

I. 배경

1. 이 보고서는 Free To Move (이하 F2M)가 DPRK의 4차 UPR을 위하여 작성하였습니다. F2M는 조선민주주의인민공화국에서 탈출해 일본에 정착한 탈북민들 자신들의 과거 경험과 북한 거주 친인척들의 현재 상황에 대한 증언을 토대로 다음 사항을 제시합니다.

II. 국제인권义务的 이행

시민적 및 정치적 권리: 이동의 권리

2. 북한은 지난 3차 주기 UPR에서 자국 모든 국민들의 국내 및 국외 이동의 자유를 보장하라는 권고를 받고 수용했습니다. (A/HRC/42/10/Add.1 - Para. 9a: 126.135에 근거함)

일본인 배우자들이 본국으로 돌아갈 권리

3. 북한은 1959년부터 시작해 1984년까지 이어진 재일 조선인 93,340명과 그들이 북한으로의 귀국 시 동행했던 일본인 배우자들 7,000명의 본국 방문 혹은 영구 귀국을 금지했습니다.ⁱⁱ 그 중 탈북하여 일본으로 돌아온 재일 조선인과 일본인 배우자, 그리고 직계 자손의 수는 겨우 200여명에 불과합니다.

Recommendation

4. F2M는 북한이 아직까지 생존해 있는 일본 국적자들의 일본으로의 귀향을 허가해 줄 것을 권고합니다. 그들이 가족과 헤어져 50년 이상 보지 못한 점을 고려해 인도적 결정을 기대합니다. 더불어 그 직계 자손들의 일본 내 친인척과의 상봉도 주선해 주길 권고합니다. 국제사회가 북한 정부의 인도주의적 조치에 많은 박수를 보낼 것입니다.

북한 국내에서의 이동의 자유

5. 현재 북한내에서 개인의 거주 이전의 선택권은 전혀 없으며 도 간 이동은 물

론 시와 군으로 이동 시에도 통행증이 필요합니다.

6. 통행증의 종류는 다음과 같습니다: 1) 수도 평양 방문용 특별 통행증; 2) 남쪽 국경 지역 방문용; 3) 북쪽 중국 국경 지역용; 4) 일반 왕래용 등.

이동의 통제 장치: 각 통행증은 공무이든, 사적 왕래를 위한 목적이든 최소 세 단계에서 다섯 단계의 허가를 받아야 합니다. 항상 최종 단계는 경찰과 보위부의 허가가 필요합니다.

7. 통행증은 발급과 동시에 번호가 부여됩니다. 이 번호는 바로 전국의 모든 감시 초소와 철도 승차 관리소의 컴퓨터에 올라갑니다. 감시 초소는 평양은 10곳을 거쳐야 하고 국경 지역도 보위부, 군, 그리고 경찰 초소 세 곳을 통과해야 합니다. 그 외 도, 시, 군 경계 마다 검문 초소가 다수 존재합니다.

8. 이동의 현재 상황: 이 모든 촘촘한 통제와 감시에도 많은 사람들이 사적 용무와 개인 장사를 위해 이동하고 있습니다. 개인 사업용 통행증은 존재하지 않습니다. 국영 기업에서 뇌물을 받고 개인에게 공무용 통행증을 발급해 줍니다. 개인은 그 통행증으로 여러 곳을 다니며 장사를 합니다. 통행증 발급 창구에서는 공무원들이 매번 뇌물 수수에 대한 주변 시선을 의식할 수밖에 없습니다. 그래서 대리인 브로커를 내세워 아예 단체로 발급 희망자를 모아서 일괄 처리하는 것도 흔한 풍경입니다. 다수의 젊은 여성 장사꾼은 아예 통행증 없이 기차를 탑니다. 성적 접대를 댓가로 열차 경찰의 비호를 받으며 장사를 다닐 수 있기 때문입니다. 그 외 모든 공무나 공적 기업소의 업무용 이동도 대부분 크던, 작던 어느 정도의 뇌물을 주어야 말썽 없이 업무를 수행할 수 있는 것이 현실입니다.ⁱⁱⁱ

9. 이동 통제에 따른 피해: 통행증은 용무가 있을 시 매번 받아야 합니다. 그러나 발급 지체로 장례식 등의 가족 경조사에 식구들이 참석 못하는 경우가 다반사로, 기본적인 인권 침해가 발생합니다. 이동의 제한으로 인해 교육 선택권, 직업 선택권, 계층 이동의 어려움, 의료 혜택의 박탈 등 인민의 기본 권리가 극도로 제한됩니다. 또한 물자와 인적 이동의 통제로 불평등한 분배가 발생해 지역에 따른 물가의 편차가 발생합니다. 낙후된 지역이 더 차별을 당하는 상황이 벌어집니다.

Recommendations:

10. F2M은 북한이 통행증 발급기관인 인민위원회 산하 동사무소의 전산화를 통해 경찰 및 보위부를 배제하고 정상 행정의 실행을 권고합니다. 권력 기관원의 자의적 판단이 뇌물시스템을 공고히 합니다. 뇌물 근절과 주민 생활 편의 개선으로 국제 사회의 호평을 받을 것입니다.

11. F2M은 북한이 용도별 통행증을 간소화하고 및 발급 수수료를 현실화할 것을 권합니다. 현재 시스템으로 주민 이동 통제가 제대로 되는지 점검하기 바랍니다. 발급 허가 단계부터 각 초소 통과, 철도 등의 운송 기관까지의 모든 단계가 뇌물로 움직이는 것이 현실입니다. 이것은 가시적인 사회적 비용을 초래할 뿐만 아니라 인민들의 정부에 대한 불신 등 무형의 국가적 부담으로 됩니다. 차라리 공무용은 3년, 상업용은 2년, 일반 여행은 1년 만기의, 복수로 사용할 수 있는 여행 허가증을 주고 수수료를 현실화하기 바랍니다. 매 감시 단계 성원들의 급여를 현실화하고 통행증 발급 수수료를 국가 수입으로 하는 것이 행정의 투명과 절차의 통제에 훨씬 효과적임은 많은 국가에서 이미 증명하고 있습니다.

12. F2M은 북한이 통행증의 여행 범위를 넓히기를 권고합니다. 폐쇄적 통행증의 부작용인 인민의 기본 권리 침해 개선을 위해 우선 도내 이동은 통행증 없이 자유 왕래를 허용하기 바랍니다. 좀 더 많은 사람들이 상업활동, 직업 선택, 교육 선택, 의료 등의 혜택을 받을 기회가 확대됩니다.

13. 더 나아가 현실적 고려로 남북 국경 지역은 DMZ 30km 이내까지, 북중 국경 지역은 10km 까지를 통행증이 필요한 지역으로 하고 그 외는 장기적으로 국내 이동은 자유롭게 하기를 권고합니다.

ⁱ 각 인권상황에 대한 대표적인 사례는 맨 끝에 미주로 수록했음.

ⁱⁱ 일본 국적자는 수는 일본정부에서 인정한 수이며, 재일교포 수는 국제적십자사, 일본 정부, 그리고 북한 대리인인 조총련(재일본 조선인 총연합회)이 숫자를 세고 기록에 남긴 숫자임.

iii 대표적 사례로 탈북에 성공한 한 일본인 여성의 증언이 있습니다. 1960년 남편을 따라 DPRK로 간 제일 조선인의 일본인 처(80대. DPRK 양강도 혜산 거주, 2003년 탈북): “나는 결혼 일년 후 갓 난아기를 안고 조선인 남편, 그리고 그 가족들과 함께 1960년 북한으로 가는 귀국선을 탔습니다. 전혀 가고 싶은 마음이 없었습니다. 하지만, 남편과 헤어질 수도 없고, 당시 조총련 담당자로부터 일본인 배우자는 3년 후에는 자유롭게 일본에 왕래할 수 있다는 말을 믿었습니다. 그러나, 일본 왕래는 커녕 북한 국내에서의 이동도 극히 제한됐습니다. 40년 넘게 살면서 도 경계도 못 넘고 수도 평양 구경도 한 적이 없습니다. 결국 목숨을 걸고 국경을 넘어 40년 만에 고향 일본에 겨우 돌아왔습니다. 그 사이 부모님도 다 돌아가시고, 친구, 친인척들도 보지 못한 내 인생은 끔찍했다고 밖에 표현 못합니다. 내가 살았던 양강도 혜산에는 나와 같은 처지의 일본인 처들이 여럿 있었는데 모두 고향을 그리워하며 눈물로 세월을 보냈습니다. 단 한 명도 일본 땅을 자유롭게 밟은 사람이 없었습니다.”

탈북민 K(50대 남성. DPRK 강원도 원산 거주, 2010년 탈북)의 경우: “강원도 원주에서 가족을 데리고 북중 국경을 통해 탈북을 시도했습니다. 기차를 이용하기 위해 우선 동사무소에서 뇌물을 주고 친척 경조사 사유의 통행증을 받고 식구들 모두 국경 도시까지 가는 기차에 승차했습니다. 만약을 대비해 가족들은 뿔뿔이 각기 다른 칸에 승차해 숨 죽이고 국경을 향했습니다. 몇 차례 순찰을 돈 열차 경찰이 그를 호출해 자기 방으로 불렀습니다. 사실을 아는 듯 모르는 듯 하면서 “왜 국경 도시에 가는가?” 또 “가족이 이 기차에 다 있는가?” 물었습니다. “없다”고 하자 그럼 “튀지는 않겠지” 하고 씩 웃었습니다. 그런 열차 경찰의 군복 모자 아래로 미화 100불을 밀어 넣었습니다. 그의 가족들이 2개월은 충분히 먹고 살 돈이었습니다. 결국 국경 도시에 도착할 때까지 그의 호위를 받으며 무사히 도착해 탈북에 성공했습니다.”

또 다른 사례로는, 탈북민 F(60대 여성. DPRK 평안북도 성천 거주, 2014년 탈북): “나는 평안북도에서 다년간 장사를 했습니다. 처음에는 평양으로 가 외화 상점의 물건을 사서는 지방 도시의 작은 상점에 물건을 대는 중간 도매 업자를 했습니다. 사는 도시의 경찰과 보위부에 늘 뇌물을 주고 있어 전혀 어려움 없이 평양을 드나들었습니다. 나는 직업이 없는 가정주부였지만 지역 기업소 명의의 통행증을 사용했습니다. 그러나 도매 업자간 경쟁이 치열해지고, 젊은 장사꾼들의 기동성과 통신 수단 이용에 뒤쳐진 나는 그 일을 그만둬야 했습니다. 이 후 연결된 일이 값이 나가는 구리와 같은 원자재를 국경 지역으로 가져가 중국으로 밀매하는 업자에게 파는 일이었습니다. 위험이 큰 만큼 수입이 좋은 일이었습니다. 연결된 사람이 보위부 고위간부의 운전사였습니다. 수수료가 아니라 수익을 일정 부분 나누는 조건이었습니다. 그의 차량은 도간 시군 간 이동 시, 어느 초소에서도 검문당한 적이 없었습니다. 물론 매일은 아니고 일주일에 한 번 정도 하는 장사였습니다. 차량 주인인 보위부 고위 간부가 후에 문제 시 될 때 책임을 회피하기 위해 운전수를 내세웠는지, 아니면 운전수 말대로 보위부 간부가 운전수도 좀 먹고 살라고 눈 감아 주고 있다는 것이 맞는지 나는 알 수 없었습니다. 웬만큼 수익이 쌓인 후 나는 체포가 두려워 일을 그만 두었습니다. 이 후 그런 일이 문제가 돼 여러 명이 감옥으로 가는 것을 목격했습니다.”