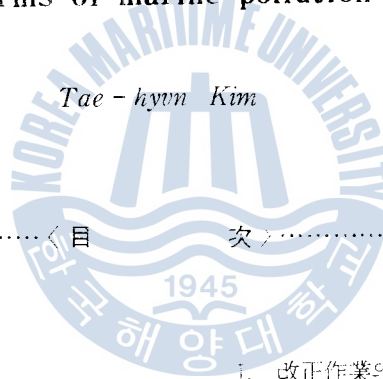


沿岸國의 介入權에 관한 研究

— 海洋汚染과 關聯하여 —

金 泰 賢

A Study on Intervention by a Coastal State.
— in terms of marine pollution —



〈目 次〉

第1章 序 論	1. 改正作業의 現況과 背景
1. 問題提起	2. 프랑스의 意見
2. 研究目的과 範圍	3. 國際海事機構의 研究報告書
第2章 公海上의 汚染에 대한 沿岸國의 介入權	4. 沿岸國 介入에 關한 新提案
1. 公海와 海洋汚染	5. Intervention 1969의 改正
2. 公海上의 介入에 關한 國際協約	6. 國際海事機構 法律委員會 第53會期
第3章 海難救助協約과 沿岸國의 介入權	7. 國際海事機構 法律委員會 第54會期
第4章 結 論	
參 考 文 獻	

ABSTRACT

A Study on Intervention by a Coastal State
- In Terms of Marine Pollution -

Kim Tae Hyun

*Department of Law, Graduate School,
Korea Maritime University*

After 30 years of growing awareness - assisted by the Torrey Canyon, Amoco Cadiz, and other famous incidents - marine pollution is now a conspicuous part of our civilization and, states have regarded as important the question of whether or not a coastal state threatened with oil pollution damage make take control of the situation, even against the will of other interested states or persons (who may include the shipowner charterer, cargo owner, insurers, salvors, and the state of registry).

Discussion of the question has been complicated by related issues such as whether there is a right to intervene in international law, or whether there is merely an immunity

for what is an unlawful intervention ; whether these right (or immunities) extend to taking action inside the territorial sea of another state, or whether they merely extend to action taken on the high seas; and the extent to which the sovereignty of a state exists over its own territorial sea ; nowadays, the crucial question is whether the coastal state has the right to order the salvor to start the salvage operation, not withstanding the fact that negotiation between the shipowner and the salvor are still pending or have failed for the time being.

This thesis tackles some of the above problem.

In Chapter One, there is a brief introduction of this study.

Chapter Two and Three are mainly concerned to intervene by a coastal states in terms of marine pollution.

(1) Chapter Two is devoted to 1) High sea and marine pollution 2) international convention as to the intervention in the high sea.

(2) Chapter Three is devoted to new approaches in government salvage, vessel traffic manage and compulsory reporting system as to marine accidents.

Consequently, many of the specific provisions on marine pollution in the international maritime convention on the Law of the sea represent preventive and approaches to marine pollution control, therefore both all the nations and specially our country should take efforts to find ways of converting general marine pollution control provisions into more concrete, more significant legal and institutional developments at global, regional and national levels.



第 1 章 序 論

1. 問題提起

傳統國際法下에서는 海洋은 領海와 公海로 分割하여 前者에 있어서는 排他的 領域權이, 後者에 있어서는 公海自由의 原則이 支配하고 있었기 때문에, 沿岸國은 公海上에서 海洋環境保護를 爲한 實效的인 法的 規制를 行할 수 없었다.

그러나 Torrey Canyon 號 事故以後 公海上에서 外國船舶의 事故로 인하여 沿岸國이 現저한 油類汚染의 被害를 입게되는 경우에, 非常措置로써 沿岸國은 介入權을 行使할 수 있는 지가 國際法上 問題視되었다.

또한 비록 領海上이라 할지라도 Amoco Cadiz 號 事故에서 볼 수 있었던 바와 같이 現行의 海難救助契約이 遭難船舶의 所有者와 救助者에 의한 契約自由의 原則에 의하여 締結되기 때문에 沿岸國의 介入은 排除되었고, 그로 인하여 公共의 利益(public policy)을 侵害하는 結果를 발생시키게 되었다.

그러므로 現國際環境法의 次元에서 종래의 公海自由의 原則은 制限 내지 修正이 不可避하며, 深海底制度 및 沿岸國의 海洋資源의 權利主張에 結付된 排他的 經濟水域 등 海洋區分의 再編成問題와 함께 海洋環境保護制度는 新海洋法 秩序의 基本的인 支柱의 하나로 되었다.

특히 沿岸國의 介入權은 海上企業活動의 媒介體인 船舶의 事故로부터 海洋被害를 고려하여 그 範圍 내지 限界를 決定해야하는 동시에 海洋自由의 原則에 따른 船舶의 自由通航에 대하여 不必要한 干涉을 排除

해야 함은 물론이다.

더구나 오늘날 海運產業의 지속적인 發展에 따라 船腹量이 增加하고 있으며, 船舶自體도 高速化, 大型化 됨으로써 大量의 油類의 流出을 수 반하는 豫測할 수 없는 큰 海難事故의 發生可能性이 언제나 존재하고 있다.

또한 便宜置籍國의 問題, 開發途上國의 老朽油槽船 구입 등은 海洋汚染의 發生可能性을 더욱 증가시키고 있다. 이러한 狀況에도 불구하고 汚染事故가 發生한 경우에 적용될 수 있는 公海上 介入에 關한 國際協約(International Convention Relating to Intervention on the High seas in cases of Oil pollution Casualties, 1969. 以下 “Intervention 1969”라 한다) 및 1973年의 油類 以外の 物質에 의해 汚染된 경우의 公海上 介入에 關한 議定書(Protocol Relating to Intervention on the High Seas in cases of pollution by substances other than Oil, 1973. 以下 “Intervention PROT”라 한다)가 각각 發效하여 國際적으로 시행되고 있으나 그 內容에 있어서는 많은 問題點을 내포하고 있다.

그리고 海難救助協約과 關하여 볼 때도 각 국가들은 Amoco Cadiz 號 事故 發生時 야기되었던 問題點을 그대로 가지고 있으며, 우리나라에서는 前者의 國際條約을 수락조차 하지 않고 있는 實情이다.

2. 研究의 目的과 範圍

(1) 目的

이 論文의 目的은 첫째 Torrey Canyon 號 事故以後 문제가 된 公

海上에서 海難등으로 인한 汚染事故가 發生한 경우에 이에 대한 沿岸國의 介入權과 關聯하여 國際條約上의 規定들을 比較, 分析하여 問題點을 提示하고, 그 代案을 提案하고자 한다.

물론, 비록 私法的 趣旨에 海難救助協約이 採擇되었다 할지라도 大型 汚染事故는 公共福利에 미치는 영향이 크다. 이러한 觀點에서 IMO 의 第 35-54 會期의 資料中 沿岸國의 介入權과 關聯된 內容을 分析하고, 各國의 提案들을 參考하고자 한다.

세째, 上記의 目的을 爲대로 해서 우리나라의 現狀을 參考보고, 그 對策方案을 提示하고자 한다.

(2) 範圍

國際海洋環境法의 主要研究對象 中에서 沿岸國의 介入權과 關聯된 國際協約을 中心으로 考察하고자 한다.

第 2 章에서는 公海上의 汚染에 대한 沿岸國의 介入權을 考察하였다. 이를 위하여 條約論的 方法을 採擇하였다. 즉 1958 年 協約, Intervention 1969, UN 海洋法協約등을 時代順에 따라서 沿岸國의 介入權 協約의 內容을 分析, 檢討하였다. 그 中에서 各의 協約의 內容이 抽象的인 것이지만 介入權行使의 根據가 된다는 생각에서, Intervention 1969의 成立背景, 協約上 介入權을 行使한 事 實은, 介入權의 根據, 介入節次, 介入措置의 限界에 대하여 參考보고, 나아가서 이 協約의 問題點을 밝히고 對策을 提示한다.

이러한 沿岸國의 介入權行使와 關聯한 基本的 토대를 바탕으로 하여 第 3 章에서는 Amoco Cadiz 號 事故以後 契約自由의 原則과 公共의 利

益과의 衝突이라는 문제점이 發生하였다. 이러한 문제에 대한 解決을 위하여 各국들과의 의견을 沿岸國의 介入權行使에 있어서 海難救助協約과 關聯한 權限行使方法, 그 範圍, 그리고 關聯된 문제등을 IMO의 資料를 통해 考察해 보았다.

끝으로 이 論文의 結論에서는 各章에 있어서의 內容을 정리하여 私見을 제시하였다.



海上에서 海難 등으로 인한 汚染事故가 發生한 경우에 이에 대한 沿岸國의 介入權과 關聯하여 國際條約上의 規定들을 比較, 分析하여 問題點을 提示하고, 그 代案을 提案하고자 한다.

물론, 비록 私法的 趣旨에 海難救助協約이 採擇되었다 할지라도 大型 汚染事故는 公共福利에 미치는 影響이 크다. 이러한 觀點에서 IMO의 第 35-54 節期의 資料中 沿岸國의 介入權과 關聯된 內容을 分析하고, 各國의 提案들을 살펴보고자 한다.

세째, 上記의 目的을 토대로 해서 우리나라의 실정을 살펴보고 그 對策方策을 提示하고자 한다.

(2) 範 圍

國際海洋環境法의 主要研究對象 中에 7) 沿岸國의 介入權과 關聯된 國際協約을 中心으로 考察하고자 한다.

第 2 章에서는 公海上의 汚染에 대한 沿岸國의 介入權을 考察하였다. 이를 위하여 條約論的 方法을 採擇하였다. 즉 1958 年 協約, Intervention 1969, UN 海洋法協約을 時代順에 따라서 沿岸國의 介入權 協約의 內容을 分析, 檢討하였다. 그 中에서 各의 協約의 內容이 抽象적이기는 하지만 介入權行使의 根據가 된다는 생각에서, Intervention 1969의 成立背景, 協約上 介入權을 行使할 수 있는 경우, 介入權의 根據, 介入節次, 介入措置의 限界에 대하여 살펴보고, 나아가서 이 協約의 問題點을 말하고 對策을 提示한다.

이러한 沿岸國의 介入權行使와 關聯한 基本的 토대를 바탕으로 하여 第 3 章에서는 Amoco Cadiz 號 事故以後 契約自由의 原則과 公共의 利

益과의 衝突이라는 문제점이 發生하였다. 이러한 문제에 대한 解決을 위하여 各국들과의 의견을 沿岸國의 介入權行使에 있어서 海難救助協約과 關聯한 權限行使方法, 그 範圍, 그리고 關聯된 문제등을 IMO의 資料를 통해 考察해 보았다.

끝으로 이 論文의 結論에서는 各章에 있어서의 內容을 정리하여 私 見을 제시하였다.



第 2 章 公海上의 汚染에 대한 沿岸國의 介入權

1. 公海와 海洋汚染

(1) 公海의 定義

公海란 沿岸國의 內水에 領海 및 管轄權이 미치는 바다의 外側에 位置한 大洋의 部分을 말한다.¹⁾ 따라서 公海는 領海와 接續水域 및 排他的 經濟水域을 除外한 部分과 200 海里의 限界以遠에 위치한 大陸棚의 上部水域과 深海底의 上部水域을 意味한다.

1982 年 UN 海洋法協約에서도 公海의 範圍를 “一國의 排他的 經濟水域, 領海, 內水 또는 群島國家의 群島水域에 包含되지 않는 海洋의 모든 部分이다.”고 規定하고 있다.²⁾

그러나 본 논문에서는 海難의 結果 發生하는 大型海洋汚染事件의 發生 場所가 大개 沿岸國으로부터 50mile 以內이고, 이 경우에 특히 沿岸國에게 막대한 損失을 가져다 주기 때문에 海難의 防止라는 點에서 領海以遠海域이라고 定義한다.

(2) 公海上의 海洋汚染

內水와 領海는 國家領域의 一部分이기 때문에 그 範圍內에서의 汚染에 대하여는 沿岸國이 排他的 管轄權을 가짐은 當然하다. 英國은 일찍이 1922 年 Oil in Navigable Waters Act 를 制定하여 이에 對處한

註) 1) V. von Glahn, Law among Nations : An Introduction to Republic International Law 3rd ed. Macmillan, New York (1976). p.322.

바 있고 美國은 1924年 Oil Pollution Act 를 制定함으로써 이에 따르고 있다.³⁾ 그러나 公海에서의 汚染은 沿岸國의 管轄이 미치지 않는 海域에서의 汚染이므로 國際法이 適用되지 않으면 안된다. 즉 公海라는 水域에서는 國際法上 이른바 「公海自由」(freedom of high seas)의 原則이 認定되는 것이다.

이 「公海自由」의 原則은 公海는 모든 國民에 開放되는 것이며 모든 國家가 他國에 대하여 不當한 損害를 끼치지 않는 限 自由로이



第2章 公海上의 汚染에 대한 沿岸國의 介入權

1. 公海와 海洋汚染

(1) 公海의 定義

公海란 沿岸國의 內水에 領海 및 管轄權이 미치는 바다의 外側에 位置한 大洋의 部分을 말한다.¹⁾ 따라서 公海는 領海와 接續水域 및 排他的 經濟水域을 除外한 部分과 200 海里의 限界以遠에 위치한 大陸棚의 上部水域과 深海底의 上部水域을 意味한다.

1982年 UN海洋法協約에서도 公海의 範圍를 “一國의 排他的 經濟水域, 領海, 內水 또는 群島國家의 群島水域에 包含되지 않는 海洋의 모든 部分이다.”고 規定하고 있다.²⁾

그러나 본 논문에서는 海難의 結果 發生하는 大型海洋汚染事件의 發生 場所가 대개 沿岸國으로부터 50mile 以內이고, 이 경우에 특히 沿岸國에게 막대한 損失을 가져다 주기 때문에 海難의 防止라는 點에서 領海以遠海域이라고 定義한다.

(2) 公海上의 海洋汚染

內水와 領海는 國家領域의 一部이기 때문에 그 範圍內에서의 汚染에 대하여는 沿岸國이 排他的 管轄權을 가짐은 當然하다. 英國은 일찍이 1922年 Oil in Navigable Waters Act를 制定하여 이에 對處한

註) 1) V. von Glahn, Law among Nations : An Introduction to Republic International Law 3rd ed. Macmillan, New York (1976). p.322.

2) 1982年 UN海洋法協約 第86條

바 있고 美國은 1924年 Oil Pollution Act 를 制定함으로써 이에 따르고 있다.³⁾ 그러나 公海에서의 汚染은, 沿岸國의 管轄이 미치지 않는 海域에서의 汚染이므로 國際法이 適用되지 않으면 안된다. 즉 公海라는 水域에서는 國際法上 이른바 「公海自由」(freedom of high seas)의 原則이 認定되는 것이다.

이 「公海自由」의 原則은 公海는 모든 國民에 開放되는 것이며 모든 國家가 他國에 대하여 不當한 損害를 끼치지 않는 限 自由로이 使用될 수 있는 自由로 意味한다.⁴⁾ 그것은 어떤 國家도 公海의 어떤 部分을 그 主權下에 두는 것은 有效하게 主張할 수 없다는 “歸屬으로부터의 自由”를 內容으로 한다.⁵⁾

그런데 汚染行爲가 公海上에서 發生한 경우, 傳統的인 「公海自由의 原則」에 의하면 公海上에서 他國의 船舶에 대하여 權力行爲를 할 수 없으며 오직 旗國主義 方式으로 公海上 海洋汚染에 대해 規制할 수 있다고 생각해 왔다. 그러나 오늘날 날로 大型化되고 深刻化되는 海洋汚染을 效果的으로 規制하기 爲해서는 傳統的인 「旗國主義」만으로는 不充分하다는 것이 널리 認識되어 傳統的인 旗國主義가 과연 海洋環境의 保全을 爲해 公海上에서의 올바른 解決方法이라고 볼 수 있는가가 問

註 3) 金燦奎, 海洋汚染과 國際條約, 國際法學會論叢, 第 23 卷, 1.2 合併號 (1978.12) pp.97-98.

4) 1982 UN 海洋法協約 第 87 條 12 項

5) 1982 UN 海洋法協約 第 88 條

題된다.⁶⁾

이의 問題點을 살펴보면,

첫째로 自國으로부터 멀리 떨어져 있는 水域에서의 汚染行爲에 關해 旗國은 그 汚染의 直接的인 被害國은 아니기 때문에 旗國의 신속하고 實效적인 규제조치는 기대하기 힘들다. 특히 오늘날 海運界에서 널리 行해지고 있는 「便宜置籍」과 關聯해서 더욱 큰 問題로 남는다. 왜냐하면 便宜置籍國의 汚染行爲에 대한 充分한 規制를 한다는 것은 無理이기 때문이다.

둘째로는 旗國이 條約에 依據한 國內措置를 전혀 取하지 아니할 경우 效果的인 汚染防止를 爲한 規制를 確保할 수가 없게 된다는 點이다.

오늘날 海洋汚染의 主된 原因이 海洋活動에 隨伴된 油類에 의한 汚染이라고 볼 수 있고, 油類는 海面에서 빨리 擴散되어 얇은 膜을 만들고 潮流의 風向에 따라 선언 豫測할 수 없는 方向으로 擴大되며 특히 公海에서 發生한 汚染事故는 가까운 沿岸國에로의 被害가 擴大될 수 있기에 어느 國家의 管轄에도 屬하지 않는 公海上의 汚染規制에 대한 國際的인 조치가 必要하다.

오늘날 國際條約上으로 公海에서 發生하는 海洋汚染을 規制하는 것으로는 1958年 海洋法協約과 직접적으로 沿岸國이 公海上에서 介入을

註) 6) 崔載勳; 海洋汚染防止에 관한 旗國主義의 修正, 國際法學會論叢, 第 23 卷, 1.2 號 合聯號, 1978. pp. 287-289.

行使할 수 있도록 規定된 Intervention.1969., 汚染物質의 범위를 기름 以外の 유해한 物質에까지 擴大한 interverntion PROT, 그리고 UN 海洋法協約 등이 있다.

이러한 國際條約上的 沿岸國의 介入權 行使에 대하여 살펴보기로 한다. 또한 海洋汚染의 문제는 몇가지 面에서 地球的 問題이며, 世界 모든 部分의 海洋의 性質에 영향을 준다. 따라서 海洋先進國이나 開發途上國을 막론하고 모든 국가에 영향을 준다는 點과 또한 모든 국가가 海洋汚染問題의 어느 面에서나 영향을 받는다는 點⁷⁾에서 볼 때, 世界的 次元의 協力으로 公海上의 汚染防止가 絶對적으로 必要하다고 하겠다.

2. 公海上의 介入에 關한 國際協約

(1) 1958年 協約⁸⁾

海洋의 油類汚染을 規制하기 爲한 國際條約이 現實적으로 採擇되

註 7) Oscar Schachter and Daniel Serwer, "Marine Pollution Problems and Remedies" 65 American of International Law(1971). p.84.

8) 1958年 協約은 다음의 4가지로 構成되어 있다.

- ① 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약 (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958)
- ② 1958년 공해에 관한 협약 (Convention of the High Seas, 1958)
- ③ 1958년 공해상 어업 및 생물자원의 보존에 관한 협약 (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas, 1958)
- ④ 1958년 대륙붕에 관한 협약 (Convention on the Continental Shelf, 1958)

된 것은 1954年の 일이다.⁹⁾ 汚染의 주된 原因이 油類에 의한 것이므로 公海上에서의 油類汚染을 방지하기 위한 各國의 노력은 국제조약상에서 찾아볼 수 있다. Intervention 1969가 成立되기 이전에 公海上에서의 油類汚染이 發生하였을 경우 介入權의 正當性을 부여한 것이었다면 그것은 1958年の 領海와 接續水域에 관한 제네바 海洋法協約이라고 하겠다.

1958 海洋法協約에서 규정하는 바와 같이 領海以遠의 海域을 公海라고 定義한다면 汚染事故가 發生하였을 때 沿岸國은 領海以遠 接續水域內의 海域에 대하여 必要한 措置를 취할 수 있다고 본다. 왜냐하면 同協約 第24條에서 沿岸國은 領海以遠의 海域일지라도 領海測定基線에서 12海里까지의 海域 즉 接續水域에 있어서는 關稅, 財政, 出入國管理, 衛生에 관한 法令을 制定 實施할 수 있다고 規定되어 있으므로 領海以遠 接續水域內의 海域에서 沿岸國은 同協約 第24條에 規定된 衛生에 관한 法令을 制定 實施할 수 있다는 規定으로 보아 이러한 海域에 發生한 汚染에 대하여 沿岸國은 規制할 權利를 가진다고¹⁰⁾ 해석되

註 9) 어업규제와 관련하여

The 1882 Convention for the Regulation of police of the Fish in the North sea Outside the Territorial Waters를 英法兩國의 公海上 介入權의 象徴으로 보는 학자도 있다. William Kenneth Bissell, Intervention on the High Seas, Vol.7, No.4 July 1976, p.723

10) Yoram Dinstein, "Oil pollution by ships and Freedom of the High Seas", Journal of Maritime Law and Commerce (January 1972), Vol.3, No.2, p.367. Contrariwise, F.D. Brown "The Lessons of the Torrey Canyon", 21 current Legal Problems (1968), p.130.

되기 때문이다. 그러나 接續水域以遠의 公海上에서 發生한 汚染에 대하여 領海以遠 接續水域內의 海域에서와 같이 沿岸國이 規制를 할 수 있는가에 대하여 論難이 있으나 接續水域以遠의 公海上의 汚染行爲에 대해서까지 沿岸國이 規制權을 行使할 수 없기 때문에 이 海域에서 一般的인 汚染防止의 管轄權은 行使할 수 없다고 解釋된다.¹¹⁾

따라서 公海上에서의 汚染規制를 爲한 沿岸國의 介入餘地는 接續水域 制度를 授用하여서는 不可能 하였으며 필연적으로 다른 方法이 모색되어야만 하였다.

또한 1958年 協約의 衛生에 關한 法令(sanitary regulation)에 油類汚染을 包含시킬 수 있는지에 대해서 疑問이 있으며, 油類汚染은 衛生에 關한 法令에 包含되는 문제가 아니라고 보는 學者가 있다.¹²⁾ 그럴 경우 領海以遠과 겹치는 接續水域範圍內에서도 즉 領海以遠에서는 沿岸國은 油類汚染防止를 爲한 介入權을 갖지 못한다고 보아야 한다.

(2) Intervention 1969.

(가) 成立背景

1967年 3月, 11萬 7,000 噸의 原油를 싣고 쿠웨이트를 떠나 Milford Haven, Wales 로 航海中이던 Torrey Canyon 號가 英佛海峽의 公海上의 Seven Stones 暗礁에서 坐礁되어 大量의 原油를 流出함으로

註 11) 金燦奎, 前掲論文(1978.12) p.101.

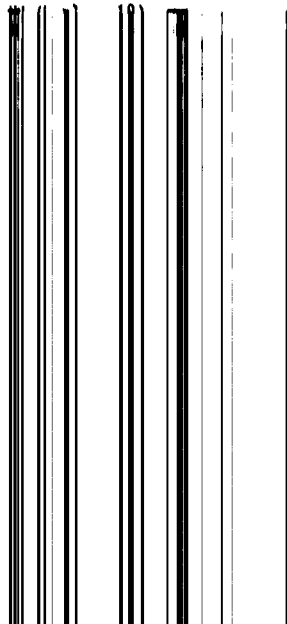
12) D.W.Abecassis, Oil pollution from ships. p.85.

取할 수 있다는 견해였으나 반드시 明確한 것은 아니었다.¹⁶⁾

從來의 傳統的인 公海自由의 原則에 의하면 公海上에서 船舶에 대한 管轄權은 原則적으로 그 船舶이 所屬하는 旗國에 있으며 그 밖의 어떤 國家도 公海上에서 他國의 船舶에 대해서 權力行爲를 할 수 없는 것은 當然한 것으로 생각되어져 왔다. 그래서 英國政府의 行爲에 論義가 있었으며 國際法上 公海上에서의 介入의 문제가 IMO에 提起되었다.

1967年 5月 4日 IMO의 理事會는 特別會議을 召集했으며 理社會는 다음 事項을 審議할 것을 指示했다. 즉 “領海밖에서 發生한 事故에 의하여 直接的으로 威脅을 받거나 影響을 받는 國家가 그 國家의 海岸線, 港口, 領海 혹은 觀光資原을 保護하기 爲하여 어떤 措置를 取함으로써 船主, 海難救助會社, 保險會社, 旗國政府의 利害關係에 影響을 미칠지라도 그 措置를 取할 수 있거나 그 措置를 取해야만 하는 程度”¹⁷⁾에 관한 것이었다.

이 문제에 대하여 法律委員會는 海岸에서 떨어진 公海上에서 發生한 汚染事故에 대한 沿岸國의 權限을 規定하기 爲한 國際會議의 召集을



역 深刻한 汚染問題를 惹起시켰다.¹³⁾ 이 汚染은 擴散되어 英國과 프랑스 沿岸에까지 미침으로써 극심한 被害를 주었다. 이 事故로 海洋汚染의 國際性이 크게 浮刻되었으며 公海에서 外國船舶의 事故에 의하여 自國沿岸이 現存한 油類汚染의 被害를 입게 되는 경우에 汚染防止를 爲한 非常措置로 介入權을 行使할 수 있는가가 國際法上 問題되었다.

당시 英國政府의 坐礁船 Torrey Canyon 號의 海上的 浮動油類(坐礁船의 爲국인 航空油과 煤의 炸裂品 등 高性能 爆彈) 使用하의 浮動油類의 漏출을 防止하기로 3月 31日까지 바닥에 沈연으나 事情은 意料外 不測이었다.¹⁴⁾

이기에 問題가 된 것은 英國政府의 爆擊은 公海의 航行의 自由에 理論的으로 國際法의 公海自由의 原則에 反하는 것이 아니냐는 點이다. Torrey Canyon 號의 事故當時 公海上에 沈沈한 外國國旗船 沈沈하였으므로 旗國의 排他的 管轄權에 따른 措置를 取해 적어 行하 事이다.¹⁵⁾ 英國政府는 自衛權의 法理에 의하여 沿岸國을 爲한 措置를

註 13) H.Marcus Price III, "Interrelationship of the Behavioral Sciences and Law in International Crisis Decision Making. An Analysis of "The Torrey Canyon Incident" As a Model: The International Lawyer (April 1974). Vol.8, No.2. pp.221~225.

14) 金燦奎, 前揭論文, (1978.12).p.97.

15) Torrey Canyon 號의 船籍은 Liberia 이며, 所有主는 Bermuda의 Barracuda Tanker Corporation 이고, 美國 Union Oil Company of California 社가 裸備船하였고, 승무원은 意태리인이 36名이었으며, 英國의 British Petroleum (BP)이 재항해용선한 선박이다.

取할 수 있다는 견해였으나 반드시 明確한 것은 아니었다.¹⁶⁾

從來의 傳統的인 公海自由의 原則에 의하면 公海上에서 船舶에 대한 管轄權은 原則적으로 그 船舶이 所屬하는 旗國에 있으며 그 밖의 어떤 國家도 公海上에서 他國의 船舶에 대해서 權力行爲를 할 수 없는 것은 當然한 것으로 생각되어져 왔다. 그래서 英國政府의 行爲에 論義가 있었으며 國際法上 公海上에서의 介入의 문제가 IMO에 提起되었다.

1967年 5月 4日 IMO의 理事會는 特別會議을 召集했으며 理社會는 다음 事項을 審議할 것을 指示했다. 즉 “領海밖에서 發生한 事故에 의하여 直接的으로 威脅을 받거나 影響을 받는 國家가 그 國家의 海岸線, 港口, 領海 혹은 觀光資原을 保護하기 爲하여 어떤 措置를 取함으로써 船主, 海難救助會社, 保險會社, 旗國政府의 利害關係에 影響을 미칠지라도 그 措置를 取할 수 있거나 그 措置를 取해야만 하는 程度”¹⁷⁾에 관한 것이었다.

이 문제에 대하여 法律委員會는 海岸에서 떨어진 公海上에서 發生한 汚染事故에 대한 沿岸國의 權限을 規定하기 爲한 國際會議의 召集을 勸告하고¹⁸⁾ 國際協約의 草案을 作成하였다.

IMO 總會는 1967年 11月 브뤼셀에서 國際會議을 召集하자는 法

註 16) 閔星奎, 海洋汚染에 관한 國際協約, 한국해양대학 해사도서출판부, 1975. p.11.

17) IMO. Document C/ES, III/5. Para.15.

18) IMO. Document LEG II/4, Dec.11.1967.

律委員會의 提議에 同意하고 이 會議는 “油濁事故에 있어서 公海上의 介入權에 관한 國際協約(Intervention 1969)”을 採擇하였다. 이 協約의 各 規定은 法律委員會가 作成한 草案과 大同小異하다.

(나) 協約上 介入權을 行使할 수 있는 경우

Intervention 1969 第1條 第1項은 締約國이 介入權을 行使할 수 있는 狀況을 規定하고 있다. 同條項에 따르면 締約國은 「暴行이나 有害한 結果를 招來하리라는 것이 合理的으로 豫測되는」 海難 또는 이에 關聯된 行爲에 隨伴하는 기름에 의한 汚染 또는 그의 危險으로부터 생기는 自國沿岸 또는 關係利益에 대한 重大하고도 急迫한 危險을 防止, 輕減 또는 除去하기 爲하여 必要한 措置를 公海上의 外國船舶에 대하여 行使할 수 있다고 規定하고 있다. 規定의 가장 중요한 點이라면 重大하고도 急迫한 危險이 없다면 介入權은 認定되지 않는다는 것이다.

第1條 第2項에서는 軍艦 또는 國家가 所有하거나 運航하는 그 밖의 船舶으로서 政府의 非商業的인 서비스에만 使用되는 것에 대하여는 介入權을 行使하지 못한다고 規定하고 있다.

이 協約의 適用上 海難이라 함은 船舶의 衝突, 坐礁 그 밖의 航海上의 事故 또는 船舶內 혹은 船舶外 그 밖의 事故를 意味하며(第2條 1項), 海難에 關聯되는 坐礁船舶의 離礁作業과 海難救助行爲도 가리킨다고 본다.¹⁹⁾

註 19) 閔星奎, 前揭書, p. 11.

充分히 있으며 善意的 誤用도 있을 것이다. 따라서 介入權의 범위도 중요한 問題이며 그것은 船主 그리고 保險業者들과 중요한 聯關性이 있으며 또한 確實性이 重大關心事가 된다.

一般的으로 公海上에서 介入權을 行使하나, 그것은 航行自由의 原則에 대한 妨害로 推定되며, 從來 傳統國際法上的 自衛權을 說明함에 있어서 大部分의 學者들은 國內法上的 自衛權을 概念을 그대로 도입하여 「正當防衛」(狹義의 自衛權, 本來의 自衛權)와 「緊急避難」으로 나누어 說明하면서 前者는 不法한 侵害임을 要하지 않는 것이라고 하여 구별하고 있다. 傳統國際法下에서 自衛라는 이름으로 그 緊急行爲가 正當化된 것으로 認定된 代表的인 경우는 Caroline 號 事件 뿐이다. 그 외의 事件들에 있어서는 그 正當性에 대한 논란이 많으므로, 實定國際法の 確立된 先例라고는 볼 수 없다. 다음에서 沿岸國의 介入權의 근거에 대한 학설을 살펴보면,

a) 自衛權說 (self-defence; 正當防衛說)

自衛權은 不法 및 自衛權을 行使하는 國家에 있어서는 法的義務에 대한 違反을 本質的인 要素로 한다. 法的義務는 國家의 主權을 侵害하는 것과 같은 實際的인 權利侵害를 意味하며 이러한 義務의 違反에 대해 自衛의 權利가 부여된다고 한다. 또한 義務의 違反은 緊急避難과 自衛權을 구별케 하는 不法行爲의 前提條件이라고 본다.²¹⁾

註 21) D.W. Bowett. Self Defence in International Law (Manchester UP. 1958). 9.

一般的으로 傳統國際法下에서 自衛라는 이름으로 그 緊急行爲가 正當化된 것으로 代表的인 경우는 1837年 Caroline號 事件으로 그 외의 事件들에 있어서는 그 正當性에 關係 論難이 많아서 實定國際法속에서 確立된 先例라고는 볼 수 없다고 하겠다.²²⁾ 當時 美國務長官 Daniel Webster는 自衛行爲가 正當化되는 경우는 오직 自衛의 必要가 急迫해 있고 압도적인 것으로, 다른 手段을 選擇할 餘地도 없고, 熟考할 餘裕 없는 (instant, overwhelming, and leaving no choice of means and no moment for deliberation) 경우에 限한다고 말하였다. 이 定義는 第2次大戰 후의 뉘른베르크 裁判의 判決에서도 認定되었으며, 自衛要件의 公式으로서 一般的으로 認定되었다고 볼 수 있다.²³⁾

公海上에서 汚染事故 發生時 그에 대한 沿岸國의 介入權을 認定함에 있어서 自衛權說에 立脚하여 學說을 檢討할 때 船主는 沿岸國에 近接한 海洋에서의 汚染防止를 爲하여 合理的인 措置를 取할 法的義務가 沿岸國에 대하여 부과되어 있는지가 問題이며 船籍國은 더욱 그러하며 또한 沿岸國에 發生한 損害가 自衛權을 正當化하기 爲하여 實質的인 權利의 侵害를 構成하느냐가 問題이다.²⁴⁾ 또한 一般的으로 汚染事故는 人爲的이 아닌 偶發的이라는 點과 武力公격에서만 自衛權이 正當化될 수 있고, 汚染事故의 경우는 介入權을 自衛權으로 正當化 시킬 수 없

註 22) 崔載勳, 國際法, p.131; Jennings, The Caroline and Mcleod Cases, 32 AM. J. INT'L L. 82. 94 (1938).

23) 上揭書, p.132.

24) D.W.Abecassis. Op.cit., p.86.

다고 본다.²⁵⁾

國際聯合憲章 第 51 條는 自衛權의 發動에 대하여 「武力政擊」發生의 경우에 限定하고 있어서 公海上의 汚染事故로 인한 沿岸國의 介入權의 法的根據로서는 不適合하며 1954 年の London 協約은 投葉禁止 違反을 不法的인 行爲로 看做하더라도 旗國의 排他的인 管轄權을 認定하는 點에서 公海上의 介入權의 說明은 不適合하다.²⁶⁾

b) 緊急避難說 (necessity)

緊急의 程度를 沿岸國의 利益을 船籍國의 利益과 比較하여 評價할 때 이 說이 公海上에서 汚染事故가 發生하였을 경우 介入權을 正當化할 수 있다는 데에는 相當한 根據가 있다고 본다.²⁷⁾

國際法上的 分野에서도 國內法上的 緊急避難과 같은 것이 制度化되어 있다. 例컨데 兩國을 흐르는 上流의 水位가 높아져서 그 때문에 上流의 國家가 洪水의 危險에 부닥쳐 下流의 國家편에 있는 水門을 開放할 必要가 있을 때, 下流의 國家의 許可를 얻을 時間的 餘裕가 없거나 혹은 許可를 求해도 얻지 못했을 때에는, 下流의 國家의 領域內에 들어가서 自手로 水門을 연다고 하는 것은 緊急避難으로서 許容되어야

註 25) L.C. Calfisch, "International Law and Ocean Pollution", (1972). *Revue Beligieue de Droit International* . 7.at 20.

26) E.D. Brown. *The Lesson of the Torrey Canyon* (1969). p.126.

27) D. W. Abecassis. *Op.cit.* p.86.

할 것이며, 隣接國의 大軍을 國境近處에 集結하여 必らず로 攻擊을 開始하고 있는 때라든가, 또는 攻擊의 意도를 갖고 外國船隊가 自國으로 가까이 오고 있을 때에도 다른 適當한 方法을 取할 餘裕가 없을 경우에는 強力行爲를 發動하는 것이 許容되어야 할 것이라고 한다.²⁸⁾ 만약 이러한 緊急避難說의 介入權을 認定한다면 危險이 急迫한 狀態이며 沿岸國의 權利나 利益이 威脅받으며 威脅받을 權利의 重要性에 依하여 均衡있는 措置를 取할 수 있는 防止行爲에 대해서는 正當性이 認定된다고 본다.

一般的으로 緊急避難에 대하여는 그 效果로서 損害賠償을 要한다고 說明함이 보통이다. Intervention 1969의 賠償構造는 被害國에 대하여 被害에 대한 報償이라기 보다는 介入權의 濫用을 防止하는 것으로 把握할 수 있으므로, 緊急避難說의 損害賠償의 性質이 약간 不同하다고 하겠다.

c) 自己保護說 (self-protection)²⁹⁾

이 說은 The 12th Commission of the Institute of International Law의 1969년 海洋汚染에 관한 報告書에서 環境保全

註 28) 崔載勳, 前掲書, pp. 131-132.

29) 1976년 캐나다 북부 수역오염방지법의 제정목적은 캐나다 자체의 특별한 이익을 위하여서라기 보다는 環境保全에 대한 防지에 關한 것이었기 때문이라고 주장한다. 따라서 자기보호설적인 立場이라고 사려된다. Gotlich & Dalfen National Jurisdiction & International Responsibility New Canadian Approaches to International Law, 67 AM. J. INT'L L. 229, 246 (1973).

을 爲한 法的根據로서 처음으로 提起되었다.³⁰⁾

이 說은 다른 學說에 비하여 가장 받아들이기 쉬우나 막연하며 또 論爭의 餘地가 가장 많은 學說이며, 이는 “人民的 福祉는 最高의 善” (Salus Populi Suprema Lex Esto)이라는 法諺에 의거하여, 重大한 利益에 영향을 미치는 危險에 직면한 國家에 의해 取해지는 措置를 正當化하는 것으로 볼 수 있다. 그러나 이 說은 그것이 적용되는 범 圍내에서 法秩序의 存在를 위협하는 結果가 되므로 法的概念으로서는 認 定되지 않았고 다만 心理學的 用語로서 自己保存의 本能의 限度에 制 限되었다. 國際法委員會는 自己保護說을 補充하여 一定한 범위내에서 汚 染事故에 限하여 介入權의 行使를 할 수 있도록 하고 있다.

d) 沿岸國 介入根據의 檢討

上記 學說들은 概念的 차이가 있다 하더라도 介入에 대한 沿岸國의 權限의 合法的 擴張이라는 점에서 共通性이 있다. 따라서 이 러한 根據를 個別的으로 적용시키기에는 現實上 어려움이 隨伴되므로 여러가지 根據를 綜合한 概念인 自己保護說이 妥當하다고 생각된다.

(라) 沿岸國의 介入節次

沿岸國은 필요조치를 取할 경우에는 海難에 의하여 영향을 받 는 다른 나라 特히 旗國과 事前에 協議하여야 하며 (3條 a), 그

註 30) Claude. C. Emannelli, the Right of Intervention of Coastal states on the High Seas In case of Pollution Casualties. p.90.

措置에 의하여 영향을 받는다고 合理的으로 豫想되는 利害關係者에게 사전에 當該措置를 通知하여 이들이 提出한 의견을 고려하도록 하여야 한다.(3條 b), 3條 c 項에서는 關係國間的 紛爭을 防止할 필요에서 沿岸國이 措置를 取하기 前에 IMO가 選定한 독립전문가와 協議할 수 있는 길을 열어놓고 있으며, 극도로 緊急한 경우에는 事前의 通告 또는 協議없이 또는 이미 開始한 協議를 계속하지 아니하고 事態의 緊急性에 비추어 필요로 하는 조치를 取할 수 있도록 하고 있다. (3條 d).

(마) 沿岸國의 介入措置의 限界

Intervention 1969 第5條는 沿岸國이 取하는 措置의 程度에 대하여 規定하고 있다. 5條1項에서는 協約上의 介入權에 의거하여 取하는 措置를 無制限한 것이 아니고 實際로 입은 損害 또는 입은 우려가 있는 損害와 均衡을 잃어서는 안된다는 均衡의 原則이 지배하고 있다.

介入措置가 損害와 均衡을 이루고 있는가의 여부를 檢討함에 있어서 고려하여야 할 事項은 ①措置를 取하지 아니할 경우 당장 생겨날 損害의 程度 및 可能性 ②措置의 有效性 ③措置에 의하여 惹起될 損害의 程度(3條3項)이다. 5條2項에서는 合理的으로 필요로 하는 限度를 넘어서는 아니되며 그 目的을 達成한 경우에는 즉시로 끝나야 하고 措置는 旗國, 第3國 또는 關係人의 權利 및 利益을 필요 이상으로 侵害해서는 안되며 규정한 沿岸國이 協約의 規定에 위반하는 措置를 취하여 남에게 損害를 惹起한 경우에는 合理的으로 必要로 하는

限度를 넘은 措置에 의하여 생긴 損害에 대하여 補償하여야 한다고 規定하고 있다.(6 條) 6 條는 沿岸國이 取한 조치가 協約의 위반으로 된 경우 賠償을 爲한 중요한 規定으로, 이 條項은 國際慣習法上 緊急避難에 나타난 것에서 연유한다고 볼 수 있으며 緊急避難說에 비추어 協約에 包含하는 것은 當然한 일이라고 하겠다.³¹⁾

(바) Intervention 1969 의 問題點

① 事前防止對策이 없고 事後對策的이다.

海上汚染을 防止하기 爲한 最善의 對策은 첫째, 汚染物質의 海上投棄를 禁止시키는 것이고 둘째는, 이미 投棄된 汚染物質을 除去하는 일이라 할 수 있겠다. 그러나 이 協約은 이미 發生한 海上汚染事故에 대해서 介入할 海上汚染事故에 대해서 介入할 수 있는 規定 즉 投棄된 汚染物質에 대한 沿岸國의 介入權에 관한 規定만 指示하는 一種의 事後對策的인 缺陷이 있다.⁴⁵⁾

海上汚染事故는 성질상 일단 發生하게 되면 많은 國家의 利益에 영향을 미칠뿐만 아니라, 海洋을 元來의 狀態로 復歸시키는 데는 많은 時間과 努力이 必要하게 되므로 根本的인 海洋汚染防止를 爲해서는 事後對策보다 事前對策이 先行되어야 한다. 그러므로 이 協約은 海洋汚染防止를 爲하고 海洋 및 沿岸에 油類에 依한 汚染의 危險을 초래하는 海難에의 重大한 結果에 對備하여 自國民의 利益을 保護할 必要性을 認識시킨다는 協約의 취지에 비추어 볼때 汚染事故의 예방조치에 대해

註 31) D.W. Abecassis, Op.cit. p.91.

서는 消極的이다.

② 過剩介入의 우려

이 協約의 第1條 第1項에 據하여 이 協約의 締約國은 偶연히 有害한 結果를 招來하리란 것이 合理的으로 豫測되는 海難 또는 關聯된 行爲에 隨伴하는, 기름에 의한 海洋의 汚染 또는 그 危險으로부터 發生한 自國의 沿岸 또는 關係利益(related interests)에 對峙 對峙하고는 急迫한(grave and imminent)危險을 防止, 輕減 또는 除去하기 爲하여 必要한 措置(necessary measures)를 公海上에서 取할 수 있다」라고 規定하고 있고, 第2條에서는 第1條의 用語에 對해서 法的義務를 規定하고 있으나 「有害한 結果」, 「合理的」, 「重大하고도 急迫한 危險」, 「必要한 措置」 등에 對한 適用에 對해서는 介入權을 行使할 沿岸國의 判斷基準에 關하고 있다.

그러나 法的義務를 規定하고 있지 않은 用語를 解釋함에 있어서는 매우 애매하고 具體적이 아니기 때문에 동일한 汚染事故의 경우에 根據이 變된다면 그 意義가 다르게 解釋될 수 있다고 본다.

예컨대 아랍국 근처의 公海上을 航海하는 이스라엘 船舶이 公海上에 投棄하여 海洋汚染이 發生하였을 경우 그 汚染事故가 一般的 見解으로서 充分히 利害當事國들과 協議하여 必要한 措置를 取할 수 있을 때에는 不拘하고 兩國家の 民族的 感情으로 因하여 이스라엘 船舶을 擧擊하여 沈沒시켰다고 假定하여 보자.

그러면, 이스라엘 政府는 아랍국의 措置를 過剩措置로 斷定 賠償請求를 물론 심한 경우에는 報復措置를 할 우려도 있다. 그러나 이 경우

에 아랍국은 自國 判斷과 措置는 「必要한 措置」라고 主張하여 이 問題를 둘러싸고 戰爭까지 誘發시킬 可能性도 있다고 보아야 할 것이다. 물론 이러한 問題를 事前에 防止하기 爲하여 이 協約 第3條와 第5條를 두고 있으나 이는 오늘날과 같은 不信時代, 自國의 利益만을 擁護하려는 時代에 있어서는 많은 問題點을 남길 수 있다고 할 것이다.³²⁾

더구나, 國家의 威信, 民族的 感情때문에 介入權이 모든 利害當事國에 게 남득되도록 行使될 수 있는지가 疑心스럽다.

③ 技術的, 經濟的 問題

오늘날 船舶의 大型化 추세로 인한 海難事故의 大型化로 大量의 기름이 海洋으로 流出되고 있다. 그러므로 이 流出된 기름을 除去하기 爲해서는 많은 設備과 時間이 必要할 뿐만 아니라 능률적인 技術의 도입이 필요하다. 先進國에서는 自國의 利益에 有害한 結果를 招來할 海洋汚染에 대해서 필요한 措置를 取할 수 있는 合理的이고 效果的인 技術과 經濟的 能力이 充分하나, 後進國에 있어서는 技術的, 經濟的 能力의 不足으로 必要하고도 適切한 措置를 取할 수 없을 것이다.

海洋汚染은 바람, 파도에 의하여 점차 擴大되어 결국 汚染物質을 除去하는 데는 더 많은 努力과 費用이 必要하게 되며, 더 나아가 더 많은 國家의 利益에 損害를 招來하게 될 것이라고 생각된다. 그러므로 이 協約은 經濟的, 技術的 能力이 不足한 國家에 있어서는 實行이 어

註 32) 金燦奎, 前揭論文(1978.12). p.105

려운 問題가 있다.

④ 遠距離에서 發生한 汚染事故에 대한 沿岸國의 介入

이 協約 第1條 第1項에서는 「締約國은… 自國의 沿岸 또는 關係利益에 重大하고도 急迫한 危險을 防止, 輕減 또는 除去시키기 爲하여 必要한 措置를 公海에서 取할 수 있다」라고 規定하고 있으므로 汚染事故가 沿岸 또는 關係利益에 有害한 結果를 招來하리란 것으로 判斷되지 않는 경우에는 그 汚染事故가 公海의 全般的 海洋環境을 해친다고 看做되더라도 沿岸國은 必要한 措置를 取하지 않을 것으로 推定된다.

即 各國은 自國에 직접적으로 影響을 미치지 않는 汚染事故에 대하여는 介入權을 行使하지 않을 것이므로 人類 共同의 財産인 海洋에 汚染을 放置하는 結果가 될 것이다. 따라서 沿岸으로부터 멀리 떨어진 海上에서 發生한 기름汚染事故에 대하여서도 介入하여야 할 必要性이 있다고 생각한다.

(사) Intervention 1969에 나타난 問題點에 관한 對策

以上과 같은 海洋汚染에 관한 史的인 考察과 Intervention 1969의 內容의 分析과 그 法的 根據를 檢討한 結果 위와 같은 問題點을 提起할 수 있겠다.

여기에서는 上記한 問題點에 대한 對策方案을 具體적으로 提案하고자 한다.

問題點 ①에 대하여서는 IMO를 통하여 ;

- 1) 各國이 汚染防止에 관한 教育을 海技士에게 철저히 실시하고

免許試驗上 汚染을 防止하기 爲한 科目을 必須 教育科目으로 挿入할 것을 提案한다.

2) 船體構造에 있어서 坐礁나 衝突이 發生하더라도 기름이 海上에 流出되지 않도록 研究 改善할 것을 提案한다.

3) 또 이 問題는 法的인 方法만으로써는 解決될 수 없으므로 工學的, 生態學的, 地理學的인 여러 分野의 學問과 共同으로 研究하여 最善의 結果를 얻도록 努力할 것을 提案한다.³³⁾

問題點 ②에 대하여 ;

가령 公海上에서, 기름 汚染事故가 發生했을 경우에는 過剩 介入의 우려가 있으므로, 이는 事故에 대하여 措置를 取하기 前에 旗國의 提請에 의하여 IMO를 비롯한 國際機構에서 方針을 決定하여 주는 原則을 樹立할 것을 提案한다.

問題點 ③에 대하여 ;

公海上에서 發生한 기름 汚染事故에 대한 防止와 介入을 爲하여는 技術的 問題가 반드시 隨伴되므로 後進國이나, 開發途上國에는 그 汚染을 解消할 能力이 不足하기 때문에 現存하는 國際機構를 強化하는 동시에 適切한 범위로 地域的 國際機構를 新設하고 그 機能을 強化하여 汚染의 擴大 阻止와 介入權 行使의 원할을 기하도록 할 것을 提案한다.

註 33) 小田 滋, 海洋法研究, 1975. p.33.

問題點 (4)에 대하여 ;

領海밖의 遠距離에서 汚染事故가 發生하여 管轄이 모호할 때, 그 附近의 國家가 地域적으로 協力해서 汚染에 對處해야 한 內容도 協約에 挿入되어야 한 것으로 생각한다.

(3) Intervention PROT

기름 以外의 物質에 의한 汚染事故가 發生하고 있는 現實에 비추어 이고 因한 汚染事故도 기름 汚染事故와 同안하게 取扱하여 該國 對한 制裁를 가하는 것도 當然히 이 協約에 挿入되어야 한다고 생각한다.

이러한 理由때문에 1964年 會議는 IMO가 기름 以外의 다른 物質에 의한 汚染에 대하여 모든 利害關係國과 協力하여 그 임무를 強化해야 한다고 勸告했다. 이 勸告에 따라 IMO와 특히 法律委員會가 기름 以外의 有害한 物質에 對한 汚濁事故에 있어서 介入할 것을 主張하였다.

또한 海上汚染事故에 있어 公海上의 介入權은 協約의 第1條 第1項과 같은 趣旨로 其他 汚染物質에 대하여도 새로운 會議가 IMO의 後接下에 London에서 열렸던 바, 그 結果 議定書의 第1條 第1項으로 기름 以外의 다른 物質에 대하여도 規定하게 되었다.

그 內容으로서는 ;

(1) IMO에 의하여 指名된 適切한 機關에 의하여 作成되고 이 議定書에 附屬되는 目錄에 열거되어 있는 物質

(2) 人間의 健康에 害를 끼치고 生物資源과 海洋生物에 有害하고 其

광자원을 損傷하여 海洋의 合法的 利用을 妨害하는 物質.

(4) 1982年 UN 海洋法協約

(가) 海洋法 協約上の 公害法規의 편제 ³⁴⁾

1982年 UN 海洋法 協約上の 公害法規에 관하여는 편제상 두 가지로 나누어 說明할 수 있다. 하나는 第12章「海洋環境의 保護와 保存」이라는 題目 아래 46個 條文을 두고 있는 주된 부문인데 海洋環境法規의 골격은 거의 第12章에 規定되어 있다. 다른 하나는 第12章에 屬하지 않지만 단면적으로 나타나 있는 海洋環境에 關聯되는 規定이다. 領海, 公海, 經濟水域, 大陸棚, 國際深海底 등 여러 부분에 海洋環境에 關聯된 規定들이 包含되어 있다.

(나) 海洋法의 注意的 規制

海洋法協約 第221條에서 公海上에서 海難事故에 의하여 發生하는 汚染을 防止하기 爲하여 沿岸國은 遭難船에 대하여 適切한 措置를 行할 權利를 규정하고 있다.

이 規定은 沿岸國의 措置權을 國際慣習性과 協約에 따라서 (pursuant to international law, customary and conventional) 認定된 것이기 때문에 創設的 規定이 아니라 宣言的 規定인 것이다.³⁵⁾ 비록 宣言的인 뜻을 가진 規定이라 하더라도 沿岸國의 海洋環境保護權은 海洋의 汚染을 防止 (to prevent), 減少 (to reduce) 및 規制 (to control)하

註 34) 朴春浩, 柳炳華, 海洋法, 民音社, 1986.3. p.174.

35) S.Mankabady. "The International Maritime Organisation", Croom Helm London & Sydney, 1984. p.294.

기 爲하여 가능한 最善의 方法(the best practicable means)을 利用하도록 許容하고 있다.³⁶⁾ 船舶에 關하여서는 事故防止, 緊急措置, 海上安全의 確保, 의도적 또는 비의도적인 排出防止, 設計, 建造, 設備 및 船舶의 運航과 船員管理에 關하여 실질적인 措置를 마련하여야 한다.³⁷⁾

그리고 이러한 海洋環境의 保存措置에 關한 旗國의 立法措置는 權限이 있는 國際機構(competent international organization) 또는 一般外交官會議(general diplomatic conference)에서 成案된 國際規則 및 基準과 同一한 效力을 갖도록 해야한다.³⁸⁾ 또한 沿岸國 海洋環境保存權을 領海以遠의 排他的 經濟水域(Exclusive Economic Zone-EEZ)에서 執行할 때도 船舶旗國과 同一한 水準의 立法措置를 마련할 수 있다.³⁹⁾

이러한 立法措置를 토대로 沿岸國이 海洋環境의 保存을 積極적으로 執行하는 과정에서 外國籍 船舶에 대해서는 沿岸國 政府의 公務에 종사하고 또 그것을 나타내고 公認한 標識을 가진 公務員, 軍艦, 軍用機 또는 기타 船舶과 航空機로써 執行해야 한다.⁴⁰⁾

海難救助와 關聯하여 遭難船舶에 의한 海洋汚染의 危險을 實際로 防止하기 爲해서 規定하고 있는 第221條의 沿岸國 介入權은 그 性質上

註36) 1982. UN 海洋法協約 第194條 第1項

37) 1982. UN 海洋法協約 第194條 第32項

38) 1982. UN 海洋法協約 第211條 第22項

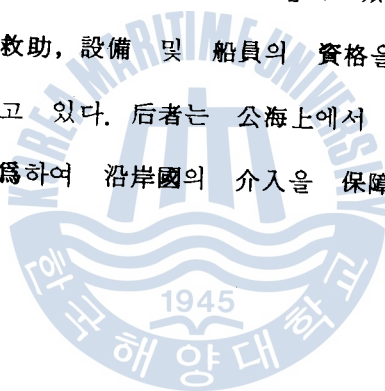
39) 1982. UN 海洋法協約 第211條 第52項

40) 1982. UN 海洋法協約 第225條

宜言的 意義에 불과하다. 왜냐하면 이 介入權의 行使權은 慣習的이고 傳統的인 國際法에 따라야 함을 前提要件으로 明示하고 있으나, 실질적으로 國際法上 遭難船舶의 海洋汚染 問題가 1967年 Torrey Canyon 號 事件 以後에 發生된 最近來의 問題이기 때문에 國際慣習法 또는 傳統的 國際法上 確立된 法理論이 없는 實情이다.

그러나 豫防的 側面에서 國際的으로 海洋公法이 立法되어 있다. 즉 앞에서 살펴본 바와 같이 「1973年 船舶으로부터 海洋汚染을 防止하기 爲한 協約」, 「Intervention 1969」가 있다.

前者는 船舶의 救助, 設備 및 船員의 資格을 規制하여 海洋汚染의 防止海域을 法定하고 있다. 后者는 公海上에서 發生한 海洋汚染의 發生 問題를 除去하기 爲하여 沿岸國의 介入을 保障하고 있다.



第 3 章 海難救助協約과 沿岸國의 介入權

1. 改正作業의 現況과 背景

國際海事機構가 海難救助에 關한 國際海事法 條約인 「1910年 海難에 있어서 救援 및 救助에 關한 規定의 統一에 關한 協約」(Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea, 1910)을 中心으로 한 海難救助의 法制를 再檢討하기 始作하였다.

海難救助法制가 問題가 된 時期는 앞에서 살펴본 Torrey Canyon 號 事件以後 海上에서 發生한 大型 油槽船의 坐礁 등에 의한 海難事故로 말미암아 沿岸國의 海岸이 流出油 때문에 크게 汚染이된때 부터이다.

특히 1978年 3月 16日 프랑스의 北西海洋에서 Amoco Cadiz 號¹⁾

註1) “1978年3月16日, 原油를 積載한 Liberia 船籍의 Amoco Cadiz 號가 英國海峽에 進入한무렵 同船舶의 操舵裝置에 異常이 생겼으나 搬當者는 이를 修理하거나 非常操舵裝置를 作動시킬수 없었다. 當時 同船舶은 海洋에서 10 mile 정도 떨어져 있었으므로 正常한 절차를 거쳐 로이즈標準契約書의 條件에 따라 曳引作業이 行하여졌다. 曳引船이 速力을 내자 曳引線(towing hawser)이 풀렸는데 曳引船의 船長은 이를 알지못하였고 다른 曳引船이 연결되기 前에 Amoco Cadiz 號는 Brittany 海岸의 바위에 坐礁되었다. 그結果 223,000 ton의 史上最大의 油類汚染事故가 發生되었던 것이다.” 金東勳 海難救助에 關한 新條約案과 1980年 로이즈海難救助 標準契約書의 關聯性, 韓國海運學會誌 第2號 1984, 7

이에 대하여 海難에 대한 沿岸國保護의 관점은 A Secretariat Study of Certain Legal Aspects of Intervention Notification and Salvage in respect of Incidents like the 'Amoco Cadiz' IMO Misc.(78)7.E.15 September 1978.

의 坐礁로 大量의 기름이 흘러나와 沿岸을 크게 汚染시킨 事故에서 프랑스 政府가 海難救助의 遲延으로 因한 問題를 解決하기 爲하여 現行 海難救助의 法律問題를 檢討할 것을 提起하였다.

Amoco Cadiz 號는 황천항해 中에 操舵設備의 故障으로 船體가 沿岸으로 밀려서 坐礁되었다. 이 船舶은 操縱不能의 狀態에 빠져 危險에 처해 있었음에도 不拘하고 船舶所有者와 救助者 사이에 救助條件에 關한 協議로 많은 時間을 消費하여 救助作業의 時期를 놓치게 되었다.

序論에서 問題點으로 지적되었듯이 現行的 海難救助契約이 遭難 船舶의 所有者와 救助者의 契約自由의 原則에 의하여 決定되기 때문에 이 事故에서 보는 바와 같이 公共利益 (public policy)이 侵害되는 結果를 자아내게 한다.

이 理由로 프랑스 政府는 現行的 海難救助에 關한 法制度의 改善이 必要하다는 主張을 提示하였다.²⁾

註2) 프랑스는 Amoco Cadiz 號 事故의 結果 1978年3月26日 다음과 같은 內容이 包含된 한 規則을 公布하였다.

第1條. 油類를 輸送하고 있는 모든 탱커는 本船舶이 프랑스 領海에 到着하는 日時, 本船位置, 航路 및 輸損貨物의 明細를 프랑스 Maritime Prefecture에 通報할것.

第2條. 프랑스 沿岸 50海里以內에 있어서 事故를 誘發시킨 탱커의 船長은 즉시 Maritime Prefecture에 通報할것.

第3條. 前記 50海里以內의 他船보다도 용이하게 援助를 할수 있는 救助船의 船長은 Maritime Prefecture에 事故의 位置 및 種類를 通知하고 定期的으로 狀況을 報告 情報提供을 계속할것.

油濁關係國際條約と 世界各國의 油濁法 規制 日本タヅカー協會 1982. 3. pp.92 - 93.

프랑스 政府의 提案은 海難의 結果 汚染損害를 입을 危險이 있는 沿岸國은 遭難船舶의 救助에 積極 介入함으로써 汚染損害를 防止하기 爲한 介入權이 필요하며³⁾ 이를 爲해서는 모든 遭難船舶의 船長은 沿岸國에 海難의 通知義務를 負擔하여야 한다는 것이다.⁴⁾

Amoco Cadiz 號의 海難事故에서 나타난 問題點을 制度的으로 解決하기 爲하여 國際海事機構의 法律委員會 (Legal Committee)는 1978 年 第 35 會期 및 第 37 會期, 1979 年의 第 40 會期에서 討議하였다. 第 40 會期에서는 프랑스, 멕시코 및 우루과이의 代表에 의하여 作成된 研究報告書「Amoco Cadiz 號 海難에서 發生한 法律問題에 關한 考察」(Consideration of Legal Questions arising from the 'Amoco Cadiz' Disaster)⁵⁾이 提出되었다. 이 報告書는 「沿岸國의 介入에 關한 國際法の 發展을 爲한 基本要素를 包含하는 여러국가 代表의 非公式 諮問에서 作成한 規則草案」(Draft articles resulting from informal consultaion with several delegations which contain element for the development of international law relating to intervention of coastal states) 이라는 간 名稱을 가지고 있다. 이것은 海難事故의 報告와 沿岸國의 介入을 內容으로 하는 새로운 國際條約案으로 提出된 것이다.

이와 並列로 1980 年 第 44 會期에서 西獨은 「1969 年 기준에 의한

註3) IMO LEG 52/411 Note by the Secretariat.

4) 櫻井玲二, IMOにおける海難救助法制の再檢討(上) 海事産業研究所 報1985.1 pp.45

5) IMO Document LEG. XL/2/1, 6 March 1979.

汚染事故의 경우에 있어서 公海上의 介入에 關한 國際協約」(International Convention relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties)의 「改正議定書 草案」(Draft Protocol to the 1969 Intervention Convention)을 提出하였다.⁶⁾ 그리고 1984年 第53會期에서 第44會期때에 提出하였던 改正議定書 草案을 撤回하고 「1969年 介入協約의 選擇的 議定書 草案」(Draft Optional Protocol to the 1969 Intervention Convention)을 提出하였다.

또한 1985年 第54會期에서는 救助問題의 고려, 특히 海難에 있어서 救援 및 救助의 1910年 協約의 改正書 그리고 관련문제 (Consideration of the Question of Salvage In Particular the Revision of the 1910, Convention on Salvage and Assistance at Sea and related Issues-Public Law Aspects of Salvage Operations)를 提出하였다.⁷⁾

國際海事機構가 주로 海上汚染을 防止하기 爲한 法律體系 (legal framework)를 公法的인 觀點에서 改正問題를 論議함에 따라서 國際海法會 (CMI)는 이 問題에 關하여 私法的 觀點에서 研究를 始作하였고 國際海事機構 第40會期에서 이를 合意하였다.

國際海事機構는 「1910年 海難救助協約」을 改正하기 爲하여 國際小委

註6) IMO. Document LEG. XL/V/6. 17. October. 1980.

7) IMO. Document LEG. 54/4/5. 27. February. 1985.

員會를 設廢하였고, 이 小委員會의 研究를 바탕으로 하여 1981年 5月 카나다 몬트리알에서 열린 第32回 國際會議에서 「1910年 協約」을 代용한 새로운 「1981年 海難救助에 관한 國際協約草案」을 承認하고 이를 國際海事機構에 提出하였다.

現行 國際法상 海難救助에 관한 法律體系와 關係하여 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의

海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의 海難救助의



- 10) 1989年 12月 12日 在 倫敦 召開 之 國際 會議 中 通過 之 1989年 國際 救助 海難 協定 (International Convention on Salvage, 1989) 係 海難 救助 法 之 重要 發展 之一 點 也。
- 11) 問題點에 대한 具體的인 內容은 李俊秀, 便宜置籍船에 관한 研究 韓國海洋大學 海運研究所, 1983. 4. 木畑公一, マルシンプと便宜置籍船, 1977.

起하였다. 이러한 問題點 가운데 가장 중요한 것은 ①의 海難救助에 관한 것이었다.

프랑스 政府의 提出理由는 다음과 같다.」 「海難救助에 관한 法制는 時代錯誤的인 것으로서 基本的으로 再檢討가 必要하다. 船舶과 積荷의 滅失이 船舶所有者와 貨主 및 救助者의 利害에만 關係하던 時代는 1910年 協約에 의한 法制로써 충분하다. 不成功 無報酬(No cure, No pay)의 契約方式은 分明히 海難救助契約當事者의 利害가 서로 一致하는 것이었다. 그러나 오늘날 汚染의 潛在的 被害者인 또 하나의 當事者로서 沿岸國이 存在한다. 그 結果 被害를 輕減하기 爲한 모든 것을 尸行할 것을 要求하는 被害者와 救助費用을 낮추기를 希望하는 船長 또는 船舶所有者 및 救助契約을 締結하여 船舶과 貨物을 救助하기 爲하여 最善의 救助努力을 해야함과 同時에 그 最大의 利益을 바라는 救助者 사이에는 潛在的 利益이 對立하고 있다. 그리고 로이즈 海難救助契約標準契約書(Lloyd's Open Form of Salvage Agreement: LOF)는 理論上 報酬條項에 번잡함이 없이 契約을 締結하는 것이 可能한 것으로 말하고 있으나 契約에 署名하기 前에 있어서 折衷은 그렇게 간단하지 아니한다. 요컨대 救助活動의 結果에 대하여 直接 利害關係를 가지는 一方當事者가 救助의 折衷 決定 또는 實行에 關하여 어떠한 關與도 할 수 없는 現行 體制의 繼續은 이미 存在價値에 대해 疑問性이 提起된 것이다.」

註12) IMO. MSC XXXVIII/21/Add/. pp: 10 - 11.

이趣旨는 「1910年 海難救助協約은 遭難船의 船舶所有者와 救助者 사이의 私法的 關係만을 取扱하였기 때문에 海難으로 말미암아 實際로 被害者가 되는 沿岸國의 利益이 排除된다는 것이다. 그리고 沿岸國의 介入權을 規定한 「Intervention 1969」도 Amoco Cadiz 號와 같은 事故에 있어서는 그 有効性에 대하여 問題點이 지적되고 있다. 왜냐하면 沿岸國의 介入要件으로서 汚染事故가 沿岸國의 利益에 「重大하고 急迫한 危險」(grave and imminent)이 있어야 할 것을 規定하고 있기 때문이다. 그러나 Amoco Cadiz 號의 事故에서 事實上 汚染을 일으킬 急迫한 危險을 있었지만 「Intervention 1969」를 적용하는 데는 適用要件을 충분히 滿足시킬 수가 없었다. 따라서 大型 汚染事故의 경우에는 社會的 責任을 바탕으로 沿岸國은 비록 그 事故가 「Intervention 1969」의 要件을 충족시키지 못하더라도 實質적으로 汚染防止를 爲한 自衛權이 認定되어야 할 必要가 있다⁴⁵⁾이다. 물론 國際慣習法에 의하여서도 沿岸國은 自國의 利益을 지키기 爲하여 介入權을 가지고 있으며, 이 協約은 介入權의 要件을 엄격하게 制限的으로 規定한 點을 지적하였다.

프랑스는 UN 第3次 海洋法會議의 合意를 基礎로 해서 沿岸國이 遭難船에 대하여 救助措置를 取扱 것은 海洋法協約에 規定되도록 主張하였고 介入權 行使의 對象인 船舶의 旗國이 海洋法協約을 批准하였나 에 關係없이 一律적으로 適用할 것을 主張하였다.

그리고 沿岸國의 介入權을 效果的으로 執行하기 爲하여는 먼저 遭難 情報을 迅速하게 入手할 必要性이 있다. 이를 爲하여 船舶의 安全性에

威脅이 되는 事故가 發生한 경우에는 遭難船의 船長은 救助船의 支援을 請求하기 前이라도 가장 가까운 沿岸國과 旗國에 대하여 遭難의 現況을 強制的으로 報告하도록 法定義務를 지을 必要가 있다. 또한 遭難船舶을 救助하는 救助者도 救助活動의 事實을 가장 가까운 沿岸國에 報告할 義務가 必要하다.

法理論上 沿岸國의 介入權問題와 遭難의 報告義務는 私法上的 問題가 아니라 公法上的 問題로서 性質이 더욱 强하다. 그러나 프랑스는 Amoco Cadiz 號 事件의 被害當事國으로서 沿岸國의 介入權이 制限되는 現行法體系를 改正하기 보다는 新條約을 締結하도록 提案하였다.

3. 國際海事機構의 研究報告書¹³⁾

(1) 汚染事故의 報告問題

MARPOL 協約 第8條 有害物質에 關聯된 事故의 報告(Reports on Incidents Involving Harmful Substances) 및 議定書 I, 有害物質에 關聯된 事故의 報告에 關한 規定(Protocol I. Provisions concerning Reports on Incidents involving Harmful Substances)에서 船舶의 汚染事故에 關한 報告節次를 자세하게 規定하고 있다. 또한 國際海事機構의 海洋環境保護委員會(MSC)가 綜合的인 海洋汚染對策의 指針의 一部分으로서 MARPOL의 規定을 明白히 하기 爲하여 가이드 라인을 作成中에 있다.

註13) IMO. LEG XXXVII/2

유리코 기름汚染을 防止하기 爲하여 地域國家間에 締結한 國際協定에
서 報告節次를 規定하고 있다. 즉 「1976年 地中海의 汚染防止에 關
한 바르세로나協約」(Barcelona Convention of 1976 for the Pro-
tection of the Mediterranean Sea and the Prevention of Pollution
of the Mediterranean Sea by Dumping from Ship and Aircraft)과 「緊
急時에 油類 및 다른 有害物質에 의한 地中海의 汚染處理의 協力에
위한 議定書」(The Protocol concerning Cooperation in Combating
Pollution of the Mediterranean Sea by Oil and other Harmful
Substances in cases of Emergency)는 締約國 政府에게 通報義務를 規定
하고 있으며, 이를 爲하여 通信設備을 整備함과 同時に 情報센터를 設
置한 것을 規定하고 있다.¹⁴⁾

이 때에 이미 UN 第3次 海洋法會議에서 作成한 海洋法協約 草案
中 第211條는 船舶에 의한 海洋環境의 汚染을 防止하고 輕減시키며
또한 規制하기 爲하여 國際機關 또는 大會會議을 거쳐서 國際的인 規
則 및 基準을 制定할 것과 各國은 自國船에 의한 汚染의 防止 輕減

註14) 地中海 汚染防止協約에 의한 情報센터는 1976年 12月 國際海事機構의
支援을 받아서 말타에 設置하였다.

地域國家間의 海上汚染防止를 爲한 國際條約은 다음과 같다.

- ① Bonn Agreement concerning Pollution of North Sea by Oil, 1969.
- ② Copenhagen Agreement, 1971.
- ③ Italian-Yugoslavia Agreement on Cooperation for the Protection
of the Waters of the Adriatic Sea, 1974.
- ④ Danish Swedish Agreement concerning the Protection of the
Sound, 1974.
- ⑤ Canadian-United States Agreement relating to the Establish-
ment of Joint Pollution.

또는 規制를 爲하여 國內法令을 立法하여야 하며 立法된 國內法은 國際機構 또는 外交會議에서 採擇된 國際規則 및 基準과 同一한 效果를 가질 것을 定하고 있었다. 이 規定은 1978年 봄 海洋法會議 第7會期에서 「海難으로 沿岸 또는 關係利益이 損害를 입을 우려가 있을 때에는 沿岸國에 迅速하게 通知할 것」을 追加하여 新設하였다.

國際海事機構는 위의 內容을 解説文으로 하고서 다음과 같은 點을 船舶의 海洋汚染事故와 關聯하여 報告事項으로 檢討하여야 할 것으로 列擧하고 있다.

① 報告義務를 船長이 직접 지도록 할 것인가 (MARPOL에 의거한) 아니면 船長으로 하여금 報告토록 할 義務를 船舶旗國이 져야 할 것인가 (本 協約 또는 바르셀로나協約과 같이)

② 沿岸國은 船長의 報告를 迅速하게 受領하고 傳達하기 爲하여 機構를 設置할 義務를 질 것인가. (MARPOL에서는 締約國이 擔當機構를 設置하도록 規定하고 있다.)

③ 報告義務의 履行方法으로서 報告時期는 沿岸國이 要求하는데 일 것인가 또는 海難이 發生한 後일 것인가.

④ 船長의 報告行爲를 獎勵하기 爲하여 報告된 行爲와 關聯하여 船長에게 訴追의 免責을 許容할 것인가.

⑤ 船長 또는 締約國이 報告 또는 通報를 게을리한 경우에 어떠한 措置가 마련되어야 할 것인가.

(2) 沿岸國의 介入權 問題

國際海事機構事務局의 報告書에는 UN海洋法協約을 中心으로 하여 沿

그러나 하나밖에 없는 地球의 海洋環境保全이라는 側面에서 介入要件은 當然히 國際規則 또는 條約의 內容과 一致되어야 한다고 생각된다.

나) 領海 以遠에서의 介入權

海洋法協約 第221條는 沿岸國이 海難에 따르는 汚染으로부터 自國의 沿岸을 지키기 위하여 實際 또는 危險스러운 損害에 比例하는 措置를 領海 以遠까지 取할 權利를 侵害하지 아니한다고 規定하여 沿岸國의 自衛的 介入權을 明示하고 있다. 그러나 이 條項의 性質이 單純하게 지금까지 國際法上 認定하고 있는 事項을 注意的으로 規定한 것인지 아니면 새로운 海洋法制에 의하여 沿岸國에게 인정하는 創設的 規定인지에 關하여는 分明하게 밝히지 않고 있다. 만일 지금까지 國際法上 認定하고 있었다면 沿岸國의 經濟水域과 公海上에 있어서 介入權은 그 근거가 國際慣習法에 의하여 認定된 것인가 아니면 條約에 의한 것인가 分明하지 못하다는 點이다.¹⁵⁾

1章에서 살펴본 바와 같이 一般的으로 海洋法協約의 海洋環境保存에 關한 規定이 沿岸國의 排他的 權利를 確定的으로 明示한 것이라기 보다는 이미 存在하고 있었던 權利를 注意的으로 規定한 것에 지나지

註15) Intervention 1969 第1條 및 第2條 第1項

그러나 沿岸國은 外國船舶이 沿岸國의 接續水域의 設定에 의하여 保護하고자하는 關稅, 財政, 出入國管理, 衛生 또는 汚染에 關한 侵害일 경우에는 계속 追跡權을 가진다.

(Brierly, The Law of Nations, 6th.ed. 1963. p.314.)

UN海洋法協約 第56條 1項

아니하다고 解釋하고 있으며, 더우기 海洋環境을 保存하기 爲하여 沿岸國의 介入權을 認定한다는 國際慣習法의 存在與否와 國際慣習法이 存在한다면 그 內容에 關해서 海洋法協約은 밝히지 않고 있다.

다) 沿岸國 介入權行使와 關聯된 問題點

國際海事機構는 沿岸國의 介入權을 行使하기 爲해서는 現行法制上 다음 事項을 먼저 研究 檢討할 必要가 있다고 報告書에서 列舉하고 있다.

① 沿岸國은 Intervention 1969에 規定된 條件과 節次에 따라서 行하여야 하는가, 만일 關係가 없다면 別途의 國際基準을 設定할 必要가 있는가.

② 沿岸國의 介入權은 船舶의 海難事故가 없어도 自國의 利益에 대하여 重大한 損害를 防止하기 爲한 一般原則으로서 認定되어야 할 것인가, 아니면 Intervention 1969에서와 같이 重大하고 急迫한 危險이라는 條件에서만 이를 認定할 것인가.

③ 沿岸國이 行할 措置內容 例컨데 強制導船制 또는 船舶의 破壞 등과 같은 것을 國際協約에 詳細히 明示할 것인가.

④ 沿岸國이 必要하다고 認定되는 救援 또는 救助活動을 함에 있어서 沿岸國이 이를 스스로 行할 것인가 또는 他人에게 이를 행하도록 할 것인가. 또 이경우에 救援 및 救助의 必要性에 대한 決定權을 沿岸國이 가질 것인가, 아니면 船長이 가질 것인가

⑤ 沿岸國은 自國의 遭難船舶에 대해서만 救援 救助活動을 要求할 것인가 또는 沿岸國의 領海內에 있는 모든 船舶에 대하여 要求

할 것인가.

⑥ 沿岸國이 要求한 救援 救助活動을 行한 者에 대하여 沿岸國은 救助料 및 그 作業에 關聯된 責任補償을 어떠한 方法으로 負擔할 것인가.

다) 海難救助

現在の 海難救助의 法制에 關하여 다음과 같은 問題點을 報告書에서 지적하고 있다.

「1910年 海難救助協約」은 基本的으로 自發的인 海難救助活動을 獎勵하고 있으며 이것은 契約自由의 原則을 바탕으로 하는 私法的 國際條約이다.¹⁶⁾ 그러나 오늘날 大型의 海難事故는 公共機關의 協力 乃至 指揮아래 救助活動이 行하여지고 있으면, 沿岸國은 汚染損害를 防止하거나 極小化하기 爲하여 海難救助를 要求하거나 또는 이 作業을 直接 監督할 必要가 있다. 그러므로 自發的인 海難救助活動을 바탕으로 하는 傳統的인 海難救助法制로서는 충분하지 못하다. 따라서 沿岸國 및 利害關係 當事者의 權利 義務를 明示的으로 規定할 必要가 있다. 그 具體的인 問題點은 다음과 같다.

① 海難救助의 要請을 決定하는 사람은 船長 또는 船舶所有者에게만 委任되어 있는가.

註16) 金東勳, 前揭論文 pp. 243 — 265.

Anthony R. Miller, Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement - LOF 1980 ; A Commentary
Journal of Maritime Law and Commerce vol. 12, No. 2. January, 1981.

② 표류중인 船舶에 대하여 沿岸國이 強制的으로 救助를 받도록 할 權利를 定할 必要는 없는가.

③ 沿岸國의 救助命令에 따라서 救助活動을 實行한 個人에 대한 救助料는 어떻게 할 것인가.

④ 個人이 救助作業을 實行할 때 第3者에 대하여 負擔한 責任에 대하여서도 規定할 必要가 있는 것이 아닌가.

(3) 沿岸國의 介入原則

1978年 11월에 開催된 37會期에서 프랑스 멕시코 및 캐나다의 3國은 共同으로 沿岸國 介入과 海難救助의 問題에 관한 基本原則을 提出하였다.¹⁷⁾

① 領海 以遠에서의 介入權: 海難이 發生한 경우에 沿岸國의 海岸을 保護하기 爲하여 領海 以遠에서의 介入할 權利는 國際慣習法 및 條約에 의하여 認定된 沿岸國의 固有한 權利이다.

② 沿岸國이 介入權을 行使하기 爲하여는 遭難船舶 또는 海難의 發生을 알고 있는 사람은 沿岸國에 이를 報告할 義務를 지우는 것이 必要하다.¹⁸⁾

③ 沿岸國이 海難의 發生을 안 경우에는 介入權을 行使할 것인

註17) IMO LEG XXXVII/2의 Annex III

18) 報告義務制度:

韓國 - 大統領命令에 指定된 量 以上の 油類를 海洋에 排出한 경우 船長은 지체없이 당해사고의 시간, 장소, 배출량 등에 대하여 내무부장관에게 報告하여야 한다.

지 아니할 것인지를 決定하고 만일 行使할 경우에는 救助料 決定때문에 救助가 늦어지는 것을 防止하기 爲하여 遭難船의 救助要請을 받은 救助者에게 바로 救助作業을 實施하도록 要求할 수 있다. 救助者는 衡平에 적합한 報酬를 支給받아야 한다.

④ 沿岸國은 스스로 救助措置를 提供한 경우에는 救助活動의 全般을 監督하고 그 責任을 져야한다.

4. 沿岸國 介入에 關한 新提案

(1) 프랑스, 멕시코, 우루과이의 共同案

1978年 6月 國際海事機構 法律委員會 第40會期에 있어서 프랑스 멕시코 및 우루과이 3個國이 Intervention 1969와는 別途의 새로운 協約案을 提案하였다. 즉 이 3個國은 「數個國 代表의 非公式 協議에 의한 沿岸國 介入에 關한 國際法 發展의 要素를 包含한 條項草案」 (Draft articles resulting from informal consultation with several delegations which contain elements for the development of international law relating to intervention of coastal state)¹⁹⁾을 提出하여 海難救助에 關한 沿岸國의 介入權을 國際法으로 法制化할 것을 主張하였다.

가) 立法目的 (第1條)

協約當事國은 매우 危險한 結果 (major harmful consequences)를 合理

註19) IMO. Document LEG XL/2/1, 6. March 1979.

法律委員會 第40會期에 提出

的으로 豫見할 수 있는 海難事故에 隨伴하는 汚染 또는 汚染의 危險
 혹은 海難事故와 關聯된 行爲로부터 沿岸 또는 利害關係人에게 汚染
 또는 汚染의 危險을 防止하거나 減少시키는 또는 제거하기 爲하여 必
 要한 措置를 領海 以遠에서도 取할 수 있다. 다만 이 協約에 의하여
 軍艦 또는 國家가 所有하거나 運航하는 其他 船舶 및 一時的으로 政
 府의 非商業的 活動에 使用하는 其他 船舶에는 適用하지 아니한다.

(甲) 定義(第2條)

(1) 海難事故(Maritime Casualty)라 함은 船舶 또는 貨物에
 實質的 損傷(material damage) 또는 實質的인 損傷에 緊急한 威
 脅(imminent threat of material damage)을 招來케 한 船舶의 衝突
 坐礁 또는 航海事故 혹은 船舶의 內外에 있어서의 其他 事故를 말하
 ぬ.

(2) 船舶이라 함은 다음과 같다.

(a) 船型에 關係없이 모든 海航船(seagoing vessel)을 意味
 한다.

(b) 海峽의 大洋底 및 海底地層의 資源의 探査와 開發에 利用
 爲한 施設과 裝備를 除外한 모든 船舶類

(3) 利害關係者란 國際法에 따라서 沿岸國의 管轄 아래에 있는
 沿岸國의 利益과 資源을 뜻한다.

(4) 機構란 國際海事機構를 뜻한다.

고 또한 影響을 받을 것으로 豫想되는 모든 沿岸國이 要求하는 바의
 情狀을 迅速하게 提供하여야 한다.

라 通報內容(第4條)

(다) 海難事故의 通知(第3條)²⁰⁾

[1] 沿岸國이 第1條에 따라서 어떠한 措置를 取할 것인가 또는 아니할 것인가를 決定하는 것을 돕기 爲하여 附屬書I에 明示된 物質을 運搬하는 모든 船舶 혹은 燃料油量 〇〇〇톤 以上을 가진 모든 船舶 및 領海의 幅을 測定하는데 使用하는 基線에서 〇〇海里 以內 또는 附屬書II에 明示된 구역 以內에서 생긴 海難事故의 災難을 가장 가까운 沿岸國에 즉시 通報하여야 한다.

[2] 이 通知는 最善의 利用 可能한 手段으로써 實行되어야 하고 또한 海難事故의 자세한 內容 및 海難事故의 影響을 除去하기 爲하여 取했거나 또는 고려하였던 措置를 包含하여 通知하여야 한다.

[3] 이 條의 第1項에 規定한 通知를 受信한 沿岸國은 다음의 國家 및 機構에 대하여 最善의 利用 可能한 手段으로써 곧 바로 傳達하여야 한다.

- (a) 事故때문에 나쁜 影響을 받을 수 있는 隣接國家
- (b) 海難事故를 일으킨 船舶의 旗國
- (c) 機構

[4] 船舶은 언제나 가장 가까운 沿岸國과 交信을 繼續하여야 하

註20) 다음과 같은 事項을 자세하게 규정할 수도 있다.

- ① 선상 또는 선박에 생긴 사고, 선상의 화재
- ② 만일 선체, 주추진기관, 조타장비, 닻 및 닻줄 레이더 컴퍼스 또는 기본무선설비에 결함이 있는 경우의 그 결함

生한 費用 및 發生될 危險을 반드시 고려하여야 한다.

(바) 救助料支給(第6條)

海難事故와 關聯된 船舶의 所有者는 이 協約에 따라서 取한 모든

이 草案에서 提示한 危險이란 概念은 매우 抽象的인 性格으로 表現되어 있다고 본다. 만일 沿岸國이 危險이라는 概念을 一般的이고 抽象的으로 解釋할 경우에는 結果적으로 介入權의 濫用이 憂慮된다.

그러므로 危險은 實際로 海岸線 또는 領海內의 水域에 汚染을 일으키거나 또는 汚染損害가 發生할 수 있는 實際性이 있는 경우로 한정할 必要가 있다.

나 救助契約

이 案에 의하여 沿岸國이 介入權을 行使할 경우 現在 海難 救助가 救助契約에 의하여 實行되는 것 대신에 救助契約이 없더라도 可能하기 때문에 當事國間에 契約이 必要없어진다. 그리고 救助行爲도 沿岸國의 指示를 받아야 하기 때문에 救助行爲는 沿岸國의 直接 管理로 된다. 그러므로 沿岸國이 救助作業 細部에 대하여 指示하고 管理하게 될 경우에는 그 救助契約은 無效가 되며, 救助者는 不成功 無報酬의 原則을 適用하지 않고 衡平의 原則을 바탕으로 하여 救助料를 請求할 수 있다.²²⁾

여기서 問題點은 이 案이 汚染의 原因이된 海難船舶의 措置에 대한 介入權을 沿岸國에 주자는 것에 立法趣旨가 있는 것이지, 救助活動의 手段인 救助者의 活動 및 그 報酬인 救助料에 沿岸國의 強制力을 賦與하지는 것이 아니다. 그리고 이 案이 沿岸國에게 強制救助를 爲한 指示權을 認定한다고 하더라도 自國內 救助活動에 從事하는 救助者에게

註22) IMO. LEG 52/4/1. P.6.

契約를締結하지 않고 沿岸國의 公權力에 의하여 救助者의 救助活動을 強制할 수 없는 實情이다. 이를 執行하기 爲하여 沿岸國은 救助會社와 契約에 의하여 또는 國營의 救助會社를 設立하여 運營하여야 할 것이다.

그리고 沿岸國이 公權力 또는 救助者와의 契約에 의하여 救助行爲를 強制할 경우에 沿岸國, 救助者 및 海難船舶 사이에 發生하는 紛爭을 解決하기 爲하여 紛爭解決節次를 規定할 必要가 있고, 強制的인 執行에 의하여 救助者는 不當한 損害를 입지 않도록 保護措置가 必要하다.

다) 通知

- 沿岸國은 海難救助行爲에 대하여 直接的인 公權力的 介入을 爲해서는 먼저 海難船舶으로부터 자세하고 積極的인 報告가 있어야 한다. 通報制度는 Intervention 1969에는 規定하고 있지 않으나, 1973年 國際船舶海洋汚染防止協約 議定書 I 有害物質에 關聯된 事故의 報告에 關한 規定(協約 第8條)에 의하여 船舶所有者, 傭船者, 船舶管理人 또는 運行者 등이 無線으로써 締約國의 管轄廳에 報告하도록 規定하고 있다. (協約 第8條 (2) (a))

國際海事機構에서는 MARPOL 73/78 第8條에서 明示한 締約國을 ① 沿岸國 ② 旗國 ③ 港灣國으로 解釋하여 有害物質의 排出과 關聯한 報告節次를 마련하여 發表하였다.²³⁾

註23) MARPOL 73/78에 의한 強制報告 시스템과 書式

“財團法”韓國船員船舶問題研究所, 船員船舶誌, 第2號 1985.
pp.58 - 72.



1980年10月17日，IMO 第17屆大會通過了「1973年國際防止船舶造成污染公約」，即「MARPOL 73/78」。該公約旨在減少船舶對海洋環境的污染，並防止油類和其他有害物質的排放。公約的實施需要各國政府採取措施，並要求船舶配備相應的防污設備。公約的通過是國際海事組織在防止海洋污染方面邁出的重要一步。

此外，IMO 還通過了「1978年國際海上人命安全公約」，即「SOLAS 78」。該公約旨在提高船舶的安全標準，並防止海上人命和財產的損失。公約的實施需要各國政府採取措施，並要求船舶配備相應的安全設備。公約的通過是國際海事組織在提高船舶安全方面邁出的重要一步。

(24) IMO Document X/LIV/6 of 17 October 1980.

西魯魯 1980年10月17日通過的「國際防止船舶造成污染公約」(MARPOL 73/78) 於1980年10月17日通過，並由IMO大會通過。該公約旨在減少船舶對海洋環境的污染，並防止油類和其他有害物質的排放。公約的實施需要各國政府採取措施，並要求船舶配備相應的防污設備。公約的通過是國際海事組織在防止海洋污染方面邁出的重要一步。

包含시켜 提案하였다.

第1條는 締約國은 自國船舶에 대하여 沿岸國에 汚染事故를 強制的으로 報告하도록 規定한 것이고 第2條는 自國의 港, 바다, 터미널, 內水 또는 領海에 있는 救助船에 대하여 혹은 海難에 遭遇한 船舶을 향하여 領海밖으로 航海하고 있는 救助船에 대하여 必要한 救助作業을 命令할 수 있도록 規定한 것이다. 그리고 이러한 救助作業에 隨伴하는 救助者의 費用 損害 및 第3者의 責任에 대하여 沿岸國은 補償責任을 진다고 規定하고 있다.

(1) 草案內容

(가) 報告義務(第1條)

① 이 議定書의 締約國은 領海 海域에서 事故를 發生시킨 自國의 船舶이 그 事故에 의하여 直接的으로 影響을 받거나 혹은 威脅을 받는 것이 合理的으로 豫見되는 모든 沿岸國에 그 事故의 자세한 內容을 報告하도록 確定해야 한다.

② 事故란 1973年 國際船舶海洋汚染防止協約 第2條4項에 關聯한 모든 事故를 意味한다.

③ 前1項에서 規定한 報告는 위 第2項에서 言及한 協約의 議定書I의 規定에 따라서 可能한 限 지체없이 자세하게 하여야 한다.

④ 事故가 發生한 海域에서 漁業管轄權을 行使하는 沿岸國은 그 事故로 말미암아 影響을 입는 것으로 본다.

(나) Intervention·1969 第5條 第1項의 本文에 다음을 追加한다.
「즉시 措置를 取해야 할 極限의 緊急狀況에서 有害한 結果를 防止하

기 爲한 다른 可能性이 없는 경우에 自發적으로 沿岸國의 港, 바다, 터미널 內水 혹은 領海內에 있는 救助船에게 또한 海難事故가 난 船舶을 救助하거나 또는 救助作業을 하기 爲하여 領海以遠으로 航進하고 있는 救助船에게 그러한 措置를 指示할 수 있다.]

나 Intervention 1969의 第6條에 다음 第2項 乃至 第4項을 追加하고, 現行 第6條를 第6條 1項으로 한다.

① 現行 第6條 本文

② 沿岸國은 沿岸國의 指示에 따라서 行한 結果로 救助船이 입은 損害에 대하여 責任이 있다. 그러한 損害에 대한 報償請求는 沿岸國에 대하여 排他的으로 직접하여야 한다.

③ 救助者는 自身이 支出한 모든 費用 및 救助船이 입은 모든 損害에 關하여 沿岸國에 報償請求權을 가진다. 沿岸國이 救助者에게 支給한 모든 報償金은 豫防措置의 費用을 爲한 報償으로 본다.

④ 船舶과 救助者사이의 契約的 合意를 侵害함이 없이 沿岸國의 指示에 따라서 行한 救援과 救助活動은 沿岸國法律에 따라서 行한 것으로 본다. 救助者가 沿岸國의 指示에 따라서 行하였다 하더라도 船舶 貨物 및 其他 利害關係人에 대하여 沿岸國의 法律上에 規定된 모든 救濟方法의 利用權을 가진다.

救助者는 救援과 救助活動의 過程에서 取한 防止措置의 費用에 關하여 沿岸國의 法律에 따라서 모든 救濟方法을 利用할 權利를 가진다.

라 Intervention 1969의 第8條 第1項에 다음을 追加한다.

「第5條 第1項 (2)에 따른 措置로 말미암아 또한 結果하여 생긴 모

은 紛爭에도 同一하게 適用한다.]

(2) 問題點

西獨이 提案한 改正 議定書는 現在 發效中에 있는 海洋汚染關係의 國際協約과 重複되거나, 救助船舶에 대한 指揮權 行使 혹은 救助中에 發生한 損害處理 및 救助料 正산에 關與하는 問題點을 內包하고 있다.

첫째, MARPOL 73/78에 의하여 海洋汚染의 報告는 旗國主義를 바탕으로 하여 船舶에 의한 報告制度가 確定되어 있다.

그러므로 同一한 問題에 관하여 規制的 規範이 두개로 나누어지며 通航船舶에 關하여 附加的인 人爲的 規制措置가 우려되므로 立法論上 二重形態로 發展하여 合理性이 不足하다는 指摘을 받을 수 있다.

西獨의 提案과 같이 沿岸國主義를 基礎로 새로운 報告制度를 만들 경우 公海上을 航行하는 船舶에 대하여 沿岸國의 直接 또는 間接的인 干섭問題가 생길 수 있고 또한 國際法上 認定된 公海使用의 自由의 原則에 侵害를 받게할 危險性이 크다.

둘째, 海難船舶을 救援 救助하는 船舶에 대하여 沿岸國이 強制的 救助活動을 命令하기 爲해서는 救助船 徵發制度가 必要하고 同時에 이를 爲해서는 行政的 管理技能이 強化되어야 할 것이나 이는 資本主義 自由主義 經濟體制에서 私有財産의 侵害 可能性이 없지 않다.

물론 경우에 따라서 經濟 社會的 危機로 보아 非常權을 發動할 수 있다고 볼 수도 있으나, 이 點에 대하여서는 비록 沿岸國 國籍의 救助船이라 하더라도 國內法에 의한 報償制度를 明文化하고서 그 保障策이 먼저 마련되어야 할 것이다. 만일 沿岸國 國籍의 救助船이 없는

提案하였다. 즉 프랑스 代表는 沿岸國 介入의 新條約을 反對하는 國際的 輿論을 認識하여 새로운 提案으로서 國際海法會가 提案한 新海難救助協約案에 반드시 介入權을 保障할 수 있는 公法條項을 들것을 提起하였다.

이 問題는 1984. 1.2 1.3 2日間 國際海事機構 法律委員會에서 論議되었으나 救助協約이 公法分野이기 때문에 法律學의 基本原則論上 不當하다는 名分論과 沿岸國의 海岸線을 保護하여야 한다는 實質論으로 엇갈렸다.²⁵⁾

(1) 國際救助聯盟의 意見書

國際救助聯盟은 1910年 海難救助協約은 오늘날 船舶規模의 大型化, 運送貨物의 多樣化 및 海洋環境의 保存問題 때문에 改正의 必要性을 認定하지만 公法規定을 新設하는 改正을 反對하고 만일 公法規定이 必要하면 別途의 國際條約 또는 Intervention 1969를 改正할 것을 主張하였다.²⁶⁾

그리고 沿岸國의 介入權과 關聯하여 強制的 救助活動에 대하여 다음과 같은 理由로 反對立場 또는 疑問을 表示하였다.

① 여러나라의 領海가 맞닿는 海域에서 救助活動과 關聯하여 어느 나라가 救助指示의 責任을 질 것인가(北유럽의 海域)

② 特定國家가 救助指示를 하더라도 國內의 機關의 利害와 相衝할 경우 各 機關에서 다른 指示가 豫想됨으로 單一管轄廳이 必要하다.

註25) IMO. LEG 53/3/2

26) IMO. LEG 53/3/1. p.4

(3) 여러나라가 關聯된 경우 非公式 情報에 의하여 指示하거나 또는 政治的 壓力 또는 輿論에 의하여 救助指示를 함으로써 海難財産의 利益과 環境保存이 損傷될 危險性이 크다.

(4) 한 國家의 指示대로 救助活動을 行하는 것이 이웃 國家에 不利한 影響을 줄 수 있는 경우에 指示國은 他國을 管轄할 수 있는가 하는 點이다.

(5) 한 國家가 他國의 救助者에게 救助命令을 하였을 경우 救助者는 이 命令에 따를 것인가 또는 拒絕하여 救助關係를 終結할 수 있는가

(6) 救助報償을 政府指示에 의한 救助活動을 繼續할 수 있을 만큼 充分해야 한다.

(7) 沿岸國이 介入할 경우에 이미 介入하여 實行한 救助作業도 最善한 責任을 背하 應한다. 그렇지 않으면 救助者는 善良하게 種別을 變換할 수도 있다.

(8) 介入國의 指示에 따른 경우 이로 말미암아 救助者가 第3條에 加한 損害에 대하여 救助者는 介入國에 報償請求權을 가진다.

(2) 프랑스의 改正 意見書

프랑스 政府는 새로운 介入協約에 대하여는 否定的 意見을 表하고 國際海法會議 國際海事機構 法律委員會 第52會期에 提出한 1976年 海難救助協約 改正案에서 公共機關의 指揮에 의한 救助作業 條項(第1條, 3條)을 刪 것을 改正案으로 提出하였다.²⁷⁾

註27) IMO. LEG 53/3/2. 12 November 1984.

- ① 沿岸國은 海難으로 自國의 沿岸을 汚染 또는 汚染의 威脅으로 부터 保護하기 爲하여 必要한 措置를 取할 수 있다. (1項)
- ② 軍艦 등 公船은 除外한다. (2項)
- ③ 領海基線으로부터 50海里 以內에서 海難을 당한 船舶은 海難의 被害를 입을 沿岸國에 措置內容을 包含하여 通報하여야 한다. (3項)
- ④ 海難船舶은 沿岸國과 繼續 通信을 維持하고 沿岸國의 質問에 즉시 應答해야 한다. (4項)
- ⑤ 海難船舶이 要請한 救助船舶이든 아니든 沿岸國은 必要한 措置를 救助人에 指示할 수 있다. 領海밖에 있는 救助船에 대하여도 指示할 수 있다. (5項)
- ⑥ 海難船舶이 要請한 救助船이라도 沿岸國에 通信을 維持하고 救助作業의 尸行方法을 通知해야 한다. (6項)
- ⑦ 모든 國家는 自國 船舶이 위 6個項을 지킬 것을 保障하여야 한다. (7項)
- ⑧ 沿岸國은 沿岸國의 指示에 따라 救助를 行한 救助船이 입을 損害에 대하여 責任을 진다. (8項)
- ⑨ 沿岸國의 指示에 따라 救助活動을 尸行한 救助船은 沿岸國에 대하여 救助費用의 償還(reimbursement) 및 損害의 報償(compensation)을 請求할 수 있다. (9項)
- ⑩ 沿岸國의 指示에 따라 救助船이 環境保存을 爲하여 實施한 措置에 관하여 救助船은 特別 報償을 請求할 수 있다.
- ⑪ 沿岸國은 環境保護를 爲하여 取한 措置의 費用과 救助者에게

支給한 特別 報償을 海難 船舶의 所有者에게 請求할 權利가 있다.

프랑스가 提案한 위 內容은 基本的으로 第40 會期에서 提示한 內容과 같다. 그러나 이 案에서는 Intervention 1969 에서 規定한 엄격한 介入要件을 包含하고 있지 않으며, 介入措置를 取하기 前에 遭難船으로 하여금 旗國의 管轄廳 및 救助者에 대하여 通知하도록 하는 通知義務規定을 包含하고 있지 않다. 더욱이 強制的 救助活動을 行해야 할 救助船의 範圍를 擴大하고 海難 船舶과 전혀 關係가 없는 救助船에도 미친다는 것이 새로운 點이다.

(3) 西獨의 改正 意見書

西獨은 法律委員會 第53 會期에서 「1969 年 公海上 介入協約 에 관한 選擇的 議定書 草案」(Draft Optional Protocol to the 1969 Intervention Convention)을 새로이 提案하였다.²⁸⁾ 이 案은 「1973 年 기름 以外の 物質에 의한 汚染의 경우에 있어서 公海上의 措置에 關한 議定書에 의하여 改正된 기름에 의한 汚染을 隨伴하는 事故의 경우에 있어서 公海上의 措置에 관한 國際協約을 改正하는 選擇的 議定書」(Optional Protocol Amending the International Convention relating to Intervention of the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties as Amended by the Protocol relating to Intervention on the High Seas in cases of Pollution by Substances other than Oil 1973)라는 題目으로 提案하였다.

註28) IMO LEG 53/3/3.

이 案의 性質은 西獨이 法律委員會 第 44 會期에서 提案하였던 內容과 비슷하나 그 內容中 다음 2가지가 다르다. 즉 이 案은 그 題目에서 가리키는 바와 같이 Intervention 1969뿐만 아니라 Intervention PROT를 基礎로 하여서 追加 議定書의 形式으로 하고 있다.²⁹⁾ 그리고 報告制度에 관하여서는 法律委員會 第 52 會期에 提案하였던 報告 義務規定을 撤回하고, 海洋環境 保護委員會가 MARPOL에 關聯한 報告節次를 다루기로 하였다.³⁰⁾

이 選擇的 議定書의 새로운 提案 內容은 다음과 같다.

1. 第 5 條 第 1 項에 다음 內容을 追加한다.

① 만일 極히 緊急한 경우 (in case of extreme urgency) 에는 沿岸國은 救助船으로 하여금 措置를 取하게 指示할 수 있다. 救助船은 恣意的으로 港內 난바다 터어미널, 內水 領海 以內에 있거나 혹은 領海

支給한 特別 報償을 海難 船舶의 所有者에게 請求할 權利가 있다.

프랑스가 提案한 위 內容은 基本的으로 第40 會期에서 提示한 內容과 같다. 그러나 이 案에서는 Intervention 1969 에서 規定한 엄격한 介入要件을 包含하고 있지 않으며, 介入措置를 取하기 前에 遭難 船으로 하여금 旗國의 管轄廳 및 救助者에 대하여 通知하도록 하는 通知義務規定을 包含하고 있지 않다. 더욱이 強制的 救助活動을 行해이한 救助船의 範圍를 擴大하고 海難 船舶과 전혀 關係가 없는 救助船에도 미친다는 것이 새로운 點이다.

(3) 西獨의 改正 意見書

西獨은 法律委員會 第53 會期에서 「1969 年 公海上 介入協約 에 관한 選擇的 議定書 草案」(Draft Optional Protocol to the 1969 Intervention Convention)을 새로이 提案하였다.²⁸⁾ 이 案은 「1973 年 기름 以外의 物質에 의한 汚染의 경우에 있어서 公海上의 措置에 關한 議定書에 의하여 改正된 기름에 의한 汚染을 隨伴하는 事故의 경우에 있어서 公海上의 措置에 관한 國際協約을 改正하는 選擇的 議定書」(Optional Protocol Amending the International Convention relating to Intervention of the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties as Amended by the Protocol relating to Intervention on the High Seas in cases of Pollution by Substances other than Oil 1973)의 는 同 題目으로 提案하였다.

註28) IMO LEG 53/3/3.

이 案의 性質은 西獨이 法律委員會 第 44 會期에서 提案하였던 內容과 비슷하나 그 內容中 다음 2가지가 다르다. 즉 이 案은 그 題目에서 가리키는 바와 같이 Intervention 1969뿐만 아니라 Intervention PROT를 基礎로 하여서 追加 議定書의 形式으로 하고 있다.²⁹⁾ 그리고 報告制度에 관하여서는 法律委員會 第 52 會期에 提案하였던 報告 義務規定을 撤回하고, 海洋環境 保護委員會가 MARPOL에 關聯한 報告節次를 다루기로 하였다.³⁰⁾

이 選擇的 議定書의 새로운 提案 內容은 다음과 같다.

1. 第 5 條 第 1 項에 다음 內容을 追加한다.

① 만일 極히 緊急한 경우 (in case of extreme urgency)에는 沿岸國은 救助船으로 하여금 措置를 取하게 指示할 수 있다. 救助船은 恣意的으로 港內 난바다 터미널, 內水 領海 以內에 있거나 혹은 領海 以遠에서 海難船舶을 향하여 航進中인 것을 말한다.

② 第 6 條에 다음 事項을 追加한다.

① 沿岸國의 指示에 따른 救助船이 損害를 입은 경우에는 沿岸國은 報償責任이 있다.

② 救助者는 救助船이 支出한 救助費用에 대하여 沿岸國에 報償請求權을 가진다.

③ 救助者와 海難船舶 사이의 契約合意를 侵害함이 없이 沿岸國의

註29) IMO. LEG 53/3/3. Annex 1.

30) IMO. LEG 53/3/3. 7

文言은 Intervention 1969의 締約國이 議定書의 受諾여부를 任意的으로 決定할 수 있다는 것을 強調한 것이라는 점에서 그 의의가 있다. 따라서 沿岸國의 介入權은 選擇議定書의 加入國에 船籍을 둔 船舶에 만 적용하는 것이다.

(4) 公法規制의 問題點

沿岸國의 積極的인 介入權에 關하여 國際法은 理論上으로는 慣習法的인 自衛權의 行使라고 主張하고 있지만 이 경우에도 沿岸國이 直接 所有하고 있는 公船으로서의 救助船에 대하여서만 救助活動을 命令할 수 있다. 그러나 自國民이 所有하고 있는 民間救助船에 대한 救助活動의 指示는 이 船舶의 徵發的 措置로서 政府의 非常措置에 該當한다고 본다. 따라서 沿岸國이 民間救助船에게 強制的 徵發的 救助活動의 命令에 關하여 報償制度를 立法하였다고 하더라도 救助活動의 命令에 關하여 報償制度를 立法하였다고 하더라도 救助契約이 契約自由의 原則에 立脚하여 發展하여온 海事契約이기 때문에 社會的 妥當性과 私有財產의 保護 原則이 크게 侵害된다고 본다.

또한 沿岸國의 船籍을 가지지 아니한 外國籍 救助船에게 그 船舶의 意思에 反하여 危險한 救助活動을 強制하는 것은 現行 國際法의 基本原則을 벗어나는 行爲이고, 만일 外國籍 救助船이 事實上 不應할 경우 沿岸國이 이 船舶에 대한 不利益 措置는 도리어 國際的 紛爭이 原因이 되기 때문에 事實上 實效性이 없는 것이다.

救助活動을 擔當하고 있는 國際救助聯盟은 여러나라가 이웃하고 있는 海域에서 救助活動을 할 경우에는 나라마다 自國 中心의 相反되는 救

包시킬 수 없다는 주장이 支配的이다.

그 배경에는 公法規定을 包含하는 새로운 海難救助協約은 各國의 國內 國際關係로 早期 批准이 困難하고 또한 法理論上 公法과 私法の 分離概念이³⁵⁾ 갈려 있다.

沿岸國 介入權에 관한 公法規定은 國際海事機構 法律委員會 第53會 期에서 다음과 같이 整理하여 結論을 맺었다.

① 海難救助에 關하여 새로운 協約속에 公法規定을 包含하자는 의 견이 支持를 받지 못하고 있다.

② 強制救助의 意見에 대해서도 지지가 거의 없다.

③ 事故報告는 國際海事機構의 海洋環境 保護委員會의 作業에 法律 委員會의 要請을 반영한다.³⁶⁾

그리고 Intervention 1969의 改正의 必要性에 대해서는 이 協約을 根據로 實際로 介入權을 行使하였던 實例를 調查하여 法律委員會의 다 음 會期까지 文書로 提出할 것을 合意하였다.

7. 國際海事機構 法律委員會 第54會期³⁷⁾

國際海事機構 法律委員會는 西獨이 主張한 強制救助(mandatory salvage)의 公法的 側面(Public law Aspects of Salvage Operations)에서

註35) 公法 私法の 分離를 反對하는 國家도 있다. 例) 인디아, 스페인

36) IMO. LEG 53/wp

37) IMO. LEG 54/4/5. 27 Februray 1985.

Intervention 1969改正의 選擇的 議定書의 主張과³⁸⁾ 프랑스 CMI草案 1條에서 3條 그리고 強制救助의 問題와 關聯한 主張을³⁹⁾ 받아들여 西獨의 提案에 대하여 다음과 같은 意見을 表示했다.⁴⁰⁾

(1) 國際海事機構에서는 海難救助에 관한 公法的 問題는 特別 海難救助의 關聯하여 한 利害關係가 있다고 본다.

2. 海難救助에 一般의 權限을 多數國의 安時時 特別 利害關係가 있는 國家에 與한 公法的 權利로 認定하는 必要가 없다.

(3) 大部分의 代表들은 救助權을 海難救助協約에 公法的 權利로 認定한 限에서 認定한 Interventio n 1969의 改正의 必要가 無하다.

이 意見을 受한 後의 國際 法律委員會의 Interventio n 1969의 改正의 必要性에 對한 討論은 各國 代表者의 意見에 一般적으로 合意한 公法的 權利로 認定하는 必要가 無하다. 海難救助權에 對한 公法的 權利로 認定하는 必要가 無하다. 爲하여 必要한 것이라고 認定하였다.

海難救助協約의 公法的 側面에 관한 問題는 m에서 特別 重要한 問題가 無하다. VLCC와 關聯한 航船의 容量(lighter capacity)이었다.

註38) IMO. LEG 53/3/3

39) IMO. LEG 53/3/2

40) IMO. LEG 54/4/5 pp.1 - 7 參照

第 4 章 結 論

公海에서 發生한 汚染事故는 가까운 沿岸國에로의 被害가 擴大될 수 있기 때문에 어느 國家의 管轄權에도 속하지 않는 公海上의 汚染規制에 대하여 필요한 조치가 요청되고 있다. 그러나 종래의 傳統的인 國際法上的 原利인 公海自由의 原則에 의하면 公海上에서 船舶에 대한 管轄權은 그 船舶의 旗國에 있으므로 그 밖에 어떠한 國家도 公海上에서 他國의 船舶에 대하여 어떠한 權力行爲를 할 수가 없었다.

그러나 Torrey Canyon 號 事故와 같은 大型油槽船의 海難事故로 인하여 沿岸國의 介入이라는 문제가 발단되었다.

Intervention 1969에서는 沿岸國은 公海上의 海難 기타 汚染 또 한 중대하고 급박한 危險을 防止, 輕減 또는 除去하기 爲하여 필요한 경우에 介入權을 行使할 수 있다고 規定하고 있다.(第 16 條 1 項)

그러나 Intervention 1969는 ①회복에 많은 시간과 노력을 요하는 海上汚染事故인 根本的인 防止를 위한 事前對策이 없다는 點 ② 介入할 수 있는 要件과 範圍등에 대한 規定이 抽象的인 用語로 되어있고 해석기준이 없어서 沿岸國이 과잉介入할 수 있다는 點 ③海洋汚染의 大型化 추세에 비추어 볼 때 經濟性, 技術性이 不足한 國家에서 汚染防止措置의 實行上的 어려움이 있다는 點 ④遠距離에서 發生한 汚染事故에 대해 沿岸國의 介入을 허용하지 않았다는 點, 등의 問題點이 있다. 이러한 問題點들에 대해서는 ①海技上的 教育 및 자격강화와 선체구조의 개선등을 통한 예방조치의 기능강화와 지역단위의 국제기구신설 ②원

거리 공해상의 汚染事故에 대한 인접국가의 협력동의 對策이 필요하다.

그리고 第3章에서 考察해 본 바와 같이 沿岸國의 介入權에 대하여 各國家의 의견은 첫째, 海難救助의 私法的問題와 더불어 介入權問題는 계속 檢討하여야 한다는 견해; 둘째, 沿岸國의 介入에 대한 公法規定 또는 國際協約을 새로이 제정해야 한다는 견해, 셋째, Intervention 1969는 개선할 필요가 없다는 견해로 크게 구분하여 볼 수 있다.

이중에서 첫번째 견해는 現在 發效中에 있는 海洋汚染關係協約과 중복되거나 구조선박에 대한 지휘권행사 혹은 구조중에 發生한 손해처리 및 구조료 정산에 관하여 각국의 法律體制의 산정방식 및 경제적, 사회적 차이 때문에 국제협약만으로는 實効를 거두기 어렵다는 문제점이 있고, 두번째의 견해는 國際海事機構 會議참석국의 대부분이 反對하고 있으므로 새로운 條約의 탄생은 기대하기 어렵다고 보겠다. 沿岸國의 介入權 문제는 沿岸國과 旗國의 利害關係의 조절이라는 점에 기준을 두고 있다는 점을 고려하여 볼때 현재 發效中인 Intervention 1969를 原則으로 하고 미비한 點들을 各國家間의 지역협정을 통하여 해결할 문제라고 생각한다.

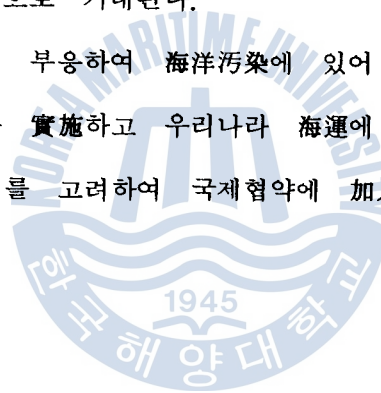
끝으로 우리나라의 實情을 살펴보면 原油輸入이 急增하고 있어서 海難事故가 發生한 여지가 많으며, 특히 해난사고의 결과 생기는 海洋汚染에 대한 防止는 국내법제의 정비만으로는 完全하지 못하다. 따라서 우리의 독자적인 國內法制 外에 地域協定(Regional Approach)이 效果的일 것이다.

한국, 중국, 일본은 海洋의 제반문제에 있어서 여러가지 이해관계가

직접 對立하고 있는 상황이기 때문에 해양오염에 대해 有效한 방지 및 제거체제를 만들기 위해서는 연안제국에 의한 주변 공해상의 오염 방지에 관한 法的規制와 함께 汚染의 沿海에의 확대를 규제하기 위한 地域協力에 관한 대책의 강구가 필요하며 나아가서 세계협력체계의 法的인 기반을 形成하여야 하겠다.

또한 확립된 國際的인 先例에 입각한 공동입법화(또는 條約化)는 海洋의 利用的 側面뿐만 아니라 海難으로부터의 防止에 있어서도 효과가 더욱 클 것으로 기대된다.

이러한 課題에 부응하여 海洋汚染에 있어 우리나라는 地理的 條件에 따라 規制對策을 實施하고 우리나라 海運에 미치는 反轉效果(Boom-erang Effect)를 고려하여 국제협약에 加入하여야 할 것이다.



參 考 文 獻

〔東洋書〕

1. 單行本

- 郭潤直, 債權各論, 서울: 博英社, 1984.
- 具德昌, 環境保全法, 서울: 三英社, 1983.
- 金熙正, 商海法, 서울: 龍吉出版社, 1982.
- 金同基, 國際法, 서울: 華學社, 1984.
- 金石種, 污染流出物의 處理(海洋汚染)의 對策과 處理(韓國檢査定章) 1982.
- 金植鏡, 國際條約集, 서울: 博英社, 1981.
- 韓國中心, 國際法(慶南大學校-檢査問題研究所), 1982.
- 金鍾仁, IMO 海事安全管理-海運港灣廳, 1983.
- 金燦華, 國際機構論, 서울: 博英社, 1967.
- 慶星堂, 海洋汚染에 關한 國際條約, 부산: 韓國海洋大學-海事圖書出版部, 1975.
- 朴春燾, 해상교통법규, 한국선원선박학제연구소, 부산: 1986. 9.
- 石鍾聲, 海洋國際法, 서울: 檀國大學校出版部, 1963.
- _____, 海洋法特殊研究, 서울: 法文社, 1973.
- 朴權浩, 柳炳華, 海洋法, 서울: 民音社, 1986.
- 柳炳華, 國際法總論, 서울: 1985.
- 李漢基, 國際法講義, 서울: 1983.

李好珽, 國際私法 서울, 經文社, 1981.

加藤一郎, 公害法の 國際的展開, 東京: 岩波書店, 1982,

~ 公害法の 研究 V ~

各島芳, 國際法における 權利濫用, 東京: 酒井書店, 1975.

高野雄一, 國際法 概念 (上), 東京: 有斐閣, 1970

, " (下), " , 1972

國際組織法 東京: 有斐閣, 1961.

高林秀雄, 領海制度の 研究, 東京: 有信堂, 1979.

高梨正夫, 新海洋法概念 東京: 成山堂, 1985.

龜井利明, 海上公害論, 大阪 關西大學 經濟政治研究所, 1974.

木畑公一, マルシブと 便宜置籍船, 1977.

小田 滋, 海洋法研究, 東京: 有斐閣, 1975.

, 海の 資源と國際法 I 東京: 有斐閣, 1977.

小川芳彦, 波多野里望, 國際法講義, 有斐閣, 1982.

2. 論文

姜泳勳, 軍艦의 法的地位 (博士學位論文), 연경문화사, 1984.

權相河, 海洋汚染防止法 改正의 基本方向 - MARPOL 協約介入을 契
機로 -, 韓國海法會誌 第8卷, 1986. 8.

, 海洋汚染防止法의 改正方向 - 外國의 立法例를 中心으로 -
海運産業研究, 1985. 5.

金東勳, 海難救助에 關한 新條約案과 1980年 로이드 海難救助 標
準契約書의 關聯性, 韓國海運學會誌 第2號, 1985. 10.

- 金明圭, 海洋法の 變遷過程에 관한 研究 大韓國際法學會論叢, 1978.12
- 金明基, 海洋法協約과 大韓民國의 海上安保, 廣場, 1982. 9.
- 金文達, 第3次 UN海洋法會議 第11會期(1982), 慶北大 法大論叢,
1982. 11.
- 金相玗, 海洋汚染의 實態와 規制에 관한 考察, 韓國海建學會誌 第2
號, 1985.
- 金榮球, 深海底 資源開發法 漢陽大博士學位論文, 1984.
- 金在昇, 海洋汚染의 問題點과 防除對策 海運港灣, 1984 (가을호)
- 金鍾吉, 國際海事機構(IMO)의 海洋環境保全에 관한 活動 海運港灣
1984. 1 (가을호)
- 金燦奎, 海洋汚染과 國際條約, 大韓國際法學會論叢, No. 23-1. 1978.
, 領海의 範圍에 관한 研究, 大韓國際法學會論叢, No.32.1972
, 公海의 油類汚染에 대한 法的規制 月刊考試 1974.12
, 國際적으로 본 海洋汚染防止의 實態 慶熙法學 第16卷 第1
號, 1979.
, UN海洋法協約 中 몇가지 問題點 考試界, 1983. 4.
, 캐나다의 北極水域 汚染防止法, 司法行政, 第16卷 1號, 1975
, 유엔海洋法協約上의 海洋環境保護에 관한 規定과 國際法 整
備, 海洋政策動問, 海洋研究, 1985.3.
, 海洋汚染에 관한 中共의 態度, 考試研究, 1981.11(pp.142-156)
- 南基煥, 國家權力的 領域的 效力範圍 考試研究, 1984.8.

- 盧明濬, 國際法上的 環境污染問題 서울大 法學 No.22-2.
서울大 法學研究所, 1981.
, 海洋法の 새로운 方向 - 第3次 UN 海洋法會議을 中心으로 -
現代國際法論, 博英社, 1978.
- 閔星奎, 海洋法會議와 海洋污染規制에 대한 政策動向 韓國海洋大學
論文集 第13輯, 1978.
, 海洋污染防止와 새 海洋法秩序 立法調査月報, 1977.6.7
(合併號)
- 朴容燮, 1982年 UN 海洋法協約과 海難防止制度(上,下) 海洋韓國
1985.6~7.
, 船舶에 의한 海洋污染의 國際的인 規制措置 海洋大論文集,
第12輯, 1977.
- 朴相沃, 1973.78 海洋污染防止協約의 國內發效와 그 對策 海洋韓國
1984.11.
- 朴鍾聲, 第3次海洋法會議 檀國大學論文集, No.17. 1983.
, 未來의 海洋法 大韓國際法學會論叢, 第18卷 第1號, 1973.6
- 朴椿浩, 1982年 UN 海洋法協約 考試界, 1985.11.
- 裴炳泰, 1969年 油濁民事責任條約(CLC.1969)과 1971年 油濁補償
國際基金條約의 概要와 그 改正動向, 韓國海法會誌 第5卷
1983.8.
- 申鉉德, 海洋污染防止에 관한 國際條約과 國內法 國際法學會論叢,
1982.

- 柳炳華, 第3次 UN海洋法會議의 成果分析(上,下)考試研究, No.94
-95, 1982.
- , 海洋公害의 國際規制, 고려대학교 法學研究所, 法學論集, 第21
輯, 1983. 12.
- , 國際法上 不法行爲責任과 危險한 結果責任, 考試界, 1983. 4
- 李光雨, 우리나라 海洋環境保全研究의 現況과 展望 海洋政策動向,
1985. 10.
- 李光錫, 新海洋國際法秩序에 관한 研究 法政論叢, No.5 國民大法學研
究所, 1982.
- 이성호, 國際法上 海洋汚染防止에 관한 小考, 釜山大碩士學位論文, 1983.2
- 李相敦, 海底石油開發裝備의 法的地位, 韓國海法會誌 第5卷, 1983.8
- , 船舶의 運用에서 發生한 海洋油類汚染의 國際的規制 韓國
海法會誌 第7卷, 1985.10. 1945
- , 海洋環境法 序說 - 海洋汚染의 現況과 問題點 - 中央大論文集
第28輯, 1984.
- 李淳福, 國際海洋環境法에 관한 연구, 1984.12 東亞大學校
(博士學位論文)
- 李華峻, 海洋汚染과 沿岸國의 管轄權, 大韓國際法學會論叢, 1980.12
- , 既存海洋法秩序의 海洋汚染에 관한 考察, 慶熙大論文集 第9
輯, 1979.
- 李長薰, 海洋汚染防止法에 관한 小考, 海洋韓國, 1984. 7.

- 李鍾赫, 國際法上 海洋污染防治에 관한 研究, 慶北大 碩士學位論文
1983. 12.
- 李俊秀, 船舶衝突事件에 관한 裁判管轄權 新興大學校 碩士學位論文,
1959.
- , 國際船員法研究, 檀國大博士學位論文.
- , 海水汚濁에 대한 規制 - 管轄權을 中心으로 -, 韓國海洋大學
論文集, 1980. 3.
- , 便宜置籍船에 관한 研究, 韓國海洋大學 海運研究所 1983.4
- 崔在洙, 海洋과 人類의 未來, 港灣, 韓國港灣協會, 1986.3. Vol.10.
- 崔載勳, 海洋污染防治에 관한 旗國主義의 修正, 大韓國際法學會論叢,
1978. 12.
- 河在煥, 環境汚染規制에 관한 國際法的研究, 韓國海洋大學 海運研究所
論文集, 1984. 4.
- , 國際海洋法會議와 沿岸國의 漁業規制에 관한 研究, 韓國海洋
大學 海運研究所 論文集 第1輯, 1982. 4
- 威秉春, 海洋法에 관한 韓國의 立場 (A Korean Perspective on the
Law of the Sea), 法律研究 第2輯 延世大 法科大學 法律
問題 研究所, 1982. 6
- 許亨澤, 黃·東支那海에서의 地域協力, 海洋政策動向 第18號, 海運研
究所, 1985. 3
- 洪性化, 海洋法會議의 經過와 海洋法協約, 廣場, 1982. 9.

- 龜井利明, 海上油濁事故에 관한 船主의 責任 海洋韓國, 1975. 6
- 鈴木昭洋, 海洋汚染の 處罰權限 海運, 1975. 9.
- 敏蔭正一, 國際的 環境保護と國際法 シリスト(No.681), 1979.1.
- 西村康雄, 新し//段階に入つた海洋汚染防止法制, シリスト(No.795),
1983. 7.



〔西洋書〕

1. 單行本

- Allen L. Springer, *The International Law of Pollution*,
Quorum Books, 1983.
- Brierly, *The Law of Nations*, Sixth edition, Oxford Uni-
versity Press, 1963.
- D.W. Abecassis, *Oil Pollution from Ship*, London, Butter-
worths, 1978.
- H.A. Smith, *The Law and Custom of the Sea*, third edition,
London Stevens & Sons Limited, 1959.
- H. Lauterpacht, *International Law Vol.1*, 3rd ed. 1958 by
Oppenheim, Longmans, Greer and Co.
- I.A. Shearer, D.P.O' Connell. *The International Law of the
Sea, Vol.I,II*, Clarendon Press, Oxford, 1984.
- Nagentra Singl, *British Shipping Laws & International Con-
versions of Merchant Shipping*, London Stevens & Sons,
1963.
- Samir Mankabady, *The International Maritime Organisation*,
Croom Helm London & Sydney, 1984.
- Timagenis, Gr.J, *International Control of Maritime Pollution*,
Vol.1,2, New York; Oceana Publications, Inc., 1980.

2. 論 文

Anthony R. Miller, Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement - "LOF 1980"; A Commentary, Journal Maritime & Commerce, Vol.12, No.2, January, 1981.

Bernard. H. Oxman, The Third United Nations Conference on the Law of the Sea; The Tenth Session (1981), The American Society of International Law, Vol.76, 1982.

Burdick H. Brittin, International Law for Seagoing Officers, fourth editions, Naval Institution Press, 1981.

David Abecassis, IMO and liability for oil pollution from ship ; a retrospective, Lloyd's Maritime and Commercial Law, 1983. 1.

Dean E. Cycon, Calming Troubled Waters; The Developing International Regime to Control Operational Pollution, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.13, No.1, October, 1980.

Geoffrey Brice, Q.C, Salvage ; Present and Future, Lloyd's Maritime and Commercial Law, August, 1984.

G.W. Haight, Law of the Sea Conference - Why Paralysis? Journal of Maritime Law and Commerce Vol.8, No.3.

K. Ramakrishan, Environmental Concerns and the New Law of the Sea, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.16, No.1,

January, 1985.

L.D.Guruswany, Environmental Law, Environmental Protection and the United Nations Convention on the Law of the Sea, Lloyd's Maritime and Commercial Law, 1983. 4.

Peter Coulthard, A New Cure for Salvors - A comparative analysis of the LOF 1980 and the C.M.I Dratt Salvage Convention, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 14, No.1, January, 1983.

Philip A. Cummins, Dennis E. Logue, Robert D. Tollision and Thomas D. Willett, Oil Tanker Pollution Control ; Journal of Maritime Law and Commerce Vol.7, No.1, October, 1975.

Robert A. Shinn, The International Politics of Maritime Pollution Control, Praeger Publishers, 1974.

S.T. Harley, The Sea Law Changeth, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, February, 1983.

Ted L. McDorman, The 1982 Law of the Sea Convention ; The first year, Journal of Maritime Law and Commerce Vol.15, No.2, April, 1984.

Wilhelm H. Lampe, The New International Maritime Organization and Its Place in development of International Maritime Law, Journal Maritime & Commerce Vol.14, No.3, July, 1983.

William Kenneth Bissell, Internation on the High Seas An American Approach Employing Community Standards, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.7, No.4, July, 1976.

Z. Brodecki, New definition of pollution damage, Lloyd's Maritime and Commercial Law, Quartely, August, 1985.

[其 他]

環境總, 海洋汚染防止法規, 1981.6.

外務部, 執務資料 82-189, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. 12.

IMO, LEG 52/411

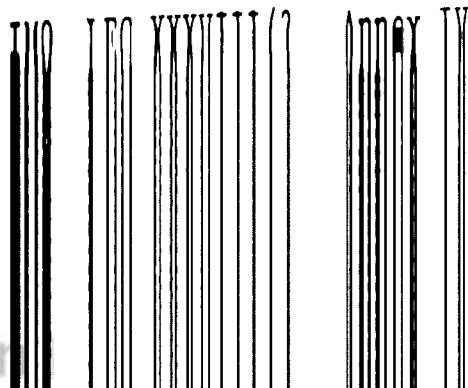
IMO, Document LEG XL/2/1 6, March, 1979.

IMO, " LEG XLLV/6,17, October, 1980.

IMO, LEG XLIV/61, 10, November, 1980.

IMO, LEG 52/4, Annex 1 "Draft Convention on Salvage approved by the XXII conference of the CMI, Montreal, 25-29 May, 1981.

IMO, MSC XXXVIII/21/Add.1, pp.10-11,



William Kenneth Bissell, Internation on the High Seas An American Approach Employing Community Standards, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.7, No.4, July, 1976.

Z. Brodecki, New definition of pollution damage, Lloyd's Maritime and Commercial Law, Quartely, August, 1985.

[其 他]

環境總, 海洋汚染防止法規, 1981.6.

外務部, 執務資料 82-189, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. 12.

IMO, LEG 52/411

IMO, Document LEG XL/2/1 6, March, 1979.

IMO, " LEG XLIV/6,17, October, 1980.

IMO, LEG XLIV/61, 10, November, 1980.

IMO, LEG 52/4, Annex 1 "Draft Convention on Salvage approved by the XXII conference of the CMI, Montreal, 25-29 May, 1981.

IMO, MSC XXXVIII/21/Add.1, pp.10-11,

IMO, LEG XXXVIII/2 Annex IV

IMO, Document LEG XL/2/1, 6, March, 1979.

IMO, LEG 53/2, 12, November, 1984.

IMO, LEG 53/3/2/Corr/ 5, December, 1984.

IMO, LEG 53/3/2/, 12, November, 1984.

IMO, LEG 53/3/1,

IMO, LEG 53/3/3, Annex I, Annex II.

IMO, LEG 53/WP,

IMO, LEG 54/4/5, 54/4

IMO, Coastal State Protection Against Major Maritime
Disasters, 15, September, 1978.

IMO, 1982, Reports and Studies No.17, The Evaluation of
the Hazards of Harmful Substances Carried by Ships.

IOC / INF - 407. rev. Paris, 1, January 1980, Regional
Cooperation in Marime Sciences.

Maritime Safety Agency, 1945
Annual Report on Maritime Safety,
December, 1984.

UNEP/WG. 63/4, 29, January, 1982, Report of the Meeting
of Government Experts on Rigional Maritime Programmes,