화북포), 다섯 번째

지점은 조천리와 함덕리, 그리고 별방리, 온평리의 순서이다.

제주 표류민들의 거주지는 특히 두 번째 지점과 다섯 번째 지점에 집중되어 있다. 두 번째 지점에서는 전체 19건 중 8건¹²⁾의 표류민 거주지가 포함되어 있으며, 다섯 번째 지점에 4건¹³⁾의 표류민 거주지가 포함되어 있다.

제주민들은 어떤 목적으로 바다에 나갔다가 표류한 것일까? 출해 목적은 어업 활동, 육지와와의 무역 활동, 제주도내 해상 이동 등의 세 가지로 나누어 볼 수 있다.

1-1) 저희들은 경술년(철종1, 1850) 8월 23일 함께 한 척의 배에 타고 고기를 낚으려고 바다에 나갔다가, 같은 날 야반에 갑자기 동남 태풍을 만나 돛대가 기울고 노가 부러져 배를 제어할 수가 없어서 파도 따라 요동치며 서북 대양으로 표류하다가, 같은 해 9월 13일 청나라 그물배를 만났습니다.¹⁴⁾

1-2) 저희들은 임자년(청종3, 1852) 9월 초7일에 고기를 낚으려고 협재포에서 바다에 나가 하룻밤을 보내고 돌아올 때, 갑자기 동북 태풍을 만나 돛대가 기울고 노가 부러져서 배를 제어할 수가 없어 파도를 따라 요동치며 서남 대양으로 표류하다가 같은 달 14일에 어느 한 조그만 섬에 이르러 정박하게 되었습니다.¹⁵⁾

먼저, 1-1)과 1-2)는 어업 활동을 위해 바다에 나가거나, 돌아오는 길에 표류한 사례이다. 제주 연안에 사는 사람들은 생계의 일정 부분을 어업에 의존할 수밖에 없었다. 따라서 고기낚시는 표류 사건 발생의 주된 요인이 되었다. 제주민의 중국 표착 사례 19건 중에서 출해 목적을 알 수 있는 경우가 16건인데 이중 고기낚시와 같은 어업활동을 위해 출해한 경우가 7건으로 가장 많다.¹⁶⁾

12) 협재리 2건, 독포리 2건, 잠수리 3건, 대림리 1건.

13) 조천리 3건, 함덕리 1건.

14) 고창석·김상옥 역, 『제주계록(濟州啓錄)』, 제주발전연구원, 2012, 126쪽.

15) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 165쪽.

16) <표1>의 4, 5, 11, 12, 17, 20이 여기에 해당한다.

2-1) 저희들 5명은 함께 한 배를 타서 지난 임자년(철종3, 1852) 8월 28일 미역을 싣고 충청도 은진현 강경포로 향해 가다가, 갑자기 사나운 바람을 만나 돛대와 노가 기울고 부러져서 배를 제어할 수가 없어 파도를 따라 요동치며 서남대양으로 표류하다가...¹⁷⁾

2-2) 저희들은 장사를 업으로 삼아서 제주에서 생산되는 미역과 전복을 사서 지난해 6월 19일 제주 조천포에서 출항하여 7월 초2일 경상도 양산포(梁山浦)에 도착하여 정박하고 쌀보리를 바꾸어서 8월 초4일 출항하여 동월 12일 소안도에 와서 정박하였다가 13일 오후 4시쯤에 도로 출항하여 제주로 향하는 길인데, 다음날 새벽에 겨우 사서도 앞바다에 이르니, 폭우가 억수같이 내리고 동풍이 크게 일어 돛대와 치목이 다 부러져 상하고 실은 미모(米麴)는 전 수량을 모두 바다에 던지고 중양(中洋)을 떠돈 지 이미 17일이 지났는데...¹⁸⁾

2-1)은 제주 조천리 양서홍 일행이 무역을 위해 미역을 싣고 충청도 은진현 강경포로 향해 가다가 표류한 사례이고, 2-2)는 우도에 사는 마영 일행이 미역과 전복을 팔아 쌀보리로 바꿔 ‘제주 조천포 → 경상도 양산포 → 소안도’를 거쳐 제주로 돌아오는 길에 표류한 사례이다. 제주도에서 육지로 닿을 수 있는 유일한 수단이 바닷길인 만큼 항해술이 발달하지 않았던 당시에는 육지로 이동하던 중의 해상사고가 자주 일어날 수밖에 없었다. 19건의 중국 표류사건 중 6건이 해당한다. 이 밖에도 김상로 일행, 김응량 일행, 이득광 일행, 김광일 일행 등이 육지와 무역 활동을 위해 바다에 나갔다가 표류한 사례로 볼 수 있다.

3-1) 금년 2월 초4일 명송(明松)을 베고 도토리[橡實]를 줍기 위해 도원포(桃源浦)에서 정의(旌義)로 향해 가던 길에 갑자기 동북대풍을 만나 돛대와 치목(鷗木)이 다 부러져서 조류를 따라 표류하였습니다.¹⁹⁾

3-2) 저희들이 사는 일과리에 강상호(姜尙鎬)란 자가 있는데, 집 재목을 정의 법환포(法還浦)에서 사서 값을 주고 운반해 오기를 청하였으므로 저희들 5명은 함께 한 척의 자그마한 배를 타고 금년 정월 22일 본 포구에서 출항하여 의당

17) 고창석·김상옥 역, 『제주계록(濟州啓錄)』, 제주발전연구원, 2012, 211쪽.

18) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 288쪽.

19) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 399쪽.

히 하루에 왕래할 수 있을 것으로 계산하고 땔나무와 식량은 신지 않고 또 저장한 물도 없이 경우 중앙(中洋)에 이르렀는데, 갑자기 서북대풍을 만나 돛대와 치목이 모두 부러진 채 끝도 없는 남쪽 바다로 방향을 바꾸어 여러 날 표류하였습니다.²⁰⁾

3-1)과 3-2)는 제주도내에서 해상으로 이동하던 중 발생한 표류 사례이다. 두 사례 모두 박춘록 일행과 강신주 일행이 명송(明松)과 재목(材木)의 운반을 위하여 도원포와 일과리가 있는 제주 서남부 대정현에서 동쪽 정의현으로 가던 중에 발생한 사건이다.

제주민의 표류 원인으로 바람과 해류의 두 가지 요소를 고려해 볼 수 있다. 위의 1-1)부터 3-2)의 예문만 보더라도 표류의 주요 원인은 태풍이었다. 태풍이 일어나 돛대와 노, 치목 등이 부러지고는 조류에 의해 표착지에 닿은 것이다.

예로부터 제주는 ‘풍다(風多)’라 하여 바람이 많기로 유명하였다. 연평균 풍속이 3.8m/s이고, 태풍이 연평균 3.4회 정도 통과할 정도로 바람의 강도와 빈도가 높은 지역이다. 특히 바다 한 가운데 자리 잡은 제주도는 바람을 막아줄 장애물도 없어서 더욱 강하게 분다.²¹⁾ 또한 이것은 「제주 풍토기(濟州風土記)」에 제주의 풍향에 대한 기록을 보면, “탐라 섬은 호남의 동이요 영남의 남쪽에 있는데 바다로 막혀 떨어진 것이 수천리요. 남쪽으로는 일본과 류큐가 그 바다를 같이 하고 있다. 들어가는 데는 서북풍이 필요하고 나오는 데는 동남풍을 이용하게 된다. 만일 순풍을 만나면 한조각 돛배라도 아침에 출발하여 저녁에 당도할 수 있으나, 순풍이 아니라면 아무리 빠른 송골매나 새매의 날개가 있다 해도 건널 수가 없다”²²⁾고 하였다. 영호남의 육지에서 제주로 들어갈 때는 서북풍을 이

20) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 424쪽.

21) 王天泉, 「漂海錄을 통해서 본 明代朝鮮 漂流民의 救助研究-濟州를 中心으로」, 제주대 대학원 석사학위논문, 2012, 18쪽.

22) 李健 著, 金泰能 譯, 「濟州風土記」, 『耽羅文獻集』, 제주도교육위원회, 신일인 채사, 1976, 194쪽 : “耽羅一島, 正在湖南之東, 嶺南之南, 隔海數千里, 南與日本琉球同其海, 其入也必以西北風, 其出也.必以東南風, 若得順風, 一片孤帆, 朝

용하고, 제주에서 육지로 나올 때에는 동남풍을 이용하였다. 순풍을 만나면 제주에서 남해안까지 아침에 출발하여 저녁에 도달할 수 있지만, 바람을 잘못 만나면 아무리 좋은 선박을 이용하더라도 제주해협을 건너기 어렵다고 전하였다.

『제주계록』의 표류 사례를 보아도 이러한 점을 확인해 볼 수 있다. 주로 북동풍이나 동풍에 표류하면 중국에 닿았고, 북서풍에 표류하면 일본에 닿았다. <표1>의 4번 문완규 일행은 바다에 나갔다가 동남 태풍을 만나 서북 대양으로 표류하다 청나라 그물배에 구조되었으며, 8번의 신승록 일행과 9번 고치만 일행은 바다에 나갔다가 동남대풍을 만나 서쪽 대양으로 표류하여 항주와 복정현(福鼎縣)에 표착하였다. 18번 이병호 일행도 동북대풍을 만나 서대양으로 표류하여 복건성에 표착하였다. 주로 동풍이나 동남풍에 표류하면 중국에 닿았다.

Ⅲ. 표착 유형과 송환 과정

1. 표착 유형

조선의 표류민들은 가깝게는 일본, 유구, 중국 등지로, 멀게는 필리핀, 베트남, 대만 등지까지 표착하여 송환되었다. 이때 표류의 원인은 대개 해상 활동 중 바람이나 해류에 의한 사고가 대부분이다. 출해한 지역이 동해, 서해, 남해 중 어느 위치였는지 또는 출해한 시기가 어느 계절이었는지 등의 조건과 함께 바람의 방향에 따라서 표류민들의 표착 지점은 달라진다.

『제주계록』에서도 중국 19건, 일본 27건, 유구 5건 등 다양한 이국으로 표류한 기록을 볼 수 있다. 제주 표류민들의 표착 지점 역시 출해 지역과 출해 시기, 바람과 해류의 영향에 따라서 달라진다. 1849년 8월 28일 제주 정의현 우미포에서 출항한 안성훈 일행은 “갑자기 동북 태풍을

發西渡，不得順風，雖有鷹鷂之翼，星霜之變，無以可渡。”

만나 돛대가 기울고 노가 부러져서 배를 제어할 수가 없어서 물결 따라 요동치며 동남 대양으로 표류하다가...”²³⁾ 청나라의 한 항구에 정박하게 되고, 1848년 정월 제주 화북포에서 출항한 문경록 일행은 “사서도 앞바다에 이르러 갑자기 서북대풍을 만나 돛대가 기울고 노가 부러져 배를 제어할 수가 없어서...”²⁴⁾ 표류하던 끝에 일본국 오도에 도달하였다. 이처럼 제주민들은 주로 북동풍이나 동풍에 표류하면 중국에 닿았고, 북서풍에 표류하면 일본에 닿았다.

이처럼 표류민들의 표착 지점은 대개 출해 위치와 계절에 따른 바람의 영향을 받아 결정되지만, 반드시 그런 것만은 아니다. 표류한 조선의 선박이 중국의 섬이나 항구로 자연스럽게 표착하는 경우도 있지만, 대양에서 표류 중 외국 선박에 의해 구조되는 경우도 적지 않다. 1867년 12월 2일 제주 화북포에서 출항한 김광일 일행 21명은 태풍에 표류하다가 모두 죽고 김광일 한 사람만 살아남아 중국 선박에 의해 구조되어 광둥 지역에 정박하게 된다.²⁵⁾ 이처럼 해상에서 이동하던 또 다른 선박에 의한 구조가 이루어지면 표착 지점은 자연적 조건에 의한 표착 지점과는 분명 달라진다.

표착의 일반적 의미는 ‘물결에 떠돌아다니다가 어떤 물에 닿’거나, ‘정처 없이 떠돌아다니다가 일정한 곳에 정착’함을 비유적으로 이르는 말이다. 그렇다면 표류 중 선박에 의해 구조된 뒤 중국에 정박한 것이라면 1차적으로 선상 표착이 일어난 뒤에 2차로 중국 표착에 이른 것이라고 봐야한다. 여기서는 표착의 유형을 두 가지로 나누어 살펴보려 한다. 외부의 도움 없이 오직 자연적인 조건에 의해 중국에 도달한 경우를 ‘지상

23) 고창석·김상옥 역, 『제주계록(濟州啓錄)』, 제주발전연구원, 2012, 106쪽.

24) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 84쪽.

25) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 341~342쪽 : “다행히 남은 목숨을 보전하던 중에 3월 15일 오전 10시쯤 갑자기 큰 배 한 척이 바다에 떠 있는 것을 보고 장대에 옷을 매달아 흔들며 나를 살려달라는 모습을 보이니, 머리에 마항라를 쓰고 몸에 검은 두루마기를 입은 자 12인이 곧 자그마한 배를 타고 와서 뱃전에 붙여서 이 몸을 끌어당겨서 같이 싣고자 하였습니다.”

표착, 외부 선박의 구조 활동으로 인해 도달한 경우는 ‘선상 표착’으로 규정하고, 두 표착 유형 사이의 차이를 알아보도록 한다.

『제주계록』에 나타난 제주 표류민의 ‘지상 표착’ 경우는 <표1>의 1번 김상로 일행, 2번 안성훈 일행, 4번 문완규 일행, 5번 양서홍 일행, 6번 김응량 일행, 7번 이득광 일행, 8번 신승록 일행, 9번 고치만 일행, 13번 신순집 일행, 15번 박춘록 일행, 18번 이병호 일행 등의 11건으로 확인된다.



<그림 2> 제주 표류민의 중국 지상 표착지

먼저 어업, 육지와와의 무역, 제주도내 해상 이동 등의 이유로 바다에 나간 제주민들이 중국 지역으로 표착하게 된 경위를 살펴보도록 하자.

4-1) 사서도 앞 바다에 도착하여 갑자기 동남 태풍을 만나 돛대가 기울고 노가 부러져서 배를 제어할 수가 없어 물결 따라 요동치며 서남 대양으로 표류하다가, 같은 해 8월 22일 어느 한 항구에 정박하게 되었는데, ...도착한 지방을 물었더니, ‘대청국 절강성 영파부 상산현 석포진’이라고 하였습니다.²⁶⁾

4-2) 갑자기 동북대풍을 만나 치목이 부러지고 상하여 배를 통제할 수 없어서 서대양으로 표류하며 여러 날 굶주리고 목이 말라 스스로 반드시 죽을 것이라고 여기다가 30일 밤에 배는 모래 해변에 떠밀려와 얹히고, …도착한 지방을 물으니, 곧 ‘대청국 복건성 혜안현 승무진 포구’라고 하였습니다.²⁷⁾

4-3) 도원포에서 정의로 향해 가던 길에 갑자기 동북대풍을 만나 돛대와 치목이 다 부러져서 조류를 따라 표류하였습니다. 굶주림과 목이 마른 나머지 좌동 1명은 배 안에서 사망하였고 21일 새벽 4시쯤에 한 항구에 이르러 정박하였습니다. …도착한 지방을 물으니, 곧 ‘대청국 외도 대만부’라고 하였습니다.²⁸⁾

4-1)부터 차례대로 김상로 일행, 이병호 일행, 박춘록 일행의 표착 전후의 과정을 담은 내용이다. 세 일행 모두 바다에 나갔다가 동북쪽이나 동남쪽에서 불어오는 태풍을 만나 돛대가 기울고 노가 부러져 배를 제어할 수 없는 상황에서 바람의 방향이나 조류를 따라 표류하게 된다. 표류 직후에 죽을 고비를 넘긴 제주민들은 외부의 도움 없이 손상된 자신들의 배를 타고 중국의 섬이나 항구에 정박하게 된다. 주요 표착지는 <그림2>와 같이 복건, 절강, 대만 순서로 집중되어 있다. 기존 연구에 따르면 조선의 선박은 한반도와 인접한 만주 지역에서 특히 요동반도 연안에 가장 많이 표착한 것을 확인해 볼 수 있는데 이 배들은 대부분 조선 서북부 평안도에서 출항한 것이었다.²⁹⁾ 그러나 제주 표류민들은 주로 중국 동북부 해안에 표착했음을 확인할 수 있다.

표류 중 외국 선박에 의해 구조되어 중국에 도달하는 ‘선상 표착’의 경우는 3번 서진행 일행, 10번 김성진 일행, 11번 마영 일행, 12번 김광일 일행, 14번 김신임 일행, 16번 장운행 일행, 17번 강신주 일행, 19번 강여홍 일행 등 모두 8건이다.

26) 고창석·김상옥 역, 『제주계록(濟州啓錄)』, 제주발전연구원, 2012, 55쪽.

27) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 443쪽.

28) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 399쪽.

29) 류쉬핑·정일성, 「청대 중국의 외국인 표류민의 구조와 송환에 대하여-조선인과 일본인의 사례를 중심으로」, 『동북아역사논총』 28집, 동북아역사재단, 2010, 148쪽.

5-1) 서귀포로 향해 가다가, 갑자기 사나운 바람을 만나 배에 실은 무명과 겉보리를 모두 바다에 빠뜨리고, 단지 배의 식량 한두 말만 남겼으므로, 미음을 끓여 겨우 생명을 보존한 나머지 여러 날 식량이 떨어져 배 위에 혼절하였습니다. 거의 한 달이 지난 3월 초1일에 갑자기 돛대 셋을 세운 이양선이 바다를 지나다가 이 몸을 그들의 배에 옮겨 실었는데…배에 머문 지 5일 제인 3월 초5일에 대청국 광동성 향항도에 도착하여 이 몸을 청나라 사람의 배에 내리우고,…머무른 지 두 달째인 5월 25일 배를 띄워 윤5월 25일 소주부 상해현에 도착하였는데…³⁰⁾

5-2) 갑자기 서북 대풍을 만났는데 또 날이 어두워 매우 캄캄하고 돛대와 치목이 다 부러지고 상하여 배에 실은 곡식을 바다에 던지고 여러 날 표류하였습니다. 배에 탄 사람들은 굶주림과 목마름이 자못 심하고 정신이 어지러워 넘어지며 의식을 차리지 못하는 가운데 어떤 낯선 배가 닻을 주고 방향하다 지나갔는데, 저희들의 넘어지며 허둥대는 형상을 보고 도로 돌아와 닻줄을 내려서 저희 배에 연결시켰습니다. 그래서 저희들 9명이 줄에 매달려 올라가자 곧 닻줄을 끊어버렸으므로 타고 온 배는 수면에 떠서 간 곳을 알지 못하였습니다.…그들은 중국 항주 정해현 사람으로…도착한 지방을 물으니, ‘대청국 항주지방 정해현’이라고 하였습니다.³¹⁾

먼저 5-1)의 김성진 등 5명의 일행은 1857년 1월 24일 갑자기 불어온 대풍에 만나 거의 1달간 표류하던 중, 3월 1일 이양선을 만났으나 김성진만 구조되고 나머지 일행 4명은 죽은 상태로 판단하고 구조되지 못하였다. 4일 뒤인 3월 5일에야 ‘광동성 향항도’에 도착하여 다시금 청나라 사람의 배로 옮겨져 두 달을 지낸 뒤에야 상해로 옮겨져 관부의 조사를 받을 수 있게 되었다. 5-2)의 김신임 등 9명은 1868년 12월 21일 제주 바다에서 서북대풍을 만나 표류하던 끝에 중국 선박에 의해 구조된 뒤 ‘항주 정해현’에 도착하여 관부로 이송된다.

위의 사례에서 보듯 ‘선상 표착’한 제주민들 역시 바다에 나갔다가 주로 동쪽 내지는 서북쪽에서 불어오는 태풍의 영향으로 돛대가 기울고

30) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 252~253쪽.

31) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 364쪽.

노가 부러지는 등 배를 제어할 수 없는 상황에서 조류를 따라 표류하게 된다. 그러나 이들은 자연적인 조건에 의해서 중국 표착이 이루어진 것이 아니다. 지나가던 선박에 의해 죽기직전 극적으로 구조되어 1차적으로 ‘선상 표착’이 이루어진 뒤, 선박의 행선지 내지는 선원들의 의지에 의해서 2차 ‘지상 표착’이 이루어진 것이다.



<그림 3> 제주 표류민의 선상 표착 후 지상 표착지

특히 ‘선상 표착’한 제주 표류민들은 중국 동남부 해안에 주로 표착한 ‘지상 표착’ 표류민들과는 달리, 중국 남부에 해당하는 광둥성 지역에 까지 도달한 것을 확인해 볼 수 있다. 자연적 조건에 의한 표착 지점과는 분명 차이가 있다. 표류민을 구조한 선박의 목적지가 어디냐에 따라 표착지가 달라지는데, 이들 선박은 중국의 상선 내지는 서양의 무역 선박들로 중국 내 주요 무역항구인 광둥, 복건, 상해 등지에 주로 정박하였음을 알 수 있다. 『제주계록』 내에 김영록 일행 표류사건이나 모순원 일행의 표류사건의 경우에는 이양선에 의한 구조가 이루어졌지만, 이들

일행은 중국이 아닌 일본으로 지상 표착하여 송환이 이루어진 경우도 있다. 즉 외국 선박에 의한 구조로 ‘선상 표착’이 이루어진 뒤에 외국 선박의 목적지인 일본으로 이동하여 2차 지상 표착이 이루어진 것이다.

이처럼 표류 사건을 처리하는 과정에서 단순히 어느 지역에 표착하였다는 결과만을 두고 표류 사건을 논의해서는 곤란하다. 앞으로는 표류 과정에서 선박에 의한 구조가 이루어졌는지, 자연스러운 표착의 결과인지, 선박에 의한 이동 표착인지의 여부도 반드시 확인해야 할 것이다.

2. 송환 과정

중국에 표착한 제주 표류민에 대한 처리 과정은 대체로 다음과 같다. ① 표류민 발견 사실을 보고받은 해당 관아에서는 주로 필담을 통해 출신지와 표류 경위 등의 관련 사항을 조사심문한다. ② 숙소와 음식, 의복 등을 제공하고 표류민이 타고 온 선박과 선적물을 처리하며, 상급 관서에 보고 한다. ③ 조정의 지시에 따라 관원의 인솔로 송환 길에 오르게 된다.

기존 연구에 따르면, 중국에서 표류민을 구조하여 처리하는 문제가 제도화된 것은 1737년(건륭 27)이다.³²⁾ 1684년 해금령이 해제되고 표류 사례가 급증하면서 양국 간의 불법 표류민이 대거 발생하기 시작했다. 청은 조선과 여러 차례 자문을 통하여 제도의 틀을 확립해 나갔다. 이때, 조선 표류민은 원칙적으로 육로를 통해 송환되었다. 조선 표류민의 중국 표착 건수를 『통문관지』에서 찾아보면, 1710년(康熙 49)부터 1884년(光緒 10)까지 175년 동안 172건이 집계되는데 모두 육로를 통해 중국에서 의주로 송환된 기록이다. 표착지의 역소(役所)에서 전문위원을 파견해서, 표류민을 북경까지 호송하게 되어 있었다. 그리고 청조에서는

32) 조선 표류민에 대한 중국 측의 구조처리문제는 류쉬핑·정일성의 「청대 중국의 외국인 표류민의 구조와 송환에 대하여-조선인과 일본인의 사례를 중심으로」(『동북아역사논총』 28집, 동북아역사재단, 2010)와 왕천천의 「조선 표류민에 대한 명의 구조체제」(『역사민속학』 40, 한국역사민속학회, 2012)를 참고할 것.

사절이 묵는 북경의 회동관(會同館)에 그들을 수용해 놓고, 조선의 조공 사절이 귀국할 때를 기다렸다가, 사절과 함께 본국으로 동반 귀국하도록 했다. 사절이 오지 않은 경우에는 청조 측의 예부에서 조선통사를 파견하였다. 육로를 통해 국경지대인 봉황성까지 표류민을 송환한 다음, 의주의 조선 관원에게 인도한 경우도 있었다.³³⁾

『제주계록』 내 중국에 표착한 제주민의 송환 경로는 크게 2가지로 나눌 수 있다. 북경에서 의주를 거쳐 육로로 이송되는 경우가 있고, 선박에 의해 수로로 이송된 경우가 있다. 전체 19건 중에서 18건의 표류 일행은 육로로 송환되었다. 육로 송환의 방법은 다시 2가지로 구분된다. 하나는 예부에서 배정한 통사관의 인솔로 의주부로 인계되는 경우이고, 다른 하나는 북경의 조선관에 머무는 동안 중국을 찾은 조선의 사신단 일행에서 인계되는 경우이다.

예부의 통사관에 의해 조선으로 인계되는 사례로는 <표1>의 김상로 일행, 문완규 일행, 이득광 일행, 신승록 일행, 고치만 일행, 김성진 일행, 마영 일행, 김광일 일행, 신순집 일행, 김신임 일행, 박춘록 일행, 이병호 일행 등 12건이 해당된다. 1856년 9월 24일 항주 지경에 도달한 신승록 일행은 절강 지역을 거쳐 황성에 도착하게 되는데 이때 “황성에 머무른 지 36일째인 3월 26일 통사관 한 사람과 종인 세 명이 저희들을 데리고 4월 23일 우리나라 지경인 의주부에 도착하였는데, 그간의 육로는 2천 7백 여리가 되었습니다.”³⁴⁾라고 하였다. 이처럼 표착지에 북경까지 호송되고 나면 예부에서 배정관 통사관 1명과 종인 2~4명에 의해 의주부로 인솔되어 조선측에 인계된다.

중국을 찾은 조선측 사신에 의해 송환되는 사례는 <표1>의 안성훈 일행, 서진행 일행, 양서홍 일행, 김응량 일행, 장운행 일행, 강여홍 일행 등 6건이 있다. 안성훈 일행은 “1850년 5월 27일 황성에 도착하였는데, 그간의 수륙로는 대략 6천 7백 리가 되었습니다. 인솔해 온 관원이 곧바

33) 류쉬핑·정일성, 위의 논문, 148쪽.

34) 고창석·김상옥 역, 『제주계록(濟州啓錄)』, 제주발전연구원, 2012, 240~241쪽.

로 예부에 도착했는데, 우연히 우리나라 사신 일행을 만나게 되어 저희들을 인계하였습니다.…6월 초10일 사신 일행과 함께 출발하여 7월 27일에 우리나라 지경의 의주부에 도착하였는데 그간의 육로는 2천7백 리가 되었습니다.”³⁵⁾라고 하여 북경에서 우연히 조선의 사신을 함께 송환된 경우이다. 장운행 일행은 “황성에 도착하였는데, 그간의 육로는 2천 7백여리가 되었습니다. 조선관에 머물러 쉬게 하였는데 마침 우리나라 재자관(齎咨官) 일행을 만나 그들이 돌아가기를 기다렸습니다.”³⁶⁾라고 하여 자문을 가져간 사신단을 만나 조선으로 송환된 사례도 있다.

『제주계록』 내 중국에 표착한 제주민의 표류 발생 19건 중에서 18건은 육로로 송환되었지만 1건은 수로 송환이 이루어졌다. 앞서 논의하였듯이, 원칙적으로 표류민은 육로로 송환되어야 하지만 그렇지 않은 경우도 있다. 배가 항해 가능한 경우, 중국 관부의 공금으로 배를 수리해주고, 식량과 비용 등을 지급하여 자력으로 귀국시킨 예도 있었다.³⁷⁾ 즉 수로를 통한 송환이 이루어진 것이다. 이러한 수로 송환의 경우는 쉽게 찾아볼 수 없다. 다만 『고종실록』 9년(1872) 9월 10일 2번째 기사 내용을 통해 수로 송환이 이루어졌음을 확인할 수 있다.

‘의정부에서 아뢰기를, "방금 황해 감사(黃海監司) 서원보(徐元輔)의 장계를 보니, '본도(本道) 수영(水營) 아래의 항전(項箭) 내해(內海)에 중국배와 우리나라 배가 와서 정박하였습니다. 그래서 조사해 보니, 우리나라 상인 7명이 풍랑을 만나 표류하다가 등주부(登州府) 영성현(榮成縣)에 이르렀는데, 그 지방 관리가 부서진 배를 수리해주고 물건들을 구해주었으며 그쪽 사람 7명으로 하여금 호송하게 하였습니다. 공문(公文)도 이미 상세하고 명확하니, 저 사람들을 수로(水路)로 돌려보내고 그 선주(船主)에게 물건을 내어줄 것을 아울러 묘당으로 하여금 품처하도록 하소서.'라고 하였습니다. 몰래 국경을 넘나들며 불법적으로 장

35) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 107쪽.

36) 고창석·김상옥 역, 위의 책, 406쪽.

37) 류쉬핑·정일성, 「청대 중국의 외국인 표류민의 구조와 송환에 대하여-조선인과 일본인의 사례를 중심으로」, 『동북아역사논총』 28집, 동북아역사재단, 2010, 147쪽.

사하는 데 대해서는 본래 나라의 금법이 있습니다. 이번에 풍랑을 만나 표류한 것은 실정을 숨김이 없는 듯합니다. 그리고 표류인을 돌려보내는 경우 육로로 보내고 수로로는 보내지 않는 것이 저 나라와 우리나라가 서로 정한 규례입니다. 그런데 이번에 저들의 배를 함께 달아 보내어 호송한 이것은 처음 있는 일입니다. 회답 공문에서 깊이 감사의 뜻을 전하고 저 사람들이 머물러 있는 동안 특별히 잘 대우하며 바다를 건널 식량을 후하게 주도록 분부하는 것이 어떻겠습니까?" 하니, 윤허하였다.³⁸⁾

등주부 영성현에 표착한 조선 상인에게 배를 수선하여 수로로 돌려보낸 사건이 있었는데 이는 처음 있는 일이라고 하였다. 즉 이전까지 수로를 통한 조선 표류민의 송환이 이루어지지 않았다는 것을 의미한다. 예외적으로 일어난 일임을 알 수 있다.

『제주계록』 내에도 공식적인 수로 송환이라고 볼 수는 없지만 조금 특이한 수로 송환사례가 있다. 1871년 1월 22일 제주에서 출발하여 대풍을 만나 표류 중에 이양선에 의해 구조된 강신주 일행의 사건이다. 이양선에 구조된 강신주 일행은 중국의 항구 해암(海巖)에 이르게 된다. 이때 해당 관아로 압송되지 않고, 또 다른 선박으로 옮겨 태워진 채 상해까지 이송된다. 여기서 또 다른 선박에 옮겨 태워진 뒤에 일본의 장기도(長崎島), 대마도(對馬島)를 거쳐 조선으로 송환된다.³⁹⁾ 유구에 표착한 제주 표류민이 ‘유구 → 장기 → 대마도 → 조선’으로 일본을 경유하여 송환되거나, ‘유구 → 복건 → 북경 → 조선’으로 중국을 경유한 송환이 이루어진 적은 있지만,⁴⁰⁾ 중국에 표착한 조선 표류민이 일본을 경유하여 송환된 사례는 없었다. 강신주 일행의 표류 사건은 조선을 비롯한 중국, 일본 등 동아시아 해상무역 현황과 더불어 좀 더 세부적인 논의가 진행되어야 할 것이다.

38) 『고종실록』 9년(1872) 9월 10일 2번째 기사.

39) 고창석·김상옥 역, 앞의 책, 424~429쪽.

40) 이수진, 「조선 표류민의 유구 표착과 송환」, 『열상고전연구』 48, 열상고전연구회, 2015, 456~461쪽.

IV. 맺음말

지금까지 『제주계록』에 기록된 제주 표류민의 중국 표착 현황을 살펴보고, 제주 표류민의 중국 표착 사례를 ‘선상 표착’과 ‘지상 표착’의 두 가지 유형으로 나누어 검토하였다. 또한 중국에 표착한 조선 표류민의 송환 방법까지 함께 살펴보았다.

『제주계록』에 기록된 표류 사건을 확인하려면 먼저 표류 사건 처리 단위의 기준을 명확하게 해야 한다. 보통 표류부터 송환까지를 하나의 사건으로 보지만, 그 기준을 ‘표류’에 두었는지, ‘송환’에 두었는지에 따라서 표류 건수가 달라질 수 있기 때문이다. 중국 표류의 경우, 표류를 기준으로 하면 19건이지만, 송환을 기준으로 할 경우 18건이 된다. 본고에서는 ‘표류’를 기준에 두고 동일한 날짜에 송환되었더라도 함께 출해하여 표류한 일행이 아닐 경우, 개별 건수로 하여 제주 표류민이 중국에 표착한 19건에 대한 표류 현황을 다루었다.

『제주계록』에 수록된 중국에 표착한 제주 표류민들은 주로 제주 북부 연안에 거주하는 사람들이었다. 주로 어업 활동, 육지와 무역 활동, 제주도내 해상 이동 등의 이유로 바다에 나갔다가 태풍이나 해류의 영향을 받아 표류하게 된다.

제주 표류민들의 중국 내 주요 표착 지역은 바람과 해류에 따른 지상 표착인지, 선박에 의한 1차 구조 뒤 지상 표착인지에 따라 달라진다. 먼저 바람과 해류에 따른 자연적인 ‘지상 표착’이 일어난 경우에는 복건, 절강, 대만에 이르는 순서로 중국 동북부 연안에 주로 표착하지만, 선박에 의해 구조된 ‘선상 표착’ 이후에는 광둥 지역 내지 상해의 주요 항구로 이동하여 표착하게 된다.

송환 과정은 크게 두 가지로 나눌 수 있다. 북경에서 의주를 거쳐 육로로 이송되는 경우가 있고, 선박에 의해 수로로 이송되는 경우가 있다. 먼저 육로로 이송될 때에는 다시 두 가지 방법으로 나뉘는데, 예부 역관

에 의해 조선으로 직접 송환되거나 조선 측 사신에 의한 송환이다. 『제주계록』에서는 김상로 일행을 비롯하여 문완규 일행, 이득광 일행, 신승록 일행 등 12건에서 북경에서 통사관을 배정받아 인솔되어 의주부를 거쳐 송환되는 역관에 의한 조선으로의 직접 송환 사례를 확인할 수 있었다. 안성훈 일행, 서진행 일행, 양서홍 일행, 김응량 일행, 장운행 일행, 강여홍 일행은 북경에서 조선측 사신을 만나 이들과 함께 송환되었다. 이 밖에 강신주 일행은 선박 내에 머물며 중국, 일본 장기도와 대마도를 거쳐 조선으로 송환되는 수로 송환의 특이한 경우에 해당된다. 이에 대해서는 차후 논의가 보완되어야 할 것이다.

본고에서는 제주 표류민의 중국 표착으로 한정적인 논의가 진행된 만큼 앞으로는 조선 표류민의 중국 표착건에 대한 보다 통합적이고 세부적인 연구가 진행되어야 할 것으로 생각된다.

<참고문헌>

1. 자료

『고려사절요(高麗史節要)』

『조선왕조실록(朝鮮王朝實錄)』

고창석·김상옥 역, 『제주계록(濟州啓錄)』, 제주발전연구원, 2012.

李健 著, 金泰能 譯, 「濟州風土記」, 『耽羅文獻集』, 제주도교육위원회, 신일인
쇄사, 1976.

2. 논저

김경옥, 「18~19세기 서남해 도서지역 표도민들의 추이」, 『조선시대사학보』
44, 조선시대사학회, 2008.

_____, 「조선의 대청관계와 서해해역에 표류한 중국 사람들」, 『한일관계사
연구』 49, 한일관계사학회, 2014.

김동전, 「18세기 ‘문정별단’을 통해 본 중국 표착 제주인의 표환 실태」, 『한
국학연구』 42, 인하대 한국학연구소, 2016.

김봉옥, 『제주통사』, 제주발전연구원 제주학연구센터, 2013.

류쉬핑·정일성, 「청대 중국의 외국인 표류민의 구조와 송환에 대하여-조선인
과 일본인의 사례를 중심으로」, 『동북아역사논총』 28, 동북아역사
재단, 2010.

王天泉, 「조선 표류민에 대한 명의 구조체제」, 『역사민속학』 40, 한국역사민
속학회, 2012.

王天泉, 「漂海錄을 통해서 본 明代朝鮮 漂流民의 救助研究-濟州를 中心으로」,
제주대 대학원 석사학위논문, 2012.

원종민, 「조선에 표류한 중국인의 유형과 그 사회적 영향」, 『중국학연구』
44, 중국학연구회, 2008.

원종민, 「『제주계록』에 기록된 19세기 제주도민의 해난사고와 중국표류」, 『중
국학연구』 66, 중국학연구회, 2013.

이수진, 「조선시대 표류노드 시각망 구축 과정」, 『온지논총』 45, 온지학회,
2015.

- 이수진, 「조선후기 표류민의 유구 표착과 송환」, 『열상고전연구』 48, 열상고전연구회, 2015.
- 이 훈, 『조선후기 표류민과 한일관계』, 국학자료원, 2000.
- 정성일, 『전라도와 일본-조선시대 해난사고 분석』, 경인문화사, 2015.
- 최영화, 「조선후기 관찬사료를 통해 본 중국인 표류 사건의 처리」, 『도서문화』 46, 국립목포대학교 도서관문화연구원, 2015.
- 하우봉, 「일본에 표착한 조선인의 일본인식」, 『조선시대 한일 표류민 연구』, 국학자료원, 2013.
- 허경진·구지현, 『조선시대 표류노드 시각망 연구일지』, 보고서, 2016.

Abstract

*A Study on the Jeju Castaway's Drifting to China and the Repatriation Process
in the Late Joseon - Focusing on 『Jejugyerok』 / Lee, Su-Jin*

This study examined the status of the 19th century Joseon citizens drift recorded in 『Jejugyerok(濟州啓錄)』, and especially explored the status of drifting to China, drifting type, repatriation procedure and methods.

To confirm the drift events recorded in 『Jejugyerok』, it is necessary to first clarify the criteria of the drift event handling unit. Usually, the event from the drift to the repatriation is considered to be as one event, but the number of drift may vary depending on whether the criterion is set to 'drift' or 'repatriation'. In case of China drift, there are 19 cases of drift based on drift, but 18 cases of drift based on repatriation. If it was not in a group of people drifting out into the sea together even with the repatriation on the same date, this study considered them as the number of individual cases and investigated the drift condition of 19 cases in which the Jeju castaway drifted to China.

The Jeju castaway, drifting into China in 『Jejugyerok』, were mainly residents of the northern coast of Jeju. It mainly drifts in the sea due to fishing activities, trade activities with the land, and marine movement in Jeju-do, etc., and is influenced by typhoons and currents.

The major drifting areas of the Jeju castaway in China depend on whether it is ground drifting due to wind and currents, or whether it is a land drifting after the primary rescue by the vessel. First, when natural ground drifting occurred due to wind and currents, drifting mainly to the northeast coast of China in the order of Fujian, Zhejiang, and Taiwan, but after being rescued by ship, it drifts to the main port of Guangdong area or Shanghai.

The process of repatriation can be roughly divided into two. The repatriation was carried out either via the landway or the waterway. There are two ways in

case of using the landway. It is a direct repatriation to Joseon by translators of Yebu, that is, the repatriation by the Joseon direct envoy. The waterway repatriation is not easy to find. In 『Jejugyerok』, the only case of Kang Shin-ju and his company drifted from Jeju on January 22, 1871, was rescued by a strange shaped vessel, returning to Joseon after passing through China's sea, Shanghai, Japan's Janggido and Tsushima.

Key words: jejugyerok, drift, drifting ashore, repatriation.