골든로즈호 - 진성호 해상충돌사건의 국제법상 쟁점

The Legal Aspects of Ship Collision: The Loss of 'Golden Rose' on May 12, 2007

김 용 환*
Kim, Yong Hwan

〈목 차〉

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 사건의 개요
Ⅲ. 선박충돌에 관한 국제법상 쟁점
Ⅳ. 결 론

Abstract : There was an incident that was being billed as 'a hit and run' by a Chinese container ship, 'Jinsheng', resulted in the loss of a Korean cargo vessel, 'Golden Rose', on Saturday, May 12, 2007. While Chinese authorities exhort their departments and rescue services to do everything in their power to find the missing sixteen sailors, the Ministry of Communications revealed its findings at a press conference in Beijing, saying the 'Jinsheng' was primarily responsible for the collision with the Republic of Korea vessel 'Golden Rose'.

According to investigations jointly carried by Chinese and Korean experts, the Global Maritime Distress and Safety System(GMDSS) and the Emergency Position-Indicating Radio Beacon(EPIRB) on the Korean ship failed to activate when the accident occurred.

Wang Jinfu, head of the Chinese investigation team admitted that the Chinese ship, Shandong Lufeng Shipping Ltd., left the accident scene before fulfilling its search and rescue obligations and the Chinese authorities would investigate this issue and prosecute the company. He allegedly said that both ships were responsible for the delay in the rescue operation, adding the Korean investigators would further investigate the

causes of the emergency system failure on the 'Golden Rose'.

Now, this incident is still pending investigation by Korean Maritime Safety Tribunal ever since the release of last June's report. It seems at first sight as if it is a simple accident in a private-sector, rather than governmental forum, because the incident occurred by the default of the Chinese ship. However, more than 300 Chinese rescue vessels and helicopters were involved in the search over the three weeks and thirty four divers were mobilized. Given the circumstances, it is possible to see in the series of events international law issues including jurisdiction problems, registration of the Jinsheng, exhaustion of local remedies, nationality claims and so on.

Through the upcoming final report of Korea Maritime Safety Tribunal, we can accuse the Chinese authorities of direct injury or indirect injury by characterizing the accident as the result of a chain of events occurring after delay in the rescue operation. Considering its temporal and special characteristics in Bohai bay area of China, we can also make the legal status of the Bohai Sea area the focal point of the next major international controversy. In conclusion, while this study addresses legal aspects of ship collision, it is very crucial to boil the case down to a model of international cooperation in the 21st century.

Key Words : 'Golden Rose', 'Jinsheng', UNCLOS, direct injury, indirect injury, responsibility of state, jurisdiction, registration of ships, principle of nationality of claims, rule of exhaustion of local remedies.

Ⅰ. 서 론

1. 연구 목적 및 필요성

국제사회의 교류가 늘어날수록 역설적으로 사고 발생 위험도 늘어난다. 최근 태안반도 인근해역에서 발생한 사상 최악의 오일 유출사고에서 볼 수 있듯이 해양 사고발생 가능성은 상존하고 있다. 선박은 그 선박의 선적(船籍)과 선사(船社), 화물, 선원 등 그 구성원과 구성물의 국적이 매우 국제적이다. 그러한 선박끼리 해양에서 충돌해 야기하는 문제는 논리 필연적으로 국제적인 문제가 아닐 수 없다. 더구나 「유엔해양법협약」의 발효 후, 아직 국가간 해양경계가 확정되지 않는 수역에서 이러한 사고가 발생할 경우, 문제는 매우 복잡해진다. 특히 이러한 상황하에서 국가 간의 사건・사고의 처리는 선례를 남긴다는 점에서 차후 정치적인 부담이 될 수 있다. 따라서 다음에서는 한국과 중국 간의 해상 선박충돌사건 중 비교적 큰 관심을 야기했던 골든로즈호와 진성호 충돌사건의 국제법적 쟁점을 살펴보려 한다. 왜냐하면 이 사건은 한・중 간의 긴밀한 협조하에 사건처리가 진행되었으며, 동일 해역에서 유사 사례가 발생할 경우, 선례로 작용할 가능성이 있기 때문이다. 특히 장차 한・중・일・러 4개국의 선박이 수없이 왕래하게 될 한반도 주변수역 상황을 볼 때, 이와 같은 연구 성과의 축적은 대비책 마련에 기여하므로 바람직하다고 본다.

2. 연구 범위 및 주요쟁점

본 고의 연구범위는 골든로즈호와 진성호 충돌 사건의 주요 사실관계를 살펴 본 후, 유엔해양법협약 체제하에서 도출되는 주요 국제법적 쟁점을 분석하고자 한다. 그러한 쟁점으로는 우선 공해상 선박 충돌시 어느 국가가 형사집행관할권을 행사할 수 있는지에 관한 문제가 있다. 그

리고 그러한 관할권의 기초가 되는 선적국가와 선박의 '진정한 관련(genuine link)'의 문제가 있다. 그에 따른 청구 국적 관련 쟁점들은 국제해양법재판소 최초의 판례인 *The M/V* "Saiga"(이하, "사이가")호 사건[1]에서 다룬 바 있어, 비교 분석하였다. 또한 사고해역의 법적 성격에 따른 쟁점 역시 중요하다고 보아 다뤄보았다. 왜냐하면 아직 한·중 간에는 서해(또는 황해)의 해양경계가 불명확한 부분이 있기 때문이다. 마지막으로 국제청구 제기 전 국내적 구제절차를 완료할 의무와 국가책임의 문제도 살펴보았다. 하지만 그 밖에 선박의 피해보상 범위와 손해배상의 문제 등 해사법의 문제는 별도의 연구가 뒤따라야 할 것으로 보아 연구범위에 포함시키지 않았음을 밝힌다.

Ⅱ. 사건의 개요

1. 주요 사실관계

본 사건은 국적이 다른 두 선박이 해상에서 충돌한 사건이다. 제주선적 화물선 '골든로즈호'[2]는 2007년 5월 11일(금) 오전 8시경 중국 랴오닝 빠위취앤(鮫魚圈) 항에서 출발하여 충남 당진 항으로 항해 중이었다. '진셩호'[3]는 중국 연태항에서 출발하여 중국 다롄 항으로 항해 중이었는데, 2007년 5월 12일(토) 오전 3시 8분경 중국 다롄 남동방 약 38마일 해상에서 두 선박간 충돌이 발생하였다. 충돌 후 한국 화물선은 곧바로 침몰하고, 선원 16명(한국인 7명, 미얀마인 8명, 인도네시아인 1명)은 모두 실종되었다.[4]

---

1) *The M/V "SAIGA"*(No.2) case(Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), *1997 International Tribunal for the Law of the Sea, Judgement*, paras. 77, 78; http://www.itlos.org/start2_en.html.(2007년 6월 21일 방문).

2) 부산소재 부광해운 소속의 3849톤 화물선.

3) 金盛号, 산동 루펑항운유한공사 소속의 4822톤 컨테이너 선.

4) 신화사 통신에 따르면, 한국 선박 골든로즈호가 연태 해역에서 침몰했다는 점, 진셩호가 세인트 빈센트 국적 선박이라는 점, 그리고 구조대가 구명정 2척과 일부 파손된 선박 물품 등을 발견했으며, 선박 충돌 후 16인이 실종이라는 사실을

2007년 5월 16일 중국 외교부 성명에 따르면 '진셩'호를 세인트 빈센트 국적이라 소개하고 있으며, 사고 발생 지역을 '발해만 해역'이라 지칭하고 있다. 그리고 본 사건을 중국 측은 '인도주의 정신'에 입각해 실종자와 그 가족들을 위로한다고 밝힌 바 있다.[5)]

2차에 걸친 조사를 마치고 한국과 중국의 사고조사단장은 지난 6월 15일 「대한민국 중앙해양안전심판원과 중국 해사국간 공동조사요록」[6)]에 서명하고, 6월 19일에 공동조사결과를 발표하였다. 이에 따르면, 진셩호는 사고 발생 즉시 관할 해사당국에 사고발생에 대해 보고하지 않은 데다 구조의무도 이행하지 않고 뺑소니를 저질렀던 것이다. 해양안전심판원의 김종의 심판관은 "충돌의 위험이 있는 긴박한 상황에서 골든로즈호는 먼저 오른쪽으로, 진셩호는 왼쪽으로 피했다"면서 "진성호의 피항 조치는 '절대 왼쪽으로 피하지 말라'는 「국제해상충돌예방규칙」[7)](Convention on the Regulation for Preventing Collisions at Sea; COLREGs)을 위반해 과실이 크기 때문에 진셩호가 이번 사고의 주된 책임을 져야 한다"고 밝혔다. 그와 동시에 골든로즈호의 '위성비상위치지시용 무선표지설비'[8)]와 '전세계해상조난 및 안전설비'[9)]의 미작동이

밝히고 있다. 2007년 5월 12일 신화사통신. 新華网濟南5月12日電(記者 呂福明) 5月12日凌晨3時許，韓國籍"金玫瑰"輪在烟台海域与山東魯丰航運有限公司經營的圣文森特籍"金盛"輪發生碰撞事故，韓國籍船失去聯系。在隨后的救援中，搜救人員發現了屬于韓國籍船只的兩个救生筏和一些破碎的船上物品。海事部門推斷，輪船已經沉沒，船上16名船員下落不明.
http://news.sina.com.cn/c/2007-05-12/231312972628.shtml(2007년 5월 14일 방문); 해양안전심판원 http://www.kmst.go.kr/safetydata/troubleRead.asp(2007년 9월 20일 방문).

5) 중국 외교부 성명. http//www.fmprc.gov.cn/chn/zxxx/t319292.htm(2007년 6월 19일 방문).

6) 中國海事局与大韓民國中央海洋安全審判院聯合調查會議紀要.

7) 1972년 국제해상충돌예방규칙 협약 제17조 3항.

8) 1988년 「해난안전협약」(International Convention for the Safety of Life at Sea; SOLAS)이 개정되어 1992년 2월 1일자로 모스 부호(the Morse Code)는 사라지게 되었다. 그 대신 총 중량 300톤 이상의 모든 국제운항 여객선 및 화물 선박이 갖춰야 할 구조 장비로 다음의 3가지 즉 '선박자동식별장치(Emergency Position Indicating Radio Beacons; EPIRB)'와 '전세계해상조난 및 안전설비(Global Maritime Distress and Safety System; GMDSS)'와 '수색 및 구조 송수신기(Search and Rescue Transponders; SARTs)'가 도입되었다. "Surviving disaster-life-saving at Sea", Focus on IMO, January 2000. p. 10; http://imo.org.

9) 전세계해상조난 및 안전설비(Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS)

또한 사고의 원인이라는 점도 지적하고 있다.[10]

2. 평가

본 사건은 기본적으로 사인간에 해결될 사안으로 보기 쉬운 사건이다. 과거 우리측 영해에서 중국 선박 침몰시 단순한 사고로 보험처리 했던 것[11]을 지적하며, 본 사건도 그와 같을 것이라고 간주하는 것은 안일한 대처가 아닐 수 없다. 이번 사건에 중국 측이 적극적으로 협조하였으며, 우리나라 정부도 조사단을 파견하는 등 적극적으로 대응하였다는 점에서 주목할 만한 사건이었다.[12]

골든로즈호와 진성호 간의 선박충돌 및 침몰의 진상에 관한 의문점은 2차 진상보고서에서 상당 부분 결론지어졌다. 본 사건의 가장 큰 의문 중 하나는 사고 후 선박자동식별장치[13]가 왜 작동하지 않아 신속한 구조가 이뤄지지 못했느냐 하는 점이다.

더구나 유엔해양법협약의 발효 후 현재 중국은 산둥반도 이북에 대해서는 영해를 정하는 기준이 되는 해상좌표를 선포하지 않은 상태이다. 이러한 상황 하에서 한·중 양국이 경계 미획정 수역상 선박충돌과 관련한 동 사안을 처리하게 될 경우, 선례를 남긴다는 점에서 매우 중요한 사건이 될 수도 있다. 더구나 중국 언론에서 구조소홀의무에 대해서는 쌍방과실로 몰아간 바 있어 면밀한 검토가 필요한 사안이라 본다.[14] 다음에서는 선박의 해상충돌사건 처리 문제에 관한 국제법적 쟁점을 검토

---

10) 국정브리핑 2007년 6월 19일자. http://www.korea.kr(2007년 9월 20일 방문).

11) 해양수산부 관계자에 따르면, 1999년 문창호(한국)와 용파호(중국) 여수 앞바다에서 충돌, 용파호가 침몰한 사건이 있었다. 중량이 훨씬 더 큰 용파호가 더 작은 문창호와 충돌해 침몰한 이 사건은 용파호 측 보험사인 Osprey Syndicate사의 법정 대리인인 Clide & Co.라는 로펌이 맡아 사건을 처리하려 하자, 여수시측에서 해양수산부 방제과에 본 사건의 처리 협조를 의뢰해 결국 한국 측 요구를 수용하고 마무리했다고 한다.

12) 중국 정부 홈페이지 http://www.gov.cn/jrzg/2007-05/19/content_619507.htm (2007년 6월 18일 방문).

13) Automatic Identification System, 이하, AIS.

14) 2007년 6월 20일 인민일보. http://english.people.com.cn/200706/20/eng20070620_385882.html.

하고자 한다.

Ⅲ. 선박충돌에 관한 국제법상 쟁점

본 사건은 처음부터 중국의 적극적인 관할권 행사로 인해, 우리 측 대응이 수동적 또는 소극적으로 보였다는 지적이 있다. 과연 중국의 관할권 행사가 정당한 것이었는지 의문을 제기하지 않을 수 없다.

1. 선박충돌의 형사집행관할권

선박 특히 상선 간의 충돌에 대한 형사집행관할권 문제와 관련해 대표적 사례인 *Lotus*호 사건[15]은 많은 시사점을 준다. Lotus호 사건은 터키 부근 공해 상에서 프랑스 선박 *Lotus*호의 과실로 터키 선박 *Boz-ourt*호와 충돌해 터키선박이 침몰하고, 탑승 중인 8인의 터키인이 사망한 사건이었다. 사고 직후 *Lotus*호가 자발적으로 원래 목적지인 콘스탄티노플 항에 입항하였는데, 터키 경찰이 이들을 기소해 유죄판결을 내렸다. 이에 프랑스 정부가 '공해 상에서 국적이 다른 상선이 충돌할 경우, 가해국이 재판관할권을 가져야 한다'며 반발, 상설국제사법재판소(Permanent Court of International Justice, 이하 PCIJ)에 이 사건을 제소하였다. 이 사건의 쟁점은 터키가 수동적 속인주의(passive personality principle)[16]를 적용해 형사집행관할권을 행사하는 것이 국제법상 정당화될 수 있는가였다.

이에 대해 PCIJ는 다음과 같이 판결하였다. 즉, 본 사건은 범죄가 프랑스에서 개시되어 터키에서 완료된 경우에 해당하므로 프랑스는 주관적 속지주의(subjective territorial principle)에 의해, 터키는 객관적 속지주

15) *The S.S. "Lotus"* case(France v. Turkey), *1927 P.C.I.J. Series A, No.10.*

16) 수동적 속인주의란, 국가는 자국민에 행한 외국인의 외국에서의 범죄에 대해 형사관할권을 행사할 수 있다는 원칙을 말한다. 김대순, 「국제법론」, 제12판(서울 : 삼영사, 2007), p. 355.

의(objective territorial principle)에 의해 관할권을 갖는다고 하였던 것이다.[17] 이러한 PCIJ의 판결에 대해 선주(船主)들의 이익을 크게 침해할 우려가 있다는 국제적인 비판이 제기되었고, 이러한 경향은 유엔해양법협약에 반영되었다.[18]

유엔해양법협약 제97조 1항은 다음과 같다.

"공해에서 발생한 선박의 충돌 또는 선박에 관련된 그 밖의 항행사고로 인하여 선장 또는 그 선박에서 근무하는 그 밖의 사람의 형사책임이나 징계책임이 발생하는 경우, 관련자에 대한 형사 또는 징계 절차는 그 선박의 기국이나 그 관련자의 국적국의 사법 또는 행정당국 외에서는 제기될 수 없다."

그러므로 공해상 선박의 충돌 및 사고와 관련한 제1차적 책임은 선박의 기국이 진다고 볼 수 있다. 그런데 가해선박인 '진성호'의 선적국은 세인트 빈센트 그레나딘(Saint. Vincent And the Grenadine, 이하 '세인트 빈센트')이다. 그러나 실질적으로 선적국인 세인트 빈센트가 본 사안에 아직까지 어떠한 관할권 주장을 하였는지는 전혀 알려진 바 없다. 그런데 우리 언론 및 정부에서는 진성호를 중국 측 선박으로 보도 또는 간주하는 입장을 취했다.[19] 그렇다면 진성호는 세인트 빈센트 국적의 선박인가 아니면 사실상 중국의 선박인가 의문이 들지 않을 수 없다.

반면 중국 정부와 언론은 거의 일관되게 진성호를 세인트 빈센트 국적의 선박으로 지칭하였다.[20] 이와 관련해 가해선박의 진정한 국적을

17) 대략적으로 설명하자면 주관적 속지주의란, 범죄가 개시된 곳의 국가가 당해 범죄 전체에 대해 형사관할권을 행사할 수 있다는 원칙을 말하며, 객관적 속지주의란, 범죄가 완성된 곳의 국가가 당해 범죄 전체에 대해 형사관할권을 갖는다는 원칙을 말한다. 상게서, p. 349.

18) 김대순, 전게서, p. 864.

19) 외교통상부 뉴스 http://mofat.korea.kr; KBS 뉴스 http://news.kbs.co.kr/article/world/200705/20070520/1358013.html.

20) 중국 언론과 외교부는 '진성호'를 산동 루펑(魯丰)항운유한공사에서 운영하는 세인트 빈센트 선적의 선박이라고 사건 초기부터 밝힌 바 있다. 중국정부홈페이지 http://www.gov.cn/gzdt/2007-05?15/content_614944.htm. 신화사통신 http://news.xinhuanet.com/politics/2007-06/19/content_6264122.htm.; 중국외

결정짓는 문제에 관한 국제법상 쟁점이 바로 '진정한 관련(genuine link)'의 원칙이다. 다음에서는 이와 관련해 진성호의 국적과 '진정한 관련' 원칙에 대해 살펴보겠다.

2. 진정한 관련

공해상의 선박은 이른바, '부동하는 영토(floating territory of the flag state)'[21]로서 국제법과 기국의 법에 의해 규율되며 특히, 기국이 자국국적 선박에 대해 배타적 관할권을 행사할 수 있다. 이러한 원칙을 '기국주의'라 한다. 여기서 기국(the flag state)이란, 선박의 국적국가를 말하는 것으로, 상선의 국적은 등록에 의해 결정되며, 국가마다 국적부여의 조건은 스스로 결정할 수 있다.[22]

유엔해양법협약은 선박의 국적에 관해 다음과 같이 정의하고 있다. "그 국가와 선박 간에는 진정한 관련이 있어야 한다."[23]

'진정한 관련'이라는 개념은 *Nottebohm* 사건[24]에서 논의된 이래 제1차 해양법협약회의 때 공해 협약을 초안하면서 추가로 삽입되었다.[25] 그리하여 '진정한 관련' 원칙은 1958년 공해협약 제5조 1항 후단에서 다

교부 홈페이지 http://www.fmprc.gov.cn/chn/zxxx/t319292.htm(2007년 6월 19일 방문).

21) 그렇다고 선박이 타국의 영해 또는 내수에서도 이른바 '치외법권(objective extraterritoriality)' 지역이라는 뜻은 아니다. 이러한 선박의 '영토설(the doctrine of the territoriality of ships)'은 Chung Chi Cheung v. The King 사건에서도 부인된 바 있다. D. P. O'Connell; I. A. Shearer, The International Law of the Sea, Vol. II, New York: Oxford University Press, 1984, pp. 735~736.

22) 유엔해양법협약 제92조 1항; 김정건, 『신판 국제법』, 서울: 박영사, 2004, pp. 618~622.

23) 1982년 유엔해양법협약 선박의 국적 제91조 1항 후단. "…There must be exist genuine link between the State and the ship."

24) *Nottebohm* 사건에서 PCIJ는 '국적은 상호적인 권리 의무의 존재와 함께 애착, 진정한 관련(genuine connection), 이해관계 및 감정 등 사회적 사실을 기초로 삼는 법적 유대'라고 하면서 국가와 국적인과 진정한 관련이 있어야 할 것을 강조하였다. *Nottebohm case(Lichtenstein v. Guatemala), 1955, I.C.J. Rep.* pp. 24~25. http://www.icj-cij.org/docket/files/18/2674.pdf.

25) Norquist, Myron H(editor-in-chief), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary*, Vol. III(The Hague/London/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1995), p. 107.

음과 같이 규정되었다.

> "…국가와 선박 사이에는 진정한 관련이 존재하여야 하며, 특히 국가들은 자국의 국기를 게양하는 선박에 대하여… 그 관할권과 통제를 실효적으로 행사하여야 한다."[26]

이번 사건에서 문제의 진성호 선적은 세인트 빈센트이다. 세인트 빈센트는 카리브 해역에 있는 도서국가로 18세기 프랑스와의 분쟁에서 승리한 영국에 귀속되었다. 이후 1960년대 자치권을 획득하였고, 뒤이어 1979년 독립하였다. 하지만 문제는 무엇보다 세인트 빈센트가 편의치적국(flag of convenience countries)[27]으로 구분된다는 점이다. 또한 남미 국가로의 마약관련 운송 혐의도 받는다는 점에서 국제적으로 복잡한 상황을 내포하고 있다.[28] 그렇다면 세인트 빈센트가 선박의 선적국임을 이유로 관할권을 주장했을 경우, 국제재판소가 어떠한 판단을 내렸는지 주목할 필요가 있다. 왜냐하면 이러한 경우 단순히 편의치적국으로 분류된다고 해서 세인트 빈센트와 세인트 빈센트 선적 선박과의 진정한 관련성이 부인되었다면, 모든 타방 상대국은 세인트 빈센트의 원고적격을 문제 삼아 국제재판소에 소의 각하를 주장할 우려가 있기 때문이다.

국제해양법재판소(International Tribunal for the Law of the Sea, 이하 ITLOS) 최초의 사건이었던 사이가호 사건[29]에서 피해선박인 사이

---

26) Convention on the High Seas 1958 Article 5 Paragraph 1 "...There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag."

27) 국제운송노동자연맹(International Transportation Worker's Federation)에 의하면 편의치적국이란, 선박 소유국의 노동에 관한 규제, 즉 저임금, 장기간 근무, 안전장비 미확보 등을 회피하는 수단을 제공하는 국가라 정의하고 있다. 이러한 기준으로 국제운송노동자연맹은 편의치적국 명단에 세인트 빈센트를 포함시키고 있다. http://itfglobal.org.

28) The CIA, *2007 World Fact Book*. http://cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/vc.html.

29) Saiga호는 유조선이다. 1997년 10월 28일 나포 당시에 Cyprus의 Nicosia 지역의 Tabona 해운회사 소속 선박으로서, 스코틀랜드 Glasgow 지역의 Seascot 해운경영이 운영하였다. Saiga호는 스위스 제네바의 Lemania 해운 그룹회사로부터 용선계약을 하였다. Saiga호는 1997년 3월 12일에 세인트 빈센트에 임시로 등록하였다. 선장과 선원 모두 우크라이나 국적인이었고, 도장공으로 고용된 세

가호의 국적은 세인트 빈센트였다. 이 사건에서 피소국이었던 기니(Guinea)가 '재판수리적격에 대한 항변(objections to challenges to admissibility)'을 한 바 있었다. 즉 사이가호는 세인트 빈센트와 진정한 관련이 없으므로 소가 각하되어야 한다는 것이었다. 이에 대해 세인트 빈센트 측은 다음과 같이 주장했다. 첫째 진정한 관련 원칙은 선박의 국적부여의 전제조건이 아니며, 진정한 관련이 없다고 해도 유엔해양법협약에 기국의 국제청구를 제한하는 내용이 없다는 것이다. 둘째로 사고 당시 세인트 빈센트와 사이가호 사이에는 진정한 관련의 증거가 있었다는 것이다. 즉 세인트 빈센트가 사이가호의 선주회사 설립지라는 사실과 사이가호가 해상인명안전협약,[30] 국제해양오염방지협약[31] 및 기타 국제해사기구[32]협정 준수의 관리 책임이 세인트 빈센트에 있고, 그 협정들의 당사국이라는 사실을 들었다. 이에 대해 ITLOS는 유엔해양법협약 제91조 1항을 예로 들며, "기국과 선박 사이에는 진정한 관련이 있어야" 하지만 이 조항만으로는 상기 질문에 적절히 답변할 수 없으며, 제91조와 함께 선박의 지위에 관한 규정에 해당하는 제92조와 제93조[33] 또한 마찬가지라 하였다.[34] 하지만 ITLOS는 1958년 공해에 관한 협약 제5조 1항 규정이 채택되기 전에 수정되었던 1956년 국제법위원회

명의 세네갈인도 있었다. Saiga호는 서아프리카 해안에서 어선과 기타 선박들에게 연료인 가스오일이나 때때로 물을 팔기도 하였는데, 선박에 있었던 가스오일의 화물주는 스위스 제네바의 Addax BV였다. 1997년 10월 28일 오전 8시경 항해일지에 따라 기니의 배타적 경제수역 남쪽 한계선 부근에서 가스 오일을 공급받기 위해 오는 선박을 기다리고 있었다. 그런데 Saiga호는 오전 4시 20분경부터 약속지점 근처에서 표류하고 있었는데, 오전 9시경 기니 순찰선들에게 공격을 받고, 나포되어 육지로 압송되었다. 기니가 Saiga호 나포, 선장 기소, 유죄판결을 위해 원용했던 법률은 L/94/007법과 상선법(the merchant code), 관세법, 형법 등이었다. *International Tribunal for the Law of the Sea, The M/V "SAIGA"*(No.2) case(Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), decision of 1 July 1999, paras. 31, 33, 111, 116, 117, 119.

30) International Convention for the Safety of Life at Sea(SOLAS), 1960 and 1974.

31) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto(이하 MARPOL 73/78).

32) International Maritime Organization.

33) 제92조 선박의 지위, 제93조 국제연합, 국제연합전문기구와 국제원자력기구의 기를 게양한 선박.

34) *The M/V "SAIGA"*(No.2) case, *op. cit.*, *1997 I.T.L.O.S*, *Judgement*, paras. 79, 80.

(International Law Commission; ILC)의 해양법협약 초안 제29조를 예로 들었다. 이 초안에서 “그럼에도 불구하고 타국이 선박의 국적을 승인하기 위해서는 기국과 선박 간에 진정한 관련이 있어야 한다”[35]는 내용 즉, 타국의 승인요건이 채택되지 않았던 것을 지적했던 것이다. 또한 기국의 의무를 규정한 유엔해양법협약 제94조 어디에도 선박에 대한 관할권 및 통제권 흠결을 발견한 타국이 기국에 대해 그 선박에 대한 권한을 부인하도록 허락하는 규정 또한 없음을 지적했다. 결론적으로 ITLOS는 ‘유엔해양법협약상 기국과 선박의 진정한 관련의 원칙은 타국이 선박등록의 유효성에 의문을 제기하는 데 목적이 있는 것이 아니고, 기국의 의무를 보다 더 실효적으로 수행할 수 있도록 하는 데 있다’라고 밝혔던 것이다.[36] 그러므로 재판소는 첫 번째 쟁점인 사이가호의 세인트 빈센트 국적 부인은 법적 근거가 없는 것이라 판시했고, 두 번째 쟁점인 사고 당시 사이가호와 세인트 빈센트 사이에 진정한 관련이 없었다는 주장은 증거불충분으로 기각했다. 결국 이상의 이유로 사이가호와 세인트 빈센트 사이의 진정한 관련 결여에 근거한 항변은 기각되어 본안 소송에 들어갈 수 있었다. 즉 ITLOS는 세인트 빈센트가 사이가호의 기국으로서 관할권을 행사할 수 있다고 보았던 것이다.[37]

한편 1952년에 브뤼셀 해사법외교회의에서는 「선박충돌에 관한 ‘민사’ 재판관할권 규칙의 통일 위한 협약」을 채택한 바 있다. 이 협약에 의하면 피해자는 가해선의 기국 또는 가해선을 억류한 국가의 어느 쪽에든지 선택적으로 소송을 제기할 수 있으며, 당사자 간 합의가 있으면, 특정국가의 재판소에 제소하거나 국제중재재판소에 의뢰할 수 있도록 되어 있다.[38] 그렇다면 우리나라의 경우 진성호의 기국인 세인트 빈센트나 진성호를 억류한 중국 어느 쪽에든지 소송을 제기할 수 있는 것이다. 물론 별도의 합의가 있는 경우에는 그에 따를 수 있을 것이다.

---

35) “Nevertheless, for purposes of recognition of the national character of the ship by other States, there must exist a genuine link between the State and the ship.”

36) *The M/V “SAIGA”*(No.2) case, *op. cit.,, 1997 I.T.L.O.S*, *Judgement*, para. 83.

37) *Ibid.*, 80, 82, 83, 88.

38) 김대순, 전게서, pp. 864~865.

이와 관련해 기국과 선박 간의 진정한 관련에 관한 최근의 견해[39]는 주목할 만하다. 이에 따르면, 소송의 정지・제한에 관한 유엔해양법협약 제228조 제1항에서 '기국이 자국 선박의 오염행위 위반에 대하여 적용 가능한 국제규칙과 기준을 실효적으로 집행할 의무를 반복하여 무시하는 경우', 피해 국가가 타국적 가해 선박에 대해 관할권을 행사할 수 있다고 한다. 즉 최근에는 권리의 향유와 관련 의무의 이행을 연계시키는 경향이 있다는 것이다. 그러므로 기국이 선박과의 진정한 관련을 확보할 의무를 이행하지 않으면, 외교적 보호권 행사를 포함한 선박에 대한 권리를 부인할 수 있다고 한다.[40]

그러므로 진정한 관련의 원칙에 관한 문제는 등록국의 국내 문제이자 재량에 속했던 선박의 등록문제에 제3자 개입을 허용할 것인가의 문제로 환언할 수 있다. 그러나 '진정한 관련성'의 타국의 승인요건은 앞서 논의한 바대로 이미 초안 작업에서 부인된 바 있다. 그러므로 선박과 선적국의 '진정한 관련성'은 당해 등록국의 재량에 따라 결정되는 측면이 강하다고 보아야 하겠다.

그런데 진성호는 사고 후 자발적으로 중국의 다롄 항에 입항하였고, 시간은 많이 지체하였지만 중국해사당국에 신고하였으므로 중국이 진성호의 선장과 선원을 억류해 조사한 것은 당연한 것으로 볼 수도 있을 것이다. 또한 일반 선박 간의 해상충돌의 경우 기국주의에 의해 처리될 수도 있고 또는 선장 또는 당직 항해사 등 주요선원의 국적주의에 의해 처리될 수도 있다는 것을 염두에 둔다면 선적국과 선박 간 진정한 관련의 쟁점은 큰 문제가 되지 않을 수 있다. 왜냐하면 이러한 경우 선박충돌에 관한 각국의 국내법 절차에 따라 처리될 수 있기 때문이다.[41]

---

39) B.H.Oxman and V. Bantz, "Case Note on the Saiga case", 94 *American Journal of International Law* 140 at 149 quoted in Robin R Churchill, "The Meaning of the "Genuine Link" Requirement in Relation to the Nationality of Ships", *A Study Prepared for the International Transport Workers Federation, October 2000,* p. 56.
http://www.oceanlaw.net/projects/pdf/ITF-Oct2000.pdf(2007년 6월 22일 방문).

40) Robin R Churchill, "The Meaning of the "Genuine Link" Requirement in Relation to the Nationality of Ships", October 2000, p. 56;
http://www.oceanlaw.net/projects/pdf/ITF-Oct2000.pdf(2007년 6월 22일 방문).

41) 비상업용 정부선박간의 해상충돌의 경우는 기국주의가 적용되는 것이 원칙이다. 이와 관련해 자세한 논의는 김동욱, "비상업용 정부선박의 지위", 「국제법학

3. 청구 국적(Nationality of claims)

외교적 보호권의 행사와 관련되는 것이 바로 청구 국적의 문제이다. 여기서 국적(Nationality)은 개인과 국가를 연결하는 고리로서 국가라는 매개체를 통해 국제법상 권리를 향유할 수 있다.[42] 2006년 국제법위원회(ILC)가 마련한 「외교보호에 관한 규정초안」은 이와 관련해 현재의 국제적 논의를 잘 보여준다. 즉 초안 제2조에 따르면 국가는 외교적 보호를 실행할 '권리'를 가진다고 하였으며, 제3조에서는 "외교적 보호는 국적국이 갖는다"고 명시하고 있다.[43]

그런데 골든로즈호의 인적 구성을 보면 실종 및 사망한 선원 16명은 각각 한국인 7명, 미얀마인 8명, 인도네시아인 1명으로 구성되어 있다. 이번 골든로즈호의 화물 소유주를 포함해 선박과 선주, 선장과 선원 및 기타 인들이 입은 손해와 손실에 대한 것은 명백히 외교적 보호권 청구 대상인데, 국가가 국적인을 위해서만 외교적 보호권을 갖는다는 국제법 규칙이 여기에 적용되어서는 안 된다. 선박에 대한 1차적 의무는 기국이 지며, 특히 공해상 선박충돌에 관해서는 더욱 그러하기 때문이다.[44] 그러므로 기국은 선박뿐 아니라 선박에 승선한 모든 사람과 화물에 끼친 침해에 대해 청구권을 가질 수 있다고 보아야 한다.

ITLOS는 이 문제에 대해 유엔해양법협약에 충분한 지침이 있다는 것을 밝힌 바 있다. 즉 기국의 의무에 관한 제94조(기국의 의무)와 제217조(기국에 의한 법령집행)를 예로 들었다. 이에 따르면 기국은 선장과 선원, 선주 또는 기타 선박의 운영과 관련된 모든 사람들에 대한 관할권

회논총」, 제52권 제1호(통권 제107호), 2007년 6월, pp. 11~42 참조.

42) Malcom N. Shaw, *International Law*, 5th ed., New York: Cambridge University Press, p. 722.

43) 외교적 보호에 관한 규정 초안(Draft Articles on Deplomatice Protection)(2006), *Official Records of the General Assembly, Sixty-first Session, Supplement No.10*(A/61/10).

44) "…it[article 94] provides for flag State investigation where proper jurisdiction and control have not been exercised, and for inquiry into every marine casualty or incident of navigation on the high seas." Norquist, Myron H(editor-in-chief), *op. cit.*, p. 137, para 94(1), p. 143, para 94(8), p. 168.

및 통제권을 적절히 행사해야 할 의무가 있는데, 이 규정들에서는 기국의 국적인과 국적인이 아닌 자들과의 사이에 아무런 구별을 하고 있지 않다는 점을 지적했다. 또한 제106조(충분한 근거 없는 나포에 따르는 책임)와 제110조(임검권) 제3항, 제111조(추적권) 제8항을 보면, 국가가 외국선박에 대해 할 수 있는 행위는 첫째, 해적행위의 의심이 있는 선박의 나포, 둘째, 임검권의 행사를 위한 승선, 셋째, 추적권의 행사에 따른 체포, 이 세 가지라는 것이다. 그러므로 유엔해양법협약은 이에 해당하지 않은 경우 발생하는 모든 손해 및 손실에 대해 보상할 것을 규정하고 있고, 이러한 규정에 보상을 청구할 권리와 청구 국적 간의 아무런 관련을 두지 않으며 제292조(선박・선원의 신속한 석방)상의 즉시 석방절차에도 체포선박의 운영과 관련한 자들의 국적에 관해서 어떠한 강조도 없었다는 점을 밝혔다.[45]

이러한 절차조항이 담긴 규정이 시사하는 바는 다음과 같다. 즉 유엔해양법협약은 선박을 하나의 단일체(unit)로 봄으로써, 선박과 관련한 기국의 의무는 타국의 행위에 의한 손해배상 또는 손실보상을 추구하고, 제292조상의 절차를 제기할 의무와 관련이 있는 것으로 간주한다는 것이다. 그러므로 선박위의 모든 것과 선박의 운영에 이해관계가 있거나 관련 있는 모든 사람은 기국과 연관 있는 하나의 실체(an entity)로 다뤄져야 하며, 이러한 자들의 국적은 관련이 없다는 것이다. 또한 본 사안의 중요성에 주목하며, 현대 해상운송의 기본적 성격에 대해 다음과 같은 주의를 촉구했다. 즉 선원 구성의 일시성과 다국적성 및 선박 화물과 관련한 이해관계의 다양성에 주목해야 하는데, 만일 손해를 입은 사람이 각각의 국적국으로부터 외교적 보호를 받아야 한다면, 부당한 고충이 따르게 된다는 것이다.[46] 이러한 점을 볼 때도 이와 같은 ITLOS의 견해는 적절하다고 본다.

한편 사고를 낸 진성호의 선장과 선원의 처리에 대해서 문제가 있을

45) *The M/V "SAIGA"*(No. 2) case, *op. cit., 1997 I.T.L.O.S*, *Judgement*, paras. 103, 104, 105.
46) *Ibid*, *paras*, 106, 107.

수 있다. 공해상의 선박충돌의 형사재판관할권과 관련해서 사람에 대해서는 '가해선의 기국' 또는 '가해자의 국적국가'가 갖지만, 선박의 나포나 억류는 비록 조사를 위한 것이라 할지라도 반드시 기국이 하도록 되어 있다.[47] 그런데 중국 당국은 우리 해양심판원 관계자와 함께 진성호와 선원들을 심문할 기회를 제공하였다. 즉 한국해양안전심판원의 김종의 심판관을 수석으로 4인이 2007년 5월 22일 다롄에 도착해 사고 조사작업에 착수하여, 같은 해 5월 25일까지 중국 측 사고 전문가와 분석회의에 참석하고 중국 측이 제공한 증거자료와 함께 귀국하였던 것이다. 그리고 제2차로 중국 랴오닝 성 다롄항 다야오완(大窯湾) 컨테이너항에 정박 중이던 진성호에 대해서 우리 조사단이 2007년 6월 10일부터 15일까지 선원 면담과 현장조사를 실시하였고, 진성호 선원들을 상대로 직접 대면조사를 통해 진상파악에 나섰던 바 있다.[48] 그러므로 비록 중국이 조사를 위해 선장과 선원을 억류해 조사한 것은 속인주의 또는 객관적 속지주의에 의해 정당화될 수 있을지라도, 기국인 세인트 빈센트와 관할권 경합의 문제는 여전히 남는 것이다.

4. 국내적 구제완료와 국가책임

국내적 구제의 완료(exhaustion of local remedies)란 국가가 외국에서 피해를 입은 자국민을 위해 그 국가를 상대로 국제청구를 하기 위해서는 우선 피해자가 해당 영토국에서 제공하는 구제 절차를 완료해야 한다는 원칙을 말한다.[49]

국내적 구제의 완료에 관한 「유엔해양법협약」 제295조는 다음과 같다.

"이 협약의 해석이나 적용에 관한 당사국간의 분쟁은 국제법상 국내적

47) 유엔해양법협약 제97조 3항.
48) 2007년 6월19일 인민일보. http://society.people.com.cn/BIG5/1062/5886391.html (2007년 9월20일 방문).
49) M. Shaw, *op. cit.*, p. 730.

구제가 완료되어야 하는 경우에는 이러한 절차를 완료한 후에만 규정된 절차에 회부될 수 있다."

이 원칙과 관련된 논의의 쟁점은 본 사안이 국제법상 국내적 구제를 완료해야 하는 사안인 것인가이다. 국제법위원회(ILC)가 채택한 국가책임법 규정 초안 제22조를 보면 "국가의 행위가 외국인의 대우에 관한 국제의무가 요구하는 결과와 일치하지 않는 상황을 야기했을"[50] 때에는 국제위법행위(internationally wrongful act)에 의한 국제책임이 발생한다.[51] 이러한 경우의 국제책임은 외국인에 대해 침해가 발생하는 이른바, '간접침해(indirect injury)'에 대한 책임으로서 앞서 논의한 청구국적의 원칙과 함께 국내구제완료원칙을 선행요건으로 요구한다. 그러므로 구조지연 등 외국인의 대우와 관련해 발생한 피해라는 점에서, 골든로즈호 사건의 중국 측 책임과 관련해서는 외견상, 국내구제완료를 거쳐야 할 사안으로 간주될 수 있다.

한편 지난 2007년 6월 15일 한·중 사고조사단장은 합동조사 후, 6월 19일에 공동 기자회견을 하고 「대한민국 중앙해양안전심판원과 중국 해사국간 공동조사요록」에 서명하였다. 여기에서 중국 당국은 진성호가 신고를 지연한 것에는 『중국해상교통안전법』 제36조[52]를 위반한 것이며, 구조의무를 다하지 않고 현장을 이탈한 것은 동법 제37조 위반이라고 밝혔다. 그리고 기타 위반사항은 유관법률[53]을 적용해 처리하겠다는

50) "[T]he conduct of a State has created a situation not in conformity with the result required of it by an international obligation concerning the treatment to be accorded to aliens.…"

51) 국제위법행위에 대한 국가책임에 관한 규정초안(2001) 제1조.

52) 중국 해상교통안전법 제36조에 의하면, 사고현장 부근의 선박은 구조신호를 접하거나 또는 생명이 위험에 처한 사람을 보았을 때, 자신의 상황이 매우 위험하지 않는 한, 조난당한 사람을 최선을 다해 구해야 하고, 신속히 주무기관에 현장 상황과 사고 선박의 명칭과 위치 등을 알려야 할 의무를 규정하고 있다. 제37조는 충돌사고를 낸 선박은 가능한 한 조난자를 구해야 하며, 자신의 안전이 극도로 위험한 상황이 아니면 사고 현장을 떠나지 못하도록 규정하고 있다.

53) 중국 해상교통안전법 제47조에 의하면, 본 법을 위반한 범죄인은 사법기관에 의해 형사책임을 물을 수 있도록 규정하고 있으며, 중국 형법 제133조(공공위해안전죄)에 의하면 교통운수관리법을 위반해 사람을 다치게 하거나 사망하게 하고, 공공 및 사유재산에 막대한 손실을 입힌 자는 3년 이하의 징역이나 구류에 처할 수 있고, 교통사고 후 도피한 자는 3년 이상 7년 이하의 징역을, 뺑소니로 사망하게 한자는 7년 이상의 형을 내릴 수 있다고 규정하고 있다.

입장을 밝힌 바 있다.

우리나라의 경우 민사문제인 손해배상은 해난심판원의 재결과 법원의 손해배상판정에 따라 이루어지게 된다. 그러므로 골든로즈호의 보상문제는 사고조사 결과 최종보고서가 나온 후, 그 결과에 따라 보험사들이 보험금을 지급한 뒤 가해선의 선적사를 상대로 구상권 청구소송이 제기될 것으로 본다.

그런데 중국 측은 앞서 논의한 「대한민국 중앙해양안전심판원과 중국 해사국간 공동조사요록」에서 구조지연의 직접 원인을 골든로즈호의 장비 미작동으로 결론지었고 한국도 이에 동의한 상태이다. 다만 이러한 미작동의 구체적 원인에 대해서는 우리 측 조사결과를 기다리고 있는 중이다. 이와 같은 중국의 태도에서 우려되는 것은 장비결함에 대한 골든로즈호의 관리 책임과 이를 감독할 감독관청의 의무위반에 대한 지적 가능성이다. 「유엔해양법협약」에 따르면 기국은 자국 선박의 장비를 감독할 책임을 지기 때문이다.[54]

앞서 본 바와 같이, 이번 침몰사건 과실의 주 책임은 국제해상충돌예방규칙을 위반한 진성호에 있다는 데 한·중간 의견의 일치를 보았다. 하지만 여기서 지적하고 싶은 점은 구조지연과 관련해서도 신고 지연이 주 원인으로 인정되어야 한다는 것이다. 왜냐하면 사고 발생 후 30여분이 지난 뒤에야 진성호는 소속선사에 전화를 걸어 충돌사실을 알렸고, 5시간이 흐른 뒤 다롄 외항에 입항한 후에도 해상교통관제센터[55]에만 알렸을 뿐, 해사 당국에는 보고하지 않았기 때문이다. 이는 국제안전관리규칙(International Safety Management Code) 위반이다. 더구나 골든로즈호의 충돌 사실이 한국에 알려진 것은 사고가 발생한 지 8시간 만인 5월 12일(토) 오전 11시 40분이였다. 그것도 칭다오 한국선급협회가 골든로즈호의 선사인 부광해운에 사고 사실을 통보하자, 부광해운 측이 이를 한국의 해양경찰에게 신고함에 따라 알게 된 것이었다. 해양경찰은 신고 접수 후 사실 확인을 위해 중국의 구조본부[56]에 확인 요청을

54) 유엔해양법협약 제94조 제3항, 제4항, 제5항; SOLAS협약 의정서 제6규칙 (d)항.
55) Vessel Traffic Management System(VTS).
56) Maritime Rescue Coordination Center(MRCC).

함과 동시에 사고해역에 한국 경비함을 파견하겠다고 했으나 중국 측은 사고지점이 자국 영해이고 현재 수색대가 작업 중이라는 이유로 거절하였다. 중국의 구조당국이 골든로즈호 침몰사실을 최종 확인해 준 것은 구명정이 발견된 5월 12일 오후 7시 40분이었다.[57]

그런데 중국 측은 구조지연의 직접원인이 골든로즈호의 전세계해상조난및안전설비(EPIRB)의 미작동이라 지적하였다.[58] 결국 골든로즈호와 진성호의 해상충돌은 쌍방과실이나, 「국제해상충돌예방규칙협정」을 위반한 진성호의 책임이 더 크다는 것을 인정한 대신, 구조지연과 관련해서는 골든로즈호 장비 결함에 직접적 원인으로 몰아간 측면이 있다. 그러므로 현재 중국의 입장은 왜 이 장비가 작동하지 않았는지에 대한 한국의 최종보고서가 나오기를 기다린 후, 진성호와 골든로즈호의 책임을 각각 묻겠다는 것으로 해석된다.

하지만 사고를 낸 중국 측 가해자의 신고의무 해태보다 기계 오작동 내지는 기계적 결함을 구조지연의 주원인으로 처리한 것은 매우 아쉬운 대목이다. 진성호의 선장과 선원들이 신고 의무를 해태하고 구호조치 없이 떠난 것은 명백히 고의에 의한 과실 책임이다. 그런데 골든로즈호의 장비 결함을 구조지연의 주 원인으로 인정해 준 것은 지나친 양보가 아닌지 의문스럽다.

하지만 우리가 진성호의 늦장 신고에 대한 중국의 처벌이 경미하거나 불합리하다고 판단할 경우, 본 사건은 새로운 국면을 맞을 수도 있다. 사인의 행위라 할지라도 국가 책임 발생의 원인이 될 수 있으며, 사전방지 또는 사후 구제를 위해 '상당한 주의(due diligence)'를 다하지 않았다면 국가는 자신의 부작위에 대해 국가 책임을 질 수 있기 때문이다.[59]

---

57) 2007년 5월 21일 제267회 통일외교통상위원회의록 제6호.
58) 신화사통신 2007년 6월19일자.
http://news.xinhuanet.com/politics/2007-06/19/content_6264122.htm
59) 김석현, 「국제법상 국가책임」, 서울: 삼영사, 2006, p. 190.

5. 사고해역의 법적 성격

중국은 사건 발생 초기에 사고해역이 중국의 영해라 주장하며 우리 해경 선박의 진입을 거부한 바 있다.[60] 만일 진성호가 골든로즈호를 침몰시키고 도주 중인 것을 마침 우리 해경이 신고를 받고 추적 중이었다면 어떻게 되었을 것인가 가정해보자. 이런 경우 진성호가 사고 해역에 들어섰을 경우, 우리 해경은 추적을 종료해야 할지 말아야 할지의 문제가 생길 수 있다. 「유엔해양법협약」상 추적권은 피 추적 선박이 기국이나 타국의 영해 진입시 종료되어야 하기 때문이다.[61] 우리가 이번 사건에서 사고 해역의 법적 성격에 대해 한번쯤 짚고 넘어가야 할 이유가 바로 여기에 있는 것이다.

사고 발생지점은 중국 다롄 앞 최 끝단 섬[62]의 등대로부터 동남방(189°) 38해리, 백령도에서 140해리(38°14.41′N, 121°42.17′E)였다.[63] 중국 당국은 처음에 사고 발생지역을 중국 영해라고 하여 우리 해경 선박의 수색 목적의 진입을 거부하였다.[64] 그리고 나중에 중국은 언론발표를 통해 사고 해역에서 한국이 파견한 구조선이 활동할 수 있도록 한국측이 요청해 와, 중국이 이에 동의해 주었으며, 중국해상구조센터(中國海上搜救中心)의 통일적인 지휘 하에 사고 해역에 들어와 수색 및 구조활동을 하고 있다고 밝혔다.[65]

그런데 「해상수색및구조에관한국제협약」(International Convention on Maritime Search and Rescue: SAR)[66]에 의하면 사고 발생지역이 중국의 영해라 하더라도 인명구조와 수색을 위해 파견되는 타국의 구조

60) 2007년 5월 21일 제267회 통일외교통상위원회의록 제6호, p. 30.
61) 유엔해양법협약 제111조 3항.
62) 중국 당국은 이 섬의 존재와 명칭, 위치에 대해서 공개적으로 밝히지 않고 있다.
63) 국정브리핑 2007년 6월 19일자 참조. http://korea.kr.
64) 2007년 5월 21일 제267회 통일외교통상위원회의록 제6호, p. 25.
65) 중국정부홈페이지 2007년 5월 15일자
http://www.gov.cn/gzdt/2007-05/15/content_614944.htm.;
신화사 5월 17일자
http://www.sd.xinhua.org/news/2007-05/17/content_10052280.htm
66) 해상수색 및 구조에 관한 국제협약 3.1.2, 3.1.5.

대에 간단한 수속만 하고 영해 진입을 허가했어야 했다. 더구나 동 협약에서 예정하고 있는 인접국가와의 수색 및 구조활동에 관한 지역협정까지 한·중 간에는 이미 체결되어 있는 상황이었다. 다만 사고 당일이었던 5월 12일은 2007년 4월에 체결된 '한중수색구조협정'의 5월 16일 발효를 불과 4일 앞둔 상황이었다. 그런데도 불구하고 중국은 자국이 이미 충분한 세력을 가지고 수색을 하고 있다는 이유로 한국 측 경비정이 들어와 지원하는 것을 거부하였던 것이다. 비록 '한중수색구조협정'이 발효 전이라고 해도 1969년 「조약법에 관한 비엔나협약」 제18조에 의하면, 조약의 발효 전이라도 그 객체 및 목적을 훼손하지 아니할 의무를 지게 된다. 그런데 중국은 15일이 되어서야 제민 호의 사고 해역 진입을 허락했고, 태평양 5호는 헬기 탑재를 이유로 거부했다가 16일 '한중수색구조협정'이 발효한 이후 진입에 동의하였던 것이다.

그렇다면 사고 해역이 과연 중국의 영해였는지 되묻지 않을 수 없다. 사고 해역은 다롄 항에서 38해리 떨어진 곳이므로 등대를 설치한 점이 자체 영해를 갖는다고 해도 12해리 훨씬 바깥쪽에 위치하게 된다. 사고 해역이 중국의 영해라고 주장하기 위해서는 이른바, '역사적 만(historic bay)'으로서 발해만의 지위가 인정되고, 이러한 만의 폐쇄선으로부터 영해의 외측한계인 12해리 내에 사고 해역이 들어가야 한다. 중국은 영해에 관한 기선을 공표할 때 현재 산둥반도 이남에 대해서만 공표하고 산둥반도 이북, 즉 발해만 앞 바다 쪽에는 공표를 하지 않은 상태이다.[67]

발해만(渤海湾)[68]은 1958년 9월 4일 영해선언을 통해 중국의 내수로 주장한 바 있었으나 「유엔해양법협약」 발효 후 1996년 5월 15일에 영해

67) 1996년 5월15일 「중화인민공화국 영해기선에 관한 중국인민공화국 성명」(中華人民共和國政府關于中華人民共和國領海基線的聲明) (http://www.fcgmsa.gov.cn/info/952-1.htm)을 보면 대륙붕 기선을 산동 고각(山東高角) 북위 37도 24분과 동경 122도 42분 3초에 한곳 그리고 산동고각 37도 23분과 동경 122도 42분 3초 한 곳, 이렇게 두 곳만 발표하고 산동반도 이북에 관해서는 아무런 발표도 하고 있지 않은 실정이다.

68) 중국은 자신의 '근해(近海)'를 발해(渤海), 황해(黃海), 동해(東海), 남해(南海)와 대만의 동쪽 바다 다섯 부분으로 보고 있으며, 특히 발해를 내해(內海)로 간주하고 있다. 발해만은 면적이 1만 7천 5백㎢로 발해의 서쪽부분에 위치하고 있으며, 만의 입구를 대청하구(大淸河口)에서 산동의 구황하구(旧黃河口)의 한선으로 경계를 삼고 있다고 한다. 孫湘平, 「中國近海區域海洋」, 北京 : 海洋出版社, 2006, pp. 1~2.

기선에 관한 선언에는 발해만에 대한 언급이 없다. 「유엔해양법협약」 제10조 4항 및 5항에 따르면 만의 자연적 입구 양쪽이 24해리를 넘지 않는 경우, 폐쇄선을 그어 안쪽을 내수로 할 수 있다. 그러나 발해만은 이러한 법적인 만의 요건을 충족시키지 못하고 있다. 만구의 총 길이가 45해리를 넘기 때문이다. 그렇다면 발해만이 만으로 인정받기 위해서는 이른바 '역사적 만'의 요건을 충족시켜야 한다.[69] 역사적 만으로서의 지위를 인정받기 위해서는 일반적으로 다음의 세 가지 요건이 충족되어야 한다. 첫째, 장기간의 점유가 있을 것, 둘째, 그 점유에 평화롭고 계속적인 지배의사가 수반될 것, 그리고 셋째, 타국의 용인이 있을 것이다.[70]

중국의 발해만에 대한 장기간의 점유나 계속적인 지배의사는 1864년 프러시아와 덴마크 전쟁시 항의한 것을 비롯해 1958년 영해선언까지 그 근거를 찾아볼 수 있으나 타국의 용인요건에 대해서는 문제가 있다. 왜냐하면 영국이 1958년 중국의 영해선언에 이의를 제기한 사실이 있고, 1975년 중・일 어업협정 당시 발해만을 포함한 해역을 군사경계수역으로 하여 외국 선박 출입을 중국이 통제할 수 있도록 한 조치에 대해 일본이 이를 인정하지 않은 사실이 있기 때문이다. 중국이 발해만을 역사적 만으로 인정받기 위해서는 만구폐쇄선과 지리적 좌표목록을 유엔사무총장에게 기탁하고 타국의 이의제기 없이 공표하는 절차를 밟는 것도 한 방법이 될 수 있겠으나, 현재 산둥반도 이북에 대해서는 명확한 입장을 밝히지 않은 상태이다.[71]

이와 같은 점으로 미루어 볼 때, 사고 해역이 중국의 영해라는 주장은 설득력을 가지기 어려울 것이다. 하지만 영해기선의 기점을 발표하지 않은 산둥반도 이북의 경우, 랴오동 반도의 바다 외곽 측 암초를 기점으

---

69) 그러나 역사적 만과 관련해서는 많은 논란이 있다. 더구나 1982년 유엔해양법협약 제10조에는 만(Bays)에 관한 여러 가지 제한 규정이 '역사적 만'에는 적용되지 않는다고 단순히 규정함으로써 '역사적 만'에 관한 불확실성을 남게 하였다. 또한 역사적 만과 관련하여 미국과 리비아가 무력충돌까지 벌이게 되었던 사건이 있었던 바, 자세한 것은 Yehuda Z. Blum, "The Gulf of Sidra Incident", *American Journal of International Law*, Vol. 80, No. 3.(Jul 1986), pp. 668~677 참조.

70) 김찬규, "이른바 역사적 만에 관한 연구", 「학술원논문집」12, 대한민국학술원(1973. 11), pp. 200~201 참조.

71) 이용희, "역사적 만 제도와 중국 발해만의 역사적 지위에 관한 연구", 「해사법연구」, 제17권 제1호, 2005. 3, pp. 85~86.

로 한다면, 사고 해역을 중국의 접속수역 내로 볼 수 있을 가능성은 있다. 중국의 「영해및접속수역법」 제4조에서 접속수역은 영해 밖 12해리로 설정하고 있기 때문에 그 암초를 기준으로 한다면 사고지점은 이곳으로부터 20해리 정도 떨어진 셈이 되어, 영해외측한계선으로부터 12해리 내, 즉 접속수역에 있게 된다.

「유엔해양법협약」에서 접속수역을 설정할 수 있도록 한 것은 12해리 영해만으로는 특정 위반사항에 대해 효과적인 대응이 어려울 경우, 영해 밖 일정수역에 연안국의 권한행사가 이루어질 수 있게 하기 위함이다. 접속수역은 배타적 경제수역과 중복되므로 공해적 성격도 지니는 기능적 수역이라 할 수 있다.[72] 그런데 중국의 「영해및접속수역법」제13조에서는 육지영토 내수면 및 영해의 안전・세관・재정・위생 또는 출입국관리법률법규의 위반을 방지・처벌하기 위해 관할권을 행사할 수 있도록 하고 있다.

그러나 문제는 「유엔해양법협약」 제33조 1항(a)[73]를 보면 접속수역에서 연안국이 행사할 수 있는 관할권의 항목에 '안전'을 이유로 한 것은 규정하고 있지 않다는 데 있다. 대한민국의 1995년 「영해및접속수역법」에서도 유엔해양법협약에 준해 '대한민국의 영토 또는 영해에서 관세・재정・출입국관리 또는 위생에 관한 법령의 위반방지'만을 규정하였고, '안전' 항목을 추가하지는 않았다.[74] 이는 일본 또한 마찬가지이다.[75] 중국이 자국의 접속수역법상의 '안전'을 근거로 만약 우리 경비구조함의 접속수역 진입을 거부했다면 이는 국내법을 이유로 국제법 위반을 정당화하는 것이 된다.[76] 또한 이러한 경우에는 중국 당국의 '직접침해(direct injury)'에 의한 국가책임의 문제도 발생될 수 있다. 이렇게 국가가 직접 타국의 권리를 침해하는 '직접침해'의 경우에는 국내적 구제완료를 거칠 필요 없이 직접 국제책임이 발생한다.

---

72) 김현수, 「국제해양법」, 서울: 연경문화사, 2007, p. 64.

73) 유엔해양법협약 제33조 1항 연안국은 영해에 접속해 있는 수역으로서 접속수역이라고 불리는 수역에서 다음을 위하여 필요한 통제를 할 수 있다. (a) 연안국의 영토나 영해에서의 관세・재정・출입국관리 또는 위생에 관한 법령의 위반방지. (b) 연안국의 영토나 영해에서 발생한 위의 법령위반에 대한 처벌.

74) 대한민국 영해및접속수역법 제6조의 2, 1.

75) 일본 영해및접속수역에관한법률 제4조 1항.

76) 문화일보 2007년 5월 23일자, <기고> 김찬규, "골든로즈호, 공해에서 침몰했다".

Ⅳ. 결 론

본 사건은 국적이 다른 두 선박이 안개 속에서 항해 중에 1972년 「국제해상충돌예방규칙 협약」에 규정된 안전 전망거리 및 안전 항해속도를 따르지 않아 해상에서 충돌하여, 피해선박은 침몰하고 가해선박은 구호의무를 다하지 않은 채 현장을 이탈, 사고 사실의 신고 지연으로 수색 및 구조 활동에 차질을 빚게 해 피해선박의 탑승자 전원이 사망 또는 실종하게 한 사건이었다.

국제법상 "분쟁이란 어떠한 법률이나 사실관계 또는 법적 견해와 이해관계에 대한 견해의 불일치"를 말한다.[77] 본 사건에서 한·중 간의 이견(異見)은 사고 해역의 법적 성격에 대한 것과 구조지연에 대한 책임소재가 어디에 있느냐와 관계가 있다.

사건 발생 후 30여분이 지나고 나서 진성호는 소속선사에 보고하였고, 다롄 선박교통관리시스템(VTS)에는 5시간 이후 신고하였다. 하지만 소속선사는 중국 해사국 주관 부처에는 알리지 않았다. 이것이 구조작업이 지연된 중국 측 원인이며, 골든로즈호의 세계해상조난안전및안전설비(GMDSS)의 신호 미발송은 한국측 원인으로 결론지어졌다.

중국의 관할권 행사의 근거는 진성호의 국적에 근거한 것이라기보다는 선장과 선원 그리고 소속선사의 국적에 근거한 속인주의 원칙으로 볼 수 있다. 그렇지만 기국인 세인트 빈센트와의 관할권 경합 문제는 남게 된다.

결론적으로 해당 수역이 다롄에서 38해리나 떨어져 영해라고 보기에는 무리한 점이 있는 지역이었고, 또한 조난 선박의 구조를 위해 분초를 다투는 상황에서 영해임을 주장하는 중국 측에 별다른 이의제기 없이 우리 정부 선박이 진입을 자제한 것은 지나친 외교적 배려가 아닌지 의문이 든다. 일단 사람을 구하기 위해서 중국의 협조가 필요해 소극적으로 대응했다고는 해도, 영해라는 주장에 대해 의문을 제기하는 정도도

77) "A dispute is a disagreement on a point of law or fact, conflict of legal views or of interests between two person", *Mabromatis Palestein Concession, 1924 P.C.I.J., Ser. A, No. 2*, p. 11.

하지 못했다면 오히려 해당수역의 관할권 행사를 묵인한 것으로 간주될 수 있기 때문이다. 이는 추후 유사 사태에 대한 관할 당국의 신중하면서도 단호한 대처가 요망되는 부분이다.

〈표-1〉 **골든로즈호-진성호 사건 일지**[78]

일시	주 요 내 용	비고
5월11일 (금)	골든로즈호(제주선적 화물선, 3849t), 중국 랴오닝성 빠위취앤(鮕魚圈)항에서 충남 당진으로 출발(8:40AM) 진성호(세인트빈센트, 4822t), 중국 옌타이항에서 다롄항으로 출발(11:35PM)	*골든로즈호 5914t 철제코일 적재
5월12일 (토)	짙은 안개속, 골든로즈호 우현전타(오른쪽으로 최대 35°회전), 진성호 좌현 전타(왼쪽으로 최대 35° 회전) *골든로즈호-진성호 충돌(3:08AM) 후 구호조치 없이 사고현장 이탈, 골든로즈호 선원 6명 사망, 10명 실종 사고위치: 중국 다롄 산다오 등대로부터 동남방(189°) 38해리, 백령도에서 140해리(38°14.41′N, 121°42.17′E)	*유엔해양법협약,[79] 해난안전협약(SOLAS) 국제해상충돌예방규칙중국해상교통안전법 제37조 위반 한국 선원법 5년 이하 1,000만원 이하 벌금
	*진성호 선장, 산동루펑항운유한공사에 사고 사실을 보고(3:40AM), 회사의 신고 지연 진성호 선장, 회사지시로 신고 위해 다롄 외항 도착(7:10AM), 다롄 해상교통관제센터(VTS)에 보고(8:39AM), 다롄 해상교통관제센터, 루펑사에 해사당국에의 신고 지시	*국제안전관리(ISM)코드 규칙 위반 *중국해상교통안전법 제36조, 제37조 위반
	루펑항운, 옌타이 해사국(루오용홍)에 사고발생사실 최초보고(11:40AM). 칭다오 한국선급협회, 부광해운에 사고사실 통보(11:50AM)	

78) 외교통상부 뉴스 http://mofat.korea.kr; 골든로즈호 제2차 조사결과 http://momaf.korea.kr; 중국정부홈페이지 http://www.gov.cn; 제267회 국회 통일외교통상위원회회의록 제6호 참조.

79) 유엔해양법협약 제98조 1항에 의하면 모든 국가는 해난 사고를 당한 자에게 원조를 제공하고 그들의 원조요청이 있을 때에는 가능한 최대속력으로 현장에 달려가 구조를 나서도록 요구하고, 이를 위하여 인접국과 협력하도록 하고 있다.

〈표-1〉 **골든로즈호-진셩호 사건 일지(계속)**

일시	주 요 내 용	비고
5월12일 (토)	부광해운, 한국해양경찰에 신고(1:58PM). 해경, 중국구조본부(MRCC)에 확인요청(2:14PM). 해경, 중국에 한국경비함 투입가능 여부를 문의(5:30PM)하였으나 중국측 사고지점이 자국 영해이고 현재 수색대가 작업중이라는 이유로 거절. 중국 구조당국 골든로즈호 침몰사실 최종확인(7:40PM)*	*다롄으로부터 38마일(3~4시간 소요)
	해경, 유관기관에 사고발생 팩스 통고(8:11PM). 외교부 접수(11:30PM)	
5월13일 (일)	중국, 주중한국대사관에 침몰사고 통보(0:50AM). 해양경찰, 외교부에 사고상황 보고(1:20AM). 외교부 대책반 구성(1:40PM), 칭다오 강형식 영사, 옌타이시 해사국 쉬쩐쿤(Xuzhenkun)과 사실확인 통화(2:30AM), 구조지연 항의(3:30PM). 조중표 제1차관, 닝후꾸이 주한중국대사 통화(10:50PM)	
5월14일 (월)	외교부 재외 영사국장 주한 중국대사관 공사에게 수색 위해 중국측 해역 진입허가 요청(3:00PM)	조약법에관한비엔나협약 제18조[80]
5월15일 (화)	중국, 한국해경선박 진입 허가. 해경 경비함 태평양 5호(3,000t) 인천부두 출발(4:00PM), 헬기탑재 이유로 중국해역 진입거부. 제민호(1,500t) 사고해역 도착(8:10PM) 수색.	
5월16일 (수)	태평양 5호(3,000t) 사고해역 진입(헬기탑재) 허가(9:45PM), 수색 시작(12:05PM).	한중수색구조협정 발효(5. 16)[81]
5월17일 (목)	실종자 가족 21명 현장 방문	

80) 1969년 조약법에 관한 비엔나협약 제18조(조약의 발효전 그 객체 및 목적을 훼손하지 아니할 의무). 국가는 다음의 경우에는 조약의 객체 및 목적을 저해하게 되는 행위를 삼가야 하는 의무를 진다. (a) 비준・수락 또는 승인되어야 하는 조약에 서명하였거나 또는 그 조약을 구성하는 문서를 교환한 경우에는, 그 조약의 당사국이 되지 아니하고자 하는 의사를 명백히 표시할 때까지, 또는 (b) 그 조약에 대한 그 국가의 기속적 동의를 표시한 경우에는, 그 조약의 발효시까지 그리고 그 발효가 부당하게 지연되지 아니할 것을 조건으로 함.

81) 1979년 해상 수색 및 구조에 관한 국제협약(SAR협약)에 의거, 1990년 5월 25일 한・일수색구조협정, 2007년 4월 17일 한・중수색구조협정(5. 16 발효).

〈표-2〉 **사고조사 관련일지[82)]**

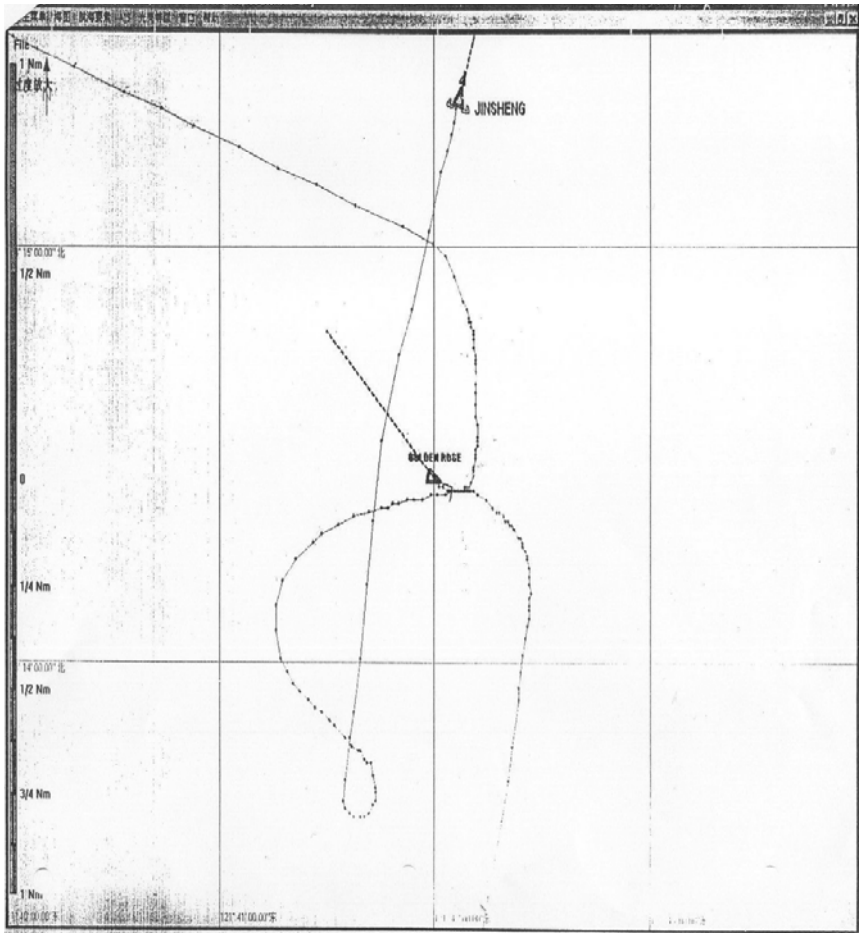
일시	주 요 내 용	비고
5월22일 (화)	한국중앙해양안전심판원 김종의 심판관 및 4인 다롄 도착, 제1차 사고조사	
5월23일 (수)	한국측, 중국측 사고 전문가 분석 회의 참석	
5월25일 (목)	한국측, 중국측 제공 증거자료와 함께 귀국 중국 해사당국, 선주측에 선체인양 촉구 공문 발송[83)]	
6월4일 (월)	해경, 수색종결 후 귀항	
6월10일 (일)	김종의 심판관 일행 다롄 도착, 제2차 사고 조사. 한·중 공동조사단 현장조사, 증거분석, 사건경위 토의 및 진성호 선원 심문절차 진행 선박자동식별장치(AIS) 항적자료 원본파일 자료입수	*중국측은 쌍방책임 강조
6월15일 (금)	한·중 사고조사단장, '대한민국 중앙해양안전심판원과 중국해사국간공동조사요록(中國海事局与大韓民國中央海洋安全審判院聯合調查會議紀要)'에 서명	
6월19일 (화)	중앙해양안전심판원 김종의 심판관, 해양수산부 브리핑. 제2차 조사결과 발표(진성호 사고발생 신고의무 위반과 골든로즈호 위성비상위치지시용 무선표지설비(EPIRB)와 전세계해상조난및안전설비(GMDSS)의 구난신호 미발송이 주원인으로 결론)	중국해상교통안전법 제47조 사법기관의 별도 형사책임 추궁, 형법 제2장 제133조(공공위해안전죄)

* 본 사안은 현재 사고해역관할인 인천해양안전심판원에 이관되어 최종보고서 작성을 위해 검토 중임

82) http://society.people.com.cn/BIG5?1062/5886391.html

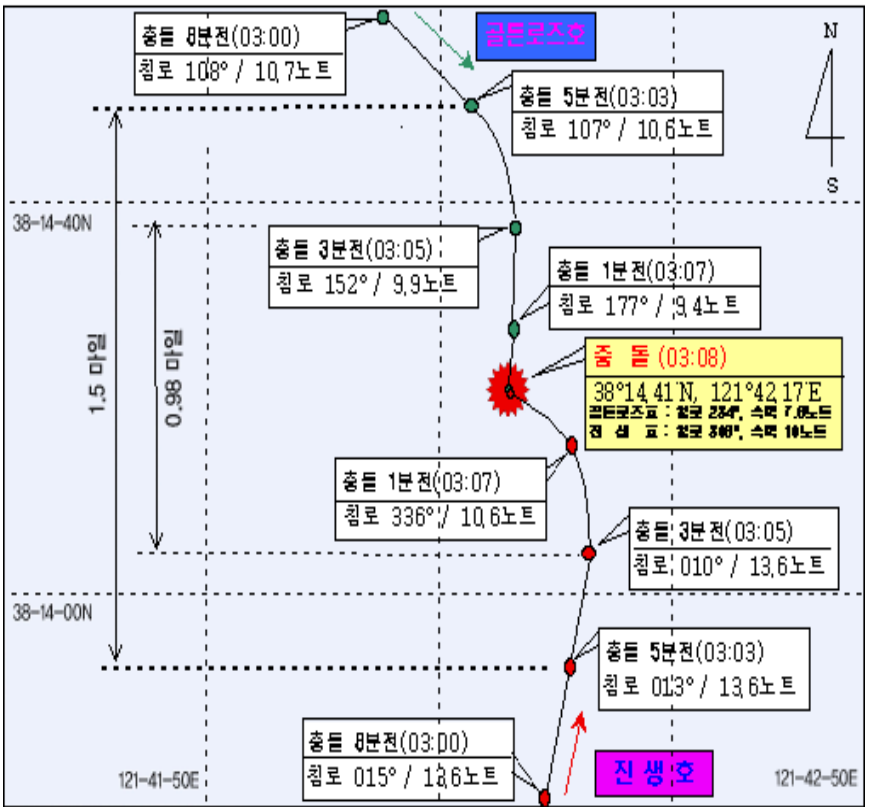
83) 선체인양은 선주책임이나 중국이 자체 처리 후 나중에 비용을 청구할 가능성도 있다. 연합뉴스 2007년 5월 25일자.

〈그림-1〉 **골든로즈호와 진셩호 항적도**[84]



84) 국정브리핑 6월 19일자 해양수산부 부처뉴스 참조. http://www.korea.kr(2007년 6월 22일 방문).

〈그림-2〉 **골든로즈호 · 진성호 충돌상황도**



자료 : 국정브리핑 자료 2007. 6. 17 자료 참조-

참 고 문 헌

1. 김대순,「국제법론」, 제12판, 서울: 삼영사, 2007.
2. 김대순・김민서,「국제조약집」, 제2판, 서울: 삼영사, 2003.
3. 김동욱, “비상업용 정부선박의 지위”,「국제법학회논총」, 제52권 제1호, 2007. 6, pp. 11~42.
4. 김석현,「국제법상 국가책임」, 서울 : 삼영사, 2006.
5. 김정건,「국제법」, 서울: 박영사, 2004.
6. 김정균/성재호,「국제법」, 제4개정판, 서울 : 박영사, 2003.
7. 김종구・박성일, “공해에 있어서 형법의 역외적용”,「해사법연구」, 제15권 제2호, 2003. 12, pp. 81~94.
8. 김찬규, “이른바 역사적 만에 관한 연구”, 학술원논문집 12, 대한민국학술원, 1973. 11, pp. 177~233.
9. 김찬규・이영준,「국제법개설」, 서울 : 법문사, 2002.
10. 이용희, “역사적 만 제도와 중국 발해만의 역사적 지위에 관한 연구”,「해사법연구」, 제17권 제1호, 2005. 3, pp. 67~87.
11. 정영석・김만홍・김추, “선박 및 적하 압류제도에 관한 한중법률비교연구”,「해사법연구」, 제15권 제2호, 2003. 12, pp. 33~80.
12. 王鐵崖,「國際法」, 法律出版社, 2006.
13. 韓立民,「海域使用管理的理論与實踐」, 山東, 青島: 中國海洋大學出版社, 2006.
14.「新編 交通法」, 法律出版社, 2007.
15. 孫湘平,「中國近海區域海洋」, 北京 : 海洋出版社, 2006.
16. Churchill, Robin R., “The Meaning of the “Genuine Link” Requirement in Relation to the Nationality of Ships”, October 2000, p. 56 http://www.oceanlaw.net/projects/pdf/ITF-Oct2000.pdf
17. Evans, Malcolm., “The Law of the Sea”, in *International Law*, edited by Malcolm Evans, New York: Oxford University Press, 2003, pp. 623~656(p. 628).
18. Howse, Robert, “The Use and Abuse of Other “Relevant Rules of International Law” in treaty interpretation: Insights from WTO

Trade/Environment Litigation", Univ. of Michigan Law School, *International Law and Justice Working Papers*, 2007. 1.
19. O'Connell, D. P., *The International Law of the Sea*, Vol. I, New York: Oxford University Press, 1982.
20. _____, *The International Law of the Sea*, Vol. II, New York: New York: Oxford University Press, 1984.
21. Rosenne, Shabtai, *Essays on International Law and Practice,* Netherlands: martinus nijhoff publishers, 2007.
22. Shaw, *International Law,* 5th ed., New York: Cambridge University Press, 2003.
23. Norquist, Myron H(editor-in-chief), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*, A Commentary, Vol. III, The Hague/ London/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1995.
24. Valencia, Mark J., *A Maritime Regime for North-East Asia,* New York: Oxford University Press, 1996.
25. Yehuda Z. Blum, "The Gulf of Sidra Incident", *American Journal of International Law*, Vol. 80, No. 3.(Jul., 1986), pp.668-677.
26. 국정홍보처 http://www.korea.kr
27. 대한민국해양안전심판원
http://www.kmst.go.kr/safetydata/troubleRead.asp
28. 중국 정부홈페이지
http://www.gov.cn/jrzg/2007-05/19/content_619507.htm
29. 각종 영문자료검색 http://www.wikipedia.org
30. 일본자료검색 http://www.ja.wikipedia.org
31. 중국자료검색(全球新聞) http://news.sina.com/
32. 학술논문검색 www.jstor.org