

| 해양서평 |

THE PLIMSOLL SENSATION: THE GREAT CAMPAIGN TO SAVE LIVES AT SEA

바다에서 생명을 살린 플림솔 마크

니콜레트 존스 지음
김 성준 옮김



선박안전입법의 머나먼 여정

니콜레트 존스 지음, 김성준 옮김,
『바다에서 생명을 살린 플림솔 마크』(장금상선, 2019)

| 김주식 | 전 해군사관학교 교수
kjoosik@hanmail.net

〈차 례〉

1. 대영제국의 그늘
2. 사무엘 플림솔의 만재흡수선 입법 시도
3. 플림솔 이후의 입법 시도

『바다에서 생명을 살린 플림솔 마크』는 선박 안전관련 입법을 위해 34년 동안 노력한 사무엘 플림솔의 전기이다. 일반적으로 서평은 저자, 출판사향, 집필과 출판의 의도, 구성, 내용, 영향과 의미 등을 주요 내용으로 한다. 그러나 필자는 이러한 일반론을 떠나 선박안전에 관한 만재흡수선이 입법화되는 과정을 설명하는 것으로 서평을 대체하려 한다. 왜냐하면 만재흡수선을 모르는 사람이 우리나라에 많을 뿐만 아니라 관련 입법을 둘러싸고 선주나 자본가와 정부 대 선원과 민중 및 개혁가의 길고 험한 여정을 소개할 필요도 있다고 판단했기 때문이다. 오늘날에는 만재흡수선이 국제적인 상식이 되었지만, 상식이 될 때까지 걸었던 험로는 역사의 발전이나 진보가 얼마나 더디고, 힘들고, 많은 희생을 필요로 하는지 보여주고 있다는 점도 서평의 정형을 깨려

는 이유에 포함된다. 이 글은 책의 전반적인 내용을 요약해 소개하는 것임을 밝혀둔다.

1. 대영제국의 그늘

산업혁명이 일어나고 자본주의가 발달한 유럽 열강은 19세기 후반에 이르자 시장 개척, 자원 확보, 자본투자대상 탐색 등을 위해 세계로 나아가기 위해 제국주의 시대를 열었다. 이 제국주의는 유럽 열강에게 밝은 번영을 가져다주었지만, 그들의 식민지가 된 아시아와 아프리카는 짙은 그늘을 가져다주어 많은 어려움을 겪게 되었다. 그러나 자세히 살펴보면, 유럽 열강 내에서도 이 시기에 지울 수 없는 그늘이 있었다.

제국주의 시대는 여러 기반 위에서 전개되었으며, 상선을 통한 해상 무역은 그 기반 중 하나였다. 19세기 중엽 영국 상선단의 총톤수는 미국의 1.5배였고, 영국의 해상무역량은 프랑스의 4배였다. 당시 영국 상선단에서 일하는 선원은 24만 명이었고, 3만 4000척의 상선이 7500만 파운드의 상품을 운송하고 있었다.

그런데 해상무역 과정에서 상선과 선원들의 피해가 상상을 초월할 만큼 컸다. 1826년부터 1871년까지 약 45년 동안 1만 7086척의 상선이 난파하고, 탑승자는 12명 당 1명꼴로 사망하였다. 1861년부터 1870년까지 10년 동안 항해하다가 사망한 선원 수는 약 3만 명이었고, 그중에서 2/3가 미망인과 고아를 남겼다. 1860년대에 선원이었던 아버지를 잃은 아이들이 7만 명이나 되었다. 같은 10년 동안 브리튼제도 해안에서는 5826척의 상선이 난파하고, 8150명의 선원이 사망하였다. 이민선에서도 인명과 선박 피해가 속출하였다. 1830년부터 1890년까지 60년

동안 영국 이민선 선원의 20%가 항해도중 사망했으며, 북미 이민선은 6척당 1척 꼴로 침몰했다. 1873-4년의 2년 동안 미국 해안에서만 400척 이상의 선박이 침몰하였고, 500명 이상의 선원이 사망하였다. 1854년 5월 23일자 <뉴욕 데일리 타임>지는 '18개월 동안 11척당 1척 꼴로 상선을 잃었고, 44시간마다 1척의 상선이 좌초했으며, 75시간마다 1척의 상선이 포기되었고, 10일마다 1척의 상선이 연락두절되었다'는 기사를 실었다.

2. 사무엘 플림솔의 만재흡수선 입법 시도

17세기 항해법이 자유무역의 성행에 의해 1849년 폐지되자, 선주들의 탐욕이 승객과 선원 및 화물을 위협하게 만들었다. 선주들은 화물을 최대한으로 선적하여 수익을 극대화하려 했다. 선내의 빈 공간마다 화물을 가득 채우고 심지어 갑판 위까지 가득 선적하는 바람에, 선원들이 갑판 위를 걸어 다니기가 어려웠으며, 갑판과 수면의 차이가 30cm 이하로 내려가 바닷물이 갑판 위로 넘실거리기까지 했다. 선박과 화물이 보험에 들었기 때문에, 침몰한다 해도 선주의 입장에서는 전혀 손해가 아니었고, 오히려 보험료를 받고 노후선을 처분할 수 있다는 이점이 있었다.

해운업계의 이처럼 부조리한 상황을 정확하게 인식하고 이를 개선하기 위해 노력한 사람이 있었으니, 사무엘 플림솔(Samuel Plimsoll, 1824-98)이었다. 그는 1824년 브리스톨에서 태어나 1839년 학교를 마치고 사무변호사 사무실에서 서기로 근무하기 시작했다. 1841년에는 맥주회사 사무원으로 10년간 일했으며, 그 와중에 1842년 인민대학에 입학하였다. 1852년에는 양조공장 서기로 일하다가 1853년에 석탄거래

소 사업장의 임대사업을 하기 시작했는데, 1855년에 파산하고 말았다. 그러나 그는 1856년에 석탄사무실을 다시 열었다.

플림솔이 선원과 선박의 안전에 대해 관심을 갖게 된 것은 1864년의 사건 때문이었다. 플림솔은 그 해 런던에서 클리블랜드의 레드카로 배를 타고 가다가 악천후를 만났는데, 그 자신은 살아남았지만, 4척의 선박이 해상에서 침몰되는 장면을 보았다. 또한 레드카 해안에서 선원과 승객의 가족들 특히 수많은 여인들이 나와 밤을 새면서 울고 있는 것을 보았다. 바로 그때 그와 그의 부인은 가지고 있는 모든 것을 선원을 위해 사용하겠다고 다짐했다.

자유당원이었던 플림솔은 1865년 평민원 선거에서 낙선했으며, 2년 후인 1867년 선거 때 더비 지역 자유당후보로 다시 나와 당선되었다. 1868년 12월 그는 예비당에서 의원으로 당선된 것이 “바다에서 위험에 빠진 사람들을 도울 수 있는 기회를 주었습니다. 저는 탐욕스럽고 부도덕한 사람들이 소유한 정말 향해할 수 없는 선박을 완전히 없애버리는데 할 수 있는 모든 일을 하겠습니다”라고 선언했다.

1862년 보수당 수상이었던 파머스턴 경(Lord Palmerston)은 갑판선적금지법을 폐지하여 선주에게 유리하도록 법을 바꾸었다. 1868년 8월 9일에는 무역성담당 간사의원 조지 존 쇼-르페브르(George John Shaw-Lefevre)가 상선법 통합안을 제출했는데, 주요 내용은 항해부적합선의 억류권과 항해부적합선의 승선거부선원에 대한 조사비용의 국가부담이었다. 그러나 이 법안은 696개 조항으로 구성되어 있어 검토하는데 많은 시간이 걸려 통과되지 못했다.

1870년 4월 14일, 플림솔은 이미 제출되어 있던 상선법에 선박점검, 최대만재흡수선, 선가의 2/3이상 보험가입 금지의 3개 조항을 추가해 달라고 요청하였다. 그런데 이 법안의 원안에는 선원이 항해 계약에 서명한 후 항해부적합선에 대한 탑승을 거부하면 계약위반으로 3개월

간 투옥된다는 독소조항이 있었다. 실제로 1870-2년의 3년 동안 1,628명의 선원이 항해부적합선 승선거부죄로 투옥되었다. 선원들은 자신이 탈 선박이 어떤 것인지 모른 채 계약하는 것이 일반적이었으며, 한 석박에 대해 승선을 거부하면 일종의 블랙리스트에 올라 다른 선박에 승선할 수 없었다.

그리하여 1871년 2월 22일에 모든 선박에 만재흡수선을 표시하고, 출항 전 검사를 의무화하는 새로운 상선검사법안이 제출되었다. 실제로 영국 무역성이 발간한 1871년도 연례보고서에 따르면, 한 해 동안 “강풍으로 영국 해안 10마일 이내에서 856척의 영국 상선이 침몰하였고, 돌풍으로 149척의 상선이 침몰했고, 총 500명의 선원이 익사하였다.” 플림술 의원은 1873년 1월 왕실조사위원회로 하여금 해운산업계를 조사하게 하도록 대중이 압박하는데 도움을 주기 위해 『우리 선원들 : 호소』라는 서적을 발간하였다. 이 책은 노동조합원들에게 배포되었고, 이 책을 읽고 고무된 노동자들은 캠페인을 시작하였다. 이 책의 출판은 큰 센세이션이 일어나게 계산된 활동이었으며, 실제로 큰 센세이션이 일어났다. 신문들도 그의 주장을 받아들이기 시작했다.

대의와 인간에 대한 플림술의 열정이 집회와 언론 발표 등으로 커지는 만큼, 그에 대한 반대도 커졌다. 해운업계 전체가 그의 활동에 대해 분노했다. 내부고발자들이 당했던 것처럼, 그는 자신의 인기가 커질수록 인신공격을 더 많이 받았다. 심지어 그를 비정상인 즉 미친 사람으로 치부하는 사람들도 있었다. 1873년 2월 15일, 선주들은 후에 그를 명예훼손으로 고발하였다. 사람들은 이 사실이 알려진지 보름이 지난 1873년 3월 1일부터 플림술의 변호기금을 모금하기 위해 돈을 보내기 시작했으며, 이 기금은 ‘플림술과 선원 변호기금’으로 불리었다.

플림술은 고소를 당한 상태에서도 활동을 멈추지 않았으며, 틈만 나면 전국을 돌아다니면서 대중집회를 강행하였다. 1873년 3월 22일 런

던 엑서터 홀에서 대규모 집회가 열렸다. 플림술 캠페인은 게으르고, 무절제한 낭비자이자 상륙하자마자 유락가에서 돈을 흥청망청 써버리는 사람이라는 선원에 대한 인식을 용감하고, 너그로우며, 애국적이고, 가정적인 그야말로 가정과 국가에 헌신하는 ‘고결한 동료’로 바꾸는데 성공하였다. 집회 다음날인 3월 23일자 <더 타임즈> 지는 “우리 선원들은 대영제국의 자부심이자, 안보(安保)이고, 힘이 되지 않았던가? 우리 상선대가 해군을 공급하지 않았는가? 나일 강 해전과 트라팔가 해전에서 국가의 대의를 위해 매년 죽어간 많은 훌륭한 사람들의 희생을 앗아서 무시하고, 도외시하며, 탐욕을 보여야 했는가? 모든 영국인이 영국 선원들을 사랑했었지 않았는가?”라는 기사를 실었다.

플림술 캠페인 덕분에 1873년에 왕립위원회가 임명되고 상선법이 통과되었다. 이 상선법은 선박의 결함과 과적에 대한 조사권을 무역성에 부여했으며, 무역성은 440척을 억류하고 그중 14척만 항해적합선으로 판정하였다. 1873년 5월 14일에는 선박 검사 및 만재흡수선과 관련된 임시해운검사법안이 제출되었다. 그러나 정부는 애매모호한 태도를 보였으며, 플림술은 그 때문에 글래드스톤 수상을 비난하였다. 선주들은 “화물이 높이 쌓이면 쌓일수록 더 안전해진다. 선박이 가라앉을 때 선원과 승객에게 더 많은 대피기회를 주기 때문이다.”라고 계속 주장했다.

무역성 장관은 수정안을 제출하는 지연작전을 펼쳐 이 법안의 통과를 방해했다. 무역성의 수정안에 대해 왕립위원회가 결론을 내리는데 수개월이 걸렸던 것이다. 법안 통과를 방해하는 방법으로 의회에서 문제를 장황하게 설명하여 법안 자체를 설명할 수 있는 시간을 갖지 못하게 하는 것도 있었다. 반대로 유권자들은 법안을 지지하는 탄원서를 제출하였다.

의회 밖에서는 플림술이 국가 영웅의 지위를 누렸다. 1873년 9월 런

던-멜버른 항로를 항해하는 철제 여객선이 사무엘 플림솔호로 명명되었으며, 이 선박은 1903년 폐선될 때까지 선명을 그대로 유지하였다. 1874년에는 ‘바다 위의 우리 선원들’이라는 노래(Alfred Lee 작곡, F. W. Green 작사)가 그에게 헌정되었다.

선주들은 법안의 구속을 회피할 수 있는 수단을 찾았다. 그들은 자신이 소유한 선박의 최상갑판 위에 경갑판을 설치하여 최상갑판 선적 화물이 선내선적화물로 간주될 수 있게 하였다. 또한 갑판에 선적한 목재는 화물이 아니라 갑판에 사용할 것들이라고 해명하였다. 그밖에도 선박을 외국인에게 팔아 외국기를 게양하게 했으며, 화물의 갑판선적금지규가 경쟁국을 이롭게 한다고 주장하였다. 선주들의 행동에 보조를 맞추어 보험사들은 자료 제출을 거부했으며, 선원들의 과음으로 선박을 잃는 경우가 많다고 주장하였다. 법안 반대자들은 플림솔을 무모한 열정주의자, 악명 높은 사냥꾼, 거짓을 말하고 사과조차 하지 않는 사람, 엉뚱한 극단주의자, 의회의 법을 이용해 죽음을 막으려는 사람, 항해를 모르는 사람, 정보원을 통해 부정확한 정보를 얻는 사람으로 비난하였다. 플림솔은 이러한 반대활동에 대응하기 위해 가옥을 매매했지만, 12번이나 고발을 당하였다.

로이즈선급에 따르면, 등급을 매길 수 없을 정도로 상태가 나쁜 선박이 2,654척이나 되었다. 그러나 디즈레일리 수상과 재무장관은 이러한 현실을 외면하고 7월 22일 상선법의 지연 전략을 모의했는데, 논의 시간 부족으로 법안 통과를 연기시키는 방법을 택하였다. 또한 정부는 선박관리의 책임을 선주에게 부여하려 하였다. 그러자 7월 27일과 28일 이틀 동안 런던을 포함한 전국의 많은 도시에서 플림솔 지지집회가 열렸다. 버밍엄시장 체임벌린은 최근 6개월 동안 12척의 선박이 침몰하고, 177명의 선원이 익사했으며, 1년 동안 승선거부로 633명의 선원이 구금되었다고 주장하였다. 〈그래픽〉지의 8월 호에는 플림솔에

대한 헌정기사가 그의 전신초상화와 함께 게재되었다. 플림솔 동상의 건립기금을 모금하기 위한 플림솔기념재단이 설립되었다. 프랑스의 한 예술가는 2종의 플림솔 기념메달(5실링, 반 페니)을 주조하였다. 1875년 10월 8일에는 런던 동부의 매노 스트리트가 플림솔 스트리트로 개명되었다. 10월 말에는 루마니아의 술리나 항에 정박 중이던 영국 선박들이 플림솔의 술리나항 방문을 환영하기 위해 장식을 했으며, 프랑스에서 다뉴브 강 어귀까지 많은 선원들이 플림솔을 환대하였다. 11월 5일에는 서섹스 주의 한 마을에서 창가에 플림솔 찬양문구를 내걸었고, 축제 때 소형선박 조각에 ‘플림솔에게 명예를, 썩은 배를 다루는 법’이라는 문구를 써두었다.

1875년 상선법의 약점은 선주만 만재흘수선을 확정할 수 있다는 점이었다. 플림솔은 성탄절에 귀국한 후 1875년 임시법안의 누락사항(안전조치)을 바로잡기 위해 노력하였다. 이듬해인 1876년 1월 10일 런던 조선공(造船工)집회에서 그가 연설하자, 참가자들은 갑판선적금지법안의 입법화에 도움을 주기 위해 100파운드를 기부하였다. 바로 이어 리버풀에서 연설할 때에는 그가 선급 미가입선에 대한 즉각적인 강제검사를 요구하였다. 2월 4일 베스에서 연설했을 때에는 만재흘수선의 변경이 불가하다고 주장하였다.

그런데 그 해 여름 즉 8월 18일, 영국선박 1척이 항해도중 사망한 선원 1명의 시신을 태운 채 샌프란시스코로 예인되었다. 선장의 요청으로 2주일 후 조사위원회가 열렸는데, 이 때 선장은 선내 부식의 열악함과 항괴혈병제의 사용을 진술하였다. 영국에서 열린 후속 조사위원회에서는 적절한 식품의 선상 보급에 대한 상충된 증언들이 있었으며, 대부분의 선원이 서인도제도출신 흑인이었고, 흑인이 허약하고, 더럽고, 피병을 잘 부리고, 무지하다는 주장이 반복되었다. 선사는 선원의 사망원인을 저질의 선원, 불결한 생활습관, 라임주스의 섭취 거

부, 불량한 급식 탓으로 돌렸다.

1876년 2월 2일 런던의 선주모임에서 다음과 같이 주장되었다. “선주의 사업에 부산을 떨고, 간섭하기를 좋아하며, 까탈스럽게 간섭하는 것을 원치 않으며, 우리 무역에 불필요하고, 시시콜콜하고, 어리둥절하게 만드는 제한을 가하여 해외무역을 인위적으로 부양하는 것을 바라지 않는다. 압박과 균중 동요 속에서 도입되었기 때문에 1875년 상선법을 반대한다. 플림술의 선동은 영국 선원과 고용주를 서로 적으로 만들어 해운업에 피해를 주었다. 영국의 해양패권과 평등유지를 위해 깊이 적재할 수 있는 기선이 필요하다. 무역성 조사관들이 성가시게 간섭하고 있다.” 이 모임에서 7개 조항의 결의안이 통과되었는데, 주요 내용은 상선 관련법의 축소와 단순화, 선박 과보험에 대한 부정과 보험법 개입에 대한 반대, 지방법원의 불감항성 비난에 대한 즉각적인 청취, 선원 1/4 이상 합의하에 이루어질 수 있는 선박역류에 대한 반대, 감항성을 입증하지 못할 때 출항시킨 자를 유죄로 한다는 조항의 철폐, 무죄입증 책임을 피고에게 부여 등이었다. 디즈레일리 수상도 선주편을 들면서 선주청문회의 개최와 노동조합원과의 면담을 거부하였다.

1876년 3월 27일, 플림술은 영국 국적선의 출항 전 감항성 증서 제출 의무화를 위한 수정안을 제출하였다. 반대자들은 그 법안이 자유무역을 해치고 다른 나라와의 경쟁력을 약화시킨다고 주장하였다. 결국 이 수정안은 247대 110으로 부결되었다.

그는 이 수정안의 법제화 실패를 대중에게 알리기 위해 노력하였다. 4월 8일에는 셰필드 커틀러스 홀에 집회가 열렸다. 플림술은 이때 선주가 만재홀수선을 결정하는 것을 반대하였고, 출항 전 선박의 감항성 증서 제출을 옹호했으며, 선원에게 저질의 음식이 제공되는 것을 비난하였다. 4월 25에는 그가 노동조합원 200명에게 연설하였다.

플림솔이 노력한 결과, 1876년 5월 22일 그의 수정안이 평민원을 163대 142로 통과되었다. 그러나 귀족원은 갑판적재조항을 삭제한 후 반송했으며, 약 3개월 후인 8월 12일에 (삭제된 채로) 귀족원에서 통과되었다. 이 법안은 총 45개 조항으로 구성되었는데, 앞선 상선법 조항들(1854 1871, 1873, 1875)을 대체하였다. 주요 내용은 신조 선박에 대한 만재흡수선의 강제화와 12인치 원 가운데 흡수선을 포기하는 것이었다. 이 만재흡수선은 ‘플림솔 마크’, ‘팬케이크’, ‘플림솔의 눈’으로도 불리게 되었다.

이 법안의 통과를 경축하기 위해 프레드 앨버트의 자작곡 “플림솔 찬가”가 옥스퍼드 음악당에 올려 퍼졌다. 플림솔은 8월 16일에 전국구 명정협회 리버풀지역분회에서 축사를 한 후 강연료를 구명정 기금으로 기부했는데, 협회는 12월 진수된 구명정에 플림솔의 이름을 명명하였다. 크리켓선수 그레이스는 그에게 은제 컵을 선물하였다. 같은 해에 리버풀고무회사는 검정 편상화를 플림솔 신발로 명명하였다.

이듬해인 1877년부터는 플림솔에 대한 부정적 여론이 커졌다. <편지> 지의 3월호는 『선박저당 대차증』이라는 패러디 소설을 연재했는데, 플림솔의 『우리 선원들』을 비판하고 있었다. 1878년에 발간된 익명풍자소설 『플림솔의 잉글랜드』는 플림솔의 허영심과 무지 및 대중선동을 비난하였다.

그러나 플림솔은 풍자와 경멸에도 불구하고 선원의 운명을 개선하려는 노력을 계속했다. 특히 그는 선장과 선주가 마음대로 만재흡수선을 표시하는 것에 반대하고, 그 대신 표준만재흡수선의 도입을 입법화하기 위해 이후 14년간이나 투쟁하게 되었다.

1879년 몰타를 방문했을 때 『몰타의 상황』이라는 팸플릿을 <더 타임즈> 지에 게재했다. 이 팸플릿에 따르면, 몰타에서는 식품세 때문에 빈궁과 불결이 유발되어 콜레라가 발생할 우려가 컸다, 그런데 영국

선박이 몰타를 많이 드나들었다. 따라서 영국은 식품세를 개정하여 영국 선원의 콜레라 감염 가능성을 제거해야만 했다. 1880년 1월 24일 그는 런던에서 노동조합원들과 곡물화물과 갑판선적에 대해 논의하였다.

자유당원이었던 플림술은 1880년 선거에서 선주이자 토리당 경쟁자에게 큰 차이로 승리하였다. 그러나 같은 해 4월 30일 토리당의 글래드스틴이 자유당의 디즈레일의 후임 수상에 임명되자 취임환영회를 제안하여 개최하였다. 그 결과, 9월에 곡물화물의 안전 운송법이 통과될 수 있었다. 1882년에는 체임벌린이 주도하는 위원회가 무역성에서 열렸다. 무역에 대한 과도한 간섭 없이 과적을 방지할 수 있는 건현관련 일반적인 원칙을 제정할 수 있는지의 여부가 이 위원회에서 논의되었다. 로이즈 수석검사관 벤자민 마텔의 도움으로 플림술식 만재흡수선도 논의되었다. 1884년 5월 24일에는 체임벌린이 상선보험법안을 제출했는데, 반대가 강해 3년 후인 1885년에야 통과되었다.

플림술은 1885년 선거 때 셰필드 센트럴에서 낙선했다. 이후 그는 의원 활동을 하지 못했다. 그러나 그는 1888년에 전국선원노조의 초대 회장이 되었으며, 1891년 1월에는 쇠고기무역을 조사하기 위해 캐나다를 방문하였다. 1892년 1월 27일 선원파업 이후 왕립노동위원회에서 증언한 후, 은퇴하여 포크스톤으로 이주하였다. 1896년 6월 27일 영국인에 대한 미국인의 혐오를 치유하기 위해 미국을 방문했으며, 1898년 6월 3일 포크스톤에서 75세의 나이로 사망하였다. 그날, 포크스톤 항의 모든 선박이 반기를 게양했으며, 장례식 날 선원들이 장례마차를 준비하여 끌었다. 그러나 〈더 타임즈〉지는 “소문에 의거한 증거를 근거로 단호하게 분개한 사람”으로 플림술을 비난하였다.

3. 플림솔 이후의 입법 시도

만재흡수선의 입법화 작업은 플림솔이 의원직을 상실한지 5년 후부터 활발하게 다시 전개되었다. 1890년 6월 9일 상선법이 통과되어 국왕의 승인을 받았다. 이 법은 만재흡수선을 확정할 수 있고 견현을 변경할 수 있는 권한을 무역성이 갖도록 했다. 또한 경쟁국으로부터 영국 선박을 보호하기 위해 영국 항구를 출입하는 모든 외국 선박에게도 만재흡수선의 표기 의무를 요구하였다.

플림솔의 만재흡수선 표시는 열대평수구역, 평수구역, 하계, 동계, 동계 북대서양으로 구분되었다. 그러나 선주들은 이 법안이 시행되자 만재흡수선의 효력을 무산시킬 수 있는 방법을 찾았는데, 만재흡수선 구역 구분을 수정, 제한, 제거하는 것이었다. 1896년 무역성은 뉴욕 곡물수출업자에게 유리하도록 동계 북대서양 마크를 수정해주었다. 1898년 12월에는 미국 동해안의 모든 대서양 횡단항로가 동일하다는 선주와 화주들의 주장을 받아들여, 무역성이 길이 330피트 이상 대형선의 일부에 대해 동계 북대서양 마크를 제거해주었다.

1906년 동계 북대서양 만재흡수선을 모든 선박에서 폐지하기 위해 무역성 위원회가 비밀리에 소집되었다. 그러나 폐지하지 못했으며, 그 대신 무역성장관 로이드 조지는 ‘플림솔 마크’를 6인치에서 12인치로 상향 조정하였다. 이로써 선박의 적재능력이 5% 증가되었는데, 선원 노조는 문제를 제기하였다.

1907년부터 1908년까지 2년 동안 의회는 이 문제에 대한 논의 기회를 기피하였다. 1908년부터 상무장관이었던 윈스턴 처칠도 기술적인 전문가의 문제로 생각하여 관리와 선원 대표 간의 협의를 불필요한 것으로 간주하였다. 그러자 전국에서 항의와 시위가 계속되었다. 소요가 점차 절정에 도달하자 1912년에 만재흡수선 위원회가 설치되었다.

이 위원회는 선원 대표를 배제한 상태에서 '플림솔 마크'의 원래로의 복귀 여부를 논의했으며, 결국 수정이 불필요하다고 결론지었다.

4. 플림솔의 입법 시도에 대한 평가

영국에서 플림솔은 긍정과 부정의 사후평가를 동시에 받고 있다. 먼저 긍정을 보면, 1890년 알렉산더 헤이 잭의 『선하고 착한 사람 : 선행과 자비 분야에서 일하는 노동자들의 전기』에서는 플림솔이 학생들이 따라야 할 모범으로 묘사되고 있다. 1907년 '플림솔 마크'의 영향을 받은 런던 지하철 로고가 등장하였고, 1918년에 런던교통의 등록상표로 등록되었다. 1920년대에는 선원들이 템즈 강변에 플림솔 기념비를 건립하기 시작했으며, 1929년 8월 21일 제막되었다. 1927년에 더비에 플림솔 스트리트가 명명되었는데, 이때까지 플림솔 스트리트로 명명된 곳은 총 7곳이었다(런던 2, 키더민스터 1, 노팅엄 3, 더비 1). 그 이후 힐, 버밍엄, 리버풀, 펜리스, 포크스톤, 웨이크필드, 브리스틀에서도 플림솔 스트리트가 명명되었다. 1928년에는 선원노조가 플림솔의 묘에 석비를 세웠다. 1929년 8월 21일에는 선원들이 빅토리아 임뱅크먼트에 플림솔 기념비를 건립하였다. 1935년 12월 29일에는 플림솔의 브리스톨 생가에 동판을 세웠으며, 그 후 브리스톨에서도 그의 동판이 건립되었다.

한편 부정적인 평가에 대한 몇 가지 예는 다음과 같다. 1933년 출판된 휴 윌폴의 소설 『바네사』에서는 플림솔이 선동가이자 혐오스러운 인물로 묘사되고 있다. 1939년 발간된 손턴의 『영국 해운업』에서는 플림솔이 분별력 없고, 선동적이며, 과장된 사람이었을 뿐 개혁가는 아니었다고 묘사되었다. 이 책은 심지어 플림솔을 이기심이 많고, 남의

공을 가로채고, 선원과 선주의 반감을 자극하여 해운업을 저해하고, 자신의 이야기와 동기를 거짓말하고, 진행 중인 개혁을 지체시키고, 자신의 명성과 영광을 위해 사건을 조종한 사람으로 평가하고 있다.

플림솔은 민중들로부터 찬사를 받았고, 민중에 의해 거리 이름이 명명되고, 동상이 건립되었다. 그러나 정부나 국가로부터의 포상은 한 번도 받은 적이 없었으며, 기사작위도 받지 못했다. 그는 “나는 노동자 속에 있을 때 정말로 영광스럽게 생각하고 있고, 그들과 동등한 존경을 받을만한 가치가 있기를 갈망한다.”고 말했다. 그러나 1875년에 〈펀치〉지가 말한 것처럼, “전략가로서 플림솔의 결점은 비난하고 지지하는데 거리낌이 없다는 것인데, 그것은 그가 그만큼 정직하다는 것을 말한다. 그러나 그것이 반대를 키우기도 했다.” 심지어 해운개혁과 만재흡수선 확정에 대한 공로와 영예를 계몽선주들과 다른 의원들에게 돌리는 사람까지도 있었다.

5. 만재흡수선관련 국제협약 체결

플림솔은 세계 각국에 영향을 주었다. 특히 미국에서는 그에 대해 대단히 호의적인 반응이 나타났다. 1896년 6월 27일 〈뉴욕 미들타운 데일리 아저스〉지는 플림솔의 미국 방문 보도기사에서 만재흡수선을 ‘플림솔 마크’로 부르게 한 장본인이 미국인의 영국인 혐오 상황을 파악 위해 방미했다고 했다. 1896년 7월 15일 〈포트 웨인 센티널〉지와 1896년 11월 7일 〈스튜번빌 데일리 헤럴드〉지에 게재된 프랭클린 프라이어의 기사는 “모든 미국인이 플림솔처럼 선량하다면, 이 나라는 위대하고 영광스러운 나라가 될 것이다. 그는 모든 인류를 위해 고동치는 크고도 큰 마음을 갖고 있다.”는 내용이 들어 있었다. 또한 1898

년 6월 말 그가 증병을 앓고 있다는 사실이 영국과 미국의 지방신문에까지 게재되었다.

만재흡수선이 독일에서 1908년, 프랑스에서 1909년, 네덜란드에서 1910년에 통과되었지만, 미국에서는 1924년까지 통과되지 못했다. 1917년 미국 해운국은 영국 무역성의 견현표를 준수하는 규정을 만들었다. 미국 의회는 1920년에 만재흡수선을 도입하려고 시도했으나 실패하였고, 1924년에야 성공하였다. 미국은 1929년에 만재흡수선법을 국제항해에 도입했으며, 1935년에는 ‘플림솔 라인’을 연안무역에 강제 도입하는 내용의 만재흡수선법이 통과되었다.

‘플림솔 라인’ 즉 만재흡수선이 국제기준으로 자리를 잡기 시작한 것은 플림솔이 사망한지 32년 후인 1930년이였다. 그해 7월 5일 런던에서 30개국이 확정된 ‘플림솔 라인’의 도입을 위해 국제만재흡수선협약을 체결하였다. 그로부터 30년 후인 1966년에는 국제해사기구(IMO)의 회원국 60개국이 대형선의 만재흡수선을 더 깊게 정하고 소형선에 대해서는 더 낮게 개정하는데 합의하였다. 다시 20년이 흘러 1988년이 되자, 만재흡수선의 프로토콜이 수정되어 개정판 만재흡수선 협약이 출판되었다. 그 후 만재흡수선은 1995년과 2003년에 두 차례 더 개정되었다. 이러한 국제적인 노력에도 불구하고, 2004년 해사해양경비국의 보고서에 따르면, 3월 1달 동안 과적 위반으로 26척의 선박이 억류되었으며, 만재흡수선의 규정과 시행이 나라마다 서로 달랐다. 그리하여 국제해사기구는 2005년 1월 만재흡수선을 개정하고 확정된 최종안을 도출한 후 최신만재흡수선협약을 발효시켰다. 플림솔이 선원과 선박의 안전에 관심을 가진지 141년 만에 또한 그가 사망한지 107년이 지난 후에야 그가 주창한 만재흡수선이 국제협약으로 완비되었던 것이다.