

黃海(西海)海洋環境保護及保存

－ 韓國和中國協力的原則 －

崔潤哲*

目 录

- I. 序伦
- II. 黃海的現况
- III. 海洋污染防止国际法规
- IV. 黃海污染防止及为污染整治韩国的法制度及政策
- V. 黃海海洋环境保护及保存原则 - 结论

I. 序伦

黃海(Yellow Sea, 西海¹⁾)是指位於中国, 韩国, 朝鲜等三国之间的国际海洋(Internationales Meer)。根据国际海洋法的规定, 黃海被中国, 韩国, 朝鲜等三国围绕, 通过东中国海和太平洋连接的半闭锁海,²⁾因为黃海的海水循环很慢, 所以很容易受到污染, 再加上最近中国快速工业化的发展, 特别是黃海沿岸的地区和城市产生的污染物质快速地流入黃海, 增加了对海洋环境污染的威胁。而韩国为了扩大和中国的交流, 黃海沿岸的港湾设施的增加及城市的膨胀, 污染物质的流入, 是造

* 建国大学校 法科大学 教授, 法学博士

1) 指韩半岛西边的海洋, 以韩国立场而命名。

2) 国际海洋法公约第122条。

成黄海污染的大部分原因。所以，對於黄海海洋保护及保存，应该作为中·韩两国共同关心、共同努力解决的重要课题。

根据UN海洋法公约的规定，闭锁海或者半闭锁海沿岸国在行使和履行本公约所规定的权利和义务时，应相互合作。为此目的，这些国家应该盡力直接或通过适当区域组织：

- i) 协调海洋生物资源的管理、保存，勘探和开发；
- ii) 协调行使和履行其在保护和保全海洋环境方面的权利和义务；
- iii) 协调其科学研究政策，並在适当情形下在该地区进行联合的科学研究方案；
- iv) 在适当情形下，邀请其他有关国家或国际组织与其合作。

努力推行本条的规定。³⁾各国在为了保护 and 保全海洋环境而拟订和制定符合本公约的国际规则、标准和建议的方法及程序时，应在全球性的基础上或在区域性的基础上，直接或通过主管国际组织进行合作，同时考虑到区域的特点。⁴⁾

本论文以连接国际海洋黄海的中国和韩国，为了避免防止国际海洋黄海的污染，黄海环境的保存，探讨中·韩两国政府应该采取的对策为目的。但是两国關於环境保护的对策主要局限於法学领域的研究。中国和韩国间關於黄海海洋环境的保护及保存基准的协约，韩国政府關於黄海环境污染的防止及保存对策的现况及问题点的探讨，中·韩两国對於黄海的海洋环境的保护及保存，更重要的是应该摸索发展的方案。

II. 黄海的现况

1. 黄海的范围及地质学的意义

(1) 黄海的地理位置(範圍)

黄海位於中国东海岸和韩国的西海岸之间，屬於半闭锁海，从中国扬子江入口

3) 国际海洋法公约第123条。

4) 国际海洋法公约第197条。

到韩国西归浦，以北纬33°17'山脉和从牛岛到连接日本的大赖崎的线划分，以北的区域为黄海，以南的区域为东中国海。黄海的面积约400,000Km²，南北长1,000 Km，东西长700Km，平均水深44m，最深处为101m。⁵⁾

冬天，刮起寒冷刺骨的西北季节风，夏天，刮起微弱的东南风或西南风。从春天到初夏，海岛和海岸的突出部分周围弥漫著大雾，夏天从北到南海沿岸发生深海底冷水魂现象。因受大陆性气候的影响，夏天表面水温在25~27°C之间，冬天表面水温在2~8°C之间。

(2) 黄海地質學的現況

西海的渔场水浅，湍急的潮流使海水经常混浊，所以浮游生物相对来说少。但是从河川流入丰富的营养物质，再加上宽广的大陆架和众多的小岛屿，因而具备了鱼类产卵的天然条件，而成为众多鱼类的产卵场。特别在春天，随著气温的上升，黄花鱼、带鱼、鲈鱼、鲳鱼、鳊鱼、扁口鱼等回流鱼族借助济州海流北上，而冬天受寒冷西北季节风的影响水温低下，暖流性鱼类又南下。

韩半岛和中国大陆间早在BC300年之前就开始了频繁地海上往来。近来，随著中国和韩国间的经济协力交流的扩大，西海岸的开发变的更加活泼。大规模防潮堤的建造，工业园区的组成，港口设施扩张产业的进行。特别在永宗岛大规模国际机场的建设，西海将成为连接东北亚的中心舞台。

2. 黄海污染的实况

對於黄海，韩国的情况是南韩的汉江、金江等多数的河川，及北韓的鸭绿江、大同江等多数河川彙入而成。另一方面，黄海又受到中国的黄河、扬子江等多数河川的影响。南韩的污染源主要是仁川西海岸的主要港口和工业地区产生的陆上污染物随著河川水一起流入黄海，北韓的污染源主要是鸭绿江流域及临海工业地区的污

5) 元永哲，黄·东中国海的污染实态和沿岸国的海洋污染防治法规，国际法学会論丛，第41卷第1号，158面。

废水。中国的大连、青岛、上海等港口城市及中国东部大规模工业园区产生的污水、废水，这些都对黄海造成了深刻的影响。

渤海湾沿岸城市急速的开发、发展，工业的现代化。随著和中国交流的不断扩大，南韩黄海沿岸港湾及工业地区也在发展和壮大，北韩的鸭绿江流域及中国丹东等的开发发展，必然需要巨大的能量消费。这样巨大的能量需要，包括原油在内的各种油类、原器材的海上运输必然大量增加，甚至油轮碰撞事故的发生，因而船舶成为黄海环境污染的主要原因。

3. 黄海海洋环境保护及相关问题

(1) 韩·中间经济状况的差异

关于黄海海洋环境的保护及保存，不仅需要两国持续的努力。造成黄海环境污染的日益深刻，韩·中间经济状况的差异也成为黄海污染原因的一部分。经受慢性饥饿及经济停滞的北韩，对于黄海海洋环境及生态保存，并没有引起国家的重视。相反，中国急速的经济发展，黄海沿岸城市的膨胀，成为黄海海洋环境及生态界的重大威胁，由此而采取的相应环境政策还是有欠缺。韩国在集中精力扩大和对岸中国的黄海沿岸城市间的交易量、经济的同时，相对来说却忽视了黄海海洋环境的保存。对于北韩，相对于海洋环境及其他环境的保存，因急于确保基本的生存条件，所以我们期待北韩对黄海海洋环境保存采取相应的政策已成为不现实。

(2) 韩·中间具有拘束力的协议不完备

韩·中间已经共同认识到对于黄海海洋环境的保护及保存已成为当务之急，并且正在加紧进行各种形态的协议及共同研究。1993年10月28日韩·中两国签订了‘韩·中环境协力协定’，根据该协定成立了韩·中共同海洋研究中心，对于黄海海洋环境及生态界的共同调查正在活跃的进行。

但是对于韩国和中国间签订的环境协定的履行，以及国际法上相关国际条约拘束力的弱点，应该检讨这是否成为对黄海海洋环境有实效保存的障碍。韩·中两国

在黃海的共同海域，資源共同利用，只要一方對環境汙染或環境保護的政策的不到位，必然將直接影響到另一方的海洋。所以，相對於兩國間對協定遵守的法律拘束力，應該強化相互間對黃海海洋環境保存事實上責任，以及承擔國際法的責任。

(3) 情報相互交換體系不完備

黃海是連結南韓、中國、北韓三國的半閉鎖海洋，沿岸國的內水及陸地對海洋環境有很大的影響。對於黃海的海洋資源特別是魚類資源，三國共同的開採利用。所以，黃海海洋環境的惡化，必然會對魚類資源及海洋生態界造成嚴重的破壞，沿岸國的漁民及人類為了追求經濟效益，卻忽略了对人類健康的影響。

現在連接大連、煙台及北韓地區的渤海灣，汙染相當的嚴重，從渤海灣沿岸的工業設施、港口設施及急速膨脹的城市中流出的廢水、廢棄物質及有害物質成為渤海灣汙染的主要原因。對海洋環境保護、保存及相關國際協約、協力消極的北韓，據推定從新義州和中國的丹東、平安周圍的工業設施和城市也流出了大量的有害物質及廢水。

從黃海沿岸國的陸地上流入的各種汙染源及汙染源的种类、量及成份等，再是和沿岸國有關聯的油輪、各種船舶排出的廢油、廢棄物，以及關於海難事故等情報，連接黃海的三國應該作到緊密的合作。但是，三國間類似的情報交換，共同處理系統的不完善，使能夠預見、防止對黃海海洋環境及生態界造成的威脅，因沒有得到實效的處理，而發生了重大的環境災難及為此而遭受的重大經濟損失。

(4) 原因者責任承擔協調體制不完備

對於環境的侵害，避免侵害，救治因時間的急迫性，要和一般的侵害、救治區別開來，以及侵害的範圍、持續程度也要區別開來。所以，對於環境法領域發生的侵害及被害，關於救治的特殊法理正在發展。環境汙染的原則，對環境汙染的發生負有責任者，對汙染的防治應承擔費用，即原因者責任承擔原則。在這種原則的前提下，對於黃海海洋保存，造成黃海海洋環境及生態界汙染的責任者，追究其責任也就成為可能。

提起黃海的海洋汙染問題，對黃海的海洋環境及生態界施加威脅的要因是非常多樣化。黃海上航行的各種油輪、商輪等各種船舶，航海沿岸的各種工業設施，航海沿岸城市的汙廢水等汙染源的排放，更加加重了黃海的汙染。中國、韓國及北韓擁有船舶的主體是多種多樣，這就是汙染的誘發者。環境汙染的誘發者是非常特定，但是，追究他們的責任是非常的困難。特別是在擁有國際河川或國際海洋的國家，對於環境汙染如果沒有與關當事國緊密的協作，並不能在事實上確定責任所在。與關當事國因個別的情形，本應該對本國負有責任的責任者進行調查及追究責任也顯得很消極。對於黃海海洋環境的保存，與關國應該清醒地認識到問題的所在，這對黃海海洋環境的保存會起到非常關鍵的作用。

III. 海洋汙染防止國際法規

1. 國際慣例法

對於海洋汙染的防止、整治及海洋生態界的保存課題，從第二次世界大戰以後就開始了正式的討論。以船舶的航行及領海為中心，相關海洋的國際慣例法很久之前就開始了發展的歷程。然而，對於海洋環境保護、保存為中心的相關國際法慣例法的累積及發展，相對來說很少。對於航海及領海的國際慣例法在國際社會上具有相當的拘束力，而對於環境的國際慣例法在國際社會上的拘束力卻顯得非常的脆弱。

國際環境法主要是國際機構以建議、決議或宣言的形式形成的，通常情況下，被稱作軟性法(Soft Law)，因而軟性法以有形規範作為主流。但是，這樣的軟性法在ICJ規範第38條(1)(c)項的規定中，沒有規定為法的淵源。⁶⁾這樣的軟性法在國際社會上沒有太大的拘束力，為了使各當事國的行為不違反軟性法，應該在事實上加強軟性法的強制力。對於軟性法的原則，在個別國家的國內法及與關的環境條約已經採用，變成具有強制力的硬性法(Hard Law)，例如，1972年斯德哥爾摩環境大

6) 洪俊衡，環境法，首爾 2001，11頁。

会上签订了共同宣言，同时为了更好的贯彻宣言的执行，联合国成立了联合国环境规划署(UNEP)，1978年联合国环境规划署的关于共有资源利用的方针。⁷⁾

国际环境法领域，形成以软性法为主流的原因是对规律对象特殊性的视角。对于环境问题，是需要用确切的科学证据来决定，即使不能完成相关的科学证据，也要求深深的注意态度，经济费用的不确定或过重的可能性以成为特殊的事情。⁸⁾新的惯例法的发生及发展，开放了向具有拘束力的硬性法转换的可能性，规范形成的多样性，具有弹性的软性法，对一般性、抽象性的国际法的形成及发展，特别是在非常困难的海洋环境保存领域将起到非常关键的作用。在考虑各海洋的特殊性、海洋生态界的多样性的同时，以及将来软性法的发展，应该向个别国家提供重要的示范，以此为契机，会对具有拘束力的国际法的诞生创造重要的条件。

2. 国际法规

(1) 多國或兩國間的條約

1) 国际海洋法条约

第二次世界大战结束以后，对海洋环境保护及保存重要性认识提高的同时，缔结了很多关于海洋环境保存的国际协约。但是，大部分协约是在地区中心的讨论下缔结的，以斯德哥尔环境大会上缔结的各种宣言及建议为中心的大部分软性法。经过长期共同的协商、谈判，直到1982年才缔结了联合国海洋法条约。

1982年UN国际海洋法公约，把既有惯例法成文化，为确立新的海洋法制度提供了宗旨。公约对所有海洋法上的问题作了详细的规定，其中第12篇(Part XII)，对关于海洋环境的保护作了规定。条约中规定“各国负有海洋环境保护的义务”即所有国家对海洋环境的保护负有一般的义务。条约对污染源也作了规定，主要分船舶污染，深海底活动为起因的污染，废弃物及垃圾向海洋投弃的污染，陆上污染4个部分。

但是，UN国际海洋法公约以国际环境保护及保存为目的，並不是一般的条

7) 洪俊衡，环境法，首尔 2001，12页。

8) 洪俊衡，同上，12页。

约, 而是对關於海洋的所有事项作了详细的规定, 關於国际海洋环境保护及保存作了具体的规定, 但因不具备相应的强制力而成为缺陷。沿岸国一般的情况下, 根据各海洋的特征, 正努力通过多国及两国间签订协议来达到海洋环境保护及保存的目的。

2) 伦敦条约

伦敦条约是为了促进斯哥尔摩人类环境大会的召开, 准备委员会的政府间污染工作组(Inter-Governmental Working Group on Marine Pollution: IWGMP)认为有必要强调、限制向海洋投弃废弃物而缔结的多国条约。该政府间污染工作组以准备的初稿为基础, 1972年在伦敦召开的废弃物海洋投弃政府间协议会议(Inter-Governmental Conference on the Convention on dumping of Wastes an Sea)上, 签订了伦敦条约。⁹⁾该条约在1975年8月30日公布生效, 2001年到现在约有78个国家加入该公约。

伦敦条约对所有海洋污染进行效率性的控制, 对废弃物及其他物质排放的控制, 以达到预防海洋污染的目的。根据该条约的规定, 各当事国对废弃物的海洋投弃应当承担预防的义务。但是, 伦敦条约的适用对象仅局限於所有海洋水域(条约第三条第3项), 而各国的国内水域(Internal Water)不包括在条约的适用范围。而且在条约的初期, 排他性的经济水域(EEZ)也不包括在条约的适用范围, 1982年UN国际海洋法公约的签订以後, 才把排他性的经济水域列入适用范围。当然, 伦敦条约的适用范围除了国内水域以外的领海、排他性的经济水域、大陆架及公海。

3) 北海海洋环境保护协议(奥斯陆--巴黎条约, OSPAR条约)

北海(Nord Sea)是指连接北欧的德国、英国、荷兰及斯堪的纳维亚半岛等国家的共同海洋。由於围绕北海国家工业的发展, 船舶的航行, 油田开发等原因, 增大了对海洋环境污染的威胁。为了保护北海海洋环境, 防止污染的发生, 沿岸国签订了巴黎条约(奥斯陆--巴黎条约, OSPAR条约)。

9) 金基珣, 废弃物海洋投弃国际法上的规制及韩国的对应策, 『国际法学会论丛』第46卷第3号, 111页。

所谓的OSPAR条约, 为了履行1989年签订的奥斯陆条约而设置的委员会, 决定把1972年缔结的奥斯陆条约和各当事国在1974年缔结的巴黎条约综合, 以推进新条约的签订。经过约3年的准备, 终于在1992年签订了OSPAR条约。OSPAR条约在1998年3月25日时发生国际法效力。OSPAR条约, 综合了因防止陆上诱发而导致海洋污染缔结的巴黎条约和关于处理船舶及航空器的废弃物而缔结的北大西洋污染防治奥斯陆条约的内容, 从而代替了这些条约。

OSPAR条约规定, 在包括德国在内的15个国和欧洲联合体, 为了防止污染及整治污染, 应当承担所有一切可能措施的义务。并且规定, 随着人类的发展对海洋地区造成的负面影响地区的保护, 人类健康保护, 海洋生态界的维持, 破坏海洋的恢复, 各缔约国应该采取必要可行的措施。

OSPAR条约采取了事前配虑(Vorsorgeprinzip)的原则, 原因者责任承担的原则(Verursacher-prinzip), 以及特征源最高技术的提供, 分散根源方面最高环境实务构想的指导原理。根据该条约及建议的规定, 缔约国在各自国内法范围内转换成具有法律拘束力的决定成为可能。根据各地区的特性, 采取适当的措施也成为可能, 保障了包括NGO在内的团体组织的参加, 也强化了海洋的情报权。

OSPAR条约由34个总则条款, 5个附属书及3个参附组成。附属书I, 陆上起因污染的防止及整治, 附属书II, 海上投弃及通过销毁造成污染防止及整治, 附属书III, 关于在沿岸海域作业(原油及煤气输送)污染的防止及整治, 附属书IV, 对海洋环境状态的评价, 附属书V, 对条约保护对象海洋生物的多样性和生态界的保护及维持作了规定。

4) 波罗的海条约

1974年3月22日, 位于波罗的海周围的国家为了海洋环境的保护, 签订了也被称作赫尔辛基的条约的‘波罗的海环境保护条约’(以下简称波罗的海条约)。该条约于1980年5月3日发生国际法效力。但是, 由于九十年代欧洲政治界的急剧变化(德国统一, 波罗的海三国的独立, 苏联解体), 各缔约国对缔结的条约也产生了变化。为了更好地促进对海洋的保护, 1992年4月9日, 以相同的名称又签订了新的条约, 该

条约於2000年1月7日生效。

该条约以波罗的海海洋环境(海水, 海洋及海洋生物)等所有可能受到污染作为保护目标。陆上由来的污染, 船舶污染, 海上垃圾污染及销毁, 沿岸国的各种活动诱发的污染, 海上事故引起的污染等, 成为海洋污染的主要污染源。

1974年的赫尔辛基条约, 波罗的海沿岸德国, 丹麦, 东德, 芬兰, 波兰, 苏联, 在当时东西冷战的情况下, 仅仅署名签订。

署名国之间在考虑各国的文化, 经济及社会的过程中, 著眼於对内海的特殊保护。因为波罗的海特殊的地理特性及水理的特性, 署名国认识到只有通过严格的措施才能阻止对生态界的破坏, 因为地形的特点逐渐形成了居住地和稠密的人口密度, 大量的产业设施, 大量的农业诱发物质对波罗的海的生物体造成毁灭性的威胁。

波罗的海, 通过北海和大西洋进行海水交流, 相比其他海洋来说, 海水交流少, 自身的调节能力低下。70年代初期, 没有把握波罗的海海洋环境及生态界的复杂关系。所以为了减少波罗的海的污染, 决定制定具有强制力的劝告及共同监视的措施, 使缔约国对波罗的海的状态进行全方位的判断及资料收集提供了可能。当时波罗的海沿岸及海洋环境面对的深刻威胁(海岸草地急剧减少, 海洋无氧的广范围的扩散), 必须立刻加以整治。

赫尔辛基条约为制止波罗的海的污染, 关于所有措施责任, 事前配虑的原则, 全力环境保护的实施, 适用有可能的高新技术, 肇事者责任的原则, 用学术交流的方法对特定区域及多样区域的调查, 越过国境污染的防治, 通过采用这些措施以防止对人类健康造成的威胁。

5) 其他

关于地中海海洋环境保护为目的的条约及议定书(1976年), 关于南太平洋地区海洋环境及自然保护的条约(1986年), 俄罗斯等黑海周边国家签订的条约等。

(2) 韩·中海洋污染防止協約

连接海洋的很多国家根据本国海岸、海洋的特性及环境, 为签订相应的条约而

共同努力。亚洲的情况，包括韩国和日本、韩国和中国利用海洋资源时，各国应该在尊重国际海洋法公约的前提下，根据各海洋及各国的现实情况通过签订协约或条约，制定关于海洋污染的对策。

隔海(黄海)相望的韩国和中国，很久之前就开始共同协力对于黄海海洋环境保护及保存。特别最近，中国高速的产业化，中国沿海城市发展和膨胀等原因，相当量的污染物质流入黄海，类似于内水的渤海湾沿岸的深刻污染，不但是中国，韩国也应该引起高度的重视。

1993年10月28日，韩·中签订了‘韩·中环境协力协定’，这为韩·中两国共同治理黄海提供了契机。黄海海洋污染问题，韩·中海洋科学共同协力(1994)的缔结，对于黄海污染防治及黄海海洋环境的保存的共同研究也被提上日程，同时成立了韩·中共同海洋研究中心。为实现韩·中两国签订的环境协力协定，韩中环境协力共同委员会会议应定期的召开，韩·中环境部长官也进行了正式的会谈。第二次韩·中环境协力共同委员会会议上，韩·中设定了黄海海洋环境共同研究的课题，黄海海洋实况调查及海洋环境保存的共同研究。

IV. 黄海污染防治及为污染整治韩国的法律制度及政策

1. 韩国的法律制度

(1) 概要

韩国是三面围海的半岛，所以，海洋环境及海洋资源的利用对韩国的国人生活具有非常大的影响。相应的韩国政府在韩半岛的海洋开发、保存，制定了多样的政策并加以切实的实施。

(2) 海洋污染防治法

韩国海洋污染防治法，为保护国民的健康和财产，规定了向海洋排出的油、有害

液体物质、包装有害物质、废弃物及船舶和海洋设施向大气排出的大气污染物质，海洋环境的保全等的规制，为该法更加的健全和完善，这期间经过了17次的改正。

该法制定当时，除了确保船舶安全、人名救助以外，规定了油、废弃物排出规制，废弃物违反船舶的登记制，废油处理业的许可制，大量油、废弃物排出者的防止义务，防止措施义务及船舶所有者等肇事者费用承担为主要内容。

之後，为了该法律更加效率性、实效性的执行及适用，经过多次的修改。尤其1999年的改正法，在原有仅对船舶或海洋设施排出的污染物质规定的基础上，修改为包括所有向海洋排出的污染物质的污染源，而且不管任何理由。监督政海洋水产部长官可以作出包括水质基准在内海洋环境基准的设定、告示及关于对必须持续保全水域的指定。对健康有害，能够对生物繁殖招来重大障碍的情况下，应当在相关水域限制设施的设立。通过废弃物处理厂的设立、运营，海洋废弃物体系化的管理成为可能。

(3) 環境政策基本法

韩国的政策基本法於1990年8月1日制定，1991年实施。环境基本法对环境的保全，明确了国民和国家的权利义务，决定了环境政策的基本事项，环境污染、环境毁损的预防，对环境适当的管理、保全，让所有的国民过上健康、舒适的生活。

环境基本法根据宪法第35条第1项第2文的规定，国家宪法义务的具体化，在各应当领域具有特殊目的，和其他环境法的关系中，具有一般法的性格。环境基本法在关于各环境领域环境的保护及保存的贯彻执行，指明了一般性、统一性的方向及基准，具有在各领域中环境的保护的一体化、体系化及政策执行的机能。但是，这些机能和其他环境法关系比较，效力优势的认证成为忧虑。

环境基本法在总则中规定了，本法的目的，基本概念，定义，地方自治团体的责任义务，事业者的权利义务，污染原因者责任承担原则，污染的事前预防、报告，放射性物质环境污染的防止。第二章，环境保护计划的建立，环境基准的设定及维持，各种关于环境保全计划的规定，环境状态的调查，环境保全的教育，民间环境团体环境保全活动的促进，国际协力，机构环境保全，环境科学技术的振兴，环境

保全設施的設立及管理，環境保全的規制，有害化合物和放射性物質，環境紛爭的調解及被害救助。第3章和第4章，關於法制、制訂上的措施及相關環境團體關聯規定。

(4) 其他法律

除此以外，還有關於環境保護及保存的法令，特別是除了以上提起的海洋污染防治法，其他對海洋環境的保護及保存具有影響的法律並不是很多。但是，因為陸上及內水領域的保護、保全也能對海洋起到關鍵性影響。例如，水質環境保全法，污水、糞尿及畜產廢水處理法，下水道法，水道管理法，上水源保護法律，地下水法，飲用水管理法，河川法等。關於廢棄物國家之間的轉移、處理的法律，有害化合物管理法等，這些法律對陸上廢棄物或有害物質等污染源的Control，對海洋環境的保護也起到了很大的貢獻。但是，這些法律只是限制在規定的領域，在這些領域中應對海洋環境的保護及保存貢獻應有的機能。針對黃海海洋環境的保護及保存為直接目的的法律，韓國並沒有制定。

2. 政策

韓國關於陸上、內水環境保護及保存的權限、權利義務和海洋環境保護及保存的權限、權利義務，分別有不同機關承擔。對於前者由環境部承擔，後者由海洋水產部承擔。所以，因各行政機關的業務的性質和管轄的差異，海洋環境保護和內水環境保護之間的政策混亂性成為可能，特別是海洋水產部以保護漁業部門的為目的而設置中央行政機關，關於海洋環境的保存基本認識以海洋資源的積極開發為前提。這就必然形成優先進行海洋資源利用、開發的政策，而後才對海洋環境及生態界實施保全政策。對於海洋環境效率性保護及保存，需要環境保護及關於保全政策事項的一元化。對於海洋開發的必要性，海洋環境保護及保全負有責任的行政機關和主導海洋開發的行政機關之間，應該進行緊密地協作，構築完善的體系。

V. 黄海海洋环境保护及保存原则 — 结论

1. 黄海海洋保存原则

(1) 持續可能發展原則

1992年裏约环境会议以持续可能发展为中心主题，持续可能发展原则，以1972年斯德哥尔摩宣言和1972年联合国环境开发世界委员会联合国总会报告为基础，以‘环境开发裏约宣言’的形式，继续加强重视环境保护的理念。¹⁰⁾

‘持续可能发展’的理念，直到现在也没有确立固定的定义。但世界环境开发委员会(WCED)对其定义为‘不损伤未来时代对其开发能力的前提下，现代时代的需要性开发’。而联合国环境规划署执行委员会(UNEP)对‘持续可能发展’定义为‘生态界的複原力和支撐经济成长的基础，自然资源的维持及合理利用，向国内国际衡平行进步’。¹¹⁾

黄海海洋环境並不是仅生存在2006年韩国和中国的现时代。随著岁月的流逝，黄海仍然是以前的黄海。我们的子孙後代也要依靠黄海海洋而生存，黄海的生态界会一直生存下去。但不是仅为现时代利益需要而使用黄海海洋环境，应当为未来时代利益，衡平性的保存黄海环境，这必须成为韩·中两国对于黄海海洋环境保护的共同原则。德国基本法第20a条规定，对于未来时代环境的保存是现时代的责任，国家以目标的形式而规定，这应该引起我们的瞩目。

‘持续可能发展’的原则包括合理的开发不应该超过自然资源的再生能力。由於自然具有自我调节能力，对于一时的、小规模의 汙染可以自我整治。但现在社会广范围、持续的资源开发，采用的现代科学反而会恶化自然的自我整治能力，把原有的自然资源变成了其他的状态。陆上、海上的投弃，汙染源排出量的扩大，黄海海洋环境的自治能力受到很大的威胁。特别是海水交替率和交替量少的半闭锁黄海，这种威胁就显得更加严重。

‘持续可能发展’的原则包括黄海海洋环境公平利用的原则。对于黄海，一国单方

10) 洪俊衡，环境法，首尔 2001，72页。

11) 卢明浚，国际环境法的原则，环境法研究 第24卷 第1号，387页，再引用。

面一般性、全面的开发利用会给其他国家带来损害。因国家间经济发展及环境污染诱发因素的差异，對於黃海海洋环境保存的责任，沿岸国之间应该考虑优先顺位公平的负担。¹²⁾

(2) 事前配慮原則(Vorsorgeprinzip)

所谓的事前配慮原则，是指全社会、国家等行为主体应该提前预见，通过形成性的计划措施对环境进行保护，每个决定下达之前，应该考虑是否对环境造成影响，並且应以生态界基础的保护为原则。再事前配慮原则从安全确保的角度，要求防范危险发生的同时，也应该从资源管理的角度要求为资源管理、保存用事前配慮进行解释。¹³⁾

裏約宣言中事前配慮原则的内涵，對於有可能对环境造成侵害，如缺乏确凿的科学性，应该提前采取防止环境毁损的措施。环境污染的原因及侵害的不确定性，並不能仅用科学的方法进行评价，从另一个侧面也反映了环境法领域的特殊性及其国际性的特点。對於是否把事前配慮原则作为国际环境法的原则，还存在不同的意见。但德国的环境政策，采用事前配慮原则已由来已久。後來，1992年北大西洋海洋环境保护的巴黎条约正式采纳该原则，1990年召开的伦敦废弃物海洋投弃会议中，關於海洋污染及海洋投弃也采用了事前配慮原则。1990年以後，大部分的国际环境条约，把事前配慮原则作为条约的基本原则。

现在，黃海海洋环境的深刻污染状况，为预防、防止海洋环境的破坏及崩溃，韩中两国应该积极、协力采用事前配慮原则。应该从各国的法律、制度、装置的准备而进行密切合作，为实现黃海海洋环境污染的预防而努力。

(3) 原因者責任原則(Verursacherprinzip, Polluter-Pays Principle: PPP)

所谓原因者责任原则，並不是对环境侵害的防止及损失而仅仅承担单纯的费

12) 卢明浚，国际环境法的原则，环境法研究 第24卷 第1号，389页。

13) Kloepfer, Umweltrecht, 2. Aufl., München 1998, S. 589.

用，而是指应该承担实际性责任的原则。即，對於环境侵害的防止及损失应承担责任的的原则，自己或自己影响权范围内人的行为或者供应的东西是造成环境污染发生的原因，對於环境侵害的防止及损失应承担责任的。14)原因者责任承担的原则，国际环境法部分很早就规定了环境污染及关联责任承担原则。紧隨其後的OECD和EU也采纳了原因者责任承担原则，並准备了相应的法律措施。

国内法上的环境污染，是通过法律制度的规定而承担责任，国际法上的环境污染相对的比国内法更容易实现。国际环境法部分，原因者责任承担原则的贯彻，缔结条约的当事国应该以全面的合作为前提。否则，相对方国家环境污染诱发者的责任，需要救治的受害国，遭受侵害的当事者向加害国、加害者要求责任承担及请求赔偿救治就显得非常困难。

威胁黄海海洋环境污染的要因和污染的诱发者非常多样。但對於污染的诱发者具体的追究责任，如没有韩·中两国的密切合作，也就发挥不了应有的实效性。黄海海洋污染是两国共同的问题。对黄海海洋环境污染的诱发者进行彻底的责任追究及费用承担，将会对黄海海洋环境的保存作出重大的贡献。

(4) 相互情報提供體系的發展及黄海海洋環境保護最高技術的提供

陆上和海洋不同的是，沿岸国對於自己主权范围内的全部领土具有排他性的主权，即其他国家要求具体的作为就显得非常困难。沿岸国中如有一个国家遭受到深刻的环境破坏或环境灾害，会立刻顺著黄海对其他以海相连的沿岸国造成重大的侵害。所以，沿岸国之间为了避免自己国家遭受侵害或有可能遭受侵害，遭受侵害的国家应该迅速、详细地向邻接国或沿岸国提供情报，以使相关国家及时有效地采取相应的对策。由於海洋污染的特性，想客观具体推算侵害是非常困难的，對於污染原因的彻底查明，大部分要求相当水准的技术和费用。海洋环境的变化及污染的特征，要想判断将来海洋环境会朝什麼方向发展是完全不可能的。所以，相对於海洋环境的保存，拥有高技术及方法的国家、学术团体等多种机关，對於海洋环境及生

14) 卢明浚，国际环境法的原则，环境法研究 第24卷 第1号，105页。

态界的学术调查评价就显得非常重要。UN海洋法公约也提及到海洋技术。海洋法公约对海洋环境的保护及保存，关于海洋环境的其他活动，关于技术的开发及转让，国际协力和国内研究所的设立给予奖励。¹⁵⁾

关于黄海海洋环境及生态界的分析，黄海沿岸海岸状态的调查，从陆上流入的污染源及其他能对黄海海洋环境造成影响要因的分析和调查，黄海船舶的航行，海上运输及运输物质等需要进行多方面、多样的调查和分析。以现在韩国和中国的技术水平，完全有能力和实力来完成这样的研究调查，实际上韩国和中国也完成过这样的共同调查研究，但相对于这样的共同努力，这些活动的必要性应该强化。

2. 黄海海洋环境保存国际协力体系的强化—制度侧面

黄海海洋污染防治及保存的责任，首先是沿岸国的韩国、中国和朝鲜。各国首先应对国内河川、沿岸城市、工业设施以及在各国内海航行的船舶进行彻底的环境管理和监督，必须制定相应的法律、政策及措施，把流入黄海的污染源控制在最小化。但为了黄海海洋环境的持续性、安定性的保存，沿岸国之间必然要求紧密共同的协作。对于黄海海洋环境保存，并不是仅对黄海海洋环境有关心的情况下临时的共同努力。应以海洋环境保护、保存的持续性、长期性的研究和调查为基础，在此基础上，依靠具有拘束力的环境保存政策才可以确保海洋环境。到目前为止，随着中国和韩国协力关系的不断提高，必然要求设立具有拘束力、有责任的机构，并持续的运作。该机构应对两国的国民对黄海海洋环境保护的重要性进行持续的教育，黄海海洋生态界和海洋环境的实际调查、评价，黄海海洋航行船舶海洋环境保护措施的强制，黄海海洋污染诱发者的责任承担等措施。这样机构的成立，当然应该得到两国政府的强力支持。当然两国的这些努力，应该恰当考虑两国权利义务包括在内所有合法利益，根据公平、合理的条件才会实现。¹⁶⁾

15) UN海洋条约 第267-278条。

16) UN海洋条约 第266条 第1项 参照。

参考书目

洪俊衡, 环境法, 首尔, 2001。

卢明浚, 国际环境法的原则, 环境法研究, 第24卷 第1号, 2002.9。

元英哲, 黄·东中国海海洋污染防治地域的协力方案, 国际法学会论丛, 第41卷 第1号, 1996。

金基珣, 废弃物海洋投弃国际法上的规制及韩国的对应策, 国际法学会论丛, 第46卷 第3号, 2001。

Kloepfer, Michael, Umweltrecht, 2. Aufl., München, 1998.

林灿铃, 论海洋环境立法的视角, 环境法研究, 第27卷 第3号, 2005.12。

林灿铃, 国际环境法, 北京, 2004。

<Abstract>

**The Principle of the Cooperation between South Korea and China for
the Protection of the Oceanic Environment in The Yellow Sea**

Choi, Yoon Cheol

The responsibility of preventing and preserving the oceanic environment of the Yellow Sea lies with the primary countries within the fishery zone which are China, South Korea, and North Korea. Each nation should take legal and political means to minimize, firstly, the polluting factors that flow into the Yellow Sea by having strict environmental control and supervision on nation's local rivers, coastal cities, industrial establishments and different kinds of ships that sail toward the territorial waters. In order to maintain continuous and stable preservation of the oceanic environment of the Yellow Sea, there should inevitably be a concerted effort from the countries of the fishery zone of the Yellow Sea. The effort for preservation of the Yellow Sea should not be carried out occasionally, only when the interest for the oceanic environment of the Yellow Sea is aroused. The protection and preservation would only be secured with the continuous and regular research and evaluation and based on them - environmental policies that have legal binding force. There is no exception with the case of the Yellow Sea. China and South Korea must upgrade their co-operation level that has existed so far and establish a responsible institution with binding force and run the system on continuous basis. Such institution should be able to educate each country's people continuously of the importance of the oceanic environment of the Yellow Sea, research and evaluate the oceanic ecology and environment of the Yellow Sea, reinforcement of the management of the ships which sail in the Yellow Sea, various kinds of action to share

the responsibility of the one who causes the pollution in the area. It is proper that this institution is supported by the governments of the both nations. Of course, such effort from the two nations should be aptly considered in terms of all the legitimate profits, including the right and the duty of the two nations, and should be carried out under fair and reasonable conditions.

주 제 어 : 황해해양환경, 국제해양, 지속가능개발, 원인자 책임의 원칙, 사전배려의 원칙, 해양환경보전

Keywords : The Yellow Sea, The Principle for the Development which can be Expected
Precautionary Principle, Polluter-Pays Principle