

제주 연안 연산호군락 중 서귀포 문섬 잠수함 운항구역 중간기착지 산호회복과정 조사

- 문섬 잠수함 운항과 산호 생태에 관한 사례 연구 -

고명효, 복진호, 조남용, 최혜영, 황은미
[호이호이/활동가]

1. 서론

제주 서귀포시 문섬 일대는 연산호 군락이 밀집된 해양 생태계의 핵심 지역으로, 천연기념물 제421호로 지정된 보호구역이다. 이 지역은 생물다양성이 풍부하고 해양경관이 뛰어나 관광지로서의 가치도 높다. 특히 1988년부터 운항된 관광 잠수함은 문섬 해역의 주요 관광 콘텐츠로 자리잡아 왔다.

그러나 최근 녹색연합과 제주특별자치도 세계유산본부의 조사에 따르면, 잠수함 운항이 산호 군락과 해저 암반에 물리적 훼손을 초래한 것으로 나타났다. 이에 따라 문화재청은 2023년 잠수함 운항에 대해 '불허' 결정을 내렸으며, 이는 생태계 보전과 관광 산업 간의 갈등을 드러낸 최근 사례이다.

이러한 상황은 단순한 환경 훼손을 넘어 지역사회, 정책 결정자, 관광업계, 환경단체 등 다양한 이해관계자 간의 인식 차이와 협력 가능성을 탐색할 수 있는 중요한 연구 대상이다. 특히 문섬은 천연보호구역으로서의 법적 지위와 관광지로서의 경제적 가치가 충돌하는 지점에 위치해 있어, 이 지역의 사례를 통해 지속가능한 해양관광의 방향성을 모색할 필요가 있다.

본 연구는 제주 서귀포 문섬 지역에서 35년간 지속된 관광 잠수함 운항이 연산호 군락에 미친 생태적 영향을 분석하고, 그에 따른 지역사회 및 정책적 대응 과정을 질적 사례연구 방법을 통해 탐색하는 것을 목적으로 한다. 특히 산호 훼손 실태, 복원 노력, 이해관계자 간 갈등과 협력의 양상을 심층분석함으로써 다음과 같은 구체적 목적을 달성하려 한다.

첫째, 생태적 관점에서 잠수함 운항이 문섬 연산호 군락에 미친 영향을 파악한다.

둘째, 사회적 관점에서 지역 주민, 관광업계, 환경단체 등 다양한 이해관계자의 인식과 대응을 분석한다.

셋째, 정책적 관점에서 산호 복원 및 관광 규제와 관련된 제도적 결정 과정과 그 함의를 고찰한다.

넷째, 지속가능 해양관광 모델 구축을 위한 시사점을 도출하고, 생태 보전과 관광 산업의 균형을 모색한다.

2. 본론

1) 잠수함 운항 관련 각 주체별 입장 정리

(1) 서귀포 문섬에 잠수함 운항 역사

- ① 1988년: 서귀포 문섬 일대에서 국내 최초의 관광잠수함 운항 시작.
- ② 2000년: 문섬과 범섬 일대가 천연기념물로 지정되며 생태 보호의 중요성 부각.
- ③ 2004년: 제주연안 연산호 군락지가 천연기념물 제442호로 추가 지정되며, 잠수함 운항과 생태 보전 간 긴장 고조됨.
- ④ 2021~ 2022년: 녹색연합이 잠수함 운항구역 내 암반과 산호 훼손 실태를 조사하고 기자회견을 통해 연산호 군락지 훼손 문제를 공론화.
- ⑤ 2023년 12월: 문화재청은 연산호 훼손 우려를 이유로 잠수함 운항 재허가를 불허함으로써, 35년간의

잠수함 운항이 공식적으로 중단됨.

- ⑥ 2024년 3월: 사업자 측이 운항 재신청을 했으나 문화재위원회는 ‘보완 후 재검토’ 결정을 내리며 운항 재개는 보류됨.
- ⑦ 2025년 5월: 사업체에 벌금 2,000만원(벌금형), 업체 관계자에게 징역 8월 집행유예 2년(징역형)을 선고함.
- ⑧ 2025년 9월: 제주지법 1심에 징역형과 벌금형을 받은 업체 관계자와 법인의 항소를 기각함.

2) 녹색연합¹⁾의 입장

2022년 6월 8일, 녹색연합은 관광잠수함 운항구역인 문섬 북쪽면(동서 150m, 수심 0~35m)의 암반과 산호 군락 훼손이 심각하고, 법정보호종 산호 9종이 위협에 방치되어있으며 문제를 제기한다. 17일, 전용기 국회의원은 녹색연합, 담당부처/기관인 문화재청, 제주특별자치도 세계유산본부 등과 함께 문섬 현장조사(수중+육상)를 실시하였고, 추가로 확인된 문제점을 정리하면 아래와 같다.

(1) 기존 만남의 장소 외에 절대보존지역(F구간), 제2 중간기착지 훼손 추가 확인

절대보존지역(F구간)은 잠수함 운항 최초 승인이 된 2001년 이후 단 한번도 운항 허가가 난 곳이 아니다. 그런데 이곳 역시 잠수함 운항으로 인한 암반 훼손이 확인되었다. 특히 기존의 중간기착지(만남의 장소, 아래 이미지의 정중앙 부분으로 길이 25m, 폭 6m 구간)에서 서쪽으로 15미터 떨어진 지점에 제2 중간기착지로 추정되는 추가 훼손지를 확인하였다.

■ 기허가 운항노선(2021년~2023년)

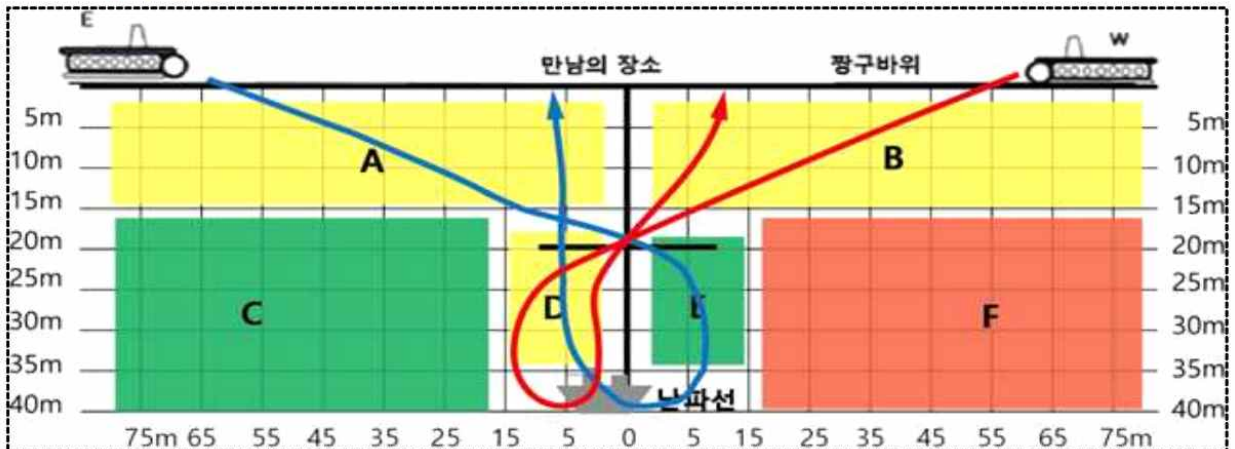


그림 1 잠수함 운항 노선도(2021년~2023년)

(2) 문화재청은 ‘문섬천연보호구역 내 잠수함 운항규정’ 준수 여부 확인 및 현장점검 유기

문화재청은 문섬 내 잠수함 운항에 대한 최초 신청(2001년)부터 최근(2020년) 허가 기간 연장 신청까지 10차례에 걸쳐(조건부) 허가를 내리면서, 허가조건으로 ‘문섬천연보호구역 내 잠수함 운항규정 준수’가 수차례 언급되었으나 해당 규정을 준수하는지 관리 감독하지 않고 있다. 운항규정 제9조에 지도·감독 항목이 있으나, 관리단체인 ‘제주특별자치도(서귀포시)’는 해당 자료가 없다고 밝혀 정기현장점검이 이루어지지 않는 상황이 확인되었다.

(3) 문화재청이 부실 모니터링 보고서를 근거로 잠수함 운항 허가 기간 연장해

관광잠수함 업체는 기관에 의뢰하여 문섬 잠수함 운항 구간에 대한 해양생태계 모니터링 보고서를 반기에 1회씩 문화재청에 제출하고 있다. 최근 3년간 제출한 「서귀포 문섬 잠수함 운항구역의 해양저서군집 비교 모니터링 분석」(성균관대학교 생명과학과 해양생태학연구실) 보고서를 검토한 결과, 해당 보고서는 잠수함 운항구역 내 암반 및 산호 훼손 면적과 실태 전반을 조사하지 않았으며, 수심 10m-15m-20m 구간만 조사하였다. 수심 30m 구간이 누락되면서 산호서식지의 수직분포(수심 10m-20m-30m)의 변화 패턴을 확인하지 않았다. 또한 방형구를 랜덤으로 설치했다고 밝혔지만, 훼손 부분에 대한 방형구 조사 역시 확인되지 않았다.

(4) 관광잠수함 업체의 도덕적 해이 확인

1) 녹색연합. (2022년 7월 12일). [보도자료] 녹색연합과 전용기 의원, 천연기념물 서귀포 문섬 연산호군락 훼손 정밀조사 촉구.

최근 언론보도 이후, 해당 관광잠수함 업체에서 근무했던 000은 잠수함 운항시 기체가 암반에 충돌하거나 산호 군락을 긁는 경우가 자주 있었으며, 업체 지시에 따라 잠수함 중간기착지 주변을 변형시키는 수중작업을 한 적이 있다고 제보했다.

3) 잠수함 업체²⁾의 입장

대국해저관광(주)은 문화재청이 서귀포 문섬 관광잠수함 운항에 대해 현상변경 허가를 불허한 결정에 대해 유감을 표하며, 다음과 같은 입장을 밝혔다.

- (1) 1988년부터 35년간 잠수함을 운항해왔으며, 2001년부터는 문화재청의 현상변경 허가를 받아 조심스럽게 운항해왔다.
- (2) 연산호 훼손을 최소화하기 위해 운항코스 조정, 장비 보강, 휴식년제 도입, 난파선 활용 등 다양한 보전 노력을 해왔다고 주장했으나, 훼손사실을 부인하지는 않았다.
- (3) 2022년 제주특별자치도 세계유산본부의 정밀 조사에서도 휴식구간에서는 훼손이 거의 없었다고 강조하였으나, 조사구간에 있어 누락이 있었고, 조사기관 선정에 있어, 객관성 담보 부족, 배척사유 등에서 자유롭지 않은 점이 있었다.
- (4) 운항기간 연장 10여 일을 앞두고 불허 통보를 받은 것은 절차적으로 부당하며, 보완 요청이나 재심의 없이 결정된 점에 대해 행정심판 및 소송의 불가피성을 예고하였다.
- (5) 운항 중단으로 인해 약 50여 명의 임직원과 가족, 관련 업체의 생계에 큰 영향을 미칠 수 있는 우려를 표현하였다.
- (6) 향후 연산호 보전 연구에 적극 참여하고, 지속 가능한 운항을 위한 노력을 계속하겠다고 밝혔다.

4) 문화재청, 문화재위원회³⁾의 입장

제 10차 천연기념물 분과 문화재위원회는 서귀포 문섬 앞바다에서의 관광잠수함 운항과 관련하여 대국해저관광(주)이 신청한 현상변경 변경허가에 대한 심의를 아래와 같은 과정을 거쳐 부결하였다.

(1) 주요 경과

대국해저관광은 1988년 관광잠수함 운항을 시작해 왔고, 2001년부터 문화재청 현상변경 허가를 받아 운항하였다. 2022년 언론보도 및 민관 합동조사에서 연산호 군락 훼손 정황 확인하고, 2023년 문화재위원회는 절대보존구역(F구역) 훼손에 대해 고발 조치 및 수사 의뢰하였다. 2023년 10월, 조건부로 변경허가 검토되었으나, 12월 회의에서 최종적으로 부결되었다.

(2) 신청 내용

< 서귀포 잠수함 현상변경허가 개요 >

■ 기존 허가내용

- 허가기간 : 2021. 1. 1. ~ 2023. 12. 31.(3년간)
- 허가조건
 - 운항노선 : ABDE구간 운행(C구간 휴식, F구간 절대보전)
 - 잠수함 운항 시 **마찰면 최소화**
 - 훼손된 지역의 자연회복을 위해 **3년 주기로 운항코스 변경, 휴식년제 실시**
 - 잠수정 운항으로 훼손된 지점의 자연회복 양상 등에 대하여 **모니터링하고 결과는 연2회 문화재청에 제출**
 - 모니터링은 문화재청에서 추천한 해양생태 전문가가 실시
 - 모니터링 시 잠수정 운항에 따른 **훼손지 선정, 분기별 사진 촬영 후 보고서에 수록**

■ 허가연장 신청내용

- 허가기간 : 2024. 1. 1. ~ 2026. 12. 31.(3년간)
- 운항노선 : ABCD구간(3년 휴식년제 도래에 따른 변경)
- * 기존허가 : ABDE구간 운행(C구간 휴식, F구간 절대보존)
- * 변경허가 : ABCD구간 운행(E구간 휴식, F구간 절대보존)

그림 2 서귀포 잠수함 현상변경허가 개요도

2) 대국해저관광(주). (2023). 문화재청의 “국가지정문화재 현상변경 허가사항 변경허가” 불허에 대한 대국해저관광(주) 입장문 [보도자료]
 3) 문화재청. (2023). 제10차 천연기념물분과 문화재위원회 회의록: 제주연안 연산호 군락 내 잠수정 운항 및 시설물 운영 변경허가 건 (회의일자: 2023년 12월 28일).

■ 허가연장 신청 운항노선(2024년~2026년)

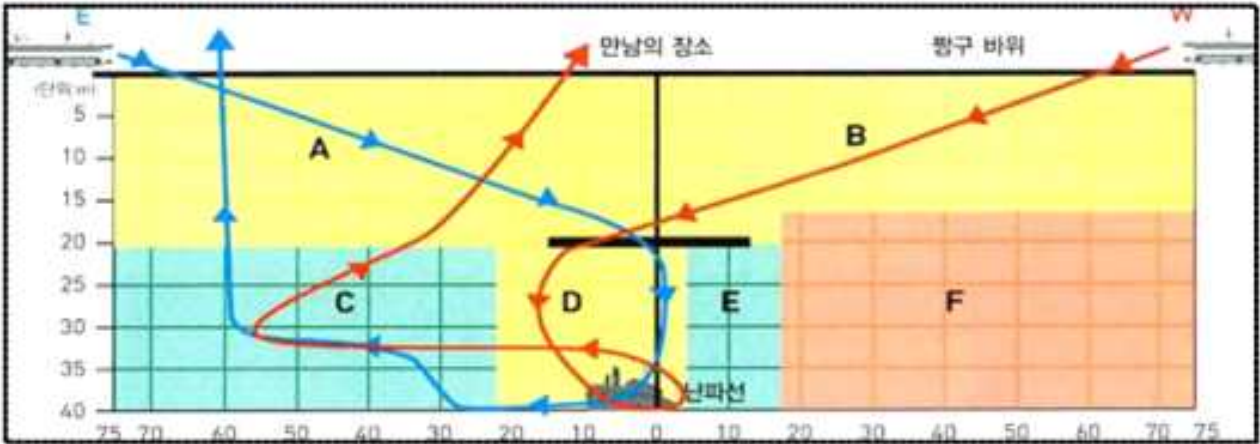


그림 3 허가 연장 신청 운항노선(2024년~2026년)

(3) 관계전문가 의견

현지조사(23년도 3분기 모니터링 보고서, 23. 11. 23)결과, 절대보존구역(수심 30m 지점, 만남의 장소에서 서쪽으로 15m 지점, 제2 중간기착지) 내 연산호 훼손상태 확인 및 기존 허가조건 일부 미이행 사실과 더불어, 1차·2차 모니터링 보고서 간 불일치, 피도 감소 및 기저암반 노출 등 물리적 훼손을 확인하였다. 특히 훼손된 지역의 방형구 사진을 보면, 다수의 사진에서 기저암반이 노출된 상태와 기저암반이 노출된 후 무절석회조류가 피복된 상태를 쉽게 확인할 수 있어, 실제적으로 잠수함운항으로 인한 충돌 피해가 빈번하게 발생하고 있음을 의미한다고 보았고, 따라서 잠수함운항 중 암반 충돌로 인한 산호 훼손을 방지하기 위해서는 산호 관람시 의도적인 충돌을 금지할 필요가 있는데, 잠수함운항 중 의도적인 충돌이 아닌 비의도적인 충돌로 인해 산호 훼손이 발생했다면, 잠수함운항 자체가 산호를 훼손시킨다는 의미이며 충돌을 방지하기 위한 여러 조치가 그 실효성을 담보할 수 없다는 결론으로 운항 자체를 금지할 필요가 있다는 의견을 내었다.

(4) 지자체 의견

서귀포 잠수함을 운영하고 있는 업체는 45명을 고용하고 있는 제주의 중상위 관광업체로 서귀포 지역경제에 상당한 역할을 차지하고 있으나, 관광잠수함을 운영하는 과정에 천연기념물인 연산호 및 문섬 암반을 훼손한 부분에 대하여는 비록 경찰조사에서 무혐의 결정이 있었지만, 상당 기간 동안 문화재 훼손행위가 있었다는 점은 부인할 수 없으므로, 향후 운항 허가 기간이 연장될 경우, 절대보호구역 구간 운항금지 준수 및 암반과 연산호 훼손을 방지할 수 있는 시스템이 구축(운항구역도 정밀작성)되어야 할 것이고, 또한 운항사에서 제출하는 용역보고서에 대하여 제주도를 포함하여 관계전문가들이 검증할 수 있 체계(감리 제도 도입) 마련되어야 할 것으로 여겨진다고 언급하였다.

최종적으로 출석 위원 13명 중 10명 부결, 3명 보류하여 대국해저관광의 현상변경허가 신청은 '부결'되었다.

2) 호이호이 활동

(1) 조사지역 개요

잠수함 중간 기착지는 수심 약 23m 지점에 대략 폭 6m, 길이 25m 정도의 길쭉한 구간으로 전술한 바 일명 '만남의 장소' 라 불린다. 동서로 길게 뻗어 있어, 북쪽에는 짱구 바위가 남쪽에서는 문섬이 위치하고 있다. 짱구 바위는 높이 2m 정도의 담벼락처럼 솟아있으며, 짱구 바위 북쪽으로는 40m까지 떨어지는 절벽구간이다. 절벽 구간에서 약 30m 정도 북쪽으로 전진하면, 45m 수심에 앉아 있는 침선을 만날 수 있다.

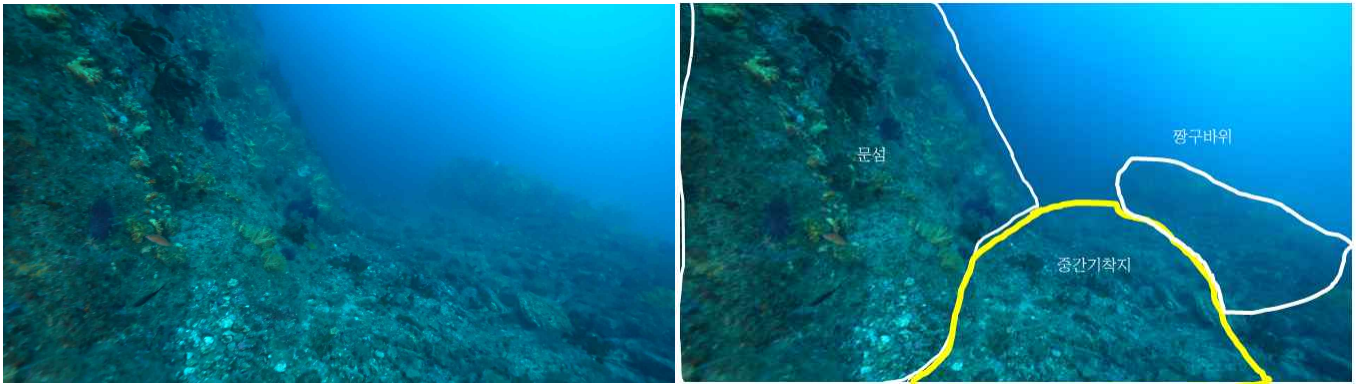


그림 4 조사지역 잠수함 중간기착지(동쪽에서 서쪽을 바라본 시점)

(2) 조사 계획

해당 기간동안 조금 물때에 총 12회 이상, 연인원 50명이상이 조사과정에 참가하였다. 대체로 시야가 3-5m 이었으며, 9월에 와서 시야가 조금 나아졌으며, 10월에 상당히 좋았다. 아래에 제시한 사진은 10월 28일에 촬영한 것으로 그 이전에 찍은 것은 날씨(맑음 여부), 시야(수심 25m 지점이라 대체로 어둡다), 부유물 정도(비디오라이트를 사용하는데, 이 경우 부유물에 빛 반사가 일어나는 백 스캐터(back scatter)가 심하다)에 따라 영상의 질이 달라지는데, 대체로 양질의 영상은 아니다. 특히, 사진 영상 기술 외에 수심 25m 지점에서 진행되는 조사이기에 NDL(무감압한계(No-decompression limit)시간이 대략 20분보다 짧아, 평균 15분 이내에 조사를 마쳤다.

(3) 조사 방법

- ① 배를 타고 만남의 장소 위에서 입수하여, 25m 지점까지 잠수한다.
 - ② 30m 줄자를 동쪽에서 서쪽방향으로 길게 치고, 기준을 잡는다.
 - ③ 조사 지역을 중심으로 발견한 산호의 위치를 특정한다.
 - ④ 발견한 산호를 촬영한다.
- (4) 조사결과 발견한 산호⁴⁾(최소 17개체 이상, 2025년 10월 28일 현재)
- ① 분홍바다맨드라미류

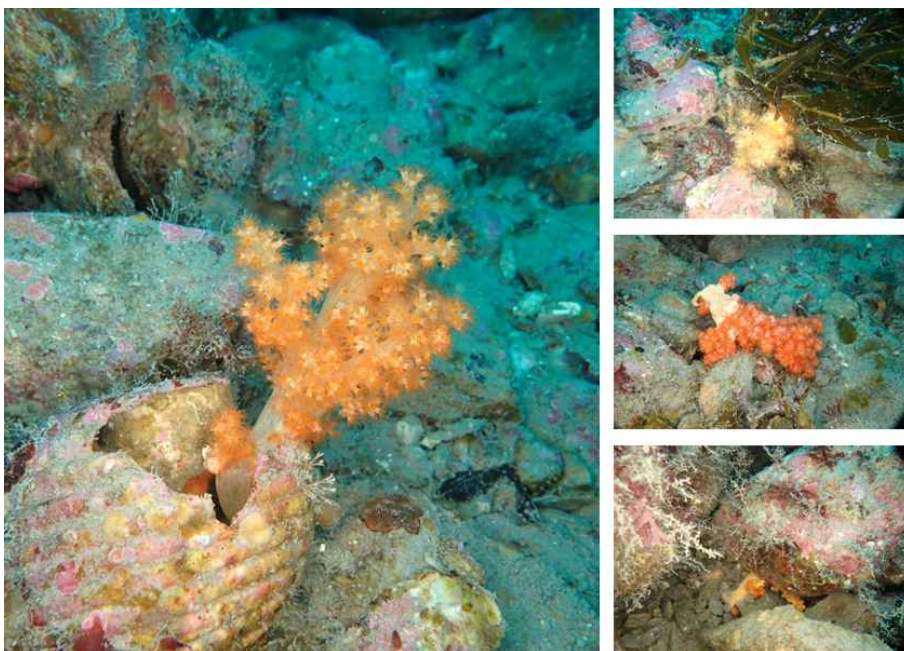


그림 5 분홍바다맨드라미류 조사지역에서 가장 먼저 그리고 높은 빈도수로 만나 볼 수 있는 산호이다. 바닥면에 바로 보이지는 않고, 암석 사이 틈에 착근하여 성장하고 있다.

4) 산호 분 즉 동정은 샘플을 채취해서, 현미경을 이용해야 한다고 한다. 여기서는 대략 ‘○○ 산호류’로 추정하여 명명하기로 한다.

② 밤수지맨드라미류



그림 6 밤수지맨드라미류 멸종위기 야생생물 Ⅱ급으로 축수 끝 부분이 노랗게 보이는 특징이 있다. 우측 사진 하단에는 자색수지맨드라미류도 함께 서식하고 있음을 볼 수 있다.

③ 자색수지맨드라미류



그림 7 자색수지맨드라미류 보호대상 해양생물이자 멸종위기 야생생물 Ⅱ급으로 지정된 우리나라 고유의 산호이다.

④ 꽃총산호류



그림 8 꽃총산호류 해양생태계 기후변화 지표종이며, 국외 반출 승인 대상종으로 지정해 관리하고 있다.

⑤ 큰수지맨드라미류

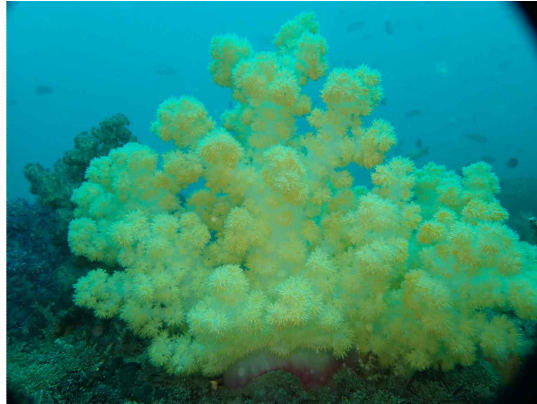


그림 9 큰수지맨드라미류 사진에 보이는 개체는 색상이 노란색으로 독특하고, 미기록 혹은 미동정종으로 여겨진다.

⑥ 맵시산호류



그림 10 맵시산호류

⑦ 가시산호류



그림 11 가시산호류

(5) 조사를 정리하며 호이호이 구성원이 느낀 점

호이호이에서 이 조사를 계획하게 된 배경에는 여러 가지가 있는데, 첫째, 수 십년동안 하루 수차례씩 365 일 동안 쉬지 않고, 잠수함이 내려 앉았던 중간기착지. 그 지역에 더 이상 잠수함이 내려 앉지 않는다면, 어떻게 변화할까? 연산호 군락지로 천연보호구역이며, 유네스코가 지정한 생물권보호지역인 문섬의 중앙 잠수함 중간기착지에 산호가 다시 서식하는, 즉 복원하는 모습은 어떠한 양태를 갖게 될까? 둘째, 그 과정을 드러내 보일 수 있다면, 인간이 자연을 바라보는 지금의 공고한 개발중심 혹은 인간은 자연을 지배하기 위해 발

생했다는 사고관에 균열을 낼 수 있지 않을까? 셋째, 인간이 자연을 바라보는 폭력적인 가치관, 태도, 혹은 관점의 전환이 결국 인간과 자연이 공존, 공생하는 세상을 이끄는 원동력이 될 것이라 생각하는 데 있다.

① 놀라운 점

잠수함이 내려 앉지 않기 시작한 지 불과 수 개월이 지나기도 전에 밋밋한 바위 사이 좁고, 후미진 곳에 분홍바다맨드라미류가 2-3cm 정도씩 여러 지점에서 성장하고 있는 모습을 발견했다. 아마도 거센 조류에 씻겨 흘러 가지 않으려, 돌틈 사이에 붙기 시작한 듯하다.

중간기착지 중앙 편편하고 넓은 바위 위에 부착해 성장하는 밤수지맨드라미류를 발견했다. 상당한 크기이다. 잠수함이 이곳에 앉았을 때에는 생존하기가 힘들었을 것으로 추측한다. 편편한 돌 바닥이어서, 잠수함의 바닥과 맞닿아 마찰이 컸을 것으로 추측한다. 아마도, 잠수함 운항 노선이 바뀐 직후에 붙어 성장한 것으로 추측한다.

조사 전반 즉 5월 이전에는 상당수의 분홍바다맨드라미류와 미기록 큰수지맨드라미류 그리고 자색수지맨드라미류가 주를 이루었다. 증반을 거쳐 후반으로 가면서, 꽃총산호를 발견했는데, 그 이전 다이빙이 2주에서 4주 정도 사이에 진행되었던 것을 감안하면, 순식간에 돌에 붙어 성장한 것으로 추측한다.

과거 녹색연합이 지적했던 중간기착지 문섬 쪽 벽을 할취고 간 지점에는 이제 많은 산호들이 붙어 서식하고 있었다. 속살을 다 보여주던 할퀴 자국들은 어느 덧 사라지고 없었다.

② 이상한 점

어떤 때에는 중간기착지 남쪽 즉 문섬 벽면에 잠수함이 충돌한 것으로 여겨지는 굵힌 자국을 몇 번 본 적이 있다. 해당 지역의 바다에 위치한 돌들에서도 굵힌 자국들이 듬성 듬성 보인다. 여기까지만 놓고 보면, 혹 잠수함이 이 지역에 다시 내려 앉은 것이 아닌가 하는 의심이 들기도 하다. 그런데, 잠수함이 앉았다고 하기에는 중간기착지 한 가운데에 성장하고 있는 비교적 큰 밤수지맨드라미류는 멀쩡하게 그 위치에 있었다. 아마도 내려 앉지는 않았으나, 벽 면과 바닥만 살짝 긁고 간 건 아닌가 싶다.

③ 신기한 점

산호는 먹이활동을 할 때 폴립을 열고 몸 전체를 확장한다. 이 때가 가장 커진 모습이다. 보통 이때 조류가 강하다. 반면 먹이활동을 하지 않을 때는 폴립을 닫고 몸 전체를 수축한다. 이때가 가장 작은 때의 모습인데, 그 차이가 몇 배씩 나기도 한다. 그렇기 때문에, 산호 조사에 있어서, 굵기나 길이 등을 측정하기가 쉽지 않다. 일정 기간에 성장하는 비율도 제각각이어서 어떠한 성장 패턴을 규정하기도 쉽지 않다. 해송 같은 경우는 1년에 1cm도 커지지 않는다고도 한다. 반면 여러 생장 조건이 맞으면 순식간에 폭발적으로 성장하는 산호도 있다. 분홍바다맨드라미류가 그러한 경우이다.

3. 결론

잠수함 운항 노선 중에 자리 잡고 있어, 수 십년 동안 새로운 산호가 자리 잡을 수 없던 그 곳. 잠수함 운항 구간을 변경하며, 사실상 잠수함이 다시 앉을 것이라 기대하지 않는 그 곳. 인간으로부터 자연에게 반환된 그곳이 자연의 손길을 어떻게 받아들이고, 변화 하는지 그 변화과정을 파악하고 알람으로써, 궁극적으로 인간과 자연의 공존을 꾀하기 위한 방안을 탐색하고자 시작한 이 조사는 여러 문헌과 실증 조사로 하나의 결론으로 귀결됨을 알 수 있었다. 그것은 바로 인간이 자연을 어떻게 바라보는가 하는 관점, 가치관, 태도였다.

국가유산청(전 문화재청)이 서귀포 잠수함이 보호구역 내 연산호를 훼손하기 혹은 했기 때문인데, 잠수함 업체에서는 연산호 훼손을 어쩔 수 없는 과실로 주장하나, 청에서는 미필적 고의 중 결과 인용에 초점을 두어 불허한 것으로 보인다.

잠수함 업체가 발표한 보도자료와 지자체의 인터뷰를 접할 때면, 업체가 저지른 연산호 훼손이 업체 임직원의 생계를 유지하기 위해서 어쩔 수 없는 선택이며, 필수적으로 수반되는 피해라고 여기는 것 같은 느낌을 지울 수 없다. 반면, 녹색연합의 보도자료와 국가유산청 회의록을 보면 천연보호구역 연산호 군락지를 다루는 여러 규정과 법규를 잠수함 업체가 위반했으니, 그에 합당한 처벌이 필요하다는 것으로 이해된다. 동일한 사실을 바라보는 각 주체별 입장이 정반대에 있으며, 그 격차가 상당하다는 점을 알 수 있다.

어떤 사안을 바라보는 데 있어 이견(異見)이 있다면 이견을 좁히는 방법을 여러 가지가 있을 수 있다. 이 중 대표적인 것 두 가지만 들자면, 첫째가 다수결이고, 둘째가 합의이다. 다수결의 단점은 소수의 의견이 묵살된다는 점이고, 장점은 결정하는 데 소요되는 시간이 짧다는 점이다. 합의의 장점은 구성원간 불만이 최소

화된다는 점이고, 약점은 시간이 오래 걸리고, 때로는 합의에 이르지 못하는 경우도 있을 수 있다는 점이다.

다시 돌아와, 국가유산청과 녹색연합의 주장은 틀린 것은 아니나, 잠수함 업체와 지자체 그리고 (다루지는 않은) 지역주민의 지지를 받는 데엔 성공하지 못한 것으로 보인다. 우리가 인터뷰한 바다에 관심있는 지역주민 중 상당수는 잠수함 운항 정지와 징역과 벌금에 대해서 산호 훼손이 잘한 것은 아니지만, 그깟 산호 훼손과 업체 영업 손실, 직원 생계 곤란, 운항 정지로 인한 관광객 유입 감소, 그리고 감소로 인한 지역경제의 매출 감소 등의 연쇄 효과에 대해서 비할 바가 아니라고 가벼이 여기는 듯 하였다.

해양 혹은 해양생물에 관심있는 여러 환경단체는 대한민국의 해양보호구역 정책에 대해 보호구역 지정만 했을 뿐, 지정 이후 후속 절차인 관리 부실 혹은 부재를 지적하고 실효성 있는 관리를 촉구하고 있다. 우리도 이러한 지적에 전적으로 공감하는 데 더 나아가 이러한 지적이 실효성을 가지려면, 관계자 특히 인근 지역주민의 지지와 응원이 동반되어야 할 것이라 주장한다.

이들의 지지와 응원을 받으려면, 산호의 훼손과 잠수함 운항이 서로 양립 불가능한 것이 아닌 상생할 수 있는 방안을 찾아야 할 것이다. 그러려면 서로 대립해 보이는 두 주체는 최소한 같은 곳을 바라보는 시각이 필요하다. 예를 들어, 잠수함 업체에서 현상변경허가서 제출한 운항계획에는 보호구역 연산호 훼손은 어쩔 수 없는 것이고, 그 훼손 정도를 최소화하기 위해 여러 항로를 두고 일부 항로는 휴식년제도 돌리는 계획이 있었는데, 이 계획이 시사하는 바는 첫째, 잠수함 업체에서 보호구역내 연산호 훼손행위를 가벼이 여긴다는 점, 둘째, 인간의 이익을 위해서라면, 자연의 훼손은 아무것도 아니라 듯한 태도이다. 첫 번째 시사점은 녹색연합과 국가유산청 그리고 1심이후 제기한 잠수함 업체의 항소를 기각한 법원의 입장으로 일단락지어졌으나, 두 번째 시사점은 지역주민과 지자체의 입장에도 비슷한 맥락으로 이해되어, 씁쓸함을 지울 수가 없다. 이번 조사를 통해 지역 주민들로부터 들은 유의미한 정보 몇 가지를 옮기면 다음과 같다.

‘잠수함 창으로 오목렌즈를 구매해서 외부의 풍경이 작게 보인다’

‘블록렌즈를 구매해야 하는데, 잘못 구매했고, 개당 단가가 너무 비싸서, 재구매할 수 있는 처지도 아니어서 그냥 설치했다. 설치비용 역시 굉장했다’

잠수함 운항 노선이 연산호 군락을 훼손한 이유는 궁극적으로는 연산호를 보다 저 또렷이, 잘 보여주려 했기 때문일 것이다. 지역주민으로부터 들었던 정보가 만약 사실로 확인된다면 즉, 잠수함에 블록렌즈를 사용할 수 있는데, 지금 설치된 것이 오목렌즈였다면, 잠수함이 연산호 군락지로부터 충분히 떨어져 있어도 소기의 목적을 달성할 수 있을 것이라 추측할 수 있다. 고휘도의 라이트와 망원경이면 더 또렷이 관광할 수도 있을 것이다. 이렇게 되면 연산호 군락 훼손 염려없이 잠수함 운항을 지속할 수 있을 것으로 추측한다.

물론, 잠수함 업체가 받은 양형 즉 징역과 벌금의 환산 총액이 잠수함 렌즈 변경, 라이트 추가, 망원경 설치 등에 소요되는 비용과 이렇게 개비했을 때 기간별 기대 수익 등 여러 측면을 고려해야 할 것이다. ‘경제적 논리’가 인간이 자연을 지배의 대상이 아닌 공존의 대상으로 바라보는 관점보다 앞서면, 앞에서 제시한 측면에서 이익이라 판단되면, 그렇게 진행하게 될 것이다. 만약 아니라면, 지금처럼 연산호의 훼손은 기업의 이익을 위해 피하지 못할 수 밖에 없는 것이니, 구역별 휴식년제⁵⁾를 두어, 돌아가면서 훼손하겠다는 대안이 등장한 것이 아니었을까?

잠수함 업체는 산호를 훼손하지 않으면서, 사업을 영위할 수 있는 방안을 찾아야 할 것이다. 이를 위해 관련한 주체들의 역동적인 협력이 필요한 시점이다. 향후, 우리는 잠수함 탑승을 통해 운항 경로를 파악하고, 렌즈의 특성 즉 오목여부와 시야 관광객으로서의 가시성 등을 파악하고, 잠정적인 여러 대안을 찾아볼 것이다. 이 조사를 통해 인간이 인간외 생명을 지배의 소비의 대상이 아닌 공존의 대상으로 여기는 관점의 전환에 보탬이 되기를 기대한다.

5) 서울신문. (2023년 12월 29일). 서귀포잠수함의 딜레마... “연산호 훼손” vs “휴식년제 교차운항”. <https://v.daum.net/v/20231229161002152>