



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

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

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



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](#)

法學博士 學位論文

유엔해양法協約의 發展을 위한
IMO의 法制的 役割에 관한 研究

A Study on Legislative Role of the International Maritime Organization
for the Development of the United Nations Convention on the Law of the Sea



2019年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海洋政策學科 海事法務專攻

이 보 라

本 論文을 이보라의 法學博士 學位論文으로 認准함.

委 員 長 金 鎮 權 

委 員 洪 聖 和 

委 員 杜 欽 旭 

委 員 全 海 東 

委 員 李 錫 哲 

2018年 12月

韓國海洋大學校 大學院

목 차

Abstract	v
국문초록	viii
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 내용 및 방법	4
제2장 유엔해양법협약과 국제기구의 관계	6
제1절 유엔해양법협약의 성립과 체계	6
I. 유엔해양법협약의 성립과정	6
1. 필요성 제기	6
2. 회의진행 방식	11
3. 이행협정 성립	15
II. 유엔해양법협약의 체계	18
1. 유엔해양법협약의 지위	18
2. 세부내용 위임	21
제2절 유엔해양법협약과 국제기구의 관계	22
I. 국제기구	22
1. 국제기구의 의의	22
2. 국제기구의 역할	23
II. 유엔해양법협약과 국제기구	25
1. 권한있는 국제기구	25
2. 유엔해양법협약과 관련한 국제기구	25
제3절 소결	27
제3장 국제해사기구의 설립과 주요 역할	30
제1절 국제해운의 특성	30

I. 국제해운 현황	30
1. 해운의 특성	30
2. 해운의 위협과 대응	31
II. 국제규범 도입의 필요성	33
1. 편의치적선의 보편화	33
2. 선박의 권리침해 방지	36
3. 공동의 문제 해결	38
제2절 IMO의 설립과 주요 역할	42
I. IMO의 설립	42
1. 설립협약	42
2. 협약개정	44
II. IMO의 주요 역할	46
1. 규범의 제정과 개정	46
2. 통항규칙 승인	48
3. 특별조치 승인	52
제3절 소결	55
제4장 유엔해양법협약의 성립과 이행에 있어 국제해사기구의 역할	57
제1절 유엔해양법협약의 성립과 IMO의 역할	57
I. 유엔해양법협약과 국제해사협약의 내용 상호반영	57
1. 유엔해양법협약상 국제해사협약의 수용	57
2. 국제해사협약상 유엔해양법협약의 수용	59
II. 국제해사협약의 법적 지위 확보	64
1. 국제기준 제정	64
2. 양립성 확보	68
제2절 유엔해양법협약의 이행상 IMO의 역할	69
I. 공간적 범위 확정에 따른 이행	69
1. 연안국관할권의 확대	69
2. 통항권의 보장	72
3. 협약 적용수역의 확대	74

II. 기능적 범위 확정에 따른 이행	76
1. 항만국통제 강화	76
2. 불법행위 관할범위 확대	79
3. 해양환경 보호조치	81
제3절 소결	89
제5장 유엔해양법협약의 발전을 위한 국제해사기구의 역할	91
제1절 유엔해양법협약의 입법적 흠결과 IMO의 역할	91
I. 입법적 흠결과 IMO의 역할	91
1. 법률적 공백보완	91
2. 국제법간 충돌방지	93
II. 집행적 흠결과 IMO의 역할	98
1. 관할권간 균형	98
2. 특별해역내 보호조치	104
제2절 유엔해양법협약에 대한 IMO의 과제와 역할	108
I. 입법적 과제와 IMO의 역할	108
1. 이행규범 제정	108
2. 이행규범 개정	111
II. 집행적 과제와 IMO의 역할	115
1. 진정한 연계 실현	115
2. 협약비준 지원	119
제3절 소결	131
제6장 결론	134
참고문헌	137
부록	154

표 목 차

<표 1> 유엔해양법협약과 관련한 국제기구	26
<표 2> 편의치적국 소속 선박의 재화중량톤수 증감추세	36
<표 3> IMCO(IMO)협약 개정	45
<표 4> 선박기인 대기오염물질에 대한 규제 현황	54
<표 5> 유엔해양법협약과의 충돌방지를 위해 제정한 해사협약 조항	68
<표 6> SUA협약 및 의정서의 발효조건과 가입현황	109
<표 7> IMO 수입현황	115
<표 8> 자발적 기여금 납부 상위기관 및 국가	116
<표 9> 상선톤수에 따른 강제 분담금 납부 상위국가	117
<표 10> 주요 국제해사협약 발효조건과 가입현황	122
<표 11> 선박평형수 배출관련 일부국가 요구사항	126
<표 12> IMO 협약이행 코드채택에 따른 협약 개정사항	129



A Study on Legislative Role of the International Maritime Organization for the Development of the United Nations Convention on the Law of the Sea

By Lee, Bora

Major in Maritime Law

Department of Maritime Law and Policy

Graduate School of Korea Maritime and Ocean University

Abstract

The human race, which had long sought to distinguish the ocean into *mare liberum* and *mare clausum*, or the territorial sea and high seas, established legally order of ocean with statute law, introducing new spatial concepts such as contiguous zone and continental shelf, not unconditionally protecting the freedom of the high seas, through the Geneva Convention in 1958. However with the need to establish the sovereignty scope of the coastal state, various environmental changes, and the shift in recognition that issues closely related to the ocean should be considered as a whole, the existing four Geneva Conventions were formed as UN Convention on the Law of the Sea(UNCLOS), serving as a basis for being considered the umbrella treaty on ocean law.

The UNCLOS requires states to adopt and enforce law in accordance with international rules or regulations through competent international organization in implementation of various fields such as navigation, preservation and utilization of living resources, protection and preservation of the marine environment, the eradication of illegal acts in high seas, and the development and transfer of marine technology. As such, the International Maritime Organization(IMO), concerning the technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, was established to encourage the general adoption of the standards in matters, marine safety and the efficiency of navigation, marine pollution prevention in 1958.

The IMO is a competent international organization as well as UN specialized agency

that shall have de-facto normative jurisdiction in implementation of maritime safety, prevention of pollution, etc., And each country shall take account of, consider or implement the international rules and standards in relation to relevant matters. The IMO is the only competent organization in designating an passage lane, traffic separate scheme, due notice of artificial islands, installations or structures in the exclusive economic zone, and preventing, mitigating and controlling marine environment pollution from ships.

In the process of establishing the UNCLOS, the IMO has continued its efforts to secure compatibility with the UNCLOS. And considering the goal of the UNCLOS by functional measure as well as spatial distinction, the IMO implements through the enactment or revision of the Convention. Therefore the relationship between the UNCLOS and the international maritime conventions is complementary.

International maritime conventions need to be more concrete and realistic about the declarative UNCLOS considering the vertical relationship between the UNCLOS and international maritime conventions through implementation system of Rule of Reference. In this regard, the IMO has established new international law through the case of Nairobi International Convention on Removal of Wreck on issues that are silent under the UNCLOS, and has a great significance in promoting the development of the maritime law, through its Polar Code case, by acting as a basis for unifying regulations of each country, which are inevitably different in each country. And implementing the specific tasks such as environmental measures in special area is achievement of the IMO in the development of the UNCLOS.

As a result of changes in the environment, such as the appearance of maritime autonomous surface ships, the IMO's legislative task remains as a fundamental structural change of the international maritime conventions or a lack of enforcement rules for illegal acts. In addition, the financial characteristics of the IMO have structural difficulties in realizing genuine link between ship and flag state of the UNCLOS, and despite the fact that most of the international rules and standards established by the IMO have been adopted by consensus, they are not practically applied due to the lack of implementation of countries, and it is difficult to

identify them as generally accepted international rules and regulations.

The IMO is expanding its power to enforcement areas beyond legislative functions recognized by conventional international organizations through the IMO Instruments Implementation Code and Member State audit scheme. It is important for the IMO to realize the UNCLOS to enable more countries to participate in international norms through capacity building and development assistance.



국문초록

오랜 기간 동안 해양을 자유해론과 폐쇄해론으로 또는 영해와 공해 등 이분법적으로 구분하려했던 인류는 1958년 제네바협약에서 접속수역, 대륙붕 등의 새로운 공간적 개념을 도입하고, 공해상 어업 및 생물자원 보존 협약을 통해 공해상의 권리를 무조건 보호할 수 없음 등을 성문화함으로써 해양법질서를 확립하였으나, 이후 연안국의 주권범위 확정 필요성과 함께 다양한 환경변화 그리고 해양에 관해 서로 밀접하게 관련되어 있는 여러 문제를 전체적으로 고려해야 한다는 인식의 전환에 따라 기존 4개의 제네바 협약이 하나의 유엔해양법협약으로 성립됨으로써 유엔해양법협약이 해양법에 대한 기본협약으로 평가받는 근거로 작용하고 있다.

유엔해양법협약은 항해, 해양생물보존 및 이용, 해양환경 보호 및 보존, 해양과학조사 수행, 공해상 불법행위근절, 해양기술개발 및 이전 등의 다양한 분야의 실행에 있어 각국이 권한있는 국제기구에서 마련한 국제규칙 및 기준을 따라 법령제정 및 집행을 해야함을 다수 조항에서 요구함에 따라, 선박의 기술적 문제에 관하여 1958년 설립된 국제해사기구는 해상안전과 항행의 효율성 및 선박에 의한 해양오염방지 및 규제에 관한 문제에 있어서 고도의 실제적 기준의 전반적인 채택을 권장·촉진하며, 규정된 목적에 관한 행정·법률문제를 처리하고 있다.

IMO는 유엔전문기구이며 권한있는 국제기구로서 해상안전, 오염방지 등에 있어 사실상 규범적 관할권을 가지고 국제규칙 및 기준을 마련하고 있으며, 각국은 관련문제에 대해 IMO에 의해 또는 IMO를 통해 개발된 국제규칙 및 기준을 조항의 법률적 성격에 따라 고려하거나 실행하거나 또는 이행하여야 한다.

또한, IMO는 항로대 지정, 통항분리방식, 배타적 경제수역 내 인공섬·시설 또는 구조물의 공시, 경고 및 안전수역 설정 그리고 선박으로부터의 해양환경오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 기국의 법령집행 법원에 관한 국제기준을 제공하는 유일한 권한있는 국제기구이다.

유엔해양법협약의 성립과정에 있어 IMO는 유엔해양법협약과의 양립성을 확보하기 위한 노력을 지속해 왔으며, 유엔해양법협약이 공간적 구분과 함께 기능적 조치를 통해 지향하는 목표를 IMO는 협약 제정 또는 개정 등을 통해 실

현하고 있으므로 유엔해양법협약과 그 기술적 조치로서 국제해사협약의 관계는 상호 보완적이다.

Rule of Reference라는 이행체계를 통해 유엔해양법협약과 국제해사협약의 수직적 관계가 연결됨을 고려할 때 해양환경의 변화를 적기에 반영하고 관리하기 위해서는 선언적인 유엔해양법협약에 대해 국제해사협약이 보다 구체적이고 현실적으로 마련될 필요가 있다. IMO는 유엔해양법협약이 침묵하고 있는 사안에 대해 난파물제거협약 사례를 통해 새로운 국제법을 창설하였고, Polar코드 사례를 통해 특성상 각국마다 제각각일 수밖에 없는 각국 규정을 통일시킬 수 있는 기반으로 작용함으로써 해양법의 발전을 도모하였다는데 큰 의의가 있으며, 특별해역내 환경보호조치 등의 구체적인 활동을 통해 유엔해양법협약의 당면과제를 실행하는 것은 유엔해양법협약의 발전 측면에서 IMO의 성과이다.

자율운항선박의 출현 등 환경변화에 따라 국제해사협약의 근본적인 구조변경이 요구되거나 불법행위에 대한 강행규칙이 부족한 부분은 IMO의 입법적 과제로 남아있다. 또한 IMO의 재정적 특성은 유엔해양법협약이 지향하는 선박과 기국간의 진정한 연계의 실현에 있어 구조적인 어려움을 내포하고 있으며, IMO가 마련한 국제규칙과 기준이 대부분 컨센서스 방식으로 채택되었음에도 불구하고 각국의 실행부족으로 실질적으로 적용되지 못하여 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준으로 식별하기 어려운 사례가 식별되는 것은 아쉬운 부분이다.

IMO는 협약이행 코드 및 회원국 감사제도를 통해 통상적인 국제기구에 인정되는 입법적 영역 외 집행적 영역까지 그 권한을 확대하고 있다. 능력향상과 개발지원을 통해 보다 많은 국가들이 국제규범에 동참할 수 있도록 하는 것은 유엔해양법협약의 실현에 있어 IMO의 중요과제로 사료된다.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

오랜 관습법으로 존재하던 해양에 관한 규범은 1930년 헤이그 국제법편찬회의를 거쳐 성문화가 진행되었고 1948년 국제연합 헌장에 따라 설립된 국제법위원회의 노력에 의해 해양법에 대한 법전화 작업이 본격화되었다. 그 결과 1958년 제1회 유엔해양법회의가 개최되어 4개의 해양에 관한 협약이 채택되었고 1960년 제2회 유엔해양법회의가 개최되어 영해의 폭에 대한 심도 높은 논의가 진행되었으나 성립하지 못하였다. 그 이후 심해저 및 그 자원에 대한 인류공동의 유산 주장과 함께 1973년 제3차 유엔해양법회의가 개최되어 9년만인 1982년 유엔해양법협약¹⁾이 채택되기에 이르렀다.

유엔해양법협약이 채택되기 이전부터 선박의 안전에 관한 많은 기술적 협약이 준비되어 사용되어 왔으며, 1960년대에서 1970년대를 거치면서 많은 선박 가운데 특히 유조선의 충돌좌초 등의 사고로 선박기인 해양오염에 대한 관심이 증가하였고 해양환경의 보호와 보존에 관한 국제해사협약이 마련될 필요가 있었다. 유엔해양법협약이 논의되던 시기와 맞물려 국제해사협약에 전통적인 기국관할권 이외 추가적으로 항만국관할권이 삽입함으로써 기국관할권의 이행 부재로 인한 선박사고와 해양환경오염을 줄일 수 있는 제도적 장치로 활용되고 있다. 이는 유엔해양법협약의 제정과정에 있어 1958년 발효된 정부간해사자문기구협약²⁾에 따라 설립된 정부간해사자문기구(Intergovernmental Maritime Consultative Organization, 이하 'IMCO' 라 한다)가 국제해사기구(International Maritime Organization, 이하 'IMO' 라 한다)로 명칭을 변경함³⁾과 함께 적극적으로 유엔해양법회의에 참여하여 유엔해양법협약과 IMO가 채택한 협약간의 불일치를 줄이

1) United Nations Convention on the Law of the Sea. 채택 1982년 10월 12일, 발효 1994년 11월 16일.
2) Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization. 이후 Convention on the International Maritime Organization로 변경되었다. 채택 1948년 3월 6일, 발효 1958년 3월 17일.
3) 1975년 11월 14일 협약 개정안이 채택되고, 1982년 5월 22일 협약 개정안이 발효됨에 따라 정부간해사자문기구에서 국제해사기구로 명칭이 변경되었다.

는 역할을 하였으며, 이후 다수의 국제해사협약에 관련 내용을 삽입하여 바다의 헌법⁴⁾으로서의 유엔해양법협약과 세부기술적인 내용으로서의 국제해사협약이 조화를 이룰 수 있는 계기로 작용하였다.

해양의 역사는 다양한 목적을 가진 선구자들에 의해 지배 및 이용되어왔다. 그 중 하나로 선진어업국의 타국 연안에서의 어업행위와 이에 맞서 연안을 지키려고 했던 국가와의 갈등이 영해, 배타적 어업구역 설정 등의 행위로 확대되었다. 영해의 설정에 있어 탄착거리설 등에 따라 영해를 설정하려고 하였던 중세시대의 모습과 달리 기술적인 발달에 따라 보다 넓은 해양자원을 확보하기 위하여 각국이 영해를 대폭 확장해야함을 주장했던 배경에는 해양을 통한 이권획득이라는 중요한 모티브가 작용하였던 것이다. 즉, 자연자원 확보에 관한 주권, 주권적 권리 주장의 등장은 영해, 배타적 경제수역, 공해 등의 다양한 해양공간적 구분을 설정하는데 중요한 계기가 되었다.

이러한 역사적 배경과 이용목적을 고려하여 많은 국가와 국제기구가 유엔해양법협약 성립에 참여하였고, 그 결과는 독특한 유엔해양법협약의 조항으로 나타나게 되었다. 320조의 본문과 9개의 부록⁵⁾으로 구성된 유엔해양법협약은 기본적으로 공간적 구분에 따른 권리와 의무를 다루고, 심해저 탐사, 해양환경보호 등 해양활동의 목적에 따라 이를 범전화함으로써 해양법의 근본 원칙을 마련하였다. 유엔해양법협약은 관련된 국제기구의 협약 등을 통해 그 내용이 구체화되나, 유엔해양법협약 자체적으로도 기술적인 내용을 포함하기도 한다. 예를 들어, 해역을 공간적으로 구분하고 심해저 자원에 관한 내용은 매우 구체적인 모습을 띄고 있지만⁷⁾, 해양환경에 관한 내용은 유엔해양법협약 제정당시 이미 많은 국제협약, 다자협약, 양자협약 등의 형태로 존재하고 있었기 때문에⁸⁾ 일부 관할권에 관한

4) http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf.(2018년 9월 3일 검색)

5) There is no doubt that the UNCLOS is a cornerstone in the field of codification of international law. T. Scovazzi, "The negotiations for a binding instrument on the conservation and sustainable use of marine biological diversity beyond national jurisdiction", *Marine Policy*, Vol.70(2016.8). p.190.

6) 유엔해양법협약 제318조. 부속서는 이 협약과 불가분의 일체를 이루며, 명시적으로 달리 규정하지 아니하는 한 협약이나 협약의 각부에 대한 언급은 이와 관련된 부속서에 대한 언급을 포함한다.

7) 그러나 유엔해양법협약은 제정될 당시 예측할 수 없었던 활동에 대해서는 관련내용을 담지 못하고 있다. 그 예로 Marine Genetic Resource 등이 있다. T. Scovazzi, *op. cit.*, p.190.

8) Churchill, R. R. & Lowe, A. V., *The law of the sea* 3rd ed.(Manchester : Manchester University Press, 1999), p.217.

기술적 조항도입⁹⁾ 외 적용가능한 국제규칙 또는 일반적으로 수락된 국제규칙에 따라 보호되도록 권한을 위임하고 있다.

유엔해양법협약은 1958년 제1차 유엔해양법회의에서 채택된 4개의 해양법에 관한 협약¹⁰⁾(이하 4개 협약 전체를 통칭할 경우 ‘제네바협약’이라 한다)에 우선하며, 그외 다른 협약과 협정과의 관계에서 우선한다¹¹⁾. 그리고 선박에 대한 기술적 세부내용이 IMO를 통해 제정된 협약, 지침서 및 코드 등 국제법원에 의해 구체화됨을 고려해본다면 IMO와 유엔해양법협약 간의 상호작용에 대해 연구를 통해 두 법원간의 상호 호환성 확인은 필수적이다. IMO는 유엔해양법협약 도입과정에서 새롭게 제기된 항만국관할권이 IMO가 마련한 1974년 국제해상인명안 전협약¹²⁾(이하 ‘SOLAS협약’이라 한다), 1973년 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약에 관한 1978년 의정서¹³⁾(이하 ‘MARPOL의정서’라 한다)내에 불일치하지 않음을 조항으로 삽입하여 국제해사협약이 유엔해양법협약과 불일치되지 않도록 노력함과 함께 Torrey Canyon사건으로 1969년 새롭게 성립된 유류오염시 공해상 개입에 관한 협약¹⁴⁾(이하 ‘INTERVENTION협약’이라 한다)과의 일치성을 확보하기 위하여 유엔해양법협약에 연안국의 영해 밖에서의 조치에 대한 권리를 명시하였다. 유엔해양법협약은 그 실행에 있어 유엔해양법협약 자체 내용뿐만 아니라 관련된 국제기구를 통해 구체화된 이행규범을 적용할 때에 그 목적을 달성할 수 있다고 할 수 있을 것이다.

이 논문에서는 선박기인 오염과 투기를 포함한 항해의 제문제와 관련하여 전

9) 1958년 제네바 협약에 언급되지 않았던 항만국관할권을 도입하면서, 구체적인 내용이 포함되었다.

10) 영해와 접속수역에 관한 협약(Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone) 채택 1958년 4월 29일, 발효 1964년 9월 10일; 공해협약(Convention on the High Seas) 채택 1958년 4월 29일, 발효 1962년 9월 30일; 공해생물자원의 어업과 보존에 관한 협약(Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas) 채택 1958년 4월 29일, 발효 1966년 3월 20일; 대륙붕협약(Convention on the Continental Shelf) 채택 1958년 4월 29일, 발효 1964년 6월 10일.

11) Walker, George K., *Definitions for the Law of the Sea: terms not defined by the 1982 Convention*, 1st ed.(Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, 2011), p.94.

12) International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. 채택 1974년 11월 1일, 발효 1980년 5월 25일.

13) Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. 채택 1978년 2월 17일, 발효 1983년 10월 2일.

14) International Convention relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties, 1969. 채택 1969년 11월 29일, 발효 1975년 6월 5일 발효

문국제기구인 IMO가 유엔해양법협약의 성립과정에 참여하고 유엔해양법협약의 채택 이전과 채택 이후 마련된 국제해사협약에 있어서 어떻게 상호 반영되고 영향을 주었는지 검토하고자 한다. 그리고 국제법의 발달이라는 측면에서 유엔해양법협약의 발전을 위한 IMO의 역할과 과제에 대해 검토할 것이다. 이를 통해 IMO의 협약 채택과 각국의 이행방식을 검토하고 맹점이 있다면 개선점을 모색하는 등 종합적인 의견을 제시하고자 한다.

제2절 연구의 내용 및 방법

이 논문은 총 6개의 장으로 구성되어 있으며, 제1장 서론에서는 연구의 배경 및 목적과 함께 연구의 내용과 방법에 대해 개괄적인 설명을 한다.

제2장에서는 유엔해양법협약으로 성립되는 전반적인 과정 속에서 영향을 미친 다양한 배경적 요소와 함께 유엔해양법협약이 조문을 통해 해양법에 대한 기본협약으로서의 지위를 확보하고 Rules of Reference로 대표되는 기술적 내용 위임방식의 일환으로 권한있는 국제기구가 마련한 국제규칙 및 기준에 따라 각국이 해양에 관한 사항에 대해 입법 및 집행함을 검토한다.

제3장에서는 선박의 기술적 문제를 담당하고 있는 IMO가 국제해운을 근간으로 하여 국제규범으로서의 필요성과 함께 유엔해양법협약의 실현에 있어 IMO의 설립에 관한 법적 근거를 살펴보고 수행하고 있는 주요역할을 검토한다.

제4장에서는 유엔해양법협약이 공식적으로 승인된 1982년을 기준으로 제1절에서는 유엔해양법협약이 1982년까지 성립되는 과정에서 유엔전문기구로서 IMO가 유엔해양협약의 성립에 있어 기여한 사례를 찾고 유엔해양법협약과의 괴리를 방지하고 양립성을 확보하기 위해 조치한 사례 등 유엔해양법의 성립에 있어 IMO의 역할을 살펴봄과 함께 국제해사협약의 법적지위를 확보하기 위해 어떠한 노력을 하고 있는지 검토하였다. 제2절에서는 유엔해양법협약이 성립된 1982년을 기준으로 하여 유엔해양법협약이 공간적 구분과 함께 기능적 구분에 따라 작성되었음을 고려하여 IMO가 주로 협약제정 또는 개정 등을 통해 유엔해양법협약을 구체화하는 사례를 살펴봄으로써 해양법에 대한 기본협약으로서의 유엔해양법협

약과 이를 보완하는 국제해사협약의 관계를 확인한다.

제5장에서는 유엔해양법협약의 발전을 위해 IMO가 취하거나 취해야 할 법제적 역할을 입법적 과제 및 집행적 과제 측면에서 검토하였다. 제1절에서는 1982년 채택이후 환경의 변화에도 불구하고 개정되지 못하고 있는 유엔해양법협약이 당면하고 있는 과제를 중심으로 IMO의 역할을 검토하였으며, 제2절에서는 유엔해양법협약의 발전에 있어 IMO가 당면하고 있는 과제와 역할을 검토하였다.

제6장에서는 결론으로 앞에서 검토한 내용을 요약 및 정리하고, 유엔해양법협약을 구체화함에 있어 IMO의 역할을 제안한다.

이 논문은 연구방법으로서 법전, 도서, 협약문서 등을 기반으로 하여 법사학적 관점에서 유엔해양법협약의 성립과정을 검토하고 유엔해양법협약과 부속서의 내용을 바탕으로 국제기구의 의의에 대해 조사하였다. 또한, IMO 설립협약과 함께 IMO에 제출되었거나 IMO에서 작성된 문서를 기반으로 IMO의 일반적인 역할을 구분하였다.

유엔문서와 구체적인 국제해사협약을 상호 대차·비교함으로써 유엔해양법협약의 성립과정에서 IMO의 역할에 대하여 검토하고, 유엔해양법협약의 공간적·기능적 구분에 따른 내용을 기반으로 IMO를 통해 마련된 정책과 제도의 사례를 비교함으로써 IMO의 구체적인 역할에 대해 검토하였다.

유엔해양법협약의 발전은 결국 국제법의 발전과 이에 대한 충분한 이행이라는 관점에서 1982년 협약 채택 이후 개정되지 못한 유엔해양법협약 자체의 입법적 흠결과 Rule of Referene의 관계측면에서 유엔해양법협약에 대한 IMO의 과제를 문헌조사를 통해 검토함으로써 IMO의 법제적 역할과 개선방안에 대해 연구하였다.

제2장 유엔해양법협약과 국제기구의 관계

제1절 유엔해양법협약의 성립과 체계

I. 유엔해양법협약의 성립과정

1. 필요성 제기

(1) 인류공동유산의 원칙 대두

국제법위원회가 1956년 제8차 회의결과를 유엔총회에 보고한 해양법협약 초안에 따르면 공해의 자유에는 항해의 자유, 어업의 자유, 해저전선 및 관선 부설의 자유 및 상공비행권이 있음을 식별한 바 있으며, 이 외에도 다른 공해의 자유가 있을 수 있음을 설명하고 있다. 그러나 해저 및 해층토에 대한 탐사개발과 관련하여는 특별한 규칙을 만들어야 할 만큼 충분하고 실제적인 중요성이 없음을 이유로 관련규정을 마련하지 않았다.¹⁵⁾

그러나 1950년대 후반부터 시작된 심해저 자원에 대한 각종 연구결과가 1960년대에 발표됨에 따라 심해저에 대한 인류의 관심은 높아져 갔다.¹⁶⁾ John L. Mero는 심해저에서 망간단괴 등 산업적으로 중요한 광물자원을 육상 채취비용 대비 50-70% 선에서 채취할 수 있음을 발표하고, 정보 부족으로 채취하지 못하는 일은 없을 것이라고 파악하였으나, 이러한 해양에서의 채취활동이 활발해짐에 따라 정치권의 요구, 징세, 자연보호 활동 요구 등 외부적인 요인에 의해 채취활동이 제한받을 수 있음을 지적하였다.¹⁷⁾

그리고 미국 린던 대통령이 1966년 과학조사선 Oceanographer호 진수식 연설

15) "It considered that apart from the case of the exploitation or exploration of the soil or exploration of the soil or subsoil of a continental shelf, such exploitation had not yet assumed sufficient practical importance to justify special regulation". Yearbook of the International Law Commission, Vol.2, United Nations, 1956, p.278.

16) 김영구, 「한국과 바다의 국제법」(서울 : 21세기북스, 2004), 750쪽.

17) Mero, John L. *The mineral resources of the sea*. Vol.1(Amsterdam : Elsevier, 1965), pp.274-277.

을 통해 해양자원의 미래를 예측하고, 심해저 자원에 대한 경쟁을 지양하고 심해저 자원은 인류의 자원이 되어야함을 역설¹⁸⁾한 것을 볼 때, 심해저에 대한 기술적 한계의 축소¹⁹⁾에 따라 선진국의 관심이 고조되었음을 확인할 수 있다.

이러한 상황변화에 따라 1967년 말타의 파르도 대사는 심해저를 평화적 목적²⁰⁾을 위해서만 사용되도록 하고, 심해저 자원은 인류의 유산으로 사용되도록 할 것을 주장하였다.²¹⁾

국제연합 총회는 관할권 이원의 심해저에 대한 평화적 이용을 연구할 임시위원회²²⁾를 투표를 통해 설립하기로 하였으며²³⁾ 임시위원회가 제출한 보고서에 따

18) "Because under no circumstances, we, believe, must we ever allow the prospects of rich harvests of mineral wealth to create a new form of colonial competition among the maritime nations. We must be careful to avoid a race to grab and to hold the lands under the high seas. We must ensure that the deep seas and the ocean bottoms are, and remain, the legacy of all human beings". 326 - Remarks at the Commissioning of the Research Ship-Oceanographer. July 13, 1966. <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=27711>.(2018년 4월 5일 검색)

19) 1967년 11월 1일 국제연합주재 말타 파르도 대사의 연설문에 따르면, 1967년 당시 설치된 해양시설물은 주로 대륙붕내 수심 100미터 이내에 설치된 것이 대부분이었지만, 당시 기술능력으로는 반잠수식 리그는 수심 350미터까지 시추가 가능하며, Mohole 프로젝트를 통해 개발된 해양시추선은 수심 7000미터까지 시추가 가능하다고 설파하였다. 또한, 1950년대 당시 미국의 해양연구금액은 29백만 달러였으나, 1967년 당시 5억 달러로 증가하였다고 밝혔다. A/C.1/PV.1515, Official Records of the General Assembly, Twenty-second Session, First Committee, 1515th meeting, United Nations, p.5.

20) 파르도 대사 연설문에 따르면, 당시에는 심해저 개발 기술 개발과 함께 무기 개발이 활발하였으며 또한 해양오염 등의 사례를 소개하였다. 특히, 대서양 적도부근 해양에서 strontium 90, caesium 137 등 기준치 이상의 핵물질이 관측되었음을 예로 들며 해양의 평화적 이용을 주장한 파르도 대사의 연설은 깊은 호소력을 지닌 것으로 보인다.

21) 그런데 Malta의 제의는 결코 갑작스러운 발상이 아니라, 국제사회의 새로운 법규범을 요구하는 일반적 추세를 반영한 대표적 행위에 불과하다고 보아야 한다. 김영구, 전게서, 751쪽.

22) Ad hoc Committee to Study the Peaceful Uses of the Sea-Bed and the Ocean Floor beyond the Limits of National Jurisdiction; Argentina, Australia, Austria, Belgium, Brazil, Bulgaria, Canada, Ceylon, Chile, Czechoslovakia, Ecuador, El Salvador, France, Iceland, India, Italy, Japan, Kenya, Liberia, Libya, Malta, Norway, Pakistan, Peru, Poland, Romania, Senegal, Somalia, Thailand, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Arab Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the United Republic of Tanzania, the United States of America 및 Yugoslavia 등 총 35개국이 참석하였다; 임시위원회의 연구주제는 (1) survey of the past and present activities of the United Nations, the specialized agencies, the International Atomic Energy Agency and other intergovernmental bodies with regard to the sea-bed and the ocean floor, and of existing international agreements concerning these areas (2) An account of the scientific, technical, economic, legal and other aspects of this item (3) An indication regarding practical means of promoting international co-operation in the exploration, conservation and use of the sea-bed and the ocean floor, and the subsoil thereof, as contemplated in the title of the item, and of their resources, having regard to the views expressed and the suggestions put forward by Member States during the consideration of this item at the twenty-second session of the General Assembly를 포함하였다.

르면, 관할권 이원의 심해저를 국제법에 따라 지정할 필요가 있고 이 해역의 해저에서는 어떠한 국가도 주권을 주장하거나 행사하지 말아야 한다고 하였다. 또한, 심해저를 탐사하고 이용하는 것은 개발도상국의 특별한 요구를 고려하여 모든 인류의 이익을 고려하여 수행되어야 하며, 심해저는 평화적 목적을 위해 보전되어야 한다는 내용의 성명서 초안을 제출하였다.²⁴⁾

이를 바탕으로 국제연합 총회는 관할권 이원에 위치한 심해저의 평화적 이용 방안을 연구할 위원회를 정식으로 설립하기로 하고²⁵⁾, 제25차 총회에서 심해저가 인류의 공동유산임을 선언하였다²⁶⁾.

(2) 제3세계 그룹의 형성

1958년 2월 24일부터 4월 27일까지 제네바에서 개최된 제1차 유엔해양법회의에는 총 86개국이 참여하였다. 그러나 제1차 유엔해양법회의가 종료된 이후부터 제3차 유엔해양법회의가 시작된 1973년 사이에 독립한 국가²⁷⁾의 수가 54개국²⁸⁾

23) A/Res/22/2340, Examination of the question of the reservation exclusively for peaceful purposes of the sea-bed and the ocean floor, and the subsoil thereof, underlying the high seas beyond the limits of present national jurisdiction, and the use of their resources in the interest of mankind, United Nations, 1967, p.1.

24) A/7230, Report of the Ad Hoc committee to study the peaceful uses of the sea-bed and the ocean floor beyond the limits of national jurisdiction. United Nations, 1968, p.19.

25) A/RES/23/2467, Examination of the question of the reservation exclusively for peaceful purposes of the sea-bed and the ocean floor, and the subsoil thereof, underlying the high seas beyond the limits of present national jurisdiction, and the use of their resources in the interests of mankind, United Nations, 1968, p.15.

26) A/RES/25/2749, Declaration of Principles Governing the Seabed and the Ocean Floor, and the Subsoil Thereof, beyond the Limits of National Jurisdiction, United Nations, 1970, p.1.

27) 제2차 유엔해양법회의의 참가여부는 제외하였다. 제2차 유엔해양법회의는 영해의 폭을 합의하기 위한 목적으로 모였으며, 이 또한 합의에 실패하였기 때문이다. 그리하여 1958년 10월 독립한 Guinea를 54개국 내에 포함시켰다.

28) 1958년 제네바 협약 채택 이후부터 1973년 유엔해양법회의 이전까지 독립한 국가를 정리하면 다음과 같다. 1958년-Guinea, 1960년 - Benin, Burkina Faso, Cameroon, Central African Republic, Chad, Congo, Cyprus, Gabon, Ivory Coast, Madagascar, Mali, Mauritania, Niger, Nigeria, Senegal, Somalia, Togo, 1961년 - Kuwait, Sierra Leone, Tanzania, 1962년 - Algeria, Burundi, Jamaica, Rwanda, Samoa, Trinidad and Tobago, Uganda, 1963년 - Malaysia, 1964년 - Malawi, Malta, Zambia, 1965년 - Gambia, Maldives, Rhodesia, Singapore, 1966년 - Barbados, Botswana, Guyana, Lesotho, 1967년 - Anguilla, Yemen, 1968년 - Equatorial Guinea, Mauritius, Nauru, Swaziland, 1970년 - Fiji, Tonga, 1971년 - Bahrain, Bangladesh, Qatar, United Arab Emirates.

에 달하며, 이들 대부분은 아프리카, 중동, 아시아에 속하는 국가들로서 오랜 기간 관습법에 머물렀던 해양에 관한 규약을 법전화한 유엔해양법회의에 참여할 기회가 없었고, 1958년 제네바협약이 서구 선진국을 중심으로 체결되었다는 입장에서²⁹⁾ 새로운 해양법 창설에 적극적이었다.

또한, 전통적인 협상그룹³⁰⁾³¹⁾ 외에 지역적 특성에 따른 협상그룹이 나타났다. 대한민국을 포함하여 총 76개국이 참여한 연안국 그룹은 배타적 경제수역³²⁾을 강력히 지지하기 위하여 나타났으나, 이와 반대로 총 55개국이 참여한 내륙국 및 지리적 불리국 그룹은 배타적 경제수역 창설에 따른 부정적 영향을 감소시킬 목적으로 나타나게 되었다. 이러한 노력에 의해 내륙국 및 지리적 불리국은 동일한 소규모 지역이나 지역 내 연안국의 배타적 경제수역의 생물자원 잉여량 중 일정량의 개발에 참여할 권리를 가질 수 있게 되었다.³³⁾

군도국가 그룹³⁴⁾은 군도수역 설정 권리에 대한 관심이 많았다. 특히, 필리핀과 인도네시아는 해협국 그룹에도 동시에 참여함으로써 국제해협에서 인정되는 통과통항권 개념을 착안하여 군도국가 내 통항모델을 주창하게 되었다. 또한, 배타적 경제수역 및 대륙붕의 경계설정 방법에 관하여 중간선 원칙을 지지하는 그룹과 형평의 원칙에 따라 설정할 것을 주장하는 그룹이 생겨나기도 하였고, 영해를 12해리 이상으로 확대할 것을 주장하는 그룹이 생겨나 실제 이 가운데 일부 국가는 영해를 12해리 이상으로 선포한 국가³⁵⁾도 생겨났다. 그 외 해양오염문제 등

29) Egede, Edwin. *Africa and the deep seabed regime: politics and international law of the common heritage of mankind* 1st ed.(Berlin : Springer Science & Business Media, 2011), p.8.

30) 개도국 중심의 Group 77은 해양영역 설정과 관련한 제2위원회에서는 국가간 이해관계의 차이로 인해 특별한 역할을 수행하지 못하였으나, 심해저 문제에 관한 제1위원회에서는 선진국과의 기술적 차이로 인해 적극적인 역할을 하였고, 해양오염문제와 해양과학조사 문제를 다룬 제3위원회에는 특별한 이해관계에 대한 문제없이 참여하였다. Myron H. Nordquist, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*. Vol. I (Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1985), p.81.

31) Group 77 외에도 지역적 특성에 따라 아프리카 그룹, 아시아 그룹, 아랍 그룹, 라틴 아메리카 그룹, 동유럽 그룹, 서유럽 그룹 등이 있었다.

32) 미국 트루먼 대통령의 대륙붕 선언을 통해 대륙붕의 천연자원에 대한 연안국의 주권적 권리를 주장함에 따라, 대륙붕이 없는 남미지역 국가는 1952년 산티아고 선언을 통해 연안 200해리 범위 내 수역에 대한 주권 및 관할권을 선언하기에 이른다. 이러한 배경을 바탕으로 1971년 아시아·아프리카 법률자문회의에서 케냐가 배타적 경제수역에 관한 제안을 제출하고, 1972년 남미국가의 산토 도밍고 선언 등을 통해 지지됨에 따라 유엔해양법회의 제1위원회에서 검토되었다. 김영구, 전제서, 356-358쪽.

33) 유엔해양법협약 제69조 1항. 제70조 제1항.

34) 피지, 인도네시아, 모리셔스, 필리핀.

35) Ecuador, Peru 및 Somalia는 200해리 영해를 선포하였고, Togo는 30해리 영해를 선포하였다. 협상

을 다룰 선진해양국 그룹이 형성되기도 하였다.³⁶⁾

(3) 해양환경보존 및 보호를 위한 접근방식 변화

해양환경의 보존 및 보호와 관련하여 인류는 1900년대 초반 이후 선박기인 유류오염방지에 초점을 맞추고 노력하여 왔다³⁷⁾. 제2차 세계대전 이후 유류로 인한 해양오염방지 국제협약³⁸⁾(이하 ‘OILPOL협약’ 이라 한다)이 1954년 채택된데 이어, 1958년 공해협약 제24조에서 모든 국가는 선박 또는 파이프라인으로부터 유류가 해양으로 배출되는 것을 방지하기 위한 규칙을 마련할 것을 요구하기도 하였다³⁹⁾.

그리고 1967년 3월 18일 영국 밀포드 해븐으로 향하던 라이베리아 선적 유조선 Torrey Canyon호가 영국근처 폴란드령 Seven Stones Reef에 좌초되며 선체파손사고로 11만 7천여 톤의 원유가 Dover해협에 유출됨에 따라 IMO는 사고로 인한 손해배상책임 등의 법률적 문제에 대응하고자 법률위원회를 임시로 설치하고 회의를 개최하여 1969년 유류오염 손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약⁴⁰⁾(이하 ‘CLC협약’ 이라 한다), 1971년 유류오염손해 보상을 위한 국제기금설치에 관한 협약⁴¹⁾(이하 ‘FC협약’ 이라 한다) 등을 채택하였다.

또한, 공해상이라 할지라도 자국 연안에 대한 중대하고 급박한 오염위험을 방지하고 자구조치를 할 수 있도록 INTERVENTION협약을 마련하고, OILPOL협약에 대한 실효성 문제와 함께 라이베리아 국적 선박에 대한 영국정부의 집행권한에

그룹에 참여하지 않았으나 영해를 선포한 국가로서 Liberia는 200해리 영해를 선포하였다.

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2106.html>.(2018년 3월 2일 검색)

36) Myron H. Nordquis, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*. Vol. 1 (Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1985), pp.70-81.

37) States Department, *Preliminary conference on oil pollution of navigable waters*, (Washington : United States, 1926).

38) International Convention for the Prevention of Pollution of the sea by Oil. 채택 1954년 5월 12일, 발효 1958년 7월 26일.

39) 이외에도 해양환경보존 및 보호를 위하여 공해협약 제25조는 방사능 폐기물의 투기를 방지하기 위한 조치를 모든 국가가 취할 것을 요구하기도 하였다.

40) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. 채택 1969년 11월 29일, 발효 1975년 6월 19일.

41) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. 채택 1971년 12월 18일, 발효 1978년 10월 16일.

대한 의문이 제기됨에 따라 1954년 OILPOL협약을 개정하였다.

이러한 유류오염 방지장치 중심의 해양환경보존 및 보호정책은 1970년대에 이르러 많은 변화 양상을 보인다. 1972년 채택된 폐기물 및 그 밖의 물질의 투기에 의한 해양오염방지에 관한 협약⁴²⁾(이하 ‘DUMPING’ 협약이라 한다)의 제1조⁴³⁾는 해양오염 방지를 위해 보다 통합적인 접근 방식이 필요하며, 제2조에서는 1972년 유엔인간환경회의에서 인간환경의 보호와 개선은 인류의 행복과 범세계적인 경제발전을 위해 중요한 문제임을 선언하고, 제7조에서는 국가는 바다에서 얻는 유익함을 해치거나 바다의 다른 법률적 사용에 방해되고, 해양생물과 생물 자원에 해를 입히며 인간의 건강에 유해한 물질에 의한 바다 오염을 막기 위해 모든 가능한 방법을 취해야 한다는 원칙을 발표하였다.

그리고 해양환경을 보호하기 위한 구체적인 행동계획을 제시하고 있는데, 1973년부터 시작되는 IMO 회의와 유엔해양법회의에 각국이 적극적으로 참석함으로써 모든 해양오염원을 식별하고 제거하기 위한 노력을 다할 것을 주문하고 해양오염 평가 및 관리를 위해 보고서의 제3 부속서에 제시된 일반원칙을 유엔해양법회의에서 다룰 것을 요구하였다⁴⁴⁾.

2. 회의진행 방식

(1) 일괄타결

1958년 제1차 유엔해양법회의에서 해양법에 관한 협약을 4개의 개별적인 협약으로 채택되었던 것과 달리, 320개 조문과 9개 부속서로 구성된 1982년 유엔해양법협약은 일괄타결형태로 채택하였다. 이는 해양법과 관련된 모든 문제를 상호이

42) Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of wastes and Other Matter. 채택 1972년 12월 29일, 발효 1975년 8월 30일.

43) 체약당사국은 개별적으로 또한 집단적으로 해양환경의 모든 오염원에 대한 효과적인 규제를 촉진하여야 하며, 특히 인간의 건강에 위해를 야기하고, 생물자원과 해양생물에 해를 끼치며, 생활의 편의에 손상을 주거나 해양의 합법적인 이용을 저해할 우려가 있는 폐기물 및 그 밖의 물질의 투기에 의한 해양오염을 방지하기 위하여 실행 가능한 모든 조치를 취할 것을 서약한다.

44) A/CONF.48/14/Rev.1, Report of the United Nations Conference on the Human Environment, United Nations, 1972, p.23.

해와 협력의 정신으로 해결하고자 하는 희망과 해양의 여러 문제가 서로 밀접하게 관련되어 있으므로 전체적으로 고려할 필요성이 있음을 인식한 참석자들의 노력의 일환인 것이다.

유엔해양법협약의 협상 초기 3개의 위원회⁴⁵⁾로 구성되어, 제1위원회가 심해저 제도, 제2위원회가 영해, 접속수역, 대륙붕, 배타적 경제수역, 공해 및 군도수역에 관한 문제, 제3위원회가 해양환경보호 및 해양과학조사 등의 주제로 나누어 협상하던 것을 개별위원회에서 다루는 문제가 다른 위원회에도 영향을 끼침을 인식하고⁴⁶⁾, 1977년부터 교섭초안은 하나로의 문서(Informal Composite Negotiating Text, ICNT)⁴⁷⁾에 포함되게 되었다.

이는 처음으로 유엔해양법회의에서 서로 다른 부분이 모아지고, 상호 다르고 불필요하며 반복적인 내용이 제거되어 명확한 협약 초안이 만들어졌다는 평가를 받고 있다⁴⁸⁾. 그러나 제1위원회는 여전히 갈등 속에 놓여있었는데 이슈의 복잡성과 함께 지향점에 대한 정치적인 대립의 깊이가 컸고, 제1위원회의 위원장이 독단적으로 합의내용을 수정하는 등 권한을 남용한다는 참가자들의 불만이 커져가고 있었기 때문이다⁴⁹⁾.

이를 해결하기 위해 1978년 제7차 회의 이후 7개의 협상그룹⁵⁰⁾이 구성되어 핵심문제를 집중 협의하기 시작하여 교섭초안을 개정하거나 수정할 경우 협상 자체로부터 도출된 결과를 반영하도록 하고, 어느 개인의 의지가 교섭초안에 반영

45) A/CONF.62/29, Organization of the second session of the Conference and allocation of items: decisions taken by the Conference at its 15th meeting on 21 June 1974, United Nations, 1974, pp.59-61.

46) 제1위원회 위원장 Paul Bamela Engo는 다른 위원회에서 검토 중인 어떤 문제는 제1위원회에 상당한 영향을 준다는 표현으로 위원회 상호간의 연결고리에 주목하였다. A. W. Koers & B.H. Oxman, "The 1982 convention on the law of the sea : proceedings law of the sea institute", *seventeenth annual conference of the Law of the sea Institute*(1983), p.40.

47) A/CONF.62/WP.10/Add.1, Memorandum by the President of the Conference on document A/CONF.62/WP.10, United Nations, 1977, pp.65-70.

48) Evensen, Jens. *Working methods and procedures in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea* Vol.199(Leiden : Martinus Nijhoff, 1986), p.471.

49) Barry Buzan, "Negotiating by Consensus: Developments in technique at the United Nations Conference on the Law of the Sea", *The American journal of International Law*, Vol.75, No.2(1981), p.336.

50) Systems of exploration and exploitation resource from the Area, Financial arrangement, Organs of authority, Right of access of LLGDS, The questions of settlement of disputes in the EEZ, Definition of outer limits of Continental Shelf and the regime of revenue sharing, Delimitation of maritime boundaries 등이 있다.

되지 않고 본회의에서 공개되거나 광범위한 지지를 받은 내용만이 교섭 초안에 반영되도록 명시하였다⁵¹⁾.

이를 통해 이미 광범위한 지지를 받고 있는 조문의 초안을 수정하기 위해서는 큰 입증의 부담을 지어야만 한다는 인식이 조성되게 되고⁵²⁾, 교섭초안이 교섭 중인(Negotiating) 초안의 지위에서 교섭 완료된(Negotiated) 지위로 승격되도록 작용하기도 하였다⁵³⁾. 1980년 제9차 회의 종료의 될 때 교섭초안은 협약초안으로 명칭이 변경되었고, 1982년 협약초안 채택 시까지 교섭초안으로서의 성격은 유지되었다⁵⁴⁾.

(2) 컨센서스 의사결정

유엔총회 결의서 제2750C(XXV)에 따라 심해저위원회는 내륙국, 연안국 및 개도국 등 모든 국가의 이해관계와 필요사항을 수용하고⁵⁵⁾ 심해저에 관한 국제규칙을 마련하기 위해 협약초안을 마련할 것을 지시받았으나 초안 마련에는 실패하였다. 그러므로 심해저에 관한 협약 초안은 1973년부터 시작된 유엔해양법회의의 기간 중에 마련되어야 했다.

유엔해양법회의에는 해양과 관련하여 이해관계가 많고 개발능력이 충분한 소수의 선진국뿐만 아니라 이해관계 및 개발능력이 부족한 다수의 개도국 또한 참석하였다. 의제 상호간의 의존성으로 인해 교섭의 성공적인 결론을 도출하기 위해서는 전원합의에 의한 의사결정이 무엇보다 중요한 상황이었다. 투표에 의존하는 것은 실질적인 사항에 대해 중요 이해관계를 완벽히 수용하지 못한다는 단점이 있으므로 상호 의존적인 사항을 효율적으로 관리해야 하는 상황 하에서 전원

51) A/CONF.62/62, Decisions taken by the Conference at its 90th meeting on the report of the General Committee, United Nations, 1978, pp.6-10.

52) Oxman, B. H., "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Seventh Session", *American Journal of International Law*, Vol.73, Issue 1(1978), p.5.

53) Barry Buzan, *op. cit.*, p.337.

54) James Harrison, *Making the Law of the Sea : A Study in the Development of International Law*, 1st ed.(Cambridge : Cambridge University Press, 2011), p.46.

55) Such agreements on those questions should seek to accommodate the interests and needs of all states, whether land-locked or coastal, taking into account the special interests and needs of the developing countries, whether land-locked or coastal.

합의⁵⁶⁾는 필수적이었다⁵⁷⁾.

유엔해양법회의는 의사규칙을 제정하고⁵⁸⁾, 실질적인 사항이 투표에 부쳐지기 전에 일반적인 합의에 도달하기 위한 모든 노력이 취해져야 함을 명시하고 있었다. 해양공간에 대한 문제의 상호 연관성에 주목하고 전체적으로 고려되어야 함과 함께 광범위하게 채택될 필요성에 주목하고, 가급적 투표에 의한 표결방식에 의하지 않고 전체대표의 일반적 동의를 얻어 의사를 결정하고자 한 강력한 의지를 표현한 것이었다⁵⁹⁾.

그리고 의사규칙의 부속서로 채택된 신사협정에서 유엔해양법회의는 전원합의에 의한 방식을 통해 실질적인 문제에 대해 합의에 이르도록 모든 노력을 다하여야 하며, 전원합의에 의해 모든 노력이 다할 때까지 투표는 하지 않도록 하여야 한다고 명시함으로써 전원합의에 의한 의사결정을 요청하였다⁶⁰⁾.

그러나 1980년 미국의 레건 대통령이 취임한 이후, 유엔해양법협약 조문 중 특히 제11장의 심해저에 관한 내용에 대해 문제를 제기하고⁶¹⁾, 유엔해양법협약 조문을 채택함에 있어 투표를 제안함에 따라 결국 투표를 진행하게 되었으며 찬성 130개국, 반대 4개국⁶²⁾, 기권 17개국으로 유엔해양법협약 조문이 채택되게 되었다.

유엔해양법회의 마지막 미국 대표부는 연설에서 심해저를 제외한 나머지 유엔해양법협약 조문이 국제관행을 수용하고 있음을 전달하였지만⁶³⁾, 유엔해양법협약을 투표로 채택하게 된 것은 심해저와 관련된 조항이 심해저를 둘러싼 미국 등

56) 특정제안에 대해 반대가 없고 참석자 전원이 찬성하는 합의로서, 침묵할 경우에도 전원합의가 이루어진 것으로 간주한다. 행정자치부 국제행정협력관실, 「국제협력실무 매뉴얼」(서울 : 행정자치부 국제행정협력관실, 2014), 34쪽.

57) Barry Buzan, *op. cit.*, pp.331-332.

58) A/CONF.62/121, Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, United Nations, 1982, pp.142-145.

59) 김영구, 전계서, 17쪽.

60) Declaration incorporating the Gentleman's Agreement made by the president and endorsed by the conference at its 19th meeting on 27 June 1974. Approved by the United Nations General Assembly at its 2169th meeting on November 16, 1973.

61) D. Larson, The reagan rejection of the UN Convention, *Ocean Development and International Law*, Vol.14(1985), p.337.

62) 미국, 터키, 이스라엘, 베네수엘라.

63) Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Vol.17, United Nations, pp.116-117.

해양 선진국 등의 이익을 충분히 반영하지 못하였기 때문이다.

3. 이행협정 성립

유엔해양법협약을 개정하기 위해서는 협약 발효일로부터 10년이 지난 후 당사국이 국제연합 사무총장에게 서면통보를 통하여 심해저활동 관련규정을 제외한 유엔해양법협약의 규정에 대한 개정안을 제안하고 그 개정안을 다룰 회의 소집을 요청할 수 있다. 심해저활동관련 당사국은 국제해저기구 사무총장에게 서면통보를 통하여 관련 협약규정에 대한 개정을 제안할 수 있다⁶⁴). 그러나 당사국은 유엔해양법협약 제136조의 해저와 해저자원이 공동체의 소유(res communis)⁶⁵)라는 인류공동유산 기본원칙에 대해서는 어떠한 개정을 할 수는 없다⁶⁶).

파르도 대사의 심해저와 그 자원에 대한 인류공동유산 주장으로 시작된 새로운 해양법에 대한 관심과 함께 유엔해양법회의의 신사협정에서 명시적으로 전원합의에 의한 의사결정을 할 것을 요청했음에도 불구하고, 미국의 유엔해양법협약 조문 채택에 대한 투표제안에 따라 유엔해양법협약초안이 결국 투표로 채택되고, 미국을 포함한 선진국이 심해저 조항에 대한 부정적인 입장⁶⁷)으로 협약에 가입하지 않는 것에 대해 국제사회의 우려는 높아졌다.

유엔총회는 사무총장으로 하여금 유엔해양법협약의 진행경과에 대해 보고하도록 하고⁶⁸) 모든 국가가 협약에 보편적으로 참여할 수 있도록 1990년부터 제11장의 심해저에 관한 사항에 대해 개정논의를 시작하여⁶⁹) 1982년 12월 10일자 해양

64) 유엔해양법협약 제31조 제1항, 제314조 제1항.

65) 조동준, “인류공동의 유산의 국제제도화 과정 : 심해저 관리를 중심으로”, 「국제정치논총」 50(4), 한국국제정치학회(2010), 145쪽.

66) 유엔해양법협약 제311조 제6항. 당사국은 제136조에 규정된 인류공동유산에 관한 기본원칙에 대한 어떠한 개정도 있을 수 없으며, 이 기본원칙을 일탈하는 어떠한 협정의 당사국도 되지 아니하는데 합의한다.

67) 미국 레건 대통령은 다음의 의견을 피력하였다. “Our reviews has concluded that while most provisions of the draft convention are acceptable and consistent with U.S. interests, some major elements of the deep seabed mining regime are not acceptable. We will seek changes necessary to correct those unacceptable elements and to achieve the goal of a treaty. <http://www.jag.navy.mil/organization/documents/Reagan%20statement%20on%20US%20participation%20in%20the%20Third%20United%20Nations%20Conference%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea.pdf>. (2018년 6월 3일 검색)

68) A/RES/37/66, United Nations, 1982, 제10항. A/RES/38/59, United Nations, 1983, 제8항.

법에 관한 국제연합협약의 제11부 이행에 관한 협정⁷⁰⁾(이하 ‘이행협정’이라 한다)을 채택하기에 이르렀다. 생산제한에 관한 내용이 삭제되고, 기술이전조항이 강제사항이 아닌 협의사항으로 변경되었다. 그리고 사업계획 승인신청 행정수수료 삭감, 개도국에 대한 지원, 당사국에 대한 비용부담 경감, 이사회 기능 강화⁷¹⁾ 등 선진국 등이 요구하여 왔던 내용이 포함되게 되었다. 협약이 발효되지 못한 상황에서 실질적인 협약내용 개정이 진행됨에 따라 이행협정이라는 형식을 취하게 되었으나⁷²⁾, 심해저가 인류공동의 유산이라는 원칙은 그대로 유지하고 있다⁷³⁾.

유엔해양법협약 제87조에 따르면 각국에 대해 공해에서 어업의 자유를 보장하고 있으나, 이러한 권리는 협약상의 의무와 경계왕래어종 및 고도회유성어종에 대한 연안국의 권리와 의무조항을 준수⁷⁴⁾하여야 누릴 수 있다. 1992년 환경과 개발에 관한 유엔회의에서 도출된 AGENDA 21에 따르면, 공해에 있어 무분별한 어업, 대형 어선단, 기국변경, 국가간 협조부족 등의 문제를 인식하고⁷⁵⁾ 경계왕래어종 및 고도회유성어종의 보존을 위하여 유엔차원의 회의를 개최할 것을 요구하였다⁷⁶⁾⁷⁷⁾.

69) “Invites all States to make renewed efforts to facilitate universal participation in the Convention”. A/RES/44/26, United Nations, 1989, 제3항.

70) Agreement relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982. 채택 1994년 7월 28일, 발효 1996년 7월 28일.

71) 유엔해양법협약 내 심해저 내용 중 이행협정으로 대체된 내용부분을 정리하면 다음과 같다. ① 유엔해양법협약 제151조 → 이행협정 제6절 제7항 ② 유엔해양법협약 부속서3장 제5조 → 이행협정 제5절 제2항 ③ 유엔해양법협약 부속서3장 제13조 제2항 → 이행협정 제8절 제3항 ④ 유엔해양법협약 제151조 제10항 → 이행협정 제7절 제1항 ⑤ 유엔해양법협약 제170조 → 이행협정 제2절 ⑥ 유엔해양법협약 제161조 → 이행협정 제3절 제1항.

72) A/48/950, Consultations of the Secretary-General on outstanding issues relating to the deep seabed mining provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, United Nations, 1994, pp.3-4.

73) 이에 대한 학자들의 평가 또한 호의적이다. Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, 1st ed.(Cambridge : Cambridge University Press, 2012), pp.182-183.

74) 유엔해양법협약 제116조.

75) 물론 이전에도 과도한 어업으로 인한 어업자원의 고갈을 경고하는 보고서가 나오기도 하였다. Our common future : Report of the world commission on environment and development, United Nations, 1987, pp.216-226.

76) AGENDA 21, 17.45, 17.49.

77) A/RES/47/192, United Nations conference on straddling fish stocks and highly migratory fish stocks, United Nations, 1992, p.1.

1995년 채택된 1982년 12월 10일 해양법에 관한 국제연합협약의 경계왕래어족 및 고도회유성어족 보존과 관리에 관한 조항의 이행을 위한 협정⁷⁸⁾(이하 ‘공해어업협정’이라 한다)의 제2조에 따르면 경계왕래어종 및 고도회유성어종에 관한 유엔해양법협약의 관련조항의 효율적인 이행을 통해 장기적인 보존과 지속가능한 이용을 확보하는 것에 그 목적을 가지고 있다. 적용구역은 연안국의 관할권이 원, 즉 공해를 대상으로 하고 있으나 AGENDA 21에 따라 새롭게 도입된 관리원칙⁷⁹⁾인 예방적 접근원칙을 적용하고, 보존관리조치의 호환성이 필요한 경우 연안국의 관할구역에 협정의 적용이 가능하다.

본 협정을 통해 각 기국은 공해 상 자국선박의 보존관리 조치를 준수하도록 의무가 강화되며, 국제협력조치의 하나로서 지역수산기구를 통하여 보존관리조치의 수립 및 시행을 요구하고 있어 지역수산기구에 가입하지 않고는 공해조업이 사실상 불가능해졌다. 또한, 보존관리조치 위반여부 조사를 위해 지역수산기구의 회원국은 관할 공해수역에서 타국선박에 대한 승선검색이 가능해졌다⁸⁰⁾.

공해어업협정은 유엔해양법협약 제11장에 관한 이행협정과는 몇 가지 점에서 차별성이 존재한다. 이행협정이 주로 선진국의 이해관계를 고려하여 건전한 상업적 목적이란 명목 하에 협약내용을 근본적으로 변경하는 내용을 포함하고 있고, 해당협정이 유엔해양법협약과 일치하지 않는 경우 이 협정의 규정이 우선하도록 한 것과 달리⁸¹⁾, 공해어업협정은 유엔해양법협약 가입여부와 상관없이 가입을 허용하고 있는데 이는 유엔해양법협약의 효율적인 이행을 도모하기 위하여 채택되었기 때문이다. 그러므로 공해어업협정을 이행함에 있어 유엔해양법협약의 문맥과 정신에 따라 해석하고 적용하여야한다⁸²⁾.

78) Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks. 채택 1995년 8월 4일, 발효 2001년 12월 11일.

79) AGENDA 21, 17.5.d. Coastal States commit themselves to integrated management and sustainable development of coastal areas and the marine environment under their national jurisdiction. To this end, it is necessary to apply preventive and precautionary approaches in project planning and implementation, including prior assessment and systematic observation of the impacts of major projects.

80) 공해어업협정 제18조 제1항, 제9조 제1항, 제21조 제1항.

81) 이행협정 제2조 제1항.

82) 공해어업협정 제4조.

또한, 공해어업협정을 마련함에 있어 1990년대 이후 환경에 관한 주요 국제회의에서 공식적으로 언급되기 시작한 예방적 접근방식, 지속가능개발, 최상의 과학증서 등의 개념을 적극 도입함으로써⁸³⁾ 유엔해양법협약의 공해어업 보존에 관한 선언적 원칙을 보다 적극적으로 이행할 수 있는 장치로 작용할 수 있게 된 것은 유엔해양법협약 채택당시 고려하지 못한 부분에 있어 유엔해양법협약의 실질적인 발전으로 평가될 수 있는 중요한 사례이다.

II. 유엔해양법협약의 체계

1. 유엔해양법협약의 지위

국제연합 헌장 제103조는 국제연합 회원국의 헌장상의 의무와 다른 국제협정상의 의무가 상충되는 경우 국제연합 헌장 상의 의무가 우선한다고 정하고 있다.

그리고 조약법에 관한 비엔나협약⁸⁴⁾(이하 ‘비엔나협약’이라 한다) 제30조는 동일한 주제에 관한 계승적 조약을 적용함에 있어, 조약이 전 조약 또는 후 조약에 따를 것을 명시하고 있거나, 또는 전 조약 또는 후 조약과 양립하지 아니하는 것으로 간주되지 아니함을 명시하고 있는 경우에는 다른 조약의 규정 적용이 우선되며, 전 조약의 모든 당사국이 동시에 후 조약의 당사국이지만 전 조약이 제59조⁸⁵⁾에 따라 종료되지 아니하거나 또는 시행 정지되지 아니하는 경우, 전 조약은 그 규정이 후 조약의 규정과 양립하는 범위 내에서만 적용한다고 규정하고 있다.

그리고 후 조약의 당사국이 전 조약의 모든 당사국을 포함하지 아니하는 경우에는 양 조약의 당사국간에는 전 조약의 모든 당사국이 동시에 후 조약의 당사국이나, 전 조약이 제59조에 따라 종료되지 아니하거나 또는 시행 정지되지 아니하는 경우에, 전 조약은 그 규정이 후 조약의 규정과 양립하는 범위 내에서만 적용되며, 양 조약의 당사국과 어느 한 조약의 당사국간에는 그 양국이 다 같이 당

83) James Harrison, *op. cit.*, p.104.

84) Vienna Convention on the Law of Treaties 채택 1969년 5월 23일, 발효 1980년 1월 27일.

85) 후조약의 체결에 의하여 묵시되는 조약의 종료 또는 시행정지.

사국인 조약이 그들 상호간의 권리와 의무를 규율한다고 정하고 있다.

동일한 주제에 관한 계승적인 조약을 적용함에 있어서는 국제연합 헌장 제103조의 적용태도가 고려되어야 하며, 이는 유엔해양법협약 제237조 및 제311조의 적용태도로 나타난다⁸⁶⁾.

다른 협약과의 관계에 있어 유엔해양법협약은 당사국 간에는 1958년 제네바협약에 우선한다고 규정하고 있다. 그러므로 1958년 제네바협약과 1982년 유엔해양법협약을 동시에 가입한 국가에 있어서는 1982년 유엔해양법협약의 효력이 우선하게 된다. 그리고 1958년 제네바 협약은 가입하였지만 1982년 유엔해양법협약을 가입하지 않은 국가⁸⁷⁾에는 이러한 관계가 적용되지 않는다⁸⁸⁾.

유엔해양법협약은 다른 협약과의 관계에 있어 유엔해양법협약과 양립 가능한 다른 협약으로부터 발생하거나 또는 다른 당사국이 이 협약상의 권리를 행사하거나 의무를 이행함에 영향을 미치지 아니하는 당사국의 권리와 의무는 변경하지 않는다.

해양환경의 보호 및 보전에 관하여 유엔해양법협약은 별도의 조항을 가지고 있다. 해양환경의 보호 및 보전을 위한 다른 협약상의 의무에 관하여 유엔해양법협약 제237조는 이미 체결된 특별 협약과 협정에 따라 국가가 지는 특정한 의무 및 이 협약에 규정된 일반원칙의 증진을 위한 협정의 체결에 영향을 미치지 않음을 명시하고 있다. 그러나 해양환경의 보호 및 보전에 관하여 특별 협약에 따라 국가가 부담하는 특정한 의무는 이 협약의 일반원칙과 목적에 합치하는 방식

86) Myron H. Nordquist & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*, Vol. IV(Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1988), p.426.

87) 유엔해양법협약에 가입하지 않은 대표적인 국가로서 미국이 있다. 미국 등 선진국은 심해저개발에 대한 제11장 조항이 시장친화적이지 못하고 공산주의 체제에 알맞다고 비판하였으며, 국제심해저기구가 비대하다라고 비판하였다. 제11장에 대한 이행협정을 별도로 제정함으로써 미국의 유엔해양법협약 비준 가능성을 높였지만, 미국은 여전히 유엔해양법협약을 비준하지 않았다. 그럼에도 불구하고 미국은 관습법으로서 유엔해양법협약 제11장을 제외한 나머지 조항을 받아들였다. 1983년 미국 레건 대통령은 5030번 Proclamation을 통해 배타적 경제수역을 200해리까지 선언하였으며, 1988년 5928 Proclamation을 통해 영해 폭을 3해리에서 12해리로 확장하였다. Carol Elizabeth Remy, "U.S. Territorial Sea Extension: Jurisdiction and International Environmental Protection", *Fordham International Law Journal*. Vol.16, Issue 4(1992), pp.1208-1252; <https://www.nytimes.com/1988/12/29/us/reagan-extends-territorial-waters-to-12-miles.html>.(2018년 8월 6일 검색)

88) Donald R Rothwell, *The International Law of the Sea*, 1st ed.(Oxford : Hart publishing, 2010), p.16.

으로 이행되도록 규정하고 있다. 그러므로 해양환경의 보호 및 보전에 관한 다른 협약은 유엔해양법협약의 일반원칙을 충족하여야만 한다.

해양환경의 보호와 보존에 관한 유엔해양법협약 제12장은 각국이 해양환경을 보호하고 보전할 의무(제1절), 지구적 그리고 지역적 협력에 관한 통고의무, 오염 대비 비상계획, 정보교환 그리고 규칙제정을 위한 과학적 기준마련(제2절), 기술 지원(제3절) 및 감시와 환경평가(제4절) 그리고 오염원별 입법권한(제5절)과 집행 권한(제6절), 보장제도(제7절), 결빙해역에 대한 연안국의 특별한 입법권 및 집행 권한(제8절), 책임(제9절), 주권면제(제10절) 및 다른 협약상의 의무(제11절) 등으로 구성되어 세부적인 규칙에 관한 내용보다는 일반적인 권리와 의무에 관한 내용 위주로 마련되어 있다.

이는 유엔해양법협약의 창설에 앞서 이미 해양환경의 보호 및 보존에 관한 많은 다자협약, 지역협약, 양자협약 등이 유엔해양법협약 제정 당시 존재하였기에 유엔해양법협약이 기술적인 내용을 굳이 포함하지 않아도 되었던 것으로 보인다⁸⁹⁾. 그리고 선박기인 오염원에 대하여는 유엔해양법협약 제211조에서 IMO 등 권한있는 국제기구에 의해 제정된 일반적으로 인정되는 국제규칙 및 기준을 각국이 사용하도록 요구함을 고려할 때 유엔해양법협약은 Framework Treaty 또는 Umbrella Convention으로서의 지위를 확보하고 있다⁹⁰⁾.

다만, 유엔해양법협약은 선박기인오염원에 대한 각국의 권한을 확대하고 있다. 즉, 기존 국제해사협약에서 인정되는 기국 및 항만국의 권한 이외에 연안국의 권한을 추가로 인정하고 있다. 이를 통해 국제해사협약에는 명시되어 있지 않지만, IMO가 제정한 일반적으로 인정되는 국제규칙 및 기준을 바탕으로 연안국이 효력을 부여하는 법령을 제정하도록 하는 조치가 가능하게 되었다. 이와 같이 유엔해양법협약은 해양환경의 보호 및 보존에 있어 일반적인 내용뿐만 아니라 운영적 측면에서 일부 세부적인 내용 또한 포함되어 있다.

89) Churchill, R. R. & Lowe, A. V., *op. cit.*, p.217.

90) http://www.un.org/depts/los/consultative_process/documents/10_A.Blanco-Bazan.pdf.(2018년 7월 3일 검색)

2. 세부내용 위임

유엔해양법협약은 해양에 대한 기본협약으로서 국제법의 규칙을 참고하도록 요구하고 있으나 그 내용이나 출처는 밝히지 않은 경우가 있다⁹¹⁾. 이는 국제규칙과 국내규칙간의 통일성을 유지하며, 상황변화에 따른 효과적인 적용을 도모할 수 있는 큰 장점을 가지고 있다⁹²⁾.

예를 들어, 유엔해양법협약은 해상안전 및 해양오염방지를 위한 일반적인 규칙만 기술하고 규칙 및 기준에 관한 구체적인 내용은 언급하지 않고 있으며, 각국이 전세계적인 차원에서 그리고 적절한 경우 지역적 차원에서 특수한 지역특성을 고려하여 직접 또는 권한있는 국제기구를 통하여 해양환경을 보호하고 보존하기 위한 목적으로⁹³⁾ 이 협약과 합치하는 국제규칙, 기준, 권고관행 및 절차의 수립 및 발전에 협력할 것을 요구하고 있다⁹⁴⁾.

이를 바탕으로 각국이 권한있는 국제기구가 마련한 국제규칙 및 기준에 따라 법령을 제정하고 집행할 것을 요구하고 있다. 협약 조항에 따라 권한있는 국제기구에 의해 또는 통해 개발된 국제규칙 및 기준(international rules and standards)을 각국이 고려하거나(take account of), 따르거나(conform to), 실행하거나(give effect to) 또는 이행하여야(implement)할 것을 요구⁹⁵⁾함으로써 조항에 따라 법적 성격에 있어 차이가 나타난다. 즉, 일부 규칙과 기준은 단순히 고려할 것을 요구받고 있고⁹⁶⁾, 일부 규칙과 기준은 강제적으로 적용해야 하는 것으로 구분될 수 있다.

91) Van Reenen, Willem. "Rules of Reference in the new Convention on the Law of the Sea, in particular in connection with the pollution of the sea by oil from tankers." *Netherlands Yearbook of International Law*, Vol.12(1981), p.5.

92) Yoshifumi Tanaka, *op. cit.*, p.265.

93) 해상안전에 관한 내용은 빠져 있으나, 맥락으로 볼 때 해상안전에 관한 내용도 포함된다. Rudiger Wolfrum & Myron H. Nordquist & John Norton Moore, "IMO Interface with the Law of the Sea Convention", *Current maritime issues and the International Maritime Organization*, Martinus Nijhoff Publishers, 1999. p.230.

94) 유엔해양법협약 제197조.

95) LEG/MISC.8, *op. cit.*, p.8.

96) 유엔해양법협약 제60조 제5항, 제119조 제1항, 제207조 제1항, 제4항, 제212조 제1항, 제262조.

제2절 유엔해양법협약과 국제기구의 관계

I. 국제기구

1. 국제기구의 의의

국제기구⁹⁷⁾는 다수의 국가가 공동관심사를 처리하기 위하여 조약에 의거하여 설립한 정기적이고 상설적인 활동기관을 가진 국제적 단체를 지칭한다⁹⁸⁾.

국가에 법인격이 부여되어 있는 것과 같이, 국제기구는 권리와 의무를 가지는 것으로 인식되고 있는데 이는 국제연합의 업무수행 중에 입은 피해에 대한 보상 사건⁹⁹⁾에 대하여 총회 또는 안전보장이사회가 어떠한 법적 문제에 관하여도 권고적 의견을 줄 것을 국제사법재판소에 요청할 수 있도록 국제연합 헌장 제96조가 보장함에 따라 요청된 사건에 대하여 국제사법재판소는 권고적 의견을 통해 설립조약 내의 특정의 목적 및 기능과 관련하여 국제조직의 임무수행에 필요한 권능을 묵시적으로 인정하였다.

그러나 원칙적으로 설립조약 또는 특별조약에 규정된 범위 내에서 국제기구의 법인격이 성립되며,¹⁰⁰⁾ 국제연합은 그 임무의 수행과 그 목적의 달성을 위하여 필요한 법적능력을 각 회원국의 영역 안에서 향유하고 있다.

97) 국제조직, 국제단체라고도 한다. 이병조·이중범, 「국제법신강」(서울 : 일조각, 2008). 300쪽.

98) 이병조·이중범, 전제서, 300쪽.

99) 국제연합의 직원이 임무수행 중에 국제책임을 수반하는 상해를 당하였을 경우, 국제연합이 국제기구로서 책임있는 법률상 또는 사실상(de jure or de facto) 정부에 대하여 국제연합과 희생자 또는 희생자를 통한 개인에 대한 손해에 대해 적절한 보상(reparation due)을 받기 위하여 국제적인 청구(international claim)를 제기할 수 있는지 여부와 그리고 국제연합이 희생자가 당한 손해의 적절한 보상을 받기 위한 국제적인 청구를 제기할 수 있다면 희생자의 국가 보호권과의 조화여부에 대한 법률 문제를 국제연합이 제기하였다. 이에 국제사법재판소는 국제연합이 받은 손해와 희생자가 받은 손해에 대하여 국제적 청구를 제기할 수 있다는 권고적 의견을 제시하였다. 또한, 국제연합은 국제기구로서 직원이 입은 손해에 대한 의무위반에 기초하여 청구를 할 수 있으며, 이에 따를 경우 국제연합과 직원의 국가의 권한상 충돌을 피할 수 있으나, 이러한 충돌회피는 사안마다 검토되어야 한다는 의견을 제시하였다. Reparation for injuries suffered in the service of the United Nations, ICJ Advisory Opinion of 11 April 1949. Summaries of Judgements, Advisory Opinions and orders of the International Court Justice. p.8.

100) 이병조·이중범, 전제서, 304-305쪽.

2. 국제기구의 역할

국제기구는 전통적으로 조약체결권, 법률분쟁에 대한 소송제기권한, 목적 범위 내의 임무수행에 필요한 다른 기구를 창설할 수 있는 권한 및 외교적 면책특권을 행사한다¹⁰¹⁾. 이러한 내용을 국제연합 헌장을 중심으로 살펴보면 다음과 같다.

조약체결권과 관련하여 국제연합은 국제평화와 안전의 유지에 공헌하기 위하여 모든 국제연합 회원국이 안전보장이사회의 요청과 특별협정에 따라서 국제평화와 안전의 유지 목적상 필요한 병력과 원조 및 통과권을 포함한 편의를 안전보장이사회에 이용하도록 한다. 또한, 정부간 협정에 의하여 설치되고 경제·사회·문화·교육·보건분야 및 관련 분야에 있어서 기본문서에서 정한대로 광범위한 국제적 책임을 부담하는 각종 전문기구가 국제연합과 제휴관계를 설정하도록 한다. 그리고 경제사회이사회는 전문기구와 국제연합과 제휴관계를 설정하는 조건을 규정하는 협정을 체결하고 총회의 승인을 받아야 한다¹⁰²⁾는 등의 내용을 헌장에 명시하고 있다.

외교적 면책특권과 관련하여 국제연합 헌장 제105조는 그 목적의 달성에 필요한 특권 및 면제를 각 회원국의 영역 내에서 향유하며, 회원국의 대표 및 국제연합의 직원은 기구와 관련된 그들의 임무를 독립적으로 수행하기 위하여 필요한 특권과 면제권을 보장한다. 예를 들면, 1950년 12월 1일 채택된 국제연합 한국재건단 설치를 결의한 국제연합 총회 결의서 제410(5)의 제16(14)항은 국제연합 직원이 한국 내에서 그 기능의 수행에 필요한 특권, 면제 및 편의를 향유한다고 규정하고 있으며, 이에 대해 대한민국 정부는 국제연합의 기능의 행사와 그 목적의 완수에 필요하다고 인정되는 특권과 면제를 부여한다는 내용의 협정을 채택한 바 있다¹⁰³⁾.

법률분쟁에 대한 소송제기권한과 관련하여 국제연합은 분쟁을 평화적으로 해결하기 위하여 교섭, 심사, 중개, 조정, 중재재판, 사법적 해결, 지역적 기관 또는

101) 한희원, 「국제기구법 총론」(서울 : 법률출판사, 2009), 75쪽.

102) 국제연합 헌장 제47조, 제57조, 제63조

103) 한국 내에서 국제연합이 향유하는 특권과 면제에 관한 대한민국과 국제연합간의 협정.

지역적 약정의 이용 그리고 당사자가 선택하는 평화적 수단에 의해 해결을 구할 것을 명시하고 있다. 국제연합은 사법적 해결을 위하여 국제사법재판소를 주요기관으로 구성하고 있는데 국제사법재판소의 관할사건의 소송당사자는 국가만이 될 수 있으며, 모든 국제연합 회원국은 국제사법재판소 규정의 당연(ipsa facto) 당사국이다. 국제사법재판소는 재판소에 회부된 분쟁을 분쟁국에 의하여 명백히 인정된 규칙을 확립하고 있는 일반적인 또는 특별한 국제협약, 법으로 수락된 일반관행의 증거로서의 국제관습, 문명국에 의하여 인정된 법의 일반원칙, 법칙결정의 보조수단으로서의 사법판결 및 제국의 가장 우수한 국제법학자의 학설에 따라 재판하게 되나, 재판소의 결정은 당사자 간과 그 특정사건에 관해서만 구속력을 가지게 된다¹⁰⁴).

국제기구는 국제사법재판소에 권고적 의견을 요청할 수 있는데, 국제연합 총회 또는 안전보장이사회는 국제연합 헌장 제96조 제2항에 따라 어떠한 법적 문제에 관하여 권고적 의견을 요청할 수 있고, 다른 기관 및 전문기구는 활동범위 내에서 발생하는 법적 문제에 관하여 권고적 의견을 요청할 수 있다. 권고적 의견은 구속력은 없으나, 매우 중요하고 강력한 법적 의견으로 국제사회에서 법적 그리고 도덕적 권위를 가진다¹⁰⁵).

목적범위 내의 임무수행에 필요한 다른 기구를 창설할 수 있는 권한과 관련하여 국제연합은 주요기관으로서 총회, 안전보장이사회, 경제사회이사회, 신탁통치이사회, 국제사법재판소 및 사무국을 설치하고 있다. 그러나 필요하다고 인정되는 보조기관은 국제연합 헌장에 따라 설치될 수 있으며, 실제로 국제연합이 설치한 행정법원에 대한 The Effect of Awards of Compensation made by the United Nations Administrative Tribunal 사건 및 구유고슬라비아 국제형사재판소의 창설 권한에 관한 The Tadic 사건에서 인정되기도 하였다.

국제기구의 기관창설 문제에 있어 보조기관 창설을 금지한다는 내용이 국제연합 헌장에 존재하지 않는 이상, 주요기관들은 임무수행을 위하여 필요한 보조기관을 창설할 수 있지만 그 한계는 헌장이 정한 목적과 범위 내로 한정된다¹⁰⁶).

104) 국제연합헌장 제33조 제1항, 제92조, 제96조 제1항, 제93조 제1항, 제38조 제1항, 제59조.

105) 한희원, 전거서, 269쪽.

106) Jan Klabbbers, *An Introduction of Institutional Law*, 5th ed.(London : Cambridge University Press, 2002), p.185.

II. 유엔해양법협약과 국제기구

1. 권한있는 국제기구

유엔해양법협약에 따라 각국은 항해, 해양생물보존 및 이용, 해양환경 보호 및 보존, 해양과학조사 수행, 공해상 불법행위근절, 해양기술개발 및 이전에 있어 세계적, 지역적 및 소지역적 차원으로 협력해야 하며, 이러한 협력은 관련 활동에 관한 권한있는 국제기구를 통해 수행된다.

1958년 제네바협약 가운데 권한있는 국제기구를 언급한 것은 공해협약의 제25조¹⁰⁷⁾가 유일하나 1982년 유엔해양법협약에서는 다양한 조문에서 권한있는 국제기구를 언급하고 있다.

명시적으로 유엔해양법협약 본문에 기재된 국제기구는 제39조 제3항의 국제민간항공기구가 유일하고, 특별중재에 관한 부속서 제8장에서 추가적으로 관련 전문기구를 명시하고 있다. 구체적으로 살펴보면 어업분야는 식량농업기구, 해양환경보존분야는 유엔환경프로그램, 해양과학조사분야는 정부간해양위원회, 항해, 선박기인오염 및 투기에 관한 분야는 IMO로 명시되어 있다.

2. 유엔해양법협약과 관련한 국제기구

유엔해양법협약과 관련 개별 조항별로 권한있는 국제기구에 대해 유엔은 1994년 개별조항별로 권한있는 국제기구에 대해 식별하여 제시하였다¹⁰⁸⁾. 이를 주요

107) 공해협약 제25조 제1항. 모든 국가는 권한있는 국제기구에 의해 제정되는 어떠한 기준 및 규칙을 고려하여 핵폐기물의 투기로부터 해양오염을 방지하기 위한 조치를 취해야 한다.

108) Law of the Sea Bulletin에 따르면 FAO(식량농업기구, Food and Agriculture Organization of the United Nations), IAEA(국제원자력기구, International Atomic Energy Agency), ICAO(국제민간항공기구, International Civil Aviation Organization), IHO(국제수로기구, International Hydrographic Organization), ILO(국제노동기구, International Labour Organization), IMO(IMO, International Maritime Organization), IOC(정부간해양학위원회, Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO), ISBA(국제심해저기구, International Seabed Authority), IWC(국제포경위원회, International Whaling Commission), UNCTAD(유엔무역개발회의, United Nations Conference on Trade and Development), UNDP(유엔개발프로그램, United Nations Development Programme), UNEP(유엔환경프로그램, United Nations Environment Programme), UNESCO(유엔교육과학문화기구, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization), UNIDO(유엔공업개발기구, United Nations Industrial Development Organization),

주제별로 정리하면 다음과 같다.

<표 1> 유엔해양법협약과 관련한 국제기구

항목	관련 조항	관련 국제기구
영해 및 접속수역	제16조 제2항	UN
무해통항	제22조 제3항	IMO
통과통항	제39조 제3항	ICAO
통항분리제도	제41조 제4항, 제5항	IMO
군도수역	제53조 제9항	IMO
배타적 경제수역	제60조 제3항, 제5항	IMO
해양생물보존	제61조 제2항, 제5항	FAO
고도회유성어종	제64조 제1항	FAO
포류동물	제65조	FAO, IWC, UNEP
지리적 불리국의 권리이전 제한	제72조 제2항	FAO
해도와 지리적 좌표 목록	제75조 제2항	UN
대륙붕	제76조 제8항, 제9항	UN
200해리 밖의 대륙붕개발에 따른 금전지급 및 현물공여	제82조 제4항	ISBA
대륙붕의 정의	부속서 2장 제3조 제2항	IHO, IOC, ISBA
공해상 해양생물 보존	제119조 제2항	FAO, IOC

WHO(세계보건기구, World Health Organization), WIPO(세계지적재산권기구, World Intellectual Property Organization), WMO(세계기상기구, World Meteorological Organization), WTO(세계무역기구, World Trade Organization) 등이 유엔해양법협약과 관련이 있다. Bulletin No. 31, Law of the Sea, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, United Nations, 1996, pp.79-95.

폐쇄해, 반폐쇄해 연안국간 협력	제123조	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNDP, UNEP, WMO, World Bank
해양과학연구	제143조 제3항	IAEA, IHO, IOC, ISBA, UNEP, UNESCO, WMO
심해저 생산정책	제151조 제10항	UNCTAD, UNDP, WTO, World Bank
국제해저기구 이사회 조직	제163조 제13항	IAEA, ILO, IMO, IOC, UN, UNCTAD, UNDP, UNEP, WMO, WTO, World Bank
국제해저기구와의 협력	제169조 제1항, 제2항	ILO, IMO, IOC, UN, UNCTAD, UNDP, UNEP, WMO, World Bank, WTO
해양환경보호 및 보존	제197조, 제198조, 제199조, 제200조, 제200조, 제201조, 제202조, 제203조, 제204조, 제205조, 제207조 제4항, 제208조 제5항, 제210조 제4항, 제211조, 제212조, 제213조, 제214조, 제216조, 제217조, 제218조, 제220조, 제222조, 제223조	FAO, IAEA, ICAO, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, UNIDO, WHO, WMO, UNESCO, World Bank
해양과학연구	제238조, 제239조, 제243조, 제244조, 제246조, 제247조, 제248조, 제249조, 제251조, 제252조, 제253조, 제254조, 제256조, 제257조, 제262조, 제263조, 제265조	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, UNESCO, WMO, UNDP, UN, WHO, World Bank
해양기술의 개발과 이전	제266조 제1항, 제268조, 제269조, 제270조, 제271조, 제272조, 제273조, 제275조, 제276조 제1항, 제278조	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNCTAD, UNDP, UNEP, UNESCO, UNIDO, WIPO, WMO, World Bank
분쟁의 해결	제297조 제1항, 제3항	IMO, UNEP, FAO

제3절 소결

해양법은 오랜기간 동안 이분법적인 구분으로 이해관계를 충족시키려 했던 역

사의 산물이었다. 자유해론과 폐쇄해론으로 이해관계를 대변하려 하였으며¹⁰⁹⁾, 영해와 공해라는 프레임 속에 관할권을 주장하려 했던 사례는 베링해 물개중개 사건 등의 판례¹¹⁰⁾를 통해서도 확인된 바 있다.

이러한 해양규범은 점진적으로 국제협약 등의 성문화 과정을 통하여 인류에 있어 보다 일관적이고 명확하게 질서를 확립하여 왔다. 해양은 국제법의 주요 주제로 검토되어 왔으며 초기 성문법전화 회의를 통해 해양에서 영해내 주권과 무해통항원칙의 확립 및 공해에서의 항해자유가 인식되었다¹¹¹⁾. 그리고 국제연합 헌장에 명시된 바와 같이 국제사회는 해양법을 보다 정교하고 체계화하려는 노력을 멈추지 않았기에 1958년 개최된 제1차 해양법회의에서 해양공간을 그간 영

109) 이국적인 상품과 식재료에 대한 유럽인의 열망은 13세기 이태리 상인 마르코 폴로의 동방견문록 발간, 15세기 포르투갈의 희망봉 발견, 스페인의 콜럼버스 신대륙 탐험 지원으로 이어졌으며, 교황 알렉산데르 6세의 토르데시야 조약을 통해 대서양이 스페인과 포르투갈의 양분되는 결과를 가져왔다. 이에 자극받은 영국, 네덜란드 등의 국가는 해상을 장악하기 위한 해군력의 증강외에 이를 뒷받침하기 위한 학설을 주장하는데 그 대표적인 것인 자유해론과 폐쇄해론이다. 영국 엘리자베스 1세 여왕은 해적 프랜시스 드레이크의 태평양 항해 및 스페인 식민지 약탈행위에 대한 주영 스페인 대사의 항의에 대해 “그녀의 수하에 있는 것은 광대한 해양항해를 계속할 것이다. 이는 해양과 대기는 만인에게 공유물이며, 해양에 대하여 권원이 어떠한 국민에게도 또한 어떠한 사인에게도 귀속될 수 있는 것이 아니다” 라는 말로 스페인의 항의를 일축하였다. 또한, 17세기 당시 교황 알렉산데르 4세의 교칙에 의해 동인도에 대한 독점적 교역권에 대항할 목적으로 네덜란드 소속 동인도회사의 요청에 의해 네덜란드의 저명한 국제법학자인 그로티우스는 1609년 자유해론을 간행하고, 해양은 특정한 국가나 사인의 점유나 전유의 대상이 되지 않으므로 만인의 공유에 속한다고 주장했다. 또한, 해양은 제한이 없으므로 누군가의 소유가 될 수 없고, 항해의 관점이나 어업의 관점으로 보더라도 우리모두의 이용에 이용할 수 있으므로 해양은 모든이에게 동일하게 해당된다 그리고 자연법, 신이 주신 권리라는 측면에서 네덜란드의 동인도 지역으로의 해양의 자유를 주장하였다. 그러나 이와 같은 자유해론(Mare Liberum)은 순수한 목적의 해양의 자유를 위한 것이라기보다는 해양장국의 경제적 그리고 정치적 목적에 의해 주장된 것임을 알 수 있다. 이에 대해 John Selden의 폐쇄해론(Mare Clausum, 1635)이 유명한데, 해양은 자연법에 의해서나 만민법에 의해서도 모든 사람에게 공유가 아니며, 땅과 같이 점유의 대상이 된다고 하면서 영국의 왕은 그 주권의 속성으로서 영국제국의 해양에 대하여 지배권을 가진다고 주장하였다. 이 또한 자국의 국가이익을 정당화하고 옹호하기 위한 것이었는데, 해양은 장기간의 관행과 실정 국제법에 입각하여 일반적으로 영유가 가능하고, 어업자원은 남획에 의하여 고갈의 위험에 놓여 있고 또한 해양은 해군력에 의하여 지배 및 영유가 가능하다는 논거를 들었다. Ralph van Deman Magoffin, *The Freedom of the Seas*, 1st ed.(New York : Oxford University Press, 1916), p.7-8, 27-28, 37-38; Louis B. Sohn, John E. Noyes, *Cases and Materials on the Law of the Seas*, 1st ed.(New York : Transnational Publishers, 2004), p.47; George V. Galdrisi and Kevin R. Vienna, *Beyond the Law of the Sea : New Directions for U.S. Oceans Policy*, 1st ed.(Westport : Praeger Publishers, 1997), p.16; 이한기, 「국제법강의」(서울 : 박영사, 1997), 325쪽.

110) 미국이 1868년 자국 영해를 포함한 알라스카내의 물개보호를 위한 국내법 제정을 통해 물개보호에 대한 관할권을 영해 한계였던 3해리 이원으로 확장하여 베링해에서 물개잡이를 하던 선박을 나포한 것에 대해 중재 재판소는 미국은 베링해의 미국도서에 출몰하는 물개가 3해리이원에서 발견되는 경우 어떠한 보호 또는 재산권을 가지지 않는다고 판시하였다. Reports of International Arbitral Awards, United Nations, Vol. X X V III, 2007, p.269.

111) Yoshifumi Tanaka, *op. cit.*, p.21.

해와 공해로 나뉘은 이분법적 사고를 깨고 접속수역, 대륙붕의 새로운 공간적 개념을 도입하였고, 공해상 어업 및 생물자원 보존 협약을 통해 자유해론과 폐쇄해론의 원칙을 수정하여 공해상의 권리를 무조건 보장할 수 없다는 사고의 전환을 이루기도 하였다.

연안국의 주권범위를 확정하고자 하는 필요성의 대두와 함께 다양한 환경변화는 국제법 가운데서도 찾기 힘든 해양법의 대집성 노력으로 이어졌다. 이전의 2차례 국제회의에도 불구하고 영해의 범위가 확정되지 못하였고 그리고 초기 국제법위원회가 만든 해양법에 관한 1개의 초안이 1958년 제1차 유엔해양법회의에서 4개의 협약으로 나뉘 채택되었으나 각국의 이해관계에 따라 협약별로 가입국의 수가 현저하게 차이가 남에 따라 초기에 의도하였던 권리와 의무관계간의 불균형이 발생하고 해양법에 대한 추가적인 논의가 불가피하였던 것이다.

심해저 해양자원의 가치증대, 제3세계 그룹의 등장으로 인한 새로운 이해관계 주장, 1970년대 이후 본격적으로 등장하는 해양환경 보호 및 보존방식의 변화 등 여러 가지 환경변화는 해양에 관해 서로 밀접하게 관련되어 있는 여러 문제를 전체적으로 고려해야 한다는 인식의 전환과 함께 1982년 유엔해양법협약 성립의 단초가 되었다.

국제연합 헌장 제103조를 고려하여 1982년에 성립된 유엔해양법협약은 다른 협약 및 국제협정상과의 관계에 있어 1958년 제네바협약에 우선하지만, 1958년 제네바협약에는 가입하였으나 유엔해양법협약에 가입하지 않은 국가에는 이러한 관계가 성립되지 않는다. 그리고 유엔해양법협약은 해양에 관한 다른 협약의 당사국으로서의 권리와 의무를 변경하지 않는다.

유엔해양법협약은 항해, 해양생물보존 및 이용, 해양환경 보호 및 보존, 해양과학조사 수행, 공해상 불법행위근절, 해양기술개발 및 이전 등의 다양한 분야의 실행에 있어 각국이 다른 국제법원을 참고하도록 요구하고 있다. 즉, 각국이 권한있는 국제기구 등이 마련한 국제규칙 및 기준을 따라 법령제정 및 집행을 해야됨을 유엔해양법협약의 다수 조항에서 언급하고 있으나 개별 국제기구 명칭을 언급한 사례는 드물고 대부분 권한있는 국제기구라는 명칭을 사용하고 있다.

유엔해양법협약의 많은 주제와 관련하여 국제기구가 식별되었으며, 각국은 권한있는 국제기구가 마련한 국제규칙 및 기준에 따라 법령을 제정하고 집행하는 것이 유엔해양법협약을 구체화하는 방식으로 사료된다.

제3장 국제해사기구의 설립과 주요 역할

제1절 국제해운의 특성

I. 국제해운 현황

1. 해운의 특성

유엔무역개발회의¹¹²⁾는 국제무역의 80% 이상이 해상운송 수단을 통해 수행되며, 개발도상국의 경우 그 비중이 더욱 높음을 고려하여¹¹³⁾, 국제해상운송의 개발에 관한 통계지표를 파악하고 개발도상국의 무역 및 해상운송에 영향을 미치는 요소를 파악할 목적으로 1968년부터 Review of Maritime Transport 보고서를 매년 발간하고 있다. 이에 따르면, 2018년 기준 50,732척의 선박이 운항중이며, 이 선박들이 운송할 수 있는 재화중량톤수는 19억 1천 톤에 이르며, 이는 1955년 82백만 톤이었던 것과 비교하면 23배나 성장한 수치이다.

선박을 이용한 국제간 운송은 지속적으로 증가하여, 1970년에 26억톤에 불과하였던 국제간의 화물운송량이 2017년에는 107억톤에 이르렀다¹¹⁴⁾. 이와 같은 해상 운송산업의 역할은 기타 연관산업에도 영향을 미침으로써 그 중요성이 더해지고 있다. 특히, 조선업, 조선해양기자재 제조업, 금융업, 중개업, 선급협회, 컨설팅 등의 산업에 영향을 미치게 됨에 따라 해운산업의 지속성을 유지하는 것은 국제사회의 중요 이슈로 부각되고 있다.

이에 따라 국제사회는 최근까지 주요 정상들이 참석한 회의를 포함하여 다양

112) United Nations Conference on Trade and Development(UNCTAD). 1964년 5월 23일부터 6월 16일까지 스위스 제네바에서 열린 제1차 회의 이후 77개 개발도상국(Group of 77)은 개도국 공동의 문제를 해결하기 위한 협의체 구성이 필요함을 주장하였다. 이에 유엔 제19차 총회에서 채택된 결의서 제1995에 따라 설립된 유엔기관으로서 개발도상국의 경제 개발을 촉진하기 위하여 설립되었다. UNGA Resolution 1995(xix), Establishment of the United Nations conference on trade and development as an organ of the General Assembly, United Nations, 1964.

113) [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx).(2018년 8월 5일 검색)

114) Review of Maritime Transport 1968, UNCTAD, 1968, pp.1-7.; Review of Maritime Transport 2018, UNCTAD, 2018, p.5-30.

한 이니셔티브를 통해 지속가능한 해운의 중요성을 제기하고 있다¹¹⁵⁾.

2. 해운의 위협과 대응

국제사회는 다양한 선박사고를 겪으면서 선박의 안전 및 해양환경의 보호 및 보존을 위해 다양한 노력을 하여왔다. 역사적으로 보면, 1912년 북대서양에서 여객선 Titanic호가 유빙과 충돌하여 침몰하는 사고가 발생함으로써 총 2,224명의 선원과 여객 가운데 약 1,500여명이 사망하게 되었다. 이에 국제사회는 1914년에 구명정 비치 개수 및 지속적인 통신에 관한 내용을 담은 SOLAS협약을 채택하기에 이르렀다¹¹⁶⁾.

1967년 3월 18일 유조선 Torrey Canyon호 사고로 막대한 원유가 도버해협에 유출됨에 따라, 영국정부는 원유 유출로 인한 해양의 오염을 감소시키고자 공군 폭격기를 동원하여 사고선박에 폭격을 가함으로써 일단 문제를 해결하였다. 그러나 대형유조선의 위험성에 대해 국제사회가 인식하는 계기가 됨에 따라 OILPOL 협약의 실효성에 대해 문제가 제기되었고 라이베리아 선박에 대한 영국의 집행 권한에 대해 의문이 제기되었다. 이에 따라 OILPOL협약을 개정하고 INTERVENTION협약을 채택하게 되었다.

1987년 3월 6일 도버와 지부르그항을 정기적으로 운항하던 로로여객선 Herald of Enterprise호가 선수 문이 개방된 상태에서 출항하여 항해하다 전복되는 사고로 인해 총 539명의 여객과 승무원 중 193명이 사망한 사고에 대해 이 사고를 조사한 Sheen경의 보고서에 따르면 사고의 원인은 안전에 대해 무감각한 관리

115) Rio Declaration on Environment and Development, Report of the United Nations Conference on Environment and Development, Resolutions Adopted by the Conference, United Nations, 1992, Vol.I, resolution 1, annex I; Agenda 21, Report of the United Nations Conference on Environment and Development, Resolutions Adopted by the Conference, United Nations, 1992, vol.I, resolution 1, annex II; Johannesburg Declaration on Sustainable Development, Report of the World Summit on Sustainable Development, United Nations, 2002, chap. I, resolution 1, annex; Resolution 66/288, The future we want, United Nations Conference on Sustainable Development, United Nations, 2012, annex; A/68/991, Ashgabat Declaration, High-level International Conference on the Role of Transit Transport Corridors in Ensuring International Cooperation, Stability and Sustainable Development, United Nations, 2014, annex; A/RES/69/213, Role of transport and transit corridors in ensuring international cooperation for sustainable development, United Nations, 2014.

116) 그러나 제1차 전쟁 등의 발발로 인해 발효되지 못하였다.

상태에서 기인한 것으로 파악되었다¹¹⁷⁾. 이에 따라 IMO는 선박안전운항 및 해양 환경보호를 위한 관리지침서¹¹⁸⁾를 채택하고 국제안전관리코드를 도입하는 계기가 되었다¹¹⁹⁾.

1989년 3월 24일 알라스카 연안 Prince William Sound 수로에서 유조선 Exxon Valdez호가 수로에서 유빙을 피하려다가 좌초되며 1,080만 갤런의 원유를 유출하는 사고를 발생시켜¹²⁰⁾ 약 8억불 정도의 손해보상액이 발생하였다¹²¹⁾. 미국 해안 경비대는 이 사고를 통해 해양오염사고에 사용할 수 있는 연방자금이 부족함을 인식함과 동시에 당시 제정된 연방법으로 보상가능한 손해의 범위가 매우 좁음을 인식하고 Oil Pollution Act of 1990을 제정하기에 이르렀다.

1990년 4월 7일 북해 해상에서 여객선 Scandinavian Star호에서 발생한 선실화재로 159명이 사망함에 따라¹²²⁾ 노르웨이는 안전관리시스템의 도입을 가속화하였다.

1994년 9월 28일 발틱해에서 989명의 여객 및 승무원을 태우고 스웨덴 스톡홀름으로 향하던 여객선 Estonia호가 높은 파도로 인해 Bow ramp가 열리면서 침몰되는 사고가 발생¹²³⁾하여 852명이 사망하였고 이후 로로여객선의 검사기준이 강

117) "From top to bottom the body corporate was infected with the disease of sloppiness". Report of Court No. 8074, Her Majesty's Stationery Office, London, 1987, p.14.

118) Resolution A.647(16), Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, International Maritime Organization, 1989.

119) 그 원인을 분석한 결과 IMO는 전체 해양사고의 80% 이상이 인적과실에 기인한 것으로 판단하고, 이러한 인식하에 인적 과실을 방지하기 위한 대책을 마련하기로 하였다. 즉 선박의 물리적 안전성에 추가하여 지속적으로 선원의 자질을 향상하기 위한 노력을 수행함과 동시에 해운기업의 모든 육·해상 부서를 망라하는 안전관리시스템을 수립하여 시행하기로 하였다. 이는 IMO가 해상안전과 해양환경보호라는 목표를 달성하기 위하여 하드웨어적인 측면은 물론 소프트웨어적인 측면까지 그 범위를 확대하고 있음을 보여주고 있다. 결국 이러한 인식의 전환 끝에 육·해상을 통합하는 안전관리체계인 ISM Code가 1995년 채택되게 되었다.

120) 사고 요인으로는 선박소유회사인 Exxon Shipping사가 충분한 선원을 승선시키지 않았으며, 선장이 음주한 상태로 당직 3등 항해사의 견시를 감독하지 않았고, 유빙을 관측하기 위한 레이다가 고장난 상태였다. Safety Recommendation M-90-031, Grounding of U.S. Tankship Exxon Valdez, National Transportation Safety Board, 1990, pp.1-7.

121) 1994년 판결된 물적 손해배상 2억 8700만 달러 및 2007년 판결된 대법원 징벌적 손해배상액 5억 달러를 합한 금액이다.

122) 사고 발생 이유에 대해 초기에는 갑판 복도에서 발생한 작은 화재가 제대로 꺼지지 않은 상태로 마감재에 옮겨붙은 것을 시초로 발생하였으나, 승무원간에 공용어가 없었고, 방화문이 제대로 작동하지 않는 등의 사유로 인해 발생한 것으로 결론낸 바 있으나, 최근에 다시 실시된 조사 보고서에 따르면 서 보험금을 노리고 선박 승무원이 의도적으로 일으킨 사고라는 주장도 있다. <http://www.thelocal.no/20140613/police-reopen-probe-into-1990-ferry-disaster>.(2018년 5월 2일 검색)

123) Final report on the MV ESTONIA disaster of 28 September 1994, The Joint Accident Investigation

화되었다¹²⁴⁾.

II. 국제규범 도입의 필요성

1. 편의치적선의 보편화

국적법 충돌에 대한 일정문제에 관한 협약¹²⁵⁾(이하 ‘국적법협약’이라 한다) 제1조에서는 국적의 부여에 관하여 누가 자국의 국민인가 여부를 판단하는 문제에 대해 각 국가는 국내법에 의거하여 결정하여야 하며, 이러한 국내법은 국제조약, 국제관습 그리고 국적에 관하여 일반적으로 인정된 법의 원칙들과 일치하는 경우에 한에서만 다른 국가들의 승인을 받을 수 있음을 명시하고 있다. 또한, 제2조에서 개인이 특정국가의 국적을 보유하고 있는가의 문제는 그 국가의 법에 따라 결정된다고 명시하고 있다. 본 협약의 규정을 조건으로 두개 이상의 국적을 가진 개인은 개별 국적국에 의하여 자국민으로 간주될 수 있음을 명시하고 있다.

그러나 국제사법재판소는 국적을 부여함에 있어 진정한 연결고리가 필요함을 지적하고 있다. Nottebohm사건에서 국적을 부여함에 있어 진정한 연결고리가 있어야 하며, 여러 가지 정황상 Nottebohm은 리히텐슈타인보다는 과테말라에 연결고리가 존재한다고 판시하였다¹²⁶⁾.

Commission of Estonia, Finland and Sweden, 1997.

124) 이 외에도 많은 로로선 사고가 발생하였다. MV Princess Victoria, 1953년, 132명 사망; SS Heraklion, 1966년, 200명 사망; TEV Wahine, 1968년, 52명 사망; MS Herald of Free Enterprise, 1987년, 193명 사망; MS Jan Heweliusz, 1993년, 55명 사망; 에스토니아호, 1994년, 852명 사망; MS Express Samina, 2000년, 82명 사망; MS al-Salam Boccaccio 98, 2006년, 1000명 사망; MV Queen of the North, 2006년, 2명 사망; SuperFerry_9, 2009년, 10명 사망; MV Baltic Ace, 2012년, 11명 사망; 세월호 침몰 사고, 2014년, 295명. (출처 : 위키백과, 2018년 9월 10일 검색)

125) Convention on Certain Questions relating to the Conflict of Nationality Laws, 채택 1930년 4월 12일, 발효 1937년 7월 1일.

126) Nottebohm case(Liechtenstein v. Guatemala), ICJ Reports, 1955. Friedrich Nottebohm은 독일에서 태어나서 1905년부터 1939년까지 과테말라에서 거주하였으나 1939년 그의 형제가 살고 있는 리히텐슈타인으로 가서 리히텐슈타인 세금을 내는 방법으로 국적법 요건을 면제받고 국적을 신청하였고, 같은 해에 리히텐슈타인 국적을 취득하고 독일 국적을 상실하였다. 이후 1943년 사업상의 목적으로 과테말라에서 계속 거주하고 있었으나, 과테말라가 제2차 세계대전에 독일에 대항하여 참전함에 따라 Nottebohm을 적국 소속으로 취급하여 그의 모든 재산을 압류하는 조치를 취하였다. Nottebohm의 국적 국가인 리히텐슈타인은 이에 대한 소송을 국제사법재판소에 제기하고 과테말라정부가 Nottebohm의 재산을 압류한 것은 국제법을 위반한 것이라고 주장한 것에 대해 과테말라정부는 Nottebohm의

공해협약 제5조에 따르면 모든 선박은 국적을 가지고 있으며 해적의 위협을 포함하여 수많은 위협에 노출되어 있는 선박이 제3자로부터 보호받고¹²⁷⁾, 선박에 대한 국가의 관할권이 적용되므로 특정한 규칙이 선박에 적용된다. 그러므로 선박이 등록을 하게 되면 등록된 국가의 관할권내에 속하게 된다. 또한, 공해협약은 선박의 국적문제에 대하여 모든 국가가 선박에 대한 자국 영역 내에 있어서의 선박의 등록 및 자국의 국기를 게양할 권리에 관한 조건을 정할 것을 명시하고 있다. 국가와 선박 사이에는 진정한 연계가 존재하여야 하며, 특히 각 국가는 행정과 기술 및 사회적 문제에 관하여 자국의 국기를 게양하는 선박에 대하여 관할권과 관리를 유효하게 행사할 것을 명시하고 있다.

그러나 선박에 대한 국적의 문제에 있어 진정한 연계조건이 국제적으로 여전히 실현되지 못하고 있는 것이 현실이다. 선박과 국가간의 진정한 연계를 요구하는 국가가 존재하는 반면, 일부 국가는 선박과 국가간의 진정한 연계를 요구하지 않고 있는 것이 현실이기 때문이다. 이러한 진정한 연계를 요구하지 않는 국가를 편의치적국이라고 지칭할 수 있다¹²⁸⁾.

IMO의 전신인 IMCO 또한 진정한 연계문제와 관련하여 국적의 의미를 실현함에 있어 진통을 겪어야만 하였다. 초기 IMCO협약 제28조 제a항에 따르면, 해사안전위원회는 총회에서 해사안전에 중대한 이해관계가 있는 회원국가 중에서 14개국으로 선출되며, 그중 8개국 이상은 최대 선박소유국이어야 하고, 나머지 위원국은 선원을 주로 공급하거나 해상안전에 심각한 이해관계를 가진 회원국 그리고 지리적으로 중요한 지역을 적절히 대표할 수 있는 국가가 선출되도록 규정하고 있었다. 이와 같이 IMCO협약의 해사안전위원회에 참여 가능한 국가의 수를 기준에 14개로 제한하였던 것¹²⁹⁾과 관련하여 국제사법재판소의 권고적 의견을 받

재산압류에 대하여 리히텐슈타인 정부가 소송을 제기할 권리가 있는지 문의하였다. 이에 대해 국제사법재판소는 *Nottebohm*이 국적을 취득함에 있어 어떠한 연결고리가 존재하는지 조사하였으며, 이에 따르면 *Nottebohm*은 과테말라와는 아주 강한 연결고리가 존재하나, 리히텐슈타인과는 매우 약한 것으로 조사되었다.

127) 1980년대 발생한 이란과 쿠웨이트간 전쟁으로 인해 많은 상선이 포격당하자 미국은 쿠웨이트 상선을 미국적으로 국적을 변경하여 상선을 보호할 것이라고 발표한 바 있다. Special Rep. No.166, U.S. Policy in the Persian Gulf, U.S. Department of State, 1987.

128) Churchill, R. R. & Lowe, A. V., *op. cit.*, p.181.

129) 최대량의 선박 소유국의 의미에 대한 논란이 발생함에 따라, (나)위원국은 임기가 4년이며 재선될 수 있다. ICJ Rep 171, Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-Governmental

왔다.

1959년 1월 열린 제1차 총회에서 해사안전위원회에 미국, 영국, 노르웨이, 일본, 이탈리아, 네덜란드, 프랑스, 독일 등 8개국이 최대 선박소유국으로 선정되자 라이베리아와 파나마는 프랑스와 독일이 자국보다 적은 선박을 보유하고 있음을 이유로 불복하고 국제사법재판소의 권고의견을 요청하였으며, 이에 대해 국제사법재판소는 진정한 연계 여부와 상관없이 자국에 등록된 선박을 기준으로 선박소유국을 산정해야 한다는 취지의 의견을 제시하였다¹³⁰⁾.

일반적으로 파나마, 라이베리아, 마셜 아일랜드, 바하마 등을 편의치적국¹³¹⁾이라 부르며 이러한 국가에 등록된 선박을 편의치적선으로 볼 수 있다. 해당 국가에 등록할 경우 세제상의 이익, 선원사용의 자유, 정부의 각종 규제로부터의 자유, 선박금융의 편의, 정치적 상황이나 전쟁위험으로부터의 자유¹³²⁾ 등을 포함하여 선주로서는 다양한 편의를 누릴 수 있게 된다. 그러나 1967년 라이베리아 선적의 Torrey Canyon호의 좌초사고, 1978년 라이베리아 선적의 Amoco Cadiz호의 좌초사고 등은 편의치적선에 대한 국제사회의 불안감을 증폭시켰다.

유엔무역개발회의는 1977년 제8회 해운위원회에서 편의치적선에 대한 상세보고서¹³³⁾를 통하여 편의치적선이 개발도상국을 포함한 비편의치적국의 해운발전과 경쟁력을 해치고 있다고 지적하고, 개발도상국의 해운을 진흥시키기 위해서는 편의치적선을 배제시킬 필요성이 있다고 하였다. 이는 이후 진정한 연계의 의미를 규정하기 위한 일련의 움직임으로 확대되어¹³⁴⁾ 1986년에 유엔선박등록조건협약¹³⁵⁾(이하 ‘Ship Registration협약’이라 한다)을 채택하기에 이르렀다¹³⁶⁾.

Maritime Consultative Organization, International Court of Justice, 1960.

130) 이후 해사안전위원회 참여가능국가를 모든 회원국으로 개방한 것은 기존 해운강국 중심의 의사결정 체계를 폐지한 것으로 진일보한 사례로도 볼 수 있다.

131) Flag of Convenience 또는 Open Registry로 표현되곤 한다.

132) 이창희, “편의치적선제도의 불법성 여부에 관한 연구”, 「제3회 해양범죄연구회 발표자료」, 해양범죄연구회(2008), 5-7쪽.

133) TD/B/C, 4/168, Economic Consequences of the Existence or lack of a Genuine Link Between Vessel and Flag of Registry, UNCTAD, 1977.

134) TD/B/C.4/A.C.1/5, The Repercussions of Phasing out Open Registries, UNCTAD, 1979. 이후에도 후속 보고서를 제출함으로써 편의치적선 문제를 해결하고자 하였다.

135) United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 채택 1986년 2월 7일, 미발효 상태.

136) 김진권, “해사국제사법상 편의치적에 관한 고찰”, 「한국해법학회지」 제25권 제1호, 한국해법학회(2003), 165쪽.

Ship Registration협약은 국가와 해당 국가의 국기를 게양하는 선박간의 진정한 연계를 강화할 목적¹³⁷⁾으로 채택되었으나 선박의 소유권에 관한 제8조 조항과 승무원 배승에 관한 제9조의 조항을 선택적으로 적용할 수 있도록 함으로써¹³⁸⁾ 실효성이 낮아졌고 진정한 연계에 대한 정의를 도출하지 못하였다. 이로 인해 전세계적으로 등록된 선박 가운데 편의치적국에 등록된 선박은 10년 주기로 평가해 볼 때 오히려 지속적으로 증가하고 있다. 즉, 재화톤수 기준으로 1975년 전체 선박 가운데 29.6%에 머물던 것이 매년 증가하여 2018년에는 전체 선박의 55.2%가 편의치적국에 등록된 것으로 나타나고 있다.

<표 2> 편의치적국 소속 선박의 재화중량톤수 증감추세¹³⁹⁾

(단위 백만톤)

구분	1975년	1985년	1995년	2005년	2015년	2018년
편의치적 선박 재화중량톤수	161.9 (29.6%)	203.4 (30.6%)	293.1 (43.6%)	404.0 (45%)	970.1 (55.4%)	1,054.5 (55.2%)
전세계 선박 재화중량톤수	546.3	664.8	671.2	895.8	1,749.2	1,910.0

2. 선박의 권리침해 방지

1926년 8월 2일 프랑스 우편선 Lotus호와 터키 화물선 Boz-Kourt호가 공해에서 충돌하여 Boz-Kourt호가 침몰하며 8명의 터키국적 선원이 사망한 것과 관련하여, 터키 정부는 Lotus호가 터키 콘스탄티노플항에 입항하자 양 선박간 충돌 당시 당직을 수행하던 항해사를 체포하고 형사법원은 구금과 벌금형을 선고하였으나, 프

137) “For the purpose of ensuring or, as the case may be, strengthening the genuine link between a state and ships flying its flag, and in order to exercise effectively its jurisdiction and control over such ships with regard to identification and accountability of shipowners and operations as well as with regard to administrative, technical, economic and social matters, a flag state shall apply the provision contained in this convention” . Ship Registration협약 제1조.

138) “A state of registration has to comply either with the provisions of paragraph a and 2 of article 8 or with the provisions of paragraphs a to 3 of article 9, may comply with both” . Ship Registration협약 제7조 후단.

139) Review of Maritime Transport 1985, 1995, 2005, 2015 ,2018 자료 참고.

랑스와 터키 정부간 특별협정에 따라 동 사건은 상설국제사법재판소에 제소되었다.

상설국제사법재판소는 터키 정부가 국제법의 원칙 및 Lausanne 협약 제15조¹⁴⁰⁾를 취하여 관할권을 행사하지 않았다고 판결¹⁴¹⁾하였으나 이 판례는 그동안 확립되어 온 선박에 관한 기국의 영토권 즉 기국주의에 반하며, 범죄 피의자에 대하여 피해자의 국가에서 보복적 재판이 가능하게 된다는 점에서 비판이 제기되었다¹⁴²⁾.

1952년 충돌 또는 기타 항해사고에 관한 형사재판 관할 일부규정의 통일에 관한 국제협약¹⁴³⁾(이하 ‘선박충돌시 형사재판 관할권에 관한 협약’이라 한다) 채택을 위해 열린 외교회의에서 Lotus호 사건에 대해 동의하지 않는다는 의견이 형성되었다. 즉, 선박간의 충돌사고 또는 선박과 관련된 그 밖의 항해사고로 인하여 선장 또는 그 선박에서 근무하는 그 밖의 사람의 형사책임이나 징계책임이 발생하는 경우, 관련자에 대한 형사 또는 징계절차는 그 선박의 기국이나 그 관련자의 국적국의 사법 또는 행정당국 외에서는 제기될 수 없도록 하는 내용의 협약을 체결하기에 이르렀다¹⁴⁴⁾.

국제법위원회는 공해에서 이러한 조항이 명확히 적용되고 선박의 충돌 시 선박과 선원이 외국에서 재판받게 되는 것을 방지함으로써 국제항행의 방해를 방지하고자¹⁴⁵⁾ 선박충돌시 형사재판 관할권에 관한 협약의 제1조와 제2조를 일부 수정하여 해양법협약 초안(제35조)을 제시하였다.

1958년 공해협약 제10조는 해양법협약 초안 제35조를 그대로 반영하고 증명서 무효화 권한에 대한 내용을 추가하였으며, 1982년 유엔해양법협약은 제97조에 공

140) Turkey renounces in favour of Italy all rights and title over the following islands: Stampalia (Astrapalia), Rhodes (Rhodos), Calki (Kharki), Scarpanto, Casos (Casso), Piscopis (Tilos), Misiros (Nisyros), Calimnos (Kalymnos), Leros, Patmos, Lipsos (Lipso), Simi (Symi), and Cos (Kos), which are now occupied by Italy, and the islets dependent thereon, and also over the island of Castellorizzo.

141) Series A No.10, LOTUS Case, PCIJ, 1927.

142) 김태운, “해상의 선박충돌 혹은 그 밖의 항해사건에 대한 형사관할권의 경합”, 『해사법연구』, 제27권 제2호, 해사법학회(2015), 10쪽.

143) International Convention for the unification of Certain Rules relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of Navigation, 채택 1952년 5월 10일, 발효 1955년 11월 20일.

144) 선박충돌시 형사재판 관할권에 관한 협약 제1조.

145) A/3159, Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, International Law Commission, 1956, p.281.

해협약 제10조를 그대로 반영함으로써 선박 충돌에 관한 국가관행을 통일하게 되었다. 다만, 이 조항은 민사재판에 영향을 미치지 않는다¹⁴⁶⁾.

3. 공동의 문제 해결

일반적으로 개별국가는 국제협약이 만들어진 후 국내 법규를 제정하여 국제협약을 그대로 수용하거나 국제협약보다 강화된 수준의 법규를 요구하곤 한다.

그러나 선박을 대상으로 하는 해양환경보호 문제와 관련하여 IMO를 중심으로 협의 중인 사안이 담보하는 경우, 개별국가 또는 지역별 국가연합이 관련법규를 먼저 제정 및 시행하고, IMO의 회원국에 관련 의제에 대한 관심을 촉구함으로써 IMO 내에서 관련 의제를 협의할 것을 촉구하는 사례가 증가하고 있다. 그 이유는 IMO에서 제정한 협약의 기준이 자국의 기준을 충족하지 못하거나, IMO에서 제정된 협약이 실제로 발효될 때까지 너무 많은 시간이 소요되거나 또는 IMO의 논의 자체가 담보중인 사례 등 다양한 이유가 존재한다.

그럼에도 국제법상 선박의 안전 및 해양환경 보호 등의 문제에 대해 IMO가 중심이 되며 해결에 실마리가 되는 것은 유엔해양법협약의 체계상 그리고 현실적으로 광범위하게 진행되고 있다. 실제사례를 중심으로 살펴보면 다음과 같다.

(1) 선박평형수 및 침전물의 통제 및 관리

2004년 선박평형수 및 침전물의 통제 및 관리를 위한 국제협약¹⁴⁷⁾(이하 ‘BWM협약’ 이라 한다)은 2004년 IMO에서 채택되었으나 협약 발효요건에 필요한 정족수 부족으로 오랜 시간 동안 미 발효된 상태로 남아 있었다.¹⁴⁸⁾ BWM협약은 발효 후 협약 제D-2조에 따른 선박평형수 배출 성능기준을 IOPP 증서 정기

146) Donald R Rothwell, *op. cit.*, p.161.

147) International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 채택 2004년 2월 13일, 발효 2017년 9월 8일.

148) 선박평형수 및 침전물의 통제 및 관리를 위한 국제협약 발효를 위해서는 30개국 이상이 비준하되 전세계 상선선박량의 35% 이상이 된 후 12개월이 경과한 날 발효된다. 2016년 9월 8일 기준 52개국이 비준하고 상선선박량이 35.1141%에 도달함으로써 2017년 9월 8일 발효에 이르렀다.

검사¹⁴⁹)시까지 충족하여야 하며, 협약 발효 이후에 도래하는 IOPP 증서 정기검사 이전까지는 협약 제D-2조에 따른 선박평형수 배출 성능기준을 충족하거나 선박평형수 교환이라도 시행하여야 한다¹⁵⁰). 그리고 협약 제D-2조에 따른 선박평형수 배출 성능기준을 충족하기 위해서는 특별한 기계적 처리장치 설치가 불가피하다.

2012년 6월 21일부 발효된 미국 수역에서 배출된 선박평형수의 생물기준¹⁵¹)(이하 ‘미국 선박평형수 기준’이라 한다)에 따르면 미국 해안경비대는 설치된 선박평형수 처리장치가 기국 또는 IMO가 마련한 선박평형수 처리장치의 승인지침¹⁵²)에 따라 승인되었다고 할지라도 미국 해안경비대가 승인한 독립된 기관에서 IMO 선박평형수 처리장치의 승인지침보다 더욱 강화된 요건¹⁵³)에 따라 승인된 제품을 선박에서 사용하도록 요구하고 있다.

이에 대해 IMO는 BWM 코드를 개발하여 이해당사국의 요구사항을 반영하고 선박평형수 처리장치의 성능을 보증하기 위한 노력을 하고 있다.

(2) 선박재활용

IMO는 친환경적인 선박 폐선활동을 장려하기 위해 외교회의를 통해 안전하고 친환경적인 선박재활용을 위한 홍콩 국제협약¹⁵⁴(이하 ‘Hong Kong협약’이라 한다)을 2009년 5월 채택하였다. 협약이 발효되면 협약에 가입한 국가의 관할권

149) 해양환경보호위원회 제65차 회의(2013년 5월, 런던 IMO 본부)에서 평형수처리장치 설치기한을 협약 발효 후 첫 번째 도래하는 IOPP(International Oil Pollution Prevention) 증서 정기검사까지로 조정하였다. 그 이유는 기존과 같이 중간검사 또는 정기검사 중 빠른 날짜까지 처리장치 설치를 강제화할 경우 수요급증에 따른 설치 병목현상을 방지하기 위함이다. 다만, 평형수관리협약과 MARPOL의정서의 부속서 제1장에 따른 IOPP 정기검사와의 상관관계가 부족하고 증서조화제도에 따라 검사시기가 조정이 되지 않음에도 불구하고 설치시기를 IOPP 정기검사로 하게된 것은 전세계 대부분의 선박이 IOPP 증서를 가지고 있다는 점이 고려된 것이지만, 이점에도 불구하고 설치시기를 협약과 관련성이 적은 IOPP 증서의 정기검사 기한에 따르도록 한 것은 협약 이행상 문제가 있는 것으로 보인다.

150) Resolution A.1088(28), Application of the International Convention for the control and management of ship's ballast water and sediments, 2004. International Maritime Organization, 2014, p.2.

151) Standards for living Organisms in Ships' Ballast Water Discharged in U.S. Waters 발표 2012년 3월 23일, 발효 2012년 6월 21일, 미국 국적선 및 미국을 기항하는 외국적선에도 적용된다.

152) Resolution MEPC.174(58), Guidelines for approval of ballast water management systems(G8), International Maritime Organization, 2008.

153) 46 CFR 162.060.

154) Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships 채택 2009년 5월 15일, 미발효 상태.

에 있는 선박은 선박재활용 준비증서 보유 시에만 폐선이 가능해진다. 그러나 협약 발표를 위해서는 인도, 방글라데시, 중국, 파키스탄 또는 터키와 같은 기존 폐선 선복량 상위 국가 중 일정수의 비준이 필수적이나, 협약 기준에 따른 시설 마련 등으로 인해 실제 폐선 업무를 담당하는 국가의 경쟁력 상실 우려로 인해 비준이 어려울 것으로 전망됨에 따라 해당 협약 발효는 요원한 것으로 파악된다.¹⁵⁵⁾

유럽연합은 2006년 폐기물 선적규칙¹⁵⁶⁾을 제정하고 해체하는 선박을 유해폐기물로 분류하고 비 OECD 국가로의 수출을 금지하고 있다.¹⁵⁷⁾ 2013년에는 선박재활용규칙¹⁵⁸⁾을 제정하고 유럽국적선박은 유럽연합에서 승인한 폐선장을 이용하도록 요구함과 함께 유해물질목록 등을 보유할 것을 요구하고 있다. 또한 비유럽국적 선박이라도 2021년 이후에는 유해물질목록을 보유하여야만 유럽연합 국가를 기항할 수 있도록 하였다.¹⁵⁹⁾

유럽연합은 유해물질목록을 작성함에 있어 IMO가 마련한 지침서를 따르도록 명시하고¹⁶⁰⁾, 유럽을 기항하는 외국적 선박에도 적용되도록 함으로써 IMO가 마련한 Hong Kong협약에 비회원국의 가입 압력을 증가시키는 등 IMO를 중심으로 한 선박재활용 노력을 강화하고 있다.¹⁶¹⁾

155) 이 협약의 발효조건은 최소 15개 회원국 이상이 협약에 비준하고, 비준 국가의 총 선대 규모가 전 세계상선 선대규모의 40% 이상 그리고 각 비준국가가 지난 10년 동안 연간 재활용한 Volume이 가장 큰 해의 선복량을 더한 총합이 전세계 상선 선복량의 3% 이상 충족 시 24개월 후 발효한다.

156) Regulation(EC) No 1013/2006 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2006 on shipments of waste, European Union.

157) 2014년 6월 World Car Carrier사 소속 Global Spirit호가 벨기에 엔트워프에서 억류되는 사례가 발생하였다. 그 이유는 유럽폐기물선적규칙에 따라 해당선박의 유럽기항 후 EU 미승인 국가인 인도에서 폐선할 것이라는 정보를 사전에 확보한 NGO의 벨기에 정부 대상 요청을 정부가 수용했기 때문이다. 동 선박은 이후 선사 가 터키에서 폐선하기로 함에 따라 벨기에 정부가 억류를 해제하게 되었다.

158) Regulation(EU) No 1257/2013 of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 on ship recycling and amending Regulation(EC) No 1013/2006 and Directive 2019/16/EC. 채택 2013년 11월 20일, 발효 2013년 12월 30일.

159) Regulation(EU) No 1257/2013 on ship recycling and amending Regulation(EC) No 1013/2006, *op cit.*, Article 12.

160) Regulation(EU) No 1257/2013 on ship recycling and amending Regulation(EC) No 1013/2006, *op cit.*, Article 5.4.

161) 이러한 국제사회의 노력과 함께 비정부기구 차원의 Hong Kong협약 준수에 대한 노력이 강력하게 추진되고 있다. 스웨덴 화주 단체인 Clean Shipping Project는 2015년 불안정한 개발도상국 폐선장에서 폐선한 선사에 대해 항의 서안을 발신하였고, 덴마크의 비정부기구(DANWATCH)는 2016년 세계 최대 컨테이너선사가 선박을 인도 알랑 폐선장에서 폐선한 것과 관련하여 비윤리적이라며 사회적 책임을 추궁하였고 이에 대해 투자자 및 정치인에 의해 정치 문제화되어 해당선사의 브랜드 이미지가 악화되었다. 이러한 사회적 움직임은 Hong Kong협약에 대한 발효 여부에 앞서 협약 이행을 강력히 요구하는 동력원으로 작용하고 있다.

(3) 온실가스 관찰보고검증 제도

유럽연합¹⁶²⁾은 2018년부터 유럽연합 회원국의 항만을 입출항하는 총톤수 5000톤을 초과하는 모든 선박에 대해 운항 시 배출되는 온실가스 자료를 매년 모니터링, 보고 및 검증¹⁶³⁾하여 차년도 4월 30일까지 배출량 보고서를 제출하도록 요구하고 있다¹⁶⁴⁾.

유럽연합은 단계적으로 온실가스 배출관리 기준을 강화함으로써 궁극적으로는 시장기반조치를 도입하려는 의도를 명확하게 표시하였다.¹⁶⁵⁾ 그러나 유럽연합은 해운의 국제성을 고려하여, 국제해운의 Global Agreement에 의한 온실가스 감축 수단이 우선임을 부기함으로써 IMO가 추가적인 온실가스감축활동을 취하도록 하는 우선권과 압력을 동시에 제공하고 있다.¹⁶⁶⁾¹⁶⁷⁾

162) 유럽연합은 이미 1990년 초부터 지속시행해온 온실가스로 인한 기후변화에 대한 연구를 바탕으로 2005년에 온실가스 배출권거래제를 도입하였다. 특히 2009년 6월 제정된 유럽기후 및 에너지 PACKAGE(EU 20-20-20)를 통하여 2020년까지 온실가스 20% 감축, 재생에너지로부터 에너지사용 20% 사용, 에너지효율 20% 향상을 목표로 설정하였다. 또한 2011년 저탄소로드맵을 공개하고 2050년까지 1990년 대비 온실가스를 80%~95%까지 감축을 추진하고 있다. 이러한 목표 가운데 유럽연합의 강경한 온실가스 감축 정책이 실효를 갖기 위해 온실가스규제 대상에서 제외되어 있는 운송부문의 규제가 요구되는바 유럽연합은 2012년 1월 1일부터 유럽에 기항하는 항공편과 유럽을 출발하는 항공편을 대상으로 온실가스 배출권거래제에 편입시킨 바 있다. 유럽연합기능에 관한 조약(TFEU) 제 192조 제1항은 유럽연합의 비례의 원칙 및 보조성의 원칙에 따라 환경보전, 보호 및 질적 향상을 위한 행동을 취하도록 요구하고 있다. 또한 2009년 Decision No.406/2009/EC에서 국제해운이 2011년 12월 31일까지 온실가스 감축에 대한 국제적인 합의를 이끌어내지 못할 경우 집행위원회가 국제해운의 온실가스 규제를 위한 제안을 마련하여야 한다고 명시적으로 밝힘에 따라 해운부문에 대한 지역적인 온실가스 규제안 마련을 자체적으로 마련하고 있는 실정이었다. 이러한 결정에 따라 유럽연합은 해운부문에 대한 자체적인 시장기반조치를 위해 탄소세, 배출권거래제도 등을 놓고 공청회를 벌였으나 이해관계자들의 극렬한 반대와 항공부문에서 시행한 배출권거래제도에 대한 시행착오 등을 고려하여 해운부문에 대해 우선 자료를 수집하기 위한 MRV(Monitoring, Reporting, Verification) 제도 도입을 강제화한 것이다.

163) Position(EU) No 6/2015 of the council at first reading with a view to the adoption of a regulation of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC, European Union, 2015. 채택 2015년 3월 5일, 발효 2015년 7월 1일, 시행 2018년 1월 1일.

164) 매년 4월 30일까지 배출량 보고서를 제출하고 검증자가 발행한 적합확인서를 선내에 6월 30일까지 비치하여야 한다.

165) “A staged approach for the inclusion of maritime transport emissions in the union’s greenhouse gas reduction commitment should be applied with the implementation of a robust MRV system for CO2 emissions from maritime transport as a first step and the pricing of those emissions at a later stage”. Position(EU) No 6/2015 (12) 후단.

166) “Given the international nature of shipping, the preferred and most effective method of reducing greenhouse gas emissions in international maritime transport would be by global agreement”. Position(EU) No 6/2015 (13) 후단.

IMO는 2013년부터 신조선에 대한 에너지효율설계지수 도입 및 현존선에 대한 선박에너지효율계획서 보유의무를 강화한 이래 해운부문 온실가스 배출 감축을 위하여 3단계 조치¹⁶⁸⁾의 1단계 조치로 자료수집을 위한 시스템 도입을 결정하였다¹⁶⁹⁾.

유럽연합이 온실가스에 대한 자료를 보고하도록 요구한 것과 달리 IMO는 기본적으로 연료소모량에 대한 자료를 보고하도록 요구하고 있다. 또한 유럽연합이 온실가스 배출량에 대한 자료를 항차별로 그리고 연간으로 구분하여 보고하도록 요구하는 것과 달리 IMO의 경우 연간별로 자료를 제공하도록 요구한다. 이외에도 유럽연합의 요구사항과 IMO의 요구사항 간에는 차이가 있는 것으로 식별된다.

이와 같은 차이점으로 인해 유럽연합이 자체적인 제도 시행을 궁극적으로 유보할지 여부는 미지수이다. 그러나 유럽연합의 제도 도입으로 인해 IMO의 연료소모량관련 자료 수집시스템 도입이 보다 가속화되었음을 부인할 수 없다. 또한, 2018년 4월 열린 IMO 해양환경보호위원회 제72차 회의에서 선박온실가스 배출 감소를 위한 초기전략을 마련한 것 또한 중요한 성과이다.

제2절 IMO의 설립과 주요 역할

I. IMO의 설립

1. 설립협약

1945년 10월 24일 설립된 국제연합의 헌장 제57조는 정부간 협정에 의하여 설

167) “Where an agreement on a global MRV system is reached, the Commission should review the union MRV system with a view to aligning it to the global MRV system”. Regulation(EU) 2015/757 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 29 April 2015 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC, European Union, 2015, (32) 후단.

168) 자료수집, 자료분석, 정책결정의 순서대로 에너지효율을 강화하기로 하였다. MEPC 68/21, Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-eighth session, International Maritime Organization, 2015, p.37.

169) MEPC 70/18, Report of the Marine Environment Protection Committee on its seventieth session, International Maritime Organization, 2016, p.10.

치되고 경제·사회·문화·교육·보건분야 및 관련분야에 있어서 기본적인 문서에서 정한대로 광범위한 국제적 책임을 부담하는 각종 전문기구에 대해 국제연합과 제휴관계를 설정할 수 있으며, 국제연합과 제휴관계를 설정한 기구를 전문기구라 한다고 명시하고 있다. 그리고 국제연합 내 경제사회이사회는 국제연합 헌장 제57조에 따라 국제연합과 총회의 승인을 받은 조건으로 국제기구와 제휴관계를 설정하는 조건을 규정하는 협정을 체결할 수 있다.

국제연합과 전문기구의 제휴협정은 상호성의 원칙에 입각하여 특정목적의 수행에 필요한 일련의 특권과 의무를 상호 인정하고 있다. 그리고 경쟁적이거나 중첩되는 기구의 설립과 운영을 피하는 것이 바람직하다는 공통의 인식을 전제로 하고 있다¹⁷⁰⁾.

IMO는 국제무역에 종사하고 있는 선박의 수송에 영향을 미치는 모든 종류의 기술적 문제에 관한 국제기구로서 해상안전과 항행의 효율성 및 선박에 의한 해양오염 방지 및 규제에 관한 문제와 관련하여 고도의 실제적인 기준을 마련하고, 본 조항에 규정된 목적에 관한 행정·법률문제를 처리하는데 그 설립 목적이 있다¹⁷¹⁾¹⁷²⁾¹⁷³⁾.

IMO 협약 제12장은 국제연합 및 다른 기구와의 관계에 관한 내용으로, 국제연합과 선박을 통한 수송분야에서 국제연합 헌장 제57조에 따른 전문기구¹⁷⁴⁾로서

170) 한희원, 전게서, 93쪽.

171) IMO협약 제1조 제a항.

172) 1948년 IMCO협약 제1조 제a항은 선박의 안전성 및 항해의 긴요성에 관한 내용만 포함하고 있었으나, 1975년 개정을 통해 선박에 의한 해양오염방지 및 규제에 관한 문제를 목적에 추가함으로써, 1970년대 해양오염 방지를 위한 국제사회의 인식전환과 같은 입장을 취하고 있음을 확인할 수 있다.

173) 그 외에도 (b) 선박 수송업무의 세계적 상거래에 대한 유용성을 증진시키기 위하여 국제무역의 수단인 선박 수송에 영향을 미치는 각 정부에 의한 상이한 조치 및 불필요한 제한을 제거함을 촉진하는 것 즉 선박수송의 국가적 발달 및 안전을 위한 정부의 원조 및 격려는 그 자신 차별을 형성하여서는 아니되며 또한 여하한 원조 및 격려는 제국가가 국제무역에 참가하는 선박수송의 자유를 제한하기 위하여 고안된 방법에 기초를 두어서는 아니됨. (c) 제2장의 규정에 따라서 선박 수송 업무의 불공정한 제한적 관례에 관한 문제를 기구로 하여금 심의하도록 하는 것 (d) 국제연합의 기관 및 전문기구로부터 본 기구에 위촉된 선박수송 및 선박수송이 해상환경에 미치는 영향에 관한 문제를 기구로 하여금 심의하도록 하는 것 (e) 기구가 심의중인 문제에 관한 정보를 각 정부가 상호교환 할 수 있도록 하는 것 등의 설립 목적을 포함하고 있다. IMO에 관한 협약 제1조 제(b)항-제(e)항.

174) 유엔 전문기구는 15개로서 다음과 같다. (1) World Bank(세계은행); (2) IMF(International Monetary Fund, 국제통화기금); (3) WHO(World Health Organization, 세계보건기구); (4) UNESCO(United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, 유엔교육과학문화기구); (5) ILO(International Labor Organization, 국제노동기구); (6) FAO(Food and Agriculture Organization, 식량농업기구); (7) IFAD(International Fund for Agricultural Development, 국제농업개발기금); (8) IMO(International Maritime Organization, IMO); (9) WMO(World Meteorological Organization, 세계기상기구); (10) WIPO(World Intellectual Property Organization,

관계를 맺게 되었다¹⁷⁵⁾. 국제기구 설립 초기에 전문기구로서는 제한된 수의 회원국으로 인해 임무수행에 한계가 있을 수 있고, 충분한 재정을 확보하기 어려운 현실적인 문제에 대해 국제연합이라는 국제기구가 가질 수 있는 든든한 영향력을 IMO가 가질 수 있게 되었다.

일반적인 국제협약의 경우 몇개 국가 이상이라는 가입조건만으로도 효력이 발생하는 사례가 많으나, IMO의 전신인 IMCO협약의 효력 발생조건은 1백만톤 이상의 선박 수송 총톤수를 가진 7개국을 포함하는 21개국이 본 협약에 가입하였을 때 효력이 발생함을 조건으로 제시하였다. 이는 국제해사협약 적용 대상국가 뿐만 아니라 선박이 일정수 이상 확보될 때 효력이 발생되도록 하는 전통을 IMO 내 형성시킨 계기가 되었다.

해운의 기술적 문제를 자문하는 기구의 성격으로 인하여 IMCO협약은 채택된 후 약 10년이 지난 1958년 3월 17일에 발효됨으로써 국제연합 산하 12번째 자문기구로서 출범하게 되었으며, 1959년 1월에 IMCO의 제1차 총회가 개최되었다.

2. 협약개정

IMCO가 설립된 이후 설립협약은 총 8번 개정되었다. 대부분 조직구성에 관한 내용으로, 이사회의 선출국 수를 최초 16개국에서 40개국으로 증가시킨 것과 해사안전위원회 이외에 법률위원회, 해양환경보호위원회, 기술협력위원회 및 해상교통간소위원회를 시대여건 및 요구사항에 맞춰 설립하였다.

해사안전위원회에 참여가능한 국가의 수를 초기에 14개국으로 제한하였던 것에서 모든 회원국으로 개방한 것은 기존 해운강국 중심의 의사결정체계를 폐지한 것으로서 진일보한 사례로 볼 수 있다.

해양환경보호위원회는 1965년 해사안전위원회 산하 유류오염에 관한 전문위원

세계지적소유권기구); (11) ICAO(International Civilian Aviation Organization, 국제민간항공기구); (12) ITU(International Telecommunication Union, 국제전기통신연합); (13) UNIDO(United Nations Industrial Development Organization, 유엔공업개발기구); (14) UPU(Universal Postal Union, 만국우편연합); (15) WTO(World Tourism Organization, 세계관광기구). <http://www.un.org/en/sections/about-un/funds-programmes-specialized-agencies-and-other/index.html>. (2018년 6월 3일 검색)

175) Resolution 165(VII), Draft Agreement between the United Nations and the Inter-governmental Maritime Consultative Organization, ECCSOC, 1948, 제1조.

회를 그 시초로 볼 수 있으며, 1973년 적용범위를 확대하여 해양오염에 관한 전문위원회로 명칭을 개정하기에 이르렀다. 1975년 해양환경보호위원회가 해사안전 위원회와 동등한 위치의 조직기구로 설립된 것은 해양환경의 보호와 보존 문제를 선박의 안전문제만큼 중요사항으로 인식한 결과에 따른 것이다¹⁷⁶⁾.

〈표 3〉 IMCO(IMO)협약 개정

채택일(발효일)	주요 내용
1964년 9월 15일 (1967년 10월 6일)	- 이사회 선출국 개수를 16개국에서 18개국으로 증가
1965년 9월 28일 (1968년 11월 3일)	- 해사안전위원회 선출국 개수를 14개국에서 16개국으로 증가 및 선출조건 개정
1974년 10월 17일 (1978년 4월 1일)	- 이사회 선출국 개수를 18개국에서 24개국으로 증가 - 해사안전위원회를 모든 회원국으로 구성
1975년 11월 14일 1977년 11월 9일 (1982년 5월 22일)	- 기구의 목적에 해양오염방지 및 규제에 관한 내용 추가 - 조직기관에 법률위원회, 해양환경보호위원회 추가 - 협약의 명칭을 IMO협약으로 변경
1977년 11월 17일 (1984년 11월 10일)	- 조직기관에 기술협력위원회 추가
1979년 11월 15일 (1984년 11월 10일)	- 이사회 선출국 개수를 24개국에서 32개국으로 증가
1991년 11월 7일 (2008년 12월 7일)	- 조직기관에 해상교통간소화위원회 추가
1993년 11월 4일 (2002년 11월 7일)	- 이사회 선출국 개수를 32개국에서 40개국으로 증가

법률위원회는 1967년 발생한 Torrey Canyon호 사고로 인하여 발생한 손해배상 책임 등의 법률적 문제에 대처하고자 임시로 설치되어 1967년 6월 첫 회의를 가졌다. 1969년 CLC협약, 1971년 FC협약 채택 등의 과정을 거치며 기존 국제해법회(Comite Maritime International)가 담당하여 왔던 IMO 내의 법률문제를 법률위원회가 주도적인 역할을 수행할 수 있도록 하였다.

176) M'gonigle, R. Michael & Mark W. Zacher, *Pollution, politics, and international law: tankers at sea*, 1st ed.(Berkeley and Los Angeles : Univ of California Press, 1981), p.48.

기술협력위원회는 국제해사협약의 이행에 있어 기술적 협력을 증진하기 위한 목적으로 1969년 이사회의 산하기관으로 설치되었으나, 1977년 제10차 총회에서 해양환경보호위원회 및 해사안전위원회와 동등한 위치의 기관으로 설립되었다.

해상교통간소화위원회는 1967년에 발효된 국제해상교통간소화협약을 이행함에 있어 간소화 방안을 이사회에 권고하기 위한 목적으로 1968년에 설립되었으며, 1991년 협약개정을 통해 지위가 위원회로 격상되었다.

II. IMO의 주요 역할

1. 규범의 제정과 개정

IMO는 설립목적에 따라, 발생하는 문제 또는 위임된 문제를 심의하고 권고를 행하며, 협약, 협정 또는 기타 적절한 문서의 초안을 준비하여 이를 회원국 및 정부간 기구에 권고하고 필요한 경우 회의를 소집하는 역할을 하고 있다. 유엔해양법협약 본문 조항상으로는 적합한 국제기구가 어떤 기관인지 확실치 않으나, 부속서 제8장 제2조에 따르면, 선박으로부터의 오염 및 투기를 포함한 항해에 관한 사항에 대한 전문기관은 IMO임을 명시하고 있다.

해사안전위원회는 선박의 항행, 축조 및 장비에 대한 보조, 안전성의 관점에서의 인력관리, 충돌방지를 위한 규칙, 위험한 화물의 취급, 해상안전절차 및 요건, 수로에 관한 정보, 항해일지 및 항해에 관한 기록, 해상사고의 조사 및 구조, 그리고 해상안전에 직접 영향을 미치는 기타 모든 문제를 심의하고, 이사회에 안전 규칙 또는 안전규칙의 개정을 위한 제안을 제출 한다.

해양환경보호위원회는 선박에 의한 해양오염의 방지 및 규제에 관한 문제를 심의하고, 선박에 기인한 해양오염의 방지 및 규제를 위한 국제협약에 의거하여, 협약규칙이나 기타 규정의 채택 및 개정에 관한 기능을 수행하며, 선박에 의한 해양오염의 방지 및 규제에 관한 규칙을 제정하고 위원회가 정한 규칙의 개정제안사항을 이사회에 제출한다.

법률위원회는 기구의 범위 내에 있는 모든 법률문제를 심의하고, 위원회가 제

정한 국제협약 및 국제협약 개정의 초안을 이사회에 제출한다.

이사회는 해상안전위원회, 법률위원회, 해양환경보존위원회 및 기구의 기타 기관의 보고, 제안 및 권고를 접수하여 이를 총회에 이관하고 총회가 폐회 중인 경우 이사회의 의견 및 권고와 함께 정보제공을 위하여 회원국에 송부하는 역할을 수행한다.

총회는 해상안전과 선박에 의한 해양오염의 방지와 규제에 관한 규칙 및 지침, 또는 그에 위임된 규칙 및 지침의 개정을 채택하도록 회원국들에게 권고하고, 국제회의의 소집에 관한 결정을 하거나 해상안전위원회, 법률위원회, 해양환경보호위원회 또는 기구의 여타 기관이 제정한 국제협약 또는 국제협약의 개정 사항을 채택하기 위한 기타 적절한 모든 절차에 관한 결정을 한다¹⁷⁷⁾.

해상안전, 통항효율의 개선 그리고 선박기인 투기 및 오염에 관하여 각 당사국은 적합한 국제기구가 마련한 국제규칙을 고려하거나 일치하도록 하여야 한다¹⁷⁸⁾. IMO가 채택한 협약은 크게 해상안전, 해양환경의 보호 및 보존, 민사책임 보상 및 기타 협약 등으로 구성되어 있으며 이를 뒷받침하는 의정서 및 코드 등으로 구성되어 있다.

유엔해양법협약에 따르면 IMO는 항로대의 지정, 통항분리방식(유엔해양법협약 제22조 제3항, 제42조 제4항, 제41조 제5항, 제53조 제9항), 배타적 경제수역 내 인공섬·시설 또는 구조물의 공시, 경고 및 안전수역 설정(유엔해양법협약 제60조 제3항, 제60조 제5항) 그리고 선박으로부터의 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제함에 있어 기국의 법령집행의 법원(유엔해양법협약 제217조)에 관한 국제기준을 제공하는 유일한 권한있는 국제기구이다.

그 외 국제해저기구의 협력(유엔해양법협약 제163조, 제169조), 해양환경보호에 관한 국제규칙(유엔해양법협약 제197조-제208조, 제210조), 대기를 통한 오염관련 법령집행(유엔해양법협약 제222조), 해양환경관련 소송을 용이하게 하기 위한 조치(유엔해양법협약 제223조), 해양과학조사(유엔해양법협약 제238조, 제239조, 제243조, 제244조, 제246조, 제247조, 제248조, 제249조, 제251조, 제252조, 제253조, 제254조, 제256조, 제257조, 제262조, 제263조), 해양기술의 개발과 이전(유엔해양

177) <http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>(2018년 8월 20일 검색).

178) LEG/MISC.8, *op. cit.*, p.8.

법협약 제266조, 제268조, 제269조, 제270조, 제271조, 제272조, 제278조), 분쟁해결 절차 적용제한(유엔해양법협약 제297조)에 관한 조항에 있어서는 다른 기구와의 협력이 필수적이다.

2. 통항규칙 승인

네덜란드의 저명한 국제법학자인 그로티우스가 주장하였던 항해의 자유는 오랜 관행을 거쳐 1958년 공해협약에서 항해의 자유가 공해상 자유의 하나로 법전화¹⁷⁹⁾되었다. 1958년 제네바협약에서 인정되었던 내수, 영해, 접속수역, 공해, 대륙붕 해역 이외 1982년 유엔해양법협약을 거치며 배타적 경제수역, 군도수역, 국제해협 및 심해저 개념이 새롭게 등장함에 따라 기존 누려왔던 자유로운 항해권에 대한 제한이 시작되었다. 또한, 각국이 영해로서 설정 가능한 폭의 너비가 확정됨에 따라 영해, 접속수역, 배타적 경제수역에서의 외국적 선박의 완전한 항해권이 제한되었다.

영해에서는 모든 선박이 무해통항권을 향유할 수 있으므로 계속적이고 신속히 영해를 항해하여야 하나, 연안국은 무해통항에 관한 법령을 제정할 수 있다¹⁸⁰⁾¹⁸¹⁾. 연안국은 항행의 안전을 위하여 필요한 경우 자국의 영해에서 무해통항권을 행사하는 외국선박에 대해 선박통항을 규제하기 위하여 지정된 항로대와 규정된 통항분리방식을 이용하도록 요구할 수 있으며, 유조선, 핵추진선박 및 핵물질 또는 본래 위험하거나 유독한 그 밖의 물질이나 재료를 운반중인 선박에 대하여서는 이러한 항로대만을 통항하도록 요구할 수 있다. 연안국은 항로대를 지정하고 통항분리방식을 규정함에 있어 권한있는 국제기구의 권고¹⁸²⁾, 국제항행에 관습적으로 이용되고 있는 수로, 특정한 선박과 수로의 특성 및 선박통항량을 고려하여야 하나, IMO의 승인을 받을 필요는 없다.

179) 1958년 공해협약 제2조 제1항.

180) 유엔해양법협약 제17조, 제18조 제2항, 제19조, 제21조 제2항.

181) 무해통항권은 협약 및 관습국제법에서 인정되어온 권리로서, 국제법에 따라 연안국의 법에서 명시적으로 인식되어야 할 필요는 없다. Donald R Rothwell, *op. cit.*, p.215.

182) IMO는 선박의 항로 시스템의 국제적 수준에서 지침, 기준 및 규칙을 개발하는 유일한 기구로 인정된다. 당사국 정부는 선박의 항로 시스템의 채택에 대한 제안을 기구에 조회하여야 한다. 기구는 채택된 선박 항로 시스템에 관한 모든 관련 정보를 대조하고 당사국 정부에 배부할 것이다. SOLAS협약 제5장 제10조 제2항.

공해나 배타적 경제수역의 일부와 공해나 배타적 경제수역의 다른 부분간의 국제항행에 이용되는 해협에서는 모든 선박과 항공기가 통과통항권을 향유한다. 해협연안국은 국제해협에 적용할 항로대와 통항분리방식을 IMO에 제안하여 승인 받아야 하며, 채택된 항로대 및 통항분리방식을 통과통항중인 선박은 준수하여야 한다¹⁸³⁾. 통과중인 선박은 해협 또는 그 상공을 지체없이 항진하고, 해협연안국의 주권, 영토보전 또는 정치적 독립에 반하거나, 또는 국제연합 헌장에 구현된 국제법의 원칙에 위반되는 그 밖의 방식에 의한 무력의 위협이나 무력의 행사를 자제하며, 불가항력 또는 조난으로 인하여 필요한 경우를 제외하고는 계속적이고 신속한 통과와 통상적인 방식에 따르지 아니하는 활동을 자제하여야 한다. 또한, 해상충돌방지를 위한 국제규칙을 포함하여 해상안전을 위하여 일반적으로 수락된 국제규칙, 절차 및 관행을 준수하고, 선박기인 해양오염의 방지, 경감 및 통제를 위하여 일반적으로 수락된 국제규칙, 절차 및 관행을 준수하여야 한다.

통과통항중인 선박이 규정을 위반함으로써 발생하는 해협연안국의 손실 또는 손해에 대해 주권면제를 향유하는 선박의 기국 또는 항공기가 등록된 국가가 책임을 부담한다. 다만, 장기간에 걸쳐 유효한 국제협약에 따라 통항이 전체적으로 또는 부분적으로 규제되고 있는 해협은 무해통항이 적용되지 않는다¹⁸⁴⁾.

군도수역에서는 모든 국가의 선박이 무해통항권을 향유할 수 있으나, 군도국가가 자국의 안전을 보장하기 위하여 불가피한 경우에는 적절히 공표한 후 군도수역의 특정수역에서 외국선박의 무해통항을 일시적으로 정지시킬 수 있다. 군도국가는 자국의 군도수역과 이와 인접한 영해나 그 상공을 통과하는 외국선박과 항공기의 계속적이고 신속한 통항에 적합한 항로대와 항공로를 지정할 수 있으며, 모든 선박과 항공기는 이러한 항로대와 항공로에서 통항권을 향유한다¹⁸⁵⁾.

항로대를 지정하는 군도국가는 이러한 항로대 안의 좁은 수로에서 선박의 안전통항을 위하여 통항분리방식을 설정할 수 있다. 항로대를 지정하거나 통항분리방식을 설정함에 있어 군도국가는 권한 있는 국제기구 즉, IMO에 제안을 제출하고 채택되어야 하며, IMO는 군도국가가 제안한 항로대와 통항분리방식을 검토하

183) 유엔해양법협약 제22조 제1항-제3항, 제37조, 제39조 제1항-제3항, 제41조 제4항, 제41조 제7항.

184) 유엔해양법협약 제35조 제c항, 제42조 제5항.

185) 유엔해양법협약 제52조, 제53조 제1항-제2항.

고 채택하고, 군도국가는 이를 지정하거나 설정 또는 대체할 수 있다¹⁸⁶⁾.

배타적 경제수역에서 연안국은 인공섬, 시설 및 구조물을 건설하고 이에 관한 건설·운용 및 사용을 허가하고 규제하는 배타적 권리를 가진다. 연안국은 필요한 경우 항행의 안전과 인공섬, 시설 및 구조물의 안전을 보장하기 위하여 이러한 인공섬, 시설 및 구조물의 주위에 적절한 조치를 취할 수 있는 합리적인 안전수역을 설치할 수 있으며, 적용 가능한 국제기준을 고려하여 안전수역의 폭을 결정한다. 이러한 수역은 인공섬, 시설 또는 구조물의 성격 및 기능과 합리적으로 연관되도록 설정되고, 일반적으로 수락된 국제기준에 의하여 허용되거나 권한있는 국제기구가 권고한 경우를 제외하고는 그 바깥쪽 끝의 각 점으로부터 측정하여 원칙적으로 500미터를 넘을 수 없도록¹⁸⁷⁾ 규정하고 있다. 그러나 만약 안전수역의 거리가 500미터가 넘을 경우 500미터를 넘는 배타적 경제수역 내 인공섬, 시설과 구조물의 수역에 대해서는 IMO의 승인은 필요한 것으로 사료된다¹⁸⁸⁾. 이외 배타적 경제수역 및 공해에서 항로대 설정 및 통항분리방식에 관한 내용에 대해 유엔해양법협약은 명시하지 않고 있다.

선박의 항로시스템은 해상에서의 인명안전, 항해의 안전 및 효율 그리고 해양환경의 보호 및 보존에 기여한다. 선박의 항로 시스템이 기구가 개발한 지침과 기준에 따라 채택되고 시행될 때 모든 선박, 특정부류의 선박 또는 특정화물을 운송하는 선박에 대하여 이 시스템의 사용을 권고하고 강제화할 수 있는데, IMO는 선박의 항로시스템을 국제적 수준에서 지침, 기준 및 규칙을 개발하는 유일한 기구로 인정되므로¹⁸⁹⁾, 당사국 정부는 선박의 항로시스템의 채택에 대한 제안을 IMO에 조회하고, 채택을 위하여 기구에 제출되어야 한다¹⁹⁰⁾.

IMO는 총회 결의서 제858(20)에 따라 통항분리방식 및 항로설정에 대한 권한을 해사안전위원회에 부여함¹⁹¹⁾에 따라, 관련제안은 해사안전위원회에 제출되어야

186) 유엔해양법협약 제53조 제6항, 제9항.

187) 유엔해양법협약 제60조 제1항, 제2항, 제4항, 제5항.

188) James Harrison, *op. cit.*, p.187.

189) Resolution A.572(14), Adoption of amendments to the general provisions on ships' routing. International Maritime Organization, 2008, Annex 제3.1조

190) SOLAS협약 제5장 제10조

191) Resolution A.858(20), Procedure for the adoption and amendment of traffic separation schemes, routing measures other than traffic separation schemes, including designation and substitution of archipelagic sea lanes, and ship reporting system, International Maritime Organization, 1997.

한다. 선박의 통항로 설정에 관한 제안은 IMO가 아닌 관련 해당국가의 제안으로부터 시작된다¹⁹²⁾. 통항로의 선택 및 개발 또한 해당국가에 1차적인 책임이 있으며, 영해를 벗어나는 해역에 대한 통항로 제안 및 개정에 대한 제안서는 IMO에 제출되어야 한다¹⁹³⁾. 제안서에는 제안의 필요성, 제안구역, 주변국가와의 협력내용, 통항방법, 해양환경조건, 강제보고제도 여부, 위치결정장치, 통항로 내의 어업구역, 이행확인방법 등을 포함하여야 한다¹⁹⁴⁾.

IMO는 통항분리방식을 채택함에 있어 제안된 항로표지가 COLREG협약 제10조에 따라 항해사가 항해를 함에 있어 위치결정이 가능한지, 수로조사 상태가 충분한지, 통항분리 설계기준 충족 여부 등을 확인하여야 하고, 통항로 설정에 있어 항로표지 및 수로조사 상태가 충분한지, 목적에 충분한지 등을 확인하여야 한다¹⁹⁵⁾. 또한, 유엔해양법협약의 조항과 충돌여부를 고려하고, 연안국과 기국관할권을 고려한다¹⁹⁶⁾.

군도수역내의 통항로 설정에 관한 IMO의 기능과 권한은 일반적인 통항로 및 통항분리방식의 채택과정에서 IMO가 가지는 기능 및 권한과 유사하다. 그러나 군도수역내의 선박과 항공기가 통항로 및 항공로에서 군도항로대 통항권을 향유함에 따라¹⁹⁷⁾, IMO가 제출받은 군도수역내의 통항로 제안내용에 대해 국제민간항공기구에도 정보를 제공하여 의견을 수렴하는 것¹⁹⁸⁾에서 차별성이 드러난다.

채택된 모든 선박항로시스템과 시스템을 시행하기 위하여 취한 조치가 1982년 유엔해양법협약의 관련 규정을 포함한 국제법과 일치되어야 함을 강조함으로써, 유엔해양법협약과 IMO가 마련한 SOLAS협약 간의 양립성이 확보되도록 하고 있다¹⁹⁹⁾.

192) MSC/Circ.1060, Guidance note on the preparation of proposals on ships' routing systems and ship reporting systems for submission to the sub-committee on safety of navigation, International Maritime Organization, 2003, Annex 제2.1조

193) Resolution A.572(14). *op. cit.*, Annex 제3.7조, 제3.8조.

194) MSC/Circ.1060. *op. cit.*, Annex 제3조.

195) Resolution A.572(14), *op. cit.*, Annex 제3.2조 제3.3조.

196) Resolution A.572(14), *op. cit.*, Annex 제3.16조 Nothing in the general provisions on ships' routing shall prejudice the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea(1982) nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag state jurisdiction.

197) 유엔해양법협약 제53조 제2항.

198) Resolution MSC.71(69), Adoption of amendments to the general provisions on ships' routing, International Maritime Organization, 1998, Annex2 제3.3항.

3. 특별조치 승인

배타적 경제수역에서 연안국은 해양환경의 보호 및 보존을 위한 관할권을 사용할 수 있으며 유엔해양법협약 제211조는 특별조치를 취할 수 있는 관련 규정을 제공하고 있다. 각국은 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 선박에 의한 해양환경오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 국제적 규칙과 기준을 수립하고, 적절한 경우 동일한 방식으로 연안을 포함한 해양환경을 오염시킬 수 있는 사고의 위협 및 연안국의 관련이익에 대한 오염피해를 최소화하기 위한 항로제도의 채택을 촉진하도록 명시하고 있다.

그러나 국제규칙과 기준이 특별한 상황에 대처하기 적합하지 않고, 자국의 배타적 경제수역 중 명확히 지정된 특정수역이 그 수역의 이용, 그 자원의 보호 및 교통상의 특수성과 그 수역의 해양학적 및 생태학적 조건과 관련하여 인정된 기술적 이유에 비추어 선박으로부터의 오염을 방지하기 위한 특별강제 조치를 채택할 필요가 있는 수역이라고 믿을 만한 합리적인 근거가 있는 경우, 연안국은 권한있는 국제기구를 통하여 모든 관계국과 적절히 협의하고 국제기구에 수역을 통보하고 이를 뒷받침하는 과학기술적인 증거와 필요한 수용시설에 관한 정보를 제출할 수 있다.

국제기구가 이러한 요건에 적합하다고 결정하는 경우 연안국은 그 수역에 있어서 선박으로부터의 오염의 방지, 경감 및 통제를 위한 법령을 제정하고, 국제기구가 특별수역에 적용되는 국제규칙과 기준 또는 항행상의 관행을 시행할 수 있다²⁰⁰⁾.

MARPOL의정서에는 다양한 특별해역이 존재한다. 특별해역은 지형조건, 생태적 특성 그리고 선박 통항량 등의 기술적인 여건을 고려하여 다른 해역보다 높은 수준의 해양환경보호 정책을 펼치는 곳이다. 부속서 제1장에 따르면 유류와 관련한 특별해역(지중해, 발틱해, 흑해, 걸프만, 남극해역, 북서유럽해역, 남아프리카 남방해역), 부속서 제2장에 따른 유해유류물질 대상 특별해역(남극해역), 부속서 제4장에 따른 오수 대상 특별해역(발틱해), 부속서 제5장에 따른 쓰레기 대

199) SOLAS협약 제5장 제10조 제9항.

200) 유엔해양법협약 제211조 제6항 제a호.

상 특별해역(지중해, 발틱해, 걸프만, 북해, 남극해역, 멕시코만을 포함하는 광역 캐리비안해) 등이 있다. 그리고 선박기인 대기오염을 방지하기 위하여 1997년에 채택되고 2005년에 발효된 부속서 제6장에서는 황산화물, 질소산화물 및 오존층 파괴물질 등의 사용을 제한하는 등의 내용을 담고 있으며, 대기오염물질 배출방지를 위한 배출통제구역이 명기되어 있다.

유엔해양법협약 제211조 제6항의 특별해역과 MARPOL의정서에 따른 배출통제구역의 의미는 약간 차이가 있다. 유엔해양법협약 제211조 제6항의 특별해역이 배타적 경제수역만을 지칭하는 것에 비해 MARPOL의정서의 배출통제구역은 영해, 배타적 경제수역 및 공해에 걸쳐 폐쇄해 또는 반폐쇄해를 포함하는 개념으로 사용된다. 또한, MARPOL의정서는 유해물질의 배출에 관한 사항에 제한되나, 유엔해양법협약 제211조 제6항에서는 취해야 할 특정조치에 대한 내용은 포함하지 않고 있다²⁰¹⁾.

IMO는 선박으로부터의 황산화물, 질소산화물 등의 감축을 현실화하기 위하여 일정한 기간별로 감축기간을 설정하고 배출을 줄이도록 강제화하였다. 배출통제구역의 설정은 대기오염물질별로 다르며, 물질별로 배출기준의 설정 접근방법이 다르다는 것이 특징이다. 황산화물의 경우, 선박에 사용하는 연료유내 황함유량을 통제함으로써 선박의 운항적 관점에서 도입된 규제라고 할 수 있으며, 질소산화물의 경우, 일정기간 선박의 건조년도에 맞추어 엔진 자체의 연소온도 조절 등의 장치를 통하여 감축하는 방식이다. 이렇게 오염물질의 발생 특징에 맞춰 배출기준을 설정한 것은 IMO의 전문성을 확인할 수 있는 대목이다.

IMO는 황산화물에 대해서는 발틱해, 북해, 북미 200해리, 미국령 캐리비안해를 배출통제구역으로 설정하였고, 질소산화물에 대해서는 북미 200해리, 미국령 캐리비안해, 북해 및 발틱해 등을 배출통제구역으로 설정하여 강력한 배출규제를 시행하고 있다. 이러한 강력한 배출규제에 따라 해당지역은 지역적으로 영향을 주는 선박기인 오염물질 등으로부터 보다 안전하고 건강한 삶을 누릴 수 있는 기반이 조성될 수 있게 되었다.

201) Myron H. Nordquist & Satya N. Nandan & James Kraska, *UNCLOS 1982 Commentary: Supplementary Documents*, 1st ed.(Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, 2012), p.817.

〈표 4〉 선박기인 대기오염물질에 대한 규제 현황

구분	기준년도	황산화물	질소산화물
배출통제구역	2007.11.22	1.5%	-
	2010.7.1	1.0%	-
	2015.1.1	0.1% ²⁰²⁾	-
	2016.1.1	-	Tier III ²⁰³⁾
배출통제구역을 제외한 전 해역	2000.1.1	4.5%	-
	2011.1.1	-	Tier II
	2012.1.1	3.5%	-
	2020.1.1 ²⁰⁴⁾	0.5%	-

배출통제구역으로 지정받기 위해서는 MARPOL의 정서의 부속서 제6장 부록 3에 제시된 기준²⁰⁵⁾을 충족해야 하며, 기준년도별 대기오염물질 배출에 대한 기준

- 202) 국적 H선사의 경우, 배출통제구역 내 연료유의 황함유량 규제 강화에 따라 2015년부터 연간 2천만불 이상의 비용을 추가적으로 부담해야하는 것으로 알려졌다. 이는 고객을 대상으로 Low Sulphur Fuel Oil Surcharge 형태로 부과됨으로써 최종 소비자에게 일정부분 영향을 미칠 것으로 예상된다. 최종 소비자에게 미치는 영향은 본 연구에서는 제외한다.
- 203) NOx 규제는 Tier I/II/III로 구분된다. Tier I은 2000년부터 2010년까지 건조된 신조선에 적용되는 기준으로 엔진속력에 따라 9.8g/kW-h에서 17g/kW-h까지 허용된다. 그러나 2011년 1월 1일 이후 건조되는 신조선은 Tier II를 적용받아 기존 Tier I 기준에 비하여 20% 이상 NOx 배출을 감축토록 요구하고 있다. NOx Tier III를 만족하기 위한 기술은 현재로서는 선택환원촉진방법(SCR, Selective Catalytic Reduction) 또는 배기가스환원방법(EGR, Exhaust Gas Recirculation)기술 등이 꼽히고 있다. MEPC 65차 회의 당시 현재 SCR, EGR 등의 기술이 아직 완전히 개발되지 않았음을 들어 NOx Tier III 적용시기를 2016년에서 2021년으로 연기하지는 의견이 러시아를 중심으로 표출되었다. 그러나 MEPC 66차(2014)에서는 엔진 메이커 측의 의견을 들어 다시금 2016년부터 적용하는 것으로 최종 결정되었다. 이와는 별개로 1990년부터 1999년까지 건조된 선박은 그간 NOx Tier 규정을 적용받지 않았으나 2010년 7월 1일 이후에 도래하는 정기검사 전까지 IMO가 승인한 방법에 의하여 설비변경을 통해 Tier I을 만족하여야만 한다.
- 204) IMO는 2016년 10월 개최된 MEPC 제70차 회의에서 2020년부터 배출통제구역을 제외한 전 해역에서 사용하는 연료유의 황함유량이 0.5% m/m 이하가 되도록 결정하였다. 이와는 별도로 EU Directive 2005/33/EC에 따라 2020년부터 유럽 전해역에서 사용하는 연료유의 황함유량은 0.5% m/m 이하여야 한다.
- 205) (1) 명확한 배출통제구역 설정 구역과 함께 이를 표시한 참고 해도 (2) 제어를 하고자 제한하는 대기오염물질(들)의 종류 (3) 선박기인 대기오염물질로 인하여 영향을 받는 인구와 영역제시 (4) 배출통제구역 설정제한 구역에서 운항중인 선박기인 대기오염물질이 대기오염농도 혹은 부정적인 환경영향에 미치는 영향평가(토양 및 해양 생태계, 자연생산성, 중요 서식지, 수질, 인간의 건강, 문화적 그리고 과학적 중요구역 등에 미치는 영향정도를 평가하고 평가방법론을 포함한 관련자료 출처를 밝혀야 함) (5) 일반적인 풍력 경향, 지형적, 지

은 강화된다. 특히, 배출통제구역내의 높은 기준을 설정함으로써 선박기인 대기 오염물질에 대한 환경영향을 최소화하고자 하였다. 이와 같이 대기오염 물질을 제어하려는 노력은 단순히 환경을 보호한다는 개념을 넘어 미숙아, 심폐질환, 폐암, 만성호흡기 질환, 산성화, 부영양화와 같은 공중보건 악화를 방지한다는 개념까지 확대되어 있다²⁰⁶⁾.

제3절 소결

IMO는 국제무역에 필수적인 선박의 기술적 문제에 관하여 다수 국가의 공동 관심사를 처리하기 위하여 협약에 따라 설립되었으며, 해상안전과 항행의 효율성 및 선박에 의한 해양오염 방지 및 규제에 관한 문제에 있어서 고도의 실제적 기준 채택을 권장하고 촉진하며, 규정된 목적에 관한 행정·법률문제를 처리하는 유엔전문기구로서, 선박기인 오염 및 투기를 포함한 항해에 관한 권한있는 국제기구이다.

설립협약상 IMO는 해상안전, 오염방지 등에 있어 사실상 규범적 관할권을 가지고 있으므로, 각국은 관련문제에 대해 IMO를 통해 개발된 국제규칙 및 기준을 조항의 법률적 성격에 따라 고려하거나 실행하거나 또는 이행하여야 한다.

IMO가 마련한 국제규칙 및 기준 중 일부는 협약 가입국의 수나 적용대상 선박

질확상, 해양, 형태확상, 대기오염농도 혹은 환경영향에 영향을 미치는 조건들을 포함하여 인구 및 환경분야에 영향을 미치는 기후조건 관련 자료 (6) 배출통제구역 설정제한 구역 내 교통흐름 및 교통량 등 선박 통항자료 (7) MARPOL의정서 부속서 제6장 제13조와 제14조 규칙관련 배출통제구역 제안 당사국이 질소산화물, 황산화물 및 미세먼지와 같이 사람 및 환경에게 영향을 미치는 배출원을 줄이기 위하여 육상분야에서 취하고 있는 조치 (8) 육상부분 조치비용 대비 선박 대상 조치수단의 상대적인 비용 및 국제무역에 종사하는 선박에 미치는 경제적 파급효과.

206) 배출통제구역 설정에 대한 북미사례를 살펴보면 북미 배출통제구역 지정은 2006년 열린 미국 부시 대통령과 캐나다 하퍼 총리의 보안 및 번영에 관한 동반자 회의 가운데 논의가 시작되었다. 미국 환경 보호청(EPA)의 주도하에 2009년 7월 런던에서 열린 IMO 제59차 해양환경보호위원회 회의에 캐나다와 공동으로 기선으로부터 200해리 구간이내 질소산화물, 황산화물, 미세먼지 배출감축을 목표로 하는 북미 배출통제구역 제안문서를 제출하였다. IMO는 이러한 통보를 접수한 후 12개월 이내에 통보된 수역이 요건에 부합하는지 여부를 결정해야 한다는 조건에 따라 곧바로 검토하여 2010년 3월 개최된 해양환경보호위원회 제60차 회의에서 채택하였으며 2012년 8월부터 효력이 발생하였다. 배출통제구역 지정에 따라 배출통제구역을 통항하는 선박은 2012년 8월부터 연료유내 황함유량이 10,000 ppm(1.0%)를 넘지 않는 연료를 사용해야 하며, 2015년부터는 1,000ppm(0.1%) 이하 황함유량의 연료를 사용하거나 대체방안으로 Scrubber와 같은 대체 장비를 탑재하여 배출되는 배기가스를 세정하여 배출하여야만 한다. 또한 현행 질소산화물 배출량의 80%를 줄여야만 하므로 선택촉매환원기술, 배기가스재순환시스템 등의 사용이 불가피한 실정이다.

의 수 또는 유엔총회 결의서 등을 통해 일반적으로 적용되도록 요구됨으로써 일반적으로 인정되기도 하나, 일부는 특정규칙과 기준에 따라 특정된 권리와 의무만이 각국에 수용되기도 한다.

IMO는 항로대 지정, 통항분리방식, 배타적 경제수역 내의 인공섬과 시설 또는 구조물의 공시, 경고 및 안전수역 설정 그리고 선박으로부터의 해양환경오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 기국의 법령집행 법원에 관한 국제기준을 제공하는 유일한 권한있는 국제기구이다. 이를 위해 해사안전위원회, 해양환경보호위원회, 법률위원회 등의 조직을 통해 코드, 결의서 등을 제정하기도 하나, 보다 법률적인 구속력을 가진 협약 등을 제정하고 개정하는 업무를 담당하고, 유엔해양법협약 제정이후 다양해진 새로운 해양영역별 특성을 고려하여 회원국의 통항규칙을 승인할 뿐만 아니라, 개별 국가의 특별한 상황에 대처하기 위하여 연안국의 특별해역 내 특별조치를 승인하고 있다.



제4장 유엔해양법협약의 성립과 이행에 있어 국제해사기구의 역할

제1절 유엔해양법협약의 성립과 IMO의 역할

I. 유엔해양법협약과 국제해사협약의 내용 상호반영

1. 유엔해양법협약상 국제해사협약의 수용

OILPOL협약은 영국의 주도하에 국제사회의 유류운송에 따른 위험성의 인식 등 상황변화에 따라 1954년 채택되었으며, OILPOL협약이 발효되기 앞서 IMCO협약이 발효됨에 따라 IMCO를 통해 OILPOL협약이 관리되어 왔다.

1967년 라이베리아 선적의 Torrey Canyon호의 유류 유출사고에 대한 영국 공군기의 공해상 폭파조치는 추가적인 유류 유출 방지에는 도움이 되었으나²⁰⁷⁾, 공해상 선박의 기국관할권에 대한 위협문제로 인식되어 국제사회에서 대두될 수밖에 없었다.

IMCO는 1969년 해양오염피해에 관한 국제법률회의²⁰⁸⁾를 처음으로 개최하여 공해²⁰⁹⁾상 개입에 관한 INTERVENTION협약을 채택²¹⁰⁾하였는데 이 협약을 통해 당사국은 대규모의 유해한 결과를 가져올 것이 합리적으로 예측되는 해양사고나 이와 관련된 해양사고의 결과로서 기름에 의한 해양의 오염 또는 그 위협으로부터 발생하는 자국의 연안 또는 관계이익에 대한 중대하고도 급박한 위험을 방지, 경감 또는 제거하기 위하여 공해상에서 필요한 조치를 취할 수 있다고 하였다.

207) 1969년 유류오염에 대한 전문위원회(Sub Committee on Oil Pollution)를 해양환경보호 전문위원회(Sub Committee on Marine Environment Protection Committee)로 개칭하였다. 또한, 유류로 인한 해양오염방지 국제협약을 대체할 새로운 협약 채택을 목적으로 1973년 회의 개최를 결정하고, 1970년부터 준비회의를 시작하였다. 출처 : IMO 홈페이지 (2018년 8월 28일 방문)

208) International Legal Conference on Marine Pollution Damage(LEG/CONF.2), 1969년 11월 10일-28일. IMCO 차원에서 최초로 열린 법률회의임에도 불구하고 문서번호는 CONF.2를 사용한다.

209) 여기에서 공해는 1969년 당시 존재했던 공해의 개념으로 이해해야 한다. 즉, 영해 밖에 존재하는 바다 공간으로 이해해야 한다. Myron H. Nordquist & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*. Vol.IV(Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1988), p.307.

210) INTERVENTION협약과 함께 CLC협약이 채택되었다.

그러나 연안국이 필요한 조치를 취함에 있어 조치를 취하기 전에 선박의 기국과 협의하여야 하며, 연안국이 취할 수 있는 조치의 내용과 관련하여 연안국이 취할 조치는 실제로 입은 손해와의 균형을 유지하여야 하며, 이러한 조치는 목적을 달성하기 위하여 합리적으로 필요한 한도를 넘어서는 안되며 그 목적을 달성하는 즉시 중지되어야 하고, 그 조치는 기국, 제3국 또는 관계인이나 회사의 권리 및 이익을 필요 이상으로 침해하여서는 안됨을 명시하고 있다.

이러한 원칙은 1970년 국제연합 총회를 통해 채택된 관할권 이원의 심해저 관리원칙에 대한 결의서에 수용되었다. 즉, 심해저에서의 활동, 활동으로 인해 발생하는 오염 또는 그 위협으로부터 발생하는 자국의 연안 또는 관계이익에 대한 중대하고도 급박한 위험을 방지, 경감 또는 제거하기 위하여 필요한 조치를 취할 연안국의 권리에 영향을 주지 않음을 확인하였다²¹¹⁾. 동 결의서는 심해저의 활동에 대한 내용을 중심으로 작성되어, 공해, 유류오염 등의 내용은 확인할 수 없으나, 연안국이 해양오염을 방지하기 위해 취할 수 있는 권한을 확인하였다는 점에서 의의가 있다.

또한, 이 원칙은 유엔해양법 회의가 시작됨에 따라 해양오염 문제를 다루는 제3위원회에 수용되어 다뤄졌고, 다수의 국가가 공해상 해양사고로 인한 중대하고도 급박한 위험을 방지, 경감 또는 제거하기 위하여 연안국이 취할 수 있는 조치에 대한 제안 문서를 제출한 사례에서 확인할 수 있다²¹²⁾. 특히 러시아는 1973년에 문서를 제출한 이후, 1975년 열린 제3차 회의에서 자국이 제출한 문서에 대한 소개를 하며 제안문서가 INTERVENTION협약으로부터 기인하였음을 밝힌 바 있다²¹³⁾.

211) “The rights of coastal states with respect to measures to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution or threat thereof or from other hazardous occurrences resulting from or caused by any activities in the area. subject to the international régime to be established”. Resolution 2749(XXV), Declaration of Principles Governing the Sea-Bed and the Ocean Floor, and the Subsoil Thereof, beyond the Limits of National Jurisdiction, United Nations, 1970, 제 13조 제b항.

212) 캐나다(A/AC.138/SC.III/L.28), 러시아(A/AC.138/SC.III/L.32), 말타(A/AC.138/SC.III/L.33), 미국(A/AC.138/SC.III/L.40), 케냐(A/AC.138/SC.III/L.41), 노르웨이(A/AC.138/SC.III/L.43), 에카도르(A/AC.138/SC.III/L.47) 등이 제안하였다.

213) “An important element in the Soviet draft articles was the rule in article 4 about the right of intervention by the coastal State in the event of a serious threat of pollution affecting its coastline or related interests, but arising outside the territorial sea of that State. The text of that article embodied

수차례의 수정 끝에 해당 조항은 유엔해양법협약 제221조에 자리잡게 되었는데, INTERVENTION협약과는 별도로 해양사고로 인한 해양오염 또는 그 위협으로부터 생기는 자국의 연안 또는 관계이익에 대한 중대한 위협을 방지 등의 조치에 관한 연안국의 조치권한은 유지하고, 해양사고의 정의를 INTERVENTION협약상의 정의와 유사하게 내렸다²¹⁴⁾.

배타적 경제수역개념이 없던 1969년에 채택된 INTERVENTION협약의 공해범위를 유엔해양법협약에서 연안국이 조치를 영해 밖까지 취하고 집행할 권리가 있음으로 재정의한 것은 제3차 해양법회의에 따른 해양공간 정의를 반영한 결과로 사료된다. 그리고 유엔해양법협약상 해양사고에 의한 오염을 방지하기 위해 영해 밖에서 연안국이 취할 수 있는 권리를 확정한 것은 유엔해양법협약 당사국 가운데 INTERVENTION협약 비당사국 또한 연안국으로서의 조치권한을 가질 수 있다는 의미로 받아들일 수 있다²¹⁵⁾.

2. 국제해사협약상 유엔해양법협약의 수용

국가관할권은 국가주권의 중심적 요소로서 한 국가가 일정한 관계에 있는 사람·물건·사건 등에 대하여 행사할 수 있는 권한의 총체이다. 국가관할권은 범위에 있어서 입체적이며, 기능성에 있어서 포괄적인 주권 또는 범위와 기능에 있

the principles of the 1969 International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties and of the 1973 Protocol extending that Convention to accidents in ships transporting any harmful or dangerous substances. Those principles were given greater prominence in the additional draft articles, and, in the interests of protecting the marine environment of coastal States, their right to intervene was also recognized in cases of accidents connected with the exploration and exploitation of sea-bed resources” . A/CONF.62/C.3/SR.19, 19th meeting of the Third Committee, *Extract from the Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, Vol.IV, United Nations, 1975, p.88.

- 214) INTERVENTION협약에서 선박을 ship으로 표현한 것과 달리, 유엔해양법협약은 vessel로 표현하였다. 해양사고라 함은 선박의 충돌, 좌초, 그 밖의 항해상의 사고 또는 그 밖에 선상이나 선외에서 발생하는 사건으로서 선박이나 화물에 실질적인 피해나 급박한 피해의 위협을 초래하는 그 밖의 사건을 말한다.
- 215) 1979년 제3위원회 제38차 회의에서 유엔해양법협약 제221조의 취지는 INTERVENTION협약에서 정의하는 연안국의 권리보다 더 많은 권한을 제공하기 위함이 아님을 러시아 대표가 발언하였다. 또한, INTERVENTION협약의 비당사국은 유엔해양법협약 제221조로 인해 연안국의 권리를 누릴 수 있게 됨을 명확히 한 바 있다. Myron H. Nordquis & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *op. cit.*, p.313.

어서 제한을 받는 주권적 권리가 실효성을 갖기 위해 파생되는 질서에 관한 권리로서 주권 또는 주권적 권리의 발현형태 또는 구체화 형태이다²¹⁶⁾.

국가관할권은 입법관할권과 집행관할권으로 구분하기도 하는데²¹⁷⁾, 입법관할권은 국가가 입법부의 행위, 행정부의 명령과 규칙 또는 재판소의 선례 등을 통하여 법규범을 선언하는 힘을 말하며, 집행관할권은 제정된 법규를 행정적 또는 사법적 행동을 통하여 실제사건에 적용하는 힘을 뜻한다²¹⁸⁾.

유엔해양법협약은 해양오염을 방지하고 경감 및 통제하기 위하여 기국관할권 외에 항만국관할권 및 연안국관할권을 확립하였는데, 이러한 관할권은 입법관할권(제12부 제5절)과 집행관할권(제12부 제6절)으로 구체화되었다.

1958년 공해협약의 제5조에서 국가와 선박 간에는 진정한 연계가 존재하여야 하며 특히, 국가는 자국기를 게양한 선박에 대하여 행정적, 기술적 그리고 사회적 사항에 관하여 유효하게 자국의 관할권을 행사하고 통제하여야 함을 명시함으로써 기국관할권을 확립하였다. 그러나 1971년 열린 심해저위원회에서 다수 국가가 1954년 OILPOL협약, 1958년 공해협약 및 1969년 INTERVENTION협약이 여전히 기국관할권 위주로 제정되어 있고, 연안국의 환경을 보호할 수 있는 장치가 부족하다는 지적을 제기²¹⁹⁾된 이래, 같은 해에 개최된 정부간 해양환경에 관한 작업반 회의에서 연안자원에 대한 관리 측면에서 이해관계가 있는 연안국 권리 확보의 필요성을 인식하고 유엔해양법회의에서 연안국의 권리가 논의되어야 함을 권고하였다²²⁰⁾. 그러므로 연안국관할권은 유엔해양법협약을 통해 새롭게 확립된 개념이라 할 수 있다.

연안국관할권 개념의 도입과 함께 항만국관할권이 새롭게 도입되었다. 항만국은 연안국이기도 하나, 연안국관할권이 내수, 영해, 배타적 경제수역 또는 대륙붕에서 연안국의 법령을 위반하는 것에 대하여 관할권을 나타내는 개념으로 정리

216) 이병조·이중범, 전거서, 181쪽.

217) 관할권의 유형에 관해서는 다양한 설이 주장되고 있다. 첫째 설은 입법관할권과 집행관할권으로 구분하고 후자를 다시 행정관할권, 사법관할권으로 구분한다. 둘째 설은 입법관할권, 재판관할권, 강제관할권으로 구분한다. 셋째 설은 입법관할권, 법적용관할권이다. 넷째 설은 영토관할권, 준영토관할권, 인적관할권으로 구분하기도 한다. 이병조·이중범, 전거서, 181-182쪽.

218) 김대순, “국가관할권 개념에 관한 소고”, 「법학연구」 제5권 단일호, 연세대학교 법학연구원(1995), 206쪽.

219) Myron H. Nordquist & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *op. cit.*, p.182.

220) A/CONF.48/14/Rev.1, Report of the United Nations Conference on the Human environment, United Nations, 1972, p.23, recommendation 92.

된다면, 항만국관할권은 항만국의 내수, 영해 또는 배타적 경제수역의 밖에서 선박이 국제규칙 및 기준에 반하여 해양환경오염물질을 배출한 경우에 적용된다²²¹⁾.

유엔해양법협약은 제211조에서 입법권할권으로서, 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박으로부터의 해양환경오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립되어 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준과 적어도 동등한 효력을 가진 법령을 제정해야 할 기국의 의무를 부여하고 있다²²²⁾.

또한 항만국에는 유엔해양법협약 제218조에 따라 외국선박의 자국 항구와 내수로의 진입이나 연안정박시설 방문에 대해 특별한 조건을 규정한 경우 이러한 요건을 적절히 공표하고 권한있는 국제기구에 통보하도록 요구하고 있다. 또한 항만국은 선박이 자발적으로 들어온 경우 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립된 적용가능한 국제규칙과 기준에 위반하여 자국의 내수, 영해 또는 배타적 경제수역 밖에서 행하여진 그 선박으로부터의 배출에 관하여 조사를 행하고 증거가 허용하는 경우에는 소송을 제기할 수 있도록 함으로써 MARPOL의 정서, BWM협약 등에서 명시하고 있는 항만국의 권한보다 더욱 확장된 권한을 부여하고 있다²²³⁾.

이와 같이 전통적인 기국관할권과 함께 IMO가 마련한 국제해사협약은 새롭게 도입된 항만국관할권을 인정하고 있다. 국제해사협약 가운데 환경관련 대표적인 협약인 MARPOL의정서는 당사국의 국기를 게양할 자격이 있는 선박 및 당사국의 국기를 게양할 자격이 없으나 당사국의 권한하에서 운항되고 있는 선박에 대하여 자국이 소유하거나 운항하는 상기 선박의 운항 또는 운항능력을 저해하지 아니하는 범위 내에서 적절한 조치를 취하고 합리적이고 실행가능한 한 이 협약에 합치하는 방식으로 행동할 것을 보장하도록 규정²²⁴⁾함으로써 전통적으로 인정되어온 기국관할권을 확인하고 있다²²⁵⁾.

221) Myron H. Nordquis & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *op. cit.*, p.261.

222) 유엔해양법협약 제211조 제2항.

223) Donald R. Rothwell, *op. cit.*, p.356.

224) MARPOL의정서 제3조

225) Donald R. Rothwell, *op. cit.*, p.353.

그리고 협약 당사국의 권한에 따라 발급된 증서는 타 당사국에 의하여 인정되며, 협약상의 어떠한 목적을 위해서도 타 당사국에 의하여 발급되는 증서와 동일한 효력을 가지는 것으로 간주함으로써 입항선박에 대한 항만국관할권을 인정한다. 또한, 항만국은 선박이 관할권 내에 있는 항구 또는 해양터미널 내에 있는 동안 당사국으로부터 정당하게 권한을 부여받은 관리의 검사를 할 권리가 있으며, 이러한 검사를 통해 선박이 유효한 증서를 가지고 있지 아니한 경우에는 검사를 시행한 당사국은 동 선박이 해양환경을 부당하게 해칠 우려가 없이 항해할 수 있을 때까지 동 선박에 출항금지를 포함한 조치를 취할 수 있다. 또한, MARPOL의정서에 대한 비당사국 선박이 보다 유리한 대우를 받지 못하도록 항만국은 선박에 대하여 MARPOL의정서상의 여러가지 요건을 적용받도록 요구함으로써²²⁶⁾, 비협약 국적선박이라도 협약 당사국에 입항하기 위해서는 협약상의 요구사항을 충실하게 적용하도록 하였다²²⁷⁾.

각국은 해양환경에 중대하고도 해로운 변화를 초래할 우려가 있는 자국의 관할권이나 통제하에 있는 기술의 사용으로부터 또는 해양환경의 특정한 부분에 대한 외래의 종이나 새로운 종의 고의적, 우발적인 도입으로부터 발생하는 해양환경오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 필요한 조치를 취해야 할 의무가 유엔해양법협약 제196조에 따라 부여된다. BWM협약은 선박의 평형수를 통하여 유해수중생물 및 병원균의 이동과 유입을 방지하기 위한 목적으로 2004년 채택되었으며, 협약 당사국의 국기를 게양할 자격이 있는 선박에 적용된다²²⁸⁾. 다른 당사국의 항구나 해상터미널에 있을 경우, 해당 선박이 협약의 규정에 적합한지 판단할 목적으로 협약 당사국에 의해 정당하게 권한을 위임받은 검사관에 의하여 검사를 받을 수 있음²²⁹⁾을 명시하여 기국관할권과 항만국관할권을 모두 인정하고

226) MARPOL의정서 제5조

227) 이외에도 선박으로부터 오염방지를 위한 국제협약 의정서의 부속서에서 항만국관할권을 인정하고 있다. 기류에 의한 오염방지에 관한 부속서 I 제11조 제1항 : 선장 또는 선원이 기류에 의한 오염방지와 관련된 선내의 필수절차에 익숙하지 못하다고 믿을 만한 명백한 근거가 있는 경우, 타 당사국의 항구 또는 해상 터미널 내에 있는 선박은 이 부속서의 적용을 받는 운항상 요건에 관하여 그러한 협약 당사국에 의하여 정당한 권한을 부여받은 검사관에 의하여 점검을 받아야 한다. 산적 유해액체물질에 의한 오염규제를 위한 부속서 II 제9조 제1항 : 이 부속서의 제8규칙의 규정에 따른 최초검사 또는 정기검사를 완료한 후에는 이 협약의 타당사국의 관할권 하에 있는 항구 또는 해양 터미널의 항행에 종사하고 있는 유해액체물질을 산적 운송하는 선박에 대하여 유해액체물질의 산적운송을 위한 국제오염방지증서가 발행되어야 한다.

228) BWM협약 제3조 제1항 제호

있다.

안전분야에서 대표적인 해사협약이라 할 수 있는 SOLAS협약 또한 기국관할권을 기본으로 한다²³⁰⁾. 그러나 선박이 외국 항만에 입항하는 경우 항만국관할권을 수용하여야 한다. 이는 다른 당사국 정부의 항만에 있는 모든 선박은 그 정부로부터 정당하게 권리를 부여받은 직원의 통제를 받아야 하며 이 통제는 발급된 증서의 유효성을 확인하는 것에 국한된다는²³¹⁾ 조항을 통해 확인되고 있다.

STCW협약 제3조는 당사국의 국기를 게양할 권리를 가진 항해선에 승무하는 선원에게 적용됨을 명시함으로써 기국관할권을 확인하고 있다. 이에 추가하여 제10조 제1항에서 선박은 어느 당사국의 항구 내에 정박하고 있는 동안, 본 협약에 의하여 자격증명을 갖출 것이 요구되는 승무중인 모든 선원이 그러한 자격이 있거나 적절한 면제증서를 소지하고 있는지를 검증하기 위하여 동 당사국에 의하여 정당히 권한을 부여받은 관리의 통제를 받아야 함을 규정함으로써 항만국관할권을 인정하고 있다.

국제해사협약의 원활한 이행을 위해서는 기본적으로 기국관할권에 의지하여야 하지만, 기국관할권에 대한 국제사회의 불신 등으로 인해 연안국관할권 및 항만국관할권의 보충이 필요하다.

항만국관할권은 다수의 국제해사협약에 명시되어 있지만, 그 적용범위를 자국의 내수, 영해 또는 배타적 경제수역의 밖에서 행하여진 해양오염물질의 배출행위에 한함으로²³²⁾ 여전히 국가의 영해나 배타적 경제수역에서 발생한 선박으로부터의 오염에 관한 법령집행은 IMO가 승인한 국제해사협약만으로는 적용하기가 어렵게 된다. 이러한 경우 유엔해양법협약의 연안국관할권 조항을 근거로 하여 자국의 영해나 배타적 경제수역에서 발생한 오염에 관한 법령 위반에 관하여 소송을 제기할 수 있게 된다²³³⁾.

229) BWM협약 제9조 제1항.

230) SOLAS협약 제2조 이 협약은 당사국 정부인 국가의 국기를 게양할 자격이 있는 선박에 적용한다.

231) SOLAS협약 제1장 제19조 제a항.

232) 유엔해양법협약 제218조 제2항. 물론 자국의 내수, 영해나 배타적 경제수역에서 배출위반이 발생한 국가나 기국 또는 배출위반으로 인하여 피해를 입었거나 위협을 받는 국가에 의하여 요청되거나 또는 위반이 소송을 제기하는 국가의 내수, 영해나 배타적 경제수역에서 오염을 초래하거나 오염을 초래할 위험이 있는 경우는 제외한다.

233) 유엔해양법협약 제220조 제1항.

그럼에도 불구하고 유엔해양법협약은 모든 국가가 자국기를 게양한 선박에 대하여 행정적, 기술적 그리고 사회적 사항에 관하여 유효하게 자국의 관할권을 행사하고 통제해야 할 의무²³⁴⁾를 제시함으로써 기국의 관할권을 인정하고 있으므로, 기국관할권과 연안국관할권 및 항만국관할권은 상호보완적인 관계라고 볼 수 있고, 유엔해양법협약 제정을 위한 협의과정을 등을 고려할 때 상호간의 상당한 균형을 이루어 구현되고 있다.

II. 국제해사협약의 법적 지위 확보

1. 국제기준 제정

유엔해양법협약은 해양의 기본협약²³⁵⁾으로 자리매김하고 있는 것으로 평가받고 있으며, 적합한 국제기구가 마련한 국제규칙 또는 기준 등을 통해 그 내용이 이행된다.

이러한 국제규칙 또는 기준 등은 유엔해양법협약 조항 곳곳에서 조금씩 다른 용어로 표현되고 있는데 이에 대한 사항은 다음과 같다. 일반적으로 수락된 국제규칙²³⁶⁾, 일반적으로 수락된 국제기준²³⁷⁾, 일반적으로 수락된 국제규칙, 절차, 관행²³⁸⁾, 적용가능한 국제규칙²³⁹⁾, 일반적으로 권고된 국제적 최소기준²⁴⁰⁾, 국제적으로 합의된 규칙, 기준 및 권고관행과 절차²⁴¹⁾, 국제규칙, 규정 및 절차²⁴²⁾, 세계적 규칙과 기준²⁴³⁾, 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립되어 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준²⁴⁴⁾, 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 수

234) 유엔해양법협약 제94조 제1항.

235) LEG/MISC.8, *op. cit.*, p8.

236) 유엔해양법협약, 제21조 제4항, 제39조 제2항, 제41조 제3항.

237) 유엔해양법협약 제60조 제6항.

238) 유엔해양법협약 제94조 제5항.

239) 유엔해양법협약 제42조 제1항, 제94조 제4항.

240) 유엔해양법협약 제61조 제3항, 제119조 제1항.

241) 유엔해양법협약 제207조 제1항, 제212조 제1항.

242) 유엔해양법협약 제209조 제2항.

243) 유엔해양법협약 제210조 제6항.

244) 유엔해양법협약 제211조 제2항.

립된 적용가능한 국제규칙과 기준²⁴⁵⁾ 등이다.

유엔해양법협약 당사국은 유엔해양법협약 법원으로서 국제규칙과 기준에 관한 다양한 용어의 선택에도 불구하고 개별 국제규칙 및 기준에 대한 당사국 여부를 불문하고 준수하여야²⁴⁶⁾ 한다.²⁴⁷⁾²⁴⁸⁾

IMO협약에는 전세계 상선톤수의 97.34%²⁴⁹⁾에 해당하는 174개국²⁴⁹⁾이 가입되어 있으며, 모든 회원국이 협약 제정에 참여할 수 있고, 이러한 규칙 및 기준은 전원 일치 방식으로 채택된다. 또한, 모든 국가가 IMO 또는 국제연합 회원국 여부와 상관없이 새로운 국제해사협약을 채택하는 회의에 초대되므로 IMO는 보편적 국제기구로서의 합법성을 가진다.²⁵⁰⁾

이를 고려할 때 IMO는 해사안전, 통항효율 개선 그리고 선박기인 투기 및 오염에 관한 한 유엔해양법협약상의 적합한 국제기구임이 틀림없으므로 각국은 관련 법규를 제정하고 집행함에 있어 IMO가 마련한 각종 국제해사협약의 내용을 준수하여야 한다. 그러므로 IMO는 해상안전, 해양오염방지 등에 있어 사실상(de facto) 규범적 관할권을 가지고 있으며²⁵¹⁾, 40여개가 넘는 협약을 채택하고 발전시켜왔다.

영해에서 연안국은 유엔해양법협약 제21조 제1항에 따라 무해통항에 관한 법

245) 유엔해양법협약 제213조, 제214조, 제216조 제1항, 제222조

246) 이 또한 다양한 용어로 표현되어 있다. Conform to(따르다), Give effect to(시행하다), Implement(이행하다), Take account of(고려하다) 등의 용어로 표현되어 있어 법적 강행성 측면에서 차이가 날 수 있다. B. Vukas, "Generally accepted international rules and standards", *Implementation of the Law for the sea Convention through International Institutions : Proceedings of the 23rd Annual Conference of The Law of the Sea Institute, Law of the Sea Institute(1990)*, pp. 406-408.

247) *Obligations of States parties under the United Nations Convention on the Law of the Sea and Complementary Instruments*, United Nations, 2004, p.2.

248) "Although these norms may not be part of a state party's conventional obligations or rules of customary international law, which are inherently binding upon individual states, they seem to form a separate category of law that is mandatory upon states not by its "own" force but solely "through" the application of the cited provisions of UNCLOS ". Kari Hakapaa, *Marine Pollution in International Law : Material Obligations and Jurisdiction with Special Reference to the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, 1st ed.(Helsinki : Annales Academiae Scientiarum Fennica, Dissertationes Humanarum Litterarum 28, 1981), p.191.

249) <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf>.(2018년 8월 7일 검색)

250) <http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/itlos.aspx>.(2018년 8월 8일 검색)

251) Wolfrum, Rüdiger, *op. cit.*, p.224.

령을 제정함에 있어 항행의 안전, 해상교통의 규제, 항행보조수단과 설비, 환경오염의 방지, 경감 및 통제를 위한 국제법 규칙에 따라야 하는데, 이러한 경우 IMO가 제정한 SOLAS협약, 국제만재흡수선협약²⁵²⁾(이하 ‘Load Line협약’이라 한다), 국제해상충돌예방규칙협약²⁵³⁾(이하 ‘COLREG협약’이라 한다), MARPOL의 정서 등의 내용을 참고할 수 있게 된다.

또한, 연안국이 항로대를 지정하고 통리분리방식을 규정함에 있어 권한있는 국제기구의 권고를 고려할 것을 명시한 조문과 관련하여, SOLAS협약 제 V/10조, COLREG협약 제1조 제d항 및 제10조에 따라 권한을 가지는 IMO의 협약을 따라야만 할 것이다.

그러나 이러한 국제규칙과 기준에는 협약 외에도 결의서와 코드 등도 해당한다. 외국 국적의 핵추진선박과 핵물질 또는 본래 위험하거나 유독한 그 밖의 물질을 운반중인 선박이 영해에서 무해통항권을 행사하려는 경우, 국제협정이 정한 서류를 휴대하거나 국제협정에 의하여 확립된 특별예방조치를 준수하여야 하는데, 이러한 경우 SOLAS협약 제7장과 제8장에 관련 내용이 포함되어 있기도 하지만, 핵추진 상선을 위한 안전코드²⁵⁴⁾(이하 ‘Nuclear Ship 코드’라 한다), 국제해상위험물코드²⁵⁵⁾(이하 ‘IMDG코드’라 한다), 화학적 위험물 운송 선박의 구조와 장비에 관한 코드²⁵⁶⁾(이하 ‘IBC코드’라 한다), 산적 형태의 액체 가스를 운송하는 선박의 구조와 장비에 관한 코드²⁵⁷⁾(이하 ‘IGC코드’라 한다), 방사능 물질을 연료 또는 선내 보관시 안전 운송에 관한 코드²⁵⁸⁾(이하 ‘INF코드’라 한다) 등도 적용할 수 있는 국제규칙 및 기준이 된다²⁵⁹⁾.

공해협약 제24조에 따르면 모든 국가는 선박, 송유관 또는 심해저 개발로부터

252) International Convention on Load Lines, 채택 1966년 4월 5일, 발효 1968년 7월 21일.

253) Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 채택 1972년 10월 20일, 발효 1977년 7월 15일.

254) Code of Safety for Nuclear Merchant Ships, 채택 1981년 11월 19일.

255) International Maritime Dangerous Goods Code, 채택 1991년 11월 6일.

256) International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 채택 1983년 6월 17일.

257) International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, 채택 1983년 6월 17일.

258) International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-level Radioactive Wastes on Board Ships, 채택 1999년 5월 27일.

259) LEG/MISC.8, *op. cit.*, pp.105-139 참조

기름이 유출되지 않도록 규칙을 마련하여야 한다고 명시하고 있다. 대륙붕협약 제5조 제7항은 연안국이 안전구역에서 유해물질로부터 생물을 보호하기 위한 적절한 조치를 취해야 할 의무를 명시하고 있다. 이와 같이 1958년 제네바 협약은 해양환경보호를 위한 규정을 마련해 놓았지만, 유엔해양법협약과 같이 오염의 정의 및 관할권에 대한 구체적인 내용은 마련하지 못한 상태였다²⁶⁰⁾.

1972년 유엔인간환경회의의 권고문 86.e항에 따르면, 각국은 모든 해양환경오염 물질에 관하여 1973년에 열리는 IMCO 회의 및 제3차 유엔해양법회의에 참석할 것을 독려하였고, 다양한 해양오염원에 대한 관심을 촉구하는 등 환경에 대한 관심이 증가하였다.²⁶¹⁾

심해저에 관한 유엔해양법협약 제11장에는 다수의 운영기술상 세부적인 내용이 포함되어 있으나, 해양환경보호 및 보존에 관한 제12장은 일부 관할권에 관한 내용 이외에 세부적인 내용은 IMO의 국제협약 및 기준 등을 따르도록 하고 있다. 심해저 분야는 인류공동유산의 원칙을 구현할 만한 법적 장치 미비로 인하여 제3차 유엔해양법회의가 개최된 근본적인 이유라는 점에서 유엔해양법협약상 구체적인 내용이 담기게 된 것으로 보인다.

그러나 1958년 제네바 협약 제정 당시 해양환경의 보호 및 보전에 관한 국제협약으로는 1954년 채택된 유류로 인한 해양오염방지 국제협약이 유일한 다자협약이었으나, 이후 1967년 Torrey Canyon 사고를 기점으로 1969년 INTERVENTION협약, CLC협약, 71년 FC협약, 72년 DUMPING협약, 1978년 MARPOL의정서 등이 제3차 유엔해양법회의의 시작 이전 및 진행 중에 채택됨에 따라 유엔해양법협약에 구체적인 내용을 담을 필요성은 적었던 것으로 판단된다.²⁶²⁾

260) Myron H. Nordquist & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*, Vol. IV(Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1988), p.6.

261) <http://www.unep.org/documents.multilingual/default.asp?DocumentID=97&ArticleID=1510&l=en>.(2018년 9월 2일 검색)

262) Churchill, R. R. & Lowe, A. V., *op. cit.*, p.217.

2. 양립성 확보

1970년 유엔총회에서 제3차 유엔해양법회의를 개최함에 있어 과학적이고 기술적인 전문성을 활용하기 위하여 다양한 전문기구를 초대하였으며, 이 가운데 IMO의 전신인 IMCO 또한 포함되어 있었다²⁶³⁾. 이를 통해 IMO에서 제정하는 협약과 유엔해양법협약간의 충돌을 방지하기 위한 조치가 다수에 반영되었다.

이와 함께 IMO는 다양한 협약에 유엔해양법협약과의 충돌 방지를 위한 조항을 개정하여 삽입하였다.²⁶⁴⁾

<표 5> 유엔해양법협약과의 충돌방지를 위해 제정한 해사협약 조항

협약	관련 조항
MARPOL의정서	제9조 제2항
STCW협약 ²⁶⁵⁾	제5조 제4항
SAR협약 ²⁶⁶⁾	제2조 제1항
Dumping협약	제13조

국제기구에서 제정한 협약과 유엔해양법협약 간의 충돌을 방지하기 위하여 유엔해양법 협약을 고려한 명시적인 조항을 마련하였다. 유엔해양법협약 제311조는

263) 특별히 유엔교육문화기구, 정부간해양학위원회, 식량농업기구, 세계보건기구, IMCO, 세계기상기구, 국제원자력기구 등이 포함되어 있었다. Resolution 2750(XXV), Reservation exclusively for peaceful purposes of the sea-bed and the ocean floor, and the subsoil thereof, underlying the high seas beyond the limits of present national jurisdiction and use of their resources in the interests of mankind, and convening of a conference on the law of the sea, United Nations, 1970, p.27.

264) 이 협약의 어떠한 규정도 국제연합총회 결의서 제2750(XXV)에 따라 소집된 국제연합 해양법 회의에 의한 해양법의 법전화 및 발전을 저해하여서는 안되며, 해양법 및 연안국과 기국관할권의 성격 및 범위에 관한 각국의 현재 또는 장래의 주장 및 법적 견해를 저해하여서는 안된다.

265) 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, 이하 ‘STCW협약’ 이라 한다), 채택 1978년 7월 7일, 발효 1984년 4월 28일.

266) 해상수색 및 구조에 관한 국제협약(International Convention on Maritime Search and Rescue, 이하 ‘SAR협약’ 이라 한다), 채택 1979년 4월 27일, 발효 1985년 6월 22일.

다른 협약 및 국제협정과 관계에 대해 명시하고 있고, 제237조는 해양환경 분야와 관련하여 이미 체결된 특별 협약과 협정에 따라 국가가 부담하는 특정한 의무와 이 협약에 규정된 일반원칙의 증진을 위한 협정의 체결에 영향을 미치지 아니하며, 국가가 부담하는 특정한 의무는 이 협약의 일반원칙과 목적에 합치하는 방식으로 이행할 것을 명시하였다.

제2절 유엔해양법협약의 이행상 IMO의 역할

I. 공간적 범위 확정에 따른 이행

1. 연안국관할권의 확대

연안국은 선박이 내수를 향하여 항행하거나 내수 밖의 항구시설에 기항하고자 하는 경우, 그 선박이 내수로 들어가기 위하여 또는 그러한 항구시설에 기항하기 위하여 따라야 할 허가조건을 위반하는 것을 방지하기 위하여 필요한 조치를 취할 권리를 가진다. 해양환경보호를 위해 외국선박이 자국 항구와 내수로의 진입이나 연안정박시설 이용시 준비해야 할 특별한 조건을 규정할 수 있으며, 이러한 특별한 조건을 규정한 국가는 적절히 공표하고 권한있는 국제기구에 통보하여야 하며, 내수로 진입하는 선박에는 그 국가의 입항조건을 준수하고 있는지 선장에게 요구할 수 있다²⁶⁷⁾.

연안국은 영해의 상공, 해저 및 하층토까지 주권을 행사하나, 기국의 유엔해양법협약 가입유무와 상관없이 모든 선박에 대해²⁶⁸⁾ 무해통항권을 보장하여야 한다²⁶⁹⁾. 연안국은 영해에서의 무해통항에 관한 연안국의 환경보전과 연안국의 환경오염방지, 경감 및 통제를 위한 법령을 제정할 수 있다. 그러나 이러한 법령이 일반적으로 수락된 국제규칙이나 기준을 시행하는 것이 아닌 한 외국선박의 설계, 구조, 인원배치 또는 장비에 대하여 적용할 수 없다.

267) 유엔해양법협약 제25조 제2항, 제211조 제3항.

268) Satya N. Nandan & Shabtai Rosenne & Neal R Grandy, *United Nations convention on the Law of the sea 1982 A Commentary*, Vol. II(Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1985), p.156.

269) 영해에서 항공기에 대해 무해통항권이 부여되지 않는 것과 비교된다.

그러므로 선박이 설계, 구조, 인원배치 및 장비에 대한 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립된 적용가능한 국제규칙과 기준의 요건을 준수한다면 연안국의 추가적인 법령으로 인해 무해통항권을 방해받아서 안된다.

배타적 경제수역에서는 연안국의 권리 및 관할권과 함께 기국 등 다른 국가의 권리와 자유가 혼합된 형태로 존재한다. 유엔해양법협약 제58조 제2항에 따른 공해에 관한 규정에 따라 선박기인 해양환경보호에 관하여 기국관할권이 배타적 경제수역에서도 적용되며, 해양환경의 보호와 보전을 위한 연안국의 관할권 또한 인정되고 있다. 또한, 연안국의 법령 제정권이 허용됨에 따라 연안국은 자국의 배타적 경제수역에서 선박으로부터의 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 확립된 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준에 합치하고 또한 이에 대하여 효력을 부여하는 법령에 한하여 제정할 수 있다.

그러나 연안국은 해양환경보호 및 보존을 위한 국제규칙과 기준이 배타적 경제수역의 특별한 상황에 적용함에 있어 적절하지 않고, 해당수역의 이용과 그 자원의 보호 및 교통상의 특수성 및 해양학적 및 생태학적 조건과 관련하여 인정된 기술적 이유를 고려해 볼 때 선박기인 오염방지를 위한 특별한 강제조치가 필요하다는 합리적인 근거가 도출되려면, 권한있는 국제기구를 통하여 모든 관계국과 적절히 협의하고 그 국제기구에 수역을 통보하고 이를 뒷받침하는 과학기술적인 증거와 필요한 수용시설에 관한 정보를 제출할 수 있다.

국제기구가 이러한 요건에 적합하다고 결정한 경우, 연안국은 명확히 확정된 이러한 특별수역의 한계를 공표하고 특별수역에 있어서 선박기인 오염의 방지, 경감 및 통제를 위한 법령을 제정하고 특별수역에 적용되는 국제규칙과 기준 또는 항행상의 관행을 시행할 수 있다. 그러나 연안국의 이러한 추가법령은 배출 또는 항행상의 관행과 관련될 수 있으나, 외국선박에 대하여 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준 이외에 설계, 구조, 인원배치 또는 장비에 관한 기준을 준수하도록 요구할 수 없다.

이와 같이 연안국관할권이 전통적인 주권행사 해역인 내수와 영해를 벗어나 해양환경보호와 보존을 위하여 배타적 경제수역과 공해로까지 필요에 따라 확장될 수 있음을 확인하였다. 그럼에도 불구하고 모든 국가가 배타적 경제수역에서

공해에서 인정되고 있는 항행과 상공비행의 자유, 해저전선 및 관선부설의 자유 그리고 선박, 항공기, 해저전선 및 관선의 운용의 자유 등 국제적으로 적법한 해양이용의 자유를 향유하도록 할 것을 같이 명시하여²⁷⁰⁾, 기국과 연안국간의 이해관계의 균형을 맞추도록 노력한 것은 유엔해양법협약의 성과라고 판단된다.

2002년 11월 프랑스의 배타적 경제수역에서 선체의 균열로 침몰한 바하마 선적 선령 26년된 프레스티지호 사고 이후 스페인, 프랑스 및 포르투갈은 노후 단일선체 유조선의 배타적 경제수역 통항을 금지²⁷¹⁾시킨 바 있다. 이에 대하여 말타는 2002년 12월 열린 IMO 제76차 해사안전위원회에서 상기조치에 따라 자국적 단일선체 유조선 6척²⁷²⁾의 자유로운 통항권이 위협받은 것에 대하여 IMO와 같은 국제기구가 공식적인 입장을 내놓지 않고 있는 것에 대하여 이해할 수 없다는 입장을 발표하였으나²⁷³⁾, 오히려 상위조직이라 할 수 있는 유엔사무총장은 스페인, 프랑스 및 포르투갈이 시행하는 노후 단일선체 유조선의 배타적 경제수역 통항을 금지조치가 유엔해양법협약 제58조를 위반하는 조치라는 점을 분명히 하였다²⁷⁴⁾.

선박을 둘러싼 해양환경의 보호 및 보존에 관한 연안국의 조치가 선박의 재산권 및 통항권 등과 충돌을 일부 유발하는 방식으로 마련되고 있음을 부인할 수 없다. 1990년대 이후 해양환경의 보호 및 보존을 위해 사전예방적 원칙에 따른 조치 필요성이 강조되어 옴에 따라 연안국의 조치의 적법성에 대해 지지기반이 확보되고 있으나, 여전히 사전예방적 조치의 필요성과 적절성에 대해서는 보다 많은 연구가 필요하다.

270) 유엔해양법협약 제21조, 제56조, 제58조, 제211조, 제217조

271) 프랑스해군은 2002년 12월 3일 밤 말타선적 1978년 건조된 Enalios Titan호를 배타적 경제수역 밖으로 추방하였다.<http://www.gard.no/web/updates/content/53351/oil-tankers-life-after-the-prestige>.(2018년 7월 10일 검색)

272) 1976년 건조 Gudermes호, 1976년 건조 Byzantio호, 1978년 건조 Enalios Titan호, 1980년 건조 Express호, 1985년 건조 Moskovskiy Festival호 및 1986년 건조 Yevgeniy Titov호는 모두 IACS 선급인 ABS, LR, DNV 등으로부터 유효한 증서를 보유하고 있었다.

273) MSC 76/23/Add.1, Report of the Maritime Safety Committee on its seventy-sixth session, 2002, Annex 20, pp.12-13.

274) A/58/65, Report of the Secretary General on the Ocean and the Law of the Sea, United Nations, 2003, p.21.

2. 통항권의 보장

그로티우스는 자연법상 신이 주신 권리라는 측면에서 네덜란드의 동인도 지역으로의 해양의 자유를 주장하였다. 이는 당시 Tordesillas Treaty를 통해 대서양을 양분하였던 스페인과 포르투갈의 폐쇄성을 극복하는데 도움이 되었으며, 공해협약을 통해 성문화되기에 이른다.

공해협약에서는 공해에 대해 영해 또는 내수에 포함되지 않는 모든 해역을 공해로 정의하고, 항행의 자유, 어로의 자유, 해저전선 및 관선 부설의 자유 및 상공비행의 자유가 공해의 자유에 포함됨을 명시하고 있다²⁷⁵⁾.

유엔해양법협약은 공해협약에서 언급되지 않았던 국제법상 허용되는 인공섬과 그 밖의 시설 건설의 자유 및 과학조사의 자유를 인정함으로써 공해자유 기능적 범위를 확대하였다. 그러나 유엔해양법협약은 공해를 직접적으로 정의하지 않고, 어느 한 국가의 배타적 경제수역, 영해, 내수 또는 군도국가의 군도수역에 속하지 아니하는 해양의 모든 부분에 공해에 관한 규정이 적용²⁷⁶⁾되도록 함으로써 간접적으로 공해의 의미를 정의하고 있으나, 새로운 개념의 배타적 경제수역 및 군도수역의 도입으로 인해 공해의 공간적 범위가 축소되고 말았다. 즉, 유엔해양법협약에 따라 공해의 자유에 대한 기능적 범위는 확대되었으나, 공간적 범위는 축소되었다고 할 수 있을 것이다.

유엔해양법협약의 성립으로 협약 내에는 내수, 영해, 접속수역, 배타적 경제수역, 공해, 군도수역, 국제해협, 대륙붕, 심해저 등 9개의 해역에 대한 설정 근거가 마련되었다. 이 중 1958년 제네바협약에는 없었으나 유엔해양법협약에 새롭게 성립된 개념으로 배타적 경제수역, 군도수역, 국제해협 및 심해저가 있다.

배타적 경제수역은 1982년 유엔해양법협약 채택과 함께 새롭게 도입된 개념이나 공해에서의 통항의 자유를 유엔해양법협약 제58조 제2항에 따라 그대로 적용하므로 배타적 경제수역에서도 통항의 자유를 그대로 누린다고 할 수 있다. 그러나 연안국이 자국의 배타적 경제수역에서 선박으로부터의 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 확립되고 일반적

275) 공해협약 제1조 제2조

276) 유엔해양법협약 제86조

으로 수락된 국제규칙과 기준에 합치하며 관련 효력을 부여하는 법령을 제정할 수 있게 됨에 따라, 통항선박은 연안국의 규칙과 기준을 준수하여야 한다.

국제해협은 공해나 배타적 경제수역의 일부와 공해나 배타적 경제수역의 다른 부분간의 국제항행에 이용되는 해협을 지칭하며, 영해와 달리 선박뿐만 아니라 항공기에 대해서도 해협을 오직 계속적이고 신속히 통과할 목적으로 통과통항권이 허용된다.

군도수역은 그 개념이 이미 1920년대부터 제안되었으나 기술적인 정보제공의 어려움과 함께 군도를 품고 있는 각 국가의 상황이 다른 점을 고려하여 1958년 제네바협약에서는 인도네시아, 필리핀 등의 제안에도 불구하고 채택되지 못하였다. 그러나 1951년 노르웨이 어업사건²⁷⁷⁾을 통해 노르웨이 연안의 연속적인 섬, 군도 등의 존재가 직선기선 설정에 있어 고려요소가 되어야 함을 확인함으로써 군도수역에 대한 특별한 관심은 관련 이해당사국의 지속적인 의제설정 및 제안 등을 통해 유엔해양법협약에서 포함되기에 이르렀다.

군도국가는 군도의 가장 바깥쪽 섬의 가장 바깥점과 드러난 암초의 가장 바깥점을 연결한 직선군도기선을 그을 수 있고, 영해, 접속수역, 배타적 경제수역과 대륙붕의 폭은 군도기선으로부터 측정한다. 이러한 군도국가의 주권은 군도수역의 깊이나 해안으로부터의 거리에 관계없이 군도기선에 의하여 둘러싸인 군도수역이라고 불리는 수역에 미치며 군도수역의 상공·해저와 하층토 및 이에 포함된 자원에까지 미친다²⁷⁸⁾. 그러나 모든 국가의 선박은 군도국가가 설정한 항로대를 준수하고, 내수경계 폐쇄선을 침해하지 않는 조건 하에 군도수역에서 무해통항권을 향유한다.

군도수역 내 통항로 지정과 관련하여, 인도네시아가 제안한 통항로가 부분적인 개념으로서 1998년 채택²⁷⁹⁾되었다. 인도네시아는 자국 제37번 법²⁸⁰⁾에 따라 2002년 12월 28일 부로 군도수역 내 통항로 관련 규칙을 시행하고 있으며, 이에 대한

277) Fisheries case(United Kingdom v. Norway), International Court of Justice, 1951, pp.116, 128, 139.

278) 유엔해양법협약 제47조, 제48조, 제49조

279) Resolution MSC.72(69), Adoption, Designation and Substitution of Archipelagic sea lanes, International Maritime Organization, 1998, Annex.

280) The rights and obligations of foreign ships and aircraft exercising the right of archipelagic sea lane passage through designated archipelagic sea lanes.

정보를 2003년 7월 3일 IMO를 통해 회람²⁸¹⁾한 바 있다.

유엔해양법협약의 채택에 따라 새롭게 성립된 해역이 존재함에 따라, IMO는 선박의 자유로운 통항권을 보장하기 위한 노력을 계속적으로 이행하고 있다.

3. 협약 적용수역의 확대

IMCO는 1969년 INTERVENTION협약을 채택함과 동시에 선박기인 유류의 배출 또는 유출의 결과로 발생하는 오염으로 인하여 손해를 입은자에게 적절한 배상을 보장하고 책임문제의 결정 및 적절한 배상을 제공하기 위하여 CLC협약을 채택하였다.

그러나 CLC협약이 당사국의 유류오염손해에 대한 보상제도 및 오염손해를 방지하거나 오염손해를 최소화하는 조치에 소요된 비용에 대해서 보상제도를 마련한 것은 장점이나 피해자에게 충분한 보상을 하지 못한다는 문제점의 인식아래, 유류오염손해 발생시 유류화주업계도 일부를 부담하도록 하여 유류오염사고의 피해자에게 충분한 보상이 이루어지는 것을 목적으로 1971년 FC협약을 채택하였다.

양 협약은 1976년 의정서 채택을 통해 민사책임에 대한 선박소유자 및 기금의 책임한도를 상향 조정하였으며,²⁸²⁾ 1992년에 책임한도를 추가적으로 상향 조정²⁸³⁾함과 함께 적용해역을 기존 협약국의 영해뿐만 아니라 배타적경제수역까지 확대²⁸⁴⁾함으로써 유엔해양법협약의 해양공간에 대한 변경사항을 적극적으로

281) SN/Circ.200/Add.1. Adoption, Designation and Substitution of Archipelagic sea lanes, International Maritime Organization, 2003.

282) 민사책임에 대한 선박소유자의 책임한도를 선박톤당 133 국제통화기금 특별인출권(SDR, Special Drawing Rights)로 정하고 사고당 책임한도는 최고 1,400만 SDR로 제한하였다. 또한, 기금의 한 사고당 책임한도를 최고 6,000만 SDR로 제한하였다.

283) 민사책임에 대한 선박소유자의 책임한도를 5,000G/T까지 300만 SDR, 5,000G/T이상은 톤당 420SDR를 더한 금액으로 결정하였다. 그러나 한 사고당 최고 책임을 5,970만 SDR로 한정하였다. 또한, 기금의 한 사고당 책임한도를 1억 3500만 SDR로 제한하였다.

284) 1969년 CLC협약의 1992년 의정서 제2조 제(a)항. 이 협약은 영해를 포함한 협약국의 영토 및 국제법에 따라 설정된 협약국의 배타적 경제수역 또는 협약국이 그러한 수역을 설정하지 아니한 경우에는 그 국가의 영해에 접속하고 또한 그 국가의 영해의 폭을 측정하는 기선으로부터 200해리 이내로 국제법에 따라 동 협약국이 결정하는 확장된 해역에서 배타적으로 적용된다.

285) 또한 1992년 의정서에는 유류오염손해 범위를 오염손해, 오염방제조치비용, 오염방제조치로 인한 추가적 손

반영하게 되었다.

CLC협약과 FC협약이 화물로서의 지속성 유류로 인한 손해에 대한 배상을 목적으로 제정된 협약인 것과 달리 일반선박에 선적되어 선박의 운항이나 추진에 사용되거나 사용될 수 있는 연료유의 오염사고로 인한 손해에 대해서는 연료유의 오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약²⁸⁶⁾(이하 ‘BUNKERS협약’ 이라 한다)이 적용된다. 또한, 화물로 운송되는 비지속성 유류와 위험유해물질의 해상 운송과 관련한 손해배상책임에 관한 국제협약²⁸⁷⁾(이하 ‘HNS협약’ 이라 한다)이 제정되었는데, 협약 제정당시 유엔해양법협약이 발효된 상태임을 고려하여 양협약은 모두 공간적 적용범위에 있어 영해 및 배타적경제수역을 포함하고 있다. 차이점은 HNS협약에서는 체약국에 등록된 선박이나 미 등록선박의 경우에는 체약국의 기를 달 권리가 있는 선박에 의해 운송되던 유해, 위험물질에 의해 체약국의 영해를 포함한 영토 외부에서 발생한 손해 중 환경오염손해를 제외한 손해에 대해 배상토록 한다는 조항을 추가함으로써 공간적 적용범위를 더욱 확대하고 있다²⁸⁸⁾.

우리나라는 선박으로부터 유출 또는 배출된 유류에 의하여 유류오염사고가 발생시 선박소유자의 책임을 명확히 하고, 유류오염손해의 배상을 보장하는 제도를 확립하여 피해자를 보호하기 위하여 유류오염손해배상 보장법²⁸⁹⁾(이하 ‘유류오염배상법’ 이라 한다)을 마련하였는데 이는 CLC협약, FC협약 및 BUNKERS협약을 국내법으로 수용한 형태이다. 1996년 배타적경제수역법²⁹⁰⁾이 제정 및 시행됨에 따라 유류오염배상법은 1997년 유류오염손해에 대한 정의 개정 등과 함께 기존 해양공간상 영해에 한정되었던 적용범위를 배타적경제수역으로 확대함으로써 국제적 기준과 국내적 기준에 부합하고 있다.

새로운 유엔해양법협약의 성립과 발효에 맞춰 IMO는 국제해사협약의 특성에

해뿐만 아니라 유류오염예방조치 비용까지 확대하였다.

286) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 채택 2001년 3월 23일, 발효 2008년 11월 21일.

287) International Convention on Liability and Compensations for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 채택 1996년 5월 3일, 미발효 상태.

288) HNS협약 제3조

289) 법률 제4532호, 제정 1992년 12월 8일, 시행 1993년 1월 1일.

290) 법률 제5151호, 제정 1996년 8월 8일, 시행 1996년 9월 10일.

따라 적용범위를 확장하여 유엔해양법협약의 취지와 목적을 실현에 있어 중요한 역할을 하고 있고, 우리나라 사례를 통해 국가의 실제 이행사례를 확인할 수 있다.

II. 기능적 범위 확정에 따른 이행

1. 항만국통제 강화

전통적으로 선박에 대한 기국의 배타적 관할권²⁹¹⁾은 해양환경보호 및 보존 측면에서 특별한 경우에 한해 거부될 수 있다. 1967년 Torrey Canyon호 사고 이후 연안국은 중대하고 해로운 결과를 초래할 것이 합리적으로 예측되는 선박의 충돌, 좌초, 그 밖의 항행상의 사고 또는 그 밖에 선상이나 선외에서 사건으로서 선박이나 화물에 실질적인 피해나 급박한 피해의 위협을 초래하는 그 밖의 사건 등의 해양사고나 이러한 사고에 관련된 행위로 인한 오염 또는 오염의 위협으로부터 자국의 해안이나 어로를 포함한 관계이익을 보호하기 위하여 실제상의 피

291) 모든 국가는 선박에 국적을 부여하기 위한 조건을 정하고 이를 충족할 때 국적을 부여받게 되는데, 선박과 국가간에는 진정한 연계가 존재하여야 하며, 국적을 부여받은 선박은 적절한 서류를 부여받게 된다. 기국은 자국기를 게양한 선박에 대하여 행정적, 기술적 그리고 사회적 사항에 관하여 유효하게 자국의 관할권을 행사하고 통제한다. 이를 위해 선박등록대장을 유지하고 선박 승무원에 대한 관할권 행사 및 일반적으로 수락된 국제적인 규제조치, 절차 및 관행에 따른 해상안전 확보 조치를 취하게 된다. 또한, 기국은 자국기를 게양한 선박의 선장에 대하여 바다에서 발견된 실종위험이 있는 사람에 대해 지원을 제공할 것을 요구할 의무를 가지며, 공해 밑에 있는 해저전선, 해저관선 또는 고압전선을 파괴하거나 훼손행위를 금지하기 위한 법령과 만약 파괴 또는 훼손시 수리비용을 부담하도록 하는 법령을 제정할 의무를 가진다. 다만, 선박의 소유자가 해저전선이나 관선의 훼손을 회피하기 위하여 사전에 합리적인 예방조치를 취했음에도 불구하고 닻, 어망 또는 어구를 멸실하였을 경우에는 그 전선이나 관선의 소유자로부터 보상을 받을 수 있도록 보장하기 위한 필요한 법령을 제정한다. 해양환경보호 및 보존과 관련하여 기국은 등록된 선박이 선박으로부터의 해양환경보호에 관한 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립된 적용 가능한 국제규칙과 기준 및 이 협약에 따라 제정된 자국의 법령을 준수하도록 보장하고, 그 시행에 있어 위반행위의 발생장소에 관계없이 이러한 규칙, 기준 및 법령을 실효적으로 집행한다. 이를 위해 각국은 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박이 국제규칙과 기준에 따라 발급된 증명서를 선상에 비치하도록 하여 선박의 상태를 기국이 검중하도록 하였다. 그러나 선박이 설계, 구조, 장비 및 인원배치에 관한 요건을 비롯하여 국제규칙과 기준의 요건이 부적절한 경우 이를 준수하며 항행할 수 있을 때까지 그 항행이 금지되도록 조치를 취할 수 있으며, 선박이 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립된 규칙과 기준을 위반한 경우, 기국은 위반 발생장소나 이러한 위반으로 인한 오염이 발생하거나 발견된 장소에 관계없이 주장된 위반에 관하여 신속히 조사하고 적절한 경우 소송을 제기할 수 있다. 유엔해양법협약 제91조, 제92조, 제94조, 제98조, 제113조, 제114조, 제115조, 제217조, 제220조

해 또는 발생할 위험이 있는 피해에 상응하는 조치를 영해 밖까지 취할 권리를 주장할 수 있게 됨에 따라 전통적인 기국주의는 변화를 겪게 되었다.

연안국은 자국에 입항하는 선박에 대해 특별한 조치를 취하거나, 해양환경보호를 위해 외국선박에 대한 특별한 조건을 규정하고 선박이 그 국가의 입항조건을 준수하고 있는지 선장에게 요구할 수 있다²⁹²⁾. 그러나 기국과 선박간의 진정한 연계가 부족한 편의치적선의 증가와 함께 해양사고의 증가 및 연안국의 관할구역 확대에 따라 연안국은 제3의 관할권으로 인식되는 항만국의 자격으로 법령집행을 강화하기 시작하였다²⁹³⁾.

항만국은 사후적 조치로서 자국의 내수, 영해 또는 배타적 경제수역 밖에서 행하여진 선박으로부터의 배출에 관하여 조사를 행하고 증거가 허용하는 경우 소송을 할 수 있게 되었고, 다른 국가의 내수, 영해나 배타적 경제수역에서 피해를 입히거나 피해의 위협을 주었다고 판단되는 배출 위반에 대해 조사요청을 받은 경우 조사를 수행하게 된다. 또한, 사전적 조치로서 선박의 감항성에 관하여 적용되는 국제규칙과 기준준수 여부를 확인하고 해양환경에 피해를 입힐 위험이 있다고 확인될 경우, 선박출항금지를 포함한 행정조치를 취할 수 있도록²⁹⁴⁾ 항만국의 권한이 강화되어, 현재의 항만국통제를 시행하기 위한 양해각서 체결에 있어 법원으로서 인용할 수 있게 되었다²⁹⁵⁾.

1976년 제네바 국제노동기구에서 채택된 상선 최저기준에 관한 협약²⁹⁶⁾에 따라 주로 편의치적국에 등록된 선박에서 근무하는 선원들의 선상생활과 작업조건을 감시할 목적으로 서유럽 국가들을 중심으로 헤이그각서가 마련되었으나, 1978년 3월 유조선 Amoco Cadiz호의 좌초로 인해 프랑스 브리타니 해변이 유유출로 훼손됨에 따라 선원의 생활 및 작업조건 뿐만 아니라 해상안전, 해양오염방지 등을 강조할 목적으로 1982년 1월 파리에 14개²⁹⁷⁾ 유럽국가가 모여 항만국 통제에 관한 양해각서를 체결하였다²⁹⁸⁾. 그리고 매 2년마다 정보를 교환하고 감시에만 초

292) 유엔해양법협약 제25조 제2항, 제211조 제3항.

293) Maria Gavouneli, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, 1st ed.(Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, 2007), pp.44-45.

294) 유엔해양법협약 제218조, 제219조

295) Maria Gavouneli, *op. cit.*, p.46.

296) Convention concerning Minimum Standards in Merchant Ship, 채택 1976년 10월 29일, 발효 1981년 11월 28일.

297) 현재 27개국으로 확대되었다.

점이 맞춰져 있는 헤이그각서의 효용성에 대해 의문이 제기되면서 파리양해각서는 헤이그각서를 대체하게 되었다.

파리양해각서에 참여한 각 당사국은 기국에 상관없이 기항하는 선박이 각종 기준을 준수하도록 효율적인 항만국통제 시스템을 유지하고, 점검대상을 구분하여 우선 점검대상에 속하는 모든 선박에 대해 검사를 시행하며 양해각서 내의 타 당사국과 정보를 교환하도록 하는 등의 조치가²⁹⁹⁾ 기준미달선의 제거에 효과적이라고 판단하였다. 이에 따라 IMO는 파리양해각서 사례와 같이 전세계 지역별로 항만국통제 협력체제의 구축하는 것을 적극 권장하였다.

1992년 11월 남미지역의 10개국이 참여하는 남미지역 항만국통제 협력체제가 구축되게 되었다. 이어서 1994년 4월 우리나라를 포함한 아시아 태평양지역 18개국이 참여하는 지역협력체제(Tokyo MOU), 1996년 2월 카리브해 지역의 20개국이 참여하는 카리브해 항만국통제 협력체제(Caribbean MOU), 1997년 7월에는 지중해지역 항만국통제 협력체제(Mediterranean MOU), 1998년 6월에는 인도양을 중심으로 한 인도양해역 항만국통제 협력체제(Indian Ocean MOU)를 구축하기에 이르렀으며³⁰⁰⁾ 국제연합 총회 또한 항만국통제의 중요성을 인식하였다³⁰¹⁾.

이러한 지역협력체제를 통해 항만국통제를 시행하고 국가간의 편차를 해소하기 위한 항만국통제 절차의 일치가 필요함을 인식하게 됨에 따라 IMO는 절차상의 일관성을 도모하기 위해 1995년 11월 항만국통제의 통일절차인 총회결의서 제787호를 채택하게 되었다.

항만국통제가 일상적인 절차로 수행됨에 따라 IMO는 항만국통제관의 능력향상을 돕는 프로그램 등을 진행함으로써 항만국통제에 대한 신뢰를 강화하고 있다.

298) <https://www.parismou.org/about-us/history>.

299) 파리양해각서 제1.2조, 제1.3조, 제1.4조, 제9.3조

300) 항만국통제에 관하여 1982 파리양해각서, 1992 라틴아메리카협정, 1993 도쿄양해각서, 1996 캐리비안양해각서, 1997 지중해양해각서, 1998 인도양양해각서, 1999 중서부아프리카양해각서, 2000 흑해양해각서, 2004 걸프지역 리아드양해각서 등 총 9개의 지역협력체제가 형성되었고, 미국은 자체적인 항만국통제 체제를 구축하였다.

301) Resolution A/RES/58/240, Oceans and the law of the sea, United Nations, 2004, p.7.

2. 불법행위 관할범위 확대

해적행위는 1958년 공해협약에서 밝힌 정의와 유사하게 1982년 유엔해양법협약에서도 정의되고 있다. 해적행위가 성립하기 위해서는 공해에서 발생해야 하는데 공해상에서 민간선박 또는 민간항공기의 승무원이나 승객이 사적목적으로 다른 선박이나 항공기 또는 그 선박이나 항공기내의 사람이나 재산, 국가관할권에 속하지 아니하는 곳에 있는 선박, 항공기, 사람이나 재산에 대해 불법적 폭력행위, 억류 또는 약탈행위를 행하는 것을 의미한다.

해적행위는 해적행위에 자발적으로 참여하거나 해적행위를 교사하거나 고의적으로 방조하는 모든 행위를 포함하는데³⁰²⁾ 이는 공동정범이나 교사 또는 방조한 종범도 똑같이 해적죄에 해당하게 된다³⁰³⁾. 해적선이나 해적항공기라도 국적을 보유할 수 있으므로 기국의 관할권이 적용되나, 모든 국가가 공해나 국가관할권 밖의 어떠한 곳에서라도 해적행위를 진압하는데 최대한 협력해야³⁰⁴⁾할 의무를 부여받음으로써 공해에서는 해적선과 해적항공기에 대한 기국의 배타적 관할권이 부정된다.

유엔해양법협약의 채택에 따라 영해로 설정할 수 있는 범위가 확정되고, 기선으로부터 최대 200해리까지 배타적 경제수역이 지정됨에 따라 해적행위가 정의될 수 있는 공해의 범위는 축소되었다. 다만, 영해 및 배타적 경제수역 등에서 발생하는 공해의 해적행위로 정의되는 유사한 행위에 대해 연안국이 법률을 제정하고 집행하기를 기대하지만, 소말리아와 같이 이를 관리할 능력이 없는 국가가 존재한다는 현실적인 문제로 인하여 해적행위에 대한 관할권 부재상황이 발생하게 되었다.

이에 따라 IMO는 1985년 발생한 Achille Lauro호 사건을 계기로³⁰⁵⁾³⁰⁶⁾ 항해의

302) 1958년 공해협약 제15조 유엔해양법협약 제101조

303) 박영길, “유엔해양법협약 상 해적의 개념과 보편적 관할권”, 「서울국제법연구」 제18권 제1호, 서울국제법연구원(2011), 52쪽

304) 유엔해양법협약 제100조, 제104조

305) IMO는 총회에서 선박의 안전과 그 승무원 및 승객의 안전을 위협하는 불법행위를 방지하기 위한 조치의 개발을 촉구하였다. Resolution A.581(14), Guidelines for securing arrangements for the transport of road vehicles on RO-RO ships, International Maritime Organization, 1985.

306) 국제연합은 총회에서 모든 국가가 독자적으로 또는 다른 국가나 관련 국제연합기관과 협력하여 국제테러리

안전에 대한 불법행위의 억제를 위한 협약³⁰⁷⁾(이하 ‘SUA협약’이라 한다)을 1988년 로마에서 채택하였다. 지리적으로 해적행위 등 불법행위를 처벌할 수 있는 구역이 확대되었는데 선박이 한 국가의 영해의 외측한계나 인접국에 대한 그 국가의 영해의 측면한계 밖의 수역 안으로 동 수역을 통과하여 동 수역으로부터 항해중이거나 항해할 예정인 경우에 적용가능하다.

적용되는 범죄는 불법적으로 그리고 고의적으로 SUA협약 제3조에서 규정한 불법행위³⁰⁸⁾를 한 경우 협약상의 범죄로 구성된다. 이는 해적과 테러리스트를 구분하지 않고 처벌하겠다고³⁰⁹⁾는 협약 당사국의 의지가 담겨 있으며 기본적으로 항공기테러에 관한 헤이그협약과 몬트리올협약을 종합하여 이들 협약으로부터 영향을 받은 것으로 보인다³¹⁰⁾.

IMO는 이와 함께 대륙붕에 위치한 고정구조물에 대한 폭력적 위해행위를 억제

즘의 근본적 원인에 대한 점진적 제거에 기여할 것과 식민주의, 인종차별주의, 인권과 기본적 자유에 대한 집단적·심각한 침해를 수반하거나 외국의 점령을 수반하는 상황을 포함하여, 국제테러리즘을 유발할 수 있으며 국제평화 및 안전을 위협할 수 있는 모든 상황에 특별한 주의를 기울일 것을 촉구하였다. A/RES/40/61, Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes, United Nations, 1985.

307) Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 채택 1988년 3월 2일, 발효 1992년 3월 2일.

308) SUA협약 제3조 제1항 : 무력 또는 무력적 위협이나 그 밖의 협박에 의하여 선박을 억류·통제하는 행위, 선박의 안전한 항해를 위협할 수 있는 행위로서 선상의 사람에게 대하여 폭력을 행사하는 것, 선박을 파괴하는 행위 또는 선박의 안전한 항해를 위협할 수 있는 훼손을 선박이나 그 화물에 야기하는 행위, 선박을 파괴할 수 있는 장치나 물질 또는 선박의 안전한 항해를 위협하거나 위협할 수 있는 훼손을 선박이나 그 화물에 야기할 수 있는 장치나 물질을 모든 수단에 의하여 선박에 설치하거나 설치되도록 야기하는 행위, 항해시설의 파괴 또는 심각한 손상이나 그 운용을 심각하게 방해하는 행위로서 선박의 안전한 항해를 위협할 수 있는 것, 자신이 허위임을 아는 정보를 교신함으로써 선박의 안전한 항해를 위협하는 행위. 제2항 - 제1항에 규정된 범죄의 미수행위, 타인을 교사하여 제1항에 규정된 범죄를 행하도록 하는 행위 또는 그러한 범죄를 행하는 자의 그 밖의 공범이 되는 행위, 자연인 또는 법인이 국내법에 따라 어떤 행위를 하도록 하거나 삼가도록 강요하기 위하여 조건부로 또는 조건없이 선박의 안전한 항해를 위협할 수 있는 행위로서 선상의 사람에게 대하여 폭력을 행사하는 것, 선박을 파괴하는 행위 또는 선박의 안전한 항해를 위협할 수 있는 훼손을 선박이나 그 화물에 야기하는 행위, 항해시설의 파괴 또는 심각한 손상이나 그 운용을 심각하게 방해하는 행위로서 선박의 안전한 항해를 위협할 수 있는 범죄를 행하겠다고 위협하는 행위로서 그러한 행위가 선박의 안전한 항해를 위태롭게 할 수 있는 것.

309) 권한용, “해상테러 및 해적행위 방지를 위한 국제법적 논의”, 「동아법학」 제48호, 동아대학교 법학연구소 (2010.8), 904쪽.

310) 이윤철·김주형, “해상테러의 국제법적 규제 및 국내적 대응방안”, 「해사법연구」 제18권 제1호, 한국해사법학회(2006), 208쪽.

하기 위한 의정서를 채택하였다. 그리고 2005년 선박 자체를 테러행위의 수단으로 삼거나 대량살상무기가 테러행위에 사용되는 것을 차단하고 범죄협회가 있는 선박에 대한 승선 및 검색권을 부여하기 위하여 의정서를 채택하였다. 그러나 이들 조약은 비당사국과 무국적 선박에는 적용되지 않는 문제점을 안고 있다³¹¹⁾.

2000년 후반 소말리아를 중심으로 한 아덴만 지역의 해적활동이 증가함에 따라 IMO 사무총장은 각국이 소말리아 인근 해역을 운항하는 선박에 대해 해적피해를 줄일 수 있는 조치를 취할 것을 요구하였으며 소말리아 과도정부를 대상으로는 군함 및 공무를 수행중인 선박이 해적퇴치를 위해 소말리아 영해를 들어가는 것에 동의해 줄 것을 요청하였다³¹²⁾. 유엔 안전보장이사회는 2008년 6월 2일 소말리아 과도정부의 동의하에 6개월간 해적퇴치를 위해 소말리아 영해에 들어갈 수 있음을 결정하였다³¹³⁾³¹⁴⁾.

3. 해양환경 보호조치

(1) 외래종의 도입방지

유엔해양법협약 제196조에 따르면, 각국은 해양환경에 중대하고도 해로운 변화를 초래할 우려가 있는 자국의 관할권이나 통제 하에 있는 기술의 사용으로부터 또는 해양환경의 특정한 부분에 대한 외래의 종이나 새로운 종의 고의적, 우발적

311) Donald R Rothwell, *op. cit.*, p.163.

312) Resolution A.1002(25), Piracy and Armed Robbery against ships in waters off the coast of Somalia, International Maritime Organization, 2007, p.7.

313) S/RES/1816, United Nations, 2008, p.3.

314) 다만, 이러한 조치가 소말리아의 상황에 대해서만 적용되어야만 하고, 관습국제법으로 성립된 것으로 고려되어서는 안된다는 입장을 밝혔다. S/RES/1838, United Nations, 2008, p.3. 6개월의 시한이 종료됨에 따라 2008년 12월 2일 유엔 안전보장이사회는 결의서 채택일로부터 12개월간 해적 및 해상무장강도 퇴치 목적으로 소말리아 과도정부와 협력하는 국가와 기구가 소말리아의 영해를 들어갈 수 있도록 기간을 연장하였으며, IMO가 제정한 SUA 체약국에게 SUA 협약하에서 체약국이 범죄구성, 관할권 성립 범죄인 인도 등을 실현할 수 있으므로 이를 적극 활용할 것을 요청하였다. S/RES/1846, United Nations, 2008, p.4. 이후 매 12개월마다 결의서를 발행하여 소말리아 영해에서의 해적 및 해상무장강도 퇴치활동을 합법화하는 조치를 취하였다. S/RES/1897, United Nations, 2009, pp.3-4. S/RES/1950, United Nations, 2010, p.4. S/RES/2020, United Nations, 2011, p.5. S/RES/2077, United Nations, 2012, p.5. S/RES/2125, United Nations, 2013, p.7. S/RES/2184, United Nations, 2014, p.7. S/RES/2246, United Nations, 2015, p.7.

인 도입으로부터 발생하는 해양환경 오염을 방지하고 경감 및 통제하기 위하여 필요한 조치를 취할 것을 요구받고 있다.

선박은 복원성을 확보하기 위하여 필요시 평형수를 주입하는데 이러한 선박평형수가 다른 지역에서 배출될 경우 유해수중생물 및 병원균의 이동과 유입을 유발하여 생물의 다양성의 보존과 친환경적인 이용을 위협할 수 있다는 우려에서 IMO는 제31차 해양환경위원회에서 선박으로부터의 평형수 및 침전물을 방지하기 위한 목적으로 지침서를 채택하였다.

1992년 국제연합 환경개발회의가 선박평형수를 주요 국제사회의 고민거리로 인식하고 외래종의 확산을 방지하기 위하여 선박평형수 배출에 관한 적절한 규칙을 채택할 것을 요구함에 따라³¹⁵⁾, IMO는 1993년 제18차 총회에서 앞서 채택된 지침서에 법적 구속력을 부여하기 위하여 MARPOL의정서의 새로운 부속서로서 선박평형수 관리에 관한 사항을 개발할 것을 해사안전위원회와 해양환경보호위원회에 요청하게 되었다.³¹⁶⁾

1997년 IMO 제20차 총회는 유해한 수상생물의 이동을 방지하기 위한 선박평형수 제어 및 관리에 관한 지침서를 채택하고, 각국이 동 지침서를 활용하고 해양환경보호위원회가 법적 구속력이 있는 방식으로 도입하도록 노력할 것을 촉구하였다.³¹⁷⁾

1998년 개최된 해양환경보호위원회 제42차 회의에서는 선박평형수 및 침전물의 제어 및 관리에 대한 사항을 어떻게 협약에 반영할 것인지에 대한 방법을 논의하기 시작하여 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약에 관한 의정서의 기존 부속서를 수정하는 방법, 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약에 관한 의정서 내에 새로운 부속서를 만드는 방법 또는 새로운 협약을 창설하는 방법 등이 제시되었으나 결론에 이르지 못하였다.³¹⁸⁾

315) Agenda 21, Chapter 17.30.a. vi.

316) Resolution A.774(18), Guidelines for preventing the introduction of unwanted aquatic organisms and pathogens from ships' ballast water and sediment discharges, International Maritime Organization, 1993, p.2.

317) Resolution A.868(20), Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens, International Maritime Organization, 1997, p.2.

318) MEPC 42/22 Report of the Marine Environment Protection Committee on its forty second session. International Maritime Organization, 1998, p.29.

1999년 해양환경보호위원회 제43차 회의에서 MARPOL의정서가 모든 해양오염원에 대해 다룰 수 있으므로 동 의정서 내에 새로운 부속서를 만드는 방법을 지지하는 그룹과 MARPOL의정서 내에 포함하는 것은 성격상 적절하지 못하다는 그룹으로 의견이 양분되었다. 이에 IMO는 카드를 들어 의사를 표시하는 방법(찬성 37개국, 반대 23개국)을 통해 새로운 협약을 창설하는 방법으로 선박평형수에 관한 내용을 수용하기로 결정하였다³¹⁹⁾.

2002년 채택된 지속가능발전 세계정상회의 이행계획 34.b에서 선박평형수에 의한 외래종의 침입에 대한 조치개발을 가속화할 것과 IMO가 선박평형수와 침전물의 제어 및 관리에 관한 국제협약 초안을 종결할 것을 요청함에 따라³²⁰⁾ 선박평형수관리협약을 채택하기 위한 움직임은 가속화되었다. 2003년에 계획되었던 외교회의가 2004년으로 연기됨에 따라³²¹⁾, 2004년 2월에 열린 외교회의에서 BWM 협약을 최종 채택³²²⁾하기에 이르렀다.

BWM협약에 따르면, 각 선박은 결의서 MEPC.127(53)에 따라 선급으로부터 승인받은 선박평형수 관리계획서를 선내에 비치하여야 하며, 선박평형수 관리계획서는 선박평형수 관리방법 중 현재 선박의 평형수관리 형태에 적합하게 기술되어야 한다. 즉, 제D-1조에 따라 선박평형수 교환³²³⁾을 수행하는 선박은 용적으로 95% 이상의 평형수 교환효율이 이루어지도록 행하여야 하며, 협약이 발효된 이후 첫 번째 IOPP 정기검사 이후로는 제D-2조의 평형수 배출 성능기준을 충족하기 위하여 제B-3조에 따른 일정에 따라 평형수처리장치 장착에 따른 운용현황을 고

319) MEPC 43/21. Report of the Marine Environment Protection Committee on its forty third session. International Maritime Organization, 1999, p.17.

320) A/CONF.199/20, Report of the World Summit on Sustainable Development, United Nations, 2002, p.27.

321) MEPC 49/22. Report of the Marine Environment Protection Committee on its forty ninth session, International Maritime Organization, 2006, p.10.

322) BWM/CONF/36. Adoption of the final act and any instruments, recommendations and resolutions resulting from the work of the conference, International Convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, International Maritime Organization, 2004.

323) BWM협약 제B-4조 제1항에 따르면, 선박평형수 교환은 가능한 한, 가장 가까운 육지로부터 최소 200해리 이상 떨어져고 수심 200미터 이상인 해역에서 기구가 개발한 지침을 참고하여 선박평형수 교환을 시행하여야 한다. 이 규칙의 제L1항에 따라 선박평형수 교환을 할 수 없는 경우, 선박평형수 교환은 상기 제L1항에 명시된 기구가 개발한 지침을 참고하여 가능한 한 가장 가까운 육지로부터 멀리 떨어져서 시행되어야 하며, 모든 경우에 있어서 가장 가까운 육지에서 50해리 이상 떨어져고 수심이 200미터 이상인 수역에서 시행되어야 한다.

려하여 선박평형수 관리계획서가 마련되어야 한다.

BWM협약은 상선 선복량의 35% 이상이 등록된 30개국 이상이 비준하는 마지막 날로부터 1년 후에 발효하게 되는데, 협약 채택 12년만인 2016년 9월 8일 핀란드가 52번째로 비준함으로써 발효조건을 충족하게 되었고, 2017년 9월 8일 발효하게 되었다³²⁴⁾.

국제협약과는 별도로, 지역적으로 선박평형수를 관리하고자 하는 움직임이 있는데 2012년 발효된 미국 평형수규칙에 따르면 IMO에서 제정한 BWM협약의 제 D-2조에서 요구하는 수준으로 배출기준을 일치시켰으나, 평형수를 배출하는 방법으로는 육상으로 배출하여 처리하는 방법, 공용으로 공급되는 물을 사용하거나, 선박평형수 처리장치를 설치하는 방법 또는 배출금지 등으로 선박평형수를 관리할 것을 요구하고 있다.

선박의 운항 특성상 다수 항구를 기항한다면 선박평형수 처리장치를 설치하는 방법이 일반적인데 미국 해안경비대는 IMO 승인제품이라도 추가적으로 독립된 기관에서 기국형식승인기준 G8지침서보다 더욱 강화된 요건에 따라 승인된 선박평형수 처리장치를 신조선과 현존선에 적용하도록 요구하고 있다.

IMO 및 기국의 승인을 받은 선박평형수 처리장치가 2008년 처음으로 출시된 이후 2017년까지 관련 선박평형수 관리협약이 미발효된 사이 미국의 높은 기준을 확인한 선사들의 그간의 장치의 고장 등에 대한 불만 등으로 인해 국제협약은 더욱 발효가 지연되었고 급기야는 IMO의 인증기준을 미국 기준에 근접한 내용으로 개정하도록 허용함으로써 IMO가 개별국가의 기준에 맞춰 개정되는 듯한 모습을 보이고 있다.

이러한 IMO의 노력에도 불구하고 새로운 IMO 인증기준에 따라 승인되기 이전 기존 IMO 및 기국의 승인을 받고 선박에 장착된 장비의 유효성을 인정하기 위한

324) BWM협약에 가입하지 않고 있는 미국은 선박평형수관리에 관한 수차례의 법률 제정을 통해 선박평형수 관리를 강화하고 있다. 1988년 주로 러시아와 우크라이나 지역에서 번식하는 말조개가 오대호에서 발견되자 외래해양생물방해예방 및 관리에 관한 법(Non-indigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act)을 1990년 11월 29일 제정하고, 배타적 경제수역이원에서 운항하다 오대호에 기항하는 선박에 대해 평형수관리를 시작하였다. 이후, 선박평형수 관리에 관한 적용범위를 미국 전역으로 확대 적용하고자 국가침입종에 관한 법(National Invasive Species Act)을 제정하고, 선박평형수를 관리하는 방법으로서 대양에서 교환 또는 배출금지 등의 방안을 제시하고, 선박평형수 관리현황에 대한 보고를 강제화함으로써 관련 학자들의 연구에 도움을 줌과 함께 특정 민감해역에서 선박평형수 주입 및 배출을 금지하도록 하였다.

논의가 해양환경보호위원회 제68차 회의에서 진행되었으며 이러한 장비에 대해 선박의 운항기간 또는 장비의 정상 운용기간 동안 교체를 요구해서는 안된다는 합의가 되었으나 미국은 이를 인정하지 않겠다는 유보의견을 밝힌 바 있다. 이로 인해 국제협약의 발효에 앞서 기존 선의의 선행투자를 시행한 선사 및 장비업체는 심각한 경제적인 피해를 받을 수 밖에 없는 입장이다.³²⁵⁾

IMO는 이 밖에도 선박의 외관에 부착되어 선박의 이동지역에 악영향을 미치는 수서 생물에 의한 환경피해 영향에 대해 주목하고 있다. 이미 여러 국제협약 및 단체를 통해 식별된 바 있고³²⁶⁾, 상업적으로는 선박의 운항 시 선체 저항을 증가 시킴으로써 연료소모량 증가를 통한 온실가스 배출량 증대 등의 문제점을 불러 일으킬 수 있다.

IMO는 2011년 수서 생물의 이동을 최소화하기 위하여 선박의 선체오손 관리 및 통제에 관한 지침서를 채택하였다. 지침서에 따라 선박은 관리계획서 및 기록부를 관리하여야 하며, 선박의 주요항로 특성에 맞는 방오시스템의 선정 및 관리 방법을 소개하고 있다. 이를 통해 궁극적으로 선체오손의 최소화를 추진하고 있다.

또한, IMO는 2013년에 침입하는 수서 생물의 이동을 최소화하기 위한 선박 선체오손의 관리 및 통제를 위한 지침서에 대해 평가지침서를 개발함으로써 지침서의 적절한 활용과 성과를 평가하려는 노력을 다하고 있다.

선체의 과도한 오손은 선박의 연료비 증가로 직결되기에 상업적인 목적에서라도 자발적인 관리가 수행될 것으로 기대되지만 지침서에 대한 법적 강제성이 부여되어 있지 않아, 선원과 선박만 대신하며 연료공급에 대한 책임을 묻기 힘든 기간용선만을 주로 담당하는 등록선주에게 선체오손에 대한 법적 관리 책임을 부여하기 어려운 현실적인 문제도 존재한다.

IMO는 역량증진을 위해 2017년에 GloFouling Partnerships 사업을 시작하고, 본

325) 가령 새로운 IMO 승인기준 적용 이전에 승인되었던 제품을 장착하고 있는 선박이 유럽항만을 기항시에는 미생물이 기준치 이상 존재하더라도 벌칙을 받지 않을 것이나 동 선박이 미국 항만을 기항시에는 미생물이 기준치 이상 존재시 벌칙을 받을 수 있는 가능성이 높아진다. VLCC 기준으로 3,000 CBM 용량의 2 세트의 장치를 장착해야하는 선박의 경우 평형수처리장치 설치비용이 운항선 기준으로 약 \$150만/척에 이른다.

326) 생물 다양성 협약, 유엔지역해프로그램, 아시아 태평양 경제협력체, 태평양환경프로그램 사무국 등에서 이에 주목하고 있다. Resolution MEPC.207(62), 2011 Guidelines for the control and management of ships' biofouling to minimize the transfer of invasive aquatic species, International Maritime Organization, 2011, p.4.

사업을 통해 개발도상국이 2011년 선체오손에 관한 지침을 이행하고 해양생태계를 보호할 수 있는 역량이 증대될 것으로 기대된다. 또한, 해양환경보호위원회 제72차 회의에서는 2011년 선체오손지침서를 재검토하기로 결정³²⁷⁾하고 오염방지대응에 관한 전문위원회에 업무를 부여함으로써 검토가 종료될 경우 선체오손의 관리에 대한 법적 강제성 부여를 추진할 것으로 예상된다.

이러한 움직임과 별도로 2011년 마련한 선체오손관련 지침서는 각국의 법령 제정업무에도 그 기준으로 작용하고 있다. 미국 캘리포니아주³²⁸⁾는 2017년 10월 1일 이후 입항하는 총톤수 300톤 이상의 선박에 대해 입항 양식에 따라 보고하도록 요구하고 있다. 또한 2018년 이후 선박 입거시기를 고려하여 선체오손 관리 계획서 및 기록부를 유지할 것을 명시하고 있으나 보고양식 이외의 기본적인 내용은 IMO 지침서의 내용을 준용하고 있다³²⁹⁾.

뉴질랜드는 기초산업부에서 운영하는 의회법인 생물보안법 1993에 의거하여 뉴질랜드의 항만에 도착하는 선박에 대해 생물오손으로 인한 위험을 다루는 선박위험관리기준을 2014년 발표하고 2018년 5월부터 적용하는데 IMO의 2011년 선체오손지침서와 연계하여 시행된다³³⁰⁾.

(2) 기후변화 대응조치

1972년 로마클럽이 작성한 성장의 한계 보고서에서 지구온난화 문제가 공식적으로 지적된 이래 지구온난화로 인한 기후변화 문제는 인류의 문제로 지적되고 있고 이를 해결하기 위한 노력 또한 모든 국가가 해결하여야 하는 과제로 남겨져 있다.

해양법과 관련한 모든 문제를 해결하고자 했던 인류의 희망과 함께, 해양의 여

327) MEPC72/WP.1 Draft report of the Marine Environment Protection Committee on its seventy-second session. International Maritime Organization, 2018, p.68.

328) Article 4.8. Biofouling Management to Minimize the Transfer of Nonindigenous Species from Vessels Arriving at California Ports.

329) 미국 California 주 당국은 선체오손의 정도를 정량화하여 관리하고자 하였으나, 이 내용은 청문회 과정에서 삭제되었다.

330) MEPC 72/INF.11. Implementation of the Craft Risk Management Standard in New Zealand, International Maritime Organization, 2018, p.2.

러 문제가 서로 밀접하게 관련되어 있으므로 전체로서 고려하여야 할 필요성을 인식함으로써 유엔해양법협약이 제정되었음에도 불구하고, 기후변화에 관한 내용은 전혀 다루지 못하고 있다.

국제사회는 1992년 기후변화에 관한 유엔기본협약³³¹⁾(이하 ‘기후변화협약’이라 한다)을 통해 대기 중 온실가스의 농도를 안정시키고자 하였으나 법적 구속력이 없는 선언적 의미만을 가지고 있었고, 비용효과적으로 각국이 감축목표를 달성하도록 하기 위하여 기후변화에 관한 유엔기본협약에 대한 교토의정서³³²⁾(이하 ‘교토의정서’라 한다)를 채택하였으나 해운에 대해서는 IMO를 통해 온실가스 규제를 하도록 규정하였다³³³⁾.

IMO는 1997년 이래 선박기인 온실가스를 감축하기 위하여 온실가스 배출량 보고서를 발간함으로써 기후변화에 대한 해운의 영향을 국제사회에 전파하고 2011년 부문별 접근방식으로 선박에 대한 기술적, 운항적 조치를 투표를 통해 채택하였다³³⁴⁾.

그러나 이후 추가적인 부문별 조치를 각국이 수용하기엔 그 입장차가 워낙 컸기 때문에 각국의 대립 속에 온실가스 감축을 위한 추가적인 조치 마련에는 시간이 소요되었고, 우회적인 방안으로 모든 선박에 대해 연료소모량 자료를 수집하도록 하는 제도가 2019년부터 도입되면서 IMO가 온실가스 배출량을 실질적으로 관리할 수 있는 토대가 마련되었다³³⁵⁾.

- 331) United Nations Framework Convention on Climate Change, 채택 1992년 5월 9일, 발효 1994년 3월 21일.
- 332) Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change, 채택 1997년 12월 11일, 발효 2005년 2월 16일.
- 333) 교토의정서 제2조 제2항에 따르면, 몬트리얼 의정서에 의해 통제받지 않는 항공분야와 해운분야는 각각 국제민간항공기구 및 IMO를 통해 온실가스배출 제한 및 감축노력을 하도록 규정하였다.
- 334) 2013년부터 일부 선종의 신조선에 대해서는 에너지효율설계지수(EEDI, Energy Efficiency Design, Index)를 강제화하였고, 총톤수 5,000톤 이상의 운항선에 대해서는 선박에너지효율관리계획서(SEEMP, Ship Energy Efficiency Management Plan)의 선내 보유를 강제화하였다.
- 335) 유럽연합은 해운부문에 대한 자체적인 시장기반조치를 위해 탄소세, 배출권거래제도 등을 놓고 공청회를 벌였으나 이해관계자들의 강력한 반대와 항공부문에서 시행한 배출권거래제도에 대한 시행착오 등을 고려하여 해운부문에 대해 우선 자료를 수집하기 위하여 2018년부터 유럽연합 회원국 항만을 입출항하는 총톤수 5,000톤을 초과하는 모든 선박에서 배출되는 이산화탄소 자료를 매년 모니터링, 보고 및 검증하여 차년도 4월 30일까지 배출량 보고서를 제출하도록 요구한다. 유럽연합은 단계적으로 온실가스관리기준을 강화함으로써 궁극적으로는 시장기반조치를 도입하고자 하는 계획을 명확하게 표시하였다. 그러나 유럽연합은 해운의 국제성을 고려하여 국제해운의 국제협의를 통한 온실가스감축 수단이 우선임을 부기함으로써 IMO가 추가적인 온실가스감축활동을 취하도록 하는 우선권과 압력을 동시에 제공하였다. 유럽연합이 온실가스에 대한 자료를 보고하도록 요구한 것과 달리 IMO는 기본적으로 연료소모량에 대한 자료를 보고하도록 요구하고 있다.

또한, 파리기후변화협정에 따라 온실가스 배출감축에 관한 국제사회의 흐름 속에 IMO는 늦어도 2018년 4월 선박기인 온실가스 감축을 위한 초기전략을 수립하고, 2023년까지 선박기인 온실가스 감축 최종전략을 수립하고 이에 따른 조치를 검토하도록 함으로써 해운부문에서의 온실가스 배출감축전략 수립이 가시화되도록 하고 있다³³⁶⁾. 이는 부문별 온실가스 배출 감소조치로는 세계에서 2번째³³⁷⁾로, 온실가스 감축분야에 있어 IMO가 리더십을 발휘할 수 있는 기회로 작용할 것으로 사료된다.

유엔해양법협약 제12장에 비록 해양환경의 보호 및 보존에 관한 내용이 포함되어 있지만, 채택 당시 충분히 검토되지 못한 기후변화에 관한 사항에 대해 부분적으로나마 IMO가 기여할 수 있게 되었다. 그러나 해양에서 이루어지는 다양한 활동에 비추어 볼 때 IMO의 조치는 선박에 한정되어 있고, 온실가스 감축조치가 수용되는 형식에 따라 참여 국가를 충분히 포함하지 못할 수 있으므로 온실가스 배출감축전략 자체의 논의뿐만 아니라 수용형식에 대해서도 깊은 고민이 계속될 것이다. 새로운 협약을 창설한다면 채택 이후 발효에 소요되는 시간과 영향력 있는 국가의 가입 여부에 대한 고민을 하게 될 것이다. 그러나 기존 기술적, 운항적 조치와 같이 선박으로부터 해양오염방지를 위한 국제협약 의정서에

또한 유럽연합이 온실가스 배출량에 대한 자료별 연간별로 구분하여 보고하도록 요구하는 것과 달리 IMO의 경우 연간별로 자료를 제공하도록 요구한다. 이외에도 유럽연합의 요구사항과 IMO의 요구사항간에는 격차가 있는 것으로 식별된다. 이와 같은 차이점으로 인해 유럽연합이 자체적인 제도시행을 유보할지 여부에 대해서는 미지수이다. 그러나 유럽연합의 제도 도입으로 인해 IMO의 연료소모량관련 자료 수집시스템 도입이 더욱 가속화되었음은 부인할 수 없다.

- 336) 2018년 4월 9일부터 13일까지 개최된 IMO 해양환경보호위원회 제72차 회의에서는 온실가스 감축을 위한 초기전략을 수립하고 감축목표를 설정하였다. 신조선에 대해서는 추가적인 에너지효율설계지수 적용을 통해 이산화탄소 집약도(carbon intensity)를 감축하고, 운항선에 대해서는 Transport work 대비 이산화탄소 집약도(carbon intensity)를 감축하여야 하는데, 2008년 대비 2030년까지 최소 40% 감축을 목표로 하고 추가로 2008년 대비 2050년까지 70% 감축을 추진하기로 하였다. 또한, 2008년 대비 2050년까지 온실가스 배출총량을 적어도 50% 감축하기로 목표하였으며, 파리기후변화협정에 따른 대기 온도 상승 감축 시나리오 충족을 추구하기로 하였다. 그리고 2019년부터 시행되는 연료소모량자료수집시스템 제도 시행으로 확보되는 자료를 통해 2023년까지 온실가스 감축종합전략을 수립할 예정이다. 주목할 점은 이산화탄소와 온실가스라는 용어를 구분하여 사용함으로써 이산화탄소 이외에 다른 종류의 온실가스 효과가 있는 가스를 관리하겠다는 의지를 엿볼 수 있다.
- 337) 첫 번째는 국제항공 분야인데 국제항공은 2010년 ICAO 제37차 총회 시 2020년 이후 탄소배출량을 2020년 수준으로 동결하기로 결정하였으며, 2050년까지 매년 연료 효율을 2%씩 개선하기로 온실가스 감축목표를 채택하였다. 2016년 제39차 총회 시 국제항공 분야 온실가스 배출 감축을 위한 글로벌 시장기반조치(Global Market Based Measure)에 관한 결의서를 채택하고, 2020년부터 탄소배출량 기준 초과량에 대해 항공사가 탄소시장으로부터 배출권을 매입하여 상쇄하는 제도를 시행하기로 결정하였다.

수용되게 될 경우 발효에 소요되는 시간은 줄어들 것이나 여전히 얼마나 많은 국가가 구속력있게 적용할 것인지 여부에 대해 여전히 의문이 존재한다.

제3절 소결

유엔해양법협약의 제정 당시 IMO는 유엔전문기구로서 유엔해양법협약과 IMO를 통해 제정되는 협약 등의 내용이 상호 충돌하지 않도록 지속적인 회의 참여와 주요협약 개정 등을 통해 양립성을 확보하였으며, 해사안전, 통항효율 개선 그리고 선박기인 투기 및 오염에 관한 한 유엔해양법협약상의 적합한 국제기구로서의 입지를 확고히 한 바 있다.

특히, 해양환경의 보존 및 보호와 관련한 IMO의 다양한 기술적 협약이 이미 마련되어 있었으므로 유엔해양법협약은 그 내용상 주로 선언적인 내용만을 포함하고 세부적이고 기술적인 내용은 국제해사협약에 위임하였다고 볼 수 있으나, IMO가 제정한 국제해사협약에 포함되지 않았던 연안국관할권에 대한 내용이 유엔해양법협약에 포함되므로 각국은 연안국의 지위로서 국제해사협약을 입법하거나 집행할 수 있게 되었다. 그리고 유엔해양법협약은 항만국관할권의 공간적 범위를 확정함으로써 국제해사협약에서 인정되고 있는 항만국관할권을 구체적으로 실행할 수 있는 근거를 제공할 수 있게 되었다.

유엔해양법협약의 성립 이후 IMO는 이러한 법적 근거를 바탕으로 그 역할을 강화해 가고 있다. 관할권 측면에서 전통적인 기국관할권과 함께 보충적 수단으로 항만국관할권을 정책적으로 장려함으로써 지역간의 격차를 해소하고, 절차상의 통일 및 능력향상을 도모하고 있다.

또한, 새롭게 형성된 공간적 범위, 특히 배타적 경제수역의 형성에 따라 CLC협약, FC협약 등의 적용범위를 배타적 경제수역까지 확대하고, 신설해역에 대한 통항권 보장조치를 시행하였다.

유엔해양법협약을 바탕으로 IMO는 BWM협약 등을 제정하여 외래 종 및 새로운 종으로 인한 해양환경의 보존 및 보호에 앞장서고 있는데 이는 유엔해양법협약의 개정이 없이도 새로운 환경변화에 대응할 수 있음을 증명함으로써 IMO의 중요성을 재확인하는 대표적인 사례이다.

IMO는 유엔해양법협약과의 양립성을 확보하기 위한 노력을 지속해오고 있으며, 유엔해양법협약이 공간적 구분과 함께 기능적 조치를 통해 지향하는 목표를 IMO가 협약제정 또는 개정을 통해 실현하고 있으므로, 해양법에 대한 기본협약으로서의 유엔해양법협약과 그 기술적 조치로서의 국제해사협약의 관계를 확인할 수 있다.



제5장 유엔해양법협약의 발전을 위한 국제해사기구의 역할

제1절 유엔해양법협약의 입법적 흠결과 IMO의 역할

I. 입법적 흠결과 IMO의 역할

1. 법률적 공백보완

연안국의 주권은 영토와 내수 밖의 영해라고 하는 인접해역, 군도국가의 경우에는 군도수역 밖의 영해라고 하는 인접해역까지 미치며, 이러한 주권은 영해의 상공, 해저 및 하층토까지 미친다.

그러나 영해에 인접한 배타적 경제수역은 영해기선으로부터 200해리까지 확장될 수 있으나, 이러한 배타적 경제수역에서 연안국은 기능별로 주권적 권리 또는 관할권만을 행사할 수 있다. 즉, 해저의 상부수역, 해저 및 그 하층토의 생물이나 무생물 등 천연자원의 탐사, 개발, 보존 및 관리 및 해수·해류 및 해풍을 이용한 에너지생산과 같은 이 수역의 경제적 개발과 탐사를 위한 그 밖의 활동에 관하여는 주권적 권리를 행사할 수 있으며, 인공섬, 시설 및 구조물의 설치와 사용, 해양과학조사 및 해양환경의 보호와 보존에 관한 사항에 대해서는 관할권을 행사할 수 있다.

유엔해양법협약 제221조는 연안국이 해난사고에 의한 오염사고를 방지하기 위하여 실제상의 피해 또는 발생할 위험이 있는 피해에 상응하는 조치를 영해 밖까지 취하고 집행할 권리를 보장하고 있으나, 선박이나 화물에 실질적인 피해나 급박한 피해의 위협을 초래하는 선박의 충돌, 좌초, 그 밖의 항행상의 사고 또는 그 밖에 선상이나 선외에서 발생한 사건에 한해 실행 가능하도록 제한함으로써 실질적인 피해나 급박한 피해의 위협은 없으나 선박 통항상의 안전에 유해할 수 있는 난파물의 경우에는 연안국의 조치권한이 제한되는 문제점이 발생하게 되었다.

IMO는 배타적 경제수역에서 위태가 우려되는 난파물³³⁸⁾를 제거하기 목적으로

난파물 제거에 관한 나이로비 국제협약³³⁹⁾(이하 ‘Wreck Removal협약’ 이라 한다)을 2005년 채택하였는데, 난파물에 의해 영향을 받는 연안국이 취할 수 있는 조치는 난파물의 위태에 비례하여야 하며, 공해의 어느 부분에 대한 주권이나 주권적 권리를 주장할 수는 없다.

협약에 따라 해양사고로 인하여 난파물이 발생한 경우 체약국은 지체없이 자국의 국기를 게양한 선박의 선장 및 운항자로 하여금 피해가 예상되는 체약국에게 난파물의 위치, 크기, 형태, 구조, 손해의 성질 및 상태, 화물량과 그 특징, 연료유의 양 등을 보고하여야 한다. 또한, 연안국은 난파물이 위태를 조성한다고 판단되는 경우 선박의 기국 및 등록 선주에게 통보하고 난파물 제거와 관련된 사항을 협의하여야 하며, 등록 선주는 위태를 조성하는 난파물을 제거하여야 한다.

등록선주는 난파물의 위치, 표시 및 제거에 발생하는 비용을 부담하여야 하며, Wreck Removal협약은 1976년 해사클레임책임제한협약³⁴⁰⁾(이하 ‘LLM협약’ 이라 한다)과 같은 국내외 체계 상의 책임제한에 대한 등록선주의 권리에 영향을 주지 않는다. 또한 1969년 CLC협약, 1996년 HNS협약, 1960년 원자력에너지 분야에 있어서 제3자의 책임에 관한 협약³⁴¹⁾ 또는 1963년 원자력손해에 대한 민사 책임에 관한 비엔나 협약³⁴²⁾ 및 2001년 BUNKERS협약과 충돌한 경우에는 본 협약이 적용되지 않는다. 그리고 체약국의 국기를 게양한 총톤수 300톤 이상의 선박은 1976년 LLM협약에 따라 산정된 책임제한액과 동일한 금액의 책임보험 또는 재정보증을 유지하여야 한다.

IMO는 유엔해양법협약상 해역구분에 따른 문제점을 식별하고 난파물 제거에 있어 획기적인 개선을 기하였음에도 불구하고 유엔해양법협약 제221조 제1항과 INTERVENTION협약 및 의정서와의 충돌 개연성에 대해 고민하게 되었다.

이에 IMO 법률위원회는 국제연합과의 자문을 통하여 Wreck Removal협약은

338) Wreck Removal협약 제1조 제4항. 침몰 또는 좌초된 선박이나, 침몰 또는 좌초된 선박 내의 모든 물체를 포함한 해당 선박의 일부, 선박으로부터 멸실되어 해양에서 좌초, 침몰 또는 표류하는 모든 물체를 의미한다.

339) Nairobi International Convention on the Removal of Wreck, 채택 2007년 5월 15일, 발효 2015년 4월 14일.

340) Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 채택 1976년 11월 19일, 발효 1986년 12월 1일.

341) Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 채택 1960년 7월 29일, 발효 1968년 4월 1일, 경제협력개발기구.

342) Vienna Convention on civil liability for nuclear damage, 채택 1963년 5월 21일, 발효 1977년 11월 12일, 국제원자력기구.

유엔해양법협약과 양립가능하다는 입장을 밝혔다. 그 이유로 유엔해양법협약 제 237조는 유엔해양법협약의 일반적인 원칙과 목적에 합치하는 방식으로 해양환경의 보호 및 보존을 위한 특별의무를 포함하는 특별협약을 인정하고 있으며, 유엔해양법협약은 모든 국가에게 항해안전과 해양환경의 보호 및 보존에 관한 일반 원칙을 제정하고, 유엔해양법협약 하에서 IMO는 항해안전과 해양환경의 보호 및 보존에 관한 규칙과 기준을 채택할 권능을 가지고 있음이 일반적으로 인정되고 있다.

그리고 IMO는 협약을 제정함에 있어서 유엔해양법협약의 규정들을 항상 고려하고 이들과 합치하도록 노력하지만, 일부 사항에 있어 유엔해양법협약이 침묵하고 있는 경우에는 그 사항에 대한 국제적인 규정을 제정할 수 있다고 보는데 이를 인정하지 않을 경우 이 분야에서 법의 발전은 동결될 것이고 세계적인 권한을 수행하여야 할 IMO의 권능이 부당하게 제한받게 되기 때문이라는 것이다. 결론적으로 IMO가 Wreck Removal협약을 제정하는 것은 당연한 권한이라는 입장을 밝혔다³⁴³⁾.

유엔해양법협약은 1973년부터 논의를 시작한 이래 1982년 채택되었으나, 발효까지 12년이 소요되었고 이후 24년이 지났다. 유엔해양법협약 제11장 이행협정은 선진국 등의 이해관계를 수용하여 협약의 발효를 촉진하기 위한 목적으로 마련되었고, 공해어업협정은 협약의 효율적인 이행을 도모하기 위해 마련되었음을 고려할 때, 유엔해양법협약의 발효 이후 실질적인 내용의 개정은 존재하지 않는 상황이다.

앞으로도 유엔해양법협약이 채택될 당시 고려되지 못한 사안들이 지속적으로 발생할 수 있음을 고려할 때, 선언적인 유엔해양법협약에 대해서 보다 구체적인 실행 협약들이 마련되어야 하며, IMO의 Wreck Removal협약 채택 노력은 그에 부합하는 사례라고 할 수 있다.

2. 국제법간 충돌방지

연안국은 배타적 경제수역이나 영해를 항행중인 선박이 배타적 경제수역에서

343) LEG 86/4/1, The mandate of IMO to regulate the coastal state intervention powers in the EEZ, International Maritime Organization, 2003.

선박기인 해양환경오염에 관한 국제규칙과 기준 또는 이에 준하는 연안국의 법령을 위반하였다고 믿을 만한 명백한 증거가 있는 경우, 연안국은 그 선박에 대하여 필요한 정보를 요구할 수 있다. 이 선박이 배타적 경제수역에서 해양환경에 중대한 오염을 야기하거나 야기할 위험이 있는 실질적인 배출이 발생하였다는 명백한 근거가 있는 경우 물리적 조사를 수행할 수 있으며, 배타적 경제수역의 자원에 중대한 피해를 야기하거나 야기할 위험이 있는 배출을 행하였다는 명백하고 객관적인 증거가 있는 경우 선박의 억류를 포함한 소송을 제기할 권리를 가지고 있다³⁴⁴).

그러나 연안국에 인접한 배타적 경제수역이 가혹한 기후조건을 가지고 연중 대부분 그 지역을 덮고 있는 얼음의 존재로 인해 항해에 대한 장애나 특별한 위험이 되고, 만약 해양환경오염 발생시 생태학적 균형에 중대한 피해를 초래하거나 돌이킬 수 없는 혼란을 가져올 수 있다고 판단하는 경우, 연안국은 이 결빙해역에서 선박기인 해양오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 차별없는³⁴⁵ 법령을 제정하고 집행할 권리를 가지나 항행과 이용 가능한 최선의 과학적 증거에 근거하여 해양환경의 보호와 보존조치를 적절하게 고려하여야 한다³⁴⁶).

이러한 연안국의 법령제정 및 집행권한은 결빙된 배타적 경제수역에서 국제항해에 대한 연안국의 권한을 조정하기 위하여 제정되었으나, 유엔해양법협약 제297조 제1항 제a호에 따라 항해 및 상공비행의 자유와 권리, 해저전선 및 해저관선 부설의 자유와 권리 또는 그 밖의 국제적으로 적법한 해양이용권에 관한 유엔해양법협약의 규정에 연안국의 조치가 위반되는 행위라고 주장되는 경우 구속력 있는 결정을 수반하는 강제절차에 의해 연안국의 권리는 견제된다³⁴⁷).

북극을 인접한 캐나다와 러시아는 결빙해역을 운항하는 선박에 대한 항행 및 해양환경보호 법규를 제정하였다. 캐나다는 북극해 오염방지 규칙³⁴⁸) 등 다양한

344) 유엔해양법협약 제220조 제3항, 제6항, 제7항.

345) 유엔해양법협약 제227조 유엔해양법협약 제12부 해양환경의 보호와 보존에 관한 규정에 따른 권리를 행사하고 의무를 이행함에 있어서 각국은 다른 국가의 선박을 형식상 또는 실질상으로 차별하지 아니하여야 한다.

346) 유엔해양법협약 제234조

347) Myron H. Nordquis & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *op. cit.*, p.393.

348) 1970년 제정 당시 북극해 오염방지 규칙은 국제법을 위반하는 것으로 평가받았으나, 유엔해양법협약상 결빙해역에 대한 연안국의 법령 제정 및 집행 권한이 입법화됨으로써 국제법을 위반한다는 우려는 줄어들었다. Myron H. Nordquis & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *op. cit.*, p.398.

법규³⁴⁹⁾를 마련하였고, 러시아 또한 북동항로운항규칙 등의 법규³⁵⁰⁾를 마련해 둔 상태이다³⁵¹⁾.

이와 같이 1980년대 이후 극지를 접하고 있는 국가마다 다양한 법령을 제정함에 따라 극지운항 선박에 대한 통일규칙 마련 필요성이 증대되었고 2002년 IMO는 북극을 운항하는 선박을 대상으로 항해안전 및 해양환경 보호를 위한 비강제적 지침서를 개발하였다³⁵²⁾. 극해 운항선박에 대한 적용범위 확대 요구³⁵³⁾에 따라 2009년 IMO 해사안전위원회는 선박설계 및 기기에 관한 전문위원회에 북극 및 남극해 운항선박에 대해 강제적으로 적용할 수 있는 규칙을 마련할 것을 지시하였다³⁵⁴⁾. 이에 따라 제정된 극지방 운항선박에 관한 국제코드³⁵⁵⁾(이하 ‘Polar코드’라 한다)는 강제적으로 적용되는 부분과 자발적으로 적용해야 할 부분으로 구분하고 있으며, 해양안전 및 환경보호에 관한 내용을 포함하여 코드 형식으로 제정되었으나 각각 SOLAS협약, MARPOL의정서, STCW협약 등에 수용되어 강행성을 확보하게 되었다.

해양안전에 관한 사항은 제94차 해사안전위원회에서 SOLAS협약 내 새로운 14장을 삽입하는 것으로 채택되어 2017년 1월 1일부터 발효되고 SOLAS협약 제1장에 따라 증서가 발급된 선박으로서 극지해를 운항하는 선박에 적용되었다. 해양

349) Arctic Waters Pollution Prevention Regulation; Arctic Waters Pollution Prevention Regulation; Arctic Ice Regime Shipping System; Arctic Waters Oil Transfer Guidelines; Guidelines for the Operations of Tankers and Barges in Canadian Arctic Water.

350) Regulations for Navigation on the Seaways of the Northern Route; 1996 Guidance on Navigation Through the Northern Sea Route; 1996 Regulations for Icebreaker and Pilot Guiding of Vessels through the Northern Sea Route; 1996 Requirements for the Design, Equipment, and Supplies of Vessels Navigating the Northern Sea Route.

351) 상세 내용은 허성례, “북극해 환경리스크 관리를 위한 사전배려원칙의 적용에 관한 연구”, 「박사학위 논문」, 한국해양대학교(2014); 노영돈·박원, “북극해항로 관련 러시아 법제의 최근 동향”, 「서울국제법연구」 제18권 제2호, 서울국제법연구원(2011), 98-99쪽, 박찬호, “캐나다 해양환경법 체계”, 「안암법학」 제2권, 안암법학회(1994), 533-538쪽 등 참조

352) MSC/Circ.1056, MEPC/Circ.399, Guidelines for ships operating in arctic ice-covered waters, International Maritime Organization, 2002.

353) 제 17차 남극조약협의당사국회의(Antarctic Treaty Consultative Meeting)는 제79차 해사안전위원회에서 2002년 개발한 북극운항선박에 대한 지침서를 남극운항선박까지 확대 적용할 수 있도록 요청하였다.

354) MSC 86/26, Report of the Maritime Safety Committee on its eighty sixth session, International Maritime Organization, 2009.

355) International Code for Ships Operating in Polar Waters, 채택 2014년 11월 21일(안전)/2015년 5월 15일(환경), 발효 2017년 1월 1일.

환경보호 및 보존에 관한 사항은 제68차 해양환경보호위원회에서 선박으로부터의 해양오염방지국제협약 의정서 제1장, 제2장, 제4장 및 제5장을 개정하여 수용되었으며 2017년 1월 1일부터 적용된다. 그리고 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무에 대한 사항은 제97차 해사안전위원회에서 STCW협약 제1장 및 5장의 개정과 코드 1장 및 5장을 개정하는 것으로 결정하고 2018년 1월 1일부터 발효된다.

Polar코드 전문에 따르면, 이 코드는 선박운항의 안전성을 높이고 멀리 떨어져 있으며 외부 영향에 취약하고 잠재적으로 혹독한 위험이 있는 극지 지역에서 인간과 자연환경에 대한 영향을 경감시키기 위해 현행 IMO의 협약들을 보완할 목적으로 제정되었다. 즉, 다른 해사기구의 협약들에서 적절히 경감시키지 못하는 위험요소와 극지에 존재하는 위험을 다룸으로써 안전한 선박운항과 극지환경보호라는 목표를 달성하고자 함이다. 또한, 추가적인 안전조치와 환경보호와의 관계에서 사고가 발생할 확률을 감소시키기 위해 취해지는 안전조치가 인정될 수 있고, 이것이 환경에 도움이 될 것이라고 전문에 기재함으로써³⁵⁶⁾ 안전과 해양환경보호의 필연적인 관계를 인식하고 있다³⁵⁷⁾.

이러한 Polar코드와 유엔해양법협약간의 관계는 해양안전과 환경보호를 위해 수용된 SOLAS협약과 MARPOL의정서의 조항을 통해 확인할 수 있다. 해양안전과 관련 SOLAS협약 제14장에서는 어떠한 규정도 국제법상 국가의 권리나 책임을 침해하여서는 안된다³⁵⁸⁾며 일반적인 내용을 담고 있다. 그리고 결빙해역의 해양환경보호와 관련하여 MARPOL의정서의 부속서를 개정하면서 특별한 조문을 넣지는 않고 있다. 그러나 선박으로부터 해양오염방지국제협약 의정서 조문에서 이 협약의 어떠한 규정도 국제연합총회 결의서 제2750C(XXV)에 따라 소집된 국제연합 해양법회의에 의한 해양법의 법전화 및 발전을 저해하여서는 안되고, 해양법 및 연안국과 기국관할권의 성격 및 범위에 관한 각국의 현재 또는 장래의 주장 및 법적견해를 저해하여서는 안된다³⁵⁹⁾는 유엔해양법협약과 IMO의 국제해사협약의 일반적 관계를 통해 Polar코드와 유엔해양법협약의 관계 또한 확인이 가능하

356) Polar코드 전문 제1조 제5조

357) Thorén, Anna Maria, "Article 234 UNCLOS and the Polar Code-The interaction between regulations on different levels in the Arctic region", *MS thesis*(2014), p.47.

358) SOLAS협약 제14장 제2조 제5항.

359) MARPOL의정서 제9조 제2항.

다.

Polar코드의 도입으로 인해 극지운항 선박에 대한 기술적인 개선이 가능해진 것은 큰 의의가 있다. Polar코드는 서론, Part I, Part II로 구성되어 있고, Part I은 안전조치에 관한 강제규정을 내용으로 하는 Part I -A와 권고내용에 관한 Part I -B로 나뉜다. Part II는 오염방지에 관한 강제규정을 내용으로 하는 Part II -A와 권고적인 내용에 관한 Part II -B로 나뉜다³⁶⁰).

그러나 몇가지 불일치 사항으로 인해 적용상의 문제점이 예상된다. Polar코드의 경우 지리적으로 적용범위가 확정되어있는 반면³⁶¹, 유엔해양법협약 제234조의 적용범위는 학자들 간에 이견이 존재하고 있는 상황이다. 일각에서는 제234조의 적용범위를 배타적 경제수역으로 한정하는 반면³⁶², 다른편에서는 배타적 경제수역을 포함한 내수 및 영해를 포함하는 것으로 파악³⁶³하는 등 그 정의가 불명확한 상태이다. 결과적으로 유엔해양법협약 제234조의 해석방법이 여전히 불투명한 상황³⁶⁴임에 따라 결빙해역을 운항하는 선박에 대한 통항권에 대한 분쟁 또한 예상된다.

선박은 일반적으로 영해에서는 무행통항권을 갖고, 공해에서는 항해의 자유를 누림과 함께 유엔해양법협약 제58조 제2항에 따라 공해에서의 항해의 자유를 배타적 경제수역에도 적용하고 있다. 그러나 배타적 경제수역에서 누리는 선박의

360) Polar코드 서론 제4조

361) 극지 해역이란 북극해역 그리고/또는 남극해역을 말한다. 남극해역이란 남위 60° 이남의 해역을 말하며, 북극해역이란 위도 58°00'0 N, 경도 042°00'0 W로부터 위도 64°37'0 N, 경도 035°27'0 W, 그리고 항정선으로 위도 67°03'9 N, 경도 026°33'4 W, 그리고 항정선으로 위도 70°49'56 N, 경도 008°59'61 W (Sørkapp, Jan Mayen) 그리고 Jan Mayen의 남쪽 해안으로부터 Island of Bjørnøya 인근의 위도 73°31'6 N, 019°01'0 E 지점, 그리고 대권으로 위도 68°38'29 N, 경도 043°23'08 E (Cap Karin Nos) 그리고 아시아 대륙의 북쪽 해안을 따라 동쪽으로 베링 해협까지, 그리고 베링 해협으로부터 서쪽으로 위도 60° N Il'pyrskiy까지, 그리고 위도 60° N 를 따라 평행하게 동쪽으로 이톨린 해협을 포함하여 이톨린 해협 끝까지, 그리고 북미대륙의 북쪽 해안선을 따라 가다가 남쪽으로 위도 60° N까지, 그리고 동쪽으로 위도 60° N 선과 평행하게 경도 056°37'1 W까지, 그리고 위도 58°00'0 N, 경도 042°00'0 W까지 위치들을 연결한 선의 북쪽에 위치한 해역을 말한다.

362) McRae, D. M., Goundrey, D. J. 같은 학자가 대표적이다. McRae, D. M. & Goundrey, D. J., "Environmental Jurisdiction In Arctic Waters : The Extent of Article 234", University of British Columbia Law Review, Vol.16, Issue 2(1982), p.221.

363) Pharand Donat, "The Arctic Waters and the Northwest Passage : A Final Revisit", *Ocean Development & International Law*, Vol.38, Issue 1-2(2007), p.47.

364) Chircop, Aldo. "Regulatory challenges for international Arctic navigation and shipping in an evolving governance environment." *Ocean Yearbook*, Vol.28(2014), p.425.

항해의 자유를 결빙해역에서 그대로 인정하자고 주장하거나, 영해에서 연안국이 일반적으로 수락된 국제규칙이나 기준을 시행하는 것이 아닌 한 외국선박의 설계, 구조, 인원배치 또는 장비에 대하여 법령을 적용하지 못하도록 한 것에 준하여 배타적 경제수역에서 영해에서의 조치 이상을 연안국이 취해서는 안된다는 주장³⁶⁵⁾이 제시하게 된다면 이는 유엔해양법협약 제234조의 기본취지에 어긋나게 된다.

그러므로 결빙된 배타적 경제수역 및 영해에서 선박의 설계, 구조, 인원배치 또는 장비에 대하여 연안국이 법령을 제정하고 시행할 수 있다고 해석하는 것은 유엔해양법협약 제234조의 기본취지에 적합하다. 그러나 과도한 연안국의 권한을 방지하기 위하여 Polar코드를 제정하여 통일규칙을 마련하고 SOLAS협약, MARPOL의정서, STCW협약 등의 주요 협약을 개정하여 법적 구속력을 확보한 것은 유엔해양법협약의 발전이며 유엔해양법협약 제234조를 기반으로 한 연안국의 대응조치 마련에도 도움이 된다고 판단된다.

II. 집행적 흠결과 IMO의 역할

1. 관할권간 균형

해양으로 유입되는 오염원의 77%가 육상기인 오염원이며, 해운에 의해 12%, 투기에 의해 10%, 근해개발에 의해 1%가 발생하는 것으로 보고된 바 있다.³⁶⁶⁾ 육상기인 오염원의 심각성에도 불구하고, 유엔해양법협약 제207조 제1항에 따르면, 각국은 육상기인 오염원에 대해 국제적으로 합의된 규칙 및 기준을 단지 법령규정상 고려의 대상으로만 고려하도록 하여 주권우위의 권한을 인정하고, 선박기인 오염원 등 기타 오염원에 비해 매우 완화된 수준의 입법권만을 명시하고 있으며 국내법으로 포함되어야 할 조치의 내용 및 규제방식에 대해 어떠한 기준도 제시하지 않고 모든 결정을 개별국가에 위임³⁶⁷⁾함으로써 연안에 대한 관할권

365) McRae, D. M. & Goundrey, D. J., *op. cit.*, pp.221-222.

366) Reports and Studies No.39, The State of Marine Environment, United Nations Environment Programme, 1990, pp.1-3.

367) Alan E. Boyle, "Land-based sources of marine pollution", *Marine Policy*, Vol.16(1992), p.25; 이용희·권문

을 가진 연안국마다 육상기인 오염원에 대한 관리수준이 다를 수밖에 없음을 인정하고 있다³⁶⁸⁾.

현재 해양환경의 보호 및 보존과 관련하여 육상오염원에 대해 전세계적으로 합의된 규칙, 기준 및 권고된 활동 및 절차는 매우 적은 수준이다. 1985년 유엔 환경프로그램이 육상오염원에 대한 해양환경보호를 위한 몬트리얼 지침서 초안을 기안하였는데 이것 또한 권고적인 수준이다. 육상오염원을 전체적으로 논의할 단일 국제기구는 없고, 육상오염원의 다양한 특징을 고려하여 오염원 및 지역적인 특색에 따라 다양한 형태의 국제기구로 존재할 수밖에 없다³⁶⁹⁾. Dumping협약을 통해 투기에 기인한 오염에 관하여 전세계적인 노력이 진행되고 있는 것보다도 비교되는 것이다³⁷⁰⁾.

다만, 지역적인 차원에서 진행되고 있는 육상오염원에 대한 방지, 경감 및 통제노력은 선박기인 오염원에 대한 국제사회의 노력만큼 오랜 역사를 가지고 다양한 모습으로 전개되고 있다.

국가는 영역내의 활동뿐만 아니라 영역외의 가해활동이 끼치는 환경손해도 방지할 책임이 있다³⁷¹⁾는 문제인식 아래 유엔인간환경회의의 권고에 따라 유엔총회의 보조기관으로 유엔환경프로그램을 마련하였다. 기존 유엔 내에 환경과 관련한 여러 개의 전문기구가 환경보호라는 대전제와 관련하여 업무를 시행하고 있었기 때문에, 유엔환경프로그램은 유엔의 전문기관의 지위가 아닌 보조기구로서 설립되었다³⁷²⁾. 즉, 유엔환경프로그램은 집행기구가 아닌 유엔관련 전문기구들의 환경관련 사항에 대해 조정하는 역할을 수행하고 있다.

유엔환경프로그램은 지역해 프로그램을 추진하고 있다. 1972년 스톡홀름에서

상·이원갑, “육상기인 해양환경오염방지에 관한 해양환경법제 연구”, 「해양정책연구」 제8권 1호, 한국해양수산개발원(1993), 47쪽.

368) 유엔해양법협약 제217조 제3항. 그럼에도 불구하고 각국은 지역적 차원에서 각국의 정책을 조화시키도록 노력하여야 한다.

369) Myron H. Nordquis & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *op. cit.*, p.133.

370) DUMPING협약 및 의정서관련 IMO가 사무국을 맡고 있으며, 오수 슬러지의 투기 측면에서 해양투기가 1995년 이후 감소추세를 보이고 있다.<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/TC/Documents/London%20Protocol%20Why%20it%20is%20needed%20%20years.pdf>. p.4.(2018년 2월 10일 검색)

371) 西井 正弘·臼杵 知史 편저, 박덕영·오미영 옮김, 「환경문제와 국제법」(서울 : 세창출판사, 2013), 24-25쪽.

372) 케냐 나이로비에 설립되어 있으며, 개발도상국에 세워진 최초의 유엔기구이다.

열린 유엔인간환경회의에서 국제사회는 지구환경문제에 대해 적극적인 자세를 취하기 시작하였다. 즉, 인간환경선언의 대상인 환경손해의 대상을 타국 또는 국제공역에서 발생하는 넓은 범위의 유해한 영향까지 확대하였으며, 금지된 환경손해로부터 보호되는 지역은 타국의 환경뿐만 아니라 국제공역의 환경도 포함하고 있다.

유엔환경프로그램은 각 지역해에 포함되는 국가들에 대해 해양오염에 대한 행동계획을 채택하게 하고 관련 해양오염에 대한 기본협약과 의정서를 채택하도록 지원하였다³⁷³⁾. 그러므로 지역해의 환경보호를 위한 국제적인 협력과 노력에 있어 유엔환경프로그램은 가장 핵심적인 국제기구이다. 재정지원과 함께 지역해 국가들의 공동이익을 보호하기 위한 협력의 장을 제공하며 실천력을 보유한 기관으로서 지역해 환경보호활동이 상호 연관적 특성이 고려되고 통합적으로 이루어질 수 있도록 전체적인 조정자 역할을 수행한다.³⁷⁴⁾

북해의 사례를 살펴보면 북해는 수심이 얇은 반폐쇄해로서 어족자원이 풍부하고 석유 및 천연가스가 생산되어 경제적 가치가 대단히 높다. 그러나 북해는 많은 해상무역으로 인하여 선박사고가 많이 발생하며 천연가스 등의 생산으로 인해 환경오염문제가 심각한 상태였다.

1972년 스톡홀름 인간환경회의 권고를 고려하여 육상기인 오염에 대한 국제법적 규제가 지체 없이 이루어져야 한다는 인식하에 서유럽국가들에 의해 1974년 파리에서 육상기인 해양오염방지협약³⁷⁵⁾(이하 PARIS협약)이 채택되었다. 이 협약은 북해를 포함한 북동대서양과 체약국 내수에서의 육상기인오염을 방지함을 목적으로 하고 있으며, 육상기인오염을 3가지로 분류하여 가장 유독성있는 물질은 배출을 엄격히 제한하고, 유해성이 덜한 물질에 의한 오염은 단계적으로 제거하며, 기타 물질에 대해서는 그 유해성이 과학적으로 명백해지면 향후 점차적으로

373) UNEP가 지원하는 지역해 프로그램으로는 Eastern Africa, Black Sea, East Asian Seas, Mediterranean, North-East Pacific, North-West Pacific, Pacific, red sea and Guld of Aden, ROPME sea area, South Asian Seas, South-East Pacific, Western Africa 및 Wider Caribbean 등 13개가 있으며, Antarctic, Arctic, Caspian, North-East Atlantic 등 5개의 협력 프로그램이 있다.

374) 이용희·권문상, “해양환경보전을 위한 UNEP의 지역해 계획에 관한 연구”, 「환경법연구」 제 16권, 한국환경법학회(1994), 169-170쪽.

375) Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources, 채택 1974년 6월 4일, 발효 1978년 5월 6일.

추가하도록 하였다. 또한 당사국들은 오염을 야기하는 사고를 방지하기 위하여 서로 협조하고 그에 대한 정보를 교환하여야 하며, 합동연구, 모니터링 프로그램을 수행하는데 서로 협력하여야 한다.

1992년에는 종래의 OSLO협약³⁷⁶⁾과 PARIS협약을 통합하여 북동대서양의 해양 환경보호협약³⁷⁷⁾(이하 ‘OSPAR협약’ 이라 한다)이 체결되었다. OSPAR협약은 북해, 북극해, 켈트해, 비스케만, 대서양을 포함한 북동대서양 지역의 해양오염을 규제하기 위한 지역 프로그램으로 확대되었다. OSPAR협약 제2조에서는 사전배려의 원칙³⁷⁸⁾과 오염자부담의 원칙³⁷⁹⁾³⁸⁰⁾을 명시하고 생태주의적 관점에서 육상기인오염의 방지, 해상투기 및 소각을 통한 오염방지, 해양산업을 통한 오염방지 및 해양환경의 질적 분석을 제고하는 노력을 이행하고 있다. 이외에도 북해지역에서는 선박기인오염³⁸¹⁾ 및 투기오염³⁸²⁾을 방지하기 위한 노력이 지속되고 있다.

376) 선박과 항공기로부터 투기에 의한 해양오염방지를 위한 협약(Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft, 이하 ‘OSLO협약’ 이라 한다), 채택 1972년 2월 15일, 발효 1974년 4월 7일.

377) Oslo Convention for the protection of the marine environment of the north-east atlantic, 채택 1992년 9월 22일, 발효 1998년 3월 25일.

378) 리우선언 15. 심각하거나 회복 불가능한 피해의 우려가 있는 경우, 충분한 과학적 확실성의 결여가 환경악화를 방지하기 위한 비용효과적인 조치를 지연하는 근거로 사용되어서는 안된다.

379) 오염자 부담 원칙(polluter-pays principle, PPP)는 본래 1972년 5월 26일 경제협력개발기구(OECD)에서 채택한 “환경 정책의 국제 경제적 측면에 관한 지도 원칙”으로 권고된 “오염자 지불 원칙”에 따른 것으로, 환경오염물질을 배출한 자가 오염으로 인해 발생하는 피해 비용을 모두 지불하게 하는 것이었다. 이후 채택되고 실시되는 과정에서 변화하여, 공해를 발생시키는 기업이 오염에 따른 피해를 복구하고 피해자에게 보상을 해주는 책임을 져야한다는 점이 강조되었다. 출처 : 위키백과.

380) 오염자 부담의 원칙은 오염방지 및 제거를 위한 비용, 즉 현실적으로 발생한 환경침해로 인한 손해에 대한 배상책임을 그 원인자에게 부담시키는데 그치는 것이 아니라 이를 넘어서 자기의 행위로 인하여 야기된 환경위해를 의무에 합당하게 방지하고 감소시키거나 제거하기 위하여 지불해야할 비용의 부담을 원인자에게 부담시켜야 한다는 원칙이다. 오염자 부담의 원칙은 사전배려의 원칙을 전제로 하여야 한다. 왜냐하면 오염자 부담의 원칙은 사업자가 환경오염에 책임을 지기만 하면 얼마든지 환경을 오염할 수 있다는 의미는 아니기 때문이다. 박경철, “환경법의 근본이념과 기본원칙”, 「강원법학」 제22권, 강원대학교 비교법학연구소(2006), 89-91쪽.

381) 북해에서의 석유시추로 인해 석유유출 오염방지를 목적으로 BONN협약이 1969년 체결되었다. 이 협약에 따라 북해의 해역에서 어느 한 체약국의 연안 또는 관련된 이익에 대하여 중대한 위협이 될 만한 유류 유출사고가 있거나 그 피해를 알았을 때에는 지체 없이 다른 체약국에 통보하여야 하며, 연안국은 오염의 위협성에 관하여 조사하여야 한다. 또한, 당사국은 오염을 제거하기 위하여 도움을 요청할 수 있으며 이때 요청받은 당사국은 최선의 노력을 다하여야 한다. BONN Agreement 제5조-제7조.

382) 1960년대 이후 폐기물의 해양 덩펍문제를 해결하기 위한 필요성이 국제사회에서 인식되게 되었고, Stella Maris호가 650톤의 염화탄산수소를 북해에서 처리하기 위하여 로테르담 항구를 떠났으나, 노르웨이 등

그럼에도 불구하고, 해양환경의 보존과 보호관점에서 국제해사기구의 존재로 인해 해양오염의 방지에 있어 선박기인 오염원 관리에 많은 초점이 모아지고 있는 것은 분명하다. 선박은 다른 운송수단에 비해 단위 운송량 기준으로 볼 때 에너지효율적인 운송수단이나, 선박기인 온실가스 감축을 위해 전세계적으로 통일된 에너지효율설계지수를 만들어 2013년부터 시행하고 있으며, 2015년 이후로는 매 5년마다 규제 정도를 강화하고 있다. 다만, 연안으로부터 발생하는 온실가스량에 대한 통일된 기준을 찾을 수 없음을 고려 할 때 타 해양오염원에 대한 관리수단의 발전이 제한된 상태에서 선박기인 대기오염에 대한 방지수단이 도입되고 고도화되는 것은 비용대비 편익측면의 면밀한 검토를 요구한다.

또한, 대기오염에 대한 배출통제구역 지정 또는 추가적인 환경규제 도입에 따른 선사의 부담이 대부분 화주 및 고객에게 부담금 형태로 전가될 수 밖에 없는 현실적인 상황을 고려한다면 생존에 필요한 절대적 기준보다 적은 수입으로 살아가는 국가의 국민들에게는 매우 큰 부담으로 작용할 것임에 따라 이러한 국가들의 참여를 확보하기는 어려울 것으로 전망된다. 현재까지 IMO내의 대기오염물질 배출통제구역으로 지정된 지역은 대부분 이미 경제적 안정을 누리며 특별해역 지정에 필요한 까다로운 기준에 대한 광대한 자료를 축적하고 있는 선진국 위주로 선정된 사례³⁸³⁾가 이를 반증한다³⁸⁴⁾.

또한, 지나친 선박에의 규제는 운송수단 전환을 통해 규제를 받지 않는 타 운송수단으로의 전환 가능성을 내포하고 있으므로 항시 해양오염원 전체의 관점에

타국의 반대로 덤핑하지 못하고 그대로 귀항한 사건으로 인해 유해한 물질의 덤핑으로 인한 해양오염을 규제하기 위하여 오슬로 덤핑협약을 1972년 채택하였다. 이 협약은 해양국은 인간의 건강에 위험을 가져 오고, 생물자원 및 해양생물에게 해를 끼치고, 쾌적함을 해치거나 혹은 해양에 대한 그 밖의 정당한 이용을 방해하는 물질에 의한 해양오염을 방지하기 위하여 가능한 모든 조치를 취하기로 하였다. Convention for the prevention of marine pollution by dumping from ships and aircrafts. Article 1; P. Hayward, "Environmental Protection : Regional Approaches" , *Marine Policy*, Vol.8(1984), p.184.

- 383) 황산화물관련 배출통제구역 : 북미, 미국령 캐리비안해, 발틱해, 북해. 질소산화물관련 배출통제구역 : 북미, 미국령 캐리비안해, 발틱해, 북해. 단, 발틱해 및 북해 내 질소산화물관련 배출통제구역은 2021년 1월 1일 이후 건조되는 선박에 한해 적용된다.
- 384) 세계보건기구는 전세계 인구 중 90% 이상이 오염된 공기를 마시고 있으며, 매년 7백만명의 인구가 이로 인해 사망하고 있는 것으로 밝혔다. 다만, 고수입을 나타내는 국가 특히, 유럽, 아메리카, 태평양 서안지역에서는 오염정도가 낮다고 밝혔다. <http://www.who.int/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action>.(2018년 6월 3일 검색)

서 해양환경보호 및 보존의 수단이 검토되어야 할 것이다.

그러므로 해양환경의 보존과 보호에 있어 다양한 오염원을 그 기여율에 비례하여 관리할 수 있는 통합적인 관리시스템 구축이 필요한 것으로 보여진다. 국제적인 차원에서는 IMO만의 선박기인 오염원 중심의 논의구조를 벗어나 유엔환경프로그램 등의 국제기구 또는 외교회의를 통해 보다 적극적인 오염원 관리가 필요한 것으로 보인다³⁸⁵⁾.

특별히 해양오염원의 77%를 차지하는 육상기인오염원을 보다 적극적으로 관리하기 위해서는, 연안국의 조치와 규제방식에 대해 모든 결정을 개별국가에 위임하고 있는 현재의 유엔해양법협약 내용 개정이 필요하다³⁸⁶⁾. 유엔해양법협약 제12장에서 해양환경의 보호 및 보존을 위해 선박을 대상으로 요구하고 있는 조항 대비, 수적으로나 내용적으로 부족한 육상기인오염원에 대해 기존 이행협정 또는 공해어업협정의 사례를 참고하여 추가적인 이행협정을 마련하여 보다 심도있는 논의가 필요해 보인다.

이행협정이 심해저가 인류공동의 유산이라는 원칙은 유지하였으나 실질적으로 유엔해양법협약의 내용을 변경하는 수준으로 마련되었고, 공해어업협정은 유엔해양법협약의 원활한 이행을 목적으로 마련되었음을 고려할 때, 육상기인오염원에 대해 추가적인 이행협정을 마련한다면 유엔해양법협약 11장에 대한 이행협정의 성질을 반영하는 것이 필요할 것으로 사료된다. 육상기인오염원에 대한 근본적인 접근태도의 변화가 필요하기 때문이다.

385) 최근의 해양플라스틱에 관한 IMO 해양환경보호위원회 논의 내용은 많은 시사점을 내포하고 있다. 해양플라스틱의 감소를 위해 IMO는 제72차 해양환경보호위원회('18년 4월 9일-13일)에서 논의를 시작하기로 하였고, 제73차 해양환경보호위원회('18년 10월 22일-26일)에서 이를 위한 활동계획을 수립하였다. 일반 상선의 경우 플라스틱의 해상투기가 이미 금지되어있으므로, 현재 선박기인 해양플라스틱의 주요 발생기인은 어선의 폐어구임을 식별하였다. 물론 일반 상선에서 사용하는 세제의 미세플라스틱이 포함된 중수(Grey water)와 해상에서 유실된 컨테이너박스를 그 규제 대상으로 식별하였으나, 작업반에서는 폐어구와 관련 어선에 대한 실질적인 문제를 담당하고 있는 식량농업기구에서 해양플라스틱 문제에 대해 논의해야 한다는 의견이 많이 제시되었다. 이와 같이 해양환경의 보호와 보존의 문제에 있어 타 기구와의 협업은 필수적인 요건이다.

386) 물론 유엔환경프로그램은 1995년 육상기인활동으로부터 해양환경을 보호활동에 관한 세계적 프로그램(Global Programme Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activities, 이하 'GPA' 라 한다)을 마련하고, 9가지의 육상기인오염원에 대한 관리를 추진하고 있다. 그러나 프로그램의 실행에 있어 강행성이 없고, 9가지의 육상기인오염원의 관리정도가 종류마다 다르게 나타나고 심지어 일부 오염원은 오히려 악화되었다는 평가도 존재한다. The State of the Marine Environment, United Nations Environment Programme, 2006, p. i .

육상기인오염원에 대한 추가적인 이행협정은 유엔차원에서 검토될 수 있도록 하여야 할 것이며, 그 내용과 수용방법에 대해서는 11장에 대한 이행협정의 기술 방식을 고려할 필요가 있다. 이를 통해 해양환경 보호 및 보존을 위한 육상기인 오염원 배출국가의 근본적인 대응방식에 대한 초석을 만들 수 있을 것으로 예상된다³⁸⁷⁾.

2. 특별해역내 보호조치

유엔해양법협약의 채택에 앞서 영해를 넘어서는 해역에서 연안국이 해양환경의 보호와 관련하여 취할 수 있었던 조치가 현저하게 유해한 결과를 가져올 것이 합리적으로 예측되는 해양사고나 이와 관련된 결과로 기름에 의한 해양오염 또는 그 위협으로부터 생기는 자국의 연안 또는 관계이익에 대한 중대하고도 급박한 위협을 방지, 경감 또는 제거하기 위해 공해상에서 필요한 조치만을 취할 수 있게 된 것³⁸⁸⁾은 연안국의 관할권에 있어 획기적인 조치라고 볼 수 있다³⁸⁹⁾.

연안국은 관할권 하의 해저활동, 투기 및 선박기인 해양오염에 대한 관할권을 행사한다³⁹⁰⁾. 먼저, 연안국은 영해 및 대륙붕 등 자국의 관할권 아래에 있는 해저활동으로부터 발생하는 해양환경의 오염 및 이곳에 건설된 인공섬, 설비 및 구조물로부터 발생하는 해양환경의 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 법령을 제정할 수 있으며, 이러한 법령과 조치는 국제규칙, 기준 및 권고관행과 절차보다 강력한 조치를 취할 수 있다.

또한, 투기와 관련하여 영해, 배타적 경제수역 및 대륙붕상의 투기는 연안국의 명시적인 사전승인이 없이는 시행할 수 없다. 또한 연안국의 법령과 조치는 이러한 오염을 방지, 경감 및 통제하는데 있어서 세계적 규칙 및 기준보다 강력한 조치를 취할 수 있다. 선박기인 해양오염방지, 경감 및 통제를 위해 연안국은 권한

387) 물론 육상기인오염원에 대해 이행협정을 마련한다는 것 또한 쉬운일이 아니며, 세부내용을 수용함에 있어 각국마다 형편에 따라 어려움이 예상된다. 그러나 해양오염에 있어 가장 기여도가 높은 육상기인오염원에 대해 유엔해양법협약이 실효성 높은 법적근거를 부여하지 않는다면 해양환경의 보호 및 보존이 어렵다는 판단이다.

388) INTERVENTION협약 제1조 제1항.

389) Churchill, R. R. & Lowe, A. V., *op. cit.*, p.133.

390) Donald R Rothwell, *op. cit.*, p.92.

있는 국제기구나 일반 외교회의를 통하여 확립된 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준에 합치하고 또한 이에 대하여 효력을 부여하는 법령을 제정할 수 있다³⁹¹⁾.

그러나 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 선박에 의한 해양환경오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 수립된 규칙이나 기준이 특별한 상황에 대처하기 부적당하고 연안국이 자국의 배타적 경제수역 중 명확히 지정된 특정수역이 그 수역의 이용, 그 자원의 보호 및 교통상의 특수성과 그 수역의 해양학적·생태학적 조건과 관련하여 인정된 기술적 이유에 비추어 선박으로부터의 오염을 방지하기 위한 특별강제조치를 채택할 필요가 있는 수역이라고 믿을 만한 합리적인 근거가 있는 경우, 연안국은 권한있는 국제기구를 통하여 모든 관계국과 적절히 협의한 후, 그 국제기구에 수역을 통보하고 이를 뒷받침하는 과학기술적인 증거와 필요한 수용시설에 관한 정보를 제출할 수 있다.

연안국이 선박기인 해양오염의 방지, 경감 및 규제를 위하여 특정해역에 대한 법령을 추가로 채택하고자 하는 경우, 전술한 정보를 제출함과 동시에 이를 국제기구에 통보하여야 하나, 추가법령은 배출 또는 항행상의 관행과 관련될 수 있으나, 외국선박에 대하여 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준 이외에 설계, 구조, 인원배치 또는 장비에 관한 기준을 준수하도록 요구하는 것은 금지된다.

MARPOL의정서는 부속서 제6장에 각종 대기오염물질 관리를 위해 배출통제구역 설정에 관한 기준 및 배출조건을 마련하였으나 배출통제구역 지정으로 인한 선박사고의 위험이 더욱 높아졌음을 주의하여야 한다. 배출통제구역 내 운항 시 사용하는 저유황유는 필연적으로 운활성분이 부족하며, 점도가 낮아 펌프 등에서 연료유의 누유문제, 압력형성 문제가 대두되고 있다. 또한 연료교환 시 연료간의 온도차이로 온도쇼크 현상이 발생할 수 있는 문제가 제기되기도 한다³⁹²⁾³⁹³⁾. 2014년부터 연안 24해리내에서 0.1% m/m이하 저유황유 사용을 요구한 캘리포니아주에서는 7월까지 93건의 선박 추진력 손실사고가 발생하였으며, 이 가운데 15건이 연료유 교환에 따른 과실에 의해 발생하였음을 주목할 필요가 있다³⁹⁴⁾.

391) 유엔해양법협약 제210조 제5항, 제6항, 제211조 제5항.

392) <http://www.seatrade-maritime.com/news/americas/low-sulphur-fuel-switching-and-loss-of-propulsion.html>. (2018년 7월 1일 검색)

393) <https://www.skuld.com/topics/ship/fuel/paraffin-wax-in-ultra-low-sulphur-gas-oil>. (2018년 7월 2일 검색)

394) <https://www.skuld.com/topics/ship/fuel/thermal-shock-and-fuel-change-over-procedures>. (2018년 7월 2일 검색)

2020년 1월 1일부 배출통제구역을 제외한 전 해역에서 모든 선박³⁹⁵⁾이 0.5% m/m이하 저유황유를 사용하여야 한다는 IMO 해양환경보호위원회 결정사항에도 불구하고 저유황유 사용에 따른 안전상의 문제는 지속적으로 제기되고 있다. 개별 연료유공급업체가 전통적인 연료유 성상이 아닌, 제각기 다른 성상의 연료유를 개발하여 판매한다는 계획임에도 불구하고 이에 대한 국제표준이 미비하고 이에 대한 국제해사기구 차원의 논의가 지지부진하다. 기존 MARPOL의정서 부속서 제VI장 제14조의 0.5% m/m 사용시기에 관한 검토조항(제8항)이 주로 저유황유의 공급가능성에 초점을 맞춰 제시되었고³⁹⁶⁾ 사용시기에 관한 연구보고서 또한 공급가능성에 초점을 맞춰 작성되었는데 이는 입법적 불비로 판단된다. 선박을 대상으로 한 해양환경의 보호와 보존조치에 있어 안전문제가 전혀 별개의 내용이 아님을 고려할 때, IMO내 해사안전위원회와 해양환경보호위원회의 상호 유기적인 협조가 필요하다.

질소산화물은 연소중 발생하는 열에 의해 질소와 산소의 반응이 일어나 질소산화물이 발생하며, 질소산화물은 연소온도와 압력에 영향을 직접적으로 받는다. 질소산화물은 미세먼지를 발생시키고, 오존농도를 증가시키며, 부영양화와 대기의 산성화를 일으켜 인체의 건강에 유해한 것으로 연구되고 있다³⁹⁷⁾. 이러한 질소산화물 배출량을 배출통제구역에서는 80% 이상 줄여야만 하는데 질소산화물이 포함되어 있지 않는 비화석연료를 사용하거나³⁹⁸⁾ 대안으로 연소실 온도를 낮추는 방법인 배기가스재순환 방식과 촉매를 이용한 선택적촉매저감방식을 사용하는 방식이 있다. 이러한 기술의 개발현황 및 성숙도에 대해서는 이미 IMO 제66차 해양환경보호위원회 회의에서 다루어졌으며³⁹⁹⁾, 그 결과 배출통제구역 지역의 채

395) MARPOL의정서 부속서 제VI장의 당사국에 등록되지 않은 선박임에도 결과적으로 모든 국제항행선박에 적용될 수 밖에 없는 이유는 73 MARPOL협약 제5조 제4항에 따라 비당사국의 선박이 유리한 대우를 받지 아니하도록 하기 위하여 필요한 경우 당사국은 동 선박에 대하여 이 협약상의 제요건을 적용하도록 요구하고 있기 때문이다. 즉, 항만국통제 제도를 통해 비 당사국 선박에도 당사국의 요건이 동일하게 적용되므로, 항만국 통제는 협약이행에 있어 중요한 제도라 할 수 있다.

396) 물론 기타이슈도 검토하도록 되어 있었지만, 중요하게 고려되지는 못한 것으로 판단된다.

397) MEPC 70/5/1, Proposal to designate the Baltic Sea as a emission control area for nitrogen oxides, International Maritime Organization, p.3.

398) 비화석연료의 경우 그 적용사례가 매우 적으므로 본 논의 대상에서 제외한다.

399) MEPC 66/6, Comments to the approval at MEPC 65 of amendments to the effective date of the NOx Tier III standards, International Maritime Organization, 2014. MEPC 66/6/14, Comments on document MEPC 66/6/6, which itself provides comments to the technical questions raised in

택일 기준으로 Tier III 요건을 시행하기로 만장일치로 결정하였다.

그러나 이러한 질소산화물을 처리함에 있어 특별한 장비의 구축이 필요한 경우 연안국이 선박기인 오염의 방지, 경감 및 규제를 위하여 특정해역에 대한 법령을 추가로 채택하고자 하는 경우 이러한 추가법령은 배출 또는 항행상의 관행과 관련될 수 있으나, 외국선박에 대하여 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준 이외에 설계, 구조, 인원배치 또는 장비에 관한 기준을 준수하도록 요구하지 않아야 한다는 유엔해양법협약 제211조항과의 충돌가능성에 대해 추가적인 검토가 필요해 보인다.

이러한 기술이 일반적으로 수락될 만큼 기술적 완성도가 확인되지 않았고, 해당 장치들이 선박의 건조단계에서 설치되지 않는 경우 근본적으로 배출통제구역을 항해할 수 있는 자유를 차단할 수 있기 때문이다. 즉, 황산화물에 대한 배출통제구역은 어떠한 선박이라도 연료만 변경한다면 항시 통항가능하지만 질소산화물에 대한 배출통제구역은 선박의 건조년도에 따라 적용여부가 결정되고, 장치의 설치여부에 따라 통항여부가 결정되므로 질소산화물에 대한 배출통제구역 통항조건은 선박의 항해가능구역을 제한하는 효과가 나타난다.

특별해역내 운항선박에 대한 특별조치관련 문제점에 대해 유엔해양법협약의 채택 당시 고려된 내용은 확인되지 않는다. 그리고 현재까지 지정된 3군데 질소산화물에 관한 배출통제구역의 지정관련 해양환경보호위원회의 협의과정에서 장비설치 필요성과 자유로운 항해권의 충돌 문제는 지적되지 않았다.

그러나 질소산화물의 처리장치 설치문제는 선박의 건조년도와 통항지역 및 운송계약 조건에 따라 달라지고, 미래의 자유로운 항해권을 제한할 수 있으므로 이 문제에 대한 국제사회의 명확한 합의가 필요한 것으로 사료된다⁴⁰⁰⁾.

document MEPC 65/4/27, International Maritime Organization, 2014. MEPC 66/INF.4 Information about the application status of Tier III compliant technologies, International Maritime Organization, 2014.

400) 질소산화물의 Tier III 처리장비의 합법성에 대해 다수의 자료를 확인하였으나, 확인하지 못하였다. 해당문제는 IMO의 해양환경보호위원회에서 다루지는 주제이며 해당장비의 기술적 적합성은 기 검토된 바 있으나, 특별해역내 특별조치로서 법률적 시각에서 검토된 자료를 확인하지 못하였다. 그 이유는 신조선을 기준으로 설치되는 장비이므로 신조 당시에 검토하고 설치한다면 문제는 없기 때문이다. 그럼에도 불구하고 이에 대한 논란이 존재하는 것은 2016년 이후 용골거치되는 선박 가운데 질소산화물에 대한 배출통제구역을 운항하지 않을 목적으로 질소산화물 Tier II 기준에 맞춰 건조되는 선박이 불가피 배출통제구역을 기항하거나 운항필요성이 제기될 경우

제2절 유엔해양법협약에 대한 IMO의 과제와 역할

I. 입법적 과제와 IMO의 역할

1. 이행규범 제정

유엔해양법협약은 노예수송금지, 해적선 및 해적항공기의 나포, 마약이나 향정신성물질의 불법거래, 공해로부터의 무허가방송, 임검권⁴⁰¹⁾ 및 해양사고에 의한 오염을 방지하기 위한 조치⁴⁰²⁾를 취함에 있어서는 기국차원의 배타적 관할권을 배제하고 사안에 따라 모든 국가의 관할권을 인정하여 사안의 중요성을 인식하고 있다.

이와 같은 중요성에도 불구하고 개별사안에 대해서는 이를 실행할 수 있는 실정법적 근거가 부족함이 드러내고 있다. 마약이나 향정신성물질의 불법거래와 관련하여, 1965년 국제해상교통간소화협약⁴⁰³⁾이 1990년에 개정되었으나 당사국의 항만에서만 관할권한이 유효하다. IMO는 제20차 총회에서 국제해상운송에 종사하는 선박의 마약, 향정신성물질 및 화학물질의 밀수방지 및 억제를 위한 지침서를 개정⁴⁰⁴⁾하였으나 여전히 강행성은 부족한 실정이다.

해적퇴치와 관련하여 유엔해양법협약 제101조는 민간선박 또는 민간항공기의 승무원이나 승객이 사적 목적으로 공해상의 다른 선박이나 항공기 또는 그 선박이나 항공기내의 사람이나 재산이나 국가관할권에 속하지 아니하는 곳에 있는 선박·항공기·사람이나 재산에 대해 범하는 불법적 폭력행위, 억류 또는 약탈행

자유로운 통항권에 대해 불이익이 존재함에도 이에 대한 IMO차원의 법률적 입장 정리가 없었기 때문이다.

401) 유엔해양법협약 제99조, 제105조, 제108조, 제109조, 제110조.

402) 노예수송금지, 해적선·해적항공기의 나포, 마약이나 향정신성물질의 불법거래, 공해로부터의 무허가방송 및 임검권을 모든 국가에 부여한 것과 달리 해난사고에 의한 오염방지 조치권한은 연안국에 부여되고 있다.

403) Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 채택 1965년 4월 9일, 발효 1967년 3월 5일.

404) Resolution MSC.228(82), Revised guidelines for the prevention and suppression of the smuggling of drugs, psychotropic substances and precursor chemicals on ships engaged in international maritime traffic, International Maritime Organization, 2006.

위라고 정의함으로써, 해적행위의 지리학적 적용범위가 축소되어 있다. IMO는 해적에 대한 정보수집 및 국제사회의 인식제고를 위하여 1983년 이후 결의서 및 지침서 등을 채택하여 왔으며⁴⁰⁵⁾, 해적행위에 대한 각국의 입법을 돕기 위하여 관련법에 포함되어야 할 사항을 식별하여 회람하기도 하였다⁴⁰⁶⁾. 그리고 1992년 SUA협약을 통해 해적행위 등의 불법행위를 처벌할 수 있는 구역을 확대하고 불법적으로 그리고 고의적인 불법행위⁴⁰⁷⁾를 한 경우 협약상의 범죄로 구성하여 해적과 테러리스트를 구분하지 않고 처벌하겠다고⁴⁰⁸⁾는 의지를 드러냈다. 또한 2005년 선박 자체를 테러행위의 수단으로 삼거나 대량살상무기가 테러행위에 사용되는 것을 차단하고 범죄혐의가 있는 선박에 대한 승선 및 검색권을 부여하기 위하여 의정서를 채택하였다.

<표 6> SUA협약 및 의정서의 발효조건과 가입현황⁴⁰⁹⁾

협약명	발효일	협약 발효 조건		가입 현황	
		가입국	상선톤수(%)	가입국	상선톤수(%)
SUA1988	1992년 3월 1일	15	-	166	95.18
SUA PROT 1988	1992년 3월 1일	3	-	156	94.90
SUA 2005	2010년 7월 28일	12	-	45	40.72
SUA PROT 2005	2010년 7월 28일	3	-	39	39.91

405) Resolution A.543(13), Measures to prevent act of piracy and armed robbery against ships. Resolution, International Maritime Organization, 1983. Resolution A.738(18) Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ship, International Maritime Organization, 1993. Resolution A.923(22) Measures to prevent the registration of phantom ships, International Maritime Organization, 2001; Resolution A.979(24) Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia, International Maritime Organization, 2005; MSC.1/Circ.1333 Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, International Maritime Organization, 2009; MSC.1/Circ.1334 Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, International Maritime Organization, 2009.

406) Circular letter No.3180, Concerning information and guidance on elements of international law relating to piracy, International Maritime Organization, 2011.

407) SUA협약 제3조 제1항.

408) 권한용, 전게서, 904쪽.

409) 2018년 10월 10일 기준.

SUA협약에 많은 국가가 가입하였지만, 해적행위 및 해상강도 행위가 주로 개도국 등의 연안에서 많이 발생한다는 점을 고려할 때 소말리아 등 개도국이 주권침해 등의 우려로 가입하지 않음으로써⁴¹⁰⁾ 해당 협약이 해적행위 또는 해상강도 행위가 발생할 수 있는 비당사국 선박에 적용되지 못한다는 문제점은 조속히 개선되어야 할 것이다.

공해에서 국제규정을 위배하여 일반대중의 수신을 목적으로 공해상의 선박이나 시설로부터 음성무선방송이나 텔레비전 방송을 송신하는 무허가방송과 관련하여 유엔해양법협약 제109조는 관할권을 가진 국가⁴¹¹⁾가 무허가방송에 종사하는 사람이나 선박을 공해에서 체포하거나 나포하고 방송기기를 압수할 수 있도록 하였으며, 모든 국가는 공해로부터 무허가방송을 진압하는데 협력하도록 요구하고 있다.

이와 관련, IMO에서 관련 협약 및 지침서 등의 개발이력은 발견되지 않고 있고, 개별 국가차원에서는 다른 국제기구를 통한 협력 및 국내법 제정을 통해 공해에서의 무허가 방송을 규제하는 노력을 확인할 수 있다. 가령, 영국의 경우 1960대 대중문화의 발달에 따른 다양한 방송에 대한 대중의 욕구에 따라 영해이원에서 무허가로 방송⁴¹²⁾하는 선박이 존재하였으나, 1965년 영토이원 기지국에서의 방송송출 방지를 위한 유럽합의서⁴¹³⁾에 따라 자국내 해양방송금지법⁴¹⁴⁾을 제정⁴¹⁵⁾함으로써⁴¹⁶⁾ 공해에서의 대중문화와 관련한 무허가방송을 퇴출시킬 수 있었다⁴¹⁷⁾.

410) Bates, Sam. "International steps to counter maritime terrorism", *Asia-Pacific Defense Reporter*, Vol.29 No.7(2003), pp.16-17.

411) 선박의 기국, 시설의 등록국, 종사자의 국적국, 송신이 수신될 수 있는 국가, 허가된 무선통신이 방해받는 국가.

412) 소위 해적방송이라 불렸다.

413) European Agreement for the Prevention of Broadcasts transmitted from Stations outside National Territories, 채택 1965년 1월 22일.

414) Marine, &c., Broadcasting(Offences) Act 1967, 공포 1967년 7월 14일, 발효 1967년 8월 14일.

415) 영국은 이원론적 국가로서 조약이 의회의 입법, 사법부의 결정 등을 통하여 국내법으로 채택되어야 국내법 질서의 일부를 형성할 수 있는 국가이다. 도경옥, "입법조치를 통한 조약의 이행", 「국제법학회논총」 제59권 제2호, 대한국제법학회(2014), 38-40쪽.

416) 1990년 개정을 통해 국무장관으로부터 권한을 부여받은 자, 경찰공무원, 여왕 폐하의 군대, 세관 공무원 등이 무허가방송 의심선박에 승선하여 권한을 집행할 수 있게 되었다. Schedule 16, Section 42 of the Broadcasting Act(1990).

417) 그러나 이는 인터넷 등 통신기술의 발달로 무허가방송국이 육지로 이동한 것으로 사료되며, 현

공해에서의 무허가방송에 대한 금지요구는 1958년 제네바협약 채택시에는 검토되지 않았으며, 1960년대 대중문화 발달에 따라 제3차 유엔해양법회의가 개최될 시 논의안건으로 제시된 만큼 그 목적과 유엔해양법협약의 조치규정간에는 합목적성이 확보된 것으로 파악된다. 그러나 시대상의 변화에 따라 공해에서의 무허가방송의 목적이 대중문화가 아닌 해양안보 등 전혀 새로운 문제와 관련하여 문제화될 경우, IMO를 중심으로한 이행협약, 지침서 등의 마련 필요성은 제기될 것으로 사료된다.

2. 이행규범 개정

지속적으로 진화되는 산업혁명⁴¹⁸⁾으로 급격한 기술변화 및 산업구조 변화 가운데 국제해사협약의 적절성에 대한 검토 또한 불가피한 것으로 사료된다. 이미 많은 기업체에서 선박을 대상으로 이러한 인터넷, 빅데이터, 플랫폼 기술 등을 활용한 자율운항선박 또는 신개념 선박도입을 구상하고 있기 때문이다⁴¹⁹⁾.

선박에 선원이 존재하여야 한다는 기존의 당연한 의식은 IMO가 선박의 물적안전 뿐만 아니라 인적안전을 위해 당연한 노력을 해온 근간이었다⁴²⁰⁾. 또한 이러한 인식은 유엔해양법협약상 해상안전확보 및 해양환경 보호를 위한 감항성 확보⁴²¹⁾에 대한 그간 국내외 법률상 요건으로도 유사하게 식별되어 왔다.

즉, 상법상 감항능력 주의의무를 다하기 위하여 선박의 운송인은 선박이 안전하게 항해할 수 있고, 필요한 선원의 승선, 선박의장과 필요품의 보급 및 감항능력에 관하여 주의를 다하여야 함을 명시⁴²²⁾하고 있으며, COLREG협약은 선박간의 충돌방지를 위하여 선박간의 항법 등을 명시하고 있으나 규칙의 이행을 태만히 한 결과 또는 선원의 상무로서 통상적인 업무수행 상이나 특수한 사정에 의

제도 많은 무허가방송이 존재하는 것으로 파악된다.https://en.wikipedia.org/wiki/Pirate_radio_in_the_United_Kingdom (2018년 9월 28일 검색)

418) 2016년 세계경제포럼에서 주최하는 다보스포럼 이후 4차 산업혁명은 전세계적인 화두가 되었다.

419) <http://monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=19371> (2018년 7월 2일 검색)

420) SOLAS협약은 선체구조, 통신설비, 하역설비 등의 내용을 포함하고 있지만 근본적으로는 해상에서의 인명 안전을 촉진하기 위하여 도입되었다.

421) 유엔해양법협약 제94조 제3항 기국의 의무, 제219조 오염방지를 위한 선박감항성 관련조치.

422) 상법 제794조 감항능력 주의의무.

하여 필요로 하는 주의를 태만히 함으로써 발생한 결과에 대하여 어떠한 선박, 선박소유자, 선장 또는 해원의 책임을 면제하여 주지 아니함⁴²³⁾으로써 해상운송에 있어 선박뿐만 아니라 선원의 중요성 및 일정수 이상의 승무원 승선⁴²⁴⁾은 당연한 것으로 인식되어 왔다.

그러므로 기존 국제해사협약 체계에서는 지능정보사회로의 전환에 따라 자율운항선박 등 신개념 선박 도입⁴²⁵⁾과 관련 어려움이 예상된다. 물론 이에 대한 대안으로 별도의 코드 신설 등이 제시되고 있으나⁴²⁶⁾, 일각에서는 기술개발의 속도와 비교했을 때 기존 협약의 내용을 수정하고 보완하는 것이 더욱 어려워 기술혁신을 도모하려는 이해관계자의 의지를 꺾을 수 있음을 경고하고 있다⁴²⁷⁾.

이에 맞춰 IMO도 대응하는 모습이 확인되고 있다⁴²⁸⁾. IMO는 제117차 이사회에서 2018년부터 2023년까지 시행할 전략방향의 하나(SD 2)로서 신기술과 법규체계를 통합시키는 것을 추가하였다⁴²⁹⁾. 물론 이에 따라 상급조치계획 등을 수립하여야 하겠으나, 근본적으로는 현재 승무원의 승선을 전제로 작성된 협약, 정기적인 기간에 따라 검사하도록 되어있는 협약 등의 근본적인 구조 변경이 불가피하다는 문제점이 식별된다⁴³⁰⁾. 이는 이미 다른 산업분야에서도 제기되고 있는 문제로

423) 국제해상충돌방지협약 제2조 책임.

424) A27/Res.1047, Principles of minimum safe manning, International Maritime Organization, 2011.

425) <http://news.nationalpost.com/news/world/two-norwegian-firms-are-building-the-worlds-first-self-driving-electric-container-ship>; <https://www.wsj.com/articles/ship-operators-explore-autonomous-sailing-1472635800>. (2018년 4월 23일 검색)

426) 최정환·이상일, “상업용 무인선박의 법적 쟁점사항에 관한 연구”, 「해사법연구」 제28권 제3호, 해사법학회(2016), 318쪽.

427) <http://splash247.com/autonomous-ship-regulation-will-prove-far-tricky-developing-required-technology/> (2018년 4월 23일 검색)

428) IMO는 자율운항선박에 관한 동향 및 대응을 위해 해사안전국 주도하에 기구내 다양한 부서를 아우르는 업무추진조직을 구성하고 이에 대응하고 있다. 자율운항선박으로 인해 국제해사협약의 근본적인 변화가 예상됨에 따라 이는 긍정적인 조치로 평가된다. MSC 99/WP.1, Draft report of the Maritime Safety Committee on its ninety-ninth session, International Maritime Organization, 2018, p.34.

429) C117/WP.3, Report of the working group on the development of a new strategic framework, International Maritime Organization, 2016, Annex, p.3. C 117/D, Summary of divisions, International Maritime Organization, 2016, p.4.

430) IMO 이사회의 계획에 따라 개별 위원회별로 자율운항선박에 대처하기 위한 법률적 검토 계획이 마련되고 있다. 해사안전위원회(MSC)는 2017년 제98차 회의에서 2018년-2019년 검토할 의제로서 자율운항선박을 결정하고 2018년 제99차 회의에서 자율운항선박의 도입에 따른 기존 협약에의 영향을 식별하고자 자율운항선박에 대한 정의를 4단계로 구분하고, 검토해야할 협약(COLREG

서 규제개혁에 대한 요구와 궤를 같이 한다는 의미이다⁴³¹).

이와 관련하여 최근 각광받고 있는 자율주행 자동차에 대한 법제개선관련 사례를 참고하고자 한다. 우리나라 자동차관리법 제2조 1의3에서 자율주행 자동차는 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차를 말한다. 이는 미국 여러 주에서도 비슷한 의미로 정의하고 있다. 즉, 자율주행 기술이 탑재된 자동차를 의미한다.

도로교통에 관한 협약⁴³² 제8조 제1항에 따르면, 모든 이동중인 자동차는 운전자가 있어야 한다고 규정하고 있다. 자동차 또한 선박과 같이 항상 사람이 존재하는 것을 전제로 하여 제정되었음을 확인할 수 있다. 그러나 2014년 협약을 통하여 운전자의 통제가능성을 전제로 부분적으로 자율주행을 허용하고 있는데, 특히 추가된 협약 제8조 제6조에서 차량의 운행방법에 영향을 주는 시스템이 앞서 언급된 설계, 장착 및 이용의 조건과 합치하지 않지만, 해당 시스템이 운전자에 의해 제어되거나 전원을 단절시킬 수 있는 경우 해당 시스템은 본 협약에 합치하는 것으로 간주하고 있다고 규정하고 있다. 국제협약의 개정을 통하여 자

1972, CSC 1972, LL 1966, LL PROT 1988, SAR 1979, SOLAS 1974, SOLAS AGR 1996, SOLAS PROT 1988, SPACE STP 1973, STCW 1978, STCW-F 1995, STP 1971, TONNAGE 1969)을 식별하였다. 또한, 법률위원회는 2018년 개최된 제105차 회의에서 2022년까지 자율운항선박에 대해 검토하기로 결정하였다. 이와는 별도로 국제해법회(Comite Maritime International)은 2015년부터 국제작업반을 수립하고 주요 8개의 협약(SOLAS, MARPOL, COLREG, STCW, FAL, SAR, SUA, SALVAGE)과 자율운항선박간의 저축문제를 검토하고 있다. 이러한 움직임을 고려할 때 IMO 내 해양환경보호위원회 또한 MARPOL 협약 의정서에 따른 해양환경의 보호 및 보존에 관한 선장의 책임과 권한 문제 등에서 자유롭지 못하므로 자율운항선박에 대한 협약 검토를 준비할 필요가 있다. MSC 99/WP.1, Draft report of the Maritime Safety Committee on its ninety-ninth session, International Maritime Organization, 2018, pp.25-40; MSC 98/WP.1/Add.1, Draft report of the Maritime Safety Committee on its ninety-eighth session, International Maritime Organization, 2017, pp.25-27; MSC 99/WP.1/Add.1, Draft report of the Maritime Safety Committee on its ninety-ninth session, International Maritime Organization, 2018, pp.8-9; MSC 99/WP.9, Regulatory scoping exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships(MASS), International Maritime Organization, 2018, Annex 1, pp.1-5; MSC 99/INF.8, Regulatory scoping exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships(MASS), International Maritime Organization, 2018, pp.3; LEG 105/WP.1, Draft report of the Legal Committee on the work of its 105th session, International Maritime Organization 2018, pp.25.

431) “한국, 규제 개혁 없이는 4차 산업혁명 어렵다” [http://www.bikorea.net/news/articleView.html?idxno=1676](http://www.bikorea.net/news/articleView.html?idxno=1676;).; “4차 산업혁명 핵심은 네거티브규제...정부, 인프라만 집중하라” <http://news.mk.co.kr/newsRead.php?year=2017&no=82380>.; ‘4차원 규제’가 4차 산업혁명 봉쇄 “<http://www.futurekorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=31944>”(2018년 4월 25일 검색)

432) Convention on Road Traffic. 채택 1968년 11월 8일, 발효 1977년 5월 21일.

을주행 자동차에 대한 국제적 사용가능성을 부분적으로라도 높이는 중요한 계기가 된 것은 사실이나 완전 자율주행 자동차를 포함하는 개념은 아니라는 점을 고려할 필요가 있다.

국제사회 흐름에 따라 각국은 자율주행 자동차에 대한 법제를 보완하기 위한 로드맵을 구상하고 법제를 정비하고 있다. 그 내용은 크게 시험운행, 도로운행 및 사고책임(형사, 민사)에 대한 사항을 구분할 수 있는데, 기존 법률정비관련 연구에서 지적되고 있는 것은 자율주행 자동차에 대한 법률을 제정함에 있어 기존 법령 개정으로 충족여부 또는 특별법 제정 필요성인데, 그 기준은 기술적 성숙도와 자율운행 실현 시점이다. 또한, 사고책임에 대하여 무과실 책임주의에 기반하여 기존 운전자에게 책임을 배분하던 방식에서 벗어나는 원칙의 변화가 필요하다고 지적하고 있다⁴³³⁾.

이러한 연구결과를 고려할 때, 국제해사기구에서 자율운항선박 등 신개념 선박의 도입에 따라 이러한 선박을 국제해사협약에 수용하기 위해서는 로드맵 구상과 함께 기술적 성숙도 및 이용가능성 등을 기준으로 하여 기존 협약을 개정하는 방식의 편익과 새로운 코드 등의 창설에 대한 편익을 고려하여 방향성을 논의할 필요가 있다. 또한, 사고책임에 대해서는 신개념 선박 이용에 따른 책임의 원칙, 범위, 보상 등을 검토할만한 기존 국제해사협약⁴³⁴⁾이 부재한 상황이므로 신규 국제책임협약을 논의할 필요가 있어 보인다⁴³⁵⁾.

433) 이상길, “자율주행자동차 산업활성화를 위한 규제 개혁 이슈”, 「ICT SPOT ISSUE」 S18-06, 정보통신기술진흥센터, 30-32쪽.

434) IMO는 기존 민사책임에 관하여 다음과 같은 협약을 마련하였다. CLC협약, FC협약, LLM협약, HNS협약, BUNKERS협약, Wreck Removal협약, 핵물질의 해상운송면에서의 민사책임에 관한 협약(Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material. 채택 1971년 12월 17일, 발효 1975년 7월 15일), 승객 및 수화물의 해상운송에 관한 아테네 협약(Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea. 채택 1974년 12월 13일, 발효 1987년 4월 28일, 이하 ‘PAL협약’ 이라 한다) 등이 있다.

435) IMO는 책임에 관하여 기존 민사책임에 관한 협약만을 마련하여 왔다. 그러나 IMO가 형사책임에 대한 국제협약을 마련할 권한이 금지되어 있는 것은 아님에 따라 마련할 수도 있다고 판단되나, 필요성에 대해서는 회원국의 검토가 필요해 보인다.

II. 집행적 과제와 IMO의 역할

1. 진정한 연계 실현

국제사회는 국적의 부여에 있어 진정한 연계의 필요성에 대해 인식하여 왔고, Ship Registration협약을 통해서선 선박과 기국간의 진정한 연계를 강화하고자 노력하여 왔다. 그러므로 선박에 대한 안전보장과 해양환경보호에 있어 고도의 실제적 기준을 채택하고 촉진해야 할 IMO는 진정한 연계 문제에 대해 고민하고 이를 잠재적인 과제로 인식해야 할 당위성을 가지고 있다.

국제사회의 자금으로 운영되는 IMO는 기본적으로 강제적 분담금과 자발적 기여금으로 재정을 확충하며, 많은 국제기구 사례에서 강제분담금이 재정의 대다수를 차지하는데, 부과방식은 균등분담, 선택적 납부 또는 사정에 기초한 할당의 원칙 중 대부분 사정에 기초한 할당의 원칙에 따라 부여되곤 한다⁴³⁶⁾. 즉, 일정한 기준에 따라 회원국별로 차등적으로 부과되는 것이다. IMO는 사정에 의한 강제적 분담금과 정부 또는 기관에 의한 자발적 기여금 및 상업적 활동 등을 통한 수익 등으로 재정을 마련한다.

<표 7> IMO 수입현황

구분	2014(£) ⁴³⁷⁾	2015(£) ⁴³⁸⁾	2016(£) ⁴³⁹⁾	2017(£) ⁴⁴⁰⁾
강제 분담금	30,116,000 (63.0%)	30,112,047 (61.9%)	30,116,000 (62.8%)	30,131,469 (60.7%)
자발적 기여금	4,753,099 (9.9%)	5,705,346 (11.7%)	4,127,997 (8.6%)	5,561,729 (11.2%)
상업활동	12,638,241 (26.4%)	12,519,904 (25.7%)	13,446,932 (28.0%)	13,733,842 (27.7%)
기타	297,489 (0.6%)	280,296 (0.6%)	285,788 (0.6%)	236,517 (0.4%)
합계	47,804,829 (100%)	48,627,593 (100%)	47,976,717 (100%)	49,663,517 (100%)

436) 한희원, 전계서, 136쪽, 146쪽.

437) SG's statement and financial statements financial period ended 31 December 2014, International Maritime Organization, 2014, p.24.

이중 IMO의 회원국을 대상으로 한 재정확보는 주로 자발적 기여금과 강제적인 분담금의 형식으로 실행되는 것으로 사료된다.

<표 8> 자발적 기여금 납부 상위기관 및 국가

구분	2014년(£) ⁴⁴¹⁾	2015년(£) ⁴⁴²⁾	2016년(£) ⁴⁴³⁾	2017년(£) ⁴⁴⁴⁾
영국	318,717 (6.7%)	1,107,000 (19.4%)	-	-
국제연합개발프로그램	782,305 (16.5%)	989,924 (17.4%)	552,029 (13.4%)	111,750 (2.0%)
노르웨이	175,815 (3.7%)	870,491 (15.3%)	92,664 (2.2%)	818,611 (14.7%)
캐나다	426,073 (9.0%)	547,605 (9.6%)	-	-
대한민국	525,524 (11.1%)	524,525 (9.2%)	1,916,129 (46.4%)	1,788,300 (32.2%)
국제연합환경프로그램	558,968 (11.8%)	402,014 (7.0%)	851,432 (20.6%)	652,764 (11.7%)
미국	217,081 (4.6%)	267,000 (4.7%)	267,049 (6.5%)	251,225 (4.5%)
유럽연합	172,974 (3.6%)	238,296 (4.2%)	-	957,072 (17.2%)
중국	-	202,550 (3.5%)	-	244,510 (4.4%)
독일	216,711 (4.6%)	168,022 (2.9%)	158,383 (3.8%)	-
일본	684,261 (14.4%)	-	108,922 (2.6%)	239,658 (4.3%)
네덜란드	-	-	63,019 (1.5%)	111,490 (2.0%)
말레이시아	-	-	27,605 (0.7%)	172,200 (3.1%)
합계	7,078,429 (85.8%)	5,317,427 (93.2%)	4,071,732 (98.5%)	5,347,580 (96.1%)

438) C116/5(b), RESOURCE MANAGEMENT(b) Accounts and audit: accounts for the financial period 2015 and transfers within the 2016 budget, International Maritime Organization, 2016, Annex, p.27.

439) Financial Statements 2016, International Maritime Organization, 2016, p.21.

440) Financial report and audited financial statements for the year ended 31 December 2017, International Maritime Organization, 2017, p.22.

441) SG's statement and financial statements financial period ended 31 December 2014, *op. cit.*, p.61.

442) C116/5(b), *op. cit.*, Annex, p.64.

〈표 9〉 상선톤수에 따른 강제 분담금 납부 상위국가

구분	2014년(£) ⁴⁴⁵⁾	2015년(£) ⁴⁴⁶⁾	2016년(£) ⁴⁴⁷⁾	2017년(£) ⁴⁴⁸⁾
파나마	5,446,013 (18.1%)	5,219,605 (17.33%)	4,946,299 (16.42%)	4,896,058 (16.26%)
라이베리아	3,137,437 (10.4%)	3,005,150 (9.98%)	2,927,118 (9.72%)	2,943,744 (9.77%)
마셜 아일랜드	2,158,871 (7.2%)	2,412,117 (8.01%)	2,637,037 (8.76%)	2,803,537 (9.31%)
싱가포르	1,619,536 (5.4%)	1,826,551 (6.06%)	1,830,483 (6.08%)	1,829,757 (6.07%)
영국	1,375,094 (4.6%)	1,291,733 (4.29%)	1,225,857 (4.07%)	1,237,591 (4.11%)
바하마	1,321,276 (4.4%)	1,310,682 (4.35%)	1,285,989 (4.27%)	1,322,304 (4.39%)
중국	1,190,820 (4.0%)	1,198,241 (3.98%)	1,164,853 (3.87%)	1,236,270 (4.10%)
말타	1,146,725 (3.8%)	1,285,852 (4.27%)	1,317,000 (4.37%)	1,482,972 (4.92%)
그리스	1,037,957 (3.5%)	1,019,406 (3.38%)	977,777 (3.25%)	942,964 (3.13%)
일본	993,208 (3.3%)	1,022,500 (3.39%)	1,024,338 (3.40%)	-
미국	-	-	-	831,412 (2.76%)
합계	19,426,937 (64.7%)	19,591,837 (65.04%)	19,336,751 (64.21%)	19,526,609 (64.82%)

자발적 기여금은 프로젝트에 따른 일시적 분담이라는 측면에서 영향력 또한 일시적인 것으로 평가되며, 전체 예산에 있어 약 10% 정도에 머무는 것으로 보인다. 강제 분담금은 IMO 전체 예산에 있어 약 60% 이상을 차지하고 있으므로 액수뿐만 아니라 지속성 측면에서 영향력을 가질 것으로 보여진다. 이러한 강제 분담금에서 편의치적국으로 분류되는 국가가 분담하는 예산은 최소 약 44% 이상

443) Financial Statements 2016, *op. cit.*, p.57.

444) Financial report and audited financial statements for the year ended 31 December 2017, *op. cit.*, p.54

445) SG's statement and financial statements financial period ended 31 December 2014, *op. cit.*, p.61.

446) C 116/5(b), *op. cit.*, Annex, p.63.

447) Financial Statements 2016, *op. cit.*, p.57.

448) Financial report and audited financial statements for the year ended 31 December 2017, *op. cit.*, p.54

이며 일정한 수준을 유지하고 있는 것으로 보인다.

다만, IMO의 예산 대비 주요 편의치적국의 분담금 규모를 고려하더라도, 편의치적국이 IMO내에서 영향력을 더 많이 행사한다는 명시적인 증거는 아직 발견되지 않고 있다. 특히, 의사결정에 있어 일국에 한개의 의사권 만을 인정하는 의사결정 구조 속에서 모든 국가는 동등한 발언의 기회 및 참여권을 가지고 있다.

그러나 IMO가 제정한 많은 협약의 발효조건으로서 참여국가 뿐만 아니라 이들 국가가 차지하는 상선톤수 등을 필요로 함에 따라 많은 상선톤수를 보유하고 있는 편의치적국의 중요성은 더할 나위가 없다. 특히 상선톤수에 따라 결정되는 분담금의 규모에 따라 이들 국가는 잠재적인 영향력을 가지고 있다고 볼 수 있다. 이는 유네스코기구⁴⁴⁹⁾ 사례를 통해서도 확인할 수 있다. 유네스코에서 가장 많은 분담금을 부담하고 있던 미국은 팔레스타인을 회원국으로 인정하는 어떤 국제기구에도 분담금을 납입하지 않는다는 자국원칙에 따라 유네스코가 팔레스타인을 2011년 가입시키기로 승인한 이후 분담금을 내지 않고 있으며, 미국 다음으로 많은 분담금을 내고 있던 일본은 2015년 중국과 한국 등이 일본의 침략역사⁴⁵⁰⁾와 관련한 자료를 세계기록문화유산으로 등재하도록 신청하자 분담금 지급을 지연한 바 있다⁴⁵¹⁾.

그러므로 분담금 규모 등에 따른 편의치적국의 IMO내에서의 중요성은 암묵적으로라도 존재할 것으로 사료된다. 특히, 많은 경우 현실적 상황을 고려하기 위해 IMO 회의시 선주단체 등 비정부기관의 참여가 필수적인데, 이러한 선주중심의 비정부기관이 회의시 제시한 의견이 편의치적국의 의견과 유사했던 다양한 사례⁴⁵²⁾는 이를 지원하는 증거로 고려할 수 있다.

1955년 국제법위원회의 초안에는 진정한 연계의 객관적 기준을 명시하고 있었으나 최종안에서는 이러한 기준을 제공하는 것이 실질적이지 못하는 이유로 삭

449) 교육, 과학, 문화 등 지적 활동분야에서의 국제협력을 촉진함으로써 세계평화와 인류 발전을 증진시키기 위해 만들어진 유엔전문기구이다.

450) 난징대학살, 위안부 등이 대표적이다.

451) [https://www.unesco.or.kr/news_center/sub_01_view.asp?articleid=4136&cate=\(2018년 9월 3일 검색\)](https://www.unesco.or.kr/news_center/sub_01_view.asp?articleid=4136&cate=(2018년 9월 3일 검색)).

452) BWV협약의 경우 발효를 앞두고 평형수처리장치 설치와 관련한 제D-2조 시행을 연기하기 위한 발의를 라이베리아가 하였고, 이를 선주단체가 지지한 바 있다. 또한, 2016년 MARPOL 부속서 6 장 14규칙에 따른 0.5% m/m 이하 저유황유 사용시기 결정과 관련하여, 개도국과 선진국으로 프레임속에 찬반토론이 진행되었으며, 선주단체 NGO 및 편의치적국은 개도국과 같은 입장에서 2025년 시행을 주장한 바 있다.

제되어 진정한 연계가 무엇인지 여부가 불명확하고, 선박과 국가간의 진정한 연계가 없음으로 인해 발생하는 결과가 무엇인지 불확실하였다⁴⁵³). 1982년 유엔해양법협약 제91조에서 국가와 선박간의 진정한 연계가 필요함을 명시함으로써 편의치적국에 대한 부정적인 입장을 견지한 바 있으나, 현실적으로 편의치적선은 증가하고 있으며, 이들에 대한 IMO내 영향력은 무시할 수 없는 수준이다. 즉, 유엔해양법협약의 진정한 연계에 대한 선언적 요구는 IMO의 현실적 상황을 고려할 때 이행하기 어려운 과제로 존재하고 있다.

IMO 내의 많은 정책수립에 있어 주로 선진국이 정책을 입안하고 있으며 특히, 온실가스 감축정책 등 논란이 불가피한 사안에 대해 각국의 입장차이는 불가피할 것으로 전망되며, 편의치적국을 비롯한 개도국의 반발 또한 예상할 수 있는 바이다. 해운이라는 상업적 목표를 달성함에 있어 해양환경보존 및 보호라는 목표 달성을 위해서는 각국의 이해관계 조정이 필수적인 것으로 사료된다.

그러므로 IMO의 물리적 중립상태를 조성하기 위한 여건의 조성이 필요하다면, IMO의 예산확보 방법부터 새로운 전환이 필요해 보인다. 국제민간항공기구⁴⁵⁴)의 사례와 같이 각국의 경제규모를 고려할 수 있는 요소를 강제부담금에 삼입하는 방안을 이사회에서 검토하는 것이 그 대안이 될 수 있을 것이다.

2. 협약비준 지원

(1) 국제해사협약의 일반적 수락지위 확보

IMO가 제정한 규칙 및 기준이 유엔해양법협약의 기준에 부합하기 위해서는 일반적으로 수락여부를 확인할 필요가 있다. 일반적으로 수락된 국제규칙 및(또는) 기준의 정확한 정의는 유엔해양법협약 제정당시 설명되지 않았으나, 국제규칙과 기준을 개별 국내법에 우선하는 법적 지위를 부여하기 위한 목적으로 사용되고 있으며⁴⁵⁵), 실무상 각국 선박의 항행규칙 등의 차이로 인한 불필요한 위험을 방

453) Churchill, R. R. & Lowe, A. V., *op. cit.*, p.180.

454) 국제민간항공기구의 주요재원은 경제규모 및 항공 수송능력에 따라 결정되는 회원국의 부담금으로 충당한다. http://overseas.mofa.go.kr/ca-montreal-ko/wpge/m_4414/contents.do.(2018년 9월 28일 검색)

지하기 위한 목적 또한 포함되어 있다⁴⁵⁶⁾. 그러나 국제규칙과 기준이 일반적으로 수락되었음을 확인함에 있어서는 각 국가의 일관된 실행이 필요하다. 다만 국제사법재판소 규정 제38조 제1항에서 정의되고 있는 법으로 수락된 일반관행의 증거로서의 관습법을 의미하고 있는 것은 아니며, 법적으로 구속력있는 협약 등을 의미하는 것 또한 아니다⁴⁵⁷⁾.

IMO가 제정한 협약 중 이미 많은 협약이 가입국 숫자 뿐만 아니라 적용받는 상선톤수 측면에서 일반적으로 수락된 국제규칙 및(또는) 기준으로 인정받고 있는 것으로 보인다. 특히, SOLAS협약은 164개국이 가입하고, 적용받는 선박의 상선톤수는 99.18%에 도달하였으며, 선박으로부터 오염방지에 관한 국제협약 의정서는 이미 157개국이 가입하였고, 적용받는 선박의 상선톤수 또한 99.15%에 달하는 대표적인 협약으로서 당연히 일반적으로 수락된 국제규칙 및(또는) 기준으로 이해할 수 있다⁴⁵⁸⁾⁴⁵⁹⁾.

또한 협약이 발효조건을 만족하면 되는 것으로 주장되기도 하는데, 여기에는 반대의견이 존재한다. 각 협약마다 발효조건이 상이하고, 소수 국가의 주장이 타

455) Committee on coastal state jurisdiction relating to marine pollution final report, International Law Association, 2000, p.32.

456) A/CN.4/SER.A/1950, Yearbook of the International Law Commission, Vol. I, 1950, p.194.

457) Committee on coastal state jurisdiction relating to marine pollution final report, *op. cit.*, pp.35-38.

458) Committee on coastal state jurisdiction relating to marine pollution final report, *op. cit.*, p.39.

459) 해양환경보호관련, 해양환경의 보존 및 보호를 위해 각국은 개별적으로 또는 적절한 경우 공동으로, 자국이 가지고 있는 실제적인 최선의 수단을 사용하여 또한 자국의 능력에 따라 모든 오염원으로부터 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하는 데 필요한 이 협약과 부합하는 모든 조치를 취하고, 또한 이와 관련한 자국의 정책을 조화시키도록 노력하여야 한다. 또한, 각국은 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 선박에 의한 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 국제적 규칙과 기준을 수립하여야 한다. 이에 따라 자국기를 게양한 선박에 대한 행정적, 기술적, 사회적 사항에 관하여 관할권을 행사하는 기국은 자국 선박으로 인한 해양환경 오염 방지, 경감 및 통제를 위해 법령을 제정하며, 이러한 법령은 권한있는 국제기구나 일반 외교회의를 통하여 수립되어 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준(Generally accepted international rules and standards)과 적어도 동등한 효력을 가져야 한다. 이와는 달리 연안국은 환경보전과 연안국 환경오염의 방지, 경감 및 통제를 위하여 법령을 제정할 수 있으나, 이러한 법령은 일반적으로 수락된 국제규칙이나 기준(Generally accepted international rules or standards)에 따르는 것이 아닌 한 외국선박의 설계, 구조, 인원배치 도는 장비에 대하여 적용하지 못한다. 즉, 해양환경보호에 있어 각국이 제정할 수 있는 법령의 기준은 일반적으로 수락된 국제규칙이나 기준이어야 하나, 기국은 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준보다 높은 수준의 법령을 제정할 수 있으나, 연안국은 일반적으로 수락된 국제규칙이나 기준을 상한선으로 두고 법령을 제정할 수 있는 것으로 보인다.

국의 이익을 침해할 수 있으며, IMO가 제정하는 것이 협약뿐만 아니라 법적 구속력이 없는 결의서 등도 있기 때문이다.

그러므로 일반적으로 인정된다는 개념을 관습국제법의 개념에서 찾기도 한다. 이는 Scotia호 판례⁴⁶⁰)에서도 찾아볼 수 있는데, Rules of Reference와 관습국제법을 창설하는 것이 상호 유사하기 때문이다. 특히 IMO의 총의방식은 관습국제법의 창설에 있어 아주 중요한 사항이기도 하다. 그러나 단순히 총의방식보다 각국의 실행여부를 통해 일반적으로 인정됨을 확인할 수 있을 것이다⁴⁶¹). 이는 해양오염에 관한 연안국의 관할권을 연구한 국제법위원회의 연구결과와도 유사하다⁴⁶²).

각국의 실행여부를 일일이 확인할 수 없으므로 유엔총회에서 다수의 해상협약을 수용할 것을 권고하고 있는 것 또한 국제해사협약이 일반적으로 인정될 수 있는 근거가 되기도 한다. 즉, 어선의 안전에 관한 토레몰리노스 협약의 1993년 의정서⁴⁶³(이하 SFV의정서)의 이행을 위한 2012년 Cape Town 협정서⁴⁶⁴)의 비준 또는 가입을 요청하거나⁴⁶⁵), SUA협약 및 대륙붕에 위치한 고정식 플랫폼의 안전에 관한 SUA협약 2005년 의정서의 가입을 요청⁴⁶⁶)하기도 하였다. 그러나 국제해사협약 중에서도 일부는 대다수의 국가의 지지를 받기도 하지만 그렇지 못한 협약도 많이 있으며 그 현황은 다음과 같다.

460) 1863년 영국은 해상충돌방지규칙을 제정하였고, 이듬해 미국 또한 실질적으로 이와 동일한 규칙을 채용하였으며, 이어 주요 해양국이 그 예를 따르고 있었다. 1871년 공해상에서 새로운 해상충돌방지규칙을 적용하지 않았던 미국선박 버크셔호와 이를 오인한 스코티아호간에 충돌사고가 발생하였다. 버크셔호는 스코티아호의 과실을 이유로 손해배상청구를 하였으나, 미국 연방대법원은 주요 해양국가가 동일내용을 담은 국내법 제정을 통하여 새로운 국제 관습법이 성립되었음을 인정하였으며, 피고에게 패소판결을 내렸다.

461) James Harrison, *op cit.*, pp.171-175.

462) Committee on coastal state jurisdiction relating to marine pollution final report, *op cit.*, p.35.

463) Torremolinos Protocol of 1993 Relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessel, 채택 1993년 4월 2일, 미발효 상태.

464) Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 Relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 채택 2012년 10월 11일, 미발효 상태.

465) A/RES/69/245, Oceans and the law of the sea Resolution, United Nations, 2015, p.20.

466) A/RES/69/245, *op cit.*, p.23.

<표 10> 주요 국제해사협약 발효조건과 가입현황⁴⁶⁷⁾

협약(의정서)	발효일	협약 발효조건		가입현황	
		가입국	상선톤수(%)	가입국	상선톤수(%)
IMO(IMCO)	1958년 3월 17일	21	1백만GT	174	97.34
AFS 2001 ⁴⁶⁸⁾	2008년 9월 17일	25	25	81	94.31
BUNKERS 2001	2008년 11월 21일	18	1백만 GT	90	92.26
BWM 2004	2017년 9월 8일	30	35	77	77.17
COLREG 1972	1977년 7월 15일	15	65	159	99.17
MARPOL1973/1978	1983년 10월 2일	15	50	157	99.15
MARPOL ANNEX III	1992년 7월 1일	15	50	148	98.57
MARPOL ANNEX IV	2003년 9월 27일	15	50	142	96.31
MARPOL ANNEX V	1988년 12월 31일	15	50	153	98.73
MARPOL ANNEX VI	2005년 5월 19일	15	50	91	96.62
SOLAS1974	1980년 5월 25일	25	40	164	99.18
SOLAS PROT 1978	1981년 5월 1일	15	50	121	97.97
SOLAS PROT 1988	2000년 2월 3일	15	50	115	97.58
SOLAS AGR 1996	1997년 4월 1일	스웨덴정부가 사무총장에게 통보한 후 12개월 후 또는 5개국 이상이 가입한 날		12	5.64
SFV PROT 1993	-	15개국 가입 및 전장 4미터 이상 14000척 등록		17	17.51
CAPETOWN AGREEMENT 2012	-	22개국 가입 및 공해에서 조업하는 전장 24미터 이상 3600척 등록		10	4.97
STCW 1978	1984년 4월 28일	25	50	164	99.18
TONNAGE 1969 ⁴⁶⁹⁾	1982년 7월 18일	25	65	157	99.08
CLC 1969	1975년 6월 19일	8개국 가입 및 이중 5개국의 각각 유조선 1백만GT 이상		34	2.93

467) 검색일 2018년 10월 10일.

CLC PROT 1976	1981년 4월 8일	8개국 가입 및 이중 5개국의 각각 유조선 1백만 GT 이상		53	62.25
CLC PROT 1992	1996년 5월 30일	10개국 가입 및 이중 4개국이 각각 유조선 1백만 GT 이상		137	97.74
FUND 1971	1978년 10월 16일	8개국 가입 및 전년도에 7억 5천만톤 이상의 대상 기름 수급 정보를 사무총장에게 제공한 경우		14	2.15
FUND PROT 1976	1994년 11월 22일	8개국 가입 및 전년도에 7억 5천만톤 이상의 대상 기름 수급 정보를 사무총장에게 제공한 경우		31	52.96
FUND PROT 1992	1996년 5월 30일	8개국 가입 및 전년도에 4억 5천만톤 이상의 대상 기름 수급 정보를 사무총장에게 제공한 경우		115	94.76
FUND PROT 2003	2005년 3월 3일	8개국 가입 및 전년도에 4억 5천만톤 이상의 대상 기름 수급 정보를 사무총장에게 제공한 경우		32	17.50
HNS 1996	-	12개국 이상 가입 .이중 2백만톤 이상의 선박 등록된 4개국 이상 포함. 또한 4천만톤 이상의 대상 화물 정보를 사무총장에게 제공시		14	13.84
HNS PROT 2010	-	12개국 이상 가입. 이중 2백만톤 이상의 선박 등록된 4개국 이상 포함. 또한 4천만톤 이상의 대상 화물 정보를 사무총장에게 제공시		4	3.41
Load Line 1966	1968년 7월 21일	15개국 가입 및 이중 7개국은 각1백만 GT 이상		162	99.17
Load Line PROT 1988	2000년 2월 3일	15	50	108	97.14
CSC 1972 ⁴⁷⁰⁾	1977년 9월 6일	10	-	84	65.77
FAL 1965	1967년 3월 5일	10	-	120	94.36
INTERVENTION 1969	1975년 5월 6일	15	-	89	75.06

INTERVENTION PROT 1973	1983년 3월 30일	15	-	57	54.63
LLM 1976	1986년 12월 1일	12	-	54	56.61
LLM PROT1996	2004년 5월 13일	10	-	56	61.83
Wreck Removal 2007	2015년 4월 14일	10	-	41	72.43
NUCLEAR 1971 ⁴⁷¹⁾	1975년 7월 15일	5	-	17	17.86
OPRC 1990 ⁴⁷²⁾	1995년 5월 13일	15	-	112	76.44
OPRC/HNS 2000	2007년 6월 14일	15	-	39	51.10
PAL 1974	1987년 4월 28일	10	-	25	32.29
PAL PROT 1976	1989년 4월 30일	10	-	17	32.03
PAL PROT 1990	-	10	-	3	0.20
PAL PROT 2002	2014년 4월 23일	10	-	28	44.53
SALVAGE 1989 ⁴⁷³⁾	1996년 7월 14일	15	-	70	53.47
SAR 1979	1985년 6월 22일	15	-	111	80.48
STCW-F 1995	2012년 9월 29일	15	-	25	5.91
Dumping 1972	1975년 8월 30일	15	-	87	59.37
Dumping PROT 1996	2006년 3월 24일	26개국 이상 가입 및 그 중 72년 협약가입국이 최소 15개국이상		50	40.13
HongKong	-	15개국 가입. 상선톤수 40%이상 및 지난 10년간 비준국의 최대 재활용된 선복량의 합계가 비준국 전체 선복량의 3% 이상		6	20.32
IMSO C 1976 ⁴⁷⁴⁾	1979년 7월 16일	초기투자비용의 95% 이상을 부담하는 국가의 가입		104	96.13
STP 1971 ⁴⁷⁵⁾	1974년 1월 2일	3개국 가입. 그 중 2개 국은 특별무역에 종사 선박 등록		18	24.17
SPACE STP 1973 ⁴⁷⁶⁾	1977년 6월 2일	3개국 가입. 그 중 2개 국은 특별무역에 종사 선박 등록		17	23.81

일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준과 적용가능한 국제규칙 및 기준 여부는 일부에서 적용가능한(applicable)이란 용어를 일반적으로 인정되는(generally accepted)이란 용어로 바꿔서 사용함을 주장하며 혼동되기도 하였지만, 적용가능한이란 용어는 주로 각국의 집행권한을 제한하는 용도로 유엔해양법협약에서 사용되어 특정규칙과 기준에 따라 특정된 권리와 의무가 각국에 수용되었을 때 사용되는 것으로 이해된다.

그러나 일부 협약의 경우 일반적으로 수락된 국제규칙 및(또는) 기준으로 인식하기에는 여전히 각국의 실행이 부족함을 확인할 수 있다. 예를 들어, BWM협약의 경우 각국의 실행이 상이하여 국제해운활동에 많은 지장을 줄 것으로 예상된다. BWM협약 채택 이후 IMO 내 논의과정을 살펴보면, 대부분 제D-2조에 따라 선박평형수 처리장치를 개발하고 승인하는 것에 집중되어 있었음을 확인할 수 있다. 그러나 선박평형수 처리장치를 선박에 장착함에 있어 협약 발효 이후 최장 5년간은 선박평형수를 교환해야 하는 선박이 상당하나, 선박평형수 교환관련 일부 국가의 요구사항이 상이함을 확인할 수 있다.

많은 환경관련 타 협약의 경우 유류유출 등 비상시를 대비하기 위한 목적으로 마련된 것과 달리, 선박평형수는 영구적으로 설치된 경우를 제외하고는 일상적인 선박운용상 항시 배출될 수 있어야 한다.⁴⁵

468) International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships(선박의 유해방오시스템 사용 규제에 관한 국제협약).채택 2001년 10월 5일.

469) International Convention on Tonnage Measurement of Ships(선박톤수 측정에 관한 국제협약), 채택 1969년 6월 23일.

470) International Convention for Safe Containers(안전한 컨테이너를 위한 국제협약), 채택 1972년 12월 2일.

471) Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material(핵물질 해상운송의 민사책임에 관한 협약), 채택 1971년 12월 17일.

472) International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation(유류오염대비, 대응 및 협력에 관한 국제협약), 채택 1990년 11월 30일.

473) International Convention on Salvage(해난구조에 관한 국제협약), 채택 1989년 4월 28일.

474) Convention on the International Mobile Satellite Organization(국제해사위성기구에 관한 협약), 채택 1976년 9월 3일.

475) Special Trade Passenger Ships Agreement(특수상용 여객선 협정), 채택 1971년 10월 6일.

476) Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships(특수상용여객선의 구역요건에 대한 의정서), 채택 1973년 7월 13일.

<표 11> 선박평형수 배출관련 일부국가 요구사항

국 가	내 용	비 고
아르헨티나	입항 전 15ppm농도로 평형수 탱크를 염소로 소독하도록 요구	Resolution 85-E/2017 ⁴⁷⁷⁾
중국	내수에서 평형수 배출 금지	Chinese MSA ⁴⁷⁸⁾
브라질	평형수 교환 후에만 배출 가능. 선박평형수처리장치 사용 불가	NORDAM 20 ⁴⁷⁹⁾

선박평형수의 배출로 인한 유해수중생물 및 병원균의 이동은 즉각적이며, 전 세계적으로 광범위하게 진행됨을 고려할 때, 각국의 상이한 선박평형수 배출규정은 선박운항에 혼란⁴⁸⁰⁾을 야기할 수 있음을 고려할 필요가 있다.

자발적 회원국감사제도 보고서는 회원국의 협약이행 문제점의 하나로 자국의 법령제정 미비를 꼽고,⁴⁸¹⁾ 이에 대한 개선의 필요성을 식별하고 있다.⁴⁸²⁾ 그러나 각국 법령이 상이한 문제는 이와는 전혀 다른 문제로서 BWM협약 당사국조차 협약의 이행방법에 대한 본질적인 의구심⁴⁸³⁾을 내포하고 있는 것으로 일견 사료된다.

그러므로 환경관리 수준을 높이고 각국의 통일된 이행을 도모하기 위해 IMO는

477) <http://www.westpandi.com/Publications/News/argentina-new-provisions-on-ballast-water-management-ballast-chlorination/>.(2018년 8월 2일)

478) <http://en.msa.gov.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=343&id=176>.(2018년 8월 2일)

479) https://exchange.dnv.com/Documentation/DNVExchange/Fleet/Downloads/Brazil_Ballast%20Water%20Management.pdf.(2018년 8월 2일)

480) BWM협약이 발효됨에 따라 선박평형수 관리계획서가 마련될 것이나, 선박평형수 처리장치는 2019년 9월 8일부터 5년 이내 대부분 설치되게 될 것이다. 선박평형수 처리장치가 설치된 선박의 선박평형수 관리계획서는 제D-2조에 의한 처리방식만을 기재할 가능성이 있으며, 이러한 선박이 언급된 국가에 기항할 때 제D-1조에 따른 교환방식이 선박평형수 관리계획서에 기재되어 있지 않은 경우 입항 전 평형수교환을 실행하기 어려운 상황이 발생할 수 있다.

481) III3/INF.29, Analysis of consolidated audit summary reports issued under the voluntary phase of the scheme, International Maritime Organization, 2016, Annex, p.5.

482) III3/INF.29, *op. cit.*, p.3

483) 미국 해안경비대가 IMO 승인제품이라도 추가적으로 독립된 기관에서 기국형식승인기준 G8 지침서보다 더욱 강화된 요건에 따라 승인된 선박평형수 처리장치를 신조선과 현존선에 적용하도록 요구하고 있는 것이 대표적인 사례이다. 또한, 신조선과 달리 현존선에 평형수처리장치를 설치하기 위해서는 선박의 개조공사가 불가피한데 막대한 비용과 함께 최소 6개월에 이르는 준비기간 그리고 장비의 고장사례 등을 고려해볼 때 미생물 개체가 적은 것으로 알려진 대양에서 선박평형수 교환을 하여 평형수를 배출하는 것을 금지시킨 것은 재고의 가치가 있다.

보다 과학적이고 명백한 근거에 의한 협약 및 관련 법적 수단을 마련하여야 할 것이다. 특히, 파리기후변화협정에 따라 기후변화에 적극 대응하기 위해 온실가스 감축정책을 도입함에 있어 각국의 첨예한 이해관계 대립이 예상⁴⁸⁴⁾됨에 따라, 개도국 등이 수용할 수 있는 근거 제시가 마련되어야만 컨센서스 방식의 의사결정이 가능할 것으로 전망된다.

기존의 IMO가 마련한 대부분의 협약이 컨센서스 방식으로 의결되었음에도 불구하고 각국이 통일된 실행을 하지 않는 경우 일반적으로 수락된 국제규칙 및(또는) 기준으로 인식하기 어려운 점을 고려한다면, 각국의 실행을 도모할 수 있는 체계적이고 과학적인 기반을 IMO가 마련하도록 하여야 할 것이다.

(2) 회원국 지원 확대

IMO는 참여회원국을 통해 협약 등 규칙을 제정하나 이에 대한 집행권한은 가지 못하고 있으며, 전통적으로 인정되어온 각국의 기국관할권을 통해 제정된 협약이 이행될 것을 기대한다.

제정협약의 궁극적인 효과는 모든 국가가 협약 당사국이 되며, 이를 광범위하고 효과적으로 이행하고 엄격하게 법령을 집행함과 동시에 IMO에 이러한 동정을 보고함으로써 효력을 발휘할 수 있음을 인식한 IMO는 기국의 협약이행을 돕기 위한 지침서를 마련하고 기국이 이를 이행함에 있어 겪는 어려움에 대해 지속적으로 해사안전위원회와 해양환경보호위원회가 분석을 수행하도록 결의하였다⁴⁸⁵⁾.

기국은 자국기를 게양한 선박에 대하여 행정적, 기술적 그리고 사회적 사항에 관하여 유효하게 자국의 관할권을 행사하고 통제하여야 한다⁴⁸⁶⁾. 또한 유엔해양법협약 제217조는 기국의 법령집행권한에 대하여 상세히 제시하고 있다. 기국은 가입한 협약을 국내적으로 효력을 발효시키기 위한 법률적 요구사항을 수립하여야 하며⁴⁸⁷⁾, 이러한 요구사항에 대해 법령을 집행하고 만약 정부를 대신하여 업

484) 선진국 주도의 NMFT(No More Favourable Treatment)와 개도국 주도의 CBDR(Common But Differentiated Responsibility) 원칙 간의 갈등 및 시장기반조치에 대한 거부감이 대표적이다.

485) Resolution A.847(20), Guidelines to assist flag states in the implementation of IMO instruments. International Maritime Organization, 1997, p.2.

486) 유엔해양법협약 제94조 제1항.

487) Resolution A.847(20), op. cit., pp.11-12. SOLAS협약, MARPOL의정서, Load Line 협약, STCW협약

무를 수행하는 기관이 있다면 이에 대해 권한을 부여하며 사고발생시 조사를 수행하는 것이 필요하다⁴⁸⁸⁾. 이러한 목표는 2000년대에 IMO가 수행해야 할 주요 업무 목표로 강조되기도 하였다⁴⁸⁹⁾.

IMO는 기국뿐만 아니라 연안국 및 항만국의 협약이행 여부를 평가하기 위한 자발적 회원국감사제도 도입을 제23차 총회에서 결의하고⁴⁹⁰⁾, 제24차 총회에서 자발적 회원국감사제도 시행을 위한 코드⁴⁹¹⁾와 감사제도 시행절차⁴⁹²⁾ 등을 결의하였다.

회원국감사제도는 회원국의 능력향상에 도움을 주며, 성과의 향상 또한 기대된다. 그리고 감사를 실행하며 확보하게 되는 평가자료는 적절한 협약 등을 실행하는데 도움을 주며, IMO의 전체 회원국에게 유익한 정보를 제공할 수 있는 장점이 있다⁴⁹³⁾. 다만, 회원국감사제도에 따라 감사를 수검하고 결과가 미흡하다고 하여 IMO가 해당국에 직접적으로 제재를 가할 수 있는 장치는 마련되어 있지 않다.

그러나 감사 결과가 미흡할 경우 해당 기국에 등록된 선박 용선을 기피하는 현상이 발생할 수 있고, 보험료의 상승, 항만국의 안전검사 강화 등 해운활동에 막대한 경제적 손실을 초래할 수 있으므로 회원국감사시 수검에 만전을 기할 필요가 있다⁴⁹⁴⁾. 이를 경제적으로 평가해보면 회원국 감사제도 수검을 위하여 다양한 비용이 발생하기도 하지만, 이로 인한 직간접적인 편익은 이러한 비용을 충분히 상쇄하고도 남을 만큼 산업분야에 편익효과가 큰 것으로 나타났다⁴⁹⁵⁾. 이를

을 국내법으로 수용하기 위한 법규 구조 양식을 제공하고 있다.

488) Resolution A.912(22), Self-assessment of flag state performance, International Maritime Organization, 2002, p.4.

489) Resolution A.900(21), Objectives of the Organizations in the 2000s, International Maritime Organization, 2000, p.2.

490) Resolution A.946(23), Voluntary IMO member state audit scheme, International Maritime Organization, 2004, p.2.

491) Resolution A.973(24), Code for the implementation of mandatory IMO instruments, International Maritime Organization, 2005.

492) Resolution A.974(24), Framework and procedures for the voluntary IMO member state audit scheme, International Maritime Organization, 2004.

493) Contribution of the International Maritime Organization(IMO) to the secretary-general's report on oceans and the law of the sea, United Nations, 2008, p.11.

494) <http://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=376&boardKey=10&articleKey=12568>.(2018년 5월 10일 검색)

고려하여 2013년까지 총 59개국과 2개의 준회원국 및 5개의 속국이 감사를 수검하였다.

IMO는 2009년 제26차 총회에서 이사회의 결정에 따라 회원국 감사제도를 강제화하기 위하여 회원국감사제도 이행코드를 협약에 수용하는 것에 동의하고 작업계획을 제시하였다⁴⁹⁶⁾. 그리고 2013년 제28차 총회에서 IMO 협약이행 코드⁴⁹⁷⁾(이하 ‘III코드’라 한다)를 채택하기에 이르렀다. 이와 함께 회원국감사제도에 관한 내용을 수용하기 위하여 주요 국제해사협약을 개정하였다.

<표 12> IMO 협약이행 코드채택에 따른 협약 개정사항

협약	결의서	비고
SOLAS 1974	Resolution MSC.366(93)	
MARPOL	Resolution MEPC.246(66)	부속서 제1-5장
	Resolution MEPC.247(66)	부속서 제6장
STCW 1978	Resolution MSC.373(93)	
	Resolution MSC.374(93)	STCW Code
Load Line 66	Resolution A.1083(28)	
Load Line PROT 1988	Resolution MSC.375(93)	
Tonnage 1969	Resolution A.1084(28)	
COLREG 1972	Resolution A.1085(28)	

III코드는 해상안전과 해양환경보호를 증진하고 강제협약의 이행을 돕기 위해 개발되었다. 물론 국가마다 가입한 협약의 범위에 있어 차이가 존재하므로 실행

495) 2006년 연구한 결과에 따르면, 회원국 감사제도를 위해 소요되는 비용항목은 컨설팅, 모의감사, 초기감사, 내부감사자 양성, 내부감사, 재감사 비용, 법령 제개정, 법령 영역, 조직개선, 교육훈련 등으로 약 12억원 가량의 비용이 발생할 것으로 추정하였으나, 이로 인한 직·간접적인 편익은 인명손실, 선체손실, 화물손실, 환경손실, 운항손실, 해난구조, 수색구조비 등의 감소, 해운업 및 조선선 경쟁력 하락 감소, 선박 억류율 증가 감소 등으로 인해 약 1900억원 가량 발생할 것으로 조사되었다. 전상엽·김영모, “IMO 회원국 감사제도(MAS) 시행에 따른 비용편익분석”, 「해양환경안전학회지」, Vol.12, No.3, 해양환경안전학회(2006), 208쪽.

496) Resolution A.1018(26), Further development of the voluntary IMO member state audit scheme, International Maritime Organization, 2010, p.2.

497) IMO Instruments Implementation Code(III Code), 채택 2013년 12월 4일, 발효 2016년 1월 1일.

상 차이가 존재할 수 밖에 없다. 지형적이거나 환경적인 여건으로 인해 일부 국가는 기국의 역할을 가장 두드러지게 나타내나, 또 다른 국가는 기국보다는 연안국이나 항만국 측면의 역할을 두드러지게 나타낼 수 있다. 그러나 III코드는 국가가 기국, 연안국 및 항만국으로서 국제의무와 책임을 다할 수 있도록 전체적인 전략을 개발하고 효과적으로 이행하고 있는지 파악하기 위한 감시제도를 마련하며, 지속적으로 성과가 개선될 수 있도록 할 것을 요구하고 있다⁴⁹⁸). 특히 IMO는 III코드하에서 각국이 기국, 연안국 및 항만국으로서 취해야할 대략적인 의무 목록을 제시하고 이를 따르도록 하였다⁴⁹⁹).

주목할 점은 IMO가 그간 마련해 온 국제해사협약이 기본적으로 기국관할권을 중심으로 항만국관할권을 일부 인정하고 있고, 연안국관할권에 대하여는 INTERVENTION협약 등을 제외하고는 연안국관할권을 찾아보기 어려운 실정이었다. INTERVENTION협약조차도 체결국은 현저하게 유해한 결과를 가져올 것으로 합리적으로 예측되는 해난이나 이와 관련된 해난의 결과로 기름에 의한 해양의 오염 또는 그 위협으로부터 생기는 자국의 연안 또는 관계이익에 대한 중대하고도 급박한 위험을 방지, 경감 또는 제거하기 위한 목적으로만 공해 상에서 필요한 조치를 취할 수 있도록 정하고 있다.

회원국 감사제도에서 개별국가를 연안국관할권의 수행주체로 평가하기 시작한 것은 결과적으로 유엔해양법협약상 연안국관할권을 수용함으로써 국제해사협약의 적용범위를 확대하는 결과를 가져오게 된다는 측면에서 국제해사협약의 획기적인 발전과 함께 회원국에 대한 국제기구의 관할권 강화측면에서 의미를 찾아볼 수 있다.

해양법의 법전화와 점진적인 발달이 정의와 평등권의 원칙에 따라 모든 국가간에 평화, 안전, 협력 및 우호관계의 강화에 기여하고 세계 모든 사람들의 경제적, 사회적 진보를 증진할 것으로 기대함에 따라 기존 관행, 관습법에 머물던 내용이 지속적으로 법전화되고 이를 자국내 법제화하는 것은 유엔해양법협약의 근본취지에도 부합하는 사항이다. 그러나 국제해운거래소가 매년 발간하는 기국에

498) Resolution A.1070(28), IMO Instruments Implementation Code(III Code), International Maritime Organization, 2013, p.4.

499) Resolution A.1077(28), 2013 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO instruments implementation code, International Maritime Organization, 2013.

관한 성과보고서에 따르면 국가별 성과에 있어 차이가 있음을 확인할 수 있다⁵⁰⁰⁾. 국제해운거래소는 항만국통제⁵⁰¹⁾, 주요협약 비준여부, 정부대행검사기관에 대한 관리실적, 선령, 기국보고서 및 IMO 주요회의 참석여부 등을 통해 매년 기국을 평가하고 있다. 물론 이러한 실적으로 기국을 정확하게 평가하기 어렵다는 평가가 존재하나, 국가별로 국제협약을 수용하고 이행함에 있어 차이가 존재한다는 것은 분명하다⁵⁰²⁾.

IMO는 회원국의 국제법규 준수를 위한 능력을 향상시키기 위해 노력하고 있다. IMO는 기술협력위원회를 통해 통합기술협력프로그램을 운영함으로써 기술적 지원 및 자원이 부족한 국가의 능력개발 및 향상을 도모하고 있다. 특히 지역적으로 부족한 부분에 대해 수요자 중심의 맞춤형 지원을 시행함으로써 개도국의 역량 향상에 큰 도움이 되고 있다⁵⁰³⁾.

제3절 소결

IMO는 유엔해양법협약이 침묵하고 있는 사안에 대해 Wreck Removal협약 사

500) Shipping Industry Flag State Performance Table 2016/2017, International Chamber of Shipping, 2017.

501) 여기에서는 파리양해각서, 도쿄양해각서 및 미국 해안경비대의 평가를 반영한다.

502) 대한민국은 18개 전 항목에서 긍정적인 평가를 받은 것과 달리, 콩고 공화국의 경우 긍정적인 항목이 4개에 불과하다.

503) 국가별 상황에 따라 적용할 수 있는 모델 해양법의 준비, 국가별 해사 주관청의 설립 및 업그레이드, 국가/지역/국제 해상 훈련 기관의 설립 및 업그레이드, 해사 당국의 지역 네트워크 지원, 지역 항구 통제 매커니즘 개발, 코트디부아르, 가나, 케냐, 필리핀에 지역 코디네이터 사무소를 설립하고 트리니다드 토바고에 카리브해 지역 해사 고문 임명, 국가 및 지역 차원의 정부 및 업계와 협력하여 해양 오염 준비 및 대응을 위한 국가 및 지역 우발 계획 및 관련 훈련 과정 개발, 해상 부문에서 고용된 여성을 위한 네트워크 또는 협회 설립 및 지원, 해상 안전/해양환경보호/해상 입법의 현대화 및 국제 해상 교통의 촉진을 위한 지역 전략 촉진, 세계적인 수색 및 구조 계획의 개발 및 운영위한 인력 교육에 대한 지원, 해양환경 보호관련 분야 활동을 위한 시범 현장 개발, IMO의 국제 해상 훈련 기관에서의 전문 해상 훈련 및 연구를 위한 펠로우십 제공, STCW협약의 이행지원 위한 훈련모델코스 프로그램 개발, 아프리카에 5개의 해상구조조정센터(MRCC) 설립, 서인도양과 아덴만에 대한 해적 행위 및 무장 강도에 관한 행동 강령 채택, 기술 협력을 위한 파르너십 협약의 개발 및 강화, 통합기술협력프로그램(ITCP)과 밀레니엄개발목표(MDG)간의 연계수립으로 밀레니엄개발목표 달성, 개발 도상국의 선박기인 온실가스감축관련 국제 규정준수를 돕기 위한 인적 및 제도적 역량 구축, 지역 및 국가 선박평형수 관리전략개발, 비협약 선박에 대한 안전규정 개발 등이 있다. <http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/ITCP/Pages/Achievements.aspx>.(2018년 5월 15일 검색)

례를 통해 IMO는 새로운 국제법을 창설하였고, Polar코드 사례를 통해 특성상 각국마다 제각각일 수밖에 없는 각국 규정을 통일시킬 수 있는 기반으로 작용함으로써 해양법의 발전을 도모하였다는데 큰 의의가 있다. 특히, Wreck Removal협약 사례를 통해 연안국관할권이 확대되며, Polar코드 등을 제정함과 함께 이를 주요협약에 개정을 통해 삽입함으로써 법적 구속력을 확보하고 연안국의 능력향상을 도모하고 있다.

Rule of Reference라는 이행체계를 통해 유엔해양법협약과 국제해사협약의 수직적 관계가 연결됨을 고려할 때 유엔해양법협약에 대해 IMO는 해양환경의 보호 및 보전을 위해 상대적으로 낮은 기여율에도 불구하고 선박에 대한 국제규칙을 마련하여 각국이 적용할 수 있는 근거를 마련하였다는 측면에서 IMO의 역할은 부정할 수 없다. 이와 함께 해양오염에 대한 육상기인오염원의 높은 기여율에도 불구하고 현행 유엔해양법협약의 내용상 각 국가에 대한 낮은 강행력을 고려하여 실질적으로 유엔해양법협약을 개정할 수 있는 추가적인 이행협정 마련을 유엔차원에서 검토하는 것 또한 필요하다고 판단된다. 그리고 MARPOL의정서 부속서 제6장의 질소산화물에 대한 배출통제구역 사례를 통해 유엔해양법협약 규정과의 충돌여부를 지속적으로 검토하고 해결방안을 모색하는 것도 필요해 보인다.

해양환경의 변화를 적기에 반영하고 관리하기 위해 선언적인 유엔해양법협약에 대해 협약 등 실행규범이 보다 구체적이고 현실적으로 마련될 필요가 있다. 과거 대형유조선의 등장과 많은 선박관련 사고 발생 이후 IMO는 관련 협약을 마련하고 대응책을 마련하였으며 각국이 협약가입 및 자국법 수용 등을 통해 국제적으로 통일된 규칙을 적용할 수 있게 한 것은 국제사회의 공통문제를 해결함에 있어 역할을 한 것으로 보인다. 다만, 모든 국가의 관할권을 인정하는 해양의 불법행위에 대해 여전히 강행규칙 근거가 부족한 것은 IMO의 입법적 과제로 남아 있다.

그리고 지능정보사회의 도래에 따라 자율운항선박 등 신개념 선박이 출현됨에 따라 근본적으로는 현재 승무원의 승선을 전제로 작성되었거나 정기적인 기간에 따라 검사하도록 되어있는 기존 국제해사협약의 근본적인 재검토가 불가피하다. 기술적 변화를 국제해사협약에 수용하기 위해서는 로드맵 구상과 함께 기술적 성숙도 및 이용가능성 등을 기준으로 하여 기존 협약을 개정하는 방식의 편익과

새로운 코드 등의 창설에 대한 편익을 고려하여 방향성을 논의할 필요가 있고, 책임문제를 검토할 수 있도록 새로운 국제규범 창설을 고려할 필요가 있다.

바다의 헌법이라는 유엔해양법협약에 대해 IMO의 존재이유와 목적이 충돌되지 않도록 자체적인 구조혁신 및 협약내용의 리뷰가 필요하다. IMO의 재정이 주로 개별회원국의 톤수에 따른 강제분담금에 의해 충당되고 있음을 고려할 때 편의치적국의 중요성은 암묵적으로라도 인정될 수 밖에 없으며 유엔해양법협약의 선박과 기국간의 진정한 연계에 대한 선언적 요구와 마찰은 불가피하다. 선박과 기국간의 진정한 연계를 실현하기 위한 유엔 차원의 노력이 성공하지 못하였으나, IMO 차원의 노력은 계속되어야 한다. 유네스코 사례에서 확인할 수 있는 분담금과 권한행사간의 균형관계를 고려하여 IMO의 강제분담금 마련방안에 국제민간항공기구 방식이 대안으로 고려될 수 있을 것이다.

유엔해양법협약이 인정하고 있는 기국관할권, 연안국관할권 및 항만국관할권의 IMO는 협약이행 코드 및 회원국감사제도를 통해 통상적인 국제기구에 인정되는 입법적 영역 외 집행적 영역까지 그 권한을 확대하고 있다. IMO가 마련하는 협약 등이 대부분 컨센서스 방식으로 채택되었음에도 불구하고 각국의 실행부족으로 실질적으로 적용되지 못할 경우 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준으로 식별하기 어려움 등을 고려할 때 회원국에 대한 능력향상 및 개발 프로그램을 통해 보다 많은 국가들이 국제규범에 동참할 수 있도록 하는 것은 성과이자 과제라고 볼 수 있다.

제6장 결론

해양에 관한 기본법인 유엔해양법협약을 실현함에 있어 IMO는 선박기인 오염과 투기를 포함한 항해에 관한 유엔전문기구로서 단순히 양립성을 확보하는 차원을 떠나 국제해운의 질서에 필요한 사항을 유엔해양법협약 조문에 삽입하는데 역할을 하는 등 유엔해양법협약의 성립에 주요한 역할을 하였음을 확인할 수 있다. 이와 함께 국제법을 실제로 입법하고 집행하는 국제법의 주체로서 각 국가는 해상안전, 통항효율 개선 및 선박기인 투기 및 오염에 관해 적용할 수 있는 국제규칙 및 기준을 마련하여 국가실행의 차이에 의한 선박의 권리침해를 방지하고 공동의 문제에 대한 상호협력을 제고하였다.

그러나 유엔해양법협약과 IMO를 포함한 권한있는 국제기구가 Rule of Reference라는 기능적 체계 하에 수평적이라기보다는 상호 수직적인 관계를 유지해야 하는 상황이고, 특히 해양에 관한 다양한 문제를 포괄하지만 그 내용이나 출처를 밝히지 않고 그 구체적인 내용을 권한있는 국제기구에 일임하고 있는 현행 유엔해양법협약 체계에서 환경적 변화에 따라 국제기구의 역할을 더욱 커질 수밖에 없는 구조이다.

1982년 유엔해양법협약 채택 당시 고려되지 못한 의제가 있다면 이에 대해 유엔해양법협약이 개정될 필요가 있겠지만, 그 보다는 유엔해양법협약이 침묵하고 있는 사안에 대해서도 세부적인 국제규칙 및 기준을 마련하여 유엔해양법협약을 보완하고 있는 IMO는 환경적 변화에 따라 국제기구가 준비하여야 하는 국제규칙과 기준을 보다 빠르게 준비하여 성립될 수 있도록 하는 것이 필요하다⁵⁰⁴).

새로운 산업혁명의 전개는 어느 산업군보다 대다수의 선박에 통일적인 규칙 및 기준이 적용되어 있으며 인력 중심으로 마련된 국제해사협약에 있어 근본적인 수정을 요할 것으로 예상된다. 선박에 대한 각종규칙 및 기준을 제정하는 IMO에 있어 유엔해양법협약에서 요구하는 감항성의 개념에서 볼 때 당연히 선원이 승선하여야 하며, 그렇지 않은 경우 감항성 주의의무위반에 따라 해상운송인의 책임이 수반되는 일련의 논리체계에 대해 수정이 필요한 것이다.

504) 유엔해양법협약상 권한있는 국제기구로 식별되어 있는 다른 국제기구 또한 비슷한 상황이다.

그러므로 IMO는 국제해사협약의 개정을 통해 기술적, 환경적 변화를 적기에 수용할 필요가 있다. 국내적으로 일반법과 특별법을 통해 여건과 상황을 수용하는 사례를 통해 국제해사협약을 개정하는 방법과 특별코드를 제정하는 방법 등을 고려할 수 있을 것이며, 전혀 새로운 사정변화가 발생한다면 새로운 협약, 의정서 및 코드를 채택하여 국제적으로 동일한 기준을 제시한다면 기술의 혁신 및 시대변화를 적기에 수용할 수 있을 것이다.

그러나 많은 사례에서 IMO는 능동적으로 국제규범을 만들기보다 수동적인 모습을 보였던 사례가 많았다. 단일선체유조선의 운항금지조치, 연료소모량 자료 수집시스템의 도입, 선박평형수 처리장치에 대한 형식승인기준 마련 등의 사례에서 볼 때 일국 또는 지역적으로 일방적인 논의가 성립된 이후에야 IMO 차원에서 논의를 시작한 사례가 많았다. 그리고 성립이 되더라도 발제한 지역 국가들을 충분히 만족시킬 수 있는 수준의 국제규칙 및 기준을 마련하지 못하였던 사례를 고려해 볼 때 그간의 역할에도 불구하고 향후 환경적인 변화에 대해 IMO가 사후적이기보다 예방적인 역할을 할 수 있는 준비가 필요해 보인다.

그러므로 IMO가 Rule of Reference로서의 지위를 유지하기 위해서는 단순히 유엔해양법협약 성립에 기여하고 성립이후 이와 충돌되지 않도록 국제규칙 및 기준을 마련하였다는 자세를 벗어날 필요가 있으며 여전히 많은 국제해사협약에 참여국가가 저조하여 일반적 수락지위를 확보하지 못하고 있음을 고민할 필요가 있다. 또한, 불균형적인 해양오염원간 관리방식, 불법행위에 대한 강행규칙 근거 부족, 특별해역 내 특별조치에 대한 적절성, 편의치적국의 영향력이 클 수 밖에 없는 IMO의 구조적인 문제는 해결할 필요가 있다.

또한, 기본적으로 컨센서스라는 의사체계를 가지고 있는 IMO에 있어 환경변화에 대해 일부국가가 진보적인 의제를 제안하더라도 이를 수용하기 위해서는 선진국뿐만 아니라 개도국 등의 이해와 참여가 필요한 것이 현실이다. 여전히 IMO 내의 다수 위원회에서 의사진행 여건상 위원회 의장의 재량이 아닌 한 많은 의제에 있어 선진국과 개도국의 입장차이는 존재하며, 이는 자국의 경제적 상황 및 기술적 이해도 등 다양한 여건에 의해 발생하는 것으로 보여진다. 이를 해소하기 위해서는 개도국의 능력향상을 위한 협력사업을 보다 적극적으로 시행할 필요가 있다.

IMO가 특별민감해역제도 지정에 대한 기술협력사업을 통해 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 등이 2016년 이후 자국내 필요해역에 대해 특별민감해역제도 신청에 필요한 문서를 제출할 수 있었던 것이 그 예로 보인다. 그러나 선박으로부터 오염방지를 위한 국제협약 의정서의 부속서 제6장의 특별해역지정 사례에서 확인할 수 있듯이 이의 지정을 위해서는 여전히 많은 과학적, 행정적 공식문서 제출이 필요하며, 현재 지정된 특별해역이 이러한 문서를 제출할 수 있는 역량을 가진 선진국 위주로 지정된 사례를 볼 때 보다 많은 기술협력사업이 제공되어야 할 필요성이 제기된다.

많은 해양의 문제에 있어 IMO는 협약 및 코드, 결의서 등을 제정함으로써 공동의 문제를 해결하고자 하였으나, 특히 협약은 사안별로 참여하는 국가의 수 및 적용대상 선박톤수에 있어 많은 차이가 존재함에 따라 일반적으로 인정된 국제규칙 및 기준으로 식별할 수 있는 협약 또한 제한적인 것을 알 수 있다. 이는 각 선박에 적용되는 국제규칙 및 기준이 기국별로 다를 수 밖에 없고 이는 최소한 배타적 경제수역의 이원을 항행하는 선박에 있어 공정한 경쟁이 제한되는 결과로 도출될 수 밖에 없다. 그러므로 기술협력사업을 통해 각 기국별 국제해사협약의 가입률을 높이고 이행을 도모하는 것은 공정한 해운시장이 형성되는 밑거름이 되는 것이므로 이러한 사업이 확대될 수 있도록 하여야 한다.

참고문헌

1. 국내문헌

<단행본>

김영구, 「한국과 바다의 국제법」(서울 : 21세기북스, 2004).

西井 正弘 · 臼杵 知史 편저, 박덕영 · 오미영 옮김, 「환경문제와 국제법」(서울 : 세창출판사, 2013).

이병조 · 이중범, 「국제법신강」(서울 : 일조각, 2008).

이한기, 「국제법강의」(서울 : 박영사, 1997).

한희원, 「국제기구법 총론」(서울 : 법률출판사, 2009).

행정자치부 국제행정협력관실, 「국제협력실무 매뉴얼」(서울 : 행정자치부 국제행정협력관실, 2014).

<논문>

권한용, “해상테러 및 해적행위 방지를 위한 국제법적 논의”, 「동아법학」 제48호, 동아대학교 법학연구소(2010.8).

김대순, “국가관할권 개념에 관한 소고”, 「법학연구」 제5권 단일호, 연세대학교 법학연구원(1995).

김진권, “해사국제사법상 편의치적에 관한 고찰”, 「한국해법학회지」 제25권 1호, 한국해법학회(2003).

김태운, “해상의 선박충돌 혹은 그 밖의 항행사건에 대한 형사관할권의 경합”, 「해사법연구」, 제27권 제2호, 해사법학회(2015).

노영돈 · 박원, “북극해항로 관련 러시아 법제의 최근 동향”, 「서울국제법연구」 제18권 제2호, 서울국제법연구원(2011).

도경욱, “입법조치를 통한 조약의 이행”, 「국제법학회논총」 제59권 제2호, 대한국제법학회(2014).

박정철, “환경법의 근본이념과 기본원칙”, 「강원법학」 제22권, 강원대학교 비교법학연구

소(2006).

박영길, “유엔해양법협약 상 해적의 개념과 보편적 관할권“, 「서울국제법연구」 제18권 제1호, 서울국제법연구원(2011).

박찬호, “캐나다 해양환경법 체계”, 「안암법학」 제2권, 안암법학회(1994).

이상길, “자율주행자동차 산업활성화를 위한 규제 개혁 이슈”, 「ICT SPOT ISSUE」 S18-06, 정보통신기술진흥센터.

이용희·권문상, “해양환경보전을 위한 UNEP의 지역해 계획에 관한 연구”, 「환경법연구」 제16권, 한국환경법학회(1994).

이용희·권문상·이원갑, “육상기인 해양환경오염방지에 관한 해양환경법제 연구”, 「해양정책연구」 제8권 1호, 한국해양수산개발원(1993).

이윤철·김주형, “해상테러의 국제법적 규제 및 국내적 대응방안”, 「해사법연구」 제18권 제1호, 한국해사법학회(2006).

이창희, “편의치적선제도의 불법성 여부에 관한 연구“, 「제3회 해양범죄연구회 발표자료」, 해양범죄연구회(2008).

전상엽·김영모, “IMO 회원국 감사제도(MAS) 시행에 따른 비용편익분석“, 「해양환경안전학회지」, Vol.12, No.3, 해양환경안전학회(2006).

조동준, “인류공동의 유산의 국제제도화 과정 : 심해저 관리를 중심으로“, 「국제정치논총」 50(4), 한국국제정치학회(2010).

최정환·이상일, “상업용 무인선박의 법적 쟁점사항에 관한 연구”, 「해사법연구」 제28권 제3호, 해사법학회(2016).

허성례, “북극해 환경리스크 관리를 위한 사전배려원칙의 적용에 관한 연구”, 「박사학위논문」, 한국해양대학교(2014).

2. 국외문헌

<단행본>

Churchill, R. R. & Lowe, A. V., *The law of the sea*, 3rd ed.(Manchester : Manchester University Press, 1999).

Donald R Rothwell, *The International Law of the Sea*, 1st ed.(Oxford : Hart publishing,

- 2010).
- Egede, Edwin. *Africa and the deep seabed regime: politics and international law of the common heritage of mankind*. 1st ed.(Berlin : Springer Science & Business Media, 2011).
- Evensen, Jens. *Working methods and procedures in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*. Vol.199(Leiden : Martinus Nijhoff, 1986).
- George V. Galdorisi and Kevin R. Vienna, *Beyond the Law of the Sea : New Directions for U.S. Oceans Policy*, 1st ed.(Westport : Praeger Publishers, 1997).
- George Pan. Pamborides, *International shipping law: legislation and enforcement*. 1st ed.(Athens : Ant. N. Sakkoulas Publishers, 1999).
- James Harrison, *Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law*, 1st ed.(Cambridge : Cambridge University Press, 2011).
- Jan Klabbers, *An Introduction of Institutional Law*, 5th ed.(London : Cambridge University Press, 2002).
- Kari Hakapaa, *Marine Pollution in International Law : Material Obligations and Jurisdiction with Special Reference to the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, 1st ed.(Helsinki : Annales Academiae Scientiarum Fennica, Dissertationes Humanarum Litterarum 28, 1981).
- Louis B. Shon & John E. Noyes, *Cases and Materials on the Law of the Seas*, 1st ed.(New York : Transnational Publishers, 2004).
- Maria Gavouneli, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, 1st ed.(Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, 2007).
- Mero, John L. *The mineral resources of the sea*. Vol.1(Amsterdam : Elsevier, 1965).
- M'gonigle, R. Michael & Mark W. Zacher, *Pollution, politics, and international law: tankers at sea*. 1st ed.(Berkeley and Los Angeles : Univ. of California Press, 1981).
- Myron H. Nordquis & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*. Vol. I (Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1985).
- Myron H. Nordquis & Shabtai Rosenne & Alexander Yankov & Neal R. Grandy, *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*. Vol.IV(Dordrecht

- : Martinus Nijhoff Publishers, 1988).
- Myron H. Nordquist & Satya N. Nandan & James Kraska, *UNCLOS 1982 Commentary: Supplementary Documents*. 1st ed.(Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, 2012).
- Ralph van Deman Magoffin, *The Freedom of the Seas*, 1st ed.(New York : Oxford University Press, 1916).
- Satya N. Nandan & Shabtai Rosenne & Neal R Grandy, *United Nations convention on the Law of the sea 1982 A Commentary*, Vol.II(Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1985).
- States Department, *Preliminary conference on oil pollution of navigable waters*, (Washington : United States, 1926).
- Walker, George K., *Definitions for the Law of the Sea: terms not defined by the 1982 Convention*, 1st ed.(Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, 2011).
- Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, 1st ed.(Cambridge : Cambridge University Press, 2012).

<논문>

- A.W. Koers & B.H. Oxman, “The 1982 convention on the law of the sea : proceedings law of the sea institute”, *seventeenth annual conference of the Law of the sea Institute*, (1983).
- Alan E. Boyle, “ Land-based sources of marine pollution” , *Marine Policy*, Vol.16(1992).
- B. Vukas, “Generally accepted international rules and standards” , Implementation of the Law for the sea Convention through International Institutions : Proceedings of the 23rd Annual Conference of The Law of the Sea Institute, *Law of the Sea Institute*(1990).
- Barry Buzan, “Negotiating by Consensus: Developments in technique at the United Nations Conferenece on the Law of the Sea“, *The American journal of International Law*, Vol.75, No.2(1981).
- Bates, Sam. “International steps to counter maritime terrorism“, *Asia-Pacific Defense Reporter*, Vol.29 No.7(2003).

- Carol Elizabeth Remy, "U.S. Territorial Sea Extension: Jurisdiction and International Environmental Protection", *Fordham International Law Journal*. Vol.16, Issue 4(1992).
- Chircop, Aldo. "Regulatory challenges for international Arctic navigation and shipping in an evolving governance environment." *Ocean Yearbook*, Vol.28(2014).
- D. Larson, The reagan rejection of the UN Convention, *Ocean Development and International Law*, Vol.14(1985).
- McRae, D. M. & Goundrey, D. J., "Environmental Jurisdiction In Arctic Waters : The Extent of Article 234" , *University of British Columbia Law Review*, Vol.16, Issue2(1982).
- Oxman, B. H., "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Seventh Session", *American Journal of International Law*, Vol.73, Issue 1(1978).
- P. Hayward, "Environmental Protection : Regional Approaches" , *Marine Policy*, Vol.8(1984).
- Pharand Donat, "The Arctic Waters and the Northwest Passage : A Final Revisit" , *Ocean Development & International Law*, Vol.38, Issue 1-2(2007).
- Plant, G. "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea and the Preparatory Commission: Models for United Nations Law-Making?," *International and Comparative Law Quarterly*, Vol.36, No.3(1987.7).
- Rosalie P. Balkin, "The establishment of and work of the IMO Legal Committee", *Current maritime issues and the International Maritime Organization*, 1st ed.(1999).
- Rudiger Wolfrum & Myron H. Nordquist & John Norton Moore, "IMO Interface with the Law of the Sea Convention" , *Current maritime issues and the International Maritime Organization*, Martinus Nijhoff Publishers, 1999.
- T. Scovazzi, "The negotiations for a binding instrument on the conservation and sustainable use of marine biological diversity beyond national jurisdiction", *Marine Policy*, Vol.70(2016.8).
- Thorén, Anna Maria, "Article 234 UNCLOS and the Polar Code-The interaction between regulations on different levels in the Arctic region", *MS thesis*(2014).
- Van Reenen, Willem. "Rules of Reference in the new Convention on the Law of the Sea,

in particular in connection with the pollution of the sea by oil from tankers.“
Netherlands Yearbook of International Law, Vol.12(1981).

W. van Reenen, “Rules of Reference in the new Convention on the law of the Sea, in particular in connection with the pollution of the sea by oil from tankers” ,
Netherlands Yearbook of International Law, Vol.12(1981).

<국제기구 문서>

1) United Nations

A/3159, Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, International Law Commission, 1956.

A/48/950, Consultations of the Secretary-General on outstanding issues relating to the deep seabed mining provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, United Nations, 1994

A/58/65, Report of the Secretary General on the Ocean and the Law of the Sea, United Nations, 2003.

A/68/991, Ashgabat Declaration, High-level International Conference on the Role of Transit Transport Corridors in Ensuring International Cooperation, Stability and Sustainable Development, United Nations, 2014, annex.

A/7230, Report of the Ad Hoc committee to study the peaceful uses of the sea-bed and the ocean floor beyond the limits of national jurisdiction. United Nations, 1968.

A/C.1/PV.1515, Official Records of the General Assembly, Twenty-second Session, First Committee, 1515th meeting, United Nations.

A/CONF.199/20, Report of the World Summit on Sustainable Development, United Nations, 2002.

A/CONF.48/14/Rev.1, Report of the United Nations Conference on the Human Environment, United Nations, 1972.

A/CONF.48/14/Rev.1, Report of the United Nations Conference on the Human environment, United Nations, 1972.

- A/CONF.62/121, Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, United Nations, 1982.
- A/CONF.62/29, Organization of the second session of the Conference and allocation of items: decisions taken by the Conference at its 15th meeting on 21 June 1974, United Nations, 1974
- A/CONF.62/62, Decisions taken by the Conference at its 90th meeting on the report of the General Committee, United Nations, 1978.
- A/CONF.62/WP.10/Add.1, Memorandum by the President of the Conference on document A/CONF.62/WP.10, United Nations, 1977.
- A/Res/22/2340, Examination of the question of the reservation exclusively for peaceful purposes of the sea-bed and the ocean floor, and the subsoil thereof, underlying the high seas beyond the limits of present national jurisdiction, and the use of their resources in the interest of mankind, United Nations, 1967.
- A/RES/23/2467, Examination of the question of the reservation exclusively for peaceful purposes of the sea-bed and the ocean floor, and the subsoil thereof, underlying the high seas beyond the limits of present national jurisdiction, and the use of their resources in the interests of mankind, United Nations, 1968.
- A/RES/37/66, United Nations, 1982.
- A/RES/38/59, United Nations, 1983.
- A/RES/40/61, Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes, United Nations, 1985.
- A/RES/44/26, United Nations, 1989.
- A/RES/47/192, United Nations conference on straddling fish stocks and highly migratory fish stocks, United Nations, 1992.
- A/RES/69/213, Role of transport and transit corridors in ensuring international cooperation for sustainable development, United Nations, 2014.

A/RES/69/245, Oceans and the law of the sea Resolution, United Nations, 2015.

Agenda 21, Report of the United Nations Conference on Environment and Development, Resolutions Adopted by the Conference, United Nations, 1992, Vol.I, resolution 1, annex II.

Bulletin No. 31, Law of the Sea, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, United Nations, 1996.

Contribution of the International Maritime Organization(IMO) to the secretary-general's report on oceans and the law of the sea, United Nations, 2008.

Johannesburg Declaration on Sustainable Development, Report of the World Summit on Sustainable Development, United Nations, 2002, chap. I, resolution 1, annex.

Law of the Sea Bulletin No.31, United Nations, 1996.

Obligations of States parties under the United Nations Convention on the Law of the Sea and Complementary Instruments, United Nations, 2004.

Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Vol.17, United Nations.

Our common future : Report of the world commission on environment and development, United Nations, 1987.

Reparation for injuries suffered in the service of the United Nations, (ICJ Advisory Opinion of 11 April 1949. Summaries of Judgements, Advisory Opinions and orders of the International Court Justice.

Reports and Studies No.39, The State of Marine Environment, United Nations Environment Programme.

Reports of International Arbitral Awards, UNited Nations, Vol. X X V III, 2007.

Resolution 165(VII), Draft Agreement between the United Nations and the Inter-governmental Maritime Consultative Organization, ECOSOC, 1948.

Resolution 2749(XXV), Declaration of Principles Governing the Sea-Bed and the Ocean Floor, and the Subsoil Thereof, beyond the Limits of National Jurisdiction, United Nations, 1970

Resolution 2750(XXV), Reservation exclusively for peaceful purposes of the sea-bed and the ocean floor, and the subsoil thereof, underlying the high seas beyond the

limits of present national jurisdiction and use of their resources in the interests of mankind, and convening of a conference on the law of the sea, United Nations, 1970.

Resolution 66/288, The future we want, United Nations Conference on Sustainable Development, United Nations, 2012, annex.

Resolution A.572(14), Adoption of amendments to the general provisions on ships' routing. International Maritime Organization, 2008.

Resolution A/RES/58/240, Oceans and the law of the sea, United Nations, 2004.

Review of Maritime Transport 1968, UNCTAD, 1968.

Review of Maritime Transport 1975, UNCTAD, 1975.

Review of Maritime Transport 1985. UNCTAD, 1985.

Review of Maritime Transport 1995. UNCTAD, 1995.

Review of Maritime Transport 2005. UNCTAD, 2005.

Review of Maritime Transport 2015, UNCTAD, 2015.

Review of Maritime Transport 2018, UNCTAD, 2018.

Rio Declaration on Environment and Development, Report of the United Nations Conference on Environment and Development, Resolutions Adopted by the Conference, United Nations, 1992, Vol.I.

S/RES/1816, United Nations, 2008,

S/RES/1838, United Nations, 2008

S/RES/1846, United Nations, 2008

S/RES/1897, United Nations, 2009

S/RES/1950, United Nations, 2010

S/RES/2020, United Nations, 2011

S/RES/2077, United Nations, 2012

S/RES/2125, United Nations, 2013

S/RES/2184, United Nations, 2014

S/RES/2246, United Nations, 2015

Special Rep. No.166, U.S. Policy in the Persian Gulf, U.S. Department of State, 1987.

TD/B/C, 4/168, Economic Consequences of the Existence or lack of a Genuine Link

Between Vessel and Flag of Registry, UNCTAD, 1977.
TD/B/C.4/A.C.1/5, The Repercussions of Phasing out Open Registries, UNCTAD, 1979.
The State of the Marine Environment, United Nations Environment Programme, 2006.
UNGA Resolution 1995(xix), Establishment of the United Nations conference on trade and development as an organ of the General Assembly, United Nations, 1964.
Yearbook of the International Law Commission, Vol.2, United Nations, 1956.

2) International Maritime Organization

BWM/CONF/36. Adoption of the final act and any instruments, recommendations and resolutions resulting from the work of the conference, International Convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, International Maritime Organization.

C 116/5(b), RESOURCE MANAGEMENT(b) Accounts and audit: accounts for the financial period 2015 and transfers within the 2016 budget, International Maritime Organization, 2016.

C 117/D, Summary of divisions, International Maritime Organization, 2016.

C 117/WP.3, Report of the working group on the development of a new strategic framework, International Maritime Organization, 2016.

Circular letter No.3180, Concerning information and guidance on elements of international law relating to piracy, International Maritime Organization, 2011.

Financial Statements Year ended 31.12.2012, International Maritime Organization, 2012.

Financial Statements Year ended 31.12.2013, International Maritime Organization, 2013.

Financial Statements 2016, International Maritime Organization, 2016.

Financial report and audited financial statements for the year ended 31 December 2017, International Maritime Organization, 2017.

LEG 105/WP.1, Draft report of the Legal Committee on the work of its 105th session, International Maritime Organization 2018.

LEG 86/4/1, The mandate of IMO to regulate the coastal state intervention powers in the EEZ, International Maritime Organization, 2003.

- MEPC 42/22 Report of the Marine Environment Protection Committee on its forty second session. International Maritime Organization, 1998.
- MEPC 43/21. Report of the Marine Environment Protection Committee on its forty third session. International Maritime Organization, 1999.
- MEPC 49/22. Report of the Marine Environment Protection Committee on its forty ninth session, International Maritime Organization, 2006.
- MEPC 59/6/5, Proposal to Designate and Emission Control Area for Nitrogen Oxides, Sulphur Oxides and Particulate Matter, International Maritime Organization, 2009.
- MEPC 66/6, Comments to the approval at MEPC 65 of amendments to the effective date of the NOx Tier III standards, International Maritime Organization, 2014.
- MEPC 66/6/14, Comments on document MEPC 66/6/6, which itself provides comments to the technical questions raised in document MEPC 65/4/27, International Maritime Organization, 2014.
- MEPC 66/6/14, Comments on document MEPC 66/6/6, which itself provides comments to the technical questions raised in document MEPC 65/4/27, International Maritime Organization, 2014.
- MEPC 66/INF.4 Information about the application status of Tier III compliant technologies, International Maritime Organization, 2014.
- MEPC 68/21, Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-eighth session, International Maritime Organization, 2015.
- MEPC 70/18, Report of the Marine Environment Protection Committee on its seventieth session, International Maritime Organization, 2016.
- MEPC 70/5/1, Proposal to designate the Baltic Sea as a emission control area for nitrogen oxides, International Maritime Organization.
- MEPC 70/WP.7, Report of the working group on reduction of GHG emissions from ships. International Maritime Organization, 2016.
- MEPC 72/INF.11. Implementation of the Craft Risk Management Standard in New Zealand, International Maritime Organization, 2018.
- MEPC72/WP.1 Draft report of the Marine Environment Protection Committee on its seventy-second session. International Maritime Organization, 2018.

MSC 76/23/Add.1, Report of the Maritime Safety Committee on its seventy-sixth session, 2002.

MSC 86/26, Report of the Maritime Safety Committee on its eighty sixth session, International Maritime Organization, 2009.

MSC 98/WP.1/Add.1, Draft report of the Maritime Safety Committee on its ninety-eighth session, International Maritime Organization, 2017.

MSC 99/INF.8, Regulatory scoping exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships(MASS), International Maritime Organization, 2018.

MSC 99/WP.1, Draft report of the Maritime Safety Committee on its ninety-ninth session, International Maritime Organization, 2018.

MSC 99/WP.1/Add.1, Draft report of the Maritime Safety Committee on its ninety-ninth session, International Maritime Organization, 2018.

MSC 99/WP.9, Regulatory scoping exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships(MASS), International Maritime Organization, 2018.

MSC.1/Circ.1333 Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, International Maritime Organization, 2009.

MSC.1/Circ.1334 Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, International Maritime Organization, 2009.

MSC/Circ.1056, MEPC/Circ.399, Guidelines for ships operating in arctic ice-covered waters, International Maritime Organization, 2002.

MSC/Circ.1060, Guidance note on the preparation of proposals on ships' routing systems and ship reporting systems for submission to the sub-committee on safety of navigation, International Maritime Organization, 2003.

Resolution A.1002(25), Piracy and Armed Robbery against ships in waters off the coast of Somalia, International Maritime Organization, 2007.

Resolution A.1018(26), Further development of the voluntary IMO member state audit scheme, International Maritime Organization, 2010.

Resolution A.1070(28), IMO Instruments Implementation Code(III Code), International Maritime Organization, 2013.

Resolution A.1077(28), 2013 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO instruments implementation code, International Maritime Organization, 2013.

Resolution A.1088(28), Application of the International Convention for the control and management of ship's ballast water and sediments, 2004. International Maritime Organization, 2014,

Resolution A.543(13), Measures to prevent act of piracy and armed robbery against ships. Resolution, International Maritime Organization, 1983.

Resolution A.581(14), Guidelines for securing arrangements for the transport of road vehicles on RO-RO ships, International Maritime Organization, 1985.

Resolution A.647(16), Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, International Maritime Organization, 1989.

Resolution A.738(18) Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ship, International Maritime Organization, 1993.

Resolution A.774(18), Guidelines for preventing the introduction of unwanted aquatic organisms and pathogens from ships'ballast water and sediment discharges, International Maritime Organization, 1993.

Resolution A.847(20), Guidelines to assist flag states in the implementation of IMO instruments. International Maritime Organization, 1997.

Resolution A.858(20), Procedure for the adoption and amendment of traffic separation schemes, routeing measures other than traffic separation schemes, including designation and substitution of archipelagic sea lanes, and ship reporting system, International Maritime Organization, 1997.

Resolution A.868(20), Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens, International Maritime Organization, 1997.

Resolution A.900(21), Objectives of the Organizations in the 2000s, International Maritime Organization, 2000.

Resolution A.912(22), Self-assessment of flag state performance, International Maritime Organization, 2002.

Resolution A.923(22) Measures to prevent the registration of phantom ships, International Maritime Organization, 2001.

Resolution A.946(23), Voluntary IMO member state audit scheme, International Maritime Organization, 2004.

Resolution A.973(24), Code for the implementation of mandatory IMO instruments, International Maritime Organization, 2005.

Resolution A.974(24), Framework and procedures for the voluntary IMO member state audit scheme, International Maritime Organization, 2004.

Resolution A.979(24) Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia, International Maritime Organization, 2005.

Resolution MEPC.174(58), Guidelines for approval of ballast water management systems(G8), International Maritime Organization, 2008.

Resolution MEPC.207(62), 2011 Guidelines for the control and management of ships' biofouling to minimize the transfer of invasive aquatic species, International Maritime Organization, 2011.

Resolution MSC.228(82), Revised guidelines for the prevention and suppression of the smuggling of drugs, psychotropic substances and precursor chemicals on ships engaged in international maritime traffic, International Maritime Organization, 2006.

Resolution MSC.71(69), Adoption of amendments to the general provisions on ships' routeing, International Maritime Organization, 1998.

Resolution MSC.72(69), Adoption, Designation and Substitution of Archipelagic sea lanes, International Maritime Organization, 1998.

SG's statement and financial statements financial period ended 31 December 2014, International Maritime Organization, 2014.

SN/Circ.200/Add.1. Adoption, Designation and Substitution of Archipelagic sea lanes, International Maritime Organization, 2003.

<기타 문서>

1) 협약 및 법규

46 CFR 162.060.

Merchant Shipping(Minimum Standards) Convention.

Position(EU) No 6/2015 of the council at first reading with a view to the adoption of a regulation of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC, European Union, 2015.

REGULATION (EC) No 1013/2006 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 14 June 2006 on shipments of waste, European Union, 2006.

Regulation(EU) 2015/757 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 29 April 2015 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC, European Union, 2015.

Regulation(EU) No 1257/2013 on ship recycling and amending Regulation(EC) No 1013/2006, European Union, 2013.

2) 판결서

Final report on the MV ESTONIA disaster of 28 September 1994, The Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden, 1997.

Fisheries case(United Kingdom v. Norway), International Court of Justice, 1951.

ICJ Rep 171, Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, Advisory Opinion, International Court of Justice, 1960.

ICJ Rep 171, Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, International Court of Justice, 1960.

Nottebohm case(Liechtenstein v. Guatemala), ICJ Reports, 1955.

Report of Court No. 8074, Her Majesty's Stationery Office, London, 1987.

Safety Recommendation M-90-031, Grounding of U.S. Tankship Exxon Valdez, National Transportation Safety Board, 1990.

Series A No.10, LOTUS Case, PCIJ, 1927.

3) 인터넷 검색자료

[http://en.msa.gov.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=343&id=176.](http://en.msa.gov.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=343&id=176)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Pirate_radio_in_the_United_Kingdom.](https://en.wikipedia.org/wiki/Pirate_radio_in_the_United_Kingdom)

[http://media.daum.net/m/channel/view/media/20160824061003476.](http://media.daum.net/m/channel/view/media/20160824061003476)

[http://monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=19371.](http://monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=19371)

[http://news.mk.co.kr/newsRead.php?year=2017&no=82380.](http://news.mk.co.kr/newsRead.php?year=2017&no=82380)

[http://news.nationalpost.com/news/world/two-norwegian-firms-are-building-the-worlds-first-self-driving-electric-container-ship.](http://news.nationalpost.com/news/world/two-norwegian-firms-are-building-the-worlds-first-self-driving-electric-container-ship)

[http://splash247.com/autonomous-ship-regulation-will-prove-far-tricky-developing-required-technology/.](http://splash247.com/autonomous-ship-regulation-will-prove-far-tricky-developing-required-technology/)

[http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx.](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)

[http://www.bikorea.net/news/articleView.html?idxno=16762.](http://www.bikorea.net/news/articleView.html?idxno=16762)

[http://www.futurekorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=31944.](http://www.futurekorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=31944)

<http://www.gard.no/web/updates/content/53351/oil-tankers-life-after-the-prestige>

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/itlos.aspx>

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/TC/Documents/London%20Protocol%20Why%20it%20is%20needed%2020%20years.pdf>

[http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/ITCP/Pages/Achievements.aspx.](http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/ITCP/Pages/Achievements.aspx)

[http://www.jag.navy.mil/organization/documents/Reagan%20statement%20on%20US%20participation%20in%20the%20Third%20United%20Nations%20Conference%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea.pdf.](http://www.jag.navy.mil/organization/documents/Reagan%20statement%20on%20US%20participation%20in%20the%20Third%20United%20Nations%20Conference%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea.pdf)

[http://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=376&boardKey=10&articleKey=12568.](http://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=376&boardKey=10&articleKey=12568)

[http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=27711.](http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=27711)

[http://www.seatrade-maritime.com/news/americas/low-sulphur-fuel-switching-and-loss-of-propulsion.html.](http://www.seatrade-maritime.com/news/americas/low-sulphur-fuel-switching-and-loss-of-propulsion.html)

[http://www.thelocal.no/20140613/police-reopen-probe-into-1990-ferry-disaster.](http://www.thelocal.no/20140613/police-reopen-probe-into-1990-ferry-disaster)

http://www.un.org/depts/los/consultative_process/documents/10_A.Blanco-Bazan.pdf
http://www.un.org/depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/imo.pdf
http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf.
<http://www.un.org/en/sections/about-un/funds-programmes-specialized-agencies-and-others/index.html>.
<http://www.unep.org/documents.multilingual/default.asp?DocumentID=97&ArticleID=1510&l=en>.
<http://www.who.int/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action>.
https://exchange.dnv.com/Documentation/DNVExchange/Fleet/Downloads/Brazil_
https://exchange.dnv.com/Documentation/DNVExchange/Fleet/Downloads/Brazil_Ballast%20Water%20Management.pdf.
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2106.html>.
<https://www.nytimes.com/1988/12/29/us/reagan-extends-territorial-waters-to-12-miles.html>.
<https://www.skuld.com/topics/ship/fuel/paraffin-wax-in-ultra-low-sulphur-gas-oil/>.
<https://www.skuld.com/topics/ship/fuel/thermal-shock-and-fuel-change-over-procedures/>.
https://www.unesco.or.kr/news_center/sub_01_view.asp?articleid=4136&cate=.
<https://www.wsj.com/articles/ship-operators-explore-autonomous-sailing-1472635800>.

4) 기타

Committee on coastal state jurisdiction relating to marine pollution final report, International Law Association, 2000.

Shipping Industry Flag State Performance Table 2016/2017, International Chamber of Shipping, 2017.

World Fleet Statistics 2014, IHS Fairplay, 2014.

〈부록〉

1. 유엔해양법협약상 국제기구 관련 조항

조항	관련 주제 및 내용	권한있는 국제기구
제22조 제3항 제a호	연안국은 이 조에 따라 항로대를 지정하고 통항분리방식을 규정함에 있어서 권한있는 국제기구의 권고를 고려한다.	IMO
제41조 제4항	해협연안국은 항로대를 지정·대체하거나 통항분리방식을 설정·대체하기에 앞서 권한있는 국제기구가 이를 채택하도록 제안한다. 국제기구는 해협연안국과 합의된 항로대와 통항분리방식만을 채택할 수 있으며, 그 후 해협연안국은 이를 지정, 설정 또는 대체할 수 있다.	IMO
제41조 제5항	2개국 이상의 해협연안국의 수역을 통과하는 항로대나 통항분리방식이 제안된 해협에 대하여는, 관계국은 권한있는 국제기구와의 협의하에 제안을 작성하기 위하여 협력한다.	IMO
제53조 제9항	항로대를 지정·대체하거나 통항분리방식을 설정·대체함에 있어 군도국가는 권한 있는 국제기구에 제안을 회부하여 채택되도록 한다. 그 국제기구는 군도국가가 동의한 항로대와 통항분리방식만을 채택할 수 있으며, 그 후 군도국가는 이를 지정·설정 또는 대체할 수 있다.	IMO
제60조 제3항	이러한 인공섬·시설 또는 구조물의 건설은 적절히 공시하고, 이러한 것이 있다는 사실을 경고하기 위한 영구적 수단을 유지한다. 버려졌거나 사용되지 아니하는 시설이나 구조물은 항행의 안전을 보장하기 위하여 제거하며, 이 경우 이와 관련하여 권한있는 국제기구에 의하여 수립되어 일반적으로 수락된 국제기준을 고려한다. 이러한 제거작업을 수행함에 있어서 어로·해양환경 보호 및 다른 국가의 권리와 의무를 적절히 고려한다. 완전히 제거되지 아니한 시설 또는 구조물의 깊이, 위치 및 규모는 적절히 공표한다.	IMO

제60조 제5항	연안국은 적용가능한 국제기준을 고려하여 안전수역의 폭을 결정한다. 이러한 수역은 인공섬·시설 또는 구조물의 성격 및 기능과 합리적으로 연관되도록 설정되고, 일반적으로 수락된 국제기준에 의하여 허용되거나 권한있는 국제기구가 권고한 경우를 제외하고는 그 바깥쪽 끝의 각 점으로부터 측정하여 500미터를 넘을 수 없다. 안전수역의 범위는 적절히 공시한다.	IMO
제163조 제13항	국제해저기구 각위원회는 그 임무를 수행함에 있어서 적절한 경우, 다른 위원회, 국제연합과 그 전문기구의 권한있는 기관 또는 이러한 협의의 주제에 관하여 권한있는 어떠한 국제기구와도 협의할 수 있다.	IAEA, ILO, IMO, IOC, UN, UNDP UNCTAD, UNEP, WMO, World Bank, WTO
제169조 제1항, 제2항	1. 사무총장은 해저기구의 권한 내 사항에 관하여 국제연합 경제사회이사회가 인정한 국제기구, 비정부간기구와의 협의 및 협력을 위하여 이사회의 승인을 받아 적절한 약정을 체결한다. 2. 제1항의 규정에 의하여 사무총장과 약정을 체결한 기구는 해저기구의 기관의 의사규칙에 따라 그러한 기관의 회합에 옵서버로 참석할 대표를 지정할 수 있다. 적절한 경우 그러한 기구의 의견을 얻기 위한 절차를 확립한다.	ILO, IMO, IOC, UN, UNCTAD, UNDP, WTO UNEP, WMO, World Bank
제197조	각국은 지구적 차원에서 그리고 적절한 경우 지역적 차원에서 특수한 지역특성을 고려하여 직접 또는 권한있는 국제기구를 통하여 해양환경을 보호하고 보존하기 위하여 이 협약과 합치하는 국제규칙, 기준, 권고관행 및 절차의 수립 및 발전에 협력한다.	FAO, IAEA, ICAO, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, UNIDO, WHO, WMO
제198조	어느 국가가 해양환경이 오염에 의하여 피해를 입을 급박한 위험에 처하거나 피해를 입은 것을 알게 된 경우, 그 국가는 그러한 피해에 의하여 영향을 받을 것으로 생각되는 다른 국가와 권한있는 국제기구에 신속히 통고한다.	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP
제199조	제198조에 언급된 경우, 피해지역에 있는 국가는 자국의 능력에 따라서 권한있는 국제기구와 함께 가능한 한 오염의 영향을 제거하고 피해를 방지하거나 최소화하도록 협력한다. 이러한 목적을 위하여 각국은 공동으로 해양환경내의 오염사고에 대처하기 위한 비상계획을 개발하고 촉진시킨다.	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, WMO

제200조	<p>각국은 과학조사연구를 촉진시키고 과학조사계획을 실시하며 또한 해양환경오염에 관하여 획득된 정보와 자료의 교환을 장려하기 위하여 직접 또는 권한있는 국제기구를 통하여 협력한다. 각국은 오염의 성격과 범위의 평가, 오염에의 노출, 그 경로, 위험 및 구제조치에 관한 지식을 얻기 위하여 지역적·세계적 계획에 적극적으로 참여하도록 노력한다.</p>	<p>FAO, IAEA, ICAO, IHO, IMO, IOC, UNP, WHO, UNIDO, WMO, UNESCO</p>
제201조	<p>제200조에 따라 획득된 정보와 자료를 고려하여 각국은 직접적으로 또는 권한있는 국제기구를 통하여 해양환경오염의 방지, 경감 및 통제에 관한 규칙, 기준, 권고관행 및 절차를 수립하고 발전시키기 위한 적절한 과학적 기준을 설정하도록 협력한다.</p>	<p>FAO, IAEA, ICAO, IHO, IMO, IOC, WHO, WMO, UNESCO, UNEP</p>
제202조	<p>각국은 직접 또는 권한있는 국제기구를 통하여 다음을 행한다.</p> <p>(a) 해양환경의 보호 및 보존과 해양오염의 방지, 경감 및 통제를 위하여 개발도상국에 대한 과학적·교육적·기술적 지원 및 그 밖의 지원계획을 촉진시킨다. 이러한 지원에는 특히 다음 사항이 포함된다.</p> <p>(i) 개발도상국의 과학·기술요원의 훈련</p> <p>(ii) 관련있는 국제계획에 개발도상국 요원의 참여 촉진</p> <p>(iii) 개발도상국에 대한 필요장비와 시설의 제공</p> <p>(iv) 개발도상국의 이러한 장비의 생산능력 제고</p> <p>(v) 연구·감시·교육 및 그 밖의 계획을 위한 시설의 개발과 조언</p> <p>(b) 해양환경에 심각한 오염을 가져올 수 있는 심각한 사고의 영향을 최소화하기 위하여 특히 개발도상국에 적절한 지원을 제공한다.</p> <p>(c) 환경평가 준비에 관하여 특히 개발도상국에 적절한 지원을 제공한다.</p>	<p>FAO, IAEA, ICAO, IHO, IMO, IOC, UNCTAD, UNDP, UNEP, World Bank</p>
제203조	<p>개발도상국은 해양환경오염의 방지, 경감 및 통제 또는 그 영향의 최소화를 위하여 국제기구로부터 다음 사항에 관한 우선권을 부여받는다.</p> <p>(a) 적절한 자금과 기술원조의 할당</p> <p>(b) 국제기구의 전문적 용역의 이용</p>	<p>FAO, IAEA, ICAO, IHO, IMO, IOC, UNCTAD, UNDP, UNEP, World Bank</p>

제204조	<p>1. 각국은 다른 국가의 권리와 양립하는 범위내에서 직접적 또는 권한있는 국제기구를 통하여 해양환경 오염의 위협이나 영향을 인정된 과학적 방법에 의하여 관찰, 측정, 평가 및 분석하기 위하여 실행가능한 한 노력한다.</p> <p>2. 특히 각국은 자국이 허가하거나 참여하는 모든 활동이 해양환경을 오염시킬 가능성이 있는지의 여부를 결정하기 위하여 그 활동의 영향을 계속 감시한다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNEP, WHO, WMO
제205조	<p>각국은 제204조에 따라 획득한 결과에 대한 보고서를 발간하거나 적절한 시간 간격을 두고 권한있는 국제기구에 이러한 보고서를 제출하며, 그 국제기구는 이를 모든 국가가 이용할 수 있도록 한다.</p>	FAO, IAEA, ICAO, IHO, IMO, IOC, UNEP
제206조	<p>각국은 자국의 관할권이나 통제하에 계획된 활동이 해양환경에 실질적인 오염이나 중대하고 해로운 변화를 가져올 것이라고 믿을만한 합리적인 근거가 있는 경우, 해양환경에 대한 이러한 활동의 잠재적 영향을 실행가능한 한 평가하고 제205조가 규정한 방식에 따라 이러한 평가의 결과에 관한 보고서를 송부한다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, UNEP, UNIDO, WHO
제207조 제4항	<p>각국은 개발도상국의 지역적 특성, 경제적 능력 및 경제개발의 필요성을 고려하여 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 육상오염원에 의한 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 세계적·지역적 규칙, 기준 및 권고관행과 절차를 확립하기 위하여 노력한다. 이러한 규칙, 기준 및 권고관행과 절차는 필요에 따라 수시로 재검토된다.</p>	IAEA, ICAO, IHO, ILO, IMO, IOC, UNEP, UNIDO, WHO
제208조 제5항	<p>각국은 특히 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 제1항에 언급된 해양환경의 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 세계적·지역적 규칙, 기준 및 권고관행과 절차를 확립한다. 이러한 규칙, 기준 및 권고관행과 절차는 필요에 따라 수시로 재검토된다.</p>	IAEA, IHO, ILO, IMO, IOC, UNEP, UNIDO
제210조 제4항	<p>각국은 특히 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 이러한 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 세계적·지역적 규칙, 기준 및 권고관행과 절차를 수립하기 위하여 노력한다. 이러한 규칙, 기준 및 권고관행과 절차는 필요에 따라 수시로 재검토된다.</p>	IAEA, ICAO, IMO, IOC, UNEP, WHO

제211조 제1항	<p>각국은 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 선박에 의한 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 국제적 규칙과 기준을 수립하여야 하며, 적절한 경우, 동일한 방식으로 연안을 포함한 해양환경을 오염시킬 수 있는 사고의 위협 및 연안국의 관련이익에 대한 오염피해를 최소화하기 위한 항로제도의 채택을 촉진한다. 이러한 원칙과 기준은, 동일한 방식으로, 필요에 따라 수시로 재검토된다.</p>	IMO
제211조 제2항	<p>각국은 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박으로부터의 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 법령을 제정한다. 이러한 법령은 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립되어 일반적으로 수락된 국제규칙 및 기준과 적어도 동등한 효력을 가져야 한다.</p>	IMO
제211조 제3항	<p>해양환경 오염의 방지, 경감 및 통제를 위하여 외국 선박의 자국 항구와 내수로의 진입이나 연안정박시설 방문에 대해 특별한 조건을 규정한 국가는 이러한 요건을 적절히 공표하고 권한있는 국제기구에 통보한다. 2개국 이상의 연안국이 정책을 조화시키기 위하여 이러한 요건을 동일하게 규정한 경우, 이러한 협력약정에 참가하는 국가를 명시하여 통보한다. 모든 국가는 자국기를 게양하거나 자국에 등록된 선박이 이러한 협력약정에 참여하고 있는 국가의 영해를 항행할 경우, 그 국가의 요청이 있으면 그 선박이 이러한 협력약정에 참여하고 있는 동일 지역의 국가로 항진하고 있는지 여부에 관한 정보를 제공할 것과 또한 그러한 항진이 있을 경우 그 국가의 입항조건을 준수하고 있는지 여부를 밝히도록 선장에게 요구한다. 이 조는 선박의 계속적인 무해통항권 행사나 제25조 제2항의 적용에 영향을 미치지 아니한다.</p>	IMO
제211조 제5항	<p>연안국은 제6절에 규정된 법령을 집행하기 위하여 자국의 배타적 경제수역에서 선박으로부터의 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한있는 국제기구나 일반 외교회의를 통하여 확립된 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준에 합치하고 또한 이에 대하여 효력을 부여하는 법령을 제정할 수 있다.</p>	IMO

<p>제211조 제6항 제a호</p>	<p>제1항에 언급된 국제규칙과 기준이 특별한 상황에 대처하기 부적당하고, 연안국이 자국의 배타적 경제 수역중 명확히 지정된 특정수역이 그 수역의 이용, 그 자원의 보호 및 교통상의 특수성과 그 수역의 해양학적·생태학적 조건과 관련하여 인정된 기술적 이유에 비추어 선박으로부터의 오염을 방지하기 위한 특별강제조치를 채택할 필요가 있는 수역이라고 믿을 만한 합리적인 근거가 있는 경우, 연안국은 권한있는 국제기구를 통하여 모든 관계국과 적절히 협의한 후, 그 국제기구에 수역을 통보하고 이를 뒷받침하는 과학기술적인 증거와 필요한 수용시설에 관한 정보를 제출할 수 있다. 국제기구는 이러한 통보를 접수한 후 12개월 이내에 통보된 수역이 위요건에 부합하는지 여부를 결정한다. 국제기구가 이러한 요건에 적합하다고 결정한 경우, 연안국은 그 수역에 있어서 선박으로부터의 오염의 방지, 경감 및 통제를 위한 법령을 제정하여, 국제기구가 특별수역에 적용되는 국제규칙과 기준, 또는 항행상의 관행을 시행할 수 있다. 이러한 법령은 권한있는 국제기구에 통보한 후 15개월 동안 외국선박에 대하여 적용하지 아니한다.</p>	<p>IMO</p>
<p>제211조 제6항 제c호</p>	<p>연안국이 선박으로부터의 오염의 방지, 경감 및 규제를 위하여 특정해역에 대한 법령을 추가로 채택하고자 하는 경우, 전술한 통보를 제출함과 동시에 이를 국제기구에 통고한다. 이러한 추가법령은 배출 또는 항행상의 관행과 관련될 수 있으나, 외국선박에 대하여 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준 이외에 설계·구조·인원배치 또는 장비에 관한 기준을 준수하도록 요구하지 아니한다. 이러한 법령은 통보를 제출한 후 12개월 내에 위의 국제기구가 동의할 것을 조건으로, 통보를 제출한 후 15개월 이후에 외국선박에 적용된다.</p>	<p>IMO</p>
<p>제212조 제3항</p>	<p>각국은 특히 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 이러한 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 세계적·지역적 규칙과 기준 및 권고관행과 절차를 확립하도록 노력한다.</p>	<p>IAEA, ICAO, IMO, IOC, UNEP, WMO</p>

제213조	<p>각국은 제207조에 따라 제정된 자국의 법령을 집행하고 육상오염에 의한 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한 있는 국제기구나 외교회의를 통하여 수립된 적용 가능한 국제규칙과 기준을 시행하는 데 필요한 법령을 제정하고 그 밖의 조치를 취한다.</p>	IAEA, ICAO, IMO, UNEP, UNIDO
제214조	<p>각국은 제208조에 따라 제정된 자국의 법령을 집행하며 자국관할권하의 해저활동으로부터 또는 이와 관련하여 발생하는 해양환경 오염과 제60조 및 제80조에 따라 자국의 관할권하에 설치한 인공섬, 설비 및 구조물로부터 발생하는 해양환경오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 수립된 적용가능한 국제규칙과 기준을 시행하는 데 필요한 법령을 제정하고 그 밖의 조치를 취한다.</p>	IAEA, IMO, UNEP
제216조 제1항	<p>투기에 의한 해양환경의 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 이 협약에 따라 제정된 법령과 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 수립된 적용가능한 국제규칙과 기준은 다음에 의하여 집행된다.</p> <p>(a) 영해, 배타적 경제수역내 또는 대륙붕상의 투기에 관하여는 연안국</p> <p>(b) 자국기를 게양하고 있는 선박이나 자국에 등록된 선박, 항공기에 관하여는 기국</p> <p>(c) 자국의 영토나 연안정박시설에서 폐기물이나 그 밖의 물질을 실는 행위에 대하여서는 그 국가</p>	ICAO, IMO, UNEP
제217조 제1항	<p>각국은 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박이 선박으로부터의 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립된 적용가능한 국제규칙과 기준 및 이 협약에 따라 제정된 자국의 법령을 준수하도록 보장하고, 그 시행에 필요한 법령을 제정하며 그 밖의 조치를 취한다. 기국은 위반행위의 발생장소에 관계없이 이러한 규칙, 기준 및 법령을 실효적으로 집행한다.</p>	IMO
제217조 제2항	<p>각국은 특히 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박이 설계, 구조, 장비 및 인원배치에 관한 요건을 비롯하여 제1항에 규정된 국제규칙과 기준의 요건을 준수하며 항행할 수 있을 때까지 그 항행이 금지되도록 보장하기 위하여 적절한 조치를 취한다.</p>	IMO

제217조 제3항	<p>각국은 자국기를 계양하고 있거나 자국에 등록된 선박이 제1항에 언급된 국제규칙과 기준에 따라 요구되며 이에 따라 발급된 증명서를 선상에 비치하도록 한다. 각국은 이러한 증명서가 선박의 실제상태와 부합하는지 여부를 확인하기 위하여 자국기를 계양한 선박이 정기적으로 검사되도록 보장한다. 다른 국가는 선박의 상태가 증명서의 기재사항과 실질적으로 부합되지 아니한다고 믿을 만한 명백한 근거가 있지 아니하는 한, 이러한 증명서를 선박의 상태에 관한 증거로 인정하고 그 증명서가 자국이 발급한 증명서와 동일한 효력을 갖는 것으로 본다.</p>	IMO
제217조 제4항	<p>선박이 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립된 규칙과 기준을 위반한 경우, 제218조, 제220조 및 제228조의 적용을 침해함이 없이 기국은 위반 발생장소나 이러한 위반으로 인한 오염이 발생하거나 발견된 장소에 관계없이 주장된 위반에 관하여 신속히 조사하고 적절한 경우 소송을 제기한다.</p>	IMO
제217조 제7항	<p>기국은 취하여진 조치와 그 결과를 요청한 국가 및 권한있는 국제기구에 신속히 통보한다. 이러한 정보는 모든 국가가 이용할 수 있도록 한다.</p>	IMO
제218조 제1항	<p>선박이 어느 국가의 항구나 연안정박시설에 자발적으로 들어온 경우 그 국가는 권한있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립된 적용가능한 국제규칙과 기준에 위반하여 자국의 내수, 영해 또는 배타적 경제수역 밖에서 행하여진 그 선박으로부터의 배출에 관하여 조사를 행하고 증거가 허용하는 경우에는 소송을 제기할 수 있다.</p>	IMO
제220조 제7항	<p>제6항에도 불구하고 권한있는 국제기구를 통하여 또는 달리 합의된 바에 따라 보석금이나 그 밖의 적절한 금융 담보요건을 충족할 수 있는 적절한 절차가 수립되고, 연안국은 이러한 절차의 적용을 받는 경우, 연안국은 그 선박의 출항을 허용한다.</p>	IMO

제222조	<p>각국은 자국의 관할권하의 영공에서, 또는 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박이나 항공기에 관하여, 제212조 제1항과 그 밖의 이 협약 규정에 따라 제정된 자국의 법령을 집행하며, 항공의 안전에 관한 모든 관련 국제규칙과 기준에 따라 대기에 의한 또는 대기를 통한 해양환경의 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 수립된 적용가능한 국제규칙과 기준을 시행하는 데 필요한 국내법령을 제정하고 그 밖의 조치를 취한다.</p>	IAEA, ICAO, IMO, UNEP
제223조	<p>각국은 이 부에 따라 제기된 소송에 있어 증인신문 및 다른 국가의 당국이나 권한있는 국제기구가 제출한 증거의 채택을 용이하게 할 조치를 취하고, 권한있는 국제기구, 기국 및 위반으로 발생한 오염에 의하여 영향을 받는 국가의 공식대표가 소송에 용이하게 출석할 수 있도록 한다. 이러한 소송절차에 출석하는 공식대표는 국내법령이나 국제법에 규정된 권리와 의무를 가진다.</p>	FAO, IAEA, ICAO, IHO, ILO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, WHO, WMO
제238조	<p>그 지리적 위치에 관계없이 모든 국가와 권한있는 국제기구는 이 협약에 규정된 다른 국가의 권리와 의무를 존중할 것을 조건으로 해양과학조사를 수행할 권리를 가진다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, WMO UNESCO
제239조	<p>각국 및 권한있는 국제기구는 이 협약에 따라 해양과학조사의 발전과 수행을 촉진하고 용이하게 한다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UN, UNDP, UNEP, WMO UNESCO, WHO, World Bank
제243조	<p>각국 및 권한있는 국제기구는, 양자협정 또는 다자협정 체결을 통하여, 해양환경에서의 해양과학조사 수행을 위한 유리한 여건을 조성하고 해양환경에서 발생하는 현상과 과정의 본질 및 그 상호관계를 연구함에 있어서 과학자들의 노력을 결집하기 위하여 서로 협력한다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UN, UNDP, UNEP, WHO UNESCO, WMO, World Bank
제244조 제1항	<p>국가와 권한있는 국제기구는 이 협약에 따라 주요 제안사업과 그 사업의 목적에 관한 정보 및 해양과학조사로부터 얻은 지식을 이용할 수 있도록 적절한 경로를 통하여 공표, 보급한다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, UNESCO, WHO, WMO

제244조 제2항	<p>이를 위하여 각국은 개별적으로 그리고 다른 국가나 권한있는 국제기구와 협력하여 과학자료 및 정보의 교류와 해양과학조사로부터 얻은 지식의 이전, 특히 개발도상국에 대한 이전을 적극적으로 증진하고, 특히 개발도상국의 기술·과학분야의 직원에 대한 적절한 교육과 훈련을 제공하기 위한 계획을 통하여 개발도상국의 독자적인 해양과학조사능력의 강화를 적극적으로 증진한다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, WHO, WMO, UNESCO, UNEP
제246조 제3항	<p>연안국은, 통상적 상황에서, 다른 국가 또는 권한있는 국제기구가 오로지 평화적인 목적을 위하여, 또한 모든 인류에 유익한 해양환경에 대한 과학지식을 증진시키기 위하여 이 협약에 따라 자국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서 수행하는 해양과학조사사업에 동의한다. 이를 위하여 연안국은 이러한 동의가 부당하게 지연되거나 거부되지 아니하도록 보장하는 규칙이나 절차를 확립한다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNEP, UNESCO, WMO
제246조 제5항	<p>그러나 연안국은 자국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서 다른 국가 또는 권한있는 국제기구에 의한 해양과학조사 실시사업이 다음과 같은 경우에는 동의를 거부할 수 있는 재량권을 가진다.</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 생물 또는 무생물 천연자원의 탐사와 개발에 직접적인 영향을 미치는 경우 (b) 대륙붕의 굴착, 폭발물의 사용 또는 해양환경에 해로운 물질의 반입을 수반하는 경우 (c) 제60조와 제80조에 언급된 인공섬, 시설 및 구조물의 건조, 운용 또는 사용을 수반하는 경우 (d) 제248조에 따라 조사사업의 성질과 목적에 관하여 전달된 정보가 부정확한 경우나 조사국이나 권한있는 국제기구가 이전에 실시된 조사사업과 관련하여 연안국에 대한 의무를 이행하지 아니한 경우 	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNEP, UNESCO, WMO
제247조	<p>국제기구의 회원국이거나 국제기구와 양자협정을 체결한 연안국의 배타적 경제수역이나 대륙붕에서 그 기구가 직접 또는 그 후원하에 해양과학조사사업을 수행하는 경우, 그 국제기구가 사업의 실시를 결정할 때 연안국이 세부사업을 승인하거나, 사업에 참여할 의사를 가지거나, 그 국제기구가 연안국에 대하여 사업을 통보한 후 4개월내에 연안국이 반대 의사를 표명하지 아니한 경우에는 그 연안국이 합의된 내역에 따라 그러한 조사사업이 시행되도록 인가한 것으로 본다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, WMO UNESCO

<p>제248조</p>	<p>연안국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서 해양과학 조사를 수행하려는 국가와 권한있는 국제기구는 적어도 해양과학조사사업 개시예정일 6개월 이전에 관계연안국에게 다음 사항에 관한 완전한 내역을 제공한다.</p> <p>(a) 사업의 성질과 목적</p> <p>(b) 사용될 수단과 방법 및 과학장비의 설명서 (선박의 명칭, 톤수, 형태 및 선급을 포함)</p> <p>(c) 사업이 수행될 정확한 지리적 위치</p> <p>(d) 조사선박의 최초 도착예정일과 최종 철수 예정일, 또는 적절한 경우 장비의 설치 및 제거예정일</p> <p>(e) 후원기관 명칭과 기관장, 사업책임자의 성명</p> <p>(f) 연안국이 그 사업에 참여하거나 대표를 파견할 수 있다고 고려되는 범위</p>	<p>FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNEP, UNESCO, WMO</p>
<p>제249조 제1항</p>	<p>각국과 권한있는 국제기구는 연안국의 배타적 경제수역이나 대륙붕에서 해양과학조사를 수행함에 있어 다음 조건을 준수한다.</p> <p>(a) 연안국이 희망할 경우, 해양과학조사사업에 참여하고 그 대표를 파견할 연안국의 권리, 특히 실행가능한 경우 연안국 과학자에 대한 보수지급이나 조사사업 비용을 분담할 의무없이 조사선박과 그 밖의 선박 또는 과학조사 시설에 탑승하여 사업에 참여하고 대표를 파견할 연안국의 권리를 보장한다.</p> <p>(b) 연안국의 요청이 있는 경우 가능한 한 신속히 예비보고서 및 조사 완료후 최종적인 결과와 결론을 연안국에 제공한다.</p> <p>(c) 연안국의 요청이 있는 경우 해양과학조사사업으로부터 얻어진 모든 자료와 견본을 연안국이 이용할 수 있도록 하고, 또한 복사될 수 있는 자료와 과학적 가치의 손상없이 분할될 수 있는 견본을 연안국에게 제공한다.</p> <p>(d) 연안국의 요청이 있는 경우 이러한 자료, 견본 및 조사결과의 평가를 연안국에 제공하거나 연안국이 이를 평가 또는 해석하는 것을 지원한다.</p> <p>(e) 제2항에 따를 것을 조건으로, 조사결과가 가능한 한 신속히 적절한 국내적·국제적 경로를 통하여 국제적으로 이용될 수 있도록 보장한다.</p> <p>(f) 조사사업에 주요 변경이 있는 경우 즉시 연안국에 통보한다.</p> <p>(g) 달리 합의되지 아니하는 한, 조사가 완료되면 과학조사를 위한 설비나 장비를 철거한다.</p>	<p>FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNEP, UNESCO, WMO</p>

제251조	<p>각국이 해양과학조사의 성질과 의미를 확인하는 것을 돕기 위한 일반적인 기준과 지침 수립을 촉진하기 위하여 각국은 권한있는 국제기구를 통하여 노력한다.</p>	<p>FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UN, UNEP, UNESCO, WMO</p>
제252조	<p>각국과 권한있는 국제기구는 연안국이 제248조에 따라 요청되는 정보가 연안국에 제공된 날로부터 6개월이 경과한 때에는 해양과학조사사업을 시작할 수 있다. 다만, 연안국이 그러한 정보를 포함한 통보를 수령한 후 4개월내에 조사를 행하는 국가나 국제기구에 다음 중의 어느 하나를 통보하는 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p>(a) 연안국이 제246조의 규정에 따라 동의를 거부하였다는 것</p> <p>(b) 사업의 성질과 목적에 관하여 조사를 행하는 국가나 권한있는 국제기구가 제공한 정보가 명백히 사실과 합치하지 아니한다는 것</p> <p>(c) 연안국이 제248조와 제249조에 언급된 조건과 정보에 관련된 보충적인 정보를 요구한다는 것</p> <p>(d) 국가나 국제기구가 이전에 실시한 해양과학조사사업과 관련하여 제249조에 수립된 조건에 비추어 이행되지 아니한 의무가 있다는 것</p>	<p>FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNEP, UNESCO, WMO</p>
제253조	<p>1. 연안국은 다음의 경우 자국의 배타적 경제수역이나 대륙붕에서 수행되고 있는 해양과학조사활동의 정지를 요구할 권리를 가진다.</p> <p>(a) 조사활동이 제248조의 규정에 따라 통보된 정보로서 연안국 동의를 기초가 되었던 정보에 따라 수행되고 있지 아니한 경우</p> <p>(b) 조사활동을 수행하고 있는 국가나 권한있는 국제기구가 해양과학조사사업에 관한 연안국의 권리에 관한 제249조의 규정을 이행하지 아니한 경우</p> <p>2. 제248조 규정이 이행되지 아니하고 또 이러한 불이행이 조사사업이나 조사활동의 중대한 변경에 해당하는 경우, 연안국은 해양과학조사활동의 중지를 요구할 권리를 가진다.</p> <p>3. 연안국은 또한 제1항에 해당하는 상황이 합리적인 기간내에 시정되지 아니하는 경우 해양과학조사활동의 중지를 요구할 수 있다.</p> <p>4. 해양과학조사활동 수행을 허가받은 국가나 권한있는 국제기구는 연안국에 의한 정지나 중지결정 통보가 있으면 이러한 통고의 대상이 되는 조사할</p>	<p>FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNEP, UNESCO, WMO</p>

	<p>동을 종료한다.</p> <p>5. 조사를 수행하는 국가나 권한있는 국제기구가 제 248조와 제249조에 따른 요구 조건을 이행하는 경우, 연안국은 제1항에 의한 정지명령을 해제하고 해양과학조사활동이 계속되도록 허용한다.</p>	
제254조 제1항, 제2항	<p>1. 제246조 제3항에 언급된 해양과학조사 사업계획을 연안국에 제출한 국가나 권한있는 국제기구는 제안된 조사사업계획을 인접내륙국과 지리적불리국에 통보하고 또한 연안국에도 통보한다.</p> <p>2. 제246조와 그 밖의 이 협약 관련 규정에 따라 관계 연안국이 제안된 해양과학조사사업에 동의한 후, 이러한 사업을 수행하는 국가와 권한있는 국제기구는 인접내륙국과 지리적불리국에 대하여 이들 국가의 요청에 따라, 또한 적절한 경우, 제248조와 제249조 제1항 (f)에 명시된 관련정보를 제공한다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNEP, UNESCO, WMO
제254조 제3항, 제4항	<p>3. 앞에 언급된 인접내륙국과 지리적불리국은 이들이 임명하고 연안국이 반대하지 아니하는 자격있는 전문가를 통하여 관계 연안국과 해양과학조사를 실시하는 국가 또는 권한있는 국제기구간에 이 협약의 규정에 부합되게 합의된 사업조건에 따라 제안된 해양과학조사사업에 실행 가능한 경우 참여할 수 있는 기회를 요청하여 부여받는다.</p> <p>4. 제1항에 언급된 국가와 권한있는 국제기구는 앞에 언급된 인접내륙국과 지리적 불리국이 요청하는 경우 제249조 제2항에 따를 것을 조건으로 제249조 제1항 (d)에 명시된 정보와 지원을 제공한다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNEP, UNESCO, WMO
제256조	<p>지리적 위치에 관계없이 모든 국가와 권한있는 국제기구는 제11부의 규정에 따라 심해저에서 해양과학조사를 수행할 권리를 가진다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, WMO, UNESCO
제257조	<p>지리적 위치에 관계없이 모든 국가와 권한있는 국제기구는 이 협약에 따라 배타적 경제수역 바깥 수역에서 해양과학조사를 수행할 권리를 가진다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, UNEP, UNESCO, WMO
제262조	<p>이 절에 언급된 시설과 장비는 등록국이나 소속 국제기구를 나타내는 식별표지를 부착하며, 권한있는 국제기구에 의하여 설정된 규칙과 기준을 고려하여, 해상안전과 항공운항 안전을 보장하기 위하여 국제적으로 합의된 적절한 경고신호를 갖춘다.</p>	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, UNESCO, WMO

제263조 제1항	각국과 권한있는 국제기구는 그들이 수행하거나 그들을 대리하여 수행되는 해양과학조사가 이 협약에 따라 실시되도록 보장할 책임을 진다.	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, UNESCO, WMO
제263조 제2항	각국과 권한있는 국제기구는 다른 국가나 그 국가의 자연인에 의하여 법인 또는 권한있는 국제기구에 의하여 수행되는 해양과학조사와 관련하여 이 협약을 위반하여 취한 조치에 대한 책임을 지며 이러한 조치로 인하여 초래된 손해를 보상하여야 한다.	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, WMO, UNESCO
제263조 제3항	각국과 권한있는 국제기구는 그들이 수행하거나 그들을 대리하여 수행되는 해양과학조사로 해양환경 오염으로 초래된 손해에 대하여 제235조에 따라 책임을 진다.	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, WMO, UNESCO
제265조	해양과학조사사업 수행을 승인받은 국가나 권한있는 국제기구는 제15부 제2절과 제3절에 따라 분쟁이 해결될 때까지 관계연안국의 명시적 동의없이 조사활동을 개시하거나 계속할 수 없다.	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNEP, WMO, UNESCO
제266조 제1항	각국은 공평하고 합리적인 조건에 따라 해양과학 및 해양기술의 개발과 이전을 적극 증진하기 위하여 직접 또는 권한있는 국제기구를 통하여 자국의 능력에 따라 협력한다.	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNCTAD, UNESCO, UNIDO, WIPO, WMO, World Bank
제268조	각국은 직접 또는 권한있는 국제기구를 통하여 다음을 증진한다. (a) 해양기술 지식의 획득·평가·보급 및 이러한 정보와 자료의 이용 (b) 적절한 해양기술 개발 (c) 해양기술이전을 용이하게 하기 위하여 필요한 기술적 기반의 개발 (d) 개발도상국의 국민, 특히 최저개발국 국민의 훈련과 교육을 통한 인적자원 개발 (e) 모든 수준, 특히 지역적·소지역적 및 양자차원을 비롯한 모든 차원에서의 국제협력	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNCTAD, UNDP, UNEP, UNESCO, UNIDO, WIPO, WMO, World Bank
제269조	각국은 제268조에 언급된 목적을 달성하기 위하여 직접 또는 권한있는 국제기구를 통하여 특히 다음	FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC,

	<p>을 위하여 노력한다.</p> <p>(a) 해양기술분야에서 기술원조를 필요로 하고 요청하는 국가, 특히 개발도상국과 지리적불리국에 대하여, 또한 해양과학과 해양자원의 탐사, 개발에 있어서 자국의 기술력을 확립, 발전시킬 수 없거나 그러한 기술의 기반을 발전시킬 수 없는 그 밖의 개발도상국에 대하여, 모든 종류의 해양기술을 효과적으로 이전하기 위한 기술협력계획의 수립</p> <p>(b) 협정, 계약 및 그 밖의 유사한 약정이 공평하고 합리적인 조건하에 체결될 수 있는 유리한 여건의 조장</p> <p>(c) 과학·기술관련 주제, 특히 해양기술 이전을 위한 정책과 방법에 관한 회의, 세미나 및 심포지움의 개최</p> <p>(d) 과학자, 기술자 및 그 밖의 전문가 교류의 증진</p> <p>(e) 사업수행 및 합작사업과 그 밖의 형태의 양자협력 및 다자협력의 증진</p>	<p>ISBA, UNCTAD, UNDP, UNEP, UNESCO, UNIDO, WIPO, WMO, World Bank</p>
제270조	<p>해양기술의 개발과 이전을 위한 국제협력은, 적절하고 가능한 경우 해양과학조사, 특히 새로운 분야의 해양기술이전을 촉진하고 해양연구개발을 위한 적절한 국제기금 조성을 촉진하기 위하여, 기존의 양자적·지역적 또는 다자적 계획과 새로운 확대계획을 통하여 수행된다.</p>	<p>FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNCTAD, UNDP, UNEP, UNESCO, UNIDO, WIPO, WMO, World Bank</p>
제271조	<p>국은, 직접 또는 권한있는 국제조직을 통하여 특히 개발도상국의 이익과 필요를 고려하여 양자차원에서 또는 국제기구와 그 밖의 국제회의에서 일반적으로 수락된 해양기술이전의 지침과 기준의 수립을 촉진한다.</p>	<p>FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNCTAD, UNEP, UNESCO, UNIDO, WIPO, WMO</p>
제272조	<p>각국은 해양기술이전 분야에서 개발도상국, 특히 내륙국과 지리적불리국의 이익과 필요를 고려하여 권한있는 각 국제기구가 지역적·세계적 계획을 비롯한 각 국제기구의 활동을 조정하도록 보장하기 위하여 노력한다.</p>	<p>FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC, ISBA, UNCTAD, UNDP, UNEP, UNESCO, UNIDO, WIPO, WMO, World Bank</p>
제278조	<p>이 부 및 제13부에 언급된 권한있는 국제기구는 직접적으로 또는 그 국제기구 서로간의 긴밀한 협력</p>	<p>FAO, IAEA, IHO, IMO, IOC,</p>

	을 통하여 이 부에 따른 임무와 책임을 효과적으로 이행하기 위하여 모든 적절한 조치를 한다.	ISBA, UNCTAD, UNDP, UNEP, UNESCO, UNIDO, WIPO, WMO, World Bank
제297조 제1항 제c호	이 협약에 규정된 연안국의 주권적 권리 또는 관할권 행사와 관련된 이 협약의 해석이나 적용에 관한 분쟁으로서 다음의 각 경우 제2절에 규정된 절차에 따른다. (c) 연안국이 이 협약에 의하여 수립되었거나 또는 권한있는 국제기구나 외교회의를 통하여 이 협약에 부합되게 수립되어 연안국에 적용되는 해양환경의 보호와 보전을 위한 특정의 규칙과 기준에 위반되는 행위를 하였다고 주장된 경우	IMO, UNEP
부속서 제8장 제3조 제e항	이 부속서에 의한 소송절차를 적용함에 있어서 특별중재재판소는 당사자간 달리 합의하지 아니하는 한 다음과 같이 구성된다. (e) 당사자들이 스스로 선택한 사람이나 제3국에 의하여 선임이 이루어지도록 합의하지 아니한 경우, 국제연합사무총장은 (c)와 (d)에 따른 요청 접수후 30일 이내에 필요한 선임을 한다. 이 호에 규정된 선임은 분쟁당사자와 적절한 국제기구와 협의하여 이 부속서 제2조에 언급된 적절한 전문가명부에서 이루어진다. 이렇게 선임된 중재관은 서로 다른 국적을 가지며, 분쟁당사자를 위한 직무에 종사하지 아니하여야 하며, 또한 그 영토에 통상적으로 거주하거나 그 국민이 아니어야 한다.	FAO, IMO, IOC, UNEP

감사의 글

은혜 아니면 그 어느것도 해내기 힘듭니다. 사실 보이지 않는 하나님을 믿기란 참 힘듭니다. 그러나 이 논문을 쓰기까지 도움을 준 한분 한분을 생각하면 그것이 하나님의 살아계심의 증거라 생각합니다.

나의 20대에 6년이라는 승선생활 이후 배움의 갈증을 해결할 수 있도록 대학원 입학을 허락하시고 그 이후로 지도해주신 이윤철 교수님의 은혜가 아니었다면 아무것도 시작하지 못했으리라 생각합니다. 나의 어슬픈 원고가 교수님의 지도를 통해 조금씩 논문이 되어갈 때 그것은 놀라움의 연속이었습니다. 그리고 심사과정에서 피심사자의 마음을 이해하시고 도와주시려는 마음에서 하나하나 지적해주신 김진권 심사위원장님, 홍성화 교수님, 두현욱 교수님, 전해동 교수님께도 깊은 감사의 말씀을 전합니다.

그리고 이 논문을 쓸 수 있도록 영감을 불어넣어주신 현대상선(현대해양서비스, 해영선박) 전현직 임직원들께도 감사의 마음을 전합니다. 특히, 아직 능력도 검증되지 않았던 저를 IMO회의에 참석할 수 있도록 허락해주셨던 전임 권주석 전무님, 전임 이택규 전무님, 최종철 상무님, 한병국 센터장님, 전임 홍윤범 팀장님, 김영선 팀장님께 감사드립니다. 또한, 부족한 저를 서울로 발령받도록 하여 새로운 경험을 하게 하시고 2019년을 앞두고 승진과 함께 Pride of HMM이란 큰 상을 받도록 해주신 유창근 사장님, 김정범 전무님, 김수호 전무님, 이상식 상무님, 이정엽 상무님, 김성원 팀장님, 이상철 부장님 그리고 팀원 여러분들의 은혜에 감사드립니다.

우리 가족들에게도 진심으로 감사의 마음을 전합니다. 항상 우리의 든든한 울타리가 되어주신 진주에 계신 부모님, 그리고 사랑하는 송혜영을 이렇게 아름답게 키워주신 진해에 계신 부모님 감사드립니다. 또한, 결혼 이후 공부한다는 핑계로 늦게 들어가고 주말에도 같이 있어주지 못함에도 서운, 가은 공주를 잘 양육해준 사랑하는 부인 송혜영의 공은 이루 말할 수 없습니다. 그리고 서울에서 항상 힘이 되어주는 동생 가족 또한 고맙습니다.

마지막으로 돌아보면 고마운 분들이 너무 많은데 친척모임에서나, 직장에서나, 학교에서나, 기타 사회모임에서나 그 어느곳에서 여러분들이 무심코 해주신 말 한마디 한마디가 저에겐 큰 힘이 되었습니다. 정말 감사합니다!