

외국법제분석 95-4

海洋法協約과
우리나라의 海洋關聯法 改正方向

1995. 12.

研究者 : 文俊朝(수석연구원)

李鏞逸(외무부 외교사무관)

한국법제연구원

目 次

I. 序 論	5
II 海洋法 協約의 採擇부터 發效까지의 經過	6
1. 協約 採擇의 契機	6
(1) 전통해양법 체제의 동요	6
(2) 제1,2차 해양법 회의	6
(3) 제3차 해양법회의	7
2. 協約의 協商過程과 採擇	8
(1) 협상과정	8
(2) 채 택	11
3. 美國의 拒否	12
4. 國際聯合 事務總長 非公式 協議	12
5. 協約의 發效	13
III. 協約의 主要내용	14
1. 國家主權 또는 管轄權이 미치는 水域	14
(1) 의 의	14
(2) 영 해	14
(3) 접속수역	23
(4) 배타적 경제수역	25
(5) 대륙붕	29
2. 公海制度	34
(1) 개 념	34
(2) 공해의 자유	34
(3) 공해제도와 관련한 각국의 의무	36
(4) 공해상에서의 관할권 행사	38
(5) 선박의 지위	40

3. 深海底制度	41
(1) 심해저의 지위	41
(2) 1994년 제11부 이행협정(국제연합 해양법협약 제11부의 이행협정)상 심해저제도	42
4. 海洋環境保存	44
(1) 협약상 규정체제	44
(2) 오염원에 따른 규제내용	45
(3) 해양환경 관련법규의 집행	48
(4) 해양환경 관할권 남용방지를 위한 제도	49
5. 其他 規定	52
(1) 해양과학 조사	52
(2) 도서 및 군도	53
6. 紛爭解決節次	55
(1) 평화적 해결의 원칙	55
(2) 협약상 분쟁해결절차의 특색	55
(3) 강제절차의 선택과 배제	59
IV. 海洋法協約의 批准에 따른 國內法 整備	61
1. 협약의 국내적 시행을 위한 국내법 정비	61
2. 영해 및 접속수역 제도	62
(1) 영해법제 정비 검토	62
(2) 접속수역의 설정	64
3. 배타적 경제수역 선포와 대륙붕 관련법제 정비	66
4. 해양환경관련 법제정비	68
5. 기 타	69
V. 結 論	70

I. 序 論

지구 표면적의 70%를 차지하는 해양은 자원공급원로서 또는 교통로로서 중요한 역할을 담당하고 있으며 과학기술의 발전에 따라 그 가치는 더욱 증대하고 있다 특히 자원공급과 수출물량의 운송은 거의 바다를 통하여 이루어지고 있기 때문에 해양질서는 인류의 생활과 운명에 직접적 영향을 미친다. 이러한 면에서 볼 때, 94년 11월 16일 60개국이 비준함으로써 발효하게 된 국제연합해양법협약(이하, "협약"이라 함)(국제연합 Convention on the Law of the sea)이 갖는 의미와 중요성은 아무리 강조해도 지나침이 없을 것이다.

우리나라도 95년말까지 동 협약에 대한 국회의 비준동의를 받을 예정이며 비준서를 국제연합에 기탁하게 되면 정식으로 협약당사국이 된다. 이 협약은 해양에 관한 모든 사항을 입법화하였다는 점에서 해양관련 국제협력의 기본틀을 구성하게 될 것이다. 종래의 해양관련 조약이 분야별로 규율하거나 일부국가만이 참가하는 등의 보편성 결여로 인하여 발생하였던 여러 문제점을 일거에 제거하여 안정적이고 효율적인 해양질서의 확립에 기여하게 될 것이다. 한편, 우리나라는 이 협약의 당사자가 되면 이 협약이 부여하는 권리·이익을 향유할 수 있게 되고 또한 관련 의무를 이행하여야 한다. 96년도부터는 이 협약이 우리 법질서의 일부로서 편입됨에 따라 이 협약에 대한 총체적 이해가 필요한 시점이다. 아래에서는 이 협약의 역사, 내용, 우리와의 관련성, 그리고 관련 국제동향을 협약의 내용서술 순서에 따라 상술한다.

또한 그 과정에서 우리나라의 관련 현행법제와 그 개정방향에 대하여도 검토·분석하고자 한다. 해양법협약은 대단히 방대한 내용을 담고 있으며 그 시행을 위해서는 관련법의 제정 및 개정이 불가피한 실정이다. 여기에서는 1977년 영해법의 최근 개정내용, 배타적 경제수역과 대륙붕 관련법제 정비방향 및 해양환경 관련법제 정비방향 등을 중심으로 논의할 것이다.

II. 海洋法 協約의 採擇부터 發效까지의 經過

1. 協約 採擇의 契機

(1) 전통해양법 체제의 동요

1945년 9월 28일 제2차 세계대전이 종래된 직후 미국은 '투르만 선언'이라는 새로운 해양에 대한 권리 - 領海以遠의 대륙붕의 광물자원 개발에 관한 배타적 권리 - 를 주장하였다. 2차대전이라는 대규모 소모전의 경험이 해양자원의 개발의 필요성에 대한 인식과 새로운 해양법체도의 창출의 회구를 초래하였던 것이다. 이에 따라 대륙붕이라는 제도가 새로운 관심사항이 되었으며 대체로 수심 200m이내의 해저지하를 그 범위로 인식되고 있었다. 이러한 대륙붕제도가 당시 크게 관심을 끌게 된 것은 제2차 세계대전의 승전국이자 초강대국인 미국에 의하여 제기되었기 때문이라 할 수 있다.¹⁾

어찌되었건 이러한 상황하에서 불과 3해리의 영해밖에 모르던 전통해양법 체계는 크게 동요하기 시작하였는 바, 발달된 대륙붕을 가진 국가는 이러한 움직임에 찬성을 하는 입장이었지만, 반대로 빈약한 대륙붕을 가진 국가의 경우로서의 이러한 움직임에 상응하는 새로운 체도를 창출하고자 하였다. 후자에 속하는 국가들은 즉, 해저지하자원 대신 수산자원 등 대륙붕 상부수역의 생물자원에 대한 권리주장이 되기 시작하였던 것이다. 예컨대, 1952년 8월 칠레, 에쿠아도르, 페루 등 3개국은 소위 "산티아고 선언"을 통하여 연안으로부터 200해리에 이르는 수역에 대한 주권을 주장하면서 종래 영해 만으로는 자연 자원을 보존하는데 충분치 않다는 명분을 내세웠다. 이와 더불어 세계는 해양주권과 관할권 확대 경쟁에 접어들게 되었다.

(2) 제1,2차 해양법 회의

이와 같은 혁명적인 요구를 국제적 합의로써 해결하기 위해 국제연합 주관아

1) S.Amerasinghe, "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea", *UN and the Sea*, UNITAR News, vol.6, No.1, PP.2~7(1974).

래 1958년과 1960년도에 2차에 걸쳐 해양법 회의가 개최되었으며 1958년 회의에서는 다음 4개의 제네바 협약이 채택되었다.

1. 영해 및 접속수역에 관한 협약(Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone)
2. 공해에 관한 협약 (Convention on the High Seas)
3. 공해상 어업 및 생물자원 보존에 관한 협약(Convention on the fishing and Conservation of the Living Resources of High Seas)
4. 대륙붕에 관한 협약 (Convention on the continental shelf)

상기 1958년도 제네바 협약체계의 문제점은 영해와 대륙붕의 한계에 관한 명확한 기준을 제시하지 못하였다는 것이다. 영해의 폭만 하더라도 3~12해리까지 주장이 다양하여 이에 대한 합의도출에 실패하였으며, 1960년 제2차 해양법회의에서도 결론을 내리지 못하였다. 1958년의 대륙붕에 관한 협약은 '대륙붕의 정의'를 "연안에 인접하되 영해밖에 있는 해저구역의 해저 및 그 하층토로서 상부수역의 수심이 200미터 이하의 것, 또는 그 한도를 넘는 경우에는 상부수역의 수심이 해저구역의 천연자원의 개발을 가능하게 하는 곳 까지"로 정의하였다.

이 정의에 따르면 200m라는 지리적 기준외에 보충적으로 '개발가능성'(exploitability)이라는 기준을 제시하고 있다. 이는 과학기술의 개발에 따라 대륙붕의 구역이 무한정 확대가능하다는 문제점을 가지고 있었으며 각국간에 해저자원을 둘러싸고 심각한 경쟁과 대립을 빚을 우려가 있었다. 이러한 문제점으로 인하여 대륙붕에 관한 협약 등 상기의 4개 협약들은 평균적으로 40개국 정도가 비준하는데 그침으로써 보편성을 얻지 못하였다.²⁾

(3) 제3차 해양법회의

1967년 8월 주국제연합 말타대사 "Pardo"는 심해저는 "인류 공동유산"이라는 새로운 개념을 제시하며 심해저자원의 평화적 이용과 기술 선진국의 독점 방지를 주장하였으며 국제연합도 '해저의 평화적 이용'이라는 의제를 채택함으로써 새로운 해양 질서 구축에 관한 토의가 촉발되기에 이르렀다.³⁾ 그 후 1970년

2) 우리나라도 제네바 협약을 비준하지 않았으며 당시 '평화선(1952년 대통령 선포)과의 저축 여부로 인하여 동협약을 우리가 수용하기 곤란하였다'고 판단된다.

3) 이보다 1년전인 66년 7월 미국의 존슨 대통령은 국가관할 수역 이원 수역 및 자원에 대한 무분별한 경쟁이 지양 되어야 함을 지적하여 새로운 체제 태동의 한 모티브를 제

국제연합총회는 인류공동유산원칙 등 해저의 평화적 이용에 관한 원칙을 천명하면서 1973년 해양법회의의 개최를 결정하였으며⁴⁾ 이에 따라 제3차 해양법 회의가 개최되기에 이르렀다. 동 회의 개최 목적은 국가관할수역에 관한 국제법을 보완·발전시킴과 동시에 국가관할권 이원수역에 관한 새로운 법제도를 창설하여 합리적이고 형평한 국제해양질서를 형성하는데 있었다.

2. 協約의 協商過程과 採擇

(1) 협상과정

1973년 말 국제연합 총회의 결의에 따라 제3차 해양법 회의가 개최되었으며⁵⁾ 심해저 자원개발문제로 인하여 촉발된 새로운 체제에 대한 요구에 따라 모든 해양부문에 걸친 종합적인 작업이 개시되기에 이르렀다. 이에 따라 국제연합에서 작업의제로 검토된 항목만 하더라도 25가지에 달하였다.⁶⁾ 그 주요 내용은 국가관할 수역이원 해저에 관한 국제체제, 영해, 접속수역, 국제항해에 사용되는 해협, 대륙붕, 배타적 경제수역, 공해, 해양환경, 분쟁해결 등 모든 해양관련 분야를 망라한 방대한 것이다. 제3차 해양법회의는 참가 규모, 의제의 방대함 및 소요기간 등의 면에서 미증류의 기록을 남겼다. 1973 ~ 1982년까지 약 9년의 협상기간과 베네수엘라 카라카스에서 시작한 제1회기부터 11회기까지 국제연합 회원국을 포함한 150개국 이상이 참가하였다는 사실은 이를 웅변적으로 표현하고 있다.

제3차 해양법회의에서는 국가관할에 속하지 않는 심해저의 자원개발외에도 국가관할 수역의 범위를 확정하여야 했다. 또한 트루먼선언 이후 연안국의 자원관할권 확대를 모색해온 중남미제국 및 일부 연안국의 노력과 초강대국 미·소의 이해일치,⁷⁾ 그리고 제3세계 제국들의 기존 해양법 질서에 대한 반대 등 대단히 복

공하였다.

4) UN총회 결의 2749 및 2750 (xx v). 이 결의 이전에 1969년 결의 2574 D를 채택 심해저 개발을 유예시킨 바 있다(소위 Moratorium 결의).

5) UN총회 결의 3067(xx viii) 참조. 정확하게 1973년 12월3일에 시작하여 1982년 12월 10일폐회되었다.

6) 동작업 list는 1972.8.16. 해저의 평화적 이용을 위한 구성원 UN해저위원회 (Sea-bed Committee) 채택 27 GAOR, supp.21 (A/3721) 참조.

7) 1965년 소련은 국제해협에서의 통항자유보장을 조건으로 영해 12해리 인정 문제를

잡한 양상을 지니면서 추진되었다. 이리하여 이 회의의 협상과정을 지배하는 방식으로 의사결정의 컨센서스(Consensus)방식과 일괄타결(Package Deal)방식이 채택되었으며 사안별로 이해관계 그룹들이 나누어져 활발한 교섭활동을 진행하였던 것이다.

과거 제1,2차 해양법회의에서 사용된 의사결정방식(실체문제에 관해 2/3다수결)에 의한 합의도출의 취약성을 고려하여 제3차 해양법회의 벽두에 합의도출을 위한 모든 노력을 다한 후가 아니면 표결을 하지 않는다는 “신사협정”에 도달하였다.⁸⁾ 이 방식은 회원국들이 어떠한 문제에 자신을 입장은 견지할 수는 있지만 공식적인 반대를 표명하지는 않고 표결없이 합의에 이르도록 하는 것이다.⁹⁾ 또 다른 한편으로 협약의 내용 자체가 방대하다는 점을 감안하여 회의 참가국들이 개별사항에 대한 자신의 입장을 유보하면서 협약내용 전체의 타결을 위해 상호 양보와 타협을 하는 일괄타결 방식이 채택되었다. 「국제항해에 사용되는 해협의 통항권」과 「배타적 경제수역에 대한 연안국의 주권적 권리 인정」이라는 절충적인 제도의 도입도 그러한 일괄타결의 결과였다.

이러한 방식의 도입에 따라 회의협상과정에서 많은 이해관계 그룹이 등장하였다. 77그룹, 연안국그룹, 지리적불리국 그룹, 경계획정에 관한 중간·등거리선 주장그룹 등 정치적, 경제적, 지역적, 지리적 특성에 따라 동일한 이해관계를 가지는 국가들이 그룹을 형성, 비슷한 입장을 가지고 각자의 이익을 관철하기 위하여 활동하였다. 한편, 제3차해양법 회의에서 가장 두드러진 특징은 초안(Draft) 없이 시작하였다는 점이다. 즉 1958년의 4개의 제네바 협약의 경우, 유엔 국제법위원회(International Law Commission)가 작성한 초안을 토대로 협상이 진행되었던 것과는 대비된다고 할 수 있다.¹⁰⁾ 회의는 의장,¹¹⁾ 일반보고자(General

미국에 제기하였다. 1968년부터 미국은 NATO제국 및 소련에 대하여 영해의 최대폭으로서 12해리 인정을 시사하기 시작하면서부터 두 초강대국은 더이상의 국가관할권 확대를 방지하기 위한 국제적 합의를 도출해내기 위한 국제회의 개최 필요성을 긍정하게 되었다. Thomas A. Cligan, Jr., "Freedom of Navigation in Post-UNCLOS III Environment", *Law and Contemporary Problems*, Vol. 46, No.2(1983), p.108.

8) UN총회 제1위원회에서 회의개최 준비시 합의. UN문서 A/9278, Para.16. 참조.

9) 제3차 해양법 회의 의사결과는 Rules of Procedure of the Conference (A/CONF.62/30/Rev.3) 참조

10) MyRom H.Nordquist, "United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary", Vol. I, pp 46~50.

11) 회의 의장으로는 1973년부터 1980.12월까지 H.S.Amerasinghe(스리랑카 주 유

Rapporteur), 사무국(Secretariat), 기초위원회(Drafting Committee), 그리고 실질문제 토의를 분담하기 위하여 본회의(plenary) 이외에 3개의 주요 위원회(main Committee)를¹²⁾ 두어 협상을 진행하였다.

그런데 이와 같이 초안이 없이 토의를 진행하다 보니 각국의 공식·비공식의 견, 분야별제안, 그리고 직접 또는 영향을 미치는 개인 및 비정부간기구들의 결의 등이 홍수처럼 쏟아져 회의의 진행속도는 대단히 늦었다. 회의에서는 해양법 발전 초기 단계에 그로티우스와 쉘런의 옛 논쟁 - 자유해 (Mare liberum) 와 폐쇄적(Mare Clausum) - 에서 보듯이 해양 자원이용에 있어서 자유주의적 입장과 그에 반대하는 입장이 상반되는 두개의 줄기로서 존재하고 있었다. 이리하여 결국, 회의의 효율적 진행을 위하여 협약 초안을 채택하는 방향으로 진행되어¹³⁾ 각 위원회별로 초안이 제출되었으며,¹⁴⁾ 그러한 분야별 초안은 공식협상초안이 아닌 협상의 기초로 사용된다는 뜻에서 '교섭안'(Negotiating Text)이라는 명칭을 붙였다. 제일 먼저 나온 교섭안은 제3회기말에 등장한 SNT(Single Negotiating Text)이었다.

이 SNT를 기초로 한 토의가 제4차 회기에서 진행되어 RSNT(Revised SNT)가 작성되었고 제5차회기에서는 상기 SNT를 교섭안으로 통합하여 협약초안으로 발전시켜 나간다는 방침이 채택되었으며 제6차 회기에서는 ICNT(Informal Single Composite Text)가 작성되었다. 또한 제7회기부터는 의장이 주요 현안 문제(outstanding Issues)를 제시하는 등 INCT의 수정토의가 본격적으로 시작되었다.¹⁵⁾ 그러나 제7회기에서는 ICNT의 수정은 이루어지지 못하였는 바, 협약 전체의 '일괄타결'이라는 대전제로 인해 일부 수정이 용인되지 않았기 때문이다. 그후 제8회기 (1979)에서 토의결과를 종합하여 수정한 ICNT/Rev. 1이 등장하였으며 제9회기에서는 INCT/Rev.2가 비공식 협약초안(Draft Convention on the Law of the Sea Informal Text)이라는 명칭으로 제시되었지만 여전히 공식초안의 성격을 갖지는 못하였다. 이 비공식 초안은 1981년 8

엔대사)가 봉직하였으며, 그의 사망으로 T.B.Koh(싱가폴 주 유엔대사)가 잔여기간동안 회의를 이끌었다.

12) 제1위원회 : 국가관할 밖의 해저·하층토 문제담당, 제2위원회 : 영해, 해협, 경제수역, 대륙붕, 공해, 군도 등 문제 담당, 제3위원회 : 해양환경, 해양과학조사, 기술이전 문제 담당.

13) 1975.4.18. 제3차 회기 본회의 결정채택. plenary(55th mtg.) para.27, off. Rec. IV참조.

14) 협약중 '분쟁해결'에 관한 초안은 의장이 준비하였다.

15) A/CONF.62/62(1978), off.Rec. x

월 3일 제네바에서 개막된 제10회기에서 비로서 일부 수정을 거친 후 공식 협약초안으로 채택되었다. 이 공식협약 초안은 의장의 제안에 따라 국제해양법재판소(International Tribunal for Law of the Sea) 심해저기구(Sea-bed Authority)에 관한 일부 수정을 거친 후¹⁶⁾ 1982년 3월 30일부터 4월 1일까지 각 위원회에서 최종 토의가 진행되었다.

(2) 채택

협약이 회의 중반까지 타결되지 못한 이유는 미국이 심해저 개발방식에 대하여 집요하게 반대하였기 때문이다. 미국은 심해저 자원이 인류의 공동유산이라는 관념에 의거한 공유개발로 인해 심해저 탐사 및 기술개발, 투자의 선도국으로서의 권익이 침해되는 것을 거부한다는 입장을 가지고 있었다. 몇 가지 조항을 통해 미국 및 선진국의 기득권을 보호하여 주려는 시도가 있었지만 무위에 끝났으며 결국 본회의 표결을 통하여 협약안을 채택하기로 결정, 협약안은 130개국의 찬성, 반대 4표, 17개국의 기권으로 공식 채택되었으며,¹⁷⁾ 1982년 12월 6일부터 서명이 개시되었다. 이 협약의 반대국과 기권국은 주로 소련 위성국과 미국 등 선진제국들이었다는 사실은 협약이 제3세계국가들의 이데올로기가 반영된 것임을 짐작할 수 있다. 한편, 영해 12해리 채택, 200해리 배타적 경제수역, 대륙붕의 확립, 심해저 개발자원의 공유 등 이 협약은 대단히 진보적인 특징을 가지고 있을 뿐아니라 기존의 모든 관습·협약 등 해양제도를 한 군데로 정리하였다는 점에서 그 중요한 의미를 찾을 수 있다.

16) 그와 같이 타결되지 못한 부분이 남게된 이유는 다음과 같다.

- ①협약 초안 제11부(심해저) 및 관련 부속서 수정 (미국의 주장)
- ②심해저 광업의 선행투자가(Pioneer Investment)보호 체제
- ③심해저기구 및 국제해양법 재판소 설립위한 준비 위원회 (prepCom)개최문제
- ④국가아닌 단체의 협약참가 문제
- ⑤일부 조문 수정문제

17) 반대국 : 이스라엘, 터키, 미국, 베네수엘라

기 권 : 벨지움, 불가리아, 벨라루시, 체코슬로바키아, 동독, 서독, 헝가리, 이태리, 룩셈부르크, 몽고, 네덜란드, 폴란드, 스페인, 태국, 우크라이나, 소련, 영국.

우리나라(북한포함)는 협약채택에 찬성하였다.

3. 美國의 拒否

협약 채택 당시부터 예상되었던 대로 미국은 협약채택에 반대하는 보이코트를 공식적으로 선언하였는 바, 이미 1982년 1월 29일 레이건 대통령이 협약상 심해저 개발체제를 수락할 수없음을 선언한 바 있었다.¹⁸⁾ 이러한 미국의 비협조적인 태도로 인해 협약의 보편성이 타격을 입었으며 그 발효에 약 12년이 소요되었음은 주목할만 한 사실이다. 그러나, 심해저 관련 조항을 제외한 협약의 대부분은 그 보편성이 인정되었다. 미국도 영해를 12해리로 확대하고 200해리 배타적 경제수역을 선포하였으며, 전세계 주요 해협에서의 미해군의 기동성을 보장하기 위하여 협약 제38조의 통과통항(Transit Passage)제도를 원용하여 왔다.¹⁹⁾ 반면에 심해저 개발 체제와 관련하여서는 미국 등 선진국이 불참한 가운데 개도국 중심으로 협약 발효를 대비한 준비작업이 진행되어 왔다. 협약은 기본적으로 대립하는 이익 집단간 give-and-take의 원칙아래 일괄타결(Package Dealing)로서 이루어지고, 협약의 적용에 유보나 예외를 설정할 수 없도록 규정하고 있기 때문에 심해저 규정 등의 적용을 반대하면서 여타 규정은 자국이익에 따라 원용하는 것은 논리적인 모순이라는 지적도 제기된 바 있다.

4. 國際聯合 事務總長 非公式 協議

한편, 90년대에 들어와 개도국 중심으로 협약비준이 진행되어 협약이 발효하게 되는 상황이 있을 수 있다는 우려가 제기되기 시작하였다. 이리하여 이러한 상황하에서 협약이 발효하는 경우 미국 등 선진국의 기술과 재정적 기여없이 협약상 심해저 개발기구 가동 및 해양법 재판소 운영이 불가능할 것이라는 것이 예상됨에 따라 협약의 보편성 획득을 위한 노력이 시작되었다. 즉 미국 등 선진

18) 미국의 요구조건은 다음과 같다.

- ① 심해저 개발의 자유
- ② 미국기업의 심해저 자유접근권 보장
- ③ 심해저 개발 기구의 의사결정 방식변경 등

19) 미국측은 1984년 12월 스웨덴에 비망록을 수교하면서 협약상 통과통항 제도를 원용하였으며, 마젤란해협통항과 관련하여 이를 원용한 바 있다.

US Department of State, Limits in the Seas, No.112. p.62 참조.

국 참여를 유도하기 위한 수정 움직임이 암중모색되었다. 한편, 미국 등 선진국들도 심해저에 막대한 투자를 하여 개발을 추진하였으나 니켈·망간등 국제 금속 시장상황을 볼 때 심해저개발 광물이 저렴한 육상생산 광물에 대하여 경쟁력을 갖는 것이 당분간 불가능하다고 인식하게 되었다. 또한 일부 심해저 보고서도 21세기 전반기에도 심해저 광업의 상업성에 대해 회의를 표명하기도 하였다. 다시 말해 당초 예상과는 달리 심해저 개발의 사업성이 불투명하게 된 것이다.

이와 같이 1989년부터 미국 등²⁰⁾ 선진국의 참여를 유도하는 협상분위기가 조성됨에 따라 국제연합 사무총장이 후원하는 비공식협의(Informal Consultation)가 활발히 진행되었다. 이러한 비공식 협상의 결과로서 1994년 7월 28일 국제연합 결의 48/263으로 이행협정이 채택되었으며,²¹⁾ 이행협정은 협약의 정식 발효와 적용에 앞서 협약안 제11부 심해저 및 관련 부속서를 실질적으로 수정한 내용을 포함하는 등 미국을 비롯한 선진국의 요구를 수용한 것이었다.²²⁾ 이로써 협약을 둘러싼 대립은 해소되기에 이르렀다.

5. 協約의 發效

협약은 93년 11월 16일 60개국이 비준함에 따라 발효(entry into force)하게 되었으며 신해양법체제가 공식적으로 출범하게 되었다. 미국도 협약에 가입하기 위해 상원동의를 요청하였으며 1996년 전반기까지는 주요국이 비준을 완료할 것으로 예상된다.

20) 미국에서도 클린턴 행정부가 들어선 이후 해양법협약 체제를 거부하고서는 해양대국으로서의 미국의 입장을 관철시키기 힘들다는 지적이 제기됨에 따라 점차 협약 참가쪽으로 정책방향이 수정되어 가고 있었다.

21) 이 협정의 정식명칭은 1982.12.10. UN해양법 협약 제11부의 이행에 관한 협정 (Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the UN Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982)이다.

22) 이행협정의 내용을 이하 심해저 규정 설명시 상술한다. 이에 관해서는 E D. Brown, "The 1994 Agreement on the Implementation of Part XI of the UN Convention on the Law of the Sea : breakthrough to universality ?" Marin Policy.vol.19.No.1.pp5~20.1995 참조.

Ⅲ. 協約의 주요내용²³⁾

1. 國家主權 또는 管轄權이 미치는 水域

(1) 의 의

영해 및 접속수역, 배타적 경제수역, 대륙붕 등 영해기선으로부터 일정폭을 가진 수역은 연안국이 국제법에 따라 주권적 권리 및 관할권을 행사하는 공간이다. 다만, 완전한 배타적 주권을 행사하는 영토지역과 달리, 해양은 환경보호, 자원·교통의 측면에서 국제사회의 이익을 고려하여야 하므로 그 권리·관할권의 행사는 영토주권의 행사에 비해 국제법적 제약이 많으며, 배타적 경제 수역 및 대륙붕의 경우에는 자원관할권이라는 특정사항에 대하여만 연안국 권리행사가 국한된다. 영토주권과 흡사하다는 영해의 경우에도 외국선박의 무해통항권을 인정하여야 하며, 국제항행에 사용되는 해협에 속하는 영해에 대하여는 외국선박의 통항을 배제하지 못하는 등 그 주권의 행사가 국제법적으로 크게 제약된다.

협약은 1958년 제네바 협약체제에서 영해, 대륙붕, 공해 등으로 나누어 개별 협약으로 규율하던 체제를 지양하여 모든 연안국의 수역제도를 일괄하여 유기적으로 규율하고 있다. 특히, 종래와는 달리, 협약은 외국선박의 영해 무해통항의 양태, 대륙붕개념의 정밀화 등과 같이 규율내용을 구체화하는 한편, 국제해협제도, 섬으로 이루어진 국가의 특수성을 감안한 군도수역제도를 신설하는 등 해양의 종합장전으로서의 면모를 보이고 있다.

(2) 영 해

1) 영해의 개념 및 범위

영해(territorial sea)란 영해기선으로부터 12해리를 초과하지 않는 일정 범위까지의 수역으로,²⁴⁾국제법에 정해진 조건에 따라 연안국이 영토주권에 준하는 주권적 권리와 배타적 관할권을 행사하고 외국선박에 대하여는 무해통항권이 인

23) 협약은 본문 17개부, 320개조와 9개 부속서로 구성되어 있다.

24) 협약 제3조

정되는 수역이다. 영해에서 행사되는 연안국의 권리에는 경찰권·관세권·보건위생권·자원권 국가안전에 관한 권한 등 광범위한 권리가 포함된다. 영해에서는 연안국이 영토주권에 준하는 배타적 관할권을 행사하지만, 외국선박이 임의로 진입할 수 있는 외국선박의 무해통항권이 인정된다는 점에서 영토와는 다르다. 국제해상교통의 중요성 때문에 연안국의 권리가 국제법에 따라 제한을 받기 때문이다. 협약 제2조는 국가의 주권이 영해와 그 상공·해저 및 하층토에까지 미치지만 그 행사조건은 국제법 규칙에 따른다고 규정한 취지도 이 때문이다.

영해의 폭은 18세기 이후 근래에 이르기까지 완전히 확립된 것은 아니지만 대체로 3해리가 일반적으로 통용되었다. 3해리가 나오게 된 동기는 공해자유의 원칙을 옹호하여 영해를 국가 관할권이 실제로 행사할 수 있는 일정한 거리로까지로만 제한하려는 데 있었다. 18세기 네델란드의 Bynkershoek(1773~1774)가 공해자유를 주장하는 일환으로 영해의 범위를 제한하여, 무기의 힘이 끝나는 데서 영토의 권력도 끝난다(*potestas terrae finitur ubi finitur armorum vis*)고 하였다. 다시 말해서 영해관할권의 실효적 행사가 가능한 곳까지 영해를 인정함으로써 영토와 영해 사이에 실질적 연결을 요구한 것이다.²⁵⁾

18세기에는 포탄의 실효적 거리가 3해리라고 하여 영해의 범위는 3해리에 국한된다고 보았다. 이와 같이 영해를 제한하려는 입장에서 영해의 넓이는 3해리로 보는 주장이 강하였다. 특히 주요 해양국가들이 이를 지지하였기 때문에 3해리설은 오랫동안 확고한 지위를 확보하였다고 볼 수 있었다. 그러나 1958년 제1차 해양법회의와 1960년 제2차 해양법회의에서 소련등 공산국가들과 제3세계 국가들은 영해의 넓이를 3해리에서 12해리로 늘리자고 주장하였다.²⁶⁾ 해양국가들은 3해리를 주장하면서 항해자유를 옹호하였고 12해리를 주장하는 국가들은 해양 강대국을 상대로 가능한 연안국의 관할권을 확대하고자 하였다. 이에 따라 1960년 제2차 해양법 회의에서는 절충안으로 6해리가 주장되기도 하였으나 2/3 다수결에서 1표가 부족하여 결국 타결을 보지 못했다.

그 후 영해의 넓이를 200해리까지 주장하는 일부 남미국가들까지 가세하여 영해폭을 둘러싼 혼란이 계속되었으나 200해리 배타적 경제수역 등 새로운 수역이 등장함에 따라 영해의 넓이는 12해리로 고정되어 갔다. 협약 제3조도 영해의 넓이를 12해리까지 명시적으로 인정하고 있다. 영해의 경계획정은 서로 인접하거나 대항하고 있는 2개 이상의 국가들간에 이루어진다. 1958년 Geneva협

25) 박춘호, 유병화, 해양법, 대우학술 총서 19 믿음사 (1986)pp. 41~43.

26) 예를 들면, 북한·중국 등도 당초부터 12해리를 주장하였다.

약에 의하면 이런 문제를 해결하기 위한 특별협정이 없는 경우에는 양쪽 기선으로부터의 등거리 또는 중간선을 그어 결정한다. 협약 제15조도 이와 동일한 규정을 하고 있다.

2) 기 선

①의 의

국가의 주권 또는 관할권을 행사할 수 있는 모든 수역은 모두 일정한 기준선으로부터 출발하여 일정한 범위까지 한계선을 긋는다. 이러한 일정한 기준선을 영해기선(territorial base line)이라고 한다. 명칭은 영해기선이지만 실제로는 모든 해양경계선이 측정하는 기준선이다. 다시 말해서 영해는 물론 접속수역, 배타적 경제수역등 모든 수역이 그 범위를 정함에 있어서 영해기선으로부터 12해리, 24해리, 200해리 등 일정한 범위의 한계선을 긋고 그 수역내에서 국가 주권 및 관할권을 행사하게 된다.²⁷⁾ 영해기선을 사용하는 방법에 따라 국가의 이해관계 및 국제관계에 중요한 영향을 미친다. 영해기선의 설정이 어렵고 중요한 이유는 해안선의 모습이 일정하지 않기 때문에 기하학적 방법으로 설정하는데 곤란한 점이 있다는 것이다. 구체적으로 말해서 굴곡이 심하다든지, 주위에 섬이 많다든지, 강이 있다든지, 만이 있는 경우에는 기선을 어떻게 설정하느냐에 따라 관할수역의 넓이가 크게 달라진다. 연안국은 가능한 한 해양 쪽으로 멀찍이 설정하려고 할 것이고 타국은 이를 제지하려고 할 것이다. 해안선의 자연적 모습만 복잡한 것이 아니라 정박지, 인공섬 등 인공구조물이 다양하기 때문에 영해 기선의 설정 문제가 더욱 복잡하다.

영해기선의 설치 문제가 중요한 또하나의 이유는 영해기선에 따라 내수(internal waters)가 결정된다는 점이다. 내수는 국가의 영토와 같아서 이곳은 연안국의 절대적 주권, 관할권이 미친다. 또한 내수에서는 외국선박의 영해 무해통항권이 적용되지 않는다. 다만 직선기선을 설정함으로써 내수에 새로 편입되는 수역에는 무해통항권이 계속 적용된다.²⁸⁾

27) 협약 제33조, 제47조, 제57조, 제76조 참조.

28) 협약 제8조.

②통상기선

협약 제5조에 의하면 다른 규정이 없는 한 국가의 통상 영해기선(normal baseline)은 그 국가가 공식적으로 인정한 대축척 지도상에 표시된 ‘저조선’(low-water line)이다.²⁹⁾ 대축척 지도라는 것은 대체로 1/80,000 이상을 말한다. 1/80,000 이면 1해리를 약 1 inch로 표시하는 정도이다.³⁰⁾ 이에 대하여 1/20,000 이상을 대축척 지도로 보는 견해도 있다.³¹⁾ 1958년 영해 및 접속수역에 관한 Geneva 협약 제3조에서 대축척 해도상에 표시된 저조선을 통상적인 영해기선으로 채택하였으며, 협약 제5조도 답습하였다. 협약은 공식인 대축척 해도상에 표시된 저조선이라고 하였으므로 구체적인 내용은 각국이 채택하는 방법에 따라 공식적인 대축척 지도상에 표시함으로써 확정되는데, 이를 “통상기선”이라 한다.

③직선기선

1991년 영국·노르웨이 어업사건에서 국제사법재판소(ICJ)는 해안선이 복잡한 특수한 지형의 경우 적당한 돌출점을 연결하는 직선기선을 인정하였다.³²⁾ 1958년 영해 및 접속수역에 관한 Geneva 협약 제4조는 상기 ICJ 판결로부터 영향을 받아 직선기선 제도를 인정하였다. 협약 제7조는 1958년 Geneva 협약의 내용을 충실히 반영하고 있다.

해안선의 굴곡이 톱니모양으로 복잡하거나 깊이 잘려 들어간 곳, 또는 해안선에 인접한 근처에 섬들이 계속 연결되어 있으면 적당한 외측점들을 연결하는 직선기선을 사용하여 영해기선을 그을 수 있다. 또한 삼각주 기타 자연적 조건 때문에 해안선이 매우 불안정한 경우에는 저조선을 따라 가장 바다쪽으로 돌출한 몇 개의 점을 선정하여 직선기선을 그을 수 있다.

직선기선을 사용하는 경우에는 기선이 해안선의 일반적 방향으로부터 현저하게 벗어나서는 안된다. 직선기선 안에 있는 수역은 내수에 편입시킬 수 있을 만

29) 영국 대 노르웨이 어업사건 판결, *ICJ Report*, 1961, p.116 참조.

30) A. L. Shalowitz, *Shore and Sea Boundaries*, Vol.1. Washington D.C : U. S Government Printing Office, 1962, p.274.

31) *Ibid.*, 1964, p.105.

32) Fisheries Case(U.K. V.Norway) Judgment of December 1 : 1951, ICJ, Report, 1951, p.116.

큼 본토와 가깝게 연결되어 있어야 한다. 직선기선을 사용하는 경우에는 다른 국가의 영해를 공해 또는 배타적 경제수역으로부터 단절시키는 일이 없도록 하여야 한다.³³⁾

④ 특수한 영해기선

(i) 만

제10조는 영해기선과 관련하여 만의 특수성을 인정하고 있다. 여기서 “만”이라 함은 그 해안이 한 국가에 속한 것으로 단순한 굴곡이 아니라 만입정도가 심하여 만입수역이 만의 입구를 가로막는 직선을 직경으로 삼는 원의 절반보다 큰 경우라야 한다. 만입수역은 굴곡해안의 저조선과 자연적 입구의 사이에 있는 수역이다. 만의 입구에 섬이 존재하여 입구가 둘 이상인 경우에는 여러개의 입구를 가로막는 직선을 모두 합한 길이를 직경으로 하여 만원을 그려야 하며 만입수역이 이 반원의 크기 이상이면 된다. 만입수역안에 있는 섬은 만입수역의 일부로서 취급된다.

어느 만에서 자연적 입구(natural entrance points)의 저조지점(low-water-make)간격이 24해리를 초과하지 않는 경우에는 이 두 저조지점 사이에 폐쇄선을 긋고 여기에 포함된 수역은 내수로 간주된다. 반대로 저조지점들의 간격이 24해리를 초과하는 경우에는 24해리 직선기선을 만안에 긋되, 24해리 직선으로 가능한 최대 범위의 수역을 포함하도록 해야 한다. 한편 “역사적 만”의³⁴⁾ 경우나 기타 협약 제7조에 규정된 직선기선을 적용하는 경우에는 협약 제10조에 규정된 만에 관한 조항을 적용하지 않는다.

(ii) 항구 등

영해의 한계획정과 관련하여 항만체계의 불가분의 일부를 이루는 영구적 항만 시설은 해안의 일부로 간주한다. 다만, 근해시설이나 인공섬은 영구적인 항만시설로 간주하지 않는다. 또한 보통 집을 신거나 부리는 데 사용되고 선박이 정박

33) 협약 제7조 참조.

34) 우리주변의 예는 중국의 발해만을 들 수 있는데, 중국은 이를 내수로 주장하고 있다. 한편, J.Greenfield의 *China's Practice in the Law of the Sea* (1992)에 따르면 발해만 외박의 직선기선 설정의 타당성을 지적하고 있음을 주목할 필요가 있다.

이와 관련한 논란이 있는 만으로는 이태리의 Tatanto만, 리비아의 시드라만을 들 수 있다. *supra* note(15), pp 4~16 참조.

하는 데 사용되는 정박지(roadsteads)는 영해 외측한계의 밖에 있는 경우에도 영해에 포함시킨다.³⁵⁾

(iii) 간조노출지

간조노출지(low-tide elevation)란 썰물 때에는 물에 둘러싸인 채로 수면위로 노출되어 섬처럼 보이고 밀물 때에는 바닷물에 잠겨 버리는 자연적인 육지의 일부를 말한다. 간조노출지의 전부 또는 일부가 육지나 섬으로부터 영해의 폭을 넘지 않는 거리에 있을 때에는 그 간조노출지의 저조선을 영해기선으로 사용할 수 있다. 그러나 이 노출지의 전부가 육지나 섬으로부터 완전히 영해의 폭보다 멀리 떨어져 있는 경우에는 영해기선으로 사용될 수 없고 자신의 영해를 가질 수 없다.³⁶⁾

(iv) 하 구

강은 일반적으로 내수인데 강과 바다가 만나는 곳에서는 그 경계선이 명확하지 않다. 특히 강이 만(bay)이나 강어귀(estuary)에서 바다와 만나는 경우에는 경계선이 모호하며 영해선을 설정하기 위하여 기준이 필요하다. 협약 제9조에 따르면 영해 기선은 하구를 가로질러 양쪽 강둑의 저조선상의 지점을 연결한 직선으로 하는 것으로 규정하고 있다.

3) 외국선박의 무해통항과 연안국의 관할권

무해통항(innocent passage)이란 외국선박이 연안국의 권리를 해치거나 위협함이 없이 그 영해를 지나가는 것이다. 다시 말해서 무해통항이란 연안국의 평화·질서·안전을 저해하지 않는 것이다.³⁷⁾ 잠수함의 경우 수면에 부상하여 국기를 달고 항행해야 한다. 이러한 무해통항권은 오래 전부터 관습법으로 인정되던 것이 1958년 영해 및 접속수역에 관한 Geneva협약 제14~23조에서 규정하였다. 협약은 제17~32조에서 모든 선박에 적용되는 규정, 상업용선박에 적용되는 규정, 군함과 비상업용 정부선박에 적용되는 규정으로 상세히 규정하고 있다. 먼저 통항(passage)이란 내수에 들어오지 않고 지나가기 위하여(통과), 또

35) 협약, 제11조, 제12조.

36) 협약 제13조.

37) 협약 제19조.

는 내수로 들어가기 위하여(입항), 또는 내수로부터 나가기 위하여(출항) 영해를 항행하는 것이다. 통항은 계속적이고 신속하여야 한다. 다만, 정선이나 닻을 내리는 행위가 통상적인 항해에 부수되는 경우, 불가항력이나 조난으로 필요한 경우, 또는 조난상태에 있는 인명·선박 등을 구조하기 위한 경우는 예외이다.

무해가 아닌 통항에 대해서는 연안국의 제재를 받게 된다. 또한 연안국으로서도 영해상 항해를 위협하는 위협을 알고있는 경우에는 예고하여야 한다. 통항선박은 운송 및 항해에 관하여 국제법상 합치하는 연안국의 법규를 준수하여야 한다. 무해하지 않는 통항에 관하여 협약 제19조는 다음과 같이 상세하게 규정하고 있다.

- ° 연안국의 주권, 영토보전 또는 정치적 독립을 반하거나 국제연합 헌장에 포함된 국제법원칙을 위반하는 그 밖의 방식에 의한 무력의 사용 및 위협
- ° 무기의 사용 또는 연습
- ° 연안국의 국방이나 안전에 해가 되는 정보를 수집하는 행위
- ° 연안국의 국방이나 안전에 해로운 영향을 미칠 것을 목적으로 하는 선전행위
- ° 선박위에서 항공기의 이륙·착륙 등
- ° 연안국의 관세·재정·출입국 관리·위생법령에 위반하여 물품·통화·사람을 싣고 내리는 행위
- ° 이 협약에 위반하는 고의적이고 중대한 공해행위
- ° 어로활동
- ° 조사·측량활동의 수행
- ° 연안국가의 통신 기타 시설을 방해하는 행위
- ° 통항과 직접 관련이 없는 기타 행위

군함 및 비상업용 정부선박 등 공용선박은 통항중 전통적인 면제특권을 누리기 때문에 무해항공에 관한 연안국의 법규를 위반하더라도 연안국이 관할권을 행사하여 처벌 등 조치를 취할 수 없고, 다만 퇴거를 요구할 수 있을 뿐이다.³⁸⁾

그러나 일반선박에 관하여는 이러한 면제특권이 인정되지 않기 때문에 협약 제27조에 의하면 영해통과중 범법행위를 하고, 그 결과가 연안국에 미치거나 또는 영해의 질서를 어지럽힌 경우, 기타 선장이나 기국의 영사가 연안국 관헌의 도움을 요청한 경우에는 연안국이 관할을 행사할 수 있다. 국가소유의 선박도 상업적 활동에 종사하는 경우는 다른 일반 선박과 아무런 구별없이 제재를 받는다.

38) 협약 제30조.

연안국은 또한 해양교통의 안전과 연안국의 안전을 위하여 항로대(sea lane) 및 통항분리제도(traffic separation scheme)를 설치하여 이에 따르도록 할 수 있다. 특히 핵물질이나 기타 위험물질을 싣고 가는 선박에 대해서는 특정한 항로대를 이용하게 할 수 있으며, 또한 이러한 선박은 국제협정상 설정된 특별예방 조치를 준수하여야 한다.³⁹⁾ 한편 영해의 상공에서는 특별협정이 없는 한 무해통항권이 적용되지 않기 때문에 연안국은 완전한 배타적 관할권을 누린다. 그러나 실제로 많은 국가들은 민간항공기에 대하여 그들의 영토상공을 비행할 수 있는 권리를 인정하는 협정에서 영해의 상공도 포함시키고 있다.⁴⁰⁾ 다만 이러한 협정에는 군용기가 포함되어 있지 않기 때문에 특별협정이 없는 한 외국의 군용항공기는 연안국의 영해상공에서 무해통항권을 누릴 수 없다.⁴¹⁾

4) 통과통항제도(국제항해에 사용되는 해협의 통항제도)

① 국제항해에 사용되는 해협

지리적 관점에서 해협(straits)이란 두 큰 바다를 연결하는 두 육지사이의 좁은 바다의 부분으로 항해에 사용되는 통로 구실을 한다. 법률적인 견지에서는 국제법상 해협과 국내법의 규제를 받는 해협을 구분할 필요가 있다. 국제법규칙에 규제되는 국제항해에 사용되는 해협이 되려면 다음 조건을 구비하여야 한다.⁴²⁾

• 해협은 통행이 자유로운 두개의 바다를 연결해야 한다.

양쪽 해안이 동일한 국가에 속하든 2개 이상의 국가에 속하든 상관없다. Dardanelles 해협이나 Bosphoros 해협은 그 양쪽 해안이 모두 터키에 속하며, Gibraltar 해협, Magellan 해협, Corfu 해협 등은 그 양쪽 해안이 2개 이상의 국가에 속한다.

39) 협약 제22조 및 제23조.

40) 대표적인 예로 1944.12.7.체결된 Chicago International Air Services Transit Agreement 를 들 수 있다.

41) 1983년 KAL 007 기가 소련에 의하여 격추되자, 1984년 ICAO는 1944년 국제민간 항공협약을 개정하여 '민간항공기에 대한 무력사용억제 의무'를 포함시켰다.

39 ICAO Bull., No.6(1984)

42) 1949년 Corfu 해협 사건에 관한 국제사법재판소 판결에 의하여 모든 국가의 선박에 대하여 해협의 사용이 개방되어 있으면 충분하다. 국제교통의 빈번도라든지 그것이 유일한 항로나 아니면 다른 항로를 통과해도 되느냐는 문제가 되지 않는다. Supra note(25) p.40참조.

- 공해와 다른 나라의 영해를 연결시켜 주는 해협도 국제해협이 될 수 있다. 홍해와 Akaba 만 사이의 Tiran 해협은 이스라엘, 요르단, 사우디, 이집트 4개 국의 영해를 거쳐 이집트의 영해를 통과한다.
- 해협이 제3국의 선박의 국제항행에 사용되어야 한다.

②통과통항제도의 내용

해협에 관한 법적 문제는 해협이 내수나 영해에 속하면서도 반드시 국제항로로 사용되어야 한다는 점에서 생긴다. 특히 오늘날 영해의 폭이 12해리까지 크게 확대되고 무해통항원칙이 제한을 받기 때문에 해협에 관한 법적 문제는 매우 중요하게 되었다. 미국 등 해양국가들은 적어도 국제항해에 이용되는 해협에 관해서는 관습법으로 인정하던 이상의 확고한 보장을 요구하였다. 따라서 과거에는 무해통항제도 하나로 통용되었으나, 협약에서는 해협통항에 있어서 그 정도가 다른 두 가지 제도가 규정되게 되었다.

통과통항에 관하여는 협약 제37~44조에서 상세히 규정하고 있다. 통과통항권은 어느 공해(또는 배타적 경제수역)에서 다른 공해(또는 배타적 경제수역)으로 통행하기 위하여 이용되는 국제 해협으로서 항해 가능한 공해대가 없이 영해에 의하여 폐쇄된 해협에 적용되는 제도이다. 다만, 그 해협이 본토와 그 도서 사이에 형성되고 도서 외곽에 유사한 편의를 가진 공해(또는 배타적 경제수역) 항로가 있는 경우는 이 제도가 적용되지 않는다.⁴³⁾

이 통과통항권은 국제해협을 항해하는 권리와⁴⁴⁾ 그 상공을 비행하는 권리를 포함한다. 통과통항을 하는 선박이나 항공기는 신속하고 계속적으로 해협을 통과하되 연안국의 영토주권이나 독립을 거슬러 무력을 사용하거나 그 위협을 주어서는 아니되며 기타 관계 국제법규칙을 준수하여야 한다. 협약 제44조는 연안국으로 하여금 통과통항을 방해하지 않도록 규정하고 있으며, 동시에 항해나 비행에 대한 위협이 있을 때에는 공표하도록 규정한다. 연안국은 해협의 통과통항에 관한 법령을 해양법에 관한 협약에 기초하여 제정할 수 있으나, 협약 제42조는 규제내용의 분야를 구체적으로 나열하여 연안국의 재량권을 제한하고 있다. 그

43) 제주 해협은 국제항행에 사용되는 해협이라 보는 경우, 그 외곽에 유사편의 공해 항로가 없으므로 통과통항 적용을 거부할 수 있을 것이다.

44) 협약해석상 해협에 속하는 연안국의 영해에 대하여 잠수함의 잠수통과로 인정된다고 판단된다.

내용을 보면 항해안전과 해양 교통규칙, 공해예방 및 통제, 어로작업금지, 관세·재정·출입국 보건관계 규칙을 위반하는 통항의 규제 등이다. 이런 규칙을 제정함에 있어서 외국선박간에 차별을 두어서는 안되며 미리 공표하여야 한다. 이 통과통항을 중단시키는데 제한이 있다는 점에서 통과통항은 영해상의 무해통항보다 훨씬 강력하게 외국의 해협통항권을 보장하고 있으며 실질적으로 자유통항과 유사하다고 보는 견해가 유력하다.

한편, 무해통항제도가 해협에 관하여 완전히 사라진 것은 아니다. 국제항해에 사용되지 않는 해협에는 역시 무해통항제도가 적용된다. 앞서 설명하 바와 같이 해협도서 외곽에 유사항로가 있다든지, 공해(또는 배타적 경제수역)와 영해를 연결하는 해협에 대해서는 통과통항이 적용되지 않고 무해통항이 적용된다. 다만, 이 경우의 무해통항은 연안국이 차단할 수 없다.

(3) 접속수역

1) 접속수역의 개념과 역사

협약 제33조에 의하면 접속수역(Contiguous Zone)이란 영해기선에서 24해리를 넘지 않는 범위에서 그 영토 및 영해상의 관세·재정·출입국관리·보건관계 법령위반을 예방하거나 처벌하기 위하여 필요한 국가관할권을 행사하는 수역이다. 원래 접속수역의 기원은 18세기 영국의 Hovering Act에까지 소급한다. 이것은 공해자유원칙의 예외로서 영국 영해 밖을 배회하면서 밀수를 하는 외국선박을 단속하기 위하여 제정한 것으로서 관세규칙을 효과적으로 적용하기 위하여 예외적으로 해안에 인접한 수역에서 관세통제권을 행사한 것이다. 미국도 그 독립 초기에 밀수 및 노예무역을 억제하기 위하여 비슷한 관할권을 행사하였다.

19세기에는 많은 유럽국가들이 접속수역을 설정하여 1930년 Hague 법전화 회의시에는 이미 이에 관한 관습법이 형성되어갔다. 특히 1930년 법전화 회의 직전에 많은 국가들이 다른 나라들과 이러한 접속수역을 상호인정하는 특별협정을 체결하였다. 예컨대 미국은 금주법시대에 16개 국가와 술을 밀수하는 외국선박을 수색·나포 할 수 있는 범위를 설정하는 협정을 체결하였다. 이러한 실행이 계속 누적되어 영해에 인접한 공해수역에서 연안국의 관세·보건위생·안전 등의 법규 위반을 예방 또는 처벌하기 위하여 연안국이 일정한 통제권을 행사하는 것이 확립되어 갔다. 이것은 공해와 영해의 중간에 위치하여 그 대립을 완화시켜

주는 기능을 발휘하는 보충적 수역이다.⁴⁵⁾ 1930년 Hague 성문법전화회의에서 접속수역의 개념이 인정된 이래 1958년 영해 및 접속수역에 관한 Geneva 협약 제24조에서 성문조약으로 인정되었다. 이 당시는 영해기선으로부터 12해리를 넘지 못하게 하였다. 그러나 협약에서는 영해의 폭이 12해리까지 확대됨에 따라 접속수역의 폭도 영해기선으로부터 24해리 이내에서 설정할 수 있도록 하였다.

오늘날에는 영해가 12해리까지 확대되었을 뿐 아니라 영해를 넘어서도 배타적 경제수역, 대륙붕 등 각종 관할수역이 등장하였기 때문에 접속수역의 필요성이 감소한 것은 사실이나 배타적 경제수역 등은 주로 경제분야를 대상으로 하는 데 비하여 접속수역은 연안국의 공공질서를 보장하려는 것이므로 그 필요성은 크다고 할 수 있다.⁴⁶⁾

2) 접속수역과 연안국의 통제권

협약 제3조에 따르면 연안국은 관세·제정·출입국관리·위생에 관한 법령위반을 방지하고 연안국의 영토·영해상에서 발생한 이런 법령위반에 대한 처벌에 필요한 통제권한을 행사할 수 있다. 접속수역은 소위 '관련수역'(Jurisdictional Area)은 아니고 영해·영토의 공공질서 유지라는 측면에서 특수한 경우에 영해에서 행사하는 연안국의 권능을 확대행사하는 것이라 볼 수 있다.

따라서 단순 통과 선박의 항해에 대한 통제권 행사는 타당치 않다고 보며 주로 영해·내수와 관련되는 선박, 즉 입출항 선박에 대한 검문검색이 가능하며, 연안국을 대상으로 한 범죄로서 연안국 형사법상 관할권 요건을 성립시키는 경우 처벌도 가능하다고 보여진다. 그러나 이 분야에 대한 법규가 분명치 않고 각국의 관행이 모두 일치하는지는 의심스럽다.

45) F.V.Garcia-Amador, *The Exploration and Conservation of the Resources of the sea*, Leiden, the Netherlands : A.W. Sijthoff, 1959 pp.59~65 참조.

46) 우리 정부는 현행 영해법을 '영해 및 접속수역법'으로 개정하여 접속수역 법제화를 추진, 동 개정안을 95.11.16. 국회를 통하여 곧 시행될 예정이다. 전세계적으로 약 56개국이 접속수역을 선포했으며, 우리 주변국등 중국이 92년 선포한 바 있다. 북한의 경우 50해리 군사수역을 선포, 모든 선박의 통행을 제한 하고 있으므로 접속수역 선포는 의미가 없을 것이다.

(4) 배타적 경제수역

1) 연 혁

배타적 경제수역(Exclusive Economic Zone)의 개념은 1947년 이후 남미 국가들의 잇다른 관할수역 선포에서 비롯된다. 1945년 9월 28일 미국의 트루만 대통령이 대륙붕 선언을 하였으나 남미의 태평양 연안에는 대륙붕이 없기 때문에 이 지역의 필수자원을 독점하려는 뜻에서 남미국가들이 200해리 어업수역을 주장하였다. 1952년 8월 18일 칠레, 페루, 에콰도는 Santiago 선언이라는 해양수역에 대한 선언(Declaration on the Maritime Zone)을 하였다. 이 선언은 자연자원을 보존할 필요성을 강조하면서 3개국이 각각 그 연안에서 200해리 범위 내에서 단독주권을 갖는다고 주장하였다. 또한 무해통항을 보장한다고 하여 이 수역이 영해와 같은 성격임을 간접적으로 표시하였다.

처음에는 남미 국가들이 일종의 어업자원을 관할하는 것이 주된 목적이었으나 국제회의의 흐름이 영해 밖의 공해에서 연안국가의 관할권 행사를 강력히 억제하자 점차 광범위한 영해를 주장하게 되었다. 또한 처음에는 태평양 연안의 남미국가들만이 주장하였으나 점차 대서양 연안의 남미국가들도 비슷한 주장을 하기 시작하였다. 그리하여 1970년 Montevideo 선언에서 칠레, 에콰도, 파나마, 엘살바도, 아르헨티나, 브라질, 니카라과, 우르과이가 200해리 영해를 요구하였고 1970.8.8.Lima 에서 개최된 Latin-America 회의에서 멕시코, 콜롬비아, 온두라스, 과테말라, 도미니카가 가담하였다. 그러나 1972년 Santa Domingo 선언에서는 자연 자원만을 목적으로 하는 200해리 '세습수역(Patrimonial Sea)'을 주장하였다.

제3차 국제연합 해양법회의를 준비하는 과정에서 내륙국가등 지리적으로 불리한 국가들을 제외한 연안국들이 인접수역에 대한 어업관할권을 주장하였다. 미국은 이러한 흐름을 인식하고 관할권 확대 추세가 어업관할권에 한정되도록 노력하였다. 중남미 국가들도 많은 국제법회의의 지지를 얻기 위하여 항해의 자유를 인정하고 자원관할권만을 주장하게 된다. 한편, 아프리카 국가들도 1971년 5월에 Casablanca에 모여, 자원 보존의 효과적 방법은 연안관할수역의 확대라고 주장하였다. 1971년 6월 Addis Ababa에서 열린 OAU 각료회의는 연안에 인접한 공해에까지 관할 수역의 연장을 확대하기 위하여 조치를 취할 것을 결의하였다.

1972년 14개 아프리카 국가들이 Yaounde에 모여 영해를 넘어 경제수역(Economic Zone) 설치를 지지하는 권고안을 채택하였다. 캐나다, 오스트레일리아, 뉴질랜드 등도 어업자원을 적절히 관리하기 위한 수역의 설치를 주장하였다.

한편 1971년 1월 Colombo에서 열린 아프리카-아시아 법률자문위원회(AALCC) 회의에서 Kenya 대표는 연안에서 200해리까지 배타적 경제수역(Exclusive Economic Zone) 을 설정하자고 제의하였다. 동 제의는 제3차 해양법회의 개최를 준비하던 국제연합 해저위원회에서 더욱 구체화되어 항해의 자유를 유지하면서 모든 자원의 배타적 관할권을 인정하도록 하였다. 이는 미국 등 선진국들도 인정하게 되어 1973년 제3차 해양법회의에 정식으로 제의되었다. 결국 제3차 국제연합 해양법회의에서 연안에서 200해리까지 모든 경제적 주권 관할권을 행사하는 배타적 경제수역이 성립되었다.⁴⁷⁾

2) 배타적 경제수역의 개념

협약 제55조~58조에 의하면 배타적 경제수역(Exclusive Economic Zone)이란 영해를 넘어 영해기선으로 200해리 이내에서 그 해저, 하층토, 상부수역의 자원 개발 및 보존, 그리고 해양환경에 관한 연안국의 배타적 권리·관할권이 인정되는 수역으로, 항해 및 그 상공비행은 공해와 마찬가지로 제3국의 자유가 인정된다. 1958년 공해상의 어업 및 생물자원의 보존에 관한 Geneva협약에서도 연안에 인접한 수역에서 생물자원의 보존관리·개발에 대한 연안국의 특별한 권리를 인정하였으나, 이 권리가 연안국의 배타적 권리를 의미하지는 않았다. 협약의 배타적 경제수역에서의 어류 등 생물자원뿐 아니라 해저·지하의 광물 등 비생물자원 등 모든 자원에 대하여 연안국의 배타적 권리를 인정된다. 따라서 200해리 이내에서는 대륙붕에 관한 연안국의 권리가 배타적 경제수역에 흡수된다.

3) 배타적 경제수역의 경계획정

배타적 경제수역의 넓이를 영해기선에서 200해리까지 넓게 인정함으로써 경계획정 문제가 중요하게 되었다.⁴⁸⁾ 협약 제74조에 의하면 인접국가 또는 마주

47) David, J Attard, *The Exclusive Economic Zone in International Law*, Oxford University Press, 1987. pp.3~31. supra note(25). pp.60~62 참조.

48) 협약 협상과정에서 등거리선(equidistance)을 주장하는 국가와 형평(equitable

보는 국가간의 배타적 경제수역을 위한 경계획정은 국제사법재판소 규정 제38조에 언급된 국제법을 기초로 합의에 의해 결정해야 한다. 만일 상당한 시간이 경과되어도 합의가 이루어지지 않으면 1982년 해양법협약 제15부의 분쟁해결절차에 의하도록 규정하고 있다. 경계획정에 관련된 국제판례에 따르면 동 수역의 경계획정에는 거리, 해안선의 형태, 길이, 자원이용현황 등 관련 요소를 종합적으로 고려하며 결과적으로 형평에 맞추어 결정하고 있다.

4) 법적 지위

배타적 경제수역의 법적 지위는 제3국의 항해의 자유, 연안국의 자원관할권 및 해양환경관할권 등으로 구분하여 검토할 수 있다.

①항해의 자유

배타적 경제수역은 연안국의 경제적 이익, 좀 더 구체적으로 말해서 자원개발·이용·보전을 위한 것이기 때문에 공해와 마찬가지로 제3국의 자유가 인정된다. 협약 제58조도 이러한 의미에서 배타적 경제수역에서 제3국의 항해·비행·전선 및 관선 설치에 관하여 공해 규정을 적용하도록 하고 있다. 연안국은 그 수역의 자원이용·환경보호와 같이 일정한 분야에서 규칙준수를 위하여 꼭 필요한 경우 외에는 선박의 검문·조사·우회시킬 수 없다.

②자원에 대한 배타적 권리

배타적 경제수역이란 자원이용을 주목적으로 설정한 수역이기 때문에 자원에 관한 권리가 가장 주요한 내용이다. 이는 생물자원·비생물자원에 대한 개발·탐사 이용과 이를 위한 인공섬·설치물·구조물을 세우는 권리로서 상당히 광범위하다. 협약 제5부에서는 주로 생물자원에 관하여 규정하고 있다. 광물자원에 관하여는 제6부 대륙붕규정을 적용한다.⁴⁹⁾ 어업관할권이란 배타적 경제수역에서 잡을 수 있는 어획량(Total allowable catch : TAC)을 확정하고 이에 따라 어

principle)을 경계획정 원칙으로 주장하는 국가간에 경계획정 기준이 관련되지 않아 협약 제74조와 같이 애매하게 표현되었다. 대륙붕 경계획정도 마찬가지이다.

49) 협약 제56조제3항.

업활동을 규제하는 것이다. 여기에는 주로 두가지가 문제되는데, 제3국의 어업 활동을 규제하는 것과 이동성수산자원의 보존 및 이용을 규율하는 문제이다.

연안국이 경제수역 내의 생물자원을 모두 이용할 수 없을 경우, 다시 말해서 잉여분이 있을 경우에 타국의 어업활동을 어떤 우선순위에 따라 어떤 방법으로 규제하느냐와 관련하여는 협약 제62조제3항과 제69~70조에서 규정하고 있다.

첫번째는 관계 연안국가의 경제가 어느 정도로 이러한 생물자원에 의존하고 있는가 하는 경제의존도와 연안국의 기타 국내 이익이다. 두번째는 해안이 없는 내륙 국가나 지리적으로 불리한 국가이다. 이에 관하여는 협약 제69~70조에서 보상적 불평등 이론을 반영하여 상호성에 입각하지 않는 잉여생산자원의 이용권을 인정하고 있다. 세번째는 상해 지역의 개발도상국이다. 이러한 생물자원을 이용해야 할 개발도상국들의 필요성을 고려하는 것이다. 네번째는 그 국민이 관습적으로 이 수역에서 어업활동을 해왔던 관계로 어업활동을 금지하는 경우 경제적 지장이 있는 선진국 또는 이 수역의 생물자원을 조사·발견하는 데 기여한 선진국이다.

두번째 문제인 이동성 어업자원의 보존 및 이용의 규율문제이다. 수산자원의 종류는 매우 다양하다. 고도회유성어종이 있는가 하면 정착성어종도 있다. 이에 협약에서는 특수한 성격의 수산자원의 경우에는 특별한 규정을 두고 있다.

협약 제64조에서는 참치·꽁치 등 넓은 지역을 회유하는 고도회유성어종은 배타적 경제수역의 내외를 불문하고 관련되는 국가들이 직접 또는 국제기구를 통하여 협력하도록 하고 적절한 국제기구가 없는 지역에서는 이를 조직하도록 하고 있다. 즉 배타경제수역의 수산자원이라고 하여도 그것이 고도회유성어족인 경우에는 연안국의 일방적인 관할권을 제한함은 물론 조업국의 공해상 남획으로 인한 연안국의 피해를 방지하는데 그 규제의 목적이 있다.

협약 제65조에서는 고래 등 해양포유동물의 보호를 위해 국가로 하여금 엄격하게 규제하게 하고 있다. 협약 제66조에서는 소하성어족(Anadromous Stokes, 연어 등과 같이 바다에서 생활을 하나 산란을 강에서 하는 어족)의 모천국이 일차적인 이익과 책임을 지고 다른 나라와 협의한 후 자국 하천에서 기원하는 어족에 대한 전체 어획량을 정할 수 있게 하고 그리고 이들 어족에 대하여는 특별한 사유가 있는 경우를 제외하고는 배타적 경제수역 내에서만 어획된다.

협약 제67조에서는 강하성어족(Catadromous stoks, 뱀장어 등과 같이 주로 하천에서 생활을 하나 산란을 바다에서 하는 어족)은 그 생존기간의 대부분을 보내는 수역의 연안국이 관리의 책임을 지고 그 어획은 예외없이 배타적 경제수

역의 외측한계의 육지측 수역에서만 할 수 있도록 하고 있다. 정착성 어족의 경우에는 배타적 경제수역에 관한 규정이 적용되지 아니하고 대륙붕에 관한 규정이 적용된다. 즉 패류와 같이 해저나 하층토에 밀착하지 아니하고는 움직일 수 없거나 수확단계에서 해저에서 움직이지 아니하는 정착성 어족은 다른 어족의 경우와 달리 광물자원과 함께 대륙붕에 관한 규정에 따른다는 것이다.

협약 제63조는 경계왕래성어족(straddling stoke : 주로 명태·대구) 등과 같이 공해와 배타적 경제수역 등 연안국 관할수역 사이를 왕래·서식하는 어족의 경우에도 연안국과 조업국 등 관계국간의 협력 또는 지역어업기구를 통하여 보존·관리 조치를 실시할 것을 규정하고 있다.⁵⁰⁾ 최근 95년 7월 유엔에서는 상기 고도회유성어족과 경계왕래성어족 보존회의를 개최 동 어족 보존·관리를 위한 국제협정을 채택한 바 있어 그 보존·관리가 엄격하게 시행될 것으로 예상되어 참치·명태 등에 주로 의존하고 있는 우리 원양어업이 타격을 받을 것으로 예상된다.⁵¹⁾

5) 단속 등 관할권 행사

협약 제73조는 연안국이 당연히 배타적 경제수역내에서 검색·나포 등 사법절차를 포함한 조치를 취할 수 있도록 하고 있다. 뿐만 아니라 배타적 경제수역내의 어업법령 위반에 대한 제재는 벌금형만 인정하도록 하고 보석금을 납부하는 경우 즉시 석방하도록 하고 있다.

(5) 대륙붕

1) 의 의

대륙붕(Continental Shelf)이란 원래 지질학적인 용어로서 대륙의 주위에 있는 해저는 대개 그 경사를 이루는 바 해안으로부터 대륙단까지를 Haug Robert Mill이 최초로 대륙붕이라고 하였다. 따라서 대륙붕의 크기는 지역에 따라 다르

50) 김용진, “국제연합해양법 협약과 우리나라의 실정법②” 법제 제163호 법제처, 1986년 pp.42~44, 참조.

51) Law of the sea, Report of the Secretary-General(A/50/3/october 1995) p.13

고 미국의 트루만 선언에 따라 중남미를 비롯한 세계 여러 국가가 자기의 국익에 유리한 방향으로 해저를 포함한 해양의 관할권을 주장하였다. 이에 국제연합의 결의에 따라 Geneva에서 회의가 열려 1958년 대륙붕에 관한 협약이 성립되었는데, 동 협약 제1조에서는 대륙붕은 “연안에 인접하되 영해밖에 있는 해상 및 해저지하로 수심이 200미터 이하의 것 또는 그 한도를 넘는 것으로서 천연 자원의 개발이 가능한 곳까지”로 정의하여 지질학상의 용어와는 관계없이 대륙붕의 범위를 확대한 것이다.

그러나 개발이 가능하다는 것이 시점에 따라 다를 뿐만 아니라 단순히 기술적으로 개발이 가능하다는 것인지 경제적으로도 개발할 가치가 있는 것인지가 불명확하였고 이 협약이 유보가입을 인정하였기 때문에 큰 효과를 보지 못하였다. 심해저와 국가가 관할하는 대륙붕간의 구분이 모호한 상황에서 제3차 국제연합해양법회의가 소집되어 대륙붕의 범위와 지위가 결정되었다. 협약에서는 제6부(제76조 내지 제85조)에서 이를 규정하고 있는 바 이는 종래의 대륙붕의 범위보다 상당히 확대된 것이다.

2) 개념 및 경계범위

①개 념

협약 제76조에 규정된 대륙붕의 정의에 따르면 대륙붕이란 연안국의 영해를 넘어 그 육지 영토의 자연적 연장인 대륙변계(continental margin) 외측까지 또는 대륙변계의 외측이 200해리까지 미치지 아니하는 경우에는 영해의 넓이를 측정하는 기선으로부터 200해리까지의 거리에 있는 해저지역의 해저 및 그 지하로 되어 있다. 대륙변계란 연안국 땅덩어리 중 바닷물에 잠긴 그 연안 부분을 모두 포함하는 것으로 좁은 의미의 대륙붕, 대륙사면(continental slope)과 대륙대(continental rise)로 되어 있고, 깊은 바다 속의 해상(ocean floor) 및 그 지하는 포함하지 않는다. 다시 말해서 국제법상 대륙붕은 과거 지질학적 대륙붕에서 시작되어 현재에는 지질학적 대륙변계로 확대되었다.⁵²⁾

52) Supra Note(25), pp82~89

②외측한계 획정

가. 200해리 이내인 경우

협약 제76조에 의하면 대륙붕의 외측한계설정에 있어서 기준이 되는 대륙변계의 외측이 영해기선으로부터 200해리 이내에 위치한 경우에는 200해리까지 설정할 수 있다. 그러나 사실 200해리 이내의 대륙붕이라는 것은 거의 의미가 없다. 대륙붕보다 더 광범위한 관할권을 갖고 있는 경제 수역을 선포할 수 있기 때문이다.

나. 200해리를 넘는 경우

대륙변계의 외측이 영해기선으로부터 200해리를 초과하는 경우에는 다음의 복잡한 조건 내지 기준에 따라 설정한다. 첫째 대륙변계의 외측한계는 대륙사면 하단에서 60해리까지 설정하거나, 대륙붕 외측한계점의 퇴적암의 두께가 대륙붕 외측한계점으로부터 대륙사면까지의 최단거리의 최소한 1%가 되도록 설정해야 한다. 여기서 대륙사면의 하단은 반대증거가 없는 한 경사도가 가장 큰 변화를 이루는 지점으로 한다.

둘째 대륙붕의 외측한계선을 이루고 고정된 점을 가리키는 대륙붕 외측한계점은 영해기준선으로부터 350해리를 초과하지 않거나 또는 2,500m수심을 연결하는 선인 2,500m 등 심선(isobath)으로부터 100해리를 초과하지 못한다. 다만, 해저능선(ridge)의 경우 대륙붕의 외측한계가 350해리를 초과할 수 없으나, 대륙변계의 자연적 구성이라고 인정하는 해저 들출물(plateaux, rises, caps, banks and spurs of the continental margin)의 경우는 예외로 한다. 덧붙여 연안국은 200해리를 넘는 대륙붕을 설정하는 경우, 경도와 위도로 표시된 고정된 점들을 연결하여 그 길이가 60해리를 넘지 아니하는 직선에 의하여 대륙붕의 외측한계를 그려야 한다.

영해기선으로부터 200해리를 넘어서 대륙붕의 외측한계를 설정하려는 연안국은 협약 부속서 II에 의하여 설치하는 대륙붕한계위원회(Commission on the Limits of the Continental Shelf)에 정보를 제공한다. 대륙붕한계위원회는 이를 검토한 다음 대륙붕 외측한계 설정에 관하여 연안국에 권고한다. 연안국이 이 권고에 따라 대륙붕 외측한계를 설정하면 이 외측한계는 확정된다.⁵³⁾

53) 협약 제76조제8항.

3) 경계획정

전세계에 걸쳐서 대륙붕이나 배타적 경제수역의 경계를 획정해야 할 곳은 약 317개에 달한다고 하나 이 가운데 약 20%만이 해결을 보았고 많은 경우 해결되기 어려운 상황에 있다. 이는 해양 자원에 대한 국가의 관심이 고조되는 가운데 연안국들의 이기적 주장이 계속 확대되고 있는 것과 특수한 지리적 상황등에 기인한다. 협약은 1958년 Geneva협약과 판례들을 종합한 데다가 각 국가들의 주장을 절충하여 비교적 간단히 골격적 규정을 두고 있다. 협약 제83조제1항에 의하면 연안이 마주보거나 옆으로 인접한 국가들간의 대륙붕 경계획정에 관하여는 형평스런 해결을 하기 위하여 국제사법재판소규정 제38조에 규정되어 있는 바와 같이 국제법에 기초한 합의에 의하여 실현하도록 한다.

원래 비공식협약 초안에는 중간선(median line)·등거리선(equidistant line) 원칙이 명시되어 있던 것을 정식 협약 초안 채택시에 삭제되었던 것이다. 관계국간 경계획정 합의가 이루어지지 않으면 협약 제15부에 마련되어 있는 분쟁해결 절차에 의하도록 한다. 관계국은 대륙붕 수역 경계획정에 관하여 합의가 이루어질때까지 잠정협정을 체결하도록 노력하여야 하며 최종 협정체결을 방해하지 않도록 해야 한다. 잠정협정은 최종경계획정을 저해하는 것은 아니다. 또한 관계국가들간에 유효한 협정이 있는 경우에는 대륙붕 경계획정에 관련된 문제는 이 협정의 규정에 따라 결정해야 한다.

제84조에 따르면 대륙붕의 외측한계선이나 인접국가들간의 경계선은 그들의 위치를 분명히 하기에 적합한 규모의 지도에 표시해야 한다. 다만 필요한 경우에는 측량 data를 구체화하는 지점들의 지리적 좌표 목록을 경계선 표시 대신에 기재할 수 있다. 연안국가들은 이러한 지도나 지리적 좌표 목록을 적절히 공고하고, 그러한 지도나 좌표목록을 국제연합사무총장에게 기탁하여야 한다. 또한 대륙붕의 외측한계선을 표시하는 경우에는 국제심해저기구의 사무총장에게 기탁하여야 한다.

4) 법적 지위

대륙붕의 법적 지위에 관하여 협약과 1958년 Geneva협약간에는 차이가 없다. 대륙붕체제의 특색은 해저와 그 상부의 법적 체제를 구분하고 있다는 점이

다. 대륙붕수역의 해저에 대해서는 연안국의 자원에 대한 주권·관할권이 지배하고 상부수역 및 상공에서는 제3국의 어업권·항해자유 등 공해의 법적 지위가 인정된다.

①자원관할권

대륙붕은 해저 및 하층토에 있는 자연 자원에 대한 주권적 권리 및 관할권을 주요 내용으로 하는 바 협약 제77조 제1항은 대륙붕 자원에 대한 연안국의 탐사·개발권을 인정하고 제77조 제2항은 이 권리의 배타성을 규정한다. 대륙붕의 자연 자원에는 정착성 생물자원(sedentary species)이 포함된다. 정착성 생물 자원이란 산호, 해면처럼 해저에 부착되어 있거나 묻혀 있는 유기체로서 이동할 수 없는 것 또는 해저 및 그 지하와의 끊임없는 물리적 접촉을 통하여서만 이동이 가능한 것이다.

②해양의 자유

연안국의 자원관할권은 해저 및 그 하층토에만 미치기 때문에 대륙붕의 상부수역이나 그 상공은 공해와 마찬가지로 타국의 자유이용이 인정된다. 그러므로 항해의 자유, 어업의 자유, 과학조사, 전선 및 관선(파이프라인)설치, 상공비행의 자유 등이 인정된다. 다만, 관선을 설치하는 경우 연안국의 동의를 받아야 한다.⁵⁴⁾

③200해리를 초과하는 대륙붕에 대한 징수금

연안국이 200해리를 넘어서 대륙붕 한계를 설정할 경우에는 200해리 밖에서 개발한 광물 등 비생물자원과 관련하여 국제심해저기구에 일정한 비율을 지불해야 한다. 개발 5년간은 지불이 면제되고 6년째는 개발생산액의 1%를 지불하고, 매년 1%씩 증가하되 7%를 초과하지 않는다. 따라서 개발을 시작한지 12년째부터 항상 7%를 지불하게 된다.⁵⁵⁾

54) 협약 제79조

55) 협약 제82조

5) 대륙붕과 배타적 경제수역의 관계

대륙붕에 관한 국제법이 1958년 Geneva협약에서 성문화되고 어느정도 정착되기도 전에 배타적 경제수역이라는 새로운 개념이 등장하였다. 대륙붕이 해저 및 하층토에서 광물자원 및 정착생물자원에 대한 권리만 인정되는 수역인 데 비하여 배타적 경제수역은 비정착성 생물자원을 포함한 모든 자원에 대한 권리가 인정될 뿐 아니라 그 범위에 해저와 상부수역도 포함한다는 데서 대륙붕보다 훨씬 광범위하고 강력한 내용을 갖고 있다. 따라서 연안국의 경우 대륙붕의 내용을 포함하는 배타적 경제수역을 선포하게 되면 그 범위내에서는 대륙붕의 의미가 거의 없게 된다.

배타적 경제수역의 어업에 제한된 범위에서 이웃 국가나 지리적으로 불리한 국가의 참여를 인정하고 있으며 이러한 범위에서 배타성이 제한될 수 있다. 또한 연안국이 경제수역을 설정하지 않는 경우 또는 매우 좁은 범위의 경제수역을 설정하는 경우에 대륙붕이 매우 넓어서 200해리를 넘어서도 계속되는 때에는 대륙붕이 의의가 있을 것이다. 대륙붕은 그 선포여부에 관계없이 처음부터(ab Initio) 당연히 연안국의 대륙붕에 대한 권리가 인정되므로⁵⁶⁾ 이 점에서 연안국의 자원에 대한 주권을 주장하고 해양 투기를 규제하는 등 해양관할권을 행사하는데 대륙붕이 유용할 수 있다.

2. 公海制度

(1) 개념

공해라 함은 특정국가의 관할권에 속하지 아니하는 바다의 부분 즉 배타적 경제수역·영해·내수 또는 군도수역이 아닌 바다의 부분을 말한다. 여기에서 바다의 부분이란 해저는 포함하지 아니하고 그 상부의 수역을 말한다. 그런데 공해의 법적 성질이 무엇인가에 대하여는 여러 주장이 이어 왔는데 그 중요한 것으로는 무주물설(Res Nullius), 공유물설(Res Communis), 공역설(Public Domain) 등이 있는 바, 공해가 무주물 또는 공유물이라기 보다는 특수한 형태의 국제공역

56) 협약 제77조제3항

으로보아 국제사회의 합리적 이용에 제공된다는 후설이 타당하다고 판단된다.

(2) 공해의 자유

종래 공해의 자유라는 서구선진해양국가들의 이해관계에 따라 그 이론이 발전되어 왔으나, 선진해양국가들에 유리한 해양의 자유는 제3세계의 발언권 강화에 따라 좀더 제한적이고 한정적인 것으로 변천하는 과정에 있다고 볼 수 있다. 이에 따라 공해에서의 행위의 제약은 늘어나고 있는 추세이다.

1) 항해의 자유

항해의 자유는 공해의 자유중에서 가장 기본적인 것이다. 그러나 이 자유는 절대적인 것이 아니라 상대적인 자유로서 그 자유는 상당히 제한된다. 공해를 항해하는 선박은 운항규칙을 준수하고 환경오염을 발생시키지 않아야 하며 불법방송을 하여서는 아니된다는 등 의무를 지켜야 한다.

2) 해저전선과 관선의 설치의 자유

인류는 1884년 심해전선협약(Submarine Telegraph Cables Convention, 1884)에 의하여 공해상에 설치된 전선을 보호하도록 하였으며, 1958년 공해에 관한 제네바협약 제2조에서는 해저전선과 관선의 설치권을 공해의 자유의 하나로 포함시켰으며 협약 제87조 제1항에서도 이를 규정하고 있다.

3) 어로의 자유

공해상에서 각 국민은 자유로이 어로작업을 할 수 있다. 그러나 이는 무제한의 자유가 아니다. 각국은 어족자원을 보호하기 위한 협약의 규정과 협약의 정신에 따라 체결되는 각종 조약이 정하는 규정을 준수하여야 하기 때문이다.

4) 인공도서 기타 시설 건설의 자유

제87조는 각국이 공해상에서 인공도서 기타의 시설을 설치할 수 있음을 규정

하고 있다.

5) 과학조사의 자유

제87조는 공해상에서의 과학조사의 자유를 규정하고 있다.

(3) 공해제도와 관련한 각국의 의무

1) 평화적 이용의 의무

협약 제88조는 “공해는 평화적 목적을 위하여 유보되어야 한다”라고 규정하고 있다. 물론 이 규정의 의미가 무엇인지는 애매한 점이 있으나, 평화적 이용에 관한 원칙을 선언한 취지라고 보는 것이 타당하다.

2) 원조제공의 의무

모든 국가는 위협에 대한 원조를 제공하도록 협약 제98조가 요구하고 있다.

3) 노예의 수송금지

모든 국가는 자국선박 또는 자국의 국기를 불법적으로 사용하는 선박이 노예를 수송하지 못하도록 필요한 조치를 취하도록 협약 제99조에서 규정하고 있다.

4) 마약 등의 거래금지

모든 국가는 공해상에서 선박에 의하여 행하여지는 마약 또는 향정신성물질의 불법거래를 금지시키기 위하여 협조하도록 제108조에서 규정하고 있다.

5) 무허가방송의 금지

협약 제109조에서는 무허가방송을 제재하기 위하여 각국이 협조하도록 하고 있다. 그리고 무허가 방송을 한 자에 대하여는 선박의 기국, 시설의 등록국, 중

사자의 국적국, 송신이 수신되는 모든 국가, 허가된 무선통신이 간섭을 받게 되는 국가가 각각 관할권을 행사할 수 있도록 규정하고 있다.

6) 해저전선과 설치에 따른 부담

협약은 각국에 대하여 해저전선·관선의 설치와 관련하여 다음 3가지의 부담을 지우고 있다. i) 각국은 자국선이 공해의 해저전선을 고의 또는 과실로 파괴·파손을 하지 아니하기 위하여 필요한 조치를 취하고 자기의 생명이나 선박을 구조하기 위한 행동으로 그러한 결과가 생긴 경우에는 처벌하지 아니하도록 하고 있다.(제113조). ii) 각국은 공해의 해저전선이나 관선을 소유하는 자국민이 전선 또는 관선을 설치·수리함에 있어서 다른 전선 등을 파괴한 경우 수리비용을 부담할 수 있도록 필요한 법령을 제정하도록 하고 있다(제114조). iii) 각국은 자국의 해저전선·관선의 소유자가 전선 등의 파손을 방지하기 위하여 닻·어망 기타의 어구를 희생시킨 자에게 보상하기 위한 보장을 위하여 법령을 제정하도록 하고 있다(제115조).

7) 해적행위의 재제

인류는 해적행위를 공동의 적으로 보아 제재하고 있다. 협약 제101조는 공해에 관한 제네바협약 제15조와 같이 다음과 같이 정하고 있다.

- 사유의 선박 또는 항공기의 승무원 또는 승객에 의하여 사적목적으로 다음에 대하여 범행된 불법적 폭력·억류 또는 약탈행위
 - 공해상 다른 선박·항공기 또는 동 선박·항공기상의 인원이나 재산
 - 어느 국가의 관할권밖에 있는 선박·항공기 인원 또는 재산
- 당해 선박 또는 항공기가 해적선박 또는 항공기라는 사실을 알고 그 활동에 자발적으로 참여하는 행위.
- 상기 규정된 행위를 교사하거나 고의적으로 방조하는 행위

8) 어업에 관한 의무

어로기술의 발달에 따라 어족자원이 유한한 것이라고 인식됨에 따라 공해상에서도 무한한 어로의 자유를 누릴 수 없게 되었다. 이에 따라 협약 제116조 내지

제120조에서도 공해상의 어족자원을 보호하기 위하여 각국이 지켜야할 사항을 다음과 같이 정하고 있다.⁵⁷⁾

- i) 각국은 자국민에 대하여 공해생물자원의 보존에 필요한 조치를 취하거나 취함에 있어서 다른 국가와 협력하여야 한다.
- ii) 각국은 공해상 생물자원을 보존하기 위하여 협력하되 동일수역에서 생물자원을 이용하는 국가들은 적절한 지역적 어업기구 구성에 노력하여야 한다.⁵⁸⁾
- iii) 허용어획량을 결정하거나 기타의 조치를 함에 있어서 다음을 지켜야 한다.
 - ° 최선의 과학적인 증거를 기초로 하고 개발도상국가의 특별한 요구를 포함한 경제적·환경적 요인에 의하여 제한되고 어로형태·어족간의 상호 의존도 및 최대지속 생산량을 생산할 수 있는 수준으로 한다.
 - ° 어획어종의 관련어종 또는 종속어종의 재생산이 심각히 위협을 받지 않도록 관련 어종 또는 종속어종에 대한 영향을 고려한다.
- iv) 이용가능한 각종 정보와 자료는 국제기구를 통하여 교환되어야 한다.
- v) 해양포유동물의 보존을 위하여 협력하여야 한다.

(4) 공해상에서의 관할권 행사

1) 일반원칙

협약은 공해상의 선박에 대한 관할권의 경우 국제조약으로 특별히 정한 경우를 제외하고는 기국이 행사하도록 제9조에서 규정하고 있다. 그러나 공해상 관할권행사의 기국주의원칙은 절대적인 것이 아닌 바 현행추세가 공해의 자유를 제한하는 방향으로 움직이고 있으므로 본 협약의 해석·이행은 물론 후속 발전과정에서 기국주의에 대한 많은 수정이 시도되리라 예상된다.

57) Supramote(50) 참조

58) 지역어업기구에 관해서는 FAO Summary Information on the Role of International Fisheries Bodies with Regard to the Conservation and Management of Living Resources of High seas (FAO Fisheries Circular No.835) 참조.

2) 임검권(Right of Visit)

협약 제110조는 공해에 관한 제네바협약 제22조의 경우와 같이 어느 국가의 군함이든 외국의 선박에 대한 임검은 할 수 없도록 하되, 다만 다음 협의에 관한 합리적인 사유가 있는 경우에는 군함 등이 임검을 할 수 있도록 하고 있다.

- 선박의 해적행위
- 선박의 노예거래행위
- 선박의 무허가방송
- 피검선박이 외국국기를 게양하고 있으나 사실상 임검군함과 동일한 국적의 선박

3) 추적권

모든 국가는 자국의 관할수역에서 범법혐의 선박을 공해에까지 쫓아가 관할권을 행사할 수 있는 추적권(Hot Pursuit)이 있다고 일반적으로 인정되고 있는 바 이는 국가 관할권이 공해에 까지 미치는 특수한 경우이다.

“Hot Pursuit”에서 Hot라 함은 계속적이라는 뜻과 즉각적이라는 뜻을 모두 포함한 것으로 보인다. 추적권이 1894년과 1924년의 Instiut de Droit International의 해양법 성문화작업을 비롯하여 많은 연구에서 발표되었으며 협약 제111조는 공해에 관한 제네바협약 제23조의 규정과 같다(단지 협약 제111조제2항의 배타적 경제수역에서의 연안국법령을 위반한 경우에 준용한다는 규정이 새로 포함되었다). 즉 연안국은 자국의 관할권이 있는 해역에서 법령을 위반한 외국선박이 있고 군함 또는 군용항공기(정부의 비상업용 선박 및 항공기를 포함한다)를 이용하여 추적을 시작한 경우에는 당해 선박이 공해로 나간 경우에도 계속 추적할 수 있다. 다만, 당해 선박이 다른 국가의 영해에 들어간 경우에는 추적권이 소멸된다.

4) 해상 충돌 사고에 대한 관할권

협약 제97조는 공해에 관한 제네바협약 제11조의 예에 따라 공해상의 충돌 기타의 사고에 따른 형사책임 또는 충돌책임은 선박의 기국 또는 선장·선원의 국적국만이 물을 수 있고 비록 단순한 조사의 목적을 위하여도 기국의 당국이

아닌 자는 선박의 나포 또는 억류를 할 수 없도록 하고 있다. 다만 기국 또는 국적국이 아니라고 하여도 자격등에 관한 증명서를 발급한 국가는 이의 취소 등 증서에 관한 처분을 할 수 있도록 하고 있다.

5) 기타 관할권

공해상에서 어느 국가가 다른 선박에 대하여 행사하는 관할권에는 물론 임검권과 추적권만 있는 것은 아니다. 각국은 공해상에서 일정한 의무를 부담하고 있으므로 그 의무를 부담하기 위하여 필요한 관할권은 당연히 가진다. 즉 해적 및 노예매매의 처벌권은 보편범죄로서 이에 대해서 모든 국가는 체포·처벌할 관할권을 가진다.

6) 관할권에 종속되지 아니하는 선박

협약 제95조 및 제96조는 공해에 관한 제네바 협약 제8조 및 제9조와 같이 군함 및 비상업용정부선박에 대하여는 외국이 관할권을 행사할 수 없음을 규정하고 있다. 그러나 제102조에 의하면 당해 선박의 승무원이 반란을 일으켜 해적 행위를 하는 경우에는 사유의 선박으로 보아 제3국이 관할권을 행사할 수 있다.

(5) 선박의 지위

1) 선박의 국적

공해상의 선박은 자유롭게 다닌다고 하여도 어느 한 국가가 최종적으로 그 선박을 보호하고 제재 등 관할권 행사를 통하여 선박의 질서를 책임질 필요가 있다. 따라서 선박이 어느 국적을 가져야 한다는 것은 당연한 것이다. 이에 협약 제41조에서 모든 국가에게 자국국적의 허용, 선박이 등록, 자국기를 게양할 권리에 관한 조건을 정하도록 하되 국가와 선박간에는 진정관련(genuine link)⁵⁹⁾ 존재하도록 하였으며, 모든 국가는 국기게양권을 허용한 선박에 대하여 증명서를

59) ICJ의 노렘볼 사건에서의 “진전 관련성”을 선박의 국적 기준에 사용함에 대하여 많은 비판이 있다. 물건인 선박의 국적 부여기준은 사람과 다르다는 것과 진정관련성의 애매함 때문이다. 실제 전세계의 운항선박의 많은 수가 “편의치적선”(flag of Convenience)이라는 것은 협약의 국적 규정은 무시되고 있다.

발급하도록 하였다. 여기에서 선박의 국적을 결정하는 요소가 무엇인지가 문제된다. 그 기준으로 제시될 수 있는 것은 1)선박회사의 국적, 2)등록국, 3)승선하는 자의 국적, 4)소유자 또는 선장의 국적 등을 들 수 있다.

2) 선박의 지위

선박은 항해중 1개국의 국기를 게양하여야 하고 공해상에서는 그 국가의 관할권에만 종속되거나 국제협약에 명시적으로 규정된 경우는 그러하지 아니하며, 항해중 또는 기항중의 국기의 변경은 소유권의 진정한 변동 또는 등록변경의 경우를 제외하고는 인정되지 아니하며, 2개 이상의 국기를 게양하는 선박은 다른 국가에 대하여 어느 국적도 주장할 수 없으며 무국적선과 동일시될 수 있도록 규정하고 있다. 진정한 기국의 국기만을 게양하는 선박에 대하여는 특별한 협정·조약이 없는 한 공해상에서 기국 외의 국가는 당해선박에 대하여 관할권이 없음을 명시하였다.

3. 深海底制度

(1) 심해저의 지위

1) 심해저의 개념

협약 제1조의 정의에 따르면 심해저는 연안국의 주권하에 있는 대륙붕의 한계 밖에 위치하는 공해의 해저와 해상(ocean floor) 및 그 하층토를 말한다(제134조제4항). 심해저에는 망간·니켈·코발트·동 등 많은 광물자원, 특히 망간 단괴(nodules)가 매장되어 있다.

2) 법적 지위

심해저와 그 자원은 '인류의 공동유산'이다.⁶⁰⁾ 어떠한 국가도 심해저나 그 자원에 대해 주권이나 주권적 권리를 주장하거나 행사할 수 없다.⁶¹⁾ 그러나 심해

60) 협약 제136조.

61) 협약 제137조.

저의 상부수역과 상공은 공해로서의 법적 지위에 영향을 받지 않는다.⁶²⁾

3) 심해저의 개발

① 개발체제

해저기구(International Seabed Authority)가 인류전체를 위하여 심해저에서의 제 활동을 조직·수행·통제한다.⁶³⁾ 해저기구는 심해저활동 기회의 제공을 비롯하여 그 권한의 행사와 임무의 수행에 있어 차별하지 아니한다.⁶⁴⁾ 그러나 개발도상국·내륙국 및 지적 불리국에 대해서는 협약규정에 의한 특별고려가 주어진다.

② 개발주체

심해저기구 산하 심해저공사(enterprise), 협약당사국 및 그 국민 등 '병행개발체제'(parallel system)를 채택하고 있다.⁶⁵⁾ 해저기구와의 제휴하에 당사국, 국영기업, 당사국이 보증하는 경우 당사국의 국적을 가지거나 당사국이나 그 국민에 의해 실효적으로 통제되는 자연인이나 법인 및 협약 제3부속서의 요건을 충족하는 앞의 모든 주체도 개발에 참여할 수 있다.

(2) 1994년 제11부 이행협정(국제연합 해양법협약 제11부의 이행협정)상 심해저제도

1) 1994년 이행협정의 법적 지위

① 1994년 이행협정과 1982년 국제연합 해양법협약과의 관계

1994년 이행협정은 1982년 국제연합 해양법협약 제11부와 단일문서로 해석되고 적용된다. 그리고 이 협정과 협약 제11부의 규정이 일치하지 않는 경우에는 이 협정 규정이 우선 적용된다.

62) 협약 제135조.

63) 협약 제153조.

64) 협약 제152조.

65) 협약 제153조.

②1994년 이행협정의 효력발생

제11부 이행협정은 40개국이 구속을 받겠다는 동의 표시를 한후 30일 후에 효력이 발생한다.

2) 1994년 이행협정의 내용(해양법협약과의 차이)

①개발제도의 근본적 수정

협약 제151조에는 육지광물생산국을 보호하고 국제광물시장가격을 안정시키려는 취지에서 니켈 연간 소비증가의 60% 범위내에서 심해저개발의 총생산 한도를 제한하도록 되어 있었으나 심해저 개발 및 광물생산을 시장경제원리에 따라 운영한다는 원칙에 따라 제한을 삭제하는등 시장경제원리 도입에따라 협약의 개발원칙을 근본적으로 수정했다.

②당사국들의 비용절감을 위한 제도적 조정

당사국들의 비용을 최소한으로 줄이기 위하여 협약 및 협정하에서 설립된 모든 기관은 비용효율적(cost-effective)으로 운영하도록 하였다. 기관과 보조기관의 설립 및 운영은 필요를 고려하여 점진적으로 추진하되, 국제심해저기구의 초기 기능은 총회, 이사회, 사무국, 법률기술위원회, 재정위원회에 의하여 수행된다.

3) 국제해저기구의 의사결정방법 수정

일반적으로 국제해저기구의 의사결정은 총의(consensus)에 의한다. 협정이 의사결정방법을 수정한 핵심내용은 국제해저기구 이사회의 의사결정과 관련된 거부권 제도이다. 실질 문제에 관한 의결은 협약에서 총의에 의하도록 규정한 경우를 제외하고는 참석 투표 회원의 3분의 2다수결로 정한다. 다만 이사회를 구성하는 어느 그룹내의 다수결에 따른 반대가 있으면 부결된다. 이사회는 36개국으로 구성되는데 5개의 그룹으로 분류된다. 그룹의 거부권제도란, 하나의 그룹

이 이사회의 결정에 대하여 거부권을 행사할 수 있도록 하는 것이다.

4) 기술이전 의무조항 삭제

국제연합 해양법협약상에는 선행 투자자들에게 심해저공사와 개발도상국에 대한 기술이전의무를 규정하고 있었으나 심해저 개발이나 심해저공사에 대하여 시장경제원리를 기초로 한다는 협정의 기본원칙에 따라 이런 조항이 삭제 되었다.

5) 생산정책

국제해저기구의 기본적인 심해저광물생산정책은 건전한 상업원칙에 합치하여야 한다. 이러한 의미에서 국제심해저 활동에 대하여 WTO 체제의 규정이 적용되어 국제심해저 활동에 보조금을 지원해서는 안된다. 또한 심해저에서 생산한 광물과 육지에서 생산한 광물간에 차별이 있어서는 안된다. 협약은 가격변동이나 수출입 변화로 경제적 타격을 입은 육지광물생산국을 위한 경제적 지원제도를 규정하였으나, 협정에서는 별도의 지원이 아니라 국제심해저기구의 행정비용에서 남는 자금과 자발적 기여금으로 경제지원기금을 설립하여 이 기금에서 타격을 받은 육지광물생산국을 지원하도록 하고 있다.

4. 海洋環境保存

(1) 협약상 규정체제

1) 협약 제12부

「해양환경의 보호와 보존」이라는 제목의 협약 제12부의 내용을 개괄적으로 살펴보면 모든 국가들에 대하여 바다 이용에 상응하는 환경보존 의무를 부과하고 있는 바 해양환경의 오염을 방지·경감·통제하기 위하여 필요한 모든 조치를 취하도록 규정한다. 해양환경 보호를 위한 각종 법령 제정은 오염원(source of pollution)에 따라 구분하여 육지로부터의 해양오염, 연안해의 해저활동에서 생

기는 해저오염, 국제심해저 활동에서 생기는 해양오염, 폐기물 투기, 선박오염 등을 각각 국제기준에 비추어 적절한 입법조치를 하도록 규정한다.

2) 기타 해양환경관련 조항

해양환경보존에 관련되는 규정은 제12부 이외에도 협약산재되어 있다. 우선 해양환경의 오염이나 폐기물 투기에 관한 용어설명이 제1조에 상세히 규정되어 있다. 또한 영해의 무해통항에 관한 제19조 및 제21조 규정에도 해양오염 행위는 무해통항이 되지 않는다고 하면서 이를 규제하는 법령 제정을 연안국가에 위임하고 있다. 국제해협의 통과통항제도를 규정한 제42조에서도 해양오염의 방지·경감·통제를 위한 국내법령 제정권을 연안국에 위임하고 있다. 그뿐 아니라 배타적 경제수역의 생물자원 보존에 관한 제61조는 해양환경적 요소를 고려하도록 규정하고 있으며, 공해상의 생물자원 보호에 관한 제119조도 동일하다. 국제심해저개발과 관련하여 제145~147조에서 해양환경 보호라는 별도의 항목을 두어 상세히 규정하고 있다.

(2) 오염원에 따른 규제내용

1) 육상오염원에 관한 규제

육지로부터의 해양오염에 대한 규제에 관하여 협약은 주로 국내입법에 의존하고 있는 바, 협약 제207조는 국가들로 하여금 강, 강어귀, 파이프라인, 기타 배출구를 포함하여 육지로부터 흘러들어오는 해양공해를 방지·경감·통제하는 법령을 채택하도록 규정한다. 다만 이러한 국내법령을 제정함에 있어서 국제적으로 성립된 규칙, 표준, 국제적으로 권장되는 지침 및 절차를 고려하도록 요구한다. 그뿐 아니라 국가들은 해양환경 보존을 위한 그들의 정책을 수행함에 있어서 적절한 지역수준에서 서로 조화를 이루도록 해야 한다.

또한 국제기구나 또는 외교회의를 통하여 육상기인 해양오염을 예방·경감·통제하기 위한 보편적·지역적 규칙 및 절차를 정립하도록 노력해야 한다. 이러한 국제법규 제정에는 지역적 지형의 특색, 개발도상국의 경제적 능력, 개발도상국들의 경제개발의 필요 등을 고려해야 한다. 또한 이러한 국제법규나 표준 등은 필요에 따라 수시로 재검토하여야 한다. 원래 육지로부터 흘러들어오는 해양오염

이 전체의 75% 이상을 차지할 뿐 아니라 특히 연안국에 오염을 발생시키므로 가장 심각한 해양오염원임에도 불구하고 국가관할권이 강하게 작용하는 범위 내에서 발생하는 오염이기 때문에 국가들이 자발적으로 협력하지 않으면 효과적으로 규제하기가 어려운 특색이 있다.

2) 국가관할하의 해저활동으로부터의 해양오염에 관한 규제

해저자원의 탐사·개발활동도 증대한 해양오염의 근원이 될 수 있다. 이러한 해저활동은 국가관할권에 속하는 연안국의 해저활동과 국가관할권 밖에 있는 국제심해저의 활동으로 구분되는데 국가관할권에 속하는 해저활동으로부터 유래되는 해양오염은 다시 두 가지 종류로 나눌 수가 있는 바, 하나는 연안해의 자연가스나 석유의 탐사·개발을 위한 활동에서 생기는 것이고 다른 하나는 자연가스나 석유를 파이프라인을 통하여 육상이나 다른 근해 설비로 이동하는 활동에서 생기는 것이다. 협약 제208조에 의하면 연안국은 그들의 관할권에 속하는 해저활동이나 인공섬, 기타 설치물로부터 발생하는 해양유염을 방지·경감·통제하기 위한 국내법령을 제정해야 하며 동시에 필요한 다른 조치를 취해야 한다. 이러한 국내법규나 조치들이 국제적인 규칙, 표준, 절차보다 덜 효과적이어서는 안 된다. 또한 관계국제기구나 외교회의를 통하여 보편적 또는 지역적 해양환경 보존에 관한 국제법규나 표준 및 절차를 확립해야 한다.

3) 폐기물 투기로 인한 해양오염의 규제

폐기물 투기는 폐기물은 선박·항공기 등에서 고의로 바다로 버리는 것(Dumping)으로, 선박·항공기를 정상적으로 운영하는 과정에서 유출(discharge)되는 폐기물은 이에 포함되지 않는다. 협약 제201조는 이러한 규제 내용을 상세히 규정하고 있다. 우선 국가들은 폐기물 투기로 인한 해양오염을 방지·경감·통제하기 위한 국내법령을 제정해야 하고 그 밖에 필요한 조치를 취해야 한다. 이러한 국내법령 중에는 폐기물 투기의 사전 허가제를 포함시켜야 한다. 폐기물 투기의 경우에도 다른 해양공해와 마찬가지로 국가들은 관계국제기구나 외교회의를 통해 폐기물 투기로 인한 해양공해를 방지·경감·통제하는 국제법규, 표준 및 절차를 제정하여야 한다.⁶⁶⁾ 어느 국가의 영해, 경제수역, 대륙붕에 폐기물을 투하

66) 이에 대한 일반적 국제협약으로서 “덤핑방지에 관한 런던 협약”이 있다.

할 경우에는 그 연안국의 명시적인 사전허가를 받아야 한다. 연안국가는 이러한 폐기물 투하를 허가할 때에는 지리적 상황에 따라 폐기물 투하로 인하여 영향을 받을 다른 국가와 협의한 다음에 허가해야 한다.

4) 선박에 의한 해양공해 규제

선박에 의한 해양오염은 전통적으로 기국의 선박에 대한 배타적 관할권이 지배하는 관계로 보다 효과적인 규제를 하지 못하였던 관계로 협약은 이러한 문제점을 해결하려고 노력하여 기국 이외에 기항국, 연안국가에도 상당한 권한을 주었다. 협약 제211조는 이 문제에 관하여 상세한 규정을 두고 있다. 협약 제211조제1항에 의하여 국가는 해양오염의 방지·경감·통제하는 국제법규 및 표준을 설정해야 하며 해양오염의 원인이 되는 선박사고를 극소화시키기 위하여 항로제도(routeing system)의 채택을 추진시켜야 한다. 협약 제211조제2항에 의하면 해양오염의 방지·경감·통제를 위한 국내법령을 제정해야 한다. 이러한 국내법령이나 표준은 관계국제기구나 외교회의에서 제정한 국제법규 이상으로 효과를 갖는 것이어야 한다. 연안국들은 영해상의 관할권을 행사하여 무해통항을 해치지 않는 범위에서 외국선박에 의한 해양공해를 규제하는 법령을 채택할 수 있다. 그리고 연안국들은 배타적 경제수역에서 선박에 의한 해양오염에 관한 법령을 제정할 수 있다. 이 법령은 관계 국제기구나 외교회의를 통해 성립된 국제법규 및 표준에 합치고 또한 그러한 법규나 표준을 적용하기 위한 것이어야 한다.

5) 대기로부터의 해양오염에 관한 규제

협약 제212조에 의하면 국가는 대기로부터의 또는 대기를 통한 해양오염공해의 방지·경감·통제를 위하여 그들의 관할권에 속하는 대기권 상공 및 등록 항공기에 적용되는 국내법령을 제정하고 기타 필요한 조치를 취하여야 한다. 또한 국가들은 관계 국제기구나 외교회의를 통해 대기를 통한 해양오염의 방지·경감·통제를 위한 보편적·지역적 국제법규, 표준 및 절차를 확립하도록 노력해야 한다.

(3) 해양환경 관련법규의 집행

해양오염 행위는 단속·처벌되어야 하는 바 이런 집행권한의 주체로서는 선박국 적국, 연안국, 기항국 등이 있다.

1) 기국의 집행

기국, 즉 선박의 국적국가는 소속 선박에 대하여 해양오염을 방지·경감·통제하는 국제법규 및 국내법령을 집행하기 위하여 필요한 모든 조치를 다해야 한다. 소속 선박의 법규위반 장소가 어디든지 상관하지 않는다. 특히 기국은 선박을 검사할 때 선박의 구조·장비·승무원·디자인 등이 국제법규의 요건을 충족하지 않는 경우에는 이를 충족할 때까지 항해를 금지시켜야 한다.

소속 선박이 해양오염 규제를 위한 국제법규와 표준을 위반한 경우에는 위반장소 및 공해발생 장소와 관계없이 즉시 조사를 시작하고, 적절하다고 판단되는 경우에는 소추절차를 진행시켜야 한다. 위반수사를 진행하는 기국은 다른 국가의 협력이 필요한 경우, 도움을 요청할 수 있고 다른 국가는 기국의 적절한 요구에 응하도록 노력해야 한다. 그뿐 아니라 다른 국가의 서면요청이 있으면 기국은 소속선박의 위반 여부를 조사해야 하며 충분한 증거가 있으면 지체없이 소추절차를 진행해야 한다. 이때 기국은 서면요청국가 및 관계 국제기구에 대하여 자신이 취한 행동과 그 결과를 즉시 알려주어야 한다. 이런 정보는 모든 국가에게 개방되어야 한다. 기국이 소속선박의 위협에 대하여 적용하는 처벌은 위반의 재발을 막을 만큼 엄격한 것이어야 한다.

2) 기항국에 의한 집행

기항국은 항구에 스스로 들어온 외국선박에 대하여 해양오염 관계 조사를 할 수 있으며 증거가 명백한 경우에는 그 선박이 기항국의 내수, 영해, 배타적 경제수역에서 해양오염을 규제하는 국제법규를 위반하여 유출시킨 공해에 대해 소추절차를 개시할 수 있다. 다른 국가의 관할수역에서 발생시킨 해양공해에 관하여는 그 연안국가나 기국, 피해국가 또는 피해의 위협을 받는 국가의 요청이 있어야 소추절차를 개시할 수 있다. 또한 이러한 요청이 있으면 기항국은 가능한 한 이에 응하여야 하며 마찬가지로 다른 국가들도 기항국이 수사하겠다고 요청해

오면 이에 응하여야 한다. 항구에 들어온 선박이 감항성에 관한 국제법규 및 표준에 위배하고 해양오염을 발생시킬 위험이 있다고 판정되면 기항국은 그 선박의 항해를 중지시키는 행정조치를 취해야 한다. 이러한 경우 항구국은 선박을 가장 가까운 선박수리소에 가도록 하며 위반원인을 제거한 다음, 계속 항해하도록 할 수 있다.

3) 연안국에 의한 집행

연안국가 항구에 자발적으로 들어와 있는 외국선박이 국제법규에 따라 채택한 연안국의 국내법령을 위반하는 경우, 이 위반이 그 영해, 경제수역, 대륙붕에서 범해진 경우에는 소추절차를 개시할 수 있다. 영해를 항해하는 선박이 항해중에 선박에 의한 해양오염을 규제하는 국제법규에 따라 제정된 연안국가의 국내법령을 위반하였다고 믿을 만한 분명한 근거가 있을 경우에는, 그 연안국가는 영해의 무해통항권에 저촉되지 않는 범위에서 위반혐의선박에 대하여 조사를 할 수 있고 증거가 명백한 경우에는 선박 억류를 포함하여 소추절차를 추진할 수 있다.

한편 어느 국가의 배타적 경제수역이나 영해를 항해하는 선박이 그 국가의 배타적 경제수역에서 국제법규에 따라 제정한 오염규제법령을 위반하였다고 믿을 만한 확실한 근거가 있을 경우에는 해당연안국가에서 그 선박에 대하여 선명, 등록항, 지나온 항구, 다음 도착항구, 기타 위반을 밝히는 데 필요한 정보를 요구할 수 있다. 그뿐 아니라 중대한 해양공해를 야기시키거나 위협하였다고 혐의를 받는 경우 그 선박이 위에서 말한 정보를 제공하지 않거나, 제공된 정보가 사실과 다르거나, 기타 정당한 이유가 있을 때에는 그 선박에 대해 조사를 할 수 있다. 이와 같은 조사를 통하여 그 선박이 배타적 경제수역에서 연안국가의 오염 규제법규를 위반하였고, 이로 인해 연안국에 큰 손해를 발생시켰으나 위협하였다는 객관적 증거가 분명한 경우에는 그 선박의 억류를 포함하여 소추절차를 개시할 수 있다. 그러나 관계 국제기구의, 또는 다른 합의를 통해 적절한 소추절차가 성립되었고 재정적 담보조치를 취한 경우 연안국가는 그 선박의 항해를 계속하도록 해야 한다.

(4) 해양환경 관할권 남용방지를 위한 제도

위에서 본 바와 같이 협약은 해양환경의 보존과 보호를 위해 강력한 국제법규를 설정하였으며 기국에 주로 의존하였던 전통 국제법에서 과감히 탈피하여 기

항국 연안국가에 규제권을 대폭 부여하고 있어 이러한 규제권은 남용되어 항해 등이 제약될 가능성이 있기 때문에 협약은 각 국가의 권한 남용을 방지하기 위하여 여러가지 배려를 두고 있다.

1) 소추절차의 공정

우선 권력남용을 방지하기 위하여는 국제법규의 위반에 대한 처벌을 결정하는 소추절차가 공정해야 한다. 협약 제223조는 이런 목적 밑에서 다른 국가나 관계 국제기구, 기국, 피해국가 등의 대표가 참석하여 국제법 및 국내법상 권리·의무를 행사할 수 있도록 하고 있다.

2) 집행기관

해양환경의 보호는 절실히 요구되지만 동시에 아무나 국제법규의 위반을 처리하게 한다면 항해의 자유가 크게 위협받을 수 있다. 이러한 위협을 막기 위하여 협약 제224조는 외국선박에 대한 규제법규 집행권한을 정식 국가당국에만 국한시킨다. 관계국가기관, 군함, 군용항공기, 기타 이런 목적하의 정부 공용임을 분명히 표시한 선박이나 항공기만이 집행을 담당할 수 있다.

3) 집행으로 인한 역효과방지 의무

외국선박에 대해 해양공해 규제법규를 집행함에 있어서 해양안전을 위협스럽게 하거나 다른 선박에 위협을 발생시켜서는 안된다. 그리고 선박을 안전하지 못한 항구로 유도하거나 해양환경을 불합리한 위협에 노출시켜서도 안된다.

4) 외국선박에 대한 조사권의 제한

협약 제226조는 외국선박에 대한 조사권의 남용을 방지하기 위한 그 조사권을 제한하고 집행절차를 상세히 규정하고 있다. 우선 국가들은 외국선박을 해양오염 규제법규의 위반과 관련하여 조사한다는 구실 아래 장기간 억류해서는 안된다. 제1차 조사에서는 보통 선박이 국제법상 갖추어야 할 선박서류나 기록을 조사하는 데 국한시켜야 한다. 제1차 조사를 한 결과 선박의 상태나 장비가 선

박서류에 기재된 것과 크게 다를 경우 또는 선박서류 내용이 위반혐의를 확인하거나 증명하는데 충분치 못한 경우, 또는 선박이 유효한 선박서류나 기록을 갖추지 못한 경우에만 정밀수사를 하기 위하여 제2차 조사를 할 수 있다. 조사를 한 결과 외국선박이 해양오염 규제법규에 위반하였음이 드러난 경우에도 적절한 보증금 납입과 같은 합리적 절차를 거쳐 외국선박을 풀어주어야 한다. 다만 해양환경을 손상시킬 불합리한 위협이 있을 경우에는 외국선박의 석방을 거절하거나 가까운 선박수리소로 가는 조건하에 풀어줄 수 있다.

5) 소추절차의 중지 및 제한

협약 제228~231조는 해양오염을 규제하는 국내법령·국제법규의 위반에 대한 처벌관계를 결정하기 위한 소추절차에 상당한 제한을 두고 있다. 우선 그 위반이 연안국가의 영해 밖에서 일어났고, 소추절차가 시작된 지 6개월 이내에 기국이 소추절차를 다루는 경우에는 이를 중지해야 한다. 다만 연안국가에 대한 중대한 손해를 발생시켰거나 기국이 해양오염 규제법규의 집행의무를 계속 무시하는 경우에는 소추절차를 중지할 필요가 없다. 한편 소추절차를 인계받은 기국은 그 절차기록 및 결과를 앞서 소추하던 국가에 통보하여야 한다. 그리고 이 협약상의 규정과는 별도로 해양오염으로 생기는 손해배상을 위하여 일반 민사소송절차를 진행할 수 있음은 물론이다. 또한 영해밖에서 외국선박이 범한 해양오염 규제를 위한 국내·국제법규의 위반에 대하여는 벌금형만을 과할 수 있다.

6) 과잉조치에 대한 책임

해양오염을 규제하는 국내법령 및 국제법규를 집행하는 과정에서 국가들이 합리적 비례원칙을 넘어서 과잉조치 내지 불법조치를 취함으로써 발생한 손해에 대하여는 배상책임이 있다. 국가들은 국내법원에서 이런 배상청구를 할 수 있도록 하여야 한다.

5. 其他 規定

(1) 해양과학 조사⁶⁷⁾

1) 해양과학조사의 일반원칙

해양 과학조사행위가 활발 해짐에 따라 이를 질서있게 규제할 필요가 있고 해양 관할권이 다른 여러 수역으로 구분됨에 따라 여러 관할권과의 조화가 필요하고 또한 바다를 이용하는 다른 행위와도 사전에 균형을 이루도록 해야 한다. 이러한 이유에서 협약은 13부에서 이에 관하여 상세히 규정하고 있다. 협약은 모든 국가나 국제기구의 해양과학조사권을 인정한 다음, 이러한 과학조사행위수행에 지켜야 할 기본원칙을 제시하고 있다. 그 원칙은 평화적 목적, 적절한 방법과 수단 사용, 다른 합법적 바다이용과의 조화, 해양법규 및 환경보호법규의 준수이다.

2) 수역별 해양과학조사의 수행

①영해에서의 해양과학조사

영해상의 과학조사에 관하여는 연안국가가 배타적 권한을 갖는다. 구체적으로 말해서 과학조사의 규칙제정, 허가, 수행 등 모든 권한을 연안국가가 배타적으로 행사한다. 그러므로 다른 국가가 국제기구는 연안국가의 명시적 동의를 얻어야만 그 영해에서 과학조사를 할 수 있다.

②배타적 경제수역 및 대륙붕에서의 해양과학조사

배타적 경제수역이나 대륙붕에서도 연안국이 해양과학조사의 규제·허가권을 갖고 있다. 다른 국가나 국제기구는 연안국가의 동의를 얻어서 해양과학조사를 할 수 있다. 일단 동의를 받은 뒤에도 관계법규를 위반하거나 또는 현저하게 조사계획을 변경한 때에는 연안국은 해양과학조사의 정지 내지 중지를 요구할 수

67) 이와관련, 우리나라는 94년도에 해양과학조사법을 제정, 협약규정을 국내적으로 수용하고 있다.

있다. 또한 조사에 대한 허가를 철회할 수 있는 구체적인 경우로 제246조에서 규정하고 있다. 배타적 경제수역이나 대륙붕에서 해양과학조사를 수행하려면 늦어도 해양과학조사를 실시하기 6개월전에 그 계획의 방법과 성격, 사용될 방법 및 수단, 명확한 지리적 위치, 조사선박의 진입과 최종퇴거 예정일자, 후원기관 및 사업수행자, 조사사업에 대한 연안국의 참가범위 등을 알려주어야 하는 정보 제공 의무가 있다. 또한 해양과학 조사를 수행하는 도중 연안국이 요구하면 수행 국가나 국제기구는 가능한 한 조속히 중간보고서를 제출하고 조사가 끝난 다음에는 최종보고서를 제출해야 한다.

(2) 도서 및 군도

1) 도서제도

①섬의 법적 정의

섬의 정의는 그것이 자연적으로 형성된 것으로서 밀물시에 해면위로 드러나야 한다는 것이다. 이는 1958년 영해 및 접속수역에 관한 Geneva협약 제10조에서 성문화되었고 협약 제121조 제1항에서도 동일한 규정을 두었다. 즉 섬이라 밀물시에 수면에 노출되어야 하며 바닷물에 싸여 있는 자연적으로 형성된 육지라고 한다. 협약은 따라서 인공섬, 해상 설치물(installations) 및 구조물(structures)은 섬의 지위를 갖지 아니하며 그 자체의 영해를 갖지 아니하며, 영해, 배타적 경제수역 또는 대륙붕의 경계획정에 영향을 미치지 아니한다고 규정한다. 바닷물로 둘러싸이고 썰물시에 수면에 노출되나 밀물시에는 수면 아래로 잠기는 자연적으로 형성된 육지를 간출지 또는 간조노출지(low-tide elevation)라 하여 섬과 구별하였다. 다만 협약 제13조에 의하면 간조노출지의 전부 또는 일부가 본토 섬으로부터 영해의 폭을 초과하지 아니하는 거리에 위치하는 경우에 그 간조노출지의 저조선(low-water line)이 영해의 폭을 측정하기 위한 기점으로 사용될 수 있다고 한다.

②섬의 법적 체제

가. 각종 수역 설정권

1958년 대륙붕에 관한 협약 제1조(b)에서는 섬의 연안국에 인접한 해저수역

의 해저 및 그 지하에 관하여 대륙붕을 인정하였고 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약 제10조제1항은 섬이 영해를 가진다고 규정하였다. 협약 제121조제2항에서도 섬은 다른 육지영토와 마찬가지로 그 주변수역에 관하여 영해, 접속수역, 배타적 경제수역 및 대륙붕을 설정한다고 규정한다.

나. 사람이 살 수 없는 섬

협약은 섬에 각종 수역을 설정하는 경우에 1958년 Geneva협약에는 없던 새로운 중요한 예외규정을 두고 있다. 즉 인간이 거주할 수 없거나 독립적인 경제생활을 영위할 수 없는 도서는 자체의 배타적 경제수역이나 대륙붕을 가지지 못한다고 규정한 것이다.

2) 군도수역

① 군도수역의 정의와 범위

군도수역(archipelagic waters)이란 대양상의 군도국가에 인정되는 특수수역으로, 여기서 군도란 대양상의 군도만을 의미하며 연안의 군도는 포함되지 않는다. 협약 제46조에 의하면 군도국가란 그 전체가 하나 또는 그 이상의 군도로 형성된 국가를 말하며 군도 이외의 섬을 포함할 수 있다고 규정한다. 또한 군도란, 섬·해양공간 기타 자연적 물체가 지리적·경제적·정치적 일체를 이루거나 역사적으로 그렇게 간주되어 온 것을 의미한다. 예를 들면 필리핀·인도네시아·피지 와 같은 다수의 도서로 이루어진 국가를 말한다. 이런 군도국가는 군도기선을 그어, 그 내륙 수역을 군도수역으로 만들 수 있다.

즉 군도수역은 다른 나라들의 해상교통을 저해할 염려가 있으므로 세심하게 규정하고 있다. 이 바깥쪽 한계선은 군도 중에서 가장 바깥쪽에 있는 섬들의 외측 돌출부와 군도상에 발견되는 암초들을 연결하는 기준선으로서, 이 수역 안에 있는 바다의 표면적과 육지의 표면적의 비율이 1:1에서 9:1 사이에 들도록 설정하여야 한다. 그뿐만 아니라 필요에 따라 직선기준선을 긋는 경우에도 직선군도 기준선 한 개의 길이가 100해리를 초과할 수 없다. 단 총기준선 수의 3% 내에서 예외를 인정하되 이 경우에는 125해리를 초과하지 못한다. 이 군도 기선을 기준으로 그 바깥쪽으로 영해, 배타적 경제수역, 대륙붕이 설정된다.

②법적 지위

군도수역은 영해 안쪽에 위치하므로 내수와 같지는 않아도 상당히 강력한 연안국의 관할권이 미친다. 협약 제49조에 의하면 군도국가의 주권은 수심이나 육지에서의 거리와 관계없이 군도수역, 그 해저 및 지하와 그 상공에 미친다. 다만 이러한 군도국가의 관할권은 국제법에 따라 통제되는 관할권으로 타국의 전통적인 어업권·해저전선 기타 조약상의 권리를 인정해야 하며, 이런 권리의 조건 및 행사범위 등은 관계국간의 협정에 의하여 정해야 한다. 군도수역과 관련하여 특히 문제되는 것은 제3국의 군도수역에 대한 항해자 유보장이다. 이를 위해 협약은 제52조에서 무해통항권(innocent passage)을 인정하고 있다. 또한 제53조에서 무해 통항을 보완하기 위해 군도수역 내에 항로대 및 공중항로대를 설정할 수 있도록 규정하고 있다.

6. 紛爭解決節次

(1) 평화적 해결의 원칙

해양법상의 분쟁도 일반국제법상의 분쟁과 마찬가지로 평화적으로 해결하여야 한다. 협약 제279조는 해양법협약의 해석 및 적용에 관하여 발생하는 분쟁을 평화적으로 해결하여야 한다고 규정하고 있으며 그 방법에 있어서는 당사자들의 자유로운 선택을 존중하고 있다. 아울러 협약은 분쟁해결 방법별로 상세한 절차를 마련하고 있는데 부속서 V는 조정절차, 부속서 VI은 국제해양법재판소, 부속서 VII 은 중재재판, 부속서 VIII은 특별중재에 대하여 각각 상세하고 있다. 물론 이와 별도로 분쟁당사국이 합의한 특별한 분쟁해결절차에 따라 분쟁을 해결할 수 있음은 물론이다.

(2) 협약상 분쟁해결절차의 특색

1) 조정(conciliation)

협약은 당사자들의 분쟁해결을 쉽게 하기 위하여 여러가지 방법을 제시하고

있는데 협약이 제시하는 고유의 분쟁해결제도는 크게 나누어 조정절차와 강제절차로 구분할 수 있다. 여기서 말하는 조정절차는 협약의 고유제도로서 부속서 V에서 상세히 규정하고 있다. 조정절차의 결과인 보고서는 당사자들에게 구속력이 없기 때문에 분쟁해결수단으로서는 불완전하지만 국가들이 사법적으로 구속당하기를 꺼려하는데 대한 대안으로서 규정되어있다.

2) 국제사법재판소(ICJ)

협약 제287조제1항은 협약 당사국이 국제재판에 대한 강제관할권을 수락하는 경우, 선택가능한 분쟁 해결수단으로 ICJ를 규정하고 있다. ICJ의 구성·절차 등에 관해서는 국제연합헌장 및 ICJ규정에 따른다.

3) 국제해양재판소(International Tribunal for Law of the Sea)

해양법 분야에 공인된 권위와 능력이 있는 인사중에서 선발된 독립된 자격의 21명의 재판관으로 구성된다. 이들 중에 동일 국적의 재판관은 2명을 초과할 수 없고 또 지역적 안배를 위하여 국제연합 총회가 설정한 각 지리적 그룹에서 적어도 3명 이상의 재판관을 선출하여야 한다. 재판에 필요한 재판관의 정족수는 11명이나, 3명 이상으로 구성된 특별재판부에서도 재판이 가능하고 분쟁당사자들이 특별재판부의 심리를 원하는 경우는 특별재판부가 재판할 수 있다. 재판소 서기앞으로 보낸 사건회부에 관한 특별협정의 통고나 서면 신청으로 절차가 개시된다. 심리는 재판장 또는 부재판장의 주재로 진행되며 공개가 원칙이다. 참석한 재판관의 과반수로 판결 결정하며 가부 동수인 경우에는 재판장이 결정한다. 이 판결은 종국이며, 상소는 불가하다. 소송비용은 각 당사자 부담하는 것이 원칙이다.

4) 중재법원(Arbitration)

협약을 제7부속서에서 중재재판에 관련하여 규정하고 있는바, 해양 분쟁해결의 한 방법인 협약상 중재제도를 설명한다.

①중재관 명부 작성

각 협약당사국은 각4명 이하의 중재관을 지명하여 국제연합사무총장은 이러한 중재관 명부를 기록 보존한다. 중재관의 자격은 해사에 경험이 풍부하고 공정성, 능력 및 성실성에 있어서 높은 평판이 있는 자이어야 한다.

②중재법원 구성

소송을 제기하려는 당사자는 가급적 중재관 명부에서 중재관 1인을(자국민도 가능) 임명하여 소의 원인과 취지를 타방 당사자에게 통고하여야 한다. 통고를 받은 타방 당사국은 30일 이내에 역시 한명의 중재관을 선임한다. 30일 이내에 선임이 이루어 지지 않을 때에는 다시 2주 후 제소국의 요청으로 국제해양법재판소 재판장이 중재관을 임명한다. 양 당사국은 서로 합의하여 추가적으로 3명의 중재인을(원칙적으로 제3국인으로 함) 선임하고 이들중에서 재판장을 임명한다.

③심리 절차규칙 결정

분쟁 당사자가 달리 합의하지 않는 한, 중재법원이 양 당사자에게 공평한 절차규칙을 적용한다.

④판정의 효력

중재법원의 판정은 구속적이며 종국적이다. 단, 당사자가 미리 합의하는 경우에는 상소가 가능하다.

⑤비 용

중재관이 보수를 포함한 소송 비용을 당사자가 부담함이 원칙이다.

5) 특별중재재판(Special Arbitration)

과학적·기술적 사항관련 분쟁에 대처코자, 협약은 특별중재를 제8부속서에서 규정하고 있다.

①판할사항

어업, 해양환경보호, 해양과학조사, 선박 및 투기에 의한 오염문제, 항해문제만을 재판한다.

②전문가에 의한 중재

국제연합 식량농업기구(FAO), 국제연합환경계획(UNEP), 정부간 해양과학위원회, 국제해사기구(IMU)는 각 분야의 전문가의 명부를 작성 보관한다.

③중재절차

소송을 제기하려는 당사자는 두명의 중재관을 선정하여 타방 당사자에게 통고(1명은 자국민 가능) 한다. 통고를 받은 타방 당사자는 역시 두명의 중재인을 선정한다. 일정 기간내에 선정이 이루어지지 않으면 유엔사무총장이 선임한다. 두 당사자는 서로 합의하여 특별중재 법원의 재판장을 선출(총 중재인 5명) 한다.

④분쟁 심리절차 규칙

분쟁당사자가 달리 합의하지 않는 한, 중재법원이 결정한다.

⑤중재판정의 효력

종국적이며, 구속적이다. 단, 당사자가 미리 합의하는 경우에는 상소가 가능하다.

⑥비용

중재인의 보수를 포함한 중재비용은 당사자가 부담한다.

⑦기타 특별중재법원의 관할권

양 당사국이 합의하면 어업 해양환경보호, 해양과학조사, 선박 투기에 의한 오염 등과 관련하여 분쟁당사자는 분쟁을 야기하는 사실에 대하여 조사하고 사실을 확인할 수 있으며 이 결정은 중국적이다. 또한, 양 당사국이 요청하면, 중재법원은 구속력 없는 권고를 할 수 있다.

(3) 강제절차의 선택과 배제

1) 원칙

협약은 제15부 제2절에서 협약당사국에 대한 해양 분쟁에 관한 강제관할권 규정을 두고 있다. 이는 ICJ의 경우 선택 조항을 임의로 수락하는 국가에게만 강제관할권을 가지는데 비해 본 협약이 가지는 진일본한 측면이다. 구속적 강제 분쟁해결절차란 동일한 분쟁해결 절차를 선택한 분쟁의 일방당사자의 제소가 있으면 타방 당사자가 의무적으로 이에 응하여야 하는 강제적 분쟁해결 절차를 의미한다. 동 강제절차에서 내려진 판결·판정은 양 당사국에게 대한 구속력을 가진다. 즉 제286조에 따르면 협약의 해석·적용에 관해서는, 제소당하는 경우, 별도의 규정이 없는 한 아래와 같은 분쟁해결기관을 통하여 재판을 받아야 한다. 또한 타당사국을 상대로 제소할 수 있음은 물론이다.

2) 선택

각 당사국은 분쟁해결 기관으로서 다음 네 가지중 하나 또는 그 이상을 선택하여야 한다.(협약 제287조)

- ° 국제해양법재판소(부속서 VI에 따라 설치 예정)
- ° 국제사법재판소(ICJ)
- ° 중재법원(부속서 VII에 의거 구성토록 됨)
- ° 특별중재법원(부속서 VIII에 의거 구성토록 됨)

강제절차의 선택 방법과 시기는 서명, 비준, 가입시나 그 이후 언제라도 가능하며 서면 선언으로 선택한다. 선언은 취소한 후에도 3개월간 유효하다. 심해저 관련분쟁은 강제절차 선택선언과는 무관하며, 일방 당사자의 요청에 의한 심해저 재판부의 강제관할권이 인정된다.

3) 강제적 해결절차의 예외

협약 제15부 제3절에서 규정하는 바, 일방 당사자의 제소가 있어도 이에 응하지 않을 권리가 인정되는 경우는 다음 세 가지이다.

- ° 배타적 경제수역 및 대륙붕에서의 해양과학조사에 대한 규제, 허가, 동의 등 연안국의 권리와 자유재량(§ 246)의 행사와 관련된 분쟁
- ° 배타적 경제수역 및 대륙붕에서의 해양과학조사에 대해 연안국이 적법하게 (§ 253) 내린 중지 또는 정지 명령.

그러나 연안국이 그 권한을 남용한다고 주장되는 경우에는 일방 당사자의 요청에 의해 강제적 조정절차에 회부될 수 있다. 그러나 이 경우에도 그 조사가 천연자원의 개발과 굴착공사를 하거나 인공섬 설치 등을 수반하는 경우에 타국의 해양과학조사에 대한 동의를 유보할 연안국의 권리(§246) 및 200해리를 넘는 지역에서 연안국이 특수지역을 선포하여 동의를 유보할 권리는 강제조정에도 회부될 수 없다.

- ° 어업분쟁이 배타적 경제수역내 생물자원과 관련된 연안국의 주권적 권리와 관련된 경우로서 예컨대, 허용어획량, 자국 어획능력, 잉여량배분 및 어업자원 보존을 위한 연안국의 자유재량 관련사항은 강제관할로부터 배제가 가능하다.

그러나 연안국이 어업자원 보존에 대한 그 의무를 현저히 무시하거나 잉여량 배분에 관한 권리를 남용하는 경우에는 강제조정에 회부될 수 있다. 다음 네가지 사항의 경우에 협약의 서명·비준(가입) 또는 언제라도 선택하여 강제 관할 대상으로부터 제외시킬 수 있다.

- ° 정부 선박, 항공기 등에 의한 군사활동
- ° 대륙붕, 배타적 경제수역에서의 해양과학조사 및 어업과 관련한 연안국의 주권적 권리 또는 관할권의 행사를 위한 법집행활동 관련 분쟁
- ° 유엔 안보리가 그 분쟁과 관련하여 활동을 하고 있는 경우
- ° 인접 또는 대항하는 국가간 영해, 배타적 경제수역, 대륙붕 경계획정 및 역사적 만, 권원에 관한 분쟁의 경우에는 일방 당사자의 요청에 의해 강제조정 가능하다.

그러나 그 분쟁이 육지 또는 섬에 대한 주권이나 기타 권원에 대한 분쟁과 관련된 때에는 강제조정을 할 수 없다.

IV 海洋法協約의 批准에 따른 國內法 整備

1. 協約의 國內적 시행을 위한 國內법 정비

양법 협약은 1995년 12월 현재 국회로부터 비준동의를 기다리고 있으며 그후 적절한 시점에 국제연합 사무총장에 그 비준서가 기탁될 것이다. 동 협약은 비준서를 기탁한 날로부터 30일 후에 우리나라에 대하여 효력을 발생하게 된다. 협약을 시행하는 경우에 기존에 우리나라 해양관계를 규율하는 법규와의 저촉 또는 보완을 검토하여야 하고 협약에서 정하는 연안국의 권리·의무를 적절히 이행하기 위한 국내적 조치도 고려하여야 할 것이다.

국제조약의 시행과 관련하여 헌법 제6조는 “헌법에 의하여 체결·공포된 조약은국내법과 같은 효력을 가진다”라고 규정함으로써 국제조약의 법규성을 선언적으로 규정하고 있으나 개별 조약의 시행방법·절차는 아직 확립되지 않는 상황이다. 다만, 관례에 따르면 조약을 시행하기 위하여 국내법을 정비하는 경우는 ①조약과 저촉되는 국내법을 개정, ②조약 시행을 보완하기 위한 세부규정을 규정, ③조약에서 국내법으로 정하는 위임한 사항을 입법화, ④조약규정이 추상적인 경우에 해석을 국내법에 반영하기 위한 입법화 등으로 분류할 수 있겠다.

실제로, 조약에 대한 일반인들의 접근이 그다지 용이하지 않고 그에 관한 정보 획득 역시 그러하다는 점을 고려해 볼 때, 가급적 조약내용이 관련 국내법에 반영되도록 조치하는 것이 대국민 법제서비스의 차원에서 바람직하다는 점을 두말할 여지가 없다. 즉, 헌법상 국내법과 동일한 효력을 가진다고 규정되어 있다고 모든 조약이 무조건 그 자체만으로 국내적으로 집행될 수 있는(self-executing) 성격을 가지고 있다고 볼 수는 없기 때문이다. 국제사회가 만들어낸 조약이라는 법규가 각 개별국에서 시행되기 위해서는 당해 주권국가의 입법적·행정적·사법적 도움이 없이는 불가능하기 때문에 조약은 국내법제와 불가분의 관계를 가지는 것이다.

해양법 협약은 소개한 대로 방대한 장전이니 만큼, 그 시행을 위한 국내법 정비는 앞서 언급한 네가지 모든 유형에 해당한다고 할 수 있다. 아래에서는 해양법 협약과 관련되는 법제정비 내용을 검토하고자 한다.

2. 영해 및 접속수역 제도

(1) 영해법제 정비 검토

우리나라는 해양법 협약이 채택되기 전인 1977년 12월 31일 「영해법」을 제정·공포 하였다.⁶⁸⁾ 동법 제1조에서 12해리 영해폭을 규정함에 따라 우리나라는 협약에서 정하는 12해리 영해를 선포한 국가에 속하게 되었다. 그밖의 규정으로는 영해기선, 영해경계획정 기준, 무해통항제도, 국제해협의 통항제도, 벌칙기타를 규정하고 있는 바, 기본적으로 협약 규정을 충실히 반영하고 있어 협약과 별다른 저촉 소지는 없는 것으로 판단 된다. 다만, 외국선박의 무해통항제도와 관련하여 영해법 제5조제1항 우단에서 외국“군함”과 “비상업용정부선박”의 영해내 무해통항은 3일전에 사전통고를 요구하고 있어 협약상 무해 통항제도와 저촉된다는 주장이 제기될 수도 있을 것이다.

사실, 협약 교섭과정에서 마지막까지 미타결 과제로 남았던 것이 바로 군함의 무해통항인정문제이다. 포함외교(Gun Boat Diplomacy)능력을 갖추고 있거나, 스스로 그런 종류의 국가라고 생각하고 있는 미국·소련·영국 등은 군함의 무해통항은 인정되며 이에 대한 이러한 종류의 제약, 즉 무해통항 사전 허가제, 또는 사전통과제는 허용될 수 없다고 주장하였다.⁶⁹⁾ 이에 대하여 알바니아, 중국, 이란, 말타, 북한, 파키스탄 등 개도국들은 자국의 안전보장을 위하여 군함의 무해통항을 적절히 규제할 수 있는 연안국의 주권을 주장하였다. 어찌되었든 협약 채택시까지 이에 관한 명백한 결론이 없었다는 것은 주지의 사실이다. 앞서 언급한 ISNT 제29조에서는 무해통항에 관한 규정이 “군함에도 적용된다”고 규정함으로써 이 문제를 정리하는 듯 하다가 RSNT에는 이에 대한 반대에 부딪혀 이 조항이 삭제 되었다. 회의 막바지에 군함의 통항에 관한 사전 허가·통고제를 규정할 수 있는 연안국의 권리를 규정하는 제안이 제출되었으나 협약 채택을 앞둔 시점에서 이점이 해소되지 아니한 제안으로 말미암아 표결 등의 극단적 단계에 이를 경우 애써 컨센서스에 도달하려는 회의 원칙과 상치될 수 있기 때문에 동

68) 일본은 1977년 5월 영해법을 공포하여 12해리 영해제도를 채택하였다. 또한 중국은 1958년 9월 4일 「중국영해에 관한 선언」에서 12해리 영해제도를 채택하였으며, 1992년 「영해 및 접속수역법」을 제정한 바 있다.

69) 이에 관한 미국의 입장은. UN Doc. A/CONF.62/WS/37, Vol.17, pp 243~44.

제안은 모두 철회되었다. 이를 기화로 협약상 군함의 무해통항이 용인되었다는 주장이 제기되었으며, 실제로 미국과 소련은 공동으로 그러한 선언을 발표한 바 있다.⁷⁰⁾

그러나 이에 관해서는 협약은 물론이고 국제관습법도 침묵을 지키고 있다. 협약에도 약 40개국 이상의 연안국이 사전 국가 또는 통고제를 취하고 있다. 소련의 경우 제3차 해양법 회의전에는 군함의 무해통항을 가장 강력하게 반대하던 국가였다. 미국의 경우에도 2차대전전에는 군함의 영해내 통항을 자유롭게 허용하는 국가가 아니었다는 점을 고려할때, 그들의 태도에 일관성이 있는 것도 아니고 편의에 따른 “instant customary law”를 창출하려는 의도가 엿보인다. 많은 수의 국가가 군함의 무해통항을 규제하고 있지만 이 부분에 관한 국제법은 불분명하다고 할 수 있다.

그런데, 불분명한 부분에 대하여는 연안국의 주권에 따른 규제가 가능하다는 것이 영해의 법리이다. 왜냐하면 영해는 영토와 함께 국제법상 유보되지 않은 사항에 대하여 국가주권이 포괄적으로 적용되기 때문이다. 협약상으로도 일반적으로 선박에 대하여 무해통항이 인정된다고 하여, 통상의 배제규정이 없는 한 군함에도 무해통항 규정이 적용된다고 해석하는 것은 지극히 형식 논리에 치우친 것이다.

군함의 무해통항외에도 현행 우리 주변 해협외의 통항 문제도 검토되어야 할 부분이다. 협약 제3부에서는 “국제항행에 사용되는 해협”에 대하여 특별한 통항제도를 창설하고 있다. 이와 관련하여 협약이 신설하고 있는 통과통항제도의 적용 여부를 검토할 필요가 있다. 우리 나라의 해협중에서 국제교통에 이용되는 것으로는 대한해협과 제주해협을 들 수 있을 것이다. 대한해협은 한국과 일본 모두가 3해리 영해폭을 채택하였기 때문에⁷¹⁾ 대한해협 중간에 약 17해리 이상에 달하는 공해해로가 있다는 점에서 볼 때 협약상 통과통항이 적용되는 해협으로 볼 수 없다.⁷²⁾ 또한 제주해협의 경우 현재 남해안을 연결하는 직선기선으로부터 제주도까지 최단거리 폭이 24해리에 미달하기 때문에 제주해협은 연속되는 공해해로가 없다.

따라서 이에 대한 통과통항적용 문제가 논의될 수 있으나, 협약 제38조에 의

70) United States - USSR Uniform Interpretation of the Rules of International Law Governing Innocent Passage Through the Territorial Sea, September 23, 1989.

71) 영해법 제1조 후단 및 동법 시행령 제3조.

72) 협약 제36조.

하면 당해 섬의 바깥쪽으로 유사 편의를 가지는 공해 해로가 있는 경우에는 통과통항 적용을 배제할 수 있으므로, 제주해협을 직항로 대신 제주해협 바깥쪽으로 빠지는 항해상·수로적 특성상 우회로가 있으므로 반드시 제주해협에 대해 통과통항 적용을 고려해 줄 의무는 없는 것이라 판단된다. 협약상 “유사한 편의를 가진 공해해로”에 대한 확립된 구체적인 기준이 없음을 고려해 볼 때, 제주해협을 통과통항이 적용되는 해협으로 간주하여 우리 영해법제에 이를 수용할 필요는 없을 것이. 다만, 제주해협에 대한 선박통항 빈도를 고려하여 협약상 “항로대 및 통항분리제도”(Sea lane and traffic separation Schemes)를 도입하여 해상교통안전 -대형 선박 좌초·충돌 방지-을 도모할 필요는 있다고 본다.⁷³⁾

(2) 접속수역의 설정

정부는 최근 현행 영해법을 개정하여 접속수역제도를 수용함으로써 우리나라도 영해기선으로부터 24해리에 달하는 수역(영해제외)에 접속수역에 관한 연안국의 권리를 행사할 수 있게 되었다.⁷⁴⁾ 즉, 95년 11월 16일 국회를 통과하고 95년 12월 6일 공포된 개정 영해법상의 접속수역 관련 규정을 보면 다음과 같다.

- ° 접속수역의 범위 : 대한민국의 접속수역은 기선으로부터 측정하여 그 외측 24해리의 선까지에 이르는 수역에서 대한민국의 영해를 제외한 수역으로 한다. 다만, 대통령령이 정하는 바에 따라 일정수역에 있어서는 기선으로부터 24해리 이내에서 접속수역의 범위를 따로 정할 수 있다.
- ° 접속수역에서의 관계 당국의 권한 : 대한민국의 접속수역에서 관계 당국은 다음 각호의 목적에 필요한 범위내에서 법령이 정하는 바에 따라 그 직무권한을 행사할 수 있다.
 - 대한민국의 영토 또는 영해에서 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생에 관한 대한민국의 법규를 위반하는 행위의 방지
 - 대한민국의 영토 또는 영해에서 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생에 관한 대한민국의 법규를 위반한 행위의 제재

73) 협약 제22조 참조.

74) 세계적으로 24해리 접속수역을 선포한 국가는 46개국에 달하며 우리 주변국으로는 중국(92년도 선포)을 들 수 있다.

· 접속수역의 경계 확정 : ‘대한민국의 영해와 인접하거나 대항하고 있는 국가와의 접계선’은 별도의 합의가 없는 한 중간선으로 한다.

또한, 접속수역을 수용하게 됨에 따라 舊영해법의 제명을 “영해 및 접속수역법”으로 개정하였다. 이에 따라, 동법의 시행과⁷⁵⁾ 관련된 추후 법제 정비가 중요한 과제로 등장하게 되었다. 우선 세부적으로 접속수역 시행범위를 정하여야 하는데 동해안은 통상기선으로부터 24해리까지, 직선기선이 사용되는 서해 및 남해의 경우에는 동 직선기선으로부터 접속수역의 범위를 정하면 된다. 다만 대한해협⁷⁶⁾의 경우 한·일간 폭이 약 23해리에 불과하여 우리가 접속수역 24해리를 시행하는 경우 일본이 아직 접속수역을 선포하지 않았기 때문에 일본의 잠재적 접속수역을 침범할 수 있으므로 양국간 거리가 48해리에 미달하는 대한해협 및 인접해역에서 중간선을 설정하여 우리 접속수역이 동 중간선을 한계로 시행되어야 할 것이다.

이를 위해서는 정밀한 측도를 통하여 한·일 중간선을 설정하고 일본과 협의를 거친 후, 대통령령(시행령)을 제정하여 시행하여야 한다.⁷⁶⁾ 경계확정을 할 때 유념할 점은 비록 접속수역 경계선이지만 향후 배타적 경제수역 등의 해양경계로 원용될 수 있으므로 신중하게 처리하여야 할 것이다. 예를 들면 보통 해도를 사용하는 메르카도르 도법 해도로써 경계확정을 하는 것은 북쪽에 있는 우리나라에게 불리한 결과를 가져올 수 있다. 메르카도르 도법은 방위각은 정확하게 반영하나, 측지선(Geodetic line)은 북쪽으로 갈수록 과장·왜곡되기 때문이다.

한편 관계법령 - 예를 들면, 관세법, 출입국관리법, 검역법 등 - 에도 접속수역 시행에 필요한 세부 규정·절차에 관한 사항을 반영할 필요가 있다. 즉, 접속수역내에서 검문·검색·나포 및 나포국 처벌, 관련물품 몰수 등에 관한 요건·절차를 정하기 위하여 국제관습법과 관례를 연구하여 우리나라의 이익을 보호하면서도 국제교통을 억제하지 않도록 조치하여야 한다.

이러한 접속수역은 실질적으로 우리주변 해역에 대한 우리주권의 통제범위를 약 2배 정도로 확대하는 결과를 가져오게 된다. 즉 서해 및 남해와 같이 직선기

75) 동법 시행은 법공포후 1년 이내에 대통령령으로 정하도록 부칙에서 규정하고 있다.

76) 현재까지 대한해협에는 한·일간 2개 정도의 해양경계선이 시행되고 있는데, 한·일 어업협정(65년 체결) 제1조 ③에서 12해리 어업전...수역 경계확정 방법을 규정하고 있고, 한·일 대륙붕 경계협정(1974년 체결)에서 대한해협 주변 한·일 대륙붕 경계를 설정하고 있다.

선을 사용하는 해역에서의 24해리는 우리 해안으로부터 상당히 먼 거리에 까지 미친다. 접속수역의 설정에 의하여 연안에서의 국가안보는 크게 강화될 것이다. 즉, 종전에는 영해 12해리 외측을 북한 선박이 자유롭게 통항할 수 있었지만 이제는 비록 접속수역이 외국선박의 통과항해의 자유를 제약하는 것은 아니지만, 북한 선박이 우리 24해리 접속수역에 들어오는 것에 대하여 많은 부담을 느낄 것이다. 실제로도 그들의 동·서해안이 대한해협을 통해야 가장 효과적으로 연결되는 북한 입장의 지리상의 위치를 볼 때, 대한해협마저도 그 절반이 우리 접속수역에 속하게 됨에 따라 그들의 해상 교통은 더욱 지장을 받을 수 밖에 없다. 또한 불법 밀입국자의 사전 단속이 가능하게 되고, 접속수역내에서 어획물을 불법거래 또는 換積하는 경우에는 단속할 수 있다.

3. 배타적 경제수역 선포와 대륙붕 관련법제 정비

협약 제5부는 배타적 경제수역에 대한 규정을 두고 있다. 우리나라는 배타적 경제수역을 선포하지 아니하였기 때문에 관련 규정을 국내적으로 수용하는 법제 정비가 필요하다고 볼 수는 없. 한편, 배타적 경제수역과 유사한 것으로 1952년 1월 18일 당시 이승만 대통령이 선포한 『대한민국 인접해양의 주권에 관한 선언』(일명 평화선)이 있다. 동 선언에 뒤이어 1953년 12월 12일 제정된 『어업자원보호법』은 어업관련 사항을 입법화한 것이며 현재에도 유효하다. 다만, 1965년 한·일어업협정을 체결하여 일본에 대한 적용을 배제하고 있다. 동 『대한민국 인접해양의 주권에 관한 선언』의 내용을 보면, 1945년 트루만의 대륙붕 선언 및 칠레, 페루 등의 어업관할수역 선포에 고무된 측면도 없지 않지만, 다분히 독창적이고 선구적인 해양에 대한 주권적권리·관할권 주장이었다.⁷⁷⁾

즉, 대륙붕(하층토) 및 상부수역 자원에 대한 포괄적 권리·관할권을 포함하는 오늘날의 대한 배타적 경제수역의 개념과 대체로 일치하는 어업자원·지하자원 등에 대한 권리주장이다. 만약 우리나라가 배타적 경제수역을 선포하게 된다면 어업자원보호법을 폐기하든지 새롭게 정비할 필요가 있다.⁷⁸⁾ 각국이 배타적 경

77) (1945년 9월 27일 태평양지역연합군 사령관 맥아더는 일본 근해에서 일본인들의 어업제한 수역을 선포(맥아더 라인), 일본 어민의 한국 근해진출이 제도적으로 봉쇄되었으나, 1952년 4월 28일 샌프란시스코 강화조약 체결에 따라 일본이 미국의 지배로부터 벗어나게 되어 맥아더라인은 소멸되었다. 이에 우리 근해의 어업자원의 보호를 위하여 외국어민(일본)의 어업제한조치를 강구하게 된 것이다.

제수역을 선포하는 형식은 통일되어 있지 않다. 예컨대, 미국은 1983년 3월 10일 레이건 대통령이 대통령 포고로서 선포하였으며(Presidential Proclamation 5030, March 10, 1983.) 일본은 200해리 어업수역을 의회의 법률에 의하여 선포하였다.⁷⁹⁾

물론, 우리나라가 배타적 경제수역을 선포하는 경우, 반드시 의회입법을 통해야 할 필요는 없다. 국정의 최고 의사결정기구가 의회인 내각제국가와는 달리 대통령중심제인 우리나라의 경우, 배타적 경제수역을 선포하는 것은 마치 토지라는 자원에 기초하여 물권적 청구권을 행사하는 것과 같이 영토국이 자기영토에 인접한 해역에 대한 국제법상의 권리를 주장하는 국제법상의 일방적 행위에 해당한다. 이는 당연히 국가를 대표하는 헌법상 기관이 행사할 수 있는 바, 대외적으로 국가를 대표하는 대통령 또는 헌법과 법률에 따라 외교에 관한 직무를 수행하는 외무부 장관이 배타적 경제수역을 대외적으로 선포할 수 있다고 할 수 있다.

한편 명시적인 선포행위와 실효적 지배가 수반되지 아니하더라도 처음부터(*ab initio*), 당연히 연안국의 권리가 인정되는 대륙붕과⁸⁰⁾ 달리, 배타적 경제수역은 이에 관한 명시적인 선포행위가 있어야 그에 관한 권리를 행사할 수 있다고 해석된다. 물론 이러한 비입법적 선포행위보다는 예컨대, 『배타적 경제수역에 관한 법률』과 같은 입법이 필요하다는 이론이 있을 수 있다. 다만, 명시적인 선포행위가 배타적 경제수역의 공시·홍보에 유리하다는 점도 유념할 필요가 있다. 따라서 일단 배타적 경제수역을 선포한 후 관련 법령을 협약의 배타적 경제수역 관련규정과 일치하는 방향으로 정비하여야 할 것이다. 즉, 수산관계법, 해양환경관계법을 일부 개정하여 지역적 적용범위, 적용정도를 조정하여야 할 것이다.⁸¹⁾

한편 대륙붕에 관하여는 1970년 1월 1일 공포된 『해저광물자원개발법』 및 동법 시행령이 있다. 동법을 통하여 우리 주변에 7개의 대륙붕개발광구를 설정하고 있다. 협약은 앞서 지적한 바와 같이, 종래의 200미터 수심기준 및 개발가능성이라는 기준을 대폭 수정한 바 있어 우리나라의 대륙붕 개념 및 광구설정을 변경하여야 하는지 문제가 된다. 그러나 현행 해저광물자원개발법의 규정은 대륙붕에 관한 구체적인 정의 규정이 없기 때문에, 협약상의 정의 규정을 삽입하기

78) 전세계적으로 200해리 배타적 경제수역 또는 어업수역 선포국의 수는 110개국에 달한다.

79) 1976년 어업수역에 관한 잠정조치법.

80) 협약 제77조제3항 참조.

81) 정비되어야 할 구체적인 법령으로는 수산업법, 해저자원광물법, 선박법, 해양오염방지법 및 그 하위법을 들 수 있다.

위한 목적만으로 동법을 개정할 필요는 없다. 또한, 광구 설정 역시 기본적으로 개발을 목적으로 행하여지는 것이므로 협약상의 대륙붕 한계에 상응하여 변경할 필요가 없다.

요컨대, 대륙붕은 영토국의 육지의 자연적 연장인 해저지하를 의미하는 바, 앞서 지적한 바와 같이 대륙붕은 명시적인 선언이나 점유가 수반되지 아니하여도 대륙붕에 대한 주권적 권리가 계속 유지되는 것이므로 현재까지의 상황에 비추어 대륙붕 관련 법령을 정비할 필요는 없다고 판단된다.

4. 해양환경관련 법제정비

협약은 오염원에 따라 규제하고 있기 때문에 우리나라도 관련 법규를 협약에 따라 일치시키도록 하여야 한다. 협약은 관련 국내입법조치를 협약 당사국에게 요구하고 있다. 육상오염원에 의한 해양오염규제, 자국관할내의 해저활동 및 인공섬, 설비, 구조물로부터 발생하는 해양오염의 규제, 투기에 의한 해양오염방지, 선박으로부터의 해양오염방지, 대기를 통한 해양오염방지 등을 위하여 필요한 국내입법조치가 요구된다. 이와 관련하여 우리나라는 이미 포괄적인 환경관련 법제를 가지고 있기 때문에 협약상의 규정불이행 문제가 적어도 관련 법규의 미비로 인해 발생하는 일은 없을 것이다.

다만, 배타적 경제수역은 그 국제적 성격 및 항해자유와 관련하여 타국의 권리 제약을 최소화하기 위하여 협약은 그에 관련 국내 법령이 국제기구(예 국제해사기) 또는 일반적인 외교회의를 통하여 채택된 다자협약이나 기타 국제규칙에 합치하도록 요구하고 있다. 따라서 우리가 동 수역내의 환경기준을 엄격하게 규제하고자 하는 경우라고 할지라도 그러한 기준은 국제기준에 합치되어야 한다.

한편, 우리나라는 해상투기(Dumping)에 관한 별도 입법의 규정이 없어 우리 주변수역에 대한 외국선박등의 오염투기에 대한 효과적인 제재가 불가능한 실정이다. 즉, 현행 해양오염 방지법에 따르면 일반 오염배출 행위에 투기행위를 포함시켜 규정하고 있다. 특히 협약 제210조(투기에 의한 오염), 제216조(투기에 의한 오염에 관한 집행) 등 규정에 따르면 영해, 배타적 경제수역은 물론이고 대륙붕에서의 투기행위도 연안국이 금지하거나 허가할 수 있다. 영해·배타적 경제수역에서의 오염물질 배출(discharge) 및 투기, 모두 규제가 가능하나, 대륙붕에서는 투기행위만 규제가 가능한데, 이는 해저 환경보호와는 대륙붕의 특성에 기인

하는 것이라 할 수 있다. 따라서 협약에 의하면 우리나라는 우리주변의 넓은 대륙붕수역에서 외국선박의 오염 투기 행위를 금지하고, 위반하는 경우 단속·처벌할 수도 있다. 이런 내용을 해양오염방지법에 수용하여 우리의 해상오염방지에 관한 관할권을 확장할 필요가 있을 것이다.

5. 기 타

해양과학조사와 관련하여 이미 94년도에 해양과학조사법이 제정되어 국내입법 조치가 완료되었으므로 별문제가 없을 것이다. 다만, 협약상 인정되는 사법조치와 관련하여 몇가지 유의할 점이 있다. 사법절차, 공소시효, 형벌의 종류에 있어 우리 국내법이 상정하지 못하는 특례규정을 두고 있다. 해양환경과 관련하여 그 위반행위의 소추에 관한 중지(협약, 제228조제1항), 공소시효 3년(협약 제228조제2항) 등의 시행과 관련하여 우리 국내법과의 관계를 검토할 필요가 있다. 또한 공소시효, 형벌종류(금전형만 부과) 등에 관한 동 협약 규정을 자기집행적인 것으로 보아 그대로 적용하는 것에도 별 문제는 없을 것으로 판단된다. 그리고 이러한 세부 규정은 관련법 특례로서 받아들이는 것이 바람직하다고 본다. 대부분의 사법절차는 우리 법제상 기소편의 주의를 활용할 수 있을 것이다.

V. 結 論

국제연합 해양법협약은 약소국의 의견이 비교적 많이 반영된 것이기 때문에 타국과의 해양관계에서 우리 입장을 변호하는데 원용할 권리·이익이 많다. 19세기말 일본의 측량을 빙자한 해상 무력시위의 결과로서 외국에 지배당하는 계기가 되었다는 역사적 사건을 오늘의 해양관계에서 비추어 보아야 한다. 해양법협약에 따르면 영해는 물론 광대한 대륙붕에서도 측량 등 해양과학조사는 우리 당국의 허가를 받아야 하고 무단 조사는 국제법상 불법 행위를 구성한다. 그리고 분쟁해결에 관하여 강제관할제도를 폭넓게 인정하고 있어 제3자의 객관적 해결을 기대할 수 있는 등 이 협약은 국제법 발전의 획기적 것임이 분명하다.

이 협약은 그자체로 자기 집행적(self-executing)인 성격을 가진 조항이 많이 있지만, 국내법령으로 정한 것을 위임하거나 시행을 위해 국내법령제정이 필요한 사항이 많다. 정부는 영해법 개정을 통하여 접속수역을 선포할 예정이며, 해양과학조사법을 94년도에 신규 입법했으며, 나아가 수산업법 협약규정을 수용하고, 해양오염 방지법에 우리 대륙붕 수역에 대한 오염 투기 행위를 제한하는 규정 신설을 추진하는 등 주요한 국내법 정비를 계속 추진하고 있다. 한편, 이 협약은 완결된 것이라기 보다는 협약 발효 이후의 해석·적용에 따라 새로운 경지로 발전할 가능성이 많은 미완의 협약이다. 따라서 이 협약에 기초한 국제해양관계 동향을 면밀히 관찰하고 새로운 해역의 관행의 형성에 적극적으로 참여하여 국제 해양 관련에서 주도적 역할을 기할 필요가 있다.

외국법제분석 95-4

海洋法協約과 우리나라의 海洋關聯法 改正方向

1995년 12월 25일 印刷

1995년 12월 30일 發行

發行人 白 南 辰

發行處 **한국법제연구원**

印刷處 (주) 한국컴퓨터산업

서울특별시 종로구 신문로 2가 1-103

전 화 : (722)2901~3, 0163~5

등록번호 : 1981. 8. 11 제1-190호

本院의 承認없이 轉載 또는 譯載를 禁함. ©

값 3,000 원

