

남영호 참사와 문화적 외상

유해정(성공회대 사회학과)

이 글은 1970년 12월 15일 발생한 남영호 침몰 사건을 ‘문화적 외상’(Cultural trauma)으로 살펴보고 그 함의를 파악하고자 한다. 제프리 C. 알렉산더에 따르면, 문화적 외상은 사회구성원들이 집단적 기억은 물론 미래의 정체성을 근본적으로 변화시키는 충격적인 사건을 당했다고 인식할 때 발생한다. 건국 이래 최악의 해난 재난으로 기록된 남영호 참사는 재난의 사후대처와 관련한 다양한 전례들을 만들어냈다. 또한 수중고혼의 유족들이 참사 해결의 주체로 나서기도 했다. 하지만 보상을 중심으로 사후수습과 권위주의 정부, 시민사회와 사회운동의 부재 등이 복합적으로 작용하면서 사회변화를 추동할 수 있는 광범위하고 지속적인 ‘정치적 애도’의 형성은 좌절됐고, 결과적으로 문화적 외상 형성에도 실패했다. 이러한 일련의 과정은 남영호 참사에 대한 망각은 물론이고 반복되는 유사한 대형 재난과도 깊은 연관성을 가진다.

주제어: 남영호, 세월호, 재난, 문화적 외상, 정치적 애도, 시민사회

1. 들어가며

1970년 12월 15일 제주와 부산을 오가던 화객선 남영호가 침몰해 ‘최소’ 319명, ‘최대’ 337명이 사망했다. 사망자 앞에 ‘최소’, ‘최대’라는 수식을 붙인 건 사망자 수를 확정할 수 없기 때문이다.¹⁾ 하지만 ‘최소’

* 유익한 논평을 해주신 익명의 세분 심사위원들께 진심으로 감사드립니다.

¹⁾ 1970년 12월 29일 국회에 최종 보고된 바에 따르면, 승선자/사망자수는 내무부 335명/323명, 교통부 338명/326명, 해상해양경찰대 349명/337명이다. 또한 1971년 내무부가 작성한 사망 보상금 지급 서류에는 사망자가 319명으로, 1972년 남영호 유족보상 기채상환비 관련 대통령 결재문서에는 326명으로 명기돼있다. 최근 언론은 1971년 부산지방해난심판원 결정문을 인용해 사망자를 323명으로 보도하기도 하는데, 당 결

로 보더라도 남영호 참사는 건국 이래 우리 연안에서 발생한 해난 사고 중 인명피해가 가장 큰 재난이며²⁾, 1995년 삼풍백화점 붕괴 사건에 이어 사망자 규모가 두 번째로 큰 사회재난이다. 또한 남영호 참사는 이윤을 쫓은 무리한 과적·과승이 침몰의 1차적 이유였지만 정부의 허술한 관리감독, 조난신호 무시 및 늦장 구조, 사태 축소 등이 복합적으로 작용해 발생한 재난이기도 했다. 따라서 남영호 참사가 “정부 당국의 태만과 부정과 무능에 기인하고 있다”는 날선 비판이 잇따랐고(국회사무처 1970c), 국가를 상대로 배상을 청구해야한다는 주장도 제기됐다(「제남신문」 1970.12.21).

이런 특수성 때문에 남영호 참사는 최근 세월호 참사와 비교되면서 과거에서 소환돼 세월호 참사의 ‘쌍둥이’, ‘도플갱어’, ‘평행이론’ 등으로 소개되고 있지만 우리 사회 구성원들, 특히 재난 이후 세대들에게는 여전히, 매우 낯설다. 특히 전국에서 가장 많은 사망자가 발생, 4·3 항쟁 이래 가장 큰 참화로 기록되는 제주에서조차 노인 세대를 제외하고는 남영호 참사를 기억하는 이는 많지 않다. 참사의 규모와 특수성, 당시의 파장 등을 감안할 때 이례적이다. 긴 세월의 풍화작용으로만 보기엔 같은 해 발생한 와우 아파트 붕괴사건과 전태일 열사의 분신 등은 여전히 기억되고 회자된다는 점에서 그 이유에 주목할 필요가 있다.

기록과 연구도 거의 없다. 연구자가 최근에 남영호 참사를 문학적 방식으로 재구성한 기록(유해정 2017)을 제외하면, 국가기록원에 보관

정문은 승선자 338명, 생존자 15명, 사망자 323명으로 적고 있다. 하지만 다른 모든 자료들은 일치되게 생존자를 12명으로 기록하고 있다는 점에서 결정문의 수치를 신뢰하기 어렵다.

2) ‘재난 및 안전관리기본법’에 따르면 재난은 “국민의 생명·신체·재산과 국가에 피해를 주거나 줄 수 있는 것”으로, 자연현상에 따른 자연재난과 그 이외 재난을 포괄하는 사회재난, 그리고 우리 영토 밖에서 발생한 해외재난으로 구분된다. 본문에서 재난은 이러한 정의를 따른다.

된 몇 백 장의 정부문서와 당시의 신문, 제주도 관련 서적(부만군 1976; 전성범 1997; 제주지방검찰청 1992) 등에서나 흔적을 찾을 수 있고, 해운 분야의 서적과 논문(김종길 2005; 허경준 2016) 등에 간단히 언급된 정도다. 하지만 이런 자료에서조차 기본적인 사실관계에 차이가 있다 보니 참사의 실체에 접근하기엔 한계가 많다. 최근의 언론 보도 역시 상이한 정보에 기초한 기사의 유통과 확산이라는 점에서 문제해결을 낙관하긴 어렵다.

본 연구는 이 깊은 망각과 단절로부터 출발한다. 왜 남영호 참사는 유례없는 재난이었음에도 불구하고 사회적 차원의 기억이 되지 못했는가? 왜 남영호 참사는 재난에 대한 ‘공통감각’과 안전사회 구축의 출발점이 되지 못했는가? 이러한 질문에 답하기 위해 본 연구는 다음과 같은 연구 질문을 던진다.

첫째, 남영호 참사는 당시 사회적으로 어떻게 인식, 수용되었는가? 애도는 어떻게 형성되었는가?

둘째, 왜 남영호 참사는 ‘문화적 외상’(Cultural trauma), 즉 집단 의식과 기억은 물론 미래의 정체성을 근본적으로 변화시키는 충격적인 사건으로서 형상화되는데 실패했는가? 그 이유는 무엇인가?

이러한 문제의식의 배경에는 세월호 참사가 자리한다. 많은 연구들이 세월호 참사에 대한 깊은 애도의 근원을 어린 학생들의 무고한 죽음, 미디어를 통한 참사의 생중계, 국가의 구조실패와 책임방기에서 찾는다(강성현 2015; 김명희 2015; 정원옥 2016). 이는 전 국민적 애도에 대한 설득력 있는 분석이다. 하지만 그것만으론 3년 넘게 지속되고 있는 ‘정치적 애도’와 문화적 외상의 형성을 설명하기엔 부족하다. 진상규명과 함께 안전사회 건설을 촉구하는 정치적 애도의 견인 주체로서의 유족과 참여적 목격자인 시민의 중요성, 인권과 민주주의의 관점으로 애도를 수행중인 시민사회의 기여 등이 제대로 설명되지 못했기

때문이다. 세월호 참사가 지난 3년 동안 사회적으로 어떻게 ‘재현’되고 상징화되어 부인과 망각의 역공에 저항해왔는가에 대한 연구 역시 채워야 할 부분이 많다.

또한 국립재난안전연구원에 따르면 1964년에서부터 2013년까지 10명 이상 사망한 ‘대형재난’은 276건에 달한다(한국지방행정연구원 2014, 7). 50년간 두 달에 한 번 꼴로 대형재난이 발생한 셈인데³⁾, 사망자가 10명 미만인 재난까지 포함한다면 ‘참사공화국’이라는 수사는 결코 과장이 아니다. 하지만 세월호 참사 이전의 재난에 대한 기억과 기록, 학문적 연구는 많지 않다. 기억은 “진공상태에서는 발생하지 않는 사회적 현상”(허쉬 2008, 336)이다. 집합적 기억과 사회적 기억⁴⁾은 물론이고 이 둘을 떠받치고 있는 개인적 기억이라는 것조차 항상 정치권력, 이데올로기 등의 조작과 재구성에 영향을 받는다(허쉬 2008). 기억의 보존과 전승을 돕는 기록 역시 “기록 생산자의 입장, 권력관계, 당대의 사회 환경 등이 혼재된 주관적 산물”(김명훈 2014, 22)로, 기록의 유무 또한 사회적 작용의 결과일 수 있다. 결국 기억과 기록, 나아가 연구의 미진함은 우연 혹은 개인의 선택의 문제라기보다는 정치적·사회적·문화적 측면에서 다각도로 조망되어야 할 문제이며, 재난에 대한 공통감각과 ‘안전 감수성’의 구축 역시 개인을 넘어 사회에 질문을 던져야 할 부분이다. 이 글은 남영호 참사를 통해 이러한 문제의식들에 우회적으로 답해보려는 시도다.

기간의 재난 연구들은 주로 언론의 재난 보도 양태, 재난 관리자 및 구호자, 관련 대응체계, 재발방지 정책, 법적 책임, 외상 후 스트레스 장애(PTSD) 및 레질리언스 등에 초점을 맞춰왔다. 세월호 참사는 재난

3) 1970년 이후 대형재난은 지속적으로 감소하는 추세다. 참고로 1980년대까지는 자연 재난이 많았으나 1990년부터는 사회재난이 상대적으로 많다.

4) 집합적 기억이 ‘사회의 기억(Memory of Society)’이라면, 사회적 기억은 ‘사회 내의 기억(Memory in Society)’을 의미한다(권귀숙 2001, 204-205).

연구를 양적으로나 질적으로 한 단계 도약시키는 계기가 되었다. 재난 수습 프레임 연구, 사회적 고통으로서의 외상접근, 재난 기록과 추모·의례 연구, 재난과 공공성 및 불평등성의 관련성 분석, 다양한 학문분야와 재난의 연관성 연구 등 일일이 거론할 수 없을 정도로 매우 폭넓은 실천적 연구들이 제기되고 있다. 이러한 흐름 속에서 최근 각각의 재난을 단일한 독립적 사건으로 보지 않고 함께 모아 보려는 움직임 또한 미약하지만 창출되고 있다. 대표적으로 홍성태(2015)의 연구는 20년의 시차를 둔 삼풍백화점 참사와 세월호 참사를 ‘비리-사고사회’의 관점으로 분석한다. 그에 따르면 두 참사를 비롯해 지난 20년간 발생한 수많은 재난들은 비리, 특히 권력형 비리로 인해 발생했는데 따라서 사회적 안전 구축을 위해 무엇보다 시급한 것은 사회의 투명화와 합리화이다. 연구자가 공저자로 참여한 『재난을 묻다』(2017)는 세월호 참사를 계기로 우리 사회에서 발생한 7가지 재난을 재조명한 기록이다. 인재, 안전불감증과 같은 도식화된 프레임을 넘어 각각의 재난을 이전과 다른 다양한 각도로 분석한 이 책은 재난을 ‘따로 또 같이’ 보는 것이야말로 재난을 반복하는 사회구조를 보다 면밀히 관찰할 수 있는 길이라고 주장한다.

연구자는 재난의 통시적, 통합적 접근이 갖는 중요성의 토대 위에서 세월호 참사의 과거일 수 있는 남영호 참사를 망각에서 복원해 재구성하고 이를 문화적 외상으로 분석, 과거 재난의 현재적 의미를 도출하려 한다. 이를 위해 본 연구는 문헌연구와 심층면접을 활용한다. 정부문서와 당시 언론보도가 문헌연구의 주 대상이다. 이는 남영호 참사와 관련된 현존하는 거의 유일한, 동시에 가장 공식적인 자료다. 언론 보도는 남영호 참사를 활발히 보도했던 2개의 중앙지(경향신문, 동아일보)와 3개의 지방지((부산)국제신문, 제남신문, 제주신문)를 선택, 분석했다. 유족들의 참사 인식 및 대응과 관련해서는 심층면접을 진행했

다. 네 명의 면접자들은 모두 제주 유족들로, 이중 세 명은 남영호 유족회의 소개로 만났으며, 나머지 한명은 제주도에서 남영호 참사에 대한 자료를 수집하던 중 우연히 만나 인터뷰했다. 모든 인터뷰는 2016년 10월 제주도에서 개별적으로 이뤄졌다.⁵⁾ 참고로 참사 당시 유족회 임원으로 활동하신 분들은 이미 고인이 되거나 연락이 닿지 않는 관계로 인터뷰가 성사되지 못했다. 연구자가 만난 면접자들은 다음과 같다.

	이름	연령 (당시 연령)	성별	희생자	인터뷰 장소 및 소요시간
1	A씨	70대(20대)	남	어머니	자택, 1시간 25분
2	B씨	70대(20대)	남	형	카페, 1시간 30분
3	C씨	60대(10대)	남	아버지와 동생 등	자택, 1시간 30분
4	D씨	80대(30대)	남	장모	J 노인회관, 50분

2. 정치적 애도와 문화적 외상

본 연구의 목적은 남영호 참사를 재구성하고 이에 대한 정치적 애도를 통해 ‘문화적 외상’의 형성을 살펴보는 데 있다.

애도는 죽음에 대한 응답이다. 죽음은 삶의 종결을 의미한다는 점에서 생에 중대한 사건이다. 하지만 죽음을 경험한 당사자는 세상에 존재하지 않는다는 점에서 죽음은 남겨진 이들의 삶에서 발생하는 사건이며(김상우 2003), 애도는 남겨진 이들이 상실과 이별을 마주하며 삶으로 복귀하는 과정이다. 모든 죽음은 보편적으로 사적 애도를 형성한다. 사적 애도란 사적인 관계망 내에서의 죽음에 대한 응답으로, 이때

⁵⁾ 인터뷰를 통해 참사의 윤곽과 이로 인한 충격, 삶의 변화 등을 확인할 수 있었으나 면접자의 대다수가 참사 당시 적극적으로 활동을 하지 않았던 데다 긴 시간동안 기억이 많이 소실되고 회피해진 탓에 본고에서 면접 내용이 직접인용으로 많이 활용되지 못했다.

죽음은 신체적이고 의학적인 범주에서 이해되며 개인적인 범주에서 다루진다(Granek 2014). 하지만 죽음이 외부적 요인, 특히 재난과 같은 타살적 경향을 띠 때 죽음은 사적 애도를 넘어 정치적 애도를 형성할 가능성이 있다. 연구자는 정치적 애도를 공동체가 추구하는 이상 또는 가치의 위협·훼손으로 죽음을 인식하며 이에 저항해 사회의 긍정적인 변화를 도모하는 사회구성원과 공동체의 응답으로 정의한다. 정치적 애도는 죽음을 공론장안으로 소환해 죽음의 이유를 묻고, 책임을 귀속시키며, 죽음을 야기한 구조와 사회의 변화를 요청하는 적극적 행위로(정원옥 2014), ‘유지의 사회화’를 위한 적극적인 실천인 셈이다(노다 마사아키 2015, 254).

광범위하고 강력한 정치적 애도는 1차적 수준의 진상규명과 책임자 처벌을 넘어 죽음의 의미를 상징적으로 재정의하며, 사회적 기억과 집단정체성의 변화를 요청한다. 그리고 이러한 과정에서 특정집단에게 매우 외상적인 죽음의 사건이 사회구성원들에게도 외상적인 사건으로 재구성 될 가능성이 발생한다. 정치적 애도가 문화적 외상을 초래하는 것이다. 5·18 광주민주화운동, 권위주의 정부 시절 국가폭력에 따른 죽음, 그리고 최근 세월호 참사 등에서 수행된 정치적 애도가 이의 대표적인 사례들이다. 이는 ‘정치적 애도=문화적 외상’이거나 정치적 애도가 수행될 때만이 문화적 외상이 형성됨을 의미하진 않는다. 정치적 애도의 수행이 후술된 ‘외상과정’과 결부되었을 때 문화적 외상이 형성 가능하다는 설명이며, 이에 착안해 본고에서는 재난에 대한 정치적 애도를 통해 문화적 외상의 형성을 살펴보겠다는 의미이다.

외상(trauma)은 “심각한 죽음이나 상해를 입을 위협을 실제로 겪었거나 그러한 위협에 직면했을 때, 혹은 타인이 죽음이나 상해의 위협에 놓이는 사건을 목격하였을 때, 이에 대하여 강렬한 두려움, 무력감, 공포를 경험”(허먼 2012, 17)하는 심각한 심리적 충격을 의미한다. 반

면 문화적 외상은 이를 직접 경험하거나 공유하지 못한 사회구성원들이 사건의 “상징적 확장과 심리적 동일시”(알렉산더 2007, 71)를 통해 외상을 경험하는 것을 의미한다. 집단 의식과 기억은 물론 미래의 정체성을 근본적으로 재고하는 충격적인 사건으로 이를 인식하는 것이다. 문화적 외상이론을 고안한 제프리 C. 알렉산더에 따르면 외상이 사건 그 자체에 대한 “즉각적이며, 비성찰적인 대응”(알렉산더 2007, 200)이자 자연발생적 결과라면, 문화적 외상은 “사회적으로 부여되고 귀속된 특성”(알렉산더 2007, 209)을 지닌 것으로 외상적 사건과 구조, 인식과 행위간의 상호작용에 따른 결과다. 사회적 작용의 산물인 것이다.

그렇다면 문화적 외상은 어떻게 사회적으로 구성되는가? 사건에 응답하며 외상에 동참하는 청중은 어떻게 만들어지는가? 알렉산더는 사건과 사건의 ‘재현’을 분리하며, 이 둘의 격차인 ‘외상과정’(trauma process)을 통해 문화적 외상이 구성된다고 주장한다. 이러한 외상과정이 만들어지기 위해서는 세 가지 전제가 필요하다. 첫 번째 행위자. 사건의 의미를 창출하고 주장하는 수행집단이다. 수행집단의 특성은 하나로 정의되지 않는다. 이념적·물질적 이해관계를 갖고 있거나 공적인 영역에서 ‘의미창출’이 가능한 사람/집단이 일반적으로 수행집단의 역할을 수행하지만 명예가 실추되고 소외된 소수자/집단도 수행집단이 될 수 있다. 남영호 참사에서 수행집단은 유족과 언론 그리고 국회였다. 그리고 그 대척점에서 정부가 또 다른 의미의 수행집단으로 기능했는데, 수행집단 간 위치는 고정되지 않았고 각 범주의 구성원 전체를 포괄하지도 못했다. 두 번째는 청중이다. 청중은 동일한 성격을 띠지만 사회적으로 분열된 것으로 추정되는 공중으로, 1차적 청중은 수행집단의 구성원들이다. 이들을 향한 발화가 성공적일 경우 외상주장은 더욱 폭넓은 청중, 사회구성원들에게 확장될 수 있다. 마지막 요소는 상황이다. 외상주장이 일어나는 역사적, 제도적 환경을 지칭하는데 남영호

참사의 맥락에서 보자면 권위주의와 독재, 근대화산업화 등의 시대적 배경과 그에 기반 한 법률과 제도가 이에 속할 것이다.

그렇다면 사건은 어떻게 수행집단에 의해 설득력 있는 서사로 재현되는가? 알렉산더는 새로운 서사를 만들에 있어 네 가지 결정적인 재현이 필수라고 보았다. 우선 고통의 성격이다. 이는 실제 어떤 일이 발생했는가에 대한 물음이며, 사건이 어떻게 인식, 수용되었는가에 대한 질문이다. 두 번째, 희생자의 성격이다. 누가 고통 받았는가, 누가 피해자인가, 누가 희생당했는가? 세 번째, 외상 희생자와 일반 청중간의 관계다. “폭넓은 집단이 공유하고 중요시 하는 특성으로 희생자들이 재현되어야 청중이 발원적인 외상의 경험에 상징적으로 참여할 수 있다”(알렉산더 2007, 218). 마지막으로 책임의 귀속이다. 누가 사건의 책임자인가? 외상을 야기한 자가 누구인가? 이 질문의 답은 늘 상징적이며 사회적으로 구성된다.

세 가지 전제와 재현의 네 가지 측면이 상호작용함으로써 사건은 문화적 외상을 형성하기도 하지만 이에 실패하기도 한다. 일례로 ‘용산참사와 문화적 외상과의 상관성을 고찰한 이철(2010)의 연구에 따르면 용산참사는 피해자의 숫자나 사건의 특성을 볼 때 문화적 외상을 형성할 수 있는 사건이었다. 하지만 문화적 요소, 즉 기호의 구성과 유포, 심리적 동일시, 서사 등이 충분히 형성되지 못해 문화적 외상 형성이 좌절된 사례다. 알렉산더에 따르면 상호작용의 과정에서 종교, 법, 대중매체, 관료제 등은 중요한 제도적 매개로 이러한 요인들은 문화적 외상 창출에 기여할 수도 있지만 반대로 이를 위축시키거나 억제, 왜곡할 수도 있다. 외상과정에 주목해 세월호 참사의 고통을 분석한 김명희(2015)의 연구에 따르면 정부와 언론의 참사 왜곡이 유족, 생존자, 그리고 참여적 목격자(구조자)의 외상을 악화시킨 것은 물론 의학 적 치료라는 해법만을 강조함으로써 이들의 고통을 가중시키고 있다.

그렇다면 남영호 참사는 어떠할까? 정치적 애도와 문화적 외상을 나침판 삼아 남영호 참사를 고찰해보자.

3. “세기적 대 비극”으로서의 남영호 참사

남영호 참사는 제주와 부산을 정기운행 하던 화객선 남영호가 제주를 떠나 부산으로 향하던 중 침몰한 사건으로, 1970년 12월 15일 새벽 1시 25분경 여수 소리도 26마일 인근 해상에서 발생했다. 이 사건으로 승선자 340여 명 중 ‘최소’ 319명, ‘최대’ 337명이 사망했다. 생존자는 선원 2명을 포함해 총 12명. 인양된 시신은 ‘최소’ 18구(중앙해난심판위원회 재결록 1971), ‘최대’ 40구로(「제주신문」 1971.12.14), 300여명의 시신은 수습되지 못했다.

남영호가 출항했던 1970년 12월 14일은 남해안 일대에 사흘간 내린 폭풍주의보가 해제된 직후인데다 다른 선박들이 수리로 출항을 못하다보니 남영호로 승객과 화물이 많이 몰렸다. 승객의 대다수는 관광객과 나들이객, 연말 대목을 기대하던 상인들이었다. 화물은 감귤과 배 추가 주를 이뤘다. 14일 오후 5시 서귀포항을 출항한 배는 기항지인 성산포항에 들러 승객과 화물을 더 실은 뒤 오후 9시 40분에 부산으로 출항했다. 그리고 12월 15일 새벽 1시 20~25분경 갑작스런 파도에 화물과 승객이 왼쪽으로 쏠리면서 배가 기울어지기 시작, 이내 침몰했다. 침몰 소식은 당일 오전 8시 25분경 인근을 지나던 일본 어선에 의해 최초로 확인됐다. 국내에는 오전 11시 40분경 외신을 인용한 임시 뉴스로 최초 보도되면서 전국으로 확산됐다.

1) 언론의 고통재현과 여론형성

참사 초기 가장 주도적으로 이후 과정에 개입한 것은 언론이었다. 언론은 정보 전달과 함께 담론을 만들고 여론을 조성하는 역할을 했다. 당시 언론의 개입은 크게 세 가지 양상으로 구분해 살펴볼 수 있다. 우선 고통의 재현이다. 재난 현장은 일반인이 접근하기 어렵고 직접경험이 불가능한 경우가 대부분이다. 이럴 경우 언론을 통해서만 재난을 인지하고 그 피해를 경험하게 되는데(김형주 2013, 1), 언론은 피해자들의 사연을 취재, 보도함으로써 재난의 참혹함과 고통을 전달했다. 출지에 고아가 된 어린 5남매, 일가족이 모두 사망하고 홀로 남은 8살 장애아동, 3대 독자를 잃은 홀어미, 결혼을 하루 앞두고 죽은 신랑, 시신이 수습되자 어머니를 따라 죽겠다고 바다에 뛰어든 소녀... 전국 각지의 갖가지 사연들로 참사의 고통이 그려졌으며 피해가 형상화됐다. 또한 생과 사의 경계에서 겨우 살아남은 생존자들의 증언을 토대로 사고 당시의 긴박했던 상황과 구조를 기다리다 죽어간 망자들의 절망과 분노, 참혹함이 재현됐다. 아비규환에서 가족을 잃고 홀로 살아온 생존자들의 지우지 못할 상처도 함께 드러났다.

신속한 정보의 수집과 전달도 언론이 담당했다. 이는 언론의 기본적인 속성이기도 하지만 당시 언론은 정부나 김찰보다 빠르게 사태를 파악하고 이를 보도해 남영호 참사의 윤곽과 은폐된 사실을 밝히는데 크게 기여했다. 정부가 사고 소식을 부인할 때 언론은 일본 해상보안청과 외신을 직접 접촉해 남영호 침몰 사실을 확인, 보도했다. 또한 일본 해상보안청의 경우 남영호가 보낸 조난신호를 수신했으며, 침몰 소식을 확인한 즉시, 즉 15일 오전 9시부터 낮 12시 반까지 수차례에 걸쳐 한국 해경에 '긴급사태 발생'을 타전했다는 사실도 추가로 밝혀냈다. 언론보도 전까지만 해도 정부는 남영호의 조난타전과 일본 해상보안

청이 보낸 긴급타전을 부인하고 있었다. 정부가 사고 발생 12시간 후에야 구조작업에 나섰다는 사실도 언론을 통해 폭로됐다. 보도에 따르면 해경 구조정은 오후 1시 이후에나 출정했으며, 추가 출동 예정이던 구조정은 급유 등 사전 준비 미흡으로 예정보다 1시간 지체한데 이어 1시간가량 항해했을 때 의료진 누락으로 다시 부산으로 회항하기도 했다.

이를 토대로 언론은 선장과 선주보다 정부에게 더욱 큰 책임이 있다고 주장했다. 세 번째 양상이다. 다음은 당일 가장 비중 있게 보도된 참사 관련 머리기사의 제목들이다.

“관계당국선 깜깜. (침몰)공식 확인도 못해 허둥지둥” (「국제신문」 1970.12.16).

“내무교통부 통고 받고도 느장부려. 12시간 후에 겨우 출동” (「경향신문」 1970.12.16).

“거의 일선(日船)에 의해 구조” (「동아일보」 1970.12.16).

“깎아뭇간 긴급 SOS. 일해경이 3시간 반 (긴급사태발생) 타전” (「국제신문」 1970.12.17).

“엔터리 출항 신고 묵인. 해운당국 확인도 하지 않아” (「동아일보」 1970.12.18).

“남영호서 타전한 SOS 일 보안청 수신확인” (「동아일보」 1970.12.18).

“선장에 책임 미뤄” (「국제신문」 1970.12.19).

“근해에 해군함 있었다. 남영호침몰사고 당일 SOS 포착 못해” (「경향신문」 1970.12.21).

언론의 관점에서 남영호 참사는 천재지변도 불가항력적인 재난도 아니었다. 선주의 탐욕이 침몰의 1차 원인이었지만 관계당국의 책임 방기와 무능, 해상업무의 마비가 화를 키운 참사였다. 또한 이로 인해 “3백여 생명은 숫제 강제로 수장을 당한 것이나 다름 없었다”(「동아일보」 1970.12.16). “우리나라 해상사고 중 가장 큰 해난사고”(「경향신문

」 1970.12.15), “국내연안사고론 최악”(「동아일보」 1970.12.16)으로 역사적 의미가 부여되던 참사는 실체가 드러난 뒤 “세기적 대 비극”(「동아일보」 1970.12.18)으로 상징화됐다. 언론은 정부가 책임회피에 급급하다고 비판하고 단호한 문책을 주장했다. 언론의 자유가 크게 제약된 권위주의 정부 시절이었지만 남영호 참사의 원인과 윤곽에 대해 언론이 제대로 된 보도를 수행했다는 평가가 유효한 것은 이런 양상들 때문이었다(「시사인」 371호).

2) 정부의 일관된 ‘부인’

침몰 소식을 확인한 정부는 가장 많은 사망자가 발생한 제주도에 제주도지사를 위원장으로 한 ‘남영호조난수습대책위원회’(이하 조난대책위)를 설립, 이후 과정에 개입했다. 그러나 조난대책위의 역할은 시신수습과 위문 등 기능적인 것이었고, 실질적인 권한은 중앙정부에 있었다.

사건 초기부터 정부는 부인으로 일관했다. 침몰 사실을 확인해 달라 는 언론의 요청에 정부는 처음엔 오보, 그 다음엔 소형 화물선의 침몰 이라고 설명했다(국회사무처 1970a)⁶⁾. 당시 일본 해상보안청에서 보낸 긴급 타전을 통해 최소 해경과 내무부는 남영호 침몰을 인지한 상태였다. 이후 정부는 조난인원을 260여명이라고 발표했는데, 언론이 정원 321명보다 많은 340여명이 승선했으며 생존자와 목격자의 진술을 토대로 과적 사실을 보도한 이후에도 과적·과승 사실과 이로 인한 침

⁶⁾ “이 문제가 일본으로부터 외신을 통해서 들어오고 난 다음에 치안국장은 외신을 갖다가 오보라고 그랬어. 그 다음에 자꾸 외신이 들어오니까 조그마한 화물선이 침몰했다 그렇게 답변했어요. 그래가지고 계속해서 또 외신이 들어오니까 서키포하고 부산간의 연락선과 침몰을 그때에 비로소 알았다 이렇게 신문지상에 나와 있는 것입니다.”(김은하 의원)

물 가능성을 부인했다. 오히려 기관고장 의혹을 제기하고, 승객명부에 누락된 60여명의 승객은 6세 미만의 아동이라 관행상 기재하지 않았다고 주장하기도 했다⁷⁾. 정부는 또한 남영호의 조난신호를 수신한 바 없다고 주장했다. 여수어업무선국과 해경통신과 담당직원의 잘못으로 타전을 놓친 사실이 확인됐다⁸⁾. 이렇듯 정부는 참사 초기 제기된 의혹에 대해 ‘문자적 부인’으로 대응했다. 사실 그 자체에 대한 부정이었다(코언 2009, 57).

하지만 의혹이 사실로 확인되자 정부는 사태를 축소하고 책임을 회피하는 듯한 태도를 취했다. 정부는 침몰의 책임을 선주의 과욕과 선장의 운전 미숙, 관련자들의 도덕적 해이에서 찾았다. 당시 선장과 통신사 등 선원 6명이 적법한 자격증이 없다는 게 근거가 됐다. 해운국 관리들의 적재량 및 선원명부 조작, 경찰의 임검 미비, 조난신호 미포착 등은 말단 공무원들의 일탈과 기강해이가 초래한 문제라고 주장했다. 정치·법적 책임회피와 긴밀히 연결된 ‘해석적 부인’이 동원된 것이다(코언 2009, 62). 하지만 분노한 민심이 수습되지 않자 백선엽 교통부장관과 박경원 내무부장관이 사의를 표명했다. 사의는 반려했지만 두 장관의 사의 표명 자체는 앞선 재난과 비교했을 때 이례적이었다.

정부는 민심을 수습하고 정부에 대한 비판과 불만을 잠재우기 위해 경찰서장, 시장/군수 등의 공동책임 하에 지역 유지와 기관장, 부인회 등이 주축이 된 대규모 위문단을 조직했다. 위문단에겐 사태 종료 시까지 유족을 방문해 정부가 책임 있는 사후대책을 강력히 추진하고

7) A 씨의 어머니는 승선자 명단에 없었다. 이유는 다음과 같다. “우리 어머니가 비행기 표를 끊었다고, 경찰서장 부인하고 몇 사람이. 근데 연말이 되니까 배에서 놓고 가자 해서 (경찰서장 부인이) 배 떠나는 걸 스톱시켜가지고, 작은 배 타고 거기 가서 배(남영호)를 타고 갔지.”(A 씨 인터뷰).

8) 여수어업무선국에서는 남영호의 조난신호를 수신했으나 조난 장소와 시간 등을 알려 달라는 요청에 응답이 없자 무전사가 이를 무시, 상부에 보고하지 않았다. 또한 해경통신과의 경우 담당 직원이 조난신호 타전 시 자리를 비어 이를 수신하지 못했다.

있음을 설득하고 계도할 임무가 부여됐다. 책임 있는 대책이란 △유족을 위한 무료 숙박소 및 무임승선·승차 운영 △보상금 지급 △합동위령제 거행 △위령탑 건립 등을 일컫는 것이었다. 위문금품 전달과 정부 주최 합동위령제에 유족의 참여를 독려하는 것 역시 위문단의 책무였다. 연말까지 조난대책위로 위문 계획과 방문 결과를 담은 실적이 지속적으로 보고됐다. 정부는 또한 신문, 라디오, TV 등의 매체를 활용해 정부가 사태 수습에 최선을 다하고 있음을 홍보할 계획을 수립하기도 했다(내무부 1970).

3) 유족들의 분노와 집단행동

남영호 참사의 직접적인 피해자들은 크게 세 집단으로 분류된다. 희생자, 생존자 그리고 화주들. 그러나 일반적으로 희생자가 발생한 사건에서 생존자와 물질적 피해를 입은 사람들이 권리주장을 하고 주목받기란 쉽지 않다. 죽음은 회복 불가능한 피해이기에 희생자 유족들의 말과 행위가 더욱 큰 정당성과 호소력을 갖기 때문이다. 남영호 참사도 마찬가지였다. 유족들은 참사 직후인 16일과 17일 각각 제주와 부산에서 유족회를 구성, 희생자를 위한 애도와 권리주장에 나섰다.⁹⁾ 당시 내무부가 정리한 제주유족회의 요구안은 다음과 같다(경찰청 제주도 지방경찰청 경비과 1970).

1. 시체인양을 빨리할 것
2. 사고원인 규명을 빨리할 것
3. 대책위원장을 도지사로 할 것
4. 유가족을 사고현장에 갈 수 있도록 할 것

⁹⁾ 당시 교통과 통신이 원활하지 않았던 관계로 유족회는 지리적 여건에 따라 육지(부산)와 섬(제주)으로 나뉘어 각기 구성됐다.

5. 유실금품에 대한 보상을 할 것
6. 선주 측에서 사과할 것
7. 원거리 유족의 숙식을 해결할 것
8. (언론)보도의 정확성을 기할 것
9. 장·유 구별 없이 위자료를 지급할 것
10. (시체인양을 위해) 저인망 어선을 총 동원할 것

초기 유족들의 가장 핵심적인 주장은 조속한 시신인양과 인양현장에의 유족 입회였다. 유족의 입장에서 시신은 잃어버린 가족 그 자체였기에 많은 재난에서 시신 수습은 늘 고인에 대한 유족의 최선이라 여겨졌으며(노다 마사아키 2015, 57) 이는 남영호 참사에서도 마찬가지였다.

“시체는 썩어서 없어지더라도 혼은 영원하거든. 혼에 따르는 것이 또 이름이거든. … 시신이 없고, 비석이 없는 분은 그 혼이 돌아다니한다고 봐요.”(A 씨 인터뷰)

하지만 정부는 참사 발생 30시간 후 생존자 수색을 중단하고 시신 인양으로 선회한데 이어 18일에는 표류시체가 없으면 사실상 시신 수습은 불가능하다며 수색 포기를 선언했다.

언론을 통해 속속 폭로된 진실과 미진한 정부의 태도에 유족들의 항의는 대중시위로 확산되는 모습을 띠었다(남정 현오봉 선생 기념사업회 2009, 120). 부산에서 가장 주목할 만한 집단행동은 17일과 19일, 21일에 발생했다. 17일 300여 명의 유족들이 부산 해운국으로 몰려가 시신인양과 인양현장에서의 유족 입회를 촉구했다. 이 결과 40여명의 유족 대표가 사고해역을 방문, 위령제를 지냈다. 19일 유족들은 가두행진을 벌였다. ‘실종된 부모형제를 우리 품으로 돌려 달라’고 외치며 부

산 시내를 행진한 이날 시위에는 300여 명의 유족들이 참여했다. 21일 정부가 선체 인양조차 포기할 기미를 보이자 분노한 유족 50여명은 부산 해운국과 파출소로 몰려가 ‘난동’을 벌였다. 공무원 2명이 중상을 입은 한밤의 난투극은 유족 전원이 경찰에 연행되고서야 끝이 났다. 당시 경찰은 ‘사이비 유족’의 개입을 조사하겠다고 밝혔지만 다음날 “가족 잃은 유족의 흥분을 경찰이 적절히 진정시키지 못해 이 같은 난동이 났다”며 연행자를 전원 석방했다(「동아일보」 1970.12.22). 경찰의 이같은 태도 변화는 당시 유족의 분노와 민심을 가늠하게 해준다.

남영호 참사로 207명이 사망한 제주에서도 정부의 무성의와 늦장대응을 성토하는 농성과 집회가 연일 계속됐다(「제주신문」 1971.12.14). 이는 유족들이 참사의 직접적 피해자이면서 ‘상(喪)’의 상주이자 정부 수습 과정의 목격자이기 때문에 가능한 것이었다. 유족들은 망자의 원통함을 대신 풀어야할 과제를 부여받았으며, 이는 또한 유족이 살아남기 위해 슬픔과 죄책감을 털어내는 행위이기도 했다(노다 마사아키 2015; 정원옥 2014).

4) 국회의 특위 구성

남영호 참사에 대한 국회의 가장 특징적인 모습은 ‘남영호침몰사건 진상조사 특별위원회’(이하 남영호특위)를 제안하고 구성했다는 점이다. 재난과 관련해 국회 차원에서 별도의 기구를 구성하는 것은 매우 이례적으로, 이는 국회가 사안의 위중함을 인지했음을 의미한다. 당시 참사에 대한 인식은 야당 주도로 19일 국회에 제출된 남영호특위 결의안 제안서에서 살펴볼 수 있다.

“남영호 침몰사고는 삼백여명의 귀중한 생명을 수장시킨 데 참사일 뿐 아니라 사고원인이 해양행정의 미흡과 관계당국의 태만에 있었던 것이며, 사고 발생 이후 조난구조 신호의 수신에 있어 빚어진 해상치안의 완전마비와 해운행정의 부재상태는 모든 여객운항의 안전은 물론 국방상의 견지에서도 묵과할 수 없는 중대 사태인 것이다”(국회사무처 1970c).

일부 여당의원들도 국회 본회의에서 참사가 불가항력에 의한 천재지변이나 선체 고장, 사고가 아니라 “업자의 횡포와 행정기관의 감독 불충분으로 인하여 인위적이고 행정적인 것으로”(국회사무처 1970c) 발생했다고 주장하며 정부책임을 추궁했다.

또한 정도의 차이는 있었겠지만 국회의원들은 남영호 참사를 “귀중한 인명이 얼마나 소홀히 다루어지고 있는가”(국회사무처 1970c)를 충분히 입증한 사건으로 보았다. 또한 이러한 비극은 대상을 가리지 않고 부지불식간에 찾아 올 수 있다고 주장했다. 남영호 참사가 국민들이 “배를 타거나 비행기를 타거나 육지에서 버스를 타거나 언제 어디에서 폐죽음을 당할지도 모른다고 하는 불안한 실정에 놓여”(국회사무처 1970c)있음을 보여준 사례라는 것이다. 동시에 국민들이 폐죽음을 당해도 하소연할 수도 없고, 정부의 보호권 밖에 버림당한 것이 현실이라며 정부를 강하게 비판했다. 예측 불가능한 재난의 공포와 보호망 밖에 선 비루한 국민들의 처지가 상징화됐다.

마지막으로 국회의 행보 중 눈여겨 볼 점은 남영호 참사를 국가안보와 연관해 비판했다는 사실이다. 이는 남북갈등이 고조됐던 시절 안보 공백을 문제로 정부를 압박하려던 것으로 보인다. 의원들은 침몰 인근지역에서 해군이 훈련 중이었음에도 불구하고 조난신호를 포착하지 못하고 구조에도 나서지 못한 것을 질타했다.

“이북 김일성이가 쳐내려 왔다고 해서 한국 정부가 과연 어느 정도 신속히 할 수가 있소?”(국회사무처 1970a)

“만일 남영호가 조난을 당한 것이 아니라 북괴 무장간첩선에 의해가지고 이북으로 끌려가면서 SOS를 쳤다고 할 때 이렇게 늦장을 부리고 15시간이나 지나서 현장에 구조함이 달려가는 상태가 왔다고 한다면 아마도 330명의 승객을 실은 이 남영호는 이북 진남포나 원산을 가고도 남을만한 시간이라고 하는 것을 우리가 경악해서 생각하지 않을 수가 없습니다.”(국회사무처 1970c)

5) 역사적·시대적 재난으로서의 남영호 참사

이러한 각 수행집단의 언행과 상호(반)작용, 즉 정치적 애도와 외상 과정에는 크게 세 가지의 역사적이고 시대적인 상황이 작동했을 것으로 보인다.

우선 당시는 해난사고가 현재의 교통사고처럼 빈번하던 시기였다. 도로가 개설되고 공항이 대중화되기 시작했지만 아직 미비했던 탓에 선박은 주요한 운송수단이였다. 하지만 목선이 전체의 70%를 차지하고, 개인이 선박을 소유하거나 법인소유라 하더라도 1회사1선의 영세성을 벗어나지 못하다보니 63년 이래 해난사고는 매년 20%씩 증가하고 있었다(「경향신문」 1970.12.16). 1969년에만 386건의 해난사고가 발생 168명이 사망했고, 1970년 11월까지 한 해 동안 650여건의 해난사고로 450명이 목숨을 잃었다(「국제신문」 1970.12.16). 그러나 이런 해난사고의 빈번함이 남영호 참사의 피해 및 충격과 비교될 순 없었다. 1년 해난사고 사망자 수를 훌쩍 뛰어넘거나 이에 견줘지는 인명피해는 남영호 참사를 사회 기본조직 및 정상기능에 대한 의심을 품게 하는 재난으로 위치시켰다. 또한 일상적인 교통수단에 대한 깊은 불신과 위기감이 자극됐을 것이다.

여기에 정부의 책임방기가 참사를 키웠다는 점 역시 사회적 분노와 불만에 불을 지폈을 것으로 보인다. 반면 이러한 이유는 정부가 사태를 무마하고 참사의 의미를 축소·부인하는 배경이 되기도 했다. 정부의 관리감독 소홀은 모든 재난에서도 비슷하게 발견되는 요소였다. 하지만 사고 이후 정부가 보여준 태도는 국가의 정당성 자체에 대한 근본적인 의문을 품게 했다. 해난사고는 그 특성상 “생존가능 시간이 매우 짧고 기상 및 해상여건에 많은 영향을 받으므로 현장초기대응이 중요”하건만(한국지방행정연구원 2014, 9), 정부는 조난타전과 긴급타전을 무시했고 능장 대처와 방만함으로 피해를 키웠다. 12명의 생존자 중 우리 정부가 구조한 사람은 겨우 3명. 나머지 9명은 각각 일본(8명)과 국내어선(1명)에 의해 구조됐다.

마지막으로 1970년은 재난으로 얼룩진 한해였다. 4월 8일 서울시가 개발을 주도한 와우 아파트가 붕괴해 39명이 사망했으며, 8월에는 경부고속도로 개통 이래 첫 교통사고인 추풍령 고속버스 추락 사건이 발생, 25명이 숨졌다. 10월에는 관광버스와 열차가 충돌해 수학여행 중인 경서중학생 36명이 사망하고 30명이 다쳤으며, 사흘 뒤에는 열차간 충돌로 수학여행에 나선 인창고등학교 10명을 비롯해 14명이 희생되고 60여명이 부상을 입었다. 잇따른 수학여행 참사는 당시 “한국 교육 사상 최대의 비극으로 기록”됐다(「경향신문」 1970.12.24). 동아일보 선정 연말 10대 뉴스 중 1위, 3위, 8위를 각각 남영호 참사, 와우 아파트 붕괴, 경서/인창 수학여행 참사가 차지했을 만큼 그해 재난이 안긴 충격이 컸으며(「동아일보」 1970.12.29), 그 참혹함에 “박정희가 잔인하므로 이런 잔인한 일들이 일어난다”라는 말이 세간에 회자되기도 했다¹⁰⁾. 재난에 대한 고조된 불안, 경각심은 보다 강경한 재난 대책을 요

¹⁰⁾ 고은, “나의 산하 나의 삶”. 131호. 「경향신문」 1994.12.4.

구하는 이유가 됐을 것이다.

한편 남영호 참사를 마주했던 시민들, 즉 청중들의 참사 인식 및 수용은 확인할 수 없다. 수행집단의 정치적 애도 및 외상과정에 대한 인식도 살펴볼 수 없다. 자료가 없기 때문이다. 다만 활발했던 국민성금 모금운동과 수행집단의 대응, 상호작용 등에 기초해볼 때 청중들 사이에서도 재난에 대한 충격과 위기감, 정부에 대한 불신, 희생자에 대한 애도의 감정이 고조됐을 거라 추론할 수 있다. 하지만 유족과 생존자의 고통에 어느 정도의 심리적 동일시가 이뤄졌는지, 각 수행집단의 주장에 어느 정도 동의하고 설득되었는지는 알 수 없다. 또한 이러한 변화가 정치적 애도로까지 확장되었는지도 알 수 없다.

4. 중단된 애도, 좌절된 문화적 외상

언론과 유족, 국회가 중심이 됐던 정치적 애도는 참사 발생 일주일 이 되던 22일을 기점으로 새로운 국면을 맞는다. 22일은 남영호 참사의 수사를 총 지휘하던 부산지검이 수사 종료를 선언한 날이었으며, 정부가 선체 인양 포기를 공식화하고 본격적인 보상금 협상에 돌입한 날이었다.

1) 정부의 ‘사고-보상’ 프레임

검찰은 과적·과승이 침몰의 원인이라고 최종 결론지었다. 그 외에 제기된 다양한 의혹, 선박 결함, 선체 고장, 출하량 조절 실패¹¹⁾ 등에

11) 당시 남영호 참사는 감귤과 전분 출하가 급증해 제주-부산 간 과적이 빈번함을 해운 당국이 알고 있었음에도 불구하고 수송수요를 사전에 조절하지 못해 비롯됐다는 주장이 제기됐다(김종길 2005, 224).

대한 수사결과는 공표하지 않았다. 검찰은 여수어업무선국과 해경통신과에서 조난타전을 무시하거나 미포착한 사실은 물론 해경이 일본의 긴급타전을 수신했으나 무시했음을 확인했다. 부산과 제주 해운국이 무자격 선원의 출항을 묵인한 사실도 포착됐다. 특히 130톤의 남영호의 화물적재량이 해운국 카드에 250톤으로 기재돼있다 사고 직후 정정된 흔적을 발견, 해운국과 선주가 모종의 관계를 맺어왔음을 밝혔다. 하지만 검찰이 최종적으로 구속 기소한 사람은 많지 않았다. 선장과 선주를 각각 살인죄와 살인방조죄로, 화물을 적재량의 3배 이상 적재한 하역업체 영업과장과 직원을 살인방조죄로 구속 기소한데 이어, 무자격 선원의 항해를 묵인한 부산과 제주 해운국 담당자, 임검 및 출항 검사를 소홀히 한 경찰 공무원, 조난신호를 놓친 해경통신과 직원 등 7명의 공무원을 직무유기로 구속 기소했다. 이들은 대부분 말단 공무원들로, 선주와 해운국·경찰 간의 부당거래, 해경의 긴급타전 무시와 늦장 구조 등은 불문에 붙여졌다.

한편 정부는 사고해역이 80~90미터에 달하는데다 물살이 거세 당시 국내외 기술로는 선체 인양이 불가능하다며 인양포기를 공식화했다. 대신 본격적인 보상금 협상에 나섰다. 참사 초기부터 해운조합과 선주, 유족은 보상금을 둘러싸고 첨예하게 대립했다. 유족은 희생자 1인당 2백만 원을 주장한 반면, 해운조합은 20만원을 고수했다. 선주측은 연령에 따라 20만원 내에서 차등지급하되, 승객명부에서 누락된 승선자는 당국의 단속 소홀에 따른 문제라며 지급대상에서 제외했다. 이후 유족과 정부의 설득과 압력 끝에 선주가 전 재산을 내놓겠다고 밝혔지만¹²⁾ 재산 처분에 시일이 소요되고 전체 보상액이 유족들의 요구

12) “선주가 그때 부산교도소에 구속돼 있었거든요. 근데 돈이 많지 않으니까 (정부측에서) 유족들이 조치를 해라 그래서 며칠간에 걸쳐서 (선주)아버지 설득을 하고, 선주를 만나서 재산에 대한 동의서 받으러 부산 교도소까지 다녀왔지. 당시 제주도 경찰국 정보과장 했던 분이랑 저랑.”(D 씨 인터뷰)

에 한참 미달하자 정부는 선주의 재산처분을 보증한데 이어 희생자 1인당 40만원의 보상금을 국고에서 출연하기로 결정했다(제주도 사회복지여성국 사회과 1970). 정부가 “민간업자의 사고수습”에 보상금을 지급한 최초의 사례였다(「제주신문」 1970.12.23). 1인당 총 815,655원의 보상금이 정부 주도하에 두 차례에 걸쳐 매우 신속하게 지급됐다¹³⁾. 하지만 유족들이 보상금을 받기 위해서는 보상금 수령 후 정부에 소송을 제기하지 않겠다는 확인서에 서명해야했다¹⁴⁾. 일련의 보상금 처리 과정은 여론과 참사를 조속히 수습하기 위한 방편이었으며, 동시에 정부 책임의 간접적 시인으로 해석되기도 했다(유해정 2017, 41).

이러한 정부의 조치들은 앞선 재난들과 비교했을 때 일편 진일보한 지점들도 있었지만 ‘사고-보상’의 프레임을 벗어나지 않았다. 당시까지만 해도 재난은 별다른 정치적 애도나 사후재발방지대책의 마련 없이 ‘수사와 보상’의 틀 안에서 수습됐다. 사고원인은 하루나 이틀, 늦어도 수일 이내에 표면적이고 일차원적인 수준에서 조사되고 확정, 공표됐다. 처벌 역시 말단 책임자의 징계 혹은 가벼운 행정적, 사법적 처벌의 수준에서 그쳤다¹⁵⁾. 이런 상황에서 눈에 띄는 갈등은 배·보상금 문제였다. 공권력에 쉽게 이익을 제기할 수 없는 시대적 상황에서 배·보상은 회복 불가능한 희생에 대한 최소한의 예의이자 책임에 대한 상징이

13) 1차 보상금 지급은 26일 시작돼 연내 사실상 종료됐다. 액수는 1명당 703,655원으로 정부 출연 40만원, 해운조합분 승객 공제금 20만원, 선주 위자료 93,655원, 성금 1만 원을 합한 금액이었다. 2차 보상금은 1971년 2월에 지급됐는데 선주위로금 및 선주 가족 조의금 102,000원에 일반 조의금 1만원을 더한 112,000원이었다.

14) 유족들은 1차 보상금을 받으며 총 5장의 영수증에 서명해야 했는데 그중 20만원을 수령한 한 장의 영수증에 소송포기 내용이 명기돼있다(제주도 사회복지여성국 사회과 1971).

15) 관련해 와우 아파트 붕괴사고는 도시계획 주체가 서울시였다는 점, 재난 발생지가 서울시 한 가운데 이었다는 점 등의 측면에서 사고수습, 보상, 진상조사 및 책임자 처벌 등에서 기존 재난의 처리와 많은 부분 차이를 보였다.

었다. 일례로 1967년 민간선박인 한일호와 군함인 충남호가 충돌하는 사고가 발생했는데, 사고 직후 유족들은 ‘한일호 침몰 유족회’를 만들어 법정투쟁을 벌였다. 서울지법에 65건, 대전지법에 10건, 마산 지법에 2건 등, 유족들은 정부를 상대로 한 손해배상 및 위자료 청구소송을 통해 정부의 책임을 명확히 하고자 했다(「경향신문」1967.12.11). 또한 관행적으로 보상금이 턱없이 낮았던 것도 갈등을 자극했다. 1960대 후반부터 70년대 초반의 사고 보상금은 교통, 철도, 해난에 별 차이 없이 30만원 내외에 불과했다¹⁶⁾. 하지만 사회보장제도는 물론 민간 보험도 미비하던 시절에 장례비, 위자료, 생활자금의 성격을 띤 금전적 보상은 고인은 물론이고 남겨진 유족에 대한 유일한 위로 수단이자 가장 절실하고 시급한 생계대책이었다. 따라서 이의 현실화는 유족에겐 매우 중요한 문제였다. 남영호 참사초기부터 언론과 국회가 “외로운 낫을 위로하기 위해서라도 유족들에 대한 충분한 보상이 지체 없이 이루어지도록 촉구”했던 것도 이 때문이었다(「동아일보」 1970.12.16).

그렇다면 정부의 이러한 사태 수습은 다른 수행집단들에게 어떤 영향을 미쳤을까?

2) 언론의 보도중단

새 국면에서 가장 큰 태도 변화를 보인 것은 언론이었다. 언론은 대어는 다 놓아주고 송사리만 잡았다며 검찰 수사결과를 강하게 비판했지만 딱 거기까지였다. 모든 언론의 남영호 참사 보도가 급감하기 시작했고, 일부 언론은 정부에 유리한 여론 형성에 나선 듯 보였다. 「제

¹⁶⁾ 당시 교통사고는 자동차손해배상보장법에 따라 사망자 1인당 10만원, 해난사고는 한국해운조합법에 따라 공제금으로 20만원, 철도사고는 철도청훈령으로 40만원 내에서 보상금을 지급하도록 돼 있었다. 이는 애초 희생자를 보호하기 위한 규정이었으나 이후 시대적 변화가 반영되지 않음으로써 보상금을 낮추는 기제로 악용됐다.

주신문」이 대표적인데 「제주신문」의 친정부적 논조는 1962년 「제주신보」와 「제민일보」가 강제통합 돼, 「제주신문」으로 제호가 변경돼 발간되면서부터 예상된 문제였다(이문교 1997). 하지만 참사 직후 미약하게나마 정부를 비판해오던 「제주신문」은 22일을 전후로 논조를 바꾸기 시작했다. 정부보단 선장과 선주의 책임을 부각시키는 한편 사고 수습 국면과 국민성금모금을 강조하기 시작한 것이다. 22일 전후로 「제주신문」에 가장 비중 있게 보도된 남영호 관련 머리기사의 제목들은 아래와 같았다.

“(선주일가) 재산 다 내놓을 터”(「제주신문」 1970.12.21)

“남영호 사건 마무리. 보상 인양문제 등 협의”(「제주신문」 1970.12.22)

“남영호사건 조사 매듭. 모두 7명 구속기소”(「제주신문」 1970.12.25)

이제 언론을 통해 확인할 수 있는 기사는 남영호특위와 관련한 단신 보도였고, 이마저도 해가 바뀌자 자취를 감췄다. 일반적으로 재난 보도는 재난이 정치·사회적 갈등으로 길게 확산되지 않는 한 재난 발생 5~6주 이후 급격한 하락을 보이고 이후 미미한 수준을 유지하다가 사라진다. 하지만 남영호 참사의 경우 비슷한 참사와 비교했을 때도 유독 이슈의 생존주기가 짧았다(김철만·최충익 2015, 155-157).

이와 관련해서는 몇 가지 추정만 가능하다. 우선 1971년은 4.27 대선과 5.25 총선이 예정돼있었다는 점에서 언론이 사실상 선거 국면으로 전환했을 가능성이 높다. 실제로 새해 첫날부터 신문지면의 많은 부분이 선거 보도에 할애됐다. 두 번째, 이렇듯 정치적 상황이 걸린 국면에서 현 정부의 치부가 되는 남영호 참사가 계속 부각되는 게 당시 정권으로서는 꺾끄러웠을 것이다. 즉 어떤 차원에서든 압력이나 통제, (내부)검열이 존재했을 거란 추측이다. 세 번째 참사 발생지역의 한계다. 참사가 서울이나 육지 내 대도시를 배경으로 했더라면 사회적 논

란도 더욱 부각, 가중됐을 수 있다. 하지만 참사의 중심지역은 제주도였고 당시의 교통·통신 상황을 감안하면 취재 및 보도에 힘이 더 들어갔다. 중앙지에 제주보단 부산 소식이 활발히 보도된 것도 이 때문으로 보인다. 이와 연동돼 더 이상 취재거리가 외부에서 생산, 포착되지 않았던 점이나 당시 언론의 특성상 관련 기사를 적극적으로 발굴, 생산하지 않았다는 점도 보도 중단의 추정 가능한 이유다.

접근이 쉽지 않은 재난의 특성상 언론이 보도하지 않으면 재난은 존재하지 않는 것에 다름없게 되는데, 이런 의미에서 언론이 “실제로 재난을 ‘구축’한다”는 평가가 존재한다(이교선 2013, 9). 이러한 평가는 남영호 참사에도 적용됐다. 언론 보도가 활성화되었을 때 남영호 참사는 재난으로 재현됐지만, 보도가 중단되자 남영호 참사에 대한 재현과 기록이 중단됐다. 또한 수행집단 사이에서도 남영호 참사는 수습완료된 참사로 인식되기 시작했다.

3) 용두사미가 된 국회의 남영호특위

반면 새로운 국면에서 가장 활발하게 움직인 건 국회였다. 남영호특위 구성 결의안이 23일 국회 본회의에서 통과돼 활동을 시작했기 때문이다. 남영호특위는 여당인 자유공화당 국회의원 5인을 비롯해 신민당 국회의원 4인, 정우회 소속 국회의원 1인 등 총 10인으로 구성됐다.

남영호특위는 교통, 내무, 국방, 체신, 법무 등 관계부처의 장관을 포함해 해운국, 해양경찰대, 해안무전국 및 어업무선국 등의 담당자를 불러 증언을 청취하고 제주와 부산에 대한 방문 조사를 실시했다. 그리고 이에 기초해 참사의 원인이 당국의 감독소홀과 과적·과승에 있다는 결론에 도달했다. 더불어 △79명 승객의 승선명부 누락 △남영호의 화물 적재량을 130톤이 아닌 250톤으로 해운국 카드에 기재해 상

습적으로 묵인돼온 과적 관행 △경찰 및 해운국과 선박회사간의 부당 거래 의혹 △정부 부처 내에서도 상이한 승선/사망자 수와 적재량 △해안 및 해양통신망의 대간첩 기동작전에도 불구하고 남영호 침몰에 대한 군경 연안 및 어업 무선국간의 횡적 연락의 전무 등을 확인했다(「동아일보」 1970.12.29; 「국제신문」 1970.12.30).

하지만 이는 대부분 검찰 수사에서 확인된 것들이었으며, 설사 새로운 것이라도 해도 국면을 전환할 만큼의 파급력을 갖지 못했다. 여기에 남영호특위는 23일부터 31일까지로 활동기간이 한정돼 있었으며¹⁷⁾ 활동 결과에 대한 처리도 국회의장에게 위임된 상태였다. 활동 종료 후 신민당 의원들은 남영호 참사를 기강해이가 부른 “정부의 미필적 고의에 의한 살인”으로 규정하고, 내무·교통·체신·국방장관에 대한 인책을 요구했다(「동아일보」 1970.12.30).¹⁸⁾ 또한 조사보고서를 작성하겠다고 밝혔다. 하지만 인책 주장은 강렬하지 않았고, 보고서에 대한 기록 역시 남아있지 않다. 결국 남영호특위는 용두사미로 끝났다(「경향신문」 1971.6.16). 남영호특위를 주도했던 김수한 전 의원은 남영호 특위가 결국 흐지부지됐다고 자평한 바 있다(「중앙일보」 2014. 5. 22). 국회는 남영호 참사로 다시 집결하지 않았다. 이들에게 중요한 것은 철지난 참사가 아니라 코앞으로 다가온 선거였을 것이다.

4) 유족들의 한계 수용

제주 유족들은 22일에도 선체 인양 포기를 통보하고 보상금 문제를

17) 남영호특위 구성당시 신민당은 연초에 임시국회를 소집하는 방식으로 조사기간 연장을 주장했으나 자유공화당은 이에 반대, 결국 남영호특위 기간은 정기국회 폐회일에 맞춰졌다.

18) 정부와 청와대 역시 참사의 원인을 기강해이에서 찾았지만 그 대상은 매우 달랐다. 정부가 말단 공무원들의 기강해이를 지적했다면, 박정희 대통령은 남영호 참사를 보고 받는 자리에서 “부정부패는 물론 나쁘지만 그 보다 더 나쁜 것은 공무원이나 군인 및 일반국민들의 기강이 해이해지는 것”이라고 질책했다(「동아일보」 1971.1.9).

협의하러 온 주무 장관들을 에워싸고 3시간 넘게 농성을 벌였다. 또한 선제 인양 요구가 좌절되자 정부를 상대로 전면적인 투쟁에 나서겠다고 밝혔다. 28일 시신도 없이 정부가 합동위령제를 개최하자 이에 분노한 유족들이 제단을 뒤엎었고, 남영호특위가 제주도를 방문하자 거칠게 항의하기도 했다. 하지만 점차 집단행동은 힘을 잃어갔고 이후 더 이상 주목할 만한 집단행동은 만들어지지 않았다. 정치적 애도와 외상과정 창출을 담당하던 큰 축이 무너진 것이다. 이는 몇 가지 이유로 살펴볼 수 있다.

우선 유족들의 행동은 지배구조의 변화나 권력집단에 대한 공격을 목표로 한 것이 아니라 참사와 정부에 대한 분노와 항의에서 촉발된 것이었다. 이러한 행동은 이후 과정에서 큰 자극과 변수가 없는 한 일정 시간이 지나며 약화되는 양상을 보이는데, 참사의 1차적 책임이 있는 선장과 선주가 각각 살인죄와 살인방조죄로 구속 기소되고, 정부가 국고를 출연해 보상금을 지급하는 현실에서 더 이상의 집단행동은 정당성과 효력이 없다고 판단했던 것으로 보인다.

나아가 유족들의 입장에서 경제적 고통은 잠시도 외면할 수 없는 절급한 현실이었기에 만족스럽지 못한 보상금이었지만 이를 수용할 수밖에 없었다. 유족 중 57세대, 296명은 극빈자로 긴급구호 대상자였고, 참사로 가족을 잃은 155명의 학생 중 41명은 학업 중단 위기에 처해있었다(남영호조난수습대책위원회, 1970). 특히 희생자의 절반 이상이 당시 20~40대로 경제활동을 주도하고 가족 경제를 책임질 연령대다 보니(「제주신문」 1970.12.15) 유족들의 입장에서는 출지에 가족을 잃은 슬픔과 고통도 컸지만 당장의 끼니 걱정과 구만리 같은 삶이 막막했다. 일례로 4.3항쟁 당시 아버지대가 전멸한 B씨는 아들이 없는 숙부 집에 양자로 간 상황이었는데 큰형이 사망하면서 본가와 숙부집 그리고 본인의 가족들까지 부양해야하는 처지가 됐다.

“형님 가시고 얼마 지나지 않아 월남 다녀온 동생도 갑자기 죽어버렸어요. … 그때 저는 슬퍼할 겨를도 없었어요. … 당장 먹고 살아야하니까.”(B 씨 인터뷰)

세 번째, 참사가 엄혹한 권위주의 정부 시절에 발생한 것 역시 무시할 수 없는 이유다. 유족과 내무부·교통부 장관, 남영호특위와의 만남을 방해하고 시위를 무산시키기 위해 “당국이 유족들을 무마하고 회유책을 쓰고 나아가서는 협박까지 했다”는 주장이 제기됐다(국회사무처 1970d). 또한 외적 압력만큼이나 내적 검열도 컸다.

“군사정부 때니까 꿈작을 못했다고. 그 당시에는 피해자가 까불면 더 때려. 나는 ROTC나 보안대에 잡히면 또 이거해버리겠다 그러고. 이거 뭐 숨을 쉴 수가 있어야지. 어떻게 하겠어? 또 우리 형님들도 선생을 하니까 꿈작을 못했지. 그때는 우는 것밖에 할 수 있는 게 없었어. 그게 너무 비참한 거야.”(A 씨 인터뷰)

일례로, 남영호 참사에 한 달 앞선 11월 13일, 평화시장 재단사였던 전태일이 노동자들의 처우 개선을 요구하며 분신자살한 사건이 발생했다. 전태일의 분신은 이후 노동자들의 자력화, 지식인들의 노동운동 참여를 촉진하는 계기가 되었지만 즉각적인 사회운동으로 조직되진 못했다. 국가폭력의 영향 때문이었다(이정은 2013, 85).

마지막으로 고립감도 하나의 요인으로 추론가능하다. 당시 서울대 제주향우회 학생들은 세밑에 성명을 발표하고 “남영호 사건은 단순한 과실이 아니고 근대화 과정에서 빚어진 인명 경시 풍조에서 유래한 것”(「시사인」 349호)이라고 주장했다. 하지만 청중의 반응이라고 할 수 있는 이들의 목소리는 사회적 변화로 이어지기 보단 국민성금모금 행렬의 동참으로 귀결되었다. 또한 당시 사회운동, 특히 참사의 중심지였던 제주도내 사회운동은 매우 척박한 상태였다. 서울의 경우 3선

개헌반대투쟁이 서울 시내 대학가를 중심으로 전개됐던데 반해 제주에선 유일하게 오현고 학생들에 의해서만 전개됐을 만큼 반독재민주운동의 세력은 약했다. 농민운동의 맥도 4.3 항쟁 이후 단절된 상태였고, 노동운동 역시 특별한 활동 없이 명맥만 유지하는 수준이었다(제주민주화운동사편찬위원회 편 2013). 이런 상황에서 제주도 내 사회운동이 남영호 참사에 힘을 보태기란 쉽지 않았을 것이고, 유족들이 독자적으로 정부를 상대로 오랜 시간 싸움을 지속하는 건 쉽지 않았을 것이다. 결국 초기의 정치적 애도는 점차 사적 애도로 전환되기 시작했다.

5) 망각과 단절

정치적 애도와 외상과정이 여러 상황과 요인들이 맞물려 창출되었듯 이의 중단 역시 복합적이고 다층적인 여러 요인과 수행집단들의 미묘한 상호작용 속에서 이뤄졌다. 정치적 애도와 외상과정을 형성해왔던 힘들이 하나 둘 사라지면서 참사는 사회적으로 무감시 상태에 놓였고 정부 주도하에 참사의 흔적 지우기가 진행됐다.

1971년 5월 1심 재판에서 재판부는 선장과 선주에게 각각 적용된 살인죄와 살인방조죄는 인정하지 않고 과실치사죄만 적용, 징역 3년형을 선고했다. 선장이 “한 겨울 밤 막막한 대해에서 침몰되면 소중한 생명을 빼앗기는 것이 분명한데 결과 발생을 예견했을 까닭이 없다”는 것과 선주가 “기만원의 운임 이익을 얻으려고 1억5천만 원 상당의 선박 재산이 수장될 것을 예견했을 이치가 없다”는 것이 판단의 이유였다(「경향신문」 1971.6.8). 또한 하역업체 직원과 공무원 전원에게겐 무죄를 선고했다. 2심 재판부는 1심 판결을 유지한 상황에서 선주에 대한 과실치사죄마저 인정하지 않았고, 대법원은 2심 판결을 존중했다.

최종적으로 선장은 2년 6개월 형을 선고받았으며, 하역업체 직원과 공무원들에게는 무죄가 확정됐다.¹⁹⁾ 재판 결과는 언론을 통해 논평 없이 단신 보도되는데 그쳤다.

1971년 3월 서귀포항에 세워진 위령탑은 1982년 9월 돈내코 중산간으로 옮겨졌다. “서귀포 항을 관광미항으로 조성하는 데 참사라는 역사적 사실이 혐오감을 줄 수 있다”는 이유 때문이었다(「제주신보」 2013.11.27). 자동차는 물론이고 버스조차 흔치 않았던 시절, 중산간으로 옮겨간 위령탑에 대한 접근이 어려워지면서 시민은 물론 유족들의 발길도 끊겼다. 은방울 자매가 부른 가요 ‘밤 항구 연락선’은 “쌍 고동에 허공 실어 침몰된 남영호야”라는 가사가 국가 위신을 훼손한다는 이유로 금지곡으로 지정됐다(「부산일보」 2003.6.23). 1981년 정부가 발간한 교통사고 백서에 남영호의 사고원인은 “과적·과속 및 안전조치의 소홀”로 명기되었고, 정원과 적재톤수의 준수, 화물결박, 기상상태 청취가 재발방지 대책으로 제시됐다(교통안전진흥공단 1981, 329). 이 모든 과정이 사회적 무관심과 감시망 밖에서 진행됐다.

1970년 12월 31일 이후 아주 오랫동안 남영호 참사는 사회로 소환되지 않았다. 많은 사람들이 남영호 참사를 잊어갔고, 설사 기억하더라도 선주의 탐욕이 부른 참사로 인식하기 시작했다. 남영호 참사는 오롯이 유족의 고통과 기억 속에만 존재하는 재난이 되었다. 사회적 망각이 형성된 것이다. 이런 일련의 과정은 남영호 참사가 문화적 외상으로 형성되는데 실패했음을 보여준다.

¹⁹⁾ 선주에 대한 최종 판결 내용은 확인되지 않는다. 대법원 판결로 선주가 살인방조죄와 업무상과실치사죄에 대해 무죄를 선고받았을 가능성이 매우 크지만, 너무 오랜 전 사건이라 현재(2017. 3) 법원전산망에서도 과거 환송 이후 사건번호를 검색할 수 없다(유해정 2017, 46).

5. 나가며

남영호 참사는 현재적 관점에서도 매우 이례적인 참사다. 압도적인 수의 무고한 희생자, 정부의 구조 실패와 책임 방기, 연이은 참사 속에서 발생한 대형 재난, 그리고 이를 해결하기 위한 다양한 주체들의 노력까지, 남영호 참사를 특징짓는 이런 요소들은 정치적 애도와 문화적 외상 형성에 유리한 요인들이다.

참사 초기, 이러한 요인들에 힘입어 남영호 참사에 대한 정치적 애도와 외상과정이 창출됐으며 이는 과거 참사와는 다른 전례들을 만들어 냈다. 국회의 남영호특위 구성, 정부 최초의 보상금 출연, 높은 인적쇄신의 요구들과 장관들의 사의 표명... 이는 과거 재난과 질적으로 구분되는 진전들이었다. 하지만 검찰의 수사종료와 보상금 협상이 시작되면서 남영호 참사에 대한 애도가 중단되었다. 이는 애도의 주체였던 수행집단의 역량 또는 의지의 부족, 사고-보상 프레임의 견고함, 사회운동이 위축되었던 시절에 적극적인 청중이 출현하지 못한 것 등에서 그 이유를 찾을 수 있다. 동시에 폭력적인 권위주의 정부는 정치적 애도 수행의 난관으로 작동했다. 이에 따라 남영호 참사는 미진한 책임자 처벌과 구조변화 없는 참사의 수습, 책임소재를 명확히 하지도 현실화되지도 못한 보상금 등의 과제를 남겼다. 남영호 참사로 성취된 진전이 이후 재난에서 안착화되지도 못했다. 그러나 더욱 심각한 문제는 정치적 애도가 중단된 뒤 남영호 참사가 사회적 기억 속에서 의도적으로 지워지고, 왜곡됐다는 사실이다. 결국 반세기에 가까운 세월 동안 남영호 참사는 사회적 망각 속에 잠들어 있었다.

이런 현실에서 그나마 다행인 건 최근 들어 남영호 참사를 기억하고 추모하는 발걸음이 만들어지고 있다는 사실이다. 2013년, 고령이 된 참사의 유족들이 다음 세대로 전승될 남영호 참사를 고민하며 남

영호 유족회를 결성했다. 비슷한 시기 서귀포시 역시 지역 인사들이 참여하는 민관합동추모위원회를 구성했다. 이 결과 2013년 12월 참사 이후 최초로 민관합동 추모제가 열렸다. 그리고 이듬해인 2014년, 중산간에 32년간 방치돼있던 위령탑이 정방폭포 공원으로 이설됐다. 하지만 장밋빛 미래를 기대하기엔 아직 이르다. 서귀포시가 위령탑 이설 까지가 시의 역할이라며 이후 과정에서 손을 뗐기 때문이다. 다시 남영호 참사는 오롯이 유족들의 어깨 위에 올려졌다.

시간을 되돌려 과거를 새롭게 쓰는 건 불가능하다. 하지만 “과거에 행해진 것을 현재에 말하는 것은 과거를 어떻게 보는지를 결정할 뿐만 아니라 아마도 미래의 행위에도 영향을 끼친다”(허쉬 2008, 32). 이에 기초한다면 당시 남영호 참사에 대한 정치적 애도와 문화적 외상 형성은 좌절됐지만 지금-여기에서 남영호 참사를 어떻게 말하는가, 기억하는가, 애도하는가에 따라 새로운 기억과 미래가 만들어질 수도 있다. 이는 수중고혼이 된 남영호 희생자들과 유족들이 견뎌온 세월에 대한 사회적 참회이며, 동시에 사회구성원으로서 안전을 무엇보다 중요한 인권으로 보장받기 위한 여정이기도 하다. 나아가 현재 우리 앞에 닥친 참사를 어떻게 마주하는가, 애도하는가와 밀접한 관련을 맺는다.

비록 충분한 자료에 기반을 둔 매끈한 연구과정은 아니었지만 이 연구가 남영호 참사를 기억하고 기록하며 애도하며, 동시에 지금 이곳의 참사에 대한 정치적 애도와 긍정적인 의미의 문화적 외상 형성에 작은 걸음이라도 보탬 수 있기를 바란다.

(2017년 4월 4일 접수, 5월 5일 심사완료, 5월 17일 게재확정)

참고문헌

- 강성현. 2015. “피해자와 사회중심의 진상규명과 정의수립은 가능한가”. 『세월호 이후의 사회과학』. 그린비.
- 경찰청 제주도 지방경찰청 경비과. 1970. “남영호 조난 사고 진상 및 사고 대책 보고”.
- 교통안전진흥공단. 1981. 『교통사고사례연구: 교통안전교재』. 교통부.
- 국회사무처. 1970a. 75회 국회 교통체신위원회 회의록 26호.
. 1970b. 75회 국회 교통체신위원회 회의록 27호.
. 1970c. 75회 국회 본회의 회의록 21호.
. 1970d. 75회 국회 남영호침몰사건진상조사 특별위원회 회의록 4호.
. 1970e. 75회 국회 남영호침몰사건진상조사 특별위원회 회의록 5호.
- 권귀숙. 2001. “제주 4·3의 사회적 기억”. 『한국사회학』 35(5).
- 김명훈. 2014. “기억과 기록: 사회적 기억 구축을 위한 기록학의 역할”. 『기록학 연구』 42호.
- 김명희. 2015. “세월호 이후의 치유: 제프리 알렉산더의 외상과정 논의를 중심으로”. 『문화와 사회』 19권.
- 김상우. 2003 “죽음으로 인한 유가족들의 일상적 삶의 위기와 재편”. 부산대학교 사회학과 박사논문.
- 김왕배. 2015. “‘트라우마’의 치유과정에 대한 사회학적 탐색과 전망. 『보건과 사회과학』 37호.
- 김종길. 2005. 『되돌아본 해운계의 사실들』. 동재.
- 김철만·최충익. 2015. “대형 재난사고 이슈의 생존주기 분석”. 『서울도시연구』 14권 4호.
- 김형주. 2013. “한국 재난뉴스의 전형화된 프레임에 관한 연구”. 서울대 언론정보학 석사논문.
- 남영호조난수습대책위원회. 1970. “남영호조난수습대책”.
- 남정 현오봉 선생 기념사업회. 2009. 『현一代記 南汀 玄梧鳳先生: 정치25년 육

- 영40년』.
- 내무부. 1970. “남영호침몰사고사후수습계획”.
- 노다 마사아키. 서혜영 역. 2015. 『떠나보내는 길 위에서』. 펜타크렘.
- 부만균. 1976. 『광복제주30년사』. 문조사.
- 알렉산더, 제프리. 박선웅 역. 2007. 『사회적 삶의 의미: 문화사회학』. 한울.
- 유해정. 2017. “숨쉬는 것조차 눈치를 봐야했던 시절의 비극”. 『재난을 묻다』. 서해문집.
- 이교선. 2013. “신문의 대형사고 보도에 관한 연구”. 경희대 언론정보대학원 석사논문
- 이문교. 1997. 『제주언론사』. 나남출판.
- 이정은. 2013. “한국 인권운동의 토대 형성”. 『역사비평』 103호.
- 이철. 2010. “사회적 외상의 문화적 차원에 대한 문화사회학적 연구”. 『신학사상』 149호.
- 전성범. 1997. 『그때 그 사건 : 濟州半世紀』. 제민일보사.
- 정원욱. 2016. “4·16 이후, ‘애도의 정치’의 새로운 양상들”. 『황해문화』 93호.
- . 2014. “국가폭력에 의한 의문사 사건과 애도의 정치”. 중앙대 문화연구 학 박사논문.
- 제주도 사회복지여성국 사회과. 1970. “남영호사건 도비 조의금”.
- . 1971. “남영호수습대책상황보고”.
- 제주민주화운동사편찬위원회 편. 2013. 『제주민주화운동사』. 도서출판 선인.
- 제주지방검찰청. 1992. 『제주도 지방검찰사』. 제주지방검찰청.
- 중앙해난심판위원회 재결록. 1971. “남영호 침몰사건”.
- 코언, 스탠리. 조효제 역. 2009. 『잔인한 국가 외면하는 대중』. 창비.
- 한국지방행정연구원. 2014. 『재난안전대책의 현재와 미래』. 지방자치 Focus 79.
- 허경준. 2016. “다중이용선박 안전관리 실태 연구”. 연세대학교 행정대학원 석사논문.
- 허먼, 주디스. 최현정 역. 2012. 『트라우마』. 열린책들.
- 허쉬, 하버트. 강성현 역. 2008. 『제노사이드와 기억의 정치: 삶을 위한 죽음의

연구』. 책세상.

홍성태. 2015. “삼풍백화점 붕괴와 비리-사고 사회”. 『경제와 사회』 108.

Granek, Leeat. 2014. “Mourning Sickness: The Politicizations of Grief”. *Review of General Psychology*. Vol 18(2).

「경향신문」. 「국제신문」. 「동아일보」. 「부산일보」. 「시사인」. 「제남일보」. 「제주신문」. 「제주신보」. 「중앙일보」.

Namyong ferry disaster and Cultural trauma

Yu hae jung

The study aims to investigate and analyze the meaning of the Namyong ferry disaster occurred in December 1970 from the perspective of 'Cultural trauma'. Cultural trauma here means change in collective identity and memory following a shocking accident as defined by Jeffrey C. Alexander.

The Namyong ferry disaster, called the worst marine accident ever in the country's history, set a variety of precedents related to post-disaster management for the first time. Furthermore, the families of those buried in a watery grave themselves played the key role in the investigation of the disaster.

However, the politics addressed the disaster with the accident-compensation frame, as in similar accidents before. Moreover, it was affected by the social circumstances of military dictatorship, and lack of democracy and human rights consciousness.

As a result, it failed to widely create political mourning which might have brought social change, aborting the change in collective identity.

Such failure has profound connectedness with similar large-scale catastrophic disasters repeatedly occurring, as well as oblivion of the Namyong ferry accident.

Key-word: Namyong ferry, Sewol ferry, disaster, cultural trauma, political mourning, civil society

