

## 유엔海洋法協約과 海洋環境保護

李 相 敦\*

### < 목 차 >

- I. 海洋法協約과 海洋環境保護
- II. 海洋法協約 제12장에 대한 개관
- III. 海洋法協約下의 國家의 의무와 執行管轄
- IV. 海洋法協約과 우리나라의 海洋環境保護政策

### I. 해양법협약과 해양환경보호

1994년 11월16일자로 유엔海洋法協約(이하 '해양법협약'이라 함)이 효력을 발휘하게 되었으며 또한 深海底에 관한 문제가 실질적으로 타결됨에 따라서 선진국들의 비준이 조속히 이루어 질 것으로 예상되고 있다. 본고는 해양법협약의 발효에 즈음하여 이 협약의 해양환경보호 관련 조항의 구조를 서술하고 이어서 협약의 발효에 즈음하여 우리나라의 해양환경보호정책에 관련된 사항을 살펴보고자 한다. 제3차 유엔해양법회의는 1972년 6월에 스톡홀름에서 열린 유엔인간환경회의(The U.N. Conference on the Human Environment)에 이어서 개최되었다. 그래서 1958년의 해양법회의 때와는 달리 제3차 해양법회의에서는 해양환경문제가 하나의 의제로 다루어 지게 된 것이다. 즉, 해양법회의의 제3분과위원회는 海洋環境保護와 海洋科學調査 및 海洋技術의 개발과 이 전을 다루었으니 해양법회의의 전과정을 거쳐서 해양환경보호문제에 대한 관심은 매우 높았던 것이다. 1958년의 공해에 관한 협약(The Convention on the High Sea)이 단지 두개의 조항에서 국가가 선박, 송유관, 그리고 해저광물개발로부터의 해양오염을 규제할 의무를 천명한 데에 비하면 제3차 해양법협약은 실로 많은 일반적인 조항을 규정한 것이다.

\* 중앙대 법대 교수 · 법학

환경보호가 해양법회의의 주된 의제가 된 데에는 여러가지 이유가 있겠으나 무엇보다도 1973년 당시에 해양법회의가 개시되었을 때에 이미 해양환경을 보호하기 위한 여러 협약이 체결되어 있었고<sup>1)</sup> 따라서, 이러한 개별분야의 각 협약을 통할하는 우산(umbrella)과 같은 법적 원칙을 해양법협약에 규정할 필요가 인정되었기 때문이다. 뿐만 아니라 유엔인간환경선언의 원칙 7은 각국이 인간의 건강을 위협하고 생물자원과 해양생물에 위협을 야기하거나 해양의 쾌적성을 손상하거나 기타의 해양의 정당한 사용을 방해하는 물질로 인한 바다의 오염을 예방하기 위한 모든 가능한 대책을 취하여야 한다고 규정하였던 것이다. 해양환경에 관한 이 특별한 조항은 해양이 국제적인 공유체임을 인정한 것이라고 평가된다.<sup>2)</sup>

## II. 해양법협약 제12장에 대한 개관

해양법협약 제12장은 193조부터 237조에 이르는 45개 조항으로 이루어져 있다. 이를 간추려 보면 다음과 같다.

### 1. 제1부 일반적 조항

각국은 해양환경을 보호할 의무가 있으며(192조) 각자의 환경정책과 해양환경을 보호할 의무에 따라서 자연자원을 개발할 주권적 권리가 있다.(193조) 그리고, 자국에서의 활동이 타국이나 자국의 영역 외부에 영향을 미치지 않도록 하여야 하며(194조) 한가지 형태의 오염을 다른 오염으로 변화시키지 아니할 의무를 진다.(195조) 또한 각국은 자국의 영역내에서 기술의 적용이나 외래의 또는 새로운 종자의 도입으로 인한 해양환경의 오염을 방지하여야 한다.(196조)

이 일반적 조항은 새로운 법적 의무를 부여하였다기 보다는 기존의 국제법상의 일반원칙, 그중에서도 스톡홀름 선언의 원칙 21에 천명되어 있는 “어느 국가이든 자국의 영역내에서의 활동이 타국에 영향을 미쳐서는 아니된다”는 국제법상의 일반원칙을 조약법의 원칙으로서 발전시켰다는 의미를 갖고 있다.<sup>3)</sup> 한가지 형태의 오염을 다른 형태의 오염으로 바꾸어서는 아니된다는 조항은 1967년의 토리 캐년 호 사건 당시 영국의 공군이 토리 캐년 호에 소이탄을 투하하여 해상화재를 일으켜서 대기오염을 초래한 것과 같은 일의 재발을

예방하기 위함인 것으로 이해되고 있다.

## 2. 제2부 지구적 및 지역적 협력

각국은 직접 또는 권한 있는 국제기구를 통하여 지구적 또는 지역적 차원에서 해양환경을 보호하기 위한 국제적 원칙과 기준을 발전시키도록 협력하여야 하며(197조) 급박한 위험 또는 실제의 피해에 대하여 타국에 신속히 통보하여야 하며 또한 비상계획을 발전시켜야 하고 과학연구를 수행하고 정보를 교환하는데 협력하여야 한다.(198-201조)

여기서 말하는 권한 있는 국제기구로는 유엔環境機構(UNEP)와 國際海事機構(IMO)를 들 수 있는데 특히 지역적 협력과 관련하여서는 유엔환경기구의 지역협력프로그램(Regional Sea Program ; 후에 Ocean and Coastal Area Program으로 명칭을 바꿈)이 중요하다.<sup>4)</sup> 따라서 이 조항들은 많은 개별적 협약에 대한 우산(umbrella)의 성격을 갖는다.

## 3. 제3부 기술지원

각국은 해양환경을 보호하기 위한 과학 및 기술적 지원을 도모하여야 하며(202조) 특히 개도국은 국제기구에 의한 자금과 기술지원에 있어서 특별히 고려되어야 한다.(203조)

해양법협약의 협상이 심해저에 관한 기술이전을 두고서 많은 파란을 일으킨 데 비하여 이 조항은 단지 기술지원(technology assistance)의 중요성을 지적하는데 그쳤다. 아마 당시로서는 해양환경을 보호하는데 소요되는 기술의 상업적 가치가 개도국에 의하여 제대로 인식되지 않았기 때문에 이와 같은 권고적 성격의 규정을 두는데 그친 것으로 생각된다. 그러나 이들 조항은 1992년에 개최된 유엔환경개발회의에서 채택된 “議題 21”(Agenda 21)의 해양환경관련조항과 재정지원 및 기술이전조항으로 인하여 실질적 의미를 사실상 상실하였다고 할 수 있다.

## 4. 제4부 측정과 환경평가

각국은 오염이 해양환경에 미치는 영향과 위험성을 관측하고 평가하며 이를 공표하고 특히 자국의 관할내의 계획된 활동이 타국에 실질적인 영향을 미치

는 경우에는 그 잠재적 위험성을 평가하고 그 결과를 공표하여야 한다. (204-206조)

이 조항들은 특히 환경영향평가를 해양환경보호에 적용한 것인데 무엇보다도 “하여야 한다”(shall)라는 강제적 표현을 사용하고 있다는 점을 주의하여야 할 것이다.

## 5. 제5부 해양환경의 오염을 예방, 감소, 및 통제하기 위한 국제적 원칙과 국내입법

제5부는 해양오염의 원천별로 국가의 의무를 규정하고 있어서 가장 중요한 부분을 구성한다.

### \* 陸上起因海洋汚染(207조)

- 각국은 육상원천으로부터의 오염을 예방, 감소 및 통제하기 위한 법률과 규칙을 제정하여야 하며 또한 필요한 조치를 취하여야 한다.
- 각국은 이와 관련하여 지역적 차원에서 그들의 정책을 조화시켜야 한다.
- 각국은 권한 있는 국제기구와 협력하여 육상기인 해양오염을 저감하고 통제할 지구적 및 지역적 규칙을 마련하여야 하는데 이에 있어서는 지역적 특성과 개도국의 경제적 능력과 경제개발의 필요성이 고려되어야 한다.

여기서 주목할 점은 사실상 개도국에 관하여는 보다 너그러운 기준을 인정하고 있다는 점이다. 하지만 이러한 2重基準(double standards)은 환경적 측면에서 본다면 매우 혼란스러운 것이다. 5) 특히 우리나라가 OECD에 가입하여 선진국이 되는 경우에 개도국인 중국이 이 조항을 원용하여서 황해의 오염에 대한 책임을 회피할 수 있기 때문에 각별한 관심이 요구된다.

### \* 국가관할하의 해저활동으로부터의 해양오염(208조)

주로 대륙붕 석유자원개발과 관련된 오염에 대한 규정인데 육상기인해양오염에 관한 조항과 거의 동일하다.

### \* 심해저활동에서 유래하는 해양오염(209조)

- 심해저에서의 활동으로부터의 해양오염을 예방, 저감, 및 통제하기 위한 국제적 규칙과 절차가 확립되어야 하며 각국은 또한 자국의 관할내에 있는 시설과 선박 등의 심해저활동에서 유래하는 해양오염을 규제하기 위

한 법규를 제정하여야 한다.

위의 문헌에서 보는 바와 같이 해양법협약의 협상시에는 심해저개발의 환경적 측면을 그다지 심각하게 생각하지 않았음을 알 수 있다. 다만 심해저 개발에 관한 부속서 III에 이러한 개발이 오염규제기준을 준수할 것을 규정하고 있어서 앞으로 실제로 개발이 이루어 질 경우에는 기준이 강화될 장치는 갖추고 있다고 하겠다.

\* 해양투기에 의한 오염(210조)

- 권한 있는 국제기구를 통하여 투기에 의한 해양오염을 예방, 감소 및 통제하여야 하며 이에 관한 국가의 법규는 지구적 원칙과 기준보다 덜 효과적이어서는 아니된다.

여기서의 지구적 원칙이 런던뎀핑협약을 의미하는 것은 분명하다.

\* 선박으로부터의 오염(211조)

- 국가는 권한 있는 국제기구를 통하여 선박으로부터의 오염을 예방, 감소 및 통제하여야 하며 자국기를 계양하는 선박으로부터의 해양오염을 통제하기 위한 법규를 제정하여야 하며 이는 일반적으로 인정된 국제기준과 최소한 동등하여야 한다.

여기서의 국제기준이란 MARPOL 73/78을 의미하는 것으로 해석되어야 함은 물론이다.

\* 대기로부터 또는 대기를 통한 오염(212조)

- 국가는 자국의 관할하의 대기공간 또는 자국기를 계양하는 선박으로부터의 오염을 예방, 감소 및 통제하기 위한 법규를 제정하여야 한다.

## 6. 제6부 집행

제6부에서는 육상기인오염, 해저광물활동 및 심해저활동에서의 오염, 해양투기로 인한 오염에 대한 집행관할에 대하여 규정을 두고 있다.(213-216조) 특히 해양투기로 인한 오염에 대하여는 沿岸國에 의한 집행(coastal state enforcement)과 船籍國에 의한 집행(flag state enforcement) 뿐만 아니라 出入港灣國에 의한 집행(port state enforcement)에 대하여도 규정하고 있는데 이

는 실제로는 런던협약에 이미 규정되어 있는 것을 확인한 것이다. 다만 런던협약은 연안국이 자국의 관할내에서의 선박, 항공기 및 플랫폼에서의 투기를 규제할 권한과 의무를 진다고 규정하고 있으나 해양법협약이 배타적 경제수역을 인정함에 따라서 연안국의 권한은 다음에서 보는 바와 같이 확장되었다.

선박활동으로부터의 오염에 대하여도 船籍國에 의한 집행, 出入港灣國에 의한 집행, 그리고 沿岸國에 의한 집행이 규정되어 있다.(217-220조) 특히 연안국과 출입항국에 의한 집행은 선박에 관한 선적국 관할권에 대한 제약으로서 중요한 의미를 갖고 있어서 실제로 행사될 경우에는 많은 문제를 초래할 가능성이 많다.

### III. 해양법협약하의 국가의 의무와 집행관할

위에서 보는 바와 같이 제12장의 해양환경관련조항은 두개의 기본적인 원칙에 입각하여 있는데 그 하나는 오염을 규제하여야 할 국가의 의무이고 또 하나는 오염을 규제할 수 있는 국가의 집행관할이다. 그리고 향후에는 협약이 규정하고 있는 분쟁해결절차가 해양오염을 둘러싼 국가간의 분쟁의 경우에 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

#### 1. 오염을 규제하여야 할 국가의 의무

협약은 각국이 지구적 또는 지역적 법칙과 기준을 채택하고 해양오염을 예방, 감소, 및 통제하는데 필요한 모든 조치를 취할 것을 규정하고 있다. 오염의 형태에 따라서 개개의 조항의 문헌은 다소 다르나 모두 최소한의 국제기준을 따를 것을 요구하고 있는 점은 공통이다. 특히 선박으로부터의 오염과 해양투기로 인한 오염은 MARPOL 73/78과 런던협약의 기준을 준수할 것을 사실상 의미하는 문헌을 사용하고 있다. 그러나 陸上起因汚染과 大氣를 통한 오염에 대하여는 국제적으로 통용되는 협약이 없기 때문에 각국이 국제적으로 인정되고 있는 원칙을 참작하여서 조치를 취할 것을 요구하는데 그치고 있다. 따라서 모든 해양오염을 단일적 어프로치로서 다루지 못하기 때문에 이 점에서 협약은 실패작이라고 보는 견해도 있다.<sup>6)</sup> 개도국에 대하여 2중 기준을



인정한 육상기인오염은 특히 그러하다는 주장이다.

협약은 또한 연안국이 오염을 규제하기 위하여 행사할 수 있는 관할의 범위를 확장시켜서 領海뿐 아니라 배타적 경제수역에서의 오염에 대하여도 규제할 수 있도록 하였다. 그럼에도 불구하고 협약은 제21조에서 연안국은 선박의 디자인, 건조, 및 장비에 대하여는 그것이 국제적으로 인정되는 기준이 아닌 한 규제할 수 없도록 하였다. 협약은 이러한 점에서도 沿岸國과 海事國 간의 이해를 조정하였다고 할 수 있다.

한편, 이러한 의무에 위반한 경우에 어떠한 강제력 있는 조치가 취하여 질 수 있나 하는 데에 대하여 협약이 구체적으로 규정하는 바는 없다. 따라서 이는 향후의 국가책임법의 발전에 맡겨진 일이라고 할 것이다.

## 2. 집행관할

국제법의 집행은 언제나 한계점을 갖고 있는 것이나 특히 해양오염에 관한 집행은 취약하였다. 기존의 법원칙에 의하면 陸上起因汚染과 大氣를 통한 오염은 연안국에 모든 것이 맡겨져 있다. 물론 연안국은 자국의 領海와 接續水域에서의 오염을 규제할 수 있다. 하지만 그렇다고 해서 연안국이 오염을 규제하여야 할 의무가 있는 것은 아니다. 그리고, 선박에서 유래하는 오염과 해양투기에서 비롯되는 오염은 선박이 개입되어 있기 때문에 기본적으로 선적국의 관할에 속한다. 따라서 선적국이 이에 대하여 관심을 보이지 않는 경우에는 아무런 규제가 이루어 질 수 없고 공해는 오염의 자유지대가 되고 만다.

해양법협약은 이같은 기존의 원칙의 테두리를 크게 벗어 나지는 못하였으나 상당한 개선을 시도하였다. 무엇보다도 협약은 각국에 대하여 모든 원천의 해양오염을 규제할 의무를 부과하였다.(213, 214, 216, 217, 222 조) 그리고 선박에서 기인하는 오염에 대하여는 연안국과 출입항만국에 대하여 관할권을 인정함으로써 항해의 자유와 오염의 효과적 통제를 동시에 추구하였다. 즉, 연안국은 領海내에서 외국의 선박이 초래한 오염에 대하여는 규제권한을 갖지만(220조 2항) 배타적 경제수역에서의 오염에 대하여는 연안국에 중요한 피해(major damage)를 가져오거나 가져 올 가능성이 있는 경우에만 연안국이 위반 선박을 체포할 수 있으며(220조 6항) 또한 최소한 상당한 오염을 야기할 수 있는 실질적인 배출(substantial discharge)이 있는 경우에만 외국의 선박을 검색할 수 있다고 규정하였다.(220조 5항) 이상의 경우가 아닌 경우에는 연안국은 단

지 그 선박에 대하여 소속과 다음의 입항지의 통보를 요구할 수 있을 뿐이다.(220조 3항)

협약은 출입항만국에 대하여 관할권을 인정하였으나 이 관할권은 사실상 매우 제한적이다. 출입항만국이 자국의 영해내에서의 오염에 대하여 이를 야기한 선박을 규제할 수 있는 것은 너무나 당연하다. 그리고 출입항만국은 공해상에서의 오염을 야기한 선박에 대하여 조사를 할 수 있으며 또한 외국의 영해내에서 오염을 야기한 선박에 대하여는 그 연안국 또는 선적국의 요청이 있는 경우에 한하여서 선박을 나포하여 조사할 수 있다.(218조 2항) 따라서 이러한 경우에 출입항만국은 일종의 대리인으로 기능하는 것이라고 할 수 있다. 7)

### 3. 분쟁해결절차

해양법협약은 협약의 해석과 적용에서 발생하는 분쟁을 해결하기 위한 다음과 같은 기본적인 장치를 두고 있다. 무엇보다도 각국은 평화적인 수단으로 분쟁을 해결할 의무를 진다(279조). 그리고 각국은 분쟁을 협약이 정한 방법 이외의 수단에 의하여 해결할 수 있으나(280조), 만일에 이렇게 별도로 합의한 수단으로 해결하지 못하는 경우에는 협약이 규정하는 조정절차에 이를 회부할 수 있다(284조). 당사국간에 합의된 절차나 조정에 의하여서 분쟁이 해결되지 못하는 경우에는 협약이 정하는 강제적 분쟁해결절차에 회부될 수 있다(286조).

해양법협약의 가입국은 가입 당시 또는 추후에 다음과 같은 분쟁해결장치 중 하나 또는 그 이상의 수단을 선택하여야 한다(287조). 협약이 규정하는 분쟁해결장치로는 첫째, 국제해양법재판소, 둘째, 국제사법재판소, 세째, 부속서 VII에 규정된 중재재판소, 그리고 네째로, 특정한 부류의 분쟁에 대하여는 부속서 VIII에 규정된 특별중재재판소가 있다. 여기서 말하는 특정한 부류의 분쟁은 漁撈, 環境保護, 과학조사 및 항해인데 이 특수한 중재재판을 위하여 가입국은 분야 별로 2명의 전문가를 지명할 수 있고 실제로 분쟁이 발생하면 당사국이 각1인의 중재인을 임명하고 제3국인이 중재재판소장이 되도록 하였다. 8) 따라서, 해양오염에 관하여는 네가지의 분쟁해결장치가 있는데 특히 네번째의 특별중재재판소의 절차가 주목된다. 이러한 분쟁해결장치는 강제적인 절차라는 점에서 앞으로의 국가간의 해양오염분쟁의 경우에 효율적으로 대처할 수 있을 것으로 기대되고 있다.



가입국이 모든 형태의 분쟁을 이들 중 어느 하나의 장치에 회부할 것이 요구되는 것은 아니고 분쟁의 형태에 따라서 각기 다른 분쟁해결장치를 선택할 수 있다. 또한, 가입국은 군사분쟁, 유엔안보이사회와 관장사항 그리고 경제분쟁에 대하여는 강제적 분쟁해결장치를 수용하지 않을 것을 선언할 수 있도록 하고 있다(298조).

#### 4. 해양법 협약에 대한 평가

협약은 모든 형태의 해양오염에 관하여 규정을 두었다는 점에서 매우 긍정적인 기여를 하였다. 그리고 강제적인 분쟁해결절차를 두어서 협약의 의무가 단지 권고가 아니고 지켜야 할 법원칙임을 분명히 한 점은 중요한 발전이다. 하지만 그렇다고 하여서 이 협약이 해양오염의 규제에 대하여 중대한 기여를 하였다고 할 수는 없다. 특히, 해양오염의 대부분의 비중을 차지하는 육상기인 오염에 대한 국제적 규제는 매우 개괄적이고 광범하게 규정되어 있어서 어떠한 실용적인 결과를 가져올 것을 기대할 수 는 없다. 9) 따라서 결국 유엔환경기구의 해양 및 연안 프로그램과 같은 지역해 보호체제를 통하여 해양법협약의 일반적인 원칙을 구현시키는 것이 필요하다.

따라서, 보다 실질적인 의미에서의 해양환경보호는 개별협약과 지역적 협력에 의하여 이루어 질 것이다. 특히 문제되는 점은 기존의 협약체제가 취약한 육상기인 해양오염에 관하여서이다. 실제로 육상기인 해양오염문제는 연안국에 거의 일임되어 있다시피 되어 있는 것이 현실이다. 이와 관련하여서 1985년에 유엔환경기구의 집행이사회에서 채택된 몬트리얼 지침(Montreal Guideline for the Protection of the Environment against Pollution from Land-based Sources)이 상당한 의미를 갖는다. 비록 구속력있는 협약은 아니지만 해양법협약의 일반적인 조항을 확충하고 더 나아가서 지역적 협약에 의한 협력을 전지구적 협약으로 발전시키기 위한 전초적 노력의 의미를 갖는다. 10)

육상기인 해양오염을 규제하는 보편적인 협약이 가까운 시일내에 이루어 질 가능성이 희박하고 특히 이러한 오염은 우선 지역적인 차원에서 다루어 지는 것이 시급하고 또한 단기적으로 효과적이기 때문에 지역적 협력은 매우 중요하다. 이러한 의미에서 유엔환경기구가 추진하고 있는 지역환경프로그램(Ocean and Coastal Area Program)은 의미가 깊다. 11) 그러나 물론 각 지역의 프로그램이 모두 성공적인 것은 아니고 참여국가의 성의와 관심, 그리고

무엇보다도 재정적 여력에 크게 좌우된다. 북해의 헬싱키 협약이 성공적인 것은 핀란드의 주도적인 노력에 크게 힘입은 것이다. 12)

마지막으로, 지적할 것은 1982년에 해양법협약이 서명되고 난 후의 상황의 변화이다. 특히 1989년의 Exxon Valdez호 사건 이후에 미국이 제정한 1990년의 油類汚染法(The Oil Pollution Act of 1990)은 국제적 기준을 넘어서는 기준을 일방적으로 적용하여서 많은 논란의 여지를 남겨두고 있는 것이다. 즉, 이 법률은 미국의 영해는 물론이고 배타적 경제수역을 항해하는 모든 신규유조선이 2重船體(double hull)를 갖추도록 하였고 기존의 유조선은 선령과 규모에 따라서 1995년부터 일정한 기간내에 점차적으로 2중선체를 갖추도록 하여서 MARPOL 73/78의 기준을 넘어서는 요건을 일방적으로 적용한 것이다. 13) 따라서 항해의 자유를 제약하는 이러한 일방적 환경법규와 해양법협약과의 충돌 문제가 앞으로 거론될 수도 있으며 이 경우에 해양법협약의 12장의 원칙들이 최저기준인가 또는 최대기준인가 하는 문제가 역시 논의될 수 있을 것이다.

#### IV. 해양법협약과 우리나라의 해양환경보호정책

##### 1. 각종의 해양환경협약과 관련

해양법협약은 가입국이 이미 수립되어 있는 국제적 원칙을 준수할 것을 명하고 있는 것이 큰 특징이다. 그러한 점에서 해양법협약은 이미 보편적으로 적용되고 있는 다른 협약의 원칙을 보편적인 일반원칙으로 포용하였다. 분명히 협약의 기초자들은 각국에 기존의 협약을 준수하고 또한 앞으로 발전시키는 의무를 부여함으로써 해양법협약이 기존의 협약과 다른 내용의 새로운 협약을 체결하는데 따를 수 있는 위험성과 논란을 인식하고 있었다.

그러므로, 기존의 각종 협약에 이미 가입되어 있는 국가들에게는 해양법협약 제12장이 별다른 영향을 미치지 못한다. 또한 미국의 경우와 같이 기존의 협약 보다 강화된 국내법을 갖추고 있는 국가에게도 해양법협약의 발효가 별다른 의미를 갖지는 못한다. 그러나 기존의 협약에 가입하고 있지 않은 국가들에게는 해양법협약에의 가입은 곧 기존의 관련협약을 준수할 의무를 부과하는 것으로 해석될 수 있다. 하지만 기존의 협약에는 가입하지 않은 국가가 해

양법협약에는 가입하고 있는 경우에는 상당한 문제점이 발생할 가능성이 있다. 이는 특히 앞으로 해양법협약상의 분쟁해결장치가 가동될 경우에 특히 그러할 것이다.

우리나라는 1984년 10월 23일자로 MARPOL 73/78에 가입하였고 14) 민사책임협약에는 1979년 3월 18일자로, 그리고 기금협약에는 1993년 3월 8일자로 가입하였다. 15) 뿐만 아니라 그 동안 가입을 미루어 와서 많은 논란의 대상이 되었던 런던뎀핑협약에 대하여도 1994년 1월 20일자로 가입하였다. 16) 따라서 해양법협약의 발효되었다 하더라도 해양환경보호에 관한 한 우리나라는 이미 국제적 기준과 원칙을 수용하고 있기 때문에 앞으로 이러한 기존의 협약을 보다 발전시키는 노력에 동참하는 의무를 지는 의미를 갖는데 그친다.

## 2. 주변해역을 보호하기 위한 지역협력

해양법협약은 육상기인해양오염에 관하여 지역적 협력을 추진하도록 규정하고 있다. 해양환경보호를 위한 지역협력체제의 구축은 유엔환경기구의 주력사업의 하나로서 세계의 중요한 지역해에는 이미 협약이 체결되어 있다.

우리나라의 주변해역에 관하여도 1991년 이래 유엔환경기구를 중심으로 北太平洋海域프로그램(NOWPAP: Northwest Pacific Programme)이 진행중이고 특히 우리나라는 이에 대하여 적극적인 자세를 취하여 왔다. 그러나, 1994년 9월 12-14일間に 서울에서 개최된 전문가 및 1차 정부간 회의에서 일본해표기 문제로 인하여서 실질적인 토의는 다루지도 못하고 단지 대상해역을 중립적으로 규정하고 모든 실질적인 합의는 다음의 회의에서 다루기로 하였다. 17) 그러나 여하튼간에 이 지역에서는 관련국가가 유엔환경기구와 협력하여서 陸上起因海洋汚染에 대처하기 위한 협력을 시도하고 있기 때문에 해양법협약에 규정된 의무를 이행하고 있다고 할 수 있다. 하지만 물론 향후에 이러한 노력이 구체적 결실을 얻을 수 있도록 하여야 하겠으나 분명한 것은 해양법협약 자체도 육상기인오염에 대하여는 가장 일반적인 협력의 원칙만을 천명하였다는 점이다.

## 3. 맺는 말

따라서, 해양법협약의 발효로 인하여 우리나라의 해양환경보호정책에 어떠한 변화가 오는 것은 아니라고 할 수 있다. 다만 이미 확립되어 있는 협약을

준수하고 또한 협약을 보다 확충시킬 의무를 해양법협약은 각국에 지우고 있다. 하지만 이러한 의무가 결코 구속적인 것이 될 수는 없는 것도 분명하다. 다만 해양법협약의 분쟁해결장치가 마련되면 협약상의 의무이행을 둘러싼 국가간의 분쟁이 구속적인 분쟁해결장치에 의하여 다루어질 수도 있을 것이나 해양법협약에 천명된 원칙 그 자체가 너무나 일반적이기 때문에 구체적인 분쟁해결이 발생할 수 있는 경우 자체가 매우 제한될 것이다. 따라서, 해양법협약에 천명된 일반적인 원칙과 개별협약의 보다 구체화된 법원칙을 준수함으로써 인류의 공동유산인 해양환경을 지켜 나가는 것이 중요할 것이다.

## Notes and References

- 1) 유류에 의한 해양오염을 규제하기 위한 협약, 1954년, 1962년, 1969년 ;해양투기에 의한 해양오염을 방지하기 위한 국제협약(런던뎀핑협약), 1972년; 공해상의 유류오염사고의 경우에 대한 개입에 관한 국제협약, 1969년; 유류오염피해에 대한 민사책임에 관한 국제협약, 1970년, 등.
- 2) Sohn, The Stockholm Declaration on the Human Environment, 14 Harvard International Law Journal 423, 464(1973).
- 3) Schneider, Codification and Progressive Development of International Environmental Law at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea : The Environmental Aspects of the Treaty Review, 20 Columbia J. Trans. L. 243, 247(1981).
- 4) Boczek, Global and Regional Approaches to the Protection and Preservation of the Marine Environment, 16 Case Western Reserve Journal of Int'l Law 39(1984).
- 5) Schneider, supra note 3, p. 259.
- 6) Boyle, Marine Pollution Under the Law of the Sea Convention, 79 American Journal of International Law 347, 354(1985).
- 7) Ibid., p. 365.
- 8) R. Churchill and A. Lowe, The Law of the Sea(2nd Ed., Manchester University Press, 1988), p. 336.
- 9) Ibid., p. 278.
- 10) 상세는 이용희, 육상기인 해양오염 방지에 관한 국제법적 연구, 경희대학교 박사학위 논문, 1993, pp. 94-130 참조.



- 11) P. Sand, Marine Environment Law in the United Nations Environment Programme, 1988(Tycooly Publishing Co, London & New York) 참조.
- 12) Kohonen, Multilateral Cooperation for the Preservation of the Baltic Sea, in UNCED and Prospect on the Environmental Regime in the 21st Century, Proceedings of 1992 Seoul Symposium,(1992, KORCES, Seoul), pp. 519-551.
- 13) Rodriguez and Jaffe, The Oil Pollution Act of 1990, 15 Tulane Maritime Law Journal 1(1990); Wagner, The Oil pollution Act of 1990 : An Analysis, 21 Journal of Maritime Law and Commerce 569(1990) 등 참조.
- 14) MARPOL 73/78의 부속서 II를 수용하기 위하여 海洋汚染防止法이 1991년 3월 8일자로 전면 개정된 바 있다.
- 15) 민사책임협약과 기금협약을 국내에서 수용하기 위하여 油類汚染被害損害保障法이 1992년 12월 8일에 제정되었다.
- 16) 런던협약은 현재 해양투기를 보다 엄격히 하기 위하여 그 개정이 시도되고 있다. 박원규, 이송호, 런던협약의 개정에 대한 대응방향,(한국환경기술개발원, 서울, 1994) 참조.
- 17) NOWPAP은 1989년 유엔환경기구의 제15차 집행이사회에서 북서태평양해역에서 새로운 행동계획을 시행하기로 결정함으로써 시작되었다. 1991년 10월에 블라디보스토크에서 1차 전문가회의가 개최되었고 1992년 10월에는 2차 전문가회의가 베이징에서 개최되었다. 1993년 11월에 3차 전문가회의가 방콕에서 개최되었고 이때까지 행동계획의 대부분에 대하여 참가국간에 합의를 보게 되었다. 1994년 9월에 서울에서 열린 4차 전문가회의 및 2차 정부간회의는 행동계획을 확정하고 이를 시행하기 위한 재정분담을 논의할 예정이었으나 일본해 표기를 둘러싼 파동으로 실질문제에 대한 합의는 이루어지지 못하였다.