

韓半島 周邊의 海洋法 問題

朴 椿 浩*

차 례

- I. 머리말
- II. 협약의 성립과정
- III. 성립절차상과 형식상의 특징
- IV. 협약의 주요 내용
- V. 한반도 주변의 해양법 문제
 - 1. 한·중간의 어업문제
 - 2. 한·일간의 어업문제
 - 3. 북양어업문제
 - 4. 한·일, 한·중간의 대륙붕 경계문제
 - 5. 한·중간의 중북광구문제
 - 6. 한·일간의 대륙붕 경계문제
 - 7. 북한·소련간의 비공개 협정(1985)
 - 8. 해양환경보호문제
 - 9. 해협통항문제
 - 10. 외국선박의 영해통과 사전통고문제
- VI. 맺는 말

* 고려대학교 법과대학 교수, 법학박사

I. 머리말

UN은 1967년부터 15년간의 입법작업 끝에 1982년 12월 10일 제마이카의 몬테고·베이(Montego Bay)에서 海洋法協約을 채택했다. 엄격히 말하자면 실은 이것은 그 해 4월에 UN본부에서 채택되었으나 약 8개월간의 용어조정 등 보완작업을 거쳐서 12월에 서명된 것이다.

이 협약은 본문 320조 외에 각종 부칙이 125조에 달하는 거대한 문서인데, 이 방대한 입법작업은 제3차 UN해양법 회의(The Third United Nations Conference on the Law of the Sea:UNCLOS Ⅲ)가 담당했던 것이다. 이 제3차 회의는 1958년의 제1차 및 1960년의 제2차 회의에 이어 개최되었으므로 그렇게 부르는 것이다.

이 협약은 60번째 비준서가 기탁되면 그 날로부터 12개월 후에 발효하게 되어 있는 데(제308조 제1항), 1993년 11월 17일에 가이아나의 비준으로 1994년 11월 16일에 발효하게 되어 있다(표 참조).

이 협약이 발효하면 서명한 모든 나라는 비준전에 각기 자국의 국내법령 중에서 협약의 해당부분에 저촉되는 조항들을 조정해야 한다. 이 글에서는 이 협약의 성립과정을 약술하고, 그 특징, 주요 내용, 그리고 한반도 주변의 해양법 문제 등을 개괄적으로 논하고자 한다.

II. 협약의 성립과정

제2차 세계대전 직후 미국은 1945년 9월에 소위 트루만 선언(Truman Proclamations)을 발표하여 자국 연안의 공해어업 및 대륙붕에 관한 관할권을 확장했다. 대륙붕에 관한 것은 연안해역의 해저석유 관할권을 둘러싸고 연안정부와 연안 주정부들간의 분쟁을 해결하기 위한 것이었는데 그 내용은 미국 영해 3해리 밖의 해저석유 관할권은 연방정부가 갖는다는 것이었다. 공해어업에 관한 것은 주로 일본의 북양 연어잡이를 사전에 규제하기 위한 것이었다.

그런데 이 트루만 선언의 여파는 먼저 중남미 제국의 해양관할권 확장이라는 커다란 파문을 불러 미국어업에 막대한 피해를 주기 시작했을 뿐 아니라, 다른 지역까지 번져서 세계 각 처의 해양분쟁의 도화선이 되었다. 한·일간의 어업분쟁 역시 이러한 해양관할권 확장 유행의 여파로 나타난 것이다.

이러한 사태를 수습하기 위하여 UN은 1953년부터 수년간의 준비작업을 거쳐서 1958년에 제네바에서 제1차 UN해양법 회의를 소집하여 역사상 처음으로 4개 해양법협약을 채택했다. 즉 공해·영해·공해어업 그리고 대륙붕에 관한 것들이었는데, 이것들은 형식상 아직도 발효하고 있다.

이 제1차 회의 성과는 그 나름대로 컸으나 해양관할권의 가장 기본이 되는 영해의 넓이에 관해서는 합의를 보지 못했다. 그래서 1960년에 이 문제만을 위해서 역시 제네바에서 제2차 회의를 소집했는데 실패로 돌아가고 말았다.

이러는 동안 해양개발에 관한 과학기술은 계속 발전하여 종전에 없었던 새로운 해양법 문제들이 발생하기 시작했다. 특히 심해저개발문제는 선진 해양국들의 주요 관심사로 등장했다. 이 무렵에 몰타의 UN대사 아비드파르도(Arvid Pardo)는 1967년의 UN총회에서 국가관할권 밖의 해양자원은 인류의 공동유산(common heritage of mankind)이므로 국제적으로 관리해야 한다는 획기적인 연설을 하여 많은 회원국들 특히 후진국들의 적극적인 지지를 받았다.

UN총회는 바로 그 회기중에 해저특별위원회를 설치하여 해양문제의 재검토작업에 착수했다. 이리하여 UN은 1973년에 제3차 해양법회의를 소집했는데, 이것은 뉴욕에서 불과 2주간에 걸쳐 절차상의 문제만을 토의함에 그쳤다. 이렇게 시작된 제3차 해양법회의는 1974년의 제2차 회기를 카라카스에서 10주간 개최하여 본격적으로 진행되었는데, 그 후 매년 뉴욕과 제네바에서 5주 내지 8주씩 계속하여 장장 10년간 100주 이상 토의끝에 1982년의 해양법협약 채택에 이른 것이다.

Ⅲ. 성립절차상과 형식상의 특징

제3차 회의는 그 벽두에 두 가지 중요한 절차상의 문제에 합의했다. 첫째, 모든 결의는 투표에 의하지 않고 합의제(consensus)에 의한다는 것이

었는데, 이 합의제는 「반대의견이 없는 것」 즉 투표는 하지 않고 단지 반대
의 뜻을 표하지 않으면 만장일치로 간주하는 다시 말하면 「투표없는 만장일
치」를 의미한다. 이것은 시간적으로 자못 비능률적이지만 중요한 안건을
꼭 채택하기 위해서는 편리한 표결방식으로서 참석국이 많은 국제회의에서
많이 활용된다.

둘째, 이번 회의에서 채택된 해양법 협약은 1958년의 제네바 4개 협약의
경우와는 달리 모든 해양문제를 하나의 협약에 수용한다는 결의였다. 소위
일괄안(package deal)이라고 부르는 이 방식은 1958년의 제1차 회의 결
과 각 서명국이 자국의 이해관계에 비추어 선택적으로 비준을 하여 결국 협
약의 효과를 충분히 거두지 못했기 때문에 그 전철을 피하기 위한 것이었
다. 예를 들면 세계 최대의 원양어업국인 일본을 비롯하여 노르웨이와 구
소연방은 1958년의 공해어업에 관한 협약을 비준하지 않았던 것이다.

이러한 일괄안은 마침내 협약의 원문에 명시적으로 반영되어 제309조에
일체의 유보는 인정하지 않는다는 조항으로 나타났다. 이 점은 이 협약이
지닌 하나의 형식상의 특징이다.

또 하나 특이한 점은 거의 모든 다른 만국협약의 경우에 보기 드문 현상
으로서, 발효 이전에 그 주요조항들이 여러 나라들의 국내법으로 수용되었
다는 사실이다. 이것은 이 협약의 일부 조항들이 자국에 불리하다는 이유
로 서명도 하지 않고 있는 미국을 비롯한 몇몇 서방 제국들까지도 이미 그
렇게 했다는 점에 비추어 매우 특이한 예라 아니할 수 없다.

IV. 협약의 주요 내용

이 협약의 주요 내용을 몇 가지만 간추려 보면 다음과 같다.

첫째, 이 협약 제3조에는 각 연안국은 자국 영해의 넓이를 12해리(약
22.2km)까지 설정할 수 있다고 규정하고 있다. 이것은 자못 간단해 보이
지만 국제법 450년의 역사상 최초의 일이다.

둘째, 외국선박 및 항공기의 해협통항과 관련하여 통과통항(transit
passage)라는 새로운 제도가 신설되었다. 이것은 무해통항(innocent
passage)과 자유통항(free passage)으로 선후진국들이 끈질기게 대립되

어 오다가 하나의 타협의 형식으로 합의된 것이다.

셋째, 대륙붕의 정의는 1958년의 소위 ①200미터까지의 수심(水深)기준, ②개발가능성, ③인접성(隣接性)의 기준으로부터 비약적으로 확장되어 350해리(약 648km)까지 혹은 특이한 지질구조를 가진 연안국의 경우에는 그 이상까지도 주장할 수 있게 되었다.

넷째, 배타적 200해리(약 370km) 경제수역제도(Exclusive 200mile Economic Zone:EEZ)가 신설되었는데 이것이 국제협약 형식으로 성립한 것은 이번이 처음이다. 즉, 연안국은 200해리 이내의 모든 자원에 대하여 「주권적 권리」를 행사한다는 포괄적인 것이다.

다섯째, 심해저개발에 관한 조항 역시 이번에 새로이 채택된 것이다. 해저 4,000m 내지 6,000m의 깊이, 그것도 주로 하와이 남쪽의 태평양 일대의 심해저의 해상(海床)에 부존하는 망간단괴(團塊)의 국제관리를 위한 것이다. 미국 등 서방측의 몇몇 선진해양국들이 이 협약에 반대하고 있는 이유는 이 심해저개발조항이 각기 자국에 불리하다고 생각하기 때문이다.

여섯째, 해양문제의 특수성에 비추어 몇 가지 특수한 해양분쟁은 이번 협약에 신설된 특별법원이 관장하게 되어 있다.

이것은 현존하는 국제사법법원하고 동등한 것인 데 그 규모는 더 크다. 그리고 이 특별법원은 전통적으로 중심지인 독일 함부르크 한사 자유시(Free and Hanseatic City of Hamburg)에 위치하게 되어 있다. 이것은 이 협약에 구체적으로 마련된 해양문제 분쟁해결방식 및 절차의 일환으로 마련된 것이다.

V. 한반도 주변의 해양법 문제

1. 한·중간의 어업문제

한·중간에는 아직 황·동중국해의 어업규제에 관한 어업협정이 체결되지 않고 있다. 이 해역의 주요 어업협정으로는 1975년의 일·중어업협정인데, 이것은 아직 유효하나 황·동중국해의 주요 연안국인 한국이 소외되어 있음은 매우 불행한 일이다. 북한과 중국간에도 어느 형태의 공동규제

가 있는 것으로 전하지만, 이것은 지리적 환경으로 미루어 황해 북부에 국한된 것에 불과하다.

한·중 양국의 어민들은 황·동중국해에서 혼획(混獲)과 난획(亂獲)을 계속하고 있어서 어업자원은 이제 거의 고갈상태에 이르렀다. 특히 근년에 계속된 중국어선들의 한국 영해침입사건은 자원의 고갈 외에 양국 어민들간의 감정적 대립까지 초래하고 있어서 한·중어업협정 체결은 하나의 급선무로 등장하고 있다(이 해역의 한·일 어업협정에 대해서는 다음 「2」항으로 미룬다).

황·동지나해의 어업자원보호는 한·중, 한·일 등 개별적인 양자협정만으로는 소기의 목적을 달성할 수 없다. 우선 각 양자협정이 성립되어도 언젠가는 각 연안국들이 모두 가입한 다자간(多者間)협정이 아니면 안된다. 이것은 일시적인 이해관계의 대립이나 정치적 관계 등을 초월한 조치가 아니면 무의미하다. 지중해, 발틱해 등 여러 나라들이 동시에 어업에 참가하고 있는 다른 해역에서는 이미 모두 그렇게 하고 있다.

2. 한·일간의 어업문제

한·일간에는 한국의 평화선이 선포된 1952년 1월부터 1965년 6월에 한·일어업협정이 체결될 때까지 14년간 심각한 어업분쟁이 있었다. 이리하여 이 분쟁은 일단락되었으나, 그 후에 해양법 자체가 크게 변천했을뿐 아니라 한국의 어업능력 역시 크게 발전하여 1965년의 협정자체의 적용성에 커다란 변화가 생겼다.

이 협정의 주요 목표는 일본이 평화선 안에서 조업을 할 수 있게하는 대가로 한국측에 어업협력자금을 제공하는 것이었다. 이리하여 1965년 이래 한국의 어업은 어업능력이 크게 성장하여 한국어선들도 일본의 12해리 전 관수역 밖에까지 진출할 수 있게 되었다.

게다가 1977년부터는 200해리 어업수역 혹은 경제수역 선포가 하나의 유행이 되어 한국의 원양어선들은 북태평양의 미국, 캐나다, 소련의 200해리 수역에서 쫓겨나게 되었다. 여기에 일본으로서는 전혀 예기치 못했던 사태가 발생했다. 북태평양 연안국들의 200해리 경제수역에서 쫓겨난 한국어선들이 귀로에 일본 北海道 연안 12해리 밖에서 조업을 시작한 것이다. 1965년의 협정에 의하여 할 수 있었던 것이다. 1965년의 어업협정 체

결 당시에는 상상조차 할 수 없었던 것이다. 그 당시 한국어선들의 80% 이상은 무동력선들이어서 북해도 근해는 고사하고 규슈우 근해의 출어도 힘들었던 것이다.

결국 한국측 일부에서 그렇게 끈질기게 반대했던 한·일어업협정이 이제는 한국측에 유리한 존재가 된 것이다. 현재 한·일 양국은 한국어선들의 북해도 주변, 그리고 일본어선들의 제주도 주변의 조업에 관한 잠정조치를 취하고 있다. 1965년의 어업협정은 물론 건전히 존속하고 있다.

여기에 한 가지 간과할 수 없는 것은 1952년의 평화선 처리 문제이다. 이것은 1965년의 어업협정에 의하여 본질적으로는 실효성을 잃었으나 철폐하려면 한·일간 뿐 아니라 한·중간의 해양문제 전체와 연관되어 있어서 개별적으로 처리할 수 없어서 즉, 필요에 의해서가 아니라 철폐할 계기가 없어서 그대로 남아있을 따름이다. 더구나 이 평화선은 200해리내에 있어서 어떤 의미에서는 이미 한국 자체로까지도 불리한 존재가 된 것이다.

3. 북양어업문제

북태평양은 한반도 주변해역이 아니지만 북양어업은 한국원양어업의 주종을 이루고 있으므로 간단하게나마 언급 할 필요가 있다. 한국은 1960년대 후반부터 북양의 연어잡이에 진출하면서부터 미국과의 어업분쟁에 말려들기 시작했다. 1977년 이후는 미국, 캐나다, 소련의 200해리 경제수역 선포로 또 한번 커다란 시련을 겪게 되었다. 북양에는 미국과 소련의 경제수역에 둘러싸인 소위 「도너트·홀」(doughnut hole)이 있는데 이곳은 한국, 일본, 대만 등 외국의 명태잡이 어선들이 많은 양의 어획을 하고 있는 비옥한 어장이다. 해양법상 완전한 공해(公海)이지만 미국과 소련은 각기 자국의 경제수역으로 둘러싸인 곳이므로 그 곳에 회유하는 명태에 대한 관할권이 있다는 주장을 하고 있다. 그래서 그곳에서 조업을 하는 한국·일본 등과 심각한 분쟁이 야기되고 있다. 결국 외국어선들의 조업은 거의 불가능한 상태에까지 이르렀다.

이 도너트·홀에 이어 오토츠크 해역에도 소련의 200해리 수역에 둘러싸인 공해가 있는 데 이것은 그 규모가 작아서 「피너트·홀」(Peanut hole)이라고도 하는데 이것 역시 러시아의 반대에 부딪쳐서 외국어선들의 조업은

어렵게 되고 있다. 구 소련이 그리고 이제는 러시아가 도너트·홀 문제에 미국 못지 않게 강경했던 것은 실은 자국의 200해리 수역내에 있는 피너트·홀의 권익을 확보하려는 속셈이었음이 나타난 셈이다.

4. 한·일, 한·중간의 대륙붕 경계문제

한국은 1970년에 해저광물자원개발법(법률제2184호)을 공포하여 주변의 대륙붕에 7개 광구를 설치했다. 물론 중국이나 일본 등 대안국(對岸國)들과의 합의에 의한 것이 아니라 일방적으로 한 것이다. 이 무렵에 대만과 일본 역시 각기 일방적으로 대륙붕 광구를 설치했다. 그 당시 중공은 이 3개 연안국들의 일방적 조치에 항의를 했을 따름이다.

한국, 일본, 대만이 설치한 대륙붕 광구는 한국의 7개, 일본의 4개, 대만의 5개, 그리고 일본에 반환되기 전의 오키나와의 1개 등 모두 17개였는데, 그중에서 2중, 3중으로 중복되는 것들이 13개이고 전혀 중복되지 않는 것들은 4개에 불과했다(지도 I 참조).

이렇게 각 연안국들의 해저광구가 서로 중복되는 이유는 각자의 해양법상의 주장이 서로 다르기 때문이었다. 즉, 대륙붕 외한선(外限線) 확정기준이 다르기 때문이었다. 한국은 황해에서는 중국측에 중간선을 그리고 동중국해에서는 일본측에 육지의 자연연장원칙을 주장했고, 일본은 모든 경우에 중간선을 주장했으며, 중국은 역시 모든 경우에 육지의 자연연장원칙을 주장했다. 중국은 그 입장을 간접적으로 밝혔을 뿐 구체적인 표명은 하지 않았다.

위에서 말한 바와 같이 한국은 황해에서는 중간선원칙을 그리고 동중국해에서는 육지의 자연연장원칙을 내세우고 있는데 이것은 하나의 모순으로 받아들여질 수도 있다. 나아가서 이러한 원칙으로 동중국해에 설치한 한국의 제7광구의 최남단은 한국 영토 최남단으로부터 약 280해리에 이른다. 게다가 200해리 경제수역제도하에서는 해저지형이나 수심(水深) 등은 이제 아무런 법적 성격이 인정되지 않기 때문에 한국이 원래 자국에 유리한 존재로 취급했던 일본쪽의 오키나와 해구(海溝) 역시 그 법적 성격은 무의미하게 되어버렸다.

이와 같이 중간선, 육지의 자연연장, 200해리 경제수역의 순서로 해양법

상의 원칙이 변천하여 결국은 이 해역에 있어서는 중간선원칙의 적용가능성이 높아진 점은 부인할 수 없다. 이것은 한국에 불리한 현상으로 작용할 가능성이 있다. 따라서 황·동중국해의 대륙붕 경계문제는 연안 각국이 합의 해서 결정할 문제이지 결코 어느 한 두 연안국들의 일방적인 주장을 다른 연안국들이 받아들이는 형식으로는 해결될 수 없다. 그리고 각 연안국간의 합의에 있어서는 위의 UN해양법협약의 해당 조항들이 일단 교섭에 있어서는 기준이 될 수 밖에 없다.

5. 한·중간의 중복광구문제

위에서 말한 바와 같이 한국, 일본, 대만, 오키나와 등이 앞을 다투어 1970년 전후에 각자의 대륙붕 광구를 설정했을 때, 중국은 강력히 항의를 했을뿐 그 자체의 광구를 설치하거나 대륙붕의 외한선을 발표하지는 않았다. 그런데 1993년 6월에는 동중국해에 남·북의 2개 광구를 확정·발표했는데(지도 II 참조), 이 중의 북광구는 한국의 제4광구와 2군데 중복된다. 그 면적은 모두 25.66평방km이다.

이 중복부분과 관련하여 한 가지 중요한 문제가 예상된다. 왜냐하면 이 중복부분은 한·중 양국이 상대방의 기점을 어떻게 정하느냐에 따라서 그 영유권이 한국측 또는 중국측에 속할 수 있다는 해석때문이다. 한국은 1970년에 제4광구를 설정할 때 중국측 연안의 문이도인 童島(영어로는 Barren Island)를 무시하고 그 내측에 있는 더 큰 섬을 기준으로 했던 것이다. 이 섬은 중국의 지도 등에는 「海礁」로 표시되어 있으나 미국 등 외국의 분석에 따르면 기점으로 인정함이 타당하다는 해석도 나와 있다. 이러한 해석은 분명히 한국측에는 불리한 것이다.

그런데 이 중복부분은 童島의 법적성격 여하에 따라서 한국측 혹은 중국측에 귀속하게 될 것이며, 나아가서 이 두 중복부분이 이 해역에서는 가장 유망한 곳으로 예측되고 있어서 문제의 심각성을 더해주고 있다.

6. 한·일간의 대륙붕 경계문제

한국과 일본간의 대륙붕 경계문제는 3개 해역으로 나누어서 생각할 수 있

다. 첫째, 동중국해, 둘째 대한해협 및 그 부근 셋째, 동해 등이다.

동중국해의 경우는 한국의 제7광구에 해당하는 데 경계의 법적측면에 관해서는 위에서 이미 언급한 바 있다. 여기에서는 양국의 공동개발에 관하여 간단히 논하기로 한다. 이 공동개발협정은 1970년에 체결된 것인데 협약 자체는 매우 잘 된 것으로 다른 지역에서 하나의 좋은 선례로서 참고로 하고 있다. 그러나 이것은 영유권과는 전혀 관계없이 문자 그대로 자원의 공동개발만을 위한 것이다. 다시 말하면 영유권문제는 차후의 교섭사안으로 연기해 놓은 상태이다. 하여튼 이 협정은 1978년 6월에 발효하여 시행중이나 아직 석유는 발견되지 않고 있다.

이 공동개발해역의 거의 전부는 한·일양국의 중간선의 일본측에 위치하고 있어서 장차 이 해역의 영유권 귀속문제는 아직도 미지수로 남아 있다.

둘째, 대한해협 및 그 부근의 대륙붕 경계는 1970년에 한·일양국이 위의 공동개발협정과 동시에 중간선원칙에 의한 경계협정에 조인하여 이 두 협정은 동시에 발효했다. 한·일간에 합의된 유일의 대륙붕협정일뿐 아니라 동북아 지역에서 체결된 최초의 대륙붕경계협정이다.

셋째, 한·일간에는 동해의 대륙붕 경계문제에 관해서도 언젠가는 합의하여 확정해야 할 입장에 있다. 그러나 동해의 경우 역시 황·동중국해의 경우와 마찬가지로 남북한, 일본, 러시아 등이 합의에 의하여 확정할 수 밖에 없다. 이와 관련해서는 아직 아무런 구체적인 입장이 밝혀지지 않고 있으나, 1986년에 북한과 구 소련이 비공개로 대륙붕과 경제수역의 경계를 확정해 놓은 사실은 앞으로 심각한 분쟁의 소지를 남기고 있다고 보아야 할 것이다. 이 점에 관해서는 다음 항에서 논하기로 한다.

7. 북한·소련간의 비공개 협정(1985)

1985년에 북한과 구 소련은 평양에서 경제수역 및 대륙붕경계협정을 체결했다(지도 Ⅲ 참조). 이 협정은 4개 연안국 중에서 2개만이 여타 연안국들과의 협의가 없이 체결되었을 뿐 아니라 그것도 비공개로 되어 있어서 형식과 절차상 몇 가지 심각한 문제를 안고 있다.

첫째, 남북한간에는 북한의 직선기선이 문제가 된다. 공식적으로 발표는 안하고 있으나 북한의 직선기선은 동해의 휴전선 부근에서 두만강 입구까지

약 300해리에 달하는 것으로 전하는 데 이것이 사실이라면 문제는 매우 심각하다.

우선 원산만이 전부 북한의 내해로 편입된다는 결과가 되므로 다른 나라들이 이것을 그대로 묵인할 것인지 의문이다. 한편 통일한국으로서는 이것은 결코 불리한 것은 아니다.

둘째, 북한과 소련의 대륙붕·경제수역의 단일 경계선의 위치는 양측 직선기선에서 그은 등거리선이 아니라, 이 두 직선기선이 이루고 있는 142도의 각(角)을 68도 대 74도로 북한측에 3도 기울어져 있다. 그리고 그 중점은 북한과 소련의 입장에서 본 동해의 중심으로 간주되는 데, 한국과 일본 영토의 외곽에서 등거리에 위치한 것인지는 역시 아직 분명하지 않다. 이것 또한 각 연안국이 합의해야 할 중요한 문제에 속한다.

동해의 경제수역 및 대륙붕의 경계선은 북한과 소련이 이미 확정해 놓은 것처럼 각기 단일경계선으로든 2개의 경계선으로든 각 연안국이 합의하여 결정할 문제이다. 이 때에 확정될 경계로는 기존의 북한·소련 경계선 외에 한·일간 또는 일·러간 그리고 남북한간의 경계선들이 있다. 앞으로 어떠한 원칙이 적용될 것인지 역시 각 연안국간의 합의에 의해서 결정될 문제이다.

8. 해양환경보호문제

한반도 주변의 해양환경보호문제는 황·동중국해와 동해의 두 해역을 구분하여 고려할 필요가 있다. 이 두 해역의 지리적·자연적 환경이 다르기 때문이다. 황·동중국해는 두 가지 점에 있어서 동해와 다르다. 첫째, 황해 연안은 한·중 양국이 기존의 공업생산시설 외에 앞으로 한국의 서해안 개발 및 중국의 동해안개발 등으로 많은 공업시설들이 늘어나게 될 것이어서 해양오염의 가능성이 높아가고 있다. 둘째, 몽골의 고비사막에서 날아오는 황사는 중국을 거쳐 한국, 심할 때에는 일본에까지 이르는 것으로 전하는 데 이것은 단순한 대기오염이 아니라 대기오염, 해양오염, 육상오염의 3차원적인 작용을 하고 있다. 게다가 이 지역의 저기압은 언제나 서쪽에서 동쪽으로 이동하기 때문에 한국은 영원히 이 오염원(汚染源)의 피해국이라는 입장에 있는 셈이다.

이 황사현상으로 인한 해양오염문제와 관련해서 참고로 할 수 있는 예로는 미국과 캐나다간의 소위 5대호 오염문제 및 미국과 멕시코간의 하천오염 특히 뉴리버(New River)상류의 오염으로 인한 미국측의 피해에 관한 것들을 들 수 있다. 현행 국제법상 이러한 경우에 있어서의 법률적 책임문제는 자연현상으로서 오염의 경우에는 문제가 될 수 없으나 인위적인 측면에 대해서는 오염발생을 예방하지 못한 측에 분명히 책임이 있다.

이러한 국제법상 책임의 소재를 밝히기 위해서는 먼저 사실관계의 확인이 선행되어야 하므로 다른 지역의 예에 따르자면 과학적 조사를 당사국들이 공동으로 실행하는 일이다. 한·중간에도 언젠가는 이러한 공동조사가 반드시 시작되지 않으면 분쟁은 계속해서 생기게 될 것이다.

한편, 동해의 해양오염은 현재로서는 러시아와 일본에 의한 방사능 폐기물 투기(投棄)로부터 시작되었다. 특히 일본의 경우는 역사상 최초로 핵폭탄의 경험을 했기때문에 핵물질에 의한 환경오염에 대해서는 세계 어느 나라보다 민감한 반응을 보인다. 원자력 발전을 많이 하고 있는 한국 역시 마찬가지이다. 따라서 동해의 핵폐기물 투기에 관한 문제는 앞으로도 계속하여 각 연안국의 중요한 관심사가 되기 마련이다.

이 해역에 있어서도 언젠가는 각 연안국의 합의에 의한 오염방지규제가 없이는 불필요한 분쟁이 야기될 가능성이 높다. 폐쇄해의 오염방지를 위한 대표적인 다국간 협약의 예로는 1972년 이래 지중해 연안의 18개국들이 시행하고 있는 것을 들 수 있다. 특히 이 지중해 연안국들의 경우는 상호간의 경제발전단계의 격차 및 정치이념상의 대립을 초월하여 성립되었던 바, 이것은 지중해 해양오염의 심각도 외에 연안국들의 협조체제가 이미 성숙되어 있었다는 증좌로서 높이 평가 되고 있다.

9. 해협통항문제

한반도 주변에는 많은 해협들이 있으나 이 중에서 해양법상 문제가 되는 것은 대한해협의 동·서수도(水道)와 제주해협이다. 일본은 1977년에 그 영해의 넓이를 3해리에서 12해리로 확장했는데 이 때에 대한해협(일본에서는 쓰시마(對島)해협이라고 부른다)의 동·서수도를 포함한 5개 해협에는 잠정적으로 3해리 넓이를 계속 유지한다고 했다.

이 예에 따라서 한국 역시 대한해협을 서수도에는 12해리가 아니라 3해리를 적용하고 있다(영해법시행령 제3조). 이것은 대한해협이 「국제항행에 이용되는」 해협임을 말한다. 다시 말하면 UN해양법협약은 국제해협과 국제항행에 이용되는 해협의 법적성격을 구분하고 있는 것이다.

해협문제와 관련하여 대한해협의 경우는 크게 문제될 바는 없다. 그러나 제주해협에 관해서는 한국의 공식적인 입장 표명이 없었으므로 이것이 국제해협인지 국제항행에 이용되는 해협인지 아직 분명치 않다. 물론 제주도와 본토 사이에 위치한 추자도로부터의 거리는 24해리를 훨씬 밀돌고 있어서 제주해협이 한국의 영해임에는 추호도 의문의 여지가 없다. 단지 외국선박의 통과통항의 경우에 제주도의 외측에 동등하게 편리한 항로가 있는지 여부가 문제의 초점으로 부상할 수 있다. 이 점은 한국측의 주관적 견해와 외국측의 객관적 견해의 충돌로 나타날 수 있다.

10. 외국선박의 영해통과 사전통고문제

한국의 영해법 제5조 제1항은 외국의 군함 또는 비상업용 정부선박이 영해를 통항하고자 할 때에는 3일전에 통고하기를 요청하고 있다. 이것은 한국의 안보 특히 영해법 제정당시의 안보문제와 직결된 조항이다. 그런데 UN해양법협약은 이러한 사전통고를 인정하지 않고 있다. 북한이나 중국의 영해법에 있어서는 이러한 조항은 더욱 엄격하여 사전허가제를 요구하고 있다. 따라서 한국은 물론 북한과 중국은 UN해양법협약의 비준에 앞서 여하한 형식으로든 이 조항을 조정할 필요가 있다. 그렇지 않으면 외국선박의 기국(旗國)과 분쟁을 야기할 가능성이 있다.

VI. 맺는 말

이상은 한반도 주변의 해양법 문제들을 1982년의 UN해양법협약에 비추어 간단히 기술(記述)해 보았다. 이제 UN협약의 발효를 1년 앞두고 한국은 물론이고 아직 비준을 아니한 다른 모든 연안국들과 심지어 내륙국들(현재 40개국)이 각자의 국내법 조정작업에 열중하고 있다. 왜냐하면 이 UN

협약이 일단 발효하면 모든 해양문제의 규제는 일차적으로 이 협약에 의하게 될 것이기 때문이다.

이미 이 해양법협약의 대부분의 조항들은 관습법으로 굳어 있다. 협약의 일부 신설된 조항들을 제외하면 그 대부분은 기존 해양법 질서를 재정비했거나 재확인한 것들이기 때문이다. 그래서 일부 선진 해양국들이 아직도 이 협약의 심해저조항에 반대하여 협약 전체를 반대하고 있다는 사실은 협약의 실효성을 크게 저해하지는 않는다. 오히려 이와 같이 반대하고 있는 나라들까지도 심해저조항 이외의 부분은 이미 각자의 국내법에 수용하고 있는 것이다.

한반도 주변의 해양법 문제는 문자 그대로 복잡다단하다. 그 어느 한 가지도 개별적으로 해결할 수 있는 것이 없다. 여러 문제들이 복잡하게 서로 연계되어 있다. 이것은 이 지역의 모든 연안국들의 다자간(多者間) 합의형식으로 밖에는 해결할 다른 방법이 없음을 말해준다. 그러기 위해서는 먼저 협약의 각 조항을 정확히 검토하여 주변 연안국과의 관계에 있어서 한국의 이해관계가 어떻게 좌우될 것인지를 파악해야 할 것이다.

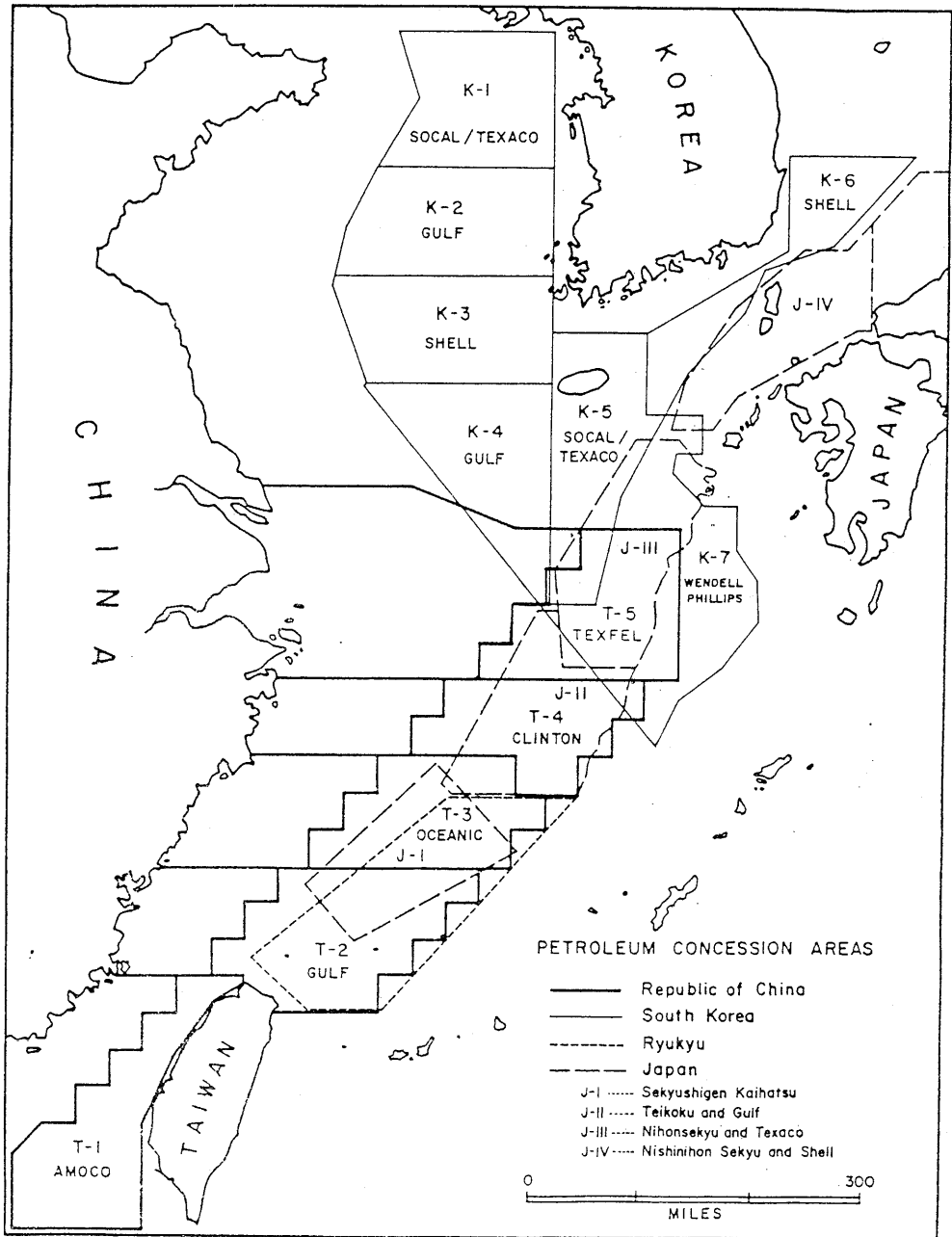
유엔해양법협약 비준 현황

순서	국명	일자
1	Fiji	1982. 12. 10
3	Zambia	1983. 3. 7
3	Mexico	1983. 3. 18
4	Jamaica	1983. 3. 21
5	Namibia	1983. 4. 18
6	Ghana	1983. 6. 7
7	Bahamas	1983. 7. 29
8	Belize	1983. 8. 13
9	Egypt	1983. 8. 26
10	Cote d'Ivoire	1984. 3. 26
11	Philippines	1984. 5. 8
12	Gambia	1984. 5. 22
13	Cuba	1984. 8. 15
14	Senegal	1984. 10. 25
15	Sudan	1985. 1. 23
16	Saint Lucia	1985. 3. 27
17	Togo	1985. 4. 16
18	Tunisia	1985. 4. 24
19	Bahrain	1985. 5. 30
20	Iceland	1985. 6. 21
21	Mali	1985. 7. 16
22	Iraq	1985. 7. 30
23	Guinea	1985. 9. 6
24	United Republic of Tanzania	1985. 9. 30
25	Cameroon	1985. 11. 19
26	Indonesia	1986. 2. 3
27	Trinidad and Tobago	1986. 4. 25
28	Kuwait	1986. 5. 2
29	Yugoslavia	1986. 5. 5
30	Nigeria	1986. 8. 14

31	Guinea-Bissau	1986. 8. 25
32	Paraguay	1986. 9. 26
33	Yemen	1987. 7. 21
34	Cape Verde	1987. 8. 10
35	Sao Tome and principe	1987. 11. 3
36	Cyprus	1988. 12. 12
37	Brazil	1988. 12. 22
38	Antigua and Barbuda	1989. 2. 2
39	Kenya	1989. 2. 3
40	Zaire	1989. 2. 17
41	Somalia	1989. 7. 24
42	Oman	1987. 8. 17
43	Botswana	1990. 5. 2
44	Uganda	1990. 11. 9
45	Angola	1990. 12. 5
46	Grenada	1991. 4. 25
47	Micronesia	1991. 4. 29
48	Mashall Islands	1991. 8. 9
49	Seychelles	1991. 9. 16
50	Djibouti	1991. 10. 8
51	Dominica	1991. 10. 24
52	Costa Rica	1992. 9. 21
53	Uruguay	1992. 12. 10
54	St. Kitts and Nevis	1993. 1. 7
55	Zimbabwe	1993. 2. 24
56	Malta	1993. 5. 20
57	St. Vincente and the Grenadines	1993. 10. 1
58	Honduras	1993. 10. 5
59	Barbados	1993. 10. 12
60	Guyana	1993. 11. 16

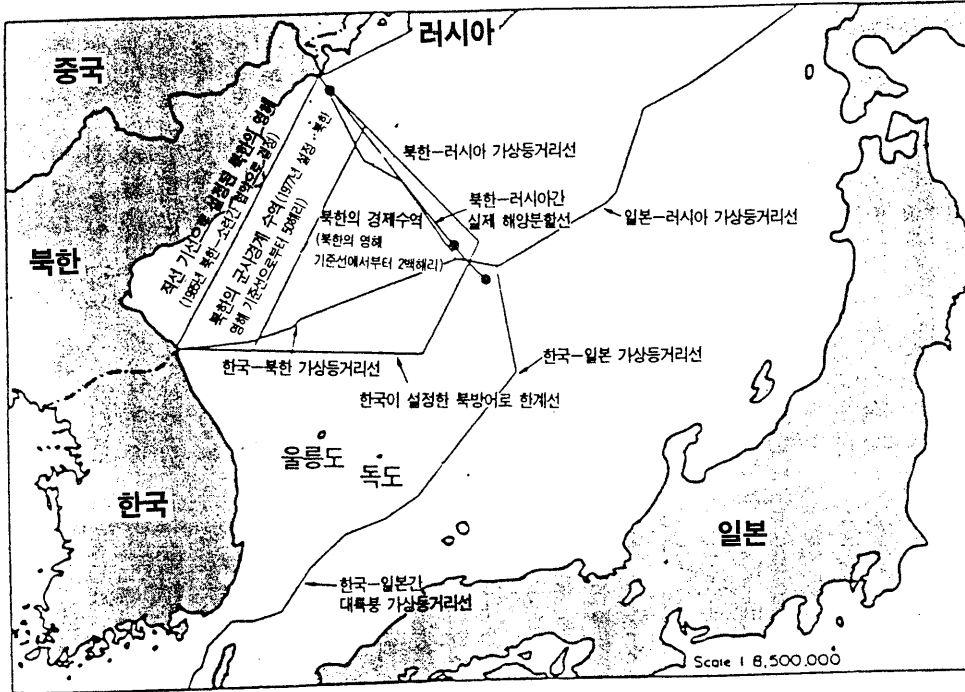
<지도 I>

황·동 중국해 해저광구 중복 상황



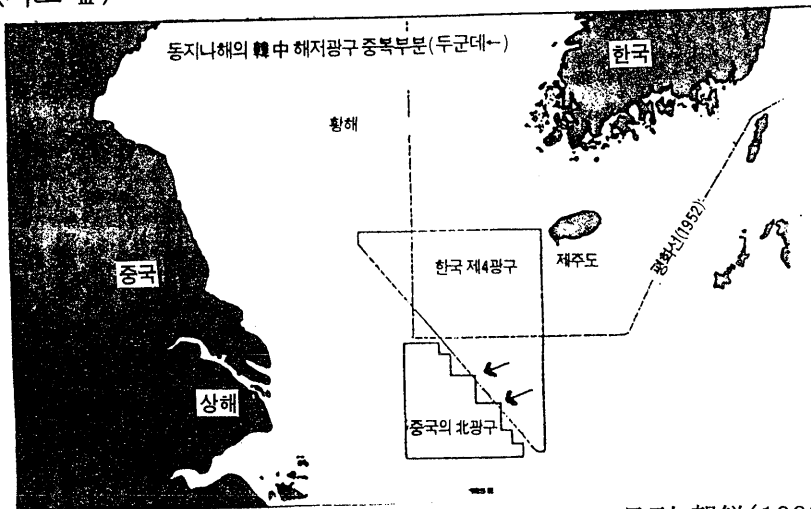
<지도 II>

동해 연안국의 가상 등거리선과 실경계선



月刊 朝鮮(1993. 12)

<지도 III>



출처 · 고려대학교 아세아문제연구소

月刊 朝鮮(1993. 12)