

동북아 어장에서의 어업분쟁 해결 사례를 통한 국제법 적용 방안

이우도 · 김남수¹ · 이진수^{2*}

부산경상대학교, ¹(사)한국자산관리학회, ²부경대학교 경영학과

A Study on the Application of International Law through Disputes Settlement in Northeast Asia Fishing Ground

Woo-Do Lee, Nam-Soo Kim¹ and Jin-Soo Lee^{2*}

The Busan KyungSang University, Busan, 47583, Korea

¹The Korean Association of Asset Management, Seoul, 08506, Korea

²Pukyong National University, Busan, 48513, Korea

Abstract

This article's aim is to review the jurisprudence which has emerged pursuant to the international dispute settlement provisions and to provide a provisional expectation as to the future of international dispute settlement under "UNCLOS". Globally, marine fisheries play an important role in ocean biodiversity and the food security of millions of people, providing a vital source of high-quality dietary protein and supporting individuals' livelihoods and income. In the 1982 Convention, the establishment of co-operative mechanisms for effective monitoring, control, surveillance and enforcement, decision-making procedures facilitating the adoption of such measures of conservation and management, and the promotion of the peaceful settlement of disputes are called for. In this study, 'Northeast Asian Sea' means that the Yellow/East China Sea, the East Sea, the Ohotsk Sea, the Kamchaka Sea, the Alaska Sea, and the Bering Sea surrounded by Korea, China, Japan, Russia, U.S.A. and Canada including their EEZs.

There are several bilateral fisheries agreements existing in Northeast Asian area, the Fisheries Agreement between Republic Korea and Japan, between Republic of Korea and China, between China and Japan, between Republic Korea and U.S.A., between Republic Korea and Russia, between Russia and Japan, And there are several regional fisheries organizations existing in Northeast Asian area, for example NPAFC(Convention for the Conservation of Anadromous Stocks in the North Pacific Ocean), CBSPC

Received 15 June 2017 / Received in revised form 21 July 2017 / Accepted 24 July 2017

*Corresponding author : +82-51-629-5753, js8929@pknu.ac.kr

© 2017, The Korean Society of Fisheries Business Administration

(Convention on the Central Bering Sea Pollack Conservation), PICES(North Pacific Marine Science Organization), NPFC(North Pacific Fishery Commi-ssion) etc. It analyzed the proliferation of bilateral treaties and multilateral treaties due to the adoption of the EEZ in Northeast Asia reviewed the strengthening of management rights on the high seas marine living resources and marine environment preservation of regional fisheries organizations. In view of the changes in the international fisheries mechanism this paper suggested the future direction of the country in overseas fisheries.

We concluded as follows. We shall apply bilateral treaties first, regional fisheries organizations' treaties secondly, and provisions under "UNCLOS" for dispute settlement last.

Keywords : EEZ, marine fisheries, UN Convention, International Fisheries Regime, Northeast Asia

I. 서 론

변화하는 해양질서에 적극적으로 대응하고 해양 문제에 적용 가능한 종합적인 기능을 수행함으로써 해양의 공평하고 평화로운 이용을 보장하기 위한 목적으로 1982년에 「유엔해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea)」이 채택되어 1994년부터 발효되어 오고 있다. 동 협약은 자원 특히 공해생물자원의 관리 및 보존을 위해서도 상당히 많은 조항을 명문으로 규정하고 있으며, 그 일환으로 1995년에는 「1982년 12월 10일 해양법에 관한 국제연합협약의 경계왕래어족 및 고도회유성어족 보존과 관리에 관한 조항의 이행을 위한 협정」(약칭 : 「공해어족협정」)이 채택되어 공해생물자원의 효과적 관리 및 보존을 위한 성문법 체제를 갖추게 되었다.

그러나 이들 양자 협약들은 공해생물자원관리 및 보존을 위한 일반적인 규정만을 언급하고 있어 구체적으로 이해당사국 간의 어업 또는 생물자원에 관한 분쟁발생 시 그 해결에 여전히 어려움을 겪고 있는 것은 사실이다. 특히 생물자원의 보존 및 관리를 위해 상당히 많은 지역별 · 국가별수산관리기구를 설립 · 운영 중이거나 설립절차가 진행 중에 있는 바, 이들 개별 지역별 · 국가별수산관리기구들은 분쟁발생 시 그 해결조건이나 절차들도 다양하게 규정되어 그 적용 및 관리에 있어서의 어려움이 상존하고 있으며, 또 모법인 「유엔해양법협약」 등과 모순되어 충돌이 일어나는 경우도 발생하게 된다.

따라서 본고에서는 국제법상의 분쟁해결제도를 검토한 후 이를 기초로 「유엔해양법협약」, 「공해어족협정」 및 각 지역별 · 국가별수산관리기구의 분쟁해결절차와 관련 사례를 상세히 검토 · 분석하여 그 본질적인 문제점을 살펴본다. 이와 동시에 이러한 문제점에 기인한 분쟁에 대한 바람직한 해결제도를 경험에 입각하여 객관적이고 구체적으로 제시해 보고자 한다.

본 연구의 결과는 향후 해양 및 수산의 현실을 감안하여 지역수산관리기구의 분쟁해결절차에 관한 제도의 제 · 개정 시, 나아가 기존 「유엔해양법협약」이나 「공해어족협정」 내용의 개정 논의 시에도 참고 자료로 활용될 수 있기를 희망한다.

Ⅱ. 동북아 어장에서의 어업분쟁 해결 사례

「유엔해양법협약」은 분쟁해결의 전제조건으로 당사국간 평화적 수단에 의한 분쟁해결의무, 당사자가 선택한 평화적 수단에 의한 분쟁해결 우선적용, 일반협정, 지역협정, 양자협정의 우선적용의무 등 당사국 간의 합의나 지역협정 등이 분쟁해결에 최우선적으로 적용되어야 함을 규정하고 있다¹⁾.

따라서 국제사법기관 즉 국제사법재판소(International Court of Justice, ICJ)나 국제해양법재판소(International Tribunal for the Law of the Sea, ITLOS) 등에서 지역수산기구가 관련된 어업관련 분쟁이 무엇을 기준으로 어떻게 적용하여 해결되어 왔는지, 특히 지역 국가 또는 관련 이해당사국 간 합의나 협정이 구체적으로 어떠한 역할을 하였는지를 이하 대표적 사례를 통해 분석함으로써 국가관행이나 국제법원의 태도를 충분히 인지할 수 있게 되며, 또한 이는 향후 분쟁해결에도 하나의 법적 근거자료로 기능을 하게 될 것이다.

1. 남방참다랑어 사건(호주 및 뉴질랜드 v. 일본)

1) 사건 개요

이 사건은 비록 동북아 해역에서 발생한 사건은 아니지만, 그 분쟁해결의 절차적 요건을 참조할 수 있는 시사점이 있다고 판단된다. 1999년 7월 30일 호주와 뉴질랜드는 일본을 상대로 남방참다랑어 보존을 위한 잠정조치 요구 관련 소송을 국제해양법재판소에 제소하였다. 즉 호주와 뉴질랜드는 일본의 시험조업 즉각 중단, 최종 합의한 대로의 어획량 제한 및 예방원칙에 맞는 행동 분쟁해결을 약속시키는 행동 금지 등을 이행할 것을 일본에게 요구하는 소송을 제기하였다.

2) 사건 경과

1950년대부터 남방참다랑어 조업이 시작되자 호주 뉴질랜드 일본국은 남방참다랑어 보존을 위해 「남방참다랑어 보존위원회」를 설립하고 당사국간에 총허용어획량(TAC)을 결정하였다²⁾.

일본은 1995년 이래 계속적으로 총허용어획량의 증가를 요구하였으나 위원회는 이를 수용하지 않았다. 1998년과 1999년 일본은 시험조업 명목으로 어획량을 증가시키자 호주와 뉴질랜드는 이것이 결국은 어획량을 증가시키는 것이라고 판단하여 분쟁이 발생하였음을 공식적으로 통고하였다. 이에 일본은 중개에 의한 해결을 제안하였으나, 호주와 뉴질랜드가 제안한 중개요건이 맞지 않아 결국은 잠정조치를 요구하는 분쟁의 강제적 해결절차에 맡기게 되었다.

일본의 일방적인 시험조업을 즉시 중단해야 한다는 호주와 뉴질랜드의 요구(1999.8.9)로 양국은 일본을 상대로 이 문제를 중재절차에 회부하기로 결정하였다³⁾. 이에 따라 호주와 뉴질랜드는 국제해양법재판소에 잠정조치를 요구하게 되었다.

동 재판소는, 분쟁확대나 악화 예방 판결 위해 행위 예방 합의된 수준의 어획량유지, 시험조업행위 금지, 교섭재개, 남방참다랑어 조업관련 기타 국가와의 합의 추구 등을 당사국에게 요구하였다.

관련 규정인 「남방참다랑어보존및관리에관한협약」(1994. 발효) 제 16조에 의하면 동 협약의 해석이나 적용에 관한 분쟁 발생시 교섭 사실심사 중개, 조정, 중재, 사법재판 등을 통하여 해결할 수 있다

1) 「유엔해양법협약」 제281조 및 제282조 외 참조.

2) 호주 5,265톤, 일본 6.65톤 뉴질랜드 420톤 등이다.

3) 「유엔해양법협약」 제7부속서.

록 당사국 간 협의를 해야 한다고 규정하고 있다. 즉 분쟁의 사법적 해결 이전에 당사국간 협의의무의 이행을 우선하고 있음을 알 수 있다.

3) 결론 및 시사점

그러나 일본은 「유엔해양법협약」에 따라 당사자가 선택한 평화적 수단이 존재할 경우, 이 수단을 통한 해결이 우선되어야 한다는 근거를 들어 재판소가 잠정조치에 관할권이 없음을 주장하였다. 이에 따라 2000년 8월 4일 구성된 중재재판소는 남방참다랑어 보존 및 관리에 관한 분쟁의 판정을 다음과 같이 판결하였다. 중재재판소는 해양법재판소가 동 사건의 재판에 대한 관할권이 없다. 따라서 초기 해양법재판소의 잠정조치를 무효로 하며, 당사국이 체결한 「남방참다랑어보존및관리협약」에 규정된 평화적 수단에 의해 동 분쟁을 해결할 것을 당사국에게 요구하였다.

동 판결은 분쟁 해결의 절차적 요건으로서 당사자 간 합의나 협정이 있을 시 이러한 합의나 협정이 분쟁해결에 있어 우선적으로 적용되어야 하는 법적 근거가 된다는 점을 분명히 한 판결이었다.

2. 한·일 어업분쟁 I - 제909 대동호 사건

1) 사건 개요

1997년 6월 9일에 한국의 근해통발어선 제909 대동호(68톤)가 일본의 배타적경제수역에서 불법조업을 하였다는 것을 이유로 일본 해상보안청 경비정에 의해 나포되었는데, 「일본의 외국인어업의 규제에 관한 법률」에 의한 불법조업이라는 것이 그 이유였다. 문제는 동 어선의 나포수역은 일본의 시마네현 하마다시 소재의 마도등대에서 전방위 317도 약 18.9해리 근교해역에서 조업을 하고 있었다. 이 해역은 일본국의 연안기선(통상기선)에서 측정하여 12해리 외측에 있다. 이 지점은 「1965년 한·일 어업협정」에 의하면 일본의 배타적어업수역 바깥에 해당되는 반면에 일본이 1997년에 발표한 직선기선에 의한 소위 「신 영해법」에 의하면 일본의 영해 이내라는 점이였다.

2) 사건 경과

이 사건을 다룬 일본의 지방법원[마스에(松江) 지방법원 하마다 지부]에서는 본건 해역은 「신영해법」 시행 전에는 한·일 어업협정 제1조 1항에 의거하여 일본의 배타적 관할권을 행사하는 수역의 외측이므로 법률에 대한 국제법 우위의 원칙을 정하고 있는 일본헌법 제98조 제2항에 의거하여 일본은 자국의 국내법으로 정한 「신영해법」의 효력보다 국제법에 해당되는 「1965년 한·일 어업협정」의 효력이 보다 우세하다고 판단하였다. 즉 제909 대동호가 나포된 수역이 일본의 「신영해법」에 의한 영해라고 하더라도 「1965년 한·일 어업협정」에 의하면 그것이 일본의 배타적어업수역의 바깥인 경우에는 일본의 관할권(단속관할권 및 재판관할권)을 행사할 수 없다는 취지이다.

그러나 이와 같은 지방법원의 판결은 1998년 9월 11일 항소심에서 파기되었는데 그 이유는 다음과 같다.

첫째, 영해에 대한 연안국의 주권은 국제법에 의하여 확립된 원칙이므로 「신영해법」에 의하여 일본의 영해로 된 수역에는 일본이 관할권을 행사할 수 있다.

둘째, 「신영해법」에 의하여 일본의 영해로 된 수역에서 일본이 관할권을 행사할 수 없는 경우는 예외적으로 일본의 주권행사가 제한되는 경우에만 국한된다.

셋째, 문제는 「1965년 한·일 어업협정」에 의한 어업수역은 영해에 그 효력이 미치는 것은 아니므로 「신 영해법」에 의한 영해가 되는 수역에는 그 효력을 인정할 수 없다.

넷째, 한국과 일본이 「1965년 한·일 어업협정」을 체결하게 된 것은 양국 간에 발생하는 어업분쟁을 평화적으로 해결하고 양국 어선의 안전조업 및 공해 어업자원의 합리적인 보존 및 이용을 위하여 체결한 것이므로 그 효력은 양국의 영해에는 미치지 못하며, 단지 양국의 주권이 미치지 못하는 공해에서의 어업질서를 위한 것이라는 점이다.

3) 결론 및 시사점

이와 같이 볼 때에, 1996년 「유엔해양법협약」을 비준한 일본은 동 협약에 의하여 연안국은 자국의 영해를 독자적으로 결정할 수 있는 것인 바, 「신 영해법」은 「유엔해양법협약」을 근거로 하여 적법하게 제정된 것으로 한국도 동 협약에 서명한 것이다. 그러므로 동 어선의 나포수역은 일본의 관할권이 미치는 수역이기 때문에 지방법원의 판결은 잘못된 것이다. 그러므로 형사소송법 제397조 제1항, 제398조 제2호 후단에 의거하여 원 판결을 파기하고, 동법 제398조에 의거하여 본건은 원재판소에 환송하였다⁴⁾.

3. 한·일 어업분쟁 II - 제3 만구호 사건

1) 사건 개요

1998년 1월 20일에 한국의 트롤어선 제3 만구호(139톤)가 일본의 배타적경제수역에서 불법조업을 하였다는 것을 이유로 일본 해상보안청 경비정에 의해 나포되었는데, 나포과정에서 일본 해상보안청 직원들의 공무집행을 방해하고 상해를 입혔다는 죄목이 추가되었다.

2) 사건 경과

일본의 1심 법원은 동 어선의 선원들에 대하여 「일본의 외국인어업의 규제에 관한 법률」 위반, 공무집행방해 및 상해죄의 혐의로 기소하여 선장은 징역 2년 6월에 집행을 유예하고 벌금 150만 엔을, 나머지 선원들에 대하여는 징역 1년 6월을 각각 선고하였다.

동 1심 법원이 이와 같은 선고를 내린 기본적인 근거는 한국과 일본 간의 1965년 어업협정인데, 동 사건이 발생한 것은 일본 나가사키현 미나미마쓰우라군 다마노우라 고지야마노카미 1429번지 소재 오세자키 등대에서 진방위 11° 약 40.5해리 수역(영해선의 약 17.2해리 내측)에서 저인망어업을 하였던 사건이다. 사건 수역은 「1965년 한·일 어업협정」에 의하면 일본의 배타적 어업수역 이월의 수역이므로 일본의 어업관할권이 미치지 못한다. 한편, 일본이 1996년에 자국의 연안에 대하여 직선기선을 선포하였으므로 사건수역은 일본의 이른바 「신영해법」에 의하여 일본의 영해에 속하여 이제는 일본의 관할권이 미친다는 모순이 발생하였다. 이에 동 법원은 사건수역이 「1965년 한·일 어업협정」에 의하여 일본의 관할권이 미치지 못하는 수역으로 볼 수 있는 여지는 있으나, 새로운 영해법에 의하여 사건수역이 일본의 영해에 속하고, 이는 위 어업협정으로 제한할 수 없는 것이므로 일본의 영해 내에서 발생한 동 사건에 대하여 일본의 관할권이 미친다고 판단하였다. 피고 측은 항소하였으나 기각되었다⁵⁾.

3) 결론 및 시사점

이와 같이 상기한 제909 대동호 사건과 제3 만구호 사건의 사례는 「신 한·일 어업협정」을 맺기

4) 정일영, “일본 국내법원의 한국어선 대동호 및 만구호 사건 판결문”, 대한국제법학회, 국제법학논총, Vol. 45, No.3, 2001, pp. 254~261.

5) Ibid., pp. 264~270.

전 「구 한·일 어업협정」을 그대로 유지해 나가려는 한국정부와 「구 한·일 어업협정」을 파기하고 「신 한·일 어업협정」을 맺기를 원하는 일본정부와의 과도기적 기간에 발생한 사건이다. 양국 정부는 「유엔해양법협약」의 발효로 인하여 「신영해법」을 제정하고 동법에 의하여 직선 기선제도를 시행하기 위하여 협의하여 해도에 새로운 영해법에 의한 12해리 영해를 표기하고 IMO와 국제기구에 공시하여야 할 뿐만 아니라 양국은 이를 바탕으로 조업선에 통보하여 주의를 환기할 수 있는 유예기간을 설정하여 처리함이 마땅하다. 그러나 한국정부가 이를 간과하고 태만히 하는 사이에 일본정부가 한국정부를 압박하여 굴복시키기 위한 수단으로 나포를 시작한 것이라고 본다. 이러한 일본정부의 의중을 파악하지 못하고 「신 영해법」의 직선기선제도에 대하여 아무것도 모르는 가운데 조업에 임한 선원과 선사에만 책임을 전가한 결과이다. 이는 일본정부에 책임을 묻기 전에 한국정부의 책임이 크다 할 것이다. 옹당히 국가가 배상하여야 할 사안이다. 만약 동 사건이 역으로 발생하였다면 일본정부는 어떤 주장을 하였을까 하는 것은 의문으로 남는다. 이 사건을 계기로 동 사건 이후에 채택된 「신 한·일 어업협정」에는 분쟁해결에 관한 조항이 들어 있으나 「한·중 어업협정」과 「중·일 어업협정」에는 분쟁해결 조항이 들어 있지 않다. 「신 한·일 어업협정」(1998.11. 체결)상 분쟁해결 조항은 협정의 해석이나 적용에 관한 양국 간 분쟁은 협의에 의하여 해결하는 것이 원칙이나⁶⁾, 분쟁이 협의에 의하여 해결되지 아니하는 경우에는 양국의 동의에 의하여 다음에 정하는 절차에 따라 해결한다⁷⁾. 즉 일방체약국의 정부가 타방체약국의 정부로부터 분쟁의 원인이 기재된 당해 분쟁의 중재를 요청하는 공문을 받은 경우에 있어서 그 요청에 응하는 통보를 타방체약국 정부에 대하여 행할 때에는, 그 분쟁은 그 통보를 받은 날부터 30일의 기간 내에 각 체약국 정부가 각 1인의 중재위원을 임명하고, 이와 같이 선정된 2인의 중재위원이 그 기간 후 30일 이내에 합의하는 제3의 중재위원 또는 그 2인의 중재위원이 합의하는 제3국의 정부가 지명하는 제3의 중재위원과의 3인의 중재위원으로 구성된 중재위원회에 결정을 위하여 회부된다. 다만 제3의 중재위원은 어느 일방체약국의 국민이어서는 아니 된다.

일방체약국의 정부가 기간 내에 중재위원을 임명하지 못한 경우나 제3의 중재위원 또는 제3국에 대하여 합의되지 아니하는 경우, 중재위원회는 각 경우에 있어서 정하고 있는 기간 후 30일 이내에 각 체약국 정부가 선정하는 국가의 정부가 지명하는 각 1인의 중재위원과 이들 정부가 협의에 의하여 결정하는 제3국 정부가 지명하는 제3의 중재위원으로 구성된다. 양국은 자국의 정부가 임명하거나 제3국의 정부가 선정하는 국가의 정부가 지명하는 중재위원에 관한 비용 및 자국의 정부가 중재에 참가하는 비용을 각각 부담한다. 제3의 중재위원이 그 직무를 수행하기 위한 비용은 양국이 절반씩 부담한다. 양국 정부는 이 조의 규정에 의한 중재위원회의 다수결에 의한 결정에 따르도록 하고 있다⁸⁾.

4. 한·중 어업분쟁 - 중국 어선의 불법조업에 따른 나포 사건

1) 사건 개요

동북아시아의 연안국들은 과거 4~5세기 동안 간헐적으로 어업분쟁을 겪어 왔으며, 1950~1960년대에는 그 정도가 심각했다. 1949년 중국의 공산정권 수립 이래 한·중 양국은 이념과 체제를 달리하여 1992년 수교가 이루어질 때까지 사실상 서해와 동중국해의 어장과 수산자원에 대한 국제적 관리가 이루어질 수 없었으나, 민간차원에 있어서의 양국의 협력은 이루어지고 있었다. 1989년 12월에 한

6) 한·일 어업협정 제13조 제1항.

7) Ibid., 제2항.

8) Ibid., 제13조 제2항 가~라.

국의 수산업협동조합중앙회와 중국의 동·서해어업협회사이에 어선 긴급피난 및 안전조업과 해상 사고 처리에 관한 민간협정으로서 어선해상사고처리에 관한 합의를 하여 1990년 7월 1일부터 시행해 왔다. 그러나 1992년 8월 한국과 중국의 국교가 수립되고 중국의 어업세력이 팽창함에 따라 한국 연안에 있는 어업자원을 두고 갈등이 고조되기 시작하였다⁹⁾.

중국 어선의 불법조업의 유형은 무허가 어선에 의한 조업과 허가 어선에 의한 조업으로 대별할 수 있는 바, 2011년까지 4,400여 척의 중국 불법조업을 단속한 결과, 중국 불법조업의 단속이 가장 많은 것이 EEZ 조업조건 위반, 특히 조업일지와 어창 용적도를 비치하지 않은 것이고 이어서 무허가 조업이며, 업종별로는 저인망, 유자망, 운반선의 순이다. 근년에 들어와 빈발하고 있는 이와 같은 어업분쟁은 한·중 관계에 새로운 변수로 등장하면서 양국관계 간 분쟁해결의 한계를 노정하고 있다. 즉 한·중 수교 이후 한·중 국가 간의 경계는 전반적으로 약화되고 있으나, 어업분쟁을 둘러싸고 촉발된 양국의 민족주의적 정서는 양국 간의 심리적 경계를 오히려 강화시키는 측면이 있다.

「한·중 어업협정」(2000.8. 체결)이 체결되고, 협정에 규정된 과도수역이 2005년 각국의 배타적 경제수역으로 귀속되면서 중국 어선의 한국 해역에서의 불법행위도 급격히 증가했다. 그러나 양국의 조치가 강화되면서 불법조업으로 나포된 중국어선 수는 2005년을 정점으로 감소하는 추세를 보이고 있다.

무허가 중국어선의 배타적경제수역에서의 나포 실패는 2007년부터 2013년 6월까지 총 666회로 배타적경제수역에서 나포된 선박 2,717척의 약 24%에 해당하는데, 2010년의 28.7%, 2011년의 33.8%에 비하면 감소한 비율이지만, 2007년 16.9%에서 2008년 18.5%로 증가한 것을 보면 무허가 중국어선의 불법조업이 여전히 큰 위협이 되고 있음을 알 수 있다. 중국어선에 의한 불법어업의 특징은 배타적경제수역에 집중되어 있다는 것이다. 2008년부터 2013년 6월까지의 단속된 불법어업 중국어선은 총 3,117척으로 2,912척이 나포되었고, 이 중 2,717척이 배타적 경제수역에서 나포된 것으로 절대적 비중을 차지하고 있다¹⁰⁾.

2) 사건 경과 - 중국어선의 불법조업 원인과 한국의 대응조치

한·중 어업분쟁은 중국 어선들이 한국 측 EEZ, 또는 영해에서 불법조업을 하면서 발생했다. 중국 어선들이 한국 측 해역을 선호하게 된 데는 근본적으로 「한·중어업협정」 체결 이후 해당 지역 어업환경에 구조적 변화가 생겼기 때문이다.

한국해역에서 중국어선과 한국해경의 충돌로 인명사고가 빈번하게 발생함에 따라 한국의 조치도 강화되었다. 2008년 이후 주요 충돌 사례는 2008년 432척 2009년 381척, 2010년 370척, 2011년 537척, 2012년 296척에 총 벌금 징수액은 약 500억 원 가량이나 된다¹¹⁾. 불법조업으로 나포 시 우선 담보금을 부과하고, 추후 법원의 약식명령을 통해 담보금과 동일한 액수의 벌금을 부과하는 방식으로 처리하여 담보금 미납부시 선장을 구속 처벌한다. 특히 2011년 11월 4일 군산해양경찰서장의 실족사 사건

9) 최종화, 현대국제해양법, 제6 전정판, 두남, 2008, p. 328.

10) 2008년 9월25일 07시 40분경 전남 신안군 소흑산도 서방 73km 해상에서 목포해경 3003경비함정 소속 박00경사가 중국선원의 격렬한 저항을 피해 중국선에 오르려다 바다에 떨어져 실종된 뒤 숨진 채 발견되었다, 달아난 중국선은 해경 1509함이 15시간 추격 끝에 소흑산도 서방 146km 해상에서 나포한 사건이 있다(서울신문 9월 27일자).

11) 농림수산식품부, 지도안전과, 「중국어불법조업현황」, 2012년 국감자료 : <http://blog.naver.com/soldat1219/50155263586>, 2014년, 11월 22일 최종방문.

이 발생하면서 종전 농림수산식품부는 서해 상 2척의 어업 지도선을 7척으로 증선, 해경·해군 등 관계기관과의 공조를 통해 “중국어선 불법어업 특별 단속대책”을 마련했다. 한국 서해지방해양경찰청도 그 달 중순부터 중국의 불법 어선에 대해 강력하게 단속하기 시작했다. 또 한국 법무부는 2011년 12월 초, EEZ 내 중국어선 불법조업 담보금을 4~7천만 원에서 1억 원으로 높였다. 또 2011년 12월 12일, 인천해양경찰서 소속 이모 경장이 인천 옹진군 소청도 남서방 해역에서 중국어선을 나포하는 과정에서 중국선장이 휘두른 흥기에 찢려 사망했다. 사건발생 당일 한국정부는 주한 중국대사를 초치하여 중국에 항의하고, 국무총리실 주관으로 관계부처 긴급대책회의를 소집했다. 해양경찰청도 불법조업 단속 시 총기사용 매뉴얼을 재검토하는 등 강경한 태도를 보였다¹²⁾.

중국어선의 불법조업에 대한 우리의 대응에 있어서의 문제점으로는 중국어선 입어규모에 비해 지도·단속 세력이 미약하다는 점, 지도·단속을 담당하고 있는 어업관리단과 해양경찰청의 지도·단속 업무 협력체계가 미흡한 점, 중국 불법어선의 조직적 저항으로 인해 인명사고가 야기되고 있는 점, 한정된 단속인력과 체계로써 다수의 중국 불법조업을 단속하는 것만으로는 중국 불법조업을 근본적으로 해결하는데 한계가 있다고 하는 점 등을 들 수 있다¹³⁾.

2011년 이후에도 유사한 사건들을 계속 발생하고 있는 바, 시간 순으로 나열하면 다음과 같다¹⁴⁾.

2011년 12월 26일, 국무총리실에서 총기 사용 등 중국 어선 불법조업 종합대책을 발표한다. 그 다음날, 중국은 이에 우려를 표명한다.

2012년 9월 13일, 2011년 한국 해경을 살해한 중국 선장에게 중형이 선고된다.

같은 해 10월 16일, 전남 신안군 해역에서 해경 고무탄에 중국 어민이 사망하는 사고 발생, 해당 어선은 해경에게 격렬하게 저항했으며, 사망한 선원의 경우 톱을 휘둘러 저항한 것이 영상에 포착되었다. 그 외에 배에서 삼, 삼지창, 도끼, 칼톱, 쇠창살 등이 발견되었으며, 다른 선원들도 1.2m 가량의 삼지창을 휘둘렀던 것이 포착되었다.

2014년 10월 10일, 전북 부안군 해역에서 해경이 발사한 권총에 중국인 선장이 맞고 사망했다. 해경이 나포한 어선을 갑자기 여러 척의 중국 어선이 포위해 수십명의 중국 어민이 승선해 어선을 나포하고 있던 해경 대원들을 흥기로 공격했다. 이 과정에서 버티지 못한 해경들이 실탄과 공포탄을 발사하자 중국 어민들은 도망쳤고 해경도 후퇴해서 돌아가는 중이었으나, 중국 어선으로부터 갑자기 자기네 선장이 다쳤다는 구조신호가 와서 헬기로 급히 목포의 병원으로 이송했으나 선장은 사망했다. 검사 결과 총알 한발이 배에 박혀 있는 것이 확인되었다.

2015년 12월 7일 중국 어선들의 집단불법조업에 의한 단속시에 해적행위들이 더 과격해지고 확대되고 있음을 보여주고 있다. 11월까지 450척의 불법조업 중국어선들이 나포되었다. 같은 해 12월 9일 중국어선들에 대한 형사처벌이 증가하였다고 한다. 종래에는 주로 벌금형을 부과하던 것과 다르게 검거작전 중에 저항 및 테러행위를 한 자들에 대해서 징역형 등의 조치를 취하는 경우가 증가하였다. 12월 17일 한·중 해경 당국 간의 핫라인 설치가 MOU를 통하여 합의가 되었다. 12월 18일부터 20일

12) 일명 12, 12사건: 정부는 2011년 12월 12일 해경 순직사건 발생 이후, 국무총리실 주도하에 「중국어선 불법조업 근절 정부종합대책」을 수립·시행중이며, 동 종합대책의 주요내용은 ① 외교적 대응강화 ② 단속역량 강화, 단속합정 및 인력·장비 대폭 확충, 집중단속체제 강화, 단속요원의 사기 진작 ③ 처벌 강화, 불법조업에 대한 담보금 기준 상향조정(1억→2억), 중대한 위반행위 시 어획물·어구 몰수, 공무집행 방해 시 적극적 구속수사 등이다. : <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=dan11&logNo=30126055706>: 2015.3.15.

13) Ibid.

14) 한중관계/불법조업 : <https://namu.wiki/w/...> 참조 : 구글검색 2017.1.2.

간 20척의 중국어선이 불법조업을 하다가 제주 해경에게 나포되었다. 12월 23일 불법조업문제가 한 중EEZ 협정에도 영향을 미치고 있지만, 한국의 전략이 부족한 외교 태도와 중국당국의 불법조업 묵인파와 무관심 및 영역 확대에 대한 욕구가 강하여 어려움이 예상되고 있다.

2016년 1월 23일 서해상에서 불법조업을 하는 중국어선들이 2015년 대비 20%나 상승하였고, 더욱이 중국 최대 명절인 춘절(2월 7일~2월 13일)을 앞두고 불법조업과 저항에 대비하고 있다고 한다. 같은 해 1월 16일에는 남해에서 불법조업을 하던 중국어선 2척을 해경이 나포했다. 1월 21일에 해경에서는 불법조업 어선 퇴치 결의를 했다. 5월 8일 해경은 연평도 인근 해상에서 불법조업을 하던 중국어선 2척을 나포했는데, 이 과정에서 중국 어민이 쇠창살 등으로 격렬하게 저항하자 K-5 권총으로 실탄을 사용하여 검거한 일이 있었다. 다만 3척 중 1척은 도망하였다. 6월 5일 서해 북방한계선(NLL) 남방 연평도 인근 해역에서 중국 어선 2척을 연평도 어민들이 직접 나포했다. 나포에 참가했던 한 선장은 새벽에 연평도 남쪽 어장으로 조업을 나갔다가 연평도 북쪽 바다를 새까맣게 메운 100여 척의 중국 어선을 보고 순간적으로 화가 나 어민들이 집단행동에 나선 것이라며 그 이유를 말했다.

그동안 중국 어선들은 불법조업 과정에서 NLL의 존재를 이용해 단속을 피하는 경우가 많았는데, 단속을 피하는 수준을 넘어 NLL 상에서 조업함은 물론 심지어 군사분계선 한가운데인 한강 하구에 서까지 불법조업을 저질러서 결국 유엔군사령부 군사정전위원회가 이를 명백한 정전협정 위반으로 판단하는 일까지 벌어졌다. 이에 한국 정부 측에서 해경 외에도 군까지 동원해 6월 10일 중국 불법 어선들을 단속해 쫓아냈다. 여기에는 UN군 사령부가 함께 참여하기도 했다. 그러자 중국 측 홍레이 외교부 대변인이 일련의 통제조치를 취하고 있다며 일단 군을 동원한 한국 측의 행동을 존중한다는 입장을 표명했다. 일전과는 달리 아예 군대를 동원한 강한 행동도 넘어가는 걸 보면 중국 정부도 그 심각성을 알고는 있는 걸로 보이지만, 이는 중국 근해의 어업 환경이 개선되지 않는 한 반복될 것으로 전망된다.

6월 14일 민정경찰이 한강 하구에서 불법조업 중인 중국 어선 2척을 나포했으며, 7월 1일, 중국 어선들의 주 어법인 저인망에 대한 조업 대책으로 NLL인근에 인공어초를 추가 설치하기로 했다.

9월 5일 허가 없이 조업을 한 중국 어선 2척이 처음으로 압류됐다. 9월 30일 목포 인근에서 해경의 단속에 중국 어선이 달아나다 저항하자 해경이 섬광탄을 투척했는데, 어선에 화재가 나 중국 어민 3명이 숨졌다. 중국 측은 섬광탄 때문에 화재가 났다고 주장하나 우리 측은 그럴 확률은 희박하다며 부정하고 있다.

10월 7일, 소청도 남서쪽 해상에서 불법어선 단속에 나선 고속단정을 중국어선이 고의로 들이받아 격침시켰다. 물에 빠졌던 대원은 다행히 다른 고속단정이 무사히 구출했다. 10월 12일 오전 0시, 정부의 강경 대응 발표 이후 처음으로 백령도 인근에서 불법 조업을 하던 중국 어선 2척이 해경에 의해 저항없이 나포되었다. 10월 13일 중국 관영매체는 한국이 중국 어선에 포격할시 보복을 초래할 것이라고 경고했다. 10월 16일, 한중 간 어업지도선 교차승선 활동이 중국 측의 '잠정 중단' 요청으로 무산됐다. 10월 20일, 제주시 차귀도 서쪽 131km 해상에서 불법으로 조업하던 중국 유자망 어선 2척을 나포하였다.

11월 1일 첫 공용화기가 사용되었다. 불법 조업을 한 중국 어선 2척을 나포하던 도중 30척이 해경 함정을 둘러싸 총각위협까지 가하자 M60으로 600~700여 발을 발포했다. 중국 정부는 자국 어선에 대해 기관총을 발사한 한국 해경의 대응에 대해 과잉 대응이라고 비판하면서도 76mm 함포를 장착해 화력을 증강한 순시선을 대량으로 건조해 배치할 계획을 세웠다고 한다. 11월 8일 해경이 새로운 무

기 사용 매뉴얼을 발표했다. 11월 12일 해경이 11월 8일 무기 사용 매뉴얼 발표이후 처음으로 공용화기를 사용해 중국어선 퇴거작전을 진행했다. 11월 20일, 중국 당국이 자국 어선들에게 한국 해경에 저항하지 말라고 계도하고 있는 상황이 확인되었다. 강경대응에 관한 해경 발표에 따르면, 2016년 11월에 불법조업을 한 어선 수는 1712척으로, 2015년 11월의 3953척에 비하면 절반 이하로 줄었다. 적발된 어선들도 무장하고 저항하기보다는 곧바로 퇴산하고 있다.

최근 2016년 12월 29일, 2017년 불법어업에 대한 대책을 강구한 한·중 어업협정이 타결되었다. 예를 들면, 해경의 승선을 막을 목적으로 쇠창살을 설치하기만 해도 처벌이 가능하고 우리 수역 외곽에 중국 해경함정을 배치하기로 합의하였다.

5. 한·러 어업분쟁 I - 2000년 3월 북양트롤 어선 3척 억류 사건

1) 사건 개요

이 사건은 러시아 당국이 자국의 EEZ에서 입어 조업 중인 한국 어선들이 승선 근무 중인 러시아 감독관의 목인 하에 TAC(총허용어획량)를 초과하여 어획하고 있다는 정보를 입수하고 검문, 검색을 강화하고 있던 중 2000년 3월 16일 한국 S산업의 북양트롤 3척이 러시아의 배타적경제수역인 북 오호츠크해역의 러시아의 EEZ 내에서 자사에 할당된 쿼터를 소진한 후, 추가 쿼터를 받기 위하여 북위 54° 08', 동경 150° 20'의 양상(洋上)에서 대기 중 불법조업(쿼터초과, 총 2,296톤)을 이유로 러시아 경비대에 의해 나포되어 감차카로 예인된 사건이다.

2) 사건 경과

감차카 지방법원은 2000년 4월 21일에 총 3,800,000루블(미화 약 138,182달러)의 보증금을 지불하고 이들 3명의 선장들을 석방토록 하는 판결을 내렸다, 동 판결에서는 담보금을 지불하는 조건으로 어선 및 어획물의 압류를 해제토록 하였다. 결국, 항소 등 소송이 진행되던 도중에 양국의 합의로 어선 3척의 압류를 해제하고 담보금 미화 2,000,000달러, 압수된 어획물에 대한 담보금 미화 800,000달러를 납부하는데 합의하여 사건이 종결되었지만, 선장과 선원은 석방되는데 80일이나 소요되었다.

3) 결론 및 시사점

이 사건으로 한국정부는 유사한 사건의 재발 방지를 위하여 업계에 대한 행정지도를 강화하고 사건 관련 트롤어선 3척에게는 각각 60일 간의 어업(허가) 정지처분을 내렸다. 한편 러시아 정부는 자국수역 내에서 조업하는 외국어선에 대한 단속업무 수행 및 외국어선에 승무하는 러시아 감독관에 대한 교육을 강화하였다. 그리고 매년 개최되는 한·러 어업공동위원회에서는 사건 관련 어선이 재차 불법조업을 행할 경우에는 어업허가를 취소한다는 내용을 합의의사록에 명시하게 되었다¹⁵⁾.

6. 한·러 어업분쟁 II - 2000년 12월 냉동운반선 아도니스 호 억류 및 트롤어선 6척 회항 사건

1) 사건 개요

2000년 12월 4일 한국 S 운반선사(Shipping Company)의 냉동운반선 아도니스 호(5,024톤급)가 러시아 연방 EEZ 내에서 우리 원양어선들이 어획한 냉동명태와 대구 등을 인수하기 위해 오호츠크수역에 진입해 어획물 전채 작업을 마친 후 이 수역을 빠져나오다가 러시아 특별해양감사소(SMI)로부터

15) 해양수산부, 해양한국발전 프로그램(KSGP)연구개발사업 연구보고서, supra note 189, 2002, p.178.

해상검문이 있었다. 동 선박의 선장이 제출한 선적서류의 내용과 실제 어창에 적재된 화물량이 일치하지 않음을 이유로 2000년 12월 9일에 동 선박을 러시아 경비대에 의하여 나포되어 캄차카 페트로파블로롭스키(Petropavlovsk)항에 입항하여 2000년 12월 20일부터 2001년 1월 12일까지 러시아 당국의 감독 하에 적재어획량의 확인 작업을 실시하였다.

2) 사건 경과

러시아 캄차카 주법원은 「러시아 배타적경제수역법」 및 어업정보의 정확한 제출 등의 의무위반으로 동 선박의 선장에게 66,000루블(미화 약 2,200달러)의 벌금형과 2,808톤의 어획물을 몰수하고 그 판매대금을 러시아의 국고로 귀속시키는 판결을 내렸다. 한편 같은 달 22일 이 과정에서 서면 기록상 어획물 목록과 실제 적재물과 차이가 나자 이 선박에 어획물을 해상 전재한 한국의 북양트롤러선 6척에 대하여 추가 조사가 있지 않을까 하는 우리 측 판단에 따라 조업어선들이 선박감시장치(VMS; vessel monitoring system)의 작동과 통신을 중단하고 검색관들을 태운 채 러시아수역을 이탈, 북태평양으로 우회하여 부산항으로 귀항하는 사건이 발생하여 외교적 문제로 비화하였다. 이 과정에서 6척에 승선 중인 러시아 감독관을 러시아 항구에 하선시키지 않고, 편법적으로 본인들에게 양해만을 구한 채 회항함으로써 감독관의 불법남치라는 혐의까지 추가되었다. 이들 북양트롤러선은 양국의 외교적 노력으로 교섭, 중개를 통하여 합의로 조율하고 1척당 미화 15,385달러의 벌금과 러시아의 경비정 및 항공기의 수색비용 미화 33,721달러를 납부하였다. 또한 트롤러선 6척의 어로조업일지 사본을 러시아 당국에 제출하고, 러시아 당국인 국경수비대는 자국의 국가어업위원회에 한국 트롤러선 6척에 대한 어업허가장 발급을 요청하기로 하여 사건이 종결되었다¹⁶⁾.

3) 결론 및 시사점

이 사건은 1991년 9월 16일 「한·러 어업협정」 체결 이후 한국 트롤러선의 불법조업 행위의 첫 번째 사례로서, 벌금과 러시아 경비정 및 항공기의 수색비용 납부와 더불어 러시아 당국의 어업허가장 발급 요청 등 합의에 의하여 해결되었다는 점에 유의할 필요가 있다.

7. 한·미 어업분쟁(DIKO호 나포사건)

1) 사건 개요

본 사건은 1991년 10월 22일에 발효된 「대한민국정부와 소비에트 사회주의공화국 연방정부 간의 어업에 관한 협정」에 의거하여 러시아의 EEZ 내에서 쿼터를 배정 받아 입어 조업하는 한국선박 중 L 산업소속 북양트롤러선 DIKO호가 2000년 9월 24일(현지시간 06시 40분, 미국은 9월 23일) 러시아의 EEZ 내에서 조업 중 미국해안 경비대(United State Coast Guard: USCG) 소속 정찰기로부터 미국의 EEZ를 침범하였다는 것을 통고받고 양망(揚網)된 사건이다. 당시 위치확인을 위하여 러시아 국경수비대 소속 경비정인 Askol Pynko호에 접촉하여 당시 본선의 위치를 확인한 결과, 러·미 해양 분할 경계선의 러시아 측 EEZ 이내라고 통보하였다. 그러나 러시아정부의 어업허가 규정인 경계선 1.5마일 접근금지 위반한 것이 판명되어 러시아 정부의 벌금 징수에 동의하고 16시 30분 현장을 이탈하는 과정에서 미국의 해안경비정(USCG Jarvis 725)에 의하여 재검색이 실시되었다. 그들은 USCG 소속 정찰기의 통보를 받은 그 지점에서 미국의 EEZ를 침범한 것이라고 통보한 후 러시아의 감독관을

16) Ibid., p.179.

하선시키고 DIKO호를 나포하여 알래스카주의 더치하버로 강제 예인하였다¹⁷⁾.

2) 사건 경과

본 사건에서 L산업 DIKO호 선장의 주장은 미국의 USCG 소속 경찰기의 통보를 받은 때의 DIKO호의 위치는 북위 61° 18' 85", 서경 177° 44' 32"인데, 이 지점은 러시아 EEZ 내측 0.1마일 지점으로 미국의 EEZ를 침범하지 않았으며, 러시아 경비정에 의하여 위치를 확인하였는 바, 러시아 경비정은 단지 경계선 1.5마일 접근 금지규정을 위반하여 조업했기 때문에 이에 상응하는 벌금만을 납부할 것에 동의하고 동의서에 서명하였다고 강변하며, 적재된 어획물은 전부 러시아 수역에서 어획하였다고 진술하였다. 그러나 미국의 주장은 USCG소속 경찰기 조종사(Lt. Kevin S. Nash)가 2000년 9월 23일 한국 선적의 DIKO호를 처음 발견한 지점 지점이 미국수역이었기 때문에 발광 신호와 VHF 16채널을 통하여 호출하였으나 정선 명령에 불응하며 도주하였기에 추적을 개시하여 미국의 해안경비정 USCG Jarvis 725호에 인계한 후 계속 추적토록 지시하여 나포하였다. 당시 GPS 상의 위치를 확인한 결과 미국 EEZ를 0.3마일 침범하여 조업한 것이 확인되었다. 그리고 DIKO호의 GPS 조정이 도 단위와 분까지만 입력하여 사용한 것이 확인되었다고 주장하였다. 또한 발견 당시부터 러시아 경비정에 접선까지 전 과정을 비디오로 촬영한 것을 제시하였으나, DIKO호 측은 이에 대하여 반증자료를 제출하지 못하였다.

이와 같은 조사결과와 USCG 소속 경비정 조사관들의 진술내용을 토대로 DIKO호는 2000년 9월 23일 미국 관할해역에서 미국의 허가 없이 조업한 것이 확실하므로 미국의 「어업 보존 및 관리법(Magnuson-Stevens법: 이하 '선스법' 이라 한다)」 16 U.S.C 1857(2)B를 위반하였다고 판결하였다. 이 판결에 의하여 미국정부에 미화 75만 US달러를 지불하고 19,124.38 US달러는 법원이 지정한 DIKO호의 고소인으로 대리관리자인 미국수산청(National Marine Fisheries Service; NMFS)에 발생한 경비를 지불하고 USCG의 단속관계관 3명의 한국 방문에 필요한 경비를 부담한다는 조건으로 「유엔해양법협약」 제292조 제4항에 의하여 2000년 10월 15일 NMFS의 감호로부터 벗어나 출항하게 되었다¹⁸⁾.

3) 결론 및 시사점

이 사건은 미국정부에 벌금 지불, 고소인 대리관리자에게의 발생 경비 지불, 단속관계관의 한국 방문 경비 부담 조건으로 「유엔해양법협약」에 의거, 감호로부터 벗어나게 되었다는 점이 특징이다.

8. 러·일 어업분쟁 I - 第88 Hoshinmaru(豊進丸) 나포 사건

1) 사건 개요

이 사건은 173톤, 냉동능력은 22.48톤, 어창은 140.35톤, 선가는 18,843,000엔이고 일본의 Ikeda Suisan사 소속의 유자망 어선인 Hoshinmaru이 캄차카 동쪽 북위 56° 9' 5", 동경 165° 28' 4" 해역에서 조업하다가 러시아의 경비정에 의해 나포되어 2007년 7월 3일에 러시아의 캄차카항으로 예인된 사건이다¹⁹⁾.

17) 김민중, “북양트롤선 DIKO호 사건과 미국의 재판절차에 대한 고찰”, 해양수산개발원, 해양수산연구, vol.18, no. 1, 2003, pp. 6~7.

18) 「유엔해양법협약」 제292조 제4항, 재판소가 결정한 보석금이나 그 밖의 금융보증이 예치되는 즉시 역류국의 당국은 선박이나 선원들의 석방에 관한 재판소의 결정을 신속히 이행한다.: Ibid., pp. 8~20.

19) Application for the Prompt Release of a Vessel and its Crew in ITLOS, The 88th Hoshinmaru(Japan v. Russian Federation, 6 July, 2007), Annex 4.

2) 사건 경과

이 어선에는 선장을 포함하여 모두 17명의 어선원이 승선하고 있었으며²⁰⁾, 같은 해 5월 15일부터 7월 31일까지 러시아 EEZ에서의 조업허가를 받아 소지하고 있었다. 또 같은 해 6월 26일자로 연어 46kg의 불법포획 및 국경침범을 이유로 러시아에 의하여 기소되었는데²¹⁾, 2007년 7월 6일에 일본은 러시아에 대하여 합리적인 보증금을 지불하는 조건으로 동 어선과 어선원의 신속한 석방을 요청하였다²²⁾. 이 사건에서 분쟁당사국인 일본과 러시아의 주장은 다음과 같다²³⁾.

일본은 러시아가 「유엔해양법협약」 제73조 제2항에서 규정하는 선박과 선원의 신속한 석방에 관한 의무를 위반하였으므로 동 협약 제292조에 의하여 국제해양법재판소가 동 사건에 대한 재판 관할권을 가진다는 것과 동 사건의 수리가능성이 있다는 점을 선언해 줄 것, 그리고 재판소가 정하는 합리적인 기간 내에 선박과 선원을 석방해 줄 것을 청구하였다. 이에 대하여, 러시아는 동 사건이 수리가능성이 없다는 점과 러시아는 「유엔해양법협약」 제73조 제2항이 정하는 의무를 위반하지 않았으므로 일본의 청구가 이유가 없다는 점을 주장하였다. 이와 관련하여 「유엔해양법협약」은 제292조 선박 및 선원의 신속한 석방에 대하여 다음과 같이 규정하고 있다.

(1) 어느 한 당사국의 당국이 다른 당사국의 국기를 게양한 선박을 억류하고 있고, 적정한 보석금이나 그 밖의 금융 보증이 예치되었음에도 불구하고 억류국이 선박이나 선원을 신속히 석방해야 할 이 협약 상의 규정을 준수하지 아니하였다고 주장되는 경우, 당사국간 달리 합의되지 아니하는 한, 억류로부터의 석방문제는 당사국간 합의된 재판소에 회부될 수 있으며, 만일 그러한 합의가 억류일로부터 10일 이내에 이루어지지 아니하면 제287조에 따라 억류국이 수락한 재판소나 국제해양법재판소에 회부될 수 있다.

(2) 석방신청은 선박의 기국에 의하여 또는 기국을 대리하여서만 할 수 있다.

(3) 재판소는 지체 없이 석방신청을 처리하고, 선박과 그 소유자 또는 선원에 대한 적절한 국내법정에서의 사건의 심리에 영향을 미침이 없이 석방문제만을 처리한다. 억류국의 당국은 선박이나 승무원을 언제라도 석방할 수 있는 권한을 가진다.

(4) 재판소가 결정한 보석금이나 그 밖의 금융 보증이 예치되는 즉시 억류국의 당국은 선박이나 선원들의 석방에 관한 재판소의 결정을 신속히 이행한다. 또한 「유엔해양법협약」 제73조 제2항에서는 나포된 선박과 승무원은 적절한 보석금이나 그 밖의 보증금을 예치한 뒤에는 즉시 석방된다.

재판소가 동 사건에서 다른 주요 쟁점은 동 사건에 대한 재판 관할권의 성립 여부, 재판의 수리 가능성, 러시아가 선박 및 선원의 신속한 석방의무(「유엔해양법협약」 제73조 제2항)를 위반하였는지 여부 및 담보금의 기준에 적합한 것인지의 여부에 관한 것이다.

첫째, 재판 관할권에 관한 것이다. 재판소는 일본이 1996년 6월 20일에 해양법협약을 비준(동년 7월 20일에 발효)하고 러시아는 1997년 3월 12일에 동 협약에 비준(동년 4월 11일에 발효)함으로써 일

20) The “Hoshinmaru” Case(Japan v. Russian Federation), Judgement of International Tribunal for the Law of the Sea, List of cases: No. 14, 6 August 2007, para.27.

21) 러시아연방 EEZ법 제12조 제2항의 위반, 러시아연방 동물법 제40조 제2항 및 제35조 제3항, 수산자원의 관리에 관한 제23차 러일 정부간 협정 제3조 제5항 제1호, 제3조 제5항 제5호, 제7조, 제14조 제1항, 제14조 제2항 및 제19조의 위반.

22) The “Hoshinmaru” Case(Japan v. Russian Federation), Judgement of International Tribunal for the Law of the Sea, List of cases: No. 14, 6 August 2007, para.1.

23) Ibid., para.22.

본과 러시아가 모두 「유엔해양법협약」의 당사국으로²⁴⁾ 동 협약 제292조에 의거하여 동 재판소에 동 사건에 대한 재판관할권이 있다고 보았다²⁵⁾.

둘째, 동 사건의 재판의 수리 가능성이다. 동 사건에서 러시아는 일본에 대하여 2007년 7월 13일 선박 및 선원의 석방 보증금으로 25,000,000루블(미화 약 980,000달러)를 통지하였으나 일본의 회신이 없었다²⁶⁾.

「유엔해양법협약」은 선박 및 선원의 신속한 석방에 관한 규정이 매우 모호하므로 러시아는 「유엔해양법협약」의 의무위반을 하지 않았다고 주장한다. 이에 대하여, 재판소는 일본이 청구한 동 사건은 러시아가 「유엔해양법협약」 제73조 제2항을 위반하였다는 것을 근거로 제292조에 의거하여 제기한 적법한 소송이라고 인정하였다²⁷⁾.

셋째, 러시아가 「유엔해양법협약」 제73조 제2항의 의무를 위반하였는가의 여부이다. 재판소는 선장이 2007년 7월 16일 이후에 자유로운 활동이 제한되었고, 아직도 선장 및 선원이 러시아 영내에 있다는 점²⁸⁾과 「유엔해양법협약」 제292조의 규정에 비추어 신속한 석방의 기간은 선장 및 선원이 구금된 지 10일 이내라고 보아²⁹⁾, 러시아가 선원의 신속한 석방의무에 위반하였다고 보았다.

넷째, 선박, 선원의 신속한 석방에 대한 보증금액의 합리적인 기준에 관한 것으로서 재판소는 보증금의 기준으로 불법행위의 중대성, 억류국에서 내린 형벌의 경중, 억류선박의 선가, 선적화물의 규모, 억류국이 정한 보증금액 등이 객관적으로 고려되어야 한다는 것을 전제로³⁰⁾, 동 사건에서 러시아가 정한 보증금인 25,000,000루블(미화 약 980,000달러)은 합리적이지 않으며, 보증금이 10,000,000루블로 되어야 한다고 하였다³¹⁾.

3) 결론 및 시사점

결론적으로, 재판소는 재판관의 만장일치로 「유엔해양법협약」 제292조에 근거하여 재판 관할권의 성립과 재판의 수리가능성을 인정, 러시아는 「유엔해양법협약」 제73조 제2항의 선박 및 선원의 신속한 석방의무를 위반하였음을 확인, 러시아에게 보증금이 지불되는 것을 전제로 신속하게 선박 및 선원을 신속한 석방에 대한 보증금을 판결한 점이 특징이다.

9. 러·일 어업분쟁 II - 일본의 第53 Tomimaru(富丸) 나포 사건

1) 사건 개요

이 사건은 2006년 11월 2일, 캄차카반도 부근 해역에서 조업 중이던 일본 금정어업(金井漁業) 소속³²⁾의 저인망어선인 제53 Tomimaru가 러시아 배타적경제수역 내에서의 불법조업을 이유로³³⁾ 러시아 경

24) Ibid., para.53.

25) Ibid., para.59.

26) Ibid., para.62.

27) Ibid., paras.68~69.

28) Ibid., para.77.

29) Ibid., para.88.

30) Ibid., para.82.

31) Ibid., para.100.

32) The “TOMIMARU” Case(Japan v. Russian Federation), Judgement of International Tribunal for the Law of the Sea, List of cases: No. 15, 6 August 2007, para.22.

33) Ibid., para.27.

비정에 의해 나포되었는데, 동 어선은 20톤의 walleye 대구, 19.5톤의 넙치 등 8,500,000루블 상당(미화 약 330,000달러)의 불법 어획물을 적재하고 있었던 사건이다³⁴⁾. 이 어선은 279톤으로, 어선원은 21명(일본인 14명, 인도네시아인 7명), 냉동능력은 263.6톤, 어창은 580.6톤, 선가는 92,894,507엔이고 동 어선은 러시아로부터 1,163톤의 대구와 18톤의 청어를 포획하도록 조업허가를 받은 바 있다(어기는 2006. 10. 1~2006. 12. 31).

2) 사건 경과

동 어선은 감차카港으로 예인되어 어획물을 하역하고 검사를 받았는데, 선장에 대해 러시아는 2006년 12월 12일자 판결로 8,800,000루블(미화 약 343,000달러)의 벌금을 부과하였는 바, 일본은 2007년 7월 6일자로 국제해양법재판소에 제53 Tomimaru의 나포에 대해 소송을 제기하였다³⁵⁾. 재판소는 동 사건이 이미 러시아 국내법정에서 판결이 나가거나 진행 중에 있으므로 일본이 재판소에 청구한 신속한 석방에 관한 문제는 그 소송목적이 소멸하였으므로 일본의 청구를 기각하였다³⁶⁾.

3) 결론 및 시사점

이 사건은 재판소에서 이미 판결이 나가거나 진행 중에 있는 경우, 재판소에 청구한 소송목적이 소멸하였음을 이유로 청구를 기각한 점에 유의할 필요가 있다³⁷⁾.

Ⅲ. 동북아 어업질서 변화에 따른 국제법 적용 방안

새 어업질서에 대비하자는 의견은 과거 1998년 11월부터 제기되어 왔고³⁸⁾, 당시 김대중 대통령의 중국방문을 계기로 한·중 간에 역사적인 어업협정이 가시명되었으며, 1997년 11월 일·중 어업협정, 1998년 10월 한·일 어업협정에 이어 한·중어업협정이 마지막으로 타결됨으로써 한·중·일 3국간의 어업갈등은 완화되는 것으로 보였다.

이와 같은 한·중 어업협정의 성과에 한하여 요약하면, 동북아 해역에서 새로운 어업질서 확립을 위한 법적 근거가 마련돼 우리 어민의 어획량 증대, 중국어선의 불법어로 및 수산자원 고갈방지 등이 가능해진 것이며, 보다 넓게 보면 향후 한·중 간 배타적 경제수역 설정시 중간선을 설정할 수 있는 교두보를 마련했다는 것이나, 두 국가 간 협상에서 가장 중요한 점은 협력과 갈등의 요소가 엄연히 공존한다는 사실 즉 어업협상문제를 갈등의 차원, 즉 제로섬 게임으로만 인식하는 경향이 있으나, 협상은 기본적으로 협상을 하지 않았을 때보다 양측 모두에게 더 좋은 결과를 낳기 위한 협력행위임은 사실이다.

1994년 11월 16일 발효된 「유엔해양법협약」은 연안국으로 하여금 200해리까지 배타적경제수역 (EEZ)을 설정할 수 있도록 하고 있다. 문제는 한반도 주변수역과 같은 반폐쇄해에서 더욱이 양국 간

34) Application for the Prompt Release of a Vessel, in ITLOS, The 53th Tomimaru(Japan v. Russian Federation, 6 July, 2007), para.12.

35) The “TOMIMARU” Case(Japan v. Russian Federation), Judgement of International Tribunal for the Law of the Sea, List of cases: No. 15, 6 August 2007, para.1.

36) Ibid., para.82.

37) Ibid., para.82.

38) 홍승용, “새 어업질서에 대비하자/洪承湧 한국해양수산개발원장(한국시론)”, 한국일보 등 참조. 1998.11.16. 검색 : <http://www.hankookilbo.com/v/16048cb1428a4e59b6679da62213e567>.

의 거리가 400해리가 되지 않는 경우 문제해결은 복잡할 수밖에 없다. 이 경우 「유엔해양법협약」은 형평의 원칙, 합의의 원칙 등 다소 애매한 기준만을 제시하고 있어 결국 양자 간의 협상이 가장 결정력을 가진다고 할 수 있다.

한·일, 한·중 어업협정 전체를 요약해 보면, 한반도 주변해역의 어업질서가 무협정 상태에서 협정 상태로 전환되었다는 점, 삼국 간에 배타적 경제수역을 곧바로 설정하기보다는 3~5년의 잠정적 체제를 설정한 점, 3국 공히 어업협정 체결로 조업어장이 축소되었으며, 자유방임적 불법어로나 남획은 근절된다는 점, 수산자원의 지속적 개발을 목표로 하는 관리어업으로 전환된다는 점을 들 수 있다.

이러한 한반도 주변해역에서의 새로운 어업질서 태동은 우리나라 수산정책의 전면적인 패러다임의 전환 방향은 다음과 같다.

첫째, 조업권의 성격이 각기 다른 배타적 경제수역, 중간수역 또는 잠정수역, 과도수역 등에서 수산업 생산전략을 수립 추진해 나가야 한다. 어업별, 어종별 어장구역의 전면적인 재배치 등이 핵심이며 이러한 사항을 제도적으로 수용할 수 있도록 수산관련법령을 개정할 필요가 있다.

둘째, 국제해양법협약의 발효전까지는 투입량 즉 어선척수의 규제 중심으로 어업을 관리하여 왔으나, 산출량인 총허용어획량(TAC)을 관리하는 체제로 전환할 필요가 있다. 이 제도를 실효성있게 추진하기 위해서는 양도가능 쿼터제도, 폐선처리 및 읍저버제도를 포함한 종합적인 구조조정 정책으로 전환하여야 한다.

셋째, 해양주권을 강화하고 철저한 어업관리를 위해 해양수산부의 어업지도선, 해양경찰청의 경비정과 해군을 연계한 총력 해양감시·감독체제를 구축해야 한다. 단기적으로는 계절별 황금어장을 집중보호하기 위한 거점 해상방위전략이 요구되며, 장기적으로는 감시선박과 감시장비에 대한 대폭적인 확충이 필요하다.

넷째, 새로운 해양질서의 개편에 따라 어선 감척 등 피해를 본 어민들에 대해 어장전환배치, 해외어장 개척지원 등 대책이 시행되고 있다. 물론 이와 같이 한반도 주변해역은 “국경 있는 수산업체제”로 전환되었다. 새로운 해양법 체제하에서 우리 수산업은 유리한 부분도 있지만 불리한 부분이 더욱 많다.

“해양세기”라 일컫는 금세기는 한반도 해역을 소모적이고 분쟁적인 바다에서 협력과 상호 호혜의 바다로 전환되어야 한다는 것은 현재 동북아 어업질서에서 우리가 나아가야 할 정책방향이 되어야 할 것이다.

IV. 결 론

본 논문은 1994년 11월 발효된 「유엔해양법협약」을 중심으로 해양관할권의 규범을 수용하되, 새로운 동북아 어업질서에 대비하기 위한 국가 간, 지역 간 어업갈등 해결 방법을 살펴보았다. 그 공통적인 정책 및 해결방법을 열 가지의 사례를 분석하여 이를 바탕으로 현실적으로 지속가능한 한·중·일·러 4개국을 중심으로 한 동북아시아의 새로운 해양질서 구축에 대처해 갈 수 있는 방법을 모색하였다.

본 연구가 재구성하려는 동북아의 신해양질서의 핵심은 영토문제, 어업문제, 해저자원개발문제, 그리고 환경문제를 가능한 한 분리하여 접근하되 이러한 시각에서 어업질서에 대하여 협력을 바탕으로 궁극적으로는 해양문제전반에 관한 다자간 합의를 이끌어 내는 것이다. 영토, 자원개발 그리고

경계획정의 문제를 포함하는 신해양 질서의 구축은 궁극적으로 고도의 정치적인 행위지만 단순한 자국 이기주의 이상의 것을 포함하는 모든 관련국들이 납득할만한 법적이고 평등한 근거를 담아야 하는 대단히 규범적인 행위이기도 하다. 따라서 동북아시아 차원의 새로운 해양질서를 구축하기 위해서는 당사국들이 자신들의 새로운 제도적 노력이 어느 정도의 수준으로 각 지역별 기존의 국제해양 및 어업 제도의 분업을 이를 지를 결정해야 할 것이다. 특히 시대적으로 4개국이 참조하여 실현가능한 방법은 그 동안 국제적으로 해결되어 온 법질서를 직시하여 최근 격화되는 역내 어업 관련 분쟁은 이러한 공동의 노력이 지속되어야 해결됨을 시사하고 있다고 본다(구민교, 지속가능한 동북아시아 해양질서의 모색: 우리나라의 해양정책과 그 정책적 함의를 중심으로, 국제·지역연구, 20권 2호 2011 여름, pp. 1-36).

본 논문에서 제시하고자 하는 가장 효율적이고 효과적인 방법으로는, 국제해양 및 어업관련 국제법의 현장으로 볼 수 있는 「유엔해양법협약」을 준수하는 것을 원칙으로 하면서, 첫 번째, 사건화 된 어선은 우선, 가급적 빠른 기간 내에 문제해결이 될 수 있도록 국가의 영해권이나 EEZ의 권리를 가진 연안국이 요구하는 담보금 등 조건을 우선 만족시켜 어선이 압류되지 않도록 조치하고 나서, 두 번째, 지역별·국가별 수산기구의 협정을 위반하지 않도록 하고, 마지막으로, 해양에 관한 기본적인 법 즉 「유엔해양법협약」을 준수하여 순차적으로 적용하도록 하는 것이 국제법적으로 가장 평화적이며 원만한 해결책이라고 할 것이다.

특히 본 논문의 목적은 「유엔해양법협약」, 「공해어족협정」 및 책임 있는 수산업 규범의 적용에 의한 주요 어업분쟁 해결절차를 국제협정에 부합시킴으로써 국제법상 명분을 확립함과 아울러, 국가의 실익을 추구할 수 있는 분쟁해결제도를 제시하기 위함이다.

이와 같이 순차적인 국제법이 적용이야말로 본 논문이 제시하고자 하는 궁극적인 정책방향이 될 것이며, 관련 수산업 경영체와 그 소속 어선원에게도 실익이 될 것으로 믿어 의심치 않는다.

REFERENCES

- 구민교 (2011), “지속가능한 동북아시아 해양질서의 모색: 우리나라의 해양정책과 그 정책적 함의를 중심으로”, 국제·지역연구, 20 (2).
- 김대영 (2014), “한중어업질서의 진단 및 양국 어업관계의 개선방향”, 수산경영론집, 45 (3).
- 김민서·이기범 (2016), “UN해양법협약상 강제관할권에 관한 연구”, 나라정책연구소 연구보고서.
- 김민중 (2003), “북양트롤선 DIKO호 사건과 미국의 재판절차에 대한 고찰”, 해양수산연구, 18 (1).
- 김찬규·노명준·이창위 (1999), “한일어업협정 및 한중어업협정 체결 이후 동북아의 어업질서 운영방안”, 국제법학회논총, 44 (1).
- 김현수 (2011), “지역수산관리기구의 분쟁해결제도”, 해사법연구, 23 (2).
- 이석용 (2016), “해양생물자원 보호를 위한 국제어업법 변화 연구”, 과학기술법연구, 22 (1).
- 이진규 (2010), “유엔해양법협약 상 강제적 분쟁해결제도에 관한 소고”, 분쟁해결연구, 18 (1).
- 이창위 (1999), “동북아지역의 새 어업협정체제와 중간수역에 대한 고찰”, 국제법학회논총, 44 (1).
- _____ (2002), “새로운 어업질서와 동북아지역의 해양경제”, 해사법연구.
- 정일영 (2001), “일본 국내법원의 한국어선 대동호 및 만구호 사건 판결문”, 국제법학회논총, 45 (3).
- 정해웅 (2014), “유엔해양법협약과 동북아해양법질서”, 유엔해양법발효 20주년 기념 심포지엄, 국제해양법학회, 한국해양과학기술원.

- 최종화 (2008), *현대국제해양법*, 제6 전정판, 두남.
- 해양수산부 (2002), *한중어업협정에 관한 연구*.
- 해양수산부 (2002), *해양한국발전 프로그램(KSGP)연구개발사업 연구보고서*.
- 홍승용, “새 어업질서에 대비하자/洪承湧 한국해양수산개발원장(한국시론)”, *한국일보*. 1998.11.16. : <http://www.hankookilbo.com/v/16048cb1428a4e59b6679da62213e567>.
- ITLOS (2007), *Application for the Prompt Release of a Vessel*, in ITLOS, *The 53th Tominmaru (Japan v. Russian Federation)*, 6 July, 2007), para.12.
- _____, *Application for the Prompt Release of a Vessel and its Crew in ITLOS, The 88th Hoshinmaru(Japan v. Russian Federation)*, 6 July, 2007), Annex 4.
- _____, *The “Hoshinmaru” Case(Japan v. Russian Federation)*, *Judgement of International Tribunal for the Law of the Sea*, List of cases: No. 14, 6 August 2007, para.1.
- _____, *The “Hoshinmaru” Case(Japan v. Russian Federation)*, *Judgement of International Tribunal for the Law of the Sea*, List of cases: No. 14, 6 August 2007, para.27.
- _____, *The “TOMIMARU” Case(Japan v. Russian Federation)*, *Judgement of International Tribunal for the Law of the Sea*, List of cases: No. 15, 6 August 2007, para.1.
- _____, *The “TOMIMARU” Case(Japan v. Russian Federation)*, *Judgement of International Tribunal for the Law of the Sea*, List of cases: No. 15, 6 August 2007, para.22.
- Rayfuse, R. (2005), “The Future of Compulsory Dispute Settlement under the Law of the Sea Convention,” *Victoria University of Wellington Law Review*, 36.
- Yoshifumi, T. (2015), *The International Law of the Sea*, 2nd ed., Cambridge: Cambridge University Press.