



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

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

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學碩士 學位論文

船舶通航 관련 國家管轄權에 관한 法的 研究

A Legal Study on the National Jurisdiction regarding  
Ship's Passage



指導教授 李 潤 哲

2016年 8月

韓國海洋大學校 大學院  
海洋政策學科 海事法務專攻

吳 炫 祐

本 論 文 을 吳 姦 祐 의 法 學 碩 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함 .

委 員 長 金 鎮 權 ( 印 )

委 員 崔 錫 胤 ( 印 )

委 員 李 潤 哲 ( 印 )

2016年 6月

韓 國 海 洋 大 學 校 大 學 院

# 目 次

Abstract .....	iii
第1章 序論 .....	1
제1절 연구의 목적 및 배경 .....	1
제2절 연구의 내용 및 방법 .....	3
第2章 國家管轄水域에서의 旗國管轄權과 沿岸國管轄權 .....	5
제1절 해양에서의 국가관할권 .....	5
I. 국가와 기국의 개념 .....	5
II. 해양에서의 국가관할권 .....	8
제2절 영해에서의 국가관할권 .....	11
I. 기국관할권 .....	12
II. 연안국관할권 .....	15
제3절 배타적 경제수역에서의 국가관할권 .....	18
I. 기국관할권 .....	20
II. 연안국관할권 .....	24
第3章 國家管轄權 行使上の 問題點 檢討 .....	27
제1절 선박항행활동에 관한 문제점 .....	27
I. 영해에서 군함의 무해통항 .....	27
II. 영해에서 핵추진 및 위험물질 운반선박의 무해통항 .....	29

III. 잠수함의 통과통항 .....	30
IV. 해양과학조사선의 통항 .....	31
제2절 선박기인 해양오염에 관한 문제점 .....	33
I. 해양오염에 관한 국가관할권 체제 .....	33
II. 기국관할권 .....	34
III. 연안국관할권 .....	38
제3절 해상보안에 관한 문제점 .....	43
I. 해상테러행위 .....	43
II. PSI 실행 .....	46
III. 해상무기고 .....	49
IV. 해상사이버보안 .....	54
<b>第4章 國家管轄權에 관한 法規 分析 .....</b>	<b>57</b>
제1절 국제협약 .....	57
I. 유엔해양법협약 .....	57
II. MARPOL 협약 .....	58
III. SUA 협약 .....	60
IV. ISPS Code .....	64
제2절 국내법 .....	65
I. 영해 및 접속수역법 .....	65
II. 배타적 경제수역법 .....	67
III. 해양환경관리법 .....	69
IV. 국제항해선박 및 항만시설 보안에 관한 법률 .....	71
V. 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률 ..	73

第5章 國家管轄權 行使上의 法的 改善方案 .....	75
제1절 국제적 개선방안 .....	75
I. 유엔해양법협약 .....	75
II. MARPOL 협약 .....	83
III. SUA 협약 .....	84
IV. ISPS Code .....	84
제2절 국내적 개선방안 .....	85
I. 영해 및 접속수역법 .....	85
II. 배타적 경제수역법 .....	87
III. 해양환경관리법 .....	89
IV. 국제항해선박 및 항만시설 보안에 관한 법률 .....	90
V. 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률 ..	91
第6章 結論 .....	94
參考文獻 .....	98

# A Legal Study on the National Jurisdiction regarding Ship's Passage

*Oh, Hyun-woo*

*Major in Maritime Law*

*Department of Maritime Law and Policy*

*Graduate School of Korea Maritime and Ocean University*

## **Abstract**

The range of passage waters on the jurisdiction of the coastal state was narrowly accepted for a long time by the force of the Maritime powers. On the contrary, the marine water for free use of the country has widely maintained like the high seas.

The traditional order of the oceans based on the “narrow territorial sea, wide high sea” paradigm has been changed because the coastal states demanded for expansion of maritime jurisdiction. The conflict over territorial seas was settled by the 1982 United Nations Convention of the Law of the Sea.

The passage water may be classified to territorial waters where exclusive jurisdiction is valid including internal waters, contiguous zone,

straits used for international passages, exclusive economic zones, and high seas which is open to every nation regardless of whether it is coastal or landlocked.

Every ship has a right for innocent passages in territorial waters, and a right for transit passages in international straits and archipelagic waters regardless of its nationality. And all states in the exclusive economic zone also have the freedom of navigation and right of overflight referred to in article 87 of UNCLOS.

Although established several regulation related to passage water, the various problems related to ship's passage through coastal states maritime jurisdiction are issued. It caused by increasing interests of the coastal state on the importance of the national security and environmental protection.

Under priority of implementation for jurisdiction of ship's flag, it is difficult to effectively achieve the national security and marine environmental protection. Therefore international security and protection of the marine environment need to be accessed through the strengthening of the coastal State jurisdiction. In other words, it should strengthen the jurisdiction of coastal States to realize its security and protection of the marine environment effectively.

However, this enhanced jurisdiction of the coastal State should be recognized by international agreements and international conventions. It should not be excessive enforce jurisdiction over water by arbitrary interpretation or application of the each nation.

As the passage of ships through coastal states maritime jurisdiction increases, the discussion for the application and scope of the coastal



state jurisdiction is necessary in order to strengthen coastal state jurisdiction.

This paper examines the various problems associated with passage of ships in coastal states maritime jurisdiction and analyze for the national and international laws and regulations relating to national jurisdiction. The objective of this paper is to suggest the improvement of the national and international laws and regulations related to the problems of national jurisdiction regarding ship's passage.



# 第1章 序論

## 제1절 연구의 목적 및 배경

전통적으로 해양관할권은 해양강대국들의 힘에 의해 오랫동안 연안국의 관할권이 미치는 해양수역의 범위는 좁게 인정하는 반면에 공해와 같이 국가들의 자유로운 사용에 개방되어지는 해양수역은 가능한 넓게 유지해 왔다.

해양은 전유의 대상으로 삼기에는 너무나 넓으며, 무궁무진한 해양자원을 누구의 소유로 한정할 필요가 없고 해양은 자유로운 공간이 되어야 한다<sup>1)</sup>고 주장한 그로티우스의 '해양자유론'이 발표된 이후 수세기 동안 해양관할권은 '좁은 영해, 넓은 공해'라는 패러다임에 기초하여 연안국의 관할권이 미치는 수역의 확대를 제한하여 왔다.

해양법의 발전과정에서 해양강대국은 '좁은 영해·넓은 공해'를 주장하고, 연안국은 '넓은 영해·좁은 공해'를 주장하여 서로 대립해 왔다. 과학기술의 발전과 함께 해양의 자원개발이 활발해지고 에너지발전 및 심해의 천연자원 개발이 가능해지면서 연안국들의 해양관할권 확대 욕구가 확대되었고 그로 인해 전통적인 해양관할권의 패러다임이 변화하기 시작하였다. 1982년 유엔해양법협약의 채택과 효력발생을 계기로 연안국들의 해양수역확대 욕구는 더욱 강해지고 국가들 사이에는 해양수역확대를 위한 경쟁과 견제가 치열하게 전개되고 있다.

항행수역은 내수를 포함하여 연안국의 배타적 관할권이 적용되는 영해, 접속수역, 국제 항행에 사용되는 해협, 배타적 경제수역 및 모든 국가에 대해 개방되어 있는 공해로 구분할 수 있다.<sup>2)</sup> 연안국의 영해에서는 모든 국가의 선박

1) Thomas A. Clingan, *The Law of the Sea : Ocean Law and policy*(London: Austin & Winfield, 1994), p.18; 그로티우스는 해양자유론을 주장함에 있어 네덜란드 동인도 회사의 이익을 가장 중요시하여 스페인과 포르투갈의 제해권에 대한 네덜란드의 도전을 정당화하였다. 한편 폐쇄해론을 주장하였던 셀덴(Selden)은 당시 영국의 경제적·정치적 이익을 대변하였다.

2) R.R. Churchill & A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd ed.(Manchester: Manchester University Press, 1999), p.35.

이 무해통항의 권리를 향유하고, 국제항행용해협 및 군도수역에서는 통과통항의 권리<sup>3)</sup>를 가지게 되었다. 또한 배타적 경제수역 내에서 모든 국가는 유엔해양법협약 제87조 공해의 자유에 규정된 항행 및 상공의 자유를 갖는다.

전통적인 국제법 원칙에서는 선박의 국적국가인 기국에 우선적 관할권 행사가 인정되는 반면, 국가 안보와 해양환경오염으로 인해 실제 피해를 입는 연안국에 대해서는 상대적으로 제한된 관할권만이 인정이 되었다. 이러한 기존의 관할권 체제는 유엔해양법협약 및 다수의 IMO 협약에 의해 재정비되어 왔다. 이들 협약은 연안국의 이익과 해양국가의 이익을 조정하기 위해, 기국의 배타적 관할권을 제한하는 한편 연안국과 항구국의 관할권을 확대, 강화하고 있다. 그러나 새로운 체제 하에서도 기국은 여전히 자국 선박에 대해 우선적인 관할권을 행사하게 되며, 연안국의 권한은 그 범위가 제한되어 있다.

기국 우선주의의 관할권 구조는 기국이 자국 선박에 대해 통제권을 행사하지 못하는 경우 이를 보완할 수 있는 장치를 제공하지 못한다는 큰 문제점을 안고 있다. 이로 인해 선박의 협약 준수를 확보하기 어렵고 실효적으로 규제하지 못하는 결과를 초래하고 있다. 더욱이 해운업계의 관행으로 되어있는 편의지적선으로 인한 기국과 선박 사이의 진정한 연계 결여의 문제는 이러한 상황을 더욱 악화시키고 있다.

기국 선박에 대한 우선적 관할권을 행사하는 구조에서는 국가 안보와 해양환경보호를 효과적으로 실현하기 어렵다고 보아지며, 이러한 국제 안보와 해양환경보호는 연안국의 관할권 강화를 통하여 접근할 필요가 있다. 즉, 연안국의 관할권을 강화하여야 자국의 안보와 해양환경보호를 효율적으로 실현할 수 있는 것이다. 하지만 이러한 연안국의 관할권 강화는 국제협약 등 국제적인 합의를 통해 인정되어야 하고 각국의 자의적인 해석이나 적용을 통하여 과도한 수역 설정 및 관할권을 행사해서는 안될 것이다. 또한 선박이 수많은 연안국의 관할권이 미치는 해역을 통항하게 되므로 연안국관할권을 강화하기 위해서는

---

3) Said Mahmoudi, "Customary international law and transit passage", *Ocean Development and International Law*, Vol.20(1989), p.158.

선박통항에 관한 연안국관할권의 적용 및 범위에 대한 논의가 필요할 것이다.

이 논문에서는 실질적인 국가전속관할 구역인 내수와 국가관할권의 영향이 미치지 않는 공해를 제외하고 국가관할권의 영향이 미치는 영해와 배타적 경제 수역을 중심으로 선박통항관련 선박의 항행활동, 선박기인 해양오염, 해상보안에 관한 다양한 문제점을 살펴보고, 국가관할권과 관련한 국가간의 갈등의 요인에 대한 법규 분석을 통하여 그 개선방안을 살펴보고자 한다.

## 제2절 연구의 내용 및 방법

유엔해양법협약의 발효로 인하여 연안국의 해양관할권이 확대되었고 연안국은 자국의 안보와 해양환경보호에 대해 많은 관심을 가지게 되었다. 이로 인해 연안국관할권이 미치는 해역에서 타국 선박의 통항을 중심으로 발생 가능한 국가관할권 쟁점들에 대하여 알아보하고자 한다.

이 연구에서는 연안국의 관할권이 미치는 영해 및 배타적 경제수역내에서 연안국이 가지는 권리와 의무에 대해 살펴보고 영해 및 배타적 경제수역에서의 선박통항과 관련하여 기국관할권이 가지는 권리와 의무를 알아보하고자 한다. 이를 바탕으로 국가관할수역에서의 선박통항관련 선박의 항행활동, 선박기인 해양오염, 해상보안에 관한 기국관할권과 연안국관할권 사이에 발생할 수 있는 문제점들을 살펴보고 국가관할권과 관련한 국가간의 갈등의 요인에 대한 법규 분석 및 개선방안을 살펴보고자 한다.

제2장에서는 국가관할수역에서의 선박통항에 관한 기국관할권과 연안국관할권을 살펴보기 위하여 우선, 해양에서의 국가관할권에 대한 개념을 설명하고, 영해 및 배타적 경제수역에서의 선박통항에 대한 국가관할권을 기국관할권과 연안국관할권 나누어 기국과 연안국이 가지는 권리와 의무에 대해 살펴보고자 한다.

제3장에서는 국가관할권 행사상의 문제점을 선박항행활동, 선박기인 해양 오염, 해상보안으로 나누어 살펴보고자 한다. 첫째, 영해에서의 군함의 무해통항, 영해에서의 핵추진 및 위험물질 운반선박의 무해통항, 잠수함의 통과통항 및 해양과학조사선의 통항을 통하여 선박항행활동에 관한 문제점을 검토하고 둘째, 기국관할권과 연안국관할권을 바탕으로 선박기인 해양오염에 관한 문제점을 알아보고 셋째, 해상테러행위, PSI 실행, 해상무기고 및 해상사이버보안을 토대로 해상보안에 관한 문제점에 대하여 살펴보고자 한다.

제4장에서는 제3장에서 언급한 국가관할권 행사상의 문제점을 바탕으로 국가관할권에 관한 국내외 법규에 대해서 분석하고자 한다. 국가관할권에 관한 국제협약인 유엔해양법협약, MARPOL 협약, SUA 협약 및 ISPS Code를 살펴보고, 국내법인 영해 및 접속수역법, 배타적 경제수역법, 해양환경관리법, 국제항해선박 및 항만시설 보안에 관한 법률, 그리고 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률에 대해서 살펴보고자 한다.

제5장에서는 앞서 살펴본 국가관할권 행사상의 문제점과 관련한 국내외 법규에 대한 개선방안에 대하여 언급하고자 한다.

마지막으로 제6장에서는 앞에서 기술한 각 장의 검토 결과를 토대로 국가관할권 행사상의 문제점과 국가관할권에 관한 법규를 살펴보고 국가관할권 행사상의 법적 개선방안에 대해 요약하여 결론을 도출하였다.

이 연구는 국가관할수역 중 영해와 배타적 경제수역에서의 선박통항과 관련하여 국가관할권 행사와 관련된 국내외 논문 및 국가관할권에 관한 유엔해양법협약, IMO 협약 및 국내법의 분석을 이 논문의 주된 연구방법으로 사용하였다. 즉, 국제조약과 우리 국내법을 1차적 자료(primary sources)로 하고, 이를 바탕으로 한 학자들의 학설이나 주장이 가미되어 발행된 참고문헌을 2차적 자료(secondary sources)로 하여, 이들 두 가지의 자료를 비교·분석·평가함으로써 논리적 추리에 의한 법적 타당성을 도출해 내어 이 논문의 목적에 맞는 방안을 제시하는 것을 주된 연구의 방법으로 한다.

## 第2章 國家管轄水域에서의 旗國管轄權과 沿岸國管轄權

### 제1절 해양에서의 국가관할권

#### I. 국가와 기국의 개념

##### 1. 국가의 개념

국가의 권리와 의무에 관한 몬테비데오 협약<sup>4)</sup>의 제1조에 따르면, 국제법의 국가의 요건으로서 영구적 국민, 한정된 영토, 정부, 그리고 타국과의 관계를 맺을 수 있는 능력을 보유하도록 요구하고 있다. 즉, 국제법상 국가라 함은 일정한 영역에 거주하는 다수인으로 구성된 인적 집단으로서 통치조직과 국제관계를 설정할 수 있는 능력을 가진 국제법 주체를 의미한다고 볼 수 있다.<sup>5)</sup> 국제법상 국가는 정부에 의하여 대표되므로 타국과의 관계를 맺는 능력의 요건은 정부요건에 포함시킬 수 있고, 국제법의 목적상 어떤 영토적 실체가 국가가 되기 위해서는 기본적으로 한정된 영토 및 항구적 인구를 보유하여야 하고, 그러한 영토와 인구에 대하여 입법 행정 사법적 기능의 측면에서 실효적 통제를 행사할 수 있고 다른 어떤 국가로부터도 실제로 독립된 정부를 보유해야 하는 요건들을 충족시켜야 한다.<sup>6)</sup> 이외에도, 국제연합(United Nations, UN)의 국제법

4) 1933년 12월 26일에 제7회 미주국가회의(우루과이의 몬테비데오)에서 채택, 다음 해 1934년 12월 26일 발효되었다. '몬테비데오협약'이라고도 한다. 당사국은 14개국. 16개조로 이루어진다. 국가의 요건으로서 (1) 영구적 주민, (2) 명확한 영역, (3) 정부, (4) 타국과의 관계를 맺는 능력을 언급함(몬테비데오협약)과 동시에 국가의 상호평등(→주권평등)과 내정·외교에 대한 불간섭 원칙(→간섭)을 규정한다(4, 8조). 또한 국가의 정치적 존재는 승인과는 무관계이며 국가승인은 선언적 효과를 갖는 것에 불과하고 무조건의 것으로 취소할 수 없으며(3, 6조) 그 방법에는 명시적 또는 묵시적인 것이 있는 것(7조) 등을 규정하여 국가승인이론의 하나의 입장을 제시하였다. 또한 1948년 미주기구헌장은 본 조약의 규정의 대부분을 이어받고 있다.

5) 이병조·이중범 공저, 「국제법신강」, 제9개정판(서울: 일조각, 2003), 116쪽.

6) 김대순, 「국제법론」(서울: 삼영사, 2009), 273-274쪽.

위원회(International Law Commission, ILC)의 국제위법행위에 대한 국가책임 초안의 주석에서는 국가를 조직화된 진정한 실체, 즉 국제법 하에서 행동할 수 있는 완전한 권한을 가진 법인격자로 정의하였다.<sup>7)</sup>

국가는 국제법적으로 완전한 법인격을 지닌 주체이며 다양한 의미로 주권을 행사하고 의무를 부담하고 있다.

## 2. 기국의 개념

유엔해양법협약은 선박의 국적에 대해 “모든 국가는 선박에 대한 자국국적의 부여, 자국영토에서의 선박의 등록 및 자국기를 게양할 권리에 관한 조건을 정한다. 어느 국기를 게양할 자격이 있는 선박은 그 국가의 국적을 가진다”라고 규정하고 있다.<sup>8)</sup> 유엔해양법협약에는 기국에 대한 정의가 별도로 나와 있지 않으나 이 요건에서 유추하여 선박의 국적에 해당하는 국가를 기국이라 한다. 또한 UN 선박등록조건협약 제2조에서는 기국을 선박이 그 국가의 국기를 게양하고 그러한 자격을 가지는 국가(a State whose flag a ship flies and is entitled to fly)로 정의하고 있다. 모든 국가는 자국을 기국으로 하는 선박을 공해에서 항행시킬 권리를 가지고 있다.<sup>9)</sup> 선박 국적의 부여, 선박의 등록 및 자국의 국기를 게양할 권리에 관한 조건은 각국이 정할 수 있지만, 편의치적선의 남용방지를 위해 기국과 해당 선박간에는 진정한 연계가 있어야 한다. 공해상의 선박·승무원의 기국의 배타적 관할권에 따를 것을 원칙으로 하지만(기국주의), 해적행위 등에 대한 임검권과 추적권 등 기국주의의 예외가 인정되고 있다. 단, 군함 및 비상업무 목적의 정부선박은 기국 이외의 어떠한 국가의 관할권에서도 완전하게 면제된다. 또한 타국의 영해 내에서도 기국이 형사·민사 재판권을 행사하지만 범죄의 결과가 연안국에 미치는 경우, 범죄가 연안국의

7) Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries, 2001, Article 2, Commentary, paragraph (5)

8) 유엔해양법협약 제91조 제1항.

9) 유엔해양법협약 제90조.

평화나 영해의 공공질서를 교란하는 종류인 경우, 선박의 선장이나 기국의 외교관 또는 영사가 현지 당국에 지원을 요청한 경우나 마약의 불법거래의 방지를 위해 필요한 경우에만 연안국은 형사관할권을 행사할 수 있다. 그리고 연안국은 외국선박이 연안국 수역을 항행하는 동안이나 그 수역을 항행하기 위하여 선박 스스로 부담하거나 초래한 의무 또는 책임에 관한 경우를 제외하고는 민사소송절차를 위하여 그 선박에 대한 강제집행이나 나포를 할 수 없다.(유엔해양법협약 제27조, 제28조) 기국의 법률을 기국법이라고 하고, 국제사법상 선박을 둘러싼 물권관계(선박저당권·선박선취특권 등), 선박충돌, 해난구조 등의 문제의 준거법이 되는 경우가 있다.

### 3. 국제법상 국가와 기국의 관계

유엔해양법협약 및 IMO 협약에서는 기국이라는 개념이 존재한다. 따라서 어느 한 국가가 선박에 국적을 부여한 경우 그 국가는 기국으로서 협약상 기국과 관련된 요건의 적용 대상이 될 것이다. 하지만 이 협약에서도 당사국의 의무 및 책임에 관한 요건은 국제법상 일반 국가에 적용되는 것으로 이의 기국에 대한 적용은 명확하지 않다.

기국은 원래 전통적인 국가의 개념이라기보다는 선박과 관련한 특정 국제조약 또는 국제관습법에서 나온 개념이다. 즉, 국가의 국적부여 및 등록이라는 행위를 통해 그러한 조약 또는 관습법상에서 국가에게 주어지는 하나의 역할로 볼 수 있다. 예를 들면, 유엔해양법협약에서는 국가는 그 위치, 기능, 주권, 해양경계, 타국선박과의 관계 등에 따라 다양한 역할이 지닌다. 즉, 기국(flag State), 항만국(port State), 연안국(coastal State), 군도국(archipelagic State), 내륙국(land-locked State) 등의 다양한 형태로 국가의 역할을 분류하고 있으며, 각 국가에게 주어진 역할에 따라 권리, 의무 등을 규정하고 있다.

IMO 협약이행코드(Code for the Implementation of Mandatory IMO



Instruments)”<sup>10)</sup>에서도 기국을 일반적인 국제법상 국가의 개념이 아닌 국가가 수행하나의 역할로 이해하고 있다. 이 코드의 제1부 목적에서는 한 국가일지라도 지리학상 및 상황상 그 국가의 주관청이 항만국 또는 연안국보다도 기국의 역할을 더 비중있게 수행할 수도 있고, 반대로 기국보다도 항만국 또는 연안국의 역할을 더 비중있게 수행할 수도 있다는 사실을 언급하고 있다.<sup>11)</sup>

## II. 해양에서의 국가관할권

### 1. 기국관할권

기국관할권은 국제관습법의 규정에 따라 선박의 기국이 자국의 국기를 게양한 선박에 대해 동 선박이 위치한 장소에 상관없이 배타적인 입법 및 집행관할권을 행사할 수 있음을 의미한다. 다만, 선박의 사람이나 활동에 대한 기국관할권이 어떠한 원칙에 근거하여 행사될 수 있는지에 대해 일치하는 견해는 없다. 기국관할권이 선박의 국적에 기초한 속인적 관할권인지, 혹은 선박을 떠다니는 국가영토의 일부분으로 간주한 준속지적 관할권인지 명확하지 않다.<sup>12)</sup> 이에 대해서는 일반적으로 선박의 국적에 기초한 속인적 관할권으로 이해하며,<sup>13)</sup>

10) 유엔해양법협약에서는 해상안전, 효율적인 항해, 선박기인 및 투기에 의한 해양오염 통제를 위한 국제적 규칙과 기준을 수립과 관련하여 “권한 있는 국제기구 (competent international organization)”를 참조하고 있는데 여기서 권한 있는 국제기구는 일반적으로 IMO를 의미한다. IMO에서는 회원국들의 각종 IMO 협약들의 이행을 돕기 위해 2006년부터 자발적회원국감사제도(Voluntary IMO Member State Audit Scheme, 이하 “VIMSAS”라 함)를 시행해오고 있다. VIMSAS의 목적은 피감사국을 위해 IMO 협약들의 효과적인 이행 여부를 전반적이고 객관적으로 평가해주는데 있으며, 감사 시 그 기준으로 결의서 A.996(25)인 IMO 협약이행코드를 사용하고 있다.

11) 석지훈 "선박기인대기오염에 대한 기국의 국제책임에 관한 연구", 한국해양대학교 대학원 박사학위논문(2012. 2.), 12쪽.

12) E.J. Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-source Pollution (Hague : Kluwer Law International, 1998), p.83.

13) 최종화, 전제서, 142쪽 E.J. Molenaar, op. cit., p.95; Haijiang Yang, op. cit., p.33; 다만, 선박에 대한 기국관할권을 속인주의 혹은 속지주의의 채용으로 볼 수 있는 여지가 있기 때문에, 이를 양자가 아니라 그 자체로 특수한(*sui generis*)성격을 띠므로 기국주의라는 용어가 독자적으로 널리 사용된다고 한다(Restatement, Third, Foreign Relations Law of the United States, 1987, p.243 §402 Reporter's Note 4).

단지 선박에게 국적을 부여하는 기국의 재량에 관한 사항이 더 중요하다 하겠다. 기국관할권은 공해상 선박에 대해 선적국의 배타적 관할권이 적용되어 선박에 대한 외국으로부터의 간섭행위를 원칙적으로 배제함으로써 항해활동의 자유를 보장해 주는데 그 의의가 있으나, 타국의 관할수역에 위치하는 선박의 경우에는 이와는 달리 관할권의 경합이 발생한다. 선박이 최소한 다른 국가의 관할수역에 들어가기 전에는 특정 국가의 떠있는 영토의 연장으로 취급될 수 있지만, 타국의 영해와 배타적 경제수역 등의 관할수역에 존재할 경우에는 동 연안국가의 관할권이 미친다. 국제조약이나 국제관습법은 선박에 대한 기국관할권이 제한되는 특별한 상황에 대한 명확한 언급이 없으며, 다만 유엔해양법협약은 기국관할권과 연안국관할권이 경합하는 경우 약간의 기국관할권 우위를 인정하고 있다.<sup>14)</sup> 또한, 연안국의 형사집행관할권의 경우, 영해에서 항행하는 외국선박에 형사집행관할권은 원칙적으로 금지되며 예외적인 경우에 한하여 인정됨을 규정하고 있다.

## 2. 연안국관할권

연안국에 의한 관할권 행사는 주로 자국의 해양수역에 대하여 이루어지며,<sup>15)</sup> 연안국의 관할수역에서 항해 중에 발생하는 외국선박에 의한 범죄행위는

14) 이는 유엔해양법협약 제228조 제1항에 잘 나타나 있다. 제228조 제1항(소송의 정지·제한) '소송을 제기한 국가의 영해 밖에서 외국선박이 선박으로부터의 오염의 방지, 경감 및 통제에 관하여 적용되는 법령이나 국제규칙과 기준을 위반한 데 대하여 처벌하는 소송은, 그 소송이 연안국에 대하여 중대한 피해를 발생시킨 경우와 관련되었거나 문제된 기국이 자국선박이 행한 위반에 대하여 적용가능한 국제규칙과 기준을 실효적으로 집행할 의무를 반복하여 무시하지 아니하는 한 소송이 시작된 날로부터 6개월 이내에 기국이 동일한 혐의에 대하여 처벌하는 소송을 시작한 경우 정지된다. 기국이 이 조에 따라 소송의 중지를 요청한 경우, 그 기국은 이전에 소송을 제기한 국가에게 적절한 시기에 따라 사건의 모든 서류와 소송기록을 제공한다. 기국이 제기한 소송이 종결되었을 때 정지된 소송은 종료된다. 이러한 소송에 관하여 발생한 비용이 지급된 경우 연안국은 정지된 절차와 관련하여 제공된 보석금과 그 밖의 금융보증을 반환한다'.

15) 유엔해양법협약상 '연안국'이란 용어는 영해, 접속수역, 배타적 경제수역, 그리고 대륙붕 등의 관할수역에 대해 적용되고 있으며, 해협, 군도, 공해, 섬제도, 폐쇄해 및 반폐쇄해, 내륙국의 해상으로의 접근권 등에는 적용되지 않고 있다.

연안국의 관할권이 미친다. 연안국관할권은 항만국의 경우처럼 국가주권의 속지적 원칙에 기초하며, 유엔해양법협약 제2조도 영해(영해기선에서 최대 12해리)에서 연안국의 주권이 미침을 규정하고 있다.

연안국은 영해 내의 외국선박에 대해 일정한 입법 및 집행관할권을 행사할 수 있는 권한을 가진다. 그러나 연안국관할권의 범위는 영해내의 외국선박의 무해통항권의 행사에 의해 일정부분 제한되는데, 유엔해양법협약은 제17조에 따라 모든 국가의 선박은 영해에서 무해통항권을 향유하고, 동 협약 제26조는 외국선박에 대하여 영해의 통항만을 이유로 어떠한 수수료도 부과할 수 없다고 규정하고 있다.

영해 이원 수역의 경우에도 연안국은 일정부분 입법관할권과 집행관할권을 행사할 수 있다. 배타적 경제수역의 개념이 도입되기 전에는 규제적 완충지로서의 접속수역(영해기선으로부터 최대 24해리 중 영해를 제외한 수역)이 연안국관할권이 적용될 수 있는 최대 범위였다.<sup>16)</sup> 접속수역은 항행의 목적인 경우 공해에 해당하며, 다만 연안국이 자국의 영토, 내수 또는 영해 내에서의 관세·재정·출입국관리·위생에 관한 법령의 위반을 방지하거나 이의 법령 위반에 대해 처벌할 목적으로 제한적인 국가관할권을 행사하는 수역이다.<sup>17)</sup> 따라서 접속수역의 설정은 보호주의 일종으로 구체적인 국가법익의 보호를 목적으로 한 적용이 인정되며, 독점금지법의 관계에서 국가가 통상보호의 합법적인 권리를 갖고 있으므로 보호주의를 적용할 수 있을 것이다.<sup>18)</sup>

또한 연안국은 영해기선에서 200해리까지 확장되는 배타적 경제수역에 대해서도 일정한 규정을 제정하고 집행할 권한을 갖는다. 그러나 어떠한 관할권 원칙이 배타적 경제수역에서의 연안국관할권 행사에 적용될 수 있는지는 명확하지 않다. 배타적 경제수역이 비록 ‘영토’의 개념이 적용될 수 없다하더라도

16) M.A. Becker, “The shifting public order of the oceans : freedom of navigation and the interdiction of ships at sea”, 46 *Harvard International Law Journal* 131(2005), p.26.

17) 유엔해양법협약 제33조.

18) 이의정, “국가관할권의 개념과 분류에 관한 연구”, 『법학논집』 제18집, 청주대학교 법학연구소(2001. 12.), 307쪽.

영역적 요소에서 완전히 자유로운 것은 아니며, 이는 배타적 경제수역에 대해 행사되어지는 권리의 성질 및 배타성과 또한 동 수역이 연안국의 영역에 인접한다는 사실 때문이다.<sup>19)</sup> 따라서 배타적 경제수역에 대한 연안국관할권은 준속지주의에 기초한 관할권행사라 할 수 있다.<sup>20)</sup> 대륙붕의 경우에도 이와 다르지 않으며, 비록 대륙붕이 연안국의 영토에 해당하지는 않는다 하더라도 동 지역은 육지영토의 자연적 연장으로서 준속지주의에 기초한 연안국의 관할권이 행사되는 곳이라 할 것이다. 즉, 배타적 경제수역은 경제적 이용이나 천연자원의 개발 등에 대한 주권적 권리 및 협약에 규정된 관할권을 갖는 수역이며<sup>21)</sup>, 또한 연안국은 대륙붕을 탐사하고 그 천연자원을 개발할 수 있는 대륙붕에 대한 주권적 권리를 행사할 수 있다.<sup>22)</sup>

위에서 언급한 연안국 관할수역 이외, 국가관할권 범위를 벗어난 공해와 같은 수역은 국제관습법이나 유엔해양법협약에 의해 선박의 기국의 배타적 관할권이 인정된다. 즉 속인주의에 기초한 기국관할권이 행사되고, 예외적으로 해적행위와 같은 사항에 대해서는 보편적관할권이 인정된다.

## 제2절 영해에서의 국가관할권 관할권

영해(territorial sea)란 영해기선으로부터 12해리를 넘지 아니하는 일정 범위까지의 수역으로,<sup>23)</sup> 국제법에 정해진 조건에 따라 연안국이 영토주권에 준하는 주권적 권리와 배타적 관할권을 행사하고 외국선박에 대하여는 무해통항권이 인정되는 수역이다. 영해에서 행사되는 연안국의 권리에는 경찰권·관세권·보

19) E.J. Molenaar, *op. cit.*, p.79.

20) D.W. Bowett, "Jurisdiction : Changing Patterns of Authority over Activities and Resources", 53 *British Yearbook of International Law* 1-26(1982), p.6; Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*(Berlin/Heidelberg: Springer, 2006), p.42.

21) 유엔해양법협약 제56조.

22) 유엔해양법협약 제77조.

23) 유엔해양법협약 제3조.

건·위생권·자원권과 국가안전에 관한 권한 등 광범위한 권리가 포함된다. 영해에서는 연안국이 영토주권에 준하는 배타적 관할권을 행사하지만, 외국선박이 임의로 진입할 수 있는 외국선박의 무해통항권이 인정된다는 점에서 영토와는 다르다. 국가의 주권은 영해의 상공·해저 및 하층토에까지 미치지만 이러한 영해에 대한 주권의 협약과 그 밖의 국제법 규칙에 따라 행사된다.<sup>24)</sup> 고 협약에서 명시하고 있다. 연안국의 영해에 대한 권리는 그 권리가 행사되는 지리적 범위에만 한정하여 “영토”를 “영해”로 단순 대체하여 판단하는 경우 영해는 영토에 대한 권리 즉 주권과 동일하다고 할 것이나, 바다의 해상 교통로서의 특성 등을 감안하여 권리행사의 일부가 제한된 주권 또는 일정 범위에 대한 배타적 관할권이라고 정의될 수 있다.<sup>25)</sup>

## I. 기국관할권

### 1. 기국의 권리

선박은 타국의 영해를 평화적으로 또는 무해하게 통항할 권리가 관습법상 인정된다. 이러한 권리는 해양영역이 원칙적으로 공해였다고 하는 상황과 관련이 있으며, 무해통항권은 해상교통의 필요성과 연안국의 이익을 합리적인 방법으로 조화시킨 것이라 볼 수 있다. 무해통항권은 모든 국가의 선박이 해양법협약 등 국제규칙을 준수하면서 외국 영해를 무해하게 통과할 권리로서, 연안국의 ‘평시’의 영해에 적용된다. 외국 선박의 항행이 무해하다 함은 연안국의 평화·공공질서·안전을 해치지 아니하는 것을 의미하며, 어선의 경우 연안국이 어업행위를 규제하기 위해 제정한 각종법규를 준수해야 한다. 유엔해양법협약 제

24) 유엔해양법협약 제2조.

25) I. A. Shearer ed., D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea I* (Oxford: Clarendon Press, 1982.), pp.81-82; 영해의 법적 지위 관련 제네바 영해협약 채택 당시에도 많은 논란을 겪으며 영해협약 조약문의 내용으로 채택되었지만 여전히 문제가 제기되고 있다. 제3차 유엔해양법회의에서도 비슷한 표현을 채택하였다.

19조 제2항에 유해한 통항에 관한 12가지 사례 (a) 연안국의 주권, 영토보전 또는 정치적 독립에 반하거나, 또는 국제연합헌장에 구현된 국제법의 원칙에 위반되는 그 밖의 방식에 의한 무력의 위협이나 무력의 행사 (b) 무기를 사용하는 훈련이나 연습 (c) 연안국의 국방이나 안전에 해가 되는 정보수집을 목적으로 하는 행위 (d) 연안국의 국방이나 안전에 해로운 영향을 미칠 것을 목적으로 하는 선전행위 (e) 항공기의 선상 발진·착륙 또는 탑재 (f) 군사기기의 선상 발진·착륙 또는 탑재 (g) 연안국의 관세·재정·출입국관리 또는 위생에 관한 법령에 위반되는 물품이나 통화를 싣고 내리는 행위 또는 사람의 승선이나 하선 (h) 이 협약에 위배되는 고의적이고도 중대한 오염행위 (i) 어로활동 (j) 조사활동이나 측량활동의 수행 (k) 연안국의 통신체계 또는 그 밖의 설비·시설물에 대한 방해로 목적으로 하는 행위 (l) 통항과 직접 관련이 없는 그 밖의 활동을 나열하고 있다.

협약 제17조에서는 연안국이 주권을 행사하는 영해에서의 항행과 관련하여 “연안국이거나 내륙국이거나 관계없이 모든 국가의 선박은 이 협약에 따라 영해에서 무해통항권을 향유한다.”고 규정하고 있는데, 이는 오랜 기간 동안 국제관습법으로 인정되던 것이 1958년의 ‘영해 및 접속수역 협약에서 처음 성문화되어 규정되었다.

1958년 영해협약과 1982년 유엔해양법협약에서는 무해통항에서의 “통항”이라 함은 “내수에 들어가지 아니하고 내수 밖의 정박지나 항구시설에 기항하지 않고 영해를 횡단할 목적으로, 또는 내수를 향해서 항해할 목적이거나 내수로부터 공해로 항할 목적으로 또는 내수 밖의 정박지 또는 항구시설에 기항할 목적으로 영해를 통과하는 항해”를 의미한다. 이러한 통항은 계속적이고 신속하여야(continuous and expeditious) 하며, 정선이나 닻을 내리는 행위가 통상적인 항행에 부수되거나 불가항력 또는 조난으로 필요한 경우 또는 위험하거나 조난상태에 있는 인명·선박·항공기를 구조하기 위한 경우에는 통항에 포함된다.<sup>26)</sup> 여기서 ‘통항’은 계속적이고 신속하여야 한다는 의미는 선박들은 배회하

26) 유엔해양법협약 제18조.

지 말 것과 만유하지 말 것을 의미한다. 이와 더불어 협약 제20조에서는 잠수함이나 다른 잠수항행기기는 영해에서 수면위로 부상하여 국기를 게양하고 항행할 것을 규정하고 있다.<sup>27)</sup> 이러한 무해통항은 오로지 선박에 적용되는 개념이므로 영해상공의 항공기에는 인정되지 않으며, 이는 통과통항권과의 가장 큰 차이점이다. 잠수함을 비롯한 군함에 대한 무해통항권 인정 여부에 대하여 견해의 대립이 있다.

## 2. 기국의 의무

선박의 기국은 전통적인 국가의 개념이기보다는 선박과 관련한 특정 국제조약 또는 국제관습법에서 나온 개념으로 일반국제법상 국가의 하나의 역할로 보아야 한다. 일반 국가에 해당하는 기국은 그 자체가 국제법 주체로서 법인격을 갖춘 국가이므로 당연히 유엔해양법협약 및 IMO 협약에 관련한 일반 국제법상에서도 의무 및 책임 이행의 주체가 될 것이다. 반면에, 한 국가에 속한 해외영토, 왕실령, 자치령에 해당하는 기국의 경우는 유엔해양법협약 및 IMO 협약상에서는 주어진 자치권에 따라 의무이행의 주체는 될 수 있다 그러나, 이들은 “다른 국가들과 관계를 맺을 수 있는 능력”을 갖추고 있지 않기 때문에 만일 국제의무 불이행에 대한 책임을 지지 않을 경우 이에 대한 궁극적인 책임은 이들의 모국이 지게 된다.

외국선박이 영해에서 무해통항권을 행사하는 경우, 무해통항에 관한 연안국의 법령과 해상충돌방지에 관하여 일반적으로 수락된 모든 국제규칙을 준수하여야 하며, 특히 외국의 핵추진선박과 핵물질 또는 본래 위험하거나 유독한 그 밖의 물질을 운반 중인 선박은 영해에서 무해통항권을 행사하는 경우, 이러한 선박에 대하여 국제협정이 정한 서류를 휴대하고 또한 국제협정에 의하여 확립된 특별예방조치를 준수하여야 한다.<sup>28)</sup>

27) R.R. Churchill & A.V. Lowe, *op. cit.*, p.82.

28) 유엔해양법협약 제21조, 제23조.

## II. 연안국관할권

### 1. 연안국의 권리

연안국은 자국 영해에 대하여 다음과 같은 주권적 권리를 가진다. 첫째, 영해 내에서의 배타적 어업권과 자원개발권을 갖는다. 둘째, 영해 상공에서의 배타적 권한 행사, 즉 선박과는 달리 외국 항공기는 영해 상공에서 무해통항권을 향유하지 못한다. 셋째, 연안국의 선박만이 영해 내 한 지점에서 다른 지점으로 승객 및 상품을 운반할 수 있는 배타적 권리를 누리는데, 이를 ‘카보타지’라고 부른다. 넷째, 연안국이 전시중립을 선포할 때에는 교전국의 군함은 그러한 전시 중립국의 영해에서 전투행위를 하지 못하며 상선을 나포할 수 없다. 다섯째, 연안국은 자국 영해 내에서 외국 선박이 반드시 준수하여야 할 항행, 위생, 관세와 이민에 관련된 법규를 제정하고 집행할 수 있다.<sup>29)</sup>

#### (1) 연안국의 보호권

연안국은 무해하지 아니한 통항을 방지하기 위하여 필요한 조치를 자국 영해에서 취할 수 있다. 연안국은 선박이 내수를 향하여 항행하거나 내수 밖의 항구시설에 기항하고자 하는 경우, 그 선박이 내수로 들어가기 위하여 또는 그러한 항구시설에 기항하기 위하여 따라야 할 허가조건을 위반하는 것을 방지하기 위하여 필요한 조치를 취할 권리를 가진다. 또한 연안국은 무기를 사용하는 훈련을 포함하여 자국의 안전보호상 긴요한 경우에는 영해의 지정된 수역에서 외국선박을 형식상 또는 실질상 차별하지 아니하고 무해통항을 일시적으로 정지시킬 수 있다. 이러한 정지조치는 적절히 공포한 후에만 효력을 가진다.<sup>30)</sup>

무해통항의 일시정지권은 연안국에 의해 자의적 해석에 맡겨져 왔고, 연안국의 공공질서와 안전을 침해하는 것일 경우 연안국이 선박의 통항을 정지시킬

29) 박찬호·김한택, 「국제해양법」 (서울: 지인북스, 2009), 47-48쪽.

30) 유엔해양법협약 제25조.



수 있는 권리를 갖게 됨을 협약에 규정하게 되었다.<sup>31)</sup>

## (2) 무해통항에 관한 연안국의 법령

연안국은 협약의 규정과 그 밖의 국제법규칙에 (a) 항행의 안전과 해상교통의 규제 (b) 항행보조수단과 설비 및 그 밖의 설비나 시설의 보호 (c) 해저전선과 관선의 보호 (d) 해양생물자원의 보존 (e) 연안국의 어업법령 위반방지 (f) 연안국의 환경보전과 연안국 환경오염의 방지, 경감 및 통제 (g) 해양과학 조사와 수로측량 (h) 연안국의 관세·재정·출입국관리 또는 위생에 관한 법령의 위반방지에 대한 각호의 전부 또는 일부에 대하여 영해에서의 무해통항에 관한 법령을 제정할 수 있다.

이러한 법령이 일반적으로 수락된 국제규칙이나 기준을 시행하는 것이 아닌 한 외국선박의 설계, 구조, 인원배치 또는 장비에 대하여 적용하지 않는다. 연안국은 이러한 모든 법령을 적절히 공표하여야 하며 외국선박이 영해에서 무해통항권을 행사하는 경우, 이러한 모든 법령과 해상충돌방지에 관하여 일반적으로 수락된 모든 국제규칙을 준수하여야 한다.<sup>32)</sup>

## (3) 영해내의 항로대와 통항분리방식

유엔해양법협약 제22조에서는 연안국이 항행의 안전을 위하여 필요한 경우 자국의 영해에서 무해통항권을 행사하는 외국선박에 대하여 선박통항을 규제하기 위하여 지정된 항로대와 규정된 통항분리방식을 이용하도록 요구할 수 있고 특히 유조선, 핵추진선박 및 핵물질 또는 본래 위험하거나 유독한 그 밖의 물질이나 재료를 운반 중인 선박에 대하여서는 이러한 항로대만을 통항하도록 요구할 수 있다고 규정하고 있다.

연안국은 항로대를 지정하고 통항분리방식을 규정함에 있어서 i) 권한 있는 국제기구의 권고, ii) 국제항행에 관습적으로 이용되고 있는 수로, iii) 특정

31) R.R. Churchill & A.V. Lowe, *op. cit.*, p.85.

32) 유엔해양법협약 제21조.

한 선박과 수로의 특성, iv) 선박교통량에 대하여 고려하여야 하고 연안국은 이러한 항로대와 통항분리방식을 해도에 명시하고 이를 적절히 공표해야 한다.

## 2. 연안국의 의무

유엔해양법협약은 영해에서의 무해통항과 관련하여 무해통항의 방해 금지 및 위험에 대한 공시의무, 통항수수료 부과 금지의무를 연안국에 부과하고 있다.

### (1) 무해통항 방해 금지 및 위험에 대한 공시

연안국은 협약에 의하지 않고서는 영해에서 외국선박의 무해통항을 방해하지 아니한다. 특히, 연안국은 협약이나 협약에 따라 제정된 법령을 적용함에 있어서 외국선박에 대하여 실질적으로 무해통항권을 부인하거나 침해하는 효과를 가져오는 요건을 부과하거나 특정국의 선박 또는 특정국으로 화물을 반입·반출하거나 특정국을 위하여 화물을 운반하는 선박에 대한 형식상 또는 실질상의 차별을 해서는 안 된다. 이에 추가하여 연안국은 자국이 인지하고 있는 자국 영해에서의 통항에 관한 위험을 적절히 공표하여 자국의 영해를 통과하는 선박의 안전을 도모하여야 한다.<sup>33)</sup>

### (2) 외국선박에 부과할 수 있는 수수료

외국선박에 대하여 영해의 통항만을 이유로 어떠한 수수료도 부과할 수 없고 수수료는 영해를 통항하는 외국선박에 제공된 특별한 용역에 대한 대가로서만 그 선박에 대하여 부과할 수 있으며 이러한 수수료는 차별 없이 부과되어야 한다.<sup>34)</sup> 부과금을 징수하기 위한 수단으로 국적, 톤수 등의 정보를 얻기 위하여 통항에 부당한 간섭을 해서는 안 된다.<sup>35)</sup>

33) 유엔해양법협약 제24조 제1,2항.

34) 유엔해양법협약 제26조.

35) 박병도, “영해에서의 외국선박의 무해통항권”, 『국제법평론』 통권 제15호(2001), 40쪽.

### 제3절 배타적 경제수역에서의 국가관할권

유엔해양법협약 제55~58조에 의하면 배타적 경제수역이란 영해 밖에 인접한 수역으로서, 연안국의 권리와 관할권 및 다른 국가의 권리와 자유가 이 협약의 관련규정에 의하여 규율되도록 협약 제5부에서 수립된 특별한 법제도에 따른다.

1958년 공해상의 어업 및 생물자원의 보존에 관한 Geneva협약에서도 연안에 인접한 수역에서 생물자원의 보존관리·개발에 대한 연안국의 특별한 권리를 인정하였으나, 이 권리가 연안국의 배타적 권리를 의미하지는 않았다. 협약은 배타적 경제수역에서의 해저의 상부수역, 해저 및 그 하층토의 생물이나 무생물 등 모든 자원에 대하여 연안국의 배타적 권리가 인정된다고 규정하고 있다. 따라서 200해리 이내에서는 대륙붕에 관한 연안국의 권리가 배타적 경제수역에 흡수된다. 대륙붕 제도가 해저석유 개발관련 기술의 발달로 인하여 등장하였다면, 배타적 경제수역제도는 원양에서의 어업관련 기술의 발달과 냉동선의 등장으로 다른 연안국 근해에서의 대규모 어로활동이 이루어진 데 대한 반작용으로 나타났다.<sup>36)</sup>

연안국의 자원 확보라는 경제적 요구와 개발도상국의 이익보호라는 정치적 요구, 그리고 중립적으로 자원보존, 관리, 환경보호 등 국제사회 전체의 이익을 위하여 연안국에 권한을 위임하는 배타적 경제수역이 성립하였고 이후 이 문제는 제3차 유엔해양법회의에서 본격적으로 논의되었다. 1973년 시작된 제3차 유엔해양법회의에서 배타적 경제수역제도는 즉각 광범위한 지지를 얻게 되었다. 그리하여 1970년대 중반 이후에는 이 제도에 반대하는 국가가 없게 되었고 경제수역제도는 1970년대 중반 국제관습법 제도로 정착되어 해양법협약에도 등장하게 된 것이다.

36) 남미 태평양연안 국가들은 1947년 칠레를 선두로 200해리 수역을 주장하기 시작하였고, 1952년에는 「산티아고 선언」(Santiago Declaration)을 통해 이를 공동으로 선언하였다. 당시 남미 국가들은 200해리 수역을 선포하면서 이를 영해라고 부르기도 하였으나, 이들이 주장한 200해리 수역은 오늘날의 경제수역과 유사하다.

연안국은 배타적 경제수역 내에서 생물, 비생물 자원에 대한 주권적 권리 및 관할권을 갖는데 반하여, 타국이 행하는 항행·상공비행의 자유, 해저전선 및 파이프라인 설치자유가 허용되는 점에서 배타적 경제수역은 연안국의 경제적 이익과 국제사회의 이해가 기능적으로 결합된 법제도라고 볼 수 있다. 이 수역에서는 연안국이 당해 수역의 해저·하층토·상부수역에 있는 자원의 탐사·개발·보존운동에 관해 주권적 권리를 갖고, 인공도서 시설 및 구조물의 설치·사용, 해양환경 보호 및 보존에 대한 배타적 관할권을 행사할 수 있다. 연안국은 유엔해양법협약에 근거한 국내법을 제정하는 것으로 자국의 연안으로부터 200해리의 범위 내의 수산자원 및 광물자원 등의 비생물자원의 탐사와 개발에 관한 권리를 얻을 수 있는 대신 자원의 관리나 해양 오염 방지의 의무를 진다.

배타적 경제수역에서 연안국이 아닌 국가는 해양법 협약규정에 따를 것을 조건으로 항해·비행 및 해저전선·도관 부설의 자유와 선박·항공기 및 해저전선·도관 운용에 관련되거나 협약의 기타 규정에 모순되지 않는 합법적인 국제적 해양이용의 자유가 인정된다.

배타적 경제수역에서의 연안국의 권리행사와 의무 이행에 있어서는 다른 국가의 권리와 의무를 적절히 고려하여야 한다. 유엔해양법협약은 해양과학조사와 관련 연안국에게 자국 배타적 경제수역에서의 해양과학조사에 대해 배타적 관할권을 인정하고 있으며, 또한 타국 배타적 경제수역에서의 해양과학조사는 평화적 목적을 위하거나 인류에 유익한 해양환경에 대한 과학지식을 증진시키기 위한 것으로서 연안국의 동의를 조건으로 조사를 실시할 수 있음을 규정하고 있다.<sup>37)</sup>

한편 타국 배타적 경제수역에서의 군사목적의 해양조사가 평화적 목적을 위한 해양과학조사에 해당하는지에 대한 논란이 있다. 왜냐하면 ‘평화적 목적의 해양과학조사’에 대한 해석 문제는 보는 관점에 따라 많은 차이가 발생할 수 있기 때문이다. 그 예로 미국의 입장에서는 자국의 군사적 목적의 해양조사활동이 세계평화를 위한 활동이라고 주장하는 동시에 배타적 경제수역 제도가 경

37) 유엔해양법협약 제56조, 제240조 및 제246조.

제적 목적을 위한 특별한 제도<sup>38)</sup>이므로 군사사항을 제한할 수 없다고 주장할 것이다. 다른 한편 연안국의 입장에서 보면 해양의 물리적·지리적 연속성을 고려하는 경우 당연히 영해에 인접한 배타적 경제수역에서의 군사목적의 해양조사는 당해 연안국의 안전, 평화를 저해할 수 있는 행위라고 주장할 것이다.<sup>39)</sup> 따라서 위 문제는 배타적 경제수역에서 외국군함의 활동 문제와 함께 향후 국제사회의 관행에 따라 결정될 문제라 할 것이다.

## I. 기국관할권

### 1. 기국의 권리

#### (1) 항행의 자유

유엔해양법협약 제87조에서 규정하는 바와 같이 모든 국가는 연안국의 배타적 경제수역에서 공해의 자유에 관한 항행의 자유와 이에 관련된 해양이용의 자유를 향유한다.<sup>40)</sup> 공해의 자유는 자유권 행사에 있어 타국의 이익을 정당히 고려하여 이를 행사하여야하므로, 배타적 경제수역에서 인정되는 항해의 자유도 동일하게 적용된다. 배타적 경제수역 내에서의 항행의 자유는 협약 제58조의 규정과 배타적 경제수역 제도와 양립할 수 있는 것이어야 한다. 연안국의 배타적 경제수역 내에서 항행의 자유를 누리는 타국의 선박은 연안국이 행사하는 해양환경의 보호와 보존을 위한 규제를 따라야 하며, 인공도서나 시설, 구조물로 인한 합리적 범위의 항행 제약을 감수해야 한다.<sup>41)</sup> 그러나 외국의 군함의 경우는 협약의 규정 자체가 명확하지 않다. 외국의 군함이 타국의 배타적 경제수역에서 전술훈련을 하거나 무기를 사용하는 것도 동 협약에서 말하는 항행

38) 유엔해양법협약 제55조, 제56조 및 제58조.

39) Oscar Schachter, *International Law in Theory and Practice*(London: Martinus Nijhoff Publisher, 1991), p.279.

40) 유엔해양법협약 제58조.

41) 김영구, 「한국과 바다의 국제법」(서울: 21세기북스, 2004), 403쪽.

에 관련된 해양의 사용에 포함되는 것이라고 할 수 있지만 이것이 가능한 것인지에 대한 논란이 있다.

## (2) 상공비행의 자유

모든 국가는 연안국의 배타적 경제수역 내에서 상공비행의 자유를 갖는다. 이러한 상공비행의 자유는 항행의 자유와 마찬가지로 연안국과 다른 국가의 권리를 적절히 고려하여 행사하여야 한다.

배타적 경제수역에서 상공비행의 자유는 당연히 보장되어야 하지만 대부분의 경우 연안국 배타적 경제수역의 상공은 연안국의 방공식별구역(Air Defence Identification Zone : ADIZ)이 설정되는 것이 보통이므로 군용항공기의 상공비행은 대부분 연안국의 통제를 받게 된다.<sup>42)</sup> 아울러 연안국이 자국의 배타적 경제수역에 설치한 인공섬 및 그 주위에 설정된 안전구역에서 과도하게 낮은 고도로 비행하거나 비행도중 쓰레기를 투기하는 행위 등도 일정한 범위 내에서 제한될 수 있을 것이다.<sup>43)</sup> 특히 상공비행의 자유와 관련해서 고려해야 할 것이 바로 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization, ICAO)의 항공규정들이다. 1944년 국제민간항공협약(Convention on International Civil Aviation : 시카고 협약)은 공해에서는 ICAO의 규정들이 적용되고, 한 국가의 영토 및 영해에서는 그 국가의 규정에 적용을 받는다고 규정하고 있다. 배타적 경제수역에 대한 언급이 없기 때문에 어떤 규정이 적용되어야 할 것인지 문제가 되며, 유엔해양법협약도 마찬가지로 이에 대한 명확한 규정은 존재하지 않는다. 하지만 동 협약 제58조 제2항의 국제법의 적절한 규칙은 배타적 경제수역에 적용된다고 명시되어 있으므로 국제민간항공협약 제12조가 이에 해당되는 것으로 볼 수 있을 것이다. 따라서 ICAO의 규정이 배타적 경제수역에도 적용되는 것으로 보아야 할 것이다.<sup>44)</sup>

42) 김영구, 전제서, 404쪽.

43) R. R. Churchill & A. V. Rowe, *The Law of the Sea 3rd ed.* (Manchester University: Juris Publishing, 1999), p.173.

44) 1985년 브라질은 영토와 영해를 상공 비행하는 항공기에 적용되는 것과 동일한 조건을 배타적

### (3) 해저전선 및 관선부설의 자유

모든 국가는 연안국의 배타적 경제수역 내에서 해저전선과 관선부설의 자유를 갖는다.<sup>45)</sup> 이러한 해저전선 및 관선부설의 자유는 유엔해양법협약 제112조 내지 제115조의 규정에 의하여 규율되고 있고, 특히 이들의 훼손 및 손실보상에 대하여 규정되어 있다. 또한 유엔해양법협약 제79조는 대륙붕에서의 해저전선 및 관선에 대한 규정이지만 배타적 경제수역 하부 해저는 대륙붕을 구성하기 때문에 동 규정이 배타적 경제수역에 적용되게 된다. 따라서 모든 국가는 이미 설치된 전선이나 관선을 적절히 고려하여 해저전선이나 관선을 부설하여야 하며 특히 기존 전선이나 관선이 수리될 가능성을 방해하여서는 안 된다. 또한 연안국은 연안국 배타적 경제수역에서 외국이 전선이나 관선을 부설하거나 유지하는 것을 방해할 수는 없지만 대륙붕에서의 관선의 경우 부설경로를 설정은 연안국의 동의를 얻어야 한다.<sup>46)</sup> 따라서 모든 국가가 배타적 경제수역에서 관설의 부설과 관련하여 완전한 자유를 가진다고 보기 어려우며, 일부 제한이 있을 수도 있다고 할 것이다.

### (4) 통과통항권

통과통항은 공해나 배타적 경제수역의 일부와 공해나 배타적 경제수역의 다른 부분간의 국제항행에 이용되는 해협에 적용하며<sup>47)</sup> 모든 선박·항공기가 국제해협에서 갖는 권리로 선박의 항행 및 항공기의 상공 비행의 자유가 계속적 그리고 신속한 통과를 위해서만 행사되는 것을 말한다. 다만, 계속적이고 신속한 통과 요건은 해협연안국의 입국조건에 따라서 그 국가에 들어가거나 그 국가로부터 나오거나 되돌아가는 것을 목적으로 하는 해협통항을 배제하지 않

---

경제수역의 상공을 비행하는 항공기에도 적용하여야 한다고 ICAO에 요청한바 있다. ICAO는 이러한 제안이 1982년 유엔해양법협약 및 다른 국제법 규범과 명백히 양립하지 않는다는 이유로 이를 거부하였다.(B. Kwiatkowska, "Military uses in the EEZ: a reply," *Marine Policy*, Vol.11(1987), p.250.)

45) 유엔해양법협약 제58조.

46) 유엔해양법협약 제79조.

47) 유엔해양법협약 제37조.

는다.<sup>48)</sup>

모든 선박과 항공기는 방해받지 아니하는 통과통항권을 향유한다. 다만, 해협이 해협연안국의 섬과 본토에 의하여 형성되어 있는 경우, 항행상 및 수로상 특성에서 유사한 편의가 있는 공해 통과항로나 배타적 경제수역 통과항로가 그 섬의 바다쪽에 있으면 통과통항을 적용하지 않는다.<sup>49)</sup>

## 2. 기국의 의무

### (1) 배타적 경제수역에서의 기국의 의무

연안국의 배타적 경제수역에서 타국의 의무에 대해서는 포괄적인 규정만이 존재하는데, 모든 국가들은 협약상의 권리행사에 있어 연안국이 제정한 법령을 준수하여야 하고,<sup>50)</sup> 이러한 연안국의 법령은 협약 및 기타 국제법 규칙에 모순되지 않는 것을 의미한다.<sup>51)</sup>

### (2) 통과통항중인 선박의 의무

통과통항권은 항해의 자유와 상공비행의 자유를 다 포함하므로 선박에게만 적용된 무해통항권과 달리 항공기의 상공비행도 허용하고 있다.

통과통항권을 행사하는 선박이나 항공기는 해협 또는 그 상공의 지체없이 항진하고 무력에 의한 위협 또는 무력의 행사에 있어서 해협 연안국의 주권, 영토보전 혹은 정치적 독립에 대한 것 또는 기타의 국제연합헌장에 규정한 국제법의 원칙에 위반되는 방식에 의한 것을 삼가하여야 한다. 또한 불가항력 또는 조난에 의해 필요로 하는 경우를 제외하고는 계속적이고 신속한 통과와 통상적인 방식에 따르지 아니하는 활동을 자제해야 하며 그 밖에 협약에서 요구하는 관련규정을 준수하여야 한다.<sup>52)</sup>

48) 유엔해양법협약 제38조 제2항.

49) 유엔해양법협약 제38조 제1항.

50) 유엔해양법협약 제58조 제3항

51) 김영구, 전거서, 405쪽.



통과통항을 하는 선박은 해상충돌방지를 위한 국제규칙을 포함하여 해상안전을 위하여 일반적으로 수락된 국제규칙, 절차 및 관행을 준수하고 선박에 의한 오염의 방지, 경감 및 통제를 위하여 일반적으로 수락된 국제규칙, 절차 및 관행의 준수하여야 하고,<sup>52)</sup> 해양과학조사건과 수로측량선을 포함한 외국선박은 연안국의 사전허가 없이는 조사활동이나 측량활동을 수행할 수 없으며 연안국이 국제항행에 이용되는 해협에서 선박의 안전통항을 위하여 국제규칙에 따라 지정한 항로대나 통항분리방식을 준수하여야 한다.<sup>54)</sup> 통과통항중인 항공기는 국제민간항공기구가 제정한 항공규칙을 준수하고 국가 항공기도 이러한 안전조치를 준수하여 비행의 안전을 적절히 고려하고 항공교통통제기구가 배정한 무선주파수나 적절한 국제조난 무선주파수의 상시 청취하여야 한다.<sup>55)</sup>

## II. 연안국관할권

### 1. 연안국의 권리

#### (1) 국제항행에 이용되는 해협의 항로대와 통항분리방식의 설정

연안국은 선박의 안전통항을 촉진하기 위하여 필요한 경우, 해협내 항행을 위하여 항로대를 지정하고 통항분리방식을 설정할 수 있다. 연안국은 적절한 공표를 거친 후, 이미 지정되거나 설정되어 있는 항로대나 통항분리방식을 다른 항로대나 통항분리방식으로 대체할 수 있다. 단, 이러한 항로대와 통항분리방식은 국제규칙에 따라야 한다. 연안국은 항로대를 지정·대체하거나 통항분리방식을 설정·대체하기에 앞서 권한 있는 국제기구가 이를 채택하도록 제안하여야 하며 국제기구는 해협연안국과 합의된 항로대와 통항분리방식만을 채택할 수 있다. 그 후 연안국은 이를 지정, 설정 또는 대체할 수 있다. 또한 2개국 이

52) 유엔해양법협약 제39조 제1항.

53) 유엔해양법협약 제39조 제2항.

54) 유엔해양법협약 제40조, 제41조.

55) 유엔해양법협약 제39조 제3항.

상의 연안국의 수역을 통과하는 항로대나 통항분리방식이 제안된 해협에 대하여는, 관계국은 권한 있는 국제기구와의 협의 하에 제안을 작성하기 위하여 협력하여야 한다. 연안국은 자국이 지정하거나 설정한 모든 항로대와 통항분리방식을 해도에 명시하고 이 해도를 적절히 공표하며, 선박은 설정된 항로대와 통항분리방식을 따라 통과통항하여야 한다.<sup>56)</sup>

## (2) 통과통항에 관한 연안국의 법령

연안국은 다음의 전부 또는 일부에 대하여 해협의 통과통항에 관한 법령을 제정할 수 있다.

(a) 협약에 따른 항행의 안전과 해상교통의 규제

(b) 해협에서의 유류, 유류폐기물 및 그 밖의 유독성물질의 배출에 관하여 적용하는 국제규칙을 시행함으로써 오염의 방지·경감 및 통제

(c) 어선에 관하여서는 어로의 금지(어구의 적재에 관한 규제 포함)

(d) 해협연안국의 관세·재정·출입국관리 또는 위생에 관한 법령에 위반되는 상품이나 화폐를 싣고 내리는 행위 또는 사람의 승선과 하선

이러한 연안국이 제정한 법령은 외국선박을 형식상 또는 실질상으로 차별하지 않고, 통과통항권을 부정, 방해 또는 침해하는 실질적인 효과를 가져오지 않도록 적용하여야 한다. 또한 연안국은 제정된 법령을 적절히 공표하고 통과통항권을 행사하는 외국선박은 이를 준수하여야 한다. 선박이나 항공기가 이러한 법령이나 다른 규정의 위배로 인하여 연안국이 손실 또는 손해를 입는 경우 주권면제를 향유하는 그 선박의 기국 또는 항공기의 등록국이 이에 대한 국제 책임을 지게 된다.<sup>57)</sup>

## 2. 연안국의 의무

---

56) 유엔해양법협약 제41조.

57) 유엔해양법협약 제42조.

연안국에게는 무해통항제도에서의 연안국의 의무와 유사한 의무가 부과되어 있다. 먼저 연안국은 통과통항권을 방해할 수 없고.<sup>58)</sup> 특히 연안국이 제정하는 법령은 외국선박을 형식상 또는 실질상 차별하지 아니하여야 하며, 법령 적용으로 통과통항권을 부정하거나 방해 또는 침해하는 실질적인 효과를 가져와서는 아니 된다.<sup>59)</sup> 그리고 제정된 법령은 적절히 공포되어야 한다. 둘째, 연안국은 자국이 인지한 해협 내 또는 해협상공에 있어서의 항행이나 비행에 관한 위험을 적절히 공포하여야 한다. 셋째, 연안국과 해협이용국과 합의하여 항해 및 안전보조시설 또는 국제항행에 유용한 그 밖의 개선시설을 해협 내에 설치하고 유지하기 위하여 협력하고, 선박에 의한 오염을 방지·경감 및 통제하기 위하여 서로 협력하여야 한다.<sup>60)</sup>



---

58) 유엔해양법협약 제44조.

59) 유엔해양법협약 제42조 제2항.

60) 박찬호·김한택, 전게서, 106쪽.

### 第3章 國家管轄權 行使上の 問題點 檢討

#### 제1절 선박항행활동에 관한 문제점

##### I. 영해에서 군함의 무해통항

군함은 외국의 내수, 군도수역, 영해에서도 면제와 특권을 향유하여 외국의 영해 통항 시 연안국의 법령 준수를 할 의무는 있으나 법령을 준수하지 않고 연안국의 법령준수 요구를 무시하는 경우 연안국은 타국의 군함을 나포하거나 기타 강제조치를 취할 수 없고, 영해로부터의 퇴거를 요구할 수 있을 뿐이다.<sup>61)</sup>

군함은 군사적으로 임무를 수행하는 국가기관이며, 국가권력을 행사하는 주요한 수단이다. 따라서 군함은 주권에 따르는 권리를 누리며, 공해상의 군함은 기국 이외의 어느 국가의 관할권에도 복종하지 않으며, 영해에서 연안국관할권으로부터 주권면제, 관할권면제 등의 면책특권을 향유한다.

군함이 불가침권을 가짐에 따라 연안국의 공무원은 함장의 동의 없이 함내로 들어갈 수 없다. 범인이 도망하여 들어간 경우에도 함장에게 인도를 요구할 수 없으며 외교기관을 통하여 인도를 요구하여야 한다.<sup>62)</sup> 또한 군함은 연안국의 사법권에 복종하지 않는다. 소유권 회복의 소송, 선박 파손에 의한 손해배상 청구 소송, 어떤 형태이건 간에 군함에 대하여 제기할 수 없고, 연안국의 경찰권에도 복종하지 않는다.

군함은 주권면제가 인정되나 협약은 군함의 기국에 대하여 일정한 의무와 국제책임을 규정하고 있다. 협약에 따라 당사국은 협약에 따른 의무를 성실하

61) 영해 및 접속수역에 관한 협약 제23조, 유엔해양법협약 제30조.

62) L. Oppenheim, *International Law 8th ed.*(Cambridge: Cambridge University Press, 1957), pp.853-854.

게 이행하여야 하고 협약이 인정하고 있는 권리, 관할권 및 자유를 권리 남용되지 않도록 행사하여야 한다.<sup>63)</sup>

이와 더불어 협약에서는 군함 및 비상업용 정부선박이 영해통항에 관한 연안국의 법령 또는 협약 및 기타 국제법의 규칙을 준수하지 않음으로써 발생하는 연안국에 입힌 손실이나 손해에 대하여도 선박의 기국이 국제책임을 진다고 규정하고 있다.<sup>64)</sup>

유엔해양법협약 제19조에 따르면 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치지 않는 무해통항은 협약과 국제법 규칙에 따라야 한다고 정의되어 있고, 타국 선박이 영해에서 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 활동에 대하여 열거하고 있다. 여기에 군함의 통항은 포함되지 않으므로 영해에서의 군함의 무해통항을 인정하여야 한다고 볼 수 있다. 그러나 군사적인 목적으로 연안국의 영해를 통항하는 군함에 대하여 무해통항권을 인정할 것인가에 대해서는 계속적으로 논란의 대상이다.

군함이 영해통항에 관한 연안국 법령을 위반하고 법령준수 요구를 무시하는 경우 즉시 퇴거할 것을 요구할 수 있다는 규정<sup>65)</sup>만 있고, 군함의 무해통항권 향유 여부에 관한 규정을 명시하고 있지 않다. 유엔해양법협약에서는 무해통항의 적용대상을 “모든 국가의 선박”으로 하고 있고,<sup>66)</sup> 모든 선박에는 군함도 포함되므로 군함의 무해통항권이 인정된다고 보는 견해가 있으나, 외국군함의 영해통항이 유해통항의 예시로 적시된 “연안국의 주권, 영토보전 또는 정치적 독립에 반하거나 유엔헌장에 구현된 국제법원칙에 위반하는 방법에 의한 무력의 행사 또는 위협의 상황”을 발생시킬 가능성과 군함의 통항 그 자체가 연안국 안보를 위협하는 것으로 보아 군함의 무해통항권 향유를 인정할 수 없다는 견해도 존재한다.<sup>67)</sup> 이러한 의견의 대립은 1958년 영해협약 체결 논의과

63) 유엔해양법협약 제300조.

64) 유엔해양법협약 제31조.

65) 유엔해양법협약 제30조.

66) 유엔해양법협약 제17조.

67) 김영구, 전거서, 165-167쪽.

정에서 시작되어 현재까지 지속되고 있다.

일반선박과는 달리 군함은 언제라도 연안국에 무력의 행사 또는 위협적인 상황을 발생시킬 가능성을 내포하고 있다. 연안국의 안보의 위협을 감수하면서 까지 타국 군함의 무해통항을 인정하는 것은 바람직하지 않다고 본다. 또한 현대에는 항법의 발달로 인하여 군함이 연안국의 영해를 항과하지 않고도 대양항해를 통해 항해를 할 수 있다는 점을 고려한다면 더욱더 군함에 타국의 영해에서의 무해통항권을 부여할 필요가 없다고 본다.

## II. 영해에서 핵추진 및 위험물질 운반선박의 무해통항

유엔해양법협약 제23조에서 외국의 핵추진선박과 핵물질 또는 기타 본질적으로 위험하거나 유독한 물질을 운반 중인 선박은 타국의 영해에서 무해통항을 하는 경우, 이러한 선박에 대하여 국제협정이 정한 서류를 휴대하고 또한 국제협정에 의하여 확립된 특별예방조치를 준수해야 한다고 규정하고 있다. 이러한 위험물질 운반선박의 영해 통항문제는 제1차 유엔해양법회의에서 유고슬라비아 대표가 핵무기를 적재한 함선의 무해통항을 거부할 수 있는 연안국의 권리를 명시하는 추가조항 제안으로 논의되었으나 부결되었다.<sup>68)</sup> 이후 원자력 여객선, 원자력 화물선 및 화학 운반선 등의 특수선박이 등장함에 따라 인명보호와 해양환경보전을 위하여 운항에 관한 특별한 조치가 필요하게 되었다. 이후 제2차 유엔해양법회의에서도 위험물질 운반선박의 통항을 일반선박의 통항과 본질적으로 구별하고자 했다.<sup>69)</sup> 연안국들도 이러한 위험물질 운반선박이 자국 영해 내에 진입하여 통항하는 것과 더불어 영역 내에 존재하는 것 자체가 자국의 안전과 질서 및 해양환경보호에 위협을 줄 수 있다 간주하였고, 스페인은 1964년 국내입법에서 “외국의 핵추진 선박이 영해를 통항하는 것은 무해통항이 아니다”라고 규정하였다.<sup>70)</sup>

68) 유엔해양법협약 I Official Records(1958) A/CONF. 13/C. 1/L.21.

69) 김영구, 전거서, 202쪽.

70) Act. No.25/64,29 April 1964. Art 7, U.N. Leg. Ser. B/16, p.45.

핵물질 운반선박은 유엔해양법협약 제19조에서 규정하고 있는 무해하지 않은 통항의 유형에 속하지 않는다. 그러나 이러한 선박으로부터 핵물질이 유출된다면 연안국의 해양환경에 심각한 피해를 입히게 된다. 단지 유엔해양법협약에서는 ‘고의적이고 중대한 오염행위’인 경우에만 해당 수송이 무해하다고 인정하고 있다. 따라서 타국의 영해를 통항하는 핵물질 운반선박에 대해 잠재적인 오염의 위험을 이유로 무해통항을 규제하기는 어렵다고 본다.<sup>71)</sup>

위험물질 운반선박의 통항에 대해 여러 협약<sup>72)</sup>에서 다루고 있으나 실질적으로 위험물질 운반선박의 통항과 관련한 규제의 근거는 미흡하다고 볼 수 있다. 일부 협약에서 선박통항 관련 육로, 내륙수로 또는 기항지에서의 사전통고 의무의 부여나 사고 발생시 통고에 대한 규정 또는 유해폐기물의 국가간 이동 전 사전통보 등의 규정을 두고 있으나, 핵물질 운송에 대한 연안국의 사전 인지가 불가능하고 안전한 해상운송을 보장하기 어려운 점이 있다.

### Ⅲ. 잠수함의 통과통항

유엔해양법협약에서는 잠수함의 통항에 관하여, 영해상의 무해통항권에는 잠수함의 잠항통항이 불가하고 공해상에서 인정되는 항행의 자유에는 잠수함의 잠항통항을 포함하고 있다.<sup>73)</sup> 그러나 통과통항권에는 잠수함의 통항 방식에 관하여 명문으로 제한된 규정이 없으므로 잠항통항이 가능한 것으로 해석할 여지가 있으나 통과통항에 잠항통항이 포함되는 것인지에 대한 여부가 명확하다고 볼 수는 없다.

71) D.R. Rothwell, *Innocent Passage in the Territorial Sea: The UNCLOS Regime and Asia Pacific State Practice*(Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International Publishing, 2000), p.87.

72) 핵물질 및 위험물질 운송과 관련된 국제협약에 살펴보면 다음과 같다.

(1)핵물질의 방호에 관한 협약(Convention on the Physical Protection of Nuclear Material, 이하 핵물질 방호 협약), (2)포장된 방사능 핵연료, 플루토늄 및 고준위 방사능 폐기물의 안전한 선박운송에 관한 규정(INF Code), (3)1974년 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」의 국제해상위험물코드(International Maritime Dangerous Goods Code: IMDG Code), (4)유해폐기물의 국가간 이동 및 처리에 관한 국제협약(바젤협약), (5)유엔해양법협약.

73) 유엔해양법협약 제20조, 영해협약 제4조 제6항 참조.

잠수함 통항과 관련된 문제는 과거 재래식 잠수함이 존재할 때 보다 현재 핵미사일이 등장하여 목표물의 공격이 가능함에 따라 더욱더 논의의 대상이 되고 있다.<sup>74)</sup> 제3차 유엔해양법회의 시 중요사안 중의 하나인 잠항통항이 통과통항권에 포함되는지에 대하여 명확한 규정을 두지 않은 상태로 협약이 채택되어 해석상의 논란을 가져오게 되었다.

유엔해양법협약에서는 영해 내에서의 잠수함의 무해통항에 관하여 수면으로 기국의 국기를 게양하고 항행하여야 한다고<sup>75)</sup> 규정하고 있으나 해협에서의 잠수함의 통과통항에 관해서는 명시적 규정이 없어 의견이 분분하다.

잠항통항을 긍정하는 입장은 선박의 통과통항권의 내용이 공해에서와 같은 자유항행의 내용과 일치하고 잠항통항에 관한 별도의 규정이 없으므로 항행자유의 범위에 잠항통항이 포함된다고 본다.<sup>76)</sup> 또한 잠항통항이 잠수함의 정상적 항행방법이라는 점을 논거로 제시하고 있다. 반면, 잠항통항을 부정하는 입장은 선박의 통과통항권은 계속적이고 신속히 통과할 목적을 위한 것이며 통항중인 선박의 의무 및 해협의 통과통항권의 행사가 아닌 활동은 다른 적용가능한 규정에 따른다는 것으로 미루어 보아 공해상의 항행의 자유와 일치하지 않는다고 본다. 또한 잠항통항이 잠수함의 정상적 통항방법이라 일률적으로 말할 수 없다는 점과 국제항행용해협 중 영해 부분에서는 잠항통항이 불가하다는 점 등을 논거로 제시하고 있다.<sup>77)</sup>

#### IV. 해양과학조사선의 통항

해양 과학조사행위가 활발해짐에 따라 이를 질서 있게 규제할 필요가 있고 해양관할권이 다른 여러 수역으로 구분됨에 따라 여러 관할권과의 조화가 필요

74) 이윤주, “해협통항제도에 관한 연구”, 법학박사학위논문, 이화여자대학교 대학원(1988), 132쪽.

75) 유엔해양법협약 제20조.

76) John Norton Moore, “The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea”, *American Journal of International Law* Vol.74, (1980), p.96.

77) 김영구, 전게서, 244-246쪽.



하다. 또한 바다를 이용하는 다른 행위와도 사전에 균형을 이루도록 해야 한다. 이러한 이유에서 협약은 13부에서 이에 관하여 상세히 규정하고 있다. 협약은 모든 국가나 국제기구의 해양과학조사권을 인정하고, 이러한 과학조사행위의 수행 시 지켜야 할 기본원칙을 제시하고 있다. 그 원칙은 평화적 목적으로 적절한 과학적 수단과 방법에 따라 그리고 다른 적법한 해양의 이용을 부당하게 방해하지 않으며, 해양환경의 보호·보전을 위한 법규 및 협약에서 명시한 규칙을 준수하여 수행하여야 한다.<sup>78)</sup>

연안국은 자국 영해에서의 해양과학조사를 규제, 허가 및 수행할 배타적 권리를 가진다. 그러므로 영해에서의 해양과학조사를 수행하기 위해서 다른 국가나 국제기구는 연안국의 명시적 동의를 얻어야 하며, 연안국이 정한 조건에 따라서만 수행하게 된다.<sup>79)</sup>

배타적 경제수역이나 대륙붕에서도 연안국이 해양과학조사의 규제, 허가 및 수행할 배타적 권리를 가지므로 다른 국가나 국제기구는 연안국의 동의를 얻어서 해양과학조사를 수행하여야 하고 동의를 받은 뒤에도 관계법규를 위반하거나 또는 조사활동의 중대한 변동이 발생한 경우 연안국의 해양과학조사의 정지나 중지를 요구할 수 있다.<sup>80)</sup> 또한 협약 246조에서는 해양과학조사 실시사업에 대한 동의를 거부할 수 있는 구체적인 사항을 열거하고 있다.

배타적 경제수역과 대륙붕에서 해양과학조사를 수행하려는 국가와 권한 있는 국제기구는 적어도 해양과학조사사업 개시예정일 6개월 이전에 연안국에 사업의 성질과 목적, 사용될 방법 및 수단, 정확한 지리적 위치, 조사선박의 도착 예정일과 최종 철수예정일, 후원기관 및 사업 책임자, 조사사업에 대한 연안국의 참가범위 등의 정보를 제공해야 할 의무가 있다. 또한 해양과학 조사를 수행하는 도중 연안국이 요청하면 중간보고서를 제출하고 조사가 완료되면 최종적인 결과를 연안국에 제공하여야 한다.<sup>81)</sup> 그러나 유엔해양법협약에는 해양과

78) 유엔해양법협약 제240조.

79) 유엔해양법협약 제245조.

80) 유엔해양법협약 제253조.

81) 유엔해양법협약 제248조 및 제249조.

학조사에 대한 정확한 정의를 내리지 않아 수로측량이나 해양학자료수집과 같이 해양과학조사와 유사한 활동을 규율함에 있어서 협약의 규정을 적용하기 어렵다. 명목상의 수로측량을 이유로 타국의 배타적 경제수역에서 수로측량선이 활동을 하는 과정에서 본연의 목적 이외의 활동을 수행하는 경우, 연안국의 안전 및 이익에 중대한 침해를 가할 가능성이 존재하므로 수로측량을 항행의 자유에 포함된 해양이용행위로 보아서는 안될 것이다.

## 제2절 선박기인 해양오염에 관한 문제점

### I. 해양오염에 관한 국가관할권 체제

기존의 국제관습법은 선박으로부터 발생한 해양오염에 대한 통제권을 기국에 우선적으로 부여해 왔다. 그러나 1960년대 이후 해상 운송량이 크게 늘어나고 유조선 기름 유출사고가 빈번하게 발생하여 연안국에 엄청난 피해를 입히자, 연안국에 적절한 보호수단을 부여하여 연안국의 피해를 최소화할 필요성이 제기 되었다. 이 문제를 해결하기 위해 MARPOL 협약<sup>82)</sup>과 유엔해양법협약에서는 연안국과 항만국의 관할권을 확대하는 한편, 기국의 해양환경 보호 의무를 강화하는 등 관할권 체제를 확대·개편하였다. 이에 따라 선박기인 오염에 관한 국가관할권 체제는 환경규제의 효율적 이행과 해양국가의 항해자유가 조화를 이루는 관점에서 복합적인 체제로 구성이 되었다.<sup>83)</sup>

그러나 이러한 새로운 국가관할권 체제 하에서도 여전히 기국이 선박기인

82) 선박이 원인이 되는 해양오염방지를 위한 국제협약으로 1973년 국제해사기구(IMO)에서 채택한 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973) 및 1978년 동 협약을 수정·보완하기 위해 작성된 '1973년 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약에 관한 1978년 의정서'(약칭 MARPOL 73/78)을 총칭하며, MARPOL 협약이라고도 한다.

83) Patricia Birnie & Alan Boyle, *International Law & the Environment*(Oxford: Oxford University press, 2002), pp.359-360.

오염의 일차적 책임을 지며, 선박이 다른 국가의 관할권 하에 있는 경우에도 기국이 관할권을 행사할 수 있도록 되어 있다.<sup>84)</sup> 여기서 문제는 일차적 책임을 지도록 되어 있는 기국이 협약 규정을 제대로 이행하지 않고 자국선박에 대한 통제권을 제대로 행사하지 않음으로써 많은 선박들이 선박 안전성과 해양환경 보호 등에 관한 국제기준을 준수하지 않고 있다는 점이다. 이것은 무엇보다 편의치적으로 인해 선박과 등록국가 사이의 진정한 연계가 결여되어 있다는 것이 근본원인이라고 볼 수 있다.<sup>85)</sup>

유엔해양법협약과 IMO 협약이 해양오염 규제를 위한 국가관할권 체제를 확립하고 있으나, 이들 협약의 국가관할권 체제는 근본적으로 서로 다른 성격을 가지고 있다. 유엔해양법협약은 기국, 연안국, 항만국 등의 국가관할권의 범위와 특성을 명확하게 정의하는 전 세계적 협약으로서 기본적이고 포괄적인 관할권 체제를 확립하고 있다. 이에 반해 IMO 협약은 관할권의 범위를 밝히는 대신, 선박 항행의 안전성 및 해양오염 방지 규정을 이행하기 위해 국가관할권이 구체적으로 어떻게 행사되어야 하는가에 중점을 두고 있다.<sup>86)</sup> 다만 유엔해양법협약이 선박기인오염에 있어서는 당사국의 구체적이고 실질적인 의무를 규정하는 등 상반된 입장을 취하고 있어서 이들 협약 간의 관계는 좀 더 복잡한 양상을 띠고 있다.

## II. 기국관할권

### 1. 법령 제정권

유엔해양법협약은 기국에 우선적으로 선박오염에 대한 법령제정권을 부여

---

84) 유엔해양법협약 제 94조는 “모든 국가는 자국 국기를 달고 있는 선박에 대해 행정적, 기술적, 사회적 문제에서 관할권을 행사한다.”고 규정함으로써 기국주의 원칙을 명시하고 있다.

85) 김기순, "해양오염규제에 관한 국가관할권의 고찰", 한국해사법학회, 「해사법연구」 제20권 제1호(2008), 371쪽.

86) Augustin Blanco-Bazán, IMO Interface with the Law of the Sea Convention, 2000 (<http://www.imo.org>), p.5.

하고 있다. 동 협약 제211조 제2항에서는 기국은 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박으로부터의 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 법령을 제정할 권한을 가지며, 이러한 법령은 권한 있는 국제기구나 국제법규 및 MARPOL 협약과 적어도 동등한 효력을 가져야 한다고 명시하고 있다. 이 규정은 기국이 자국 선박에 대해 갖고 있던 전통적인 입법권을 그대로 반영한 것이며, 여기에서 언급하고 있는 "일반적으로 수락된 국제법규 및 기준"은 MARPOL 협약과 그 부속서를 포함하는 것으로 보인다.

## 2. 법령 집행권

유엔해양법협약 제217조 제1항은 기국은 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박이 선박으로부터의 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한 있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립된 적용가능한 국제규칙과 기준 및 이 협약에 따라 제정된 자국의 법령을 준수하도록 보장하고, 그 시행에 필요한 법령을 제정하며 그 밖의 조치를 취한다. 기국은 위반행위의 발생장소에 관계없이 이러한 규칙, 기준 및 법령을 실효적으로 집행한다고 명시하고 있다. 즉 기국에 대해 선박 위반행위의 발생장소에 관계없이 강력한 법령 집행권을 인정하고 있는 것이다. 이는 자국선박에 대한 법 집행을 엄격히 하도록 기국의 집행권을 강화하는 규정이다.

유엔해양법협약보다 MARPOL 협약이 법령 집행권을 보다 구체적으로 인정하고 있다.

## 3. 선박의 디자인, 구조, 장비 요건과 항해 금지

유엔해양법협약 제217조 제2항에 의하면 기국은 특히 자국 선박이 선박의 디자인, 구조, 장비 및 승무원(construction, design, equipment and manning: CDEM)에 관한 요건 등에 관한 국제법규와 기준을 준수할 때까지 항해를 금지

하는 조치를 취하도록 되어 있다. 따라서 국제기준에 미달하는 소형선박의 출항은 금지된다. 이 규정은 유엔해양법협약 제 94조 3항에서 규제하고 있는 선박의 건조, 장비 및 감항성, 적용가능한 국제문서를 고려한 선박의 인원배치, 선원의 근로조건 및 훈련 그리고 신호의 사용, 통신의 유지 및 충돌의 방지 등에 관한 기국의 관할권 영역을 확대한 것으로, 이러한 항해 안전과 관련된 관할권 행사를 통해 해양오염을 예방하고자 하는 것이다.

MARPOL 협약은 부속서 I, 규칙 13에서 유조선의 디자인, 구조, 장비 등과 관련한 요건을 규정하고 있으며, 분리밸러스트탱크(segregated ballast tanks), 클린밸러스트탱크(clean ballast bank), 원유세정장치(crude oil washing) 등에 관한 요건을 충족하도록 상세한 기술적 규정을 두고 있다.

#### 4. 증서 발급 및 검사권

MARPOL 협약은 기국의 선박증서 검사의무, 증서발급 권한과 책임을 규정하는 반면, 유엔해양법협약은 기국의 선박 증서 검사의무만을 규정하고 있다.

유엔해양법협약에서 기국은 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박이 동 협약 제217조 제1항에 언급된 국제규칙과 기준에 따라 요구되며 이에 따라 발급된 증명서를 선상에 비치하도록 한다. 각국은 이러한 증명서가 선박의 실제 상태와 부합하는지 여부를 확인하기 위하여 자국기를 게양한 선박이 정기적으로 검사되도록 보장하여야 하고, 다른 국가는 선박의 상태가 증명서의 기재사항과 실질적으로 부합되지 아니한다고 믿을 만한 명백한 근거가 있지 아니하는 한, 이러한 증명서를 선박의 상태에 관한 증거로 인정하고 그 증명서가 자국이 발급한 증명서와 동일한 효력을 갖는 것으로 본다고 규정하고 있다.<sup>87)</sup>

#### 5. 위반행위의 조사, 소송 및 벌칙

87) 유엔해양법협약 제217조 제3항.

유엔해양법협약과 MARPOL 협약은 협약을 위반한 경우 신속히 조사하고, 적절한 경우 소송절차를 취하도록 규정하고 있다. 유엔해양법협약에 따르면 기국은 자국 선박이 권한 있는 국제기구나 일반외교회의를 통하여 수립된 규칙과 기준을 위반한 경우, 기국은 위반 발생장소나 이러한 위반으로 인한 오염이 발생하거나 발견된 장소에 관계없이 주장된 위반에 관하여 신속히 조사하고 적절한 경우 소송을 제기하여야 한다.<sup>88)</sup>

기국은 다른 국가의 서면요청이 있을 경우, 자국기를 게양한 선박이 범하였다고 주장되는 위반을 조사하여야 하고 기국은 위반주장에 대하여 소송이 제기될 수 있는 충분한 증거가 있다고 판단되는 경우 지체없이 자국의 법률에 따라 이러한 소송절차를 개시하여야 한다.<sup>89)</sup> 기국은 취하여진 조치와 그 결과를 요청한 국가 및 권한 있는 국제기구에 신속히 통보한다. 이러한 정보는 모든 국가가 이용할 수 있도록 한다.<sup>90)</sup> 다만 이 경우 기국의 충분한 정보제공을 강제하는 규정은 없다.

또한 동 협약 제228조 제1항에 따라 소송을 제기한 국가의 영해 밖에서 외국선박이 선박으로부터의 오염의 방지, 경감 및 통제에 관하여 적용되는 법령이나 국제규칙과 기준을 위반한 데 대하여 처벌하는 소송은, 그 소송이 연안국에 대하여 중대한 피해를 발생시킨 경우와 관련되었거나 문제된 기국이 자국 선박이 행한 위반에 대하여 적용가능한 국제규칙과 기준을 실효적으로 집행할 의무를 반복하여 무시하지 아니하는 한 소송이 시작된 날로부터 6개월 이내에 기국이 동일한 혐의에 대하여 처벌하는 소송을 시작한 경우 정지되며, 기국이 이 조에 따라 소송의 중지를 요청한 경우, 그 기국은 이전에 소송을 제기한 국가에게 적절한 시기에 따라 사건의 모든 서류와 소송기록을 제공하여야 한다. 기국이 제기한 소송이 종결되었을 때 정지된 소송은 종료하게 된다. 이러한 소송에 관하여 발생한 비용이 지급된 경우 연안국은 정지된 절차와 관련하여 제공된 보석금과 그 밖의 금융보증을 반환하도록 규정하고 있다.

88) 유엔해양법협약 제217조 제4항.

89) 유엔해양법협약 제217조 제6항.

90) 유엔해양법협약 제217조 제7항.

유엔해양법협약과 MARPOL 협약은 기국이 자국 선박의 위반행위를 통보 받은 경우 충분한 증거가 있으면 소송절차를 개시해야 한다는 입장을 취하고 있다. 그러나 유엔해양법협약은 다른 당사국의 통보 여부와 상관없이 기국이 자국 선박의 위반행위를 조사하고 필요한 경우 소송을 제기하도록 규정하고 있으며, 소송에 관한 관할권의 중복을 규정하는 등 기국의 관할권 행사의 범위에 대해 더 명확한 규정을 두고 있다.

또한 양 협약은 자국기를 게양한 선박에 대하여 다른 당사국의 관할권 하에서 협약을 위반한 경우에 그 당사국 법률 또는 기국 법률에 따라 처벌할 수 있다는 점도 유사하다.

### Ⅲ. 연안국관할권

유엔해양법협약은 기국뿐만 아니라 연안국에 대해서도 관할권을 부여하며 관할권의 범위를 확대하고 있으나 권한 행사에 있어서는 일정한 제한을 두고 있다. 이에 반해 MARPOL 협약은 연안국관할권의 범위와 성격을 명시하지 않고 있어서 연안국의 관할권 범위를 결정하기가 어렵다.

#### 1. 법령 제정권

MARPOL 협약은 모든 당사국이 그 관할권 내에서 협약 위반 선박에 대해 자국 법률에 따라 제재를 가하도록 규정<sup>91)</sup>을 두어 연안국의 법령 제정권을 인정하고 있으며 유엔해양법협약은 내수, 영해, 배타적 경제수역 등 각 수역 별로 나누어 연안국의 법령 제정권을 명시적으로 규정함으로써 입법관할권의 지리적 범위는 확대되었다고 볼 수 있으나, 실질적으로 연안국의 권한은 제한을 받고 있다.

연안국은 영해 내에서도 주권을 행사하며 법령 제정권을 갖는다. 유엔해양

91) MARPOL 협약 제4조 제2항.

법협약 제21조에 따르면, 연안국은 영해 내에서의 무해통항과 관련하여 자국의 환경보전과 환경오염의 방지, 경감 및 규제에 관한 법령을 제정할 수 있으며, 이를 적절히 공포 하도록 규정하고 있다. 동 협약 제211조 제4항에서도 연안국은 자국 영해에서 주권을 행사함에 있어서 무해통항권을 행사하는 선박을 포함한 외국선박으로부터의 해양오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 국내법령을 제정할 수 있고 이러한 법령은 외국선박의 무해통항을 방해하지 아니한다고 명시하고 있다.

또한 국제해협이 영해 내에 위치하는 경우 해협연안국은 해협에서의 기름, 기름폐기물 기타 유독성물질의 배출에 관하여 적용하는 국제규칙을 시행함으로써 오염의 방지, 경감 및 통제에 관한 법령을 제정할 수 있다.<sup>92)</sup> 그러나 연안국의 법령 제정권은 국선박의 무해통행 및 통과통행을 방해하지 않는 범위 내에서 행사되어야 하고, 외국선박을 차별하지 않아야 하며, 특히 영해 내에서의 무해통항에 관한 법령은 일반적으로 수락된 국제법규나 기준을 시행하는 것이 아닌 한 외국선박의 설계, 구조, 인원배치 또는 장비에 대하여 적용하지 않도록 제한을 두고 있다.<sup>93)</sup>

연안국은 배타적 경제수역 내에서 해양환경의 보호와 보존에 관한 관할권을 행사하며, 이와 관련하여 자국의 배타적 경제수역에서 선박으로부터의 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한 있는 국제기구나 일반 외교회의를 통하여 확립된 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준에 합치하고 또한 이에 대하여 효력을 부여하는 법령을 제정할 수 있다.

국제규칙과 기준이 특별한 상황에 대처하기 부적당하고, 연안국이 자국의 배타적 경제수역 중 명확히 지정된 특정수역이 그 수역의 이용, 그 자원의 보호 및 교통상의 특수성과 그 수역의 해양학적·생태학적 조건과 관련하여 인정된 기술적 이유에 비추어 선박으로부터의 오염을 방지하기 위한 특별강제조치를 채택할 필요가 있는 수역이라고 믿을 만한 합리적인 근거가 있는 경우, 연

92) 유엔해양법협약 제42조 제1항.

93) 유엔해양법협약 제21조, 제24조.



안국은 권한 있는 국제기구를 통하여 모든 관계국과 적절히 협의한 후, 그 국제기구에 수역을 통보하고 이를 뒷받침하는 과학기술적인 증거와 필요한 수용 시설에 관한 정보를 제출할 수 있다. 국제기구가 이러한 요건에 적합하다고 결정한 경우, 연안국은 그 수역에 있어서 선박으로부터의 오염의 방지, 경감 및 통제를 위한 법령을 제정하여, 국제기구가 특별수역에 적용되는 국제규칙과 기준, 또는 항행상의 관행을 시행할 수 있다. 다만 추가법령은 외국 선박에 대하여 일반적으로 수락된 국제규칙과 기준 이외에 설계·구조·인원배치·장비에 관한 기준을 준수하도록 요구하지 않도록 제한된다.<sup>94)</sup>

이와 같이 유엔해양법협약은 배타적 경제수역에서 외국 선박의 해양오염을 막기 위한 법령 제정권을 인정할 뿐만 아니라 특별수역의 설정 및 법령 제정권을 인정하는 등 연안국의 지리적 관할권을 확대하고 있지만<sup>95)</sup>, 연안국은 이 수역 내에서 다른 당사국의 권리와 의무를 고려하고 외국선박의 항해 자유를 인정하도록 제한을 받고 있으므로 배타적 경제수역에서 연안국이 완전한 관할권을 행사한다고 보기는 어려울 것이다.

## 2. 정보 요구

연안국의 배타적 경제수역이나 영해를 항행중인 선박이 배타적 경제수역에서 선박으로부터의 오염의 방지, 경감 및 통제를 위하여 적용가능한 국제규칙과 기준 또는 이에 합치하고 또한 이를 시행하기 위한 그 국가의 법령을 위반하였다고 믿을 만한 명백한 증거가 있는 경우, 그 국가는 그 선박에 대하여 선박식별, 등록항, 직전 및 다음 기항지에 관한 정보와 위반발생 여부를 확인하는데 필요한 그 밖의 관련 정보를 요구할 수 있고, 이때 해양환경의 중대한 오염

94) 유엔해양법협약 제211조 제5항, 제6항.

95) MARPOL 협약은 부속서 I, II, V에서 지중해 해역, 발틱해 해역, 흑해 해역, 걸프 해역 등 특별지역(special area)에서 선박에 의한 유해물질 방출을 방지하기 위한 특별 조건을 규정하고 있으나 이에 대한 범규 제정권은 포함하지 않고 있다. 또한 유엔해양법협약에서 규정하는 특별수역은 연안국의 배타적 경제수역에 위치하는 반면, MARPOL 협약의 특별수역은 영해, 배타적 경제수역, 공해의 폐쇄 또는 반폐쇄 해역을 포함한다는 점에서 차이가 있다.

을 야기하거나 야기할 위험이 있는 실질적인 배출이 발생하였다고 믿을 만한 명백한 근거가 있는 경우, 그 국가는 그 선박이 정보제공을 거부하거나 또는 제공한 정보가 명백히 실제상황과 어긋나는 경우 및 사건의 상황이 이러한 조사를 정당화하는 경우에는 그 선박에 대한 물리적 조사를 행할 수 있다.<sup>96)</sup>

### 3. 선박 억류

유엔해양법협약은 영해나 배타적 경제수역을 항해중인 선박이 연안국의 해안선이나 관련이익, 영해나 배타적 경제수역의 자원에 중대한 피해를 야기하는 배출을 하였다는 명백하고 객관적인 증거가 있는 경우, 연안국의 배타적 경제수역이나 영해를 항행하는 선박이 그 국가의 배타적 경제수역에서 연안국의 해안이나 관련이익, 또는 영해나 배타적 경제수역의 자원에 중대한 피해를 야기하거나 야기할 위험이 있는 배출을 행하였다는 명백하고 객관적인 증거가 있는 경우, 연안국은 자국 법률에 따라 선박의 억류를 포함한 소송을 제기할 수 있다. 그러나 권한 있는 국제기구를 통하여 또는 달리 합의된 바에 따라 보석금이나 그 밖의 적절한 금융 담보요건을 충족할 수 있는 적절한 절차가 수립되고, 연안국은 이러한 절차의 적용을 받는 경우, 연안국은 그 선박의 출항을 허용하여야 한다.<sup>97)</sup>

MARPOL 협약은 직접적으로 선박의 억류를 언급하고 있지 않지만 선박이 협약을 위반하거나 유효한 증서 미소지 등의 이유로 부당하게 억류되거나 지연되지 않도록 가능한 모든 노력을 다해야 한다고 규정함으로써 간접적으로 연안국의 선박 억류를 인정하고 있다.

### 4. 선박 검사, 소송절차의 개시 및 중지

96) 유엔해양법협약 제220조 제3항, 제5항.

97) 유엔해양법협약 제220조 제6항, 제7항.

유엔해양법협약은 연안국의 선박 검사와 소송제기 권한을 인정하고 있다. 동 협약에 따르면 연안국의 영해를 항해중인 선박이 항해 중에 유엔해양법협약 또는 적용가능한 국제법규 및 기준에 따라 제정된 국내법을 위반했다고 믿을만한 명백한 증거가 있는 경우 연안국은 선박을 검사할 수 있으며, 증거가 있는 경우 소송을 제기 할 수 있다 다만 선박을 검사하는 경우 무해통항권을 침해하지 않도록 되어 있다. 또한 연안국은 외국선박이 자국의 영해 또는 배타적 경제수역에서 유엔해양법협약 또는 해양오염규제에 관한 국제법규 및 기준을 위반하고 자발적으로 그 항구에 들어온 경우 소송을 제기할 수 있다.<sup>98)</sup> 연안국은 선박에 대해 취한 조치를 기국과 관련 국가에 신속히 통보해야 하며, 영해에서 행하여진 위반에 대해서는 소송과정에서 취한 조치에 대해서만 통보한다.<sup>99)</sup>

연안국이 소송절차를 개시한 이후에 기국이 자국선박에 대한 소송절차를 시작하면 연안국은 이를 중지하도록 되어 있다. 단, 위반행위가 연안국의 영해 내에서 이루어진 경우, 연안국이 중대한 손해를 입은 경우, 기국이 상습적으로 선박에 관한 국제법규 및 기준의 시행의무를 무시한 경우에는 연안국이 계속해서 소송절차를 진행할 수 있다.<sup>100)</sup>

MARPOL 협약은 당사국이 모든 선박의 증명서를 검사할 수 있다고 규정함으로써 연안국에 대해서 외국 선박에 대한 검사를 허용하고 있으며,<sup>101)</sup> 또한 선박의 위반행위가 발생한 경우 협약당사국은 자국 법률에 따라 소송절차를 취하거나 위반발생에 대한 정보와 증거를 기국에 제공해야 한다고 규정함으로써, 연안국에게 외국선박에 대해 소송 제기를 할 수 있는 권리를 인정하고 있다.<sup>102)</sup>

## 5. 해양오염피해에 대한 대응조치 및 벌칙

98) 유엔해양법협약 제220조 제1항, 제2항.

99) 유엔해양법협약 제231조.

100) 유엔해양법협약 제228조 제1항.

101) MARPOL 협약 제5조 제2항.

102) MARPOL 협약 제4조 제2항.

유엔해양법협약에 따르면 연안국은 관습국제법이나 성문국제법에 따라, 중대한 해로운 결과를 초래할 것이 합리적으로 예측되는 해난사고나 이러한 사고에 관련된 행위로 인한 오염, 또는 오염의 위험으로부터 자국의 해안이나 어로를 포함한 관계이익을 보호하기 위하여, 실제상의 피해 또는 발생할 위험이 있는 피해에 상응하는 조치를 영해 밖까지 취하고 집행할 권리를 침해하지 아니한다고 규정하고 여기서 해난사고라 함은 선박의 충돌, 좌초, 그 밖의 항행상의 사고 또는 그 밖에 선상이나 선외에서 사건으로서 선박이나 화물에 실질적인 피해나 급박한 피해의 위협을 초래하는 그 밖의 사건을 말한다고 명시하고 있다.<sup>103)</sup>

MARPOL 협약은 해양오염피해에 대한 대응조치에 대해 유엔해양법협약보다 더 구체적이고 신속한 조치를 규정하고 있다.

유엔해양법협약은 외국선박이 영해 밖에서 해양환경오염의 방지, 경감 및 통제를 위한 국내법령이나 적용가능한 국제규칙과 기준을 위반한 데 대하여는 벌금만 부과할 수 있다. 또한 영해에서 고의적으로 중대한 오염행위를 한 경우를 제외하고는 외국선박이 영해에서 해양환경 오염의 방지, 경감 및 통제를 위한 국내법령이나 적용가능한 국제규칙과 기준을 위반한 데 대하여는 벌금만 부과할 수 있다. 즉 영해 상에서 고의적이고 심각한 오염행위를 일으킨 경우에는 비금전적 벌칙을 부과할 수 있고,<sup>104)</sup> MARPOL 협약의 경우 고의적인 불법행위와 오염배출행위가 없는 소형선박의 위반행위는 금전적 벌칙에 의해서만 제재를 받도록 되어 있다.

### 제3절 해상보안에 관한 문제점

#### I. 해상테러행위

103) 유엔해양법협약 제221조.

104) 유엔해양법협약 제230조 제1항, 제2항.

## 1. 영해에서의 해상테러행위

국제해양법상 영해는 국가주권이 미치지 때문에 영해에서 발생한 테러리스트의 행위는 연안국의 영토에서와 같이 연안국의 관할권에 의해 처벌받게 된다. 그러나 영해에서 테러행위가 발생할 경우라도 국제법상 무해통항권이 주어지는 상황에서 이들 테러의심선박을 즉시 식별하지 못했거나 의심선박이 공해상으로 진출했다면 연안국이 관할권을 행사하는 데에는 제한이 따를 것이다.

연안국을 대상으로 테러행위의 목적을 가진 테러리스트가 승선한 선박이 영해 내에 있을 경우에는 무해통항권을 상실하게 된다고 보아야 하므로 연안국은 테러리스트가 승선한 선박에 대하여 집행관할권을 행사하는데 문제가 없다. 그러나 동 선박이 단순히 연안국의 영해를 통과하여 테러행위를 하려는 타국의 영해로 진입하기 위하여 항해중인 경우 선박에 승선중인 테러리스트를 검거하기 위하여 이 선박에 대해 집행관할권을 행사하는 것은 문제의 소지가 있다.

유엔해양법협약은 제19조 제2항에서는 영해에서 외국선박의 유해한 통항에 관한 12가지 사례들을 열거하고 있는데 여기에서 규정한 행위를 제외하고는 계속적이고 신속한 통항을 하고 있는 선박은 무해통항권이 주어져야 한다. 또한 협약 제27조 제1항은, 연안국의 형사관할권은 오직 범죄의 결과가 연안국에 미치는 경우, 범죄가 연안국의 평화나 영해의 공공질서를 교란하는 종류인 경우, 그 선박의 선장이나 기국의 외교관 또는 영사가 현지 당국에 지원을 요청한 경우, 마약이나 향정신성물질의 불법거래를 진압하기 위하여 필요한 경우를 제외하고는 영해를 통항하고 있는 외국선박의 선박 내에서 통항 중에 발생한 어떠한 범죄와 관련하여 사람을 체포하거나 수사를 수행하기 위하여 그 선박 내에서 행사될 수 없다고 규정하고 있다. 그러므로 테러행위가 연안국의 영해로 진입하기 전에 발생하고 연안국의 안전 및 평화에 전혀 영향을 끼치지 아니한 경우에는 기국의 요청이 없는 한 연안국이 일방적으로 자국의 형사 관할권을 행사하여 해당 선박을 체포할 수 없다고 보아야 할 것이다.

## 2. 배타적 경제수역에서의 해상테러행위

유엔해양법협약 제56조 제1항에서는, 배타적 경제수역에서 연안국의 권리와 관할권 및 의무에 대해서 규정하고 있다. 또한 동 협약 제60조 제2항에서 “연안국은 이러한 인공섬, 시설 및 구조물에 대하여 관세, 재정, 위생, 안전 및 출입국관리 법령에 관한 관할권을 포함한 배타적 관할권을 가진다”라고 명시하고 있다.

이 조항에 대한 의미는 연안국이 배타적 경제수역을 선포한 경우에는 접속수역은 배타적 경제수역 안에 포함되므로 공해로서의 성격이 아니라 접속수역 안에 인공섬, 시설이나 구조물이 존재할 경우 안전에 관한 법령으로 일체의 테러행위를 직접 관할할 수 있다는 것을 의미한다. 또한 배타적 경제수역 안에 존재하는 대륙붕상의 인공섬이나 시설 구조물에 대해서도 같은 협약 제80조에서 규정하고 있듯이 같은 협약 제60조를 준용하여 같은 협약 제2항의 안전에 관한 법령을 근거로 해상안전을 저해하는 테러에 대하여 규율할 수 있다.

그러나 배타적 경제수역 역시 항해의 자유가 보장되는 해역에 속하므로 동 협약 제60조 제2항의 안전에 관한 법령으로 위의 조건을 제외한 장소에서의 테러행위에 대해 규율하기는 어렵다고 볼 수 있다. 다만, 연안국의 국익에 직접적인 영향을 끼칠 수 있는 직접적인 테러행위나 해양환경오염을 유발할 수 있는 테러행위가 자국의 배타적 경제수역에서 발생했다면 이에 대해서는 관할권의 행사가 가능하다고 보아야 할 것이다.

유엔해양법협약에서 연안국은 배타적 경제수역의 생물자원을 탐사·개발·보존 및 관리하는 주권적 권리를 행사함에 있어서, 이 협약에 부합되게 채택한 자국법령을 준수하도록 보장하기 위하여 승선, 검색, 나포 및 사법절차를 포함하여 필요한 조치를 취할 수 있고 나포된 선박과 승무원에 적절한 보석금이나 그 밖의 보증금을 예치한 뒤에는 즉시 석방된다고 명시하고 있다.<sup>105)</sup>

---

105) 유엔해양법협약 제73조.

## II. PSI 실행

### 1. 안보위협과 PSI

구소련의 붕괴와 냉전종식 후 미·소 강국간 대립이 사라진 대신 불량국가와 테러조직에 의한 안보위협이 증대하면서 안보환경은 더욱 복잡하고 위험해졌다. 북한, 이란, 시리아 등 이른바 ‘불량국가’(rogue states)와 알 카에다, 탈레반 등 비국가 단체(non-state actors)들이 핵, 생·화학 무기 등 대량살상무기(Weapons of Mass Destruction: WMD)와 미사일을 보유하고 세계 평화와 안전을 위협하는 새로운 안보환경이 출현하였다.

핵확산금지조약(Non-Proliferation Treaty: NPT)을 비롯한 현재의 대량살상무기 감시체제<sup>106)</sup>는 조약당사국에 대한 수출통제 중심의 수동적인 비확산만을 규정하고 있기 때문에 비당사국과 주권국가가 아닌 비국가 단체에 의한 대량살상무기의 사용의 경우 대응이 어려운 한계를 지니고 있다. 이에 따라 대량살상무기 확산 방지를 위해 보다 적극적이고 능동적으로 대응해야 한다는 개념이 제기되었다.<sup>107)</sup>

특히, 알 카에다에 의한 9.11테러 2002년 12월 서산호 사건<sup>108)</sup>은 미국의 안보인식 변화 및 PSI의 출범에 결정인 계기가 되었다. 미국은 ‘서산호’ 사건을 통하여 대량살상무기를 수송하는 선박의 재물을 제3국이 압류하는 것은 현행 해양법 체제에서는 한계가 있다는 것을 확인하게 되었고, 국제법의 틀을 벗어

106) 대량살상무기 확산방지에 관한 국제협약은 핵확산금지조약(NPT), 생물무기금지협약(BWC), 환경무기금지협약(ENMOD), 화학무기금지협약(CWC) 등이 있다.

107) 김석균, "해양레짐의 관점에서 본 PSI의 실행 과제", 「국제법학회논총」 제54권 제3호(2009), 111쪽.

108) 서산호 사건은 아덴만에서 스페인과 미국 해군이 합동으로 국기를 게양하지 않고 항행하는 북한 화물선 ‘서산호’에 정선명령을 내렸으나 응하지 않자 경고사격을 가하여 강제적으로 수색한 사건이다. 스페인 군함은 임검권을 행사하여 서산호에서 4만 여개의 시멘트포대 아래 숨겨진 15개의 스커드 미사일 반제품, 15개의 재래식 탄두 약 85드럼의 화학물질을 발견하였다. 예멘 정부는 스커드 미사일의 소유권과 북한과 합법인 거래임을 주장하며 나포에 강력히 항의하였다. 이에 따라 미국은 예멘 항을 허용하였고, “예멘이 북한 미사일을 구매하는 것을 금지하는 국제법 조항은 없다. 국기를 게양하지 않은 선박을 정선·임검할 수 있는 권한은 있지만 화물을 압수할 수 있는 명백한 권한은 없다”는 점을 인정하였다.

나지 않으면서 제3국에 의한 대량살상무기 확산을 저지하기 위한 새로운 체제를 구상하게 되었다.

미국은 2002년 「WMD 대응 국가전략」(National Strategy to Combat Weapons of Mass Destruction)에서 WMD에 대한 기본 대응방안으로 i) 적대적 국가 또는 테러 조직으로의 WMD 이전에 대한 차단(interdiction) ii) 상대방의 대량살상무기 사용 억지 iii) 대량살상무기 사용에 대한 방어력 증대 등을 핵심내용으로 제시하고 있다. 확산 개념에 기초한 PSI는 결국 군사적 역할을 강조 또는 증대한 것으로 핵무기를 비롯한 대량살상무기 이동 의혹이 제기될 경우 적극적 군사행동이 포함된 ‘차단’을 중요한 이행 수단의 하나로 도입하게 된 것이다.<sup>109)</sup>

## 2. PSI실행에 관한 국가관할권

대량살상무기의 확산을 막기 위한 실효적 조치를 취하는 데 있어서 현행 국제법의 미비점과 한계를 극복하기 위하여 PSI가 시작되었지만, 국제법과의 합치성 및 정당성과 관련하여 문제점들이 제기되고 있다. PSI는 출범 후 국제사회의 협력을 이끌어내고 대량살상무기의 확산 차단노력을 하여 확산방지에 기여하였으나, PSI의 국제법적 정당성이 약하고 차단을 위한 행동방안들이 기존의 국제법 질서, 특히 유엔해양법약상과의 관계에서 비판을 받아왔다. 이러한 점 때문에 PSI 차단원칙은 차단의 실행에서 국내법 및 국제법과 국제법과의 합치성을 강조하고 있으며, ‘WMD 차단목적 달성을 위한 국내 및 국제법 기반 강화’가 PSI의 중요한 원칙이 되고 있다.

PSI는 동맹국들의 자발적인 대량살상무기 확산방지협력체제인 바 이 체제의 차단원칙은 국제법적 구속력을 갖진 않는다. 다만, 이 체제는 현재 존재하는 국제법과 국내법에 의거 행사됨을 규정하고 있다. 즉 PSI는 새로운 국제법 기반을 창출하지 않고 현행 조약·협약이나 수출통제 안에서 이루어지고 있다.

109) 이서향, “PSI의 최근 동향과 전망,” 『주요 국제문제 분석』 (2008. 12. 30), 2쪽.



이러한 PSI의 국제법 정당성의 문제는 무엇보다도 PSI가 대량살상무기 확산 방지를 위한 국제사회의 자발적인 동참을 유도하면서도 ‘UN의 틀’을 벗어나서 한정된 국가의 참여로 실행되고 있다는 점에 있다.<sup>110)</sup>

국제법상 혐의선박이나 항공기에 대한 차단권을 행사하는 등의 PSI 실행은 그 법적 근거를 확립하고 있지 못한 상태이며, 특히 유엔해양법협약 및 국제관습법에서 인정되는 영해 무해통항권과 배타적 경제수역 및 공해에서의 항해자유의 원칙과 일치하지 않는 문제가 발생한다고 한다.

PSI를 실행하기 위하여 자국의 영해에서 무해통항권을 향유하는 외국선박을 차단하고 관련 화물을 압류하는 것은 모든 선박에게 인정되는 무해통항권을 불법적으로 침해하는 것이므로 타국의 영해를 통항하는 선박이 대량살상무기 및 관련물자를 운반하거나 운송하고 이러한 화물이 평화적 목적에 사용되지 않을 것이라고 믿을 합리적인 이유가 있을 경우에는 외국선박에 대하여 차단을 실행할 수 있다.<sup>111)</sup> 또한 연안국은 배타적 경제수역의 천연자원에 대한 주권적 권리와 인공섬·시설 및 구조물, 과학조사, 해양환경의 보전에 대한 관할권을 가지고 있다.<sup>112)</sup> 하지만 항행에 있어서는 거의 공해와 가깝기 때문에 연안국의 배타적 경제수역을 항행하는 선박이 연안국의 주권적 권리 및 관할권에 관한 법령, 특히 오염물질의 배출을 위반하지 않는 한 차단행위는 정당화 될 수 없다. 이는 모든 선박에게 인정되는 항해의 자유를 일정부분 침해하는 측면이 있기 때문이다. 따라서 연안국은 배타적 경제수역에서 대량살상무기 및 관련물자를 운반·운송한다고 의심되는 선박에 대한 차단을 실행할 권리가 없다.<sup>113)</sup>

그러나 대량살상무기 관련 화물에 대한 명백한 혐의나 합리적인 의심이 있을 경우에는 무해통항원칙에 대한 적용이 배제되어야 함은 물론, 이에 대한 혐의의 확인은 국가의 존립을 위한 당연한 안보적 차원의 조치에 해당한다고 보

110) 김석균, 전제서, 115쪽.

111) Yann-Huei Song, The U.S.-Led Proliferation Security Initiative and UNCLOS: Legal, Implementation, and an Assessment, *Ocean Development and International Law Vol. 38*(2007), p.117.

112) 유엔해양법협약 제56조 및 제57조.

113) 유엔해양법협약 제87조.

아야 할 것이다.

### Ⅲ. 해상무기고

#### 1. 해상무기고의 개념 및 현황

해상무기고(floating armoury/floating arsenal)는 무기와 탄약, 방탄복이나 야간투시경과 같은 관련 장비를 보관하기 위해 상업적으로 이용되는 선박을 말한다. 해상무기고가 민간해상보안회사(Private military and security companies, PMSC)에 제공하는 서비스는 기본적으로 상선·항만·해상무기고 간 민간무장보안요원(Privately Contracted Armed Security Personnel, PCASP)의 승·하선 및 무기 등의 적·양하, 무기의 보관·관리·대여이며, 일부는 PCASP의 단기 숙박서비스, PCASP를 위한 식품 및 의약품 보관 등 기타 군수지원(logistics support)을 제공하기도 한다. 따라서 해상경비업계에서는 해상무기고를 ‘군수지원선(logistic support vessel, LSV)’으로도 부르고 있다.

해상무기고 운영기업은 3가지 유형으로 분류가능하다. 첫 번째, 보관서비스를 제공하기 위해 무기고를 운영하는 기업이다. 무기는 보안요원을 제공하는 PMSC에 의해 이전되며, 이와 같은 무기는 PMSC가 무기고 시설을 이용하는 기간 동안 보관된다.<sup>114)</sup> 두 번째, 무기에 대한 토털서비스를 제공하는 기업이다. 이들 기업은 보관시설을 운영하는 한편, 보안서비스 수행을 위해 PCASP에게 무기 등을 대여하는 서비스도 제공한다.<sup>115)</sup> 세 번째, 통합보안서비스를 제공하는 기업으로, 이들 기업은 군수지원선에서 무기 및 탄약과 함께 PCASP까지 제공한다.<sup>116)</sup>

---

114) MNG Maritime, “Logistics, Storage and Transfer Services for the Private Maritime Security Industry”, <[http://www.mngmaritime.com/?page\\_id=53](http://www.mngmaritime.com/?page_id=53)>.

115) Avant Garde Maritime Services, “Locations of Armoury and Storage Facilities”, <<http://avantmaritime.com/services>>.

116) AdvanFort, “Counter-Piracy with New Endurance Vessels”, Press release, 25/02/2011, <<http://www.advanfort.com/press-release4.html>> AdvanFort는 “사전배치 보안요원 지원선

HRA에서 운영 중인 해상무기고에 대해 2012년 UN 보고서는 13개사 소유의 18척으로 추산하였으며, EU 연합함대(NAVFOR)는 이 지역에서 20척의 해상무기고가 운영되고 있다고 보고한바 있다.<sup>117)</sup> 2년 후인 2014년 소말리아 해적이 선박을 공격하는 빈도수는 감소하였지만, 해상무기고의 수는 더욱 증가하였다. 2014년 9월 영국 정부가 공개한 자료에 따르면 영국에 등록된 90개 PMSC는 31개 해상무기고를 이용하기 위한 허가를 받았다.<sup>118)</sup> 상기 자료의 해상무기고의 수는 영국 등록 PMSC가 이용허가를 받은 해상무기고의 수에 불과하므로, 고위험해역(High Risk Areas, HRA)에서 운영되고 있는 실제 해상무기고의 수는 더 많을 것이다.<sup>119)</sup>

해상무기고의 운영지역은 홍해와 오만 만에 집중되어 있으며, 한 척이 스리랑카 갈레(Galle) 인근 영해 내에 있는 것으로 확인되고 있다.<sup>120)</sup> 2014년 HRA의 해상무기고의 무기 보관 및 적양하 서비스의 평균 가격은 3,000~4,000달러 정도이며, 보관능력은 해상무기고마다 다르지만, 약 1,000정의 총기와 탄약을 보유할 수 있는 것으로 확인되고 있다.<sup>121)</sup>

## 2. 해상무기고에 대한 국가관할권 관련 쟁점

(pre-deployed operator support vessel; OSV)”이라 칭하며, 해상무기고의 사용에 대한 우려를 해결할 수 있는 유일한 대안이라 홍보하고 있다. AdvanFort, “AdvanFort Offshore Support Vessel(OSV) network safely floats past growing “floating armory” debate”, <<http://www.advanfort.com/Will%20OSVs%20FINAL.pdf>>

117) O. Rickett, “Piracy fears over ships laden with weapons in international waters”, The Guardian, 10/01/2014, <<http://www.theguardian.com/world/2013/jan/10/pirate-weapons-floating-armouries>>

118) United Kingdom Department for Business, Innovation & Skills and Export Control Organisation, Open general trade control licence(maritime anti-piracy), 14/08/2014, <<http://www.parliament.uk/documents/commons-committees/Arms-export-controls/2014-15-Cm8935.pdf>>, pp. 54-55, para. 118.

119) 영국 정부가 허가한 해상무기고 목록 외에도 미국기업 AdvanFort사가 운영하는 해상무기고가 추가로 확인된다. AdvanFort, <<http://www.advanfort.com/>>

120) Small Arms Survey, Small Arms Survey 2015: Weapons and the World(Cambridge University Press, 2015), pp.215-241.

121) 김자영, “해상무기고 관련 국제법적 쟁점과 제도적 과제”, 「국제법학회논총」 통권 제60권 제4호, 대한국제법학회(2015), 78-80쪽.

보안서비스를 제공하는 PMSC가 HRA에서 해상무기고의 무기를 보관·대여·사용하는 관행에 대해 심각한 우려가 제기되고 있는 가장 큰 원인은 실제 해상무기고의 수, 해상무기고에 보관하는 무기의 수, 안전관리와 재고관리에 대한 정보가 제대로 파악 및 관리될 수 없기 때문이다. 해상무기고가 자국의 연안에 노출된 연안국들은 해상무기고의 증대로 보안의 취약이 발생하고 실제 신고되지 않은 많은 양의 무기와 탄약을 실은 규제되지 않은 해상무기고의 존재는 심각한 위협을 초래할 수 있다. 따라서 해상무기고 선박의 안전 문제와 함께 해상무기고의 무기가 국제범죄와 테러리즘에 악용될 위험성에 대한 우려가 지속적으로 제기되고 있다. 이에 따라 해상무기고 관행에 대한 대응을 위해 우선적으로 해상무기고에 대한 정보를 조사, 파악하고 더 나아가 해상무기고가 자국의 연안에 노출된 연안국에 정보를 공유하여야 한다는 제안이 최근 국제해사기구 해사안전위원회에서 제기되고 있다.<sup>122)</sup>

#### (1) 기국 규제의 한계

다양한 기국에 등록된 선박들이 해상무기고로 이용될 뿐만 아니라 동시에, 해상무기고 선박을 운영하는 기업은 또 다른 국가에 등록되어 있는 경우가 많다. 스리랑카 영해 내에 위치한 해상무기고인 Mahanuwara호는 스리랑카 정부가 해상무기고로 허가하고 통제하고 있는 반면,<sup>123)</sup> 홍해와 오만 만에 있는 해상무기고의 경우 인근 연안국이 소유하거나 운영하고 있는지는 확인되지 않는

122) IMO MSC, 'Regulating "Floating Armoury"' submitted by India, MSC 94/14/2, 19 August 2014; IMO MSC 'Regulating "Floating Armoury"' submitted by the Republic of the Marshall Islands, MSC 95/15/6, 31 March 2015.

123) 스리랑카 기업인 Avant Garde Maritime Services(AGMS)사는 몽골과 스리랑카에 등록한 해양예인지원선(anchor-handling vessel)인 MV Mahanuwara를 스리랑카 영해 내에서 스리랑카 정부의 허가를 받아 독점적으로 운영하고 있다. 또한 AGMS사는 2척의 해상무기고를 HRA와 그 지역 인근 국제수역에서 운영하고 있다. MV Mahanuwara는 1,000정의 무기와 탄약을 적재할 수 있으며, PMSC 사용 다른 장비는 갈레 스리랑카 해군기지 육상창고에 보관된다. 스리랑카 정부는 대여용 무기를 제공하며, 이 경우 스리랑카 국방부가 발급하는 최종소비자 증명(end-user certificate)을 제공할 뿐 아니라 무기를 보호하고 적절하게 사용하도록 하기 위해 국영기업인 Rakna Arakshaka Lanka가 고용한 sea marshal 1인을 동반시킨다. MV Mahanuwara는 2015년 1월 스리랑카 대통령 선거에 있어서 정치적 이슈가 되었으며, 정권 교체를 이룬 후 국방부장관의 교체와 함께 스리랑카 경찰은 해당 해상무기고에서 3,000여정의 불법 자동 및 반자동 무기와 200여개 이상의 PMSC들을 위한 장비를 적발하였다.

다.<sup>124)</sup> 또한 해상무기고는 쉽게 선박의 국적을 변경하거나 선명을 개명하는 경우가 많아, 정확한 정보를 추적 관리하기 어려운 실정이다.

모든 상선은 국가에 등록되어야 하며, 예외적인 경우를 제외하고는 어느 한 기국에만 등록될 수 있다.<sup>125)</sup> 따라서 해상무기고를 규율하기 위한 가장 기본적인 방법 중 하나가 기국에 선박을 등록할 때 적용될 수 있다. 그러나 현재 일부 기국만이 PMSC의 사용과 선내 무기보관을 규율하는 규정을 두고 있다.<sup>126)</sup> 더욱이 해상무기고 영업을 허가하고 있는 기국은 지부티, 몽골, 세인트키츠 네비스 3개국뿐이며,<sup>127)</sup> 모두 낮은 규율기준을 적용하는 편의치적국이다.

따라서 기국이 자체적으로 해상무기고에 대한 규정을 확립하고 해상무기고로 사용될 선박에 대해 규정에 따라 관리하는 것은 가능할 것이다. 그러나 현재의 해상무기고 관행으로 인해 발생할 수 있는 문제들을 해결할 가능성은 희박하다. 일반적으로 인정되거나 국제적으로 표준화된 기준이 없는 상황에서 기국의 기준과 요건은 국가들마다 다를 수밖에 없다. 더욱이 일부 국가는 조세·선박관리·선원과 같은 문제에 낮은 규율기준을 적용받기 위한 목적으로 다른 국가 내에 있는 외국기업의 선박이 등록하는 것을 허용하는 개방등록 또는 편의치적 제도를 채택하고 있다. 확인되는 해상무기고 32척 중 15척이 코모로, 라이베리아, 몽골, 파나마, 스리랑카, 바누아투 등의 편의치적국에 등록되어있다.

살펴본 바와 같이 해상무기고에 관한 국제적으로 통용되는 표준화된 요건이 없는 상황에서 기국의 규제만으로는 해상무기고로 인해 발생할 수 있는 위협요소를 제어하기는 불가능할 것으로 보인다.

---

124) Small Arms Survey, Research Notes: Floating Armouries in the Indian Ocean, Number 52, May 2015, p.2.

125) 유엔해양법협약 제92조.

126) International Chamber of Shipping(ICS) and European Community Shipowners Associations(ECSA), Comparison of Flag State Laws on Armed Guards and Arms on Board, March 2015, <<http://www.icshipping.org/docs/default-source/Piracy-Docs/comparison-of-flag-state-laws-on-armed-guards-and-arms-onboard3030D998A844.pdf>>

127) Security Association for the Maritime Industry(SAMI), "Floating Armoury Approved by St. Kitts and Nevis", The Bridge, Issue. 5, July 2014, p. 15, <<http://content.yudu.com/Library/A2xedo/theBRIDGEIssue5Summe/resources/15.htm>>

## (2) 연안국 규제의 한계

해적행위가 발생하고 있는 지역의 인접 연안국은 자국 수역, 특히 영해 내로 무기가 반입되는 것을 경계하고 있다. 따라서 해상무기고의 위치에 따른 관련국의 법률에 따라 위반행위 발생시 억류되는 경우가 종종 발생하고 있다. 그러나 이러한 연안국의 규제는 해상무기고에 보관 중인 무기로부터 발생할 수 있는 자국의 안전과 안보에 대한 위협을 예방하기 위한 엄격한 조치일 뿐 해상무기고 자체의 안전문제를 규율하지는 않는다.<sup>128)</sup> Avant Garde Maritime Services사가 운영하는 스리랑카 국적 해상무기고인 Sinbad호는 재공급유하는 동안 아랍에미리트(UAE) 영해에서 항로를 벗어난 것이 보고되어 UAE에 억류된 바 있으며,<sup>129)</sup> 러시아 국적 보조지원선인 Myre Seadiver호는 무기소지 혐의로 나이지리아에서 억류된 바 있다.<sup>130)</sup> 또한 미국기업 AdvanFort사에 의해 운영되는 시에라리온 국적 해상무기고인 Seaman Guard Ohio호는 악천후를 만나 2013년 10월 인도 영해에서 인도 해안경비대에 의해 억류되었다.<sup>131)</sup> 당시 해상무기고에는 10인의 선원과 25인의 PCASP가 승선하고 있었으며, 인도 해안경비대는 해상무기고에서 35정의 공격용 소총과 5,680발의 탄약을 압수하였다. 인도는 Seaman Guard Ohio호 억류의 정당성을 주장하면서 해양을 통해 인도국경으로 유입되어 발생한 다음의 테러공격 사례를 강조하면서 해상무기고가 자국 안보에 심각한 위협이 되고 있다고 주장한다.<sup>132)</sup> 인도에서는 257명이 사망하고 700여명 이상이 부상을 입은 1993년 3월 12일 인도 뭍베이(Bombay) 연쇄 폭탄테러사건과 175명이 사망하고 291명이 부상을 입은 2008년 11월 26일 뭍바이 테러사건이 발생하였다. 특히, 2008년 뭍바이 테러사건

128) 김자영, 전계논문, 84쪽.

129) The National, "UAE coastguard detains floating weapons arsenal off Fujairah", 17 October 2012, <<http://www.thenational.ae/news/uae-news/uae-coastguard-detains-floating-weapons-arsenal-off-fujairah>>.

130) BBC News, "Nigerian navy detains Russian crew over arms", 23 October 2012, <<http://www.bbc.com/news/world-africa-20047851>>.

131) BBC News, "MV Seaman Guard Ohio crew 'must be allowed home'", 11 March 2015, <<http://www.bbc.com/news/uk-england-31830527>>.

132) IMO MSC, 'Regulating "Floating Armoury"' submitted by India, MSC 94/14/2, 19 August 2014.

은 LeT(Lashkar-e-Toiba, 파키스탄 내 대인도 테러단체) 소속 파키스탄 출신 테러리스트 10명이 해상으로 잠입한 뒤 뭄바이 시내에서 동시다발적으로 공격하였다.<sup>133)</sup>

살펴본 바와 같이 해상무기고의 위치에 따른 관할국의 법률에 따라 위반행위 발생시 억류한 사례가 있으나, 이는 해상무기고에 보관 중인 무기로부터 발생할 수 있는 연안국의 안전과 안보에 대한 위협을 예방하기 위한 엄격한 조치일 뿐이며, 수천 개의 무기, 수만 개의 탄약 그리고 상당한 양의 보안 관련 장비들을 운반하는 해상무기고는 인접한 연안국의 안전과 안보를 위협할 수 있는 잠재적인 가능성이 있음에도 불구하고, 해상무기고 자체에 대한 안전문제를 규율하지는 않는다는 한계가 있다.

#### IV. 해상사이버보안

최근 국제 해운업계는 선박의 컴퓨터 시스템을 치명적인 사이버 공격으로부터 보호하는 문제에 대해 높은 관심을 보이고 있다. 그간 해상의 물리적 안전에 대한 관심은 매우 높았으나 이제는 e-내비게이션 등 IT기술에 의존하는 선박과 항만 등의 사이버 보안이 새로운 해상안전문제로 떠오른 것이다. 전 세계적으로 선박, 항만, 화물 운송 및 터미널 운용시스템에 대한 사이버 공격 위협성이 커짐에 따라 올해 미국, 독일 등 해외에서는 해운업계의 사이버 공격 대응방안에 대한 심포지엄 및 컨퍼런스가 잇따라 열리기도 했다.

세계경제포럼(WEF)의 ‘2014년 세계위험 보고서’는 사이버 공격을 세계 경제가 직면한 최상위 5가지 위험 중 하나로 꼽았다. 해커들의 컴퓨터 침입 및 시스템 조작은 기업의 최대 리스크 중 하나로 떠올랐다. 특히 해운분야는 사이버 공격에 대한 위협성이 커지고 있으나 보안대비는 취약한 것으로 나타났다. 타 업종과 마찬가지로 해운업에서도 IT시스템에 의존하는 비중이 점점 높아지

133) 테러리스트들은 파키스탄의 카라치 항에서 AL Hussaini호에 승선한 후 아라비아 해에서 인도국적 어선 Kuber호를 나포하고 Kuber호에 탑승 중이던 4명의 선원을 사살한 후 어선을 뭄바이 해안으로 돌려 입항하였다.

고 있는 추세다. 디지털 통신기술의 발달과 전자기술의 발달로 선박 내 다양한 장치들이 새롭게 도입되면서 항해자들에게 유용한 정보를 제공하며 해양사고가 감소하는 효과도 가져왔다. 선원이 줄어들고 선박이 대형화되면서 점점 더 많은 장치들이 네트워크로 연결되고 있어 자동화와 원격 모니터링에 대한 의존성이 커지고 있다.

이에 따라 선박에 대한 사이버 범죄의 위협도 점점 증가하는 추세다. IT기술이 빠른 속도로 진보하고 있으나, 선박의 보안과 탄력성(resilience)은 이에 한참 못 미친다는 지적이다. 대부분의 장치들이 컴퓨터 네트워크와 연결된 오늘날의 선박들은 해커들과 해적, 테러 집단의 사이버 공격에 광범위하게 노출되어 전자내비게이션, 운항, 엔진 컨트롤, 조종장치, 화물관리 등 주요 시스템이 해킹될 위험이 커지고 있다. 선박, 석유시추선, 항만터미널의 잠재적 취약성을 분석하고, 사이버 공격이 야기할 수 있는 잠재적 손실을 경고하는 보고서와 연구결과도 속속 발표되고 있다. 영국 로펌인 홀맨 펜윅&윌란(HFW)의 보고서는 “해운업은 사이버 위협에 매우 취약하며 사실상 가장 확실한 표적으로 인식되고 있다”는 분석을 내놓았다. 선박 사이버 공격의 결과는 치명적일 수 있다. 항해 중인 선박의 실시간 데이터가 변경되어 기업의 잠재적 업무 중단 및 금전적 손실을 가져올 뿐 아니라, 해상구조기관과의 통신을 방해하여 선박과 선원의 안전을 위협할 수 있다. 사이버 테러의 경우 심각한 물리적인 결과를 초래할 뿐 아니라 특정지역의 해상 트래픽을 마비시킬 수도 있으며 국가의 경제와 안보에도 큰 향을 미칠 것으로 예상된다. 미국 코스트 가드(Coast Guard)는 “선박과 항만에 대한 사이버 공격은 실제로 존재하며 침입 및 공격이 매일 수분단위로 항상 발생하고 있다”고 경고했다. 미 코스트 가드(Coast Guard)에 따르면, 특히 컴퓨터 네트워크에 의존하는 자동화된 대형 컨테이너선과 항만터미널은 사이버 공격에 취약한 것으로 나타났다. 대형선박에 구축된 윈도우 서버 중 3분의 2가 보안패치가 적용되지 않고 있으며 GPS시스템의 과도한 의존성 역시 해커들의 교란전과 위협으로 선박의 항로가 변경되면서 충돌과 좌초와 같은 큰 사고로 이어질 수 있다. 특히 선박의 대표적인 전자 시스템인 AIS(선박 자



동식별시스템), ECDIS(전자해도표시시스템), GPS(위성항법장치)에서 상당한 보안 위협이 발생하고 있다고 전문가들은 지적하고 있다.

첨단기술을 활용한 사이버 공격이 빠르게 증가하는 가운데 선박의 사이버 범죄 또한 언제 터질지 모르는 시한폭탄으로 남아있다. 이제는 해운 회사들도 사이버 공격의 취약성을 이해하고 경각심을 높여야 한다는 목소리가 커지고 있는 가운데 국제 해운단체를 중심으로 해상 사이버 보안의 대응방안 마련을 위한 움직임이 구체화되고 있다.<sup>134)</sup>

아직까지 해운업계에 선박 사이버 공격사례가 보고된 경우는 아직까지 드물고 해상 사이버보안에 대한 가치 있는 통계 및 데이터가 부족한 실정이다. 그러나 현대화 되어가는 선박 및 항만시설에 사이버테러로 인한 선박의 항해조종불능, 항만설비 운영 마비 등의 혼란을 방지하기 위한 사이버테러에 대한 지침 및 규정이 반드시 필요할 것이다.

해상사이버보안 문제는 현재까지 구체적으로 드러난 상황이 아니며, 그에 대한 대비 역시 미흡한 것이 사실이다. 또한 연안국의 관할권이 미치는 해역을 항해하는 선박의 해상사이버테러 및 사이버보안에 대한 기국과 연안국의 관할권 체계가 명확하지 않은 상태이다.

타국의 해역을 통항하는 선박의 해상사이버보안 문제 역시 기국의 규제만으로는 해결할 수 없고 인접한 연안국과의 공조가 필요하므로 연안국의 역할이 중요하다 할 것이다. 그러기 위해서는 해상사이버보안에 관한 기국 및 연안국의 관할권이 명확하게 확립되어야 할 것이다.

---

134) 해양한국 12월호, 82-86쪽.

## 第4章 國家管轄權에 관한 法規 分析

### 제1절 국제협약

#### I. 유엔해양법협약

유엔해양법협약은 제3차 해양법에 관한 유엔 회의(UNCLOS-III, 1973~1982년)의 결과 1982년 채택된 국제협약이다. 바다와 그 부산 자원을 개발·이용·조사하려는 나라의 권리와 책임, 바다 생태계의 보전, 해양과 관련된 기술의 개발 및 이전, 해양과 관련된 분쟁의 조정 절차 등을 320개의 조항에 걸쳐 규정하고 있다. 세계 각국 해양법의 기준이 되는 협약이기에 흔히 국제 해양법이라고도 불린다.

유엔해양법협약은 영해, 접속수역, 배타적 경제수역, 대륙붕, 공해, 심해저 등 해양의 모든 영역과 해양환경, 해양과학조사, 해양기술이전, 분쟁해결제도 등의 내용을 포괄적으로 포함하고 있으며, 동 협약은 연안국간의 중점적인 이해관계가 되고 있는 사항 및 연안국의 관할권과 관련하여 다음과 같이 규정하고 있다.

첫째, 모든 연안국은 기선에서 12해리 범위 내에서 자유로이 영해의 폭을 결정할 수 있게 되었다. 둘째, 유엔해양법협약에서는 해양자원에 대한 연안국의 요구를 만족시키기 위하여 영해 바깥의 기선에서 200해리에 이르는 배타적 경제수역 제도를 확립하고 있다. 연안국은 그 안에서 생물 및 비생물자원의 탐사 개발과 수역의 경제적 개발에 관한 주권적 권리를 행사하고 또한 인공섬이나 해상구조물의 설치와 이용, 해양오염의 방지 및 해양의 과학적 조사에 대하여 관할권을 가지도록 하고 있다. 그러나 배타적 경제수역에서는 모든 국가가 항행의 자유, 상공비행의 자유, 해저전선 및 도관부설의 자유, 그리고 이들 자유

와 관련된 해양사용의 자유를 향유하며, 또한 수역의 제도와 상충하지 않는 한, 전통적인 공해제도가 이 수역에서도 적용된다. 셋째, 영해 내에서 타국의 선박이 무해통항권을 가지며 국제항행용 해협에서 군함 및 군용기를 포함한 모든 선박과 항공기는 방해받지 않는 통과통항권을 가진다. 이것은 영해 내에서의 무해통항제도와는 별도로 특정한 조건을 갖춘 국제항행용 해협에 있어서는 새로운 통항제도가 설정되었음을 의미하는 것이다.

또한 유엔해양법협약은 대륙붕 바깥쪽의 해저에 새로운 심해저제도를 설정하였고 이에 따라 연안국이 자원개발에 있어 주권적 권리를 향유하는 대륙붕의 한계를 명확히 해야 할 필요가 생겼다. 대륙붕의 범위에 대해서는 연안국 영토의 자연적 연장에 쫓아 대륙 주변부의 외단까지 연장되어 있는 해저, 또는 그 외단이 기선으로부터 200해리 이내에서 끝나는 경우에는 200해리까지의 해저로 한다는 새로운 정의를 도입하였다. 그리고 대륙붕 바깥쪽의 해저에 적용되는 심해저제도는 국제해저기구의 관리 하에 자원개발을 행하고 그 개발이익을 국제사회에 형평하게 분배한다는 국제제도를 도입하고 있다. 이와 같이 전통적인 해양법에서는 일률적으로 취급되어 온 공해의 해저에 대해 먼저 영해에 인접하는 부분에 대륙붕제도를 설정하고 대륙붕 바깥쪽의 모든 해저에 심해저제도가 설정되어 상부수역과는 다른 법적 지위를 인정하고 있다.

이 외에도 유엔해양법협약은 그 해석과 적용에 관한 분쟁이 분쟁당사국들이 선택한 수단이나 조정절차에 의하여 해결되지 못하면 동 협약 제15부 제2절의 '구속력 있는 결정을 내리는 강제절차'를 적용받게 된다. 또한 1996년 10월 1일 국제해양법재판소(International Tribunal for the Law of the Sea)를 설립하여 해양분쟁해결제도를 규정하고 있다.

## II. MARPOL 협약

선박의 통항 관련 국가관할권과 관련하여 MARPOL 협약은 해양오염에 대한 관할권의 범위를 정의하지 않고 선박 항행의 안전성 및 해양오염 방지 규정

을 이행하기 위해 국가관할권이 구체적으로 어떻게 행사되어야 하는가에 중점을 두고 있다.

동 협약은 기국의 법령 제정권에 대해서는 상세한 규정을 두지 않고 있다. 다만 협약 위반 선박은 “기국의 법률”에 따라 제재를 받아야 한다고 규정함으로써 간접적으로 기국의 법령 제정권에 대해 언급하고 있다. 이때 기국 법률하의 벌칙은 협약위반을 저지할 만큼 엄격해야 하고 위반 장소와 상관없이 동등하게 엄격할 것을 요구하고 있다.(제4조 제1, 2, 4항) 그리고 기국은 자국 선박의 협약 위반 시 발생장소를 불문하고 자국 법률에 따라 제재를 가하도록 되어 있으며, 다른 당사국으로부터 위반행위에 대해 통보받은 경우 정보와 위반행위가 소송절차를 취할 만큼 충분한 증거가 있는 경우에는 소송절차를 취해야 한다(제4조 1항). 또한 선박 위반행위에 대한 정보와 증거를 제공받은 경우에 기국은 자국이 행한 조치를 정보제공국가와 IMO에 즉시 제공하여야 한다(제4조 3항).

선박의 디자인, 구조, 장비 요건에 대해 유엔해양법협약은 기국관할권을 명시하는 반면 MARPOL 협약은 선박의 장비, 구조, 장비에 관하여 상세하고 기술적인 요건을 규정하고 있다.

MARPOL 협약은 선박이 협약 위반이나 유효 증서 부재 등을 이유로 부당하게 억류되거나 지연되지 않도록 가능한 한 모든 노력을 다해야 한다고 규정함으로써 간접적으로 연안국의 선박 억류를 인정하고 있다. 그리고 선박이 부당하게 억류되거나 지연될 때에는 해당선박은 손해배상청구권을 갖도록 규정하고 있다.(제7조 1,2항)

또한 MARPOL 협약은 당사국이 모든 선박의 증명서를 검사할 수 있다고 규정함으로써 연안국에 대해서 외국 선박에 대한 검사를 허용하고 있으며, 선박의 위반행위가 발생한 경우 협약당사국은 자국 법률에 따라 소송절차를 취하거나 위반발생에 대한 정보와 증거를 기국에 제공해야 한다고 규정함으로써, 연안국에게 외국선박에 대해 소송 제기를 할 수 있는 권리를 인정하고 있다.

그러나 MARPOL 협약은 유엔해양법협약과 달리 연안국관할권의 범위와

성격을 명확하게 규정하지 않고 있어서 연안국의 관할권 범위를 결정하기가 어렵다.

MARPOL 협약은 유엔해양법협약보다 해양오염피해에 대한 대응조치에 대해 구체적이고 신속한 규정을 두고 있다. 유해물질과 관련된 사고가 발생한 경우 협약 당사국은 지체없이 보고 및 관련 직원이 사고에 대한 보고를 수령하고 처리하기 위한 모든 조치를 강구하는 한편, IMO에 이를 통보하도록 규정하고 있다. 또한 보고를 받은 당사국은 기국과 영향을 받을 가능성이 있는 다른 국가에 대해서도 지체없이 이를 알리도록 규정함으로써 유해물질로 인한 해양오염 피해를 막기 위한 신속한 보고와 조치를 요구하고 있다.(제8조 1,2,3항)

### III. SUA 협약

SUA 협약<sup>135)</sup>은 해상에서 항해안전에 대한 불법행위를 억제하기 위한 협약으로, 1985년 발생한 Achille Lauro호 납치 사건을 계기로 IMO가 주관하여 1988년 3월 10일 채택 되었다. SUA 협약은 전문과 22개조로 구성되어 있다. 동 협약은 전문에서 무고한 인명을 위해하거나 앓아가고, 기본적 자유를 위협하며, 인간의 존엄성을 심각히 침해하는 모든 형태의 테러행위의 세계적 증가 추세에 깊이 우려하고 있다. 특히 항해의 안전에 대한 불법행위가 인명과 재산을 위협하며, 해사 기능의 수행에 심각한 영향을 초래하고 있음을 고려하여 해상에서의 항행 안전을 저해하는 모든 불법행위의 방지와 불법행위자를 기소·처벌하기 위한 효과적이고 실질적인 조치를 강구하기 위하여 채택되었다고 명시되어 있다. 동 협약의 전문에서 주로 해상테러리즘의 문제에 대해 표명하고 있으나 사실상 해적행위 및 해상무장강도 행위도 포함된다고 할 수 있다.

또한 SUA 협약 2005년 개정 의정서는 9·11테러사건이 계기가 되어 미국을 중심으로 추진되어 IMO에서 채택되었으며, 2010년 발효되었다. 동 의정서

---

135) IMO는 1988.3.10 SUA 협약을 채택하였고, 2010년 현재 총156개국이 가입하였으며, 우리나라도 2003.4.29일 국회 비준을 거쳐 2003.8.12일 조약 제164호로 발효하였다.

의 중요한 특징은 새로운 범죄구성요건으로 WMD, 관련 물질, 테러범 등을 운송하는 행위를 포함하였으며, 의심선박에 대한 승선 및 검색제도를 신설하였다.

SUA규정을 근거로 해상보안에 대한 국가관할권이 적용될 수 있는 관련 규정을 살펴보면 다음과 같다.

먼저, SUA 협약에서 정의하고 있는 항행의 안전에 대한 범죄 행위의 유형은 동 협약 제3조에 따라 불법적 또는 고의적으로 다음의 행위를 한 자를 말한다. 즉, 제3조 제1항에서 무력 또는 무력의 위협 또는 기타 형태의 협박에 의해 선박을 억류하거나 선박에 대한 통제를 행사하는 행위(제a호), 선박상의 사람에 대하여 그 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 폭력행위를 실행하는 행위(제b호), 선박을 파괴하거나 선박 또는 그 화물을 훼손하는 행위로서 그 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 행위(제c호), 선박을 파괴할 가능성이 있는 장치나 물질을 어떻게 해서라도 선박에 설치하거나 설치되도록 하거나 또는 그 선박 또는 그 선박의 화물을 훼손하는 행위로서 그 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨리거나 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 행위(제d호), 항해시설을 파괴하거나 혹은 심각하게 손상시키거나 그 운용을 심각하게 방해하는 행위로서 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 행위(제e호), 자신이 허위임을 아는 정보를 교신함으로써 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨리는 행위(제f호)를 한 자는 범죄를 범한 것으로 한다고 규정하고 있다. 또한 어떠한 자든지 상기에 규정된 범죄의 미수행위, 타인을 교사하여 상기의 범죄를 행하도록 하는 행위 또는 그러한 범죄를 행하는 자의 그 밖의 공범이 되는 행위, 혹은 국내법에 규정된 바와 같이 자연인 또는 법인이 어떠한 행위를 하도록 또는 하지 않도록 강요할 것을 겨냥하여 조건을 붙이거나 또는 무조건적으로 제1항의 제b호, 제c호 및 제e호에 규정된 범죄를 범할 것이라고 위협하고, 그 위협이 문제의 선박의 안전한 항행에 위해를 줄 가능성이 있는 경우 등은 범죄를 범한 것으로 규정하고 있다.<sup>136)</sup>

136) 임채현, “국제법상 연안국 해양안보관할권에 관한 연구”, 한국해양대학교대학원, 법학박사학위논문(2008. 8.) 49쪽.

동 협약의 적용범위는 선박을 “동력선·잠수선 그 밖에 부선을 포함하여 해저에 영구적으로 고착되지 아니하는 모든 형태의 배”라고 정의(제1조)하고 있으며, 군함이나 관공선 및 퇴역선박에는 적용되지 않는다.(제2조)

또한 장소적 적용범위는 선박이 한 국가의 영해의 외측한계나 인접국에 대한 그 국가의 영해의 측면한계 밖에 위치한 수역 안으로 동 수역을 통과하여, 또는 동 수역으로부터 항해중이거나 항해할 예정인 경우에 적용된다.(제4조 제1항) 이에 적용되지 않는 경우에도 범죄자 또는 범죄혐의자가 제1항에 규정된 국가외의 당사국의 영역에서 발견되는 때에는 이 협약의 규정이 적용된다.(제4조 제2항) 즉, 내수, 영해, 군도수역, 해협, 배타적 경제수역은 물론 공해도 적용대상으로 하며, 어떠한 범죄 사건이든 최소한 1개국의 관할권을 인정함으로써 관할권의 미비 때문에 해상불법행위가 처벌 없이 끝나는 일이 없도록 하려는 기본 목적을 달성하였다.<sup>137)</sup>

동 협약의 제6조 제1항에서 범죄에 대한 관할권에 대하여 규정하고 있다. 각 당사국은 범죄가 발생한 경우 당시 자국의 국기를 게양한 선박에 대하여 동 선박 상에서, 또는 영해 등 자국의 영토에서, 또는 자국의 국민에 의하여 발생한 경우 그 범죄에 대한 관할권 확립을 위해 필요한 조치를 취하여야 한다.

또한 제6조 제2항에 따라 당사국은 자국이 통상적 거주지가 있는 무국적자가 범죄를 행한 경우, 자국민이 억류 또는 협박받거나 상해 또는 살해된 경우, 자국으로 하여금 어떠한 행위를 하도록 하거나 참가하도록 강요하기 위한 시도로써 범죄가 행하여진 경우에 재판관할권을 확립할 수 있다. 더불어 제6조 제3항에 따라 관할권의 중복행사 또는 불행사를 방지하기 위하여 관할권을 확립한 모든 당사국은 IMO 사무총장에게 통고하여야 하며, 이후 관할권을 포기한 경우에도 통고하도록 하고 있다. 또한 범죄혐의자가 자국의 영역 안에 소재하고 있으나 제1항 및 제2항에 따라 재판관할권을 확립한 다른 당사국에게 동 협의자를 인도하지 아니하는 경우, 제3조에 규정된 범죄에 대한 재판관할권을 확립

137) 지상원 “항해안전에 대한 불법행위 억제협약의 국내수용 방안” 「해사법연구」 제14권 제2호, 한국해사법학회(2002. 12.), 111쪽.

하기 위하여 필요한 조치를 행할 수 있으며,(제6조 제4항) 국내법에 따라 행사되는 어떠한 형사관할권도 배제하지 않는다.(제6조 제5항)<sup>138)</sup>

제11조에서 범죄인의 사법적 처리에 관하여 범인의 인도 의무를 규정하고 있는데, 범인을 기소 및 처벌을 인도방법에 의해 하려고 하고 있다. 다만, 범인 소재지국은 자국에서 형사절차를 개시할 수 있기 때문에(제10조) 범죄인의 인도 의무는 절대적인 것이 아니다. 또한 제8조에서는 범죄의 사법적 처리와 관련하여 선장의 권한을 규정하고 있다.

형사소송절차와 관련하여, 자국이 처분할 수 있는 증거로서 동 소송절차에 필요한 증거의 획득에 대한 지원을 포함하여 당사국 상호 간에 최대한의 지원 조치를 하여야 하며,(제12조) 특히 범죄방지에 협력하기 위하여 각국의 영역 안·밖에서의 범죄 실행을 위한 영역 안에서 사전준비를 방지하기 위한 모든 실행 가능한 조치와 국내법에 따른 정보의 교환과 범죄의 실행을 방지하기 위하여 적절하게 실행된 행정조치 및 그 밖의 조치의 조정 등을 할 것을 규정하고 있다.(제13조 제1항) 그리고 범죄의 실행으로 인하여 선박의 통항이 지체되었거나 방해 받은 경우에는, 선박·여객 또는 선원이 소재하고 있는 당사국은 선박·여객·선원 또는 화물이 부당하게 억류·지체되지 아니하도록 모든 가능한 노력을 다할 의무를 부담하고 있다.(제13조 제2항)

SUA 협약 의정서의 적용범위는 대륙붕상의 고정플랫폼 상에서 또는 고정플랫폼에 대하여 범죄가 행하여 졌을 때 준용된다.(제1조 제1항) 예컨대 이어도 해양과학기지에 대한 범죄행위나 우리나라의 자원 탐사, 발굴 또는 경제적 목적을 위한 고정플랫폼에 대한 범죄행위 시 관할권 확립을 위한 조치를 취할 수 있다.

SUA 협약 2005 의정서는 제3조의 2에서 새로운 범죄구성요건을 신설하였고 그 내용은 첫째 WMD 등을 선상에서 사용 또는 배출하는 행위와 사망, 중대한 상해 혹은 피해를 야기하는 수단으로 선박을 사용하는 행위, 둘째 WMD 등을 운송하는 행위, 셋째 테러범죄자 도피방조 운송행위가 포함되었다. 또한

---

138) 임채현, 전계논문, 51쪽.



범죄혐의 선박에 대한 승선 및 검색제도가 신설되었는데, 동 의정서 당사국의 법집행기관은 범죄혐의 선박에 승선 및 검색을 할 수 있다(제8조의 2)고 규정하고 있다. 이에 따라 협약 당사국의 경우 해적, 해상무장강도 및 해상테러리즘 혐의 선박, 특히 WMD확산과 관련된 해상안보위협 상황에 대한 관할권 행사가 가능하다고 이해된다.<sup>139)</sup>

#### IV. ISPS Code

2001년 9.11 테러사건과 2002년 10월 6일 프랑스 초대형 유조선 랭부르호의 피격 이후 IMO에서는 선박 및 항만시설에 대한 해상보안을 강화하기 위하여 2002년 12월 12일 IMO 외교회의를 개최하였으며, 동 회의에 참가한 113개국 정부대표는 만장일치로 기존의 해상인명안전협약(SOLAS)을 개정하여 해상보안 강화를 위한 특별조치를 규정하고 있는 제11-2장을 신설하였다. 국제선박 및 항만시설보안규칙(ISPS Code)은 SOLAS 제11-2장을 근거로 채택되었으며, 2004년 7월 1일 국제적으로 발효되었다.<sup>140)</sup>

ISPS Code규정을 근거로 해상보안위협 형태인 해상테러리즘과 해적 및 해상무장강도 행위 등에 대한 국가관할권이 적용될 수 있는 관련 규정을 명시하고 있다.

동 코드는 강제규정인 Part A와 임의규정인 Part B로 구성되어 있다. Part A는 총 19개의 조항으로 구성되어 있으며, 국제무역에 사용되는 선박 또는 항만시설에 위협이 되는 보안위협에 대한 예방조치를 취할 것을 주목적으로 하고 있으며, 보안활동을 위한 회사의 의무, 선박의 의무, 보안심사, 보안계획서 등에 관하여 규정하고 있다. Part B는 구체적인 이행을 위한 지침을 제공하고 있는데, Part B의 규정들은 비록 강제조항은 아닐지라도 보안시스템을 수립하고

139) 유재준, "비전통적 해양안보관할권 강화를 위한 법제 연구", 한국해양대학교 해사산업대학원 해사법학과 법학석사학위논문(2013. 8.), 70-71쪽.

140) 이윤철 외, "해적행위 및 해상테러 규제를 위한 국제법적 대응역량 강화방안 연구", 「해사법연구」 제24권 제3호(2012. 11.), 41-42쪽.

이행하는 경우에는 반드시 참조하여야 하는 규정이므로 실질적으로는 Part A와 동일하게 강제적으로 적용되는 규정이라고 보아야 할 것이다. 왜냐하면 Part A는 보안시스템에 포함되어야 하는 기본적인 원칙만을 규정하고 있고 구체적인 사항들은 Part B를 참조하도록 위임해 놓고 있기 때문이다.<sup>141)</sup>

## 제2절 국내법

### I. 영해 및 접속수역법

영해는 국가영역의 일부로 국가의 가장 중요한 해양관할권이라 할 수 있다. 영해에 대한 연안국의 권한은 영토에 대한 것과 원칙적으로 동일하며 이러한 점에서 영해에 대한 권리를 주권이라고 부른다. 연안국이 영해에 대해 갖는 권한은 배타적 어업권, 천연자원 채굴권, 경찰권, 재판관할권 등을 비롯한 포괄적인 성격을 지닌다. 그러나 이러한 연안국의 권한에는 영해 내에서 외국선박의 무해통항을 인정해야 한다는 약간의 제한이 있다. 우리나라는 1977년 최초로 포괄적인 영해법을 제정하여 12해리 영해를 도입하였고, 1995년 유엔해양법협약의 기준을 앞두고 영해법을 개정하여 1995년 12월 「영해 및 접속수역에 관한 법률」을 공포했다. 법의 명칭에서 알 수 있듯이 개정의 주요한 이유는 접속수역의 도입이었다. 이로 인하여 한반도의 주변의 영해기선으로부터 24해리의 접속수역이 설정되었다. 우리나라는 12해리 영해의 이원에서 밀수, 밀항, 마약거래 등 위법행위를 하는 외국선박, 특히 중국선박에 대한 단속과 관련하여 고심해왔기 때문에, 접속수역제도의 도입은 국내적으로 꾸준히 검토되어왔다. 접속수역은 영해에 접속된 수역으로서, 연안의 영토나 영해에서의 관세, 재정, 출입국관리, 위생 등에 관한 법령의 위반을 방지와 그에 대한 처벌을 위해 설정

---

141) IMO MSC 회의(77차, 2003.6.4)에서도 Part B 제8.1항 ~ 13.8항까지 강제규정으로 해석하기로 결정한 바 있다.

된 수역이다. 접속수역제도는 연안국이 밀수선박 등의 단속을 위하여 영해 외측으로 형사관할권을 확대시킨 관세수역에서 유래된 것이다.<sup>142)</sup>

우리나라의 영해 및 접속수역법은 원칙적으로 유엔해양법협약의 규정에 기반을 둔 것으로 주요내용을 보면 우선 영해의 범위는 기선으로부터 측정하여 그 바깥쪽 12해리의 선까지의 수역으로 하며, 다만 대한해협에서는 3해리로 제한하였다.<sup>143)</sup> 우리나라는 접속수역 제도를 채택하면서 기존 영해법의 규정은 존치시켰다. 따라서 직선기선이나 특정해역, 군함에 대한 사전통고제 등은 우리나라의 영해체제에 계속 적용된다.

영해의 폭을 측정하기 위한 통상 기선은 우리나라가 공식적으로 인정한 대륙척해도에 표시된 해안의 저조선으로 하고 지리적으로 특수한 사정이 있을 경우 직선기선을 사용하도록 하였다.<sup>144)</sup> 이와 관련, 유엔해양법협약은 해안의 굴곡이 심하거나 해안에 따라 지근거리에 일련의 섬이 산재하는 경우처럼 해안선이 복잡하여 통상기선(저조선)의 엄격한 적용이 곤란한 경우에는 직선기선을 사용할 수 있도록 하였다. 이에 따라 영해법 시행령은 해안선이 단조로운 동해에서는 저조선을 설정한 반면, 해안선이 복잡하고 섬들이 산재한 남해와 서해 해안에 직선기선을 적용하였다. 한편 영해에서 외국 선박은 우리나라의 평화·공공질서 또는 안전보장을 해치지 아니하는 한 무해통항을 할 수 있다고 명시할 뿐만 아니라 우리나라의 평화·공공질서 또는 안보를 해치는 것으로 간주되는 13개 행위에 대해서도 나열하고 있다.<sup>145)</sup> 또 국가안보상의 필요가 있으면 무해통항은 일시적으로 정지될 수 있으며, 외국의 군함 또는 비상업용 정부선박이 영해를 통항하고자 할 때는 그 통항 3일전까지 통고하여야 한다. 그리고 이 법은 접속수역제도를 새로이 도입하였다. 즉 영해기선으로부터 측정하여 그

142) 접속수역제도의 기원 및 국가실행에 대한 자세한 사항은 A. V. Lowe, "The Development of the Concept of the Contiguous Zone", *British Yearbook of International Law* 52, 1981, pp.109-169 및 S. Oda, "The Concept of the Contiguous Zone", *International and Comparative Law Quarterly* 11, 1962, pp.131-153에 상세히 논해져 있다.

143) 영해 및 접속수역법 제1조 및 동법 시행령 제3조.

144) 영해 및 접속수역법 제2조 및 동법 시행령 제2조.

145) 영해 및 접속수역법 제5조.

바깥쪽 24해리까지의 수역에서 영해를 제외한 수역을 접속수역으로 하였고,<sup>146)</sup> 접속수역에서 관계 당국은 우리나라의 영토 또는 영해에서 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생에 관한 우리나라의 법규를 위반하는 행위의 방지 및 제재를 위해 권한을 행사할 수 있다고 규정하고 있다.<sup>147)</sup>

## II. 배타적 경제수역법

우리나라 정부는 1996년 8월에 「배타적 경제수역법」을 공포했다. 우리나라는 1996년 1월 유엔해양법협약을 비준하였으므로 배타적 경제수역을 제정을 통해 우리나라의 배타적 경제수역의 범위와 동 수역에서의 주권적 권리 내지 관할권의 행사 구조 등을 확정하여 새로운 국제해양질서를 적극적으로 수용하기 위함이었다.<sup>148)</sup>

이 법은 유엔해양법협약의 배타적 경제수역 관련규정의 내용을 충실히 반영했다. 우리나라의 배타적 경제수역은 '영해 및 접속수역법'에서 규정한 기선으로부터 그 외측 200해리의 선까지 이르는 수역 중 우리나라의 영해를 제외한 수역으로 정하되, 대항 또는 인접한 국가간의 배타적 경제수역의 경계는 국제법을 기초로 합의하여 획정한다.<sup>149)</sup>

우리나라는 배타적 경제수역에서 해저의 상부수역, 해저와 그 하층토에 있는 생물이나 무생물 등 천연자원의 탐사·개발·보존·관리를 목적으로 하는 주권적 권리, 해수·해류·해풍을 이용한 에너지 생산 등 경제적 개발·탐사 등의 활동에 관한 주권적 권리를 갖는다. 또 인공섬과 시설 및 구조물의 설치·사용, 해양과학조사, 해양환경의 보호 및 보전 등에 관한 관할권을 갖는다.<sup>150)</sup>

146) 영해 및 접속수역법 제3조의2.

147) 영해 및 접속수역법 제6조의2.

148) 배타적 경제수역법은 5개조의 본문과 부칙으로 되어 있다. 제1조는 배타적 경제수역의 설정에 대해, 제2조는 배타적 경제수역의 범위와 경계획정에 대해 규정하고 있다. 제3조는 배타적 경제수역에서 한국이 갖는 권리에 대한 규정이다. 제4조는 외국의 권리 의무에 대한 조항이고, 제5조는 권리행사 등에 관한 조항이다(관보, 제13382호, 1996. 8. 8., 4-5쪽)

149) 배타적 경제수역법 제2조.

150) 배타적 경제수역법 제3조.

외국 또는 외국인은 대한민국의 배타적 경제수역에서 항행과 상공비행, 해저 전선·관선 부설의 자유, 그밖에 국제적으로 적법한 해양이용의 자유를 누릴 수 있으며, 대한민국의 권리와 의무를 적절히 고려하고 대한민국 법령을 준수해야 한다.<sup>151)</sup>

외국과 협정을 맺어 별도로 정한 경우를 제외하고는 배타적 경제수역에서 대한민국의 권리행사와 보호를 위해 대한민국 법령을 적용하되, 관계국과 별도로 합의하지 않은 경우에는 대한민국과 관계국의 중간선 외측 수역에서는 권리를 행사하지 않는다. 배타적 경제수역에서 대한민국의 권리를 침해하거나 법령을 위반한 혐의가 있는 자에 대해서는 추적권을 행사하거나 정선·승선·검색·나포 등의 조치를 취할 수 있다.<sup>152)</sup>

배타적 경제수역법과 함께 1996년에 「배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률」도 제정되었다. 이 법은 우리나라의 배타적 경제수역에서 이루어지는 외국인의 어업활동에 관한 우리나라의 주권적 권리의 행사 등에 필요한 사항을 규정함으로써 해양생물자원의 적정한 보존·관리 및 이용에 이바지함을 목적으로 한다.<sup>153)</sup> 즉, 이 법은 기본법인 배타적 경제수역법의 어업 관련 내용 중 외국인 어업의 규제와 관리를 구체적으로 실시하기 위한 각론적인 법률인데, 하위 법령에의 포괄적 위임을 통하여 융통성 있는 운영을 꾀한 점이 가장 큰 특징이다. 지난 19년 동안 이 법과 시행령에 의해 우리나라의 배타적 경제수역에서 외국인의 어업이 효율적으로 규제되었다. 다만, 실질적인 문제로서, 우리나라의 배타적 경제수역에서 중국 어선이 불법조업에 대한 단속에 저항하여 물리적 충돌을 자주 일으키는 것과 관련하여,

---

151) 배타적 경제수역법 제4조.

152) 배타적 경제수역법 제5조.

153) 이 법은 26개조의 본문과 부칙으로 되어 있는데, 제1조에서 제4조까지는 법률의 목적, 정의, 적용범위 등이 규정되었고, 제5조부터 제13조에는 경제수역에서의 외국인어업에 대한 구체적 허가기준, 조건 등이 규정되었다. 제14조부터 제26조에는 정착성어종에 대한 준용, 소하성어종 보호 및 벌칙과 관련된 기타 내용이 규정되었다. 이 법의 입법과정에서 법안명칭, 허가사항 및 입어로 등의 내용과 관련하여 많은 논란이 있었으나, 당시 일본의 유사한 입법조치를 고려하여 현재의 내용대로 확정되었다. 자세한 내용은, 국회통일외무위원회, 「배타적 경제수역법안검토보고서」 및 「배타적 경제수역법안심사보고서」(1996. 7.)를 참조할 것.

벌금의 규모나 단속 방법의 적정성 등에 대한 재검토가 필요하다고 생각된다.<sup>154)</sup>

### Ⅲ. 해양환경관리법

기존 「해양오염방지법」은 주로 선박에서 배출되는 오염물질의 해양배출 규제를 위한 것으로 되어 있기 때문에 해양에 유입되는 각종 오염물질의 배출 규제, 그리고 바다골재 채취, 매립 간척 등 각종 해양이용행위에 대한 제도적 대응수단이 미흡하였다. 해양환경관리법은 이러한 문제점을 개선하고, 해양환경을 체계적이고 종합적으로 관리하기 위하여 「해양환경법」의 제정이 추진되었다. 동 법률의 제정은 해양환경보전시책의 기본이념과 방향을 제시하며, 각종 해양 오염원의 효과적 감시 및 관리를 위한 근거 규정을 신설하는 것도 주요한 목적 중 하나였다. 또한 바다골재 채취 등 각종 해양이용행위에 대해 환경영향 평가를 실시하는 등 현행 해역이용협의제도를 개선하여 해양 이용과 환경 보전이 조화를 이루는 해양환경정책을 추진할 수 있는 근거를 마련하기 위한 입법이었다.

이전의 2007년 1월 19일에 법률 제8404호로 제정된 「해양환경관리법」은 「해양오염방지법」을 폐지하고 제정하는 형태로 입법이 이루어졌다. 동 법률은 총 12장 133개 조문으로 구성되어 있으며, i) 「영해 및 접속수역법」에 따른 영해 및 대통령령이 정하는 해역, ii) 「배타적 경제수역법」 제2조의 규정에 따른 배타적 경제수역, iii) 제15조의 규정에 따른 환경관리해역, iv) 「해저광물자원 개발법」 제3조의 규정에 따라 지정된 해저광구 및 선박·해양시설 등에서의 해양환경관리에 관하여 적용된다. 다만, 방사성물질과 관련한 해양환경관리 및 해양오염방지에 대하여는 「원자력안전법」이 정하는 바에 따르게 된다.

154) 이창위, 배타적 경제수역의 법적 지위와 국내적 수용, 「해사법연구」 제21권 제2호, 한국해사법학회(2009. 7.), 265-266쪽.

금번 제정을 통해 해양환경상태의 측정·분석기관에 대하여 대통령령이 정하는 바에 따라 정확한 해양환경의 측정·분석능력을 평가하기 위한 정도관리 및 분석능력인증제를 실시할 수 있는 법적 근거를 마련하였다. 또한 기존 「해양오염방지법」에 근거하여 설치·운영되는 해양환경보전자문위원회, 해양오염조사평가위원회 및 해양오염방제대책위원회 등에 대해 개최실적이 저조한 위원회를 폐지하고, 명칭이 유사한 위원회를 “해양환경관리위원회”로 통·폐합하여 운영하도록 하였다.

한편, 선박 또는 해양시설에서 배출되는 기름, 유해액체물질, 폐기물 등에 대해 이들 개별 물질을 오염물질로 통합 관리할 수 있도록 하고 그 구체적 사항은 하위 법령에 위임함으로써, 개별 물질별 규제대상을 통합하여 입법 경제적 효율성을 도모하였다.

그리고 해양시설의 소유자에 대해 당해 시설을 신고하도록 하여 기름 등 각종 오염물질의 배출로 인한 해양오염을 사전 예방하기 위해 기름오염비상계획서의 검인비치, 오염방지관리인의 임명 및 교육훈련 등 법적 의무 이행 등의 정기적인 점검절차를 마련함으로써 해양시설의 체계적인 관리가 가능해졌다.

법 제32조에 따라, 해양수산부 장관은 매년 해역별 잔류성 유기오염물질의 오염실태와 진행상황을 측정·조사하여야 하고, 관계기관에 대하여 육상 배출시설에서 발생하는 잔류성 유기오염물질의 종류 및 배출량의 조사에 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다.

한편 해양환경관리업을 신설하여 해양환경 관련 개별 사업에 대한 등록 및 관리업무를 통합하도록 하였는바, 해양에 부유·침적된 해양폐기물을 수거하는 ‘해양폐기물 수거업’ 및 오염된 퇴적물을 수거하는 ‘오염퇴적물 수거업’의 설립 근거를 마련하고, 이들을 현행 ‘방제업’ ‘유창청소업’ ‘폐기물해양배출업’과 함께 해양환경관리업으로 통합하여 개별사업별 등록요건, 취소사유 및 임원의 결격사유 등 유사규정을 통합하여 적용할 수 있도록 조문체계를 정비하였다.

「해양환경관리법」의 제정에 따른 또 다른 변화는 기존 해역이용협의제도의 실효성을 강화하기 위하여 사후관리장치를 대폭적으로 보완하고, 절차적

투명성을 제고하였다는 점이다. 또한 해역이용협의 없이 개발사업을 진행하거나 협의 의견을 이행하지 않는 경우를 방지하기 위하여 벌칙과 면허허가 지정 등을 하고자하는 행정기관장의 감독의무를 강화하였으며, 해양환경에 심각한 영향을 미칠 수 있는 일정규모 이상의 사업에 대해서는 일반해역이용협의서와 해양환경영향조사서를 작성하도록 함으로써 해역이용협의제도의 이행강제성을 강화하였다.

또한 다음의 사업 중 대통령령이 정하는 규모 이상에 해당하는 때에는 그 행위로 인하여 해양환경에 미치는 영향에 대한 평가, 즉 ‘해역이용영향평가’를 거치도록 의무화하였다. 다만, 「환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법」 제4조 제3항의 규정에 따른 환경영향평가 대상사업 중 대통령령이 정하는 사업을 제외토록 하여 중복규제문제를 해소하였다. i) 「공유수면관리법」 제5조 제1항 제7호의 규정에 따른 행위 중 준설토의 해양투기 ii) 「공유수면관리법」 제5조 제1항 제9호의 규정에 따른 행위 중 해양자원의이용·개발 iii) 「골재채취법」 제22조의 규정에 따른 골재채취 중 바다골재채취 iv) 「골재채취법」 제34조의 규정에 따른 바다골재채취단지의 지정 또 하나의 「해양환경관리법」의 중요한 개정사항으로는 현행 “한국해양오염방제조합”을 “해양환경관리공단”으로 확대·개편한 것이다. 해양오염물질의 수거·처리 등 해양환경 사업의 수행, 기름 등 오염물질의 해양배출에 의한 방제기술개발, 해양환경 교육·훈련 수행 등 해양환경의 특수성과 전문성을 확보하고, 초기설비자본이 많이 투입되어 수익성 확보 곤란 등 민간에서 쉽게 진입하기 어려운 해양 환경산업의 육성·발전을 도모하기 위해 기존 조합의 전국적인 조직과 전문 인력, 장비 등을 활용하여 다양한 해양환경 수요에 대응할 수 있도록 조직을 개편하였다.<sup>155)</sup>

#### IV. 국제항해선박 및 항만시설 보안에 관한 법률

국제항해 선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률은 9·11테러 이후 IMO가

---

155) 해양환경관리법 제85조 내지 제99조.



채택한 ISPS Code를 국내법적으로 이행하기 위하여 2007년 8월 3일 제정되었으며, 국제항해에 이용되는 선박과 그 선박이 이용하는 항만시설의 보안에 관한 사항을 정함으로써 국제항해와 관련된 보안상의 위협을 효과적으로 방지하여 국민의 생명과 재산을 보호하는데 이바지함을 목적으로 하고 있다.

동 법률 규정을 근거로 해상보안에 대한 국가관할권이 적용될 수 있는 관련 규정을 보면 다음과 같다.<sup>156)</sup>

동 법은 제3조 제1항에서 적용범위를 규정하고 있는데 모든 여객선, 총톤수 500톤 이상의 화물선, 이동식 해상구조물에 해당하는 대한민국 국적의 국제항해선박 및 항만시설에 대하여 적용하며, 제1항에도 불구하고 비상업용 목적으로 사용되는 선박으로서 국가 또는 지방자치단체가 소유하는 국제항해선박에 대하여는 이 법을 적용하지 아니한다고 규정하고 있다.

제2장에서는 국제항해선박의 보안확보를 위한 조치들을 규정하고 있는데, 주요내용은 제7조와 제8조에서 선박 소유자는 보안업무를 총괄적으로 수행하기 위한 총괄보안책임자와 개별 선박에서 보안업무를 담당할 선박보안책임자를 지정해야 하며, 기타 선박보안평가와 그 결과를 반영한 보안계획서 작성, 계획서에 따른 조치의 시행여부 확인을 위한 보안심사와 이와 관련한 보안증서 등의 규정과 선박보안정보장치 및 선박식별번호에 대해 규정하고 있다. 또한 제19조에서는 항만국통제 규정으로 우리나라에 입항한 외국 선박에 대해 선박의 보안관리체제가 국제협약 등에서 정하는 기준에 적합한지 여부를 우리나라 정부가 확인·점검하고 보안상태가 적합하지 않은 선박들에 대해서는 그 부적합 정도에 따라 운항정지 또는 추방 등 필요한 조치를 할 수 있도록 했다.

제3장에서는 선박뿐만 아니라 항만시설소유자도 항만시설에서 보안업무를 수행을 위한 보안책임자를 지정하고 항만시설보안계획서의 작성과 항만시설 보안심사를 받은 후 항만시설적합확인서를 교부받아 운영하도록 규정하고 있다.

따라서 동 법률은 국제항해 선박 및 항만시설에 대해 초국가적 테러범에 의해 납치, 폭과 등 폭력적 불법행위의 해상보안에 대한 예방과 사건발생시 조

---

156) 이윤철 외, 전게서, 49-51쪽.

치에 있어서 그 적용범위와 보안조치 규정들에 의해 국가관할권을 행사할 수 있는 근거가 될 수 있다.<sup>157)</sup>

## V. 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률

선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률(이하 “선박위해법”이라 한다)은 해상테러행위에 대처하기 위한 국내 형사법으로 SUA 협약 및 SUA 협약 의정서의 국내이행입법이다. 동 법은 운항중인 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위를 방지함으로써 선박의 안전한 운항과 해상구조물의 안전을 보호하는 것을 목적으로 제정되었으며, 형법상 해적행위로 처벌되지 않았던 일부 해상폭력행위를 처벌하도록 규정하고 있다.

선박위해법의 모법인 SUA 협약과 의정서가 개정됨에 따라 동법도 개정이 이루어질 것으로 보았으나 2008년 6월 13일 사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률의 개정에 따른 제4조의 내용개정 이외에는 개정되지 않았다. 현행법의 개략적인 내용과 개선이 필요한 부분은 다음과 같다.

제1조는 선박위해법의 목적을 규정하고 있다. 동 법은 해상테러행위로부터 선박이나 해상구조물을 보호하기 위한 것이지만 내용상 해적행위에 대해서도 적용이 가능하다.

제2조에서 각종 용어의 개념을 정의하고 있는데 이 가운데 문제가 되는 것이 ‘운항’에 대한 개념정의이다. 선박위해법에서 정의하고 있는 운항이란 항해·정박·계류·대기 등 해양에서의 선박의 모든 사용 상태를 말한다. 제1조에서 이 법의 적용대상이 되는 선박은 운항중인 선박이라고 규정하고 있기 때문에 운항장애를 겪고 있는 선박 예를 들어, 좌초되거나 표류하고 있는 선박에 대해 위해행위를 할 경우 동법의 적용이 배제되는 문제점이 발생하게 된다. 전속력으로 항해하는 선박보다 운항장애를 겪고 있는 선박이 해상테러가 발생하기 쉬운 표적임을 감안할 때, 이와 같은 선박도 선박위해법의 적용대상이 될 수 있도록

157) 유재준, 전계논문, 86-87쪽.

적용범위를 정비할 필요가 있다.<sup>158)</sup>

동법 제3조의 제1호와 제2호는 기국주의에 의한 형사관할권을 규정한 것이며, 제3호는 대한민국 영역 밖에서 동법 제5조부터 제13조까지의 죄를 범하고 대한민국 영역 안에 있는 외국인에 적용한다. 즉, 폭행·협박·상해·살인죄, 선박 납치죄, 선박 등의 손괴죄, 선박 운항 관련 기기·시설의 손괴죄, 위험 물건 설치·탑재죄, 거짓정보 전달죄, 선박 납치 등 살인·치사죄, 상해·치상죄, 협박죄를 저지른 외국인이 한국의 영역 안에 있을 경우 처벌할 수 있도록 규정한 것은 해상에서 발생한 위의 범죄들에 대하여 일종의 보편적 관할권을 인정하는 것으로 보아야 한다. 다만 공간적인 제약조건이 없어야 해상에서 위의 범죄를 저지른 외국인에 대한 전면적인 보편적 관할권이 인정되는 것이나 대한민국 영역 내로 제한하고 있기 때문에 보편적 관할권의 전면적인 인정은 어렵다고 볼 수 있다.<sup>159)</sup>

제4조는 대한민국 선박의 선장이 선박위해법에서 규정하고 있는 범죄인을 외국정부기관에 인도하거나 외국선박의 선장의 우리나라에 범죄인을 인도하는 경우 및 우리나라가 인수한 범죄인은 증거부족 등의 사유로 당해 선박의 기국에 다시 인수하도록 요청하는 경우 등에 대한 요건 및 절차에 대하여 규정한다. 제5조부터 제13조는 선박위해법의 핵심적인 내용으로 동 법에 의한 구체적인 처벌대상을 명확히 규정하고 있다.<sup>160)</sup>

---

158) 이윤철 외, 전게서, 47-48쪽.

159) 성기주, 전계논문, 79쪽.

160) 이윤철 외, 전게서, 48쪽.

## 第5章 國家管轄權 行使上的 法制的 改善方案

### 제1절 국제적 개선방안

#### I. 유엔해양법협약

##### (1) 선박항행활동

선박의 통항에 관련된 군함의 무해통항, 위험물질 운반선박의 무해통항, 잠수함의 통항, 해양과학조사선의 통항에 관한 유엔해양법협약상 개선되어야 할 방향에 대하여 다음과 같이 살펴보고자 한다.

첫째, 영해에서의 군함의 무해통항에 관하여 살펴보면, 연안국이 군함의 영해통항에 대해 사전허가제 또는 사전통고제를 실시할 수 있는지 여부가 군함의 무해통항 향유여부에 대한 논란의 대상이 된다. 특히 무해통항권과 양립할 수 없는 사전허가제의 경우 제3차 유엔해양법회의과정에서 논란이 거듭되었다.<sup>161)</sup>

유엔해양법회의에서 명시적인 규정을 정하지 못한 채 협약 규정이 제정되었고, 당시 사전허가제나 사전통고제를 주장하였던 국가들은 국내법 및 협약에 대한 해석선언을 통해 이에 대한 적용의지를 밝히고 있으며, 더불어 군함의 무해통항권을 지지하는 국가들도 해석선언을 통해 그 점을 밝히고 있다. 현재 146개 연안국 중 40여개에 달하는 국가들이 타국의 군함이 영해를 통항함에 있어서 사전허가나 통고를 요구하고 있다.

협약상 군함의 무해통항이 인정된다고 보는 입장에서는 사전허가제 자체가 군함의 무해통항을 부정하는 것이므로 사전통고제만이 협약과 양립하여 연안국 이익을 보호하기 위한 방법이라 보는 견해도 존재한다.<sup>162)</sup>

161) 이용희·박성욱·권문상, “무해통항제도와 통과통항제도의 비교 연구”, 「Strategy 21」 제6권 제1호(2003), 149쪽.

162) 강영훈, 「군함의 법적지위」(서울: 연경문화사, 1984), 215-217쪽.

일반선박과는 달리 군함은 언제라도 연안국에 무력의 행사 또는 위협적인 상황을 발생시킬 가능성을 내포하고 있다. 연안국의 안보의 위협을 감수하면서 까지 타국 군함의 무해통항을 인정하는 것은 바람직하지 않다고 본다. 또한 현대에는 항법의 발달로 인하여 군함이 연안국의 영해를 항과하지 않고도 대양항해를 통해 항해를 할 수 있다는 점을 고려한다면 더욱 더 군함에 타국의 영해에서의 무해통항권을 부여할 필요가 없다고 본다.

연안국의 주권과 안전을 보장하기 위해 군함의 통항으로 인하여 발생 가능한 무력의 행사 또는 위협을 받지 않아야 한다. 이를 위해서는 자국의 영해를 통항하는 외국선박에 대한 사전통고 및 허가가 필요하다고 본다. 또한 사전통고의 경우 단지 군함 통항에 대한 통고만 하는 것이 아니라 연안국의 영해를 통항하는 외국군함에 대하여 군함의 척수, 통항기간, 목적 등 구체적인 사항을 포함한 사전통고 형태가 되어야 할 것이며, 국제적으로 통용할 수 있는 군함의 규모 및 통항기간에 관한 기준을 설정하고 이를 초과할 경우 연안국에 사전허가를 득하는 것이 필요하다고 본다. 더 나아가 국가의 안전과 안보에 위협이 발생할 가능성이 있다는 명백한 근거가 있을 시에는 통항을 허가하지 않는 것이 필요할 것이다.

둘째, 외국의 핵추진선박과 핵물질 또는 기타 본질적으로 위험하거나 유독한 물질을 운반 중인 선박은 협약에서 명시한 바와 같이 국제협정이 정한 서류를 휴대하고 또한 국제협정에 의하여 확립된 특별예방조치를 준수할 경우 타국의 영해를 무해통항 할 수 있다.

오늘날에는 국가의 '안전'이란 의미가 더 이상 정치, 군사문제에 국한되지 않고 해양환경까지 포함하는 개념이 되었다. 특히 위험물질 운반 선박의 경우 사고시 해양환경의 파괴를 불러일으키고 연안국에 막대한 손실을 입히게 된다. 이렇듯 타국의 영해에서의 위험물질 운반선박의 통항은 잠재적인 위험성을 내포하고 있으므로 사전통고제나 사전허가제로 규제되거나 특별지정항로로만 통항하도록 요구하는 방법<sup>163)</sup> 또는 위험물질 운반항로에 위치한 연안국들의 통

163) 유엔해양법협약 제22조 제2항.

항금지 조치나 규제성명 등을 선포 등이 필요하다고 본다. 이와 더불어 핵물질과 관련한 사고의 발생은 단순히 한 국가의 해역에 국한하여 발생하는 것이 아니고 인접국가에도 영향을 미치므로 조약 미가입국 또한 규제할 수 있는 구체적인 방안이 모색되어야 한다.

셋째, 협약상 무해통항권에는 영해 내에서의 잠수함 통항의 경우 부상하여 기국의 국기를 게양하고 항해하여야 한다고 규정하고 있으나, 통과통항권에는 잠수함의 통항과 관련해서는 명시적 규정이 부재하여 해석의 논란이 존재하고 잠수함의 잠항통항과 관련하여 긍정적인 입장과 부정적인 입장이 공존함을 언급하였다.

잠수함의 잠항통항이 통과통항권에 포함되는지 여부는 논란이 대상이지만 협약 발효 이후 해협에서의 잠항통항에 대하여 연안국이 관할권을 행사한 사례는 등장하고 있지 않다. 통과통항권에 잠수함의 잠항통항이 포함되는가에 관하여 다양한 의견을 보이고 있으며 실제 해협에서 잠수함의 부상통항을 법제화하고 있는 국가도 존재하지 않고 잠항통항을 하였다고 하여 규제를 가한 사례도 없다.

잠수함이 연안국에 사전 통보 없이 잠항통항을 할 경우 연안국의 잠수함의 통항여부를 인지할 수 없어서 안전 및 안보를 위협받게 된다. 이렇게 연안국의 안보를 위협할 수 있는 잠수함의 잠항통항은 통과통항권에서 말한 항행의 자유의 목적과 맞지 않다고 판단된다.

이러한 해협에서의 잠수함의 잠항통항관련 문제점을 보완하기 위하여 통항의 권리를 보장하나 잠수함이 영해 내에서 부상하여 기국의 국기를 게양하고 항해를 해야 하는 것처럼 연안국의 해협을 통항할 시에도 이와 같은 통제 규정을 두어 연안국의 안보에 위협을 가할 수 있는 가능성을 차단할 필요가 있다.

넷째, 유엔해양법협약 제56조 제1항에 따라 연안국은 자국의 배타적 경제수역에서 수행되는 해양과학조사에 대한 관할권을 가지고 있다. 또한 동 협약 제246조 제1항에서 연안국은 그 관할권을 행사함에 있어서 이 협약의 관련규정에 따라 자국의 배타적 경제수역과 대륙붕에서의 해양과학조사를 규제, 허가

및 수행할 권리를 가진다고 규정하고 있다. 그러나 유엔해양법협약은 해양과학 조사에 대한 정의를 규정하고 있지 않음으로써 동 권리의 해석·적용에 많은 문제를 발생시키고 있다.<sup>164)</sup> 특히 이러한 해석상의 문제는 수로측량이나 해양학 자료수집과 같이 해양과학조사와 유사한 활동을 규율함에 있어 법제도의 불비를 이유로 한 다툼을 야기하고 있다. 수로측량의 주된 목적이 항해의 안전이라는 점에서 해양과학조사와 구별되나, 명목상의 수로측량을 이유로 타국의 배타적 경제수역에서 수로측량선이 활동을 하는 과정에서 수로측량 이외의 활동을 수행하는 경우, 연안국의 이익에 중대한 침해를 가할 수 있으므로 수로측량을 항행의 자유에 포함된 해양이용행위로 보아서는 안될 것이다.

물론 연안국이 자국의 배타적 경제수역에 대한 고도의 감시능력을 보유하고 있으며, 타국의 수로측량선 활동시 근접하여 감시하고, 수로측량선이 수로측량 이외의 활동을 하는 경우 불법조사를 이유로 동 선박을 나포하거나 필요한 조치를 취할 수 있다. 그러나 수로측량선이 대부분 해군 소속의 군함이거나 정부의 비상업용 선박임을 감안하면 연안국은 군함 등의 관할권 면제<sup>165)</sup>로 인하여 나포 등의 조치를 취할 수 없으며 단지 동 행위의 중지를 요청하고 해당국의 협약 위반에 대한 책임<sup>166)</sup>을 물을 수밖에 없다. 그러나 광역의 배타적 경제수역에 대하여 고도의 감시망을 구축하고 사전 통보 없이 수행되는 수로측량선의 행위를 추적하여 감시하는 것은 실행 상 많은 어려움이 있으며, 전 세계 국가 중 그러한 조치를 취할 수 있는 국가는 소수에 한정된다는 점을 고려하지 않을 수 없다. 이러한 측면을 고려한다면 수로측량선의 행위가 순수한 수로측량의 행위에 해당하는지 아니면 수로측량 이외의 행위를 하는지 여부를 수로측량국이 자의적으로 판단하는 것은 연안국의 권리를 중대하게 훼손할 가능성이 높다고 볼 수 있다.<sup>167)</sup>

164) 최중화, 현대국제해양법(서울: 두남, 2004.), 205-206쪽.

165) 유엔해양법협약 제32조.

166) 유엔해양법협약 제263조.

167) 이용희, “유엔해양법협약상 해양과학조사제도 관련 현안문제에 대한 법적 고찰”, 『Ocean and polar research』 제28권 제3호(2006), 271쪽.

따라서 배타적 경제수역이나 대륙붕에서도 연안국이 해양과학조사의 규제, 허가 및 수행할 배타적 권리를 가지고 있듯이 수로측량에 대해서도 연안국이 배타적 권리를 가지고, 다른 국가나 국제기구로부터 수로측량활동 전반에 대한 사전정보를 제출받고 검토를 통하여 자국에 대한 유해성 여부를 판단할 수 있는 기회를 확보하게 할 필요성이 있다. 아울러 연안국은 필요시 자국의 과학자를 동 활동에 참여시키거나 자국의 대표를 선박에 승선하게 하여 활동이 계획된 목적과 내용에 따라 이행되는가를 확인할 수 있는 기회 및 동 활동을 통하여 확보된 자료를 제공받을 수 있는 권리를 갖는 것이 필요할 것이다.

## (2) 선박기인 해양오염

유엔해양법협약상 해양오염과 관련된 규정에 관한 개선방향을 살펴보면, 유엔해양법협약에서 연안국은 내수로 향하는 선박이 자국의 입항조건을 위반하지 않도록 하기 위하여 필요한 조치를 취할 수 있으며 선박이 해양오염의 방지, 경감 및 규제를 위한 특별요건에 따르지 않을 경우에는 입항을 거부할 수 있다고 규정하고 있다.<sup>168)</sup> 또 유엔해양법협약은 주권이 미치는 영해에서의 위반행위에 대한 연안국의 개입권을 보장한다고 규정하고 있다.<sup>169)</sup> 그러나 연안국은 영해에서 무해통항권을 향유하는 외국선박에 무차별 개입해서는 아니 된다. 즉, 오염물질의 배출 등 연안국의 법규를 위반한 “명백한 근거”가 있어야 선박을 임검할 수 있고, 위반을 확인할 경우 소의 제기, 선박의 억류를 포함한 조치를 취할 수 있다. 그리고 선박이 배타적 경제수역에서 해양오염 등 위반행위를 하였을 경우 연안국의 권리는 더욱 제한된다. 즉, 연안국은 외국적 선박이 배타적 경제수역에서 중대한 해양오염을 일으키거나 이에 대한 조사를 위한 정보 제공의 거절 또는 제공된 정보가 허위임이 판명될 경우에 한하여 그 선박을 임검할 수 있을 뿐이다.<sup>170)</sup>

168) 유엔해양법협약 제25조.

169) 유엔해양법협약 제220조.

170) 이윤철·민영훈, "선박기인 해양오염에 대한 국가관할권의 한계와 문제점 및 향후 발전과제", 「해사법연구」 제19권 제2호, 한국해사법학회(2007), 32쪽.



선박으로 인한 해양오염의 피해는 연안국에 막대한 영향을 미침에도 불구하고 선제적인 조치를 취할 수 없으며, 제한된 조건하에서만 관할권의 행사가 가능함에 따라 효율적으로 선박기인 해양오염에 대한 규제를 적용하기 어려운 실정이다.

앞서 선박기인 해양오염과 관련하여 그 일차적 책임이 있는 기국이 협약 규정을 제대로 이행하지 않고 자국선박에 대한 통제권을 제대로 행사하지 않음으로써 많은 선박들이 선박 안전성과 해양환경 보호 등에 관한 국제기준을 준수하지 않음을 언급하였다. 자국으로부터 멀리 떨어진 해역에서의 오염행위의 경우 기국이 직접적인 피해국이 아니기 때문에 그 기국이 실효적인 통제를 할 것이라고 기대하기 어렵다. 선박기인 해양오염으로부터의 가장 직접적인 피해를 받는 국가는 바로 연안국이며 이의 통제에 대한 이해관계가 가장 큰 나라도 연안국이다. 따라서 연안국에 의한 선박기인오염의 통제는 현실적 효용성이 더 크다 할 수 있다.<sup>171)</sup>

이렇듯 기국관할권이 한계를 보완하기 위하여 연안국 관할권의 확대는 필요하다. 선박이 입항하는 연안국의 규제가 엄격하다면 선박에 대한 기국의 통제가 되지 않더라도 연안국의 관할권 행사로 선박기인오염을 방지하기 위한 조치가 취해질 수 있을 것이다. 비록 규제가 소홀한 곳이나 공해상에서는 여전히 기국의 관할권 행사에 의존할 수밖에 없겠지만 연안국 관할권 확대로 선박기인 해양오염의 방지라는 측면에서 그 효과는 분명히 있을 것이다.

### (3) 해상테러행위

해상테러행위는 정치적인 목적 또는 종교적 신념으로 인한 해상에서의 인명, 선박을 대상으로 한 폭력적인 위해 행위로 볼 수 있다. 해상에서 발생하는 해상테러행위는 일반 범죄와 달리 대규모적이고, 조직적이며 많은 인명피해와 막대한 영향을 미치는 해양오염을 야기할 수 있다.

---

171) 정진석, “선박기인오염에 대한 연안국의 관할권”, 『환경법연구』 제27권 제2호, 한국환경법학회(2005), 292쪽.

해상테러행위는 다양한 목적과 여러 국가가 관련되는 국제적 성격을 지니고 있으므로 어떠한 방식으로 해상테러행위를 규제하고, 이러한 행위를 직·간접적으로 지원하는 소위 불량국가<sup>172)</sup>에 대한 규제문제까지 여러 문제가 복잡하게 얽혀있다.

유엔해양법협약 제101조 및 제105조에 따라 모든 국가에게 공해 또는 국가관할권 이원 수역에서의 해적행위에 대해 나포 및 처벌 할 수 있는 권한을 부여하며 보편적 관할권을 인정하고 있다.<sup>173)</sup> 또한 동 협약 제100조에서 모든 국가는 공해나 국가관할권 밖의 어떠한 곳에서도 해적행위를 진압하는 최대한 협력하도록 규정하고 있는데 이는 국제사회에 해적행위 진압을 위한 협력의무를 부과하기 위해 해적행위를 인류공동의 적으로 간주하고 보편적 관할권을 인정함으로써 그 진압에 실효성을 높이고자 하는 의도가 표현된 것으로 보인다.

또한 나포를 위한 임검권을 부여하여 해적행위에 종사하고 있는 혐의에 합리적인 근거가 있는 선박에 대해서는 또는 조약에 따라 간섭행위가 부여된 권한인 경우에는 군함은 해당선박이 그 국기를 게양할 권리를 가지는가를 확인할 수 있다. 이러한 규정은 군함뿐만 아니라 군용항공기, 정부업무에 사용 중인 것으로 명백히 표시되어 식별이 가능하며 정당하게 권한이 부여된 그 밖의 모든 선박이나 항공기에도 적용된다.<sup>174)</sup>

이러한 해적행위를 이유로 한 나포는 군함·군용항공기 또는 정부업무를 수행 중인 것으로 명백히 표시되고 식별이 가능하며 그러한 권한이 부여된 그 밖의 선박이나 항공기만이 행할 수 있고, 나포된 선박과 항공기내에 있는 사람을

172) 1991년 소련이 붕괴된 뒤 자유민주주의의 이념을 위협하고, 전 세계의 평화와 공존을 위협하는 국가들이 존재한다는 전제 아래 미국이 만들어낸 용어이다, 즉 미국이 “새로운 적”을 규정하기 위해 만들어 낸 개념으로, 미국이 국제적으로 내세우는 위협은 국제테러나 마약 밀매 등이다.

173) 해적행위의 보편적 관할권에 대한 자세한 내용은 최수정·이동현, “해적행위에 대한 보편적 관할권의 한계와 집행력 제고방안”, 「해양정책연구」 제26권 제1호, 한국해양수산개발원(2011), 105쪽 이하; 강정우, “해적 단속을 둘러싼 법적 제문제 검토”, 「저스티스 통권」 제123호, 한국법학원(2011), 234-236쪽 참조.

174) 유엔해양법협약 제110조.

체포하고, 재산을 압수할 수 있다.<sup>175)</sup>

그러나 해적행위의 혐의가 있는 선박이나 항공기의 나포가 충분한 근거가 없이 행하여진 경우, 나포를 행한 국가는 그 선박이나 항공기의 국적국에 대하여 나포로 인하여 발생한 손실 또는 손해에 대한 책임을 진다. 그리고 나포된 선박은 나포를 행한 국가의 국내법에 의거 재판절차에 따라 나포한 행위자를 처벌할 수 있고 해적선 및 항공기 또는 재산에 대하여 취할 조치를 결정함에 있어서 선의의 제3자의 권리를 고려해야 한다.<sup>176)</sup>

영해는 연안국의 해양안보와 관련하여 가장 민감한 구역이라 할 수 있을 것이다. 그러나 영해에서 테러행위가 발생할 경우라도 통항하는 선박은 국제법상 무해통항권을 가지고 있으므로, 이러한 테러의심선박을 즉시 식별하지 못했거나 의심선박이 공해상으로 진출했다면 연안국이 관할권을 행사하는 데에는 그 제한이 따를 것이다. 이렇듯 영해에서의 해양안보위협에 대한 연안국의 입법관할권 및 집행관할권의 행사는 외국선박의 무해통항권과 밀접한 관련이 있다. 즉, 연안국 관할권을 확보하기 위한 규정의 개정은 연안국의 일반적 관할권 규정뿐만 아니라 무해통항권과 관련한 규정도 함께 검토되어야 한다.

또한 배타적 경제수역에서 해상테러행위는 연안국의 보호이익을 침해할 경우나 동 수역의 인공섬, 시설 및 구조물의 안전법령을 위반하였을 경우에 연안국의 관할권행사의 대상이 되었으며, 그 이외의 상황에 대해 연안국이 행사할 수 있는 관할권의 범위는 불명확하다.

해상테러가 연안국과 인접한 수역에서 발생할 경우 연안국에 직접적이고 막대한 피해를 끼칠 수 있으나, 선박이 가지는 무해통항권 내지 통과통항권으로 인하여 실제적으로 연안국이 해상테러행위에 대해 사전 예방하고 대비할 수 있는 권한은 미비하다고 할 수 있다.

효과적인 해상테러의 통제를 위하여 연안국이 가지는 관할권의 범위를 명확히 할 필요가 있으며, 또한 연안국의 관할권 확대로 해상테러행위에 대한 연

---

175) 유엔해양법협약 제105조, 제107조.

176) 유엔해양법협약 제105조, 제106조.

안국의 법률제정, 집행 대상을 증대·강화하여 자국의 안전과 국가안보를 확보하여야 할 필요가 있다.

## II. MARPOL 협약

IMO는 환경에 관한 강제이행협약으로 MARPOL 협약에 대한 이행수단의 법적 실효성을 확보하기 위하여 통제와 관리 측면에서 PSC 제도와 2016년부터 강제화 될 예정인 IMO 회원국감사제도를 통해 그 이행방안을 강구해 왔다.<sup>177)</sup>

MARPOL 협약은 바다에서 활동하는 해상운송 수단인 선박에 대한 선박안전과 해양환경보호를 위한 기술협약이라는 특수성을 지닌다. 선박기인 해양오염의 문제는 기국보다 연안국에 더 큰 피해를 미칠 가능성이 있다. 또한 해양오염사고가 발생시 연안국의 대응조치도 중요하므로 MARPOL 협약의 이행의무를 단지 선박에 한정하여 준수하도록 요구하기에는 분명한 한계를 가질 수밖에 없다. 그러나 MARPOL 협약은 선박 항행의 안전성 및 해양오염 방지 규정을 이행하기 위해 국가관할권이 어떻게 행사되어야 하는지 구체적으로 명시하고 있으나, 해양오염에 대한 관할권의 범위를 명확하게 정의하지 않는다.

즉, MARPOL 협약은 유엔해양법협약과 달리 연안국관할권의 범위를 명확하게 규정하지 않고 있어서 연안국의 관할권 범위를 결정하기가 어렵다.

선박기인 해양오염에 관한 문제 해결을 위해서는 기국의 역할만으로는 그 한계가 있고 연안국의 역할이 중요하다고 할 것이다. 그러므로 MARPOL 협약의 실효적 이행을 위해서는 기국의 법령 제정권, 집행권, 선박의 장비에 관한 기술적인 요건, 협약 위반시 소송절차, 정보 요구, 선박 억류, 선박 검사, 해양오염피해에 대한 대응조치와 벌칙 등 구체적인 이행방법과 더불어 협약 이행주체의 관할권 범위와 권한을 명확히 하여야 할 필요가 있다. 따라서 MARPOL 협약은 연안국 관할권의 범위 및 권한을 구체적으로 규정하도록 개

177) IMO Resolution A. 1019(26).

선될 필요가 있다.

### III. SUA 협약

SUA 협약은 주로 해상테러리즘에 대응하기 위한 협약이지만, 유엔해양법 협약과 달리 실제 해적행위, 해상무장강도에 있어서 ‘사적목적, 두 척의 선박, 장소적 제한’ 등 범죄구성요건에 대하여 명시하지 않아, 사실상 해적행위의 개념을 넓게 규정하여 유엔해양법협약의 해적행위에 대한 보완적인 성격을 가지고 있다고 할 수 있다. 또한 SUA 협약이 해상테러리즘과 실질적인 해적행위, 해상무장강도 등 해상에서의 폭력적 불법행위에 대한 억제를 포괄하고 있으나 정치적 이유 등으로 보편성 확보가 어려워 그 실효성에 문제점이 있다. 따라서 해상에서 항해안전에 대한 불법행위를 억제하기 위하여 국제사회가 함께 대응해 나가야한다는 인식을 확산시켜 협약 가입국을 확대하는 노력과 함께 국제관습법화하는 노력이 지속적으로 진행되어야 할 것이다.

또한 SUA 협약은 범죄인 사법 처리에 있어서 해상테러범들을 정치범불인도의 원칙에 근거하여 피해당사국이나 관련국에 인도하는 것으로부터 면제될 수 있는 가능성을 두고 있고, 범죄용의자가 발견된 영역국에 대하여 엄격한 인도 의무를 부과하지 않고 있다. 이러한 범죄인을 ‘인도 또는 기소’하는 의무를 엄격하게 부여하지 않는 협약상 결점으로 인하여, 보편적 관할권이 적용되지 않으므로 범죄인의 인도 또는 기소에 대한 의무에 대한 구체적인 규정을 마련하여 강화하는 것이 필요하다.

### IV. ISPS Code

ISPS Code의 적용대상은 국제항해에 종사하는 여객선, 총톤수 500톤 이상 화물선 및 이동식 해상구조물 그리고 이러한 선박들이 이용하는 항만시설이다. 동 코드의 적용을 받지 않는 총톤수 500톤 이하 선박 및 코드의 적용을 받지

않는 선박이 접안하는 항만시설의 경우 보안상 취약할 수밖에 없는 상황이다. 소형선박에 의한 선박과 항만에 대한 공격이 해상테러의 주요 유형 중 하나임을 감안하면 이러한 소형 선박에 대한 보안 규제도 필요하다.

이와 더불어 동 코드는 해상사이버보안에 관한 규정이 미비한 상황이다. 코드 상 일부 컴퓨터네트워크에 대해 언급하고 있으나 실질적으로 현재 실정에 맞는 사이버테러에 대비할 수 있는 규정과 근거가 없는 실정이다.

지난 95차 MSC회의부터 해상사이버 보안에 관한 여러 국가의 의제가 발의되었고 기존의 ISPS Code의 개정이 필요함을 주장하는 의제도 발의되었다. 현재까지 구체적인 방향이 제시되지 않은 상황이지만 갈수록 IT기술이 진보하고 있으며, 발달된 전자·통신 기술이 선박에 적용되고 있으므로 사이버테러에 대한 위협은 증대될 것으로 보고 있다. 이러한 현 상황을 반영하여 ISPS Code에 선박 및 항만시설을 대상으로 하는 사이버 테러에 대응하기 위한 해상사이버보안에 대한 명확한 규정을 마련할 필요가 있다.

또한 ISPS Code의 적용을 받지 않는 소형선박 및 해상사이버보안에 관한 문제를 해결하기 위해서는 기국의 규제만으로는 한계가 있기 때문에 연안국의 역할이 무엇보다 중요하다 것이다. 따라서 효과적인 ISPS Code 이행 및 해상보안을 위하여 동 코드에 연안국 즉, 당사국 정부의 관할권의 범위와 권한을 강화 및 증대하는 규정이 마련될 필요가 있다.

## 제2절 국내적 개선방안

### I. 영해 및 접속수역법

우리나라 영해 및 접속수역법은 국제항행용 해협을 구성하는 영해에 대하여 별도의 통항제도를 규정하지 않으며, 외국선박은 우리나라의 평화·공공질서 또는 안전보장을 해치지 아니하는 한 영해를 무해통항할 수 있고 외국의 군함

또는 비상업용 정부선박이 영해를 통항하려는 경우에는 3일전까지 통보하도록 규정하고 있다. 이와 더불어 동법 시행령 4조는 국제항행에 이용되는 해협으로서 그 수역에 공해대가 없을 경우 외국의 군함 또는 비상업용 정부선박의 통항에 대하여 사전통고를 적용하지 않는다고 규정하고 있다.

현재 우리나라의 영해 및 접속수역법에는 사전통고의무에 대한 위반의 경우 퇴거를 요구할 수 있을 뿐, 사전통고에 대한 다른 구체적인 규정이 없는 것이 현실이다. 타국 군함의 단속적인 단순한 영해통과나 수 척 군함의 공식적 영해 진입 또는 안보 취약수역에의 통과 등 구체적인 사유와 군함의 수 등을 고려하지 않은 채 일률적으로 3일 전의 통고만을 요구하고 있는데, 이는 연안국의 안보의 위협 등을 이유로 취하는 사전통고의 목적에 비추어보다 불충분한 부분이 존재한다.<sup>178)</sup>

영해를 통과하는 타국의 군함으로부터 연안국의 주권과 안보를 위하여 우리나라의 영해 및 접속수역법에서 규정하고 있는 사전통고제도는 그 실효성이 떨어져 보인다. 현 우리나라의 법규에는 단지 당해 군함의 선명, 통항목적, 통항항로 및 일정의 정보만 통고를 요하고 있을 뿐이다. 그러나 영해를 항해하는 군함의 선단 규모나 통과 기간에 따라 연안국의 안보 위협정도가 달라질 수 있기 때문에 영해를 통항하는 군함의 선단 규모, 기간 등의 구체적인 기준으로 차등 설정하여 사전통고 될 수 있는 형태로 개선될 필요가 있다. 더 나아가서 가능하다면 대규모 군함이 동시에 통항할 경우와 같이 연안국의 안보에 중대한 위협을 가할 수 있는 경우에 한해서 사전통고의 형태를 넘어서는 사전허가제를 도입하는 것이 연안국의 안보 확립에 가장 효과적일 것으로 판단된다.

또한 동법에서는 13가지의 무해하지 않은 통항에 대해 나열하고 있으나 핵추진 선박과 핵물질 등 본질적으로 유해한 물질을 운송하는 선박의 통항에 관한 규정은 포함되어 있지 않다. 위험물질 운반 선박의 경우 사고시 중대한 해양환경 파괴를 불러일으키고 막대한 비용을 발생시킬 수 있는 위험성이 항상 내포되어 있다. 오늘날의 국가 안전이라는 개념이 더 이상 정치, 군사적 문제만

---

178) 김영구, 전계서, 174쪽.

이 아닌 해양환경까지 포괄한다는 점을 고려하여 위험물질 운반 선박의 통항에 관한 규제가 필요하다고 본다. 사전통고제나 사전허가제 또는 특별지정항로로만 통항하도록 규정하는 등의 구체적인 방안을 통해 우리나라의 주권과 안전을 확보하고 이와 더불어 핵물질 관련 사고는 한 국가만이 아닌 인접국가에도 영향을 미치므로 조약 미가입국 또한 규제할 수 있는 구체적인 방안 또한 마련되어야 할 것이다. 또한 동법에서는 대량살상무기 등의 화물을 운송하는 선박의 통항에 관한 규정이 없으므로 접속수역에서 관계당국이 PSI와 관련한 공권력을 행사할 수 있는 근거 규정을 마련하여야 PSI 효율적 실행이 가능할 것이다.

## II. 배타적 경제수역법

우리나라의 배타적 경제수역은 개별 법규에 의해 운영되고 있다. 즉, 배타적 경제수역제도 도입에 관한 기본법인 배타적 경제수역법을 비롯하여 수산업법, 배타적 경제수역에서의 외국인어업에 관한 주권적 권리의 행사에 관한 법률, 해양환경관리법, 공유수면관리법, 해사안전법, 해양과학조사법, 해저광물자원개발법 등 수많은 법령이 경제수역의 운영과 관련하여 적용·집행되고 있다.<sup>179)</sup> 배타적 경제수역법은 개별법령에 대한 기본법으로서 보다 구체적인 규정이 필요할 것이다.

배타적 경제수역법은 법조문상 개념들을 정의하는 것이 필요하다. 동법 제3조에서 규정하는 배타적 경제수역에서의 권리 중 아직 개별법령이 존재하지 않은 ‘해수, 해류 및 해풍을 이용한 에너지 생산 등 경제적 개발 과 탐사를 위한 그 밖의 활동’ 및 ‘인공섬·시설 및 구조물의 설치·사용’에 대해서 각 개념의 정의가 필요하다. 또한 제3조 제2호 및 제3호에서 규정하고 있는 연안국의 관할권과 그 밖의 권리에 적용될 수 있는 사항을 구체화하는 것이 필요하다.<sup>180)</sup>

179) 이창위·김현수·박찬호·김응규, "배타적 경제수역의 통합관리를 원나 주요 연안국의 법제 연구", 대전대학교 산학협력단, 2006. 2쪽.

180) 박배식 외, "배타적 경제수역에서의 연안국 법령 적용에 관한 연구 - 튜넨호 사건을 중심으로", 「해사법연구」 제26권 제1호(2014. 3.), 151쪽.



5개 조항과 부칙으로 이루어진 배타적 경제수역법의 조항들은 배타적 경제수역의 설정과 범위, 주권적 권리, 외국 또는 외국인의 권리 및 의무에 관련된 조항으로 협약의 관련 규정을 따라 배타적 경제수역에서의 권리와 행사 의무 이행에 있어 대한민국의 권리와 의무를 고려하고 법령을 준수할 것 등에 관하여 규정하고 있을 뿐 동 수역에서의 군사활동과 관련하여 명시된 규정이 없기에 대한 개정이 필요하다. 중국, 일본 등 인근 국가의 해군력의 증대와 북한과의 안보적 상황을 고려하여 배타적 경제수역에서의 군사활동에 대해 사전에 우리나라의 동의 또는 허가가 필요하고, 우리나라의 동의 없이는 군사활동을 금하는 명시적 규정을 둘 필요성이 있다 본다. 외국이 우리나라의 배타적 경제수역에서 군사활동을 행하기 위해서는 사전에 우리나라의 허가나 동의를 얻어야 한다는 규정을 통해 주변국에 의한 우리나라의 안보 위협을 방지하고 동 수역에서의 외국의 군사활동을 제어할 수 있을 것이다.

또한 수로측량이 해양과학조사와는 다른 개념임을 고려하여 배타적 경제수역 내에서의 수로측량에 관한 규제는 기존 해양과학조사법을 개정하는 것이 아닌 수로업무법의 일부개정을 통하여 관련 규제 근거가 마련되어야 할 것이다.

이와 더불어 대량살상무기 확산 방지를 위하여 배타적 경제수역에서도 관계당국이 PSI와 관련한 공권력을 행사할 수 있는 근거규정을 마련할 필요가 있다. 동법 제5조 제3항에서 배타적 경제수역법 제3조에 따른 권리를 침해하거나 그 배타적 경제수역에 적용되는 법령을 위반한 혐의가 있다고 인정될 경우 유엔해양법협약 제111조에 따른 추적권의 행사, 정선·승선·검색·나포 및 사법절차를 포함하여 필요한 조치를 할 수 있다고 명시하고 있으나 대량살상무기 등의 화물을 수송하는 행위를 제어할 수 있는 규정이 없는 실정이다. 최근 북한의 도발로 인한 핵실험과 미사일위협 등으로 한반도 안조 정세가 불안정한 상황이다. 그리고 이러한 안보 상황을 볼 때 배타적 경제수역에서도 PSI를 실행할 수 있는 관련 규제 근거가 마련될 필요가 있다.

### Ⅲ. 해양환경관리법

해양환경관리법은 제3조에 따라 영해 및 배타적 경제수역에서도 적용된다. 하지만 우리나라 해양환경관리법은 유엔해양법협약 제211조에 근거하여 국제규칙인 MARPOL 협약 등을 이행하기 위해 제정한 이행입법으로서 기본적으로 기국이나 연안국의 법집행 근거를 규정하고 있을 뿐, 유엔해양법협약 제220조에서 규정하는 연안국의 법령집행에 대한 내용은 포함되어 있지 않다.<sup>181)</sup>

해양환경관리법은 연안국의 법령집행 근거조항이 미비하기 때문에 연안국이 해양오염에 관해서 집행관할권을 행사하기 어렵다. 유엔해양법협약 제220조에서 연안국의 오염법령을 집행할 권한을 부여하고 있지만 제한된 범위 내에서만 허용된다. 이 경우 연안국이 취할 수 있는 조치는 위반발생장소(영해 또는 배타적 경제수역), 선박의 현 위치(영해 또는 배타적 경제수역, 자발적으로 항구에 들어온 경우), 위반의 강도(실질적인 배출, 중대한 피해 등) 그리고 믿을 만한 명백한 증거에 달려있어 구체적인 구별기준이 필요하다. 특히 배타적 경제수역에서의 해양오염 위반행위는 위반의 강도에 따라 연안국이 취할 수 있는 조치가 달라지므로 더욱 구체적인 구별기준이 필요할 것이다.

동 협약 제220조 제6항에 따르면 폐기물 등의 오염물질이 연안국의 해안이나 관련이익, 또는 영해나 배타적 경제수역의 자원에 중대한 피해를 야기하거나 야기할 위험이 있는 배출을 행하였다는 명백하고 객관적인 증거가 있는 경우, 자국법률에 따라 선박의 억류를 포함한 소송을 제기할 수 있다. 여기서 문제되는 것은 연안국의 관련이익의 범위 및 그에 대한 중대한 피해의 정도를 설정하는 것이며, 이에 대한 구체적인 기준이 해양환경관리법에 포함되어야 한다. 생각건대 연안국의 관련이익의 범위는 유엔해양법협약 제1조 제1항 4호에서 정의하고 있는 ‘해양환경오염’에 의해 영향을 받는 연안국의 이익을 포함해야 하며, 중대한 피해의 정도는 연안국이 방제활동 등을 필요로 하는 정도까지로 설정하는 것이 합리적일 것이다. 왜냐하면 실용적인 입장에서 연안국이 균

181) 박배식 외, 전게서, 154쪽.

이 자본이나 행정력을 들여서 방제를 하지 않아도 될 정도의 오염사고에 대해 소송을 제기하는 것은 비효율적이기 때문이다.<sup>182)</sup>

「선박에서의 오염방지에 관한 규칙」은 해양환경관리법 및 동법 시행령에서 위임된 사항과 그 시행에 필요한 사항을 규정하고 있다. 동 규칙은 해양환경관리법의 시행을 위한 세부적인 기술적인 요건을 담고 있으나, 해양환경관리법의 집행에 대해서는 언급이 없다. 단지, 관할권과 관련하여 출입검사 항목(제64조), 출입검사 보고 사항(제65조) 그리고 출입검사 후 조치(제66조) 등 해양환경관리법 이행을 위한 행정적인 절차에 대해서 명시하고 있다.

해양오염에 대하여 연안국이 실질적인 법령을 집행할 수 있도록 관할권에 대한 범위와 권한에 대해 구체적으로 명시할 필요가 있다. 또한 선박에서의 오염방지에 관한 규칙도 해양환경관리법의 이행을 위한 기술적인 요건이나 행정적인 요건만 나열하는 것이 아니라 법령집행의 근거 및 이행규칙을 규정하는 것도 필요하다.

#### IV. 국제항해선박 및 항만시설 보안에 관한 법률

현재의 국제항해선박 및 항만시설 보안에 관한 법률을 보면 법률을 시행하는 주관 행정기관이 해양수산부와 지방해양항만청이며, 보안업무를 책임지는 주체가 선박 및 항만시설 소유자 또는 그 운영을 위탁받은 법인·단체 또는 개인이 되고 있어 일반적인 상황에서는 보안시설·장비의 설치 운영, 경비·검색인력 운영으로 각종 테러리즘의 예방 및 대응조치가 가능할 수 있다. 그러나, 초국가적 테러범에 의한 여러 유형의 선박 및 항만에 대한 테러리즘 상황 발생시 실질적인 대응을 수행해야하는 해경 및 해군 세력이 즉각적으로 대응하여 이를 효과적으로 진압하기 위한 협조체제가 미흡한 실정이다. 그리고 보안계획수립이나 보안확보를 위한 조치에서 국가보안기관 간에 통보 및 협조를 받도록 하고 있어 기본적인 협조 원칙은 규정되어 있으나 이를 수행하는 해군·해경 합정

182) 박배식 외, 전게서, 154-155쪽.

및 특공대와 구체적인 협조 사항에 대한 규정이 없다.<sup>183)</sup>

또한 동법에서는 최근 이슈가 되고 있는 해상사이버보안에 관한 규정을 담고 있지 않다. 디지털 통신기술의 발달과 전자기술의 발달로 선박 내 다양한 장치들이 새롭게 도입되고 선박은 대형화되면서 점점 더 많은 장치들이 네트워크로 연결되고 있어 자동화와 원격 모니터링에 대한 의존성이 커진 상황이다. IT기술이 빠른 속도로 진보하고 있으며 그에 따라 선박에 대한 사이버 범죄의 위협도 점점 증가하는 추세이다.

해상사이버보안에 대한 대응으로 지난 2016년 1월에 BIMCO를 비롯한 CLIA, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO가 함께 해상사이버보안에 관한 가이드라인<sup>184)</sup>을 발간하였다. 이는 선박에 초점을 맞춘 해상사이버보안 가이드로 향후 이 가이드라인을 바탕으로 선박과 항만시설에 연계한 부분, 항만시설에 관한 사이버보안 지침도 개발될 것으로 보인다.

해상에서의 사이버 공격은 선박 및 항만시설의 안전을 위협할 뿐만 아니라 국가경제에도 큰 타격을 입힐 가능성이 있으나 아직까지 그 대응은 미흡한 것이 사실이며, 관련 규정 역시 미비한 상황이다. 사이버테러는 향후 급진전될 가능성을 내포할 뿐만 아니라 국가의 안전 및 안보에 커다란 영향을 끼칠 우려가 있으므로 선박 및 항만시설의 시스템망에 대한 사이버 테러에 대한 입법적 대응책도 필요할 것이다. 이와 관련한 법률제정, 집행 방법, 대상 등 구체적인 규제가 마련되어야 할 것이다.

## V. 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률

SUA 협약과 협약 의정서의 국내이행법인 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률은 운항중인 선박이나 해상구조물에 대한 위해행위를 방지하여 안전한 선박운항과 해상구조물의 안전을 보호하는 것을 목적으로

183) 유재준, 전계논문, 88쪽.

184) The Guidelines on Cyber Security onboard Ships, Version 1.0 - January 2016.

제정되었다. 이 법은 ‘인도 아니면 기소’라는 형사법적 절차만 진행시킬 수 있으므로 유엔해양법협약 규정에 따라<sup>185)</sup> 안전에 관한 국내적 법령을 마련하여 안전에 위해를 가할 가능성을 지닌 외국선박에 대해 테러행위 발생 이전에 집행관할권을 행사할 수 없다.<sup>186)</sup> 그리고 동법은 모법인 SUA 협약 2005 의정서가 개정된 후 선박위해법이 개정되고 있지 않아 신설된 새로운 범죄구성요건인 WMD관련 범죄나 테러범죄자 운송 등과 혐의선박 승선 검색 규정 등이 포함되어 있지 않은 문제점이 있다. 또한 제8조와 제10조의 적용이 선박으로만 국한되어 있다는 것도 문제점으로 지적할 수 있다. 왜냐하면 국가의 주요 시설물인 해상구조물에 대한 기기·시설의 손괴행위와 허위정보전달행위는 선박에 대한 것과 동일한 불법성을 가진다고 보아야 할 것이기 때문이다.<sup>187)</sup>

선박위해법은 모법인 SUA 협약 2005년 의정서의 개정에 따라 처벌대상범죄의 범위를 확대할 필요가 있다. 이는 선박을 이용한 인명살상이나 재산을 파괴하는 행위, 그러한 목적으로 폭발물 또는 대량살상무기를 사용하는 행위, 선박으로부터 유독물질, 유류, 액화천연가스 등을 방류하는 행위, 선박을 이용하여 대량살상무기 및 관련 물질 등을 운송하는 행위를 포함하는 것이다. 그리고 동법에서 규정된 사후처벌만이 아닌 범죄혐의가 있는 선박이나 연안국의 안전을 위해할 가능성을 내포한 외국선박에 대해 테러행위 발생 이전에 협약당사국의 법집행기관이 승선과 검색을 통하여 사전예방활동을 할 수 있도록 집행관할권행사 근거가 필요하다.

또한 동법 제3조 3호에 따라 대한민국 영역 밖에서 제5조부터 제13조까지의 죄를 범하고 대한민국 영역 안에 있는 외국인이 적용대상이다. 이 적용범위와 관련하여 선박 및 선원에 대한 폭행·협박·상해·살인, 선박 납치, 선박의 손괴는 해상테러행위 범주에 해당되므로 법규 적용에 아무런 문제가 되지 않지만 단순한 위험 물건 설치·탐재(제9조), 거짓정보 전달(제10조)의 행위만으로 한국의 법익을 침해하지 않은 외국인을 단지 우리의 영역 내에 있다고 처벌하는 것

185) 유엔해양법협약 제60조 및 제80조 참조.

186) 이윤철 외, 전게서, 58-59쪽.

187) 이윤철 외, 전게서, 48-49쪽.

은 지나친 형사관할권의 확장이라고 보인다. 그러므로 우리나라의 법익을 침해할 뿐 아니라 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위와 연관이 있을 경우 외국인이 동법의 적용을 받을 수 있도록 적용범위에 대한 개정이 필요하다.



## 第6章 結論

유엔해양법협약은 연안국의 관할권이 미치는 해역을 구분하여 규정하고 있고 각 수역에서 연안국의 권리와 의무를 명시하고 있다. 또한 선박의 통항과 관련하여 연안국의 권리를 침해하지 않는 범위 내에서 연안국의 관할해역을 항행하는 타국의 선박에게 최대한의 자유를 보장하고자 한다. 선박의 통항에 관한 연안국의 관할권과 관련하여 협약상 규정이 명확하지 않거나 그 해석의 차이로 인하여 다양한 문제점들이 제기되고 있고 이에 대한 논의는 계속될 것으로 보인다.

앞에서 본 바와 같이 선박통항 관련 국가관할권 행사상의 문제점을 선박항행활동, 선박기인 해양오염, 해상보안으로 나누어 살펴보았다. 그리고 이러한 국가관할권 행사상의 문제점을 바탕으로 국가관할권에 관한 국제협약인 유엔해양법협약, MARPOL 협약, SUA 협약 및 ISPS Code를 살펴보고, 국내법인 영해 및 접속수역법, 배타적 경제수역법, 해양환경관리법, 국제항해선박 및 항만시설 보안에 관한 법률, 그리고 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률에 대해서 분석하였다.

상기의 분석을 통해 국내외 법규가 다양하고 계속 변화하는 국가관할권 행사상 문제를 해결하기에 여러 가지 미비점이 있음을 확인하였고, 또한 선박통항 관련하여 기국과 연안국 사이에서 발생할 수 있는 선박항행활동, 해양오염 및 해상보안에 관한 국가관할권 행사상의 문제를 효과적으로 해결하기 위하여 국내외 법규의 개선이 필요함을 언급하였다.

선박항행활동과 관련한 국가관할권의 주요 문제점 및 개선방안은 다음과 같다. 첫째, 영해에서 군함의 무해통항과 관련한 유엔해양법협약상 명시적 규정이 부재하여 이에 대한 논란이 존재한다. 군함은 연안국에 무력의 행사 또는 위협을 가할 수 있는 위험성을 내포하므로 연안국의 안보를 위협할 수 있는 군

함의 무해통항을 인정하는 것은 바람직하지 않다고 본다. 그러나 영해를 향해하는 군함의 선단 규모나 통과 기간에 따라 연안국의 안보 위협정도가 달라질 수 있기 때문에 영해를 통항하는 군함의 선단 규모, 기간 등의 구체적인 기준으로 차등 설정하여 사전통고 될 수 있는 형태로 개선될 필요가 있다. 더 나아가서 가능하다면 대규모 군함이 동시에 통항할 경우와 같이 연안국의 안보에 중대한 위협을 가할 수 있는 경우에 한해서 사전통고의 형태를 넘어서는 사전허가제를 도입하는 것이 연안국의 안보 확립에 가장 효과적일 것으로 판단된다. 둘째, 위험물질 운반 선박의 경우 사고시 해양환경 파괴를 불러일으켜 연안국의 막대한 손실을 입힐 수 있는 잠재적인 위험성을 내포하고 있으므로 사전통고제나 사전허가제로 규제하거나 특별 지정항로로만 통항하도록 요구 또는 연안국들이 통항 금지 조치나 규제성명 등을 선포하는 것이 필요하다. 이와 더불어 핵물질 관련 사고는 한 국가만이 아닌 인접국가에도 영향을 미치므로 조약 미가입국 또한 규제할 수 있는 구체적인 방안 마련되어야 할 것이다. 셋째, 잠수함이 연안국에 사전 통보 없이 잠항통항을 하게 되면 연안국은 잠수함의 통항 여부를 인지할 수 없기 때문에 안전 및 안보를 위협받게 된다. 연안국의 안보를 위협하는 잠수함의 잠항통항은 통과통항권에서 말한 항행의 자유의 목적과 맞지 않다고 보며, 해협에서의 잠수함의 잠항통항관련 문제를 보완하기 위하여 잠수함이 영해 내에서 수면위로 국기를 게양하고 항해해야 하는 것과 같은 통제 규정이 필요하다. 넷째, 해양과학조사선의 통항 관련하여 연안국은 자국의 배타적 경제수역에서 수행되는 해양과학조사에 대한 관할권을 가지고 있다. 그러나 연안국은 해양과학조사와 구별되는 수로측량에 대한 배타적 권리를 가지지 못한다. 명목상 수로측량을 이유로 타국의 배타적 경제수역에서 수로측량선이 활동하는 과정에서 수로측량 이외의 활동을 수행하는 경우 연안국의 이익 및 안전에 중대한 침해를 가할 수 있으므로 수로측량에 대해서도 연안국이 배타적 권리를 가지고, 다른 국가나 국제기구로부터 수로측량활동 전반에 대한 사전정보를 제출받고 검토를 통하여 자국에 대한 유해성 여부를 판단할 수 있는 기회를 확보하게 할 필요성이 있다.



선박통항에 따른 해양오염과 관련된 문제는 선박으로 인한 해양오염에 대한 일차적 책임이 있는 기국이 협약 규정을 제대로 이행하지 않고 자국선박에 대한 통제권을 행사하지 않음으로써 많은 선박들이 선박의 안전 및 해양환경 보호 등에 관한 국제기준을 준수하지 않고 있다. 기국과 달리 연안국은 협약상 해양오염에 관하여 제한된 조건에서만 관할권 행사가 가능한 실정이다. 하지만 실제 선박으로 인한 해양오염이 발생할 경우 인접한 연안국이 직접적인 피해를 받게 된다. 따라서 선박기인 해양오염의 문제는 연안국에 의해 통제될 필요가 있다. 이렇듯 기국관할권의 한계를 보완하고 선박기인 해양오염에 대한 현실적 효용성을 증대하기 위하여 연안국관할권을 확대하여야 할 것이다.

국가관할권 관련 해상보안에 관한 문제점 및 개선방안을 살펴보면 첫째, 해상테러의 경우 연안국과 인접한 수역에서 해상테러 발생할 시 연안국에 직접적이고 막대한 피해를 입힐 수 있다. 효과적인 해상테러의 통제를 위하여 연안국이 가지는 관할권의 범위를 명확히 할 필요가 있으며, 또한 연안국의 관할권 확대에 해상테러행위에 대한 연안국의 법률제정, 집행 대상을 증대·강화하여 자국의 안전과 국가안보를 확보하여야 할 필요가 있다. 둘째, 대량살상무기 운송선박을 통한 대량살상무기 관련 물질이 확산될 경우 자국의 위험을 초래할 수 있다. 대량살상무기 운송 자체가 자국에 피해준다는 인과관계가 불확실할지라도 대량살상무기 사용으로 국가의 안전 및 안보에 막대한 영향 및 회복할 수 없는 피해를 야기할 수 있는 가능성이 존재하므로 PSI는 시행되어야 할 것이고, PSI를 실행할 수 있는 근거 규정도 마련되어야 할 것이다. 셋째, 해상무기고로 인해 연안국의 안전과 안보에 심각한 위협을 미칠 수 있다. 이를 방지하기 위하여 해상무기고의 운용에 대한 규제를 할 수 있는 규정이 마련될 필요가 있으며, 해상무기고를 운용하는 모든 기국이 선박의 상세정보를 인접한 연안국에 보고하는 것이 필요하다. 넷째, 첨단기술을 활용한 사이버 공격이 빠르게 증가하는 가운데 해상사이버보안 문제 역시 최근 대두되고 있는 중요 이슈 중 하나이다. 사이버 테러의 경우 심각한 물리적 결과를 초래할 뿐 아니라 국가의 경제와 안보에 큰 영향을 미칠 가능성이 높다. 해상사이버보안 문제는 선박, 항

만시설을 별개로 두고 해결할 수 있는 사항이 아니며, 이는 곧 선박의 기국과 선박이 항행 또는 접안하는 연안국의 역할이 중요하다 할 것이다. 자국 선박에 대한 해상 사이버테러를 방지하기 위하여 관련 지침 및 규제 마련 등 선박의 기국이 중요한 역할을 담당하여야 할 것이다. 그러나 기국의 역할만으로는 해상사이버보안 문제를 해결할 수 없을 뿐만 아니라 해상에서 발생하는 사이버테러 역시 선박이 항행하는 인접국의 안전 및 안보에 커다란 영향을 끼칠 우려가 있기 때문에 이와 관련해서도 연안국의 법령제정, 집행 대상을 증대·강화가 필요하다.

결과적으로, 선박통항 관련 국가관할권 행사상의 문제를 효과적으로 해결하기 위하여 연안국관할권의 확대는 이루어져야 할 것이다. 또한 연안국의 관할권이 미치는 해역에서의 타국 선박의 항행의 자유는 연안국의 권리를 침해하지 않는 범위 내에서만 주어져야 할 것이다. 연안국의 관할권이 미치는 해역이 증가되고 해양관할권이 강화됨에 따라 선박의 항행의 자유는 제한받게 될 것이며, 이로 인해 타국의 선박통항과 연안국의 관할권 사이에 다양한 쟁점들이 계속해서 제기될 것이다.

연안국의 관할권의 확장은 바람직하지만, 국제입법 및 국내입법을 통하여 관할권 확장의 법적인 정당성을 확보하고 범국가적인 참여가 뒷받침되어야 할 것이다. 또한 국제법적 실효성을 명확하게 확보하기 위해서 향후 유엔해양법협약과 IMO 협약의 관련규정을 적절하게 개선하는 것이 필요하다. 즉, 연안국이 명시적인 국제법적 근거에 따라 적절히 국가관할권을 행사해야 비로소 자국의 이익을 보호할 수 있으며, 관련당사국과의 갈등도 해소될 수 있을 것이다.

## 參考文獻

### I. 국내문헌

#### 1. 단행본

- 이병조, 이증범 공저, 「국제법신강」, 제9개정판, 서울 : 일조각, 2003.
- 김대순, 「국제법론」, 서울 : 삼영사, 2009.
- 박찬호, 김한택, 「국제해양법」, 서울 : 지인북스, 2009.
- 김영구, 「한국과 바다의 국제법」, 서울 : 21세기북스, 2004.
- 강영훈, 「군함의 법적지위」, 서울 : 연경문화사, 1984.
- 최종화, 「현대국제해양법」, 서울 : 두남, 2004.

#### 2. 연구논문 및 기타 자료

- 석지훈, “선박기인대기오염에 대한 기국의 국제책임에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문, 2012.
- 이의정, “국가관할권의 개념과 분류에 관한 연구”, 「법학논집」 제18집, 청주대학교 법학연구소, 2001.
- 박병도, “영해에서의 외국선박의 무해통항권”, 「국제법평론」 통권 제15호, 2001.
- 이윤주, “해협통항제도에 관한 연구”, 이화여자대학교 대학원 박사학위논문, 1988.
- 이창위, “배타적 경제수역에서의 군사활동에 대한 해양강대국과 연안국의 대립”, 「국제법학회논총」 제59권 제1호, 2014.
- 김기순, “해양오염규제에 관한 국가관할권의 고찰”, 「해사법연구」 제20권 제1호, 한국해사법학회, 2008.
- 김석균, “해양레짐의 관점에서 본 PSI의 실행 과제”, 「국제법학회논총」 제54

- 권 제3호, 대한국제법학회, 2009.
- 이서항, “PSI의 최근 동향과 전망”, 「주요 국제문제 분석」, 2008.
- 김자영, “해상무기고 관련 국제법적 쟁점과 제도적 과제”, 「국제법학회논총」 제60권 제4호, 대한국제법학회, 2015.
- 이용희·박성욱·권문상, “무해통항제도와 통과통항제도의 비교 연구”, 「Strategy21」 제6권 제1호, 2003.
- 이용희, “유엔해양법협약상 해양과학조사제도 관련 현안문제에 대한 법적 고찰”, 「Ocean and polar research」 제28권 제3호, 2006.
- 이윤철·민영훈, “선박기인 해양오염에 대한 국가관할권의 한계와 문제점 및 향후 발전과제”, 「해사법연구」 제19권 제2호, 한국해사법학회, 2007.
- 정진석, “선박기인오염에 대한 연안국의 관할권”, 「환경법연구」 제27권 제2호, 한국환경법학회, 2005.
- 최수정·이동현, “해적행위에 대한 보편적 관할권의 한계와 집행력 제고방안”, 「해양정책연구」 제26권 제1호, 한국해양수산개발원, 2011.
- 강정우, “해적 단속을 둘러싼 법적 제문제 검토”, 「저스티스 통권」 제123호, 한국법학원, 2011.
- 이윤철·김지홍, “연안국의 예방적 관할권에 관한 연구”, 「해사법연구」 제22권 제2호, 한국해사법학회, 2010.
- 권문상·이용희, “유엔해양법협약상 배타적 경제수역 내 외국의 군사활동에 대한 대응방안” 「Strategy21」 제2권 제1호, 1999.
- 박언경, “국제법상 핵물질의 국제운송에 관한 고찰: 핵물질의 해상운송을 중심으로”, 「경희법학」 제47권 제4호, 2012.
- 이창위, “배타적 경제수역의 법적 지위와 국내적 수용”, 「해사법연구」 제21권 제2호, 2009.
- 김현정, “국제공역 보호를 위한 항만국 관할권”, 「서울국제법연구」 제19권 1호, 2012.
- 김혜진, “연안국 관할해역에서의 외국선박통항제도에 관한 연구”, 한국해양대학

- 교 대학원 석사학위논문, 2008.
- 임채현, “국제법상 연안국 해양안보관할권에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원, 박사학위논문, 2008.
- 이석용, “연안국 해양수역확대가 국제해양질서에 미치는 영향”, 한남대학교, 2009.
- 박영길, “해수면 상승과 해양 관할권 범위의 문제”, 「법학연구」 통권 제37집, 전북대학교 법학연구소, 2012.
- 김태영, “한·중 해양관할권 제도에 관한 연구”, 한남대학교 대학원 박사학위논문, 2012.
- 지상원, “항해안전에 대한 불법행위 억제협약의 국내수용 방안”, 「해사법연구」 제14권 제2호, 한국해사법학회, 2002.
- 유재준, “비전통적 해양안보관할권 강화를 위한 법제 연구”, 한국해양대학교 해사산업대학원 석사학위논문, 2013.
- 이윤철·배종영·최석윤, “해적행위 및 해상테러 규제를 위한 국제법적 대응역량 강화방안 연구”, 「해사법연구」 제24권 제3호, 한국해사법학회, 2012.
- 성기주, “국제해양범죄의 관할권에 관한 법적 연구”, 인하대학교 대학원 박사학위논문, 2015.
- 원영철, “배타적 경제수역의 경계획정”, 「법학연구」 제35집, 2012.
- 박배식·김승우·이윤철, “배타적 경제수역에서의 연안국 법령 적용에 관한 연구 - 튜멘호 사건을 중심으로”, 「해사법연구」 제26권 제1호, 한국해사법학회, 2014.
- 해양한국 통권 제507호 12월호

## II. 외국문헌

### 1. 단행본

- Thomas A. Clingan, *The Law of the Sea : Ocean Law and Policy*, Austin & Winfield, 1994.
- R. R. Churchill, A.V.Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd ed., Manchester : Manchester University Press, 1999.
- I. A. Shearer ed., D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, I, Clarendon Press · Oxford, 1982.
- E.J. Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-source Pollution* Hague : Kluwer Law International, 1998.
- Oscar Schachter, *International Law in Theory and Practice*, Martinus Nijhoff Publisher, 1991.
- L. Oppenheim, *International Law* 8th ed., Cambridge : Cambridge Univ Press, 1957.
- D.R. Rothwell, *Innocent Passage in the Territorial Sea: The UNCLOS Regime and Asia Pacific State Practice*, Alphen aan den Rijn : Kluwer Law International Publishing, 2000.
- Victor Prescott, Clive Schofield, *The Maritime Political Boundaries of the World* 2nd ed., Boston : Martinus Nijhoff Publishers, 2005.
- Patricia Birnie & Alan Boyle, *International Law & the Environment*, Oxford : Oxford University press, 2002.
- Small Arms Survey, *Small Arms Survey 2015: Weapons and the World*, Cambridge University Press, 2015.
- Small Arms Survey, *Research Notes: Floating Armouries in the Indian Ocean*, Number 52, May 2015.

Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Berlin/Heidelberg : Springer, 2006.

## 2. 연구논문 및 기타 자료

Said Mahmoudi, “Customary international law and transit passage”,  
Ocean Development and International Law, Vol.20, 1989.

Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries, 2001.

M.A. Becker, “The shifting public order of the oceans : freedom of navigation and the interdiction of ships at sea”, 46 Harvard International Law Journal 131, 2005.

B. Kwiatkowska, “Military uses in the EEZ: a reply,” Marine Policy , Vol. 11, 1987.

John Norton Moore, “The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea”, American Journal of International Law, Vol.74, 1980.

Yann-Huei Song, The U.S.-Led Proliferation Security Initiative and UNCLOS: Legality, Implementation, and an Assesment, Ocean Development and International Law, vol. 38, 2007.

D.W. Bowett, "Jurisdiction : Changing Patterns of Authority over Activities and Resources", 53 British Yearbook of International Law 1-26, 1982.

Augustin Blanco-Bazán, IMO Interface with the Law of the Sea Convention, 2000 (<http://www.imo.org>).

MNG Maritime, “Logistics, Storage and Transfer Services for the Private Maritime Security Industry”, <<http://www.mngmaritime.com/>

[?page\\_id=53](#)>.

Avant Garde Maritime Services, “Locations of Armoury and Storage Facilities”, <<http://avantmaritime.com/services>>.

AdvanFort, “Counter-Piracy with New Endurance Vessels”, Press release, 25/02/2011, <<http://www.advanfort.com/press-release4.html>>.

AdvanFort, “AdvanFort Offshore Support Vessel (OSV) network safely floats past growing “floating armory” debate“, <<http://www.advanfort.com/Will%20OSVs%20FINAL.pdf>>.

O. Rickett, “Piracy fears over ships laden with weapons in international waters”, The Guardian, 10/01/2014, <<http://www.theguardian.com/world/2013/jan/10/pirate-weapons-floating-armouries>>.

United Kingdom Department for Business, Innovation & Skills and Export Control Organisation, Open general trade control licence (maritime anti-piracy), 14/08/2014, <<http://www.parliament.uk/documents/commons-committees/Arms-export-controls/2014-15-Cm8935.pdf>>.

International Chamber of Shipping(ICS) and European Community Shipowners Associations(ECSA), Comparison of Flag State Laws on Armed Guards and Arms on Board, March 2015, <<http://www.icsshipping.org/docs/default-source/Piracy-Docs/comparison-of-flag-state-laws-on-armed-guards-and-arms-onboard3030D998A844.pdf>>.

Security Association for the Maritime Industry(SAMI), “Floating Armoury Approved by St. Kitts and Nevis”, The Bridge, Issue. 5, July 2014, p. 15, <<http://content.yudu.com/Library/A2xedo/theBRIDGE/Issue5Summe/resources/15.htm>>.



The National, “UAE coastguard detains floating weapons arsenal off Fujairah”, 17 October 2012, <<http://www.thenational.ae/news/uae-news/uae-coastguard-detains-floating-weapons-arsenal-off-fujairah>>.

BBC News, “Nigerian navy detains Russian crew over arms”, 23 October 2012, <<http://www.bbc.com/news/world-africa-20047851>>.

BBC News, “MV Seaman Guard Ohio crew 'must be allowed home'”, 11 March 2015, <<http://www.bbc.com/news/uk-england-31830527>>.

IMO MSC, ‘Regulating “Floating Armoury”’ submitted by India, MSC 94/14/2, 19 August 2014.

