

Journal of Military History  
2018, No. 106, pp.1-35  
<https://doi.org/10.29212/mh.2018..106.1>  
Printed in the Republic of Korea

# 해군방송선납북사건

- 잊혀진 1-2호정의 교전과 그 승조원 -

정원웅\*

1. 서 론
  2. 해군방송선납북사건의 전개
  3. 승조원 생환을 위한 노력
  4. 승조원 군적에 대한 행정 조치
  5. 결 론
- 참고문헌

## 1. 서 론

1970년 6월 5일 13시 40분 경 연평도 서방 해상에서 작전 중이던 소형 해군 함정 한 척이 북한 경비정의 함포 공격을 받고 북한 측에 나포되었다. 이른바 “해군방송선납북사건”이다. 이는 대한민국 해군 현역 함정이 적군에 나포된 전무후무한 사건이었다. 북한이 어선을 나포

\* 해군사관학교

하거나 해군 및 해경 함정을 공격·격침한 사례는 있어왔지만, 해군 함정을 나포한 것은 1968년 미국해군 정보함 푸에블로함 이후 처음이자 마지막 사례였다. 나포된 함정은 120톤급 I-2호정으로 함체 외부에 방송 장비를 설치하여 대외적으로는 “방송선”이라고 불렸다. 유엔군 사령부 측에 따르면, I-2호정은 남북한의 어선들과 통신하기 위하여 방송 장비를 부착하고 있었으며, 이로써 양측 어선 간의 있을 수 있는 분쟁을 미연에 방지하는 역할을 했다. 사건 당시 I-2호정은 북위 37도 40분·동경125도31분 부근에서 이와 같은 통상적인 임무수행 중에 있었다고 한다.<sup>1)</sup> 정장(艇長) 정수일 준위 등 20명의 승조원들은 교전 중 사살되거나 배와 함께 납북되었고, 그들의 생사여부는 아직까지 밝혀지지 않았다.

해군방송선납북사건은 해군 함정의 나포라는 중대성과 전무후무하다는 특수성에도 불구하고 잘 알려지지 않았다. 이 사건 자체에 관한 연구는 전무하며, 1960년대 후반 북한의 무력공세를 다룬 연구에서 사건의 명칭만 간간히 나타날 뿐이다. 해군이나 국방부 차원에서도 1964년 북한에 피침된 PCE-56 당포함사건이나 2010년의 천안함사건과는 달리 이 사건에는 크게 주목하지 않았다.<sup>2)</sup> 더군다나 해군이 출간한 NLL 관련 책자에는 “준위”인 I-2호정 정장 계급이 “중위”로 오기되어 있을 정도로 사건에 대한 관심이나 이해가 전반적으로 낮은 형편이다.<sup>3)</sup> 주기별로 해군의 각종 역사적 사실을 기록하는 『해군사』에도 방송선 사건에 대한 상세한 내용은 여타 주요 사건과 다르게 등장하지 않는

1) Military Armistice Commission, 「302nd meeting of the Military Armistice Commission」, 9 June 1970, 『해군 방송선 납북, 1970.6.5.』, 729,55 1970, 외교통상부 문화외교국 외교사료과(이하 이 문서철은, 『해군 방송선 납북』으로 표기).

2) 당포함 사건에 관한 해군 출판물로는 해군역사기록관리단, 『위국헌신의 귀감 당포함 영웅들』, 해군본부, 2017이 있으며 천안함 관련으로는 국방부, 『천안함 피격사건: 합동조사결과와 보고서』, 국방부, 2010가 있다.

3) 해군본부, 『NLL, 우리가 피로써 지켜낸 해상경계선: 북한의 NLL 해역 도발사』, 해군본부, 2011, 17쪽.

다.4) 특히 이 사건은 68년의 푸에블로사건과 유사한 부분이 많음에도, 사건의 전후사정에 관한 연구는 푸에블로사건 비해 너무나 부족하다.5) 언론이 이 사건을 다루는 빈도 또한 매우 낮아, 사건 당해 연도인 1970년을 제외하고 관련 기사는 거의 찾아볼 수 없다. 사건 내용 자체보다도 이러한 무관심의 원인이 오히려 궁금해질 정도로 I-2호정의 교전과 피랍은 군과 학계와 대중에게서 잊혀져있다.

해군방송선납북사건에 대한 연구 및 저술이 극히 드문 이유 중 하나는 관련 자료가 많이 남아있지 않기 때문이다. 논문이나 책자에 이 사건이 단편적으로 등장할 때에도 발생 일시 등 최소한의 정보를 제외하고는 사건의 구체적인 경위는 나타나지 않는다.6) 현재 접근 가능한 자료로는 당시 외교부 문서인 외교사료관 소장 자료가 있고, 국방부 자료로는 I-2호정 승조원들의 사후 인사 처리에 관한 문서들이 있다. 그 외 정부문서들은 대부분 비공개로서, 특히 「납북해군방송선(I-2정) 승무원 생존첩보(국방부보고)」 및 「해군방송선 납북사건에 대한 사후조치(국방부보고)」 등과 같은 자료는 이 사건에 대한 주요한 내용이 포함되어 있을 것으로 판단하여 정보공개청구를 하였지만 국가기록원은 비공개 결정을 내렸다.7) 비밀해제 된 『해군사』에는 위에 언급한 것처럼 I-2호

4) 『해군사』는 PCE-56 당포함 사건과 1974년 YTL-30호정 침몰 사고 등 인원피해가 컸던 몇몇 사건사고의 개요 및 원인 등을 비교적 상세히 다루고 있다. 당포함사건은 해군본부, 『해군사 제5집』 해군통제부 교재창, 1973, 175~83쪽; YTL-30호정 관련 하여서는 해군본부, 『해군사 제7집』 해군통제부 교재창, 1981, 41~6쪽. 이하 『해군사』는 “『해군사』 권호”로 표기.

5) 푸에블로 사건을 다루는 대표적 연구로는 Mitchell B. Lerner, *The Pueblo Incident: A Spy Ship and the Failure of American Foreign Policy* (Lawrence: University Press of Kansas, 2002); 홍석률, 「1968년 푸에블로 사건과 남한·북한·미국의 삼각관계」, 『한국사연구』 113호(2001. 6.), 179-208쪽; 정성윤, 「1968년 북한의 푸에블로호 나포 원인에 대한 연구」, 『국제정치연구』 11집 2호(2008.12), 179-207쪽 등.

6) 예를 들어 김동욱, 「천안함 사태에 대한 국제법적 대응」, 『해양전략』 제146호(2010. 6.), 33쪽; 이윤규, 「북한의 도발사례 분석」, 『軍史』 제91호(2014. 6.), 82쪽. 사건을 그나마 자세히 서술하고 있는 저작은 안기순, 『해군 수병은 인생의 길잡이』, 지식과 감성, 2014, 154~155쪽이다.

정과 관련된 기록이 드문 실정이다. 이와 같이 자료가 부족하기 때문에 이 사건의 전말을 파악하는 것은 요원하다. 더군다나 북한 측 자료가 없는 한, 사건을 일으킨 북한의 의도 등은 여타 북한 소행의 사건들처럼 완벽한 진상파악이 불가능하다.

다만 당시 언론보도를 통해서 사건을 일정 부분 재구성할 수는 있다. 물론 당시의 대다수 언론보도는 각 군 및 국방부의 발표를 그대로 옮길 뿐이었고 자체적인 탐사보도는 유가족을 취재하는 수준에 지나지 않았다는 한계는 있다. 그마저도 사건 발생시각 등의 상세내용이 일치하지 않는 경우가 종종 있다. 또한 당시의 관례로 정부 발표나 언론보도에서는 “휴전선”이라는 표현이 자주 등장한다. 이는 북방한계선(NLL)이라는 용어가 아직 대중에게 익숙하지 않았으므로 대중의 이해를 돕기 위해 일어난 일로 보인다.<sup>8)</sup> 언론보도와 정부발표문에는 이러한 단점이 있지만, 이는 현 단계에서는 방송선사건에 대한 가장 많은 정보의 원천이다.

제한된 자료를 통해서라도 사건을 재구성해볼 필요가 있는 것은 방송선사건이 단순히 잊혀진 과거사이기 때문만은 아니다. 그 이상으로 이 사건이 의미가 적지 않은 전환점이었기 때문이다. 이 사건으로 말미암아 대함(大艦)주의를 지향하던 해군의 정책이 연안경비를 강화하는 쪽으로 변화하기 시작했으며, 북한의 고속경비정에 대항할 수 있는 고속정의 도입을 가속화 했다. 또한 베트남 전쟁을 제외하고 한국전쟁

---

7) 저자가 요청한 자료 중 공개가 거부된 자료는 국방부가 생산한 상기 2건 외에 서울 용산경찰서가 생산한 「해군방송선납북자가족연구선에 대한 동향보고」가 있다. 정보공개청구는 2017년 9월 이루어졌으며, 국가기록원은 10월에 비공개 결정을 내렸다. 이에 저자는 11월 이의신청을 하였으나 국가기록원은 기각처리 하였다. 기각처리 사유는 “생산된 지 30년이 경과된 기록물이나 ‘국가안보에 관련된 군사 정보를 포함’ 하고 있다는 것이었다.” 이후 행정심판이나 소송의 절차는 진행하지 않았다.

8) 유엔사령부는 제1차 군사정전위부터 91년의 마지막 정전위 본회의까지 한번도 “북방한계선 침범” 등의 표현을 쓰지 않았다. 이문항, 『JSA-관문점(1953~1994)』, 소화출판, 2001, 91쪽.

이후 처음으로 국군장병이 적의 포로가 되는 상황이 발생한 것에 대한 정부의 대응도 살펴볼 가치가 있다.

이 연구에서는 먼저 언론보도와 정부발표를 정리하여 I-2호정의 납북과 이에 대한 한국정부와 유엔군사령부의 대응을 검토한다. 이 사건은 해군 함정이 나포된 사건이었지만 공군기 역시 출격하면서 공군에 까지 영향을 미쳤기 때문에 그 파장을 살펴보고, 또한 I-2호정이 납북된 것이 아니라 자진 월북한 것이라는 일각의 주장에 대해서 그 논리와 근거가 빈약함을 지적한다. 그 다음 북한에 생존해 있을지도 모를 I-2호정의 승조원들을 생환시키기 위해서 정부가 시도한 외교적 노력과 한계를 외교자료를 통해 분석해본다. 나아가 1973년도 이후 생사 확인이 어렵게 된 I-2호정의 승조원에 대한 국방부의 행정 조치가 어떠하였는가를 살펴본다. 여기서는 국가기록원이 소장하고 있는 『해군예비군원령철, 1975-1983』 자료를 기반으로 한다. 마지막으로 결론에서는 이 사건을 계기로 해군의 함정 운용 계획의 변화가 있었지만, 그럼에도 74년도에 동해상에서 해경정이 다시 한 번 북한에 피침되고 그 승조원 일부가 억류되는 유사한 사건이 벌어지는 한계도 있었음을 간략히 지적한다. 현 단계에서 납북의 배경과 동기에 관해서는 확증할만한 자료가 부족하여 심도 있는 논의가 필요하므로 이는 추후 연구과제로 미루어둔다.

해군방송선납북사건은 세간에 잘 알려지지는 않았지만 무시할 수 없을 만큼의 여파가 있었다. 이 사건은 당시 막 시작하려고 했던 국군현대화 사업의 일환으로 국산 고속정의 도입을 촉진하는 계기가 되었다. 또한 납북된 20명의 I-2호정 승조원을 군적(軍籍)에서 제적하는 행정 처리가 처음으로 필요하기도 했다. 하지만 그 사유가 다름 아닌 재정적인 문제 때문이었다는 점은 교전 중 행방불명된 장병에 대한 처우로 바람직해보이지 않는다. 방송선사건은 비록 북한이 일으키기는 하였으나, 북한의 신예 고속정에 대응할 세력이 없었다는 사실과 해군 및 공군

작전상의 일부 실수 때문에 현역 해군 함정의 피랍으로까지 이어졌다. 나아가 승조원들을 귀환시키기 위한 노력이 시간이 지날수록 줄어들어 사건 발생 후 40여년이 지난 오늘날까지 그들의 생사여부조차 모른다는 사실은 한국정부가 책임소재에서 자유롭지 못하다는 점을 드러낸다.

## 2. 해군방송선납북사건의 전개

해군방송선납북사건과 관련하여서는 소수의 관련 자료들이 분산되어 있고 정리가 되어있지 않기 때문에 무엇보다도 사건의 경위 및 상세내용 자체를 정리하는 작업을 선행할 필요가 있다. 물론 한국 내의 언론 보도나 정부발표 등이 관련 자료 대다수를 형성하기 때문에 북한의 의도 등의 문제는 건너뛴 수밖에 없다. 따라서 방송선사건과 관련된 내용은 많은 부분이 아직 추정의 단계에 머무른다. 그러나 북한이라는 근원을 제거하면, 노후 함정을 전방에 배치한 해군과 교전규칙을 엄격하게 적용하여 적에 대한 공격을 망설인 공군에게 사건의 책임이 있었다.

정장 정수일 준위가 지휘하는 I-2호정은 일제시대에 제작된 노후함정으로서 최고속력 8노트에 20mm 포 1문, 50구경 기관총 2정, 5인치 로켓런처 MK50 2문이 설치되어 있었다.<sup>9)</sup> I-2호정은 1970년 6월 5일 연평도 서방에서 남한 측 어선단을 보호하며 해역을 감시하는 임무를 수행하고 있었다.<sup>10)</sup> I-2호정은 작전부대(당시 한국함대) 소속이 아니라 해군본부 정보참모부 예하 해상정찰대 소속으로서, 그 임무가 불분명하기는 하지만 다양한 임무에 투입된 것 같다.<sup>11)</sup> 특히 “방송선”이라는

9) 무장과 관련하여서는 『해군사 5』, 248, 251쪽. 최고속력과 관련하여서는 『동아일보』, 1970. 6. 6., 1쪽.

10) 위 신문.

11) 함형 “I”는 정보 및 첩보 계통의 함정을 의미한다. “I”가 붙은 다른 함정에 대해

별칭에서도 알 수 있듯이 함체 외부에 장착된 방송장비를 통해 어선단을 보호하기도 하고 대북방송도 하였다. 이는 사건 발생 직후 군의 발표에 나오는 내용이다.<sup>12)</sup> 이러한 군의 발표는 당시 사건 발생 지점 근처에 있었다는 한 어부가 I-2호정이 “출어 때마다 해군에서 저지선을 넘지 않도록 방송해주던 방송선이 눈에 선하다”고 증언하는 것을 보아서도 타당한 것으로 판단할 수 있다.<sup>13)</sup> 『해군사』에는 “I-2호정이 대북방송 임무수행 중 침몰되어 [1971년에] 제적되었다”는 기사가 있어, 어선보호, 해역감시, 대북방송 등의 복합적인 기능을 한 것을 알 수 있다.<sup>14)</sup> 해상정찰대 소속으로서 첩보수집 등의 주요 임무가 있었겠지만, 북한의 주장처럼 “전투기와 함선의 엄호 하에 해주 앞바다에 침입하여 정찰행동을 감행”한 것은 대체로 아닌 것으로 보인다.<sup>15)</sup>

I-2호정이 작전 중이던 시기의 연평도 근해는 상당히 번잡했다. 이 해역은 5월부터 조기잡이 철이었다. 하지만 1970년에는 이상냉수대(異常冷水帶)가 발달하여 조기떼가 분산되어 있었다. 이 때문인지 많은 어선들이 어로한계선 접속수역에 몰려있었다.<sup>16)</sup> 따라서 방송선사건이 있기 며칠 전에는 어로한계선을 넘은 어부들이 대거 체포되기도 하였다. 이와 같이 어로한계선 근방에서 어선들을 단속하는 행위가 북한 입장

---

『해군사』에서 찾아보면, “1965년 3월 4일 동해에서 나포한 간첩선을 I-11호라 명명하여 동년 4월 1일에 정찰대에 배속하였다(…) 1962년 3월 29일 동해서 나포한 간첩선(금성호)를 중앙정보부로부터 인수하여 I-10호정으로 명명 해상정찰대에 배치하였다” 등의 기사를 찾을 수 있다. 또한 I-2호정이 64년 “침몰어선 신홍호의 어부 5명을 구조하여 응급치료 후 8월 1일 인천에 입항”했다는 기사가 『해군사』에 나오는 것을 볼 때, 이러한 정보합정들이 해상정찰대의 첩보 활동 이외의 다양한 임무에 투입된 것을 알 수 있다. 『해군사』 5집, 231, 349쪽.

12) 『동아일보』, 1970. 6. 6., 1쪽.

13) 『동아일보』, 1970. 6. 6., 7쪽.

14) 『해군사』 6집, 189쪽.

15) 「영웅적 조선인민군 장병들이 5일 해주앞바다에 침입하여 엄중한 무장도발을 감행한 미제침략군 간첩선을 바다에 처넣었다」, 『로동신문』, 1970. 6. 6., 1쪽.

16) 『동아일보』, 1970. 6.11. 2쪽.

에서는 못마땅했을 수도 있다.<sup>17)</sup> 『로동신문』은 70년 6월 2일자 기사에서, “이것은 바다 [위]에까지 장벽을 쌓고 민족분렬을 영구화하려는 미제와 그 주구들의 간악한 탄압책동의 계속이다”며 미국과 한국정부를 비난하기도 했다.<sup>18)</sup> 어로한계선 근방에서 어선들을 단속하는 것에 대한 북한의 적대적인 태도가 방송선사건과 직접적인 연관이 있는지는 알 수 없지만, 사건 직전에 해당 해역에서 긴장이 상승한 것은 분명했다. 육상에서도 6월 3일 23시 28분 임진강 유역에서 총격전이 발생했고, 사건 발생 하루 전인 4일 낮에는 중부전선에서, 밤에는 임진강 유역에서 또다시 총격전이 발생하면서 긴장감을 더했다.

방송선사건 직후 공군이 밝힌 사건의 경위는 다음과 같다. 6월 5일 12시 50분 경 I-2호정은 위에서 언급한 통상적인 임무 수행 중이었다. 13시 5분 북한 경비정(PGM, Patrol Gunboat Motor, 고속포함) 2척이 I-2호정에 접근하는 것을 공군 레이더가 포착했고, 해군에서는 공군에 지원요청을 하였다. 13시10분에 공군 ○○기지에서 F-5A ○기가 출격했다. 시계는 15마일 정도로 “비교적 나뻐”이었다. 13시 20분에 F-5A가 사건이 발생한 해역에 도착하였으나 I-2호정은 이미 “휴전선 이북”에 있었고, F-5A가 위협사격을 하자 북한 경비정은 연막탄을 터뜨리며 도주했다고 한다.<sup>19)</sup>

이후 국방부가 합참전략정보국장을 단장으로 하여 설치한 조사단의 조사결과는 사건 직후에 공군이 발표한 사건 경위와는 약간의 차이가 있었다. 국방부 발표는 더욱 상세한 내용을 포함하고 있는데 이에 따르면,

17) 6월초 어로한계선을 월선한 어선에 대한 국내 언론 보도는 없다. 로동신문에 따르면 6척의 어선이 억류되고 45명의 어부가 구금되었다고 한다. 「미제와 박정희괴뢰도당이 서해에서 고기잡이하던 남조선어민들을 체포 구금하는 파쑈적 횡포를 또 감행」, 『로동신문』, 1970. 6. 2., 4쪽.

18) 위 신문.

19) 『동아일보』, 1970. 6. 6., 1쪽. “휴전선” 등의 표현은 원문 그대로. 발표에서 공군기지의 명칭과 출격한 F-5A의 숫자는 공개되지 않았다.



사건 당일인 5일 오전 연평도 기지를 떠난 해군방송선은 연평도 서남쪽 7마일 해상에서 우리 어선단의 어로작업을 보호하면서 대북방송 임무를 수행 중 휴전선 북쪽에서 300t급의 북괴 고속포함 여러 척이 북괴 어선단에 섞여 활동 중임을 발견, 경계하고 있었는데 이 날 낮 11시 55분 경 그 중 2척이 갑자기 선수를 남쪽으로 돌려 쏠살같이 돌진, 방송선을 향해 수백발의 포탄(76.2mm 함포, 37mm 및 13.5mm 기관포 등)을 퍼부으며 기습공격을 해왔다는 것이다. 방송선은 기관총과 자동소총으로 응사하며 약 15분간 분전했으며 적의 포탄이 선체에 명중, 승조원 중 상당수가 전사하고 부상한 것으로 판단된다. 방송선은 이날 낮 1시 5분 ‘항공지원요청’이라는 마지막 무전을 보낸 후 통신이 끊겼고 공군 F-5A 0대가 낮 1시 40분 현지상공에 도착했을 때는 이미 휴전선을 넘어 북괴 해역으로 끌려간 뒤로 공중지원을 할 수 없었으며 서해를 경비 중이던 해군 경비함정들도 급히 현지에 달려갔으나 거리가 너무 멀어 구해내지 못했다는 것이다.<sup>20)</sup>

사건이 발생한 경위는 공군의 초기 발표와 같지만, 시각에서는 차이가 난다. 국방부의 발표 중 “11시 55분 경” 북한 경비정이 남하했다는 부분은 발표를 옮겨 쓴 『동아일보』의 오기로 보인다. 같은 보도를 한 『경향신문』은 I-2호정이 “11시 55분 연평도기지를 출발”했다고만 하고 북한 경비정의 남하 및 공격 시각은 밝히지 않았다.<sup>21)</sup> 다만 15분간 교전했고 13시 5분에 항공지원요청을 한 문맥을 보았을 때, 12시 50분을 전후한 시각에 북한 경비정의 공격이 시작됐다고 짐작할 수 있다. 그 외에 주목할 만한 점은 F-5A의 도착 시각이다. 애초 공군의 발표에는 13시 20분에 F-5A가 도착했다고 하였고, 국방부 조사 결과는 13시 40분이었다. 시각의 차이가 나는 이유는 공군기가 현지 상공에 도착한 것은 13시 25분경이었으나 37분이 되어서야 목표물을 발견했고, 이때는 이미 I-2호정이 “휴전선을 넘어 끌려가고 있었기 때문에” 위협사격 및 위협선회비행만 했기 때문이다.<sup>22)</sup>

20) 『동아일보』, 1970. 6. 8., 1쪽.

21) 『경향신문』, 1970. 6. 8., 1쪽.

22) 『동아일보』, 1970. 6. 9., 1쪽.

언론은 I-2호정 피격과 피랍의 근본 원인으로는 크게 두 가지 사항을 언급했다. 첫째는 북측 함정과 수준차이가 나는 노후 함정을 접적해역(接敵海域)에 배치했다는 점이고, 둘째는 해군과 공군의 “작전미스”였다. 국방부는 조사단의 결과보고를 받고서 다음과 같은 결론을 냈다.

(1)방송선을 보호할 모선의 거리가 너무 멀어 엄호사격권내를 벗어났었으며 공군기지에 있는 육상포의 화력지원의 범위에서도 벗어났었다는 점 (2)방송선 I-2형은 일제 때 일본군이 소해정으로 쓰던 것을 개조한 것으로 지난 56년에 퇴역하여 함정리스트에도 없는 노후된 선박을 북괴의 고속포함이 많이 배치된 해역 정면에 무리하게 투입했었다는 점 (3)공군의 경우 작전지휘권이 미[美] 5공군사령관에게 있어 스크램블(출격지시)만 우리 공군 자체에서 내릴 수 있는데...(하략)<sup>23)</sup>

하지만 이러한 원인분석은 문제의 고질적인 근원을 지적한 것이고 해군과 공군에 대한 비난은 아니었다. 예를 들어 『동아일보』의 한 기사는 “해군 당국이 용선(用船)에 있어서 미스를 저질렀다고 지적되고 있지만 이러한 미스의 원인은 따지고 보면 근본적으로 함정 수의 절대부족에 귀결된다고 봐야”한다고 했다. 기사는 해군은 고속포함(PGM)의 도입을 위해 대미교섭을 했지만 PGM이 전폭기 F-4D(팬텀)보다도 비싸 실현하지 못하고 있다며 해군에 일정 부분 면죄부를 주었다.<sup>24)</sup>

공군도 마찬가지로 작전지휘권이 유엔군에 있기 때문에 적 함정을 격침시킬 수 있었음에도 허가 없이 공격할 수 없었다는 점이 방어논리로 제기되었다. 당시 언론에 알려진 바에 따르면, 해당 항공기는 “교전규칙 때문에 긴급출동(스크램블)한 후 ○○기지에 있는 주한미공군사령부 전술항공통제본부(TACC)로부터 연평도 상공으로 진출해도 좋다는 허가를 받아야” 했다.<sup>25)</sup> 교전규칙에 따라 선제공격을 받지 않는 한 먼저 사격을 할 수 없었고, 또 현장에 도착한 항공기는 TACC로부터

23) 위 신문.

24) 『동아일보』, 1970. 6. 9., 3쪽.

25) 『동아일보』, 1970. 6.10., 1쪽.

“목표물 공격을 허가 없이 하지 말라”는 경고를 계속 받았던 것으로 알려졌다.<sup>26)</sup> 이에 6월 10일 국회국방위원회에서는 “부분적이거나 작전 지휘권과 해상추적권 등을 유엔군으로부터 이양 받을 것이 무엇보다도 시급”하다는 목소리가 제기되었다. 특히 공화당의 이영근 의원은 “휴전선 북상에 대한 아군기의 추적권을 케이스 바이 케이스로 미군과 협의할 것이 아니라 일괄적으로 사전에 합의하도록 작전권 이양 교섭을 벌여야한다”라고까지 주장했다.<sup>27)</sup>

하지만 방송선사건에서 작전권은 사실 큰 상관이 없었던 것으로 드러났다. 6월 12일 유엔군사령부 측에서 당시 한국군은 “아무런 작전권의 통제도 받고 있지 않았을 뿐 아니라 적절한 행동을 할 수 있었다”라고 밝혔기 때문이다. 나아가 유엔사 측은 아래와 같이 자신의 무혐의를 입증하려고 했다.

한국 해군참모총장의 작전통제 아래 실시됐던 방송작전[I-2호정]이 연평도근해에서 실시하고 있던 임무에 관해 유엔군 당국은 적절한 통지를 받은 일이 없다. (중략) 사건현장에 지체 없이 출동했던 한국 공군기들이 방송선 납복을 저지하지 못한 것은 북괴 고속포함이 수많은 북괴어선에 둘러싸여 목표함정의 식별이 사실상 어려웠기 때문이며 목표물에 대한 적시 공격도 사실상 불가능했다.<sup>28)</sup>

유엔군사령관은 사건의 책임을 유엔군이 덮어쓰는 것을 불쾌해했던 것 같다. 사령관은 11일 직접 국방부장관을 찾아와 방송선사건이 작전지휘권 통제 때문이 아니라고 강경하게 항의했고, 국방부는 이 항의를 수용하여 12일에 사건 당시 작전권 제한을 받지 않았음을 시인했다.<sup>29)</sup> 따라서 작전권 논의는 금세 사그라졌다. 문제는 작전권이 아니라 “한국군이

26) 위 신문.

27) 국방위 관련은 『동아일보』, 1970. 6.11. 이영근 의원 발언은 『경향신문』, 1970. 6.10., 1쪽. 당시(6월 10일) 국방위 회의는 비공개로 진행되어 회의록에 내용이 남아있지 않다.

28) 『경향신문』, 1970. 6.12., 1쪽.

29) 『경향신문』, 1970. 6.12., 1쪽.

유엔군사령부의 교전규칙을 너무 축소해석, 적절한 대응책을 취하지 못했음”으로 밝혀졌고, 합참의장은 앞으로 북한의 무력침공이 있을 때에는 “각 군 지휘관이 독자적으로 이를 격멸할 수 있는 작전권을 행사토록” 각 군에 지시했다.<sup>30)</sup>

해군 함정이 해상 교전 끝에 피랍된 사건이지만 불똥은 공군에게 튀었다. 공군 입장에서는 억울한 부분이 없지 않았다. 이는 방송선사건 당시 공군 작전사령관이었던 윤응렬 예비역 공군 장군의 회고에서도 나타난다. 윤장군은 먼저 방송선사건 외에 보통의 대간첩작전 때 공군이 비난을 받을 수밖에 없었던 상황을 지적한다.

간첩선을 발견한 해군은 추격을 시작한다. 그러다가 30노트의 고속 간첩선이 교묘히 달아나면 그때야 공중지원을 요청하는 것이다. 그러므로 우리 전투기가 상공에 도달했을 때는 이미 소용이 없는 경우가 많게 되는 것이다. 따라서 공군은 어려운 작전을 하고도 꾸지람을 받는 수가 많았다. 처음부터 공군과 협동작전을 펼쳤다면, 간첩선 소탕도 쉽고, 전력 낭비도 막을 수 있었을 것이다.<sup>31)</sup>

즉, 해군의 지원요청 자체가 이미 늦었기 때문에 공군 작전이 실효가 없었다는 얘기다. 실제로 방송선사건에 있어서도 I-2호정은 북한 경비정이 남하하기 시작한 시각인 12시 50분경이 아니라 교전이 상당히 진행된 후인 13시 5분이 되어서야 항공지원을 요청했다. 교전 시간이 약 15분이고 공군기가 출격하여 현장에 도착할 때까지의 소요 시간이 15~20분가량, 목표물을 탐지하는데 걸린 시간이 또 10여분이었다. 그러므로 만일 교전이 시작할 즈음에 항공지원 요청을 하였더라면 공군 작전이 성공할 확률은 꽤 높아졌으리라고 판단하기에 충분하다.

해군에서 발생한 사건의 책임소재가 공군에까지 비화되는 것이 일견 불합리해보이기는 하다. 그렇기는 하지만 윤응렬 장군은 자신의 회고록

30) 『동아일보』, 1970. 6.16., 1쪽.

31) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 황금알, 2010, 374쪽.

에서 다소 과감한 주장을 한다. 즉, I-2호정은 납복된 것이 아니라 월복한 것이며, 해군참모총장은 대통령에게 거짓 보고를 했고, 공군참모총장은 해군의 이러한 실수를 보호하려다가 책임을 뒤집어썼다는 주장이다. 그런데 그 주장의 근거는 빈약하며 그가 전하는 사건의 정황에는 의심 가는 부분이 많다. 윤장군은, “[방송선사건은] 지금까지 납복된 것으로 알려졌지만, 그것은 진실이 아니다. 문 모 중위는 북한에 있는 아버지를 찾아 자진 월복한 것”이라고 하고 있는데, 여기서 용의자로 지목하고 있는 “문 모 중위”는 당시 I-2 호정에 승조하고 있었던 “문석영 소위”이다.<sup>32)</sup> 문소위는 69년 서울대 영문과를 졸업해 해군간부후보생 48차로 입대하여 69년 7월 임관하였다.<sup>33)</sup> 신문기사에 따르면 세상과 열다섯 살 때 각각 부친상과 모친상을 당했다.<sup>34)</sup> 또한 신문에는 훈련을 위해 I-2 호정에 승조하고 있었다고 나와 있으나, 어떤 훈련인지는 알려진 바가 없고, 국방부 기록에는 “존안실장”이라는 보직을 맡았던 것으로 나온다.<sup>35)</sup> 즉 윤장군의 주장은 함정에 편승하여 훈련 중이던, 아마도 평생 항해경험이 전무했을 임관 1년 차의 소위가 베테랑 부사관이 대부분인 나머지 승조원 19명을 제압하고 함정의 지휘권을 확보하여 월복했다는 것이다.<sup>36)</sup> 이 부분은 각 부서가 유기적으로 협동해야만 작동할 수 있는 함정이라는 곳에서는 있을법하지 않은 주장이다.

32) 윤장군이 문석영 소위의 계급을 잘못 알았는지 아니면 이후 전사 처리되어 추서된 계급을 기록한 것인지는 불분명하다. 단, 이 회고록에 “해군 함장 문 중위”라는 표현이 나오는데, 문석영 소위는 I-2호정의 정장도 아니었으므로 사실관계 확인에 착오가 있었던 것으로 보인다. 윤용렬, 위의 책, 384쪽.

33) “해군간부후보생”은 1972년 제55기부터 “사관후보생”으로 명칭이 바뀌어 현재 까지 이어진다.

34) 『경향신문』, 1970. 6. 8., 7쪽.

35) 훈련 중이었다는 기록은 위 신문; “존안실장”은 해본인근 250-2183호(73. 5. 23.) 해군 방송선(I-2호정)승조원 전사처리 계획보고, 『해군예비군원령철, 1975-1983』, 국가기록원 외 다수의 공문서에 등장한다. 이하 이 문서철은 『해군예비군원령철』로 표기.

36) 문석영 소위를 제외하고 당시 승조원은 준위 1명, 상사 1명, 중사 6명, 하사 9명, 병장 1명, 상병 1명으로 구성되어 있었다.

윤장군은 공군참모총장의 억울함을 역설하면서 구체적인 근거없이 I-2호정이 월북했다는 가정 아래 주장을 펼친다. 해군참모총장이 대통령 보고에서 자진 월북이라는 말은 하지 않고 공군기가 늦게 출현했다고만 함으로써 “박 대통령은 해군 총장의 보고를 그대로 믿고 공군에 대해 매우 진노했다”는 것이다.<sup>37)</sup> 나아가 윤장군은 71년 박정희 대통령의 3선 대선을 앞두고 있는 상황에서 “우리 해군 함장이 함정을 이끌고 북한에 귀순한 사건을 정부에 매우 큰 부담이었다”며 그러므로 “영단 정치세력에게 해군 함정 월북사건은 그렇게 처리하는 것이 절묘한 해답이 될 수 있었을 것이다”는 음모론을 제기한다.<sup>38)</sup> 정부가 월북사건을 계기로 자신들에게 집중될 안보정책에 대한 비난을 공군에게 돌렸다는 뜻이다.

그러나 월북이든 납북이든 해군 함정과 장병들이 적에게 넘어갔다는 사실은 그 자체만으로 정부가 비난 받기에 충분했다. 야당인 신민당은 6월 8일에 이미 “국방장관을 포함한 관계책임자의 엄단”을 정부에 요구했다.<sup>39)</sup> 국방위 소속 일부 국회의원들도 “이 사건에 대한 책임은 해·공군참모총장이 질 것이 아니라 정[래혁] 국방장관과 문형태 합참의장이 져야한다”며 더 높은 수준에서의 문책을 요구했다.<sup>40)</sup> 공군이 희생양으로서 정권의 비난을 감수한 흔적은 없다. 사건 초기에는 해군 및 공군참모총장의 인책이 국방부 차원에서 검토되기는 하였다. 그러나 장지수 해군참모총장은, 비록 사의를 표명하기는 했지만, '69년 4월 1일부터 72년 4월 1일까지 3년의 임기를 채웠다.<sup>41)</sup> 김성룡 공군참모총장의 경우 70년 8월 1일 해임되기는 했다. 하지만 그 임기가 68년 8월 1일부터 시작하였기 때문에, 초대 공군참모총장을 제외한 그 이전의

37) 윤웅렬, 위의 책, 384쪽.

38) 위의 책.

39) 『경향신문』, 1970. 6. 8., 1쪽.

40) 『경향신문』, 1970. 6.10., 1쪽.

41) 사의 표명에 관해서는 『동아일보』, 1970. 6. 9., 1쪽.

모든 공군참모총장이 약 2년 재임한 사실을 감안할 때 공군총장의 인사가 특별히 문책성은 아니었음을 알 수 있다.<sup>42)</sup>

정리하자면, 첫째 I-2호정은 대북방송, 전방감시, 어로활동 보호 등의 복합적인 임무를 띠고 연평도 서방 해역에서 작전 중에 북한 고속포함(PGM)의 공격을 받았다. 북한 경비정이 남하하여 선제공격한 점과 함정에서 누군가가 무단으로 조합하는 것이 무리라는 점에서 I-2호정이 자진 월북했다고 보기는 어렵다. I-2호정은 노후 함정으로 북한의 신형 함정에 비해 열세였고, 전력차이를 극복하지 못했다. 또한 엄호사격을 할 대형함정은 사정권 밖에 있어서 I-2호정에 도움을 주지 못했다. 북한이 I-2호정을 완전히 나포해갔는지 아니면 I-2호정이 침몰했는지는 확인이 불가능하다. 둘째, 교전이 한창 진행 중일 때 공군은 해군의 항공지원 요청을 받고 F-5A 2기를 긴급출동 시켰다. 공군기는 현장에 도착했으나 목표물을 포착했을 때에는 목표물이 이미 NLL 이북, 어선들 사이에서 이동 중이라서 공격을 단념했다. 이 과정에서 유엔군사령부와 공군 사이에 작전지휘권 문제가 있는 것으로 보였지만 사실은 공군이 교전규칙을 축소해석 하여 소극적인 대응을 했던 것으로 드러났다. 물론 사건의 근본 원인은 나포를 감행한 북한에 있었다. 그러나 해군 함정 피랍이라는 초유의 사태에 있어 책임지는 사람은 아무도 없었다. 해군 및 공군참모총장을 비롯하여 문형태 합참의장과 정래혁 국방장관도 모두 경질되지 않고 임기를 마쳤다.<sup>43)</sup>

42) 특히 제6대부터 김성룡 총장을 포함한 제10대까지의 공군참모총장은 8월 1일을 기준으로 만 2년을 재임했다. 윤용렬 장군의 회고에 따르면 김성룡 총장은 1년 연임을 희망했으나 불발되었다고는 하나, 초대 총장을 제외하고는 3년을 재임한 전례가 없다는 점 때문에 김 총장의 해임을 문책성으로 보기는 힘들다. 윤용렬, 위의 책, 383쪽.

43) 문형태 합참의장(재임 '68. 8. ~ '70. 8.)도 김성룡 공군참모총장처럼 사건 당해 8월에 퇴임했지만 이는 약 2년간의 임기를 채운 것이지 문책성 인사는 아니었다. 정래혁 국방장관은 '70년 3월부터 '71년 8월까지 재임했다.

### 3. 승조원 생환을 위한 노력

한국정부는 해군방송선납북사건이 발생하자 북한이 다른 군사도발을 일으켰을 때처럼 즉각 미국과 국제사회에 사건에 대해 통보했다. 한국 정부는 아시아태평양이사회(ASPAC), 베트남전참전국외상회의 그리고 유엔총회 등지에서 북한을 규탄했다. 한편 한국과 미국은 유엔 군사정전위를 통하여 나포된 I-2호정과 납북자 송환 협상을 시도했다. 한국 정부는 승조원들의 생사여부에 대한 정보조차 없었지만 그들의 송환을 요구했다. 이에 반해 북한은 I-2호정을 납북하지 않고 사상된 승조원들과 함께 수장시켰다는 주장을 되풀이했다. 1970년 연말까지 수차례 계속된 정전위에서 양측은 아무런 합의도 보지 못하고, I-2호정과 그 승조원의 송환은 요원해졌다. 정부와 유엔군사령부가 외교선전이나 정전위 협상에서 불성실하게 임한 것은 아니었지만, 결과적으로 북한의 사과나 납북자 송환 등과 같은 의미 있는 성과는 하나도 거두지 못했다.

#### 가. 한국의 외교전

외교전에 있어서 한국정부의 대응은 재빨랐다. 외무부는 국방부 발표문, 정부 답화문 및 홍보지침을 사건 발생 당일인 6월 5일 저녁에 이미 재외공관장들에게 타전하고, “일반 여론에 호소하여 북괴의 만행을 적극 규탄하고 그들의 허위선전을 사전에 분쇄하도록” 조치를 취하였다.<sup>44)</sup> 북한이 미국의 간첩선이 영해를 침범했다는 등의 국제 여론전을 펼치기 전에 선제적 공세를 취하겠다는 전략이었다.

정부는 외교무대에서도 북한 규탄을 활발히 진행했다. 6월 17일에

44) 외무부 보고사항, 1970. 6. 8., 『해군 방송선 납북』. 보고서에 첨부된, 외무부가 각 재외 공관장에 보낸 지급 전문의 일시군은 “052143”, “052315”(5일 21시 43분, 5일 23시 15분)로 기록되어 있다.



열린 ASPAC 각료회담에서 최규하 외무장관은 “북괴는 대한민국에 대한 침략행위를 자행함에 있어 보다 악랄하고 비인도적인 수법을 쓰고 있다”며 북한을 규탄했다.<sup>45)</sup> 인도주의적 차원의 남북자 송환 요구가 그 공동성명에 반영되었고, 비슷한 내용이 7월 초 개최된 베트남전 참전국외상회의의 공동성명에도 실렸다.<sup>46)</sup> 외무장관은 또한 7월 말 한 일각료회담에서 일본외상을 만나 대북접촉에 있어서 일본이 신중히 접근해달라고 요청하기도 하였다.<sup>47)</sup> 이렇게 한국정부는 국제사회가 북한을 압박하는 분위기를 조성해나갔다.

외교적 노력은 유엔총회에서도 계속됐다. 1970년에도 한국문제가 유엔총회에 상정됨에 따라 한국정부는 한국 통일에 대한 정부의 기본입장과 북한이 유엔의 권능을 존중할 것을 촉구하는 내용을 담은 통한각서(統韓覺書)를 유엔에 제출하면서 지난 일 년간 북한의 도발상을 각서에 상세히 담았다.<sup>48)</sup> 또한 유엔 한국 통일부흥위원단(UNCURK)의 연례보고서에도 북한의 도발상이 비슷하게 수록되었다.<sup>49)</sup> 11월에 열린 제25차 유엔총회 정치위원회에서 UNCURK 보고서는 가결되는 한편 공산 측의 외국군철수안과 UNCURK 해체안은 부결됨으로써 유엔 외교에서도 승세를 유지했다.

한편 이 회의에서 소련 대표가 북한의 발표를 인용하여 I-2호정을 언급했다. 소련 대표는 침몰한 I-2호정을 조사한 결과 이 배는 미국의

45) 『동아일보』, 1970. 6.17., 1쪽.

46) ASPAC 공동성명은 『동아일보』, 1970. 6.20., 1쪽; 베트남전참전국외상회의는 『동아일보』, 1970. 7. 6., 1쪽.

47) 『동아일보』, 1970. 7.22., 1쪽.

48) 『동아일보』, 1970. 7.29.; 1970. 8.21. 한국문제는 1968년 12월부터 유엔총회에 자동 상정 되지 않았다. 대신 유엔 한국 통일부흥위원단(UNCURK) 연례보고서를 사무총장에게 제출하고, 사무총장이 재량으로 한국문제 상정을 결정할 수 있게 되었다. 그러나 공산 측이 UNCURK 해체, 유엔군 철수 등을 총회에서 거론하여 한국문제는 76년까지 계속 총회에 상정되었다. 박지영, 『유엔 政治와 韓國 問題』, 서울대학교 출판부, 1995, 339~40 쪽.

49) 『동아일보』, 1970. 8.13., 1쪽.

스파이 함정으로서 함체에서 발견된 문서는 승조원들이 북한과 관련한 첩보자료를 수집하고 있었음을 가리킨다고 주장했다. 이에 대해 한국 수석대표는 소련 대표가 I-2호정의 승조원에 관해서는 아무런 언급이 없는 점을 지적하고, 인도주의보다는 프로파간다에 치중한다고 소련 대표를 비난했다.<sup>50)</sup>

그러나 이러한 일련의 외교적 노력이 실효를 가져온 것은 아니었다. 북한에 대해 도덕적 책임을 물을 수는 있었지만, 그 이상의 성과는 거두지 못했다. 한국정부는 납북자 송환 문제와 관련해 북한과의 협상을 군사정전위원회라는 테두리 안에서만 진행하고자 했다.<sup>51)</sup> 이러한 태도는 과거 북한과의 여타 문제가 있었을 때의 대응책과 같았다. 한국정부는 북한과의 쌍무회담 등은 전혀 고려하고 있지 않았다. 쌍무회담 대신 군사정전위원회라는 채널을 고수하는 것은 북한 정권을 한국정부와 대등한 위치에 놓지 않음으로써 북한의 정당성을 인정하지 않겠다는 의지의 표현이었다. 그러나 발상의 전환 없이 과거의 방식만으로 납북자의 송환을 기대하기는 어려웠다.

#### 나. 군사정전위원회

방송선사건이 일어나자 한국정부는 최대한 시간 내에 유엔 군사정전 위원회를 소집하기를 희망했다. 사건 발생 당일 정부는 외무부를 통해

50) 방연-130-365(70. 12. 19.) 해군방송선 피납 사진, 『해군 방송선 납북』.

51) 정전위라는 테두리를 고집하는 태도는 방송선사건 이후 첫 정전위(제302차)가 소집되기 직전 정전위의 김대엽 대령과 외무부의 함영훈 구미공장 사이의 대화에서 드러난다. 김대령이 비공개 회담에 대한 함국장의 말을 잘못 이해하여 “비공개 회의를 한다면 군사정전위와는 상관없이 MAC 테두리 밖에서 대한민국의 대표와 북괴의 대표가 회담하는 것이 되는데 외무부는 그렇게 해도 무방하다는 입장인가?”라고 묻자, 함국장은 “비공개 회의는 군사 정전위원회를 비공개리에 진행한다는 것”이었다며, “회담은 어디까지나 MAC의 테두리 안에서 진행되어야” 한다고 대답했다. 「군사정전위 김대엽 대령 면담록」, 1970. 6. 8. 『해군 방송선 납북』.

주한미국대사관 측에 사건의 개요와 함께 정전위 소집을 희망하는 내용의 전보를 보냈다.<sup>52)</sup> 북한은 사건 발생 직후, 정전위를 6월 9일에 소집하자고 이미 제의한 적이 있었다.<sup>53)</sup> 그 배경에 대해 알려진 바는 없으나 북한은 방송선사건 직전에 발생한 휴전선과 임진강 유역에서의 총격전에 관해 유엔군 측에 항의를 하려고 했을 수 있다. 정전위 소집과 관련하여, 일방이 소집을 제의하면 상대방이 거절한 전례는 아직 없었다. 그러므로 유엔사 측에서 대안을 제시하지 않는 한 정전위는 6월 9일에 열릴 터였다.<sup>54)</sup> 이에 유엔사 측은 하루 더 빠른 8일 소집을 북한 측에 제의했다.

하지만 북한은 정전위의 8일 소집안을 수용하지 않았다. 정전위 회의 진행에 있어 상대방의 소집 제의를 받아들이지 않은 첫 사례였다. 북한의 예외적인 행동에 한국과 미국의 실무진은 당황했다. 외무부의 함영훈 구미국장과 주한미국대사관의 Judd 참사관은 8일 오전 아래와 같은 대화를 나눴다.

쟈드[Judd] : MAC[군사정전위] 소집에 관한 아측의 제안을 북괴측이 수락하지 아니하였습니다. 나의 기억에 이것은 우리의 반대제안 [counter-proposal]을 수락하지 않은 첫 케이스로 기억합니다.

함국장 : 그렇다면 그것은 MAC회의 진행에 있어 수립된 관습(established practice)에 어긋나는군요. 따라서 MAC회의는 내일(9일) 개최되는 것인가요?

쟈드 : MAC 회의는 내일 개최된다고 봅니다. 내가 생각건대 그들이 우리를 무서워하는 모양이지요...(하략)<sup>55)</sup>

북한이 먼저 정전위 소집을 희망하였고, 또 후술하겠지만 북한은 방송선사건을 미국의 간첩선이 자신들의 영해를 침범한 사건이라 규정했음

52) OMY-571, 5 June 1970, 『해군 방송선 납북』.

53) 전화전, 1970. 6. 5. 20:00, 『해군 방송선 납북』.

54) 전화전, 1970. 6. 6. 11:00, 『해군 방송선 납북』.

55) 전화전, 1970. 6. 8. 09:20, 『해군 방송선 납북』.

에도 더 이른 정전위 소집을 반대한 의도를 짐작하기는 어렵다. 다만 미국대사관 참사관이 “무서워하는 모양”이라고 한 것처럼, 북한이 무언가 준비가 덜 되었던 것이라고 추측해볼 수는 있다. I-2호정의 남북이 사전에 매우 치밀하게 준비된 행위가 아니었을 수도 있다는 것이다. 어떤 이유에서든지 북한은 8일에 정전위를 개최할 준비는 안 되었고 최소한 하루라는 시간이 더 필요했다.

그리하여 제302차 군사정전위원회는 6월 9일 오전 11시에 개최되었다. 회의가 시작하자마자 북한 측은 I-2호정을 문제 삼기 시작했다. 북한 측은 미국이 6월 5일에 짙은 해무와 낮은 시정을 틈타 “무장간첩선” I-2호정을 북한 연해(沿海) 깊숙이 침투시켰으며 간첩 행위와 어선 나포를 시도했다고 비난했다. 북한 해군은 어선의 신고를 받고 출동하여 I-2호정에 정선명령을 내렸지만, I-2호정은 명령을 무시하고 북한 함정과 어선에 무차별 난사를 시작했다. 동시에 미군 전투기가 출현해 마찬가지로 북한 함정과 어선에 사격을 했다. 연평도에서도 해상과 북한 내륙 방면으로 포격이 시작됐다. 조선인민군 해군은 자위 차원에서 대응사격을 할 수밖에 없었다. I-2호정은 완전히 파괴되어 침몰했다. 이상이 북한 측이 주장하는 사건의 진말이었다.<sup>56)</sup>

제302차 정전위는 별다른 성과 없이 끝났다. 유엔군 측은 인도주의적인 차원에서 승조원들의 송환을 계속 요구했다. 그러나 북한 측은 자신들의 작은 함정이 어떻게 남측의 포화 속에서 I-2호정을 나포할 수 있었겠느냐는 주장을 되풀이 했다. 일방은 데려간 사람들을 내놓으라고 하고 다른 일방은 사람들을 데려간 적이 없다고 하니, 회의가 교착 상태에 빠질 수밖에 없었다. 양측은 방송선사건 외에도 6월 3일 임진강 유역에서 발생한 총격전과 5월에 있었던 각종 교전들, 그리고 남한에 있어서의 신종무기(F-4 팬텀) 도입 등에 관해 말이 오갔으나, 어느

56) Military Armistice Commission, 「302nd meeting of the Military Armistice Commission」, 9 June 1970, 『해군 방송선 납북』, 2~3 쪽.

하나에서도 합의를 보지 못하고 정전위는 폐회했다.

1970년 10월 23일에 열린 제307차 군사정전위원회에서는 그동안 답보상태였던 방송선사건에 약간의 진전이 일어났다. 북한은 이 날 I-2호정 사진을 제시하면서, 이는 사건 당시 수장됐던 I-2호정을 인양한 것인데 조사해본 결과 “남한 측에서 주장했듯이 단순한 방송선이 아니라 미 해군 제8296 정찰부대 소속의 170톤급 무장첩보선임이 드러났다”고 주장했다.<sup>57)</sup> 구체적인 인과관계는 찾을 수 없지만, 북한이 새롭게 “증거”까지 제시해가며 미국의 간첩선을 운운한 것이 그 다음날인 10월 24일에 있었던 유엔총회에서의 한국문제 표결을 염두에 둔 행동이었을 개연성은 있다. 북한의 의도가 어찌되었건 그 의도와는 상관없이, I-2호정의 최신 사진이 제시되자 유엔군 측에서는 승조원의 생존 가능성이 대두됐다.<sup>58)</sup> 이 사진이 실제로 침몰된 I-2호정을 인양한 것인지 아니면 침몰 전에 예인한 것인지는 확실하지 않다.<sup>59)</sup> 하지만 북한은 이 회의에서 승조원들의 상태를 알려달라는 유엔군 측의 요구에는 아무런 응답을 하지 않았다.

약 2개월 후인 70년 12월 3일 북한공군 소좌 박순국이 MiG-15를 몰고 월남한 사건이 발생하면서 납북자에 대한 문제가 다시 한 번 불거졌다. 북한 측은 곧장 정전위 개최를 요구했고, 이에 12월 5일 제309차 군사정전위원회가 열렸다. 북한은 미그기가 훈련 중 불시착 한 것이므로 비행사와 기체를 즉각 반환할 것을 요구했다. 이 날 회의는 유엔군

57) 『동아일보』, 1970.10.24., 1쪽. 미 해군 제8296부대가 어느 부대를 지칭하는지는 알려진 바는 없다.

58) 『동아일보』, 1970.10.24., 1쪽.

59) 외신을 인용해 보도한 『동아일보』에 따르면 북한은 “황해에서 격침한 미국해군 함정 1척은 이것을 건져내어 조사해본 결과...(하략)”이라고 표현되었고, 『경향신문』 보도에는 “우리 방송선이 침몰 전에 예인된 것으로 보아...(하략)”이라는 문구가 있다. 한편 소련은 1970년 11월 유엔총회 정치위원회에서 북한의 기자회견을 인용하여 “해저에서 인양”했다고 주장했다. 『동아일보』, 1970.10.24., 1쪽; 『경향신문』, 1970.10.24. 1쪽; 방연-130-365(70.12.19.) 해군방송선 피납 사건, 『해군 방송선 납북』.

측이 더 조사를 한 후 그 내용을 북한 측에 통보해주겠다고만 하고 폐회되었다.<sup>60)</sup> 이어서 16일에 열린 제310차 정전위에서 유엔군 측은 이 사건을 방송선사건 및 69년 KAL기납북사건과 연계하는 전략을 택했다. 이런 전략은 유엔군 측과 한국정부가 사전에 협의한 것이었다. 유엔군 측은 “거주 지역 선택의 자유에 바탕을 둔 인도주의적 견지에서 박순국 소좌 송환 문제, KAL기 송환 문제, I-2 해군방송선 승무원 송환 문제 등을 해결해야 한다”고 하며 “북괴 측의 성의있는 태도에 따라 박소좌 송환여부를 결정, 통고하겠다”고 했다.<sup>61)</sup> 거주 지역 선택의 자유에 따라 문제를 해결해야 한다는 원론을 제시하면서도 북측이 성의를 보이면 박소좌를 송환할 수도 있다는 모호한 표현이었다. 이 회의에서 유엔군 측은 미그기가 한국 상공을 침범한 것에 대한 사과 및 납북된 KAL기 승객과 승무원, I-2호정 승조원의 상태에 대한 정보도 동시에 요구했다. 유엔군 측이 주도권을 잡을 수 있는 상황이었다.

그러나 월남한 미그기와 납북된 KAL기 및 I-2호정을 연계하는 전략은 성공하지 못했다. 71년 6월 2일 열린 제316차 정전위에서 유엔군 측은 “박순국 소좌가 거주지 선택의 자유 원칙에 따라 아무런 압력 없이 남한에 거주하기로 결심했다”고 북한에 통보했다.<sup>62)</sup> 70년 12월부터 네 차례에 걸친 협상에서 유엔군 측은 박소좌와 KAL기 납북자들의 신병을 국제적십자 등의 제3자에게 넘겨 자유롭게 거주지를 선택할 수 있게 하자고 북한 측에 제의했으나, 북한은 이러한 제안을 받아들이지 않았다. 6월 10일 박소좌는 대한민국 공군 소령으로 임관하며 미그기 및 박소좌를 납북자들과 맞바꾸려는 카드는 소용없게 되었다. 이후 군사정전위에서 I-2호정에 논의하는 일은 더 이상 없었다.

60) 『동아일보』, 1970.12. 5., 1쪽.

61) 『경향신문』, 1970.12.16., 1쪽.

62) 『동아일보』, 1971. 6. 2., 1쪽.

## 4. 승조원 군적에 대한 행정 조치

I-2호정 승조원 혹은 그 사체의 송환이 요원해지자 승조원의 군적(軍籍)에 대한 문제가 불거졌다. 한국정부가 승조원의 생사여부를 확인하지는 못했지만, 방송선 교전 후 3년이 지나 이들을 행방불명으로 처리하여 전사처리, 즉 제적할 것인지 아니면 포로가 되었다고 간주하여 군적을 유지할 것인지 결정할 시기가 되었던 것이다. 지난 3년간 국방부는 승조원 유가족에게 각종 수당을 포함한 승조원의 급여를 지급하고 있었는데, 이를 계속하여 지급해야 하는가라는 의문이 문제의 중심에 있었다.

애초 해군은 I-2호정 승조원들을 행방불명(실종)으로 전사에 준해 처리하려고 했다. 1973년 당시 병역법 시행규칙 제105조(행방불명자의 처리) 제6항은 “행방불명자가 그 행방불명이 된 날로부터 3년을 경과하여도 그 생사가 분명하지 아니한 때에는 이를 전사자에 준하여 처리하여야 한다”고 규정하고 있었다.<sup>63)</sup> 이에 따라 승조원의 행방이 묘연해진 지 3년이 다가오는 73년 5월 해군은 이들을 전사처리하기로 하였다. 전사처리가 될 경우, 승조원들은 1계급 추서 후 제적되며, 국립묘지 현충탑에 봉안되고, 그 유족은 유족연금 및 각종 원호(援護) 혜택을 받을 계획이었다.<sup>64)</sup> 이 계획은 해군이 국방부에 범무질의를 한 후 세워졌다. 행방불명에 의한 전사처리를 연기할 수 있는가라는 질의에 국방부는 불가하다고 회신하였다. 그 주된 이유는 해당 규칙의 취지가 “행방불명으로 인하여 야기된 불분명한 병적상의 신분관계를 제거하자”는 것이기 때문이었다.<sup>65)</sup> 동시에 국방부는 같은 이유로 전사처리가

63) 병역법 시행규칙(국방부령 제226호, 1972. 6. 7. 일부개정).

64) 해본인근 250-2183호(73. 5. 23.) 해군 방송선(I-2호정) 승조원 전사처리 계획 보고, 『해군예비군원령철』.

65) 국방부 법제 810-62호(73. 4. 6.), 『해군예비군원령철』.

민법상 사망의 효력을 발생시키지는 않는다고 판단하였다. 이러한 법령해석과 승조원의 생사확인이 곤란하다는 대한적십자사의 통보를 근거로 해군에서는 이들을 전사처리 하기로 하였고, 이 계획은 국방부를 거쳐 청와대에까지 보고되었다.<sup>66)</sup>

그러나 청와대에서는 승조원 전사처리를 보류시켰다. 청와대에서는 “적절한 시기에 송환 요구가 가능하므로 정책상 전사 처리를 보류함이 좋겠다”라는 의견을 냈다. 이는 당시 진행 중이었던 남북적십자회담에 어느 정도 기대를 가지고 있었기 때문으로 보인다.<sup>67)</sup> 적십자회담은 72년 8월 제1차 본회담이 열린 후 일곱 차례에 걸쳐 진행되고 있었다. 청와대의 판단은 북한이 73년 8월 김대중납치사건을 계기로 남북대화의 일방적 중단을 선언하기 이전에 이루어졌기 때문에 방송선 승조원들을 법에 따라 성급히 전사 처리하기보다는 적십자회담이라는 채널을 통하여 송환 요구를 지속하려고 했을 가능성이 있다.<sup>68)</sup> 뿐만 아니라 김대중납치사건 직전까지 남북관계는 상당한 호조를 보이고 있었다. 예를 들면 적십자회담과 남북조절위원회가 계속 열리고 있는 가운데 북한이 73년 6월 10일 휴전선 상에서 일시적으로 대남방송을 재개하였는데 다음 날 북한이 적반하장 식으로 상호비방 중지 제의를 해오자 서울 측은 이를 수락했다. 또한 한편으로는 6월 12일부터 14일까지 남북조절위원회 제3차 회의가 서울에서 무사히 개최되었다.<sup>69)</sup> 나아가 박정희 대통령은 6월 23일 평화통일 외교정책을 선언(6·23선언)함으로써 남북

66) 국방부-158호(73. 6. 4.) 해군 방송선(I-2호정) 승조원 전사처리 계획 보고, 『해군예비군원령철』.

67) 국방부 인사국, 『해군방송선 승조원 인사처리』, 1975. 10. 20., 『해군예비군원령철』. 이 문서에서는 “남북회담 진행에 따른 유가족 기대”로 나온다. 한편 해본관 감 1240-361호(75. 3. 26.)에는 인용문에서처럼 청와대가 “정책상” 판단을 내린 사실만 “청와대 견해”로 기록되어 있다.

68) 김대중납치사건은 1973년 8월 8일 중앙정보부가 당시 일본에 체류 중이던 김대중을 납치하여 8월 13일 서울에서 석방한 사건으로, 북한은 이 일을 계기로 8월 28일 남북조절위원회 중단을 선언했다. 『동아일보』, 1973. 8.29. 1쪽.

69) 통일부, 「남북대화 주요일지」, <<http://dialogue.unikorea.go.kr>>(2017. 12. 5.).



관계의 개선을 시사하기도 하였다. 해군의 전사처리 계획이 6월 4일 국방부 보고로 청와대에 보고된 것을 감안하면, 남북조절위 개최나 대통령령의 선언을 앞두고 있던 청와대로서는 남북 해빙 분위기에 충분히 기대를 걸어볼 만했다.

청와대 판단에 따라 보류된 I-2호정 승조원의 전사처리 문제는 1975년 다시 제기되었다. 73년 당시 청와대는 “송환이 불가할 경우 민법 제27조 1항에 의한 일반 실종(시효5년)으로 처리”하라는 지침을 내렸는데, 이제 그 기한이 돌아온 것이다.<sup>70)</sup> 해군은 “전사 처리 기준일자를 소급 처리하는 경우 야기될 급여금(73.7-현재[1975년]) 환수 등의 문제점을 해소하기 위하여” 민법 상 실종만료 기한인 75년 6월 5일에 맞추어 승조원을 전사 처리하고자 했다.<sup>71)</sup> 그러나 국방부에서는 기한 내에 판단을 내려주지 않았고, 해군은 7월에 재차 승조원 처리에 대한 지시를 시달해줄 것을 국방부에 요청했다. 해군으로서는 이들 승조원의 지위가 불분명함에도 각종 급여를 계속 지급해야할지 확신할 수 없었다. 무엇보다 제적되지 않은 현역 군인이 탈영하거나 휴직하지 않은 상태에서 급여를 지급하지 않을 이유가 없었다. 육군에서는 베트남전쟁 당시 행방불명되었던 장병의 경우에도 국방부의 유권해석에 따라 제적 시까지 급여를 지급한 선례도 있었다.<sup>72)</sup> 또한 혹여 뒤늦게 전사 처리 결정이 난다면, 유족들이 전사 처리 기준일자부터 처리 결정이 난 시점까지 수령한 급여를 모두 반납해야하는, 해군으로서는 불편한 상황에 맞닥뜨릴 터였다. 국방부 인사국은 이 요청을 받은 7월에서야 I-2호정 승조원을 “실종이 아닌 포로로 간주하고” 있으며 “따라서 포로된 자의 인사처리에 관한 규정이 제정될 때까지 현행대로 계속 관리

70) 해본관감 1240-361호( '75. 3. 26.), 『해군예비군원령철』.

71) 해본인상 251-1861호( '75. 4. 21.) 해군 방송선(I-2) 승조원 전사 처리 승인 상신, 『해군예비군원령철』.

72) 해본인상 251-3465호( '75. 7. 8.) 방송선 승조원 급여금 지불 여부 문의, 『해군예비군원령철』.

할 것”이라는 지침을 시달했다.<sup>73)</sup>

국방부가 75년도에 I-2호정 승조원을 포로로 간주하게 된 경우는 혼란스러웠다. 국방부는 74년도 종합감사에서 승조원 처리 문제로 지적을 받은 일이 있었다. 당시 감사담당관은 국방부장관에게 “특별보고”를 한 후 재가를 얻어 75년 1월에 해군에 적법한 실종자 처리, 즉 전사 처리를 하도록 했다. 이후 지적 사항이 시정되지 않자 3월에 동일한 처리를 독촉하기도 했다. 그러나 국방부 인사국에서는 7월에 현행유지를 지시함으로써 해군은 상반된 두 가지 지시를 받아 혼란스러울 수밖에 없었다.<sup>74)</sup> 국방부 인사국의 입장은 I-2호정 승조원들의 납북이 명백하므로 행방불명자로 처리하기가 곤란하다는 것이었다. 게다가 승조원들은 총돌 당사국 군대의 구성원으로서 제네바협약에서 정의하는 포로의 개념에도 해당되었기 때문에 포로로 간주하는 것이 타당하다는 것이었다.<sup>75)</sup> 국방부 인사국은 75년 9월과 10월에 감사담당관실과 협의하여 “승조원은 포로로 간주함이 타당하다는 결론”을 얻었고 관계법령 제정에 들어갔다. 한편 해군은 일단 75년 11월부터 방송선 승조원들에 대한 급식비 및 함정근무수당 지급을 중단했다.<sup>76)</sup>

유가족들은 대부분 전사 처리를 희망하였다. 해군은 75년 4월 국방부장관에게 방송선 승조원들의 전사 처리를 재차 건의하기 전 유가족들로부터 전사 처리 동의서를 받았는데, 승조원 20명 중 18명의 유가족이 전사 처리 및 현충원 봉안에 동의했다.<sup>77)</sup> 유가족 대부분이 전사 처리를 희망한 이유는 개인에 따라 다르겠지만, 북한에 친척이 생존해 있다는 것 자체로 사회문화적 불이익을 받아야만 했던 시대상황이 하나의 동인으로 작용했던 것 같다. 유가족 중 한명은 최근 한 언론과의

73) 인사 930-713호( 75. 7. 18.) 방송선 승조원 전사처리, 『해군예비군원령철』.

74) 감사 140-597호( 75. 9. 16.) 해군 방송선 승조원 실종자 처리, 『해군예비군원령철』.

75) 국방부 인사국, 『해군방송선 승조원 인사처리』, 1975. 10. 20., 『해군예비군원령철』.

76) 인사 930-111호( 76. 3. 23.) 해군 방송선 승조원 실종자 처리 회신, 『해군예비군원령철』.

77) 반대 1명, 나머지 1명은 무연고자.

인터뷰에서 “연좌제에 걸려들까 두려워 1996년에야 처음으로 통일부에 납복자 신고를 했다”고 밝혔다.<sup>78)</sup> 군인이 적과의 교전 끝에 행방불명이 되었음에도 그 유가족은 영웅의 가족으로 칭송 받기보다 휴전선 이북에 가족이 있다는 사실을 숨기고자 했던 것이 당시의 사회상이었다.

그러나 정부의 방침은 유가족 다수의 바람에 부합하지 않았다. 75년 10월, 국방부가 승조원을 포로로 간주하기로 결정한 이후 작성된 문서에는 처리방안으로 모든 유가족이 동의하면 승조원을 행방불명자로 간주하여 전사 처리 한다고 나타나있다. 유가족 중 일부가 전사 처리에 반대하였으므로, 실제로 즉각적인 전사 처리는 이루어지지 않았다. 또한 같은 문서는 향후 처리 계획으로서 “10년 경과 후 포로관리에서 제외시키고 생사불명시 전사자에 준하여 제적코자” 한다고 명시했다. 이와 함께 “참고” 표시를 하여 “현 포로 및 행불자 인사처리규칙에 포로관리 제외자의 처리에 관한” 규정이 없어 보완작업 중이라고 밝혔다.<sup>79)</sup>

이러한 보완작업의 결과는 다음 해인 1976년 9월 제정된 국방부령 제292호 “포로및행방불명된군인의인사처리규칙”으로 나타났다. 이 규칙으로써 국방부는 포로가 된 날로부터 10년이 경과한 자로서 국방부장관이 포로로서 계속하여 관리함이 부적당하다고 인정하는 자”를 제적할 수 있는 최소한의 법적 근거를 마련하였다. 이후 군인사법은 1980년 개정을 통해서 제40조(제적)에 제6호 “포로 또는 행방불명자로서 국방부령이 정하는 사유에 해당하게 되었을 때”를 신설하였고, 동법률의 시행규칙이 82년에 제정되면서 76년 9월의 국방부령을 반영하였다.<sup>80)</sup> 이로써 국방부는 방송선 승조원들을 포로가 된 지 10년이 지난

78) 「납복자 가족의 ‘나홀로 동해안 국토종주’, 그 이유가, 『오마이뉴스』, 2017. 7. 31.

79) 국방부 인사국, 「해군방송선 승조원 인사처리」, 1975.10.20., 『해군예비군원령철』.

80) 포로및행방불명된군인의인사처리규칙(국방부령 제292호, 1976. 9.15. 제정); 군인사법(법률 제3265호, 1980. 12. 4. 일부개정); 군인사법시행규칙(국방부령 제347호, 1982. 9. 20. 제정). 최근의 일부 언론 기사는 이에 대해 잘못된 정보를 전하고 있다. 「45년째… ‘北에 잡혀간 동생 생사만이라도’」, 『동아일보』, 2015. 6. 5. 기사는 “포로 신분으로 10년 이상 지나면 전사 처리가 가능한 방식으로 1994년

1980년 6월에 전사에 준하여 처리할 수 있었다.

방송선 승조원들이 전사하였는지 포로로서 북한에 생존해있는지 불확실한 상황에서 정부는 이들을 실종 및 전사 처리할지 아니면 포로로 간주할지를 두고 내부에서 의견이 엇갈렸다.<sup>81)</sup> 그 타협점이 바로 “포로로서 10년 후 군적에서 제적”하는 것이었다. 정부에서 이들을 그토록 제적하고자 했던 이유는 급여 문제 때문이었다. 방송선 승조원의 인사 처리와 관련한 정부 자료에서 승조원의 해당 계급에 상응하는 급여표는 반복적으로 등장한다. 정부는 군적에서 이들을 제적하지 않는 한 급여를 계속 지급할 수밖에 없었는데, 이들을 제적할 법적 근거는 없었기 때문에 이들을 간단히 적의 포로로 규정할 수가 없었다. 앞서 언급했듯이 해군은 75년 7월 국방부에 “각종 급여금 지불의 지속 여부 및 지불 시한”을 문의하였고, 급여 지급을 계속하라는 국방부 인사국의 지침에 대한 감사관실의 반응은 “막대한 국고의 손실을 초래”하고 있다는 것이었다.<sup>82)</sup> 실제로 방송선 승조원들이 현역신분을 유지할 경우 정부가 매월 지불해야하는 급여액은 총 1,020,386원이고, 여기서 함정수당과 급식비를 제한다면 661,606원이었다. 만약 전사 처리를 한다면 일시금으로는 14,208,493원, 매월 지급액으로는 331,600원이 소요될 예정이었다. 전사 처리를 한다면 국고의 부담은 절반 정도가 되는 것이다. 국방부 조사에 따르면 미국의 경우 포로는 “귀국 시까지 신분상의 모든 대우

---

군 인사법이 개정돼...”라고 하고 있으나, 이러한 개정은 이미 82년도에 이루어졌다. 「정부, KAL납치 조창희씨 납북자 제외 검토」, 『연합뉴스』, 2006. 7. 18. 기사는 또한 “국방부는 이들 [방송선 승조원]을 행방불명자로 전사 처리해 현역에 준한 급여를 지급하다...”라고 적고 있지만, 전사 처리를 함으로써 급여를 계속하여 지급할 필요는 없어지게 되었다.

81) 1975년 방송선 승조원의 북한 생존 여부에 대한 국방부의 질문에 중앙정보부에서는 확인 자료가 없다고 회신한 바 있다. 중대공-720(75. 6. 13.) 해군 방송선(I-2) 승조원 전사 여부 자료 통보. 이후 1992년이 되어서야 한 탈북자가 문석영 소위가 북한에 생존해있다고 증언한다. 이 증언이 다른 경로를 통해 재차 확인되었는지는 알려지지 않았다. 『동아일보』, 1992. 6. 25., 22쪽.

82) 해본인상 251-3465호(75. 7. 8.) 및 감사 140-597호(75. 9. 16.), 『해군예비군원령철』.

(제급여, 진급 등) 및 특별 원호혜택”이 주어지는 반면 행방불명자는 “7년 이후 제적”하게 되어있었다. 이 두 가지를 적당히 조합한 것이 “포로로서 10년 후 제적”이라는 제도인 것이다.<sup>83)</sup>

## 5. 결 론

### 가. 해군방송선납북사건의 여파

해군방송선납북사건 이후 해군의 대함주의 정책에 대한 사회 전반적으로 반성의 목소리가 일어났다. 언론은 지난 대간첩 작전에서 간첩선보다 느린 해군 함정 탓에 목전에서 적을 놓진 사례들을 내놓으며, 해군의 정책 개선을 촉구했다.<sup>84)</sup> 해군으로서도 북한의 고속함정에 대처하기 위한 고속포함(PGM) 도입을 시도해왔지만 자금 부족으로 인해 사정이 여의치 않았다. 이런 상황 하에 발생한 I-2호정의 납북은 막 시작하려던 해군이 고속함정 도입을 가속화하는 데에 영향을 미쳤다.

1971년도부터 청와대 경제 제2수석비서관으로서 중화학공업과 방위산업을 일으키는데 앞장선 오원철은 자신의 회고록에서, 고속정의 도입은 방송선사건의 충격으로 인해 한국 방위산업의 탄생과 때를 같이 했다고 적고 있다.<sup>85)</sup> 이 회고에 따르면 방송선사건 발생 23일 뒤인 6월 28일에 박정희 대통령은 고속함정 건조안을 재가했다. 해군은 다음 달 한국과학기술연구소(KIST)와 기본설계 용역을 체결했고, 71년 4월

83) 국방부 인사국, 「해군방송선 승조원 인사처리」, 1975. 10. 20., 『해군예비군원령철』.

84) 『동아일보』, 1970. 6. 6., 1쪽.

85) 오원철은 방송선사건으로부터 경제 제2수석비서관실이 설립된 '71년 11월까지를 “우리나라 자주국방과 방위산업 태동기”라고 부른다. 오원철, 「해군포함 피랍 충격 딛고 대양해군 건설: 박정희 정권 울곡사업 총책임자 오원철 증언」, 『신동아』, 438(1996. 3.), 446~465쪽.

부터 해군공창에서 고속정 건조에 들어갔다. KIST에서 설계한 이 함정은 73년 3월 완성된 후 해군이 120톤급 중형고속정 PKM(Patrol Killer Medium, 기러기급)으로 운영하였다. 이와 동시에 해군은 학생들의 방위성금으로 ‘신옥포계획’에 따라 70톤급 소형고속정을 해군 자체적으로 설계하는 사업을 시작했다. 이 함정은 PKM보다 조금 이른 72년 11월에 진수되어 1번 함이 ‘학생호’(PK, Patrol Killer, 제비급)로 명명되었다(전력화는 73년 1월 15일).<sup>86)</sup> PKM과 PK는 최고속력이 각각 39노트, 42노트에 달했다. 이로써 해군은 북한의 간첩선과 고속함정에 대응할 세력을 구축할 수 있었다. 이들 고속정의 명맥은 오늘날 참수리급 고속정(PKM)과 운영하급 유도탄고속함(PKG)으로 이어진다.

방송선사건이 고속정 도입에 촉매로 작용하기는 했지만 실제로 고속정이 도입되어 전력화한 것은 70년대 중반이 되어서였다.<sup>87)</sup> 자산 도입 결정에서부터 전력화까지 걸리는 불가피한 시간은 I-2호정의 납북과 유사한 또 하나의 사건을 야기했다. 1974년 6월 28일 동해 거진 앞바다 14~15마일 해상에서 어로보호 경비 중이던 200톤급 해경 863호정이 북한함정과 교전 후 격침당한 것이었다. 863호정은 1953년 해경이 인수한 최고속력 13노트의 노후 함정이었다. 이 때에는 출격할 공군 전투기가 북한 MiG기와 2마일까지 접근해 공중전으로 비화될 위기까지 있었다. 교전 중이던 863호정은 조류를 따라 북상하여 NLL 이북 5~6.5 마일에서 침몰하였고, 최소한 2명 이상의 승조원이 북한에 억류되었다.<sup>88)</sup> 방송선사건의 승조원들과 마찬가지로 이들의 송환도 아직

86) 『해군사』 6집, 188쪽.

87) 백구급 PGM은 1974년 2척, 75년 1척 도입되었고, 기러기급 PKM은 75년 1척, 제비급 PK는 75년과 76년에 각각 10척 도입되었다. 『해군사』 7집, 322쪽.

88) 863호정 사건과 방송선사건의 차이점 중 하나는 방송선사건의 경우 북한에게 I-2호정을 납북했다는 혐의가 있는 반면, 863호정은 교전 후 표류하여 NLL을 월선하였다는 점이다. 따라서 북한에게 863호정 승조원을 납북하려는 의도가 있었다고 보기는 어렵다. 그러므로 863호정 승조원에 대해서는 “납북”보다는 “억류”라는 표현이 적합하다.

이루어지지 않았다. 사건 이후 국회 국방위에서는 방송선사건 당시 국방장관이었던 정래혁 의원이 국방장관을 질타하며 “신예함정 대여를 위한 대미교섭을 하지 않은 당국에 대해 아쉽게 생각한다”고 발언했다.<sup>89)</sup> 실상은 72년 6월 한·미 국방부장관이 양해각서를 체결하여 PGM을 도입하기로 하였지만, 1호정은 863호정의 피침 후 6개월이 지난 74년 12월이 되어서야 도입되었다.<sup>90)</sup>

#### 나. 한국정부의 책임

‘해군방송선’으로 알려진 I-2호정의 납북은 그 의미가 적지 않은 사건이었다. 건군 후 유일무이한 현역 해군 함정의 피랍 사건이며, 베트남전을 제외하고는 한국전쟁 이후 최초로 국군포로가 발생한 사건이며, 해군의 대함주의 정책에 제동을 걸고 고속정 도입을 가속화하는 계기가 된 사건이었다. 그럼에도 이 사건은 시간이 지남에 따라 세간에서 급속히 잊혀졌다. 군사전략이라는 측면에서는 고속정 도입 등으로 이 사건의 의의가 계승되었지만, 생사여부도 모르는 I-2호정의 승조원들을 송환하려는 노력은 호지부지되고 말았다.

북한이 왜 1970년 6월 5일 I-2호정을 공격하고 나포했는지 정확히 알 수는 없다. 현재 접근 가능한 자료를 통해서 알 수 있는 것은 한국 측 내용뿐이며, 이를 통해서도 사건의 전말을 확인하기는 어렵다. 다만 한국 측의 미비점을 지적할 수는 있는데, 그 중 가장 중대한 점은 북한의 신예 고속정에 대항할 세력이 없었다는 것이다. 상황이 그러함에도 I-2호정을 엄호할 중대형 함정이 사정권 밖에 있었다는 문제도 드러났다. 유엔사와의 복잡한 작전권 문제와 교전규칙은 또한 지휘관들로

89) 『경향신문』, 1974. 7. 1., 1쪽.

90) 『해군사』 7집, 317쪽. 해양경찰대는 이 사건을 계기로 제도 및 시설장비에 서 대원 처우에 이르기까지 일대 혁신을 도모했다. 해양경찰청, 『海洋警察五十年史: 1953-2003』, 해양경찰청, 2003, 81쪽.

하여금 그 해석을 소극적으로 하게 해 공군기가 출격하고도 선뜻 공격을 하지 못하였다. 승조원 중 몇 명이 전사했고 몇 명이 북한에 생존해 있는가도 알려지지 않았지만, 납북자들을 생환시키기 위한 정부의 외교적 노력은 있었다. 그러나 생존자 수에 대한 기본 정보조차 없는 상황에서 단순히 말로써는 전원 전사하여 수장했다는 북한의 주장을 이기기는 어려웠다. 그 다음의 문제는 이들 승조원들을 법적으로 전사처리를 하는 것이 타당하다는 것이었고, 그 논란의 이면에는 다른 아닌 재정문제가 있었다. 이후 I-2호정과 그 승조원에 대해서 세상은 잊어갔다.

I-2호정의 납북 자체는 함정의 부족과 같은 당시의 구조적 한계 때문에 불가피한 면이 있었을지 모른다. 그러나 적과의 교전 끝에 행방불명된 장병에 대해 국가와 사회가 망각하고 있다는 점 하나만으로도 정부는 일정 부분 책임이 있었다.

(원고투고일 : 2018. 1. 4, 심사수정일 : 2018. 2. 19, 게재확정일 : 2018. 2. 22.)

주제어 : 해군방송선, I-2호정, 나포, 납북자, 피로자, 고속정



## 〈참 고 문 헌〉

### 1차 사료

신문·잡지

『경향신문』

『동아일보』

『로동신문』

『연합뉴스』

『오마이뉴스』

오원철, “해군포함 피랍 충격 딛고 대양해군 건설: 박정희 정권 울곡사업 총책  
임자 오원철 증언”, 『신동아』 438(1996. 3.): 446~465.

### 원 전

『해군 방송선 납북, 1970.6.5.』, 729.55 1970, 외교통상부 문화외교국 외교사료과.

『해군예비군원령철, 1975-1983』, 국가기록원.

### 출판물

윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 서울: 황금알, 2010.

통일부, “남북대화 주요일지”, (접속날짜 2017년 12월 5일),

<http://dialogue.unikorea.go.kr>

해군본부, 『해군사』 제5집, 진해: 해군통제부 교재창, 1973.

———, 『해군사』 제6집, 진해: 해군통제부 교재창, 1973.

———, 『해군사』 제7집, 진해: 해군통제부 교재창, 1973.

### 2차 자료

국방부, 『천안함 피격사건: 합동조사결과 보고서』, 서울: 국방부, 2010.

김동욱, “천안함 사태에 대한 국제법적 대응”, 『해양전략』 제146호(2010. 6.): 27~43.

박치영, 『유엔 政治와 韓國 問題』, 서울: 서울대학교 출판부, 1995.

안기순, 『해군 수병은 인생의 길잡이』, 서울: 지식과 감성, 2014.

이문항, 『JSA-판문점(1953~1994)』, 서울: 소화출판, 2001.

- 이윤규, “북한의 도발사례 분석”, 『軍史』 제91호(2014. 6.): 63-110.  
<http://uci.or.kr/G704-001528.2014..91.002>
- 정성윤, “1968년 북한의 푸에블로호 나포 원인에 대한 연구”, 『국제정치연구』 11집 2호(2008.12.): 179-207.
- 해군본부, 『NLL, 우리가 피로써 지켜낸 해상경계선: 북한의 NLL 해역 도발사』, 계룡: 해군본부, 2011. <http://uci.or.kr/G704-001765.2008.11.2.001>
- 해군역사기록관리단, 『위국헌신의 귀감 당포함 영웅들』, 계룡: 해군본부, 2017.
- 해양경찰청, 『海洋警察五十年史: 1953-2003』, 인천: 해양경찰청, 2003.
- 홍석률, “1968년 푸에블로 사건과 남한·북한·미국의 삼각관계”, 『한국사연구』 113호(2001. 6.): 179-208.
- Lerner, Mitchell B. *The Pueblo Incident: A Spy Ship and the Failure of American Foreign Policy*. Lawrence: University Press of Kansas, 2002.

&lt;Abstract&gt;

## The Capture of the ROKS *I-2*: the Forgotten Engagement and its Crew

Jeong, Won-woong\*

This research deals with the capture of the ROKS *I-2* by the North Korean navy in June 1970. The ROKS *I-2*, also known as “broadcasting (loudspeaker) boat (*pangsongsŏn*)”, of the Republic of Korea Navy was a small and old reconnaissance vessel which was on duty near Yŏnp’yŏng island off the west coast of the Korean peninsula. The North Korean navy made a sudden attack on the boat and reportedly captured the boat and its crew. This incident was the first case in the history of the Republic of Korea Navy that its commissioned vessel was captured by the enemy. Since the incident, the Korean navy began to introduce fast attack crafts such as PGM, PKM and PK. The incident also provided the navy with an opportunity to enact regulations regarding prisoners of war since the crew of the *I-2* would be the first naval POWs if they survived in North Korea. Despite the gravity of the incident, the Korean society has forgotten the capture of the *I-2*. Little literature deals with the incident, and none analyses the incident alone. This research first explores the battle and capture of the *I-2* in detail and then moves on to diplomatic efforts by the South Korean government to make the crew return. Lastly it examines what administrative measures the government took to remove the crew from the navy register. The capture might be almost inevitable due to structural limits such as the lack of fast attack crafts. The Korean government, however, was not free from responsibility to some degree at least for one simple reason that the nation and society have forgotten about the crew.

Key Words : ROKS *I-2*, capture, POW, kidnapping by North Korea, fast attack craft

\* Republic of Korea Naval Academy

