

한국의 원양어업관련 국제분쟁 사례연구

김민종*

A Study on International Disputes with Korean Distant-Water Sea Fisheries

Kim, Mean - Jhong

< 목 차 >

I. 서론	IV. 국제어업분쟁과 관련된 주요쟁점
II. 국제어업분쟁 해결제도에 관한 일반이론	V. 결 론
III. 배타적 경제수역 어업관련 분쟁사례	참고문헌
	Abstract

I. 서론

유엔해양법협약 성립 이전의 전통적인 국제어업분쟁의 원인은 주로 영해의 범위에 관한 것과, 연안국의 영해 이원의 일정한 해역에 대한 어업수역 설정권 인정 여부와 그 범위에 관한 것이었다. 따라서 현행 유엔해양법협약의 체제 하에서는 12해리 영해 폭 제도의 확립과 배타적 경제수역 제도의 창설 등으로 연안국의 관할 해역이 확대됨으로써 국제어업분쟁의 완화를 기대하여온 게 사실이다. 그러나 연안국으로 하여금 인접한 공해에 대하여 자의적으로 재량권을 행사할 수 있게 하는 여지를 남겨둠으로써 국제어업분쟁이 빈발하게 되었고, 특히 원양어업국 대 연안국간의 분쟁은 심각한 상황으로까지 발전하고 있다.

더욱이 배타적 경제수역과 관련한 국제어업분쟁은 우선 연안국의 인접해양에 대한 관할권 확대가 시작된 시기부터 발생하기 시작하였으며, 이와 같은 분쟁은 전통적 공해자유어업원칙에 기초하여 조업해 온 어업국과 연안국간의 어장확보 즉, 기득권 인정에 관한 분쟁과 1982년 유엔해양법협약 성립 이후 배타적 경제수역 제도가 관습법 제도로 확립되고, 연안국들이 배타적 경제수역의 범위나 경계를 확정하는 과정에서 주로 배타적 경제수역 내에서의 원양어업국 어선들의 연안국 법령 위반 여부에 관한 분쟁 등으로 과거에 예상치 못했던 다양한 유형의 어업분쟁이 발생하고 있다.

한국은 많은 부분의 해양생물자원을 해외어장에서 개발할 수 밖에 없는 지정학적인 불가피성이 있는 만큼 불법어업혐의로 나포되고, 선원이 억류되는 분쟁이 빈발할 가능성이

접수 : 2003년 3월 10일 게재확정 : 2003년 4월 11일

* 부경대학교 대학원 박사과정, mjkim63kr@yahoo.co.kr

매우 높기 때문에 국제어업분쟁에 대비하는 체계적인 연구가 필요한 실정이나, 국내의 연구결과들은 내용이 빈약한 것이 현실이다. 따라서 본 연구의 목적은 분쟁의 사례들, 특히 양국간 어업분쟁 사례들을 분석하여 이론체계를 세우고, 연안국의 어업규제에 대한 법제연구의 기초를 마련하는 데에 있다.

II. 국제어업분쟁 해결제도에 관한 일반이론

1. 국제분쟁의 해결원칙

1) 국제분쟁의 평화적 해결

국제분쟁은 원칙적으로 국제사회에 있어서 국가간의 분쟁으로서 분쟁당사자는 국가가 된다. 과거에는 국가간의 분쟁이 평화적으로 해결되지 않을 경우, 현실적으로 무력의 행사에 의해 분쟁을 해결하여 왔다. 전통적으로 국제법은 그 해결수단으로서 강제적 해결과 평화적 해결의 두 종류를 인정해 온 셈이다. 그러나, 무력행사에 의한 방법은 공정하고 항구적인 문제의 해결을 보장하지 않았기 때문에 무력행사 금지원칙의 발전과 더불어 차츰 분쟁의 평화적 해결이 더 주목을 받게 되었다. 따라서, 국제사회는 국가들로 하여금 평화적 수단에 의한 분쟁을 해결하도록 법적 의무를 지우게 되었다.

2) 국제분쟁의 평화적 해결제도의 정착

1920년대의 국제연맹규약에서는 국교단절에 이를 염려가 있는 분쟁에 대하여 의무적으로 국제재판이나 연맹이사회의 심사에 부탁하도록 규정되어 있었다. 다만, 그러한 분쟁에 대해서도 강제적 해결이 완전히 배제되어 있지는 않았다. 즉, 특정한 경우에 전쟁에 호소할 수 있는 여지도 남겨두고 있었다.¹⁾

그러나, 국제분쟁의 평화적 해결의무를 밝힌 것은 전쟁을 일반적으로 부정한 1928년의 부전조약(General Treaty for the Renunciation of War, Kellog-briand Pact)에서였다. 즉, 부전조약은 제2조에서 모든 분쟁은 평화적 수단에 의해서만 해결되어야 한다고 규정하였다. 이후 유엔헌장은 「모든 가맹국은 그 국제분쟁을 평화적 수단에 의해 국제평화, 안전 및 정의를 위태롭게 하지 않도록 해결하지 않으면 안 된다」라고 명확하게 평화적 해결의무를 규정하였다.²⁾ 이와 같이, 분쟁의 평화적 해결의무와 무력행사 금지원칙이 상호 밀접하게 관련 되어있지만, 무력행사의 금지에 의해 분쟁의 해결에 있어서 모든 강제적 수단이 금지되는 것은 아니다. 분쟁의 강제적 해결 수단에는 전쟁이나 무력복구와 같이 무력을 사용하는 것 외에 조약의 운용정지 및 자산의 동결과 같은 무력을 사용하지 않는 복구나 보복이 포함되어 있는데, 그러한 방법들은 무력행사의 금지에 의해 배제되지 않기 때문이다.

1) 국제연맹규약 제15조 7항.

2) 유엔헌장 제2조 3항.

2. 유엔해양법 협약상 분쟁 해결제도

1) 국제분쟁 해결제도의 다양성

유엔해양법협약에 규정된 분쟁해결제도는 협약 본문의 규정 및 부속서로 나누어져 있다. 협약 본문의 관련규정 중에서 중심적인 부분은 제15부의 분쟁해결인데, 이는 제1절 총칙,³⁾ 제2절 구속력 있는 결정을 수반하는 강제절차,⁴⁾ 제3절 제2절 규정의 적용제한과 예외⁵⁾로 구성되어 있다. 그리고, 협약 본문 중에서는, 제11부 심해저의 제5절 분쟁해결과 권고적 의견⁶⁾ 제13부 해양과학조사의 제6절 분쟁해결과 가처분 조치에 관련규정을 두고 있다.⁷⁾ 또한, 개별절차와 관련해서는, 제5부속서 조정, 제6부속서 국제해양재판소 규정, 제7부속서 중재재판, 제8부속서 특별중재재판에 각각 해당 절차규정을 두고 있다. 개별절차를 기술하고 있는 부속서도 유엔해양법협약과 불가분의 일체를 이루기 때문에,⁸⁾ 그러한 규정은 협약 본문과 동등한 법적 효력을 갖는다. 따라서, 분쟁해결제도는 효율적인 분쟁해결이 절차적 다양성으로 유기적 작용에 의해 확보되도록 되어 있다.

또한, 유엔해양법협약에 설정된 분쟁해결제도에서는 행위주체의 다원화가 중요한 특징으로 지적된다. 과거의 국제분쟁은 주로 국가간에 분쟁으로서, 예컨대 국제사법재판소(ICJ)는 국가만이 소송의 당사자국이 될 수 있다. 그러나, 유엔해양법협약에서는 특히, 심해저 개발활동과 관련하여, 당사국, 국제해저기구⁹⁾, 개발청, 국영기업, 자연인, 법인¹⁰⁾ 등이 실제로 분쟁을 일으킬 수 있기 때문에 다양한 행위 주체들에게 분쟁해결을 위한 당사자가 될 수 있는 주체의 자격(international locus standi, or jurisdiction persona standi)이 획기적으로 확대되어 있다.¹¹⁾

2) 국제분쟁 해결제도의 구조와 특징

분쟁해결은 평화적이고 실효적인 해결방법을 확보하는 것이 중요한데, 유엔해양법협약에서는 그러한 점에 중점을 두어 분쟁 해결절차가 제도화 되었다. 이와 관련하여 유엔해양법협약 제15장(제279조~299조)은 해양에 관한 국제분쟁의 원칙을 상세히 규정하고 있다. 이 제도의 기초는 유엔헌장 제2조와 제33조에 의한 국제분쟁의 평화적 해결원칙에 두고 있으며, 국제 해양분쟁이 발생할 경우에 분쟁 당사국들은 합의에 의한 분쟁해결수단의 선택권과 더불어 신속한 의견 교환의무를 부과함으로써 당사국간의 타협에 의한 자

3) 유엔해양법협약 제279조~285조.

4) 유엔해양법협약 제286조~296조.

5) 유엔해양법협약 제297조~299조.

6) 유엔해양법협약 제186조~191조.

7) 유엔해양법협약 제264조~제265조.

8) 유엔해양법협약 제318조

9) 유엔해양법협약 제187조 제9 부속서 7조.

10) 유엔해양법협약 제187조, 285조 단서, 제6 부속서 20

11) 김영구, 『유엔해양법협약 성립 20년의 평가와 전망』, 외교통상부·대한국제법학회, 2002, p. 10.

발적 분쟁해결 원칙을 최우선적인 방법으로 삼고 있다.¹²⁾ 즉, 협약상의 분쟁해결 제도는 원칙적으로 당사국간의 합의로써 더 이상의 절차를 배제하고 있지 않는 경우에만 적용되는 것이다.¹³⁾

또한, 분쟁의 해결에 관한 구속력 있는 결정을 내릴 수 있는 일반적, 지역적 또는 쌍무적인 유효한 협정이 별도로 성립되어 있고, 분쟁을 이들 협정의 절차에 부탁하도록 합의되어 있는 경우에는 그러한 절차가 유엔해양법협약상의 분쟁해결 규정에 우선한다.¹⁴⁾ 그러나, 분쟁 당사국들이 분쟁수단의 선택에 합의하지 못하거나, 그러한 수단을 통해 분쟁의 해결에 이르지 못한 경우에 한하여 비로소 협약 제15장 제2절의 「구속력 있는 결정을 내리는 강제절차」를 적용하게 된다.¹⁵⁾

3) 강제절차 및 절차의 선택

국제분쟁은 당사국 상호간의 자발적인 노력에 의하여 해결하는 것이 가장 바람직하고, 우선적인 것임을 의미한다. 그러나 분쟁당사국들이 분쟁 해결수단의 선택에 합의하지 못하였거나, 합의했다라도 그것으로써 분쟁이 해결되지 못하는 경우에는 유엔해양법협약 제283조의 규정에 따른 “신속한 의견교환의무”가 발생한다. 그와 동시에 제15장의 제2절이 규정하는 「구속력 있는 결정을 내리는 강제절차」를 적용 받게 된다. 그러나, 국제법상 특정 분쟁에 대하여 국내적 구제의 원칙을 요하는 경우에는 국내 구제절차를 종료한 후에만 강제절차에 부탁될 수 있다.¹⁶⁾ 분쟁해결 방법 중 제3자의 개입에 의한 외교적인 해결방법으로서 유일하게 규정하고 있는 것이 조정이다.¹⁷⁾ 또한, 사법절차의 적용제한 규정에 따라 어업분쟁은 강제조정으로도 해결될 수 있다.¹⁸⁾ 그런데, 이것이 규정하는 어업은 주로 배타적 경제수역 내에서 연안국의 타국의 권리·의무에 관한 것이고, 공해어업에 관한 내용은 포함되어 있지 않다. 그리고 유엔해양법협약이 규정하는 사법제도에는 중재제도와 국제해양법재판소(ITLOS)가 있으나,¹⁹⁾ 사법적인 절차에 의한 분쟁의 해결을 위하여 분쟁 당사국은 다음 중 선택의 재량권을 갖는다.²⁰⁾

(1) 사법재판

상설기관으로 국제사법재판소²¹⁾와 국제해양법재판소가 있으며, 국제사법재판소는 일반

12) 유엔해양법협약 제283조.

13) 유엔해양법협약 제281조.

14) 유엔해양법협약 제282조.

15) 최종화, 『현대국제해양법』, 세종출판사, 2000, p. 257.

16) 유엔해양법협약 제295조.

17) 유엔해양법협약 제284조.

18) 유엔해양법협약 제297조 3항.

19) International Tribunal for the Law of the Sea로 유엔해양법협약 제15장 제2절 및 6 부속서에 의거하여 1996년 10월 1일 독일의 함부르크에 설치된 특별사법 기관이며 유엔총회가 설정한 지리적 형평을 고려한 배분원칙에 의해 21명의 재판관을 두고 있다.

20) 유엔해양법협약 제287조 1항.

적인 국제분쟁은 물론이고 경계획정 등의 해양분쟁의 재판도 담당하되, 국제해양법재판소는 해양법상의 분쟁해결을 위하여 특별히 신설된 해양분쟁 해결기관으로 주로 심해저 개발과 어업분쟁도 다루는 특별사법기관이다.

(2) 중재재판

분쟁당사국이 중재재판에 의하기로 합의한 경우,²²⁾ 분쟁당사국의 일방이 서면 직언으로 중재방식을 선택한 경우²³⁾ 위의 어떤 방식도 선택한 바 없는 당사국은 중재재판 방식을 선택한 것으로 간주한다.²⁴⁾

(3) 특별중재재판

해양경제활동 등 특수한 분야의 전문지식과 기술을 가진 중재관에 의해서만 중재 결정이 가능한 경우가 있는데, 이 분야의 대상으로는 어업에 관한 문제, 해양환경의 보호와 보전, 해양과학조사 및 선박기인 오염에 관련된 항행문제의 4가지 분야에 관한 유엔해양법협약의 해석과 적용에 관한 분쟁에만 국한된다.²⁵⁾ 특별중재의 판정은 제7 부속서의 중재에 관한 규정을 준용하며 법률효과는 조정과 유사하다.²⁶⁾

4) 강제절차의 적용제한 및 선택적 예외

유엔해양법협약이 규정하는 임의적 방법²⁷⁾에 의하여 해양분쟁이 해결되지 않는 경우, 그 사건은 강제관할권을 가진 국제사법기관에 부탁하는 것이 원칙이나 협약상 특정한 분쟁의 해결을 국제사법기관에 부탁하는 데 동의할 의무가 없거나 선택선언을 함으로써 강제절차에서 적용제한이 되거나,²⁸⁾ 서면선언에 의한 선택적 예외를 인정하고 있다.²⁹⁾

5) 국제해양법재판소의 관할 및 소송절차³⁰⁾

(1) 관할권

국제해양법재판소를 유엔해양법협약의 규정에 의거하여 부탁되는 모든 분쟁과, 타 조약에 의하여 특별히 국제해양법재판소에 관할권을 부여한 모든 사건에 대하여 관할권을 가진다(동 제21조). 그리고, 유엔해양법협약과 연관되고 유효한 조약의 모든 당사국이 동의한 경우에는 그 조약의 해석에 관한 분쟁도 다를 수 있다(동 제22조).

21) International Court of Justice는 유엔헌장에 의해 설립된 유엔체제내의 사법기관이며 1946년 4월 3일 네덜랜드의 헤이그에 설치된 사법기관으로 15명의 재판관을 두고 있다.

22) 유엔해양법협약 제280조.

23) 유엔해양법협약 제287조 1항 C.

24) 유엔해양법협약 제287조 3항.

25) 유엔해양법협약 제8 부속서 제1조.

26) 유엔해양법협약 제8 부속서 제4조.

27) 유엔해양법협약 제15장 제1절.

28) 유엔해양법협약 제297조, 제246조, 제253조.

29) 유엔해양법협약 제298조.

30) 최종화, 앞의 책, p. 261.

(2) 소송절차

모든 분쟁은 특별협정 또는 서면신청을 재판소에 접수함으로써 소송절차가 개시된다(동 제24조). 국제해양법재판소 개정 정족수는 11명(동 13조), 판결 정족수는 출석법관의 과반수이고, 투표가 가부동수인 경우에는 재판소장이 결정투표권을 갖는다(동 제29조). 판결은 최종적이며, 모든 분쟁 당사자를 구속하지만, 특정 분쟁에 관한 당사자간 외에는 구속력이 없다(동 제33조). 그리고 각 당사자는 각자의 재판비용을 부담하는 것을 원칙으로 한다(동 제34조).

Ⅲ. 배타적 경제수역 어업 관련 분쟁사례

1. 연안국과 재판 또는 합의 사례

1) 참치 연승어선 「신양 61」호 영해 침범사건(1989)

이 사건³¹⁾은 한국의 한두수산 소속 「신양 61」호가 키리바시 공화국(이하 키리바시)의 배타적 경제수역 내에서의 어업허가를 받고 조업하던 중, 1989년 4월 13일 키리바시 12해리 영해를 침범하여 불법조업하였다는 혐의로 선장 및 선원 1명이 체포된 후³²⁾ 1989년 7월 11일 양측의 합의로서 이 사건이 종결될 때까지 90일간 정식 재판 절차 없이 장기간 구금되었던 사건이다.

이 사건에 대한 한두수산측의 주장은 키리바시 배타적 경제수역 내 조업중 부설되어 있는 연승어구(길이 약 100~150km)를 키리바시섬의 주민들이 조업을 방해할 목적으로 영해 내로 끌어들었다고 주장한 반면, 키리바시 정부는 이 선박의 어구가 영해 4해리까지 설치되어 있는 것으로 보아 명확한 불법조업이라고 주장하였다.

본 사건의 쟁점으로는 첫째, 정식재판을 요구하지 않은 것과 둘째, 선원구금이 장기화되고 있었음에도 국제사법기관에 해결을 부탁하지 않은 점이라 하겠다. 첫째, 쟁점과 관련한 한두수산측의 입장은 연안국 법정에 본 사건의 해결을 정식으로 부탁할 경우, 막대한 법률 비용 감당은 물론 유리한 판결을 기대할 수 없다는 점과 장래에도 이 수역에서 어업을 계속하여야 한다는 현실적인 이익을 고려하여 키리바시 검찰의 제의를 수용하여 US\$100,000의 보석금을 납부하고, 선장과 선원의 석방에 동의하였다.³³⁾ 또한 둘째 쟁점에 대하여는 국제해양법재판소가 1996년 설립되었으므로 이 사건에는 논의의 대상이 아니라 하겠다.

31) 한두수산(주), 한두 제89-059호(1989.4.13), 「선박 사고 보고」.

32) REF: 238/89, Arrest of Fishing Vessel Master for Illegal fishing Secretary, Ministry of National Resource Development, Republic of KIRIBATI, 1989.4.13.

33) 수산청, 원개27713-1002(1989.8.30), 영해 침범 혐의에 대한 수산업법 위반 여부조사 결과 통보.

2) 오징어 채취기 어선 「두양 535」 호 사건(1994)

이 사건³⁴⁾은 1994년 5월 8일 한국의 두양수산 소속 「두양 535」 호가 영국령인 포클랜드(아르헨티나 : 말비나스)의 배타적 경제수역에서 조업 중 아르헨티나 배타적 경제수역을 침범하였다는 혐의로 아르헨티나 해양경비대 경비정에 의해 나포된 사건이다.

이 사건에 대한 두양수산측의 주장은 아르헨티나 배타적 경제수역을 침범하지 않았다고 주장하였으나, 아르헨티나 해양경비대는 두양측의 주장은 아르헨티나 영해기선에 관한 법령을 잘못 해석한데서 기인된 것이며, 비 고의적이라 하더라도 이 어선의 조업일지상에 나타난 작업위치를 분석한 자료를 근거로 볼 때 아르헨티나의 배타적 경제수역을 침범하여 불법조업한 것이 명백하다고 주장하였다.

이 사건의 쟁점은 영국과 아르헨티나간의 영유권 분쟁으로 인한 전쟁 이후, 포클랜드가 영국령으로 귀속된 후, 영국과 아르헨티나가 각각 배타적 경제수역을 선포함으로써 일부 수역이 중복수역으로 남아 있게 되고, 영국·아르헨티나 양국이 이에 대한 조정에 합의하지 못함으로써 한국을 비롯한 대만, 중국, 일본 어선들도 아르헨티나의 배타적 경제수역 침범 논쟁이 끊이지 않고 있는 분쟁수역이다.

이와 관련하여, 아르헨티나 해양경비대는 「두양 535」 호 선장 및 소유주의 법정 대리인이 제출한 변론은 근거가 없는 것으로 판단하고, 두양수산(두양 535호 선주)에게 US\$450,000(또는 동일 금액의 아르헨티나 화폐)의 벌금을 부과하고, 동 벌금 납부시까지 이 어선을 Quequen 항에 억류하고, 아르헨티나 수역에서 어획한 285kg의 어획물을 몰수하였다. 따라서, 이 사건은 분쟁 인접수역에 대한 조업시의 문제점이 제기된 사례라 하겠다.

3) 참치연승어선 「행복 309」 호 사건(1994)

이 사건³⁵⁾은 한국의 동아제분 소속 온두라스 국적의 편의국적선인 「행복 309」 호가 1994년 8월 24일 미국의 해외 영토인 Jarvis Is.³⁶⁾의 배타적 경제수역에서 불법조업을 하였다는 혐의로 Jarvis Is. 수역이 아닌 마샬제도 수역(북위 12도, 동경 170도)에서 미국 해양경비대에 나포되어 1994년 9월 3일 미국령 Guam으로 예인되었다.

이 사건에 대한 미국측 주장은 동 선박이 단속이 소홀한 틈을 이용하여 앞에 언급한 수역에서 수 차례에 걸쳐 불법조업하였으므로 자국의 “맥너슨법(MFCNA)³⁷⁾” 관련 조항을 수 차례 위반하였다고 주장하였다. 이에 대하여 동아제분측은 정당한 허가 절차 없이 어업을 한 것은 인정하나, 미국측이 기소장에 열거한 내용은 전부 인정할 수 없다고 주

34) 선박·선원 사고 보고, 한국원양어업협회, 1994년 5월 9일.

35) 선박·선원 사고보고, 한국원양어업협회, 1994년 8월 25일.

36) 미국의 Unincorporated territory로 미국법을 그대로 따르며, 키리바시의 피닉스제도와 라인제도의 중간에 위치하고 있고, 1977년 배타적 경제수역이 선포되었다.

37) 1976년 배타적 경제수역내의 수산자원관리를 위해 제정되었으나 “자원의 이용”에 초점에 맞추었으나 1996년 법개정을 통하여 “자원의 보존”에 역점을 두고 있음(MFCNA : U.S.C. 1821(A), 1824(A), 1857(1)(A), 1857(1)(G) 및 1857(2)(B)등).

장하였다. 결국, 동아제분측 변호사와 미국 검찰간에 합의조정하는 것이 공동의 이익이 된다는 데 합의하고, 합의내용에 따라 합의판결을 재판부에 구하기로 한 결과, 첫째로 동아제분은 US\$1,008,000을 미국정부에 지불하고, 둘째 Civil Penalty로 US\$117,000을 추가로 지불하며, 셋째 태평양상에서 어업활동을 하는 동아제분 소속 전 참치연승어선에 자동위치발신기인 선박감시 장치(VMS)를 의무적으로 부착하는 데 동의하였다.

본 사건의 쟁점으로는 첫째로 불법조업을 행한 수역을 이탈한 후 공해에서 임검권과 추적권이 행사될 수 있느냐 하는 것과, 둘째로 불법조업 당해 선박이 아닌 타선박까지도 선박 감시장치 설치의무를 부과하였을 뿐 아니라, 미국 해양경비대 요구시에는 상시 임검권리를 인정하였다는 것이다. 셋째로는 제3국적선에 대한 선적국인 온두라스의 무대응이다. 본 사건을 통하여 불법어업금지, 투명한 어업 및 선적국의 어선통제 의무를 강화하여 편의국적선을 일소하는 계기가 앞당겨지게 되었다.

4) 냉동운반선 「아도니스」호 사건(2000)

이 사건³⁸⁾은 2000년 12월 4일 한국의 냉동운반선 「아도니스」호(5,000톤급, S 쉬핑소속)가 한국원양어선이 어획한 명태 및 대구 등 어획물을 전재받기 위하여 러시아 연방(이하 러시아)의 오호츠크 수역에 진입하였다가 캄차카 특별해양검사국 소속 검사관으로부터 선장이 제출한 선적증권에 기재된 화물과 어창에 적재된 물량과 부합되지 않음을 발견하고, 동 운반선을 2000년 12월 9일 캄차카의 페트로 파블롭스키항으로 예인함과 동시에, 러시아 정부는 2000년 12월 22일 동 「아도니스」 운반선에 화물을 전제한 한국의 북양트롤선 6척에 대하여도 조업을 중단하고, 페트로 파블롭스키항에 입항할 것을 지시하였으나, 관련 트롤선 6척은 2000년 12월 22일과 23일에 걸쳐 자동위치발신기(VMS) 작동을 중단하고, 미국의 배타적 경제수역으로 진입한 후 공해를 거쳐 부산으로 귀항한 사건이다.

이 사건과 관련하여, 캄차카 주 법원은 첫째로 「아도니스」호 선장에게는 러시아 배타적 경제수역법 제12조, 1996년 10월 10일자 No.185 부의 러시아 어업위원회 결정 “어업정보체계 기능절차” 위반으로 66,000루블(약 US\$2,200)의 벌금형과 둘째로 러시아 연방법 “동물계법” 제56조 및 59조에 따라 2,808톤의 은폐물량은 몰수하고, 판매대금은 러시아 연방 생태기금 구좌에 송금토록 판결했다. 그러나, 북양트롤선 6척에 대한 문제는 재판 회부가 불가능함에 따라 한국원양어업협회(북양트롤어업위원회)와 러시아 연방 북동부 국경수비대와 2001년 1월 13일 합의를 통하여, 첫째 한국측(북양트롤선 6척)은 러시아 국경수비대에 척당 US\$15,385의 벌금을 납부하고, 둘째 한국측은 러시아 경비정 및 항공기의 수색으로 인하여 발생한 경비 US\$33,721을 납부하기로 합의함으로써 사건이 종결되었다.

이 과정에서 몇 가지 문제점이 제기되었는 바, 첫째는 운반선의 적재화물을 점검하여 직접조업에 종사하는 한국 트롤선의 자원 훼손여부를 이중으로 점검한 첫 시도이었던 점

38) 한국원양어업협회, 「선박·선원 사고 보고」, 2000년 12월 5일.

과, 둘째로 6척의 트롤선이 러시아 정부의 소환에 불응하고 귀항하는 과정에서 어선에 승선한 러시아 감독관을 러시아 항구에 하선시키지 않고 한국으로 데려옴으로써 러시아 정부에 의해 자국 감독관의 납치문제가 제기되었고, 셋째로 트롤선 6척을 추적함에 있어 그 행사요건을 갖추지 못하였음에도 일방적으로 러시아측의 요구에 의거 추적경비를 납부한 좋지 않은 선례를 남긴 점이라 하겠다.

이와 관련하여, 러시아는 운반선도 어선으로 허가하고 있기 때문에 운반선의 적재화물 검사는 적법하며, 러시아 감독관 문제는 선박에 승선한 감독관들이 자국 정부에 한국으로의 귀항에 동의하였다는 자술서를 보냄으로써 해결되었고, 추적경비 지불문제는 러시아 수역 재입어와 관련된 불가피한 측면이 있기는 하나, 적법한 조치는 아니라고 판단된다.

5) 북양트롤선 3척 강제 예인사건(2000)

이 사건³⁹⁾은 2000년 3월 16일 한국의 S산업 소속 북양트롤선 3척이 러시아의 배타적 경제수역(북오호츠크)에서 정부간 쿼타로 할당된 어획쿼타를 소진한 후 추가쿼타의 할당을 기대하고, 양상에서 대기 중 러시아 환경보호위원회 감차가 특별해양검사소 주관 합동수사대의 검색을 받은 결과 할당된 쿼타보다 많은 어류 어획이 확인되어 감차가 항으로 강제 예인된 사건이다. 러시아 정부는 2000년 3월 26일부터 4월 9일까지 초과어획량 검사를 실시한 후 2,297톤의 불법어획물을 확인하였다고 주장하였다. 이에 대하여 한국측은 관계자가 입회하지 않은 상태 하에서의 검사는 승복할 수 없으므로 재검량을 주장하고, 한·러 어업협정⁴⁰⁾ 및 유엔해양법협약⁴¹⁾에 의거 구속된 3명의 선장에 대한 조기석방을 위하여 감차가 지방법원에 보석을 신청하였다.

감차가 지방법원은 선장 3명의 구치소 구금은 유엔해양법협약 제73조와 러시아 형사소송법에도 위반되므로 2000년 4월 21일 총 3,800,000루블(약 US\$138,182)의 보석금을 예치토록 하고 석방토록 판결하였다. 또한, 선박 및 어획물 압류에 대한 1심 재판은 2000년 4월 3일자로 러시아 검찰측이 어선 및 어획물을 압류한 것은 부당하다고 지적하고, 선가 및 어획물의 담보금이 예치되면 압류는 해제하도록 2000년 4월 25일 판결하였다. 이 결과로 3척의 어선에 승선하였던 선원 150명(외국인 79명 포함)이 귀국하였다. 이후 담당검사의 항고로 진행된 제2차 재판에서도 선박과 어획물 압류는 위법임을 판결하였으나, 어선과 어획물 압류 해제에 대한 담보금의 판시가 없어 1심으로 환송되었다.

2000년 6월 1일 감차가 자연보호검찰 검사의 동의 하에 감차가 환경보호위원회측과 당해 선사 변호사간의 합의에 의하여, 트롤선 3척에 대한 압류 해제 담보금 US\$2,000,000과 적법하게 어획된 어획물 역류 해제 담보금 US\$800,000을 납부하고, 어선과 선장은 80여일만에 석방되었다. 이 사건 역시 재입어를 위한 불가피한 조치라고 사료된다.

39) 한국원양어업협회, 「선박·선원사고 보고」, 2000년 3월 16일.

40) 한·러 어업협정 제4조 2항.

41) 유엔해양법협약 제292조, 제73조.

6) 북양트롤선 「KK」호 사건(2000)

이 사건⁴²⁾은 2000년 9월 6일 한국의 G 산업 소속 북양트롤선 「KK」호가 러시아 배타적 경제수역 내의 러·미 경계선(Russia-U.S Convention Line)⁴³⁾ 근접수역에서 러시아가 할당된 명태 쿼타를 소진하기 위하여 어업 중 미국의 배타적 경제수역을 침범하고, 조업을 시도하려 했다는 혐의로 미국 해양경비대 소속 경비정에 나포되어, 2000년 9월 11일 알래스카주의 더치하버로 어선과 선원이 강제 예인되는 사건이 발생하였다.

한국의 G 산업측은 이 어선이 불법어로 의도 없이 어구 조작 미숙으로 인한 수습과정에서 풍압과 해류의 영향을 받아 미국 수역으로 월경한 것이며, 그 증거로 어획 실적이 전혀 없음을 미국 해안경비대가 확인한 바 있으므로 미국 검찰이 선박의 가치(약 US\$900,000 추정)를 평가하여 동등한 가치의 벌금 부과 의도는 잘못된 것임을 주장하고, 정식 재판을 원하지 않으며, 배타적 경제수역 침범에 대한 벌금으로 US\$300,000과 해안경비대 소속 함정에 소요된 경비 지불조건으로 선박과 선원의 조기 석방에 동의하여 줄 것을 미국 검찰에 제의하였다.

결국 G 산업측의 변호사와 미 검사와의 사건 종결에 합의하고, US\$300,000의 벌금과 US\$16,415의 부대경비 지불에 G 산업측이 동의하고, 미국측은 동 금액이 전액 입금되면 맥너슨법에 의거 기소된 선주, 직원, 피고용자, 대리점, 어구, 가구, 장신고, 냉동고 및 화물을 포함한 모든 사항이 NMFS⁴⁴⁾의 감호로부터 석방되도록 미국 지방법원 판사의 법원 명령서를 발부받고 사건이 종결되었다.

본 사건의 쟁점은 러시아측이 러·미 경계선의 1.5해리 이원에서 어업을 허가하였으나, 「KK」호가 이를 위반하고, 미국의 배타적 경제수역을 침범한 사건이다. 미국 정부는 러·미 경계선 월경사태가 수시로 있다고 판단하고, 이에 강력대응하는 계기가 되었다.

2. 국제해양법재판소의 판례⁴⁵⁾

1996년 10월 1일 독일 함부르크에 설립된 국제해양법재판소에서는 유엔해양법협약에 규정된 강제적 절차(compulsory procedures)가 대단히 활발하게 진행되고 있다. 가장 눈에 띄는 것은 협약 제292조에 의한 강제 관할의 시행이다. 지금까지 국제해양법재판소에 계류된 사건들의 반수이상(11건 중 6건)이 바로 유엔해양법협약 제292조에 의한 선박 조기석방(prompt release case) 사건들이다. 이들 조기석방 사건 6건 중에서 단 1건⁴⁶⁾에 대해서만 국제해양법재판소는 관할권의 소재를 스스로 부인하였으며, 다른 사건에 대해서는 강제 관할권을 행사하였다. 그리고 유엔해양법협약 제290조 5항에 의한 잠정조치 명령(provisional measures) 사건으로 살펴본 11건 중 4건이 이 잠정조치 명령에 관한

42) 미연방 절차법 규정 41(a)(1), Case No. AOD-267CV(JWS), 미 지방법원.

43) 1990년 1월 6일 베링해 해상공간의 분할선에 관한 미·소 협정.

44) National Marine Fisheries Service(미 상무성 산하의 미수산청).

45) 김영구, 앞의 책, p. 829.

46) The "Grand Prince" Case(Belige V. France).

사건이다. 한국어선이 연루된 분쟁사건이 국제해양법재판소에 부탁된 사례는 없으나, 어업의 형태로 보아 “카모우코”, “몬테 콘푸르코”, “그랜드 프린스” 및 “볼가”호와 같이 이 빨고기를 어획하는 한국업체는 본 사건의 해결절차와 동향을 깊이 살펴보아야 할 필요가 있을 것으로 사료된다.

IV. 국제 어업분쟁과 관련된 주요 쟁점

1. 추적권

1) 추적권의 성립요건

추적권이란 외국선박이 연안국의 국내법령을 위반하고 도주하는 경우 연안국의 군함이나 군용항공기가 범법선박을 공해에까지 계속 추적하여 심문, 나포하여 강제로 데려올 수 있는 권리이다.⁴⁷⁾ 추적권은 외국적 선박이 자국의 법령을 위반했다고 믿을 수 있는 충분한 이유가 있는 경우에 행사될 수 있다.⁴⁸⁾ 여기에 언급된 충분한 이유의 해석범위와 범법행위의 종류와 위반의 정도가 문제될 수 있는데, 유엔해양법협약에는 이에 관한 구체적인 규정을 두고 있지 않다.

그러나, 추적권 행사의 대상이 되는 행위는 연안국의 국가안보, 관세법, 출입국 관리법, 어업관련법령, 환경범죄 등과 같이 연안국의 주권 및 관할권 행사에 직접적인 영향을 미치는 행위로 본다. 그러므로 사소한 통항규칙의 위반, 보고의무의 위반, 선박서류의 불비 또는 출입항 절차의 위반과 같은 경미한 위반은 추적권 발동의 대상이 되지 않는다.⁴⁹⁾ 연안국에 의한 추적권은 선박 또는 그 선박의 자선 중의 하나가 추적국의 내수, 군도수역, 영해, 접속수역, 경계수역 또는 대륙붕 상부수역 내에 있을 때부터 개시되어야 한다.⁵⁰⁾ 더욱이 오늘날 추적권의 적용범위는 연안국의 관할권에 종속되는 모든 해역으로 확대되었다. 즉, 배타적 경제수역, 대륙붕은 물론 해양구조물 주변의 안전구역에서 외국선박이 적용되는 연안국의 법령을 위반하는 행위가 있는 경우에도 거기에서 추적을 개시할 수 있다.⁵¹⁾

위반선박이 선단을 이루어 조업중이고 모선은 공해상에 있지만 자선이 연안국 관할수역 내에서 법령을 위반함으로써 추적 대상이 된 경우 구조적 존재원칙(doctrine of constructive presence)에 근거하여 모선도 추적의 대상이 된다. 또한, 연안국의 배타적 경제수역 이원의 공해에서 선단을 이루어 어업활동을 하는 어선의 자선이 배타적 경제수역 내에 침입하여 불법어업을 행할 경우 그 모선도 배타적 경제수역내에 위치한 것으로

47) 박춘호·유병화, 『해양법』, 민음사, 1986, p. 121.

48) 유엔해양법협약 제111조 1항.

49) 최중화, 앞의 책, p. 167.

50) 유엔해양법협약 제111조 제1항 및 2항.

51) 山本草二, 『海洋法』, 도서출판 지산, 2002, p. 310.

간주하여 피추적선이 된다.⁵²⁾ 추적의 개시에 있어서는 추적선이 “이용가능한 실질적인 수단(practicable means as may be available)”에 의하여 피추적선의 위치가 연안국의 관할영역 내임을 확인하고, 또한 피추적선이 인지할수 있는 거리에서 시각적(visual), 청각적(auditory) 정선신호를 발신한 후 그 명령에 응하지 않고 공해로 도주하는 경우에 추적은 개시될 수 없다.⁵³⁾ 이때 추적선이나 추적항공기의 위치는 문제가 되지 않는다. 추적의 두 가지 개시요건은 피추적선의 위치와 정선신호에 관한 사항을 만족하는 것이다. “이용가능한 실질적 수단”이라 함은 피추적선의 위치를 확인하는 수단으로써 재래식의 선위측정장치는 물론이고 레이더나 GPS와 같은 현대식 항법장치들을 총칭한다. 그리고 추적개시 요건으로서의 유효한 시각적 정선신호의 방법에는 발광신호, 수기신호, 국제신호로서의 기류신호(旗類信號) 등이 있고 청각적 정선신호의 방법에는 기적, 사이렌, 확성기 등에 의한 음향신호가 있는데, 이들 신호는 반드시 피추적선이 인지할 수 있는 근거리에서 행해져야 한다. 이와 같이 정선신호의 수단으로써 시각적·청각적인 사항만 명시적으로 규정한 것은 무선통신에 의한 정선명령을 배제함으로써 추적권의 남용을 예방하고자 하는 의도도 포함된 것으로 해석된다.⁵⁴⁾

추적의 시간적, 공간적 길이에 대한 제한 규정은 존재하지 않으며, 피추적선이 자국이나 제3국의 영해에 진입함으로써 추적권은 소멸된다⁵⁵⁾. 따라서 피추적선의 선적국 또는 제3국의 접속수역, 배타적 경제수역, 대륙붕, 상부수역에 진입한 경우에는 추적권이 소멸되지 않는 것으로 해석된다.⁵⁶⁾

2) 추적권 행사의 남용

추적권이 문제가 된 사건은 『아도니스』호 억류사건과 관련된 6척의 북양트롤선으로, 러시아의 국경수비대는 헬기와 군함을 동원하여 한국 트롤선을 추적하였다.⁵⁷⁾ 그러나, 러시아 국경수비대 소속의 항공기나 군함의 추적은 추적권 행사요건인 “시각 또는 청각”에 의한 정선신호가 한국트롤선이 보거나 들을 수 있는 거리에서 발신된 후에 개시한 적이 없고, 피추적선에 대하여 “적극적”으로 “중단” 없이 계약되어야 한다는 추적권 개시요건의 충족 없이 추적대상인 선박의 위치를 모르는 상태에서 행하여진 것으로 분명한 추적권 행사의 남용이었다.

연안국은 추적권을 행사함에 있어 피추적선박에 대해 승선, 임검, 나포 및 항구로의 예인 등과 같은 강제조치를 할 수 있다. 또한, 추적의 목적을 달성하기 위해 필요하고 합리적인 실행행사도 허용된다. 그러나, 혐의선박에 대한 총격과 격침은 이러한 실행행사에

52) 최종화, 앞의 책, p. 167.

53) 유엔해양법협약 제111조 4항.

54) 최종화, 앞의 책, p. 68.

55) 유엔해양법협약 제111조 3항.

56) 최종화, 앞의 책, p. 169.

57) “아도니스호”에 어획물을 전제한 후 러시아 당국의 호출에 불응하고 배타적 경제수역을 무단 이탈한 사건이다.

다른 우발적인 행위라면 모르겠지만, 정선명령을 거부했다는 이유만으로 그것이 의도적으로 행하여진 경우에는 과잉대응이며 위법한 것이다.⁵⁸⁾

그럼에도 불구하고, 한국의 관련회사들이 상당시일이 경과된 후 러시아 국경 수비대의 일방적 요구에 의하여 수색 및 추적에 소요된 경비의 지불을 요청받고, 장래의 불이익을 고려하여 러시아 국경수비대에 관련 경비 일체를 지불한 것은 좋지 않은 선례를 남긴 결과가 되었다.

2. 선박·선원의 신속한 석방

1) 유엔해양법협약 제292조

어느 한 당사국의 당국이 다른 당사국의 국기를 게양한 선박을 억류하고 있고 적절한 보석금이나 그 밖의 금융보증이 예치되었음에도 불구하고 억류국이 선박이나 선원을 신속히 석방해야 할 이 협약상의 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 협약 제 287조에 따라 억류국이 수락한 재판소나 국제해양법재판소에 회부될 수 있다.⁵⁹⁾ 또한 석방신청은 선박의 선적국에 의하여 또는 선적국을 대리하여서만 할 수 있다.⁶⁰⁾ 이와 관련, 재판소는 지체없이 석방신청을 처리하고, 선박과 그 소유자 또는 선원에 대한 적절한 국내법정에서의 사건의 심리에 영향을 미침이 없이 석방문제만을 처리한다. 억류국의 당국은 선박이나 승무원을 언제나 석방할 수 있는 권한을 가진다.⁶¹⁾ 특히, 재판소가 결정한 보석금이나 그 밖의 금융보증이 예치되는 즉시 억류국의 당국은 선박이나 선원들의 석방에 관한 재판소의 결정을 신속히 이행해야 한다.⁶²⁾

2) 사례분석

선박·선원 억류국이 담보 또는 재정적 보증을 제공하였음에도 유엔해양법협약의 규정을 준수하지 않는 경우에는 억류로부터의 석방문제는 당사국간에 합의된 재판소에 만일 그 합의가 억류일로부터 10일 내에 이루어지지 아니한 경우에는 당사국간에 달리 합의되지 아니하는 한 유엔해양법협약 제287조에 따라 억류국이 수락한 재판소 또는 국제해양법재판소에 부속될 수 있다라고 규정하고 있다. 그러나 유엔해양법협약 조항과 관련되어 국제해양법 재판소에 부속한 사례는 없었으며, 한국어선은 전부가 연안국의 재판 및 양국간 합의절차에 따라 해결되었으나, 신속한 석방이 이루어지지 않았다.

58) 1933년~1935년 캐나다/미국간 : "I'm alone호 사건" 합동조사위원회 보고.

59) 유엔해양법협약 제292조 1항.

60) 유엔해양법협약 제292조 2항.

61) 유엔해양법협약 제292조 3항.

62) 유엔해양법협약 제292조 4항.

첫째, 1989년에 일어난 『신양61』 호 사건과 관련된 키리바시 공화국과의 문제는 1980년 12월 18일 타라와에서 서명되고 발효된 『대한민국 정부와 키리바시 공화국 정부간의 키리바시 연안에서의 어업에 관한 협정』 제6조 2항에 의거 키리바시정부가 제시한 적정 보석금(reasonable bond)을 지불한 후 90일만에 해결되었다.

둘째, 2000년에 일어난 러시아수역조업 북양트롤선 『SI호』의 2척에 관한 사건은 한·러어업협정 제4조 2항에 의거 캄차카주 지방법원의 재판결과 선장 3인에 대한 석방 보석금으로 3,800,000루블의 벌금을 지불하고 80일만에 선장 3인이 석방되었다. 또한, 미국 배타적 경제수역을 침범한 「KK」호는 당사자간의 합의에 의한 재판절차에 따라 선박과 선원은 23일만에 석방된 바 있다.

3. 어업감독관(옵서버)에 대한 협력

1) 유엔해양법협약과 쌍무협정

유엔해양법협약은 연안국으로 하여금 배타적 경제수역을 설정할 수 있는 권리를 부여함과 동시에 이 수역 내에서 생물자원의 보존 및 이용에 관한 의무를 규정하고 있다. 이와 관련하여 연안국은 총허용어획량(TAC)을 자국이 어획할 능력이 없는 경우 조건과 법령에 따라 허용어획량의 잉여량에 대하여 다른 국가의 입어를 허용한다⁶³⁾라고 규정하는 한편, 배타적 경제수역에서 어로행위를 하는 다른 국가의 국민도 연안국의 법령에 의하여 수립된 보존조치와 그 밖의 조건을 준수하여야 할 의무를 지게 되며, 관련된 사항으로 연안국에 의한 감시원이나 훈련원을 어업국 어선에 승선배치하는 데 협력하도록 규정하고 있다.⁶⁴⁾

또한, 양국간 쌍무협정 또는 합의서를 토대로 협정 당사국의 선박이 타방국 수역에서 조업하는 동안 해양생물자원의 보존의무를 지게 되며, 정당하게 위임받은 타방 당사국 관리가 조업국 선박에 승선하여 수시로 검사하는 것에 동의하되, 이와는 별개로 조업선에 연안국 감독관(옵서버)이 승선하여 자국의 법령과 규정의 준수를 감독하고 이행토록 하는 경우가 있다.

2) 유엔 공해어족 보존관리규정 이행 협정

공해상에서 경계왕래 어류자원 및 고도회유성 어류자원의 장기적 보존 및 지속가능한 이용을 목적으로 한 본 협정에서도 검색국이 정당하게 인가한 검색관은 선박의 허가증, 어구, 장비, 기록, 시설물, 어류와 어류제품 및 관련 보존관리 조치의 준수여부를 확인하기 위해 모든 관련문서를 검색할 권한을 가진다.⁶⁵⁾

63) 유엔해양법협약 제61조 2항.

64) 유엔해양법협약 제61조 4항(g).

65) 유엔공해어족보존관리규정 이행 협정 제22조.

V. 결 론

결론적으로 볼 때, 유엔해양법협약은 자원을 보유하고 있는 연안국에 대하여 자국의 배타적 경제수역 내에 존재하는 자원에 대한 배타적으로 관할권을 인정하고 있다. 물론 연안국은 배타적 경제수역 내의 각 어종에 대해 “총허용어획량”을 결정함에 있어 생물자원이 남획으로 인하여 고갈되지 않도록 최대 지속적 생산량을 유지하도록 적절한 보전과 관리를 취할 의무도 지우고 있다. 이러한 보존의무는 영해 또는 과거 12해리 어업수역 제도에서는 볼 수 없었던 것이었다. 이는 배타적 경제수역 제도를 인정하는 것에 대한 보상으로서 연안국의 주권적 권리에 가해진 하나의 제한이다. 그러나, “총허용어획량”의 결정 그 자체가 연안국의 권능 또는 재량으로 되어 있는 이상, 이러한 제 요인을 고려한 후 보존, 관리조치의 구체적인 내용을 결정하는 것은 여전히 연안국의 판단에 위임되어 있다. 따라서, 그 판단의 옳고 그름에 둘러싸고 타국과 분쟁이 발생하더라도 이는 중재 재판 또는 사법재판과 같은 유엔해양법협약이 규정하는 강제적 해결 절차보다는 강제조정에 회부되는 것에 그치고, 더욱이 이 조정위원회의 보고에는 구속력이 없다.⁶⁶⁾ 그러므로 경제수역 내에서의 어업규제에 관해서는 연안국이 전속적인 권한을 가지기 때문에 국제법상으로도 더욱이 그 합법·위법성을 논쟁할 수 있는 길은 거의 없다.

한편, 공해자원이라 할지라도 모든 국가는 자국민으로 하여금 공해에서 어업에 종사할 권리는 부여하되, 국제수산기구 또는 지역수산기구에 의한 관리 체제의 범위 내에서 조업할 것과 유엔해양법협약 제2조에 정하여진 여러 가지 조건을 준수 할 것을 전제로 어업의 자유를 규정하고 있기 때문에 배타적 경제수역은 물론 공해조업에 있어서도 여러 가지 분쟁의 요인이 잉태되고 있다고 할 수 있다.

1996년 국제해양법재판소가 설립된 이후 2002년 말 현재 동 재판소에 분쟁해결을 부탁한 사례가 11건에 불과하다. 이 결과는 대부분의 분쟁이 연안국의 법정에서 이루어졌거나, 또는 연안국의 벌금부과 등의 행정조치를 수용한 것으로 볼 수 있다. 이와 같이 대부분의 분쟁해결이 연안국 주도의 법정판결이나 행정조치에 승복할 수 밖에 없는 것은, 첫째는 연안국 법정의 판결이 일방적이거나 공평하지 않아도 미래의 불이익을 고려한 측면과 신속한 선박과 선원의 석방과 조속한 조업 재개를 위함이며, 둘째는 한국정부가 이들 개별 분쟁사건에 개입하여 국제해양법재판소에 부탁하기에는 사건의 규모가 작거나 경미한 것들이 대부분이었을 뿐만 아니라 국가예산이 이를 뒷받침하는 제도적 장치가 없기 때문이다. 따라서, 이에 대한 문제점을 지적 한다면,

첫째, 1996년 국제해양법재판소 설립 이전에 국제사법재판소가 있었다고는 하나, 대부분 영해 및 경계확정에 관한 분쟁과 이에 대한 판례가 있었을 뿐, 배타적 경제수역 체제에 정통한 수산업과 국제법 지식을 동시에 갖춘 전문 재판관 구성이 미흡하다는 것과 변호인이 양성되지 못하여 재판관들의 국적과 구성원들에 의한 이해관계에 치우친 판결이 우려되었다는 점이다.

66) 유엔해양법협약 제297조 3항.

둘째, 연안국 관할법원에서 의 다툼과 이의 판결에 불복하여 국제해양법재판소에 중재 재판을 부탁할 경우, 국가가 소송 당사자로서 소송경비를 국가가 부담하여야 하나, 이를 업계의 부담으로 할 경우 이중의 막대한 법률비용을 감당할 길이 없으므로 연안국 관할 법원에 의한 일방적이고 불리한 판결내용을 수용할 수 밖에 없다는 점이다. 이러한 문제점이 역설적으로 양자간 연안국 주도의 재판에 의존할 수 밖에 없는 원인이기도 하며 3장에서 언급한 4가지 경우의 양자간 재판동향에서 몇 가지 문제점을 도출해 낼 수 있다.

첫째, 원양어업국의 입장에서 연안국의 배타적 경제수역 내에서의 계속적이고 안정적인 조업권 확보를 고려할 때 연안국과 동등한 입장이 아닌 약자의 입장에서 재판에 임할 수 밖에 없다.

둘째, 연안국의 관할 검찰당국이 합의 조정 재판을 요구할 경우 이를 거부한다면, 과도한 보석금의 산정과 선장, 선원의 석방 지연 등 불이익을 감수할 수밖에 없으므로 검찰당국의 무리한 요구일지라도 수락할 수밖에 없는 입장이다.

이와 같이 국제해양법재판소 및 연안국 관할 재판소의 기능에 문제점이 있음에도 그 문제점을 상쇄할만한 긍정적 측면이 있으므로 초기 단계의 어려움을 극복하고 보완해 나갈 측면이 있다고 하겠다.

결론적으로 국제해양법재판소에서 승소하기 위해서는 국제소송상의 특징을 잘 파악할 필요가 있으나 이의 선행연구가 미흡한 만큼 해양분쟁 해결에 관한 지속적이고 체계적인 연구가 정부의 지원 하에 관련학회, 해양법학자 및 연구기관을 총 망라하여 배타적 경제수역 연안국의 어업규제에 관한 법제 연구가 신속하고 광범위하게 이루어져야 할 것이고, 국제해양법재판소나 연안국 국내 재판에 소요되는 막대한 소송비용으로 인하여 분쟁에 이기고도 도산되는 경우가 없도록 국제어업 분쟁을 국가차원에서 지원하고 담당할 수 있는 법률구조 기금의 설치에 관한 논의가 있어야 할 것으로 판단된다.

참 고 문 헌

- 김영구, 유엔해양법 성립 20주년의 평가와 전망, 외교통상부·대한국제법학회, 2002
박춘호·유병화, 해양법, 민음사, 1986
박희권, 해양법과 동북아시아, 국제해양법학회, 2001
이석용 외, 국제어업협약집, 해양수산부, 2002
_____, 국제어업협약 체계적 정리연구, 해양수산부, 2002
최종화, 현대국제해양법, 세종출판사, 2000
_____, 국제분쟁해결제도에 관한 연구, 해양수산부, 2002
山本草二, 신판국제법, 국제해양법학회, 1999
山本草二, 해양법, 지산, 2002
水上千之, 해양수산 정책과 법, 지산, 2002

A Study on International Disputes with Korean Distant-Water Sea Fisheries

Kim, Mean - Jhong

Abstract

The primary objective of this thesis is to study, case by case, the international disputes for fishing rights between fishing nations and costal states never imagined till the introduction of the UN Convention on the Law of the Sea adopted in 1982 and came into effect in November 16, 1994, which governs the high seas and EEZ in a new manner. Such a study is to provide help in the understanding on this new marine system and how to deal with.

This is addressed by the perspectives of disputes (a) in the high seas between fishing nations having traditionally enjoyed the principle of the freedom of the high seas and costal states, (b) in the EEZ between fishing nations and costal states possessing the exclusive jurisdiction over living marine resources and sovereign rights for determining allowable catch and the surplus in its EEZ.

The article can be divided into four main parts. First, both the general principles of the settlement of international disputes, and the nature and procedures described in the UNCLOS are introduced. Second, it gives cases of tuna long-liner, North Pacific trawler and squid jigger occurred in the coastal states EEZ, and analyses the problem in both terms of its background and final judgment. It further describes the possible issues in case it depends on the International Tribunal for the Law of the Sea for its settlement. Third, closely tied to above, important points such as the right of hot pursuit, prompt release of vessel and crew, and the limits of cooperation with costal states inspector on board fishing vessels are considered mostly based on the UNCLOS, Bilateral Agreement and UNIA.

Finally, the article concludes as follows :

The need for broad analyses on the nature of international suits and legal system for the settlement, to win the case before the International Tribunal for the Law of the Sea or coastal states court, is really acknowledged. However, considering the lack of previous studies about it, it is preferably recommended that governmental efforts for making legal standards to cover the judicial costs, for helping industry out of becoming bankrupt.

Key Words : International disputes, EEZ, VNCLOS