



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

碩士學位論文

漂海錄을 통해서 본 明代 朝鮮  
漂流民의 救助 研究

-濟州를 中心으로

濟州大學校 大學院

韓國學協同課程

王天泉

2012年 2月

漂海錄을 통해서 본 明代 朝鮮  
漂流民의 救助 研究

-濟州를 中心으로

指導教授 金 相 助

王 天 泉

이 論文을 文學 碩士學位 論文으로 提出함

2011年 12月

王天泉의 文學 碩士學位 論文을 認准함

審査委員長 \_\_\_\_\_ ①

委 員 \_\_\_\_\_ ①

委 員 \_\_\_\_\_ ①

濟州大學校 大學院

2011年 12月

The study of The Ming Dynasty salvage on  
Korean drifting people from Crusoe  
-As the center of Jeju

Wang Tian Quan

(Supervised by professor Kim-Sang Jo)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement  
for the degree of Master of Arts

2011.12

This thesis has examined and approved.

Department of Interdisciplinary Postgraduate Program in  
Koreanology

GRADUATE SCHOOL  
JEJU NATIONAL UNIVERSITY

## 목 차

<b>I. 서론</b> .....	1
1. 선행 연구 검토 .....	2
2. 연구목적 .....	5
3. 연구방법과 연구자료 .....	7
<b>II. 중국에 표착한 조선(제주) 표류민의 실태</b> .....	9
1. 명대 조선(제주) 표류민의 실태 .....	9
2. 명대 이후 조선(제주) 표류민의 실태 .....	15
<b>III. 제주에서 표류사건이 빈발한 원인</b> .....	17
1. 표류 발생의 자연적 원인 .....	17
1) 제주와 바람 .....	17
2) 제주 주변의 해류 .....	20
2. 제주 표류민의 출항 원인 .....	22
1) 어업 활동 .....	22
2) 진상품의 전달 .....	23
3) 공사(公私)적인 일로 출항 .....	23
4) 해상 무역 .....	24
5) 위장(僞裝)표류와 밀무역 .....	24
<b>IV. 중국의 표류민에 대한 조사과정과 주관 기관</b> .....	26
1. 조사중점 .....	27
2. 조사과정 .....	27
3. 조사 주관 기관 .....	28
4. 기타 표해록에서의 증명 .....	30

<b>V. 표류민의 대우와 송환(送還)</b> .....	<b>33</b>
1. 표류민에 대한 대우 .....	33
1) 음식(飮食) 공급과 주관 기관 .....	33
2) 의류와 물품공급 .....	36
3) 환자와 사망자의 처리 .....	37
2. 표류민의 송환(送還) .....	40
1) 송환 절차(節次)와 담당 기관 .....	40
2) 송환 노선 .....	42
<b>VI. 해난구조 연구의 의미</b> 45	
1. 해난구조를 통해서 본 명대의 해안 방위체계 .....	45
2. 해난구조를 통해서 본 한중 정치 외교 관계 .....	46
3. 봉건시대 해난구조의 본질 .....	48
<b>VII. 결론</b> .....	<b>51</b>
<b>참고문헌</b> .....	<b>53</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>57</b>

## 【표·그림 목차】

「표 1」 명대에 중국에 표착한 조선(제주) 표류민 .....	9
「표 2」 청대 중국을 통해서 송환된 조선과 류큐와 일본의 표류선 .....	16
「표 3」 최부 일행에 대한 조사과정과 심문 내용 .....	26
「그림 1-1」 겨울철 북서 계절풍 .....	17
「그림 1-2」 여름철 남동 계절풍 .....	17
「그림 2」 동중국해, 황해, 한국남해의 주요해류 및 수괴분포 모식도 .....	21
「그림 3」 조선시대 주요 표류민들의 표류여정 및 송환 노선 .....	43

## I. 서론

명(明)·청(淸) 시대에 중국과 조공(朝貢)관계를 맺고 있었던 여러 국가에서 조선(朝鮮)과 중국 간의 왕래는 다른 어느 나라에 비할 수 없을 만큼 빈번하였다. 명(明)·청(淸) 시대 중국과 조선 사이의 긴밀한 관계를 살펴보면 다음과 같다.

명나라 시대의 조선(朝鮮)은 일 년에 세 번 정기 조공(朝貢)을 하였다<sup>1)</sup>. 이밖에도 필요에 따라 부정기적인 사신단(使臣團)이 파견되어 영락(永樂) 22년간(1403-1425)만 해도 91번 조공을 하였으니, 연평균 4회가 넘었다. 홍희(洪熙), 선덕(宣德)년간(1425-1435)에는 61번 조공을 하였으니, 연평균 6회였다. 이로부터 정기적인 조공 이외의 부정기적 사절이 빈번하게 왕래하였음을 알 수 있다. 청나라 초기에서 1874년까지 238년간 조선은 진정(陳情)과 사은(謝恩)과 경전(慶典) 등으로 조공사신을 632번, 연평균 2.6회 파견하였다. 이것은 또한 정기사절<sup>2)</sup> 이외의 부정기적인 임시사절(使節)의 성격이었다. 총괄해서 보면, 연평균 파견한 사절은 6번을 넘었을 것이다.<sup>3)</sup>

이 시기 국가 사절은 공식적으로 모두 육로를 통해서 오고갔다. 특히 영락(永樂)황제가 북경(北京)으로 천도한 뒤 명(明)·청(淸)의 중국과 조선 양국의 사절은 거의 같은 노선을 통해서 왕래하였다. 하지만 명나라 초기와 말기에 중국에 오는 사신 중에는 해로(海路)로 혹은 부분 해로(海路)를 통해서 왕래한 경우도 있었다.<sup>4)</sup>

한중 양국 사이의 해상왕래는 옛날부터 있었는데, 명(明)·청(淸) 시기에는 항해 기술이 발전하면서 사람들의 해상 활동이 예전에 비해 훨씬 빈번해졌고 한중간의 해상왕래 특히 민간왕래가 여전히 계속되면서 해난사고에서 표류도 심심치 않게 발생하였다. 표류는 한중 해상왕래의 특수한 통로가 되었다. 명(明)·청(淸) 시기에 쌍방의 역사문헌 속에도 표류민에 대한 기록이 많이 남아 있어 쌍방의 해상왕래가 번성하고 쇠퇴하지 않았다는 것을 또 다른 면에서 증명하여 준다.

1) 『明會典』 卷105, 「朝貢一·朝鮮國」, 續修四庫全書編纂委員會編, 上海古籍出版社, 1995. 74쪽: “每歲聖節, 正旦, 皇太子千秋節皆遣使奉表朝賀, 貢方物, 其餘慶慰, 謝恩無長期.”

2) 『淸會典』 卷39, 「禮部·主客淸吏司」, 中華書局, 1991, 34쪽, “朝鮮每年朝貢一次, 并聖節, 元旦, 冬至爲四貢同進.”

3) 李雲泉, 「明清朝貢制度研究」, 暨南大學博士論文, 2003년, 40쪽, 74쪽.

4) 『通文館志·航海路程』, 奎章閣資料叢書·官署志篇, 서울대학교 奎章閣韓國學研究所, 2006년, 155쪽.



표류는 하나의 특수한 상황에서의 해상 교류로서 난파선의 소속 국가와 표착한 국가 사이에 특별한 교류 통로를 제공할 뿐 아니라, 표류민의 구조에서도 양국 간의 복잡한 정치, 외교, 군사관계와 문화 심리적인 문제를 제공하기 때문에 고대 역사, 사회와 문화상으로도 독특한 시각을 제공하였다.

## 1. 선행 연구 검토

최근 10~20년 동안 동아시아 교류사에 관한 연구에서, “해역(海域)”에 대한 학자들의 연구와 흥미가 나날이 커지고 있다. 이 연구 과정에서, 사람들은 점차로 “표류”를 교류의 특수한 형태의 하나로 연구할 가치와 의미를 발견하였다.

일본학자들의 표류사건에 대한 연구는 류큐(琉球)와 중국의 표류사건으로부터 시작하였다. 명(明)·청(淸) 시대에 중국에 표착한 조선 표류선에 관련된 연구는 일본 간사이대학교(關西大學) 문학부 교수이자 동서학술연구소 연구원인 마츠우라 아키라(松浦章)의 업적이 가장 두드러진다. 그와 탕희용(湯熙勇)과 장덕신(張德信) 공저의 『明清時代中國與朝鮮的交流－朝鮮使節與漂着船』<sup>5)</sup>에 수록된 「渡海的朝鮮使節與使館」과 「明代漂到中國的朝鮮船」은 이 영역에 대한 연구의 문을 연 것으로 꼽을 수 있다. 마츠우라는 문헌자료의 발굴과 명대의 해상 조공(朝貢)로 연구, 옥하관(玉河館) 위치의 고증 등에서 건설적인 관점을 많이 제공하여 이 영역의 연구에 대한 학계의 관심을 불러일으켰다.

또한 마츠우라의 「十九世紀初期朝鮮·中國漂流難民與語言交流」<sup>6)</sup>와 키즈(木津韋占子)의 「乾隆二年八重山難民浙江漂流事件中的官話訊問」<sup>7)</sup> 등 논문들은 표류에 관한 언어교류와 문화 등의 내용을 연구하였다.

대만 학자들은 표류민과 해난 구조의 제도적 측면에 대한 전문적인 연구를 많이 해 왔다. 특히 대만 중앙연구원 문학과 역사 연구소의 탕희용(湯熙勇)과 대만 중앙연구원 인문사회과학 연구센터의 유서풍(劉序楓)은 최근 몇 년 동안 해난 구조

5) 松浦章等, 『明清時代中國與朝鮮的交流－朝鮮使節與漂着船』, 樂學書局, 2002.

6) 朝鮮學會, 『朝鮮學報』, 208輯, 2008.

7) 日本關西大學亞洲文化交流研究中心, 『亞細亞文化交流研究』3輯, 上海辭書出版社, 2009.

제도에 관한 연구에 특별한 관심을 보여 왔다. 탕희용(湯熙勇)의 「清順治乾隆時期中國救助朝鮮海難船及漂流民的方法」<sup>8)</sup>과 「近世東亞海域의海難救助及爭議-以臺灣的外籍船難與救助爲中心」<sup>9)</sup>, 유서풍(劉序楓)의 「近世東亞海域의僞裝漂流事件-以道光年間朝鮮高閑祿의漂流中國事例爲中心」<sup>10)</sup>, 「清代中國對外國遭風難民의救助及遣返制度-以朝鮮·琉球·日本難民爲例」<sup>11)</sup>, 그리고 탕희용(湯熙勇)과 마츠우라 아키라(松浦章)와 유서풍(劉序楓) 공저의 『近世環中國海의海難資料集成』<sup>12)</sup>(총 23권)은 모두 이 분야에 관한 중요한 저서이다. 그러나 탕희용(湯熙勇)은 명대에 중국이 조선 난파선과 표류민에 대한 구조는 나름대로 정해진 격식이 있었지만 제도적으로 확립된 것은 아니었다고 주장하였다. 그렇기 때문에 그의 연구는 주로 청대의 표류민 구조에 대한 제도에 주목하고, 그것도 대만 해역 혹은 대만과 관련된 해역의 표류사건 연구에 집중되었다. 또한 탕희용(湯熙勇)은 주로 역대 왕조의 공문서와 전장(典章)을 연구하여, 기록과 실제 구조 상황에 대한 연계적인 연구는 부족한 편이다.

한국에서 표해록에 대한 연구는 적지 않은 논문과 저작이 나왔으며 전문적인 연구가도 나타났다. 한국의 표해록 연구로는 먼저 한문으로 씌여진 원전(原典)의 교주(校註)와 번역을 하였고, 그 다음에는 표해록에 반영된 당시의 중국 사회와 정치 등 각 측면의 양상과 한중 양국의 관계에 집중되었다. 예를 들어, 김재선(金在先)은 최부의 『표해록』을 통해서 명대의 해안 방위, 남북 수로의 교통, 소주(蘇州), 항주(杭州) 지역의 경관 등 많은 영역의 내용을 고찰하였다.<sup>13)</sup> 그러나 명대에 중국은 조선 표류민의 구조(救助)에 대해 관심을 가지고 있지 않았다.

박원호의 『崔溥漂海錄研究』는 최부의 『표해록』에 관한 연구 저서 중 비교적 전면적인 저작이고, 작자가 이 영역에서 연구한 많은 논문을 수록하였다. 제6장에서는

8) 탕희용, 「清順治乾隆時期中國救助朝鮮海難船及漂流民的方法」, 『中國海洋發展史論文集·第八輯』,臺北中研院社科所, 2002.

9) 탕희용, 「近代東亞海域의海難救助及爭議-以台灣的外籍船難與救助爲中心」, 『中國海洋發展史論文集·第七輯』,臺北中研院社科所, 1999.

10) 유서풍, 「近世東亞海域의僞裝漂流事件-以道光年間朝鮮高閑祿의漂流中國事例爲中心」, 『韓國學論集』, 漢陽大學校韓國學研究所, 第45輯, 2009.

11) 유서풍, 「清代中國對外國遭風難民의救助及遣返制度-以朝鮮,琉球,日本難民爲例」, 『第八回琉中歷史關係國際學術會議論文集』, 2001.

12) 탕희용·유서풍·松浦章, 『近世環中國海의海難資料集成-以中國·日本·朝鮮·琉球爲中心』, 蔣經國國際學術交流基金會, 1999.

13) 金在先, 「崔溥漂海錄與明代海防」, 『第一屆中國域外漢籍國際學術會議論集』, 1987.  
 金在先, 「漂海錄中明弘治年間之蘇州景觀」, 『第九屆中國域外漢籍國際學術會議論集』, 1994.  
 金在先, 「崔溥漂海錄與明代弘治年間之杭州地區景觀」, 『中國社會史學會第五屆年會』, 1994.

표류민의 송환절차(送還節次)와 표류민에 관한 공문을 분석하였는데, 표류 구조에 관한 제도적 측면에 대한 전면적 고찰이 부족하다. 종합적으로 보면 이 책은 판본(版本), 교감(校勘)등 방면에서 더욱 자세한 논술을 하였다.<sup>14)</sup>

그밖에 이 분야에 대한 논저로서 대표적인 것은 다음과 같다.

曹永祿, 「近代東亞三國의 傳統社會에 관한 比較史的 高찰-崔溥의 漂海錄과 日譯 ‘唐土行程記’를 中心으로」, 『東洋史學研究』, 제64집, 동양사학회, 1998.

洪性鳩, 「두 外國인의 눈에 비친 15·16세기의 中國-崔溥漂海錄과 ‘策彦入明記’의 比較」, 『明清史研究』, 24輯, 명청사학회, 2005.

서인범, 「조선 관인의 눈에 비친 中國의 강남-崔溥 漂海錄을 중심으로」, 『曹永祿教授定年紀念論叢 東國史學』, 第37輯, 동국대학교 사학회, 2002.

박동욱, 「최두찬의 ‘승차록’에 나타난 한중 지식인의 상호인식」, 『한국학논집』 제45집, 한양대학교 한국학연구소, 2009.

김민호, 「타자의 시선으로 바라 본 중국 강남 이미지-연행록과 표해록의 기록을 중심으로」, 『중국어문논총』, 중국어문연구회, 2009.

김봉옥과 김지홍이 편찬한 『옛 제주인의 표해록』<sup>15)</sup>은 제주와 관련된 표해 기록을 수록하여 시각을 제주가 표류의 중심지라는 사실에 주목하도록 하였으나 번역을 하는 데 그쳤다.

이상의 연구들은 주로 최부의 『漂海錄』과 최두찬의 『乘槎錄』을 중심으로 하여 명청 시대 조선인의 표해기록에 관한 연구에 집중되어 있고 게다가 작품들은 반영된 당시의 중국 사회의 양상 혹은 양국의 관계를 중요한 연구 방향으로 잡고 있다.

14) 박원호, 『崔溥漂海錄研究』, 고려대학교출판부, 2006, 350쪽.

15) 김봉옥·김지홍 뒤집, 『옛 제주인의 표해록』, 전국문화원연합 제주도지회, 2001.

## 2. 연구목적

옛날부터 제주도는 동아시아 해역에서의 표류에서 매우 중요한 위치에 자리하였다. 그렇기 때문에 표류인과 난파선에 관한 기록에서 제주(濟州)라는 지명이 출현하는 빈도가 높다는 것이다. 일찍이 송(宋)대에 제주(濟州)인들이 중국에 표착(漂着)한 기록이 이미 있다.<sup>16)</sup> 마즈우라 아키라(松浦章)의 「明代漂到中國的朝鮮船」<sup>17)</sup>이라는 글에서 그가 들었던 20여건의 표류 예 중에서 10건 이상이 제주도로부터 온 선박이었다.<sup>18)</sup> 반면 조선에 표착한 중국인에 관한 기록에서도 제주에 표착한 사건이 매우 많다. 이러한 특수한 위치로 제주는 한중 해상교류의 역사에서 매우 중요한 지위를 차지하였으며, 표류에 관련된 사료에서도 제주(濟州)도가 많이 언급되었다.

김동진이 정리한 제주(濟州)에 표류한 자료의 통계를 보면 다음과 같다.<sup>19)</sup> 조선(朝鮮) 세조(世祖) 14년(1468년)부터 헌종(憲宗) 7년(1841년)까지 중국인이 제주(濟州)에 표착한 사건이 25건 있었고 동시기에 일본인이 제주(濟州)에 표류한 사건이 9건, 그 밖의 국가는 11건이 있는데, 이것은 다른 국가의 총계보다 더 많다. 반면에 동시기에 제주(濟州)인이 중국에 표착한 사건이 23건 있어서, 일본에 표착한 15건과 류큐(琉球)에 표착한 9건의 합과 비슷하다. 물론 실제 발생한 숫자는 이것뿐만이 아니었을 것이다. 이를 통해서 볼 때 제주(濟州)와 중국의 사이의 표류 발생 빈도가 높았다는 것을 알 수 있다.

그리하여, 제주(濟州)도는 “표류의 섬”<sup>20)</sup>이라고도 칭해졌다. 제주(濟州)와 관련된 표류사건은 한중 표류연구를 위해서 매우 풍부한 역사 자료를 제공하기 때문에 제주에서 발생한 표류사건에 대한 연구가 매우 중요하다고 생각한다. 그러나 표해 기록에 관한 연구 중에서 제주(濟州)를 중심으로 한 연구는 제주(濟州)가 표류사건에서 차지하는 중요한 지위를 고려해볼 때 아직도 부족한 점이 많다. 중국의 학계

16) 최부, 『표해록』, 서민범·주성지 옮김, 한길사, 2004, 606쪽, 3월23日條: “昔嘉佑中, 高麗臣屬毛羅島人, 檣摧桅折, 風漂抵岸, 至蘇州昆山港. 600쪽, 另, 四月初七日條, 當在宋時, 爾濟州人漂至蘇州界, 其船有麻子, 如蓮仁大.”

17) 松浦章編著, 「明代漂到中國的朝鮮船」, 『明清時代中國與朝鮮的交流－朝鮮使節與漂着船』, 樂學書局, 2002년 3월, 77-92쪽.

18) 松浦章은 「明代漂到中國的朝鮮船」이라는 글에서 그가 들었던 20여건의 표류 예 중에서 제주도의 5건이 가장 주목을 받았다고 말했지만 필자가 『朝鮮王朝實錄』을 찾은 결과 10건 이상이 제주도로부터 온 선박이었다.

19) 김동진, 『디지털제주시문화대전-표도·표류인 항목』, 한국학중앙연구원, 2007.  
[http://jeju.grandculture.net/Contents/Index?contents\\_id=GC00702596](http://jeju.grandculture.net/Contents/Index?contents_id=GC00702596)

20) 주장현, 「표류의 섬」, 『제주기행』 12장, 웅진지식하우스, 2011, 324-349쪽

에서 명·청 시대에 중국이 조선(특히 제주)의 표류민에 대하여 실시한 구조 방법과 구조 제도에 관한 연구는 아직 그 중요성을 인정받지 못하고 있다. 그러나 이 연구는 지역(地域)사 연구에서 매우 중요한 가치가 있다고 생각한다.

해난사고의 생존자-표류민의 구조는 오늘날에 보면 인도주의의 기본적인 요구이다. 그러나 쇄국적인 봉건 왕조의 입장에서 보면, 표류민의 구조상에서 더욱 중요한 것은 양국간의 정치적 친소 원근의 표현이며 두 나라 사이의 이해관계에 따라서 결정된다. 이 때문에 같은 표류민이라 하더라도 나라에 따라 처리 방식과 태도도 같이 않았고 심지어 특정한 시기의 외교적 관계와 외교상의 이해관계에 따라서 영향을 받았다. 예를 들면, 명대 초기에는 일본 표류민에 대한 태도와 조선, 류큐(琉球)의 표류민에 대한 태도는 분명히 달랐다. 그러므로 중국까지 표착했던 일본인들은 항상 류큐인이라고 칭하였다. 동시에 표류민에 대한 구조제도는 국가의 해안 방위 안전 형세와 밀접한 관계가 있었다. 예를 들면 명대에 중국은 표류민의 신원에 대한 엄격한 심사를 하였는데 이것은 왜구(倭寇)가 날뛰던 당시의 역사적 사실을 반영하는 것이다. 이 때문에 표류선과 표류민의 구조방법과 구조제도에 대한 고찰을 통해서 정치·군사·외교·문화·심리 등 다방면에서 그 당시 한중 사회와 한중관계를 이해하는 데 새로운 시각을 제공할 수 있다고 생각한다.

본고에서 명대를 연구 대상으로 선택한 이유는 주로 이 시기에 한중 양국의 해상활동이 매우 활발하였으며, 해난사건과 이에 관한 기록도 예전에 비해 풍부하기 때문이다. 게다가 연대가 그다지 멀지 않아서 남아 있는 자료도 자세하고 동시에 표류 사건이 지속적으로 발생하였으며, 따라서 한중 양국 해난 구조제도가 점차 완비되고 확정되는 시기이기 때문이다. 표류민의 구조 절차와 내용을 보면, 청대와 명대는 기본적으로 일치한다. 실제로 청나라는 거의 모든 제도 면에서 기본적으로 명대의 전통을 계승하였는데, 구조제도에서도 예외가 아니다. 그러므로 본 논문에서 중점을 두게 될 연구과제는 명대의 표류민에 대한 구조제도이다.

본고에서 필자는 탕희용(湯熙勇)과 다른 입장을 취하는데 그것은 봉건 왕조 시대에 처리 방법을 정하는 것은 일종의 제도화로 간주할 수 있고, 바로 인치위본(人治爲本-人治를 근본으로 한다.)이라는 동방 봉건왕조가 국가를 관리하는 데에 항상 따르는 원칙이라는 것이다. 우리는 서양식으로 법규와 법령 제도를 충분히 갖추었는지를 가지고 제도화를 실현하였는지의 여부를 판단하면 안 된다. 그래서 본고에서 의도하는 또 다른 하나의 목적은 표해록에 관한 기록을 통해서 명대에 해난 구

조의 제도화 혹은 정례화를 형성하였는지의 여부를 모색하고자 하는 것이다.

### 3. 연구방법과 연구자료

본 논문은 표류에 대하여 기록한 문헌을 연구하는 방법을 채택한다.

연구 자료는 주로 명대와 조선의 제주(濟州), 제주(濟州)인에 관계된 표해록과 표류에 관한 기록들이다. 조선시대의 표류에 관한 기록(표해록)은 제법 많이 남아 있다. 이 중에서 표류민들이 스스로 썼던 문자기록 혹은 구술 자료는 해난 발생의 전 과정과 송환의 경과를 생생하게 기록하였기 때문에 사료적 가치가 매우 높다. 그 중에서 개인 저술에 속하는 것은 최부의 『漂海錄』(1488년)과 이방익의 『南游錄』(1797년)과 최두찬의 『乘槎錄』(1800년)과 이지항의 『漂舟錄』(1757년) 등이다. 김배회(1471년)와 이섬(1483년)과 김기손(1534년) 등 중국까지 표착한 사람들이 구술 형식으로 썼던 『漂流行錄』 또한 표해록의 한 종류로 볼 수 있다. 제주 진무(鎭撫)인 김대황의 『漂流日錄』(1689년)은 안남(安南)까지 표착한 사건이지만 중국 상선을 탑승해서 귀국하였고 간접적으로 중국 정부는 표류민에 대한 구조를 반영하기 때문에 또한 본 논문의 중요자료가 된다.

이밖에 『朝鮮王朝實錄』과 『通文館志』와 『通文會考』 등 정부 문서의 기록 또한 모두 본 논문의 중요한 자료가 된다. 『朝鮮備邊司謄錄』의 「問情別單」에서도 공문서의 형식으로 표류사건에 대해 많이 기록이 있고, 특히 조선에 표착한 표류민과 다른 나라에 표류했다가 돌아온 표류민에 대한 조사 문신(問訊)이 자세하게 기록되어 있기 때문에 조선시대에 관련된 제도를 이해하는 데에 중요한 자료가 된다. 그 이외에 제주(濟州) 지방관이 중앙에 보내한 자료인 『濟州啓錄』도 역시 본 논문의 자료가 된다.

중국 표류에 관한 기록은 주로 명(明)·청(淸) 시대의 회전(會典)과 실록(實錄) 등 공문서에 수록되어 있다. 한국의 표해록과 같이 개인적인 기록이나 개인적인 저술에서 표류민을 언급한 기록은 비교적 적다. 그러나 왜구(倭寇)에 대한 저항과 해안 방위에 관련된 문헌에서는 그 흔적을 찾을 수 있다. 예를 들면, 명대 왕재진(王在晉)의 『越鐫』과 『海防纂要』, 그리고 정약중(鄭若曾)의 『籌海圖編』은 조선 표류민

에 대하여 비교적 자세하게 기록하였다. 이것은 당시 외국의 해난사건에 대한 처리와 관리는 주로 방왜(防倭)와 비왜(備倭)의 일환이었으며, 따라서 이것은 왜적을 방어하는 기구에서 하는 일의 한 부분으로 간주하였다는 것을 설명해준다. 장한(張瀚)의 『松窗夢語』 등 역사 필기에서도 이에 관련된 내용이 있다. 이러한 중국의 개인 저서들도 대조 자료로서 본 논문의 연구 자료에 포함된다.

## Ⅱ. 중국에 표착한 조선(제주) 표류민의 실태

표류민이란 해양에서 활동하던 사람이 해난사고로 원래 목표로 삼았던 목적지가 아닌 이역에 표착한 사람을 일컫는다. 보다 정확하게 말한다면 해난사고로 표류하였다가 목숨을 잃지 않고 다행스럽게 생존한 사람을 가리키는 말일 것이다.<sup>21)</sup>

### 1. 명대 조선(제주) 표류민의 실태

명(明)대에 조선 표류민이 중국까지 표착한 해난사건에 대한 정확한 통계는 없지만 『朝鮮王朝實錄』과 『大明實錄』 등에 기록되어 있는 비교적 중요한 표류 사건을 표로 작성하면 다음과 같이 효과적으로 제시할 수 있다.

「표 1」 명대에 중국에 표착한 조선(제주) 표류민

번호	연대	표착지	인원	표류 원인	송환 방식	출처
1	宣德五年 (1430)	不詳	朝鮮民 白隆(白龍) 等十七人	浮海市鹽	直接遣返	『宣宗實錄』 (明)卷68.宣德5 年九月己未. 『世宗實錄』 (朝鮮)世宗 49卷.12年 7月17日(乙卯)
2	正統十二年 (1447)	不詳	朝鮮國漂海軍 洪承龍等十三人		不詳	『英宗實錄』 (明)卷一五八. 九月辛亥

21) 박원호, 앞의 책 제6장, 「명대 조선 표류민의 송환절차와 정보전달-최보 '표해록'을 중심으로」, 141쪽.



3	正統十二年 (1447)	不詳	金元等十三人		隨聖節使 回國	『世宗實錄』 (朝鮮)二十九年十二月丙戌
4	景泰四年 (1453)	浙江	濟州旌義縣水軍 文吞支等五人 (謊稱漁戶)	捕魚 遭風	隨聖節使 回國	『英宗實錄』 (明)卷二二二. 八月丁亥. 『端宗實錄』卷 七(朝鮮) 魯山君癸酉 九月甲戌
5	天順六年 (1462)	不詳	朝鮮國人有泯海		隨千秋使 回國	『英宗實錄』 (明)卷三四七. 十二月癸酉. 『世祖實錄』 (朝鮮)世祖九 年正月甲寅
6	成化元年 (1465)	不詳	濟州金迥豆 <sup>22)</sup> 等十四名			『世祖實錄』 (朝鮮) 卷三十七 十一年 九月丙午
7	成化六年 (1470)	浙江	濟州金杯迥 等七名	押送貢物 回還	隨聖節使 歸國	『成宗實錄』 (朝鮮)二年 正月庚辰
8	成化十九年 (1483)	揚州長 沙鎮	濟州旌義縣監李 暹与訓導金孝胖 等四十七人	遞任兼送 進上貢馬	隨千秋史 回國	『成宗實錄』 (朝鮮)十四年 八月庚午
9	成化二十三 年 (1487)	浙江 台州	濟州推刷敬差官 崔溥与同舟 四十三人	奔父喪 還家	派員 送還	『成宗實錄』 (朝鮮)十九年 四月戊申

10	弘治元年 (1488)	登萊	覆舟之朝鮮人		舟楫資 送還 本國	『孝宗實錄』 (明)卷十八 九月癸亥
11	弘治七年 (1494)	福建 漳浦	朝鮮國海南夷十 一人	捕魚遭遇 颶風	隨本國貢 使歸國	『孝宗實錄』 (明)卷九十二 九月壬子
12	正德四年 (1509)	浙江 松門衛	朝鮮國漂流民十 一名者十一名	乘舟 過別島 貿販		『武宗實錄』 (明)卷五十三 八月壬戌 『中宗實錄』 (朝鮮)四年閏 九月戊辰
13	正德六年 (1511)	浙江 定海	濟州國 夷人 安孫	航海 遭風	遣人伴還 本國	『武宗實錄』 (明) 三月乙丑 『中宗實錄』 (朝鮮)六年 七月庚申
14	正德六年 (1511)		濟州 高致江 等十七人			『中宗實錄』 (朝鮮)六年六 月甲申
15	正德七年 (1512)	南京 地方 海孟縣	濟州正兵 金一山 等九人		隨聖節使 回國	『中宗實錄』 (朝鮮)17卷, 7年(1512) 10月 26日(丙寅)
16	正德14年 (1519)		中朝刷還濟州 漂流人十七名			『中宗實錄』 (朝鮮)36卷, 14年9月 11日(壬寅)

17	嘉靖六年 (1527)	浙江 定海	朝鮮國遭風夷人 李根(濟州人) 等十七人 <sup>23)</sup>		詔送 遼東 遣歸國	『世宗實錄』 (明)三月癸巳 『中宗實錄』(朝 鮮)二十二年六 月己未
18	嘉靖 十三年 (1534年)	江蘇 淮安 萬戶道	濟州漂流人 金紀孫(萬珠) 等十二人	自濟州載 身貢發船 至楸子 島.遭風 漂流	遣人 送還	『中宗實錄』 (朝鮮)中宗 78卷, 29年 11月 24日(丙戌)
19	嘉靖 二十一年 (1542)	浙江 普陀	朝鮮夷人梁孝根 等二十二人	入貢遭風 漂流	詔給傳. 護送回國	『世宗實錄』 (明)卷二六三 六月己丑
20	嘉靖 二十一年 (1542)		濟州高銀遷 等五十多人		遼東鎮撫 李時等押 率送至 王京	『中宗實錄』(朝 鮮)三十七年 八月庚寅
21	嘉靖 二十一年 (1542)	遼東	濟州漂流民李介 叱同等二十一名		遼東巡撫 派鎮撫宋 琛,百戶 吳璧等護 送回國	『中宗實錄』(朝 鮮)中宗 99卷. 37年 8月 19日 (丙申)
22	嘉靖 二十二年 (1543)	通州 海門	朝鮮國民 洪斌 等四十二人	航海遇風	遣官 護送 回國	『世宗實錄』 (明)卷二七五 六月丙子
23	嘉靖 二十四年 (1545)	上海縣	朝鮮國夷人金玷 等十一人	航海遭風	恤而遣之	『世宗實錄』 (明)卷三一零. 七月丁亥

24	嘉靖二十四年 (1545)	不詳 (琉球)	濟州漂流民朴孫 等十二人		冬至使押 來	『明宗實錄』(朝 鮮)即位年12月 14日(癸卯)
25	嘉靖二十六年 (1547)	不詳	遼東委官江潮.通 事康鎮等. 齋漂流人金萬賢 等解送移咨. 到義順館.		遼東都司 派官送回	『明宗實錄』(朝 鮮) 6卷. 2年11月10日 (丁亥) 『耽羅紀年』明 宗二年
26	嘉靖三十年 (1551)	淮安	朝鮮夷人 管令金等八人	航海遭遇 颶風	詔恤而 遣之	『世宗實錄』 (明)卷三七三. 五月己酉 『明宗實錄』(朝 鮮)七年正月乙 酉
27	嘉靖三十三年 (1554)		濟州漂流人七名		隨聖節使 回國	『明宗實錄』 17卷. 9年 10月 20日(丁亥)
28	萬曆四年 (1576)	淮安府 東隄山	朝鮮國進貢夷使 (濟州人)梁俊等 二十二名	進上 貢物	賞給衣履 押回	『神宗實錄』 (明)卷四十九. 四月丁亥 『宣祖實錄』(朝 鮮)九年六月庚 寅
29	萬曆八年 (1581)	應天	朝鮮國漂流夷人 梁成貴 等二十余人		各給衣履 差官送回	『神宗實錄』 (明)卷一五零. 十月丁酉

30	万歷 三十八年 (1600)	福建	呂宋人一叶乃等. 西番人捌襄等. 朝鮮人壹參別等. 大郎等八倭人.		安置 柔遠驛	『神宗實錄』 (明)卷四七四. 八月壬寅
31	万歷 四十年 (1612)	浙江	朝鮮國人 李大等七人		驛送至京 遇使臣順 帶或令遼 鎮差官 携發 還國	『神宗實錄』 (明)卷四九二. 二月辛巳
32	崇禎十一年 (1638)	遼東 石城島	崔守南等八名	安州赴 朝鮮京城 途中遭風		『明清史料』乙 篇三. 二二七. 二三四丁
* 표에 이탤릭체로 표시되어 있는 부분이 제주인의 표류사건이다.						

위의 표에서 알 수 있듯이 한중 양국의 사료를 비교하면 「표 1」에 나오는 32건의 표류사건 중 제주도(濟州島)에 관한 것이 18건이나 된다. 한 가지 재미있는 사실은 제주(濟州)인이 해외까지 표류했을 때 일반적으로 일부러 자신의 본적을 속였다는 것이다. 위의 표에 나오는 양효근(梁孝根)과 양성귀(梁成貴) 등은 해남(海南)에서 온 조선인이라고 말했지만 실제로 제주(濟州)에서 왔을 가능성이 더욱 높다. 왜냐하면 제주도 사람이 외국에 표착했을 때 보통 자신은 해남지역의 사람이라고 칭하기 때문이다. 이런 상황에 관한 진술이 각종 표해록에 여러 번 나온다.

16) 松浦章, 앞의 책에서는 “金迴豆”로 표시되어 있다. 80쪽.

23) 『朝鮮王朝實錄』, <http://sillok.history.go.kr/main/main.jsp>, 中宗二十二年 7月 8日 癸未, 첨지중추부사(僉知中樞府事) 김호(金瑚)를 명(明)나라 서울에 보내어 사은(謝恩)하였다. (전번에 제주(濟州) 사람 이진(李振) 등 17명이 표류되어 명나라에 이른 것을 돌려보냈으므로 이 사신을 보낸 것이다.) 遣僉知中樞府事金瑚, 如京師, 謝恩. (前者, 濟州人李振等十七名, 漂至上國, 而刷遣, 故遣是使). 李振은 李根의 오류인 것 같다.

『濟州啓錄』에서는 “제주인은 이국에 표착하면 꼭 다른 지역에서 왔다고 하였다.”<sup>24)</sup>고 하였는데, 그 이유는 두 가지가 있을 것이다. 하나는 귀국 후 나라에서 “국경을 넘은 죄”로 처벌을 받을까 염려해서이고, 또 하나는 제주인은 외국 표류민을 약탈하고 혹은 그들을 죽여 버린다는 악명(惡名)이 있어서 이에 연루되어 어떤 해를 당하지 않을까 염려해서였다. 이를 증명할 수 있는 자료로 김대황의 『安南漂海錄』에 나오는 아래의 서술을 제시할 수 있다.

우리가 고향에 있을 때 일찍이 일본으로 표류하여 떠내려갔다가 살아서 돌아온 사람의 말을 들으니, “동남쪽 여러 나라 사람들은 탐라를 ‘바깥 고려’라고 부르는데, 바깥 고려 사람들이 가장 사납고 악독하여 여러 나라에서 왕래하는 장사 배들이나 혹은 뿔나무나 먹을 물이 부족하거나 혹은 배의 도구를 잃어 버려 이를 보충하고자 배를 해안가에 가까이 대려고 하면, 병사들을 출동시켜 지켜 뿔나무와 먹을 물을 얻지 못하도록 엄격히 금지하여 해안에 가깝게 오지 못하게 한다. 이 때문에 원한을 품고 탐라 사람을 만나면 용서 없이 죽여 버린다.”<sup>25)</sup>

## 2. 명대 이후 조선(제주) 표류민의 실태

명대 이후의 청대에 조선의 배가 중국까지 표착한 사건은 『通文館志』의 기록에 따르면, 강희(康熙) 49년에서 광서(光緒) 10년에 이르는 1710-1884년의 175년간 총 172건으로 연평균 1건이었고, 1698-1837년의 139년 동안 류큐(琉球)까지 표류하였다가 중국을 통해서 송환된 사건이 17건이었으니 이를 합하면 189건이었다. 다른 통계에 의하면, 1661-1871년 간에 류큐(琉球)까지 표류하였던 조선 표류선에 관한 기록이 31건이 있고 그 중에 26건은 중국을 통해서 송환된 것이었다.<sup>26)</sup> 그 이외에 선박들이 심각하게 파손되지 않아 고친 후에 스스로 귀국한 선박들도 많았다. 그래서, 실제 수량은 문자로 기록했던 숫자보다 훨씬 많았다. 대만 중앙연구원인 유서풍(劉

24) 고창석 외, 앞의 책, 377쪽, “濟州人之漂入異國也, 必諱稱他地方雲”.

25) 김봉옥·김지홍 뒤집, 앞의 책, 347쪽. “我等在本土時, 曾聞漂往日本而生還人言, 則: “東南諸國之人稱耽羅爲外高麗, 而外高麗之人最爲殘惡, 諸國往來商船或乏柴水, 或失船具. 船近海濱, 則發兵守之, 痛禁柴水, 使不得近岸, 以此含怨. 如遇其地之人, 則殺無赦!”

26) 小林茂, 松原孝俊, 六反田豊編, 「朝鮮から琉球へ, 琉球から朝鮮への漂流年表」, 『歴代宝案研究』9号, 1998년.

序楓)의 통계에 의하면, 중국 혹은 제3국까지 표착한 조선 선박이 중국을 통해서 송환된 것은 적어도 201척이 있었다.<sup>27)</sup> 이것을 표로 나타내 보면 다음과 같다.

「표 2」 청대 중국을 통해서 송환된 조선과 류큐와 일본의 표류선

선적 표착지	朝鮮 1697-1884	琉球 1644-1898	日本 1644-1880
中國	175	470	44
滿洲(今東北)	56	1	2
直隸	1	1	
山東	24	16	
江蘇	33	36	7
浙江	29	170	9
福建	16	102	4
台灣	15	77	10
廣東	1	24	11
其他(不明)		43	1
朝鮮		11	
琉球	26	1(海上)	
日本		2	3
安南	1	4	14
呂宋			6
其他			1
不明			
總計	201	488	68

이 중에서 정확하게 확인된 통계는 없지만 제주 표류민이 많이 있었던 것으로 보인다. 최두찬의 『승사록』을 보면, 그는 중국에 표착했을 때 제주에서 온 다른 두 번의 표류민이 “조선관”(회동관)에 묵고 있다고 하였다고 하였으니 이를 보면 그 당시에 중국에 있는 조선 표류선이 모두 제주에서 온 것이었음을 알 수 있다.

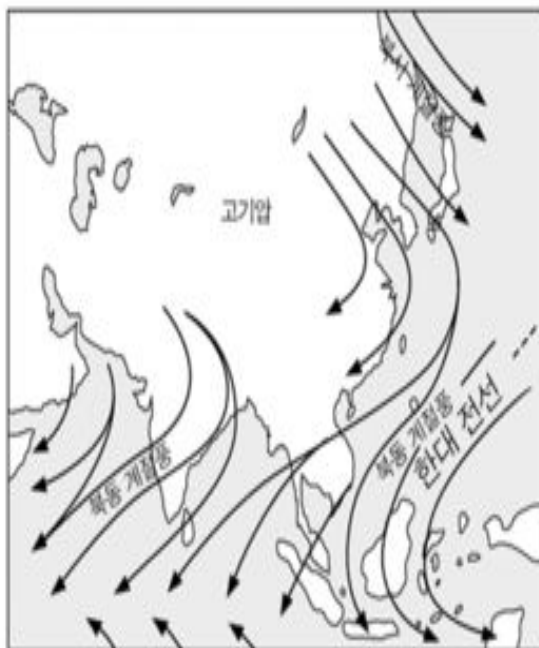
27) 劉序楓, 「近世東亞海域의 僞裝漂流事件-以道光年間朝鮮高閑祿의 漂流中國事例爲中心」, 『韓國學論集』(漢陽大學校 韓國學研究所), 第45輯, 2009년, 103-154쪽.

### Ⅲ. 제주에서 표류사건이 빈발한 원인

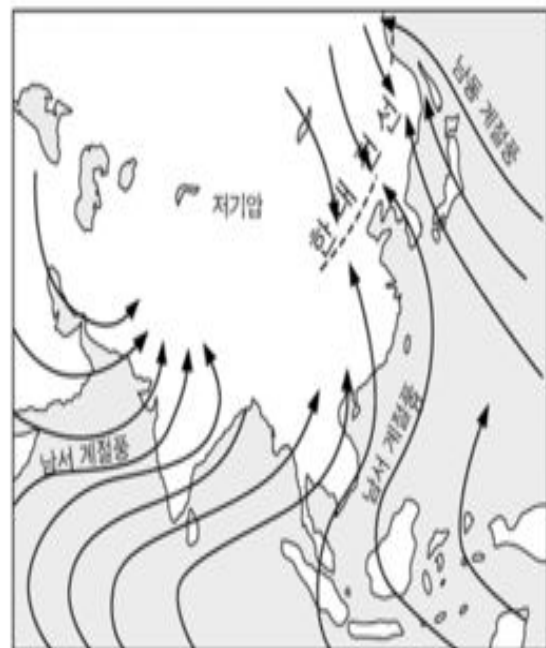
#### 1. 표류 발생의 자연적 원인

##### 1) 제주와 바람

표류사고 발생의 원인을 자연적 시각으로 보면 폭풍과 해류의 두 가지 요소가 있다. 동아시아 해역에서 성행(盛行)하는 겨울의 북서 계절풍과 여름의 남동 계절풍은 항해활동을 함에 있어서 큰 편리함을 주기도 하지만 한편으로는 예측 할 수 없는 폭풍으로 변하면서 수많은 위험들을 동반한다. 폭풍이 가져온 풍향의 돌연한 변화는 선박의 정상적 항로를 막아 뱃사람들의 생사를 예측할 수 없는 표류민으로 만들어 버리기도 하였다.



「그림 1-1」 겨울철 북서 계절풍



「그림 1-2」 여름철 남동 계절풍

명대 사람인 장한(張翰)은 이에 대해 “배가 바다로 나아가서 암초에 부딪히면 부서지고 바다에 들어가면 뒤집힌다. 또한 흑풍(黑風)과 해동(海動)이 있어서 그들



과 만나면 천지가 어두워지고 파도가 술 속의 물이 끓듯 한다. 그러므로 뱃사람들은 이리저리 피하려고 한다.”<sup>28)</sup>고 하였다. 여기서 말하는 흑풍(黑風)은 갑작스럽게 불어오는 폭풍을 말하며, 해동(海動)은 그로 인하여 일어나는 물결을 가리키는 것이다. 환해고도(環海孤島)인 제주도는 한국 본토에서 멀리 떨어진 섬이다. 예로부터 바람, 돌, 여자가 많다 하여 ‘삼다의 섬’으로 불리어 왔다. 그 중 풍다(風多)는 제주도의 중요한 기후 특징의 하나로 표류 발생과도 밀접한 관계를 가지고 있다. 제주도에 연중 바람 부는 날이 많을 뿐만 아니라 강풍도 많다. 연평균 풍속이 3.8m/s 이고, 태풍이 연평균 3.4회 정도 통과할 정도로 바람의 강도와 빈도가 높은 지역이다. 이건(李健, 1614-1692)의 『濟州風土記』에도 바람 특히 태풍에 대해 잘 표현하고 있다.

“탐라의 한 섬은 대해 중에 멀리 떨어져 있어 풍토병(축축한 땅에서 발생하는 전염병)이 많은 곳이요, 바다의 독한 기운이 찌는 곳으로 겨울, 여름 할 것 없이 바람이 아니면 반드시 비가 오고, 비가 아니면 산안개가 끼어 맑게 갠 날은 극소하다. 태풍이 불어 하늘이 흔들리는 것 같을 때는 사람이 많이 상하여 그 괴로움을 견딜 수 없다.”<sup>29)</sup>

제주도에 바람이 많은 이유는 중위도 북태평양 상에 떠 있는 지리적 위치로 인해 기압과 기압 배치의 변화가 심하기 때문이다. 또한 제주도는 광활한 바다 가운데에 있기 때문에 제주로 불어오는 바람을 막아줄 만한 장애물이 없어 바람이 더욱 강하게 분다.

조선시대에 수령(首領)과 관리 혹은 공무로 제주도를 왕래하는 진상선(進上船) 등은 남해안의 영암(靈巖) 이진포(梨津浦), 강진(康津) 남당포(南塘浦), 강진(康津) 마량포, 해남(海南) 관두포(館頭浦)가 출입항으로 널리 이용되었다. 남해안과 제주도 간을 왕래할 때는 추자도를 중간 목표로 향해했다. 악천후일 때는 추자도에 피항하여 바람이 바뀌기를 기다렸지만 순풍일 때는 바로 지나쳐 목적지로 향해했다. 제주에서 한반도로 출항할 때는 동풍, 남풍, 동남풍을 이용했고, 한반도에서 제주로 출

28) 張瀚(明), 『松窗夢語』, 卷三, 『元明史料筆記叢刊』, 中華書局, 1997년, 60쪽, “海舟之行, 觸礁則摧, 入洋則覆. 又有黑風, 海動之變, 遇之則天地晦冥, 波濤鼎沸, 故舟人每委曲趨避.”

29) 李健著·金泰能譯, 『濟州風土記』, 『耽羅文獻集』, 제주도교육위원회, 신일인쇄사, 1976, 201쪽, “耽羅一島邈在大海之中, 瘴癘所鍾海毒所蒸, 無論冬夏, 不風則必雨, 不雨則必嵐, 晴明之日 極少, 至于台風掀天之時, 人多感傷, 不堪其苦.”

항할 때는 북풍이나 북서풍을 이용했다. 순풍을 만나면 제주도-남해안 간을 아침에 출발하여 저녁에 도달할 수 있었으나, 바람이 없거나 역풍을 만나면 아무리 우수한 선박이라도 제주해협을 건너기가 쉽지 않았다. 추자도 북쪽은 다도해여서 폭풍이 불더라도 섬에 의지하여 정박할 수 있었다. 그러나 추자도와 제주도 사이에는 배를 뒀만한 섬이 없었기 때문에 강풍과 풍랑이 일면 표류하기가 다반사(茶飯事)였다. 북동풍이나 동풍에 표류하면 중국에 닿았고, 북서풍에 표류하면 일본이나 류큐(오키나와)에 닿았다. 동쪽이나 서쪽으로 표류하다 북풍이 불면 류큐, 중국, 안남(베트남)까지 표류했다.

이건(李健)의 『濟州風土記』에도 이를 뒷받침하는 다음의 기록이 있다.

“탐라 섬은 호남의 동이요 영남의 남쪽에 있는데 바다로 막혀 떨어진 것이 수 천리요. 남쪽으로는 일본과 류큐가 그 바다를 같이 하고 있다. 들어가는 데는 서북풍이 필요하고 나오는 데는 동남풍을 이용하게 된다. 만일 순풍을 만나면 한 조각 돛배라도 아침에 출발하여 저녁에 당도할 수 있으나, 순풍이 아니라면 아무리 빠른 송골매나 새매의 날개가 있다 해도 건널 수가 없다”<sup>30)</sup>

계절풍은 항해를 위한 편리한 조건을 제공할 수 있지만 변화무쌍한 해상활동에 있어서 갑자기 불어온 폭풍은 자주 발생하는 해난 사고의 직접적인 원인이 될 수도 있다. 특히 겨울에 제주에서 한반도로 출항할 경우 해난 사고가 자주 발생했다.

그러나 조선시대의 항해자들은 이미 겨울에 크게 발생하는 폭풍에 대해 정확히 파악하고 있었다.

“대저 해마다 정월이 되면 바로 대단한 추위의 막바지에 해당되는데 매서운 바람이 거세게 불고 커다란 파도가 우레처럼 몰아치니 배타기를 꺼린다. 이월이 되면 점차 바람이 누그러지는데 제주의 풍속에는 ‘영등절’이라고 부르면서 바다를 건너지 못하도록 한다. 중국 강남 사람들 또한 정월에 바다에 나가지 않는다. 4월이 되어 장마가 지나고 시원하게 맑은 바람이 불면 바다에 배들이 다니기 시작하니, 이를 ‘배모는 바람’(船趕風)이라고 한다. 31)

30) 李健著, 金泰能譯, 앞의 책, 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, 朝發西渡, 不得順風, 雖有鷹鷂之翼, 星霜之變, 無以可渡.”

31) 최부, 『표해록』, 서민범·주성지 옮김, 한길사, 2004, 557쪽, 閏正月十六日條: “大抵每歲正月, 正当隆寒之極, 颿風怒号, 巨濤震激, 乘船所忌. 至二月, 漸得風和, 濟州俗猶号爲“燃灯節”禁不渡海. 且江南潮人, 亦不于正月浮海.”

## 2) 제주 주변의 해류

범선시대(帆船時代)에는 바람 이외에도 해류가 항해 활동에 중요한 요소로 작용한다. 한중 양국 간의 표류사건은 폭풍의 영향 외에 동아시아 해역의 흑조(黑潮)와 연안류(沿岸流)의 영향도 매우 높다. 동아시아에서 제주도 주변의 대표적인 해류인 서태평양의 난류-흑조(黑潮)는 표류의 중요한 원인의 하나였다. 중국에서 한반도와 제주도까지의 표류 사건은 주로 흑조(黑潮)와 그 지류(支流)의 영향을 받았다.

흑조의 여러 지류 중 하나인 대만난류는 오도열도(五島列島) 남쪽에서 다시 두 지류로 나누어진다. 주요 지류는 동북쪽으로 조선해협을 경유하여 한국의 동해로 흘러 들어간다. 서쪽의 또 하나의 지류는 제주도 남측에서 남중국해로 들어가면서 황해난류를 형성한다. 그로 인해 계절풍과 흑조의 주요 위치에 있는 제주도(특히 제주도 서부의 마라도, 가파도, 비양도)는 표류의 섬이 되었다.

한국탐험문화연구소 윤명철(尹明喆)은 1996년, 1997년, 2003년 세 번에 걸쳐 한중 대나무 뗏목표류탐험대를 조직하여 항해에 나선 적이 있다. 그는 본인이 직접 만든 대나무 뗏목을 타고 단지 해류와 계절풍에만 의지해서 항해했다. 1997년 두 번째 항해는 절강 주산군도(舟山群島)의 주가첨(朱家尖)을 출발하여 인천에 도착하는 데 성공하였고, 2003년 세 번째는 한국에서 후쿠오카(福岡)까지 항해를 하는 데 성공하였다. 이때의 항해 노선은 고대 한·중·일의 항로와 완전히 일치하였다. 제2회 항해 중에는 뜻밖에 대만난류(黑潮)가 한국 흑산도 부근에 갈라지는 것을 발견하기도 하였는데, 갈라진 조류 중 동쪽으로 가는 것은 일본 열도로, 서쪽의 것은 산둥반도 쪽으로 흘러간다는 사실을 확인하였다. 이 발견으로 천년 전 신라시대에 해류를 이용해서 중국 연해지역과 무역을 하는 항로가 있었다는 것이 확실하게 증명되었다.

---

至四月，梅雨既過，颯然風清，海舶始回。謂之“舶趕風”。



「그림 2」 동중국해, 황해, 한국남해의 주요해류 및 수괴분포 모식도<sup>32)</sup>

북쪽에서 남쪽까지 흐르는 중국의 연안류에는 발해연안류(渤海沿岸流), 황해연안류(黃海沿岸流), 동해연안류(東海沿岸流)가 있는데 중국에 표착한 조선(제주)의 난파선은 주로 황해연안류와 동해연안류의 영향을 많이 받았다. 연안류의 강도는 또한 계절풍 변화의 영향을 많이 받았다. 11월부터 다음 해 2월까지 강한 북향 계절풍의 영향을 받기 때문에 북쪽에서부터 남쪽까지의 연안류가 가장 강하여 확장 범위가 가장 넓었다. 그래서 2월에 발생한 이섬(李暹)과 김기손(金紀孫), 윤정월의 최부(崔溥)의 표류 사건이 모두 이 시기에 속한다. 선박은 폭풍을 만날 때 기울어지기 쉽기 때문에 일반적으로 큰 돛대를 제거하는데, 심지어 타(舵)와 노(櫓)를 모두 잃게 되는 경우에는 해류가 표류에 더욱 중요한 영향을 미치게 된다.

32) 고유봉 외 공저, 『濟州의 바다』, 제주도수산해양개발협의회, 1998년, 16쪽.

한·중, 특히 제주도(濟州島)와 중국 사이에 일정한 방향으로 흐르는 해류가 존재한다는 것은 표류인에게 매우 중요한 의미가 있다. 네 번에 걸쳐 중국에 표류하였던 제주(濟州)인 고한록(高閑祿)의 경우를 보면, 그는 풍랑에 휩쓸리게 되자 일부러 배의 키를 바다에 던지고 표류를 하였는데<sup>33)</sup> 최종적으로는 모두 중국 땅에 도착하였다. 조선에서 해난사고를 당한 선박이 중국 해안까지 표류하였다가 생환할 수 있었던 이유가 바로 여기에 있었던 것이다. 동력을 잃은 표류선박의 항로를 직접적으로 결정하는 것은 바로 해류이다. 조선(제주)의 난파선이 중국에 표착한 지역이 주로 강소(江蘇)와 절강(浙江)의 두 성에 집중되는 근본적인 원인이 바로 연안류(沿岸流)의 영향 때문이다. 「표 2」에서 나오는 175회의 표류사건에서 강소(江蘇), 절강(浙江)에 표착한 사건이 62회인데 전체 사건의 35.4%를 차지한다.

## 2. 조선(제주) 표류민의 출항원인

그렇다면 조선의 배가 표류의 위험을 무릅쓰고 바다에 나간 이유는 무엇인가? 조선 난파선의 출항원인은 조선관청의 방문기록 문서를 통해 알 수 있는데, 어부가 가장 많았고, 그 다음은 적은 규모의 무역에 종사하는 사람이었으며, 그 외에는 세금을 납입하거나 조선의 수도로 진상품을 전달하는 사람, 심지어 해변가에서 낚시를 하는 사람도 있었다고 한다.<sup>34)</sup>

### 1) 어업활동

엄격하게 해금(海禁)을 실시하고 있다 하더라도 연안에 사는 어민들은 생계를 꾸리기 위해 여전히 바다로 나갈 수밖에 없었다. 따라서 고기잡이는 표류사건이 발생하는 주요 원인일 수밖에 없었다. 사면이 바다인 제주는 농경의 환경이 열악하여, 생활 수단의 일정 부분을 어업에 의존하였다. 이 또한 제주 표류사건이 다발적으로 발생하는 주요 원인이었다. 왕재진(王在晉)이 쓴 『海防纂要』 10권의 「朝鮮漁人」에 기록된 제주어민 이대 가족의 표류사건이 이 현상을 전형적으로 보여주고 있다고 볼 수 있다. 만력(萬曆) 39년(1611년) 조선인 7명이 절강포구에 표류되었다. 그 중에

33) 『朝鮮王朝實錄·日省錄』七月十六日條, “閑祿謂慣制船, 自請執鵝, 而佯失故投, 隨風漂流.”

34) 湯熙勇, 「清順治乾隆時期中國救助朝鮮海難船及漂流民的方法」, 『明清時代中國與朝鮮的交流』, 樂學書局, 2002년, 111쪽. “朝鮮難船出航之原因, 在清廷和朝鮮官府所作之詢問記錄中得知, 以捕魚者爲最多, 其次以從事小型貿易爲主, 另如繳納稅租, 轉送貢品赴朝鮮京城, 甚至海邊釣魚者亦有.”

는 네 명의 남성, 두 명의 여성과 한명의 아이가 포함되어 있었는데, “남자들은 막대를 쥐고, 여자들은 배를 저으며 고기를 잡거나 그물을 치고, 미끼를 끼우거나 고기를 잡는다.”<sup>35)</sup>는 문구를 통해 조선시대의 제주 사람들은 남녀가 모두 바다로 나가 일을 했다는 것을 알 수 있다. 세계 여러 나라에서는 여자들이 배를 타고 바다에 나가는 것을 금해 왔다. 여자가 바다에 나가면 길하지 못하다고 생각했는데 그것은 바다 생활의 위험이 여성과는 어울리지 않다고 생각했기 때문일 것이다. 옛날에 여성들이 배를 타고 바다에 나가는 것은 세계적으로도 매우 드문 일이었다. 제주 여성이 일찍부터 바다에 나가 어업에 종사했다는 것은 조선시대 제주인들의 생활이 어려워 여성들까지도 풀일 바닷일을 가리지 않고 하지 않으면 안되었던 상황을 보여주는 것으로 생각된다.

## 2) 진상품의 전달

조선의 수도로 진상품을 전달하기 위해 가던 중 바람 때문에 표류되는 경우는 매우 흔했다. 제주도는 한국의 말과 감귤 생산의 근거지였기 때문에, 매년 조선 정부에 이러한 특산품을 헌납하는 것은 중요한 임무였다. 제주 표류사건 중 대다수는 이러한 이유와 관련이 있었다. 예를 들어, 김배회(金杯廻)는 감귤을 헌납하기 위해 육지로 향하다 바람을 만났고, 만력(萬曆) 연간 양준(梁俊)은 진상품을 전달하고 돌아오는 길에 조난을 당했으며, 『乘槎錄』의 저자 최두찬은 말을 헌납하는 배에 올랐다가 조난당했으며, 제주진무(濟州鎭撫)인 김대황은 국왕에게 말을 헌납하고 업무를 교대 수행하다 표류되었다.

## 3) 공사(公私)적인 일로 출행

바다인 제주도는 고대부터 육지와 연락할 수 있는 길은 바닷길뿐이었다. 항해 기술이 발달하지 못했던 조선시대에 공적이거나 사적인 일로 출항을 하는 사람들이 조난을 당하는 일은 셀 수 없이 많았다. 『漂海錄』의 저자 최부(부친상), 장한철(서울로 시험을 치르러 감)과 『南遊錄』의 저자 이방익(아버지를 뵈기 위해 서울로 향함)의 조난사건도 그러했다. 또한 최부 사건 이전에도 제주 현감 이섬 등 47명이 업무 보고를 위해 한양으로 향하던 중 폭풍우를 만나 강소(江蘇)성의 양주(揚州) 근처로 표류된 사건이 있었다.

35) 王在晋(明), 『越鐫·卷二十一·雜記·朝鮮漁人』, 集104-490, “男子持竿, 婦女操舟, 或釣或網, 或餌或漁”  
王在晋(明), 『海防纂要』, 江蘇揚州古旧書店, 1957, 39쪽.

#### 4) 해상 무역

명청(明清) 시대에 실행되었던 조공무역 혹은 감합(勘合)무역은 중국과 주변국가의 주요 무역 형식이었다. 조공무역은 중국에 비록 더 많은 정치적 이익을 포함하고 있었지만 중국 조공무역 ‘후왕박래(厚往薄來)’의 정책<sup>36)</sup>은 객관적으로도 꾸준히 국제무역의 발전을 촉진시켰다.

조공무역은 민간무역을 정부의 무역체제 속에 집어넣으려고 하였지만 거대한 경제적 이익이 왔다 갔다 하였기 때문에 “조공관계가 발전함에 따라 민간무역도 점차로 확대되었다.”<sup>37)</sup> 해상무역이 활발하게 이루어짐에 따라 해난 사고도 많이 발생하였다. 류큐(琉球)의 표류선은 더욱 좋은 예증이다. 「표 2」를 보면 자원과 경제력이 일본이나 조선보다 발달하지 못한 류큐(琉球) 선박의 표류 사건은 청대에 조·일 양국의 표류사건 총수보다 더 많은데 그 원인은 다음과 같다.

#### 5) 위장(僞裝)표류와 밀무역

위장표류의 발생 원인에 대하여 지금까지 알려진 것으로는 2종이 있다. 그 중 하나는 표류의 이름으로 실시된 밀무역이다. 예를 들어 앞서 서술한 류큐에서의 표류선박의 대다수가 그러한 예이다. 조공무역은 제한적으로 감합(勘合)을 발급하였기 때문에<sup>38)</sup> 민간무역 왕래의 요구를 만족시키기 어려웠다. 때문에 관청으로부터 감합(勘合)을 발급받기 어려운 상선들은 표류 사건으로 위장하여 사무역을 하였다. 예를 들어 1715-1720년 사이에 나가사키통상조표(長崎通商照票)가 없는 수많은 중국 상선들이 위장(僞裝)표류를 하여 기타큐슈(北九州) 연해에 대량으로 모여들었고, 일본인과 비공식적으로 무역활동을 하였다. 하지만 중국 상선이 조선 상선으로 위장한 표류 사건은 비교적 적었는데, 그 이유는 명청 시대의 중국 동남 연해 해상무역의 주된 대상은 일본이었기 때문이었다.<sup>39)</sup>

또 다른 하나는 표류를 이용해 중국정부가 제공하는 후한 보상금을 얻기 위함이었다. 여기에 대한 대표적인 예로는 제주도 사람인 임상일(任尙日)과 고현록(高閑祿)의 표류를 들 수 있다. 권시형(權時亨)의 『石湍燕記』 2권의 경술 12월 24일 기록에 의하면 권시형(權時亨)이道光(道光) 30년(1850년) 외교 사절로 중국에 갔다가 북경을 떠날 때, 표류민 임상일 외 7인을 동반하였다. 그 중 한 노인은 3번이나 중국에 표류한 경험이 있었는데, 매번 다른 이름을 사용했다고 한다.<sup>40)</sup>

36) 嚴從簡(明), 『殊域周咨錄』, 中華書局, 1993년, “凡貢使至, 必厚待其人. 私貨來, 皆倍償其价.”

37) 維拉弗爾, 『進貢與盈利: 中國與暹羅的貿易』, 哈佛大學出版社, 1977년, 40쪽.

38) 『明會典』 卷108, 106쪽, 「朝貢四·朝貢通例」, “每國勘合二百道, 号簿四扇”.

39) 李雲泉, 앞의 책, 40쪽, 74쪽.

40) 權時亨, 『石湍燕記』 卷二, 庚戌, 二月二十四日, 林基中主編, 『燕行錄全集』 91冊, 東國大學校出版部, 2001년, 38-39쪽.

제주도 사람 고한록(高閑祿)은 1827-1837년까지 10년 동안 5차례에 걸쳐 중국에 표류를 시도했었고, 그 중 4번을 성공했다. 고한록(高閑祿)의 표류는 중국과 한국 양측 사료에 모두 기록되었는데, 뜻밖에도 이름은 한 차례도 바꾸지 않았다. 이와 같은 여러 차례에 걸친 표류는 매우 드문 일이었으며, 그럼에도 불구하고 표류자가 이름을 바꾸지 않은 것은 중국과 한국 양국의 표류민 심사절차가 시간이 가면 서 느슨해졌다는 것을 반영한다.<sup>41)</sup>

---

41) 劉序楓, 앞의 책, 103-154쪽.



#### IV. 중국의 표류민에 대한 조사 과정과 주관 기관

홍치(弘治) 원년(元年)(1488년)에 최부 일행 43명을 태우고 제주를 출발하여 전라도 해남으로 향하던 배가 표류하여 중국 절강성 해안에 표착한 사고가 발생하였다. 최부의 『표해록』을 통해 명대 중기 조선 표류민에 대한 조사(調査)·심문(審問)과 송환 시스템을 파악할 수 있다. 최부의 『표해록』에 근거해 일련의 조사과정과 심문 내용을 중심으로 표를 작성하면 아래와 같다.

「표 3」 최부 일행에 대한 조사과정과 심문 내용

조사 절차	조사시간	조사지점	조사관청 및 관리	조사방식	조사내용
제 1 단계	윤1월 19일-20일	桃渚所	桃渚所千戶陳華等 (五品或從五品)	공식조사	선박수량, 왜구 여부, 성명, 신분 등.
			把總官先行差來官人薛旻	비공식 조사	조선왕의 황제 자칭여부, 관원들의 요대 품계, 금·은 생산 여부 등
제 2 단계	윤1월 21일	桃渚所	把總松門等衛備倭指揮同 知劉澤(從三品)	공식조사	관아심문, 표류과정, 과거급제 연도. 역임한 관직, 거주 지역, 무기 휴대 여부, 선박 수량 등.
제 3 단계	2월 4일	紹興	浙江總督備倭署由都指揮 僉事黃宗(正三品), 巡視海道副使吳文元 (正四品), 布政司分守右參議陳潭 (從四品)	공식조사	성명, 원적, 관직, 표류과정, 무기휴대 여부, 조선역사, 지리, 인물, 풍 습, 제도 등.
제 4 단계	2월 7일 -8일	杭州	鎮守太監張慶, 巡按御史暢亨	관리파견 조사	조선의 문신 鄭麟趾, 申叔舟, 成三問 등 의 관직, 활·검 등 검사
			按察提調學校副使 鄭大人與一大	비공식 조사	담화, 조선의 과거(科擧), 경서(經書)

「표 3」을 통해서 몇 가지 내용을 알 수 있다. 세 부분으로 나누어 자세하게 분석해 보겠다.

## 1. 조사중점

명대에 표류민들의 신분을 분명하게 밝히는 것은 표류사건에 대한 조사의 중점이었다. 특히 중요한 것은 왜구의 배인지 혹은 위법 행위를 하는 외국인의 배인지를 확인하는 것이었다. 상술한 4회의 조사와 심문의 내용은 매우 광범위하였고 형식은 정식적인 개정(開廷) 심문 외에 관원을 파견해서 심문과 담화를 통하여 조사를 하는 등 비교적 편안한 방법이 있기도 하였지만 그 목적은 단지 하나 뿐이었다, 즉 표류민의 진정한 신분을 확인하고 그들이 왜구인지 혹은 기타 불량한 목적을 가졌는지 여부를 증명하는 것이었다. 일단 표류민의 신분을 확인한 다음에는 원래 엄격했던 심문(審問)은 비교적 편안한 사정(査定)과 재조사로 변하였으며 표류민에 대한 대우(待遇)와 그를 대하는 관리의 태도도 대폭 개선되었다.

조선의 정치·군사·사회·교육 등에 관한 정보를 얻는 것 또한 심사의 중요한 내용이었다.

## 2. 조사과정

최부 일행에 대한 조사를 예로 들어 살펴보면 표류민에 대한 심사의 절차는 네 단계에 걸쳐 이루어졌다.

- 1) 최부 일행은 해방 일선의 장병에게 붙잡혔고 소(所) 혹은 진(鎭)으로 압송(押送)되었고 첫 심문을 하였다.
- 2) 위(衛)급인 파총관(把總官) 혹은 그와 상당한 등급인 관리가 재심문하였다.
- 3) 성(省)급인 군사 장관(備倭와 總兵 혹은 동등 관리)이 재심사하였다.

4) 마지막에는 성급 최고위의 군사와 행정 장관인 진수(鎭守)와 순무(巡撫) 등에게 보냈고 형옥(刑獄)을 장관(掌管)하는 순안어사(巡按御使)와 같이 심사해서 공문(公文)서를 내리고 수도인 경사(京師)로 이송하였다.

앞의 3단계는 모두 비왜관원(備倭官員)들이 주로 진행하였으며 비교적 격식을 갖추어 표류인을 관청으로 불러 심문을 하였다. 제4단계는 단지 순문(詢問)과 재심사만 하였는데 형식도 비교적 편안하였다. 그것은 제3단계까지의 심사 결과 신분을 확인한 후에 기본적으로 안건을 최종적으로 확정하고 심문은 끝난 것으로 간주하였기 때문이다.

박원호는 「明代朝鮮漂流民의 送還節次와 情報傳達」이라는 글에서는 “표류민 최부 일행에 대한 조사는 크게 3단계에 걸쳐 이루어졌다.<sup>42)</sup> ...도저소(桃渚所)에서 조사를 받았지만, 이것은 정식 조사라기보다도 간단한 인정심문(人情審問)에 속하는 것이었다.”라고 말하였는데<sup>43)</sup> 이것은 박원호가 제1단계 조사의 결과를 조금 가볍게 본 것으로 생각된다. 왜냐하면 최부의 기록을 보면, 제1단계에서는 개정(開廷) 조사뿐만 아니라, 형식은 매우 정규적이었고 게다가 송문위(松門衛)의 파총관(把總官)인 유태(劉澤)의 공문서에 “신(최부) 등을 보호하여 직접 만나 거둬 살펴볼”<sup>44)</sup> 것을 분명하게 요구하였으며, 2차 조사도 유태(劉澤)이 스스로 할 것을 요구하였기 때문이다. 그러므로 이 제1단계의 조사는 소홀하게 넘겨서는 안 된다고 생각한다. (아래 4 부분에 이섬(李暹)의 진술에서도 이 점이 증명된다. )

### 3. 조사 주관 기관

표류사건에 대한 처리와 표류민에 대한 조치는 명청 시대 모두 병부(兵部)와 예부(禮部)에서 공동으로 담당하였다. 구체적으로 말하면, 표류민이 경성(京城)에 도착한 후 그들에 대한 조치와 상사(賞賜) 그리고 접견(接見) 등 외교에 관련된 사무

42) 박원호, 앞의 책, 144쪽.

43) 박원호, 앞의 책, 144쪽.

44) 최부, 앞의 책, 閏正月二十日, “護住臣等, 按臨重解”, 562쪽.

는 예부에서 관리하였으며 표류민에 대한 조사와 심문 그리고 경사(京師)로 이송과 본국으로 송환하는 것은 병부에서 관리하였다.

먼저 표류민을 병부에 속한 연해 각 등급의 비왜(備倭) 기관으로 (청대에는 지방 정부와 해방을 담당하던 녹영(綠營)군대에서 관리하였다) 보냈다. 표류사건은 해방과 외교에 관련된 중대한 일이었다. 그렇기 때문에 이에 대한 심문과 재심사 등을 엄격하게 하는 것은 일을 담당하던 지위 높은 관원들이 모두 눈여겨보는 것이었다. (「표 3」을 참고함).

박원호는 『崔溥漂海錄研究』에서 표류민에 대한 심문을 담당하던 절강(浙江) 지방 무장(武將)인 파총관(把總官)이 하급 군관(軍官)이었고 “조선의 사절이 끊임없이 왕래하는 요동(遼東) 지방의 무관(武官)과는 달리 조선에 대한 지식이 아주 빈약하였음을 엿볼 수 있다.”<sup>45)</sup>고 말했는데 필자는 그렇지 않다고 생각한다. 우선, “파총송문등위비왜지휘동지(把總松門等衛備倭指揮同知)”라는 관직은 “파총(把總)”이라는 단어가 있지만, 실제로는 도지휘체통(都指揮體統)으로 일을 담당한 종삼품(從三品) 혹은 삼품무관(三品武官)으로<sup>46)</sup> 상당히 높은 직위이었기 때문에 조선과 일본 등의 이웃 나라에 대하여 기본적인 지식조차도 갖추지 못했다고 보기는 어렵다. 다음에 유택(劉澤)은 “너희 나라는 일본, 류큐, 고려와 관계가 어떠한가?”라고 질문하였던 것은 “고려와 조선이 한 나라는 것을 모르고 있음을 드러내었다. 뿐만 아니라 조선이 명에 조공을 하는지 어떤 법과 연호를 사용하는지도 모르고 있음”<sup>47)</sup>이 아니고 이 질문을 통해서 최부 일행이 정말로 조선인인지 조사한 것으로 이해할 수도 있을 것이다.

명대에 중국에 표착한 조선 표류민들의 진술을 통해서 우리들은 표류민에 대한 수압(收押)과 해송(解送)과 심문(審問)을 하는 것은 비왜관(備倭官)이 담당하였다는 결론을 내릴 수 있다. 최부의 표해록에서 서술한 상황은 명대에 비왜관(備倭官)의 실제적인 설치상황과 완전히 일치한 것이었다.

45) 박원호, 앞의 책, 145쪽.

46) 『明史·職官志』, 摛藻堂四庫全書薈要, 浙江大學圖書館藏. 卷七十六, 志五十二, 職官五:“…又置各衛親軍指揮使司, 設指揮使, 正三品, 同知指揮使, 從三品…”. <http://www.archive.org/stream/06056971.cn#page/n2/mode/2up>

47) 박원호, 앞의 책, 145쪽.

#### 4. 기타 표해록에서의 증명

최부는 조선의 중요한 문신(文臣)이었으며, 한문능력이 매우 뛰어났고 게다가 관계(官界)의 제도를 잘 알고 있었을 뿐만 아니라 중국에 관한 정보를 자발적으로 수집하여 기록하였기 때문에 조사했던 과정을 자세하게 기록할 수 있었다. 또한 다량의 공문서를 초록해서 증거로 삼았기 때문에 그의 『漂海錄』은 신빙도가 높다. 이렇게 명확한 심문 절차와 형식이 엄격한 공문서를 상급 심사단계로 보내는 과정을 통해서 명대의 표류민에 대해 구조는 이미 준수할 만한 구조제도 혹은 정례(定例)로 형성되었다는 것을 충분히 엿볼 수 있다.

이밖에 명대에 발생한 두 건의 제주(濟州) 표류사건에 관한 기록에서도 이런 사실은 충분히 증명된다.

1) 첫째로 조선의 홍문관(弘文館) 직제학(直提學)인 김종직(金宗直)이 명대 성화(成化) 18년(1482년)에 중국에 표착했던 정의(旌義) 현감(縣監) 이섬(李暹)의 구술에 따라서 쓴 『李暹行錄』에 다음과 같은 내용이 나온다.

“이섬 등이 처음 장사진(長沙鎮)에 배를 정박하니 해변(海邊)에 천호(千戶) 상개(桑鎧)라는 자가 있어, 병졸을 거느리고 와서 이섬 등을 반접(反接)하여 갔습니다. 처음에 장사진에서 묵고 있는데, 순검관(巡檢官) 섭총(聶摠)이 이섬에게 ‘변방을 범하여 여기까지 왔다.’고 하며, 본말(本末)을 다 묻기에, 이섬이 실지대로 써서 대답하였더니, 약 2경(二更)쯤 되어 장졸(將卒)들이 갑옷을 입고 북을 치며 나오는 것이 죽이려는 뜻이었으나, 순검(巡檢)이 큰 소리로 물리침으로 인하여 죽음을 면할 수가 있었습니다.

이들이 지나서 굴항 지휘소(掘港持揮所)에 갔는데, 상개(桑鎧) 등이 공장(供狀)을 가지고 와서 이섬에게 보이면서 말하기를, “성화(成化) 19년 3월 일에 공장(供狀)을 쓴 사람 이섬이 동년 성화 19년 3월 초9일에 쌍의(雙桅)의 대선(大船)을 타고 궁전(弓箭)에 요도(腰刀)를 차고 중국(中國)의 경계에 침입해 왔으니, 이 공술(供述)이 적실(的實)한 것이다.”라고 하므로, 이섬이 고두(扣頭)하며 글을 써서 바치기를, “이섬은 조선국(朝鮮國) 정의 현감(旌義縣監)으로 체임(遞任)되어 경성으로 돌아가던 중 바다에서 바람을 만나 중국에 오게 된 것을 만만 천행(萬萬天幸)

으로 여기는데, 어찌 경계(境界)를 침입해 왔겠습니까? 한갓 입으로 차마 말 못할 일일 뿐만 아니라 귀로 차마 들을 수 없는 일입니다. 이섬이 비록 백인(白刃)에 죽는다 해도 속여서 공술할 수는 없습니다.“라고 하였습니다. 그랬더니 이졸(吏卒)이 눈을 부릅뜨고 꾸짖으며, 의령(衣領)을 잡고 강제로 행하려 하자, 이섬이 고두(扣頭)하고 부복(俯伏)하여 끝내 서명(署名)하지 않았습니다.”<sup>48)</sup>

이섬(李暹)이 처음에는 해안 방위를 담당하였던 천호(千戶)인 상개(桑凱)에게 구급하여 심문을 받았고 그 다음에는 장사진(長沙鎭)의 순검(巡檢)인 섭양(聶揚)에게(소(所)급에 상당한 군사 기관) 다시 심문을 받았다. 그리고 굴항(掘港)의 지휘소(指揮所)(위(衛)급에 상당한 군사 기관)에 압송한 후에 소주(蘇州)에 주둔하였던 총병관(總兵官)인 곽충한테 직접 다시 심문을 받은 다음에 양주(揚州)의 지휘 첨사처(指揮僉事處)(성(省)급에 상당한 군사 기관)에 압송되어 또 다시 심문을 받았다.<sup>49)</sup>

이런 절차는 최부(崔溥)의 기록에 비왜관(備倭官)이 담당하였다는 제1단계-제3단계의 심문 과정과 완전히 일치하는 것이다. 지방의 행정 수반과 관계된 더 자세한 상급기관의 심사여부는 원본의 후반 부분이 이미 없어졌기 때문에 알 수가 없다.

2) 둘째로 1471년에 절강(浙江)에 포착한 김배회(金杯廻)의 구술 내용도 최부(崔溥)의 서술과 일치한다.

“김배회 등을 데리고 어느 소관인(小官人)에게 갔는데, 대포를 쏜 뒤에 우리 들을 만나보았고, 5-6명으로 하여금 대관인(大官人)에게 압송하게 하였는데, 앞에 서와 같이 하였습니다. …다음날 사람을 시켜 어느 노엄(老閹)에게 압송하였는데,

48) 『朝鮮王朝實錄』, 成宗 157卷, 14年(1483 癸卯 / 명 성화(成化) 19年) 8月 22日(壬午)

暹等初泊長沙鎭, 海邊有千戶桑鎧者, 領卒押暹等, 反接而行. 初宿長沙鎭, 巡檢官聶揚謂: “暹爲犯邊到此”, 悉問本末, 暹以實書對, 約二更, 將卒著甲, 鳴鼓而進, 其意欲殺之也, 賴巡檢高聲却之得免. 行二日, 到掘港指揮所, 桑鎧等持供狀, 示暹曰: “成化十九年三月日, 供狀人李暹, 年係成化十九年三月初九日, 乘雙桅大船, 弓箭腰刀, 侵往上國境界, 是供的實.” 暹扣頭書進曰: “暹以朝鮮國旌義縣監, 遞任還京, 海中遭風, 得至上國, 萬萬天幸, 安有侵往境界乎? 非徒口不忍言耳, 不忍聞. 暹雖死白刃, 不可誣供.” 吏卒瞋目叱之, 執衣領, 強之. 暹扣頭俯伏, 終不署名.

49) 『朝鮮王朝實錄』, 成宗 157卷, 14年(1483 癸卯 / 명 성화(成化) 19年) 8月 22日(壬午)

總兵官郭統, 自蘇州到掘港, 書以問暹曰: “毋隱爾係, 自罹典刑, 明的寫.” 暹書答曰: “暹以朝鮮旌義縣監, 遞任還京, 遭海風浮流, 二十日夜, 幸至上國境土, 至今連命, 安敢有隱? 請陳朝鮮國可信之事. 成化十五年閏十月, 我國承上國之詔, 北伐女眞, 暹亦預軍官, 十二月深入賊境, 斬級而還, 獻俘于上國. 十六年庚子, 十七年辛丑, 天使連到本國, 本國請世子誥命, 使臣亦赴上國.” 總兵官書示曰: “爾邦敬奉朝廷, 備盡臣職, 待爾優禮, 若是他國之人, 定殺戮也.” 令人解暹等項鎖, 手縛, 暹等再拜, 總兵官亦答拜. 又行二日, 到揚州, 指揮僉事劉胤等, 書以問暹曰: “汝主以何事爲政, 何物養民? 爲官者, 行何事?”

김배희 등의 사항을 자세히 물어 보고 나서...”<sup>50)</sup>

여기서의 소관인(小官人)은 바로 연해를 수위(守衛)하고 있었던 천호(千戶)였으며, 대관인(大官人)은 바로 위(衛)급의 지휘관이었으며, 노엄(老閹)은 즉 명대에 보편적으로 각 지방에 파견하여 주둔하고 있었던 진수(鎭守)인 태감(太監)이었다.

이렇게 신분과 경력이 다른 조선 표류민의 기록은 심사 절차에 대한 서술이 모두 일치하고 있기 때문에 명대에 표류민에 대한 조사 절차는 이미 제도화되었으며 적어도 그 정례(定例)가 형성되었다는 것을 충분히 증명한다고 할 수 있다.

탕희용(湯熙勇)은 명대의 표류민 처리방법에 대해 “사건별로 처리하였으며”<sup>51)</sup> 청대의 강희(康熙) 건륭(乾隆)시대에 와서 비로소 표류민에 대한 구조제도가 점차 형성되었다”고 주장하였다. 필자는 이에 대하여 다르게 생각한다. 중국 봉건 왕조 시대에는 정례를 통해서 고정돼 왔던 방법을 제도로 간주할 수 있고, 서양식 관점으로 전문적인 법령과 제도를 형성했는지의 여부로 판단하면 안 된다.<sup>52)</sup> 왜냐하면 만약 탕희용의 주장에 따르면 청조 말기 이전 표류민의 구조는 사안에 따라 그 때 그 때 황제의 칙령(勅令)에 따라서 시행했던 것에 불과할 뿐이다. 몇 가지의 구체적인 상황에 대응했던 조문(條文)이 있었지만, 결코 완비된 제도적인 문서가 아니다. 1876년에 이르러서야 비로소 복건(福建)의 순무(巡撫)인 정일창(丁日昌)이 「保護中外船隻遭風遇險章程」<sup>53)</sup>을 제정해야 현대 의미에서의 구조제도를 창립한 것이라고 말한다. 그러나 앞서 서술한 것처럼 명대에 이미 표류민에 대한 조사 절차는 제도화되었으며 적어도 그 정례(定例)가 형성되었다고 할 수 있다.

50) 김봉옥 김지홍 뒤집, 「김배희 중국 표류기」, 『옛 제주인의 표해록』, 전국문화원연합 제주도지회, 2001, 269쪽. “...至一小官人處, 放火炮后見之, 使五六人押送大官人處, 亦如之...翌日, 使人押送一老閹處, 問某等根脚...”

51) 탕희용, 「清順治乾隆時期中國救助朝鮮難船及漂流民的方法」, 『明代漂到中國的朝鮮船-明清時代中國與朝鮮的交流』, 樂學書局, 2002년, 98쪽.

52) 사실 “전문적인 법령과 제도를 형성했는지의 여부”만을 가지고 법령과 제도의 성립을 판단하지 않는다. 서양에서도 판례법(判例法, Case Law)은 오늘날까지도 여전히 법률 제도를 판단하는 중요한 원칙 중 하나이다.

53) 탕희용, 「近代東亞海域의海難救助及爭議-以台灣의外籍船難與救助爲中心」, 『中國海洋發展史論文集』第七輯, 中研院社科所出版, 88년, 13쪽.

## V. 표류민의 대우와 송환(送還)

### 1. 표류민에 대한 대우

#### 1) 음식(飮食) 공급과 주관 기관

김배회(金杯迴)와 이섬(李暹)의 기록에서는 생활비의 지급기관은 설명되어 있지 않지만 충분한 음식(飮食)을 제공받았다는 기록은 있다. 김기손(金紀孫)의 『漂流錄』에는 의식(飮食) 공급에 대해 명확히 기록되어 있다.

“회안위에 육사(六司, 여섯 부서)가 있었는데, 육사에서 우리들을 살펴보는 일을 끝내자 우리를 사창(司倉)에 머물러 있게 하였습니다. 세 끼니를 먹여 주는 일을 거르지 않았는데, 한 끼니마다 한 사람에게 쌀 2되, 돼지고기 1근, 간장, 식초, 생강, 마늘이 모두 들어 있었습니다.”<sup>54)</sup>

명대 왕재진(王在晋)의 『越鐫』에서 절강(浙江) 태주(台州)에 표착한 조선 어민인 이대(李大) 일행에 공급한 일상 음식의 표준과 경비의 지급처도 제시되어 있다.

사용하지 않는 장소를 선택하고 사람을 과견해서 간수하면서 안양(安養)하였다. 날마다 은(銀)과 쌀을 주었고 그들은 스스로 물을 사용해서 취사(炊事)를 하게 되었다. 그들은 먹는 야채와 고기와 쌀과 소금 등이 중국과 마찬가지로였다. 그런데 모두 잘 먹고 쌀이 부족해서 배불리 먹지 못하였다. 그래서 날마다 한 사람에게 쌀 1승(升) 2합(合), 은(銀) 1분(分)씩 나누어 주었다. 은(銀)과 쌀은 모두 역참(驛站)에서 공급하였다.<sup>55)</sup>

54) 김봉옥·김지홍 뒤집, 「김배회 중국 표류기」, 『옛 제주인의 표해록』, 2001년, 344쪽, “淮安衛中有六司, 六司巡視俺等訖, 留置于司倉, 供饋三時不輟.一時每一人用二升米, 猪肉一斤, 醬醋姜蒜皆在焉…”

55) 松浦章, 『明代漂到中國的朝鮮船』, 『明清時代中國與朝鮮的交流』, 樂學書局, 2002년, 89쪽. 王在晋(明), 「雜記·朝鮮漁人」, 『越鐫』卷二十一, 中科院圖書館藏, 集104-490, “擇空閑處所着人看守安養, 日給銀米, 听其自爲水爨, 盖食烹調蔬肉米鹽之類, 與中國无异.而人人善嚼, 生米不足充其腹, 合无每人每日給米一升二合, 銀一分, 所用銀米查驛傳余銀給之…”



표류민 이대(李大) 일행 중에는 부녀와 아동들도 있었기 때문에 그들 스스로 밥을 만들 수 있도록 하였고 비용도 주었다. 비용과 쌀은 모두 역참(驛站)에서 공급하였다. 최부의 『漂海錄』에 따르면 다음의 내용이 있다.

“2월 초7일에 성명이 고벽(顧壁)이란 이가 역의 일들을 관장하고 있었는데, 신에게 와서 말하기를 ‘당신이 먹는 음식들은 조정에서 내려주는 것과 관련되므로 지출 경비의 숫자를 작성하고 문서가 부(部)에 도착하는 데 1년을 기다려야 하오.’”<sup>56)</sup>

위에 언급한 사료들을 통해서 각 지역에서 표류민에 공급한 음식 표준이 조금씩 차이는 있었지만 기본적으로 충분한 음식을 제공하였음을 알 수 있다. 그리고 표착한 지역이 속한 성에서와 경사(京師)로 송치하는 도중에는 각 지역의 역참(驛站)에서 공궤(供饋)를 담당하였다는 것은 이미 명청시대에 표류민에 대한 공급의 정례가 형성되었다는 것을 알 수 있다.

경사에 도착한 후에는 회동관(會同館)에서 유숙(留宿)하였는데 회동관에서는 지방에서와 달리 공사(貢使) 외의 이인(夷人)을 홀대하였다.

최부의 『漂海錄』에 기재된 기록을 통해서 이를 확인할 수 있다.

“회동관 부사 이서(李恕)가 와서 신에게 말하기를 ‘너희들 43인은 나라에서 공물을 바치기 위하여 보낸 사람이 아니므로, 하루 1인에게 지급되는 것이 다만 묵은 쌀 1되뿐이고 소금과 반찬은 없다.’ 운운하였습니다.”<sup>57)</sup>

이러한 대우는 지방에 비해서 많이 소홀했음을 알 수 있다. 그러나 표류민들은 일반적으로 각급 관료와 토호가 증여한 물품들을 많이 받을 수 있었다. 이것은 또한 표류민들 생활 비용의 또 다른 중요한 출처가 되었다. 예를 들어 최부 일행은 이월 초사일에 소흥부(紹興府)에 도착하자마자 바로 절강 총독비왜서도지휘첨사(浙江總督備倭署都指揮僉事)와 순시해도부사(巡視海道副使)와 포정사분수우참의(布政司分守

56) 최부, 앞의 책, 574쪽, 二月初七日條, “二月初七日, 有姓名顧壁者, 掌驛中事者, 來謂臣曰“你所食之物系是朝廷與的, 作數支銷, 待一年有文簿到部...”

57) 최부, 앞의 책, 604쪽, 四月初二日條, “會同館副使李恕來謂臣曰: ‘爾四十三人, 不系本國差來貢人, 一日一人支給, 只是老陳米一升而已, 无鹽饌’ 雲雲”

右參議) 삼사(三司) 대인(大人)의 하사를 받았다.

2월 초4일에 금방 소흥부에 도착했을 때 총독비왜서도지휘첨사 황종(總督備倭署都指揮僉事黃宗)과 순시해도부사 오문원(巡視海道副使吳文元)과 포정사분수우참의 진담(布政司分守右參議陳潭)이 최부에게 “돼지고기 1접시, 거위 2마리, 닭 4마리, 물고기 2마리, 술 1동이, 쌀 1쟁반, 호두 1쟁반, 채소 1쟁반, 국수 1쟁반 대추 1쟁반, 두부 1쟁반”을 보내왔습니다.<sup>58)</sup>

2월 17일에 두 검찰 어사 왕씨와 송씨는 “쌀 1쟁반, 두부 1쟁반, 국수 1쟁반을 대접하여 주었고, 또 정(鄭)성 관인이 “쌀 6말, 거위 1마리, 채소 1쟁반, 호두 1쟁반을 갖다 주었습니다.”<sup>59)</sup>

2월 18일에 소주를 지나갈 때 노 태감과 세 어사는 “쌀 20말, 돼지고기 1쟁반, 채소 1쟁반, 술 5항아리를 주며 대접하였고…”<sup>60)</sup>

북경에서와 요동(遼東)으로 가는 도중에도 많은 물품들을 증여받았다. 이에 대해서는 최부의 『漂海錄』에 기록된 4월 초7일 병부(兵部)에서 예부(禮部)로 보낸 공문의 기록을 통해서 증명할 수 있다.

“4월 초7일에 병부에서 예부로 보낸 공문에 다음 같은 내용이 있다. …예부가 최부 일행에게 갈아 입을 옷을 헤아려 지급하고 본 병부에서는 최부에게 역참의 말을 응당 지급하고, 나머지 사람들에게 탈 나귀와 식량을 지급하며, 차량을 주어 한데 짐을 꾸려 싣게 하고, 해당 부서인 병부에서는 관리 1인을 뽑아 함께 보내어 귀국하는 길에 있는 군위(軍衛)들에서 헤아려 군인들을 뽑아 방호하도록 하여 요동에 이르면 진순관 등의 의견을 들어 각별히 통역관을 뽑아 조선의 경계로 보내 주도록 하라.”<sup>61)</sup>

58) 최부, 앞의 책, 二月初四日條, 572쪽, “猪肉一盤, 鵝二只, 鷄四翼, 魚二尾, 酒一尊, 米一盤, 胡桃一盤, 菜一盤, 笋一盤, 面筋一盤, 棗一盤, 豆腐一盤, 又賜饌糧等物, 于陪吏軍人有差”

59) 최부, 앞의 책, 583쪽, 二月十七日條, 有監察御史二大人“贈米, 豆腐, 面筋”, 又有鄭姓官人送“米6斗, 鵝一只, 菜一盤, 胡桃一盤”

60) 최부, 앞의 책, 585쪽, 二月十八日條, “(羅太監與三位御史) 因以米二十斗, 猪肉一盤, 菜一盤, 苹果一盤, 酒五器饋之…”

61) 최부, 앞의 책, 605쪽, 四月初七日條, “…禮部, 量給替換衣服. 本部應付官崔溥站馬, 廩給余人脚力口糧, 通與車輛裝載行李, 及行該府差官一員伴送. 沿途軍衛, 量撥軍夫防護, 至遼東, 听鎮巡等官另差通事人員, 送朝鮮地界…”

## 2) 의류와 물품 공급

일상 음식 외에도 조선 표류민은 해난 사고를 당했기 때문에 대부분 입은 옷이 허름하였고 남루하였다. 게다가 중국에서의 체류시간이 길고 귀국의 노정이 멀어서 여러 계절을 거쳐야 되기 때문에 많은 의복과 신발과 모자 등이 필요했는데 항상 이들 물품에 대한 공급과 증여를 받을 수 있었다. 김배회(金杯廻)의 『漂流行記』에 다음과 같은 기록이 보인다.

“모두 각각 털모자, 푸른 무명, 첩리, 겹치마, 바지와 신발을 지급하여 주었습니다”<sup>62)</sup>

김기순의 『漂流記』에도 다음과 같은 기록이 보인다.

“6월 13일 형조(刑曹)가 감투(甘吐)1개, 홉옷 1벌, 속옷 1벌, 배로 만든 띠 1개, 행전(行膝)과 버선이 서로 이어진 것 1개를 갖고 와서 주었습니다.”<sup>63)</sup>

그리고 태주(台州)에 표착한 이대(李大) 등 남녀 일행 7명은 날씨가 춥고 하천의 동결로 인해 배로 갈 수 없어서 다음 해 2월에 송환(送還)해야 했기 때문에 솜옷과 솜이불을 받았다.

보통 백성들조차 이런 대우를 받았는데 한문에 능통하고 시문으로 서로 화답할 수 있는 관리들은 더욱 많은 우대를 받았다. 예를 들어 최부 일행이 경성에 도착한 후에 받았던 의복과 물건은 다음과 같다.

“흰모시 옷 1벌, 속이 붉은 비단으로 된 단령 1벌. 검은 녹색 비단 덧옷 1벌. 푸른 비단 누비옷 조끼 1벌, 가죽신 1켤레, 털버선 1켤레, 녹색 면포(무명) 2필.”

강녕위의 진수 태감과 총병관은 최부에게 “복이 생겨나는 푸른색 단령 1벌, 흰색 여름철 포파(布擺) 1건 흰색 세 북(白三梭布), 베적삼 1벌 큰 털모자 1개, 작은 옷 1벌, 흰 사슴가죽 부추 1켤레, 털벌선 각 1켤레”를 주었습니다.<sup>64)</sup>

62) 김봉옥·김지홍 뒤집, 「김배회 중국 표류기」, 앞의 책, 269쪽, “每人各給氈帽, 青綿布, 貼里, 袂裙, 袴鞋…”

63) 김봉옥·김지홍 뒤집, 「김기순 중국 표류기」, 앞의 책, 344쪽, “六月十三日, 刑曹官將甘吐一事, 單衣一件, 裙一件, 布帶一事, 行膝與袜相連者一件與之.”

64) 최부, 앞의 책, 620쪽, 五月十九日條, “素紵絲衣一套, 內紅緞子圓領一件, 黑綠緞子褶子一件, 青緞子裕濩一件, 鞵一双, 氈袜一對, 綠綿布二匹”<sup>1)</sup>并入朝謝恩. 到遼東后, 广宁衛鎮守太監和總兵官又贈送“生福青圓領一件, 白夏布擺一件, 白三梭布衫一件, 大氈帽一頂, 小衣一件, 白鹿皮鞵一双, 氈袜一双”

여기에서 표류민들은 아주 좋은 대우를 받았다는 것을 알 수 있다.

이상의 내용을 통해서 보면, 경성(京城)에서의 표류민의 의식(衣食)과 생활용품의 공급은 모두 다 예부주객사(禮部主客司)와 회동관(會同館)이 담당하였다. 경성을 떠난 후부터 요동까지의 본국 송환과정은 모두 병부가 담당하였다. 이렇게 보면 표류민 구조에 대한 각 기관의 책임이 이미 정례로 형성되었다고 말할 수 있다.

### 3) 환자와 사망자의 처리

만약 구조지와 송환 도중에 표류민이 병에 걸리면 현지 관리가 의사를 초청해서 치료해 주었고 경사(京師) 체류 기간에는 일반적으로 예부(禮部)가 태의원(太醫院)의 태의(太醫)를 파견해서 치료해 주었다.

예를 들어 보면 최부가 귀국 출발 2일 전에 갑자기 병세가 위중해졌다. 『표해록』에는 다음과 같이 기록되어 있다.

“신이 4월 초5일부터 머리가 아픈 증상을 보이다가 17일에는 다소 나아져서 오늘까지 왔는데 갑작스럽게 가슴이 아프고 횡격막이 서로 어그러지며 손발을 제대로 쓰지 못하고 냉기가 온몸에 퍼지며, 잦은 기침이 목과 목구멍 사이에서 다급하게 나왔습니다. 그래서 부하인 김중(金重)과 정보(程保)가 급히 예부 주객사(主客司)에 알리자 회동관(會同館)에 보고되고 또 예부에도 알려졌는데 즉각 태의원사(太醫院士) 주민(朱旻)을 보내어 신의 병을 구원하러 왔습니다. … ‘향화(香火) 대기탕(大氣湯)을 써야 치료할 수 있소’ … 또 인삼(人參) 양위탕(養胃湯)을 달여 먹여 주었습니다. 신이 약을 먹은 이후에 몸이 점점 평온하고 화락해졌습니다. …”<sup>65)</sup>

이 기록을 통해서 보면 주객사(主客司)와 회동관(會同館)은 다 외교 접대를 담당하는 주관 기관이었다. 표류민이 병에 걸렸다는 소식을 들은 후에는 모두 예부(禮部)로 보고하였고 태의(太醫)를 파견하여 즉시 치료를 해주었다. 게다가 태의(太醫)는 “서둘러 태의원(太醫院)에 가서 약을 지어온다”, 그리고 “직접 약을 달여서 신에게 먹였다.”<sup>66)</sup>, “정성을 들여 치료해주었기 때문에 병상이 신속히 호전되어서 다음

65) 최부, 앞의 책, 610-611쪽, “臣自是月初五日得疾首之症, 十七日向愈, 至是日, 卒得心痛, 胸膈相戾, 手足不仁, 冷氣遍身, 喘息危在喉咽間.” (所以, 手下人金重, 程保) “奔告于禮部主客司, 會同館之報又至禮部, 卽差太醫院士朱旻來救臣病…用香火大氣湯治之…又煎人參養胃湯以飲之, 臣服藥以后, 體漸平和…”

66) 최부, 앞의 책, 611쪽, 4월 22일, “疾走太醫院賣藥來, 手自調煎以飲臣.”

날에 바로 출발할 수 있게 되었다.” 등의 내용을 통해서 볼 때 병에 걸린 표류민이 충분한 의료구조를 받았다는 사실을 알 수 있다.

최부 일행은 특별한 행운이 있었다고 할 수 있다. 그를 수행한 43명의 일행 중 사망한 사람이 한 명도 없었다. 대부분 해난 사고를 당하였던 표류민 중 생존한 사람은 극소수일 경우가 대부분이었으며 이 사람들은 사지(死地)에서 살아난 후에도 극도로 몸이 피로(疲勞)하였고, 공포감에 시달렸다. 게다가 기후와 풍토에 익숙하지 않았기 때문에, 구조된 후나 송환 도중에 죽는 사람들도 적지 않았다. 최부의 속리(屬吏)인 정보(程保)가 말한 것처럼 “옛부터 표류하여 배가 혹 부서져 침몰하지 않으면 혹 마실 물이 없어지고 혹 물이 빠지고 혹 병으로 죽어, 죽는 이가 열 명 중 절반”<sup>67)</sup>이었다. 따라서 죽은 표류민의 처리가 점차로 문제가 되었다. 표착한 후에 죽은 자에 대한 처리 규정이 처음에는 명확하지 않았고, 조선 측에서도 특별한 요구가 없어서 대체로 그 자리에 매장(埋葬)하였다.

『朝鮮中宗實錄』의 다음과 같은 기록을 통해서도 이를 확인할 수 있다.

의주 목사 이윤경의 서장(書狀)에 말하기를, “표류인 40여 명 가운데 4명은 북경(北京)에서 죽었는데 당관(唐官)의 말에 ‘시신(屍身)은 옮겨 오지 못하고 각각 죽은 장소에 묻어 두었다.’ 하였습니다.”<sup>68)</sup>

그러나 표류사건이 끊임없이 발생하는 상황에서 본국까지 돌아가지 못하고 귀국 도중에 죽어버린 표류민의 시체(屍體) 처리에 대한 문제는 인(仁)과 효(孝)라는 유가(儒家) 근본적인 도의(道義)와 국민에 대한 정부(政府)의 보호 문제와 결부되었기 때문에 반드시 신중하게 대응해야 했다.

조선 중종(中宗)시대에 특히 표류 사건이 많이 발생하였는데 조선 정부는 이 문제를 점차 중시하기 시작했다. 그래서 제주도의 표류인들 중 죽은 사람의 시체 송환 문제도 논의되었다.

『朝鮮王朝實錄』 중종(中宗) 98권의 기록에 보면 아래의 내용이 있다.

67) 최부, 앞의 책, 620-621쪽, “自古漂流, 船或不敗, 或渴水, 或陷海, 或病死, 死者十居其半.”

68) 『朝鮮王朝實錄』, 中宗 98卷, 37年(1542년) 6月21日, 義州牧使李潤慶書狀曰: “漂流人四十名內, 四名在北京身死, 唐官言內, 屍身不得輸來, 各於身死處埋置雲.”

윤은보(尹殷輔)가 논하기를 “제주의 표류인들은 죽을 상황에서 살아나 곧 고국으로 돌아오는데, 불행하게도 도중에서 병으로 죽은 자도 있습니다. 집에 있는 부모 처자들은 그 당시 표류했던 자들이 모두 쇠환되어 온다는 말을 듣고는 서로 만나기를 밤낮으로 바라는데 마침내 그렇게 되지 않으면 그 상심하고 애통한 마음이 배나 더할 것은 상정(常情)입니다. 이제 만약 그의 시체를 가져다가 고향에다 반장(返葬)하면 비단 중국 사람들의 후한 풍속을 칭송할 뿐만 아니라 그 친속(新屬)들도 조금은 위안이 될 것입니다.” 하고,

홍언필이 논하기를 “신이 일찍이 외국(外國) 사람에게 들었는데, 중국에 들어가 죽은 사람은 비록 미천한 하인일지라도 반드시 널을 주어 본토로 보낸 지 오래라 하였습니다. 이제 표류인의 시체도 반드시 그렇게 할 것인데 이는 표류인들이 봐 보면 알 수 있습니다. 만약 표류인의 시체를 그곳에다 두고 신고 오지 않았다면 예(例)를 참고하여 회자(回咨)해서 청하는 것도 무방할 듯합니다.” 하고,

윤인경이 논하기를 “우리 나라 사람이 중국에 표류했다가 중도에서 병사했는데, 그의 처자가 영결(永訣)도 못하고 또 고향에다 장사까지 못하게 된다면 비단 한 집안의 슬픔이 절통할 뿐만 아니라 나라에서 장례를 후하게 지내라고 하는 뜻에도 미진합니다. 경사(京師)에 갔다가 죽은 다른 사람의 예에 따라 호송해 와야 마땅합니다.”라고 하였다.

상(중종)이 전교하였다. “시체를 호송해 와야 한다. 북경(北京)에서 죽은 자는 예부(禮部)에 알리고 요동에서 죽은 자 역시 그렇게 해야 한다.”<sup>69)</sup>

이리하여 중종(中宗) 37년 이후 조선정부는 죽은 표류민의 유골에 대해 본국으로의 송환을 명확하게 요구하였다. 중종(中宗)은 천추사(千秋使)가 귀국할 때에 죽은 표류민의 유골을 가져오라는 명령을 내렸다.

“북경에서 죽은 4명의 시체는 반드시 그곳에 묻었을 것이니, 천추사(千秋使)가 돌아올 때 메어 오는 일을 예조에 말하라.”<sup>70)</sup>

69) 『朝鮮王朝實錄』, 中宗 98卷, 37年(1542년) 6月 14日. 尹殷輔議: “濟州漂流人等, 在死而生, 將還舊土, 不幸中路病斃. 在家父母妻子, 聞一時漂流者, 皆得刷還, 庶幾相見, 日夜希冀, 而卒未也, 其爲傷痛, 實倍常情. 今若將其形骸, 返葬故里, 則非徒上國人, 稱其厚風, 各其親屬, 亦可稍慰其心. 洪彥弼議: “臣嘗聞外國之人, 入中朝死亡者, 雖僉從之賤, 例必給襯, 輸送本土久矣. 今漂流人屍軀, 亦必如是, 待漂人出來可知. 若漂人骨殖, 寄置其處, 時未輸來, 則考例添入回咨以請, 亦無妨.” 尹仁鏡議: “我國人漂到上國地方, 適中路病死, 其妻子既不得永(決) [訣], 又不得歸葬故土, 不惟一家傷痛迫切, 國家歸厚之意, 亦未盡也. 依他赴京身死人例, 護來爲當.” 傳曰: “骨殖可護來也. 死於北京者, 告于禮部, 死於遼東者, 亦如是也.”

70) 『朝鮮王朝實錄』, 中宗 98卷, 37年(1542年) 6月 21日, “漂民四人, 死於北京者, 必埋于其處. 千秋使回還時昇來事, 言于禮曹.”

## 2. 표류민의 송환(送還)

### 1) 송환 절차(節次)와 담당 기관

표류민의 신분을 일단 확인하였으면 그들에 대한 송환 절차를 바로 시작하였다. 먼저 표착한 지역을 출발해서 순서대로 등급에 따라서 경사로 보냈다. 경사에 도착한 후에 일반적으로 회동관(會同館, 명청시대에 전문적인 외국인을 대접한 기관)에의 입주를 안내하였고 송환할 기회를 기다리게 했다.

조선 표류민에 대한 송환 방법은 일반적으로 두 가지가 있었다. 하나는 조선은 다른 번속국(藩屬國)에 비해 중국과 매우 긴밀한 관계와 빈번한 사절교류가 있어서 공사(貢使)가 왔을 때 함께 귀국하는 방법을 많이 사용하였다. 동시에 공사(貢使)를 통해서 표류민의 신분을 다시 확인할 수 있었다. 표류민은 가족과 소식이 단절되어 있었고 생사를 예측할 수 없었기 때문에 돌아가고 싶은 마음이 간절하였다. 다른 방법으로는 이러한 기분을 고려해서 또한 직접 사람을 파견해서 육로(陸路)로 중국과 조선의 국경까지 호송하였고 조선 정부에 송환하였다.

전자의 예로는 이섬(李暹)이 바로 천추사(千秋使)인 박건(朴健)을 따라서 귀국한 경우이며 후자의 예로는 최부가 아버지의 별세 소식을 듣고 급히 집으로 돌아가는 도중에 해난을 당한 후 가족들을 근심해서 조금도 체류하고 싶지 않아 병든 몸으로 귀로에 올랐던 경우를 들 수 있다.<sup>71)</sup> 후자의 송환절차를 구체적으로 담당하는 기관에 대해서는 최부가 『漂海錄』에 초록(抄錄)한 병부의 공문서를 참고할 수 있다.

“좌군 도독부가 관할하는 바다와 상관한 일임. 좌군 도독부의 경력사(經歷司)가 공문을 올려 보냅니다. 병부의 직방청리사(職方淸吏司) 수본(手本)을 받았는데, 삼가 병부에서 함께 보낸 병부의 제본(題本, 황제께 아뢰는 공문)과 병부의 직방청리사가 (병부로) 올려 보낸 공문들을 받들고, (또) 병부에서 진을 지키는 절강사(浙江司) 설감 태감 장경(張慶)이 공문으로 보낸 내용을 등사하여 내부로 보낸 내용을 받들고 (살펴보니) 앞의 일이 진행되기를 바라고, 병부에서 관원 1명을 뽑아 최부 등과 함께 보내서 도중에 있는 군사 기지에서 군인들을 뽑아 방호하게 하고, 요동(遼東)에 이르면 진순관(鎭巡官)등의 의견을 들어 각별히 통역관을 뽑아 조선 국경까지 보내어 그들로 하여금 스스로 되돌아가게 하였습니다.”<sup>72)</sup>

71) 최부, 앞의 책, 611쪽, 4월 23일條, “我奔初喪, 漂寄他國, 情理甚切. 一日之過, 實同三秋, 昨者病今日少愈, 車上臥在, 可以去矣, 請行.”

위의 공문서를 보면 명대 표류민에 대한 송환은 여전히 병부의 좌군도독부(左軍都督府)가 담당하였고 이 부(府)에 파견한 차관(差官)이 호송하여 “도중에 군위(軍衛)가 군부(軍夫)를 파견해서 방호하였다.(沿途軍衛量撥軍夫防護)”. 요동(遼東)에 도착한 후에 요동(遼東)을 지키는 관리가 담당하였고 통사인원(通事人員)을 파견해서 조선 경계 지역까지 보냈다. 청대에는 예부가 통사(通事) 한 명을 파견해서 반송(伴送)하였고 역체(驛遞)의 방법으로 조선에 송환하였다. 일반적으로 표류민을 송환할 때 조선에 인계한 지역은 국경선(國境線)이었다 그러나 예외의 상황도 있었다.

『朝鮮王朝實錄』의 기록에 의하면 중종(中宗) 37년 6월과 8월에 각각 요동진무(遼東鎮撫)인 이시(李時)와 강진(康鎭)<sup>73)</sup> 그리고 요동진무(遼東鎮撫)인 송침(宋琛)과 백호(百戶)인 오벽(吳璧)<sup>74)</sup> 등이 표류민을 압송해서 의주(義州)의 경계선이 되는 하천을 건너서 직접 왕경(王京)에 송환한 경우도 있었다. 그 목적은 주로 조선의 은상과 재물을 획득(獲得)할 수 있기 때문이었다.

특히 주의해야 하는 다른 상황은 류큐(琉球)와 안남(安南)에 표착한 조선 표류민들의 경우도 일반적으로는 모두 먼저 중국에 보내고 그곳으로부터 조선에 송환한 것이었다. 전자가 「표 1」의 가정 24년(嘉靖 24年, 1545년)에 동지사(冬至使)를 따라서 귀국하였던 제주(濟州) 표류민 박손(朴孫) 등 12명은 바로 류큐(琉球)에 표착한 후에 중국을 경유해서 송환된 경우이다. 후자가 안남(安南)에 표착한 제주진무(濟州鎮撫)인 김대황(金大璜) 등의 일행은 중국 상선에 탑승해서 귀국하였지만 여전히 절강에 정박해서 양식을 보충하였고 현지 지방 정부에서 사람을 파견해서 바다로 호송하였다.

류큐(琉球)에 표착한 조선 표류민은 일반적으로 나하(那霸)에 먼저 결집시킨 다음에 복주(福州)의 복건정부(福建政府)에게 보냈고 위에 언급한 방법으로 송환하였다. 그러나 이런 방법은 정말로 복잡하기 때문에 류큐(琉球)가 직접 배로 조선 표류민을 송환한 상황도 많았다. 1770년에 한양으로 과거를 보러 가는 도중에 풍랑을 만나 류큐(琉球)에 표착한 제주인 장한철(張漢哲)<sup>75)</sup>이 바로 이런 상황이었다.

72) 최부, 앞의 책, 610쪽, 4월 21日條, “左軍都督府爲海洋警息事, 該經歷司案呈, 准兵部職方清吏司手本, 走本部連送該本部題, 該本司案呈, 奉本部送于內部, 抄出鎮守浙江司設監太監張慶題前事, 轉行該府差官一員伴送, 沿途軍衛量撥軍夫防護, 至遼東, 听鎮巡等官, 另差通事人員, 送至朝鮮地界, 令其自行回還”

73) 『朝鮮王朝實錄』, 中宗 98卷, 37年(1542年) 6月 14日(癸巳) “平安道觀察使閔仁齊狀啓, 漂流人押領唐官李時, 康鎭等, 欲直到王京雲, 傳曰: “擇其朝中秩高人員, 今日內發遣護來.”

74) 『朝鮮王朝實錄』, 中宗 99卷, 37年(1542年) 8月 19日(丙申), “遼東鎮撫宋琛, 百戶吳璧等, 濟州漂流人李介叱同等二十一名押率, 出向本國.”



## 2) 송환 노선

조선 표류민들은 대체로 육로(陸路)를 통해서 송환되었다. 특히 이는 조선의 조공 노선의 변화와 밀접하게 관련되어 있다. 사실 명대 초기에는 북원(北元)이 요동(遼東)지역에 대한 영향력이 여전하여서 육로의 통로를 위협하였기 때문에 양국의 교류는 해로(海路)를 위주로 하였다. 즉 장강(長江) 입구에 위치한 태창항(太倉港)에서 황해(黃海)를 횡단하였고 조선의 예성강(禮成江) 입구를 경유해서 개경(開京)(지금의 개성(開城))으로 들어왔다. (당시 한국의 상황은 고려왕조였다.) 홍무(洪武) 2년 4월에 조선 표류민 165명은 바로 해로를 통해서 송환되었다. 그러나 홍사범(洪師範)과 정몽주(鄭夢周)의 해난이 발생한 후인 홍무(洪武) 7년(1374년) 이후부터 조선의 공사(貢使)는 발해(渤海)로부터 등주(登州)에 상륙해서 경사로 가는 길로 바뀌었다. 영락(永樂) 19년(1421년)까지 명나라 북경으로 천도(遷都) 후에 공사(貢使)가 모두 요동(遼東)의 역로(驛路)로 왕복하였으니 표류민에 대한 송환 노선도 이와 같았다.<sup>76)</sup>

75) 장한철 지음, 김지홍 옮김, 『표해록』, 지식올만드는지식, 2009년.

76) 『通文館志·卷三·朝貢路線』, 奎章閣國學研究院, 2006년, 154-155쪽.



「그림 3」 조선시대 주요 표류민들의 표류여정 및 송환 노선<sup>77)</sup>

77) 제주사랑역사교사모임 엮음, 『청소년을 위한 제주역사』, 각 출판사, 2009년, 100쪽. 국립제주박물관도록자료.

그러나 표류 난파선의 파손이 그다지 크지 않아서 수리한 후에 항해할 수 있으면 중국 정부는 수리에 도움을 주었고, 보급을 준 후에 스스로 귀국하게 하였다. 홍치(弘治) 원년에 해난 사고를 당해서 산둥(山東)반도의 등래(登萊)지역에 상륙한 조선 표류민들의 경우 바로 상급기관에 통보한 후에 직접 해로로 송환하였다.<sup>78)</sup>

다시 제주 어부인 이대(李大) 등의 일행을 예로 보자. 절강 관부(官府)가 그들에게 귀국 방법을 물어 봤을 때도 “해로를 통한 송환 여부(是否從舟)”를 우선 고려하였고, 표류민이 단호히 해로로 돌아가고 싶지 않다고 했을 때 비로소 육로(陸路)로의 송환 방식이 선택되었다.<sup>79)</sup> 이로 보아 송환 노선에 대한 중국 정부의 태도는 비교적 유연했음을 알 수 있다. 물론 해로를 통한 송환이 시간과 비용을 크게 절약할 수 있었기 때문에 경제적인 측면에서 우선적으로 고려하는 것은 당연한 일이었다.

안남(安南)과 동남아시아(東南亞) 지역에 표착한 표류민들은 일반적으로 먼저 광둥(廣東) 관부(官府)로 넘겨졌고, 그 다음에 북경으로 전송(轉送)되어 처리되었다. 1687년에 제주진무(濟州鎭撫)인 김대황(金大璜) 일행 24명이 체임(遞任)한 후 한양으로 돌아가던 중 풍랑을 만나 안남(安南)의 회안(會安)에 표착하였다. 복건(福建) 선호(船戶)인 진건(陳乾)과 절강(浙江) 상인(商人)인 주한원(朱漢源)이 중국 상선을 이용하여 그들을 제주까지 송환해 주는 대가로 쌀 육백 포의 가격을 요구하였다. 그 동안 절강 온주의 해역에 왜선이 침입하였기 때문에 온주부(溫州府)에 도움을 요구해서 온주부(溫州府)가 천총(千總)인 심보국(審輔國) 등 6척 순찰 선박을 파견해서 Ningbo(甯波府)에 호송하였다.<sup>80)</sup>

이렇게 보면 그 당시의 중국정부는 외국에 표착한 후 중국을 경유해서 송환해야 하는 표류민들을 반드시 육로로 송환하는 것만을 고집하지 않았고 상황에 따라 편리하게 처리의 원칙을 제시하였다. 이것은 표류민이 고향을 그리워하는 마음을 고려한 배려이기도 했지만 다른 한편으로는 많은 비용과 복잡한 정규(正規)의 송환 절차를 고집하지 않음으로써 비용과 인원을 절약하는 방편이기도 했던 것이다.

78) 『明實錄·孝宗實錄』 卷十八, 弘治元年九月癸亥.

79) 王在晉(明), 『越鐫·卷二十一·雜記·朝鮮漁人』

80) 김봉옥·김지홍, 「김대황의 (안남) 표해 일록(1689년)」, 앞의 책, 349쪽.

## VI. 해난구조 연구의 의미

### 1. 해난구조를 통해서 본 명대의 해안 방위체계

왜구(倭寇)가 자주 침입했던 명대에 조선 표류민들은 중국에 도착하자마자 왜구인지 아닌지에 대한 조사를 받아야 했다. 표류민에게 가장 큰 위험은 명의 해안 방위 군인들로부터 왜구로 오인 받아 죽임을 당하는 것이었다. 이섬과 최부도 중국 연해에 표착한 후에 모두 ‘왜구(倭寇)’로 무고(誣告)를 당하였다. 이섬이 상륙한 후에 천호(千戶) 상개(桑鑑)라는 자가 병졸을 거느리고 와서 이섬의 일행을 포박하여 갔다. 주둔지에 도착한 후에 “장졸(將卒)들이 갑옷을 입고 북을 치며 나오는 것은 그들을 왜구로 몰아 죽이려는 뜻이었다.”<sup>81)</sup> 상개(桑鑑) 등이 공장(供狀)을 가지고 와서 이섬에게 보이면서 말하기를, “쌍의(雙桅)의 대선(大船)을 타고 궁전(弓箭)과 요도(腰刀)를 차고 중국의 경계에 침입해 왔다”<sup>82)</sup>고 하며 죽이려 했던 것이다. 최부 일행이 표착해 왔을 때에도 왜구로 오인받아 비를 무릅쓰고 밤새도록 산을 넘으며 구타를 당했다. 최부가 타고 온 배가 돛대와 노가 없어진 난파선임에도 불구하고 사자채(獅子寨)의 병사들의 보고서에는 “왜선 14척이 변경에 침입해 와고 재물을 강탈하였다.”<sup>83)</sup>고 보고되어 있다.

이로 보면 해안 방위에 특히 엄격했던 명대에 연해위소의 해안방위 관병은 왜구에의 대처에는 무능했으면서도 선량한 사람을 죽여 공을 차지하는 데에는 익숙하였다고 할 수 있을 것이다. 만약 이섬과 최부가 한문에 정통하지 못하여서 왜구임을 시인하는 공문서에 서명을 했다면 이들은 죽임을 당하는 신세를 면치 못했을 것이다. 이처럼 명대에 중국에 표착한 표류민들은 왜구에 대한 원한이 골수에 사무친 촌민들과 진상을 잘 모르는 해안 방위 관병 앞에서 목숨을 빼앗길 위험에 노출될 수밖에 없었다.

81) 『朝鮮王朝實錄』成宗 157卷, 14年(1483 年) 8月 22日(壬午), “將卒著甲, 鳴鼓而進, 其意欲殺之也”.

82) 『朝鮮王朝實錄』成宗 157卷, 14年(1483 年) 8月 22日(壬午), “成化十九年三月日, 供狀人李暹, 年係成化十九年三月初九日, 乘雙桅大船, 弓箭腰刀, 侵往上國境界, 是供的實.”

83) 최부, 앞의 책, 560쪽, 閏正月十九日條: “今爾初系舟處, 轄獅子寨之地, 守寨官誣汝爲倭, 欲獻馘圖功…倭船十四只犯邊劫人.”

표해록을 통해서 우리는 명의 면밀한 해방체계를 알 수 있다. 명대의 해방은 사실상 왜구에 대한 방위였다. 명대에는 각 지역에 일반적인 방위기구인 위(衛), 소(所)의 설립 외에도 특별히 연해 지역에 비왜도사(備倭都司),海道부사(海道副使), 비왜지휘(備倭指揮) 등 전문적인 군사관원을 파견했다. 「표3」의 전(前) 세단계의 심문(審問) 중 담당 관원은 (예:桃渚所千戶, 松門衛備倭把總, 巡視海道副使, 總督備倭都指揮僉事등) 모두 명대에 설립한 전문적인 비왜관(備倭官)이다.

『籌海圖編』의 통계기록을 보면 洪武시기의 명대 연해지역과 양자강 양안에 총 54衛, 99所, 353巡檢司, 997烽堠을 설립하였고 병사의 수는 40여만 명이 주둔하였고 함선이 천여 척 있었다.<sup>84)</sup> 그래서 명대의 조선 표류민은 처음 상륙했을 때 바로 이런 위, 소에 주둔하고 있던 병사들에게 구속당했던 것이다. 그러나 해방 형세가 완화된 청대후기(1818년)에 표착한 『乘槎錄』의 작자인 최두찬 일행은 이섬과 최부처럼 구속당하고 압송당한 경우가 거의 없었을 뿐만 아니라 오히려 예우를 받으며 송환될 수 있었다.

## 2. 해난구조를 통해서 본 한중 정치 외교 관계

명청 시대 중국 정부의 조선 표류민에 대한 구조 정책은 양국의 정치 상황과 외교 관계를 반영한다. 명청 시대 중국과 조선 간의 해난 구조는 모두 정부가 주도하며 진행하였다. 동시에 구조국가가 구조 과정 중 대량의 인력과 물력을 지급했기 때문에 피구조국은 보통 감사 편지를 보내고 선물을 증정하며 감사를 표시했다. 조선은 일본이 본국 표류민을 구조했을 때에도 일반적으로 그렇게 처리했다.<sup>85)</sup> (자세한 상황은 『濟州啓錄』참고.)

그러나 종번관계(宗藩關係)에 있었던 중국에 대해 조선은 관례에 따라 본국 표류민이 귀국한 후에 관료(謝恩使)를 북경에 파견하여 사은했다. 한 예로 中宗 6年(1511年) 6월 6일에 중국에서 제주(濟州) 표류인(漂流人) 고치강(高致江) 등 17명을 쇄환(刷還)해 왔으므로, 사신을 보내어 사은하게 했다.는 기록을 들 수 있다.<sup>86)</sup>

84) 范中義, 『籌海圖編淺說』, 解放軍出版社, 1987, 204쪽.

85) 고창석 외 번역, 『濟州啓錄』, 서귀포시고서총람 번역 1권, 1995.

한 달 후인 中宗 6년(1511年) 7월 12일에 다시 사은사를 파견했다.

성절사(聖節使) 겸 표류민 안손(安孫) 등을 돌려보낸 데 대한 사은사(謝恩使)로 공조 참판 민상안(閔祥安)이 표문(表文)을 받들고 명나라로 갔다.<sup>87)</sup>

이렇게 빈번하게 사은사를 파견하는 것은 표류사건이 많이 발생하는 시기에는 조선의 부담이 되기도 했다. 중종(中宗) 37년(1542年)의 기록이 이를 잘 말해준다.

“상이 다시 사정전에 나아가 황해도 관찰사 홍춘경(洪春卿)을 인견하고 이르기  
를, ‘중국에 가는 사신과 중국 관원들의 왕래, 사명(使命) 등이 매우 빈번했는데  
금년이 더욱 심하다. 따라서 폐단이 매우 많을 것이니 역로(驛路)의 지공(支供)에  
대한 제반 일을 간소하게 하지 않을 수 없다.’”<sup>88)</sup>

조선은 명청 시대에 중국의 가장 친밀한 번속국(藩屬國)이었기 때문에 중국은 조선 표류민에 대한 구조에 있어서 우대와 위로를 충분히 표현했다. 각 계층의 관료로부터 중앙정부까지 모두 조선은 “여러 해 동안 조공하여 우리와 의리상 군신간의 좋은 관계를 맺고 있다.”<sup>89)</sup>고 알고 있었기 때문에 예절바르게 대우해 주었다. 그러나 이것은 이른바 “천조상국(天朝上國)”의 위엄과 고귀함을 표현하는 것인데, 황은이 호탕하여 먼 곳까지 인의를 베풀어준다는 것을 보여주는 것이다. 한편으로 조선은 끊임없이 사은사를 먼 곳까지 파견하여 표류민 송환에 대한 감사를 표한 것으로 볼 수 있다. 조선은 표류민을 송환하기 위해 한양에 도착한 중국관원(唐官)에 대한 대접과 예의에 꽤 고심을 했는데, 그것은 양국 간의 불평등한 정치 외교관계에서 발생한 문제였다. 예를 들면 中宗 37년 6월과 8월에 한양에 도착한 명의 중하층 관원에 대해 ‘어떻게 대접해야 할 것인가’가 한동안 조선 조당(朝堂)에서 까다로운 문제로 대두되었다. 반면에 거만하고 횡포한 명나라 관원의 태도는 명은 조선의 종주국(宗主國)이라고 여겨 스스로 거만한 태도를 취했음을 증명하고 있다.<sup>90)</sup>

86) 『朝鮮王朝實錄』, 中宗 14卷, 6年(1511年), 6月 6日, “中朝刷還濟州漂流人高致江等十七名, 遣使謝恩.”

87) 『朝鮮王朝實錄』, 中宗 14卷, 6年(1511年), 7月 12日(庚申), “庚申/聖節兼發回漂流人安孫等, 謝恩使工曹參判閔祥安, 奉表如京師.”

88) 『朝鮮王朝實錄』, 中宗 99卷, 37年(1542年) 10月 1日(丁丑), “上御思政殿, 引見黃海道觀察使洪春卿曰: ‘赴京使及唐官往來, 使命頻數, 今年尤甚, 貽弊甚多, 驛路支供諸事, 不可不省約.’”

89) 최부, 앞의 책, 564쪽, 閏正月二十一日, “把總官問畢, 因曰, 汝邦屢歲朝貢, 義有君臣之好…各宜安心, 勿生他慮”

### 3. 봉건시대 해난구조의 본질

일찍이 공자가 “먼 곳에 있는 사람들이 복종하지 않으면, 문화와 도덕을 닦아서 그들을 오게 하며, 이미 왔다면 그들을 편안하게 만든다.”<sup>91)</sup>고 하였고, 『中庸』에서는 한층 더해서 다음과 같이 설명하였다. “무릇 천하와 국가를 다스림에는 아홉 가지 원칙이 있으니, 곧 몸을 닦는 것이고, 현자를 존중하는 것이고, 아버이를 친하게 하고, 대신을 공경하고, 여러 신하들을 자기 마음같이 하고, 여러 백성들을 자식처럼 사랑하고, 못 장인들을 오게 하고, 먼 지방 사람들을 회유하고, 제후들을 끌어안는 것이다.”<sup>92)</sup>

이것이 이른바 중국의 “천하관(天下觀)”으로 중국의 명청(明清)왕조의 입장에서 보면, 이와 같은 주변국에 대해 “회유정책(懷柔政策)” 즉 외국인에 대한 후한 위로와 아낌없는 지원은 바로 성인이 지시한 통치 방법이자 천조(天朝)의 너그러움과 후덕함의 표현이었다. 또한 외국 표류민에 대해 세심한 구조가 인지상정(人之常情)에도 부합한 봉건 통치의 필요성과도 일치한다.

“회유정책(懷柔政策)”은 조공무역에서 “후왕박래(厚往薄來, 후하게 베풀지만 적게 받는다)”의 심리와 같다. 이런 자아중심주의적 “회유원인(懷柔遠人)”의 심리를 가지고 있었기 때문에 명청 정부는 외국인에 대해 일상용품을 아낌없이 제공하고 많은 구조비용을 부담했다. 전자의 예를 보면 최부 일행 47명은 하루 세 끼 외에도 북경에서 황제가 하사한 의류를 포함한 물품들을 많이 받았다<sup>93)</sup>. 요동도지휘사(遼東都指揮司)의 관원들도 지방정부 명의로 상물(賞物)을 많이 주었다<sup>94)</sup>. 후자는 구체적인 비용을 통계하기 어렵지만 표류민들이 겨울을 지나서 송환해야 하는 경우는 보통 중국에서 몇 개 월 심지어 반년 동안 머물러야 했다. 이 경우에는 일상생활 비용 외에도 솜옷과 솜이불 등을 모두 공급해야 하기 때문에 더욱 많은 비용이 들었다.

90) 『朝鮮王朝實錄』, 中宗 99卷, 37年(1542年), “唐官”條目.

91) 『論語·季氏』, 朱熹注, 『四書章句集注』, 齊魯書社, 1992, 166쪽, “遠人不服, 則脩文德以來之, 既來之, 則安之.”

92) 『中庸』, 朱熹注, 『四書章句集注』, 齊魯書社, 1992, 15쪽, “凡爲天下國家有九經, 曰, 修身也, 尊賢也, 親親也, 敬大臣也, 體群臣也, 子庶民也, 來百工也, 柔遠人也, 懷諸侯也.”

93) 최부, 앞의 책, 四月十九日條, 608쪽.

94) 최부, 앞의 책, 五月十九日條, 620쪽.

앞에 언급한 제주 출신 어부인 이대(李大) 가족의 경우에도 지급한 음식 수준이 비교적 높았다.(주 32) 참조). 청대 중기 후에 회동관(會同館)에서 표류민에 대한 음식표준이 명확하게 만들어졌다. “매일 백미 2되, 돼지고기 8량, 소금, 된장 등을 공급함으로 명시했다. 이로 보면 명청 정부가 표류민에 대해 후한 대우를 제공했음을 알 수 있다”<sup>95)</sup>. (그러나 전국적인 표준은 아직 통일돼 있지 않았다) 그러나 실제 송환 비용은 표준 비용보다 더욱 많이 소요되었다. 조선의 경우 해로로 송환한 비용의 예는 아직까지 상세하게 기록돼 있지 않다. 건륭(乾隆) 18년에 절강성 정해현(定海縣)과 은현(鄞縣)에 구조된 일본 표류민 전배(殿培)등 13인이 상선을 탑승해서 귀국했을 때 의복·음식 등 송환 비용은 모두 8백여 량으로 1인 평균 61량으로 그 비용이 매우 많았다.<sup>96)</sup> 육로로 송환한 조선 표류민들의 노정은 수천리인 데다가 도중에 관원을 파견해서 호송해야 되기 때문에 필요한 교통비용과 숙식비용은 해로로 송환하는 비용보다 더욱 많았다. 이처럼 비용을 계산하지 않는 구조는 비용을 주고 구조하는 현대 해난구조와 분명히 다르다.

소위 “회유원인(懷柔遠人)”의 심리를 또한 유가로 대표되는 문화 정통 지위를 증명하는 데 반영되었다. 사실 중국에 대해서 말하자면 민족 정체성의 핵심은 혈통적, 역사적, 지리적인 것에 중점을 두는 것이 아니라 주로 문화적 전통을 인정하는 것이다. 그래서 이족(異族)인 만족이 중원지역을 점령(占領)한 후에도 중화 문화를 존중하고 나아가 이 문화를 계승하여 자신이 중화의 후예라고 여겼다. 마찬가지로 주변나라를 대할 때에도 유가문화를 받아들이고 인정한 나라를 항상 친한 나라로 간주하였다. 예를 들어 베트남과 조선과 류큐 등이다. 그 중에 유가문화와 한문 수준이 가장 높았던 조선은 더욱 그러하였다.

그래서 왕재진(王在晉)은 표류민 이대(李大) 가족들을 잘 대접해 주었다. 왜냐하면 “조선 사람 역시 우리나라 사람과 같다”<sup>97)</sup>고 여겼기 때문이다. 한문에 정통했던 문인들은 더욱 높이 우대하였다. 표해록 속의 최부나 「승사록」 속의 최두찬에게 중국 관원들의 선사한 많은 물품이나 중국 지식인과 서로 시사로 대답하는 것이 모두 이런 문화적 심리가 있기 때문이다. 과거 조선의 입장에서조차 이러한 비슷한 인식을 가지고 있었다. 최부는 “우리 조선 땅이 비록 바다 밖에 있으나 의관문물이

95) 『欽定戶部則例』(同治朝), 卷九十, 鑄卹, 日給白米二升, 猪肉八兩及鹽醬等物. 總頁六一三六.

96) 鄭昌順等編, 『同文會考(原續)』, 總頁三五一三.  
張廷玉等撰, 『清朝文獻通考』, 卷二九五, 四裔三, 頁七四四七.

97) 王在晉(明), 「雜記·朝鮮漁人」, 『越鐫』卷二十一. “朝鮮之人猶吾人也”



중국과 같으니 외국으로 보는 것은 불가하다.”<sup>98)</sup>라고 했고, 최두찬도 중국 연해에 처음 도착했을 때 “상국도 곧 우리나라이니, 배를 대면 살 수 있을 게다.”<sup>99)</sup>라고 했다. 이렇게 문화적인 일체감이 있었기 때문에 명청시대 조선 표류민에 대한 구조는 다른 나라보다 더 적극적이었고 대우도 후하였던 것이다.

요컨대 명청 시대에 중국정부는 조선 표류민에 대해 정말로 양호한 구조와 세심한 배치를 제공했다. 이것은 당연히 유가적 윤리가 요구하는 인도주의를 바탕으로 하고 있지만 근본적으로는 해난구조를 통해서 중주국의 “호호천은(浩浩天恩, 바다 같은 은혜)”을 표현하고자 했던 것이다.

그리고 조선 표류민이 다른 나라 사람에 비해 더 좋은 구조를 받을 수 있었던 또 다른 이유는 “우리나라는 삼가 천국(중국)을 섬겼으며 조공을 게을리하지 않았다”<sup>100)</sup>는 자세를 견지한 조선의 공손하고 조심스러운 “사대주의”의 태도가 있었기 때문이다. 그러므로 명청시대 표류민 구조제도의 본질은 조공제도의 연장선상에 있었다. 이것은 스스로 “천조(天朝)”라고 여긴 봉건시대의 중국이 국가 소프트 파워를 표현한 통로이기도 했다. 그렇기 때문에 구조비용을 완전히 생각하지 않았던 것이다.) 이것은 현대 해난구조의 “救助有報酬”(구조를 실행하면 보수를 받아야 한다), “無救助無報酬”(구조효과가 없으면 보수도 없다), “公平費率”(공평한 요금률) 등 원칙<sup>101)</sup>과 본질적인 차이가 나는 것이다.

98) 최부, 앞의 책, 567쪽, 閏正月二十五日條, “我朝鮮地雖海外, 衣冠文物悉同中國, 則不可以外國視也.”

99) 최두찬 지음, 박동욱 옮김, 『승차록』, humanist 출판사, 2007년, 4월20일, “上國乃吾國也, 抵泊則可以生矣.” 445쪽.

100) 최부, 앞의 책, 567쪽, 閏正月25日, “恪事天朝, 貢獻不怠”

101) 吳海霞, 「海難救助報酬原則的探討和評析」, 『浙江國際海運職業技術學院學報』, 2008년 9월.

## VII. 결 론

험난하고 예측할 수 없는 해양은 언제나 인류의 해상활동에 심각한 영향을 주고, 인류의 역사에서 해난사고는 치유할 수 없는 깊은 상처를 남기는데 동시에 뜻밖의 기쁨을 가져오기도 한다. 해난사고가 당사자에게는 목숨을 잃을지도 모르는 위험이지만 국가 차원에서는 미지의 세계에 대한 폭넓은 정보를 획득할 수 있는 기회가 되기도 하기 때문이다. 국내외의 독자들에게 널리 알려진 소설 『로빈슨 크루소』에서 이러한 현상이 잘 반영돼 있다. 그런데 조선의 한문 전적 중에도 『로빈슨 표류기』와 내용이 비슷한 표류기록과 관련된 표해록 자료들이 많다. 이러한 표류기록 자료를 통해서 우리는 조선인의 시각으로 명·청(淸) 시대 동아시아 각국의 사회상을 살펴볼 수 있을 뿐만 아니라 나아가 동아시아 각국 간 군사·정치·외교관계도 유추해 볼 수 있다.

이 논문은 조선의 표해록을 통해서 명청(明清)시대 특히 명나라의 조선 표류민에 대한 구조방법, 조사절차, 주관기관 등에 대해 살펴보았다. 난파선의 화물 처리 등 표해록에서 다루어지는 내용이 워낙 방대하고 다양하기 때문에 본 논문에서는 그 고찰의 대상을 구조방법, 조사절차, 주관기관 등으로 제한하였다.

표해록을 통해서 본 신문 절차와 주관기관이 명대에서 다른 조선 표류민의 기록은 심사 절차에 대한 서술이 모두 일치하고 있기 때문에 명대에 표류민에 대한 조사 절차는 이미 제도화되었으며 적어도 그 정례(定例)가 형성되었다는 것을 충분히 증명한다고 할 수 있다. 그리고 표류민 신문을 주관한 기관은 주로 비왜기관이고 신문관의 등급도 높고 이것을 통해서 명대의 엄준한 왜구 방위형세를 알 수 있다. 경성을 떠난 후부터 요동까지의 본국 송환과정은 모두 병부가 담당하였다. 이렇게 보면 표류민 구조에 대한 각 기관의 책임이 이미 정례로 형성되었다고 말할 수 있다.

“사건별로 처리하였으며”<sup>102)</sup>, 청대의 강희(康熙) 건륭(乾隆)시대에 와서 비로소 표류민에 대한 구조제도가 점차 형성되었다”고 한 탕희용의 주장에 대하여 필자는 다르게 생각한다. 중국 봉건왕조 시대에는 정례를 통해서 고정되어 온 방법을 제도

102) 湯熙勇, 「清順治乾隆時期中國救助朝鮮難船及漂流民的方法」, 『明代漂到中國的朝鮮船-明清時代中國與朝鮮的交流』, 樂學書局, 2002년, 98쪽.

로 간주해야 할 것이다. 서양식 관점으로 전문적인 법령과 제도를 형성했는지의 여부로 판단하면 안 된다. 그것도 인치위본(人治爲本-人治를 근본으로 한다.)이라는 동방 봉건왕조가 국가를 관리하는 데에 항상 따르는 원칙이다.

이렇게 보면 중국은 명대부터 조선과 주변 나라의 표류민에 대한 구조제도가 점차 제도화되기 시작한다. 이 시기에 비교적 규범적인 구조절차가 형성되며 각 구조일환에서 담당기관이 명확해지고 준수할 수 있는 정례를 형성하기 시작했다. 청(淸)대는 명(明)대보다 구조제도가 더욱 자세하고 명확하였지만 본질적으로 보면 명이 세운 구조방법이나 구조제도를 청은 대체로 계승하고 발전시켰다.

스스로 종주국(宗主國)이라고 여겼던 명청 시대의 중국이 번속국(藩屬國)의 표류민을 구조한 것은 인도주의 정신의 발로 외에도 주변국으로 하여금 은혜를 베풀어서 감화받게 하여 그들의 마음을 얻으려는 “회유원인(懷柔遠人)” 정책의 연장이기도 했다. 이러한 표류민 정책을 통해서 명과 청은 조선으로 하여금 충성과 감을 유지하려 했다. 현대적 관점에서 보면 그것은 중국의 소프트 파워를 과시하는 것이다.

조선의 문신이었던 최부는 해난을 당해 중국에 표착한 후 자신에게 다가올 화(禍)와 복(福)을 예측할 수 없었지만 중국의 상황을 자발적으로 관찰하고 기록하였다. 그의 표해록은 일기체로 작성되었는데, 이런 정밀한 내용은 귀국 후의 기억으로는 절대 작성할 수 없는 내용이다. 표해록의 내용을 보면 그가 중국에 표착했을 당시부터 날마다 기록하기 시작했다는 것을 확인할 수 있다. 특히 중국 관아의 중요한 공문을 자세하게 초록하였기 때문에 당시 중국의 사회상황, 관료제도, 진기한 풍토 등을 담고 있는 귀중한 자료가 되었다. 다른 표류민들은 최부처럼 적극적으로 주동적으로 정보를 수집할 수는 없었지만 조선 조정은 표류민에 대해 엄중히 조사하고 그들의 진술을 토대로 표류민의 행록(行錄)을 작성함으로써 중국 상황을 이해하는 좋은 자료로 삼았다. 이런 자료들은 『朝鮮王朝實錄』, 『通文館志』, 『備邊司謄錄』의 「問情別單」등 문서에 분산되어 나타난다. 우리는 이들 자료에 포함된 풍부한 역사적, 문화적 정보에 대해 지속적으로 정리하고 발굴하려는 노력을 기울여야 할 것이다.

## 【참고문헌】

### 1. 한국 자료

#### 【사료】

- 고창석 외 역, 『濟州啓錄』, 서귀포시고서총람 번역 1권, 1995.
- 權時亨, 『石湍燕記』, 林基中主編, 『燕行錄全集』, 東國大學校出版部, 2001.
- 李健, 「濟州風土記」, 金泰能 譯, 『耽羅文獻集』, 제주도교육위원회, 신일 인쇄사, 1976.
- 『朝鮮王朝實錄』
- 『朝鮮備邊司謄錄』, 國史編纂委員會, 2007.
- 『通文館志』 卷三, 奎章閣國學研究院, 2006.

#### 【단행본】

- 고유봉 외, 『濟州의 바다』, 제주도수산해양개발협의회, 1998.
- 김봉옥·김지홍, 『옛 제주인의 표해록』, 전국문화원연합 제주도지회, 2001.
- 朴元鎬, 『崔溥漂海錄研究』, 고려대학교출판부, 2006.
- 潘允洪, 『朝鮮時代備邊司研究』, 景仁文化社, 2003.
- 장한철, 『표해록』, 김지홍 역, 지식을만드는지식, 2009.
- 제주사랑역사교사모임, 『청소년을 위한 제주 역사』, 각 출판사, 2009.
- 주강현, 『제주기행』, 웅진지식하우스, 2011.
- 최두찬·박동욱, 『승사록, 조선 선비의 중국 강남 표류기』, Humanist 출판사, 2011
- 최부, 『표해록』, 서민범·주성지 옮김, 한길사 출판, 2004 .

## 【논문】

- 高柄翊, 「成宗朝 崔溥의 漂流와 漂海錄」, 『李相伯博士回甲紀念論叢』, 1964.
- 高柄翊, 「崔溥의 錦南漂海錄」, 『東亞交涉史의 研究』 서울大學校出版部, 1970 .
- 高昌錫, 「‘濟州啓錄’에 나타난 濟州漂到人의 實態」, 『耽羅文化』, 제13호, 1994.
- 김민호, 「타자의 시선으로 바라 본 중국 강남 이미지-연행록과 표해록의 기록을 중심으로」, 『중국어문논총』, 중국어문연구회, 2009.
- 金在先, 「崔溥漂海錄與明代海防」, 『第一屆中國域外漢籍國際學術會議論集』, 1987.
- 金在先, 「崔溥漂海錄與明代弘治年間之杭州地區景觀」, 『中國社會史學會第五屆年會』, 1994.
- 金在先, 「漂海錄中明弘治年間之蘇州景觀」, 『第九屆中國域外漢籍國際學術會議論集』, 1994.
- 劉序楓, 「清代 中國의 外國人 漂流民의 救助와 送還에 대하여-朝鮮人과 日本人의 사례를 중심으로-(韓文)」, 『東北亞歷史論叢』, 首爾東北亞歷史財團, 第28號, 2010.
- 박동욱, 「최두찬의 ‘승차록’에 나타난 한중 지식인의 상호인식」, 『한국학논집』 제45집, 한양대학교 한국학연구소, 2009.
- 박원호, 「明代 朝鮮 漂流民의 送還節次와 情報送達-崔溥漂海錄을 중심으로」, 『明清史研究』, 24輯, 2005.
- 서인범, 「조선 관인의 눈에 비친 중국의 강남-崔溥漂海錄을 중심으로」, 『曹永祿教授 定年紀念論叢 東國史學』, 제37집, 동국대학교 사학회, 2002.
- 尹致富, 「燕行錄選集 所載 崔溥의 漂海錄」, 『한국해양문학연구』, 학문사, 1994.
- 曹永祿, 「近代東亞三國의 傳統社會에 관한 比較史的 고찰- 崔溥의 漂海錄과 日譯 ‘唐土行程記’를 중심으로」, 『東洋史學研究』, 제64집, 동양사학회, 1998.
- 洪性鳩, 「두 외국인의 눈에 비친 15-16세기의 中國-崔溥漂海錄과 ‘策彦入明記’의 비교」, 『明清史研究』, 제24집, 명청사학회, 2005.

## 2. 중국 자료

### 【사료】

- 范中義(明), 『籌海圖編淺說』, 解放軍出版社, 1987.
- 張廷玉等, 『清朝文獻通考』, 卷二九五, 浙江古籍出版社, 1988.
- 鄭若曾(明), 『籌海圖編』, 『中國兵書集成』(15-16冊), 解放軍出版社·遼沈書社聯合出版, 1990.
- 『清會典』 卷39, 「禮部·主客清吏司」, 清光緒朝重修本, 中華書局, 1991.
- 嚴從簡(明), 余思黎點校, 『殊域周咨錄』, 中華書局, 1993.
- 申時行(明), 趙用賢(明)等, 『明會典』, 續修四庫全書編纂委員會編, 上海古籍出版社, 1995.
- 張瀚(明), 『松窓夢語』, 『元明史料筆記叢刊』, 中華書局, 1997.
- 故宮博物館, 『欽定戶部則例』(同治朝), 卷九十, 海南出版社, 2000.
- 『明史·職官志』, 摛藻堂四庫全書薈要, 浙江大學圖書館 藏 .
- 鄭昌順等, 『同文會考』, 吉林文史出版社, 2005.
- 王在晉(明), 『越鐫』, 明萬曆三十九年刻本, 中科院圖書館 藏.
- 王在晉(明), 『海防纂要』, 江蘇揚州古旧書店, 1957

### 【단행본】

- 朱熹, 『四書章句集注』, 齊魯書社, 1992.
- 湯熙勇·劉序楓·松浦章, 『近世環中國海的海難資料集成-以中國·日本·朝鮮·琉球爲中心』, 蔣經國國際學術交流基金會, 1999.
- 松浦章, 『明清時代中國與朝鮮的交流-朝鮮使節與漂着船』, 樂學書局, 2002.
- 李雲泉, 『朝貢制度史論』, 新華出版社, 2004.
- 劉菁華·許清玉·胡顯慧選編, 『明實錄朝鮮資料輯要』, 巴蜀書社, 2005.
- 王力軍, 『宋代明州與高麗』, 科學出版社, 2011.

## 【논문】

- 湯熙勇, 「近代東亞海域的海難救助及爭議-以台灣的外籍船難與救助爲中心」, 『中國海洋發展史論文集·第七輯』, 臺北中研院社科所, 1999.
- 劉序楓, 「清代中國對外國遭風難民的救助及遣返制度-以朝鮮,琉球,日本難民爲例」, 『第八回琉中歷史關係國際學術會議論文集』, 2001.
- 湯熙勇, 「清順治乾隆時期中國救助朝鮮海難船及漂流民的方法」, 『中國海洋發展史論文集·第八輯』, 臺北中研院社科所, 2002.
- 李雲泉, 「明清朝貢制度研究」, 暨南大學博士論文, 2003.
- 劉迎勝, 「清乾隆年對朝鮮漂海人与跨界海難事件的政策-宗藩框架下的國民救助体系」, 『中韓歷史文化交流論文集』, 第三輯, 延邊人民出版社, 2007.
- 吳海霞, 「海難救助報酬原則的探討和評析」, 『浙江國際海運職業技術學院學報』, 2008.
- 劉序楓, 「近世東亞海域的偽裝漂流事件-以道光年間朝鮮高閑祿的漂流中國事例爲中心」, 『韓國學論集』, 漢陽大學校韓國學研究所, 第45輯, 2009.

## Abstract

### The study of The Ming Dynasty salvage on Korean castaways from Crusoe

-As the center of Jeju

Drifting is a special communication channel between China and Korea in Ancient. Korea has left a large number of Crusoe which was written by castaways or according to the castaways record.

The contents of this article, mainly about the way of salvation and the rescue process and department of the Ming Dynasty of Korean castaways through the Korean castaways records and relevant documents.

First, the Ming dynasty clear drifting events responsible for the Board of War and the Board of Rites. When the castaways arrived in the capital, the Board of Rites was in charge of their living, rewards and interview. The Board of War was in charge of the interrogation and escort to castaways.

Second, the interrogation was generally divided into four stages. The first three stages were mainly responsible for the coastal defense of various "Beiwo" officials to act as, the fourth stage is the provincial chief review and audit decision. The interrogation is the focus of drifting identification, in particular to identify whether the Japanese pirates. This is evidenced by the Japanese raging Ming serious coast defense situation.

Third, The Ming Dynasty offered relief and resettlement for the Korea castaways. In the local of being rescued and on the Journey of repatriation , the local government and stages provided an adequate supply of food and clothes. In the Capital, the central government arranged for Korean castaways to live in HuiTongGuan which is responsible for the reception of ambassadors.

The Ming Dynasty provided medical assistance to the castaways who



were sick and also provided the burial and ritual to the deaths.

Forth, The repatriation took place in two major ways, First was to send the castaways back with the Korean Envoys. The second was to despatch an official escort with the castaways and return them to the frontier between China and Korea. The route of repatriation was mainly by land , but sometimes they went by sea.

In most schooler's opinions, the system of Salvage was established only by the middle of Qing Dynasty. The author of this thesis holds different opinions. The content of Crusoe and relevant documents demonstrated that in the Ming Dynasty, China had formed a system of salvage or statute to foreigners.

By the accounts of different castaways and relevant documents, we can confirm this point. The sign is formed more normative salvage process and clear in every link of the specific department responsible for rescue, and formed a rule-based statute. The system of salvage which was established by the Ming Dynasty was basically inherited and developed by the Qing Dynasty.

At the same time, this study also tries to show through historical reconstruction, the complex bilateral relations and deep cultural psychology behind the salvage system. As a suzerain state, the Ming Dynasty rescued the castaways of his vassal states, not only because of the humanitarian spirit, but also stretch of conciliatory policy, to maintain the loyalty and gratitude of Korea to the Ming Dynasty. And this is also a special channel to display the national soft power. This is the fundamental difference between the salvage of the Ming Dynasty and modern salvage.