

## 조선과 러시아의 환동해 접경해역을 둘러싼 갈등\* - 1936년 함경북도와 연해주의 어업을 중심으로 -

김윤미\*\*

### 〈목 차〉

- |                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| I. 서론                 | III. 동해 어업과 조난선에 대한 교섭 |
| II. 함경북도와 연해주의 어업     | 1. 어업과 정보수집            |
| 1. 어업협정과 어업권          | 2. 조선 어선의 조난 현황과 교섭    |
| 2. 군사적 긴장 고조와 연안경계 강화 | 3. 러시아 어선의 조난 현황과 교섭   |
| 3. 영해와 공해의 어업 갈등      | IV. 결론                 |
|                       | 참고문헌                   |
|                       | <Abstract>             |

### 〈국문요약〉

환동해는 한국, 북한, 러시아, 중국, 일본, 미국이 이해 당사국으로 복잡한 근현대사를 노정해왔다. 특히 접경지역은 국가간, 지역간 교류의 장이자 갈등의 장이었다. 연해주가 러시아의 영토로 편입되면서 두만강을 둘러싸고 한반도와 러시아가 국경을 접하게 되었다. 러시아는 연해주의 영해도 설정하여 어업권과 항해권에 영향을 미쳤다.

이 글에서는 1937년 중일전쟁 직전 시기의 한반도와 러시아의 영해와 공해에 주목해 보았다. 러시아는 영해 12해리를 주장했고, 일본은 영해 3해리를 주장하여 환동해 어업은 갈등이 계속되었다. 게다가 1931년 일본이 만주사변을 일으키고, 1932년 만주국을 세우면서 국경을 접하고 있던 러시아와 군사적 갈등이 고조되었다.

국경에 군사시설이 늘어나고 군인들이 대규모로 배치되는 가운데, 일본과 러시아는 상대국에 대한 정보수집에 총력을 기울였다. 이 시기 어선 나포사건이 빈발했고, 조난 배경이 의심스러운 사례도 많았다. 1930년대 어선의 나포와 조난어선의 문제는 단순한 어업분쟁이 아니라 일본과 러시아의 군사적 정보수집과 경계와 관련한 것이었다.

주제어: 영해, 공해, 해양분쟁, 두만강, 연해주, 블라디보스토크, 자루비노, 조난, 나포

\* 이 논문은 2017년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임.  
(NRF-2017S1A6A3A01079869)

\*\* 부경대학교 인문사회과학연구소 HK연구교수

## I. 서론

환동해는 한국, 북한, 러시아, 중국, 일본, 미국이 이해 당사국으로 복잡한 근현대사를 노정해왔다. 특히 접경지역은 국가간, 지역간 교류의 장이자 갈등의 장이었다. 육지와 바다에서 국경을 마주하고 있는 대표적인 환동해 접경지역은 두만강 일대이다. 두만강을 둘러싸고 한반도와 러시아가 처음 국경을 접하게 된 것은 1860년 베이징조약 이후였다. 연해주를 영토로 편입한 러시아는 바다의 구분선인 영해도 설정했다. 연해주의 영해 설정은 기존의 어업과 항해에 큰 영향을 미쳤다.<sup>1)</sup>

영해는 어업권과 항로권의 제한을 의미했다. 전통적 어업방식과 항로에서는 자연재해나 해류에 떠밀려 표류, 표착하는 조난사고가 대다수였다. 연안항로를 이용해서 바다에서 이동했고, 어민들은 연안어업을 주로 했다. 그러나 증기선이 출현한 이후 해난사고는 선박 자체의 문제로 침몰, 파손, 좌초, 화재폭발, 기계 결함, 충돌 등이 원인이 되었다. 여기에 영해라는 바다의 경계로 인해 타국에서 조난을 당하거나, 타국의 경비선에 나포되기도 했다. 세계 항로를 이용한 해운업의 진전과 근해어업 혹은 원양어업으로 나갔던 어민, 선원들은 해양과 영해라는 인식을 자연스럽게 가지게 되었다.

바다의 경계에 대한 인식과 제도가 자리 잡기까지 여러 유형의 해난사고가 발생했다. 근대 해난사고와 관련해서는 본격적인 연구가 진행되지 못했다.<sup>2)</sup> 근대시기 동해의 어업에 관해서는 연구가 많이 진척되고 있다.<sup>3)</sup> 조선인과 일본인의 어업권

- 
- 1) 해양법은 국가와 국가 간의 이해 충돌 등 상호관계를 규율하는 기준이 되는 규범으로 국제법의 일종이다. 18세기 말부터 영해는 3해리로 결정되었고, ‘대개 포탄이 미치는 데는 국권이 미친다’라는 설명을 한다. 이것은 19세기 연안포대의 사정거리 증가와 무관하게 영국을 비롯한 다수의 국가가 3해리 영해 범위를 지지한 까닭이다. 공해는 항해의 자유, 통상의 자유, 어업의 자유가 있는 곳이다. 영국을 비롯한 다수의 국가들은 무역선이나 군함이 공해에서 최대한 항해의 자유를 보장하는 것이 국가 이익과 합치되었기 때문이다. 1896년 네덜란드에서 영해 6해리를 주장했지만 구체화되지는 않았다. 1982년 12해리의 영해, 24해리 접속수역, 배타적 경제수역 등이 결정되었다.(조세현, 『천하의 바다에서 국가의 바다로』, 일조각, 2016, 136-141면, 참고.)
  - 2) 영해 개념이 등장하기 이전의 해난사고에 대한 연구는 표류에 관한 연구로 집약되고, 근대 해난사고를 다루고 있지만, 강제동원에 초점을 맞춘 연구가 있다.(정애영, 「귀국 해난사고를 통해 본 강제동원과 귀환」, 『한일민족문제연구』19, 한일민족문제학회, 2010. 참고)
  - 3) 근대 한반도의 동해 어업에 대한 대표적인 연구는 다음과 같다.

분쟁, 포경업과 정어리 어업의 변천과 특징, 일본인 이주어촌 형성, 조선총독부의 어업정책과 운영 등이 대표적인 연구주제이다.

이 글에서는 한반도와 러시아의 영해와 공해에 주목해보고자 한다. 국경 혹은 경계의 관점에서 간도와 두만강 영토문제에 대해서는 연구의 천착을 보이고 있는데 비해 접경해역에 집중한 연구는 찾기 힘들다.<sup>4)</sup> 근대 이후 해양을 ‘영해’라는 관점에서 새롭게 인식하게 되었고, 이는 필연적으로 바다를 둘러싼 국가 간의 충돌을 야기할 수밖에 없었다. 영해 문제는 단순히 어업자원의 확보에 그치는 것이 아니라 정치, 군사적 목적이 동반되는 사안이었다. 동해는 지금도 여러 국가들이 영해와 공해를 두고 갈등하고 있는 곳이다. 이것은 근대가 되면서 영해라는 개념이 등장하고 해양에 대한 새로운 인식이 요구되면서 생성된 문제이다.<sup>5)</sup>

근대 동해는 러일전쟁 이후 일본이 사할린을 영토화하고, 조선을 식민지로 만들면서 갈등이 줄어드는 듯했지만, 1930년대 다시 표출되었다. 1905년 러시아는 러일전쟁에서 패전하고, 1917년 러시아혁명으로 연해주를 비롯한 ‘극동’ 지역에 대한 정

가동진부, 「명태를 둘러싼 日·韓관계」, 『수산경영론집』33(1), 한국수산경영학회, 2002.; 강재순, 「일제시기 함경남도 명태어장의 분쟁-소위 ‘발동선문제’를 중심으로」, 『대구사학』96, 대구사학회, 2009.; 김수희, 『근대 일본어민의 한국진출과 어업경영』, 경인문화사, 2010.; 장수호, 『조선시대 말 일본의 어업 침탈사』, 블루앤노트, 2011.; 오창현 외, 『동해의 전통어업기술과 어민』, 국립민속박물관, 2012.; 김백영, 「한말~일제하 동해의 포경업과 한반도 포경기지의 변천사」, 『도서문화』41, 목포대학교 도서문화연구원, 2013.; 최성원, 「일제강점기 포항의 도시화 과정」, 『경주사학』38, 경주사학회, 2013.; 김수희, 『근대의 멸치 제국의 멸치』, 아카넷, 2015.; 김인태, 「1930년대 일제의 정어리 油肥 통제 기구와 한국 정어리 油肥제조업자의 대응」, 충북대학교 석사학위논문, 2015.; 손경희, 「일제 강점기 경북 영일군의 이주일본인 증가와 토지소유 확대」, 『대구사학』122, 대구사학회, 2016.; 심재욱·하원호, 「일제강점기 동해 어족 자원의 수탈과 활용」, 『승실사학』38, 승실사학회, 2017.; 김정란, 「1930년대 조선총독부의 어업정책과 어업조합의 활동: 함경도 지역을 중심으로」, 한양대학교 석사학위논문, 2017.; 요시다 케이이치 지음, 박호원·김수희 옮김, 『조선수산개발사』, 민속원, 2019.

4) 해양분쟁은 국제 활동 관련 분쟁, 국가관할권 관련 분쟁으로 유형화할 수 있다. 첫 번째, 국제 활동 관련 분쟁은 여러 개념들의 변화에 그 이유가 있는데, 대표적으로 공해 개념이다. UN해양법 협약에 따르면 ‘공해자유의 원칙’이 적용되는 공해의 자유로운 이용에는 항해의 자유, 상공비행의 자유, 해저 전선 및 관선 부설의 자유, 인공도서 기타 시설건설의 자유, 어로의 자유, 해양의 과학적 조사의 자유 등을 포함한다. 두 번째 국가관할권 관련 분쟁은 경계획정에 관한 분쟁으로 영해기선을 어떻게 설정하는가의 문제이다.(정문섭, 「동북아시아 지역의 해양 분쟁과 그 함의」, 『아시아연구』135, 한국아시아학회, 2008. 참고)

5) 근대 동북아의 영해 인식과 해양경계에 관해서는 이근우 외, 『19세기 동북아 4개국의 도서분쟁과 해양경계』(동북아역사재단, 2008.)를 참고할 수 있다.

책을 잠시 보류했다. 그러나 1930년대 러시아는 다시 블라디보스토크에 군항을 부활하고, 병력을 만주와 조선 국경지역에 대대적으로 배치하면서 일본에 대한 견제와 군사력을 급격하게 강화하기 시작했다. 아울러 해안경계도 삼엄해졌다. 군사적 긴장감이 고조되는 가운데 1937년 7월 중일전쟁이 시작되었고, 1938년 7월 러시아·조선·만주의 접경지역인 장고봉(하산)에서, 1939년 5월 만주·몽고·러시아의 접경지역인 노몬한(할힌골)에서 전투가 일어났다.<sup>6)</sup>

이러한 배경에서 이 글은 중일전쟁 직전인 1936년 함경북도와 연해주 연안의 어업과 조난사고에 주목했다. 1936년은 중일전쟁이 일어나기 직전으로 국경에 대한 군사적 갈등이 최고조에 이른 시점이다. 이 시기를 살펴보는 것은 일본이 한반도에서 국경을 마주하고 있는 러시아와 어떻게 관계를 풀어갔는지 알 수 있는 부분이기 때문이다.

한편으로는 1937년 중일전쟁 이전의 상황과 이후의 상황은 다른 형국이므로 논의가 달라진다. 첫 번째는 전쟁이 시작되면서 원양어업이 거의 불가능해져서 근해 어업으로 돌아섰다. 선박징발, 선원징용 등의 어업인원이 대거 전쟁터로 동원되었다. 게다가 어선을 가동시킬 연료와 어구의 수급도 어려워졌다. 두 번째는 모든 물자가 통제되기 시작하면서, 1940년 수산물 가격이 정해지고, 1941년 아시아태평양전쟁 이후부터는 수산어업 통제법이 시행되면서 어획과 공급, 가공과 유통 등이 국가 통제 하에 들어갔으며 어민들도 어업조합에 무조건 가입하여 직접 통제를 받았다. 세 번째는 동해의 어장도 전쟁 상황에서는 공해라고 해도 안전할 수 없었기 때문에 어업이 위축되고, 어획량은 급격히 떨어졌다. 이러한 내용을 담아서 1937년 중일전쟁 이후의 연구는 다음의 과제로 삼겠다.<sup>7)</sup>

어업과 조난에 관해서는 1936년 조선총독부 총독관방 외사과에서 편찬한 『遭難

6) 이 글에서 참고한 문서에는 ‘蘇聯邦’이라고 국가명을 지칭하고 있다. 1922년 이전 러시아로 존재했고, 1991년 소련으로 명명했지만 가독성을 위해 ‘러시아’로 통일하여 사용하고자 한다. 또 浦潮, 浦鹽, 浦鹽斯德은 블라디보스토크로 일괄하겠다.

7) 이 글은 근대 한반도와 연해주의 영해 문제와 어업권에 대한 시론적인 연구로, 향후 연구의 기초를 마련하는 기회로 삼고자 한다. 본문은 일본정부와 조선총독부의 자료를 분석하여 해난사고와 교섭과정을 서술함으로 한쪽의 입장만 서술했다. 러시아측의 자료를 통해 사고의 배경과 대응을 교차 검토하여 다면적이고 입체적으로 글을 완성할 필요가 있다. 향후 연구에서 진행해보겠다.

漁船關係書類』을 분석하였다.<sup>8)</sup> 총 618장으로 조난현황과 교섭에 관한 내용이다.<sup>9)</sup> 국가기록원에서 소장하고 있는 ‘조난어선’과 관련된 기록물 철 중 하나이다.<sup>10)</sup> 문서 작성자는 조선총독부 의사부장, 식산국장, 함경도지사, 함경북도 경찰부장, 함경북도 수산시험장, 블라디보스토크 주재 일본총영사, 조난어선의 어민 등이다. 이 문서에는 함경북도와 연해주의 어업상황을 이해할 수 있는 자료를 포함해서 조난어선의 발생과 경과, 담당부서의 활동, 외교 교섭과정 등이 상세하게 기록되어 있다.

8) 이 문서를 편철한 조선총독 총독관방 외사과는 1910년 조선총독부 개청 당시 편성된 총무부 외사국에서 시작되었다. 외사국은 조약과 협정에 관한 사항, 영사관과 외국인에 관한 사항, 해외이주와 재외조선인에 관한 사항, 러시아와 청나라 국경에 관한 사항을 관장했다. 1919년 3.1운동 이후 관재개정으로 총독부의 권한이 축소되던 시기, 외과국도 외사과로 축소되었다. 1937년 중일전쟁이 시작된 이후 총독부의 조직이 비대해지기 시작하던 시기에 7월 외사과를 외무부로 승격하여 통상, 이민, 외사 3계를 두었다. 외무부는 1939년 8월 총독관방에서 분리되고 명칭도 외사부로 변경하고 외무과, 척무과를 두었다. (이형식, 『조선총독부 관방의 조직과 인사』, 『사회와 역사』102, 2014. 참고)

9) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936. (국가기록원, CJA0002341)

문서철의 순서는 다음과 같다.

연번	순서
1	소연방 어선 에누4호 소속 총포의 건(3월 26일)
2	연해주 공해어업에 관한 건 조회(5월 25일)
3	소련 관현의 본방 어선 나포에 관한 건(7월 4일)
4	소련어선 수색의 건(7월 14일)
5	소련어선 나포어선 송환 귀래의 건(7월 30일)
6	표착 일본 어선에 대한 소련관현의 취급에 관한 항의의 건(8월 21일)
7	나포어선 귀래에 관한 건(8월 30일)
8	조선 연안에 표착한 소연방 어선에 관한 건(9월 10일)
9	소연방 발동기선 인도의 건(9월 19일)
10	표착 소련 어선인도 상황에 관한 건(7월 21일)
11	소련 경비선의 본방 출어선 추적에 관한 건(10월 7일)
12	연해주 출어선에 대한 지도감독의 건(10월 28일)
13	중광주소 대사에 대한 수산업자의 진정에 관한 건(11월 14일)
14	소련 연해주 연안 경비선의 사진 입수에 관한 건(11월 26일)
15	소연방 나포어선의 귀래에 관한 건(11월 30일)
16	어업보호 감시선에 대한 소련 경비선의 경계 상황의 건(11월 6일)
17	연해주 근해 출어선 보호감시에 관한 건(11월 4일)
18	연해주 근해 출어선 단속의 건
19	소련 표착어선에 대한 식비 그 외 경비에 관한 건(12월 4일)
20	윤코스스키암 부근에서 습득된 조선 형삼어선에 관한 건(12월 22일)
21	소련에 조난된 일본 어선 인도에 관한 건(12월 28일)
22	참고서류(12월)

10) 위 자료에서 조선 어선은 조선인들이 어업하는 어선이 아니라, 조선의 어업조합에 가입되어 있는 어선으로, 조선인과 일본인들이 모두 대상이다.

## II. 함경북도와 연해주의 어업

### 1. 어업협정과 어업권

근대 동해의 어업은 조선이 아니라 일본과 러시아의 어업협정에 의해 결정되었다.<sup>11)</sup> 1875년 5월 7일 일본과 러시아는 치시마(千島), 사할린(樺太) 교환조약을 맺고, 오후츠크해와 캄차카반도의 일본 어업권 허가를 합의했다. 원양어업의 경험이 있었던 일본인들은 러일전쟁 이전부터 조선 북부의 어업에 관심을 갖기 시작했다. 야마구치, 도야마, 이시카와, 후쿠이, 아키타, 니가타, 시마네, 돗토리 등 일본 서부의 어민들이었다. 겨울철에는 근해 어장이 형성되지 않아 이들은 조선 북부로 어업을 시도했고, 일본 정부와 지방에서도 장려했다. 러일전쟁을 전후해서 일본인들은 함경도와 연해주 일대에 풍부했던 대구, 청어어업을 많이 했다.<sup>12)</sup>

일본은 1905년 9월 5일 포츠머스에서 열린 러일전쟁 강화조약 체결을 통해 러시아령의 연안에서 일본의 어업권을 승인받았다. 일본이 러시아에 배상금을 청구하지 않는 대신 북위 50°이남의 사할린 섬, 그 부속도서를 일본에 할양하고, 소야(宗谷)와 타타르해협을 자유항해를 보장했다. 동해, 오후츠크해, 베링해의 러시아령 연안의 어업권도 일본인에게 허용했다. 어업에 관한 구체적인 것은 1907년 7월 28일 체결한 러일어업협약에 근거해 러시아령 연안에서 러시아인과 일본인이 동등하게 조업하게 되었다.<sup>13)</sup> 협약의 유효기간은 12년이었다. 일본은 세계 3대 어장 중 하나인 오후츠크해의 어업권을 얻게 되면서 본격적인 ‘북양어업’을 시작했다.<sup>14)</sup> 러시

11) 경성 주재 러시아총영사가 조선총독부 의사과장에 보내는 외교문서를 보면 ‘일본어선’, ‘일본제국 영해’, ‘일본제국 신민’라고 기술하여 조선을 일본에 포함하여 기술했지만, 일본인과 조선인은 구분했다.(조선총독부 의사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1122-1128면. (국가기록원, CJA0002341))

12) 요시다 케이이치 지음, 박호원·김수희 옮김, 『조선수산개발사』, 2019, 349-350면.

13) 일본과 러시아인의 어업권을 동등하게 한다는 것은 결과적으로 일본에 비해 어업기술이 낮고 어업인들이 적었던 러시아의 연안 어업을 일본이 독점하는 것이었다. 이것은 조선과 일본이 1889년 체결한 ‘통어장정’으로 조선 연안 어업을 일본이 독점하는 것과 같은 상황이었다.(장수호, 『조선시대 말 일본의 어업 침탈사』, 블루앤노트, 2011. 참고)

14) 일본은 ‘북양어업(北洋漁業)’이라는 주제로 환동해의 근대 어업에 대한 연구를 축적하고 있다.

아의 입장에서 연안을 일본 어업인들에게 허용한다는 것은 경제뿐만 아니라, 군사적으로도 심각한 타격이었다.

일본과 러시아의 어업협약이 다시 논의된 것은 1925년 베이징(北京)조약이었다. 제3조에 의해 1907년 어업협약 이후 변화를 반영하여 어업협약의 개정을 약속하고, 개정협약 체결까지 러시아는 일본인의 어업권을 유지하기로 했다.<sup>15)</sup>

1926년부터 시작된 조약 개정은 1928년 1월 일소어업조약을 체결하면서 마무리되었다.<sup>16)</sup> 어업권역은 러시아의 하천과 강 입구를 제외한 동해, 오희츠크해, 베링해로 지정되었고, 연안에서 보호종을 제외한 모든 종류의 어업과 수산물 포획·채취·가공할 권한이 일본인에게 허가되었다. 어업권의 대부는 경매에 의해 진행되는데, 일본인과 러시아인은 어떠한 차별도 두지 않았다. 어업권의 경매는 매년 2월, 블라디보스토크에서 행해졌다. 이 조약은 8년간 유효했다.<sup>17)</sup>

1936년 어업협정 개정을 앞두고, 일본은 1935년부터 적극적으로 러시아에 교섭을 제의했다. 그러나 일본과 러시아의 군사적 긴장이 고조되는 가운데 계속 미뤄졌다. 군사적 요인도 크게 작용했지만, 가장 문제가 된 것은 ‘공해(公海)’에 대한 규정이었다. 영해는 3해리로 세계적으로 통용되고 있었다.

러시아는 1911년부터는 12해리를 주장했고, 1922년, 1925년 국내 법규에서 영해 12해리를 명시했다. 러시아는 외국선박에 대해 이것을 적용하여 여러 나라와 분쟁이 계속되었다. 1922년 1월 영국어선이 12해리 이내의 러시아 영해에서 어업을 한 이유로 러시아에 억류되자 영국이 강하게 항의했다. 일본도 1921년경부터 3해리 이외는 공해라는 원칙을 적용하여 러시아와 분쟁이 끊이지 않았다. 1926년 러시아 주일대사가 이후 3해리 밖의 선박은 나포하지 않겠다고 약속했지만 어업현장에서는 지켜지지 않았다. 러시아 감시선은 3해리 부근의 어선도 나포하거나 포를 쏘아서 선원을 살해하는 사건이 발생했다. 1930년 일본 제국의회 의원들이 주일대사관 서기관에게 영해 3해리주의 수용을 요구했지만, 상황은 변함이 없었다.<sup>18)</sup>

15) 田中丸祐厚, 『對露漁業交渉をスパイする』, 日露貿易通信社版, 1932.

16) 어업협정 개정 중 영해에 대한 논의가 가장 합의점에 이르기 어려웠다. 일본은 3해리 영해를 주장하고, 러시아는 15해리 영해를 주장하기도 했다. 『日露漁業協定, 領海問題의 相異』, 『동아일보』, 1925.12.3.

17) 『北洋漁業問題(1)-(6)』, 『京城日報』, 1939.3.8.-13.

연해주의 어업은 포시예트, 자루비노, 나훗카, 보스토치니 연안이였다.<sup>19)</sup> 위치는 <그림 1>과 같다.

<그림 1> 조선 어선이 출항했던 연해주 연안



이 연안에서는 청어, 대구, 정어리, 가자미가 어장을 형성했다. 1936년 연해주 연안어업은 4월 봄부터 11월 가을까지 이루어졌고, 겨울에는 조업이 어려웠다. 출항을 허가 받은 어선은 일본 서부지역에서 35척, 그 외 허가된 6척, 조선에서 50척, 합 91척이었다. 어장에서는 평균 20~30척이 조업했다. 조사, 감시선으로는 일본 농림성 준골환(俊鵠丸) 1척, 조선총독부 조풍환(照風丸) 1척, 청진수산시험장 조사선 백양환(白洋丸) 1척이 있었고, 일본 현에 소속된 선박 수척이 활동했다.<sup>20)</sup>

## 2. 군사적 긴장 고조와 연안경계 강화

1931년 일본이 만주사변을 일으키고, 1932년 만주국을 세우면서 국경을 접하고

18) 「北洋漁業問題(1)~(6)」, 『京城日報』, 1939.3.8.~13.

19) 『遭難漁船關係書類』의 지명 기록에 따르면 현재 포시예트는 ‘포세토’, 나훗카는 ‘가이다’, 보스토치니는 ‘아메리카’로 명시되어 있다.

20) 外務省, 「7. 沿海州中合出漁船關係(照風丸派遣關係ヲ含ム)」, 『極東露領沿岸ニ於ケル漁業關係雜件/漁業保護及取締關係 第六卷』, 1936. (アジア歴史資料センター- Ref.B09042112800)



있던 러시아와 군사적 갈등이 고조되었다. 이때 일본군은 주적을 러시아로 지명하고, 모든 군사적 태세를 갖추어 갔다. 러시아도 1932년 시베리아 철도의 복선화 공사를 시작하고, 4월 극동해군 재건에 착수하며 폐쇄했던 블라디보스토크 군항을 부활시켰다. 여름에는 만주-소련의 국경 곳곳에 토치카를 구축하면서 군사력을 집중 배치하기 시작했다.<sup>21)</sup>

일본과 러시아의 국경분쟁은 1931년 만주사변 이후 시작되어 일본국 통계로는 1935년 176회, 1936년 152회가 있었다. 1936년 일본과 러시아는 분쟁의 책임을 심의할 분쟁처리위원회를 설치하고 교섭에 들어갔다. 1936년 두만강 연안에서만 4건의 충돌이 있었는데, 3월 25일 長嶺子사건, 5월 13일 五家子사건, 10월 11일 洋館坪사건, 10월 12일 南別里사건이었다. 교섭은 진전을 이루지 못했고, 1937년 6월 발생한 乾岔子島사건으로 일본과 러시아의 관계는 악화되었다. 만주사변 이후 국경문제는 교섭이 아니라 무력으로 대응해야한다는 목소리가 우세했다.

1937년 7월 중일전쟁 이후 만주와 러시아 국경 충돌은 국지전으로 확대되었다. 1938년 장고봉사건과 1939년 노몬한사건은 국경분쟁이 정점에 이른 것을 보여주는 전투였고, 일본은 러시아에 완전히 패했다. 그러나 유럽에서 독일이 전쟁을 일으키자, 일본과 러시아는 1941년 일소중립조약 체결하고, 당분간 휴전에 들어갔다.<sup>22)</sup>

1930년대 육지의 군사적 경계가 삼엄해지자, 동해의 어업도 제한 될 수밖에 없었다. 당시 영해는 3해리였고, 그 외 대부분의 동해안은 공해였다. 경제적 가치가 높았던 명태와 정어리는 연안을 따라 이동했으므로 어선들도 동해 북부와 연해주 연안에서 어업 했다. 연해주에서 조선이나 일본 선박이 3해리를 벗어난 지점에서 어업을 하지만, 어업 중에 연안으로 밀려가거나 어획량을 늘리기 위해 러시아 영해로 들어가는 경우가 발생했다. 그리고 러시아 경비선이 어선을 나포하는 사례도 빈발했다. 이것이 본격적으로 문제가 되기 시작한 것은 1930년대 중반부터였다.

조선총독부 식산국은 어선의 영해 침범과 러시아 감시선의 어선 나포가 계속되자 청진을 근거지로 조풍환을 파견하여 러시아로 출항하는 어선 보호와 감시를 결정했다. 조풍환은 조선총독부에서 건조한 257톤의 선박이다. 일본 외무대신은 조풍

21) 야마다 아키라 지음·윤현명 옮김, 『일본, 군비확장의 역사』, 어문학사, 2014, 179면.

22) 松本和久, 『初期滿ハ国境紛争の発生と展開1935 - 1937』, 『国境紛争』8, 2018.

환 파견을 두고 러시아가 연해주 연안에 군사시설을 구축하며 기밀유지에 힘쓰고 있으므로, 어선의 보호와 감시만 하고 러시아측과 문제가 발생하지 않도록 조심할 것을 당부했다. 러시아 주재 영사관에도 조풍환 파견 허가를 사전에 요청했다.

조풍환은 10월부터 20여명의 승조원을 태우고 몇 차례 연해주로 출항했다. 러시아 경비선은 극도로 경계했지만 별다른 행동은 취하지 않았다. 함경북도와 연해주 연안에서 어업을 하는 대형건착망은 1척당 운반선 수척이 조를 이룬다. 따라서 건착망 수척이 어업을 하면 총 선박수는 수십척이었다. 러시아가 연해주의 연안 경계를 강화하는 가운데, 일본과 조선에서 감시선을 파견하는 것은 러시아의 불법 나포를 막고, 어선의 영해 침범을 미연에 방지하겠다는 목적이었다.<sup>23)</sup>

조풍환은 10월 19~20일 연해주 순항을 시행했다. 결과를 보고 받은 함경북도 경찰부장은 11월 2일 경무국장, 외사과장, 함경남도 경찰부장, 연안의 각 서장에게 조업에 대한 러시아 감시선의 대응을 알렸다. 조풍환이 연해주의 앞 바다에 등장하자 러시아 감시선이 빠르게 접근해서 경계하고, 러시아 감시선 1척이 더 늘어났지만 특별히 방해하는 행동은 하지 않았다고 한다. 향후 조풍환이 연해주로 함께 출항하기 때문에 연해주로 출항하는 어선이 증가할 것이고, 러시아에서 불법나포를 하지 않을 것이라고 전망했다.<sup>24)</sup>

연이어 10월 27일 출항한 조풍환은 연해주 앞바다를 항해한 뒤 11월 4일 청진으로 입항했다. 결과보고서 <연해주 출어 어선 보호 감시에 관한 건>에 따르면, 두만강 이북으로 출항한 어선이 없어서 어장 조사를 시행하기 위해 연해주 영해에 접근했지만 러시아 감시선은 만나지 않았다. 항해하던 중 러시아의 트롤어선 1척, 일본 어선 7척이 조업하고 있는 것을 확인하는 정도였다.

조풍환 선장은 연해주 연안을 조사한 후 보고서를 제출했다. 러시아의 감시선을 한번도 만나지 않았는데, 이것으로 미루어 본다면 러시아 감시선이 조선과 일본 어선을 나포한다는 것은 영해에 깊이 침입한 경우일 것이라고 했다. 영해의 어선에 대

23) 外務省, 「7. 沿海州沖合出漁船關係(照風丸派遣關係ヲ含ム)」, 『極東露領沿岸ニ於ケル漁業關係雜件(漁業保護及取締關係 第六卷)』, 1936. (アジア歴史資料センター-Ref.B09042112800)

이 문서는 1936년 10~12월 일본 외무성에서 편철한 것이다. 일본 농림성 수산국장, 블라디보스토크 주재 영사, 조선총독부 외사과장 등이 작성한 수발신 문서로 구성되어 있다.

24) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1372면. (국가기록원, CJA0002341).

해서는 어떠한 행동도 하지 않았고, 이후 시기에는 어장이 점점 깊고 먼 바다로 가야 하기 때문에 출항 어선도 영해에서 멀어질 것이므로 불법 나포와 같은 불상사가 없을 것이라고 보았다. 승조원들이 말하는 것처럼 15해리 지점에서 러시아 감시선이 출동하여 압박한다는 것은 전혀 신뢰할 수 없다고 했다. 대부분의 어선이 영해 내에서 사고가 일어나서 억류되었을 것으로 판단했다. 봄 출어기나 3월은 비교적 어장이 심해에서 형성되므로 사고가 적지만 4월부터는 어장이 얕은 바다로 이동하기 때문에 영해침범 등의 사고가 빈발할 것을 우려했다.<sup>25)</sup>

조선총독부는 조풍환을 파견하여 연해주 어업 상황과 경계를 살피는 한편, 연해주에 대한 정보도 수집했다. 11월 24일 보고서에 따르면 극동해군에 소속된 성능이 뛰어난 선박이 연해주 연안에서 어업하는 어선을 단속하고 있었고, 블라디보스토크 군항을 중심으로 연해에 약 30여척의 경비선이 배치된 것을 확인했다.<sup>26)</sup>

### 3. 영해와 공해의 어업 갈등

1936년 5월 4일 러시아에 나포되었던 제3축성환이 청진으로 돌아왔다.<sup>27)</sup> 어민 11명에 대한 조사를 마치고, 5월 11일 함경북도 경찰부장은 경무국, 총독관방 외사과, 제19사단 참모장, 나남현병대, 관할 각 경찰서, 간도파견대에 제3축성환 나포와 관련한 내용을 송부했다. 이에 따르면 연해주 관현들은 어민들을 대상으로 인적사항, 청진의 인구 등 일반 현황, 러시아 영해에 접근 한 목적, 조선의 군사적 상황, 병역 관계, 공산당에 관한 책을 읽은 경험과 공산당 입회 의사 등에 관한 조사를 시행했

25) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936. 1394~1396면. (국가기록원, CJA0002341).

보고서에 따르면 10월 23일 나진에서 조풍환이 출항을 시작했을 때 두만강 동쪽 5해리에서 나진 대초도 동쪽 10해리의 어장에서 정어리가 풍년이었다. 1航海(하루 항해)로 최고 320원에서 최저 60원 평균 150원 내외의 수확이 있었다. 정어리 때는 10월 27일 서수라 앞바다에 모습을 드러내었다가 점차 남하하여 이진 앞바다로 이동하고 11월 4일 청진 앞바다에서 어대진 앞바다까지 매일 600~1,000통이 어획되었다. 옹기에서는 대구와 가자미 거래가 활발했다.

26) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936. 1357~1359면. (국가기록원, CJA0002341)

27) 제3축성환의 러시아 나포에 대해서는 언론에 기사가 실렸다. 4월 9일 연해주에서 출어했다 러시아에 나포되어 11명이 억류되어 있는데, 아직도 해결될 가망이 없다는 내용이다. 11명의 이름과 나이를 모두 기재했다. (『拉捕船引渡 交渉不進行 外事課 海蔘嶺事 通해 交渉 被拉朝鮮人은 七名』, 『동아일보』, 1936.4.19.)

다.<sup>28)</sup> 특히 선장과 부선장에게는 군사적 질문을 많이 했다.

선장은 조사 과정에서 러시아 영해에 접근한 목적을 질문 받자, ‘3해리 반의 영해 밖에서 어업을 목적으로 기다리고 있었다’라고 답하며 러시아 영해에서 어업한 것이 아니라고 주장했다. 4월 29일<sup>29)</sup> 극동지방재판소에 검사 1인, 판사 2인, 서기 2인, 통역 1인, 충기를 소지한 감시병 4인, 일본영사관직원 2인, 피고인 선장 1인이 참여한 가운데 재판이 시작되었다. 가장 핵심 사안은 영해 침범 유무였다. 검사는 피고의 어선이 연해주 영토에서 2해리 반 내에서 어업을 하고 있었다고 하고, 이에 대해 선장은 5해리 이상이었다고 강하게 주장했다. 검사는 이를 완강히 밀어 붙였고, 모든 승조원이 용인했음에도 불구하고 선장이 부인하고 있다고 했다. 결국 재판관은 벌금 500루블을 확정하고, 어획물도 몰수했다.<sup>30)</sup>

조선총독은 외무대신에게 제3축성환의 억류와 재판 상황을 필요시마다 전보로 보고했다. 4월 28일자 전보에 제3축성환에 대한 청진수산시험장 조사선 백양환의 의견을 전달했다.<sup>31)</sup> 백양환에 따르면 제3축성환은 영해 밖에 있었고, 또 나포 당시 부근에 백양환뿐 아니라 다른 수척의 어선도 나포되는 현장을 보았다는 것이다. 제3축성환이 어업을 목적으로 러시아 영해 내로 출항하거나, 러시아 영해 내라고 인식 하고도 어업을 했다는 것은 믿을 수 없다고 했다. 조속히 억류된 곳으로 관원을 파견 하여 선장과 면담할 것을 촉구했다.

4월 25일 조선총독이 외무대신에게 보낸 전보에도 영해의 문제를 보고하고 있다. 청진경찰서장의 보고를 인용하여 제3축성환이 나포된 지점은 러시아 등대가 있는 곳에서 약 5~6해리였다. 관계 수산조합의 보고에는 백양환이 조업한 지점에서 서쪽

28) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1055~1069면. (국가기록원, CJA0002341).

질문은 대략 다음과 같은 내용이었다. ①어떤 목적으로 영해에 접근했는가? ②군사적 목적으로 접근한 것이 아닌가? ③러시아령에 밀항자를 보내려가 한 것이 아닌가? ④군적이 있는가? ⑤청진에 군대가 있는가? ⑥청진에 비행대나 비행장이 있는가? ⑦청진에 군함이 입항해있는가? ⑧청진에 헌병이 있는가? ⑨청진에 군대와 헌병이 없다면 경찰은 어떤 일을 하는가?

29) 원문에 3월로 기록되어 있으나, 앞의 자료와 비교 검토하여 4월로 정정함.

30) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1055~1069면. (국가기록원, CJA0002341).

31) 백양환이 보고한 구체적인 내용은 4월 16일 함경북도지사가 조선총독 관방에 보고한 건에서 참고할 수 있다.(조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1108~1110면. (국가기록원, CJA0002341)).

으로 1해리 반 내지 2해리의 거리로, 해안에서 3해리 반 위치에 있었다고 한다.<sup>32)</sup> 결국 조선총독부의 입장에서는 제3축성환이 러시아 영해를 침범하지 않았고, 러시아의 강압으로 선장이 영해 내 어업을 진술하고, 판결을 받았다는 것이다.

영해 침범을 문제 삼아 러시아가 조선 어선을 나포하는 등 영해에 대한 경계를 강화하자, 진해에 주둔했던 해군도 군사적 방어에 대한 조치를 조선총독부에 제시했다. 1936년 5월 25일 진해요항부 참모장은 조선총독부에 <연해주 공해 어업에 관한 건 조화>를 보냈다. 연해주의 어업은 단순히 경제적인 면에만 그치지 않고, 군사적 전상으로도 중요하다는 점을 강조하며 조선총독부에 몇 가지를 당부했다.<sup>33)</sup>

- 1) 공해 어업에 대해 러시아가 부당하게 압박할 때는 외무성을 통해 강하게 항의하고, 영해 침범에 대해서 공동조사를 요구할 것.
- 2) 총독부 감시선과 관계 도(道)의 수산지도선을 공해 어업의 보호를 위해 현지에 보내 러시아의 부당한 압박에 대한 엄중한 항의를 할 것.
  - ① 각 선박에 통역을 승선 시킬 것.
  - ② 개항장이 아닌 곳에는 입항허가를 얻을 것.
- 3) 어업에 종사하는 사람들로 감시선과 지도선을 편성하고, 영해침범을 하지 않도록 지도에 힘쓸 것. 또한 러시아가 부당한 압박을 할 때 감시선과 지도선을 교대로 파견할 것.
  - ① 각 어선에 영해의 의미를 철저히 알도록 할 것.
  - ② 각 어선의 위치측량과 자착(自着)측량 등에 관해 총독부에서 감독지도 할 것.
- 4) 위 상황에서도 러시아가 부당하게 압박하고, 일방적인 견해로 영해 침범이라고 주장하며 우리의 항의를 수용하지 않고 나포를 계속한다면 영해 상에 허가를 받은 해군 함선을 현지에 보내어 보호를 하도록 할 것임.
- 5) 이후 총독부는 어업상황을 수시로 요항부에 알리도록 할 것.

진해요항부의 의견을 반영하여 조선총독부는 연해주로 출항하는 어선에 대한 지도와 감독 방안을 지시했다. 1936년 6월 27일 조선총독부 식산국은 함경북도지사에게 <연해주 출어에 관한 건>을 통첩해 공해 어업에 따른 주의사항, 위치확인 등 항

32) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1077~1095면. (국가기록원, CJA0002341).

33) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1041~1044면. (국가기록원, CJA0002341).

해술을 교육하고, 정확한 해도(海圖)도 갖추게 했다. 가을어기 이전 조선총독부 감시선이 연해주에서 회항하는 마지막 시기까지 협의를 완료하고, 여기 중에는 백양환에 러시아어 통역을 승선시키도록 했다. 구체적인 내용은 다음과 같다.<sup>34)</sup>

- 1) 연해주 출항 저예망어선의 선장을 소집하여 항해술의 시험 훈련을 할 것. 특히 위치 선정에 관해서는 충분한 연습을 할 것.
- 2) 각 선박의 나침반을 일제히 재점검하여 완전한 자착표(自着表)를 준비할 것. 본진은 수산시험장, 수산조합에서 특별 지도할 것.
- 3) 정확한 해도(海圖)를 준비할 것.
- 4) 어선 간, 근거리 통신방법과 표시 등에 대한 통신방식을 결정하여 설치할 것.
- 5) 출항하는 어선은 총독부 감시선 또는 백양환을 중심으로 단체 행동을 할 필요가 있으므로 실행방법을 협정할 것.

위 지도, 감독에 대해서는 조선총독부 식산국장이 10월 14일 외사과장에게 송부한 <연해주 출어 어선에 대한 지도감독방침의 건>에서 실행 여부가 확인된다. 6월 27일 함경북도지사의 통첩으로 여름 휴어기에 어민들을 청진항에 소집하여 항해술, 어선의 위치측량 방법, 통신연락 등의 훈련, 기타 기구기계 정비 등을 지도한 내용을 보고했다. 좋은 성과를 거두었다고 평가를 하면서 10월 2일부터 15일간 청진에 총독부 기사를 파견하여 출항에 관한 지도, 훈련을 시행할 것이라고 밝혔다.<sup>35)</sup>

### Ⅲ. 동해 어업과 조난선에 대한 교섭

#### 1. 어업과 정보수집

전쟁의 위협이 날로 고조되는 가운데, 일본과 러시아는 상대국에 대한 정보수집에 총력을 기울였다. 이 시기 어선 나포사건이 빈발했고, 조난 배경이 의심스러운 사

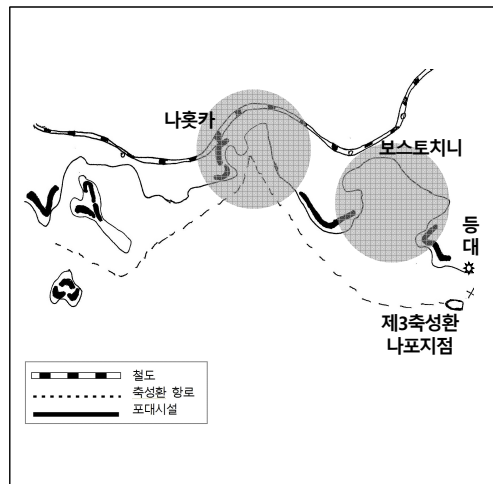
34) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1340~1342면. (국가기록원, CJA0002341)

35) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1339면. (국가기록원, CJA0002341)

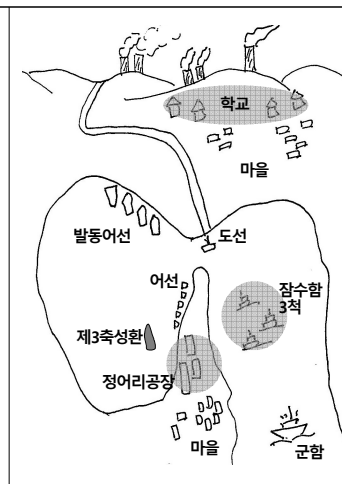
례도 많았다. 이것은 어민들을 통해 상대국의 정보를 입수하려는 행위와 무관하지 않았다. 영해와 공해에서 어업은 생계수단이기도 했지만, 첩보전의 방법이기도 했다. 또한 어선을 가장한 정보수집선의 파견일 수도 있었다.

조선 어민들은 연해주 연안에서 어업을 하며 지역의 상황이나 군사시설에 대한 정보를 탐지했고, 이를 관청에 알렸다. 1936년 4월 9일 러시아 ‘아메리카’ 연안에서 나포된 제3축성환이 귀향 후, 증언한 내용에서도 확인된다. 5월 11일 함경북도 경찰 부장이 각 관계청에 보고한 문서에 연해주의 러시아 조사선 정보와 연해주 연안의 방비시설에 대한 지도가 첨부되어 있다. <그림 2>에는 철도, 연안에 구축된 포대시설, <그림 3>에는 잠수함 3척, 2천톤급 군함 정박에 관한 사항부터 40~50호의 마을과 60~70호의 마을이 표시되어 있다.<sup>36)</sup>

<그림 2> 나훗카 - 보스토치니 연해 시설



<그림 3> 보스토치니항 견취도



출처 : 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1069면.

러시아는 군사시설을 해안에 구축하고, 해군을 배치하는 한편, 국책사업으로 연해주 어업어민을 시행했다. 이에 관해서는 러시아 조난어선 조사과정에서 확인되

36) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1051~1069면. (국가기록원, CJA0002341).

었다. 1935년부터 우랄산맥 서쪽의 거주자들을 연해주, 캄차카 등으로 이주시켰다. 1936년 6월 2일 경흥군 서수라 부근에 표착했던 러시아 어선 제288호의 어민들도 어업이민으로 단기간 연해주에 머물고 있던 사람들이었다. 6월 11일 함경북도지사가 경무국과 총독부 외사과장에게 보낸 문서를 보면 자세히 알 수 있다. 7명의 어민들은 대부분 ‘소학교’ 3~4학년 정도의 교육을 받았고, 공산당과는 무관했다. 어선 제288호는 1932년 건조된 목제발동기선으로, 포시에트구 자루비노 극동국영어업 트러스트 소속이었다.

승조원들은 1935년 4월, 1936년 4월 경 기차로 48일이 소요되는 지역에서 연해주로 어업이민을 왔다. 이 국영회사에 어업이민을 온 사람들은 2년간 계약으로 출발지에서 도착지까지 경비를 모두 제공받았다. 연해주 어업이민은 1935년부터 시작했고, 자루비노에 이주한 사람은 1935년 1회 8백명, 2회 1백명, 3회 2백명이었다. 1936년 현재 자루비노의 인구는 5천명 가량이었다. 1936년 4월 연해주로 이민 온 사람들은 350명인데, 6천톤급 기선 2척에 실려서 캄차카로 보내졌다.

자루비노 연안에는 발동기선 60척, 이중 어업용은 50척이었다. 선장은 조선인 40명, 러시아인 12명, 모두 52명이었다. 정어리공장이 한 곳 있는데, 1935년 상당히 많은 생산량을 기록했다. 그 외에 우편국, 소비조합, 어업 트러스트, 7년제 학교가 있었다. 당국에서 파견된 5명이 주재하며 선박의 출입에 관한 엄격한 조사를 하고 있고, 해상은 경비선이 항상 경계를 하고 있었다. 병영이나 군함은 없었다.<sup>37)</sup>

조선총독부 외사부의 조사 보고서에는 러시아의 정보수집선으로 의심할 만한 어선 조난 사례도 있다. 1935년 11월 23일 표류했던 방화선(芳和船) 제4호에는 군인들이 승선해있었고, 총까지 소지하고 있었다. 1935년 11월 23일 함북 명천군 상고면 보촌동리에 러시아 어선이 표착했다. 타고 있던 조선인 1명은 상륙 직후 동사하고 러시아인 4명은 동사로 걷기조차 어려웠다. 외사과는 블라디보스토크 육군 군사공장에서 생산한 발동선이 11월 9일 포시에트토에서 출어 중 폭풍으로 조난을 당한 것

37) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船關係書類』, 1936, 1252~1259면. (국가기록원, CJA0002341). 어민들의 증언에 따르면 어획물에 대해서는 29%를 어부들의 수입으로 가져가는데, 선장이 6%, 기관장이 5%, 나머지를 어민들이 나누었다. 어업이민을 올 때 가족이 있을 경우에는 가족의 경비도 지급받았고, 도착하면 주택·의복·식료품도 지급받았다. 5일에 한번 5~10루블을 대부해주었다. 그러나 그들의 고향에 비해 자루비노의 물가는 2배나 높았고, 생활도 풍족하지 않다.



으로 판단했다. 러시아인 4명은 ‘로소키’ 섬의 ‘모야쿠’만 소재 태평양사단 제1적군 보병단 제214중대 소속이었다. 문제는 이들이 군인이었고, 총을 소지하고 있었다는 점이다.<sup>38)</sup> 경성 주재 러시아총영사는 1936년 1월 10일 조선총독부 외사과장에게 조난당한 ‘에스4호’의 선원이 소지하고 있던 총을 조속히 돌려줄 것을 요청하는 문서를 보내기도 했다.<sup>39)</sup>

1936년 6월 10일 조선에 표착한 제38호 어선도 출항 배경에 의문점이 있었다. 6월 17일 함경북도지사가 외사과장에게 보낸 문건에 의하면 제38호는 정어리 어업을 하던 중 강풍으로 밀려왔다고 하지만, 12가지의 용의점이 있었다. 조난당하던 날 강풍이 없었다는 점, 배의 상태로 보아 항해에 문제가 없다는 점, 나진만과 소초도를 몇 차례 왕복했다는 점, 배와 어구들이 새 것이라는 점, 어획물이 전혀 없다는 점, 정어리를 어획했지만 부패하여 바다에 던졌다는 진술 등을 들었다. 결국 6월 28일에 러시아로 인계했지만 용의점이 어떻게 해소되었는지는 문서에 남아있지 않다.<sup>40)</sup>

7월에도 러시아 어선이 서수라 앞바다에서 표류하여 조사를 받았다. 이를 보도한 조선 내 언론은 ‘국제적 스파이’ 사건이 빈번하게 발생하고 있어 외사경찰이 조사를 하고 있다고 보도하며 러시아 조난선에 대해서도 의문을 제기했다. 1936년 조선총독부 경무국에서는 외사경찰을 조직하여 외국인 또는 외국과 관련된 기관이나 단체 등의 동정을 관찰하고 이들과 관련된 범죄를 조사 관리하기 시작했다.<sup>41)</sup>

38) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 985~990면. (국가기록원, CJA0002341).

39) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1001~1012면. (국가기록원, CJA0002341).

40) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1283~1285면. (국가기록원, CJA0002341).

용의점 12가지는 다음과 같다. ①당시 다소 농무가 있었지만 항해가 어려운 정도의 강풍 또는 폭풍이 있지는 않았던 점, ②연해에 표착할 때 타국의 영토라고 인식하여 배를 정지시킨 점, ③표착 당시 항해불능이라고 진술하지만 배의 상태에는 아무런 이상이 없고, 항해는 자유로운 상태였던 점, ④나진만 입구 등대 근처에서 2~3회 왕복한 점, ⑤소초도를 일주한 한 적이 있다는 점, ⑥제4항 제5항의 사실에 관하여 각 승조원의 진술이 일치한다는 점, ⑦제4항, 제5항에 대해 조사할 시 점부터 강하게 부인하고 있다는 점, ⑧선체와 선구 등이 새 것인 점으로 보아 어로에 종사했다고 인정할 수 없다는 점, ⑨승조원 4명 중 선장을 제외한 3명은 더더욱 어로의 경험이 없다는 점, ⑩당시 바람이 없어서 항만 부근에서 배를 정지하고 바람을 기다리고 있었다고 하지만, 해당 배에는 동력선이라 항해에 하등 지장이 없었다는 점, ⑪승조원 중 1명은 예비기병 병졸로서 군대수첩과 군사에 관한 서적을 소지하고 있었는데, 조난을 가장하기 위한 수단이라고 사료되는 점, ⑫정어리 370貫을 어획했지만, 부패되어 바다에 던졌다고 하는 점

41) 「소련의 어선 또 표류; 승선원 조사중(경성)」, 『부산일보』, 1936.7.26.

## 2. 조선 어선의 조난 현황과 교섭

조선의 대표적인 어업은 동해의 정어리·명태·청어, 서해의 조기·새우, 남해의 멸치·전갱이·고등어·도미·바닷말(해조류) 등이었다. 특히 동해의 명태, 서해의 조기, 남해의 대구는 옛부터 조선인들이 가장 즐겼던 어족으로 조선을 대표하는 전통 어업이었다. 동해는 봄철 수온이 상승하면 정어리, 고등어, 방어, 삼치 등의 난수성 어족이 남쪽에서 회유하여 여름과 가을에는 연해주 연안까지 북상했다. 늦가을과 초겨울에 수온이 내려가면 어군은 다시 남하했다. 강원도의 정어리어업은 5~7월경 북상하는 상행 정어리와 11~12월 남하하는 하행 정어리로 두 어기가 있었다.<sup>42)</sup>

조선 연안의 어업은 조선총독부에서 1929년 1월 제정한 조선어업령에 따라 관리와 지원을 받았다.<sup>43)</sup> 1930년 5월 시행된 이 법에 의하면 어업 허가를 받아야 하는 어업은 고래를 포획하는 포경어업, 기선 또는 범선에서 트롤을 사용하는 트롤어업, 제조공장 설비를 가진 기선과 이에 부속하는 어선을 가진 공선어업, 기선에서 망을 끌어어당겨서 하는 기선저예망어업, 잠수기구를 사용하는 잠수기어업이었다. 어업권은 20년 이내로 존속할 수 있고, 필요시 20년 내에서 기간연장을 할 수 있었다. 어업자들은 어업조합원으로 가입하고, 어업조합에서 상당히 독립적인 운영을 하며, 일정 자금을 어업자들에게 대부도 했다. 어업을 하는 자, 또는 어업권을 가진 자를 어업자라고 명시하고, 이들은 어업 면허와 허가를 받도록 했다.

어업조합의 지도를 받으며 어민들이 연해주로 출항했고, 이 때 조난당한 어선은 어업조합에서 교섭을 지원했다. <표 1>은 1935년, 1936년 연해주 연안 어업 도중 러시아에 조난 혹은 나포 당하여 억류된 어선현황이다.

42) 요시다 케이이치 지음, 박호원·김수희 옮김, 『조선수산개발사』, 2019, 47~49면.

43) 조선어업령 제정 이후 1930~1940년대 어업정책과 어업조합에 대한 대표적인 연구는 다음과 같다. 최재정, 「1930~40년대 어업조합의 활동 - 전남지역 사례를 중심으로」, 『사학연구』108, 한국사학회, 2012.; 송경은, 「식민지기 漁業權의 소유 형태와 특질: 『官報』 어업권 자료 분석을 중심으로」, 『경제사학』59, 경제사학회, 2015.; 김정란, 「1930년대 조선총독부의 어업정책과 어업조합의 활동: 함경도 지역을 중심으로」, 한양대학교 석사학위논문, 2017.

조선과 러시아의 환동해 접경해역을 둘러싼 갈등

〈표 1〉 1935년, 1936년 조선 어선의 조난현황

	1935년				1936년			
	조난일	선명	승조인수	억류일수	조난일	선명	승조인수	억류일수
1	1월 8일	대영환	10	3	4월 9일	제3축성환	11	25
2	1월 15일	일지출환	8	3	6월 19일	범선	5	26
3	4월 3일	덕흥환	7	6	7월 24일	만성환	6	3
4	5월 21일	풍환	4	17	7월 25일	범선제3호	4	2
5	6월 1일	제7보환	8	7	7월 26일	제8다하환	4	16
6	6월 14일	청진환	4	19	8월 1일	성신환	7	61
7	7월 22일	제30환	9	28	8월 6일	홍흥완	9	?
8	7월 31일	신흥환	8	19	8월 25일	범선	3	
9	8월 4일	덕흥환	6	80	8월 25일	이엽환	5	114
10	8월 6일	범선	4	27	8월 26일	동죽환	4?5?	?
11	8월 6일	금비라환	6	16	8월 28일	제3진우환	4	111
12	8월 8일	범선	4	19	8월 31일	금비라환	4	110
13	8월 8일	범선	4	19	9월 11일	대영환	13	202
14	8월 20일	범선	5	7	9월 16일	명치환	4	92
15	8월 9일	범선	4	102	10월 4일	범선제5호	5	
16	8월 9일	범선	5	102	10월	범선	6	
17					11월 14일	어선	2	62
18					11월 14일	어선	없음	62

출처: 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1013~1014면, 980~981면 참고.

1935년 어선의 조난상황을 살펴보면 8월이 가장 많았다. 1935년 12월 9일 러시아 어선 조사를 담당했던 함경북도 경찰부장은 경무국에 이들이 별다른 혐의점은 없다고 보고했다. 덧붙여서 조선에서는 조난어선을 신속히 조사하여 10일 이내로 러시아에 인도하고, 식료품비도 소량만 요구하는데, 러시아에서는 조선이나 일본 어선이 조난당할 경우 최소 2~3개월 혹은 4~5개월까지 억류하여 심각한 상황이라고 지적했다. 억류기간이 길어지면 식비가 많이 들기 때문에 이 비용을 감당할 수 있는 어민이나 선주가 없었다.<sup>44)</sup>

러시아에서 어선을 억류하는 동안 제공한 식비를 둘러싸고 갈등이 심각했다. 조

44) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1013~1014면. (국가기록원, CJA0002341)

선총독부의 문서에는 식사도 변변치 않았고, 제공되는 음식에 비해 비용도 과다 청구되고 있다며 문제를 제기한 것을 볼 수 있다. 이러한 사례는 계속되었고, 1936년 4월 9일 러시아에 나포된 제3축성환의 상황을 통해 구체적으로 살펴보겠다.

제3축성환은 비교적 많은 11명(조선인 7명, 일본인 4명)이 승선했다. 청진항에 적을 둔 제3축성환은 4월 9일 ‘아메리카’만 부근에서 러시아 경비선에 나포되어 억류되었다. 4월 29일 재판소에서 러시아법 ‘제84조, 제86조’에 의거 벌금 500루블, 어획물 7,160톤과 해도 몰수를 결정했다. 선장이 5월 2일 어민들과 면담을 하고, 5월 3일 500루블의 벌금을 지불하고 영수증을 받았다. 그런데 3일 선장에게 억류기간 동안 제공된 식료품비 496루블을 지불해야한다고 연락했다. 영사관에서 외교적 교섭을 시도했지만 식료품비는 지불할 수밖에 없다는 결론이 났고, 이에 따라 식료품비의 구체적인 내용을 요구했다. 제3축성환은 식료품비까지 지불하고 나서야 5월 4일 석방되었다.<sup>45)</sup>

러시아에 억류된 어선에 대한 교섭은 장기간 진행되었다. 1936년 202일 동안 억류되었던 어선도 있다. 대영환은 9월 11일 러시아에 나포된 후, 송환 교섭이 제대로 이루어지지 않았다. 선주는 1936년 11월 5일 식산국장에게 탄원서를 보내어 어장 제1구에서 기선저예망어업 허가를 받았지만, 경영이 어려워서 러시아 연해주의 공해에 출항했다는 점을 강조했다.<sup>46)</sup> 9월 9일 원산을 출발하여 웅기항에 입항 후, 어업에 관한 협의를 하고 포시예트 앞바다로 출항했는데 소식이 없어서 수배해보니 러시아에 나포된 것을 확인했다는 것이다. 나포된지 50여일이 지났지만 돌아오지 못하고 있으므로 석방이 될 수 있도록 도움을 요청했다.<sup>47)</sup>

함경북도의 어업수산조합 대표들도 나섰다. 1936년 11월 8일 청진항에 입항해서 머물고 있던 신임 러시아대사를 방문했다. 함경북도 경찰서장이 경무국장과 외사과장에게 보고한 내용에 따르면 함북어업수산조합대표들은 러시아에 나포된 어선을 석방하고, 연해주 연안에서 어업을 할 때 러시아 관현의 단속이 심하므로 이를 완

45) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船關係書類』, 1936, 1051~1054면. (국가기록원, CJA0002341).

46) 조선어업령에서 정한 기선저예망어업은 6구역이다. 제1구는 함경북도 근해, 제2구는 함경남도 와 강원도 근해, 제3구는 경상북도 근해, 제4구는 경상남도 근해, 제5구는 전라남북도, 제6구는 충청남도 근해였다.

47) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船關係書類』, 1936, 1393~1396면. (국가기록원, CJA0002341).

화하는데 힘써줄 것을 요청했다.

조선북부에서도 어업을 하지만, 풍부한 어장은 연해주 일대였기 때문에 매년 어선들이 북으로 출항하게 되고, 멀리 일본에서도 출항하는 자가 많다고 했다. 연해주 어업은 함북수산업자의 주요 수입원이고, 최근 연어 어획이 가장 번성한 때이지만 러시아 감시선이 출동하여 영해 침범을 이유로 나포하고 있다는 것이었다. 취조를 이유로 장기간 신체를 구속하고, 억류하여 피해가 극심한데, 현재 포시에트만에 6척의 어선이 억류되어 있고 3개월을 경과했지만 석방하지 않고 있다고 했다. 이에 대해 대사는 교섭에 노력해볼 것이고, 어선들이 러시아의 영해에 접근하지 않도록 주의할 것을 당부했다.<sup>48)</sup>

러시아에서 어선을 나포하여 조사를 빌미로 이렇게 오랫동안 억류하고, 영해의 경계를 강화한 것은 군사적 긴장이 고조되고 있음을 보여주는 것이었다.<sup>49)</sup>

## 2. 러시아 어선의 조난 현황과 교섭

러시아 어선도 여러 가지 배경에서 조선 연안으로 조난되는 일이 많았다. <표 2>는 1935년과 1936년 조선으로 조난되어 억류되었던 러시아 어선의 현황이다. 6월에 집중적으로 조난선이 많이 발생했다.

<표 2> 1935년, 1936년 러시아 어선의 조난현황

	1935년				1936년			
	조난일	선명	승조인수	억류일수	조난일	선명	승조인수	억류일수
1	6월 1일	범선	4	9	6월 2일	제288호 <sup>50)</sup>	7	26
2	6월 4일	범선	4	2	6월 7일	제2-99호 <sup>51)</sup>	4	21
3	6월 4일	범선	15		6월 7일	제10호	12	21

48) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船關係書類』, 1936, 1353~1356면.(국가기록원, CJA0002341)

49) 조선총독부의 자료에만 입각하여 당시의 살펴보는 것은 한계가 있다. 러시아에서 일종의 스파이로 의심되는 어선을 보내는가 하면, 조선의 조난어선을 장기간 억류하고 조사를 시행한 점 등으로 보면, 러시아의 대응이 선제적이고 강력하다고 할 수 있다. 동시에 일본과 러시아의 군사적 조치도 있었을 것으로 추정된다. 향후의 이와 관련한 연구가 필요하다.

	1935년				1936년			
	조난일	선명	승조인수	억류일수	조난일	선명	승조인수	억류일수
4	6월 4일	범선			6월 10일	제38호	4	18
5	6월 4일	芳和船			6월 13일	제21호	4	15
6	6월 5일	범선	4	5	7월 15일	제191호	4	38
7	6월 8일	범선	4	4	7월 23일	제2호	4	30
8	10월 2일	범선(제117호)	4	21	8월 1일	제23호	4	60
9	11월 19일	芳和船(제336호)	2	21	11월 2일	カワツツカ호	4	10
10	11월 17일	범선(제34호)	4	21				
11	11월 23일	芳和船(제4호)	5	11				

출처: 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1013~1014면. 980~981면 참고.

러시아 조난선이 조선으로 표류하는 경우 의문점이 없으면, 조사를 진행하고 귀국조치했다. 1936년 6월 7일에 표류한 어선은 폭풍우를 만나 조난당한 어민들로 판단했다. 6월 15일 함경북도지사가 조선총독부 경무국장, 외사과장에게 보낸 보고서에 따르면, 6월 7일 서수라 난도(卵島) 동남 약 2해리 지점에서 러시아 어선을 발견했는데, 포시예트구 녹도사남지당(鹿島社南池塘)에 소속된 조선인 1명, 러시아인 3명이었다. 러시아령에 대한 중요한 정보는 얻을 수 없었지만, 거주 지역에 대한 상황은 알 수 있었다. 포시예트구 녹도사남지당에는 인구 30호, 약 2백명(러시아인 70명)이 거주하고, 이중 3명의 공산당원이 있어 월 2~3회 어민을 집합시켜 공산주의 선전을 했다. 성어기에는 650루블의 수입이 있지만 이중 30%는 국가 수입으로 징수되고, 받은 500루블 중 200루블은 생활비로 사용했다. 겨울철에도 어업을 하지만 수입이 생활비의 반도 충당하지 못해 삶이 어려웠다.

50) 식비와 억류일에 관해서는 『遭難漁船 關係書類』, 1189~1191면 참고. 3~4면의 자료와 억류기간이 상이함.

51) 『蘇聯出漁船 卵島에서 漂流, 濃霧로 인해(羅南)』, 『동아일보』, 1936.6.14.  
 “최근에 러시아 어선이 영해를 침범하는 사건이 빈번한데. 이번 7일에도 서수라 난도(卵島) 부근에서 농무로 러시아 범선 1척(노인 2명, 조선인 2명)이 배회하는 것을 출어 중이던 서수라 어선이 보고 구조하여 서수라 항내에 격류했다. 그런데 풍량이 심하여 배의 결박이 끊어져 다시 표류하는 것을 경찰서 직원이 매환을 타고 구조를 위해 출동하던 중 또 난도 부근에서 항기서(恒機船) 1척이 배회하는 것을 발견하고 곧 추격하여 잡았다. 승조원은 러시아인 11명, 조선인 1명이었다. 출어 중 농무로 영해를 침범한 것으로 인정되어 경비선 격납고에 수용하고 조사에 들어갔다.”

최근 일본과 러시아가 국경에서 벌였던 국지전인 長嶺子 사건과 五家子 사건은 알고 있었다. 일본과 러시아가 전쟁을 하게 되면 조선내로 피하거나, 이주를 은밀하게 준비 중인 자도 있다고 했다. 녹도사남지당에는 군사시설도 없고, 경비기관도 없지만 다른 지역에서 파견된 군인들이 2회 정도 순회를 한다. 산간지역에 위치한 어촌 마을이라 다른 지역으로 가는 큰 길이 없어 자동차 등이 왕래할 수 없고, 배를 통해서만 이동이 가능했다.<sup>52)</sup>

경성주재 러시아총영사는 조난당한 러시아어선의 빠른 귀국을 조선총독부에 요청했다. 6월 26일에도 조선총독 관방외사과장에게 문서를 보내서 협조를 요청했다. 함경북도 서수라항에 불시 기항한 3척, 나진항에 입항한 2척의 러시아 어선과 어민에 대한 내용이었다. 총영사는 구류 중인 러시아 국민과 면회를 허가할 것, 사건에 필요한 조사 또는 행동에 대해서 방해하지 말 것, 나진 서수라에 구류 중인 러시아 국민의 범죄용의 내용을 통지할 것, 사건을 원만히 해결하여 선체와 승조원을 속히 러시아 관헌에게 인도할 방법을 요구했다.<sup>53)</sup>

1936년 6월 조선에 억류된 어선에 대해서는 즉시 러시아와 일본의 교섭이 진척되었다. 6월 2일 서수라항에 표류한 러시아 어선 포베타선 제288호와 승조원의 인도를 협의하기 위해 6월 11일 서수라 경찰근무 함경북도 경무보 山口信夫 등 5명은 두만강을 건넜다. 3월 長嶺子 사건<sup>54)</sup> 이후 함경북도와 연해주 관계자들이 처음으로 교섭을 한 것이라 서로가 조심스러웠다. 서수라 관하 토리주재소에서 작은 배를 타고 러시아 연안에 이르자 대장 이하 2명이 맞아주었고, 경계원 약 35~36명을 불러 서수라에서 온 사람들을 무장해제시켰다. 대장의 숙소에서 교섭이 진행되었고, 주의를 관찰할 수 있는 상황은 되지 않았지만 녹도의 수비대는 약 40명 내외 였다. 협의 결과 6월 15일 시프치만에서 인도하고, 식비는 40원 95전을 청구하기로 했다.<sup>55)</sup>

52) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1291~1293면. (국가기록원, CJA0002341).

53) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1149~1159면. (국가기록원, CJA0002341).

54) 1936년 3월 일본군이 훈춘 동남쪽의 長嶺子 국경을 시찰하자 러시아측에서 발포하여 전투가 시작되어 일본군 100명과 러시아군 200명의 교전으로 확대되었다.(松本和久, 『初期滿ソノ国境紛争の發生と展開1935 - 1937』, 『国境紛争』8, 北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター 境界研究ユニット, 2018, 45면.).

55) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936, 1244~1247면. (국가기록원, CJA0002341).

조선과 러시아는 조난어선 송환을 6월 28일 일괄 진행했다. 그 대상은 <표 2>의 1~5번으로 5척이었다. 1936년 7월 2일 함경북도 경찰부장이 경무국장, 외사과장에게 보고한 <표착 소련어선 인도상황에 관한 건>에서 교섭과정을 구체적으로 살펴볼 수 있다. 어선 5척과 승조원 31 명을 6월 28일 러시아영 포시예트구 시프치만에서 인계하기로 했다. 경찰관 5명이 제5매환으로 발동선을 예인하여 서수라항을 출발했다. 일본측은 서수라 경찰서근무 함경북도 경부보(警部補) 山口信夫, 러시아측은 러시아 연해주 포시예트구 내무인민위원부 국경수비대(內務人民委員部國境守備隊) 근무자 1 명을 대표자로 하여 인계가 이루어졌다. 일본측에서는 선박, 부속품, 어구 등을 인계하고, 식비와 기타경비를<sup>56)</sup> 청구했다.<sup>57)</sup>

#### IV. 결론

근대 동해의 어업은 조선이 아니라 일본과 러시아의 어업협정에 의해 결정되었다. 1936년 일본과 러시아의 어업협정 개정을 앞두고, 일본은 1935년부터 적극적으로 러시아에 교섭을 제의했다. 그러나 일본과 러시아의 군사적 긴장이 고조되는 가운데 계속 미뤄졌다. 군사적 요인도 크게 작용했지만, 가장 문제가 된 것은 공해에 대한 규정이었다. 영해는 3해리로 세계적으로 통용되고 있었다. 러시아는 1911년부터는 12해리를 주장했고, 일본은 1921년경부터 3해리 이외는 공해라고 주장하여 분쟁이 끊이지 않았다.

게다가 1930년대 군사적 긴장은 연안 경계 강화로 이어져 어업이 평화롭지 않았다. 1931년 일본이 만주사변을 일으키고, 1932년 만주국을 세우자 러시아도 1932년 시베리아 철도의 복선화 공사를 시작하고, 4월 극동해군 재건에 착수하며 폐쇄했던 블라디보스토크 군항을 부활시켰다. 러시아가 만주와 국경지역에 병력을 집중 배치하고, 제해권을 강화하는 과정에서 군사적 경계는 더욱 삼엄해졌다.

56) 기타 경비 내역은 항구에서 부두까지 15원, 보관료-국제운수회사 8원, 소독비 3원, 나진에서 서수라까지 예인료 70원이었다.

57) 조선총독부 외사과, 『遭難漁船關係書類』, 1936, 1188~1201면. (국가기록원, CJA0002341)



조선총독부 식산국은 어선의 영해 침범과 러시아 감시선의 어선 나포가 계속되자 조풍환을 파견하여 러시아로 출항하는 어선 보호와 감시를 결정했다. 한편으로는 연해주 어업 상황과 러시아의 경계를 살피면서, 연해주에 대한 여러 가지 정보도 수집했다.

러시아가 영해 경계를 강화하자, 진해에 주둔했던 해군도 군사적 방어에 대한 조치를 조선총독부에 제시했다. 연해주의 어업은 단순히 경제적인 면에만 그치지 않고, 군사작전상으로도 중요하다는 점을 강조하며 각 선박에 통역을 승선 시키고, 개항장이 아닌 곳은 입항허가를 얻을 것을 당부했다. 여러 가지 조치에도 불구하고 러시아가 영해 어업을 방해하고 나포를 계속하면 어선 보호를 위해 일본 해군 함선을 현지에 보내겠다고 밝혔다.

진해요항부의 의견을 반영하여 조선총독부는 연해주로 출항하는 어선에 대한 지도와 감독 방안을 지시했다. 공해 어업에 따른 주의사항, 위치확인 등 항해술을 교육하고, 정확한 해도도 갖추게 했다.

함경북도와 연해주 연안의 어업은 지역의 어업권을 둘러싼 단순한 분쟁이 아니었다. 1937년 중일전쟁을 목전에 둔 상황에서 만주, 조선, 러시아의 국경 경계와 군사적 긴장이 높아진 것과 관계가 깊다고 할 수 있다. 전쟁의 위협이 날로 고조되는 가운데, 일본과 러시아는 상대국에 대한 정보수집에 총력을 기울였다. 이 시기 어선 나포사건이 빈발했고, 조난 배경이 의심스러운 사례도 많았다. 이것은 어민들을 통해 상대국의 정보를 입수하려는 행위와 무관하지 않았다.

함경북도와 연해주 연안은 청어, 대구, 정어리, 가자미가 어장을 형성했다. 1936년 연해주 연안에서 어업은 4월 봄부터 11월 가을까지 이루어졌다. 이 시기 조업이 활발했고, 이에 따라 조선과 러시아 어선이 조난을 당한 시기는 6월에서 8월이 많았다. 러시아에 조난 혹은 나포된 조선 어선의 나포기간이 너무 길어 체재비용을 감당할 수 없다는 탄원이 계속되었다. 러시아 어선이 억류되는 기간은 대략 한달 가량인데 비해, 조선 어선은 최대 202일까지 돌아오지 못했다.

1930년대 어선의 나포와 조난어선의 문제는 단순한 어업분쟁이 아니라 일본과 러시아의 군사적 정보수집과 경계와 관련한 것으로 향후 군사사의 입장에서 다시

고찰해볼 필요가 있다.

## 〈참고문헌〉

### 연구논문

- 가등진부, 「명태를 둘러싼 日·韓관계」, 『수산경영론집』33(1), 한국수산경영학회, 2002.
- 강재순, 「일제시기 함경남도 명태어장의 분쟁-소위 ‘발동선문제’를 중심으로」, 『대구사학』 96, 대구사학회, 2009.
- 김백영, 「한말~일제하 동해의 포경업과 한반도 포경기지의 변천사」, 『도서문화』 41, 목포대학교 도서문화연구원, 2013.
- 김인태, 「1930년대 일제의 정어리 油肥 통제 기구와 한국 정어리 油肥제조업자의 대응」, 충북대학교 석사학위논문, 2015.
- 김정란, 「1930년대 조선총독부의 어업정책과 어업조합의 활동: 함경도 지역을 중심으로」, 한양대학교 석사학위논문, 2017.
- 손경희, 「일제 강점기 경북 영일군의 이주일본인 증가와 토지소유 확대」, 『대구사학』122, 대구사학회, 2016.
- 송경은, 「식민지기 漁業權의 소유 형태와 특질: 『官報』 어업권 자료 분석을 중심으로」, 『경제사학』59, 경제사학회, 2015.
- 심재욱·하원호, 「일제강점기 동해 어족 자원의 수탈과 활용」, 『승실사학』38, 승실사학회, 2017.
- 이형식, 「조선총독부 관방의 조직과 인사」, 『사회와 역사』102, 한국사회사학회, 2014.
- 정애영, 「귀국 해난사고를 통해 본 강제동원과 귀환」, 『한일민족문제연구』19, 한일민족문제학회, 2010.
- 최성원, 「일제강점기 포항의 도시화 과정」, 『경주사학』38, 경주사학회, 2013.

최재정, 「1930~40년대 어업조합의 활동 - 전남지역 사례를 중심으로」, 『사학연구』 108, 한국사학회, 2012.

松本和久, 「初期滿ソ国境紛争の発生と展開1935 - 1937」, 『国境紛争』8, 北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター 境界研究ユニット, 2018.

### 단행본

김수희, 『근대 일본어민의 한국진출과 어업경영』, 경인문화사, 2010.

\_\_\_\_\_, 『근대의 멸치 제국의 멸치』, 아카넷, 2015.

오창현 외, 『동해의 전통어업기술과 어민』, 국립민속박물관, 2012.

요시다 케이이치 지음, 박호원·김수희 옮김, 『조선수산개발사』, 민속원, 2019.

이근우 외, 『19세기 동북아 4개국의 도서분쟁과 해양경계』, 동북아역사재단, 2008.

장수호, 『조선시대 말 일본의 어업 침탈사』, 블루앤노트, 2011.

조세현, 『천하의 바다에서 국가의 바다로』, 일조각, 2016.

### 자료

田中丸祐厚, 『對露漁業交渉をスパイする』, 日露貿易通信社版, 1932.

조선총독부 외사과, 『遭難漁船 關係書類』, 1936. (국가기록원, CJA0002341)

外務省, 「7. 沿海州沖合出漁船關係(照風丸派遣關係ヲ含ム)」, 『極東露領沿岸ニ於ケル漁業關係雜件/漁業保護及取締關係 第六卷』, 1936. (アジア歴史資料センター- Ref.B09042112800)

「日露漁業協定, 領海問題의 相異」, 『동아일보』, 1925.12.3.

「蘇聯出漁船 卵島에서 漂流, 濃霧로 인해(羅南)」, 『동아일보』, 1936.6.14.

「소련의 어선 또 표류; 승선원 조사중(경성)」, 『부산일보』, 1936.7.26.

「北洋漁業問題(1)~(6)」, 『京城日報』, 1939.3.8.~13.

<Abstract>

## Conflict of Korea and Russia on East Sea Rim Border Sea Area: Focusing on fishery of Hamgyeongbuk-do Province and the Maritime Province in 1936

Kim Yunmi

East Sea Rim has disclosed complicated modern history with South Korea, North Korea, Russia, China, Japan and the U.S as countries involved. Especially, the border area was a venue for cross-border, among-region exchanges and conflicts. As the Maritime Province was registered as Russian territory, the Korean Peninsula and Russia were bordered by Tumen River. Russia restricted the rights of fishery and navigation by setting territorial waters of the Maritime Province.

In modern times, the conflict on East Sea seemed to be reduced as Japan territorialized Sakhalin and colonized Korea after Russo-Japanese War, but the conflict was expressed again in the 1930s. The paper noted fishery and shipwreck of Hamgyeongbuk-do Province and the Maritime Province in 1936, right before the Sino-Japanese War. 1936 was just before the Sino-Japanese War, when the military conflict over the border peaked. The reason examining this period is because it show how Japan has unraveled its relations with Russia, which borders the Korean Peninsula.

Russia claimed for the 12-mile limit of territorial waters, Japan claimed for the 3-mile limit of territorial waters, and the conflict on East Sea Rim fishery continued. Moreover, Japan caused the Manchurian Incident in 1931, and established Manchurian nation in 1932, escalating military conflict with Russia which was sharing the border.

With more military facilities and soldiers deployed on a large scale along the border, Japan and Russia have devoted all its energy to gather intelligence on each other. During this period, there were frequent cases of fishing boats capture, and there were many cases in which the background of distress was suspicious. The problems of capture and distress of fishing boats in the 1930s were not just about fishery dispute, but about military intelligence gathering and vigilance between Japan and

조선과 러시아의 환동해 접경해역을 둘러싼 갈등

Russia.

**Keywords** : Territorial Sea(領海), international waters(公海), Maritime Disputes  
(海洋紛爭), Primorsky(沿海州), Maritime Accident(遭難), Seizure(拿捕)

논문접수일 : 2020년 04월 20일

심사(수정)일 : 2020년 05월 13일

게재확정일 : 2020년 05월 25일

