

선박기인오염에 대한 연안국의 관할권

정진석*

《 차 례 》

- I. 서론
- II. 내수에서 연안국의 관할권
- III. 영해에서 연안국의 관할권
- IV. 접속수역에서 연안국의 관할권
- V. 배타적 경제수역에서 연안국의 관할권
- VI. 결론

I. 서론

지구표면적의 70% 이상을 차지하는 바다는 인류의 활동으로부터 나오는 각종 오염물의 배수구 역할을 하면서 오염에 시달리고 있다. 바다로 유입되는 오염물질의 근원은 다양하다. 1982년 채택된 UN해양법협약에 따르면 해양오염은 그 원인에 따라 다음과 같이 분류될 수 있다: 육상기인오염, 국가관할권하의 해저활동에 의한 오염, 심해저활동에 의한 오염, 투기에 의한 오염, 선박기인오염, 대기에 의한 또는 대기를 통한 오염,¹⁾ 이 중 인간의 육상활동은 해양오염 원인의 80%를 차지한다. 하지만 선박으로부터의 오염 또한 10% 이상을 차지하면서 무시할 수 없는 해양오염원이 되어 왔다.²⁾ 게다가 해양오염에 대한 경각심은 종종 대형해양재난사고에 의해 일깨워져 왔다.

선박기인오염은 여러 해양오염원 중에서도 가장 먼저 국제공동체의 관심을 끌었다. 즉, 전세계적인 규제체제가 아직까지 성립되지 않은 육상기인오염과는 달리 선박기인오염에 대한 국제적인 규제체제 수립의 노력은 1926년 Washington 회의 이래로 계속 이루어져

* 국민대학교 법과대학 조교수, 법학박사

1) UN해양법협약, 제12부 참조.

2) GESAMP, The State of the Marine Environment(Blackwell Scientific Publications, 1990), p.108; UNEP, Annual Report 2004, p.57.

왔다.³⁾ 그 결과 선박기인오염을 규율하는 전세계적인 조약인 “선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약” 및 그 의정서(이하 “MARPOL 73/78”)가 각각 1973년 및 1978년에 채택되기에 이르렀다. 그리하여 오늘날 선박기인오염은 다른 유형의 해양오염보다 훨씬 더 체계적이고 또한 복잡한 국제법상의 규율체제에 속하게 되었다. 따라서 선박기인오염을 다루는 국제법 체제는 다른 유형의 해양오염을 다루는 국제법체제보다 그 중요성이 더 크다고 할 수 있으며 이에 대한 연구의 필요성 또한 그러하다.

오염행위를 포함한 선박의 여러 해상활동에 대한 통제의 주도권은 전통적으로 기국(flag State)에게 주어졌다. 하지만 전세계의 중요한 항로는 연안국(coastal State)의 영해나 배타적 경제수역 등 연안국 관할 하의 해양에 위치해 있다. 그러므로 선박기인오염으로부터 가장 직접적으로 피해를 받는 국가는 바로 연안국이며 따라서 이러한 오염의 통제에 대한 이해관계가 가장 큰 나라도 또한 연안국이다. 따라서 선박기인오염에 대한 전통적인 기국 관할권 이외에도 연안국관할권 역시 해양환경보호를 위해서 중요하다고 하겠다. 게다가 선박은 반드시 어느 나라의 연안을 지나갈 수밖에 없으며 또한 어느 항구에 입항할 수밖에 없다는 사실을 감안하면 연안국에 의한 선박기인오염 통제는 오히려 그 현실적 효용성이 더 크다고 하겠다. 이에 따라 본 논문은 선박기인오염에 대한 연안국관할권의 국제법적 근거 및 범위에 관하여 고찰해 봄으로써 기국과 더불어 선박기인오염 통제에 대한 연안국의 기여를 강조하고자 한다.

II. 내수에서 연안국의 관할권

내수는 육지와 아주 밀접하게 관련되어 있기 때문에⁴⁾ 그 법적 지위는 육지와 동일하다. 따라서 국가영토의 본질적인 구성부분으로서 내수는 연안국의 완전한 영토주권에 속한다.⁵⁾ 그러므로 내수에서 연안국은 해양오염을 규제할 권한도 또한 가진다. 물론 다른 모

3) D. Campbell, “Marine Pollution”, in D.L. Larson(ed.), Major Issues of the Law of the Sea(University of New Hampshire, 1976), pp. 108-111.

4) Fisheries case(UK v. Norway), ICJ Reports 1951, p. 133; UN해양법협약, 제7조 제3항. 따라서 영해협약이나 UN해양법협약에는 내수에 관한 조문이 거의 없으며, 내수는 거의 전적으로 국제관습법에 의해 규율된다.

5) 내수에서 연안국의 영토주권은 영해와는 달리 무해통항권에 의한 제한도 받지 않는다. 다만, 직선기선을 설정함으로써 종전에 내수가 아니었던 수역이 내수에 포함되는 경우에는 무해통항권이 그 수역에서 계속 인정된다. UN해양법협약, 제8조 제2항.

든 경우의 국가의 권한행사와 마찬가지로 이 경우에도 국제관습법과 조약에 의한 제한에는 따라야 할 것이다. 내수에서 연안국의 오염관할권에 관한 좀 더 자세한 분석은 아래와 같다.

1. 내수로의 출입통제권

전함이 외국의 항구로 입항할 자유가 없다는 것은 국제법상 더 이상 논쟁의 여지가 없는 원칙이다. 하지만 상선이 외국항구에 자유로이 입항할 권리에 대해서는 서로 다른 견해가 있어 왔다. 즉 일부 견해에 따르면 국제관습법상 연안국의 항구는 외국상선에 개방되어야 한다.⁶⁾ 또한 이와 같은 견해를 지지하기 위하여 아래와 같은 중재재판소 판결 역시 자주 인용되곤 하였다. “국제법의 대원칙에 따르면, 모든 국가의 항구는 외국상선에 개방되어야 하며 국가의 사활적 이익에 의해 필요한 경우에만 폐쇄될 수 있다.”⁷⁾ 하지만 조약을 떠나서 과연 국제관습법상 상선의 자유입항권이 존재하는지는 아주 의심스럽다. 비록 외국상선의 자유입항을 허용하는 규정들이 다수의 조약, 특히 우호통상항해조약에서 발견되지만 그런 규정들은 어디까지나 상호주의에 기초한 것이며, 국제관습법이 될 만큼 “근본적으로 규범창설적”⁸⁾이지는 않다.⁹⁾ 오히려 미국법원이 지적하였듯이 국제법은 외국항구에 대한 상선의 무제한적인 입항권을 허용하지 않는다.¹⁰⁾

이와 관련하여 명심할 점은 앞에서 이미 지적하였듯이 내수는 연안국의 완전한 주권에 속하는 수역이라는 점이다. 따라서 국제사법재판소도 “주권에 의해서 연안국은 자국항구로의 접근을 규제할 수 있다”고 판결하였다.¹¹⁾ 나아가 대다수 학자들도 외국항구에 대한 상선의 국제관습법상 자유입항권을 지지하지 않으며 오히려 입항거부까지 포함한 연안국의 입항통제조치를 지지한다.¹²⁾

6) C.J. Colombos, *The International Law of the Sea*, 6th revised ed.(Longmans, 1967), p. 176; American Law Institute, *Restatement of the Law: The Foreign Relations of the United States*, 3rd ed.(American Law Institute Publishers, 1987), v.2, p. 39; E.D. Brown, *The International Law of the Sea*(Dartmouth, 1994), v.1, p. 38.

7) *Saudi Arabia v. Arabian American Oil Company*(1958), *International Law Reports*, v.27, p. 212.

8) *North Sea Continental Shelf*, *ICJ Reports* 1969, p. 42.

9) D.W. Greig, *International Law*, 2nd ed.(Butterworth, 1976), p. 286.

10) *Khedivial Line, S.A.E. v. Seafarers' International Union*(1960), 278 F.2d 49, at 52.

11) *Nicaragua case*, *ICJ Reports* 1986, p. 111.

12) Institute of International Law, “Resolution on the Distinction between the Régime of the Territorial Sea and the Régime of Internal Waters”, *American Journal of International Law*, v.52(1958), p. 104; L.M. Hydeman and W.H. Berman, *International Control of Nuclear Maritime*

외국상선의 출입항에 대한 연안국의 통제는 여러 경우로 분류할 수 있다. 우선 연안국은 국제통상에 개방될 자국항구를 지정할 수 있다. 이 경우 연안국은 보통 관세와 이민통제의 목적상 외국상선에 개방될 항구를 지정한다. 하지만 환경적인 요소 역시 개방될 항구지정시 고려될 수 있다.¹³⁾ 둘째, 연안국은 자국 항구를 외국상선에 개방할 시에도 입항조건을 정할 재량권을 국제법상 가진다. 이러한 점은 외국상선에 의한 입항조건 위반을 방지할 조치를 취할 권한을 연안국에게 부여하고 있는 해양법협약 조문들이 입증하고 있다.¹⁴⁾ 나아가 입항조건에는 환경보호를 위한 조건들이 당연히 포함될 수 있으며 이 점은 “해양환경 오염의 방지, 경감 및 통제를 위하여 외국선박의 자국 항구와 내수로의 진입이나 연안정박시설 방문에 대해 특별한 조건을 규정한 국가는 …”이라고 규정하고 있는 UN 해양법협약 제211조 제3항이 여실히 보여준다. 셋째, 연안국은 또한 외국상선의 입항을 거부할 권한이 있으며 그 권한을 행사함에 있어서 환경적인 고려를 참작할 수 있다.¹⁵⁾ 사실 이 권한은 입항조건을 정할 연안국의 권한에 이미 암시되어 있다. 나아가 연안국의 입항거부권은 선박기인오염에 관한 가장 주된 조약인 MARPOL 73/78에 명시적으로도 규정되어 있는 바, 동조약 제5조 제3항은 “선박이 본 협약의 규정을 준수하지 않는다는 이유로 당사국이 외국선박에게 자국관할권 하의 항구나 연안정박시설에 입항을 거부할 경우”라고 규정하고 있다.

한편, 외국선박의 입항을 거부할 연안국의 권한은 인도주의적인 고려에 기초하여 오래 전부터 확립된 국제관습법상의 원칙, 즉 조난당한 선박은 외국항구에 입항할 권한을 가진다 라는 원칙에 의해 제한된다.¹⁶⁾ 하지만 조난선박은 정상적인 선박보다 연안국에게 피해

Activities(University of Michigan Law School, 1960), pp. 131-136; M.S. McDougal and W.T. Burke, *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*(Yale University Press, 1962), pp. 103-114; J.H.W. Verzijl, *International Law in Historical Perspective*, v.3(Sijthoff, 1970), p. 240; A.V. Lowe, “The Right of Entry into Maritime Ports in International Law”, *San Diego Law Review*, v.14(1977), p. 597; D.P. O’Connell, *The International Law of the Sea*, v.2(Clarendon Press, 1984), p. 848; V.D. Degan, “Internal Waters”, *Netherlands Yearbook of International Law*, v.17(1986), p. 19; R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd ed.(Manchester University Press, 1999), p. 61.

13) 예를 들어 한국의 “폐기물의 국가간이동 및 그 처리에 관한 법률” 제18조는 폐기물의 수출 또는 수입허가시 환경부장관은 해양수산부장관과 협의하여 선적 또는 하역항구를 지정할 수 있다고 규정하고 있다.

14) 영해협약, 제16조 제2항; UN해양법협약, 제25조 제2항.

15) 예를 들어 유독성 폐기물을 적재한 Stella Maris호와 Enskeri호에 대한 입항거부. *Marine Pollution Bulletin*, v.2(1971), p. 115; *ibid.*, v.6(1975), p. 68; G.C. Kasoulides, *Port State Control and Jurisdiction*(Martinus Nijhoff, 1993), p. 22.

16) *The Eleanor*(1809), *English Reports Reprint*, v.165, p. 1067; *The Creole*(1855), in J.B. Moore,

를 끼칠 가능성이 더 높다는 점을 감안할 때, 조난선박에게 피난처를 제공해야 할 연안국의 의무는 절대적이지는 않다. 이 점은 상선의 자유입항권을 지지하는 견해들이 빈번히 인용하는 근거인 “Statute on the International Regime of Maritime Ports”(1923) 조차도 인정하고 있는 바, 동조약 제16조에 따르면 당사국은 자국의 안전이나 사회적 이익에 영향을 미치는 비상사태시에는 동조약의 조문으로부터 이탈할 수 있다. 따라서 연안국에 대한 피해의 가능성이 조난선박에 대한 위협보다 클 경우에는 그런 선박의 입항을 거부하는 것이 국제법에 위반되지 않는다고 본다.¹⁷⁾ 그러므로 조난당한 선박이 자국 연안에 심각한 환경위험을 야기할 경우에는 연안국은 그 선박의 입항을 거부할 수 있다.¹⁸⁾

연안국은 외국상선의 입항을 규제할 수 있듯이 그런 선박의 출항 역시 규제할 수 있다. 그리고 그 규제사유로서 환경적인 이유를 고려해서 넣을 수 있다. 특히 감항성이 좋지 않은 선박을 억류할 연안국의 권한은 해양오염방지에 효과적이며 이 점은 국가들 역시 주목하는 바이다. 예를 들어, 여러 해양안전조약이나 해양오염조약들과 더불어 UN해양법협약은 제219조에서 “각국은 요청에 의하거나 자발적으로 자국 항구나 연안정박시설에 있는 어떠한 선박이 선박의 감항성에 관하여 적용되는 국제규칙과 기준을 위반함으로써 해양환경에 대해 피해를 입힐 위험이 있다고 확인한 경우, 실행 가능한 한 그 선박의 항행을 금지시키기 위한 행정조치를 취한다”고 규정하고 있다.¹⁹⁾

2. 연안국의 관할권

1) 입법관할권

내수에 대한 영토주권 덕분에 연안국은 내수에 자발적으로 입항한 외국선박에 대해서 육상에서와 마찬가지로 완전한 관할권을 행사할 수 있다.²⁰⁾ 따라서 연안국은 내수에 있는

History and Digest of the International Arbitrations to which the United States has been a Party(Government Printing Office, 1898), v.4, p. 4378; H.A. Smith, The Law and Custom of the Sea, 3rd ed.(Stevens, 1959), p. 33; M.S. McDougal and W.T. Burke, 전게서(1962), pp. 110; E.D. Brown, 전게서(1994), p. 39; R.R. Churchill and A.V. Lowe, 전게서(1999), p. 63.

17) L.M. Hydeman and W.H. Berman, 전게서(1960), p. 162; A.M. de Zayas, “Ships in Distress”, Encyclopedia of Public International Law, v.11(1989), p. 288.

18) K. Hakapää, Marine Pollution in International Law(Suomalainen Tiedeakatemia, 1981), pp. 168; D.J. Devine, “Ships in distress”, Marine Policy, v.20(1996), p. 230.

19) 아래의 II. 2. 2) 참조.

20) The Sally호 및 The Newton호 사건, A.H. Charteris, “The Legal Position of Merchantmen in Foreign Ports and National Waters”, British Yearbook of International Law, v.1(1920-21), p. 51; Cunard S.S. Co. v. Mellon(1923), 262 US 100, at 124.

선박과 관련하여 오염규제법령을 만들 수 있다. 이러한 권한은 연안국이 자국 영해에서 무해통항권을 행사하는 선박을 포함한 외국선박으로부터의 해양오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 국내법령을 제정할 수 있다고 규정한 UN해양법협약 제211조 제4항에 의해 묵시적으로도 인정되고 있다. 왜냐하면 내수에서 연안국의 관할권은 영해에서보다 더 크기 때문이다. 그러므로 다수의 국가들이 내수에 있는 선박으로부터의 오염물질 배출이나 선박의 설계·구조·인원배치 또는 장비에 관하여 입법관할권을 행사하여 왔다는 점은 어찌 보면 당연하다.²¹⁾ 한편, 불가항력적인 사유나 조난 때문에 어쩔 수 없이 외국의 항구에 입항한 선박은 연안국의 관할권으로부터 어느 정도 면제를 누린다.²²⁾ 하지만 그러한 면제는 절대적이지 않으며, 허가 없이 입항한 것을 이유로 한 제재 혹은 관세납부의무로부터 면제가 보통이다. 그러므로 연안국의 오염방지입법은 여전히 그러한 선박에게도 적용가능하다고 본다.²³⁾ 사실 그러한 선박이 정상선박보다 더 큰 오염의 위험이 있으므로 연안국의 오염방지법령이 적용될 필요성은 더욱 크다고 하겠다.

2) 집행관할권

완전한 입법관할권과 더불어 연안국은 내수에 있는 외국선박에 대하여 해양오염방지법령을 집행할 수 있다. 그런데 내수에서 연안국의 형사집행관할권 행사와 관련하여서는 연안국의 관할권이 완전하되 다만 정책상 관할권 행사를 삼가한다는 영미주의와 내수에 있는 선박의 내부문제에 대해서는 연안국이 법적으로 관할권을 행사할 수 없다는 프랑스주의의 구분이 전통적으로 이루어져 왔다. 하지만 또한 실제관행에 있어서 양자의 차이가 없다는 점 또한 널리 인정되어 왔다.²⁴⁾ 즉, 연안국은 내수에 있는 외국선박의 내부경제에 관한 문제에 대해서는 관할권행사를 삼가하는 반면 위법행위가 자국의 이해관계에 영향을 미칠 때에는 관할권을 주장하여 왔다. 그리고 오염에 관한 문제는 연안국의 이해관계에 영향을 미치는 것으로서 연안국의 집행관할권에 속한다는 점은 의심의 여지가 없다.²⁵⁾

21) B. Rüster, B. Simma and M. Bock(eds.), *International Protection of the Environment: Treaties and related documents*(Oceana, 1975-83), v.2 및 v.3; UN, *National Legislation and Treaties relating to the Law of the Sea*, ST/LEG/SER.B/16(1974), pp. 59-75 참조.

22) *Hallet & Bowne v. Jenks*(1805), 2 L.Ed. 414; *The Eleanor*, 앞의 주석 16; *The Creole*, 앞의 주석 16; C.J. Colombos, *전게서*(1967), p. 329; R.R. Churchill and A.V. Lowe, *전게서*(1999), p. 68.

23) B.D. Smith, *State Responsibility and the Marine Environment*(Clarendon Press, 1988), p. 169.

24) H.A. Smith, *전게서*(1959), p. 35; M.S. McDougal and W.T. Burke, *전게서*(1962), pp. 164-165; V.D. Degan, *전개논문*(1986), p. 24; R.R. Churchill and A.V. Lowe, *전게서*(1999), p. 66.

25) K. Hakapää, *전게서*(1981), p. 170; B.D. Smith, *전게서*(1988), p. 170.

한편, 연안국의 관할권은 원칙적으로 선박이 내수로 들어오기 전에 선상에서 발생한 위법행위에는 적용되지 않는다.²⁶⁾ 하지만 UN해양법협약은 해양환경보호를 위해 이 원칙에 대한 예외를 인정하고 있다. 즉 동협약 제220조 제1항에 따르면, 선박기인오염에 관한 적용 가능한 국제규칙 및 기준에 따라 채택된 연안국의 법령을 외국선박이 영해나 배타적 경제수역에서 위반하고 연안국 항구에 자발적으로 입항한 경우, 연안국은 그 선박에 대하여 소송을 제기할 수 있다. 나아가 UN해양법협약은 연안국이 자국의 관할수역 밖에서 발생한 선박기인오염도 규제할 수 있도록 함으로써 전통적인 해양법원칙에 혁신적인 변화를 가져왔다. 즉, 연안국은 외국선박이 자국 항구에 자발적으로 들어온 경우, 그 선박이 공해나 다른 국가의 관할수역에서 적용 가능한 국제규칙과 기준에 위반하여 행한 오염물질 배출에 대하여 조사를 할 수 있고 나아가 소송도 제기할 수 있게 되었다.²⁷⁾ 이러한 소위 ‘항만국관할권’은 결과적으로 자국 항구에 외국선박이 기항한 연안국에게 자국에 대한 피해나 관할권적인 관련성 없이도 국제공공정책상 불법오염물질배출을 규제할 수 있게 하였으며 그런 의미에서 보편적인 관할권을 연안국에게 부여했다고 볼 수 있다. 이러한 관할권은 선박이 항구에 있는 경우에 적용되기 때문에 해양환경보호라는 목적을 실현하면서 동시에 항해의 자유를 침해하지 않는다는 점에서 중요한 가치를 가진다고 하겠다. 하지만 해당 조문이 보여주듯이 항만국관할권은 몇 가지 제한을 받는다. 우선, ‘배출’ 위반만이 이 관할권의 대상이 되며 선박의 설계·구조인원배치 또는 장비에 관한 기준 위반은 그 대상이 아니다. 둘째, 배출위반은 ‘국제기준’위반이어야 하며 연안국의 독자적인 국내기준 위반은 여기에 해당되지 않는다. 따라서 UN해양법협약은 오염기준을 설정할 권한과 그것을 집행할 권한을 분리하여 후자만 연안국에게 부여했다고 할 수 있다. 셋째, UN해양법협약 제218조 제2항에 따르면, 오염물질배출이 다른 국가의 관할수역에서 발생한 경우 연안국은 그 국가, 선박의 기국 또는 배출위반으로 인하여 피해를 입었거나 위협을 받는 국가가 요청하지 않는 한 소송을 제기할 수 없다. 다만 이 경우에도 배출위반으로 인해 자국의 관할수역에서 오염이 초래되거나 그럴 위험이 있는 경우에는 연안국은 소송을 할 수 있다. 넷째, UN해양법협약 제228조 제1항은 ‘항만국관할권’에 대한 기국의 우선권을 인정하여 연안국의 영해 밖에서의 오염기준 위반에 대한 연안국의 소송은 그 소송이 시작된 날로부터 6개월 이내에 기국이 동일한 혐의에 대하여 소송을 시작한 경우 정지되도록 하고 있다.

한편, 선박의 인적 및 물적 안전기준에 대한 통제는 전통적으로 기국에 의한 통제가 중

26) C.J. Colombos, 전게서(1967), p. 301; American Law Institute, 전게서(1987), p. 43; I. Brownlie, Principles of Public International Law, 6th ed.(Oxford University Press, 2003), p. 316.

27) UN해양법협약, 제218조.

심이였다. 하지만 2차 대전 후 편의치적선이 늘어남에 따라 선박의 인적·물적 안전기준이 그것을 제대로 관리할 행정적·기술적 능력이 부족한 기국의 책임 하에 놓이게 되었다. 이는 곧 심각한 해난사고와 해양오염사고로 이어지게 되었고 국제공동체는 기준 미달선을 규제하는 새로운 방식을 모색하게 되었으니 바로 소위 ‘항만국통제’이다. 항만국통제의 기본적인 내용은²⁸⁾ 항만국이 자국 항구 내의 외국선박들이 소위 관련조약들이²⁹⁾ 규정하고 있는 안전기준 및 환경기준을 준수하고 있는지를 검사하는 것이다. 그리고 검사의 결과 선박의 결함이 안전, 건강 또는 ‘환경’에 명백히 유해할 경우 항만국은 그 위험이 제거될 때까지 선박의 출항을 허락하지 않으며 억류를 포함한 적절한 조치를 취할 수 있다. 다만 필요한 수리를 위해서는 항만국은 가까운 수리장소로 선박의 항행을 허락할 수 있다.³⁰⁾ 이러한 항만국통제는 다수의 국가에서 이루어지고 있으며 나아가 각국에 의한 항만국통제를 체계적이고 조화로운 방식으로 운영하기 위해서 여러 지역차원의 항만국통제 양해각서(MOU)도 채택되고 있는 실정이다.³¹⁾ 그리하여 이제는 기준미달선에 대한 통제의 중심이 기국에서 항만국으로 옮겨가게 되었다고 평가할 수도 있게 되었다.³²⁾ 이러한 항만국통제는 앞에서 본 항만국관할권과 비교하여 선박기인오염통제에 더 효과적이라고 생각된다. 왜냐하면 우선 앞에서 본 항만국관할권은 그 위반대상이 배출기준위반에 한하며 선박의 설계나 구조, 장비 등의 기준미달은 아니다. 이에 비해 항만국통제는 선박의 물적 결함이 중요한 통제대상이다. 즉 항만국통제는 선박기인오염에 대한 원천적인 통제를 가능하게 해준다. 환경보호에 있어서 사전예방이 사후구제조치보다 더 중요함은 더 말할 필요가 없을 것이다. 둘째, 항만국통제의 법적 기초는 내수에서 국제관습법상 당연히 인정되는 연안국의 주권 및 관할권이다.³³⁾ 이에 비해 항만국관할권은 해양관할권에 대한 전통적

28) 항만국통제에 대한 자세한 내용은 강동수, 『항만국 통제론』, 효성출판사, 1998; 정진석, 「해양환경보호와 항만국 통제」, 『국제법학회논총』, 제48권 제3호, 2003, p.191; 이윤철, 「항만국통제의 법적 근거와 국내시행상의 문제」, 『국제법학회논총』, 제50권 제1호, 2005, p.105 참조.

29) 1966년 국제적화물수선협약, 1974년 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약 및 그에 대한 1978년 의정서, MARPOL 73/78, 1978년 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약, 1972년 국제해상충돌방지규칙에 관한 협약, 1969년 선박의 톤수 측정에 관한 국제협약, 1976년 상선의 최저기준에 관한 국제노동기구협약 147호 등.

30) UN해양법협약, 제219조. 관련조약들은 이러한 조치에 대한 자세한 규정들을 담고 있다.

31) 1982년 Paris MOU를 필두로 하여 1992년 Viña del Mar 협정, 1993년 Tokyo MOU, 1996년 Caribbean MOU, 1997년 Mediterranean MOU, 1998년 Indian Ocean MOU, 2000년 Black Sea MOU 등이 체결되었다.

32) A. Odeke, “Port State Control and UK Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, v.28 (1997), p. 657.

33) T.L. McDorman, “Port State Enforcement: A Comment on Article 218 of the 1982 Law of the Sea Convention”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, v.28(1997), pp. 311-312; 정진석, 전

인 규칙들로부터 급격히 이탈한 것이다. 따라서 항만국통제는 국가들의 반발을 거의 야기하지 않으며 오히려 앞에서 본 바와 같이 널리 그리고 체계적으로 운영되고 있다. 즉, 그만큼 더 선박기인오염통제에 기여할 수 있는 것이다. 이에 비해 UN해양법협약이 새로이 도입한 항만국관할권은 혁신적인만큼 기국들의 반발을 살 가능성도 많다. 그리고 자국 연안에 피해를 끼치지 않는 오염행위에 대해서 소송까지 제기할 만큼 연안국이 적극적일지는 의문이며 실제로도 항만국관할권 행사의 예가 거의 없다.³⁴⁾

III. 영해에서 연안국의 관할권

1. 무해통항권 및 이에 관한 연안국의 권한

영해는 연안국의 영토주권에 속하는 지역이며 따라서 연안국의 완전한 관할권에 속한다. 그러한 영토주권 덕분에 연안국은 육지에서 행사하는 권한과 그 본질상 전혀 다르지 않는 권한을 영해에서 행사할 수 있다. 따라서 이러한 점에서 영해는 내수와 같다고 할 수도 있겠다. 하지만 내수와 마찬가지로 영해에서도 연안국의 영토주권은 국제법에 의한 일정한 제한을 받는다. 그러한 제한 중 가장 중요한 것은 외국선박이 영해에서 누리는 무해통항권으로서 이 권리는 오래 전부터 확립된 권리이며 또한 해양법협약에 성문화된 권리이기도 하다.³⁵⁾ 그리고 연안국은 외국선박의 무해통항권 행사를 방해하지 않을 의무를 부담하며 그 반면에 무해통항권을 누리지 못하는 선박에 대해서는 행동의 자유를 가진다. 따라서 영해에서 연안국의 권한의 범위는 무해통항권에 달려있다고 볼 수 있다.

무해통항권과 관련하여 우선 지적할 점은 통항의 ‘무해성’ 문제는 연안국법령의 준수 여부와는 구분된다는 점이다. 즉, 연안국법령을 준수하지 않았다는 사실이 곧 통항의 무해성을 박탈하지는 않으며 반대로 통항의 ‘유해성’은 연안국법령의 위반을 반드시 전제로 하지는 않는다는 점이다.³⁶⁾

계논문, p.197.

34) T.L. McDorman, 전계논문, 1997, p.320. 항만국관할권을 입법화한 예는 두개가 소개되고 있을 뿐이다. P. Birnie and A. Boyle, *International Law and the Environment*, 2nd ed.(Oxford University Press, 2002, p.376.

35) 영해협약, 제14조 제1항; UN해양법협약, 제17조.

36) J.H.W. Verzijl, “The United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva, 1958”, *Netherlands International Law Review*, v. 6(1959), p.29; K. Hakapää, 전계서(1981), p.187; B.D.

G. Fitzmaurice의 표현을 빌리자면 다음과 같다: “선박이 그러한 법령을 위반하면 그 선박은 벌금이나 기타 제재를 받는다. 하지만 그 선박의 통항은 단지 그 때문에 무해성을 상실하지는 않는다. 선박은 벌금을 납부하여야 하지만 그 후에는 계속 항해를 허락받아야 한다. 통항이 유해하기 위해서는 연안국법령의 단순한 위반 이상의 그 무엇이 있어야 한다.”³⁷⁾ 통항의 무해성 개념과 연안국법령의 준수를 구분하는 것은 연안국법령의 준수를 무해성의 기준으로 삼지 않는 해양법협약들에도 반영되어 있다.³⁸⁾ 따라서 비록 대부분의 연안국들이 자국의 영해를 지나가는 외국선박에 적용 가능한 각종 오염방지법령을 갖추고 있지만 그러한 법령의 위반이 자동적으로 통항의 무해성을 박탈하지는 않는다. ‘무해성’ 유무에 대한 별도의 테스트가 필요한 것이다. 그리고 이에는 아래에서 보듯이 선박의 오염행위가 포함된다.

UN해양법협약은 제19조 제1항에서 통항이 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치지 아니하는 한 무해하다고 규정하고 있다. 그리고 동조 제2항에서 외국선박의 통항을 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 것으로 만드는 활동들을 열거하고 있는데 그 중 하나가 동협약에 위배되는 “고의적이고도 중대한 오염행위”이다. 즉 외국선박이 영해에서 “고의적”이면서 또한 “중대한” 오염행위를 하면 통항의 무해성이 상실된다. 여기에서 “중대한”이란 요건은 아주 사소한 오염행위조차도 국제환경법의 규율대상으로 할 수는 없으며 또한 그런 오염행위가 통항을 유해하게 만들 수는 없다는 점을 감안해 볼 때 당연한 요건이라고 볼 수 있다. 따라서 이 조항만이 UN해양법협약 제19조에 열거된 유해한 행위들 중 유일하게 “중대한”과 같은 정도를 나타내는 수식어로 한정되어 있다는 점은 자연스럽다고 하겠다. 오염의 중대성 판단은 영해에서 주권을 가지는 연안국의 판단에 속하겠지만 연안국의 해양오염방지법령에 규정된 오염기준이 일용 그 판단의 기준을 제시할 것이다. 물론 그러한 오염기준의 위반이 자동적으로 통항의 무해성을 상실시키는 않는다. 한편, “고의적”이란 요건에 대해서는 부적절하다고 판단하는 견해도 있다. 즉, 이에 따르면 다른 유형의 유해행위에는 고의의 요소가 내재적이지만 오염은 사고에 의해 혹은 과실로 인해 발생할 수 있으며 그러한 경우도 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 것으로 보아야 한다는 것이다.³⁹⁾ 하지만 이러한 주장에 대해서는 우선 제3차 UN해양법회의에서 “중대한”이란 요건에 앞서서 “고의적”이라는 요건이 먼저 제시되었다는 점을 지적

Smith, 전게서(1988), pp. 194-195; E.D. Brown, 전게서(1994), pp. 54-55.

37) G. Fitzmaurice, “Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea”, *International and Comparative Law Quarterly*, v. 8(1959), p. 94.

38) 영해협약, 제14조 제4항; UN해양법협약, 제19조.

39) B.D. Smith, 전게서(1988), pp. 199-200.

할 수 있다.⁴⁰⁾ 즉 무해통항과 관련하여 오염문제를 다룰 때 비록 주되지는 않지만 첫번째 관심이 “고의적” 요건에 주어졌으며 이 점은 존중되어야 한다고 본다. 둘째, 물론 오염은 사고로 인해 또는 과실에 의해 발생할 수 있지만 그러한 오염이 통항의 무해성을 상실시켜야 한다고 바로 결론내리기는 힘들다. 셋째, UN해양법협약은 유해한 “활동”을 규정하고 있으며 “활동”이란 용어는 고의의 요소를 전제로 한 것이다. 따라서 “고의적”이라는 요건은 무해통항에 관한 UN해양법협약의 기본적인 접근방법과도 일치한다고 볼 수 있다.

한편, 대형유조선, 핵추진선박, 핵물질 혹은 본래 위험하거나 유독한 그 밖의 물질을 운송하는 선박의 무해통항권에 대해서는 일부 국가들의 반대가 있었다.⁴¹⁾ 하지만 이러한 입장은 무해통항에 대한 UN해양법협약의 기본적인 태도와 맞지 않는다. 동협약 제19조는 통항이 유해하기 위해서는 어떠한 “활동”을 요구하고 있으며 따라서 선박에 실린 화물의 종류가 통항의 무해성을 판단하는 기준이 되지 않는다. 이 점은 위와 같은 선박의 무해통항권 인정을 전제로 하여 항로대와 통항분리방식의 이용 및 특별예방조치의 준수에 관해 규정하고 있는 UN해양법협약 제22조 및 제23조에도 암시되어 있다.

무해통항권의 당연한 결과로서, 만약 그러한 권리가 존재하지 않는다면 연안국은 문제의 선박에 대해서 조치를 취할 수 있어야 한다. 그러므로 UN해양법협약 제25조 제1항은 “연안국은 무해하지 아니한 통항을 방지하기 위하여 필요한 조치를 자국 영해에서 취할 수 있다”고 규정한다. 따라서 연안국은 통항의 무해성을 확인할 수 있고 나아가 유해한 행위-예를 들어, 고의적이고 중대한 오염행위-로부터 자국을 보호하기 위해서 해당 선박을 영해로부터 축출하는 조치까지 취할 수 있을 것이다.⁴²⁾ 또한 동조 제2항에 의하면, 연안국은 외국선박이 내수를 향하여 항해할 때 환경기준 같은 입항조건을 위반하는 것을 방지하기 위하여 필요한 조치를 취할 수도 있다. 따라서 연안국은 문제의 선박이 입항조건을 준수하는지를 확인할 수 있으며 나아가 입항을 거부할 수도 있다. 하지만 이러한 경우 연안국은 더 이상의 조치를 취할 수는 없으며, 입항조건 위반 결과 통항의 무해성이 상실되지 않는 한 문제의 선박을 영해로부터 축출까지 할 수는 없다.⁴³⁾

한편, UN해양법협약 제25조 제3항에 의하면, 연안국은 자국의 안보상 긴요한 경우에는

40) M.H. Nordquist (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*, v.2(Martinus Nijhoff, 1993), pp. 170, 172.

41) 예를 들어, UN해양법협약 비준시 이집트, 오만, 예멘은 이러한 선박은 자국의 영해를 통항하기 전에 사전허가를 받아야 한다고 선언하였다. *Law of the Sea Bulletin*, v.25(1994) 참조.

42) S. Rosenne(ed.), *League of Nations Conference for the Codification of International Law(Oceana, 1975)*, v.4, p. 1416; [1956] *Yearbook of the International Law Commission*, v.II, p. 273.

43) K. Hakapää, *전게서*(1981), pp. 188-189; D.W. Abecassis(ed.), *Oil Pollution from Ships*, 2nd ed. (Stevens & Sons, 1985), pp. 87-88; UN해양법협약, 제211조 제3항.

영해의 지정된 수역에서 무해통항을 일시적으로 정지시킬 수 있다. 가끔씩 국가들은 ‘안보’(security)라는 용어를 환경보호와 관련하여 사용하기도 한다.⁴⁴⁾ 하지만, 무해통항의 정지사유로서의 ‘안보’가 소위 환경안보를 포함할 정도로 확대해석 될 수 있을지는 의문이다. 왜냐하면, 관련조문의 입법역사는 ‘안보’가 제한적인 의미를 가짐을 보여주기 때문이다. 즉 1956년 국제법위원회의 코멘트는 ‘일반안보’(general security)라는 표현을 사용하였고, 1958년 영해협약은 단순히 ‘안보’(security)라는 표현만 사용하였으며 1982년 UN해양법협약은 ‘무기를 사용하는 훈련을 포함하여 자국의 안보상’(security, including weapons exercises)라는 표현을 사용하고 있다. 따라서 비록 연안국은 무해통항을 일시적으로 정지시킬 수는 있으나 해양환경보호를 이유로 그렇게 할 수는 없다.

2. 연안국의 관할권

1) 입법관할권

영토주권의 결과 연안국은 영해에서 완전한 입법 및 집행관할권을 가진다. 입법관할권의 경우, 우선 무해통항권을 상실한 선박은 연안국의 모든 법령에 속한다는 점에 대해 의심의 여지가 없다. 한편, 무해통항권은 외국선박을 연안국의 법령으로부터 면제시켜 준다는 의미를 가지고 있지 않으며, 오히려 연안국은 이 권리를 행사하는 선박에 적용되는 법령을 만들 수 있다. 따라서 1930년 헤이그회의에서는 “연안국이 항해의 일반이익을 위해서 영해에서 무해통항권을 행사하는 선박에게 적용 가능한 특별규칙을 제정할 권한을 가짐을 국제법은 오래 전부터 인정하여 왔다”고 선언하였다.⁴⁵⁾

이와 마찬가지로 UN해양법협약도 제21조 제1항에서 연안국은 동협약의 규정과 그 밖의 국제법 규칙에 따라 일정한 사항에 대하여 영해에서의 무해통항에 관한 법령을 제정할 수 있다고 규정하고 있다. 그리고 동조 제4항은 외국선박이 영해에서 무해통항권을 행사하는 경우 그러한 법령을 준수하여야 한다고 규정하고 있다. 본 논의와 관련하여 중요한 점은 무해통항과 관련하여 연안국이 입법할 수 있는 사항에는 자국의 환경보전과 환경오염의 방지, 경감 및 통제문제도 포함된다는 것이다.⁴⁶⁾ 이 점은 선박기인오염에 관한 UN해양법협약 제211조 제4항에도 명시적으로 규정되어 있는 바, 동조항에 따르면 연안국은

44) 자국의 1970년 “Arctic Waters Pollution Prevention Act”를 옹호함에 있어서 캐나다는 “국가의 환경에 대한 위협은 그 국가의 안보에 대한 위협이 된다”라고 선언한 적이 있다. International Legal Materials, v. 9(1970), p. 608.

45) S. Rosenne(ed.), 전게서(1975), v. 4, p. 1416.

46) UN해양법협약, 제21조 제1항 (f).

영해에서 주권을 행사함에 있어서 무해통항권을 행사하는 선박을 포함한 외국선박으로부터의 해양오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 국내법령을 제정할 수 있다. 나아가 연안국은 무해통항권을 행사하는 배에 대하여 항행의 안전과 해상교통의 규제에 관한 법령을 제정함으로써 영해에서의 오염을 간접적으로 규제할 수도 있다.⁴⁷⁾ 특히, 연안국은 항행의 안전을 위하여 필요한 경우 자국의 영해에서 무해통항권을 행사하는 외국선박에 대하여 지정된 항로대와 규정된 통항분리방식을 이용하도록 요구할 수 있으며, 이미 앞에서 언급하였듯이 이러한 권한은 핵추진선박이나 위험한 물질을 운반하는 선박에게도 적용할 수 있다.⁴⁸⁾ 이러한 연안국의 권한이 사고로 인한 해양오염을 방지하는데 효과적임은 의심의 여지가 없을 것이다.

하지만, 연안국의 입법관할권이 무제한적이지는 않다. 우선, 연안국은 외국선박의 무해통항을 방해해서는 아니 되며, 예를 들어 해양오염에 관한 연안국의 법령이 외국선박에 대하여 실질적으로 무해통항권을 부인하거나 침해하는 효과를 가져와서는 아니된다.⁴⁹⁾ 그런데 해양법협약은 무엇이 무해통항에 대한 ‘방해’인지에 대해서는 명시적인 대답을 주지 않고 있다. 하지만 한 가지 확실한 점은 비록 연안국의 모든 법령이 항해에 크던 작던 영향을 미치겠지만 그러한 법령 모두가 무해통항을 방해한다고 볼 수는 없다는 것이다.

한편, 만약 연안국의 법령이 권한남용적인 성격을 가질 경우에는 무해통항을 방해한다고 보는 것이 합리적일 것이다.⁵⁰⁾ 따라서 해양오염에 대한 연안국의 법령이 무해통항을 방해하는지 판단하기 위해서는 연안국 법령의 비례성 혹은 합리성을 고려해야 한다. 즉, 연안국이 입법을 통해 보호하고자 하는 이익의 중요성, 입법을 하지 않을 경우 그러한 이익에 미칠 위협, 그리고 무해통항권 행사에 대한 법령의 간섭의 성격 및 정도 등을 비교衡量하여야 할 것이다.⁵¹⁾

또한 UN해양법협약 제21조 제2항에 의하면, 무해통항에 적용되는 연안국의 법령은 그것이 일반적으로 수락된 국제규칙이나 기준을 시행하는 것이 아닌 한, 외국선박의 설계·구조·인원배치 또는 장비에 대하여 적용되지 않는다. 선박의 설계·구조·인원배치 또는 장비에 관한 요건의 통일성은 이동중인 선박이 항해하는 장소마다 그런 요건을 변경시킬 수는 없다는 점을 감안하면 당연하다고 하겠다. 아무튼 결과적으로 연안국은 무해통항권을 행사하는 외국선박으로부터의 배출오염에 대해서는 국내기준을 적용할 수 있지만 선박

47) UN해양법협약, 제21조 제1항 (a).

48) UN해양법협약, 제22조.

49) UN해양법협약, 제24조 제1항 및 제211조 제4항.

50) L.C. Caflisch, “International Law and Ocean Pollution: The Present and the Future”, *Revue belge de droit international*, v.8(1972), p. 10; K. Hakapää, *전게서*(1981), p. 191.

51) B.D. Smith, *전게서*(1988), p. 196.

의 설계·구조·인원배치 또는 장비에 대해서는 국제기준보다 엄격한 국내기준을 적용할 수는 없다.⁵²⁾

2) 집행관할권

앞에서 이미 언급하였듯이 무해통항을 하지 않는 선박—예를 들어, 고의적이고 중대한 오염행위를 하는 선박—은 영해로부터의 축출을 포함하여 연안국의 완전한 집행관할권에 속한다. 그리고 무해통항권을 행사하는 선박의 경우, 연안국은 그런 선박에 대해 해양오염방지에 관한 입법관할권을 가지듯이 해양오염방지법령을 집행할 관할권도 또한 가진다. 즉, UN해양법협약 제220조 제2항은 영해를 항행하는 선박이 운항 중에 선박으로부터의 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 동협약 또는 적용 가능한 국제규칙과 기준에 따라 제정된 국내법령을 위반하였다고 믿을만한 명백한 근거가 있는 경우, 연안국은 관련 선박에 대해 조사를 행할 수 있고 나아가 증거가 허락하는 경우 자국 법률에 따라 선박의 억류를 포함한 소송도 제기할 수 있다고 규정한다. 하지만 연안국의 집행관할권 역시 무해통항을 방해하지 말아야 할 의무에 의해 제한받는다. 이와 관련하여서는 앞에서 본 바와 마찬가지로 비례성 혹은 합리성 테스트를 적용해야 할 것이다. 즉, 집행조치에 의해 야기될 항해에 대한 간섭은 위반행위의 정도와 비례하여야 한다.

한편, 해양법의 일반원칙에 의하면 연안국은 외국선박이 자국의 내수에 들어오지 아니하고 단순히 영해를 통과하는 경우에는 그 선박이 영해에 들어오기 전에 발생한 범죄와 관련하여 사람을 체포하거나 수사를 하기 위하여 외국선박 내에서 집행조치를 취할 수 없다.⁵³⁾ 하지만 UN해양법협약은 해양환경보호를 위해서 이 원칙에 대한 중대한 예외를 규정하고 있다. 즉, 연안국의 영해를 항행중인 선박이 배타적 경제수역에서 선박기인오염에 관하여 적용 가능한 국제규칙과 기준 또는 이에 합치하는 연안국법령을 위반하였다고 믿을 만한 명백한 증거가 있는 경우, 연안국은 일단 그 선박에 대하여 선박식별, 등록항, 직전 및 다음 기항지에 관한 정보와 위법여부를 확인하는 데 필요한 기타 관련정보를 요구할 수 있다.

나아가 이와 같은 위반행위에 의해 해양환경의 중대한 오염을 야기하거나 야기할 위험이 있는 배출을 하였다고 믿을 만한 명백한 근거가 있는 경우, 연안국은 그 선박에 대한 물리적 조사도 행할 수 있다. 또한, 이러한 위반의 결과 연안국의 해안이나 관련이익, 또는 영해의 자원에 중대한 피해를 야기하거나 야기할 위험이 있는 배출이 발생했다는 명백

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

53) UN해양법협약, 제27조 제5항.

하고 객관적인 증거가 있는 경우에는 연안국은 자국 법률에 따라 선박의 억류를 포함한 소송을 제기할 수도 있다.⁵⁴⁾

IV. 접속수역에서 연안국의 관할권

접속수역은 영해의 바깥쪽에 인접한 수역으로서 연안국은 그 설치여부를 선택할 수 있다. 만약 연안국이 접속수역을 선포한 경우 그 안에서 연안국이 가지는 관할권의 기본적인 내용은 영해협약 제24조 제1항과 UN해양법협약 제33조 제1항에서 다음과 같이 규정되어 있다:

“연안국은 영해에 접속해 있는 수역으로서 접속수역이라고 불리는 수역에서 다음을 위하여 필요한 통제를 할 수 있다.

- (a) 연안국의 영토나 영해에서의 관세·재정·출입국관리 또는 위생에 관한 법령의 위반방지;
- (b) 연안국의 영토나 영해에서 발생한 위의 법령 위반에 대한 처벌.”

위의 조문이 보여주는 바와 같이 접속수역을 설치할 수 있는 사항에는 오염이 명시적으로 포함되어 있지는 않다. 따라서 본 논의와 관련하여서는 해양오염법령을 집행하기 위한 목적으로도 접속수역을 설치할 수 있는지 여부가 문제가 될 수 있다. 우선, 오염문제에 대한 명시적인 언급이 없기 때문에 일부 학자들은 ‘위생’(sanitary)이란 용어를 오염문제도 포함하도록 넓게 해석하였다.⁵⁵⁾ 하지만 ‘위생’이란 용어가 그렇게 넓게 해석될 수 있는지는 의문이다.⁵⁶⁾ 국제법위원회의 준비문서(travaux préparatoires)는 ‘위생’에 대한 그렇게 넓은 해석의 증거를 보여주지 않고 있다. 오히려 국제법위원회는 위생목적의 접속수역을 “관세와 위생규제의 관계에 비추어”⁵⁷⁾ 인정하였다. 위생과 관세를 이렇게 관련시켰

54) UN해양법협약, 제220조 제3항, 제5항 및 제6항.

55) N.M. Poulantzas, *The Right of Hot Pursuit in International Law*(Sijthoff, 1969), p. 138; L.A. Teclaff, “International Law and the Protection of the Oceans from Pollution”, in L.A. Teclaff and A.E. Utton(eds.), *International Environmental Law*(Praeger, 1974), p. 126; Gr. J. Timagenis, *International Control of Marine Pollution*(Oceana, 1980), p. 116.

56) E.D. Brown, “The Lessons of the Torrey Canyon”, *Current Legal Problems*, v. 21(1968), p. 130; K. Hakapää, *전게서*(1981), pp. 212-213; D.W. Abecassis(ed.), *전게서*(1985), p. 90.

57) [1956] *Yearbook of International Law Commission*, v. II, p. 295.

다는 점은 ‘위생’의 개념이 ‘오염’의 개념과는 연결될 수 없음을 보여준다고 하겠다. 또한 UN해양법협약과 ‘오염’접속수역을 설치한 몇몇 국가들의 국내법은 ‘위생’과 ‘오염’을 따로 다루고 있음을 간과해서는 안될 것이다.⁵⁸⁾ 이것은 ‘위생’문제가 ‘오염’문제도 또한 포함한다고 생각될 수 없음을 명백히 보여준다.

한편, ‘위생’개념을 확대해석하는 대신 ‘오염’접속수역이 국제관습법상 존재하는가라는 문제가 제기될 수 있다. 이와 관련하여 해양법협약에 열거된 목적 이외의 목적을 위한 접속수역의 증거가 제시되기도 했다.

예를 들어, *US v. F/V Taiyo Maru No 28(1975)*에서 미국법원은 다음과 같이 말하였다: “영해협약 제24조는 다른 목적을 위한 접속수역의 설치를 방해하지 않는다”.⁵⁹⁾ 또한, 몇몇 국가들은 열거된 4개 이외의 목적—주로 안보목적—을 위한 접속수역을 설치하기도 하였다.⁶⁰⁾ 하지만 해양법협약에 열거된 4개의 목적 이외의 목적을 위한 접속수역 설치가 국제관습법에 의해 정당화될 수 있는지는 의문이다. 우선, 영해협약 제24조가 다른 목적을 위한 접속수역 설치를 방해하지 않는 것은 사실이지만 마찬가지로 동조문은 열거된 4개의 목적이 단지 예시적이라고 규정하고 있지도 않다. 따라서 제24조를 해석하기 위해서는 영해협약 자체가 아니라 동협약의 준비문서(*travaux préparatoires*)를 살펴볼 필요가 있다. 이를 살펴보면 영해협약을 준비함에 있어서 국제법위원회가 안보나 어업을 위한 접속수역을 인정하기를 명시적으로 거부하였음을 알 수 있다.⁶¹⁾ 그리고 여러 국가들이 제네바회의에서 안보나 어업목적의 접속수역을 위한 제안을 하였지만⁶²⁾ 동회의의 최종산물인 영해협약에서는 결과적으로 채택되지 않았다. 따라서 안보나 어업을 위한 접속수역은 열거된 4개 목적의 접속수역 이외에 국가들이 가장 우선적으로 설치하고자 하는 것이었음에도 불구하고 영해협약에 포함되지 않았다는 사실은 영해협약과 UN해양법협약의 관련조문이 단순히 예시적이지는 않다는 것을 보여준다. 즉, 접속수역은 열거된 4개 목적을 위해서만 가능한 것이다.⁶³⁾

58) UN해양법협약, 제19조 제2항, 제21조 제1항 및 제42조 제1항; 이란, *Act of the Marine Areas in the Persian Gulf and the Oman Sea(1993)*, 제13조; E. J. Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel Source Pollution(Kluwer Law International, 1998)*, p. 277.

59) 395 F.Supp. 413, at 419.

60) 사우디 아라비아, *Royal Decree concerning the Territorial Waters(1958)*; 방글라데시, *Territorial Waters and Maritime Zones Act(1974)*; 스리랑카, *Maritime Zones Law(1976)*; 중국, *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone(1992)*; UAE, *Federal Law in respect of the Delimitation of the Maritime Zones(1993)*.

61) [1956] *Yearbook of International Law Commission*, v. II, p. 295.

62) 유고슬라비아, 폴란드, 아이슬란드, 미국, 멕시코 등. *Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Sea, 1958*, v. 3, pp. 226-249 참조.

둘째, 비록 몇몇 국가들이 ‘안보’접속수역을 주장하였지만 그런 국가들은 전세계의 모든 연안국 수에 비교해서 뿐만 아니라 접속수역을 설치한 국가들의 수에 비교해서도 소수에 속한다. 게다가 ‘오염’접속수역을 설치한 국가들의 수는 더욱 적다.⁶⁴⁾ 따라서 이 국가들의 관행은 4개의 목적 이외에는 명시적으로 언급하고 있지 않는 해양법협약들을 압도할 만큼 일반적이지 않으며 ‘오염’접속수역의 경우에는 더더욱 그러하다. 따라서 ‘오염’접속수역은 물론이거니와 ‘안보’접속수역도 국제관습법상 인정된다고 보기 힘들다.⁶⁵⁾

끝으로 한 가지 더 지적할 점은, 제3차 UN해양법회의에서는 접속수역에 대한 논의가 별로 없었고 그나마 이에 대한 논의는 12마일 영해나 200마일 배타적 경제수역의 등장에 비추어 볼 때 과연 접속수역이 여전히 필요한가라는 점에 집중되었다.⁶⁶⁾ 비록 접속수역제도는 UN해양법협약에 다시 도입되기는 하였지만 그 이유는 접속수역이 배타적 경제수역에서의 연안국의 권리 및 관할권에 포함되지 않는 특별한 권한과 통제에 관련된 것이기 때문이었다.⁶⁷⁾ 그런데 아래에서 보는 바와 같이 배타적 경제수역에서 연안국은 해양오염을 통제할 수 있는 관할권을 가진다. 이것은 ‘오염’접속수역이 국제관습법상 허용될 필요가 없음을 보여준다.

V. 배타적 경제수역에서 연안국의 관할권

배타적 경제수역의 기본적인 목적은 물론 경제적인 것이다. 하지만 배타적 경제수역 개념의 발달 초창기부터 해양오염통제 역시 이 개념의 중요한 요소였다.⁶⁸⁾ 따라서 UN해양법협약 제56조 제1항은 배타적 경제수역에서 연안국이 동협약의 관련규정에 규정된 여러 사항에 대해서 관할권을 가지며 그러한 사항에는 해양환경의 보호와 보전도 또한 포함된

63) F.M. Volkov(ed.), *International Law*(Progress, 1990), p. 231; R. Jennings and A. Watts(eds.), *Oppenheim's International Law*, 9th ed.(Longman, 1992), p. 625.

64) 예를 들어, 미국, *Clean Water Act*(1977); 이란, *Act of the Marine Areas in the Persian Gulf and the Oman Sea*(1993).

65) American Law Institute, *전게서*(1987), p. 30.

66) *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, v. 2, pp. 121-122 참조.

67) M.H. Nordquist(ed.), *전게서*(1993), p. 270.

68) Lima Declaration(1970), Santo Domingo Declaration(1972), General Report of the African States Regional Seminar on the Law of the Sea held in Yaoundé(1972), Resolution of the Inter-American Juridical Committee of the OAS(1973) 참조.

다고 규정하고 있다. 즉, UN해양법협약은 배타적 경제수역에서 오염을 통제할 연안국의 권한을 일반적으로 인정하고 있다. 나아가 동협약 제58조 제3항은 배타적 경제수역에서 국가들은 동협약의 규정과 그 밖의 국제법 규칙에 따라 연안국이 채택한 법령을 준수하여야 한다고 규정한다.

해양환경의 보호 및 보전에 관한 연안국의 관할권의 내용은 UN해양법협약의 관련규정인 동협약 제12부에 나타나 있다. 이에 대해서 검토하기 전에 우선 지적해야 할 점은 배타적 경제수역에서 연안국의 권한은 오염통제 같은 특정한 사항에만 관한 것이며 주권에 이르지 않는다는 점이다.⁶⁹⁾ 따라서 다른 국가들은 여전히 연안국의 배타적 경제수역에서 항행·상공비행의 자유, 해저전선 및 관선부설의 자유 그리고 이러한 자유와 관련된 그 밖의 국제적으로 적법한 해양이용의 자유를 향유한다.⁷⁰⁾ 그리고 연안국은 배타적 경제수역에서 관할권을 행사함에 있어서 타국의 이러한 자유를 적절히 고려하여야 한다.⁷¹⁾ 따라서 배타적 경제수역에서 오염을 통제하는 연안국의 권한과 타국의 해양이용의 자유 사이에 충돌의 가능성이 상존한다. 따라서 UN해양법협약 제12부에 규정된 관련조문들은 연안국의 권리와 타국의 권리 사이의 조화를 이루고자 한다.

1. 입법관할권

UN해양법협약 제211조 제5항은 연안국이 배타적 경제수역에서 선박기인오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준에 합치하고 또한 이에 대하여 효력을 부여하는 법령을 제정할 수 있다고 규정하고 있다. 따라서 비록 공해에서는 기국이 선박기인오염에 관한 전통적인 주도권을 유지하고 있지만 배타적 경제수역에서 연안국의 이러한 입법관할권은 기국과 연안국 사이의 전통적인 권한의 균형에 변화를 가져오게 하였다. 하지만 동조항은 연안국으로의 급격한 권한이동을 막고 연안국의 권한과 타국의 해양이용의 자유를 조화시키기 위한 장치를 마련하고 있다. 즉, 선박기인오염에 관한 연안국의 법령은 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준에 부합하고 또한 이에 대해 효력을 부여하여야 한다. “일반적으로 수락된 국제규칙과 기준”은 구속력이 있는 문서, 예를 들어 MARPOL 73/78 같은 조약에 규정된 오염기준을 말한다.⁷²⁾ 한편, 이 요건은 일견 그러한

69) UN해양법협약, 제58조 제2항 및 제89조; Guinea/Guinea-Bissau case(1985), International Law Reports, v. 77, p. 689.

70) UN해양법협약, 제58조 제1항.

71) UN해양법협약, 제56조 제2항.

72) K. Hakapää, 전게서(1981), p. 120; A.E. Boyle, “Marine Pollution under the Law of the Sea

국제기준이 최저기준인지 최대기준인지를 명확히 하지 않고 있다. 하지만 제211조가 해양 환경보호를 위해서 더 엄격한 체제를 요구하는 연안국의 입장과 그런 요구에 대한 해양국들의 염려의 타협을 나타낸다는 점을 감안할 때⁷³⁾ 여기에서 언급된 국제기준은 최대기준이라고 보는 것이 옳다. 즉, 이 국제기준은 연안국의 권한남용 가능성을 방지함으로써 그의 행위의 자유를 제한하는 상한선이 되는 것이다.⁷⁴⁾ 물론 더 강한 오염통제권을 요구하는 연안국은 이 요건에 대해 불만을 가질 것이다. 하지만 선박기인오염 통제에 대한 성공적인 권한 배분은 연안국의 권한과 기국의 권한의 타협을 필요로 하며 또한 대다수의 국가들이 당사국인 MARPOL 73/78⁷⁵⁾ 같은 조약에 규정된 오염기준은 그 자체로서 적절성과 보편적인 적용가능성을 나타낸다고 볼 수 있기 때문에 위와 같은 요건은 타당하다고 보여 진다. 그리고 아래에서 보는 바와 같이 더 엄격한 오염기준이 필요한 경우에는 연안국은 비록 제한적이지만 배타적 경제수역의 일부 수역에서 그런 기준을 적용할 수 있다.

즉, UN해양법협약 제211조 제6항에 따르면, 국제규칙과 기준이 배타적 경제수역의 명확히 지정된 특정수역의 환경보호에 부적당하다고 판단되는 경우, 연안국은 관련 국가들과 협의하고 국제해사기구의 승인을 얻은 후 그 수역을 위해서 더 엄격한 선박기인오염 통제를 위한 법령을 제정할 수 있다. 하지만 이런 법령 역시 연안국의 자의적인 오염기준을 규정할 수는 없으며 특별수역을 위해 국제해사기구가 제정한 국제기준과 규칙에 부합하여야 한다. 또한 연안국은 선박기인오염을 방지, 경감 및 규제하기 위하여 국제해사기구의 동의를 조건으로 추가적인 법령을 특별수역에 적용할 수도 있다. 이 추가법령은 오염물질의 배출기준에 관련될 수 있지만, 외국선박의 설계·구조·인원배치 또는 장비기준에 대해서는 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준을 적용하여야 한다. 이러한 사항에 대해서는 통일된 국제기준이 적용되는 것이 당연하다는 점은 앞에서 지적한 바 있다.

2. 집행관할권

입법관할권과 더불어 UN해양법협약은 연안국이 배타적 경제수역에서 집행조치를 취하는 것을 허용하고 있다. 즉, 연안국의 배타적 경제수역을 항행중인 선박이 그 수역에서

Convention”, American Journal of International Law, v. 79(1985), p. 357.

73) M.H. Nordquist(ed.), United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary, v.4(Martinus Nijhoff, 1991), p. 200.

74) M.H. Nordquist (ed.), 전게서 (1993), p. 204; A.E. Boyle, 전게논문 (1985), p. 352.

75) 2005. 8. 31 현재 MARPOL 73/78, Annex I, II의 당사국은 134국이며 전세계 선박톤수의 97.55%를 차지한다. MARPOL 73/78, Annex III은 전세계 선박톤수의 93.52%를 차지하는 118국이 당사국이다. <http://www.imo.org> 참조.

선박기인오염에 관하여 적용 가능한 국제규칙과 기준 또는 이에 합치하는 연안국법령을 위반하였다고 믿을 만한 명백한 증거가 있는 경우, 연안국은 그 선박에 대하여 선박식별, 등록항, 직전 및 다음 기항지에 관한 정보와 위법여부를 확인하는 데 필요한 기타 관련정보를 요구할 수 있다. 나아가 이와 같은 위반행위에 의해 해양환경의 중대한 오염이 야기되거나 야기될 위험이 있는 배출이 발생하였다고 믿을 만한 명백한 근거가 있는 경우, 연안국은 그 선박에 대한 물리적 조사도 행할 수 있다. 또한, 이러한 위반의 결과 연안국의 해안이나 관련이익, 또는 배타적 경제수역의 자원에 중대한 피해를 야기하거나 야기할 위험이 있는 배출이 발생했다는 명백하고 객관적인 증거가 있는 경우에는 연안국은 자국 법률에 따라 선박의 억류를 포함한 소송을 제기할 수도 있다.⁷⁶⁾

UN해양법협약은 이렇게 배타적 경제수역에서 연안국에게 선박기인오염에 관한 집행관할권을 부여하고 있지만 한편으로는 여러 가지 방법으로 연안국의 이익과 항해의 이익을 조화시키고자 시도하고 있다.

첫째, 위반된 오염기준 및 규칙은 적용 가능한 국제규칙 또는 기준이어야 한다. 즉, 국제규칙 및 기준에 부합하지 않는 연안국법령의 위반에 대해서는 이 조문이 적용되지 않는다. 여기에서 말하는 “적용 가능한 국제규칙 및 기준”은 연안국 자신이 당사국인 조약 및 관습법상의 규칙과 기준을 말하며 비구속적인 문서까지 포함하지는 않는다.⁷⁷⁾ 둘째, 위 조문이 보여주듯이 연안국은 오염피해의 중대성에 따라 단계적인 권한을 부여받았다. 하지만 유감스럽게도 UN해양법협약은 그러한 권한의 단계 구분에 대해서는 명시적인 기준을 제시하지 않고 ‘중대한 오염’ 혹은 ‘중대한 피해’에 대해서만 언급할 뿐이다. 그 결과 연안국은 집행조치를 선택함에 있어서 상당한 재량을 가지게 되었으며 따라서 연안국이 더 강한 집행조치를 취할 가능성이 높다고 하겠다. 셋째, 하지만 그와 같이 연안국이 더 강한 조치를 취할 가능성은 기국의 소송우선권에 의해 제한을 받을 수 있다. 즉, UN해양법협약 제228조 제1항에 의하면, 배타적 경제수역에서의 오염기준 위반에 대한 연안국의 소송은 그 소송이 시작된 날로부터 6개월 이내에 기국이 동일한 혐의에 대하여 소송을 시작한 경우 정지된다. 이것은 선박기인오염에 대한 기국의 우선적인 관할권을 인정하는 것이지만 한편으로는 만약 기국의 선의가 확보되지 않는다면 이 조문은 배타적 경제수역으로 확대된 연안국의 집행관할권이 가지는 효과를 크게 상실시킬 수도 있다.⁷⁸⁾ 이와 같

76) UN해양법협약, 제220조 제3항, 제5항 및 제6항.

77) Gr. J. Timagenis, 전게서(1980), p. 616; K. Hakapää, 전게서(1981), p. 118; M.H. Nordquist(ed.), 전게서(1991), pp. 215-216.

78) R.M. M'Gonigle and M.W. Zacher, *Pollution, Politics, and International Law*(University of California Press, 1979), p. 249.

이 여러 면에서 제한된 연안국의 권한은 강한 관할권을 원하는 연안국 자신에게는 불만족스러울지도 모르겠지만 한편으로는 그에 의해 자국의 이익이 영향을 받을 수 있는 해양국가들로부터의 반발을 완화시킬 수 있는 이점도 있을 것이다.

끝으로 배타적 경제수역에서의 해양오염사고에 대한 개입과 관련하여, 원칙적으로 연안국은 영해 내에서의 해양재난사고에 대해서는 관할권을 가지지만 영해 밖에서 발생한 사고에 대해서는 조치를 취하지 못한다. 하지만 이에 대한 예외로서 Torrey Canyon호 사건을 계기로 1969년 채택된 “유류오염사고시 공해상에서의 개입에 관한 국제협약”은 연안국이 영해 밖에서도 해양오염통제조치를 취하는 것을 허용한다. 즉, 동협약 제1조에 따르면, 해양재난사고의 결과 발생한 유류오염 혹은 오염의 위협으로부터 발생한 자국 해안이나 관련 이익에 대한 중대하고 급박한 위협을 방지, 경감 혹은 제거하기 위해서 연안국은 공해상에서 필요한 조치를 취할 수 있다. 이 조문은 UN해양법협약 제221조에 거의 그대로 반영되어 동조문 역시 연안국이 해난사고나 그에 관련된 행위로 인한 오염으로부터 자국 해안이나 관련이익을 보호하기 위한 조치를 영해 밖, 따라서 배타적 경제수역에서도 취할 수 있도록 허용한다. 다만 1969년 협약과 다른 점이 있다면 이 협약이 ‘중대하고 급박한 위협’을 방지하기 위한 조치를 연안국이 취할 수 있다고 규정하고 있는데 반해 UN해양법협약은 ‘실제상의 피해 혹은 발생할 위협이 있는 피해에 상응하는’ 조치를 연안국이 취할 수 있다고 규정하고 있다.⁷⁹⁾ 그 결과 연안국은 1969년 협약의 경우보다 더 일찍 해난사고에 대해 조치를 취할 수 있게 되었다.⁸⁰⁾ 유조선의 크기가 날로 대형화되고 그에 따라서 대형해양오염사고가 발생할 가능성도 증가하고 있다는 점을 감안해 볼 때 해난사고에 대한 조기대응이 중요함은 의심의 여지가 없을 것이다.

VI. 결 론

어떤 문제에 대한 대응은 그로 인해 가장 영향을 많이 받는 자가 또한 대응의 필요성

79) 이러한 변화는 1978년의 Amoco Cadiz호 사건 이후 프랑스가 제출한 제안에 기인하였다. M.H. Nordquist(ed.), 전게서(1991), p. 309.

80) J. Schneider, “Codification and Progressive Development of International Environmental Law at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea”, Columbia Journal of Transnational Law, v. 20(1981), p. 255; A.E. Boyle, 전게논문(1985), p. 369; B. Kwiatkowska, The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea(Martinus Nijhoff, 1989), p. 182.

도 가장 많이 느낄 것이고 적극적으로 문제해결에 임하게 된다. 해양오염의 경우도 마찬가지이다. 비록 선박의 활동에 대한 관할권은 기본적으로 기국에게 있지만 선박으로부터의 오염으로 인해 피해를 가장 많이 받는 연안국의 관할권행사는 그런 오염의 통제에 가장 필요하고 또한 중요하다고 하겠다. 더구나 영해의 폭이 12마일로 확대되고 200마일 배타적 경제수역까지 등장하면서 전세계 해양의 상당부분이 연안국의 관할 하에 속하게 된 지금 연안국에 의한 오염통제의 필요성은 더욱 크다고 하겠다. 그리고 국제법은 그러한 통제에 필요한 법적 기초를 비록 연안국에게 완전히 만족스럽지는 않겠지만 충분히 제공하고 있다. 특히 선박기인오염에 관련된 연안국의 통제능력은 내수와 영해의 경우에는 위에서 본 바와 같이 전통적인 해양법상의 관할권으로도 충분히 그 효과를 가질 수 있다고 본다. 나아가 UN해양법협약은 항만국관할권처럼 연안국의 주권이 미치는 영역 밖에서 발생한 오염에 대해서도 통제할 권한을 일정한 경우에 연안국에게 부여하고 있다. 그리고 200마일 배타적 경제수역에서 연안국은 해양이용의 자유와의 조화 속에 형성된 관할권을 가진다. 해양환경보호 못지않게 해양이용의 자유 또한 국제공동체의 유지에 필수적인 만큼 그러한 절제된 연안국의 오염관할권은 현재 국가들이 합의할 수 있는 최선의 선택이라고 본다. 다만 그러한 관할권을 얼마나 효과적으로 그리고 적극적으로 행사하느냐의 문제가 선박기인오염으로부터 해양환경을 보호하는데 중요할 것이다.

주제어 : 선박기인오염, 연안국관할권, 항만국관할권, 항만국통제, 입법관할권, 집행관할권

【참 고 문 헌】

강동수, 『항만국 통제론』, 효성출판사, 1998.

이윤철, 「항만국통제의 법적 근거와 국내시행상의 문제」, 『국제법학회논총』, 제50권 제1호 (2005.6).

정진석, 「해양환경보호와 항만국 통제」, 『국제법학회논총』, 제48권 제3호(2003.12).

D.W. Abecassis(ed.), *Oil Pollution from Ships*, 2nd ed.(London: Stevens & Sons, 1985).

American Law Institute, *Restatement of the Law: The Foreign Relations of the United States*, 3rd ed.(St. Paul: American Law Institute Publishers, 1987).

P. Birnie and A. Boyle, *International Law and the Environment*, 2nd ed.(Oxford: Oxford University Press, 2002).

A.E. Boyle, “Marine Pollution under the Law of the Sea Convention”, *American Journal of International Law*, v. 79(1985).

E.D. Brown, “The Lessons of the Torrey Canyon”, *Current Legal Problems*, v. 21(1968).

E.D. Brown, *The International Law of the Sea*(Aldershot: Dartmouth, 1994).

I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, 6th ed.(Oxford: Oxford University Press, 2003).

L.C. Caflisch, “International Law and Ocean Pollution: The Present and the Future”, *Revue belge de droit international*, v. 8(1972).

D. Campbell, “Marine Pollution”, in D.L. Larson(ed.), *Major Issues of the Law of the Sea*(Durham: University of New Hampshire, 1976).

A.H. Charteris, “The Legal Position of Merchantmen in Foreign Ports and National Waters”, *British Yearbook of International Law*, v. 1(1920-21).

R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd ed.(Manchester: Manchester University Press, 1999), p. 61.

C.J. Colombos, *The International Law of the Sea*, 6th revised ed.(London: Longmans, 1967).

V.D. Degan, “Internal Waters”, *Netherlands Yearbook of International Law*, v. 17(1986).

D.J. Devine, “Ships in distress”, *Marine Policy*, v. 20(1996).

- G. Fitzmaurice, "Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea", *International and Comparative Law Quarterly*, v. 8(1959).
- GESAMP, *The State of the Marine Environment*(Oxford: Blackwell Scientific Publications, 1990).
- D.W. Greig, *International Law*, 2nd ed.(London: Butterworth, 1976).
- K. Hakapää, *Marine Pollution in International Law*(Helsinki: Suomalainen Tiedeakatemia, 1981).
- L.M. Hydeman and W.H. Berman, *International Control of Nuclear Maritime Activities* (Ann Arbor: University of Michigan Law School, 1960).
- R. Jennings and A. Watts(eds.), *Oppenheim's International Law*, 9th ed.(Harlow: Longman, 1992).
- G.C. Kasoulides, *Port State Control and Jurisdiction*(Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1993).
- B. Kwiatkowska, *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea* (Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1989).
- D. Lickel, "Regulating Foreign Vessels under the Clean Air Act", *San Diego International Law Journal*, v. 3(2002).
- A.V. Lowe, "The Right of Entry into Maritime Ports in International Law", *San Diego Law Review*, v. 14(1977).
- T.L. McDorman, "Port State Enforcement: A Comment on Article 218 of the 1982 Law of the Sea Convention", *Journal of Maritime Law and Commerce*, v. 28(1997).
- M.S. McDougal and W.T. Burke, *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*(New Haven: Yale University Press, 1962).
- R.M. M'Gonigle and M.W. Zacher, *Pollution, Politics, and International Law*(Berkeley: University of California Press, 1979), p. 249.
- E. J. Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel Source Pollution*(The Hague: Kluwer Law International, 1998).
- M.H. Nordquist(ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*, (Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1991, 1993).
- D.P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, v. 2(Oxford: Clarendon Press, 1984).
- A. Odeke, "Port State Control and UK Law", *Journal of Maritime Law and Commerce*, v. 28(1997).

- N.M. Poulantzas, *The Right of Hot Pursuit in International Law*(Leyden: Sijthoff, 1969).
- S. Rosenne(ed.), *League of Nations Conference for the Codification of International Law* (Dobbs Ferry: Oceana, 1975).
- B. Rüster, B. Simma and M. Bock(eds.), *International Protection of the Environment: Treaties and related documents*(Dobbs Ferry: Oceana, 1975-83).
- J. Schneider, “Codification and Progressive Development of International Environmental Law at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea”, *Columbia Journal of Transnational Law*, v. 20(1981).
- B.D. Smith, *State Responsibility and the Marine Environment*(Oxford: Clarendon Press, 1988).
- H.A. Smith, *The Law and Custom of the Sea*, 3rd ed.(London: Stevens, 1959).
- L.A. Teclaff and A.E. Utton(eds.), *International Environmental Law*(New York: Praeger, 1974).
- Gr. J. Timagenis, *International Control of Marine Pollution*(Dobbs Ferry: Oceana, 1980).
- J.H.W. Verzijl, “The United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva, 1958”, *Netherlands International Law Review*, v. 6(1959).
- J.H.W. Verzijl, *International Law in Historical Perspective*, v. 3(Leyden: Sijthoff, 1970).
- F.M. Volkov(ed.), *International Law*(Moscow: Progress, 1990).
- A.M. de Zayas, “Ships in Distress”, *Encyclopedia of Public International Law*, v. 11(1989).

【Abstract】**Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution**

Chung, Chin Sok

Jurisdiction over vessel-source pollution has been traditionally in the hands of flag States. However, it is coastal States that suffer most directly from vessel-source pollution and thus that have the greatest interest in preventing that source of marine pollution. Bearing this in mind, this article purports to examine the legal basis and substance of the coastal State jurisdiction over vessel-source pollution. In internal waters where coastal States enjoy full territorial sovereignty and thus plenary jurisdiction, they may regulate the access to those waters by foreign ships on the grounds, amongst others, of environmental considerations. In addition, coastal States have legislative and enforcement jurisdiction over ships lying in internal waters in pollution matters. In the territorial sea where their jurisdiction is restricted by the right of innocent passage, coastal States may, nevertheless, enact and enforce anti-pollution laws and regulations against foreign ships enjoying the right of innocent passage. Further, the right of innocent passage can be forfeited by polluting activities. In the contiguous zone, however, coastal States do not have any authority to enforce environmental regulations. However, this situation can be offset by the regime of exclusive economic zone because coastal States are given the power to regulate vessel-source pollution in this maritime area. The anti-pollution jurisdiction of coastal States in the exclusive economic zone is formulated in terms of the accommodation between the interests of the coastal States and those of international navigation.

Key Words : vessel-source pollution, coastal State jurisdiction, port State jurisdiction, port State control, legislative jurisdiction, enforcement jurisdiction.
--