

의 것이 되게는가? 이제 다음의 글을 의미있게 새기고 마치기로 하자.

“애통하는 자는 복이 있나니 저희가 위로를 받을 것임이요”  
(마 5 : 4)

-이상-

## 선원전도전략

- 원양어선 선원을 중심으로 -

원 3년 남 후 수

### I. 서 론

**한국**은 삼면이 바다로 둘러쌓인 반도로서 해양으로 진출할 수 있는 좋은 여건을 갖춘 나라이다. 그렇지만 신라의 장보고와 이조의 이순신을 제외하면 별로 바다에 대하여서 내세울 것이 없다. “뱃놈”이라 하여 천시하던 풍조가 그 가장 큰 원인이다. 그러나 다행하게도 1960년대 이후로 바다의 중요성을 인식하게 되어 수산과 해운에 비약적인 발전을 거듭하여 지금은 해운업에서 세계 13위, 수산업에서 세계 7위권으로 부상하게 되었다. 여기에 종사하는 선원들의 숫자만 하더라도 외항선원 1만 4천명, 내항선원 5천 1백명, 원양어선원 1만 5천명, 연근해 어선원 3만 2천명, 해외 취업 선원 3만 1천 3백명 등 10만명을 헤아리고 있다.<sup>1</sup>

그러나 이들 선원들의 거의 대부분은 복음의 이방지대에 살고 있다. 세계 선명회의 Edward R. Dayton과 풀러세계선교대학원의 C. Peter Wagner교수가 공동으로 편집한 *Unreached Peoples' 81*에는 한국에 아직 복음이 미치지 않는 사람들로서 서울의 아파트 지구의 주민들, 버스 기사들, 영등포 지구의 공단 근로자들, 감옥의 죄수들, 재서독 한국인들, 재일본 한국인들을 지적하였다.<sup>2</sup> 그러나 여기에 빠진 사람들이 있는 데 그들은 바로 한국의 선원들이다. 선원들은 위에서 지적한 여러 집

1) 부산일보, 1984. 4. 10.

2) Edward R. Dayton & C. Peter Wagner, ed., *Unreached peoples' 81*, Elgin Illinois, David C. Cook publishing Co. 1982.

단의 사람들보다도 복음을 들을 기회가 훨씬 적은데 그중에서도 원양 어선원들은 더욱 그렇다. 상선 선원들에 대하여서는 외향 선교회나 선원 선교회에서 적극적인 자세로 복음을 전하고 있으나 원양어선원들을 위하여서는 아무도 일하는 사람이 없다.

1977년 최고 850척에 이르렀던 원양어선들이 각국의 200해리 전관 수역 선포로 인하여 어장을 잊게되어 이제는 646척으로 줄어 들기는 했으나 아직도 1만 5천명 이상의 선원들이 원양어업에 종사하고 있다.<sup>3)</sup> 이들 각자에게 따른 가족을 평균 3명으로 계산하여도 4만 5천이 되고 이들이 관계하고 있는 어업회사와 기지 주재원들과 이들이 접촉하는 수많은 외국인들을 생각할 때 실로 엄청난 숫자에 이르게 되는데 이러한 전도의 황금어장을 아직까지 방치한 상태에 내버려 두는 것은 아까운 일이 아닐 수 없다.

어떤 특별한 이유가 있었는지에 대하여서는 알 수 없지만 예수님께서는 그의 제자들을 부르실 때에 가장 먼저 갈릴리 바다의 어부들에게 관심을 두셨다. 예수님을 본받아 선원전도에 최우선권을 두자고 말하는 것은 지지를 받기에 설득력이 부족 하겠지만 적어도 한가지 주장할 수 있는 것은 선원전도를 뒤로 미루거나 포기해서는 안된다는 점이다.

## II. 원양어선 선원전도 전략

### A. 원양어업의 실태

1957년 2월 제동산업 소속의 지남1호가 인도양 시험조업에 성공한 이후 우리나라 원양어선들은 1962년에 태평양, 1964년에 대서양으로 진출하여 현재 태평양에 300여 척 인도양에 150여 척, 대서양에 250여 척이 출어하고 있다.<sup>4)</sup> 원양어선은 크게 두 가지 종류로 분류하여 독항선과 기지선으로 나눌 수 있다.<sup>5)</sup> 표 1에서와 같이 태평양의 중심기지

3) 부산일보, 1984. 2. 10.

4) 육문석, “대양을 주름잡는 한국선원들” 선원 VOL. 3(서울:선원문화사, 1980). pp.60 f.

5) 독항선은 부산을 출항하여 태평양 혹은 인도양에서 조업하고 다시 부산으로 돌아오는 어선을 말한다. 기지선은 어장과 가까운 외국항구에서 드나들면서 조업하는 어선을 말한다.

는 사모아<sup>6)</sup>이고 대서양의 중심기지는 포트루이스이고 인도양의 중심기지는 포트루이스다. 독항선들도 어장에서 조업하다가 보급이나 치료 혹은 급유와 수리를 위하여서는 수시로 기지를 드나든다. 사모아의 파고파고항에는 한국의 기지선들과 독항선들로서 연일 봄비고 있다.

### B. 원양어선 선원전도 현황

대부분의 선원들은 불교신자이거나 아니면 샤마니즘에 사로잡혀 있어서 기독교인을 찾아보기가 무척 힘든다. 그러나 이들을 위한 교회의 조직적인 전도활동이나 계획은 없다.<sup>7)</sup> 사모아에 기지 주재원들을 중심으로 하여 조직된 한인교회에 목사님이 한 분 계시고 대서양 라스팔마스에 서울 순복음중앙교회가 파송한 목사님 한 분이 한인교회를 돌보고 있으며 싱가폴에 외향선교회가 파송한 목사님 한 분이 한인교회를 담임하고 있다.<sup>8)</sup>

해역	기 지	명	출어척수	선원수
	총 계	750	20,461	
태	사 모 아	122	3,074	
	휘 지	9	232	
평	포 터 레 나 스	2	47	
	엔 세 나 다	7	274	
양	파 라 우	9	185	
	파	3	56	
	라 바 올	3	90	
	웨 립 톤	6	188	
	부 산 (독항선)	144	5,943	
	소 계	305	10,089	
대	센 트 마 틴	7	182	
	태 레 니 페	9	232	
	포 트 오 브 스페 인	10	258	
서	쿠 마 나	7	192	
	태 마	16	355	
	파 라 마 리 보	71	723	
양	벨 렐 렘	41	205	
	라 스 팔 마 스	97	3,070	
	소 계	258	5,217	
인	포 트 루 이 스	20	587	
	레 무 니 온	1	27	
	톰 바 사	3	79	
도	싱 가 폴	2	52	
	반 다 아 바 스	13	351	
	쿠 마 스 (오 만)	2	82	
양	바 래 인	2	43	
	부 산	144	3,934	
	소 계	187	5,155	

6) 사모아제도는 2개의 큰 섬과 작은 섬들로 구성되어 있다. 서경 178도 남위 14도에 위치하며 2개의 큰 섬 중 동쪽의 섬은 미국령 사모아로서 한국어선들의 기지가 있는 곳이다. 서쪽의 큰 섬은 독일 식민지로 있다가 2차 대전후에 뉴질랜드의 통치를 받아 오다가 1962년 독립한 자치국이다.

7) 한국교회나 기지에 있는 한인교회나 기지 원주민들의 교회 모두가 손을 대지 못하고 있다.

8) 사모아에는 부산 산정현교회를 담임하시던 김용인 목사님이 얼마간 시무하시다가 LA로 가시고 부산 동상동 칠계교회를 담임하시던cho 상근 목사님이 1980년부터 선교사 자격으로 현재까지 시무하고 있다. 싱가폴에는 장로교(통합) 소속의 손중철 목사님(군목출신)이 계신다.

그러나 이 기지에 있는 목사님들과 교회가 기지에 드나드는 선원들에 대한 전도에 힘쓰지 못하는데 그 원인으로서는 첫째, 선원들의 입항기간이 짧아서 충분한 대화가 어렵다. 둘째, 전도자들이 선원들의 생활에 대한 이해가 부족하다.셋째, 선원들의 기존종교 혹은 선내의 관습이다.<sup>9)</sup>

### C. 원양어선 선원전도의 호조건

원양어선 선원들은 지구상의 어떤 집단의 사람들보다도 더 적극적으로 복음을 받아들일 만한 소양이 갖추어진 사람이다. 왜냐하면 선원은 그 어떤 직업보다도 위험률이 높기 때문에 그들은 항상 불안을 느끼고 있기 때문이다.<sup>10)</sup> 또한 이들 원양어선 선원들은 매우 가난한 생활을 하고 있으며<sup>11)</sup> 작업환경은 최악의 조건이다.<sup>12)</sup> 그리고 이들 선원들은 모두가 외로움과 향수에 젖어 있는 사람들이이다. 독항선 선원들은 보통 6~9개월을 수평선만 바라보며 살아야 하고 기지선의 선원들은 2~3년을 기지와 바다를 오가면서 고된 노동속에서 가족과 헤어져 살아야 하는 아픔을 간직하고 있다. 거친 파도와 싸우던 선원들은 항구로 들어갈 때에 일반적으로 전쟁에서 승리한 개선장군의 심정을 소유하게 된다. 그러나 막상 부두에 돌아보면 브라스 밴드는 고사하고 따뜻하게 손 한번 잡아주는 사람이 없음을 보고 이들은 허무를 느끼게 된다.

9) 세계 공통으로 지내는 적도제가 있으나 지금은 선원들의 사기를 진작시키는 의미로 변해가고 있으며, 풍어제나 고사도 꾀지낸다. 그러나 이것도 점차 그 의미가 바뀌어가고 있다.

10) 조선일보, 1979. 3. 27. 사설. 1977년 한해동안에 280명 사망, 78명 불구, 1978년에는 376명 사망, 82명 불구. 이것은 1978년도 광산재해사망자 195명에 비해 거의 2배에 해당하는 숫자이다.

11) 보통 선원들의 한달 평균 수입은 10~15만원 정도이다.

12) 어로작업시에는 하루 평균 3~4시간 정도밖에 차지 못하며, 30도를 넘는 기온과 수온, 적사광선 아래서 일한다. 침대 하나 정도의 공간이 개인에게 주어지는 전부의 사유공간이다. 식사는 매우 조악하여 채소류의 반찬은 매우 귀하다. 그들은 또한 외부와의 소식은 완전히 두절된 상태에서 살고 있다.

태양과 소금물에 찌들어서 검붉게 탄 피부와 너울레한 의복으로 소외감을 스스로 느끼게 된다.

이들 선원들이야 말로 준비된 밭이고 육토이다. 여기에 복음의 씨앗이 떨어진다면 그 열매는 어느 곳에서 보다 많을 것이다.

### D. 효과적인 전도전략

원양어선 선원들을 전도하기 위하여서는 입체적인 방법으로 해야 한다. 모국교회와 중간기지의 교회와 몇 사람의 전담전도자가 서로 조화있게 협력하는 것이 필요하다.

첫째, 문서전도로 할 수 있다. 바다에 있는 선원들과 접촉하여 대화 할 수 없으므로 전도지나 신앙서적 성경 등을 출항시에 선물로 전달하면 어장까지 도착하는 동안 지루한 시간에 읽게 된다. 일반적으로 선내에는 읽을 만한 책들이 별로 없으므로 선원들은 선내에 굴러다니는 한 두권의 3류 잡지들을 완독하게 마련이다.

둘째, 출항 전송과 입항 환영 잔치를 따뜻하게 베풀어 주는 방법이다. 반겨주는 이 없는 이국의 항구에서 악수를 나누며 조촐한 식탁을 베풀고 감사의 기도를 드리게 되면 선원들의 마음은 활짝 열려지게 된다.

셋째, 편지전도 방법이다. 오랜 해상 생활에서 돌아온 선원들은 먼저 편지를 받아 보게 된다. 이때에 출항시 함께 찍은 사진과 더불어 보낸 따뜻한 위로와 축복의 말씀은 저들을 사로잡기에 충분할 것이다.

넷째, 무선통신 전도이다. 전문적인 기술을 요구하는 분야이지만 출어 중에 있는 선박에 매일 무전으로 연락하여 소식을 전하여 주고 또 보내오는 편지를 대필하여 고향으로 보내어 주면 아주 고마와 하게 될 것이다.<sup>13)</sup>

다섯째, 상담을 통한 전도이다. 선원들은 대부분이 많은 문제점들을 가지고 있는 사람이다. 가능한 범위 안에서 이들의 고충을 해결하여 주면 평강한 신임을 얻게 된다.

13) 사모아에는 항상 한국 선박들이 5~10여척 정박하여 있으므로 매일 정규시간에 출어중인 선박들과 교신을 하여 정보를 교환하고 있다. 전도자가 이 무전기를 조작할 수 있는 능력자라면 최선이다.

여섯째, 기타 봉사의 방법으로 물건사는 것을 거들어 주기도 하고 관광을 안내하는 등으로 친밀하여 질 수 있다.

일곱째, 대중집회를 인도할 수 있다. 선원들은 기지에 입항하여 있을 동안은 낮에만 일하고 밤이면 쉰다. 그리고 선박을 수리할 경우에는 종 일토록 할 일이 없으므로 적당한 시간을 보아 현지 교회당을 빌리어 집회로 모일 수도 있다.

여덟째, 카셋트 전도이다. 선원들이 출항할 때에 전도용 카셋트를 투입하여 놓으면 한국말이 그리울 때는 그것을 들게된다.

아홉째, 현지 교회들로 하여금 한국 선원 전도에 참여하도록 유도한다. 선원들은 현지인들과 가까이 지내기를 원하지마는 기회가 없고 언어가 통하지 않으므로 어렵다. 현지 교회의 젊은이들과 한자리에서 레크리에이션 시간을 갖게하는 것도 좋은 방법이 될 수 있다.

열째, 가능한대로 선장부터 전도해야 한다. 선장은 왕과 같은 존재임으로 선장을 전도하면 유리한 조건이 많다.

열한째, 귀국한 선원들을 모국교회가 따뜻하게 받아 들여야 한다.

### III. 결론

베드로가 “나는 죄인이로소이다”(눅 5:8)하는 최초의 고백을 한 곳이 배위에 서이고 “진실로 하나님의 아들이로소이다”(마 14:33)하고 제자들이 엎드려 절한 것도 역시 선상에서이다. 바다는 인류의 마지막 남은 재산이라고 한다. 바다가 있는한 선원들이 있을 것이며, 교회는 이들에게 복음을 전할 의무가 있다. 땅과 거기에 충만한 것들이 모두 다 하나님의 것이든이 바다와 거기에 충만한 것들도 역시 하나님의 것이다. 아무리 발달된 현대적인 장비와 항해술을 가졌다고 하더라도 불어오는 바람과 물아치는 파도 앞에서는 두렵고 떨리게 마련이다. 이때에 “잔잔하라 고요하라”고 명령하셨던 예수 그리스도의 복음을 전하면 얼마나 큰 효과를 거둘 수 있겠는가? 교회는 하나님의 주전영역에 포함되어 있는 해상 근로자들을 무시하지 말아야 한다. 가장 좋은 마음 밭을 소유한 사람들을 팽개쳐 버리지 말아야 한다.

선원들을 전도하여 예수 그리스도의 사람으로 만들어 놓으면 저들이

방문하는 외국의 항구에서 훌륭한 평신도 선교사의 역할도 감당하는 일석이조의 효과도 기대할 수가 있다. 선원선교는 한국 민족 복음화의 마지막 작업이고 세계 복음화의 지름길이 될 것이다.