

# 시야에서 멀어지면, 규제에서도 멀어진다

Out of Sight, Out of Control

## 소개

환경정의재단(Environmental Justice Foundation, 이하 EJF)은 환경 보호와 인권 증진을 위해 활동하는 국제 비영리단체다. EJF는 환경 침해와 인권 침해 사례를 조사·고발하고, 환경 정의 최전선에서 활동하는 지역 공동체와 활동가, 독립 언론인을 지원하고 있다.

EJF는 2017년부터 한국에서 활동해 왔으며, 한국 현지팀을 중심으로 정부·시민사회·업계와 협력해 수산업 공급망의 투명성 강화와 이주 노동자 권리 보호 활동을 이어오고 있다. 또한 전 세계 지역 기반 파트너 및 환경 운동가들과 협력하여 지속가능하고 평화로우며 공정한 미래를 모색하고 있다.

## 요약

EJF의 새로운 조사에 따르면, 전 세계 오징어 공급량의 약 60%가 사실상 관리 체계가 부재하거나 미흡한 세 곳의 어장에서 공급되고 있는 것으로 나타났다. EJF는 이들 어장에서 상어 지느러미 불법 채취와 취약 해양생물 포획 등 파괴적이고 불법적인 어업 행위가 광범위하게 이루어지고 있으며, 강제 노동과 해상 사망 등 심각한 인권 침해도 함께 나타나고 있음을 확인했다.

특히 이번 조사에서는 한국 국적 오징어 어선과 연관된 인권 침해 및 불법·비윤리적 조업 사례도 확인됐다. 이에 따라 한국 정부와 업계 역시 보다 실질적인 대응이 필요하다는 점이 확인됐다. 여기에는 「글로벌 수산업 투명성 헌장(Global Charter for Fisheries Transparency)」의 충실한 이행과 위반 행위에 대한 수사 및 실효성 있는 제재 강화가 포함된다.

이번 조사 결과는 동시에 분명한 개혁의 가능성도 보여준다. 오징어 산업에서 발생하는 인권 침해는 구조적인 문제로, 원인이 명확하며 해결 역시 가능하다. 투명성과 국제 협력, 정치적 의지가 뒷받침된다면 해양 생태계와 어업인의 권리, 합법적인 시장 질서를 함께 보호할 수 있다.

## 보고서 주요 조사 수치

### 조사 개요

+ 2020년부터 2025년까지 EJF는 남동태평양, 남서대서양, 북서인도양에서 조업한 원양어선 249척에 승선 경험이 있는 인도네시아·필리핀 선원 430여 명을 인터뷰했다.

- + 해당 어장들은 전 세계 오징어 소비량의 약 60%를 공급하고 있지만, 다자간 관리 체계가 없거나 미흡한 해역에서 운영되고 있다.
- + 조사 대상 어선 가운데 70%는 중국, 16%는 대만, 14%는 한국 국적으로 나타났다.

## 강제 노동

- + 전 세계 원양 오징어 어선 전반에서 강제노동 징후가 구조적으로 나타나는 것으로 확인됐다.
- + 중국 어선 승선 선원의 92%는 재직 기간 중 최소 7가지 이상의 강제 노동 지표를 경험했다고 응답했다.
- + 동일 기준으로 대만 국적 어선은 82%, 한국 국적 어선은 16%로 나타났다.

## 한국 국적 어선

- + 한국 국적 어선의 환경 범죄 발생률은 중국 어선 대비 현저히 낮다. 상어 지느러미 불법 채취는 한국 어선의 8.6%에서 확인된 반면 중국 어선은 60%에 달한다. 불법 조업은 한국 6%, 중국 18%로 집계됐다.
- + 그러나 한국 어선에서도 노동권 침해는 심각한 수준으로 나타났다 인터뷰 대상 선원 가운데 88%가 신분증 압류를 경험했다고 답했으며, 장시간 초과근무는 96%, 이동의 자유 제한은 87%에 달했다.

## 항해 기간: 인권 침해를 악화시키는 핵심 요인

- + 장기 승선은 노동 착취와 인권 침해를 악화시키는 가장 강력한 요인으로 나타난다. 24개월 이상 해상에 체류한 어선원의 67%가 신체적 폭력을 경험했다고 응답한 반면, 6개월 미만 조업 어선원의 경우 그 비율은 17%에 그쳤다.
- + 해상 환적(at-sea trans-shipment)은 사실상 업계 전반에서 일반적인 관행으로 자리 잡고 있다. 인터뷰에 응한 선원 431명 중 97%는 항구 대신 해상에서 어획물을 환적한다고 답했으며, 조사 대상 한국 국적 어선 35척 전부 해상 환적을 실시한 것으로 확인됐다.
- + 해상 환적에 동원되는 중국 국적 냉동 운반선(reefer)은 2020년 15척에서 2025년 58척으로 287% 증가했다.
- + 어선 20척에서 총 25명의 사망 사례가 보고됐으며, 모두 중국 국적 어선에서 발생한 것으로 확인됐다. 이 가운데 최소 9명(전체의 36%)은 비타민 결핍으로 인한 각기병 사망으로 추정되며, 이는 19세기 상선과 군함에 서 널리 퍼졌던 질병이다.<sup>1</sup>

## 시장 현황

- + 2020년부터 2024년까지 중국은 전 세계 오징어·갑오징어 수출의 약 27%를 차지했으며 세계 최대 수출국으로 자리매김했다.

<sup>1</sup>Hawk, A., 「The Great Disease Enemy, Kak'ke (Beriberi) and the Imperial Japanese Army」, Military Medicine, 171권 4호, pp.333-339, 2006. <https://www.researchgate.net/publication/7106648> The Great Disease Enemy Kak'ke Beriberi and the Imperial Japanese Army

# 글로벌 오징어 시장에서 한국의 위치

한국의 국내 오징어 어획량은 급감하고, 가격은 급등했으며, 수입 의존도는 크게 높아졌다.

이에 따라 한국 소비자들이 점점 더 불투명한 글로벌 공급망에 노출되고 있는 구조를 보여준다.

## 한국의 글로벌 오징어 시장 현황 (2024년 기준)<sup>2</sup>

항목	내용
한국 오징어·갑오징어 수입량	147,713톤
한국 오징어 수입 금액	5억 6,000만 달러(약 8,393억원*)
글로벌 오징어 수입액 중 한국 비중	6%
2023년 대비 수입 금액 증가율	+33%
냉동 오징어 수입 성장률 (2019-2024 연평균 성장률)	3.2%
조제·가공 오징어 성장률 (2019-2024 연평균 성장률)	4.6%

\*적용환율 USD 1 = 1,498.90원

2024년 한국이 수입한 오징어·갑오징어 가운데, 중국산이 금액 기준 52%를 차지했다. 페루, 칠레, 아르헨티나 역시 냉동 오징어 주요 공급국이지만, 중국의 압도적 점유율로 인해 한국 공급망은 세계 최대이자 가장 불투명한 원양 오징어 선단에 과도하게 노출되어 있다.<sup>2</sup>

## 한국의 원양어업

한국은 세계 4위 규모의 원양 오징어 선단을 보유하고 있으며, 현재 32척이 운항 중이다.

조사 결과, 한국 국적 어선은 중국 국적 어선보다 환경 범죄 발생률은 낮았지만, 노동권 침해는 여전히 심각한 수준으로 나타났다. 한국 선박의 96%에서 과도한 초과 근무, 88%에서 신분증 압류, 87%에서 이동 제한이 확인됐다. 한국 법률상 최저임금 보호는 한국 국적 선원에게만 적용되어, 승선 인력의 약 80%를 차지하는 이주 노동자들은 동등한 법적 보호를 받지 못하는 상황이다.

<sup>2</sup> KATI, 「2024년 한국 오징어 수입 무역 통계(AGCODE 41311)」, 2026년 4월 30일 확인 <https://www.kati.net/statistics/periodPerformance.do>

# 공급망 내 한국 유통업체

EJF 조사 결과, 국내 주요 유통업체 2곳이 이번 보고서에서 문제가 제기된 공급업체로부터 오징어를 구매한 사실이 확인됐다. 해당 제품은 국내 대형 유통망을 통해 지속적으로 유입되고 있으며, 2025년 한해 동안에도 수입 기록이 확인됐다.<sup>3</sup>

현재 한국 수산업계에는 인권 실사 체계가 사실상 부재한 상황이다. 이 때문에 수입업체들은 중국산 가공 오징어를 수입하면서도 실제 어획 원산지나 노동 환경을 제대로 확인하지 못할 가능성이 크다.

## 수입 통제의 구조적 한계

한국은 상당한 시장 영향력을 보유하고 있음에도 불구하고, 인권 침해 및 불법 어업과 연관된 제품의 국내 유입을 차단하는 데 세 가지 구조적 한계가 존재한다.

- + **오징어를 포함한 어획증명제도 부재:** 현재 한국 수산물 어획증명제도(Catch Documentation Scheme, CDS)에서는 오징어를 적용 대상에서 제외하고 있다. 한국의 주요 수입 수산물임에도 불구하고, 핵심 추적 체계가 적용되지 않고 있는 상황이다. 해양수산부는 2025년 12월 오징어의 포함 여부를 검토하겠다고 밝혔지만, 아직 구속력 있는 제도화로 이뤄지지 않았다. CDS 적용이 계속 지연될 경우, 파괴적 어업 및 노동 착취와 연관된 오징어 제품이 국내 유통망에 유입될 가능성이 있다.
- + **미흡한 항만국 조치:** 부산항이 중국 냉동운반선의 단기 경유 항만으로 이용되는 점은, 침해 의혹이 제기된 어선으로부터 오징어를 환적 받은 선박들이 어획 서류·선원 복지 여건·선박 준법 기록에 대한 실질적 점검 없이 국내 항만 시설을 통과하고 있음을 의미한다.
- + **수입업자 대상 실사 의무 부재:** 강제노동 규정 및 불법·비보고·비규제 (Illegal·Unreported·Unregulated, IUU) 규제를 강화하고 있는 유럽연합(EU)과 달리, 한국에는 수입업체가 오징어 공급망의 노동 환경 및 출처에 대한 실사를 수행하도록 하는 법적 의무가 부재한 상황이다.

## 한국이 취해야 할 조치

- + **오징어를 한국 어획증명제도에 즉시 포함:** 선박, 어종, 조업 해역 단위의 추적 체계를 갖추고, 원산지와 관계 없이 모든 오징어 수입품에 본 요건을 적용해야 한다.
- + **부산을 비롯한 주요 항만의 항만국 통제 강화:** 오징어 어장에서 출항한 냉동운반선에 대해 서류 검토와 선원 복지 점검을 의무화해야 한다.
- + **「글로벌 수산업 투명성 헌장」 전면 채택 및 이행:** 기국(flag state, 자국 어선 관리), 항만국(port state, 입항 선박 관리), 시장국(market state, 수입·유통 관리)으로서 한국의 역할 전반에 걸쳐 10대 원칙을 실질적으로 적용해야 한다.
- + **수산물 수입업자 대상 인권 실사 의무화 법제화:** 수입업자가 공급망 내 IUU 어획 제품 및 강제 노동 부재를 입증하도록 의무화하여, 남태평양지역수산물관리기구(South Pacific Regional Fisheries Management Organisation, SPRFMO) 및 케냐 몸바사 선언에서 한국이 취한 입장과 일관성을 갖춰야 한다.
- + **세계 최대 오징어 시장으로서의 위상 활용:** 중국 오징어 수출업체의 한국 시장 접근을 노동·환경 기준 준수 여부와 연계하고, 양자 채널을 통해 교역 파트너에게 이를 명확히 전달해야 한다.

<sup>3</sup> 식품의약품안전처, 「수입식품정보마루」 수입 데이터, 2026년 4월 30일 확인 <https://impfood.mfds.go.kr/CFCCCo1Fo1/getList>