정태정 해사법규 Maritime Law

Chapter 01 해사법규의 기초
Chapter 02 해양주권과 관할에 관한 법규
Chapter 03 해양경찰의 주요직무에 관한 법규
Chapter 04 해양사고심판에 관한 법규
Chapter 05 선박과 선원에 관한 법규
Chapter 06 해상교통 및 안전에 관한 법규
Chapter 07 항만과 해운에 관한 법규
Chapter 08 수산 및 양식에 관한 법규
Chapter 09 해양환경 및 과학조사에 관한 법규

Chapter 01 해사법규의 기초

Section 1

해사법규의 개념

1) 해사법(海事法, Maritime law) 또는 해사법규(海事法規)란 해사주체들 사이의 해사활동에 관한 법규범 전체 또는 해상에서 이루어지는 선박의 항행 활동에 관련된 법규들을 총칭해서 해사법규라고 할 수 있다.
2) 여기에서 해사법상 해사주체는 국가뿐만 아니라 국제기구 · 공공기관 · 지방자치단체 · 선박소유자 · 선원 · 사인 등의 해사활동을 할 수 있는 모든 법주체들을 말한다.
또한 해사활동은 이러한 해사주체들이 해수면 및 내수면에서 선박과 관련하여 전개되는 활동관계를 의미하며, 선박과 관련하여 전개되는 활동관계는 선박에 의하여 전개되는 항해활동에 관련된 일련의 활동관계를 의미한다.
3) 그러므로 해양경비 · 선박 · 선박안전 · 선원 · 해상교통 · 해상안전 · 해상구조 · 수상레저 · 수산활동 · 항만 및 항만보안 · 해양환경 등과 관련된 법들은 모두 해사법규의 영역에 해당한다고 할 수 있다.

Section 2

해사법규의 특색

1) 해상 고유의 위험과 육지로부터 고립된 항해활동을 고려한 여러 가지 배려가 강구되어 있다.
2) 해상활동의 중심이 되는 물적 조직으로서의 선박의 가치에 착안한 여러 가지 규정을 두고 있다.
3) 해운활동의 국제적 성격에 따른 국제적 통일성을 고려한 규정이 많다.
4) 해사법(海事法)은 현실 문제에 즉시 대처하기 위하여 수시로 현실에 맞게 법 규정을 개정하고 있으며, 이를 위하여 중요 사안들이 시행령이나 시행규칙에 위임되어 있다.
5) 해사국제법은 해사에 관한 국제사회관계를 규율하는 법으로서 주로 국가간 또는 국가와 국제기구 간의 관계를 규율하고 일정한 요건 하에서는 국제조직과 개인 간의 관계도 규율하는 법을 총칭하며, 주로 국제관습법과 조약으로 이루어진다.
6) IMO(국제해사기구)의 목적은 "국제교역에 종사하는 해운업에 영향을 미치는 모든 형태의 기술적인 문제에 관하여 정부가 수행하는 규정이나 지침에 있어서 정부간 상호협력 촉진을 위한 장치를 제공하는 것이며, 해상안전 · 효율적인 항해 및 선박으로부터의 오염방지 및 통제와 관련한 최고 수준의 실질적인 기준을 제정하고 촉진하는 것이다"라고 협약의 제1조 (a)항에서 규정하고 있다.

Section 3

해사법규의 분류

1) 해사국제법과 해사국내법

해사국제법은 해사주체들 사이의 해사활동에 관한 국제관계를 규율하는 법을 말하는데, 주로 국가간 또는 국가와 국제기구 간의 관계를 규율하고 일정한 요건 하에서는 국제조직과 개인 간의 관계도 규율하는 법을 총칭하며, 주로 조약과 국제관습법의 형식으로 존재한다.

해사국내법은 해사주체들 사이의 해사활동에 관한 국내의 사항에 관하여 규율하는 법을 말하는데, 국가의 주권이 미치는 영역에 적용되고, 국가 스스로의 의사에 의해 제정(또는 승인)에 의하여 성립된다. 이는 다시 국가의 공권력의 발동 · 태양 · 기관 등에 관하여 규정한 것을 공법(公法)이라 하고, 국민 사이의 관계를 규율한 것을 사법(私法)이라 한다.

2) 해사공법과 해사사법

주로 대륙법계 국가(우리나라)에서는 해사법을 해사사법과 해사공법으로 구별하여 규정하고 있다.
해사공법은 해사주체들 간의 해사활동에 관한 공적 · 정치적 활동관계를 규율하는 법을 말하는데, 해사에 관한 공법관계의 법을 의미하며, 대륙법계인 우리나라에서는 해사사법과 해사공법을 구별하여 해사공법을 해사법규라고 보는 것이 일반적이다(해사사법은 해상법을 말하고, 해사공법은 해사법규).

해사사법은 해사주체들 간의 해사활동에 관한 사적 · 경제적 활동관계를 규율하는 법을 말하는데, 통상 실질적인 의미의 해상법은 해상기업의 활동관계를 규율하는 법규범의 전체를 의미한다.

보충

1. 법의 존재형식으로써의 법원(法源)

헌법	최고의 법원, 해사와 관계된 부분 내에서 해사법규의 법원
법률	대부분의 해사주요 관계법은 법률로 규정되므로, 법률은 가장 중요한 법원
조약 및 국제법규	㉠ 헌법에 의해 체결 공포된 조약(UN해양법 협약, 범죄인인도조약, FTA협정, SOFA협정)과 일반적으로 승인된 국제법규(외교관계에 관한 비엔나 협정)는 국내법과 같은 효력을 가진다(헌법 제6조 제1항). ㉡ 국내법과 같은 효력을 가지므로, 별도의 국내법 제정절차 없이도 직접 우리나라에 적용된다. ㉢ 국회의 동의를 얻는 조약은 법률과 동일한 효력이 있고, 국회의 동의를 얻지 않는 조약은 명령과 동일한 효력이 있다고 보는 것이 일반적 견해이다.
명령 (행정입법)	행정입법을 총칭하여 「명령」이라고 한다. 명령은 제정주체(발령권자)에 따라 대통령령(시행령), 총리령·부령(시행규칙))으로 구분
조례와 규칙	조례는 지방의회가 제정하는 법규이고, 규칙은 지방자치단체의 장이 제정하는 법규이다. 현재와 같은 우리의 국가 경찰제도하에서는 관련성이 적다.

2. 주요 국제협약(IMO) 및 협정

1] UN해양법 협약(바다의 Magna Carta)

유엔 해양법 협약(UNCLOS:UN Convention on the Law of the Sea)은 1994년 11월 16일 발효되고, 우리나라는 1995년 12월 국회의 비준을 거쳐, 1996년 2월 28일 발효하게 되었다. 본문 17장과 320개의 조문으로 구성되어 있다. 주요내용으로는 영해 및 접속수역, 국제항행해협규정, 배타적 경제수역, 대륙붕, 공해, 해양환경보호, 해양과학조사 등에 관한 사항이 있다.

국내법적으로는 영해 및 접속수역법, 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률, 해양환경관리법, 해양과학조사법, 해양경비법 등에 수용되어 있다.

2] 해상수색구조 협약

해상수색 및 구조에 관한 국제협약(SAR 79:International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979), **국제항공 및 해상수색구조 지침서**(IAMSAR Manual:International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual)가 대표적이다. 그리고 1912년 타이타닉호 사건을 계기로 **국제해상인명안전협약**(SOLAS 74:International Convention for the Safety of Life at Sea 74)이 채택되었고, 1988년 SOLAS의 개정으로 새로운 **세계해상조난안전제도**(GMDSS)의 실시 방법이 결정되었다. 그 외에 국제민간항공협약(ICAO) 등이 관련이 있다.

국내에서는 SAR협약은 수상에서의 수색구조 등에 관한 법률에, SOLAS협약은 선박안전법과 해상교통안전법에 수용되어 있다.

3] 해양오염방제 협약

선박으로부터 해양오염방지를 위한 국제협약 및 동 협약에 관한 의정서(MARPOL 73/78)와 기름오염 대비 · 대응 및 협력에 관한 국제협약(OPRC1990)이 대표적이다. 해양오염방지협약(MARPOL)은 대부분 해양환경관리법(구 해양오염방지법)에 주요내용이 수용되어 있다. 해양환경관리법에는 선박으로부터 해양 오염방지에 관한 국제협약(MARPOL73/78 협약)뿐만 아니라 선박유해방오시스템협약, OPRC협약, OPRC/HNS의정서 등 협약을 수용하고 있다. 참고로, 선박으로부터(원인이 되는)해양오염방지를 위한 국제협약(International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships)은 1973년 국제해사기구(IMO:International Maritime Organization)에서 채택한 선박에 의한 오염방지를 위한 국제조약 및 이에 관련된 1978년의 의정서(Protocol of 1978 relating to the MARPOL)가 결합된 MARPOL 73/78을 일컫는다.

4] 해상보안 및 대테러

해상해적 및 테러행위억제협약(SUA:The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)은 해상테러를 범죄행위로 규정하고 그 범죄자에 대한 형사적 처벌을 위하여 범죄인인도, 관할권 등의 형사절차를 위한 국제법적 공조를 내용으로 하는 협약이다. 이는 1995년 여객선 아실 라우로호가 팔레스타인 테러범들에 의해 납치된 사건을 계기로 채택되었다. 국내법에는 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률(2003년 5월)로 수용되었다.

대량살상무기 확산방지구상(PSI:Weapons of Mass Destruction Proliferation Security Initiative)은 대량살상무기(WMD) 및 그 운송수단(미사일) 관련 물자 확산방지를 지지하는 국가들의 자발적 참여 의사에 기초하여, 2003년 6월 미국 주도로 스페인 마드리드에서 발족한 국제 협력체제를 줄여서 PSI로 부른다. 우리의 해양경비법과 남북해운합의서와 관련이 있다.

2002년 12월 스커드 미사일을 적재하고 예멘으로 항해하던 북한선박 서산호를 미군과 스페인 해군이 공해상에서 검색, 나포한 사건과 관계가 깊다.

한편, 「9 · 11테러사건」이후 해상에서의 테러를 미연에 방지하기 위하여, ISPS code는 국제해사기구(IMO)에서 채택하여 '04.7. 1부터 국제적으로 시행중인 **국제선박 및 항만 시설보안규칙**(ISPS Code: International Ship and Port Facility Security Code)으로 ISPS Code는 국제무역에 사용되는 선박 또는 항만시설에 영향을 주는 보안사건에 대해 예방조치를 취하고 보안위협을 탐지하기 위하여 당사국 정부, 정부기관, 지방관청 및 해운 · 항만산업체간 상호협력을 통한 국제적인 체계를 마련하기 위한 제도로 테러로부터 선박과 항만시설을 보호하기 위하여 국제산업체가 연계하여 대응조치를 마련하는데 있다. 우리나라는 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률에서 수용하고 있다.

5] 해상교통안전에 관한 협약

국제해상충돌예방규칙(COLREG 72:Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at sea 72)은 해상에서 일어나는 선박 항행상의 위험을 방지하고 장해를 제거하여 해상교통의 안전을 확보하기 위한 국제협약이다. 우리나라는 해상교통안전법 등에서 수용하고 있다.

6] 선원에 관한 협약

STCW 협약 78(Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 78)은 교육되지 않은 개발도상국의 수준 낮은 선원들이 편의치적선에 다수 승선하여 해양사고의 발생 우려가 많아, IMO에서는 선원의 자격에 대한 국제적인 통일기준을 마련할 필요성을 느끼고 동 협약을 채택하였다(1967년 3월 영국 외곽 프랑스 근해 공해상에서 좌초한 대형 유조선 토리캐년호 사건). 우리나라에서는 선원법과 선박직원법에서 수용하고 있다.

7] 기타

한일어업협정은 1965년 6월 협정이 체결되었다. 하지만, 1994년 11월부터 효력이 발생한 UN해양법 협약(배타적 경제수역에 관한 사항)에 따라 새로운 국제어업환경에 맞게 정비할 필요가 있었고, 이에 1998년 11월 28일 다시 한일어업협정을 체결하였다. 같은 이유로 **한중어업협정**은 2001년 6월 30일부터 발효되었다.

Section 4

해양경찰의 직무 및 해사법규의 업무유형별 구분

1] 해양경찰의 주요임무

해양경찰청에서는 해양경찰의 주요임무를 크게 해양주권수호, 해양재난 및 안전관리, 해양교통 질서확립, 해양범죄수사, 해양오염예방 및 방제임무로 구분하고 있다.

1) 해양주권수호

① 독도, 이어도 등 해양 영토, 주권수호를 위한 경비활동
② 국민 권익과 수산자원보호를 위한 불법조업 외국어선 단속
③ 동서해 접경지역((NLL) 안보활동 및 임해 중요시설 보호
④ 해양 대테러 및 대량살상무기 확산방지 활동

2) 해양재난 및 안전관리

① 각종 선박사고 및 연안해역 안전사고 발생시 구조대응
② 태풍, 지진해일 등 해양재난에 대한 대비와 대응
③ 해양사고 예방 및 해양 레저활동에 대한 안전관리

3) 해양교통 질서확립

① 해상교통관제(VTS) 및 선박 입 · 출항 관리
② 유 · 도선, 낚시어선 등 다중이용선박 안전관리
③ 유조선, 유해물질(HNS) 운반선 등 위험선박 안전관리

4) 해양범죄의 수사

① 해양범죄에 대한 수사 및 정보활동
② 해양 및 수산 관련 민생침해범죄 수사
③ 밀입국 · 밀출국 · 밀수, 해적 등 국제성 범죄 단속

5) 해양오염예방 및 방제임무

① 국가 해양오염방제정책 수립 및 운영

② 해양 및 해양오염 방제 총괄지휘 등 해양오염사고 대응

③ 해양오염 예방 및 점검, 해양오염 조사

2] 해사법규의 업무유형별 구분

위에서 밝혔듯이 해사법규(해사법)는 해사주체들 사이의 해사활동에 관한 법규범 전체를 말하는데, 이러한 해사활동에 관한 법규범을 업무유형별로 분류해 볼 수 있다. 즉 선박법규, 선원법규, 해상교통 및 안전법규, 해양레저법규, 수산행정법규, 해운행정법규, 항만행정법규, 해양관할법규, 해양개발 및 환경보존법규, 기타 출입국 · 관세 · 검역 관련 법규 등으로 나눌 수 있다.

1) 선박법규로는 선박법, 어선법, 국제선박등록법, 선박안전법, 국제선박톤수측정에 관한 협약, 해상인명안전협약, 국제만재흘수선 협약, 안전한 컨테이너에 관한 국제협약 등을 들 수 있다.

2) 선원법규로는 선원법, 어선원 및 어선 재해보상보험법, 선박직원법, 국제노동기구해사협약, 선원의 훈련 · 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약 등을 들 수 있다.

3) 해상교통 및 안전법규로는 해사안전기본법, 해상교통안전법, 선박의 입항 및 출항에 관한 법률, 도선법, 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률, 수상에서의 수색구조 등에 관한 법률(구 수난구호법), 항로표지법, 국제해상충돌예방규칙, 해상인명안전협약, 해상수색 및 구조에 관한 국제협약 등을 들 수 있다.

4) 해양환경법규로는 해양환경관리법, 유류오염손해배상보장법, 해양오염방지협약, 선박에 의한 유류오염손해에 관한 민사책임협약 등을 들 수 있다.

5) 해양레저법규로는 수상레저안전법, 수상레저기구의 등록 및 검사에 관한 법률, 유선 및 도선사업법, 낚시관리 및 육성법, 연안사고 예방에 관한 법률 등을 들 수 있다.

6) 수산에 관한 법규로는 수산업법, 어업자원보호법, 내수면어업법, 농수산물 품질관리법, 수산업협동조합법, 수산업협동조합의 구조개선에 관한 법률, 어장관리법, 수산업 · 어촌 발전 기본법, 한일어업협정, 한중어업협정 등을 들 수 있다.

7) 해운에 관한 법규로는 해운법, 선박투자회사법, 항만운송사업법, 선주상호보험조합법, 한국해운조합법 등을 들 수 있다.

8) 항만에 관한 법규로는 항만법, 어촌어항법, 항만공사법, 신항만건설 촉진법 등을 들 수 있다.

9) 해양관할법규로는 국제연합(UN)해양법협약, 영해 및 접속수역법, 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률, 배타적 경제수역에서의 외국인 어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률 등을 들 수 있다.

10) 해양개발 및 환경보존법규로는 해양심층수의 개발 및 관리에 관한 법률, 해양과학조사법, 습지보전법, 공유수면 관리 및 매립에 관한 법률, 연안관리법 등을 들 수 있다.

11) 그 밖에 출입국관리법, 밀항단속법, 관세법, 검역법 등도 해사법의 영역으로 분류할 수 있다.

3] 이 교재는 기존의 다른 교재들에서 분류하고 있는 업무유형에 의한 차례보다는, 시험 적합성에 맞게 시험에 자주 출제되는 해양경찰의 주요한 직무와 관련된 법규들을 중심으로 체계화하였다.

Chapter 02 해양주권과 관할에 관한 법규

Section 1

영해 및 접속수역법

이즈음 국제연합해양법회의의 추세와 주변국가들의 관례에 따라 우리나라도 12해리 영해를 선포, 실시코자 이 법을 제정하였다.

① 영해의 범위를 12해리로 하되 일정수역에는 12해리 이내에서 대통령령으로 정하도록 함

② 영해의 폭을 측정하기 위한 기선은 해안의 저조선으로 함[1)]

③ 인접 또는 대향국과의 경계선은 별도의 합의가 없는 한 중간선으로 함

④ 외국선박의 무해통항을 원칙적으로 보장하되 안전보장상 일정한 수역에 대하여 무해통항을 일시정지할 수 있도록 함(1977년 12월 31일 제정, 1978년 4월 30일 시행)

이후 국제연합해양법협약에 따라 영해기선으로부터 24해리 이내 수역에 접속수역을 설정하여 동 수역내에서도 관세 · 재정 · 출입국관리 및 보건 · 위생에 관한 법규 위반행위를 단속할 수 있도록 하고, 벌칙의 형량을 상향 조정함으로써 주변 해양에 대한 우리의 관할권을 강화하려는 것을 목적으로 개정하고, 제명을 영해 및 접속수역법으로 변경하였다(1996년 6월 14일 시행).

1] 영해의 범위(제1조) 대한민국의 영해는 기선(基線)으로부터 측정하여 그 바깥쪽 12해리의 선까지에 이르는 수역(水域)으로 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 일정수역의 경우에는 12해리 이내에서 영해의 범위를 따로 정할 수 있다.

2] 기선(제2조) *21년 1차, 22년 2차

① 영해의 폭을 측정하기 위한 통상의 기선은 대한민국이 공식적으로 인정한 대축척해도(大縮尺海圖)에 표시된 해안의 저조선(低潮線)으로 한다.

② 지리적 특수사정이 있는 수역의 경우에는 대통령령으로 정하는 기점을 연결하는 직선을 기선으로 할 수 있다.

---

1) 영해기선(領海基線, baseline of the territorial sea)은 영토 관할권 확정에 기본이 되는 기선으로서, 통상기선(normal baseline)과 직선기선(straight baseline)으로 구분된다. 우리나라는 '78년 제정된 영해 및 접속수역법에 의거 동, 남, 서해의 최외곽에 위치하는 육지 또는 섬의 끝점으로 동해안에 4점, 남해안에 9점, 서해안에 10점이 있다. 우리나라의 경우 동해안은 통상기선이, 서 · 남해안은 직선기선이 영해 및 접속수역법에 의해 채택되고 있다.

- 통상기선 : 영해의 폭을 측정하기 위한 통상기선은 연안국에 의하여 공인된 대축척해도에 표시되어 있는 해안의 저조선으로 한다(유엔해양법협약 제5조).
- 직선기선 : 해안선의 굴곡이 현저한 지역 또는 해안에 근접하여 일련의 도서가 있는 경우 영해의 폭을 측정하는 기선을 획선함에 있어서 적절한 선을 연결하는 직선기선의 방식을 사용할 수 있다(유엔해양법협약 제7조).

제2조(직선기선의 기점) 영해의 폭을 측정함에 있어서 법 제2조제2항의 규정에 따라 직선을 기선으로 하는 각 수역과 그 기점은 별표1과 같다.

[별표 1]

직선을 기선으로 하는 수역과 그 기점

수역	기점	지명	경위도
영일만	1. 2.	달만갑 호미곶	생략
울산만	3. 4.	화암추 범월갑	
남해안	5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13.	1.5미이터암 생도 홍도 간여암 하백도 거문도 여서도 장수도 절명서	
서해안	14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23.	소흑산도 소국흘도 (소흑산도북서방) 홍도 고서 (홍도북서방) 횡도 상왕등도 직도 어청도 서격렬비도 소령도	

제3조(대한해협에 있어서의 영해의 범위) 국제항행에 이용되는 대한해협을 구성하는 수역에 있어서의 영해는 법 제1조 단서에 따라 별표 2에서 정한 선을 연결하는 선의 육지측에 있는 수역으로 한다.

[별표 2]

대한해협에 있어서의 영해의 외측한계

1.	별표 1에 따른 기점중 기점 5(1.5미이터암)와 기점 6(생도) 및 기점 7(홍도)을 차례로 연결하는 직선기선으로부터 측정하여 그 외측 3해리의 선
2.	별표 1에 따른 기점중 기점 5(1.5미이터암)에서 127도로 그은 선과 제1호에 따른 선의 교점으로부터 93도로 그은 선이 12해리선과 교차하는 점까지의 선
3.	별표 1에 따른 기점중 기점 7(홍도)에서 120도로 그은 선과 제1호에 따른 선의 교점으로부터 172도로 그은 선이 12해리선과 교차하는 점까지의 선

3] 내수(제3조) 영해의 폭을 측정하기 위한 기선으로부터 육지 쪽에 있는 수역은 내수(內水)로 한다.

4] 접속수역의 범위(제3조의2) 대한민국의 접속수역은 기선으로부터 측정하여 그 바깥쪽 24해리의 선까지에 이르는 수역에서 대한민국의 영해를 제외한 수역으로 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 일정수역의 경우에는 기선으로부터 24해리 이내에서 접속수역의 범위를 따로 정할 수 있다.

5] 인접국 또는 대향국과의 경계선(제4조) 대한민국과 인접하거나 마주 보고 있는 국가와의 영해 및 접속수역의 경계선은 관계국과 별도의 합의가 없으면 두 나라가 각자 영해의 폭을 측정하는 기선상의 가장 가까운 지점으로부터 같은 거리에 있는 모든 점을 연결하는 중간선으로 한다.

6] 외국선박의 통항(제5조) *21년 1차

① 외국선박은 대한민국의 평화 · 공공질서 또는 안전보장을 해치지 아니하는 범위에서 대한민국의 영해를 무해통항(無害通航)할 수 있다. 외국의 군함 또는 비상업용 정부선박이 영해를 통항하려는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 관계 당국에 미리 알려야 한다.

시행규칙

제4조(외국군함등의 통항) 외국의 군함 또는 비상업용 정부선박이 영해를 통항하고자 할 때에는 법 제5조제1항 후단의 규정에 따라 그 통항 3일전까지(공휴일은 제외) 외교부장관에게 다음 각호의 사항을 통고하여야 한다. 다만, 전기선박이 통과하는 수역이 국제항행에 이용되는 해협으로서 동 수역에 공해대가 없을 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 당해 선박의 선명 · 종류 및 번호
2. 통항목적
3. 통항항로 및 일정

② 외국선박이 통항할 때 다음 각호의 행위를 하는 경우에는 대한민국의 평화 · 공공질서 또는 안전보장을 해치는 것으로 본다. 다만, 제2호부터 제5호까지, 제11호 및 제13호의 행위로서 관계 당국의 허가 · 승인 또는 동의를 받은 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 대한민국의 주권 · 영토보전 또는 독립에 대한 어떠한 힘의 위협이나 행사(行使), 그 밖에 국제연합헌장에 구현된 국제법원칙을 위반한 방법으로 하는 어떠한 힘의 위협이나 행사
2. 무기를 사용하여 하는 훈련 또는 연습
3. 항공기의 이함(離艦) · 착함(着艦) 또는 탑재
4. 군사기기의 발진(發進) · 착함 또는 탑재
5. 잠수항행[2)]
6. 대한민국의 안전보장에 유해한 정보의 수집
7. 대한민국의 안전보장에 유해한 선전 · 선동
8. 대한민국의 관세 · 재정 · 출입국관리 또는 보건 · 위생에 관한 법규에 위반되는 물품이나 통화(通貨)의 양하(揚荷) · 적하(積荷) 또는 사람의 승선 · 하선
9. 대통령령으로 정하는 기준을 초과하는 오염물질의 배출(해양환경관리법 시행령 제47조)

2) UN 해양법 협약 제20조(잠수함과 그 밖의 잠수항행기기)
잠수함과 그 밖의 잠수항행기기는 영해에서 해면 위로 국기를 게양하고 항행한다.

02 다음 중 영해 및 접속수역법에 대한 설명 중 가장 틀린 것은? [단, 예외규정 제외] [18년 3차]

① 대한민국의 영해는 기선으로부터 측정하여 바깥쪽 12해리의 선까지 이르는 수역으로 한다.
② 영해의 폭을 측정하기 위한 통상의 기선은 대한민국이 공식적으로 인정한 대축척해도에 표시된 해안의 고조선으로 한다.
③ 대한해협에 있어서 영해의 외측한계의 기준이 되는 기점은 1.5미이터암, 생도, 홍도이다.
④ 영해의 폭을 측정하기 위한 기선으로부터 육지쪽 수역을 내수로 한다.

03 다음은 영해 및 접속수역법의 내용이다. 가장 틀린 것은? [15년 2차]

① 대한민국의 영해는 기선으로부터 측정하여 그 바깥쪽으로 12해리의 선까지에 이르는 수역으로 한다.
② 영해폭을 측정하기 위한 통상의 기선은 대한민국이 공식적으로 인정한 대축척해도에 표시된 해안의 고조선으로 한다.
③ 접속수역은 기선으로부터 측정하여 그 바깥쪽 24해리의 선까지 이르는 수역에서 대한민국의 영해를 제외한 수역이다.
④ 외국선박은 대한민국의 평화 · 공공질서 또는 안전보장을 해치지 아니하는 범위에서 대한민국의 영해를 무해통항 할 수 있다.

04 영해 및 접속수역법상 우리나라 영해를 직선기선으로 하는 수역에 있어서의 그 기점을 나열한 것이다. 해당하는 지명은 모두 몇 개인가? [14년 1차]

가. 홍도(남해안)	나. 화암추	다. 범월갑	라. 백령도
마. 횡도	바. 간여암	사. 대흑산도	아. 달만갑

① 5개 ② 6개
③ 7개 ④ 8개

05 영해 및 접속수역법에 관한 다음 설명 중 가장 옳지 않은 것은? [19년 경장]

① 영일만, 남, 서해안 등에서 직선기선을 보조적으로 사용한다.
② 외국군함의 사전통고제도를 규정하고 있다.
③ 영해의 폭을 측정하기 위한 통상의 기선은 대한민국이 공식적으로 인정한 대축적해도에 표시된 해안의 저조선을 원칙으로 한다.
④ 대한민국의 접속수역은 기선으로부터 측정하여 그 바깥쪽 24해리의 선까지에 이르는 수역으로 한다.

06 영해 및 접속수역법에 따른 영해에 관한 다음 설명 중 가장 옳지 않은 것은? [15년 3차]

① 대한민국의 영해는 기선으로부터 측정하여 그 바깥쪽으로 12해리의 선까지에 이르는 수역으로 한다.
② 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 일정수역의 경우에는 12해리 이내에서 영해의 범위를 따로 정할 수 있다.
③ 외국선박은 대한민국의 평화, 공공질서 또는 안전보장을 해치지 아니하는 범위에서 대한민국의 영해를 무해통항할 수 있다.
④ 외국 군함 또는 비상업용 정부선박은 우리나라 영해를 진입하려면 우리정부의 허가를 받아야 한다.

07 영해 및 접속수역법상 외국 선박의 통항에 관한 설명 중 옳지 못한 것은? [18년 경사]

① 외국선박은 대한민국의 평화, 공공질서 또는 안전보장을 해치지 아니하는 범위에서 대한민국의 영해를 무해통항할 수 있다.

② 외국의 군함 또는 비상업용 정부선박이 영해를 통항하려는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 관계 당국에 미리 알려야 한다.

③ 대한민국의 안전보장에 유해한 정보의 수집을 하는 행위는 대한민국의 평화, 공공질서 또는 안전보장을 해치는 것으로 본다.

④ 잠수항행을 하는 경우 대한민국의 평화 공공질서 또는 안전보장을 해치는 것으로 보지 않는다.

08 영해내의 일정수역에 있어서 외국선박의 무해통항의 일시적 정지는 ( )이 행하되, 미리 ( )의 심의를 거쳐 ( )의 승인을 얻어야 한다. ( )안에 순서대로 적절한 단어는? [14년 경사]

① 국방부장관 – 국무회의 – 대통령
② 외교부장관 – 관계장관회의 – 국무총리
③ 해양경찰청장 – 국무회의 – 대통령
④ 경찰청장 – 관계장관회의 – 대통령

09 아래 내용은 영해 및 접속수역법 시행령의 일부이다. 다음 중 (가)와 (나)에 들어갈 것으로 바르게 연결된 것은? [15년 경사]

> 외국의 군함 또는 비상업용 정부선박이 영해를 통항하고자 할 때에는 그 통항 (가) 전까지 (나)에게 다음 각호의 사항을 통고하여야 한다.
> 1. 당해 선박의 선명, 종류 및 번호
> 2. 통항목적
> 3. 통항항로 및 일정

① (가) 3일 (나) 외교부장관
② (가) 3일 (나) 해양경찰청장
③ (가) 5일 (나) 해양수산부장관
④ (가) 7일 (나) 국방부장관

01 ② 02 ② 03 ② 04 ② 05 ④ 06 ④ 07 ④ 08 ① 09 ①

7] 정선 등(제6조) 외국선박(외국의 군함 및 비상업용 정부선박은 제외)이 제5조를 위반한 혐의가 있다고 인정될 때에는 관계 당국은 정선(停船)·검색·나포(拿捕), 그 밖에 필요한 명령이나 조치를 할 수 있다.

8] 접속수역에서의 관계 당국의 권한(제6조의2) 대한민국의 접속수역에서 관계 당국은 다음 각호의 목적에 필요한 범위에서 법령에서 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

9] 조약 등과의 관계(제7조) 대한민국의 영해 및 접속수역과 관련하여 이 법에서 규정하지 아니한 사항에 관하여는 헌법에 의하여 체결·공포된 조약이나 일반적으로 승인된 국제법규에 따른다.

10] 벌칙(제8조)

① 제5조(외국선박의 통항) 제2항 또는 제3항을 위반한 외국선박의 승무원이나 그 밖의 승선자는 5년 이하의 징역 또는 3억원 이하의 벌금에 처하고, 정상을 고려하여 필요할 때에는 해당 선박, 기재(器材), 채포물(採捕物) 또는 그 밖의 위반물품을 몰수할 수 있다.

② 제6조(정선)에 따른 명령이나 조치를 거부·방해 또는 기피한 외국선박의 승무원이나 그 밖의 승선자는 2년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처한다.

③ 제1항 및 제2항의 경우 징역형과 벌금형은 병과(倂科)할 수 있다.

④ 이 조를 적용할 때 그 행위가 이 법 외의 다른 법률에 규정된 죄에 해당하는 경우에는 그 중 가장 무거운 형으로 처벌한다.

11] 군함 등에 대한 특례(제9조) 외국의 군함이나 비상업용 정부선박 또는 그 승무원이나 그 밖의 승선자가 이 법이나 그 밖의 다른 법령을 위반하였을 때에는 이의 시정이나 영해로부터의 퇴거를 요구할 수 있다.

확인문제

01 영해 및 접속수역법상 대한민국의 영토 또는 영해에서 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생에 관한 대한민국의 법규를 위반하는 행위의 방지를 위해 어느 수역까지 법령에서 정하는 바에 따라 그 직무권한을 행사할 수 있는가? [18년 경장]

① 내수 ② 영해
③ 접속수역 ④ 배타적 경제수역

02 영해 및 접속수역법상 군함이 타국영해의 통항에 관한 규칙을 지키지 아니하고 또 규칙의 준수요청을 무시했을 경우에 연안국이 군함에 대하여 취할 수 있는 조치는? [16년 경사]

① 그 군함에 대하여 영해로부터 퇴거를 요청할 수 있다.
② 그 군함을 나포할 수 있다.
③ 그 군함을 공격할 수 있다.
④ 그 군함에 대하여 아무런 조치도 할 수 없다.

03 영해 및 접속수역법 위반사항 중 벌칙이 다른 것은? [13년 경사]

① 잠수항행 ② 어로
③ 정선명령 위반 ④ 조사 또는 측량

01 ③ 02 ① 03 ③

Section 2

배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률

배타적 경제수역법은 1996년 1월 29일 우리나라가 해양법에 관한 국제연합 협약(UN 해양법 협약)을 비준(1996.2.28 발효)함에 따라 동협약에서 인정하고 있는 배타적 경제수역의 범위를 설정하고, 배타적 경제수역 안에서 우리나라의 권리와 외국인에게 허용되는 해양이용에 관한 자유 등을 정함으로써 국제적으로 중요성이 증대되고 있는 새로운 국제해양질서에 적극 동참하려는 것을 목적으로 제정되었다(1996년 8월 8일 제정, 9월 10일 시행).

이후 우리의 대륙붕에 대한 해양권익을 확인하고, 국제해양질서 확립에 기여하고자 하는 목적으로 「해양법에 관한 국제연합 협약」의 규정을 적극 반영한 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 규정을 법률에 명시하고자, 제명을 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」로 바꾸고 대륙붕에 대한 규정을 추가하고자 하였다(2017년 3월 21일).

1] 목적(제1조) 이 법은 「해양법에 관한 국제연합 협약」에 따라 배타적 경제수역과 대륙붕에 관하여 대한민국이 행사하는 주권적 권리와 관할권 등을 규정하여 대한민국의 해양권익을 보호하고 국제해양질서 확립에 기여함을 목적으로 한다.

2] 배타적 경제수역과 대륙붕의 범위(제2조)

① 대한민국의 배타적 경제수역은 협약에 따라 「영해 및 접속수역법」 제2조에 따른 기선(基線)으로부터 그 바깥쪽 200해리의 선까지에 이르는 수역 중 대한민국의 영해를 제외한 수역으로 한다.

② 대한민국의 대륙붕은 협약에 따라 영해 밖으로 영토의 자연적 연장에 따른 대륙변계(大陸邊界)의 바깥 끝까지 또는 대륙변계의 바깥 끝이 200해리에 미치지 아니하는 경우에는 기선으로부터 200해리까지의 해저지역의 해저와 그 하층토로 이루어진다. 다만, 대륙변계가 기선으로부터 200해리 밖까지 확장되는 곳에서는 협약에 따라 정한다.[3)]

③ 대한민국과 마주 보고 있거나 인접하고 있는 국가(관계국) 간의 배타적 경제수역과 대륙붕의 경계는 제1항 및 제2항에도 불구하고 국제법을 기초로 관계국과의 합의에 따라 획정한다.[4)]

---

3) UN 해양법 협약 제76조(대륙붕의 정의)
연안국의 대륙붕은 영해 밖으로 영토의 자연적 연장에 따라 대륙변계의 바깥끝까지, 또는 대륙변계의 바깥끝이 200해리에 미치지 아니하는 경우, 영해기선으로부터 200해리까지의 해저지역의 해저와 하층토로 이루어진다(제1호). 연안국의 대륙붕은 제4항부터 제6항까지 규정한 한계 밖으로 확장될 수 없다(제2호). 해저산맥에서는 대륙붕의 바깥한계는 영해기선으로부터 350해리를 넘을 수 없다(제6호).

4) 제7광구는 지리적으로는 일본에 더 가깝지만 당시 대륙붕연장론이 우세했던 국제정세에 입각하여 1970년 5월 한국이 먼저 7광구를 개발해 영유권 선포를 하였으나, 일본의 반대에 부딪혔으며 당시 탐사기술과 자본이 없었던 정부는 1974년 일본과 이곳을 공동으로 개발하자는 한 · 일대륙붕 협정을 맺었다. 협정에 따르면 이 지역의 탐사 또는 개발과 관련하여 한 · 일 양국이 공동개발한다는 것이다. 즉, 어느 한쪽이라도 자원탐사 및 채취에 대해 동의하지 않으면 안 된다는 것이다. 이 협정은 1978년 발효되었고, 50년간 유효함에 따라 2028년 만료된다.

3] 배타적 경제수역과 대륙붕에서의 권리(제3조)

① 대한민국은 협약에 따라 배타적 경제수역에서 다음 각호의 권리를 가진다.

1. 해저의 상부 수역, 해저 및 그 하층토(下層土)에 있는 생물이나 무생물 등 천연자원의 탐사 · 개발 · 보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리와 해수(海水), 해류 및 해풍(海風)을 이용한 에너지 생산 등 경제적 개발 및 탐사를 위한 그 밖의 활동에 관한 주권적 권리
2. 다음 각 목의 사항에 관하여 협약에 규정된 관할권
   가. 인공섬 · 시설 및 구조물의 설치 · 사용
   나. 해양과학 조사
   다. 해양환경의 보호 및 보전
3. 협약에 규정된 그 밖의 권리

② 대한민국은 협약에 따라 대륙붕에서 다음 각호의 권리를 가진다.

1. 대륙붕의 탐사를 위한 주권적 권리
2. 해저와 하층토의 광물, 그 밖의 무생물자원 및 정착성 어종에 속하는 생물체(협약 제77조제4항에 규정된 정착성 어종에 속하는 생물체)의 개발을 위한 주권적 권리
3. 협약에 규정된 그 밖의 권리

4] 외국 또는 외국인의 권리 및 의무(제4조)

① 외국 또는 외국인은 협약의 관련 규정에 따를 것을 조건으로 대한민국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서 항행(航行) 또는 상공 비행의 자유, 해저 전선(電線) 또는 관선(管線) 부설의 자유 및 그 자유와 관련되는 것으로서 국제적으로 적법한 그 밖의 해양 이용에 관한 자유를 누린다.

② 외국 또는 외국인은 대한민국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서 권리를 행사하고 의무를 이행할 때에는 대한민국의 권리와 의무를 적절히 고려하고 대한민국의 법령을 준수하여야 한다.

5] 대한민국의 권리행사 등(제5조)

① 외국과의 협정으로 달리 정하는 경우를 제외하고 대한민국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서는 제3조에 따른 권리를 행사하거나 보호하기 위하여 대한민국의 법령을 적용한다. 배타적 경제수역과 대륙붕의 인공섬 · 시설 및 구조물에서의 법률관계에 대하여도 또한 같다.

② 제3조에 따른 대한민국의 배타적 경제수역에서의 권리는 대한민국과 관계국 간에 별도의 합의가 없는 경우 대한민국과 관계국의 중간선 바깥쪽 수역에서는 행사하지 아니한다. 이 경우 "중간선"이란 그 선상(線上)의 각 점으로부터 대한민국의 기선상의 가장 가까운 점까지의 직선거리와 관계국의 기선상의 가장 가까운 점까지의 직선거리가 같게 되는 선을 말한다.

③ 대한민국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서 제3조에 따른 권리를 침해하거나 그 배타적 경제수역과 대륙붕에 적용되는 대한민국의 법령을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 자에 대하여 관계 기관은 협약 제111조에 따른 추적권(追跡權)의 행사, 정선(停船) · 승선 · 검색 · 나포 및 사법절차를 포함하여 필요한 조치를 할 수 있다.

확인문제

01 다음 설명으로 가장 옳지 않은 것은? [18년 경찰간부]

① 영해 및 접속수역법상 대한민국의 영해는 기선으로부터 측정하여 그 바깥쪽 12해리의 선까지에 이르는 수역으로 한다.

② 영해 및 접속수역법상 영해의 폭을 측정하기 위한 통상의 기선은 대한민국이 공식적으로 인정한 대축적해도에 표시된 해안의 저조선으로 한다.

③ 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률상 대한민국의 배타적 경제수역은 협약에 따라 기선으로부터 그 바깥쪽 200해리의 선까지에 이르는 수역 중 대한민국의 영해를 포함한 수역으로 한다.

④ 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률상 대한민국은 협약에 따라 배타적 경제수역에서 천연자원의 탐사, 개발 보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리를 갖는다.

02 다음 중 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률에 따른 배타적 경제수역 안에서의 관할권이 아닌 것은? [15년 3차]

① 해양과학조사
② 해양환경의 보호
③ 인공섬, 시설 및 구조물의 설치, 사용
④ 천연자원의 탐사, 개발

03 다음 중 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률상 배타적 경제수역에서 가지는 관할권이 아닌 것은? [19년 1차]

① 해양과학의 조사
② 해양환경의 보호 및 보전
③ 인공섬, 시설 및 구조물의 설치, 사용
④ 경제적 개발 및 탐사를 위한 그 밖의 활동

04 다음 중 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률에서 권리행사와 관련된 설명으로 가장 옳지 않은 것은? [19년 3차]

① 외국과의 협정으로 달리 정하는 경우를 제외하고 대한민국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서의 권리를 행사하거나 보호하기 위하여 대한민국의 법령을 적용한다.

② 대한민국의 배타적 경제수역에서의 권리는 대한민국과 관계국 간의 별도의 합의가 없는 경우 대한민국과 관계국의 중간선 바깥쪽 수역에서는 행사하지 않는다.

③ 대한민국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서 권리를 침해하거나, 그 배타적 경제수역과 대륙붕에 적용되는 대한민국의 법령을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 자에 대하여 관계기관은 추적권의 행사, 정선 · 승선 · 검색 · 나포 등의 필요한 조치를 할 수 있다.

④ 외국 또는 외국인은 대한민국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서 항행 또는 상공 비행, 해저 전선 또는 관선 부설을 하기 위해서는 대한민국의 허가를 얻어야 한다.

01 ③ 02 ④ 03 ④ 03 ④

Section 3

배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률

경제수역어업주권법

1] 목적(제1조) 이 법은 「해양법에 관한 국제연합협약」의 관계 규정에 따라 대한민국의 배타적 경제수역에서 이루어지는 외국인의 어업활동에 관한 우리나라의 주권적 권리의 행사 등에 필요한 사항을 규정함으로써 해양생물자원의 적정한 보존·관리 및 이용에 이바지함을 목적으로 한다.

2] 정의(제2조) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "배타적 경제수역"이란 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」에 따라 설정된 수역(水域)을 말한다.
2. "외국인"이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.
   가. 대한민국 국적을 가지지 아니한 사람
   나. 외국의 법률에 따라 설립된 법인(대한민국의 법률에 따라 설립된 법인으로서 외국에 본점 또는 주된 사무소를 가진 법인이나 그 주식 또는 지분의 2분의 1 이상을 외국인이 소유하고 있는 법인을 포함)
3. "어업"이란 수산동식물(水産動植物)을 포획·채취하거나 양식하는 사업을 말한다.
4. "어업활동"이란 어업이나 어업에 관련된 탐색·집어(集魚), 어획물의 보관·저장·가공, 어획물 또는 그 제품의 운반, 선박에 필요한 물건의 보급 또는 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 어업에 관련된 행위를 말한다.

3] 적용 범위 등(제3조) *22년 경찰간부

① 외국인이 배타적 경제수역에서 어업활동을 하는 경우에는 「수산업법」, 「양식산업발전법」 및 「수산자원관리법」에도 불구하고 이 법을 적용한다.

② 이 법에서 규정하는 사항에 관하여 외국과의 협정에서 따로 정하는 것이 있을 때에는 그 협정에서 정하는 바에 따른다.

③ 배타적 경제수역에서 이루어지는 외국인의 어업활동에 관하여는 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」 제5조제1항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 법령의 규정을 적용하지 아니한다.

4] 특정금지구역에서의 어업활동 금지(제4조) 외국인은 배타적 경제수역 중 어업자원의 보호 또는 어업조정(漁業調整)을 위하여 대통령령으로 정하는 구역(특정금지구역)에서 어업활동을 하여서는 아니 된다.

| 관련벌칙 |

제4조 또는 제5조제1항을 위반하여 어업활동을 한 자는 3억원 이하의 벌금에 처한다(제16조의2).

5] 어업의 허가 등(제5조) *22년 경찰간부

① 외국인은 특정금지구역이 아닌 배타적 경제수역에서 어업활동을 하려면 선박마다 해양수산부장관의 허가를 받아야 한다.

② 해양수산부장관은 제1항에 따라 허가를 하였을 때에는 해당 외국인에게 허가증을 발급하여야 한다.

③ 제1항에 따라 허가를 받은 외국인은 허가를 받은 선박에 허가 사항을 식별할 수 있도록 표지(標識)를

하여야 하며, 제2항의 허가증을 갖추어 두어야 한다.

④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 허가 사항은 대통령령으로 정하고, 허가 절차, 허가증 발급, 표지 방법 및 그 밖에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

시행령

제3조(어업 등의 허가사항)

① 법 제5조에 따라 배타적 경제수역에서 어업활동을 하려는 외국인이 해양수산부장관으로부터 허가를 받아야 하는 사항은 다음 각호와 같다.

1. 어업의 종류
2. 어선의 규모
3. 부속선의 척수(隻數)
4. 포획대상 수산동식물의 종류 및 예상어획량

② 제1항에 따른 어업의 종류, 어업의 종류에 따른 어선의 규모, 부속선의 척수 등은 해양수산부령으로 정한다.

시행규칙

제2조(허가신청절차)

① 「배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률」 제5조에 따라 어업활동 허가를 받으려는 외국인(외국정부가 해당 국가의 국민을 대행하여 일괄적으로 법 제5조에 따라 어업활동 허가를 신청한 경우에는 외국정부)은 어업활동을 시작하려는 해의 전년도 10월 31일까지 선박마다 다음 각호의 구분에 따른 허가신청서를 해양수산부장관에게 제출하여야 한다.

1. 어업의 경우: 별지 제1호서식
2. 어업 외의 어업활동의 경우: 별지 제2호서식

② 제1항에 따른 허가신청서에는 외국정부에서 발급한 다음 각호의 서류를 첨부하여야 한다.

1. 어업활동 허가를 신청한 선박이 자국의 법령에 따른 어업활동 허가(면허 · 승인 · 신고 등을 포함)를 받았음을 증명하는 서류 사본
2. 해당 어업방법에 대한 해설서(어업방법이 「수산업법」에 따른 어업방법과 현저하게 다른 경우만 해당)

③ 외국정부가 해당 국가의 국민을 대행하여 일괄적으로 법 제5조에 따라 어업활동 허가를 신청하는 경우에는 제1항에 따른 허가신청서에 제2항 각호의 서류 및 별지 제3호서식의 어업활동 등의 허가신청서 집계표를 첨부하여 제출하여야 한다.

④ 해양수산부장관은 법 제5조에 따른 어업활동 허가를 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 어업활동 허가를 신청한 자에게 제2항 각호의 서류 외의 서류나 그 밖의 자료를 요청할 수 있다.

제6조(허가증의 비치) 법 제5조에 따라 어업활동 허가를 받은 외국인은 그 허가증을 허가받은 선박의 조타실에 갖추어 두어야 한다. 부속선이 있는 선박의 경우에는 그 부속선의 조타실에 허가증 사본을 갖추어 두어야 한다.

제8조(허가증의 반납) 법 제5조에 따라 허가증을 발급받은 외국인은 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 허가증을 반납하여야 한다. 다만, 제2호에 해당하는 경우로서 허가증을 반납할 수 없을 때에는 그 사유서를 제출하여야 한다.

1. 어업활동 허가가 취소된 경우
2. 선박이 침몰하거나 사용할 수 없게 된 경우

제9조(어업활동 허가번호의 표지) 법 제5조에 따라 어업활동 허가를 받은 외국인은 선박마다 별지 제1도의 어업활동 허가번호판을 조타실 좌우 측면의 중앙부에 각각 붙여야 한다.

제10조(표지기의 게양) 법 제5조에 따라 어업활동 허가를 받은 외국인은 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 선박마다 별지 제2도의 표지기(標識旗)를 선박의 마스트 상단부에 게양하여야 한다.

1. 배타적 경제수역 안으로 들어오는(입역) 경우

2. 배타적 경제수역 밖으로 나가는(출역) 경우
3. 배타적 경제수역 안에서 어업활동을 하는 경우

제11조(어업활동 허가번호의 부여)

① 해양수산부장관은 법 제5조에 따라 어업활동 허가를 하려는 경우에는 어업활동 허가번호를 부여하여야 한다.

② 제1항에 따른 어업활동 허가번호의 부여방법은 별표 1과 같다.

[별표 1]

어업활동 허가번호 및 시험·연구 승인번호의 부여방법

1. 어업활동 허가번호 및 시험·연구 승인번호는 국호(國號)의 약자(略字), 업종 또는 허가·승인의 구분, 허가·승인의 일련번호로 구성한다.
2. 업종 또는 허가·승인의 구분과 허가·승인의 일련번호는 가운뎃점으로 구분한다.
3. 국호의 약자는 다음과 같이 한다.
   일본국: J, 중화인민공화국: C, 러시아 연방: R, 기타 국가: E
4. 업종 또는 허가·승인의 구분
5. 허가·승인의 일련번호는 허가·승인의 순서에 따른 업종별 일련번호로 한다.

6] 허가기준(제6조)

① 해양수산부장관은 제5조제1항에 따른 허가 신청을 받았을 때에는 다음 각호의 기준을 모두 충족하는 경우에만 허가할 수 있다.

1. 허가 신청된 어업활동이 국제협약 또는 국가 간의 합의나 그 밖에 이에 준하는 것의 이행에 지장을 주지 아니한다고 인정될 것
2. 허가 신청된 어업활동으로 인하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관이 정하는 어획량의 한도를 초과하지 아니한다고 인정될 것
3. 허용 가능한 어업 및 선박 규모의 기준 등 해양수산부령으로 정하는 기준을 충족한다고 인정될 것

② 제1항제2호에 따른 어획량의 한도를 정할 때에는 수산자원의 동향, 대한민국 어업자의 어획 실태, 외국인의 어업 상황 및 주변 외국 수역에서의 대한민국 어업자의 어업 상황 등을 종합적으로 고려하여야 하며, 「수산자원관리법」 제36조에 따라 설정된 총허용어획량(總許容漁獲量)을 기초로 하여야 한다.

7] 불법 어업활동 혐의 선박에 대한 정선명령(제6조의2)

검사(檢事)나 대통령령으로 정하는 사법경찰관은 배타적 경제수역에서 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 불법 어업활동 혐의가 있는 외국선박에 정선명령(停船命令)을 할 수 있다. 이 경우 그 선박은 명령에 따라야 한다.

1. 이 법, 이 법에 따른 명령 또는 제한이나 조건을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 경우
2. 대한민국과 어업에 관한 협정을 체결한 국가의 선박이 그 협정, 그 협정에 따른 명령 또는 제한이나 조건을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 경우

| 관련벌칙 |

제6조의2를 위반하여 정선명령을 따르지 아니한 선박의 소유자 또는 선장은 1억원 이하의 벌금에 처한다(제17조의2).