



## 저작자표시-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

경영학석사 학위논문

# 선박기인 해상유류오염 규제에 관한 관할권 할당문제

- 관련 국제협약체제의 변화를 중심으로 -



2011년 2월

부경대학교 대학원

국제통상물류학과

우 경 호

경영학석사 학위논문

# 선박기인 해상유류오염 규제에 관한 관할권 할당문제

- 관련 국제협약체제의 변화를 중심으로 -

지도교수 최 영 봉

이 논문을 경영학석사 학위논문으로 제출함.

2011년 2월

부경대학교대학원

국제통상물류학과

우 경 호

우경호의 경영학석사 학위논문을 인준함.

2010年 12月



주심    경영학박사   윤 광 운 (인)

위원    지리학박사   이 정 윤 (인)

위원    경제학박사   최 영 봉 (인)

## < 목 차 >

|                                         |        |
|-----------------------------------------|--------|
| 표 목차 .....                              | iii    |
| Abstract .....                          | iv     |
| <br>제 I 장 서 론 .....                     | <br>1  |
| 제 1 절 연구배경 및 연구목적 .....                 | 1      |
| 제 2 절 연구 방법 .....                       | 3      |
| <br>제 II 장 유류오염에서 관할권의 기본 개념 .....      | <br>5  |
| 제 1 절 관할권의 정의 .....                     | 5      |
| 가. 입법관할권 .....                          | 6      |
| 나. 집행관할권 .....                          | 6      |
| 제 2 절 관할권에 대한 이해당사국가들의 입장 .....         | 7      |
| 가. 관할권에 대한 기국의 입장 .....                 | 8      |
| 나. 관할권에 대한 연안국의 입장 .....                | 10     |
| 다. 관할권에 대한 항만국의 입장 .....                | 11     |
| <br>제 III 장 각 국제협약 체제에 따른 관할권의 변화 ..... | <br>13 |
| 제 1 절 OILPOL 54/62 .....                | 3      |
| 가. OILPOL체제의 성립 .....                   | 13     |
| 나. OILPOL 62 개정의정서 .....                | 20     |
| 다. 69 intervention 협약과 69 CLC .....     | 42     |

|                                        |           |
|----------------------------------------|-----------|
| 제 2 절 MARPOL 73/78 .....               | 8         |
| 가. MARPOL 73/78 체제하의 입법관할권 .....       | 8         |
| 나. MARPOL 73/78 체제하의 집행관할권 .....       | 2         |
| 다. MARPOL 78 개정의정서 .....               | 37        |
| <br>제 3 절 UN해양법협약(UNCLOS) .....        | 39        |
| 가. 제3차 UN해양법협약의 성립 .....               | 39        |
| 나. UN해양법협약의 제12장 .....                 | 46        |
| 다. UN해양법협약의 문제점과 발전방향 .....            | 51        |
| <br><b>제 IV 장 관할권의 할당 문제와 관계 .....</b> | <b>59</b> |
| 제 1 절 해상구역에 따른 연안국의 관할권 .....          | 59        |
| <br>제 2 절 연안국 관할권과 기국 관할권의 관계 .....    | 80        |
| <br>제 3 절 연안국 관할권과 항만국 관할권의 관계 .....   | 84        |
| <br>제 4 절 항만국 통제 .....                 | 91        |
| <br><b>제 V 장 결 론 .....</b>             | <b>99</b> |
| <br>참고문헌 .....                         | 103       |

## < 표 목 차 >

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| <표3-1> OILPOL의 성립과정 .....     | 24 |
| <표4-1> UNCLOS하의 연안국 관할권 ..... | 80 |
| <표4-2> 항만국 통제 MOU .....       | 91 |



**A Study on the Allocation of Jurisdiction in the Alteration of  
the Vessel-Source Marine Oil Pollution Regulation**

- Under the International Convention Changes -

**Woo Kyoung Ho**

*Department of International Commerce and Logistics,  
Graduate School, Pukyong National University*

**Abstract**

The protection of the marine environment has become one of the most important issues of modern times. The sources of human-induced marine pollution are numerous - discharges from land-based sources, ships, atmospheric deposition, ocean dumping and offshore oil and gas installations. This paper shall cover vessel-source marine pollution which takes 10 percents of the sources. In the issue of vessel-source marine pollution, especially, this paper shall research the alteration in the regimes on the marine pollution and the jurisdiction of the each regime.

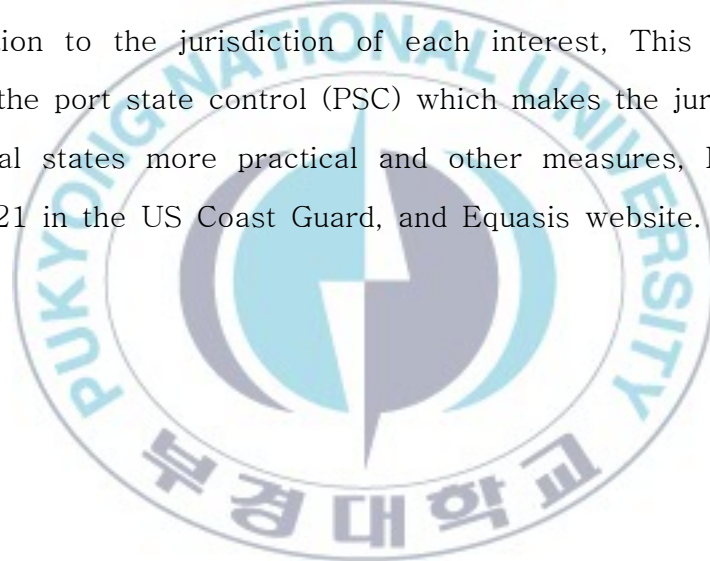
Many maritime states and flag states want the regulation on the vessel-source marine pollution to be weaker. This paper shows how each interest, especially developed states, exercises political leverage to the formation of the regimes, and how the present regime has been formatted.

In the regimes, Jurisdictions can be divided into the prescriptive



jurisdiction and the enforcement jurisdiction, and these jurisdictions are allocated to three interests, flag states, coastal states and port states. With the alteration of each regime, OILPOL, 69 intervention, 69 CLC, MARPOL and UNCLOS, the jurisdiction has been transferred from the flag states to the coastal states and port states because coastal states want their jurisdiction to be more extensive and more powerful. This process could be done due to the coastal states' effort, and the concerns on the marine pollution from the substandard ships.

In addition to the jurisdiction of each interest, This paper also research the port state control (PSC) which makes the jurisdiction of the coastal states more practical and other measures, ISPS Code, Qualship 21 in the US Coast Guard, and Equasis website.



# I. 서 론

## 제 1 절 연구배경 및 연구목적

해양 환경의 보호는 현대의 가장 중요한 생태학적 문제 중 하나가 되었다. 실제로 해양오염은 지난 50년 동안 세상의 관심을 끌었던 환경적 인식이 발생하게 된 중요한 이유 중 한 부분이 되었고, 이제 이 인식은 오늘날 국제적 토론의 정책에서 현저하게 두드러진다.<sup>1)</sup> 인류가 야기한 해양오염의 원인들은 수없이 많다. 이 중에는 육지, 선박에서 나온 유출물, 대기 중의 침전물, 해양 쓰레기 투기, 해안의 기름과 가스시설 설치들이 있다. 또한 UN해양법협약에 따르면 해양오염은 그 원인에 따라 육상기인 오염, 국가 관할권하의 해저활동에 의한 오염, 심해저활동에 의한 오염, 투기에 의한 오염, 선박기인오염, 대기에 의한 또는 대기를 통한 오염으로 나누어진다. 이 중에서 인간의 육상 활동으로 인한 해양오염은 전체 원인의 80%를 차지한다. 그리고 선박으로부터의 오염 또한 10% 이상을 차지하면서 무시할 수 없는 해양오염원이 되었다.<sup>2)</sup>

해양오염에 대한 경각심은 대부분 종종 대형해양재난사고에 의해 일깨워 졌기 때문에, 선박기인오염은 여러 해양오염원 중에서도 가장 먼저 국제 공동체의 관심을 끌었다. 육상기인 오염에 관한 규제체제는 아직까지

---

1) Alan Khee-Jin Tan(2006), *Vessel-Source Marine Pollution : The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, pp. 3.

2) 정진석(2005), “선박기인오염에 대한 연안국의 관할권”, 『환경법연구』, 제27권 2호, pp. 291.

성립되지 않은 반면, 선박기인오염에 대한 국제적인 규제체제는 1926년 워싱턴회의 이래로 계속 발전해 오고 있다.<sup>3)</sup>

지난 몇십 년 동안 선적에 대해 국제적, 지역적, 국가적으로 이루어지는 항해 안전, 선박으로 인한 오염, 해상 안전에 대한 규제의 범위가 매우 광범위해져서 전 세계 선박 산업은 오늘날 많은 규제들의 장황한 규칙들을 직면하게 되었다. 결과적으로, 선주가 자유로운 항해에 대해 가지고 있는 전통적 권리는 현재에는 해양환경의 보호와 해상안전의 발전등과 같은 중요한 의무가 먼저 이행되어야만 보장받을 수 있게 되었다. 특히, 인접 해안과 항만지역이 강조하고 있는 해양오염통제는 실제로 바다에 접한 해사국가들과 그들의 선적으로 인한 이윤을 생기게 하는 자유항해의 전통적 권리를 서서히 파괴해왔다.

하지만 이러한 선적에 대한 규제의 확산에도 불구하고, 오염 통제 수단을 규정하는 국제기구들은 여전히 효율적으로 법을 시행하거나 그 임무에 충실하지 못하고 있다. 실제로 규제 시스템의 가장 명백한 문제점은 관련 규칙과 기준을 효과적으로 시행하고 이에 대한 준수를 확인하는 데 실패하고 있다는 점으로 보인다. 결과적으로, 무책임한 선주들에 의해 운영되는 많은 기준이하의, 값싼 선박들이 오늘날까지도 여전히 해양에서 항해를 계속하면서, 사람의 생명과 해양 환경에 명백한 위험을 제기하고 있다. 결국 이것은 연안국과 항만국들이 그들의 해안에 다가오거나 입항하는 선박들에 대해 더 엄격한 규제를 부과하는 결과를 이끌어냈다.

해사국들과 연안국들의 이해관계 사이에 평등한 균형을 맞추기 위해, 여러 체제들과 협약들은 제도 성립과정에서 다양한 상황의 오염을 통제할 규칙을 규정하고 집행하는 다양한 수준의 관할권을 연관된 국가들에게 평등

---

3) D. Campbell(1976), "Marine Pollution", *Major Issues of the Law of the Sea*, University of New Hampshire, pp. 108-111.

하게 할당하려는 노력을 추구해왔다. 여기서 중요한 문제는 실제 규칙을 규정하고, 그 정해진 규칙들을 관련 당사국들에 연결해주는 국가의 관할권을 국제 체제와 협약들이 어떻게 형성하는 가이다.

현재 우리나라에서 관할권에 대해 이루어진 연구는 그렇게 많지 않다. 국내문헌 조사 결과 정진석(2003), 이윤철(2005) 등이 연안국 관할권과 항만국 통제에 대해 연구하였고 그 외의 관할권에 대해 연구된 사례는 많지 않다. 그래서 본 연구자는 연안국, 항만국뿐만이 아니라 기국 관할권도 연구해서, 이들 간의 상호 영향을 연구하였다. 또한 현재 UN해양법협약 아래 할당된 관할권들이 역사적으로 어떤 변화를 거쳐 현재의 결과가 되었는지 연구하여, 문제점과 앞으로의 발전 방향을 제시하고자 한다.

따라서 본 논문은 관할권들이 할당되는 방식들을 주로 기국, 연안국, 항만국들의 관할권의 변화에 영향을 미친 관련 정책과 체제들의 관점에서 알아보고 거기에 따라 각 이해관계국들이 서로 어떤 관계를 이루는 지에 대해 연구할 것이다.

## 제 2 절 연구 방법

본 논문에서는 관할권의 할당 문제가 어떻게 이루어졌는지를 체제를 중심으로 알아보기로 했다. 체제는 시간적 순서로 크게 OILPOL, MARPOL, UN해양법협약으로 나누고, 각 체제의 성립과정과 성립과정에서 있었던 관련 국가들의 이해관계가 어떻게 정리되는 지를 알아보았다.

우선 II장에서는 관할권의 기본적인 정의와 해양관련법에서 관할권이 무엇을 의미하는 지를 조사했다. 특히 현재 해양법에서 언급하고 있는 관할

권은 입법관할권과 집행관할권으로 나누어서 각 당사국이 가지고 있는 입장을 연구하였다.

III장에서는 해양관련 체제에 의해 관할권이 기국, 연안국, 항만국에게 어떻게 할당되는 지 연구했다. 먼저 OILPOL의 성립과정과 OILPOL의 성립과정 중에 있었던 영국, 미국, 캐나다를 포함한 여러 이해관계국들의 입장을 중심으로 연구했다. 이 입장들은 후에 관할권이 형성되고, 변화하고, 이동하는 과정을 설명하는 데 큰 도움이 될 것이다. 또한 OILPOL에 포함된 여러 조항들에 의해 각 국가가 어떤 영향을 받고 어떻게 처신하는 지도 조사했다. 특히 III장에서는, OILPOL체제에서 MARPOL체제로 넘어가면서, 관할권이 조금씩 기국에서 연안국으로 넘어가는 과정을 조사했고, 관련 법체제와 해사 관계국들이 받은 영향을 조사했다. 그리고 UN해양법협약 체제에서 현재 관할권이 어떻게 할당되어 있는 지 MARPOL과 UN해양법협약의 조항들을 조사하여 설명했다.

IV장에서는 관할권이 해상영역에 따라 어떻게 할당되어있는 지를 연안국을 중심으로 알아보았다. 또한, 연안국관할권에 의해 기국관할권과 항만국관할권이 어떻게 영향을 받는 지를 알아보고, 이에 따른 각 관할권의 한계점과 문제점을 살펴본 다음, 그 이후의 항만국 통제에 대해서도 알아볼 것이다.

## II. 유류오염에서 관할권의 기본 개념

### 제 1 절 관할권의 일반적 정의

일반적으로 영미법에서는 관할권에 대해서 “국가, 공공단체 등의 행위로 행할 수 있는 법적권한을 말한다.”라고 정의하고 있다. 또한 “법률상의 쟁소를 재판하는 법원의 권한일반, 특정법원이 행사할 수 있는 재판권의 지리상, 사물상, 직분상의 범위, 독자적인 법의 효력이 미치는 지리적 범위를 말한다.”고 되어있다.<sup>4)</sup>

즉, 특정 사건, 그 사건의 영향, 혹은 가해자에 대한 국가 관할권의 인식은 국제법의 중심이 되는 것 중의 하나이다. 해양오염규제의 측면에서, 관할권이라는 것은 오염에 연관된 선박에 대해 법규를 제정하고 집행하는 국가의 능력이라고 일컬어진다.<sup>5)</sup> 우선, 법을 규정하는, 혹은 제정하는 권한에 관한 것은 입법관할권(prescriptive jurisdiction)이라 하고, 이에 대해 현실적인 오염 통제 기준을 공포하고 집행하는 국가의 권한은 집행관할권(enforcement jurisdiction)이라 한다. 그리고 비록 국제법이 어떤 상황에서는 국내 기준의 규정을 인정하게 되더라도, 이런 기준들은 국제적으로도 동의를 얻어야 한다.

---

4) 동경대 편집부(1989), 「영미상사법사전」, 대광서림, pp. 419.

5) Alan Khee-Jin Tan(2006), *Vessel-Source Marine Pollution : The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, pp. 176.



### 가. 입법관할권 (prescriptive jurisdiction)

국제법에서, 한 국가의 입법관할권과 연관된 두 가지 중요한 특징은 관할권의 범위와 내용이다. 범위는 입법관할권이 영향을 미칠 수 있는 물리적 혹은 지리학적 영역과 연관되어있다. 내용은 실제로 어떤 내용의 기준들이 규정되는 지, 즉, 그 기준들이 국제적으로 동의된 기준인지 일방적인 국내의 기준인지를 구별하는 것이다. 국가들은 일반적으로 그들의 내수, 영해를 포함해, 그들 자신의 영역에서 자유로운 입법관할권을 누린다. 그러므로 해상 오염 통제와 관련해 국가들이 입법관할권을 행사할 때, 일반적으로 자신들의 영해를 통과하는 선박 중 외국선박의 일반적 권리에는 적용되고, 자신들의 선박에게는 면제되는 기준들을 규정한다. 하지만, 이런 기준들도 영해를 넘어가게 되면 범위와 내용과 관련해 국제법이 국가에게 입법관할권을 주어야 그 기준이 인정된다.

### 나. 집행관할권 (enforcement jurisdiction)

입법관할권하고는 달리 관련 기준들에 대한 실제 위반을 처벌하거나 예방하는 권한은 집행관할권이라 한다. 반면에 재판관할권(adjudicative jurisdiction)이라는 것은 국가 법정의 권한이거나, 아니면 규정된 기준의 위반으로 개인이나 선박을 고소한 사건을 재판하는 재판소의 권한이다. 해양법 같은 국제협약과 IMO기구들은 집행관할권과 재판관할권 사이에 확실한 구별을 두고 있지는 않다.<sup>6)</sup> 따라서 본 논문에서도 집행관할권이라는 용어는 국가의 재판관할권을 포함한다고 할 것이다.

---

6) Alan Khee-Jin Tan(2006), *Vessel-Source Marine Pollution : The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, pp. 188.

집행관할권의 또 다른 중요한 점은 국가가 규정된 기준을 집행하고, 이런 기준들이 국내 혹은 국제 기준이 되게 하는 국가의 능력과 관련이 있다. 집행관할권과 관련된 두 가지 근본적인 질문은 “누가 규정된 법을 집행할 것인가”와 “이것이 어떤 방식으로 집행될 것인가”이다. 첫 번째 질문은 국제법에서 어느 국가가 집행에 대한 관할권을 가지고 있는지 정함으로써 밝혀진다. 해상에서는 입법관할권처럼 집행관할권은 기국, 연안국, 항만국 중 하나나 그 이상의 이해당사국에게 주어질 수 있다.

일단 집행하는 국가가 정해지면 집행이 실행되는 특정 수단에 관한 두 번째 질문이 생긴다. 이것은 집행 능력에 관한 문제와 직접적으로 연관이 있다. 왜냐하면 법을 제대로 집행하기 위한 수단이 집행하는 국가의 능력을 넘어설 수도 있기 때문이다. 이런 측면에서, IMO 기구는 일반적인 집행조항의 세 가지 주요 사항을 정했는데, 이것이 선박에 대한 조사, 위법에 대한 조치, 기준 준수 여부의 보고이다.

## 제 2 절 관할권에 대한 이해당사국들의 입장

선박이 해양에 오염물질을 방출할 때마다, 그것이 운영 중 계획적으로 일어났든, 사고로 일어났든지 간에 상관없이 입법관할권, 집행관할권 각각에 연관된 두 개의 중요한 질문이 생긴다. 첫 번째는 “해당 선박이 어느 국가의 법에 적용을 받게 되는 가?”이다. 이 질문과 연관해 관련 규정법들이 실제로 있다. 두 번째로는 “어느 국가가 위반한 선박에 대해 연관 법들을 집행하고 그 선박을 위반으로 고소할 관할권을 소유하고 있는가?”이다. 이런 질문들에 대해 해사국가들의 입장은 전통적으로 기국들이 일반적으로



인정되는 국제 기준을 그들 자신들의 선박에 대해 배타적으로 규정하고 집행해야 한다는 것이었다. 즉, 다시 말해, 기국이 자신들의 선박에 대해 입법관할권과 집행관할권을 가져야 한다는 것이었다. 이에 반해 연안국들의 입장은 자신들의 해상영역과 환경의 보호를 위해 기국이 아닌 연안국이나 항만국의 관할권을 인정해주어야 한다는 것이었다. 따라서 OILPOL 54 (the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 유류에 의한 해양오염방지를 위한 국제협약, 이하 OILPOL)와 MARPOL 73/78 (the International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약, 이하 MARPOL)이 구축한 체제에서, 각 국가들은 기국의 선박에 대해 국제적으로 승인되는 기준을 규정하는 것, 관련 기준에 부합하는 지를 확인하기 위해 선박을 조사하는 것, 위반 선박에 대한 소송 절차를 준비하는 것 등의 의무들에 대해 위법이 일어난 장소에 상관없이 출선수범해야 했다. 따라서 선박의 위반 행위는 우선 기국의 법에 따라 평가되고, 이 법은 연관된 국제법에 의해 인정되는 것이어야 했다. 그러므로 IMCO부터 해양법까지 협약들은 기국의 입법관할권과 집행관할권 모두에 선박들을 종속시킴으로써, 확실히 해사국들의 이해관계에 편을 들었다.

### 가. 관할권에 대한 기국의 입장

기국은 전통적으로 해양에서 영토관할권처럼 자국선박에 대한 배타적인 관할권을 행사해왔고, 이것은 UN해양법협약의 제92조에도 나타나 있다. 이로 인해 기국은 선박 내에서 질서유지를 위한 사법권, 경찰권, 기타 행정권 행사를 누릴 수 있는 것이다. 즉, 선박은 떠다니는 영토이므로 영토관할권에 기초하여 자국선박에 대한 기국관할권은 정당화된다는 것이다.<sup>7)</sup>

기국이 실제로 규정하고 집행할 수 있는 관할권에 관해서, 기국들은 일반적으로 다양한 협약들에 따라 그들의 국내법을 IMCO와 IMO에서 채택한 국제 기준들에 맞춰야 한다. 하지만, 기국의 법의 실제 효과는 적어도 국제 기준과 같은 효과를 가진다고 할 수 있다. 이 사실은 국제 기준이 기국에게 단지 최소한의 경계만을 나타내고, 따라서 기국은 국제기준보다 더 엄격한 기준을 규정할 입법관할권을 가질 수도 있다는 말이다.

국제기준을 넘어서는 더 엄격한 기준을 규정할 수 있는 기국의 특권은 국민에 대한 국가 통치권의 개념과 일치한다. 이 점에서, 기국은 자신의 깃발을 날리는 선박은 그것의 국적을 나타낸다는 사실에 기초한 관할권과 일치한다. 하지만, 실제로는 국제기준을 벗어나 더 엄격한 기국 법들이 규정되었던 적은 없다. 오히려 현실은 정반대이다. 왜냐하면, 기국들은 그들의 선박을 규제할만한 동기가 부족하기 때문에, 그들의 법을 국제 기준에 맞추는 경향을 보여주고 있기 때문이다.

많은 기국들, 특히 편의치적 국가들의 경우에, 선박들은 그들 자신의 항구로는 거의 항해하지 않는다. 따라서 이 선박들에 의해 야기될 모든 잠재적인 피해들은 다른 국가들의 관할권에 있는 영역이나 공해의 해양 환경에 영향을 미치게 될 것이다. 게다가 대부분의 많은 기국들은 후진국이기 때문에, 기준들을 엄격하게 집행하는 데 필요한 인력과 자원이 부족하다. 이런 기국들이 가지는 이익은 그 기국의 국적을 가진 선박들에게서 얻어지는 수입이 유일하다. 즉 중요한 점은, 오염통제수단을 규정하고 집행할 동기가 기국들에게는 부족하다는 것이, MARPOL 73/78과 해양법을 포함한 다양한 규제 기구들이 기국들에게 최소한의 기준만을 정할 수밖에 없었던 이유이다.

---

7) Brian D. Smith(1988), *State responsibility and the Marine Environment*, Clarendon Press Oxford, pp. 151.

## 나. 관할권에 대한 연안국의 입장

기국들에 비해, 연안국들에게는 상황이 그 반대이다. 연안국들은 보통 그들의 해안에서 선박들을 통제하려는 동기와 성향을 가지고 있다. 특히 선박들이 외국에 등록된 선박이면 더욱 그러하다. 선박으로 인한 오염은 연안국의 바다, 해안, 그리고 거기에 포함된 해양 자원들에게도 영향을 미치기 때문에, 연안국은 당연히 선박기인오염에 효율적으로 대처하기 위해 좀 더 엄격한 기준을 규정하고 집행하는 데 관심을 가진다. 국제법에서 내수와 영해에 대한 보호는 이 해상 영역에 대해 연안국이 누리는 주권에 정당하게 근거를 둘 수 있었다. 하지만 영해를 넘어서 발생하는 오염에 관해서는, 그 오염이 연안국에 해로운 영향을 미칠 수 있고 안정성을 위협할 수 있다는 이유로 연안국은 더 넓은 관할권을 주장해왔다.

동시에, 영해를 넘어서는 넓은 범위의 연안국의 관할권은 어쩌면 자유항해의 권리를 방해할 수도 있다는 점도 생각되어져왔다. 인정될 수 있는 법률 제정에 있어서 조화가 없으면, 선박에 대해 일방적이고 서로 다른 기준을 규정하고 집행하길 원하는 각각의 국가들에게 환영받지 못할 것이다. 실제로, 선박이 다른 국가들의 바다를 통과하는 동안 각각 다른 CDEM<sup>8)</sup> 기준과 배출 기준에 충실해야 한다는 생각은 확실히 불합리한 생각이다. 이것은 분명 전 세계의 상업적, 군사적 목적을 가진 선박들의 효율적 이동에 방해가 되는 효과를 불러일으킬 것이다.

이런 시나리오를 피하기 위해, 국제 규제 과정은 일반적으로 연안국이 그들의 영해를 넘어서는 해상에 대해 일방적인 국내 수단을 규정하는 것에 제한을 두었다. 해양법과 IMO의 해상 오염 기구들은 일반적으로 연안국이

---

8) Construction, Design, Equipment, Manning (설계, 구조, 장비 또는 인원배치에 관한 기준)

널리 퍼져있는 국제적으로 승인된 규칙과 기준들에 영향을 미치는 법들을 넘어서 수 없다고 주장한다. 그러므로 이런 기준들은 영해를 넘어서는 해상에서 연안국의 인정될 수 있는 최대한의 입법관할권을 나타낸다. 단지 예외적인 상황에서만 영해를 벗어난 해상에서 국제적으로 인정되는 규칙보다 더 엄격한 국내 수단을 규정할 수 있다. 이들은 얼음으로 덮인 지역<sup>9)</sup>이나 특별한 지역 같은 생태학적으로 민감한 해상 영역의 보호에 대한 특별한 수단을 의미한다.

#### 다. 관할권에 대한 항만국의 입장

기국과 연안국뿐만 아니라, 해양법과 IMO기구들은 항만국의 역할에 대해서도 인식해왔다. 이에 따라, UN해양법협약에서 해양환경보호 규칙에서는 해양환경보호를 위해 국가가 해양오염규제를 할 수 있다는 권한의 의미에서 적극적으로 오염방지를 해야 한다는 의무의 개념으로 바뀌게 되었다.<sup>10)</sup> 항만국의 관할권은 연안국의 관할권이 잠재적으로 지나칠 수도 있는 것에 대해 반대하는 힘으로써 작용하기 위해 의도된 것이고, 연안국의 관할권을 확대하려는 주장을 다루기 위해 만들어졌다. 입법관할권과 집행관할권을 연관된 국가 당사자들 사이에서 분할하기 위해, 해양법은 해상에서 권한의 공간적인 경계에 기초를 둔 공식을 채택했다. 따라서 해상의 관할

9) UN해양법협약 제12장 제8절 (빙하지역) 제234조 (빙하지역)

연안국은 특별히 가혹한 기후조건과 연중 대부분 그 지역을 덮고 있는 빙하의 존재가 항행에 대한 지장 또는 예외적인 위험을 발생시키고, 해양환경오염이 생태학적 균형에 중대한 해를 초래하거나 돌이킬 수 없는 혼란을 가져올 경우, 배타적 경제수역의 한계 내에서 빙하지역에서 선박에 의한 해양오염의 방지, 경감, 통제를 위한 무차별적인 법령을 제정하고 집행할 권리를 갖는다. 이러한 법령은 최선의 이용가능한 과학적 증거에 근거하여 항행 및 해양환경의 보호와 보전을 정당히 고려하여야 한다.

10) 이윤철(1997), “동북아해역 환경보호를 위한 국제법적 대응방안”, 「경북대학교 박사학위논문」, pp. 76.

영역들(내수, 영해, 접속수역, 배타적 경제 수역, 공해)은 기국, 연안국, 항만국의 입법관할권과 집행관할권을 각각 할당하기 위해 기능적으로 사용된다. 다양한 국가들 사이에 할당된 관할권의 범위는 앞으로 본 논문에서 자세히 연구될 것이다.





### III. 각 국제협약체제에 따른 관할권의 변화

#### 제 1 절 OILPOL 54/62

##### 가. OILPOL체제의 성립

선박기인의 오염에 대한 규제에서 가장 중요한 개념 중의 하나는 해양 지역의 통제된 오염물질의 유출에 대한 규제이다. 이 개념은 전통적인 3해리 영해 제한을 넘어서 유류 오염 물질 배출에 대한 규제를 이끌어낸 영국과 미국의 정치적 압박이 있었던 20세기 초반으로 거슬러 올라간다. 그때부터, 이 문제에 대한 국제적 동의가 필요했고, 이를 위해 1926년에 워싱턴 DC에서 회의가 개최되기에 이르렀다. 영국과 미국에게는 다른 국가들의 일방적인 행위를 막기 위해서, 그리고 그들의 상선에 대해 상대적인 불이익이 돌아가는 것을 막기 위함이었다.

워싱턴 회의에서 영국과 미국은 다른 국가들이 해안에서 50해리까지 이르는 오염 통제 구역을 채택하도록 설득할 수 있었다. 이런 지역에서 선박은 500ppm이 넘는 오염물질 배출이 금지되었다. 이것이 나중에 널리 쓰이게 되는 ppm 기준이나 금지구역 등의 개념을 형성하게 되었다.

제2차 세계대전 이후, 급격하게 성장한 세계 경제는 에너지 자원에 대한 많은 수요를 불러일으켰다. 이때부터, 비유조선보다 유조선이 해양환경에

더 심각한 위협을 제기한다는 사실이 명백하게 되었다. 1948년에 UN은 제네바에서 해사 협의를 소집했다. 이 협의에서 나중에 IMO의 설립을 이끌어내게 될 IMCO(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, 국가 간 해사협의기구, 이하 IMCO)가 설립 되었다. 하지만 IMCO는 IMCO의 막대한 권력에 대해 불신을 가지고 있었던 해사국가들의 권력 때문에 시작부터 문제가 있었다. 이런 상황에서, 영국 관리들은 이 새로운 단체가 유류 오염 통제에 대한 새로운 시도를 시작할 수 있을 지에 대해 고민을 했어야 했다. 이런 측면에서, 영국은 해사문제에 대한 자신들의 권력을 유지하길 바랬고, 그 권력을 UN단체에게 빼앗길까봐 매우 걱정하고 있었다.

이 시기에, 유류 배출의 점점 심각해지는 문제는 대중들의 걱정을 높였고, 특히 영국 환경학자들 사이에서는 더욱 심했다. 또한 그 전부터 영국의 선주들은 유류오염에 대해 강해지는 규제에 대해 준비를 하고 있었다. 하지만, 영국 상선과 다른 국가의 상선들의 경쟁뿐만 아니라, 국가의 일방적인 행동의 위험에 대한 걱정들도 늘 있었다. 그래서 Faulkner의 지시 아래 규제법을 조화롭게 하기 위한 바람직한 국제적 수단을 연구하기 위해 한 위원회가 설립되었다. Faulkner 위원회는 유조선이든 비유조선이든 해양 전체에 걸친 오염물질 배출 금지에 대한 영국의 관심을 불러일으켰다. 그때는 주된 문제는 유조선이라는 인식이 있었고, 그래서 이런 유조선들은 탱크 청소와 더러운 밸러스트의 물과 기름을 분리하기 위해 슬롭탱크를 활용해야한다는 의견이 제시되었다. 동시에 영국은 항구 수용 시설을 의무사항으로 하기 위한 노력을 하고 있었다. 1954년 5월, 이 문제에 대한 협약을 협상하기 위한 한 외교회의가 런던에서 소집되었다. 결과적으로, 이 회의는 그 전까지는 없었던 유류 오염 통제에 대한 다자간의 협정을 처음으로 이루어 냈다. 이것이 바로 OILPOL(유류에 의한 해양오염방지를 위한 국제협



약)이다.

OILPOL 54는 50해리 연안 금지 구역의 공식을 채택했다. 이 구역에서 유조선이 100ppm이 넘는 유류를 방출할 경우 불법이다. 단, 500톤 미만의 선박은 제외된다. 하지만, 이런 규칙들은 적어도 합리적이고 적용 가능한 협약과 일치해야 했다. 이 부분에서, 유조선을 위한 수용 시설에 대한 조항은 의무로 되질 못했다. 대신에 이 문제는 단지 협약의 추천 사항으로서 포함되었다. 그리고 그것마저도 정부차원이 아닌 유류 회사 터미널과 조선소에만 적용되는 것이었다.

이런 문제점들에도 불구하고, 영국은 비유조선 수용 시설을 의무 조항으로 만드는 것에는 성공했다. 이 측면에서 OILPOL 54는 체약국들이 선박들에게 부당한 지연을 야기하지 않고 수용 시설들의 조항에 대해 확인을 하도록 규칙을 정했다. 동시에, 분리기를 비유조선에 설치하자는 제안은 회의에서 거부되었다. 금지구역의 넓은 범위와 비유조선에 분리기를 설치해야 한다는 지원의 부족으로, 이런 선박들이 그들의 유류 배출물을 내보낼 해안의 선박 수용 시설이 필요하게 된 것은 당연한 사실이다. 이 사실이 대다수의 국가들이 그들의 항구에 비유조선을 위한 수용 시설을 설치하도록 설득하게 됐는지도 모른다. 아무튼 대부분의 국가들은 이러한 이유로 큰 조건을 준수한다는 것이 문제가 많을 것을 알고 있었지만, 결과적으로 많은 국가들을 말없이 이런 조건들을 수용했다.

OILPOL의 결과는 어떤 금지 조항도 해양의 대부분에는 규정되지 않았다는 것이다. 따라서 선박들은 금지구역을 벗어나기만 하면 그들이 원하는 얼마만큼의 양이라도 유류 오염물을 배출할 수가 있었다. 모든 경우에, 어떤 범위에 관련된 금지조항이 채택되더라도 그것은 유조선에만 적용이 되는 것이었고, 따라서 비유조선들은 수용시설이 없는 항구를 향하고 있는 경우에는 금지구역 범위 안에서도 자유롭게 오염물질을 계속 방출했다. 대

부분의 항구들이 이런 수용시설을 가지고 있지 않았다는 점을 감안하면, 이것은 실질적으로 비유조선은 어떠한 규제도 받지 않는다는 것을 의미했다. 물론, 비유조선을 위한 수용시설을 건설할 새로운 의무조항도 있었다. 하지만, 시간이 지나면서 이 조항에는 대부분의 국가들이 지지하지 않았다. 게다가, 이런 상황은 OILPOL 54가 많은 국가들에게 비준을 받지 못하는 결과를 불러일으켰다.

집행관할권과 관련해, OILPOL 54의 협약국들은 협약을 위반한 선박의 기국에게 언제 위반을 하였는지 알릴 권리를 가지고 있었다. 이 점에서, 기국 관할권이 우선이었다는 사실을 확인할 수 있다. 이런 식으로 위반을 통보받은 기국은 그 문제에 대해 조사를 하게 된다. 조사 결과, 충분한 증거가 존재한다면, 그 선박에 대한 소송 절차를 시작하게 된다.<sup>11)</sup> 즉, OILPOL의 모든 위반은 기국의 법 하에서 처벌할 수 있는 위반이 된다. 또한 협약국들은 부과된 모든 벌금을 IMCO에게 보고할 의무가 있었다.

연안국과 항만국은 항구에서 그 선박의 유류기록부(Oil Record Books, 이하 ORB)<sup>12)</sup>를 조사하는 것 말고는 구체적인 집행관할권이 없었다.

11) OILPOL 54 제10조

1항. 어느 협약국 정부라도, 제2조 1항의 규정에 따라 그 선박이 소속하는 영역의 정부에 대하여 본 협약의 어떤 규정을 동 선박이 위반하였다는 증거의 서면 명세를, 동 위반행의 사실이 발생한 장소의 여하를 불문하고, 제출할 수 있다. 전자정부의 관계당국은 동 위반행의 사실을 실행이 가능한 한 당해선박의 선장에게 통고하여야 한다.

2항. 이러한 명세서를 접수할 경우, 통보를 받은 정부는 그 문제를 조사하여야 하며, 또한 타방정부에 대하여 그 위반사실에 관한 보다 자세한 명세서를 제출하여 줄 것을 요청할 수 있다.”

“통보를 받은 정부는, 만일 동 위반 사실과 관련하여 당해 선박의 선주 또는 선장을 상대로 소송절차를 진행할 수 있는 충분한 증거가 자국의 법령이 요구하는 형태로 입수되었다고 인정하는 경우, 가능한 한 신속하게 이러한 절차를 취하여야 한다. 동 정부는 그러한 위반을 보고한 직원이 속하는 정부 및 기구에 대하여 전달된 정보의 결과로서 취하여진 조치를 신속히 통보하여야 한다.

12) OILPOL 54, 제11조

1항. 본 협약이 적용되는 선박중, 유류 연료를 사용하는 모든 선박 및 유조선은 본 협약

OILPOL 54 하에서, 연안국은 협약이 관련된 모든 문제에 대해 연안국의 관할권 하에서만 조치를 취할 수 있었다.<sup>13)</sup> 하지만 그 관할권도 범위와 내용이 애매모호한 상태로 남아있었다. 적어도 연안국의 관할권은 영해 3해리 한계선을 넘어서 발생하는 위반에 대해서는 효력이 없다는 사실만이 해사국들에게는 분명한 사실이었다.

실제로, 50해리 금지구역 내의 100-ppm 기준은 연안국들에게는 직접적으로 이익이 되기는 하지만, 이 기준은 사실 이런 국가들에게 어떤 입법 관할권이나 집행관할권을 옮겨다주는 것은 아니었다. 선박이 금지구역에 있는 경우라도 그 선박이 3해리 영해 밖에 있다면 실제 관할권은 기국에게 있었다. 이런 측면에서, 해사국가들은 자유항해의 권리가 그들의 선적 이해관계에 계속 누적되도록 관심을 기울였다.

아무튼 대부분의 연안국들은 오염 통제 기준을 집행할 능력이 거의 없었고, 실제 경험도 부족했다. 특히 그들의 영해를 넘어서는 더욱 그러했다. 100-ppm기준은 너무 기술적인 문제였고, 대부분의 국가들에게는 그들의 능력을 훌쩍 넘어서는 비싼 장비뿐만이 아니라 유능한 전문성을 필요로 했다. 사실, 선박에 있는 기름의 정확한 측정을 위한 기술은 1950년대에는 가

---

부속서에 규정된 양식의 유류기록부를 선박의 공식 항해일지의 일부로서 또는 기타의 방법으로 비치하여야 한다.

5항. 계약국 정부의 어느 영역의 관계당국은 본 협약이 적용되는 어느 선박이 당해 영역내의 항구에 있는 동안은 그 선박에 승선하여, 본조의 규정에 의하여 선박내에 비치할 것이 요구되는 유류기록부를 검사할 수 있고, 그 기록부상에 기재된 사항의 진정한 사본을 작성할 수 있으며, 선장에게 그 사본이 기재 사항의 진정한 사본임을 증명하도록 요구할 수 있다. 이렇게 작성된 사본으로서 그 선박의 유류기록부의 기재사항의 진정한 사본임을 그 선박의 선장이 증명하였다고 인정되는 것은 어떠한 소송절차에 있어서도 그 기재사항이 말하고 있는 사실의 증거로 삼을 수 있다. 본 항에 의한 관계당국의 조치는 가능한 한 신속하게 취하여져야 하며, 선박을 지체하게 하여서는 안 된다.

13) OILPOL 54, 제11조

본 협약의 어떠한 규정도, 어느 계약국 정부가 본 협약에 관련된 사항에 관하여 그 관할권의 범위내에서 조치를 취할 수 있는 권한을 침해하거나 또는 어느 계약국 정부의 관할권을 확장하는 것으로 해석되지 아니한다.

능하지도 않았다. 한계 수준을 넘은 배출을 물리적으로 탐지한다는 것은 엄청난 자원의 투입을 의미할 수 있었고, 그래서 OILPOL 54의 대부분의 국가들은 단지 그들의 내수와 영해 안에서만 기름 배출을 감시했다.

영해 밖의 위반은 비록 그것이 특정 선박의 위반임이 증명될 수 있더라도, OILPOL 54 하에서 연안국이 할 수 있는 행위는 기국에게 위반 사실을 알리는 것에 제한되었다. 이런 상황에서, 전통적으로 기국은 대부분 위반 사실을 통보받고도 그 선박을 거의 기소하지 않았기 때문에, 연안국들은 감시나 수사를 수행할 동기를 가지지 못했다. 항만국들의 경우처럼, 연안국들의 집행관할권도 ORB의 조사 같은, 기국의 관할권에 대해 침해하지 않는 기술들로 제한되었다. ORB의 정확성은 선원들이 얼마나 부지런한가에 달려있었기 때문에, 사실 ORB를 조사한다고 해서 얻을 수 있는 것은 거의 없었다. 그래서 선적 항구들은 ORB를 조사할 이유가 거의 없었다. 특히, 제10조 5항에 나타나있듯이, 이런 조사들이 선적을 지연시켜서는 안 되었기 때문이다. ORB 조사 이외에, 연안국이 취할 수 있는 유일한 다른 행동은 특정 문제들을 IMCO에 보고하는 것이었다. 하지만 그때까지도 IMCO가 그런 보고들에 대해 행동을 취할 조항은 없었다.

결론적으로 OILPOL 54의 집행체계는 부적절한 조항들이 너무 많았다. OILPOL 54의 주요 집행 수단은 스스로 보고하는 체계였고, 제한적이거나 비효율적인 조사 권한에 달려있었다. 돌이켜 생각해 보면, 대부분의 다른 국가들이 오염 문제에 대해 무관심한 시기에 영국은 엄격한 오염 통제 수단을 주장하는 것에 대해 너무 낙관적이었던 것 같다. 실제로, 영국이 다른 해사 권력자들, 특히 미국에게 지지를 얻지 못한 것이 영국의 제안이 거절당한 주된 요인이었다.

기국의 권한을 강화하고, 비유조선에만 해당되는 수용 시설 의무 조항을 제한하는 데 있어서, OILPOL체제 형성 과정은 실제로 시작부터 이 새로운

협약의 집행 가능성을 위태롭게 했다. 그래서 그 협약에 대해 실제 의미있는 준수의 가능성은 없었다. 하지만, OILPOL 54의 구조적인 결점들에도 불구하고, 그것이 채택되었다는 사실 그 자체만으로도 중요한 발전이었다. 실제로 국가들이 환경적인 문제에 대해 막 눈을 뜨던 시기라, 대부분의 국가들은 유류 오염에 대해 무관심했다. OILPOL 54로 인해, 비용과 자유항해에만 관심이 있던 해사국가들이 환경적인 문제도 인식하게 된 것이다.

OILPOL 54는 1958년 7월 26일에 발효되었다. 이 전에 IMCO를 설립한 협약은 발효가 시작되었다. 영국정부는 그때까지 OILPOL 54를 맡고 있는 책임자 역할을 하고 있었고, 이 역할을 1959년에 IMCO에게 넘겼다. 곧 OILPOL 54를 개정하고 발전시킬 필요성이 나타나게 되었다. 기름에 대한 세계적인 수요가 증가하고 있었고, 이전보다 더 큰 유조선들이 만들어지고 있는 중이었다. 하지만, OILPOL 54 체제의 문제들을 고려해 볼 때, OILPOL 54에 대한 준수가 매우 부족했다.

또한 이 시기까지 1958년과 1960년에 제1차, 제2차 UN해양법협약이 각각 있었다. 하지만, 여기서 해양오염에 대한 문제는 중요하게 다루어 지지 않았다. OILPOL 54처럼, 1958년의 제1차 UN해양법협약은 관할권에 대해서는 거의 변화를 가져오지 않았다. 연안으로부터 12해리에 이르는 접속수역 안에서, 1958년의 협약은 연안국에게 오염 통제를 다루는 위생 목적을 위한 규제를 제정하고 집행할 제한된 권한을 부여했다. 즉, 처음으로 연안국이 그들의 영해를 넘어선 기능적 지역에서 해양오염을 다룰 실제 관할권을 누릴 수 있다는 가능성이 인식된 것이다. 이것은 OILPOL 54에 비해 분명 발전이 있었다는 것이지만, 특정한 권한은 거의 부여되지 않았다.



## 나. OILPOL 62 개정의정서

OILPOL 54를 개정하자는 요구에 의해, IMCO는 1962년에 런던에서 외교 회의를 소집했다. 39개의 국가들이 모두 참여했고, 이 중 몇몇은 유류 오염 문제에 대해 처음으로 반응한 국가들이었다. 당연히, 서양 해상국들과 구소련이 이 회의를 주도했다. 영국은 20,000톤 초과와 새로운 선박의 배출에 대한 완전한 금지 조항의 승인을 확신할 수 있었다. 이 측면에서, 지중해의 주요 권력국인 프랑스와 이탈리아는 1954년과는 반대로 영국을 지지했다. 이것은 일찍이 OILPOL 54에서 인정된 북대서양 금지구역 조항<sup>14)</sup> 때문에 선박들이 대서양에 들어오기 전에 프랑스와 이탈리아 연안의 지중해에서 기름통을 배출하는 결과를 불러일으켰기 때문이었다.

영국의 제안을 승인한 다른 몇몇 국가들도 그 제안이 별다른 결과를 가져오지 못할 것이라 예상하고 승인을 했다. 새 선박에 대한 그 제한은 전 세계 선박이 대다수가 덜 엄격한 구역적 방법에 적용된다는 것을 의미했기 때문이다. 따라서 50해리 금지 구역과 최대 100-ppm 배출 기준은 20,000톤 이하의 새 선박뿐만 아니라 모든 유조선에 계속 적용되었다. 그러는 동안에 기존 구역 범위를 100해리까지 확장하려는 캐나다의 제안은 거부되었다. 대부분의 대표단들은 그런 넓은 구역은 실제로 법이 집행될 수 없다고 느꼈다. 게다가, 다른 국가들 중에 영국은 구역의 확장 때문에 다른 국가들이 OILPOL을 비준하지도 않고 100해리 구역을 법률로 제정할까봐 두려워했다. 하지만, 협의는 높은 오염 위험성을 가지고 있는 특정 지역을 위해

---

14) OILPOL 제2조

1항. 본 협약은 다른 선박을 제외하고, 계약국 정부의 영역에 등록된 선박 및 폐약 당사국의 국정을 가진 등록되지 않은 선박에 적용된다;...

...다. 북아메리카의 오대호와 캐나다의 퀘벡주 몬트리올에 있는 세인트 램바르트 록크의 하류측 출구를 동단으로 하여 그들에 접속하거나 또는 부속하는 수역을 항행하는 선박;



금지구역을 100해리까지 확장하는 데 동의하지 않았다. 이 특별한 지역에는 지중해, 아드리아해, 페르시아 만, 홍해, 호주와 마다가스카르의 연안이 포함되어 있었다.

해사 이해관계자들은 이 모든 조치에 동의를 했다. 아마도 그들은 배출 조치의 집행관할권이 적어도 영해에서만 인정된다면 꽤 효율적일 것이라고 생각했을 것이다. 실제로, 국가들은 연안에 가까운 해상의 넘어선 금지구역에 집행관할권을 발휘 할 능력이 거의 없다는 것은 잘 알려진 사실이었다. 이 부분에서, 유류 산업 관계자들은 별 항의 없이 그 개정안을 받아들였다. 영국 관계자들이 지배하고 있었던 BP(British Petroleum)와 Shell은 호의적으로 영국의 제안을 지지했다.

비유조선 수용 시설과 관련해, 이런 시설들에 대한 조항을 확인할 수 있는 OILPOL 54의 제8조는 국가들이 수용시설을 발전시키기 위한 수단을 적절하게 취하도록 하는 더 약한 조항으로 1962년에 바뀌었다.<sup>15)</sup> 이렇게 된 것은 항구들이 그런 시설을 제공하도록 강요받을 수 없다는 미국의 주장때문이었다. 그 후 미국은 이 개정된 조항을 비유조선에 대한 수용 시설 뿐만이 아니라 항구, 유류 선적 터미널, 조선소 등에 유조선을 위한 수용 시설에 대해서도 적용되도록 그 범위를 넓히길 제안했다. 여기서 처음으로 유조선을 위한 수용 시설 설치에 관한 조항이 협약의 주요 조항에 포함되게 되었다. 비록 이것이 의무 조항이 아니라도 말이다. 수용 시설에 대한

---

15) OILPOL 62. 제8조.

1항. 각 체약국 정부는 아래의 제 시설의 설치를 촉진하는 적절한 모든 조치를 취하여야 한다.

가. 항구에는 이를 이용하는 선박의 필요에 부응하여, 유조선 이외의 선박이 혼합물로부터 물의 대부분을 분리한 후 처리하여야 하는 잔유물 및 유성 혼합물을, 선박을 부당하게 지체시키지 않고, 수용하기 위한 적당한 시설이 구비되어야 한다.;

나. 유류 적하장에는, 유조선이 처리하여야 할 유사한 잔유물 및 유성혼합물을 수용하기 위한 적당한 시설이 구비되어야 한다.;

다. 선박 수리항에는 수리를 위하여 입항하는 모든 선박이 처리하여야 할 유사한 잔유물 및 유성혼합물을 수용하기 위한 적당한 시설이 구비되어야 한다.;

완화된 조항이 비체약국들에게도 매력을 끌 수 있을 거라는 것이 대표단들의 바람이었다.

또한, 1962년의 회의는 20,000 톤을 넘는 선박들이 한계 수준을 초과하는 배출을 기국에게 보고하고 이것이 IMCO에게도 전달되도록 하는 조건을 포함하고 있었다. 게다가, ORB에 기록된 배출 위반에 대해서는 벌금이 부과될 것이었다. 예상대로, ORB에 관한 조항은 선원들이 그들 자신의 위반을 고백할 것이라는 비현실적인 기대를 생각해볼 때, 여전히 헛된 것이었다. 1962년의 개정안에서 또 다른 변화는 기국이 그들의 선박이 입항하는 항구의 부적절한 수용시설에 대해 보고하고, 위반을 밝혀내서 벌금을 부과하도록 하는 것이었다. 기국들이 그런 엄격한 집행을 수행할 동기가 부족하다는 점을 감안하면, 기국의 부지런함에 대한 그런 믿음은 또다시 잘못된 것이었다.

요약하자면, 1962년의 협약은 중요한 문제인 항만국의 집행관할권을 발전시키는 것에는 실패했다. 항만국의 집행관할권이 해사국들의 산업에 부담을 주고 자유항해의 권리를 침해하는 한, 해사국들은 여전히 집행관할권을 강화하는 것에 저항했다. 또한, 유죄를 입증하는 증거에 관련된 선박을 항만국이 조사하도록 권한을 주려는 영국의 제안은 지지를 얻는데 실패했다. 영국의 이 제안이 국제 포럼에서 제안되고 있는 항만국 통제의 초기 형태였다. 이 측면에서 프랑스는 더 나아가 그런 권한은 항구의 모든 선박과 관련해 주어져야 한다고 제안했다. 그리고 이 제안도 역시 1962년의 회의에서는 해사국들에 의해 거부되었다.

소송을 할 권리<sup>16)</sup>에 관해서, 전통적으로 기국은 위반선박에 대한 소송 절차를 시작하고 벌금을 부과하는 특권을 가지고 있었다. 이것은 연안국들

---

16) 소송을 할 권리는 본 논문의 2장 2절에서 설명한 집행관할권의 의미가 포함하고 있는 재판관할권(adjudicative jurisdiction)에 속한다.

이 전통적으로 거의 가지지 못했던 집행관할권의 한 측면이었다. 즉 1962년 회의에서도 연안국의 100ppm기준이나 위반에 대한 소송의 집행관할권이 인정되지 못했다.

OILPOL의 해당 국가들이 위반에 대해 기국뿐만이 아니라 IMCO에게도 알려야 한다는 영국의 제안 또한 거부되었다. 해사국들은 이 제안이 기국에게 혐의를 조사할 과도한 부담을 줄 것이라고 생각했다. 더 중요한 것은 이 제안으로 인해 IMCO가 다른 국가들을 대신해 기국의 법적 체계를 간섭하게 될 것이라는 점이었다. 또다시, 기국의 주권과 법적 자치권을 보호하려는 욕심이 IMCO와 연안국에 대한 불신과 맞물려, 집행관할권의 발전을 막았다.

결국, 1962년의 개정안은 실제로 수용시설이 건설되지 않을 것이라는 사실과 선박이 100ppm 배출 기준을 계속 무시할 것이라는 사실을 더 확실하게 했다. 결과적으로 영국은 원칙적으로는 금지 조항 전반에 걸쳐 승리를 거두었지만, 대부분의 국가들은 일반적인 금지조항을 위한 필수적인 전제 조건인 선박의 유수 분리기와 유류 선적 항구의 수용 시설은 존재하지도 못했다는 사실을 알고 있었다. 게다가, 유수 분리기가 비유조선의 선박의 의무조항이 되지 못했다는 사실은 이런 선박들이 유류 물질을 계속 배출할 수 있다는 것을 의미했고, 이것은 심지어 연안에 가까운 곳에서도 발생할 수 있다는 것이었다. 대부분의 항구에 수용시설이 없다는 사실도 20,000톤이 넘는 새로운 선박에 대한 새로운 금지조항도 제대로 집행될 수 없다는 것을 의미했다.

전체적으로, OILPOL 54/62를 시행하는 데 있어서 기국에게 의존하는 것은 개정된 협약의 효율적인 시행이 제대로 이루어질 수 없을 것이라는 예상을 주었다. 실제로 문제가 되는 것은 국가가 이 체제를 시행할 동기와 능력이 부족하다는 것인데, 이것에 대해 이 체제의 형성 과정은 다루지 못

했기 때문에, 이 체제에 대한 준수는 또다시 실패했다.

<표 3-1> OILPOL의 성립과정

|      |         |                                |
|------|---------|--------------------------------|
| 1926 | 워싱턴 회의  | 50해리 금지구역, 500ppm 기준           |
| 1945 | 2차 세계대전 | 이후의 경제성장, 에너지 자원 필요, 유조선 문제 인식 |
| 1948 | 제네바협약   | IMCO 설립                        |
| 1954 | 런던 외교회의 | OILPOL 54                      |
| 1962 | 런던 외교회의 | OILPOL 62 (IMCO)               |

#### 다. 69 intervention 협약과 69 CLC

OILPOL 54/62는 기국의 집행관할권과 존재하지 않는 수용시설과 유수 분리 기술에 대한 잘못된 신뢰로 비난받았다. 이때, 연안국의 개입과 보상에 대한 문제와 관련해서 어떤 발전도 이루어지지 않았다. 1967년 Torrey Canyon호 사건 이후에, IMCO에서의 토론이 1969 Intervention협약 (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969년 유류 오염 사고 시 공해상 개입에 관한 국제협약, 이하 69 Intervention협약)과 69CLC (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969년 유류오염 손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약, 이하 69CLC)의 채택을 이끌었고, 이들 둘 다 국가의 관할권 문제에 대해 영향을 미쳤다.

69CLC와 관련해 어떤 입법관할권, 집행관할권 문제도 오염 책임 보험에 관한 조항에 포함되지 않았다. 해사국들의 요청에 따라, 69CLC는 모든 체

약국들은 선박의 기국이 협약의 체약국이든 아니든, 그들의 항구에 들어오는 모든 선박에 대해 완전히 부보하기를 요구할 수 있다고 한다.<sup>17)</sup> 이것은 체약국의 집행 조항이라기보다는, 오히려 그것은 협약에 가입하지 않고 보험료 감면과 상대적인 이득을 누리는 것이 더 이익이라고 느낄 수도 있었던 비 체약국들에 대해 의욕을 꺾는 것이었다.

모든 사건에서, 이 조항은 해사국들의 상업적이고 상대적인 이득이 명백한 개념을 필요로 할 때, 그 법리학 상으로 명백한 개념을 보장하기 위해 해사국들이 어떻게 준비해야 하는 지를 증명했다. 결국, 연안국이나 항만국이 비체약국의 선박에 대해 협약의 조항을 집행하는 능력은 69CLC를 채택하던 시절에는 완전히 새로운 개념이었다. 이 조항을 채택하는 것이 관할권과 비 기술적 문제에서 IMCO를 포함한다는 사실은 해사국가들에게는 문제가 되지 않을 것 같았다.

1969 Intervention 협약의 채택은 영해를 넘어선 연안국의 확대된 관할권에 주된 요소라는 것이 입증되었다. Torrey Canyon호 사건 때, 영국은 자신들의 연안에 피해가 오는 것을 막기 위해 유조선을 공중 폭격한 사건이 있었다. 협약은 비록 예외적인 상황이라는 하지만 연안국의 이익을 위협하는 사건을 다루기 위해 공해에 일방적인 수단을 규정하고 집행하는 연안국의 권리를 마침내 인정했다. 보통은 매우 독특한 상황을 다루기 위한 공법이라고 생각되지만, 이런 사건은 협약이 단지 연안국의 존재하고 있던 관습적인 권리를 성문법화 한다는 것이다. 다른 경우라면, IMCO는 이전에는 아무것도 존재하지 않았던 공해상에서의 새로운 관할권을 규정하는 권

---

17) 69 CLC. 제7조

11항. 본 조의 규정에 따를 것을 조건으로 각 체약국은, 선박이 산적한 유류 2,000톤 이상을 화물로서 실제로 운송하고 있는 경우에는, 어디에 등록되어 있는지를 불문하고, 그의 영역내에 있는 항구에 입출항하거나 또는 영해내에 있는 해상터미날에 출입하는 모든 선박에 대하여, 본조 1항에 명시된 범위의 보험 또는 기타의 보증이 적용되도록 그의 국내법령에 의하여 보장하여야 한다.



한을 가지지 않았을 지도 모른다. 하지만 이 공중폭격이 영국, 즉 그 시대에 영향력이 있었던 해사국에 의해 실행되었다는 사실은 명백히 공해상 개입에 관한 문제에 대해 연안국에게 도움이 되었다.

하지만, 일반적으로 분위기는 조심스러웠다. 이 시기는 제3차 UN해양법 협약으로 가는 과정의 기간이었고, 관할권 판례를 만드는 데 대해서 일반적인 경계심이 있었다. 따라서 Intervention Convention을 연안국의 영해에 적용 가능하도록 하자는 제안은 IMCO에서 거절되었다. 그런 움직임은 연안국이 이제껏 무제한의 권력을 누렸던 영역에서의 연안국의 권리에 대한 제재를 불러일으킬 수도 있었다. 비록 그런 연안국의 권리에 대한 제한은 해사국들과 그들의 이익에는 유리했지만, 이런 방식과 방향에서의 IMCO의 확장된 권한의 장기간적 의미는 불확실했다. 본질적으로, 해사국들은 IMCO에게 관할권 능력을 부여하는 것은 미래에는 그들에게 불리할 수도 있는 양날의 검이 될 것이라는 점을 인식했다.

같은 맥락에서, 69 CLC와 관련해 제출된 다른 모든 제안도 거절되었다. 캐나다 같은 연안국들은 영해를 넘어서 발생한 오염손해에 대해서도 보상받아야 한다고 CLC에 대해 주장했다. 만약 영해를 넘어서 지역에 대해 연안국의 입법관할권이 아직 정해지지 않았다면 그 시대에 그런 제안은 중요한 관할권의 혁명을 수반할 수도 있었다. 캐나다를 자극한 것은 근해에 대해 더 큰 관할권, 자원 보존, 생태적 목적들에 대한 국가의 노력이었다. 국내에서, 캐나다 연방 정부는 지방정부의 권리에 대해 캐나다의 대륙붕을 규제할 그들의 권리를 설립하려고 하고 있었다. 동시에, 캐나다는 유류산업이 캐나다의 북동쪽 통로를 통해 알래스카에서 미국의 동해안으로 기름을 운반하려고 한다는 점에 대해 걱정하고 있었다.

69 CLC에서 연안국의 관할권을 확장하려는 노력이 실패하고 나서, 캐나다는 일방적으로 그들의 북극해 오염 방지법(Arctic Waters Pollution



Prevention Act, AWPPA)을 1970년 6월 5일에 제정했다. 많은 논란을 불러 일으켰던 이 법은 캐나다 북극 지역에 100mile의 오염 통제 지역을 정했고, 그들의 영해를 넘어서 캐나다의 어업 지역을 확대하는 효과를 불러 일으켰다. 당연히 예상할 수 있듯이, 미국과 영국을 포함한 해사국가들은 이 법에 대해 강한 공식적인 항의를 했다. 이 법은 기국의 관할권에 대한 연안국들의 불만족을 효과적으로 표시하는 것이었고, 다시 벌어질 연안국 관할권의 확장에 관한 논란의 씨를 뿌렸다는 점이 명백했다.

하지만 연안국의 관할권을 확대하려는 또 다른 초기 시도가 IMCO에서 실패했다. 이것은 무해통항을 포함해 영해를 통과하는 모든 선박들이 69 CLC에 따라서 보험 증서를 보관하기를 요구하는 제안이었다. 이에 대한 저항이 선박 비용과 관련 있는 해사국뿐만이 아니라 선적에 있어서 외국 간섭에 대한 안보문제와 정치적 걱정을 가지고 있었던 해사국들에게서도 발생했다. 선박 이득을 가지는 후진국 대다수들은 그들의 선박이나 수입에 대해 추가적인 요금을 부과하는 것을 그렇게 좋아하지는 않았다. 그러므로 이 문제에서 확대된 연안국의 관할권은 심지어 후진국들도 거부했다. 이런 발전들의 점증적인 효과는 1960년대 후반동안에 IMCO의 권한을 엄격하게 제한하게 되었다.

## 제 2 절 MARPOL 73/78

### 가. MARPOL 73/78 체제 하의 입법관할권

1970년대 초반까지는, OILPOL 54의 부적절성에 대한 논란이 있었다. 1969 개정안은 OILPOL 54/62에 대한 동의가 부족한 상태여서 효력을 발휘하지 못했다. 또한 1969년에 소개된 LOT<sup>18)</sup>방법에 대해서도 많은 이들이 불만을 가지고 있었다. 이런 논란들과 불만 때문에 1973년 IMCO 회의가 개최되기에 이르렀다. 이 회의에서 선박요인의 오염에 대한 실제적 규칙에 대한 개선 방안뿐만이 아니라, 오염통제기준을 규정하고 집행하는 것을 발전시킬 새로운 관할권 메카니즘의 채택이 예상되고 있었다.

그럼에도 불구하고, 그때까지는 UN해양법협약에 대한 준비가 잘 진행되고 있던 중이라서, 국가들 사이에서는 IMCO에서 관할권 판례를 만드는 것에 망설임이 있었다. MARPOL 73이 OILPOL체제를 대신하려고 하는 상황에서, 해사국들은 OILPOL 54/62의 특히, 제11조를 대신할 것에 대해 불편해 하였다. 이렇게 되면 협약이 관련된 모든 문제의 측면에서 연안국의 관할권으로 조치를 취할 권력을 연안국에 일치시켜주는 조항이었기 때문이다. 이전 OILPOL체제하에서만 해도, 기국의 관할권이 가장 우선시 되는 상황이었고, 제11조에서 연안국 관할권의 범위는 매우 모호한 상태였다.<sup>19)</sup>

18) Load-On-Top : 기름에 의한 해양오염을 방지하기 위하여, 유조선에서 탱크 세정과 송유관 세정을 할 때에 발생하는 오수, 유혼합수 등 유성혼합물을 선박 밖으로 배출하지 않고 모두 유조선 내의 슬롭 탱크에 모아서 물과 기름을 충분히 분리시킨 후, MARPOL의 기름 배출 규제에 따라서 슬롭탱크 내의 하층에 위치한 물만 배출하고 상부에 남는 기름, 즉 잔유는 슬롭 탱크에 그대로 두었다가 적재항에서 새로운 화물 기름을 그 위에 적재하는 방식. 옛날에 건조한 유조선을 운항함에 있어서 해양오염을 방지함과 동시에 최대의 화물 기름을 적재하기 위한 방식. 한국해양학회(2005), 「해양과학 용어사전」, 아카데미 서적, pp. 286.

IMCO에서, 연안국들은 OILPOL의 제11조가 그들의 연안지역에서 더 엄격한 기준을 규정할 확실하고 강력한 입법관할권을 연안국에게 줄 수 있도록 제11조를 바꾸길 주장했다. 이에 따라 연안국의 입법관할권(정해질 수 있는 기준과 관련해)의 내용뿐만이 아니라, 그 관할권의 지리학적 범위에 대해서도 논란이 생겨났다. 범위와 관련해, 미국 같은 해사국가들은 제11조의 관할권이라는 용어의 내용이 무엇이든지, 지리학적으로 그 관할권은 영해에 제한된다는 점을 확실하게 하고 싶어 했다. 반면에, 영토국가가 이끄는 연안국 연합은 연안국 관할권의 범위와 내용 모두 연안국의 일방적인 선언 같은, 국제적 차원이 아닌, 국가적 차원으로 결정되길 원했다.

결과적으로 OILPOL의 제11조를 그대로 두는 것은 양측 모두에게 좋지 않았다. 이것은 관할권이라는 용어를 관습적인 국제법의 예측할 수 없는 작용이나, 다가올 UN해양법협약의 불확실성에 의해 결정되도록 내버려 둘지도 모르는 일이었기 때문이다. 하지만 실제로 그 문제는 UN해양법협약이 결정할 문제라는 점은 확실했다. 결국, 1973년 IMCO회의에서의 마지막 절충안은 어느 정도 애매모호한 부분을 남기게 되었다. MARPOL 73체제 하에서, 연안국은 연안국의 관할권 하에서의 위법을 금지하는 반면에, 기국은 기국의 관할권 하에서 위법을 금지하려고 했다. 비록 관할권이라는 용어가 MARPOL체제에 대한 해석과 적용의 시점에 효력을 발휘하는 국제법적인 측면에서 파악되어야 한다는 주장에도 불구하고, 관할권이라는 용어는 정의되지 않은 상태로 남아있었다. 이런 조항들이 UN해양법협약이 결정할 연안국의 관할권에 실제로 제한을 두었다. 따라서 IMCO에서의 결과는 OILPOL의 관할권 체제에 어떤 변화도 일으키지 못했다.

---

19) OILPOL 62, 제11조

본 협약의 어떠한 규정도, 어느 체약국 정부가 본 협약에 관련된 사항에 관하여 그 관할권의 범위내에서 조치를 취할 수 있는 권한을 침해하거나 또는 어느 체약국 정부의 관할권을 확장하는 것으로 해석되지 아니한다.

더 밀접한 관계가 있는 하나의 문제는 연안국의 입법관할권의 내용에 관한 것이었다. 그때까지는 해사국들은 제11조에서는 그 문제에 대해 허용할 수는 있었지만 UN해양법협약에서는 연안국의 관할권이 강화될 분위기를 예감하고 있었고, 그래서 확실치 않은 애매모호한 표현은 좋지 않다고 주장했다. 해사국의 이익을 위해, 특히 영해를 넘어서의 범위에 관련해서 연안국 관할권의 실체적 내용은 명백하게 경계가 지어져야 했다.

연안국과 마찬가지로 그들의 입장에선, OILPOL의 제11조는 정확성이 부족하다고 느꼈다. 이런 국가들은 이것이 더 넓은 연안국의 관할권을 합법화 하길 바랬는 지도 모른다. 또한, 이 관할권이 일방적으로 선언된다면 더욱 그러하다. 1970년의 북극해의 법률제정을 위한 국제적 승인을 추구하는 데 있어서, 캐나다는 일찍이 IMCO에서 연안국들은 그들의 관할권 내의 해상에서 환경보호를 위해 법률제정권한 즉, 입법관할권을 받아야 한다고 제안했다. 만약 받아들여졌었다면, 이 제안은 실제 관할권의 내용을 완전히 연안국의 결정에 맡김으로써 이것에 대한 논란을 해결했을 지도 모른다. 예를 들자면, 관할권의 범위에 대한 의문점은 UN해양법협약에게 남겨질 수도 있겠지만, 연안국들은 일방적으로 그들이 원하는 어떤 내용이든지 일방적으로 규정할 수 있었을 것이다.

캐나다의 제안은 1973년의 IMCO 회의를 준비하는데 있어서 대규모의 지지를 이끌어냈다. 하지만 해사국의 저항이 컸다. 절충안이 필요했고, 이것은 회의가 열리는 날 동안 해사국들의 한 집단에 의해 재빠르게 제안되었다. 해사국들은 연안국의 관할권이 항해상 크게 방해를 야기하지 않는다는 조건에서 몇몇 연안국의 관할권을 인정할 것을 제안했다. 특히, 연안국은 그들의 관할권 내의 해상에서 더 엄격한 배출 기준을 규정할 권한을 인정받을 수 있었고, 하지만 더 엄격한 CDEM 기준에 대한 권한은 인정받지 못했다. 후자에 대한 금지는 해상의 환경이 예외적으로 영향을 받기 쉬운

영역을 제외한 모든 영역(심지어 내수와 영해에서도)에서 적용될 것이었다.

연안국의 활동에 있어서 중요한 연결고리였던 캐나다인들은 그들의 북극해 문제를 제대로 언급한 ‘예외적으로 영향을 받기 쉬운’이라는 특례로 인해 어느 정도 진정할 수 있었다. 하지만 절충안은 더 과격한 연안국들에게는 만족을 주지 못했다. 반면에, 이런 새로운 환경적 관심들에도 불구하고, 미국은 자유항해에 방해가 될 수 있는 아주 작은 요소에도 부딪치게 되었다. 이 때, 미국은 일방적인 CDEM기준에 대한 금지를 발견하게 된다. 즉, 이것은 내수와 영해에서 그들의 주권 침해에 해당하는 것이었다. 이 측면에서, 이 금지는 미국에 오는 선박에 대해 어떤 일방적인 설계, 건설 기준을 부과하는 1972 US Ports and Waterways Safety Act(이하 PWSA라 한다)를 손상할 수도 있었다.

이런 이유들 때문에, 미국은 캐나다의 제안을 무효로 하기 위해 움직이기 시작했다. 더 과격한 연안국들은 CDEM 조건을 금지시키는 조항이 연안국이 원하는 전체 관할권을 허락하지 않는다는 사실은 당연한 것이었다. 반면에 미국은 그 제안이 다가올 UN해양법협약에서 자유항해에 대해 그들의 계약하는 입장을 위협하는 해사국들의 걱정을 더 심하게 했다. 중립에 대한 양 입장 모두의 역할을 하는 미국의 전략은 제안(이 제안은 연안국의 권한을 더 넓히는 것이었다)의 원래 계약에 의해 완전히 가능하게 되었지만, CDEM 기준에 대한 일방적인 행동은 줄였다. 동시에, 미국은 만약 SBT<sup>20)</sup>설치 기준이 회의에서 승인되지 않는다면, 이것에 대한 일방적인 부

---

20) Segregated Ballast, 분리 밸러스트, 격리 밸러스트 : 선박은 선체를 안정시키고 안전하게 항해하기 위하여 밸러스트로서 해수를 선박 내의 탱크에 적재하게 되는 데, 유조선의 경우에 과거에는 적재항에서 화물유를 탱크에 실은 후에 양하항에서 화물유를 비워서 아무것도 싣지 않은 탱크에 밸러스트로 해수를 적재한 후, 다시 적재항에서 화물을 적재하기 전에 더러운 밸러스트 수(dirty ballast water)를 바다로 배출함으로써 해양오염을 야기시켰음. 그러나 근래에는 1973/78년 해양오염방지협약(MARPOL 73/78)에 따라서 유조선은 화물 탱크와 격리된 별도의 분리 밸러스트 탱크(Segregated Ballast Tank, SBT)를 설치하여 깨끗한 밸러스트수(clean ballast



답을 위협하는 활동을 하고 있었다.

결국, 초기 단계에서 승인을 얻었음에도 불구하고, 캐나다의 제안은 1973년 회의에서 만장일치로 거부되었다. 제안의 원래 지지국들 중 6개의 국가는 전체 투표에서 그들의 지지를 철회하였다. 여기에는 두 개의 주요 해사국(영국, 네덜란드)과 세 개의 주요 연안국(브라질, 이란, 우루과이)가 포함되어있었다. 그 제안과 관련해 원래는 캐나다를 지지했었던 구소련은 전체 투표에서 기권했다. 놀랍기는 했지만, 소련의 기권은 일반적으로 미국과 구소련 사이의 긴장 완화를 위한 처신으로 평가되었다.

OILPOL54/62의 제11조에 대한 대안 없이, 관할권의 범위와 내용은 UN 해양법협약에서 명확해 지길 기다려야 했다. 위에서 언급되었듯이, MARPOL 73은 결국 기국이 행정법에서 위법을 금지하기를 요구하는 애매 모호한 조항과 함께 남겨졌다. 반면에 연안국은 관할권이 무엇을 의미하든지 간에 그런 위법은 국가의 관할권 안에서 금지해야했다.

#### 나. MARPOL 73/78 체제 하의 집행관할권

1973년까지, 개정된 OILPOL 54/62 체제하에서 존재하는 집행관할권의 체계는 단순히 제대로 기능을 하지 않고 있다는 것이 명백한 사실이었다. 무시되고 있는 100ppm기준과 아직 효력을 발휘하지 않고 있던 새로운 리터/해리 기준 때문에, 특히 공해상에서 알아챌 수 없는 위법에 대해 집행관할권을 행사 할 수 없었다. 이 기간 동안, OILPOL 54/62에 나와 있는 의무는 거의 공공연하게 무시되고 있었다.

1973년 회의 초기에, 미국은 미묘한 상황에 처해있었다. 오염통제 규칙

---

water)를 적재하고 있음. 한국해양학회(2005), 「해양과학용어사전」, *아카데미 서적*, pp. 454.



의 입법관할권과 집행관할권을 발전시키길 진심으로 바라는 동시에, 너무 넓어지는 관할권의 변화, 특히 집행관할권의 넓어지는 범위에 대해서는 반대하는 입장이었다. 이런 미묘한 상황 때문에 MARPOL 73에서 집행관할권은 약간의 변화만 있었다. 따라서 협약은 오랫동안 불충분하다고 인식되고 있었던 조항을 가지고 있었던 OILPOL과 유사한 상태를 그대로 유지했다.

게다가, 기국은 새로운 SBT설치 기준에 대해 응했다. 기국은 역시 그들의 선박을 일정한 기간마다 검사를 해야 했고, 연관된 확인 증서를 발행해야 했다. 이 측면에서, MARPOL 73은 국제유류오염방지증서(International Oil Pollution Prevention Certificate, IOPPC)라는 개념을 도입했다.<sup>21)</sup> 이런

21) MARPOL 73 제5조 (증서 및 선박의 검사에 관한 특별 규정)

- 1항. 본 조 2항의 규정에 따를 것을 조건으로 규칙의 규정에 따라 협약 당사국의 권한하에 발급된 증서는 타당사국에 의하여 인정되며, 이 협약상의 어떠한 목적을 위하여도 타당사국에 의하여 발급되는 증서와 동일한 효력을 가지는 것으로 간주된다.
- 2항. 규칙의 규정에 따라 증서를 비치하여야 하는 선박은 당사국의 관할하에 있는 항구 또는 해양터미널내에 있는 동안 동 당사국으로부터 정당하게 권한을 부여받은 관현의 검사를 받는다. 이 검사는 선박 또는 그 설비의 상태가 동 증서의 기재사항과 실질적으로 합치하지 아니하다고 믿을 만한 명백한 근거가 존재하지 아니하는 한, 선내에 유효한 증서가 있다는 것을 확인하는 것에 한정된다. 그러한 경우 또는 선박이 유효한 증서를 가지고 있지 아니한 경우에는, 검사를 행한 당사국은 동 선박이 해양환경을 부당하게 해칠 우려가 없이 항해 할 수 있을 때까지 동 선박이 출항하지 아니할 것을 보장하는 조치를 취하여야 한다. 다만 동 당사국은 선박이 가장 가까운 적절한 수리장소로 항해할 목적으로 항구 또는 해양터미널을 떠나는 것은 허가할 수 있다.
- 3항. 외국 선박이 이 협약의 규정에 합치하고 있지 아니하다는 이유로 당사국이 선박에 대하여 자국의 관할하에 있는 항구 또는 해양터미널에 들어오는 것을 거부하거나 어떠한 조치를 취하는 경우에는, 동 당사국은 즉시 동 선박이 국기를 게양할 자격이 있는 당사국의 영사나 외교관에게 통보하거나 그것이 불가능할 경우에는 선박의 주관청에 통보하여야 한다. 선박에 대하여 항구 또는 해양터미널에 들어오는 것을 거부하거나 어떠한 조치를 취하기 전에 당사국은 선박의 주관청에 협의를 요청할 수 있다. 당사국은 선박이 규칙의 규정에 따른 유효한 증서를 가지고 있지 아니한 경우에는 동 선박의 주관청에 통보하여야 한다.
- 4항. 이 협약의 비당사국의 선박이 보다 유리한 대우를 받지 않도록 하기 위하여 필요한 경우 당사국은 동 선박에 대하여 이 협약상의 제요건을 적용하여야 한다.

증서는 기준을 준수하고 있다는 결정적인 증거가 되었고, 선박의 상태가 현실적으로 증명서와 일치하지 않는다거나 증명서가 올바르지 못하다는 명백한 근거가 없다면 항만국이 이의를 제기할 수도 없었다. 이런 상황에서, 조사를 하는 항만국은 선박이 해상환경에 피해를 주지 않고 해상에 나갈 수 있기 전까지는 항해할 수 없다는 것을 확인하는 단계를 거치게 되었다. 요약하자면, 항만국 조사의 권리가 증명서와 ORB의 정확성을 확인하는 것에 제한되더라도, 그 권리 자체는 인정되었다.

제5조에 대해 연안국과 환경학자들은 반대했다. 이들은 기국 집행관할권의 기록이 불충분 할 수 있고, 아니면 증명서가 쉽게 잘못될 수도 있고, 또한 그 증명서가 관대한 선급협회에 의해 발행될 수도 있다는 사실들을 이유로 맹렬하게 반대했다. 하지만, 소련권을 포함한 해사국들은 연안국과 항만국의 집행관할권이 확대되는 것에 대해 반대했다. 사실 해사국들은 심지어 한 단계 더 나아가 CDEM 위반을 조사한다고 야기된 무기한의 지연에 대해 보상을 제공할 연안국의 의무도 끌어냈다.<sup>22)</sup>

배출기준에 대한 조사 권리는 따로따로 다루어졌다. IMCO회의는 항만국 자신의 조사할 권리와 배출위반의 증거를 가지고 있는 다른 계약 당사자의 요구에 따라 조사를 할 일반적 권리를 인정할 수 있게 되었다. 따라서 항만국은 선박이 협약에 위반해서 해로운 물질을 배출하였는지를 확인하기 위해 선박을 조사할 수 있다. 이것은 이전에 프랑스와 영국이 유사한 항만국 통제 조항을 도입하려고 했던 것에 실패한 것으로 비추어 보면, 확실한 성과였다. 처음에는 항만국 조사과정의 몇몇 형태들이 배출기준에 관해 명시적으로 인정되었다. 하지만 의무가 아닌 권리라는 점은 그것이 완

---

22) MARPOL 73, 제7조 (선박의 부당한 지연)

1항. 이 협약 제4조, 제5조 또는 제6조에 따라 선박이 부당하게 억류되거나 지연되지 않도록 하기 위하여 가능한 모든 노력을 하여야 한다.

2항. 이 협약 제4조, 제5조 또는 제6조에 따라 선박이 부당하게 억류되거나 지연된 경우에는 동 선박은 그로 인하여 입은 손해에 대한 배상을 청구할 권리를 가진다.

전히 연안국의 효과적인 조사 체제를 추구하려는 의지에 달려있다는 것을 의미하였다.

위반을 고발하는데 있어서, 연안국들은 더 많은 권력과 심지어 의무들 까지도 차지하려고 했었다. 위에서 언급되었듯이, 연안국들은 CDEM 위반들과 관련해 선박이 수리장으로 가고 있는 중이 아닌데, 선박이 해상환경에 불합리한 위험을 나타내고 그 선박이 수리장으로 가고 있는 것이 아니라면, 항해를 금지할 의무가 있었다. 또한 연안국은 그들의 관할권을 벗어나서 발생한 위반도 기국에게 보고할 의무가 있었다. 그들의 관할권에서 발생한 위반에 대해, 연안국은 그들의 자신의 법과 일치하는 과정을 시작하거나, 더 나아가 정보와 증거를 기국에게 전달해야한다.

연안국의 집행관할권에 대한 더 커진 공감대의 분위기에서, 미국, 캐나다, 일본은 검사관의 더 큰 권한과 더불어 혁신적인 항만국 집행관할권 체제를 발전시키려 했다. 위반을 조사하는 연안국의 관할권은 공해에서 배타적인 기국의 관할권 때문에 이때까지는 그들의 내수와 영해에 제한되어져 있었다. 관할권의 이 엄격한 구분은 연안국들을 뒤흔들기 시작했다. 절충안을 모색하려는 노력에서, 미국은 항만국이 대신 역류하고 조사할 집행관할권을 가질 수 있게 하자고 제안했다. 결국, 항만국은 선박이 해상 어느 곳에서든 저지른 위반에 대해 항구에 있는 동안에는 모든 선박을 조사할 수 있었다.

미국, 일본, 그리고 유류 산업은 IMCO에서 항만국 집행관할권을 법률로 제정함으로써, 그들이 결과적으로 그것을 UN해양법협약에서 법률로 제정하고 이에 따라 급진적인 연안국들의 요구를 거부할 수 있도록 전략을 짰다. 그 전략은 항만국 집행관할권은 공해상보다는 항구에서 이루어지므로 연안국 집행관할권보다 해사국에게 더 안전하고 더 예측할 수 있다는 해사국의 믿음을 전제로 한 것이었다. 그 제안은 그 후 UN해양법협약에서 중

요한 관할권의 변화를 불러일으켰다. 하지만, 지금 이것은 그들 자신의 독특한 이유들에 대한 다양한 이익에 의해 IMCO에서 단호히 거부된다.

일반적으로, 대부분의 국가들은 임박한 UN해양법협약 전에 어떤 해결책도 제시하려고 하지 않았다. 해사국들에게 항만국 집행관할권이 연안국이 지나치게 열심인 조사에 대한 두려움을 진정시킬 수 도 있었지만, 그럼에도 불구하고 해사국들은 이것을 기국의 우선성을 부식시키는 너무 과격한 것이라고 평가했다. 게다가, 유럽의 유조선 선주들은 기름을 수출하는 아랍 국가들에 의한 항구에서의 차별적인 대우에 대해 걱정했다.

후진국 해사국들과 편의치적 국가들도 항만국(후진국뿐만이 아니라 선진국에서도)들의 선박에 대한 차별을 두려워했다. 소련권 국가들은 국가가 소유한 선박들에 대해 외국의 방해로 받을 수 있다는 의심을 떨쳐버릴 수 없었다. 그러는 동안에, 캐나다를 포함한 연안국들은 그 상황을 받아들이는 것은 UN해양법협약에서의 그들의 더 확장될 관할권이 너무 빨리 희생될 수도 있다는 점을 걱정했다. 결과적으로 MARPOL 73은 단지 CDEM과 배출 위반과 관련해 항만국을 고소가 아닌 단지 조사를 할 수 있는 일반적인 권리만을 규정할 수 있었다. 기국과 연안/항만국의 고소할 권한의 전통적인 분리는 변경되지 않은 채 남아있었다.

전체적으로, 1973 IMCO회의에서의 성과는 집행관할권과 집행 수단들에 관해서는 별로 크지 못했다. 새로운 배출 기준들(60리터/해리 기준과 1/15,000 전체 한도)과 약간 향상된 항만국 조사권리가 전부였다. 그리고 이런 조사 권리조차도, 연안국과 항만국의 고소할 수 있는 능력이 매우 약한 상태였기 때문에 이런 권리들은 주로 실제적이지 못했다. 실제로는, MARPOL 73은 어떤 발전의 기미도 보이지 않았던 기국 고소에 대한 의존도를 다시 한 번 확인하는 것이었다. CDEM 기준과 관련해, 항만국 집행관할권은 IOPPC를 조사하는데 국한되었다. 새로운 배출 기준에 관해서, 효



울적인 집행관할권은 감시를 할 동기와 기술적 능력에 달려있었는데, 대부분의 국가에는 이런 동기와 기술적 능력이 없었다.

#### 다. MARPOL 78 개정 의정서

관할권에 대한 끝나지 않은 토론은 그 후 UN해양법협약에서도 계속되었다. 이것은 제3절에서 알아볼 것이다. TSPP<sup>23)</sup> 회의가 개최될 즈음에는, 입법관할권과 집행관할권 문제는 더 이상 두드러지지 않았다. 따라서 SBT나 COW<sup>24)</sup>같은 더 엄격한 구조, 설비 기준의 부과가 이런 기준들의 집행에 대해 꽤 다루기 쉬운 조항들과 함께 동반되었다. 이런 측면에서, 1978 MARPOL 협정은 선박 조사와 증명서에 대해 새로운 규제를 채택하였고, 이것들 모두는 기국의 수단이 되었다. 특히, IOPPC의 새로운 양식이 도입되었다.

1978 회의에서, 미국은 역시 더 오래된 선박에 대해서 더 빈번한 조사를 하거나 중간 조사를 할 수 있도록 승인을 얻었다. 게다가, CDEM기준과 관련한 몇몇 새로운 집행 수단들이 채택되었다. 원칙적으로 이것은 국내적으로 지명된 조사자들이 실행할 수 있었다. 기국도 역시 지명된 조사자들의 신상과 책임에 관련된 모든 정보를 IMCO에 전달해야했다. 이런 발전들은 1978 MARPOL협정이 도입한 새로운 COW 조건을 수반했다.

---

23) Tanker Safety and Pollution Prevention

24) COW(Crude OIL Washing; 원유세정)

유조선은 대체로 탱크 바닥이나 표면에 찌꺼기가 남기 마련이다. 그래서 원유(crude oil)를 양하하면서 선체 내에 붙어있는 원유를 씻어내서 tank나 tanker를 청소하는 작업이 필수적인데 이러한 작업과정 혹은 그 작업에 필요한 장치를 말한다.

1978년 IMCO주관의 국제회의에서 20,000톤급 이상의 신조 유조선은 분리 벨러스트 탱크와 원유세정장치를 모두 갖추도록 결의했으며 40,000톤급 이상의 기존 유조선은 분리 벨러스트 탱크 또는 원유세정장치 중 어느 하나를 갖추도록 규정했다.



COW가 대신하게 된 LOT시스템은 집행관할권을 실행하는 유류 선적항에 대한 의존성 때문에 대부분 효과가 없었다. 대조적으로 COW의 집행은 배출하는 항구에 달려있었다. 이것들은 집행을 실행하는 데 필요한 정치적 의지, 동기, 능력을 가지고 있었던 선진국인 유류 수입 국가들에 일괄적으로 위치했다. 그러므로 COW의 도입은 집행관할권의 실행과정에 약간의 발전을 가져다주었다. 게다가, 국가들이 초기 승인과 집행에 대한 전망으로 효력을 얻기 전에 미국은 1978 MARPOL과 SOLAS 협정을 실행할 능력을 요구 했다.

요약하자면, 1978 MARPOL협정은 오염 통제 규제의 실제 내용에 명백한 변화를 불러일으켰고, 연관된 집행관할권 체제, 특히 연안국과 항만국의 체제에는 약간의 발전만을 불러일으켰다. 앞에서 보았듯이, 발전의 대부분은 새로운 구조와 설비 기준들과 관련이 있었다. 초기 LOT처럼, 새로운 SBT와 COW기준들은 연안국이나 항만국의 집행관할권이 특별히 강화되어서가 아니라 그들의 원래 특성 덕분에 수반해서 일어나는 발전만을 이끌었다. 대체로, 관할권 문제는 UN해양법협약에 대한 논의가 그때까지 진행중이었기 때문에 부차적인 문제였다.

### 제 3 절 UN해양법협약(UNCLOS)

#### 가. 제3차 UN해양법협약의 성립

해양 환경 보호와 연관된 국가들의 의무는 IMO뿐만 아니라 해양법에서도 찾을 수 있다. IMO기구들은 현실적인 오염 통제 기준과 관련한 기술적인 문제를 좀 더 다루고 있는 반면, 해양법은 해양 오염의 규제들이 주어질 더 넓은 관할권의 기본적 틀을 제공하고 있다. 이 모두를 포함하는 법적 문서로써 해양법은 해양 이용의 모든 측면에서 선박의 움직임을 지배하려고 한다. 실제로, 해양법은 바다를 위한 법이다. 해양법의 역사는 해양의 자유를 주장하는 입장과 연안국의 관할권을 주장하는 입장과 투쟁 및 조화의 역사이다. 해양의 자유는 바다가 통상을 하기 위한 필수적인 통로였기 때문에 국제 통상의 발달과 더불어 강조되어 왔다. 특히 네덜란드의 휴고 그로티우스는 자유해양을 주장하여 국제법상 항해는 모든 사람의 자유임을 강조하였다. 한편, 영국의 셀던은 폐쇄해양을 주장하여 그로티우스의 주장을 공격하였다. 셀던은 주로 성경과 역사적 실행을 근거로 하느님의 법이 바다의 사유를 허용한다는 것과 역사적으로 많은 나라들이 인접 바다를 소유하고 지배하였다고 주장하였다. 그러나 그 후 영국은 우월한 해군력을 기초로 막강한 해양국가로 부각됨에 따라 입장을 바꾸어 다시 해양의 자유를 주장하였다.<sup>25)</sup> 이 법은 해양과 해양의 자원을 이용하려는 국제적 당사자들과 해양의 자원을 보호하려는 당사자들의 다양한 요구를 중재하려고 한다.

해양법은 다양한 관계자들의 수많은 거래와 무역을 포함한 어려운 협상

---

25) 김현수(2007), 「국제해양법」, 연경문화사, pp. 25~26.

에 있어서 수십 년 이상의 가치가 있는 결과였다. 해양의 이용에 대한 국가들 사이의 협정을 확보하려는 시도는 영해의 경계, 연안국의 영해에 인접한 배타적 어업영역의 선언, 외부 대륙붕의 넓이 같은 중요한 관할권 문제를 해결하는데 실패했다. 1960년대에 이르러서는, 전쟁(係爭)의 새로운 문제가 발생했다. 공해상의 깊은 해저는 많은 망간과 다른 미네랄 퇴적물을 포함한 단괴(團塊)<sup>26)</sup>를 가지고 있다는 것이 발견되었다. 이런 자원들의 소유권에 관한 문제는 어떻게 그들이 개발되어질지를 결정하는 규칙을 포함해서, 곧 새로운 UN 회의의 소집에 대한 요청을 이끌었다.

이즈음에는 연안국의 어업권과 영해의 범위와 관련한 관할권 문제에 대한 토론을 다시 열고자 하는 새로운 움직임도 생겨났다. 이런 측면에서, 긴 해안선을 가진 몇몇 국가들은 근해와 대륙붕과 거기에 포함된 자원들에 대한 증가된 권리에 대한 여론을 환기시키기 시작했다. 그 사이에, 다른 연관된 문제들이 제안된 UN해양법협약 의제에 추가되었다. 이것들에는 국제해협을 통한 항해, 해양 환경의 보호, 해양 조사, 분쟁 해결 등이 있었다. 따라서 UN이 개최한 외교적 회의 중 가장 복잡하고 큰 문제가 될 수 있는 회의가 소집되려고 하였다.

뒤이어서 예비 미팅과 회의의 형태로 협상이 몇 년 동안 일어났다. 심지어 꽤 초기 단계서부터, 협상은 세계 경제 체제에서 후진국들이 불공평하다고 인지했던 것을 고치려고 하는 몇몇 후진국 참가자들의 출현으로 격렬해졌다. 발생한 초기 전쟁의 문제 중 하나는 투표방식이었다. 국가의 대부분이 후진국이라면, 수적으로 불리한 선진국은 그들이 결정의 채택에 있어서 투표수로 지지 않도록 할 수 있는 합의방식을 주장했다.

동시에, 이 회의는 발생하는 협약에 대해 일괄교섭방식을 채택했다. 이것은 거래의 다양한 당사자들과 관련된 다양한 이해관계들 사이에서 격렬

---

26) 퇴적암 속에서 어떤 특정 성분이 농축·응집되어 주위보다 단단하여진 덩어리

한 무역과 거래를 수반할 수밖에 없었다. 결과적으로, 모든 다른 상호 관련된 문제들이 언급되기까지는 어떤 문제도 정식으로 해결되지 못했다. 수십 년의 작업 후에야, 회의는 결국 협약을 만드는 데 성공했다. 1982년에 해양법은 정식으로 채택되었고 서명을 공개했다. 그리고 1994년 11월 16일에 효력을 발휘할 수 있게 되었고, 1년후에 60번째 승인이 받아들여졌다. 2004년 12월에는, 해양법에는 146개의 국가가 있었다.

해양법의 제11장에 있는 심해저 채굴 조항에 대한 논쟁은 처음부터 산업화가 발전된 국가들이 협약의 승인을 보류하도록 야기했었다. 이런 국가들은 11장이 만든 연관된 요소들에서 의사결정 과정이 그들에게 특별한 영향을 미치지 않고, 개발 정책들은 자유 시장 원칙과 일치하지도 않고<sup>27)</sup>,

---

27) UN해양법협약

제136조 (인류공동유산)

심해저 및 그 자원은 인류의 공동유산이다.

제150조 (심해저 활동과 관련된 정책)

심해저 활동은 본장에 특별히 규정된 바와 같이, 세계경제의 건전한 발전과 국제교역의 균형있는 성장을 촉진하고 모든 국가, 특히 개발도상국의 전반적인 발전을 위한 국제협력 을 증진시키는 방법으로, 그리고 아래 사항을 보장할 목적으로 수행되어야 한다.

가. 심해저 자원의 개발

나. 심해저 활동의 실효적 수행과 건전한 보존원칙에 따른 불필요한 낭비의 회피를 포함한, 심해저 자원의 질서 있고 합리적인 관리

다. 특히 제144조 및 제148조에 의한 심해저 활동에 참여할 기회의 확대

라. 심해저 기구 수익에의 참여 및 본 협약에 규정된 개발청 및 개발도상국에 대한 기술이전

마. 이러한 광물의 소비자에 대한 공급을 보장하기 위하여, 다른 출처에서 생산된 광물 과 관련하여 필요한 만큼 심해저로부터 생산된 광물의 이용가능성 증대

바. 심해저 및 다른 출처에서 생산된 광물의 생산자에게 수지가 맞고 소비자에게 공정한, 정당하고 안정된 가격의 증진 및 공급과 수요의 장기적 균형의 증진

사. 사회적, 경제적 제도 또는 지리적 위치에 관계없이, 모든 당사국이 심해저 자원개발 및 심해저 활동의 독점 방지에 참여할 기회의 증대

아. 영향받는 광물의 가격하락 또는 수출량감소가 제151조에 규정된 바와 같이 심해저 활동에 의해 초래된 범위 내에서, 이러한 가격하락 또는 수출량 감소로부터 발생하는 개발도상국의 경제 또는 수출소득에 대한 역효과로부터의 개발도상국 보호

자. 전체로서의 인류이익을 위한 공동유산의 개발

차. 심해저 자원으로 부터 생산된 광물 수입 및 이러한 광물로부터 생산된 상품의 수입

사적 기술의 전송 의무에 대한 조항<sup>28)</sup>이 그들의 상업적 이익에 방해가 된다고 느꼈었다. 그 이후로, 이런 문제들은 실제로 다시 협상되어서 1994년의 협정에서는 최고조에 달했다. 스위스와 미국만 불참하고, 모든 선진국들은 해양법에 대한 당사자들이 되었다.

해양오염통제의 관할권적인 측면에서, 해양법의 이익 균형을 맞추려는 노력은 동시대의 국제법에서 인정되는 해상의 영역(내수, 영해, 근해, 배타적 경제수역, 공해)들에 대한 관련 국가들의 관할권의 구분에 의해 영향을 받는다. 따라서 이런 영역들 각각은 연안국, 항만국, 기국들 사이에서 관할권의 특정한 할당을 받는다. 이것의 근본 이론은 한 국가가 바다로 나아갈 때, 환경을 보호하려는 연안국의 이익은 감소하는 반면, 해사국의 자유항해에 대한 이익은 증가한다는 것이다. 이 분리된 방식을 채택하는 데 있어서, UN해양법협약 협상가들은 연안국에게 총괄적인 오염통제지역을 허락할 수도 있었던 캐나다 같은 국가들의 제안을 거부했다.

특정 오염 통제 수단의 규정에 대해, 해양법은 오염의 특정한 유형들에 대한 새로운 기준들을 일일이 열거하지는 않았다. 대신에, 그것은 존재하고 앞으로 생겨날 오염 통제 협약의 발전과 체계화를 이를 의무와 권력의 일

을 위한 시장거래 조건은 다른 출처로부터 수입에 적용되는 최혜조건보다 더 유리해서는 안된다.

#### 28) UN해양법협약 제144조 (기술이전)

1항. 심해저 기구는 본 협약에 따라 아래를 위한 조치를 취하여야 한다.

가. 심해저 활동과 관련된 기술 및 과학적 지식의 획득

나. 모든 당사국이 그로부터 이익을 얻도록 이러한 기술 및 과학적 지식의 개발도상국에 대한 이전 증진 및 장려

2항. 이러한 목적을 위한 심해저 기구와 당사국은 개발청과 모든 당사국이 그로부터 이익을 얻도록, 지역 내 활동과 관련된 기술 및 과학적 지식의 이전을 증진하는 데 상호 협력하여야 한다. 특히 하기사항을 발안하고 증진하여야 한다.

가. 공평하고 합리적인 조건하에 개발청 및 개발도상국의 관련기술 입수의 촉진을 포함한 개발청 및 개발도상국에 대한 심해저 활동에 관한 기술의 이전계획.

나. 개발청 및 개발도상국 인원에 대하여 해양과학과 해양기술훈련 및 심해저 활동의 전면적 참여기회를 제공함으로써, 개발청의 기술 및 개발도상국의 국내기술의 향상을 목적으로 한 조치.



반적인 제도를 선언한다. 따라서 해양법은 앞으로 IMO의 도움으로 채택될 새로운 기구들뿐만 아니라 현재 존재하는 기구들도 하나로 합친다. 이런 측면에서, 이 협약은 ‘적용 가능한 국제 규칙과 기준’, ‘국제적으로 동의된 규칙’, ‘국제적인 규칙, 일반적으로 인정되는 국제 규칙과 기준’ 같은 참고 용어들을 정리했다. 이런 참고 규칙들은 자연히 IMO에서 결정한 기술적인 기준을 통합하는데 이득을 주었다. 왜냐하면 이 규칙들은 변화하는 상황에 따라가기 위해 계속 채택되고 개정되기 때문이다. 동시에, 이런 규칙들과 기준들을 해양법이 참고한다는 사실은 국내법과 규제에 대한 그들의 탁월함을 보장한다.

참고 규정, 특히 일반적으로 인정되는 국제 규칙들과 기준(보통 GAIRS 라고 줄인다)의 명확한 의미에 대한 많은 불확실성이 있어왔다. 최소한 대부분의 학자들은 선박기인오염의 측면에서, 이런 용어들은 해상 오염 통제에 관한 IMO의 주요 협약인 MARPOL 73/78을 참고해야 한다는 데 동의한다. 하지만, 다른 협약들에 관해서는, 몇몇 학자들은 GAIRS를 국제관습법이 되는 규정에 제한하자는 관점을 가지고 있다. 또 다른 몇몇은 GAIRS를 연관된 국가(기국 혹은 연안국)가 특정 협약의 당사자 이든 아니든지 간에 상관없이 효력을 발휘하는 IMO의 협약에 연결한다.

두 관점은 모두 매우 제한적인 것 같다. 우선, 참고 규정은 만약 이것이 단지 관습 규정이나 연관된 당사자들에게 효력을 발휘하는 협약에 포함된 규정을 참고한다면 예측 가능한 것이 되어야 한다. 이런 상황에서, 연관된 규정들은 모든 상황에서 국가를 구속할지도 몰랐다. 해양법을 인정하면서, 국가들은 보통은 그들이 생각할 필요가 없는 규정에 대한 그들의 의무가 늘어나는 효과를 가질 수도 있는 참고 규정을 받아들여야 했다. 상황은 IMO가 널리 사용하는 묵시적 승인과 유사하다. 이것은 국가들이 정당하게 인정하는 법률 제정의 방법으로써, 국가를 그들이 명시적으로 승인하지 않

는 의무에 귀속시키는 작용을 한다.

따라서 특정한 규칙이나 기준이 규제의 특정한 부분에서 일반적인 국가의 움직임을 누릴 수 있다는 사실이 존재하는 한, 참고 규정은 연관된 국가들이 당사자가 아니거나, 아직 효력을 발휘하지 않거나 혹은 제한된 국가의 승인이나 아니면 심지어 IMO의 해결책 같은 필수적이지 않는 기구에서 효력을 발휘하거나 협약에서 표현될 수도 있음에도 불구하고 규칙이나 기준까지 범위를 넓힐 수 있다. 중요한 점은 규칙이나 기준이 나타나는 법적 기구의 일반적 승인이 아니라, 충분히 일반적인 승인이다.

‘적용 가능한 국제적 규칙이나 기준’이라는 말에 대해서는, GAIRS와 구분하기 위해서 ‘적용 가능한’이라는 용어가 GAIRS가 아닌 관련 국가들이 특별히 승인했던 규칙이나 기준을 의미하는 더 넓은 개념으로 생각되어야 한다는 점이다. 여기에서 개별적인 분석이 확인된다. 왜냐하면 규칙과 기준이 특정한 사건(특히 집행권을 목적으로)에만 적용 가능한 것은 특정 논쟁이나 문제에 관련된 기국, 연안국, 항만국이 승인했던 것에 달려있기 때문이다. 어떤 규칙과 기준이 관련 국가들에게 서로 인정되어 왔는지를 결정하는 것은 이런 국가들의 의무와 권리의 균형을 맞추기 위해 수행되어야 했다. 이것은 특히 연관된 규칙이나 기준들이 관습법에 들어있는 것이 아니라 명시적 승인을 요구하는 조약에 포함되어 있을 때 그러하다.

전체적으로, UN해양법협약의 토론은 두 가지 주된 정책으로 나누어졌다. 1차 회의에서 협상된 첫 번째는 격렬한 토의를 볼 수 있었던 해저에 관한 문제였다. 여기에서 주역들은 깊은 해저자원을 채취할 수 있는 재정적, 기술적 능력을 가지고 있던 진보된 산업 국가들과 그 문제를 더 평등한 세상의 질서를 위한 이데올로기적 노력으로 바꾸려는 77그룹<sup>29)</sup> 후진국

---

29) Group of 77 (G77) : 국제연합(UN) 내 개발도상국들의 연합체. 1964년 국제연합 무역개발회의(UNCTAD) 제1회 총회가 끝날 무렵 개발도상국가 77개국이 선진국에 대한 협상능력을 강화하기 위해 결성하였다. 원래 75개 개발도상국들의 비공식 모임이었

들 이었다. 다른 정책은 2차 회의와 3차 회의에서 협상되었는데, 이것은 영해, 국제적 항해에 사용되는 해협, 배타적 경제 수역, 군도, 대륙붕, 대륙국가, 해상환경, 해양의 과학적 조사, 기술의 이전 등에 속하는 관할권 문제로 구성되어 있었다. 여기에서 논점은 항해의 자유를 유지하길 원하는 해사국들과 해양 자원에 대해 더 큰 관할권을 주장하는 연안국들 사이에 있었다.

이전에 언급되었듯이, 해양법의 구성요소에서 비추어봤을 때 제3차 UN 해양법협약의 결과에 대한 평가는 협약의 다른 협상도 생각해봐야 한다. 실제로, 전체 협약은 절충안의 연속이다. 2차 회의와 3차 회의에 의해 만들어진 정책에서, 근본적인 문제는 자원과 항해 사이에 있었다. 따라서 연안국들은 12해리의 영해, 모든 자원에 대해 주권이 실행될 수 있는 200해리의 배타적 경제 수역(영해를 포함한), 200해리(혹은 어떤 조건에서는 그 이상의)의 대륙붕에 대한 주권, 군도 연안국을 위한 가장 바깥쪽의 섬의 가장바깥쪽 지점을 연결하는 직선으로 된 기준선을 포함하는 큰 혜택을 받았다. 종합해보면, 이런 조항들은 이전의 국제법과 외교정책의 역사에서는 결코 찾아볼 수 없던 연안국 관할권의 극적인 확장을 나타냈다.

이런 권리체제에 대해서, 연안국들은 군도의 바다와 국제 항해를 위해 사용되는 해협에 대한 특별한 통과 권리의 형태로 항해의 자유를 보장하는 새로운 개념을 인식하게 되었다. 특히, 통과통항권<sup>30)</sup>체제는 다른 경우라면

---

으나 1964년 제1차 UNCTAD(UN무역개발회의) 총회 때 한국과 베트남이 참가함으로써 77그룹이 되었다. 1967년 알제리에서 첫번째 각료회의가 있었고, 1991년 7차 각료회의는 북한(1973년 가입) 평양에서 열리기도 하였다. 2002년 현재 가입국은 133개국이다.

30) UN해양법협약 제38조(통과통항권)

1항. 제37조에 규정된 해협 내에서 모든 선박과 항공기는 방해받지 않는 통과통항권을 소유한다. 단, 해협이 해협연안국의 도서와 본토에 의해 형성되어 있는 경우 항해 및 수로상의 특성에 있어서 유사한 편의를 가진 공해를 통과하는 항로 또는 배타적 경제수역을

해협들을 포함하는 확장된 12해리 영해에 의해 포함될 수도 있었던 좁은 해협들을 통과하는 영공 비행과 항해의 자유를 유지하기 위해 생겨났다.

특정 해협과 영해문제와는 별개로, 강력한 권력들은 그들이 감지할 수 있었던 서서히 움직여 확장하는 연안국 관할권에 대한 모든 경향을 제한하려고 하였다. 이 입장은 제3차 UN해양법협약에서 토론된 해상 환경과 관련된 문제를 포함해 모든 다른 현실적 문제들의 협상을 그럴듯하게 하려는 것이었다. 따라서 많은 제약이 결국 해상 오염을 규제하는 연안국의 권한에 부과되었다.

#### 나. UN해양법협약의 제12장

1990년대와 2000년대 초반에는 Sea Empress호, Braer호, Erika호, Prestige호 같은 사건들을 포함해 많은 해상의 위법행위로 인한 해양오염이 있었고, 이 오염들은 대부분 유럽의 연안에서 발생해서 유럽의 해양 환경에 영향을 미쳤다.<sup>31)</sup> 이 사건들로 인해 EU의 국가들이 해양 환경문제에 인식을 하기 시작했고, 결과적으로 연안국과 기국들 사이의 관할권 문제에 대해 해양법은 선박요인의 오염을 통제하기 위한 수단으로써 변화가 필요하게 되었다.

UN해양법협약의 제12장은 해상 환경 보호에 대한 장이다. 제12장에서

- 
- 통과하는 항로가 동 도서의 해양 측으로 존재한다면 통과통항권은 허용되지 아니한다.
- 2항. 통과통항이라 함은 공해 또는 배타적 경제수역의 일수역과 공해 또는 배타적 경제수역의 타수역간의 해협을 부단 신속하게 통과하기만을 위한 항해와 비행의 자유를 본장의 규정에 따라 행사함을 말한다. 그러나 부단 신속한 통과의 요구는 해협연안국의 입항조건에 따라서 해협 연안국에 출입항하거나 회항할 목적으로 그 해협을 통항함을 배제하지 아니한다.
- 3항. 해협을 통항하는 통과통항권 이외의 활동은 본 협약의 다른 규정에 따라야 한다.

31) Benedicte Sage(2006), "Precautionary Coastal States' Jurisdiction", *Ocean Development and International Law*. pp. 361.

유일하게 문제가 되는 측면은 선박요인의 오염과 관련이 있었다. 이 문제에 대한 협정은 대부분 제2차 UN해양법협약에서 관련된 토론에 의해 정해졌다. 초기 협상 동안 선박에 대한 기국관할권의 우선되는 체제는 작은 선적 이익을 가지는 후진, 선진 연안국들의 연합에 의해 어려움을 겪었다. 1970년대는 자유 등록 체제가 일반적으로 UNCTAD와 후진국들에 의해 공격을 받는 기간이었다는 점이 기억될 것이다. 반면에 해사 이해관계자들은 OPEC<sup>32)</sup>위기에 의한 늘어난 운영비용에 대해 애를 쓰고 있는 중이었다. 따라서 이들 관계자들은 지속될 편의치적의 타당성과 기국 관할권의 우선성을 확보하기 위한 모든 이유를 찾았다.

OPEC에 부과된 통상 금지로 인해 정유회사들은 앞으로 유조선의 움직임을 연안국들이 방해할 것이라 예상하고, 연안국들을 억제할 필요성을 느꼈다. 게다가 다양한 연안국의 오염 법들의 다양성은 환영받지 못하는 규제와 지연의 문제를 불러일으켰다. 모든 사건에서, 강한 권력을 보호하려는 관계자들은 오염 통제 수단들이 오용되지 않고 항해를 방해하는 연안국들의 구실로 사용되지 않기를 바랐다.

이런 모든 이유 때문에, 해사 이해관계자들은 그들이 이전에 IMCO에서 그랬던 것처럼 UN해양법협약에서도 선박요인 오염에 대한 연안국의 일방적인 규제에 저항하려고 열심히 싸웠다. 그들의 생각으로는, 오염통제 규칙의 규정은 IMCO에 의해 국제적인 수준으로 조화를 이루어야 했다. 게다가 이런 규칙을 연안국이 집행하는 것은 엄격하게 통제되어야 했다. 결국, 해사국들은 지리학적으로 불리한 대륙국가 뿐만 아니라 후진국 해사국, 소련권 국가들에게 지지를 받았고, 이들 모두는 자유항해를 보존하고 강화된

---

32) 석유수출국기구 [石油輸出國機構, Organization of Petroleum Exporting Countries] : 약칭으로 오펙(OPEC)이라고도 한다. 1960년 9월 원유가격 하락을 방지하기 위해 이라크 정부의 초청으로 개최된 바그다드회의에서 이라크·이란·사우디아라비아·쿠웨이트·베네수엘라의 5대 석유 생산·수출국 대표가 모여 결성한 협의체이다.



연안국 관할권의 확장을 막는데 관심이 있었다. 게다가 해사국들은 12장의 많은 부분을 제15장의 강제적인 분쟁 해결에 맡기려 했다. 결국 그렇게 하는데 성공한 그들은 연안국의 관할권을 제한하고, 자유항해 권리의 많은 부분을 유지함으로써 오염통제 문제를 국제화하는 결과를 낳았다.

협상의 마지막 결과는 제12장의 제5절 해양오염의 방지의 제211조와 제217조에서 233조까지에 기술되면서<sup>33)</sup>, 해사국들의 승리를 반영한다.<sup>34)</sup> 필

33) UN해양법협약 제217조 (기국에 의한 법령집행), 제218조 (항만국에 의한 법령집행), 제219조 (오염방지를 위한 선박의 내항성에 관한 조치), 제220조 (연안국에 의한 법령집행), 제221조 (해난사고에 의한 오염을 방지하기 위한 법령집행), 제222조 (대기로부터 또는 대기를 통한 오염관련 법령집행), 제223조 (소송절차 촉진을 위한 조치), 제224조 (법령집행권한 행사), 제226조 (외국 선박조사), 제227조 (외국 선박 차별금지), 제228조 (소송제기의 중지 및 제한), 제229조 (민사소송제기), 제230조 (벌금과 피고인의 인정된 권리의 존중), 제231조 (기국 및 기타 관계국에 대한 통고), 제232조 (집행조치로 인한 국가책임), 제233조 (국제항행에 사용되는 해협관련 보장제도)

34) UN해양법협약 제211조 (선박에 의한 오염)

1항. 권한있는 국제조직 또는 일반외교회의를 통하여 활동하는 국가들은 선박에 의한 해양 환경오염을 방지, 경감, 통제하기 위한 국제적 규칙과 기준을 제정하여야 하며, 적절한 경우, 동일한 방법으로 해안선을 포함한 해양환경을 오염시킬 수 있는 사고위험 및 연안국의 관련 이익에 대한 손해를 극소화하기 위한 항로제도의 채택을 증진시켜야 한다. 이러한 규칙과 기준은 동일한 방법으로 필요한 때마다 수시로 재검토되어야 한다.

2항. 국가들은 자국 국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박에 의한 해양환경오염을 방지, 경감, 억제하기 위하여 법령을 제정하여야 한다. 이러한 법령은 적어도 권한 있는 국제조직 또는 일반외교회의를 통하여 제정된 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준과 동일한 효과를 가져야 한다.

3항. 해양환경오염의 방지, 경감, 통제를 위하여 외국 선박의 자국항구, 내수로의 진입 또는 연안정박시설의 방문에 대한 특별요건을 제정한 국가들은 동 요건을 정당히 공시하여야 하며, 권한 있는 국제조직에 통보하여야 한다. 이러한 요건이 2개국 이상의 연안국이 정책을 조화시키기 위한 노력에 따라 동일한 형태로 제정된 경우, 통보는 이러한 협력약정에 참여하는 국가를 표시하여야 한다. 각국은 자국 국기를 게양하거나 자국에 등록된 선박이 이러한 약정에 참여하고 있는 국가의 영해 내를 항행할 경우, 동국의 요청에 따라 동 선박 선장에게 동 선박이 동 협력약정에 참여하고 있는 역내국가로 항진하고 있는지 여부에 관한 정보제공 및 그러한 경우, 동국가의 입항요건을 이행하고 있는지 여부를 표시할 것을 요구할 수 있다. 본 조는 선박의 무해통항권의 계속적 행사 또는 제25조 3항의 적용을 침해하지 않는다.

4항. 연안국은 자국 영해 내에서 주권을 행사함에 있어, 무해통항권을 행사하는 선박을 포함한 외국 선박에 의한 해양오염을 방지, 경감, 통제하기 위하여 국내 법령을 제정할 수

수적으로, 이런 이해관계들은 그들의 강한 거래 입장 때문만이 아니라 반대하는 연안국 연합이 배부 분할로 약해졌기 때문에 널리 우선하게 되었다. 이 연합은 원래는 G77그룹 후진국들로 구성되었지만, 실제로는 선진국 연안국인 캐나다와 호주가 이끌었다. IMCO의 경우에 캐나다인들은 실제로 그들의 북극해를 보호하는 것에만 관심이 있었다는 것이 명백했다. 얼음으로 덮힌 지역에 대한 특별한 해양법조항에서 이 문제가 효율적으로 충족이 되었기 때문에, 캐나다는 어느 정도 중립이었다. 얼음으로 덮힌 지역에서는 사소한 선박의 이동만이 있었기 때문에 캐나다의 특권은 해사국들에게도

있다. 이러한 법령은 제2장 제3절에 따라 외국 선박의 무해통항을 방해하여서는 안 된다.

5항. 연안국은 제6절에 규정된 집행의 목적상, 자국의 배타적 경제수역에 관한 선박에 의한 오염을 방지, 경감, 통제하기 위하여, 권한 있는 국제조직 또는 일반외교회의를 통하여 제정된 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준에 따르고 이를 시행하는 법령을 제정할 수 있다.

6항. 가. 1항에 규정된 국제규칙과 기준이 특별한 상황을 충족시키기에 부적당하고 연안국의 자국배타적 경제수역 내 명확히 확정된 특정해역이 그 자원의 이용 또는 보호와 교통상의 특수성뿐만 아니라 해양학적, 생태학적 조건과 관계하며 승인된 기술적 이유로 선박에 의한 오염방지를 위한 특별 강제조치의 채택이 요구되는 해역이라고 믿을 합리적 근거가 있는 경우, 연안국은 권한 있는 국제조직을 통하여 관계국과 적절히 협의한 후 동 해역을 위하여 도움이 되는 과학적, 기술적 증거와 필요한 수용시설에 관한 정보를 제출하는 통보를 동 국제조직에 보낼 수 있다. 동 조직은 통보 접수 후 12개월 이내에 동해역의 조건이 전술한 요건에 부합되는지 여부를 결정하여야 한다. 동 조직이 그렇다고 결정한 경우, 연안국은 동 해역을 위해 동 조직을 통하여 특정해역에 적용 가능하도록 된 선박에 의한 오염의 방지, 경감, 통제를 위한 규칙, 기준 또는 항행관행을 실시하는 법령을 제정하여야 한다. 이러한 법령은 권한 있는 국제조직에 통보를 제출한 후 15개월까지 외국 선박에 대하여 적용될 수 없다.

나. 연안국은 이러한 명확히 확정된 특별해역의 한계를 공시해야 한다.

다. 연안국은 선박에 의한 오염의 방지, 경감, 통제를 위하여 특정해역에 대한 법령을 추가로 제정하려고 의도한 경우, 전술한 통보의 제출시 이를 동시에 국제조직에 통고하여야 한다. 이러한 추가의 법령은 배출 또는 항행관행과 관련된 수 있지만 외국 선박에게 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준이 아닌 설계, 구조, 인원배치 또는 장비에 관한 기준을 준수하도록 요구할 수 없다. 이러한 법령은 권한 있는 국제조직이 통보제출 후 12개월 내에 동의한 경우, 통보제출 15개월 후에 외국 선박에 적용된다.

7항. 본 조에 규정된 국제규칙 및 기준은 배출 또는 배출 가능성이 있는 해상 재난을 포함한 사고에 의하여 연안 또는 관련 이익이 영향을 받을 수 있는 연안국들에 대한 신속한 통고와 관련된 규칙 및 기준을 포함하여야 한다.

큰 대가를 요구하는 것은 아니었다.

동시에, G77의 멤버였던 많은 편의치적 국가들은 체계를 무너뜨리고 기국의 우선순위를 유지하자고 주장했다. 많은 상선들이 생겨나는 몇몇 후진국들은 외국 항구에서 그들의 선박이 차별을 받을까 걱정했다. 더 중요한 점은, 후진국 대다수는 선박의 이용자로써 비용과 운임료를 낮추자는 해사국의 주장에 설득되었다. 따라서 선진국과 후진국사이에 일방적인 연안국 관할권에 저항하려는 의견이 꽤 수렴되었다.

게다가, 영해를 넘어서 발생하는 오염에 대해 연안국 관할권을 확장하려는 노력은 EEZ를 확장하려는 문제의 부차적인 요소에 지나지 않았다. 일단 200해리의 EEZ 주장이 그곳에 포함된 자원에 대한 주권과 더불어 인식되면, 많은 연안국들은 해상 오염 문제에 대해 관심을 잃을 것이다. 놀라운 사실은 아니지만, 연안국 대부분에게 가장 문제가 되었던 것은 해상 오염이 아니라 자원들에 대한 권리였다. 결과적으로, 명백히 증가된 오염선박들에 대한 연안국의 권리가 집행관할권과 관련해 줄었다. 따라서 기국은 입법관할권과 집행관할권의 우월한 보유자로써 남아 있으려고 했다.

이것은 선진국이 해상문제를 무시했다는 것을 말하고자 하는 것이 아니다. 그것과는 별개로, 미국과 영국은 해양법이 협상되는 그 시기에 IMCO에서 오염 통제 노력을 시작하는 데 마뻐다. 위에서 보았듯이, 이런 노력들은 기국의 책임을 강화하고 대신에 항만국의 관할권을 발전시킴으로써 오염을 통제하려고 하는 것이었다. 해사국들의 전략은 간단했다. 연안국 자치권이 아닌 국제적 협약을 통해서만 해상오염에 대해 효율적으로 통제하는 것이었다.

## 다. UN해양법협약의 문제점과 발전방향

기존의 국제관습법은 선박기인 해양오염에 대한 통제권을 기국에 우선적으로 부여해왔다. 하지만 1960년대 이후 해상 운송량이 크게 늘어나고 빈번하게 발생하는 유조선 기름유출사고로 연안국에 막대한 피해가 발생하자, 연안국의 피해를 최소화하고 연안국에 적절한 보호수단을 부여할 필요성이 제기되었다. MARPOL 73/78과 UN해양법협약에서는 이 문제를 해결하기 위해 연안국과 항만국의 관할권을 확대하는 한편, 기국의 해양환경 보호 의무를 강화하는 등 관할권 체제를 확대 개편하였다.<sup>35)</sup> 즉, 이 UN해양법협약은 가장 역사적이고 획기적인 다자주의의 협약이다.<sup>36)</sup> 전 세계의 해양에 새롭고 합리적인 법적 체제를 만들기 위해, 이 협약은 해양 자원의 이용에 관한 모든 것들도 포함했다.<sup>37)</sup> 그리고 UN해양법협약은 영해와 접속 수역 같은 원래의 해양법 안의 개념을 성문화했을 뿐만이 아니라, 배타적 경제 수역, 군도 수역, 국제 항행에 이용되는 해협 같은 새로운 해양 영역도 만들었다. 따라서 UN해양법협약은 연안국의 권리와 의무에 관한 세분화된 조항들을 제공하였고, 각각의 해양 영역들을 항해하는 선박들의 자유와 규칙 또한 나타내었다.

특히, 해양법의 채택으로, UN해양법협약은 해양의 개발과 보호를 통제하는 관할권 원칙에 대해 국가들 사이에서 합의를 이끌어내는 데 성공했다. 여기서 중요한 한 가지는, 입법관할권과 집행관할권이라는 것은 이제

35) Patricia Birnie & Alan Boyle(2002), *International Law & the Environment*, Oxford University Press, pp. 359-360.

36) John Norton Moore(1980), "The regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", *AM. J. INT'L L.*, pp. 77.

37) Dale G. Stephens(1999), "The Impact of the 1982 Law of the Sea Convention on the Conduct of Peace time Naval/Military Operations", *CAL.W. INT'L L.J.*, pp.29.



국가들의 의무로써 말하여 진다. 이전에는 타협적 노력의 파편이었던 것들이 이제는 경쟁하는 해사국과 연안국 사이의 인정된 정치적 균형을 확보하기 위한 하나의 포괄적인 체제로 변했다.

이것은 UN해양법협약의 결과가 완전히 만족스러웠다고 말하는 것이 아니다. 기국 우선권에 대한 강조가 매우 효율적인 오염 통제를 방해하고 있는 만큼, 해양법은 건강한 해양 환경에 대한 현시대의 기대를 충족시키지 못한 것에 대해 비난 받을 수 있다. 해양법이 기국이 오염통제 수단을 집행하고, 그들에 선박에 의해 저질러진 위반을 조사하고, 충분한 증거가 있다면, 적절한 벌금을 부과하도록 기국의 책임을 엄하게 하고 있음에도 불구하고, 기국의 대다수가 이런 의무들을 준수할 지는 아직 의심스럽다. 모든 사건에서 충분한 증거를 구성하는 것은 위반을 감시하고 조사할 각각의 국가들의 의지에 달려있을 것이다.

과거 행위를 봤을 때, 기국 조사들은 종종 상황하고 입증을 거의 못했다. 위반자들이 유죄임이 입증되는 상황에서, 부과된 벌금도 분명 적절치 못했다. 초기 여러 기구가 정착시키고 해양법이 재확립한 기국 집행관할권에 대한 의존은 현실적으로 선박요인 오염의 규제를 향상시키는 데 한 것이 거의 없다. 게다가 IMO의 사소한 집행권한이 반항적인 기국들에게 의미 있는 행동을 취하기 위해 그것의 힘을 잃게 한다. 전체적으로 해양법은 기국의 집행관할권을 오랫동안 괴롭혔던 동기 부족의 문제를 적절히 고치지는 않고 있다.

여기에 맞춰, 특히 해안에서 더 먼 해양 지역에서 국내 수단들과 관련해, 해사국들은 외국 선박에 의한 오염에 대한 연안국의 입법관할권과 집행관할권을 제한하는 데 성공했다. 연안국이 관련되어 있는 한, 이런 관계자들의 법률제정 능력은 (국제적)규제가 적용될 수 있는 지리학적 지역의 측면에서는 증가할 수 있었지만, 규정될 수 있는 오염 규제의 측면에서는



법을 제정 능력이 감소되었다.

전체적으로, 해양법의 조항들은 연안국이 실제로 그들의 바다와 해안을 선박요인 오염으로부터 보호할 수 있을 만큼 충분한 범위를 가지지 못한다. 우선 한 가지, 만약 공해에서의 오염 사고가 EEZ와 대륙붕에 있는 자원에 피해를 입힐 가능성이 매우 높다면 공해에서의 위반에 대한 다른 연안국의 권한의 부족은 이상하다. 오늘날 환경 보호에 대한 중요성과, 국제 공동체가 최근 수십 년간 그 자신을 연안국에 대한 국내 관할권의 진보적인 바다를 향한 확장이라고 인식하고, 경제적 자원의 보호를 인지한다는 사실을 감안하면, 이것은 훨씬 더 이상하다.

특히, 국가는 연안국의 EEZ와 대륙붕의 자원의 경제적 개발에 대한 연안국의 주권을 승인했다. 이 측면에서 연안국이 EEZ의 자원을 보호하려는 명시적인 목적을 가진 국내 수단을 채택하지 못 할 이유는 거의 없다. 그런 수단들이 합리적이고, 너무 심하게 항해를 방해하지 않는다는 것을 확인하기 위해 IMO가 세밀하게 조사하는 한, 국내 규칙에 포괄적인 금지를 부과할 이유는 없다.

따라서 EEZ에서 연안국의 국내 규제가 단지 오염 통제 수단으로서 반대되는 것 보다는 자원 보호로써 더 특징지어지는 경우가 있다. 국내 안전의 인식이 생태학적 문제 같은 비군사적 문제들을 포함하기 위해 계속 바뀔에 따라, 국가들은 공해에서 발생하는 것을 포함해 영해와 EEZ에서 선박요인의 오염으로부터 그들의 자원을 보호하도록 인정되어야 한다. 이 주장은 1992 UNCED<sup>38)</sup>에서 인식한 예방차원의 방법 같은 새로운 생태학적

38) UN Conference on Environment and Development :인간환경회의 20주년을 기념하여 1992년 6월 3일부터 14일까지 12일간 브라질의 리우데자네이루에서 세계 185개국 대표단과 114개국 정상 및 정부수반들이 참여하여 지구환경보전 문제를 논의한 회의이다. 이때 정부 대표가 중심이 된 'UN환경개발회의'(UNCED: United Nations Conference on Environment & Development, 일명 Earth Summit)와 각국 민간단체가 중심이 된 '지구환경회의'(Global Forum '92)가 함께 개최되었는데, 이를 '리우회의'라 한다.

원칙과 완전히 일치한다.

물론, 연안국이 그들의 권한을 남용할 가능성은 IMO가 승인하기 전에 먼저 그들의 국내 자원 보호 수단에 대한 안을 제출하도록 요구함으로써 줄일 수 있다. 이런 식으로, 이런 수단들은 항해를 방해하지 않고, 자원을 위한 것이 확실한 경우에만 규정이 승인되고 평가될 수 있다. 입법관할권이 강화되어야 하는 반면에, 집행 관할권은 규정하는 연안국과의 동의와 함께 항만국이 직접 수행하는 경우에 인정 될 수 있다. 이것은 어떻게든 자원 보호와 항해의 자유사이의 균형을 유지하게 될 것이다. 전체적으로, 국제 사회는 연안국의 EEZ자원을 보호하려는 연안국의 관할권이 같은 영역에서 오염을 예방하거나 방지하려는 관할권과 논리적으로 분리될 수 없다는 원칙을 인지해야 한다.

해양법의 또 다른 문제는 해양환경을 생태학적 연결로 인지하지 못했다는 점과 관련이 있다. 본질적으로, 관할권 경계들의 인간의 개념은 각각의 해양을 나누려는 단순한 시도로 보여질 수 있다. 위에서 조사되었듯이, 연안국은 그들의 해안에서 더 멀어지는 해양에 대해 점점 감소하는 관할권을 누리고 있다. 하지만, 민감한 생태계는 일괄적으로 구분을 반대하고, 해역의 하나 혹은 그 이상의 지역에 걸쳐있을지도 모른다. 실제로, 특히 해안선이 들쭉날쭉하거나 가까이 있는 섬들에 의해 흐트러져 있는 경우에 민감한 해상 지역들은 몇 개의 연안국 관할권들과 종종 겹친다. 따라서 갈피를 못 잡은 연안국은 생태학적으로 일치하는 해양 지역의 다른 지점들 사이에서 그들의 관할권이 달라진다는 것을 알게 될 것이다.

생태계가 하나 이상의 연안국의 관할권에 포함될 때 상황은 훨씬 더 복잡해진다. 따라서 해양 지역을 영해, EEZ, 혹은 공해 같은 단위로 구분하는 것은 민감한 해상 지역의 효율적 관리와 보호를 단지 방해하는 것이 될

수 있다. 같은 맥락으로, 순수한 해양 문제에 대한 계속된 강조는 육지와 바다의 접촉면을 무시하고 육지 요인의 해양오염을 다룰 구체적인 수단은 거의 없게 되는 결과를 이끌었다.

해양의 환경을 보존하는 것이 현대에서 불가피하다면, 해양과 연안지역의 생태학적 통합을 인식하는 데 실패한 모든 규제 발단은 분명 부적절한 것이다. 이 측면에서, IMO는 정당한 국제 조직으로써, 하나의 생태학적 특징을 가지고 있지만 몇몇 관할권영역에 걸쳐있는 민감한 해양의 영역들에 적용될 수 있는 균일한 원칙을 발전시키려는 노력으로, 연안국들 사이에 유연하고 상호협동적인 관계를 형성해야 한다. 이 때문에, 통합된 연안국 관리와 PSSA 체제<sup>39)</sup>같은 개념들이 다시 정의되고 이용되었는지도 모른다. 그런 실제적인 방법은 어떻게든 해양법 체제에서 내팽개쳐던 문제점들을 개선하게 될 것이다.

국가들이 조만간에 해양법을 개정할 것이라고 기대하는 것은 아마도 비현실적이기 때문에, 해사국과 연안국의 관계에서의 섬세한 균형을 다시 맞추는 것은 아마도 IMO가 정당한 국제적 조직으로써 새롭고 유연한 ‘일반적으로 승인된 국제적 규칙과 기준’(Generally Accepted International Rules and Standards, 이하 GAIRS)을 규정하도록 함으로써 이루어질 것이다. 일찍이 보았듯이, GAIRS공식은 해양법이 명확히 그 협약을 구성하고 있는 문서의 변할 수 없는 가치를 붙여넣기 위해 채택되었지만, 그 후의 법의 발전에 의해 유연해지고 변화되었다. 이런 식으로, 해양법 조항들은 정적이지 않을 것이고, 변화하는 상황에 대한 관련 관계자들의 행위에 의해 해석되고 활기가 생길 것이다.

---

39) PSSA, Particularly Sensitive Sea Areas, 특별히 민감한 해양 영역 : "유럽의 국가들은 그들의 대서양 연안의 넓은 지역을 PSSA로 규정하도록 IMO에게 그들의 영향력을 행사했다."; Alan Khee-Jin Tan(2006), *Vessel-Source Marine Pollution : The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, pp. 154.

따라서 연안국의 입법관할권을 제한하는 데 있어서, 특히 만약 정당한 국제 조직이 채택한 GAIRS를 통해 금지되지 않는다면, 해양법은 관습적인 국제법을 통해 연안국 관할권이 더 확장되는 것을 굳이 못하게 하지는 않는다. 연안국의 입법관할권을 승인하고 이끄는 데 있어서 IMO의 역할을 강화하는 것과 새로운 GAIRS를 발전시키는 것은 또한 그것의 현대 국제 조직으로써의 관련성을 지지해줄 것이다. 더 중요한 점은, 이것은 연안국의 일방적인 행위로 피해를 입는 것을 피하도록 해줄 것이고, 따라서 해양법의 안정성을 지켜줄 것이다.

전체적으로, 연안국 관할권의 빠른 확장은 이미 선박의 움직임과 항로 이동의 설정을 통제하는 규칙의 형태로 IMO에서 볼 수 있었다. 지난 십년 동안, IMO는 외국선박에게 강제적이고 심지어 연안국의 영해를 넘어서 적용 가능한 계획들을 몇몇의 이런 연안국들이 설계하도록 권한을 부여하였다. 다양한 수준으로, 이런 계획들은 IMO의 자문으로 채택된 연안국의 어떤 규정들에 맞추도록 요구되는 선박들에게 적용된다. 이런 계획들은 운영상의 배출을 예방하는 것과는 반대로 선박의 안전을 향상시키는 데 초점이 맞춰져있음에도 불구하고, 이것들은 영해를 넘어서 선박의 활동들에 대한 연안국의 입법관할권을 다시 맞추는 데 있어서 IMO의 역할과 관련된 역할을 한다.

PSSA체제는 1966년에 IMO가 처음으로 특별히 보호받아야 할 해양 영역을 규정하기 위해 생각해낸 개념이었다. 이때는 SOLAS 협약 하에서 프랑스는 Rochebonne 대륙붕을, 그리고 러시아는 Terpeniya곶을 ATBA로 설정하길 제안하던 때였다. 1971년부터 1991년까지 수많은 해양 영역들이 ATBA(Areas To Be Avoided)로 지정되고 TSS(Traffic Separation Schemes)같은 항로 규제 수단들이 적용되어지고 있었다. 그리고 마침내 1991년에 IMO는 처음 PSSA를 도입하고 채택하였다.<sup>40)</sup>

최근에 만들어진 PSSA 체제는 기존의 제3차 UN해양법협약의 합의를 뒤엎지 않고 해사국과 연안국 사이의 균형을 재정비하기 위해 이용될 수 있는 혁신적인 IMO 메커니즘을 나타낸다. IMO에서 생각해낸 PSSA 계획은 특히 연안국이 영해 안과 밖에서 생태학적으로 민감한 해양 영역들에 적용될 수 있는 널리 퍼진 국제적 기준들을 넘어서는 특별한 국내 수단을 규정할 입법관할권을 부여한다. 하지만, 그런 수단들이 규정되기 위해서는 IMO와 다른 국가와의 자문을 통해 발전된 구성 기구들에 정당함을 인정받아야 한다. 따라서 IMO는 그 규정에 대한 비용과 편익의 분석을 할 것이다. 특히, 그 규정을 입법한 국가에 ‘관련된 보호 수단들’(APMs, Associated Protective Measures, 이하 APMs)은 만약 그 수단들이 해사국들의 이익과 관련된 항해의 자유에 극심한 영향을 미친다면 금지될 것이고, 그들의 영향이 약하거나 해사국의 이익이 높으면 승인될 것이다.

PSSA 규정에 따르면, IMO는 지금까지 항로, 항로안내 의무, 선박보고 체계, 선박 교통 체계(VTS, Vessel Traffic Systems), 피해야 할 지역(ATBAs), 정박 금지 지역, 생태학적으로 민감한 특징을 지닌 PSSA를 통과할 때 선박이 취해야 할 다른 수단들을 규정하는 APMs를 가진 국가들의 명단을 발표해왔다. 아직은 아니더라도, 이런 수단들 중 몇몇은 곧 일반적으로 인정되는 국제적 규칙과 기준들이 될 것이다. PSSA 개념에 있어서 중요한 점은 이 개념이 연안국의 강화된 입법관할권과 집행관할권에 대한 요구와 국제 사회의 항해적인 방해물을 피하려는 해사국들의 이해관계를 실제적으로 중재하려고 한다는 점이다.

하지만 최근 몇 년 사이에, 몇몇 PSSA의 설정이 지리학적 범위에 있어서 너무 넓어지고 거기에 대한 정당한 이유가 부족하게 되면서, IMO에서

---

40) Benedicte Sage(2006), "Precautionary Coastal States' Jurisdiction", *Ocean Development and International Law*. pp. 373.



균형은 너무 심하게 연안국 쪽으로 기울었다. 국가들이 APMs에 대한 제안을 하기보다 원칙적으로 PSSA에 대한 승인을 국가들이 얻어낼 수 있다는 가능성은 그 제안을 엄격하게 평가하기 어렵게 했고, 실제로 그 제안이 통과될 것이라는 근거 없는 기대를 만들어 냈다. PSSA의 지침들은 현재 IMO에서 평가되어 지고 있으며, 몇몇 원칙은 다시 평가하고, 연안국에 대해 자세히 확인을 해보는 것이 바람직할 것이다. 특히, 국가들이 PSSA를 지정하자고 제안함과 동시에 그들의 APMs를 정당화하기 위해서는 명백한 조건이 수반되어야 한다. 그렇지 않으면, 너무 많이 허용되는 PSSA 체계가 제3차 UN해양법협약의 균형을 망치게 되는 위험을 초래할 수 있다.

궁극적으로, 왜 그리고 어떻게 해양법의 제12장이 그들의 현재 형태를 취하게 되었는지는 이미 이해할 수 있다. 그것은 전체 UN해양법협약 과정이 정치적 협정과 특권 같은 특징이 있다는 생각에서 만들어 졌다. 전체적인 체제에서, 해상 환경의 보호는 해사 관계국들에게는 항해의 자유와 너무 풀릴 수 없는 관계를 맺고 있는 것으로 보인다. 연안국의 200해리까지의 천연 자원을 개발하는 주권을 인지하는 데 동의함으로써, 이에 따르는 보상은 항해를 방해하지 않겠다는 연안국의 보장의 형태로 이끌어져야 했다.

## IV. 관할권의 할당 문제와 관계

### 제 1 절 해상 구역에 따른 연안국 관할권

해양법은 연안국과 해사국 사이의 경쟁적인 관계를 중재하는 데 있어서 포괄적인 방법을 채택한다. 해양법은 기국의 의무를 강화하는 것뿐만 아니라, 비록 제한된 상황에서지만 연안국과 항만국의 관할권을 강화함으로써 오염 통제를 효율적으로 강화하려고 한다. 외국 선박에 대한 연안국 관할권의 중요한 점은 두 가지로 나누어 볼 수 있다. 첫 번째는 국제적으로 규정된 기술적 규칙에 대한 외국 선박의 준수 확인과, 두 번째는 그 외국 선박들이 항해하고 있는 해상의 영역이다.<sup>41)</sup> 첫 번째 문제는 지금까지 해양법의 조항들을 통해 알아보았고, 두 번째는 지금부터 해양에서 연안국의 관할권이 어떻게 할당되고 있는 지 알아볼 것이다.

내수<sup>42)</sup>. 전통적으로 연안국은 그들의 내수에서 자유로운 입법관할권과 집행관할권을 누려오고 있다. 따라서 연안국은 그들의 내수와 항구에 들어오는 선박들에게 국제 CDEM 기준이나 배출 기준에 맞도록 요구할 수 있

41) Benedicte Sage(2006), "Precautionary Coastal States' Jurisdiction", *Ocean Development and International Law*. pp. 360.

42) UN해양법협약 제8조(내수)

1항. 제4장에 규정된 경우를 제외하고는 영해의 기선상의 육지 측 수역은 그 국가의 내수의 일부를 구성한다.

2항. 제7조에 따른 직선기선의 설정으로 종전 인정되지 아니하였던 수역을 내수로서 포함하는 효과를 가져오는 경우, 본 협약에 규정된 무해통항권이 그 수역에 그대로 인정된다.

고, 괜찮다면 국내 기준을 부과할 수도 있다. 몇몇 학자에 따르면 국제법 원칙에 따라, 모든 국가의 항구는 외국 상선에게 개방되어야 하며, 연안국의 사활적 이익에 의해 요구될 때에만 폐쇄될 수 있다는 중재판정도 있었지만, 대다수의 견해는 국제관습법상 외국 상선의 자유입항권을 인정하지 않으며 오히려 입항 거부를 포함하여 외국 상선의 입항을 규제할 조치를 연안국은 취할 수 있다는 것이다.<sup>43)</sup> 이제 더 이상의 호의적인 논쟁은 없다는 의미로, 연안국은 선박의 기국이 기준들을 만든 협약의 체약국인지 아닌지에 상관없이 국제적 CDEM 기준들과 맞는 지 확인하기 위해 선박을 조사할 수도 있다. MARPOL 73/78하에서, 하나의 국가는 비록 선박의 항해할 자유에 영향을 미치더라도, 그 선박이 항해에 적합하지 않다면 그 선박을 수리가 될 때까지 항구에 묶어둘 수도 있다.<sup>44)</sup> 해양법은 이런 MARPOL의 규정에 변화를 주지는 않았다.

해양법이 불러일으킨 하나의 명백한 혁신은 영해를 넘어서 발생하는 사건에 대해 내수와 항구에 대해 미치는 연안국의 집행관할권과 관련이 있다. UN해양법협약 이전에는, 영해를 넘어서 발생하는 오염 사건에 대해 항구에서 그 선박에 대한 소송 절차를 진행할 수가 없었다. 하지만 해양법하에서는, 연안국은 그들의 EEZ에서 국제적 오염 배출과 CDEM 기준들을

43) T. L. McDorman(1997), "Port State Enforcement: A Comment on Article 218 of the 1982 Law of the Sea Convention", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 28, pp. 310.

44) MARPOL 73/78 제5조 (증서 및 선박의 검사에 관한 특별규정)

2항. 규칙의 규정에 따라 증서를 비치하여야 하는 선박은 당사국의 관할하에 있는 항구 또는 해양터미널 내에 있는 동안 동 당사국으로부터 정당하게 권한을 부여받은 관헌의 검사를 받는다. 이 검사는 선박 또는 그 설비의 상태가 동 증서의 기재사항과 실질적으로 합치하지 아니하다고 믿을 만한 명백한 근거가 존재하지 아니하는 한, 선내에 유효한 증서가 있다는 것을 확인하는 것에 한정된다. 그러한 경우 또는 선박이 유효한 증서를 가지고 있지 아니한 경우에는, 검사를 행한 당사국은 동 선박이 해양환경을 부당하게 해칠 우려가 없이 항해를 할 수 있을 때까지 동 선박이 출항하지 아니할 것을 보장하는 조치를 취하여야 한다. 다만 동 당사국은 선박이 가장 가까운 적절한 수리장소로 항해할 목적으로 항구 또는 해양터미널을 떠나는 것은 허가할 수 있다.

규정할 권한을 가지게 된다. 이 측면에서, 연안국의 EEZ뿐만 아니라 영해에서도 불법으로 오염물질을 배출한 선박은 연안국의 항구에 입항할 때, 고소당할 수 있다. 또한 연안국은 외국상선의 입항을 거부할 권한도 가지고 있으며 그 권한을 행사함에 있어서 환경적인 고려를 참작할 수 있다.<sup>45)</sup> 단, 외국선박의 입항을 거부하는 데 있어서 연안국은 인도주의적인 고려에 기초하여, 조난당한 선박은 항구에 입항할 권한을 가진다는 국제관습법상의 원칙<sup>46)</sup>을 존중해야 한다. 하지만 이 원칙이 결코 절대적인 것은 아니다. 조난당한 선박이 자국 연안에 심각한 환경위험을 야기할 경우에는 연안국이 그 선박의 입항을 거부하는 것이 국제법에 위반되는 것은 아니기 때문이다.<sup>47)</sup> 또한 연안국은 외국상선의 입항을 규제할 수 있듯이 그런 선박의 출항 역시도 규제할 수가 있다. 이 연안국의 관할권에 대한 근거는 환경적인 이유를 생각할 수가 있다. 특히 내항성이 좋지 못한 선박에 대해 연안국이 억류할 집행관할권을 가지는 것은 해양오염방지에 효과적이다. 이 연안국의 관할권에 대한 조항은 UN해양법협약의 제219조에 나와 있으며, 이것은 곧 항만국 통제의 개념을 의미하고 있다.

영해<sup>48)</sup>. 영해에서, 연안국은 일반적으로 무해통항하는 선박의 권리에도 적용되는 입법관할권과 집행관할권을 가지고 있는 주권자이다. 심지어 제3차 UN해양법협약 이전에도, 하나의 연안국은 그들의 관할권으로 선박요인 오염 기준을 규정하고 집행할 수 있었다. 관할권의 범위에 관한 문제에 있

45) G.C. Kasoulides(1993), *Port State Control and Jurisdiction*, Martinus Nijhoff, pp. 22.

46) R.R. Churchill and A.V. Lowe(1999), *The Law of the Sea*, 3rd ed., Manchester University Press, pp. 63.

47) D.J. Devine(1996), "Ships in distress", *Marine Policy*, Vol. 20, pp. 230.

48) UN해양법협약 제3조 (영해의 폭)

모든 국가는 본 협약에 따라 결정된 기선으로부터 12해리를 초과하지 아니하는 범위까지 영해의 폭을 설정할 권리를 갖는다.

어서, 적어도 관할권이 내수와 영해를 포함했다는 사실은 명백했다.

하지만, 관할권의 내용이 단지 국제 기준의 규정에만 제한되는 지, 혹은 연안국이 좀 더 엄격한 국내 기준을 규정할 수 있는 지는 불확실했다. 해양법은 연안국들에게 국내 배출과 항해 기준을 규정할 권한을 주었지만 그들의 영해에서는 오직 국제적 CDEM을 적용하도록 함으로써 절충안을 제시했다. 이것이 1973년 IMCO 회의에서 동의를 끌어내는 데 실패했던 바로 그 제안이었다. 더 나아가 해양법은 영해상에서의 규제는 정식으로 공포되어야 하고, 비차별적이어야 하며, 외국선박의 단순한 이동에는 방해가 되지 않아야 한다는 조건들을 제시했다. 즉, 영해에서 연안국의 관할권의 범위는 무해통항권에 달려 있다고도 볼 수 있다.

무해통항권에서 중요한 점은 이 무해성이라는 용어는 연안국의 법령을 준수한다는 의미는 아니다. 즉, 연안국의 법을 준수하지 않았다는 사실로 인해 선박의 무해통항권이 박탈되는 것은 아니다. 선박이 연안국의 법령을 위반하면 그 선박은 벌금이나 기타 제재를 받는다. 하지만 그렇다고 해서 선박의 무해성이 상실되지는 않는다. 물론, 선박은 벌금을 납부해야 하지만, 그 후에는 항해를 계속 할 수 있어야 한다. 즉, 통항이 유해하다고 인정되기 위해서는 연안국의 법령 위반이 아닌 다른 그 이상이 필요하다.<sup>49)</sup> 많은 연안국들은 자신들의 영해를 위해 오염방지법령을 가지고 있지만 그런 법령의 위반이 무해통항권을 박탈할 수는 없다. UN해양법협약의 제19조에 나와 있는 무해통항권에 대한 조항의 위반이 그 선박의 무해성을 박탈할 수 있다.

이런 연안국들의 일방적인 CDEM 기준들에 대한 제한은 분명 해사국들의 편의를 도모하려고 한 것이었다. 일방적인 국내 CDEM 기준들은 특히

---

49) G. Fitzmaurice(1959), "Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 8., pp. 94.



선적에 귀찮은 것이었고, 해사국들은 만약 연안국들이 항구에 들어가지 않고 단순히 영해를 통과하는 선박들에게 각각의 다른 구조와 설계 기준을 일방적으로 부과한다면, 이에 따라 발생할 많은 비용과 운영적인 혼란이 있을 거라 예측하고 있었다. 그래서 국내 CDEM 기준들은 항구와 내수에서는 인정될 수도 있었던 반면에 이 기준들이 영해에서는 인정될 수가 없었다. 이것은 역시 특별한 CDEM 문제를 다룰 국제적 규칙이 존재하지도 않았지만, 연안국들은 영해에 대해 자신들의 요구에 일치하는 국내 기준을 규정할 수도 없는 상황이 되었던 것 같다.

집행관할권에 관해서, 영해 안에서 연안국의 권한은 해양법 제220조의 조항들에 나타나있다. 연안국은 위반 선박에 대해 물리적 조사를 할 수도 있고, 선박을 억류하고 절차를 설립하는 집행 수단의 모든 범위를 시행할 수도 있었다. 하지만 이것은 단지 만약 선박이 영해를 항해하는 동안 적용 가능한 국내법이나 국제적 규칙을 위반했다고 믿을 만한 명백한 근거가 있는 경우에 한해서이다. 이런 집행권들은 영해에서 적용 가능한 배출기준과 CDEM기준 모두에 대한 위반과 관련이 있다.<sup>50)</sup>

50) UN해양법협약 제220조 (연안국에 의한 법령집행)

- 1항. 어느 선박이 일국의 항구 또는 연안 정박시설 내에 자의로 들어온 경우, 동국은 위반 이 자국의 영해 또는 배타적 경제수역 내에서 발생할 때에는 선박에 의한 오염을 방지, 경감, 통제하기 위하여 본 협약 또는 적용 가능한 국제규칙이나 기준에 따라 자국 법령의 위반에 관하여 제7절에 따라 소송을 제기할 수 있다.
- 2항. 일국의 영해를 항행하는 선박이 통항 중 선박에 의한 오염을 방지, 경감, 통제하기 위하여 본 협약 또는 적용 가능한 국제규칙이나 기준에 따라 채택된 국내법령을 위반하였다고 믿을 명백한 근거가 있는 경우, 동국은 제2장 제3절의 관련규정의 적용을 침해함이 없이, 위반과 관련된 선박의 물리적 검사에 착수할 수 있고 증거가 허용하는 경우, 제7절의 규정에 따라 자국 법률에 의하여 선박의 억류를 포함한 소송절차를 제기할 수 있다.
- 3항. 일국의 영해 또는 배타적 경제수역을 항행하는 선박이 배타적 경제수역 내에서 선박에 의한 오염의 방지, 경감, 통제를 위한 적용가능한 국제규칙과 기준 및 이에 부합하고 이를 시행하는 동국의 법령을 위반하였다고 믿을 명백한 근거가 있는 경우, 동국은 동 선박에게 선박등록서, 등록항, 직전 및 다음 기항지에 관한 정보 및 위반의 발생 여부를 확립하는 데에 필요한 다른 관련정보를 요청할 수 있다.
- 4항. 국가들은 자국 국기를 게양한 선박이 3항에 따른 정보요청을 이행하도록 법령을 채택

적용 가능한 국제규칙의 위반이 EEZ에서 발생했다는 명백한 근거가 있고, 그 후 선박이 영해 혹은 EEZ에서 발견된다면, 연안국은 선박이 그것의 정체, 기국, 도착 항구, 다른 연관된 정보를 포함한 정보를 제공하도록 요구할 수 있다. 게다가 선박이 명백한 오염을 야기하거나 위협하는 실제 EEZ에서의 배출 위반을 범했다는 확실한 근거가 있고, 그리고 선박이 정보를 주기를 거부하거나, 제공된 정보가 실제 상황과 명백히 일치되지 않는 상황에서는, 연안국이 영해를 항해하는 선박에 대해 물리적 조사를 할 권한이 있다.

EEZ에서 해안선에서의 연안국의 이익, 혹은 영해나 배타적 경제 수역에 있는 어떤 자원에 피해를 주거나 위협을 야기한 배출의 위반에 대해 명백하고 객관적인 증거가 있는 상황에서는, 그 선박이 영해, 혹은 EEZ에서 발견되었을 때, 선박을 억류하거나 체포하는 것을 포함하는 절차를 시작할 수 있다. 해양법은 이런 상황에 반대되는 상황에서의 집행관할권에 대해서는 어떤 관련 조항도 없다. 예를 들자면, 내수나 영해에서 초기 위반이 발생했지만, 선박이 EEZ 내에 있지 않는 경우이다. 원칙적으로, 위에서 언급

---

하고 다른 조치를 취하여야 한다.

- 5항. 일국의 영해 또는 배타적 경제수역을 항행하는 선박이 동국의 배타적 경제수역 내에서 3항에 규정된 해양환경의 중대한 오염을 야기하거나 위협하는 배출을 초래하는 위반을 행하였다고 믿을 명백한 근거가 있는 경우, 동 국은 동 선박이 정보제공을 거부한 경우나, 제공한 정보가 명백한 실제상황과 현저히 모순된 경우 및 사건의 상황이 이러한 검사를 정당화할 경우 동선박의 물리적 검사에 착수할 수 있다.
- 6항. 일국의 영해 또는 배타적 경제수역을 항행하는 선박이 동국의 배타적 경제수역 내에서 3항에 규정된, 해안선이나 연안국의 관계이익 또는 영해나 배타적 경제수역의 자원에 중대한 손해 또는 중대한 손해의 위험을 기하는 배출을 행한 명백하고 객관적인 증거가 있는 경우, 동 국은 제7절에 따라 자국 법률에 의해 선박의 억류를 포함한 소송절차를 제기할 수 있다.
- 7항. 6항의 규정에도 불구하고 권한 있는 국제조직을 통하여 또는 달리 합의된 바에 의하여 보증금 또는 다른 적절한 재정적 보증의 요건의 이행이 확보되는 적절한 절차가 확립된 경우, 연안국은 이러한 절차에 구속받는 경우, 선박의 통항을 허용하여야 한다.
- 8항. 3항, 4항, 5항, 6항 및 7항의 규정은 제21조 6항에 따라 채택된 국내법령에 대해서도 적용된다.

된 집행관할권의 단계가 적용되지 못 할 이유는 없다. 왜냐하면 확실히 연안국은 EEZ보다는 그들의 내수와 영해에서 발생하는 위반에 더 큰 관심을 가져야 하기 때문이다.

위의 권한들은 영해에서 무해통항을 하는 비군사적 선박에 대해 실행될 수 있다. 실제로 선박이 저지른 위반은 통항이 그렇게 심각하지는 않을 수도 있다. 그런 선박들에 대해, 연안국은 위에서 조사되었듯이, 제220조에서 협의된 관할권으로 제한된다. 유해통항의 선박들에 대해, 해양법은 추가적 청구권을 제공한다. 연안국은 연관된 선박의 통항을 막을 필요한 단계를 취할 수 있다. 이것은 영해에 선박을 못 들어오게 하거나 추방할 수 있는 권한을 포함하게 된다.

이 측면에서 해양법 19조<sup>51)</sup>는 연안국의 안정과 평화롭고 좋은 질서에 대해 손상을 입힐 수 있다고 생각되는 행위들의 리스트를 열거하고 있고, 이로 인해 선박의 통항을 위반으로 할 수도 있다. 오염과 관련해, 만약 선

51) UN해양법협약 제19조 (무해통항의 의미)

- 1항. 통항은 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전보장을 위해하지 아니하는 한 무해이다. 이러한 통항은 본 협약 및 기타 국제법의 규칙에 따라 행하여야 한다.
- 2항. 외국 선박의 통항은 영해에서의 다음 활동 중 어느 것에 해당하는 경우, 그 통항은 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전보장을 해하는 것으로 본다.
  - 가. 연안국의 주권, 영토보전 또는 정치적 독립에 대한, 또는 UN헌장에 구현된 국제법 원칙을 위반하는 기타 방법에 의한, 무력의 위협 또는 행사
  - 나. 어떠한 종류이던 무기를 사용하여 행하는 훈련 또는 연습
  - 다. 연안국의 국방 또는 안전보장에 유해한 정보 수집을 목적으로 하는 행위
  - 라. 연안국의 국방 또는 안전보장에 영향을 미치는 것을 목적으로 하는 선전 행위
  - 마. 항공기의 이륙, 착륙 또는 탑재
  - 바. 군사장치의 손상발진, 착륙 또는 탑재
  - 사. 연안국의 관세, 재정, 출입국관리 또는 위생법규에 위반한 물품, 통화의 양하, 적하 또는 사람의 승선, 하선
  - 아. 본 협약에 위배되는 고의적이고 중대한 위반행위
  - 자. 일체의 어로활동
  - 차. 조사 또는 측량활동의 수행
  - 카. 연안국의 통신체제 또는 기타설비, 시설의 방해를 목적으로 하는 행위
  - 타. 통항과 직접관련이 없는 기타 행위

박이 영해에 있는 동안 협약과 반대되는 심각한 오염과 고의의 어떤 행동에 연루되면, 그 통항은 무해통항이 아니다. 여기서 무해통항이란 기본적으로 내수, 그리고 내수밖에 있는 정박소와 항구 시설에는 들리지 않고 영해를 지나갈 목적으로 그 영해를 항행하는 것이나, 혹은 내수로 들어가거나 나오는 항행과 정박 시설에 들리는 것을 말한다. 통항은 지속적이고 신속해야 하기는 하지만, 통항은 항행의 당연한 결과로 인한 정박, 불가항력이나 조난에 의해서 어쩔 수 없는 정박, 그리고 위험에 처해있거나 조난당한 항공기, 선박, 사람들을 구하기 위한 정박은 통항으로 인정된다.<sup>52)</sup> 이런 상황에서 연안국은 선박을 영해에 들어오지 못하도록 막을 권리를 실행할 수 있다. 물론, 위에서 언급되었듯이 순수한 통항이든 아니든지 간에 모든 비군사적 선박에 대해 사용될 수 있는 220조 2항하에서 그 선박을 막거나 저지할 관할권을 발휘할 수 있다.

여기서 ‘고의적이고 심각한 오염(wilful and serious pollution)’이라는 말의 공식화는 문제가 된다. 대부분의 운영상 오염물 배출은 고의적이고, 따라서 고의적(wilful)인데, 그렇다고 해서, 각각의 측면에서 봤을 때는 심각한(serious)것은 거의 아니기 때문이다. 게다가, 죄가 있다는 것은 오로지 심각한 피해가 실제로 가해졌을 때이지, 큰 위협이라 하더라도 단순히 위협만이 제기되었을 때는 아니다. 따라서 영해에서 CDEM조건을 위반하거나, 위험화물을 운반하고 있거나, 위험하고, 비표준 기준으로 느릿느릿하게 가고 있는 선박이, 추방을 정당화할 수 있는 오염의 고의적이고 심각한 행위에 포함되는 지는 의심스럽다.

요약하자면, 제19조 2항(아)에서 ‘고의적이고 심각한 오염’의 관련 용어는 실제로 영해에서 연안국의 관할권을 강화하기 보다는 오히려 제한하고

---

52) Jennings and Watts (1992), *Oppenheim's International Law*, 9th ed., London: Longman, pp. 615.



있다. 220조에서 집행관할권을 실행하는 엄격한 조건들과 국내 CDEM에 대한 금지와 더불어, 제19조 2항(아)의 제한적 특성은 연안국 자신의 영해 내에서 관할권의 명백한 축소를 나타낸다. 이것은 특히 국가가 주권을 가지고 있는 영해에서 오염의 중대한 위협이 제기되고 있는 상황이 발생한다고 해서, 이것이 연안국의 집행관할권이 발휘될 수 있는 상황을 의미하는 것은 아니다.

실제로, 오염에 심각한 위협을 제기하는 해양의 피해 상황에서, 연안국은 그 위협이 실제로 현실화 되어 실제 피해가 발생하기 전에 그들의 이익을 보호하기 위한 조치를 취할 집행관할권을 가져야 한다. 심지어 아직 피해는 일어나지 않았지만, 화물의 위험한 특성과 선박의 표준에 적합하지 않은 상태 그리고 혹시 국제 CDEM 기준의 위반 때문에 통항이 매우 위험하다면, 연안국은 균형과 필요의 조건에 맞게 영해에서 통항을 금지할 권리를 가져야 한다.

이 논점은 통항 금지를 인정할 수 있는 행위에 해당하는 제19조의 내용들은 철저하지 않은 것 같다는 사실과 일치된다. 모든 경우에, 국가의 입장은 ‘고의적이고 심각한’이라는 용어의 제한을 그들의 법률에 명시적으로 나타내는 국가는 거의 없다는 것이 사실이다. 실제로 몇몇 국가들이 위협을 제기하는 선박에 대해 영해에 진입을 거부하거나, 막는 것은 제19조에서 나와 있는 무해통항의 조건들에 배타적으로 제한되어서는 안된다. Prestige 호 사건<sup>53)</sup>에서 깨달은 점은, 기준미달선이 항구에 들어오지 못하게 하는

53) 7만 7,000여 톤의 원료용 중유를 싣고 싱가포르로 향하던 바하마 선적 프레스티지호는 갑자기 엔진 고장을 일으켜 항해를 중단했다. 라트비아의 벤스필스항을 출발한 지 8일 만이었다. 예인선 4대가 동원돼 먼 바다로 예인 작업을 시작했지만, 스페인에서 104Km 떨어진 지점에서 강한 폭풍을 만나 선체 중앙부에 1.5m 정도의 균열이 발생했다. 이 과정에서, 4,000여 톤의 중유가 흘러나와 인근해역의 수백Km 반경이 온통 검은 기름으로 뒤덮였다. 하지만, 연안 오염을 우려한 스페인과 포르투갈이 프레스티지호를 자국의 항구로 예인하는 것을 반대해, 중유가 계속 흘러나오는 채로 예인을 계속했다. 결국 선령이 26년 된 프레스티지호는 스페인 갈리시아 해안에서 250Km 떨어진 지



완전히 국제법에서 합법적인 연안국의 행위는, 비록 그 선박이 표면상으로 단지 무해 통항을 하고, 연안국의 항구로 향하고 있는 것이 아닐지라도, 영해의 통과를 거절하는 것까지 혁신적으로 범위가 넓어질 수 있다는 것이다. 이런 경향이 합법화되면 당연히 ‘고의적이고 심각한 오염’의 조건과 실제 무해 통항과 유해 통항 사이의 구별을 더 이상 필요로 하지 않을 것이다.

국제항행에서 이용되는 해협.<sup>54)</sup> 국제적 항해를 위해 사용되는 해협으로 구성된 영해에서, 통과 통항의 특별한 체제가 외국 선박에 적용된다. 동시에, 통과 통항은 해양에서 국가를 구분하는 주권이나 해협을 형성하는 바다의 법적 지위에 영향을 미치지 않는다.<sup>55)</sup> 국제적 항행에 사용되는 해협에 접해있는 연안국들은 오염 규제를 입법관할권을 가질 수 있지만, 단지 이것이 해협에 유류, 폐유 및 기타 유독성 물질의 배출에 관한 적용 가능한 국제 규칙의 범위를 벗어나지 않는 경우에 한해서이다. 이런 규제들은 정식으로 공포되어야 하고, 비차별적이어야 하며, 외국 선박의 통과 통

점에서 선체가 두 동강나 수심 3.5Km의 바다 밑으로 가라앉고 말았다. 선원들은 미리 대피해 피해는 없었지만, 침몰과정에서 6,000여 톤의 중유가 추가 유출되었다.

54) UN해양법협약 제34조 (국제항행에 이용되는 해협을 형성하는 수역의 법적 지위)

1항. 본 장에서 확립된 국제항행에 이용되는 해협의 통항제도는 다른 면에 있어서 국제항행에 이용되는 해협을 형성하는 수역의 지위나 해협연안국이 동 수역, 그 상공, 해저 및 하층토에 대하여 행사하는 주권 또는 관할권에 영향을 미치지 아니한다.

2항. 해협연안국의 주권 또는 관할권은 본장 및 기타 국제법의 규정에 따라 행사한다.

55) UN해양법협약 제38조 (통과통항권)

1항. 제37조에 규정된 해협 내에서 모든 선박과 항공기는 방해받지 않는 통과통항권을 소유한다. 단, 해협이 해협연안국의 도서와 본토에 의해 형성되어 있는 경우 항해 및 수로상의 특성에 있어서 유사한 편의를 가진 공해를 통과하는 항로 또는 배타적 경제수역을 통과하는 항로가 동 도서의 해양 측으로 존재한다면 통과통항권은 허용되지 않는다.

2항. 통과통항이라 함은 공해 또는 배타적 경제수역의 일수역과 공해 또는 배타적 경제수역의 타수역간의 해협을 부단 신속하게 통과하기만을 위한 항해와 비행의 자유를 본장의 규정에 따라 행사함을 말한다. 그러나 부단 신속한 통과의 요구는 해협연안국의 입항조건에 따라서 해협 연안국에 출입항하거나 회항할 목적으로 그 해협을 통항함을 배제하지 아니한다.

3항. 해협을 통항하는 통과통항권 이외의 활동은 본 협약의 다른 규정에 따라야 한다.

항을 방해하지 않아야 한다. 항해의 안전과 해상 교통의 규제와 관련해, 연안국은 해협에 접한 다른 국가들과 동의한 후 IMO의 자문을 얻어서 승인된 국제 규제를 준수할 수 있는 통항 분리 제도를 규정하고, 항로를 정할 수 있다.<sup>56)</sup>

집행관할권의 수단에 관해서, 해양법은 국제 항행에 사용되는 해협의 법적 체제에서 연안국들은 다른 어떤 입법관할권이나 집행관할권에 의해 영향을 받지 않을 것이라고 나타내고 있다. 연안국들의 입장에서, 통과 통항의 선박은 선박으로 인한 오염의 통제, 방지, 경감과, 해양의 안전을 위한 일반적으로 인정되는 국제 규제, 소송, 집행의 조건을 충족해야 할 것이다. 따라서 연안국은 외국선박이 연안국이 규정한 관련 국제 규칙을 위반한다면 단지 이것이 해협의 해상환경에 중대한 피해'를 야기하거나 위협할 때만 적절한 집행 조치를 취할 수 있다. 여기서, 취해질 수 있는 적절한 집행 조치란 용어에 대해서는 정확하게 정의되지 않았지만, 최소한 여기에는 영해에서 위반에 관한 제220조하에서 부여된 물리적 조사와 억류 권한의 의미까지도 포함되어야 한다.

56) UN해양법협약 제42조 (통과통항에 관한 해협연안국의 법령)

- 1항. 본 절의 규정에 따라서 해협연안국은 다음 사항의 일부 또는 전부에 관하여 해협의 통과통항에 관한 법령을 제정 할 수 있다.
  - 가. 제41조에 규정되어 있는 항해의 안전과 해상교통의 규제;
  - 나. 해협에 유류, 폐유 및 기타 유독성 물질의 배출에 관한 적용 가능한 국제 규칙을 시행함으로써 오염의 방지, 경감 및, 억제;
  - 다. 선박에 관하여서는 어구의 적재를 포함한 어로의 금지;
  - 라. 해협연안국의 관세, 재정, 출입국관리 또는 위생법규에 위반되는 물품이나 통화의 양하, 적하또는 사람의 승선, 하선
- 2항. 상기 법령은 형식적 또는 실질적으로 외국 선박 간에 차별을 두어서는 아니되며, 또는 그 적용상 본 절에 정의된 통과통항권을 부정하거나 방해 또는 침해하는 실질적인 효과를 미쳐서도 안 된다.
- 3항. 해협연안국은 상기 모든 법령을 정당히 공시하여야 한다.
- 4항. 통과통항권을 행사하는 외국 선박은 상기 법령을 준수하여야 한다.
- 5항. 주권상의 면책특권을 가지는 선박 또는 항공기가 상기 법령 또는 본 장의 기타 규정에 위반되는 행위로 해협연안국에 손실 또는 손해를 끼친 경우에는 그 기국이 국제책임을 진다.

이런 이유로, 관련 규칙을 위반한 선박은 통항권을 잃을 것이고, 나아가서 무해통항에 대한 권리까지도 잃을 것이라는 주장이 있을 수 있다. 그럼 이것은 이런 선박들을 차단할 연안국의 관할권을 강화할 것이다. 해양법은 이 점에 대해 명시적이지는 않지만, 선박을 영해에서 추방되도록 한 모든 중대한 상황은 국제 항해에 사용되는 해협을 통과하는 통과 통항의 권리에 관련된 유사한 결과를 만들어 내는 상황이 발생할 것이다. 따라서 해협에서 야기된 고의적이고 심각한 오염 행위는 순수한 통항의 체제에서 주어지는 똑같은 추방 권한을 이끌어내야 한다.

하지만, 만약 주요 피해가 아직 발생하지는 않고 단지 위협이 되는 상황이라면, 233조에서 볼 수 있는 ‘적절한 집행 조치’라는 말의 의미는 차단까지는 아니고, 단지 물리적 조사와 억류까지만 범위가 뻗게 된다. 영해와는 대조적으로, 국제항행에서 사용되는 해협에서는 어떤 중요한 피해가 야기되거나 위협되지는 않고 통항이 화물의 위험한 특성이나 선박의 표준에 적합하지 않은 상태 일 때, 단순히 위험한 국제 항해에서 사용되는 해협에서 정지 권한이 실행될 수 있는 것 같지는 않다. 이것은 국제 항해에서 사용되는 해협에서 통과 통항 체제에 의해 선적을 보호하는 목적 때문인 것 같다.

군도수역.<sup>57)</sup> 외국 선박들은 군도수역에서의 무해통항의 권리를 누린다. 게다가, 선박들은 정해진 군도수역 항로를 통한 통항이나, 아직 항로가 정해지지 않아서 일반적으로 국제 항행에 사용되는 경로를 통한 통항에서 무해통항의 권리를 누린다.<sup>58)</sup> 해양법의 제12장에서는 군도수역에 대해 명시

57) UN해양법협약 제46조 (용어의 정리)

본 협약의 적용상,

가. “군도국가”는 전체적으로 하나 또는 그 이상의 군도에 의하여 구성된 국가를 말하며, 기타 도서를 포함할 수 있다.

나. “군도”는 상호 밀접히 관련되어 있어서 고유의 지리적, 경제적 및 정치적 실체를 형성하거나 또는 역사적으로 그러한 실체로 간주되어 온 제 도서의 부분, 이들을 상호 연결하는 수역과 기타 자연적 특성을 포함하는 도서군을 뜻한다.

적으로 언급하고 있지는 않지만, 영해에서의 선박기인오염과 관련한 12장 전체의 조항과 보호 수단은 군도수역까지도 그 범위가 확장되어야 한다. 비슷하게, 군도수역의 항로에서 집행관할권에 대한 명시적 조항이 없다는 점은 국제 항행에서 사용되는 해협의 통과 통항의 체제를 상호 참조함으로써, 해결할 수 있을 것이다.

결과적으로, 군도국가들은 심각한 오염을 야기하고, 군도수역 통항의 권리를 잃은 선박을 차단할 수 있어야 한다. 게다가, 이 국가들은 그들의 군도수역에서 220조가 주는 물리적 검사와 억류 할 권한을 발휘할 수 있어야 한다. 요약하자면, 선박요인의 오염과 관련해, 군도수역의 항로는 국제 항행에 이용되는 해협과, 그리고 군도수역에서 군도국가의 권리는 영해에서의 연안국의 일반적 권리와 각각 같아야 한다.

접속수역. 접속수역이란 영해에 접속되어 있는 일정한 해역에서 관세, 위생 등 특정한 행정 목적을 위하여 연안국의 관할권 행사가 인정되는 수역을 말한다.<sup>59)</sup> 이러한 접속수역 제도는 1920년대 미국의 금주법 시행에서 시작하여, 1930년 헤이그 국제법 법전화 회의를 거치면서 일반적으로 인정된 국제법규로 발전하였고, 접속수역은 이제 UN해양법협약 제33조에 명시되어 있다.<sup>60)</sup> 영해를 넘어서는, 연안국의 입법과 집행 능력은 전통적으로

---

58) UN해양법협약 제52조 (무해통항권)

1항. 제53조에 따르면 제50조를 침해하지 않는 한 모든 국가의 선박은 제2장 제3절에 따라 군도수역의 무해통항을 향유한다.

2항. 군도국가는 자국의 안전보장을 위하여 통항을 정지시키는 것이 불가피한 경우에 외국 선박 간에 형식적 또는 실질적 차별을 두지 아니하고 군도수역의 특정한 수역에 있어서 외국 선박의 무해통항을 일시적으로 정지시킬 수 있다. 이러한 정지는 정당히 공시를 한 후에만 효력을 발생한다.

59) 김대순(2004), 「국제법」, 제9판, 삼영사, pp. 704.

60) UN해양법협약 제33조 (접속수역)

1항. 연안국은 접속수역이라고 일컫는 영해에 접속한 일정 수역에서 아래 사항에 필요한 통제를 행사할 수 있다.

가. 연안국의 영해 내에서의 관세, 재정, 출입국 관리 또는 위생법규의 위반 방지.



제한되어 왔다. 영해보다 12해리 더 뺀 국가의 접속 수역과 관련해, 해양법은 1958년 영해와 접속수역에 관한 협약(Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone)<sup>61)</sup>에서 규정된 체제와 크게 다르지 않다. 이것은 국가가 그것의 영토나 영해에서 관습, 회계법, 이민법, 보건위생법과 규제의 위반을 처벌하고 방지하도록 허가한다. 하지만 보건위생 규정이 오염 방지 수단을 포함하는지는 불확실하다. 하지만, 해양법은 현재 접속 수역을 포함하는 EEZ에서의 선박요인 오염 기준을 집행하고 규정하는 국가의 관할권과 일치하기 때문에, 접속수역의 제한적 특성은 극복될 수 있다고 볼 수 있을 것이다.

배타적 경제 수역. 연안국의 입법관할권과 집행관할권을 확장하는 것과 관련해 해양법이 이룬 가장 명백한 변화는 배타적 경제수역(EEZ)과 관련이 있다. 실제로, 바로 그 EEZ라는 개념은 제3차 UN해양법협약에서 처음으로 구체화되었다. 이전에는 영해를 넘어선 해양 영역들은 공해의 부분이라고 생각되었고, 이 지역의 선박들은 기국의 배타적인 관할권의 대상이었다. 해양법 하에서, EEZ체제는 연안국이 경제적 자원을 개발할 수 있는 배타적 권리를 가지는 영해의 기준선으로부터 200해리까지 범위의 해양 지역을 규정한다.

하지만, EEZ에서 오염 통제에 대한 연안국의 관할권은 현실적으로는 제한된 상태이다. EEZ에서의 오염 통제는 선적과 너무 많이 얽혀있어서 이 오염 통제에 대한 관할권이 연안국의 특권이 된다는 해사관련 국가들의 인식 때문이다. 따라서 EEZ를 위해 규정된 모든 연안국의 오염 통제법들은

---

나. 연안국의 영토 또는 영해 내에서 발생한 전호에 규정된 법규의 위반에 대한 처벌.  
2항. 접속수역은 영해의 폭을 측정하는 기선으로부터 24해리를 넘어서 확장할 수 없다.

61) 영해와 접속수역에 관한 협약 (The Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone was an international treaty) 이 협약은 제1차 UN해양법협약에서 합의된 네 개의 협약 중 하나로써 1964년 9월 10일부터 발효가 되었다.



일반적으로 인정되는 국제 규칙과 기준에 맞게 되어야 하고 실행해야 한다. 본질적으로 연안국은 오직 특별하고 얼음으로 덮인 지역 말고는 EEZ에 대해 국제 기준을 넘는 어떤 국내의 일방적인 CDEM, 배출, 항해 기준을 규정할 수 없다.

앞에서 언급하였듯이, EEZ에서 항해하는 선박이 EEZ에서 적용 가능한 국제적 규칙과 기준을 위반했다고 믿을 만한 확실한 근거를 연안국이 가지고 있다면, EEZ에서의 집행권은 정보를 요청하는 것에 제한된다. 게다가, 선박이 EEZ에서 명백한 오염을 야기하거나 위협하는 실제 배출을 초래하는 위반을 저질렀다고 믿는 확실한 근거가 있는 경우에, 그리고 그 선박이 정확한 정보를 제공하기를 거부하거나 제공된 정보가 사실과 명백히 다른 경우에만 물리적 조사가 허락된다. 따라서 물리적 조사는 단지 실제 배출 위반이 있었던 경우에만 허락이 된다. 실제로, 연안국이 배출을 발견할 수도 없고, 선박이 EEZ에 있는 동안은 선박에 승선할 수도 없기 때문에, 이 물리적 조사의 권한은 의미가 없다.

고발에 관해서, 연안국에게 주된 피해나 주된 피해의 위협을 야기하는 배출을 일으키는 EEZ에서의 국제적 규칙의 위반에 대한 명백한 객관적 증거가 있는 경우에만, 연안국은 그 선박을 억류하고 소송 절차를 진행할 수 있다. 다시 말해, 오염이 실제로 발생하지는 않고, 단지 그럴 것 같다고 의심이 되는 경우에는 어떤 오염 방지 수단도 허가되지 않는다. 따라서 EEZ에서 CDEM기준에 위반되고 실제로 배출을 위반하거나 해상 피해가 되지는 않았지만 환경에 심각한 위협을 주고 있는 기준미달선에 대해 연안국은 그 선박에 대해 정보를 요구하는 것 이외에는 어떤 소송도 할 수가 없다. 결국 종합적으로 봐서, EEZ에서 연안국의 관할권은 완전히 일방적이기 보다는 단순히 예방차원의 것이다.

요약하자면, 연안국이 대부분의 해로운 위반이나 아니면 그것의 위협에

대해 소송을 하려고 한다면, 연안국의 소송에 부과되는 조건은 부담이 따른다. 심지어 예전에도, 이미 제한된 연안국의 고발 권한들은 제3차 UN해양법협약 협상동안에 영국, 구소련, 그리스 같은 해사국들이 반대하였다. 사실, 해사국 권력들은 연안국 고발 내용을 제한하는 것뿐만이 아니라, 제228조하에서 기국 우선권의 권한을 확보하고 연안국 소송에 대해 다양한 보호책을 부과하는 데 성공했다.<sup>62)</sup>

결과적으로, 연안국이 소송을 하기 위해 다양한 조건들을 충족시키지 못하면, 위반은 기국에게 알아보도록 하는 결과가 될 것이다. 동시에, EEZ에서 연안국 집행관할권의 국가적 실행은 결론에 이르지 못한 상태로 남아있다. 실제로 법적으로 EEZ에 관한 조항을 상술한 국가는 거의 없다. 집행관할권을 주장했던 국가들은 일반적인 조건도 주장했으며, 제220조 3항, 5항, 6항에 나와있는 집행 관할권에 더 자세한 절차를 넣지는 않는다.

연안국의 관할권에 대한 일반적 제한뿐만이 아니라, 해양법은 국가가 운영하거나 소유하고 위 조항들의 실행에서 비롯된 정부의 비 상업적 의도로 사용되는, 항공기나 모든 군함, 해군 보트, 다른 선박들은 면제시킨다. 12장

#### 62) UN해양법협약 제228조

- 1항. 외국 선박이 소송절차를 개시한 국가의 영해 이월에서 행한 선박에 의한 오염의 방지, 경감 통제에 관한 적용 가능한 법령 또는 국제규칙과 기준의 위반에 대하여 형벌을 부과하는 소송절차는 동소송절차가 연안국에 대한 중대한 손해와 관련되지 않는 경우, 또는 문제의 기국이 자국 선박이 행한 위반행위에 관하여 적용가능한 국제규칙과 기준을 효과적으로 집행할 의무를 반복하여 무시하지 않는 경우, 소송절차가 처음으로 개시된 날로부터 6개월 이후에 기국이 동일한 죄에 대하여 형벌을 부과 하는 소송절차를 개시한 즉시 중지되어야 한다. 기국은 본 조에 따라 소송절차의 정지를 요청 경우, 이전에 소송절차를 제시한 국가에게 정당한 절차에 따라 사건의 완전한 서류 및 소송기록을 이용할 수 있게 하여야 한다. 기국이 제기한 소송절차가 종결 되었을 때 제기된 소송절차는 종료된다. 이러한 소송절차에 관하여 지출된 경비가 지불된 즉시 정지된 절차와 관련하여 제공된 담보 도는 기타 재산적 보증은 연안국에 의하여 해제되어야 한다.
- 2항. 외국 선박에 형벌을 부과하는 소송절차는 위반이 발생한 날로부터 3년이 경과된 후에는 제기될 수 없으며, 제1장의 규정에 따라 타국이 소송절차를 제기한 경우에는 어느 국가에 의해서도 제기될 수 없다.
- 3항. 본 조의 규정은 타국에 의한 이전의 소송절차에 관계없이 자국법에 따라 형벌을 부과할 소송절차를 포함한 어떠한 조치를 취할 기국의 권리를 침해하지 않는다.

은 국제적 항행에 이용되는 해협의 법적 체제에 영향을 미치려고 했다. 해양법의 계약국들은 역시 협약의 조항들에 대한 논쟁을 해결하는 것과 더불어 조항들의 적용과 해석 관련된 논쟁들 또한 해결해야 했다. 연안국의 관점에서, 이 모든 제한은 명백한 주권의 침해를 나타낸다. 결국, EEZ의 경제적 자원들에 대해 강화된 연안국의 권리에 대한 해양법의 인식은 현실적으로 당연하다는 듯이 자원들에게 피해를 입히는 오염 활동을 하는 외국 선박들이 누렸던 제한된 권한에 의해 정해졌다.

EEZ내의 특별하고 얼음으로 덮인 지역들과 관련해, 연안국은 제211조 6항<sup>63)</sup>과 제234조<sup>64)</sup>에 의해 이런 지역에 더 엄격한 통제 수단을 규정하는

#### 63) UN해양법협약 제211조 (선박에 의한 오염)

6항. 가. 1항에 규정된 국제규칙과 기준이 특별한 상황을 충족시키기에 부적당하고 연안국이 자국 배타적 경제수역 내 명확히 확정된 특정해역이 그 자원의 이용 또는 보호와 교통상의 특수성뿐만 아니라 해양학적, 생태학적 조건과 관계하며 승인된 기술적 이유로 선박에 의한 오염방지를 위한 특별 간제조치의 채택이 요구되는 해역이라고 믿을 합리적 근거가 있는 경우, 연안국은 권한 있는 국제조직을 통하여 관계국과 적절히 협의한 후 동 해역을 위하여 도움이 되는 과학적, 기술적 증거와 필요한 수용시설에 관한 정보를 제출하는 통보를 동 국제조직에 보낼 수 있다. 동 조직은 통보 접수 후 12개월 이내에 동해역의 조직이 그렇다고 결정한 경우, 연안국은 동 해역을 위해 동 조직을 통하여 특정해역에 적용 가능하도록 된 선박에 의한 오염의 방지, 경감, 통제를 위한 규칙, 기준 또는 항행관행을 실시하는 법령을 제정하여야 한다. 이러한 법령은 권한 있는 국제조직에 통보를 제출한 후 15개월까지 외국 선박에 대하여 적용될 수 없다.

나. 연안국은 이러한 명확히 확정된 특별해역의 한계를 공시해야 한다.

다. 연안국은 선박에 의한 오염의 방지, 경감, 통제를 위하여 특정해역에 대한 법령을 추가로 제정하려고 의도한 경우, 전술한 통보의 제출 시 이를 동시에 국제조직에 통고하여야 한다. 이러한 추가의 법령은 배출 또는 항행관행과 관련될 수 있지만 외국 선박에게 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준이 아니 설계, 구조, 인원배치 또는 장비에 관한 기준을 준수하도록 요구할 수 없다. 이러한 법령은 권한 있는 국제조직이 통보제출 후 12개월 내에 동의한 경우, 통보제출 15개월 후에 외국 선박에 적용된다.

#### 64) UN해양법협약 제234조 (빙하지역)

연안국은 특별히 기후조건과 연중 대부분 그 지역을 덮고 있는 빙하의 존재가 항행에 대한 지장 또는 예외적인 위험을 발생시키고, 해양환경오염이 생태학적 균형에 중대한 해를 초래하거나 돌이킬 수 없는 혼란을 가져올 경우, 배타적 경제수역의 한계 내에서 빙하지역에서 선박에 의한 해양오염의 방지, 경감, 통제를 위한 무차별적인 법령을 제정하고 집행할 권리를 갖는다. 이러한 법령은 최선의 이용가능한 과학적 증거에 근거하여 항행 및 해양환경의 보호와 보전을 정당히 고려하여야 한다.

국제 기준을 넘을 수 있도록 제한된 권리를 받는다. 연안국의 입법권한에 대한 이 특권은 EEZ의 특히 민감한 지역에서 존재할 수 있는 특별한 상황들을 언급하기 위한 것이었다. 특히, 234조의 얼음으로 덮인 지역의 특례는 캐나다의 북극해에 대한 관심을 충족시키기 위해 만들어 졌다. 현재 북극해 지역은 현재 급격한 환경변화와 사회경제적인 변화를 겪고 있다. 지구에서 북극해 지역은 지구 온난화가 가장 빨리 진행되는 지역이기 때문에, 현재 이 지역은 얼음이 녹는 등, 급격한 환경변화와 관련된 영향을 받고 있다. 과학자들은 이런 영향이 지속되면 2020년까지는 여름에 얼음이 없는 지역이 될 것이라 예상하고 있다. 많은 국가들은 이 북극해 지역에 잠재되어 있는 해저 에너지 자원들을 채취하기 위해 자신들의 관할권을 확장하려고 서로 경쟁하고 있다.<sup>65)</sup> 따라서 연안국은 국제적으로도 인정되는 국내 CDEM 규칙을 포함해, 얼음으로 덮인 EEZ지역에서 국내 규칙들을 규정하고 집행할 수 있다. 이런 규칙들은 IMO의 자문을 얻을 필요가 없고, 유일한 제한점은 그 규칙들을 집행함에 있어서 비차별적이어야 하고, 이용할 수 있는 가장 좋은 과학적 증거에 기초를 둔 해상 환경의 보호와 보존, 그리고 항해까지도 고려해야 한다.

이 특례를 위해, 캐나다는 실제로 제3차 UN해양법협약에서 토론을 이끌어냈고, 어떤 결론 없이 수많은 의견들을 남기게 되었다. 결국, 해사국들은 제211조 6항의 내용을 제한하기 시작했는데, 이 부분은 북극해를 제외한 특히 민감한 다른 지역들을 다루는 것이었다. 그 최종안에서, 제211조6항(가)는 연안국은 자원의 이용이나 보호와 항로의 특별한 특징뿐만 아니라 지역의 해양학적, 생태학적 조건과 관련한 인지된 기술적 이유들을 위해 오염 방지를 위한 특별한 강제적 수단을 EEZ에서 규정하도록 허가된다.

---

65) Clive Schofield et al.(2009), "Boundaries, biodiversity, resources, and increasing maritime activities: Emerging oceans governance challenges for Canada in the Arctic ocean", *Vermont Law Review*, Fall, pp. 1.



이 과정에서, 연안국은 유능한 국제 조직인 (IMO)에게 자문을 얻어야 하며, 어떤 지역도 IMO의 동의 없이는 규정이나 수단이 정해질 수 없다.

연안국이 제211조6항(가)에서 규정할 수 있는 수단들은 IMO를 통해 특별한 지역에 적용되도록 만들어지는 항행과 국제적 규칙의 기준이 될 것이다. 이 들은 MARPOL 73/78의 부속서에서 언급된 특별한 지역에 적용 가능한 수단들을 포함할 것이다. 그리고 이 부속서의 내용들은 EEZ에 국한되지 않고, 전체 해양영역에서 선언될 수 있다. 따라서 여기서 언급된 해양법의 특별한 지역이라는 개념은 MARPOL 73/78의 특별한 지역이라는 개념과 혼동되어서는 안된다. 하지만 MARPOL의 이 개념은 해양법 제211조 6항(가)에서 볼 수 있는 그런 수단중 하나이다. 아마도 제211조6항(가)에 따라 사용될 수 있는 다른 수단들은 선박 항로 계획, 수로 조건, 정박 금지를 포함한 PSSA(Particulary Sensitive Sea Areas) 개념을 포함한다.

제211조 6항(다)에서, 연안국은 똑같은 지역에서 제211조 6항(가)에서 볼 수 있는 규칙을 넘어서는 추가적인 규칙들을 채택하자고 제안할 수 있다. 이렇게 제안된 규칙들은 모든 존재하는 국제법을 넘어서는 항행의 실행과 배출과 관련된 특별화된 국내 규칙이 될 수 도 있다. 이런 상황에서는 IMO의 승인이 필요하다. 그리고 아마도, IMO가 우선 이전에 존재하던 일반적으로 인정된 국제 규칙들과 기준들이 연안국의 걱정을 충족하기에는 부적절하다고 생각해야 될 것이다. 여기서 가장 중요한 조건은 일반적으로 인정되는 국제적 규칙과 기준이외에 어떤 CDEM수단도 규정될 수는 없다는 점이다.

게다가, 연안국들은 제220조 3항에서 이미 부여된 집행관할권의 그 이상은 누릴 수 없다. 따라서 제220조 3항에서 220조 6항까지에 규정된 집행조건의 다양한 수준들은 특별한' 지역에 똑같이 적용될 수 있다. 결과적으로 211조 6항이 어떤 식으로든 여러 방식으로 제한된 연안국의 입법관할권



을 수정하려고 했음에도, 해사국들은 연안국의 관할권이 국제 사회에서 엄격하게 통제된 상태로 남아있다는 것을 확인하는데 성공했다. 실제로, 국가들은 민감한 해상 지역에서 특별한 강제적 수단에 대한 필요에 맞추어 구체적인 표시를 하기 위해 IMO의 항해 수단들과 더불어, MARPOL 73/78의 특별한 지역과 PSSA에 의존해왔다.

대륙붕. UN해양법협약의 제76조 1항에 따르면, 연안국의 대륙붕은 영해 밖으로 육지영토의 자연적 연장을 통하여 대륙변계의 외선까지 또는 대륙변계의 외선이 200해리까지 미치지 아니하는 경우에는 영해의 폭을 측정하는 기선으로부터 200해리까지의 거리에 있는 해저 및 하층토로 이루어진다. UN해양법협약의 제76조하에서 200해리를 넘어선 대륙붕의 외부 한계선을 설정하는 것은 매우 복잡한 과정이다. 왜냐하면 이 과정은 연안국이 명백한 정보를 공평한 지리적 대표원칙에 입각하여 제2부속서에 따라 설립된 대륙붕한계위원회에 제출해야 하기 때문이다.<sup>66)</sup> 하지만 일단 해양법에 따라 대륙붕의 범위가 결정되면 연안국의 관할권은 그 대륙붕에 대해 주권적 권리를 행사할 수 있다. 연안국은 대륙붕에 대해 대륙붕을 탐사하고 그 천연자원을 개발할 수 있고, 만약 연안국이 탐사나 자원개발을 하지 않더라도 다른 국가는 연안국의 명백한 동의 없이는 이러한 활동을 행할 수 없다는 점에서 배타적이다.

공해. 해양의 대부분은 국가의 관할권 경계를 넘어서 존재한다. 공해라고 알려진 이 영역은 지구 생물권의 80%를 구성하고 있다.<sup>67)</sup> 공해란 내수,

---

66) Alex G. Oude Elferink(2006), "Article 76 of the LOSC on the definition of the Continental Shelf: Questions concerning its Interpretation from a Legal Perspective", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 21, No. 3, pp. 269.

67) Gregory D. Pendleton(2005), "State Responsibility and the High Seas Marine Environment: A Legal Theory for the Protection of Seamounts in the Global Commons", *Pacific Rim Law and Policy Journal*, pp. 1.

군도수역, 영해 또는 배타적 경제수역에 포함되지 않는 바다의 모든 부분을 말한다.<sup>68)</sup> 공해에 관해서, 배타적인 기국의 배타적인 관할권의 전통적인 원칙은 변함이 없다.<sup>69)</sup> 만약 공해에서의 배출이 연안국의 영토나 해수에 영향을 미친다면, 국가는 1969년의 국제협약 하에서 집행관할권을 취할 수 있고, 1969년이나 1992년 CLC 하에서 피해를 주장할 수 있다. 하지만 단지 해상의 피해가 있는 경우에만 이다. 따라서 국가들은 충돌이나 좌초 같은 해상의 피해에 따라오는 실제 피해나 위협에 맞추어서 보호 수단을 집행할 수밖에 없다. 이런 매우 예외적인 상황과는 별개로, 연안국들은 선박들이 잠재적으로 그들의 해안이나 연안에 해로울 지라도 공해상에서 선박에 대해 입법관할권이나 집행관할권을 누릴 수가 없다.

68) 김종구(2007), “접속수역, 배타적 경제수역 및 공해에서의 형법의 역외적용”, 「법학연구」, 제26집, pp. 275.

69) UN해양법협약 제87조 (공해의 자유)

1항. 공해는 연안국이나 내륙국을 막론하고 모든 국가에 개방된다. 공해의 자유는 본 협약과 국제법의 기타 규칙에 정하여진 조건에 의거하여 행사된다. 공해의 자유는 연안국과 내륙국에 대해 특히 다음과 같은 것을 포함한다.

가. 항해의 자유

나. 비행의 자유

다. 제6장의 규정에 따른 해저 전선 및 도관 건설의 자유

라. 제6장의 규정에 따라 국제법이 허용하는 인공도서 및 기타 시설의 설치자유

마. 본 장 제2절에 정하여진 조건에 따른 어로의 자유

바. 제6장 및 제8장의 규정에 따른 과학적 조사의 자유

2항. 모든 국가는 공해의 자유를 행사함에 있어서 타 국가의 이익과 심해저 활동에 관하여 본 협약에 규정한 권리에 대하여 정당한 고려를 하면서 상기의 자유를 행사하여야 한다.

<표 4-1> UNCLOS하의 연안국 관할권

|               |                                           |
|---------------|-------------------------------------------|
| 내수            | 국내 CDEM기준 설정 가능, 자유로운 입법관할권, 집행관할권 인정     |
| 영해            | 국내 CDEM기준 설정(입법관할권) 불가능, 자유로운 집행관할권 인정    |
| 국제항행에 이용되는 해협 | 통과통항 체제 적용                                |
| 군도수역          | 집행관할권에 대한 명시적 조항 없음                       |
| 접속수역          | 제한된 입법, 집행관할권 인정                          |
| EEZ           | 국제 기준에 제한된 입법관할권, 현실적으로 불가능한 집행관할권        |
| 대륙붕           | 대륙붕의 범위가 결정된 경우 EEZ와 동일                   |
| 공해            | 입법관할권 없음.<br>오염이 연안국에 영향을 미치는 경우 집행관할권 인정 |

## 제 2 절 연안국 관할권과 기국 관할권의 관계

전통적으로 기국은 해양에서 자신들의 선박에 대한 배타적인 관할권을 특별한 정당화가 없이도 행사할 수 있어왔다. 이 배타적인 관할권으로 인해 국제관습법은 기국에게 선박 및 선원의 상태와 능력 등에 대한 광범위한 통제권한을 부여하고 있다. UN해양법협약 제94조 1항에<sup>70)</sup> 따라 기국은 자국의 선박에 대해 관할권과 통제권을 가지고 있다. 또한 제94조에 따라

70) UN해양법협약 제94조 (기국의 의무)

1항. 모든 국가는 행정적, 기술적 및 사회적 사항에 관하여 자국의 국기를 게양하는 선박에 대하여 자국의 관할권과 통제권을 효과적으로 행사할 수 있다.

기국은 관할권과 통제권뿐만이 아니라 해양안전을 위한 CDEM조건의 충족과 그 외 오염방지를 위한 조치를 취해야 한다. UN해양법협약 제217조에서도 기국의 의무를 확인할 수 있다. 하지만 기국들이 자국 선박을 규제할 의무를 이행할 동기도 부족했고, 현실적으로도 기국의 공무원들이 전 세계에서 자국의 선박들을 일일이 검사한다는 것은 거의 불가능 한 것으로 보인다.<sup>71)</sup>

선박에 대한 기국의 관할권 행사는 공공질서 보장을 위한 국가들의 합의에 기초한다는 것이다. 이런 이유 때문에 기국의 선박이 다른 국가의 영해 또는 내수에 있을 때, 연안국의 주권을 고려하여 통상적으로 집행관할권을 행사하지 못하고 있다는 것이다. 원래 기국은 자신들의 선박에 해양오염 방지등을 위한 법령을 제정할 수 있는데, 이러한 법령은 권한 있는 국제기구 등을 통해 수립되어서 일반적으로 인정되는 국제규칙 및 기준과 동등한 효력을 가질 수 있어야 한다. 하지만, 이런 기국의 입법관할권은 편의치적 문제와 같은 지금까지 해양오염의 규제에 대해 적극적이지 못했던 기국의 태도 때문에, UN해양법협약은 연안국의 입법관할권을 강화하게 되었다.

UN해양법협약과 IMCO에서 협상의 역사와 함께, 관할권 문제에 대해 UN해양법협약 토론의 결과가 제시한 것은 꽤 특별하고 중요한 것이 되었다. 기국의 의무를 강화하는 데 있어서, 해양법은 유능한 국제적 조직이나 일반적으로 인정되는 외교정책 회의들이 설립한 해양 환경 보호에 대한 국제적인 기준들을 통합하여 새로운 기준을 제시했다. 특히, 기국들은 일반적으로 인정되는 국제적 규칙과 기준들과 적어도 같은 수준의 영향을 미칠 수 있는 실행해야 한다. 따라서 국제적인 기준이 단지 기국에게 최소한의

---

71) 정진석(2003), “해양환경보호와 항만국 통제, 「국제법학회논총」, 제50권 1호, pp. 3; A. Odeke(1997), "Port State Control and UK Law", *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 28, pp. 659.

제한을 두기 때문에, 기국이 굳이 원한다면 기국은 더 높은 기준을 적용할 수도 있다.

해양법에 따라 기국은 국제 기준에 영향을 주는 법률을 규정할 입법관할권뿐만 아니라 집행관할권도 가진다. 따라서 기국은 그들의 선박이 적용가능한 모든 국제적 규칙과 기준에 맞는지 확인해야 할 것이다. 결국, 그들은 법과 규제를 채택해야하고, 그런 규칙의 효율적인 집행과 실행을 위해 필요한 다른 수단들도 취해야 할 것이다. 또한 기국은 그들의 선박이 국제 CDEM 기준에 부합하는 지 확인하고, 이런 기준들이 맞지 않다면 선박의 항해를 금지할 알맞은 수단을 취해야 할 것이다.

또한 이것을 증명하는 문제에 관해서, 기국은 선박이 국제 규정이 요구하는 증명서를 가지고 있는지와 이런 증명서가 선박의 상태를 정확하게 반영하고 있는지를 확인해야 한다. 또한 이런 증명서의 정확성을 확인하기 위해 정기적 조사가 이루어져야 한다. 그리고 다른 선박들은 선박의 상태가 증명서와 일치하지 않는다는 확실한 근거가 없다면 선박의 상태에 대한 증거로써 증명서를 인정해야 한다. 기국은 또한 다른 국가가 주장하는 기국의 선박이 저지른 위반에 대해 조사해야하고, 이들이 어디에서 발생하는지에 상관없이 국제적 규칙과 기준 위반에 대한 처리과정을 설립해야하고, 위반이 어디서 일어나든 지 일어나지 못하도록 엄격하게 벌금을 부과해야한다.

결국 관할권 문제와 관련해, 해양법은 기국 위주의 권리 침해에 대해서 MARPOL 73/78과 크게 다르지 않다. 알맞게 적용되면, 위에서 정리된 의무들은, 특히 편의치적선들의 위반을 막는데 있어서 기국 관할권의 효율성을 강화할 수 있을 것이다. 하지만, 현실은 기국이 지금까지 그리고 앞으로도 오염 통제 규칙을 굳이 집행하고 규정할 동기를 가지지 못하고 있다는 것이다. 따라서 기국의 집행관할권에 대한 평가가 없고 기국의 의무를 충



실히 하지 않는 기국들에 대해 구체적인 불이익이 주어지지 않았기 때문에, 해양법은 불만족스러운 현상유지라는 평가를 받을 수밖에 없다.

결국 이런 상황은 기국에게 연안국과 항만국의 입장을 대신할 수도 있었던 해양법의 조항들에 의해 오히려 더욱 악화되었다. 제228조에서, 영해를 넘어 저질러진 오염 피해에 대해 벌금을 부과하는 연안국의 과정은, 만약 기국이 그 자신의 처리과정을 설립하겠다고 나서면 중단되어야 했다. 유일한 예외는 연안국에 큰 피해를 입혔거나, 연안국과 항만국이 행동에 나서고 6개월 이내에 기국은 처리를 하겠다고 나서지 않은 경우, 혹은 적용 가능한 국제적인 규칙이나 기준을 집행할 의무를 계속 소홀히 할 경우이다.

선취권은 영해위반에 대한 연안국의 절차나 항만국 자신의 영해에서 일어난 위반에 대한 항만국의 절차에는 적용되지 않는다. 하지만 이 선취권은 연안국의 경제적 배타수역 안에서 일어난 위반이나 영해 밖에서 외국선박으로 인해 일어난 선박에 대한 연안국의 절차에는 적용된다. 그 자체로, 선취권한은 매우 넓고, 연안국과 항만국의 관할권을 무효로 하거나 빼앗을 수 있다. 문제는 228조 하에서 기국이 관할권을 주장하게 된다면, 해양법은 효율적이고 만족스러운 결과를 만들어 낼 수가 없다.

게다가 UN해양법협약 제21조 2항하에서, 무해통항에 적용되는 연안국의 법령은 그것이 일반적으로 인정되는 국제규칙이나 기준을 시행하는 것이 아니라면, 외국선박에 대한 CDEM기준에 대해서는 연안국이 일방적인 기준을 규정할 수 없다. 사실 이것은 항행중인 선박이 각각의 모든 연안국의 CDEM기준을 준수하기는 어렵다는 이유로 어쩔 수 없는 상황이기도 하지만, 결과적으로 연안국은 기국의 무해통항권을 행사하는 선박에게 배출오염에 대한 국내기준은 적용할 수는 있지만, CDEM의 기준에 대해서는 국제기준보다 엄격한 국내기준을 적용할 수는 없다.<sup>72)</sup>

이런 측면에서 해양법은 확실한 규제 체제를 발전시키지는 못했다. 결과적으로 선박기인의 해양오염의 방지를 위한 해결책은 그 후로도 계속 연안국과 항만국 관할권에서 찾을 수밖에 없게 된 것이다.

### 제 3 절 연안국 관할권과 항만국 관할권의 관계

항만국 관할권에 대한 내용은 이미 1920년대부터 여러 협약들에 나타나 있었다. 그리고 1973년의 MARPOL에서 항만국 관할권은 처음으로 명시적으로 조항에 나타났다.<sup>73)</sup> IMCO는 해양법의 기본 틀에서 항만국의 권리를 명시했다. 그 후, UN해양법협약에서는 해양환경보호를 위한 관할권에 대해 많은 조항이 나와 있는 데, 그 중에서 제218조는 항만국 관할권에 관한 내용이다. 제218조에 따르면, 항만국은 외국 선박이 자발적으로 자국 항구에 들어온 경우 그 선박이 항만국의 내수, 영해 또는 배타적 경제수역 밖에서 적용 가능한 국제규칙과 기준에 위반하여 오염물질을 배출하였는지를 조사할 수 있다. 그리고 더 나아가 소송절차를 시작할 수 있다. 즉, 항만국은 자국 이익에 대한 피해나 범위적인 관할권을 넘어서 위반행위를 규제할 수 있다는 점에서는 꽤 보편적인 관할권을 가질 수 있다는 의미이다. 따라서 제218조의 항만국 관할권의 확대는 연안국 관할권 보다 더 해양환경보호에 기여를 할 수 있을 것이다.

실제로 항만국과 연안국은 같다. 하지만 UN해양법협약에는 항만국의 집

---

72) D. Lickel(2002), "Regulating Foreign Vessels under Clean Air Act", *San Diego International Law Journal*, Vol. 3, pp. 156-157.

73) Ho-Sam Bang(2009), "Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of Sea", *Journal of Maritime Law and Commerce*, pp. 2.

행관할권과 연안국의 집행관할권이 다르게 구분되어 있다. UN해양법협약 제218조에서 규정되어 있는 항만국의 집행관할권은 항만국의 내수, 영해 또는 배타적 경제수역 바깥에서 발생한 국제규칙 및 기준의 위반에 관한 것인 반면, 연안국의 관할권은 내수, 영해 또는 배타적 경제수역 안에서 발생한 연안국의 법 또는 국제규칙이나 기준의 위반에 관한 것이다.<sup>74)</sup> 즉, 다시 말해서 연안국은 자신의 관할권의 범위 내에서만 해양오염방지를 위한 규제를 할 수 있지만, 항만국 관할권은 범위가 연안국 관할권의 범위를 넘어서 수 있다는 것이다. 결국 항만국, 연안국이라는 용어의 의미들은 이 UN해양법협약에 따라 구분되는 것이다.

전통적으로, 선박은 이동하는 영토로 간주하여 외국항에서도 치외법권이 인정되었다. 따라서 1914년의 SOLAS에 따르면 항만국은 자국의 항구에 입항하는 선박에 대해서 어떤 관할권도 행사할 수 없었다. 게다가 연안국 관할권을 다루는 조항들은 연안국들에게 외국선박에 대한 실제 통제권을 주기에는 부족할 수도 있었다. OILPOL하에서는 유류오염에 대한 조사권한은 기국에게 있었고, 유류오염으로 피해를 입은 연안국은 단지 사고가 일어났다는 사실은 기국에게 알리는 것에 불과했다. 기국은 통보를 받으면 기국이 사고에 대한 조사를 하고 법적인 사항들을 처리하였다. 하지만 시간이 지남에 따라, 해양 유류 오염 사고를 일으킬 수 있는 위험한 편의치적선이 늘어나게 되었고, 그 만큼 크고 작은 유류 오염 사고도 많이 일어나게 되었다. 특히, 1967년 Torrey Canyon호 사고가 일어난 이후로, 관할권의 중심은 이제 기국이 아닌 연안국과 항만국으로 이동하게 되었다.

항만국의 강화된 능력은 기존의 연안국의 관할권보다 강한 오염 방지 체제를 보장해 줄 수 있을 것이다. 제3차 UN해양법협약 이전에는, 불쾌감

---

74) M. H. Nordquist(1991), *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*, Dordrecht: Martinus Nijhoff, Vol. 4, pp. 260-261.

이나 위험을 가능성을 가지고 있는 선박들이 들어가는 항구에 입항하면 항만국은 단지 그들의 내수나 영해에서 위반을 저지르거나, 영향을 주는 선박들에 대해서만 관할권을 가졌다. 영해를 넘어서 발생하는 위반들에 대해, 그런 위반이 있었는지를 판단하기 위해 항만국은 단지 선박의 문서를 조사하는 수밖에 없었다. 이런 상황이라면, 항만국의 유일하게 취할 행위는 더 많은 조사와 가능한 고발을 하기위해 기국에게 사건을 맡기는 것이었다. 제4차 UN해양법협약 준비회의부터 항만국의 집행관할권에 대해 중요한 논의들이 진행되게 되었고, 이 기간에 발생한 AMOCO CADIZ호의 사고로 항만국 관할권이 더욱 중요한 문제로 떠올랐다.

이 부분에서, MARPOL 73/78은 영해를 넘어서 저질러진 배출 위반에 대해 항만국의 관할권 능력의 어느 정도 발전을 이루었다. 항만국 자국의 내수에서의 배출뿐만이 아니라, 항만국은 다른 어떤 곳에서 발생한 배출 위반에 대해서도 자국이 시작하든, 다른 국가에 요청을 하든지 해서, 조사할 수 있다. 하지만, MARPOL에서 한 가지 한계가 되는 점은 소송은 단지 기국만이 할 수 있다는 점이다. 반면에, 항만국은 CDEM 기준의 위반에 대해서 어느 국가의 선박이든, 심지어 비체약국의 선박까지도 조사할 수 있다. 이 측면에서, 항만국은 심지어 자신의 항구의 이용을 위한 조건으로써 국내 CDEM 기준을 규정하고 시행할 수 있다. 이것은 더 엄격한 국내법을 적용하고 항구의 출입에 조건을 부과할 국가의 주권과 완전히 일치한다. 항만국은 이 국가들에게 기한을 알려주고 IMO에서 그런 조건이 있다는 것만 기국들에게 알려주면 된다.

제3차 UN해양법협약에서, IMCO의 경우와 마찬가지로, 강화된 항만국 관할권은 연안국 관할권의 확장에 대한 더 좋은 해결책으로써 떠올랐다. 이것의 주된 이유는 항만국의 소송이 연안국의 소송과 비교해서 항해에 덜 심한 방해가 될 것으로 보였기 때문이다. 선박이 항구에 있는 동안 선박을

조사하는 것은 항해에 거의 제한을 주지 않고 안전하게 수행될 수 있을 것이다. 처리 절차들이 선박에 대해 발생하더라도, 그 선박의 항해할 자유는 항상 보석금에 의해 보장될 수 있었다. 게다가, 항만국은 그들의 항구를 통한 물품의 이동에서 더 큰 경제적 이익을 얻을 것으로 보였고, 따라서 연안국보다는 해사국들에게 더 민감할 것 같았다. 유일한 문제는 국제법이 항만국의 해안 밖에서 발생한 위반에 대한 항만국의 관할권을 인정하지는 않았다는 점이다.

이런 이유들 때문에, 제3차 UN해양법협약은 혁명적인 제218조를 생각해 내게 되었다. 이 제218조는 공해나 다른 국가들의 연안에서 발생하는 배출 위반을 그 국가, 기국, 아니면 피해를 입은 국가에게 요청함으로써 다룰 수 있게 하는 연안국의 관할권을 넓혔다. 심지어 그 자체에 해로운 오염 영향이 없어도, 바다의 어느 곳에서든 국제 기준에 위반되는 오염 물질을 배출한 것에 대해 그들의 항구를 입항하는 외국선박을 고소할 수 있다. 따라서 항만국은 연안국이 행동을 취할 수 없거나, 선박이 그 기국의 관할권내에 들어가지 않는 상황에서 소송을 제기할 수 있다.

하지만 이것은 반드시 국제적으로 인정되는 규칙의 항만국의 집행관할권에만 해당되고, 아마도 공해나 다른 국가의 해안에서 발생한 사건에 대한 입법관할권에는 해당되지 않을 것이다. 제218조가 단지 국제적 기준만이 집행될 수 있다는 점을 확실하게 하고 있기 때문에, 항만국의 현실적인 입법 관할권에는 의심할 여지가 없다. 모든 경우에, 항만국이 공해에서 발생한 것이 아니라면 다른 국가의 해안에서 발생한 사건에 대해 입법 관할권을 행사하는 것은 매우 이례적인 일이 될 것이다.

예를 들어, 아마도 항만국의 집행관할권은 공해나 다른 국가의 EEZ에 있는 모든 민감한 해상 지역에서 발생한 배출위반을 고소하는 데 있어 유용하게 될 것이다. 그들 자신의 EEZ에서 발생한 심각한 위반을 고소하는



권한과 관련해, 이것은 전체 항만국 관할권의 큰 강화를 나타낸다. 게다가, 항만국은 그들의 항구에 있는 항해에 적합하지 않은 선박이 수리가 될 때까지는 항해를 금지할 수 있다.

이런 이점에도 불구하고, 한계가 있다. 한가지는, 항만국 집행관할권은 강제적이라기보다는 선택적이다. 따라서 항만국은 특히 특정 선박의 위반과 관련된 충분한 증거가 없다면, 배출 위반을 조사해달라는 연안국의 요청을 존중할 필요가 없다. 또한 선주가 항상 비합법적이거나 초과적인 항만국의 행위의 결과로 입은 손실에 대해 보상해야 할 의무가 있기 때문에, 항만국은 조심스럽게 처리할 수 있다. 게다가, 위반에 의해 국제적으로 잡혀있는 선박들은 항만국과 연안국이 붙잡아두는 것을 허락하지 못한다. 지연은 선주와 용선자에 큰 비용적인 피해가 가기 때문에, 확실히 많은 수의 선박들은 오염 위반에 대해 면제받을 것이다. 이것은 선주들에게 바람직하지 못한 행위를 할 동기를 불러일으킬지도 모른다.

또한 항만국의 관할권은 배출위반만이 관할권의 대상이 되고 기준 위반은 항만국 관할권의 대상이 아니다. 게다가 이 배출위반이라는 것은 국제적인 기준으로 위반이 되어야 하고, 항만국이나 연안국의 일방적인 국내 기준에 대한 위반은 적용되지 않는다. 즉, 다시 말해 UN해양법협약에서 항만국 관할권은 입법관할권은 없고, 단지 집행관할권만이 부여되었다고 볼 수 있다.

거기다, 항만국들은 이렇게 부여받은 집행관할권을 실행할 때에서 신중하게 하여야 한다. 항만국들이 그들의 집행관할권을 실행하는 데 있어 신중해야 하는 가장 어쩔 수 없는 이유는 아마도 그들의 항구로써의 생존 때문일 것이다. 국제적인 선박 교통이 멀리하는 항구가 되지 않기 위해, 어떤 항구도 오염 기준에 대해 지나치게 열심인 집행자가 되는 평판을 얻고 싶어 하지 않을 것이다. 연간 수천 개의 선박이 입항하는 항구에는 역시 논

리적인 문제가 있을 수 있다. 요약하자면, 항만국의 이익은 해사국의 이익과 일치한다. 이를테면 방해받지 않는 해상무역과 자유 같은 것들이다. 그래서, 불안한 선박을 고발하려는 연안국의 요청을 존중하는 모든 항만국은 협정 규칙의 집착보다는 국제적의 예의로서 기능을 할 것이다.

이 측면에서, 국가 행위는 그들의 해안 밖에서 발생하는 위반을 고발하는데 있어서, 제218조에 의지할 동기를 가지는 항만국은 거의 없다는 것을 확인하는 것 같다. 그들의 입장에서, 다양한 MOU<sup>75)</sup> 항만국 통제 관리국은 그들의 해안 밖에서 일어나 배출 위반을 고발하기 위해 제218조에서 받은 권한을 명시적으로 채택하지는 않았다. 제218조의 조항들이 일반적인 관습법이 되었는지는 확실치 않다. 모든 경우에, 강화된 항만국과 연안국의 권리에 어떤 이익이 있든지 간에 이 이익은 어쩌면 제228조 하의 기국의 우선권에 의해 거부될 수 있다는 사실을 기억해야 한다. 이 측면에서, 제228조의 삽입은 항만국의 강화된 관할권을 균형을 맞추기 위해 만들어진 명백한 보상의 의도가 있었다.

항만국 관할권의 한계는 이뿐만이 아니다. 이 항만국의 집행관할권은 위반선박이 항만국에 자발적으로 입항한 경우에만 적용이 되고, 이를 행사하기 위해서는 선박이 항만국의 항구 또는 연안정박시설에 있어야만 가능하다<sup>76)</sup>는 등의 문제들도 남아있다.

항만국이 일반적으로 그들의 해안을 넘어서 발생하는 배출 위반에 대해 그런 위반을 증명하는 것이 어려운 일이라는 점에서 고발하기 망설인다는 사실은 놀라운 것이 아니다. 이것은 선박이 항구로 입항할 때 가지고 있고 항만국 관할권에 어떤 문제도 일으키지 않는 CDEM 기준 위반과는 확실히 대조적이다.

---

75) 양해각서(Memorandum of Understanding)

76) 이윤철, 민영훈(2007), “선박기인 해양오염에 대한 국가관할권의 한계와 문제점 및 향후 발전과제”, 「해사법연구」, 제19권 제1호. pp. 33.

이 측면에서, 항만국은 이제 오랫동안 조사의 일반적인 양식이었던 선박의 증명서를 조사하는 것 그 이상으로 갈 준비를 하고 있다. 선박이 표준에 맞지 않다는 점을 믿기 위한 확실한 근거를 형성하기 위해, 엄격한 조사들이 점차적으로 선박의 실제 상태를 조사하려는 움직임을 취하고 있고 이것이 바로 항만국 통제의 기본 개념이 된다.

제218조의 항만국 관할권은 분명 연안국 관할권보다 해양오염방지를 위해 효과적일 수 있는 수단이다. 하지만 과연 실제로 해양오염을 줄이는데 기여할 수 있는지는 불확실하다. 항만국 관할권은 규제할 수 있는 대상이 배출기준위반에 한하기 때문에 선박의 CDEM 기준미달은 항만국 관할권의 통제대상이 아니다. 하지만, 제219조의 항만국 통제는 오염에 대한 원천적인 통제가 가능한 제도이다.<sup>77)</sup> 전체적으로, 전 세계 많은 항만국 통제 당국들은 실제로 엄격한 조사를 수행할 수 없거나 실행하려 하지 않는 상태인 반면에, 선진국의 통제 당국들은 CDEM 위반에 관해 기준미달선들을 막는 수단으로써 조사와 억류를 사용하려고 하는 경향이 있다. 기준미달선들의 점점 증가하는 용납될 수 없는 행위들과 Erika호, Prestige호 같은 심각한 오염 사고의 여파로, 항만국 통제와 그것의 엄격한 정도는 앞으로도 해마다 증가할 것이다.

---

77) 정진석(2003), “해양환경보호와 항만국 통제”, 「국제법학회논총」, 제50권 제1호, pp. 205.

## 제 4 절 항만국 통제

전통적 국제법의 구조 하에서 선박의 안전 확보와 해양오염방지에 대한 책임은 그 선박의 기국에 있었다. 하지만 오랫동안 대다수의 기국들은 IMO 규칙을 제대로 준수하지 않았고, 그래서 해양오염의 방지와 경감을 위한 포괄적이고 효율적인 규제를 위해서는 종래의 기국만으로는 어렵다는 인식으로 인해 기국 주의를 탈피하고 항만국 관할권에 의한 규제제도가 등장하게 되었다.<sup>78)</sup> 그 후, 해상안전의 확보와 해양환경보호라는 명분과 목적으로 IMO는 UN해양법협약 하에서 선박 시항지국의 권한에 관한 조항을 채택하고 있고, 이를 위해 각 항만국에서는 항만국 통제 제도를 도입하여 지역적 협력체를 통해 기준미달선에 대한 통제를 강화하고 있고, 나아가 각국에 의한 항만국 통제를 체계적이고 조화로운 방식으로 운영하기 위해서 여러 지역차원의 항만국 통제 MOU<sup>79)</sup>도 채택되고 있는 실정이다.<sup>80)</sup>이 MOU로 인해 항만국 통제는 MOU의 회원국이 아니더라도, 자국에 입항하는 모든 외국적 선박에 대하여 검사를 시행할 수 있는 집행관할권을 부여 받게 된 것이다. 참고로 호주는 1972년부터 항만국 통제를 시행해 왔고, 미

78) 김영구(1998), 「한국과 바다의 국제법」, 한국해양전략연구소, 효성출판사, pp. 700-701.

79) <표 4-2> 항만국 통제 MOU

|      |                         |
|------|-------------------------|
| 1982 | Paris MOU               |
| 1992 | Vina del Mar 협정(라틴아메리카) |
| 1993 | Tokyo MOU               |
| 1996 | Caribbean MOU           |
| 1997 | Mediterranean MOU       |
| 1998 | Indian Ocean MOU        |
| 2000 | Black Sea MOU           |

80) 이윤철, 민영훈(2007), “선박기인 해양오염에 대한 국가관할권의 한계와 문제점 및 향후 발전과제”, 「해사법연구」, 제19권 제1호, pp. 35.

국은 1978년 Port & Tanker Safety Act에 의해 항만국 통제를 시행하였다. 우리나라는 1986년 9월 1일 부산항과 인천항에서 최초로 항만국 통제를 시행한 이래 1988년 9월 1일부터 전체 무역항에서 시행하였다.<sup>81)</sup>

여기서 항만국 통제의 의미에 대해 말하자면, 기본적으로 항만국 통제는 내수에서 국제관습법상 당연히 인정되는 연안국의 주권 및 관할권으로써,<sup>82)</sup> 항만국 통제는 항만국이 자국의 관할해역에서 해상의 안전과 해양환경보호를 위해 외국적 선박을 대상으로 선박안전기준, 선원의 자격, 근로조건 및 선원의 운항능력 등이 국제기준에 적합한지를 점검하여 위반시 당해 선박에 대해 출항정지 등 불이익 처분을 행사하는 제반행위를 말한다.<sup>83)</sup> UN해양법협약상의 제218조<sup>84)</sup>에서 볼 수 있는 항만국의 집행관할권은 분명 제219조의 항만국 통제와는 분명한 차이가 있다. 제218조에서 항만국 집행관할권은 그 위반선박이 적용시점 이전에 위반한 오염행위에 한하며, 선박의 구조나 설비, 선원의 자질 등은 그 적용대상이 아니다. 하지만, 제219조<sup>85)</sup>에서 볼 수 있는 항만국 통제는 선박의 물적 결함과 승무원의 인적

81) 이윤철(2005), “항만국통제의 법적 근거와 국내시행상의 문제”, 「해양환경안전학회」, 춘계학술발표회, pp. 196.

82) T.L. McDorman(1997), "Port State Enforcement: A Comment on Article 218 of the 1982 Law of the Sea Convention", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 28, pp. 311-312.

83) Anthony Clarke(1994), "Port State Control and Sub-standard Ships : who is to blame? what is the cure", *Lloyd Maritime Commercial and Law*, Quarterly Part 2, pp. 202.

84) UN해양법협약 제218조 (항만국에 의한 법령집행)

1항. 어느 선박이 일국의 항구 또는 연안 정박시설 내에 자의로 들어온 경우, 동 국가는 조사를 행하고 증거가 허용하는 경우 자국의 내수, 영해 또는 배타적 경제수역 밖에서 권한 있는 국제조직 또는 일반외교회의를 통하여 확립된 경우 가능한 국제규칙 및 기준에 위반한 동선박의 배출에 관하여 소송을 제기할 수 있다.

85) UN해양법협약 제219조 (오염방지를 위한 선박의 내항성에 관한 조치)

제7절에 따라 요청에 의해 또는 독자적으로, 자국항구 또는 연안 정박시설내의 어느 선박이 선박의 내항성에 관한 적용 가능한 국제규칙 및 기준에 위반함으로써 해양환경에 대한 손해를 위협하고 있다고 확인한 국가들은 실행 가능한 한 동 선박의 항해를 방지하



결함 등 선박의 내항성에 관한 중요한 통제수단을 집행할 수 있다. 이 내용은 제220조의 연안국 관할권과도 밀접한 관계가 있다.<sup>86)</sup> 즉, 항만국의 집행관할권은 이미 발생한 오염행위에 대한 사후적인 조치인 반면, 항만국 통제는 오염행위를 사전에 방지할 수 있는 원천적인 통제제도라고 볼 수 있다.

기준미달선이 항만국의 항만이나 연안에서 해난사고를 일으키면 양식장이 황폐화되고, 어로활동이 불가능하게 되면, 해양의 수송로를 잃게 되는 등 국가경제에 막대한 손실을 초래할 수 있으므로 항만국 통제는 국익을 담보하기 위한 적극적인 행위이자 수단이 되어야 한다. 특히 IMO에서는 전체 해양사고의 70%이상이 선박운항자의 인적 과실에서 기인한다는 점을 고려하여 과거 선박자체의 물적 결함에 부가하여 인적요인을 항만국 통제의 주요 점검대상으로 하고 있고, 더욱이 최근에는 선박에 대한 테러에 대비하기 위한 ISPS Code(International Ship and Port Facilities Security Code)를 채택하여 선박 및 항만보안 분야까지 항만국 통제의 대상으로 포함시켜서 그 범위가 점차 확대되고 있다.<sup>87)</sup> 이런 항만국 통제는 앞으로도 엄격한 선적 기준을 유지하는 데 있어서 보완적인 역할을 계속해야 한다. 실제로, 외국 선박을 연안국의 위협으로 생각하는 환경적인 국가들 사이에서 항만국 통제는 정치적인 우선사항으로 떠올랐다. 특히, 힘의 논리에 따른 강대국과 약소국 간의 불균형, 불평등의 문제점에 대해, 항만국 통제

---

기 위한 행정조치를 취하여야 한다. 이러한 국가는 동 선박이 가장 가까운 적절한 수리장까지만 운항하도록 허가할 수 있고, 위반의 원인이 제거되는 즉시 신속히 항행을 계속하도록 허가하여야 한다.

86) M.H. Nordquist(1991), "A Commentary on United Nations Convention on the Law of the Sea 1982", *Centre for Oceans Law and Policy*, University of Virginia School Vol. 4, pp. 272-274.

87) 이윤철(2005), "항만국통제의 법적 근거와 국내시행상의 문제", 「해양환경안전학회」, 춘계학술발표회, pp. 195.

는 지역별로 협력하여 각국의 실적 및 활동 상황이 공표되고, 해양안전 및 해양환경보호를 위한 상황이 공표되기 때문에 외국선박에 대해 국제기준의 준수를 통한 국제적 협력 상황을 확인할 수 있는 능동적인 검사수단이 될 수 있다. 이 측면에서, IMO의 규칙, 기준, 시행을 잘 유지하는 항만국 통제 체제는 연안국과 항만국에게 체계화된 국제법의 준수 원칙을 보장할 수 있다. 이런 의미에서 항만국 통제는 기국에 대한 항만국의 협력행위이자 기국의 집행관할권을 보충하는 성격을 가진다고도 볼 수 있다.<sup>88)</sup>

하지만, 선박을 조사하고 억류하는 항만국의 권리를 남용할 근본적인 문제가 남아있다. 실제로 몇몇 국가들은 주관적이고 독단적인 방식으로 항만국 통제를 적용한다고 알려져 있다. 원래 IMO 기준들을 집행하는 MOU는 성립한 지역적 항만국 통제가 더 공정하고 더 체계화된 집행 체계를 조성할 수도 있었다. 그러기 위해서는 우선, 항만국들이 그들의 집행 보고서를 관련 MOU 사무국에 보고해야한다는 사실은 책임과 투명성의 문화를 발전시키는 데 도움이 된다. 항만국 통제 관계자들은 변덕스럽고, 정치적인 이유로 독단적인 행위를 하는 경우를 최소화하기 위해 적절히 훈련받아야 하고 감독되어야 한다. 선박을 구금하려는 소송을 다루는 데 있어서, 많은 선주들이 소송 체계에 접근할 수 없다는 점을 불평한다는 사실을 감안하면, 그 소송 과정은 투명해야 한다.

실제로 MOU는 공식적인 문서로 보기에는 어려운 면이 있다. 보통 이런 종류의 문서에는 정치적, 혹은 윤리적인 효력은 있지만 당사국에 대한 법적 구속력이 없다. 그러므로 MOU를 선택하는 것을 국가들이 구속력 있는 협정에는 가입하지 않으려는 의도로 볼 수도 있을 것이다. 하지만, 그 MOU자체가 법적으로 구속력은 없다 하더라도, 다른 법적 권리와 의무들이 MOU에서 파생되고 있다는 점은 부인할 수 없다.<sup>89)</sup> 따라서 이런 MOU

---

88) 강동수(1998), 「항만국 통제론」, 효성출판사, pp. 10.

를 채택하는 항만국들의 행위는 해양법의 조치를 보다 효율적으로 이행하는 것이라 볼 수 있다.

또한, 다양한 지역적 MOU들은 파리와 동경 MOU와 미국 해안 경비대가 제안한 조사 체계도 정비해야한다. 해안 경비대의 법적인 규제 권한으로, 이들은 합리적이고 체계적인 항만국 통제 수단들을 실행해왔다.<sup>90)</sup> 1994년에 설립되어 지금까지 발전을 거듭해 온 미국의 항만국 통제 프로그램으로, 해안 경비대는 외국 선박들이 미국의 항구에 입항할 때 매우 자세히 조사한다. 이 프로그램으로, 해안 경비대는 외국 선박들이 미국 항구에 입항하기 전에 National Vessel Movement Center에 96시간 전에 미리 알릴 것(ANOA<sup>91)</sup>)을 요구한다. 이 조건에 응하지 않으면, 해안 경비대는 미국 항구에 입항하는 것을 막는다. 일단 ANOA가 접수되면, 해안 경비대는 입항하는 선박이 가지는 위협, 위험, 위험 요소의 세 가지 수준을 결정하기 위해 RBDM<sup>92)</sup> 방법을 사용해서 그 선박을 자세히 조사한다. RBDM 방법은 세 가지의 준수 확인 조사 매트릭스<sup>93)</sup>를 가지고 있다. 이 세 가지 매트릭스는 어느 외국 선박부터 해안경비대가 승선해서 조사할 건지를 결정하기 위해 사용된다. 첫 번째 매트릭스는 외국선박 항구보안목적 매트릭스<sup>94)</sup>라고 불리는 데, 이것은 입항하는 특정 선박의 보안위험을 결정하기 위해 활용된다. 두 번째 매트릭스인 국제 선박과 항구 시설 보안 코드와 해상

---

89) A. Aust(1986), "The Theory and Practice of Informal International Instruments", *International and Comparative Law Quarterly*, pp. 787.

90) Vasilios Tasikas(2007), "The Regime of Maritime Port Access: A Relook at Contemporary International and United States Law", *Loyola Maritime Law Journal*, pp. 20.

91) Advance Notice Of Arrival

92) Risk-Based Decision Making

93) Compliance Verification Examination Matrices

94) Foreign Vessels Port Security Targeting Matrix

운송에 관한 보안 법 준수 목적의 매트릭스<sup>95)</sup>는 입항하는 선박이 국제보안 기준과 국내보안기준을 준수하는 지 알아내기 위해 이용된다. 마지막으로, 항만국 통제 안전과 환경보호준수 목적의 매트릭스<sup>96)</sup>는 외국 선박들이 안전과 환경 기준을 준수하고 있는 지 평가한다. 2005년에 7,850척의 외국 선박들은 62,818번 미국 항구를 기항했다. 이 세 가지의 매트릭스들은 입항하는 정확한 위험 수준과 미국 법에 일치하는 지를 알아보기 위해 사용되었다. 60,000번의 기항에서, 해안 경비대는 10,430번의 안전 조사와 9,117번의 보안 조사를 수행하였고, 이 중 127번은 억류를 하였고, 51번은 통제 행위<sup>97)</sup>를 하였다. 따라서 이런 매트릭스들은 높은 보안 위협이나 위반의 위험을 제기하는 외국 선박들이 더 낮은 위협과 위험을 가진 선박보다 더 강하고 빈번하게 조사되는 결과를 불러일으켰다.<sup>98)</sup>

이런 정확한 조사 매트릭스는 강화된 조사에 의한 기준미달선을 뿌리 뽑고, 기록 유지를 잘 하고 있는 선박에게는 보상을 주고, 다양한 조사를 해야하는 경우를 줄여주는 데 도움이 될 것이다. 이 측면에서, 해상관계국들의 더 많은 국가들이 요주의 선박들의 리스트에 포함되어야 한다. 즉, 문제가 있는 선박의 선주, 기국, 선급협회가 확인되어야 할뿐만이 아니라, 그 선박의 용선자, 보험업자, 심지어 금융업자까지도 모두 밝혀져야 한다. 동시에, 미국 해안 경비대의 Qualship 21 프로그램이 이미 하고 있는 것처럼,

95) International Ship and Port Facility Security Code and Maritime Transportation Security Act Compliance Targeting Matrix

96) Port State Control Safety and Environmental Protection Compliance Targeting Matrix

97) 여기서 통제행위라 함은 해안경비대에서는 선박이 SOLAS의 11장과 ISPS Code의 Part A에 나와있는 조건을 준수하지 않고 있다는 명백한 근거가 있는 경우, 미국이 부과하는 억류, 입항거부나 퇴출같은 통제 수단을 의미한다.

98) Vasilios Tasikas(2007), "The Regime of Maritime Port Access: A Relook at Contemporary International and United States Law", *Loyola Maritime Law Journal*, pp. 20.

자질이 있는 선박에게는 긍정적인 댓가가 돌아가야 한다. 다시 말해, 중요한 점은 좋은 선박에게는 좋은 동기를 주고, 기준미달선들에게는 불이익이 돌아가야 한다는 것이다.

모두를 아우르는 추적 체계는 정확하고, 포괄적이며, 빈번하게 업데이트 되는 정보에 달려있다. 이 측면에서, 다양한 항만국 통제 관련국들이 미리 서로 정보를 공유하고 있다는 점이 중요하다. 또한 EU는 최근에 전 세계 해사국가들과 Equasis라고 알려져 있는 전자정보 데이터베이스를 구축했는데, 이것은 최신 인터넷 기술을 이용하는 것이다. 이 데이터베이스는 선박 안전 기록부와 조사 기록 같은 문제를 포함하는 정보를 담고 있고, MOU뿐만 아니라 선박에 대한 정보를 연결 바라는 용선자들과 보험업자들뿐만 아니라 심지어 일반인들도 접근이 가능하다. Equasis 웹사이트<sup>99)</sup>는 항만국에게 선박이 억류된 적이 있는 기국이 제출한 언급도 대중에게 공개되도록 한다. 이런 발단들이 IMO에게 제대로 보고가 이루어지지 못하는 문제점과 IMO에게 제출된 정보에 대해 분석이 이루어 지지 않고 있는 문제를 고칠 것이다.

지역적인 항만국 통제 MOU들이 국가들 사이의 행위를 조화롭게 하는데 유용한 반면, 더 앞으로 나아갈 다음 단계는 기준들을 통합하고, 지역 MOU들 간의 협동을 증가시키는 것이 되어야 할 것이다. 이렇게 되지 않으면, 기준미달선들은 엄격한 항만국 통제를 가진 국가들에게 등을 돌릴 것이고, 느슨한 통제를 가진 국가들에게 돌아갈 것이다. 결국 이런 상황은 증가된 안전과 오염의 문제를 다룰 능력이 안되는 개발도상국들에게 극심한 영향을 미칠 것이다. 여러 다른 지역들에 걸친 기준들의 조화는 다양한 국가들이 가진 전문성과 자원이 불균형을 감안하면, 당연히 어려울 것이다. 그래서 IMO는 유럽과 미국의 MOU 관계국들과 긴밀히 협동해야 하고, 개

---

99) <http://www.equasis.org/EquasisWeb/restricted/ShipInfo?fs=ShipList>



발도상국들의 운영 능력을 강화하기 위해 개발도상국들에게 기술적인 전문  
성과 재정적인 자원을 전달해주어야 한다.



## V. 결 론

1926년 Washington 회의 이래로 선박으로 인한 해양오염에 대한 규제 체제들은 지금까지 발전해오고 있다. 이 후, OILPOL 54/62, 69 intervention협약, 69 CLC, IMO의 MARPOL 73/78, UN해양법협약 등 여러 가지 협약과 규칙 체제들이 생겨났고 이런 규칙들이 형성되는 데 있어서 많은 국가들은 자신들의 이익, 혹은 해양 보호를 위해, 그리고 자신들의 관할권을 확장하기 위해서 노력해 왔다. 이런 관할권의 확장을 위한 노력의 결과들은 각 체제의 관할권을 규정하는 조항들에 포함되었다.

당연히 해양에서 오염이 발생하면, 그 오염으로 인해 가장 많은 피해를 입는 당사자는 연안국이다. 따라서 기본적으로 선박에 대한 관할권은 기국에게 있었지만, 시간이 지날수록 커지는 해양오염에 대한 우려와 관심으로 인해, 결국 UN해양법협약과 MARPOL에서는 종전의 기국 관할권 중심의 체제가 연안국 관할권 중심으로 이동하게 되는 발전을 이루었다.

특히, UN해양법협약은 다양한 주권 영역과 관할권에서 국가의 의무와 권리를 전 세계의 해양에서 적용될 수 있는 법적 체계에 맞추어 형성하였다. 국제적인 항해의 무해 통항의 권리에도 적용되는 영해의 폭이 12해리로 확대되고, 연안국의 관습법을 실행할 수 있는 24해리의 접속수역, 해양 자원에 대해 가질 수 있는 국가의 주권과 해양 환경을 위한 관할권이 적용될 수 있는 200해리의 배타적 경제 수역의 개념, 또한 해양법에서 정의한 대륙의 가장자리까지 이어지는 200해리가 넘는 대륙붕에 있는 자원에 대한 국가의 주권, 항만국 관할권, 항만국 통제의 개념까지 UN해양법협약에 명

시되면서, 이제 전 세계 해양의 많은 부분이 연안국의 관할권에 영향을 받을 수 있는 조건이 되었고, 해양법에서 해양을 내수, 영해, 국제항행에 이용되는 해협, 군도수역, 대륙붕, 배타적 경제수역 등으로 나누어, 보다 구체적이고 실제적인 관할권을 부여함으로써, 연안국은 오염통제에 있어서 매우 중요한 역할을 할 수 있게 되었다.

또한, 연안국 관할권으로는 부족할 수도 있었던 오염통제에 관한 노력들을 새로운 항만국 관할권, 항만국 통제의 개념을 만들어냄으로써, 연안국이 더욱 적극적으로 그들의 관할권을 행사할 수 있도록 하였다. 이에 따라 이제 선박들은 과거 기국 위주의 관할권보다는 연안국 관할권의 영향을 받을 것을 고려해, 좀 더 해상 안전과 해양오염 방지를 위한 노력을 기울여야 하는 상황에 놓이게 되었다.

하지만 이런 관할권의 변화에도 불구하고, 아직도 기국은 여전히 자국 선박에 대해 우선적인 관할권을 행사할 수 있게 되어있고, 연안국과 항만국의 관할권은 범위적으로 제한되어 있다. 이런 현재의 관할권 구조 때문에 협약을 준수하도록 하는 것이 어렵고, 실제로 해양오염을 규제하는 것이 매우 어려운 실정이다. 게다가 아직도 해상 무역에서 관행으로 여겨지는 편의치적선들 때문에 상황은 더욱 악화되고 있다. 이런 상황에 현재의 UN해양법협약과 MARPOL은 제대로 된 감독기관을 확보하지 못하고 있어서 협약을 준수하지 않는 데 대한 대응을 적절히 하지 못하고 있다.

오염 통제를 하기 위한 노력들은 자유항해를 방해하는 실제적인 문제점을 가지고 있었기 때문에, 해사국들은 오염시키는 선박에 대한 연안국의 관할권을 증가시키려는 요구에 저항하는 데 양심의 가책이 없었다. 따라서 캐나다의 특정한 오염 통제 지역에 대한 제안은 연안국에게 해안으로부터의 거리, 피해 정도, 위반된 기준의 특성들을 조사할 조건을 요구하는 체제에 의해 거절되었다. 동시에 이런 조사들은 해양들의 생태학적 통일성을

무시하고, ‘명백한’, ‘상당한’, ‘주된’ 같은 완전히 주관적인 구어적 방식에 머무른다는 사실은 체제 형성 과정에서의 문제들을 인정할 수밖에 없도록 만든다.

이런 여러 가지 문제점들이 존재하지만, 그래도 해양법은 현대 환경적 중요성의 흐름에서 더 안전한 선적과 더 깨끗한 해양의 이상에 대한 제한된 인식과 일치했다고 평가될 수 있다. 즉, 해양 환경을 보호하는 데 있어서 UN해양법협약과 MARPOL은 분명히 좀 더 발전적인 방향으로 이루어진 결과물이다. 자원과 환경 보호에 대해 지금까지도 많아지고 있는 연안국의 요구에 의해 관련 해양법 조항들이 재평가될 지는 아직 지켜봐야 하는 상태이지만, 지금 현 상태는 아직도 연안국의 관할권이 증가하고 있는 분위기다. 대부분의 국가의 법들은 해양법에 일치하고 있기는 하지만, 몇몇 연안국의 법들은 간혹 해양법과 일치하지 않고 있고, 그 수가 계속 증가하고 있다. 해양법을 위반한 사례들 또한 기록되고 있고, 점점 많은 수의 해사 관련 논쟁이 최근 몇 년간 국제 법정 앞에서 벌어졌다.

여기서 중요한 점은, 이런 문제점들을 정리하는 하나의 실제적인 방법은 IMO가 제3차 UN해양법협약의 논리를 굳이 일일이 해명하지 않아도 연안국의 요구를 충족시킬 수 있는 새롭고 진보적인 GAIRS를 발전시키도록 하는 것이다. PSSA 체제와 선박보고시스템 같은 혁신들은 일반적으로 IMO와 국제 사회에 의해 잘 조정해야 할 것이다.

이에 대해 IMO는 좀더 적극적인 규제기관으로 역할을 하기 위해, 항만국의 통제조치의 강화, IMO Code의 개발, IMO 회원국 감사체제 채택 등 기국의 준수를 확인하기 위한 제도를 강화하고 있고, MARPOL을 계속 개선함으로써 효율적인 이행을 위해 노력하고 있다.

또한, 이런 제도적인 노력뿐만이 아니라 각 국가들도 그들 스스로의 노력이 필요하다고 생각된다. 각 국가들의 정부뿐만이 아니라 선주, 선장, 선

원 등 모두가 국제법규를 준수하려는 진정한 노력으로 해양 환경과 해양생태계를 보호해야 할 것이다. 그리고 각 연안국들은 협약 하에서 주어진 권한권을 적절하고 효율적으로 행사해야 자신들의 영해뿐만이 아니라 배타적 경제수역에서 얻어질 수 있는 자신들의 자원도 보호할 수 있을 것이다.





## <참고문헌>

### 1. 국내문헌

강동수(1998), 「항만국 통제론」, 효성출판사.

김기순(2008), “해양오염규제에 관한 국가관할권의 고찰”, 「해사법 연구」, 제20권 제1호.

김대순(2004), 「국제법」, 제9판, 삼영사.

김종구(2007), “접속수역, 배타적 경제수역 및 공해에서의 형법의 역외적용”, 「법학연구」, 제26집.

김종구(2008), “UN해양법협약상 추적권 행사의 요건에 관한 고찰”, 「해양환경안전학회」, 제14권 제2호.

김현수(2007), 「국제해양법」, 연경문화사.

동경대 편집부(1989), 「영미상사법사전」, 대광서림.

법원행정처(1994), 「조약집 재판자료 제55집 제2권 (다자조약) 하」, 법원행정처.

이윤철(1997), “동북아해역 환경보호를 위한 국제법적 대응방안”,  
「경북대학교 박사학위논문」.

이윤철(2005), “항만국통제의 법적 근거와 국내시행상의 문제”, 「국제법학회논총」, 제50권 제1호.

이윤철, 민영훈(2007), “선박기인 해양오염에 대한 국가관할권의 한계와 문제점 및 향후 발전과제”, 「해사법연구」, 제19권 제1호.

정진석(2003), “해양환경보호와 항만국 통제”, 「국제법학회논총」, 제50권 제1호.

정진석(2005), “선박기인오염에 대한 연안국의 관할권”, 「환경법연구」, 제27권 2호.

한국해양학회(2005), 「해양과학용어사전」, 아카데미 서적.

## 2. 국외문헌

A. Aust(1986), "The Theory and Practice of Informal International Instruments", *International and Comparative Law Quarterly*.

Alan Khee-Jin Tan(2006), *Vessel-Source Marine Pollution : The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press.

Anthony Clarke(1994), "Port State Control and Sub-standard Ships : who is to blame? what is the cure", *Lloyd Maritime Commercial and Law*, Quarterly Part 2.

A. Odeke(1997), "Port State Control and UK Law", *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 28.

Alex G. Oude Elferink(2006), "Article 76 of the LOSC on the Definition of the Continental Shelf : Questions concerning its Interpretation from a Legal Perspective", *The international journal of marine and coastal law*, Vol 21, No 3.

Andrew Serdy(2005),“Towards Certainty of Seabed Jurisdiction beyond 200 Nautical Miles from the Territorial Sea Baseline: Australia's Submission to the Commission on the Limits of the Continental Shelf", *Ocean Development and International Law*, Vol 36.

Benedicte Sage(2006), "Precautionary Coastal States' Jurisdiction", *Ocean Development and International Law*.

Brian D. Smith(1988), *State Responsibility and the Marine Environment*, Clarendon Press Oxford.

Clive Schofield et al.(2009), "Boundaries, biodiversity, resources, and increasing maritime activities: Emerging oceans governance challenges for Canada in the Arctic ocean", *Vermont Law Review*, Fall.

Dale G. Stephens(1999), "The Impact of the 1982 Law of the Sea Convention on the Conduct of Peace time Naval/Military Operations, *CAL.W. INT'L L.J.*

D. Campbell(1976), "Marine Pollution", *Major Issues of the Law of the Sea*, University of New Hampshire.

D.J. Devine(1996), "Ships in distress", *Marine Policy*, Vol. 20.

D. Lickel(2002), "Regulating Foreign Vessels under Clean Air Act", *San Diego International Law Journal*, Vol. 3.

David Freestone(2007), "A Decade of the Law of the Sea Convention: Is It a Success?", *George Washington International Law Review*.

Edwin Egede(2006), "Submission of Brazil and Article 76 of The Law of the Sea Convention (LOSC) 1982", *The international journal of marine and coastal law*, Vol 21, No 1.

Edwin Egede(2004), "The Nigerian Territorial Waters Legislation and the 1982 Law of the Sea Convention", *The international journal of marine and coastal law*, Vol 19, No 2.

Edward Duncan Brown(1994), *The International Law of the Sea*, Vol. 1,2., Dartmouth.

George C. Kasoulides(1993), *Port State Control and Jurisdiction : Evolution of the port state regime*, Martinus Nijhoff Publishers.

G. Fitzmaurice(1959), "Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 8.



Gregory D. Pendleton(2005), "State Responsibility and the High Seas Marine Environment: A Legal Theory for the Protection of Seamounts in the Global Commons", *Pacific Rim Law and Policy Journal*.

Ho-Sam Bang(2009), "Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of Sea", *Journal of Maritime Law and Commerce*.

IMO(1992), *MARPOL 73/78 Consolidated Edition, 1991*,  
IMO PUBLICATION.

Jennings and Watts(1992), *Oppenheim's International Law*, 9th ed.,  
Longman.

John Norton Moore(1980), "The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", *AM. J. INTL L.*

John E. Noyes(2009), "Judicial And Arbitral Proceedings And The Outer Limits Of The Continental Shelf", *Vanderbilt Journal of Transnational Law Symposium*.

Louise Angelique de La Fayette(2008), "Oceans Governance in the Arctic, *The international journal of marine and coastal law*, Vol 23.

Michael W. Lodge(2006), "The International Seabed Authority and Article 82 of the UN Convention on the Law of the Sea", *The international journal of marine and coastal law*, Vol 21, No 3.

M. H. Nordquist(1991), *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*, Dordrecht: Martinus Nijhoff, Vol. 4.

M. H. Nordquist(1991), "A Commentary on United Nations Convention on the Law of the Sea 1982", *Centre for Oceans Law and Policy*, University of Virginia School, Vol. 4.

Peter Ehlers, Elisabeth Mann-Borgese, Rudiger Wolfrum(2002), *Marine Issues : From a Scientific, Political and Legal Perspective*, KLUWER LAW INTERNATIONAL.

Patricia Birnie & Alan boyle(2002), *International Law & the Environment*, 2nd ed., Oxford University Press.

R.R. Churchill and A.V. Lowe(1999), *The Law of the Sea*, 3rd ed.,  
Manchester University Press.

Sir Michael Wood(2007), "The International Tribunal for the Law of  
the Sea and General International Law", *The international  
journal of marine and coastal law*, Vol 22, No 3.

Thomas J. Schoenbaum(2004), *Admiralty and Maritime Law*, 4th ed  
Thomson West.

T.L. McDorman(1997), "Port State Enforcement: A Comment on  
Article 218 of the 1982 Law of the Sea Convention",  
*Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 28.

Vasilios Tasikas(2007), "The Regime of Maritime Port Access: A  
Relook at Contemporary International and United States  
Law", *Loyola Maritime Law Journal*.

[Http://www.equasis.org/EquasisWeb/restricted/ShipInfo?fs=ShipList](http://www.equasis.org/EquasisWeb/restricted/ShipInfo?fs=ShipList)