

최      중  
연구보고서

# 한-중어업관계의 전개와 협력체제구축에 관한 연구

Development of Korea-PRChina Fisheries Relations  
and Establishment of Mutual Fisheries Cooperation System

2002. 9

주관연구기관  
부경대학교

해 양 수 산 부

## 제 출 문

해양수산부장관 귀하

본 보고서를 “한-중어업관계의 전개와 협력체제구축에 관한 연구” 과제의 최종보고서로 제출합니다.

2002년 9월

주관연구기관명 : 부경대학교

총괄연구책임자 : 최 종 화

연 구 원 : 김 찬 규

연 구 원 : 차 철 표

연 구 원 : 박 영 애

# 요 약 문

과제명 :

## [한-중어업관계의 전개와 협력체제 구축에 관한 연구]

### 1. 연구의 필요성 :

- 한국과 중국이 역사 이래 처음 갖는 공식적인 어업관계의 기본틀인 한-중어업협정의 시행 초기에, 양국간 어업관계의 역사적 의의를 재조명하고, 그 구체적인 내용을 정리할 필요가 있다.
- 어업협정 조문별로 구체적인 해석과 그 성립배경을 명확히 정리함으로써 추후의 분쟁요인을 사전에 제거함은 물론이고, 분쟁해결을 위한 이론적 기초를 구축하여 어업협정의 시행에 관한 법적 기반을 확고하게 할 필요가 있다
- 한-중어업협정이 발효된 이후에도 양국간에는 지속적인 어업협력이 필요하므로 합리적인 협력방안을 모색할 필요가 있다.
- 중국의 해양·수산정책 및 어업관리제도에 관한 구체적인 자료의 부족으로 인하여 어업협상 대책의 수립이 어려우므로 이에 대한 관련 자료를 수집하여 분석할 필요가 있다.

### 2. 연구의 목표 :

한-중 어업관계 전개과정의 역사적 고찰과 어업협정의 법적 해석, 그리고 중국의 수산정책 및 어업관리제도를 정확하게 파악함으로써 어업협정 시행상 필요한 한국의 대응책 수립에 관한 이론적 기초를 제공한다.

### 3. 주요 내용 및 범위 :

한-중어업관계에 대한 개인적인 해석이나 주장보다는 관련 자료의 충실한 발굴과 정리에 역점을 두고, 그 역사적 발전단계별 주요 내용, 어업협정 체결의 의의 및 법적 해석, 중국의 수산정책 전개과정 등을 심층적으로 분석함으로써 21세기에 있어서 바람직한 어업협력관계 유지 방안을 제시할 수 있도록 다음과 같은 내용으로 구성한다. 다만, 본 보고서에서 사용하는 용어로서 한-중어업관계는 양국간의 해면어업에 관한 관계만을 의미하기 때

문에 양식업, 내수면어업, 수산물 교역 등은 내용에서 제외된다. 그리고 협력체제는 해면어업에 있어서의 양국간의 협력체제를 의미하는 것이므로 당연히 한-중어업협정이 중심적 내용으로 된다.

보고서의 내용은 다음의 세 부분으로 구성된다.

### [역사적 내용]

한-중 수교 이전의 비공식적 어업관계 자료를 발굴·정리하고, 1992년 8월 국교수립 이후의 어업협정 체결교섭 진행과정에 관한 자료를 수집·정리하였다.

- 1950년 중국 군사수역 설정과, 그것을 기초로 하여 1955년에 설정된 기선저인망어업금지선의 의의와, 어업자원 보존관리에 관한 중국의 일방적 조치의 내용.
- 1972년에 제정된 한국의 선박안전조업규칙과 조업자율규제조치의 내용
- 1985년에 있었던 중국 어뢰정 표류사건과 한-중어업관계
- 1989년 [어선해상사고 처리에 관한 합의서]의 성립과 그 이행사항
- 1992년 한-중 수교 이후 시작되어 2001년에 한-중어업협정이 발효되기까지 진행된 각종 어업실무회담 및 고위급회담의 진행사항.

### [법률적 내용]

한-중어업협정의 법적 성격을 규명하고, 주요 내용에 관한 법적 해석을 가하였다.

- 배타적 경제수역 제도 및 한-중어업협정의 법적 성격
- 협정수역의 성격, 상호입어제도 및 시행사항, 어업공동위원회의 운영, 긴급피항에 관한 협력문제, 한-일 및 일-중어업협정과와의 관계, 한-중어업협정이 양국간 해양경제협력 문제에 미치는 영향.
- 어업관할권 및 추적권의 행사, 어업분쟁의 유형화 및 분쟁 해결방식

### [중국의 수산정책과 어업관리제도]

양국의 현행 어업관리제도와 어업 지도 및 단속체제, 어구·어법의 관리에 관한 자료를 수집·정리하였다.

- 중국의 어업관리제도 발전역사 개관
- 중국의 기본적인 해역관할정책 개관

- 중국의 수산정책과 어업관리제도 및 어업지도·단속체제
- 중국의 수산자원관리제도

#### 4. 기대효과 및 활용방안 :

한국과 중국 사이에 최초로 체결된 어업협정에 대하여 그 체결 교섭과정별로 경과 개요를 정리하고, 어업협정의 주요 내용에 대한 법적 해석을 가하고, 중국의 기본적 해양수산정책과 어업관리 제도를 분석하였기 때문에 이 보고서는 정부의 대중국 어업협력관계의 기초자료로서 긴요하게 활용될 것으로 기대된다. 한-중어업관계는 어업협정의 체결로 완성되는 것이 아니라, 공식적인 어업협력의 시발점이라는 점을 감안하여 이 보고서는 매년 속개될 어업공동위원회와 어업교섭에 관한 대책 마련을 위한 이론적 기초자료로서 활용될 것이다.

즉 이 연구보고서는 다음과 같이 활용될 것으로 기대된다.

- 한중어업공동위원회 운영 및 한국측 교섭의 기초자료
- 대 중국 어업협력 대책 자료
- 어업지도선과 해양경찰함정의 어업단속실무 참고자료
- 대 어업인 교육 및 홍보자료.

#### 5. 주요 내용 요약

##### [1] 한-중 어업관계의 역사적 전개과정

1945년 이전에는 한-중 양국의 어업분야 활동은 미미하였고, 더욱이 19세기 말부터 동북아 해역의 어업은 일본에 의하여 압도되었기 때문에 기록에 남을 만한 어업관계는 형성되지 않았다. 그리고 1948년 대한민국 정부수립과 1949년 중화인민공화국의 건국을 계기로 쌍방은 모든 분야에서 역사적 단절 상태에 진입하게 된다. 그러한 상황 하에서 한국은 수산업에 대한 투자가 증대되면서 연안으로부터 근해어장으로의 진출이 활발해지기 시작했다. 특히 1960년대 말부터 한국어선의 중국근해 진출은 빈번해졌지만, 당시에 중국어선의 한국근해 진출은 거의 없었다.

다시 말하면 한-중 양국은 어업분야의 직접적인 상호관계를 구축하기보다는 일본의 어

업세력을 각자의 연안으로부터 축출하는 데에 정책의 중점이 두어졌던 시기였다. 그것은 1950년의 모택동라인 설정, 1952년의 평화선선언, 1955년의 일-중민간어업협정 체결, 1965년의 한-일어업협정 체결, 1975년의 일-중정부간어업협정 체결과 같은 일련의 대외적 어업관계 발전을 통하여 확인된 바이다.

그러다가 중국의 문화혁명 이후 개혁·개방정책 수행과 더불어 어업에 대한 대대적 투자가 행해짐으로써 1980년대부터 중국 어선세력의 근해어장에 대한 진출이 활발해지고, 한-중-일 3국 어민간의 해상분쟁은 빈번해졌다. 한-중 간에는 외교관계가 없는 가운데서도 1989년에 민간합의서를 체결함으로써 어업분쟁 해결을 시도하였고, 그 관계는 지금도 지속되고 있다. 특히 1986년 중국이 어업법을 제정한 이후 근해어업활동은 매우 활발해졌고, 한국측 연안에서의 집단적 어업활동과 무질서한 긴급피항은 오히려 한국측에 막대한 피해를 안겨주는 결과로 발전되었다.

1992년에 한-중 양국은 외교관계를 수립하고, 그 이듬해에 어업협정 체결 교섭을 시작했으나, 어업분야의 상호불신, 동북아 해역의 해양법질서 개편의 미비 등의 이유로 순조롭게 진척되지 못하다가, 1996년에 한국과 일본이 배타적 경제수역을 선포함과 동시에, 새로운 어업협력체제 구축에 박차를 가하고, 1998년에 중국이 배타적 경제수역을 선포함으로써 한-중어업관계 정상화를 위한 외교교섭은 급진전되었다.

그 과정에서 양자간 하구수역 입어문제 발발, 중국의 지연전술, 한국의 지나친 신중론 등의 상호작용으로 인하여 한-중-일 3국간에 가장 먼저 시작했던 어업협정 체결 교섭이 7년 6개월이나 걸려 가장 늦게 타결되는 결과로 되고 말았다. 아무튼 오랜 단절의 역사를 청산하고 새로운 어업관계를 전개해 갈 제도적 기본틀로서의 한-중어업협정은 21세기에 양국의 수산업 발전을 위하여 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

## [2] 한-중 어업협정의 해석과 시행

### 1) 한-중어업협정의 법적 성격

- ① 한-중어업협정은 양 체약국간의 어업에 관한 사항만을 합의한 양자조약이기 때문에 어업 이외의 국제법상 또는 해양법상의 문제에는 영향을 미치지 않을 뿐만 아니라, 제3국에 대한 법적 구속력은 발생하지 않는다.
- ② 어업협정이 적용되는 수역은 양국의 배타적 경제수역이기 때문에 내수·영해·공해에

는 적용되지 않는다.

- ③ 상호주의에 기초하여 양 체약국의 배타적 경제수역에 대해 상호입어를 허용하는 어업협력협정이다.
- ④ 양 체약국의 배타적 경제수역 외측에 관할권 행사의 선적국주의(船籍國主義)가 적용되는 공동관리수역을 설정한 잠정적 성격의 조약이다(유엔해양법협약 제74조 3항 관련).

## 2) 각 협정수역의 성격

- ① 배타적 경제수역 : 수산자원에 대한 연안국의 주권적 권리가 행사되는 수역으로서 상호입어제도가 시행된다.
- ② 잠정조치수역 : 양 체약국의 공동어로수역으로서 어선에 대한 관할권 행사의 선적국주의가 적용된다.
- ③ 과도수역 : 2005년 7월 1일부터 양 체약국의 배타적 경제수역으로 편입되는 한시적 공동관리수역이다.
- ④ 현행조업질서유지수역 : 공동관리의 대상에서 제외되고, 현행의 자유어업이 인정되는 공해적 성격의 수역이다.

## 3) 긴급피항에 관한 문제

어선이 조업 중 기상악화와 같은 불가항력이나 해양사고와 같은 현실적 긴급성이 있는 경우, 인근 연안국의 항포구에 긴급피항이 허용되는 것은 관습국제법상 확립된 인도주의적 조치이고, 한-중어업협정도 이에 관하여 명문규정을 두고 있다. 그러나 한-중어업협정 체결 이전에 중국어선단의 한국 항포구에 대한 긴급피항권을 남용한 사례가 허다하였기 때문에 이에 관한 민·형사상의 관할권 행사 대비태세를 갖출 것이 요구된다.

## 4) 어업관할권의 행사와 국익의 수호

20세기 말부터 세계 각국은 해양을 국가관할권 확장의 대상으로 간주하고 관할 해역의 보호·확대·개발활동을 적극적으로 전개하고 있으며, 12해리 영해주권의 수호와 배타적 경제수역 내 국가이익의 보호, 그리고 자국적 선박의 항해 및 안전조업 확보를 목적으로 해양경찰력을 획기적으로 증강하고 있는 것이 현실이다. 이러한 세계적 동향에 편승하여 지리적 여건상 해양 이해관계에 관한 갈등요인이 상존하고 있는 한반도 주변국가들의 동향에

적극 대처하지 않으면 안되는 것이 한국의 입장이다. 최근에 중국의 20만 해양순찰군 창설 움직임과 일본 해상보안청 순시선의 동남아 진출 등 주변국들의 해양경찰력 증강정책에 대응하여 우리나라도 필수적으로 대등한 전력을 확보하여야만 평등한 국제협력관계가 유지될 수 있음은 주지의 사실이다.

특히 한국의 배타적 경제수역에 입어하는 일본어선 1,500여척과 중국어선 4,000여척 이상의 어업활동에 대한 감시 및 단속업무를 수행하기에는 현재 보유 중인 1,000톤 이상인 해양수산부 어업지도선 5척과 1,000톤 이상의 해양경찰함정 10여척으로써는 우선 선복량 면에서 태부족이라 하지 않을 수 없기 때문에 특단의 조치가 있어야 한다.

#### 5) 어업분쟁 발발에 대한 대응책

한-중어업협정을 시행함에 있어서 배타적 경제수역 연안국의 주권적 권리 행사와 관련하여 수반될 것으로 예상되는 몇 가지 관할권문제와 분쟁 가능성을 검토하고, 그 대책에 관하여 논의하였다.

첫째, 어업협정의 해석, 중첩수역의 운영, 어업협정 상호간의 저축 등의 요인으로 인한 분쟁 발생 가능성을 사전에 차단할 수 있도록 관련 규정의 모호성을 배제하여야 하며, 분쟁 발생에 대비하여 각 수역의 법적 성격 등에 관한 확고한 이론을 정립해 둘 필요가 있다.

둘째, 어업활동 전개과정에서 어선 사이에 발생하는 제반 민사적 분쟁은 조업 현장에서 당사자가 직접 해결하는 것이 가장 바람직하다. 그리고 그러한 문제를 해결하기 위하여 기존의 민간어업협력기구를 현실적으로 개편하고 그 역할을 활성화하여야 할 것이다.

셋째, 단속관할권의 행사와 관련한 마찰은 곧장 국가간의 분쟁으로 비화될 수 있기 때문에 신중하게 대처해야 하며, 어업협정 당사국 관계당국간의 긴밀한 협력체제를 구축할 필요가 있다. 그리고 나포된 선박과 억류된 선원의 조속한 석방조치를 위한 내외적 대비태세를 갖추어야 할 것이다.

넷째, 불시에 발생하는 어업분규를 신속히 처리하고 해결하기 위하여 정부 관계부처간의 합동상설기구를 설치·운영하는 방안을 적극 검토할 필요가 있다. 그리고 [1910년 선박충돌에 대한 규정의 통일에 관한 국제협약], [1952년의 선박충돌에 대한 민사재판관할에 관한 국제협약] 및 [형사재판관할에 관한 규정의 통일을 위한 국제협약] 등에 가입하고, 한-중간의 해상사고를 사법적으로 해결하기 위한 기반을 조성할 필요가 있다.



### [3] 중국의 해양·수산정책과 어업관리제도

#### 1) 중국의 해역 관할정책

중국의 영토 및 해역 관할권에 관한 현안으로는 대만, 남중국해 도서, 조어대열도 영유권 문제가 있고, 황해 및 동중국해의 해양경계 획정에 관하여 한국 및 일본과 미합의 상태이다.

1992년에 「영해 및 접속수역법」을 통하여 12해리 영해와 24해리 접속수역을 확정했으며, 발해만을 역사적 만으로 주장한 바 있고, 1996년에는 전 연안에 걸쳐 직선기선을 설정하였다. 그리고 1998년에는 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」을 제정하여 200해리 배타적 경제 수역과 대륙붕을 선포하였지만, 주변국과의 해양경계 획정방식에 관하여는 형평과 합의의 원칙을 고수함으로써 한국과 일본이 주장하는 중간선원칙과 대조를 이루고 있다.

#### 2) 중국의 어업관리제도

중국의 어업관리정책 방향은 어획노력량 규제방식과 기술적 규제방식을 채택하고 있으며, 이른바 三無漁船 또는 三證不齊漁船과 같은 불법어선 척결, 해면어업의 마이너스 성장정책 등에 중점을 두고 있다.

그리고 어업관리제도의 기본체제는 어업허가제도, 금어구·금어기·휴어구 등의 기술적 관리제도, 수산자원 증식보호비 징수제도, 어획물 중 치어혼획물 검사제도 등으로 구분할 수 있는 바, 한국보다 앞선 제도를 운용하는 면도 있다.

그러나 현행 어업관리제도가 갖는 문제점도 만만치 않다. 즉, 어업허가제도가 갖는 어획노력량 통제수단의 한계성, 기술적 관리수단의 한계성, 중국 특유의 행정체제상 비효율성, 중앙집중적 통일관리방식의 불합리성, 심각한 지방이기주의와 관료의 부패 등이 주요 문제점으로 지적되고 있다.

중국은 제도적으로 어업 감시·감독체계를 구축하여 해상·어항·시장·공중 등에서 종합적인 어업 감시·감독을 행함으로써 수산자원의 보존과 합리적인 개발·이용을 도모하고자 노력하고 있다. 그러나 감시·감독 기관의 법적 지위가 애매하고, 지역이기주의의 횡행, 공무원과 국가기관의 독직, 어민의 비협조 등으로 인하여 법집행이 원만하게 이루어지지 않기 때문에 고질적인 불법어선과 불법어업이 근절되지 않고 있다. 2001년 현재 전국 243천 여척의 해면어선 중 48.5%가 불법어선으로 분류되고 있는 사실은 중국의 해면어업

이 당면한 고질적인 병폐를 잘 나타내고 있다.

### 3) 한-중 양국의 수산자원 관리제도 비교

한국과 중국의 자원관리제도에는 매우 유사한 면이 있으나, 어떠한 것이 더 효율적인지에 대해서는 과학적인 연구가 필요할 것으로 판단된다. 그러나 양국이 같은 바다를 대상으로 어업활동을 전개하고 있다는 점에서 자원조성사업과 더불어 자원의 지속적 이용은 공동의 관심사일 수 밖에 없다. 따라서 자원조성사업을 위한 국제협력체제를 구축하고, 기술적 관리수단의 통일화를 기하여 수산자원을 조성함은 물론, 어업협력을 위한 정보공유체제를 구축하는 것이 급선무인 것으로 판단된다.

## [4] 새로운 협력관계 구축의 모색

2001년 6월 30일 발효된 한-중어업협정은 양국간에 역사 이래 최초로 체결된 어업 협정이라는 점에서 그 의의가 크다고 할 것이다. 그러나 어업협정이란 어업 및 수산자원 관리에 관한 국가간의 협력기초를 마련한 것으로서 배타적 경제수역 체제로의 해역관할제도 변경에 따른 어업충격을 완화하는 작용은 하고 있으나, 고갈된 수산자원 상태의 회복 및 보존·관리에 있어서는 성공적인 기능을 발휘하고 있다고 볼 수 없다. 즉, 어업협정은 체결·발효로서 목적이 달성된 것이 아니라, 국가간의 어업 및 수산자원 보존·관리상 국제협력의 기초에 불과하다는 점을 간과해서는 안된다.

그리고 2000년에 어업법을 개정한 이후 중국은 어업 및 수산자원 관리에 심혈을 기울이고 있음을 본 연구를 통하여 확인하였다. 물론 중국이 한국과 동일한 수준의 법치국가라고 단언할 수는 없겠지만, 작금의 상황으로 볼 때 수산업분야 국제협력 상대로서 신뢰해도 좋을 것으로 판단된다.

다음에 제시한 내용들은 매년 개최되는 한-중어업공동위원회를 통하여 심도있게 지속적으로 협의해 가야 할 과제들이다.

### 1) 배타적 경제수역 상호입어 문제

배타적 경제수역은 수산자원에 대하여 연안국의 주권적 권리가 작용하지만, 체제변경으로 인한 충격을 완화하기 위하여 상호입어를 허용하는 것은 유엔해양법협약의 기본정신이

다. 더욱이 한국과 중국의 배타적 경제수역은 1996년까지만 하여도 공해로서 자유로이 공동조업을 해왔을 뿐만 아니라, 체제 변경 후에도 전통적 상호 의존관계로 인하여 지속적으로 상호입어를 허용하는 것은 매우 자연스럽게 양측의 공동이익에 부합된다. 그러나 어업 협정 발효 이후 1년간의 입어조업 실적은 매우 미미한 수준인데, 그 이유는 양국 어민이 새 체제에 완전히 적응하지 못한 상태에서 잠정조치수역·과도수역·현행조업질서유지수역에 어업활동이 집중되기 때문인 것으로 추정된다. 그러므로 한-중 양국은 어선세력 감축조치를 강력하게 시행하여 배타적 경제수역 상호입어 의존도를 2005년 1월 1일부터 등척·등량주의로 전환한 이후에도 적정수준까지 지속적으로 낮추어 가야 할 것이다.

## 2) 과도수역·잠정조치수역·현행조업질서유지수역의 수산자원 관리문제

현재 이들 공동관리 또는 공해적 성격의 수역에서는 한-중 양국 어선에 의해 과도한 어업활동이 자행되고 있음에도 불구하고, 법적으로 적절하게 규제되지 않고 있기 때문에 합리적인 자원관리에 관한 양 체약국의 협력이 필요하다. 이를 위하여 양측의 수역별 조업실태 파악 및 관련 자료 교환 → 공동 자원 조사 및 망목 규제 → 어획노력의 축소와 같은 단계별 자원보존·관리에 관하여 적극적으로 협력해야 할 것이다.

- ① 황해와 동중국해의 잠정조치수역·과도수역·현행조업질서유지수역의 주요 수산자원에 대한 생태학적인 조사·분석을 통하여 과학적으로 어종별 공동관리 대책을 수립하여야 할 것이다.
- ② 한-중 양국은 현재의 어업세력을 대폭 감축하여 적정 수준으로 유지하기 위한 노력이 필요하다. 특히 자원의 소모성이 큰 어법에 대한 규제를 한층 강화할 필요성이 있다.
- ③ 동중국해 현행조업질서유지수역에 대하여 한-중-일 3국간에 공통적으로 적용될 자원보존규범을 마련하고, 그 시행상의 실효성을 확보하기 위하여 국제적 협력을 강화해야 한다.

## 3) 민간협력체제의 구축

어선 해상사고 처리에 관한 양국간의 합의는 국교정상화 이전인 1989년에 성립되고 1990년부터 시행되어, 2차에 걸친 연장과 2차에 걸친 개정을 통해 현재까지 유효하다. 그러나 이 합의는 공해에서의 경쟁적 조업관계에서 발생하는 어선충돌·어구사고·사고 어선의 안전조치·합리적 피해배상 등 주로 민사적인 문제를 해결하기 위한 것이었기 때문에

현재의 배타적 경제수역과 어업협정 체제에 계속 유효하다고 볼 수는 없다.

그 뿐만 아니라, 사건당사자 상호간의 불신이 팽배하고, 사고현장 보존이 거의 불가능하기 때문에 가해자와 피해자를 명쾌히 구분하기 어려운 점 등의 해상 특수성으로 인하여 이 합의서가 합리적인 사고처리규범으로 기능을 발휘하였다고 볼 수 없다. 따라서 새 어업협정체제에 부합되고 합리적인 역할을 할 수 있는 민간차원의 협력체제를 구축하는 것이 시급한 실정이다. 이러한 상황에서 최근에 한국수산회와 중국어업협회 간의 민간어업약정 체결과 [어업질서확립을 위한 해상폭력근절결의문] 채택을 위한 일련의 의견접근이 있는 것은 다행스러운 일이라 할 수 있다.

#### 4) 국제해양법질서 속에서 한-중어업협정이 갖는 의의

한-중어업협정은 한-중-일 3국이 배타적 경제수역을 선포함으로써 동북아 해역에 공해대가 소멸된 상황에 맞추어 성립된 어업에 관한 쌍무적 협력협정으로서 한-일어업협정이나 일-중어업협정과 법적으로 직접적인 관계를 갖지는 않지만, 간접적인 상호작용을 하는 체제이다.

한-중어업협정의 성격이 양국간의 해양경계 획정 이전에 성립되어 어업문제에 국한되는 잠정적 성격의 조약이기는 하지만, 그 자체가 해양경계 획정과 같은 국제법 문제에 직접적인 영향을 미치지 않기 때문에 해양경계 획정에 관한 외교교섭은 별도의 차원에서 계속 되어야 한다.

한-중어업협정은 여타의 쌍무적 어업협정과 마찬가지로 유엔해양법협약 제5장의 배타적 경제수역제도에 기초한 것이다. 유엔해양법협약상 경계왕래자원의 보존·개발을 위한 국가간의 협력(제63조 1항), 반폐쇄해 공동연안국으로서의 해양생물자원 보존·관리를 위한 국가간의 협력의무(제123조) 등은 한-일어업협정과 일-중어업협정이 공통으로 구현해야 할 질서이다. 그럼에도 불구하고, 현행 어업협정들은 배타적 경제수역에서 당해 연안국이 행사하는 주권적 권리(제56조), 해양생물자원의 이용권(제62조)을 위주로 합의된 쌍무적 협력규범이기 때문에 진정한 의미의 해양생물자원 보존·관리규범으로의 발전을 위한 노력은 계속되어야 할 과제이다.

그리고 한-중 양 체약국은 어업협정의 성실한 이행과 책임수산업을 통한 어업의 지속성 확보에 관한 시대적 소명을 완수해야 할 것이다.

## 5) 전 망

한-중어업협정은 한-일어업협정이나 일-중어업협정과 달리 그 운영에 있어서 크게 논란이 될만한 부분은 없다. 다만 잠정조치수역 남쪽의 현행조업질서유지수역이나 서해의 조업자제해역 부분에 관한 문제가 앞으로 해결되어야 하겠지만, 그것도 동해나 제주도 남부수역처럼 관련당사국들의 이해가 크게 엇갈리는 것은 아니다.

한국과 중국 사이에는 황해와 동중국해에서의 어업질서 확립이 당면한 과제였고, 또 독도와 같은 영유권 분쟁의 소지가 있는 도서나 지역이 존재하지 않기 때문에 잠정조치수역 및 과도수역 체제로 어업협정을 운영하게 된 것이 합리적이라고 하겠다. 그리고 동해와는 달리 황해에서는 어업공동위원회의 결정에 따르는 운영체제를 채택하였는데, 어차피 앞으로 황해에서의 해양경계 획정을 예상한다면 이것도 큰 문제는 없을 것이다. 다만 황해에서의 배타적 경제수역 경계획정 원칙에 있어서 한국이 중간선원칙을 선호하는 반면, 중국은 자연연장원칙과 같은 형평의 원칙을 주장하기 때문에 그와 관련된 대응책은 필요할 것이다.

해양경계획정과 관련하여 가까운 시일 내에 양국이 타협안을 도출하기가 쉽지 않을 것을 예상한다면 결국 황해에서는 잠정수역 체제로 어업질서를 유지해가되 어업공동위원회의 기능을 충분히 활용하여 중국어선의 남획을 방지해야 할 것이다.

# 여 백

# • • 목 차 • •

## 제1장 서론

1. 연구 개발의 필요성	3
2. 연구의 목표 및 내용	4
3. 연구의 방법	6
4. 기대효과 및 활용방안	7

## 제2장 한-중 어업관계의 역사적 전개 과정

### 제1절 한-중어업관계의 여명기

I. 1945년 이전의 어업관계	11
II. 1945년 이후의 어업관계	12
1. 서설	12
2. 황해와 동중국해어장의 특성	13
3. 양국의 어업관할정책	15
4. 국교 정상화 시기까지의 한-중어업관계	19
III. 일-중어업관계가 한-중어업관계에 미친 영향	24

### 제2절 중국어퇴정 표류사건

1. 사건의 개요	28
2. 사건의 처리	29

3. 사건에 대한 국제법적 검토	30
-------------------	----

### 제3절 어선해상사고 처리합의서의 체결

I. 합의서 체결 교섭경과와 주요 내용	34
1. 합의서 체결 교섭경과	34
2. 합의서의 주요 내용	39
II. 한-중 민간어업협력 및 어선사고 처리실적	45

### 제4절 한-중어업협정의 체결과 발효

I. 어업협정 체결 교섭 경과	57
1. 어업협정 체결 교섭 과정 개관	57
2. 배타적 경제수역 선포 이전의 교섭경과	58
II. 한-중어업협정 성립 과정에 있었던 주요 쟁점사항	68
1. 양자강 하구 어업금지수역 문제	68
2. 이른바 이어도(Socotra Rock) 문제	74
3. 현행조업질서유지수역의 범위	77
4. 상호입어 허용 어선의 척수 및 입어 허용량	78
5. 과도수역 등의 관리방식	80
6. 일-중어업협정과과의 관계	81
III. 한국 국회의 비준동의와 부대의견	83
IV. 한-중어업협정에 관한 정부측 설명 자료	86
V. 한-중어업협정의 체결과 발효의 의의	94
VI. 한-중어업협정 발효 이후의 과제	97
1. 대외적 어업관할권 행사를 통한 국익의 수호	97
2. 연근해어업 구조의 개선	98
3. 자원관리형 어업체제로의 개편	99
4. 국제어업협력체의 설립	101



## 제3장 한-중어업협정의 해석과 시행

### 제1절 배타적 경제수역제도

I. 배타적 경제수역의 범위와 경제획정	105
II. 배타적 경제수역의 법적 지위	106
III. 연안국의 권리와 의무	107
IV. 타국의 권리와 의무	111
V. 배타적 경제수역과 어업관할제도	112
VI. 배타적 경제수역 어업관리제도의 기본 요소	113

### 제2절 한-중어업협정의 법적 성격

I. 한-중어업협정의 구성과 성격	116
1. 한-중어업협정의 기본적 구성	116
2. 한-중어업협정의 기본적 성격	119
3. 각 협정수역의 생성배경과 합의과정	121
4. 중첩수역의 법적성격	126
5. 과도수역의 관리에 관한 합의내용	128
II. 협정수역의 해양법적 성격과 경제획정문제	129
1. 유엔해양법협약 제74조 3항과 한-중 어업협정	129
2. 동북아지역의 해양경제획정문제	131
3. 한-중-일 삼국간에 합의해야 할 문제	132

### 제3절 한-중어업협정의 해석과 시행

I. 어업협정의 해석에 관한 이론	135
II. 배타적 경제수역 상호입어제도의 시행	137
1. 양국의 상호입어 허용내역 및 조업조건	137

2. 양국의 입어조업실적	138
3. 상호입어에 관한 양국의 국내입법 현황	139
Ⅲ. 긴급피항 및 해양사고 구조에 관한 협력	141
1. 서설	141
2. 긴급피항 어선에 대한 관할권의 행사	145
3. 해양사고 구조 관할권의 행사	150
Ⅳ. 범칙 선박에 대한 단속과 추적권의 행사	151
1. 범칙선박에 대한 단속관할권의 행사	151
2. 추적권의 행사	153
Ⅴ. 어업공동위원회의 운영	169

#### 제4절 어업협정 시행에 관련된 분쟁의 유형

I. 서설	172
II. 어업분쟁의 유형별 발생 가능성 검토	173
1. 연안국에 의한 주권적 권리의 행사와 관련된 분쟁 가능성	173
2. 어업협정의 해석에 관한 분쟁 가능성	176
3. 중첩수역의 운영과 관련된 분쟁 가능성	179
4. 어업활동 전개과정에서 발생할 수 있는 분쟁 가능성	183
5. 단속관할권의 행사와 관련된 분쟁 가능성	185
6. 나포선박과 억류선원의 석방에 관련된 분쟁 가능성	187
III. 국제어업분쟁의 해결방식	188
1. 국제분쟁의 일반적 해결원칙	188
2. 한-중어업분쟁의 구체적인 해결방식	190
IV. 소결	191

## 제4장 중국의 해양·수산정책과 어업관리제도

### 제1절 중국 어업관리제도의 발전개황

I. 어업관리정책의 변천	196
II. 중국 어업관리제도의 현황	200
1. 개관	200
2. 원양어업	201
3. 국제협력과 교류	202
4. 어정관리	204

## 제2절 중국의 해양관할정책

I. 개황	207
II. 영해 및 접속수역	208
1. 서언	208
2. 영해 및 접속수역법의 개관	209
3. 중국의 영해정책 변천 연혁	210
4. 중국 영해 및 접속수역제도의 합법성 검토	217
III. 배타적 경제수역	226
1. 서설	226
2. 배타적 경제수역 및 대륙붕법과 외국인 어업 관리 규정	227
3. 관할수역의 경제회정문제에 관한 중국의 기본 입장	229
4. 중국-베트남어업협정	231

## 제3절 중국의 어업관리제도

I. 개관	232
II. 중국 어업관리제도의 기본체계	233
1. 어업관리의 전개	233
2. 중국의 어업관리 정책방향	234
3. 어업관리제도의 기본체계	235
4. 현행 어업관리제도의 문제점	239
III. 중국의 어업감시·감독실태	243

1. 감시·감독기관	243
2. 어업 감시·감독의 범위와 내용	245
3. 감시·감독 실태	246
4. 불법어업에 대한 처벌규정	250
5. 어업 감시·감독체제의 특징과 문제점	252
IV. 중국어업법의 개정 배경과 내용 및 영향	254
1. 어업법 개정의 배경	254
2. 개정 어업법의 내용적 특징	256
3. 구체적인 개정 내용	257
4. 한국에 대한 영향	259

#### 제4절 중국의 수산자원관리제도

I. 서설	261
II. 수산자원관리에 관한 법령의 개관	262
1. 어업법	263
2. 수산자원번식보호조례	264
3. 기타의 법률	265
4. 한-중 양국의 법제 비교	265
III. 한-중 수산자원관리 분야의 협력방안	266
1. 수산자원 조성사업을 위한 국제협력체제 구축	266
2. 기술적 관리수단의 규격화 및 통일	267
3. 국제협력을 위한 어업정보 공유체계 구축	268
IV. 소결	269

#### 제5절 중국의 어장·어선·어구·어법

1. 중국의 어장구분과 주요어장	271
2. 어선관리	275
3. 어구·어법의 분류	277

4. 한국과 중국의 어법 비교	280
------------------	-----

## 제5장 요약 및 결론

1. 한-중어업관계의 역사적 전개과정	285
2. 한-중어업협정의 해석과 시행	286
3. 중국의 해양·수산정책과 어업관리 제도	288
4. 새로운 협력관계 구축의 모색	289

참고자료 및 문헌	293
-----------	-----

## 부 록

[부록 1] 대한민국정부와 중화인민공화국정부간의 어업에 관한 협정	301
[부록 2] 일본국과 중화인민공화국간의 어업에 관한 협정	305
[부록 3] 중화인민공화국정부와 베트남사회주의공화국정부간 북부만 어업협력협정	309
[부록 4] 2000년 중화인민공화국 어업법	313
[부록 5] 1986년 중화인민공화국 어업법	317
[부록 6] 중화인민공화국 어업법시행세칙	320
[부록 7] 해면어선의 잠정관리방법	324
[부록 8] 일본해(한국동해)와 북태평양공해 오징어어업허가제도의 시행에 관한 통지	326
[부록 9] 어업행정처벌규정	327
[부록 10] 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률	330
[부록 11] 중화인민공화국 관할해역에서의 외국인과 외국선박의 어업활동관리에 관한 잠정 규정	332
[부록 12] 중화인민공화국 어업행정관련법집행선의 관리방법	335
[부록 13] 대한민국 : 어업자원보호법	337
[부록 14] 대한민국 : 배타적경제수역법	338

[부록 15] 대한민국 : 배타적경제수역에서의외국인어업등에대한주권적권리행사에관한법률	339
[부록 16] 대한민국 : 어업협정체결에따른어업인등의지원및수산업발전특별법	343
[부록 17] 대한민국 : 영해및접속수역법	349
[부록 18] 양자간 하구수역 어업금지문제에 대한 국내언론의 보도내용	351
[부록 19] 한-중 양국 어선의 배타적 경제수역 상호입어조건	358
[부록 20] 어류명칭 대조표	371

## 표차례

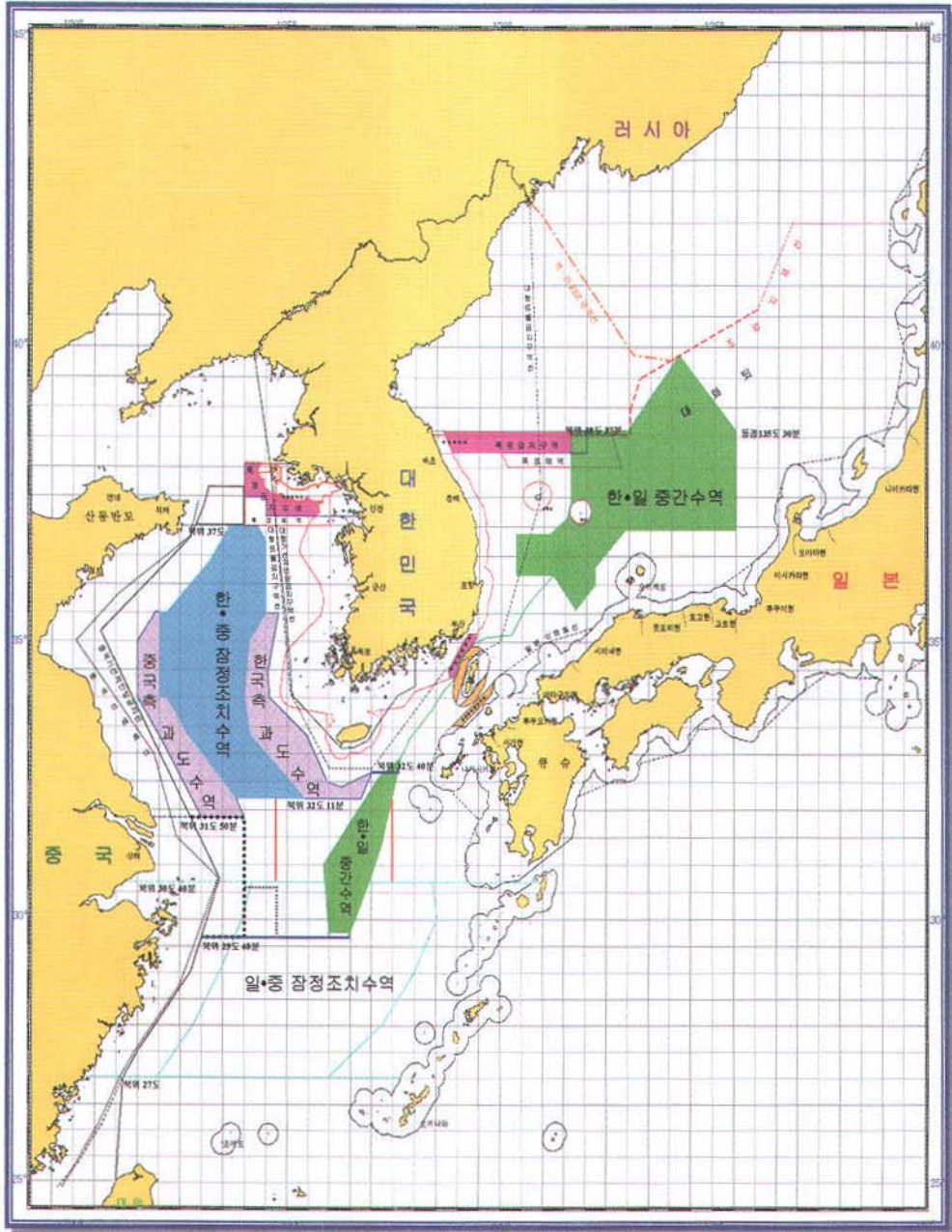
〈표 II-1〉 한-중 수교 전후 중국어선의 한국해역 침범조업 상황	21
〈표 II-2〉 한-중 어선해상사고처리합의서 체결경위	35
〈표 II-3〉 한-중어업협정 체결교섭 추진경과	62
〈표 II-4〉 상호입어 허용 어선척수 및 허용어획량 합의결과	79
〈표 II-5〉 한-일, 일-중 및 한-중 상호입어 교섭결과 비교	79
〈표 III-1〉 한-중-일 3국간의 쌍무적 어업협정의 비교	120
〈표 III-2〉 한-중-일 세 나라 사이의 각 중첩수역의 명칭과 법적 성격 비교	127
〈표 III-3〉 한-중-일 3국간 연도별 배타적 경제수역 상호입어 허용 합의내용	138
〈표 III-4〉 한-중 양국어선의 배타적 경제수역 상호입어 조업실적	139
〈표 III-5〉 한-중-일 3국의 배타적 경제수역 어업관리법상의 벌칙(벌금) 내용 비교	140
〈표 III-6〉 우리나라 항포구에 대한 인접국 어선의 연도별 긴급피항실적	146
〈표 III-7〉 한-중간 어선의 타방체약국 수역 내 불법어업활동에 대한 단속실적	174
〈표 III-8〉 한-중어업협정 발효 전후의 중국어선 위반조업 유형별 단속실적	175
〈표 III-9〉 한-중어업협정 발효 전후 중국어선의 업종별 위반조업 단속실적	175
〈표 IV-1〉 중국의 시대별 어업정책	199
〈표 IV-2〉 중국이 가입한 수산관련 주요 국제협약	202
〈표 IV-3〉 중국이 체결한 양자간 어업협정	203
〈표 IV-4〉 중국의 해양관할정책 개관	208
〈표 IV-5〉 한반도 주변국가들의 영해법 내용 요약·비교	216

〈표 IV-6〉 중국대륙 연변에 설정된 직선기선의 기점구간과 길이	219
〈표 IV-7〉 중국의 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」의 구성	227
〈표 IV-8〉 중국 관할수역에서의 외국인 위법어업행위에 대한 벌칙의 상한	229
〈표 IV-9〉 중국 어업관리제도의 기본체계	235
〈표 IV-10〉 중국의 수산행정조직 체계도	244
〈표 IV-11〉 중국의 각 성별 어정선 분포현황 및 중국농업부 소속 어정선 일람	247
〈표 IV-12〉 2001년 현재 중국의 三無漁船 및 三證不齊漁船 현황	253
〈표 IV-13〉 중국 어업법의 개요(1986년 법률과 2000년 법률의 비교)	257
〈표 IV-14〉 수산자원번식보호조례의 구성	264
〈표 IV-15〉 중국의 4대 해구의 면적, 체적, 수심	273
〈표 IV-16〉 주요 업종별 한-중간 어구·어법의 비교	280

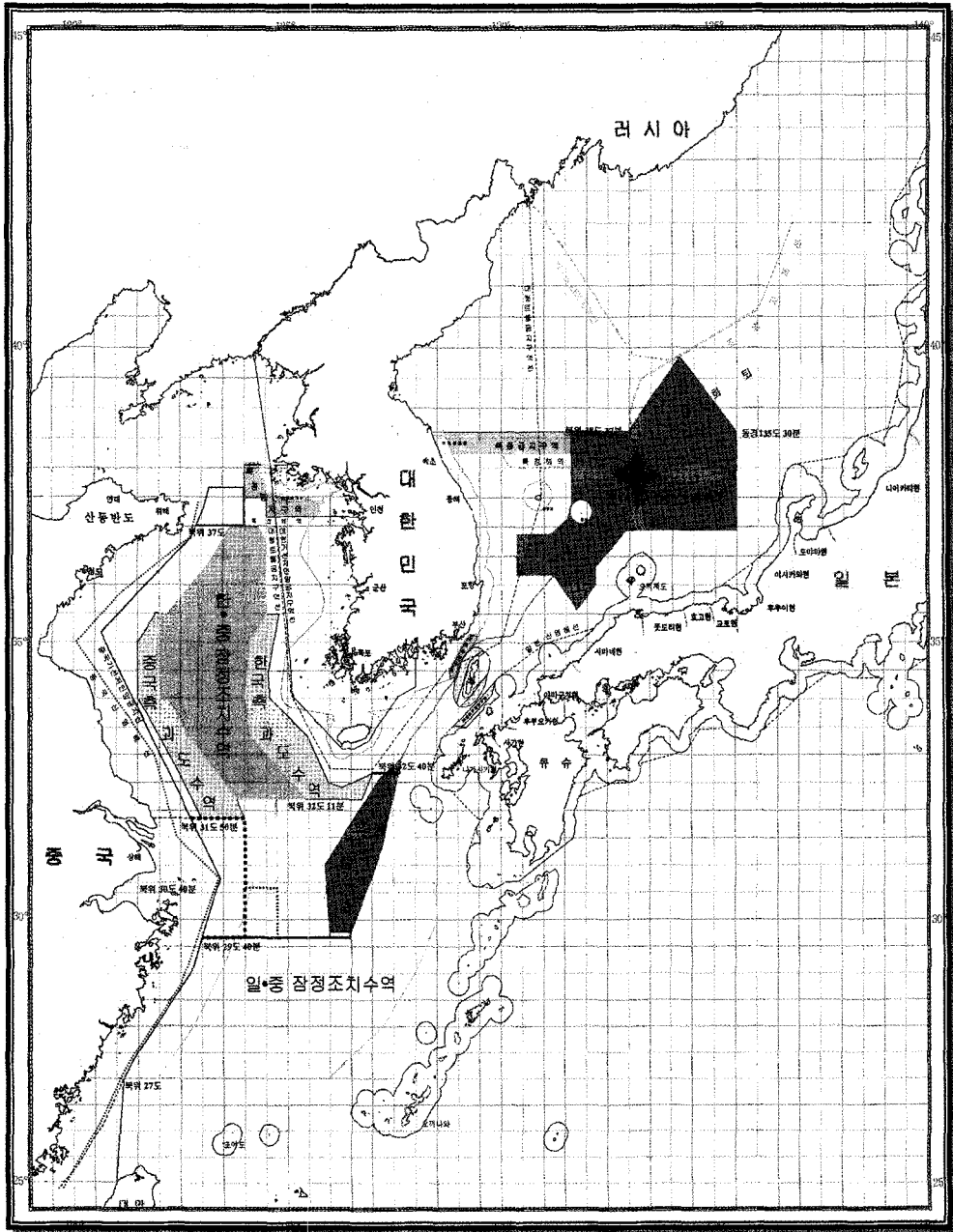
## 그림차례

[그림 1] 한국의 어업자원보호선·조업자율규제선·일-중 어업협정선, 중국의 기선저인망 어업금지구역선·군사구역·각종 어업규제수역	27
[그림 2] 서해 특정금지구역의 위치 및 중국의 금어구	69
[그림 3] 이어도의 수중 모습	76
[그림 4] 한-중 어업협정수역도	125
[그림 5] 동중국해 현행조업질서유지수역의 범위	178
[그림 6] 동해 중간수역에 대한 중국어선 입어허용 범위	180
[그림 7] 중국의 황·발해구 및 동중국해의 연안·근해·외해어장의 구분도	272
[그림 8] 황·발해 및 동중국해의 중국 연근해 및 외해어장 명칭도	274

# 한·중·일 어업협정 구역







「2000년 8월 3일 어업협정서명 : 북경」  
 권병현 주중대사 / 탕자슈엔 외교부장



「2001년 4월 5일 어업협정 교섭 최종타결 : 북경」  
 홍승용 해양수산부차관 / 귀징파 농업부 부부장

「2001년 6월 26일 제1차 어업공동위원회  
 : 입어조건 최종합의 : 북경」  
 박재영 해양수산부차관보 / 양지안 농업부 어업국장



「2000년 8월 3일 어업협정서명 : 북경」  
권병현 주중대사 / 탕자슈엔 외교부장



「2001년 4월 5일 어업협정 교섭 최종타결 : 북경」  
홍승용 해양수산부차관 / 퀴징파 농업부 부부장



「2001년 6월 26일 제1차 어업공동위원회  
: 입어조건 최종합의 : 북경」  
박재영 해양수산부차관보 / 양지안 농업부 어업국장

# 제 1 장

## 서 론

여 백

## 1. 연구 개발의 필요성

1949년 이전의 한국과 중국의 어업세력은 각기 자국의 연안수역을 넘어 근해로까지 어업활동 영역을 확장할 수 있을 만큼 충분하지 못하였기 때문에 해양어업 분야에 있어서 양측의 직접적인 접촉기회는 없었다. 그리고 1949년에 중국의 공산정권이 수립된 이래 양국은 이념과 체제를 달리함으로써 1992년에 국교가 정상화되기까지 상호 국가승인이 없었기 때문에 황해를 사이에 둔 대향국(對向國)임과 동시에 동중국해어장의 공동이용국들이지만, 역사적으로 공식적인 어업관계를 가져본 바가 없었다.

한편, 일본과 중국은 1955년부터 민간어업협정을 체결하여 어업질서의 기초를 구축하였고, 1975년에 체결된 정부간 어업협정을 통하여 황해와 동중국해의 어업관계를 규율하였다. 이 어업협정에서 중국은 영해기선으로부터 100~150해리의 수역에 걸쳐 2개의 저인망 휴어구, 3개의 저인망보호구 및 선망보호구와 600마력 이상인 기선저인망어선에 대하여 어업금지구역 설정함으로써 어업관할권의 확대조치를 취하였다. 그리고 한국은 일본어선이 한국 연안수역에 무차별적으로 진출하는 것을 막기 위하여 1952년에 어업자원보호선(일명 평화선)을 설정하였다.

이와 같은 한국과 중국의 관할권 확대조치는 어업자원의 보존을 목표로 하면서도 그 내용을 상호 공식 인정하지 않는 바탕 위에서 자율적으로 어업활동을 규제하여 왔던 것이다. 그러다가 국교수립 이전부터 양국이 민간차원의 협력방안을 모색하였던 바, 1989년 12월에 한국의 수산업협동조합중앙회와 중국의 동·황해어업협회 사이에 어선의 긴급피항 및 안전조업과 해상사고 처리에 관한 민간합의로서 「어선해상사고처리에 관한 합의서」를 체결하여 1990년 7월1일부터 시행하였다. 그리고 1992년 8월 양국간에 국교가 수립되고, 중국의 어업세력이 팽창함에 따라 최근에는 한국 연안에서의 중국어민의 어업활동이 활발해지는 양상으로 변천되었다.

외교관계 수립과 더불어 양국이 어업협정을 체결하기 위하여 실무교섭을 시작한 후 7년 6월이 경과하는 동안 어업협력에 관한 다양한 내용들이 논의되었다. 그 내용 중에는 합의가 용이한 것이 있었는가 하면, 합의도출에 난항을 거듭한 내용들도 있었다. 상대가 있는 국가간의 외교교섭에는 현안이 되는 문제들을 해결하기 위하여 필연적으로 양보와 타협의 과정을 거치는 것이 일반적이다.

한-중 양국 사이에 역사 이래 처음 체결되어 시행 중인 현행 어업협정의 체결을 위한 외

교섭과정에서 어떤 내용들이 중점적으로 논의되었는지와 합의된 내용들이 장차 양국 어업관계에 어떠한 효과를 가져올 것인가를 면밀히 검토할 필요가 있다. 그리고 양국간에 합의된 내용들이 국내법이나 국제법의 원칙에 저촉되는 부분 유무를 확인해야 하며, 또한 한-중어업협정<sup>1)</sup>이 우리나라와 다른 국가와의 어업관계에 미치게 될 영향 등을 체계적으로 분석·정리할 필요가 있다.

특히 중국의 어업은 그 경영주체가 어느 해구에 속하느냐에 따라 어선과 어구 및 어로설비의 관리 내용이 달라진다. 황해와 동중국해는 한국과 중국의 어업협정 수역이고, 상호입어를 해야 함에도 불구하고, 중국의 어법과 어구의 실체를 파악하지 못한 상태에서 입어교섭을 할 경우에는 우리나라 관할수역의 자원관리에 부정적 영향을 미칠 요소를 막지 못하는 누를 범할 개연성이 높다. 그러므로 한국수역에 입어하는 중국어선들을 대상으로 어업형태, 사용하는 어구·어법 등의 조사와 더불어 이들 어구·어법이 자원에 미치는 영향을 면밀히 분석할 필요가 있다.

이상에서 논의한 연구개발의 필요성을 요약하면 다음과 같다.

- 한국과 중국이 역사 이래 처음 갖는 공식적인 어업관계의 기본틀인 한-중어업협정의 시행 초기에, 양국간 어업관계의 역사적 의의를 재조명하고, 그 구체적인 내용을 정리할 필요가 있다.
- 어업협정 조문별로 구체적인 해석과 그 성립배경을 명확히 정리함으로써 추후의 분쟁요인을 사전에 제거함은 물론이고, 분쟁해결을 위한 이론적 기초를 구축하여 어업협정의 시행에 관한 법적 기반을 확고하게 해야 하며, 한-중어업협정이 발효된 이후에도 양국간에는 지속적인 어업협력이 필요하므로 합리적인 협력방안을 모색할 필요가 있다.
- 중국의 해양·수산정책 및 어업관리제도에 관한 구체적인 자료의 부재로 어업협상 대책의 수립에 어려움이 있으므로 이에 대한 관련 자료를 수집하여 정리할 필요가 있다.

## 2. 연구의 목표 및 내용

### 1) 최종 목표

한-중 어업관계 전개과정의 역사적 고찰과 어업협정의 법적 해석, 그리고 중국의 수산

1) 공식명칭은 「대한민국정부와 중화인민공화국정부간의 어업에 관한 협정」이다. 본 보고서에서는 「한-중어업협정」으로 약칭한다.

정책 및 어업관리제도를 정확하게 파악함으로써 어업협정의 시행상 필요한 한국의 대응책 수립에 관한 이론적 기초를 제공한다.

## 2) 주요 내용 및 범위

한-중어업관계에 대한 개인적인 해석이나 주장보다는 관련 자료의 충실한 발굴과 정리에 역점을 두고, 그 역사적 발전단계별 주요 내용, 어업협정 체결의 의의 및 법적 해석, 중국의 어업관리정책 등을 심층적으로 분석함으로써 21세기에 있어서 바람직한 어업협력관계 유지 방안을 제시할 수 있도록 다음과 같은 내용으로 구성한다.

다만, 본 보고서에서 사용하는 용어로서 한-중어업관계는 양국간의 해면어업에 관한 관계만을 의미하기 때문에 양식업, 내수면어업, 수산물 교역 등은 내용에서 제외된다. 그리고 협력체제는 해면어업에 있어서의 양국간의 협력체제를 의미하는 것이므로 당연히 한-중어업협정이 중심적 내용으로 된다.

### [역사적 내용]

한-중 수교 이전의 비공식적 민간어업관계 자료를 발굴·정리하고, 1992년 8월 국교수립 이후의 어업협정 체결교섭 진행과정에 관한 자료를 수집·정리하였다.

- 1950년의 중국 군사수역 설정과, 그것을 기초로 하여 1955년에 설정된 기선저인망어업 금지선의 의의와, 그 이후 어업자원 보존관리에 관한 중국의 일방적 조치 내용
- 1955년 이후 일-중어업관계가 한-중어업관계에 미친 영향
- 1972년에 제정된 한국의 선박안전조업규칙과 조업자율규제조치의 변천 내용
- 1985년에 있었던 중국 어뢰정 표류사건과 한-중어업관계
- 1989년 「어선해상사고처리에 관한 합의서」의 성립과 그 이행사항
- 1992년 한-중 수교 이후 시작되어 2001년에 한-중어업협정이 발효되기까지 진행된 각종 어업실무회담 및 고위급회담의 진행사항
- 한-중어업협정 성립과정의 주요 쟁점사항, 언론보도 내용, 국회 비준동의, 협정 체결과 발효의 의의.

### [법률적 내용]

한-중어업협정의 법적 성격을 규명하고, 주요 내용에 관한 법적 해석을 가하였다.

- 배타적 경제수역의 법적 지위와 어업관리제도



## 제1장 서론

- 한-중어업협정의 법적 성격, 유엔해양법협약과의 관계
- 배타적 경제수역 상호입어제도의 의의와 시행사항
- 잠정조치수역, 과도수역, 현행조업질서유지수역 등의 성격과 운영
- 한-중어업협정이 양국간 해양경계획정 문제에 미치는 영향
- 긴급피항 및 해양사고 구조에 관한 협력문제
- 단속관할권과 추적권의 행사
- 한-중어업공동위원회의 권능과 역할
- 어업협정의 시행과 관련된 분쟁의 유형화 및 그 해결방식.

### [중국의 해역관할정책과 어업관리제도]

양국의 현행 어업관리제도와 어업 지도 및 단속체제, 어구·어법의 관리에 관한 자료를 수집·분석하고, 한-중어업관계의 미래를 전망하였다.

- 중국의 수산업 발전역사 개관
- 중국의 기본적인 해역관할정책 개관
- 중국의 수산정책과 어업관리제도 및 어업지도·단속체제
- 중국의 어구·어법에 관한 기본자료

## 3. 연구의 방법

본 연구는 다음과 같은 추진 목표를 설정하여 연구를 수행하였다

- 해양수산부, 외교통상부, 법제처, 국회도서관, 해양경찰청 등 정부기관에서 보관 중인 한-중어업관계 자료, 문헌 등을 수집·정리하였다.
- 수산업협동조합중앙회와 한국수산회가 그 동안 수행해 온 민간 차원의 비공식 어업관계 및 분쟁해결 등에 관한 자료를 수집하여 정리하였다.
- 한국과 중국의 주요 어항, 어촌, 관계 기관 및 단체를 방문하여 관계자를 면담하고, 현지 사정을 확인 조사하였다.
- 중국측 수산 당국자, 학자, 어업인 등과 직접 방문 또는 통신 수단 등을 통하여 의견을 교환하였다.

〈대상자〉 길림대학 朴英愛 교수(연구원으로 참여), 상해수산대학 張相國 교수, 상해시

수산관공실 周建敏 과장, 상해수산총공사 陳明珠 부주임 등.

#### 4. 기대효과 및 활용방안

한국과 중국 사이에 최초로 체결된 어업협정에 대하여 그 체결 교섭과정별로 경과 개요를 정리하고, 어업협정의 주요 내용에 대한 법적 해석을 가하고, 중국의 기본적 해양수산정책과 어업관리 제도를 분석하였기 때문에 이 보고서는 정부의 대 중국 어업협력 교섭의 기초 자료로서 긴요하게 활용될 것으로 기대된다. 한-중어업관계는 어업협정의 체결로 완성되는 것이 아니라, 공식적인 어업협력의 시발점이라는 점을 감안하여 이 보고서는 매년 속개될 어업공동위원회와 어업교섭에 관한 대책 마련을 위한 이론적 기초자료로서 활용될 것이다.

즉 이 연구보고서는 다음과 같이 활용될 것으로 기대된다.

- 한-중어업공동위원회 운영 및 한국측 교섭의 기초자료
- 대 중국 어업협력 대책 자료
- 어업지도선과 해양경찰함정의 어업단속실무 참고자료
- 대 어업인 교육 및 홍보자료

여 백

## 제 2 장

### 한-중어업관계의 역사적 전개과정

- 제1절 한-중 어업관계의 여명기
- 제2절 중국어퇴정 표류사건
- 제3절 어선해상사고처리합의서의 체결
- 제4절 한-중어업협정의 체결과 발효

여 백

## 제1절 한-중 어업관계의 여명기

### I. 1945년 이전의 어업관계

우리나라 서해는 수산자원의 풍도가 높고 수심이 적당하여 양호한 어장성을 갖추었기 때문에 영해의 개념도 희박하고 대외적으로 개방된 상태였던 조선시대부터 중국인의 어업 진출이 활발하게 행해져 왔을 것으로 추정된다. 그러나 우리나라 연근해어장의 확보문제는 주로 일본을 대상으로 제기되었으므로 중국과의 관계는 크게 부각되지 못했을 뿐만 아니라, 그 기록마저도 부실한 것이 사실이다.

唐船·荒唐船·漁探唐船 등의 명칭으로 불리우던 중국어선이 명나라 시대에서부터 청나라 시대에 이르기까지 우리나라 연해어장에서 활발하게 어업활동을 했다는 기록은 각종 문헌에서 발견되지만, 그 시발점은 언제인지 분명치가 않다. 그리고 중국인들은 밀어(密漁) 형태로 우리나라 서해안 각 지방에서 어업활동을 하면서 반어반상적(半漁半商的) 밀무역과, 반어반적적(半漁半賊的) 해적행위도 자행하여 자주 물의를 일으키기도 하였다.<sup>2)</sup>

1882년에 체결된 「중국조선상민수륙무역장정(中國朝鮮商民水陸貿易章程)」 제3조의 규정에 의하여 중국인은 우리나라 평안도와 황해도 영해 내에서의 어로권을 획득하여 합법적으로 조업하였다. 그러나 1894년에 발발한 청일전쟁을 계기로 상기 조약이 종료됨으로써 중국인의 한국 연안 어로권은 더 이상 인정되지 않았다. 그럼에도 불구하고, 중국인의 어업은 밀어 형태로 여전히 계속되었지만, 어업의 종류, 어구·어법, 조업수역, 어획물의 종류 등에 관한 구체적인 내용은 확인할 길이 없다. 그리고 1894년에 평안도와 황해도 연안에서의 중국인 어업이 불법화된 뒤에도 그들의 어업활동은 1890년대 말까지 계속되었다.<sup>3)</sup>

이 당시 중국어민의 조선 연해 어업활동 지역은 평안도와 황해도 연안에만 국한하지 않고, 충청도를 비롯한 서해안의 전 연안에 걸쳐 있었다. 1925년에 전라남도 수산회가 제출한 「준치어업에 대한 중국인 사용에 관한 건의서」에 의하면, 전라남도 추자도 부근으로부터 대흑산도를 거쳐 안마도, 위도 근해의 준치어업이 과거 중국어선에 의하여 매우 번성하였으며, 매년 4월 중순부터 6월 상순까지 약 60일간은 중국 정크선 수백척이 유망(流網)을 사용하여 다량의 준치를 어획한 뒤, 북상하여 충청도와 경기도 근해에서 조업하다가 귀국

2) 박구병, "舊韓國時代の 西海岸에 있어서의 中國人의 漁業", 「수산업사연구」, 제3권, 수산업사연구소, 1996

3) 박구병, 위의 논문.

하였으나, 1907년경부터는 중단되었는데, 이는 조정의 밀어선 단속이 엄격해진 것과 일본 선박의 통항이 빈번해짐으로써 중국어민들이 두려운 나머지 철수한 것이지, 결코 어획량이 감소되어 출어를 단념한 때문인 것 같지는 않다고 하였다.<sup>4)</sup>

중국인의 밀어는 일본의 한반도 강점 이후에도 계속되었는데, 조선총독부가 간행한 1921년판 「朝鮮의 水産業」에 의하면, 1909년 이래 한국 서해에서 중국어선의 어업을 금지하였으나, 양국의 거리가 가깝고 해상단속설비가 미비되어 아직도 왕래가 근절되지 않고 있다고 하였다. 조선총독부는 1913년 9월 26일 조선총독부령 제92호로 「연안무역 및 어업에 종사하는 일본형 중국선박에 관한 건」을 공포하여 일본선박으로 위장한 중국어선의 밀어를 근절하고자 하였다. 그리고 조선총독부의 활발한 밀어단속 결과 1920년대 후반기에 이르러 중국인의 밀어가 일소된 것으로 기록되어 있다.<sup>5)</sup>

이상에서 살펴본 바와 같이 한국과 중국간의 어업관계는 주로 조선시대 말기부터 한국 서해 연안어장이 중국어민에 의하여 개척·침탈되는 형태로 전개되었고, 한국어민의 중국 연해 진출은 거의 없었던 것 같다. 그리고 일제 강점기를 거치는 동안 그 관계는 중단되었으며, 제2차 세계대전 종식 후에도 관계단절 상태는 장기간 지속되었다.

## II. 1945년 이후의 어업관계

### 1. 서 설

황해와 동중국해는 해양법상의 반폐쇄해로서 서식 어종이 다양하고 그 양도 풍부하여 천혜의 어장으로 각광받아 왔는데, 이 어장에서의 가장 대표적인 어법은 역시 기선저인망이다. 역사적으로 볼 때 근세에 들어서는 제2차 세계대전이 종식되기까지 이 수역의 어장은 대부분 일본의 독무대였기 때문에 어장도 주로 일본인에 의하여 개발되었다.

그러나 근년에 와서 한국과 중국도 어업기술이 발달함에 따라 어장은 점점 자국의 관할 수역 외측으로 확대되었고, 그에 따라 연안 3국 어민들에 의한 경쟁적 조업이 행해짐으로써 수산자원의 상태는 심각한 수준으로 악화되었을 뿐만 아니라, 연안국들의 공업화가 촉

4) 박구병, 위의 논문.

5) 박구병, 위의 논문.

진됨에 따라 황해를 중심으로 한 일부 수역의 오염현상도 우려할 상태에 도달하였다. 이러한 악조건 하에서 이 어장의 고갈된 자원을 회복하고, 환경과 생태계의 파괴를 방지할 수 있는 유일한 길은 이해당사국간의 국제적인 협력뿐임은 재론의 여지가 없다.

제2차 세계대전이 종식되고 한국은 자유민주국가로서, 중국은 사회주의국가로서 각각의 정치체제와 이념을 달리 하는 국가로 출범하였기 때문에 1992년에 국교를 수립하기까지 어업분야에 있어서도 공식적인 관계를 유지할 수 없었다. 그리고 1970년대 이전까지만 하여도 양국은 주변국 수역까지 진출할만한 어업세력을 보유하지 못하였기 때문에 특별한 어업관계를 논할 것이 없었다. 1970년대 중반부터 한국이 근해어장을 확대하기 시작하였고, 중국도 1980년대 중반부터 근해어장으로의 본격적인 출어가 시작됨으로써 양국어민은 황해와 동중국해 어장에서 자원의 공동이용자로서 어장에 대한 경합관계에 놓이게 되고, 그에 따라 어업분쟁도 빈발하게 되었다.

그러나 냉전구도 하에서 국제적인 이해관계가 민감하게 작용했던 동북아해역의 지리적 중심에 위치한 한반도가 남북으로 분단되어 대치상태에 있고, 또한 한국과 중국은 이념과 체제를 달리함과 동시에 1992년에 국교가 정상화되기까지 상호 국가주권을 인정하지 않았기 때문에 황해와 동중국해어장에 대한 합법적인 국제어업질서의 구축이 불가능하여, 어업이나 수산자원의 관리에 관한 협력문제는 사실상 방치되어 왔다.

다만 한국-일본, 중국-일본 간에는 쌍무적인 어업협정을 체결하여 당사국간의 어업문제를 해결해 왔다. 그리고 새로운 해양법질서가 정착됨에 따라 한국과 중국도 쌍방간의 어업에 관한 협력체제를 구축할 필요성에 입각하여 한-중어업협정은 성립되게 되었다.

## 2. 황해와 동중국해어장의 특성

황해와 동중국해에서 한국과 중국은 과거 4~5세기 동안 일본을 상대로 간헐적인 어업분쟁을 겪어 왔으며, 1950~1960년대에는 심각한 상황을 경험하기도 하였다. 그 뿐만 아니라, 이 어장의 수산자원 관리에 대하여는 이 어장을 주로 이용하는 3대 연안국인 한국-중국-일본 사이의 특수한 역사·정치·경제적 관계로 인하여 상호협력 보다는 경쟁적 분위기 속에서 자원의 개발에만 노력을 경주하여 왔으나, 20세기 말에는 유엔해양법협약의 발효를 계기로 새로운 해양법질서로의 개편 시대를 맞게 되었다.

이 해역은 연안국 국민에 대하여 동물성 단백질식량을 공급하는 중요한 어장이기 때문



에, 수산자원의 효율적인 관리는 당연한 중요 과제라 하지 않을 수 없다. 그런데 이 해역의 3대 연안국은 1990년의 어업생산량에 있어서 중국이 세계 1위, 일본이 2위, 한국이 9위를 기록할 만큼 세계적인 어업선진국들이다. 그리고 한국은 연근해어업 생산량의 80% 이상을, 중국은 70% 이상을, 일본은 15% 이상을 이 해역에 의존하고 있음을 보더라도 이들 어장이 3대 연안국의 국민경제에 미치는 영향은 매우 크다는 것을 알 수 있는데, 그 중에서도 특히 한국과 중국의 의존도가 높다.

이 해역의 수산자원은 20세기 초 일본에 의한 저인망어법의 도입으로 개발되기 시작하였으며, 1970년대부터 한국과 중국도 어업기술의 발달과 더불어 어획노력의 급격한 증대로 거의 대부분의 주요어종은 과잉어획되어 연안자원의 고갈현상이 나타났다. 그러자 각국 어민들이 조업수역을 점점 외양으로 확대함으로써 경쟁적 조업이 심화되고, 그에 따라 수산자원 고갈현상은 더욱 가속화되기에 이르렀다.

일본은 1980년대 중반까지 막강한 해양력을 배경으로 하여 어업 분야에 있어서 주변 연안국들에게 항상 가해자의 위치에 있었기 때문에 한국과 중국의 해양·어업 관할정책은 일차적으로 대일 방어적 차원에서 성립되고 시행되었다. 이러한 상황에서 1977년부터 역내 국가들은 200해리 배타적 경제수역 또는 배타적 어업수역을 선포하기 시작하였고, 1998년에 중국이 마지막으로 배타적 경제수역을 선포함으로써 동북아지역은 현재 완전한 배타적 경제수역 체제로 전환되었다.<sup>6)</sup>

이와 같이 동북아지역의 각 연안국들이 해역관리제도를 배타적 경제수역 체제로 변경함에 따라 필연적으로 수반되었던 주요 당면과제는 다음과 같다.

첫째, 반폐쇄해인 동해, 황해, 동중국해는 각 연안국들이 200해리까지의 배타적 경제수역을 확보할 수 있을 만큼 해역의 폭이 충분하지 못하다. 따라서, 그 사이에는 완전한 공해가 존재하지 않을 뿐만 아니라, 배타적 경제수역 경계를 획정해야 하는 문제가 발생하였는데, 이에 대한 각국의 입장이 첨예하게 대립됨으로써 여러 곳에 중첩수역(overlapping

6) 동북아지역 각국의 EEZ 선포 상황은 다음과 같다.

① 1977. 3. 1 ; 소련의 EPZ 선포 ⇒ 1984. 2. 28 EEZ로 변경

② 1977. 6. 21 ; 북한의 EEZ 선포

③ 1977. 7. 1 ; 일본의 EPZ 선포(한국과 중국에 적용 유보) ⇒ 1996. 7. 20 EEZ로 변경

④ 1996. 8. 8 ; 한국의 EEZ 선포

⑤ 1998. 6. 26 ; 중국의 EEZ 선포

zone)이 생겨나게 되었다.<sup>7)</sup>

둘째, 과도어획(overfishing)과 어장환경의 악화로 인하여 고갈 위기에 처한 수산자원의 상태를 회복하는 문제와 자원의 국가간 적정배분 문제 등은 해결이 용이하지 않다. 즉, 전통적으로 근해어장을 공동 이용해 온 각 연안국들의 어업에 관한 이해관계를 일시에 조정하여 개편한다는 것은 상호간에 큰 부담이 아닐 수 없다. 이 점에서 배타적 경제수역 체제 정착 초기의 충격을 완화할 수 있는 상호협력 방안을 모색하는 것도 당연한 중요 과제이다.<sup>8)</sup>

셋째, 유엔해양법협약 제63조 제1항이 규정하는 바의 배타적 경제수역 경계왕래자원(transboundary fish stocks)의 보존·관리를 위한 공통규범을 마련하고, 그에 관하여 각국이 협력해야 하는 것은 쌍무적 어업관계 정착 이후 다자간에 해결해야 할 추가적 과제이다.

### 3. 양국의 어업관할정책

제2차 세계대전 후 일본을 접수한 연합군사령부는 일본열도 주위에 MacArthur Line을 설정하여 그때까지 이 어장을 거의 독점하고 있던 일본어선의 어로활동을 제한하였으나, 1951년에 샌프란시스코 평화조약의 체결과 더불어 MacArthur Line이 철폐됨으로써 일본어선의 무제한적인 진출이 재개되었다.

이와 같은 국제정치적 상황 변화에 대처하여 한국과 중국은 각각 자국의 관할 해역에 대한 어업관할권 보호조치를 일방적으로 취하는 한편, 일본과의 어업협정 체결을 통하여 국제어업질서를 유지해 왔다.

7) 동북아시아의 對向國 및 隣接國 사이에는 9개소의 해양경계에 합의해야 할 곳이 있다. 그러나 그 중에서 북한과 러시아 사이의 경계만이 1985년에 획정되었고, 한국과 일본 사이에는 1974년에 부분적인 합의에 도달하였을 뿐이다 (Lewis M. Alexander, "International Perspectives on Maritime Boundary Disputes Involving Korea, Japan, and China", Marine Policy and the Korean Economy, The 1st Annual Korea-US Marine Policy Forum, KMI, 1998).

8) Mark J. Valencia, A Maritime Regime for North-East Asia, Oxford University Press, 1996, pp. 248~252.

### [1] 한국의 어업자원보호수역 설정

역사적으로 볼 때, 한국은 해양어업 관할정책 수행상 주로 일본과의 관계에서 문제가 제기되어 왔으며, 해방 이전까지는 일방적으로 수산자원을 수탈당했고, 해방 후에도 항상 대일방어적(對日防禦的) 자세를 견지해 왔지만, 국가적 차원에서 자원의 보존이나 보호를 위한 적극적인 정책을 펼치지지는 못했다.

그러다가 1952년 「인접해양의 주권에 대한 대통령선언」(일명 평화선 선언)을 선포하여 한반도 인근수역의 해양자원 보존의지를 대외적으로 천명하였는 바, 이것도 주로 일본어선의 진출을 저지하기 위한 조치였으며, 이의 시행을 국내법으로 뒷받침하기 위하여 1953년에는 위의 선언 내용과 동일한 해역을 관할수역으로 하는 어업자원보호법<sup>9)</sup>을 제정하여 어업자원보호선(일명 평화선) 내의 수역을 어업자원보호수역으로 지정하고 외국인의 어업활동을 적극적으로 규제하였다.

황해에 있어서 한국의 어업자원보호선은 동경 124도 자오선인데, 1975년에 체결된 일-중어업협정상의 제1보호구와 기선선망보호구의 일부분이 중복되도록 설정되기도 하였으나, 양측은 이 문제에 관하여 공식적인 대응을 자제하였다. 그리고 이 선언은 1965년에 체결된 한-일어업협정의 발효와 더불어 일본에 대하여는 효력이 증진된 상태였지만, 중국을 포함한 다른 외국에 대하여는 실정법으로서 여전히 유효하였다.

1953년 12월 12일 한국이 어업자원보호법을 제정·공포하여 평화선 내의 수산자원 보호에 새로운 법적 근거를 마련하자<sup>10)</sup>, 12월 25일 새벽 4시경 흑산도 남방 평화선 내의 수역에서 6척의 무장선박 호위 하에 조업 중이던 중국어선 14척을 한국의 해경함정이 추적하여 어선 1척을 나포하는 사건이 발생하였는데, 이 과정에서 중국 무장선박과 한국 해경함정 간에 전투행위가 있었고, 중국측은 나포된 어선을 탈환하여 도주함으로써 이 어선에 승선하여 나포업무를 수행하던 한국의 해양경찰 1명도 함께 납치되어 가는 사건이 발생하였다. 이 사건은 한국의 평화선 선포에 대한 중국의 첫 번째 공식반응이었던 것으로 기록되었다.<sup>11)</sup>

한편, 한국은 1996년 1월 29일 유엔해양법협약을 비준함으로써 85번째의 협약 당사국이 되었으며, 「배타적 경제수역법」<sup>12)</sup>과 「배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주

9) 1953년 12월 12일; 법률 제299호 제정, 1966년 4월 23일; 법률 제1783호 개정.

10) 이 법률 시행 이전에 평화선을 침범한 외국어선에 대한 처벌의 법적 근거는 포획심판령이었다.

11) 池鐵根, 「平和線」, 凡友社, 1979, p. 330.

12) 1996년 8월 8일, 법률 제5151호.

권적 권리의 행사에 관한 법률<sup>13)</sup>을 제정하였다. 이들 두 법률은 기존의 어업자원보호법의 대체입법으로 볼 수도 있으나, 독도 영유권 문제와 같은 민감한 사안이 내재되어 있는 관계로 각각 별도의 입법으로 존치된다고 해석함이 옳다. 그리고 1977년에 제정된 영해법<sup>14)</sup>은 1995년에 「영해 및 접속수역법」<sup>15)</sup>으로 개정함으로써 관할해역을 확대하는 조치를 취한 바 있다.

## [2] 중국의 기선저인망어업금지구역 설정

중국은 1930년 헤이그 국제법 법전화회의에서 폭 3해리의 영해제도를 주장한 후, 공산 정권 수립 이전인 1934년에 12해리의 관세수역을 설정한 바 있었다.<sup>16)</sup> 1950년에는 황해 북부의 발해만 입구에 군사경계수역(Military Alert Zone)을, 상해 남부의 연안 해역에 군사항행금지수역(Military Prohibited Navigation Zone)을, 그리고 대만 북부 해역에 군사작전수역(Military Activity Zone)을 선포하였고, 이들 수역을 포함하는 이른바 「모택동 라인」이라 불리는 기선저인망어업금지구역선을 일방적으로 설정하였다.<sup>17)</sup>

그런데 이 조치는 1955년의 일-중민간어업협정의 체결을 통하여 일본으로부터 묵시적인 동의를 받았다. 그리고 수산자원의 보호를 목적으로 황해와 동중국해의 중국 연안을 따라 설정된 이 구역 내에서는 일본어선은 물론 중국어선에 대하여도 기선저인망어업을 금지하였다.<sup>18)</sup> 한편, 중국은 1957년에 인근 국가인 북한 및 베트남과도 어업협정을 체결하였다.

1958년에는 중국 역사상 처음으로 12해리 영해를 규정한 영해선언을 선포하였으나, 그 당시 중국은 유엔 회원국이 아니었으므로 제1차 및 제2차 해양법회의에 참석하지 않았고, 따라서 1958년의 4개 해양법에 관한 제네바 협약에 대하여 배타적이었다.<sup>19)</sup> 그러다가

13) 1996년 8월 8일, 법률 제5152호.

14) 1977년 12월 31일, 법률 제3037호.

15) 1995년 12월 6일, 법률 제4986호.

16) Liyu Wang & Peter H. Pearce, "The New Legal Regime for China's Territorial Sea", *ODIL*, vol. 25, 1994, p. 433.

17) 세 개의 군사수역도 일본어선에 대한 조업규제와 관계가 있었다. 즉, 일본어선이 군사경계수역에 진입하기 위하여는 사전에 특별허가를 요구하였고, 군사항행금지수역에는 진입을 금지하였으며, 군사작전수역에서는 긴급피항만 허용되었다 (Jeanette Greenfield, *China's Practice in the Law of the Sea*, Clarendon Press, 1992, p. 97).

18) 특별히 기선저인망어업을 금지한 이유는 이 어업의 어획강도가 높고 적극적인 어법에 의존하므로 과도어획과 자원 파괴의 위험성이 높기 때문이다. 한국도 기선저인망어업금지구역을 설정해 두고 있다.

19) Zhiguo Gao, "China and the LOS Convention", *Marine Policy*, vol. 15-3, 1991, p. 200.

1971년 10월 대만을 대신하여 유엔 회원국 지위를 승계한 후 제3차 유엔해양법회의의 기간에는 심해저위원회에 2개의 보고서를 제출하는 등 적극적으로 회의에 임하였을 뿐만 아니라,<sup>20)</sup> 특히 200해리 배타적 경제수역 제도의 창설에 주도적인 역할을 함으로써 관할해역 확대조치를 선호하는 국가로 분류되었다.

### [3] 모택동라인과 평화선의 관계

1952년에 선포되었던 한국의 「인접해양의 주권에 대한 대통령선언」상 한국에 의한 황해 해양자원에 대한 관할권의 서쪽 한계는 동경 124도 자오선이였다. 그리고 한국은 1953년에 어업자원보호법을 제정하여 평화선 내의 수역을 어업자원보호수역으로 지정하였다. 이에 대하여 중국은 1992년 9월 24일 한국과 외교관계를 수립하면서 그 이전이나 그 이후 현재까지 한국의 평화선이나 어업자원 보호수역을 공식적으로 인정한 사실이 없다. 1950년에 설정되었던 중국의 「화동구역 기선저인망어업금지선」(일명 모택동라인)에 대한 한국측의 태도 또한 마찬가지였다.

한편, 일본과 중국은 1955년에 민간어업협정을 체결하여 황해어장에서의 일본어선의 어업활동 기반을 확보하면서 일본은 중국의 모택동라인을 근거로 하는 어업보호구를 설정한 바 있는데, 그 일부가 한국의 어업자원보호수역과 중복되기도 하였다. 그렇지만 그것은 오직 일본과 중국 사이에 체결된 비공식 어업협정에 의한 것이었으므로 한국의 해양권익에 대하여 당연히 법적 효력이 없는 것으로 해석되었다.

그러나 한국의 평화선 선언은 불특정 다수국에 대하여 한국의 주권적 권리를 선포했던 것이므로 중국에 대하여도 그 적용이 인정되는 것은 당연하였지만, 양국간의 특수한 정치적 상황을 고려하여 그 적용을 자제했을 뿐이라는 것이 일반적 견해이다.

이와 같이 중국이 일방적으로 설정했던 이른바 모택동라인은 원래 일본어선의 중국 근해 진출을 규제하기 위한 조치였으나, 한국에 대하여는 자율규제조치라는 간접적인 방어선으로서의 작용을 하였다. 그러나 한국의 평화선과 중국의 모택동라인은 상관성이 없었을 뿐만 아니라, 양국에 의한 상호 공식적인 승인이나 동의가 있는 것도 아니었다.

20) ① Working Paper on Sea Area within National Jurisdiction (A/AC. 138/SC. II/L.34; 1973).

② Working Paper on Sea Area beyond National Jurisdiction (A/AC. 138/SC. III/L.42; 1973).

#### 4. 국교정상화 시기까지의 한-중어업관계

##### [1] 민간어업협력관계의 시작

1970년대 들어 해외어장 상실로 인하여 한국의 원양업계는 신어장 개발을 통한 활로의 모색이 절실히 요청됨에 따라, 당시 주식회사 한두수산(韓斗水産)이 홍콩 현지법인(韓斗水産香港有限公司)을 설립하고, 중국 광둥성 산투시(汕頭市) 소재의 禾林漁業發展公司와 1986년 4월에 한-중어업협력사업 계약을 체결한 후, 汕頭南海漁業發展公司를 설립하였다. 그리고 1987년 1월부터 150톤급 트롤선(南海漁001호 등) 3척을 투입하여 한국의 간부 선원과 중국선원을 혼승시켜 중국수역에서의 조업을 개시하였는데, 이것은 한국어선의 중국수역 진출 조업의 효시로 기록될 수 있을 것이다. 물론 이 당시 어선의 국적은 중국으로 하였다.

그러나 1987년말까지의 초기 1년여 동안은 어장의 미확인과 중국측의 낙후한 어업관리 방식, 선원간의 언어장벽과 생활습관의 차이, 조업방식의 미숙 등의 원인으로 어로경비에 비하여 수익성이 낮아 어려움을 겪기도 하였다. 그러다가 시간이 흐름에 따라 여러 가지 문제가 해소되고 정상적인 조업활동이 가능해졌기 때문에 이 사업은 중국 내에서 매우 성공적인 중-외어업협력사업으로 평가되고, 양국간에 국교가 없는 가운데서도 중국정부의 적극적인 지원과 호응을 받았다. 그리고 1989년 1월에는 4척의 트롤선을 추가로 투입하여 선단조업을 행함으로써 경영의 합리화를 도모함과 동시에 한국의 선진 어업기술을 해외에 홍보하는 계기가 되기도 하였으나,<sup>21)</sup> 그 결과는 후일 대규모 중국어선단의 한국 연해 진출을 유인하는 부메랑효과를 가져오는 데 기여한 결과로 되고 말았다.

##### [2] 본격적인 민간어업협력 시대의 전개

한국과 중국 사이는 한국전쟁을 통하여 정치적인 적대관계에 있었으므로 어업관계도 비정상적인 상태였다. 즉, 중국은 1950년에 이른바 모택동라인을 설정함으로써 자국의 근해 어장을 배타적으로 관할하기 시작했고, 한국도 주로 일본에 대한 수산자원 보호선으로서 평화선을 설정하고 그 안에서의 외국어선의 조업을 규제하였다.

21) 김재철, 『韓國遠洋漁業三十年史』, 한국원양어업협회, 1990, p. 583.

그런데 1965년에 한-일어업협정이 체결됨으로써 평화선이 대일방어선(對日防禦線)이라는 의미는 사실상 소멸되었지만, 여타 국가에 대하여는 여전히 법적 효력이 존속했기 때문에 중국에 대한 방어선으로서의 역할을 기대할 수도 있었으나, 중국어선의 침범에 대하여는 관대하게 처리해 왔다.

한편, 1975년 일-중어업협정 체결에 즈음하여 중국은 한국어선에 대한 규제를 강화하였고, 1975년 이전에 10척 그리고 그 이후에 8척이 나포되는 사건이 발생하기도 했다. 한국은 이러한 분쟁의 평화적 해결을 위하여 필요한 협의를 희망한다는 의사를 표명한 바 있었지만, 중국이 응해 오지 않았으므로 한국 어선단에 대한 자율적인 규제의 필요성을 인식하여 일-중어업협정선에서 동쪽으로 위도 30분 내지 90분의 간격을 두고 조업자율규제선을 설정하였는데,<sup>22)</sup> 이 선은 일-중어업협정상 자원보호구 및 휴어구 등과 대략 15분 정도의 완충해역을 둔 것이었다.

이 조업자율규제선은 1976년 7월의 「동중국해 안전조업을 위한 지도지침」 및 「황해 및 동중국해 출어선에 대한 규제사항 고시」에 의하여서도 추인되었고, 이 선에서 동쪽으로 경도 40분 정도 되는 곳에 선단편성강화선을 설정하여 어업활동을 자율적으로 지도하였다. 그러다가 1979년 1월에 일-중어업협정이 개정되면서 자원보호구가 신설 또는 확장됨에 따라 조업자율규제선을 경도 20분 동쪽으로 이동하여 설정함으로써 그 만큼 어장이 좁아지기도 하였다.<sup>23)</sup>

1980년대에 들어서는 한-중 양국간에 화해 분위기가 조성되는 한편, 국내적으로는 연근해 수산자원의 고갈로 인하여 수산업의 경영수지가 악화되어 어장을 확대해야 할 필요성이 높아졌다. 이에 조업자율규제선을 경도 10분 서쪽으로 이동시켜 자원보호구 및 휴어구와의 사이에는 경도 5분 정도의 완충해역을 두었다가,<sup>24)</sup> 1984년 4월에는 역시 수산청고시에 의하여 자원보호구 및 휴어구의 외곽선과 일치하도록 조정하였다. 그리고 1992년 6월에는 일-중어업협정선과 조업자율규제선이 일치하도록 재조정하였다.

이와 같이 한국이 조업자율규제선을 설정하여 시행했던 것은 그 자체가 일-중어업협정

22) 「수산업에 관한 허가사무취급규칙」(수산청훈령: 1975년 1월).

23) 조업자율규제선은 국민의 생활을 규제하는 조치였지만, 어떤 법적 근거가 있는 것은 아니었고, 단순히 한국어선의 피납을 예방하기 위한 일방적 조치였다. 그러다가 1972년 4월 17일 교통부령 제428호로 제정된 선박안전조업규정(1976년 11월 15일, 제3차 개정에서 선박안전조업규칙으로 개정)의 제6차 개정시(1982년 3월 17일, 교통부령 제 733호)에 조업해역을 특정해역-조업자제해역-일반해역으로 구분함으로써 조업자율규제선의 법적 근거를 확보했던 것으로 볼 수 있다.

24) 「연근해어선의 안전조업을 위한 규제사항」(수산청고시: 1985년 10월).

상의 협정수역을 공식적으로 승인한 것이라기보다는, 한-중 두 나라 사이의 역학관계가 단순하지 않은 점을 고려한 정치적인 배려였다고 볼 수 있다.

그 후 두 나라 사이의 관계가 우호적으로 전환됨에 따라 어업관계도 개선되어 1989년 12월에는 한국의 수산업협동조합중앙회와 중국의 동황해어업협회(東黃海漁業協會)<sup>25)</sup> 사이에 「어선해상사고처리에 관한 합의서」가 체결되어 1990년 7월부터 시행되어 왔는데, 이것은 공해상에서 조업 중 발생할 수 있는 두 나라의 어선과 어구에 관련되는 사고를 처리하기 위한 민간 차원의 지침을 정한 것이었지만, 두 나라 사이의 어업관계가 점차 개선되고 있는 증표라고 해석되기도 하였다. 또한 그 후에는 민간 차원에서 단순입어 형태의 합작사업과 양식분야의 어업협력이 이루어지기 시작하였다.

〈표 II-1〉 한-중 수교 전후 중국어선의 한국해역 침범조업 상황

연 도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
계	192	359	1,112	994	1,059	2,706
영 해 침 범	-	70	250	226	90	337
어업자원보호선침범	192	289	862	768	969	2,369
나 포 어 선 척 수	-	-	-	15	17	17

그러나 1991년에는 중국의 기선저인망어선들이 1,000여회나 제주도 근해의 한국 관할 해역을 침범하여 불법조업을 자행함으로써 문제를 일으킨 사건이 발생하였는데, 이 때에도 한국정부는 국교 수립을 목전에 두고 엄격한 조치를 취하지 않았다. 그리고 1992년 8월 24 일에는 역사적인 한-중 수교가 이루어졌고, 1993년부터는 정부간의 어업협정 체결을 위한 회담이 처음으로 개최되었다. 이와 같이 두 나라는 국교가 정상화되고, 상호 주권국가로서의 지위를 인정하게 되었으므로 어업분야에 있어서도 정상적인 협력관계를 구축하는 것은 필연적인 과정이었다.

한편, 중국 당국도 중국어선단의 한국영해 침범조업에 대하여 방관하고만 있던 것은 아니었는데, 다음에서 보는 바와 같이 1991년 중국 농업부가 공포한 「중국어선의 북한 해역

25) 中國漁業協會는 1954년에 설립된 東黃海漁業協會가 1993년 4월 15일 개칭된 것으로서 중국의 수산업계를 대표하는 비영리 단체이지만, 실체는 순수 민간기구가 아니다. 현재의 회장은 현직 중국농업부 어업국장인 양지안(楊堅)이 겸임하고 있다. 협회의 행정조직은 최고의사결정기구로서 회원총회(회원대표회의)가 있고, 관리기관으로서 회장-부회장-비서장이 있으며, 행정조직은 비서처 산하에 종합사무부, 원양어업부, 양식부, 협력교류부가 있는데, 외국과의 민간어업협력부문은 협력교류부의 업무이다.



에서의 어업활동금지에 관한 긴급통지」라던지, 1995년에 공포한 「중국어선의 한국 및 북한 영해에서의 어업금지에 관한 재통지」 등을 통하여 알 수 있다.

**우리나라 어선의 조선민주주의인민공화국 해역에서의 어업활동금지에 관한 긴급통지**

(1991년 9월 9일 농업부)

요녕, 산둥, 천진 성(시)수산물, 하북성 축목수산물, 정초 대련시 수산물, 농업부 황발해구 어업국:

우리나라 어선이 조선민주주의 인민공화국 해역에서의 어업활동금지에 관한 문제는 1987년에 원 농목어업부에서 農(漁政)字 제20호 문서로 관련 각 지역에 통지한 적 있다. 그러나 오늘에 이르기까지 우리나라 어선이 조선민주주의 인민공화국 해역에서 어업활동을 하는 문제가 금지되지 못하고 있다. 특히 근년에 점점 심각해지는 추세에 있다. 조선 관련 부분의 반영에 의하면 현재 매일 대략 300-400여척 우리나라 어선이 조선민주주의 인민공화국 평안북도 부근의 해역에서 어로작업을 하고 있다고 한다. 올해 6, 7월 두 개월 동안에만 조선당국이 막고 검소한 우리나라 어선이 212척에 달한다. 그 중에서 적지 않는 어선은 여러 차례 조선민주주의 인민공화국 영해에 진입했고, 어떤 어선은 증명서류가 없으며, 어떤 어선은 선명이 없다. 여기에 대해 조선당국은 여러 차례 외교경로를 통해 우리나라에 교섭을 제출했고, 또한 우리에게 금년 10월 1일부터 조선민주주의 인민공화국 해역에 진입하여 어획을 하는 어선에 대해 법에 따라 엄하게 징벌하겠다고 공식적으로 우리에게 통지하였다.

우리나라 어선에 대한 관리를 강화하고 예측하지 못한 사건이 발생하여 中朝 양국의 우호관계에 영향주지 않기 위하여 각지, 각 관련부문은 원 농목어업부(1987) 農(漁政)字 제20호 문서를 잘 집행하는 것 외에 증명서류가 없는 어선의 정돈·정리 공작과 결부하여 조선민주주의 인민공화국 해역에서 어업활동을 하는 우리나라 어선에 대한 검사, 처리를 강화해야 한다. 각급 인민정부의 영도하에 水産, 漁政, 漁監과 公安, 국경수비대 등 관련부문이 협력하여 단호한 조치를 취해 우리나라 어선이 조선민주주의 인민공화국 해역에 진입해서 어획하는 것을 단호히 제지해야 한다. 이와 동시에 남조선 해역에서도 어획하지 않도록 우리나라 어민을 교육해야 한다. 본 통지를 접하는 그 날부터 각 지역은 국가 및 지방어업법규의 관련 규정에 근거하여 조선민주주의 인민공화국 해역에 진입하여 조업하는 우리나라 어선을 빨리, 엄하게, 심하게 처벌해야 한다. 어업허가증 혹은 기타 어선에 관련되는 증명서류를 취소하고, 어구 혹은 어획물을 몰수할 수 있으며, 또한 중한 벌금을 할 수 있다. 여러 번 해서 개조하지 않고, 상황이 심각한 어선과 증명서류가 없는 어선은 억류하거나 몰수할 수 있으며, 사법부문에 교부하여 선장의 형사 책임을 부과할 수 있다.

각 지역은 우리나라 어선이 조선민주주의 인민공화국 해역에서의 어획에 대한 검사상황과 본 통지의 시행상황을 올해 10월 30일 전에 농업부 어정국에 보고해야 한다.

부록: 원 농목어업부(1987) 農(어정)字 제20호 문건 1부(생략)

## 우리나라 어선의 한국과 조선 영해에서의 어업금지에 관한 재통지

(1995년 9월 12일 농업부)

요녕, 하북, 천진, 산둥, 강소성(시) 인민정부, 황발해구, 동해구 어정어항감독관리국:

근래에 동해 동부해역에서 조업하는 우리나라 어선이 끊임없이 증가하고 있는데, 그 중에서 적지 않은 어선이 관련 규정을 준수하지 않고 임의로 조선, 한국 영해 및 남북군사분계선 부근 수역에 진입하여 조업하거나 혹은 규정에 따라 통보하지 않고 타국 항구에 무단으로 피항함으로써 우리나라 어선이 억류 되는 사건이 여러 차례 발생하였다. 한국과 조선 두 나라는 여러 차례 민간 혹은 외교적인 경로를 통해 우리나라와 교섭했다. 우리나라 어선의 불법행위로 인해 발생한 억류사건, 충돌로 인한 어선의 침몰사건 등은 우리나라 어민에게 심각한 경제적 손실을 초래했을 뿐만 아니라, 국가의 대외적인 이미지에 나쁜 영향을 주어 외교적으로도 부담이 되었다. 여기에 대해 농업부는 불법어업이 심각한 어업회사에 대해 통보하고 비판한 적이 있고, 또한 [외해 조업어선 관리의 강화에 대한 통고]를 공포하여(1994년 제4호령), 관련 규정을 명확히 하였다. 그러나 일부 단위는 지금까지도 충분한 대비를 하지 않고 있다. 올해 1-8월까지 산둥성 榮城, 日照, 威海 등 시의 21척 어선이 한국 영해에 진입하여 조업하다가 한국 당국에 나포·억류되었다. 최근에 진행한 중-한 역사회담에서 한국은 올해 전반기에 한국 수역에 진입한 우리나라 어선이 2000여척에 달한다고 항의를 제기한 바 있다. 또 6월 6일에는 魯長漁 6025/6026, 6045/6046호가 한국과 조선의 군사분계선 수역 부근에서 작업함으로 인해 한국과 조선 경비정이 동시에 출동하여 대치하는 심각한 사태마저 발생하였다. 그리하여 한국과 조선 쌍방의 반응은 격렬했다.

우리나라와 인접국의 우호관계를 유지하고, 개별사건이 우리나라 주변의 정치적 안정을 지향하는 외교정책에 영향을 주는 것을 예방하기 위하여 특별히 재차 성명한다.

一, 각급 정부는 반드시 우리나라 어선이 경계를 넘어 불법어업하는 문제를 고도로 중시하고 지도를 강화하며, 어업, 공안, 변방 등 관련 부문을 조직하여 [외해조업어선의 관리 강화에 관한 통고]를 잘 집행하고 강력한 조치를 취하여 우리나라 어선의 불법어업을 단호히 억제해야 한다.

二, 황해 동부해역에서 조업하는 우리나라의 모든 어선은 농업부에서 공포한 외해조업어선 관리의 관련 규정을 엄격하게 준수하고, 한국과 조선 양국의 영해 및 남북군사분계선으로부터 외측 5해리 해역에 진입하는 것을 금지한다.

三, 외해에서 조업하는 어선을 보유하고 있는 사업단위는 선원을 조직하여 관련규정을 학습해야 하며, 외사규율 및 조직규율 준수에 관한 교육을 강화해야 하며, 생산질서의 혼란상태를 사전에 예방하여야 한다.

四, 각 단위의 선단을 지휘하는 어선은 어선의 위치를 일상적으로 확인해야 하며, 해당 단위 어선의 관리와 지휘를 강화해야 한다.

五, 타국의 영해 및 한국과 조선의 남북군사분계선 부근 해역에 진입해서 조업하는 어선에 대해 각 지방은 국가 및 지방의 관련 법규에 근거하여 일률적으로 엄격하게 처리해야 한다. 불법어선의 간부선원에 대해서는 어정어항감독관리기관이 조직적으로 법규교육을 시행하고, 관련 비용은 불법어선이 스스로 해결한다. 상황이 심각하면 단위 지도자의 행정책임도 부과해야 한다.

### Ⅲ. 일-중어관계가 한-중어업관계에 미친 영향

#### 1. 배경

황해와 동중국해는 전통적으로 서일본 어민들의 중요한 어장으로 이용되어 왔으며, 1945년 이후는 McArthur Line의 설정으로 어려웠던 때도 있었으나, 1952년 평화조약 체결로 해외어장 진출봉쇄가 해제되자 이 어장에의 진출이 재개되었다. 한편 중국은 1949년 중공정권 수립과 더불어 어업의 진흥을 위한 본격적인 노력을 시작함과 동시에 어업을 규제하기 위한 법제도 확립을 위해서도 노력을 경주하였는데, 1950년에는 황해와 동중국해에 기선저인망어업금지구역 설정하고 이 구역 내에서는 내외국 어선의 트롤 및 기선저인망어업을 전면 금지하였다.

이러한 상황 하에서도 일본어선이 중국 연안까지 출어하여 기선저인망어업금지구역을 침범하자 중국은 1950년 12월부터 나포를 시작하였고, 일본 수산업계는 중국 연안에서의 안전조업과 어업협력관계를 유지하기 위한 민간차원의 관계개선 노력을 시작하였다. 그리고 1953년 한국전쟁의 휴전이 성립된 후 중국으로서도 일본과 정치적 접근을 할 수 있는 계기를 마련하고, 일본의 어업기술을 도입하여 자국 어업의 신장을 도모하기 위하여는 양국간의 어업분쟁 해결의 필요성을 인식하게 되었다. 그리하여 1954년 10월부터 시작된 민간차원의 대화를 통하여 1955년 4월 일본의 일중어업협의회와 중국의 동황해어업협회(東黃海漁業協會) 사이에 민간어업협정을 체결함으로써 새로운 어업관계를 구축하였고, 이 협정을 통하여 일본은 모택동라인을 공식 승인한 결과가 되었다.

#### 2. 일-중민간어업협정

1955년에 체결된 민간어업협정은 협정기간을 1년으로 하였으나, 1956년과 1957년 두차례에 걸쳐 연장되었다. 그 후 양국간의 관계가 다시 악화되자 중국은 이 협정의 연장을 거부하였을 뿐만 아니라, 어업금지구역 등의 규제조치 위반을 이유로 일본어선을 다시 나포하기 시작하였다. 이에 일본은 「어로활동에 관한 잠정규칙」을 제정하여 조업을 자율적으로 규제함으로써 공식협정 없이도 5년간 모택동라인이 잘 준수되었다. 이러한 일본의 자제조치를 중국도 긍정적으로 받아들임으로써 제2차 어업협정이 1963년 11월 북경에서 체결되었다.

이 협정에서 중국은 기존의 어로구역을 다소 조정하였는데, 이것은 모택동라인의 일부

수정과 1958년의 12해리 영해 선포에 부응하기 위한 것이었다. 그 후 1965년 12월에 다시 체결된 제3차 민간어업협정에서는 일본어선에 대하여 어구의 망목 크기와 조업 척수에 있어서 보다 많은 규제를 가하는 방향으로 개정되었고, 1975년 정부간어업협정으로 발전될 때까지 6회에 걸쳐 연장 운영되었다.

1955년 당시 중국과 일본이 비수교국임에도 불구하고 어업협정을 체결하고자 했던 양측의 입장은 다음과 같다.<sup>26)</sup>

[일본]

- ① 중국 근해에서의 기선저인망 및 트롤어선의 어업활동 안전 확보의 필요성
- ② 어선손해보상법상의 보험금 절감 효과 기대
- ③ 중국에 나포된 어선의 반환과 중국의 어업실정 파악
- ④ 어업 및 수산 가공품 진출, 기술 원조 등을 통하여 경제적 신장을 기대

[중국]

- ① 일본과의 정치적 접근 도모
- ② 선진 어업기술 도입을 통한 수산업 발전 도모
- ③ 당시 진행 중이던 한일회담에 영향력을 행사함으로써 한-일간 어업분쟁 유도

1955년 4월 15일 일본의 일중어업협의회와 중국의 동황해어업협회 대표가 북경에서 서명하고 6월 15일 발효된 일-중민간어업협정은 일본과 중국간의 국교수립 이전에 체결된 민간어업협정이었지만, 황해와 동중국해에 있어서의 수산자원에 대하여는 한국의 이해관계가 배제될 수 없는 상황이었을 뿐 아니라, 한-일간의 국교정상화 및 어업협정 체결을 위한 일련의 외교교섭이 진행 중이었기 때문에, 당시 한국은 일-중간의 관계변화를 중요시하지 않을 수 없는 상황이었다.

일본 어민들은 1952년 맥아더라인 철폐 이후에는 과거와 마찬가지로 황해와 동중국해의 중국 근해에 무차별적 출어를 감행하였고, 일-중민간어업협정 체결시까지 중국에 나포된 어선은 158척, 억류된 선원은 1,909명에 달하였다.<sup>27)</sup>

이 협정은 본문 11조, 부속서, 왕복서한, 비망록으로 구성되어 있는데, 본문 제1조는 협정수역에 대하여 다음과 같은 규정을 두었다.

- ① 군사경계수역 : 발해만 입구에 설정된 이 수역에서 중국어선의 어업활동은 허용되지만,

26) 池鐵根, 앞의책, p. 357.

27) 池鐵根, 앞의책, p. 514.

일본어선에 대하여는 허가 없이는 항해도 금지된다.

- ② 기선저인망어업금지구역 : 중국의 국내법에 의하여 수산자원을 보호하고 어업분쟁을 예방할 목적으로 설정된 이 구역에서는 중국의 기선저인망어업 이외의 어업은 허용되나, 일본어선의 어업활동은 전면 금지된다.
- ③ 군사항행금지구역 : 중국의 군사상 요청에 의하여 양자강 하구 구역에 설정된 이 구역에서는 중국의 기선저인망어업 이외의 어업은 허용되나, 일본어선의 어업활동은 물론이고 항해도 금지된다.
- ④ 군사작전구역 : 중국이 대만에 대한 군사작전상의 필요에 의하여 북위 27도 이남의 대만 북부 구역에 설정한 이 구역에서는 일본어선의 활동에 대한 안전보장 문제를 중국이 책임질 수 없다.

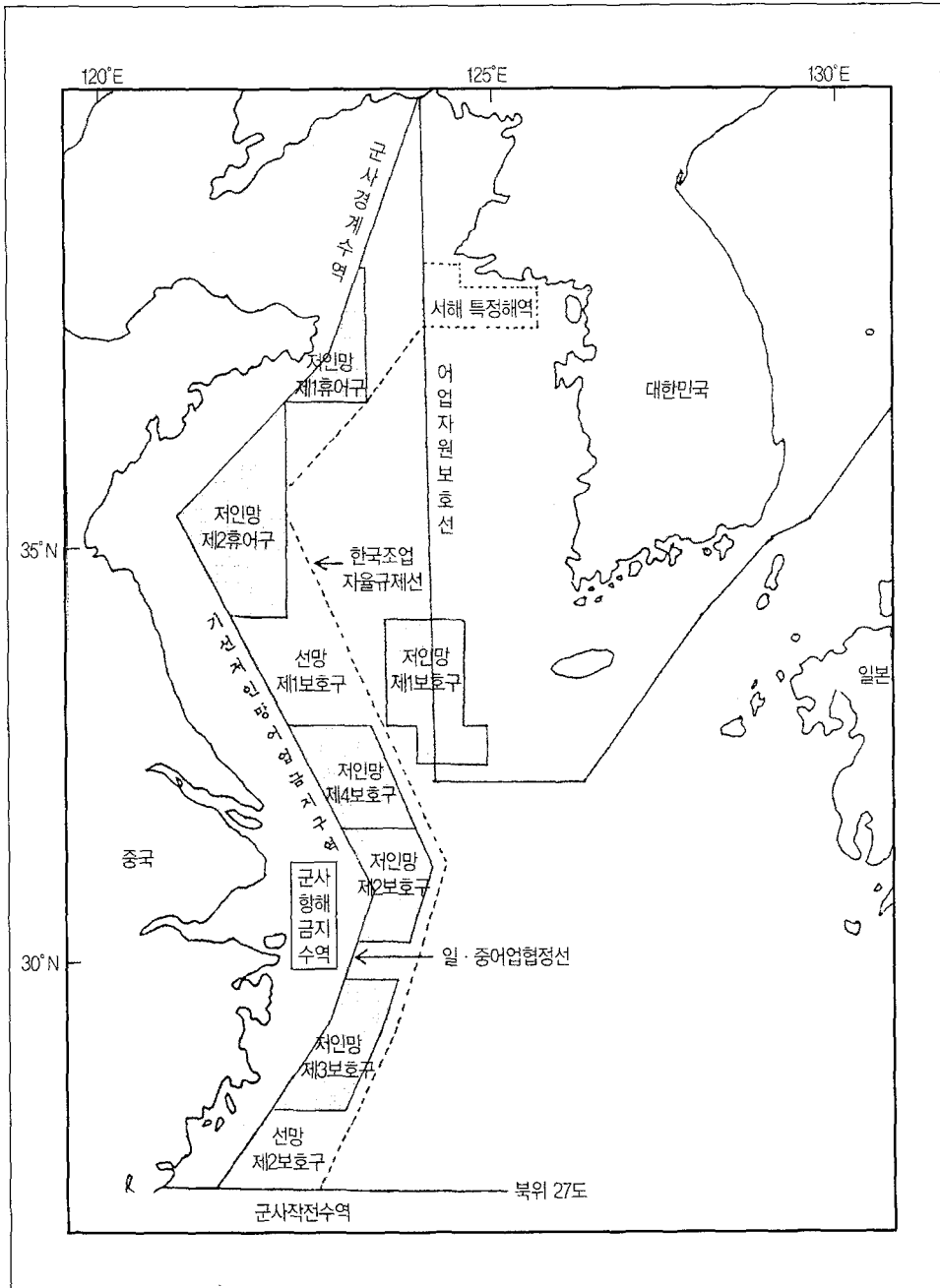
### 3. 일-중정부간 어업협정

중국이 타국과 체결한 어업협정 중 가장 중요한 것은 1975년 8월 15일 일본과 체결한 일-중어업협정으로서 이것은 과거에 체결되었던 민간협정의 변형이라고 볼 수 있으나, 양자간에는 중요한 차이점이 있다. 즉, 쌍방은 협정구역 내에서의 수산자원의 보존과 합리적 이용을 위하여 조업을 규제하는 데 필요한 조치를 취하고, 협정위반에 대한 단속 절차는 선적국주의(일명 기국주의 : 旗國主義)에 의하기로 한 것(협정 제3조)과 어업공동위원회 설치를 규정(협정 제6조)한 것이다.

또 쌍방은 자국 어선에 대하여 항해와 조업의 안전, 질서유지와 해양사고의 원만한 수습에 필요한 조치를 취하도록 하였고, 쌍방간에 타방 당사국 어선의 긴급피항권을 인정하였다.

이 협정의 부속서에서는 중국이 연안으로부터 100~150해리의 구역에 걸쳐 2개의 저인망휴어구, 3개의 저인망보호구 및 2개의 선망보호구와 600마력 초과 기선저인망어선의 조업금지구역을 설정함으로써 해양·어업관할권의 확대를 시도하였는데, 그 외곽선은 한국 및 일본과의 대략적인 중간선에 해당된다.

이와 같이 1975년의 일-중어업협정은 주로 일본어선의 조업활동을 규제하기 위하여 체결되었다는 점에서 1965년의 한-일어업협정과 그 성격이 유사하였다고 볼 수 있고, 일본은 이 어업협정을 통하여 중국 근해어장에서 안정된 조업을 할 수 있게 되었으며, 양국간의 어업분쟁을 해소하는 데 크게 기여한 것으로 평가되었다.



[그림 1] 한국의 어업자원보호선·조업자물규제선·일-중어업협정선, 중국의 기선저인망어업금지구역선·군사수역·각종 어업규제수역

## 제2절 중국어뢰정 표류사건

### 1. 사건의 개요

1985년에 발생했던 중국 어뢰정 표류사건은 한국과 중국 사이의 어업관계에 관련되는 사항은 아닐지라도, 이 사건이 최초로 한국어선에 의하여 인지되고, 양국간의 공식적 협의 절차를 통하여 해결됨으로써 당시 국교 정상화로 가는 길목에서 중요한 의미를 부여할만한 사건이었기 때문에 그 전말을 여기에 정리하고자 한다.

1985년 3월 22일 상오 6시 대흑산도를 떠나 군산항으로 향하던 군산 선적의 기선저인 망어선 제6어성호(魚成號)가 침로 45도(북동) 방향으로 2시간 항해하다가 20도 방향으로 변침(變針)하여 3시간 가량 항해하던 중, 이날 상오 11시경 제6어성호로부터 5해리 정도 떨어진 해상에서 군함 1척이 신호탄을 쏘는 것을 발견했다.

제6어성호가 처음에는 한국 해양경찰함정이 가까이 오라는 신호를 하는 것으로 알고 3해리 정도까지 접근했다가, 멀리서 별(☆) 표지를 발견하고 중국 군함임을 확인하여 두려운 나머지 뱃머리를 돌렸지만, 군함 갑판 위에서 승무원들이 모자를 벗어 소리치며 오라는 손짓을 하므로 배가 고장나 구조를 요청하는 것으로 판단하여 다시 접근하였다.

12시경부터 예인이 시작되어 9시간 정도의 항해 끝에 하오 9시 20분경 제6어성호와 중국군함은 전북 부안군 위도면 하왕등도에 도착했다. 그리고 23일 하오 3시 20분경, 한국의 해양경찰 경비정 1척이 현장에 도착하여 승무원들의 무장을 해제하고 중국군함을 군산항에 입항시켰다.

뒤에 밝혀진 바에 따르면 이 군함은 중국해군 북해함대 소속의 고속어뢰정이었으며(번호 3213호), 훈련을 위해 다른 5척과 함께 21일 오전 6시 30분께 중국 산둥성 청도항을 출항하였고, 훈련을 마치고 귀항하던 중 7시 30분경 산둥반도 동쪽 20해리 떨어진 해상에서 하극상의 선상난동 사건을 일으킨 뒤, 편대로부터 이탈하였음이 확인되었다.

이 선상난동 사건은 평소 상관에 대해 불만을 품고 있던 승무원 2명(통신사 社新立과 항해사 王中榮)이 이날 다시 상관으로부터 호된 욕설을 듣고 순간적으로 일으킨 우발적 사건이었다고 한다. 조사결과에 따르면 난동자 2명은 함정 내에 있던 AK 소총을 난사하여 정장 및 정치장교를 포함한 6명을 사살하고 부정장과 통신사에게 중상을 입혔다는 것이다. 그 후 제한된 연료만 실은 이 어뢰정은 해상을 표류하게 되고, 그러던 중 상기한 바와 같은

경위로 한국어선 제6어성호에 구조되었다는 것이 이 사건의 전모이다.<sup>28)</sup>

그런데 23일 이 어뢰정을 수색중인 것으로 보이는 중국군함 3척(3,900톤급 구축함 2척, 1,000톤급 경비함 1척)이 하왕등도 근해의 한국 영해를 침범하는 사건이 발생했다. 당시 정부 발표에 의하면 영해침범 사실은 상오 6시 50분에 인지되었으며, 한국의 해·공군 및 해경함정이 출동하여 이를 퇴거시킨 것이 상오 9시 38분이었다고 하니 3척의 중국군함은 3시간 동안 한국 영해 내에서 작전을 전개한 셈이 된다. 이에 대하여 한국정부는 엄중한 항의성명을 발표하였고, 3월 26일 오후 1시 중국측의 사과각서가 홍콩 주재 한국총영사관에 접수되었다.

## 2. 사건의 처리

한국정부는 이 사건을 어뢰정 및 승무원에 관한 문제와 영해침범에 관한 문제로 나누어 처리하였다. 이에 대한 당시의 정부 발표문은 다음과 같다.

“중국 어뢰정과 승무원의 처리는 금번 사건이 근본적으로 긴급피항 및 해난구조의 성격과 아울러 공해상에서 일어난 중국 군함 내부의 난동 살인사건이라는 판단 하에 유사한 경우에 적용될 수 있는 국제법 및 관행을 존중하여 부상 승무원의 응급치료를 끝내고 전 승무원과 시신, 그리고 선체를 3월 28일 오후 쌍방 영해간의 중간지점에서 중국당국에 인도하기로 하였다.”<sup>29)</sup>

한국정부 발표문 중 영해침범과 관련된 부분은 다음과 같다.

“한국정부는 이 영해침범 사건을 중시하고 홍콩 총영사관을 통해 3월 23일 중국 당국에 엄중 항의, 사과와 책임자 문책 및 유사한 사건의 재발 방지를 요구하였다. 영해침범 사건과 관련하여 중국 외교부 대변인은 동일자 성명을 통하여 동 군함들이 실종선박을 수색하는 과정에서 부주의로 한국의 영해에 진입하였음을 시인하고 그 사실을 안 즉시 퇴거하였다고 해명하였으며, 어뢰정과 모든 승무원이 조속히 송환되도록 한국측의 협조를 요청하였다. 중국정부는 3월 26일 홍콩 주재 한국 총영사관을 통하여 각서로서 영해침범 사건에 대해 공식 사과하고, 이러한 영해침범 사건의 재발 방지에 노력할 것이며, 책임자에 대하여는 조사 후 필요한 조치를 취할 것이라고 통고해 왔다. 또한 중국정부는 한국정부가 어뢰정과 승무원을 조기 송환하기로 결정한 데 대해 감사를 표명

28) 京郷新聞, 1985년 3월 25일 3면.

29) 서울신문, 1985년 3월 27일, 1면.



하여 왔다. 한국정부는 중국 당국의 사과와 해명을 수락함으로써 영해침범 사건을 일단락 짓기로 하였다.”<sup>30)</sup>

그리고 이 어뢰정은 3월 28일 오전 11시경 한-중 양국의 중간 지점인 황해의 공해상(북위 36도, 동경 124도)에서 그 승무원 전원과 함께 중국측에 인계되었고, 중국은 교섭과 인계 과정에서 한국정부에게 신속한 구조와 송환 조치에 대하여 깊은 감사의 뜻을 여러 차례 표시한 바 있다.

### 3. 사건에 대한 국제법적 검토

#### 1) 영해침범의 경우

두 가지 측면으로 나누어 생각할 수 있는 이 사건에서 심각성을 띄었던 것은 물론 중국 군함 3척의 한국영해 침범사실이다. 앞서 지적한 것처럼 이 때에는 한국영해 내에서 중국 군함 3척과 한국의 해·공군 및 해경함정이 무려 3시간 동안이나 대치하는 상황이 벌어졌기 때문이다.

일반국제법상 군함이 타국의 영해에서 무해통항권을 갖는가에 대해서는 의견이 갈려 있고, 타국의 영해에 진입한 외국군함이 연안국의 법령에 위반했을 때에는 연안국은 군함에 대하여 즉각 퇴거를 요구할 수 있게 되어 있다(유엔해양법협약 제30조). 그런데 1985년 3월 23일에 있었던 중국군함 3척의 한국 영해침범은 실종된 중국 어뢰정의 수색이 목적이었다는 점에서 무해통항이 아니었으며, 한국측의 퇴거요구에도 불구하고, 3시간 동안이나 이에 불응하고 퇴거하지 않았다는 점에서 중대한 사태로 간주되었던 것이다.

이때 한국은 영해를 침범한 중국군함 3척의 퇴거를 강력히 촉구한다는 내용의 메시지를 서울 주재 미국대사관→동경 주재 미국대사관→북경 주재 미국대사관을 경유하여 중국 당국에 전달했다. 그리고 이 메시지가 중국 외교부 미국과에 전화로 전달된 것은 23일 상오 8시 10분(북경시간)이었다.

한국정부는 중국군함의 영해침범 사실을 중대시하고 즉각 홍콩 주재 총영사관에 훈령하여 중국 당국에 엄중한 항의를 제기하는 한편, 사과와 책임자 문책 및 유사한 사건의 재발 방지를 요구하도록 했다. 이 때의 중국측 상대는 중국관영 신화사통신 홍콩지사 부사장이

30) 위의 신문, 동 면.

저문(李儲文)이었다.

3월 26일 드디어 양측간에 합의가 이루어지고 한국의 주장이 대체적으로 반영된 비망록이 수교되었는데, 그 형식과 내용에 관하여 당시 한국 외무부 당국자가 기자회견에서 밝힌 내용을 정리하면 다음과 같다.<sup>31)</sup>

① 중국으로부터 접수한 각서의 형식은 신화사통신 홍콩지사 부사장 이저문 발신, 홍콩 주재 한국 총영사 수신인 Memorandum(각서)이라는 제목으로 쓰여진 외교문서였다.<sup>32)</sup>

② 각서에 담긴 중국측의 사과내용은 외교관례상 정중한 표현인 "apology(사과)"를 사용하였는 바, 이 용어는 통상 3단계로 나누어 세분해 쓴다. 첫 단계가 사건의 발생 및 결과에 대한 사과, 둘째 단계가 관계자 문책, 셋째 단계가 유사 사건의 재발방지를 약속하는 것이다. 이때 중국이 보낸 각서는 "apology"라는 표현에다 3단계가 모두 명기된 완벽한 것이었다. 이 같은 정중한 중국측의 한국에 대한 사과는 유사 이래 처음 있는 것이었다.

③ 각서에 쓰인 양국의 국호

본문에는 주로 "귀국(貴國)" 또는 "귀측수역" 등의 용어를 사용했고, 「주홍콩 대한민국 (Republic of Korea) 총영사관 김정훈 앞」이라고 한국의 정식 국호를 사용하였다. 각서 말단에도 「중화인민공화국 (People's Republic of China) 외교부」로 양국의 정식 국호를 공식적으로 사용하였다. 그리고 사과의 형식도 신속하고 정중하였다. 즉 "부주의하게 (inadvertently)"라는 단서를 붙여 영해침범 사실을 공식 인정하고, 결국 한국의 주권을 존중하였다는 의미에서 중국정부의 책임을 밝힌 공식적인 사과각서였다.

④ 이 사건이 한-중 관계에 미친 영향

이 사건이 의외로 신속하게 타결된 데는 다음과 같은 두 가지 이유가 있었던 것으로 추정된다. 그 하나는 사건을 오래 끌수록 한-중 양국간에 이득이 되지 않는다는 것이고, 중국측으로서는 3월 26일부터 제6차 전국인민대표대회 제3차 회의가 열려 가뜩이나 개방화를 추진하는 세력들이 수구세력의 도전을 받고 있는 터였기에 당시 중국 정국을 주도하고 있던 개방세력이 전국인민대표대회 개막 전에 이 사건을 종결짓고자 했다는 점이다. 그리고 이 사건은 1983년에 있었던 중국 민항기 불시착 사건에 이어 한-중 관계 발전에 시금석 역할을 했던 점은 부인할 수 없을 것이다.<sup>33)</sup>

31) 金燦奎, "中共魚雷艇事件과 國際法", [司法行政], 1985년 5월호, pp. 6~8.

32) 신화사통신은 관영 언론기관으로서 중국의 국가기관이다. 중국은 관행적으로 미수교국에 대하여는 신화사통신으로 하여금 외교업무를 대행하게 한다.

33) 金燦奎, 앞의 글.

## 2) 어뢰정에 대한 구조행위

앞서 본 것처럼 중국 어뢰정은 제한된 연료만 싣고 있었기 때문에 연료가 부족한 상태에서 해상을 표류하고 있었고, 때마침 인근 해상을 지나가던 한국어선에 구조를 요청했기에 군산항까지 예인할 수 있게 되었던 것이다. 바로 그러한 점에서 한국어선 제6어성호의 행위는 1974 IMO/SOLAS 협약 제5장 제10조와 유엔해양법협약 제98조의 규정상 해양사고 구조행위였다.

문제는 선상난동이 일어났음에도 불구하고, 중국 어뢰정이 군함으로서의 요건을 계속 충족할 수 있는가에 있다고 할 것이다. 이 사건은 함정 내의 단순한 형사사건은 아니었다. 항해 중의 선박 내에서는 살인사건도 일어날 수 있고, 상해사건도 야기될 수 있다. 그러나 이 사건은 지휘계통에 있는 현역군인 6명을 살해하고, 2명에게 중상을 입혔을 뿐만 아니라, 한국의 해양경찰에 의해 무장해제될 때까지 난동자들이 무기를 소지하고 어뢰정을 그들의 지배 하에 둔 상황이었기 때문에 그것을 선상반란이라고 봄이 타당하다.

유엔해양법협약상 군함은, 첫째 한 국가의 군대에 속하는 선박일 것, 둘째 그 국가의 국적을 가진 군함임을 나타내는 외부표식(external marks)을 하고 있을 것, 셋째 그 국가의 정부에 의해 정식으로 임명된 장교의 지휘 하에 있을 것, 넷째 정규군대 기율에 복종하는 사람을 승무원으로 하고 있을 것이라는 4가지 요건이 요구된다(유엔해양법협약 제29조).

그런데 이 사건에서 동 어뢰정은 난동자들에 의해 지배되는 순간부터 군함으로서의 상기 요건 중 셋째 것과 넷째 것을 상실했다고 보아야 할 것이며, 바로 그러한 점에서 중국 어뢰정은 군함으로서의 요건을 모두 갖추지 않았다고 볼 여지가 있게 되는 것이다. 그러나 당시 한국정부는 이와는 반대되는 입장을 취했다.

끝으로 간과해서 안될 사실은 중국 어뢰정을 구조한 제6어성호에게는 중국정부에 대하여 구조비용을 청구할 권리가 있었다는 점이다. 그러나 한국정부는 이 사건과 관련된 일체의 청구권을 포기한다고 하였다.<sup>34)</sup>

## 3) 이 사건에 대한 한-미 양국의 견해

① 미국의 입장 : 중국군함은 실종 군함을 수색하기 위하여 한국영해에 진입한 것으로서 이는 무해통항의 전형적인 사례에 해당된다. 외국군함의 영해 진입에 대해 중국은 사전허가제를, 한국은 사전통고제를 법제화하고 있으나, 미국은 관습 및 전통국제법상 군함에 대

34) 金燦奎, 앞의 글.

한 사전허가제나 사전통고제는 허용되지 않는다는 입장을 고수하였다.

유엔해양법협약상 영해를 무해통항 중인 선박은 조난당한 선박을 구조하기 위하여 정선할 수 있으며, 무해통항권의 행사가 아닌 경우에도 위험에 처한 다른 선박을 구조하기 위하여 연안국의 허가 없이 타국 영해에 진입하는 이른바 구조입역권(right of assistance entry)으로서 전통국제법상 허용되는 것이다. 따라서 중국군함이 사전통보 없이 한국의 영해에 진입한 것은 국제법상 정당화될 수 있다고 하였다.<sup>35)</sup>

② 한국의 입장 : 조난당한 중국 어뢰정은 한국어선에 예인되어 한국의 항구에 정박 중인 상태였으므로 어뢰정이 유엔해양법협약 제18조의 "위험 또는 조난 중인 선박"에 해당되지 않는다. 뒤늦게 한국의 영해에 진입한 중국군함에 대하여 어뢰정의 구조와 예인사실 등을 통보하고, 영해로부터 퇴거할 것을 요구했음에도 불구하고, 중국군함이 수 시간 동안 한국 해군과 대치하면서 한국 영해에 머무른 것은 무해통항권의 행사범위를 일탈한 것으로 보아야 한다. 중국군함이 취한 조치는 유엔해양법협약상 허용된 "위험 또는 조난 중인 선박"을 구조하기 위한 정당한 정선·투묘"로 볼 수 없다. 따라서 중국군함의 행위는 연안국인 한국의 평화와 공공질서, 안전보장을 침해한 것이므로 무해통항에 해당되지 않는다고 하였다.<sup>36)</sup>

아무튼 이 사건이 한-중 양국간의 어업관계에 직접적인 영향을 미친 것은 아니었지만, 국교정상화를 위한 전환점으로서의 중요한 역할을 하였고, 또한 해상에서의 협력관계 구축의 필요성을 상호간에 깊이 인식할 수 있는 계기를 마련하였던 것은 틀림없는 사실이었다. 그리고 공식적인 어업협정이 체결되어 시행 중이기는 하지만, 유사한 유형의 사건은 하더라도 발생할 가능성이 있기 때문에 대비태세를 갖추는 데 있어서 유익한 사례가 될 수 있을 것으로 본다.

35) 외교통상부 오윤경 외 20인, 「現代國際法」, 박영사, 2000, p. 265.

36) 오윤경 외, 앞의 책, p. 265.

### 제3절 어선해상사고처리합의서의 체결

#### I. 합의서 체결 교섭경과와 주요 내용

##### 1. 합의서 체결 교섭경과

주권국가의 정부간에 공식적으로 체결되는 조약으로서의 어업협정은 비록 국가간의 합의형식으로 성립되기는 하지만, 그 구체적인 내용은 협정 당사국들의 국민인 어민에 의하여 준수되고, 어민의 어업활동을 보호함과 동시에 규제하는 국제적 합의인 것이다. 그러나 협정수역 내에서 전개되는 어업활동 중에 발생하는 제반 민사상의 문제는 이해당사자간에 자율적으로 해결하거나, 대표기구를 설립하여 해결하는 것이 협정상의 공식 의사결정기구인 어업공동위원회를 통하는 것보다 훨씬 자유롭고 합리적일 수 있다. 따라서 공식 어업협정과는 별도로 어민단체간에 민간 차원에서의 어업분규 또는 상호협력을 위한 기구를 설립하는 것이 통례이다. 한-일어업협정이나 일-중어업협정의 경우도 마찬가지이다.

그리고 특히 국교가 정상화되지 못한 단계에서 먼저 민간 차원의 비공식 어업협력에 관한 약정을 체결하여 시행하다가, 어느 시점에 가서 공식적인 정부간 협정으로 발전되기도 하는데, 1955년에 체결되어 20년간 존속되었던 일-중민간어업협정이 그 대표적인 사례였다. 여기서는 한-중어업협정이 체결되기 11년 전인 1989년의 「한-중 어선해상사고처리합의서」의 성립과정과 그 내용을 정리한다.

〈표 II-2〉에서 알 수 있는 바와 같이, 어선사고 처리에 관하여 최초로 한-중간의 민간 접촉이 있었던 것은 1985년의 한국어선 제11원근해호 충돌침몰사건을 처리하기 위한 회의였고, 민간 접촉 초기에는 일본의 중개 도움에 의존하였으며, 주로 한국의 대형기선저인망 어선단이 중국수역으로 진출함으로써 발생하는 어선 나포사건 또는 어업분규가 대부분이었다.

〈표 II-2〉 한-중 어선해상사고처리합의서 체결경위

회의 일시·장소, 의제, 참석자 등	합 의 내 용
1985. 6. 20, 홍콩 제11원근해호 피해배상 청구회의 <참석자> - 선주 : 정갑영 - 수협 고문변호사 : 이양우 - 어로통신부장 : 이관구 - 주 홍콩 영사 2명	○ 사고개요 - 사고발생 일시 : 1985. 4. 18 - 가해선 : 중국상선, 탄진해호(10,027 톤) - 피해선 : 제11원근해호(98톤) - 피해상황 : 선박충돌-침몰, 선원 12명 실종 - 청구내역 : 선원 659,530천원 선체 175천 \$ ○ 합의내용 : 470천 \$ (선원 295천 \$) - 종결
1985. 12. 20~12. 26, 일본 나가사키 어협 일본 수산관계자회의 <참석자> - 대형기저수협 이수인 조합장 등 5명	○ 일-중민간어업위원회 부회장 浜崎直上之에게 한-중민간어업협정 체결 추진에 협조를 요청하여 동의를 구함
1986. 3. 13 대형기선저인망수산업협동조합 업무제의: 한-중-일 민간어업협의회 구성에 관한 건	○ 1985. 12. 22 한-일민간어업협의회 일본측 위원장 이시하라쇼지(石原昭二)에게 한-일-중 민간어업협의회 구성문제에 관하여 일본이 한국측 제안을 중국측과 협의할 것을 요청 ○ 1986. 1. 7~12 북경에서 개최된 일-중민간어업협의회에서 일본원양저인망협회 회장 도쿠시마기다로(徳島喜太郎) 외 2명이 황해 및 동중국해 어자원 보호 및 해상조업질서 유지를 위해 3국이 공동관리할 것을 제의, 중국 농축수산총국장의 호응을 얻음(1986. 2. 26 石原昭二 방문시 전언) ○ 한국측 대안 수립을 위한 관계기관 협의 제안
1986. 6. 11~14 대형기선저인망수산업협동조합 이수인 조합장과 下關 수산진흥회장 石原昭二 면담	○ 한-일 양국의 배타적 경제수역 적용 움직임에 대하여 자제할 것을 건의하고, 1986년 7월 중순 본회의 개최 예정인 한-일민간어업협의회시 한-중민간어업협정 체결건을 정식 제의하기로 합의

제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

회의 일시 · 장소, 의제, 참석자 등	협 의 내 용
<p>1986. 11. 20, 동경, 대일본수산회 제20회 한-일민간어업 합동위원회 참석 중 비공 식 면담 〈한국측 참석자〉 - 수협중앙회 부회장, - 대형기저수협 조합장 〈일본측 참석자〉 - 일-중어업위원회 위원장 도쿠시마 기따로 - 일-한어업위원회 위원장 이시하라 쇼지</p>	<p>○ 도쿠시마 기따로의 전달 사항 : - 차오펑(肖鵬) 중국어업협회 회장이 동중국해 및 황해 자원보호 관리를 위해 한-중-일어업 위원회 구성 제의에 대하여 원칙적으로 동의 하고, 한국측의 한-중일어업위원회 구성의 구체적인 조건(수산자원 보존·관리 등) 제시 를 요망했다고 전언 ○ 한국측 의견 : 태풍 피해, 어선 피해사고 보상 등 해결이 용이한 당면문제부터 협의하여 처리 ○ 도쿠시마기따로 의견: 한국측 의견에 동의</p>
<p>1987. 2. 24, 서울, 수협중앙회 황·동중국해 안전조업대책 의견교환회 〈한국측 참석자〉 - 수협중앙회 부회장 - 수협중앙회 이사 유재덕 - 대형기선저인망수협 조합장 최현주, 〈일본측 참석자〉 - 일-중어업협의회 사무국장 우꾸무라덴끼지로 (奥村傳吉郎) - 일-중어업협의회 촉탁 마꼬히로시(眞子渺)</p>	<p>○ 중국측 교섭 창구: 중국어업협회 ○ 한국측 의견 설명 ○ 도쿠시마(德島) 회장이 1987년 6월 6일 중국 방 문 전에 한국측의 정리된 의견을 제시할 것을 요청 ○ 일본측이 제공한 자료 - 양국 간담회 참석자 명단 - 중국의 어선법, 1983년도 수산통계 - 일-중 어업요람(민간어업협정 및 부속서) - 중국의 수산(영문화보) - 일-중어업회담 기록(1955년도분)</p>
<p>1988. 8. 22 외무부 공문 수신처 : 수산청 제 목 : 어업관계 대중공민간협력</p>	<p>○ 1988년 12월 중 동경에서 한-중민간어업회의를 가져도 무방하다고 肖鵬 회장이 입장을 밝힘. 이 는 우찌무라 회장을 통하여 중국측에 전달한 박 희재 수협중앙회장의 의견에 대한 회답임</p>

제3절 어선해상사고 처리합의서의 체결

회의 일시·장소, 의제, 참석자 등	협 의 내 용
<p>1988. 12. 15~16, 동경, 동황해어업검토회 (제1차한중민간어업회담)</p> <p>&lt;한국측 참석자&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 김재천 고문</li> <li>- 수협중앙회 부회장 이종휘 단장,</li> <li>- 수협중앙회 이사 유재덕</li> <li>- 대형기선저인망수협 조합장 이수인</li> <li>- 수협중앙회 국제협력실 박두섭</li> <li>- 외무부 윤해중 자문위원</li> <li>- 수산청 박규석</li> <li>- 황정일(통역)</li> </ul> <p>&lt;중국측 참석자&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 宋之間, 何向良, 趙培亭, 崔東珠, 李振宇</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 동중국해와 황해에서의 어선 긴급피항 문제, 해상사고처리 문제, 안전조업 문제 및 긴급통신 문제에 관하여 진지하고 우호적인 협의를 진행하였음</li> <li>○ 연락창구 지정             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 한국 : 수산업협동조합중앙회</li> <li>- 중공 : 동황해어업협회</li> </ul> </li> <li>○ 차기회의 : 서울 또는 북경에서 조속한 시일 내에 개최기로 함</li> </ul>
<p>1989. 5. 21~6. 1, 북경, 연대, 청도, 광주, 심천, 홍콩 제2차 한-중민간어업회담</p> <p>&lt;한국측 참석자&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수협중앙회 부회장 이종휘</li> <li>- 수협중앙회 어로통신부장 정청</li> <li>- 대형기선저인망수협 조합장 이수인</li> <li>- 근해안강망수협 이사 박강호</li> <li>- 외무부 주 홍콩 영사관 윤해중</li> <li>- 외무부 사무관 김일두</li> <li>- 김보국 중국과 서기관</li> <li>- 김부영 작전과장</li> <li>- 수산청 지도과장 김종천</li> </ul> <p>&lt;중국측 참석자&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 宋之間 회장 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 5. 22~5. 27, 제2차 한-중민간어업회담             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 안전조업 및 어선 해상사고 처리원칙 문제 (수협중앙회와 동황해어업협회가 조정역할 담당, 사고 7건 중 1건 해결)</li> <li>- 긴급피항 문제(영산도 추가제시)</li> <li>- 제3차 한중민간어업회담(서울개최 합의)</li> <li>- 제2차 한-중-일 어업기술교류 세미나 개최에 관한 문제</li> <li>- 기타 : 수산 기술교류, 보안-홍콩 채널 이용</li> </ul> </li> </ul>



제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

회의 일시·장소, 의제, 참석자 등	협 의 내 용
<p>1989. 12. 18~26, 서울</p> <p>제3차 한-중민간어업회담</p> <p>〈한국측 참석자〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수협중앙회 부회장 이종휘</li> <li>- 외무부 영사 윤해중</li> <li>- 김장환 서기관</li> <li>- 김부영 작전과장</li> <li>- 박규석 연근해과장</li> <li>- 외무부 김일두 사무관</li> <li>- 대형기선저인망수협 조합장 이수인</li> <li>- 근해안강망수협 조합원 박강호</li> <li>- 수협중앙회 어로통신부장 정청</li> </ul> <p>〈중국측 참석자〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 동황해어업협회 회장 宋之問</li> <li>- " 위원 趙培亭</li> <li>- " 동역 崔東珠</li> <li>- " 위원 何向良</li> <li>- " 위원 林 毅</li> <li>- " 위원 馮振南</li> <li>- " 위원 李振宇</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 어선해상사고처리합의서 서명</li> <li>○ 긴급피항, 안전조업에 관한 사항 미합의</li> <li>○ 기발생 사고 처리 협의·진전</li> <li>○ 제4차 회담 1990년 북경에서 개최</li> </ul>

## 2. 합의서의 주요 내용

「어선해상사고처리에 관한 합의서」의 주요 내용은 어선충돌·어구사고 사전예방 노력, 피해어선에 대한 안전조치 보장, 어선해상사고현장처리확인서 작성 및 상호교환, 어선해상 사고확인서 작성 및 교환, 합리적이고 조속한 피해배상 등에 관한 것이었다. 이 합의서는 1989년 12월 26일 체결되고, 1990년 7월 1일 발효되었으며, 1996년까지 2년씩 2차에 걸쳐 연장되었다. 그리고 1996년 6월 20일에 새로운 합의서가 채택되어 동년 7월 1일 발효 되었으며, 1998년 6월 30일에는 유효기간 1년 단위의 새 합의서를 체결하여 시행 중이다.

대한민국 수산업협동조합중앙회와 중화인민공화국 동황해어업협회간  
어선해상사고 처리에 관한 합의서

체결 : 1989. 12. 26 · 발효 : 1990. 7. 1

1992. 6. 30~1996. 6. 30 기간 동안 2년씩 2차례 연장하였음.

대한민국 수산업협동조합중앙회와 중화인민공화국 동황해어업협회(이하 합의쌍방, 합의일방, 합의타방이라 칭함)는 쌍방 어선간에 발생하는 해상사고를 신속하고 원활하게 해결하고 쌍방간의 우호협력관계를 증진시키기 위하여 다음과 같이 합의하였다.

**제1조** 쌍방 어선간에 상호 어구가 얽혔을 때에는 모든 유효한 조치를 취하여 이를 분리하여야 한다. 분리하지 못할 경우, 선원 및 선박의 안전을 위협하는 경우 이외에는 협의 및 동의를 거치지 않고는 어느 일방도 타방의 어구를 절단하여서는 아니 된다.

**제2조** 쌍방 어선간에 충돌 또는 어구의 파손 등 사고가 발생하였을 때에는 쌍방 어선의 책임자는 즉각 정선하여 유효한 조치를 취하고 손해를 입은 선원과 선박의 안전을 보장하여야 한다.

**제3조** 사고로 인한 피해가 선원의 생명이나 선박의 안전에 위험한 정도가 아닌 것이 확인될 경우, 당사자 쌍방은 현장에서 협의하여 해결하고 상호 어선해상사고현장처리확인서(양식 별첨 1)를 교환하여야 하며, 사후 각자 자국의 합의일방에 보고한다.

**제4조** 현장에서 해결할 수 없는 사고의 경우 또는 해황이 열악하여 현장에서 협의, 해결하기가 어려울 경우에는 쌍방 어선의 책임자는 상호 어선해상사고확인서(양식 별첨 2)를 교환하며, 해상에서 분쟁을 벌여서는 아니 된다. 사후 각자 자국의 합의일방에 보고하여야 하며 합의쌍방이 상황을 조사하여 협의, 해결한다.

**제5조** 어느 일방의 어선이 타방어선의 어구를 파손시켰으나, 손해를 입은 일방어선이 현장에 없는 경우, 당해 어선은 어선해상사고확인서를 작성하여 부근에 있는 타방의 타 어선에 교부하여야 한다. 사후

쌍방 어선은 각자 사고상황을 자국의 합의일방에 보고하여야 하며, 합의쌍방이 상황을 조사하여 협의, 해결한다.

**제6조** 쌍방 어선간에 충돌 또는 어구파손 등의 사고가 발생한 경우, 사고를 일으킨 어선이 상기 규정을 이행하지 않을 경우에는 사고와 관련이 있는 타방 어선은 사고를 일으킨 어선을 자국의 합의일방을 통하여 합의타방에 통지한다. 통지를 받은 합의일방은 신속히 상황을 조사하여야 하며, 상황 및 처리결과를 합의타방에 통지하여야 한다.

**제7조** 쌍방의 어선해상사고 처리 관련 법규가 서로 차이점이 있음에 비추어 사고 당사자 쌍방은 평등과 상호이해의 원칙에 입각하여 가능한 한 공평하고 합리적으로 처리하여 피해를 입은 일방이 신속히 배상받을 수 있도록 하여야 한다.

**제8조** 합의쌍방은 해상사고 보고를 접수한 때에는 사고보고 내용 중 사고책임 및 경제손실에 관한 부분에 대하여 사고 당사자간의 조정을 지원하고 협의를 거쳐 사고를 해결하도록 지원한다.

**제9조** 해상사고로 부상 또는 사망한 어민의 구제 및 보상과 관련하여 합의쌍방은 평등 및 인도주의원칙에 따라 자국민의 부상 및 사망에 관한 구제 및 보상 관련 법규를 참고하여 협의를 거쳐 조속히 보상되도록 협력한다.

**제10조** 쌍방 어선간 해상사고의 신속한 처리를 도모하고, 본 합의서의 집행과정에서 관련 문제를 협의하기 위하여 필요할 때는 상황에 따라 쌍방의 협의와 동의를 거쳐 회의를 소집할 수 있다. 회의의 시기와 장소는 쌍방이 협의하여 결정한다.

**제11조** 본 합의서는 1990년 7월 1일부터 시행한다. 유효기간은 2년으로 한다.

본 합의서는 1989년 12월 26일 서울에서 서명하고, 동등한 효력을 가지는 한국어 및 중국어 정본 2부씩을 작성하였다.

대한민국 수산업협동조합중앙회  
부회장 이 중 휘

중화인민공화국 동황해어업협회  
회장 송 지 문

대한민국 수산업협동조합중앙회와 중화인민공화국 중국어업협회간  
어선해상사고 처리에 관한 합의서

체결 : 1996. 6. 20 ··· 발효 : 1996. 7. 1 ··· 유효기간 : 2년

대한민국 수산업협동조합중앙회와 중화인민공화국 중국어업협회(이하 합의쌍방, 합의일방, 합의타방이라 칭함)는 쌍방 어선간에 발생하는 해상사고를 신속하고 원활하게 해결하고 쌍방간의 우호협력관계를 증진시키기 위하여 다음과 같이 합의하였다.

**제1조** 쌍방 어선간에 상호 어구가 얽혔을 때에는 모든 유효한 조치를 취하여 이를 분리하여야 한다. 분리하지 못할 경우, 선원 및 선박의 안전을 위협하는 경우 이외에는 협의 및 동의를 거치지 않고는 어느

일방도 타방의 어구를 절단하여서는 아니 된다.

**제2조** 쌍방 어선간에 충돌 또는 어구의 파손 등 사고가 발생하였을 때에는 쌍방 어선의 책임자는 즉각 정선하여 유효한 조치를 취하고 손해를 입은 선원과 선박의 안전을 보장하여야 한다.

**제3조** 사고로 인한 피해가 선원의 생명이나 선박의 안전에 위험한 정도가 아닌 것이 확인될 경우, 당사자 쌍방은 현장에서 협의하여 해결하고 상호 어선해상사고현장처리확인서(양식 별첨 1)를 교환하여야 하며, 사후 각자 자국의 합의일방에 보고한다.

**제4조** 현장에서 해결할 수 없는 사고의 경우 또는 해황이 열악하여 현장에서 협의, 해결하기가 어려울 경우에는 쌍방 어선의 책임자는 상호 어선해상사고확인서(양식 별첨 2)를 교환하며, 해상에서 분쟁을 벌여서는 아니 된다. 사후 각자 자국의 합의일방에 보고하여야 하며 합의쌍방이 상황을 조사하여 협의, 해결한다.

**제5조** 어느 일방의 어선이 타방어선의 어구를 파손시켰으나, 손해를 입은 일방어선이 현장에 없는 경우, 당해 어선은 어선해상사고확인서를 작성하여 부근에 있는 타방의 타 어선에 교부하여야 한다. 사후 쌍방 어선은 각자 사고상황을 자국의 합의일방에 보고하여야 하며, 합의쌍방이 상황을 조사하여 협의, 해결한다.

**제6조** 쌍방 어선간에 충돌 또는 어구파손 등의 사고가 발생한 경우, 사고를 일으킨 어선이 상기 규정을 이행하지 않을 경우에는 사고와 관련이 있는 타방 어선은 사고를 일으킨 어선을 자국의 합의일방을 통하여 합의타방에 통지한다. 통지를 받은 합의일방은 신속히 상황을 조사하여야 하며, 상황 및 처리결과를 합의타방에 통지하여야 한다.

**제7조** 쌍방의 어선해상사고 처리 관련 법규가 서로 차이점이 있음에 비추어 사고 당사자 쌍방은 평등과 상호이해의 원칙에 입각하여 가능한 한 공평하고 합리적으로 처리하여 피해를 입은 일방이 신속히 배상받을 수 있도록 하여야 한다.

**제8조** 합의쌍방은 해상사고 보고를 접수한 때에는 사고보고 내용 중 사고책임 및 경제손실에 관한 부분에 대하여 사고 당사자간의 조정을 지원하고 협의를 거쳐 사고를 해결하도록 지원한다.

**제9조** 해상사고로 부상 또는 사망한 어민의 구제 및 보상과 관련하여 합의쌍방은 평등 및 인도주의원칙에 따라 자국민의 부상 및 사망에 관한 구제 및 보상 관련 법규를 참고하여 협의를 거쳐 조속히 보상되도록 협력한다.

**제10조** 쌍방 어선간 해상사고의 신속한 처리를 도모하기 위하여 쌍방은 한-중어선사고실무조정협의회를 매년 1회, 상호 윤번제로 개최하며, 인원은 쌍방 각각 3명 이내로 한다.

**제11조** 본 합의서 집행과정에서의 관련 문제를 협의하기 위하여 필요시 상황에 따라 쌍방의 협의와 동의를 거쳐 회의를 소집할 수 있다. 회의의 시기와 장소는 쌍방이 협의하여 결정한다.

**제12조** 본 합의서는 1996년 7월 1일부터 시행한다. 유효기간은 2년으로 한다.

본 합의서는 1996년 6월 22일 북경에서 서명하고, 동등 효력을 갖는 한국어 및 중국어 정본 2부씩을 작성하였다.

대한민국 수산업협동조합중앙회  
회 장 박 종 식

중화인민공화국 중국어업협회  
회 장 장 연 희

대한민국 수산업협동조합중앙회와 중화인민공화국 중국어업협회간  
어선해상사고 처리에 관한 합의서

체결 : 1998. 6. 30 ··· 발효 : 1998. 7. 1 ··· 유효기간 : 1년

대한민국 수산업협동조합중앙회와 중화인민공화국 중국어업협회(이하 합의쌍방, 합의일방, 합의타방이라 칭함)는 쌍방 어선간에 발생하는 해상사고를 신속하고 원활하게 해결하고 쌍방간의 우호협력관계를 증진시키기 위하여 다음과 같이 합의하였다.

**제1조** 쌍방 어선간에 상호 어구가 얽혔을 때에는 모든 유효한 조치를 취하여 이를 분리하여야 한다. 분리하지 못할 경우, 선원 및 선박의 안전을 위협하는 경우 이외에는 협의 및 동의를 거치지 않고는 어느 일방도 타방의 어구를 절단하여서는 아니 된다.

**제2조** 쌍방 어선간에 충돌 또는 어구의 파손 등 사고가 발생하였을 때에는 쌍방 어선의 책임자는 즉각 정선하여 유효한 조치를 취하고 손해를 입은 선원과 선박의 안전을 보장하여야 한다.

**제3조** 사고로 인한 피해가 선원의 생명이나 선박의 안전에 위험한 정도가 아닌 것이 확인될 경우, 당사자 쌍방은 현장에서 협의하여 해결하고 상호 어선해상사고현장처리확인서(양식 별첨 1)를 교환하여야 하며, 사후 각자 자국의 합의일방에 보고한다.

**제4조** 현장에서 해결할 수 없는 사고의 경우 또는 해황이 열악하여 현장에서 협의, 해결하기가 어려운 경우에는 쌍방 어선의 책임자는 상호 어선해상사고확인서(양식 별첨 2)를 교환하며, 해상에서 분쟁을 벌여서는 아니 된다. 사후 각자 자국의 합의일방에 보고하여야 하며 합의쌍방이 상황을 조사하여 협의, 해결한다.

**제5조** 어느 일방의 어선이 타방어선의 어구를 파손시켰으나, 손해를 입은 일방어선이 현장에 없는 경우, 당해 어선은 어선해상사고확인서를 작성하여 부근에 있는 타방의 타 어선에 교부하여야 한다. 사후 쌍방 어선은 각자 사고상황을 자국의 합의일방에 보고하여야 하며, 합의쌍방이 상황을 조사하여 협의, 해결한다.

**제6조** 쌍방 어선간에 충돌 또는 어구파손 등의 사고가 발생한 경우, 사고를 일으킨 어선이 상기 규정을 이행하지 않을 경우에는 사고와 관련이 있는 타방 어선은 사고를 일으킨 어선을 자국의 합의일방을 통하여 합의타방에 통지한다. 통지를 받은 합의일방은 신속히 상황을 조사하여야 하며, 상황 및 처리결과를 합의타방에 통지하여야 한다.

**제7조** 쌍방의 어선해상사고 처리 관련 법규가 서로 차이점이 있음에 비추어 사고 당사자 쌍방은 평등과 상호이해의 원칙에 입각하여 가능한 한 공평하고 합리적으로 처리하여 피해를 입은 일방이 신속히 배상받을 수 있도록 하여야 한다.

**제8조** 합의쌍방은 해상사고 보고를 접수한 때에는 사고보고 내용 중 사고책임 및 경제손실에 관한 부분에 대하여 사고 당사자간의 조정을 지원하고 협의를 거쳐 사고를 해결하도록 지원한다.

**제9조** 해상사고로 부상 또는 사망한 어민의 구제 및 보상과 관련하여 합의쌍방은 평등 및 인도주의원칙에 따라 자국민의 부상 및 사망에 관한 구제 및 보상 관련 법규를 참고하여 협의를 거쳐 조속히 보상

되도록 협력한다.

**제10조** 쌍방 어선간 해상사고의 신속한 처리를 도모하기 위하여 쌍방은 한-중어선사고실무조정협의회를 매년 1회, 상호 윤번제로 개최하며, 인원은 쌍방 각각 3명 이내로 한다.

**제11조** 본 합의서 집행과정에서의 관련 문제를 협의하기 위하여 필요시 상황에 따라 쌍방의 협의와 동의를 거쳐 회의를 소집할 수 있다. 회의의 시기와 장소는 쌍방이 협의하여 결정한다.

**제12조** 본 합의서는 1998년 7월 1일부터 시행한다. 유효기간은 1년으로 한다.

본 합의서는 1998년 6월 30일 서울과 북경에서 서명하고, 동등한 효력을 갖는 한국어 및 중국어 정보 2부씩을 작성하였다.

대한민국 수산업협동조합중앙회  
회 장 박 종 식

중화인민공화국 중국어업협회  
회 장 탁 우 첨

한편, 1990년부터 어선해상사고처리합의서가 시행되게 되자 중국 농업부는 산하기관에 대하여 집행에 관한 행정지시를 하달하였는데, 그 내용은 다음과 같다.

**[우리나라 어선과 한국어선의 해상사고처리 규정]의 집행에 관한 통지**

(1990년 5월 26일 농업부)

연해 각성, 자치구, 직할시 수산청(국) 및 계획단독 열거시의 수산국, 황발해, 동해, 남해구 어정분국: 국무원의 허가를 거쳐 농업부는 중국 동황해어업협회라는 민간 명의로 한국(남조선) 수산업협동조합중앙회와 쌍방 어선의 해상사고 발생시 처리문제에 대해 회담을 진행했다. 협상을 통해 쌍방은 관련 해상사고 처리문제에 동의하고 금후 동황해어업협회가 한국 수산업협동조합중앙회와 협의하여 해결하고, 또한 처리원칙 및 쌍방이 준수해야 할 사항에 대해 합의하였다. 협의 내용에 근거하여 「우리나라 어선과 한국어선의 해상사고처리 규정」을 제정하였는데, 각 성 어항감독국은 구체적인 상황에 근거하여 규정 및 부록 표1과 표2를 각 어선에 발급하여 비치하며, 또한 어민에 대한 선전교육 작업을 강화하여 엄격히 규정을 준수하도록 한다.

부록: 우리나라 어선과 한국어선의 해상사고 처리규정

**우리나라 어선과 한국어선의 해상사고 처리규정**

一, 쌍방 어선간에 어구가 상호 얽히면 모든 유효한 조치를 취하여 제거해야 한다. 제거할 수 없다면, 선원과 선박의 안전이 위급한 상황을 제외하고는 협의를 거치지 않고서는 어느 일방도 상대방의 어

구를 절단하면 안된다.

二, 쌍방 어선간에 충돌 혹은 어구의 파손 등 사고가 발생하면 쌍방 어선의 책임자는 즉시 정선하고 유효한 조치를 취하여 파손 선박의 선원과 선박의 안전을 보장해야 한다.

三, 사고로 인한 파손이 선원의 생명과 선박의 안전을 위협하지 않는다고 확인될 시에는 당사 쌍방은 응당히 현장에서 협의로써 해결함과 동시에 어선 쌍방은 해상사고현장처리확인서를 교환하여 사후에 당지 어항감독부문에 보고해야 한다.

四, 현장에서 해결하지 못한 사고, 혹은 해황이 열악하여 현장에서 협의 해결하기 어려울 시에는 쌍방의 어선 책임자가 어선해상사고확인서를 교환하고, 사후에 당지의 어항감독부문에 보고하여 상황을 파악하고 확인한 후에 농업부 국제협력사, 어정국에 보고해야 한다.

五, 어느 일방의 어선이 타방의 어구를 파손했는데, 피해 어선이 현장에 있지 않을 시에는 해당 어선이 어선해상사고확인서에 기입하여 부근의 다른 어선에 교부하고, 사후에 당지의 어항감독 부문이 상황을 파악한 후에 다시 농업부 국제협력사, 어정국에 보고해야 한다.

六, 쌍방의 어선간에 충돌과 어구파손 등 사고가 발생한 후에 만약 사고를 일으킨 어선이 상술한 규정을 이행하지 않을 시에는 해당 사고와 관련한 타 어선은 사고를 일으킨 어선의 상황을 당지의 어항감독부문에 보고하고, 상황을 파악한 후에 농업부 국제협력사, 어정국에 보고하고, 동항해어업협회(이하에서는 협회로 약칭)가 상대방과 협의로써 해결한다.

七, 쌍방의 어선이 사고가 발생하고 현장에서 해결할 시에는 평등과 호혜의 원칙에 입각하여 합리적으로 피해를 입은 일방이 즉시 배상받을 수 있도록 해야 한다. 사고로 인한 손실은 협상을 통해 어획물로 보상할 수 있지만, 상대방 어선의 어획물 혹은 기타 설비를 강탈해서는 안된다. 무력의 사용은 더욱 안된다. 만약 합의가 이루어지지 않을 경우에는 당지의 어항감독부문에 보고하고 상황을 파악한 후에 농업부 국제협력사, 어정국에 다시 보고해야 한다. 그리고 협회가 상대방의 협회와 협상하여 해결한다.

八, 우리나라 어선과 한국어선 사이에 충돌 혹은 어구의 파손 등 사고 발생시에는 상술한 규정에 따라 처리하는 것 외에 사후에 사고보고서 혹은 사고처리상황을 어선 해양손해사고처리원칙의 규정에 근거하여 당지의 어항감독부문에 보고해야 한다. 어항감독처는 즉시 상황을 파악한 후에 농업부 국제협력사 어정국에 보고하고, 협회가 상대방과 협상하여 해결한다.

九, 본 규정은 1990년 7월 1일부터 시행한다.

## II. 한-중 민간어업협력 및 어선사고 처리실적

한국과 중국은 황해와 동중국해에서 광범위하게 어업활동을 펼치면서 다양한 어선 해상 사고를 유발하였는데, 1990년부터 시행된 어선해상사고처리에관한합의서를 근거로 사고 처리에 노력하였으나, 결코 합리적인 처리가 행해진 것은 아니었다. 이하에서는 그간 행해진 민간회담과 어선사고실무조정협의회 등의 경과를 요약한다.

### ○ 제1차 한-중 민간어업회담

기 간	장 소	대 표
1988. 12. 15 ~ 12. 16	동 경	한국 : 수협중앙회 부회장 이종휘 중국 : 동황해어업협회 회장 송즈원(宋之間)

#### <협의 내용>

- 1) 황·동중국해 어선 긴급피항, 해상사고 처리, 안전조업 및 긴급통신문제 등 협의
- 2) 연락창구 지정 : 한국은 수산업협동조합중앙회, 중국은 동황해어업협회
- 3) 차기 회의를 서울 또는 북경에서 조속히 개최하기로 합의.

### ○ 제2차 한-중 민간어업회담

기 간	장 소	대 표
1989. 5. 21 ~ 6. 1	북경, 연대, 청도, 광주	한국 : 수협중앙회 부회장 이종휘 중국 : 동황해어업협회 회장 송즈원(宋之間)

#### <협의 내용>

- 1) 안전조업
- 2) 어선해상사고 처리원칙문제(수협, 동협이 조정하여 사고 7건 중에서 1건을 해결)
- 3) 긴급피항문제
- 4) 제3차 한-중민간어업회담을 서울에서 개최기로 합의
- 5) 제2차 한-중-일 어업기술교류 세미나 개최문제 협의
- 6) 기타사항: 수산기술 교류, 보안 등



제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

○ 제3차 한-중 민간어업회담

기간	장소	대표
1989. 12. 18 ~ 12. 26	서울	한국 : 수협중앙회 부회장 이종휘 중국 : 동황해어업협회 회장 송즈윈(宋之間)

<협약 내용>

- 1) 한국측 대책회의
- 2) 어선 해상사고 처리합의서 서명
- 3) 긴급피항, 안전조업에 관한 사항 미합의
- 4) 기 발생사고 처리에 관한 협의
- 5) 제4차 한-중민간어업회담을 북경에서 개최하기로 합의

○ 제4차 한-중 민간어업회담

기간	장소	대표
1992. 5. 18 ~ 5. 28	대련	한국 : 외무부 아주국 심의관 윤해중 중국 : 동황해어업협회 회장 송즈윈(宋之間)

<협약 내용>

- 1) 긴급피항, 안전조업 협의서 효력지속 합의
- 2) 임시 해상사고 처리 협의소위원회 구성
- 3) 해상사고처리에 관한 합의서 기간 연장(1992년 7월 1일부터 2년간)
- 4) 한-중어업협정 체결회담 조기 개최에 합의, 주 북경대표부를 통하여 구체적으로 협의

○ 제1차 한-중 어선사고실무조정협의회

기간	장소	대표
1995. 11. 1 ~ 11. 3	북경	한국 : 수협중앙회 부회장 민경언 중국 : 중국어업협회 부회장 쥐유잔(卓友瞻)

<협약 내용>

- 1) 어선사고처리

사고일자	사고내용	가해선	피해선	협약내용
1991. 9. 12	한국어선 어구 파손	浙象漁 4511, 4512	21 소양호	배상협의 계속
1992. 6. 21	한국어선 어구 파손	浙象漁 5113, 5118	103 삼정호	배상협의 계속

제3절 어선해상사고 처리합의서의 체결

사고일자	사고내용	가해선	피해선	협의내용
1993. 8. 18	한국어선 어구 파손	浙椒漁 7021	37 서해호	배상금 조속 송금 요청
1993. 9. 30	한국어선 어구 파손	浙江漁 710048	33 성북호	중국 가해선 확인 불가
미 상	중국선원 사망사고	21 천은호	浙岱漁 15309	사망선원 유족보상 협의
1993. 10. 21	사망선원 유족 보상금	9 오성호	魯石漁 6010	선원 유족보상금 동의
미 상	한국어선 어구 파손	遠長漁 6383, 6384	77 영조호	가해선 조사 계속
미 상	한국어선 어구 파손	魯文漁 3515, 3516	11 금화호	1,000\$ 배상 동의
1992. 7. 2	한국어선 어구 파손	魯榮水 20	205 달성호	700\$ 배상에 동의
1995. 1. 19	한국어선 어구 파손	魯榮漁 6401, 6402	경진호 등 한국어선 4척	배상협의 계속
1995. 1. 6	중국어선 충돌 침몰	103 대우호	魯卽漁 1222	배상협의 계속
1995. 2. 23	중국어선 충돌 침몰	15 동명호	魯文漁 3008	배상협의 계속
1995. 1. 4	한국어선 충돌 손상	魯榮漁 1227	영일호	사고책임 비율 각 50%
1994. 12. 21	한국어선 어구 파손	蘇啓漁 4311	27 철룡호	배상협의 계속
1995. 1. 11	중국어선 충돌, 어구 파손	107 대양호	魯日漁 1215, 1216	배상협의 계속
미 상	한국어선 어구 파손	漁政 511호	28 삼양호	배상협의 계속

2) 제2차 한-중 어선사고실무조정협의회를 1996년 한국에서 개최기로 함.

○ 제2차 한-중 어선사고실무조정협의회

기 간	장 소	대 표
1996. 11. 5 ~ 11. 9	서 울	한국 : 수협중앙회 해외협력실 실장 박풍규 중국 : 농업부 어항감독처 부처장 쥘용쇼우(簡永壽)

<협의내용>

1) 어선사고 해결

사고일자	사고내용	가해선	피해선	협의내용
1991. 9. 12	한국어선 선체 손상	浙象漁 4511, 4512	21 소양호	배상협의 계속
1992. 6. 21	한국어선 어구 파손	浙象漁 5113, 5118	103 삼정호	배상협의 계속
미 상	한국어선 어구 파손	魯文漁 3515, 3516	11 금화호	1,000\$ 배상 합의
1993. 9. 30	한국어선 어구 파손	浙江漁 710048	33 복성호	가해선 조사 및 협의계속
1994. 12. 21	한국어선 어구 파손	蘇啓漁 4311	27 철룡호	배상협의 계속
1995. 1. 19	한국어선 어구 파손	魯榮漁 6401, 6402	경진호 등 한국어선 4척	배상협의 계속
1995. 1. 4	한국어선 충돌 손상	魯榮漁 1227	영일호	배상협의 계속
미 상	중국선원 2명 사망	21 천은호	浙岱漁 15309호	배상협의 계속
1993. 9. 24	중국어선 어구 파손	장해호	浙嶸漁 06115	배상협의 계속
1993. 10. 21	사망선원 유족 보상금	9 오성호	魯石漁 6010	배상금 수령, 사고종결

제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

- 2) 한-중 양국은 어선사고의 조기해결을 위한 방안으로서 사고 증거자료, 배상액 산정 자료, 조사자료 등의 신속한 교환과 사고 전담직원의 지정 등에 관하여 합의함.
- 3) 한국측은 중국어민에 의한 조업분쟁, 해상폭력행위 등에 대하여 유감을 표하고, 중국 측의 지속적인 단속과 근절대책을 요청하였으며, 중국측은 양국 어민이 공동조업하는 어장에서 조업질서 유지를 위하여 어민 지도를 강화할 것을 언급함.
- 4) 제3차 회의를 1997년 중국에서 개최하기로 함.

○ 제3차 한-중 어선사고실무조정협의회

기간	장소	대표
1997. 9. 23 ~ 9. 26	상해, 소주	한국 : 수협중앙회 부회장 민경언 중국 : 동해구 어정어항감독관리국장 위밍(郁明)

<협의내용>

1) 어선사고 해결

사고일자	사고내용	가해선	피해선	협의내용
1991. 9. 12	한국어선 선체 손상	浙象漁 4511, 4512	21 소양호	배상협의 계속
1993. 9. 30	한국어선 어구 파손	浙江漁 710048	33 복성호	선명확인 불가, 협의 계속
1993. 9. 24	중국어선 어구 파손	창해호	浙嵎漁 06115	선주 파산, 배상이행 불가
1996. 12. 8	중국어선 어구 파손	66 급양호	浙岱漁 01238	배상협의 계속
미상	중국선원 2명 사망	21 천은호	浙岱漁 15309	한국의 위로금 지급희망
1994. 12. 21	한국어선 어구 파손	蘇啓漁 4311	27 칠룡호	1,000\$ 배상, 사건종결
1995. 10. 23	한국어선 충돌피해	中原漁 1028	청용호	가해선박 수배중
1995. 1. 4	한국어선 충돌 손상	魯榮漁 1227	영일호	각자 손실부담, 협의계속
1995. 1. 11	중국어선 충돌, 어구 파손	107 대양호	魯日漁 1215, 1216	배상협의 계속

- 2) 어구피해 상황 보고, 어업인 교육 강화, 나포어선의 조기 송환
- 3) 한국은 중국어선에 의한 서해 5도 어민들의 어구피해 상황을 중국측에 통보하고, 중국도 자국 근해에서의 어구피해 상황을 한국측에 통보함
- 3) 차기 회의를 1998년 상반기 중 서울에서 개최하기로 합의함

## ○ 제4차 한-중 어선사고실무조정협의회

기 간	장 소	대 표
1998. 10. 21	서울	한국 : 수협중앙회 해외협력실 실장 박풍규 중국 : 중국어업협회 이사 쥬용쇼우(簡永壽)

## 〈협의내용〉

## 1) 어선사고 해결

사고일자	사고내용	가해선	피해선	협의내용
1992. 6. 21	중국어선 어구 파손	103 삼정호	浙象漁 5113, 5118	한국측의 배상 희망
1995. 1. 19	한국어선 어구 파손	魯榮漁 6401, 6402	경진호등 한국어선 4척	배상협의 계속
1995. 1. 4	한국어선 충돌 손상	魯榮漁 1227	영일호	각자 손실부담, 협의계속
1995. 1. 11	중국어선 충돌, 어구 파손	107 대양호	魯日漁 1215, 1216	배상협의 계속
1995. 10. 23	한국어선 충돌피해	中原漁 1028	청용호	가해선박 수배중
1998. 1. 9	한국어선 어구 파손	魯文漁 3167, 3168	702 국일호	배상협의 계속
1995. 1. 6	중국어선 충돌 피해	103 대우호	魯即漁 1222	배상협의 계속
1995. 2. 23	중국어선 충돌 피해	15 동명호	魯文漁 3008	배상협의 계속
1996. 5. 31	중국어선 충돌 침몰	311 장덕호	魯膠漁 0192	배상협의 계속
1993. 9. 24	중국어선 어구 파손	창해호	浙嵯漁 06115	배상협의 계속
1997. 11. 3	중국어선 어구 파손	502 광진호	浙普漁 18381, 18382	배상협의 계속

2) 정부간 어업협정을 조속히 체결하도록 양국 정부에 촉구함

3) 양국 어선은 해상에서 사고가 발생하면 즉각 상대방에게 통지하고 조사함으로써 신속한 사고처리가 이루어지도록 협력함

4) 제5차 한-중 어선사고실무조정협의회를 1999년 중국에서 개최기로 합의함.

## ○ 제5차 한-중 어선사고실무조정협의회

기 간	장 소	대 표
1999. 12. 14 ~ 12. 15	북경	한국: 수협중앙회 부회장 강평수 중국: 중국어업협회 회장 쥬우판(卓友瞻)

제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

<협의내용>

1) 어선사고 해결

사고일자	사고내용	가해선	피해선	협의내용
1995. 1. 4	한국어선 충돌 손상	魯榮漁 1227	영일호	상호과실 인정
1995. 1. 19	한국어선 어구 파손	魯榮漁 6401, 6402	정진호등 한국어선 4척	배상협의 계속
1998. 1. 9	중국어선 충돌 침몰	702 국일호	魯文漁 3167, 3168	배상협의 계속
1999. 3. 11	한국어선 어구 파손	遼漁 823, 824	7 광신호	배상협의 계속
1997. 11. 3	중국어선 어구 파손	502 광진호	浙普漁 18381, 18382	배상협의 계속
1999. 1. 5	중국어선 충돌 피해	305 용금호	浙岱漁 11236	배상협의 계속
1998. 11. 28	중국어선 어구 파손	102 용해호	遼長漁 6628	부분배상으로 사건종결
1999. 5. 13	한국어선 어구 파손	浙嶺漁 23263	3 대광호	배상협의 계속
1992. 6. 21	중국어선 어구 파손	103 삼정호	浙象漁 5113, 5118	배상요구 철회, 사건종결
1995. 1. 11	중국어선 충돌, 어구 파손	107 대양호	魯日漁 1215, 1216	상호 손실부담, 사건종결
1993. 9. 24	중국어선 어구 파손	창해호	浙嵎漁 06115	한국선주 파산, 사건 철회

2) 사고 선박을 찾을 수 없어서 사건을 철회하기로 합의함;

- ① 청용호/中遠漁 1028    ② 88감운호/魯米漁 1794    ③ 수향호/浙普漁 43515  
 ④ 15동명호/魯文漁 3008    ⑤ 103대우호/魯卽漁 1222    ⑥ 311장덕호/魯膠漁 0192

3) 기타 협의 사항

- 양국 어민의 정당한 이익 보호를 위하여 어선사고처리합의서 유효기간을 어업협정 발효시까지 연장하기로 합의
- 해상사고 발생시 신속히 통지하고, 관련자료 교환
- 어선사고처리합의서 규정을 준수하도록 어업인을 교육함으로써 구타, 약탈, 억류, 구금 등 근절
- 공제 또는 보험 보장을 강화함으로써 손해배상 능력을 상호 제고함

3) 제6차 회의를 2000년 한국에서 개최하기로 합의함.

○ 제6차 한-중 어선사고실무조정협의회

기간	장소	대표
2001. 3. 20 ~ 3. 21	서울	한국 : 수협중앙회 해외협력팀장 박봉규 중국 : 중국어정지위센터 조사처장 후쉐둥(胡學東)

## 〈협의내용〉

## 1) 어선사고

사고일자	사고내용	가해선	피해선	협의내용
1995. 1. 4	한국어선 충돌 손상	魯榮漁 1227	영일호	배상협의 계속
1995. 1. 19	한국어선 어구 파손	魯榮漁 6401, 6402	경진호등 한국어선 4척	중국측 배상 합의
1998. 1. 9	중국어선 충돌 침몰	702 국일호	魯文漁 3167, 3168	배상협의 계속
1999. 3. 11	한국어선 어구 파손	遼漁 823, 824	7 광신호	배상협의 계속
1997. 11. 3	중국어선 어구 파손	502 광진호	浙普漁 18381, 18382	배상협의 계속
1999. 1. 5	중국어선 충돌 피해	305 용금호	浙岱漁 11236	배상협의 계속
1999. 5. 13	한국어선 어구 파손	浙嶺漁 23263	3 대광호	가해자 불분명, 협의 계속
1999. 12. 19	한국어선 어구 파손	浙象漁 50171	대진호	배상협의 계속
2000. 3. 3	한국어선 어구 파손	遼大甘漁 8498	301 성원호	배상협의 계속
2000. 4. 27	한국어선 어구 파손	遼長漁 6095, 6096	98 현진호	배상협의 계속
2000. 7. 17	중국어선 어구 파손	65, 66 동명호	浙嶺漁 23374	배상협의 계속
1997. 3. 16	중국어선 어구 파손	603 동림호	遼長漁 6501	배상협의 계속

## 2) 기타 협의 상황

- 어선사고처리합의서의 유효기간을 어업협정 발효시까지 연장하기로 합의, 그 후 새 민간어업약정을 체결하기로 합의
- 해상사고 발생시 신속히 통지하고, 관련자료 교환
- 어선사고처리합의서 규정을 준수하도록 어업인을 교육함으로써 구타, 약탈, 억류, 구금 등 범죄행위 근절
- 공제 또는 보험 보장을 강화함으로써 손해배상 능력을 상호 제고함

## 3) 제7차 회의를 2001년 중국에서 개최하기로 합의함.

## ○ 제1회 한-중 민간어업의견교환회의(제4차 실무조정협의회와 병행)

기간	장소	대표
1998. 10. 20 ~ 10. 23	서울, 부산, 제주	한국 : 수협중앙회 부회장 강평수 중국 : 중국어업협회 부회장 왕옌량(王衍亮)

## 〈협의 내용〉

## 1) 수산자원의 지속적 이용에 관한 사항

## 〈한국측 입장〉

제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

- 발해만의 오페수와 양자강 일대의 적조가 한국에까지 이동하여 심각한 문제 발생
- 한국은 동해역의 자원보존을 위하여 다각적인 노력을 기울이고 있음
- 한-중-일 3국 민간수산단체 공동협의체 구성과 유기적인 협력체제를 유지하는 것이 필요함
- 연안국이 합리적으로 자원을 보존할 수 있도록 한-중어업협정이 조기에 체결되어야 함

〈중국측 입장〉

- 양식업 위주의 수산물 개발
- 어업관리제도를 허가제로 전환
- 휴어기의 확장 실시
- 조업금지구역과 보호구역의 확대 실시
- 어획량에 대한 규제 실시
- 망목 및 체장 규제 실시
- 증식방류사업의 시행

\*한-중 양국의 긴밀한 협력이 필요함을 인식

2) 안전조업에 관한 사항

〈한국측 입장〉

- 중국어선에 의한 영해 침범, 고가 어종의 남획, 어구 훼손, 폭력행위 속출
- 특정금지구역 침범으로 남북한간 충돌을 야기할 우려가 있음
- 피항시 항내 또는 연안에 오물 투기, 기름 유출로 피해가 극심함
- 제주도 화순항에 중국대표부 사무소를 설치할 필요성이 있음

〈중국측 입장〉

- 합의서 내용에 관한 쌍방 어업인 교육 철저
- 한국측에서 긴급피항시 준수해야 할 내용을 제공하면 준수하도록 어업인들을 지도하겠음
- 매년 4~5월, 8~9월에 중국 동해구에 한국어선이 침범하여 불법조업을 하고 있어 자원고갈 우려 뿐 만 아니라 중국어민들이 심리적 압박감을 느끼고 있음

3) 양국간 민간교류 활성화

- 한국 : 양국 단거리 지역의 어업인 간 교류추진 및 민간교류 정례화가 필요

- 중국 : 성숙된 교류관계와 지속적인 의견교환회의 개최가 필요함
- 양국공통 : 정부간 어업협정 체결을 위하여 적극 노력하도록 촉진, 사고 관련 조사 내용 통보

○ 제2회 한-중 민간어업의견교환회의

기 간	장 소	대 표
1999. 8. 9 ~ 8. 12	북경, 연대, 상해	한국 : 수협중앙회 회장 박종식 중국 : (북경) 중국어업협회 회장 쥐유잔(卓友瞻) (연대) 중국어업협회 이사 쭉위산(朱玉山) (상해) 중국어업협회 이사 위밍(郁明)

<협의 내용>

1) 한-중간 어선해상사고처리에 관한 합의서의 효력 연장에 관한 사항

<한국측 입장>

- 기존 합의서의 유효기간을 연장하거나, 민간어업협정을 체결하는 것이 합리적임. 조속한 시일 내에 실무협의회를 개최할 것을 제의함
- 어선사고처리실무조정협의회를 3/4분기 중에 개최할 것을 희망함

※ 민간어업협정에 포함될 내용 :

- ① 안전조업 규칙
- ② 해상사고 처리 절차
- ③ 양국 수산분야 교류협력
- ④ 협정 이행사항을 논의하기 위한 협의체 구성
- ⑤ 기타

<중국측 입장>

- 한-중어업협정 발효 후 새로운 합의서를 체결할 것을 주장함

<결론>

- 신 합의서 체결에 관한 실무협의회를 개최하기로 함
- 어선사고는 기존 합의서에 근거하여 처리하기로 함

2) 어선사고의 신속처리를 위한 개선 방안

<한국측 입장>

- 어선사고 해결 기금을 조성할 것을 정부에 건의
- 어선공제 가입률 제고



제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

- 피해액 산정기준 마련
- 자국 어업의 홍보 강화
- 국일호 사고 피해의 조속한 배상

<중국측 입장>

- 어선공제 운영자료 제공 요망
- 어업인 교육 강화
- 사고발생 이후 우호적이고 공정한 해결 도모
- 제102 용해호와 료우창위(遼長漁) 6628호 사고에 대한 조속 배상요망

3) 한-중어업협정의 조기 발효에 관한 사항

4) 양국 민간어업 교류 활성화에 관한 사항

- 중국 어업설비 조사에 중국측이 협조할 것을 확인함

○ 제3회 한-중 민간어업의견교환회의

기 간	장 소	대 표
2000. 3. 20	서 울	한국 : 수협중앙회 해외협력팀장 박풍규 중국 : 중국어정지회센터 조사처장 후쉐둥(胡學東)

<협의내용>

1) 양국 어선간 조업질서 유지에 관한 사항

<한국측 입장>

- 대 어업인 지도강화 요망
- 중국어선의 불법 남획 금지 요망

<중국측 입장>

- 어선 해상사고 처리결과 불만족, 이를 전담하는 어정지회센터 설립
- 어구분쟁, 해상사고 및 피항에 대하여 그 해결의 효율성을 높여야 함

2) 한-중민간어업약정 체결에 관한 사항

※ 2001년 6월 30일 한-중어업협정이 발효되고, 기존의 민간어업협력체는 그 기능을 지속하는 한편, 한국측의 협력주체는 수산업협동조합중앙회로부터 한국수산회로 변경되고, 2001년 11월부터 본격적인 업무를 개시하였다.

○ 제1차 한-중 민간어업협의회실무회의

기 간	장 소	대 표
2002. 3. 26 ~3. 27	제 주 도	한국 : 한국수산회 전무이사 김민영 중국 : 중국어업협회 부회장 후푸위안(胡復元)

<협의내용>

- 1) 가칭 [한-중민간어업협력에 관한 약정서(안)] 체결에 관한 협의
- 2) 양측 어업협력(양식기술정보 교류, 어민 지도계몽, 노무협력 등)에 관한 협의
- 3) 어선해상사고 조사 및 처리를 위한 한-중민간어업협의회 개최에 관한 건

○ 제1차 한-중 어선사고처리실무회의

기 간	장 소	대 표
2002. 6. 5 ~ 6. 11	제 주 도	한국 : 한국수산회 전무이사 김민영 중국 : 중국어업협회 부회장 후푸위안(胡復元)

<협의내용>

- 1) 회의명칭을 제1차 한-중어선사고처리실무회의로 함
- 2) 해상폭력 근절을 위한 공동결의문 작성 협의
- 3) 양측간의 미해결 어선사고 15건에 대한 종합적 처리방안 모색

[미해결 한국어선 피해사고 - 10건]

번호	발생일	피해선	가해선	피해액, (피해내용)	추진상황
1	1995. 01. 04	영일호(25톤) 남제주 선적	魯榮漁1227 (50톤)	3,736,000원 (선수 파손 등)	중국측 주장: 쌍방과실, 배상청구철회 요청
2	1995. 01. 19	-경진호(제주시, 39톤) -107유성(모슬포, 29톤) -505어진(한림, 30톤) -207한일(한림, 39톤)	魯榮漁6401, 6402 (270톤)	8,423,000원 (갈치연승어구 손실)	중국측 가해선 선주의 배상 능력 상실, 어구현물배상의사 표명
3	1998. 01. 09	국일호(기저, 61톤) 여수 선적	魯文漁3167 (80톤)	45,000,000원 (폭행, 해상강도 등)	중국측 주장: 가해선 선주 파산, 배상불가
4	1999. 01. 27	서진호(24톤) 군산 선적	遼胡漁2009 (97톤)	28,988,170원 (우현외판 파손)	중국측 조사미필, 차기회의에서 협의
5	1999. 03. 11	7광신호(18톤) 장승포 선적	遼漁823, 824	2,500,000원 (채남기어구 손실)	중국측 책임 시인, 배상추진 의사표명
6	1999. 05. 13	3대광호(29톤) 성산포 선적	浙嶺漁 23263	3,099,000원 (선체 및 어구 피해)	중국측 주장: 쌍방피해, 배상청구철회 요청

제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

번호	발생일	피해선	가해선	피해액, (피해내용)	추진상황
7	1999. 12. 19	대진호(8.5톤) 서귀포 선적	浙象漁50171 (117톤)	7,000,000원 (좌현현장판 파손)	중국측 주장: "배상 요구액 과다"
8	2000. 03. 03	301성원호(20톤) 부산 선적	遼大甘漁8498 (120톤)	22,721,700원 (선체방현대파손)	중국측 주장: "배상 청구액 과다"
9	2000. 04. 27	98현진호(29톤) 제주 선적	遼長漁6095, 6096(156톤)	2,145,000원 (유자망 어구유실)	중국측 주장: "배상청구액 과다"
10	2001. 11. 23	광양호(4.99톤) 한림 선적	遼漁823, 824(279톤)	1,174,000원 (해묘 1조 손괴)	한국수산회 피해자료 발송

[미해결 중국측 피해사고 - 5건]

번호	발생일	피해선	가해선(소속)	피해액, (피해내용)	추진상황
1	1997. 03. 16	遼長漁6501 (47톤)	603동림호(69톤) 여수 선적(기저)	183,000,000원	가해어선 선주소재 불명, 배상협상 추진 난관
2	1997. 11. 03	浙普漁18381~2 (113톤)	502광진호(120톤) 부산 선적(기저)	66,300,000원 (선원상해, 항법장치 파손)	가해어선 선주의 행방불명, 계속 협의키로 함
3	1999. 01. 05	浙岱漁11236	305용금호(69톤) 통영 선적(통발)	중: 41,000,000위안 (통발 손실, 선체파손) 한: 188,828,370원 (선장납치구타, 계기파손)	중국: 한국측 선주가 중국에서 배상문제 처리를 주장 한국: 중국측의 배상책임 주장
4	2000. 07. 17	浙嶺漁23374 (76톤)	65,66동명(133톤) 부산 선적(기저)	540,800,000원 (3명 실종사망, 선박손실)	동명호 선주는 책임이 없으나, 도의적으로 4천만원 부담의사
4	2000. 12. 15	遼漁825	708우리호(29톤) 성산포 선적	41,000,000원 (어선파손)	우리호 선주는 사고사실 부인

※ 부분은 양측 주장(책임소재)이 불일치하는 사고임

○ 제1차 한-중 민간어업협의회

기간	장소	대표
2002. 9. 24 ~ 9. 27	연대, 상해	한국 : 한국수산회 전무이사 김민영 중국 : 중국어업협회 부회장 후푸위안(胡復元)

<협의내용>

- 1) 「한-중민간어업협력에 관한 약정서」 체결에 관한 협의
- 2) 해상폭력 근절을 위한 공동결의문안에 관한 협의
- 3) 어선사고처리에 관한 협의

## 제4절 한-중어업협정의 체결과 발효

### I. 어업협정 체결 교섭경과

#### 1. 어업협정 체결 교섭과정 개관

한국과 중국은 1992년 8월에 공식적인 국교를 수립하였으나, 양국간에는 어업에 관한 협력규범이 존재하지 않았다. 다만, 민간차원에서 1989년 12월 18일~20일 사이에 개최된 제3차 한-중민간어업회의에서 한국의 수산업협동조합중앙회와 중국의 동황해어업협회간에 「한-중 어선해상사고처리에 관한 합의서」를 채택하여 어업질서를 유지하고 있을 뿐이었다. 이처럼 한-중간에는 황해 및 동중국해에서의 어업에 관한 협력규범이 존재하지 않음으로 인하여, 한국의 연안 근처에서 중국어선의 불법어로에 의한 어업자원의 고갈 및 한국 어민의 피해가 우려되어 왔다. 특히, 1980년대 초까지는 한국어선이 중국 근해에서 더 많이 조업하였으나, 1980년대 중반 이후부터 중국어선의 한국 수역에서의 어업활동이 늘어나 어획량이 오히려 역전되고 그 격차가 급증하여 이에 대한 대비책이 필요하였다.

그러나 중국어선에 대한 단속은 기상악화·야간도주 등으로 한계가 있을 뿐만 아니라, 근본적으로 영해 이원의 수역에서 대규모 선단을 이루어 조업하는 중국어선에 대하여는 해상단속 자체가 불가능한 것이 현실이었다. 이에 따라 한국정부는 국교정상화 직후부터 중국정부에 대하여 어업협정을 체결할 것을 지속적으로 요구하였다.

한국과 중국간의 어업협정 체결 교섭은 1993년 12월부터 본격적으로 시작되었다. 이 과정에서 한국은 배타적 경제수역을 최대한 넓게 설정하되, 공동관리하는 수역은 가능한 한 좁게 하자는 입장이었던 반면, 중국은 처음부터 배타적 경제수역 경계 획정시까지 양국의 영해 12해리 이원의 수역은 모두 공동어로수역으로 설정하자는 입장이었다.

이러한 양국의 주장이 크게 변화하게 된 것은 1997년 11월 일-중어업협정이 잠정조치수역을 도입하는 등 부분적인 배타적 경제수역제도를 도입하는 것으로 타결된 이후부터이다. 즉, 양국은 배타적 경제수역 경계획정에는 많은 시간이 소요되므로, 일정 수역의 범위에 대하여는 배타적 경제수역 경계획정시까지 잠정관리하는 제도를 도입키로 합의하게 되었으며, 이후 어업협정 체결회담과 배타적 경제수역 경계획정 회담의 분리 개최가 시작되었다.

1998년부터 양국은 본격적으로 잠정조치수역의 범위 등에 관하여 협의를 시작하였으나,

잠정조치수역의 범위에 대한 이견으로 인하여 좀처럼 합의에 도달하지 못하였다. 즉, 막대한 규모의 어선세력이 한국의 서·남해 연해에서 조업하고 있는 중국으로서는 자유롭게 조업할 수 있는 잠정조치수역을 최대한 넓게 설정하고자 하였고, 이에 대하여 한국은 잠정조치수역을 좁게 설정하고 연안국이 배타적 관할권을 행사할 수 있는 수역을 최대한 넓게 확보하기를 희망했기 때문이다.

이러한 가운데 협상타결의 결정적인 전환점이 되었던 것은 1998년 하반기 들어 "과도수역"이라는 새로운 개념의 수역이 제시된 것이라 할 수 있다. 즉, 양국간 이견이 좁혀지지 않는 수역을 과도수역으로 설정하여 협정 발효 후 4년은 공동으로 조업하고, 그 이후에는 연안국의 배타적 경제수역으로 편입한다는 방안이었다. 이로써 1993년부터 5년간 끌어 온 수역확정을 위한 협상이 타결되어 1998년 11월 11일 김대중 대통령의 중국 방문 기간 중 어업협정에 가서명하게 되었다.

그러나 가서명 이후 중국측이 1999년 4월 양자강 하구수역에 외국어선의 조업이 금지되는 수역을 새로이 설정함으로써 어업협정을 발효시키기 위한 후속협상과 절차가 지연되었다. 즉, 가서명 당시에 한국의 서해 특정금지구역에서 중국어선의 조업을 금지시키는 것에 상응하여 한국어선은 양자강 하구수역에서 일정한 어업규제(2~3개월)를 준수하기로 하였으나, 이후 한국어선이 준수해야 하는 어업규제에 관하여 양측의 이견이 노정되었던 것이다.

양국은 새로이 양자강 하구어장 문제를 해결하기 위한 협상을 시작하였으며, 결국 협정 발효 이후 2년간 한국어선이 양자강 하구수역에서 계속 조업하는 것으로 합의하고, 이 문제로 인하여 지연되어 왔던 정식서명을 2000년 8월 3일 이행하였다. 그 후 한-중어업협정은 상대국 배타적 경제수역 내에 입어할 수 있는 어선척수 등을 결정하는 후속협상을 마무리하고, 비준서 교환 등 필요한 절차를 이행한 후 2001년 6월 30일 발효하게 되었다.

## 2. 배타적 경제수역 선포 이전의 교섭경과

한국과 중국은 국교가 수립되면서 제1차 어업협정실무회담을 1993년 12월 서울에서 개최하였는데, 이 회의의 목적은 중국어선의 한국 서해 불법조업 방지, 어업협정의 체결, 어업분쟁의 해결 등 어업에 관한 제반 사항을 협의하는 것이었다. 이 회의에서 합의된 주요 내용은 다음과 같다.

- ① 어업협정의 체결원칙과 주요 골격
- ② 양국 어선의 영해침범조업 예방을 위한 쌍방의 적절한 조치
- ③ 긴급피항 절차의 준수, 피항 중 발생한 경비와 피해의 배상책임
- ④ 어선사고 발생시에 상호 협력하여 효과적으로 해결
- ⑤ 해적행위 및 해상강도행위에 대한 공동대처
- ⑥ 어업협정 체결에 대해 구체적인 협의 계속
- ⑦ 제2차 어업실무자회의 개최에 관한 건

그러나 한국의 어업자원보호수역에 대한 중국측의 인식, 어선만을 위한 긴급피항협정 체결, 중국의 기선저인망어업금지구역에 대한 국제법적 해석 등에 대하여 양측은 큰 견해차를 보였다.

제1차 회의의 합의에 따라 제2차 어업협정실무회담이 1994년 6월 북경에서 개최되었다. 이 회의에서 1994년 6월에 만료되는 「어선해상사고처리에 관한 합의서」를 수정하여 1996년 6월까지 유효기간을 2년간 연장하기로 합의하였으며, 황해 어업질서 유지와 관련된 제반 문제에 관하여 광범위한 의견 교환과 어업협정 체결을 포함한 제도적 장치 마련에 관하여 구체적인 협의를 하였으나, 상호 입장 차이가 큰 협정수역의 범위 설정 문제를 포함한 어업협정 초안 내용에 대해서는 합의하지 못한채 협의를 계속하기로 하였다.

1995년 6월 서울에서 개최된 제3차 어업협정실무회담에서는 다음과 같은 내용들을 협의하였다.

① 양측은 어업협정 체결에 관한 협의를 진전시키기 위해 전체 조항 중 합의된 부분을 단일안으로 정리하고, 미합의 조항을 망라한 공동초안을 작성하여, 차기 회의에서는 공동초안을 기초로 협의를 진행하기로 함.

② 한국측은 황해 수산자원 보존 및 관리를 위한 잠정적 조치로서 한국의 어업자원보호수역 내에서의 중국어선 어업활동에 대하여 지속적인 단속조치를 취하겠다는 입장을 밝혔으나, 중국측은 종전과 마찬가지로 인정할 수 없다는 입장을 고수하였다.

③ 한국측은 황해 수산자원 공동조사를 제의하였고, 중국측은 적극 검토하겠다는 입장을 보였다.

④ 황해 어업질서 유지를 위해 한국측은 중국어선의 한국 수역에 대한 위반조업이 증가하고 있어서 한국 어민의 감정이 악화되고 있을 뿐만 아니라, 특히 특정해역 위반조업은 군사적 긴장상태를 유발할 수도 있는 만큼, 위반조업을 방지해 줄 것을 요청하였다. 이에 대

해 중국측은 어업자원보호선은 한국이 일방적으로 선포한 것이므로 인정할 수 없으나, 안전조업 차원에서 지도하고 있다는 입장을 밝히고, 다만, 한국 영해 침범조업에 대해서는 철저히 지도 단속하겠다는 입장을 표명하였다.

⑤ 중국측은 긴급피항 및 안전조업 문제를 어업협정의 부속서로 체결하고, 이번의 회의에서 가서명이라도 하자고 제의하였으나, 한국측은 모든 선박을 대상으로 하는 포괄적인 별도의 해상수색구조협정(SAR 협정)을 체결하는 것이 타당하다는 의견을 피력하였다.

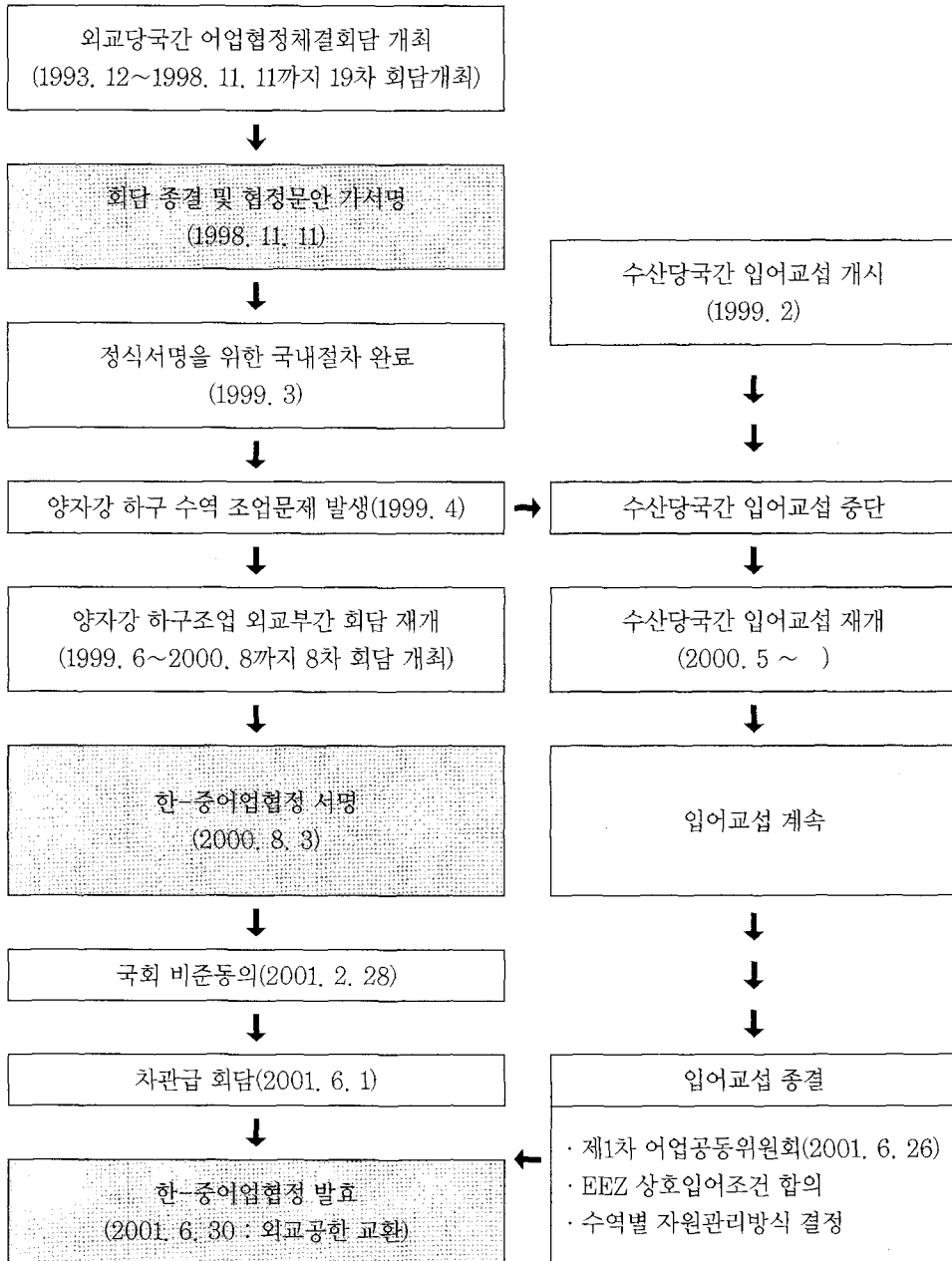
⑥ 어선에 대한 벌금 부과와 형평성 문제와 어선해상사고처리합의서 개정 문제, 미해결 사고 처리 문제 등을 협의하였다.

⑦ 황해의 오염문제가 심각하다는 한국측의 지적에 대하여 중국측은 중국 연안수역 오염문제가 있기는 하지만, 황해의 수산자원에 위험을 줄 정도는 아니라는 입장을 밝히고, 중국도 매년 6월 5일을 환경의 날로 정하여 환경문제를 홍보하고 있을 뿐만 아니라, 오염사고에 대하여는 엄격한 문책을 함으로써 황해 오염 방지를 위하여 노력하고 있음을 설명하였다.

이와 같이 한-중간의 초기 어업관계는 양국의 영해 외측의 황해와 동중국해 공해에서 시작하였지만, 공식적인 어업협력관계는 배타적 경제수역에서 논의되었다. 왜냐하면, 양측은 한국의 어업자원보호선(평화선)과 중국의 기선저인망어업금지선(모택동라인)을 상호 인정하지 않는 바탕에서 비공식적인 어업관계를 유지해 왔기 때문이다. 즉 양측이 1992년 국교수립 후 개시했던 어업협정 체결 교섭 목적과 1996년 한국이 배타적 경제수역을 선포한 후의 교섭 내용은 동일하지 않았기 때문에 실질적인 어업협정 체결 교섭은 1996년부터 진행된 것으로 볼 수 있다.

이하에서는 한-중어업협정 체결교섭 추진경과를 일자별로 요약하기로 한다.

[한-중어업협정 체결교섭 추진경과 흐름도]





제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

〈표 II-3〉 한-중어업협정 체결교섭 추진경과

일시 및 장소	대 표		회의명칭 및 내용	비 고
	한 국	중 국		
1988. 12. 15~16 동경	수협중앙회	동황해어업협회	제1차 민간어업회담 - 긴급피항 및 안전조업 - 어선간 해상사고처리	
1989. 5. 21 ~6.1 북경	수협중앙회	동황해어업협회	제2차 민간어업회담	
1989. 12. 18~26 서울	수협중앙회	동황해어업협회	제3차 민간어업회담 - 어선해상사고처리합의서 서명(1990. 7. 1부터 2년 유효)	1990.4.29 중국농업부 정부간 어업협력 협약 제의
1992. 5. 18~28 북경	수협중앙회	동황해어업협회	제4차 민간어업회담 - 어선해상사고처리합의서 기간 연장	한-중 국교수립
1993. 12. 13~17 서울	이태식: 외무부 심의관	펑류이펑: 농업부어정어항관 리국부국장	제1차 어업협정 실무회담 - EEZ 체제 도입 및 수역 획정 논의	
1994. 6. 북경	안효성: 외무부 심의관	양지안: 농업부 어업국 부국장	제2차 어업협정 실무회담 - EEZ 획정문제 이견 · 한국: 영해외측 EEZ 설정 · 중국: 영해외측 공동수역	- 양국 어업협정 초안 교환
1995. 6. 서울	안효성: 외무부 심의관	양지안: 농업부 어업국 부국장	제3차 어업협정 실무회담 - 수역 획정 문제 이견 - 협정문공동초안 작성합의	- 중국측: 사고처리 합 의서를 협정부속서에 첨부할 것을 주장
1995. 11. 1~3 북경	수협중앙회	동황해어업협회	제1차 어선사고실무조정협의회	
1995. 12. 1~22 북경	이원형: 외무부 심의관 (박규석 국제협력관)	양지안: 농업부 어업국 부국장	제4차 어업협정 실무회담 - 수역 획정문제 이견 - 협정문 내용중 일부 합의	- 중국측: 7-8월 저인망 및 안강망 휴어기간 한 국어선 휴어구 조업금 지 희망
1996. 5. 3~4 서울	이원형: 외무부 심의관 (박규석 국제협력관)	양지안: 농업부 어업국 부국장	제5차 어업협정 실무회담 - 기존논의 계속 - 자원전문가회의 및 지도 단속실무자회의 개최합의	
1996. 8. 25~29 북경			제6차 어업협정 실무회담 - 지도단속 실무자회의 병행 - 어업협정과 EEZ 경제획정 분리처리 의견접근	- 한국측 어업협정안 제 시 - 1996.8.8 해양수산부 발족

## 제4절 한-중어업협정의 체결과 발효

일시 및 장소	대 표		회의명칭 및 내용	비 고
	한 국	중 국		
1996. 11. 4~9 서울	수협중앙회	중국어업협회	제2차 어선사고실무조정협의회	
1996. 11. 26~27 서울	이원형: 외교부 심의관	리우다우쿤: 외교부 부국장	제7차 어업협정 실무회담 - 어업협정과 EEZ 경계획정 분 리추진 의견접근 - 협정 주요내용 의견접근 - 협정 조기체결추진 합의	
1997. 2. 24 서울	외교부	외교부	제1차 EEZ 경계회담 - 경계획정 원칙 및 EEZ 시행 문제 협의	
1997. 4. 10~12 해남도	신정승: 외교부 심의관	리우다우쿤: 외교부 부국장	제8차 어업협정 실무회담 - 수역획정문제협의 - 어업협정 문안 협의 및 일부 내용 의견 접근	
1997. 6. 10~11 제주	신정승: 외교부 심의관	리우다우쿤: 외교부 부국장	제9차 어업협정 실무회담 - 수역획정문제 협의 - 어업협정 문안 및 일부내용 의견접근	
1997. 6. 25~26 북경	외교부	외교부	제2차 EEZ 경계회담 - 기존협의 계속	
1997. 7. 28~30 상해	신정승: 외교부 심의관	리우다우쿤: 외교부 부국장	제10차 어업협정 실무회담 - 수역획정 협의 계속	
1997. 9. 22~27 상해	수협중앙회	중국어업협회	제3차 어선사고실무조정협의회 - 미해결 사고 협의	
1997. 9. 29 서울	신정승: 외교부 심의관	리우다우쿤: 외교부 부국장	제11차 어업협정 실무회담 - 기존협의 계속	
1997. 12. 1 서울	외교부	외교부	제3차 EEZ 경계회담 - 기존협의 계속	
1997. 12. 10~12 북경	신정승: 외교부 심의관	리우다우쿤: 외교부 부국장	제12차 어업협정 실무회담 - 잠정조치수역 획정방안 구체적 논의 - 협정문안 협의 계속	1997. 11. 11 일-중어업협정 체결
1998. 1. 19~21 서울	신정승: 외교부 심의관	리우다우쿤: 외교부 부국장	제13차 어업협정 실무회담 - 잠정조치수역 획정방안 구체적 논의 - 협정문안 협의 계속	
1998. 3. 9 북경	신정승: 외교부 심의관 박덕배 과장	리우다우쿤: 외교부 부국장	제2차 어업협정 수석대표간 회의 (비공식) - 협정수역 폭, 북부 상한 등 이전에 대한 폭넓은 협의	

제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

일시 및 장소	대 표		회의명칭 및 내용	비고
	한국	중국		
1998. 4. 15~17 북경	신정승: 외교부 심의관	리우다우룬: 외교부 부국장	제14차 어업협정 실무회담 - 잠정조치수역 조정교섭 - 단일협정안 작성교환합의	중국 부주석 방한, 어업 협정 조속타결 논의
1998. 6. 18~19 서울	신정승: 외교부 심의관	양지안: 농업부 부국장	제15차 어업협정 실무회담 - 잠정조치수역 조정교섭 - 대상수역은 제주남부 및 동중 국해로 확대 합의	
1998. 7. 30~31 북경	신정승: 외교부 심의관	리우다우룬: 외교부 부국장	제16차 어업협정 실무회담 - 잠정조치수역 조정교섭 - 어민단체 교류추진 합의	
1998. 8. 11 서울	신정승: 외교부 심의관	리우다우룬: 외교부 부국장	한·중비공식회담 - 잠정수역 좌표점 협의	
1998. 10. 8~9 서울	신정승: 외교부 심의관	리우다우룬: 외교부 부국장	제17차 어업협정 실무회담 - 과도수역 협의 개시	
1998. 10. 21~29 북경	정해웅: 국제법규과장	왕시야오투: 외교부 참서관	제18차 어업협정 실무회담 제1차 문안작업전문가회의 - 과도수역 존치기간, 관리방 식, 범위 본격협의	
1998. 11. 7~9 북경	신정승: 외교부 심의관	왕시야오투: 외교부 참서관	제19차 어업협정 실무회담 제2차 문안작업전문가회의 - 과도수역의 존치기간 및 관리 방식 타결 - 과도수역의 범위 확정 - 협정문안 주요쟁점 타결	1998.11.11 어업협정 가서명
1999. 9. 15~16 북경	박종국 과장	평샤오화: 어정처장	제3차 어업공동위원회 준비 실 무회의 - 중국측: 양자강문제에 대한 한국 요구 수용불가입장 - EEZ 입어조건 및 협정 조기 발효 논의 - '97년 실적에 근거 어획통계 교환 합의 - 양국 EEZ 법령 교환 합의	- 어업인대표 협상 참가
1999. 12. 1~2 서울	김은수: 외교부 조약국장 (박종국과장)	왕시야오투: 조약국참서관	제3차 외교당국자간 양자강 어 업실무회담 - 양해각서 관련 양자강 보호수 역 한국어선 적용문제 · 양국기존 입장 견지	

제4절 한-중어업협정의 체결과 발효

일시 및 장소	대 표		회의명칭 및 내용	비 고
	한국	중국		
1999. 2. 9~10 북경	박덕배: 국제협력과장	펑샤오화: 어정처장	제1차 어업공동위원회 준비실무회의 - 협정수역 관리방안 - EEZ 상호입어방안 - 중국어선 긴급피항문제	- 중국측 : 양자강 하구 수역 어업규제 표명
1999. 3. 17 서울	홍승용 차관	지칭파 부부장	양국 차관회담 - 어업협정 이행문제 - 황해자원 관리문제 - 중국어선 긴급피항문제	
1999. 4. 8~9 서울	박덕배 과장	펑샤오화: 어정처장	제2차 어업공동위원회 준비실무회의 - 협정수역 관리방안 - 중국어선의 한국영해 및 특정금지구역 조업문제	- 양자강 하구수역에 확 대된 규제 제시
1999. 6. 9~10 북경	김은수: 외교부 조약국장 (박종국과장)	왕시아오투: 조약국 참사관	제1차 외교당국자간 양자강 어업 실무회담 - 양자강 보호수역선 철회 - 한국어선 적용 유보	
1999. 7. 6~8 북경	김은수: 외교부 조약국장 (박종국과장)	왕시아오투: 조약국 참사관	제2차 외교당국자간 양자강 어업 실무회담 - 기존 논의 계속	
2000. 1. 25~26 북경	김영규 과장	펑샤오화: 어정처장	수산당국자 협의회 - '97년 협정수역 어획통계 교환 - 2000년도 협상일정	
2000. 3. 13~14 북경	이준규: 외교부 심의관 (김영규과장)	왕시아오투: 조약국참사관 (펑샤오화처장)	제4차 외교당국간회담 - 양해각서 관련 양자강 보호 수역 한국어선 적용문제 입장 확인	
2000. 4. 18~19 북경	유재구 사무관	큐이리핑: 부처장	한·중 수산전문가 회담 - 어선 및 어구어법 비교 - 어업통계기준 및 '97년 어업통계보완	
2000. 4. 19~21 북경	홍승용 차관 (김영규과장)	진요방: 농업부장	홍승용 차관 중국농업부 부장 면담 - 2000년 6월 수산고위급 회담 합의	
2000. 4. 22 서울	이준규: 외교부 심의관 (김영규과장)	왕시아오투: 조약국참사관 (큐이리핑부처장)	제5차 외교당국간회담 - 양자강보호수역 관련 한국 측의 일부수역 적용유예 방안에 대해 전수역 적용 입장 고수	

제2장 한-중어업관계의 역사적 전개과정

일시 및 장소	대 표		회의명칭 및 내용	비고
	한국	중국		
2000. 5. 10~11 북경	이준규: 외교부 심의관 (손재학 과장)	왕시야오투: 조약국참사관 (큐이리펑부처장)	제6차 외교당국간회담 - 한국측은 5년간의 적용유예 기간을, 중국측은 1년간의 적용유예기간을 제시	
2000. 5. 29~30 북경	박재영: 어업자원국장 (이준규 심의관)	리지안후아: 어업국부국장 (왕시야오투 조약국참사관)	제4차 어업공동위원회 준비 실무회담 - 양국 EEZ 입어허용범위 · 한국: 어획량 및 척수의 상호 균형 유지 · 중국: 전통적 조업실적 인정 요구 - 현행조업유지수역 범위 협의	
2000. 6. 12~13 서울	이준규 심의관 (손재학 과장)	큐이리펑부처장 (왕시야오투 외교부 참사관)	제7차 외교당국간회담 - 한국: 3년간의 유예기간 제시 중국: 1년 6월의 유예기간 제시	
2000. 6. 23~25 북경	이준규 심의관 (손재학 과장)	큐이리펑부처장 (왕시야오투 외교부 참사관)	제8차 외교당국간회담 - 양자강보호수역 한국어선 적용 유예기간 및 조업조건 잠정 합의	
2000. 6. 28~29 제주	박재영: 어업자원국장 (이준규 심의관)	리지안후아 어업국부국장 (왕시야오투 외교부 참사관)	제5차 어업공동위원회 준비 실무회담 - 상호입어희망량 제시 · 한국: 1,167척, 57천톤 · 중국: 8,035척, 318천톤 - 현행조업유지수역범위 협의	- 한국수역 입어 중국어선 규모에 대하여 한국측은 1,200척, 6만톤 범위내에서 결정되어야 함을 주장
2000. 7. 31~8.1 상해	박재영: 어업자원국장 (이준규 심의관)	리지안후아 어업국부국장 (왕시야오투 외교부 참사관)	제6차 어업공동위원회 준비 실무회담 - 상호입어희망량 제시 · 한국: 1,267척, 57천톤 · 중국: 5,919척, 284천톤 - 현행조업유지수역 범위 협의	- 한국수역 입어 중국어선 규모에 대하여 한국측은 비공식적으로 2천척 범위내에서 결정되어야 함을 주장
2000. 9. 15~16 북경	박재영: 어업자원국장 (이준규 심의관)	리지안후아: 어업국부국장 (왕시야오투 외교부 참사관)	제7차 한·중어업공동위원회 준비 실무회담 - 한국 EEZ 입어희망량 제시 · 한국: 상호입어는 2,000척 이내 제한 · 중국: 5,919척, 272천톤 - 현행조업유지수역 범위 협의	- 2000. 8. 3 한-중어업협정 정식서명

제4절 한-중어업협정의 체결과 발효

일시 및 장소	대 표		회의명칭 및 내용	비고
	한국	중국		
2000. 10. 20~21 북경	박재영: 어업자원국장 (이준규 심의관)	리지안후아 어업국 부국장 (왕시아오투 외교부 참사관)	제8차 한-중어업공동위원회 준비실무회담 - 한국 EEZ 입어희망량 제시 · 한국: 중국어선 2,000척 제시 · 중국: 4,929척, 223천톤 희망 - 현행조업질서유지수역 범위 협의	
2000. 12. 1~2 북경	박재영: 어업자원국장 (이준규 심의관)	리지안후아 어업국 부국장 (왕시아오투 외교부 참사관)	제9차 한-중어업공동위원회 준비실무회담 - 한국 EEZ 입어희망량제시 · 한국: 중국어선 2,500척 제시 · 중국: 3,929척, 179천톤 희망 - 현행조업질서유지수역 범위 협의	
2000. 12. 26~27 부산	박재영: 어업자원국장 (이준규 심의관)	리지안후아 어업국 부국장	제10차 어업공동위원회 준비실무회담 - 상호입어허용량 협의계속 - 현행조업질서유지수역 범위 협의	
2001. 2. 6~8 서울	박덕배: 어업자원국장 (이준규 심의관)	리지안후아 어업국 부국장 (왕시아오투 외교부 참사관)	제11차 어업공동위원회 준비실무회담 - 상호입어허용량 잠정합의 · 한국: 1,402척/60천톤 · 중국: 2,796척/110천톤 - 현행조업질서유지수역 범위 협의	- 2001. 2. 28 한-중어 업협정 국회비준동의
2001.3. 5~6 청도	박덕배: 어업자원국장 (한국대사관 이준규 참사관)	리지안후아 어업국 부국장 (왕시아오투 외교부 참사관)	제12차 어업공동위원회 준비실무회담 - 현행조업질서유지수역 범위 패키지안 교환 - 업종별 세부 입어조건 및 차 관급 회담일정 협의	
2001.4. 2~3 북경	박덕배: 어업자원국장 (석동연 심의관)	리지안후아 어업국 부국장 (왕시아오투 외교부 참사관)	제13차 어업공동위원회 준비실무회담 - 한-중 수산차관회담 합의서 서명을 위한 합의문안 작성 및 정점사항 합의	
2001.4. 4~5 북경	홍승용 차관	지칭파 부부장	양국 수산차관 회담 - 어업협정 체결교섭 타결	
2001. 6. 25~26 중국 해구시	박재영 차관보	양지안 농업부 어업국장	제1차 한-중어업공동위원회 - 위원회 의사규칙 제정 - 상호입어조건/절차규칙합의 - 과도수역 관리조치 합의 - 긴급피항 통신방법 합의	

## II. 한-중어업협정 성립과정에 있었던 주요 쟁점사항

한-일간 입어교섭시의 이른바 "쌍끌이어업 파동"으로 온 국민의 어업협정에 대한 관심이 증폭된 반면, 한-중어업협정에 대하여도 정확한 이해를 바탕으로 한 건설적인 문제 제기와 대안을 탐색하기 위한 노력보다는 선입견에 입각한 무조건적인 비판에 치중하는 면도 없지 않았다. 이러한 현상은 정부로 하여금 좀 더 치밀한 협상준비를 하도록 하는 긍정적인 기능도 하였으나, 협상 당사자들에게 협상 외적인 업무부담을 가중시키고 궁극적으로는 협상에 임하는 정부의 입지를 좁힘으로써 협상력을 저하시키는 부정적인 결과 또한 초래하였다.<sup>37)</sup> 이러한 차원에서 그간 한-중 어업협상과 관련하여 언론 및 학계, 정치권 등으로부터 비판이 제기되었던 몇 가지 사항에 대하여 논의하고자 한다.

### 1. 양자강 하구 어업금지수역 문제

앞에서 살펴본 바와 같이 한-중어업협정 제9조는 잠정조치수역 이북의 일부수역과 과도수역 및 잠정조치수역 이남의 일부수역에서 "별도의 합의"가 없는 한 연안국의 법령을 타방국 어선 및 국민에 적용하지 아니한다고 규정하고 있다. 즉, 양국 어선은 어업협정 체결 이전의 상태와 같이 영해를 제외하고는 자유로이 상대방 연안에서 조업할 수 있도록 규정한 것이다. 다만, "별도의 합의"로서 한-중 양국은 가서명 당시 잠정조치수역 이북의 한국측 일부수역과 중국측 과도수역 이남의 중국측 일부수역에서는 각각 연안국이 시행중인 법령을 존중할 것에 합의하고, 양해각서(MOU)를 교환하였다.

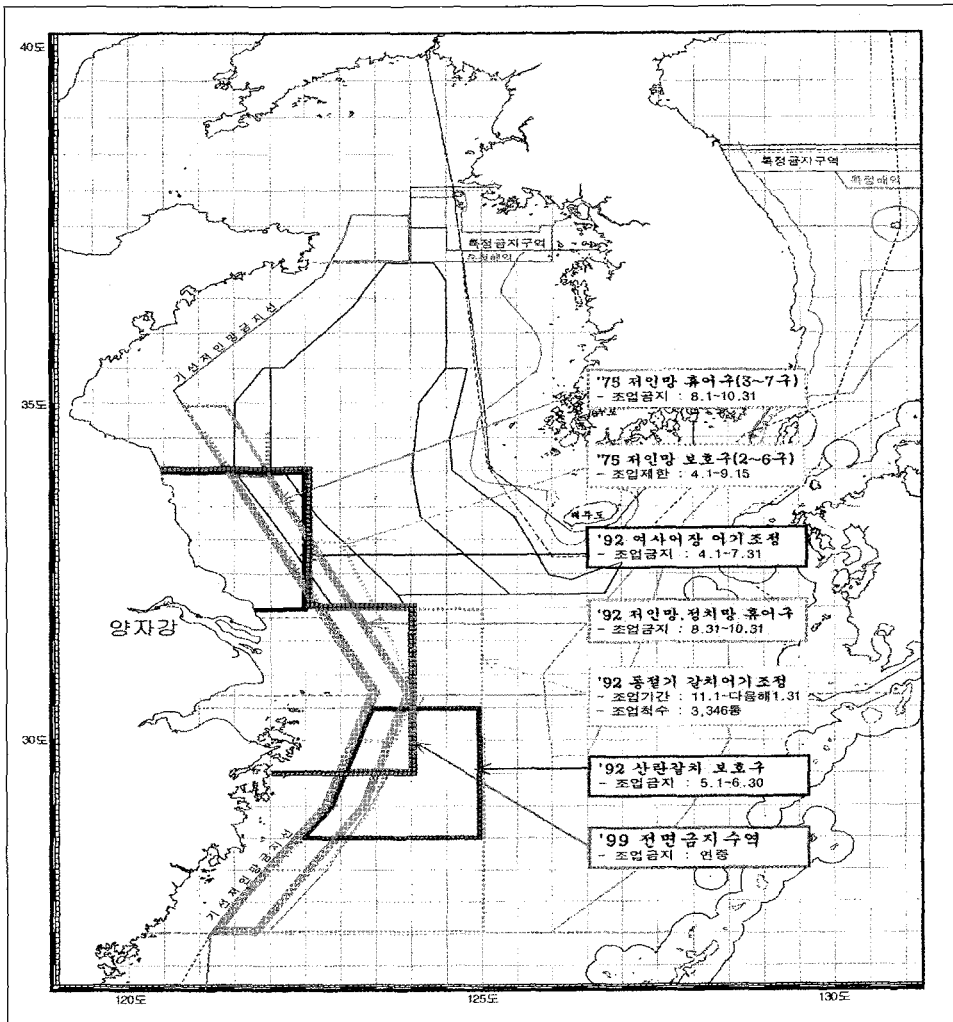
가서명 이전 교섭시 한국측은 북방한계선(Northern Limits Line : NLL)<sup>38)</sup>과 관련하여 서해 5도 인근 해역에 설정된 특정금지구역(특정금지수역)을 중국이 존중하여 줄 것을 요구하였으나,<sup>39)</sup> 중국은 북한과의 관계를 고려하여 이를 인정할 수 없다는 입장을 고수하였다. 이 문제는 막바지까지 협상 타결의 큰 장애요인으로 작용하였으며, 우여곡절 끝에 양해각서를

37) 최중화, 「現代韓日漁業關係史研究」, 해양수산부, 2000, p. 512.

38) 북방한계선은 1953년 8월 유엔군 사령부가 한국전쟁 휴전협정에 따른 병력 철수 및 해상 경비 임무를 위하여 설정한 선으로 대체적으로 남·북한의 해상경계로 유효하게 유지되어 왔으나, 북한은 이를 공식적으로 부인하고 산발적인 도발행위를 감행하여 왔다(최중화, 「現代國際海洋法」, 세종출판사, 2000, pp. 364~393 참조).

39) 특정금지구역은 「배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률」(1996. 8. 8, 법률 제 5152호)에 의하여 외국인의 어업활동이 전면금지되는 구역이며, 동해와 서해 및 대한해협에 3개 구역이 설정되어 있다.

체결하여 이 문제를 해결하게 된 것이다([그림 2] 참조). 즉, 중국이 한국의 특정금지구역을 존중하는 대신, 한국은 중국의 양자강 하구 수역에서 1975년도 일-중어업협정상의 휴어구 제도를 준수하기로 하였다. 그러나, 양해각서 문안에는 구체적인 어업규제와 관련된 법령 명칭이나 좌표는 기재되어 있지 않고 "현재 시행하고 있는 법령"이라고 포괄적으로 표현되어 있다. 이는 중국측이 북한과의 관계를 고려하여 관련법령 명칭을 양해각서에 명시적으로 기재하는 것을 적극 반대했기 때문이었다.



[그림 2] 서해 특정금지구역의 위치 및 중국의 금어구



이른바 [양자강 하구수역 조업금지 문제]가 발생하게 된 것은 한-중어업협정 가서명 이후인 1999년 3월 중국이 어족자원 보호를 이유로 양자강 하구에 조업금지수역을 설정하고, 40) 이를 한국어선이 준수하여 줄 것을 요청한 데서부터 시작된다. 그 이후 양측은 양자강 하구수역에서 한국어선에 적용되는 어업규제에 관한 교섭을 시작하였으나, 입장의 차이는 좁혀지지 않고 어업협정의 발효만 지연시키는 결과가 되었다. 그리고 이는 중국수역에서의 한국어선 어획량보다 한국수역에서의 중국어선 어획량이 훨씬 많은 상태에서 한국측 피해만 늘어나는 결과를 초래하였다.

또 다른 문제점으로서 양해각서 문안에 대하여 양국간에 이견이 있고, 이러한 이견의 원인이 중국측에 있을 때, 법적으로 한국이 취할 수 있는 대안은 해당 양해각서를 파기하는 것인데, 이는 서해 북부에서의 안보이익을 고려할 때 한국으로서는 선택하기 어려운 것이었다. 즉, 특정금지구역에 대한 중국측 입장을 훼손하지 않으면서 중국측의 새 주장만을 철회시켜야 하는 어려움이 있었던 것이다.

결국, 한국은 전체적인 어업실리와 안보이익 등을 고려하여 합리적이고 실용적인 해결 방안을 모색하게 되었으며, 교섭결과 어업협정 발효 이후 2년간은 한국어선이 양자강 하구수역에서 계속 조업을 하되, 그 이후에는 일단 잠정적으로 철수하고 향후 양자강 하구수역의 수산자원이 회복될 경우 재입어하는 것으로 양자강 하구 조업금지 문제는 일단락되었다. 41)

한국정부가 이러한 결정을 하게 된 데는 양자강 하구수역에 입어하는 한국 어업인들의 정서를 고려한 것이지만, 현실적으로 양자강 하구수역은 해양환경의 악화로 인하여 어로조업이 불가능한 상황이다. 그리고 이것이 한국 내에서 사회문제로 비화된 원인은 양자강 하구수역에서 일부 조업해 온 어민과 서해의 특정금지구역에서 어업활동을 하는 어민간의 이해관계가 일치하지 않는 데서도 찾을 수 있다. 이와 같은 현상은 국가간의 외교협상에서 일방적인 승리나 이익추구가 용인되지 않는다는 점도 간과할 수 없다는 하나의 교훈으로 받아들임이 옳을 것이다.

이 협상과정에서 제기되었던 양측의 "현재 시행중인 법령"은 다음과 같다.

40) 「呂泗·長江口和舟山漁場部分海域捕撈許可管理規定」: 중국 농업부령, 1999. 3. 15.

41) 어업협정 발효 이후 1년차에는 650여척(통)의 어선이 조업할 수 있고, 2년차에는 1년차 조업척수를 기준으로 저인망 및 안강망 어선은 50%, 기타 어선은 30%를 감축하기로 하였으며, 이와 함께 중국의 하절기 휴어제도(6. 16~9. 16 저인망 및 안강망어선 조업금지)를 준수하기로 하였다.

[1] 한국측 법령명칭

- 1) 배타적경제수역에서의외국인어업등에대한주권적권리의행사에관한법률 및 시행령(특정금지구역)
- 2) 수산자원보호령(대형기선저인망어업금지구역 및 근해트롤어업금지구역)
- 3) 선박안전조업규칙(특정해역)

[2] 중국측 법령명칭 및 내용

- 1) 어업법(제8조) ; 외국인에 대한 어업허가의 기본 규정
- 2) 여사, 장강구 및 주산어장 일부 수역의 어업허가 관리 규정[1999년 3월 15일, 농업부]

【여사, 장강구 및 주산 어장은 중국 근해 주요 경제어류의 중요한 산란지이자 서식지이다. 여사 등지의 어장 관리 강화는 근해 경제어류자원의 보존과 중국 해면어업의 지속적 발전에 매우 중요한 의의를 가진다. 동해, 황해, 발해의 주요 경제어류자원을 보호하고 합리적으로 이용하기 위하여 1992년 농업부는 「동해·황해·발해 주요 어장의 어기별 생산배치와 관리에 관한 규정」을 발표하여 여사, 장강구, 주산 등 주요 어장의 생산과 부세, 참조기, 갈치 등 주요 경제어류자원의 보호 조치를 구체적으로 규정하였다. 「규정」은 동해·황해·발해의 수산자원 보호에 긍정적인 역할을 발휘하였다. 그러나 최근 몇 년간 해면어업 강도가 지속적으로 높아지고 조업능력이 수산자원의 회복능력을 넘어서게 되면서 여사 등 어장의 주요 경제어류의 자원상태는 전에 없던 위기에 처하게 되었다. 이에 수산자원 전문가들의 건의에 근거하고 각 관련 성, 시의 어업행정주무부서의 의견을 받아들여 여사, 장강구, 주산 어장 일부 수역의 어업허가 관리에 관한 규정을 아래와 같이 조정한다.

〈해역범위〉

조정된 해역의 범위는 다음의 각 점을 연결한 선의 이서(以西)에서 조업금지구역선까지의 해역이다.

북위 34도, 동경 122도 30분

북위 32도, 동경 122도 30분

북위 32도, 동경 124도

북위 29도 30분, 동경 124도

〈조업허가 관련 규정〉

- ① 상기 해역에서의 조업강도를 엄격히 통제한다. 금후 상기 해역에 대하여는 인근 성, 시의

어선을 제외한 기타 어선의 본 해역에서의 조업을 배치하지 아니한다. 인근 성, 시의 어업주무 부서는 동 해역의 조업규모를 엄격히 통제할 수 있는 효과적인 조치를 취하여야 하며, 인근 지역 어선만을 조업에 배치하여 조업규모를 1998년의 수준으로 통제해야 한다. 각 지역은 어떠한 방식으로도 동 해역의 조업어선 수를 증가시킬 수 없다.

② 동 해역에서 조업하는 모든 어선은 반드시 성, 시 어정주무부서의 심사를 받은 후 농업부에 승인을 신청해야 한다. 승인된 어선은 농업부 동해구 어정어항감독관리국에서 특별어업허가증을 수령한 후 어업활동을 할 수 있다.

③ 동 해역에서 조업하는 모든 어선에 대하여 치어혼획률 검사제를 실시한다. 치어혼획률 검사를 실시하는 어종은 부세, 참조기, 갈치, 병어이다. 구체적인 시행 방법은 관련 규정에 따른다.

④ 상기 규정을 위반한 어선은 어업법과 어업법시행세칙의 관련 규정에 따라 처벌한다.  
본 규정은 하달한 날로부터 집행한다.】

### 3) 동해와 황해의 새로운 하절기 휴어제 실시에 관한 통지

[1998년 4월2일 공포, 1999년과 2000년 개정 : 농업부]

【국무원의 결의를 거쳐 1998년부터 동해(동중국해)와 황해에 대하여 아래와 같은 하절기 휴어제를 실시한다.

① 북위 35도 이북의 황해 해역: 매년 7월1일 00시부터 9월 16일 24시까지 모든 저인망어선과 안강망어선의 조업을 금지한다.

② 북위 26도 30분 ~ 북위 30도 해역: 매년 6월16일 00시부터 9월16일 24시까지 모든 저인망(大圍繪, 對網, 大洋網 포함, 새우조망은 잠정 제외)과 안강망 조업을 금지한다.

③ 북위 26도 30분 이남의 동해 해역: 매년 6월 1일 00시부터 8월 1일 24시까지 모든 저인망(大圍繪, 對網, 大洋網 포함)과 안강망 조업을 금지한다.

④ 정치 조업은 매년 2개월 이상 휴어한다. 구체적인 기간은 각 성(시, 구)에서 정한다.】

### [3] 논의에 대한 사건 :

양자간 하구수역 어업금지문제에 대한 국내언론의 보도내용

한-중어업협정상 이른바 현행조업질서유지수역과 관련하여 양자간 하구수역에 대한 한국어선의 입어문제를 합의한 양해각서의 내용에 대하여 국내 언론에서 이의를 제기함으로써 이미 가서명된 어업협정의 정식서명과 발효 등의 절차 진행이 중지되고, 한-일어업협정

체결 후 입어교섭 과정에서 있었던 이른바 쌍끌이어업파동과 유사한 문제가 국내적으로 표출되었다. ([부록18] 참조)

### ① 가서명된 조약의 법적 지위

양자조약의 성립절차는 교섭(negotiation) ⇒ 조약문의 채택(adoption of the text) ⇒ 조약문 인증(authentication of the text) ⇒ 기속적 동의(consent to be bound by a treaty)로 구분되며, 가서명은 조약문 인증절차 중 보통 조약 체결 교섭대표가 채택된 조약문에 대한 인증을 위한 정식서명에 앞서서 행하는 행위이다.

그리고 별도의 합의가 없는 한, 서명(signature), 조건부서명(signature ad referendum), 가서명(initialling)에 의하여 조약문은 최종적으로 확정되며, 그 후에는 타방 교섭국의 동의 없이 일방적으로 조약문 내용을 수정 또는 변경할 수 없는 것으로 본다(조약법에 관한 비엔나협약 제10조(a)).

### ② 양해각서의 법적 지위

가서명된 한-중어업협정 제15조는 이 협정의 부속서는 이 협정과 불가분의 일부를 구성한다고 규정하고 있는 바, 여기서 부속서란 좁은 의미의 부속서 I 및 II 만을 의미한다기보다 양해각서를 포함하는 부속문서 전체로 해석함이 타당하다. 즉, 조약이라 함은 단일문서 또는 둘 이상의 관련문서에 구현되고 있는가에 관계없이, 또한 그 특정의 명칭 여하에 불구하고, 서면형식으로 국가간에 체결되고 또한 국제법에 의하여 규율되는 국제적 합의이다(조약법에 관한 비엔나협약 제2조(a)). 따라서, 일부 언론 보도와 같이 양해각서에만 가서명한 것으로 표현된 것은 잘못이다.

### ③ 현행법령 존중에 관한 문제

현행법령에서 "현행"의 시점을 가서명 당시로 볼 것인가, 아니면 정식서명 당시로 볼 것인가의 다툼이 있을 수 있겠으나, 법의 일반원칙으로서 신의성실의 원칙에 입각해 볼 때, 사견으로는 달리 합의가 없는 한, 가서명 당시로 봄이 타당한 것으로 사료된다(조약법에 관한 비엔나협약 제10조 관련). 따라서, 가서명 당시의 상황을 무시하고 일방적으로 합의의 내면적 사실을 변경하고자 하는 중국측의 태도는 법적으로 신의칙에 위배되는 것으로 해석된다.

#### ④ 가서명 조약문의 공개여부

가서명된 조약문의 공개여부에 대한 법적 근거는 없지만, 당해부서의 관행일 수는 있다고 본다. 특히 조약체결의 민주적 절차의 준수라는 입장에서 비밀조약은 있을 수 없다. 다만, 공개의 범위와 대상, 시점 등에 관하여 별도의 합의가 있는 경우는 정식서명시까지 비공개로 할 수 있겠으나, 그 목적이 단순히 국내 여론의 검증 회피용이라면 타당하지 않다고 본다. 특히 한-중어업협정의 내용 중 특별히 비공개가 필요성이 있다고는 볼 수 없는 것이 사견이다.

#### ⑤ 양자강 하구수역 입어문제에 대한 판단의 기준

이 문제를 해결함에 있어서 기본적 접근 방법론에 관한 필자의 견해를 요약하면 다음과 같다.

- i. 우리나라 안보와 직결된 서해 특정금지구역에 대한 중국어선 입어규제의 대응조치로서 양자강 하구수역 입어규제 문제가 논의되었던 점을 이해해야 한다.
- ii. 중국의 양자강 하구수역은 위치상 중국의 배타적 경제수역에 해당하고, 한국에 대하여 어업적으로 중요하지 않으며, "황금어장"이라는 표현은 과장된 것이었다.
- iii. 연안국이 취하는 휴어제도와 같은 수산자원 보존관리조치는 타국이 존중할 책무가 있으며, 궁극적으로는 상호주의 원칙에 의하여 입장이 반전되기도 한다.
- iv. 이 문제는 한-일간에 있었던 이른바 쌍끌이 파동과 같은 해프닝이었고, 언론에 의하여 확대·오도되었으며, 오히려 당당하게 대처하지 못한 부분에서 정부당국은 비난받을 수 있다.

## 2. 이른바 이어도(Socotra Rock) 문제

이어도는 한국 최남단 도서인 마라도로부터 제주도 남서방 149km에 위치한 남북 1,800m, 동서 1,400m의 타원형 수중암초로서 주변해역 수심은 평균 50m이고, 암초 정상 수심은 최간조시에 4.6m이다. 이어도의 해도상의 명칭은 Socotra Rock인데, 이는 1900년 영국 상선인 Socotra호가 이 암초에 좌초한 데서 비롯된 것이다. 특히, 이어도는 제주도에서 오랫동안 전설의 섬이라고 여겨져 왔는데, 이어도를 본 사람은 다시 돌아오지 못한다는 전설도 전해지고 있다. 이어도는 동남아 및 유럽을 연계하는 주항로가 인근해역

을 통과할 뿐만 아니라, 민어, 우럭, 삼치, 부세, 뱀장어 등 수산자원이 풍부하기 때문에 어업적으로도 매우 중요한 어장이다.

이어도와 관련하여 제기되었던 문제점은 다음 세 가지로 요약된다

첫째, 풍부한 어장성에도 불구하고 이어도를 어업협정상 한국측 관할수역에 포함시키지 못했다는 비판이다. 물론 이어도를 한-중어업협정상 한국측 관할 수역으로 포함시켰으면 좋았겠지만, 한-일 또는 일-중어업협정과 비교할 경우 이를 관철하는 것은 현실적으로 어려움이 있었다. 즉, 한-일어업협정이 35해리를 기준으로 배타적 경제수역을 설정하고, 일-중어업협정은 52해리를 기준으로 배타적 경제수역이 설정된 반면에 한-중어업협정은 과도수역을 포함하여 평균 60해리 이상의 수역이 연안국의 배타적 경제수역으로 확정되었다. 배타적 경제수역 경계획정 이전에 잠정적으로 체결되는 어업협정에서 이어도 수역이 한국의 배타적 경제수역에 편입될 경우, 협상이 장기간 지연될 수 밖에 없었다.

둘째, 이어도를 공해(또는 이에 가까운 성격의 수역)에 포함시킴으로써 이어도의 영유권에 손상을 줄 수도 있다는 비판이다. 이어도는 최간조시에도 수면 위로 돌출되는 부위가 없는 암초로서 그 자체로는 영해나 배타적 경제수역을 가질 수 없다.<sup>42)</sup> 또한, 이어도 주변에 어떠한 시설물이나 인공섬을 설치하여도 이를 근거로 영해 등을 주장할 수 없다.<sup>43)</sup> 다만, 해당 시설의 안전을 보장하기 위하여 500m의 범위 내에서 안전수역을 설정할 수 있을 뿐이다. 따라서 이어도 자체는 영유의 대상이 되는 섬이 아니기 때문에 일부에서 주장하는 영유권 손상 등의 문제는 원천적으로 발생할 수가 없다. 그러나, 이어도는 한-중-일 3국 연안으로부터의 거리 등을 감안할 때, 중간선에 의한 배타적 경제수역 경계획정시에는 한국측 배타적 경제수역의 범위에 속한다.

셋째, 이어도 주변수역이 한-중어업협정상 현행조업질서유지수역에 포함됨으로써 한국이 이어도에 해양과학기지를 건설하는 등의 행위는 인접국의 항의 등을 불러일으킬 수 있다는 주장이다. 이어도는 1952년에 선포된 어업자원보호선 내측에 있으며, 1970년에 제정된 해저광물자원법상의 제4광구에 속한다. 또한, 배타적 경제수역법 제5조 제1항은 인접국과 별도의 합의가 없는 경우, 인접국간 중간선 이원의 수역에서는 권리행사를 아니한다고 규정하고 있다. 이어도는 물론 중간선 이내에 위치하므로 국내법상 해양과학기지를 건설하

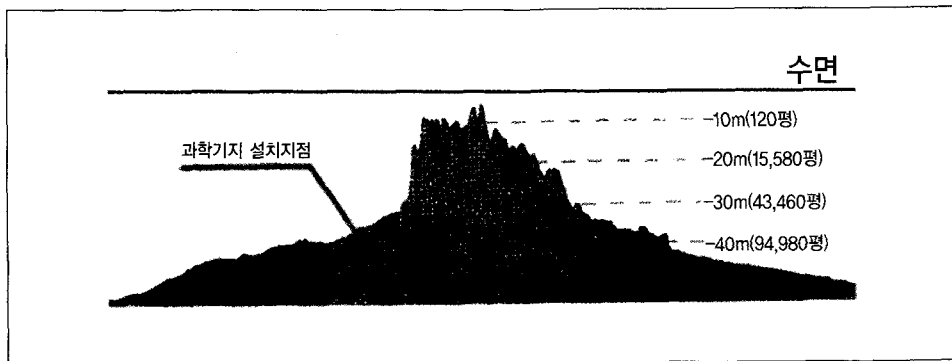
42) 유엔해양법협약 제121조 제1항 : 섬이라 함은 바닷물로 둘러싸여 있으며, 만조시에도 수면 위에 있는, 자연적으로 형성된 육지지역을 말한다.

43) 유엔해양법협약 제60조 제8항 : 인공섬·시설·구조물은 섬의 지위를 가지지 아니한다. 이들은 자체의 영해를 가지지 아니하며, 이들의 존재가 영해, 배타적 경제수역 또는 대륙붕의 경계획정에 영향을 미치지 아니한다.

는 것은 법적으로 하자가 없다.<sup>44)</sup> 문제는 국내법상의 규정에도 불구하고 인접국 특히 중국이 항의를 제기할 수 있느냐 하는 것이다.

결론적으로 말하면 중국은 자국의 권리로서 항의를 제기할 수 있다. 배타적 경제수역 경제 획정원칙에 관해서는 여러 가지 다른 입장이 있으며, 중국은 한국측이 주장하는 중간선 원칙에 반대하기 때문에 주장의 타당성은 논외로 치더라도 이어도 수역이 자국의 배타적 경제수역에 속한다는 주장까지 막을 수는 없는 것이다. 그러나 이러한 사실이 한-중어업협정 체결과는 관계가 없으며, 배타적 경제수역 경제획정에 관한 양국의 입장차이를 반영할 뿐이다.

특히, 1995년 한국에 의하여 해양과학기지 건설이 공식 추진된 이후 현재까지 중국정부로부터 어떠한 공식·비공식 이의 제기는 없었다. 따라서 이어도를 한국 배타적 경제수역에 포함시키는 문제는 한-중어업협정과 연관시킬 것이 아니라, 어업협정과는 별도로 진행 중인 한-중 배타적 경제수역 경제획정 회담에서 논의되어야 하며, 현재로서는 해양과학기지 건설 등 한국측의 정당한 권리를 지속적으로 행사하고 경제획정시 한국의 입장을 관철할 수 있는 논리를 개발하는 것이 과제이다.



[그림 3] 이어도의 수중모습

44) 한·중·일 3국으로부터 이어도까지의 거리

기 점	마라도 (한국)	진전산 (중국)	복강도 (일본)
거리(km/해리)	149 / 81	273 / 147	326 / 176

### 3. 현행조업질서유지수역의 범위

#### 1) 현행조업질서유지수역의 설정 배경 및 문제점

한-중어업협정 제9조는 황해 북부와 동중국해에 양국 어선이 자유롭게 조업할 수 있는 현행조업질서유지수역을 설정하되, 그 수역의 범위는 명확히 표시하지 않고 "일부수역"이라고 모호하게 표현하고 있다. 이는 황해 북부의 경우는 남-북한간 해양관할권 경계를 명확히 할 수 없었던 이유가 있었고, 동중국해의 경우는 한국 배타적 경제수역의 최남단선에 대한 양국의 입장 즉, 일-중잠정조치수역의 북단한계선을 인정하느냐의 문제와 관련되어 수역의 범위를 정확히 확정할 수 없었기 때문이다.<sup>45)</sup> 한-일어업협정상 제주도 남부 중간수역의 남단한계선과 관련하여 비슷한 문제가 발생한 바 있으나, 한-일어업협정에서는 이를 한국 배타적 경제수역의 최남단 위도선 이북이라고 표현하고 있다.<sup>46)</sup>

현행조업질서유지수역은 한-중-일 3국간에 체결된 어업협정에서 가장 공해적 성격이 강한 수역으로서 제3장에서 논의할 잠정수역 중 white zone(유보수역)과 유사하기 때문에 반드시 수역의 범위를 확정할 필요가 없고, 수산당국이 자국어민에 대한 계도와 어업협정 시행의 실제적 필요에 의해서 범위의 확정이 필요하다고 양국이 견해를 같이하는 부분에 대해서만 한정적으로 합의하였다.<sup>47)</sup>

그런데, 문제는 수역의 범위에 대하여 양국간 다른 부분 즉, 일-중잠정조치수역의 북부수역은 양국 어민이 활발히 조업하는 어장으로서 특히 동중국해에 출어하는 한국어선의 최대어장이라는 점이다. 중국의 입장에서 보았을 때, 동 수역을 자유조업수역으로 남겨둘 경우 입어 교섭시 자국에 불리할 뿐만 아니라, 한국의 입장에서도 동 수역이 자유조업수역에 포함되느냐 아니면 중국의 배타적 경제수역으로 간주되느냐는 어업의 측면에서 매우 중요한 것이었다.<sup>48)</sup> 이러한 문제점을 인식하고 한국측은 계속적으로 중국에 대하여 동 수역의 범위를 확정할 것을 요구하였으나, 중국은 교섭자체에 소극적인 입장을 보였다.

45) 중국과 일본은 무인암석(중국의 童島와 일본의 鳥島)을 영해기점으로 사용하고 있는 바, 이를 배타적 경제수역 경계의 기점으로 인정할 경우와 그렇지 않을 경우 중간선에 의한 한국의 배타적 경제수역 남단한계선이 달라지게 된다. 즉, 상기 기점을 인정할 경우, 남단선이 대략 북위 30도 43분으로 일-중잠정조치수역 이북에 설정되는 반면, 그렇지 않을 경우, 북위 30도 14분으로서 일-중잠정조치수역 내에 한국의 배타적 경제수역이 포함되게 된다.

46) 한-일어업협정 제9조 제2항.

47) 김영구, 「한-중어업협정 제9조 현행조업유지수역의 한계 및 관리방안에 관한 연구」, 해양수산부, 2000.

48) 일-중잠정조치수역 북부수역이 현행조업질서유지수역으로 확보되지 않아도 중국정부의 쿼터를 받아 조업할 수 있으나, 이 경우 중국의 국내 어업규제를 수용해야 하고, 입·출역통보 등의 절차를 이행해야 하기 때문에 현실적으로 원만한 어업활동은 기대할 수 없을 것이다.



## 2) 교섭 경과

현행조업질서유지수역에 대한 중국측의 초기 입장은 동 수역의 남단 한계선은 북위 30도 40분 이북 즉, 일-중잠정조치수역 이북에 한정된다는 것이었다. 그 논리로서는 첫째, 어업협정은 향후 배타적 경제수역 경계획정과 관련이 없으므로 한국의 배타적 경제수역 권원을 침범하지 않는다는 것이었고, 두 번째는 일-중잠정조치수역은 '양적 관리' 등 자원보존조치를 취하는 수역인 반면, 현행조업질서유지수역은 자유조업수역이기 때문에 자원관리를 효율적으로 하기 위해서 두 수역이 겹쳐서는 안 된다는 것이었다.

이에 대하여 한국측은 비록 현행조업질서유지수역 설정이 배타적 경제수역 경계획정과 관련이 없다 하더라도 한국의 잠정적인 배타적 경제수역이 중국의 배타적 경제수역로 간주되는 결과는 수용할 수 없다는 점과, 일-중어업협정은 일-중간의 양자조약으로서 제3국인 한국을 구속할 수 없음을 강조하였다. 특히, 북위 30도 40분 이북에 설정된 일-중현행조업질서유지수역(어업허가 불요수역으로 표기)이 한-일 제주도남부 중간수역 대부분과 중첩되는 점을 들어 중국의 이율배반적인 태도를 강하게 비판하였다.

그 결과 중국은 초기의 완강한 입장에서 일부 후퇴하여 일-중잠정조치수역 내에 한국의 정당한 권리가 있음을 인정하고 현행조업질서유지수역의 남단한계선이 일-중잠정조치수역 내에 위치하게 하는 수정안을 제시하여 북위 29도 40분으로 합의하였다.

## 4. 상호입어 허용 어선의 척수 및 입어허용량

한-중어업협정은 제3조에서 연안국이 입어허용량, 조업기간, 구역 등을 매년 결정하여 타방국에 통보하도록 규정하고, 연안국이 동 결정을 함에 있어서 고려할 사항으로서 해양생물자원의 상태, 자국의 어획능력, 전통적 어업활동, 상호입어의 상황 등을 열거하고 있으며, 한-중어업공동위원회의 협의 결과를 존중해야 한다고 규정하고 있다. 이러한 어업협정상 규정의 기본적은 유엔해양법협약 제61조 및 제62조의 규정에 충실한 것으로 해석된다.

즉, 연안국은 자국의 배타적 경제수역 내에서 최대지속적 생산량(MSY)에 입각한 생물자원의 총허용어획량(TAC)과 자국의 어획능력을 결정하고, 이를 기준으로 잉여량에 대해서 외국어선의 입어를 허용하는 것이다. 다만, 이러한 사항을 결정함에 있어서 전통적 어업활동을 고려하여야 하지만, 기본적으로 외국어선에 대한 입어허가 여부는 연안국의 재량사

항에 해당하는 것이다.

〈표 II-4〉 상호입어 허용 어선척수 및 허용어획량 합의결과 (2001. 6. 30~2002. 6. 30)

업종별	한 국		중 국			한-중 대비	
	입어 척수 (A)	허용어획량 (B)	업종별	입어 척수 (C)	허용어획량 (D)	C/A	D/B
계	1,402	60,000	계	2,796	109,600	1.99	1.83
기선저인망·트롤	284	13,906	저인망(拖網)	1,582	76,550	5.57	5.50
대형선망	138	8,445	선망(圍網)	135	13,800	0.98	1.62
근해유자망	53	985	유자망(流網)	985	9,850	18.58	10.00
채낚기·외줄낚시·연승	576	20,544	채낚기(鰵釣)	94	9,400	0.32	0.59
안강망·통발	351	16,120	-	-	-	-	-
운반선	21척	-	운반선	98척	-	-	-

〈표 II-5〉 한-일, 일-중 및 한-중 상호입어 교섭결과 비교

구분	한-일 교섭(1999년)		일-중 교섭(2000년)		한-중 교섭(2001년)	
	한국	일본	중국	일본	한국	중국
입어허가 척수	1,704	1,601	1,601	701	1,402	2,769
허용어획량(천톤)	149	94	70 + $\alpha$	71	60	109.6

어업협정상의 규정에만 충실히 따른다면, 상호입어 허용어선의 척수 등을 결정하는 것은 큰 문제가 아닌 것 같이 보일 수도 있으나, 현실은 이와 다르다. 우선 한-중어업협정이나 유엔해양법협약이 상정하고 있는 TAC 관리제도 등은 한-중 양국간 어업현실과는 괴리가 있을 뿐만 아니라, 양국의 어선세력의 차이가 워낙 크기 때문에 전통적 어업활동을 과연 어느 정도까지 고려해야 하느냐의 문제가 발생한다.

특히, 한국어선이 중국 배타적 경제수역에 출어하는 척수보다 중국어선이 한국 배타적 경제수역에 출어하는 척수가 훨씬 많기 때문에 한-중 입어교섭의 타결 여부는 한국 배타적 경제수역 내 중국어선 척수를 얼마나 줄이느냐에 달려 있었는데, 한-중간 입어교섭이 한-일 또는 일-중간 입어교섭시보다 더욱 어려웠던 점은 한-중 양국 어선의 격차가 한-일 또는 일-중의 그것의 몇 배에 달한다는 점이었다. 한-일과 일-중간 입어교섭은 어획량 또는 어선 척수 면에서 대략 1.5~2배 사이의 차이를 인정하는 것으로 타결되었으나, 한-중간에 이러한 기준을 적용할 경우, 중국측 입장에서는 한국 수역에서 조업하던 어선의 70~80%

이상이 철수해야 하기 때문에 최종 타결에 난항을 겪었던 것이다(〈표 II-4〉 및 〈표 II-5〉 참조).

당초 중국은 중국어선의 한국 배타적 경제수역에의 입어희망 어선척수를 한국어선의 중국 배타적 경제수역 입어희망 어선척수의 약 6배 정도를 요구하였으나, 그 동안의 협상을 통하여 2배 이내에서 최종 결정되었다. 실제로 해상관측, 긴급피항 척수, 각종 통계 등을 살펴볼 때, 한국 배타적 경제수역에서 조업하는 중국어선이 중국 배타적 경제수역에서 조업하는 한국어선의 5~6배에 달하는 것으로 추정되었다.

양국의 현실적인 조업격차를 인정한다고 할 때, 한국측 어업협상팀의 고충은 한국이 강경한 입장을 계속 고수할 경우의 어업실익이 크지 않다는 점이었다. 즉 한국 배타적 경제수역 내 중국어선 입어척수 5천척을 주장한다고 가정할 때, 1~2년 간 협상을 더 계속하여 그 수준을 3천척까지 줄일 경우에 얻게 되는 이득보다는 당장 중국측 입장을 수용하는 것이 수치상으로는 이익인 것으로 판단하였다. 왜냐하면, 협상이 지연되는 기간 동안 5천척 이상의 중국어선이 아무 제한 없이 한국의 배타적 경제수역에서 어업활동을 계속할 수 있었기 때문이다.

## 5. 과도수역 등의 관리방식

한-중어업공동위원회는 잠정조치수역과 과도수역에 대한 공동의 보존조치와 자원 관리 방식 및 과도수역 내 어업활동 조정·감축 문제를 결정하도록 되어 있다. 어업공동위원회는 협정 발효 후에 구성되는 것이나, 현실적으로 동 위원회에서 결정 또는 권고되는 사항에 대하여는 위원회 개최 이전에 양국간에 사전 조율되고 있으므로 어업협정이 발효되지 않은 상태에서 잠정조치수역 등의 관리문제도 사전에 합의할 필요가 있었다. 다만, 한-일 및 일-중간의 입어교섭 과정에서 잠정조치수역 등의 자원관리 문제는 시행의 어려움 등으로 어업협정이 발효되기 전에 본격적인 쟁점으로 등장하지는 않았다. 따라서 여기서는 한-중어업협정에 규정되어 있는 과도수역과 관련된 사항만 논의하기로 한다.

과도수역은 어업협정 발효 후 4년이 경과하면 당해 연안국의 배타적 경제수역으로 편입되며, 그 존치 기간 중 어업활동을 점진적으로 조정·감축하여 균형을 이루도록 되어 있다. 한-중어업협상에서 중점적으로 논의되었던 사항은 바로 상대국 과도수역 내에서 조업 중인 자국 어선을 어떻게 단계적으로 감축할 것인가 하는 점이었다. 이 문제 역시 배타적 경

제수역 상호입어와 마찬가지로 중국어선이 한국 과도수역에서 조업하는 척수가 훨씬 많기 때문에 중국측 과도수역에서의 한국어선 감축보다는 한국 과도수역 내의 중국어선 감축문제가 쟁점이었다.

과도수역 어업활동 조정·감축 문제에 관하여 핵심적인 사항은 어업협정상 "균형"을 어떻게 해석할 것인가 하는 것으로서 한국측은 상대국 과도수역에서 조업하는 어선척수간 균형에 초점을 맞춘 반면, 중국측은 각각의 과도수역에서 실시하는 보존조치(어선감축을 포함)가 상응 또는 대등해야 한다는 데 초점을 맞추고 있었다. 즉, 한국은 중국 과도수역에서 조업하는 어선척수와 한국 과도수역에서 조업하는 어선척수의 차이를 단계적으로 줄이는 것으로 해석한 반면, 중국은 양국 어선의 감축 척수의 절대적 수치에 초점을 맞추고 있었다.<sup>49)</sup>

교섭결과 중국측도 한국측 해석에 가까운 쪽으로 입장을 선회하였으나, 구체적인 감축 척수 등은 어업협정 발효 이후에 협의하자는 입장이었다. 이 문제를 교섭함에 있어서 한국측의 딜레마는 과도수역이 기본적으로 존치 기한 동안에는 연안국의 단속권이 미치지 못하는 공해적 성격을 가진다는 데서 출발하였다. 즉, 중국이 소극적인 입장에서 한국측이 이 문제에 교섭력을 집중할 경우 성과는 그리 크지 않을 뿐만 아니라, 실제 구체적인 조업척수에 대하여 합의에 도달한다 해도 이의 이행을 담보할 수 있는 수단이 극히 제약되어 있기 때문이었다. 즉, 양국간 합의사항을 위반한 중국어선이 한국 과도수역에서 조업하는 것이 발견되어도 이를 한국이 단속할 수 없는 것이다. 따라서 이 문제는 어업협정 발효 이전까지 완벽한 합의를 도출하기보다는 장기적 차원에서 기본 방향을 설정하는 방식으로 교섭을 진행해 나가는 것이 바람직한 것으로 판단되었던 것이다.

## 6. 일-중어업협정과의 관계

동중국해는 한-중-일 3국의 배타적 경제수역 권원이 중첩되고 있을 뿐만 아니라, 해양경제 회전에 대한 각국의 입장이 각기 다르다. 이에 따라 3국간 체결된 어업협정에서 규

49) 한국측은 당초 "일방 계약당사자 국민 및 어선의 타방 계약당사자의 과도수역에서의 어업활동"과 "타방 계약당사자 국민 및 어선의 일방 계약당사자 국민 및 어선의 일방 계약당사자의 과도수역에서의 어업활동"간의 균형이라는 취지의 문안을 제시하였으며, 중국은 당초 균형이라는 표현 삽입을 거부하다가 현재와 같이 "타방 계약당사자측 과도수역에서 조업하는 자국의 국민과 어선의 어업활동을 점진적으로 조정·감축하여 균형을 이루도록 노력한다"는 포괄적인 표현으로 균형이라는 개념의 도입에 동의하였다.

정하고 있는 수역도 상호 중첩되어 있으며, 경우에 따라서는 어느 한 어업협정의 규정과 다른 어업협정의 규정이 상호 충돌되는 문제가 발생하기도 한다. 특히, 한국측 입장에서 볼 때, 일-중어업협정은 한국의 배타적 경제수역 권원이 미치는 수역을 잠정조치수역이나 현행조업질서유지수역에 포함하고 있다. 그렇기 때문에 일-중어업협정으로 인하여 한국의 국익이 침해될 수도 있다.

그러나 이러한 우려는 조약의 효력은 당사자들에게만 발생하고 제3자에게는 미치지 않는다는 이른바 조약상대성의 원칙에 따라 법적으로는 문제가 되지 않는다. 즉, 조약은 제3자에게 의무를 부과하지도 않고 권리를 설정하지도 않는다는 원칙은 국제법상 그 타당성이 인정되고 있다.<sup>50)</sup>

일-중어업협정과 관련된 첫 번째 주된 비판은 2000년 2월 26일 일-중 각료급 회의에서 타결된 북위 30도 40분 이북의 일-중간 현행조업질서유지수역이 한국의 배타적 경제수역 또는 영해를 침범한다는 것이었고,<sup>51)</sup> 둘째는, 북위 30도 40분 이남 즉, 일-중잠정조치수역에서 한국어선의 조업에 지장을 받지 않는다는 것이었다.

첫 번째 사항의 경우 한국정부는 일-중간 합의 전후에 외교경로를 통하여 한국측 입장을 전달한 바 있으며, 중국 및 일본도 일-중간 합의사항이 한국측 권익을 침해하지 않는다는 입장을 밝혀왔다. 즉, 일본은 일-중간 합의된 수역 중 한국의 배타적 경제수역나 영해는 당연히 제외된다고 해석하였으며, 중국은 한-중어업협정 발효시 한-중간의 관계는 한-중어업협정이 존중된다고 밝혀왔다.

두 번째 사항 즉, 일-중잠정조치수역 내 한국어선 조업문제는 일-중어업협정에 의거 결정되는 것이 아니라, 한-일어업협정 및 한-중어업협정에 의거 결정되는 것으로 향후 중국 및 일본과 각각 협의해 나가야 할 사항인 것이다. 다만, 한국정부는 일-중어업협정으로 인하여 비록 법적인 영향은 받지 않는다고 하더라도, 중국 또는 일본과 어업관계에 있어서 사실적인 영향이 미칠 수 있는 부분에 대해서는 충분히 고려하였다.

50) 유병화, 「국제법 I」, 법문사, 2000, p. 243.

51) 일-중어업협정은 1997년 11월11일 서명되었으나, 일-중잠정조치수역 북부수역의 성격에 대한 이견으로 협정 발효가 지연되고 있다가, 2000년 2월 26일 북경에서 개최된 각료급회의에서 상기 문제를 타결하여 2000년 6월 1일 발효된 바 있다.

### Ⅲ. 한국 국회의 비준동의와 부대의견

2001년 2월 3일 대한민국 헌법 제60조 제1항의 규정에 따라 국회에 회부된 한-중어업협정 비준동의안에 대하여 2월 26일 국회 통일외교통상위원회는 농림해양수산위원회의 부대의견을 첨부하여 비준동의안을 정부원안대로 가결하였다. 국회의 이와 같은 조치는 한-중어업협정 비준동의안 가결시에 비하여 훨씬 합리적이고, 생산적인 일을 한 것으로 볼 수 있다. 왜냐하면, 행정부에 대하여 구체적인 외교업무의 지침을 정해주는 것은 국회의 마땅한 도리이고, 국사에 협조하는 자세이기 때문이라고 본다.

#### 관련위원회 의견 제시의 건

통일외교통상위원회 소관 「대한민국정부와중화인민공화국정부간의어업에관한협정비준동의안」에 대한 관련위원회 의견 제시의 건에 대하여, 당 농림해양수산위원회는 2000년 2월16일 14시 20분 제218회 국회(임시회) 제1차, 제3차 위원회에서 정부(해양수산부) 보고를 듣고 대체토론을 거친 다음 최종적인 의견제시 문안 작성은 위원장 및 간사에 위임함에 따라, 간사간 협의를 거쳐 별첨과 같이 통일외교통상위원회에 의견제시를 하고자 합니다.

첨부: 대한민국정부와중화인민공화국정부간의어업에관한협정 비준동의안에 대한 관련위원회 의견제시

2001. 2. 26

#### 대한민국정부와중화인민공화국정부간의 어업에관한협정

#### 비준동의안에 대한 관련위원회 의견제시

#### - 농림해양수산위원회 의견 -

○ 그동안 한·중 양국간에는 어업에 관한 협정이 존재하지 않아 무협정의 상태가 지속되어 온 관계로, 서해 및 남해에서 중국어선의 과도한 조업이 계속되어 왔고, 이로 인해 동 해역의 어족자원이 남획됨으로써 우리 어업인의 피해가 막대하였던 현실을 감안할 때, 양국간의 어업협정은 조속한 시일 내에 체결·발효될 필요성이 인정되고 있음.

〈다만, 본 동의안은 다음과 같은 사항에 깊이 유의하여 정부측에 그 이행을 촉구하면서 의결해야 할 것임〉

○ 동 어업협정의 체결·발효와 관련하여 협정수역의 범위 및 관리에 관한 사항, 상호 입어조건

등 교섭에 관한 사항, 우리 어업인 피해에 관한 제반 지원대책 등을 추진함에 있어서, 우리의 국익을 최대한 확보하고 아울러 어업인들의 피해를 최소화할 수 있도록 후속협상에 만전을 기함과 동시에 어업인에 대한 차질 없는 지원대책이 강구되어야 할 것임.

○ 한-중어업협정 본문 제9조는 과도수역 및 잠정조치수역 이남의 동중국해 "일부수역"을 한-중 양국어선이 현재의 조업질서를 유지하는 이른바 "현행조업질서유지수역"으로 규정하고 있을 뿐, 그 범위에 관하여는 여타의 경계가 되는 좌표를 구체적으로 명시하고 있지 않음.

제주도 남방 동중국해는 어족자원이 풍부하여 현재 많은 우리 어선들이 출어·조업하고 있는 중요 수역이므로, 앞으로 "현행조업질서유지수역"의 범위를 확정함에 있어 그 남단한계선은 우리 국토의 최남단인 마라도로부터 200해리의 거리에 해당하는 위도 약 29도 45분까지 확보하여야 할 것임.

또한, 동 현행조업질서유지수역 중 일부의 수역에 대해서 중국측은 우리측에 하절기 3개월의 휴어기간(6월 16일~9월 16일)을 공동으로 이행할 것을 요구하고 있는 바, 동 수역에서 우리 어선들의 조업제한 피해를 줄이는 방안으로서, 동 제한수역을 최소화하거나 인근 중국수역에 대체어장을 강구하는 등의 방안을 마련해야 할 것임.

이와 같은 우리의 입장이 관철될 수 있도록 각별한 외교역량을 발휘해야 할 것이며, 이에 관한 협상이 타결되는 즉시 그 결과를 국회에 보고하여야 할 것임.

○ 양해각서 제1항에서는 한국측의 서해 특정금지구역과 중국측의 양자강 보호수역에 관하여 이를 명시적으로 규정하지 않고, 단지 "한국측 일부수역, 중국측 일부수역"으로 표현하고 있으며, 이 수역에서는 "연안국이 현재 시행하고 있는 어업에 관한 법령을 존중하고 자국의 국민과 어선이 이러한 법령을 준수하도록 필요한 조치를 취한다"라고 규정하고 있음.

양자강보호수역에 관하여는 가서명(1998. 11. 11) 이후에 중국측이 관계법령(여사·장강구·주산 어장에서의 어로허가관리규정)을 개정함에 따라 동 수역에서의 조업규제가 강화되어 이 수역의 조업조건에 대해 새로운 협상을 하게 되는 문제가 발생하였는 바, 향후에는 이와 같은 논란의 소지가 없도록 양자강보호수역의 구체적 범위 및 조업제한 내용 등에 대해서 보다 명확히 하고, 동 수역에서 자원이 회복될 시에는 우리 어선이 재입어할 수 있는 객관적인 근거를 명확히 하며, 아울러 우리측도 이에 대응하여 어업자원보호조치에 관한 국내법령의 보완 등을 검토하는 등, 조업제한 및 중단에 따른 어업인의 피해가 최소화 될 수 있도록 제반대책을 강구할 필요가 있음.

○ 제주도의 마라도 남단에 위치한 "이어도"는 현행조업질서유지수역의 범위 안에 포함되어 있는바, 우리 정부는 "이어도" 주변수역에 대한 우리의 입장을 강화할 수 있는 조치를 취해야 할 것

임.

○ 동 협정본문 제11조는 긴급피항에 관하여 규정하고 있는 바, 동 피난제도가 본래 목적과 달리 중국어선들의 불법조업 수단으로 이용되지 않도록 향후 긴급피항제도의 운영에 있어서 그 절차와 요건을 엄격히 제한하여야 할 것이며, 아울러 우리의 해양경비 역량을 가일층 확충·강화해야 할 것임.

### 대한민국정부와중화인민공화국정부간의 어업에관한협정 비준동의안에 대한 부대의견

동 어업협정의 체결·발효와 관련하여 협정수역의 범위 확정 및 관리, 상호 입어조건 등의 교섭, 우리 어업인 피해에 대한 제반 지원대책의 수립 등에 있어서 우리의 국익을 최대한 확보하고 아울러 어업인들의 피해를 최소화할 수 있도록 동중국해 일부의 "현행조업질서유지수역"의 남단한계선은 마라도 남단 200해리로 하고, 동 수역 중 일부 수역에 대한 중국측의 하절기 휴어기간(3개월) 요구에 대하여 동 제한수역을 최소화하거나 인근 중국수역에 대체어장을 강구하는 등의 방안을 마련하며, 양자강 보호수역에 대한 구체적인 범위와 조업제한 내용 등을 명확히 하고, 재입어조건의 설정 등에 있어 객관적인 근거를 확보하도록 하며, 향후 EEZ 확정시 양자강보호수역에 대응하는 제주도 마라도 남단 해역을 우리측 EEZ로 주장하는 등 후속협상에 있어 만전을 기함과 동시에 어업인에 대한 차질 없는 보상지원대책이 강구되어야 할 것이다.

### 대한민국정부와중화인민공화국정부간의 어업에관한협정 비준동의안에 대한 부대의견

어업협정의 후속조치와 관련하여 협정수역의 범위 확정 및 관리, 상호 입어조건 등의 교섭, 우리 어업인 피해에 대한 제반 지원대책의 수립 등에 있어서, 우리의 국익을 최대한 확보하고 아울러 어업인들의 피해를 최소화할 수 있도록 다음 사항에 유념하여야 한다.

- 동중국해 일부의 "현행조업질서유지수역"의 남단한계선은 마라도 남단 200해리까지로 하고, 동 수역 중 일부 수역에 대한 중국측의 하절기 휴어기간(3개월) 요구에 대하여 동 제한수역을 최소화하거나 인근 중국수역에 대체어장을 강구하는 등의 방안을 마련한다.

- 양자강 보호수역에 대한 구체적인 범위와 조업제한 내용 등을 명확히 하고, 재입어조건의 설정



등에 있어 객관적인 근거를 확보하도록 한다.

- 그리고 향후 EEZ 확정시 양자강보호수역에 대응하는 제주도 마라도 남단해역을 우리측 EEZ로 주장하는 등 후속협상에 있어 만전을 기함과 동시에 어업인에 대한 차질 없는 지원대책이 강구되어야 한다.

#### IV. 한-중어업협정에 관한 정부측 설명자료

한-중어업협정 체결 직후 한국정부가 대국민 설명자료로 배포한 내용은 다음과 같다.

##### [1] 한-중어업협정의 기대효과

한-중어업협정은 배타적 경제수역제도로 대변되는 새로운 어업질서를 한국과 중국 사이에 도입한다는 점에서 그 의의가 있으며, 이는 곧 한국과 중국이 각각 연안국으로서 어업에 관한 주권적 권리를 행사하고, 이에 따라 새로운 어업질서를 구축한다는 것을 의미하는 것이다. 어업협정의 체결로 수산자원의 고갈문제를 해결하고 지속가능한 자원 개발을 위한 하나의 준거틀이 마련된 것이다. 배타적 경제수역으로 관리되는 수역은 연안국이, 잠정조치수역과 과도수역은 어업공동위원회가, 현행조업질서유지수역은 양국 정부간 별도의 합의로 관리된다.

한-중어업협정이 장래에 있어서 기존의 어업형태를 어떻게 변화시킬 것인지가 큰 관심사인 바, 이는 중국어선의 한국 연근해 조업과 한국어선의 중국 연근해 조업으로 나누어 생각해 볼 수 있다. 우선 중국은 어선의 숫자 및 어획량을 대폭적으로 감축해야 함과 동시에, 연안 자원보호를 위하여 설정된 한국의 트롤어업금지선 등 각종 어업규제를 받게 되며, 한국의 배타적 경제수역으로 관리되는 수역에서는 한국의 입어허가를 받아야만 조업할 수 있게 되었다. 또한, 4년 후 과도수역이 한국의 배타적 경제수역으로 편입됨에 따라 중국어선의 한국 수역 조업은 더욱 제한될 것이며, 과도수역의 존치기간(어업협정 발효 후 4년간) 중에도 중국어선의 조업은 조정·감축될 것이다.

현재 한국측 수역에서 조업하는 중국어선의 수는 중국측 수역에서 조업하는 한국어선의 수보다 압도적으로 많기 때문에 어업협정의 발효가 지연될수록 한국측의 자원에 대한 손해

는 더 커지게 된다. 어업협정이 발효되지 않고 있어서 발생하는 한국측 손실은 연간 약 3,000억원에 이를 것으로 추정되었다. 어업협정 발효에 따라 한국 수역에서 중국어선의 조업을 제한하게 되면 한국의 수산자원 상황이 크게 호전될 것으로 기대된다.

한국어선이 주로 조업하는 중국측 수역은 동중국해 중국연안과 일-중어업협정상 중국측 배타적 경제수역이다. 이번 어업협정은 중국측 연안어장을 과도수역으로 설정하거나 현행조업이 유지되는 수역으로 하였다. 단, 양자강 하구수역에서 중국이 취하는 자원보존조치를 한국어선은 존중하여야 한다. 한편, 중국측 배타적 경제수역인 동중국해 남부 및 남중국해에서 한국어선의 조업이 계속될 수 있도록 양국 수산당국간에 구체적으로 협의될 것이다.

한-중어업협정이 체결되기 이전에는 한-중 양국의 어선이 서로 상대방의 영해나 조업자제한 외측에서 자유롭게 조업할 수 있었지만, 이 어업협정이 발효된 후에는 자유조업이 가능한 수역은 대폭 줄어든다. 한-중 양국 어업인들의 입장에서 볼 때 어업협정의 체결은 어장의 축소를 초래하지만, 반대로 한국 연안에 대한 한국의 주권적 권리를 확보하여 수산자원을 보존할 수 있기 때문에 장기적으로는 한국의 어업인에게 도움이 된다.

## [2] 한-일어업협정과 한-중어업협정의 비교

두 어업협정은 모두 유엔해양법협약의 배타적 경제수역제도에 기초하여 체결되었으며, 양측의 지리적 중간지대에 배타적 경제수역 어업제도의 시행이 유보되는 수역을 설정한 점에서 유사하다고 할 수 있다. 그러나 한-일어업협정과 달리, 한-중어업협정은 양국간 최초로 체결되는 어업협정으로서 과도수역이라는 특수한 개념의 수역을 도입하였다. 또한 한-일어업협정에서는 이른바 동해 중간수역이 공동관리수역이 아닌 반면, 한-중어업협정의 잠정조치수역은 양국이 공동관리하는 수역이다.

## [3] 한-중어업협정이 한국 어업에 미칠 영향

(중국어선의 한국수역 조업에 관하여)

중국어선은 그간 한국의 영해까지 근접하여 자유롭게 조업을 해왔지만, 한-중어업협정이 발효되면, 자원보호를 위하여 한국이 설정한 트롤어업금지선 이내에서 중국어선의 조업은 규제를 받게 되며, 한국의 배타적 경제수역으로 관리되는 수역에서 조업을 희망하는 중

국어선은 한국 수산당국의 입어허가를 받아야만 한다. 또한, 어업협정 발효 4년 후 과도수역이 한국 배타적 경제수역으로 편입됨에 따라 중국어선의 한국수역 조업은 제한될 것이며, 과도수역의 존치기간 중(협정 발효 후 4년간)에도 중국어선의 어업활동은 조정·감축될 것이다.

(한국어선의 중국수역 조업에 관하여)

한국어선이 주로 조업하는 중국측 수역은 동중국해의 중국측 배타적 경제수역이다. 한편, 중국측 배타적 경제수역인 동중국해 남부 및 남중국해에서 한국어선의 조업은 상호입어 등을 통하여 계속할 수 있도록 중국측과 구체적으로 협의할 것이다. 다만, 동중국해 중국측 일부수역에서 실시되는 자원보존조치는 한국어선도 준수하여야 할 것이다.

#### [4] 잠정조치수역과 과도수역의 설정기준

잠정조치수역과 과도수역의 범위를 설정함에 있어서는 해안선의 전반적인 형태, 해안으로부터의 거리, 가상 중간선으로부터의 거리, 각 수역의 면적, 어장성, 양국이 각각 실시하고 있는 어족자원 보존조치, 현행 조업실태, 각 지점의 특수사정 등 모든 관련요소를 복합적으로 고려하였다.

이상과 같이 여러 가지 요소를 복합적으로 고려하면서 양측이 협상과정에서 여러 차례 좌표를 조정하였기 때문에 수역의 모양이 다소 복잡하게 되었다. 어느 한가지 기준을 가지고 수역을 설명하거나 평가할 수 없지만, 전반적으로 볼 때 양국 해안선의 전반적인 형태를 반영하고 있으며, 해안선으로부터 거리와 수역 면적 등 외형적인 기준에 의하면 양측이 대등하게 균형을 이루고 있다.

#### [5] 양측 배타적 경제수역의 폭

한국이 중국측의 직선기선을 인정하지 않기 때문에 일률적인 거리개념으로 수역을 획정하지는 않았다. 서로가 객관적인 좌표를 제시하여 협상 과정에서 기본적으로 대등한 수역 확보와 어장성 등을 주로 고려하였다.

- 영해기선을 기준으로 양국의 배타적 경제수역(과도수역 포함)은 공히 약 50~60해리 내외(연안을 기준으로 하면 평균 80~90해리)로서 일-중어업협정의 52해리보다 넓다.

## [6] 중국측 과도수역 남단한계선의 위치에 관한 문제

한국의 연안은 남쪽으로 내려가서 제주도를 감싸고 동쪽으로 나가지만, 중국의 연안은 계속 남쪽으로 뻗어나가고 있다. 즉, 한국측이 제주도 남쪽에서 동쪽으로 돌아나간 면적만큼 중국측도 남쪽으로 뻗어나간 것이다. 이와 같이 한국측 과도수역의 면적과 중국측 과도수역의 면적을 동등하게 하는 과정에서 두 과도수역의 모양이 약간 다르게 설정된 것이다.

만일 양측 과도수역 남단의 위도를 동일하게 하려고 한다면, 면적의 균형을 맞추기 위해서는 중국의 과도수역이 동쪽으로 우리나라를 향해서 뻗어나오게 될 것이고 이 경우 한국에게 불리한 면이 있다. 따라서 중국의 과도수역이 한국 쪽으로 뻗혀 나오는 대신 남쪽으로 좀 더 내려가도록 한 것은 지형적인 이유 때문이다.

## [7] 과도수역의 설정 배경과 면적

양국 어선이 공동으로 조업할 수 있는 잠정조치수역의 범위에 대하여 중국은 가능한 한 넓어야 한다는 입장인 반면, 한국은 자원보호 측면에서 잠정조치수역이 좁아야 한다는 입장이었다.

양측은 이러한 수역의 범위를 좁히는 데 협상의 초점을 두기보다는 대안으로 서로간의 입장이 좁혀지지 않는 수역을 과도수역으로 지정하여 일정기간 어업공동위원회를 통해 관리하다가 그 기간이 경과한 후에는 각자 자국의 배타적 경제수역으로 편입하여 관리하는데 합의점을 도출한 것이다.

과도수역의 설정을 통해, 단기적으로는 배타적 경제수역 제도의 즉각적인 도입시 발생될 경제적인 충격을 완화하는 한편, 궁극적으로는 배타적 경제수역제도가 실시되는 수역을 확대한다는 두 가지 목적을 함께 달성할 수 있게 된 것이다.

과도수역의 면적도 거의 대등하고, 4년 이후 과도수역이 배타적 경제수역으로 편입된 후의 면적도 거의 대등하다. 교섭 과정에서 지형적으로 중국의 해안선이 더 길기 때문에 전체적으로 중국측 배타적 경제수역 면적이 한국보다 커야 한다는 주장이 있었으나, 양측이 대등한 면적을 가지도록 합의하였다.

### **[8] 과도수역의 법적 성격**

과도수역은 한-중어업협정에서 창설된 특수한 수역이다.

첫째, 이 수역은 어업협정이 발효되고 4년이 경과하면 연안국의 배타적 경제수역으로 편입된다.

둘째, 과도수역 존치기간 중에는 그 관리방식이 잠정조치수역과 배타적 경제수역의 중간적인 성격을 가진다.

셋째, 과도수역은 존치기간 중에 양국의 공동관리 하에 양국 어선이 공동으로 조업할 수 있는 수역이다.

과도기간은 어업협정의 발효일로부터 4년으로 설정되었다. 한-중간에는 상호 전통적 조업실적을 보장해 주지 않는 대신, 4년간 상호 상대방측 과도수역에서 조업할 수 있도록 허용해 주는 의미를 가진다. 그러나 과도기간 중 양측이 서로 상대방측 과도수역에서 조업하는 실적이 단계적으로 균형을 이루도록 하였다. 즉, 한국측에 설정된 과도수역에서 조업하는 중국어선의 척수는 단계적으로 감축될 것이며, 그 구체적인 내용은 어업공동위원회에서 협의하게 될 것이다.

과도수역의 관리방식은 잠정조치수역의 관리방식보다는 상당히 엄격하다. 즉, 잠정조치수역에서는 선적국이 자국 어선을 관리하면 되는 반면, 과도수역의 경우 이 수역에서 조업하는 어선의 명단을 상대방에 통보하게 되어 있고, 공동승선, 정선, 승선검색 등 공동임검 조치를 취할 수 있도록 규정하고 있다.

### **[9] 과도수역과 잠정조치수역과의 차이점**

잠정조치수역과 과도수역은 양국의 어선이 조업할 수 있는 공동어로수역이라는 점에서 공통점이 있지만, 다음과 같은 두 가지의 본질적인 차이점이 있다.

첫째, 잠정조치수역은 어업협정이 유효한 동안 계속하여 공동관리수역으로 남는 것이고, 과도수역은 4년이 경과한 후에는 연안국의 배타적 경제수역으로 편입되는 한시적인 수역이다. 과도수역의 본질은 연안국의 배타적 경제수역이라고 할 수 있지만, 일정기간 동안 연안국의 권리행사가 제한되는 것이라고 할 수 있다.

둘째, 과도수역의 관리방식은 잠정조치수역의 관리방식보다 엄격하다고 할 수 있다. 관리방식의 차이는 다음과 같다.

- ① 과도수역에서는 어업협정 발효 4년 후에 배타적 경제수역으로 전환하는 데 지장이 없도록 어업활동을 점진적으로 조정·감축한다.
- ② 과도수역에서는 어업활동의 균형을 이루도록 노력한다.
- ③ 과도수역에서는 엄격한 척수제한을 실현하기 위하여 상대방측 과도수역에서 조업하는 어선의 명단을 교환한다.
- ④ 과도수역에서는 공동승선, 정선·승선검색을 포함한 적절한 공동감시·감독이 시행된다.

과도수역은 잠정조치수역에서 배타적 경제수역으로 전환되어 가는 과도적 성격의 수역이다. 즉, 일정기간 후에 배타적 경제수역으로 편입된다는 점에서 과도적인 수역이고, 그 관리방식도 배타적 경제수역으로의 전환을 염두에 두고 점차 강화하도록 되어 있기 때문에 또한 과도적 성격을 가지게 된다.

교섭 당시 중국은 한국측의 현재 과도수역이 지나치게 크다고 반발하였던 점에 비추어, 만약 한국이 더 넓은 과도수역을 주장할 경우 협상에 장기간이 소요되고 중국어선의 한국 수역 내 조업도 계속되어 수산자원 고갈 등으로 한국 어업인들이 입게되는 손실은 더 막대하였을 것이다. 한국으로서는 수산자원 보존, 환경오염 방지 및 조업질서 확립 등을 목적으로 어업협정 체결을 기피하는 중국을 설득하여, 가능한 한 조기에 타결되도록 노력하였다.

#### [10] 이른바 이어도 문제

이어도(파랑도; 소코트라초)는 제주도 남서방 약 150km(81해리)에 위치하는 수중의 암초로서, 국제법상 섬이 아니기 때문에 그 자체의 영해를 가질 수 없고, 배타적 경제수역 또는 대륙붕의 기점이 될 수 없다.

이와 같이 이어도 자체는 배타적 경제수역을 가질 수 없으나, 이어도는 제주도로부터 200해리 이내에 위치하고 있어서 한국의 배타적 경제수역의 권원 내에 있다. 한편, 이어도는 중국으로부터도 200해리 이내에 있어서 중국의 권원도 이어도 주변에까지 미친다. 따라서 이 주위에서는 한-중간에 배타적 경제수역 경계가 획정되어야 하지만, 이어도는 중국보다 한국쪽에 더 가깝게 위치하고 있으므로 경계획정 이전에라도 그 주변수역은 일용 한국의 배타적 경제수역이라고 볼 수 있다.

이어도가 위치한 제주도 남부수역은 한-중어업협정상 잠정조치수역 및 과도수역 이남

에 위치하고 있으며, 이 수역에서는 한-중 양국의 어선이 현행과 같이 어업활동을 할 수 있도록 하고 있다(현행조업질서유지수역). 그렇다고 해서 이 수역이 완전한 공해(公海)는 아니다. 한-일어업협정에 따르면 제주도 남부 중간수역을 기준으로 한국측의 협정수역은 한국의 배타적 경제수역으로 간주되기 때문에 중간수역의 서쪽에 위치한 이어도는 한국의 배타적 경제수역으로 간주되는 수역 내에 있다(한-일어업협정 부속서Ⅱ의 제1항),

제주도 남부 동중국해 수역 전체는 앞으로 한-중간 또는 한-중-일간 배타적 경제수역 경계선이 획정되어야 할 수역이며, 이러한 과정에서 이어도는 한국 연안에 보다 가깝기 때문에 그 주변수역은 궁극적으로 한국의 배타적 경제수역으로 확정될 것이다. 한편, 이어도에서의 한국 과학기지 건설은 어업문제를 다룬 이 협정에 의하여 아무런 영향을 받지 않는다.

#### [11] 한-중어업협정과 해양경계 획정과의 관계

이미 한-중 양국이 각각 배타적 경제수역을 선포하였으므로, 원칙대로 한다면 양국은 배타적 경제수역의 경계를 획정한 후 각자 자국의 배타적 경제수역을 관리함으로써 어업문제를 해결하는 것이 정상적인 방식이다. 그러나 양국은 황해 및 동중국해에서의 배타적 경제수역 경계획정 교섭에는 상당한 시간이 소요될 수 있다는 데 인식을 같이 하고, 그 이전에 잠정적인 성격의 어업협정을 체결하는 데 합의하였다.

한-중어업협정은 따라서 양국간 배타적 경제수역 경계획정이 이루어지기 전까지 잠정적인 성격을 가지며, 법적으로 향후 양국간 배타적 경제수역 경계획정에 어떠한 영향도 미치지 않는다. 한-중어업협정이 발효된 후에도 양국간 배타적 경제수역 경계획정 협상은 지속적으로 추진될 것이며, 배타적 경제수역 경계가 획정되면, 한-중 양국은 유엔해양법협약상의 완전한 배타적 경제수역 제도에 의해서 어업문제를 해결하게 될 것이다.

#### [12] 잠정조치수역 이북 및 이남의 수역

이들 수역에서는 현행의 어업활동을 존중하기로 하였다. 다만, 서해 일부수역에서 한국의 조업규제사항을 중국어선이 준수하고, 양자강 연안 일부수역에서는 중국의 조업규제사항을 한국어선이 존중하도록 하였다.

### [13] 북방한계선 및 특정금지구역과의 관계

북방한계선은 한-중어업협정의 체결에 의해 어떠한 영향도 받지 않는다. 이 어업협정은 어업에 관한 사항을 규율하기 위하여 한국과 중국간에 체결되는 협정이므로, 한국과 북한간의 실질적인 해양경계선이라 할 수 있는 북방한계선의 법적인 지위에 어떠한 영향도 미칠 수 없다. 한-중어업협정이 발효되면 서해 북부수역에 대한 한국의 조업규제사항을 중국 어선들은 준수하여야 한다.

### [14] 현행조업질서유지수역의 성격

잠정조치수역의 아래와 위에 위치한 일부수역은 어업협정에 따라 현행 조업질서를 유지하는 것으로 되어 있기 때문에 한국어선의 조업에 지장은 없다. 다만, 중국 연안 일부수역에서는 중국어민에게도 적용되는 조업제한 조치가 있으므로 한국어선도 이를 준수하여야 할 것이다.

한-중어업협정상 잠정조치수역 및 과도수역 이남의 일부수역에서는 현행 어업활동을 유지한다고 규정한 것은 한-중-일 3국간 배타적 경제수역 주장이 중첩되고 해양경계가 없어 좌표로써 구체적으로 표시하기 어려운 수역을 일부수역이라고 표현한 것이다. 또한 "별도의 합의가 없는 한 현행어업활동을 유지한다"고 함으로써 합의가 있을 경우 새로운 어업질서를 설정할 수 있음을 명시하였다. 현행조업이 유지되는 동중국해의 일부수역의 구체적인 범위는 양국 수산당국간 협의를 통해 정해질 것이다.

### [15] 일-중잠정조치수역에서의 한국어선 어업활동 문제

양자간 이남의 동중국해는 제주도(마라도 포함)로부터 200해리가 넘는 수역으로서 중국 또는 일본의 배타적 경제수역에 해당한다. 따라서 한국어선은 중국 또는 일본의 당국으로부터 입허허가를 받은 후 조업하여야 한다. 다만, 동 수역에 중국과 일본의 배타적 경제수역 경계가 확정되지 않아 어느 국가로부터 입허허가를 받아야 하는지의 문제가 있다. 이 수역 중 명백히 중국측 배타적 경제수역에 해당하는 수역(중국과 일본의 가상경계선 서측)에서는 상호입어 방식으로 한국어선이 계속 조업할 수 있도록 한-중 수산당국간에 협의되었다.



### [16] 한-중간 어선사고, 어구파손 등과 관련한 안전조업 문제

양국 어업인간의 어업활동과 관련한 각종 사건·사고는 1차적으로 [한국수산업협동조합 중앙회와 중국 동황해어업협회간의 어선해상사고처리에 관한 합의서]에 따라서 처리하게 된다

민간합의서에 따라 양국 어민단체간에 사건을 해결할 수 없을 경우에는 한-중어업협정상 조업질서유지와 조업안전유지구정(제10조)에 의거, 동 협정에 규정된 한-중어업공동위원회에서 협의하여 처리하게 된다.

다만, 현재의 민간합의서는 협정 발효 이전 어선사고·분쟁 등의 처리를 위한 기본적인 사항만을 포함하고 있으므로, 한-중어업협정이 발효되면 기존의 해상사고처리 뿐만 아니라, 조업분쟁 방지를 위한 조업규칙, 민간차원에서의 잠정조치수역 및 과도수역에서의 공동 자원관리방안 등을 포함한 민간어업약정 체결이 필요한 상황이다.

현재, 한-중민간어업약정 체결문제는 양국의 민간단체간 그 필요성에 대하여 의견의 일치를 보이고 있고, 양국 정부 또한 체결을 적극 지원하고 있으므로 정부간 어업협정 발효 이후 가까운 시일 내에 민간어업약정 체결에 관한 논의가 본격화 될 것이다.

## V. 한-중어업협정의 체결과 발효의 의의

해양법상 반폐쇄해인 황해를 사이에 둔 대안국(對岸國)으로서, 그리고 황해와 동중국해 수산자원의 공동이용국으로서 한국과 중국 두 나라는 숙명적인 협력 당사자가 될 수 밖에 없다. 그럼에도 불구하고 중국의 수산자원 보호선인 모택동 라인과 한국의 평화선을 상호 부정하는 바탕 위에서 어업에 관한 아무런 공통규범 없이 지금껏 황해와 동중국해에서의 어업을 양국이 경쟁적으로 영위해 왔기 때문에 적절한 자원 보존·관리 체제가 구축되지 못하였음은 물론이고, 국제법상의 상호협력 의무마저도 소홀히 함으로써 현재와 같이 수산자원의 고갈현상을 초래하고 말았다.

사실 중국은 제3차 유엔해양법회의 기간 동안 200해리 배타적 경제수역제도의 창설을 가장 열렬히 지지했던 국가였으면서도 동북아 연안국들 중 가장 늦게 배타적 경제수역법을 제정하였다(1998. 6. 23 공포). 그러면서도 1986년 이후 급속한 어업 확대정책을 추구함으

로써 1989년부터 세계 제1위의 수산물 생산국이 되었고, 주변 국가들에 대하여도 수산자원 이용상의 가해국 위치에 있다. 따라서, 어업에 있어서의 공세적 입장에서 한-중어업협정 체결 교섭에 소극적으로 임해 온 것이 사실이다.

2000년 8월 3일 서명되고 2001년 6월 30일 발효된 한-중어업협정은 두 나라 역사 이래 처음 공식적 어업관계를 구축한 것이라는 측면에서 그 의의가 크다고 할 것이고, 이로써 두 나라는 주변국들과 배타적 경제수역체제에 부합되는 새로운 어업협력체제를 완성한 것이다.

한-중어업협정이 완전 타결되기까지 양측간에는 특별한 걸림돌이 없었음에도 불구하고, 1993년 12월부터 19차례의 교섭 끝에 1998년 11월 11일의 가서명과 2000년 8월 3일 정식서명을 거쳐, 협정발효까지 7년 6개월이 걸린 셈이다.

한-중-일 세나라 사이에 가장 먼저 시작했던 한-중어업협정 체결교섭이 가장 늦게 타결될 것은 그 동안 양자간 하구수역 조업문제, 배타적 경제수역 상호입어 문제, 현행어업질서유지수역 범위 등의 합의과정에 다소의 우여곡절도 있었지만, 근본적으로는 중국의 이른바 만만디 자연전술과 한국의 지나친 신중론이 맞아떨어졌기 때문이었다.

한-중어업협정의 주요 구성내용은 해양생물자원의 보존과 합리적 이용, 정상적인 어업질서의 유지, 그리고 어업분야 상호협력 등 세 가지를 기본이념으로 하고, 양측의 배타적 경제수역을 협정수역으로 하며, 그 수역에 대해 상호입어를 허용하기로 한 것이다. 그리고 해양경계 확정시까지 잠정조치수역과 과도수역을 설정하여 그 수역에서는 해양생물자원을 공동관리하기로 합의하였다. 또한 현행조업질서유지수역은 공해와 유사한 성격의 수역으로서 어업협정 발효 후에도 규제받지 않는 어업활동이 보장되는 수역이다. 즉 이들 세 가지 잠정수역에서는 배타적 경제수역제도의 적용이 배제되는데, 이것은 해양경계 확정의 어려움을 감안한 잠정적 조치이다.

사실 배타적 경제수역제도는 당해 연안국에게 관할수역을 200해리까지 확대할 수 있도록 인정함으로써 그 수역 자원이용권과 함께 자원관리 책무도 동시에 부여한 국제해양법상의 제도이다. 따라서 연근해어업의 역할이 그 만큼 중요해졌다는 의미를 갖게 되는데, 한국 연근해어업의 기본적 역할로서 수산식품의 생산과 더불어 식품 안전성 확보의 중요성이 크다는 사실은 이른바 낱꽃게 파동을 통하여 충분히 입증된 바 있다.

그 외에도 안보적 기능과 환경산업적 기능 또한 가변이 볼 수 없기 때문에 연근해어업의 지속적 발전 당위성은 매우 큰 것이다. 그럼에도 불구하고, 한-중어업협정이 발효되면 한국의 연근해 어장면적은 더욱 축소될 수 밖에 없고, 수산자원의 상태가 회복될 때까지 어획

량의 감소는 필연적일 것이지만, 이 부분은 수산물 생산자와 소비자가 당분간 분담해야 할 고통으로 남을 것이다.

한-일어업협정이 발효될 당시에 밀려왔던 너무나 큰 충격에 대하여 우리는 한-중어업협정 체결로 그 부분을 보완할 수 있을 것으로 기대하였다. 그러나 그 기대는 당장 실현되지 않고 수산자원 상태가 회복되기를 기다려야 하는 것이다. 그리고 한-중어업협정이 발효됨으로써 한국 수산업계에 나타날 것으로 예상되는 효과 중에는 다음과 같은 것이 있다. 즉 중국측 수역에서 조업해 온 근해어선은 중국의 규제에 따라 어업활동이 위축됨으로써 당장 어업손실을 입게 되는 반면에, 한국측 수역에서 중국어선을 규제함으로써 수산자원 회복을 통하여 연안어업은 서서히 이익을 누리게 될 것이다.

여기서 근해어업과 연안어업의 전반적 손익관계를 볼 때, 이익이 손실보다는 훨씬 크지만, 두 업계의 이해관계는 일치하지 않는다는 문제가 발생하기 때문에 손실부분에 대한 적절한 국내적 보완대책이 필요한 것이다.

그 동안 우리는 한국 연근해에서 자행되는 중국어선단의 무모한 어업활동에 대하여 깊이 우려하였고, 한-중어업협정이 체결되면 그 우려가 일시에 불식될 수 있을 것으로 기대해 왔다. 그러나 어업협정 발효 후에도 남은 과제는 산적해 있으며, 오히려 그것이 새로운 출발점이라고 봄이 타당할 것이다.

앞으로 두 나라가 합의로써 해결해 가야 할 주요 과제들은 해양경계 획정문제, 협정위반 행위자의 단속에 관한 문제, 수산자원 관리와 해양환경의 회복에 관한 협력문제, 어업공동위원회의 운영과 매년의 상호입어조건에 관한 협의문제, 어업분쟁의 해결에 관한 문제 등이다.

결론적으로 볼 때, 한-중어업협정은 양 당사국이 신중하게 교섭에 임함으로써 큰 무리 없이 양측의 이익을 적절하게 조정한 결과라고 평가할 수 있으며, 그 성공 여부는 앞으로의 운영과 협력 노력에 달려 있다고 할 것이다. 어업협정의 체결권은 국가가 행사했지만, 그것의 실천은 어업인 몫으로 남게 되었으니, 어업협정의 성실한 이행 뿐만 아니라, 국내법 상호존중의무의 이행과 같은 준범어업 기반이 확고하게 정착되어야만 한-중어업관계의 지속적 발전을 기대할 수 있을 것이다.

## VI. 한-중어업협정 발효 이후의 과제

동북아지역의 새로운 해양법질서는 한국 어업에 있어서 큰 위기이기도 하지만, 오랫동안 누적되어 온 구조적인 문제점을 해소할 수 있는 기회이기도 하다. 그러나 실제 어업인 입장에서는 기존에 자유롭게 조업하던 어장에서 더 이상 조업할 수 없게 되었다는 점에서 긍정적인 측면보다는 부정적인 측면이 더욱 강하게 다가오는 점은 부인할 수 없을 것이다. 이 점은 1999년 1월 신 한-일어업협정 발효 이후 한국사회가 겪었던 혼란을 보면 충분히 짐작할 수 있다. 한-중어업협정의 경우, 한-일어업협정보다는 그 충격이 덜하였지만, 조업할 수 있는 어장의 범위가 좁아지는 것은 사실일 뿐만 아니라, 한-일어업협정으로 체질이 허약해진 상태였기 때문에 실제 체감도는 약한 것이 아니었다고 생각된다.

따라서, 한국정부도 이러한 어업인의 충격을 경감하기 위하여 여러 가지 지원사업을 시행하는 한편, 장기적인 차원에서 지속 가능한 어업을 영위할 수 있도록 어업구조 조정은 물론 어업허가 및 관리제도를 개선하기 위한 작업을 꾸준히 진행하고 있다. 아울러, 광역화된 관할수역을 경비하고 관리하기 위한 능력배양을 위하여 대형 어업지도선 및 해양경찰 경비정을 연차적 계획에 의거 확충하고 있다.

또한, 동북아 3국간 어업협정이 체결되었다 하더라도, 이는 양자간 협정에 불과하므로 3국간에 중첩된 해역, 특히 동중국해에서의 효율적인 수산자원 관리에는 미흡한 측면이 있기 때문에 장기적으로는 3국간의 공동자원관리체제를 구축할 필요성이 있다.

### 1. 대외적 어업관할권 행사를 통한 국익의 수호

20세기 말부터 세계 각국은 해양을 국가관할권 확장의 대상으로 간주하고 관할 해역의 보호·확대·개발활동을 적극적으로 전개하고 있으며, 12해리 영해주권의 수호와 배타적 경제수역 내 국가이익의 보호, 그리고 자국적 선박의 항해 및 안전조업 확보를 목적으로 해양경찰력을 획기적으로 증강하고 있는 것이 현실이다. 이러한 세계적 동향을 감안할 때 지리적 여건상 해양 이해관계에 관한 갈등요인이 상존하고 있는 한반도 주변국가들의 동향에 적극 대처하지 않으면 안 되는 것이 한국의 입장이다.

최근에 중국의 20만 해양순찰군 창설 움직임과 일본 해상보안청 순시선의 동남아 진출 등 주변국들의 해양경찰력 증강정책에 대응하여 우리나라도 필연적으로 대등한 전력을 확

보해야만 평등한 국제협력관계가 유지될 수 있음은 주지의 사실이다.

특히 한국의 배타적 경제수역에 입어하는 일본어선 1,500여척과 중국어선 4,000여척 이상의 어업활동에 대한 감시 및 단속업무를 수행하기에는 현재 보유 중인 1,000톤 이상의 해양수산부 어업지도선 5척과 해양경찰함정 10여척으로써는 우선 선복량 면에서 태부족이라 하지 않을 수 없다. 즉, 48,117km<sup>2</sup>의 영해 경비전력과 몇 척의 어업지도선으로써 그보다 6배에 달하는 286,543km<sup>2</sup>의 배타적 경제수역에 대한 주권적 권리와 관할권을 원만히 행사할 수 없기 때문에 인적·물적 대비태세를 갖추는 일이 급선무라 할 것이다.

## 2. 연근해어업 구조의 개선

### 1) 연근해어업 구조개선사업

어업구조 개선사업은 어선세력을 수산자원에 적합한 수준으로 감축하여 어업경쟁력을 제고함으로써 어업인 소득증대를 위해 1994년부터 추진해 온 사업이다. 즉 어선규모 및 어업기술은 급속히 발전하였으나, 연근해 어업생산은 1980년대 이후 130~140만톤 수준에서 정체되어 있고, 단위생산성 저하로 어업경쟁력이 취약해졌으므로 어획노력량을 MSY 수준으로 유지하기 위해서는 어선세력의 감축이 필수적이다.

또한, 주변국들의 배타적 경제수역 선포에 따른 어장 축소로 근해어선들이 한국 수역 내에서 집중적으로 조업하게 됨으로써 자원남획이 가속화되고, 업종간 경쟁조업으로 인한 분쟁의 소지가 상존해 있다. 따라서 수산자원을 지속적으로 이용하고, 어업자 및 어업종사자의 생활안정을 도모하는 것은 어업구조 개선사업의 주된 목적이라 할 것이다.

### 2) 국제규제에 따른 어업인 지원사업

이 사업은 한-일어업협정과 한-중어업협정 등 국제규제에 따라 어려움을 겪는 어업인에 대한 신속하고 종합적인 지원을 위하여 1999년부터 일반감척사업과는 별도로 추진되는 사업이다. 즉, 한-일어업협정과 한-중어업협정 체결에 따라 상대국 배타적 경제수역에 입어하지 못하거나, 어획 쿼터량 감소 등으로 채산성이 악화되는 업종에 대한 지원과, 어장을 상실하게 된 어업인에 대한 지원을 실시하는 한편, 상대국 수역에서 조업하는 어선의 적정한 어획 쿼터를 확보하기 위한 사업이다.

이 사업은 1999년 제정된 「어업협정 체결에 따른 어업인 등의 지원 및 수산업발전특별

법」에 근거하여 추진하고 있으며, 주요사업 내용은 폐업어선 지원, 실직 어선원에 대한 실업지원금, 어구비 지원 등이다. 해당 지원조건은 어선·어구에 대해서는 감정평가액의 100%를 지원하고, 폐업지원금은 연평균 수익액의 3년분 이내에서 90%를 보조하며, 어구비는 3,500만원 한도 내에서 100%를 지원한다. 폐업어선에 승무한 어선원에 대해서는 통상임금의 6개월분에 상당하는 실업지원금을 지급한다.

#### 일본 및 중화인민공화국과의 어업협정에 따른 어업자등 지원사업에 관한 고시

〈2001년 6월 30일 해양수산부 고시 제2001-47호〉

제1조 (일본과의 어업협정에 의한 어업자 등 지원사업) 대한민국과 일본과의 어업협정이 1999년 1월 22일 발효되어 우리나라 어선이 일본의 배타적 경제수역에서의 어업활동이 제한됨에 따른 어업자 등의 지원사업을 1997년 1월 1일부터 1999년 1월 22일까지 일본의 배타적 경제수역에 출어하고 2000년 1월 1일부터 2000년 12월 31일까지 일본의 배타적 경제수역에 입어허가를 받아 어업 또는 어획물운반업을 한 사실이 있는 어업자 등에 한하여 지원한다.

제2조 (중화인민공화국과의 어업협정에 의한 어업자 등 지원사업) 대한민국과 중화인민공화국과의 어업협정이 2001년 6월 30일 발효되어 우리나라 어선이 중화인민공화국의 배타적 경제수역, 양자강 보호수역, 중화인민공화국과 일본국과의 잠정조치수역 중 하절기 제한수역 등에서의 어업활동이 제한됨에 따른 어업자 등의 지원사업은 1997년 1월 1일부터 2001년 6월 29일까지 중화인민공화국의 배타적 경제수역, 양자강 보호수역, 하절기 제한수역 등에서 어업 또는 어획물운반업을 한 사실이 있는 자 등에 한하여 지원한다.

#### 부 칙

이 고시는 고시한 날부터 시행한다.

### 3. 자원관리형 어업체제로의 개편

어업구조 개선사업은 축소된 어장에 걸맞는 어선세력을 유지하기 위하여 실시하는 사업인 반면에, 바다목장 조성, 인공어초 투입, 종묘 방류, TAC 관리제도 등은 수산자원 고갈을 방지하고, 나아가 지속적인 어업활동이 가능하도록 수산자원을 조성·관리하기 위하여 어업제도를 개편하는 장기적인 사업이다. 특히, 유엔해양법협약 및 한-중어업협정은 TAC 관리제도를 근간으로 하는 배타적 경제수역 어업관리를 규정하고 있기 때문에 향후 어업협정을 원활히 시행하고 수산자원 관리에 기여하도록 하기 위해서는 새로운 체제의 조

기정착이 필수적이다.

한국의 수산자원 관리는 금어기나 어획금지체장 설정 등의 기술적 제한과 함께 어업허가제와 정수제에 입각한 어획노력량 제한에 중점을 두어 왔으나, 주변국과의 새로운 어업협정 체결, 연안역의 매립·간척 등으로 인한 기존 어장의 축소, 해양환경 오염의 심화에 따른 해양생태계 파괴 등으로 그 한계에 봉착하게 되었다. TAC 관리제도는 이러한 국내의 어업환경 변화에 능동적으로 대응하고, 과학적인 해양생물자원 관리를 통한 지속가능한 어업생산기반을 구축하고, 특히 한-일어업협정과 한-중어업협정 체결에 따른 주변수역에 대한 새로운 어업질서 정착과 한국의 배타적 경제수역 수산자원 관리의 필요성이 대두되어 1999년부터 도입·시행하게 되었다.<sup>52)</sup>

지난 2년간의 TAC 관리제도 시범시행 결과 제도 시행 필요성에 대한 어업인의 인식 제고, 한국 어업여건에 부합하는 제도 개선의 필요성 제기와 같은 소기의 성과를 달성할 수 있었으나, 이 제도의 조기정착을 위해서는 우선적으로 대상 어종에 대한 과학적이고 체계적인 자원평가가 선행되어야 할 것이다. 또한 적정 자원관리행정을 집행하기 위해서는 어업구조 개선을 통한 업종별 적정 어선세력 유지와 체계적인 모니터링 시스템 구축이 요구된다.

특히 경계왕래어종(transboundary fish stocks)에 대한 TAC 관리제도 사업의 효과를 높이기 위해서는 TAC 관리제도를 기초로 하는 주변국간의 수산자원 공동관리체제 구축이 무엇보다도 요구된다고 하겠다. 일본은 1997년부터 시작하여 현재 7개 어종에 대해 TAC 관리제도를 시행하고 있다. 중국은 그 간 금어기 등 기술적 제한을 중심으로 어업관리정책을 수행하여 왔으나, 2000년 어업법 개정으로 향후 TAC 관리제도를 본격적으로 도입·시행하게 된다.<sup>53)</sup> 3국간 TAC 관리제도 시행양태를 분석해 보면 아직까지 도입 초기단계임을 알 수 있으며, 3국간 동 제도를 기초로 주변수역 공동관리를 추진하기 위해서는 다소간의 기간이 소요될 것으로 보인다. 다만, 일정 수역에서 특정 어종을 선정하여 시범적으로 3국간 수산자원 공동관리를 추진하는 방안은 향후의 효율적인 협력방안 구축을 위해서 적극적으로 검토할 필요가 있다.

52) TAC 관리제도 도입을 위해서 수산업법(1995.12)과 수산자원보호령(1996.12)을 개정하고 총허용어획량의 관리에 관한 규칙의 제정(1998.4)을 통하여 제도적 준비를 단행하였다.

53) 2000. 10. 31 중화인민공화국 주석령 제38호로 공포되었으며, 2000년 12월 1일부터 개정된 어업법이 시행되었다.

#### 4. 국제어업협력체의 설립

한반도 주변 해역의 어장 중에서 동해, 남해, 황해의 경우는 양자간 어업협정에 의한 관리가 비교적 용이하다. 그러나 공동어장으로 개발되어 온 동중국해에 있어서는 한-중-일 3국의 이해관계가 일치하지 않을 수도 있기 때문에 자원의 보존·관리를 위해 적용할 공통 규범이 마련되어야 한다.<sup>54)</sup>

당장 현실화될 수 있는 문제로서 한-일 제주도 남부 중간수역, 일-중잠정조치수역, 한-중 현행조업질서유지수역 등이 서로 중첩되고 있기 때문에 어느 하나의 어업협정에서 조업 척수 제한 등의 조치를 취할 경우에 다른 어업협정과의 충돌문제가 발생할 수 있다. 이러한 경우에 대비하여 한-일어업협정은 합의의사록을 통해 체약국간 협력은 물론 제3국과의 협조에 관한 사항을 규정하고는 있으나, 미흡한 점이 많을 뿐만 아니라, 한-중어업협정과 일-중어업협정에서는 이러한 명문규정마저도 없다.<sup>55)</sup>

자원관리의 효율적 측면만 바라볼 때는 한-중-일 3국간 중첩되는 수역에 대하여 기존의 양자협정과 별도로 3국간 다자협정을 체결하고 이의 운영을 위한 지역수산기구를 설립하는 것이 바람직하겠으나, 이는 3국간 어업제도 및 현실여건이 상이하고 관할수역에 대한 입장도 다르기 때문에 단시일 내에 목표를 달성하는 것은 어려울 것으로 보인다. 특히, 한국이 3국간 공동관리수역 설정 등을 상정하는 다자협정 체결을 적극적으로 추진할 경우, 일-중 양국이 한국에 대해 공동보조를 취할 가능성이 있기 때문에 접근에 신중을 기해야 할 것이다.

이러한 사정을 고려할 때, 단기적으로 추진할 수 있는 현실적인 방안은 수산자원에 대한 생물학적 조사, 어업의 사회경제적인 영향 등을 공동으로 연구하는 활동을 강화하는 것일 것이다. 이러한 활동으로 3국이 공동으로 인정할 수 있는 객관적인 자료가 축적된 이후에는 특정 수역 또는 특정 어종을 상대로 하는 공동관리방안, 예를 들면 전술한 TAC 관리제도를 근거로 하는 관리방안 등을 3국간 협의를 통하여 마련하고 이를 각국의 어업제도 또는 양자간 어업협정의 시행에 반영할 수 있을 것이다. 장기적으로는 이러한 조치를 바탕으로 동북아 전체 수역을 관할하는 지역어업협력기구를 설립할 수 있을 것이며, 여기에는 한-중-일 3국 뿐만 아니라, 북한, 러시아, 대만 등 관계국들이 모두 참여할 수 있을 것이다.

54) 최중화, 「現代國際海洋法」, 세종출판사, 2000, p. 360.

55) 일-중어업협정에는 북위 30도 40분 이북의 수역에서 체약국이 제3국과 협정 체결시 상대국의 이익을 침해하지 않도록 한다는 합의의사록이 존재한다.



## 제 3 장

### 한-중어업협정의 해석과 시행

제1절 배타적 경제수역 제도

제2절 한-중어업협정의 법적 성격

제3절 한-중어업협정의 해석과 시행

제4절 한-중어업협정과 관련된 분쟁의 유형 분석

순항중인 한국 어업지도선



중국어선을 단속중인 어업지도선 보트

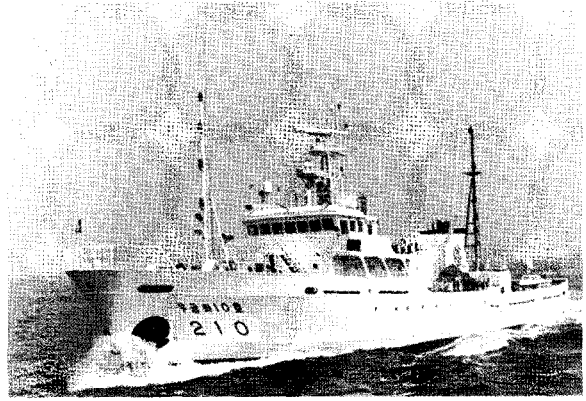


도주하는 중국어선에 접근중인 해경 단정

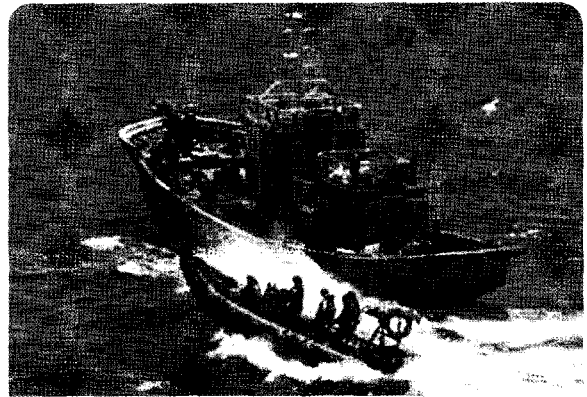


불법어업혐의로 인천항에 예인된 중국어선

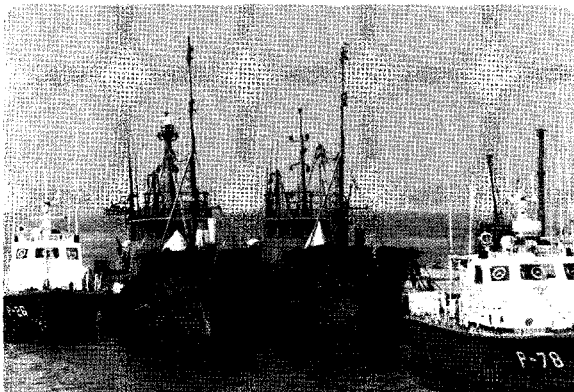
순항중인 한국 어업지도선



중국어선을 단속중인 어업지도선 보트



도주하는 중국어선에 접근중인 해경 단정



불법어업혐의로 인천항에 예인된 중국어선

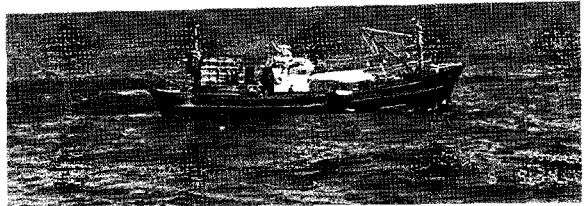
예망중인 한국 외끌이 기선저인망어선



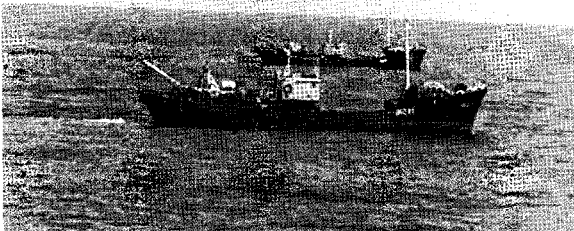
예망중인 한국 쌍끌이 기선저인망어선

항해중인 한국 안강망어선

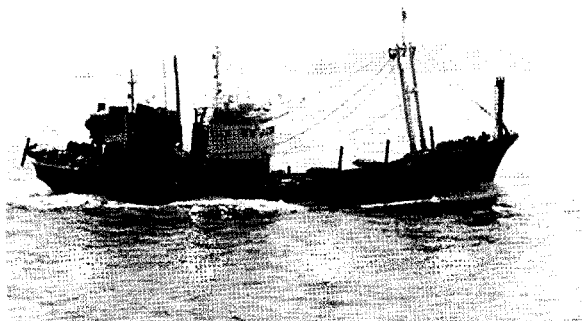




예망중인 한국 외끌이 기선저인망어선



예망중인 한국 쌍끌이 기선저인망어선



항해중인 한국 안강망어선

## 제1절 배타적 경제수역제도

### I. 배타적 경제수역의 범위와 경계획정

배타적 경제수역의 공간적 범위는 종방향으로 해저의 海床(sea-bed)과 下層土(subsoil)에서부터 그 상부수역(superjacent waters)까지이고(제56조 1항), 인공섬, 시설물, 구조물 등에 대하여는 해면 위 일정 범위의 공간까지이다(제60조). 그리고 횡방향으로는 영해 기선으로부터 200해리까지이지만(제57조), 실질적으로는 영해 외측 경계선부터이다.<sup>56)</sup> 이것은 접속수역의 선포 여부와는 무관한데, 그 이유는 배타적 경제수역과 접속수역의 법적 지위가 각기 상이하므로 두 제도는 양립할 수 있기 때문이다.

대향국(opposite states) 상호간의 거리가 400해리 미만인 경우와, 인접국(adjacent states) 사이에는 배타적 경제수역과 대륙붕의 경계획정 방법에 관한 분규가 필연적으로 발생하게 된다. 이것은 제3차 유엔해양법회의의 협의 내용 중 가장 어려운 과제의 하나였다. 회의를 통하여 크게 두 가지 견해가 대립되었는데, 중간선원칙과 형평의 원칙이 그것들이다.<sup>57)</sup> 그러나 유엔해양법협약 제74조는 인접국 또는 대향국간의 배타적 경제수역 경계 획정은 "형평스러운 해결"에 도달하기 위하여 ICJ 규정 제38조에 언급된 국제법<sup>58)</sup>에 기초하여 합의로써 결정해야 한다(제74조 1항)고 함으로써, 실질적으로는 아무런 구체적인 해결 준칙도 규정하지 않은 결과가 되었다.

이와 같이 이 문제의 해결은 일반 관습국제법의 구체적인 발전에 일임하였기 때문에 국제판례와 국가관행을 중요시하게 되었다. 그리고 합리적인 기간 내에 합의에 도달할 수 없을 경우에는 유엔해양법협약 제15장에 규정된 분쟁 해결절차에 부탁하여야 한다(제74조 3항). 이것은 제15장 제2절의 구속력 있는 결정을 위한 강제절차와 제298조의 강제조정제 일차적으로 부탁할 의무를 분쟁 당사국들이 갖는다는 의미이다. 그러나 상호의 합의가 없

56) 배타적 경제수역의 폭이 200해리로 정해진 이유에 관하여는 그저 우연히 정해져서 역사적, 정치적 의미가 부여되었다는 견해와, 그 범위 내에서 고도회유성어종 이외의 대부분의 해양 생물자원이 서식하므로 자원 관할 수역 범위로서 과학적인 근거가 있다고 보는 견해가 있다(김영구, p. 273). 그리고 "200해리까지" 라는 표현은 200해리를 초과할 수는 없지만, 그 미만의 폭으로 설정하는 것은 가능하다는 의미이다.

57) 중간선원칙은 대향국간에는 중간선을 인접국간에는 등거리선을 해양경계 획정의 기본 원칙으로 하는 것이고, 형평의 원칙은 적절한 여건을 참작하여 합의로써 경계를 획정해야 한다는 것이다.

58) ICJ 규정 제38조에 언급된 국제법이란 국제 재판규범으로서의 유효한 조약-관습국제법-법의 일반원칙, 그리고 보조적 수단으로서 또한 구속력의 상대성원칙(제59조)에 입각한 국제판례, 학설, 당사국간의 합의를 조건으로 형평과 선 등을 포함하는 규범이다.

으면 해양경계 분쟁사건은 강제절차에 회부될 수 없고, 조정의 결과는 법적 구속력이 없기 때문에 결국 아무런 해결 없이 방치될 가능성도 있다.

한편, 배타적 경제수역과 대륙붕의 관할 범위는 최소한 200해리 내에서는 중첩되므로 상호 연관하여 고찰할 필요가 있다. 그러나 두 영역의 법적 체제에는 본질적인 차이가 있다. 즉, 대륙붕에 대한 연안국의 권리는 당연히 그리고 당초부터(ipsa facto and ab initio) 존재하므로 실효적인 점유나 명시적인 선언에 의존하지 않는 반면에, 연안국이 배타적 경제수역에 대한 권리를 주장하고 행사함에 있어서는 명시적인 주장과 더불어 점유와 같은 명백한 법률행위가 선행되어야 한다는 것이 국제판례의 태도이다.<sup>59)</sup> 한편, 두 체제의 양립 가능성에도 불구하고 실제로 인접국 또는 대항국간의 경계는 동일한 선에 의한 공통경계선으로 획정하는 것이 일반적인 관행으로 되어 있다.<sup>60)</sup>

관계 연안국은 배타적 경제수역의 외측 한계선 또는 합의로써 획정된 경계선의 위치를 적절한 축척의 해도에 표기하거나 지리좌표목록으로써 공시해야 하며, 동시에 유엔 사무총장에게 기탁하여야 한다(제75조).

## II. 배타적 경제수역의 법적 지위

제3차 유엔 해양법회의의 협의 과정에서 케냐와 세네갈 대표는 배타적 경제수역이 영해는 아니지만 자연자원의 탐사·개발·이용에 대하여 연안국의 주권적 권리가 인정되어야 하며, 공해가 아니지만 항해와 관선 부설의 자유가 보장되어야 한다는 주장을 하였다. 유엔 해양법협약은 이 이념을 수용하였기 때문에 배타적 경제수역은 연안국의 주권적 권리와 관할권, 그리고 공해 자유의 일부가 병존하는 제3의 특수수역으로서 영해와 공해의 중간적 성질을 갖는 법제도로 확립되었던 것이다(제55조).

즉, 배타적 경제수역 연안국은 이 수역 내의 생물·비생물자원에 대한 주권적 권리(sov<sup>er</sup>eign right)<sup>61)</sup>를 행사하며, 인공섬 및 시설물의 설치·이용, 해양과학조사, 해양환

59) North Sea Continental Shelf Case (1969), Case Concerning the Libya / Malta Continental Shelf (1985).

60) 대표적인 것으로서 1984년 10월 12일의 Maine만 해양경계 획정에 관한 ICJ 판결이 있고, 공통경계선으로 하지 않는 경우로서는 1978년 12월 18일 체결된 오스트레일리아와 파푸아뉴기니아 간의 해양경계협정을 들 수 있다.

61) 유엔해양법협약상 배타적 경제수역 제도에서 규정하는 연안국의 주권적 권리는 배타적 경제수역 내에서 연안국이 그 자연자원을 개발·이용함에 있어서 행사할 수 있는 권리로서, 그 범위 내의 사람과 자원에 대하여 최고의 권위로 명령·강제할 수 있고, 타국으로부터 어떠한 간섭도 받지 않는 배타적 권원으로서의 권리를 의미한다.

정의 보전 등에 관한 관할권(jurisdiction)<sup>62)</sup>을 행사하는 반면에, 타국에 의한 항해의 자유 및 해저전선과 도관의 부설에 관한 자유는 허용된다. 이와 같은 점에서 배타적 경제수역 제도는 연안국의 경제적 이익과 국제사회의 공동이익을 기능적으로 결합한 법제도이다. 그러므로 연안국의 경제적 관할권에 종속되는 배타적 경제수역은 기능적인 포괄성, 관할권의 배타성, 공간적인 광역성과 같은 특성을 지닌다.<sup>63)</sup>

이상의 내용을 통하여 배타적 경제수역의 법적 지위를 요약하면, 첫째, 배타적 경제수역은 자연자원의 이용 및 보존·관리에 있어서 연안국의 배타적 지배권에 종속되기는 하지만 국가영역은 아니다. 둘째, 자원 이용에 대한 연안국의 주권적 권리와 제한적 관할권이 행사되기 때문에 완전한 공해로서의 성질을 갖지 않는다. 따라서, 현대 해양법 체제는 영해-배타적 경제수역-공해의 3원적 법질서로 구성된다고 할 수 있다.<sup>64)</sup>

### Ⅲ. 연안국의 권리와 의무

연안국이 자국의 배타적 경제수역 내에서 행사할 수 있는 권리에는 주권적 권리(제56조 1항 a)와 관할권(제56조 1항 b) 및 기타의 권리가 있고, 그러한 권리를 행사함에 있어서는 응분의 의무를 부담해야 한다.

#### [1] 주권적 권리

##### 1) 생물자원의 개발·보존·관리권

연안국은 배타적 경제수역의 해저 및 상부 수역에서 생물자원을 개발·이용, 보존·관리에 관한 주권적 권리를 갖는다. 그리고 연안국이 행사하는 주권적 권리의 구체적인 내용은 유엔해양법협약 제61조로부터 73조 사이에 규정되어 있다. 한편, 연안국이 자국의 배타적 경제수역 내에서 생물자원에 대하여 행사할 수 있는 주권적 권리는 일정한 의무와 함께 승

62) 유엔해양법협약상 배타적 경제수역 제도에서 규정하는 연안국의 관할권 또는 배타적 관할권은 일반 국제법과 구체적인 조약 등에서 적법하게 인정되는 타국의 법익을 위한 합리적인 제약을 전제로 하는 연안국의 일반적인 권리이다. 기본적으로 연안국은 배타적 경제수역 내에서 일정한 범위의 활동에 대하여 적법한 통할·조정권을 갖는데, 이는 국제사회 전체의 이익을 위하여 연안국에 위임된 가능하며, 연안국은 합당한 범위 내에서 배타적인 권한, 즉 관할권을 갖는 것으로 해석된다.

63) 李丙朝·李仲範, 「國際法新講」, 一潮閣, 1992, pp. 466~467.

64) 李漢基, 「國際法講義」, 博英社, 1997, p. 362.



인되므로 배타적(exclusive)이라기보다는 우선적(preferential)일 뿐이라는 견해도 있다.<sup>65)</sup>

#### ① 생물자원 보존권

배타적 경제수역 내의 생물자원 보존조치는 연안국의 배타적 관할 사항으로서, 연안국이 과학적 자료에 기초하여 과도어획을 방지하기 위한 적절한 조치를 취하고, 이를 위하여 관계 국제기구와 협력해야 한다(제61조 2항). 이러한 보존조치는 연안국의 환경적 요소, 어업의 형태, 어족 상호 의존성 등을 고려하여 MSY가 유지될 수 있도록 고려되어야 하며(동 제3항), 특히 자원 재생산량이 충분히 유지될 수 있도록 어획어종과 관련어종 및 종속어종에 미치는 영향을 고려해야 한다(동 제4항). 그리고 보존조치의 기준 설정을 위하여 관계 국제기구와 연안국 및 어업국은 필요한 과학정보, 어업통계, 자원보존에 관련되는 기타 정보제공에 협력해야 한다(동 제5항).

#### ② 생물자원 이용권

연안국은 배타적 경제수역 내에서의 생물자원 보존조치를 저해함이 없이 최적 이용 목표를 증진시켜야 함과 동시에(제62조 1항), 배타적 어로권을 갖는다. 그리고 연안국은 허용 어획량 중에서 자국의 어획능력을 초과하는 잉여분에 대하여는 연안국 자체의 경제 사회적 관련 이익, 내륙국과 지리적 불리국 및 개발도상국의 관련 이익, 전통적 입어국의 경제적 손실 극소화 문제 등을 고려하여 타국의 입어를 인정해야 한다(동 제2항, 제3항). 그러나 여기서 문제가 되는 것은 허용 어획량이나 자국 어획능력의 결정 과정 및 방법에 대한 객관적 기준이 결여되어 있기 때문에 그러한 요소들의 결정권은 전적으로 연안국의 자의적 판단에 종속된다는 점이다.

#### 2) 비생물 자연자원의 탐사·개발, 보존·관리권

배타적 경제수역의 비생물 자연자원이라 함은 해저와 그 하층토에 부존되어 있는 석유나 천연 가스와 같은 액체 및 기체 상태의 광물과 각종 고형 광물들이 포함된다. 그리고 실질적으로 연안국의 배타적이고 강력한 주권적 권리가 확실하게 작용하는 것은 비생물 자연 자원에 국한된다고 볼 수 있다.

#### 3) 수역의 경제적 이용권

배타적 경제수역 내에서 연안국은 수력·조력·풍력을 이용한 에너지 생산 즉 발전과

65) D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, vol. 1, Clarendon Press, 1982, p. 563.

같은 경제적 탐사·개발 활동에 대한 주권적 권리를 갖는데, 이 권리는 장래의 해양 이용 양태를 예견하고 인정한 권리로서, 시설과 구조물의 설치·이용에 관한 권리와 연관된다.

## [2] 관할권

### 1) 인공섬 또는 시설·구조물의 설치·사용권

연안국은 배타적 경제수역에서 인공섬이나 기타의 시설 및 구조물을 설치하고 사용하는 데 대한 관할권을 갖는다. 그렇기 때문에 타국은 연안국의 허가 없이는 인공섬 등의 시설을 할 수 없다(제60조 1항). 그리고 연안국은 이들 시설물에 대하여 관세·재정, 출입국 관리, 보건·위생 및 안전에 관한 관할권을 행사한다(동 2항).

또한 이들 시설물들은 연안국에 의하여 적절히 공시되어야 하며(동 3항), 주위에 폭 500m 이내의 안전수역(safety zone)을 설정할 수 있다. 그러나 인공섬과 기타의 시설 및 구조물은 섬으로서의 지위를 갖지 않기 때문에, 그 존재는 영해기선 설정에 영향을 미치지 않으며, 자체의 영해도 갖지 않는다(동 8항).

### 2) 해양과학조사권

연안국은 배타적 경제수역에서 해양에 대한 과학조사 수행권, 규제 및 허가권을 갖는다(제246조 1항). 그리고 타국에 대하여는 해양과학조사 동의권을 갖지만(동 2항), 통상적인 상황에서 전체 인류의 이익과 평화 목적만을 위한 순수한 동기의 과학지식 증진을 위한 조사 활동에 대하여는 동의의무가 있고(동 3항), 자원의 탐사와 개발에 관련된 경우에는 동의를 거절할 수 있다(동 5항).

### 3) 해양환경의 보호·보전권(해양오염통제권)

연안국이 자국의 배타적 경제수역 내에서 행사하는 해양환경에 대한 보호 및 보전권은 규정을 어긴 외국 선박이라 할지라도 보석금 등의 금전벌만을 부과하도록 함으로써(제230조 1항), 연안국의 과도한 규제에 의한 통상활동의 위축을 방지하고자 의도하였다.

### [3] 기타의 권리

연안국은 앞에서 설명한 주권적 권리와 관할권 외에도 배타적 경제수역 제도가 명시적으로 인정하는 기타의 권리를 행사할 수 있다. 이러한 기타의 권리는 배타적 경제수역 제도의 집행을 위한 부수적인 권리로 볼 수 있으며, 주권적 권리나 관할권과 같은 절대성 또는 배타성은 없는 것으로 본다.

### [4] 법령의 제정·집행권

배타적 경제수역에서 조업하는 타국어선은 연안국의 법령으로 확립된 자원 보존조치와 기타의 조건을 준수해야 한다. 연안국의 법령은 유엔해양법협약에 위반되지 않는 것이어야 하고, 주요 규제사항은 어업협정을 통하여 구체화된다.

즉, 연안국은 자국의 배타적 경제수역 내의 생물자원 이용에 관한 주권적 권리를 행사함에 있어서 자국 법령의 이행을 보장하기 위하여 승선·임검·나포 및 사법조치 등의 필요한 법령집행권을 갖는다.

나포된 선박과 체포된 선원은 보석금 또는 보증금 예치 후 즉시 석방되어야 하며, 관계국의 동의 없이는 선원에 대하여 금고(禁錮) 등의 체형(體刑)을 부과할 수 없고, 연안국은 당해 선박의 선적국 당국에 즉시 통고할 의무가 있다(유엔해양법협약 제73조). 이 점에 있어서 영해나 내수 침범조업의 경우와 상이하다.

### [5] 연안국의 의무

연안국은 배타적 경제수역 내에서 권리를 행사하고 의무를 이행함에 있어서 타국의 권리·의무를 적절히 고려해야 하고, 또한 유엔해양법협약의 규정에 양립하는 방법으로 행사해야 한다(제56조 2항). 그리고 해저와 하층토에 있어서 비생물 자연자원의 탐사·이용·보존·관리에 관한 연안국의 권리는 대륙붕제도에 따라 행사되어야 한다(제56조 3항).

즉, 배타적 경제수역에 대하여 연안국이 행사하는 주권적 권리는 영역주권이 아니고, 자원의 보존·관리·개발·이용에 한정되는 권리로서 포괄성과 절대성이 결여되어 있으며, 몇 가지 의무와 함께 부여된 권리이다. 다시 말하면, 국제사회 전체와 타국의 이익을 고려

할 의무, 자원 보존 및 관리와 그에 관한 국제협력의 의무, 내륙국과 지리적 불리국에 대한 배려 의무, 관련 법령의 공시의무 등이 부과된다. 특히 자원의 보존·관리·개발·이용상의 의무는 유엔해양법협약 제61조부터 제68조까지 규정되어 있으며, 제61조와 제62조는 다음과 같은 핵심적 이념을 규정하였다.

- 생물자원 허용어획량(TAC) 결정의무
- 과도어획 방지 의무
- 수산자원량의 유지·회복의무
- 정보의 제공·교환의무
- 생물자원 최적이용목표 증진의무
- 자국어획능력 결정 및 TAC의 잉여분에 대한 타국의 입어인정의무
- 개도국 경제의 혼란을 극소화할 의무
- 자원 보존·관리에 관한 법령의 공시의무

그리고 특정어종에 대한 보호의무도 다음과 같이 규정하였다.

- 경계외자원 및 경계내외분포자원의 보존·관리의무(제63조)
- 고도회유성어종의 보존·관리의무(제64조)
- 해양포유동물의 보존·관리의무(제65조)
- 소하성어류의 보존·관리의무(제66조)
- 강하성어종의 보존·관리의무(제67조)

## IV. 타국의 권리와 의무

### [1] 타국의 권리

배타적 경제수역 내에서 모든 국가는 공해제도가 인정하는 항행권, 상공 비행권, 해저전선 및 도관의 부설권을 갖는데(제58조 1항), 이와 같은 타국의 권리를 저해해서는 안되는 것이 바로 연안국의 의무이다. 모든 국가가 행사할 수 있는 이들 권리는 원래 공해이용권에 속하는 것으로서, 배타적 경제수역 내에서 배타적 경제수역 제도의 취지와 양립하는 범위에서만 인정되는 것이다.

내륙국(land-locked states)과 지리적 불리국(geographically disadvantaged states)<sup>66)</sup>은 동일 지역에 인접한 연안국의 배타적 경제수역 내에서 형평에 맞는 조건으로 잉여생물자원의 개발에 참여할 권리를 갖는다(제69조 1항 및 제70조 1항).<sup>67)</sup> 그러나 당해 연안국의 경제가 배타적 경제수역 생물자원 이용에 압도적으로 의존하고 있는 경우에는 내륙국과 지리적 불리국의 개발 참여를 배제할 수 있다(제71조). 한편, 내륙국과 지리적 불리국에게 인정된 입어권은 관계국의 동의 없이 제3국 또는 그 국민에게 임대·면허·합작투자 등의 형식으로 양도할 수 없다(제72조 1항).

## [2] 타국의 의무

모든 국가는 타국의 배타적 경제수역 내에서 해양법이 인정하는 권리를 행사하고 그에 수반되는 의무를 이행함에 있어서 당해 연안국의 이익을 정당하게 고려해야 한다. 그리고 배타적 경제수역 제도의 본래 취지와 모순되지 않는 한 연안국이 제정하여 시행 중인 국내 법령은 그 수역을 이용하는 타국에 의하여 준수되어야 한다(제58조 3항).

배타적 경제수역 제도와 관련하여 유엔해양법협약이 규정하는 구체적인 타국의 의무는 생물자원 보존·관리와 해양환경의 보전을 위한 연안국의 정당한 법령제정권을 존중하고 그것을 준수하는 것이다. 그러나 인공섬에 대한 필요한 통제권, 그리고 타국의 군사활동 등에 대한 연안국의 구체적인 규제권을 명시적으로 규정하지 않은 것은 "입법상의 흠결"로 지적되고 있다. 서해 특정금지구역에 있어서의 중국어선 입어규제, 양자강 하구수역에 대한 한국어선의 입어규제 등이 여기에 해당한다.

## V. 배타적 경제수역과 어업관할제도

배타적 경제수역 제도는 종래의 공해자유원칙에 입각한 전통적 국제어업질서에 대하여 완전한 변혁을 초래하였다. 그 이유는 지구상의 모든 연안국들이 배타적 경제수역을 선포하는 경우에는 전체 해양 면적의 36% 정도가 배타적 경제수역으로 편입될 뿐만 아니라, 주

66) 내륙국이란 해안선을 전혀 갖지 않은 국가이고(제124조 1항), 지리적 불리국이란 지리적 여건상 배타적 경제수역을 가질 수 없는 연안국인면서 타국의 배타적 경제수역 생물자원 이용에 크게 의존하는 국가이다(제70조 2항).

67) 내륙국과 지리적 불리국에 대한 이 규정은 배타적 경제수역 설정으로 인하여 상실되는 公海漁業自由를 보상할 목적으로 형평성에 입각한 入漁權을 부여한 것이다.

요 어장의 90% 이상이 거기에 속하게 되기 때문이다.<sup>68)</sup>

연안국은 배타적 경제수역 내의 생물자원 보존·관리와 개발·이용에 관한 주권적 권리를 가지며, 최대지속적 생산량(maximum sustainable yield ; MSY)<sup>69)</sup> 유지를 위하여 총허용어획량(total allowable catch ; TAC)을 결정하고 자국의 어획능력(capacity to harvest)을 초과하는 잉여분(surplus)에 대하여만 외국인의 입어를 허용하게 되었다. 또한 외국 어선에 대한 조업 허용 여부는 연안국의 전적인 재량권이며, 연안국에 의한 입어로 부담 또는 단계적 축출정책(phasing-out policy)은 원양어업국에게 경제적인 부담을 가중시켰을 뿐만 아니라 궁극적으로는 해외어장의 상실로 이어졌다.

유엔해양법협약은 배타적 경제수역 어업관할 제도와 관련하여 어종별로 산란장과 회유범위에 따라 각기 상이한 권리를 연안국에게 부여하는 이른바 어종별접근방식(species approach)과 더불어, 일정한 수역 내의 모든 생물자원에 대한 배타적 권리를 인정하는 이른바 수역접근방식(zonal approach)을 병행하여 규정하였다. 이에 따라 경계내외 분포자원, 고도회유성어종, 해양포유동물, 소하성어류 및 강하성어종과 같은 특정어종에 대하여는 특별한 관리제도를 인정하고(제63조~68조), 그 밖의 어류에 대하여는 연안국의 주권적 권리를 인정하였다(제56조 1항 a).

## Ⅵ. 배타적 경제수역 어업관리제도의 기본요소

유엔해양법협약의 가장 특징적 해양 관할체제인 배타적 경제수역 제도는 연안국으로 하여금 그 수역 내에서 생물자원의 보존과 이용에 관한 주권적 권리의 행사(제56조)와 더불어 그에 수반되는 의무를 이행할 것을 동시에 규정하고 있다. 물론 이 협약에 규정된 내용은 국제법상 연안국에게 부여된 권리와 의무에 관한 것이지만, 그렇다고 해서 국내법적 책무가 전적으로 배제된 것으로는 볼 수 없다. 왜냐 하면, 연안국은 자국 배타적 경제수역 내의 생물자원에 대한 허용어획량을 결정할 책무(제61조 1항)와, 적절한 자원 보존·관리조치의 목표로서 MSY가 유지될 수 있는 어업 관리제도의 시행을 요구하고 있기 때문이다(제

68) Luc Cuyvers, *Ocean Uses and Their Regulation*, John Wiley & Sons, Inc., 1984, pp. 156~157.

69) 어업자원의 관리 기준으로서 MSY(최대지속적 생산량), MEY(최대경제적 생산량), OY(적정생산량) 등이 있다. 유엔해양법협약은 MSY를 기준으로 채용하였다.

61조 2항).

이와 같이 배타적 경제수역에 있어서 연안국이 시행해야 하는 어업관리 제도의 기본 요소는 TAC와 MSY로 요약될 수 있는데, 이들간의 관계는 MSY를 유지할 수 있는 수준에서 TAC가 결정되어야 한다는 것, 즉 MSY는 TAC를 결정하는 지표 또는 근거라고 설명할 수 있다. 그렇다고 해서 유엔해양법협약 제61조가 연안국으로 하여금 반드시 MSY에 기초하여 TAC를 설정하도록 강제하는 것은 아니다.

그리고 원래 TAC는 해양법상 연안국이 자국의 어획능력을 결정하여 TAC와의 차이 즉 잉여분(surplus)을 타국에게 배분해 줄 수 있도록 하기 위한 목적으로 정해진 관리기준이지만, 국내어업에 있어서도 국가 전체의 어종별 연간 어획 가능 자원량을 결정하여 그것을 어업 관리정책 결정의 기초로서 활용하고 있다.

MSY란 자연적으로 어류의 재생산성 균형을 유지할 수 있는 어획량의 생물학적 한계이기 때문에 이것을 초과하는 어획을 행하면 과도어획(overfishing)이 되고, 따라서 자원의 양은 급격히 감소하는 현상이 초래된다.<sup>70)</sup> 유엔해양법협약은 MSY에 대한 정의 규정을 두고 있지 않지만, 일반적으로 당해 어종의 자원량이나 재생산성을 감소시키지 않고 또한 관련어족 및 종속어족에 현저한 영향을 미치지 않으면서 지속적으로 최대의 어획량을 유지할 수 있는 자원의 상태라는 것이 일반적인 개념이다.<sup>71)</sup>

유엔해양법협약 제61조는 연안국이 자국의 배타적 경제수역 생물자원이 과잉개발로 인하여 고갈되지 않도록 조치할 것을 보장함에 있어서 자국 어업계의 경제적 요구와 타 개발도상국의 특별한 이해관계를 포함하여 적정 환경적 요소들을 참작한 MSY를 기준으로 삼을 것을 규정하고 있다(제61조 3항). 특히, 제61조 4항은 관련어족 및 종속어족의 자원량도 의무적으로 고려할 것을 규정함으로써 생태적 요인도 가미하도록 하였다. 따라서, 유엔해양법협약 제61조의 2항, 3항 및 4항이 규정하는 요건들을 종합해 볼 때, 해양법상 자원관리의 기준 지표로서 채택한 MSY는 내면적으로 적정생산성(optimum yield, 이하에서는 OY라 표기함)과 유사한 개념인 것으로 해석된다.

유엔해양법협약에서 OY 대신 MSY로 표기한 이유는 MSY가 과학적이고 생물학적인 기

70) 원래 MSY는 상업적 어업에서 과도어획(overfishing)을 정의하기 위한 시도에서 연유된 개념이었다 : (John Radovich, "Application of Optimum Sustainable Yield Theory to Marine Fisheries: Optimum Sustainable Yield as a Concept in Fisheries Management," *American Fisheries Society*, 1975, p. 21).

71) Barbara Kwiatkowska, *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, 1989, p. 48.

준이기 때문에 어느 국가든지 공통적으로 적용할 수 있도록 계량화가 비교적 용이한 반면에, OY는 그것의 결정 요인이나 배경이 국가마다 상이할 수 있으므로 국제적인 공통의 관리기준으로 채택하는 것이 곤란하기 때문이다.

전통적인 어업관리의 수단으로서 허가제도를 중심으로 하는 어획수단 규제 위주의 관리 방식도 외형적으로는 MSY를 어업관리의 기준 또는 목표로 삼고 있지만, MSY는 그 자체가 어획노력량과 어획량의 조화를 달성할 수 있는 기술적인 장치가 아니다. 그렇기 때문에 자원관리 목표를 달성하기 위한 구체적인 수단으로서 전통적 관리방식과 더불어 TAC 관리 제도를 병용함으로써 MSY의 한계성을 극복할 수 있을 뿐만 아니라, 상호 보완적인 효과도 기대할 수 있게 된다.



## 제2절 한-중어업협정의 법적 성격

### I. 한-중어업협정의 구성과 성격

#### 1. 한-중어업협정의 기본적 구성

2000년 8월 3일 북경에서 서명되고, 2001년 6월 30일 발효된 한-중어업협정은 전문 및 16개조의 본문과 2개의 부속서, 그리고 양해각서로 구성되어 있다. 어업협정의 기본이념과 목적을 담은 전문에는 ① 해양생물자원의 보존과 합리적인 이용, ② 정상적인 어업질서의 유지, ③ 어업분야 상호협력 강화 등 세 가지를 표방하고 있다.

한-중어업협정의 기본적 구성은 다음과 같다.

제 1 조 : 한-중어업협정이 적용되는 협정수역은 양국의 배타적 경제수역으로 함.

제 2 조 : 양 체약국은 배타적 경제수역에 있어서 상호입어허가 제도의 시행.

제 3 조 : 양 체약국의 상호입어허가 내용 결정, 상호 통보.

제 4 조 : 어업활동 중 연안국 법령 준수 의무, 연안국의 관계법령 투명성 확보.

제 5 조 : 연안국의 법령집행, 억류된 선원과 어선의 조속한 석방조치.

제 6 조 : 제2조~제5조는 잠정조치수역 등 잠정수역에 대하여 적용제외.

제 7 조 : 잠정조치수역의 범위, 자원보존에 대한 공동조치, 관찰권 행사의 선적국주의.

제 8 조 : 과도수역의 범위, 어업세력의 점진적 감축, 공동감독입검조치, 어선정보의 교환, 4년 후 배타적 경제수역으로의 편입.

제 9 조 : 현행조업질서유지수역의 위치와 법적 성격.

제10조 : 정상적 조업질서 유지와 해상사고의 신속한 처리.

제11조 : 해양사고 구조 및 긴급피항에 관한 협력.

제12조 : 해양생물자원의 보존과 합리적 이용에 관한 협력의 강화.

제13조 : 한-중어업공동위원회의 설치, 임무, 법적 권능, 회의 개최.

제14조 : 배제조항(어업 이외의 해양법문제에는 적용이 없음).

제15조 : 협정과 부속서의 일체성.

제16조 : 협정의 발효, 유효기간, 종료.

부속서 I : 상호입어 허가의 절차와 이행.

부속서 II : 긴급피항절차에 관한 구체적인 사항.

양해각서 : 현행조업질서유지수역에 있어서의 법령준수와 관계법령 상호통보.

이와 같은 한-중어업협정은 조약법의 일반원칙에 따라 한국과 중국에만 적용되기 때문에 한-중어업협정은 한-일어업협정과 마찬가지로 제3국의 권리나 의무에 관한 규정이 없다(조약상대성의 원칙). 그리고 어업협정은 양국의 국민과 어선을 직접 규율하는 것이 아니라 양 체약국을 규율하며, 각 체약국은 자국의 국민과 어선, 그리고 경우에 따라서는 타방 체약국의 국민과 어선을 규율하는 체제로 구성되어 있다.

한-중어업협정의 주요 내용을 분설하면 다음과 같다.

#### 1) 협정수역

한-중어업협정이 적용되는 공간적 범위로서의 협정수역은 원칙적으로 양국의 배타적 경제수역으로 하고, 그 수역에서는 유엔해양법협약의 배타적 경제수역제도가 시행된다. 그러나 양국간의 배타적 경제수역 경계가 획정되지 못한 상태에서 배타적 경제수역제도의 시행이 유보되는 수역으로서 잠정조치수역, 과도수역, 현행조업질서유지수역 등이 있는데, 이들 수역 또한 한-중어업협정이 적용되는 수역이다.

① 배타적 경제수역 : 한-중 양국은 협정 발효와 함께 서해와 동중국해 일부 수역에서 배타적 경제수역을 설정하였다.

② 잠정조치수역 : 황해 중앙부의 일정 수역을 잠정조치수역으로 설정하였는데, 범위는 황해의 한-중간 중간선을 기준으로 양측의 면적이 비슷한 수준에서 정하였다.

③ 과도수역 : 잠정조치수역의 동·서 외측에 각각 약 20해리 폭의 과도수역을 설정하였다. 과도수역은 협정 발효 후 4년이 경과한 2005년 7월 1일 양 체약국의 배타적 경제수역으로 각각 귀속되는 한시적 성격의 공동관리수역으로서 중국의 전통적 조업권을 존중하는 취지에서 설정되었다.

④ 현행조업질서유지수역 : 한-중잠정조치수역의 북쪽과 남쪽에 있는 한국측 서해와 동중국해의 "일부수역"은 일단 현행의 어업활동을 유지하기로 하였다. 즉, 한국어선과 중국어선은 동중국해 북부의 일부수역과 서해 북부의 일부수역에서는 어업협정 체결 이전처럼 어

업활동을 계속할 수 있다. 다만, 한국이 국내법상 서해 북부에서 시행하는 조업제한조치를 중국어선이 존중하고, 이에 상응하여 한국도 중국이 동중국해 일부수역에서 시행하는 자원 보존조치를 존중한다.

#### 2) 어업공동위원회

양 체약국은 1인의 대표와 약간명의 위원으로 구성되는 어업공동위원회를 설치하고, 회의는 매년 1회씩 양국에서 윤번으로 개최한다. 어업공동위원회는 협정의 이행 전반에 관한 사항을 논의하여 양국에 건의하고 잠정조치수역 및 과도수역에서의 자원보존조치를 결정하며, 배타적 경제수역 입어조건 및 입어허용량 할당 등에 관해서는 권고권을 행사한다.

#### 3) 긴급피항

각 체약국은 타방국의 국민과 어선이 악천후 등으로 자국 항구에 긴급피항할 경우, 가능한 구조 및 보호를 제공해야 하며, 긴급피항하는 어선 및 국민은 그 피난항을 관할하는 국가의 관계법령과 지시를 준수해야 한다.

#### 4) 협정의 발효와 종료

한-중어업협정은 조약법상 조약의 효력발생 요건에 관한 문서(비준서 또는 외교공한)를 교환한 날부터 효력이 발생하고, 최초 효력이 발생한 날부터 5년간 유효하며, 그 이후는 1년 단위로 자동연장된다. 그리고 어느 일방체약국이 어업협정을 종료시키고자 하는 경우에는 서면으로 종료의사를 상대국에 통보하면 그 1년 후에 종료된다.

#### 5) 전 망

한-중어업협정은 한-일어업협정이나 일-중어업협정과 달리 그 운영에 있어서 크게 논란이 될만한 부분은 없다. 다만 잠정조치수역 남쪽의 현행조업질서유지수역이나 서해의 조업자제해역 부분에 관한 문제가 앞으로 해결되어야 하겠지만, 그것도 동해나 제주도 남부수역처럼 관련당사국들의 이해가 크게 엇갈리는 것은 아니다.

한국과 중국 사이에는 황해에서의 어업질서 확립이 당면한 과제였고, 또 독도와 같은 영유권 분쟁의 소지가 있는 도거나 지역이 존재하지 않기 때문에 잠정조치수역 및 과도수역 체제로 어업협정을 운영하게 된 것이 합리적이라고 하겠다. 그리고 동해와는 달리 황해에

서는 어업공동위원회의 결정에 따르는 운영체제를 채택하였는데, 어차피 앞으로 황해에서의 해양경계 획정을 예상한다면 이것도 큰 문제는 없을 것이다. 다만 황해에서의 배타적 경제수역 경계획정 원칙에 있어서 한국이 중간선원칙을 선호하는 반면, 중국은 자연연장원칙과 같은 형평의 원칙을 주장하기 때문에 그와 관련된 대응책은 필요할 것이다.

해양경계획정과 관련하여 가까운 시일 내에 양국이 타협안을 도출하기가 쉽지 않을 것을 예상한다면 결국 황해에서는 잠정수역 체제로 어업질서를 유지해가되 어업공동위원회의 기능을 충분히 활용하여 중국어선의 남획을 방지해야 할 것이다.

## 2. 한-중어업협정의 기본적 성격

해역관리제도가 배타적 경제수역 체제로 변경됨에 따라 반폐쇄해 공동연안국간에 검토되어야 하는 국제어업관계의 핵심과제는 쌍무적 어업협정에 관한 것과, 다자간의 이해관계를 조정할 공통규범에 관한 두 가지이다.

그런데, 일본-러시아 및 한국-러시아 사이에는 이미 배타적 경제수역 체제에 기초한 전통적인 어업관계가 유지되어 왔기 때문에 큰 변화는 없다. 그러나 한-중 양국은 지리적 근접성과 어업의 상호의존관계를 감안할 때, 배타적 경제수역 체제에 기초한 한-중어업협정은 양 체약국에게 상당한 충격을 줄 수 밖에 없었다. 한-중어업협정의 기본적 성격을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 양국간의 어업에 관한 사항만을 합의한 양자조약이다.

한-중어업협정은 체약국 쌍방의 어업에 관한 법률관계를 명시적으로 합의한 양자조약이다. 그리고 양 체약국의 상반된 이해관계를 조정하여 합의한 계약적 성격의 어업조약이기 때문에 어업에 관한 사항 이외의 국제법상 또는 해양법상 문제는 그 내용에서 배제된다. 여기서 어업 이외의 국제법상 또는 해양법상 문제란 구체적으로 도서 영유권문제,<sup>72)</sup> 해양경계 획정문제,<sup>73)</sup> 영해기선문제, 대륙붕에 관한 문제, 해저광물자원의 개발문제, 해양과학 조사문제, 해양환경 보전문제 등을 말한다.

둘째, 협정수역은 양국의 배타적 경제수역이기 때문에 양국의 내수, 영해, 공해에는 적

72) 한국과 중국간에는 영유권에 관하여 분쟁이 있는 도서는 존재하지 않는다.

73) 200해리 배타적 경제수역 및 대륙붕제도가 새로이 정착됨으로써 세계적으로 국가간의 해양경계획정에 관한 문제가 발생한 것은 434건으로 추정되며, 그 중 150건 정도는 해결되고, 나머지 2/3 정도는 미해결 상태이다.

용되지 않는다.

한-중어업협정이 적용되는 수역은 각 체약국의 배타적 경제수역이므로, 체약국들의 배타적 경제수역 내에서 행해지는 해양생물자원의 합리적인 보존·관리 및 최적이용에 관하여 쌍방간에 합의한 조약이다. 따라서, 체약국들의 내수와 영해에서는 적용이 없으며, 접속수역은 어업문제에 관한 한 배타적 경제수역에 포함된다. 그리고 한-중 양국 사이에는 배타적 경제수역 이원의 공해가 존재하지 않기 때문에 원칙적으로 공해에 대한 적용도 없다.

셋째, 상호주의에 기초하여 양 체약국의 배타적 경제수역에 대해 상호입어를 허용하는 어업협력협정이다.

한-중어업협정은 한-중 양국이 유엔해양법협약 당사국으로서 협약의 이념에 기초하여 쌍방간의 국제어업질서를 확립하고, 어업분야 협력관계의 유지·발전을 목적으로 하는 조약이기 때문에 체약당사국 배타적 경제수역에 대한 타방 당사국 국민의 입어를 일정한 조건 하에서 서로 허용하는 이른바 상호주의원칙에 기초한 어업협력협정이다. 그리고 양 체약국 배타적 경제수역 내에서는 입법 및 집행적 관할권 행사에 있어서 이른바 연안국주의가 적용된다.

〈표 Ⅲ-1〉 한-중-일 3국간의 쌍무적 어업협정의 비교

구 분	한-일어업협정	한-중어업협정	일-중어업협정
1) 협정의 구성	전문, 본문 17조, 부속서 2, 합의의사록, 외교부장관서한	전문, 본문 16조, 부속서 2, 양해각서	전문, 본문 14조, 부속서 2, 합의의사록, 외교부장관서한
2) 기본이념	① 해양법정신 존중 ② 자원의 보존과 이용 ③ 어업질서 확립	① 자원의 보존과 이용 ② 정상 어업질서 유지 ③ 어업협력 강화	① 전통적 협력관계 ② 새 어업질서 확립 ③ 자원의 보존과 이용
3) 협정수역	① 경제수역 (35' ) ② 동해중간수역 ③ 남해중간수역 ④ 유보수역(동해 북부)	① 경제수역 (60' ) ② 과도수역 (4년간) ③ 잠정조치수역 ④ 유보수역(현행질서 유지)	① 경제수역 (52' ) ② 잠정조치수역 ③ 북위 27도 이남 수역 ④ 유보수역(미합의 수역)
4) 분쟁해결 수단	우선적 교섭⇒중재 결정	없 음	없 음
5) 효력의 지속과 종료	3년 + 자동연장 종료의사통고 6개월 후	5년 + 자동연장 종료의사통고 1년 후	5년 + 자동연장 종료의사통고 6개월 후
6) 공통적 사항	① 배타적 경제수역 상호입어 협력 ② 중첩수역 관할권 행사의 선적국주의 ③ 상호주의에 기초한 해양사고 구조 및 긴급피항권 인정 ④ 배타적 경제수역 경계획정 이전의 잠정합의 ⑤ 어업공동위원회의 권능으로서 권고권 및 결정권 ⑥ 국제법 또는 해양법 문제에 대한 배제조항 규정		

넷째, 관할권 행사의 선적국주의가 적용되는 공동관리수역을 설정한 잠정적 성격의 어업협정이다.

양 체약국간의 배타적 경제수역 경계획정이 용이하지 않은 현실을 감안하고, 체약국 쌍방간의 정치·경제·사회적 관계의 특수성을 반영하여 체결한 잠정적 성격의 어업협정이다. 그리고 쌍방이 각각 자국의 배타적 경제수역인 것으로 주장하는 수역이 중첩됨으로써 생겨난 잠정조치수역, 과도수역, 현행조업질서유지수역 등은 당해 어업협정 체약국 쌍방의 주권적 권리가 행사되는 배타적 경제수역이기는 하되, 자국의 관련 법령을 타방 체약국 국민에게 적용하는 것을 유보하는 수역이다. 이들 중첩수역에서의 입법적 관할권은 한-중어업공동위원회를 통하여 공동으로 행사하고, 어업관리 및 범칙행위의 단속·처벌과 같은 집행적 관할권은 전적으로 선적국이 행사하는 이른바 선적국주의가 적용된다.

### 3. 각 협정수역의 생성배경과 합의과정

#### 1) 배타적 경제수역

한-중어업협정은 전문에서 유엔해양법협약의 취지에 따라 어업협정을 체결하였음을 명시하고 있으며, 특히 어업분야는 배타적 경제수역 제도에 기초하여 상호협력하는 것을 목적으로 하고 있다. 즉, 배타적 경제수역 내에서 연안국의 권리로서 타방국의 국민 및 어선에 대한 입어허가권을 규정하고 있으며, 이에 상응하여 각 체약국의 국민 및 어선은 타방국 배타적 경제수역 내에서 어업활동을 함에 있어서는 타방국의 법령을 준수할 의무를 부과하고 있다.

다만, 이러한 당사국의 권리와 의무에 관한 규정은 협정수역 전체에서 이행하여야 하는 것이 아니고, 어업협정에서 별도로 규정한 수역, 예컨대 잠정조치수역, 과도수역 등에는 적용되지 않는다. 어업협정은 이러한 배타적 경제수역 제도의 적용이 배제되는 수역을 명시함으로써 역으로 어업에 관한 연안국의 주권적 권리가 인정되는 수역의 범위를 규정하고 있다. 이와 같이 어업에 관한 연안국의 주권적 권리가 인정되는 수역이 배타적 경제수역이다.

배타적 경제수역 내에서 연안국에게 인정되는 권리는 외국어선에 대한 입어허가권과 자국 국내법령의 외국어선에 대한 적용 및 집행권(이른바 연안국주의)을 들 수 있다. 한-중어업협정상에는 연안국이 외국어선에 대한 입어허가시 관련요소(자원상태, 전통적 어업활동 등)를 고려하도록 되어 있으나, 이는 유엔해양법협약상 일반규정을 따른 것에 불과하

다.<sup>74)</sup> 즉, 자국의 배타적 경제수역 내에서 외국어선에 대한 입어허가 여부는 법적으로는 연안국의 재량사항이다.

다만, 일반적으로 현실적인 입어허가시에는 급격한 어업질서 변동으로 인한 충격을 완화하기 위해서 타방국의 전통적 조업실적을 인정하고 있으며, 한-중간 입어교섭에서도 협정 발효 후 초기의 일정 기간 동안 한국 배타적 경제수역 내에서 조업하는 중국어선의 척수를 중국 배타적 경제수역에서 조업하는 한국어선 척수보다 다소 많게 허용하도록 합의되었다.

한편, 양국의 배타적 경제수역은 중국이 설정한 직선기선의 적법성 문제<sup>75)</sup> 등으로 영해 기선으로부터 일정한 거리를 기준으로 획정하기 어려웠기 때문에 가상적인 황해 면적 이등분선을 기준으로 양국 연안으로 대등한 면적의 잠정조치수역을 먼저 획정하고 그 이원의 수역을 양국의 배타적 경제수역으로 설정하는 방식이 적용되었다.

## 2) 잠정조치수역

잠정조치수역은 양국이 빠른 시일 내에 배타적 경제수역 경계를 획정하기가 용이하지 않다는 현실을 감안하여 한시적으로 설정함으로써 공동으로 자원을 관리하게 되는 수역이다. 즉, 동 수역에서는 양국 정부가 공동으로 해양생물자원의 보존을 위하여 어업공동위원회에서 결정하는 바에 따라 어선수의 제한 등 '양적 관리'를 시행한다. '양적 관리'란 어획량 규제(output control) 및 어획노력량 규제(input control)를 모두 포함하는 것으로 해석된다.<sup>76)</sup>

잠정조치수역 내 관할권 행사방식은 양국이 각각 자국어선에 대해서만 지도 및 단속권한을 행사하는 이른바 선적국주의를 원칙으로 하되, 상대국 어선에게 주의를 환기시킬 수 있고, 상대국에 대하여 위반선박에 대한 조치사항 통보를 요구할 수 있도록 하였다. 잠정조치수역의 북쪽한계는 북위 37도선, 남쪽 한계는 북위 32도 11분선으로 하고 있으며, 잠정조치수역의 동쪽과 서쪽 한계는 가상적인 황해 면적 이등분선을 기준하여 대등한 면적이 되도록 설정하되, 일반적인 해안선의 형태 및 어장성 등이 고려되었다.

배타적 경제수역 경계획정 이전에 체결되는 어업협정에서 관련국간 중복되는 수역에서

74) 유엔해양법협약(제62조)은 연안국이 자국 배타적 경제수역 내 외국어선 입어허용시 고려할 사항으로서 '전통적 어업활동' 등을 규정하고 있다.

75) 중국은 1996년 5월 15일 산둥반도 북쪽을 제외한 중국 대륙연안에 대한 49개의 직선기선 기점과 서사군도 주변에 29개의 직선기선 기점을 공표하였는 바, 이 중 한국과 관련된 대륙연안 기점 1번부터~14번까지가 유엔해양법협약상 직선기선 설정요건에 부합되지 않는 것으로 평가되고 있다.

76) 일반적으로 양적 관리라 할 때는 어선척수 및 어획량의 통제까지 포함하는 것으로 이해되고 있으나, 중국은 현실적인 관리의 어려움을 이유로 한-중어업협정상 양적 관리는 척수의 제한만을 의미하는 것으로 해석한다.

시행되는 수산자원 관리의 강약의 정도와 제3국 어선에 대한 관할권 행사 등과 관련하여 일반적으로 grey zone(잠정수역) 방식과 white zone(유보수역) 방식 등으로 구분하고 있다.<sup>77)</sup> Grey zone 방식은 원칙적으로 중첩수역 내에서 당사국간 어획할당량을 결정할 뿐만 아니라, 제3국 어선에 대해서도 협의에 의해서 또는 자국의 어획할당량 범위 내에서 쿼터를 부여하는 방식이고, white zone 방식은 당사국이 어업에 관해서는 일체의 관할권을 행사하지 않는 것으로 원칙적으로는 제3국 어선도 동 수역에서 자유롭게 조업할 수 있는 것으로 이해된다. 한-중잠정조치수역의 경우, 협정상의 규정으로 볼 때, grey zone 방식에 가까운 것으로 생각되나, 양국의 현실적인 조업실태 등을 감안할 때, 가까운 시일 내에 엄밀한 의미의 grey zone 방식으로 운영되기는 어려울 것으로 보인다.

한편, 한-중-일 3국간에 체결된 쌍무적 어업협정에서는 한-중잠정조치수역과 비슷한 성격의 수역을 설정하고 있는 바, 한-일중간수역 및 일-중잠정조치수역이 그것이다. 다만, 공동의 자원보존조치를 결정함에 있어서 조금씩 차이가 있는데, 한-일 제주도 남부 중간수역, 일-중잠정조치수역 및 한-중 잠정조치수역은 어업공동위원회의 결정에 따라 자원관리 등 공동의 조치를 취하게 되는 반면, 한-일 동해중간수역이나 중-일 27도 이남의 수역은 어업공동위원회의 권고에 따라 같은 조치를 취하게 된다. 결정과 권고는 체약국간에 합의된 사항이 이행될 경우에는 차이가 없지만, 합의내용을 체약국이 위반할 경우, 전자는 법적 책임이 발생하지만 후자는 발생하지 않는다는 차이가 있다.

이와 같은 차이가 생기게 된 것은 어업실태를 반영한 측면도 있으나, 가장 큰 원인은 도서영유권 분쟁의 존재 여부이다. 즉, 현실적으로 영유권 분쟁이 존재하는 독도나 동중국해 조어도(釣魚島) 주변수역은 좀 더 공해적 성격에 가까운 수역으로 설정된 반면,<sup>78)</sup> 그렇지 않은 황해 및 동중국해 등은 공동관리적 성격이 강하게 규정된 것이다.

잠정조치수역의 성격을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 잠정조치수역은 체약국 쌍방이 함께 어업활동을 할 수 있는 공동어로수역으로서, 이때 공동어로의 의미는 수역에 대한 공동관리나 공동규제를 포함하는 것은 아니다.

둘째, 잠정조치수역에 대한 법적 체제는 그 수역 전체에 작용하며, 양국 선원과 어선들

77) R. R. Churchill, "Fisheries Issues in Maritime Boundary Delimitation", *Marine Policy*, vol. 17, No. 1, January 1993, p. 45.

78) 釣魚島(臺)는 일본이 19세기 말 無主地라 판단하여 내각결정으로 일본의 영토로 귀속시켰으며, 제2차 세계대전 후 미국의 지배를 받다가 1972년 일본에 반환되었다. 그러나 중국은 지리적 위치 및 역사적 권원을 이유로 자국의 영토임을 주장하고 있다.



은 원칙적으로 선적국의 관할권에 종속된다.

셋째, 제3국에 대해서는 체약국들의 배타적 경제수역으로서 국가 관할권이 적용되는 수역이다.

넷째, 당해 수역의 해양경계획정시까지 잠정적으로 시행되는 수역이지만, 해양경계획정이 무망하면 과도수역을 제외하고는 장기간 유지될 가능성도 크다.

### 3) 과도수역

한-중어업협정에는 일-중어업협정이나 한-일어업협정에서는 볼 수 없는 과도수역이 설정되어 있다. 과도수역은 배타적 경제수역을 최대한 넓게 확보하려는 한국측 입장과 최소한 좁게 획정하려는 중국측 입장을 절충한 것으로, 단기적으로는 중국측의 입장을 배려하되 장기적으로는 한국측 입장이 관철된 것이다. 과도수역의 범위를 정함에 있어서 한국과 중국은 과도수역의 면적을 거의 동등하게 하되, 지형적 특성을 고려하여 한국측 과도수역의 남쪽한계는 북위 32도 11분선, 중국측 과도수역의 남쪽한계는 북위 31도 50분선으로 정하였다.

과도수역은 4년이 경과한 후인 2005년 7월 1일에는 각 연안국의 배타적 경제수역으로 편입되며, 과도수역에서 양국은 각각 상대측 과도수역에서 조업활동이 균형을 이룰 때까지 자국어선의 조업을 단계적으로 감축 조정하되, 구체적인 내용은 어업공동위원회에서 결정하기로 하였다. 또한, 어업공동위원회의 결정에 따라 양국 정부가 해양생물자원의 보존 및 관리조치를 실시하기로 하였으며, 어업공동위원회가 결정한 조업조건 준수여부를 확인하기 위하여 공동감시(공동승선 포함) 및 감독을 시행하며, 이를 효율적으로 추진하기 위해 상호 조업어선의 명부를 교환하기로 하였다.

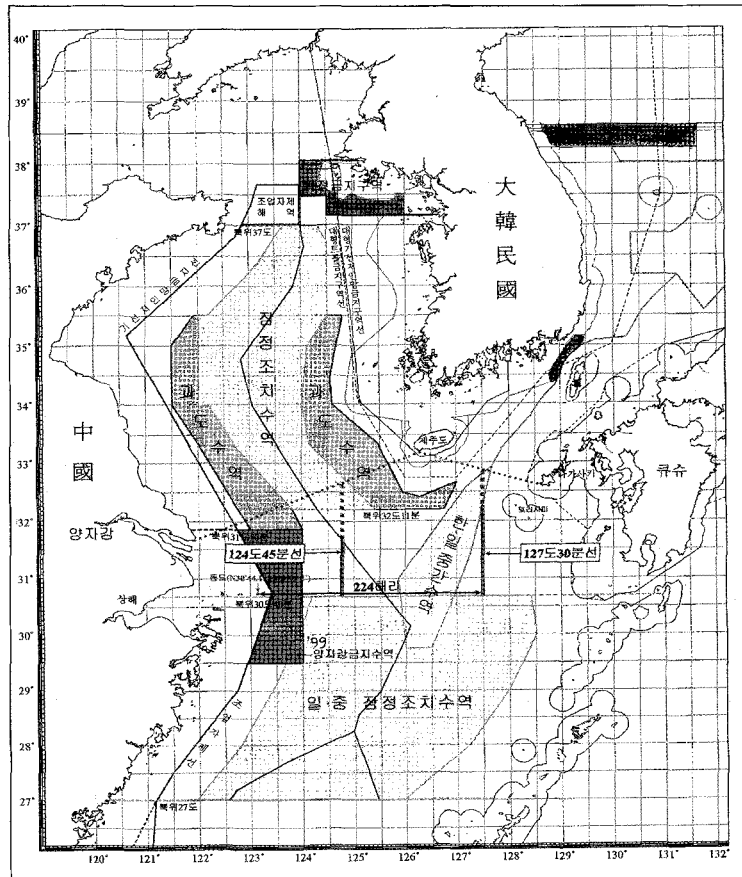
### 4) 현행조업질서유지수역

한-중어업협정에는 '별도의 합의'가 없는 한 자국의 법령을 타방국 어선에 적용하지 않는 현행조업질서유지수역이 황해 북부와 동중국해 일부 수역에 설정되어 있다.<sup>79)</sup> 현행조업질서유지수역은 잠정조치수역이 수산자원을 공동으로 관리하도록 명시되어 있는 것과는 달리 이에 관한 명문규정이 없다. 즉, 어업공동위원회가 잠정조치수역과 과도수역에 대해

79) 한-중어업협정 제9조 : 양 체약당사자는 제7조제1항에 지정된 잠정조치수역의 북단이 위치한 위도선 이북의 일부 수역과 제7조제1항에 지정된 잠정조치수역 및 제8조제1항에 지정된 과도수역 이남의 일부수역에서는 양 체약당사자간에 별도의 합의가 없는 한 현행어업활동을 유지하며, 어업에 관한 자국의 법령을 타방 체약당사자의 국민과 어선에 대하여 적용하지 아니한다.

서는 입법관할권을 가지는 반면, 현행조업질서유지수역에 대하여는 양국 정부로부터 별도의 권한을 위임받지 않는 한 이러한 권한을 가지지 못한다.

즉, 가서명 당시 양국은 별도의 합의로서 중국이 한국 서해의 특정금지수역을 준수하는 대신, 한국은 양자강 하구수역에서 연간 2~3개월간 조업이 금지되는 휴어구 등을 준수하기로 하였다. 한-중어업협정에서 관심의 초점이 되었던 양해각서(MOU)가 이와 관련하여 양국이 별도로 합의한 문서이다. 양해각서는 어업 외적인 필요에 따라 한국측이 주장하여 합의된 것이나, 상호 준수하기로 한 어업규제의 내용에 대하여 양국간 이견이 발생하게 되었는데, 이것이 이른바 양자강 하구수역 조업규제 문제였다. 지금까지 설명한 배타적 경제 수역, 잠정조치수역, 과도수역 및 현행조업질서유지수역을 [그림 4]에 나타내었다.



[그림4] 한·중·일 어업협정수역도

#### 4. 중첩수역의 법적성격

한국과 중국 사이의 바다에 생긴 중첩수역들은 양국간의 공식적인 해양경계가 확정되지 못한 데에 연유한 것이다. 최종적 해양경계획정 이전에 설정되는 중첩수역은 유보수역(white zone)과 잠정수역(gray zone)으로 대별하여 개념화할 수 있다.<sup>80)</sup> 유보수역은 당해 수역이 체약 당사국간에는 사실상 공해로 간주되기 때문에 체약국의 모든 어선에 대하여 자유로운 어업활동이 허용되는 수역이고,<sup>81)</sup> 잠정수역은 어선에 대한 관할권 행사는 선적국 주위에 의하되, 그 수역의 어업자원에 대한 공동체적 관리체제가 유지되는 수역이다.<sup>82)</sup>

한-중어업협정상 동중국해의 유보수역(현행조업질서유지수역)이 전자에 해당되고, 과도수역과 잠정조치수역은 모두 후자에 속한다고 볼 수 있다. 특히 유보수역에서는 공해와 마찬가지로 어업활동에 대한 통제가 사실상 불가능하기 때문에 과도한 어업활동이 자행된다면 수산자원의 고갈현상을 초래할 위험이 있다는 점에 주목해야 한다.

한국과 중국 사이의 중첩수역들의 성격은 다음과 같다.

첫째, 잠정조치수역은 잠정적 성격의 공동어업수역으로서 그 수역에 대한 수산자원의 양적 관리조치를 취하는 수역이다. 또 잠정조치수역에서는 상대방 체약국 어선과 국민에 대하여 단속 등의 조치를 적극적으로 유보하면서 주의환기조치를 취할 수 있도록 하고 있다.

둘째, 과도수역은 양국의 배타적 경제수역과 잠정조치수역의 중간적 성격을 갖는 완충수역이다. 이 수역의 운영은 그것이 양측의 배타적 경제수역으로 편입되기까지 상호 협의하여 어업을 관리하기로 합의한 한시적 성격의 공동어업수역이다. 즉 이 수역은 4년간이라는 존속기간이 미리 정해져 있을 뿐만 아니라, 수산자원의 양적 관리조치, 주의환기조치와 함께 공동승선·임검조치도 취할 수 있기 때문에 가장 엄격한 공동관리 수역으로서의 성격을 갖는다. 또한 한국으로서는 배타적 경제수역 수산자원 보존·관리 측면에서 이 수역에

80) Robin R. Churchill, "Fisheries issues in maritime boundary delimitation", *Marine Policy*, vol. 17-1, (1993).

81) White zone agreement의 사례 ; ① 1977 Agreement Concerning Mutual Fisheries Relations with Protocol Concerning Certain Boundary Questions. ② 1977 Agreement Concerning Delimitation of the Continental Shelf and of the Swedish Fishing Zone and the Soviet Economic Zone in the Baltic Sea.

82) Gray zone agreement의 사례 ; ① Agreement between Norway and USSR on an Interim Practical Arrangement for Fishing in an Adjoining Area in the Barents Sea of 1988. ② Agreement between Denmark and Sweden Concerning the Extension of the Jurisdiction of Fisheries in the Kattegat of 1977.

서의 중국어선의 무분별한 어업활동을 여하히 효율적으로 통제하느냐가 중요한 과제로 부각될 것이다.<sup>83)</sup>

셋째, 한-중어업협정 제9조에 근거하여 한-중잠정조치수역과 일-중잠정조치수역 사이의 동중국해에 설정된 유보수역에서는 현행의 조업질서가 유지되는 가장 확실한 공해적 성격의 수역으로 남는다. 그런데, 이 수역의 범위가 제주도 남부 한-일중간수역 대부분과 일-중잠정조치수역 북부의 일부가 중첩됨으로써 그 시행상에 분쟁이 발생할 개연성이 높은 것으로 판단된다.

〈표 Ⅲ-2〉 한-중-일 세 나라 사이의 각 중첩수역의 명칭과 법적 성격 비교

구 분	수역의 위치	협정상 수역의 명 칭	추정면적 (km <sup>2</sup> )	자원관리조치, 공동위원회의 권 능	관할권행사주체		법적성격
					입법관할권	집행관할권	
한-일어업협정	동해중간수역	없음	96,775	권고권	선적국	선적국	공해적 성격
"	제주도남부 중간수역	없음	26,712	결정권	공 동	선적국	공동어업수역
"	현행조업질서 유지수역	없음	-	-	협정 적용 배제		공해적 성격
한-중어업협정	황해 잠정조치수역	잠정조치수역	83,489	결정권	공 동	선적국	공동어업수역
"	황해의 양측 과도수역	과도수역	한국: 28,926 중국: 26,367	결정권	공 동	선적국	공동어업수역
"	현행조업질서 유지수역	없음	-	-	선적국	선적국	공해적 성격
일-중어업협정	동중국해 잠정조치수역	잠정조치수역	176,335	결정권	공 동	선적국	공동어업수역
"	북위27도 이남의 수역	없음	-	권고권	선적국	선적국	공해적 성격
"	현행조업질서 유지수역	없음	-	-	선적국	선적국	공해적 성격

83) 한-중어업협정 발효 이후 양 계약국 과도수역에 대한 쌍방 어업지도선의 제후순시 실적은 다음과 같다(한-중어업협정 제8조 3항 관련)(자료제공 : 어업지도선 사무소).

회 차	일 정	참여 지도선	단속 실적
2001년 1차	중국수역: 10.15~10.19 한국수역: 10.20~10.24	한국측: 무공화11호 중국측: 어정118호	한국측: 표지판미부착 4건 중국측: 단속실적 없음
2001년 2차	중국수역: 11.15~11.19 한국수역: 11.20~11.24	한국측: 무공화1호 중국측: 어정118호	한국측: 단속실적 없음 중국측: 단속실적 없음
2002년 1차	중국수역: 09.05~09.09 한국수역: 09.10~09.14	한국측: 무공화18호 중국측: 어정118호	한국측: 무허가 쌍끌이 2척 중국측: 단속실적 없음
2002년 2차	중국수역: 10.09~10.13 한국수역: 10.14~10.18	한국측: 무공화15호 중국측: 어정116호	한국측: 무허가 어선 5척 중국측: 단속실적 없음
2002년 3차	중국수역: 11.01~11.05 한국수역: 11.06~11.10	한국측: 무공화2호 중국측: 어정118호	한국측: 무허가 어선 12척 중국측: 단속실적 없음

## 5. 과도수역의 관리에 관한 합의 내용

한시적 공동관리수역으로서 잠정조치수역과 배타적 경제수역의 완충수역 작용을 하는 과도수역의 수산자원 및 어업관리 문제는 어업협정 체결 교섭과정에서도 중요한 쟁점사항이었다. 과도수역에서의 어업활동 중 양 체약국 어선들이 준수해야 할 내용을 담은 [과도수역 조업척수와 관리조치]가 2001년 6월 26일 중국의 해구시(海口市)에서 개최된 제1차 한-중어업공동위원회에서 채택되었는 바, 그 전문은 다음과 같다.

### 과도수역 조업척수와 관리 조치

1. 2001년 6월 30일부터 2002년 12월 31일까지의 한국측 과도수역에서 조업하는 중국의 어선척수는 한국의 배타적 경제수역 조업척수를 포함하여 5,500척을 초과하지 않도록 한다.
2. 2001년 6월 30일부터 2002년 12월 31일까지의 중국측 과도수역에서 조업하는 한국의 어선척수는 중국의 배타적 경제수역 조업척수를 포함하여 실제 조업수준을 초과하지 않도록 한다.
3. 양측은 2001년 8월 31일까지 상대측 과도수역에서 조업하는 어선의 명부를 당사자측에 통보한다(상대국 배타적 경제수역 내 어업허가를 받은 어선은 제외). 어선명부에는 선명, 어업의 종류, 국제총톤수, 호출부호 등의 내용과 일련번호가 포함되어야 한다.
4. 상대측 과도수역에서 조업하는 어선(상대국 배타적 경제수역 내 조업허가를 받은 어선 제외)은 반드시 조타실 양측에 표지판을 부착한다. 표지판에는 상술한 일련번호를 기입한다.
  - (1) 한국어선의 일련번호는 "K XXXX"로 표기하고, 중국어선의 일련번호는 "C XXXX"로 표기한다. 여기서 "X"는 아라비아 숫자로 표기한다.
  - (2) 표지판은 직사각형으로 하여 크기는 110cm × 50cm, 글자의 크기는 가로 15cm, 세로 30cm, 폭 4cm로 하며, 글자와 글자 사이의 간격은 5cm로 한다.
  - (3) 한국측 과도수역에서 조업하는 중국어선의 표지판의 바탕색은 검정색, 글자색은 흰색으로 하고, 중국측 과도수역에서 조업하는 한국어선의 표지판의 바탕색은 녹색, 글자색은 흰색으로 한다. 글자는 야간에도 식별이 가능하도록 형광도료를 사용하여야 한다.
  - (4) 표지판의 재질은 부식되지 않는 재료를 사용하여 훼손이나 변형되지 않도록 하여야 한다.
5. 양측은 자국측 과도수역에서 선명이 통보되지 않았거나 규정대로 표지판을 부착하지 않은 상대측 어선이 발견될 경우 해당어선의 선명과 발견시간, 위치(경·위도) 등의 상황을 상대국에 통보하며, 통보를 받은 측은 위반어선에 대한 조치결과를 매분기 종료 후 15일까지 적당한 경로를 통하여 서면 형식으로 상대국에 통보한다.
6. 양측은 협정 제8조 제3항에 규정된 공동감독검사 조치로서 2001년 이내에 양국의 과도수역에서 각각 2회씩의 제후순시(필요시 공동순선)를 실시하며 구체적인 방법과 시기는 별도로 협의한다.
7. 상술한 과도수역의 조업척수와 관리조치는 2001년 9월 1일부터 시행한다.

## II. 협정수역의 해양법적 성격과 경계획정 문제

### 1. 유엔해양법협약 제74조 3항과 한-중어업협정

한-중어업협정상 잠정조치수역, 과도수역, 현행조업질서유지수역 등의 설정에 관한 규정이 유엔해양법협약 제74조 3항의 「관계국은 합의가 이루어질 때까지 이해와 ..., 그 과도적 기간 내에 최종적인 합의에의 도달을 위태롭게 하거나 방해하지 않으면서 실질적 성격의 잠정약정을 체결하도록 모든 노력을 다하여야 한다. 잠정약정은 최종적인 경계획정을...」 라는 내용 중 「실질적 성격의 잠정약정(provisional arrangement of a practical nature)」의 취지와 의미를 살린 것인지가 주목된다.

이에 대해서는 우선 유엔해양법협약 제74조 3항에 대한 분석과 함께 고찰할 필요가 있다. 유엔해양법협약 제74조는 제3차 유엔해양법회의에서 경계획정 조항을 둘러싸고 소위 형평파와 중간선파로 나뉘어 치열하게 대립했던 국가들간의 타협의 소산이다.<sup>84)</sup> 즉, 제74조 1항에서는 [형평스러운 해결에 도달하기 위한 합의]라는 원칙적인 기준만을 제시하고, 그 합의가 이루어질 때까지의 잠정조치로서 3항의 내용을 두게 된 것이다. 여기서 말하는 잠정조치(interim measures)는 제74조 3항의 잠정약정(provisional arrangements)만을 의미하는 것이 아니고, 최종적인 합의에의 도달을 위태롭게 하거나 방해하지 않을 노력을 포함하는 개념이다.

유엔해양법협약 제74조 3항의 규정은 잠정약정의 개념을 충분히 이해할 수 있을 정도로 명확하지는 않지만, 전체적으로 볼 때 잠정약정을 이해하기 위한 몇 가지 실마리는 제공하고 있다.

우선, 관련당사국들 사이에 체결되는 협정이 제74조 3항에 규정된 잠정약정이 될 수 있다. 이때 관련당사국들은 반드시 인접국이나 대항국으로 한정되지는 않으며, 가령 장기간에 걸쳐서 해당지역에서 어업활동을 해온 제3국도 관련당사국이 될 수 있다. 그리고 잠정약정에서 규정하는 사항 외의 해양이용에 대해서 동 협정은 어떠한 영향도 미치지 않는다. 따라서 관련당사국들이 잠정적으로 공동어업수역을 설정했다면 그 체제는 광물자원개발 등과는 무관한 것이 된다. 이는 제주도 남부수역과 기존의 한-일 대륙붕공동개발구역의 관계에 대해서도 원용될 수 있을 것이다.

84) Rainer Lagoni, "Interim Measures Pending Delimitation", *AJIL*, vol. 78, 1984, pp. 349-354.

그리고 잠정약정은 [실질적 성격]을 띠는 것인데, 이는 해양의 이용에 대한 실질적인 해결책을 제공한다는 것을 의미한다. 따라서 잠정약정은 배타적 경제수역이나 대륙붕과 같은 해양경계 획정문제와 관련되어서는 안 된다. 또한, 잠정약정은 뜻 그대로 잠정적인 성격을 가지는 것으로서 해당 수역의 법적 성격이나 자원의 이용에 대해 관련당사국들이 최종적으로 합의할 때까지 중간적 내지는 예비적·한정적으로 운영되는 것이다. 관련당사국들은 합의에 의해 잠정약정을 정식협정으로 전환할 수도 있다.

제74조 3항의 두 번째 문장에서 명시된 바와 같이 「잠정약정은 최종적인 경계획정을 방해하는 것은 아니다」. 즉, 추후에 관련당사국들이 경계획정에 관하여 협상을 하더라도 제 74조 3항의 잠정약정이나 그에 의해 취해진 관련조치들은 경계획정 협상과는 아무런 관련도 없으며, 당사국들에 의해 원용되어서도 안 된다. 당사국들이 취한 조치는 당해 수역이나 그 자원에 대한 어떠한 기득권도 부여하지 않는 것이다. 따라서 관련당사국들이 명시적으로 동의하지 않는 한 잠정약정은 최종적인 합의가 될 수 없으며, 당사국들도 경계획정 협상에 있어서 잠정약정의 이러한 본질에 반하는 주장을 해서도 안 된다.

이상과 같은 몇 가지 분석을 토대로 최종적인 경계획정시까지 관련당사국들이 체결하는 잠정약정의 법적 성격을 파악해야 할 것이다. 잠정약정의 내용은 관련당사국들이 개별적 상황에 맞추어 정할 수가 있다. 그 내용에는 대상해역의 범위, 이용할 천연자원의 종류, 관련당사국의 수, 기타 관련된 정치적·법적 문제 및 경계획정절차에 소요되는 기간 등 여러 가지 요소가 포함될 수 있다.

잠정약정이 실제로 체결되는 경우는 광물자원의 탐사 및 개발을 위한 대륙붕 경계 획정과 어업자원의 이용을 위한 어업수역이나 배타적 경제수역 경계획정의 경우이다. 그리고 잠정약정은 관련당사국들의 관할권을 제한하는 잠정약정과 천연자원의 개발이나 이용을 장려하는 잠정약정으로 구분될 수가 있다. 전자의 경우는 관련당사국들에 의해 관할권 주장이 중첩되는 수역에서 천연자원의 탐사나 개발을 유보하는 형식으로 나타나기도 한다. 이 때 모든 천연자원에 대하여 일률적으로 이용을 제한하기보다는 통상 광물자원에 국한하여 그 탐사나 개발을 유보한다. 어업자원의 이용과 관련해서는 어업수역 또는 배타적 경제수역 주장이 중첩되는 경우 소위 white zone이나 gray zone을 설정하여 문제를 해결하는 경우가 많다. 이는 폐쇄해·반폐쇄해의 경우 특히 효과적으로 운영된다.

Grey zone에 관한 협정으로는 1988년 노르웨이-소련간의 바렌츠해 잠정수역협정, 1977년 덴마크-스웨덴간의 카테가트해협 어업협정, 1985년 베네수엘라-트리니다드토바

고 어업협정 등이 유명하다. White zone에 관한 협정은 스웨덴이 1978년 발틱해에서 어업관할권을 확장하면서 인접국들과 체결한 일련의 협정들이 그러한 예에 속한다.<sup>85)</sup>

현실적으로 관련당사국들은 경계획정에 대한 의견이 대립될 경우 일방당사국의 요청에 응하여 잠정약정을 체결하도록 노력해야 한다. 그러나 반드시 그러한 잠정약정을 체결해야 하는 것은 아니다. 제74조 3항의 이상과 같은 분석을 토대로 할 때 한-중어업협정은 동 조항의 잠정약정과 유사한 성격을 갖는다고 할 수 있지만, 결코 동일한 것은 아니다. 따라서 어업문제와 해양경계 획정문제를 동시에 협정내용으로 명시하지 않는 한, 어업협정은 어업 문제에 국한하여 해석되어야 하는 것이다.

## 2. 동북아시아의 해양경계 획정문제

"좁은 영해-넓은 공해"의 체제가 해양법질서의 기본적인 구조를 이루었던 과거에는 해양의 경계획정이 크게 중요시되는 경우가 많지 않았지만, 넓어진 영해나 대륙붕, 배타적 경제수역 등에 의해 각국의 해양관할권이 확대되면서 사정은 달라졌다. 특히 천연자원의 개발기술이 발달함에 따라 해양경계 획정의 필요성이 급증하였고, 상대적으로 도서에 대한 영유권분쟁도 많아졌다.

오늘날 전 세계적으로 해양경계가 획정되어야 하는 곳은 300개소 정도이지만, 실제로 당사국들이 경계획정에 대한 필요성을 느끼지 않으면 그대로 방치되는 경우가 대부분이다. 동북아시아도 제2차 세계대전이 끝나고 일본이 과거 침략에 의해 확장했던 주변국들의 영토를 반환하는 과정에서 몇몇 지역의 귀속이 국제법상 명확히 되지 않았기 때문에 해양경계 획정은 영토분쟁과 맞물려서 이 지역의 중요한 국제분쟁 요인으로 부각되어 있다.

현재 동북아시아 연안국들의 경우 서로 해양경계 획정문제를 타결해야 하는 곳이 아홉 군데이지만, 북한과 러시아 사이의 경계가 확정된 것을 제외하고는 완전한 경계획정이 이루어진 곳은 없다. 동북아시아 연안국들이 해양경계에 대해 합의를 못 이루고 있는 중요한 이유도 석유와 같은 광물자원 및 수산자원에 대한 자국의 이익 때문이라고 할 수 있다.

또한 북방 4개 도서, 독도, 조어도제도의 영유권 문제로 인해 각국의 해양경계 획정은 더욱 힘들다. 이번 한-중-일 삼국의 어업협정에서 중간수역 내지 잠정조치수역을 설정한

85) R. R. Churchill, "Fisheries Issues in Maritime Boundary Delimitation", *Marine Policy*, vol. 17-1, 1993, pp. 45~50.



것은 결국 영토문제나 경계확정을 다음으로 미루고, 현실적으로 어업자원을 둘러싼 각국의 대립되는 경제적 이익을 조화시키기 위한 한-중-일 세 나라의 정치적 결단에 의한 것이다.

통상적으로 해양경계 확정은 관계국의 합의 내지는 형평의 원칙에 의해 국제법적 기준을 적용하여 이루어지는데 그러한 경계확정의 준칙은 국제사법재판소나 중재재판에 의한 여러 판결, 그리고 유엔해양법협약의 해당규정을 통해 확립되어 있다. 그런데 양자간의 이해가 과도하게 상반되는 경우 경계확정을 일단 덮어두고 서로의 주장이 중복되는 수역에서 자원을 공동으로 개발하는 경제우선적인 해결방법도 있다. 이는 1969년의 북해대륙붕사건 판결에서 부수적으로 제시된 것인데, 한-일 양국이 1974년 한-일대륙붕공동개발협정을 체결함으로써 이를 최초로 실현시켰다.

그 이후 태국과 말레이시아, 인도네시아와 오스트레일리아 등 몇몇 국가들이 해당지역에서 공동개발협정을 체결하였다. 이러한 협정들은 협정기간을 몇 십년 단위로 정해놓고 그 동안 공동개발형식을 취하는 것인데, 자원의 개발 및 분배, 관계국의 관할권 행사 등에 있어서 약간의 차이는 있다. 그러나 해양경계 확정에 있어서 해당국가들의 협력을 중시한다는 점은 공통된다고 할 수 있다. 또한 유엔해양법협약의 관련규정, 예컨대 제74조 3항의 "관계국은 합의가 이루어질 때까지 이해와 협력의 정신에 입각하여, 그 과도적 기간 내에 최종적인 합의에의 도달을 위태롭게 하거나 방해하지 않으면서 실질적 성격의 잠정약정을 체결하도록 모든 노력을 다하여야 한다. 잠정약정은 최종적인 경계확정을 방해하는 것은 아니다" 라는 규정도 공동개발의 협력정신을 나타내는 것이다.

이러한 공동개발의 정신은 주로 대륙붕의 경우에 현저한 예이지만 동북아 각국의 이번 어업협정에서 규정된 중간수역·잠정조치수역도 기본적으로는 그러한 협력의 정신을 나타내는 것이라고 할 수 있다. 앞으로 새로운 어업협정을 운영함에 있어서도 협력정신을 존중하여 궁극적으로 해양경계가 원만하게 확정되도록 노력해야 한다.

### 3. 한-중-일 삼국간에 합의해야 할 문제

일-중간의 잠정조치수역은 한-일간의 제주도 남부 중간수역과 일정 부분 겹쳐지게 되어 있지만, 한-중어업협정의 잠정조치수역과 과도수역은 제주도 남부 중간수역 쪽으로는 돌출되지 않게 직선으로 처리하였다. 따라서 제주도 남부의 일정 수역에서는 한-중-일 삼국의 관할권 주장이 중첩되고 있는 실정인데, 그 부분에 대해서 몇 가지 검토할 필요가

있다.

몇몇 연안국들로 둘러싸인 해역에서 양국간의 합의에 의해 정해진 해역이 제3국의 권익을 침해하는 경우는 최근의 해양경계 획정사건에서 빈번히 일어나고 있다. 이는 당사국들의 고의에 의한 제3국 권익 침해나 또는 협상과정에서의 태만으로 야기된 것이라기보다는 기술적인 어려움과 같은 이유 때문에 일어나는 경우가 많다. 어떤 국가도 자국의 권익이 침해되는 경우에 이를 방지하지는 않을 것이다. 예컨대 한국과 일본이 1974년 대륙붕공동개발협정을 체결했을 때 중국이 그에 대해 강력한 항의의사를 표시한 것을 보아도 알 수 있다.

이와 같이 제3국의 권익이 침해되는 경우 해결책으로서 우선 양국간의 조약에서 제3국의 권익을 침해하지 않는 명시적인 규정을 두는 방법을 생각해 볼 수 있다. 조약을 체결한 당사자들이 제3국의 입장을 충분히 고려하여 적절한 내용을 명시적으로 기술하면 제3국도 그에 대해서 납득할 수가 있을 것이다. 그러나 제3국의 입장을 제대로 반영하지 못하여 분쟁이 일어나는 경우가 많다. 예컨대 대륙붕의 경제획정에 있어서 대표적인 예인 1969년 북해대륙붕사건에서 제3국인 독일의 입장을 고려하지 않은 영국, 네덜란드, 덴마크의 중간선 원칙에 의한 경제획정은 독일의 입장을 존중하여 수정되지 않으면 안되게 되었다. 애초에 영국, 독일, 네덜란드, 덴마크 4개국이 참가하는 다자간 협상에 의해 경제획정이 이루어졌다면 분쟁은 피할 수 있었을 것이다. 결국 독일을 제외한 3국간의 양자협정들은 그들만의 잘못된 합의에 의해 성립한 것으로 판명되었다.

한편 3개국이 함께 교섭에 임하여 성공적으로 경제획정이 이루어진 경우도 적지 않다. 인도네시아-말레이시아-태국 사이의 말라카해협 북부대륙붕 경계협약(1971)<sup>86)</sup>, 인도-몰다브-스리랑카 사이의 마나르만 경계협약(1976)<sup>87)</sup>, 인도-인도네시아-태국 사이의 안다만해 경계협약(1978)<sup>88)</sup>, 폴란드-스웨덴-러시아 사이의 발틱해 경계협약(1989)<sup>89)</sup> 등이 그러한 예에 속한다. 이러한 협정들이 3개국 사이에 성공적으로 체결된 것은 분쟁을 회피하려고 적극적으로 함께 교섭에 임한 해당국가들의 협력정신이 결실을 맺었기 때문이라고 할 수 있다. 만약 양국간의 연속적인 협상에 의해 삼국간의 합의를 도출하려 했다면 더욱 힘든

86) Jonathan I. Charney & Lewis M. Alexander, *International Maritime Boundaries*, 1993. pp. 1442~1454.

87) *Ibid.*, pp. 1407~1408.

88) *Ibid.*, pp. 1379~1388.

89) *Ibid.*, pp. 2103~2104.

교섭 상황이 전개되었을 것이다.

그리고 이러한 다자간 협정들은 주로 경계획정 분야에서 성공적으로 체결되었고, 천연 자원의 공동개발 분야에서는 체결되지 않고 있다는 점이 주목된다. 공동개발은 아직은 양자간 개발체제의 틀을 벗어나지 못하고 있는 실정이다. 경계획정 분야 외에 다자간 협정에 의한 각국의 협력체제가 규정되어 있는 경우로는 우주조약, 남극광물자원조약, 유엔해양법 협약의 심해저제도 등을 들 수가 있다. 그리고 어업 분야에서는 경계왕래자원의 생태특성상 그 관리를 위해서 다자간 협정에 의한 협력체제가 비교적 많이 존재한다.

동북아시아에서는 한-중-일 삼국간의 어업협정들에 의해 중간수역·잠정조치수역 체제가 도입됨으로써 일단 경계획정 문제는 모두 유보된 셈이다. 그러나 한-일간의 제주도 남부 중간수역과 일-중간의 잠정조치수역이 겹치는 부분에 대해서는 아직 3국간의 합의가 이루어지지 않았으므로 앞으로 어떠한 형태로든 그에 대한 법적 지위를 정리할 필요가 있다.

제주도 남부수역에서 3국의 관할권이 경합하게 된 것은 일-중간의 잠정조치수역이 양국간 어업협정 체결에 의해 확정되면서 한-일간의 관할수역과 중복되었기 때문이다. 물론 일-중어업협정이 체결되었을 때 새로운 한-일어업협정이 완성되지 않은 상태였으므로 일-중 양국이 한국의 이익을 고려하여 어떠한 조치를 실질적으로 취하기는 힘들었을 것이다. 따라서 일-중 양국이 어업협정의 협상과정에서 한국을 참가시켜 세 나라가 함께 교섭에 임했다라면 한국의 입장을 고려한 적절한 조치가 취해졌을 수도 있다. 나아가서 세 나라의 협의가 선행되었다면 제주도 남부수역과 동중국해의 어업질서가 보다 명확하게 정리되었을 수도 있었겠지만, 이 문제에 관하여는 논의된 바 없었다.

## 제3절 한-중어업협정의 해석과 시행

### I. 어업협정의 해석에 관한 이론

한-중어업협정의 공식명칭은 「대한민국정부와 중화인민공화국정부간의 어업에 관한 협정」이다. 여기서 협정이란 국가간의 명시적 합의이기 때문에 국제법상 하나의 조약이라는 데에는 이론의 여지가 없다. 「조약법에 관한 비엔나협약」<sup>90)</sup>에 따르면 "조약이라 함은 단일 문서 또는 둘 이상의 관련문서로 되어 있거나, 그리고 그 특정 명칭 여하를 불문하고, 국가간에 서면 형식으로 체결되고 국제법에 의해 규율되는 국제적 합의를 의미하는 것"이다(협약 제1조(a)).

조약을 해석함에 있어서는 조약 해석의 방법에 따라야 한다. 조약 해석방법에 대해 상기 협약에는 다음과 같은 규정을 두고 있다.

#### 【제31조 해석에 관한 일반적 규칙】

① 조약은 문맥 중에서 조약의 용어에 부여된 통상적 의미에 따라 그리고 당해 조약의 취지와 목적에 비추어 성실하게 해석되어야 한다.

② 조약의 해석상 문맥이라 함은 전문 및 부속서를 포함한 조약문 이외에 다음의 것을 포함한다.

(a) 조약의 체결과 관련하여 모든 당사국간에 행해진 당해 조약에 관한 합의

(b) 조약의 체결과 관련하여 당사국 중 하나 또는 둘 이상에 의해 작성된 문서로서 다른 당사국들에 의해 당해 조약에 관계되는 문서로 인정된 것

③ 문맥과 더불어 다음 사항이 고려되어야 한다.

(a) 조약의 해석 또는 그 규정의 적용에 관한 당사국간의 후속적 합의

(b) 조약의 해석에 관한 당사국의 합의를 입증하는 조약 적용에 있어서의 후발적 관행

(c) 당사국간의 관계에서 적용되는 국제법의 관련 규칙

④ 어떤 용어에 대해 당사국이 특별한 의미를 부여하고자 의도한 것이 입증되는 경우에는 특정한 의미가 부여되어야 한다.

#### 【제32조 해석에 관한 보충적 수단】

90) Vienna Convention on the Law of Treaties (1969. 5. 23 채택, 1980. 1. 27 발효, 1977. 4. 27 한국 비준서 기탁).

제31조의 적용에서 얻어지는 의미를 확인하기 위해, 또는 다음 경우에 있어서의 의미를 결정하기 위해 조약의 준비 작업 및 조약 체결시의 사정을 포함하는 해석에 대한 보조적 수단에 의거할 수 있다.

(a) 제31조에 따른 해석에 의해 의미가 애매하거나 불명확한 경우

(b) 제31조에 따른 해석에 의해 명백히 상식에 반하거나 불합리한 결과가 일어날 경우

조약 해석의 목적은 조약 당사국들이 의도한 조약문의 의미를 밝혀 이를 확정하는 데에 있다. 조약문의 의미가 분명하면 굳이 해석이 필요치 않다는 시각이 없는 것은 아니지만,<sup>91)</sup> 조약문의 의미가 분명한지 여부에 관한 판정은 해석과정의 시작이 아니라 그 결과라고 한다.<sup>92)</sup>

종래 조약의 해석에는 학설상 및 관행상 객관적 해석(textual approach), 주관적 해석(subjective approach), 그리고 실효성의 규칙(rule of effectiveness)이라는 3가지 방법이 있었다. 그 중 객관적 해석이라 함은 조약 당사국의 의사가 조약문 속에 표출되어 있다는 것을 전제로 조약을 그 용어의 자연적이고 통상적인 의미에 따라 해석해야 한다는 입장이며, 주관적 해석은 조약 당사자의 의사가 조약문에 충분히 반영되어 있지 않다는 전제하에 필요하다면 교섭 경위, 교섭 당시의 일반적인 정치적·경제적 사정 등 합의에 이르기까지의 전후관계를 감안하여 총체적으로 해석해야 한다는 입장이다. 그리고 실효성의 규칙이라 함은 조약의 취지 및 목적에 비추어 가장 적절하고 실효성 있는 해석을 해야 한다는 입장이다.<sup>93)</sup>

「조약법에 관한 비엔나협약」에서는 3가지 해석 방법 중 객관적 해석방법과 실효성의 규칙을 [해석에 관한 일반규칙]으로 하고 있다.

"조약은 문맥 중에서 조약의 용어에 부여된 통상적 의미에 따라 그리고 당해 조약의 취지와 목적에 비추어 성실하게 해석되어야 한다"는 규정(제31조 1)이 전자의 경우이고, 조약의 의미를 확인하기 위해서는 "조약의 준비작업 및 조약 체결시의 사정"을 감안할 수 있다는 규정(제32조 본문)이 후자의 경우이다.

여기서 조약의 "취지와 목적(object and purpose)"이란 무엇인가? 조약의 취지와 목적은 당해 조약의 전문에 들어가 있는 것이 통례이다. 모로코에서의 미국 국민의 권리에 관한 사건에서 국제사법재판소는 조약 해석에 있어서는 당해 조약의 천명된 취지와 목적을 넘어

91) ICJ, Competence of Assembly regarding Admission to the United Nations, Advisory Opinion: ICJ Reports, 1950, p. 8.

92) Robert Jennings and Arthur Watts, *Oppenheim's International Law*(9th ed., 1992), vol. 1, p. 1267.

93) Ian Sinclair, *The Vienna Convention on the Law of Treaties*, 2nd ed., 1984, pp. 114~115.

서게 되는 추단에 의한 해석을 해서는 안 된다면서 그렇게 하는 것은 재판소 기능의 한계를 넘어서는 것이라고 했다.<sup>94)</sup>

조약의 해석에 관한 일반적 규칙은 오늘날 국제관습법화 한 것으로 인정되고 있다.<sup>95)</sup> 한-중어업협정은 그 전문에서 유엔해양법협약의 관련 규정에 따라 한국과 중국간에 공동 관심사항인 해양생물자원의 보존과 합리적 이용을 도모하고, 정상적인 어업질서를 유지하며, 어업분야에서의 협력관계를 더욱 강화·증진하기 위하여 어업협정을 체결한다는 취지를 밝히고 있다. 그리고 본문에서는 이 어업협정은 양국의 배타적 경제수역에 적용되는 것이라는 점을 명시하고 있는데, 이것은 이 협정이 다른 해양법 문제와는 절연된 어업문제만을 규정함을 천명한 것이다.

한-중어업협정에는 또한 이 어업협정의 여하한 규정도 어업 이외의 국제법문제에 대한 양국의 입장을 훼손하는 것이 아니라는 조항이 포함되어 있다. 여기서 "어업 이외의 국제법 문제"가 구체적으로 무엇을 의미하는지에 대해서는 밝혀진 바 없지만, 일단 향후에 있을 배타적 경제수역과 대륙붕의 경계획정문제가 여기에 해당될 것이다.

## II. 배타적 경제수역 상호입어제도의 시행

### 1. 양국의 상호입어 허용내용 및 조업조건

배타적 경제수역 체제의 정착 초기에 상호입어를 허용하는 것은 해역관리체제의 변경으로 인하여 발생하는 경제·사회적 충격을 완화하기 위한 방편으로서 해양법상 인정된 제도이며, 특히 동북아시아와 같이 어업의 상호의존도가 높은 해역일수록 그 필요성은 더 크다고 할 것이다.

94) ICJ, Case concerning rights of nationals of the United States of America in Morocco, Judgment of August 27th, 1952 : ICJ Reports, 1952, p. 196.

95) Territorial Dispute case (Libya v. Chad). Judgement. ICJ Reports 1994, pp. 21~22.  
Maritime Delimitation and Territorial Questions case (Qatar v. Bahrain). Judgment. ICJ Reports 1995. p. 18. Rebecca M. M. Wallace, *International Law : A Student Introduction* (3rd ed., 1997). p. 234. Robert Jennings and Arthur Watts, *op. cit.* p. 1271.

한국과 중국 사이에는 단순한 어획량 기준의 상호입어 허용제도를 시행하기는 곤란하였던 것으로 보인다. 왜냐하면 중국측이 제시하는 과거 어업실적의 신뢰도가 낮을 뿐만 아니라, 상호 공식인정할 수 있는 수준이 못되기 때문이다. 따라서, 한국과 중국의 상호입어 허용방식은 어선 척수 기준으로 하되, 부가적으로 어획량 기준을 병용할 수 밖에 없었다. 그리고 그 비율은 단번에 동등한 조건으로 합의될 수 없었기 때문에 약 3:5의 비율로 시작하여 일정 기간 경과 후에는 동등 수준이 되게 하는 방안을 선택하였다.

그리고 일정 기간 경과 후에 궁극적으로는 어획량 기준의 상호입어제도가 정착되도록 노력하되, 상호입어 허용범위를 축소 지향적으로 유도해 가야 할 것이다. 최근에 합의된 바에 의하면, 과도수역이 배타적 경제수역으로 각각 편입되는 2005년부터는 상호입어 허용수준을 어선 2,000척 기준, 등척·등량으로 하게 되었다. <표 Ⅲ-3>은 한-중-일 3국간의 배타적 경제수역 상호입어 허용량 합의 내용을 연도별로 비교하여 보인 것이다. 업종별로 구체적인 상호입어 조건은 [부록 19]에 나타내었다.

<표 Ⅲ-3> 한-중-일 3국간 연도별 배타적 경제수역 상호입어 합의내용

구 분	1999년	2000년	2001년
[한-일어업협정] 한국어선 ⇒ 일본 EEZ 일본어선 ⇒ 한국 EEZ	149,218톤 (1,704척) 93,773톤 (1,601척)	130,197톤 (1,639척) 93,773톤 (1,601척)	109,773톤 (1,464척) 93,773톤 (1,459척)
[일-중어업협정] 중국어선 ⇒ 일본 EEZ 일본어선 ⇒ 중국 EEZ	.	<6.1 ~ 12.31> 70,000톤 (1,122척) 70,800톤 (710척)	73,000톤 (1,222척) 70,300톤 (575척)
[한-중어업협정] 한국어선 ⇒ 중국 EEZ 중국어선 ⇒ 한국 EEZ	.	.	<2001. 6. 30 ~ 2002. 12. 31> 90,000톤 (1,402척) 164,400톤 (2,796척)

자료 : 해양수산부

## 2. 양국의 입어조업실적

<표 Ⅲ-4>는 한-중어업협정이 발효된 2001년 6월 30일부터 2002년 8월 31일까지 양측 배타적 경제수역에 대한 상호입어 허용내용(어선척수 및 허용어획량)과 어획실적 및 소진률을 나타낸 것이다. 전체적으로 보아 입어허용 어선척수에 대한 실제 입어척수의 비율

은 한국어선이 27.5%, 중국어선이 22.9%로서 저조한 편이었고, 허용어획량 소진률 또한 한국 3.6%, 중국 5.7%로서 매우 저조하였다. 양측 공히 낚시어업(주로 채낚기)의 소진률이 가장 높고, 한국의 저인망은 거의 입어실적이 없는 반면에, 중국 쌍끌이기선저인망(쌍타망)은 6%의 실적을 보임으로써 한국보다 높았다.

이와 같은 저조한 상호입어 실적을 보인 것은 어업관리 체제가 변경된 데 대한 어민의 부적응으로 인한 입어 자제, 어업협정 시행초기의 엄격한 단속 등이 원인으로 작용한 것 같다. 그러나, 한-중 양측의 어선수가 획기적으로 감축되지 않은 현실을 감안할 때, 만일 잠정조치수역, 과도수역, 현행조업질서유지수역 등에 어업활동이 집중된다면 수산자원의 보존·관리에 심각한 영향을 미칠 가능성도 배제할 수 없을 것 같다.

〈표 III-4〉 한-중 양국어선의 배타적 경제수역 상호입어 조업실적

[기간 : 2001년 6월 30일 ~ 2002년 8월 31일 ; 단위 : 척, 톤, %]

한국어선					중국어선				
업종	어선척수	할당량	어획량	소진률	업종	어선척수	할당량	어획량	소진률
계	1,402 (385)	90,000	3,272	3.6	계	2,796 (641)	164,000	9,336	5.7
저인망류	284 ( 13)	20,859	86	0.4	쌍타망	1,520 (358)	111,105	6,687	6.0
선 망	138 ( 38)	12,667	186	1.5	단타망	62 ( 30)	4,720	109	2.3
안강망	119 ( 10)	4,119	6	0.1	위 망	135 ( 98)	21,700	437	2.0
자망류	53 ( 9)	1,478	45	3.1	유 망	985 ( 65)	14,775	145	1.0
낚시류	576 (305)	30,816	2,395	9.5	채낚기	94 ( 90)	12,100	1,958	16.2
통발류	232 ( 10)	20,061	14	0.1					

주 : ( ) : 실제 조업척수, 타망(저인망)어선은 4월 16일~10월 15일 사이 조업금지.

자료 : 해양수산부

### 3. 상호입어에 관한 양국의 국내입법 현황

한국과 중국의 배타적 경제수역 어업관련 국내입법 내용은 다음과 같다.<sup>96)</sup>

한국 : ① 수산업법(1953. 9. 9)

② 배타적 경제수역법(1996. 8. 8)

96) 밑줄 친 법규정이 자국 배타적 경제수역 내에서의 외국인어업 관리에 관하여 구체적으로 정한 것이고, 그 외는 관련 법령이다.



- ③ 배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률(1996. 8. 8)
- ④ 어업자원보호법(1953. 12. 12)
- ⑤ 수산자원보호령(1970. 6. 11)
- ⑥ 선박안전조업규칙(1972. 4. 17)

- 중국 : ① 어업법(1986. 1. 20)
- ② 배타적 경제수역 및 대륙붕법(1998. 6. 26)
  - ③ 여사(呂四)·장강구(長江口) 및 주산(舟山) 어장 일부수역의 조업허가 관리규정(1999. 3. 15)
  - ④ 동해(동중국해)와 황해의 새로운 하절기 휴어제 실시에 관한 통지(1998. 4. 2)
  - ⑤ 중화인민공화국 관할해역에서 외국인, 외국선박 어업활동의 관리에 관한 잠정 규정(1999. 6. 24)
  - ⑥ 한국동해(일본해) 공해와 북태평양 공해에서 오징어 어업허가제도의 시행에 관한 통지(1994. 3. 26)
  - ⑦ 우리나라 어선의 한국과 조선 영해에서의 어업금지에 관한 재통지(1995. 9. 12)

〈표 III-5〉 한-중-일 3국의 배타적 경제수역 어업관리법상의 벌칙(벌금) 내용 비교

항 목	한 국 (법17~21조)	일 본 (법18~21조)	중 국 (규정12~17조)
① 무허가어업	1억원 이하	1천만엔 이하	40만위안 이하
② 허가 제한·조건 위반	"	"	30만위안 이하
③ 어획물 불법 해상전재	"	"	20만위안 이하
④ 어업활동 정지명령 위반	"	"	3만위안 이하
⑤ 정착성어종 어획규제 위반	"	"	[규정 없음]
⑥ 시험·연구 승인조건 위반	5백만원 이하	5십만엔 이하	[규정 없음]
⑦ 허가사항 표지의무 위반	2백만원 이하	2십만엔 이하	5만위안 이하

배타적 경제수역을 사이에 두고 있는 인근 국가간에는 불법어업에 대한 단속과 처벌에 있어서 상호 협조와 집행의 형평성 문제가 발생할 수 있다. 일반적으로 배타적 경제수역 내에서 조업하는 외국인과 외국어선에 대한 연안국의 단속법령에는 무허가어업, 입어로 납부의 불이행, 어기·어장·어구·어중에 대한 금지사항 위반, 조업보고의 불이행, 범칙어획물의 선내 은닉과 같은 위법어업 행위에 대한 감시·임검·나포·처벌 등에 관한 규정을

두고 있다. 그런데, 이러한 규정은 그 내용과 수준에 있어서 유엔해양법협약의 기본원칙을 일탈(逸脫)할 수 없다. 그리고 선박 점검과 나포 및 처벌의 절차나 그 내용 및 수준은 국가별로 불일치하는 문제가 발생할 수 있는 바, <표 Ⅲ-5>를 보면 한국과 일본은 위반 항목별 벌칙 내용이 대체로 동등한 수준인 반면, 중국은 다소 낮은 상태임을 알 수 있다.

배타적 경제수역 제도를 도입하는 초기에는 관할수역의 확대에 맞추어 효과적인 단속활동을 전개할 수 있도록 연안국은 단속인원을 증원함과 동시에, 선박이나 항공기 등의 단속장비를 확충하고, 인근 연안국과의 협력을 통하여 필요한 단속능력을 보완한다. 그리고 다음과 같은 내용의 규칙을 제정하여 외국인 입어자로 하여금 그 이행을 강제하기도 한다.<sup>97)</sup>

- ① 입어허가가 없는 어선에 대한 배타적 경제수역 입역금지(入域禁止)
- ② 통과 어선에 대한 지정항로 통항 및 어구 격납 의무의 부과
- ③ 입출역(入出域) 및 정기적 위치보고 또는 위치발신기 작동 의무의 부과
- ④ 어업활동 내용의 기록과 보존

한편, 해상에서 수행되는 어업 단속 활동에는 많은 인력과 장비 및 비용이 소요되기 때문에 조업규칙이 잘 준수되도록 하는 사전조치가 매우 중요하다. 외국인 어업활동에 대하여 국내법령을 효율적으로 집행하기 위해서는 다음과 같은 기초가 확보되어야 한다.

- ① 법령 위반자 단속의 실효성 ~ 충분한 수준의 감시 능력과 방법의 보유
- ② 단속 대상자와 단속 내용의 공정성 ~ 단속과 처벌의 형평성 유지
- ③ 합리적인 단속활동의 보장 ~ 정상적으로 적법하게 행해지는 어업활동의 보호
- ④ 단속에 소요되는 자원과 선박·장비 및 인력

### Ⅲ. 긴급피항 및 해양사고구조에 관한 협력

#### 1. 서 설

한-중어업협정이 긴급피항에 관한 규정을 두고 있는 점이 한-일어업협정과 다른 점이다. 한-중 관계에서는 지금까지도 긴급피항이라는 명분으로 걸핏하면 중국어선들이 우리

97) 최중화, 「現代國際海洋法」, 세종출판사, 2000, pp. 112~113.

항구에 몰려와 큰 혼란을 빚은 사례가 허다했는데 협정의 발효 후에도 이것은 계속해서 큰 문제가 되리라고 본다. 그리고 이 점에 있어서는 지금까지 그러했듯이 앞으로도 우리보다는 중국측에 의해 남용될 가능성이 높다는 점을 간과해서는 안될 것이다.

유엔해양법협약은 영해에서의 무해통항권(right of innocent passage)과 관련하여 "통항은 계속적이고도 신속한 것이어야 한다"고 규정하고 있다(제18조 2항 전단). 따라서 선박이 타국의 영해 내를 배회하거나 임의로 정선 또는 투묘(投錨)하는 행위는 무해통항에 포함되지 아니한다. 그러나 동 협약은 하나의 예외적 규정을 두어 "통상적 항해에 부수적이거나 불가항력 또는 위난에 의해 부득이한, 혹은 위협이나 위난에 처한 사람, 선박 또는 항공기를 구조할 목적의 부득이한" 정선과 투묘는 무해통항에 포함되는 것으로 하고 있다(제18조 2항 후단). 여기서 통상적 항해에 부수적인 것이라 함은 예컨대 급수나 급유 등의 보급을 위한 경우, 도선사를 기다리는 경우 등을 가리킨다.

이와 유사한 규정은 1958년의 「영해 및 접속수역에 관한 협약」에도 있다. 타국의 영해 내에서의 정선과 투묘는 무해통항에 포함되지 않는 것으로 하되, "통상적인 항해에 부수적이거나 불가항력 또는 위난에 의해 부득이한" 경우에는 이를 무해통항에 포함시킨다는 것이 그것이다(제14조 3항). 유엔해양법협약과 1958년 협약이 다른 것은 전자에서는 "위협이나 위난에 처한 사람, 선박 또는 항공기를 구조하기 위해 부득이한" 경우까지 포함시키고 있는 데 반해 후자에서는 그렇지 않다는 점이다.

"통상적 항해에 부수적이거나 불가항력 또는 위난에 의해 부득이한, 혹은 위협이나 위난에 처한 사람, 선박 또는 항공기를 구조하기 위해 부득이한" 경우를 편의상 긴급한 경우라고 할 때, 긴급시에는 통상적으로 허용되지 않는 행위가 타국의 영해 내에서 허용되고 있다. 그렇다면 이러한 제도는 영해에서 뿐만 아니라 항구에서도 인정될 수 있을 것인가?

항(港)이라 함은 선박의 출입에 편리하도록 연안국이 항구적(恒久的) 시설을 한 바다의 일부이다. 이러한 항에 있어서는 연안국이 만든 최외측의 항구적 시설이 연안의 구성부분으로 인정되고 있으므로(유엔해양법협약 제11조 전단 및 1958년 협약 제8조) 그것이 영해 기선이 되며, 그 내측 수역은 내수가 된다.<sup>98)</sup>

항에서 문제되는 것은 역시 연안국이 만든 항구적 시설인데, 연안에서 방파제 등이 바다 쪽으로 수 km까지 뻗어 있을 때 이것도 항만시설의 불가분의 일부를 구성하는 항구적 시설

98) Commentary(1) to Article & of the Commentary to the Articles concerning the Law of the sea, reproduced in *Yearbook of the International Law Commission* 1956, vol. II, p. 270.

이라고 보아야 할 것인가의 문제가 있다. 1958년 협약을 기초하는 과정에서 국제법위원회는 이러한 경우는 대단히 드물기 때문에 의견을 표명할 필요가 없다고 했는데,<sup>99)</sup> 이에 대한 판단은 연안의 지리적 조건, 당해 항구의 특수성, 그리고 조류의 영향 등을 배려한 합리적 기준 하에서 해야 할 것으로 본다. 이와 관련하여 유엔해양법협약은 "근해시설 및 인공도서는 항구적 항만시설로 보지 아니한다"고 하고 있다(제11조 후단).

항은 내수이기 때문에 조약상의 의무가 없는 한, 연안국은 외국선박의 무해입항 또는 무해정박을 허용해야 할 이유가 없다.<sup>100)</sup> 여기서 말하는 조약에는 다자적인 것과 양자적인 것이 있는데, 전자의 예로서는 1923년 12월 9일에 채택된 국제해항제도에 관한 협약(Convention on the International Regime of Maritime Ports)이 있고,<sup>101)</sup> 후자의 예로서는 1956년 11월 28일 채택되고 1957년 11월 7일 발효한 한미우호통상항해조약이 있다.

한미우호통상항해조약에는 다음과 같은 규정이 있다. 첫째 당사국의 영역 내에서는 피차의 통상 및 항행의 자유가 인정된다는 것(제19조 1항), 둘째, 「일방 당사국의 국기를 게양하는 선박으로서 자국 법령상 국적을 증명하는 서류를 비치하고 있는 것(제19조 2항)」은 타방 당사국 및 제3국의 선박과 평등한 조건 하에서 외국과의 통상 및 항해에 개방된 타방 당사국의 모든 항구, 장소 및 수역(ports, places and waters)에 그 화물과 함께 진입할 자유를 가진다는 것(제19조 3항 전단), 셋째, 그와 같은 선박 및 화물은 타방 당사국의 항구, 장소 및 수역 내에서 모든 사항에 관해 내국민대우 및 최혜국대우를 받는다는 것(제19조 3항 후단), 다만, 각 당사국은 연안무역, 내수 항행 및 국내어업에 관해서는 자국 선박에 배타적 권리와 특권을 유보할 수 있다는 것(제19조 3항 후단 단서), 넷째, 당사국의 선박은 또한 당사국간에 생산물을 수송할 권리에 있어서 내국민대우와 최혜국대우를 받게 되어 있으나 이들 생산품도 관세 및 각종 공과금, 세관업무 및 장려금 반환금, 그 밖의 같은 성질의 특권에 관해 당해 타방 당사국의 선박이 수송하는 동일한 생산품에 부여되는 것보다 불리하지 않는 대우를 받는다는 것(제19조 4항), 다섯째, 「조난 중에 있는 일방 당사국의 선박은 타방 당사국의 가장 가까운 항구 또는 정박소(haven)에 피난함이 허용되며, 우호적인

99) Commentary (3) to Article & of the Commentary to the Articles concerning the Law of the sea, reproduced in *ibid.*, p. 270.

100) 내수이긴 하되 외국선박의 무해통항권이 인정되어야 하는 부분이 있음에 주의를 요한다. 종래 내수가 아니었던 수역이 직선기선제도의 채택으로 말미암아 내수로 포섭된 경우에는 그 수역에 대한 외국선박의 무해통항권은 계속 인정되어야 한다는 것이 그것이다(유엔해양법협약 제8조 2항).

101) 이 협약의 당사국 사이에서는 협약이 정하는 바에 따라 상호 항구에서의 자유로운 출입이 보장되고 있다. J. G. Starke, *An Introduction to International Law* (7th ed., 1972), p. 213.

대우와 도움을 받는다」는 것(제19조 5항), 그리고 여기에서 말하는 선박이라 함은 사유 또는 사운영(私運營)의 것인가, 공유 또는 공운영(公運營)의 것인가를 불문하고 모든 종류의 선박을 의미하며, 조난 중의 선박에 대한 규정은 어선과 균함까지를 포함한다는 것(제19조 6항)이 그러한 규정들이다.<sup>102)</sup>

이와 같이 항은 내수이기 때문에 조약상의 의무가 없는 한, 연안국은 외국선박의 무해입항 또는 무해정박을 허용해야 할 의무가 없는데, 그렇다면 연안국은 긴급 시, 다시 말해 불가항력 또는 위난에 의해 부득이 입항하려는 외국선박에 대해서도 그 입항을 금지할 수 있을 것인가? 이에 대해 국제관습법은 조난 중의 선박은 외국 항구에서 피난할 권리를 가진다고 하고 있다.<sup>103)</sup>

이러한 취지는 각국의 국내법에서도 발견된다. 예컨대 우리나라 선박법(1982년 12월 31일 법률 제3641호)은 "한국 선박이 아니면 불개항장에 기항하거나 국내 각 항간(港間)에 여객 또는 화물의 운송을 할 수 없다. 다만, 법률 또는 조약에 다른 규정이 있거나 해양사고 또는 포획을 피하려고 할 때, 또는 해양수산부장관의 허가를 받은 때에는 그러하지 아니하다"라고 규정하고 있으며(제6조), 개항질서법(1961년 12월 30일 법률 제918호)은 "잡종선 이외의 선박은 개항(開港)의 항계(港界) 내에 출입하거나 통과할 때에는 대통령령으로 지정하는 항로를 지켜야 한다. 단, 해양사고를 피하기 위한 경우와 기타 부득이한 사유가 있을 때에는 예외로 한다"(제12조)고 하고 있는 것에서 우리는 그것을 본다. 개항질서법 제7조 단서, 제13조 1항에도 해난에 대한 언급이 있다.

1983년 6월 2일 중국의 제6기 전국인민대표대회 상임위원회 제2회 회의에서는 중화인민공화국 해상교통안전법이 채택되었다. 중화인민공화국 주석령 제7호에 의해 1984년 1월 1일부터 시행된 이 법 제11조는 다음과 같이 규정하고 있다.

"외국 국적의 비군용선박은 주관기관의 허가를 받지 않으면 중국의 내수 및 항만에 들어갈 수 없다. 다만 요원의 급병, 기관고장, 조난, 피난 등 예기치 않았던 사태로 인해 사전에 허가를 받을 수 없을 때에는 진입함과 동시에 주관기관에 긴급 보고하고 그 지휘에 따라야 한다. 외국 국적의 군용선박은 중국정부의 허가를 받지 아니하면 중국 영해에 진입할 수 없다."

102) 그 밖의 양자조약은 1959년의 영국과 이란간의 Treaty of Commerce, Establishment and Navigation을 참조. Reproduced in *International and Comparative Law Quarterly*(1960), p. 301.

103) J. G. Starke, op. cit., p. 247. Myres S. McDougal and William T. Burke, *The Public Order of the Oceans : A Contemporary International Law of the Sea*(1962), p. 110. D. P. O'Connell, *International Law* (2nd ed., 1970), vol. II, p. 627.

여기에서 우리는 중국도 일정한 제한 하의 것이긴 하지만 긴급피항 제도를 인정하고 있음을 본다. 그런데 이 제도는 국제관습법으로 형성되어 온 것이기 때문에 그 내용이 반드시 명확하지 않다는 어려움을 안고 있다. 따라서 다음에서는 이에 관한 선례를 검토함으로써 그것이 구체적으로 어떤 상황에서 허용될 수 있을 것인가를 살펴보고자 한다. 그리고 이는 한-중어업협정의 운영에 참고가 될 것으로 본다.

## 2. 긴급피항 어선에 대한 관할권의 행사

외국선박의 긴급피항에 관하여 1958년 이전까지 연안국은 당해 선박이 국제관습법으로 확립되어 있는 긴급피항 요건을 충족했을 때 이를 인정하였다. 그리고 1958년의 「영해 및 접속수역협약」 제14조 제3항에서 영해 내의 무해통항권의 일부로서 불가항력적이거나 해양사고를 당하여 필요한 경우에 한하여 정선(停船)과 투묘(投錨)를 합법적으로 인정하게 되었다. 또 유엔해양법협약 제18조 제2항에서는 타국 영해 내로의 긴급피항권을 명시적으로 인정함으로써 1958년 협약의 정신을 계승하였다. 한국과 중국 및 일본은 지리적 근접성과 동일 어장의 공동이용관계, 해상교통량의 폭주상황, 동계의 탁월한 북서계절풍과 하계의 태풍·농무(濃霧)와 같은 기상 특성, 어업활동이 매우 활발한 어장 여건 등을 감안할 때, 어선의 긴급피항에 관한 상호협력은 지극히 타당한 것이다.

항행중 위험에 처한 외국선박에 대하여 긴급피항이 인정되는 피난처는 연안국의 배타적 경제수역이 아니라, 영해나 내수 또는 항포구이다. 따라서 배타적 경제수역을 어업협정 적용수역으로 하면서도 특별히 어선의 긴급피항에 관한 규정을 두는 것은 인근의 어업협정 체약국간의 상호주의 및 인도주의 정신에 입각하여 연안국의 주권영역 내에서 협력을 구할 필요가 있기 때문이다.

한-일어업협정에는 어선의 긴급피항에 관한 규정을 두고 있지 않은데, 그 이유는 양국간에 1990년 6월 1일 체결된 「해상수색·구조 및 긴급피항에 관한 협정」(조약 제1,004호)이 별도로 유효하기 때문이다. 그러나 한-중어업협정 제11조와 부속서Ⅱ, 일-중어업협정 제9조와 부속서Ⅱ에서는 사전통고와 연안국 법령 준수를 조건으로 긴급피항권을 인정하는 규정을 두고 있다.

〈표 Ⅲ-6〉은 우리나라 항포구에 대한 인접국 선박의 연도별 긴급피항 실적을 나타낸 것인데, 긴급피항 선박의 국적별로는 중국선박이 대부분을 차지하며, 주로 목포와 제주도의 항포구에 집중되어 있음을 알 수 있다. 이들 선박의 대부분은 인근 해역에서 어업활동 중

기상 악화 등의 불가항력적 원인으로 피항한 어선들이었다.

월별로는 4월부터 11월까지 미미한 수준이었고, 특히 5, 6, 7월은 긴급피항 실적이 전무하였는데, 그 이유는 중국의 하계휴어기간 동안 어업활동이 거의 정지된 상태이기 때문인 것으로 보인다.

유엔해양법협약상 타국 영해에서는 "계속적이고 신속한 통항"만이 무해통항으로 인정되기 때문에 타국의 영해에서 무단으로 배회하거나 정선·투묘하는 행위는 무해통항이 아니다. 그러나 예외적으로 "통상적인 항행에 수반되거나, 불가항력, 해양사고의 경우, 위험 또는 해양사고에 처한 사람·선박·항공기를 구조하기 위하여 부득이한 정선·투묘행위는 무해통항으로 인정한다.<sup>104)</sup> 즉 통상적으로는 타국의 영해 내에서 허용되지 않는 행위가 위에서 열거한 바와 같이 제한적이기는 하지만, 무해통항의 일부로서 긴급피항의 요건으로 허용되는 경우가 있다.

〈표 III-6〉 우리나라 항포구에 대한 인접국 어선의 연도별 긴급피항실적

연도	구분 계	국적별 긴급피항 선박 척수				해역별 긴급피항 선박 척수				
		중국	일본	대만	기타	제주	목포	동해	서해	남해
1986	3,416	3,258	27	118	13	2,361	1,010	26	18	1
1987	2,784	2,295	153	323	13	1,630	1,102	14	15	23
1988	3,809	3,651	22	116	20	2,696	1,059	17	33	4
1989	3,774	3,581	24	113	26	2,606	1,109	2	5	22
1990	4,696	4,518	55	63	60	1,244	3,402	2	-	48
1991	6,113	5,928	28	29	128	4,257	1,831	-	12	13
1992	8,618	8,550	18	20	30	7,107	1,374	4	120	13
1993	7,860	7,779	46	-	35	5,614	2,166	20	39	21
1994	6,556	6,528	12	-	16	5,525	938	7	84	2
1995	12,145	12,070	65	-	10	8,571	3,407	162	4	1
1996	17,131	16,954	159	-	18	13,515	3,163	435	17	1
1997	18,782	18,745	28	-	9	15,093	3,571	12	104	2
1998	11,896	11,734	152	-	10	7,801	4,021	1	30	43
1999	13,668	13,615	44	-	9	8,524	5,057	58	18	11
2000	11,715	11,707	1	-	7	7,914	3,777	3	21	-
2001	4,809	4,798	3	-	8	2,916	1,706	17	12	158

자료 : 해양경찰청

104) 유엔해양법협약 제18조 제2항.

한편, 연안국의 내수인 항만수역에서는 조약상의 의무가 없는 한 항만국은 외국선박에 대하여 무해입항 또는 무해정박을 허락할 의무가 없지만,<sup>105)</sup> 불가항력이거나 해양사고와 같은 긴급상황에서는 항만국으로 하여금 외국선박의 긴급피항권을 인정하는 것이 국제관습법으로 확립되어 있다.<sup>106)</sup>

그리고 외국선박의 긴급피항권에 관한 각국의 입법례를 살펴보면, 한국은 개항질서법과 선박법 등에서 관련 규정을 두고 있다. 일본도 한국과 유사하게 항칙법(港則法)과 선박법에 관련 규정을 두고 있다. 중국은 1983년에 제정하여 1984년 1월 1일부터 시행한 해상교통안전법에서 "위급한 질병, 기관고장, 조난 등 예기치 못한 사태가 발생했을 때에는 사전허가 없이 중국의 내수와 항만에 진입할 수 있다"는 규정을 두고 있다(법제11조).

그런데, 여기서 명확하게 한계를 설정해야 하는 것은 긴급피항 선박의 감항성(堪航性; seaworthiness)과 관련하여 긴급피항권 행사의 기초가 되는 불가항력(force majeure)이나 해양사고(marine casualty)의 현실적 긴급성(real urgency)과 원인의 불가피성(unavoidable cause)을 들 수 있다. 그럼에도 불구하고, 이러한 요소들에 대한 객관적인 기준을 설정하기가 사실상 곤란하기 때문에 긴급피항권의 남용으로 인한 분쟁이 발생하고 있는데, 특히 중국어선의 한국 서남해 항포구에 대한 집단적 긴급피항 문제는 한-중어업협정의 시행과 더불어 합리적으로 대처해야 할 주요 과제이다.<sup>107)</sup>

한-중어업협정 체결 이전에 중국 어선단의 한국 서남해안 항포구에의 무분별한 긴급피항 사례에 대하여 한국측의 지도요청을 받고 중국 농업국은 1995년 다음과 같은 통지문을 관계기관에 시달하는 한편, 자국어선의 준수를 촉구한 바 있었다.

#### 중국어선의 한국항만 긴급피항에 관한 문제의 통지

(1995. 6. 16, 농업부 어업국)

연해 각 성, 자치구, 직할시 및 계획단위시의 수산청(국):

현재 태풍계절이 도래했다. 대한해협 등 해역에서 조업하는 우리나라 어선은 점점 증가하고 있다. 한

105) 항만국으로 하여금 조약 당사국 선박에 대하여 자유로운 출입항을 허용할 의무를 규정한 조약에는: ① 1923년의 국제해항제도에 관한 협약(Convention on the International Regime of Maritime Ports), ② 1956년의 한미우호통상조약이 있다.

106) D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, vol. II, (Oxford: Clarendon Press, 1984), pp. 853~858.

107) 金燦奎·盧明濬·李昌偉, "한-일어업협정 및 한-중어업협정 체결 이후 동북아의 어업질서 운영방안", 「國際法學會論叢」, 제44권 1호, (1999).



국 관계당국의 발표에 의하면, 한국항구에서 피항하는 우리나라 어선들 중에서 왕왕 사전에 한국의 항만당국에 보고하지 않음으로써 한국의 항만관리에 혼란을 초래한다고 한다. 한국은 여러 차례 외교경로를 통해 한국항만에 진입하여 피항하는 우리나라 어선에 대한 관리를 강화할 것을 요구하였을 뿐만 아니라, 불법적으로 한국의 항만에 입항하는 우리나라 어선을 엄격하게 처벌할 것을 강조하였다. 우리나라 어선의 적절한 긴급피항을 보장하기 위하여, 또한 국제적인 사고의 발생을 방지하기 위하여 한국 항만 긴급피항 관련 주의사항을 아래와 같이 통지하니, 이에 따라 시행하기 바란다.

1. 특별한 경우가 아니면 우리나라 어선은 한국이 우리나라 어선을 위해 지정하는 아래의 긴급피항항에만 입항할 수 있다. 즉 제주의 화순항(和順港), 소흑산도의 음역항( 港), 대흑산도의 영산항(永山港)이다.
2. 한국 항만에 입항하기 전에 항만당국에 보고해야 하며, 허가를 받은 후에야만 항만에 진입할 수 있을 뿐만 아니라, 지정한 위치에 닻을 내려 피항해야 한다.
3. 한국 항만에서 피항하는 기간에 반드시 한국의 항만관리법규를 준수해야 하며, 어떤 사람도 임의로 상륙해서는 안 된다(상병치료를 위한 경우는 제외). 항만 내에서 폐수, 쓰레기 등 폐기물을 버려서는 안 된다.
4. 기상상태가 호전되거나 혹은 어선의 고장을 수리한 후에는 즉시 항만을 떠나야 한다. 허가 없이 항만 내의 정박기간을 연장해서는 안 된다.

다음은 2001년 6월 26일 북경에서 개최된 제1차 한-중어업공동위원회에서 합의한 한-중 양측 수역에서의 긴급피항시 통신연락 방법이다. 현행 한-중어업협정이 시행되는 기간 동안에는 이 합의 내용에 따라야 한다.

#### 한국수역에서의 긴급피난시 통신 연락방법

- 연락관서 : 해양경찰관서
- 연락방법
  - 국제 TELEX  
한국측 코드 801 다음,  
제주해양경찰서 K67117, 목포해양경찰서 K67116,  
부산해양경찰서 K53343
  - FAX  
한국측 코드 82 다음,  
제주해양경찰서 64-756-9595, 목포해양경찰서 61-242-9595,  
부산해양경찰서 51-403-9595

○ 무선전신(C.W)

- 호출응답주파수 A1A2091kHz, 통신주파수 A1A 2050,2583kHz
- 호출부호 : 제주해양경찰서 DSK-51, 목포해양경찰서 DSK-53  
부산해양경찰서 DSK-50

○ 무선전화(SSB)

- 호출응답주파수 HJ3E 2,183.4kHz
- 통신주파수 JH3E 2,115, 2116.4, 2638, 2,639.4kHz
- 호출부호 : 제주해양경찰서 JEJU MARITIME POLICE  
목포해양경찰서 MOKPO MARITIME POLICE  
부산해양경찰서 PUSAN MARITIME POLICE

- 연락내용 : 선명, 호출부호, 현위치(경·위도), 선적항, 총톤수, 전장, 선원수, 선장성명, 피항이유, 피항요청 목적지, 도착예정시각, 통신연락방법

중국해역에서의 긴급피항시 통신 연락방법

- 연락기관 : 중국 각 항구의 담당 감독기관  
□ 연락방법 : 관련항구의 해안 무선국, 통용주파수 500, 2182kHz, 각 항구 연락방법

항 구	호출부호	호출주파수(KHz)	수신주파수(KHz)	송신종류	텔 렉 스
연 대	XSU	8574	8368	A1A	32521HABYT CN
청 도	XST	4384 8631	4184 8368	A1A	321017 SAFBT CN
연운항	XSF	4326 8622	4184 8368	A1A	
상 해	XSC	4319 8502	4184 8368	A1A	30305 SMTNC CN
영 파	XSN	4222 8582	4184 8368	A1A	37053 NBHSA CN
운 주	XSO	4293 8586	4184 8368	A1A	

- 연락내용 : 선명, 호출부호, 현위치(경·위도), 선적항, 총톤수, 전장, 선원수, 선장성명, 피항이유, 피항요청 목적지, 도착예정시각, 통신연락방법.

### 3. 해양사고 구조 관할권의 행사

해양사고의 구조는 인간의 해양활동 중에 발생하는 해양사고에 처한 인명·선박·재화를 구조하는 행위이며, 여기에는 공법규정에 의하여 국가기관이 행하는 법정구조(法定救助), 잠재적 위험해역을 항행구역으로 하는 선박이 사전에 전문적인 해양사고 구조자와 계약을 체결하고 사고가 발생하면 구조를 이행하는 계약구조(契約救助), 인도적 차원에서 조난선박이나 선원을 아무런 계약 또는 의무 없이 사고 해역 인근의 선박이 구조하는 임의구조(任意救助)의 세 가지 형태가 있다.<sup>108)</sup> 여기서는 연근해 어선의 어업활동과 상관성이 큰 법정구조와 임의구조를 중심으로 논의하기로 한다.

해양에서 어업활동 중에 발생하는 해양사고는 발생 즉시 구조활동을 개시하지 않으면 사고선박과 조난자의 구조 가능성은 시간의 경과와 더불어 급격히 감소하기 때문에 신속한 구조활동의 전개는 필수적이다. 그러나 사고해역이 원해이거나 타국의 영해로서 구조대의 직접적인 구조활동이 제약을 받게 되는 경우가 생기기 때문에 모든 해양사고에 대하여 자국의 능력만으로 대처하는 것은 한계가 있기 마련이다. 이와 같은 경우를 대비하여 지역 국가간의 국제적 구조협력이 필요하게 되며, 1979년의 「해상수색-구조협약」(IMO/SAR Convention)<sup>109)</sup>이 채택된 동기도 여기에 있는 것이다. 이 협약은 부속서 제3장(국제협력)에서 협약 당사국은 구조업무에 관하여 인접국가들과 협정을 체결하도록 하는 의무규정을 두고 있다. 특히 한-중-일 세 나라 사이의 해상 구조협력 문제는 3국의 지리적·산업적 관계로 볼 때 필연적인 것이라고 할 수 있는데, 일본은 1985년 6월 10일에, 중국은 1985년 6월 24일에 그 협약을 비준함으로써 협약당사국이 됨과 동시에 SAR 체제를 정비하였고, 한국은 1995년 9월 4일에 가입하여 당사국이 되었다.

그러나 한국과 중국 사이에는 이와 유사한 별도의 협정이 체결되어 있지 않는데, 해양사고 구조에 관한 협정은 SAR 책임영역 분담문제가 해역관할문제와 연계됨으로써 인근 국가 간에는 매우 민감한 사안으로서 합의가 용이하지 않다는 것이 중요한 이유이기도 하다. 그리고 한국과 중국간의 상호구조 실적에 관한 공식 자료는 없다.

108) 법정구조에 관한 국제법규에는 1979년의 SAR 협약, 유엔해양법협약 제98조 2항이 있고, 임의구조에 관한 국제법규에는 IMO/SOLAS 협약 제5장의 제10규칙과 유엔해양법협약 제98조 1항이 있으며, 계약구조에 관한 국제법규에는 1910년 국제해법회(CMI)가 채택하여 체결된 「해양사고의 구원·구조에 관한 규정통일협약」(Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, 1910)이 있다.

109) International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (채택; 1979. 4. 22, 발효; 1985. 6. 22).

## IV. 범칙선박에 대한 단속과 추적권의 행사

### 1. 범칙선박에 대한 단속관할권의 행사

#### 1) 법령의 제정

배타적 경제수역에서 조업하는 타국어선은 연안국의 법령으로 확립된 수산자원 보존조치와 기타의 조건을 준수해야 한다. 연안국의 법령은 유엔해양법협약에 위반되지 않는 것이어야 하고(제62조 4항), 연안국 법령의 내용에 포함되어야 하는 주요 규제사항은 어업협정 등을 통하여 구체화된다.

연안국은 경제수역 내의 생물자원 이용에 관한 주권적 권리를 행사함에 있어서 자국 법령의 이행을 보장하기 위하여 승선·임검·나포 및 사법조치 등의 필요한 법령집행권을 갖는다(제73조 1항). 나포된 선박과 체포된 선원은 보석금 또는 보증금 예치 후 즉시 석방되어야 하며(동 제2항),<sup>110)</sup> 관계국의 동의 없이는 금고 등의 체형을 부과할 수 없고(동 제3항), 연안국은 당해 선박의 선적국에 즉시 통고할 의무가 있다(동 제4항). 그러나 협약의 이러한 원칙들은 각국의 입법례를 통해 볼 때 그다지 잘 준수되고 있는 것 같지 않다.<sup>111)</sup> 그리고 특히, 배타적 경제수역을 사이에 두고 있는 인근 국가간에는 불법어업에 대한 단속과 처벌에 있어서 상호 협조와 집행의 형평성이 문제가 될 수 있다.

#### 2) 불법어업의 단속

일반적으로 배타적 경제수역 내에서 조업하는 외국인과 외국어선에 대한 연안국의 단속 법령에는 무허가 어업, 입어로 납부의 불이행, 어기·어장·어구·어종에 대한 금지사항 위반, 어업활동 보고의 불이행, 불법어획물의 선내 은닉과 같은 불법어업 행위에 대한 감시·임검·나포·처벌 등에 관한 규정을 두고 있다. 그런데, 이러한 규정은 그 내용과 수준에 있어서 유엔해양법협약의 기본원칙을 일탈할 수 없다.

단속과정에서 가장 중요하고 기본적인 단계는 감시와 감독이다. 이것은 어선에 대하여 직

110) 만일 관련 당사국들이 모두 해양법협약 당사국이면서 석방 조치가 부당하게 지연되는 경우, 국제해양법재판소에 제소될 수 있다(제292조).

111) 미국의 1976년 FCMA에서는 법령 위반에 대하여 6월에서 10년 이하의 禁錮刑을 규정하고 있는데(§309 b), 이와 같이 體刑禁止原則이 준수되지 않는 입법례는 32개국인 것으로 조사되어 있다(UN Doc. A/47/512, para. 36, at 10).

접적인 단속조치를 취하기 위한 근거로서의 기본 정보이기 때문이다. 그러나 배타적 경제수역의 면적이 영토와 인구에 비하여 지나치게 광대한 경우는 단속능력의 불비로 인하여 효율적인 단속이 행해질 수 없거나, 기대되는 이익에 비하여 과도한 비용이 소요됨으로써 비경제적인 경우가 있을 수 있는 바, 남태평양의 개발도상 도서국가들의 경우가 여기에 해당된다.

배타적 경제수역 제도를 도입하는 초기에는 관할수역의 확대에 맞추어 효과적인 단속활동을 전개할 수 있도록 연안국은 단속인원을 증원하고, 선박이나 항공기 등의 단속장비를 확충하기도 하며, 인근 연안국과의 협력을 통하여 필요한 단속능력을 보완하기도 한다. 그리고 다음과 같은 내용의 규칙을 제정하여 외국어선으로 하여금 그 이행을 강제하기도 한다.

- ① 어업허가가 없는 어선에 대한 배타적 경제수역 입역금지
- ② 통과 어선에 대한 지정항로 통항의무의 부과
- ③ 입출역(入出域) 및 정기적 위치보고의무의 부과
- ④ 통과 어선에 대한 어구 격납의무의 부과
- ⑤ 항해 및 조업 중 위치발신기(transponder) 작동의무의 부과

한편, 해상에서 수행되는 어업 단속 활동에는 많은 인력과 장비 및 비용이 소요되기 때문에 조업규칙이 잘 준수되도록 하는 사전조치가 매우 중요하다. 외국인 어업에 대한 국내 법령의 집행이 효율적으로 행해지기 위해서는 다음과 같은 기초가 확보되어 있어야 한다.

- ① 법령 위반자 검거 또는 위반 어선 나포의 실효성 ~ 충분한 감시능력의 보유
- ② 단속 대상자에 대한 공정성 ~ 단속과 처벌의 형평성 유지
- ③ 단속 활동의 합리성 ~ 정상적으로 적법하게 행해지는 어업활동의 보호
- ④ 단속에 대한 규제대상자의 수용성 ~ 어업협정의 체결을 통한 해결 모색
- ⑤ 단속에 소요되는 재원의 확보.

### 3) 한국의 「배타적 경제수역 내 외국인어업 규제법」<sup>112)</sup>의 주요 내용

- ① 외국인에 대하여는 어업협정이 이 법에 우선하여 적용(제3조)
- ② 특정금지구역<sup>113)</sup>에서의 어업활동 금지(제4조)

112) 법률 제5152호, 1996. 8. 8 공포, 1997. 8. 8 시행.

113) 「배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률시행령」(1997. 8. 6 대통령령 제 15,449호) 제2조의 별표1에 의하여 획정된 동해와 서해의 휴전선 부근 일정수역 및 대한해협을 말한다.

- ③ 어선별 어업허가 및 입어료의 납부(제5조, 제7조)
- ④ 어업허가의 기준 : 국가간의 합의, TAC, 어업 및 어선의 규모 등(제6조)
- ⑤ 시험·연구 목적의 포획·채취 승인 및 수수료 납부(제8조, 제9조)
- ⑥ 해상전재금지 및 국내 항구에의 직접양륙금지(제11조, 제12조)
- ⑦ 대륙붕의 정착성어종 및 소하성어류의 보존·관리(제14조, 제15조)
- ⑧ 법령 위반 선박에 대한 사법절차 등 : 정선명령·승선·검색·나포 및 체형금지원칙(제23조)
- ⑨ 불법어업 행위자에 대한 벌칙(제17조~제21조).

#### 4) 중국의 「배타적 경제수역 내 외국인어업 규제법」<sup>114)</sup>의 주요 내용

- ① 어업생산, 생물자원 조사활동에 대한 중국 당국의 허가, 국제협정 준수(제3조)
- ② 내수와 영해에서의 어업활동 금지(제4조)
- ③ 외국인에 대한 어업허가의 조건(제5조)
- ④ 입어료의 납부·경감·면제, 항비의 납부(제6조)
- ⑤ 입어허가조건의 준수, 어로일지의 기재, 선박표지 게양, 보고제도 이행(제7조)
- ⑥ 어획물 및 보급품의 이적 금지 및 작업내용 보고의무(제8조, 제9조)
- ⑦ 외국선박에 대한 임검, 억류, 추적권의 행사(제10조)
- ⑧ 벌칙(제11조~제15조)
- ⑨ 중국 어항 불법적 출입항 행위에 대한 벌칙(제16조)
- ⑩ 어항 수역 오염행위에 대한 벌칙(제17조).

## 2. 추적권의 행사

추적권(right of hot pursuit)이라 함은 외국선박이 연안국의 관할수역 내에서 연안국 법령을 위반한 것으로 믿을만한 충분한 이유<sup>115)</sup>가 있기 때문에 연안국의 단속 선박이나 항공기가 정선명령을 했음에도 불구하고, 그에 불응하여 도주할 때 공해까지 추적하여 나포

114) 「중화인민공화국 관할해역에서의 외국인과 외국선박의 어업활동관리에 관한 잠정규정」(1999년 6월 21일 농업부령 제18호 공포, 1999년 6월 24일 시행).

115) 여기서 "충분한 이유"의 해석범위와 행위의 구체적인 종류 및 위반의 정도가 문제시 될 수 있지만, 유엔해양법협약에는 관련 규정이 없다.

할 수 있는 당해 연안국의 권리를 말한다.<sup>116)</sup> 이와 같이 추적권의 행사는 비록 연안국의 관할구역 내에서 개시되고 공해에서 단속관할권이 행사되는 만큼, 전통 국제법상 공해 선박 관할권 행사의 선적국주의에 대한 전형적인 예외적 제도라 할 수 있다.<sup>117)</sup>

외국선박에 대하여 연안국의 추적권 행사가 개시될 수 있는 구역은 원래 내수, 영해 및 접속수역이었으나, 배타적 경제수역과 대륙붕에서도 적용 가능한 연안국 법령의 위반에 대하여 준용된다.<sup>118)</sup> 이 문제는 어업협정의 시행과정에서 흔히 발생할 수 있는 사안이지만, 한-일어업협정, 한-중어업협정, 일-중어업협정에는 추적권의 행사에 관한 명문규정이 없기 때문에, 일반국제법의 원칙에 따라 행사되어야 한다.

배타적 경제수역에서 추적권 행사가 개시되기 위해서는 먼저 "유엔해양법협약에 따라 배타적 경제수역에 적용되는 연안국의 법령"이 존재해야 하고, 외국선박이 현실적으로 그 법령을 위반한 사실이 있어야 한다. 여기서 연안국의 법령이란 유엔해양법협약 제56조에 의하여 연안국에게 부여된 배타적 경제수역에서의 주권적 권리와 관할권 행사 및 의무의 이행에 관련되는 법령을 말한다. 한국의 예를 든다면, 「배타적 경제수역법」, 「배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률」, 「해양과학조사법」, 「해양오염방지법」 등이 그것이다.

그리고 추적권의 행사는 추적을 개시한 후 중단되지 않아야만 영해 또는 배타적 경제수역과 그 이원으로 계속될 수 있고, 피추적선이 자국 또는 제3국의 영해에 진입함과 동시에 추적권은 소멸된다.<sup>119)</sup> 따라서 한국-중국-일본 사이에는 현실적으로 공해가 존재하지 않기 때문에 연안국의 배타적 경제수역에서 개시된 추적권은 중간수역, 과도수역, 잠정조치수역 또는 현행조업질서유지수역을 통과하여 상대방 국가 또는 제3국의 배타적 경제수역까지 계속되며, 피추적선이 자국 또는 제3국의 영해에 진입할 때까지 추적권은 소멸되지 않는 것으로 본다.<sup>120)</sup>

배타적 경제수역의 법적 성격이 자원의 경제적 이용에 관하여서만 제한적으로 연안국의 주권적 권리가 행사될 뿐, 그 외의 해양 이용 측면에서는 공해이기 때문에 피추적선이 자국 또는 제3국의 영해에 진입할 때까지는 타국 배타적 경제수역 내에서의 계속추적권 행사는 적법한 것으로 해석된다. 배타적 경제수역 뿐만 아니라, 과도수역, 잠정조치수역 등의 중첩

116) 유엔해양법협약 제111조 제1항.

117) 최종화, 「現代國際海洋法」, 세종출판사, 2000, p. 166.

118) 유엔해양법협약 제111조 제2항.

119) 유엔해양법협약 제111조 제3항.

120) Burdick H. Brittin, *International Law for Seagoing Officers*, 5th ed., (Annapolis : US Naval Institute, 1986), p. 105.

수역에서도 또한 같다.

중간수역, 과도수역, 잠정조치수역, 현행조업질서유지수역 등은 그 수역의 법적 지위가 어느 연안국의 배타적 경제수역으로 확정되지 못한 상태이기 때문에 추적권 행사의 개시 요건을 갖추지 못한 것으로 볼 수 있는 바, 그 이유는 그들 수역에서의 어업협정 위반어선에 대한 단속권 행사를 당해 어선의 선적국에 일임하고 있기 때문이다(선적국주의).

#### [추적의 개시요건]

추적선이 "이용 가능한 실질적인 수단(practicable means as may be available)"에 의하여 피추적선의 위치가 연안국의 관할 영역 내임을 확인하고, 또한 피추적선이 인지할 수 있는 거리에서 시각적·청각적 정선신호(停船信號)를 발하였음에도 불구하고, 그 명령에 응하지 않고 공해로 도주하는 경우에 추적은 개시될 수 있다(동 제4항). 이 때 추적선이나 추적 항공기의 위치는 문제되지 않는다.

여기서 말하는 두 가지 추적 개시 요건은 피추적선의 위치와 정선신호에 관한 사항을 만족하는 것이다. "이용 가능한 실질적인 수단"이라 함은 피추적선의 위치를 확인하는 수단으로서 재래식의 선위 측정장치는 물론이고, 레이더나 GPS<sup>121)</sup>와 같은 현대식 항법장치들을 총칭한다. 그리고 추적 개시 요건으로서의 유효한 시각적 정선신호의 방법에는 발광신호(發光信號), 수기신호(手旗信號), 국제신호서의 기류신호(旗類信號) 등이 있고, 청각적 정선신호의 방법에는 기적, 사이렌, 확성기 등에 의한 음향신호(音響信號)가 있는데, 이들 신호는 반드시 피추적선이 인지할 수 있는 근거리에서 행해져야 한다. 이와 같이 정선신호의 수단으로서 시각적·청각적인 사항만 명시적으로 규정한 것은 무선통신에 의한 정선명령을 배제함으로써 추적권의 남용을 예방하고자 하는 의도도 포함된 것으로 해석된다.

#### [1] 접속수역에서의 추적

접속수역에서의 추적에 관하여 유엔해양법협약은 다음과 같이 규정하고 있다. 「만일 외국선박이 제33조에 규정된 접속수역 내에 있는 경우에 추적은 그 보호를 위해 당해 접속수역이 설치된 권리의 침해가 있었던 경우에 한하여 수행될 수 있다」(제111조 1). 그리고 유엔

121) GPS는 Global Positioning System의 약자이며, 범세계적 위치 결정 시스템으로서 인공위성을 이용하는 항법장치이다.



해양법협약에는 접속수역에 관한 다음과 같은 규정이 있다(제33조).

1. 연안국은 접속수역에서 자국의 영토나 영해 내에서의 관세·재정·출입국관리·보건위생에 관한 법령의 위반을 방지하는 일과, 자국의 영토 또는 영해 내에서 시행된 상기 법령의 위반을 처벌하는 데 필요한 통제(control)를 할 수 있다.

2. 접속수역은 영해기선에서 24해리 이상 확장할 수 없다.

여기서 우리는 연안국이 접속수역에서 외국선박에 대해 추적권을 행사하기 위해서는 그 외국선박이 연안국의 영토 또는 영해 내에서 관세·재정·출입국관리·보건위생에 관한 그 나라 법령을 위반한 뒤 접속수역에 위치하여야 함을 보게 된다.

일본어선 다이요마루(大洋丸-Taiyo Maru No. 28)가 미국 어업전관수역(exclusive fisheries zone) 내에서 불법어업을 하다가 연안경비대의 추적을 받아 공해상에서 나포된 사건이 있었다. 당시 미국의 영해는 3해리였지만, 미국은 접속어업수역법(Contiguous Fisheries Zone Act)를 제정, 영해 외측 9해리까지를 어업전관수역으로 하고, 그곳에의 외국어선의 입어를 금지하고 있었다. 즉, 1974년 9월 5일 메인주로부터는 거안(距岸) 16.25해리, 미국령 Monhegan Island로부터는 10.5해리 떨어진 해상에서 불법어업을 하던 일본어선 다이요마루가 미국 연안경비대의 정선명령을 무시하고 도주하다가 거안 약 67.9해리 지점의 공해상에서 나포되었다.<sup>122)</sup>

법정에서 피고측은 다음과 같이 항변했다. 첫째, 조업한 곳은 미국의 접속수역 내였다는 것, 둘째, 1958년의 「영해 및 접속수역협약」상 미국이 접속수역 내에서 외국선박에 대해 추적권을 행사하기 위해서는 당해 외국선박이 미국의 영토 또는 영해 내에서 관세·재정·출입국관리·보건위생에 관한 미국의 법령을 위반하고 접속수역에 나와 있어야 하는바, 다이요마루는 미국의 영토 또는 영해 내에서 관세·재정·출입국관리·보건위생에 관한 미국의 법령을 위반한 적이 없었음은 물론, 미국의 영토 또는 영해 내에 들어간 사실조차 없었다는 것이 그것이다.<sup>123)</sup> 이에 대해 판결은 「영해 및 접속수역협약」 제24조 1에 열거되고 있는 접속수역의 설치 목적은 망라적인(exhaustive) 것이 아니라면서 다음과 같은 견해를 표명했다.

"접속수역이 설치될 수 있는 목적에 관한 제24조의 문장은 제한적인(restrictive) 것이

122) Eric Allan Sisco, "Hot Pursuit from a Contiguous Fisheries Zone—An Assault on the Freedom of the Seas," *San Diego Law Review*, vol. 14, 1977, pp. 656~657.

123) Gary Knight and Hungdah Chiu, *The International Law of the Sea : Cases, Documents, and Readings*, 1991, p. 392.

아니라, 허용적인(permissive) 것이다. 그것은 연안국이 자국의 관세·재정·출입국관리·보건위생에 관한 규칙을 집행하기 위해 접속수역을 설정할 수 있다고 규정한다. 비록 제24조가 열거된 4가지 목적 중의 하나를 위해 접속수역을 설정할 연안국의 권리를 긍정적으로 인정하고 있을 뿐이지만, 동 조문 속의 여하한 부분도 국내어업법의 집행을 포함한 그 밖의 목적들을 위한 그와 같은 수역의 설정을 저해하고 있지는 않다."<sup>124)</sup>

이 사건에서 주장의 법적 근거가 된 것은 1958년의 「영해 및 접속수역협약」이었다. 주지하다시피 이 협약은 국제법위원회가 마련한 초안을 원안으로 하여 1958년 제네바에서 개최된 제1차 유엔해양법회의에서 심의·채택된 것이었다. 따라서 이 협약을 해석함에 있어서는 국제법위원회의 견해, 특히 최종 초안에 대한 동 위원회의 주석이 큰 길잡이가 된다고 하지 않을 수 없다.

이 문제에 관한 국제법위원회의 주석에는 다음과 같은 점이 지적되고 있다. 첫째, 접속수역은 공해의 일부이며 연안국의 주권이 적용되는 곳이 아니기 때문에 연안국은 접속수역에서 초안 또는 그 밖의 국제조약에 의해 인정되고 있는 권리 이상의 것은 가질 수 없다는 점,<sup>125)</sup> 둘째, 위원회로서는 접속수역에서 어업에 종사할 연안국의 배타적 권리를 인정할 의사가 없다는 점이 그것이다.<sup>126)</sup>

접속수역과 관련된 협약 기초자의 이와 같은 의도는 1958년의 협약채택회의에서 변경된 것도 없고 후속적 관행에 의해 변경된 것도 없다.<sup>127)</sup> 따라서 다른 모든 경우에서 그러하듯이 접속수역에 관한 협약상의 규정도 가감 없이 "조약의 용어에 부여된 통상적 의미에 따라 성실하게 해석되어야 할 것이다(조약법에 관한 비엔나협약 제31조 1).

앞서 보았듯이 판결에는 다음과 같은 부분이 있다. 협약 제24조는 "연안국이 자국의 관세·재정·출입국관리 및 위생에 관한 규칙을 집행하기 위해 접속수역을 설정할 수 있다고 규정한다"고 하면서 이것을 근거로 위 4가지 사항을 망라적인 것이 아니라고 본다고 한 것이 그것이다.

124) Loc. cit.

125) Commentary (1) to Article 66 of the Draft Articles concerning the Law of the Sea, reproduced in *Yearbook of the International Law Commission 1956*, vol. II, p. 294.

126) Commentary(5) to Article 66 of the Draft Articles concerning the Law of the Sea, reproduced in *ibid.*, p. 195.

127) 1969년 5월 23일 채택된 「조약법에 관한 비엔나협약」에 의하면 "조약은 문맥 가운데서 조약의 용어에 부여된 통상적 의미에 따라, 그리고 당해 조약의 취지와 목적에 비추어 성실하게 해석되어야 한다"는 것(제31조 1)과 "조약의 해석에 관한 당사국의 합의를 입증하는 조약적용에 있어서의 후속적 관행(subsequent practice)"(제31조 3(b))을 고려함을 조약해석에 관한 일반적 규칙으로 한다고 되어 있다.

그러나 이것은 사실과 다르다. 이 조문은 연안국의 영토 또는 영해 내에서의 상기한 4가지 사항에 관한 규칙의 위반을 방지 또는 처벌하는 데 필요한 규제를 연안국이 자국의 접속수역에서 할 수 있다고 규정하고 있을 뿐이지, 접속수역을 설치할 수 있다고 규정하고 있지는 않기 때문이다.<sup>128)</sup>

이와 관련하여 어떤 학자는 흥미 있는 해석을 하고 있다. 1958년의 「영해 및 접속수역협약」 제24조 1(유엔해양법협약 제33조 1도 동일)은 연안국이 자국의 영토 또는 영해 내에서의 외국선박에 의한 관세, 재정, 출입국관리 또는 위생에 관한 규칙의 위반을 방지 또는 처벌하는 데 필요한 규제를 접속수역에서 "할 수 있다(may exercise)" 라고 하고 있으므로 "한다"는 점을 명백하게 하기 위해 접속수역은 정식으로 주장 또는 선포되어야 한다는 것이 그것이다.<sup>129)</sup> 이것은 연안국이 접속수역을 정식으로 주장 또는 선포하지 않으면 그 나라에는 접속수역이 없는 것으로 인정된다는 뜻이다. 접속수역의 주장 또는 선포가 국내법령으로 족할 것임에 대해서는 말할 것도 없다.<sup>130)</sup>

다이요마루 사건에서 미국 법원이 행한 1958년 협약 제24조 1에 대한 해석은 잘못된 것이다.<sup>131)</sup> 그러나 그것은 배타적 경제수역 제도가 인정된 유엔해양법협약하에서는 다른 해석이 나온다고 할 것이다. 주지하다시피 유엔해양법협약상 배타적 경제수역은 영해 이원의 인접수역으로서(협약 제55조) 영해기선으로부터 200해리를 초과할 수 없다(협약 제57조). 그리고 접속수역은 영해에 접속된 수역으로서(협약 제33조 1) 영해기선에서 24해리를 초과할 수 없다(협약 제33조 2). 이것은 12해리 영해를 전제로 할 때 12해리 영해 외측 12해리에서는 배타적 경제수역과 접속수역이 겹치게 됨을 의미하는 것이다.

외국선박에 대해 연안국이 그 접속수역 내에서 규제권을 발동할 수 있는 것은 당해 외국선박이 연안국의 영토 또는 영해 내에서 관세·재정·출입국관리·보건위생에 관한 연안국의 법령을 위반했을 때에 한정되고 있으므로(협약 제33조 1 참조) 연안국은 외국선박이 어업에 관한 법령을 위반했다는 이유로 이를 단속할 수는 없다. 그러나 유엔해양법협약 규

128) D. Ciobanu, "Hot Pursuit from a Fisheries Zone : A Further Comment on United States v. Taiyo Maru No. 28 ; United States v. Kawaguchi," *American Journal of International Law*, vol. 70, 1976, pp. 546~553. D. E. Singer, "The Right of Hot Pursuit from EEZ: United States v. F/V Taiyo Maru No. 28" *Columbia Journal of Transnational Law*, vol. 15, 1976, pp. 336~366.

129) Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, 4th ed., 1990, p. 202.

130) Robert Jennings's and Arther Watts, *Oppenheim's International Law* (9th ed., 1992), vol. I, p. 626.

131) Robert C. Reuland, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas : Annotations to Article III of the Law of the Sea Convention," *Virginia Journal of International Law*, vol. 33, 1993, p. 567.

정상으로는 배타적 경제수역과 접속수역이 겹치고 있으므로 연안국은 접속수역제도가 아닌 배타적 경제수역 제도를 근거로 어업에 관한 법령을 위반한 외국선박에 대해 단속권을 행사할 수 있다고 할 것이다.

## [2] 배타적 경제수역에서의 추적

배타적 경제수역에서의 추적에 관하여 유엔해양법협약은 이 협약에 따라 배타적 경제수역에 적용되는 연안국의 법령에 대한 위반이 당해 배타적 경제수역 내에서 일어났을 때 추적권을 행사할 수 있다고 한다(협약 제111조 2). 따라서 배타적 경제수역에서 추적권이 행사되기 위해서는 우선 "이 협약에 따라 배타적 경제수역에서 적용되는 연안국의 법령"이 있어야 하고, 다음 이 법령에 대한 위반이 있어야 한다.

이 협약에 따라 배타적 경제수역에서 적용되는 연안국의 법령의 내용은 무엇이 될 것인가? 그것은 배타적 경제수역에 대한 연안국의 권리와와 관련 하에서 생각할 수 있을 것이다. 이에 대해 협약에는 제56조에서 배타적 경제수역에 있어서의 연안국의 권리, 관할권 및 의무에 대하여 규정한 바 있다.

연안국은 그러한 테두리 내에서 자국의 배타적 경제수역의 운영에 관한 법령을 제정할 수 있을 것으로 본다. 그리고 만일 외국선박이 배타적 경제수역 내에서 이러한 연안국의 법령에 위반했을 때 그것은 추적권 행사의 대상이 될 수 있을 것으로 본다.

1997년 10월 27일 Saint Vincent and the Grenadines 선적의 유조선 사이가호(M/V Saiga)가 기니의 배타적 경제수역 내에서 3척의 어선에 급유행위를 하다가 기니 세관 순시선의 추적을 받아 공해상에서 나포된 사건이 있었다.<sup>132)</sup> 선박을 나포한 기니 당국은 그것을 기니의 Conakry에 인치하여 선박과 선원을 억류했다. 그 후 나포시 부상당한 선원에 대해서는 석방이 허용되고, 선적된 화물유는 지방당국의 명령에 의해 Conakry에 양륙되었다.

유엔해양법협약은 제292조에서 선박 및 선원의 조속한 석방에 관하여 상세히 규정하고 있는데, 이 규정을 근거로 Saint Vincent and the Grenadines는 1997년 11월 13일 기니를 상대로 국제해양법재판소에 소송을 제기하고, 그 결과 1997년 12월 4일의 판결에 의해

132) E. D. Brown, "The M/V 'Saiga' Case on Prompt Release of Detained Vessels : The First Judgment of the International Tribunal for the Law of the Sea," *Marine Policy*, vol. 22, 1998, pp. 307~326.

선박과 선원은 석방되었다.<sup>133)</sup>

사이가호 사건에 대한 재판에서는 선박 및 선원의 조속한 석방이 핵심적 쟁점이었으나, 재판과정에서는 부수적으로 나포의 적법성에 대한 언급도 있었다. 기니가 이 선박을 나포한 이유로서 제시한 근거는 이 선박이 기니 관세법에 위반하여 밀수행위를 했다는 것이었는데, 관세법이 과연 [이 협약에 따라 배타적 경제수역에서 적용되는 연안국의 법령]이라고 볼 수 있는가 하는 점이 그것이었다.

유엔해양법협약상 연안국이 자국의 배타적 경제수역 내에서 천연자원(생물자원/비생물자원 불문)의 탐사·개발·보존 및 관리를 위한 주권적 권리를 가지며(협약 제56조1(a)), 연안국은 배타적 경제수역에서 생물자원을 탐사·개발·보존 및 관리하기 위한 주권적 권리를 행사함에 있어서 이 협약에 따라 제정된 법령의 준수를 확보하기 위해 승선검사 및 사법상의 절차를 포함한 필요한 조치를 취할 수 있다(협약 제73조 1).

이러한 규정으로 보아 「이 협약에 따라 배타적 경제수역 내에서 적용되는 연안국의 법령」이란 그것이 배타적 경제수역에서 천연자원 또는 생물자원의 탐사·개발·보존 및 관리와 관련된 것이어야 한다. 그렇다면 배타적 경제수역 내에서 어선에 대해 급유하는 행위가 과연 그러한 것이라고 볼 수 있을 것인가?

이 문제에 대해 판결은 다음과 같은 양론이 있다고 지적한다. 첫째, 어선에 대한 급유행위는 어업에 부수된 것이고, 또한 배타적 경제수역 어업에 대한 연안국의 주권적 권리 하에 놓이는 활동으로 보아야 한다는 것, 둘째, 어선에 대한 급유행위는 그에 관한 법적 제도가 항행의 자유와 관련되어야 하고 독립적인 활동으로 보아야 한다는 것이 그것이다.<sup>134)</sup>

판결은 이어 이러한 양론 중 어느 것이 법적으로 더 건실한가에 대해 결론을 내릴 필요가 없다고 하면서 다음과 같이 말하고 있다. "사이가호의 조속한 석방을 위한 청구의 수리가능성(admissibility) 문제를 위해서는 협약 제73조 2에 대한 불준수가 주장되었음을 지적하고, 또한 그 주장이 주장할 만 하거나, 또는 충분히 그럴듯한 것이라고 결론짓는 것으로 족하다."<sup>135)</sup> 이와 같이 배타적 경제수역에서의 추적권은 유엔해양법협약상 인정된 주권적 권리와 관할권에 기초하여 행사되는 것이다.

133) The M/V 'Saiga'(Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, 4 December 1997, reproduced in 37 *International Legal Materials*(1998), pp. 360 et seq.

134) Judgment, paras. 57 and 58.

135) Judgment, para. 59.

## [3] 어선 나포를 위한 무력의 사용

## 1) I'm Alone Case의 경우

캐나다에 등록된 영국 스쿠나선 아임얼론호가 1929년 3월 20일 미국 루이지애나주 거안 10해리 해상에서 주류밀수 혐의로 미국 연안경비정 Wolcott호의 정선명령을 받았다.

당시 영해폭은 3해리가 일반적이었는데 거안 10해리 되는 곳, 다시 말해 공해상에 있는 외국선박에 대해 미국 연안경비정이 정선명령을 할 수 있었던 근거는 무엇이였을까? 그것은 1929년 영국과 미국간에 체결되었던 주류단속조약(Liquor Treaty)에 따른 것이었다.

미국은 1919년의 금주법을 통해 술의 제조, 판매, 수송 및 수입을 금지하고 있었는데, 일확천금을 노린 밀수꾼들이 바다를 통해 외국산 술을 들여오기 시작했기에 1922년 관세법을 제정하여 자국 연안에서 12해리 이내의 해역에 있는 외국선박으로서 주류밀수 혐의가 있는 것에 대해서는 이를 입검·수색하겠다고 나섰다.

이에 영국이 이의를 제기하고 나섬으로써 양국간에는 외교교섭이 시작되었다. 그 결과 1929년 양국간에는 주류단속조약이 체결되었는데, 이 조약의 주된 내용은 다음과 같은 것이었다. 첫째, 미국 연안에서 당해 선박의 속력을 기준으로 1시간 항행거리 내에서는 미국이 주류밀수를 방지하기 위해 영국선박에 대해 단속권을 가진다는 것, 둘째 단속과정에서 생긴 분쟁은 양국에 의해 1명씩 지명되는 2명의 위원으로 구성되는 공동위원회에서 처리한다는 것이었다.

아임얼론호가 정선명령을 무시하고 도주하자 월코트호가 이를 추적하기 시작했고, 도중에 월코트호의 포에 이상이 있음이 발견되어 연안경비정 Dexter호가 추적에 합세했다.<sup>136)</sup> 3월 22일 미국 연안에서 200해리가 넘는 지점에 이르렀을 때 추적선과 피추적선간의 거리가 상당히 좁혀졌다. 그곳에서 추적선이 재삼 정선을 명했으나 피추적선이 이를 무시, 계속 도주하자 텍스터호가 이에 포격을 가하여 아임얼론호를 격침시켰다. 선원은 사망한 갑판장을 제외하고 전원 구조되었으나, 화물은 선체와 더불어 수장되고 말았다.

이것이 아임얼론호 사건의 전모인데, 이 사건의 적법성 문제를 둘러싸고 영국과 미국 사이에 분쟁이 발생하였고, 이 분쟁은 상기 조약의 규정에 따라 공동위원회에 부탁되었다. 격침행위에 대한 공동위원회의 결론은 다음과 같은 것이었다.

첫째, 단속권을 행사함에 있어서는 필요하고도 합리적인 무력(necessary and reasonable

136) D. J. Harris, *Cases and Materials on International Law* (5th ed., 1998), pp. 437~439.

force)을 사용할 수 있다는 것,

둘째, 필요하고도 합리적인 무력사용의 결과 이에 부수하여 일어나는 격침은 이를 비난할 수 없다는 것,

셋째, 그러나 본건에 있어서는 여러 가지 정황에 비추어 의도적 격침이 명백하므로 상기 조약의 어떤 규정, 또는 국제법의 어떤 원칙에 의해서도 정당화될 수 없다는 것이었다.<sup>137)</sup>

공동위원회는 이어 아임얼론호의 격침이 어느 모로든 정당화될 수 있는 것이 아니므로, 그 불법성을 정식으로 인정해야 하며, 캐나다 정부에 사죄해야 하고 또한 불법행위에 대한 물질적 배상으로서 미화 25천달러를 지불하라고 했다. 여기서 불법행위에 대한 물질적 배상이라 함은 선박 또는 화물의 손실과 관련된 것이 아니라 자국에 등록된 선박이 불법격침됨으로써 캐나다가 당하게 된 모욕에 대한 앙갚음이었다. 그리고 주류밀수와 관련이 없는 선장 및 선원에 대해서는 도합 2만5천6백60달러50센트를 지급하라고 했다.

앞서 보았듯이 선박은 캐나다에 등록된 영국 스쿠나선이었지만, 조사결과 1928년 9월에서 격침될 때까지 그것은 당시 악명높던 뉴욕 갭 Hogan 일당의 소유·지배·관리 하에 있었으며, 규제품인 주류도 그들 소유의 것이었음이 밝혀졌다. 그리하여 공동위원회는 선박 및 화물의 손실에 대해서는 배상할 필요가 없다고 하였다.<sup>138)</sup>

공동위원회의 판정을 미국은 그대로 받아들였으며, 1935년 1월 19일 미국이 캐나다에 사죄하고 이해 11월 7일 총액 50,666달러 50센트를 지불함으로써 사건은 마무리되었다.<sup>139)</sup>

## 2) The Red Crusader Case의 경우

영국, 노르웨이 및 아이슬란드 3개국으로 둘러싸인 북해의 중앙부에 페로제도(Faeroe Islands)라는 덴마크령 섬들이 있다. 1961년 5월 29일 밤 페로제도의 어업금지수역 내에서 조업중이던 영국 트롤선 레드 크루세이더호를 덴마크 어업감시선 니일스 에베센(Niels Ebbesen)호가 나포했다.

덴마크 어업감시선은 1명의 사관 및 1명의 승무원을 영국어선에 승선시킨 후 Torshavn에서의 심판을 위해 페로제도로 연행하는 도중에 영국어선 레드 크루세이더호가 승선 중인

137) Ibid., pp. 438~439.

138) Ibid., p. 439.

139) C. Eagleton, "The I'm Alone," 7 *New York University Law Quarterly Review* (1929), pp. 159~166. K. C. Frazer, "The I'm Alone Case and the Doctrine of 'Hot Pursuit,'" 7 *North Carolina Law Review* (1929), pp. 413~422. Sir Gerald Fitzmaurice, "The Case of the I'm Alone," 17 *British Year Book of International Law*(1936), pp. 82~111.

2명의 덴마크 관헌을 감금한 후 도주하기 시작했다. 정선을 명했으나 이에 불응하고 계속 도주하였기 때문에 덴마크 어업감시선은 고체탄을 발사하여 크루세이더호의 선수, 마스트, 무전기 안테나 및 레이더장치에 손상을 입혔지만, 선체에 피해를 입은 크루세이더호는 도주를 계속하고 덴마크 어업감시선은 이를 추적하고 있었다. 쫓고 쫓기는 두 선박이 페로제도와 오크니제도(Orkney Islands)의 중간지점에 이르렀을 때 영국 당국의 훈령에 따라 사태의 수습을 위해 급히 항진 중이던 영국의 프리기트함은 덴마크의 어업감시선을 만났다.

덴마크 어업감시선을 방문한 영국측과 덴마크측은 선상회담 결과 영국 트롤선에 감금되어 있던 덴마크 관헌 2명을 되돌려 보내고, 영국 트롤선은 페로제도로 연행되지 않고 스코틀랜드에 있는 기지 Aberdeen으로 귀환하게 되었다.<sup>140)</sup>

이상이 레드 크루세이더호 사건의 개요인데, 이 사건의 처리에 대해 덴마크측에 불만이 있었기 때문에 양국은 이 사건을 양국이 설치하는 국제심사위원회에 부탁하기로 합의했다. 그리하여 벨기에 루뱅대학의 샤를르 드 비셰 교수, 프랑스 외무부 법률고문 앙드레 그로 교수, 화란 선박감독장관 몰렌부르 선장으로 구성되는 국제심사위원회가 설치되었다.

국제심사위원회에 제기된 안건 중의 하나로서 덴마크 어업감시선에 의한 무력사용의 적법성 문제가 포함되어 있었음은 말할 것도 없다. 이 점에 대한 위원회의 판정은 다음과 같았다.

① 경고 없이 고체탄을 발사했을 뿐만 아니라, "필요성의 입증 없이" 정조준사격을 함으로써 영국 트롤선 내의 인명에 위협을 조성한 것은 무력의 적법한 사용한계를 초월한 것이라는 점,

② 영국 트롤선이 명령에 불복하고 도주했을 뿐만 아니라, 승선했던 덴마크 감시선의 사관을 감금하고 승무원에 욕설을 퍼부은 점은 덴마크 어업감시선 선장의 분노를 유발했을 것임을 이해할 수는 있다. 그러나 이러한 상황이 그와 같은 폭력행위를 정당화할 수는 없다는 점,

③ 위원회는 그 밖의 방법들이 시도되었어야 했을 것으로 보며, 그 밖의 방법들이 적절하게 지속되었더라면 영국 트롤선의 선장은 결국 정선하지 않을 수 없었을 것이라는 점이 그것이었다.<sup>141)</sup>

그러면 여기서 "그 밖의 방법들(other means)"이란 무엇인가에 대해 위원회의 보고서에

140) J. G. Merrills, *International Dispute Settlement*, 3rd ed., 1998, pp. 52~53.

141) *Ibid.*, pp. 53~54.



는 언급이 없지만, 그것이 무력사용을 제외한 것임에 대해서는 이론의 여지가 없을 것이다.

### 3) 무력사용의 한계

위에서 민간선박에 대한 무력사용의 한계에 관한 두 건의 사례를 살펴보았거니와, 여기서 공통되는 점은 비무장 민간선박에 대해서는 되도록 무력을 사용하지 않아야 하며, 만부득이 사용하는 경우라도 무력은 필요하고도 합리적으로 사용되어야 한다는 것을 알 수 있다.

여기서, 필요하고도 합리적인 무력(necessary and reasonable force)이란 무엇인가? 우선 필요한 무력이라 함은 무력사용 이외의 방법이 없어야 한다는 뜻이다. 이와 관련하여 두 사건의 판결에서는 한쪽이 어선이고 다른 한쪽이 그것을 단속하는 정부선박이란 사실을 중요시하고 있다.

단속선에는 대포 등의 무장이 있기에 피단속선과의 관계는 평등한 것이 아니라 불평등한 것으로 보았다. 즉 양자간의 관계가 대등한 것이 아니라 차등적인 것이기에 굳이 무력사용을 하지 않아도 소기의 목적을 거둘 수 있었을 것이라는 점이 판정에서는 특별히 고려되었다. 사정이 이러하기에 구체적인 경우, 과연 무력사용이 필요했는가의 여부에 대한 거증 책임은 단속선에 돌아갈 수 밖에 없다고 할 것이다.

그리고 합리적인 무력사용이란 이른바 비례성과의 관계에서 평가되어야 할 것이다. 다시 말해 무력사용은 그 방법 및 목적에 있어서 무력사용을 유발한 필요성을 초과하지 않아야 한다는 것이다. 즉 모기를 잡기 위해 청룡도를 사용해서는 안 된다는 것이 바로 합리적 무력사용의 요체라고 할 것이다.<sup>142)</sup>

## [4] 일본에 의한 長漁3705호 격침사건

### 1) 사건의 전개과정

2001년 12월 22일 22시 13분경 국적불명으로 국기를 게양하지 않은 채 항행중이던 長漁3705호(전장 30m, 총톤수 약 100톤, 오징어채낚기어선 위장)가 동중국해에서 일본 해상보안청 순시선의 추적을 받던 중 교전 끝에 일-중어업협정상 일-중잠정조치수역의 가상중간

142) E. Lauterpacht, *The Contemporary Practice of the UK in the Field of International Law*, 1962, p. 53. Malcolm N. Shaw, *International Law*, 4th ed., 1997, pp. 725~726.

선으로부터 22km 정도 중국측 수역으로 진입한 위치에서 격침된 사건이 발생하였다.<sup>143)</sup>

이날 오전 6시 20분경 일본 해상보안청 항공기가 가고시마현 아마미오지마(奄美大島) 북서 약 240km 지점을 항행 중인 괴선박을 발견했으며,<sup>144)</sup> 12시 48분에 해상보안청 순시선 이나사호가 이 선박을 확인하였다. 그와 동시에 순시선은 기적, 기류신호, 신호탄 등을 사용하여 정선명령을 하였으나, 괴선박은 이를 무시하고 15노트의 속력으로 도주하기 시작했으며, 14시 30분경 일-중잠정조치수역의 가상중간선을 넘어 중국측 수역으로 진입하였고, 14시 36분경 이나사호가 위협사격을 개시했으며, 16시 16분경에는 직접사격을 개시하여 선미 부분을 명중시켰으나 정선하지 않고 도주를 계속하였다.

17시 30분경에는 순시선 미즈끼호가 기관실에 사격을 가하여 화재가 발생하자 잠시 정선하여 진화작업을 한 후 다시 도주를 시작하였다. 18시 52분에는 순시선 기리시마호가 선체충돌을 시도했으나, 정선시키는 데는 실패하였다. 22시경에 순시선 아마미호와 기리시마호가 괴선박의 진로를 차단하고 승선인검을 시도하자, 괴선박으로부터의 자동소총과 로켓포 발사에 연이어 4분간 총격전이 계속되었고, 괴선박은 22시 13분경 수심 90m의 해저에 침몰하였다. 침몰 위치는 일본 가고시마현 아마미오지마(奄美大島) 서북서 방향 약 390km 되는 지점이었다.

이 교전에서 일본 해상보안청 직원 3명이 부상당했으며, 괴선박 승무원 15명은 바다로 뛰어들어었으나, 모두 사망 또는 실종되었다. 이로서 최초 인지 시점으로부터 약 30시간, 정선명령 후 추적 8시간만에 25척의 일본 해상보안청 순시선과 14대의 항공기 및 해상자위대 이지스함 2척 등이 동원된 해상작전은 종료되었다.<sup>145)</sup> 그리고 격침된 괴선박은 사건 발생 8개월만인 2002년 9월 11일 중국의 동의하에 일본에 의하여 인양되었다.

## 2) 관계국들의 입장

① 일본 : 일본은 국적불명의 괴선박에 대한 정선명령과 추적 중 발포행위의 법적 정당성에 대하여 자국의 배타적 경제수역에서 목적불명의 괴선박을 발견하고 어업법 제74조 3

143) 이 선박의 성격에 대하여 일본은 不審船, 미국은 mystery ship, 한국은 괴선박, 중국은 國籍不明船 또는 可疑船이라고 상이하게 표현하였으나, 공통적으로 북한의 工作間諜船으로 추정하였다.

144) 일본 해상보안청은 이 사건이 진행되는 동안 22일 오전 9시 33분과 41분에 한국 해양경찰청, 중국 공안부 변방관리부에 각각 괴선박 추적사실을 전화통보하고, 특히 이 선박이 중국측 배타적 경제수역에 진입할 가능성이 있음을 전하였다.

145) 이용희, "국적불명선 『長漁3705』호 침몰사건에 대한 법적 고찰", 『國際法學會論叢』, 제47권 1호, 大韓國際法學會, 2002.

항에 따른 임검을 목적으로 정선을 명령하였으나, 이를 거부하고 도주함에 따라 해상보안청법 제20조 1항에 근거하여 사격을 가하였다고 주장하였다.

또한 일본 순시선이 중국의 배타적 경제수역까지 추적한 행위에 대하여는 유엔해양법협약상 인정되는 계속추적권을 행사한 것이며, 괴선박이 일본 순시선에 사격을 가한 다음 응사한 것은 정당방위라고 주장하였다. 그러나 일각에서는 상대방이 사격한 후에 행한 응사는 정당방위에 해당하지만, 배타적 경제수역에서의 사격은 의미가 다르기 때문에 형사책임이 거론되어야 한다는 주장도 있었다.

한편, 중국의 배타적 경제수역에 격침된 선체의 인양에 관하여 일본 외무성은 유엔해양법협약상 연안국의 동의가 필요하지 않으나, 사건의 성격상 작업 내용과 시기 등을 사전에 중국측에 통보할 필요성은 있다는 입장을 표명하였다.

② 중국 : 중국정부는 괴선박 격침사건에 대하여 부정적인 입장을 취하였다. 일본의 선체인양 의사표명과 관련하여 "현장이 중국의 배타적 경제수역임을 강조하고, 사건에 대한 일본측의 대응 과정에서 중국의 권익과 높은 관심을 존중해야 하고, 중국측에 상황을 전달해야 한다고 언급하였다.

즉 중국은 일본이 괴선박에 대하여 계속추적권을 행사한 것에 대하여 법적 타당성에 관한 의문을 갖고 있으며, 전 승무원을 사망 또는 실종하게 한 일본의 조치는 과잉대응인 것으로 판단하였던 것 같다. 또한 자국의 배타적 경제수역에서의 침몰선 인양에 대하여 국제법적으로 자국에게 일정한 범위의 권리와 이익이 있으므로 일본은 중국과 사전에 협의해야 한다는 입장을 취하였다. 그리고 2002년 9월에 있는 인양작업에 동의하였다.

③ 한국 : 한국정부는 괴선박 격침사건과 관련하여 매우 조심스러운 태도를 견지하였다. 즉 한국정부는 사건에 내포되어 있는 법적 타당성에 대한 관심보다는 이 사건이 가져올 외교적 파장에 관심이 컸으며, 남북한간의 민감한 관계를 고려하여 적극적인 입장 표명을 자제하였다.

④ 북한 : 북한당국은 관영 중앙통신을 통해 국적불명선과 자국과의 관계를 부인함과 동시에, 북한과 연계짓고자 하는 일본의 태도를 중상모략이라고 비난하였다. 또한 북한은 일본이 공해상에서 국적불명선을 격침시킨 것은 잔혹한 해적행위이며, 국제법을 무시하는 일본의 사무라이 정신에 의해 저질러진 용서할 수 없는 현대판 테러행위라고 비난하였다.<sup>146)</sup>

146) 이용희, 앞의 논문.

## 3) 사건에 대한 법적 검토

괴선박 격침사건과 관련하여 국제법적 쟁점으로 부각될 수 있는 것은 크게 세 가지다. 첫째는 일본 해상보안청 순시선이 국적불명의 괴선박을 중국의 배타적 경제수역에까지 행사한 계속추적권의 적법성 문제이다. 둘째는 일본 해상보안청 당국이 중국의 배타적 경제수역에서 괴선박에 대하여 행사한 무력사용이 중국과 괴선박에 대하여 정당한가의 문제이다. 셋째는 일본 당국이 중국의 배타적 경제수역에 격침된 괴선박을 인양하는 행위의 적법성 문제이다.

첫째, 문제의 괴선박이 최초로 일본 당국에 의하여 인지된 지점은 일본의 배타적 경제수역이었다. 유엔해양법협약에 따라 연안국은 자국의 배타적 경제수역에서 자원의 경제적 이용을 위한 주권적 권리와 해양환경보호 및 해양과학조사와 관련하여 관할권을 가진다. 유엔해양법협약은 연안국이 자국의 배타적 경제수역 내에서 연안국의 관련 법령을 위반한 혐의가 있는 선박에 대한 추적권을 명시적으로 인정하고 있다. 또한 이 사건에서 괴선박이 국적불분명인 상태로 일본 배타적 경제수역에서 수상쩍은 행동을 한 것도 일본 순시선의 괴선박에 대한 추적을 정당화하고 있다.

유엔해양법협약상 국기를 게양하지 않거나 위장한 선박은 "무국적선"으로 간주하며, 각국의 군함이나, 경찰정은 공해상에서 이러한 무국적선을 발견하였을 때 임검하여 조사할 권한이 있다. 일본 순시선이 공해도 아닌 일본의 배타적 경제수역에서 무국적선인 괴선박을 발견하였으므로 임검하여 조사할 권한은 있었던 것으로 보는 것은 타당하다.

그런데 문제는 일본의 순시선이 임검을 시도하자 이 괴선박이 불응하고 도주하였다는 데 있고, 그러한 상황에서 일본 순시선의 괴선박에 대한 추적이 개시되었다. 괴선박이 일본 당국의 임검에 불응하고 정선명령을 거부한 것이 오히려 일본 순시선의 괴선박에 대한 추적을 정당화한 것이다. 유엔해양법협약상 연안국 당국의 추적은 자국의 배타적 경제수역에서 시작될 수 있고, 문제의 선박이 자국 또는 제3국의 영해에 진입할 때까지 계속된다. 이 사건에서 괴선박은 일본의 배타적 경제수역을 벗어나 중국쪽으로 도주하였으나, 중국의 영해에까지 진입한 것은 아니고, 일-중잠정조치수역의 가상중간선 중국측 수역에 있었으므로 일본 순시선의 괴선박에 대한 추적권은 소멸되지 않은 상태에 있었다고 볼 수 있다.

둘째, 일본 순시선은 괴선박이 계속 도주하고, 일본 해상보안청 요원의 승선시도에 대해서 저항하자 위협사격을 하였고, 급기야는 괴선박을 격침시키고 말았다. 여기에서의 문제는 추적권과는 별도의 문제로서 일본의 순시선이 무력을 과도하게 사용한 것이 아닌가 하

는 의문이 제기된다. 추적권을 행사하는 과정에서 과도한 무력을 사용하는 것은 국제법상 불법이다.

1935년 I'm Alone호 사건을 다루었던 공동위원회는 미국 당국의 추적권을 인정하면서도 격침행위는 과잉단속행위로서 불법적인 것으로 보았다. 금번 사건에서도 일본 순시선의 선제공격과 격침행위는 다소 과도한 측면이 없지 않다. 이와 관련하여 일본 당국은 자국의 행위가 정당방위였다고 주장하고 있다. 그런데, 괴선박이 기본적으로 도주하는 배였다는 점과 무력을 먼저 사용한 측이 일본 순시선이었다는 점을 고려한다면, 일본측이 정당방위를 주장하는 것은 다소 무리가 있는 것으로 보인다.

2001년 12월 31일자 중국의 해방군보는 일본의 행위가 정당방위로 인정될 수 없다는 입장을 보였다. 여기서 한 가지 주의할 점은 일본 순시선이 괴선박을 격침시킨 행위가 과도한 무력사용으로서 불법이라고 하더라도, 그것이 곧 중국의 권리에 대한 침해라고 보기는 어렵다는 점이다. 앞서 언급한 바와 같이 배타적 경제수역에 관한 연안국의 권리는 경제적 이용, 환경보호 및 해양과학조사에 국한되기 때문에 일본의 괴선박에 대한 발포와 격침이 중국의 배타적 경제수역에서 행해졌다고 하여도 그러한 일본의 행위가 배타적 경제수역 연안국으로서의 중국의 권리를 직접적으로 침해하는 것은 아니라고 보는 것이 타당하다. 더구나 일-중잠정조치수역 자체가 양국의 배타적 경제수역이 중첩되는 잠정적 성격의 공동관리 수역으로서 어느 일방의 배타적 권원을 전적으로 주장하는 것이 사실상 어렵다는 특성도 있다.

셋째, 중국의 배타적 경제수역에서 일본당국의 괴선박 인양에 관련되는 법적 문제이다. 유엔해양법협약은 배타적 경제수역에서의 경제활동, 환경보호, 해양과학조사에 대하여는 규정을 두고 있지만, 침몰선의 인양작업에 대하여는 별도의 규정이 없다. 따라서 일본이 중국의 배타적 경제수역에서의 침몰된 괴선박을 인양할 때에 중국과 일본간에 권리 다툼이 있을 수 있었다.

순수하게 개념적인 측면에서 보면, 침몰선의 인양은 배타적 경제수역 제도와는 무관하다고도 볼 수 있고, 따라서 일본이 인양과정에서 배타적 경제수역과 관련한 중국의 권리를 침해하지만 않는다면 중국이 일본의 인양작업에 대하여 특별한 이의를 제기하기가 어려웠던 것으로 보인다.

## 4) 사 견

한-중-일 3국간에는 배타적 경제수역이 중첩되거나, 혹은 경계가 획정되지 못한 상황에서 상호 접촉된 상태로 잠정적 어업협정을 시행 중이기 때문에 일본에 의하여 수행된 피선박 격침사건은 주변국들에게 여러 가지 시사점을 안겨준다고 할 것이다. 우선 한국으로서는 단순한 불법어업 혐의가 있는 어선을 우리나라 배타적 경제수역까지 추적하여 격침시킨 삼진호 추돌 침몰사건을 연상하지 않을 수 없는 형편이다. 삼진호 사건과 이번 사건을 연계하여 볼 때, 자국의 안보적 이익 보호와 배타적 경제수역에 대한 실효적 관리를 목적으로 과도하게 무력을 사용하는 경향을 보이는 일본의 태도에 대하여 우려하지 않을 수 없는 것이 한국의 입장이다.

피선박 격침사건에 대한 국제법적 쟁점사항을 검토한 결과 일본 당국이 이 사건에 대하여 취한 일련의 조치가 적법성을 확보하였느냐 하는 점에 대하여는 의문의 여지가 있다. 자국의 배타적 경제수역을 항행중인 국적불명의 선박이 임검에 불응한다고 하여 어업법 위반을 근거로 임검하고자 시도했던 점은 유엔해양법협약상 인정되는 연안국의 어업에 관한 권리와 일치하지 않는다. 더욱이 어업법 위반에 따른 임검은 표면적 이유였고, 자국의 안보이익을 확보하기 위하여 배타적 경제수역 내에서 연안국에게 임검권을 부여하는 규정은 찾기 어렵다.

아무튼 일본에 의하여 집행된 추적권 행사와 피추적선의 격침행위는 어느 모로 보나 과잉대응이라는 비난을 면하기 어려울 것으로 보인다. 우리나라도 주변국들의 한층 강경해진 해상에서의 법집행 관행을 고려할 때 배타적 경제수역에서의 불법어업 단속은 물론이고, 안보적 차원에서의 국익수호를 위한 대응태세도 사안별로 각별히 세심하게 마련할 필요가 있다고 본다.

## V. 어업공동위원회의 운영

어업공동위원회는 어업협정의 원활한 이행을 위하여 설립되는 공식적 의사결정 기구이다. 한-중어업공동위원회는 한-중어업협정 제13조의 규정에 의하여 양 체약국이 각각 임명하는 1인의 대표와 약간명의 위원으로 구성되어 매년 연례회의를 개최하고, 배타적 경제수역 상호입어 내용과 조업조건, 조업질서 유지, 해양생물자원 보존, 어업협력, 협정부속서

의 개정 등에 관하여 대 정부 권고권을 행사하며, 잠정조치수역과 과도수역의 어업관리에 관하여 결정권을 행사한다.

제1차 한-중어업공동위원회가 어업협정 발효 전인 2001년 6월 25~26 양일간 중국의 해구시(海口市)에서 개최되어, 6월 30일에 발효할 한-중어업협정의 본격적인 시행을 위하여 몇 가지 중요하고 기본적인 사항에 대하여 합의 또는 결정하였다. 그 내용은 다음과 같다.

- 한-중어업공동위원회 의사규칙
- 양 체약국 어선의 상호입어 조업조건(본절 II 참조)
- 양 체약국 어선의 입어절차규칙
- 과도수역 조업척수와 관리조치(제2절 I-3 참조)
- 긴급피항시의 통신연락방법(본절 III 참조)

#### 한-중어업공동위원회 제1차 연차회의 회의록

2000년 8월 3일 북경에서 서명된 [대한민국정부와 중화인민공화국정부간의 어업에 관한 협정](이하 "협정"이라 한다) 제13조의 규정에 따라 한-중어업공동위원회(이하 "위원회"라 한다)는 2001년 6월 25일과 26일, 중국 해구시에서 제1차 연차회의를 개최하였다. 해양수산부 박재영 차관보를 대표로 한 한국측 대표단과 농업부 어업국 양지안 국장을 대표로 한 중국측 대표단은 우호적인 분위기 속에서 회의를 진행하였으며, 회의결과는 다음과 같다.

1. 위원회는 한-중어업공동위원회의사규칙을 제정하여 결의했으며, 그 내용은 별첨2와 같다.
2. 위원회는 양국 배타적 경제수역에서의 상대국 국민과 어선의 조업조건을 별첨3과 같이 양국 정부에 권고하기로 하였다.
3. 위원회는 협정 제8조의 규정에 의한 과도수역의 조업척수와 관리조치에 관한 사항을 별첨4와 같이 결정하였다.
4. 양측은 협정 부속서II의 규정에 따라 긴급피항시 연락방법을 별첨5와 같이 상호 통보하였다.
5. 양측은 양국 배타적 경제수역에서의 상대국 국민 및 어선의 입어에 관한 절차규칙을 별첨6과 같이 상호 통보하였다.
6. 위원회는 양국간 해양생물자원의 보존, 조업질서 유지, 기타 어업협력 증진을 위하여 다음 사항을 양국 정부에 권고하기로 하였다.
  - (1) 양측은 과학연구기관 해양생물자원의 보존과 조사에 관한 협력을 강화한다.
  - (2) 양측은 해상 안전조업과 어업분규 그리고 사고처리와 관련한 민간약정(협의)의 체결을 지원하고

촉진시키기로 한다.

(3) 양측은 2001년 하반기 중에 양국 고위급 수산당국자 회의를 개최하여 양국의 어업협력에 관한 사항을 토의한다.

7. 위원회는 한-중어업공동위원회 제2차 연차회의를 2002년 9월말 이전에 한국에서 개최하기로 하였다. 구체적인 시간과 장소는 외교경로를 통하여 협의한다.

2001년 6월 26일 중국 해구시에서

대한민국 정부대표 해양수산부 차관보 박재영

중화인민공화국 정부대표 농업부 어업국장 양지안

### 한-중어업공동위원회 의사규칙

2000년 8월 3일 북경에서 서명된 [대한민국정부와 중화인민공화국정부간의 어업에 관한 협정] 제 13조의 규정에 따라 한-중어업공동위원회(이하 "위원회"라고 한다)의 원활한 운영을 위하여 아래의 의사규칙을 제정한다.

1. 위원회 연차회의를 양국에서 교대로 개최하며 개최시기와 장소, 의제는 앞선 연도의 연차회의에서 결정하거나 양측이 연차회의 개최 이전에 협의하여 결정한다.
2. 연차회의의 의장은 연차회의를 개최하는 측의 대표가 맡으며, 의장은 회의를 주재한다.
3. 연차회의의 참석자는 쌍방의 대표, 위원, 통역 및 관련 전문가로 한다.
4. 일방측의 대표는 위원회의 권고나 결정의 의안을 제출하여 위원회에서 논의하도록 할 수 있다. 양측 대표가 합의하면 이를 위원회의 권고나 결정으로 채택할 수 있다.
5. 위원회는 필요에 따라 양측 대표의 합의를 거쳐 위원회에서 위임한 사항의 협의를 위한 전문분과위원회를 구성할 수 있다. 전문분과위원회는 필요에 따라 회의를 개최하여 관련 문제를 협의하고 그 결과를 위원회에 보고한다.
6. 위원회의 건의·결정·공식문건은 모두 중국어와 한국어로 각 2부씩 기록하여 양측 대표가 서명한다. 두가지 문건은 모두 동일한 효력을 가진다.
7. 양측은 필요시 위원회 임시회의 또는 예비회의를 개최할 수 있다. 임시회의 의사규칙은 연차회의와 같다. 임시회의의 참석자는 양국 정부가 임명한다.
8. 위원회가 개최되지 않는 기간 중에 양측은 적당한 경로를 통하여 의견과 관련한 자료를 교환할 수 있다.
9. 양측 대표가 합의할 경우, 위원회에서 이 규칙을 개정할 수 있다.



## 제4절 어업협정 시행에 관련된 분쟁의 유형

### I. 서 설

국가간의 법률관계나 이해관계의 충돌로서 당사국 일방이 주장하고 타방이 부정하는 일정한 작위 또는 부작위를 국제분쟁(international dispute)이라 하고, 그 중에서 법률관계의 충돌을 법적 분쟁(legal dispute), 이해관계의 충돌을 정치적 분쟁(political dispute)이라 하는데, 전자는 재판에 부탁될 수 있는 분쟁이고, 후자는 재판에 부탁될 수 없는 분쟁이다.<sup>147)</sup> 그러나 실제로는 양자간에 구분이 명확하지 못할 뿐만 아니라, 그 해결절차에 있어서도 법적 절차와 정치·외교적 절차가 혼용 또는 병용되는 경우가 허다하다.

국제어업분쟁(international fisheries dispute)이란 어업에 관한 국가간의 분쟁으로서 어업협정의 해석이나 적용에 관한 분쟁과 어업활동 전개과정에서 발생하는 분쟁, 어업협정상호간의 저축으로 인한 분쟁, 그리고 어업단속 관할권의 행사와 관련된 분쟁 등이 대표적인 것이다.

역사적으로 볼 때, 17세기 초에 있었던 영국과 네덜란드 사이의 이른바 청어전쟁을 위시하여, 직선기선 제도의 관습법 형성의 기초가 되었던 1951년 영국과 노르웨이 사이의 어업관할권 사건,<sup>148)</sup> 1961년 및 1974년의 영국과 아이슬란드 사이의 이른바 대구전쟁(Cod War)<sup>149)</sup> 등이 고전적인 국제어업분쟁 사례로 꼽히는데, 이들 분쟁은 연안국에 의한 영역관할권 확대조치와 원양어업국에 의한 어업자유론간의 충돌 현상이었다. 최근의 대표적인 국제어업분쟁 사례로서는 1995년 캐나다와 스페인 사이의 에스타이(Estai)호 나포사건,<sup>150)</sup> 1999년 호주·뉴질랜드와 일본 사이의 남방참다랑어(CCSBT) 어업분쟁<sup>151)</sup>을 들 수 있는 바, 이들 분쟁은 주로 자원관할권에 관한 것들이었다.

한편, 한국과 중국 사이에 구축된 새 어업질서와 관련하여 몇 가지 특징을 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 한국과 중국 사이의 해역에는 법적으로 완전한 공해가 존재하지 않는다. 둘째, 원래 어업협정의 적용수역은 양국의 배타적 경제수역이지만, 그 경계가 획정되지 않

147) 1907년 「국제분쟁의 평화적 해결에 관한 헤이그 협약」 제38조 1항 및 ICJ 규정 제36조 2항.

148) ICJ, Anglo-Norwegian Fisheries Case (1951. 12. 28).

149) ICJ, UK-Iceland Fisheries Jurisdiction Case (1974. 7. 25).

150) ICJ, Case concerning Fisheries Jurisdiction (Spain v. Canada), Press Communique 98/41 (1998. 12. 4).

151) ITLOS, Southern Bluefin Tuna Case, Order (1999. 8. 27).

은 상태에서 배타적 경제수역 외에도 잠정조치수역, 과도수역, 현행조업질서유지수역 등 복잡한 해역 관할체제가 생겨났다. 셋째, 배타적 경제수역 상호입어제도는 새로운 어업질서의 특징적인 것이지만, 전통적 어업관행에 익숙해 있는 양국의 어민들로서는 매우 부담스러운 제도이다. 넷째, 그럼에도 불구하고, 주변어장의 수산자원 상태가 호전된 바 없고, 양국의 어선세력 또한 큰 변화 없이 새 어업질서를 수용하지 않을 수 없게 되었다. 그러므로 새로운 국제어업질서가 정착되는 과정에서 여러 가지 유형의 어업분쟁이 발생할 수 있는 개연성은 매우 높다고 볼 수 있다.<sup>152)</sup>

여기서는 각 사안별로 발생 가능성이 높은 국제어업분쟁을 유형화하고, 관련 사례를 검토한 다음, 어업분쟁의 해결방식에 관하여 논의하였다.

## II. 어업분쟁의 유형별 발생 가능성 검토

### 1. 연안국에 의한 주권적 권리의 행사와 관련된 분쟁 가능성

연안국의 영해에서는 국제법상 인정된 무해통항권(無害通航權) 외에 외국선박의 어업활동은 허용되지 않는다. 따라서 영해주권은 배타적 경제수역에서의 주권적 권리보다 훨씬 포괄적이고 강력한 영역주권이다.

배타적 경제수역에서 조업하는 타국어선은 연안국의 법령으로 확립된 자원 보존조치와 기타의 조건을 준수해야 하며, 연안국은 자국 배타적 경제수역 내의 생물자원 이용에 관한 주권적 권리를 행사함에 있어서 자국 법령의 이행을 보장하기 위하여 승선·검검·나포 및 사법조치 등의 필요한 법령집행권을 갖는다.

이와 같은 국제해양법의 일반원칙을 국내법으로 구체화 한 한국과 중국의 배타적 경제수역 어업관련 법률은 다음과 같다.

한국 : ① 배타적 경제수역법(1996. 8. 8)

② 배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률(1996. 8. 8)

③ 수산업법(1999. 4. 15)

152) 최중화, 「現代國際海洋法」, 세종출판사, 2000, pp. 352~355.

- 중국 : ① 배타적 경제수역 및 대륙붕법(1998. 6. 26)  
 ② 어업법(2000. 10. 31)  
 ③ 동해와 황해의 새로운 하절기 휴어제 실시에 관한 통지(1998. 4. 2)  
 ④ 중화인민공화국 관할해역에서 외국인, 외국선박 어업활동의 관리에 관한  
 잠정규정(1999. 6. 24)

〈표 Ⅲ-7〉 한-중간 어선의 타방체약국 수역 내 불법어업활동에 대한 단속실적

구 분		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
중국의 한국어선 나포척수 <sup>1</sup>		·	·	8	1	4	2	-	4	-	
한국의 중국어선 나포척수	영 해	15	17	17	45	45	39	31	60	34	34
	특정금지구역 <sup>2</sup>	·	·	·	·	·	·	8	20	28	26
	배타적 경제수역	·	·	·	·	·	·	·	·	·	114
	계	15	17	17	45	45	39	39	80	62	174

자료 ; 해양수산부 · 해양경찰청.

<sup>1</sup> 중국수역은 중국 영해 및 일-중어업협정선 내의 연안수역을 의미함.

<sup>2</sup> 한국의 특정금지구역은 1997년 11월 7일부터 중국어선에 적용함.

〈표 Ⅲ-7〉은 한국과 중국어선의 상대방 수역 침범조업에 대한 연도별 단속실적을 나타내고 있는데, 중국어선이 한국의 배타적 경제수역이나 영해를 침범하여 불법적으로 조업함으로써 나포되는 건수는 매년 증가하고 있음을 알 수 있다. 이와 같은 현상은 한-중어업협정의 발효를 계기로 상당히 완화되고 있기는 하지만, 잠재적 어업분쟁 발생 요인이 근본적으로 해소된 것으로는 단정할 수 없다.<sup>153)</sup>

그 내용을 구체적으로 보면, 2001년 한국에 나포된 중국어선 174척 중에서 6월 30일 어업협정 발효시점을 기준으로 할 때, 어업협정 발효 이후 영해침범은 4건으로서 현저하게 감소하였으며, 배타적 경제수역에서 나포된 중국어선은 121척으로서 대폭 증가하였는데, 그 중에서 무허가어업이 63건, 특정금지구역 침범이 8건, 조업조건 및 절차규칙 위반이 50건이었다. 이는 어업협정에 근거한 조업조건이 새롭게 도입되었을 뿐만 아니라, 단속 구역이 어업협정 발효 전에는 영해에 한정되던 것이 배타적 경제수역으로 대폭 확대된 데 기인한 것이었다.

153) 최중화 · 박재영, "동북아 신국제어업질서와 어업관할권 행사에 관한 문제", 『STRATEGY21』, 제3권 2호, 2001.

이와 같이 연안국이 자국의 배타적 경제수역 내에서 어업활동을 하는 외국어선에 대하여 주권적 권리를 행사하는 과정에서 폭력사태나 과잉단속 등의 문제로 인하여 분쟁이 발생할 가능성이 있다.

〈표 Ⅲ-8〉 한-중어업협정 발효 전후의 중국어선 위반조업 유형별 단속실적

구분 기간	배타적 경제수역 관계법령 위반											
	합계	영해 침범	소계	입어조건 및 절차규칙 위반								
				무허가 어업	특정 금지 구역 침범	소계	망목 크기	조업 수역	조업 방법	조업일지 관리 위반 어장 용적도 마비지	입역 미통보	조기 입역
1999년	80	60	20	-	20	-	-	-	-	-	-	-
2000년	62	34	28	-	28	-	-	-	-	-	-	-
<b>2001년</b>	<b>174</b>	<b>34</b>	<b>140</b>	<b>63</b>	<b>27</b>	<b>50</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>4</b>
01.01~06.29	49	30	19	-	19	-	-	-	-	-	-	-
06.30~12.31	125	4	121	63	8	50	8	6	2	17	13	4

※ 하계휴어기(6.16~9.16) 이후 EEZ 무허가조업 및 절차규칙 위반사례 다수 발생  
자료 : 해양경찰청

〈표 Ⅲ-9〉 한-중어업협정 발효 전후 중국어선의 업종별 위반조업 단속실적

구분	계	기선저인망	유자망	선망	통발	연승	트롤	안강망	운반선
1999년	80	72	6	-	-	-	2	-	-
2000년	62	49	6	4	1	-	1	1	-
<b>2001년</b>	<b>174</b>	<b>118</b>	<b>51</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
01.01~06.29	49	41	8	-	-	-	-	-	-
06.30~12.31	125	77	43	-	2	1	-	1	1

※ 주된 위반업종은 기선저인망어선이지만, 어업협정 발효 이후 유자망어선도 증가  
자료 : 해양경찰청

## 2. 어업협정의 해석에 관한 분쟁 가능성

### [1] 한-중어업협정 제9조

(현행조업질서유지수역, 특정금지구역, 양자강 하구수역)

한-중어업협정 제9조는 양 체약국이 잠정조치수역 북단 위도선(북위 37도) 이북의 일부 수역과, 잠정조치수역 및 중국측 과도수역 이남의 일부수역에서는 양 체약국간에 별도의 합의가 없는 한, 현행 어업활동을 유지하며, 어업에 관한 자국 법령을 타방국 국민과 어선에 대하여 적용하지 않기로 할 것을 규정하고 있다. 여기서 일부수역이란 공해제도에 근거한 잠정적 조치로서의 현행조업질서유지수역을 말하고, 별도의 합의로서 성립된 것은 어업협정의 부속문서로서 합의된 양해각서이다.

양해각서를 통하여 잠정조치수역의 북단이 위치한 위도선 이북의 한국측 일부수역과 잠정조치수역 및 중국측 과도수역 이남의 중국측 일부수역에서 연안국이 현재 시행하고 있는 어업에 관한 법령을 존중하고, 자국의 국민과 어선이 이러한 법령을 준수하도록 필요한 조치를 취한다(양해각서 제1항).<sup>154)</sup> 또한 양측은 위의 관계법령을 상호 통보하고, 한-중어업 공동위원회를 통하여 이들 법령의 원만한 시행을 위한 구체적인 방안을 협의하기로 하였다(양해각서 제2항).

그런데, 위의 내용 중에서 한국측 또는 중국측 일부수역의 범위가 적어도 문맥상으로는 명확하지 못하다는 것은 어업활동에 대한 단속관할권을 행사함에 있어서 분쟁 요인으로 작용할 가능성을 열어 놓은 것으로 볼 수 있다. 그리고 또 다른 해석상의 분쟁요인으로 지적되는 것은 "연안국이 현재 시행하고 있는 어업에 관한 법령"에서 현재의 시점을 어업협정 체결 당시로 볼 것이냐, 아니면 미래의 불특정한 시점으로서 변경이 생길 때마다 볼 것이냐 이다. 이 부분이 실제 문제로 대두되었던 것이 이른바 양자강 하구수역 어업금지 문제였다.

### [2] 현행조업질서유지수역의 범위

이론상 현행조업질서유지수역은 이른바 white zone(유보수역)으로서 최종적 해양경계

154) "한국측 일부수역"에 적용되는 법령은 「배타적경제수역에서의외국인어업등에대한주권적권리의행사에관한법률」 상의 서해 특정금지구역 및 「선박안전조업규칙」 상의 서해 특정해역에 관한 규정을 말한다. 그리고 "중국측 일부수역"에 적용되는 법령은 「呂泗, 長江口 및 舟山漁場海域에서의 漁撈許可管理規定」을 말한다.

획정 이전에 관련 당사국 배타적 경제수역의 잠재적 범위를 망라하여 잠정적으로 설정되는 것으로서 그 전형적인 사례로는 1977년에 체결되었던 스웨덴과 당시 소련간의 어업협정을 들 수 있다.<sup>155)</sup>

특히 제주도 남부의 동중국해에는 한국-중국-일본 3국의 배타적 경제수역 범위가 3중으로 중첩되는 수역을 중심으로 일정한 범위에 대하여 현행조업질서유지수역이 설정되어 있다. 그리고 한-일어업협정상 동해의 중간수역 북서쪽, 한-중어업협정상 서해 5도 근해, 일-중어업협정상 북위 27도 이남의 수역 등에 각각 한곳씩의 현행조업질서유지수역이 설정되어 있다. 즉, 현행 한-중어업협정과 일-중어업협정 상에는 각각 2개의 현행조업질서유지수역(일본은 허가불요수역으로 칭함)이 설정되고, 한-일어업협정상에는 1개의 현행조업질서유지수역이 설정되는 것으로 규정되어 있다. 따라서 공해어업질서에 근거하여 자유로운 어업활동이 보장되는 현행조업질서유지수역의 범위를 한정하는 것은 3개 쌍무적 어업협정의 운영과 관련하여 중요한 의미를 갖는다.

여기서는 이른바 white zone으로 지칭되는 공해적 성격의 현행조업질서유지수역의 범위와 관련한 해석상의 분쟁요인에 관하여 논의하기로 한다.

#### 1) 황해 북부의 한-중간 현행조업질서유지수역

한-중어업협정은 북위 37도선 이북의 한국측 수역(서해 5도 주변의 특정금지구역 및 특정해역)에 대하여 현재 한국이 시행중인 어업에 관한 법령을 중국 국민이 존중하고 준수하도록 필요한 조치를 취하기로 되어 있기 때문에 이 수역의 북쪽 한계는 북방한계선(NLL)이라고 볼 수 있다. 그러나 중국으로서는 북한과의 정치적 관계를 고려하지 않을 수 없을 터이므로 한-중간에 명시적인 합의를 구하는 것은 용이하지 않았을 것으로 본다.

이러한 이유로 인하여 서해 특정금지구역과 특정해역에 있어서 중국어선의 불법어업 단속문제는 남북한 관계가 개재됨으로써 매우 어려운 국면이 전개될 가능성은 상존하고 있다. 따라서 이 수역에서의 중국어선 입어문제는 사전에 엄정하게 단속함으로써 한국-북한-중국간의 3자간 분쟁이 발생하지 않도록 유의하여야 할 것이다. 그와 동시에 중국측이 매우 민감하게 생각하는 양자강 하구수역에 대한 한국어선의 입어문제는 중국측의 입장을 수용하는 것이 옳다. 왜냐하면, 그래야만 서해 5도 주변수역에 대한 한국측의 입장을 강력

155) Agreement concerning Mutual Fisheries Relations with Protocol concerning Certain Boundary Questions.

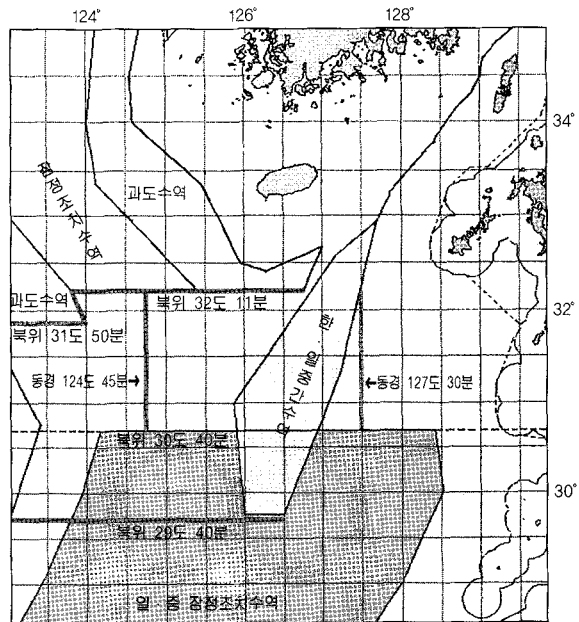
하게 주장할 수 있을 것이기 때문이다. 이것이 바로 국제관계에 있어서의 이른바 상호주의인 것이다.

## 2) 동중국해의 한-중간 현행조업질서유지구역

한-중어업협정상 동중국해에 설정된 현행조업질서유지구역의 구체적인 범위는 동-서쪽 한계에 관한 규정 없이 남-북단 한계에 관하여만 합의된 상태이다.<sup>156)</sup> 그리고 북쪽 한계는 잠정조치구역 남쪽 한계(북위 32도 11분 선)와 중국측 과도구역 남쪽 한계(북위 31도 50분 선)로 규정되어 있기 때문에 이 구역의 남쪽 한계를 어디로 하느냐가 교섭의 쟁점이었다.

이 과정에서 중국은 일-중잠정조치구역의 북쪽 한계인 북위 30도 40분을 제안하였지만, 교섭을 통하여 북위 29도 40분선을 남쪽 한계로 할 것에 합의하였다.<sup>157)</sup> 따라서 일-중잠정조치구역과 한-중 현행조업질서유지구역은 동-서단 한계 없이 위도 1도의 범위만큼 겹치게 된다.

그리고 이 중첩수역에 대한 일본의 태도에 따라 어업 단속관할권 행사에 관한 분쟁 가능성은 상존한다. 즉, 한-중간에는 공해자유의 원칙이 적용되는 수역인 반면에, 일-중간에는 배타적 경제수역제도와 유사한 잠정조치를 공동으로 행사하게 됨으로써 자칫하면 그 수역에서 조업하는 한국어선의 지위가 모호해질 수 있다. 따라서 사건으로는 한-중 현행조업질서유지구역의 남단 한계선은 동경 126도 30분 이서에만 유효한 것으로 본다.



[그림 5] 동중국해 현행조업질서유지구역의 범위

156) 그러나 1998년의 양해각서와 2000년 8월의 후속합의에 따라 동경 124도까지 설정된 중국의 어업금지구역을 한국이 존중하도록 되었으므로 동경 124도는 한-중간에 현행조업질서유지구역의 잠정적 서쪽 한계선으로서의 의미를 갖는다고 할 수 있다.

157) 마라도로부터 측정되는 한국의 200해리 범위는 북위 29도 45분까지 미치는 것으로 추정된다.

### 3) 동중국해의 일-중간 현행조업질서유지수역

동중국해에는 한-중 현행조업질서유지수역과 거의 동일한 수역에 대하여 일-중 현행조업질서유지수역이 설정되었는데, 이 수역의 범위는 북쪽 한계에 관한 명시적 합의 없이 서쪽 한계를 동경 124도 45분선으로, 동쪽 한계를 동경 127도 30분선으로 확정하였다. 여기서 동경 127도 30분 이동은 당연히 일본의 배타적 경제수역으로 뒀은 물론, 이 수역의 남쪽 한계는 북위 30도 40분이 될 것이고, 북쪽 한계에 관한 언급은 없지만, 이는 한-중잠정조치수역과 한국측 과도수역의 남쪽 한계인 북위 32도 11분 선인 것으로 보아야 할 것이다.

그런데, 이 수역의 동쪽 한계인 127도 30분 선이 갖는 의미가 이 선 이동은 당연히 일본의 배타적 경제수역으로 간주되는 것으로 일-중간에 합의되었다면, 중국이 한-일중간수역의 존재를 부인하는 것으로 되고, 한-일중간수역과 일-중 현행조업질서유지수역이 중첩되는 부분에서는 공해자유의 원칙과 배타적 경제수역 관할권의 충돌현상이 빚어질 수 밖에 없다. 이 경우에는 한-일중간수역 내에서 어업활동을 하는 중국어선에 대한 한국의 단속관할권 행사가 분쟁요인으로 작용할 수 있다.

### 3. 중첩수역의 운영과 관련된 분쟁 가능성

새 어업협정체제에 의하여 설정된 한-일간의 중간수역에 대하여는 중국이 비체약국이 고, 한-중간의 황해 잠정조치수역과 과도수역에 대하여는 일본이 비체약국이며, 일-중간의 동중국해 잠정조치수역에 대하여는 한국이 비체약국 지위에 놓인다. 그럼에도 불구하고, 삼자간에는 상호의 필요성에 의하여 이해관계를 조정해 나가야 한다. 즉, 한국에게는 동중국해 일-중잠정조치수역 입어문제가 생기고, 중국에게는 한-일중간수역 입어문제가 생기며, 일본에게는 황해의 한-중잠정조치수역 또는 과도수역 입어문제가 현실적으로 대두되고 있다.

이와 같은 문제는 상호주의원칙에 의하여 사안별로 이해관계를 조정해 나갈 수밖에 없을 것이다. 특히 일-중어업협정 발효에 관한 양국 교섭과정에서 이 협정의 시행이 한국과의 관계에 대하여 아무런 영향을 미치지 않는다는 점을 명백히 한 것은 문제 해결을 위하여 중요한 시사점이 될 수 있다고 본다.

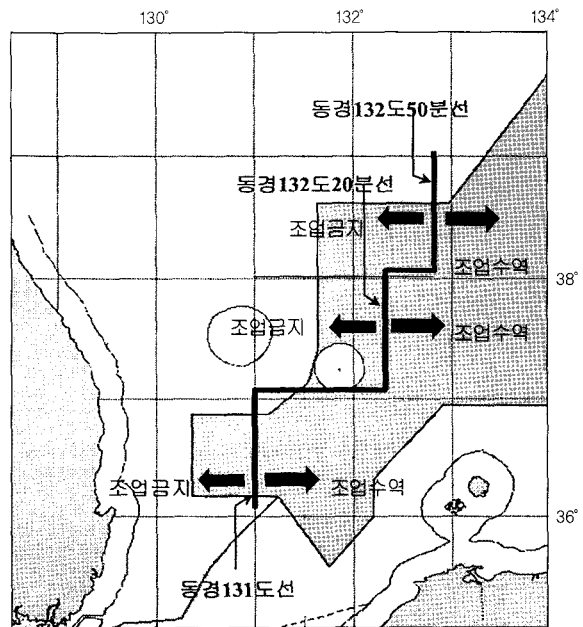
현재 각 중첩수역의 운영과 관련하여 현실화 된 문제는 다음과 같다.



① 동해중간수역에 대한 중국어선의 입어문제

동해 중간수역에 대한 중국 오징어 채낚기어선의 입어 요청에 대한 일본과 한국의 대응 문제이다. 일-중어업협정 체결시 「중국의 오징어 채낚기어업 실적에 관한 일본측 서한」에서 협정 발효 후 5년간 북태평양 일본국 배타적 경제수역에 있어서 중국어선의 입어실적을 인정하여 어업활동을 허용한다는 내용에 따라 일본은 일방적으로 자국 배타적 경제수역 일부와 동해 중간수역 일부에 대하여 중국 오징어 채낚기어선 82척의 입어를 허용하였고, 한국도 그에 상응하는 일방적 대응조치를 취한 바 있는데, 한국으로서는 이 수역에 대한 일본과의 공동관리의 개념을 배제하는 조치였다. 그리고 이 조치는 동중국해 일-중잠정조치수역에 대한 한국어선의 입어허용 문제와 연계되어 있는 것이다.

여기서 한국에 의한 일방적 조치가 갖는 의의는 동해 중간수역에서의 제3국 입어선에 대하여 한-일 양국이 공동관할권을 행사함으로써 그 수역의 법적 지위에 영향을 미칠 가능성을 사전에 차단하고자 함에 있다. 그러나 그 수역에서 위법어업을 한 제3국어선(중국어선)에 대한 단속관할권 행사로서 상대방 국가가 설정한 금지선을 넘어서까지 추적권이 계속될 때는 한-중-일 3국간의 분쟁으로 비화할 가능성이 있다. 예를 들면, 중국어선에 대한 일본 당국의 추적이 개시되고, 피추적선이 독도 영해에 진입한 경우, 일본 추적선이 독도 영해에 진입을 시도하고 한국 당국이 저지조치를 취한다면 한-일 당국간의 충돌이 발생함으로써 세 나라 사이의 분쟁으로 발전할 수 있다.



[그림 6] 동해 중간수역에 대한 중국어선 입어허용 범위

선에 대한 일본 당국의 추적이 개시되고, 피추적선이 독도 영해에 진입한 경우, 일본 추적선이 독도 영해에 진입을 시도하고 한국 당국이 저지조치를 취한다면 한-일 당국간의 충돌이 발생함으로써 세 나라 사이의 분쟁으로 발전할 수 있다.

② 한-일중간수역과 일-중 현행조업질서유지수역의 중첩문제

한-중어업협정 제9조와 일-중어업협정 합의의사록 제2항에 근거하여 한-중잠정조치수

역과 일-중잠정조치수역 사이의 동중국해에 설정된 현행조업질서유지수역은 현행의 어업 활동이 유지되는 가장 확실한 공해적 성격의 수역으로 남지만, 이 수역의 범위가 제주도 남부 한-일중간수역 대부분과 일-중잠정조치수역 북부의 일부와 중첩됨으로써 그 시행과정에서 분쟁이 발생할 개연성이 높은 것으로 판단된다.

한-일어업협정상 제주도 남부 중간수역은 일-중어업협정 및 한-중어업협정상의 현행 조업질서유지수역이 겹쳐지는 3중 중첩수역으로 되었다.<sup>158)</sup> 그리고 일-중잠정조치수역의 북부 일부수역에 대하여 한국이 주장하는 배타적 경제수역 권원과 함께 한-일중간수역이 중첩되고, 한-중어업협정상의 현행조업질서유지수역이 북위 29도 40분까지 확장됨으로써 그 위도선으로부터 북위 30도 40분까지의 일-중잠정조치수역이 중첩되는 문제는 장차 해결해야 할 과제로 남는다.

또한 일-중간에 합의된 현행조업질서유지수역의 동쪽 한계를 동경 127도 30분으로 함으로써 한-일중간수역의 대부분을 거기에 포함시킨 것은 이 수역의 법적 지위를 더욱 복잡하게 할 개연성이 높다. 다시 말하면, 일-중 현행조업질서유지수역의 확대에 의하여 제주도 남부 한-일중간수역에서의 양국 공동관할권이 훼손될 수 있다. 이와 같이 이들 2중 또는 3중 중첩수역에 있어서의 어업활동 관할범위는 명확하지 않고, 부분적으로는 쌍무적인 것이 3자간의 문제를 내재하고 있기도 하다. 그렇기 때문에 이 수역에 있어서는 영역에 기초한 국가 관할권의 일방적 행사가 어렵게 되어 있지만, 한편으로는 3국간의 관할권 경합 문제가 발생할 가능성도 있다.<sup>159)</sup>

### ③ 한-일중간수역과 일-중잠정조치수역의 중첩문제

제주도 남부 중간수역을 처리하는 협상과정에서 한국은 양국간의 가상중간성을 주장하였고, 일본은 1978년에 발효한 「대한민국과 일본국간의 양국에 인접한 대륙붕 남부지역 공동 개발에 관한 협정」 상의 서쪽 경계선을 주장하였다. 결국 한-일어업협정은 양국의 주장이 중첩되는 한계선으로부터 5~10해리를 더 포함하는 수역을 잠정적 외곽선이 감싸는 방식으로 중간수역을 설정함으로써 한국측으로서는 일본이 주장하는 남녀군도 기점 사용을 부인하는 효과를 거두었지만, 일-중어업협정 상의 현행조업질서유지수역과 중첩되게 되었다.

특히 한-중잠정조치수역의 북쪽 한계선인 북위 30도 40분 이남의 수역에서 한국의

158) 일본과 중국은 동중국해 현행조업질서유지수역의 범위를 동경 124도 45분 이동, 동경 127도 30분 이서로 합의하였다. 그러나 한국과 중국 사이에는 동쪽과 서쪽의 한계선이 존재하지 않는다.

159) 최종화·박재영, 앞의 논문.

200해리 권원이 주장되는 북위 29도 53분까지의 중간수역은 일-중잠정조치수역과 중첩될 뿐만 아니라, 한-일간에도 완전한 합의가 결여되었던 것으로 해석된다.<sup>160)</sup> 즉, 합의의사록 제3항에서 "일본정부는 …… 대한민국 국민 및 어선이 동중국해의 다른 일부수역에 있어서 일본국이 제3국과 구축한 어업관계 하에서 일정 어업활동이 가능하도록 제3국 정부에 대하여 협력을 구할 의향을 가진다"고 함으로써 일-중잠정조치수역 내에서의 일정 조건하의 어업활동을 허가할 의향을 표하였다. 그러나 이것이 "동중국해의 다른 일부수역"에 북위 30도 40분 이남의 일-중잠정조치수역에까지 확대된 한-일중간수역을 인정한 것으로 해석할 수는 없다.

따라서 일-중잠정조치수역에서의 단속관할권 행사에 관한 일본의 최근 관행을 볼 때, 그 수역과 중첩되는 제주도 남부 중간수역에서 한국어선에 대한 관할권 행사를 배제하는 것으로 볼 수도 없다. 다시 말하면, 한국측은 그 수역이 한-일중간수역으로서 한-일 양국 간에는 타방 당사국 국민과 어선에 대하여 관할권 행사의 유보를 합의한 것으로 해석하지 만(한-일어업협정 제9조 2항 및 동 부속서 I 의 제3항), 일본측은 그 사실을 부정하고 한국 어선에 대하여 악의적인 단속관할권을 행사한다면, 그것은 잠재적 분쟁요인으로 볼 수 밖에 없을 것이다.

#### ④ 일-중잠정조치수역에 대한 한국어선 입어문제

현재 일-중잠정조치수역에 대한 단속관할권 행사의 관행을 보면, 일본은 가상중간선을 설정하여 그 동쪽 부분에서만 행사하는 반면에, 중국은 전체 잠정조치수역에 대하여 행사한다. 이는 장차 있을 배타적 경제수역 및 대륙붕 경제획정에 대비하여 일본의 중간선원칙과 중국의 형평원칙이 교차하는 현상이라고 볼 수 있을 것이다.

그런데, 원래 잠정조치수역은 그 수역 전체에 대하여 해양생물자원의 보존·관리에 관한 관할권을 양 체약국이 선적국주의에 기초하여 공동으로 행사하기로 합의한 것인데(일-중어업협정 제7조), 일본이 일방적으로 가상중간선을 설정하여 자국측 수역에 대해서만 단속관할권을 행사하고, 그 효과가 합법적 절차에 따라 어업활동 중인 제3국(한국) 어선에 대하여 작용한다면 이것 또한 분쟁의 요인이 될 수 있다.

이와 같은 사례로는 2002년 2월 13일 일본 제11관구 해상보안본부 순시선에 의하여 나

160) 현행 한-일어업협정 제9조 2항의 "다"와 "마"에서 […점을 통과하는 직선]이라고 애매하게 표현한 점에서도 확인된다. 그리고 실제로 일본측의 제반 관련 자료에서는 이 부분의 표기 자체를 부정하고 있다. 즉, 일본에서 간행되는 모든 공식자료는 이 수역의 남단한계를 일-중잠정조치수역의 북단한계(북위 30도 40분선)로 표기하고 있다.

포된 후 2,228천엔의 담보금을 예치한 후 석방된 한국의 복어채낚기어선 성덕호의 나포사건을 들 수 있다.

#### 〈사건 개요〉

한국 속초 선적의 복어채낚기 및 오징어채낚기 겸업어선 성덕호(99톤, 선원 12명)는 일본과 중국으로부터 각각 일-중잠정조치수역 어업허가를 받아 조업하던 중 2002년 2월 13일 북위 27도 11분, 동경 123도 17분의 일-중잠정조치수역에서 조업구역 위반혐의로 나포되었는데, 나포 위치는 일-중잠정조치수역 가상중간선의 일본측 수역을 벗어난 지점이었다.

따라서 일본과 중국 양측으로부터 어업허가를 받아 조업 중인 어선에 대하여 일본 스스로가 설정한 가상중간선 동측 수역을 벗어난 중국측 수역에서 일방적으로 단속관할권을 행사하는 것이 적법한가 하는 점이 쟁점으로 될 수 있다. 왜냐하면, 잠정조치수역의 일본측 수역에서는 일본의 「배타적 경제수역 외국인어업관리법」의 규제를 받지만, 그 수역 바깥에서는 중국의 관련법 적용을 받는 것으로 해석해야 하기 때문이다.

#### 4. 어업활동 전개과정에서 발생할 수 있는 분쟁 가능성

다수의 어선단이 밀집하여 다양한 어구·어법으로 조업하는 과정에서 발생할 수 있는 어업마찰은 초기에는 사인간의 분류로 시작하여 국가기관이 개입함으로써 국제적 분쟁으로 발전할 수도 있다. 물론 국가 개입 이전에 국내적 사법절차가 선행된다. 여기서는 어업활동 중에 발생할 수 있는 어업마찰을 중심으로 논의하고자 한다.

해상에서 발생하는 어업마찰의 구체적인 유형을 살펴보면, 조업 중인 어선 상호간의 충돌사고를 들 수 있는데, 이 때는 「국제해상충돌 예방규칙협약」의 항법규정(航法規定)에 따라 기동성이 양호한 어선 피항의 원칙을 적용할 수 있다.<sup>161)</sup> 예를 들면, 조업 중인 기선저인망어선과 정치성 어구를 설치하여 정선 중인 자망어선 사이의 충돌사고라면 기동성이 우수한 기선저인망어선에 가해책임이 있는 것이다. 그러나 수중에 가설되어 운용 중인 어구 상호간의 충돌 파손이나 중첩가설로 인한 어구 절단사고, 어구 유실사고, 어구 영김사고 등은 간단히 해결할 수 있는 기준이 없기 때문에 어업마찰로 비화되기 쉽다.

그럼에도 불구하고, 이들 사고의 대부분은 제3의 감시자가 없는 원해(遠海)에서 기상상

161) International Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (채택: 1972. 10. 20, 발효: 1977. 7. 15).

태와 주·야를 불문하고 발생할 뿐만 아니라, 현장에서 선원 상호간의 의사소통이 원활하지 못함으로 인하여 자칫하면 폭력사태를 유발하기도 하지만, 가해자와 피해자의 구별은 물론이고 현장 보존마저도 용이하지 못하다는 해상 특유의 상황을 감안한다면 어민의 물적 피해를 예방하고 선박의 안전을 보장하기 위한 제도적 대책을 마련할 필요성은 절실한 것이다.

### [분쟁사례]

부산 선적의 쌍끌이 기선저인망어선 동명 제65호 및 제66호(각 133톤, 1,100ps)가 2000년 7월 17일 오후 2시경 마라도 남서방 225해리의 해상(북위 20도 36.5분, 동경 124도 56.3분)에서 약 500미터 길이의 어구를 3노트의 속력으로 예망 중 중국의 절강성 선적 새우 트롤어선 절영어(浙營漁) 23374호(30톤, 길이 20미터, 선원 6명, 예망어구 길이 약 600미터)의 어구가 서로 엉켜 중국어선이 침몰되고, 3명의 선원이 실종된 사고가 발생하였다. 사고 당시의 기상상태는 흐리고 초속 14미터의 북동풍이 불었으며, 파고는 약 3미터였다.

그런데, 이 사고를 동명 제65호와 제66호가 처음 인지한 것은 부근에서 조업 중이던 한국어선 제87화평호로부터 무선전화 연락을 받고 나서였다. 그리고 초기에 중국측이 주장한 바는 어선간의 충돌로 인한 사고로서, 선원 6명이 모두 실종 또는 사망하였다고 하였으나, 그 후 사고 조사 과정에서 어선 충돌이 아닌 어구 엉킴사고로 인한 어선 침몰사고였으며, 실종 선원도 3명인 것으로 공식 확인되었다.

또한 절영어 23374호 선장은 사고의 잘못을 가리지도 않은 채 어선과 선원 및 어구에 대한 전체 손실액이 338만 위안(약 40만불)이라고 주장함으로써 양측간에 피해보상 합의도 여의치 않은 상황에서 협의를 진행 중이다.<sup>162)</sup> 그런데 이 사건이 현재 한-중 민간어업협회의 최대 현안으로 계류되어 있다.

한국과 중국 사이에는 1989년 12월 26일 한국의 수산업협동조합중앙회와 중국의 동황해어업협회(중국어업협회) 간에 체결되어 1990년 7월 1일부터 시행해 온 「한-중 어선해상 사고처리에 관한 합의서」에 기초하여 이 문제를 해결해 왔다. 1988년 이후 2002년 6월 30일까지 양측간에는 39건의 어업마찰이 발생했는데, 그 중에서 24건을 합의로써 해결하고, 나머지 15건에 대하여는 협의가 진행 중이다(제2장 제3절 참조).

이상과 같은 어업마찰을 사전에 예방함으로써 정상적인 조업질서를 유지하고 어업분규 발생시에는 원활하고 신속한 사건처리를 위하여 필요한 조치를 취함과 동시에, 상호 협력

162) 부산지방해양안전심판원, 재결서 ; 재결번호 부해심 제2001-68호(2001. 7. 24).

하기로 하는 내용을 어업협정에 규정하고 있다.<sup>163)</sup> 상대방 체약국 배타적 경제수역에서 입어허가를 받아 어업활동을 하는 어선은 그 수역 연안국의 관련 법령을 준수할 의무가 있고,<sup>164)</sup> 그러한 법령을 위반한 경우에는 당해 배타적 경제수역 연안국이 단속 관할권을 행사하게 되는데,<sup>165)</sup> 나포된 어선과 억류된 선원은 적절한 담보금 또는 그 제공을 보증하는 서류의 제출을 조건으로 조속히 석방되어야 한다. 이것은 유엔해양법협약 제73조의 정신을 도입한 것이다.

### 5. 단속관할권의 행사와 관련된 분쟁 가능성

한-중어업협정은 협정 체약국간의 배타적 경제수역 경계가 획정되지 않은 상태에서 시행되므로, 특히 해양경계가 모호한 수역에서 어업 단속관할권 분쟁이 발생할 가능성이 높다. 즉 배타적 경제수역이 상호 인접하여 있는 경우, 범칙어선에 대한 추적권 행사문제는 자칫 관할권분쟁을 유발할 가능성이 높다. 상호 대항관계(對向關係)에 있으면서 그 사이에 공해가 존재하지 않는 양국의 배타적 경제수역에서 불법어업을 자행한 혐의가 있는 타방 당사국 어선에 대하여 국제법상의 계속추적권이 성립될 수 있는가의 여부에 관하여 살펴본다.

현행의 한-일어업협정, 한-중어업협정, 일-중어업협정에는 추적권의 행사에 관한 명문 규정이 없지만, 이 문제는 어업협정의 시행과정에서 흔히 발생할 수 있는 사안이라고 본다. 한-중-일 세 나라 사이와 같이 배타적 경제수역이 상호 인접하여 있는 경우, 범칙어선에 대한 추적권 행사문제는 자칫 관할권분쟁을 유발할 가능성이 높기 때문에 당사국간의 충분한 사전협의를 필요하고, 일단 상황이 발발하면 문제를 원만히 해결하기 위한 협력체제를 갖출 것이 요망된다. 왜냐하면, 한국당국이 추적권을 행사해야 할 경우도 있을 것이고, 한국어선이 피추적선으로 되는 경우도 있을 것이며, 특히 중요한 것은 추적권을 행사하는 과정에서 무력사용의 가능성 여부와 그 구체적인 한계에 관한 것이 분쟁의 요인으로 작용할 수 있기 때문이다.<sup>166)</sup>

한편, 현행조업질서유지수역은 물론이고, 잠정조치수역, 과도수역 등에서는 각 체약국 당국의 추적권 발동이 불가한 것으로 해석된다. 왜냐하면, 한-중어업협정 제7조 3항에서

163) 한-일어업협정 제11조, 한-중어업협정 제10조, 일-중어업협정 제8조.

164) 한-일어업협정 제5조, 한-중어업협정 제4조, 일-중어업협정 제4조.

165) 한-일어업협정 제6조, 한-중어업협정 제5조, 일-중어업협정 제5조.

166) 구체적인 사례로는 2001년 12월 22일 일본에 의한 과선박(長漁3705호) 격침사건을 들 수 있다.

이들 중첩수역에서의 타방 당사국 국민 및 어선에 대하여는 자국의 법령을 적용하지 않음과 동시에, 위반행위에 관한 상호통고 규정을 두고 있기 때문이다. 즉, 연안국의 법규 적용은 유보되고 있다. 그러나 그 수역에 있어서 행해진 제3국의 선박에 대한 추적권은 계약국 쌍방이 공동으로 또는 단독으로 행사할 수 있다고 보지만, 현실적으로 한-중-일 3국간에는 상호주의 방식에 의하는 것이 옳다고 본다.

이와 같이 비록 법적으로는 명쾌한 해석이 가능하다고 하더라도 법적 지위가 상이한 해역 경계선 부근에서는 계속추적권 행사에 관하여 혼란의 여지가 있을 수 있으므로 이러한 경우에 대비하여 어업협정 당사국 쌍방은 배타적 경제수역 경계 부근에서의 계속추적권 행사에 관한 상호협력 문제를 사전에 합의해 둘 필요가 있다.

### [분쟁사례]

#### ① 과잉단속사례 :

어업협정 위반 어선에 대한 단속관할권 행사와 관련하여 문제가 되었던 사례로서 한국어선 삼진호 추돌 침몰사건을 들 수 있다. 2001년 9월 26일 대마도 북쪽의 동해에서 일본 수산청 소속 어업지도선에 의한 과잉단속으로 인하여 한국의 근해연승어선 삼진호가 추돌(追突)되어 침몰한 사건이 발생하였는데, 이 사건에 대한 양측 당사자들의 주장은 상반되었다. 어선의 조업 및 침몰 위치가 일본측 주장대로 일본 배타적 경제수역 내인 경우에는 일본측의 과잉단속 책임문제가 발생하고, 한국측 주장대로 한국의 배타적 경제수역 내인 경우에는 일본측의 단속관할권 위반에 대한 책임이 발생한다.

결과론적으로 일본 어업지도선의 과잉단속이거나 단속관할권의 위반에 대한 책임의 성격은 국제법상 국가의 국제책임에 해당되며, 일본 당국은 이에 면책될 수 없는 바, 그 이유는 행위주체가 국가공무원이었고, 명백한 정부선박을 이용하여 일본정부를 위하여 자행된 행위의 결과였기 때문이다.<sup>167)</sup>

#### ② 단속공무원에 대한 폭력의 행사

2002년 5월 18일 08시 35분경 인천광역시 옹진군 대청도 남서방 34.5해리 해상에서 한국 배타적 경제수역(특정금지구역)을 약 1.3해리 침범하여 불법조업 중인 중국어선 노영

167) 어선에 대한 과잉단속이 쟁점으로 되었던 사례 :

- ① 1962년 Red Crusader호 나포사건 - 덴마크 근해에서 조업중이던 영국 트롤어선 Red Crusader호에 대한 덴마크 어업단속선의 과잉단속에 대하여 국제심사위원회는 덴마크의 과잉추적 행위를 정당화 할 수 없다고 판정.
- ② 1974년 Taiyo Maru 나포사건 - 미국의 접속수역 내에서의 불법어업 혐의로 공해까지 추적하여 어선을 나포한 미국의 조치는 과잉단속이라고 판정.

어0011(魯榮漁0011) 및 노영어0012호(산동성 선적, 80톤급 쌍끌이기선저인망, 승선원 각 10~12명 추정)를 나포하기 위하여 해양경찰함정 인천306함으로부터 검거조가 피의 어선에 승선하자 주위에 있던 선명 미상의 중국어선 2척이 가세한 가운데, 중국선원 20여명이 흉기로 검거조에 폭행을 가하여 한국 경찰 6명이 중경상을 입은 사건이 발생하였다.<sup>168)</sup>

사건을 진압하는 과정에 해양경찰이 자위적 조치로서 발표하자 중국어선은 경찰관이 승선한 상태로 도주하기 시작하였고, 경찰관들은 상해를 입은 채 수중으로 탈주하였으며, 이 사건에 대하여 해양경찰 당국은 중국 공안부 변방국 해경처에 가해 어선의 검거, 사건 조사 후 처리결과를 통보해 주도록 요청하였다.

이에 대하여 주한 중국영사관측은 본국으로부터 상기 사건에 관하여 통보받았으나, 한국 해양경찰의 발표로 중국선원이 상처를 입었다고 주장하고, 한국당국이 발표 경위를 조사하여 줄 것을 통보하여 왔다.

한국 특정금지구역 내에서의 어업활동은 중국측이 자제하기로 합의한 부분이기 때문에 한국측이 단속권을 행사하는 것은 당연하며, 특히 이 수역의 어업 외적 요인을 감안할 때 한국국으로는 앞으로도 엄중한 단속권을 행사할 수 밖에 없다고 본다. 다만, 단속의 절차나 방법 등에 있어서 경찰관이 폭행당하는 사건은 마땅히 미연에 방지해야 하기 때문에 이 사건을 거울삼아 완벽한 대비책이 수립되어야 할 것으로 판단된다.

## 6. 나포선박과 억류선원의 석방에 관련된 분쟁 가능성

배타적 경제수역에서의 해양 경제활동과 관련하여 발생할 수 있는 국제분쟁의 해결에 관하여 유엔해양법협약 제15장은 일방 당사국이 타방 당사국의 국적을 가진 선박을 억류하고 있는 경우, 억류국이 타당한 보석금 또는 기타의 재정보증을 제공하였음에도 불구하고, 선박 또는 그 선원의 조속한 석방에 관한 본 협약의 규정을 준수하지 않는 것으로 주장된 경우에는 그 선박의 선적국 또는 그 대리인은 당사자가 합의하는 사법기관에 이 문제를 제소할 수 있는 것으로 규정하고 있다.

그리고 억류된 시점으로부터 10일 이내에 관할 재판소의 선택에 대한 합의가 이루어지지 않는 경우에는 협약 제287조(구속력 있는 결정을 내리는 강제절차의 선택)에 의거하여 자동적으로 억류국이 수락한 사법기관 또는 국제해양법재판소(ITLOS)가 관할 재판소로 된다(제292조 1항). 이때 관할 재판소는 억류된 선박과 선원의 석방청구를 지체 없이 처리해야 하

168) 조선일보, 2002년 5월 20일자.



며, 사건의 본안에 대한 심리는 선적국 법정에 위임하고, 석방문제만을 취급해야 한다(동 제 3항). 또한 재판소가 결정한 보석금 또는 기타의 재정보증이 제공되는 즉시 억류국은 나포 선박과 억류된 선원의 석방에 관한 재판소의 결정을 신속히 이행해야 한다(동 제4항).<sup>169)</sup>

이와 같은 해양법의 규정은 해양 경제활동과 관련한 국제분쟁에 연루된 선원에 대한 체 형금지원칙(體刑禁止原則)을 확립하고, 일종의 타국 이익 보호 역할도 할 것을 의도한 것이다. 장차 한-중-일 3국간의 새로운 어업협정 체제 하에서는 필연적으로 배타적 경제수역 입어선의 나포와 선원의 억류문제가 분쟁요인으로 대두될 것임에 틀림이 없다. 배타적 경제수역 상호입어제도와 관련하여 발생할 나포된 어선과 억류된 선원의 석방문제는 별도의 합의에 의하거나, 유엔해양법협약 제292조의 규정에 의거하여 해결되어야 하기 때문에 당사국간의 시행에 관한 구체적인 사전 합의가 필요한 것으로 판단된다.

### Ⅲ. 국제어업분쟁의 해결방식

#### 1. 국제분쟁의 일반적 해결원칙

국제분쟁은 원칙적으로 국가간의 분쟁이지만, 처음에는 사인간 또는 사인과 국가간의 분쟁이던 것이 후에 개인의 국적국이 외교적 보호권의 행사 등을 통하여 개입함으로써 국가간의 분쟁으로 진전되기도 하는데,<sup>170)</sup> 국제어업과 관련하여 발생하는 분쟁이 여기에 해당된다. 즉 여기서 말하는 국제분쟁이란 국가가 당사자로 되는 국가간의 분쟁을 말하며, 어업인 상호간의 민사적 분규는 포함되지 않는다.

이와 같은 국제분쟁은 여하한 경우라도 평화적인 방법으로 해결되어야 한다는, 이른바 국제분쟁의 평화적 해결원칙이 국제법상의 강행규범으로 확립되어 있기 때문에 이것은 모든 국제법 주체들의 행동에 대한 엄격한 제한을 가하는 기본원칙으로 국제사회가 승인하고

169) 국제해양법재판소가 1996년 10월 1일 설립된 이래 배타적 경제수역 불법어업과 관련하여 나포된 선박과 억류된 선원의 조속한 석방(prompt release) 문제를 유엔해양법협약 제292조에 의거하여 다룬 것은 ① The Saiga Case(Saint Vincent & the Grenadines v. Guinea : 1997. 12. 4), ② The Camouco Case(Panama v. France : 2000. 1. 26), ③ The Monte Confurco Case (Seychelles v. France : 2000. 12. 6), ④ The Grand Prince Case(Belize v. France : 2001. 4. 5) 등 4건이었다 (ITLOS Press 58 : 2001. 10. 18).

170) 李丙朝·李仲範, [國際法新講], 一潮閣, 1997, p. 856.

있다.<sup>171)</sup> 이 원칙은 1907년의 「국제분쟁의 평화적 해결을 위한 헤이그 협약」<sup>172)</sup>에서 그 이행이 촉구된 이래 국제연맹규약에서 더욱 구체화되었으며, 1928년의 부전조약(不戰條約; Briand-Kellog 조약)<sup>173)</sup>은 무력사용의 일반적 금지를 약속하였고, 1945년의 유엔헌장<sup>174)</sup>을 통하여 확립되었다. 그리고 이 원칙은 1970년에 유엔총회가 채택한 「국가간의 우호 협력관계에 관한 국제법원칙선언」<sup>175)</sup>과 1982년의 「국제분쟁의 평화적 해결에 관한 마닐라선언」<sup>176)</sup>을 통하여 재확인되었다.

국제분쟁의 해결방식은 평화적 해결방식과 제재에 의한 해결방식으로 대별되며, 특히 후자는 유엔이 독점하고 있다. 국제분쟁의 평화적 해결방식에는 정치적 해결방식과 사법적 해결방식이 있다. 정치적 해결방식은 외교적 수단에 의한 것과 국제기구를 통한 해결방식으로 구분된다. 외교적인 방식에는 구체적으로 기본적 방식인 직접교섭(negotiation)과, 보조적 방식인 심사(inquiry), 주선(good office), 중개(mediation), 조정(conciliation)이 있다. 이 중에서 당사국간의 직접적인 교섭이 가장 보편적인 방식이고, 다른 것은 제3자가 개입된 교섭으로서 법적 구속력은 갖지 않는다. 그리고 국제기구를 통하거나 지역협정에 의하는 방식이 있지만, 유엔 등의 국제기구를 통하는 방식이 외교교섭과 더불어 가장 보편적인 국제분쟁 해결방식이다.

사법적인 해결방식은 독립된 사법기관이 당사국을 법적으로 구속하는 효력을 갖는 판결으로써 국제분쟁을 해결하는 절차인 바, 여기에는 중재재판과 사법재판이 있다. 사법적인 해결방식은 힘이 아닌 법에 의해 분쟁을 해결하고, 권위 있는 법원의 판결에 의하여 분쟁 당사국을 구속함으로써 분쟁의 악화를 방지하며, 분쟁의 평화적인 해결준칙으로서 국제법을 보완함으로써 국제법의 발달을 촉진하는 역할도 한다.<sup>177)</sup> 한편, 유엔해양법협약 제15장도

171) Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, Clarendon Press, 1990, p. 514.

172) Hague Convention for the Pacific Settlement of International Disputes (1899년 체결, 1907. 10. 8 개정, 1910. 1. 26 발효); 이 협약은 1899년 헤이그 평화회의에서 채택된 것으로서, 국제분쟁의 평화적 해결을 위하여 성립된 최초의 협약이다.

173) 일명 전쟁포기조약(Treaty Providing for the Renunciating of War as an Instrument of National Policy; 1928. 8. 27 채택, 1929. 7. 24 발효).

174) 유엔헌장 제2조 3항 및 4항.

175) Declaration on Principles of International Law Concerning Friendly Relations and Cooperations among States in accordance with the Charter of the United Nations (UN G.A. Res. 2625(XXV), 1970. 10. 24).

176) Manila Declaration on the Peaceful Settlement of International Disputes (A37/10; 1982. 11. 15).

177) 李丙朝·李仲範, 앞의 책, p. 860.

모든 국제해양분쟁의 평화적 해결방식을 규정하고 있는데, 이 제도는 유엔헌장 제2조 3항(평화적 수단에 의한 분쟁해결의무)과 제33조(분쟁의 평화적 해결방식)에 기초를 두고 있다.

유엔헌장 제33조 1항이 규정하는 방식에는 교섭·심사·중개·조정·중재재판·사법적 해결, 지역기구 또는 협정, 기타 당사국들이 스스로 선택한 평화적인 방식이 있다. 그런데 이러한 방식들이 반드시 평화적인 분쟁해결 방식의 전부라거나, 나열된 순서가 우선적인 적용 순서임을 의미하는 것은 아니며, 분쟁 당사국들이 자유롭게 선택할 수 있는 방식의 예시에 불과하다. 만일 이와 같은 방식에 의하여 분쟁이 해결되지 않으면 당사국들이 합의하는 다른 평화적인 방식으로 분쟁의 해결을 위한 노력을 계속해야 한다.

이상과 같은 분쟁 해결방식들은 모든 형태의 국제분쟁에 있어서 그리고 모든 국가들에 의하여 활용될 수 있는 것이다. 그러므로 배타적 경제수역 어업과 관련한 국제분쟁도 위에서 살펴 본 바와 같은 전통적인 분쟁 해결방식 또는 유엔해양법협약상의 분쟁해결제도에 의하여 평화적인 방법으로 해결해야 한다.

## 2. 한-중 어업분쟁의 구체적인 해결방식

이와 같은 어업분쟁에 대하여 그 해결방안을 구체화한 것으로서 한-일어업협정 제13조를 들 수 있지만, 한-중어업협정에는 분쟁해결에 관한 규정을 두고 있지 않다. 그러면, 이와 같은 분쟁해결규정을 두지 않은 한-중어업협정의 시행과정에서 발생할 분쟁은 어떻게 해결할 것인가가 문제이다. 여기에 관하여 유엔해양법협약은 이 협약 규정의 해석과 적용에 관한 분쟁은 원칙적으로 유엔헌장 제2조 3항에 의한 평화적인 방법과 제33조 1항이 규정하는 평화적인 수단에 의하여 해결되어야 함을 규정하고 있다(제279조).

그리고 분쟁 당사국간에 임의적인 해결방식으로 해결되지 않는 경우에는 해양법재판소의 강제관할절차에 의하도록 규정하고 있지만, 일부 어업분쟁에 대하여는 예외 규정을 두고 있다. 즉, 연안국이 명백한 생물자원 보존과 이용에 관한 의무 위반, 허용어획량과 자국 어획능력 결정 및 잉여분의 할당을 자의적으로 거부한 경우의 분쟁은 강제조정예외에 부속될 수 있다. 그러나 이 경우에 조정위원회는 연안국의 재량권을 심사할 수 없으며, 보고서를 관계 국제기구에 전달할 수 있을 뿐이다. 이와 같이 배타적 경제수역 내에서의 생물자원에 대한 연안국의 주권적 권리는 유엔해양법협약에 의하여 엄격히 보호받고 있다.

따라서 연안국은 자국 배타적 경제수역 내 생물자원에 대한 주권적 권리의 행사와 관련된 분쟁에 대하여는 구속력을 갖는 강제적 사법절차에 동의할 의무가 없다(제297조 3항). 그러므로 구체적인 분쟁해결 방식과 절차를 어업협정에 규정하지 않은 한국과 중국 사이에 발생하는 어업분쟁은 앞에서 살펴본 일반적인 분쟁해결 방식에 의존할 수 밖에 없는데, 특히 중국은 국제사법적인 해결보다는 직접교섭에 의한 해결을 선호하는 것으로 알려져 있다.

#### IV. 소 결

여기서는 한-중어업협정을 운영함에 있어서 배타적 경제수역 연안국의 주권적 권리 행사와 관련하여 수반될 것으로 예상되는 몇 가지 관할권 문제와 분쟁 가능성을 검토하고, 그 대책에 관하여 논의하였다. 우리나라는 바야흐로 신해양법질서에 따라 주변국과의 어업에 관한 협력체제를 새로이 갖추었지만, 국제어업과 관련한 분쟁 발생요인은 곳곳에 산재해 있으므로 거기에 대비하는 정부의 세심한 대책이 요청된다고 하겠다.

첫째, 어업협정의 해석, 중첩수역의 운영, 어업협정 상호간의 저축 등의 요인으로 인한 분쟁 발생 가능성을 사전에 차단할 수 있도록 관련 규정의 모호성을 배제하여야 하며, 분쟁 발생에 대비하여 각 수역의 법적 성격 등에 관한 확고한 이론을 정립해 둘 필요가 있다.

둘째, 어업활동 전개과정에서 어선 사이에 발생하는 제반 민사적 분쟁은 조업 현장에서 해결하는 것이 가장 바람직하다. 그리고 그러한 문제를 해결하기 위하여 현존 민간어업협력기구를 개편하고 그 역할을 활성화하여야 할 것이다.

셋째, 단속관할권의 행사와 관련한 마찰은 곧장 국가간의 분쟁으로 비화될 수 있기 때문에 신중하게 대처해야 하며, 어업협정 당사국 관계당국간의 긴밀한 협력체제를 구축할 필요가 있다. 그리고 나포된 선박과 억류된 선원의 조속한 석방조치를 위한 내외적 대비태세를 갖추어야 할 것이다.

넷째, 불시에 발생하는 어업분쟁을 신속히 처리하고 해결하기 위하여 정부 관계부처간의 합동 상설기구를 설치·운영하는 방안을 적극 검토할 필요가 있다.

## 제 4 장

### 중국의 해양·수산정책과 어업관리제도

- 제1절 중국 어업관리제도의 발전개황
- 제2절 중국의 해양관할정책
- 제3절 중국의 어업관리제도
- 제4절 중국의 수산자원 관리제도
- 제5절 중국의 어장·어구·어법



중국어정선 출항식



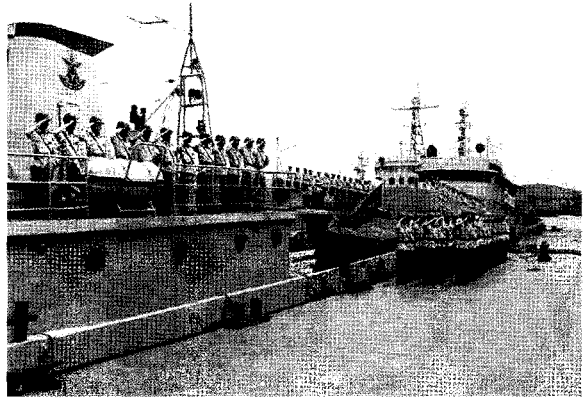
출항중인 중국어정선



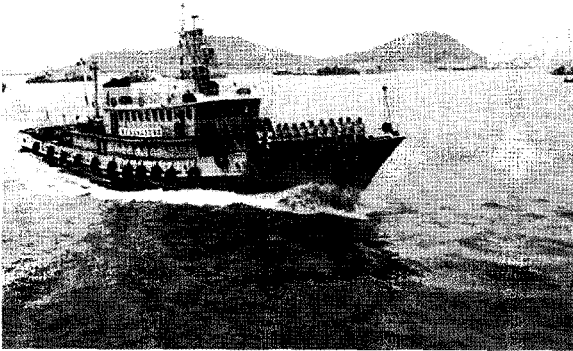
해상감시활동중인 중국 어정검사원



순항중인 중국어정선



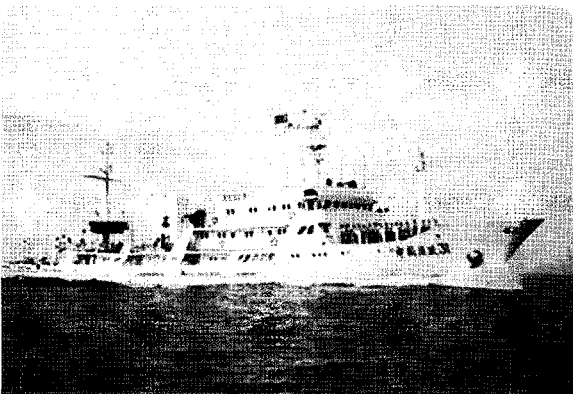
중국어정선 출항식



출항중인 중국어정선



해상감시활동중인 중국 어정검사원



순항중인 중국어정선



중국의 트롤-채낚기 겸용어선



신조된 중국의 쌍끌이 기선저인망어선

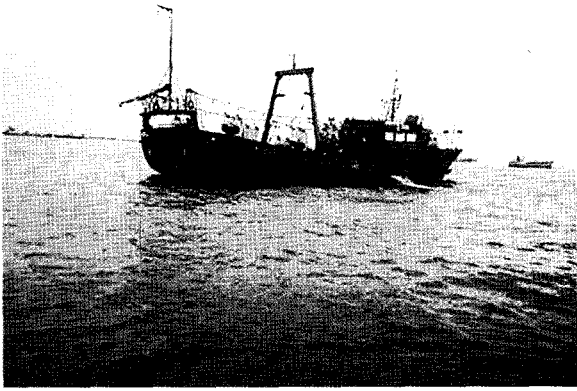


중국의 선망어선

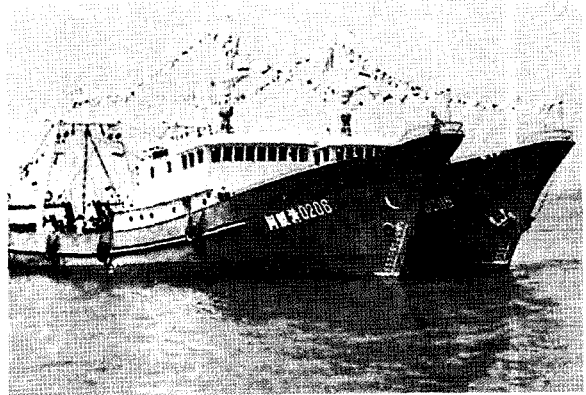


제주도 근해에서 조업중인 중국 새우트롤선

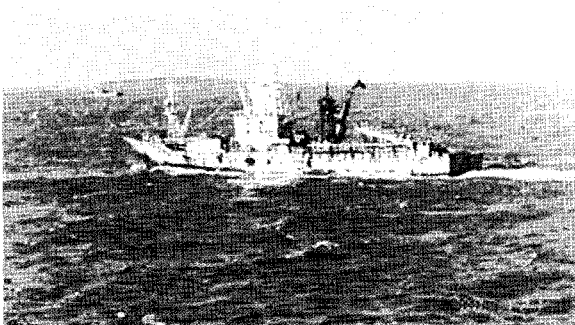




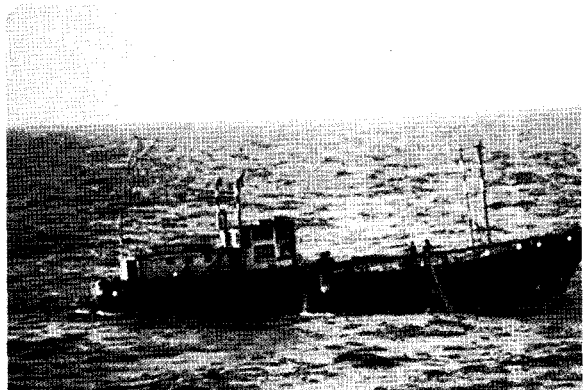
중국의 트롤-채낚기 겸용어선



신조된 중국의 쌍끌이 기선저인망어선



중국의 선망어선



제주도 근해에서 조업중인 중국 새우트롤선

중국 외끌이 기선저인망의 양망 광경



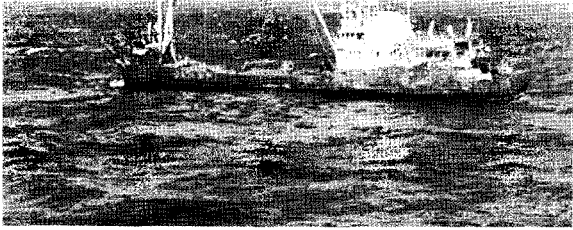
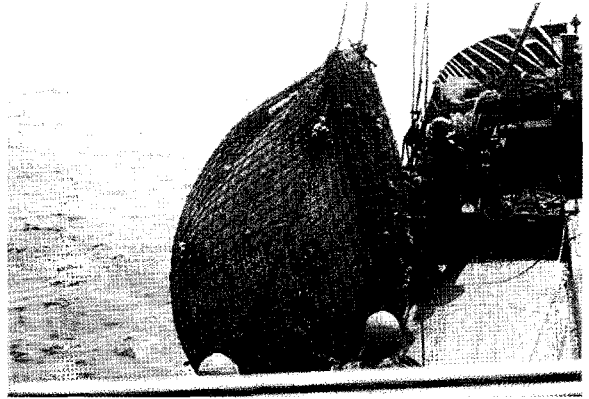
중국의 어획물운반선

어선을 건조중인 조우산의 조선소

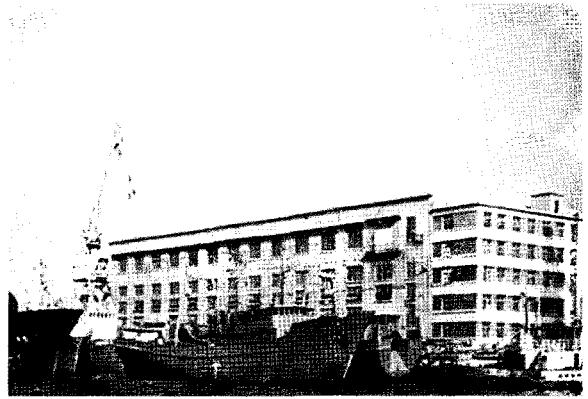


하계 휴어기 동안 포구에 계선된 중국어선단

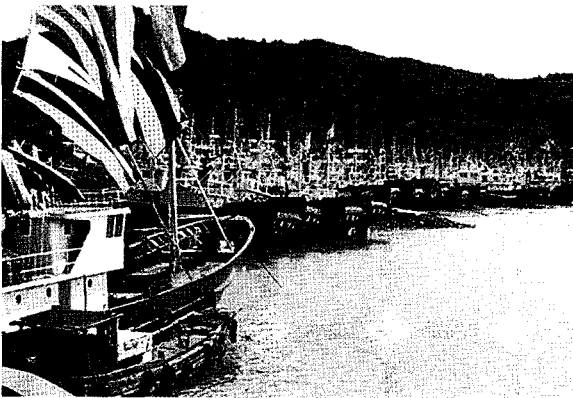
중국 와끌이 기선저인망의 양망 광경



중국의 어획물운반선



어선을 건조중인 조우산의 조선소



하계 휴어기 동안 포구에 계선된 중국어선단



제주도 화순항에 피항중인 중국어선단



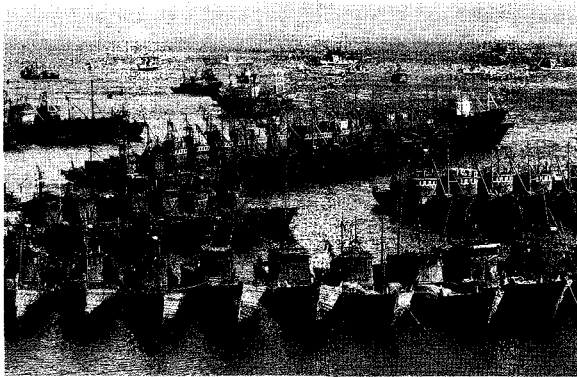
제주근해에 묘박중인 중국 저인망어선단



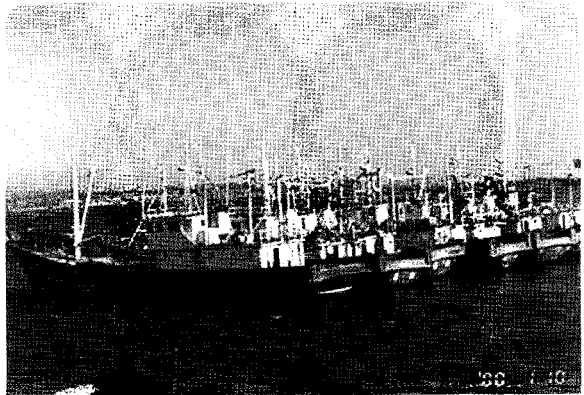
제주근해에 묘박중인 중국 저인망어선단



부산 남외항에 피항중인  
중국 저인망어선단



제주도 화순항에 피항중인 중국어선단



제주근해에 묘박중인 중국 저인망어선단



제주근해에 묘박중인 중국 저인망어선단



부산 남외항에 피항중인  
중국 저인망어선단

## 제1절 중국 어업관리제도의 발전개황<sup>178)</sup>

중국은 1929년에 근대법적 체계를 갖춘 어업법(총 6장 45개조문)을 제정하고, 1930년 6월 28일에는 어업법시행규칙을 공포하였으며, 1930년 7월에는 어업등록규칙 및 어업등록규칙시행세칙을 각각 공포하였다. 그리고 1931년 6월 25일에는 어업경찰규정을, 1932년 2월 6일에는 해양어업관리국조직조례를 공포하여 전국의 해면어업 관리구역을 강절(江浙; 江蘇·浙江), 민월(閩粵; 福建·廣東), 익로(冀魯; 河北·山東), 동북(東北; 遼寧)의 4개로 나누고, 각 구역별로 관리국을 설치하여 해양어업사무를 관장하는 체제를 유지함으로써 중국의 해면어업은 본격적으로 관리되기 시작하였다.

그러나 연안의 각 성이 일본에 의해 점령됨으로써 해면어업활동은 정지 상태로 되었다가, 1946년부터는 연안지역을 기준으로 동북(東北; 遼寧·滿洲), 강절(江浙; 江蘇·浙江), 민대(閩臺; 福建·臺灣), 익로(冀魯; 河北·山東), 광해(廣海; 廣東·海南)의 5개 어업관리처를 설립하였다. 1949년 10월 중화인민공화국의 출범과 더불어 한국과는 정치적으로 적성국관계가 지속됨으로써 그 이후 중국의 수산업에 관한 자료는 거의 파악되지 않았다.

또한, 중국은 1986년 1월 20일 제6기 전국인민대표대회 상무위원회 제14차 회의에서 중화인민공화국 어업법을 제정하였는데, 그 법률에 의하면 중국은 어업 관할수역을 황·발해수역 - 동해(동중국해) - 남해(남중국해)의 3개 해구로 구분하고 있다. 각 해구별로 어정어항감독관리기관을 설립하고, 주요 어항, 국경수역과 성, 자치구, 직할시에 중첩되는 큰 하천에 있어서는 필요한 경우 어정어항감독관리기관을 설립할 수 있게 하였다.

그리고 기선저인망어업, 선망(위망)어업 및 중국과 관련 국가간에 체결된 어업협정에서 결정한 공동관리수역에 입어하거나, 또는 공해어업에 종사하고자 하는 자는 국무원어업행정주관부문의 허가를 받아야 하고, 국가로부터 부여된 어선과 어구·어로설비의 상한선(억제지표)을 초과하지 못하도록 규정하면서도 구체적인 방법은 성, 자치구, 직할시 인민정부가 정하도록 위임하였다.

중화인민공화국 건국 후 50여년 동안 중국의 어업도 타산업과 마찬가지로 침체 - 회복 - 도약과 개혁·개방의 과정을 거치는 커다란 변화를 겪었다. 1999년의 중국 수산물 총생산량은 4,122만톤으로서 1949년의 79배에 달했으며, 연간 9% 이상의 속도로 성장하였다. 그 중에서 어업생산량은 1,726만톤으로서 수산물총생산량의 42%를, 양식업 생산량은

178) 이 단원의 내용은 중국농업출판사가 출간한 [2000년 중국어업연감]의 내용은 발췌한 것임.

2,396만톤으로서 수산물 총생산량의 58%를 차지했다.

중국의 어업생산 총액은 1,617억위안(1990년 불변가격)으로서, 농업·임업·목축업·어업 생산총액의 11.6%를 차지했다. 그리고 동력어선 47만척(1,371만kw) 및 일련의 어업기지, 어항, 냉동창고와 어업기반시설, 그리고 어업인구 1,257만명, 어민 1인당 수입 4,474위안의 성과를 거두었다. 국민 1인당 수산물 소비량은 36.2kg으로서 세계 평균보다 10kg을 초과했다. 1990년 이후 중국의 수산물 총생산량은 세계 제1위의 위치를 지속적으로 유지하고 있다.

## I. 어업관리정책의 변천

### 1) 초기발전단계(1949~1965년)

1950년대 초기에 중국에서는 어업발전의 기본방침을 둘러싸고 두 가지 의견이 있었는데, 그 하나는 원양어업을 발전시키기는 데 있어서 국영어업에 주된 정책방향을 두자는 것이었고, 다른 하나는 집단경제를 주체로 내수면과 연근해의 모든 어업을 발전시키되, 특히 양식업에 중점을 두자는 것이었다. 논쟁의 결과 후자가 채택되었는데, 이는 당시 어업의 주무대가 연근해 어장으로서, 어선규모가 작고 어업기술이 발달하지 못한 상황에서 원양어업의 발전을 도모하기란 거의 불가능하기 때문이었다.<sup>179)</sup>

그러나 실제로는 양식업보다 해면어업을 더욱 중시하게 되었고, 따라서 해면어업자원의 감소를 초래하게 되었는데, 이는 1955년 6월 국무원에 의해 공포된 「발해, 황해 및 동중국해에 있어서 기선저인망어업금지구역에 관한 명령」(關於渤海, 黃海及東海機輪拖網漁業禁漁區的命令)을 통해서 그 일면을 엿볼 수 있다.<sup>180)</sup>

이와 같이 수산정책의 기초와 실제 행정의 내용이나 어업부문의 결과가 상이하게 나타나게 되자, 1960년부터는 국가와 집단, 해양과 내수면, 양식업과 어업을 병행하는 정책이

179) 최정윤 외 7인, 「동북아의 수산업과 지역어업협력문제」, 태화출판사, 2000, p. 115.

180) 이 명령은 수산자원을 보호하고자 하는 취지도 있었지만, 그것보다는 일본어선을 견제하기 위해서라는 견해도 있다. 즉 이 규정을 통해 금어구와 금어기에 참여하는 일본어선에 대하여 퇴거 내지는 제재를 가할 수 있게 하였던 것이다.

181) 해면어업이 중시된다는 것은 양식업이 경시되었다는 것을 의미하게 된다. 당시로서는 해양에서의 양식업은 극히 부분적으로 밖에 행해지지 않았고, 대부분은 저수지, 습지, 늪 또는 논 등을 이용한 양어가 양식업의 주류를 이루고 있었다.

추진되었다. 그러나 결과적으로는 해면어업이 증시된 반면 내수면어업은 경시되었다.<sup>181)</sup>

## 2) 정체단계(1966~1975년)

이 시기는 문화대혁명이 진행된 10년간이다. 그러므로 경제는 혼란상태에 처해 있었으며, 법규조차 거의 정비되지 않았을 뿐만 아니라, 기존의 법규 또한 정치적 이유로 인하여 제대로 준수되지 않았다. 그 결과 어업생산력은 저하되었으며, 어업생산량 증가세는 연평균 4.2%로 완만하였다. 이 단계는 계획관리하에 해면어업의 성장에 힘입어 어업 생산량이 증가되었으며, 이에 반하여 내수면 어획량은 감소하는 추세를 보였다. 그리고 해양과 내수면의 양식업은 매우 완만하게 성장하였다.

1966~1975년 사이에 어업생산 관리조직은 붕괴되고, 관리기구는 폐쇄되었으며, 관리인력은 농촌으로 쫓겨났다. 양식장은 황폐화되고, 특히 1966~1970년 사이에 수산기본시설에 대한 투자는 정체되었다. 수산과학연구도 정지되고, 게다가 당시에 농민이 어업에 종사하는 것을 부업으로 여겼기 때문에 "자본주의 꼬리"로 간주되어 잘려 버렸으므로 그 발전은 제약을 받았고 어업생산에 막대한 손실을 초래했다. 수산물의 통일구입, 통일판매도 어업경제를 위축시켰다. 1970년의 수산물 총생산량은 1965년에 비해 8% 밖에 성장하지 않아 358만톤에 그쳤다.

1970년대에 진입한 후, 어업생산은 회복의 기미를 보였는데, 그 특징은 첫째, 선망어업과 외해어업이 급속히 발전했으며, 둘째, 국영해면어업기업을 주체로 하는 해면어업 생산기지의 건설성고가 뚜렷했다.

## 3) 안정단계(1976~1985년)

1976년에 문화대혁명이 끝나고 1978년부터 시작한 경제개혁으로 어업에도 일대 혁신이 일어났는데, 어정관리기구가 설립됨으로써 관련 법규 정비가 시급한 과제로 대두되었다. 1979년에는 양식업을 위주로 하고 가공업을 대대적으로 발전시키면서 수산자원을 보호하는 어업발전지침을 확정하였고, 1979년에는 수산자원보호변식조례를 제정하였다. 1983년의 전국 해양어업회의에서는 자연상태의 어획에만 의존하는 것을 지양하고 양식업을 발전시키며, 이에 불합리한 생산구조를 개선하고 생태환경과 조화로운 관계를 구축하며, 생산을 확대하고 어촌경제를 활성화시키기 위한 경우에도 수산자원량을 기초로 해야 한다는 방침을 제시하였다.



이 시기의 어업발전은 주로 내수면어업, 특히 연평균 13.8%로 성장한 내수면양식업에 힘입었다. 해면어업은 수산자원의 감소로 연평균 성장률 1.2% 정도였으며, 원양어업이 시작되었고, 정부는 각종 어업우대정책을 펼쳐 어민의 어업생산 의욕을 고취시켰다.

#### 4) 도약단계(1986~2000)

1986년에는 「중화인민공화국 어업법」이, 그리고 1987년에는 국무원의 「중화인민공화국 어업법 시행세칙」이 제정·시행되었다. 또한 “양식업을 중점적으로 개발함과 더불어 어업·가공업을 발전시키며, 또한 각 지역의 특성과 지역여건을 감안하여 어업을 개발한다”는 방침을 제시하였다.

#### 5) 향후의 어업정책(2001-2030)

중국은 개혁·개방 이래 어업의 급속한 발전으로 어업생산과 어업경제에 획기적인 변화를 가져왔고, 새로운 발전단계에 진입했는데, 현재 중국 수산업의 주요 특징은 다음과 같다.

- ① 수산업 생산능력이 현저하게 강화되고, 수산물 공급체계가 근본적으로 변했다.
- ② 수산업의 산업적 지위가 뚜렷하게 향상되었다.
- ③ 수산업 발전의 내재적인 원동력은 여전히 비교우위에 있다.
- ④ 지속가능한 발전과 생태환경을 보호하는 데 대한 공감대가 형성되었다.
- ⑤ 수산업의 국제화가 진전되고, 중국어업이 세계어업질서에 편입되었다.
- ⑥ 수산경제 관리내용과 수산업 관리수단 및 방식도 근본적으로 변화했다.

이와 동시에 수산경제 운영에 있어서 다음과 같은 많은 문제가 제기되고 있다.

- ① 수산업의 구조가 불합리하여 자원변화 상황과 국내외 시장 수요에 부적합하다.
- ② 수산자원의 과잉개발로 인하여 자원의 개발과 보호간의 모순이 심각해졌다.
- ③ 새로운 국제해양질서의 형성은 어업생산과 관리에 중대한 문제를 초래했다.
- ④ 어업기초시설과 보장능력이 여전히 취약하며, 어업기술의 수준도 낮다.

새로운 상황의 진전과 도전에 직면하여 과거 50년간의 수산업발전 경험을 기초로 시련을 극복하기 위한 중국의 주요 어업정책방향은 다음과 같다.

- ① 수산업구조를 조정하고, 어업의 지속적·안정적 발전을 도모한다.
- ② 신 어업기술의 도입을 추진하고, 어업의 산업적 고도화를 가속화한다 ;
  - 신 어업기술의 도입    ○ 수산물의 시장경쟁력 향상    ○ 어업의 산업화 추진
  - 어업기반시설의 확충    ○ 어업현대화의 가속화
- ③ 수산자원과 생태환경의 보호력을 강화한다 ;
  - 어업법제의 개선    ○ 하계휴어제도의 지속적 개선    ○ 해면어업의 구조조정
  - 불법어업의 근절    ○ 환경보호법의 충실한 집행
- ④ 신 해양제도 정착에 따라 어민의 전업 유도과 어촌의 사회안정을 도모한다.
- ⑤ 어업법 집행체제를 개혁하고 수산업의 관리수준을 향상시킨다 ;
  - 어업법 집행체제의 개혁    ○ 법집행에 대한 감독 강화
  - 어업활동의 안전보장 강화

〈표 IV-1〉 중국의 시대별 어업정책

연 대	수산업 발전 전략	정책 방향	결 과
1949-1965년	• 집단경제 중심 어업	• 연근해어업 발전 • 양식업의 육성	• 어업의 발전 • 수산자원의 감소
1966-1975년	• 국영과 집단 중심, 해면어업과 양식업의 병행정책	• 균형발전	• 어업의 발전 • 수산자원의 감소
1976-1985년	• 자원보호 • 양식업의 발전 • 해외어장 개척 • 선진기술 도입 • 시장공급체계 개선	• 양식업의 발전 • 연근해어업 구조조정 • 수산가공업의 육성	• 전업어가의 육성
1986-2000년	• 양식업의 발전 • 외해·원양어업 육성	• 어업법 제정 시행 • 어업관리제도 개선	• 양식업의 대폭성장 • 해면어업노력량 과잉투입 • 수산자원의 감소
21세기 초 (2030년까지)	• 어업법률체계의 확립 • 어업기술의 발전 • 어업의 현대화 • 어업생산량 적정성장 • 어민수입 지속적 증가	• 해면어업의 건전한 발전 • 어업의 산업적 고도화 • 수산자원과 생태환경 보호 • 어촌사회의 안정 도모 • 수산업의 관리수준 향상	

자료: 1. “中國農村經濟發展的50年”, 農業部, 2001, <http://www.agri.gov.cn/Agri50/ncjj50-6-1-1.htm>.  
 2. “中國漁業發展的指導思想和戰略目標”, 「漁業經濟研究」, 2000년 제5기, p. 5~8  
 3. “개방경제 이후의 중국의 수산정책과 어장이용제도”, 박영병, 2000, pp. 117~120.

## II. 중국 어업관리제도의 현황

### 1. 개 관

현재 중국은 어업경제의 전반적인 침체가 중요한 문제로 제기되어 있다. 1999년 이후 수산물 수요를 창출하고, 수산경제를 활성화하기 위해 일련의 종합적인 조치를 취하고, 적극적인 재정보조정책을 시행하였다. 그리고 어가, 세금 등 경제적 지원수단을 보조적으로 사용했다. 그러나 수산물에 대한 수요는 침체되고, 어가는 지속적으로 하락하는 국면을 근본적으로 해결하지 못하고 있다. 게다가 수산자원 상황이 악화되고, 연료유 가격의 상승으로 어업경제는 전반적으로 위축되었으며, 어민의 수입증가도 둔화되었다.

수산업구조가 현재의 어업 발전상황에 부합되지 않으므로 대응조치를 강화해야 하겠지만, 타 산업의 급속한 발전과 시장경제체제의 확립에 따라 현재 수산업의 구조적인 문제는 심각한 상태로 방치되어 있다. 그와 동시에 이는 수산업의 현대화를 현저하게 저해하고 있다. 구체적인 사례를 들면 다음과 같다. 첫째, 수산업 구조상 수산양식의 품종구조가 불합리하여 국내외 시장의 수요변화에 적응하지 못하고 있다. 둘째, 해면어업에 대한 투자를 억제하지 못하고, 어획노력량도 적극적으로 감축하지 못하였을 뿐만 아니라, 수산자원에 대한 영향이 가장 큰 저인망·트롤어업의 비중이 절대적으로 크다. 셋째, 원양어업의 조업구조가 단순하고, 수산물 가공·유통산업이 상대적으로 낙후되어 있다.

신해양제도의 시행은 해면어업으로 하여금 심각한 상황에 직면하게 하였는데, 유엔해양법협약의 발효에 따라 200해리 배타적 경제수역제도가 전 세계적으로 시행되고, 수산자원에 대한 쟁탈전은 갈수록 심화되고 있다. 일-중, 한-중어업협정이 발효되고, 통킨만의 중-월 해양경계가 2000년말에 확정됨으로써 어장은 현저하게 축소되고, 관련 국가의 공해생물자원 개발에 대한 규제의 강화, 연안국의 까다로운 입어조건으로 말미암아 원양어업은 많은 제약을 받게 되었다.

어장환경의 악화와 자원감소 상태가 근본적으로 호전되지 않고 있는 데다, 어업의 고도성장으로 인해 축적된 해양환경 문제는 어업의 건전하고 지속적인 발전을 저해한다. 그 뿐만 아니라, 국내적으로 높은 어획강도, 불법어선의 증가, 전기·독약·폭약을 사용한 불법어업으로 인해 수산자원의 회복은 더욱 지연되고 있다.

어업에 대한 법적 관리체제문제, 수산자원의 개발과 보호의 상호모순이 날로 심각해지

고 있다. 어업법 집행기구가 그 기능을 발휘하지 못하고 있기 때문에 법집행의 공정성과 효율성은 담보되지 못하고 있다. 그리고 어업법 집행체제를 보면 관리부서가 다양하게 분산되어 있으며, 조직적 통일성을 기하지 못함으로써 수산자원의 공공성과 관리의 통일성에 부합되지 않는다.

결국 일부 지역의 지역보호주의와 더불어, 수산자원의 개발과 보호간의 모순양상이 심각하게 표출되고 있다. 이에 따라 농업부는 「어업의 통일적·종합적인 법집행의 강화에 관한 통지」를 공포하여 지방 수산행정체제의 개혁을 지도하고 있다. 그러나 최종개혁의 결과는 지방행정조직의 적극적인 개혁의지에 그 성패가 좌우될 수 밖에 없다.

## 2. 원양어업

2000년도 중국의 원양어업 각 부문별 조업실적은 다음과 같다.

【트롤어업】 원양어업은 여전히 트롤어업을 위주로, 서아프리카와 아시아의 일부 국가에 진출하고 있다. 그 중에서 서아프리카는 중국 원양어업기지가 집중되어 있고, 어선수가 가장 많은 지역이다. 일부 국가의 정세가 불안정적인 데다가 입어조건이 점점 까다로워지고, 수산자원이 감소하고 있기 때문에 경영은 악화되고 다수의 어선은 이미 철수한 상태이다.

【오징어채낚기어업】 오징어채낚기는 북태평양, 한국동해(일본해), 남서대서양 및 남태평양 등에 진출하고 있으며, 어선수는 500여척에 달한다. 그 중에서 태평양 및 한국동해에서 조업하는 어선이 400여척이다. 그리고 남서대서양에서 조업하는 어선이 27척이다. 중국의 오징어 총생산량은 약 18만톤인데, 남서대서양에서의 생산량은 약 6만톤으로서 총생산량의 1/3을 점한다.

【북태평양 대구어업】 어선수는 18척으로서 정부 및 민간부문 어획할당량 77,000톤 중에서 64,520톤을 소진하였으며, 채산성은 저하되고 있다. 오오츠크해에서의 생산은 순조롭고 각 기업은 어획할당량을 소진하였다. 그러나 베링해에서의 생산은 자원의 감소로 정부 부문 어획할당량을 소진하지 못하였다.

【다랑어 연승어업】 인도양, 중서부태평양해역에서는 다랑어 어업을 위주로 하는데, 엔화의 환율 변동으로 생산금액은 전년대비 다소 증가하였다. 원양 다랑어 연승어선의 어획물 초저온 보장설비를 갖추었으므로 경제성을 제고하였다.

### 3. 국제협력과 교류

【국제어업에 관한 다자간 협력기구에서의 활동】 중국은 1978년부터 국민경제의 건전한 발전에 힘입어 어업은 생산량과 기술수준 등의 분야에서 급속한 발전을 이룩했을 뿐만 아니라, 실질적으로 세계어업질서 속에 편입되고 있다. 20여년간 중국은 국제어업협력기구 등에 적극적으로 참여하였고, 주변국과의 어업분야 협력과 교류를 추진하였으며, 또한 중국의 어업이익을 유지·보호하기 위해 적극적으로 노력하였다.

중국은 세계 주요 어업국의 일원으로서 어업분야 국제협력에 능동적인 역할을 담당하고 있다. 관련 국제수산기구에 가입하고 있을 뿐만 아니라, 다자간 국제수산기구의 회의와 활동에 적극적으로 참여하고 있다. 현재 중국은 18개 국제수산관련기구에 가입하고 있는 것으로 파악되고 있는데 그 중에서 중요한 것은 <표 IV-2>에 나타난 바와 같다.

<표 IV-2> 중국이 가입한 수산관련 주요 국제협약

	명 칭	체결년도	중국가입상황	비 고
1	유엔해양법협약의 공해어족 보존·관리규정 이행협정	1995	1996. 11. 06 가입	
2	북태평양 소하성어류보존협약	1992	체약국	
3	대서양 참치자원보존협약	1992	1996. 10. 24 가입	
4	중부베링해 대구자원보존협약	1969	체약국	
5	멸종위기에 처한 야생동식물의 국제거래금지협약	1994	체약국	
6	공해조업선의 국제적 보존·관리조치 준수촉진협정	1993	비준 준비중	미발효
7	인도양참치위원회 설립협정	1993	1998. 10 가입	
8	북태평양 과학기구협약	1996	체약국	
9	생물다양성협약	1999	체약국	

【쌍무적 어업협력】 현재 중국과 양자간 어업협정을 체결한 나라는 러시아, 한국, 일본, 파푸아뉴기니아, 기니, 예멘, 모리타니아, 마셜군도, 베트남 등이며, 정기적인 양자간 어업 공동위원회 회의를 통해 어업협력과 기술교류 등의 문제를 협의한다. 유엔해양법협약의 발효에 따라 주변국들은 200해리 배타적 경제수역을 선포하였는데, 이는 오래 동안 동 수역

에서 조업한 중국 어민의 이익에 직접적인 영향을 줄 것이다. 이러한 국제적 상황 하에서 중국은 최대한으로 자국 어민의 이익을 보호하기 위하여 한국, 일본, 베트남, 북한 등 주변국들과 어업협력에 관한 노력을 기울이고 있다.

〈표 IV-3〉 중국이 체결한 양자간 어업협정

	명칭	체결일자	유효기간
1	중국-소련간의 어업협력협정	1988. 10. 04	10년
2	중국-모리타니아간의 해양어업협정	1991. 08. 22	3년
3	중국-모리타니아간의 어업협정실시 의정서	1991. 08. 24	3년
4	중국-러시아연방간의 흑룡강, 우수리강 변경수역 수산자원보호·조성·증식에 관한 협력의정서	1994. 05. 27	5년
5	중국-마살군도공화국간의 어업협력협정	1995. 04. 24	5년
6	중국-파푸아뉴기니아독립국간 어업협력협정	1996. 07. 26	5년
7	중국-기니간의 어업협력협정	1997. 01. 03	4년
8	중국-일본국간의 어업협정	1997. 11. 11	5년
9	중국-예멘공화국간의 어업협력협정	1998. 02. 18	5년
10	중국-대한민국간의 어업협정	2000. 08. 03	5년
11	중국-베트남사회주의공화국간의 어업협정	2000. 12. 25	12년

【대외경제·기술협력】 근래에 수산업의 문호개방으로 세계 각국간의 어업경제, 기술교류와 협력이 점점 확대되었다. 외자를 유치하여 중국에 투자하게 했을 뿐만 아니라, 34개 국가 및 지역에 독자·합작기업을 설립하고 또 원양선대를 서부아프리카, 남태평양, 북태평양 등 지역에 파견하여 원양어업을 하였고, 수산물 무역이 활발하게 전개되었다.

수산물의 대외경제협작을 전개함과 동시에 과학기술의 대외교류와 협력도 중시하였다. 1990년부터 중국은 매년 과학자를 「한-중-일 수산과학 세미나」에 파견하여 적극적으로 논문을 발표하였다. 그리고 3국 수산과학연구자들의 동중국해 및 황해 수산자원에 대한 연구의 교류활동에 적극적으로 참여하여 지역 수산자원 연구성과의 교류를 촉진하는 역할을 하였다.

#### 4. 어정관리

【개황】 1986년에 중화인민공화국 어업법이 제정됨으로써 어정관리가 강화되었다. 통계에 의하면 1999년말 전국에는 어업법집행기구가 2,100개, 법집행인원이 3만여명, 어정법집행선이 2,000여척인 것으로 알려져 있다. 그리고 배타적 경제수역제도의 시행에 따라 어정관리업무는 더욱 중요하게 되었다.

1999년의 어정관리는 “법으로 어업을 다스리고, 관리를 강화하며, 공정성과 투명성을 제고하며, 어업을 위해 복무한다”는 지침에 따라 국법이 부여한 직무를 수행하고, 중점적으로 수산자원의 보호, 해면어로 강도의 억제, 배타적 경제수역 어정관리 등의 업무를 수행하여 일정한 성과를 거두었다. 수산자원의 보호와 합리적 이용, 어로강도의 경감, 해면어업 “제로성장계획”의 실현, 정상적인 어업생산질서와 국가의 해면어업 권익 보호 등의 분야에서 중요한 역할을 하였다.

【하계휴어제도】 하계휴어는 어류의 번식이 집중되는 시기(6~9월)에 일정한 해역에서 일정한 어종에 대한 어업활동을 금지하여 어류의 성장번식 기간과 공간적 여유를 갖게 하는 것이다. 하계휴어는 현재 중국 현실에 부합되는 수산자원 보호의 유효한 조치 중의 하나인 것으로 자체 평가되고 있다.

하계휴어는 1970년대말부터 시작되었는데, 그 당시 어선과 어구의 무절제한 증가와 남획으로 인해 주요 수산자원의 감소세가 현저해지자, 1978년에 절강성 수산국이 먼저 하계휴어제를 채택하여 8월~10월 사이에 기선저인망어업의 하계휴어를 3개월간 실시하였다. 1980년에 정부는 모든 동해구의 대중어업에 대해 7월부터 10월까지 4개월간 하계휴어를 시행하고, 국영어업은 휴어를 하지 않는 대신, 치어혼획비율검사를 실시한다고 공포하였다.

그러나 이러한 휴어는 대중어업에 한해서만 행해졌기 때문에 많은 마찰이 생겼고, 기대한 바의 효과도 거두지 못하였다. 국영어선과 집체어선간의 모순을 조절하기 위하여 1987년에 중앙정부는 하계휴어에 관한 규정을 개정하였다. 즉 출력 183.75kw(250마력) 이상의 대중어선은 국영어선과 마찬가지로 휴어를 하지 않는다는 것이었다. 1992년에 중앙정부는 다시 하계휴어에 관한 규정을 개정하여 국영회사의 어선도 대중어선과 마찬가지로 휴어를 하도록 하였다. 휴어기간은 4개월에서 3개월로 단축하고, 휴어구역은 북위 27도~35도 사이 해역의 금어구역선으로부터 동쪽으로 30해리까지로 하였다.

1995년 농업부는 수산자원 상황과 휴어제도의 집행상황에 근거하여 휴어제도를 개편하였는데, "매년 7월~8월에 북위 27도~35도 금어구역선 외측해역에서 전면적으로 휴어제도를 실시하며, 9월~10월 사이에는 금어구역선으로부터 30해리 외측의 해역에서 휴어제도를 실시하고, 해당 휴어구역 동쪽의 조업어선에 대해서는 치어혼획비율검사제를 시행한다"는 내용이였다.

"30해리선"이 어정관리상 준수가 용이하지 않기 때문에 1998년에 농업부는 또 한차례 하계휴어제도를 개선하였는데, 매년 6월 16일부터 9월 15일까지 북위 26도~35도 사이의 해역에서 모든 기선저인망어업과 범장망어업을 금지하고, 북위 35도 이북의 황해는 매년 7월 1일 00시부터 8월 31일 24시까지 모든 기선저인망어업과 범장망어업을 금지한다는 내용이였다.

1999년에는 남중국해 수산자원이 지속적으로 감소하는 것으로 판단됨에 따라 농업부는 남중국해에서 처음으로 휴어제도를 실시하기로 결정하였다. 그리하여 북위 12도 이북의 남중국해(북부만을 포함)에 대하여 매년 6월 1일 00시부터 7월 31일 24시까지 기선저인망, 선망 등의 조업을 금지함과 동시에, 황해의 휴어기간을 15일 연장하여 7월 1일부터 9월 15일까지 휴어하도록 조치하였다. 그리하여 중국은 황해, 동중국해, 남중국해의 전 해역에 걸쳐 처음으로 전면적인 하계휴어제도를 실시하게 되었다.

1999년에 중국에서는 도합 90,233척의 기선저인망, 선망, 범장망 등의 어선이 어항에 정박하고, 100만명에 달하는 어민이 2개월 이상의 휴어를 하게 되었다. 하계휴어는 국가와 어민에 도움이 되기 때문에 각급 정부 및 관련 부문의 주시를 받았다. 휴어제도의 집행을 위해 각급 어업행정 주관부문 및 소속된 어정·어항감독관리기관은 실시방안을 제정하여 해상, 항구, 냉동창고, 시장 등 여러 분야에서 감독과 검사를 강화하여 휴어 어선으로 하여금 "항구에 정박하고, 어구는 결박하여 보관하며, 선원은 상륙하고, 증서는 회수"하는 원칙이 기본적으로 집행되도록 하였다. 그리하여 휴어제도는 원만한 성과를 거두었고, 휴어제 시행 이후의 수산자원 상황은 다소 호전된 것으로 나타났다.

**【어업허가제도】** 중국의 어업허가제도는 양식업허가와 어업허가로 대별된다. 어업허가제도는 투입과 산출에 관한 허가가 포함된다. 투입허가는 간접적으로 어업을 규제하는 방법으로서, 그 내용은 어선수의 제한, 주기관마력, 조업기간, 조업구역, 최소망목 크기, 집어등의 강도 등이다. 산출허가는 직접적으로 어업을 억제하는 방법으로서 예를 들면 어업활동



제한, 최저어획 기준설정, 치어혼획비율감사제도로써 억제효과가 비교적 선명하다.

중국어업법의 규정에 근거하여 현재 시행 중인 어업허가제도의 주요 내용은 다음과 같다.

① 어선수와 마력을 규제한다. 제9차 경제개발 5개년계획 기간에 해면어선수와 마력의 억제제도를 실시하여 2000년 말까지 총 어선 265,620척과 총 기관출력 3,961,302kw 내에서 억제하기로 규정하였다.

② 휴어구와 휴어기를 시행한다. 황해, 동중국해, 남중국해에서 하계휴어제도를 실시한다.

③ 치어혼획비율감사제도와 최소 포획가능 기준 등을 시행한다. 그리고 어획제한제도(TAC 관리제도)의 도입 시행을 준비하고 있다.

【배타적 경제수역에서의 어정선 순항검사】 중국은 1998년에 「배타적 경제수역 및 대륙붕법」을 제정하고 배타적 경제수역을 선포하였다. 동중국해, 황해, 발해만 등은 해역의 폭이 400해리가 되지 않기 때문에 한국, 일본, 베트남 등 대항국이 선포한 배타적 경제수역은 중첩된다. 그러므로 1995년 이래에 일본, 한국, 베트남 등 주변국들과 유엔해양법협약의 내용에 근거하여 해양경계획정 및 어업협정에 관한 교섭을 시작하였고, 우선 이들 국가들과 잠정적 체제의 어업협정을 체결하여 시행 중이다. 베트남과는 2000년에 해양경계 획정에 합의한 바 있다.

중국의 배타적 경제수역의 권익을 보호하기 위하여 1998년에 처음으로 배타적 경제수역에 대한 어정관리순항검사를 개시하였다. 그 주된 임무는 국내외 어선들의 동태를 감시하고, 중국 관할해역에 진입하여 불법적으로 조업하는 외국어선을 점검하고 단속하는 것이다.

1999년에 12척의 어정선이 51차례 동원되어 일-중, 한-중어업협정 수역, 그리고 북부만과 남사해역에서 702일, 16,848시간, 항속거리 약 3만해리의 어정선순항검사를 시행했다.

## 제2절 중국의 해양관할정책

### I. 개 황

중국은 1949년 중화인민공화국 수립 후 국가발전의 기초가 해양에 있음을 깊이 인식하였기 때문에 해양 진출 노력을 꾸준히 기울여 왔다. 따라서, 영해 및 접속수역을 위시한 국가 관할해역을 확대하는 정책을 뒷받침할 정치·외교·군사적 역량을 키움과 동시에 해양법과 해양관할 및 관련 정책의 연구 개발에 노력해 왔다.

중국은 해안선의 길이가 약 11,000해리(본토 6,000해리, 도서 5,000해리)이고 영해의 면적은 390만km<sup>2</sup>에 달하는 해양국가이다. 그리고 발해만 83,000km<sup>2</sup>, 황해 404,000km<sup>2</sup>, 동중국해 1,059,000km<sup>2</sup>, 남중국해 728,000km<sup>2</sup>에 달하는 대륙붕에 접하여 있으므로, 이들 대륙붕에 대한 관할권을 광범위하게 주장하고 있다.

그 뿐만 아니라, 특히 남중국해에 있어서 1)南沙群島, 2)東沙群島, 3)西沙群島, 4)中沙群島와, 동중국해의 조어도(釣魚島 : 일본명 尖閣諸島)에 대한 영유권을 강력하게 주장하고 있다.

1) 남사군도(Spratly Islands)는 180여개의 도서·암초·사주로 구성되어 있으며, 중국, 대만, 베트남은 전체 군도에 대한 영유권을 주장하는 반면에, 필리핀, 말레이시아, 브루나이는 그 일부에 대한 영유권을 주장하며, 현재 각국은 몇 개씩의 섬을 점령하고 있지만, 중국의 국가의사는 영유권에 관하여 매우 적극적이다.

2) 동사군도(Pratas Reef)는 남위, 북위 등의 산호초로 구성되어 있으며, 대만군이 주둔하고 있다

3) 서사군도(Paracel Islands)는 50여개의 암초로 구성되며, 중국, 대만, 베트남이 각각 영유권을 주장하고 있다

4) 중사군도(Macclesfield Bank)는 서사군도 동남방 100km에 위치해 있으며, 30여개 산호초로 되어 있다.

중국은 영토 및 해역 관할권에 관한 많은 해양법 현안을 안고 있는데, 그 중에서 영토에 관한 것은 대만, 남중국해의 서사, 중사, 동사, 남사군도 및 동중국해의 조어도 영유권 문제이다. 그리고 황해에서 한국과의 해양경계 획정문제, 동중국해에 있어서 한국 및 일본과의 해양경계 획정문제 등이 있고, 남중국해 톤킨만에 있어서 베트남과의 해양경계 획정문제는

2000년 12월에 합의로써 해결한 바 있다.

중국의 대외관계에 관한 기본정책은 ① 영토보전과 주권의 상호존중, ② 상호불가침, ③ 국내문제 상호불간섭, ④ 평등과 상호이익(호혜평등의 원칙), ⑤ 평화공존의 다섯 가지로 요약된다. 그런데 이들 원칙은 1954년에 제정된 중화인민공화국헌법에서 확립되었으며, 국가의 주권 개념에 비중을 둔 것으로서 이미 서구사회에서는 국제법의 일반원칙으로서 국제연맹규약, 유엔헌장 등을 통하여 보편화된 것이었다.

〈표 IV-4〉 중국의 해양관할정책 개관

항 목	범 위	일 자	형 식
영 해	12해리	1958. 09. 04 1992. 02. 25	영해선언 영해 및 접속수역법
영해기선	직선기선	1996. 05. 15	직선기선 선언
역사적 만	발해만	1958. 09. 04	영해선언
접속수역	24해리	1992. 02. 25	영해 및 접속수역법
대 륙 봉	200해리	1973. 03. 15 1998. 06. 26	외교부 성명 배타적 경제수역 및 대륙붕법
배타적 경제수역	200해리	1998. 06. 26	배타적 경제수역 및 대륙붕법
해양경계 획정원칙	형평과 합의원칙		
유엔해양법협약 가입		1996. 06. 07	

## II. 영해 및 접속수역

### 1. 서 언

중국은 1958년 「중화인민공화국 영해에 관한 선언」(이하 영해선언이라 함)에서 영해의 폭을 12해리로 하며, 영해기선은 직선기선을 채용한다고 선언함으로써 중국 역사상 처음 공식적으로 영해를 선포하였다. 이 선언에서는 직선기선의 구체적인 내용을 밝히지 않았고, 다만 육지의 기점(basepoint)과 연안도서의 외측 돌출부를 연결한 직선이라고 하였으며, 이러한 직선기선 내부의 수역으로서 발해만과 Hainan 해협을 내수에 포함시켰다(선언 제2조).

그리고 중국은 제3차 유엔해양법회의에서 영해폭에 관하여 일관된 12해리 원칙을 주장하였고, 이러한 영해정책을 관철함과 동시에 접속수역의 설정을 통하여 해양관할권을 확장하는 입법조치로서 1992년 2월 25일 「중국인민공화국 영해 및 접속수역법」을 제정·공포하였다.<sup>182)</sup> 또한 1996년 5월 15일에는 대륙연안 거의 대부분에 걸쳐 48개의 직선기선과 서사군도 주변에 27개의 직선기선을 획정하여 공시함으로써 일단 영해정책을 완성한 것으로 볼 수 있다.<sup>183)</sup>

중국과 한국 사이에는 황해와 동중국해의 어장 이용에 관한 문제, 배타적 경제수역 및 대륙붕의 경계획정 문제와 같은 중요한 현안이 있고, 해양의 경계획정은 영해기선을 그 기준으로 하기 때문에 우선 상대방 국가의 영해정책을 정확하게 파악하는 것이 문제 해결의 중요한 열쇠가 된다.

여기서는 중국의 영해정책에 관하여 영해의 폭과 기선 및 영해 내에서의 연안국의 권리 내용 등을 고찰함에 있어서 먼저 1992년 영해법의 법적 성격을 개관하고, 이 법이 내포하고 있는 문제점을 도출하였다. 그리고 중국의 영해정책에 대하여 제3차 유엔해양법회의를 기준으로 그 이전과 이후로 나누어 연혁적으로 고찰한 다음, 영해의 폭과 직선기선 및 연안도서의 영유권문제, 내수와 군사수역, 외국선박에 대한 무해통항과 통과통항제도, 접속수역제도 등에 관하여 유엔해양법협약 및 관습국제법과 비교·검토하였다.

## 2. 영해 및 접속수역법의 개관

1992년의 영해법은 17개 조문으로 구성되어 있으며, 중국의 기본적인 영해정책에 있어서는 1958년의 영해선언과 본질적인 변화는 없다. 즉, 영해기선으로서 직선기선을 채용하고, 영해의 폭을 12해리로 한 점(제3조), 외국적 비군사용 선박에 대한 무해통항권은 인정하되 군함의 영해 진입은 사전허가를 받도록 한 점(제6조), 남중국해 및 동중국해의 도서와 대만에 대한 영유권을 규정한 점(제2조) 등은 일관된 정책의지의 표현이라고 볼 수 있다. 다만, 12해리의 폭을 갖는 접속수역을 설정하고(제4조), 그 수역 내에서의 관할권 행사를

182) 1992. 2. 25. 전국인민대표대회 상무위원회 제24차 회의에서 채택되고, 국가주석 楊尙昆이 서명함과 동시에 발효되었다.

183) Declaration of the Government of the People's Republic of China on the Baseline of the Territorial Sea of the People's Republic of China(15 May 1996 ; *Limits in the Seas*, No. 117, Straight Baseline Claim: China. Annex I).

규정한 점(제13조)은 새로운 것이다.

그리고 잠수함의 통항방법(제7조), 핵추진 선박과 핵물질 또는 유해물질 운반선에 대한 규제규정(제8조), 외국선박에 대한 항로지정(제9조), 법규 위반 선박에 대한 퇴거명령권(제10조), 과학적 연구와 해양작업에 관한 규정(제11조), 항공모함의 영해 진입과 그 탑재 항공기의 영공 진입에 관한 규정(제12조), 추적권 행사에 관한 규정(제14조) 등은 새로이 첨가된 내용으로서, 제3차 유엔해양법회의부터 국제법주체로서 국제무대에서 적극적인 국가의사를 표명해 온 중국의 영해정책이 반영되고, 또한 현대해양법의 발전에 부응하면서, 유엔해양법협약의 발효에 대비한 것이었다.

다만, 법 제15조는 영해기선을 중국정부가 공포한다고 하였는데, 이것은 1958년 선언의 애매성을 보완하기 위한 의도였던 것으로 보아지며, 제16조는 이 법에 의한 관련 규정을 중국정부가 제정한다고 하였으나, 당시로서는 구체적인 내용이 확인된 바 없었다. 그리고 이 법의 입법목적은 중화인민공화국 영해주권과 접속수역에 대한 관할권 및 국가안전과 해양권익의 유지와 보호에 두고 있다고 규정한 것(제1조)은 역사적으로 중국이 취해 온 해양에 대한 주권 및 관할권의 행사에 있어서 소극적이었던 자세를 보다 적극적인 방향으로 전환하였음을 나타낸 것이다.

이 법의 내용상 근원적으로 내포되어 있는 문제점으로서 논의의 대상이 되는 부분을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 영해기선을 전반적으로 직선기선만 채용하고 있는 바, 이것이 중국 대륙 연안의 지리적 형상과 불일치할 뿐만 아니라, 유엔해양법협약 규정에 위반한 것으로 평가된다.

둘째, 발해만을 이른바 역사적 만으로 인정하여 내수에 편입하였다.

셋째, 영해 내에서의 외국군함의 무해통항권에 대한 규제 조항을 두고 있다.

### 3. 중국의 영해정책 변천 연혁

#### [1] 제3차 유엔해양법회의 이전의 영해정책

1971년 10월 15일 중국이 유엔 회원국의 지위를 얻어 국제정치무대에 복귀하기까지는 일반적으로 영해에 대한 중국의 정책은 외부에 잘 알려져 있지 않았다. 그리고 역사적으로 중국은 해양에 관심을 크게 기울이지 않았으며, 대륙의 거대한 제국을 유지하는 데 대한 해

양의 역할에 큰 의미를 부여하지도 않았다.<sup>184)</sup>

#### 1) 국제해양법에 관한 최초의 국가행위

현대적 의미의 국제법이 중국에 처음 소개된 것은 17세기였고, 국제해양법에 관한 최초의 국가적 작위는 1864년에 있었다. 당시 Prussia와 덴마크가 교전상태였는데, Prussia 포함 Gazelle호가 발해만 내에서 덴마크 군함을 나포한 데 대하여 중국정부는 발해만이 중국의 내수라는 근거로 그 나포가 불법임을 주장하고 덴마크 군함의 즉각적인 석방을 요구하였다. 그리고 그 해에 Prussia와 평화조약을 체결하면서 해양영유권에 관한 국제법원칙을 적용하였다. 이것이 중국으로서는 국제법상 영해의 개념을 최초로 인정한 것으로 볼 수 있다.

그리고 1899년에 체결된 「중국-멕시코 우호통상항해조약」에서 영해 한계를 약 3해리로 규정한 바 있었다. 1949년 공산혁명 이후 중국정부는 국제법상 일반적으로 승인된 국가의 조약승계원칙을 부정하였고, 그 이전의 정부가 외국과 체결했던 조약과 협정들은 내용에 따라 개정하거나 재체결되었다. 따라서 그 이전의 정부에 의하여 선포되었던 3해리의 영해 제도는 철폐되었다. 이와 같이 해양법에 대한 초기 중국정부의 관행은 자국 수역 내에서의 외국선박 통제와 관할권에 관한 법규들에서 찾아 볼 수 있으며, 인접국가들과는 항해통상 조약과 어업협정들을 체결하였다.<sup>185)</sup>

#### 2) 1950년 기선저인망어업금지구역의 설정

황해와 동중국해의 중국 연안을 따라 1950년에 중국이 일방적으로 설정한 기선저인망어업금지구역에는 군사경계수역, 군사항행금지구역, 군사작전수역과 같은 세 가지 종류의 군사수역이 포함되어 있었는데, 1975년 일-중정부간어업협정 체결시에 양자강 하구의 군사항행금지수역은 철폐된 바 있다. 발해만 입구의 일원에 설정되었던 군사경계수역에서는 중국의 허가 없이는 일본어선의 항행이 금지되었으며, 대만과 북위 27도 선 사이에 설정된 군사작전수역은 일본어선의 어로행위에 대한 위협권고수역이었다.<sup>186)</sup>

기선저인망어업금지구역 내의 중국 연안에서는 기관출력 600마력 이상인 중국과 일본

184) Zhiguo Gao, "China and the LOS Convention", *Marine Policy*, Vol. 15-3, 1991.

185) Ibid.

186) 李秉錡·崔宗和, "韓半島周邊水域의 國際漁業關係와 그 展望", 「水産海洋教育研究」, 제3권 1호, 한국수산해양교육학회, 1991.

의 기선저인망어선의 조업이 금지되고, 이 구역선 외측을 따라 설정된 休漁區(Suspension Areas)에서는 각 구역마다 일정 기간 기선저인망어선의 조업이 금지되며, 保護區(Protection Areas)에서는 일정한 계절에 일-중 양국이 합의한 척수 이상의 어선이 조업할 수 없었다. 이와 같은 형태의 군사수역이나 기선저인망어업금지구역과 같은 것은 오직 중국의 일방적인 조치이거나 또는 일본과의 어업관계에서만 한정적으로 인정된 것으로서 영해제도나 해양관할권 행사와 관련하여 국제법상으로는 공인될 수 없는 것이었다. 또한 1993년부터 진행된 한-중어업협정 체결을 위한 외교교섭 과정에서도 군사수역에 관한 언급은 없었다.

### 3) 1958년의 영해선언

1958년 9월 4일 공식적으로 선포된 영해선언 이전에 중국정부의 영해정책이 확립되어 있지는 않았지만, 상당한 범위의 수역에 대하여 관할권을 행사했던 것은 사실이다. 1930년 해양법의 법전화화를 위한 헤이그회의에서 영해법의 법전화에 실패하고 회원국들에 대하여 각국의 견해 표명을 요구하였을 때, 중국은 다른 19개국과 함께 연안을 따라 저조선으로부터 3해리 한계의 영해를 주장하였다. 1934년에는 관세법 시행을 위하여 12해리 관할권을 주장하는 입법을 하였고, 1958년에는 12해리 영해선언을 하였는데, 이 선언 제1조는 "중화인민공화국의 영해폭은 12해리이고, 이 규정은 중국본토, 연안도서 그리고 대만과 그 주변 도서를 포함한 중국의 모든 영역에 적용된다"고 하였다. 중국은 이 선언이 자국의 주권과 영토보전을 위한 중요한 수단임과 동시에 자국의 안보와 경제적 이익을 강화하기 위하여 중요한 것으로 인식하였다.

그리고 중국은 영해폭의 결정기준으로 고려되어야 하는 사항으로서 연안국 해안선의 길이와 만곡 상태, 연안해저의 수심과 경사상태, 수산자원을 포함한 연안자원의 특수성, 동일해역에 인접국가의 생산활동 참여 여부, 특수한 자연적 조건, 지리적 환경, 지질학적·해양생물학적 특징, 국가안보, 경제개발 및 자원이용의 필요성, 인접국가간의 정당성과 국제해운의 편의성 등을 들었다. 공통된 자연 조건과 국가 이익을 갖는 인접국가간에 영해의 폭을 협상을 통하여 합의하는 데에는 이들 기준 중 어느 하나도 배제되어서는 안 되며, 형평과 호혜성(equality and reciprocity)의 바탕 위에서 행해져야 할 것이고, 영해의 폭에 관하여 국제적으로 인정된 규범은 없으며, 영해 경계획정에 대한 국제적 관행도 정립되어 있지 않으므로 중국도 12해리 이상의 영해 확장을 주장할 수 있다고 하였다.<sup>187)</sup>

이에 대하여 1958년 신화사통신은 중국의 영해선언은 국제법상 주권적 권리행사로서 모든 국가는 일방적으로 12해리를 초과하지 않는 영해를 설정할 권리를 갖는다고 보도하였다. 그러나 중국의 영해선언이 안고 있는 중요한 법적 흠결은 영해기선의 정확한 기준점 위치 뿐만 아니라, 영해의 외측경계에 관한 언급이 없었다는 점이다. 이와 같이 중국의 영해선언에 대하여 미국과 영국은 일방적인 영해 확장과 직선기선의 채용은 국제법에 위배되는 조치라고 항의하였으며, 거기에 대하여 중국은 국가의 주권행사에 대한 부당한 개입이라고 하며 일축하였다.

#### 4) 제1차 및 제2차 유엔해양법회의에 대한 태도

1958년의 제1차 해양법회의와 1960년의 제2차 해양법회의에는 중국이 유엔의 비회원국이었던 관계로 참석이 배제되었으며, 따라서 중국은 제1차 해양법회의에서 채택된 4개 협정들을 부정하였다.<sup>188)</sup> 특히 영해 및 접속수역협약의 제14조(무해통항권), 제16조 4항(국제해협 무해통항 중지불가), 제24조(접속수역) 등은 정의에 반할 뿐만 아니라, 해양강대국들의 이익을 보호하기 위한 제도라고 판단하여 비준하지 않았다. 이 회의에 중국을 대표하여 참석했던 대만대표 Shen Weiliang은 12해리의 접속수역을 규정한 제24조 2항에 대하여 영해의 확장을 부정하는 부적절한 규정이라고 하였으며, 영해의 무해통항권을 규정한 제14조에 대하여 묵시적으로 군함의 무해통항권을 인정하는 것은 군사통고를 요구하는 수많은 기존의 국내법 관행에 반하는 것으로서 부당하다고 주장하였고, 해협의 무해통항권에 관한 제16조 4항의 효과는 영해 내에서의 연안국의 주권행사를 침해하는 것이라고 하였다.<sup>189)</sup> 이와 같이 제1차 및 제2차 유엔해양법회의와 그 결과에 대한 두 개의 중국의 입장은 영해제도에 관한 한 일치하였음을 알 수 있다.

#### 5) 1964년 Hainan 해협의 비군사용 외국선박의 통항규칙 제정

중국은 1964년에 「Hainan 해협의 비군사용 외국선박 통항규칙」을 제정하였는데, 이 규칙에 의하여 이 해협에서의 외국군함 통항은 금지되었으며, 일반상선의 통항도 48시간 이전에 허가를 받아 주간에만 통항이 허용되었다. 이 선언과 규칙은 과거 30년간 중국의 영해제도에 관한 기본규범이 되었다.

187) Jeanette Greenfield, *China's practice in the Law of the Sea*, Clarendon Press, Oxford, 1992, p. 59.

188) Zhiguo Gao, op. cit.

189) Ibid.



## [2] 제3차 유엔해양법회의와 그 이후의 영해정책

중국의 해안선 길이는 1만1천여 해리로서 세계의 연안국 중 10번째로 길다.<sup>190)</sup> 그리고 대륙붕 면적도 캐나다, 인도네시아, 오스트레일리아, 미국, 러시아, 아르헨티나에 이어 제 7위이며, 대륙붕에는 풍부한 생물자원과 광물자원이 부존되어 있어서 제2의 Persian Gulf로 지칭될 정도이다. 그 뿐만 아니라, 현재 중국은 미국과 러시아에 이어 세 번째의 해군력을 보유하고 있으며, 해양정책의 수립에 있어서 최우선적으로 고려되는 것은 항상 국가안보이다. 최근에는 원양어업을 발전시키고, 상선대를 확충함으로써 명실공히 해양강국으로 부상하고 있다. 이러한 국내적 상황을 배경으로 제3차 유엔해양법회의에 처음으로 참석했던 대표단의 활동을 중심으로 중국의 영해정책을 개관하기로 한다.

### 1) 제3차 유엔해양법회의

중국의 영해정책에 관한 기본입장은 1973년 심해저위원회에 중국 대표가 제출한 2개의 작업보고서(working paper)에서 처음으로 공식 확인되었으며,<sup>191)</sup> 「국가관할권 내의 해역에 관한 보고서」는 영해, 배타적 경제수역(EEZ) 및 배타적 어업수역(EFZ), 대륙붕에 관한 내용으로 구성되어 있다. 해안선의 길이와 대륙붕 면적의 크기에 있어서 지리적 특성을 지니고 있는 중국은 자연히 연안수역 관할권의 확장을 선호하는 입장을 취하게 되었다. 즉, 영해와 그 폭에 관한 중국의 입장은 최대 200해리를 주장하는 일부 제3세계국가들을 지지하였으며, 합리적인 최대 폭은 형평원칙에 입각하여 각국이 결정할 사항이므로 영해 경계 획정의 국제적 통일성을 추구하는 것은 옳지 않다는 입장이었다. 그리고 영해에 관한 그러한 결정은 타국의 승인을 요하지 않는 일방적인 주권행위에 해당된다고 하였다. 그러나 1974년 Caracas 회의에 참석했던 116개국 중 66개국은 영해폭을 12해리로, 25개국은 3해리, 15개국은 4~10해리, 8개국은 200해리를 주장함으로써 영해 폭 12해리 주장이 대세였다. 또한, 이 회의에서 중국은 무해통항권에 대하여 큰 관심을 기울였는데, 비군사적 선박만이 영해 내에서 무해통항권을 행사할 수 있다고 주장하였다.<sup>192)</sup>

190) Choon-ho Park, "China and Maritime Jurisdiction: Some Boundary Issues", 「國際法學會論叢」, 제31권 2호, 대한국제법학회, 1986.

191) ① UN Doc. A/AC. 138/sc II/L. 34, 1973. ② UN Doc. A/AC. 138/sc II/I. 45, 1973.

192) Zhiguo Gao, op. cit.

## 2) 1983년 해상교통안전법 제정

유엔해양법협약 제17조는 단순히 "모든 국가의 선박은 영해 내에서의 무해통항권을 향유한다"고 규정하고 있지만, 이것은 1958년의 Geneva 협약규정을 그대로 답습한 것이며, 중국은 "모든 국가의 선박"이라는 용어가 해석상 혼란을 가져 올 수 있기 때문에 이 규정을 찬성할 수 없다고 하였다. 또한 중국은 지난 100년 동안 외국군함의 무해통항권은 일반국제법상 결코 인정된 바 없지만, 상업용 일반선박은 무해통항권이 인정될 수 있다고 하였다.<sup>193)</sup>

이와 같이 외국군함에 대한 무해통항권을 부인하는 것이 중국의 일관된 영해정책이고, 특히, 이에 관하여는 1983년 9월 2일에 제정되고, 1984년 1월 1일 발효된 「중국인민공화국 해상교통안전법」이 엄격하게 규정하고 있다. 즉, 이 법 제1조는 중국의 주권과 국익을 위하여 이 법이 제정되었다고 입법취지를 밝히고 있다. 그리고 제11조는 "비군사용 외국선박은 중국정부 당국의 허가 없이는 내수와 항구에 진입할 수 없으며, ..., 외국적 군용선박은 중국정부 당국의 허가 없이 중국영해에 진입할 수 없다". 라고 규정하였고, 1992년의 「영해 및 접속수역법」 제6조도 동일한 규정을 두고 있다.

그리고 국제해협에서의 통과통항 문제는 영해통항과 밀접한 관계가 있기 때문에 해양강대국들은 12해리 영해 내에 새로이 포함되게 되는 해협을 포함하여 국제해협에 이용되는 모든 해협에 대한 통과통항권을 인정해야 한다고 주장하였지만, 중국은 이러한 주장에 대하여 극히 비판적인 입장을 취하였다. 즉, 모든 군용선박은 영해 내의 해협을 통항하기 전에 해협연안국에 사전통고를 하거나 승인을 받아야 한다고 주장하였다.<sup>194)</sup> 즉, 중국의 해상교통안전법에 의한 영해 내에서의 외국선박에 대한 통항의 규제는 국제법상 무해통항권이 중국의 영해에서 과연 인정되고 있는지를 의심할 정도로 극단적이라 할 수 있다.

## 3) 1992년 「영해 및 접속수역법」 제정

이상에서 논의한 바의 중국 영해제도는 1992년에 제정한 「영해 및 접속수역법」에 의하여 확정되었고, 그 일관된 정책적 특징은 대륙에 인근한 모든 도서의 편입, 영해폭 12해리, 직선기선 채용과 내수의 확대, 외국군함의 무해통항권과 국제해협 통과통항권 부정으로 요약될 수 있다.

---

193) Ibid.

194) Ibid.

중국의 「영해 및 접속수역법」은 종래의 입법과는 달리 중국이 자국 영해 내에서 연안국으로서 행사할 수 있는 영해주권을 해양법의 테두리 안에서 그 체계와 내용에 맞추고, 최근의 일반적 국제입법 추세를 수용하고자 노력한 결과인 것으로 평가된다.

#### 4) 1996년 직선기선의 획정 공포

중국 영해법 제3조는 영해기선으로서 직선기선을 채용한다고 하고, 그 제15조에서 "중화인민공화국 영해기선은 중화인민공화국 정부에서 공포한다"고 하였지만, 입법 후 4년간 침묵을 지키다가, 1996년 5월 15일 이에 관한 성명을 발표하였다. 영해기선에 관한 중국정부의 성명은 중국 대륙 연안에 대한 49개의 기점에 의한 48개 직선기선과 서사군도 주변의 28개 기점에 의한 27개의 직선기선의 선포가 그 내용이다. 중국의 이러한 영해기선 획선 방식은 우선 중국대륙 전 연안에 걸쳐서 직선기선을 획선하고 있다는 점이 특징이다. 중국 정부에 의한 이와 같은 내용의 영해기선 공포는 대항국인 한국과 일본의 지대한 관심을 불러일으켰는데, 그 이유는 대항국간의 해양경계 획정문제와 영해기선은 직접적인 관련성을 갖기 때문이다.

그리고 한반도를 중심으로 한 동북아 수역은 어업·통상·군사적 측면에서 매우 미묘한 역학 관계를 유지하고 있는 바, 이 지역 연안국들의 해양관할 내용 중 영해제도에 관하여 각국의 영해법을 검토하고, 주요 내용을 요약하여 정리하면 <표 IV-5>와 같은데, 중국을 제외한 각국의 영해제도는 외견상 유엔해양법협약의 원칙을 크게 이탈하지 않은 것으로 평가된다.

<표 IV-5> 한반도 주변국가들의 영해법 내용 요약·비교

구분	한 국	일 본	중 국	러 시 아
입법 연월일	1977.12.31/1995.12.6	1977.5.2/1996.6.14	1992.2.25	1982.11.24
영해기선	통상기선, 직선기선	통상기선, 직선기선	직선기선	통상기선, 직선기선
영해의 폭	12해리	12해리	12해리	12해리
일반선박의 무해통항권	인정	규정 없음	인정	조건부 인정
군함의 무해통항	사전통고	규정 없음	사전허가	사전허가
잠수함 통항조건	허가에 의한 잠수항행권 인정	규정 없음	해면 부상, 국기계양	해면 부상, 국기계양
핵추진 선박, 핵·유해물질 운반선 통항	규정 없음	규정 없음	관련증서 비치 및 특별예방조치	규정 없음

#### 4. 중국 영해 및 접속수역제도의 합법성 검토

##### [1] 직선기선의 채용

연안국이 어떤 종류의 영해기선을 채용할 것인가에 대하여는 연안국에게 재량권이 있지만, 직선기선은 국제법의 당해 규칙에 합당한 경우에만 유효하다. 영해와 기타 연안국 관할수역의 폭을 측정하기 위한 기준선인 영해기선은 원칙적으로 국가가 공인하는 대척도 해도 상에 표기된 저조선(low-water line)으로서 통상기선이다. 이것을 처음 사용한 것은 1839년에 체결된 영국과 프랑스간의 어업협정이었다.<sup>195)</sup>

그러나 1951년의 영국-노르웨이 어업사건 판결에서 ICJ는 해안선이 매우 복잡하여 특수성이 인정되는 경우에는 적당한 돌출점을 연결하는 직선기선을 인정하는 판결을 하였고,<sup>196)</sup> 1958년의 「영해 및 접속수역협약」 제4조는 이 판결의 영향을 받아 해안의 형세에 따라서는 직선기선제도를 승인하는 규정을 두었다. 그리고 유엔해양법협약 제7조 역시 1958년 Geneva 협약의 내용을 답습하였다. 직선기선을 설정하는 경우에 그것은 해안선의 일반적 방향으로부터 현저하게 이탈하여서는 안 되며(협약 제7조 3항), 해안선이 복잡하여 직선기선을 사용하는 경우에는 관련 지역의 특유한 경제적 이익이 고려될 수 있으며, 이해관계의 중요성과 현실성은 오랜 관행에 의하여 입증되어야 한다(동 조 제5항).

이와 같이 어디까지나 원칙적인 영해기선은 통상기선이며, 직선기선은 보조적 기준선에 불과한 점은 명백하다. 그러나 "해안선의 일반적 방향으로부터의 현저한 이탈" 이라든지, "특유한 경제적 이익의 고려"와 같은 불확정적이고 애매한 표현은 국제적 분쟁의 여지가 있음을 알 수 있다.<sup>197)</sup>

영해기선은 대내적으로 내수의 폭을 결정함과 동시에 대외적으로는 영해와 기타 모든 연안국 관할수역의 폭을 결정하는 기준선으로서 그것의 역할은 매우 중요하고, 자칫하면 이해당사국 사이의 분쟁의 여지가 있기 때문에 해양법은 연안국에 대하여 특히 직선기선에 대한 공시의무를 부과하고 있다(유엔해양법협약 제16조).

195) 朴椿浩·柳炳華, 「海洋法」, 民善社, 1986, p. 36.

196) D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, vol. I, Clarendon Press · Oxford, 1982, p. 200.

197) Myres S. McDougal & William T. Burke, *The Public Order of the Oceans*, Martinus Nijhoff Publishers, 1987, pp. 327~338.

중국은 1958년의 영해선언에서 영해기선은 육지연안과 연안도서 최외곽의 기점을 연결하는 직선기선으로 한다고 규정하였다(제2조). 그리고 1992년 「영해 및 접속수역법」도 영해기선은 직선기선방식에 의하여 획정되며, 각 기점을 직선으로 연결하여 조성하고, 또한 영해기선은 중국정부에서 공표한다(법 제15조)고 하였다.

1958년의 선언과 1992년의 「영해 및 접속수역법」이 예외 없는 직선기선제도를 채용하고 있는 점에 대한 중국의 입장은 1970년대 중반에 이미 60 여개국에 이 제도를 채용하였고,<sup>198)</sup> 1958년 당시 미국이 중국의 선언에 대하여 강한 항의를 제기하였지만, 중국으로서는 영국-노르웨이 어업사건에 대한 ICJ의 판결 취지와 중국대륙의 해안선 형상으로 볼 때 직선기선의 채용은 결단코 정당화될 수 있다는 것이다.<sup>199)</sup>

특히 관심을 끄는 것은 양자강 입구의 중국 본토로부터 69해리에 위치한 해발 46m의 바위섬인 童島(Barren Island)의 법적 성격 문제이다. 이 섬은 사람이 거주할 수 없기 때문에 유엔해양법협약 제121조 3항에 의거하여 대륙붕이나 배타적 경제수역을 설정할 수 없으며, 직선기선의 기점으로 삼기에는 동 협약 제7조 3항의 조건에 합치된다고 볼 수 없다. 한국은 1969년 Gulf사와 제4광구 탐사·개발계약을 체결하면서 이 섬을 중국측의 기점으로 인정하지 않았고, 1975년에 중국이 제작한 「中國海區 및 隣接地質圖」에도 海礁로 표기하였다.

그런데 1977년 미국국무성이 제작한 *Potential Maritime Zone of Northern East Asia*에는 童島를 중국 영해기선의 기점으로 삼았다.<sup>200)</sup> 그리고 1996년에 중국은 童島를 영해기선의 기점으로 확정하였다.

198) Alexander, *Navigational Restrictions* 1998에 의하면, 직선기선을 전부 또는 일부 채용하는 국가는 49개국이다(US Department of the Navy, NWP9(Rev.A)/FMFM 1-10, p.1-7, Table ST 1-3).

199) Jeanette Greenfield, *op. cit.* p. 69.

200) 柳炳華, 「東北亞地域과海洋法」, 眞成社, 1991, p. 234.

〈표 IV-6〉 중국대륙 연변에 설정된 직선기선의 기점구간과 길이 (단위: 해리)

기점구간	기선길이	기점구간	기선길이	기점구간	기선길이	기점구간	기선길이	기점구간	기선길이
1~2	0.3	11~12	62.5	21~22	36.9	31~32	107.8	41~42	11.0
2~3	26.7	12~13	0.6	22~23	83.6	32~33	6.4	42~43	18.5
3~4	3.0	13~14	35.2	23~24	48.3	33~34	83.7	43~44	0.3
4~5	1.9	14~15	84.2	24~25	30.8	34~35	0.6	44~45	0.8
5~6	15.2	15~16	34.9	25~26	1.1	35~36	23.7	45~46	0.1
6~7	84.1	16~17	0.5	26~27	43.8	36~37	6.0	46~47	19.6
7~8	71.8	17~18	69.3	27~28	84.6	37~38	23.2	47~48	21.0
8~9	121.7	18~19	73.2	28~29	71.3	38~39	0.3	48~49	9.8
9~10	25.6	19~20	14.3	29~30	66.8	39~40	7.2	-	-
10~11	100.2	20~21	50.3	30~31	25.4	40~41	26.0	-	-

중국은 산둥반도 끝단에서 해남도에 이르는 대륙의 전 연안에 직선기선을 획선하였는데, 이는 49개의 기점에 의한 48개의 기선으로 구성되고, 직선기선의 전체 길이는 1,734.1 해리에 달하며, 그 길이도 60해리가 넘는 것이 14개이고, 100해리가 넘는 것만도 세 개나 된다.<sup>201)</sup>

중국의 해안선은 일부 지역을 제외하고는 그 형세가 단조로울 뿐만 아니라, 연안 가까이에 일련의 섬들이 산재해 있지도 않기 때문에, 1996년 전 연안에 걸쳐 직선기선을 획정한 조치는 해양법원칙에 위배된다. 일반적으로 모든 국토 연안에 대하여 직선기선을 획선한다는 것은 군도국가에서나 가능한 일인 것이다. 현대 해양법상 영해기선은 영해 뿐만 아니라, 접속수역, 대륙붕, 배타적 경제수역 등 연안국의 해양 관할 수역의 범위를 획정하는 기준이기 때문에 그 규범적 의미는 매우 중요하다. 따라서 어느 국가이든 간에 영해기선은 반드시 확립된 국제법규범에 위반되지 않도록 획정하지 않으면 안 되는 것이다.

중국 대륙의 동해안은 한국의 서해나 남해안에 비하여 해안선이 단조로우며, 양자강 하구와 그 이남의 일부 지역을 제외하고는 연안 가까이에 섬이 산재해 있지 않다. 즉 직선기선을 채용하기 위한 해안의 굴입(屈入) 요건과 연안도서의 산재라는 자연적 요건이 일차적으로 결여되어 있기 때문에 통상기선을 채용함이 마땅하다고 본다. 그리고 해안의 일반적인 방향과의 일치성 및 내수제도에의 적합성 등 직선기선 획선기술상의 요건도 충족하고

201) 金榮球, 「韓中間의 해양경계획정을 위한 법적 기준의 고찰」, 『國際法學會論叢』, 제42권 1호, 대한국제법학회, 1997.

있는지 엄밀히 검증된 바 없다. 이와 관련하여 1977년에 미국 국무성에서 작성한 「동북아시아의 해양관할수역도」에서도 중국 연안에서는 통상기선과 직선기선을 혼용하고 있는 바, 그것은 타당한 판단이었던 것으로 평가된다.<sup>202)</sup>

이와 같은 중국의 무리한 직선기선 획정·공포에 대하여 인근 국가들인 베트남, 필리핀, 대만 등은 해양법상의 적법성 결여를 지적하였고, 일본은 우려를 표명하였지만, 한국은 공식적으로 그 적법성을 다룬 기록이 없다.<sup>203)</sup>

## [2] 발해만의 내수화

내수란 영해기선의 육지측 수역으로서, 여기에는 호소(湖沼), 하천, 항, 만, 내해가 포함되므로 내수의 범위는 영해기선의 위치와 밀접한 관계가 있다. 특히, 중국의 영해정책과 관련하여 법적인 논의 대상이 되는 것은 만으로서, 해양법상 만으로 인정받기 위하여는 그 입구의 폭이 24해리를 초과하지 않아야 하며, 연안국은 그 입구를 연결하는 직선기선을 설정할 권리가 있다. 그러나 해양법의 적용을 받지 않고 관습법에 일임되어 있는 이른바 역사적 만(historic bay)은 만 입구의 폭이 24해리를 초과하더라도 연안국이 장기간에 걸쳐 자국의 만으로 주장함으로써 내수로 간주되고, 실효적으로 연안국의 배타적 관할권이 행사되어 왔으며, 이러한 연안국의 주장과 관할권 행사가 타국에 의해 인정되어 온 사실 등이 역사적 근거로 될 수 있다.

특히, 1975년 미국의 연방대법원은 주 정부를 상대로 한 일련의 판결에서 역사적 만으로 인정받기 위한 최소한의 조건으로서, 첫째로 연안국이 그 수역에 대하여 역사적으로 실효적인 관할권을 행사하였을 것, 둘째로 그 행사는 지속적이었을 것, 셋째로 타국은 그 관할권행사를 묵인 또는 동의하였을 것 등을 들었다.<sup>204)</sup> 비록 해양법상 역사적 만의 정의가 없다고 하더라도, 일단 역사적 만으로 인정되면 그것의 법적 지위는 해양법상의 만과 동일시되지만, 이 제도는 입법의 불비로 인하여 남용될 우려가 있다.

중국은 1958년의 영해선언에서 발해만을 이른바 역사적 만으로 선포하였고, 1992년의 「영해 및 접속수역법」에서는 이에 관한 언급이 없는 것으로 보아, 그것을 기정사실화한 것으로 추정된다. 발해만은 사방이 중국의 영토로 둘러 싸여 있고, 그 입구는 황해에 접속되

202) U S Department of State, *Potential Maritime Zones of North East Asia*, Dec. 1977.

203) 金榮球, 앞의 논문.

며, 길이가 약 300해리, 폭이 약 180해리로서 입구의 폭은 45해리인데, 입구에는 일곱 개의 섬이 산재해 있다. 이러한 지리적 형세를 가진 발해만을 굳이 내수로 주장하는 중국의 입장은 대체로 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째는 역사적으로 1864년에 발해만을 내수로 주장한 데 대하여 Prussia가 그 사실을 인정하였고, 둘째는 발해만이 해양법에 규정된 지리적 검증내용을 확실히 충족할 뿐만 아니라, 이 만은 중국대륙의 북부 관문으로서 수도인 북경의 방어에 매우 중요한 역할을 하기 때문에 중국안보에 기여하는 바는 절대적이라는 데 의심할 여지가 없고, 셋째는 역사적 만에 대한 국제적 선례들이 자연적 입구의 폭이 24해리를 초과하는 바, 노르웨이의 Varangerfjord는 32해리, 캐나다의 Hudson 만은 50해리, 러시아의 Peter the Great 만은 120해리에 달한다는 점을 지적하면서, 발해만 입구의 섬 사이의 간격이 가장 넓은 것이 22.5해리에 불과하다는 점도 들고 있다.<sup>205)</sup>

그러나 1958년 영해선언이 있자 일본은 이에 대하여 항의하였고, 또한 1975년 8월 15일 일-중어업협정 체결시에도 발해만에 대하여 유보를 하였을 뿐만 아니라,<sup>206)</sup> 직접적 이해관계가 없는 Prussia의 행위는 국제법상 의미를 부여할 수 없으며, 해양법상의 지리적 검증내용 또한 신뢰성이 미약하고, 국제적 선례로 든 역사적 만들은 당해 연안국의 일방적인 주장일 뿐,<sup>207)</sup> 관계국가의 명백한 동의나 묵인도 없는 상태이기 때문에 역사적 만으로 확정된 것들이 아니다.<sup>208)</sup> 그러므로 발해만 입구의 요동반도와 산둥반도를 연결하는 폐쇄선을 영해기선으로 삼고 그 내부를 내수로 선언한 것은 국제법상 위반으로서 무효이다.

### [3] 무해통항제도

선박의 무해통항이란 평화시에 연안국의 내수를 진입함이 없이 항해의 목적으로 영해를 통항하는 행위로서, 무해통항권은 오랜 동안 관습법에 의하여서만 인정되어 오다가, 1921

204) Robert Jennings · Arthur Watts, *Oppenheim's International Law*, 9th ed, Longman Group UK Ltd., 1992, p. 631, Gary Knight & Hungdah Chiu, *The International Law of the Sea*, Elsevier Science Publishers, 1991, p. 18

205) Jeanette Greenfield, op. cit., pp. 42~45.

206) 柳炳華, 앞의 책, p. 309.

207) 1989년 현재 연안국에 의하여 역사적 만으로 직접 주장된 것이 15개, 그렇게 주장될 가능성이 있는 것이 12개, 때때로 그렇게 언급되는 것이 12개로 집계된 바 있다(US Department of the Navy, NWP9 (Rev.A)/FMFM 1-10, p. 1~10).

208) 李丙朝 · 李仲範, 「國際法新講」, 一潮閣, 1997, p. 452.



년 Barcelona 협약에서 처음 성문화되었고,<sup>209)</sup> 1958년의 「영해 및 접속수역협약」과 1982년의 유엔해양법협약에서 그 법률관계가 더욱 구체화된 권리이다.

1992년의 중국 「영해 및 접속수역법」은 외국선박의 무해통항에 관하여 다음과 같은 규정을 두고 있다. 즉, 외국의 비군사용 선박은 중국영해에서의 무해통항권을 향유하며, 외국 군함이 중국영해를 진입하기 위하여는 중국정부의 허가를 받아야 하고(제6조), 외국의 잠수함이 영해를 통과할 때는 해면에 부상하여 국기를 게양하고 항행하여야 한다(제7조). 외국의 핵추진선박과 핵물질 및 위험물질 운반선은 관련증서를 소지하고 특별예방조치를 취해야 하며(제8조), 선박 운항상의 안전 유지와 특수한 필요에 의하여 영해를 통항하는 외국 선박은 지정항로를 따라 항행하여야 한다(제9조).

또한, 외국선박이 중국영해를 통과할 때에는 반드시 중국의 법률과 법규를 준수해야 하며, 중국의 평화·안전과 질서를 해치지 않아야 하고, 중국정부는 무해통항을 위한 모든 필요한 조치를 채택하며(제8조), 외국의 군함이나 비상업용 정부선박이 중국의 법률을 위반하면 중국정부는 이들에 대하여 즉시 영해를 떠나도록 명령할 권리가 있고, 그에 수반하여 발생하는 손해나 손실은 당해 선박의 선적국이 국제적 책임을 지며(제10조), 중국정부는 중국의 법률을 위반한 외국선박에 대하여 추적권을 행사할 수 있음을 규정하고 있다(제14조).

중국영해법의 내용과 같이 중국은 일반선박에 대하여는 무해통항권을 명확히 인정하고 있으며, 이러한 입장은 1958년의 영해선언이나 제3차 해양법회의를 통하여 일관된 정책인 것으로 해석된다. 그러나 외국군함의 무해통항권 인정 문제에 대하여 중국은 매우 부정적인 입장인 것 같다. 유엔해양법협약의 해석상 군함의 무해통항권 인정 문제는 긍정설과 부정설로 대립되어 있는데, 동 협약 제 17조는 "본 협약을 조건으로 ... 모든 국가의 선박은 영해를 통한 무해통항권을 향유한다"고 규정하고 있는 바, 여기서 말하는 모든 선박에 군함이 포함되는가의 여부에 관한 논란이 있지만, 군함의 무해통항권을 일반적으로 인정한다면 군함 자체가 지니는 무력의 위협적 요소라는 특성을 고려할 때, "모든 선박"에서 군함은 제외되어야 한다는 것이 다수설인 것 같다.

즉, 유엔해양법협약상 군함은 일반선박과 동일하게 무해통항권을 향유할 수 있다고 단언할 수 없기 때문에 현재로서는 중국의 「영해 및 접속수역법」이 규정한 군함에 대한 사전 허가(prior permission) 조항의 합법성에 관한 논의는 유보하는 것이 옳다고 판단된다. 왜냐 하면, 이 규정이 유엔해양법협약과의 조화라는 측면에서는 문제가 되지만, 1949년의

209) 朴椿浩·柳炳華, 앞의 책, p. 44.

Corfu Channel Case에서 ICJ가 공해와 공해를 연결하는 해협에서의 군함의 무해통항권은 국제법상 확립된 권리임을 명백히 판시하였음에도 불구하고, 최근의 다수의 국가관행이 중국의 정책과 일치되는 경향을 보이고 있기 때문이다.<sup>210)</sup>

중국영해 내에서의 외국선박이 준수하여야 할 무해통항권에 관한 더 구체적인 규정은 1983년 9월 2일에 공포되고 1984년 1월 1일부터 시행된 「중화인민공화국 해상교통안전법」에서 찾아 볼 수 있다. 이 법은 해상교통의 질서와 안전을 유지하여 중국의 주권과 국익을 보장할 목적으로 입법되었기 때문에, 그 적용 범위도 해양활동에 관련되는 전 분야에 걸쳐 광범위하며, 특히 장소적 범위로서는 중국의 주권이 작용하는 범위로 규정하고 있다.

이 법에 의하여 외국적 비군사용 선박은 관계당국의 승인 없이 중국의 내수와 항만에 출입할 수 없으며, 외국적 군함은 중국정부의 승인 없이 중국영해에 진입할 수 없다(제11조). 항만을 출입하거나, 교통관제수역 또는 항행조건이 제한되는 수역을 통항하는 선박은 중국정부나 관계당국이 시행하는 특별규칙을 준수하여야 하며(제14조), 관계당국의 특별한 허가를 받지 않고는 항행제한수역에의 진입 또는 통항이 금지된다(제15조). 해상교통의 안전 확보를 위하여 관계당국은 교통관제수역과 항만요박지(港灣錨泊地)를 지정하여 시행한다(제28조). 위험물질을 하역하거나 운송하는 선박은 안전 조치를 취하고 신뢰성 있는 장비와 상태를 유지해야 하며, 위험물을 선적하고 운반하는 선박은 관계당국에 신고해야 하고, 승인을 받지 않고는 입출항 및 하역작업을 할 수 없다(제33조).

이상에서 살펴 본 바와 같이 중국의 「영해 및 접속수역법」은 일반선박 무해통항권을 형식상 인정하고 있으나, 해양교통안전법의 제 규정을 검토해 보건대, 실질적인 무해통항권의 인정 여부가 의심스러운 부분도 있는 것으로 평가된다.

#### [4] 접속수역제도

연안국이 영해에 인접한 수역에 접속수역을 선포하는 주된 목적은 자국 연안 인접 수역에의 외국선박 접근을 통제하기 위한 목적, 관할권의 취득을 주장하기 위한 목적, 관할권을 행사하기 위한 목적, 해양자원을 배타적으로 독점하기 위한 목적 등 4가지로 분류할 수 있

210) 1988년 현재 군함의 무해통항권을 일반적으로 인정하지 않고, 사전허가 또는 사전통보 등을 요구하는 국가는 중국을 위시하여 43개국인 것으로 조사된 바 있다(US Department of the Navy, NWP9 (Rev.A)/FMFM 1-10, p. 2~17).

는데, 최근에는 해양자원의 관할과 관련된 목적이 가장 보편적인 형태이지만, 복합적인 목적으로 선포하는 경우도 있다.<sup>211)</sup>

1958년 중국이 선포한 영해선언에서는 "접속수역에 관한 규정이 포함되어 있지 않았지만, 1992년의 「영해 및 접속수역법」 제13조는 접속수역 내에서 영토, 내수, 영해의 안전보장, 관세, 재정, 위생 또는 출입국관리법률과 법규의 위반을 방지하기 위하여 관할권을 행사할 수 있다"고 규정하고 있다. 1958년의 선언에서 접속수역을 규정하지 않았던 이유는 1958년 Geneva 협약이 접속수역의 범위로서 영해를 포함하여 12해리를 초과할 수 없다고 규정하였기 때문이며, 1992년의 법률을 통하여 12해리의 접속수역을 선포한 것은 유엔해양법협약 제33조에 근거한 것으로 해석된다. 여기서 중국이 채택한 접속수역제도의 법적 성질과 문제점에 관하여 고찰해 보기로 한다.

일찍이 중국은 1934년에 12해리의 관세수역을 공포했는데, 이것이 접속수역정책을 채택한 최초의 조치였고, 1952년에 제정한 「중화인민공화국에 기항하는 일본선박에 관한 규칙」 제2항은 일본선박의 입항이 허용되는 항구는 Shanghai와 Taku이며, 중국연안으로부터 15해리 이내에서는 일본선박의 배회가 금지된다고 규정하였고, 제3항은 "중국인민공화국에 기항하는 일본선박은 중국연안으로부터 15해리 되는 영해에 진입하면서부터 중국의 모든 해사법(海事法)을 준수해야 하며, 국기를 게양해서는 안 되고, 현재의 위치를 당국에 통보해야 하며, 의심스러운 선박에 대하여는 경비정이 입검을 행하며, 당해 선박은 그에 응해야 한다" 고 규정하였다.<sup>212)</sup>

그 후에도 중국은 1958년 Geneva 협약이 규정하는 접속수역의 목적 외에 연안국의 안보, 수산자원의 보존, 국가 경제적 이익 등의 보호를 위하여 관할수역을 확대하는 것을 지지하였고, 특히 연안국에 의한 해양오염규제의 중요성을 강조하여 왔다. 중국의 이러한 일관된 정책은 제3차 유엔해양법회의에서 중남미 국가들의 200해리 영해선포를 지지하는 입장을 취한 것으로 나타났다.

제1차 유엔해양법회의에서는 어업수역에 관한 합의가 없었으며, 접속수역 내에서의 배타적 어업권도 인정되지 않았다. 제2차 유엔해양법회의에서 미국과 캐나다가 6해리의 영해와 배타적 어업권을 갖는 6해리의 접속수역제도를 제안하였지만 채택되지 못하였다. 그러나 그 후 많은 국가들은 접속수역, 어업수역, 관세위생수역 등을 영해 이원에 설정함으로써

211) M. S. McDougal & W. T. Burke, op. cit., pp. 575~577.

212) Jeanette Greenfield, op. cit., p. 85.

써 관할권을 확장하였다.<sup>213)</sup>

원래 접속수역 개념의 기원은 18세기 영국의 Hovering Act에서 찾을 수 있는데, 이것은 공해자유원칙의 예외로서 영국 영해 밖을 배회하는 수상한 외국선박에 대하여 관세통제권을 행사한 것에서 유래한다. 접속수역은 공해와 영해의 중간에 위치하여 완충적 기능을 발휘하는 수역이었고, 1930년 법전화회의에서 이것의 개념이 인정된 이래 1958년의 Geneva 협약 제24조의 "영해에 접속된 공해수역"이라는 표현은 접속수역이 영해로부터 분리될 수 없는 공해의 일부이고, 따라서 그것의 법적 지위는 공해임을 의미하는 것이었다.

그러므로 이 협약에 의하면 영해는 연안국의 국내법에 의하여 규율되지만, 접속수역은 국제법이 인정하는 한정된 보호이익, 즉 관세·재정·출입국관리·위생규칙의 위반을 방지하는 데 필요한 통제권인 행정관할권만을 연안국이 비배타적으로 행사할 수 있는 것으로 해석되었다.

1958년 Geneva 협약에서는 접속수역의 폭이 12해리를 넘지 못하게 하였지만, 그 후 영해의 폭이 12해리로 확대됨으로써 유엔해양법협약 제33조에서는 그 폭을 24해리 이내라고 규정하게 되었으며, 영해 밖의 배타적 경제수역과 대륙붕 등 각종 법체제가 등장함에 따라서 접속수역의 필요성이 감소되고, 또한 그것의 법적 지위도 더 이상 공해로 추정되지 않게 되었다. 그러나 배타적 경제수역이나 대륙붕 등은 넓은 의미의 경제 분야를 대상으로 하는데 비하여 접속수역은 연안국의 예산재원을 확보하고, 영해의 안전보장을 확보하는 데 있으므로 현실적으로 그 존재 가치는 인정된다고 볼 수 있다는 견해도 있다.<sup>214)</sup>

중국 [영해 및 접속수역법]의 입법목적(제1조)을 영해의 주권과 접속수역에 대한 관할권 및 국가안보와 해양권익의 유지·보호에 두고 있는 점과, 접속수역은 영해 외측에 접속되는 해역으로서 그 폭은 12해리이고, 외측 한계는 영해기선으로부터 24해리라는 점(제4조), 접속수역 내에서 행사되는 관할권의 내용(제13조)에 있어서 표현상으로는 유엔해양법협약 제33조의 규정과 합치되는 것으로 볼 수 있지만, "영토와 영해의 안전보장"을 추가한 점이 다르다. 결론적으로, 이 법에 의하여 새로이 설정된 접속수역의 법적 성격은 중국의 일관된 관할수역 확장 의지를 법제화한 것으로서, 기존의 이른바 모택동 라인과 군사수역을 대외적으로 합법화하고자 하는 의도와 무관하지 않은 것으로 해석된다.

213) Jeanette Greenfield, op. cit., p. 87~88.

214) US Department of the Navy, NWP9 (Rev.A)/FMFM 1-10, pp. 1~19.

## [5] 평 가

중국의 영해정책은 1958년의 영해선언과 1992년의 「영해 및 접속수역법」에 의하여 확립되었고, 12해리의 영해폭과 직선기선의 채용, 일반선박에 대한 무해통항권 인정과 군함의 진입에 대한 사전허가제도, Hainan 해협과 발해만의 내수화, 대만을 포함한 영유권 분쟁 중인 인근도서의 영토편입 등은 일관된 해양관할정책인 것으로 평가된다. 특히 1958년의 영해선언을 통하여 영해폭을 12해리로 확정했던 점은 그 당시로서는 명분이 약하였으나, 유엔해양법협약의 성립과 더불어 합법성이 인정된 것으로 볼 수 있다.

영해기선으로서 해안선의 일반적 형상에 따라 마땅히 통상기선을 채용해야 할 지역이 있음에도 불구하고 「영해 및 접속수역법」상 직선기선만을 규정한 것은 입법상의 숨은 의도가 있는 것으로 볼 수 있으며, 해안으로부터 69해리나 떨어진 董島를 직선기선의 기점으로 삼은 것은 발해만을 역사적 만으로 기정사실화 하고자 하는 의도와 더불어 이해당사국과의 분쟁의 여지가 있다.

## Ⅲ. 배타적 경제수역

### 1. 서 설

1996년 5월 15일 전국인민대표대회에서 배타적 경제수역 제도의 도입을 포함한 주요 해양정책 방향을 결의하고, 6월 7일에는 유엔해양법협약을 비준하여 협약 당사국이 되었다. 배타적 경제수역 선포에 즈음하여 중국이 정책기조로 삼았던 내용을 요약하면 다음과 같다.

- ① 해양자원의 탐사와 개발에 관한 법체계의 완비
- ② 기본적인 탐사·개발정책 수립을 위한 수역별 기능의 설정
- ③ 수산업법의 시행과 어업기술의 향상 및 어민의 준법성 함양
- ④ 연근해어업과 원양어업의 발전을 도모하기 위한 어장관리 강화
- ⑤ 배타적 경제수역의 해양환경 보호를 위한 법률의 제정과 시행
- ⑥ 황해, 동중국해, 남중국해의 생태계 보전과 생산성 향상을 위하여 책임 있는 지역협

력협정의 체결.

## 2. 배타적 경제수역 및 대륙붕법과 외국인어업 관리 규정

중국은 1998년 6월 26일 제9기 전국인민대표대회 상무위원회 제3차회의에서 16개 조문으로 구성된 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」을 제정하고, 동일자 주석령 제6호로 공포·시행하였다. 그런데 이 법률의 주요내용은 다음에서 보는 바와 같이 유엔해양법협약의 배타적 경제수역 및 대륙붕 관련 제도를 대부분 수용한 것으로 평가된다. 다만, 내륙국(협약 제69조)과 지리적 불리국(협약 제70조)의 권리에 관한 사항은 반영되지 않았다.

〈표 IV-7〉 중국의 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」의 구성

법률조항	주요내용	해양법협약 관련조항
제1조	(입법목적) 주권적 권리와 관할권의 행사	56조, 77조
제2조	EEZ 및 대륙붕의 범위, 중첩수역 경계획정원칙	57조, 74조, 76조, 83조
제3조	EEZ 내 경제활동에 대한 주권적 권리와 인공섬·해양과학조사·환경보호 관할권 행사	56조
제4조	대륙붕자원 탐사·개발에 대한 주권적 권리와 인공섬·해양과학조사·환경보호 관할권 행사	77조
제5조	외국인어업 허가권 행사 및 자원의 보존관리조치	61조, 62조
제6조	EEZ 내 특정어종에 대한 보존관리	63조 ~ 68조
제7조	자원 탐사·개발·시추에 대한 허가권행사 및 범규준수의무 부과	77조, 81조
제8조	인공섬 등 시설·구조물 설치 운영에 대한 배타적 권리 및 관할권 행사, 안전수역 설정	60조, 79조, 80조
제9조	외국인에 대한 해양과학조사 승인권 행사	56조
제10조	해양환경 보호·보전 조치권 행사	56조
제11조	항해·비행의 자유, 해저전선·도관 부설권 인정	58조, 79조
제12조	법규 집행·추적권 및 사법권 행사	73조
제13조	규정 외 사항은 국제법 존중	58조

중국은 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」의 시행에 이어서 1999년 6월 21일 농업부령 제18호로 「중화인민공화국 관할해역에서의 외국인과 외국선박의 어업활동관리에 관한 잠정규정」을 공포하고, 같은 달 24일부터 시행하였다. 이 규정은 전문 24개조로 구성되어 있으며, 그 제명에 나타나 있듯이 중국의 배타적 경제수역에서 어업생산과 생물자원 조사 등 어업과 관련되는 외국인과 외국선박의 활동을 규제하기 위한 것이다. 그리고 벌칙 내용은 <표 IV-8>과 같다.

이 규정의 구성은 다음과 같다. ([부록11] 참조)

제1조. 제정 목적

제2조. 적용 대상

제3조. 어업활동 및 생물자원 조사활동의 허가

제4조. 내수와 영해에서의 외국인 어업활동 금지

제5조. 외국인 어업허가의 조건

제6조. 입어료의 납부·경감·면제, 항비의 납부

제7조. 허가사항 준수 의무, 어로일지 기재, 선박표지, 보고제도 이행

제8조. 어획물 해상전재의 금지

제9조. 어획물·보급물자 이적 요령과 보고의무

제10조. 외국선박에 대한 입검·억류·추적권 행사

제11조. 내수와 영해에서의 어업활동에 대한 벌칙

제12조~제15조. 배타적 경제수역에서의 위법 어업활동에 대한 벌칙

제16조. 중국항구 불법출입항 선박에 대한 벌칙

제17조. 어항수역 오염행위에 대한 벌칙

제18조. 지방자치단체의 벌금규정

제19조. 벌금 납부 후 출항허가

제20조. 입어자격의 취소

제21조. 재심사 신청 또는 제소

제22조. 국제조약의 우선적 적용

제23조. 다른 법률의 적용

제24조. 규정의 해석

〈표 IV-8〉 중국 관할수역에서의 외국인 위법어업행위에 대한 벌칙의 상한

수역구분	위법행위 내용	벌칙의 상한
내수·영해	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 어업활동</li> <li>• 생물자원 조사활동</li> <li>• 물자 공급·어획물 이적</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 벌금 50만 위안 + 어획물·어구 몰수</li> <li>• 벌금 40만 위안 + 조사자료 몰수</li> <li>• 벌금 30만 위안 + 어획물 몰수</li> </ul>
배타적 경제수역 대륙붕	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 무허가 어업활동</li> <li>• 무승인 생물자원 조사활동</li> <li>• 무승인 어획물 이적</li> <li>• 허가조건 위반 어업활동</li> <li>• 허용어획량 초과어획</li> <li>• 어로일지 미기재</li> <li>• 선위·어로정보 보고불이행</li> <li>• 선박표지 불이행</li> <li>• 어구 규격·망목제한 위반</li> <li>• 항해중 어구격납의무 불이행</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 벌금 40만 위안 + 어획물·어구 몰수</li> <li>• 벌금 30만 위안 + 조사자료 몰수</li> <li>• 벌금 20만 위안 + 어획물 몰수</li> <li>• 벌금 30만 위안 + 어획물·어구 몰수</li> <li>• " "</li> <li>• 벌금 5만 위안 + 어획물·어구 몰수</li> <li>• " "</li> <li>• " "</li> <li>• " "</li> <li>• " "</li> <li>• 벌금 3만 위안</li> </ul>
항만 수역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국어항 무단 출입, 위험물규정 위반 등</li> <li>• 오염행위</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 벌금 3만 위안 + 출항금지·항해정지</li> <li>• 벌금 10만 위안 + 오염제거비용 배상</li> </ul>

### 3. 관할수역의 경계획정문제에 관한 중국의 기본입장

유엔해양법협약 체제 하에서 체결된 한-중어업협정의 본격적인 시행과 관련하여 한국과 중국간에 미해결 상태로 남아 있는 황해와 동중국해의 배타적 경제수역 경계획정문제는 양국 해양정책상의 핵심적 과제로 될 수 밖에 없다. 왜냐하면, 두 나라 사이에는 어느 한 곳도 해역의 폭이 400해리에 달하는 곳이 없기 때문이다. 그러므로 한국은 이에 대처하여 국제해양법상의 모든 합리적 근거를 적용하여 중국측 입장을 파악·분석하고, 합법성에 관한 논리를 사전에 확립함으로써 경계획정 협상에서 공정한 교섭을 달성하기 위한 노력을 기울여야 할 것이다.

1973년 제3차 유엔해양법회의 개최 초기에 심해저위원회에 제출한 중국의 작업문서(working paper)에서는 대륙붕과 배타적 경제수역의 경계획정에 관하여 언급하면서 "해양



경계는 평등한 기초 위에 당사국간의 협의로써 결정되어야 한다"고 주장한 바 있다.<sup>215)</sup>

그리고 중국은 [육지 자연연장설] 등을 근거로 황해 대륙붕 전체가 중국에 귀속된다고 믿기 때문에 이 바다에서 중간선원칙 등을 적용하여 배타적 경제수역과 대륙붕의 경계를 획정하기 위한 논의마저 회피해 온 것이 사실이다. 중국의 국제법 학자인 Paul C. Yuan의 주장에 의하면 일반적으로 해양경계의 획정에 있어서 중국이 동의할 수 있는 기준이라 함은 ① 육지 자연연장 개념의 적용, ② 관계국간의 협의에 의한 결정, ③ 이러한 협의는 형평의 원칙에 따라 진행될 것 등이었다.<sup>216)</sup>

그러나 중국측이 유지하는 기본적인 입장을 정확하게 파악하는 것은 곤란하지만, 적어도 위의 ① 항은 1969년에 있었던 북해대륙붕 경계획정 사건의 영향을 받은 주장으로서 그 이후의 여러 국제판례를 통하여 그 원칙은 부정되고 있는 실정이므로 더 이상 주장할 명분은 없는 것으로 판단된다.<sup>217)</sup>

그리고 1998년에 제정한 [배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률] 제2조에서는 "국제법의 기초 위에 형평의 원칙에 따라 합의로써 경계선을 획정한다"라고 명시하고 있다. 따라서 중국은 주변국과의 해양경계획정에 관한 교섭에서 형평의 원칙에 입각한 관계국간의 협의를 통한 경계획정 방식을 지지하는 것으로 확인되었다. 그런데, 형평의 원칙을 적용하는 과정에서 적절한 여건이라면 한국이 주장하는 중간선 원칙의 적용을 완전히 배격하지는 않을 것으로 추정된다.<sup>218)</sup> 특히 2000년 12월 25일 베트남과의 사이에 체결된 해양경계협정 체결과정에서 중국이 견지했던 기본 입장을 면밀히 검토할 필요가 있다.

215) UN Doc. A/9021(1973), pp. 71~74.

216) Paul C. Yuan, "The New Convention on the Law of the Sea from the Chinese Perspective", *Consensus & Confrontation: The US and the LOS Convention*, Honolulu: LSI, 1984, p. 202.

217) 1977년의 영-불대륙붕경계획정 특별중재, 1982년의 튀니시아-리비아 대륙붕경계획정사건에 대한 ICJ 판결, 1984년의 메인만 해양경계획정사건에 대한 ICJ의 판결, 1985년의 리비아-몰타 대륙붕경계획정사건에 대한 ICJ의 판결, 1989년의 기네비사오-세네갈 해양경계획정사건에 대한 중재재판소의 판결, 1992년의 엘살바도르-온두라스 해양경계획정사건에 대한 판결, 1993년의 덴마크-노르웨이간 안마옌도 어업수역 경계획정사건에 대한 ICJ의 판결 등 일련의 국제재판에서 육지 자연연장원칙은 배격되었다.

218) 해양경계 획정에 있어서 중국이 형평의 원칙을 주장하는 배경은 첫째, 육지가 바다를 지배한다는 원리에 입각한 지리적 요소(배후지, 섬 등), 둘째, 해저지형과 경제적 요소, 셋째, 해안선의 길이 등인 것으로 추정된다.

#### 4. 중국-베트남어업협정

중국과 베트남은 2000년 12월 25일 통킨만(Gulf of Tonkin ; 협정상 북부만으로 표기) 해양경계획정에 관한 협정을 체결하고,<sup>219)</sup> 그 경계선으로부터 양측의 배타적 경제수역에 각각 30.5해리 폭의 공동어로구역을 설정하여, 그 수역에서의 장기간(협정상 12년) 어업협력에 관한 협정을 동시에 체결하였다.

공동어로구역의 위치는 북위 20도 이남의 해남도(Hainan)와 베트남 본토 사이의 해역으로서 남단은 북위 17도 23분 38초이다(협정 제3조). 이 공동어로구역은 해양경계선을 기준으로 자국측 수역에서 조업하는 타방국 어선에 대하여는 배타적 경제수역 연안국으로서의 권리를 행사한다는 점에서 한-중어업협정상 잠정조치수역이나 과도수역과는 법적 성격이 상이하다(협정 제9조).

그리고 공동어로구역의 북단 한계선인 북위 20도 이북의 일부 수역에 대하여 현행어업 활동을 어업협정 발효 후 4년간 허용하는 과도적 조치를 취한다(협정 제11조). 또한 북위 20도 이북의 해양경계선 주변 일부 수역에 양측 각 3해리 폭의 소형어선 완충구역을 설정하여, 소형어선의 우발적 영해 침범조업을 지도하도록 하고 있으며(협정 제12조), 어업협정의 원만한 시행을 위하여 중국-베트남 어업공동위원회를 설립한다(협정 제13조).

그 외에도 항행안전 및 조업질서 유지(제14조), 해양사고 구조와 긴급피항(제15조 및 부속서), 영해에서의 무해통항권 확보(제16조) 등에 관하여도 규정하고 있다([부록 3] 참조).

219) 중국이 주변국과의 해양경계획정에 관하여 합의한 것은 역사상 최초의 일이다.

## 제3절 중국의 어업관리제도

### I. 개 관

1949년에 중국의 동력어선은 60척으로서 보잘 것 없는 수준이었으나, 1952년에는 어민에 대한 통제 강화로 인하여 그나마 대부분 홍콩으로 이전해 갔다. 그러다가 1960년부터 정부의 통제를 완화하고 세제상의 혜택을 부여함으로써 어민의 생활환경이 개선되고 어획량도 증가하였다. 이때 어선수는 약 20만척이었다. 1970년대에는 어획된 어류의 상품성이 떨어졌으며, 1980년대에는 발해어장의 폐쇄, 항해어장의 황폐화 등으로 인하여 연근해어장의 수산자원 고갈현상이 나타나기 시작하였다. 그럼에도 불구하고, 1988년에는 어획량 면에서 세계 제3위로 부상한 이래 1990년부터 줄곧 세계 제1위의 위치를 지키고 있다.

중국은 1950년대부터 근거법규가 없는 상태에서 어정관리기구를 설치하여 어업을 관리하기 시작했으며, 1986년에 어업법을 제정·시행하면서부터 어업에 대한 본격적인 국가관리가 실시되었다. 현재 중국이 시행하는 어업관리방식은 주로 어업허가제도와 금어제도이고, 어정어항감독관리기구가 어업법규의 집행을 감시·감독한다. 어정어항감독관리기구에는 국가, 해구 및 지방 어정어항감독관리기구가 있고, 이들은 중앙정부에 의한 통일관리와 지방정부에 의한 분급관리의 원칙 하에 각기 해당 관할수역에서 어업감시·감독업무를 수행한다. 이러한 어업감시·감독은 어정선에 의한 해상에서의 감시·감독, 어항에 배치된 어정검사원에 의한 어항에서의 감시·감독 등이 있다. 어정선은 1970년대 말부터 건조되기 시작하여 현재는 1,200여척으로 확대되었으며, 어정검사원은 약 3만여명에 달한다.

이와 같이 어느 정도 어업관리체제와 인적·물적 기반을 구비한 중국의 어업감시·감독제도는 체제상의 문제점과 어정검사원의 권한 및 책임이 명확하지 않아 권한을 남용하는 경우가 종종 발생할 뿐만 아니라, 어업 감시·감독과정에서 일부 감시·감독기관과 어정검사원은 어업관계 법령의 집행보다는 당해 부문과 개인의 이익추구에 치중한다는 비판도 있다.

## II. 중국 어업관리제도의 기본체제

### 1. 어업관리의 전개

중국은 1949년 중화인민공화국의 출범과 더불어 1950년대부터 어정관리기구를 설립하고 관련법규를 제정하여 어업을 관리하기 시작하였다. 1955년에는 기선저인망어업금지구역 설정하여 그 구역에서의 기선저인망과 트롤어업을 전면 금지하였고, 1957년에는 「어업자원번식보호잠정조례(漁業資源繁殖保護暫定條例)」를 제정·공포하였다. 그리고 1970년대 말부터 어업관리를 강화하였는데, 1979년 2월에는 국무원이 수산자원의 증식보호와 수산업의 발전을 목적으로 하는 「어업자원번식보호조례(漁業資源繁殖保護條例)」를 새로이 제정하여 수산자원의 보호대상 어종과 채포방법, 금어기·금어구, 어구와 어법, 어업허가제도, 어선과 어구의 수 등에 관하여 구체적으로 규정하였다.

그리고 이 조례를 기초로 1979년의 「어정선관리잠정방법(漁政船管理暫定方法)」, 「어정관리업무잠정규정(漁政管理工作的暫行規定)」, 「어업허가증의 몇가지 문제에 관한 잠정규정(漁業許可證若干問題的暫行規定)」, 1981년의 「발해구수산자원번식보호규정(渤海區水產資源繁殖保護規定)」, 1983년의 「해양어선관리잠정방법(海洋捕撈漁船管理暫行方法)」, 「국영어업회사의 어로일지제도 마련과 개선에 관한 통지(關於建立健全國營漁業公司漁撈日誌的通知)」, 1985년의 「동중국해 외해어장에서 조업하는 어선관리에 관한 잠정방법(東海外海漁場作業漁船管理暫定方法)」 등 일련의 법규가 제정·시행되었다.<sup>220)</sup>

그리고 1986년에는 6개장 35개조로 구성된 중화인민공화국 어업법을 제정하였는데, 이는 중국어업에 관한 기본법으로서 어업관리에 관한 체계적인 규정을 두고 있으며, 각 지방정부는 이 어업법에 따라 지역특성을 감안한 어업법시행방법을 제정하여 어업을 관리하여 오다가, 2000년에 개정된 바 있다.<sup>221)</sup>

220) 農牧漁業部政策法規司, 「農牧漁業法規 編」(1949-1986년), 農業出版社, 1989, pp359~534, 中華人民共和國漁政漁港監督管理局, 「漁業法律法規規章全書」, 中國法制出版社, 1999, pp. 1~426.

221) 중국은 1929년에 어업법을 제정하였다가 공산정권 출범(1949년)으로 폐지되었기 때문에 1986년의 어업법은 개정된 것이 아니라, 제정된 것이다. 그리고 이 법률은 2000년에 개정되었다.

## 2. 중국의 어업관리 정책방향

중국의 어업관리는 어획노력량 규제방식과 기술적 규제방식을 채택하고 있다. 어획노력량 규제방식은 어업에 투입되는 요소 즉, 허가할 당시의 어선수, 기관마력, 어장 등을 규제하는 것이다. 그러나 어획노력량 규제의 대상이 아닌 어업기술, 어로설비나 어획성능의 개선 등에 의한 수산자원의 과도개발을 막기는 어렵다. 그 뿐만 아니라 허가의 대상이 되는 어선수와 어선의 기관출력도 법집행력의 부족으로 꾸준히 증가하여 왔다.

중국은 어획노력량이 과도하게 투입되어 수산자원이 무차별적으로 남획된 시기인 1970년대 말기부터 허가제를 실시하고 어획노력량의 증가를 억제하는 일련의 조치를 강구했다. 1983년부터는 수년에 걸쳐 발해, 황해, 동중국해 근해에서 어선의 증가를 강력하게 억제하도록 하는 조치를 취하였으며, 1987년부터는 해양 어선수와 마력수를 동시에 억제하기 시작하여 1995년 말에는 1990년의 수준을, 2000년에는 1995년의 수준을 초과하지 않도록 하였지만, 실제로는 1995년에 척수로 11%, 마력수로 24%를 초과하였고, 2000년에도 남해구가 5,589척을 초과하는 등 계획지표는 준수되지 않는 것으로 나타났다.

또한 1980년대 초부터 수산자원의 보호와 회복 및 합리적 이용수준과, 자원의 어획가능량에 근거하여 주요어장과 여기에 어선수를 조정하였다.<sup>222)</sup> 그러나 어선건조가 이미 과도하게 허가된 상황에서 어장진입에 대한 통제가 불가능했으며, 또 어선수만 제한하고 마력수를 제한하지 않았기 때문에 어획노력량의 실질적인 통제가 거의 이루어지지 않았다. 그리하여 동력어선은 1979년의 4만척에 215만kW로부터, 1986년의 16만척에 433만kW로, 2000년에는 24만척에 1,222만kW로 계속 증가하였다.<sup>223)</sup>

2001년 현재 24만4천3백척의 해면어선 중에서 이른바 三無漁船이 7만7천2백 척으로 27.5%를 차지하고, 三證不齊漁船이 5만9백 척으로 20.8%를 점하며, 양자의 합이 전체 어선수의 50%에 달한다.<sup>224)</sup>

기술적 관리방식은 수산자원의 재생산을 위한 최소한의 보존조치이지만 어업자의 어업

222) 중화인민공화국 국무원이 1987년에 공포한 「中華人民共和國漁業法實施細則」의 제5조에서는 舟山漁場의 동계 갈치어기, 浙江漁場의 부세어기, 東, 中漁場의 부세어기, 呂四漁場의 부세, 참조기, 병어어기, 渤海漁場의 추계 대하어기 등을 주요어장, 주요 어기로 하고 있다.

223) 夏章英, 「漁政管理學」, 海洋出版社, 1996, p. 97.

224) 劉堅, 「徹底整頓三無和三證不齊漁船」, 「中國水產」, 2001년 제3기, p. 5.

三無漁船이라 함은 유효한 선박검사증서, 선박등록증서(선적증서 또는 국적증서), 어업허가증의 3가지 증서 모두가 없는 어선을 말한다. 三證不齊漁船이라 함은 이들 3가지 중에서 일부를 구비하지 못한 어선을 말한다.

생산성이나 기대 이익을 저하하는 등 여러 가지 복잡한 문제를 내재하고 있어서 어업관리의 목적을 충분히 달성하지 못하고 있다.

비록 현행 어업법이 수산자원의 보호와 합리적 이용을 위해 제정되기는 하였지만, 어획량의 상한이 규제되지 않고 있기 때문에 중국 연근해 어장의 많은 수산자원은 과잉개발되어 최대 지속적 생산량의 한계를 넘고 있다. 따라서 어획강도를 50% 이상 저하시켜야 자원의 회복이 가능한 것으로 평가되고 있다.<sup>225)</sup> 갈치, 부세, 참조기 등 경제어류자원은 최대 성어기와 비할 때 아주 낮은 수준이고, 동시에 어체의 소형화가 진행되고 있으므로 한국, 일본의 해당어종의 어획량은 정체 내지는 감소하는 데 반해, 중국의 해당 어종의 어획량은 1990년대 이후 급속하게 증가하고 있다. 동중국해, 황해 등의 해역에서 자원의 감소가 공인되고 있는 시점에서 이러한 어획량의 증가는 과잉어획노력의 투입에 기인하는 것이기 때문에 1999년부터는 해면어업의 제로 성장정책을, 2001년에는 마이너스 성장정책을 강력하게 시행 중이다.

### 3. 어업관리제도의 기본체계

중국의 어업관리제도에는 어업허가제도, 기술적인 관리제도, 치어혼획률 검사제도, 수산자원 증식보호비 징수제도 등이 있다.

〈표 IV-9〉 중국 어업관리제도의 기본체계

유 형	주 요 내 용
어업허가제도	허가증에 어선의 기관 마력, 어구와 어법, 어장, 어기, 망목의 크기, 채포 체장 등을 명시, 허가증의 연차검사 실시
기술적 관리제도	금어 및 휴어, 체장의 제한, 망목 크기의 제한 등
수산자원 증식보호비 징수제도	천연 수생동식물을 어획하는 모든 어업자 대상. 허가증 발급 전의 3년간 어획물 평균 총생산액의 1%~3%, 경제가치가 비교적 높은 어종은 3%~5%
치어혼획률 검사제도	치어혼획률은 일반적으로 어획량의 20% 이내
TAC 어업관리제도	시행하지 않음

225) 김정봉·고재모·류효영, 「중국 수산업의 조사연구」, 한국농촌경제연구원, 1996, p. 27.

### 1) 어업허가제도

어업허가는 허가권을 갖는 현급 이상 어정관리기구가 신청인의 신청에 근거하여 심사를 거친 후 신청인에게 어업활동에 종사할 수 있도록 허가하는 행정처분이다. 어정관리기구가 어업을 허가한 경우에는 어업허가증을 발급하는데, 어업허가증은 국가가 어업을 허가하는 증서로서 어업자의 어업활동에 대하여 합법성을 부여한다.

어업허가증은 현급 이상의 어업행정관리기관이 조업수역, 업종, 어획대상과 어선 마력의 크기에 따라 심사·발급한다.<sup>226)</sup> 해양에서의 기선저인망, 선망 그리고 중국이 관련 국가와 어업협정을 체결하여 정한 공동관리해역 또는 공해어업에 종사하는 어선의 어업허가증은 국무원 어업행정주관기관이 허가하고, 기타의 어업허가증은 현급 이상 지방인민정부의 어업행정주관기관이 발급하는데, 국가에서 하달한 어선과 어구의 억제지표를 초과해서는 안된다.<sup>227)</sup> 즉 중국은 1987년부터 해면어선수와 어선의 기관마력을 동시에 억제하기 시작하여, 어선수와 마력이 1995년에는 1990년의 수준을, 2000년에는 1995년의 수준을 초과하지 않도록 하고 있다.

그리고 어업허가증의 유효기간은 5년이며, 매년 연차검사를 받아야 한다. 또한 어업자는 유효한 어업허가증을 항상 소지해야 하며, 허가증에 명시한 조업장소, 업종, 대상 어획물, 조업기간, 어구수량 등을 준수해야 한다.

1989년 농업부에서 공포한 漁業捕撈許可證管理辦法에서는 어업법과 그의 시행세칙에 근거하여 아래와 같은 구체적인 규정을 두고 있다. 외해어선, 근해어선의 주기관이 441.3KW 이상이면서 기선저인망어업금지구역선 외측에서 조업하는 국영 기선저인망, 선망어선의 허가증은 반드시 성급 어업행정주관기관의 심사를 거친 후, 해당 해구의 어정감독관리기관에 제출하여 다시 심사를 거치고 국가 어업행정주관기관의 인정을 받을 후에 해구 어정관리기관이 발급한다.

주기관 출력 440.56kW 이하의 대중어업(국영어업을 제외한 기타 어업)의 저인망, 선망어선과 기선저인망어업금지구역선 내측 수역에서 조업하는 국영어선의 허가증은 성급 어업행정주관부서에서 심사발급한다.<sup>228)</sup> 그리고 어선검사증서, 어선등록증서와 국무원 어업

226) 농업부, "어업허가증관리방법", 1989년.

227) 어업법 제23조

228) 이 밖에 주기관 출력이 441.3kW 이상인 균중어업의 기선저인망, 선망어업의 허가증은 해구 어정어항감독관리기관의 심사와 국가어업행정주관기관의 승인을 거친 후, 해구 어정어항감독관리기관이 발급한다는 규정은 연해의 일부 성에서는 아직도 시행되지 않고 있다.

행정주관기관에서 규정한 기타 조건을 구비해야만 어업허가증을 발급받을 수 있으며, 허가증은 매매, 양도, 임대할 수 없다.

## 2) 금어제도

금어제도(禁漁制度)는 국가가 수산자원을 보호하기 위해 주요 어종의 각 생활단계에 따라 집중적으로 활동하는 산란장, 월동장, 색이장 등에 일정범위의 금어구, 보호구, 휴어구와 일정기간의 금어기, 휴어기를 설정하며, 또 수산자원을 극심하게 파괴하는 어구·어법의 사용을 금지하는 제도이다.

금어구에는 금어구, 휴어구와 보호구가 있는데, 이들은 모두 일정한 범위의 수역을 정하여 일부 어종에 대해 특별히 조업을 금지하는 것이다. 차이점이라면 금어구의 금어기간은 일반적으로 1년(혹은 6개월 이상)이고, 휴어구의 휴어기간은 일반적으로 몇 일 혹은 몇 개월(반년 이하)이다. 보호구는 주요 경제어류의 치어를 보호하기 위해 설치한 것인데, 보호기간은 휴어기간과 유사하지만, 일정한 규격의 어선은 어업활동을 계속 할 수 있다.<sup>229)</sup>

중국의 금어구로서 대표적인 것은 기선저인망어업금지구역이다. 중국연해의 대부분은 어류의 산란장이고 또한 치어의 성육장이기 때문에 근해수산자원을 보호하기 위한 조치로서 1955년 6월 8일 국무원이 공포한 「발해, 황해 및 동중국해의 기선저인망어업금지구역의 명령에 관하여」에서는 17개 기점을 연결하여 형성된 금지구역선을 설정하고, 금지구역선 내에서 기선저인망어업을 금지하였다. 뒤이어 1957년 국무원의 「발해, 황해 및 동중국해의 기선저인망어업금지구역 명령의 보충규정」에서는 기선저인망어업금지구역선을 남쪽으로 북위 27도까지 연장하여 모두 19개의 기점으로 확대하였다. 그리고 1980년 국무원, 중앙군사위원회는 남해구(17개 기점)와 북건설(6개 기점) 연해에 기선저인망어업금지구역선을 획정할 것을 허가하였다. 1981년 국무원은 기선저인망어업금지구역선 이내의 해역에서 모든 기선저인망어선의 조업을 금지하도록 하여 기선저인망어업금지구역이 확정되었다.

보호구로서 중요한 것은 국무원이 1981년 「동중국해, 황해, 발해 주요어장과 어기에 있어서 생산의 안배에 관한 잠정규정」을 통하여 지정한 기선저인망어업금지구역선 외측에 동

229) 주요 경제어류란 경제적 가치가 비교적 높은 어류를 말한다. 1988년에 農業部, 財政部, 國家物價局에서 발표한 「漁業資源增殖保護費徵收使用方法」 제15조에서는 경제적 가치가 비교적 높은 수산자원의 품목은 국무원 어업행정주관부문에서 확정한다고 규정하고 있다. 1989년 농업부에서 공포한 「關於確定經濟價值較高的漁業資源品種目錄的通知」에서는 부세, 참조기, 돔 등을 경제가치가 비교적 높은 수산자원 품목으로 지정하였는데, 이러한 품목은 자원변동과 시장수요의 변화에 따라 조정될 수 있다.



중국해, 황해에 있어서 부세 치어 보호구와 갈치 치어 보호구, 1988년 5월에 국무원이 허가한 동중국해 갈치 산란보호구 등이 있다.

휴어구로는 1995년에 농업부가 설정하고, 1998년에 개정된 황·동해 하계 휴어구와 1999년부터 시행한 남해 휴어구가 있다. 이리하여 휴어구의 범위는 중국의 전 해역에 확산되었다.<sup>230)</sup> 현재 중국에서는 휴어제를 특히 강화하고 있지만, 실질적으로 그 효과는 거의 해당 연도에 소실됨으로써 자원에 대한 보호와 회복의 작용은 거의 없다고 할 수 있고, 심지어 그로 인하여 집중남획까지 이루어지고 있다.

### 3) 체장제한과 치어혼획률 검사제도

채포대상 어종의 체장과 치어혼획률을 규정하는 것은 미성숙 개체를 보호하여 최소한 1차례의 생식기회를 갖도록 함과 동시에 친어를 보호하기 위해서이다. 중국에서 시행하고 있는 어획물 채포크기의 제한에 있어서 전국적으로 적용되는 통일된 규정은 없다. 예를 들면 1981년에 발표한 「발해구 수산자원번식보호규정」에서는 본 규정에서 지정한 중점보호 품종의 채포기준을 황해구의 어업지휘부, 발해구의 관련 성, 시의 수산행정기관 및 과학연구기관이 협의하여 결정하고, 당시의 국가 수산총국의 심사와 동의를 거치도록 하였다. 1983년의 「복건성 수산자원 번식보호규정 시행세칙」에서는 어류의 최소 채포기준을 갈치 0.15kg, 부세 0.25kg, 참돔, 갯장어 0.75kg으로 규정하였다.

치어혼획률 검사제도는 치어의 생장과 산란 등의 특정시기에 있어서 금어, 보호, 휴어구역 이외의 수역에서 저인망어선에 의하여 어획된 어획물 중에서 치어가 차지하는 비율을 검사하는 것으로서 수산자원의 보호와 합리적인 이용을 위한 하나의 중요한 조치이다. 어획물 중의 치어혼획률에 대하여 중국정부는 일정한 규정을 두고 있는데, 어종과 해구에 따라 그 내용이 다르다.

이는 일반적으로 어정관리기관의 통일검사와 생산단위의 자체적인 검사를 혼용하는 방식으로 이루어지고 있는데, 항구와 부두 위주로 각각의 어선에 대하여 어획량 중 치어혼획률을 무작위 검사하여, 치어비율이 규정치를 초과한 어선에 대해서는 필요한 경제적 제재를 가한다. 동중국해에서는 수조기, 황조기, 갈치, 병어, 준치 등 중요한 경제어류를 주 검

230) 매년 2-3 개월간의 하계 휴어제도는 연해 11개 성, 구, 시의 10만척(중국 해면 동력어선수의 약 40%에 해당됨)과 전 해면어업 노동력의 약 40%에 해당되는 100만 어민(중국 해면어업 종사자의 수는 1980년대 말 이후에도 연평균 3.2% 증가하여 1998년 말 현재는 271만명에 달함)이 적용을 받는다. 일부 관료들과 학자들은 휴어가 현재의 중국 어업상황으로는 비교적 시행 가능한 제도이며, 또 영향력이 큰 어업관리제도로 판단하고 있다.

사대상으로 삼으며, 검사시기는 매년 7월에서 10월에 집중된다.

1983년의 「복건성 수산자원 번식보호규정 시행세칙」에서는 총어획물 중에서 채포 크기에 도달하지 않은 치어의 중량이 25%를 초과하지 않도록 하고, 어종별 치어의 중량도 동일 어종 어획물의 25%를 초과하지 않도록 규정하고 있다.

#### 4) 총허용어획량 관리제도

2000년 10월에 어업법을 개정하여 총허용어획량 관리제도의 도입을 위한 법적 근거를 마련하였지만, 아직은 본격적으로 시행되지 않고 있다.

기존의 어업관리제도와 더불어 중국이 도입·시행하고자 하는 총허용어획량 관리제도는 조업방식에 따라 단일할당제, 개별할당제, 양도성 개별할당제로 나누는데, 어업법에서는 총허용어획량을 정하여 행정체계에 따라 할당한다고 되어 있어서 기본적으로는 개별할당제를 운용할 예정이고, 양도성 개별할당제에 대해서는 아무런 언급이 없다.

#### 5) 수산자원 증식보호비의 징수

중국은 자원보호의 필요성에 입각하여 수산자원 증식보호비를 징수하여 수산자원 증식과 보호에 전용하고 있다. 이는 1985년 「황해 및 발해에서의 대하 보호증식기금의 징수와 징수금의 사용규정」에서 대하의 어획에 한정해서 "보호증식기금"의 명칭으로 부과하기 시작하였으나, 현재는 수산자원 증식보호비로 불리어지고 있으며, 중화인민공화국 관할해역에서 자연적으로 성장하거나 또는 인공적으로 증식한 수생동식물을 채포하는 모든 어업에 확대 적용되고 있다. 이것이 본격적으로 시행되게 된 법적 근거는 1988년 국무원의 승인을 거쳐 1989년 1월 1일부터 시행한 「어업자원증식보호비 징수사용잠정방법」이다.

### 4. 현행 어업관리제도의 문제점

#### 1) 어획노력량 통제수단의 한계

노력량은 추상적인 개념으로서 어업에 투입되는 총체적인 효과를 말하는데, 조업회수, 조업기간, 어선의 규모, 기관의 출력, 사용하는 어구의 수량과 구조, 사용하는 어업의 기술과 선장의 경력 등 요소들이 포함되어 있다. 시간의 흐름에 따라 선단구조의 변경은 명목노

력량과 실질노력량 간의 격차를 초래하게 된다.<sup>231)</sup> 그렇기 때문에 어획노력량 규제제도가 실효성을 얻기 위해서는 먼저 자원이 고갈상태에 이르기 전에 자원량의 조사와 더불어 이에 적합한 실질어획노력량을 추정하고, 실질어획노력량 이상의 어획노력량 투하는 허가제를 통해 제한하여야 한다.

그러나 노력량 관리제도는 실질어획노력량을 억제하는 기능을 갖고 있지 않다. 즉 전통적인 허가제는 자원상태를 기준으로 허가를 하지만 그 자체가 어획노력량과 어획량의 조화를 달성할 수 있는 기술적인 장치가 아니다.<sup>232)</sup> 또한 무엇보다도 자원량의 변화에 따라 적절하게 적시적량으로 어업세력을 증감하는 구조조정기능이 있어야 하는데, 전통적인 어업관리제도는 어업세력에 대한 억제기능은 있으나 새로운 어업세력의 유입이나 퇴출 과정이 자원량의 변동에 따라 자율적으로 성립될 수 없다. 따라서 자원량이 줄어들거나 어장이 축소되어도 기존의 어업세력은 변함없이 유지되어 남획 및 경제적 손실을 초래하게 된다.

## 2) 기술적 관리수단의 한계

기술적 수단은 어획노력량 통제수단, 어획량 통제수단과 더불어 기본적으로 사용되고 있는 보조적인 관리수단이다. 현재 중국에서는 기술적인 관리, 특히 휴어제를 강화하고 있다. 매년 2~3 개월간 시행하는 하계휴어제도는 연해 11개 성, 구, 시의 어선 10만여척과 100만여 어민을 그 대상으로 한다.<sup>233)</sup> 이는 현 단계에 있어서 비교적 실행 가능성 있는 제도이며,<sup>234)</sup> 이미 영향력이 큰 어업관리제도로 되었다. 그러나 그 효과는 거의 해당 년도에 소실됨으로써 자원에 대한 보호작용은 미미한 것으로 파악되고 있다.

231) 어획노력량의 구성요소는 어선세력(척수, 톤수, 마력수), 조업일수, 조업기간, 어구수, 어로장비, 어획기술 등 다양하다. 따라서 어느 것을 어획노력량의 단위로 할 것인가는 어획노력량을 제한하는 데 있어서 가장 중요한 사항이다. 현재 어획노력량 규제제도를 채택하고 있는 국가에서는 통상 어업의 특성에 따라 어선 척수, 어선 톤수, 어구수 등을 어획노력량 단위로 사용하고 있으나, 이는 명목어획노력량에 불과하다. 실질적으로 어획노력량을 규제하기 위해서는 자원량과 연계한 실질어획노력량을 계산해야 하는데, 이는 어획노력량 구성요소들이 기술개발에 따라 달라지기 때문에 현실적으로 그 산출은 거의 불가능한 것이 사실이다.

232) 최중화, 「現代國際海洋法」, 세종출판사, 2000, p. 109.

233) 현재 중국의 총 어선 90여만척 중에서 해양어선은 40여만척이다. 해양어선 중에서 동력어선은 약 24여만척인데, 각종 증서를 불비한 어선을 합하면 30여만 척을 초과하는 것으로 추정된다. 그렇다면 휴어제도의 적용대상은 중국 해양 동력어선의 3분의 1에 해당된다. 그리고 중국 해면어업 노동인구는 1980년대말 이후에도 매년 평균 3.18%의 속도로 꾸준히 증가하여, 1998년말 현재는 271만명에 달한다. 따라서 하계휴어제도의 적용 대상은 전 해양 어민의 약 40%이다.

234) 農業部 副部長 齊景發과 일부 학자들의 견해이다.

### 3) 행정체제의 비효율성

전통적 어업관리가 자원보호와 자원의 적절한 이용이라는 목표를 달성하지 못한 것은 제도적인 한계성 뿐만 아니라, 행정력의 부실도 중요한 원인이 되고 있다. 물론 수산자원량 감소가 여러 가지 요인에 의해 야기되었을 것이지만, 어획노력량의 과도한 투입이 주된 원인 중의 하나이다.

농업부 어업국은 해면과 내수면어업의 최고관리기관으로서 국무원과 어업행정주관부서에 자원의 합리적 이용을 위한 정책건의, 어업법규의 제정방향 제시, 각 해구, 성, 자치구, 직할시 어업관리사무의 조정, 외해어업과 원양어업, 근해기선저인망어선에 대한 허가증의 심사·발급 등 기능을 갖고 있다. 해구어업관리기관은 국가가 해면어업 관리를 강화하기 위해 설립한 것으로서 소속 성, 자치구, 직할시의 어업관리를 조정하고 성 범위를 초월하여 조업하는 어선에 대한 허가증 심사발급 등의 기능을 수행한다. 해구 어정국의 관할범위는 기선저인망어업금지구역선의 외측 수역, 중요한 어장, 어기, 보호구, 휴어구 등이다.

중앙정부의 어정관리기관이 관할권을 행사하는 데 있어서 어업법의 집행체제는 반드시 해상·어항·어선검사를 결합하여 종합적으로 진행되어야 하는 반면에, 현재 중앙의 어업관리기관은 거의 관할 내용에 따라 설치되어 있고, 또 관할 내용에 따라 여러 갈래로 분리되어 집행된다. 따라서 어정관리, 어항감독, 어정검사기관간의 협조가 부족한 상황이다. 또한 1,200여척에 달하는 어정선의 확보로 해상에서의 법집행은 어느 정도 가능한 반면에, 어항에서의 감독과 검사를 위한 기초시설은 낙후되어 있다. 어항감독기관은 90% 이상이 항구에 설치되어 있어서 어선, 어민과의 거리가 제일 가깝고 상황파악이 비교적 용이하며, 비용적으로 보아도 경제적이어야 하고 법집행에 있어서 핵심이 되어야 함에도 불구하고, 그 기능을 충분히 발휘하지 못하고 있다.

이 밖에 어정검사원도 극히 부족하다. 현재 광동성은 국가의 공식적인 어정검사원이 1/3 밖에 되지 않고, 검사원의 급료 등 제반 경비의 60% 이상은 수산자원 증식보호비의 징수와 벌금에 의해 충당하고 있는 실정이다.<sup>235)</sup>

### 4) 중앙집중식 통일관리의 불합리성

중국에서는 통일관리(統一管理)와 분할관리(分級管理)를 결합하는 원칙 하에 중앙과 지방 두개 계통에 의해 어업관리가 행해진다. 이는 중앙정부의 직접적인 관리기능을 강조함

235) <http://sss.shina-fisheries.org>, 2000년 12월 5일.

과 동시에 지역이 넓고 경제주체가 다양하며, 또 분산되어 있는 중국 실정에도 부합되지만 관리주체와 관리단계가 과다하고, 중앙과 지방의 협조가 어려우며, 통일관리의 부족 등 문제점들도 있다. 지방행정부문이 실질적으로 상당한 관할권과 감독권을 행사하고 있다. 중앙과 지방 뿐만 아니라, 성내에서도 대체적으로 행정조직과 일치하는 분할관리를 한다. 수산자원의 공유성(公有性), 회유성 등 특징은 자원의 과학적인 통일관리를 요구하지만 현재의 어업행정체제를 보면 각급 행정관리기관간에는 실질적인 통일관리(재정, 설비와 인력의 배치)가 이루어지지 않고 있어서 상급기관이 하급기관을 효과적으로 통제할 수 없는 상황이다.

#### 5) 심각한 지방이기주의

어업관리에 있어서 상술한 통일관리부족과 더불어 지방이기주의는 날로 심각해지는 추세이다. 많은 지방관료들은 지방의 이익을 위하여 중앙의 어업노력량 억제지표를 다양한 수단으로 회피하여 허가를 해주거나 혹은 불법어업에 대해 묵인하는 경향이 있다.

2000년 말 중국은 새로운 어업법 시행을 위해 수개월간 전국에 걸쳐 해면어선의 종류, 업종, 생산능력, 어로장비 등 선박성능과 특징에 대해 체계적이고 전면적인 조사를 실시했는데, 조사결과는 중국 해면어업의 구조적인 문제가 매우 심각한 것으로 나타났다. 예를 들면, 남해구의 현재 어선수는 제9차 5개년 경제개발계획기간의 억제지표보다 5,589척 초과하였고, 7만 여척의 어선 중에서 선명, 선적항, 선적증서가 없는 이른바 三無漁船과 三證不齊漁船이 40%에 달한다.

그리고 광동성의 현재 어선수는 52,671척으로서, 제9차 5개년 경제개발계획기간의 억제지표보다 3,461척이 초과되었으며, 三無漁船이 14,340척, 三證不齊漁船이 12,760척으로서 해면어선 총수의 27.2%와 24.2%에 달하고, 양자의 합은 해면어선 총수의 절반을 초과하는 실정이다.<sup>236)</sup> 이렇게 방대한 규모의 어획능력이 통계 범위와 어업관리의 범위에서 제외되어 불법어업을 행함으로써 수산자원에 압력을 가하고 있다.

이러한 문제가 발생한 원인 중의 하나가 지방 관료들이 지방의 이익을 위해 이를 방임했기 때문이다. 통일관리와 분할관리를 함에 있어서 반드시 경제적 권한과 책임 및 이익의 소재를 명확히 해야 하는데, 경제적 권한은 경제적 책임과 경제적 이익을 실현하는 필요조건이고, 경제적 이익은 경제적 책임을 수행한 후에 일정한 경제적 권한에 따라 실현되는 물질

236) <http://sss.shina-fisheries.org>, "廣東省首次海洋漁船'家底'普查爆出驚人內幕", 2000. 12. 5.

적 이익이다. 3자의 결합과정에서 중앙정부에 대하여 권한과 이익만 요구하고 경제적 책임을 다하지 않는 것과, 경제주체가 옹당히 가져야 할 경제적 권한과 합리적 이익을 무시하는 두 가지 경향이 나타나고 있다.

### Ⅲ. 중국의 어업감시·감독실태

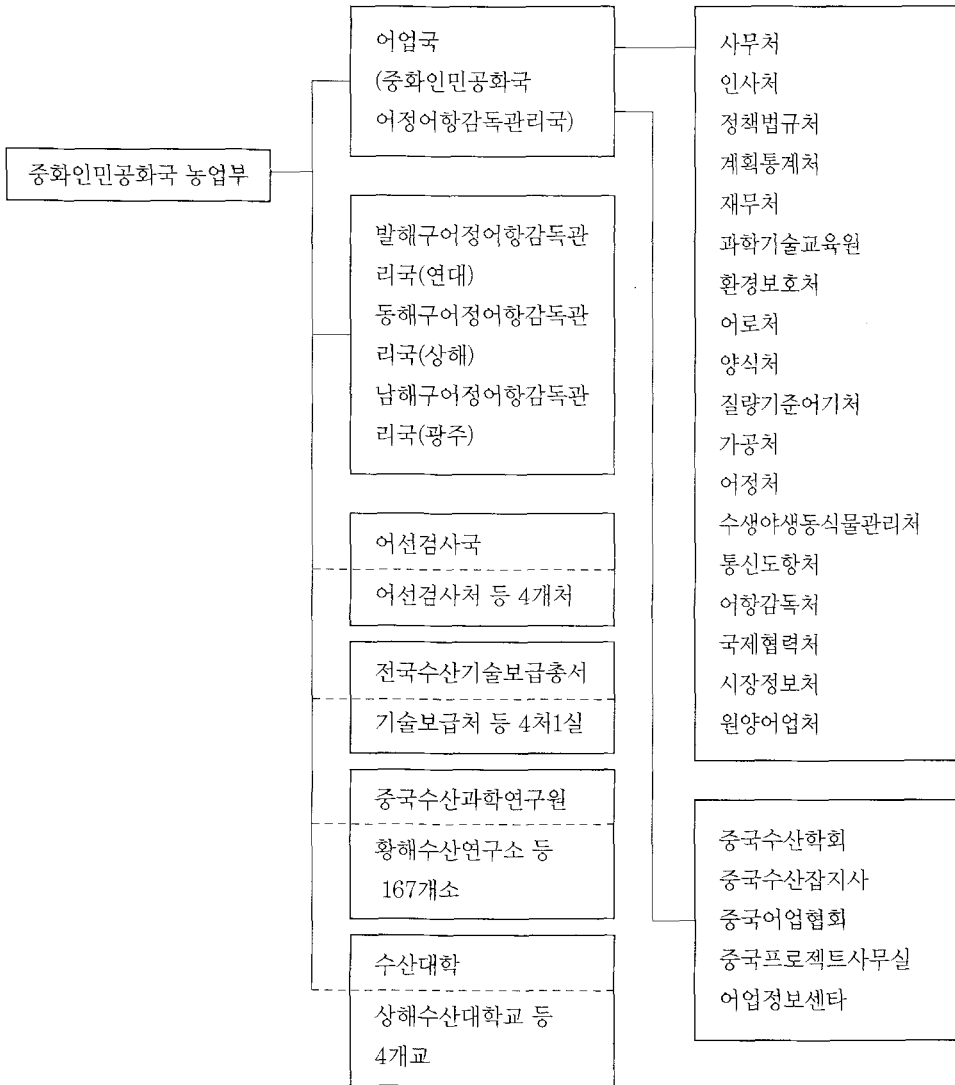
어업 감시·감독이란 어정감독관리기관이 어정검사원을 통해 각종 어업에 종사하는 자의 어업법규 집행여부를 일방적이고 강제적으로 검사하는 행정행위이다. 어업법 시행세칙에서 "어정검사원은 각종 어업 및 어선의 증서, 어선, 어구, 어획물과 어법에 대해 검사할 권리가 있다"고 규정하고 있는데(제7조), 이것이 어업 감시·감독활동의 법적 근거이다.

#### 1. 감시·감독기관

중국에서는 어업관리를 어정관리라고 하는데, 이는 어업법규의 제정과 법집행을 통하여 어업생산 전 과정에 대하여 계획, 조직, 지휘, 조정 및 감시·감독하는 일련의 관리활동을 말한다. 협의의 어정관리는 국가가 어정감독관리기관을 설치하고 거기에 어업행정법집행권을 부여하여 어업을 감시·감독하게 하는 행정적인 법 집행과정이다. 어정관리의 임무는 이러한 감시·감독을 통해 수산자원의 보호, 증식, 개발과 합리적인 이용을 강화하고, 어업생산질서를 유지하며, 대외적으로 국가의 어업이익을 보호하는 것이다.

어업법에서는 어정감독관리기관의 설립에 대해 명확한 규정을 두고 있는데, 제6조에서 "현급 이상 인민정부의 어업행정주관부서는 중요한 어업수역, 어항에 어정어항감독관리기관을 설립할 수 있다"고 명시하였고, 어업법 시행세칙 제6조에서는 "국무원어업행정주관부 문은 황·발해, 동중국해, 남중국해 3개 해구에 어정감독관리기관을 설립하고..."라고 규정하고 있다. 현재 중국의 어정감독관리기관은 국가 어정감독관리기관, 해구 어정감독관리기관과 지방 어정감독관리기관으로 구성되어 있다.

〈표 IV-10〉 중국의 수산행정조직 체계도



전국의 수산업을 관리하는 어업국은 1997년 정부기구 개편에서 18개 처(處)를 어업감독처, 어항감독처, 수산물가공·질량감독처 등 10개 부서로 축소하여 분야별로 전문화시켰다. 각 해구 어정어항감독관리국은 농업부의 산하기구로서 황·발해, 동중국해 및 남중국해 3곳에 별도로 설치되어 있는데, 중앙정부의 해안지역 어정관리 임무를 맡고 있다. 이들

은 소속된 성, 자치구, 직할시의 어정관리업무를 조직, 지휘, 조정하며, 여러 해구에 걸쳐서 조업하는 어선과 농업부 혹은 어정어항감독관리국이 위탁한 근해 기선저인망어선과 선망 어선의 어업허가증을 심사·발급하는 등의 업무를 담당한다. 관할 범위는 기선저인망어업 금지구역선의 외측수역, 중요한 어장과 어기, 국가에서 지정한 보호구, 휴어구 등이다.

지방 어정어항감독관리기관은 전국 각성, 자치구, 직할시 및 각 어업 중점시, 현(縣), 향(鄉), 진(鎮)과 중요한 어업수역에 설립한 어정어항감독관리기관을 말한다. 성급에는 어정어항감독관리국 혹은 어정해양감찰총대(漁政海洋監察總隊)를, 성 소속의 시(지구)에는 어정어항감독관리처를 설치하였으며, 현(시)에는 어정어항감독관리점(漁政漁港監督管理站)을 설치하였다. 그리고 현(시) 이하의 주요 향, 진, 어구(漁區)에는 어정어항감독관리분점(漁政漁港監督管理分站)을 설치하였다. 현재는 약 2,000개의 현급 이상 어정어항감독관리기관이 있다.

상술한 어정어항감독관리기관의 감시·감독 원칙은 통일영도와 분급관리이다. 이는 주로 어정관리기관의 관할범위를 말하는 것이다. 통일영도란 어정관리의 조직·지도와 법집행 정책의 통일을 말하는데, 지역사정을 감안한 지방성 어업법규의 제정도 국가의 어업법규를 위반해서는 안 되고, 어정관리기관의 설치, 어정선, 어정검사원의 표지 및 복장 등을 통일하는 것으로서 국가 어정관리의 정체성을 나타낸다. 분급관리란 어정관리기과의 설치에 있어서 조직상의 분급건설, 관리에 있어서의 해역의 분할관리와 업무상의 분업을 말한다.

## 2. 어업 감시·감독의 범위와 내용

### 1) 범위

중국의 어업감시·감독의 공간적 범위는 해상, 어항, 시장, 공중이다. 즉 해상에서의 감시·감독, 어항 또는 포구에서의 감시·감독, 시장에서의 감시·감독 및 기타의 감시·감독으로 이루어진다. 해상에서의 감시·감독은 어로조업 중인 선박과 어업자를 대상으로 어업관련 법률의 위반혐의가 있거나, 또는 어업관련 법률의 준수 여부를 파악하기 위하여 무작위 조사를 실시하는 것이다. 또한 중국은 해상에서의 어업감시·감독을 정부차원의 어정어항감독관리국, 해구별 어정어항감독관리국, 성급 이상 지방정부의 어정어항감독관리부서가 해역별 또는 지방별로 구역을 설정하여 하고 있다.

어항에서의 어업감시·감독은 주로 출·입항하는 어선과 정박 중인 어선을 대상으로 한



다. 어항은 어선과 어획물의 주요한 집산지로서 어선의 각종 증서, 어구, 어획물에 대해 전반적인 검사를 행하는 중요한 장소이다.

시장에서의 어업감시·감독은 어업관련 행정부서가 법에 근거하여 국가에서 경영하는 시장, 농산물시장에서 유통되는 수산물에 대하여 행하는 검사이다. 시장에서의 어업감시·감독은 어업법규의 집행상황을 파악하고 불법어획물의 유통을 차단할 수 있다.

## 2) 내 용

① 어선에 대한 감시·감독 ; 어선은 어업에 있어서 가장 기본적인 어획수단이기 때문에 어업감시·감독의 가장 중요한 부분이다. 어선에 대한 감시·감독은 어선의 선명, 어선의 번호, 선적항과 어선표지 등에 대한 검사이다.

② 어업허가증 관련 감시·감독 ; 첫째, 어업허가증의 획득 및 소지 여부, 둘째, 증서의 합법·유효성 여부, 셋째, 어업허가증의 연차검사 수검 여부, 넷째, 수산자원 증식보호비의 납부 여부, 다섯째, 허가증에 기재된 어선의 등록 내용과 어선등록증서에 기재된 어선의 실제상황 간의 합치 여부, 여섯째, 마력증명서의 부착 여부, 일곱째, 어업허가증 소지자가 허가된 업종, 범위, 시간 등의 규정을 준수하는지 여부 등에 대해 검사한다.

③ 금어제도 관련 감시·감독 ; 금어구, 금어기, 휴어기와 치어 보호 관련 규정의 위반 여부, 금지된 폭약, 독약 등 물품의 휴대 여부를 검사한다.

④ 어구에 대한 감시·감독 ; 주로 어구의 종류, 크기와 수량 및 어업법규와 허가증 관리 관련규정에 대한 위반 여부, 사용이 금지된 어구의 사용 여부를 검사한다.

⑤ 어법에 대한 감시·감독 ; 수산자원을 파괴하는 어법 및 사용이 금지된 어법의 사용 여부를 검사한다.

⑥ 어획물에 대한 감시·감독 ; 어획물의 종류, 치어의 비율 등을 검사한다.

⑦ 어획물 중에 국가에서 어획을 금지하는 희귀 수생동물 및 경제적 가치가 있는 중요 수생동물의 종묘와 친어의 어획 여부를 검사한다.

## 3. 감시·감독 실태

### 1) 해상에서의 감시·감독

해상에서의 감시·감독은 주로 어정선(漁政船)의 순항감시로 행해진다. 어정선이란 어

업행정 관련법집행선의 약칭인데, 각급 어업행정주관 부문이 어업법 집행 임무를 수행하는 전용 공무선이다.<sup>237)</sup> 현재 중국의 어정기관 소속 어정선은 약 1,200척(약 14만 마력)인데, 그 중 해양에서 활동하는 어정선은 500여척이다.<sup>238)</sup> <표 IV-11>은 중국의 중앙정부 및 각 성별 어정선 분포현황과 농업부 소속의 어정선을 나타낸 것인데, 이 중에서 외국어선에 대한 감시·감독 업무를 수행하는 어정선은 농업부의 해구어정어항감독국관리국 소속 어정선들로서 모두 1,000톤 이상의 크기이다. 2001년 6월 현재 한-중어업협정 시행과 관계되는 해역을 담당하는 어정선은 <표 IV-11>에 나타낸 바와 같다.

<표 IV-11> 중국의 각 성별 어정선 분포현황 및 중국농업부 소속 어정선 일람

소속기관	척수	소속	선명	호출부호	총톤수	속력(kt)
해구어정어항감독국(어정112~)	16척	항발해구 어정국	漁政12호	BBCR4	299	12.5
요녕성(어정21001~)	62척		漁政13호	BBCR6	299	12.5
하북성(어정13001~)	22척		漁政14호	BBCR5	299	12.5
절강성(어정33011~)	111척		漁政15호	BBCR7	302	12.0
상해시(어정31001~)	56척		漁政16호	BBCR7	980	13.0
강소성(어정32006~)	174척		漁政21호	BIHA	880	15.0
북건성(어정35002~)	30척	동해구 어정국	漁政22호	BIHB	267	12.0
광둥성(어정44003~)	133척		漁政23호	BIHC	267	12.0
			漁政24호	BIHF	356	14.0

자료: 어정선에 관한 공고, 「중국수산 2001」.

어정선에는 전문직의 어정검사원과 필요한 기기를 배치하여 해역에서의 어정감시·감독임무를 수행한다. 그러므로 어정선이 법을 집행할 때는 법집행에 관한 검사와 행정처분에 대한 구체적인 사항은 어정선에 승선하고 있는 어업행정법집행관이 법에 따라 결정한다.<sup>239)</sup> 그리고 어정선은 원칙적으로 관할구역 내에서 법을 집행하고 어업행정주관기관의 지휘에 따라 하달된 법집행임무를 완수함과 동시에, 상급 어업행정주관기관은 수요에 따라 하급 행정주관부문의 어정선을 전용(轉用)할 수 있다.<sup>240)</sup>

어업법규를 위반한 행위자에 대해서는 다음과 같은 몇 가지 유형의 행정벌을 부과할 수

237) 농업부 어업국, 「中華人民共和國漁業行政執法船舶管理方法」(2000. 6. 1 공포, 2001. 1. 1 시행), 제2조.

238) 김정봉, 고재모, 류오영, 「중국 수산업의 조사 연구」, 한국농촌경제연구원, 1996년, p. 83.

239) 관리방법 제15조.

240) 동 실시방법 제11조, 제12조.

있다. ① 벌금, ② 어획물·불법소득·어구의 몰수, ③ 어업허가증 등 증서의 압수 또는 회수, ④ 손실배상, ⑤ 조업정지, 정선·회항명령, ⑥ 퇴거명령.

유엔해양법협약이 발효된 후에 배타적 경제수역에서의 어업관리 임무를 수행하기 위하여 중국정부는 매년 1,000~1,200만위안의 재정경비를 배당했을 뿐만 아니라, 1998년에는 국가계획위원회와 재정부에서 3.4억위안을 투자하여 13척의 대형 어정선을 건조하였다. 2001년 현재 244천 여척의 해면어선이 있는데, 어정선과 어선의 비례는 약 1 : 400이다.<sup>241)</sup>

## 2) 어획량에 대한 감시·감독

중국은 일찍이 국영수산회사에 대해 어로일지를 기재하도록 규정한 바 있다. 1983년 농목어업부는 「국영수산회사의 어로일지제도 마련과 개선에 관한 통지」(關於建立健全國營漁業公司漁撈日誌的通知)를 제정하여 조업시간, 조업지점, 해황, 어종별 어획량을 기입할 것을 요구하였다. 각 국영어업회사는 어로일지의 기재업무를 책임져야 하고, 중국수산과학원 및 그 소속의 각 해구수산연구소, 성(시, 구) 해양수산연구소는 수산자원의 조사연구 결과와 각 어업회사의 기록을 결합하여 자원에 대한 분석과 연구를 하도록 했다. 그러나 시행은 잘 되지 않았다.

어업법 제25조에서는 "어업에 종사하는 단위와 개인은 반드시 어업허가증에서 규정한 조업유형, 장소, 시간, 어구 수량과 허용어획량을 준수해야 한다. 그리고 대·중형어선은 수산자원 보호의 관련 규정에 따라 반드시 어로일지를 기재해야 한다"고 규정하고 있다. 그러므로 어로일지의 기입은 대·중형어선이 반드시 수행해야 할 의무이고, 어정검사원은 어선의 어로일지 기재여부를 감독·검사한다.

또한 중국은 1999년부터 어업의 "제로 성장계획"을 제시 및 집행하였고, 제10차 5개년 계획기간(2001~2005년)에는 어업의 "마이너스 성장계획"을 수립·시행하고 있다. 이는 주로 신규 어업허가를 중지하고, 어선과 마력수를 동시에 억제하는 어획노력량 투입의 통제를 통해 시행된다.

## 3) 어항에서의 어업 감시·감독

어업에 대한 어항에서의 감시·감독기관은 90% 이상이 어항에 설치되어 있고, 어선, 어

241) 한국의 어업지도선은 94척이고, 어선수는 약 9만5천척으로서 양자의 비율은 약 1:1000이다(해양수산부, 「수산행정기본자료」, 2001, p. 89, p. 138)

민과의 거리가 가장 가까우며, 어업에 대한 파악이 용이하다.<sup>242)</sup> 그러나 어정선의 해상 법 집행력과 비교해 볼 때 어항에서의 감시·감독은 상대적으로 약한 편이다.

전국 이래 중앙과 지방에서는 많은 어항을 건설하였고, 또한 어항의 명칭과 등급을 확정하였다. 1989년에 농업부는 국무원의 관련 규정에 근거하여 전국의 어항을 재인정한다고 공표하였으며, 어항의 성격과 명칭을 확정하였는데, 2000년 12월 31일까지 1,020개의 연해어항을 인정한다고 공표하였다. 이 밖에 현급 이상의 지방 어정관리기관이 공표한 어항의 수는 매우 많다.

특히 매년 2-3개월간의 하계 휴어기는 연해 11개 성, 구, 시의 10만척의 어선과 전 해면 어업 노동력의 약 40%에 해당되는 100만 어민이 적용을 받는다. 휴어기간에 해당 어선은 모두 입항해야 하고, 그물은 입고해야 하며, 어민은 상륙해야 하는데, 이 때는 어항 부족 문제, 어항에서의 감시·감독의 중요성 등이 부각된다.

#### 4) 시장에서의 감시·감독

중국의 수산물 시장은 일찍이 개방되었고, 시장규모가 상대적으로 크다. 현재 농업부의 간판을 건 18개의 수산물 도매시장이 있고, 이밖에 380여개의 지역 수산물 도매시장이 있다.<sup>243)</sup> 시장에서의 감시·감독은 통상적으로 어정관리부서와 공상행정관리부서, 어정관리부서와 시장상업부문이 공동으로 행하는데, 금어구 혹은 금어기에 불법어획한 어획물을 판매할 경우에는 현급 이상의 지방인민정부 어업행정주관부서가 즉시 조사·처리한다.<sup>244)</sup>

농업부 국가공상행정관리국이 1996년에 발표한 「수산물도매시장관리방법」에 의하면 국가의 중점수산물 도매시장은 등록한 후에 농업부와 해당 성 정부가 공동으로 관리하는데, 어업, 공상행정관리, 위생, 공안, 상업검사, 세무, 물가부문과 기술감독 등 관련부문이 공동으로 관리위원회를 구성하여 시장의 건설과 운영상의 문제를 결정한다. 시장에 출하하는 어획물은 반드시 위생, 어업행정부문의 규정에 부합해야 하고, 불법어획한 수산물은 시장에 출하할 수 없다. 도매시장은 상응하는 결산시스템이 마련되어 있고, 어획물의 매매가 성사된 후에는 시장에서 위탁 파견한 전문 관리원이 판매 금액표를 제시하는데, 거기에는 어획물의 명칭, 수량, 단가, 총액, 어획물 제공자, 어획물 구매자 등의 항목이 포함된다. 어획

242) 農業部 漁業局 漁港監督處 胡學東, 「綜合執法中的漁港監督工作」, 「中國水產」, 2000년 제3기, p. 8.

243) 吳湘生, 「我國水產物批發市場應實現第二次創業」, 「中國漁業經濟」, 2001, 제2기.

244) 어업법 제38조.

물 구매인은 판매금액표를 가지고 시장재무결산처에 가서 결산수속을 하고, 각종 비용과 세금을 납부한 후에 출고할 수 있다.

치어에 대한 시장의 감독관리를 강화하기 위해 지방정부는 치어의 어획, 매매 등 단계별 관리를 강화하고 있다. 예를 들면, 복건성 수산청과 공상행정관리국은 1997년 8월에 「시장 감독, 치어자원 보호의 강화에 관한 연합통지」를 발표하였는데, 이 통지에 의하면 하계휴 어기의 치어검사 기간에 주요 어구(漁區)에 소재한 수산어정, 공상행정관리부서는 수요에 따라 요원을 배치하여 연합검사소조를 조직하여 검사할 수 있고, 공동으로 실시 가능한 조치와 방안을 강구하여 치어의 어획, 구매, 판매 등 단계를 법제도에 포함시키도록 하였다.

하계 휴어기간에 각급 어정기관은 저인망, 안강망(장망), 정치망조업에 대한 감시·감독을 강화하여 엄격하게 치어혼획률 검사를 시행해야 하는데, 치어혼획률 검사를 거친 어획물에 대해서는 어정기관이 치어검사 등록카드를 발급한다. 생산자와 경영자가 어획물을 판매할 때는 반드시 어정기관이 발급한 치어검사 등록카드를 소지해야 한다. 각급 공상행정관리부서는 시장감독을 강화해야 하는데, 치어검사 등록카드를 소지하지 않은 어민의 어획물 혹은 불법어획물에 대해서는 법에 따라 엄격하게 처분해야 한다.

#### 4. 불법어업에 대한 처벌규정

1998년 농업부가 공포한 어업행정처벌규정에 의하면 어업법규의 위반행위에 대한 행정 처벌에는 벌금, 어획물·불법소득·어구의 몰수, 어업허가증 등 증서의 잠정적 회수, 법규에서 정한 기타의 처벌이 있다. 그리고 다음과 같은 행위가 있을 경우에는 엄중 처벌한다. 첫째, 1년 내에 3차례 이상의 법규 위반, 둘째, 수산자원에 대한 파괴효과가 큰 위반행위, 셋째, 법규위반의 영향이 큰 행위, 넷째, 동일 행위가 2개 항목 이상의 규정을 위반한 경우, 다섯째, 검사를 기피하거나 항거하는 행위 등이다. 이러한 불법어업 행위에 대하여는 조사 결과에 따라 다음과 같은 처벌을 과한다.<sup>245)</sup>

##### 1) 무허가어업

어업허가를 받지 않고 임의로 어업활동을 한 경우에는 어획물과 불법소득을 몰수하고, 또한 10만위안 이하의 벌금을 부과하며, 그 위법성이 중대할 경우에는 어구와 어선을 몰수

245) 어업법 및 어업행정처벌규정에 근거.

한다. 동력어선은 주기관 출력을 기준으로 벌금을 부과한다.

주기관 출력	가벼운 처벌(위안)	엄한 처벌(위안)
20마력 이하	200 ~ 300	3,000 ~ 10,000
200마력 이하	500 ~ 10,000	10,000 ~ 15,000
200마력 이상	1,000 ~ 15,000	15,000 ~ 20,000

#### 2) 어업허가증의 허가내용 위반, 미수검, 허가증 불소지 등

허가된 업종, 어장, 어기와 어구 수량 등에 관한 규정을 위반하여 어업활동을 한 경우에는 어획물과 불법소득을 몰수하고, 5만위안 이하의 벌금을 부과하며, 어구를 몰수하고 어업허가증을 회수할 수 있다.

구 분	가벼운 처벌(위안)	엄한 처벌(위안)
근해의 동력어선	50 ~ 3,000	-
외해어선이 임의로 근해어장에서 조업	3,000 ~ 10,000	10,000 ~ 20,000

#### 3) 금어구, 금어기 규정 위반

5만위안 이하의 벌금을 부과하며, 위반내용이 중대하면 어구를 몰수하고, 어업허가증을 회수하며, 특별히 중대할 경우에는 어선을 몰수할 수 있고, 그 행위가 범죄를 구성하면 형사책임을 묻는다. 처벌(벌금) 기준은 다음과 같다.

주기관 출력	가벼운 처벌(위안)	엄한 처벌(위안)
20마력 이하	200 ~ 300	3,000 ~ 10,000
200마력 이하	800 ~ 10,000	10,000 ~ 20,000
200마력 이상	1,000 ~ 20,000	20,000 ~ 50,000

#### 4) 어구·어법에 대한 규제위반

금지된 어구·어법을 사용하거나, 최소망목 크기에 관한 규정을 위반한 어구로 어업활동을 하면 50~1,000위안의 벌금에 처하며, 어획물 중의 치어 혼획률이 규정치를 초과할 경우에는 어획물과 불법소득을 몰수함과 동시에 5만위안 이하의 벌금을 부과하며, 위반의 정도가 중대하면 어구를 몰수하고, 어업허가증을 회수하며, 특별히 심할 경우에는 어선을 몰수할 수 있을 뿐만 아니라, 범죄를 구성하면 형사책임을 묻는다.

## 5. 어업 감시·감독체제의 특징과 문제점

### 1) 특징

① 해상 어업감시·감독은 해역분할체제로 시행된다.

각급 어업행정감독관리국 소속의 어정선은 일상적으로 해당 관할 수역에서 조업하는 어선에 대해 감시·감독한다. 기선저인망어업금지구역선의 외측 수역은 국무원 어업행정주관기관 소속의 해구 어정어항감독관리국이 감시·감독하고, 기선저인망어업금지구역선의 내측 수역은 국가에서 별도로 규정한 것을 제외하고는 인접한 성, 자치구, 직할시의 어업행정주관부서가 감시·감독한다. 연해 각시와 현의 어업행정주관부서의 어업행정 관할수역은 해당 행정 관할 범위의 영해이다. 그러나 중요한 어장의 금어기, 금어구에 있어서는 기타 지역의 어정선과 합동감시·감독도 행한다. 어업감찰총대(漁業監察總隊)는 어업행정주관부서의 위임 하에 전 수역에 대해 종합적인 감시·감독을 행한다.

② 어정검사원은 현장에서 일정한 행정처벌권을 행사할 수 있다.

불법사실이 확실하고 법적 근거를 확보했을 때, 자연인에 대한 50위안 이하의 벌금과, 법인 기타의 조직체에 대한 1,000위안 이하의 벌금 또는 경고는 현장에서 처벌권을 행사할 수 있다. 현장에서 처벌결정을 할 수 없을 경우에는 행정처벌입안심사표(行政處罰立案審批表)를 기재하고 해당 행정처벌기관에 제출한다.<sup>246)</sup>

③ 항구에서의 어업감시·감독은 행정구역에 따라 시행한다.

일반적으로 항구는 뚜렷한 지역적 특징이 있기 때문에 행정구역에 따라 항구에 소재한 어정어항감독관리기관이 감시·감독한다. 그러나 중요한 어선부두에서는 수요에 따라 항구가 소재한 지역의 상급 어업행정관리기관이 감시·감독하고, 혼합형 항구에서의 어업감시·감독은 어항 등 관련부서와 협력한다.

④ 시장에서의 감시·감독은 공상행정관리 등의 부서와 공동으로 시행한다.

시장에서는 주로 수산물의 품종, 규격 및 수산물의 원산지, 어구 등에 대해 검사하는데, 일반적으로 시장이 많고 매우 분산되어 있기 때문에 감시·감독이 용이하지 않다. 그러므로 어정관리기관은 공상행정관리부서 및 시장상업부문과 협조하여 시장의 분포상황을 파악하고, 검사계획을 수립하여 시행한다.

246) 동 규정 18조, 19조, 22조.

## 2) 문제점

① 감시·감독기관의 업무집행 형식이 규범화되어 있지 않기 때문에 원만한 법집행이 불가능하다 ;

어선에 대한 감시·감독을 하고 있음에도 불구하고, 전국적으로 절반 가량이 불법어선이다. 2001년 현재 전국적으로 244,300척의 해면어선 중에서 이른바 三無漁船이 77,200여 척으로 27.5%를 차지하고, 三不齊漁船이 5만9백여척으로 20.8%를 점하며, 양자의 합이 총어선수의 50%에 달한다.<sup>247)</sup> 그리고 어선의 선명과 번호가 중복되는 문제도 심각하다.

〈표 IV-12〉 2001년 현재 중국의 三無漁船 및 三證不齊漁船 현황

항 목	어선수(만척)	총톤수(만톤)	주기관출력(만kW)
총 어 선 수 (A)	24.3	541	1,222
三無·三證不齊漁船(B)	11.8	153.8	386.4
B/A (%)	48.5	28.4	31.6

② 관리기관 또는 지역의 집단이기주의로 인하여 어업감시·감독업무의 효율성이 확보되지 못하고 있다 ;

어업법 제6조에서는 "현급 이상 지방인민정부의 어업행정주관부서는 본 행정구역 내의 어업을 주관한다"고 규정하고 있다. 그러므로 각급 어업행정주관기관은 해당 수역 내에서 발생하는 불법어업 행위를 감시·감독해야 한다. 성 어업행정주관부서의 허가 없이 임의로 어정검사원을 파견하여 관할수역을 초월한 감시·감독 및 처벌은 할 수 없음에도 불구하고 일부 어정관리부서는 관할구역을 초월하여 경쟁적인 법집행을 하기도 한다.

이익추구란 어업감시·감독부문 혹은 소속된 검사원이 당해 부서 혹은 개인의 이익을 위하여 법집행 과정에서 규범화되지 않은 행위를 하는 것을 말한다. 이들은 법집행과정에서 각종 증서의 발급과 비용징수를 중시하고 규범화한 관리를 소홀히 한다. 특히 경계수역에서 문제가 심각한데, 더욱 많은 증서를 발급하고 더욱 많은 비용을 징수하기 위하여 어선에 대한 제한을 무시하고, 당해 지역 어선 뿐만 아니라, 타 지역의 어선에 대해서도 증서를 발급해주고 있다.

③ 현급 이하의 대다수 어정관리기관 소속 검사원들은 공무원으로서의 신분이 보장되지

247) 劉堅, "徹底整頓三無和三不齊漁船", 「中國水產」, 2001년 제3기, p. 5.



않는다 ;

대부분의 현금 이하 어정검사원은 공무원 신분이 아니기 때문에 국가로부터 일정한 처우를 받지 못하며, 어민에게 부과하는 벌금으로 관리비용을 충당하게 됨으로써 감시·감독이 적정하게 집행되지 않을 뿐만 아니라, 어업자가 관련 규정을 위반한 경우에 벌칙을 편법으로 행사하는 등 부당하게 법을 집행하는 경우가 많다.

④ 어업법에는 대·중형 어선에 대하여 어로일지를 기재하도록 규정하고 있지만, 강제력이 결여되어 있기 때문에 제대로 이행되지 않는다 ;

조업시간, 조업해역, 어종별 어획량 등의 내용을 기입한 어로일지를 관련기관에 제출하도록 규정하고 있으나, 관련 의무를 이행하지 않는 자에 대한 벌칙규정이 없다. 그리고 현행 어업감시·감독 관련 법규나 어정검사원의 권능으로는 기재된 어로일지의 정확도, 정시 제출 여부에 대한 확인 또는 검사가 잘 이루어지지 않고 있다. 그 뿐만 아니라, 어획량 통계도 어민의 진술에 의해 작성되어 어업행정체계에 보고되는데, 어민의 진술과 실제 어획량의 일치 여부에 대한 감시·감독은 전혀 이루어지지 않고 있다. 그러므로 어민들은 편의에 따라 임의로 어획량을 보고하여 통계가 작성됨으로써 신뢰성이 매우 낮다.

이상에서 논의한 바와 같이 중국은 비록 형식상 체계적인 어업관리기관을 설립하여 해상, 어항, 시장, 공중 등에서 종합적인 어업감시·감독을 행함으로써 수산자원의 보존과 합리적인 개발 및 이용을 도모하고자 노력하고 있지만, 감시·감독기관의 권한과 상응하는 책임이 불명확하며, 어업감시·감독관리기관 및 어정검사원의 이익추구 행위로 인해 원만한 법집행이 되지 않기 때문에 고질적인 불법어선과 불법어업은 근절되지 않고 있다.

## IV. 중국어업법의 개정 배경과 내용 및 영향

### 1. 어업법 개정의 배경<sup>248)</sup>

중국은 1978년 제3차 전국인민대표대회에서 개혁·개방정책의 채택을 선언한 후 계획경제에서 자유시장경제로, 통제적 봉쇄경제에서 대외개방경제로 경제정책의 기초를 바꿈

248) 옥영수, "중국 어업법 개정 배경 ①", 한국수산신문, 2002. 3. 25.

에 따라, 수산부문에서도 시장경제체제에 맞는 행정체계가 수립되었고, 1980년대 중반 이후에는 수산정책의 기초가 어선어업 중심에서 양식업으로 전환되었다. 특히 해면양식업에 대한 정책수립에 중점을 두었는데, 그 이유는 전통적으로 내수면어업에 대하여는 농어업인들이 중요시하였으나, 해면양식업은 기술부족으로 상대적인 낙후상태에 있었기 때문이다.

그리고 1990년대 중반부터는 동북아시아에 있어서 배타적 경제수역 설정 문제가 해양수산정책의 주요 쟁점으로 부각되었기 때문에, 급변하는 국제어업질서에 부응하기 위하여 중국도 수산행정조직의 개편 필요성을 느끼기 시작하였다. 또 1996년에는 유엔해양법협약을 비준하고, 새로운 직선기선을 획정하였으며, 1998년에는 배타적 경제수역을 선포함과 더불어, 일본·한국·베트남 등 주변국들과 쌍무적 어업협정을 체결하여 새로운 국제적 어업 협력시대를 맞이하게 되었다.

이와 같은 일련의 국제해양법질서의 변경과 더불어 중국이 지속적으로 추진해 온 수산분야 증산정책은 1990년대 후반부터 큰 전환기를 맞게 되었다. 즉, 주변국들과의 어업협정 체결로 인한 수산자원 관리체제의 개선을 외면할 수 없게 되었고, 수산물 3,000만톤 이상의 과잉생산 후유증으로서 자원감소 징후가 두드러졌기 때문에 1999년에는 수산업의 '제로 성장정책'을 선포하기에 이르렀다.

사실 중국의 수산물 생산량이 지난 20여년간 괄목할 만큼 증가했다고는 하나 그 내용을 자세히 살펴보면 한계상황에 이르고 있음을 알 수 있다. 즉, 어업생산량이 매년 증가세를 보여 1999년에는 4,200만톤에 이르는 했지만, 1990년대 후반 이후 증가세는 현저하게 둔화되었다. 즉 1994년을 전후한 3개년의 연평균 성장률이 18% 정도로 매우 높은 경향을 보인 후 점점 낮아져 1999년에는 6%를 하회하였다.

1980년대부터 급성장한 중국의 수산업은 1990년대로 접어들면서 차츰 구조적 변화를 수반하게 되었는데, 우선 어장이 연안해역에서 근해, 또는 외해로 확대되는 양상을 보였는데, 그 원인은 동력어선 증가와 고출력화가 진전된 때문이었다. 그리고 어획대상 생물도 저서어류가 감소됨에 따라 부어류로 전환된 결과, 부어와 저서어의 어획구성비가 크게 변화하였다.

어업생산 주체 역시 종래의 집단어업 중심에서 대중어업(개인경영)으로 바뀌어 왔다. 이러한 구조변화는 1980년대 후반의 생산증가율 둔화를 극복하고 다시 생산증가율을 크게 높이는 원동력이 되었다. 이러한 점에서 최근의 생산량 증가율 둔화를 극복하기 위한 방안을 모색하는 것이 중국 수산정책 수행의 핵심과제가 되었다.

중국의 수산물 생산량이 크게 증가한 이면에는 많은 문제점도 내포하고 있었는데, 이는

2000년에 중국정부가 수산업에 대한 현상 진단결과를 공식적으로 발표한 내용에 잘 나타나 있는바, 그것을 요약하면 다음과 같다.<sup>249)</sup>

- ① 해양환경의 악화와 수산자원의 쇠퇴.
- ② 저인망, 트롤 등 자원 소모형 어업생산구조.
- ③ 법집행 감독체제와 수산자원 관리주체 간의 동일성 결여로 지방이기주의 팽배.
- ④ 종묘생산 체제의 낙후성.
- ⑤ 과학기술 축적의 부족과 연구성과의 생산현장 적용체제 미비.
- ⑥ 어업기반시설의 취약성.
- ⑦ 어업노동력 문제의 대두.
- ⑧ 배타적 경제수역 연안국의 규제 심화로 인한 해외어장 확보의 어려움.

## 2. 개정 어업법의 내용적 특징<sup>250)</sup>

2000년에 개정된 중국 어업법의 특징은 크게 5가지로 요약될 수 있다. 즉, 1986년에 제정된 어업법의 ① 체계적 구체화, ② 적용범위의 확대, ③ 수산자원 관리 및 보호제도의 강화, ④ 법령위반 행위자에 대한 벌칙의 강화, ⑤ TAC 관리제도 도입이다.<sup>251)</sup>

첫째, 어업법의 체계적 구체화는 당초 1986년 7월 1일부터 시행된 기존 어업법의 조문이 35개 조항이었으나, 개정 어업법의 조문은 50개 조항으로서 조문수가 크게 확대되었을 뿐만 아니라, 종래 어업법의 많은 규정들이 개정됨으로써 더욱 정교한 어업정책 의지를 담고 있다는 것을 말한다. 좀 더 구체적으로 살펴보면 과거 어업법보다 18개 조항이 신설·추가되었으며, 3개 조항이 통폐합되었다. 또한 14개 조항이 수정·보완·구체화되었으므로 전반적인 재정비의 수준이라 할 수 있다.

둘째, 적용대상 어업으로서 종전의 어업법은 주로 연근해어업을 대상으로 하였으나, 개정 어업법은 연근해어업 뿐만 아니라, 내수면어업, 담수 및 해수 양식업 등 어업 전반을 대상으로 하였다. 양식업에 대한 관심이 증대되었다는 것은 양식업 관련조문이 전면 개편·보완되었다는 사실로써 알 수 있는데, 종래 5개 조문에서 11개 조문으로 확대되었다.

249) 옥영수, "중국 어업법 개정 배경 ②", 한국수산신보, 2002. 4. 8.

250) 옥영수, "중국 어업법 개정 배경 ③", 한국수산신보, 2002. 4. 22.

251) 1986년 어업법은 별도로 시행세칙을 제정하였으나, 개정 어업법의 시행세칙은 각 지방인민정부가 지방의 사정을 감안하여 제정하기로 되어 있으며, 현재 사천성은 「어업법 시행방법」을 제정한 것으로 알려져 있다.

셋째, 수산자원의 관리 및 보호에 중점을 두는 이유는 1980년대 중반 이후 증산정책의 후유증이 1990년대 들어 크게 나타났으므로 이 정책을 강력하게 시행하고자 한다는 것이다. 또 중앙정부는 수산자원의 관리문제가 중요 정책과제임에도 불구하고, 지방정부는 수산물 증산에만 집착함으로써 지방정부간 혹은 생산단위간 생산경쟁을 유발하였던 것이다. 그 결과 1999년에 중국정부는 어업생산의 제로성장정책을 선언하기에 이르렀으며, 그러한 정책 기조는 개정 어업법에 충실하게 반영되었다.

넷째, 불법어업 행위자에 대한 강력한 제재를 들 수 있다. 이는 1980년대 이후 급격한 증산경쟁의 결과 어업질서가 문란해졌고, 이를 강력하게 통제할 필요가 있었기 때문이다. 이들 제재는 어민에 대한 법적 책임을 강화함으로써 질서를 바로잡아 지속적 어업발전을 도모하는 데에 목적을 두고 있는데, 종전에는 벌칙조항이 6개로서 포괄적인 규정을 두고, 시행세칙에 상세한 규정을 두었던 것을 12개 조문으로 확대하면서 벌칙 내용을 구체화했다는 것이 특징이다. 그리고 또 하나의 특징은 수산부문 공무원의 직권남용이나 부정·부패에 대한 처벌규정이 신설됐다는 점이다. 이는 총칙 부문에 공무원의 오직방지조항(汚職防止條項)을 신설한 것과 맥을 같이 하는 것으로서 공무원의 직권남용이나 부정·부패를 강력하게 금지하겠다는 정책의지를 보인 것이다.

다섯째, TAC 관리제도를 도입한 것은 유엔해양법협약 당사국으로서 그리고 배타적 경제수역 연안국으로서 뿐만 아니라, 주변국들과 일련의 어업협정을 체결함으로써 TAC 관리제도의 도입 필요성이 증대했기 때문에 그 법적 근거를 마련한 것으로 보인다.

### 3. 구체적인 개정 내용

다음의 <표Ⅳ-13>은 1986년 어업법과 2000년 어업법의 내용을 비교하여 보인 것이다.

<표Ⅳ-13> 중국 어업법의 개요 (1986년 법률과 2000년 법률의 비교)

1986년 어업법 (1986. 1. 20 제정, 1986. 7. 1 시행)	2000년 어업법 (2000. 10. 31 개정)	비 고
제1장 총 칙		
제1조 입법목적	제1조 입법목적	동 일
제2조 적용범위	제2조 적용범위	"
제3조 양식업 위주의 수산업 균형발전	제3조 양식업 위주의 수산업 균형발전	"
제4조 국가의 기술보급·향상	제4조 국가의 어업 기술보급·향상	"
제5조 수산업 발전의 장려	제5조 수산업 발전의 장려	"
제6조 공무원 및 지방정부의 어정관리조직	제6조 공무원 및 지방정부의 어정관리조직	"
제7조 내국인에 대한 어업활동 관리·감독	제7조 내국인에 대한 어업활동 관리·감독	"
제8조 외국인에 대한 어업활동 허가·관리	제8조 외국인에 대한 어업활동 허가·관리	"
	제9조 공직자의 어업경영활동 금지	신 설

제4장 중국의 해양·수산정책과 어업관리제도

1986년 어업법 (1986. 1. 20 제정, 1986. 7. 1 시행)	2000년 어업법 (2000. 10. 31 개정)	비 고
<b>제 2장 양식업</b>		
제9조 양식업 발전의 장려 제10조 양식어장의 지정과 양식증 발급 제11조 양식어장의 효율적 이용 제12조 양식어장 소유·사용권의 분쟁해결 제13조 공기업 소유 양식어장의 수용	제10조 양식업 발전의 장려 제11조 양식어장의 지정과 양식증 발급 제12조 양식업허가의 어업자 우선 제13조 양식업분쟁의 해결 제14조 공기업소유 양식어장의 수용 제15조 양식어장의 보호 제16조 우량 수산종묘의 육성·보호 제17조 수산종묘의 수출입 제18조 양식생산 기술지도와 병충해 예방 제19조 유독·유해물질 사료 사용금지 제20조 양식어장의 생태환경보호	동 일 " 개인허가추가 부분개정 " 신 설 " " " " " " "
<b>제3장 어업</b>		
제14조 원양어업 발전과 연근해어업 합리적 관리 제15조 원양어업의 지원정책 제16조 억제지표 범위 내의 어업허가제도 시행 제17조 어업허가규정 준수 제18조 어선검사 수검 의무	제21조 원양어업 발전과 연근해어업 합리적 관리 제22조 총허용어획량 관리제도의 시행 제23조 억제지표 범위 내의 어업허가제도 시행 제24조 어업허가증 발급조건 제25조 어업허가규정 준수, 어로일지 기재 제26조 어선검사 수검 의무 제27조 어항의 건설과 관리·감독	동 일 통폐합 신 설 구체화 신 설 구체화 동 일 신 설
<b>제4장 수산자원의 증식·보호</b>		
제19조 수산자원 증식보호비의 징수 제20조 유해어법 금지, 금어구, 금어기·금지어법 설정, 망목제한 등 제21조 수산동물종묘의 어획금지 제22조 어도(어류 회유통로)의 확보 제23조 어업용 저수시설의 최저수위선 확보 제24조 호수매립 및 연해간석지 개간금지 제25조 공사로 인한 수산자원 훼손방지 제26조 어업수역 생태환경 오염방지 제27조 희귀 수생동물의 보호	제28조 수산자원 증식보호비의 징수 제29조 수산 육종자원 보호구 설정 제30조 유해어법 금지, 금어구, 금어기, 사용금지 어구, 망목제한, 치어 어획제한, 불법어획물 판매금지 등 제31조 수산동물종묘의 어획금지 제32조 어도(어류 회유통로)의 확보 제33조 어업용 저수시설의 최저수위선 확보 제34조 호수매립 및 연해간석지 개간금지 제35조 공사로 인한 수산자원 훼손방지 제36조 어업수역 생태환경 오염방지 제37조 희귀 수생동물의 보호	동 일 신 설 구체화 동 일 " " " " " " "
<b>제5장 벌 칩</b>		
제28조 유해어업, 금어구, 금어기 규정 위반, 불법어구·어법, 희귀수생동물 포획: 어획물 몰수+벌금부과+어구 몰수+허가 정지 + 형사책임 제29조 양식물 절도, 양식시설 훼손 : 손해배상, 벌금부과+ 형사책임 제30조 무허가어업활동 : 어획물 몰수 + 벌금부과+ 어구 몰수	제38조 유해어업, 금어구, 금어기, 망목제한 등 위반 : 어획물 몰수, 벌금 50만원이하, 허가취소, 어선·어구 몰수+형사책임, 불법어구 제조 판매 : 어구몰수, 벌금 1만원이하 제39조 양식물 절도, 양식시설 훼손 : 벌금 2만원이하 + 손해배상+형사책임 제40조 양식허가어장 1년 이상 방치·무허가 양식생산 : 벌금 1만원이하 제41조 무허가어업활동 : 어획물 몰수+벌금 10만원 이하+어선·어구 몰수	구체화 " 신 설 구체화

1986년 어업법 (1986. 1. 20 제정, 1986. 7. 1 시행)	2000년 어업법 (2000. 10. 31 개정)	비 고
제31조 어업허가사항 위반 : 어획물 몰수+벌금부과+어구 몰수+허가정지	제42조 어업허가사항 위반 : 어획물 몰수+벌금 5만위안 이하+어구몰수+허가취소	구체화
제32조 어업허가증 매매·임대·양도 : 불법소득 몰수+허가정지+벌금부과	제43조 어업허가증 위조·변조·양도 : 어획물 몰수+벌금 1만위안 이하+형사책임	"
	제44조 불법·무허가 수산종묘생산·수출입 : 불법소득 몰수+벌금 5만위안 이하	신 설
	제45조 수산육종자원 보호구 무허가어업 : 어획물·어구 몰수 +벌금 1만위안 이하	"
	제46조 외국인의 위법어업 : 어획물·어구·어선 몰수+벌금 50만위안 이하+형사처벌	"
	제47조 오염행위자 : 관련법률 책임추궁	"
제33조 법률의 집행	제48조 법률의 집행	구체화
	제49조 공무원의 직권남용·부패 : 행정처벌+형사책임	신 설
제6장 부 칙		
제34조 시행세칙 및 시행방법 제정 제35조 1986년 7월 1일부터 시행	제50조 시행세칙 및 시행방법 제정	동 일

#### 4. 한국에 대한 영향 <sup>252)</sup>

중국의 어업법 개정 효과는 한국의 수산업에 대하여 긍정적 측면과 부정적 측면으로 나누어 생각할 수 있다.

우선 긍정적인 면으로는 수산자원 관리에 대한 강력한 국가의지를 표명하고 있다는 점이다. 이는 황해와 동중국해의 상당 부분을 공동으로 이용하고 있는 한국의 입장에서는 바람직한 현상이라고 할 수 있다. 즉 한국과 중국이 공동으로 이용하는 황해와 동중국해의 잠정 조치수역이나, 현행조업질서유지수역 등과 같이 실질적으로 개방된 어장의 경우, 어느 한 나라만에 의한 자원관리로는 그 효과가 제대로 발휘될 수 없다. 이런 점에서 중국도 수산자원 관리에 정책적 목표를 두고 있기 때문에 이 분야 상호협력의 여지를 가지게 되었다. 그리고 이를 통하여 한국의 수산자원 관리정책의 시행효과를 높일 수 있을 것으로 기대된다.

법령 위반에 대한 강력한 제재 역시 한국에게 긍정적으로 작용할 것으로 기대된다. 그동안 한국의 서·남해 연안은 중국어선의 침범조업으로 인한 피해가 매우 컸는데, 이는 중국 내부에서도 법령 위반에 대한 제재가 제대로 단행되지 않았을 뿐만 아니라, 소위 지방보

252) 옥영수, "중국 어업법 개정 배경 ⑤", 한국수산신보, 2002. 5. 27.

호주의의 결과 불법적 어업활동을 방입하는 것이 아닌가 하는 의혹조차 없지 않았다. 개정 어업법은 이런 의혹을 불식시킴과 동시에, 황해 및 동중국해에서 향후 수산분야 선린관계를 회복할 수 있을 것이라는 기대를 갖게 한다.

그리고 수산자원 관리의 세계적 추세인 TAC 관리제도를 중국도 도입했다는 점이다. 한국을 비롯한 중국, 일본 등 동북아시아 각국은 전통적으로 어업허가 등에 의한 어획노력량 관리가 어업관리의 기본골격이었다. 그렇지만 일본과 한국에 이어 중국도 TAC 관리제도가 시행되게 되었다는 것은 장차 한-중-일 간에 상호 신뢰성 있는 데이터 축적 및 정보교환을 통해 보완 발전될 수 있는 여지가 있음을 의미하는 것이다.

한편, 한국의 입장에서는 부정적 측면도 예견될 수 있다. 그 예로서 종묘생산 지원, 과학기술 개발 및 보급에 대한 지원을 들 수 있다. 이는 중국 입장에서는 당연한 일이지만, 수산업 측면에서 중국은 이미 한국의 강력한 경쟁국으로 부상하고 있기 때문에 이 산업분야에 있어서는 부정적인 요인으로 작용할 여지가 있는 것이다.

이와 같은 일련의 상황들은 중국 수산업의 신장이 한국 수산업에 점점 큰 영향을 미치게 된다는 것을 의미한다. 어업생산 측면에서는 어장분쟁이나 어구 및 어획물 강탈 등 직접적 마찰을 야기했으며, 저가 수산물의 대규모 수입은 어가를 떨어뜨려 어업수입을 감소시켰고, 값싼 노동력과 저인망어업 중심의 근해어선 세력은 한국 근해의 수산자원을 훼손시킴으로써 지속적으로 시행해 온 한국의 수산자원 관리정책을 위협하기도 하였다. 이런 상황에서 중국이 어업법을 개정한 것은 위에서 논의한 바와 같이 한국에 대하여 긍정적인 면과 부정적인 면으로 작용할 것이다.

결론적으로 한국은 중국이 수산업 생산분야에 있어서 경쟁국임과 동시에, 수산자원 관리 측면에서는 협력당사자임을 인식하여 상호보완 발전할 수 있는 길을 모색하여야 할 것으로 판단된다.

## 제4절 중국의 수산자원관리제도

### I. 서 설

1949년 중국의 공산정권 수립이래 한-중 양국은 이념과 체제를 달리함으로써 적절한 국제적 어업질서의 구축이 불가능하여 황해와 동중국해의 어장과 수산자원에 대한 국제적 관리문제는 사실상 방치되어 왔다. 그러나 1996년부터 배타적 경제수역 체제로 전환됨으로써 동중국해는 한-중-일 3국이, 황해는 한국과 중국이 어업 및 수산자원에 대한 관할권을 주도적으로 행사하게 되었다.

그러나 이들 수역에 서식하는 대부분의 수산자원은 특정국가의 수역에서만 서식하거나 회유하는 것이 아니라, 동중국해에서 산란하고 쿠로시오 해류를 따라 북상하면서 성장하며, 한국수역에서 성어기를 맞고 다시 황해나 동해로 회유하는 등 성장단계별 또는 계절별로 회유한다. 유엔해양법협약 제123조는 폐쇄해 또는 반폐쇄해 연안국들로 하여금 직접적으로 또는 적절한 기구를 통하여 해양생물자원에 대한 보존·관리·이용을 위하여 상호 협력할 의무를 부과하고 있다.

한편, 한국은 1953년에 수산업법을 제정하고, 중국은 1986년에 어업법을 제정하여 어업 및 자원관리의 체계를 구축하고 어업허가제도를 통하여 어획노력량을 조절하여 왔을 뿐만 아니라, 금어구, 금어기, 망목제한, 체장제한과 같은 기술적 요소를 규제하여 수산자원의 보존·관리를 도모하고 있다. 또한 상업성이 높은 자원을 조성하기 위하여 수산종묘의 방류사업, 인공어초 설치사업, 어장청소 및 정화사업을 실시하는 등 양국의 자원관리 조치는 매우 유사하다. 자국 연안에 대하여 실시하고 있는 자원조성 사업들을 황해, 동중국해의 수산자원의 증식에 확대 시행할 수 있는 방안의 모색과 더불어 수산자원의 적절한 관리와 지속적 이용체제를 구축할 필요가 있다.

따라서 중국이 시행하고 있는 수산자원 관리의 수단과 방법 및 법제도를 구체적으로 살펴보고, 동중국해 및 황해의 근해수역 자원증식을 위하여 한-중 양국이 공동으로 취해야 할 조치 뿐만 아니라, 이들 수역의 자원관리를 위한 협력방안을 모색할 필요가 있다.



## II. 수산자원관리에 관한 법령의 개관

중국은 1929년에 6장 49개조로 구성된 근대법적 체계를 갖춘 어업법(漁業法)을 제정하고, 1930년 6월 28일에는 어업법시행규칙을 공포하였으며, 1930년 7월에는 어업등록규칙, 어업등록규칙시행세칙을 공포하였다. 그리고 1931년 6월 25일에는 어업경찰규정을, 1932년 2월 6일에는 해면어업관리국조직조례를 공포하여 전국의 해면어장을 4개의 어구(漁區)로 나누고, 각각의 관리국을 설치하여 해면어업사무를 관장하는 체계를 유지함으로써 해면어업에 대한 본격적인 관리가 시작하였다.<sup>253)</sup>

1949년 중화인민공화국의 출범과 더불어 1957년에 「수산자원 번식보호 잠정조례(漁業資源繁殖保護暫定條例)」를 제정·공포하고 그 내용을 일부 지방정부가 시범적으로 실시하였다. 중국은 1970년대 말부터 어업관리를 강화하였는데, 1979년 2월에 국무원은 수산자원의 증식보호와 수산업의 발전을 목적으로 하는 「수산자원번식보호조례(漁業資源繁殖保護條例)」를 제정하였다. 이 조례는 수산자원의 보호대상 어종과 채포방법, 금어기·금어구, 어구와 어법, 어업허가제도, 어선과 어구의 수 등에 관하여 구체적으로 규정하였다.

그리고 이 조례를 기초로 1979년의 「어정선관리 잠정방법(漁政船管理暫定方法)」, 「어정관리업무 잠정규정(漁政管理工作的暫行規定)」, 「어업허가증의 몇가지 문제에 관한 잠정규정(漁業許可證若干問題的暫行規定)」, 1981년의 「발해구 수산자원 번식보호규정(渤海區水產資源繁殖保護規定)」, 「황·동해구 수산자원보호의 몇가지 잠정규정(東·黃海區水產資源保護的幾項暫定規定)」, 1983년의 「해면어업의 어선관리 잠정방법(海洋捕撈漁船管理暫行辦法)」, 「국영수산회사의 어로일지제도 마련과 개선에 관한 통지(關於建立健全國營漁業公司漁撈日誌的通知)」, 1985년의 「동해의 외해어장에서 조업하는 어선관리에 관한 잠정방법(東海外海漁場作業漁船管理暫定方法)」 등 일련의 법규가 제정·시행되었다.<sup>254)</sup>

또한 1986년에 제정된 어업법은 수산자원관리에 관한 규정을 두고 있으며, 각 지방정부는 어업법에서 정한 기준에 따라 지역특성을 감안한 시행세칙을 정하여 수산자원을 관리하고 있다.<sup>255)</sup> 그리고 이 법률은 2000년 10월 31일 개정되고, 2000년 12월 1일부터 시행되었다.

253) 해양수산부, 「동북아 수산협력에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2000, p. 354.

254) 農牧漁業部政策法規司, 「農牧漁業法規編」(1949-1986년), 農業出版社, 1989, pp. 359~534.

中華人民共和國漁政漁港監督管理局, 「漁業法律法規規章全書」, 中國法制出版社, 1999, pp. 1~426.

255) 1929년의 중국 어업법은 공산정권 출범(1949년)으로 폐지되었기 때문에 1986년의 어업법은 개정된 것이 아니라, 제정한 것이다.

## 1. 어업법

현행 중국 어업법 제4장은 수산자원의 증식과 보호에 관하여 규정하고 있는데, 중요사항은 다음과 같다.

[제28조] 현급 이상 인민정부 어항행정주관기관은 해당 어업수역에 대해 종합계획을 수립하고 관련 조치를 취하여 수산자원을 증식해야 한다. 현급 이상 인민정부 어항행정주관기관은 수혜자로부터 수산자원 증식보호비를 징수하여 수산자원의 증식과 보호에 전적으로 사용할 수 있다.

[제29조] 국가는 수산종묘자원(水産種質資源) 및 그의 생존환경을 보호하고, 또 비교적 경제적 가치가 높고 유전육성가치가 있는 수산종묘자원의 주요 산란·성육장에 보호구를 설정하며, 보호구 내에서는 어업활동이 금지된다.

[제30조] 폭약, 독약, 전기 등 수산자원을 파괴하는 방법으로 어획하는 것을 금지한다. 사용금지 어구의 제조·판매·사용을 금지한다. 금어구·금어기에는 어업활동을 금지한다. 최소 망목의 크기보다 작은 망목의 어망 사용을 금지한다. 어획물 중에서 치어혼획률이 규정된 비율을 초과할 수 없다. 금어구 혹은 금어기 내에 불법어획한 어획물의 판매를 금지한다.

[제31조] 중점적으로 보호하는 수산자원 품종 및 어로기준, 금어구와 금어기, 사용금지 혹은 그 사용이 제한된 어구와 어법, 최소 망목의 크기 및 기타 수산자원의 보호조치는 국무원 어업행정주관기관 혹은 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관이 정한다.

[제32조] 어류, 새우, 게의 회유통로에 수문을 만들거나 혹은 제방을 쌓아 수산자원에 심각한 영향을 미칠 경우에는 건설업체가 어류의 통로시설 또는 기타의 보조적인 조치를 취해야 한다.

[제34조] 호수를 매립하여 전담으로 만드는 것을 금지한다. 연해 간석지는 현급 이상 인민정부의 허가없이 간척·방조제를 건설하여 개간할 수 없다.

[제35조] 수중폭발, 탐사, 시설물 설치에 의하여 수산자원에 심각한 영향이 있을 때는 사업주체가 사전에 지방정부 어업행정주관부서와 협의 후 조치를 취하여 수산자원에 대한 손해를 방지 혹은 경감해야 한다.

[제36조] 각급 인민정부는 어업수역의 생태환경을 보호하고 개선하며, 오염을 예방하는 조치를 취해야 한다.

[제37조] 국가는 희귀하고 멸종위기에 처한 수생 야생동물을 적극 보호한다. 국가가 중점 보호하는 수생 야생동물을 포살하거나 상해를 가하는 것을 금지한다.

## 2. 수산자원번식보호조례

중국 국무원은 1979년 2월 10일 수산자원번식보호조례를 제정하였는데, 이 조례는 8개 장 20개조로 구성되어 있다. 그 주요 내용을 살펴보면, 각종 중요 어구는 대상어종에 따라 그물코의 크기를 규정하며, 특히, 저인망, 선망, 트롤의 최소 망목 크기는 국가 수산국에서 정한다고 규정하고 있다(제9조).

그러나 중국에서는 그물코 크기 제한에 관하여 국가가 통일적인 규정을 설정하지 않고, 각 해구의 어정국 혹은 현급 이상의 어업행정관리기관이 해역의 특성과 분포하는 자원 및 어종의 상품성을 고려하여 구체적으로 정하고 있다.

1990년대까지만 하더라도 중국에서는 어업별 그물코 크기 제한과 같은 기술적 관리에 관한 규정이 거의 없었다. 어업법이 제정되고 어업관리 체계가 확립되면서 기술적 관리에 관한 규정이 구체화되었다. 1981년에 제정된 「발해구 수산자원 번식보호규정」에는 망목 크기 제한에 관한 규정이 없었지만, 1991년에 공포된 「발해구 수산자원 번식보호규정」에서는 3개의 주요 어업에 대하여 망목의 크기를 규정하고 있다.

〈표 IV-14〉 수산자원번식보호조례의 구성

구 분		내 용
장	조 항	
제1장(총칙)	제1조 제2조 제3조	조례제정의 목적 수생생물과 수역환경 보호 수산총국, 어업지휘부, 지방혁명위원회의 임무
제2장(보호대상과 포획·채취원칙)	제4조 제5조 제6조	중점 보호 어종의 지정 포획가능 기준 수산자원 증식을 위한 적절한 조치의 강구
제3장(어획금지구역과 어획금지기간)	제7조 제8조	특정어종 금어구역과 금어기간 설정 회유통로의 확보
제4장(어구와 어법)	제9조 제10조 제11조	망목의 규격 규정 자원에 대한 위해 정도에 따른 어구·어법 분류 폭약·독극물·전력을 사용한 포획금지

구 분		내 용
장	조 항	
제5장(수역환경의 유지·보호)	제12조 제13조	수산자원에 유해한 오염물질 투기 금지 수리공사시 어류의 환경보호
제6장(상벌)	제14조 제15조	조례의 집행과 관련한 포상·장려 조례 위반에 대한 교육, 손실배상, 어획물 몰수, 벌금 등
제7장(조직지도와 직책)	제16조 제17조 제18조	조직별 관리책임 번식보호와 연구기관 및 수산자원보호에 관한 건의 조례의 적용
제8장(부칙)	제19조 제20조	시행일

### 3. 기타의 법률

중국의 금어제도(禁漁制度)는 통상적으로 금어구, 금어기 및 기타의 금어조치로 나누어지나, 금어구와 금어기의 규정은 상호의존적이라고 할 수 있다.<sup>256)</sup> 금어구는 금어구, 휴어구, 보호구로 세분되는데, 이들 모두 일정한 범위의 수역에서 특정 어종의 보호를 위하여 관련 어업을 금지하는 것이다. 금어구는 1년 또는 6개월 단위로 금어기간을 설정하는 반면에, 휴어구는 몇 일 또는 몇 개월(6개월 이하) 단위로 기간을 정한다. 보호구는 주요 어종의 치어를 보호하기 위해 설정하는데, 그 기간은 휴어구와 유사하며, 보호구에서는 특정 어선의 조업이 허용된다.

보호구는 국무원이 1981년 「동해, 황해, 발해 주요어장과 어기에 있어서 생산의 판매에 관한 잠정규정」에서 기선저인망어업금지구역선 외측의 동중국해, 황해에 설정하였는데, 여기에는 부세 치어 보호구와 갈치 치어 보호구 및 동중국해의 갈치 산란보호구가 있다. 휴어구에는 황해 및 동중국해의 하계 휴어구가 있는데, 이것은 1995년에 처음 설정하였고, 1998년에 개정하였다.

### 4. 한-중 양국의 법제 비교

중국의 어업법은 어업에 관한 기본법으로서 어업관리 및 수산자원 관리에 관한 규정을

256) 夏章英, 「漁政管理學」, 海洋出版社, 1996, p.145.

두고 있으며, 하위 법체계는 국무원의 수산자원번식보호조례 - 지방정부의 수산자원번식보호규정 및 시행세칙으로 구성되고, 각 지방정부는 어업법이 정한 기준에 근거하고 지방 특성과 분포자원 및 어종별 상품성 등을 고려한 시행세칙을 정하여 수산자원을 관리한다.

#### 1) 유사한 점

- ① 한국이 수산업법에 기초하여 어업 및 수산자원을 관리하는 것과 마찬가지로 중국은 어업법이 수산업의 기본법이다.
- ② 중국은 수산종묘자원의 주요 산란·성육장에 보호구를 설정하고, 그 구역 내에서는 어업활동을 금지하는데, 이는 한국의 보호수면제도와 유사하다.
- ③ 양국은 금어구, 금어기, 어선·어구·어법의 규제, 어업허가제도를 시행한다.

#### 2) 차이점

- ① 중국은 수산자원의 수혜자인 어민으로부터 수산자원증식보호비를 징수하여 수산자원의 증식과 보호에 전적으로 사용한다.
- ② 중국은 어획물 중에서 치어혼획률을 규제한다.
- ③ 중국은 호수, 연해, 간석지 등의 매립 금지에 관하여 어업법이 엄격하게 규정하였다.
- ④ 어업관리에 있어서 중국은 면허제도 없이 허가제도만 시행한다.
- ⑤ 중국은 어획량이 수산자원량을 초과하지 않아야 한다는 원칙에 따라 어획제한 제도를 시행한다.
- ⑥ 중국은 금어제도로써 금어구·휴어구·보호구를 세분하여 엄격히 시행한다.
- ⑦ 중국은 수산자원의 번식·보호를 위한 적극적인 투자규정을 두고 있지 않다.

### Ⅲ. 한-중 수산자원관리 분야의 협력방안

#### 1. 수산자원 조성사업을 위한 국제협력체제 구축

한국은 수산자원의 번식보호를 위하여 1971년부터 인공어초설치사업과 종묘생산 방류사업을 시행하는 등 자원조성에 심혈을 기울이고 있다. 게다가 1998년 한-일어업협정의 발효

로 인하여 어업구조조정사업을 단행하면서 발생하는 폐어선들을 인공어초로 활용하고 있다.

한편, 중국은 어업종사자들의 무분별한 남획과 어장환경 오염에 의한 자원감소, 국제어업환경의 변화에 부응하여 1996년부터 국내 어업관련 법규와 제도를 정비하고 수산자원관리에 역점을 둔 일련의 정책을 집행하고 있다. 그러나 예산부족과 기술적인 문제를 비롯하여 어업자의 의식 결여 등으로 인하여 정책집행의 효과는 미미하며, 또한 한국과 마찬가지로 일부 자원관리를 위한 법과 정책의 경우를 제외하고는 대부분의 자원조성정책이 중국의 연안해역에 국한되고 있다. 특히 한국 수산업법 제79조의 2와 중국 어업법 시행세칙 제22조에서 자원조성을 위한 법적 근거를 마련하고 있기 때문에 양국이 공동으로 자원조성 사업을 시행하는 것은 별다른 어려움이 없을 것으로 판단된다.

동중국해와 황해에서 수산자원의 감소는 어느 한 나라만의 책임이 아니라, 두 나라의 공동책임이라는 인식 하에 근해수역의 자원조성에 가장 적절한 장소를 정하여 인공어초를 설치하고, 수산종묘를 방류하는 등의 자원조성에 필요한 각종 사업을 양국이 공동으로 이행하는 국제자원조성에 관한 협력체제를 구축할 필요가 있다.

또한, 양국이 공동으로 자원조성과 관련한 조치를 취했을 경우에는 그 수역의 관할권이 어느 국가에 속하는지의 여부를 불문하고 금어구를 설정하여 운용하며, 어업 및 자원관리에 필요한 감시·감독권한을 공동으로 행사하는 체제를 마련하여야 할 것이다. 그 뿐만 아니라, 양국이 관심을 갖는 중요 어종의 산란지와 생육지를 지정하여 특별관리하고, 이들 어종에 대해서는 이용에 있어서도 서로 협력하는 체제(공동으로 TAC를 운용하는 방안 등)를 구축하여야 할 것이다.

## 2. 기술적 관리수단의 규격화 및 통일

망목제한과 같은 기술적 관리방식은 수산자원의 재생산을 위한 최소한의 보존조치이지만, 어업자의 어업생산성이나 기대이익의 저하 등과 상반되는 관계로 해서 그 목적을 충분히 달성하지 못하고 있다. 망목제한 규정이나 체장제한 규정의 준수는 어업감독공무원이 어업의 감시·감독을 강화한다고 해서 해결될 수 있는 문제가 아니다. 그러므로 어업자들의 어업에 대한 기대이익을 어느 정도 보장하면서 동시에 수산자원을 보호할 수 있는 어업의 규제가 이루어져야 할 것이다.

앞에서 살펴 본 바와 같이 한국과 중국의 망목제한의 기준이 유사할 뿐만 아니라(일본의

망목제한 규정과도 유사함), 두 나라 모두 주변수역의 수산자원이 비교적 풍부하던 시기에 정한 망목제한 규정을 그대로 사용하고 있다. 이것은 확인되지 않은 사항이지만, 판단컨대, 한때 황해, 동중국해, 동해 수역에서 한국, 중국, 일본이 경쟁적인 관계에 있었기 때문에 특정 국가(특히 일본)가 망목제한에 관한 기준을 정하면 다른 국가(한국과 중국)는 손해보지 않으려는 마음에서 심도있는 연구나 조사없이 일본의 망목제한 규정을 그대로 도입하여 시행한 것으로 짐작된다.

오늘날과 같이 동북아 수역에 있어서 수산자원의 현저한 감소는 한국과 중국 및 일본 각자의 문제가 아니라, 동북아 어장을 이용하는 세 나라 모두의 책임이라는 점을 인식하고 이 수역에서의 수산자원을 적정수준으로 회복시키는 조치를 공동으로 취해야 할 때이다. 이를 위해서는 세 나라의 기술적 규제 내용 특히 망목제한, 체장제한과 같은 사항은 그 적정성 여부를 공동으로 조사·연구하고, 세 나라 어업자가 준수할 수 있는 합리적인 기준을 개발하여 시행해야 할 것이다.

그리고 금어기나 금어구는 세 나라가 모두 수용할 수 있는 동중국해의 가장 적합한 장소에 설정하고, 그 규제의 이행에 관한 문제는 세 나라가 공동으로 지도·감독하는 국제관리제도를 구축해야 할 것이다.

### 3. 국제협력을 위한 어업정보 공유체계 구축

특정한 어업관리수단을 선택하여 실시하기 위해서는 첫째, 관리목적이 명확하고 이에 적합한 수단이어야 하며, 둘째, 그 수단에 의해 얻을 사회적 편익이 그로 인해 잃을 편익보다 커야 하며, 셋째, 그 수단을 어업자가 받아들이기 쉽고, 실행이 용이해야 한다. 어업자가 쉽게 받아들일 수 없는 사항을 요구하기도 하고, 정책 입안과정에서는 예견하지 못했던 문제가 집행과정에서 발생하여 어업관리의 실행을 어렵게 하는 경우가 있다.

중국은 1970년 후반부터 어업관리를 위한 어업제도를 정비하고 있지만, 그 효율성을 높이기 위해서는 많은 시행착오를 거치는 것보다도 한국의 어업관리 경험을 중국이 참조함으로써 그 실효성은 더욱 명확해 질 수 있을 것이다.

그리고 한국과 중국은 사회·경제·문화·정치체제를 달리하면서 어업관리의 형태가 상당한 차이를 보이는 것이 있는가 하면 유사한 부분도 많다. 한국의 어업허가정수제도, 중국의 치어혼획률 검사제도, 수산자원의 유상사용제도 등은 나름대로의 특색과 장점을 가지

고 있다. 한국에 치어혼획률 검사제도나 수산자원 유상사용제도를 도입하고자 할 때, 중국의 축적된 정보를 활용할 수 있고, 한국의 어업관리상 누적된 정보는 중국의 어업관리에 필요한 정보가 될 수 있다. 따라서 한국과 중국이 어업정보를 공유할 수 있는 정보이용체계를 구축할 필요가 있다.

#### IV. 소 결

한국과 중국의 어업은 그 역사적 발전단계가 상이하기는 하지만, 한국은 1953년부터 수산업법을 제정하여 어업을 규율하여 왔고, 중국은 1986년부터 어업법을 제정하여 어업을 규율하여 왔고, 어업에 부수되는 각종사항에 대해서는 두 나라 모두 분야별로 법률을 제정하여 운용하고 있다. 또한 양국은 공히 어업에 투입되는 요소, 즉 어선의 척수, 사용어구, 조업시기, 어선의 크기 등의 어획노력량을 규제하기 위한 수단으로서 어업허가제도를 운용하고 있는데, 양국 어업허가제도의 차이점은 다음과 같다.

첫째, 한국의 연근해어업은 허가권자와 어선의 톤수를 기준으로 구분하고 있으나, 중국은 기선저인망어업금지구역선과 기관마력을 기준으로 어업허가와 허가권을 구분한다.

둘째, 한국은 동해, 황해, 남해의 어업환경과 해양특성이 상이함에도 불구하고, 국가가 정한 기준에 따라서 획일적 어업관리를 행하고 있으나, 중국은 중앙정부가 일반적 원칙만을 정하고, 그 원칙에 따라서 해구별 또는 지방정부별로 구체적인 기준을 설정하여 지역실정에 맞게 어업관리를 행하고 있다.

셋째, 한국은 어선법에 의한 검사에 불합격되었거나 검사를 받지 아니한 경우에는 조업을 하여서는 안된다는 등의 부관을 규정하고 있을 뿐, 허가의 유효기간 이내에는 별도의 허가와 관련한 행정관청의 검사를 별도로 받지 않으나, 중국은 유효기간(5년) 중이라도 매년 어업허가와 관련하여 연차검사를 받아야 하는 것으로 되어 있다.

넷째, 중국에는 일반적인 어업허가 외에 1년 단위의 임시어업허가, 특별한 어업을 영위하기 위한 특별어업허가로 구분하고 있으나, 한국은 신고어업과 일반어업허가 뿐이다.

그리고 기술적 요소의 규제를 통한 수산자원관리제도를 보면, 한국은 수산자원보호령에서 수산자원을 보호하기 위하여 망목제한, 금어구, 특정어업의 금지구역, 금어기, 금지채장 등에 관한 규정을 두고 있는 반면에, 중국은 수산자원번식보호조례, 지방별 어업관리시행방



법, 수산자원번식보호규정 등에서 정하고 있다. 그 구체적인 내용을 비교하면, 다음과 같다.

주요 어업별 망목제한 규정을 보면, 한국은 대부분의 근해어업에 대하여 망목제한을 하고 있는 반면에, 중국은 특정어종을 대상으로 하는 자망어구에 대해서 망목제한 규정을 두고 있고, 기선저인망어업의 경우에는 마력을 구분하여 망목을 제한하고 있는데, 150마력 이상의 기선저인망어선은 우리나라의 기선저인망과 동일하게 망목(54mm)을 제한하나, 149마력 이하의 경우에는 우리나라 중형기선저인망의 망목(33mm)보다도 더 큰 망목(50mm)을 정하고 있다.

포획금지체장의 규정을 보면, 한국은 근해어업의 주요 상업적 어종의 금지체장이 설정되지 않은 반면에, 중국은 근해어업의 주요어종을 지역별로 구분하여 정하고 있다. 이 때문에 어종별 금지체장의 비교가 곤란하다.

금어기와 금어구에 관한 규정을 보면, 한국은 수산자원보호령에서 어업별·어종별 금어기 및 금어구를 정하고 있는 반면에, 중국은 「발해·황해 및 동중국해의 기선저인망어업금지구역에 관한 명령」, 「동중국해·황해·발해 주요어장과 여기에 있어서 생산의 판매에 관한 잠정규정」 등을 제정하여 금어기와 금어구를 정하고 있다.

또한 기술적 규제 수단 중에 특이한 것은 중국이 치어혼획률 검사제도를 마련하여 시행하고 있는 점이다. 이 제도는 금어구, 보호구, 휴어구가 설정되지 않은 수역에 있어서 수산자원을 보호하기 위한 것으로서 한국도 관심을 가져야 할 사항이다. 그리고 한국은 1971년 인공어초 시설사업을 위시하여 종묘방류사업과 어장정화·청소사업으로 자원조성사업을 펼치고 있다. 중국은 1986년 어업법에 인공어초 설치사업에 관한 근거규정을 두었으나, 본격적으로 시행되지는 않았고, 종묘생산 및 방류사업은 1992년부터 시작되었다.

이상과 같이 한국과 중국의 자원관리제도는 매우 유사한 면을 가지고 있으나, 어느 것이 더 효율적인지에 대해서는 과학적인 연구가 필요할 것으로 판단된다. 그러나 양국이 같은 바다에서 어업활동을 전개하고 있다는 점에서 자원조성 사업과 자원의 지속적 이용은 공동의 관심사일 수 밖에 없다. 따라서 수산자원 조성을 위한 기술적 관리수단을 통일함은 물론, 어업협력을 위한 정보공유와 같은 국제협력체제를 구축하여야 할 것으로 판단된다.

## 제5절 중국의 어장 · 어선 · 어구 · 어법

### 1. 중국의 어장구분과 주요어장

중국은 어업근거지로부터의 거리, 지리적 위치, 해황조건, 어류의 분포, 어획대상 및 조업방식 등에 따라 어장을 다양한 유형으로 구분한다.

#### 1) 어업근거지로부터의 거리에 의한 어장의 구분

연안어장(沿岸漁場), 근해어장(近海漁場), 원해어장(遠海漁場), 심해어장(深海漁場), 원양어장(遠洋漁場)으로 분류한다. 연안어장은 통상적으로 연안에 근접한 수심 30미터 이내의 어장이다. 근해어장은 연안어장 이원의 수심 100미터 이내인 어장이다. 원해어장은 연안에서 비교적 멀리 떨어져 수심이 200미터 이내인 어장이다. 심해어장은 연안으로부터 멀리 떨어져 수심 200미터 이상인 어장이다. 원양어장은 대양에 위치하고 대륙붕 수심범위인 200미터를 초과한 어장으로서 대양의 어장을 통칭하여 원양어장이라 한다. 이 점에 있어서 통상적으로 연안어장 - 근해어장 - 원양어장으로 구분하는 우리나라와 차이가 있다.

#### 2) 어장의 지리적 위치에 따른 구분

항만어장, 대륙붕어장, 암초어장, 극지(極地)어장, 인공어초어장 및 지명에 따른 어장으로 구분한다. 항만어장이란 육지에 가까운 항만 내에 위치한 어장이다. 대륙붕어장이란 大沙어장과 같이 대륙붕 범위 내의 어장이다. 암초어장이란 해초(海礁)어장과 같이 암초부근에 위치한 어장이다. 극지어장이란 남극어장과 같이 극지 부근의 어장을 말한다. 인공어초어장이란 인공어초를 해저에 투입하여 형성된 어장이다. 지명을 따온 어장으로는 주산어장, 만산어장, 북부만 어장 등이 있다.

#### 3) 해황조건에 따른 구분

해황조건에 따라 하구(河口)어장, 유격(流隔)어장, 용승어장, 와류어장, 한류어장, 난류어장 및 조경어장 등으로 나뉘어진다. 하구어장은 주강구(珠江口)어장과 같이 강의 하구 부근에 형성된 어장이다. 유격어장이란 승산(崢山)어장과 같이 두 가지 상이한 수계나 해류가 교차하는 해역의 어장이다. 용승어장이란 칠주(七洲)어장과 같이 상승류 수역의 어장을 말

한다. 와류어장은 경주해협서구(西口)어장과 같이 소용돌이가 있는 해역의 어장이다. 한류어장은 한류가 통과하는 해역의 어장이고, 난류어장은 주산어장과 같이 난류가 통과하는 해역의 어장이다. 조경어장이란 인도 연안의 새우어장과 같은 조석간만의 차가 큰 해역의 어장이다.

4) 어업생물의 생활단계에 따른 구분

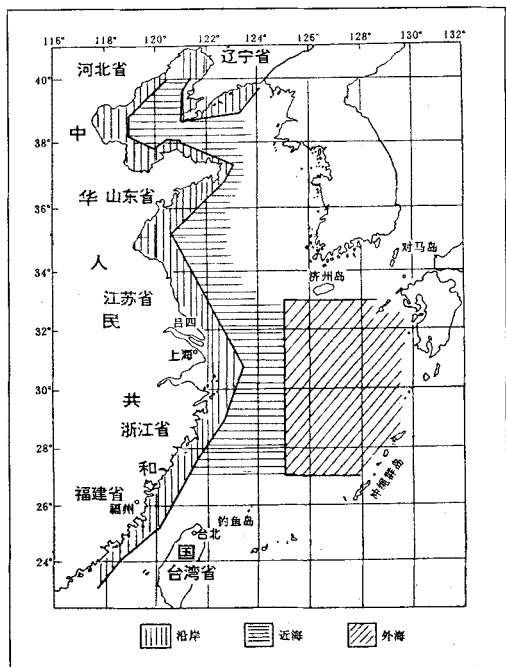
산란어장, 색이(索餌)어장, 월동어장 및 회유경로어장으로 구분한다. 산란어장은 어류가 산란·번식하는 해역의 어장이고, 색이어장은 어류가 먹이를 찾아 회유해 오는 해역의 어장이다. 월동어장은 어류의 월동해역의 어장이고, 회유경로어장은 어류가 회유하는 과정에서 통과하는 해역의 어장이다.

5) 조업방식 즉 어법에 따른 구분

안강망어장, 기선저인망어장, 선망어장, 자망어장, 낚시어장 및 기타 어장으로 구분한다.

중국은 연근해에 어업생산 관리와 과학 연구를 위한 목적으로 해면어업수역을 어구(漁區)로 분할하고 있다. 경도와 위도 각 30분 범위를 하나의 어구 단위로 하고, 때 어구는 경도와 위도 각 10분단위로 분할하여 9개의 소어구(小漁區)로 구분하고 일련번호를 부여한다. 일련번호를 부여하는 방식은 서쪽에서 동쪽으로, 북쪽에서 남쪽으로의 순서에 따른다. 즉 요동만의 1번 어구에서부터 남중국해 曾母 간석지의 945번까지이다.

[그림 7]은 중국의 연안, 근해, 외해어장도를 표시한 것인데, 한국, 중국, 일본이 배타적 경제수역을 선포하기까지 유효하였던 것으로 볼 수 있다.



[그림 7] 중국의 황·발해구 및 동중국해의 연안·근해·외해어장의 구분도

중국 대륙의 해안선은 북쪽 중-조 국경선인 압록강으로부터 요녕, 허북, 천진, 산둥, 강소, 상해, 절강, 복건, 광둥, 광서, 해남 등 11개 성·시·자치구를 걸쳐 남으로는 중국과 베트남의 국경인 북창하구(北倉河口)에까지 이른다. 중국 대륙의 해안선 길이는 약 18,000km이고, 연해에는 5,000여개의 섬이 있으며, 섬의 해안선까지 합하면 해안선 총길이는 약 32,000km에 달한다.

중국 연해의 해역은 지리적 위치와 자연조건에 따라 발해, 황해, 동해(동중국해)와 남해(남중국해)로 구분된다. 그 중에서 남해에 심해어장이 있는 것을 제외하고, 기타 해구는 대부분 수심 200미터 이내의 대륙붕에 속한다. 중국은 수심 200미터 이내의 대륙붕 어장면적이 약 150만km<sup>2</sup>로서 비교적 양호한 저인망 어장을 갖고 있다. 중국 4개 해구의 면적, 체적과 깊이는 <표 IV-15>에 나타낸 바와 같다.

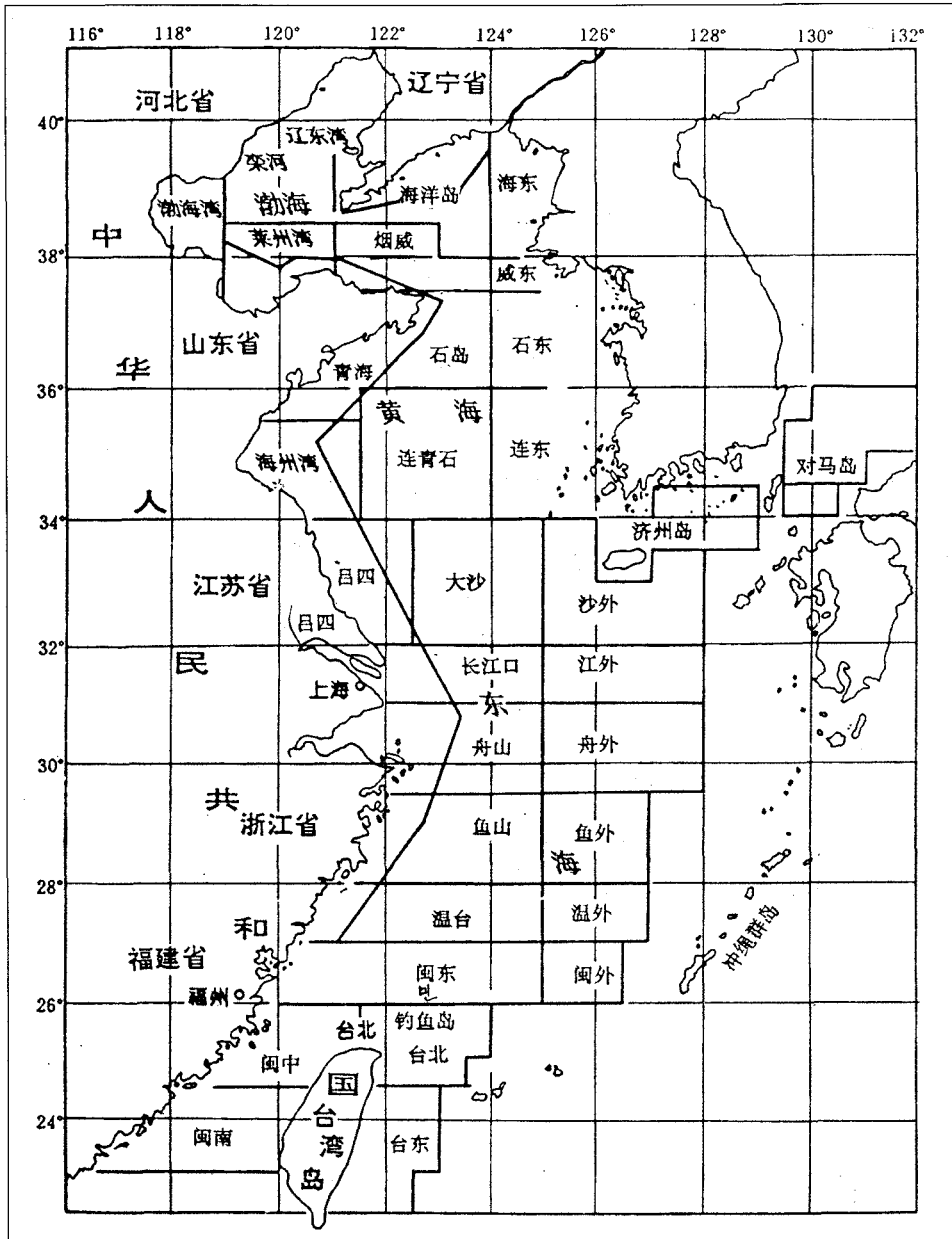
<표 IV-15> 중국의 4대 해구의 면적, 체적, 수심

해 구	면 적		체 적		수 심	
	1,000km <sup>2</sup>	구성비(%)	1,000km <sup>3</sup>	구성비(%)	평균(m)	최대(m)
발 해	77	1.63	1.4	0.03	18	70
황 해	380	8.04	16.7	0.37	44	140
동 해	770	16.29	284.9	6.27	370	2,719
남 해	3,500	74.04	4,242.0	93.33	1,212	5,559
합 계	4,727	100	4,545.0	100	961	5,559

중국의 연근해어장은 북으로부터 남으로 발해만어장, 울하구어장, 요동만어장, 해양도어장, 내주만어장, 연위어장, 석도어장, 청해어장, 해주만어장, 연청석어장, 여사어장, 대사어장, 장강구어장, 주산어장, 어산어장, 온대어장, 민둥어장, 민중어장, 민남어장, 대북어장, 대동어장(이상 황·발해 및 동중국해 어장), 산두어장, 갑자어장, 대만간석지어장, 산미어장, 주강구어장, 사제어장, 상하천어장, 고란어장, 전백어장, 주두어장, 동고어장, 령수어장, 삼아어장, 청란산어장, 백망정서강어장, 야영도어장, 창화어장, 영가해어장(이상 남중국해 어장) 등이 있다.

외해어장으로는 사외어장, 강외어장, 주외어장, 어외어장, 온외어장, 민외어장 및 서사, 중사, 남사제도어장 등이 있다. 중국의 연근해 및 외해의 어장 분포는 [그림 8]과 같다. 이와 같은 어장의 분포도에 따라 중국 어민들은 한국연안까지 자국의 어장으로 인식하고 무

모하게 들어왔던 것이 아닌가 추정된다. 그러나 양국이 배타적 경제수역을 선포하고 어업 협정을 시행 중인 현재로서는 의미가 없는 것으로 보아야 할 것이다.



[그림 8] 황·발해 및 동중국해의 중국 연근해 및 외해어장 명칭도

## 2. 어선관리

### [1] 어선의 일련번호

중국은 어선의 선명을 우리나라처럼 자유로이 임의로 정하는 것이 아니고, 선명의 각 글자마다 특정한 의미가 부여되어 있기 때문에 식별이 용이한 점도 있다. 그리고 중국이 현재 사용하는 한자는 우리나라 한자체와는 달리 약자화되어 있으므로 유의할 필요가 있다.

#### 1) 동력선과 무동력선

동력선과 무동력선 및 수산보조선(양식업용, 어획물운반선)의 일련번호는 세 글자의 조합으로 일련번호가 부여된다. 앞의 두 글자는 어선의 선적지를 나타내고, 세 번째 글자는 어선의 종류를 나타내는데, 동력선이면 "漁"자를 붙이고, 무동력선이면 "帆"자를 붙인다. 수산보조선은 양식업용 어선이면 "養"자를, 냉동운반선이면 "冷"자를, 수산물운반선이면 "水"자를 붙인다.

- 〈예〉 魯榮漁 : 산둥성(山東省) 영성현(榮成縣) 선적의 동력어선  
 遼丹帆 : 요녕성(遼寧省) 단둥(丹東) 선적의 무동력어선  
 站秦養 : 허북성(河北省) 진황도(秦皇島) 선적의 양식어선  
 浙舟水 : 절강성(浙江省) 조우산(舟山) 선적의 수산물운반선

그러나 만약 현 명칭이 동일한 경우에는 현 명칭 중 한 글자를 추가하여 4자가 되도록 짓기도 한다.

- 〈예〉 蘇海門漁 : 강소성(江蘇省) 소해문현(蘇海門縣) 선적의 동력어선  
 蘇海安漁 : 강소성(江蘇省) 해안현(海安縣) 선적의 동력어선

글자 다음에는 현 단위로 4자리수의 일련번호를 붙이는데, 번호는 선수 양현에 흑색 바탕에 희색 글씨로 새긴다.

#### 2) 국유어선

국영수산공사 소속 어선은 2자의 글자와 일련번호로 표기하는데, 첫 번째 글자는 성·직할시·자치구의 약칭이며, 두 번째 글자는 어선의 종류를 나타내고, 그 뒤에 일련번호를 붙인다.

- 〈예〉 瀘漁701 : 상해시 해양어업공사 소속 동력어선 701호  
閩漁421 : 복건성 해양어업공사 소속 동력어선 421호  
烟漁822 : 연대(烟臺) 해양어업공사 소속 동력어선 822호  
漁政102 : 어업지도선 102호

### 3) 기범선

소속 현의 명칭에다 현별 일련번호, 당해 현의 어업대 일련번호, 당해 현의 선대 일련번호를 나타낸다. 예를 들어 상해시 근교의 현 일련번호가 송명현(崇明縣) 1, 보산현(寶山縣) 2, 남회현(南匯縣) 4, 천사현(川沙縣) 5, 봉현현(奉賢縣) 6, 금산현(金山縣) 7이라고 하면; [瀘崇明1201]은 상해시 송명현 팔효(八效)어업대 제1호선을 나타낸다.

## [2] 어선의 증서

어선은 어업허가증, 선박운항허가증, 국적증서, 선원증, 선박등록증 등을 갖추어야 어업에 종사할 수 있다.

### 1) 선박운항허가증

항내에서만 운항하는 선박을 제외하고 중국의 모든 선박은 당해 선박의 선적항 운항행정관리기관에서 선박운항허가증을 교부받아야 한다. 출항 또는 입항 48시간 내에 출입항사항을 검인란에 기입해야 한다. 어선의 운항허가증의 주요 내용은 선박제원, 선박속구, 검사기록, 선박문서, 선원명단, 중대사고기록, 출입항기록 등이다.

### 2) 선원증

선원증은 한국의 선원수첩과 동일하며, 주요 내용은 일련번호, 사진, 성명, 증서발급기관, 발급일자, 국적, 성별, 생년월일, 직무, 직급, 운항구역, 선종, 기관의 종류 등이다. 선원증의 유효기간은 발급일로부터 5년이다.

### 3. 어구 · 어법의 분류

중국의 어구 · 어법은 국가기준인 GB 5147-85《어구종류, 명칭 및 번호》의 규정에 따라 분류하는데, 어구의 분류번호는 [식의 번호 ⇒ 型的 번호 ⇒ 類의 번호]의 순으로 표기한다. 이는 어업의 원리, 어구의 구조적 특징과 조업방식에 따라 類, 型, 式으로 분류한 것이며, 해면어업에 사용되는 어구는 12종으로 구분한다. 예를 들어 쌍선유낭위망의 어구분류번호는 01(식번호)--YN(型번호)--W(類번호)와 같이 표기한다. 이와 같은 분류방식에 따라 자망, 위망, 저인망, 지인망, 안강망, 부망, 초망, 엄망, 함정, 낚시, 작살, 통발 등 12가지 유형으로 구분한다.

#### 1) 자망류(刺網類):

구조에 따라 단편, 이중, 삼중, 무하강(無下綱), 틀의 5개 型으로 나누고, 조업방식에 따라 정치식(定置式), 표류식(漂流式), 포위식(包圍式), 예인식(曳引式)이 있다. 중국에서 주로 사용되는 자망어구의 형식은 다음과 같다.

- ① 단편형: 정치식 · 표류식 · 포위식.
- ② 이중형: 정치식 · 표류식 · 포위식.
- ③ 삼중형: 정치식 · 표류식.
- ④ 무하강형: 정치식 · 표류식.

#### 2) 선망류(圍網類):

선망류는 어구의 구조에 따라 유낭(有囊)과 무낭(無囊)의 2개형으로 구분하고, 조업방식에 따라 단선(單船) · 쌍선(雙船) · 다선(多船)의 3개 식으로 구분한다.

- ① 유낭형: 단선식 · 쌍선식.
- ② 무낭형: 단선식 · 쌍선식 · 다선식.

#### 3) 저인망류(拖網類):

어구의 구조에 따라 단편망(單片網), 단낭망(單囊網), 다낭망(多囊網), 날개그물부착 외낭망(有翼單囊網), 날개그물부착 다낭망(有翼多囊網), 형망(桁杆), 틀(框架) 등 7개형으로 분류한다. 그리고 조업 어선수와 조업수층에 따라 단선표층(單船表層), 단선중층(單船中層)



層), 단선저층(單船底層), 쌍선표층(雙船表層), 쌍선중층(雙船中層), 쌍선저층(雙船底層), 다선(多船) 등 7개 식으로 구분한다.

- ① 단편형: 쌍선저층식.
- ② 단낭형: 단선표층식·단선저층식.
- ③ 다낭형: 단선저층식·쌍선저층식.
- ④ 유익단낭형: 단선저층식·쌍선표층식·쌍선저층식.
- ⑤ 형망(桁杆)형: 단선저층식.

4) 지인망류(地拉網類):

어구의 구조에 따라 유익단낭(有翼單囊), 다익다낭(多翼多囊), 단낭(單囊), 다낭(多囊), 무낭(無囊), 틀(框架) 등 6개 형으로 구분하며, 조업방식에 따라 선포(船布), 빙하설치(穿氷), 포살(拋撒) 등 3개 식으로 나눈다.

5) 안강망류(張網類):

어구의 구조에 따라 張網, 틀(框架), 형망틀(桁杆), 망구기동사용(豎杆), 단편(單片), 날개그물부착 단낭망(有翼單囊) 등 6개형으로 구분하고, 조업방식에 따라 외말뚝(單樁), 쌍말뚝(雙樁), 다말뚝(多樁), 외닢(單錨), 쌍닢(雙錨), 선상전개(船張), 수중기둥 전개(牆樁), 병렬(並列) 등 8개 식으로 분류한다.

6) 부망류(敷網類):

부망류는 어구의 구조에 따라 쓰레받기형(箕狀)과 받치기(撐架) 등 2개형으로 구분하고, 조업방식에 따라 해안부설(岸敷), 선상부설(船敷), 하천막기(攔河) 등 3개 식으로 분류한다.

7) 초망류(抄網類):

초망류(들망류) 어구는 주머니형(兜狀型) 한 가지 뿐이고, 조업방식도 밀기(推移)식 뿐이다.

8) 엄망류(투망류; 掩罩類):

구조에 따라 투망(掩網), 덮개틀(罩架)의 2개 형이 있으며, 조업방식에 따라 낙하식(拋撒), 전개식(撐開), 덮어씌우기(扣罩), 집게 등 4개 식이 있다.

## 9) 유도함정류(陷筭類):

어구의 구조에 따라 그물삽입(插網), 그물설치(建網), 통발(箔筭) 등의 3개형으로 구분하고, 조업방식에 따라 차단, 유도함정의 2개 식이 있다.

## 10) 낚시류(釣具類):

낚시어구류는 그 구조에 따라 생미끼외낚시(眞餌單鉤), 생미끼복수낚시(眞餌復鉤, 擬餌單鉤), 가짜미끼외낚시(擬餌復鉤), 무낚시(無鉤), 양날낚시(彈卡) 등의 6개 형으로 분류하고, 조업방식에 따라 표류연승(漂流延繩), 정치연승(定置延繩), 끌낚시(曳繩), 채낚기(垂釣)의 4가지 식으로 구분한다.

## 11) 작살류(耙刺類):

어구의 구조에 따라 굴림갈고리(滾鉤), 창(炳鉤), 작살(叉刺), 화살(箭鈹), 씨레(齒耙), 가래(鍬鏟) 등 6개 형으로 분류하고, 조업방식에 따라 표류연승(漂流延繩), 정치연승(定置處繩), 예인작살(拖曳), 저격작살(投射), 떠서파내기(鏟耙), 갈고리찌르기(鉤刺) 등 6개 식으로 구분한다.

## 12) 통발류(籠壺類):

통발류는 구조에 따라서는 깔대기형(倒須), 동굴형(洞穴)의 2개 형이 있고, 조업방식에 따라 정치연승식(定置延繩), 표류연승식(漂流延繩), 살포식(散布) 등 3개 식으로 구분한다.

중국은 각 해구별로 지리적 환경, 수산자원의 분포 및 사회경제적 조건에 따라 사용하는 어구의 분포가 북쪽 지방과 남쪽 지방으로 확연히 구분된다. 예를 들면 황·발해구에서는 저인망, 안강망, 자망이 주된 어구이며, 선망과 낚시어구는 다소 사용되는데, 쌍끌이기선저인망이 가장 대표적인 어업이다. 동중국해구에서는 선망, 안강망, 저인망, 자망, 낚시어구가 주종을 이루지만, 가장 대표적인 어업은 유낭선망이다. 남중국해구에서는 저인망, 자망, 선망, 낚시 등이 주된 어업이지만, 저인망과 자망어업이 주종을 이룬다.

#### 4. 한국과 중국의 어법 비교

장기간의 관계단절에 따른 중국측 자료수집의 어려움과 체계적인 관련 간행물의 부족으로 한국과 중국의 어구·어법을 일목요연하게 비교한다는 것은 생각만큼 용이한 것이 아니다. 여기서는 국립수산과학원이 조사한 내용을 요약하여 정리한다. 국립수산과학원의 조사 방법은 나포된 중국어선의 불법어업 조사 조서, 「중국어구도집」(1989년 간행) 참고, 현지 조사 등에 의존하였다.

조사결과를 요약한 것은 <표 IV-16>과 같으며, 전반적인 경향은 다음과 같다.

- ① 한국의 어구·어법은 중국에 비해 전반적으로 규모의 대형화, 종류의 다양화 추세를 보인다.
- ② 한국은 어로장비의 현대화 및 어업기술의 발달로 현재의 어획성능은 다소 우위에 있는 것으로 판단되나, 중국의 어업기술도 조만간 한국과 동일한 수준에 이를 것으로 예상된다.
- ③ 중국의 어구재료는 자체생산이 가능한 기술수준인 것으로 판단되며, 한국의 제품과 질적인 수준에서 거의 동일한 것으로 보인다.
- ④ 동급규모의 동일업종 어선을 비교할 때 선원수는 중국어선이 한국어선보다 월등히 많다.
- ⑤ 한국의 외끌이기선저인망은 업종에 있어서 기선저인망으로 분류되나, 조업방식에 있어서는 선망류 어업에 해당된다. 중국의 외끌이기선저인망은 단선으로서 전개판을 사용하여 조업하는 트롤의 개념으로 분류하고 있다.

<표 IV-16> 주요 업종별 한-중간 어구·어법의 비교

업종	구분	한국	중국
쌍끌이 기선저인망 어업	<ul style="list-style-type: none"> <li>●어선규모</li> <li>●어구규모                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 어구길이 8~110m</li> <li>- 날개그물길이 25~30m</li> <li>- 입구폭 60~70m</li> <li>- 조업형태 다층예인</li> </ul> </li> </ul>	80~140톤급	80~140톤급
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●조업현황                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 어기</li> <li>- 주어장</li> <li>- 주대상어종</li> </ul> </li> </ul>	주년 동중국해 및 서·남해 갈치, 조기류, 강달이, 가자미	주년(하계 휴어기) 동중국해 및 황해 갈치, 부세

업종	구분	한국	중국
외팔이 기선저인망 어업	<ul style="list-style-type: none"> <li>●어선규모</li> <li>●어구규모                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 어구길이</li> <li>- 뜰줄길이</li> <li>- 발줄길이</li> <li>- 조업형태</li> </ul> </li> </ul>	70~100톤급  30~35m 40~50m 40~50m 포위 후 예인어획	10톤급  날개길이 : 35~45m 자루길이 : 20~25m 포위 후 예인어획
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●조업현황                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 어기</li> <li>- 주어장</li> <li>- 주대상어종</li> </ul> </li> </ul>	주년 동중국해 및 동해 갈치, 조기류, 가오리, 가자미	6~9월 江口 고등어, 전갱이, 밴댕이
근해안강망 어업	<ul style="list-style-type: none"> <li>●어선규모</li> <li>●어구규모                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 어구길이</li> <li>- 뜰줄길이</li> <li>- 전개장치</li> </ul> </li> </ul>	60~80톤급  100~110m 40~45m 범포식	30~50톤급  65~75m 30~40m 범포식
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●조업현황                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 어기</li> <li>- 주어장</li> <li>- 주대상어종</li> </ul> </li> </ul>	주년 동중국해 및 황해 갈치, 조기, 병어, 쥐치	3~6월, 9~11월 동중국해 및 황해 농어, 민어, 갈치
꽃게통발어업	<ul style="list-style-type: none"> <li>●어선규모</li> <li>●통발규모                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 크기(직경×높이)</li> <li>- 사용량(개)/척, 일</li> <li>- 통발형태</li> </ul> </li> </ul>	70톤급  37×18cm 4,000~4,500 원기동형	40~50톤급  37×18cm 3,000 원기동형
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●조업현황                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 어기</li> <li>- 주어장</li> <li>- 주대상어종</li> </ul> </li> </ul>	9월 1일~다음해 6월 15일 동중국해 꽃게	미상 동중국해 꽃게
근해자망어업	<ul style="list-style-type: none"> <li>●어선규모</li> <li>●어구규모(폭)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 길이</li> <li>- 폭</li> <li>- 사용량</li> </ul> </li> </ul>	20~70톤급  20~30m 10~15m 300~500폭 (7,500~13,000m)	30~90톤급  30~50m 10~15m 300~350폭 (7,400~11,000m)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●조업현황                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 어기</li> <li>- 주어장</li> <li>- 주대상어종</li> </ul> </li> </ul>	8월~다음해 1월 남해안, 동중국해  조기, 고등어, 갈치, 삼치	3~7월 황발해어장, 여사어장, 해양도 ~연청석어장 고등어, 삼치, 상어
대형선망어업	<ul style="list-style-type: none"> <li>●어선규모</li> <li>●어구규모                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 뜰줄길이</li> <li>- 폭길이</li> <li>- 조업형태</li> </ul> </li> </ul>	110~130톤급(본선)  900~1,300m 200~270m 어군을 포위하여 어획	30~50톤급  65~75m 30~40m 범포식
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●조업현황                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 어기</li> <li>- 주어장</li> <li>- 주대상어종</li> </ul> </li> </ul>	주년 동중국해 및 황해 고등어, 전갱이, 정어리, 조기	9월~다음해 5월 동중국해 및 황해 고등어, 전갱이, 민어

여 백

# 제 5 장

## 요약 및 결론

여 백

## 1. 한-중어업관계의 역사적 전개과정

1945년 이전에는 한-중 양국의 어업분야 활동은 미미하였고, 더욱이 19세기 말부터 동북아 해역의 어업은 일본에 의하여 압도되었기 때문에 기록에 남을 만한 어업관계는 형성되지 않았다. 그리고 1948년 대한민국 정부수립과 1949년 중화인민공화국의 건국을 계기로 쌍방은 모든 분야에서 역사적 단절 상태에 진입하게 된다. 그러한 상황 하에서 한국은 수산업에 대한 투자가 증대되면서 연안으로부터 근해어장으로의 진출이 활발해지기 시작했다. 특히 1960년대 말부터 한국어선의 중국연안 진출은 빈번해졌지만, 중국어선의 한국연안 진출은 거의 없었다.

다시 말하면 한-중 양국은 어업분야의 직접적인 상호관계를 구축하기보다는 일본의 어업세력을 각자의 연안으로부터 축출하는 데에 정책의 중점이 두어졌던 시기였다. 그것은 1950년의 모택동라인 설정, 1952년의 평화선선언, 1955년의 일-중민간 어업협정 체결, 1965년의 한-일어업협정 체결, 1975년의 일-중정부간어업협정 체결과 같은 일련의 대외적 어업관계 발전을 통하여 확인되는 바이다.

그러다가 중국의 문화혁명 이후 개혁·개방정책 수행과 더불어 어업에 대한 대대적 투자가 행해짐으로써 1980년대부터 중국 어선세력의 근해 진출이 활발해지고, 한-중-일 3국 어민간의 해상분쟁은 빈번해졌다. 한-중 간에는 외교관계가 없는 가운데서도 1989년에 민간합의서를 체결함으로써 어업분쟁 해결을 시도하였고, 그 관계는 지금도 지속되고 있다. 특히 1986년 중국이 어업법을 제정한 이후 근해어업활동은 매우 활발해졌고, 한국 측 연안에서의 집단적 어업활동과 무질서한 긴급피항은 오히려 한국측에 막대한 피해를 안겨주는 결과로 발전되었다.

1992년에 한-중 양국은 외교관계를 수립하고, 그 이듬해에 어업협정 체결 교섭을 시작했으나, 어업분야의 상호불신, 동북아 해역의 해양법질서 개편의 미비 등의 이유로 순조롭게 진척되지 못하다가, 1996년에 한국과 일본이 배타적 경제수역을 선포함과 동시에, 새로운 어업협력체제 구축에 박차를 가하고, 1998년에 중국이 배타적 경제수역을 선포함으로써 한-중 어업관계 정상화를 위한 외교교섭은 급진전되었다.

그 과정에서 양자강 하구수역 입어문제 발발, 중국의 지연전술, 한국의 지나친 신중론 등의 상호작용으로 인하여 한-중-일 3국간에 가장 먼저 시작했던 어업협정 체결 교섭이 7년 6개월이나 걸려 가장 늦게 타결되는 결과로 되고 말았다. 아무튼 오랜 단절의 역사를 청



산하고 새로운 어업관계를 전개해 갈 제도적 기본틀로서의 한-중 어업 협정은 21세기에 양국의 수산업 발전을 위하여 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

## 2. 한-중어업협정의 해석과 시행

### 1) 한-중어업협정의 법적 성격

① 한-중어업협정은 양 체약국 간의 어업에 관한 사항만을 합의한 양자조약이기 때문에 어업 이외의 국제법상 또는 해양법상의 문제에는 영향을 미치지 않을 뿐만 아니라, 제3국에 대한 법적 구속력은 발생하지 않는다.

② 어업협정이 적용되는 수역은 양국의 배타적 경제수역이기 때문에 내수·영해·공해에는 적용되지 않는다.

③ 상호주의에 기초하여 양 체약국의 배타적 경제수역에 대해 상호입어를 허용하는 어업협력협정이다.

④ 양 체약국의 배타적 경제수역 외측에 관할권 행사의 선적국주의가 적용되는 공동관리수역을 설정한 잠정적 성격의 조약이다.

### 2) 각 협정수역의 성격

① 배타적 경제수역 : 수산자원에 대한 연안국의 주권적 권리가 행사되는 수역으로서 상호입어제도가 시행된다.

② 잠정조치수역 : 양 체약국의 공동어로수역으로서 어선에 대한 관할권 행사의 선적국주의가 적용된다.

③ 과도수역 : 2005년 7월 1일부터 양 체약국의 배타적 경제수역으로 편입되는 한시적 공동관리수역이다.

④ 현행조업질서유지수역 : 공동관리의 대상에서 제외되고, 현행의 자유어업이 인정되는 공해적 성격의 수역이다.

### 3) 긴급피항에 관한 문제

어선이 조업 중 기상악화와 같은 불가항력이나 해양사고와 같은 현실적 긴급성이 있는 경우, 인근 연안국의 항포구에 긴급피항이 허용되는 것은 관습국제법상 확립된 인도주의적

조치이고, 한-중어업협정도 이에 관하여 명문규정을 두고 있다. 그러나 한-중어업협정 체결 이전에 중국어선단의 한국 항포구에 대한 긴급피항권을 남용한 사례가 허다하였기 때문에 이에 관한 민·형사상의 관할권 행사 대비태세를 갖추는 것이 요구된다.

#### 4) 어업관할권의 행사와 국익의 수호

20세기 말부터 세계 각국은 해양을 국가관할권 확장의 대상으로 간주하고 관할 해역의 보호·확대·개발활동을 적극적으로 전개하고 있으며, 12해리 영해주권의 수호와 배타적 경제수역 내 국가이익의 보호, 그리고 자국적 선박의 항해 및 안전조업 확보를 목적으로 해양경찰력을 획기적으로 증강하고 있는 것이 현실이다. 이러한 세계적 동향에 편승하여 지리적 여건상 해양 이해관계에 관한 갈등요인이 상존하고 있는 한반도 주변국가들의 동향에 적극 대처하지 않으면 안되는 것이 한국의 입장이다. 최근에 중국의 20만 해양순찰군 창설 움직임과 일본 해상보안청 순시선의 동남아 진출 등 주변국들의 해양경찰력 증강정책에 대응하여 우리나라도 필수적으로 대등한 전력을 확보하여야만 평등한 국제협력관계가 유지될 수 있음은 주지의 사실이다.

특히 한국의 배타적 경제수역에 입어하는 일본어선 1,500여척과 중국어선 4,000여척 이상의 어업활동에 대한 감시 및 단속업무를 수행하기에는 현재 보유 중인 1,000톤 이상인 해양수산부 어업지도선 5척과 1,000톤 이상의 해양경찰함정 10여척으로써는 우선 선복량 면에서 태부족이라 하지 않을 수 없기 때문에 특단의 조치가 있어야 한다.

#### 5) 어업분쟁 발발에 대한 대책

한-중어업협정을 시행함에 있어서 배타적 경제수역 연안국의 주권적 권리 행사와 관련하여 수반될 것으로 예상되는 몇 가지 관할권문제와 분쟁 가능성을 검토하고, 그 대책에 관하여 논의하였다.

첫째, 어업협정의 해석, 중첩수역의 운영, 어업협정 상호간의 저축 등의 요인으로 인한 분쟁 발생 가능성을 사전에 차단할 수 있도록 관련 규정의 모호성을 배제하여야 하며, 분쟁 발생에 대비하여 각 수역의 법적 성격 등에 관한 확고한 이론을 정립해 둘 필요가 있다.

둘째, 어업활동 전개과정에서 어선 사이에 발생하는 제반 민사적 분규는 조업 현장에서 당사자가 직접 해결하는 것이 가장 바람직하다. 그리고 그러한 문제를 해결하기 위하여 기존의 민간어업협력기구를 현실적으로 개편하고 그 역할을 활성화하여야 할 것이다.

셋째, 단속관할권의 행사와 관련한 마찰은 곧장 국가간의 분쟁으로 비화될 수 있기 때문에 신중하게 대처해야 하며, 어업협정 당사국 관계당국간의 긴밀한 협력체제를 구축할 필요가 있다. 그리고 나포된 선박과 억류된 선원의 신속한 석방조치를 위한 내외적 대비태세를 갖추어야 할 것이다.

넷째, 불시에 발생하는 어업분쟁을 신속히 처리하고 해결하기 위하여 정부 관계부처간의 합동상설기구를 설치·운영하는 방안을 적극 검토할 필요가 있다.

### 3. 중국의 해양·수산정책과 어업관리제도

#### 1) 중국의 해역 관할정책

중국의 영토 및 해역 관할권에 관한 현안으로는 대만, 남중국해 도서, 조어대열도 영유권 문제가 있고, 황해 및 동중국해의 해양경계 획정에 관하여 한국 및 일본과 미합의 상태이다.

1992년에 「영해 및 접속수역법」을 통하여 12해리 영해와 24해리 접속수역을 확정했으며, 발해만을 역사적 만으로 주장한 바 있고, 1996년에는 전 연안에 걸쳐 직선기선을 설정하였다. 그리고 1998년에는 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」을 제정하여 200해리 배타적 경제 수역과 대륙붕을 선포하였지만, 주변국과의 해양경계 획정방식에 관하여는 형평과 합의의 원칙을 고수함으로써 한국과 일본이 주장하는 중간선원칙과 대조를 이루고 있다.

#### 2) 중국의 어업관리제도

중국의 어업관리정책 방향은 어획노력량 규제방식과 기술적 규제방식을 채택하고 있으며, 이른바 三無漁船 또는 三證不齊漁船과 같은 불법어선 척결, 해면어업의 마이너스 성장정책 등에 중점을 두고 있다.

그리고 어업관리제도의 기본체제는 어업허가제도, 금어구·금어기·휴어구 등의 기술적 관리제도, 수산자원 증식보호비 징수제도, 어획물 중 치어혼획률 검사제도 등으로 구분할 수 있는 바, 매우 선진화된 제도를 운용하는 면도 있다.

그러나 현행 어업관리제도가 갖는 문제점도 만만치 않다. 즉, 어업허가제도가 갖는 어획노력량 통제수단의 한계성, 기술적 관리수단의 한계성, 중국 특유의 행정체제상 비효율성, 중앙집중적 통일관리방식의 불합리성, 심각한 지방이기주의와 관료의 부패 등이 주요

문제점으로 지적되고 있다.

중국은 제도적으로 어업 감시·감독체계를 구축하여 해상·어항·시장·공중 등에서 종합적인 어업 감시·감독을 행함으로써 수산자원의 보존과 합리적인 개발·이용을 도모하고자 노력하고 있다. 그러나 감시·감독 기관의 법적 지위가 애매하고, 지역이기주의의 횡행, 공무원과 국가기관의 독직, 어민의 비협조 등으로 인하여 법집행이 원만하게 이루어지지 않기 때문에 고질적인 불법어선과 불법어업이 근절되지 않고 있다. 2001년 현재 전국 243천 여척의 해면어선 중 48.5%가 불법어선으로 분류되고 있는 사실은 중국의 해면어업이 당면한 고질적인 병폐를 잘 나타내고 있다.

### 3) 한-중 양국의 수산자원 관리제도 비교

한국과 중국의 자원관리제도에는 매우 유사한 면이 있으나, 어떠한 것이 더 효율적인지에 대해서는 과학적인 연구가 필요할 것으로 판단된다. 그러나 양국이 같은 바다를 대상으로 어업활동을 전개하고 있다는 점에서 자원조성사업과 더불어 자원의 지속적 이용은 공동의 관심사일 수 밖에 없다. 따라서 자원조성사업을 위한 국제협력체제를 구축하고, 기술적 관리수단의 통일화를 기하여 수산자원을 조성함은 물론, 어업협력을 위한 정보공유체제를 구축하는 것이 급선무인 것으로 판단된다.

## 4. 새로운 협력관계 구축의 모색

2001년 6월 30일 발효된 한-중어업협정은 양국간에 역사 이래 최초로 체결된 어업 협정이라는 점에서 그 의의가 크다고 할 것이다. 그러나 어업협정이란 어업 및 수산자원 관리에 관한 국가간의 협력기초를 마련한 것으로서 배타적 경제수역 체제로의 해역관할제도 변경에 따른 어업충격을 완화하는 작용은 하고 있으나, 고갈된 수산자원 상태의 회복 및 보존·관리에 있어서는 성공적인 기능을 발휘하고 있다고 볼 수 없다. 즉, 어업협정은 체결·발효로서 목적이 달성된 것이 아니라, 국가간의 어업 및 수산자원 보존·관리상 국제협력의 기초에 불과하다는 점을 간과해서는 안된다.

그리고 2000년에 어업법을 개정한 이후 중국은 어업 및 수산자원 관리에 심혈을 기울이고 있음을 본 연구를 통하여 확인하였다. 물론 중국이 한국과 동일한 수준의 법치국가라고 단언할 수는 없겠지만, 작금의 상황으로 볼 때 수산업분야 국제협력 상대로서 신뢰해도 좋

을 것으로 판단된다.

다음에 제시한 내용들은 매년 개최되는 한-중어업공동위원회를 통하여 심도있게 지속적으로 협의해 가야 할 과제들이다.

#### 1) 배타적 경제수역 상호입어 문제

배타적 경제수역은 수산자원에 대하여 연안국의 주권적 권리가 작용하지만, 체제변경으로 인한 충격을 완화하기 위하여 상호입어를 허용하는 것은 유엔해양법협약의 기본정신이다. 더욱이 한국과 중국의 배타적 경제수역은 1996년까지만 하여도 공해로서 자유로이 공동조업을 해왔을 뿐만 아니라, 체제 변경 후에도 전통적 상호 의존관계로 인하여 지속적으로 상호입어를 허용하는 것은 매우 자연스럽게 양측의 공동이익에 부합된다. 그러나 어업협정 발효 이후 1년간의 입어조업 실적은 매우 미미한 수준인데, 그 이유는 양국 어민이 새 체제에 완전히 적응하지 못한 상태에서 잠정조치수역·과도수역·현행조업질서유지수역에 어업활동이 집중되기 때문인 것으로 추정된다. 그러므로 한-중 양국은 어선세력 감축조치를 강력하게 시행하여 배타적 경제수역 상호입어 의존도를 2005년 1월 1일부터 등척·등량주의로 전환한 이후에도 적정수준까지 지속적으로 낮추어 가야 할 것이다.

#### 2) 과도수역·잠정조치수역·현행조업질서유지수역의 수산자원 관리문제

현재 이들 공동관리 또는 공해적 성격의 수역에서는 한-중 양국 어선에 의해 과도한 어업활동이 자행되고 있음에도 불구하고, 법적으로 적절하게 규제되지 않고 있기 때문에 합리적인 자원관리에 관한 양 체약국의 협력이 필요하다. 이를 위하여 양측의 수역별 조업실태 파악 및 관련 자료 교환 → 공동 자원 조사 및 망목 규제 → 어획노력의 축소와 같은 단계별 자원보존·관리에 관하여 적극적으로 협력해야 할 것이다.

① 황해와 동중국해의 잠정조치수역·과도수역·현행조업질서유지수역의 주요 수산자원에 대한 생태학적인 조사·분석을 통하여 과학적으로 어종별 공동관리 대책을 수립하여야 할 것이다.

② 한-중 양국은 현재의 어업세력을 대폭 감축하여 적정 수준으로 유지하기 위한 노력이 필요하다. 특히 자원의 소모성이 큰 어법에 대한 규제를 한층 강화할 필요성이 있다.

③ 동중국해 현행조업질서유지수역에 대하여 한-중-일 3국간에 공통적으로 적용될 자원보존규범을 마련하고, 어업규제의 실효성을 확보하기 위하여 단속관할권을 한층 강화할

필요가 있다.

### 3) 민간협력체제의 구축

어선 해상사고 처리에 관한 양국 간의 합의는 국교정상화 이전인 1989년에 성립되고 1990년부터 시행되어, 2차에 걸친 연장과 2차에 걸친 개정을 통해 현재까지 유효하다. 그러나 이 합의는 공해에서의 경쟁적 조업관계에서 발생하는 어선충돌·어구사고·사고 어선의 안전조치·합리적 피해배상 등 주로 민사적인 문제를 해결하기 위한 것이었기 때문에 현재의 배타적 경제수역과 어업협정 체제에 계속 유효하다고 볼 수는 없다.

그 뿐만 아니라, 이 합의서가 상호 간의 불신이 팽배하고, 사고 현장 보존이 거의 불가능하기 때문에 가해자와 피해자를 명쾌히 구분하기 어려운 점 등으로 인하여 합리적인 사고처리규범으로 기능하였다고 볼 수 없다. 따라서 새 체제에 부합되고 합리적인 기능을 발휘할 수 있는 민간차원의 협력체제를 구축하는 것이 시급하다고 할 것이다.

### 4) 국제해양법질서 속에서 한-중어업협정이 갖는 의의

한-중어업협정은 한-중-일 3국이 배타적 경제수역을 선포함으로써 동북아 해역에 공해대가 소멸된 상황에 맞추어 성립된 어업에 관한 쌍무적 협력협정으로서 한-일어업협정이나 일-중어업협정과 법적으로 직접적인 관계를 갖지는 않지만, 간접적인 상호작용을 하는 체제이다.

한-중어업협정의 성격이 양국간의 해양경계 획정 이전에 성립되어 어업문제에 국한되는 잠정적 성격의 조약이기는 하지만, 그 자체가 해양경계 획정과 같은 국제법 문제에 직접적인 영향을 미치지 않기 때문에 해양경계 획정에 관한 외교교섭은 별도의 차원에서 계속 되어야 한다.

한-중어업협정은 여타의 쌍무적 어업협정과 마찬가지로 유엔해양법협약 제5장의 배타적 경제수역제도에 기초한 것이다. 유엔해양법협약상 경제왕래자원의 보존·개발을 위한 국가간의 협력(제63조 1항), 반폐쇄해 공동연안국으로서의 해양생물자원 보존·관리를 위한 국가간의 협력의무(제123조) 등은 한-일어업협정과 일-중어업협정이 공통으로 구현해야 할 질서이다. 그럼에도 불구하고, 현행 어업협정들은 배타적 경제수역에서 당해 연안국이 행사하는 주권적 권리(제56조), 해양생물자원의 이용권(제62조)을 위주로 합의된 쌍무적 협력규범이기 때문에 진정한 의미의 해양생물자원 보존·관리규범으로의 발전을 위한

노력은 계속되어야 할 과제이다.

그리고 한-중 양 체약국은 어업협정의 성실한 이행과 책임수산업을 통한 어업의 지속성 확보에 관한 시대적 소명을 완수해야 할 것이다.

#### 5) 전 망

한-중어업협정은 한-일어업협정이나 일-중어업협정과 달리 앞으로 그 운영에 있어서 크게 논란이 될만한 부분은 없다. 다만 잠정조치수역 남쪽의 현행조업질서유지수역이나 서해의 조업자제해역 부분에 관한 문제가 앞으로 해결되어야 하겠지만, 그것도 동해나 제주도 남부수역처럼 관련당사국들의 이해가 크게 엇갈리는 것은 아니다.

한국과 중국 사이에는 황해와 동중국해에서의 어업질서 확립이 당면한 과제였고, 또 독도와 같은 영유권 분쟁의 소지가 있는 도서나 지역이 존재하지 않기 때문에 잠정조치수역 및 과도수역 체제로 어업협정을 운영하게 된 것이 합리적이라고 하겠다. 그리고 동해와는 달리 황해에서는 어업공동위원회의 결정에 따르는 운영체제를 채택하였는데, 어차피 앞으로 황해에서의 해양경계 획정을 예상한다면 이것도 큰 문제는 없을 것이다. 다만 황해에서의 배타적 경제수역 경계획정 원칙에 있어서 한국이 중간선원칙을 선호하는 반면, 중국은 자연연장원칙과 같은 형평의 원칙을 주장하기 때문에 그와 관련된 대응책은 필요할 것이다.

해양경계획정과 관련하여 가까운 시일 내에 양국이 타협안을 도출하기가 쉽지 않을 것을 예상한다면 결국 황해에서는 잠정수역 체제로 어업질서를 유지해가되 어업공동위원회의 기능을 충분히 활용하여 중국어선의 남획을 방지해야 할 것이다.

## 참고자료 및 문헌

### [국내문헌]

- 고광림, *International Regulation of Fisheries with Special Reference to Those in the North Pacific Ocean*, 一潮閣, 1980.
- 고재모, 중국의 수산물 생산과 어정관리에 관한 연구, 「수산경영논집」, 제30권 1호, 1999.
- 김부찬, 「韓中漁業協定과 이어도 周邊水域의 法的 問題」, 「한국과 바다의 국제법상 제문제」, 1999.
- 김영구, 「韓國과 바다의 國際法」, 효성출판사, 1999.
- 김영구, 「한-중어업협정 제9조 현행조업유지수역의 한계 및 관리방안에 관한 연구」, 해양수산부, 2000.
- 김찬규, 「中國의 領海法과 基線」, 「國際法學會論叢」, 제39권 1호, 1994.
- 김찬규, 「UN 海洋法協約과 韓·中共大陸棚境界劃定」, 「해양정책연구」, 제5호, 1984.
- 김찬규, 「200해리 排他的 經濟水域과 漁業, 海洋境界劃定 -海上·海底境界不一致先例를 중심으로-」, 「해양정책연구」, 제15호, 1984.
- 김찬규, 「中共魚雷艇事件과 國際法」, 「司法行政」, 통권 제293호, 1985.
- 김찬규, 「黃海 및 東支那海의 紛爭의 蓋然性」, 「黃丙坤博士華甲論文集」, 1990.
- 김찬규, 「한일어업협정 및 한중어업협정 체결 이후 동북아의 어업질서 운영방안」, 「國際法學會論叢」 제44권 1호, 1999.
- 김찬규·노명준·이창위, 「한-일어업협정 및 한-중어업협정 체결 이후 동북아의 어업질서 운영방안」, 「國際法學會論叢」, 제44권 1호, 1999.
- 노명준, 「韓-中共間의 漁業關係 및 大陸棚의 法的 地位」, 「國際法學會論叢」, 제23권, 1978.
- 박구병, 「舊韓國時代의 西海岸에 있어서의 中國人의 漁業」 「水産業史研究」, 제3권, 1996.
- 박영애, 「중국 연해어업자원의 자산화에 관한 기초연구」, 「水産經濟研究」, 제7권 1호, 2000.
- 박영애, 「중국의 어획량관리제도 도입가능성에 관한 소고」, 「수산경영논집」, 제31권 2호, 2000.
- 박영애, 「中國漁業管理制度의 발전에 관한 연구」, 부경대학교 경영학박사학위논문, 2001.
- 박재영·최종화, 「한·중어업협정의 평가 및 향후과제」, 「수산경영논집」, 제31권 2호, 2000.
- 박춘호, 「동아시아와 해양법」, 국제해양법학회, 2000.
- 박춘호, 「China and Maritime Jurisdiction : Some Boundary Issues」, 「國際法學會論叢」, 제31권 2호, 1986.
- 옥영수, 「中國의 水産業 生産과 漁業資源管理政策에 대한 研究」, 「水産經濟研究」, 第5卷 第1號, 1998.
- 옥영수·최성애, 「韓·中·日間 漁業管理政策의 比較와 資源共同管理에 대한 檢討」, 「수산경영논집」, 제29권 1호, 1998.



## 참고자료 및 문헌

- 외교통상부 오윤경 외 20인, 「現代國際法」, 박영사, 2000.
- 유병화, 「東北亞地域과 海洋法」, 眞成社, 1992.
- 유병화, 「국제법 I」, 법문사, 2000.
- 이병조·이중범, 「國際法新講」, 一潮閣, 1992.
- 이병기·최종화, "韓半島周邊水域의 國際漁業關係와 그 展望", 「水産海洋教育研究」, 제3권 1호, 1991.
- 이용희, "국적불명선 「長漁3705」호 침몰사건에 대한 법적 고찰", 「國際法學會論叢」, 제47권 1호, 大韓國國際法學會, 2002.
- 이한기, 「國際法講義」, 博英社, 1997.
- 지철근, 「平和線」, 凡友社, 1979.
- 차철표, "한-중 어업자원관리제도에 관한 비교연구", 「水産海洋教育研究」, 제13권 2호, 2001.
- 최낙정, "排他的 經濟水域의 境界劃定原則에 관한 考察", 「韓國海法學會誌」, 제20권 2호, 1998.
- 최정운 외, 동북아지역 어업인력의 협력방안에 관한 연구, 「수산경영논집」, 제31권 1호, 2000.
- 최종화, 「現代國際海洋法」, 세종출판사, 2000.
- 최종화, "中國領海制度의 國際法上 合法性檢討", 「수산경영논집」, 제24권 1호, 1993.
- 최종화, 「現代韓日漁業關係史研究」, 해양수산부, 2000.
- 최종화, "새 어업협정체제의 출범과 어업대책", 「서울국제법연구」, 제6권 1호, 1999.
- 최종화·박재영, "東北亞 新國際漁業秩序下에서의 漁業紛爭發生可能性과 그 解決方式", 「海事法研究」, 제13권 2호, 2000.
- 최종화·박재영, "동북아 신국제어업질서와 어업관할권 행사에 관한 문제", 「STRATEGY21」, 제3권 2호, 2001.
- 해양수산부, 「동북아 수산협력에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2000.

## [중국문헌]

- 于信, "漁業經濟新體制的 建立", 「中國漁業經濟研究」, 1994.
- 夏章英, 「漁政管理學」, 海洋出版社(北京), 1996.
- 國家海洋局, 「中國海洋21世紀議程」, 海洋出版社, 1996.
- 胡鶴永, 「水産通論」, 中國農業出版社, 1995.
- 江善富·陳毅德, 「水産統計」, 農業出版社, 1998.
- 王詩成, 「海洋管理和海洋漁業」, 山東友誼出版社, 1994.
- 謝眞, 「群衆漁業管理和技術」, 海洋出版社, 1990.
- 中國水産結構和發展前景研究組, 「中國水産結構和發展前景」, 農業出版社, 1991.

- 農牧漁業部政策法規司,「農牧漁業法規 編」,農業出版社,1989.
- 愆子民·李挺,「中國漁業史」,科學技術出版社,1993.
- 車玉春,「漁業技術經濟學」,農業出版社,1996.
- 浙江省 漁業經濟研究會,「漁業經濟管理」,浙江人民出版社,1984.
- 曹少訝,「漁業企業經營管理學」,農業出版社,1997.
- 夏世福,「漁業生態經濟學概論」,海洋出版社,1989.
- 必定邦,「漁業經濟學」,浙江人民出版社,1990.
- 漁政漁港監督管理局,「漁業法律法規規章全書」(上·下冊),中國法制出版社,1999.
- 中國國家海洋局,「中國海洋21世紀議程」,海洋出版社,1996.
- 季順華,「關於強化近岸地方性漁業資源管理的研究」,「中國水產」,1999,12.
- 高健,「沿岸漁業的政府管理 群眾漁業」,「中國漁業經濟」,2000,3.
- 谷樹忠,「我國農業自然資源評價制度的初步構想」,「中國農村經濟」,1998,7.
- 蘭伯隆,「完善我國漁業管理制度的探討」,「中國漁業經濟研究」,2000,5.
- 蘭裕正,「關於漁業統一綜合執法管理的意見」,「中國水產」,2000,4.
- 農業部漁業局,「中國漁業統計年鑒」,(1995,1996,1997,1998,1999).
- 河志成,「關於在南海區實行捕撈限額制度的初步構想」,「中國水產」,2001,3.
- 陶宝山,「試論專屬經濟區制度下我國的漁業管理」,「中國水產」,2000,9.
- 鄧景燿,「海洋漁業資源保護和可持續利用」,「漁業經濟研究」,2000,6.
- 鄧秀麗,「農地資產化管理構想」,「中國農村經濟」,1997,5.
- 朴英愛,「中國漁業管理的效果分析 TAC制度」,「中國漁業經濟研究」,2000,1.
- 聶善明,「如何解決海洋漁業過度漁撈問題的探討」,「漁業經濟研究」,2000,6.
- 陽堅 等,「我國漁業發展的基本經驗」,「中國漁業經濟研究」,2000,4.
- \_\_\_\_\_,「我國漁業發展的指導思想 戰略目標」,「中國漁業經濟研究」,2000,5.
- 楊堅,「開好局 起好步 為新世紀我國漁業的發展奠定基礎」,「中國水產」,2001,1.
- \_\_\_\_\_,「漁業戰略目標實現的條件評 」、,「漁業經濟研究」,2000,6.
- 劉堅,「徹底整頓三無和三證不齊漁船」,「中國水產」,第三期,2001.
- 楊朝世,「加快調整海洋漁業經濟結構的構想」,「漁業經濟研究」,2000,6.
- 王耀富,「單純依 漁休難以背脫資源危機的厄運」,「中國水產」,2000,4.
- 劉桂茂,「當前海洋漁業的主要矛盾和對策」,「中國水產」,2001,2.
- 劉物開,「建立高素質漁政海監執法隊伍」,「中國水產」,2000,12.
- 俞錫棠,「丹山漁村體制現狀 改革新路」,「中國漁業經濟」,2000,2.

참고자료 및 문헌

- 李健華, "實施伏系休漁制度以後的思考", 「中國漁業經濟」, 2000, 4.
- 張建華, "關於漁政執法中存在的利益驅動問題的思考", 「中國水產」, 2001, 3.
- 張俊超, "漁業綜合執法之探討", 「中國水產」, 2000, 8.
- 張合成, "切實 好漁業發展新階段的調查研究", 「中國水產」, 2000, 10.
- 程家 , "東海區海洋漁業資源及其作業結構特點的分析", 「中國水產」, 2000, 3.
- 中華人民共和國農業部, "關於清理整頓海洋三無和三證不齊漁船的通告", 「中國水產」, 2000, 3.
- 中華人民共和國漁業局, 「中國漁業統計 編」(1989-1998), 中國海洋出版社.
- 中國漁業年鑑編纂部, 「中國漁業年鑑」(2000-2001), 中國漁業出版社.
- 陳楚榮, "海洋漁業資源管理任重道遠", 「中國水產」, 2000.
- <http://cn.news.yahoo.com/011128/83/u710.html>
- <http://www.chinafood.com.cn/news/2001news09\scp\new0912.htm>

[서양문헌]

- Barbara Kwiatkowska, *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, 1989.
- Chen Shihong, "Law and Policy relating to Fishery of China with Emphasis on the Yellow Sea and the East China Sea", *Report of the First Conference of the Pacific Region and International Law*, Fukuoka Convention Bureau, 1990.
- Department of the U.S Navy: *Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, NWP9(Rev.A) FMFM 1-10, 1989,
- D. E. Singer, "The Right of Hot Pursuit from EEZ: United States v. F/V Taiyo Maru No. 28" *Columbia Journal of Transnational Law*, vol. 15, 1976.
- D. H. N. Johnson, "Innocent Passage, Transit Passage", *Encyclopedia of Public International Law*, Installment 11, Elsevier Science Publishers B. V., 1989.
- D. J. Harris, *Cases and Materials on International Law*, 5th ed., 1998.
- D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, vol. I, Clarendon Press. Oxford, 1982.
- D. Ciobanu, "Hot Pursuit from a Fisheries Zone : A Further Comment on United States v. Taiyo Maru No. 28 ; United States v. Kawaguchi," *American Journal of International Law*, vol 70, 1976.
- E. D. Brown, *The International Law of the Sea*, vol. I · II , Dartmouth Publishing Co., 1994.

- E. D. Brown, "The M/V 'Saiga' Case on Prompt Release of Detained Vessels : The First Judgment of the International Tribunal for the Law of the Sea," *Marine Policy*, vol. 22, 1998.
- Eric Allan Sisco, "Hot Pursuit from a Contiguous Fisheries Zone-An Assault on the Freedom of the Seas," *San Diego Law Review*, vol. 14, 1977.
- Gary Knight & Hungdah Chiu, *The International Law of the Sea*, Elsevier Science Publishers 1991.
- Huming Yu, "Marine fishery management in PR China", *Marine Policy*, vol. 15-1, 1991.
- Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, 4th ed., 1990.
- Ian Sinclair, *The Vienna Convention on the Law of Treaties*, 2nd ed., 1984.
- Jeanette Greenfield, *China's Practice in the Law of the Sea*, Clarendon Press · Oxford, 1992.
- J. G. Merrills, *International Dispute Settlement*, 3rd ed., 1998.
- Jonathan I. Charney · Lewis M. Alexander, *International Maritime Boundaries*, vol. 1, Martinus Nijhoff Publishers, 1993.
- Liyu Wang & Peter H. Pearce, "The New Legal Regime for China's Territorial Sea", *ODIL*, vol. 25, 1994.
- Luc Cuyvers, *Ocean Uses and Their Regulation*, John Wiley & Sons. Inc., 1984.
- Myres S. McDougal and William T. Burke, *The Public Order of the Oceans : A Contemporary International Law of the Sea*, 1962.
- Mark J. Valencia, *A Maritime Regime for North-east Asia*, Oxford University Press, 1996.
- Nien-Tsu Alfred Hu, "The Two Chinese Territorial Sea Laws", *Ocean & Coastal Management*, vol. 20, 1993.
- Park Hee Kwon, *The Law of the Sea and Northeast Asia*, Kluwer Law International, 2000.
- Paul C. Yuan, "The New Convention on the Law of the Sea from the Chinese Perspective", *Consensus & Confrontation: The US and the LOS Convention*, Honolulu: LSI, 1984.
- Rainer Lagoni, "Interim Measures Pending Delimitation", *American Journal of International Law*, vol. 78, 1984.
- Robert C. Reuland, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas : Annotations to Article III of the Law of the Sea Convention," *Virginia Journal of International Law*, vol. 33, 1993.
- Robert Jennings · Arthur Watts, *Oppenheim's International Law*, 9th ed., Longman Group UK Ltd., 1992.
- R. R. Churchill, "Fisheries Issues in Maritime Boundary Delimitation", *Marine Policy*, vol. 17. No.

참고자료 및 문헌

- 1, January 1993.
- R. R. Churchill and A. V. Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester University Press, 1999.
- Stanley D. H. Wang and Bing-yi Zhan, "Marine fishery resource management in PR China", *Marine Policy*, vol. 16-3, 1992.
- Tadao Kuribayashi · Edward L. Miles, *The Law of the Sea in the 1990s* :, The Law of the Sea Institute, University of Hawaii, 1992.
- Wei-chin Lee, "Troubles under the Water : Sino-Japanese Conflict of Sovereignty on the Continental Shelf in the East China Sea" , *ODIL*, vol. 18-5, 1987.
- Yang Jinsen, "The Fisheries of the Yellow and East China Sea" , *Oceanus*, vol. 32-4, 1989/1990.
- Zhiguo Gao, "China and the LOS Convention" , *Marine Policy*, vol. 15-3, 1991.

여 백

# 부 록

- [부록1] 대한민국정부와 중화인민공화국정부간의 어업에 관한 협정
- [부록2] 일본국과 중화인민공화국간의 어업에 관한 협정
- [부록3] 중화인민공화국정부와 베트남사회주의공화국정부간 북부만 어업협력협정
- [부록4] 2000년 중화인민공화국 어업법
- [부록5] 1986년 중화인민공화국 어업법
- [부록6] 중화인민공화국 어업법시행세칙
- [부록7] 해면어선의 잠정관리방법
- [부록8] 일본해(한국동해)와 북태평양공해 오징어어업허가제도의 시행에 관한 통지
- [부록9] 어업행정처벌규정
- [부록10] 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률
- [부록11] 중화인민공화국 관할해역에서의 외국인과 외국선박의 어업활동관리에 관한 잠정규정
- [부록12] 중화인민공화국 어업행정관련법집행선의 관리방법
- [부록13] (대한민국) 어업자원보호법
- [부록14] (대한민국) 배타적경제수역법
- [부록15] (대한민국) 배타적경제수역에서의외국인어업등에대해주권적권리의행사에관한법률
- [부록16] (대한민국) 어업협정체결에따른어업인등의지원및수산업발전특별법
- [부록17] (대한민국) 영해 및 접속수역법
- [부록18] 양자강 하구수역 어업금지문제에 대한 국내언론의 보도내용
- [부록19] 한-중 양국 어선의 배타적 경제수역 상호입어조건
- [부록20] 어류명칭 대조표

## [부록 1]

## 대한민국정부와 중화인민공화국정부간의 어업에 관한 협정

대한민국정부와 중화인민공화국정부는,

1982년 12월 10일자 "해양법에 관한 국제연합 협약"의 관련 규정에 따라, 공동관심사항인 해양생물자원의 보존과 합리적 이용을 도모하고, 해상에서의 정상적인 조업질서를 유지하며, 어업분야에서의 상호협력을 강화·증진하기 위하여, 우호적인 협상을 통하여, 다음과 같이 합의하였다.

제1조 이 협정이 적용되는 수역(이하 "협정수역"이라 한다)은 대한민국의 배타적 경제수역과 중화인민공화국의 배타적 경제수역으로 한다.

제2조 1. 각 계약당사자는 이 협정 및 자국의 관계법령의 규정에 따라, 자국의 배타적 경제수역에서 타방계약당사자의 국민 및 어선이 어업활동을 하는 것을 허가한다.

2. 각 계약당사자의 권한있는 당국은 이 협정의 부속서 I 및 자국의 관계 법령의 규정에 따라 타방계약당사자의 국민 및 어선에 대하여 입허허가증을 발급한다.

제3조 1. 각 계약당사자는 자국의 배타적 경제수역에서 타방계약당사자의 국민 및 어선에게 허용되는 어획가능 어종·어획할당량·조업기간·조업구역 및 기타 조업조건을 매년 결정하고, 이를 타방계약당사자에게 통보한다.

2. 각 계약당사자는 제1항에 언급된 사항을 결정함에 있어서 자국의 배타적 경제수역 내 해양생물자원의 상태, 자국의 어획능력, 전통적 어업활동, 상호입어의 상황 및 기타 관련 요소를 고려하여야 하며, 제13조의 규정에 의하여 설치되는 한-중어업공동위원회의 협의결과를 존중하여야 한다.

제4조 1. 일방계약당사자의 국민 및 어선은 타방 계약당사자의 배타적 경제수역에서 어업활동을 함에 있어서 이 협정 및 타방계약당사자의 관계법령의 규정을 준수하여야 한다.

2. 각 계약당사자는 자국의 국민 및 어선에 타방계약당사자의 배타적 경제수역에서 어업활동을 함에 있어서 타방계약당사자의 관계법령에 규정된 해양생물자원의 보존조치 및 기타조건과 이 협정의 규정을 준수하도록 필요한 조치를 취하여야 한다.

3. 각 계약당사자는 자국의 관계법령에 규정된 해양생물자원의 보존조치와 기타 조건을 타방계약당사자에게 지체없이 통보하여야 한다.

제5조 1. 각 계약당사자는 자국의 관계법령에 규정된 해양생물자원의 보존조치와 기타 조건을 타방계약당사자의 국민 및 어선이 준수하도록 국제법에 따라 자국의 배타적 경제수역에서 필요한 조치를 취할 수 있다.

2. 나포되거나 억류된 어선 또는 승무원은 적절한 보증금 또는 기타 담보를 제출한 후에는 즉시 석방되어야 한다.

3. 일방계약당사자가 타방계약당사자의 어선 또는 승무원을 나포하거나 억류한 경우에는 취하여야 할 조치와 그 후에 부과된 처벌에 관하여 타방계약당사자에게 적절한 경로를 통하여 신속히 통보하여야 한다.

제6조 제2조 내지 제5조의 규정은 협정수역 중 제7조, 제8조 및 제9조에서 지정한 수역을 제외한 부분에 대하여 적용한다.

제7조 1. 다음 각 점을 순차적으로 직선으로 연결하는 선에 의하여 둘러싸이는 수역(이하 "잠정조치수역"이라 한다)에 대하여는 제2항 및 제3항의 규정을 적용한다.

- |                                     |                                   |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| ① 북위37도00분, 동경123도40분의 점 (A1)       | ⑩ 북위32도11분, 동경125도25분의 점 (A10)    |
| ② 북위36도22분23초, 동경123도10분52초의 점 (A2) | ⑪ 북위33도20분, 동경124도08분의 점 (A11)    |
| ③ 북위35도30분, 동경122도11분54초의 점 (A3)    | ⑫ 북위34도00분, 동경124도00분30초의 점 (A12) |
| ④ 북위35도30분, 동경122도01분54초의 점 (A4)    | ⑬ 북위35도00분, 동경124도07분30초의 점 (A13) |
| ⑤ 북위34도00분, 동경122도01분54초의 점 (A5)    | ⑭ 북위35도30분, 동경124도30분의 점 (A14)    |
| ⑥ 북위34도00분, 동경122도11분54초의 점 (A6)    | ⑮ 북위36도45분, 동경124도30분의 점 (A15)    |
| ⑦ 북위33도20분, 동경122도41분의 점 (A7)       | ⑯ 북위37도00분, 동경124도20분의 점 (A16)    |
| ⑧ 북위32도20분, 동경123도45분의 점 (A8)       | ⑰ 북위37도00분, 동경123도40분의 점 (A17)    |



부 록

⑨ 북위32도11분, 동경123도49분30초의 점 (A9)

2. 양 체약당사자는 해양생물자원의 보존과 합리적 이용을 위하여, 제13조의 규정에 의하여 설치되는 한-중어업공동위원회에 따라 잠정조치수역에서 공동의 보존조치 및 양적인 관리조치를 취하여야 한다.

3. 각 체약당사자는 잠정조치수역에서 어업활동을 하는 자국 국민 및 어선에 대하여 관리 및 기타 필요한 조치를 취하고, 타방체약당사자의 국민 및 어선에 대하여는 관리 및 기타 조치를 취하지 아니한다. 일방체약당사자가 타방체약당사자의 국민 및 어선이 한-중어업공동위원회의 결정을 위반하는 것을 발견한 경우, 그 사실에 대하여 해당 국민 및 어선의 주의를 환기할 수 있고, 그 사실 및 관련 정황을 타방체약당사자에게 통보할 수 있다. 타방체약당사자는 그 통보를 존중해야 하며, 필요한 조치를 취한 후 그 결과를 상대방에게 통보한다.

제8조 1. 이 협정이 발효한 날부터 4년까지 다음 각 점을 순차적으로 직선으로 연결하는 선에 의하여 둘러싸이는 수역(이하 "과도수역"이라한다.)에 대하여는 제2항 내지 제4항의 규정을 적용한다.

가. 한국측 과도수역 좌표

나. 중국측 과도수역 좌표

- |                                  |                                   |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| ① 북위35도30분, 동경124도30분의 점 (K1)    | ① 북위35도30분, 동경121도55분의 점 (C1)     |
| ② 북위35도00분, 동경124도07분30초의 점 (K2) | ② 북위35도00분, 동경121도30분의 점 (C2)     |
| ③ 북위34도00분, 동경124도00분30초의 점(K3)  | ③ 북위34도00분, 동경121도30분의 점 (C3)     |
| ④ 북위33도20분, 동경124도08분의 점 (K4)    | ④ 북위33도20분, 동경122도00분의 점 (C4)     |
| ⑤ 북위32도11분, 동경125도25분의 점 (K5)    | ⑤ 북위31도50분, 동경123도00분의 점 (C5)     |
| ⑥ 북위32도11분, 동경126도45분의 점 (K6)    | ⑥ 북위31도50분, 동경124도00분의 점 (C6)     |
| ⑦ 북위32도40분, 동경127도00분의 점 (K7)    | ⑦ 북위32도20분, 동경123도45분의 점 (C7)     |
| ⑧ 북위32도24분30초, 동경126도17분의 점 (K8) | ⑧ 북위33도20분, 동경122도41분의 점 (C8)     |
| ⑨ 북위32도29분, 동경125도57분30초의 점 (K9) | ⑨ 북위34도00분, 동경122도11분54초의 점 (C9)  |
| ⑩ 북위33도20분, 동경125도28분의 점 (K10)   | ⑩ 북위34도00분, 동경122도01분54초의 점 (C10) |
| ⑪ 북위34도00분, 동경124도35분의 점 (K11)   | ⑪ 북위35도30분, 동경122도01분54초의 점 (C11) |
| ⑫ 북위34도25분, 동경124도33분의 점 (K12)   | ⑫ 북위35도30분, 동경121도55분의 점 (C12)    |
| ⑬ 북위35도30분, 동경124도48분의 점 (K13)   |                                   |
| ⑭ 북위35도30분, 동경124도30분의 점 (K14)   |                                   |

2. 각 체약당사자는 과도수역에서 점진적으로 배타적 경제수역제도를 실시하기 위하여 적절한 조치를 취하여야 하며, 타방체약당사자측 과도수역에서 조업을 하는 자국의 국민 및 어선의 어업활동을 점진적으로 조정·감축하여 균형을 이루도록 노력한다.

3. 양 체약당사자는 과도수역에서 제7조 제2항 및 제3항과 동일한 보존 및 관리조치를 취하여야 하고, 또한 공동승선·정선·승선검색 등을 포함한 공동감독검사 조치를 취할 수 있다.

4. 양 체약당사자는 각각 타방체약당사자측 과도수역에서 조업하는 자국 어선에게 허가증을 발급하고, 또한 그 어선의 명부를 상호 교환한다.

5. 이 협정이 발효한 날부터 4년이 경과한 후에는 과도수역에 대하여 제2조 내지 제5조의 규정을 적용한다.

제9조 양 체약당사자는 제7조 제1항에 지정된 잠정조치수역의 복단이 위치한 위도선 이북의 일부 수역과 제7조 제1항에 지정된 잠정조치수역 및 제8조 제1항에 지정된 과도수역 이남의 일부 수역에서는 양 체약당사자간 별도의 합의가 없는 한 현행 어업활동을 유지하며 어업에 관한 자국의 법령을 타방체약당사자의 국민과 어선에 대하여 적용하지 아니한다.

제10조 각 체약당사자는 항행 및 조업의 안전을 확보하고, 해상에서의 정상적인 조업질서를 유지하며, 해상사고를 원활하고도 신속하게 처리하기 위하여 자국의 국민 및 어선에 대하여 지도 및 기타 필요한 조치를 취하여야 한다.

제11조 1. 일방체약당사자의 국민 및 어선이 타방체약당사자의 연안에서 해난 또는 기타 긴급사태를 당했을 경우, 타방체약당사자는 가능한 한 구조 및 보호를 제공함과 동시에 이에 관한 상황을 일방체약당사자의 관계당국에게 신속히 통보하여야 한다.

2. 일방체약당사자의 국민 및 어선이 악천후 또는 기타 긴급한 사태로 피난할 필요가 있을 때에는 이 협정의 부속서 II의 규정에 따라 타방체약당사자의 관계당국에 연락을 취하고 타방체약당사자의 항구 등에 피난할 수 있다. 해당 국민

및 어선은 타방체약당사자의 관계법령을 준수하고 관계당국의 지시를 따라야 한다.

제12조 양 체약당사자는 해양생물자원의 보존과 합리적 이용에 관한 과학적 연구(필요한 자료교환 포함)를 위하여 협력을 강화하여야 한다.

제13조 1. 양 체약당사자는 협정의 시행을 더욱 용이하게 하기 위하여 한-중어업공동위원회(이하 "위원회"라 한다)를 설치한다. 위원회는 양 체약당사자가 각각 임명하는 1인의 대표 및 약간명의 위원으로 구성되며, 필요한 경우 전문분과 위원회를 설치할 수 있다.

2. 위원회의 임무는 다음과 같다.

가. 아래 사항을 협의하고 양 체약당사자의 정부에게 권고한다.

- ① 제3조에 규정된 타방체약당사자의 국민 및 어선에게 허용되는 어획가능어종·어획할당량 및 기타 구체적인 조업조건에 관한 사항
- ② 조업질서의 유지에 관한 사항
- ③ 해양생물자원의 상태와 보존에 관한 사항
- ④ 양국간 어업협력에 관한 사항

나. 필요한 경우, 이 협정 부속서의 개정과 관련하여 양 체약당사자의 정부에게 권고할 수 있다.

다. 제7조 및 제8조의 규정에 관한 사항을 협의하고 결정한다.

라. 이 협정의 집행현황과 기타 이 협정과 관련된 사항을 연구한다.

3. 위원회의 모든 권고나 결정은 양 체약당사자 대표간의 합의에 의하여만 이를 한다.

4. 양 체약당사자의 정부는 제2항 가목의 권고를 존중하고, 제2항 다목의 결정에 따라 필요한 조치를 취하여야 한다.

5. 위원회는 대한민국과 중화인민공화국에서 교대로 매년 한차례씩 회의를 개최한다. 필요한 경우 양 체약당사자의 합의를 거쳐 임시회의를 개최할 수 있다.

제14조 이 협정의 어떠한 규정도 해양법상의 제반 사안에 관한 각 체약당사자의 입장을 저해하는 것으로 해석되어서는 아니된다.

제15조 이 협정의 부속서는 이 협정의 불가분의 일부를 구성한다.

제16조 1. 이 협정은 양 체약당사자가 각자 국내법상의 절차를 완료한 후, 이를 통보하는 공한을 서로 교환하는 날부터 효력이 발생한다.

2. 이 협정은 5년간 유효하며, 그 후에는 제3항의 규정에 따라 종료될 때까지 계속해서 유효하다.

3. 일방체약당사자는 타방체약당사자에게 1년 전에 서면으로 통보하여 최초 5년 기한의 만료시 또는 그 후 언제라도 이 협정을 종료시킬 수 있다.

이상의 증거로서 아래 대표는 각자의 정부로부터 정당하게 권한을 위임받아 이 협정에 서명하였다.

2002년 8월 3일 북경에서 서명하였으며, 동등하게 정본인 한국어 및 중국어로 각 2부씩 작성되었다.

대한민국정부를 위하여

중화인민공화국정부를 위하여

부속서 I

각 체약당사자는 이 협정 제2조 제2항의 규정에 의하여 입어허가에 관한 아래 조치를 취한다.

1. 각 체약당사자의 권한있는 당국은 타방체약당사자의 권한있는 당국으로부터 이 협정 제3조에 언급된 결정을 서면으로 통보받은 후 타방체약당사자의 권한있는 당국에게 타방체약당사자의 배타적 경제수역에서 어업활동을 하고자 하는 자국의 국민과 어선에 대한 입어허가증의 발급을 신청한다. 타방체약당사자의 권한있는 당국은 허가증의 발급에 있어 적절한 요금을 징수할 수 있다.

2. 각 체약당사자의 권한있는 당국은 입어에 관한 절차규정(허가증의 신청과 발급, 어획량에 관한 통계자료 제출, 어선의 표지 및 조업일지의 기재 등)을 타방체약당사자의 권한있는 당국에게 서면으로 통보하여야 한다.

3. 허가를 받은 어선은 허가증을 조타실의 보이기 쉬운 장소에 부착하고, 타방체약당사자가 규정한 어선표지를 명확히 표시하여야 한다.

## 부 록

### 부속서 II

이 협정 제11조 제2항의 규정은 아래 규정에 따라서 실시한다.

1. 대한민국정부가 지정하는 연락처는 해양경찰관서로 한다. 중화인민공화국정부가 지정하는 연락처는 관련 항구를 관할하는 항구감독기관으로 한다.
2. 구체적인 연락방법에 대하여는 이 협정 제13조의 규정에 의하여 설치되는 한-중어업공동위원회에서 상호 통보한다.
3. 각 계약당사자의 어선이 타방계약당사자가 지정하는 연락처에 연락하는 내용은 다음과 같다. : 선박명·호출번호·현재위치(위도·경도)·선적항·총톤수·전장·선장 성명·선원수·피난 이유·피난요청 목적지·도착예정시간·통신연락방법

### 양 해 각 서

대한민국정부 대표와 중화인민공화국정부 대표는 2000년 8월 3일 서명된 "대한민국정부와 중화인민공화국정부간의 어업에 관한 협정" (이하 "협정"이라 한다)의 관련규정에 대하여 아래와 같이 양해하였다.

1. 양측은 협정 제7조 제1항에 지정된 잠정조치수역의 복단이 위치한 위도선 이북의 한국측 일부수역과 제7조 제1항에 지정된 잠정조치수역 및 제8조 제1항에 지정된 과도수역 이남의 중국측 일부 수역에서 연안국이 현재 시행하고 있는 어업에 관한 법령을 존중하고 자국의 국민과 어선이 이러한 법령을 준수하도록 필요한 조치를 취한다.
2. 양측은 제1항에서 언급된 관계법령을 상호 통보하고, 협정 제13조의 규정에 의하여 설치되는 한-중어업공동위원회를 통하여 이러한 법령의 원만한 시행을 위한 구체적인 방안을 협의한다.

이 각서는 2000년 8월 3일 북경에서 서명되었으며, 협정이 발효하는 날부터 유효하다.

대한민국 해양수산부장관

중화인민공화국 농업부장

## [부록 2]

## 일본국과 중화인민공화국간의 어업에 관한 협정

일본국 정부 및 중화인민공화국 정부는,  
 1972년 9월 29일 발표된 일본국 정부와 중화인민공화국 정부의 공동성명을 상기하고,  
 1975년 8월 15일 서명된 일본국과 중화인민공화국간의 어업에 관한 협정에 기초한 관계를 포함한 어업분야에 있어서 전통적인 협력관계를 고려하고  
 1982년 12월 10일 작성된 해양법에 관한 국제연합조약의 취지에 따른 새로운 어업질서를 양국간에 확립하고, 공동으로 관심을 가지고 있는 해양생물자원을 보존하고 합리적으로 이용하고 해양에 있어서 정상적인 조업질서를 유지하기 위하여, 우호적인 협의를 거쳐, 다음과 같이 협정하였다.

**제1조** 이 협정이 적용되는 수역(이하「협정수역」이라 한다)은 일본국의 배타적 경제수역 및 중화인민공화국의 배타적 경제수역으로 한다.

**제2조** 1. 각 계약국은 상호 이익 원칙에 입각하여 이 협정 및 자국 관계법령에 따라 자국의 배타적 경제수역에 있어서 타방계약국의 국민 및 어선이 어획하는 것을 허가한다.

2. 각 계약국의 권한있는 당국은 이 협정 부속서 I의 규정에 기초하여 타방계약국의 국민 및 어선에 대하여 입어에 관한 허가증을 발급한다. 해당 권한있는 당국은 허가증의 발급에 관해 타당한 요금을 징수할 수 있다.

3. 각 계약국의 국민 및 어선은 타방계약국의 배타적 경제수역에 있어서 이 협정 및 해당 타방계약국의 관계법령에 따라 어획한다.

**제3조** 각 계약국은 자국의 배타적 경제수역에서의 자원 상황, 자국의 어획능력, 전통적인 어업활동 및 상호입어의 상황, 기타 관련 요인을 고려하여, 자국의 배타적 경제수역에서 타방 계약국의 국민 및 어선의 어획이 인정되는 어종, 어획할당량, 조업구역, 기타 조업조건을 매년 결정한다. 이 결정은 제11조의 규정에 기초하여 설치되는 일·중 어업공동위원회에서의 협의 결과를 존중하여 행한다.

**제4조** 1. 각 계약국은 자국의 국민 및 어선이 타방계약국의 배타적 경제수역에서 어획을 할 때는 이 협정 규정 및 타방계약국의 관계 법령에 정하는 해양생물자원의 보존조치, 기타 조건을 준수하는 것을 확보하기 위하여 필요한 조치를 취한다.

2. 각 계약국은 타방계약국에 대하여 자국의 관계법령에 정하는 해양생물자원의 보존조치, 기타 조건에 대하여 지체 없이 통보를 행한다.

**제5조** 1. 각 계약국은 자국의 관계법령에 정하는 해양생물자원의 보존조치, 기타 조건을 타방계약국 국민 및 어선이 준수하는 것을 확보하기 위해서 국제법에 따라 자국 배타적 경제수역에서 필요한 조치를 취할 수 있다.

2. 나포 또는 억류된 어선 및 그 승무원은 적당한 담보 또는 기타 보증 제공 후에 신속히 석방된다.

3. 각 계약국의 권한있는 당국은 타방계약국의 어선 및 그 승무원을 나포하고 또한 억류한 경우에는 취한 조치 및 그 후 부과된 벌에 대하여 적당한 경로를 통하여 타방계약국에 신속히 통보한다.

**제6조** 제2조부터 전조까지의 규정은 협정은 협정수역 내의 다음의(a) 및 (b)의 수역을 제외한 부분에 대하여 적용한다.

(a) 제7조 1에서 정하는 수역

(b) 북위 27도 이남의 동중국해의 협정수역 및 동중국해보다 남쪽의 동경 125도 30분 이서의 협정수역(남해에 있어 중화인민공화국의 배타적 경제수역을 제외한다.)

**제7조** 1. 다음의 각 점을 순차적으로 직선으로 연결하는 선에 의해 둘러싸인 수역(이하「잠정조치수역」이라고 한다.)에 있어서는 2 및 3의 규정을 적용한다.

(a) 북위 30도 40분, 동경 124도 10.1분의 점

(g) 북위28도, 동경 127도 15.1분의 점

(b) 북위30도, 동경 123도 56.4분의 점

(h) 북위29도, 동경 128도 0.9분의 점

(c) 북위29도, 동경 123도 25.5분의 점

(i) 북위30도, 동경 128도 32.2분의 점

부 록

- (d) 북위28도, 동경 122도 47.9분의 점
- (e) 북위27도, 동경 121도 57.4분의 점
- (f) 북위27도, 동경 125도 58.3분의 점
- (j) 북위30도 40분, 동경 128도 26.1분의 점
- (k) 북위30도 40분, 동경 124도 10.1분의 점

2. 양 체약국은 제11조의 규정에 기초하여 설치되는 일·중 어업공동위원회에서의 결정에 따라, 잠정조치수역에서 각 체약국의 전통적인 어업활동에의 영향을 고려하여, 해양생물자원의 유지가 과도한 개발에 따라 위협받지 않는 것을 확보하기 위해 적당한 보존조치 및 양적인 관리조치를 취한다.

3. 각 체약국은 잠정조치수역에서 어획을 행하는 자국 국민 및 어선에 대하여 단속, 기타 필요한 조치를 취한다. 각 체약국은 해당수역에서 어획을 하는 타방체약국의 국민 및 어선에 대하여 단속, 기타 조치를 취하지 않는다. 다만, 일방체약국은 타방체약국의 국민 및 어선이 제11조의 규정에 기초하여 설치되는 일·중 어업공동위원회가 결정하는 조업에 관한 규정에 위반하고 있는 것을 발견한 경우에는, 그 사실에 대해 해당 국민 및 어선의 주의를 환기함과 동시에 해당 타방체약국에 대하여 그 사실 및 관련 상황을 통보할 수 있다. 해당 타방체약국은 그 통보를 존중하고 필요한 조치를 취한 후 그 결과를 해당 일방체약국에 대하여 통보한다.

제8조 각 체약국은 자국의 국민 및 어선에 대하여 항행 및 조업 안전의 확보 해상에 있어서의 정상적인 조업질서의 유지와 해상에서의 사고의 원활하고 신속한 처리를 위해 지도 및 기타 필요한 조치를 취한다.

제9조 1. 어느 일방체약국 국민 및 어선이 타방체약국 연안에서 해난 및 긴급사태를 만났을 경우, 타방체약국은 가능한 한 원조 및 보호를 제공함과 동시에 해당 일방체약국의 관계당국에 이러한 것에 관한 상황을 신속히 통보한다.

2. 어느 일방체약국의 국민 및 어선은 풍랑 등 긴급사태를 위한 피난할 필요가 있을 경우에는 이 협정 부속서Ⅱ의 규정에 따라 타방체약국의 관계당국에 연락한 후 해당 타방체약국의 항구 등에 피난할 수 있다. 이 경우에는 해당 국민 및 어선은 해당 타방체약국의 관계법령 및 관계당국의 지시에 따르지 않으면 안된다.

제10조 양 체약국은 어업에 관한 과학적 연구 및 해양생물자원의 보존을 위해 협력한다.

제11조 1. 양 체약국은 이 협정의 목적을 달성하기 위해 일·중 어업공동위원회(이하 '어업위원회'라고 한다)를 설치한다. 어업위원회는 양 체약국 정부가 임명하는 각각 2인의 위원으로 구성한다.

2. 어업위원회의 임무는 다음과 같다.

- (1) 제3조의 규정에 관한 사항 및 제6조 (b)의 수역에 관한 사항에 대하여 협의하고, 각 체약국정부에게 권고한다. 이러한 협의의 하는 사항에는 다음의 것이 포함된다.
    - (a) 제3조에 규정하는 타방체약국 국민 및 어선의 어획이 인정되어지는 어종, 어획할당량 및 기타 구체적인 조업조건에 관한 사항
    - (b) 조업질서의 유지에 관한 사항
    - (c) 해양생물자원의 상황 및 보존에 관한 사항
    - (d) 양 체약국간의 어업에 대한 협력에 관한 사항
  - (2) 제7조 규정에 관한 사항에 대하여 협의하고 결정한다.
  - (3) 필요에 따라 이 협정의 부속서 개정에 관하여 양 체약국 정부에 권고한다.
  - (4) 이 협정 실시 상황 및 기타 이 협정에 관한 사항에 관하여 검토한다.
3. 어업위원회의 모든 권고 및 결정은 쌍방 위원회의 합의에 의해서만 이루어진다.
4. 양 체약국 정부는 2(1)의 권고를 존중하고, 2(2)의 결정에 따라 필요한 조치를 취한다.
5. 어업위원회는 매년 1회, 일본국 또는 중화인민공화국에서 교대로 회합한다. 어업위원회는 필요에 따라 양 체약국간의 합의에 의해 임시로 회합할 수 있다.

제12조 이 협정의 어떠한 규정도 해양법에 관한 제문제에 대하여 양 체약국 각자의 입장을 해하는 것으로 간주되어서는 안된다.

제13조 1. 이 협정의 부속서(2의 규정에 따라 수정된 후의 부속서를 포함한다)는 이 협정의 불가분의 일부를 구성한다.

2. 양 체약국 정부는 문서에 의한 합의에 의해 이 협정의 부속서를 수정할 수 있다.

제14조 1. 이 협정은 그 효력 발생을 위해 국내법상 필요한 절차가 각각 완료된 후 양 체약국 정부간 공문 교환에 의해 합의된 날에 효력을 발생한다. 이 협정은 5년간 효력을 가진다. 또 그 후는 2의 규정에 따라 이 협정이 종료할 때까지 효력을 가진다.

2. 어느 일방체약국도 타방체약국에 대하여 6개월 전에 문서에 의한 예고를 하는 것에 의해 최초의 5년 기한 민료시 또는 그 후 언제라도 이 협정을 종료시킬 수 있다.

3. 1975년 8월 15일 서명된 일본국과 중화인민공화국간의 어업에 관한 협정은 이 협정의 효력 발생일에 효력을 상실한다.

1997년 11월 11일 동경에서 동등한 정본인 일본어 및 중국어로서 본서 2통을 작성하였다.

일본국 정부를 위하여

중화인민공화국 정부를 위하여

#### 부속서 I

각 체약국은 이 협정 제2조 2의 규정에 기초하여 허가에 관한 다음 조치를 취한다.

1. 각 체약국의 권한 있는 당국은 타방체약국의 권한있는 당국으로부터 이 협정의 제3조에 규정하는 결정에 대하여 서면으로 통보를 수령한 후 해당 타방체약국의 권한있는 당국에 대하여 해당 타방체약국의 배타적 경제수역에 있어서 어획하는 것을 희망하는 자국의 국민 및 어선에 대한 허가증 발급을 위한 신청을 한다. 해당 타방체약국의 권한있는 당국은 이 협정 및 자국의 관계법령에 따라 이 허가증을 발급한다.

2. 각 체약국의 권한있는 당국은 타방체약국의 권한있는 당국에 대하여 입어에 관한 절차 규칙(허가증의 신청 및 발급, 어획에 관한 정보의 제출, 어선표지, 조업일지의 기재에 관한 절차규칙을 포함한다)을 서면으로 통보한다.

3. 허가를 받은 어선은 허가증을 조타실의 보이기 쉬운 장소에 게시하고, 타방체약국이 정한 어선표지를 명확히 표시하지 않으면 안된다.

#### 부속서 II

이 협정 제9조 2의 규정의 실시에 관하여는 다음과 같이 정하는 것에 의한다.

1. 일본국 정부가 지정하는 연락처는 피난하는 항구 등 관할하는 해상보안청의 각 관구해상보안본부로 한다. 중화인민공화국 정부가 지정하는 연락처는 관계 항구를 관할하는 항무감독부문으로 한다.

2. 구체적인 연락방법에 대해서는 이 협정의 제11조의 규정에 기초하여 설치되는 일-중어업공동위원회에서 상호간 통보한다.

3. 일방체약국의 어선이 타방체약국의 지정하는 연락처에 연락하는 내용은 다음과 같다.

어선, 식별번호, 현재위치(위도, 경도), 선적항, 총톤수 및 전장, 선장 성명, 승무원 수, 피난 이유, 피난을 요구하는 목적지, 도착예정 시각과 통신연락 방법

#### 합의사록

일본국 정부대표 및 중화인민공화국 정부대표는 금일 서명된 어업에 관한 일본국과 중화인민공화국간의 협정(이하 「협정」이라고 한다)의 관계조항과 관련하여 다음 사항을 기록하는 것에 합의하였다.

1. 양 정부는 양국의 배타적 경제수역 및 대륙붕 경계획정에 관한 협의를 성실히 계속하여 쌍방이 수용가능한 합의를 얻을 수 있도록 노력하는 것을 표명했다. 또 양 정부는 협정 제7조 1에 규정하는 잠정조치수역의 설정에 관해, 쌍방의 배타적 경제수역 및 대륙붕 경계획정에 관한 입장을 손상하는 것으로 간주되어서는 안된다는 것을 표명했다.

2. 양 정부는 양국의 전통적이고 협력적인 어업관계를 감안하여 협정 실시 및 제3국과의 어업관계 구축시에 쌍방이 협정 제7조 1에 규정하는 수역의 북측 경계선 이북의 동중국해 일부 수역에 있어서 현재의 어업활동을 존중하고, 타방국의 전통적 조업 및 해당 수역의 자원 상황을 배려하여 해당 타방국의 해당 수역에서 어업이익이 부당히 손상되는 것이 없도록 하는 의향을 표명했다.

1997년 11월 11일 동경에서

일본국 정부를 위하여

중화인민공화국 정부를 위하여

## 부 록

### 일본국과 중화인민공화국간의 어업에 관한 협정 제6조(b)의 수역에 관한 서한

#### (일본측 서한)

본 대신은 금일 서명된 어업에 관한 일본국과 중화인민공화국간의 협정에 대하여 언급함과 동시에 다음과 같이 말씀 드리는 영광을 가집니다.

일본국 정부는 일·중 양국이 동 협정 제6조(b)의 수역에서 해양생물자원 유지가 과도한 개발에 의해 위협받지 않는 것을 확보하기 위한 협력관계에 있는 것을 전제로 중국국민에 대하여 해당 수역에서의 어업에 관한 자국의 관계법령을 적용하지 않는 의향을 가지고 있다.

본 대신은 이상을 말씀드림에 있어 각하에게 경의를 표합니다.

#### (중국측 서한)

본 대사는 금일 서명된 어업에 관한 중화인민공화국과 일본국간의 협정을 언급함과 동시에 다음과 같이 말씀드리는 영광을 가집니다.

중화인민공화국 정부는 중-일 양국이 동 협정 제6조(b)의 수역에서 해양생물자원의 유지가 과도한 개발에 의해 위협받지 않는 것을 확보하기 위한 협력 관계에 있는 것을 전제로 일본 국민에 대하여 해당 수역에 있어 어업에 관한 자국의 관계법령을 적용하지 않는 의향을 가지고 있다.

본 대사는 이상을 말씀드림에 있어 각하에게 경의를 표합니다.

### 중국의 오징어채낚기 어업실적에 관한 일본측 서한

본 대신은 금일 서명된 어업에 관한 일본국과 중화인민공화국간의 협정에 언급함과 동시에 다음과 같이 말씀드리는 영광을 가집니다.

1. 동 협정 제3조의 규정에 기초하여 중화인민공화국 정부는 협정 발효후 5년간, 중국의 오징어 채낚기 어선이 일본 해 및 북태평양의 일본국의 배타적 경제수역에서 조업을 할 수 있고, 입어비용이 면제되는 것과 조업척수 및 어획량은 1996년의 실제 수량을 넘지 않는 것으로 되어야 한다는 것을 요망했다.

2. 일본국 정부는 중국측의 요망에 유의함과 동시에, 이것을 원칙적으로 받아들여, 해당수역에서 어업자원의 상황을 근거로 하여 동 협정 제11조의 규정에 기초하여 설치되는 일·중 공동위원회에서 구체적인 실시 방법에 대해 협의하고 확정하는 의향이다.

본 대신은 이상을 말씀드림에 있어 각하에게 경의를 표합니다.

## [부록 3]

**중화인민공화국정부와 베트남사회주의공화국정부간  
북부만 어업협력협정**

중화인민공화국정부와 베트남사회주의공화국정부(이하 협정쌍방으로 약칭)는 중·베트남 양국과 양국 인민간의 전통적인 우호관계를 유지하고 발전시키기 위하여, 북부만 협정수역의 해양생물자원 보호와 지속적인 이용 및 양국이 북부만에서의 어업협력을 강화하기 위하여 국제법, 특히 1982년 12월 10일의 유엔해양법협약의 관련 규정 및 2000년 12월 25일에 체결한 [중화인민공화국과 베트남사회주의공화국이 북부만에서의 영해, 배타적 경제수역 및 대륙붕 경제회정에 관한 협정](이하에서는 북부만경제협정"이라고 약칭함)에 근거하여, 그리고 협상을 통해 상호간 각자의 북부만에서의 주권, 주권적 권리와 관할권을 존중하고 호혜평등의 기초 위에서 다음과 같이 합의하였다.

## 제1부 총칙

제1조 본 협정은 북부만에서 양국 배타적 경제수역의 일부와 양국 영해에 인접한 일부 수역(이하에서는 "협정수역"으로 약칭)에 적용된다.

제2조 쌍방은 주권, 주권적 권리와 관할권을 존중하는 기초 위에서 협정수역에서 어업협력을 한다. 이러한 어업협력은 양국 영해주권과 양국이 배타적 경제수역에서의 기타의 권리와 이익에 영향을 미치지 않는다.

## 제2부 공동어로구역

제3조 1. 협정쌍방은 북부만 봉쇄구역선 이북, 북위 20도 이남, 북부만경제협정에서 획정한 경계로부터(이하 경계선이라고 약칭함) 각각 30.5해리의 양국의 배타적 경제수역에 공동어로구역을 설정할 것에 합의한다.

2. 공동어로구역의 구체적인 범위는 다음 각 점을 순차적으로 직선으로 연결하여 형성된 수역이다.

- |                                     |                                      |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| (1) 북위 17도 23분 38초, 동경 107도 34분 43초 | (9) 북위 19도 52분 34초, 동경 107도 29분 00초  |
| (2) 북위 18도 09분 20초, 동경 108도 20분 18초 | (10) 북위 20도 00분 00초, 동경 107도 29분 00초 |
| (3) 북위 18도 44분 25초, 동경 107도 41분 51초 | (11) 북위 20도 00분 00초, 동경 107도 07분 41초 |
| (4) 북위 19도 08분 09초, 동경 107도 41분 51초 | (12) 북위 19도 33분 07초, 동경 106도 37분 17초 |
| (5) 북위 19도 43분 00초, 동경 108도 20분 30초 | (13) 북위 18도 40분 00초, 동경 106도 37분 17초 |
| (6) 북위 20도 00분 00초, 동경 108도 42분 32초 | (14) 북위 18도 18분 58초, 동경 106도 53분 08초 |
| (7) 북위 20도 00분 00초, 동경 107도 57분 42초 | (15) 북위 18도 00분 00초, 동경 107도 01분 55초 |
| (8) 북위 19도 52분 34초, 동경 107도 57분 42초 | (16) 북위 17도 23분 38초, 동경 107도 34분 43초 |

제4조 체약쌍방은 호혜의 원칙에 입각하여 공동어로구역 내에서 장기적인 어업협력을 한다.

제5조 체약쌍방은 공동어로구역의 자연환경조건, 생물자원특징, 지속가능한 발전의 수요와 환경보호 및 체약쌍방의 어업활동에 대한 영향에 근거하여 공동어로구역 생물자원의 보호, 관리와 지속가능한 이용조치를 제정한다.

제6조 체약쌍방은 호혜평등의 원칙을 존중하여 정기적인 수산자원 공동조사 결과의 기초 위에 확정된 어획가능량과 체결쌍방의 어업활동에 대한 영향 및 지속가능한 발전의 수요에 근거하여 본 협정 제13조에 따라 설립한 중·베트남 북부만어업공동위원회를 통해 체약쌍방이 공동어로구역 내에서의 조업어선척수를 정한다.

제7조 1. 체약쌍방은 공동어로구역에서 어업활동에 종사하는 자국어선에 대해 어업허가제도를 실시한다. 어업허가증은 반드시 중·베트남 북부만어업공동위원회가 결정한 당해 연도의 어선척수에 근거하여 발급해야 하고, 또한 허가증을 획득한 어선의 선명고 번호를 타방에 통보해야 한다. 체약쌍방은 공동어로구역에 진입하여 어업활동에 종사하는 어민에 대해 교육하고 훈련할 의무가 있다.

2. 공동어로구역에 진입하여 어업활동에 종사하는 모든 어선은 반드시 본국 정부가 권리를 부여한 기관에 신청해야 하고, 또한 어업허가증을 영수한 후에야 공동어로구역에 진입하여 어업활동에 종사할 수 있다. 공동어로구역에 진입하여 어업활동에 종사하는 협정쌍방의 어선은 반드시 중·베트남 북부만어업공동위원회의 규정에 근거하여 표식을 해야



한다.

제8조 공동어로구역에 진입하여 어업활동에 종사하는 협정쌍방의 국민과 어선은 어업활동을 행할 시에 중·베트남 북부만어업공동위원회의 수산자원 보호와 관리의 관련 규정을 준수해야 하고, 중·베트남 북부만어업공동위원회의 요구에 근거하여 정확하게 어로일지를 기입하고, 또한 규정한 시간 내에 본국 정부가 권리를 부여한 기관에 제출해야 한다.

제9조 1. 중·베트남 북부만어업공동위원회가 공동어로구역의 특징 및 양국 각자 수산자원보호와 관리에 관련한 국내법 기초 위에 제정한 규정에 근거하여 체약국의 권리를 부여받은 기관은 공동어로구역 내의 자국측 수역에 진입하는 쌍방의 국민과 어선에 대해 감독·검사한다

2. 체약일방이 상대방 국민과 어선이 공동어로구역 내의 자국측 수역에서 중·베트남 북부만어업공동위원회의 규정을 위반한 행위를 발견했을 경우에는 해당 법규위반행위에 대해 처벌하고, 또한 중·베트남 북부만어업공동위원회의 협상경로를 통해 관련상황과 처리결과를 체약 상대방에 조속히 통보해야 한다. 억류된 어선과 선원은 적당한 보증서 혹은 담보를 제출한 후에 즉시 석방해야 한다.

3. 필요할 때는 체약쌍방의 권리를 부여받은 기관은 협력하여 공동감시감독을 한다. 공동어로구역 내에서 중·베트남 북부만어업공동위원회의 수산자원 보호와 관리 관련 규정을 위반한 행위에 대해 처벌한다.

4. 체약쌍방은 각자의 국내법에 근거하여 허가증을 획득하지 않고 공동어로구역 내의 자국 측 수역에 진입하여 어업활동에 종사하거나 혹은 비록 공동어로구역에 진입하는 허가증을 획득했지만 어업활동 이외의 불법활동에 종사하는 어선에 대해 처벌한다.

5. 체약쌍방은 허가증을 획득하여 공동어로구역에 진입하는 타방의 어선에 대해 편의를 제공해야 한다. 체약쌍방의 권리를 부여받은 부서는 권리를 남용해서 안되고, 체약 상대방의 허가증을 획득한 국민과 어선의 공동어로구역에서의 정상적인 조업활동을 방해해서는 안된다. 체약 일방이 체약 상대방의 권리를 부여받은 기관이 중·베트남 북부만 어업공동위원회가 제정한 공동관리조치에 근거하여 법집행을 하지 않는 것을 발견했을 때는 해당 기관의 해명을 요구할 권리가 있다. 필요할 때는 중·베트남 북부만어업공동위원회에 제출하여 협의하고 해결할 수 있다.

제10조 체약쌍방은 공동어로구역의 자국측 조업구역의 범위 내에서 어떠한 국제협력 혹은 공동경영방식을 채택할 수 있다. 어업허가증을 취득하여 공동어로구역 내에서 상술한 협력 혹은 공동경영방식으로 어업활동에 종사하는 모든 어선은 반드시 중·베트남 북부만어업공동위원회가 정한 수산자원 보호 및 관리규정을 준수하여 허가증을 발급한 국가의 국기를 게양하고, 중·베트남 북부만어업공동위원회의 규정에 따른 표지를 하고 허가증을 발급한 국가측 수역에서 어업활동에 종사해야 한다.

제3부 과도적 조치

제11조 1. 체약쌍방은 공동어로구역 이북(북위 20도부터 계산)의 자국 배타적 경제수역 내에서 상대방 국민의 현행 어업활동에 대해 과도적 조치를 취한다. 본 협정 발효일부터 과도적 조치를 시작한다. 상대방은 해마다 어업활동을 감축하는 조치를 취한다. 과도적 조치는 본 협정이 발효되는 날부터 4년 후에 종료된다.

2. 과도적 조치가 적용되는 수역의 범위와 관리방법은 체약쌍방이 보충협정서의 형식으로 별도로 규정하는데, 해당 보충협정서는 본 협정의 불가분의 구성부분이다.

3. 과도적 조치가 종료된 후에 체약쌍방은 동일한 조건 하에서 상대방이 자국 배타적 경제수역에 입어하는 것을 우선적으로 허가해야 한다.

제4부 소형어선 완충구역

제12조 1. 체약쌍방의 소형어선이 타방의 영해에 우발적으로 진입하여 분쟁이 발생하는 것을 방지하기 위하여 체약쌍방은 양국의 영해에 인접한 수역에 대해 경계선의 첫 번째 점으로부터 경계선을 따라 남쪽으로 10해리 연장하여 경계선으로부터 각각 3해리의 범위 내에 소형어선완충구역을 설치한다. 구체적인 범위는 아래의 각 점을 순차적으로 연결한 직선으로 포위되는 수역이다.

- (1) 북위 21도 28분 12.5초, 동경 108도 06분 04.3초
- (2) 북위 21도 25분 40.7초, 동경 108도 02분 46.1초
- (3) 북위 21도 17분 52.1초, 동경 108도 04분 30.3초
- (4) 북위 21도 19분 05.7초, 동경 108도 10분 47.8초
- (5) 북위 21도 25분 41.7초, 동경 108도 09분 20.0초
- (6) 북위 21도 28분 12.5초, 동경 108도 06분 04.3초
- (7) 북위 21도 28분 12.5초, 동경 108도 06분 04.3초

(4) 북위 21도 18분 29초, 동경 108도 07분 39.0초

2. 체약쌍방 중 어느 일방은 상대방의 소형어선이 완충구역의 자국 수역에 진입하여 어업활동을 하는 것을 발견했을 경우에는 경고를 할 수 있다. 또한 필요한 조치를 취하여 해당 수역을 떠날 것을 명령할 수 있다. 그러나 자제하여 억류, 체포, 처벌 혹은 무력을 사용하지 않는다. 만약 어업활동 관련 분쟁이 발생하면 중·베트남 북부만어업공동위원회에 보고하여 해결해야 한다. 어업활동과 무관한 분쟁이 발생한 경우에는 양국 관계당국이 국내법에 근거하여 해결한다.

**제5부 중·베트남 북부만어업공동위원회**

제13조 본 협정의 실시를 위하여 체약쌍방은 중·베트남 북부만어업공동위원회(이하 위원회라 약칭함)를 설립한다.

1. 위원회는 양국 정부가 임명한 대표와 약간 명의 위원으로 구성된다.
2. 위원회는 해당 기구의 운영체제에 대해 구체적인 규정을 한다.
3. 위원회의 권능은 아래와 같다.
  - (1) 협정수역의 수산자원 보호와 지속가능한 이용에 관한 문제를 협의하고, 양국 정부에 건의한다.
  - (2) 양국이 협정수역에서의 어업협력에 관한 사항을 협의하고, 양국 정부에 건의한다.
  - (3) 본 협정 제5조에 근거하여 공동어로구역의 수산자원 보호와 관리규정 및 실시방법을 제정한다.
  - (4) 본 협정 제6조에 근거하여 매년 공동어로구역에 진입하여 조업하는 어선수를 정한다.
  - (5) 공동어로구역과 관련되는 기타 사항을 협의하고 결정한다.
  - (6) 과도적 조치에 관한 보충협정서의 규정에 근거하여 관련 역할을 한다.
  - (7) 소형어선 완충구역 내에서 발생한 어업활동 관련 분쟁을 해결한다.
  - (8) 권능의 범위 내에서 어업분쟁과 해손사고의 처리에 대해 지도한다.
  - (9) 본 협정의 집행상황에 대해 평가하고 또한 양국정부에 보고한다.
  - (10) 본 협정, 본 협정 부속서와 협정보충의정서의 보완과 수정에 관하여 양국정부에 건의한다.
  - (11) 체약쌍방이 공동으로 관심을 갖는 기타 사항에 대해 협의한다.
4. 위원회의 모든 건의와 결정은 반드시 체약쌍방의 모든 대표의 동의를 얻어야 한다.
5. 위원회는 1~2회의 연례회의를 양국에서 교대로 개최한다. 필요할 때는 체약쌍방의 동의를 거쳐 임시회의를 개최할 수 있다.

**제6부 기타**

제14조 항행안전, 어로조업질서와 안전을 확보하고 또한 협정수역에서의 해상사고를 즉시 처리하기 위해 체약쌍방은 본국 국민과 어선에 대해 지도하고 법률 교육을 해야 하며, 또한 기타 필요한 조치를 취해야 한다.

제15조 1. 체약쌍방 중에서 일방의 국민과 어선이 상대방 수역에서 해난사고 혹은 기타 긴급사태가 발생하여 구조를 요청할 경우에 상대방은 구조하고 보호할 의무가 있다. 이와 동시에 관련 상황을 조속히 해당 국가의 해당 부서에 통보해야 한다.

2. 체약일방의 어민과 어선이 악천후 혹은 기타 긴급사태로 피항이 필요할 경우에는 본 협정의 부속서와 위원회규정에 근거하여 상대방의 관계당국과 연락하여 상대방 국가에 피항할 수 있다. 해당 국민과 어선은 피항 기간에 상대방의 관련 법규를 준수해야 하고, 또한 상대방 관계당국의 관리를 받아야 한다.

제16조 체약쌍방은 1982년 12월 10일의 유엔해양법협약의 규정에 근거하여 체약 상대방 어선의 무해통항권과 항행편의를 확보해야 한다.

제17조 1. 체약쌍방은 협정수역에서 수산과학연구와 해양생물자원의 보호에 대해 협력해야 한다.

2. 체약쌍방은 협정수역의 자국측 수역에서 국제수산과학연구와 협력할 수 있다.

**제7부 종결 조문**

제18조 체약쌍방 간에 본 협정의 해석 또는 적용에 있어서 발생하는 모든 분쟁은 우호적인 협의를 통하여 해결해야 한다.

제19조 본 협정의 부속서와 협정보충의정서는 본 협정의 불가분의 구성부분이다.

## 부 록

제20조 협상을 통해 계약쌍방은 본 협정, 본 협정의 부속서와 협정보충의정서에 대해 보완, 수정할 수 있다.

제21조 본 협정의 제3조 제2항에서 규정한 공동어로구역의 지리좌표와 본 협정 제12조 제1항에서 규정한 소형어선 완충구역의 지리좌표는 모두 북부만경계획정협정에서 부가적으로 도시한 북부만 전도와 북문하구 문제 전문지도에서 취한다.

제22조 1. 본 협정은 계약쌍방이 각자의 국내법절차를 거치고, 양국정부가 문서 교환하는 날부터 발효한다.

2. 본 협정의 유효기간은 12년이다. 그 후에는 자동으로 3년씩 연장된다. 연장기간이 만료되면 지속적인 협력사항은 계약쌍방이 협의하여 결정한다.

본 협정은 2000년 12월 25일에 북경에서 체결되고, 동일 양식으로 2부 작성되었다. 매 부는 모두 중문과 베트남문으로 작성되었으며, 두 가지 언어로 된 내용은 동일하다.

중화인민공화국정부대표

베트남사회주의공화국정부대표

### 부속서:

긴급피항에 관한 규정 : 본 협정의 제15조 제2항 규정을 시행하기 위한 규정:

1. 중화인민공화국정부가 지정한 연락 부서는 농업부 남해구 어정어항감독관리국이다. 베트남사회주의공화국정부가 지정한 연락부서는 수산부 수산자원보호국이다.
2. 긴급피항의 연락방법은 계약쌍방이 위원회에서 상호 통보한다.
3. 긴급피항의 연락내용은 선명, 등록번호, 어선의 위치(경-위도), 선적항, 총톤수, 어선의 길이, 선장 성명, 선원수, 피항사유, 피항 목적지, 목적지 도착 예정시간과 연락방법 등이다.

## [부록 4]

## 2000년 중화인민공화국 어업법

(1986년 12월 제6기 전국인민대표대회상무위원회 제14차회의에서 제정, 2000년 10월 31일 제9기 전국인민대표대회 상무위원회 제18차 회의에서 《중화인민공화국어업법의 개정에 관한 결정》에 근거하여 개정)

## 제1장 총칙

**제1조** 수산자원에 대한 보호, 증식, 개발과 합리적 이용, 양식업의 발전, 어업생산자의 합법적인 권익을 보장하고 어업생산의 발전을 촉진하며 사회주의 건설과 인민생활의 수요에 부응하기 위하여 특별히 이 법을 제정한다.

**제2조** 중화인민공화국 내수, 간석지, 영해, 배타적 경제수역 및 중화인민공화국이 관할하는 모든 기타 해역에서 양식과 수생식물의 어로 등 어업생산활동에 종사하는 자는 이 법률을 준수해야 한다.

**제3조** 국가는 어업에 대해 양식을 위주로 하고, 어로, 가공업을 함께 발전시키며, 지역 특성에 맞는 계획을 수립 시행한다. 각급 인민정부는 어업생산을 국민경제발전계획에 포함시켜야 하며 수역의 종합계획과 이용에 관한 조치를 강구해야 한다.

**제4조** 국가는 어업과학기술의 연구 및 선진기술의 보급과 어업과학기술 수준의 향상을 장려한다.

**제5조** 수산자원의 증식과 보호, 어업생산의 발전, 어업과학기술의 연구 등에 관하여 현저한 성과가 있는 단체와 개인에 대해서는 각급 인민정부가 정신적·물질적인 장려를 한다.

**제6조** 국무원 어업행정주관기관은 전국의 어업활동을 관할한다. 현급 이상 지방인민정부의 어업행정주관기관은 해당 행정구역 내의 어업을 관할한다. 현급 이상 인민정부의 어업행정주관기관은 주요 어업수역과 어항에 어정(어업행정) 감독관리기구를 설립할 수 있다. 현급 이상 인민정부의 어업행정주관기관과 그 하부조직인 어정감독관리기관은 어정검사원을 둘 수 있다. 어정검사원은 어업행정주관기관 및 그 소속의 어정감독관리기관에서 부여한 임무를 수행한다.

**제7조** 국가는 어업의 감독관리에 대해 통일적 지도와 행정조직에 따른 관리를 시행한다. 해면어업은 국무원이 설립한 해역과 특정 수산자원 및 어장에 대해서는 국무원 어업행정주관기관 및 그 산하의 어정감독관리기관이 관리감독하고, 그 외에는 인접한 성, 자치구, 직할시 인민정부의 어업행정주관기관이 감독·관리한다. 강, 호수 등에 있어서의 어업은 행정구역상 관련 현급 이상 인민정부의 어업행정주관기관이 감독·관리한다. 행정구역의 경계수역은 현급 이상 지방인민정부가 협의하여 관리방법을 제정하거나 또는 그 상위의 인민정부의 어업행정주관기관 및 그 산하의 어정감독관리기관이 관리감독한다.

**제8조** 중화인민공화국 관할수역에서 어업생산 또는 수산자원 조사활동을 하고자 하는 외국인과 외국어선은 반드시 국무원의 관련 주관기관의 허가를 받아야 하고, 또한 이 법률과 중화인민공화국 기타 관련법률 및 법규의 규정을 준수해야 하며, 중화인민공화국과 조약 또는 협정이 체결되어 있는 경우는 그 조약과 협정에 따른다. 대외적인 어정어항감독관리권은 국가의 어정어항감독관리기관이 행사한다.

**제9조** 어업행정주관기관과 그 산하의 어정감독관리기관 및 그 임직원들은 어업생산 경영활동에 참여하거나 종사해서는 아니 된다.(신설)

## 제2장 양식업

**제10조** 국가는 전민소유제단위(전 국민 소유제도; 공기업), 집체소유제단위(집단소유; 집단농장)와 개인이 양식에 적합한 수역, 간석지를 충분히 이용하여 양식업을 발전시킬 것을 장려한다.

**제11조** 국가는 수역의 이용에 관한 종합계획을 수립하여 양식에 사용될 수 있는 수역과 간석지를 확정한다. 국가의 계획에 의해 확정된 양식용 전민소유의 수역, 간석지를 사용하는 단위와 개인은 사용자가 현급 이상 인민정부의 어업행정주관기관에 신청하고, 해당 인민정부에서는 양식증을 발급하여 해당 수역과 간석지를 이용하여 양식생산에 종사하는 것을 허가한다. 양식증 발급에 관한 구체적인 방법은 국무원에서 정한다. 집체소유 혹은 전민소유 수역이나 간석지를 농업집체경제조직이 사용하는 경우, 개인 혹은 집체가 정부(하청+공동경영의 개념)하여 양식업에 종사할 수 있다.

## 부 록

제12조 현금 이상 지방인민정부가 양식증을 심사·발급할 때는 그 지역의 어업생산자를 우선적으로 고려해야 한다.(개정)

제13조 국가가 계획·확정한 양식 수역이나 간석지를 사용하여 양식생산과 관련한 분쟁이 발생된 경우 당사자는 관련 법률규정을 준수해야 한다. 분쟁이 해결되기 전에는 어느 일방도 양식생산시설을 훼손해서는 아니 된다.(개정)

제14조 국가건설을 위하여 집체소유의 수역이나 간석지를 징용하고자 할 때는 중화인민공화국 국토관리법의 토지징용 관련 규정에 따른다.(개정)

제15조 현금 이상의 인민정부는 상업적 어업생산기지와 도시 근교의 주요 양식수역의 보호조치를 취해야 한다.(신설)

제16조 국가는 우량수산물종의 선택, 육성과 보급을 장려하고 지원한다. 새로운 수산물종은 반드시 전국수산원종·우량종 심사위원회의 심사와 결정을 받고 국무원 어업행정주관부문의 허가를 받은 후에 보급할 수 있다.(신설) 수산종묘의 수입 또는 수출은 국무원 어업행정주관기관 혹은 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관이 심사하고 허가한다. 수산종묘의 생산은 현금 이상의 지방인민정부 어업행정주관기관이 허가한다. 그러나 어업생산자가 스스로 육성하여 사용하는 수산종묘는 제외된다.

제17조 수산종묘의 수입과 수출은 반드시 검역을 실시하여 병충해가 국내에 유입되거나 국외에 전파되는 것을 방지해야 한다. 구체적인 검역업무는 관련 동식물수출입검역법률, 행정법규의 규정에 따른다. 유전자 변형 수산종묘의 도입은 반드시 안정성 평가를 실시해야 하며, 구체적인 관리업무는 국무원의 관련규정에 근거하여 집행한다.(신설)

제18조 현금 이상 인민정부 어업행정주관기관은 양식생산기술지도와 병충해예방업무를 강화해야 한다.(신설)

제19조 양식생산 종사자는 유독성·유해물질이 포함된 이료, 사료를 사용할 수 없다.(신설)

제20조 양식업종사자는 수역의 생태환경을 보호해야 하며, 과학적으로 양식밀도를 결정하고, 합리적으로 이료, 비료, 약물을 투입해야 하며, 수역의 환경오염을 유발해서는 아니 된다.(신설)

### 제3장 어업

제21조 국가는 재정, 대출과 세금 등에 관하여 필요한 조치를 취하여 원양어업을 발전·장려하고 지지한다. 또한 수산자원의 어획가능량에 근거하여 내수면과 근해의 어획능력을 배분한다.

제22조 국가는 어획량이 수산자원의 증가량보다 낮아야 한다는 원칙에 근거하여, 수산자원의 총어획가능량을 정하고, 어획제한제도를 시행한다. 국무원 어업행정주관기관은 수산자원의 조사와 평가를 책임지며, 어획제한제도의 시행에 필요한 과학적인 근거를 제공한다. 중화인민공화국 내수, 영해, 배타적 경제수역과 기타 관할해역의 어획제한총량은 국무원 어업행정주관기관에서 결정하여 국무원에 보고하고 승인을 받은 후 행정체계에 따라 하달된다. 국가가 지정한 주요 강이나 호수의 어획제한총량은 관련 성, 자치구, 직할시 인민정부에서 결정하거나 혹은 협의하여 결정하며, 행정체계에 따라 하달된다. 어획총량의 배분은 공평·공정의 원칙에 따라야 하고, 배분방법과 배분결과는 공표하고, 감독을 받아야 한다. 국무원 어업행정주관기관과 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관은 어획제한제도의 시행상황에 대해 감독·검사를 강화해야 하며, 상부로부터 하달된 어획제한지표를 초과한 부분은 다음 해의 어획제한량 지표에서 공제되어야 한다.(신설)

제23조 국가는 어업에 대해 어업허가제도를 시행한다. 해면 대형기선저인망, 위망(선망) 및 중화인민공화국과 관련 국가간에 체결된 어업협정에서 규정한 공동관리수역 혹은 공해어업에 종사하는 자의 어업허가증은 국무원 어업행정주관부문에서 허가하고 발급한다. 그러나 허가·발급된 어업허가증은 국가에서 하달한 어선과 어망·어로설비의 억제지표를 초과해서는 아니 된다. 구체적인 방법은 성, 자치구, 직할시 인민정부에서 정한다. 어업허가증은 매매, 임대, 양도할 수 없으며, 개서, 위조, 임의변경이 금지된다. 타국 관할해역에서 어로작업에 종사하는 자는 국무원 어업행정주관기관의 허가를 받아야 하고, 또 중화인민공화국이 체결하거나 혹은 참여한 관련조약, 협정과 관련 국가의 법률을 준수해야 한다.(신설)

제24조 아래의 조건을 구비해야 어업허가증을 발급할 수 있다.

(1) 어선검사증서, (2) 어선등록증서, (3) 국무원 어업행정주관기관이 결정한 기타 조건에 부합되는 자

현금 이상 인민정부 어업행정주관기관이 어업허가증을 허가·발급함에 있어서, 상급 인민정부 어업행정주관기관이 하달한 어획제한량지표에 근거해야 한다.(신설)

제25조 어업에 종사하는 단체와 개인은 반드시 어업허가증상의 업종, 장소, 시기, 어구수량과 어획제한량 규정과 국

가의 수산자원보호에 관한 관련규정을 준수해야 한다. 대·중형 어선은 어로일지를 기재해야 한다.

**제26조** 어로작업에 종사하는 선박은 선박의 제조, 개조, 구입, 수입에 대하여 반드시 어선검사기관의 검사에 합격해야 한다. 구체적인 관리방법은 국무원에서 정한다.

**제27조** 어항건설은 국가의 종합계획을 따라야 하며, 투자자 수혜의 원칙에 따라 시행한다. 현급 이상 지방인민정부는 해당 행정구역 내에 위치한 어항에 대해 관리감독을 강화해야 하며 어항의 정상적인 질서를 유지하고 보호해야 한다.(신설)

#### 제4장 수산자원의 증식과 보호

**제28조** 현급 이상 인민정부 어항행정주관기관은 해당 관리 어업수역에 대해 종합계획을 수립하고 관련 조치를 취하여 수산자원을 증식해야 한다. 현급 이상 인민정부 어항행정주관기관은 수혜자로부터 수산자원 증식보호비를 징수하여 수산자원의 증식과 보호에 전적으로 사용할 수 있다. 수산자원 증식보호비의 징수방법은 국무원 어업행정주관기관이 재정부와 함께 정하여 국무원의 승인을 받은 후에 시행한다.

**제29조** 국가는 수산육종자원(水産種質資源) 및 그의 생존환경을 보호하고, 또 비교적 경제적 가치가 높고 유전 육성 가치가 있는 수산육종자원의 주요 산란·성육장에 수산육종자원의 보호구를 설정한다. 국무원 어업행정주관기관의 승인을 거치지 않은 어떠한 단위 혹은 개인도 수산육종자원의 보호구 내에서 어업활동에 종사할 수 없다.(신설)

**제30조** 폭약, 독약, 전기 등 수산자원을 파괴하는 방법으로 어획하는 것을 금지한다. 사육이 금지된 어구의 제조, 판매, 사용을 금지한다. 금어구, 금어기에 어획하는 것을 금지한다. 최소 망목의 크기보다 작은 어망의 사용을 금지한다. 어획물 중에서 치어 비율이 규정된 비율을 초과하지 않아야 한다. 금어구 혹은 금어기 내에 불법 어획한 어획물의 판매를 금지한다. 중점적으로 보호하는 수산자원품종 및 어로기준, 금어구와 금어기, 사용금지 혹은 그 사용이 제한된 어구와 어법, 최소망목의 크기 및 기타 수산자원의 보호조치는 국무원 어업행정주관기관 혹은 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관이 정한다.

**제31조** 중요한 경제적 가치가 있는 수생동물종묘의 어획을 금지한다. 양식 혹은 기타 특별한 수요로 인하여 중요한 경제적 가치가 있는 종묘 혹은 어획을 금지하는 친어를 어획하려면 국무원 어업행정주관기관 혹은 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관의 허가를 받아야 하고, 지정된 구역과 시간 내에 한정된 범위 내에서 어획해야 한다. 수생동물종묘의 중점생산 구역에서 물을 끌어올려 사용할 때는, 조치를 취하여 종묘를 보호해야 한다.

**제32조** 어류, 새우, 게의 회유통로에 수문을 만들거나, 제방을 쌓아 수산자원에 심각한 영향을 미칠 경우에는 건설업체가 어류의 통로시설 또는 기타의 보조적인 조치를 취해야 한다.

**제33조** 어업에 이용됨과 동시에 저수조절 및 관계기능을 갖는 수역에 대해서는 관련기관이 어업생산에 필요한 최저수위선을 정해야 한다.

**제34조** 호수를 매립하여 전담으로 만드는 것을 금지한다. 연해간석지는 현급 이상 인민정부의 허가없이 간척하거나 방조제를 건설하여 개간할 수 없다. 중요한 종묘기지와 양식장소도 간척·개간해서는 안 된다.

**제35조** 수중폭발, 탐사, 시설물 설치에 의하여 수산자원에 심각한 영향이 있을 때는 작업단위가 사전에 관련 현급 이상 인민정부 어업행정주관기관과 협의하고 조치를 취하여 수산자원에 대한 손해를 방지 혹은 경감해야 한다. 수산자원의 손실을 초래한 단위는 현급 이상 인민정부가 배상할 것을 명령한다.

**제36조** 각급 인민정부는 어업수역의 생태환경을 보호하고 개선하며 오염을 방지하기 위한 조치를 취해야 한다. 어업수역 생태환경의 관리감독과 어업오염사고의 조사처리는 중화인민공화국 해양환경보호법과 중화인민공화국 수질오염방지법의 관련규정에 따라 시행한다.

**제37조** 국가는 창강돌고래(白 豚) 등 진귀하고 멸종위기에 처한 수생 야생동물을 중점보호하여 멸종을 방지해야 한다. 국가가 중점보호하는 수생 야생동물을 포획하거나 상해를 가하는 것을 금지한다. 과학연구, 인공번식, 전시(展示) 혹은 기타 특수 사정으로 인하여 국가가 중점보호하는 수생 야생동물의 포획이 필요한 경우는 중화인민공화국 야생동물보호법의 규정에 따른다.

#### 제5장 벌 칙

**제38조** 폭약, 독약, 전기 등 수산자원을 파괴하는 방법의 어업활동, 금어구, 금어기 규정을 위반한 어로행위, 혹은 금지된 어구·어법과 허용 최소망목보다 작은 어구로써 어획하거나 혹은 어획물 중의 치어가 규정비율을 초과한 것에

## 부 록

대해서는 어획물과 불법소득을 몰수하고 5만원안 이하의 벌금을 부과하며, 위법의 정도에 따라 어구를 몰수하고 어업허가를 취소하며, 그 정도가 특별히 심각한 자는 어선을 몰수할 수도 있다. 범죄를 구성하는 자는 법률에 따라 형사책임을 지운다. 금어구 혹은 금어기에 어획한 불법어획물을 판매하는 자는 현금 이상 인민정부 어업행정주관기관이 즉시 조사처리를 해야 한다. 사용이 금지된 어구를 제조하고 판매하는 자에 대해서는 불법제조하고 판매한 어구와 불법소득을 몰수하고 또 1만원안 이하의 벌금을 부과한다.

**제39조** 타인이 양식한 수산물을 어획하거나 강탈한 자, 혹은 타인의 양식수역과 양식시설을 파괴한 자는 시정할 것을 명령하고 또 2만원안 이하의 벌금을 부과할 수 있다. 타인에게 손해를 끼친 경우에는 관련법에 따라 배상책임을 지야 하며, 범죄를 구성하는 자는 법에 따라 형사책임을 지운다.

**제40조** 전민소유의 수역, 간석지를 사용하여 양식생산에 종사하는 자는 정당한 이유 없이 수역, 간석지를 1년 이상 유희상태로 방치할 경우에는 양식증을 발급한 기관이 지정한 기한 내에 개발·이용할 것을 명령하고, 지정한 기한 내에 개발·이용하지 아니하면 양식증을 취소하고 1만원안 이하의 벌금을 부과할 수 있다. 적법한 양식허가증을 취득하지 않거나 혹은 임의로 양식허가범위를 초과하여 전민소유의 수역에서 양식생산에 종사하여 선박통항을 방해하거나 지장을 초래한 자에 대하여는 기한 내에 양식시설의 철거를 명하고 1만원안 이하의 벌금을 부과할 수 있다.(신설)

**제41조** 적법한 어업허가증을 취득하지 않고 임의로 어업활동을 한 자는 어획물과 불법소득을 몰수하고, 또 10만원안 이하의 벌금을 부과할 수 있으며, 위법의 정도에 따라 어구와 어선을 몰수할 수 있다.

**제42조** 어업허가증상의 어업형태, 장소, 시기, 어구수량의 규정을 위반하여 어업활동을 한 자는 어획물과 불법소득을 몰수하며, 또 5만원안 이하의 벌금을 부과하고, 그 정도에 따라 어구를 몰수하고 어업허가를 취소할 수 있다.

**제43조** 어업허가증을 개서, 매매, 임대 혹은 양도한 경우에는 불법소득을 몰수하고 어업허가를 취소하며 1만원안 이하의 벌금을 부과할 수 있고, 어업허가증의 위조, 변조, 매매로 인해 범죄를 구성하는 자는 법에 따라 형사책임을 지운다.

**제44조** 불법으로 수산종묘를 생산하고, 수출·입한 자는 종묘와 불법소득을 몰수하고, 또 5만원안 이하의 벌금을 부과할 수 있다. 허가를 받지 않고 수산종묘를 생산한 자는 경영정지를 명령하고 불법소득을 몰수하며, 5만원안 이하의 벌금을 부과할 수 있다.(신설)

**제45조** 허가를 받지 않고 수산육종자원의 보호구 내에서 어업활동에 종사한 자에 대해서는 즉시 어로정지를 명령하고 어획물과 어구를 몰수하며, 1만원안 이하의 벌금을 부과할 수 있다.(신설)

**제46조** 외국인이나 외국어선이 이 법률의 규정을 위반하여 임의로 중화인민공화국 관할수역에서 어업생산과 수산자원조사활동에 종사한 자에 대해서는 퇴거를 명령하거나 혹은 축출하며, 어획물과 어구를 몰수하고, 또 50만원안 이하의 벌금을 부과할 수 있다. 상황이 심각한 것에 대해서는 어선을 몰수할 수 있고, 범죄를 구성한 자는 법에 따라 형사책임을 묻는다.(신설)

**제47조** 어업수역의 생태환경을 파괴하거나 혹은 어업오염사고를 발생시킨 자는 중화인민공화국 해양환경보호법과 중화인민공화국 수질오염방지법의 규정에 따라서 법적 책임을 묻는다.(신설)

**제48조** 이 법이 규정한 행정처벌은 현금 이상 인민정부 어업행정주관기관 혹은 그 산하의 어정감독관리기관이 결정한다. 이 법이 이미 처벌기관에 대해 별도의 규정을 두고 있는 것은 제외한다. 해상에서 법을 집행함에 있어서, 금어구, 금어기의 규정을 위반하거나 혹은 금지된 어구·어법을 사용하거나 어업허가증을 취득하지 않고 어획한 자에 대해서는 사실이 명확하고 증거가 충분하지만, 당장에 법에 따라 행정처벌을 부과하거나 집행을 할 수 없을 때는 먼저 잠정적으로 어업허가증, 어구 혹은 어선을 압류하고 항구에 입항 후에 행정처벌을 결정하고 집행한다.(신설)

**제49조** 어업행정주관기관과 그 산하의 어정감독관리기관 및 그 임직원이 이 법의 규정을 위반하여 허가증을 발급하고 어로제한량을 배분하거나, 어업생산 경영활동에 종사하거나, 직무와 관련하여 법정무무를 이행하지 않고 직권을 남용하여 개인의 이익을 추구하는 행위에 대해서는 법에 따라 행정처분을 하고, 범죄를 구성하는 자는 법에 따라 형사책임을 묻는다.(신설)

## 제6장 부 칙

**제50조** 국무원 어업행정주관기관은 이 법에 근거한 실시세칙을 제정하여 국무원에 보고하고 승인을 받은 후 시행한다. 성, 자치구, 직할시 인민대표대회 상무위원회는 이 법 및 실시세칙에 근거하여 실시방법을 정한다.

이 법은 2000년 10월 30일에 통과되어, 2000년 12월 1일부터 시행한다.

## [부록 5]

## 1986년 중화인민공화국 어업법

(1986년 1월 20일 제6기 전국인민대표대회상무위원회 제14차 회의에서 통과,  
1986년 1월 20일 중화인민공화국 주석령 제34호로 공포, 1986년 7월 1일부터 시행)

## 제1장 총칙

제1조 수산자원에 대한 보호, 증식, 개발과 합리적 이용, 양식업의 발전, 어업생산자의 합법적인 권익을 보장하고 어업생산의 발전을 촉진하며 사회주의 건설과 인민생활의 수요에 부응하기 위하여 특별히 이 법을 제정한다.

제2조 중화인민공화국 내수, 간석지, 영해, 배타적 경제수역 및 중화인민공화국이 관할하는 모든 기타 해역에서 양식과 수생식물의 어로 등 어업생산활동에 종사하는 자는 이 법률을 준수해야 한다.

제3조 국가는 어업에 대해 양식을 위주로 하고, 어로, 가공업을 함께 발전시키며, 지역 특성에 맞는 계획을 수립 시행한다. 각급 인민정부는 어업생산을 국민경제발전계획에 포함시켜야 하며 수역의 종합계획과 이용에 관한 조치를 강구해야 한다.

제4조 국가는 어업과학기술의 연구 및 선진기술의 보급과 어업과학기술 수준의 향상을 장려한다.

제5조 수산자원의 증식과 보호, 어업생산의 발전, 어업과학기술의 연구 등에 관하여 현저한 성과가 있는 단체와 개인에 대해서는 각급 인민정부가 정신적·물질적인 장려를 한다.

제6조 국무원 어업행정주관기관은 전국의 어업활동을 관할한다. 현급 이상 지방인민정부의 어업행정주관기관은 해당 행정구역 내의 어업을 관할한다. 현급 이상 인민정부의 어업행정주관기관은 주요 어업수역과 어항에 어정(어업행정)감독관리기구를 설립할 수 있다. 현급 이상 인민정부의 어업행정주관기관과 그 하부조직인 어정감독관리기관은 어정감시원을 둘 수 있다. 어정감시원은 어업행정주관기관 및 그 소속의 어정감독관리기관에서 부여한 임무를 수행한다.

제7조 국가는 어업의 감독관리에 대해 통일적 지도와 행정조직에 따른 관리를 시행한다. 해면어업은 국무원이 설립한 해역과 특정 수산자원 및 어장에 대해서는 국무원 어업행정주관기관 및 그 산하의 어정감독관리기관이 관리감독하고, 그 외에는 인접한 성, 자치구, 직할시 인민정부의 어업행정주관기관이 감독·관리한다. 강, 호수 등에 있어서의 어업은 행정구역상 관련 현급 이상 인민정부의 어업행정주관기관이 감독·관리한다. 행정구역의 경계수역은 현급 이상 지방인민정부가 협의하여 관리방법을 제정하거나 또는 그 상위의 인민정부의 어업행정주관기관 및 그 산하의 어정감독관리기관이 관리감독한다.

제8조 중화인민공화국 관할수역에서 어업생산 또는 수산자원 조사활동을 하고자 하는 외국인과 외국어선은 반드시 국무원의 관련 주관기관의 허가를 받아야 하고, 또한 이 법률과 중화인민공화국 기타 관련법률 및 법규의 규정을 준수해야 하며, 중화인민공화국과 조약 또는 협정이 체결되어 있는 경우는 그 조약과 협정에 따른다. 대외적인 어정어항감독관리권은 국가의 어정어항감독관리기관이 행사한다.

## 제2장 양식업

제9조 국가는 전민소유제단위, 집체단위와 개인이 양식에 적합한 수역, 간석지를 충분히 활용하여 양식업을 발전시킬 것을 장려한다.

제10조 현급 이상 지방인민정부는 국가의 수역이용에 관한 통일적 안배에 근거하여 양식용으로 구획된 수면, 간석지를 양식업에 종사하는 전민소유제단위와 집체소유제단위에 확정해 주고 양식사용증을 발급하여 사용권을 인정한다. 전민소유제단위가 사용하는 수면, 간석지, 그리고 집체소유의 수면, 간석지와 집체소유제단위가 사용하는 전민소유의 수면, 간석지는 집체 혹은 개인이 임대하여 양식생산에 종사할 수 있다. 수면, 간석지의 소유권과 사용권은 법률의 보호를 받으며, 어떠한 단위와 개인도 침범해서는 안된다.

제11조 전민소유의 수면, 간석지를 이용하여 양식업에 종사하는 자가 정당한 이유 없이 수면, 간석지를 1년 이상 방치할 경우, 양식허가증을 발급한 기관이 기한 내에 개발할 것을 명령하고, 기한이 경과하여도 개발이용하지 않으면 양



## 부 록

식허가를 정지한다.

제12조 전민소유제단위간, 집체소유제단위간 및 전민소유제단위와 집체소유제단위간의 수면, 간석지 소유권과 사용권에 관한 분쟁은 당사자간 협의로써 해결하며, 협의가 이루어지지 않을 경우 현금 이상 인민정부가 처리한다. 관련 인민정부의 해결에 불복하는 당사자는 통지받은 날부터 30일 이내에 인민법원에 제소할 수 있다. 수면, 간석지 소유권과 사용권의 분쟁이 해결되기 전에는 어느 일방도 양식생산시설을 훼손해서는 안 된다.

제13조 국가건설의 수요로 인해 집체소유의 수역, 간석지를 징용할 경우에는 중화인민공화국 국토관리법의 규정에 따른다. 전민소유단위 혹은 집체소유제단위의 양식업에 사용되던 전민소유의 수면, 간석지를 국가 건설에 사용하게 되면 당해 건설단위는 정당한 보상을 한다.

### 제3장 어업

제14조 국가는 외해어업과 원양어업의 발전, 내수와 근해어업능력을 합리적으로 안배하고 장려한다.

제15조 외해어업과 원양어업에 종사하는 자는 반드시 국무원 어업행정주관기관의 승인을 받아야 하고, 국가는 자금, 물자, 기술과 세금 등에 있어서 장려 혹은 우대한다.

제16조 내수어업과 근해어업에 종사하는 자는 반드시 어업행정주관기관에 신청하여 어업허가증을 취득해야 한다. 해양 대형트롤, 선망의 어업허가증은 국무원 어업행정주관기관에서 승인·발급한다. 기타의 어업허가증은 현금 이상 인민정부 어업행정주관기관에서 승인·발급한다. 그러나 이러한 승인과 발급은 국가에서 하달한 어선, 어망, 어구의 억제지표를 초과해서는 안 된다. 구체적인 방법은 성, 자치구, 직할시 인민정부가 정한다. 어업허가증은 매매, 임대와 기타 형식의 불법양도를 할 수 없으며, 개서할 수 없다.

제17조 내수, 근해에서 어업에 종사하는 단위와 개인은 어업허가증에 규정한 작업유형, 장소, 시간과 어구수량에 따라 작업을 하고 또한 관련 수산자원보호규정을 준수해야 한다.

제18조 어업에 종사하는 선박의 제조, 개조, 구매, 수입은 어업선박검사기관의 검사를 거쳐 합격한 후에 출어하여 작업할 수 있다. 구체적인 관리방법은 국무원 어업행정주관기관에서 정한다.

### 제4장 수산자원의 증식과 보호

제19조 현금 이상 인민정부 어업행정주관기관은 해당 관리 어업수역에 대해 종합계획을 수립하고 관련 조치를 취하여 수산자원을 증식해야 한다. 현금 이상 인민정부 어업행정주관기관은 수혜자로부터 수산자원증식보호비를 징수하여 수산자원의 증식과 보호에 전적으로 사용할 수 있다. 수산자원증식보호비의 징수방법은 국무원 어업행정주관기관이 재정부와 함께 정하여 국무원의 승인을 받은 후에 시행한다.

제20조 폭약과 독약을 사용한 어업을 금지한다. 금어구와 금어기에 어획은 금지되며, 사용이 금지된 어구·어법과 규정된 최소 망목보다 작은 망목의 어구를 사용해서는 안 된다. 중점적으로 보호하는 수산자원 품종, 금어구와 금어기, 사용금지 혹은 그 사용을 제한하는 어구와 어법, 최소 망목의 크기 및 기타 수산자원의 보호조치는 국무원 어업행정주관기관 혹은 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관이 정한다.

제21조 경제적 가치가 있는 중요 수생동물종묘의 어획을 금지한다. 양식 혹은 기타 특수수요로 인하여 경제적 가치가 있는 종묘 혹은 그 어획을 금지하는 친어를 어획하려면 국무원 어업행정주관기관 혹은 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관의 허가를 받아야 하고, 지정한 구역과 기간 내에 한정된 양만 어획할 수 있다. 수생동물종묘의 중점 생산 수역에서 물을 양수하여 사용할 때는 종묘 보호조치를 취해야 한다.

제22조 어류, 새우, 게의 회유통로에 수문을 만들거나 혹은 제방을 쌓아 수산자원에 심각한 영향이 있을 때는 건설단위에서 어류의 통로시설 혹은 기타의 보조적인 조치를 취해야 한다.

제23조 어업에 이용됨과 동시에 저수조절 및 관개기능을 갖고 있는 수역에 대해 관련기관은 어업생산에 필요한 최저 수위선을 정해야 한다.

제24조 호수를 매립하여 농토로 개간하는 것을 금지한다. 연해간석지는 현금 이상 인민정부의 허가 없이 간척·개간할 수 없으며, 중요한 종묘지와 양식장소도 간척·개간할 수 없다.

제25조 수증발과 탐사, 시추작업을 행하여 수산자원에 심각한 영향이 있을 때는 작업단위가 사전에 관련 현금 이상 인민정부 어업행정주관기관과 협의하고 조치를 취하여 수산자원에 대한 손해를 방지 혹은 경감해야 한다. 수산자원의

손실을 초래한 단체에 대하여는 현금 이상 인민정부가 배상할 것을 명령한다.

제26조 각급 인민정부는 해양환경보호법과 수질오염방지법의 규정에 따라 조치를 취하여 어업수역의 생태환경을 보호하고 개선하며 오염을 방지해야 한다. 어업수역을 오염시키는 단위와 개인에게 책임을 지운다.

제27조 국가에서 규정한 어획금지 희귀 수생야생동물은 보호해야 하고, 특수 수요로 인해 어로가 필요하면, 관련법을, 법규의 규정에 따라 처리한다.

### 제5장 벌 칙

제28조 폭약, 독약에 의한 어로활동, 금어구, 금어기 규정을 위반한 어로행위, 혹은 사용을 금지하는 어구·어법으로 어획하거나, 국가에서 어획을 금지하는 희귀 수생동물을 임의로 어획한 자는 어획물과 불법소득을 몰수하고 벌금을 부과하며, 어구를 몰수하고 어업허가를 정지하며, 상황이 특별히 중한 경우에는 형법 제129조의 규정에 따라 개인 혹은 단체의 직접 책임자에 대해 형사책임을 묻는다.

제29조 타인이 양식한 수산물을 몰래 어획하거나 강탈한 자, 혹은 타인의 양식수역, 양식시설을 훼손한 자는 어업행정주관기관 혹은 그에 소속된 어정감독관리기관에서 손해를 배상할 것을 명령하고 벌금을 부과한다. 그 액수가 비교적 크고 상황이 중하면 형법 제151조 또는 제156조의 규정에 따라 개인 혹은 단체의 책임자에 대해 직접 형사책임을 묻는다.

제30조 본 법의 규정에 따라 어업허가증을 취득하지 않고 임의로 어업활동을 한 자는 어획물과 불법소득을 몰수하고 벌금을 부과할 수 있다. 상황이 심각하면 어구를 몰수할 수 있다.

제31조 어업허가증의 작업유형, 장소, 기간과 어구수량의 관련규정을 위반하고 어업을 한 자는 어획물과 불법소득을 몰수하고 벌금을 부과할 수 있으며, 상황이 중하면 어구를 몰수하고 어업허가를 정지할 수 있다.

제32조 어업허가증을 매매, 임대, 양도한 자에 대해서는 불법소득을 몰수하고 어업허가를 정지하며 벌금을 부과할 수 있다.

제33조 본 법이 규정한 행정처벌은 현금 이상 인민정부 어업행정주관기관 혹은 그 소속의 어정감독관리기관이 결정한다. 행정처벌규정에 이의가 있는 당사자는 고지된 날부터 30일 내에 인민법원에 제소할 수 있으며, 기한이 경과하여도 제소하지 않고 또 집행하지 않는 자에 대해서는 처벌규정을 정한 기관이 인민법원에 강제집행할 것을 신청한다. 그러나 해상에서 작업하는 자는 반드시 관련처벌결정을 먼저 집행해야 한다. 해상에서 법 집행을 할 때, 금어구, 금어기의 규정을 위반하거나 혹은 금지된 어구·어법 및 어업허가증을 취득하지 않고 어획하는 자에 대해서는 사실이 명확하고, 증거가 충분하지만, 당장에 법에 따라 행정처벌 규정을 하거나 집행을 할 수 없을 때는 먼저 잠정적으로 어업허가증, 어구 혹은 어선을 압류하고 항구에 입항한 후에 행정처벌을 결정하거나 집행한다.

### 제6장 부 칙

제34조 국무원 어업행정주관기관은 이 법에 근거하여 시행세칙을 제정하여 국무원에 보고하고 비준을 거쳐 시행한다. 성, 자치구, 직할시 인민대표대회 상무위원회는 이 법 및 시행세칙에 근거하여 시행방법을 정한다.

제35조 이 법은 1986년 7월 1일부터 시행한다.

#### 附: 형법 관련조항

一, 어업법 제28조에 관련된 형법조항: 제129조 수산자원보호법규를 위반하고 금어구, 금어기 혹은 금지된 어구·어법을 사용하여 수산물을 어획하거나, 상황이 중하면 2년 이하의 유기징역, 구류 혹은 벌금에 처한다.

二, 어업법 제29조에 관련된 형법조항: 제151조 비교적 거액의 공공 혹은 개인 재산을 훔치거나 사기하거나 혹은 빼앗은 자는 5년 이하의 유기징역, 구류 혹은 보안처분(管制)에 처한다.

제 156조 공공 혹은 개인의 재물을 고의적으로 파손하거나 상황이 중대하면 3년 이하의 유기징역, 구류 혹은 벌금에 처한다.

[부록 6]

**중화인민공화국 어업법시행세칙**

(국무원 1987년 10월 14일 승인, 농목어업부 1987년 10월 19일 공포)

**제1장 총 칙**

**제1조** 중화인민공화국 어업법 제34조의 규정에 근거하여 본 시행세칙을 제정한다.

**제2조** 용어의 정의:

- 一. [중화인민공화국 내수]는 중화인민공화국 영해기선 내측의 해역과 강, 호수 등 내륙수역을 말한다.
- 二. [중화인민공화국이 관할하는 일체 기타 해역]은 중화인민공화국 법률, 중화인민공화국이 체결하고 참여한 국제조약, 협정 또는 기타 관련 국제법에 근거하여 중화인민공화국이 관할하는 해역을 말한다.
- 三. [어업수역]은 중화인민공화국의 관할수역 중에서 어류, 새우, 게, 패류의 산란장, 색이장, 월동장, 회유통로와 어류, 새우, 게, 패류, 해조류 및 기타 수생동식물의 양식장소를 말한다.

**제2장 어업의 감독관리**

**제3조** 어업에 대한 국가의 감독관리는 통일적 지도(중앙정부 지도)와 행정조직에 의하여 시행한다. 국무원이 획정한 기선저인망어업금지선 외측의 중화인민공화국 관할해역에서의 어업은 국무원 어업행정주관기관 및 그 소속의 해구 어정관리기관이 관리감독하고, 기선저인망어업금지선 내측 해역의 어업은 국가에 특별히 규정이 있는 것을 제외하고는 인접해역의 성, 자치구, 직할시 인민정부의 어업행정주관기관이 관리감독한다. 내륙수역의 어업은 행정구역에 따라 그 지역의 현급 이상 인민정부의 어업행정주관기관이 관리감독한다. 행정구역이 중첩되는 내륙어업수역은 현급 이상 지방인민정부가 협의하여 관리방법을 규정하거나, 또는 그 상위 인민정부의 어업행정주관기관 및 그 산하의 어정감독관리기관이 관리감독한다. 성, 자치구, 직할시에 걸쳐 있는 큰 하천에서의 어업은 국무원 어업행정주관기관이 관리감독할 수 있다. 중요한 회유성 수산자원은 국가에서 통일관리하고, 정착성 수산자원과 자원의 양이 적고 가치가 높지 않은 어종(小宗)의 수산자원은 지방인민정부의 어업행정주관기관이 관리한다.

**제4조** 기선저인망어업금지선 내측 해역의 어업은 관련 성, 자치구, 직할시 인민정부의 어업행정주관기관이 협의하여 관리감독 범위를 정하고, 관리감독 범위의 결정이 용이하지 않은 해역은 중첩구 또는 공동관리구역을 둘 수 있고, 필요할 때는 국무원 어업행정주관기관이 결정한다.

**제5조** 어장별 또는 어기별 생산은 수산자원의 어획가능량에 근거하여, 수산자원의 보호, 증식과 합리적 이용에 유익하고, 인근 지역을 우선적으로 고려하고 더불어 타 지역을 고려하는 원칙에 따라서 통일적으로 안배해야 한다. 주산어장(동해)의 동계 갈치 어기, 갈장어장의 부세 어기, 복건성 동·중어장(복건성의 동쪽 어장과 중앙어장)의 부세 어기, 여사어장의 부세, 조기, 갈치 어기, 발해어장의 가을 대하 어기 등 주요 어장, 어기와 해구에 걸쳐 있는 구역의 어업은 국무원 어업행정주관기관 또는 그 권리를 부여받은 단위가 안배한다.

**제6조** 국무원 어업행정주관기관의 어정어항감독관리기관이 국가를 대표하여 어정어항관리감독권을 행사한다. 국무원 어업행정주관기관이 황·발해, 동해, 남해의 세 해구에 어정감독관리기관을 설립하고, 주요 어항, 국경수역과 성, 자치구, 직할시에 걸친 큰 하천은 필요한 경우 어정어항감독관리기관을 설립한다.

**제7조** 어정검사원은 각종 어업 및 어선의 증명서류, 어선, 어구, 어획물과 어법에 대해 검사할 권리가 있다. 어정검사원은 국무원 어업행정주관기관 또는 성급 인민정부 어업행정주관기관의 심사에 합격해야 만이 공무를 집행할 수 있다.

**제8조** 어업행정주관기관 또는 그 산하의 어정감독관리기관은 공안, 해감(海監), 교통, 환경보호, 공상(工商)행정관리 등 관련기관과 상호협력해야 하며, 어업법규의 시행을 감독·검사해야 한다.

**제9조** 영세한 균중성 어업자율관리조직(護漁管理組織)은 그 지역의 현급 이상 인민정부 어업행정주관기관의 업무지도 하에 법에 따라 어업자율관리업무를 수행해야 한다.

## 제3장 양식업

제10조 전민소유의 수면이나 간석지를 사용하여 양식생산에 종사하는 전민소유제단위와 집체소유제단위는 현급 이상 지방인민정부에 양식사용증을 신청해야 한다. 전민소유의 수면, 간석지가 한 개 현 내에 있으면 현 인민정부에서 양식사용증을 심사·발급하고, 여러 현에 걸쳐 있는 수면과 간석지는 관련 현이 협의하여 양식사용증을 심사·발급하며, 필요할 때는 상위의 인민정부에서 양식사용증의 심사와 발급을 결정한다.

제11조 양식사용증을 받은 단위가 정당한 이유 없이 양식생산에 종사하지 않거나 또는 방양량(放養量)이 그 지역의 동일 유형의 양식구역 평균수준의 60% 이하이면 수면방치로 본다.

제12조 전민소유의 수면, 간석지 중의 어류, 새우, 게, 패류, 해조류의 자연산란장, 번식장, 색이장 및 중요한 회유통로는 반드시 보호해야 하며, 양식장으로 만들면 아니 된다.

제13조 국가건설로 인하여 집체소유의 구역, 간석지를 수용하고자 할 때는 국가의 토지관리법규에 따라 처리해야 한다.

## 제4장 어업

제14조 근해어장과 외해어장의 구분:

(一) 발해와 황해는 근해어장이다.

(二) 다음의 네 기점(기선지인망어업금지선과 거의 일치하는 선)으로 연결된 선의 내측 해역을 통해 근해어장이라고 하고, 네 기점으로 연결된 선의 외측 해역을 통해 외해어장이라 한다. 네 기점은 다음과 같다:

1. 북위 33도, 동경 125도;
2. 북위 29도, 동경 125도;
3. 북위 28도, 동경 124도 30분;
4. 북위 27도, 동경 123도.

(三) 다음 두 개의 등심선 내측 해역은 남해의 근해어장이고, 두 등심선 외측 해역은 남해의 외해어장이다. 두 등심선은 다음과 같다:

1. 동경 112도 이동 80미터 등심선;
2. 동경 112도 이서 100미터 등심선.

제15조 국가는 해면어업(捕撈業)에 대하여 어업허가제도를 시행한다. 외해어업과 원양어업에 종사하는 자는, 본인이 신청서를 제출하고 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관이 심사한 후에, 국무원 어업행정주관기관에 보고하고 승인을 받아야 한다. 외해어업생산에 종사하는 어선은 반드시 허가한 해역과 어기에 따라 조업해야 하고, 임의로 근해에 진입해서 조업할 수 없다. 근해 기선지인망, 선망(圍網)의 어업허가증은 국무원 어업행정주관기관에서 허가·발급하고, 근해의 기타 업종의 어업허가증은 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관이 국가에서 하달한 어선, 어망 설비의 역제지표에 따라 허가하고 발급한다. 내륙수역의 어업허가증은 현급 이상 지방인민정부의 어업행정주관부분이 허가·발급한다. 어업허가증의 형식은 국무원 어업행정주관기관에서 정한다.

제16조 중화인민공화국 관할수역 내에서 어업에 관한 중외(중국과 외국)합자, 중외합작 기업은 국무원 관련 주관기관의 허가를 받지 않고는 근해어업에 종사할 수 없다.

제17조 다음의 1에 해당되면 어업허가증을 발급할 수 없다. 즉:

- 一. 수산자원을 파괴하고, 명시적으로 사용이 금지된 어구 또는 어법의 사용;
- 二. 명에서 정한 허가절차를 위반한 제조, 구매, 또는 수입한 어선;
- 三. 국가의 규정에 따라 어선증서(漁船證書), 출입항신고증(航行簽證簿), 해기사자격증(職務船員證書), 선원명부(船戶口簿), 어민증(漁民證) 등 증명서류를 소지하지 않은 자.

제18조 오락성 유어와 아직 양식 또는 관리가 행해지지 않은 간석지에서 맨손으로 수산물을 채취하는 것은 어업허가증을 신청할 필요가 없다. 그러나 관리를 강화하여 수산자원의 파괴를 방지해야 한다. 구체적 관리방법은 현급 이상의 인민정부에서 정한다.

제19조 과학연구 등 특별한 필요에 의해 금어구, 금어기에 어획하거나 또는 사용이 금지된 어구·어법을 사용하거나 또는 중점적으로 보호하는 수산자원 품종을 어획하는 자는 반드시 성급 이상 인민정부의 어업행정주관기관의 허가를 받아야 한다.

### 제5장 수산자원의 증식과 보호

제20조 전기, 물수리, 복(또는 기타 음향)을 이용한 어획을 금지한다. 특정 수역에서 위의 방법을 이용하여 어획하고자 할 때는 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관의 허가를 받아야 한다.

제21조 현급 이상 어업행정 주관기관은 본 어업세칙 제3조에 규정한 관리권한에 따라 중점적으로 보호하는 수산자원의 품종 및 체포기준을 정해야 한다. 주요 어류, 새우, 게, 패류, 해조류 및 기타 중요한 수생생물의 산란장, 색이장, 월동장과 회유통로에 금어구와 금어기를 설정하고, 사용을 금지하거나 제한하는 어구와 어법, 최소망목 크기 및 기타의 수산자원 보호조치를 정해야 한다.

제22조 기선저인망어업금지선 외측에 인공어초를 설치하고자 할 경우에는 국무원 어업행정주관기관의 승인을 받아야 하며, 기선저인망어업금지선 내측에 인공어초를 설치하고자 할 경우에는 관련 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관 또는 그 권리를 부여받은 단위의 승인을 받아야 한다. 인공어초의 설치는 주요 항로와 정박지를 피해야 하며, 또한 관련교통과 해양관리기관에 통지해야 한다.

제23조 정치어업은 일반적으로 현을 걸쳐서 행할 수 없다. 현급 이상 인민정부 어업행정주관기관은 어망수량, 조업장소를 제한하고 금어기를 규정해야 한다. 해양 정치어업은 기선저인망어업금지선을 넘지 않아야 한다.

제24조 양식 또는 기타 필요한 경우 갯장어, 준치, 중화게, 참돔, 우럭 등 중요한 경제적 가치가 있는 수생동물의 종묘 또는 어획을 금지하는 친어를 어획하는 자는 반드시 국무원 어업행정주관기관 또는 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관의 승인을 받고, 전문허가증을 받아야 만 특정구역과 시간 내에 허가된 제한량에 한해 어획할 수 있다. 기타 중요한 경제적 가치가 있는 수생동물종묘의 허가권은 성, 자치구, 직할시 인민정부 어업행정주관기관이 정한다.

제25조 대하의 종묘와 춘계 친하의 어획을 금지한다. 양식을 위하여 친하가 필요한 경우 일정한 기간 내에서 양식단위가 스스로 배양육성해야 하며, 그 기간 및 관리방법은 국무원 어업행정주관기관이 정한다.

제26조 어떤 단위와 개인도 어류, 새우, 게, 패류 등의 치어와 종묘의 중점생산 구역에서 아무런 조치 없이 직접적으로 물을 끌어올리거나 사용할 수 없으며, 치어의 밀집기, 밀집구를 피하거나 또는 그물을 설치하는 등 조치를 취해야 한다.

제27조 각급 어업행정주관기관은 어업수역의 오염상황을 감시감독해야 하며, 어업환경보호감시감독체계를 전국환경감독감시체계에 포함시켜야 한다. 오염으로 인해 어업손실을 유발할 경우 어정어함감독관리기관과 환경보호기관이 협력하여 조사·처리해야 한다.

제28조 중요한 어업수역에서 어선해체작업을 할 수 없다. 기타 어업수역에서 어선해체작업으로 인하여 수산자원의 손해를 발생시킨 경우에는 해체단위에서 관련규정에 따라 책임지고 배상해야 한다.

### 제6장 벌칙

제29조 어업법 제28조 규정에 의하여 벌금을 처할 때는 아래의 규정에 따라 집행한다.

(一) 폭발물, 독약을 사용하거나, 금어구, 금어기 관련 규정을 위반하여 어획하거나, 또는 임의로 국가에서 정한 어획금지된 회귀 수생동물을 어획한 자에 대하여 내륙수역에서는 50위안~5,000위안, 해양에서는 500위안~50,000위안의 벌금을 부과한다.

(二) 복(음향)을 이용한 어업은 1,000위안~50,000위안의 벌금을 부과한다.

(三) 허가 없이 물수리를 이용하여 어업한 자는 50위안~200위안의 벌금을 부과한다.

(四) 허가를 받지 않고 전기를 이용하여 어업한 자는 내륙수역에서 200위안~1,000위안의 벌금을 부과하고, 해양에서는 500위안~3,000위안의 벌금을 부과한다.

(五) 규정된 최소 망목보다 작은 망목의 어구를 사용하여 어획한 자는 50위안~1,000위안의 벌금을 부과한다.

제30조 어업법 제29조 규정에 의하여 부과되는 벌금은 1,000위안 이하로 한다.

제31조 어업법 제30조 규정에 의하여 벌금을 부과할 때에는 아래의 규정에 따른다.

(一) 내륙어업의 무동력어선은 50위안~150위안의 벌금;

(二) 내륙어업의 동력어선과 해면어업의 무동력어선은 100위안~500위안의 벌금;

(三) 해면어업의 동력어선은 200위안~20,000위안의 벌금.

제32조 어업법 제31조 규정에 의하여 벌금을 부과할 때는 아래의 규정에 따른다.

- (一) 내륙어업의 무동력어선은 25위안~50위안의 벌금;
- (二) 내륙어업의 동력어선과 해면어업의 무동력어선은 50위안~100위안의 벌금;
- (三) 해면어업의 동력어선은 50위안~3,000위안의 벌금;
- (四) 외해어선이 근해에 임의로 진입하여 어획한 경우는 3,000위안~20,000위안의 벌금.

제33조 어업허가증의 매매, 임대 또는 불법양도 및 개서한 경우에는 불법소득을 몰수하고 어업허가를 취소하며, 또 100위안~1,000위안의 벌금을 부과할 수 있다.

제34조 어업법 제28조, 제30조, 제31조, 제32조 규정에 의하여 벌금을 부과할 경우에는 선장 또는 그 단위의 책임자에게 상황에 따라 별도로 100위안~500위안의 벌금을 부과할 수 있다.

제35조 어업법과 본 시행세칙의 관련 규정에 따라 보호조치를 취하지 않고 수산자원의 손실을 초래한 자, 호수를 매립하여 전답을 만들거나 또는 허가를 받지 않고 연해간석지를 간척·개간한 자는 법에 따라 책임을 저야 한다.

제36조 어업에 관한 중의합자, 중의합작기업이 본 시행세칙 제16조의 규정을 위반하면 어획물과 불법소득을 몰수하고 또 3,000위안~50,000위안의 벌금을 부과할 수 있다.

제37조 외국인과 외국어선이 어업법 제8조 규정을 위반하여 임의로 중화인민공화국 관할수역에 진입하여 어업생산과 수산자원 조사활동에 종사하는 자에 대해서는 어업행정주관기관 또는 그 산하의 어정감독관리기관이 퇴거할 것을 명령하거나 또는 축출하며, 어획물, 어구를 몰수하고 벌금을 부과할 수 있다.

제38조 어업행정주관기관 또는 그 산하의 어정감독관리기관이 벌금을 부과할 때는 벌금결정서를 작성 발급해야 하며, 벌금 또는 어구, 어획물과 불법소득을 몰수할 때는 관련 영수증을 발급해야 하고, 또 어업허가증에 명기해야 한다.

제39조 아래 행위 중 하나에 해당되면 공간기관이 중화인민공화국 치안관리 처벌조례의 규정에 따라 처벌하고, 범죄를 구성하면 사법기관에서 법에 따라 형사책임을 추궁한다.

- (一) 어정검사원의 법에 따른 공무의 집행을 거절하거나 방해하는 행위,
- (二) 어구, 어선, 어획물을 절도, 강탈 또는 파괴하는 자.

제40조 직무를 다하지 않거나 또는 개인이익을 추구하는 어정관리원에 대해서는 소속단위 또는 상급 주관기관이 행정처분을 하고, 범죄를 구성하면 법에 따라 형사책임을 묻는다.

#### 제7장 부 칙

제41조 본 시행세칙의 해석은 농목어업부(農牧漁業部)가 책임진다.

제42조 본 시행세칙은 공포하는 날부터 시행한다.

[부록 7]

해면어선의 잠정관리방법

(1983년 10월 31일 농목어업부)

해면어선의 관리를 강화하고, 어획강도를 엄격하게 억제하며, 근해수산자원의 유효한 보호를 촉진하며, 어항과 어장의 질서를 유지하고 안전생산을 보장하기 위하여 국무원의 134호 문건(1983)이 인정한 농목어업부의 "해면어업발전의 약간의 문제에 관한 보고"내용과 1979년에 국무원이 공포한 "수산자원번식보호조례의 관련 규정" 및 실제상황에 근거하여 본 잠정관리방법을 제정한다.

제1조 해면어업생산에 종사하는 모든 국영기업, 집체사대 및 연합호, 개인이 소유하는 어선은 반드시 본 규정의 내용에 근거하여 현지의 어정기관에 등록신청을 해야 한다. 현지의 어정기관은 본 규정 제5조의 인정 권한에 근거하여 각급 수산주관기관에 제출하여 심사를 받아야 한다. 관련 규정과 본 잠정방법에 부합되는 자에게 어업허가증을 발급할 수 있다.

제2조 아래의 어선에 대하여는 어업허가증을 발급할 수 없다.

1. 수산자원을 파괴하고, 정부에서 그 사용을 금지하는 어구, 어법을 사용하는 어선
2. 기관, 부대, 단체, 공장기업 등 비어업생산단위에서 운영하는 어선
3. 수산양식, 운송에 종사하거나 기타 전용 선박
4. 관련규정에 따라 승인수속을 하지 않고 임의로 건조, 개조, 판매, 수입한 어선

제3조 외해(근해와 외해의 구획은 국가의 통일규정에 따름) 수산자원을 이용하고, 새로운 품종을 개발이용하며, 외국 기술을 도입하기 위해 어선을 신조하거나 혹은 수입이 필요할 때는 반드시 사전에 보고하고 관련 승인절차를 거쳐야 한다. 승인받지 않은 자에 대해서는 어업허가증을 발급할 수 없다.

제4조 근해어업에 종사하는 모든 어선은 엄격하게 억제해야 한다. 발해, 황해, 동해는 일률적으로 어선을 새로 증가하거나 수입할 수 없으며, 남해도 반드시 엄격하게 억제하는 방법을 제정해야 한다. 현존하는 근해어선의 개조는 반드시 한 척 개조, 한 척 도태의 방법을 채택해야 한다. 개조한 어선의 주기관마력은 원칙적으로 도태된 어선에 접근해야 한다.

1. 기존 어선에 대해 개조가 필요할 때, 폐기처분된 어선은 반드시 어선검사기관의 기술감정을 받아야 한다.
2. 도태 혹은 폐기된 어선을 기타 단위에 매각하여 어업생산에 계속 이용하는 것을 금한다.
3. 도태된 비어선을 어선으로 개조하지 못하며, 기타 어선을 근해트러어선으로 개조해서는 아니 된다.

제5조 어선의 건조, 수리 및 개조(주기관 개조 포함)는 반드시 분급관리의 원칙에 근거하여 엄격하게 심사해야 한다. 허가기관은 어선의 건조 혹은 구매(수입)승인증서를 발급한다. 승인증서에 근거하여 어업허가증을 교부받는다. 승인권한은 아래와 같다.

1. 모든 기선저인망어선 및 국영기업의 기타어선은 소속관계에 근거하여 각급 수산주관기관에 보고하여 심사를 거쳐야 하며, 농목어업부 혹은 지정한 기관에 보고하여 허가를 받아야 한다.

2. 어업사대의 집체, 연합호 혹은 개체의 정치망어선, 유자망어선은 소속관계에 근거하여 각급 수산주관기관에 보고하고 심사를 거쳐야 하며, 성, 시, 자치구 수산주관기관의 승인을 거쳐야 한다. 기타 선망, 낚시어선은 성, 시, 자치구 주관기관 혹은 위탁한 하급 수산주관기관의 승인을 거쳐야 하며, 모두 농목어업부에 보고하고 등록해야 한다.

3. 범선은 현 수산주관기관이 비준하고 성, 시, 자치구 수산주관기관에 보고하여 등록해야 한다.

4. 외국 혹은 홍콩, 마카오 지역으로부터 구상무역, 합자(합작)경영 등의 방식으로 어선을 수입할 때는 사전에 농목어업부 및 대외경제무역부의 승인을 받아야 하며, 세관의 수입허가는 관련증서에 근거한다. 수입단위는 현지의 공안변방기구에 보고하고 등록해야 한다.

제6조 어선을 판매할 때는 현지의 어정기관과 어항감독기관에 신청하고 등록해야 하며, 어업허가증의 이전증명을 해야 하고, 선박증서를 폐기해야 한다. 어선을 구매한 자는 상술한 증명을 가지고 제5조의 규정에 따라 증서를 갱신해야

한다.

제7조 농업대대, 농민개인과 연합호가 건조하고 구매한 어선은 양식과 운수에 사용할 있으며, 어업생산에 종사해서는 안 된다. 1979년 이후에 새로 증가된 어선에 대해서는 정돈해야 하며, 한정된 기한 내에 기타 용도의 어선으로 변화시켜야 한다. 기타의 출로가 확실히 없는 어선은 자원상황에 따라 낚시어업에 종사할 수 있다.

제8조 허가를 거쳐 새로 건조하고, 개조한 어선은 허가증서에 의해서 만이 조선기관이 조선계획에 포함시킬 수 있고, 물자공급기관이 조선재료를 제공할 수 있다.

제9조 모든 어선은 반드시 어정, 어항감독, 어선검사 및 공간기관이 발급한 어업허가증, 어선검사증, 선박직원의 시험합격증 및 선원수첩과 출어 선원명부, 임시출어 선원명부가 구비되어야 만이 출어할 수 있다.

제10조 허가를 받지 않고 임의로 건조, 구매, 수입 및 개조한 어선에 대해서는 어정기관이 어업허가증을 발급하지 않고, 어선검사기관이 검사를 해 주지 않으며, 공급기관은 유류, 얼음, 목재 등 어업용 물자를 공급하지 않으며, 어항감독과 공간기관은 해기사자격증과 선원수첩 및 선원명부를 발급하지 않는다. 승인받지 않은 어선 수입은 세관이 그 수입을 허락하지 않는다.

제11조 각 유형의 어선은 반드시 국가의 어업법규를 준수해야 하고, 국제해상충돌예방규칙과 어항규정, 법령 및 관련 규정을 준수해야 한다.

제12조 모든 어선은 어항에 입항할 때에 반드시 어항감독기관에 신청해야 하고, 출항 전에는 출항사증을 제시하고 검사를 받아야 한다.

제13조 각급 수산행정기관 및 관련 단위는 어선관리규정을 확실하게 집행하고, 간부, 직원, 어민에 대해 선전교육을 강화해야 한다. 만약 규정을 위반하고 임의로 어선을 건조, 수입, 구매하거나 혹은 어업허가증이 없는 어선이 어업활동을 하도록 방임한 자는 책임을 추궁하고, 상황이 심각한 자에 대해서는 경제처벌 혹은 행정처분을 해야 한다. 어정어항 감독관리기관은 어선관리에 대한 감독검사업무를 강화해야 한다.

제14조 관리에 부종하지 않거나 혹은 폭력행위로 어정, 어선검사, 어항감독 등 관련기관 공무원의 공무집행을 방해한 자는 상황에 따라 엄격하게 처리하고 또한 법적 책임을 추궁할 수 있다.

제15조 각 성, 시, 자치구는 본 잠정관리방법에 근거하여 현지의 사정에 따라 보충규정 혹은 시행세칙을 마련할 수 있으며, 농목어업부에 보고하고 등록해야 한다.

제16조 본 잠정방법은 공포한 날로부터 시행한다. 본 방법과 모순되는 것은 모두 본 방법을 기준으로 한다.



[부록 8]

**일본해(한국동해)와 북태평양공해 오징어어업허가제도의 시행에 관한 통지**

(1994년 3월 26일 농업부 제정, 1997년 12월 25일 개정)

연해 각성, 자치구, 직할시 및 계획 단독 열거(일부 대도시에 투자계획, 외자유치계획 등 계획권을 이양하여 계획 단독 열거시라고 칭함) 시 수산국, 각 해구 어정국, 각 관련 해양어업회사:

[중화인민공화국어업법]과 농업부 제1호령 규정에 근거한 연구 결과 1994년부터 일본해(한국 동해) 공해와 북태평양 공해 오징어 생산에 대하여 허가제도를 시행하기로 결정하였는 바, 관련 사항을 아래와 같이 통지한다.

一, 일본해 공해에 진입하여 오징어를 어획하는 어선수를 엄격하게 억제한다. 1994년부터 일본해 공해에서 오징어를 어획하는 모든 어선은 반드시 소속회사가 성급 이상 어업행정주관기관에 신청하고, 소속 해구 어정국의 심사를 거쳐 농업부에 보고하여 승인을 받아 전문항목(특허)어업허가증을 취득해야만 어업활동을 할 수 있다.

二, 해당 허가증은 매년 초에 집중적으로 한차례 심사하여 발급한다. 올해는 4월 말을 1994년 전문항목(특허)어업허가증 신청 마감일로 한다.

三, 해당 어업허가를 신청하는 어선은 반드시 아래의 조건을 구비해야 한다.

1. 유효한 근해 혹은 외해 어업허가증을 갖고 있고,
2. 원양(一類) 항행구역의 기술설비 기준에 적합해야 하며,
3. 오징어를 낚는 생산기술설비를 구비해야 하며,
4. 국제통신능력을 갖춘 선박업무 보고원이 있어야 한다.

四, 일본해 공해 오징어 생산허가증을 취득한 모든 단위는 북태평양 공해의 오징어 어업탐지임무를 수행해야 하며, 일정 수의 어선을 지정하여 통일조직된 어로탐지 조직에 참가해야 한다.

五, 일본해 공해의 어업과 북태평양 공해 오징어 어로탐지에 참여하는 어선은 국제법규와 국제관례를 엄격히 준수해야 하며, 우리나라 정부와 관련국이 체결한 어업협정 및 국가의 기타 관련규정을 준수하여 외교적 사건과 안전사고를 예방해야 한다. 만약 외교적 사건이 발생하면 외교부, 농업부의 관련규정에 따라서 즉시 상세한 상황을 관련 주관기관에 보고해야 한다.

六, 작업기간에 어로선과 어군탐지선은 지정한 시간에 소속 해구의 어정국에 매일 정오위치와 활동상황을 보고해야 한다.

七, 해구 어정국은 해상에서의 감독관리 업무를 원만히 수행해야 하고, 각 관련 성, 자치구, 직할시 어정·어항기관은 항구 및 부두에서의 관리를 책임져야 한다.

관련 증명서류가 없는 어선이 일본해 공해와 북태평양 공해에 진입해서 오징어 어업활동을 하는 것을 엄격하게 금지하고, 증명서류 없이 조업하는 어선이 발견되면 어업법의 규정에 근거하여 처벌한다.

부록: 인접해역 어업허가증 신청표(생략).

## [부록 9]

## 어업행정처벌규정

(1998년 1월 5일 농업부)

제1조 어업법률법규를 엄격하게 준수하고, 어업행정처벌을 규범화하며, 어업생산자의 합법적인 권익을 보호하기 위하여 어업법, 어업법시행세칙, 행정처벌법 등 법규에 근거하여 본 규정을 제정한다.

제2조 불법어업에 대한 행정처벌의 종류는 아래와 같다.

1. 벌금
2. 어획물·불법소득·어구의 몰수
3. 어업허가증 등 증명서류의 잠정적인 압수와 취소
4. 법률, 법규상의 기타 처벌

제3조 불법어업행위가 가볍고, 또한 즉시에 시정되며, 후발적 위해 효과를 조성하지 않은 자에게는 행정처벌을 부과하지 않는다. 아래 행위 중의 하나에 해당되는 자는 가볍게 처벌한다.

1. 불법어업행위의 후과를 주동적으로 없애거나 혹은 경감한 자,
2. 법집행기관과 협력하여 불법어업행위를 조사·처분하는 데 공헌한 자,
3. 기타의 법에 근거하여 행정처벌을 경감할 수 있는 자

제4조 아래 행위 중의 하나에 해당하는 자는 엄하게 처벌한다.

1. 1년 내에 불법어업행위가 3회 이상인 자
2. 수산자원에 대한 파괴 정도가 비교적 심각한 자,
3. 어업법 위반으로 인한 영향이 큰 자,
4. 동일한 위반행위가 두 가지 항목 이상의 규정을 위반한 자,
5. 검사를 회피하고, 항거한 자

제5조 본 규정에서 벌금처벌이 필요한 벌금 계산단위는 아래와 같다.

1. 트롤, 유자망, 낚시 등 어선으로 조업한 자는 1척 단위로 계산
2. 선망어업은 하나의 조업단위로 계산
3. 정치망어업은 어선을 사용한 경우 1척으로 계산하고, 어선을 이용하지 않고 조업한 자는 하나의 조업단위로 계산
4. 폭약, 독약, 불법전력을 사용한 어로, 또는 가마우지로 어로한 경우, 어선조업은 어선 척당, 어선을 사용하지 않는 조업은 사람 수로 계산
5. 잠수 등 어선을 사용하지 않고 조업한 자는 사람수로 벌금을 계산

제6조 어업법 제28조와 시행세칙 제29조의 규정에 근거하여 아래 행위 중의 하나에 해당한 자는 어획물과 불법소득을 몰수하고, 벌금을 부과하며, 또한 어구를 몰수하고, 어업허가를 취소할 수 있다. 벌금은 아래의 기준에 따라 집행한다.

1. 폭약, 독약을 사용한 경우 내륙수역에서의 경한 벌금은 200~3,000위안, 엄한 벌금은 3,000~5,000위안으로 한다. 해양에서의 경한 벌금은 500~10,000위안, 엄한 벌금은 10,000~50,000위안으로 한다.
2. 북(음향)을 사용한 어업의 경한 벌금은 1,000~10,000위안, 엄한 벌금은 10,000~50,000위안으로 한다
3. 허가 없이 전기를 사용하여 어업한 자는 내륙수역에서는 200~1,000위안의 벌금을 부과하고, 해양에서는 500~3,000위안의 벌금을 부과한다.
4. 국가의 규정으로 그 채포를 금지하는 희귀하고 멸종위기에 처한 수생동물을 임의로 채포한 자는 중화인민공화국 수생야생동물보호실시조례에 따라 처벌한다.
5. 규정된 최소 망목보다 작은 망목의 어구를 사용하여 어획하는 자에 대해서는 어선을 사용하지 않은 경우 50~500위안을, 어선을 사용한 경우 500~1,000위안의 벌금을 부과한다.

부 록

6. 불법으로 가마우지를 사용할 경우 50~200위안의 벌금을 부과한다.

7. 금어기(휴어기, 보호기), 금어구(휴어구, 보호구)의 규정을 위반하여 어로를 한 경우:

(1) 내륙수역에서의 경한 벌금은 50~3,000위안으로, 엄한 벌금은 3,000~5,000위안으로 한다.

(2) 해양에서 어선을 사용하지 않고 조업한 경우는 내륙수역의 규정에 따라 처벌하고, 어선을 사용하여 조업한 경우는 어선의 주기관마력을 기준으로 처벌한다.

주기관 마력(kw)	경한 처벌(위안)	엄한 처벌(위안)
14.7(20마력) 이하 또는 무동력선	500 ~ 3,000	3,000 ~ 10,000
14.7~147.1(200마력)의 동력어선	800 ~ 10,000	10,000 ~ 20,000
147.1(200마력) 이상의 동력어선	1,000 ~ 20,000	20,000 ~ 50,000

제7조 어업법 제29조와 시행세칙 제30조의 규정에 따라 타인이 양식한 수산물을 어획하거나 혹은 강탈하는 자, 혹은 타인의 양식수역과 양식시설을 훼손한 자는 당사자로 하여금 손실을 배상할 것을 명령함과 동시에 1,000위안 이하의 벌금을 부과한다.

제8조 어업법 제30조와 시행세칙 제31조의 규정에 따라 어업허가증을 취득하지 않고 임의로 어업활동을 한 자는 어획물과 불법소득을 몰수하고 벌금을 부과할 수 있으며, 심각한 경우는 어구를 몰수 할 수 있다. 벌금은 아래의 기준에 따라 집행한다.

(1) 내륙수역의 비동력어선은 50~150위안

(2) 내륙수역의 동력어선과 해양의 비동력어선은 100~500위안

(3) 해양동력어선은 어선의 주기관마력에 근거하여 처벌한다.

주기관 마력(kw)	경한 처벌(위안)	엄한 처벌(위안)
14.7(20마력) 이하 무동력선	200 ~ 3,000	3,000 ~ 10,000
14.7~147.1(200마력) 어선	500 ~ 10,000	10,000 ~ 15,000
147.1(200마력) 이상	1,000 ~ 15,000	15,000 ~ 20,000

허가증의 연차검사를 받지 않았거나 혹은 허가증을 소지하지 않았으며, 규정된 표지를 달지 않고 어업활동을 한 자는 본 조목의 전 규정에 따라 처리한다.

제9조 어업법 제31조와 시행세칙 제32조의 규정에 따라 어업허가증이 있는 어선이 허가증이 규정한 조업유형, 장소, 시기와 어구수량의 규정을 위반하여 어업활동을 했을 때는 어획물과 불법소득을 몰수하며 벌금을 부과할 수 있으며, 그 정도에 따라 어구를 몰수하고 어업허가증을 취소할 수 있다. 벌금은 아래의 기준에 따라 집행한다.

(1) 내륙수역의 무동력어선은 25~50위안,

(2) 내륙수역의 동력어선과 해양의 무동력어선은 50~100위안

(3) 근해동력어선은 50~3,000위안

(4) 외해어선이 임의로 근해에 진입하여 조업했을 경우 경한 벌금은 3,000~10,000위안, 엄한 벌금은 10,000~20,000위안으로 한다.

제10조 어업법 제32조와 시행세칙 제33조의 규정에 반해 어업허가증을 매매, 임대 혹은 기타의 방법으로 양도하거나 개서한 경우에는 불법소득을 몰수하고, 어업허가를 취소하며, 벌금을 부과할 수 있다. 벌금의 부과기준은 아래와 같다.

(1) 어업허가증을 매매, 임대 혹은 기타의 방법으로 불법양도한 경우에는 당사자 쌍방에 대하여 각각 100~1,000위안의 벌금을 부과한다.

(2) 어업허가증을 개서한 경우에는 100~1,000위안의 벌금을 부과한다.

제11조 수질오염방지법의 규정을 위반하여 어업오염사고를 조성한 자는 아래의 규정에 따라 벌금을 부과한다.

(1) 오염사고를 조성한 단위는 10,000~50,000위안

(2) 중대한 경제손실을 조성한 자에 대해서는 직접적인 손실의 30%를 벌금으로 부과한다. 다만 최고 200,000위안을 초과하지 못한다.

제12조 국가가 중점적으로 보호하는 수산자원 품종 중에서 채포기준에 도달하지 못한 유어가 규정비례를 초과한 경우 초과한 비율만큼의 유어를 몰수하고, 동시에 30,000위안 이하의 벌금을 부과할 수 있다. 엄한 처벌은 어획물을 몰수할 수 있다.

제13조 시행세칙 제24조, 제25조의 규정을 위반하고 경제적 가치가 있는 중요 수생동물의 묘종, 친어를 어획하고, 매입하는 자는 종묘와 치어 및 불법소득을 몰수하고 또 30,000위안 이하의 벌금을 부과할 수 있다.

제14조 중외합자, 합작경영하는 어업의 어선이 시행세칙 제16조의 규정을 위반하여 국무원관련기관의 허가를 받지 않고 임의로 근해에 진입하여 어업활동을 한 자는 시행세칙 제36조의 규정에 근거하여 어획물과 불법소득을 몰수하고, 또한 3,000~50,000위안의 벌금을 부과할 수 있다.

제15조 외국인, 외국어선이 어업법 제8조의 규정을 위반하고, 임의로 중화인민공화국 관할수역에서 어업생산과 수산자원 조사활동에 종사하는 자에 대해서는 시행세칙 제37조의 규정에 근거하여 떠날 것을 명령하거나 혹은 축출하며, 또한 벌금을 부과하고 어획물, 어구를 몰수할 수 있다.

제16조 중국어선이 우리나라와 체결하였거나 우리나라가 참여한 국제어업조약을 위반하였거나, 공인하는 국제관계 준칙을 위반했을 때 벌금을 부과할 수 있다.

제17조 시행세칙 제26조의 규정을 위반하여 어류, 새우, 패류, 게 등 유어의 중점생산지역에서 직접적으로 물을 끌어 올리거나 물을 사용할 경우, 유어 밀집구, 밀집기를 회피하지 않았거나 혹은 보호조치를 설치하지 않았을 경우 10,000위안 이하의 벌금을 부과할 수 있다.

제18조 어업법 제28조, 제30조, 제31조, 제32조의 규정에 따라 처벌할 경우, 본 규정의 벌금을 제외하고, 시행세칙 제34조의 규정에 따라 선장 혹은 단위의 책임자에 대해 상황에 따라 100~500위안의 벌금을 부과할 수 있다.

제19조 선명, 선박증서, 선적항이 없는 상황에서 어업활동에 종사하는 선박은 선주에 대해 어선가격의 2배 이하의 벌금을 부과하고, 몰수할 수 있다. 심사와 허가절차를 거치지 않고 불법으로 어선을 건조하거나 장치를 변경할 경우에는 일괄 몰수한다.

제20조 본 규정에 따라 진행되는 어업행정처벌은 해상에서 처벌받은 당사자가 처벌규정을 집행하기 전에 어업허가증과 어구를 압수할 수 있다.

제21조 본 규정은 농업부에서 책임지고 해석한다.

#### [강소성의 어업법시행방법]

1988년 12월 25일 강소성 제7기 인민대표대회 상무위원회 제6차 회의에서 제정되고, 1997년 7월 31일 강소성 제8기 인민대표대회 상무위원회 제29차 회의와 1997년 12월 18일 강소성 제8기 인민대표대회 상무위원회 제32차 회의결정에 근거하여 개정하였다.

어업자원에 대한 보호, 증식 개발과 합리적인 이용을 강화하고, 어업생산자의 합법적인 이익을 보호하며, 어업생산의 발전을 촉진하고, 사회주의 건설과 인민생활의 수요에 적응하기 위하여 중화인민공화국어업법과 중화인민공화국어업법시행세칙에 근거하고, 강소성의 사정을 감안하여 본 방법을 제정하였다.

#### [절강성의 어업관리시행방법]

1989년 1월 27일 절강성 인민대표대회 상무위원회에서 공포, 1997년 1월 12일 절강성 제8기 인민대표대회 상무위원회 제40차 회의의 결정에 의해 개정하였다.

#### [산둥성의 어업법시행방법]

1987년 9월 1일 산둥성 제6기 인민대표대회 상무위원회 제27차 회의에서 통과, 1987년 12월 26일 산둥성 제6기 인민대표대회 상무위원회 제29차 회의결정에 의해 제1차 개정, 1990년 6월 27일 산둥성 제7기 인민대표대회 상무위원회 제16차 회의에서 제2차 개정을 하고 공포하였다.

수산자원에 대한 보호, 증식 개발과 합리적인 이용을 강화하고, 인공양식을 발전시키며, 어업생산자의 합법적인 이익을 보호하고, 어업생산의 발전을 촉진하며, 사회주의 건설과 인민생활의 수요에 부응하기 위하여 중화인민공화국어업법과 어업법시행세칙에 근거하고, 본 성의 실정을 감안하여 본 방법을 제정하였다.

[부록 10]

**배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률**

(중화인민공화국 주석령 (제6호))

중화인민공화국 배타적 경제수역과 대륙붕법이 중화인민공화국 제9기 전국인민대표대회 상무위원회 제3차 회의에서 1998년 6월 26일 통과되었으며 공포한 날로부터 시행한다.

중화인민공화국 주석 江澤民  
1998년 6월 26일

**중화인민공화국 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률**

제1조 배타적 경제수역과 대륙붕에 대한 중화인민공화국의 주권적 권리와 관할권의 행사를 보장하고 국가해양권익을 보호하기 위하여 본 법을 제정한다.

제2조 중화인민공화국의 배타적 경제수역은 중화인민공화국 영해 외측, 영해와 인접하고 있는 수역으로서 영해기선으로부터 200해리까지의 수역으로 한다. 중화인민공화국의 대륙붕은 중화인민공화국 영해 밖 중화인민공화국 육지영토의 자연연장으로서 대륙변계의 외측에까지 이르는 해저 구역의 해저와 그 하층토이다. 만약 영해기선으로부터 대륙변계 외측까지의 거리가 200해리에 못 미치는 경우에는 200해리까지 연장한다. 중화인민공화국과 해안이 서로 인접하고 있거나 서로 마주하는 국가가 배타적 경제수역이나 대륙붕에 관한 주장이 중첩되는 경우에는 국제법의 기초 위에 형평의 원칙에 따라 합의에 의하여 경계선을 확정한다.

제3조 중화인민공화국은 배타적 경제수역에서 해저의 상부수역, 해저 및 그 하층토의 자연자원에 대해 탐사, 개발, 보존 및 관리하는 활동과, 해수, 해류 및 풍력을 이용한 에너지 생산 등 경제적 개발 및 조사를 위한 기타 활동에 대하여 주권적 권리를 행사한다. 중화인민공화국은 배타적 경제수역에서의 인공섬, 시설 및 구조물을 설치와 사용, 해양과학연구 및 해양환경의 보호와 보전에 대하여 관할권을 행사한다. 본 법이 지칭하는 배타적 경제수역의 자연자원은 생물자원과 무생물자원을 포함한다.

제4조 중화인민공화국은 대륙붕의 탐사와 대륙붕의 자연자원 개발을 위하여 대륙붕에 대하여 주권적 권리를 행사한다. 중화인민공화국은 대륙붕에서 인공섬, 시설 및 구조물의 설치와 사용, 해양과학연구, 해양환경의 보호와 보전에 대하여 관할권을 행사한다. 중화인민공화국은 모든 목적을 위하여 대륙붕에서 시추하는 것을 허가 및 관리하는 배타적 권리를 가진다. 본 법이 지칭하는 대륙붕의 자연자원에는 해저와 그 하층토의 광물과 기타 무생물자원 및 정착성 생물 즉 어획가능단계에서 해저의 표면 또는 그 아래에서 이동하지 않거나 또는 해저나 그 하층토와 접촉을 유지하여야만 이동 가능한 생물을 포함한다.

제5조 어떠한 국제기구, 외국단체나 개인이 중화인민공화국의 배타적 경제수역에서 어업활동에 종사하고자 하는 경우에는 반드시 중화인민공화국의 주관기관의 허가를 받아야 하고 중화인민공화국의 법률, 법규 및 중화인민공화국과 관계국가간에 체결된 조약과 협정을 준수해야 한다. 중화인민공화국 주관기관은 배타적 경제수역의 생물자원이 과도한 개발로 인한 위협을 받지 않도록 하기 위하여 각종 필요한 보존과 관리조치를 취할 권리가 있다.

제6조 중화인민공화국 주관기관은 배타적 경제수역의 경제왕래어족, 고도회유성어종, 해양포유동물, 중화인민공화국 하천에서 기원하는 소하성어종, 중화인민공화국 수역 내에서 대부분의 생애를 보내는 강하성어종에 대하여 보존과 관리를 실시한다. 중화인민공화국은 중화인민공화국의 하천에서 기원하는 소하성 어종에 대하여 주된 이익을 가진다.

제7조 국제기구, 외국단체나 개인이 중화인민공화국의 배타적 경제수역과 대륙붕의 자연자원에 대하여 탐사, 개발 활동을 하거나 중화인민공화국의 대륙붕에서 어떠한 목적으로든지 시추를 하고자 하는 경우에는 반드시 중화인민공화국 주관기관의 허가를 받아야 하며 중화인민공화국의 법률과 법규를 준수해야 한다.

제8조 중화인민공화국은 배타적 경제수역과 대륙붕에서 인공섬, 시설 및 구조물의 설치, 운영 및 사용에 대한 배타

적 권리를 가진다. 중화인민공화국은 배타적 경제수역과 대륙붕의 인공섬, 시설과 구조물에 대하여 배타적 관할권을 행사하며, 여기에는 과세·재정·위생·안전 및 출입국관련 법률과 법규 분야의 관할권이 포함된다. 중화인민공화국의 주권기관은 배타적 경제수역과 대륙붕의 인공섬, 시설과 구조물 주위에 안전지대를 설정할 권리가 있고 또한 동 지대에서 적당한 조치를 취함으로써 항해 안전 및 인공섬, 시설과 구조물의 안전을 보장할 수 있다.

**제9조** 어떠한 국제기구, 외국단체나 개인이 중화인민공화국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서 해양과학연구를 진행하고자 하는 경우에는 반드시 중화인민공화국 주권기관의 승인을 받아야 하고 중화인민공화국의 법률과 법규를 준수해야 한다.

**제10조** 중화인민공화국의 주권기관은 배타적 경제수역과 대륙붕의 해양환경을 보호하고 보전하기 위하여 해양환경의 오염을 방지·경감·통제하기 위하여 필요한 조치를 취할 권리를 가진다.

**제11조** 어떠한 국가도 국제법과 중화인민공화국의 법률, 법규를 준수하는 전제 하에, 중화인민공화국의 배타적 경제수역에서 항해와 비행의 자유를 가지며, 중화인민공화국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서 해저전선과 도관을 부설할 자유와 상기의 자유와 관련 있는 기타 합법적으로 해양을 이용할 권리를 가진다. 해저전선과 도관 부설 선로는 반드시 중화인민공화국 주권기관의 동의를 거쳐야 한다.

**제12조** 중화인민공화국은 배타적 경제수역의 생물자원에 대한 탐사·개발·보호·관리 등 주권적 권리를 행사함에 있어서 중화인민공화국의 법률, 법규의 준수를 확보하기 위하여 승선·조사·나포·압류 및 사법절차 등 필요한 조치를 취할 수 있다. 중화인민공화국은 배타적 경제수역과 대륙붕에서의 중화인민공화국 법률, 법규를 위반하는 행위에 대하여 필요한 조치를 취할 수 있고 법률적 책임을 물을 수 있으며, 추적권을 행사할 수 있다.

**제13조** 중화인민공화국이 배타적 경제수역과 대륙붕에서 향유하는 권리에 대하여 본 법에 규정하지 않은 것은 국제법과 중화인민공화국의 기타 관련 법률, 법규에 근거하여 행사한다.

**제14조** 본 법의 규정은 중화인민공화국이 가지는 역사적인 권리에 영향주지 않는다.

**제15조** 중화인민공화국 정부는 본 법에 근거하여 관련규정을 제정할 수 있다.

**제16조** 본 법은 공포한 날로부터 시행한다.

[부록 11]

**중화인민공화국 관할해역에서의 외국인과 외국선박의  
어업활동관리에 관한 잠정규정**

[중화인민공화국 농업부령 제18호]

「중화인민공화국 관할해역에서의 외국인과 외국선박의 어업활동 관리에 관한 잠정규정」을 1999년 6월 21일 농업부 상무위원회의 심의를 거쳐 이에 공포한다.

部長 : 陳 耀 邦  
1999년 6월 24일

제1조 중화인민공화국 관할해역 내의 어업활동에 관한 관리를 강화하고 국가의 해양권익을 보호하기 위해 [중화인민공화국 어업법], [중화인민공화국 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률], [중화인민공화국 영해 및 접속수역법] 등 법률·법규에 근거하여 이 규정을 제정한다.

제2조 이 규정은 중화인민공화국 관할수역에서 어업생산과 생물자원조사 등 어업과 관련되는 외국인과 외국선박의 활동에 적용된다.

제3조 중화인민공화국 관할해역에서 어업생산, 생물자원조사 등 활동에 종사하는 모든 외국인과 외국선박은 반드시 중화인민공화국 어정어항감독관리국의 허가를 받아야 하고, 또한 중화인민공화국의 법률·법규 및 중화인민공화국이 체결하고 참여한 국제조약과 협정을 준수해야 한다.

제4조 중화인민공화국 내수와 영해 내에서는 외국인과 외국선박의 어업활동을 금지한다. 허가를 받아 생물자원의 조사활동에 종사하는 자는 반드시 중화인민공화국과 합작방식으로 진행해야 한다.

제5조 중화인민공화국 어정어항감독관리국은 아래의 조건에 근거하여 외국인의 입어신청에 대해 심사·허가한다.

1. 신청한 활동이 중화인민공화국의 국가안전에 위해가 없고 중화인민공화국이 체결했거나 참여한 국제조약과 협정의 집행을 방해하지 않을 것,
2. 신청한 활동이 중화인민공화국이 시행하는 해양생물자원의 보존조치와 해양환경에 대해 불리한 영향을 조성하지 않을 것,
3. 신청한 선박의 수량, 업종과 어획량 등은 중화인민공화국 관할해역 내의 자원상황에 부합될 것.

제6조 외국인과 외국선박은 입어신청이 승인된 후, 중화인민공화국 어정어항감독관리국에 입어료를 납부하고 허가증을 받아야 한다. 만약 특수한 사정이 있으면 승인기관의 동의를 거쳐 입어료를 경감하거나 면제할 수 있다. 승인을 거쳐 중화인민공화국 어항에 진입하는 자는 규정에 따라 항비를 납부해야 한다.

제7조 승인을 거쳐 허가증을 받은 외국인과 외국선박은 허가증에서 확정한 조업선박, 조업구역, 조업시간, 업종, 어획량 등 관련사항을 준수하며 조업해야 하고, 중화인민공화국 어정어항감독관리국의 관련규정에 따라 어로일지를 기재해야 하며, 선박표지를 게양하고, 보고제도를 이행해야 한다.

제8조 중화인민공화국 관할해역 내의 외국인과 외국선박은 중화인민공화국 어정어항감독관리국의 승인 없이 선박간에 어획물 혹은 그 제품 및 보급품을 이적해서는 아니 된다.

제9조 이적승인을 받은 외국 어획물운반선 및 보급선은 반드시 규정에 따라 중화인민공화국 관련 해구의 어정어항감독관리기관에 중화인민공화국 관할해역에 진입해서 하역한 어획물, 물자보급의 시간, 지점 및 이적 어획물 혹은 보급선박의 선명, 어종, 선적량 혹은 주요 보급물품과 수량을 보고해야 한다. 하역 혹은 보급이 끝나면 확실한 하역량을 보고해야 한다.

제10조 중화인민공화국 관할해역 내에서 어업생산, 생물자원조사 등 활동에 종사하거나 중화인민공화국 어항에 진입하는 외국인과 외국선박은 중화인민공화국 어정어항감독관리기관의 감독검사와 관리를 받아야 한다. 중화인민공화국 어정어항감독관리기관 및 검사원들은 필요할 때, 외국선박에 대해 승선, 검사, 축출, 억류 등 필요한 조치를 취할 수

있고, 추적권을 행사할 수 있다.

제11조 중화인민공화국 내수와 영해 내에서 다음의 행위를 한 외국인과 외국선박에 대해서는 어획물, 어구, 조사자료 등을 몰수함과 동시에, 아래의 액수에 해당하는 벌금을 부과할 수 있다.

1. 어업생산활동에 종사한 자는 50만위안 이하,
2. 승인을 받지 않고 생물자원 조사활동에 종사한 자는 40만위안 이하,
3. 승인을 받지 않고 공급 혹은 이적활동에 종사한 자는 30만위안 이하.

제12조 중화인민공화국 배타적 경제수역과 대륙붕에서 다음의 행위를 한 외국인과 외국선박은 어획물과 어구를 몰수하고 아래 액수에 해당하는 벌금을 부과할 수 있다.

1. 허가를 받지 않고 어업생산활동에 종사한 자는 40만위안 이하,
2. 승인을 받지 않고 생물자원 조사활동에 종사한 자는 30만위안 이하,
3. 승인을 받지 않고 어획물의 공급 혹은 이적활동에 종사한 자는 20만위안 이하.

제13조 허가를 받아 중화인민공화국 배타적 경제수역과 대륙붕에서 어업생산과 생물자원의 조사활동에 종사하는 외국인과 외국선박으로서 다음과 같은 행위를 한 자는 어획물, 어구를 몰수하고 30만위안 이하의 벌금 처벌을 할 수 있다.

1. 허가한 조업구역, 기간, 유형, 선박 마력과 톤수를 준수하지 않은 자,
2. 할당된 허용어획량을 초과하여 어획한 자.

제14조 허가를 받아 중화인민공화국 배타적 경제수역과 대륙붕에서 어업생산과 생물자원의 조사활동에 종사하는 외국인과 외국선박에 대하여 다음 중의 한가지 행위를 한 자는 어획물과 어구를 몰수하고 5만위안 이하의 벌금을 부과할 수 있다.

1. 규정에 따른 어로일지를 기재하지 않은 자,
2. 규정에 따라 지정된 감독기관에 선박의 위치와 어로상황 등 정보를 보고하지 않은 자,
3. 규정에 따른 선박표지를 하지 않은 자,
4. 규정한 어구 규격과 망목 크기에 따라 작업하지 않은 자.

제15조 입어허가를 받지 않고 중화인민공화국 관할 수역에 진입하거나, 혹은 입어허가를 받았지만 허가구역 외에서 항행하는 외국선박이 어구를 선창 내에 넣지 않았거나 혹은 규정에 따라 묶거나 덮지 않은 자는 중화인민공화국 어정어항감독관리기관이 어구를 몰수하거나 3만위안 이하의 벌금을 부과할 수 있다.

제16조 외국선박이 중화인민공화국 어항에 진입하거나 출항할 때, 다음 중의 한 가지 행위를 한 자에 대하여는 중화인민공화국 어정어항감독관리기관에서 입·출항을 금지시키거나, 혹은 항해정지, 회항, 작업정지를 명령하고 3만위안 이하의 벌금을 부과할 수 있다.

1. 승인을 받지 않고 중화인민공화국 어항에 입·출항하는 자,
2. 위협물의 선박적재, 운수, 하역규정을 위반한 자,
3. 어정어항감독관리기관의 지휘와 통제에 불복한 자,
4. 어정어항감독관리기관에서 내려진 출항, 항해정지, 회항, 작업정지와 입·출항 금지 등 규정을 준수하지 않은 자.

제17조 중화인민공화국 어항 및 어항수역에 대해 오염을 조성한 외국인과 외국선박은 중화인민공화국 어정어항감독관리기관에서 상황과 위해의 정도에 따라 경고 혹은 10만위안 이하의 벌금을 부과한다. 어항수역에서 환경오염 손해를 조성한 자에 대해서는 오염원 제거 비용을 배상하도록 명령할 수 있다.

제18조 중화인민공화국 어정어항감독관리국과 각 해구의 어정어항감독관리국은 50만위안 이하의 벌금규정을 둘 수 있다. 성(자치구, 직할시) 어정어항감독관리국은 20만위안 이하의 벌금규정을 둘 수 있다. 시, 현 어정어항감독관리기관은 5만위안 이하의 벌금규정을 둘 수 있다. 본 행정기구의 권한을 초과하는 행정벌금에 대한 규정한 상응한 처벌권을 갖고 있는 상급 어정어항감독관리기관에 사전에 보고하여 승인을 받아야 한다.

제19조 벌금처벌을 받은 외국선박 및 인원은 출항 전, 혹은 항행을 시작하기 전에 벌금을 납부해야 한다. 출항 혹은 항행을 시작하기 전에 벌금을 납부할 수 없는 자는 벌금액에 상당하는 보증금 혹은 처벌 결정기관에서 인정하는 기타 담보를 제공해야 한다. 그렇지 않으면 항구를 떠날 수 없다.

제20조 본 규정과 중화인민공화국 관련법률·법규를 위반하고, 또한 상황이 심각한 외국인과 외국선박은 법에 따라 행정처벌을 하거나 혹은 관련기관에 이관하여 법적 책임을 지우는 것 외에 중화인민공화국 어정어항감독관리국은 입어



## 부 록

자격을 취소할 수 있다.

제21조 어업행정처벌에 대해 이의가 있는 외국인과 외국선박은 중화인민공화국 법률·법규의 관련 규정에 따라 재심을 신청하거나 소송을 제기할 수 있다.

제22조 본 규정이 우리나라와 체결했거나 혹은 참여한 관련 국제어업조약과 상이한 규정이 있는 경우는 국제조약의 조항을 적용한다. 그러나 우리나라가 이의를 제기하여 보류한 것은 제외한다.

제23조 본 규정에서 규정하지 않은 사항은 중화인민공화국 법률·법규의 규정에 의해 처리한다.

제24조 본 규정은 농업부에서 책임지고 해석한다.

## [부록 12]

## 중화인민공화국 어업행정관련법집행선의 관리방법

(중국농업부 국가어업국)

2000년 6월 1일 공포; 2001년 1월 1일 시행

제1조 어업행정 관련 법집행선의 관리를 강화하기 위하여 중화인민공화국 어업법 등 법률, 법규의 규정에 근거하여 본 방법을 제정한다.

제2조 본 방법에서 칭하는 어업행정 관련 법집행선이란 각급 어업행정주관기관의 어업행정 관련 법집행 임무를 수행하는 전용공무선 및 도선을 말한다(이하에서는 어정선이라고 칭한다).

제3조 어정선의 건조는 심사·허가를 받아야 하고, 등록해야 하며, 통일적으로 번호를 부여하고 규제한다.

제4조 각급 어업행정주관기관은 본 방법의 규정에 근거하여 소속된 어정선을 관리한다.

제5조 새로이 건조·개조·구매 또는 폐기하는 모든 어정선은 반드시 [중화인민공화국 어정선의 건조·개조·폐기처분 신청서]를 기재하여 허가를 받아야 한다. 허가를 받지 않고서는 어정선을 건조·개조·구매하거나 폐기처분할 수 없다. 농업부 직속의 어정어항감독관리기구와 성급 어업행정주관기관이 어정선의 건조·개조·구매 또는 폐기처분을 하고자 할 때에는 중화인민공화국 어정어항감독관리국에 보고하고 심사와 허가를 받아야 한다(연해의 성급 어정선은 관할 해구 어정어항감독관리국의 심사와 허가를 받는다). 성급 이하의 각급 어업행정주관기관이 어정선을 건조·개조·구매 또는 폐기처분하고자 할 때에는 각 성(구, 시)의 어업행정주관기관의 심사와 허가를 받고 중화인민공화국 어정어항감독관리국(해양어정선은 동시에 관할 해구의 어정어항감독관리국에 보고)에 등록하여야 한다. 어정선의 설계, 건조규범과 장비의 설치는 반드시 국가의 관련 규정에 부합되어야 한다.

제6조 모든 어정선은 반드시 중화인민공화국 어정어항감독관리국에 등록해야 하고, 심사와 허가를 거친 후에 어업행정 관련 법집행 임무를 수행할 수 있다. 해구의 어정어항감독관리국과 각급 어업행정주관기관은 본 방법 제9조의 번호 부여규칙에 근거하여 소속된 어정선에 대해 선명과 번호를 부여하고, [중화인민공화국 어정선 등록신청서]를 기재하여 중화인민공화국 어정어항감독관리국에 등록신청을 해야 한다. 중화인민공화국 어정어항감독관리국은 심사·허가된 모든 어정선에 대해 적당한 방식으로 사회에 공포해야 한다.

제7조 중화인민공화국 어정어항감독관리국은 복역하는 어정선에 대해 매 3년마다 재등록해야 한다.

제8조 어정선은 통일된 외부색깔로 표시한다. 어정선 선체의 외부 흡수선 상부는 백색으로 하고, 선수의 양측에 흑색의 송체자로 선명과 번호를 표기한다. 가능한 한 어정선은 조타실 외부의 양 현측에 붉은 송체자로 선명과 번호를 표기하고 야간에는 전등으로 조명하거나 식별이 가능하도록 전등상자를 설치한다. 연돌 양측 혹은 조타실 양측에는 중국 어정의 표시가 있어야 한다.

제9조 어정선은 전국적으로 일련번호를 부여한다. 중화인민공화국 어정어항감독관리국에 등록된 해구 어정선의 번호는 [중국어정XXX]이다. 여기서 번호 중의 첫 번째 숫자는 해구 어정어항감독관리국의 번호이고, 두 번째와 세 번째 숫자는 당해 어정선의 고유번호이다. 중화인민공화국 어정어항감독관리국에 등록된 성급 이하 어업행정주관기관 소속 어정선의 번호는 [중국어정XXXXXX]이다. 번호 중 첫 번째와 두 번째 숫자는 성급 어업행정주관기관의 번호이고, 세 번째, 네 번째와 다섯 번째 숫자는 각급 어업행정주관기관 소속 어정선의 고유번호이다. 성급 이하 각급 어업행정주관기관에 소속된 어정선의 번호배열은 각성에서 자율적으로 결정하고, 중화인민공화국 어정어항감독관리국에 보고하여 등록한다. 단독으로 어업의 행정적인 법집행을 하는 쾌속정도 상술한 규칙에 따라 번호를 부여한다. 어정선에 쾌속정이 배치되어 있는 상황 하에서 쾌속정의 이름 및 번호는 모선의 선명과 이름의 뒤에 "-X"를 더하는데, 해당 숫자는 쾌속정의 서열을 나타낸다. 이는 해당 어정선을 주관하는 어업행정주관기관이 정한다.

제10조 어정선의 외관 색깔, 표지와 [중국어정]의 명칭은 중화인민공화국 어정어항감독관리국의 허가 없이는 변경할 수 없다.

제11조 어정선은 반드시 어업행정주관기관의 지도와 지휘에 복종해야 하고 하달된 법집행 임무를 완성해야 한다.

제12조 상급 어업행정주관기관은 법집행 임무의 수요에 근거하여 하급 어업행정주관기관의 어정선을 조달하여 법집행 임무를 수행할 수 있다. 어정선이 조달되는 기간에는 상급 어업행정주관기관의 지휘에 복종해야 한다.

제13조 어떤 단위와 개인도 어정선을 이용하여 생산, 운영 등 영리를 목적으로 하는 경영활동에 참여해서는 안 된다. 어업자원 조사 혹은 정부 기타 기관의 공무활동에 종사하기 위해 어정선의 사용이 필요할 때는 상급 어업행정주관기관에 보고하여 등록해야 한다.

제14조 어업의 행정적인 법집행으로 인해 선박, 도선 등의 사용이 필요할 때는 반드시 어정선을 사용해야 한다. 내륙 지역 혹은 특수수요로 인해 비어정선을 임대하여 어업행정관련 법집행 임무를 수행할 때는 반드시 사전에 상급 어업행정주관기관에 보고하여 허가를 얻어야 한다. 보고를 할 때는 집행예정 임무, 시간, 범위 및 임대할 선박의 선명 등 관련 사항에 관한 설명을 해야 한다. 임무를 집행할 때, 임대한 비어정선의 선명은 반드시 뚜렷하게 보아야 한다. 공무에 영향을 주지 않는 범위에서 선명한 어업행정 관련 법집행 표지가 있어야 한다. 임무를 완수한 후에는 인·허가한 기관에 집행상황을 보고해야 한다.

제15조 어정선이 어업행정 관련 법집행 임무를 수행할 때 법집행 검사와 행정처벌 등 구체적인 어업행정 관련 법집행 사항은 승선하여 임무를 수행하는 어업행정 관련 법집행 관원이 법에 근거하여 결정한다. 선장은 어정선의 안전운행에 대해 책임지고, 법집행 임무의 수요에 근거하여 항행계획을 수립한다. 선장은 선상의 어업행정 관련 법집행 관원이 법집행 임무의 수요에 근거하여 원 항행계획을 변경할 것을 요구할 때는 안전에 영향주지 않는 범위에서 이에 응해야 한다.

제16조 각급 어업행정주관기관은 어선관리의 관련규정에 근거하여 소속된 어정선에 직무선원을 배치하고 법집행의 수요에 근거하여 어업행정 관련 법집행관원을 배치해야 한다. 해양어정선은 중화인민공화국 어정어항감독관리국이 통일적으로 규정한 기준에 근거하여 통신평항설비를 갖추어야 한다.

제17조 어정선에 사고가 발생하면 선장은 즉시 유효한 조치를 취하여 구조함으로써 손실을 최소화함과 동시에, 어업행정주관기관에 즉시 보고해야 한다.

제18조 어정선은 규정에 따라 어선검사기관에 선박검사를 신청해야 하고 어항감독기관에 선박을 등록해야 한다.

제19조 본 방법의 규정을 위반한 자에게는 책임을 묻는다.

제20조 본 방법은 중화인민공화국 어정어항감독관리국이 시행을 책임진다.

제21조 본 방법은 농업부 책임 하에 해석한다.

제22조 본 방법은 2001년 1월 1일부터 시행한다. 기존 국가수산국의 [어정선관리잠정방법](79) 漁總(管)字23호는 동시에 폐지된다.

## [부록 13]

## [대한민국] 어업자원보호법

(제정: 1953. 12. 12, 법률 제298호, 개정: 1966. 4. 23, 법률 제1783호, 1996. 8. 8, 법률 제5153호(정부조직법))

**제1조**(관할수역) 한반도와 그 부속도서의 해안과 좌의 제선을 연결함으로써 조성되는 경계선간의 해양을 어업자원을 보호하기 위한 관할수역(이하관할수역이라 칭함)으로 한다.

- ㄱ. 함경북도 경흥군 우암령고정으로부터 북위 42도 15분, 동경 130도 45분의 점에 이르는 선
- ㄴ. 북위42도 15분, 동경130도 45분의 점으로부터 북위38도, 동경132도 50분의 점에 이르는 선
- ㄷ. 북위38도, 동경132도 50분의 점으로부터 북위35도, 동경130도의 점에 이르는 선
- ㄹ. 북위35도, 동경130도의 점으로부터 북위34도 40분, 동경129도 10분의 점에 이르는 선
- ㅁ. 북위34도 40분, 동경129도 10분의 점으로부터 북위32도, 동경127도의 점에 이르는 선
- ㅂ. 북위32도, 동경127도의 점으로부터 북위32도, 동경124도의 점에 이르는 선
- ㅅ. 북위32도, 동경124도의 점으로부터 북위39도 45분, 동경124도의 점에 이르는 선
- ㅇ. 북위39도 45분, 동경124도의 점으로부터(평안북도 용천군 신도열도) 마안도 서단에 이르는 선
- ㅈ. 마안도 서단으로부터 북으로 한만국경의 서단과 교차하는 직선

**제2조**(관할수역내의 어업허가) 관할수역 내에서 어업을 하려고 하는 자는 해양수산부장관의 허가를 받아야 한다.

**제3조**(벌칙) 전조에 위반한 자는 3년 이하의 징역, 금고 또는 50만원 이하의 벌금에 처하고 그 소유 또는 소지하고 있는 어선, 어구, 채포물, 양식물 및 그 제품은 이를 몰수한다.

**제4조**(범죄의 수사) ① 전조의 범죄수사에 있어서는 해군함정의 승무장교, 사병 기타 대통령령으로 정하는 공무원이 사법경찰관리의 직무를 행한다.

② 전항의 수사에 있어서 필요하다고 인정한 때에는 범칙선박의 회항을 명할 수 있다.

③ 제2조 위반의 혐의가 있다고 인정한 때에는 단순한 통과선박일지라도 이를 정지시키고 임검, 수색 기타 필요한 처분을 할 수 있다.

부칙 ① 단기 4285년 2월 19일 현재의 어업에 관한 허가, 면허 또는 제출은 이 법에 의한 허가를 받은 것으로 간주한다.

② 이 법은 공포한 날로부터 시행한다.

부칙 <66.4.23> 이 법은 공포한 날로부터 시행한다.

부칙 <96.8.8> 제1조 (시행일) 이 법은 공포 후 30일 이내에 제41조의 개정 규정에 의한 해양수산부와 해양경찰청의 조직에 관한 대통령령의 시행일부터 시행한다.

[부록 14]

[대한민국] 배타적경제수역법

(제정 1996. 8. 8 법률 제5151호)

제1조(배타적 경제수역의 설정) 대한민국은 이 법에 의하여 해양법에 관한 국제연합협약(이하 "협약"이라 한다)에 규정된 배타적 경제수역을 설정한다.

제2조(배타적 경제수역의 범위) ① 대한민국의 배타적 경제수역은 협약의 규정에 맞추어 영해 및 접속수역법 제2조에 규정된 기선으로부터 그 외측 200해리의 선까지에 이르는 수역 중 대한민국의 영해를 제외한 수역으로 한다.

② 대한민국과 대항하거나 인접하고 있는 국가(이하 "관계국"이라 한다)간의 배타적 경제수역의 경계는 제1항의 규정에도 불구하고 국제법을 기초로 관계국과의 합의에 따라 획정한다.

제3조(배타적 경제수역에 있어서의 권리) 대한민국은 배타적 경제수역에서 다음 각호의 권리를 가진다.

1. 해저의 상부수역, 해저 및 그 하층토의 생물이나 무생물 등 천연자원의 탐사·개발·보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리와 해수·해류 및 해풍을 이용한 에너지 생산 등 경제적 개발 및 탐사를 위한 그 밖의 활동에 관한 주권적 권리

2. 다음 각목에 관하여 협약에 규정된 관할권

가. 인공섬·시설 및 구조물의 설치·사용

나. 해양과학조사

다. 해양환경의 보호 및 보전

3. 협약에 규정된 그 밖의 권리

제4조(외국 또는 외국인의 권리 및 의무) ① 외국 또는 외국인은 협약의 관련규정에 따른 것을 조건으로 대한민국의 배타적 경제수역에서 항행·상공비행의 자유, 해저전선·관선부설의 자유 및 그 자유와 관련되는 것으로서 국제적으로 적법한 그 밖의 해양이용의 자유를 향유한다.

② 외국 또는 외국인은 대한민국의 배타적 경제수역에서의 권리의 행사와 의무의 이행을 함에 있어서는 대한민국의 권리와 의무를 직결히 고려하고 대한민국의 법령을 준수하여야 한다.

제5조(대한민국의 권리행사 등) ① 외국과의 협정으로 달리 정하는 경우를 제외하고 대한민국의 배타적 경제수역에서는 제3조의 규정에 의한 권리를 행사 또는 보호하기 위하여 대한민국의 법령을 적용한다. 동조 제2호 가목의 인공섬·시설 및 구조물에서의 법률관계에 대하여도 또한 같다.

② 제3조의 규정에 의한 대한민국의 배타적 경제수역에 있어서의 권리는 대한민국과 관계국간에 별도의 합의가 없는 경우 대한민국과 관계국의 중간선 외측의 수역에서는 이를 행사하지 아니한다. 이 경우 "중간선"이라 함은 그 선상의 각 점으로부터 대한민국의 기선상의 가장 가까운 점까지의 직선거리와 관계국의 기선상의 가장 가까운 점까지의 직선거리가 같게 되는 선을 말한다.

③ 대한민국의 배타적 경제수역에서 제3조의 규정에 의한 권리를 침해하거나 당해 배타적 경제수역에 적용되는 대한민국의 법령을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 자에 대하여 관계기관은 협약 제111조의 규정에 의한 추적권의 행사, 정선·승선·검색·나포 및 사법절차를 포함하여 필요한 조치를 취할 수 있다.

부칙

이 법은 공포후 1년 이내에 대통령령이 정하는 날부터 시행한다.

## [부록 15]

**[대한민국] 배타적경제수역에서의외국인어업등에대한  
주권적권리의행사에관한법률**

(1996. 8. 8 제정; 법률 제5809호, 1997. 8. 6, 시행; 대통령령 제15449호)

**제1조(목적)** 이 법은 해양법에 관한 국제연합협약의 관계 규정에 의하여 대한민국의 배타적 경제수역에서 행하여지는 외국인의 어업활동에 관한 우리나라의 주권적 권리의 행사 등에 관하여 필요한 사항을 규정함으로써 해양생물자원의 적정한 보존·관리 및 이용에 이바지함을 목적으로 한다.

**제2조(정의)** 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "배타적 경제수역"이라 함은 배타적 경제수역법에 의하여 설정된 수역을 말한다.

2. "외국인"이라 함은 다음 각목의 1에 해당하는 자를 말한다.

가. 대한민국의 국적을 가지지 아니한 자

나. 외국의 법률에 의하여 설립된 법인(대한민국의 법률에 의하여 설립된 법인으로서 외국에 본점 또는 주된 사무소를 가진 법인이나 그 주식 또는 지분의 2분의 1이상을 외국인이 소유하고 있는 법인을 포함한다)

3. "어업"이라 함은 수산동식물을 포획·채취 또는 양식하는 사업을 말한다.

4. "어업활동"이라 함은 어업이나 어업에 관련된 탐색·집어, 어획물의 보관·저장·가공, 어획물 또는 그 제품의 운반, 선박에 필요한 물건의 보급 기타 해양수산부령이 정하는 어업에 관련된 행위를 말한다.

**제3조(적용범위 등)** ① 외국인이 배타적 경제수역에서 어업활동을 하는 경우에는 수산업법의 규정에 불구하고 이 법의 규정을 적용한다.

② 이 법에서 규정하는 사항에 관하여 외국과의 협정에서 따로 정하는 것이 있는 때에는 당해 협정이 정하는 바에 의한다.

③ 배타적 경제수역에서 외국인의 어업활동에 관하여는 배타적 경제수역법 제5조 제1항의 규정에 불구하고 대통령령이 정하는 법령의 규정은 이를 적용하지 아니한다.

**제4조(특정금지구역에서의 어업활동금지)** 외국인은 배타적 경제수역 중 어업자원의 보호 또는 어업조정을 위하여 대통령령이 정하는 구역(이하 "특정금지구역"이라 한다)에서 어업활동을 하여서는 아니된다.

**제5조(어업 등의 허가)** ① 외국인은 특정금지구역이 아닌 배타적 경제수역에서 어업활동을 하고자 할 때에는 선박마다 해양수산부장관의 허가를 받아야 한다.

② 해양수산부장관은 제1항의 규정에 의하여 허가한 때에는 당해 외국인에게 허가증을 교부하여야 한다.

③ 외국인은 제1항의 규정에 의하여 허가를 받은 때에는 허가를 받은 선박에 허가사항을 식별이 가능하도록 표지를 하여야 하며, 제2항의 허가증을 비치하여야 한다.

④ 제1항 내지 제3항의 규정에 의한 허가사항은 대통령령으로, 허가절차·허가증교부 및 표지방법 기타 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

**제6조(허가기준)** ① 해양수산부장관은 제5조제1항에 의한 허가신청이 있는 때에는 다음 각호의 기준에 적합한 경우에 한하여 이를 허가할 수 있다.

1. 허가신청된 어업활동이 국제협약 또는 국가간의 합의 기타 이에 준하는 것의 이행에 지장을 초래하지 아니한다고 인정될 것

2. 허가신청된 어업활동으로 인하여 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 해양수산부장관이 정하는 어획량의 한도를 초과하지 아니한다고 인정될 것

3. 허용 가능한 어업 및 선박규모기준 등 해양수산부령이 정하는 기준에 적합하다고 인정될 것

② 제1항 제2호의 규정에 의한 어획량의 한도를 정함에 있어서는 수산자원의 동향, 대한민국 어업자의 어획실태, 외국인의 어업상황 및 주변 외국수역에서의 대한민국 어업자의 어업상황 등을 종합적으로 고려하여야 하며, 수산업법 제54조의2의 규정에 의하여 설정된 총허용어획량을 기초로 하여야 한다.

## 부 록

**제7조(입어료)** ① 외국인은 제5조 제2항의 규정에 의하여 허가증을 교부받은 때에는 대한민국 정부에 입어료를 납부하여야 한다.

② 제1항의 규정에 의한 입어료는 특별한 사유가 있는 경우에는 이를 감액 또는 면제할 수 있다.

③ 제1항 및 제2항의 규정에 의한 입어료의 금액, 납부기한 및 방법과 감액·면제기준 기타 입어료에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제8조(시험·연구 등을 위한 수산동식물의 포획·채취 등의 승인)** ① 외국인은 배타적 경제수역에서 시험·연구 또는 교육실습 기타 해양수산부령이 정하는 목적을 위하여 다음 각호의 1에 해당하는 행위를 하고자 할 때에는 선박마다 해양수산부령에서 정하는 바에 의하여 해양수산부장관의 승인을 얻어야 한다.

1. 수산동식물의 포획·채취
2. 어업에 관련된 탐색·집어
3. 어획물의 보관·저장·가공
4. 어획물 또는 그 제품의 운반

② 제1항의 규정에 의하여 승인을 하는 경우 승인증의 교부 및 비치, 승인사항의 표지에 관하여는 제5조 제2항 및 제3항의 규정을 준용한다. 이 경우 "허가"는 "승인"으로, "허가증"은 "승인증"으로, "허가사항"은 "승인사항"으로 본다.

③ 제1항 및 제2항의 규정에 의한 승인절차·승인증 교부·승인사항 및 표지방법 기타 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

**제9조(수수료)** ① 외국인은 제8조 제1항의 규정에 의하여 승인신청을 하는 때에는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 대한민국 정부에 수수료를 납부하여야 한다.

② 제1항의 규정에 의한 수수료는 특별한 사유가 있는 경우에는 이를 감액 또는 면제할 수 있다.

③ 제1항 및 제2항의 규정에 의한 수수료의 금액, 감액 또는 면제기준에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

**제10조(허가 등의 제한 또는 조건)** 해양수산부장관은 제5조 제1항의 규정에 의한 허가 또는 제8조 제1항의 규정에 의한 승인을 할 경우에는 제한 또는 조건을 붙일 수 있으며, 그 제한 또는 조건은 이를 변경할 수 있다.

**제11조(어획물 등의 전적 등 금지)** 외국인 또는 외국어선의 선장은 배타적 경제수역에서 어획물 또는 그 제품을 다른 선박에 옮겨 싣거나 다른 선박으로부터 받아 실어서는 아니된다. 다만, 해양사고의 발생 등 해양수산부령이 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

**제12조(어획물 등의 직접 양륙금지)** 외국인 또는 외국어선의 선장은 배타적 경제수역에서 어획한 어획물 또는 그 제품을 대한민국의 항구에 직접 양륙할 수 없다. 다만, 해양사고의 발생 등 해양수산부령이 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

**제13조(허가 및 승인의 취소 등)** 해양수산부장관은 제5조 제1항의 규정에 의한 허가를 받거나 제8조 제1항의 규정에 의한 승인을 얻은 외국인이 이 법, 이 법에 의한 명령 또는 제한이나 조건에 위반한 때에는 1년의 범위 내에서 배타적 경제수역에서의 어업활동 또는 시험·연구 등을 위한 수산동식물의 포획·채취 등(이하 "어업활동 등"이라 한다)의 정지를 명하거나 제5조 제1항의 규정에 의한 허가 또는 제8조 제1항의 규정에 의한 승인을 취소할 수 있다.

**제14조(대륙붕의 정착성어종에 관계되는 어업활동에의 준용)** ① 대한민국의 대륙붕 중 배타적 경제수역 외측수역에서의 정착성어종(해양법에 관한 국제연합협약 제77조 제4항의 정착성어종에 속하는 생물을 말한다)에 관련되는 어업활동 등에 관하여는 제3조 내지 제13조의 규정을 준용한다.

② 제1항의 정착성어종은 해양수산부장관이 이를 고시한다.

**제15조(하천회귀성어종의 보호 및 관리)** 대한민국은 배타적 경제수역 외측수역에서 대한민국의 내수면에서 산란하는 하천회귀성(소하성)어족자원의 보호·관리를 위하여 해양법에 관한 국제연합협약 제66조 제1항의 규정에 의하여 당해 어족자원에 대한 우선적인 이익과 책임을 가진다.

**제16조(권한의 위임)** 해양수산부장관은 이 법에 의한 권한의 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 특별시장·광역시장 또는 도지사에게 위임할 수 있다.

**제17조(벌칙)** 다음 각호의 1에 해당하는 자는 1억원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제4조 또는 제5조 제1항의 규정에 위반하여 어업활동을 한 자

2. 제10조의 규정에 의하여 제5조 제1항의 허가에 붙이는 제한 또는 조건(제10조의 규정에 의하여 변경된 제한 또는 조건을 포함한다)을 위반한 자

3. 제11조의 규정에 위반하여 어획물 또는 그 제품을 다른 선박에 옮겨 실거나 다른 선박으로부터 받아 실은 자
4. 제13조의 규정에 의한 어업활동의 정지명령을 위반한 자
5. 제14조 제1항의 규정에 의하여 준용되는 제4조·제5조 제1항·제10조 또는 제13조의 규정에 위반하여 어업활동을 한 자

제18조(벌칙) 제12조의 규정에 위반하여 어획물 또는 그 제품을 직접 양륙한 자는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

제19조(벌칙) 다음 각호의 1에 해당하는 자는 500만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제8조 제1항(제14조 제1항의 규정에 의하여 준용되는 경우를 포함한다)의 규정에 의하여 승인을 얻지 아니하고 시험·연구 등을 위한 수산동식물의 포획·채취 등의 행위를 한 자
2. 제10조의 규정에 의하여 제8조 제1항의 승인에 붙이는 제한 또는 조건(제10조의 규정에 의하여 변경된 제한 또는 조건을 포함한다)을 위반한 자(제14조 제1항의 규정에 의하여 준용되는 제한 또는 조건이나 변경된 제한 또는 조건을 위반한 자를 포함한다)
3. 제13조(제14조 제1항의 규정에 의하여 준용되는 경우를 포함한다)의 규정에 의하여 시험·연구 등을 위한 수산동식물의 포획·채취 등의 정지명령에 위반한 자

제20조(벌칙) 제5조 제3항의 규정에 의한 허가사항의 표지를 하지 아니하거나 허가증을 비치하지 아니한 자(제8조 제2항 또는 제14조 제1항의 규정에 의하여 준용되는 경우를 포함한다)는 200만원 이하의 벌금에 처한다.

제21조(몰수 또는 추징) 제17조 내지 제19조를 위반한 자가 소유하거나 소지하는 어획물 및 그 제품, 선박 또는 어구 기타 어업활동 등에 사용한 물건은 이를 몰수할 수 있다. 다만, 그 물건의 전부 또는 일부를 몰수할 수 없는 때에는 그 가액을 추징할 수 있다.

제22조(양벌 규정) 법인의 대표자, 법인 또는 개인의 대리인·사용인 기타 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무 또는 재산에 관하여 제17조 내지 제20조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에 대하여도 각 해당조의 벌금형을 과한다.

제23조(위반선박 등에 대한 사법절차) ① 검사 또는 대통령령이 정하는 사법경찰관(이하 "사법경찰관"이라 한다)은 이 법, 이 법에 의한 명령 또는 제한이나 조건에 위반한 선박 또는 그 선박의 선장이나 기타 위반자에 대하여 정선·승선·검색·나포 등 필요한 조치를 취할 수 있다.

② 사법경찰관은 제1항의 조치를 취한 경우에는 그 결과를 검사에게 보고하되, 긴급을 요하여 미리 지휘를 받을 수 없는 경우를 제외하고는 검사의 지휘를 받아 제1항의 조치를 취하여야 한다.

③ 검사는 제1항의 조치를 취하였거나 제2항의 규정에 의한 보고를 받은 때에는 선장이나 기타 위반자에게 지체없이 다음 각호의 사항을 고지하여야 한다. 다만, 대통령령이 정하는 외국인이 행하는 어업활동 등에 대하여는 그러하지 아니하다.

1. 담보금 또는 그 제공을 보증하는 서류가 법무부령이 정하는 바에 의하여 검사에게 제출된 때에는 선장 기타 위반자를 석방하고 선박이나 기타 압수물을 반환한다는 취지. 2. 담보금의 금액

④ 검사는 제3항의 규정에 의하여 고지된 담보금 또는 그 제공을 보증하는 서류를 제출받은 때에는 지체없이 선장 기타 위반자를 석방하고 압수물을 반환하여야 한다.

⑤ 제3항 제2호의 규정에 의한 담보금의 금액은 대통령령이 정하는 기준에 의하여 검사가 위반사항의 내용 기타 정상을 고려하여 정한다.

제24조(담보금의 보관·국고귀속 및 반환 등) ① 담보금은 법무부령이 정하는 바에 의하여 검사가 이를 보관한다.

② 담보금은 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 지정기일의 다음날부터 기산하여 1월이 경과한 날에 국고에 귀속된다. 다만, 국고귀속일 전날까지 선장 기타 위반자가 지정기일의 다음날부터 기산하여 3월이 경과하기 전의 특정기일에 출석하거나 압수물을 제출한다는 취지의 신청이 있을 때에는 그러하지 아니하다.

1. 선장 기타 위반자가 검사 또는 법원으로부터 출석을 요구받고도 그 지정기일 및 장소에 출석하지 아니하는 경우

2. 선장 기타 위반자가 검사 또는 법원으로부터 반환된 압수물의 제출을 요구받고도 그 지정기일 및 장소에 제출하지 아니하는 경우

③ 제2항 단서의 규정에 의하여 국고에 귀속되지 아니한 담보금은 선장 기타 위반자가 그가 신청한 특정기일에 출석하지 아니하거나 당해 압수물을 제출하지 아니한 때에는 그 다음날에 국고에 귀속된다.



## 부 록

④ 검사는 제2항 또는 제3항의 규정에 의한 국고귀속사유에 의하여 해당 담보금이 국고에 귀속되기 전에 법원에서 선고한 벌금액이 납부된 경우 등 법무부령이 정하는 보관을 필요로 하지 아니하는 사유가 발생한 때에는 법무부령이 정하는 바에 의하여 담보금을 반환하여야 한다.

제25조(위반선박에 관한 사법절차 등의 세부시행사항) 제23조의 규정에 의한 위반선박 등에 관한 사법절차와 제24조의 규정에 의한 담보금의 보관·국고귀속 및 반환 등의 시행에 관하여 필요한 절차 기타 세부적인 사항은 관계중앙행정기관의 장이 이를 정할 수 있다.

제26조(시행령) 이 법 시행에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

부칙 ① (시행일) 이 법은 공포 후 1년 이내에 대통령령이 정하는 날부터 시행한다.

② (제5조 내지 제15조의 적용에 관한 특례) 대통령령으로 정하는 외국인 및 수역에 관하여는 기한을 정하여 제5조 내지 제15조의 규정의 전부 또는 일부를 적용하지 아니할 수 있다.

부칙 [1996·8·8 법5153] 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 30일 이내에 제41조의 개정규정에 의한 해양수산부와 해양경찰청의 조직에 관한 대통령령의 시행일부터 시행한다. [1996·8·8 대통령령 제15135호]

## [부록 16]

## [대한민국] 어업협정체결에따른어업인등의지원및수산업발전특별법

(제정: 1999. 9. 7, 법률 제6029호, 개정 1999. 12. 31 법률 제6075호)

## 제1장 총칙

제1조(목적) 이 법은 협정으로 인하여 어업활동 등에 제한을 받는 어업인 등에 대한 효과적인 지원대책을 강구함으로써 어업인 등의 생활안정 및 복지향상에 기여함과 아울러 새로운 국제어업질서의 형성에 따라 지속가능하고 경쟁력 있는 수산업의 발전을 도모함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각호와 같다.

1. "협정"이라 함은 대한민국이 당사국으로서 체결 또는 가입한 어업에 관한 국제협정으로서 조업구역, 어획량 기타 어업에 관한 제한사항을 포함하는 것을 말한다.

2. "어업인"이라 함은 어업자 및 어획물운반업자(이하 "어업자등"이라 한다)와 어선원을 말한다. 이 경우 "어업자"라 함은 수산업법 제41조의 규정에 의하여 어업의 허가를 받은 자를, "어획물운반업자"라 함은 동법 제46조의 규정에 의하여 어획물운반업의 등록을 한 자를, "어선원"이라 함은 어업자 등을 위하여 어업 또는 어획물운반업(이하 "어업 등"이라 한다)에 종사하는 자를 말한다.

3. "지원금"이라 함은 협정으로 인하여 어업활동이 제한되는 어업인에 대하여 지급하는 어선 및 어구의 매입비, 폐업 지원금 및 실업지원금을 말한다.

4. "관련산업"이라 함은 수산물가공업, 어망제조업, 어선수리·조선업 및 어업용기자재제작·수리업 기타 어업과 직접 관련된 산업부문으로서 대통령령이 정하는 것을 말한다.

5. "기르는 어업"이라 함은 수산동식물을 양식하거나 수산자원을 조성·관리하는 사업을 말한다.

제3조(적용의 특례) 이 법은 일본국과 중화인민공화국간에 체결하는 어업협정으로 인하여 어업활동을 제한받는 어업인에 대하여도 이를 적용한다.

## 제2장 어업인 등에 대한 지원

제4조(어업자등에 대한 지원) ① 협정으로 인하여 어업활동이 제한됨에 따라 어업등을 계속하는 것이 곤란한 어업자등에 대한 지원금의 지급기준은 다음 각호와 같다.

1. 어업 등을 폐업하고자 하는 경우 어선·어구의 감정가격에 의한 매입 및 평년수익액의 3년분의 범위 내에서 대통령령이 정하는 폐업지원금

2. 어장의 이동이나 업종의 전환으로 어구의 전부 또는 일부를 사용할 수 없게 된 경우 그 어구의 감정가격에 의한 매입

② 해양수산부장관은 지원금을 지급함에 있어 협정으로 인한 어업활동의 제한정도, 수산업구조조정계획 및 어업기반의 유지 기타 어업여건을 감안하여 필요한 경우에는 업종별로 지원대상 어업자 등의 수를 정할 수 있다.

③ 어업자 등이 지원금을 받지 아니하고 대통령령이 정하는 수역에서 새로운 어장을 개발하고자 하는 경우에는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 어선·어구의 개조비용과 출어비용을 보조할 수 있다.

④ 제1항의 규정에 의한 지원금의 구체적인 산출기준과 방법 및 지원대상 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제5조(어선원에 대한 지원) ① 정부는 어업 등의 폐업으로 인하여 실업한 어선원중 대통령령이 정하는 자(이하 "실직 어선원"이라 한다)에 대하여 통상임금의 6월분에 상당하는 금액의 실업지원금을 지급한다. 다만, 실직어선원이 어업자등과 동일한 경우에는 그러하지 아니하다.

② 해양수산부장관은 실직어선원에 대하여 직업훈련을 실시하고, 취업알선을 위한 시책을 강구하여야 한다. 이 경우

## 부 록

미리 노동부장관과 협의하여야 한다.

③ 실직어선원이 제1항의 규정에 의하여 실업지원금을 지급받은 경우에는 선원법 제40조의 규정에 의한 실업수당을 지급받은 것으로 본다.

④ 제1항의 규정에 의한 통상임금의 산출방법은 대통령령으로 정한다.

**제6조(관련산업에 대한 지원)** ① 정부는 협정의 체결로 인하여 영향을 받는 관련산업에 대하여 경영안정을 위하여 지원하여야 할 상당한 사유가 있는 경우 특별용자 등 필요한 지원대책을 강구하여야 한다.

② 정부는 제1항의 규정에 의한 관련산업에 종사하는 근로자가 실업하는 경우에는 노동관계법령에 따라 직업훈련과 취업알선 등 필요한 시책을 강구하여야 한다.

③ 제1항의 규정에 의한 지원대상의 선정기준 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제7조(어업인지원심의위원회의 설치)** ① 이 법에 의한 지원대상과 금액 등을 심의·의결하기 위하여 해양수산부에 중앙어업인지원심의위원회(이하 "중앙위원회"라 한다)를, 해당 광역시와 도에 광역시·도어업인지원심의위원회(이하 "시·도위원회"라 한다)를 둔다.

② 중앙위원회 및 시·도위원회는 어업인 대표, 수산 관련분야의 학식과 경험이 풍부한 자, 감정평가사 및 관계공무원을 포함한 15인 이내의 위원으로 구성한다.

③ 중앙위원회와 시·도위원회의 활동을 지원하고 행정사무를 처리하기 위하여 각각 사무국을 둘 수 있다.

④ 중앙위원회와 시·도위원회의 구성, 운영 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제8조(어업인지원심의위원회의 기능)** ① 중앙위원회는 다음 각호의 사항에 대하여 심의·의결한다.

1. 어업인 등의 지원에 관한 기본방침
2. 어업인 등의 지원을 위한 재원대책에 관한 사항
3. 지원대상자 선정·지원방법 결정 및 지원금 확정을 위한 세부기준
4. 어업자 등에 대한 어선·어구의 개조비용 및 출어비용 보조에 관한 사항
5. 관련산업 지원에 관한 사항
6. 제13조의 규정에 의한 재심에 관한 사항
7. 기타 해양수산부장관이 심의를 요구하는 사항

② 시·도위원회는 제1항 제3호의 규정에 의하여 중앙위원회가 심의·의결한 세부기준에 따라 다음 각호의 사항을 심의·의결한다.

1. 지원대상자의 선정
2. 지원금 확정을 위한 사실조사 및 평가
3. 지원대상자별 지원금의 확정
4. 기타 광역시장 또는 도지사(이하 "시·도지사"라 한다)가 심의를 요구하는 사항

**제9조(지급신청)** ① 제4조 내지 제6조의 규정에 의한 지원금 등의 지급을 받고자 하는 자는 이 법에 의한 지원사유가 발생한 날부터 6월 이내에 관계증빙서류를 첨부하여 해양수산부장관 또는 해당 시·도지사에게 지원금 등의 지급을 신청하여야 한다.

② 해양수산부장관 또는 시·도지사는 제1항의 신청이 있는 경우 자체없이 해당 어업인지원심의위원회에 심의를 의뢰하여야 한다.

③ 제1항의 규정에 의한 신청을 하고자 하는 경우 제출하여야 하는 구비서류, 절차 기타 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

**제10조(감정평가 등)** ① 어업인지원심의위원회는 지원금을 확정하기 위하여 필요한 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 수산에 관한 전문조사연구·교육기관 또는 공인된 전문감정기관에 용역조사 또는 감정평가를 의뢰할 수 있다.

② 어업인지원심의위원회는 사실확인을 위하여 필요한 경우에는 현장조사 및 검증등을 할 수 있으며, 신청인·증인 및 관계인으로부터 증언 또는 진술을 청취하거나 행정기관 기타 관계기관에 대하여 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다.

**제11조(의견청취)** ① 어업인지원심의위원회는 제4조 제1항의 규정에 의한 지원금 지급신청이 있는 경우 그 지원여부 및 금액을 의결하기 전에 당해 신청인으로부터 서면 또는 구술에 의한 의견을 청취하여야 한다. 다만, 신청인이 정당한 이유 없이 의견을 제출하지 아니하는 경우에는 그러하지 아니하다.

② 제1항의 규정에 의한 의견청취의 구체적인 절차는 대통령령으로 정한다.

**제12조(지원금의 지급)** ① 해양수산부장관 또는 시·도지사는 어업인지원심의위원회의 의결결과에 따라 지원금의 지급결정 등을 한다. 이 경우 신청인에게 그 결과를 지체 없이 통지하여야 한다.

② 지원금은 신청한 날부터 3월 이내에 지급하여야 한다. 이 경우 제10조 제1항의 규정에 의한 용역조사 또는 감정평가에 소요되는 일수는 그 기간에 이를 산입하지 아니한다.

③ 지원금은 현금으로 일시에 지급한다. 다만, 예산상 사정으로 인하여 불가피한 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 이를 분할하여 지급할 수 있다.

**제13조(재심의)** ① 제4조 제1항의 규정에 의하여 지원금의 지급을 신청한 어업자 등이 제12조 제1항의 규정에 의한 지급결정 등에 대하여 이의가 있는 경우에는 다음 각호의 1에 해당하는 경우에 한하여 그 결정의 통지를 받은 날부터 1월 이내에 관계증빙서류를 첨부하여 해양수산부장관 또는 시·도지사에게 재심을 신청할 수 있다. 이 경우 시·도지사는 그 의견을 붙여 해양수산부장관에게 지체 없이 이를 송부하여야 한다.

1. 어업자 등이 고의 또는 중대한 과실 없이 어업인지원심의위원회의 심의·의결에 영향을 미칠 수 있는 자료를 제출하지 못한 경우

2. 어업인지원심의위원회가 의결에 영향을 미칠 수 있는 사항에 관하여 판단을 하지 아니하거나 기타 심의·의결에 중대한 하자가 있는 경우

② 해양수산부장관은 재심의 신청사유가 제1항 각호의 1에 해당한다고 인정하는 경우 지체 없이 중앙위원회에 재심의 의뢰하여 그 의결결과에 따라 다시 지원금의 지급결정 등을 한다. 이 경우 그 처리기한은 제1항의 규정에 의한 신청이 있는 날부터 2월을 넘지 못한다.

③ 제10조 및 제11조의 규정은 중앙위원회의 재심의에 관하여 이를 준용한다.

**제14조(실업지원금의 보호)** 제5조 제1항의 규정에 의한 실업지원금을 받을 권리는 양도 또는 압류하거나 담보로 제공할 수 없다.

**제15조(조세감면의 특례)** 지원금 기타 보조금에 대하여는 조세특례제한법, 지방세법 기타 관계법률이 정하는 바에 따라 국세 및 지방세를 감면할 수 있다.

**제16조(지원금 등의 환수)** ① 해양수산부장관은 지원금 기타 보조금을 받은 자가 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 그가 받은 지원금 기타 보조금의 전부 또는 일부를 환수할 수 있다.

1. 허위 기타 부정한 방법으로 지급을 받은 경우

2. 과오지급된 경우

② 해양수산부장관이 제1항의 규정에 의하여 환수를 하는 경우에는 국세징수의 예에 의한다.

**제17조(시효)** 이 법에 의한 지원금을 받을 권리는 그 지급결정을 통보받은 날부터 1년 이내에 이를 행사하지 아니하면 시효로 인하여 소멸한다.

### 제3장 수산업의 육성

**제18조(수산진흥종합대책)** ① 해양수산부장관은 국제어업질서에 능동적으로 대처하고 수산업의 지속가능하고 경쟁력 있는 육성·발전을 위하여 5년마다 수산진흥종합대책을 수립하여야 한다.

② 제1항의 수산진흥종합대책에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 수산정책에 대한 기본방향
2. 수산업의 구조조정에 관한 사항
3. 기르는 어업의 육성에 관한 사항
4. 수산인력·법인의 육성 및 지원에 관한 사항
5. 수산물 유통구조 개선에 관한 사항
6. 어장환경의 정화에 관한 사항
7. 수산물의 수출진흥에 관한 사항
8. 수산업의 정보화에 관한 사항

## 부 록

9. 어촌의 개발 및 관광촉진에 관한 사항
10. 수산기술의 개발·보급에 관한 사항
11. 수산업의 대외협력 및 투자에 관한 사항
12. 기타 수산업의 육성·발전에 관한 사항

③ 해양수산부장관은 수산진흥종합대책을 수립하고자 하는 때에는 미리 시·도지사, 수산관련단체의 장 및 관계전문가의 의견을 듣고 관계중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다.

**제19조(어업구조조정의 촉진)** 해양수산부장관은 새로이 형성되는 국제어업질서에 대처하여 연·근해 수산자원을 조성·보호하고 수산업의 경쟁력을 강화하기 위하여 어선척수의 조정 등 어업구조조정에 필요한 시책과 지원대책을 강구하여야 한다.

**제20조(기르는 어업센터)** ① 정부는 기르는 어업을 육성하고 그에 관한 기술을 연구·개발·보급하기 위하여 기르는 어업센터를 설립·운영할 수 있다.

② 기르는 어업센터는 법인으로 한다.

③ 정부는 기르는 어업센터의 설립 및 운영에 소요되는 경비에 충당하기 위하여 예산의 범위 안에서 보조금을 지급할 수 있으며, 그 설립 및 운영을 위하여 필요한 국유재산을 기르는 어업센터에 무상으로 대부하거나 사용·수익하게 할 수 있다.

④ 기르는 어업센터의 설치·운영과 지도·감독에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제21조(기르는 어업의 육성)** ① 정부는 기르는 어업을 육성하기 위하여 조세특례제한법, 지방세법 기타 관계법률이 정하는 바에 의하여 조세를 감면할 수 있다.

② 해양수산부장관은 기르는 어업을 육성하기 위하여 대통령령이 정하는 바에 따라 어장시설의 개발·확충 및 어장의 정화사업에 필요한 비용을 보조 또는 융자할 수 있다.

### 제4장 수산발전기금

**제22조(기금의 설치)** 정부는 어업경영자금의 지원, 수산물 유통구조개선 및 가격안정, 경쟁력 있는 수산업 육성에 필요한 재원을 확보하기 위하여 수산발전기금(이하 "기금"이라 한다)을 설치한다.

**제23조(기금의 조성)** ① 기금은 다음 각호의 재원으로 조성한다.

1. 정부출연금
2. 다른 회계 또는 다른 기금으로부터의 전입금 및 예수금
3. 정부 외의 자의 출연금 또는 기부금
4. 공공자금관리기금법에 의한 공공자금관리기금으로부터의 예수금
5. 다른 법령에 의하여 기금으로 귀속되도록 한 부과금, 과징금, 수수료, 입어로 및 추징금
6. 제2항의 규정에 의한 차입금 또는 차관
7. 기금운용 수익금 등

② 정부는 국내에서 자금을 차입하거나 차관을 도입하여 그 자금을 기금에 대여할 수 있다.

**제24조(기금의 운용·관리)** ① 기금은 해양수산부장관이 운용·관리한다.

② 해양수산부장관은 대통령령이 정하는 바에 의하여 기금의 운용·관리에 관한 업무의 전부 또는 일부를 수산업협동조합법에 의하여 설립된 수산업협동조합중앙회에 위탁할 수 있다.

③ 기금은 기업회계의 원칙에 의하여 계리한다.

④ 기금의 운용 및 관리 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제25조(기금의 용도)** ① 기금은 다음 각호의 사업을 위하여 필요한 경우에 용자 등의 방법으로 지원할 수 있다.

1. 어업경영자금의 융자
2. 수산물 유통 및 가격안정에 관한 사업
3. 기르는 어업의 육성
4. 새로운 어장의 개발

5. 수산물가공업의 육성
6. 어선원의 복지증진 기타 수산업의 발전에 필요한 사업으로서 해양수산부 장관이 정하는 사업
- ② 기금은 수산물 유통 및 가격안정에 관한 사업을 수행하기 위하여 필요한 시설의 설치·취득 및 운영 기타 대통령령이 정하는 용도를 위하여 지출할 수 있다.
- ③ 제1항 각호의 사업을 수행하기 위하여 필요한 경우에는 기금에서 보조금을 지급할 수 있으며, 그 신청절차, 지급방법 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- 제26조(기금의 회계기관)** ① 해양수산부 장관은 소속 공무원중에서 기금의 지출원인행위와 징수에 관한 사무를 담당하는 기금출납명령관(이하 "출납명령관"이라 한다)과 기금의 수입 및 지출사무를 담당하는 기금출납공무원(이하 "출납공무원"이라 한다)을 임명하여야 한다.
- ② 해양수산부 장관은 제24조 제2항의 규정에 의하여 기금의 운용·관리에 관한 사무의 전부 또는 일부를 위탁한 경우에는 그 위탁을 받은 수산업협동조합중앙회 이사중에서 기금출납담당이사를, 그 직원 중에서 기금출납원을 임명하여야 한다.
- ③ 해양수산부 장관은 제1항 및 제2항의 규정에 의하여 출납명령관과 출납공무원, 기금출납담당이사과 기금출납원을 임명한 때에는 감사원, 재정경제부장관 및 한국은행 총재에게 통지하여야 한다.
- ④ 회계관계직원 등의 책임에 관한 법률 중 재무관과 세입징수관에 관한 규정은 출납명령관과 기금출납담당이사에, 지출관과 출납공무원에 관한 규정은 출납공무원과 기금출납원에 대하여 이를 준용한다.

## 제5장 보칙

- 제27조(매입어선·어구의 처리)** ① 해양수산부 장관과 시·도지사는 국유재산법, 물품관리법 및 지방재정법의 규정에 불구하고 제4조제1항의 규정에 의하여 매입한 어선·어구를 다음 각호의 1의 방법에 의하여 처리할 수 있다.
1. 어업구조조정에 지장이 없는 범위 안에서 매각 또는 양여
  2. 해외수출 또는 국제협력차원에서의 무상공여
  3. 공공사업에의 활용
  4. 소각 또는 해체
  5. 기타 해양수산부 장관이 정하는 용도와 방법
- ② 매입한 어선·어구의 취득 및 처리절차에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- 제28조(수산 데이터베이스의 구축)** ① 해양수산부 장관은 수산정책의 합리적 결정에 필요한 자료를 확보하기 위하여 연·근해어업의 업종별·수역별 조업상황과 어획실적 및 수산자원 분포현황 등을 조사하여 수산 데이터베이스를 구축하고 이를 유지·관리하여야 한다.
- ② 수산업법에 의하여 연안어업 또는 근해어업의 허가를 받은 자는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 제1항의 규정에 의한 수산 데이터베이스의 구축에 필요한 자료를 해양수산부 장관에게 보고하여야 한다.
- 제29조(권한의 위임 등)** ① 해양수산부 장관은 이 법에 의한 권한 또는 업무의 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 시·도지사, 수산업협동조합중앙회 또는 기르는 어업센터에 각각 위임 또는 위탁할 수 있다.
- ② 시·도지사는 이 법에 의한 권한 또는 업무의 일부를 조례가 정하는 바에 따라 시장·군수 또는 구청장(자치구의 구청장을 말한다)에게 위임할 수 있다.
- 제30조(벌칙 적용에 있어서의 공무원 의제)** 다음 각호의 1에 해당하는 자는 형법 제129조 내지 제132조의 적용에 있어서는 이를 공무원으로 본다.
1. 제7조 제2항의 규정에 의한 중앙위원회와 시·도위원회의 위원 중 공무원이 아닌자
  2. 제9조 제1항의 규정에 의한 관계증빙서류를 발급하는 자
  3. 제10조의 규정에 의하여 어업인지원심의위원회로부터 의뢰를 받아 용역조사 또는 감정평가를 하는 자

## 부 록

### 제6장 벌칙

제31조(벌칙) 다음 각호의 1에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 지원금 기타 보조금의 지급신청서류를 허위로 작성하거나 위조한 자
2. 제10조 제1항의 규정에 의한 용역조사 또는 감정평가를 허위로 한 자

제32조(과태료) ① 다음 각호의 1에 해당하는 자에 대하여는 200만원 이하의 과태료에 처한다.

1. 제10조 제2항의 규정에 의한 현장조사 및 검증 등을 거부·방해 또는 기피한 자
2. 제28조 제2항의 규정에 의한 보고를 하지 아니하거나 허위로 보고한 자

② 제1항의 규정에 의한 과태료는 대통령령이 정하는 바에 의하여 해양수산부장관 또는 시·도지사(이하 이 조에서 "부과권자"라 한다)가 부과·징수한다.

③ 제2항의 규정에 의한 과태료처분에 불복이 있는 자는 그 처분의 고지를 받은 날부터 30일 이내에 부과권자에게 이의를 제기할 수 있다.

④ 제2항의 규정에 의한 과태료처분을 받은 자가 제3항의 규정에 의하여 이의를 제기한 때에는 부과권자는 지체없이 관할법원에 그 사실을 통보하여야 하며, 그 통보를 받은 관할법원은 비송사건절차법에 의한 과태료의 재판을 한다.

⑤ 제3항의 규정에 의한 기간 내에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 때에는 국세체납처분 또는 지방세체납처분의 예에 의하여 이를 징수한다.

### 부칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 3월을 넘지 아니하는 범위 안에서 대통령령이 정하는 날부터 시행한다.

제2조(소급적용과 이에 따른 경과조치) ① 이 법은 1999년 1월 22일에 발효된 대한민국과 일본국간의 어업에 관한 협정으로 인하여 어업활동이 제한된 어업인 등 중에서 대통령령이 정하는 자에 대하여도 이를 적용한다.

② 이 법 시행 전에 제1항의 규정에 의한 대한민국과 일본국간의 어업에 관한 협정과 관련하여 농어촌발전특별조치법 제11조의 규정에 의한 지원대책으로 어선감척지원금 등을 받거나 이에 수반하여 실직어선원 실업수당을 받은 어업인에 대하여는 지원금을 정산하여 지급한다.

③ 이 법 시행 전에 제2항의 규정에 의한 지원대책으로 이루어진 신청·심의·감정평가 및 재심의 등은 이 법에 의한 것으로 본다.

제3조(어획물운반업자에 대한 경과조치) 제2조 제2호의 규정 중 어획물운반업자는 법률 제5977호 수산업법 개정법률 중 제46조의 개정규정의 시행일 전일까지는 종전의 수산업법 제46조에 의하여 허가를 받은 자로 본다.

제4조(다른 법률의 개정) ① 농수산물유통 및 가격안정에 관한 법률 중 다음과 같이 개정한다. 제9조 제1항·제3항, 제10조 제1항·제4항, 제10조의 2 제1항 본문·제2항, 제44조 제1항 및 제47조 제1항 제1호 내지 제3호·제5호·제6호·제2항 제4호 중 "농수산물"을 각각 "농산물"로 한다. 제10조 제2항 본문·제3항·제5항 전단·제8항 중 "비축용농수산물"을 각각 "비축용농산물"로 한다. 제9조 제1항 본문, 제10조 제1항, 제10조의 2 제1항 본문, 제10조의 4 제2항 및 제44조 제1항 중 "농수산물가격안정기금"을 각각 "농산물가격안정기금"으로 한다. 제5장의 제목 "농수산물가격안정기금"을 "농산물가격안정기금"으로 한다. 제62조 제2항 중 "농림부장관 또는 해양수산부장관"을 "농림부장관"으로 한다. 제10조 제6항 중 "수산업협동조합중앙회(이하 "농림축수협중앙회"라 한다)"를 "(이하"농림축협중앙회"라 한다)"로 한다. 제47조 제3항 중 "농림축수협중앙회"를 "농림축협중앙회"로 한다.

② 기금관리기본법 중 다음과 같이 개정한다. 별표에 제127호를 다음과 같이 신설한다.

127. 어업협정체결에 따른 어업인 등의 지원 및 수산업발전특별법

부칙 <1999.12.31>

제1조(시행일) 이 법은 2000년 4월 1일부터 시행한다.

제2조 내지 제4조 생략

## [부록 17]

## [대한민국] 영해및접속수역법

(1977. 12. 31, 제정; 법률 제3037호, 1995. 12. 6, 개정; 법률 제4986호)

**제1조** (영해의 범위) 대한민국의 영해는 기선으로부터 측정하여 그 외측 12해리의 선까지에 이르는 수역으로 한다. 다만, 대통령령이 정하는 바에 따라 일정수역에 있어서는 12해리 이내에서 영해의 범위를 따로 정할 수 있다.

**제2조** (기선) ① 영해의 폭을 측정하기 위한 통상의 기선은 대한민국이 공식적으로 인정한 대륙적 해도에 표시된 해안의 저조선으로 한다.

② 지리적 특수사정이 있는 수역에 있어서는 대통령령으로 정하는 기점을 연결하는 직선을 기선으로 할 수 있다.

**제3조** (내수) 영해의 폭을 측정하기 위한 기선으로부터 육지측에 있는 수역은 내수로 한다.

**제3조의2** (접속수역의 범위) 대한민국의 접속수역은 기선으로부터 측정하여 그 외측 24해리의 선까지에 이르는 수역에서 대한민국의 영해를 제외한 수역으로 한다. 다만, 대통령령이 정하는 바에 따라 일정수역에 있어서는 기선으로부터 24해리 이내에서 접속수역의 범위를 따로 정할 수 있다.

**제4조** (인접 또는 대항국과의 경계선) 대한민국과 인접하거나 대항하고 있는 국가와의 영해 및 접속수역의 경계선은 관계국과의 별도의 합의가 없는 한 양국이 각기 영해의 폭을 측정하는 기선상의 가장 가까운 지점으로부터 같은 거리에 있는 모든 점을 연결하는 중간선으로 한다.

**제5조** (외국선박의 통항) ① 외국선박은 대한민국의 평화·공공질서 또는 안전보장을 해치지 아니하는 한 대한민국의 영해를 무해통항할 수 있다. 외국의 군함 또는 비상업용 정부선박이 영해를 통항하고자 할 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 관계당국에 사전통고하여야 한다.

② 외국선박이 그 통항시 다음 각호의 행위를 하는 경우에는 대한민국의 평화·공공질서 또는 안전보장을 해치는 것으로 본다. 다만, 제2호 내지 제5호·제11호 및 제13호의 행위로서 관계당국의 허가·승인 또는 동의를 얻은 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 대한민국의 주권·영토보전 또는 독립에 대한 여하한 힘의 위협이나 행사 기타 국제연합헌장에 구현된 국제법원칙을 위반한 방법으로 행하는 여하한 힘의 위협이나 행사

2. 무기를 사용하여 행하는 훈련 또는 연습

3. 항공기의 이함·착함 또는 탑재

4. 군사기기의 발진·착함 또는 탑재

5. 잠수항행

6. 대한민국의 안전보장에 유해한 정보의 수집

7. 대한민국의 안전보장에 유해한 선전·선동

8. 대한민국의 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생법규에 위반되는 물품이나 통화의 양·적하 또는 사람의 승·하선

9. 대통령령이 정하는 기준을 초과하는 오염물질의 배출

10. 어로

11. 조사 또는 측량

12. 대한민국 통신체제의 방해 또는 설비 및 시설물의 훼손

13. 통항과 직접 관련 없는 행위로서 대통령령이 정하는 것

③ 대한민국의 안전보장을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 일정수역을 정하여 외국선박의 무해통항을 일시적으로 정지시킬 수 있다.

**제6조** (정선 등) 외국선박(외국의 군함 및 비상업용 정부선박을 제외한다. 이하 같다) 제5조의 규정을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 때에는 관계당국은 정선·검색·나포 기타 필요한 명령이나 조치를 할 수 있다.

**제6조의2** (접속수역에서의 관계당국의 권한) 대한민국의 접속수역에서 관계당국은 다음 각호의 목적에 필요한 범위



## 부 록

안에서 법령이 정하는 바에 따라 그 직무권한을 행사할 수 있다.

1. 대한민국의 영토 또는 영해에서 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생에 관한 대한민국의 법규를 위반하는 행위의 방지

2. 대한민국의 영토 또는 영해에서 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생에 관한 대한민국의 법규를 위반한 행위의 제재

**제7조 (벌칙)** ① 제5조제2항 또는 제3항의 규정을 위반한 외국선박의 승무원 기타 승선자는 5년 이하의 징역 또는 2억원 이하의 벌금에 처하고 정상이 중한 때에는 당해 선박·기재·채포물 기타 위반물품을 몰수할 수 있다.

② 제6조의 규정에 의한 명령이나 조치를 거부·방해 또는 기피한 외국선박의 승무원 기타 승선자는 2년 이하의 징역 또는 1,000만원 이하의 벌금에 처한다.

③ 제1항 및 제2항의 경우 징역형과 벌금형은 이를 병과할 수 있다.

④ 이 조의 적용에 있어서 그 행위가 이 법 이외의 다른 법률에 규정된 죄에 해당하는 경우에는 그 중 가장 중한 형으로 처벌한다.

**제8조 (군함 등에 대한 특례)** 외국의 군함이나 비상업용 정부선박 또는 그 승무원 기타 승선자가 이 법이나 기타 다른 법령을 위반한 때에는 이의 시정이나 영해로부터의 퇴거를 요구할 수 있다.

부칙 이 법은 공포일로부터 4월 이내에 대통령령으로 정하는 날로부터 시행한다. [1978. 4. 29 대통령령 제8994호에 의하여 1978. 4. 30부터 시행]

부칙 <1995. 12. 6> 이 법은 공포한 날부터 1년의 범위 내에서 대통령령이 정하는 날부터 시행한다.

## [부록 18]

## 양자강 하구수역 어업금지문제에 대한 국내언론의 보도내용

## [1] 『한·중 어협도 외교실수…동중국해 황금어장 잃을 판』

[2000. 3. 20 중앙일보]

정부가 중국과 어업협정 관련 양해각서에 1998년 11월 11일 가서명하면서 중국측의 조업금지수역에 관한 법령을 제대로 파악하지 않는 실수를 저질러 황금어장을 잃을 상황에 처한 것으로 드러났다. 정부는 1999년 4월 뒤늦게 이런 실수를 알고 양해각서와 관련한 법령을 철회해 달라고 줄곧 요청했지만, 중국측이 거부함으로써 어업협정의 정식서명을 앞두고 협상이 장기간 교착상태에 빠졌다. 이에 따라 "어업협정의 정식서명이 늦어져 우리 영해에서 중국어선의 남획을 막지 못하는 국익손실 상황도 계속되고 있다"고 19일 정부 관계자가 인정했다. 한-중어업협정 실무회담은 문민정부 첫 해인 1993년 12월 시작하여 1998년 11월 11일 김선길 당시 해양수산부 장관이 어업협정 양해각서에 가서명할 때까지 모두 19차례 계속 됐다.

한편 해양수산부는 1998년 9월 한-일 신어업협정에서도 기존 어업실적 중 22만 9천톤을 포기해야 하는 내용에 서명함으로써 동·남해안 어민에게 큰 타격을 주었으며, 당시도 김전 장관이 재직 중이었다.

1998년 한-일어업협정에 이어 한-중어업협상에서의 이 같은 외교적 실책을 정부는 비밀에 부치고 있다. 중국법령에 따른 조업금지수역에는 우리의 쌍끌이, 통발, 안강망어선 1천5백척이 조기, 갈치, 꽃게의 전체 어획량 중 절반 이상을 잡는 황금어장인 '동중국해 어장'의 일부가 들어가 있다. 이와 함께 지난해 초 당시 정상친 해양수산부 장관이 "이어도를 한-중어업협정에서 배타적 경제수역에 포함되도록 할 것"이라고 다짐했으나, 아직 합의하지 못하고 있다.

◇ 양해각서= 외교통상부와 해양수산부에 따르면 어업협정에 가서명하면서 해양수산장관과 중국 농업부장 명의로 양해각서에도 가서명했다. 양해각서는 '잠정조치수역 및 과도수역 이남의 중국측 일부 수역에서 연안국이 현재 시행하고 있는 어업에 관한 법령을 존중하고, 자국의 국민과 어선이 이런 법령을 준수하도록 필요한 조치를 취한다'고 규정했다. 가서명 때 "이 수역에 적용될 중국법령이 우리의 조업권을 거의 침해하지 않을 것으로 판단했다"고 정부 관계자는 기억했다. 그러나 중국은 지난해 4월 양자강 하구 수역 관련법으로 외국어선의 조업을 금지한 '뤼쓰(呂四), 창장커우(長江口) 및 저우산(舟山) 어장에서의 어업허가관리규정'을 제시하면서 우리측의 조업을 규제하겠다고 통보했다.

◇ 협상교착 및 해명= 그 이후 우리 정부는 법령 철회를 요구했으나, 중국은 "확인 의무는 한국에 있으

## 부 록

며 양해각서를 준수하라"고 일축했다. 그리고 지난 1년간 해양수산부의 노력이 겉돌자 외교통상부가 3월 13일 수석대표로 나섰으나 협상이 결렬됐다. 해양수산부 당국자는 "가서명 직전 관련법령을 확인하려 했으나, 중국측이 정비 중에 있다며 이를 제시하지 않았다"고 책임을 중국측에 떠넘겼다. 그러나 가서명 전에 관련법을 확인할 의무는 우리측에 있는 것이다.

### [2] 『한-중어협 외교실수 ... 한-일어협 파동 재판 우려』

[2000. 3. 20 중앙일보]

한-중어업협정이 한-일어업협정의 재판이 돼가고 있다. 대외 협상력 빈곤과 준비부족으로 황금어장을 잃는 위기에 처해 있는 것이다. 중국과의 협상은 "어이없는 실수" (정부 관계자 실토)의 연속이다.

1998년 11월 중국 베이징에서 해양수산부 관계자와 중국 농업부 관계자가 자리를 함께 하여 한-중어업협상의 양해각서를 마지막으로 점검했다. 양해각서는 본 협정문을 구체화하는 내용이다. 각서에는 협정문 일부(9조)가 서로의 국내법에 위이도록 하는 조항이 있는데, 양자강 하구수역에서 조업하지 못하도록 하는 조항이 숨겨 있었다. 그러나 우리측은 이 조항을 제대로 따져보지 않은 채 가서명을 했다. 당시 우리측 관계자는 양자강 하구수역에 적용될 중국법령이 중국기선저인망어업금지선 내의 중국 연안쪽에서만 한국어선의 조업이 금지되고 바깥 수역은 연간 3개월의 금어기를 제외하고는 조업이 가능한 것으로 지레 짐작했다.

그러나 가서명 후인 1999년 4월 중국측이 제시한 법령은 예상 외로 넓은 수역에서 한국어선의 조업을 금지하겠다는 것이었다. 중국의 국내법에 따라 양자강 하구수역에서 어업활동이 불가능하다는 것이었다.

이에 대하여 해양수산부는 깜짝 놀랐다. 뒤늦게 외교통상부가 뛰어들었지만 앞질러진 물이었다. 우리측은 "당신네 법령을 몰랐다. 법령을 고쳐달라"고 항의와 하소연을 번갈아 했지만, 중국측은 "이제 와서 무슨 소리냐"고 외면했다. 결국 어업협정의 정식서명이 늦춰지고 말았다. 그 바람에 중국어선들이 우리 수역에서 수산자원을 남획하는 상황에 제대로 대처하지 못하고 있다. 흑산도 주변수역 등 우리측 과도수역 일대 해역은 현재 대형어선은 조업을 못할 정도로 새까맣게 중국어선이 불러들여 폐장(閉場) 위기에 처할 정도다.

어민들이 우려하는 것은 중국측의 요구를 수용해 양자강 하구수역을 포함한 동중국해어장에 대한 조업권을 상실하고, 여기에서 6월부터 발효되는 일-중잠정조치수역에서의 조업권마저 구체적으로 확보하지 못한 상태에다, 그동안 수없이 공언하고도 이어도를 우리 배타적 경제수역에 포함시키지 못하고 있다.

그러나 정부는 뾰족한 대책을 세우지 못하고 있다. 첫단추(양해각서 가서명)를 잘못 끼웠기 때문이다. 거기에서 한-일어업협정에 대한 어민들의 반발을 겪었던 탓인지 이런 상황을 일체 비밀에 부치고 있다.

반면에 일본은 최근 중국과 협상을 통해 양자강 하구수역에 대해 조건부 조업권을 확보했다.

### [3] 『한·중 어업협상 논란 … 중국측 억지? 우리측 실수?』

[2002. 3. 20 중앙일보]

한-중어업협정 관련 양해각서를 놓고 논란이 확산되고 있다. 그 핵심은 가서명 뒤(1998년 11월) 중국측의 관련법 개정(1999년 3월)에 따른 양자강 하구에서 우리 어선의 조업 규제문제이다. 중국측은 관련법의 정비에 따라 우리 어선을 막겠다는 입장인 반면, 우리 정부는 '법령 개정은 각서를 가서명한 후여서 무효'라는 주장이다. 이에 대해 중국측은 '한국측의 주의의무 태만'을 내세우고 있다. 이에 우리측은 20일 "가서명 때 없었던 법령으로 약속위반"이라고 반박했다. 우리 정부 주장대로 중국측의 외교적 무례(無禮)인지, 우리측의 외교적 실수였는지 쟁점을 점검해 본다.

◇ 법령문제=외교통상부 관계자는 "중국이 신의성실의 원칙을 어겨 문제가 발생했다"고 강조한다. 양해각서에 가서명한 4개월 뒤 우리 어선의 조업금지법을 제정한 것은 외교적 무례로서 받아들일 수 없다는 주장이다. 그러나 중국측은 "법령을 새로 만든 게 아니라, 전에도 이런 조업규제를 담은 법령이 있었다. 다만 규제가 심하고 포괄적이어서 정비했을 뿐으로 오히려 한국측에 유리하다"고 얘기하고 있다는 것이다(외교통상부 당국자 설명).

즉 비슷한 법령이 과거에도 존재했다는 것이 중국측의 주장이지만, 우리 정부는 가서명 직전 이 수역에 적용되는 법령을 꼼꼼히 검토했으며, 이런 과정을 담은 회의록이 있다고 말한다. 그러나 "과거 법령은 어떤 내용이나"는 기자들 질문에 정부 관계자는 명확한 대답을 못하고 있다.

◇ 구두확인과 주의의무=우리 정부가 '한시적인 조업금지'로 알게 된 것은 가서명 전 실무회담에서 중국측이 "그렇게 설명했기 때문"이라고 전하고 있다. 또 다른 정부관계자는 "양해각서에 가서명할 때 우리는 양자강 하구 수역에 적용될 법령이 중국 연안쪽 일부 수역에서만 조업이 금지되고, 나머지 수역은 한시적으로 금지되는 것으로 알고 있었다"고 실토했다. 그러나 중국측이 나중에 제시한 법령은 양자강 하구 수역 어디서도 한국어선은 연중 조업이 금지돼 있었다.

특히 정부 당국자는 "가서명 전에 우리 어민들에게 불리한 법령은 받아들일 수 없다고 중국측에 말했으며, 중국측은 이를 구두로 합의했다"고 말했다. 이에 대해 중국측은 "그런 적 없다"며 부인하고 있는 것으로 알려졌다. 중국이 가서명 후 새로운 법을 들고 나온 것이 양해각서를 위반한 것인가에 대해 양측의 입장은 너무 다르다. 정부 당국자는 "한-중 사이에 해석의 차이가 존재한다"면서 "중국이 국제법을 어겼다고 단정할 수는 없으나, 신뢰를 어긴 것만은 분명하다"고 강조한다.

#### [4] 『또 전문성 결여된 어업 외교』

[중앙일보 3월 20일자 사설]

이른바 '쌍끌이어업 파동'으로 호된 곤욕을 치른 한-일어업협정 재협상 결과에 대한 국민의 분노가 채 가시기도 전에 이번에는 한-중어업협상 전개과정이 도마 위에 올랐다. 우리 협상팀이 중국측 전략이나 자료에 대한 치밀한 검토와 대비도 없이 양해각서에 가시명한 탓에 황금어장인 양자강 하구 수역에 대한 우리 어민의 조업권을 빼앗길 가능성이 커졌다는 것이다. 패마칩 선거철이라 여야 정당들은 이 문제를 놓고 "앞으로 협상과정에서 해결할 문제" 라고 정부를 두둔하거나, "한-일어업협정에 이은 또다른 실수로 수백만 어민의 생존권이 위협받게 됐다"고 비판하고 나섰다. 우리는 이런 정치적 공방과 거리를 두려는 입장이지만, 주무부서인 외교통상부와 해양수산부에는 몇 마디 질책과 충고를 하지 않을 수 없다.

우선 정부 당국은 지난 한-일어업협정 재협상 과정을 지켜보면서 국민이 느낀 우리 '어업 외교' 수준에 대한 불신과 허탈감이 얼마나 광범위한지를 아직 깨닫지 못하고 있다. 그러니 재작년 11월 양해각서를 체결할 당시 중국측이 관련 법규를 새로 정비할 속셈이었던 것을 제대로 파악하지 못한 데 대해서는 설명을 생략한 채, 무조건 보도내용에 대해 '전혀 근거가 없다'고 부인으로 일관하는 것이다.

양자강 하구 수역 조업권만 해도 외교통상부측은 "중국이 구두합의한 것을 번복했다"고 문제를 협상 상대 탓으로 돌리고 있지만, 나중에 탄소리하지 못하도록 못박아 두는 것이야말로 협상력이자 외교력의 몫이 아닌가. 양해각서의 '연안국이 현재 시행하고 있는 어업에 관한 법령을 존중하고' 라는 문구를 양국이 서로 다르게 해석하는 데 대한 정부측 해명도 뒤집어보면 제대로 따져보지 않은 채 서명부터 한 탓이라는 비판을 받을 소지가 충분하다. 게다가 당국은 협상 진행과정을 지나치게 쉬쉬하려고만 했다.

한-중어업협상은 일본과 협상할 때와 달리 중국은 되도록 체결을 늦추려는 입장이고, 우리는 그 반대여서 근본적인 어려움을 안고 있기는 하다. 북한과 인접한 서해5도 주변 수역을 어떻게 처리하느냐는 민감한 안보문제까지 걸려 있다는 점도 이해한다. 그러나 국민의 바램은 '제2의 쌍끌이파동' 같은 불상사가 중국과의 협상에서는 되풀이되지 않아야 한다는 것이다. 일본의 경우 어업협상에 앞서 전문성을 갖춘 실무자들이 현장답사를 통해 정확한 자료를 확보해 협상력을 높이고 있으며, 심지어 일부러 해당국 언어를 공부하는 경우까지 있다고 한다. 아직 협상이 진행 중인 만큼 이제부터라도 다시는 뒷말이 나오지 않게끔 해야 하며, 특히 양자강 하구 조업권 만큼은 반드시 확보하는 협상력을 발휘하기 바란다.

#### [5] 『해양수산부 입장』

[2002. 3. 20 중앙일보]

해양수산부는 양자강 하구 조업금지수역 문제는 '중국측이 우리측과의 합의사항을 뒤집은 것' 이라는

주장을 굽히지 않고 있다. 외교통상부는 해양수산부의 해명을 뒷받침 해주고 있다. 1998년 11월 11일 양해각서 가서명은 해양수산부가 맡았고, 1999년 3월 중국측 법령개정으로 협상이 꼬이자 외교통상부가 적극 나서기 시작했다.

20일 해양수산부에 따르면 양해각서 가서명 당시 우리측이 합의해준 내용은 '양자강 하구에서 연간 2~3개월간 조업을 않는다'는 것이었으나, 이후 중국측이 갑자기 조업금지를 주장하고 나섰다. 당시 중국은 양자강 하구 일대에서 어종별 또는 업종별로 조업척수를 제한하거나 조업시기를 제한하는 휴어구·보호구·휴어제도를 시행하고 있었으며, 1975년부터 일본어선에 대해서도 적용하고 있는 것으로 확인돼 해양수산부는 이를 인정한 것뿐이라고 주장했다. 물론 이 또한 중국이 북위 37도 이북의 우리나라 서해 특정금지구역에서 조업을 않기로 함에 따라 상호 이익균형 차원에서 배려했다는 설명이다.

해양수산부 관계자는 "공개할 수는 없지만 중국측이 협상에서 이 같은 휴어구·보호구의 구체적인 좌표와 조업규제 시기 등에 대해 우리측에 일문일답식으로 설명한 내용이 회의록에 적혀 있다"고 주장했다. 다만, 북한이 관련돼 있는 수역(서해 특정금지구역)을 다루는 민감한 부분이어서 각서에는 조업규제의 구체적인 내용을 담지 않고 '상대국 법령 준수' 라는 내용만 언급한 채 구두로 세부합의를 했다는 설명이다. 그러나 각서에서 이 부분이 불명확하게 처리됐기 때문에 양국간 분쟁의 불씨가 됐다는 지적이 있다.

## [6] 『야, '한·중 어업협정 실수' 비난』

[2000. 3. 20 중앙일보]

한국과 중국이 1998년 11월 11일 가서명한 한-중어업협정 양해각서가 20일 여야의 총선 쟁점으로 등장했다. 야당은 "정부 실수로 양자강 하구의 동중국해 조업이 타격을 받게 된 것은 수백만 어민들의 생존권을 무시한 처사" 라고 비난했다. 그러나 해양수산부는 "양자강 하구의 조업금지수역을 설정한 중국측 법령은 양해각서 가서명 이후인 1999년 3월에 제정된 것" 이라며 "기존 합의사항에 영향을 미칠 수 없다" 고 주장했다.

◇ 야당측 주장= 한나라당측은 "우리 정부 당국자가 중국의 과거법 내용을 제대로 따져보지 않은 데다 법령 개정 움직임을 사전에 파악하지 못해 '주의의무태만' 이란 결정적 외교 실수를 저질렀다" 고 지적했다. 서청원 선대본부장은 "영터리 한-일어업협정으로 수백만 어민의 생존권을 잃게 한 현 정권이 또다시 실수로 동중국해의 황금어장마저 잃게 하고 있다" 고 비난했다.

◇ 정부·여당 해명= 해양수산부 관계자는 "협상 때 우리가 지켜야 할 중국의 국내법을 달라고 요청하자 중국 대표는 양자강 하구의 휴어구·보호구 제도라고 설명한 사실이 회의록에 명시돼 있다" 고 주장했다. 그러나 해양수산부는 기밀임을 이유로 회의록을 공개하지는 않았다. 민주당 김원길 선대위 정책위

## 부 록

원장은 "중국 배타적 경제수역에서의 우리 어선 조업문제는 협상을 통해 앞으로 해결할 문제" 라고 했다.

[2000. 3. 22 중앙일보]

한국과 중국의 어업협상은 1992년 양국 수교를 계기로 1993년말부터 시작됐다. 그러나 상대적으로 우리 수역에서 조업을 많이 하고 있는 중국측은 어업협정 체결이 늦어질수록 좋다는 판단에서 '만만디작 전'으로 일관함으로써 협상은 지지부진했다. 협상이 본격화된 것은 김대중정부 출범 이후, 더 이상 끌다가는 우리만 손해라는 인식으로 우리측이 적극적으로 나서면서부터였다. 특히 1998년 11월 김대통령의 중국방문을 앞두고 정부는 협상에 박차를 가했고, 그 결과 어업협정 양해각서의 가서명까지 이어졌다. 이 때문에 성과 자체를 과시하기 위해 너무 서둘렀다는 지적도 나오고 있다.

당시 주무장관은 김선길 해양수산부장관과 홍순영 외교통상부장관이었으며, 협상 수석대표는 신정승 외교통상부 아태국 심의관이었다. 가서명 당시 중국이 우리측 서해 특정금지수역을 지키고 우리는 중국 양자강 하구수역에서 연간 2~3개월간만 조업을 규제받는 휴어구·보호구제도를 지키기로 구두 합의했다는 게 외교통상부와 해양수산부의 설명이다. 그러나 중국은 자국 어민의 반발을 우려했고, 우리측은 북한을 의식해 양해각서에는 두 수역에 대한 구체적인 언급 없이 '상대국 국내법 준수' 라는 불명확한 문구에 답했다. 해양부가 만든 협상 당시 회의록에도 중국측이 휴어구·보호구제도에 대해 우리측에 설명한 대목이 있기는 하나, 이 회의록은 법적 효력이 없다.

가서명 당시에는 잠잠했던 양자강 하구 조업금지수역 문제가 표출된 것은 1999년 4월 제2차 어업공동위원회 준비실무회의에서였다. 양국 과장급이 참석하는 극히 실무적인 회의에서 중국측이 이 문제를 들고 나왔던 것이다. 중국측 주장에 대해 우리측은 가서명 이후인 1999년 3월에 새로이 제정된 수역이어서 무효라고 맞받아 쳤다. 이에 중국측은 1992년에 제정된 법을 재정비한 것뿐이라고 반박했다. 우리측은 확인 결과 1992년 법은 이미 사문화된 것이며, 그 법이 규정한 수역의 범위도 훨씬 적다는 점을 지적했다는 것이 해양수산부 관계자의 설명이다. 그러나 중국이 우리측을 속이고 탄소리를 하는 것이든, 우리측이 상대방 법령 확인을 꼼꼼히 하지 못한 것이든, 문제의 발단은 양해각서가 치밀하게 작성되지 못한 점에 있다는 지적이다.

### [7] 『해양수산부장관 일문일답』

[2000. 3. 23 중앙일보]

이항규 해양수산부장관 : "국익이 걸린 민감한 협상이 한-중 양국간에 진행되고 있다. 우리 어민의 이익을 지키는 데 총력을 다할 것이니 정부를 믿고 지켜봐 달라." 이항규 해양수산부 장관은 본지 보도를

계기로 한국과 중국이 가서명한 어업협정 양해각서와 관련한 파문이 확산되자, 23일 인터뷰를 갖고 이렇게 말을 시작했다.

다음은 이장관과의 일문일답 내용이다.

- 양자강 하구 조업금지구역 설정과 관련한 한-중간의 논란은 왜 생겨났는가?

"중국측이 1998년 11월 11일 협정 가서명 당시 합의사항을 어기고, 1999년 3월 새로운 조업금지수역을 만들어 한국어선이 준수해 줄 것을 주장한 것이 문제의 발단이다. 가서명 당시 양국 수석대표는 중국어선이 우리의 서해 특정금지구역을, 우리는 양자강 하구에서 연간 2~3개월간만 조업을 금지하는 휴어구제도를 각각 지키기로 합의했고 죄표도 확인했다. 중국은 이런 합의를 부인하고 있는 것으로 알고 있다. 가서명 합의내용은 참석자의 발언을 기록한 회의록에도 나와 있다. 중국측이 억지를 부리는 것이다."

- 중국측은 양자강 조업금지수역을 설정한 법령이 가서명 이전인 1992년에 제정됐고, 1999년 3월에는 이 법을 정비한 것이라는 주장을 펴고 있다는데 ...

"중국측이 주장하는 1992년 법령은 동중국해 일대에서 시행하고 있는 여러 규제를 통틀어 말하는 것이며, 우리측은 가서명 이전인 1996년에 이미 그 내용을 파악하고 있었다. 1992년 법령에는 양자강 하구에서 조업이 전면금지되는 구역에 대한 규정이 없다."

- 특정금지구역이나 휴어구 등에 대한 합의사항을 양해각서에 명문화하지 않아 논란의 불씨를 남긴 것은 명백한 실수 아닌가?

"이 부분을 양해각서에 명시하지 않은 것은 특정금지구역 문제가 국가안보와 관련된 측면이 있기 때문이다. 중국도 같은 입장이었다." (특정금지구역에 대해 북한이 다른 입장을 보이고 있어서 외교문서에 명시하면 논란이 있을 것을 감안한 것이라고 관계자가 부연설명).

- 중국측이 특정금지구역을 인정하지 않고 있다는 얘기가 있는데 ...

"정부는 한-중어업협정과 관계없이 이 구역에서 조업하는 어선을 예외 없이 나포하고 있다. 이는 중국측의 인정 여부와 관계없이 우리 법에 의한 일방적인 권리행사다."

- 이어도를 우리 배타적 경제수역에 포함시키는 문제도 진전이 없지 않은가?

"현재 양국 외교부간에 배타적 경제수역 경계확정회담이 진행되고 있다. 중국이 어느 곳을 기점으로 경계를 그어도 이어도는 우리 배타적 경제수역에 가까우니 당연히 우리 수역에 포함될 것이다."

- 중국이 끝내 자기 입장을 고집한다면 대응카드는? 가서명한 협정을 파기할 가능성은?

"양자강 하구구역 입어문제는 상호호혜적인 차원에서 해결해야 하며, 이런 방향으로 협상하고 있다. 협정을 파기하면 중국만 좋아지니 생각할 수 없다. 계속해 중국을 설득하겠다."



[부록 19]

**한-중 양국 어선의 배타적 경제수역 상호입어조건**

(합의 : 2001. 4. 5, 기간 : 2001. 6. 30 ~ 2002. 12. 31)

**[중국어선의 한국 배타적 경제수역 입어조건]**

1) 기선저인망·트롤어업(拖網漁業)

가. 조업허가척수 및 어획할당량 : 1,582척, 114,825톤

- 쌍선타망 : 1,520척 / 111,105톤
- 단선타망 : 62척 / 3,720톤

나. 조업수역

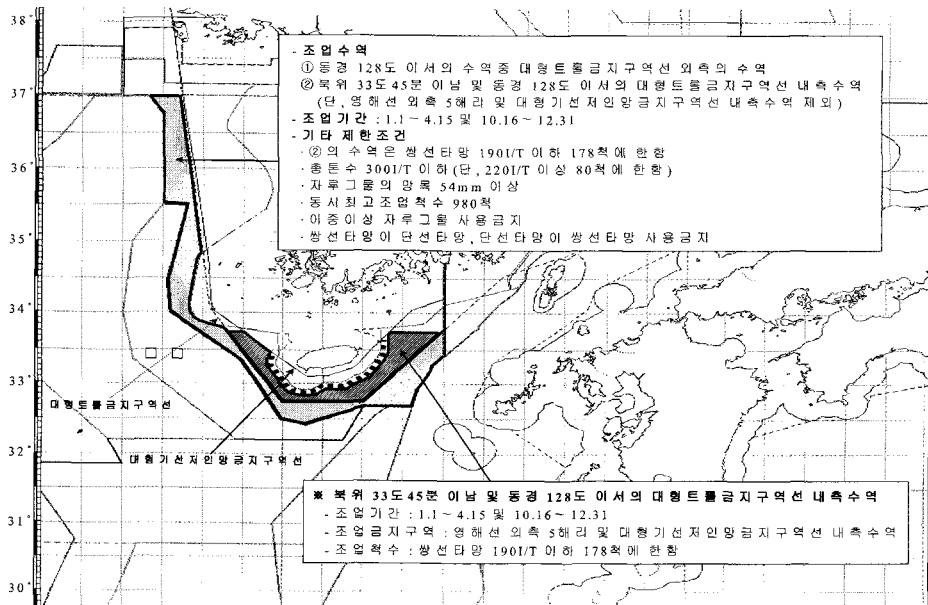
- (1) 동경 128도선 이서의 대한민국 배타적 경제수역 중 대형트롤금지구역 외측 수역
- (2) 북위 33도 45분 이남, 동경 128도 이서의 대한민국 대형트롤금지구역선 내측 수역, 단, 대한민국의 영해선 외측 5해리 및 대한민국 대형기선저인망금지구역선 내측 수역을 제외한다.

다. 조업기간 : 1월 1일부터 4월 15일까지 및 10월 16일부터 12월 31일까지

라. 제한 또는 조건

- (1) 총톤수 300 I/T(국제총톤수) 이하인 어선을 사용하여야 한다. 다만, 220 I/T 이상인 어선은 80척에 한한다.
- (2) 위 "나-(2)"의 수역에서 조업하는 타망어선은 쌍선타망 어선 중 190 I/T 이하인 어선 178척에 한한다.
- (3) 자루그물의 망목 내경은 54mm 이상이어야 한다.
- (4) 쌍선타망 어선이 단선타망 어법을 단선타망 어선이 쌍선타망 어법을 사용하여 조업하여서는 아니 된다.
- (5) 이중 이상의 자루그물을 사용하여서는 아니 된다.
- (6) 동시최고조업척수는 980척 이내로 한다.

**< 기선저인망 조업수역도 >**



2.) 선망어업(圍網漁業)

가. 조업허가척수 : 28통(135척) • 망선: 28척 / 등선: 56척 / 운반선: 51척

나. 어획할당량 : 20,700톤

다. 조업수역

(1) 동해 북위 36도선 이남 및 서해 북위 37도선 이남의 대한민국 배타적 경제수역 중 대형트롤금지구역 외측 수역, 다만, 다음의 특정금지수역을 제외한다.

「국제항행에 이용되는 대한해협을 구성하는 수역에 있어서는 영해및접속수역법 제2조의 규정에 의한 영해 기선으로부터의 거리가 12해리인 선까지의 수역 중 배타적 경제수역」

(2) 서해 북위 35도 이북 및 북위 33도 45분 이남의 한국 대형트롤금지구역 중 다음의 수역을 제외한 수역

① 서해 북위 35도 이북 수역 중 대한민국의 영해선 외측 5해리까지의 수역

② 북위 33도 45분 이남 수역 중 대한민국의 영해선 외측 5해리까지의 수역과 "제주도 양측 금지수역" 및 그 외측선으로부터 측정하여 외측 5해리까지의 수역

※ 제주도 양측 금지수역의 범위 : 대한민국 영해선과 다음 각 선으로 둘러싸이는 수역

- 북위 33도 48분 15초와 동경 127도 21분의 교점, 북위 33도 47분 30초와 동경 127도13분의 교점 및 우도의 진동 12해리의 점을 차례로 연결하는 직선

- 북위 33도 56분 25초와 동경 125도 55분 30초의 교점, 북위 33도 24분 20초와 동경 125도 56분 20초의 교점을 연결하는 직선

라. 조업기간

① "다-(1)"의 수역 : 1월 1일부터 12월 31일까지

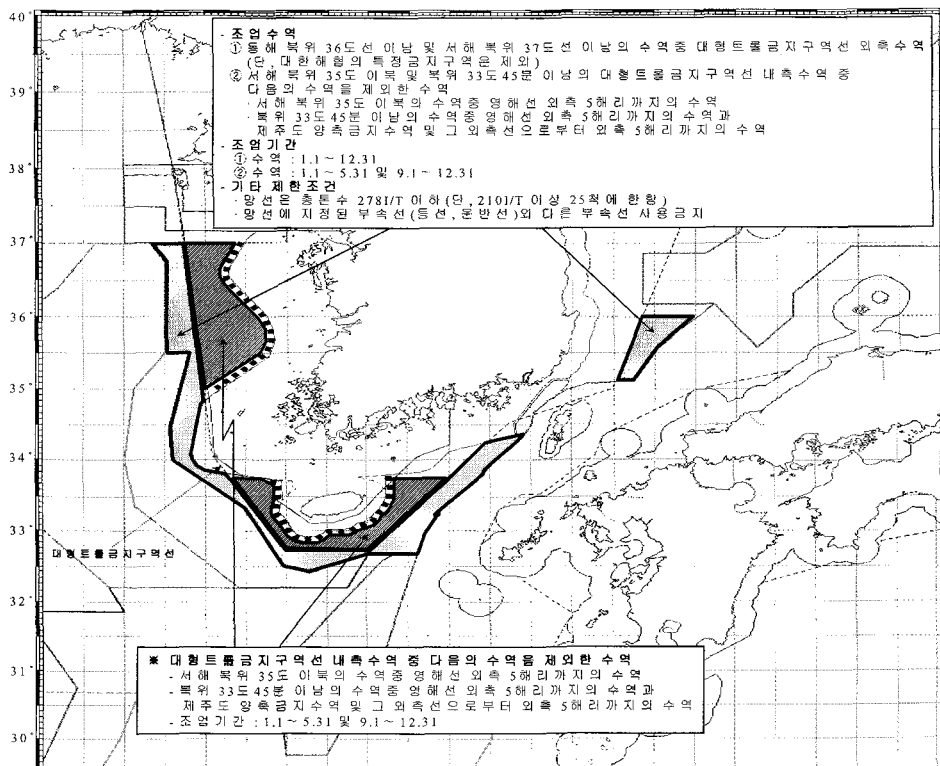
② "다-(2)"의 수역 : 1월 1일부터 5월 31일까지 및 9월 1일부터 12월 31일까지

마. 기타 제한 또는 조건

① 망선은 총톤수 278 I/T 이하인 어선을 사용하여야 한다. 다만, 210 I/T 이상인 어선은 25척에 한한다.

② 망선에 지정된 부속선(등선, 운반선) 외의 다른 부속선을 사용하여서는 아니 된다.

〈 선망 조업수역도 〉



3) 유자망어업(流網漁業)

가. 조업허가척수 : 985척

나. 어획할당량 : 14,775톤

다. 조업수역 : 서해 북위 37도 이남에서 동경 127도 30분 이서의 대한민국 배타적 경제수역 중 다음 수역을 제외한 수역.

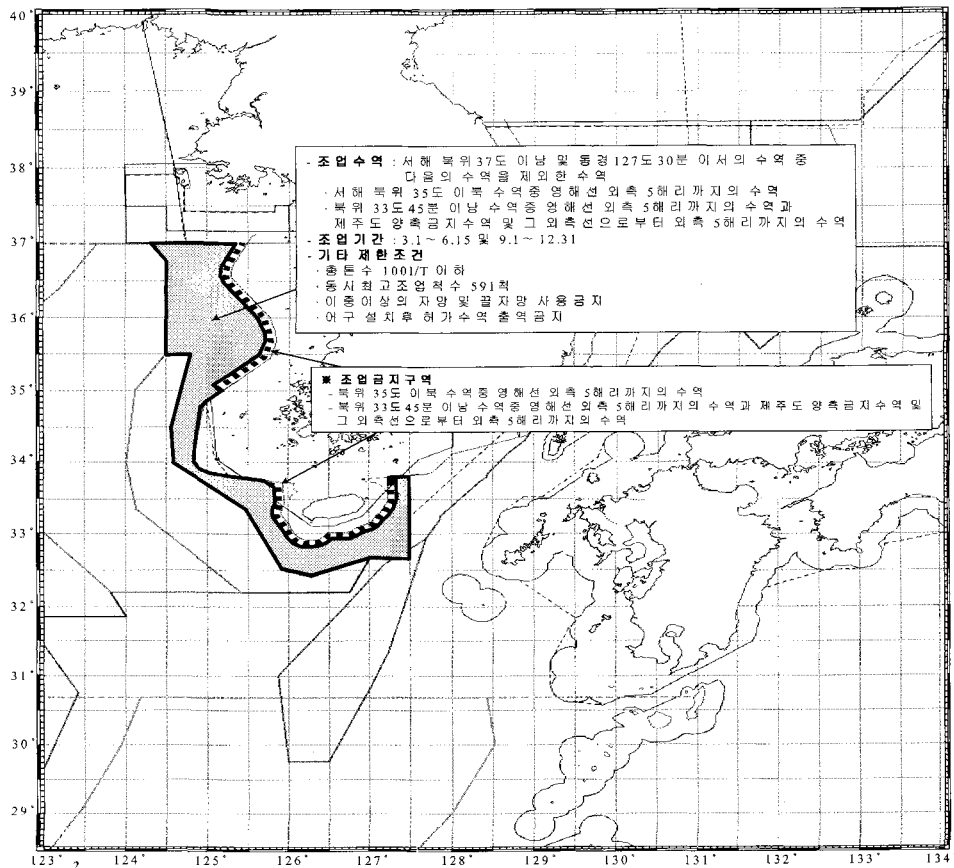
- ① 서해 북위 35도 이북 수역 중 대한민국의 영해선 외측 5해리까지의 수역
- ② 북위 33도 45분 이남 수역 중 대한민국의 영해선 외측 5해리까지의 수역과 "제주도 양측 금지수역" 및 그 외측 선으로부터 측정하여 외측 5해리까지의 수역

라. 조업기간 : 3월 1일부터 6월 15일까지 및 9월 1일부터 12월 31일까지

마. 기타 제한 또는 조건

- ① 총톤수 100 I/T 이하의 어선을 사용하여야 한다.
- ② 이중 이상의 자망 및 끝자망(曳刺網)을 사용하여서는 아니 된다.
- ③ 어구를 설치하고 허가받은 조업수역을 떠나서는 아니 된다.
- ④ 동시최고조업척수는 591척 이내로 한다.

〈유망어업 조업수역도〉



4) 오징어채낚기어업(魷釣漁業)

가. 조업허가척수 : 94척

나. 어획할당량 : 14,100톤

다. 조업수역 : 다음의 선과 점을 연결한 선의 동측 수역 중 대한민국 배타적 경제수역

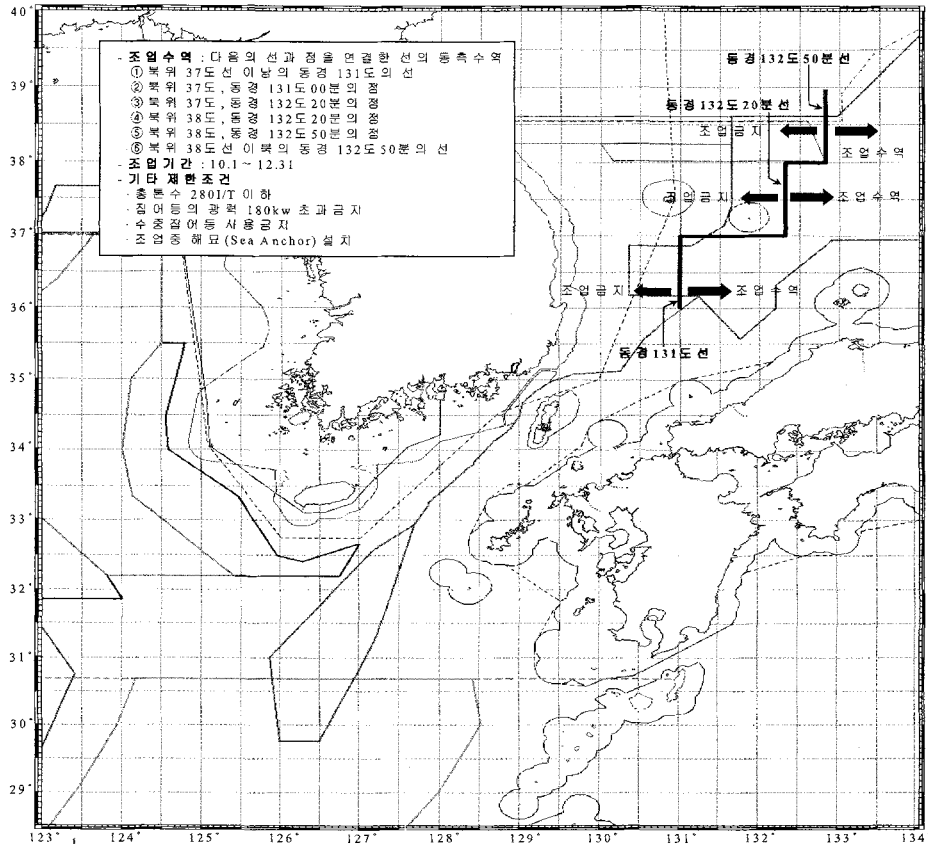
- ① 북위 37도선 이남의 동경 131도의 선
- ② 북위 37도, 동경 131도 00분의 점
- ③ 북위 37도, 동경 132도 20분의 점
- ④ 북위 38도, 동경 132도 20분의 점
- ⑤ 북위 38도, 동경 132도 50분의 점
- ⑥ 북위 38도선 이북의 동경 132도 50분의 선

라. 조업기간 : 10월 1일부터 12월 31일까지

마. 기타 제한 또는 조건

- ① 총톤수 280 I/T 이하인 어선을 사용하여야 한다.
- ② 집어등의 광력이 180Kw를 초과하거나, 수중집어등을 사용하여서는 아니 된다.
- ③ 조업 중에는 해묘(sea anchor)를 설치하여야 한다.

〈오징어채낚기 조업수역도〉



부 록

5) 일반어획물운반선(一般漁獲物運搬船)

가. 조업허가척수 : 98척(오징어채낚기 운반선 6척을 포함한다)

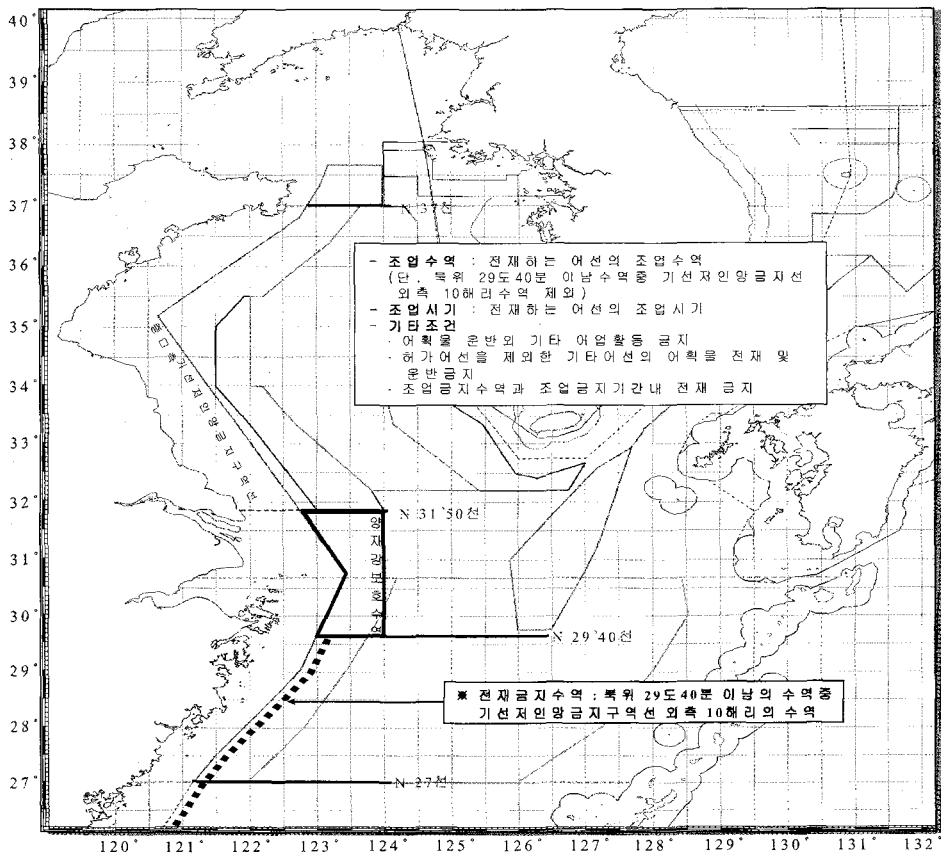
나. 조업(운반)수역 : 어획물을 전채하는 조업어선의 조업수역과 같음. 다만, 대한민국의 영해선 외측 12해리까지의 수역을 제외한다.

다. 조업기간 : 어획물을 전채하는 조업어선의 조업허가시기와 같음.

라. 기타 제한 또는 조건

- (1) 총톤수 320 I/T 이하인 어선을 사용하여야 한다.
- (2) 운반업무 외의 어업활동에 사용하여서는 아니 된다.
- (3) 대한민국 배타적 경제수역에 대하여 조업허가를 받은 중국어선의 어획물 외의 다른 어획물 등을 전채 또는 운반하여서는 아니 되며, 어획물을 전채하는 조업어선의 조업금지해역과 조업금지기간 중에는 어획물을 받아 실어서는 아니 된다.

〈일반어획물운반선 조업수역도〉



## 【한국어선의 중국 배타적 경제수역 입어조건】

## 1) 저인망·트롤(拖網類) : 대형기선저인망, 대형트롤, 중형기선저인망

가. 허가척수 : 284척

나. 어획할당량 : 20,859톤

다. 조업수역

- (1) 북위 37도에서 북위 31도 50분까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역
- (2) 북위 29도 40분에서 북위 27도까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역(일중잡정조치수역 포함)
- (3) 북위 27도에서 북위 26도까지, 동경 121도 30분 이동의 중국 배타적 경제수역. 다만, 동 수역의 허가어선수는 40척(284척에 포함됨)

라. 조업시기

- (1) 북위 35도 이북의 수역: 1월 1일부터 6월 30일까지 및 9월 17일부터 12월 31일까지
- (2) 북위 35도 이남의 수역: 1월 1일부터 6월 15일까지 및 9월 17일부터 12월 31일까지

마. 기타 조건

- (1) 북위 35도에서 북위 36도까지, 동경 122도에서 동경 123도 30분까지의 수역은 매년 3월 10일에서 3월 31일까지 조업을 금한다(대하 어미새우(親蝦) 휴어구)
- (2) 북위 36도에서 북위 37도까지, 동경 122도에서 동경 123도 30분까지의 수역은 매년 2월 15일부터 4월 15일까지, 11월 10일부터 12월 15일까지 조업을 금한다(대하 회유로)
- (3) 북위 34도 이남, 동경 122도 30분 이서의 수역은 매년 4월 1일부터 7월 31일까지 조업을 금한다(여사 어장관리규정)
- (4) 북위 27도에서 북위 29도까지, 기선저인망금지구역선의 동쪽 30해리 수역은 1월과 2월에는 조업을 금한다(부세 치어 보호구)
- (5) 자루그물(낭망)의 망목 내경은 54mm 이상이어야 한다. 이중망 이상의 자루그물 사용을 금지하고, 쌍선타망어선이 단선타망어법을 사용하거나 단선타망어선이 쌍선타망어법을 사용할 수 없다.

## 중화인민공화국 기선저인망금지구역선

〈 발해, 황해 및 동중국해 〉

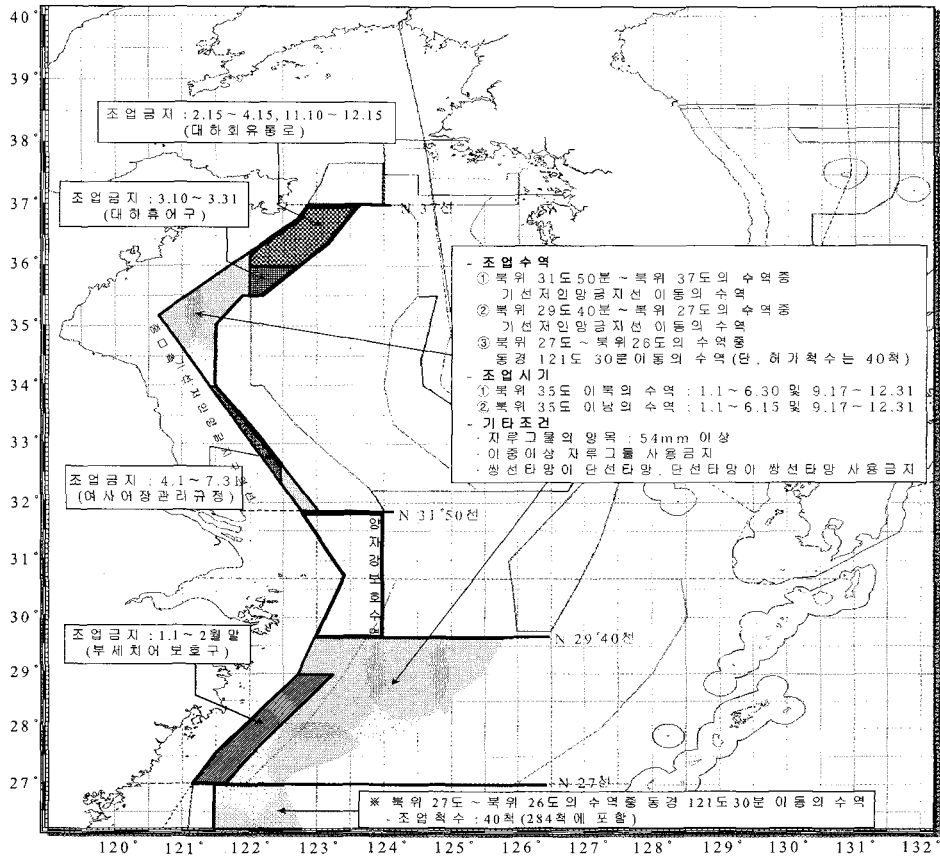
〈 복건성 연해 〉

제 1점 북위 39도33분	동경 124도00분	제 1점 북위 27도00분	동경 121도10분
제 2점 북위 38도56분	동경 123도20분	제 2점 북위 26도05분	동경 120도40분
제 3점 북위 38도40분	동경 121도00분	제 3점 북위 25도18분	동경 120도05분
제 4점 북위 39도30분	동경 121도00분	제 4점 북위 24도52분	동경 119도38분
제 5점 북위 40도00분	동경 121도20분	제 5점 북위 24도00분	동경 118도30분
제 6점 북위 40도00분	동경 120도30분	제 6점 북위 23도10분	동경 117도40분
제 7점 북위 38도56분	동경 119도00분		
제 8점 북위 38도12분	동경 119도00분		
제 9점 북위 37도50분	동경 120도00분		
제10점 북위 38도05분	동경 120도30분		
제11점 북위 38도05분	동경 121도00분		
제12점 북위 38도00분	동경 121도00분		
제13점 북위 37도20분	동경 123도03분		
제14점 북위 36도48분10초	동경 122도44분30초		

부 록

제15점	북위 35도11분	동경 120도38분
제16점	북위 30도44분	동경 123도25분
제17점	북위 29도00분	동경 122도45분
제18점	북위 27도30분	동경 121도30분
제19점	북위 27도00분	동경 121도10분

〈저인망 · 트롤 조업수역도〉



2) 선망(圍網) : 대형선망

가. 허가척수: 138척

나. 어획할당량: 12,667톤

다. 조업수역

(1) 북위 37도에서 북위 31도 50분까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역.

(2) 북위 29도 40분에서 북위 27도까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역(일중잠정조치수역 포함)

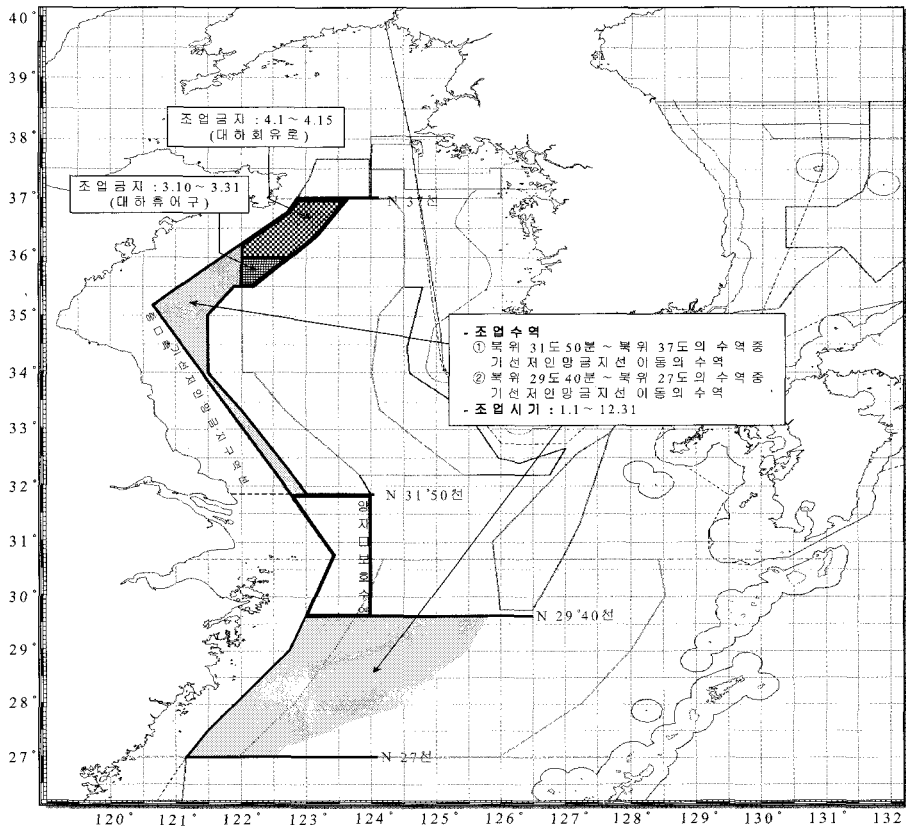
라. 조업기간 : 1월 1일부터 12월 31일까지

마. 기타 조건

(1) 북위 35도에서 북위 36도까지, 동경 122도에서 동경 123도 30분까지의 수역은 매년 3월 10일부터 3월 31일까지 조업을 금한다(대하 어미새우(親蝦) 휴어구)

(2) 북위 36도에서 37도까지, 동경 122도에서 동경 123도 30분까지의 수역, 매년 4월 1일부터 4월15일까지 조업을 금한다(대하 회유로).

〈선망 조업수역도〉





부 록

3) 자망류(流網類) : 근해유자망, 근해고정자망

가. 허가척수: 53척

나. 어획할당량: 1,478톤

다. 조업수역

(1) 북위 37도에서 북위 31도 50분까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역.

(2) 북위 29도 40분에서 북위 27도까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역(일중잠정조치수역 포함)

라. 조업시기 : 1월 1일부터 5월 31일까지 및 9월 1일부터 12월 31일까지

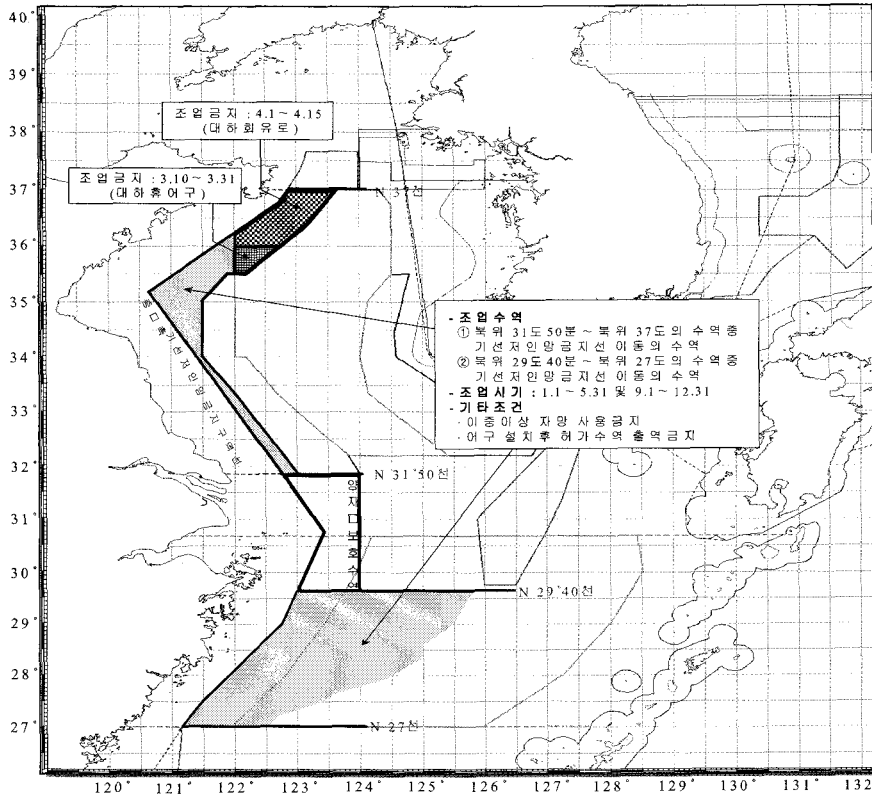
마. 기타 조건

(1) 북위 35도에서 북위 36도까지, 동경 122도에서 동경 123도 30분까지의 수역은 매년 3월10일부터 3월 31일까지 조업을 금한다(대하 어미새우(親蝦) 휴어구)

(2) 북위 36도에서 37도까지, 동경 122도에서 동경 123도 30분까지의 수역은 매년 4월 1일부터 4월 15일까지 조업을 금한다(대하 회유로)

(3) 이중 이상 자망을 사용할 수 없고, 어구 설치 후에는 조업허가수역을 떠나서는 아니 된다.

〈자망류 조업수역도〉



4) 안강망(張網) : 근해안강망

가. 허가척수: 119척

나. 어획할당량: 4,119톤

다. 조업수역

(1) 북위 37도에서 북위 31도 50분까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역.

(2) 북위 29도 40분에서 북위 29도까지, 동경 124도 이동의 중국 배타적 경제수역(일중잠정조치수역 포함)

라. 조업시기

(1) 북위 35도 이북의 수역: 1월 1일부터 6월 30일까지 및 9월 17일부터 12월 31일까지

(2) 북위 35도 이남의 수역: 1월 1일부터 6월 15일까지 및 9월 17일부터 12월 31일까지

마. 기타 조건

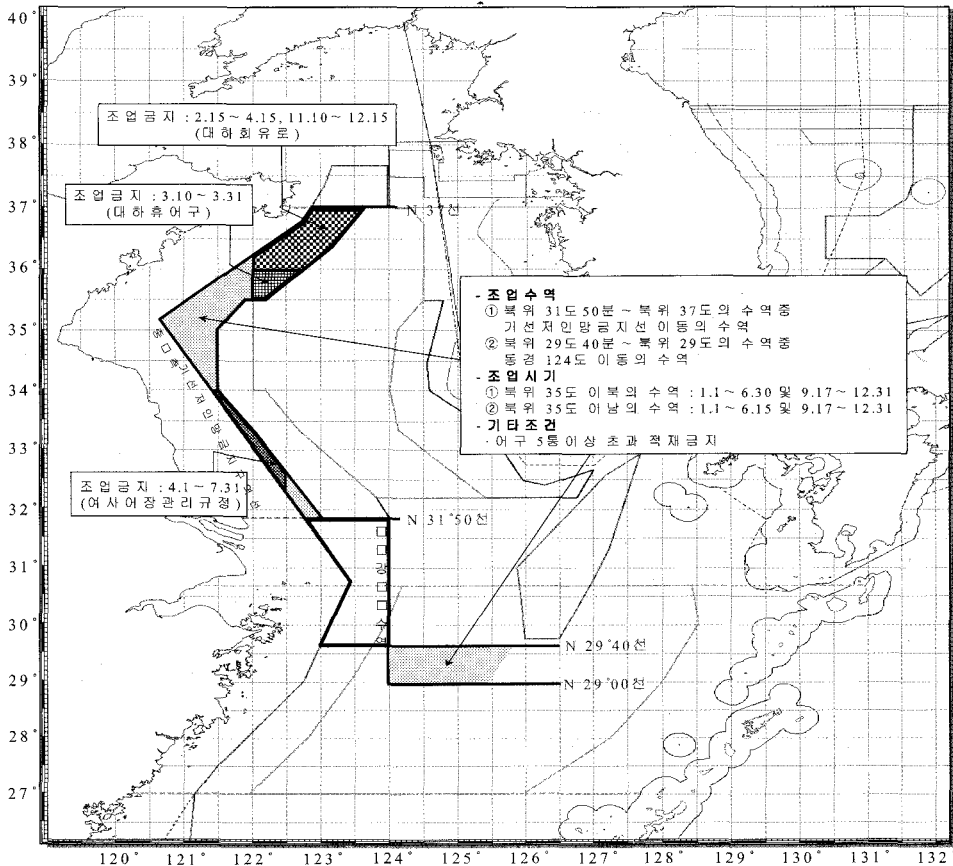
(1) 북위 35도에서 북위 36도까지, 동경 122도에서 동경 123도 30분까지의 수역은 매년 3월 10일에서 3월 31일까지 조업을 금한다(대하 어미새우(親蝦) 휴어구)

(2) 북위 36도에서 북위 37도까지, 동경 122도에서 동경 123도 30분까지의 수역은 매년 2월 15일부터 4월 15일까지, 11월 10일부터 12월 15일까지 조업을 금한다(대하 회유로)

(3) 북위 34도 이남, 동경 122도 30분 이서의 수역은 매년 4월 1일부터 7월 31일까지 조업을 금한다(여사 어장관리규정)

(4) 매 어선마다 5톤의 어구를 초과하여 적재할 수 없다.

〈안강망 조업수역도〉



부 록

5) 통발류(籠壺類) : 장어통발, 기타통발, 문어단지

가. 허가척수 : 232척

나. 어획할당량 : 20,061톤

다. 조업수역

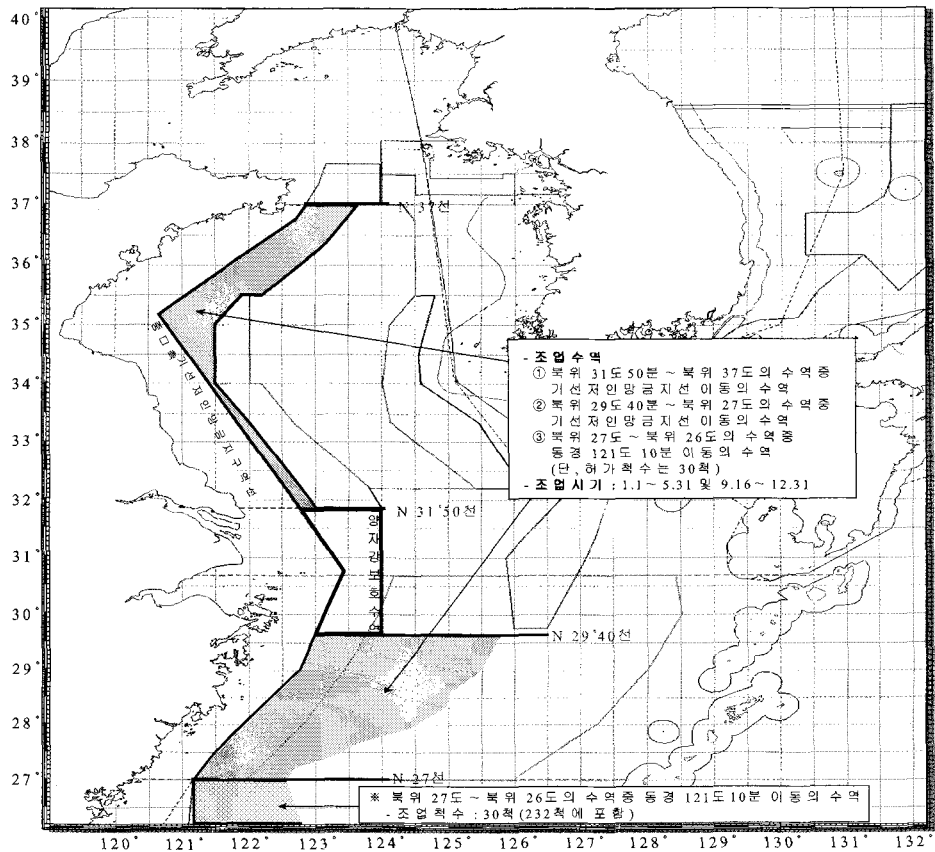
(1) 북위 37도에서 북위 31도 50분까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역

(2) 북위 29도 40분에서 북위 27도까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역(일중잠정조치수역 포함)

(3) 북위 27도에서 북위 26도까지, 동경 121도 10분 이동의 중국 배타적 경제수역. 다만, 동 수역의 허가어선수는 30척(232척에 포함됨)

라. 조업시기 : 1월 1일부터 5월 31일까지 및 9월 16일부터 12월 31일까지

〈통발류 조업수역도〉



6) 낚시류(釣具類) : 채낚기, 외줄낚시, 연승

가. 허가척수: 576척

나. 어획할당량: 30,816톤

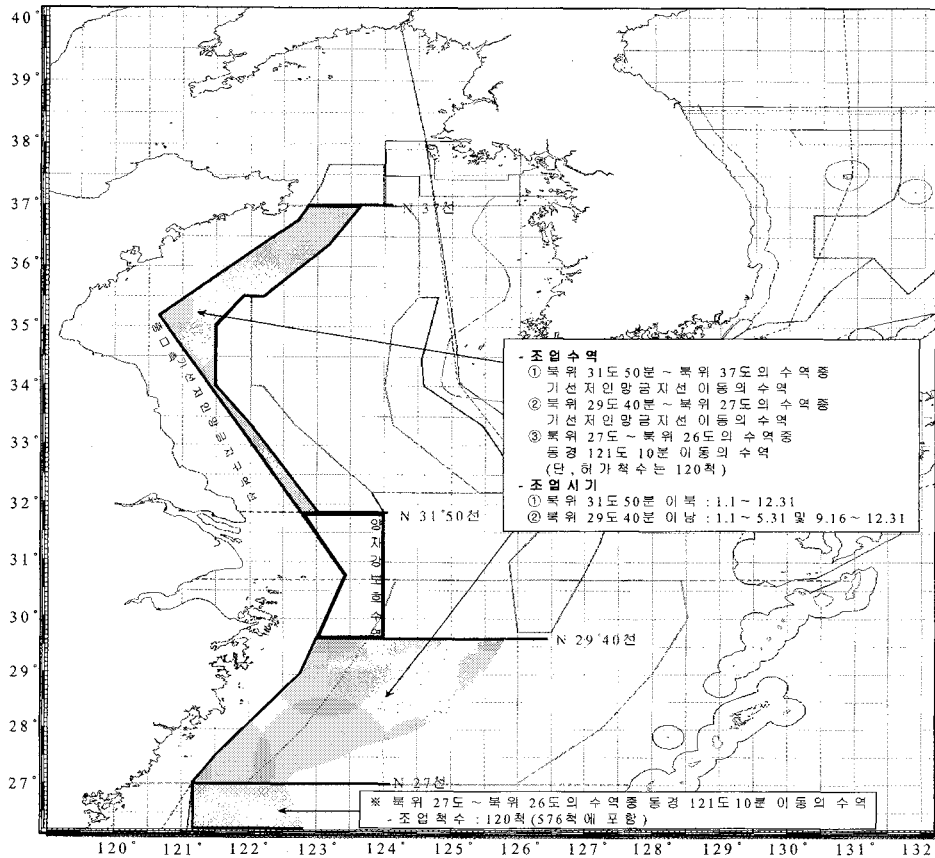
다. 조업수역

- (1) 북위 37도에서 북위 31도 50분까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역
- (2) 북위 29도 40분에서 북위 27도까지, 기선저인망금지구역선 이동의 중국 배타적 경제수역(일중잠정조치수역 포함)
- (3) 북위 27도부터 북위 26도까지, 동경 121도 10분 이동의 중국 배타적 경제수역. 다만, 동 수역의 허가어선수는 120척(576척에 포함됨)

라. 조업시기

- (1) 북위 31도 50분 이북: 1월 1일부터 12월 31일까지
- (2) 북위 29도 40분 이남: 1월 1일부터 5월 31일까지 및 9월 16일부터 12월 31일까지

〈낚시류 조업수역도〉

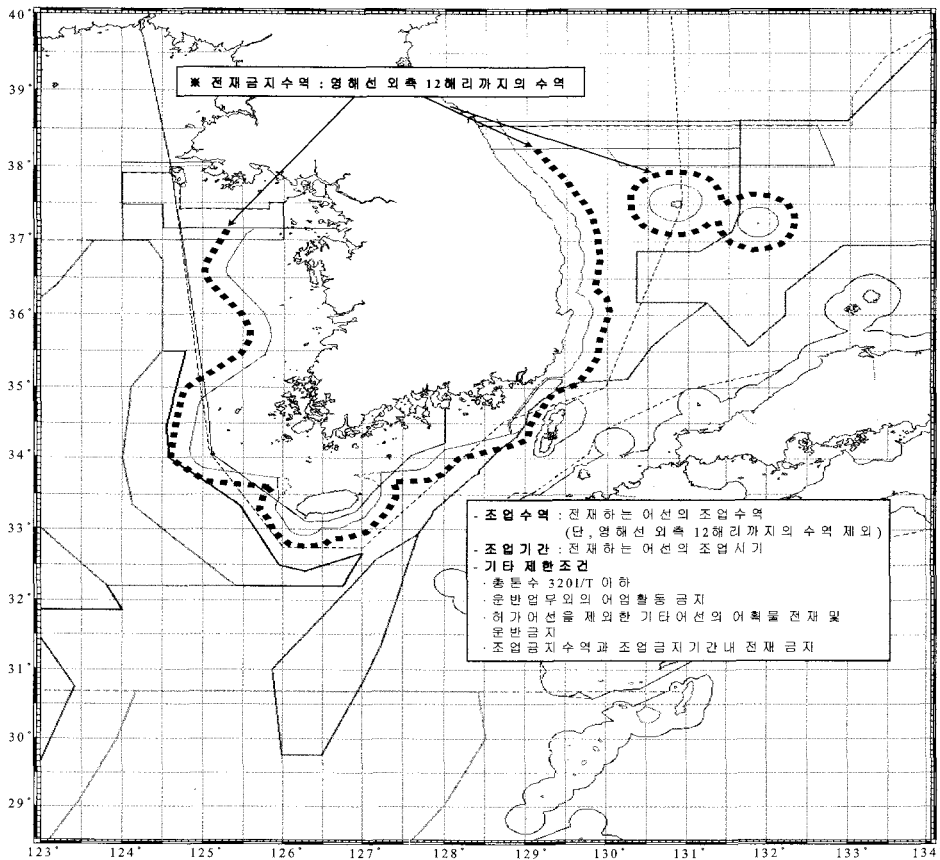


부 록

7) 일반어획물운반선(一般漁獲物運搬船)

- 가. 허가척수 : 21척
- 나. 조업수역 : 전제어선의 조업수역과 같다. 다만, 북위 29도 40분 이남의 수역 중 중국기선저인망금지구역선 외측 10해리 수역을 제외한다.
- 다. 조업시기 : 전제하는 어선의 조업시기와 같다.
- 라. 기타조건
  - (1) 어획물운반 외에 어획 등의 기타 어업활동을 하여서는 아니 된다.
  - (2) 허가받은 한국어선을 제외하고 기타 어선의 어획물을 전제 및 운반하여서는 아니 된다.
  - (3) 조업금지해역과 조업금지기간 내에 전제해서는 아니 된다.

〈일반어획물운반선 조업수역도〉



## [부록 20]

## 어류명칭 대조표

한국어명	영문명	일어명	중국어명
가고시마셋멸	smallmouth argentine	カゴシマニギス	水珍魚(수이젠위)
가다랭이	chub mackerel	カツオ	鯉(지안)
가라지	round scad	マルアジ	藍圓鯨(란웬센)
가래상어	brown guitarfish	セカタザメ	許氏犁頭鯨(수시리토우요)
가시달갱이	longwing searobin	トゲカナガシラ	日本紅娘魚(리벤홍니양유)
가시발새우	redbanded lobster	ミナミアカザエド	紅斑海螯蝦(홍반하이아오썬아)
가시복	ballonfish	ハリセンボン	六班刺鯨(리우반치툰)
가시우럭	spotlined bass	トゲハナスズキ	日本粗尾鯨(리벤추웨이루)
각시돔	princess small progy	ヒメコダイ	燕赤鯨(안치이)
각시서대	wavybanded sole	セトウシノシタ	日本擬條鯨(리벤니티아오타)
갈가자미	willowy flounder	ヤナギマシガレイ	長鯨(창디에)
갈색무늬동미리	brownspotted flathead	ナミアイトラギス	曲線鰩狀魚(추씨안용주양유)
갈염장어	stout moray	メクラアナゴ	前肛鰻(퀴안강만)
갈전갱이	whitefin kingfish	カイワリ	高體鯨(가오터센)
갈창갯장어	brown pike conger	スズハモ	山口海鰻(산코우하이만)
갈치	largehead hairtail	タチウオ	帶魚(다이유)
감성돔	black porgy	クロダイ	黑鯛(헤이디아오)
개상어	spotless smooth-hound	シロザメ	灰星鯨(후이썬싸)
개서대	robust tonguefish	イヌノシタ	寬體舌鰻(쿠안티세타)
객주리	unicorn filefish	ウスバハギ	單角革鯨(단지아오게툰)
갯가재	mantis shrimp	シャコ	口蝦蛄(코우씨아구)
갯장어	silver eel	ハモ	海鰻(하이만)
거복복	bluespotted boxfish	ハコフグ	無斑箱鯨(위반씨암툰)
검복	purple puffer	マフグ	紫色東方鯨(지세동광툰)
검자주복	eyespot puffer	カラス	假睛東方鯨(지아징동광툰)
게르치	gnomefish	ムツ	鯨魚(루유)
고등가라지	torpedo scad	オニアジ	大甲鯨(다지아센)
고등어	chub mackerel	マサバ	鮫(타이)
고베동글넙치	broad-forehead flounder	コウベダルマガレイ	長臂鰩鯨(창비잉핑)

부 록

한국어명	영문명	일어명	중국어명
곰등양메기	humpback brotula	セムシイタチウオ	短體獨趾鰂(판티두지유웨이)
곱상어	piked dogfish	アブラツノザメ	白斑角鯊(바이반지아오싸)
광둥홍어	Kwangtung skate	ガンギエイ	廣東鰻(광둥야오)
괭이상어	Japanese bullhead shark	ネコザメ	寬紋虎鯊(관원후사)
국매리복	pear puffer	ナシフグ	虫紋東方魷(총웬동팡툼)
군평선이	belted beard grunt	セトダイ	橫帶髯鯛(헝다이지디아오)
궁제기서대	blendbanded sole	シマウシノシタ	帶紋條鰻(다이웬티아오타)
그물동서대	reticulate sole	モヨウウシノシタ	網紋櫛鱗鰻(왕웬지린타)
그물메기	whitespotted brotula	シオイタチウオ	黑潮新鰂(헤이차오신유웨이)
금눈돔	broad alfoncino/beryx	ナンヨウキンメ	十指金眼鯛(시지진얀디아오)
기름가자미	Korean flounder	ヒレグロ	斯氏美首鰈(시시메이소우디에)
긴가라지	slender scad	モロ	長體圓鯧(창티유안센)
깃비늘치	skinnycheek lanternfish	イワハダカ	七星底燈魚(치싱디텨위)
까나리	Japanese sand lance	イカナゴ	玉筋魚(유진유)
까막전복	disk abalone	クロアワビ	盤鮑(판바오)
까지양태	spotted flathead	イネゴチ	鰐鰻(에용)
까치복	yellowfin puffer	シマフグ	黃鰭東方魷(후암치동팡툼)
깨알홍어	black sand skate	イサゴガンギエイ	何氏鰻(헤시야오)
꼬리기름상어	seven-gilled shark	エドアブラザメ	尖吻七鰓鯊(지안웬치싸이싸)
꼬마달재	redbanded searobin	カナド	貢氏紅娘魚(공스홍니앙위)
꼬마민어	speckled drum	ゴマニベ	雙棘黃姑魚(수잉지후양구유)
꼬마흙무굴치	bricked firefish	ヒメヤマノカミ	美麗短鰭囊鰻(메이리판치쥬유)
꼬치고기	brown barracuda	アカカマス	油魷(요우유)
꼼치	Tanaka's snailfish	クサウオ	細紋獅子魚(씨윈쉬지유)
꽁지양태	Japanese dragonet	ヨメゴチ	美尾鰻(메이웨이씨안)
꽃감펍	flowery scorpionfish	ハナカサゴ	棘鰻(지유)
꽃게	swimming crab	ガザミ	三疣梭子蟹(산요우수오지씨에)
피봉장어	silvery conger	ゴテンアナゴ	齊頭鰻(꾸토우만)
나망꼼치	net moray	アミウツボ	網紋裸胸鰻(왕웬루오싱산)
나비가오리	Japanese butterfly ray	ツバクロエイ	日本燕魷(리벤안홍)
날때롱이	shortfin lizardfish	トカゲエソ	長蛇鰻(창세지)
날새기	prodigal son	スギ	軍曹魚(준차오유)
날치	flying fish	トビウオ	眞燕鰻(젠안야오)

한국어명	영문명	일어명	중국어명
남별쥐치	tessellated leatherjacket	ゴイシウマヅラハギ	密斑馬面魷(미반마미안툰)
넙치	olive flounder	ヒラメ	褐牙鯆(헤야핑)
넙마양태	hooded dragonet	ホロスメリ	絲鰭鼠鱖(시치수시안)
네날가지	blind tasselfish	ミナミコノシロ	四指馬魷(시지마요우)
네동가리	redbelt monoclebream	タマガシラ	橫帶匪棘鱸(헝다이쿠앙지루)
노랑가오리	Japanese stingray	アカエイ	赤魷(치홍)
노랑각시서대	many-banded sole	オビウシノシタ	花斑條魷(후아반티아오라)
노랑벤자리	yellowsail red bass	シキシマハナダイ	日本麗花魷(리벤티화이)
노랑촉수	striped goatfish	ヒメジ	條尾緋鯉(티아오웨이페이리)
녹줄돔	threadfin porgy	ヒレコダイ	二長棘刺齒鯛(얼창지리치디아오)
농어	Japanese sea perch	スズキ	花魷(화루)
눈가자미	Rikuzen sole	ミギガレイ	小口鰈(씨아오코우디에)
눈강달이	bighead croaker	メブトカンダリ	黑鰹梅童魚(헤이씨아메이동유)
눈불대	blackthroat seaperch	アカムツ	赤鯉(치루)
눈양태	matron flathead	ウバゴチ	短魷(두안용)
눈통군평선이	fourstripe grunt	シマセトダイ	縱帶髯魷(종다이지디아오)
눈통멸	red-eye round herring	ウルメイワシ	脂眼鯉(지안뻘이)
능성어	convict rockcod	マハタ	七帶石斑魚(치다이쉬반유)
다음바리	sawedged perch	アラ	東洋魷(동양루)
달강어	redwing searobin	カナガシラ	短鰭紅娘魚(투안치홍늑양유)
달고기	Jhon dory	マトウダイ	海魷(하이팡)
닭새우	Japanese spiny lobster	イセエビ	日本龍蝦(리벤룽씨아)
대구	pacific cod	マダラ	大頭魷(다도우쑤에)
대주등치	long spine snipefish	サギフエ	長吻魚(창웬위)
대하	chinese shrimp	タイショウエビ	中國對蝦(중추오두이씨아)
덕대	Korean pomflet	コウライマナガツオ	鎌魷(리안창)
도다리	finespotted flounder	メイタガレイ	角木葉鰈(지아오무예디에)
도도바리	yellow grouper	アオハタ	靑石斑魚(칭쉬반유)
도돔발상어	Japanese spurdog	トガリツノザメ	日本角魷(리벤지아오사)
도자감펍	threadtail firefish	セトミノカサゴ	擬囊(니쉬유)
도화돔	Japanese soldierfish	エビスダイ	日本骨魷(리벤구웨이)
도화양태	red dragonet	ベニテグリ	絲棘紅魷(시지홍씨안)
독가시치	dusky spinefoot	アイゴ	褐藍子魚(헤란지유)



한국어명	영문명	일어명	중국어명
독돔	banjofish	チョウセンバカマ	壽魚(소우유)
돌가자미	stone flounder	イシガレイ	石鰈(시디에)
돌돔	striped beakperch	イシダイ	條石鯛(티아오시디아오)
동갈돔돔	skewband grunt	ヒゲソリダイ	斜帶髯鯛(씨에다이디디아오)
동갈양태	Richardson gragonet	ネズミゴチ	李氏鼠鱚(리쓰수센)
동강연치	shortfin cigarfish	ボウズコンニヤク	鱗首方頭鱈(린소우팡토우창)
동서대	milky spotted sole	トビササウシノシタ	褐斑櫛鱚(해반지린타)
두툼상어	cloudy shark	トラザメ	虎紋猫鲨(후웬마오싸)
등골돔	Japanese bigeye	クルマダイ	擬大眼鯛(니디안디아오)
등가시치	blotched eelpout	コウライガジ	吉氏綿鱚(지시미안웨이)
등점눈돔	Japanese beardfish	ギンメダイ	日本須鯛(리벤쉬웨이)
등흑점옥두어	silver horsehead	スミツキアマダイ	銀方頭魚(인팡로우유)
만세기	dolphin/dolphinfish	シイラ	鯨(치치우)
말뚝성게	green sea urchin	バフンウニ	馬糞海膽(마펜하이단)
말전복	giant abalone	マダカアワビ	大鮑(다바오)
말쥐치	black scraper	ウマヅラハギ	線鰭馬面鰩(뤼치마미안툰)
망상어	sea chub	ウミタナゴ	海鯽(하이치)
망치고등어	spotted chub mackerel	ゴマサバ	澳洲鯧(아오조우타이)
매가오리	eagle ray	トビエイ	鳶鰐(위안펜)
매지방어	blackbanded kingfish	アイブリ	黑紋若鯮(헤이웬시오시)
매통이	lizard fish	マエソ	花斑蛇鯮(후아반서지)
먹장어	inshore hagfish	ヌタウナギ	蒲氏粘盲鰻(푸시니안망만)
멸치	Japanese anchovy	カタクチイワシ	鰵(티)
모조리상어	shortnose dogfish	ツマリツノザメ	短紋角鯊(두안웬지아오샤)
목탁가오리	thornback ray	ウチワザメ	中國團扇鰐(중귀판싼요우)
무늬쥐치	rough trigger fish	アミモンガラ	卵圓疣鱚(루안유안요우턴툰)
목피장어	brown hagfish	クロメクラウナギ	副盲鰻(푸망만)
문치가자미	marbled sole	マコガレイ	鈍吻黃蓋鰈(둔웬후앙가이디에)
물가자미	shothole halibut	ムシガレイ	虫鰈(충디에)
불천구	Indian Bombay duck	テナガミズテング	龍頭魚(룽토우유)
미홍가라지	northern mackerel scad	インドマルアジ	紅鰭圓鯮(홍치유안센)
민달고기	mirror dory	カガミダイ	雨印亞海魴(위인야하이팡)
민어	brown croaker	ホンニベ	鮫魚(미안유)

한국어명	영문명	일어명	중국어명
민전갱이	whitetongue crevalle	オキアジ	白舌尾甲鯨(바이세웨이시아센)
민태	Belenger's jewfish	コニベ	皮氏叫姑魚(피시지아오구유)
민통구멍	Tosa stargazer	ヤギミシマ	土佐騰(투주오텡)
밀복	moontail puffer	ドクサバフグ	月腹刺魷(유에푸치툼)
밀가시양태	Gilbert's spiny flathead	ソコハリゴチ	吉氏棘鰓(지쑤지툼)
밀달갱이	abyssal searobin	ソコカナガシラ	深海紅娘魚(웬하이홍니양유)
밀동갈양태	kai dragonet	ドンガリヌメリ	基島深鰓(지다오센씨안)
만뎃불게르치	lanternbelly	ホタルジャコ	發光鰓(파광디아오)
만원니오징어	Japanese squid	ジンドウイカ	日本槍烏賊(리벤치양위제이)
만지	scaly hairfin anchovy	ツマリエツ	黃鰓(황지)
말안장어	banded sicklefish	スダレダイ	條紋鰓籠鰓(티아오웬지롱창)
망어	Japanese amberjack	ブリ	五條鰓(위티아오시)
맹덩이	Japanese scale sardine	サッパ	青鱗魚(칭린위)
맹장어	Japanese eel	ウナギ	日本鰻鱺(리벤만리)
범가자미	spotted halibut	ホシガレイ	圓斑星鰓(유안반썩디에)
범돔	stripey	カゴカキダイ	細刺魚(씨치유)
벤자리	threeline grunt	イサキ	三線磯鰓(산씨안지루)
벵에돔	largescale blackfish	メジナ	鮫魚(지유)
별넙치	cinnamon flounder	カンゾウビラメ	桂皮斑魷(취피반핑)
별보리멸	trumpeter sillago	ホシギス	斑鰓(반시)
별상어	gummy shark	ホシザメ	白斑星鯊(바이반썩짜)
별성대	browndotted searobin	イソキホウボウ	瑞氏紅魴鰓(류이시홍방푸)
별쭈지성대	starry flying gurnard	ホシセミホウボウ	單棘豹魴鰓(딴지뽀우방푸)
병어	silver pomfret	マナガツオ	翎鰓(링창)
병치매가리	black pomfret	クロアジモドキ	烏鰓(위창)
보구치	silver jewfish	シログチ	白姑魚(마이구유)
보라기름눈돔	Indian driftfish	マルイボダイ	印度無齒鰓(인두위치창)
보리새우	Japanese tiger shrimp	クルマエビ	日本對蝦(리벤두이씨아)
보라성게	common octopus	ムラサキウニ	紫海膽(지하이단)
복상어	swell shark	ナヌカザメ	陰影絨毛鯊(인양롱마오짜)
불기우럭	silverbelly seaperch	ワキヤハタ	軟魚(완유)
불락	darkbanded rockfish	メバル	無備平魴(위베이핑유)
봉오리양태	dogtooth flathead	ハナメゴチ	犬牙鰓(웬얀야음)

부 록

한국어명	영문명	일어명	중국어명
부세	large yellow croaker	フウセイ	大黃魚(다후앙유)
부시리	giant yellowtail	ヒラマサ	黃條鯨(후앙티아오시)
부채새우	Japanese fan lobster	ウチワエビ	毛緣扇蝦(마오유안산씨아)
분홍쥐치	red spikefish	ベニカワムキ	擬三刺純(니산치툐)
불뚝복	threetooth puffer	ウチワフグ	大鰭三齒純(다치산치툐)
불룩복	slackskinned puffer	ヨリトフグ	密溝純(미고우툐)
블범상어	blackspotted catshark	ナガサキトラザメ	梅花鯊(메이후아씨아)
블볼락	goldeye rockfish	ウスメバル	湯氏平鰈(탕시평유)
붉감펍	yellowbarred red rockfish	アヤマカサゴ	白斑莖鰈(바이반창유)
붉돔	crimson sea bream	チダイ	犁齒鯛(리치디아오)
붉벤자리	Schlegel's red bass	アカイサキ	菱齒鮨(링치이)
붉은메기	armored brotula	ヨロイイタチウオ	棘鰐鰈(지유웨이)
붕장어	whitespotted conger	マアナゴ	星康吉鰻(성강지만)
비늘양태	devil flathead	オニゴチ	鋸齒鱗鮠(쥬즈린유)
빨간선벵이	striped frogfish	イザリウオ	三尺鰐魚(싼치비유)
빨간양태	red flathead	アカゴチ	紅鮠(홍유)
빨간부처	red batfish	アカグツ	棘茄魚(지찌에위)
빨판상어	shark sucker	コバンザメ	鮠(인)
뿔서대	horned sole	ツノウシノシタ	角鰐(지아오타)
사바라갈치	savalani hairtail	トゲタチウオ	沙帶魚(사다이유)
살벤자리	thonfish	コトヒキ	細鱗鰈(씨린라)
살오징어	Japanses flying squid	ズルメイカ	太平洋褶柔魚(타이평양제로우유)
삼세기	shaggy sculpin	ケムシカジカ	絨杜父魚(룽두푸유)
삼치	spotted mackerel	サワラ	藍點馬鮫(란디안마지아오)
삿징이징어	stripped cat shark	シマネコザメ	狹紋虎鯊(씨아웬후사)
새가라지	bigeye scad	メアジ	脂眼凹肩鰈(지안아오지안센)
색줄멸	flathead silverside	トウゴロウイワシ	白氏銀漢魚(바이시인한위)
셋돔	Japanese butterflyfish	イボダイ	刺鰈(치창)
셋멸	halfbanded argentine	ニギス	長頷水珍魚(창헤수이유)
셋줄멸	silver stripe round herring	キピナゴ	藍銀帶鯻(란인다이페이)
성대	bluefin searobin	ハウボウ	綠鰭魚(뤼치유)
새동가리돔	brownbanded butterflyfish	ゲンロクダイ	朴蝴蝶魚(푸후디에유)
소라	top shell	サザエ	蠔螺(룽루오)

한국어명	영문명	일어명	중국어명
솔양태	thorny flathead	マツバゴチ	倒棘鰩(다오지용)
쇠갑오징어	common Chinese cuttlefish	シリヤケイカ	蔓氏無針烏賊(만시위젠위제이)
수다꽃동명	cross barred lizardfish	チョウチョウエソ	叉斑狗母魚(차반고무위)
수염상어	Japanese wobbegong	オオセ	日本須鯊(리벤쉬사)
수조기	yellow drum	コイチ	黃姑魚(후양구유)
숭어	striped mullet	ボラ	鯮(지)
신월가자미	crescent sole	ツキノワガレイ	日本沙鰈(리벤사다에)
살꼬리돔	golden thread	イトヨリダイ	金線魚(진씨안유)
살전갱이	threadfin mirrorfish	イトヒキアジ	短紋絲鯨(두안웬시센)
쌍둥가리	saddled weever	クラカケトラギス	六帶擬鱸(리우다이니루)
쌍뿔달재	forksnout searobin	イゴダカホドリ	翼紅娘魚(이홍니양유)
솜뿔이	marbled rockfish	カサゴ	褐菖魮(헤창유)
아귀	blackmouth goosefish	アンコウ	黑鮫鰈(헤이안강)
아라푸라돔	Arafura driftfish	クラゲウオ	水母玉鰈(수이무유창)
아홉니부채새우	large-toothed sand crayfish	オオバウチワエビ	九齒扇蝦(지우치산씨아)
악어치	benttooth	ワニギス	短鰐齒魚(두안에치유)
안경민꽃게	crimson swimming crab	アカイシガニ	武士蟬(위시쑤)
압치	bighead beaked sandfish	ネズミギス	鼠鱧(수씨)
애꼬치	Japanese barracuda	ヤマトカマス	日本魷(리벤유)
양태	bartail flathead	ヨシノゴチ	鰩(용)
어름돔	threeband sweetlips	コショウダイ	花尾胡椒鯛(후아웨이후)
얼룩통구멍	Japanese stargazer	ミシマオコゼ	日本騰(리벤탱)
예보시갑쟁	cockscorn firefish	エボシカサゴ	盔蓑魮(쿠이쑤유)
여덟동가리	blackbarred morwong	ユウダチタカノハ	素尾鷹鱸(쑤웨이잉웡)
연붉돔	barred red bass	カスミサクラダイ	橙鰈(쟁이)
연어병치	Japanese butterfly	メダイ	日本櫛鰈(리벤지창)
열동가리돔	verticalstriped cardinalfish	テンジクダイ	細條天竺魚(씨피아오피안주디아오)
열쌍동가리	bicolorbarred weever	オキトラギス	多帶擬鱸(두오다이니루)
오징어	Japanese flying squid	スルメイカ	太平洋褶柔魚(타이팡양제로우유)
옥돔	red horsehead	アカアマダイ	日本方頭魚(리벤팡토후유)
옥두어	white horsehead	シロアマダイ	白方頭魚(바이팡토후유)
왜문어	common octopus	マダコ	眞蛸(젠사오)
용가자미	pointhead flounder	ソウハチ	高眼鰈(가오안다에)

부 록

한국어명	영문명	일어명	중국어명
용서대	shortnose tongue sole	コウライアカシタピラメ	短紋舌鰻(두안웬세타)
용치놀래기	multicolorfin rainbowfish	キョウセン	花鰭海猪魚(후아치하이주유)
우각바리	eastern flower porgy	アズマハナダイ	浪花鰯(랑화치)
용어	estuarine tapertail anchovy	チョウセンエツ	鱧(지)
육각복	basket fish	イトマキフグ	棘箱鰻(지씨양퉁)
은띠복	spotted rough back blowfish	センニンフグ	圓斑扁尾鰻(유안반비안웨이툼)
은비늘치	shortnose tripodfish	ギマ	双棘三刺鰻(수양지산치툼)
은상어	ghost shark/chimaera	ギンザメ	黑線銀鮫(헤이시안인조)
은어	ayu	アユ	香魚(씨양유)
일지말락솔치	graygoblinfish	ヒメオコゼ	虎(후유)
입술무늬갑오징어	kisslip cuttle fish	カミナリイカ	擬目烏賊(니무위제이)
자리돔	whitesaddled reeffish	スズメダイ	斑鰭光鰹魚(반치구양사이유)
자바리	yellow grouper	クエ	云紋石斑魚(운웬쉬반유)
자주복	tiger puffer	トラフグ	紅鰭東方鰻(홍치등광툼)
젯방어	greater yellowtail		高體鰹(가오티시)
전갱이	Japanese horse mackerel	マアジ	竹筴魚(구지아유)
전기가오리	Japanese electric ray	シビレエイ	日本單鰭電鰻(리벤판치디안요)
전어	konoshiro gizzard shad	コノシロ	斑鰻(뽀지)
점감펍	Izu scorpionfish	イズカサゴ	斑鰻鰻(관치유)
점고등어	spotted chub mackerel	ゴマサバ	澳洲鰹(아오조우타이)
점납치	fivespot flounder	タマガンゾウピラメ	五眼斑鰻(위안반핑)
점수구리	ringstreaked guitarfish	コモンサカタザメ	斑紋犁頭鰻(뽀원리투우요)
점약양태	spot eye flathead	ワニゴチ	斑瞳鰻(반통용)
점주둥치	offshore ponyfish	オキヒイラギ	條鰻(티아비)
짐줄홍갈치	yellowspotted bandfish	アカタチ	克氏棘赤刀魚(케시지치각오유)
정상별납치	largetooth flounder	テンジクガレイ	大牙斑鰻(다야반핑)
정어리	Japanese pilchard	マイワシ	斑点沙鰻魚(반디양사나오유)
조피볼락	Schlegel's black rockfish	クロソイ	許氏平鰻(쉬시평유)
줄복	panther puffer	ヒガンフグ	豹紋東方鰻(바오웬등광툼)
좌대가자미	brick sole	カワラガレイ	双斑瓦鰻(수양반와디에)
준치	slender shad	ヒラ	鰻(레)
줄가자미	roughscale sole	サメガレイ	粒鰻(리디에)
줄갈돔	thread-fin emperor	イトフエフキ	絲棘裸鰻(시지루오지아디아오)

한국어명	영문명	일어명	중국어명
줄도화돔	halfline cardinalfish	ネンブツダイ	半線天竺鯛(반씨안띠안주디아오)
줄비늘치	spearnose grenadier	ヤリヒゲ	多棘腔吻鱈(두오지창원쉐)
줄삼치	striped bonito	ハガツオ	東方狐鯧(동광후지안)
줄진갱이	bigeye kingfish	ギンガメアジ	六帶鰲(리우다이센)
줄주둥치	banded ponyfish	シマヒイラギ	長棘鰻(창지비)
쥐노래미	fat greenling	アイナメ	大瀧六線魚(다롱리우시안유)
찰가자미	slime flounder	ババガレイ	亞洲油鰈(야조우요우디에)
참감오징어	golden cuttlefish	コウイカ	金烏賊(진위제이)
참돔	red seabream snapper	マダイ	眞鯛(젠디아오)
참서대	red tongue sole	アカシタビラメ	焦氏舌鰈(지아오시세타)
참전복	ezo abalone	エゾアワビ	皺紋盤鮑(조우웬판마오)
참조기	redlip croaker	キグチ	小黃魚(씨아오후양유)
참치방어	rainbow runner	ツムブリ	紡錘鰯(팡추이시)
참해삼	Japanese trepang	マナマコ	刺參(치센)
창끝뚜기	swordtip squid	ケンサキイカ	劍尖槍烏賊(지안지안치앙위제이)
철갑등어	pineapple fish	マツカサウオ	松球魚(송치우유)
청가라지	coastal kingfish	マルヒラアジ	青羽若鰲(청유루오센)
청보리멸	Japanese sillago	シロギス	少鱗鱧(쇠린씨)
청상아리	blue pointer	アオザメ	灰鯖鯊(후이칭싸)
청어	pacific herring	ニシン	鯵(페이)
청진갱이	cleftbelly kingfish	クボアジ	溝鰲(고우센)
청황돔	painted sweetlips	コロダイ	胡椒鯛(후지아오디아오)
추녀탈칠서대	willow flounder	オタフクゲンコ	胖頭舌鰈(팡투우세타)
칠색동가리	yellowbanded red weever	アカトラギス	赤擬鱸(치니루)
칠서대	mottled tonguefish	ゲンコ	斷線舌鰈(두안씨안세타)
큰눈양태	big-eyed flathead	メゴチ	大眼鰻(다안용)
통구멍이	blackbanded stargazer	メガネウオ	雙斑鰐(수앙만텡)
통치	royal escolar	カゴカマス	短蛇鯖(두안세칭)
펄닭새우	sandy-mud spiny lobster	ハコエビ	脊龍蝦(지롱씨아)
평삼치	Korean seerfish	ヒラサワラ	朝鮮馬鰲(차오씨안마지아오)
표범상어	graceful carshark	タイワンザメ	哈氏臺灣鯊(하시타이완싸)
푸렁통구멍	bluespotted stargazer	アオミシマ	青鰐(칭텡)
풀넙치	largescale flounder	コケビラメ	大鱗擬棘鰈(다린니지핑)

한국어명	영문명	일어명	중국어명
폴미역치	spotted velvetfish	アブオコゼ	斑魷(멍유)
학공치	Japanese needlefish	サヨリ	日本鱧(리벤젠)
홍기가라지	roughear scad	オアカムロ	紅尾圓鰹(홍위이유안센)
홍대치	cornet fish	アカヤガラ	鱗烟管魚(린옌관위)
홍살귀상어	scalloped hammerhead	アカシュモクザメ	路氏双髻鲨(루시쌍찌싸)
홍어	ocellate spot skate	コモンカスベ	斑鰐(반야오)
홍치	red bullseye	キントキダイ	短尾大眼鯛(두안웨이다안디아오)
화살꼴뚜기	spear squid	ヤリイカ	長槍烏賊(창치앙위제이)
환도상어	pelagic thresher	ニタリ	淺海長尾鯊(치안하이창웨이싸)
황돔	golden tai	キダイ	黃鯛(후앙디아오)
황매통이	snakefish	オキエソ	大頭狗母魚(타토우고우무위)
황성대	oriental searobin	キホウボウ	東方黃魷(동광황방푸)
황아귀	yellow goosfish	キアンコウ	黃鮫鰈(황안강)
황옥돔	yellow horsehead	キアマダイ	斑鰭方頭魚(반치팡토우유)
황점복	towny puffer	サンサイフグ	菊黃東方魷(주후앙동팡툼)
황줄돔	sailfin boarhead	カワビシャ	帆鰭魚(팡치유)
호박돔	scarbreast tuskfish	イラ	藍猪齒魚(란주치유)
흑대기	black tongue fish	クロウシノシタ	日本須鰓(리벤쑤타)
흑점날가지	black barred morwong	カタグロアゴナシ	六指馬鰩(리우지마요우)
흑점달재	devil searobin	オニカナガシラ	岸上紅娘魚(안상홍니양유)
흑조기	longfin kob	クログチ	黑姑魚(헤이구유)
흙무굴치	Japanese splitfin	スミクイウオ	尖牙鱸(지안야루)
흰가오리	sepia stingrey	ヒラタエイ	褐黃扁魷(허황벤홍)
흰꼬리타락치	sickle pomfret	ヒレジロマンザイウオ	擬稜魴(리링팡)
흰꼴뚜기	bigfin reef squid	アオリイカ	萊氏擬烏賊(라이시니위제이)
흰점복	fine patterned puffer	コモンフグ	斑點東方魷(반디안동팡툼)
히메치	Japanese aulopus	ヒメ	日本姬魚(리벤지유)

## 주 의

1. 이 보고서는 해양수산부에서 시행한 수산특정연구개발 사업의 연구보고서입니다.
2. 이 보고서 내용을 발표할 때에는 반드시 해양수산부에서 시행한 수산특정연구개발사업의 연구결과임을 밝혀야 합니다.
3. 국가과학기술 기밀유지에 필요한 내용은 대외적으로 발표 또는 공개하여서는 안됩니다.