

法學博士 學位論文

海洋環境犯罪에 對한 刑事法的 研究  
A Study on Marine Environment Crimes  
from a Criminal Law Perspective

指導教授 李 敬 鎬

2006年 8月

韓 國 海 洋 大 學 校 大 學 院

海 事 法 學 科

金 泰 圭

本 論 文 을 金 泰 圭 의 法 學 博 士 學 位 論 文 으 로  
認 准 함 .

위 원 장 (인)

위 원 (인)

위 원 (인)

위 원 (인)

위 원 (인)

2006년 6월 일

한국해양대학교 대학원

# 目 次

## Abstract

제 1 장 序 論	1
제1절 研究의 目的	1
제2절 研究의 方法 및 範圍	4
1. 研究의 方法	4
2. 研究의 範圍	4
제 2 장 海洋環境犯罪의 法理	7
제1절 海洋汚染의 의의	7
1. 海洋汚染의  정의	7
2. 海洋汚染의  분류	8
제2절 海洋環境犯罪와 環境司法	14
1. 環境司法의  의의	14
2. 環境政策의  基本理念과 罪刑法定主義	14
3. 環境犯罪의  自然犯化와 關聯問題	18
제3절 海洋環境犯罪에  대한 一般刑法理論	26
1. 海洋環境犯罪에  대한 刑法의 適用	26
2. 海洋環境犯罪의  行爲主體(國家의  行爲主體性 包含)	27
3. 海洋環境犯罪의  保護法益	43
4. 海洋環境犯罪의  因果關係立證	46
5. 海洋環境犯罪의  故意·過失 및 違法性 認識	48

6. 海洋汚染防止法上の 違法性阻却事由	50
7. 海洋環境犯罪의 制裁類型 및 課罰節次	52
제4절 小結	54
<b>제3장 海洋環境刑法의 實體法的 側面</b>	<b>57</b>
제1절 國際協約	57
1. 國際協約의 國內 刑事法에의 영향	57
2. 1954년 런던 協約	58
3. 1958년 제네바 協約	59
4. 1969년 公海上 介入에 관한 協約	61
5. 1972년 런던 協約	63
6. 1973년 海洋汚染防止協約 및 1978년 議定書	64
7. 1982년 UN海洋法協約	65
8. 1990년 OPRC協約	71
제2절 各國의 立法例	73
1. 美國	73
2. 日本	86
3. 中國	89
제3절 우리나라의 處罰法規	90
1. 海洋汚染防止法	90
2. 기타 海洋汚染事故 관련 刑事特別法	109
3. 海洋環境犯罪와 ‘環境犯罪의 團束에 관한 特別措置法’	115
4. 우리나라 處罰法規의 具體的 適用事例	120

제4절 小結	124
<b>제4장 海洋還境刑法의 節次法的 側面</b>	<b>128</b>
제1절 海洋還境犯罪 관련 刑事管轄	128
1. 海洋刑事管轄의 特殊性	128
2. 海洋刑事管轄에 대한 UN海洋法協約規定의 檢討	129
3. 海洋刑事管轄에 대한 國內法規定의 檢討	152
4. 小結	162
제2절 海洋環境犯罪 관련 刑事司法機關	164
1. 海洋環境犯罪 관련 國內 刑事司法機關	164
2. 刑事司法에서의 海洋安全審判制度의  영향	175
3. 小結	186
<b>제5장 結論</b>	<b>188</b>
《參考文獻》	193

# **Abstract**

## **A Study on Marine Environment Crimes from a Criminal Law Perspective**

Tae-Kyu Kim

Department of Maritime Law

The Graduate School of Maritime University

Busan, Korea

Supervised by Professor Kyung-Ho Lee

In the modern era, the development of human beings has been accompanied by environmental pollution. It is now threatening our lives. Pollution is a very important problem which we have to solve wisely. The boundaries of pollution are wide, and they are not limited to the land. The oceans have been polluted with dumped garbage, spilled oil, dangerous fluids, and contaminated gases.

My country, Korea, has no abundant resources in its land and is in a bad condition in terms of its ability to compete with other countries in economic growth. However, fortunately, my homeland is surrounded by water on three sides, which provides us with rich mineral resources, marine products, good waterways to the world, and beautiful scenery. Therefore, the nearby ocean is a precious area for us and for our future generations. If we lose our ability to benefit from the sea because of pollution, it will mean that we have abandoned our hope and even the basis of our lives. We have to

preserve the health and viability of the oceans for eternity.

In terms of legal aspects, marine pollution relates to several issues, such as compensation for losses caused by pollution, administrative sanctions, and criminal punishment. The legal theory of compensation for loss has been mentioned many times in a number of studies. In most of those cases, the individual or entity found to have caused the marine pollution was punished by administrative sanctions, not by criminal punishment. Lately, the perception on the part of the public regarding marine pollution has begun to change. Many scholars consider marine pollution to be a crime like robbery and murder. The punishment for marine pollution now is aimed not only at accomplishing administrative purposes, but also to protect the lives of human being and to ensure their future health and well-being. Criminal prosecution is also a very effective method to attempt to prevent marine contamination. We can easily find examples which indicate that criminal prosecution for marine pollution dramatically reduces marine pollution. Therefore, it is very meaningful to study the issue of criminal liability for acts of marine pollution.

Criminal liability for marine pollution includes special aspects when compared with other criminal liability, especially land pollution.

The first idea to consider is that the substances involved in marine pollution come not only from ships or offshore structures, but also from the land or the air via rivers, lakes, and rain. When we study marine pollution, we should consider the land pollution problem, as well.

Second, the ocean is open space, and the pollution elements spread to all other oceans, regardless of international boundaries. Consequently, the efforts of one country to prevent marine pollution may be useless without the cooperation of other countries. Therefore, every country should try to

co-operate with each other through treaties and legal assistance.

Third, it is difficult to prove the criminal liability in marine pollution because evidence is rare and difficult to gather. In criminal procedures, the prosecutor has the burden to prove the guilt of the defendant, but it is enormously difficult to gather evidence in marine pollution cases. If strict proofs are demanded for the cases, it is almost impossible to establish that a crime has occurred and to convict the perpetrators, let alone mete out punishment. For this reason, it is necessary to loosen the burden of proof in such cases.

Fourth, in marine pollution cases, jurisdiction is difficult to determine because there are many boundaries such as territorial water lines, contiguous zones, continental shelves, and exclusive economic zones; government enforcement has various rights according to different types of boundaries. Boundaries have important meanings in reference to marine crimes since, if a party who is responsible for marine pollution escapes a particular jurisdiction, there is no way to capture and punish the individual or entity. Moreover, there is no mechanism to guarantee that he or she or they will return to the jurisdictional area for prosecution. Therefore, governments should prepare clear regulations for jurisdictional boundaries, and negotiate with neighboring countries in terms of respecting of the principle of respect for international laws.

This paper deals with the special aspects of marine pollution crimes, including the elements mentioned above. This paper is composed of general criminal theory that relate to marine pollution in title 2, international treaties and conventions that relate to marine pollution, domestic and foreign legislations that relate to criminal liability for acts of marine pollution, and criminal liability in important domestic cases for marine pollution in title 3,

various marine jurisdictions in criminal liability, and an explanation of government agencies and legal system dealing with the issue of criminal liability for acts of marine pollution in title 4.

This paper focuses on an analysis of our country's legal system, an analysis of the good points of marine pollution laws of other countries, and an examination of international treaties and conventions that relate to marine pollution. This study also points out problems in our legal system in relation to criminal liability for marine pollution, and suggests solutions. The elements mentioned below are several important matters in this area.

First, all person with interests involving the seas should develop a new understanding about criminal punishment for marine pollution. The commitment of acts of marine pollution should be deemed serious, dangerous, and blamable actions. We have to move beyond the step in which adjudication of these acts is considered merely technical punishment for violations of administrative policies.

Second, marine pollution laws have a 'both punishment clause' which can punish the real committer as well as his or her company or owner. However, according to the clause, it is impossible to punish middle supervisors of the company or owner, even though they may have taken part in ocean pollution. Actually, many countries have 'triple punishment clauses,' including punishment for middle supervisors. The legislators should seriously consider introducing this clause to our legal system.

Third, as indicated above, the burden of proof should be lightened so as to aid the prosecution of acts of marine pollution. There is a 'Special law in relation to punishment for pollution crimes', the code includes a provision to reduce the burden to prove the causation of these types of acts. However, even if this law regulates many contamination substances that

cause a lot of pollution, it does not include marine contamination substances. Therefore, the prosecutor still has the major obstacle of proving that an act of marine pollution has occurred. The legislators should improve the law by the enactment of an amendment to broaden the application radius.

Fourth, we should look at international conventions. Even if they cannot be used as domestic laws for marine pollution criminals, they provide us with good standards from which to develop laws in reference to this serious problem. When our government reflects on the relationship between international conventions and our criminal laws with earnest, our country will be able to keep pace with international legal tendencies.

Fifth, it is necessary to improve the powers of the government agency system for marine pollution. In our legal system, the watchmen for marine pollution have no police power, while general police are not specified to investigate marine pollution. To solve this problem, police power should be given to the watchmen for marine pollution.

Sixth, we should also consider changing the marine security trial system for marine accidents. This trial system influences marine criminal trials, but only in marine security trials carried out by administrative courts, not by general courts. Only a final trial can be handled by the Supreme Court. The administrative court is not composed of judges, but government officials. Therefore, if we maintain this trial system, it will lead to the problem of the breaching of constitutional law since all Korean citizens have the right to receive trials presided over by judges.

Finally, we should keep in mind that the will to preserve the nature of our oceans is the first motto for the prevention of marine pollution. Then we should pay attention to the effort to improve the criminal system for

marine pollution, and effectively regulate it. We can not dream of being an advanced nation without a realistic and efficient system to protect the oceans from marine pollution.

# 제1장 序 論

## 제1절 研究의 目的

현대의 인류생활에 있어서 환경오염이란 문제는 단지 인간에게 불편함을 주는 정도를 벗어나 그 생존까지 위협하는 단계에 이르렀다. 그리고 이러한 환경오염의 문제는 육상뿐만 아니라 대기와 해양에까지 인간 환경 전반에 걸쳐 광범위하게 이루어지고 있다.

인류는 점차 이러한 환경오염의 생존권에 대한 도전과 그 광범위함에 대하여 인식의 깊이를 더하여 왔고, 이를 방어하고 건강한 환경에서 살고자 하는 노력을 지속적으로 더 해왔다. 이러한 노력은 해양오염분야에서도 마찬가지이다. 다양한 오염원의 해양환경에의 유입으로 海洋環境의 不均衡 내지 破壞가 발생하고 이러한 현상의 결과로 그 곳에서 서식하는 해양생물과 부존하는 해양자원에 치명적인 해를 야기 시키고 있다. 이렇게 됨으로써 오염된 해양환경과 접하고 있는 연안지역의 토양오염이 해변이나 해상의 경관을 해침으로써 인간의 휴양공간이 없어지고, 오염된 해양에 서식하는 어족자원을 오염시킴으로써 인간의 먹거리를 감소시키거나 먹거리를 통하여 인간의 신체를 오염시키는 결과를 초래한다. 실제로 우리나라 인근의 어족자원이 무분별한 포획에 더하여 해양에 온갖 폐기물들을 투기하는 등의 행위로 어획량 상당히 고갈되어 연근해 어민들의 생계가 심각한 타격을 받고 있는 것이 바로 우리의 현실이다.

이러한 海洋環境汚染에 대한 法的 對處手段은 세 가지를 고려할 수 있다. 민사상 손해보전과 행정적 제재 및 형사처벌이 그것이다. 민사상 손해보전은 해양환경오염을 야기하여 다른 사람에게 손해를 끼친 자에 대하여 그 손해를 민사소송 등을 통하여 배상하게 하는 방법이 있다. 이는 손해의 보전이 주된 목적이지만, 금전적 배상의무를 부과함으로써 간접적으로 오염유발을 억제하는 효과를 가질 수 있다. 그리고 행정적 제재는 행정작용을 통하여 해양환경오염

의 발생을 억제하고 이를 야기한 자에 대하여 행정법상의 제재를 가하는 방법이다. 해양환경오염의 예방에 효율적으로 대처할 수 있는 법적수단을 마련하고, 사후적으로 발생한 해양오염의 방제에 적절히 대처하며, 그 위반자에게 제재를 가하는 등의 다양한 수단을 활용하므로 해양환경오염의 대처에 대한 포괄적이고 효율적인 수단으로 평가될 수 있다. 마지막으로 해양오염유발자에 대하여 형사처벌을 하는 방안은 가장 강력한 법적 제재수단이라 할 수 있다. 사후적으로 해양환경오염이 발생한 경우의 처벌뿐만 아니라 사전적으로 해양오염의 예방조치를 소홀히 한 자에 대한 형사처벌도 가능하다. 특히 엄중한 형사처벌의 의지와 정책은 상당한 威嚇效果로 해양환경오염의 정도를 현격히 감소시키는 것으로 이어 질 수 있다.

이 논문은 이러한 다양한 해양환경오염에 대한 법적 대처수단 중에서 刑事法的手段에 중심을 두어 논하고자 한다. 이러한 해양환경오염에 대한 형사법적 수단은 다른 일반범죄에 대한 형사법과 달리 접근하여야 할 점들이 있다.

첫째, 해양환경범죄에 대한 법적 제재는 다른 환경사범에 대한 규제와 마찬가지로 연혁적으로 行政法의 分野에서 논의가 시작되었으며, 그 위반에 대한 처벌도 행정벌에 의하는 것으로 인식되었다. 그리고 이러한 인식의 근거로 환경규제의 정책적 기술적 측면의 중요성이 강조되었다. 그러나 이러한 입장을 유지하여서는 해양환경오염에 대한 형사처벌의 당위성을 확보하기가 쉽지 않다. 우선 이러한 認識의 克服에서부터 해양환경형법의 접근이 시작되어야 한다.

둘째, 海洋環境汚染行爲의 主體는 개인인 경우보다는 다수인 경우가 일반적이고, 자연인보다는 법인이나 기업 등 대규모 사업자가 관여된 경우가 더 많다. 이러한 다수 당사자에 대한 처벌을 어떻게 효율적으로 하는가가 해양오염을 효율적으로 규제하는데 있어 관건이 된다. 그리고 다른 일반 형사범죄와 달리 해양환경범죄에 있어서는 국가의 환경보전에 대한 노력이 중요한 의미를 가진다. 이러한 국가의 중요성에 대한 인식으로 근자에는 국가에게 일종의 형사적 제재를 가할 수 있는가 하는 측면에서 논의되고 있으므로 해양환경범죄에 있어서 국가의 주체성을 살펴보는 것도 국가가 가지는 막중한 중책을 환기시킨다는 점

에서 의미가 있다.

셋째, 해양환경은 우리 현 인류뿐만 아니라 향후 永遠한 未來世代를 위한 삶의 터전이 된다. 특히 육상자원의 고갈이 가속화되면서 해상자원은 인류에게 있어서 장래의 생존권을 보장하는 마지막 담보의 역할을 하게 될 것이다. 이런 측면에서 해양환경범죄로부터 보호하여야 할 것에 대하여 이제는 단지 현 인류의 생명, 신체나 건강에 그치지 않고 향후 영원이 사용될 해양환경자체로 외연의 확대를 고려할 필요가 있다.

넷째, 일반 환경범죄에 있어서 오염원인행위와 환경오염결과사이에 因果關係의 立證이 용이하지 못하다. 이러한 사정은 해양오염의 경우에는 더 심한 것이 현실이다. 적조현상으로 인한 어족자원의 집단폐사 등의 심각한 현상이 발생하고 있어도 인과관계 입증의 어려움으로 현실적으로 형사처벌이 어려운 것이 사실이다.

다섯째, 육상은 비교적 그 재판권이나 管轄權의 範圍가 분명한데 반하여 해상에서는 그러하지 못하다. 영해의 범위를 어떻게 획정할 것인가와, 영해 외에 접속수역·대륙붕·배타적 경제수역에 대한 연안국의 법률적용의 범위가 어디까지인가에 대한 문제점, 특히 연안국의 관할의 범위를 벗어난 隣接公海에서의 오염이나 公海로 도주하는 오염유발자에 대하여 어떻게 처리할 것인가의 문제가 남아 있을 수 있다.

여섯째, 海洋의 特殊性과 海洋活動의 專門性으로 해양환경범죄를 단속하고 처벌하는데 있어서도 특수한 전문지식을 갖춘 인력이 요청되고, 시설 역시 해양의 이러한 성격을 반영하여 구비될 필요가 있다. 또한 해양안전사고와 해양환경을 침해할 경우 이를 심판하는 절차 역시도 그 전문성으로 인해 일반 사법절차와 달리 취급할 필요가 있다.

일곱째, 해양환경의 보호는 해양의 일체성, 유동성으로 인하여 어느 한 국가의 노력만으로 그 소기의 목적을 달성하는 것이 여의치 않다. 결국 다수의 국가 내지는 국제적인 차원의 합의와 협력이 필요하게 되는 것이다. 이러한 측면에서 해양환경관련 條約이나 國際協約이 가지는 의미는 크고 이들이 국내법에

미치는 영향도 남다르다.

이 논문에서는 이와 같이 해양환경범죄가 가지는 특수한 점으로 인해서 해양환경범죄에 대한 형사규정이 일반범죄와 달리 규정되어 있는 내용들을 살펴보고, 더 나아가 해양환경형법의 형사법적 법리, 해양환경형법의 실체법 규정 및 절차법 규정 등을 고찰 정리함으로써 일반형법의 특수한 분야로서의 해양환경형법 자체의 독자적인 이론체제를 만들어 가는 작업을 하고자 한다. 그리고 이를 통하여 좀 더 바람직한 입법, 해석 및 제도적 개선책을 제시함으로써 궁극적으로 해양환경범죄에 합리적이고 효율적으로 대처할 수 있는 형사법적 도구를 제시하고자 하는데 그 목적이 있다.

## 제2절 研究의 方法과 範圍

### 1. 研究의 方法

이 논문은 국내·외에서 발행된 참고서적과 관련논문들을 자료로 사용하여 논문의 주제와 관련된 국제협약, 다른 나라의 제도와 입법례, 그리고 판례 등을 살펴보았으며, 우리나라의 개별 법률들에 대한 해석과 각종 제도의 취지를 살펴보았다. 그리고 이러한 고찰들을 통하여 기존 법률과 제도의 잘된 점과 미흡한 점에 대한 평가를 하고 더 나아가 법률 및 제도에 있어서 개선책과 보완점이 있는지를 살피는 연구방법을 취하고자 하였다.

### 2. 研究의 範圍

첫째, 연구의 범위를 海洋環境犯罪에 대한 刑事法的 問題에 한정하였다. 즉 海洋環境刑法을 연구의 주된 범위로 하는 것이다. 해양오염에 대한 법적 수단을 모두 고찰한다는 것은 그 논의의 범위를 지나치게 광범위하게 포착하는 문

제점이 있었다. 民事填補와 行政規制라는 수단이 형사처벌에 비하여 그 중요도가 떨어지는 것은 아니지만, 이러한 범위까지 모두 포섭하여 논문에서 다루게 된다면 그 논의의 범위가 지나치게 광대하게 되어, 학위논문에서 다루기에는 적절하지 않은 범위라 여겨졌다. 그리고 가장 강력한 제재로서의 형사처벌은 실제 해양환경보호에 있어서 유용한 법적 수단으로 활용되는 측면이 있으므로 이 또한 형사처벌을 연구의 범위로 선호한 이유가 된다.

둘째, 연구의 범위에 부분적으로 行政法的 側面을 가미하여 하였다. 해양환경오염에 대한 형사처벌이 형법이나 형사특별법에 규정된 것이 아니고, 관련 행정단행법에 규정된 형태를 취하고 있다. 이런 사정으로 구성요건의 탐색 역시 관련 행정단행법의 법문의 의미를 추적하여 파악할 수밖에 없다. 이러한 사정으로 비록 형사법적 측면에서 접근한다고 하더라도 필요한 부분에서 행정법이나 행정법적 법이론의 논의가 함께 고찰되지 않으면 안된다. 이러한 사정으로 행정법적 측면이 가미되었다.

셋째, 해양환경오염과 관련된 국제협약, 그리고 해상의 각종 수역에 있어서의 국가의 관할권을 살피면서 國際法理論이 함께 논의되었다. 해양환경오염에 대한 대책은 한 국가의 차원을 넘어 국제적인 노력이 절실히 요구되고 이러한 이유에서 많은 해양환경오염과 관련된 국제협약이 체결되었다. 그리고 바다는 열린 공간으로 한 국가의 형사관할권이 미치는 범위를 확정하기가 육지와 비교하여 그리 용이하지 않다. 또한 해상에서의 경계는 다른 인접국가나 공해와 연계선상에서 논의되어야 하기 때문에 국제법적으로 접근하는 것을 피할 수가 없다. 이러한 이유에서 국제법상의 각종 규정이나 이론이 필요한 한에서 함께 논의된다.

넷째, 형사절차법적 측면에서의 고찰은 海洋刑事管轄과 海洋環境汚染關聯 司法機關을 살피는 것으로 범위를 한정하였다. 해양환경범죄의 단속 및 처벌과 관련된 관할의 문제는 육지와 달리 더 복잡하고 다양한 양태를 띠고 있어 육상의 일반적인 관할을 그대로 적용하기에 적절하지 못한 점들이 있고, 위반자가 육지보다 용이하게 관할권을 벗어날 위험이 크다는 점에서 관할의 중요성이 더

부각되기 때문이다. 또한 해양환경범죄를 관장하는 형사사법기구의 효율화 및 합리화는 해양환경오염의 방지에 지대한 공헌을 할 것이므로 이러한 사법기구의 제도적 개선책이 없는지를 살피는 것은 중요한 의미가 있다.

다섯째, 이 논문은 다음과 같은 順序로 논의를 이어간다. 먼저 서론으로 시작하여 제2장에서는 해양환경범죄의 법리를 살핀다. 제1절에서 해양오염의 정의 및 분류에 대하여 살피고, 제2절에서 해양환경범죄 역시 환경사범의 범위에 포섭될 수 있으므로 환경사범에서 중요한 쟁점들에 대하여 살핀다. 그리고 제3절에서는 더 나아가 해양환경범죄에서 특별히 논의될 필요가 있는 형법이론들을 살피는 것으로 하였다. 이 장은 전체적으로 이론적인 면에서 검토가 이루어 졌다. 제3장에서는 해양환경형법의 실제법적인 측면을 살핀다. 제1절에서 해양오염사고에 대한 관련 국제협약을, 제2절에서 각국의 입법례를 각 살펴보고, 제3절에서 해양오염사고에 대한 우리나라의 처벌규정을 검토하면서 그 구체적인 내용 및 해석에 대하여 살펴보았다. 이 장에서는 주로 해양환경범죄와 관련된 다양한 법률의 규정을 살펴보는 것으로 하였다. 제4장에서는 해양환경범죄의 형사절차법적 측면에서의 개선책을 살펴보았다. 제1절에서는 해양형사관할에 대하여 살펴보고, 제2절에서는 해양환경범죄 관련 형사사법기관들에 대하여 살펴보았다. 그리고 제5장에서 결론으로 마무리하였다.

## 제2장 海洋環境犯罪의 法理

### 제1절 海洋汚染의 의의

#### 1. 海洋汚染의 정의

빈번히 발생하는 해양오염사고들을 방지하고, 또한 일상적인 활동에서 발생하는 각종 오염원들로부터 해양환경을 보호하기 위한 조치들이 국제법적 또는 국내법적 수준에서 다양하게 이루어져 오고 있지만, 이러한 해양오염을 법적으로 규제함에 있어서 그 명확한 정의를 내리기는 쉽지만은 않다. 이와 관련하여 UN海洋法協約 제1조 제1항 제4호에서는 海洋環境汚染에 대한 정의를 제시하고 있는 바 이를 본다.<sup>1)</sup>

위 협약에 따르면, 海洋環境汚染이라 함은 “해양생물에 대한 손상, 인간의 건강에 대한 위험, 어업 및 그 밖의 적법한 해양이용을 포함한 해양활동에 대한 장애, 해수이용에 의한 수질악화 및 쾌적도 감소 등과 같은 해로운 결과를 가져오거나 가져올 가능성이 있는 물질이나 에너지를 인간이 직접·간접적으로 강·하구를 포함한 해양환경에 들여오는 것”을 말한다.

이 정의에서 주목되는 점은 해양오염은 인간의 활동에 기인하는 것에 한정하고 있으며 자연발생적인 오염은 제외하고 있다는 점이다. 즉 이 정의 아래에서는 해저로부터 석유가 천연적으로 스며 나온다던가, 유해가스가 발산한다던가 하는 등의 천연오염은 제외되고 있으며, 인간에 의하여 야기되는 해양오염에만 한정되어 있는 것이다. 그러나 이것은 천연오염이 중요하지 않다는 뜻은 아니며, 다만 현 단계로서는 인간 활동에 기인하는 해양오염이 주된 관심사이기 때문이라고 보아야 할 것이다. 위 정의에는 해양의 상공이 해양환경에 포함되는지에 대하여 언급이 없다. 하지만 해양의 일정한도의 상공이 포함된다고 할 수

1) 이영준, 「국제환경법론」, 법문사, 1995, 147면.

있을 것이다. 그리고 강·하구에 대하여는 위 정의규정 속에서 해양환경에 포함된다는 점을 분명히 하였다.<sup>2)3)</sup>

한편 국내법에서는 해양오염에 대하여 특별히 정의 규정을 두고 있는 법률은 없다. 다만, 海洋汚染防止法 제1조에서 “이 법은 해양에 배출되는 기름·유해액체물질·포장유해물질 및 폐기물과 선박·해양시설로부터 대기로 배출되는 대기오염물질을 규제하고, 해양의 오염물질을 제거하여 해양환경을 보전함으로써 국민의 건강과 재산을 보호함을 목적으로 한다.”라는 목적조항을 두고 있을 뿐이다.

그 보호의 대상이 국민의 건강과 재산이라는 점만을 밝히고 구체적으로 해양오염을 야기하는 주체에 대하여는 언급이 없다. 그러나 법적규제의 관심은 인간의 행동에 있다고 할 것이므로 행위의 주체가 자연인 및 기업 등의 법인이라는 것은 성질자체에서 유추할 수 있다 하겠다. 특히 해양오염에 대한 형사책임과 관련하여 살핀다면 형사책임이란 인간의 행위에 대한 책임이므로 인간의 행위 이외의 요인에 의한 해양오염은 관심의 대상이 되지 못한다. 또한 해양환경오염과 관련한 영역적 범위는 해양환경오염의 상당부분이 육지에서 유입되는 오염원에 기인하고, 오염원이 물과 대기의 순환과정을 통하여 육지와 바다를 순환하고 있는 점을 고려하면 그 범위가 반드시 해양에 한정되는 것은 아니라 할 것이다. 이러한 사정에서 내수의 일부도 해양오염에 대한 제재를 살피면서 함께 살필 필요가 있는 것이다. 우리 ‘海洋汚染防止法’도 제3조에서 영해 외에 내수를 그 적용범위로 인정하고 있다. 해양오염을 법률적 시각으로 파악하는데 있어서, ‘UN海洋法協約’이든 우리 ‘海洋汚染防止法’이든 모두 일정범위의 강·하구를 해양환경의 영역적 범위에 포함하고 있는 것이다.

## 2. 海洋汚染의 분류

---

2) 인간환경선언 제7원칙, 해양투기조약 제1조.

3) 김영구, 「한국과 바다의 국제법」, 21세기북스, 2004, 698면.

海洋汚染의 분류는 그 기준을 무엇으로 하는가에 따라 다양하여 질 수 있지만, 일응 i) 일반적으로 사용하는 방법인 UN海洋法協約에 따른 구분방법과, ii) 海洋汚染의 原因物質에 따른 구분방법으로 나누어 볼 수 있다. UN海洋法協約에 따른 구분은 해양환경오염에 대한 일반적인 분류법으로 인식되고 있으며 국제협약과 각국의 입법에서 구체적인 기준으로 활용되며 학문의 연구도 대개 이러한 분류에 기초하여 이루어지고 있는 실정이다. 또한 해양환경오염의 원인이 되는 물질에 따라 구분하는 방법도 주된 해양환경오염의 원인물질을 정확히 파악함으로써 이러한 물질의 누출경로를 추적하여 오염행위의 단속에 만전을 기하고 효과적인 방제대책을 마련할 수 있다는 의미를 가지게 된다.

#### 가. UN海洋法協約에 따른 분류

UN해양법 협약은 海洋還境汚染을 海洋汚染源에 따라 다섯 가지로 분류하고 있다. ① 陸上汚染源에 의한 汚染(Pollution from land-based sources), ② 船舶에 의한 汚染(Pollution from vessels), ③ 投棄에 의한 汚染(Pollution by dumping), ④ 海底活動에 의한 汚染(Pollution from seabed activities), ⑤ 大氣에 의하거나 大氣를 통한 汚染(Pollution from or through the atmosphere)이 여기에 해당한다. 그 구체적인 내용은 UN해양법협약 부분에서 살펴본다.

#### 나. 海洋汚染物質에 따른 분류

##### (1) 油類汚染

유류오염이란 해양에 유입된 유류에 의해 해양생물이나 인간 활동에 피해를 주는 것을 말한다. 해양환경오염원으로서 가장 폭넓은 문제를 유발하는 것이 유류에 의한 오염이다. 유류에 의한 경로는 유조선에 의한 해양사고, 밸러스트용 해수의 방류 등 유조선 운항에 관계되는 부분과 폐유의 해양투기, 생활하수

나 산업폐수 등 다양한 인간 활동과 관련되는 부분들로 구성된다. 유류는 해양에 유입되면서 해양표면에 기름막을 형성하여 대기과 해양간의 물질순환을 방해한다. 또한 태양광선의 투과를 저해하여 생물에 간접적인 영향을 미치게 되며, 유류의 덩어리가 해저에 침강하여 오랫동안 해양생물의 서식환경에 나쁜 영향을 미치기도 한다. 그리고 해안선을 덮어 자연경관을 해치기도 한다. 해양의 광역성과 유동성으로 인해 해양 유류오염은 석유산업과 관련된 제한된 해역만의 문제가 아니라 전 세계의 공통적인 문제로 확산되고 있다. 따라서 유류오염은 지구적 규모에서 다루어져야 할 환경문제라 할 수 있다.<sup>4)5)</sup>

## (2) 熱 汚染

열오염이란 온수를 통한 열의 배출에 의한 해양오염현상을 말한다. 원자력 발전소나 화력발전소 등에서 발전기기의 냉각에 사용되어 수온이 상승한 물이 해양환경에 배출되어 나타나는 현상을 말한다. 열의 배출 중에는 원자력발전소의 냉각수에 의해 방출되는 열이 가장 심각한 것으로 알려져 있다. 원자력발전소의 열 배출에 의하여 배출지역의 해수온도는 인근해역보다 7~10℃ 높게 나타난다. 해양에 열이 방출되면 그 열량은 연안해역의 수온분포양상을 변화시켜 국지적으로 이상 기온을 야기 시킬 수도 있다.<sup>6)</sup>

---

4) 이경호·정승건, 「바다와 국가의 정책」, 학현사, 2001, 441면.

5) 대형 유류오염사고로서는 1989. 3. 24. 미국 알래스카 지역에서 발생한 엑슨 발데즈호 사고, 1991. 4. 제노아 항에서 발생한 하벤호 사고, 1992. 12. 에이지안 씨호 사고, 1993. 11. 상코 하너 네비게치터호 사고, 1996. 2. 15. 영국의 임프레스호 사고, 1997. 10. 싱가포르의 에보 이코스호 사고 등이 있다. 해양수산부, 「해양안전 5개년 계획」, 1997, 31면. ; 우리나라 연안에서도 10만톤급 이상의 초대형 원유선이 연700회 이상 운항하고 있고, 중국, 일본, 러시아 유조선들이 우리나라 연안 인근해역을 운항하고 있다. 따라서 우리나라 주변해역에서도 언제든지 수만톤 급 이상의 대형 오염사고가 발생할 수 있는 소지를 안고 있다.: 김대원, “해양오염방체체제의 선진화 방안”, 「해양21세기」, 나남출판, 1998, 500면.

6) 이경호·정승건, 앞의 책, 441면.

### (3) 有機汚染

유기오염은 유기물이 많이 포함된 생활하수로 인하여 주로 발생하는 오염이다. 대도시와 공단에 접한 연안 해역에는 유기물의 대량유입으로 인한 유기오염이 매우 심각하게 발생하고 있다. 특히 우리나라처럼 인구밀도가 높고 산업화가 빠른 속도로 진행되고 있는 지역에서는 연안 해역으로 유입되는 유기물의 양은 급격히 증가하고 있다. 해양에 유입된 유기물은 해수중의 산소를 소모하게 되는데 이에 따라 산소의 농도가 저하되고, 일정농도보다 낮아지게 되면 해역에 서식하고 있는 해양생물에 피해를 주게 된다. 유기물의 축적은 식물성 플랑크톤의 대량증식을 야기하고 이런 식물성 플랑크톤이 입자유기물의 형태로서 해저에 침강하여 분해되면서 해역의 유기물 축적은 더욱 가속화된다. 또한 연안 해역에서 활발히 행해지고 있는 어류 가두리 양식장에서 필요 이상으로 많이 투여하고 있는 사료 등에 의한 어장의 자가 오염 현상도 연안해역의 유기오염을 가중시키는 요인이 되고 있다. 이로써 해역의 부영양화 혹은 적조현상이 발생한다.<sup>7)</sup>

### (4) 埋立·干拓地 汚染

산업화 과정에서 급증하는 공단 등 육지공간에 대한 수요를 충족시키기 위해 수심이 얇은 연안지역을 매립하여 임해공업단지 조성, 항만시설이나 택지 조성 및 대규모 농업용지 개발 등이 이루어짐에 따라 매립·간척지에 의한 해양오염도 심각한 문제가 되고 있다. 우리나라의 경우 일찍부터 바다의 매립을 통한 간척사업을 진행하여 왔었고, 1990년대 이후에 들어오면서 서해안에서 이루어진 아산만 간척이나 공사가 진행 중인 새만금 지구 간척사업<sup>8)</sup> 등은 우리나라

---

7) 이경호·정승건, 앞의 책, 442면.

8) 새만금지구 간척사업은 이를 시행하고자 하는 정부 측과 저지하려는 환경단체 간에 지난하고 법적 분쟁을 야기하였고, 결국 헌법재판소의 결정과 대법원의 판결을 통하여 최종적으로 종

의 모습을 변화시킬 정도로 대규모 사업으로 진행되고 있다. 간척이나 매립이 이루어지고 있는 해역은 대부분 조간대나 수심이 얇은 천해 연안지역으로 해양 생태계에서 중요한 역할을 담당하는 곳이기도 하다. 간척이나 매립은 직접적으로 수많은 생물들이 서식처를 없애는 결과를 가져올 뿐만 아니라 해양 동·식물의 산란과 성장의 터를 파괴함으로써 해양생태계에 큰 영향을 미치게 된다.<sup>9)</sup>

#### (5) 重金屬 및 有機溶媒 汚染

해양으로 유입된 중금속물질과 분해가 어려운 유기용매 등이 해양생물에 의해 체내에 농축되고 있다는 것은 이미 널리 알려진 사실이다. 해수 중에 중금속 원소나 유기용매 물질은 해양에서 서식하고 있는 어패류 등에 흡수되고 이것이 최종 소비자인 인간에게 흡수되는 과정을 거치는 것이다. 수은중독증인

---

식되었다. 헌법소원에서 헌법재판소는 ‘국무총리의 새만금간척사업에 대한 정부조치계획·지시사항시달, 농림부장관의 그 후속 세부실천계획 및 새만금간척사업 공사재개행위가 헌법소원의 대상이 되는 공권력 행사에 해당하지 않는다.’고 하여 소극적으로 판시하였다(헌법재판소 2003. 1. 30. 선고 2001헌마579 헌공77, 197). 한편 대법원은 최종적으로 사업의 계속을 요구하는 정부측에 승소판결을 하기는 하였으나, 그 판결문을 통하여 이와 같은 개발사업이 해양환경에 미치는 영향이 얼마나 큰가를 확인하였고, 더 나아가 이러한 사업을 시행함에 있어서 이로 인해서 생길 수 있는 해양환경의 변화를 최소화하기 위하여 모든 대책을 강구할 것을 주문하고 있다. 아래는 새만금사건 대법원 판결문 중 해양환경관련 부분을 인용한 것이다. “간척사업이 가지는 새만금사업으로 인한 방조제의 축조로 자연적인 해안선이 변하여 해양 생태계가 변하고, 조류가 약화되어 물질이 차단됨으로써 방조제 안팎으로 퇴적환경이 달라지며, 새만금호 담수 및 부영양 물질의 대량 방류로 인하여 주변 해양 생태계에 충격이 발생 하는 등 방조제의 완공으로 인하여 해양환경에 심대한 영향을 미칠 수 있고, 또한 자연환경은 그 속성상 한번 파괴되면 이를 회복하기 어려울 뿐만 아니라 그와 관련을 맺고 있는 다른 지역의 환경에까지 영향을 미치는 등 그 효과가 광범위한 지역에 미칠 수 있으므로, 위와 같은 개발사업계획을 수립함에 있어서는 처음부터 해양환경에 미치는 영향을 면밀하게 조사하는 절차가 선행되어야 함은 물론, 그러한 사업으로 인하여 생길 수 있는 해양환경의 변화를 최소화하기 위한 모든 대책을 강구하도록 하여야 할 것이다(대법원 2006. 3. 16. 선고 2006두330 정부조치계획취소 등).”

9) 이경호·정승건, 앞의 책, 443면.

미나마타병과 카드뮴 중독증인 이타이이타이병이 여기에 해당한다.<sup>10)</sup>

#### (6) 放射能汚染

구소련 붕괴이후에 이들이 동해에 방사능 폐기물을 투기한 사실이 밝혀지면서 이해당사자인 주변국에서 방사능에 의한 해양오염의 가능성에 대한 문제제기가 있었다. 핵폭탄 등 핵무기의 실험이나, 원자력발전소의 핵연료 폐기물의 투기 등 인위적인 요인으로 방사능이 해양유입 되면서 방사능오염은 인간의 생명과 신체에 대한 치명적인 위협이 되고 있다. 하지만 이러한 방사능오염은 대개 국가에 의하여 이루어지는 경우가 많고, 특히 공해상에서 일어날 경우 인근 국가에 치명적인 손해를 야기 시킴에도 불구하고 이를 행정적 수단이나 형사처벌을 통하여 제재할 방법이 마땅치 않다는 점에서 그 위협이 가지는 심각성은 훨씬 더하다고 하겠다.<sup>11)12)</sup>

#### (7) 固形物質汚染

고형물질오염이란 인간이 사회활동의 편리를 위해 만든 유리병·플라스틱·페타이어 등과 같이 물에 용해되지 않고, 미생물에 의해 분해되지도 않은 물질들이 해양의 생태계나 인간 활동에 나쁜 영향을 미치고 있는 것을 말한다. 이들 고형물질에 의한 오염문제는 해양에 서식하는 생물의 활동을 방해하기도 하지만 해수면에 떠다니면서 해수의 파동이 수렴되는 곳에 모이게 되어 경관에도 매우 불결함을 주게 된다. 현재 우리 연안 해역에는 무분별하게 버려진 캔·플라스틱 병·페타이어 등이 산적해 가고 있고, 또한 양식업을 하다가 버려진 부

---

10) 이경호·정승건, 앞의 책, 같은 면.

11) 홍기훈, “핵개발에 따른 해양환경방사능 오염”, 「해양정책연구」 제8권 제2호, 1993, 439-472면.

12) 이경호·정승건, 앞의 책, 같은 면.

이나, 그물망 등 어구 쓰레기도 심각한 수준에 이르고 있다.<sup>13)</sup>

## 제2절 海洋環境犯罪와 環境司法

### 1. 環境司法의 의미

‘환경사범’이란 환경법을 위반한 사범을 형사처벌하는 것을 의미하고, 환경사범의 대상인 환경사범은 “사람의 건강에 위해를 주거나 환경을 저해하는 환경오염행위 또는 이와 관련된 행위로서 법에 의하여 처벌되는 범죄행위”라고 정의할 수 있다. 그리고 해양환경을 침해하는 범죄행위는 이러한 환경사범의 범주에 포함될 수 있다.

본 절에서는 이러한 환경사범 내지 환경사범에서 주로 논의되는 논의를 살펴보고자 한다. 첫째 해양환경정책의 기본이념과 형사법의 기본이념인 죄형법정주의의 원리와의 관계를 살펴보고, 둘째 해양환경범죄를 포함한 환경범죄 전체에 대한 일반형사범화 내지 자연범화에 대한 논의를 살펴본다. 그리고 이 문제와 관련하여, 환경범죄를 형법전에 편입하는 문제와 행정형벌과 행정질서벌의 구별의 필요성 등에 대하여도 알아본다.

### 2. 環境政策의 基本理念과 罪刑法定主義

#### 가. 海洋還境刑法의 立法·解釋基準으로서의 環境政策의 基本理念

헌법 제35조 제1항은 “모든 국민은 건강하고 쾌적한 환경에서 생활할 권리를 가지며, 국가와 국민은 환경보전을 위하여 노력하여야 한다.”라고 규정하여 環境權을 국민의 기본권의 하나로 천명하고 있다. 그러나 이러한 환경권은 보통

---

13) 이경호·정승건, 앞의 책, 444면.

의 다른 기본권과 달리 의무의 주체로서 국가뿐만 아니라 국민도 여기에 포함시키고 있다. 공해에 의하여 환경이 파괴되는 현실이 반드시 국가의 행위에 한정되지 아니한 점을 감안하여 규정한 것이라 볼 수 있다. 그리고 이러한 환경권의 기본정신은 환경정책기본법을 통하여 재차 확인되고 있다.

環境政策基本法은 종전의 環境保全法을 계승한 것으로서 환경보전법이 1990. 8. 1.에 폐지되면서, 같은 날자로 제정되었다. 이 법률은 환경보전에 관한 국민의 권리·의무와 국가의 책무를 명확히 하고 환경정책의 기본이 되는 사항을 정하여 환경오염과 환경훼손을 예방하고 환경을 적정하게 관리·보전함으로써 모든 국민이 건강하고 쾌적한 삶을 누릴 수 있도록 함을 목적으로 하고 있다 (환경정책기본법 제1조 목적).

그리고 이 법률은 다른 일반적인 행정 단행법들과 달리, 법률의 모두에 목적에 대하여 기술하고 그에 이어 용어의 정의에 대하여 규정하는 형식을 취하지 않고, 목적과 용어정의 사이에 이법의 ‘기본이념’에 대하여 규정하고 있다. 즉 동법 제2조에서 “환경의 질적인 향상과 그 보전을 통한 쾌적한 환경의 조성 및 이를 통한 인간과 환경간의 조화와 균형의 유지는 국민의 건강과 문화적인 생활의 향유 및 국토의 보전과 항구적인 국가발전에 필수불가결한 요소임에 비추어 국가·지방자치단체·사업자 및 국민은 환경을 보다 양호한 상태로 유지·조성하도록 노력하고, 환경을 이용하는 모든 행위를 할 때에는 환경보전을 우선적으로 고려하며, 지구의 환경상 위해를 예방하기 위한 공동의 노력을 강구함으로써 현재의 국민으로 하여금 그 혜택을 널리 향유할 수 있게 함과 동시에 미래의 세대에게 계승될 수 있도록 함을 이 법의 기본이념으로 한다.”라고 규정하여 환경정책에 대한 기본이념을 천명하고 있는 것이다. 법의 기본이념을 별도로 천명하는 입법형태로 보더라도 환경정책기본법은 환경정책에 관한 기본적인 법률의 지위를 점하고 있다고 보아야 할 것이다.

따라서 환경정책기본법의 기본이념과 그 법적 정의 등은 환경정책기본법 자체의 개별규정뿐만 아니라 환경관련법률 전체를 통괄하여 유지되고 지켜져야 할 가치이다. 해양환경형법의 기본이념도 일응 환경정책기본법과 궤를 같이한

다고 보아야 할 것이고, 그 보호법익을 파악하는데 있어서도 이러한 기본이념을 고려하여야 할 것이며, 해양환경사범을 처벌하는 규정을 제정하거나 해석할 때에도 이러한 헌법과 환경정책기본법상의 기본이념과 법적 정의 및 원리 등이 반영되도록 하여야 할 것이다.

대법원 역시 폐기물관리법 제61조 제1호의 위반행위를 처벌하기 위한 위반의 기준 및 방법 그리고 피해의 정도를 파악함에 있어서 환경정책기본법에서 정하고 있는 환경오염의 정의를 차용하여 판단하고 있다. 즉 “환경정책기본법은 제3조 제3호에서 ‘환경오염’이라 함은 사업 활동 기타 사람의 활동에 따라 발생하는 대기오염, 수질오염, 토양오염, 해양오염, 방사능오염, 소음·진동, 악취, 일조 방해 등으로서 사람의 건강이나 환경에 피해를 주는 상태를 말한다고 규정하고 있으므로, 폐기물을 그 보관·처리 등의 기준 및 방법에 위반하여 보관·처리함으로써 주변 환경을 오염시켰다고 인정하여 폐기물관리법 제61조 제1호 위반행위로 처벌하기 위해서는, 폐기물의 보관·처리 등 기준 및 방법에 위반한 보관·처리행위로 인하여 … 사람의 건강이나 환경에 피해를 주는 정도에 이르러야 할 것이고, 이에 이르지 못한 경우라면 폐기물관리법 제63조 제1항 제1호에 의하여 과태료에 처할 수 있을 뿐 제61조 제1호에 의하여 처벌할 수는 없다.”<sup>14)</sup>라고 판시한 것이 그것이다.

#### 나. 環境刑法의 基本理念의 실현과 罪刑法定主義의 준수

위와 같은 해양환경형법의 기본이념을 실현하는데 있어서 수단이 되는 형사법 내지 형사처벌은 다른 한편으로는 형사법의 기본원칙인 죄형법정주의에 충실할 필요가 있다. 여기서도 이러한 죄형법정주의가 해양환경형법의 기본이념의 실현과 어떠한 관계를 살펴본다.

죄형법정주의는 法治國家原理에 근거를 두고 있다. 이처럼 죄형법정주의를 법치국가의 과생원리로 이해할 때 죄형법정주의는 새로운 내용을 가지게 된다.

---

14) 대법원 2005.12.8. 선고 2004도4150.

법치국가원리는 법적안정성을 요구하는 형식적 법치국가원리와 함께 실질적 법치국가원리에 의하여 그 내용이 ‘實質的 正義’에 합치할 것을 요구하기 때문이다. 형법의 죄형법정주의는 단순히 “법률이 없으면 범죄 없고 형벌 없다.”는 원칙에 그치는 것이 아니라, “그 내용이 실질적 정의에 합치하는 적정한 법률이 없으면 범죄 없고 형벌 없다.”는 원칙을 의미하게 된다. 이러한 의미에서 죄형법정주의는 법관의 자의로부터 국민의 자유를 보호할 뿐만 아니라 입법권의 자의로부터 국민의 자유를 보호하는 기능을 가졌다고 할 수 있다.<sup>15)</sup> 그리고 해양환경범죄를 처벌하는 법률의 해석뿐만 아니라 입법에 있어서도 이러한 실질적 죄형법정주의의 원리는 지켜져야 한다.

문제는 ‘실질적 정의에 합치하는 적정한 법률’의 정립에 있어서 실질적 정의는 어떻게 파악될 수 있는가이다. 대개의 경우는 해양환경정책의 기본이념이 실질적 정의에 대한 요구와 배치되지 않고, 경우에 따라서는 서로 상승작용을 하기도 할 것이다. 하지만 실질적 정의를 지나치게 강조하여 해양환경사범의 단속 및 처벌에 있어서 엄격한 법적용, 해석 및 입법만을 요구하여 경우에 따라서는 해양환경범죄의 단속에 심각한 장애로 작용할 가능성도 배제할 수 없다. 물론 해양환경범죄의 단속 및 처벌에 있어서 효율성만을 능사로 삼을 수는 없겠지만, 반면 지나치게 형사사법적 정의에만 치중할 경우에는 해양환경정책의 기본이념을 실현하는 것에 장애가 될 수도 있다. 이러한 이유에서 법치주의 내지 죄형법정주의의 원리는 해양환경정책의 기본이념의 실현과 조화될 수 있도록 합리적으로 접근될 필요가 있다. 다만 해양환경정책의 기본이념을 이유로 하여 법치주의 내지 죄형법정주의의 본질적인 내용이 침해될 수 없음은 당연하다 하겠다. 환경형법이 법치국가가 형법에 부여한 정당한 임무, 즉 중대한 범의의 보호를 수행하고 있다고 하더라도, 이러한 처벌규정이 기본권제한의 실제적 전제조건, 특히 비례성의 원칙을 지키지 않으면 안되기 때문이다. 비례성의 원칙은 첫째 기본권의 제한이 공공의 이익을 추구하기에 적합하여야 하고, 둘째 이러한 제한이 공공의 이익을 추구하기 위해 필요한 수단이어야 하며, 셋째 추

---

15) 이재상, “죄형법정주의”, 사회과학논집, 1983, 33면.

구하는 공공의 이익과 이를 위한 기본권의 제한이 비례관계에 있어야 한다는 것으로 표현될 수 있다.<sup>16)</sup>

### 3. 環境犯罪의 自然犯化와 關聯問題

#### 가. 環境犯罪의 自然犯化 趨勢

환경오염과 관련된 법적 문제는 처음에는 민사법적 문제로 시작해서 행정법적 문제로 발전했다. 이는 환경법이 정책적이고 기술적인 측면이 강한 측면이 있으므로 이를 형사범으로 처벌하기에는 적절하지 않다는 전제가 깔려 있었던 듯하며, 이런 사정으로 환경법의 집행은 경제성과 기술적 고려에 의해 이루어지고 법이 원래 가져야 하는 도덕성과 규범성은 종종 잊혀져 왔다. 이런 현상은 어느 정도 불가피하지만 환경법이 도덕과 분리돼서 기술적인 면만 강조된다면 환경보호의 당위성이 간과될 수도 있다.<sup>17)</sup> 이제 환경법규의 위반이 형사처벌을 의미한다는 인식을 갖도록 하는 것이 중요하다. 따라서 環境汚染의 犯罪化에 대한 必要性이 제기되었고,<sup>18)</sup> 이러한 사정이 반영되어 현재는 대부분의 국가들이 환경오염행위를 범죄화하고 더 나아가 자연범화하여 처벌하는 추세에 있다.<sup>19)</sup>

미국의 경우, 1970년대 초에 제정된 환경법률은 주로 민사벌(Civil Penalty)과 금지명령(Injunctive Relief)을 통해 법적의무의 이행을 담보하려 했다. 그러다가 카터 행정부 시절인 1970년대 말 환경보호처(EPA)와 법무부는 환경법의 엄정한 집행을 위해서는 형사처벌이 필요하다는 인식을 하게 되었다. 다만 당시 이들 기관의 인식전환은 형사처벌의 필요성이 모든 환경법 분야에서 인정된다는

16) 안원하, “환경형법과 환경보호의 효율성”, 「환경법연구」 Vol.22, 2000, 289면.

17) 이상돈·이창환, 「환경법」, 이진출판사, 2003, 383면.

18) 이경호, “해양환경의 보호와 효율적 규제방안”, 「한국해사법학회지」, 2면.

19) 천병태·김명길, 「환경법」, 삼영사, 2004, 63면.

것은 아니었다. 이 무렵 법무장관이던 벤자민 시빌레티(Benjamin Civiletti)가 환경오염으로 형사처벌이 요구되는 분야는 유독 및 유해폐기물(toxic and hazardous wastes)을 불법으로 처리하는 경우라고 밝힌 것도 이러한 입장을 반영한 것으로 보인다.<sup>20)</sup> 이러한 논의가 진행되던 중에 1980년대 법무부에는 환경집행과(Environmental Enforcement Section)가, 환경보호처(EPA)에는 형사집행과(Office of Criminal Environment)가 각각 설치되었다. 그리고 법무부와 환경보호처 사이의 업무중복으로 다소간의 갈등을 야기하기도 하였지만, 환경보호처 형사집행과에 법무부 소속의 연방검사를 파견하여 이를 조정하였다. 현재는 이 두 부처를 중심으로 환경사범의 효율적인 단속을 집행하고 있으며, 모든 분야의 환경사범으로 형사처벌을 확대하고 있다.<sup>21)22)</sup>

우리나라도 종래에는 환경행정목적의 달성을 위해 환경법규위반행위를 단속한다는 측면에서 접근하였다. 그러나 현재는 환경을 오염시키거나 파괴하는 행위는 단순히 환경법규 위반범이라는 인식의 정도를 넘어 사람의 생명·신체·건강침해라는 중대한 결과를 발생시키는 행위로서 반사회적·반윤리적 측면이 강조되어 환경범죄라는 새로운 개념을 형성하고 있다. 종래의 환경사범개념에 의하면 환경훼손은 기업의 생산활동에 필수불가결한 행위로 인식되어 처벌내용에서도 일반 형사범에 비하여 경미하였다. 그러나 현재는 환경범죄라는 개념하에 벌칙도 상당히 강화되었다.<sup>23)</sup> 우리 海洋汚染防止法은 제8장 벌칙조항에서 海洋汚染犯罪를 범한 자에 대하여 최고 5년의 징역형과 최고 5천만원의 법정형을 정하여 일반 형사범과 비교하여도 결코 적지 않은 형량을 부과하고 있다.

#### 나. 環境犯罪의 刑法律典 編入에 대한 論議

20) McMurry and Ramsey, "Environment Crime: The Use of Criminal Sanctions in Enforcing Environment Laws", 「Loyola of Los Angeles L. Rev.」 1133, 1986, p. 1140-1141.

21) 환경부, 「환경규제 및 자연보전감시조직에 관한 연구」, 1998, 100면.

22) 이상돈·이창환, 앞의 책, 384면.

23) 조현권, 「환경법」, 법률문화사, 2001, 82면.

환경범죄자를 행정사범으로 처리하다가 이를 형사범으로 처벌하는 것이 일반화되면서 이들에 대한 처벌규정을 행정법에 두는 것에 대하여 부정적인 시각이 등장하였다. 환경범죄를 일종의 自然犯罪로 보아서 윤리적 책임을 묻기 위해서는 환경범죄를 행정법에서 규정하는데 그쳐서는 안 되고 일반 형법전에 편입하여야 한다는 것이다. 그리고 실제로 일부 국가는 이를 형법전에 옮겨 입법한 예<sup>24)</sup>도 있다. 우리나라도 1990년부터 이러한 논의가 진행되기는 하였지만 실제로 도입되지는 않았다.<sup>25)</sup> 또한 별도로 환경범죄의 가중처벌을 위하여 특별법을 두는 경우도 있다. 일본의 ‘사람의 건강에 관한 공해범죄의 처벌에 관한 법률’과 우리나라의 ‘환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법’<sup>26)</sup>이 그것이다.

### (1) 일본

일본은 1970년에 공해국회를 열어 많은 환경관련 법률을 제정했는데 그 중 하나가 ‘사람의 건강에 관련되는 공해범죄의 처벌에 관한 법률’이다. 일찍이 이타이이타이병, 미나마타병 등 공해병으로 많은 사람이 죽고 불구가 된 일본은 공해로 인해 인명피해가 발생하는 경우에 이를 일종의 公共危險犯으로 규정해서 처벌하려고 하였지만, 刑法改正은 쉽지 않고 또 公害法을 형법이론으로 구성하기가 어려워서 위 법률과 같이 加重處罰을 위한 特別法을 제정했던 것이다. 일본은 1974년에 개정형법 초안을 작성하는 과정에서 초안의 제15장을 ‘공중의 건강에 관한 죄’로 고치고 ‘사람의 건강에 관련되는 공해범죄의 처벌에 관한 법률’ 중 기본적인 내용을 이에 포함시키려 하였다.<sup>27)28)</sup> 그러나 이 초안은 실제

---

24) 독일, 오스트리아, 스웨덴, 네덜란드, 구소련 등. 한편 영국, 미국, 캐나다, 이탈리아, 일본과 우리나라는 여전히 행정법에서 규정하고 있다.

25) 이상돈·이창환, 앞의 책, 393면.

26) ‘환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법’은 독립적인 환경형법이다. 그러나 위법은 오염행위로 인한 인명의 사상이나 중대한 자연생태계의 파괴등과 같은 중요범죄만을 규정하고 있으므로 환경형법에 관한 일반법은 아니다. 조현권, 앞의 책, 83면.

형법에 반영되지 않았고, 우리나라와 같이 개별 환경관련 법률에서 벌칙으로 규정하는 형태를 취하고 있다.

## (2) 오스트리아와 독일

1975년에 효력을 발휘한 오스트리아의 새 형법은 제180~181조에서 環境犯罪를 새로이 규정하였다. 제180조는 “1) 수질 또는 대기를 오염시킴으로써 타인의 신체 혹은 생명에 대한 위험을 야기 시키거나 또는 타인의 가축 혹은 타인의 수렵권 내지 어업권에 속하는 동물에 대한 위험을 크게 야기한 자는 3년 이하의 자유형 또는 360일당의 벌금형에 처한다. 2) 현행의 법규에 위반하여 수질 또는 대기를 오염시킴으로써 제1항에 규정된 위험을 야기할 수 있게 한 자도 동일하게 처벌한다.”고 규정하고 있다. 또한 제181조는 “제180조의 가벌적 행위를 과실로 행한 자는 1년 이하의 자유형 또는 360일 상당 이하의 벌금에 처한다.”고 규정하였다.<sup>29)</sup>

한편 독일은 1980년에 형법 개정을 통하여 ‘환경에 대한 범죄행위’라는 제목으로 제28장을 신설하여 대기오염, 수질오염, 소음, 폐기물 투기, 독물방치로 인한 위험발생 등 11개 조문을 삽입하였다. 이로써 독일은 종래에 환경관계 행정법규의 벌칙조항을 형법전에 도입한 것인데 행정적 의무위반을 전제조건으로 하는 白紙刑法 형태를 취하고 있다. 행정법규의 개정이 있더라도 백지형법 자체는 개정할 필요가 없도록 해서 다양한 환경오염 현상에 유연하게 대응할 수

---

27) 이에 의하면 독물 기타 건강에 유해한 물질을 방출, 투기, 산포하거나 공중의 생면 또는 신체의 위험을 발생시킨 자는 5년 이하의 징역에 처하며(제208조), 그 결과 사람을 상해한 자는 6년 이상 10년 이하의 징역에 처하고 사람을 사망케 한 자는 3년 이상의 유기징역에 처하고(209조), 과실로 인하여 독물 기타 건강에 유해한 물질을 방출하거나 산포하거나 유출시켜 대기, 토양 또는 하천 기타 공공의 수역을 오염하여 공중의 생명 또는 신체에 위험을 발생시킨 자는 1년 이하의 금고 또는 20만 엔 이하의 벌금에 처하도록 하고 있었다(제211조). 한국형사정책연구원, 「환경범죄의 현황과 대책」, 1993, 160-180면.

28) 이상돈·이창환, 앞의 책, 393면.

29) 김종원, “공해의 형사적 규제”, 「법무부 법무자문위원회 논설집」 제4집, 1980, 201면.

있도록 하려는 것이다.

### (3) 우리나라에서의 논의

일본형법 개정초안 그리고 오스트리아·독일의 형법개정은 우리나라에도 영향을 미쳤다. 1990. 한국형사정책연구원이 개최한 세미나에서는 “형법전에 환경범죄를 도입함으로써 지금까지 행정형법의 원리에 맡겨져 왔던 사건처리방식을 지양할 수 있을 것”이며, “환경범죄를 본격적인 형법적 논의 대상으로 가지고 들어오으로써 인권보장도 더욱 신장될 것”이라는 주장이 제기되었다.<sup>30)</sup> 이런 입장에서는 환경범죄가 ‘自然犯罪化’하고 있기 때문에 형법의 대상으로 하는 것이 당연하며 입법기술로는 필요한 최소한도에 있어서 백지형법 형식을 도입하여 환경관련 행정법규와의 유기적 연결성을 확보하고 추상적 위험범의 형태로 공해범을 규제하는 것이 적극적인 일방예방 관점에서 합리화된다는 등을 근거로 들었다.<sup>31)</sup> 한편 兩罰條項과 因果關係 推定規定을 설정하는 경우라면 일본과 같이 특별법으로 정하고 그렇지 않은 경우라면 오스트리아 신형법과 같이 형법전에 신설하는 것이 바람직하다고 보는 중간적인 입장도 있었다.<sup>32)</sup>

이처럼 형법전에 환경범죄를 신설하자는 주장에 대해서는 大氣環境保全法, 水質環境保全法, ‘環境犯罪의 處罰에 關한 特別措置法’ 등 특별법이 제정되어 있기 때문에 형법을 적용할 가능성이 적으며 또 형법은 시대변화에 따라 빨리 개정하기 어려우며, 환경오염 문제를 지나치게 형사법 위주로 접근하는 것도 바람직하지 않다는 반론이 제기되었다.

이처럼 형법에 환경범죄를 도입하자는 논의로 인해 1992년 형법개정안에 제 27장으로 ‘환경에 관한 죄’라는 장을 새로 두고 4개 조문을 신설하기에 이르렀

---

30) 신동운, "환경범죄의 효율적 대처방안-세미나자료-", 「1990년대의 범죄와 형사정책」, 1990, 40면.

31) 신동운, 앞의 논문, 26-35면.

32) 김종원, 앞의 논문, 215면.

다. 관련조문은 제284조 환경오염의 죄, 제285조 환경오염치사상죄, 제286조 미수범, 그리고 287조 과실환경오염죄였다. 그러나 이 개정안은 환경오염행위 그 자체를 처벌하기 보다는 환경오염으로 인해 공중의 생명, 신체에 위험이 발생하는 것을 구성요건으로 삼는 구체적 위험범을 규정하는데 그쳤다. 또한 형법 개정안에는 양벌조항이 없었고 인과관계 추정조항도 두지 않았다. 따라서 이 조항은 환경에 관한 죄라기보다는 공중의 건강에 관한 죄를 규정한 정도에 그친다는 비판이 있었다.<sup>33)</sup> 결국 많은 논란을 격은 후 형법 개정안은 ‘환경에 관한 죄’를 삭제하고 채택되었다.<sup>34)</sup> 현재 우리나라에는 환경형법에 관한 일반범형태의 법률은 없으며, 다만 형법에서 음용수에 관한 죄를 규정하고 있고, 개별 환경관련법에서 개별법의 특성에 맞는 벌칙규정을 두고 있다.

#### (4) 環境刑法의 刑法典 編入의 必要性에 대한 검토

환경법규위반행위를 자연범죄로 보아 윤리적 책임을 묻기 위하여 그 처벌규정을 형법전에서 두어야 한다는 주장은 환경오염의 심각성을 해소할 절실한 필요성을 감안하면 의미 있는 주장이다. 그러나 형사범과 행정형벌을 받는 행정사범은 그 본질에 있어서 다르지 않으므로 비록 행정형사범이라 하더라도 그 처벌에 있어서 이를 달리 취급하거나 어떠한 혜택을 부여할 이유가 전혀 없다. 이러한 점을 감안한다면 비록 규정은 일반 행정법에 규정되어 있다고 하더라도 그러한 사정만으로 환경범죄자를 형사범죄자로 보는데 차질이 발생할 여지는 전혀 없다. 따라서 환경사범을 행정법에 규정하는 형태를 취하는 것과 환경범죄자를 자연범으로 파악하는 것과는 서로 무관하다는 생각이다.

그리고 환경형법을 형법전에 편입시키지 않고 각각의 環境關聯 單行法에 規定하는 立法形式을 취하면 장점이 있다. 구성요건요소를 기술하는데 필요한 개념을 다시 규정할 필요 없이 당해 특별법의 해당규정을 언급하는 것으로 족하

33) 한국형사정책연구원 세미나자료, 「환경범죄의 실태와 규제방안」, 1993. 4, 183면.

34) 이상돈·이창환, 앞의 책, 395면.

다. 또한 같은 법률 내에서 다른 조항을 지적하는 것은 다른 법률의 관련조항을 지적하는 것에 비해 쉽게 인식할 수 있고, 이해하기도 쉽다. 이런 이유에서 처벌규정을 특히 환경에 관련된 문제를 규율하는 특별법에 편입시키면 헌법이 요구하고 있는 형벌법규의 명확성의 원칙에서 상대적으로 좀 더 충실할 수 있을 것이다.<sup>35)</sup> 환경형법을 형법전에 규정하는 것보다 환경관련 단행법에 두는 것은 환경분야의 여건의 변화에 능동적으로 대처하기에도 유리하다.

그러나 환경형법을 형법전에 도입하기를 거부하는 견해의 논거 중 환경오염 문제를 지나치게 형사법 위주로 접근하는 것이 바람직하지 않다는 논거에는 동의할 수 없다. 현대 환경오염이 가지는 피해의 심각함과 방지의 중요함을 감안한다면 환경사범의 처벌이라 하여 일반 형사법보다 완화하여 처벌할 하등의 이유가 존재하지 아니하며, 특히 해양오염의 경우는 해양의 특수성으로 그 피해가 광범하고 중대할 수 있다는 점에서 오히려 일반 형사법보다도 더 강하게 처벌될 경우도 있을 수 있다. 그리고 이러한 처리가 단지 입법형식에서 처벌규정이 행정법 내에 존재한다는 사정만으로 완화될 근거가 되지 않는 못한다.

#### 다. 環境法規違反에서 行政罰과 刑事罰 區別의 必要性

##### (1) 環境法規違反行爲에 대한 行政罰의 의의

행정벌이란 행정법상의 의무위반에 대하여 일반 통치권에 근거하여 일반 사인에 과하는 제재로서의 벌을 말하며 이러한 행정벌이 과하여지는 것을 행정벌이라 말한다. 행정벌은 직접적으로 과거의 의무위반에 대하여 제재를 가함으로써 행정법규의 실효성을 확보함을 목적으로 하는 것인데, 간접적으로는 이를 통해 의무자에게 심리적 압박을 가하여 의무자의 행정법상의 의무이행을 확보하는 기능도 가진다.<sup>36)</sup> 앞서서도 살핀바와 같이 우리나라는 환경법규위반행위

35) 안원하, 앞의 논문, 281면.

36) 김남진, 「행정법」, 법문사, 2000, 520면.

에 대하여는 행정법에 규정하고 있다. 이러한 사정은 해양오염과 관련된 제반 법률, 특히 海洋汚染防止法도 같은 태도를 취하고 있다. 그리고 이러한 법률위반에 대한 제재로는 형사처벌을 하는 경우와 과태료 등의 제재를 가하는 경우가 있다. 이러한 제재의 차이는 대체적으로 위반행위의 경중에 기초한다. 일례로 해양오염방지법은 동법 제6조 제1항에서 ‘선박소유자는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 ① 선박에 기름의 배출을 방지하기 위한 설비(기름오염방지설비)를 설치하거나 ② 폐유저장용기를 비치하도록’ 규정하고 있다. 하지만 이를 위반한 제재와 관련하여 살펴보면, 비록 같은 항에서 규정하고 있음에도 불구하고 ① ‘기름오염방지설비’를 설치하지 아니하고 선박을 항행에 사용하는 자에 대하여는 2년 이하의 징역이나 2천만 원 이하의 벌금에 처하도록(동법 제73조 제1호) 규정하고 있는 반면에, ② 폐유저장용기를 비치하지 아니한 자에 대하여는 100만원 이하의 과태료 처분(동법 제79조 제1호)을 하는데 그치고 있다. 위반행위의 경중에 따라 제재수단의 성격이 행정질서벌과 행정형벌로 구분되는 것을 볼 수 있다.

## (2) 刑事罰과 行政秩序罰의 구별

행정법의 통설적 입장은 행정벌을 형사벌과 구분하고 있으며, 구분하는 근거에 대하여는, ① “상대적이거나 형사범에 있어서는 반윤리성·반사회성이 법규 이전에 존재하는데 대하여, 행정법에 있어서는 그것이 법규에 의하여 창조되는 차이가 있다고 할 수 있다.”거나,<sup>37)</sup> “형사범은 국가의 제정법 이전에 문화규범이나 도덕규범을 침해한 자연범의 성격을 가지나, 행정법은 행위의 성질 자체는 반윤리성, 반사회성을 갖는 것은 아니나 특정한 행정목적의 실현을 위한 국가의 제정법을 침해한 법정범이라는 점에서 차이를 나타낸다.”<sup>38)</sup>고 하는 것이 그것이다.<sup>39)</sup> 그러나 이와 같은 행정법학계의 통설적인 견해에 대해서는, “그것은

37) 김도창, 「일반행정법론(상)」, 청운사, 1993, 571면.

38) 유지태, 「행정법신론」, 박영사, 2000, 292면.

行政秩序罰과 刑罰(刑事刑罰과 行政刑罰)간의 구별이지 行政刑罰과 刑事刑罰의 구별이 아니다”라는 비판<sup>40)</sup>이 대두되고 있어 주목할 만하다.

이러한 비판은 의미 있다 생각된다. 刑法上의 기본법리가 行政刑罰에 똑같이 적용되고, 실제 재판과정에서도 행정형사범과 일반형사범의 차이를 찾아보기 힘들다. 또한 행정형사법에 대하여 반윤리성과 반사회성을 찾아보기 힘들다는 것도 더 이상 설득력을 가지지 않는다. 해양에 유독한 화학폐기물을 유출한다든가, 방사능 폐기물을 무단 투기하는 등의 행위는 직접적으로 해양생물의 파괴와 인간의 생명에 결정적인 위협이 되므로 이러한 행위를 두고 반사회성과 반윤리성을 찾아보기 힘들다는 것은 납득하기 힘들다. 물론 행정질서벌이라 하여 반사회성이나 반윤리성을 전혀 찾아볼 수 없는 것은 아니지만, 행정질서벌이 주로 신고·등록·서류비치·등의 의무를 태만히 하는 것과 같이 간접적으로 행정목적의 달성에 장애를 미칠 위험성이 있는 행위에 대해 과해지는 것이라는 점을 고려하면<sup>41)</sup> 상대적으로 행정형벌에 비하여 반사회성 반윤리성이 현저히 약하다 할 수 있다.

따라서 종래 통설의 입장과 같이 행정벌과 형사벌로 나누기 보다는 행정질서벌과 행정형벌로 구분하는 것이 더 맞다. 행정질서벌에 刑法의 一般理論이 적용되지 않는 것도 이러한 성질상의 차이를 선명하게 보여주는 것이라 하겠다.

### 제3절 海洋環境犯罪와 一般刑法理論

#### 1. 海洋環境犯罪에 대한 刑法의 適用

環境犯罪 내지 ‘海洋’環境犯罪 역시 앞서 보았듯이 형사범의 한 종류에 지나지 않으므로 기본적으로 형법총칙의 기본적인 법원칙이 그대로 적용된다. 우리

---

39) 김남진, 앞의 책, 521면.

40) 조병선, "행정의 실효성확보수단(행정벌에 의한 확보수단)", 「자치행정」, 1994. 8, 7면.

41) 김남진, 앞의 책, 522면.

형법 제8조는 “본법 총칙은 타 법령에 정한 죄에 적용한다. 단 그 법령에 특별한 규정이 있을 때에는 예외로 한다.”고 규정하고 있다. 따라서 개별 환경법에 특별한 규정을 두고 있지 않는 한, 환경범죄에 대해서도 여전히 형법총칙을 적용하지 않으면 안 된다. 아래에서 형법총칙과 관련된 일반이론을 장구하게 논하는 것은 그 실익이 크지 않으므로 형법총칙의 기본이론이 해양환경형법상 특별히 규율되거나 특별한 법리가 적용되는 경우를 한정하여 살펴보기로 한다.

## 2. 海洋環境犯罪의 行爲主體(國家의 行爲主體性 포함)

### 가. 法人 또는 個人事業主의 刑事責任

해상경제활동의 주체는 개인인 경우도 물론 있지만 상당수 법인이 그 주체인 경우가 많고, 또한 대형유류오염사고와 같이 그 피해가 막대한 경우를 살펴보아도 그 활동의 주체는 유조선사나 정유회사와 같이 법인인 경우가 오히려 일반적이다. 그러므로 해양오염에 있어서 대형 오염사고는 오히려 기업들에 의하여 발생한다고 보아야 하고 이런 사정으로도 海洋環境犯罪에서 法人의 責任을 살펴보는 것은 중요한 의미가 있다. 해양오염방지법뿐만 아니라 많은 海洋汚染關聯法規가 兩罰規定을 두고 있는 것도 이러한 실정의 반영이라 볼 수 있다. 또한 개인사업자에 의하여 이루어지는 경우도 개인사업자가 해상활동을 하는 경우보다는 그 피용자를 통하여 하는 것이 더 일반적이다.

#### (1) 法人의 犯罪能力

이와 같이 행정법에 있어서 법인을 처벌하는 특별한 규정이 있는 경우에는 법인도 범죄능력을 갖는다는 것이 통설적 견해이다.<sup>42)</sup> 다만, 이에 대해서는 법

42) 박윤훈, 「최신행정법강의(상)」, 박영사, 2002, 659면; 변재옥, 「행정법강의I」, 박영사, 1991, 450면; 강구철, 「강의행정법」, 형설출판사, 1998, 612면.

인의 범죄능력은 형사법에 있어서나 행정법에 있어서나 부정되는 것이고, 따라서 범죄능력이 부인되는 법인을 처벌하는 것은 실제의 행위자인 자연인을 범죄자로 하고 법인은 업무주체 또는 사용자라는 지위에서 단속상의 편의 내지 정책상의 이유에서 과하는 입법정책상의 처벌을 의미하는 것이라는 반론<sup>43)</sup>이 있다. 비록 이러한 이론상의 논의는 있을 수 있으나, 현재 법인을 처벌하는 것은 당연히 수용되고 있는 실정이다.

## (2) 法人의 直接責任原則

법인의 처벌과 관련하여, 법인의 대표자가 그 업무집행과정에서 범법한 경우에 법인의 책임은 법인의 直接責任인데 대하여, 법인의 대리인·사용자 등이 범법한 경우에 법인의 책임은 법인의 기관이 그 업무와 관련하여 종업원 등에 대한 注意監督義務를 해태한 것에 대한 過失責任으로 볼 수 있다.

## (3) 法人의 處罰과 處罰規定의 必要性

법인을 처벌하기 위해서는 그것을 인정하는 明文의 規定이 있는 경우에만 가능한지에 관하여 견해가 대립하고 있다. 즉 “책임자에 대한 특별한 규정을 두지 아니하였을 때에도 행정법상의 의무자가 법인인 때에는 원칙적으로 의무자인 법인 자신이 책임을 진다”는 견해<sup>44)</sup>와 종업원이 그 업무상 위반행위를 한 경우와 법인의 대표자가 기관의 지위에서 위반행위를 한 경우로 나누어, 전자의 경우에는 명문의 규정이 있는 경우에만 법인이 처벌될 수 있는데 대하여, 후자의 경우에는 명문의 규정이 없어도 관계 행정법규의 규정자체의 해석상 법인의 처벌도 인정되는 것으로 볼 수 있는 경우에는 가능하다는 견해<sup>45)</sup>도 있으

---

43) 석중현, 「일반행정법(상)」, 삼영사, 2002, 506-507면.

44) 김도창, 앞의 책, 581면.

45) 김동희, 「행정법」, 박영사, 2004, 457면.

나 통설<sup>46)</sup>과 판례<sup>47)</sup>는 명문의 규정이 있는 경우에만 가능하다고 보고 있다.<sup>48)</sup>

#### (4) 中間管理者 등의 責任

법인의 대표자나, 법인이나 개인사업체의 중간관리자에 대해서는 그들이 공범이나 과실범으로 관여하지 않는 한 처벌이 불가능하다. 즉 양벌규정이 적용되지 않는다. 그러나 실제로는 환경오염행위의 상당수는 법인의 대표자, 법인이나 개인사업체의 간부가 알고 있거나 묵인 또는 지시하여 이루어진 경우가 있다. 이때 그들이 공범으로 가담한 증거가 없다하여 직접행위자인 종업원만을 처벌하는 것은 海洋還境犯罪에 대한 充分한 對處가 되지 못한다는 지적이 있다.<sup>49)</sup> 미국은 “中間管理者責任의 原則(RCO원칙)”이라 하여 피용자들이 저지른 환경침해행위가 해양환경법규에 위배된 경우에 그 피용자들을 업무상 지휘·감독할 권한이 있거나 그러한 지위에 있는 임원 및 중간관리자에 대해 형사책임을 인정하고 있다. 그러나 우리 환경법은 공범이 아닌 한 법인의 대표자·임원 및 중간관리자의 책임은 인정하지 아니하고 있고 이러한 사정으로 海洋汚染關與者 전원에 대한 효과적인 처벌에 어려움이 있는 것이 사실이다. 이러한 사정으로 현재 우리 입법이 채택하고 있는 양벌규정 외에 이러한 중간관리자들까지

---

46) 이상규, 「신행정법론(상)」, 법문사, 1997, 518면; 석중현, 앞의 책, 539면; 변재옥, 앞의 책, 450면.

47) 대판 1968. 2. 20. 67도1683: 제1심 판결은 피고인 한국제강주식회사에 대하여도 수출진흥법 제10조 제1항 제4호를 적용하고 있다. 그러나 법인도 처벌한다는 특별규정이 없는 수출진흥법하에서는 법인에게 위 법을 적용하지 못한다.

대판 1961. 6. 7. 4293형상923: 관세법 제210조에 의하면 “법인의 사원 혹은 직원·사용인 기타 종업원이 법인의 업무에 관하여 본법에 규정한 형벌에 저촉하는 행위를 한 때에는 당해 행위자를 처벌하는 외에도 법인도 처벌한다.”고 규정하였으므로 처벌에 부수하여 처단할 부가형인 몰수 또는 추징에 있어서도 그 적용을 배제하는 특별명문이 없는 한 이를 부가처단하여야 할 것이라고 해석된다.

48) 김남진, 앞의 책, 525면.

49) 조현권, 앞의 책, 644-645면.

처벌하는 ‘三罰規定’을 도입하자는 주장이 있었다. 하지만, 이러한 입장에 대하여 우리 헌법 제13조 제3항이 “모든 국민은 자기의 행위가 아닌 친족의 행위로 인하여 불이익한 처우를 받지 아니한다.”고 규정하여 연좌제 금지 및 자기책임의 원칙을 규정하고 있고, 형법상 책임은 어디까지나 범죄행위자 자신에 대한 처벌이 기본원칙이므로 이러한 행위자 외에 법인의 대표자나 중간관리자를 처벌하는 것은 행위책임의 원칙에 반한다는 비판이 있어 제대로 입법으로 수용될 단계의 논의로 발전하지 못하였다.<sup>50)</sup>

하지만, 현행법체계에서 해석론으로 이들을 처벌하는 것이 어렵다는 것은 수긍이 가지만, 이러한 제도를 받아들이는 입법론이 불가능하다는 주장에는 의문이 있다. 비록 이러한 규정을 도입한다고 하여도 해양오염행위와 전혀 무관한 제3의 법인구성원에 대하여 책임을 묻는 것이 아니므로 헌법상의 연좌제 금지원칙이나 행위책임원칙에 반한다고 볼 수는 없다. 또한 공범이론에 의하여 현행법체계하에서도 처벌할 수 있다고 하지만, 중간관리자책임규정을 도입함으로써 이러한 자에 대한 책임을 묻는데 있어서 그 입증책임에 용이함을 꾀할 수 있다는 장점이 있다. 그리고 실제 미국 등 많은 국가들이 이러한 입법례를 채택하고 있다. 따라서 현행법체계의 해석론으로는 몰라도 입법론으로는 얼마든지 그 도입가능성을 긍정적으로 보아야 하는 것이 아닌가 생각된다.

다만 삼벌규정에 대한 논의에서 양벌규정과 구별하여 파악할 점은, 양벌규정은 법인의 범죄능력을 인정하는 규정임에 반하여 삼벌규정은 처벌대상자의 추가를 인정하는 규정이라는 점이다. 양벌규정은 법인이 직접 위법행위를 하였음에도 불구하고 자연인이 아니라는 이유로 범죄능력이 인정되지 않아 처벌되지 않는 불합리를 시정하고자 하는 취지에서 인정되는 것이다. 하지만 삼벌규정의 중간관리자는 자연인으로 당연히 범죄능력이 인정된다. 다만 중간관리자가 직접적인 오염유발자가 아니라고 하더라도 일단은 오염행위에 기여하였다고 추정하고, 중간관리자가 이러한 추정을 깨지 못하는 한 형사처벌을 받게 하려는 것이다. 즉 ‘삼벌규정’은 범죄주체의 문제이면서 궁극적으로는 인과관계 완화를

---

50) 조현권, 앞의 책, 645면.

위한 제도의 도입문제로 귀착하게 되는 것이다.

(5) 海洋汚染防止法 등의 兩罰規定

형법이론상 법인의 처벌능력에 대한 논의에도 불구하고 해양환경법은 모두 법인의 형사책임에 관한 양벌규정을 두고 있다. 해양환경법의 일반법적 성격을 가지는 海洋汚染防止法은 양벌규정을 두어 “법인의 대표자 또는 법인이나 개인의 대리인·사용인 기타의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제71조 내지 제76조(海洋汚染防止法上の 罰則條項)의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에 대하여도 각 해당조의 벌금형을 과한다(동법 제77조).”고 규정하고 있다. 또한 원자력법 제121조도 “법인의 대표자, 법인 또는 개인의 대리인·사용인 기타 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제114조 내지 제119조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 법인 또는 개인에 대하여도 각 해당조의 벌금형을 과한다.”라고 규정하여 양벌규정을 두고 있다.

여기서 ‘대표자’라 함은 주식회사의 대표나 법인의 이사와 같이 법인을 대표할 수 있는 자를 말하고, ‘대리인’이라 함은 상법상 지배인과 같이 법인 또는 자연인을 대신하여 당해 업무에 관한 일체의 행위를 할 권한을 가진 자를 말하며, ‘사용인’이라 함은 고용관계에 기초하여 당해 법인 또는 자연인의 업무에 관하여 노무를 제공하는 자를 말한다. 그리고 ‘기타 종업원’이라 함은 사업주의 고용인이 자신의 보조자로 사용하는 자를 말한다.

나. 共同正犯

海洋汚染에 多數의 行爲者가 관여할 수 있다는 것은 일반 형사범에서 다수 행위자가 관여하는 경우와 다르지 않고, 따라서 적용되는 법리도 일응 일반 형법총칙상의 공범규정을 적용하면 될 것이다. 해양오염에서 다수의 행위자가 관

여하여 위반행위를 하는 경우로는 선장과 도선사의 과실이 경합하여 해양오염이 발생한 경우를 가장 쉽게 생각하여 볼 수 있다. 선장이 선박에 대한 지휘권을 보유한 상태에서 강제도선구 내에서 도선사에게 도선을 맡겼는데 도선 중에 도선사의 과실로 선저가 파공되어 연료유등이 유출되는 경우를 한 예로 들 수 있다. 이러한 경우 선장과 도선사는 이러한 해양오염위반행위에 대하여 공동정범(형법 제30조)의 지위에 있게 된다. 특히 우리 대법원이 과실의 공동정범을 인정하고 있으므로 이러한 경우를 공동정범으로 의율하는 데에는 별 문제가 없어 보인다. 이 같은 충돌사고의 경우 선장과 도선사는 업무상 過失船舶破壞罪와 海洋汚染防止法 違反罪의 共同正犯으로 파악할 수 있다.

문제는 이처럼 공동정범이 성립할 경우에 그 공동관여자의 양형은 어떻게 평가할 것인가이다. 물론 양형은 판사의 고유권한이고 제반 양형상의 참작할 만한 사정을 고려하여 결정하면 될 것이다. 하지만 과실의 양형자료를 제시하는 법률의 규정이 만들어져 흥미롭다. 비록 형사법은 아니지만, 1998년 12월 해안심판법 개정하면서 만든 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’ 제4조 제2항에서 “심판원은 제1항의 규정에 의한 해양사고의 원인을 규명함에 있어서 해양사고의 발생에 2인 이상이 관련되어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인제공의 정도를 밝힐 수 있다.”는 규정을 신설하였다.<sup>51)</sup> 이 규정은 海洋安全審判院이 판단을 함에 있어서 다수의 당사자가 해양안전위반행위를 한 경우에 그 관여한 과실의 비율을 밝혀 정할 수 있도록 하고 있는 것이다. 해양안전심판원이 原因裁決을 통하여 판단한 사실관계는 실제 거의 그대로 형사재판에 반영되고 있는 실정이다. 따라서 해양안전심판원에서 위 규정에 따라 과실비율의 정도를 밝힐 경우 그러한 해양안전심판원의 판단은 실제 형사판결의 양형에서 그대로 반영될 가능성이 크다. 일례로 호남 사파이어호 사건에서 선장과 도선사는 각각 동일한 징역 1년형을 선고받았지만,(광주지방법원 순천지원 1996. 2. 7. 선고 95고단2057, 96고단16판결) 이러한 판단은 중앙해양안전심판원의 최종 판단 이전에 선고된 형량이고, 만약 중앙해양안전심판원이 재결에서 선장과 도선사의 과실

51) 김인현, 「해상법연구」, 삼우사, 2002, 806-807면.

비율을 구체적으로 산정하여 형사 1심 이전에 재결하였더라면 결과는 달랐을 가능성이 농후하다. 중앙해심(중해심 1996. 10. 29. 재결 제96-20호)은 도선사의 업무는 2개월 정지하였고, 선장의 업무는 1개월 정지하였다. 사고가 접안 중에 발생하였고 도선사의 행위의 비중이 절대적으로 컸다는 것이 그 이유이다. 만약에 이를 반영하여 형량이 결정된다면, 선장의 징역형은 1년보다는 낮았을 것이고 도선사와 같은 형량으로 선고되지는 않았을 것으로 생각된다.<sup>52)</sup> 그 후에 선고된 지방법원 항소심 판결 중에는 도선사의 형량을 훨씬 가중하여 선고한 예가 있다.<sup>53)</sup>

#### 다. 罰則適用에 있어서의 公務員 擬制

海洋汚染防止法 제78조(벌칙적용에 있어서의 공무원 의제)는 “제28조 제1항의 규정에 의하여 지정된 검사대행자와 제64조 제6항의 규정에 의하여 지정된 성능시험·검정 및 인정대행자의 임원 및 직원은 제24조의 규정에 의한 해양오염방지설비 등의 검사와 제64조 제4항·제5항의 규정에 의한 설비·자재 또는 약제의 검정 및 인정에 관하여는 형법 제129조 내지 제132조의 규정의 적용에 있어서 이를 공무원으로 본다.”라고 규정하고 있다. 수뢰나 사전수뢰(형법 제129조), 제3자 뇌물제공(동법 제130조), 수뢰후 부정처사 및 사후수뢰(동법 제131조), 알선수뢰(동법 제132조) 등의 죄는 신분범으로서 공무원만이 행위주체인 경우에 해당된다. 따라서 공무에 종사하는 위의 자들에 대하여 공무원으로 의제하여 신분범의 범위를 확장한 것이다.

원자력법 제122조 역시도 과학기술부장관이 위탁한 업무에 종사하는 기관 또는 관계전문기관의 임원 및 직원은 형법 기타 법률에 의한 벌칙의 적용에 있어

52) 김인현, 앞의 책, 809-810면.

53) 대전지방법원 1994. 11. 25. 선고 94노316 판결: 업무상과실치상, 해양오염방지법위반, 업무상과실선박과괴; 이사건에서 도선사인 강완수에게는 벌금 5백만원을, 선장인 이상오에게는 벌금 3백만원을 그리고 선박회사인 셔우드오버시즈에스에이션박주식회사에는 벌금 7백만원을 각 선고하였다.

서 공무원으로 보고 있다.

## 라. 海洋環境犯罪에 대한 國家의 刑事責任

### (1) 國家의 環境汚染防止에 대한 國際法的 義務

“국제사회에서 국가는 그 영토나 영해를 타국에 피해를 야기하는 방법으로 사용하거나 그 영토가 그렇게 사용되도록 허용해서는 안 된다.”는 기본명제는 국제법상의 일반원칙, 국제 판례, 국제조약, UN총회의 결의 등 각종 선언 등에서 확인되고 있다. 따라서 오염행위를 통하여 타국에 피해를 야기한 자가 그 행위에 대하여 책임을 져야 한다는 것 외에 그러한 사인의 오염행위를 국가가 적극적으로 규제할 책임을 부담한다는 원칙도 확립되었다고 할 수 있다.<sup>54)</sup> 그러므로 이러한 기본 명제로부터 국가는 적절한 해양오염규제법을 제정하고 이를 위반한 자를 처벌함으로써 자국민이 해양오염으로 외국에 피해를 주는 것을 제재하는 조치를 취할 필요가 있다.

그러나 이러한 의무도 처음부터 인정되었던 것은 아니다. ‘하몬 이론’으로 대변되는 전통적인 국제법 이론에 의하면 국가는 자신의 관할하의 영역에서 배타적 영토주권을 갖는다는 ‘절대적 주권론’이 오랫동안 지배하여 왔었고, 이 이론에 기초하여 오염가해국은 인접 오염피해국으로부터 자신의 책임을 회피하여 왔던 것이다. 그러나 국제사회에서 오염 확산의 폐해에 대한 인식이 달라지고, 국가 간의 국제적 교류가 일상화되는 현상이 국제사회에 일반적으로 수용되면서 더 이상 종래의 이러한 ‘하몬 이론’만을 고집할 수는 없는 지경에 처하게 되었다. 이러한 반성의 일환으로 나타난 것이 ‘트레일 스멜터 원칙’ 내지 ‘영역사용의 관리책임이론’이다. 이 밖에 오염가해국의 책임과 관련하여 ‘비차별 원칙’의 수용여부가 국제법 학계에서 논의되고 있는 실정이다.

---

54) 이운철, "국제법상 해양환경보호를 위한 국가의 책임에 관하여", 「한국해사법학회지」 제8권 제2호, 1996. 12, 83면.

또한 종래 형법이론은 개인이나 법인 등 한 국가영역내의 개개 법인격이 그 위법행위의 주체라고 파악하였고, 이러한 개개인의 위법행위의 처벌에 대한 논의가 형법이론의 기본이었다. 그러나 근자에는 국제공동체의 공동이익을 침해하는 國家의 違法行爲에 대하여도 이를 國際犯罪로 인정하고 형사적으로 처벌하여야 한다는 논의가 있고, 이러한 국제범죄의 논의 과정에서 인류공동체에 중대한 위협이 될 수 있는 대량오염행위를 국제범죄로 인식하려는 인식이 팽배해가고 있다.

아래에서는 이러한 제반의 이론들과 국제법학계의 움직임에 대하여 논하기로 한다. ‘하몬 이론’이나 ‘트레일스멜터 이론’은 국제법이론 내지 국가의 불법행위 책임과 관련하여 발전한 이론이기는 하나 국가의 해양오염에 대한 형사적 책임도 이러한 이론과 무관하지 않으므로 여기에서 다루기로 한다. 그리고 국가의 형사책임은 한 국가의 국내법정에서 이루어지기 보다는 국제사법재판소나 UN 안전보장이사회를 통하여 제재할 성격으로 국내 형사범과 달리 취급할 필요가 있다. 하지만 국가의 형사책임에 대한 논의는 국가를 해상환경범죄의 주체로 파악하고자 하는 논의이므로 여기에서 함께 논하여 본다.

## (2) 하몬 이론(Harmon Doctrine)

전통적인 국제법 이론에 의하면 모든 국가는 자국의 영토 내에서는 배타적 관할권을 행사할 수 있다. 따라서 국제적 환경오염을 유발한 국가는 그 관할하의 영역에 대하여 배타적인 영토주권, 즉 絶對的 州權論(the theory of absolute state sovereignty)을 주장하여 그 국가의 국제적 책임을 부인할 수 있었다.<sup>55)</sup> 국제법 이론에 있어서 이러한 절대주권론을 ‘하몬 이론’이라고 부른다. 이 하몬 이론은 1895년 당시 미 법무장관 Harmon이 멕시코가 제기한 Rio Grande강의 용수문제와 관련하여 국무장관에게 보낸 의견서에서 비롯된 것이다. 당시 멕시

---

55) 김태천, "월경환경손해에 대한 국제책임-국제위법행위책임의 성립-", 「법학논고」 제9집, 경북대학교 법학연구소, 1993, 91면.

코 정부는 미국 내의 Rio Grande 강의 용수변경으로 인하여 멕시코의 농부들이 피해를 입었으며, Rio Grande 강이 국제수로인데 미국이 강수를 현저하게 양적으로 변화시켰다고 주장하였던 것이다. 하몬 법무장관은 그의 의견서에서 “국제법상 기본원칙은 모든 국가가 그의 영토 내에서 절대적인 주권을 행사하는 것이며, 따라서 어느 국가가 다른 국가의 용수상의 필요를 참작하여 자국영토 내에서 용수를 제한할 필요는 존재하지 않는다.”고 결론을 내렸다.

이 하몬 이론은 미국 측에 의하여 환경 분쟁이 발생할 때마다 주장되었다. 그러나 이러한 ‘하몬주의’는 국가 간의 협력의무가 점차 인정되어가고 있는 오늘날 국제공동체사회에 있어서는 더 이상 유지될 수 없는 이론이다.<sup>56)</sup> 특히 국가 간의 협력 없이는 그 해결이 불가능한 해양환경오염문제에 있어서는 더욱 그러하다. 이러한 국가의 자국영토에 대한 배타적·절대적 주권의 행사에 대하여 제한을 가하고자 한 것이 바로 ‘영역사용의 관리책임이론’<sup>57)</sup> 혹은 ‘Trail Smelter Principle’이다.<sup>58)</sup>

### (3) 트레일 스멜터 원칙(Trail Smelter Principle)

이 원칙은 ‘누구도 자기 이웃을 해하는 방법으로 자신의 재산을 사용하여서는 안 된다.’(Sic utere tue ut aliennum non leadas)라는 로마법상의 법언을 국

---

56) A. Kiss & Dinah Shelton, 「International Environmental Law」, New York Transnational Publishers, 1991, p.119.

57) 국가의 ‘영역사용의 관리책임’이라함은 국가는 그 관할하의 영역에 대하여 배타적인 영역주권을 가지는 반면에 그 영역 내에서 행하여진 활동이 타국의 권리, 특히 그 영역보전 및 불가침의 권리를 해하지 아니하도록 확보할 권리를 해하지 아니하도록 확보할 의무를 부담한다는 것을 의미한다. 이는 영역을 접하는 2국가간의 국경을 넘어 중대한 손해가 발생치 않도록 국가주권을 규제하며 복수의 국가주권의 행사를 조정하는 일반원칙이다. 이 원칙은 근접하는 국가들간에 성립하는 상호의존관계를 근거로 하여 대등한 주권행사를 상호 조정하는 기능을 가진다. C. Eagleton, 「The Responsibility of States in International Law」, The New York University Press, 1982, p.78.

58) 이윤철, 앞의 책, 94면.

제관계에 유추 적용한 것이다.<sup>59)</sup> 원래 국가는 그 관할하의 영역에 대하여 배타적인 주권을 가지는 반면에 그 영역 내에서 행하여진 활동이 타국의 권리 특히 영토보전, 불가침의 권리를 해하지 아니하도록 확보할 의무를 부담한다는 것을 의미한다. 이는 영역을 접하는 2개국 간의 국경을 넘어 중대한 손해가 발생하지 않도록 국가주권을 규제하여 복수의 국가주권의 행사를 조정하는 일반원칙이다. 이 원칙은 근접하는 국가들 간에 성립하는 상호의존관계를 근거로 하여 대등한 주권행사를 상호 조정하는 기능을 가진다. L. Oppenheim은 이러한 원칙을 뒷받침하는 논리로 ‘어느 국가도 그 영토의 자연조건을 변경하여 인근 국가 영토의 자연조건을 해하는 결과를 초래할 수 없는 것이 국제법상의 원칙’이라고 그의 저서에서 천명한 바 있다. 또한 그는 이 원칙을 국제사법재판소가 國際法の 法源으로서 적용하여야 할 ‘文明國家에서 認定된 一般 法原則’<sup>60)</sup>이라 하였다.<sup>61)62)</sup>

이 이론은 1938년과 1941년 두 차례에 걸쳐 미국과 캐나다간 특별중재재판소의 Trail Smelter Case판결에서 나타났다. 이 사건에서 중재재판소는 Trail Smelter에서 발생한 손해의 보상에 관한 캐나다의 의무 및 조치 그리고 장래 그러한 손해를 방지할 Trail Smelter의 의무에 대한 성격이 무엇인가에 대한 답으로서 다음과 같이 판시하였다. 즉 중재재판소는 “미국법 뿐만 아니라 국제법 원칙 하에서 환경오염이 심각한 결과를 낳고, 그 손해가 분명하고 확정적인 증거(clear and convincing evidence)에 의하여 발생한 경우, 국가는 매연으로

59) 김태진, 앞의 책, 9면.

60) 국제사법재판소 규정 제38조(재판의 기준) 제1항 재판소는 재판소에 회부된 분쟁을 국제법에 따라 재판하는 것을 임무로 하며, 다음을 적용한다. (a) 분쟁국이 명백히 인정한 규칙을 확립하고 있는 일반적인 또는 특별한 국제협약 (b) 법으로 인정된 일반관행의 증거로서의 국제관습 (c) 문명국에 의하여 인정된 법의 일반원칙 (d) 법칙결정의 보조수단으로서의 재판상 판결 및 제 국가의 가장 우수한 국제법학자의 학설, 제2항 이 규정은 당사자가 합의하는 경우에는 재판소가 형평과 선에 따라 재판하는 권한을 해하지 아니한다.

61) Robert Jennings & Arthur Watts, 『Oppenheim's International Law, 9th ed.』 Vol. 1, Longman, 1992, p.36.

62) 이윤철, 앞의 책, 95면.

타국의 재산·인명 등에 손해를 야기하는 방법으로 자국의 영토를 이용할 권리는 없으며, 그러한 이용을 허락할 권리도 없다.”고 판시하였다.<sup>63)</sup> 이 사건은 대기오염에 관한 것이지만 그 원리는 영해오염에 대해서도 적용될 수 있는 것이다. 즉 국가는 영해를 오염시킴으로써 타국에 손해를 주는 결과를 가져오지 않도록 할 국제법상의 의무를 지며, 이러한 의무에 위반해서 타국에 손해를 주면 국가책임이 발생하여 그 손해를 배상하여야 한다는 이론이다. 따라서 국가 간의 영해가 인접해 있어서 한 국가의 영해오염이 타국에 손해를 줄 경우에 국가는 자국의 영해를 타국에 손해를 주는 방식으로 이용할 수 없고, 그 관할 하에 있는 사인의 활동이 타국에 해를 주게 되는 경우에는 그 같은 활동을 허용하지 않도록 할 의무를 진다. 해양환경문제와 관련하여, 해양환경은 육지영토의 경계 획정과 같이 용이하게 구분될 수 있는 것이 아닐 뿐만 아니라, 해양생태에 있어서 분리될 수 없는 단일한 체계로 구성되어 있기 때문에 한 국가 내에서 발생한 해양오염은 타국의 해양자원이나 해양환경에 중대한 역효과를 발생시킬 수 있다. 이제 국제법상 영토주권에 의해 자국영토 내에서 환경오염행위를 절대적 자유의사에 따라 마음대로 행할 수 있다는 주장은 설득력을 잃게 되었으며, 이제는 sic utere tuo 원리를 근본으로 하는 Trail Smelter Principle 원칙이 적용된다고 하겠다.

#### (4) 非差別의 원칙(Non-discrimination Principle)

이 원칙은 “다른 국가들과 인접해 있는 국가들은 국경을 넘어 환경손해를 야기시킬 수 있는 그 국가영역 내에서의 활동에 대하여 자국 내에서 유사한 환경손해를 야기시키는 유사한 활동에 관하여 적용하는 것과 동일한 또는 최소한 그 이상으로 엄격한 정책이나 법원칙을 적용해야만 한다.”는 의미를 가지고 있다.<sup>64)</sup>

63) 김정건의 5인, 「판례중심 국제법」, 경남대학교 극동문제연구소, 1984, 349면.

64) Johan G. Lammers, 「Pollution of International Watercourses - A search for

이 원칙은 몇몇 국제기구에 의해 수용되어 왔지만 정작 이 원칙에 대해 토론을 해왔던 학자들 일부가 이 원칙을 일반적으로 인정된 국제공법상의 원칙으로 간주하는 것에 소극적인 입장이다. 비차별의 원칙으로 환경오염 피해국가 및 잠재적 피해 국가들이 얻을 수 있는 월경오염에 대한 보호조치는 전적으로 원인국가가 국내오염에 대하여 취하는 태도에 달려 있게 된다. 왜냐하면, 오염원인 국가는 국내오염에 대해 엄격한 조치를 취할 수도 있고 또한 완만한 조치를 취할 수도 있기 때문이다.

언뜻 보기에는 오염에 의해 똑같이 나쁜 영향을 받은 국내 및 국외의 이익을 다루는데 있어서 다소 형평에 기한 것처럼 보이지만 이것은 단지 외관상의 모습에 불과하다. 오염을 야기한 국가는 자국의 영역 내에서 야기된 오염에 의해 입은 피해가 크건 작건 간에 불이익을 받기도 하지만 이익을 얻는 측면도 있다. 그러나 그 오염으로 인해 피해를 입은 주변 국가는 오로지 불이익만을 받게 된다. 이러한 사정으로 비차별 원칙은 정부 간의 차원에 있어서 월경오염을 통제하기 위한 하나의 국제법상 원칙으로서 인정받지 못하고 있다. 다만 많은 국가는 이 원칙을 조약으로 수용하고 있는 실정이고, 1974년 Nordic Convention on the Protection of the Environment에서도 이 원칙을 채택하였다.<sup>65)</sup>

#### (5) 國家의 海洋汚染에 대한 刑事的 制裁手段

전통적으로 국제법은 국가의 위법행위를 국내 사법상의 불법행위와 유사한 것으로 다루어 왔으며, 따라서 국가의 위법행위에 대해서는 그 책임을 민사책임의 원칙에 입각한 손해배상에 그치는 것으로 생각하여 왔다. 그러나 국제사회의 조직화에 따른 國際共同體의 共同利益의 개념이 확립되면서 소위 국제법상의 강행규범(jus cogens)의 출현<sup>66)</sup>과 아울러 국제사회의 공동이익을 침해하

---

substantive rules and principles of law」, Martinus Nijhoff Publishers, 1984, p. 569.

65) Johan. G. Lammers, 앞의 책, 570면.

는 국가의 위법행위는 국제범죄(international crime)로서 이를 형사적으로 처벌해야 한다는 인식이 싹트게 되었다.

하지만 그럼에도 불구하고 환경오염에 대한 국가의 국제책임을 범죄의 차원에서 다루는 것은 아직 시기상조라고 볼 수 있다. 다만, 중대한 환경오염을 국가범죄로서 다루어 손해배상과는 별도의 강력한 책임이 부과되어야 한다는 당위성에 대해 국제사회의 법적 확신이 부여되고 있음은 부인할 수 없다. 이러한 움직임은 국제법위원회의 ‘국가책임에 관한 조약 초안’ 작업에 의해 공식화되고 있다.<sup>67)</sup> 국제법위원회가 채택한 ‘국가책임에 관한 조약 초안’ 제19조 제2항에서는 국제범죄를 “국제사회에서의 국제적 권익을 어느 국가가 위반함으로써 국제적인 불법행위가 발생하였으며, 그 위반이 국제사회 전체에 의하여 범죄로 인정될 만한 것”<sup>68)</sup>이라고 규정하고 있다.<sup>69)</sup> 이어서 동조 제3항은 이러한 국가범죄의 예<sup>70)</sup>를 제시하고 있는데 그 중의 하나로서 “대기권 또는 해양의 대대적인

---

66) Sir Ian Sinclair, 『The Vienna Convention on the Law of Treaties, 2nd Ed.』, Manchester Univ. Press, 1984, Chapter 7(Jus cogens and the settlement of disputes).

67) 김석현, “환경오염에 대한 국가의 국제책임”, 『환경보호와 국제법질서』, 사단법인 아시아사회과학연구원, 210면.

68) UN국제법위원회의 국가책임법협약 초안 제19조 제2항 원문; “An internationally wrongful act which results from the breach by a State of an international obligation so essential for the protection of fundamental interests of the international community that its breach is recognized as a crime by that community as a whole, constitutes an international crime.”

69) UN 국제법위원회(ILC)의 국가책임에 관한 초안(Draft Articles on State Responsibility) 제19조 제1항에는 ‘국제범죄(international crimes)’와 ‘국제불법행위(international delicts)’가 구분되어 규정되어 있다.

70) UN 국제법위원회(ILC)의 국가책임에 관한 초안(Draft Articles on State Responsibility) 제19조 제3항은 국제범죄를 다음과 같이 4가지로 구분하고 있다. ① 침략금지와 같이 국제평화와 안전을 유지하기 위해 필수적으로 중요한 국제의무의 중대한 위반, ② 무력에 의한 식민지 설치 또는 유지의 금지와 같이 민족자결보호를 위해 필수적으로 중요한 국제의무의 중대한 위반, ③ 노예 집단학살, 인종차별의 금지와 같이 인종보호를 위해 필수적으로 중요한 국제의무의 중대한 위반, ④ 대기권 또는 해양의 대대적인 오염금지와 같이 인간 환경의

오염금지과 같이 인간 환경의 보호·보존을 위해 필수적으로 중요한 국제의무의 중대한 위반”<sup>71)</sup>을 들고 있다. 즉 환경의 중대한 훼손이 국가범죄의 하나로서 인정된다는 것이다. 이처럼 대규모 오염행위(massive pollution)가 국제 범죄 행위라는 것은 그 만큼 환경문제가 국제사회에 중요하다는 점을 천명한 것이다. 이 조약초안이 국제조약으로 체결되고, 각 국가가 비준하면 국제적 환경보호를 위한 가장 강력하고 구속력 있는 국제법적 제재도구가 될 것이다.<sup>72)</sup>

그런데 이러한 국제범죄가 발생한 경우에 형사상의 제재는 어떻게 할 것인가는 국제범죄의 실효성 확보에 있어서 중요한 의미를 가진다. 비록 국제범죄에 대하여 형사법적 접근을 한다고 하더라도 개인 범법자에 대한 형사처벌과 같이 자유형과 벌금형을 가하는 것이 그 수형자가 국가인 경우에 있어서는 적절하지 않기 때문이다. 국가에 대한 형벌의 의미로 생각해 볼 수 있는 것은 안전보장이사회의 제재조치이다. 현재의 국제법 질서 하에서는 어떠한 위반행위가 발생하여 범죄가 국제평화와 안전을 위협하는 경우 이에 대한 강제조치는 UN헌장에서 정한 바에 따라 결정되도록 하고 있다. 이것은 앞서 언급한 국제범죄의 경우는 물론 그 이외의 여하한 행위라 할지라도 평화에 대한 위협, 평화의 파괴에 해당하는 경우에는 UN헌장 제39조 이하의 절차에 따라 안전보장이사회의 제재대상이 될 수 있다. 즉 안전보장이사회는 여하한 행위라 할지라도 그것이

---

보호·보존을 위해 필수적으로 중요한 국제의무의 중대한 위반이 그것이다.

71) UN 국제법위원회의 국가책임법협약 초안 제19조 제3항 중 해당부분 원문; "A serious breach of an international obligation of essential importance for safeguarding and preservation of the human environment, such as those prohibiting massive pollution of the atmosphere or of the sea."

72) 환경오염의 경우, 국가의 지도자가 주도적인 역할을 하여 환경오염을 일으키는 것이 통례임에 비추어, 그 국가의 국민 전체를 범죄자로 간주하는 것은 비약이라는 비판도 있다. 이런 연유로 1954년 인류의 평화와 안전에 관한 범죄에 관한 초안은 제1조에서 국가책임을 부인하고 개인책임을 추구하고 있다(The 1954 Draft Code of Offences against the Peace and Security of Mankind, Article 1, 1954). 또한 심각한 환경오염의 개념도 아직 국제적인 합의에 이르지 못하고 있다는 비판도 제기되고 있다. MaCaffrey, 「International Criminal Law」 Vol. 1, p.555.

국제평화와 안전을 위협하거나 파괴하는 경우, 이에 대해 UN헌장 제41조 및 제42조에 의한 강제조치를 취할 수 있다는 것이다.<sup>73)</sup> 따라서 환경의 대규모적이고 중대한 오염에 대해 안전보장이사회가 이를 “국제평화와 안전에 대한 위협”을 구성한다고 인정하는 경우, 안전보장이사회는 아무런 장애 없이 문제의 오염가해국가에 대해 제재조치를 취할 수 있게 될 것이다. 어떠한 사건 또는 사태가 국제평화와 안전에 대한 위협을 구성하는가의 문제를 결정함에 있어서 안전보장이사회가 권한을 가지고 있는 만큼, 해양오염도 이 범주에서 배제될 이유가 없는 것이다.<sup>74)</sup> 현대 국제사회에 개인책임에만 한정하는 것은 세계적인 심각한 해양환경오염문제에 대처하는데 큰 한계를 노출시킬 뿐이므로 해양환경 오염범죄에 대하여 국가책임을 부과하기 위한 국제법위원회의 법전화 작업은 큰 의의가 있다고 할 수 있다.<sup>75)</sup>

해양환경오염문제에 관한 한 해양은 모든 형태의 오염물질이 유입되는 오염의 종착지이고 이로 인해 전 세계의 해양이 자정능력의 한계에 부딪힐 만큼 심각한 오염상황에 처해있는 실정이다. 그런데 우리 인간은 이와 같이 오염된 해양과 밀접한 관계를 유지해 오고 있고 앞으로도 해양이 없이는 인류의 생존에 막대한 피해를 끼칠 것이 분명한 만큼 바다를 오염시키는 자는 인간의 생명을 해치는 범죄행위를 한 것으로 간주함이 당연하다. 따라서 해양오염 행위자 또는 국가는 국제범죄자로서의 엄격한 형사처벌을 받아야 마땅하고, 궁극적으로는 이 제도가 오직 하나뿐인 지구를 보호하기 위한 중요한 수단이 될 것이다.<sup>76)</sup>

73) 1992. 1. 30.자 안전보장이사회 의장성명에서 “국제평화와 안전은 오로지 전쟁과 무력충돌의 부재로부터 도출되는 것은 아니다. 평화와 안전에 대한 비군사적 성격의 다른 위협들은 경제적, 사회적 분야 그리고 인도적, 인종적 차원의 불안정 속에서도 기인한다”고 선언하고 있다. 「국제법 평론」 통권 제2호, 국제법출판사, 1994. 3., 223면.

74) 김석현, "환경오염에 대한 국가의 국제책임", 「국제법평론」 통권 제4권, 국제법출판사, 1995, 132면.

75) 조병선, "국제환경형법 - 국제적 월경환경오염에 대한 형법의 국제화", 「형사정책연구원연구보고서」 94-29, 162면.

76) 이윤철, 앞의 책, 113면.

### 3. 海洋環境犯罪의 保護法益

#### (1) 海洋還境犯罪에서 保護法益의 種類

해양오염행위와 이에 대한 형사책임을 묻는 형사법규정이 무엇을 보호법익으로 하는가를 정확히 파악하는 것은 海洋還境刑法의 解釋에 있어서 기능적 수단으로 활용되게 되고, 또한 海洋還境犯罪의 違法을 결정하는데 있어 중요한 가치기준을 제시해주게 된다. 종래 형법이론은 환경형법에 대한 保護法益은 사람의 생명, 신체, 건강이라는 입장을 견지하여 왔다. 즉 환경침해의 결과가 사람의 상해 또는 사망에 이르게 한 때 비로소 국가형법권이 개입한다는 사상이다. 하지만 이러한 종래의 입장에 대하여 사람의 생명, 신체, 건강에 대한 침해가 있어야만 형법이 관여한다는 인간중심주의적 태도만 견지한다면 環境犯罪에 제대로 대처할 수 없게 된다는 새로운 견해가 제시되고 있다. 이 입장에서는 이러한 人間中心的인 保護法益개념에서 더 나아가, 해양환경 그 자체의 보호라는 관점에서 '海洋還境 그 自體의 生命'을 보호법익으로 수용해야 한다는 입장을 제안한다. 발전적이고 전향적인 태도라고 생각이 되며, 이러한 입장을 견지할 경우에는 해양환경의 구성분자로서의 水産資源의 保護도 좀 더 능동적으로 보호법익의 범위에 포섭될 수 있다.<sup>77)</sup>

또한 해양오염원인의 많은 경우가 해양안전사고와 관련되어 있다는 점을 고려하면 해양오염은 해양교통안전과 많은 유기적 관련성을 가지고 있다. 그러므로 이러한 특성을 고려하여 海洋交通安全의 保護 역시 해양환경범죄의 보호법익으로 파악할 수 있을 것이다.<sup>78)</sup>

따라서 海洋還境犯罪에서 保護法益으로 고려할 수 있는 것은 ① 人間の 生命·身體 및 健康의 保護, ② 海洋 生態系의 保護, ③ 水産資源의 保護, ④ 海

77) 이경호, 앞의 논문, 2-3면.

78) 이경호, 앞의 논문, 3-7면.

上交通安全의 保護로 제시하여 볼 수 있다.

(2) 海洋環境犯罪에서 保護法益의 侵害程度

보호법익은 범행에 의해 직접 침해되거나 위태화 될 수 있다. 보호법익에 대한 침해 내지 위해의 강도에 따라 구성요건은 侵害犯과 危險犯으로 구분된다. 법익에 대한 현실적인 침해를 구성요건상 필요로 하는 범죄를 침해범이라 하고, 보호법익에 대한 현실적 침해까지 있을 필요는 없고 행위의 실현과정에서 단지 침해의 위험만 있으면 즉한 범죄를 위험범이라 한다. 위험범은 다시 위험상태 야기의 정도에 따라 抽象的 危險犯과 具體的 危險犯으로 나뉜다.

추상적 위험범은 행위자체가 현실적으로 위험결과를 발생시킬 필요 없이 일반적인 위험성만 누출시켰으면 가벌성이 인정되는 범죄를 말한다. 고의 또는 과실과 같은 주관적 구성요건도 객관적 구성요건에 기술되지 않은 위험표식에 연결될 필요 없이 잠재적 가능성에 관련되어 추정된다. 이런 관점에서 추상적 위험범은 일종의 순수한 舉動犯의 성격을 갖는다.<sup>79)</sup>

현대사회의 과학과 기술의 발달은 상대적으로 다양한 보호법익의 침해가능성과 위험의 발생가능성을 높였다. 그리고 이러한 보호법익은 경우에 따라 침해될 때까지 기다릴 것이 아니라 법익침해가 예상되는 결과발생의 전단계인 실행행위를 처벌함으로써 형법통제의 효율성을 높일 필요성이 있는 경우가 많으며 이러한 통제수단의 하나로 추상적 위험범이란 범죄구성요건을 이용한다.<sup>80)</sup> 추상적 위험범에 있어서 위험은 구성요건에 명시되어 있지 않으므로 우리나라 다수설에서는 법익침해의 위험성은 구성요건요소가 아니며 단지 입법자의 숨은 동기로서 법관이 그 위험의 존재여부를 입증할 필요가 없다고 한다. 그리고 구성요건적 실행행위만 있으면 추상적 위험의 존재는 추정되어 구성요건해당성을 충족하게 된다.

79) 김일수·서보학, 「형법총론」, 박영사, 2004, 143-144면.

80) 정행철, “추상적 위험범에 관한 연구”, 「동의법정」, 제10집, 1994, 52면.

그러나 이러한 이론에 대하여 비판적인 입장이 있다. 추상적 위험범의 경우 구성요건상의 행위만 있으면 실제 위험이 존재하지 않았는데도 범죄의 성립을 인정하는 것이 되어 위험을 의제하는 결과를 오기 때문이다. 이러한 의제는 무죄의 반증을 허용하지 않게 되어 ‘의심스러울 때는 피고인의 이익으로’라는 형사소송법의 대원칙에도 반하게 된다고 지적한다. 따라서 추상적 위험범에 있어서도 위험의 존재는 입증의 대상이 되어야 하며, 다만 그 입증책임을 1차적으로 피고인에게 부담시키는 것으로 파악하는 것이 바람직하다는 태도를 취한다.<sup>81)</sup>

어떠한 학설을 취하더라도 검찰로서는 거동자체로 故意 및 因果關係立證의 책임을 피하거나 완화시킬 수 있어 그만큼 범죄의 인정이 용이하게 된다. 이런 사정으로 故意 및 因果關係의 입증이 어려운 海洋汚染犯罪에 있어서 추상적 위험범 형태의 입법은 상당히 큰 의미를 가진다.

실제로 海洋汚染防止法 제5조 제1항에서 “누구든지 해양에서 선박으로부터 기름을 배출하는 행위를 하여서는 아니 된다.”라고 규정하고, 같은 법 제71조 제1항은 “제5조 제1항의 규정에 위반하여 기름을 배출한 자는 5년 이하의 징역 또는 5천만 원 이하의 벌금에 처한다.”고 규정하고 있다. 이 두 개의 조문을 유기적으로 연결하면 결국 “누구든지 해양에서 선박으로부터 기름을 배출한 자는 5년 이하의 징역 또는 5천만 원 이하의 벌금에 처한다.”고 규정한 것이 된다. 이러한 규정의 문구에 충실하면, 해양에 기름을 배출하는 행위만으로 이미 범죄의 성립은 가능하게 되고, 그 행위의 결과로 구체적으로 ‘국민의 건강과 재산’이라는 보호법익이 침해되든가 어떠한 위험에 빠질 것이 요구되지 않는다. 비록 동법 제5조 제1항 단서 및 동조 제2항에서 동조 제1항 본문의 적용이 제외되는 경우를 규정하고는 있지만, 일응 위 규정의 형태에 비추어 추상적 위험범을 규정한 것으로 해석될 여지가 있다. 이러한 규정형식은 동법 제11조 제1항의 규정에 위반하여 유해액체물질을 배출하는 자와, 동법 제15조의 3의 규정에 위반하여 포장유해물질을 배출하는 경우에도 동일하게 채택하고 있다.

---

81) 정행철, 앞의 논문, 67면.

다만 이러한 추상적 위협범에 대하여는 이를 범죄를 통제하는 수단으로 남용할 경우 자칫하면 인권침해의 소지도 다분히 갖고 있기 때문에 그 활용에 신중을 기하여야 하고, 구성요건적 실행행위에 대한 해석도 어느 정도 제한적으로 파악할 필요가 있다는 지적이 있다.<sup>82)</sup>

#### 4. 海洋環境犯罪의 因果關係立證

해양오염에서 대하여 형사처벌을 함에 있어서 발생할 수 있는 어려움은 먼저 해양오염을 야기한 행위자 내지 선박을 찾아내는 것이라 할 수 있다. 이러한 것은 해양오염규제상의 위반이 번잡한 항로에서 일어날 경우 더욱더 그러하다. 이것은 범위반에 대한 조사와 범의 집행에 있어서 이용 가능한 수단이 제한되어 있다는 것에 부분적으로 기인한다.<sup>83)</sup> 海洋環境犯罪에 있어서 遠距離 離隔性, 被害의 複合的 累積的 發生, 因果關係 糾明에 대한 科學的인 限界라는 특징 등도 인과관계의 규명에 있어서 어려움을 주는 요인이다.<sup>84)</sup>

형사소송에서 범죄사실의 입증책임은 헌법상의 무죄추정의 원칙으로 인하여 원칙적으로 검사에게 있다. 해양오염에 있어서 이처럼 인과관계의 입증책임을 부담하는 검사는 앞서 제시한 사유들로 인하여 많은 난관에 봉착하게 된다. 이러한 애로점을 감안하여 환경범죄에 한하여 인과관계를 추정하고 검사에게 그 입증책임을 감경시키는 규정을 두고 있다. ‘環境犯罪의 處罰에 關한 特別措置法’ 제6조가 그것이다.

위 법 제6조는 “사업활동에 있어 당해 배출만으로도 공중의 생명 또는 신체에 위험이 발생할 수 있는 지역 안에서 동종의 물질에 의한 공중의 생명 또는

---

82) 정행철, 앞의 논문, 같은면.

83) Owen Lomas, 「the prosecution of marine oil pollution offences and the practice of insuring against fines」, Oxford University Press, 1989, p. 51.

84) 최석윤·양진영, “해양환경관련 형법규정 연구”, 「해사법연구」 제18권 제1호, 한국해사법학회, 2006.3, 144면.

신체의 위험이 발생하고 그 배출행위와 위험발생 사이에 상당한 개연성이 있는 때에는 그 위험은 그 자가 배출한 물질에 의하여 발생한 것으로 추정한다.”고 규정하여 인과관계를 추정하는 것이다.

위 규정상의 요건이 구비되면 그 위험 등은 피의자나 피고인이 배출한 물질에 의하여 발생한 것으로 추정한다. 따라서 피의자나 피고인은 사업장가동수칙을 준수하고 가동상의 장애가 전혀 없었기 때문에 위 법 제2조 제1항의 물질을 전혀 배출하지 않았다거나, 배출하였다 할지라도 안전농도의 범위 내였다는 사실 또는 피의자가 배출한 물질은 경로가 다르다거나, 위 위험은 다른 원인에 의하여 발생하였다는 사실을 입증하여 범죄의 혐의가 없음을 주장하여야 한다.

위와 같은 입증책임경감에 대해서는 법률을 제정할 때, 헌법 제27조 제4항 및 형사소송법 제275조의 2 피고인의 無罪推定の 法理 및 형사소송법 제308조의 법관의 自由心證主義 등에 어긋나 위헌의 소지가 있다는 일부 비판이 있었으나, 環境犯罪의 경우에는 그 침해의 간접성, 누적성, 광범위성 때문에 위험행위와 위험발생의 결과 사이에 인과관계의 입증이 매우 어려우므로 양자 사이에 높은 개연성이 존재하는 경우 이를 인정할 필요가 있다는 점과 이미 형법의 일부조항에서 거증책임의 전환규정이 도입(형법 제19조: 독립행위의 경합 및 제263조: 상해의 동시범)되어 있다는 점 그리고 외국의 입법례(일본의 ‘사람의 건강에 관련된 공해범죄의 처벌에 관한 법률’ 제5조)가 있음을 감안하여 입법화되었다.<sup>85)</sup>

문제는 ‘環境犯罪의 處罰에 關한 特別措置法’의 적용범위에서 海洋汚染防止法이 제외되어 있다는 점이다. 인과관계 입증의 어려움은 다른 환경범죄와 비교하여 오히려 해양오염에서 더 심하다. 그럼에도 불구하고 위 법률의 적용범위에서 해양오염방지법상의 오염물질을 제외함으로써 인과관계 입증을 완화하는 혜택에서 배제한 것은 의문이 아닐 수 없다. 죄형법정주의의 원칙으로 인하여 해석론으로 해양환경오염에 ‘환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법’상의 因果關係立證緩和規定을 도입하여 적용하기에는 무리가 있다 생각된다. 따라서 이 문제

---

85) 조현권, 앞의 책, 647면.

는 입법론을 통하여 해결하여야 할 문제라고 할 것이다.

## 5. 海洋環境犯罪에 있어서 故意·過失 및 違法性 認識

형법 제13조는 “죄의 성립요소인 사실을 인식하지 못한 행위는 처벌하지 아니한다. 단 법률에 특별한 규정이 있는 경우에는 예외로 한다.”고 규정하고 있고, 동법 제14조는 “정상의 주의를 태만함으로 인하여 죄의 성립요소인 사실을 인식하지 못한 행위는 법률에 특별한 규정이 있는 경우에 한하여 처벌한다.”고 규정하고 있는바, 이들 규정은 해양환경형사범에 대해서도 당연히 적용된다고 새겨진다. 즉 개별 해양환경법의 벌칙을 적용함에 있어서도 범죄가 성립하기 위해서는 고의가 있어야 하며, 과실범인 경우에는 명문규정이 있거나 과실범도 별한다는 취지가 해석상 명백하여야 한다. 행정법규에는 과실에 의한 의무위반을 처벌하는 취지의 명문의 규정이 적지 않다.<sup>86)</sup> 해양오염방지법은 과실로 해양오염방지법상의 규정을 위반하여 기름(동법 제71조 제2항 제1호), 유해액체물질(동법 제73조 제2호), 포장유해물질(동조 제5호), 폐기물(동법 제74조 제1항 제1호), 해양시설로부터 기름등 폐기물(동항 제2호)을 배출한 자 등에 대하여 이를 처벌하는 명문의 규정을 두고 있다.

범죄의 범의성립에는 죄가 되는 사실의 인식 이외에 위법성 인식이 있어야 한다(형법 제16조). 개별 해양환경법상 위법성 인식의 문제는 법률의 부지인 경우에 처벌할 수 있는지 여부가 종종 문제되나, 이에 대하여 대법원은 “이는 단순한 법률의 부지인 경우를 말하는 것이 아니고 일반적으로 범죄가 되는 행위이지만 자기의 특수한 경우에는 법령에 의하여 허용된 행위로서 죄가 되지 아니한다고 그릇 인식하고 그와 같이 인식함에 있어서 정당한 이유가 있는 경우에는 별하지 아니한다는 취지이다.”라고 판시하고 있다. 그리하여 ① 식품위생

---

86) 대판 1986. 7. 22. 85도108: 행정상의 단속을 주안으로 하는 법규라 하더라도 명문규정이 있거나 과실범도 별할 뜻이 명확한 경우를 제외하고는 형법의 원칙에 따라 고의가 있어야 별할 수 있다.

법상 허가대상인줄 모르고 허가 없이 한 식품제조행위<sup>87)</sup>, ② 건축관계규정을 모르고 건물을 자동차 정비공장으로 무단으로 용도변경한 행위<sup>88)</sup>, ③ 국토이용 관리법상 허가대상인줄 모르고 허가 없이 토지 거래한 경우<sup>89)</sup> 등에 대하여 ‘이는 단순한 법률의 부지에 해당한다 할 것이고 피고인의 행위가 특히 법령에 의하여 허용된 행위로서 죄가 되지 않는다고 그릇 인식한 경우가 아니므로 범죄의 성립에 아무런 지장이 없다고 할 것이다’라고 하였다. 다만 허가를 담당하는 공무원이 허가를 요하지 않는 것으로 잘못 알려 주어 이를 믿었기 때문에 허가를 받지 아니한 것이라면 허가를 받지 않더라도 죄가 되지 않는 것으로 착오를 일으킨데 대하여 정당한 이유가 있는 경우에 해당하여 처벌할 수 없다고 보고 있다.<sup>90)</sup>

이를 해양오염방지법에 적용하여 살펴보면, 해양에서 선박으로부터 기름을 배출하는 행위를 하면서 해양수산부령이 정하는 배출해역에서 해양수산부령이 정하는 배출기준 및 방법에 적합하게 배출하여야 한다는 사실(해양오염방지법 제5조 제1항, 제2항)을 모르고 지정해역 이외에서 기름을 배출하였다면 특별한 사정이 없는 한 이는 단순한 법률의 부지에 불과하다 할 것이고, 형사상 책임(동법 제71조 제1항)을 면할 수 없다 하겠다. 해양에서 선박으로부터 기름을 오염하는 사안에서 배출기준과 방법을 오해하여 착오를 일으키거나, 배출기준과 방법은 알았지만 배출기준에 적합한 배출이라고 생각하고 배출하였는데 기준을 위반한 경우는 어떻게 처리되어야 하는가가 문제될 수 있는데, 전자는 법률의 착오문제로서, 후자는 사실의 착오문제로서 해결하면 될 것이다.

한편 海洋環境犯을 포함하는 행정범에게 위법성 인식을 요구하면서 일반형사범과 달리 보아야 한다는 입장이 있다. 이 견해는 행정범은 일반 형사범과 달리 실정법에 의하여 비로소 죄가 되는 것이므로, 행정범에 있어서는 행위자가

87) 대판 1990. 1. 23. 89도1476.

88) 대판 1995. 8. 25. 95도1351.

89) 대판 1992. 4. 24. 92도245.

90) 대판 1993. 9. 14. 92도1560; 대판 1995. 7. 11. 94도1814.

구체적인 행정법규의 인식이 없는 결과 그 위법성을 인식하지 못하고, 이러한 행정법규를 인식하지 못한 데에 과실이 없어서 범의가 성립되지 않는 경우가 많다는 것이다. 따라서 형법 제16조는 행정범에 대하여 언제나 타당하게 적용되는 것이 아니라고 주장하면서 일부 판례<sup>91)</sup>도 이러한 입장을 취하고 있다고 주장한다. 그러나 이러한 견해에 대하여는 행정범이 일반 형사범과 달라 실정법에 의하여 비로소 죄가 된다는 전제에 대하여 동조할 수 없다. 환경침해가 인간의 생명과 신체에 대하여 현실적이고 직접적이며 더 나아가 인류전체에 대한 위협이 되고 있고, 특히 해양오염은 해수의 유동성으로 오염물질의 전파가 쉽고 해류를 통한 해양오염의 광범위한 확산이 가능하다는 점을 고려하면 그 위험은 육상의 환경침해보다 더 심각한 것이다. 그리고 이러한 사정을 반영하여 환경범, 특히 해양환경범을 일반 형사범과 동일하게 보아야 할 필요성이 더 강하다 할 수 있다. 따라서 행정범에 있어서는 행위자가 구체적인 행정법규의 인식이 없는 결과 그 위법성을 인식하지 못한다는 전제는 잘못된 것이라 하겠다. 판례에서 예외를 인정하는 경우도 행정범의 경우는 아니었으며 사법절차관련범죄였으므로 이를 두고 행정범에 대하여 예외를 인정한 것으로 일반화해서는 안 될 것이다.

## 6. 海洋汚染防止法상의 違法性阻却事由

### 가. 緊急避難

---

91) 대판 1970. 9. 22. 70도1206: 민사소송법 기타의 공법의 해석을 잘못하여 피고인이 가압류의 효력이 없는 것이라고 하여 가압류가 없는 것으로 착오하였거나 기타 봉인 등을 손상 또는 효력을 해할 권리가 있다고 오신한 경우에는 민사법령 기타 공법의 부지에 인한 것으로서 이러한 법령의 부지는 형벌법규의 부지와 구별되어 범의를 조각한다고 해석할 것이다.

대판 1993. 10. 92도1236: 대기보전법의 입법목적이나 관계규정의 취지 등을 고려하면 자동차 운행상의 과실로 동법상의 법정배출허용기준을 초과한다는 점을 인식하지 못한 경우에도 처벌하는 취지라고 해석함이 상당하다.

형법 제22조 제1항은 “자기 또는 타인의 법익에 대한 현재의 위난을 피하기 위한 행위는 상당한 이유가 있는 때에는 벌하지 아니한다.”고 규정하고 있다. 緊急避難은 긴급피난상황(자기 또는 타인의 법익에 대한 현재의 위난)과 피난행위로 성립되는 위법성 조각사유이다. 긴급피난의 사례에서 나타나는 공통적인 기본구조는 다음 네 가지 점이 관명될 때 비로소 침해행위가 인정된다. 첫째 보호될 법익과 침해된 법익이 서로 대립하고 있어야 하고, 둘째 보호될 법익에 나타난 현재의 위난이 가해져야 하고, 셋째 이러한 위난의 방지는 타인의 법익의 침해로 나아가야 하며, 넷째 이익교량의 결과 보호된 법익이 우월하여야 한다.

해양오염방지법 제5조 제1항은 “누구든지 해양에서 선박으로부터 기름을 배출하는 행위를 하여서는 아니 된다.”고 규정하면서도, 그 단서에서 그 배출이 “선박의 안전 확보나 인명구조를 위하여 행하는 부득이한 기름의 배출(같은 조 제1항 제1호)”에는 ‘그러하지 아니하다.’고 규정하고 있는바, 이는 형법에서 인정하고 있는 긴급피난을 해양오염방지법에서 다시 한 번 더 확인한 것이라 할 수 있다. 따라서 이러한 경우에는 그 행위의 위법성이 조각된다. 원래 긴급피난에 있어서 보호될 수 있는 법익은 생명·신체·자유·명예·재산 등이 포함된다. 해양오염방지법상에서도 ‘船舶의 安全確保’와 ‘人命救助’라는 보호법익을 위하여 긴급피난을 인정한 것으로 해석할 수 있다. 다만, 해양오염에서 그 침해행위의 성격상 자유나 명예 등의 보호법익을 위해 긴급피난을 한다는 것은 생각하기가 어렵다. 危難의 現在性的의 要件과 利益較量의 要件은 ‘부득이’하다는 표현에서 그 법규상의 근거를 찾을 수 있다. 동항 제2호는, “船舶의 損傷 기타 부득이한 原因으로 기름이 계속 排出되는 경우”에는 죄가 되지 아니한다고 규정하고 있다. 이것은 불가항력을 이유로 부작위에 의한 배출의 책임을 묻지 않는 것으로 보아야 할 것이다.

海洋汚染防止法은 유해액체물질의 배출(동법 제11조 제1항 단서), 폐기물의 배출(동법 제16조 제1항 단서), 해양시설 등으로부터 기름·유해액체물질 또는 폐기물의 배출(동법 제34조 제1항 단서)에서도 위 제5조 제1항 단서와 같은 입

법형식을 취하고 있다.

#### 나. 正當行爲

형법 제20조는 “법령에 의한 행위 또는 업무로 인한 행위 기타 사회상규에 위배되지 아니하는 행위는 처벌하지 아니 한다”고 규정하고 있다. 여기서 법령에 의한 행위는 법률이나 법규명령 등에 의하여 허용된 행위를 포함하는 것으로 허용기준내의 폐기물 등의 배출 등이 이에 해당할 것이다.

해양오염방지법 제5조 제1항은 “누구든지 해양에서 선박으로부터 기름을 배출하는 행위를 하여서는 아니 된다.”라고 규정하여 누구든지 ‘해양에서’ ‘선박’으로부터 ‘기름’을 ‘배출’하는 행위를 하면 일단 구성요건 해당성이 충족된다. 그러나 이처럼 구성요건해당성을 충족한다 하더라도, 선박에서 기름(화물유가 섞인 유조선의 물밸러스트·화물창의 세정수 및 선저폐수를 제외한다)을 해양수산부령이 정하는 배출해역에 해양수산부령이 정하는 배출기준 및 방법에 적합하게 배출하거나(동조 제2항), 유조선에서 화물유가 섞인 물밸러스트·화물창의 세정수 및 선저폐수를 해양수산부령이 정하는 배출해역에 해양수산부령이 정하는 배출기준 및 방법에 적합하게 배출하는 경우(동조 제3항), 그리고 세정된 유조선의 화물창의 물밸러스트를 해양수산부령이 정하는 세정도에 적합하게 배출하는 경우(동조 제4항)는 법령에 의한 행위로서 정당행위로 위법성이 조각되어 범죄를 구성하지 아니한다.

해양오염방지법은 유해액체물질의 배출(동법 제11조 제1항 본문, 제2항, 제3항), 폐기물의 배출(동법 제16조 제1항 본문, 제2항, 제3항), 해양시설 등으로부터 기름·유해액체물질 또는 폐기물의 배출(동법 제34조 제1항 본문, 제2항, 제3항, 제4항)등과 관련하여서도 같은 입법형식을 취하면서 정당행위를 인정하고 있다.

#### 7. 海洋還境犯罪의 制裁類型 및 課罰節次

해양환경범죄에 대하여 부과되는 제재의 유형은 (1) 刑罰만 부과되는 경우,<sup>92)</sup> (2) 行政制裁만 부과되는 경우,<sup>93)</sup> (3) 刑罰과 行政制裁가 동시에 부과되는 경우,<sup>94)</sup> (4) 行政制裁를 부과하고 불복시 刑罰을 부과하는 경우<sup>95)</sup> 등이 있다. 이상과 같이 현행 해양환경형법상의 제재는 그 체계가 매우 복잡하여 그 내용을 제대로 파악하기가 쉽지 않다는 문제점이 있는 것이 사실이다.<sup>96)</sup> 그 분야의 특수성과 기술적 측면의 반영으로 어느 정도 이러한 입법을 피할 수 없는 것은 사실이지만, 그렇다고 하더라도 지속적으로 법령을 좀 더 체계적이고 선명하게 고쳐나가는 작업에는 게으름이 없어야 할 것이다.

과벌절차에 있어서 海洋還境刑罰도 형사소송법상의 절차에 따라 형법 제41조에 규정된 각 형으로 처벌된다. 그리고 형의 적용에 대하여 별도의 규정이 없으면 형법 제3장의 ‘형’에 관한 규정들이 적용된다. 해양환경범죄의 형사처벌에 있어서 주목할 만 한 점은 罰金刑制度의 문제점이다. 앞서 보듯이 양벌규정에 의해 법인이나 개인 사업주에 대하여 벌금형을 함께 가하는 것이 해양환경범죄의 일반적 태도이다. 법인의 성격상 법인에 대하여 벌금형이란 처벌형태를 취하는 것이 부득이 한 면이 있는 것은 사실이나, 경우에 따라서 벌금액만큼을 상품 등의 비용에 전가시켜 결국 소비자 부담으로 돌리거나, 보험으로 보상받는 경우도 있어 형벌의 의미가 희석되는 경우가 있기 때문이다. 여기서 환경범죄에 대하여 자유형제도로 전환되어야 한다는 주장도 많이 제기되고 있다.<sup>97)</sup>

92) 환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법 제2조 1항, 수질환경보전법 제56조의 3, 해양오염방지법 제71조 제2항 제2호, 제75조 제5호.

93) 수질환경보전법 제11조 제3항, 해양오염방지법 제44조 제1항, 제64조 제9항, 제79조 제5호.

94) 수질환경보전법 제19조(배출부과금) 및 제21조 제1항(사용중지명령)과 동법 제56조(형벌)의 부과. 해양오염방지법 제42조 제2항(조업정지명령)과 동법 제75조 제7호(형벌).

95) 해양오염방지법 제48조 제3항에 의한 방제조치명령을 부과하고 이를 위반하면 동법 제72조 제6호)에 의한 형사처벌을 부과. 해양오염방지법 제49조 제3항에 의한 보완명령을 발하고 이를 위반하면 동법 제76조 제4호에 의한 형사처벌을 부과.

96) 이경호, 앞의 논문, 11-12면.

하지만 법인에게 자유형이라는 것은 의미가 없다는 점을 고려하면 이러한 주장은 결국 법인의 대표에게 자유형을 가하는 것은 감안한 주장이라 보여진다. 그러나 이러한 접근은 법인의 책임을 자유형으로 처벌하기 위하여 법인의 대표에게 그 처벌을 전가한다는 논리전개로 파악될 수 있으므로 자기책임의 원칙에 배치된다는 비판을 받을 수 있다.

그러므로 이러한 필요는 삼벌규정의 도입을 통해 해소함이 바람직하다 생각된다. 삼벌규정을 도입할 경우에 법인에 대하여 자유형을 부과할 수 없는 것은 어쩔 수 없다 하더라도 해양환경범죄행위에 실질적인 영향력을 행사하고 있는 중간관리자에게 자유형을 부과하는 데는 무리가 없을 것이다. 그리고 삼벌규정을 도입하여 실질적인 중간관리자에게 자유형을 부과할 수 있도록 하여야 실제 행위자에게 자유형을 부과하는 것과 형평에 있어서도 균형을 이룰 수 있을 것이다.

#### 제4절 小結

해양환경범죄도 환경사범의 영역에서 포섭될 수 있으므로 그 형사처벌도 환경정책에 관한 기본이념에 충실하게 이루어 질 필요가 있다. 그러므로 우리 헌법 제35조 제1항에서 규정하고 있는 환경권의 보장규정이나, 환경정책기본법에서 천명하고 있는 기본이념은 여전히 환경사범 내지 환경형법의 영역에서도 지도이념 및 지도원리도 작용하게 되는 것이다. 환경형법이 수행해야 할 1차적 과제는 환경정책의 기본이념으로부터 추론되고 요구되는 보호법익을 보호하는 것이다. 환경형법이 추구해야 할 보호법익과 관련하여 현재 그 보호법익을 단지 사람의 생명·신체 및 건강이라고 파악하는 견해를 극복하려는 노력들이 있다. 이는 환경 그 자체를 보호법익으로 확장시키려는 움직임들이 말해주고 있다. 그리고 이처럼 환경형법의 충실화를 통한 환경정책의 기본이념을 실현하려는 노력은 해양이라 하여 다르지 않고 환경오염의 심각성이나 확산가능성에 비추

---

97) 조현권, 앞의 책, 645면.

어 오히려 육상의 환경오염보다 강조될 필요가 있다. 이러한 해양환경보전의 중요성과 이를 효율적이고 충실하게 실현하고자 하는 노력은 형법이론에도 많은 영향을 미치고 있다.

첫째, 종전에 해양환경범죄를 행정사범으로 처벌하려던 태도에서 이를 일반 형사범 내지 자연범으로 파악하려는 입장이 일반화되었다. 이렇게 함으로써 환경범죄를 기술적 측면만 강조하여 환경보호를 위한 형사처벌의 당위성이 훼손되는 것을 경계하고자 하는 것이다. 이와 관련하여 구체적으로 나타나는 움직임 중의 하나가 환경형법을 형법전에 포함시키고자 하는 노력이다. 하지만 환경관련 단행법에 처벌규정을 두는 현재의 입법형태로 그대로 두는 것이 구성요건요소를 기술하는데 필요한 개념을 다시 규정하는 등의 번거로움을 피할 수 있고, 벌칙규정과 동일범전내에 구성요건규정을 두는 것이 관련법조문을 인식하는데도 더 용이하여 헌법이 요구하는 형벌법규의 명확성의 원칙에 더 충실할 수 있다는 장점이 있다. 환경범죄를 자연범으로 명확히 인식하고자 하는 노력은 환경형법의 형법전 도입보다는 행정형벌과 행정질서벌의 엄준한 구분을 통하여 실현하는 것이 더 바람직하다는 생각이다.

둘째, 환경형법의 주체의 범위를 자연인에서 범인으로 확장하고 더 나아가 법인의 중간관리자까지도 처벌의 대상에 포함하려는 이론적 시도가 이루어진다는가, 또한 국가가 환경오염을 야기할 경우에는 이에 대한 강력한 국제적 제재를 강구하고 이를 형사법적으로 파악하고자 하려는 등의 접근이 이루어지는 것도 이러한 노력의 일환이라 할 수 있다.

셋째, 보호법의 침해의 정도와 관련하여서도 이를 결과범이나 구체적 위험범의 이전단계에서 처벌의 가능성을 열어 두기 위하여 추상적 위험범 형태의 해양환경범죄의 구성요건을 확대하고자 한다. 이처럼 추상적 위험범으로 규정함으로써 범죄의 주관적 구성요건요소와 인과관계의 입증에 있어서 검찰의 부담을 덜어주고자 하는 것이다.

넷째, 인과관계의 입증책임을 완화하는 것 역시 환경형법의 합리화와 효율화를 위한 방안으로 제시되고 있다. 해양환경범죄는 원거리 이격성, 피해의 복합

적 누적적 발생, 인과관계 규명에 대한 과학적 한계라는 등의 사유로 인하여 인과관계 입증에 많은 어려움이 있다. 이런 사정으로 검찰로 하여금 인과관계를 입증하는데 있어서 그 입증책임을 경감해야할 현실적인 필요성이 제기되는 것이다. 하지만 이러한 현실적인 필요성에도 불구하고 우리 ‘환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법’은 정작 가장 그 필요성이 절실한 해양오염방지법상의 오염물질을 이 법률의 적용대상에서 제외함으로써 이 법률이 규정하고 있는 인과관계 입증책임을 완화조항의 혜택이 해양오염방지법의 적용에 주어지는 것을 인정하지 않고 있다. 입법적 개선을 필요한 부분이라 생각된다.

하지만 환경형법을 통하여 환경정책의 기본이념과 환경사범의 보호법익을 보호하는 과제를 수행하기 위하여 위와 같은 형법이론의 제안들이 필요하다고 하더라도 주의하여야 할 점이 있다. 해양환경범죄에 대하여 형사처벌하는 것도 형벌을 부과하는 문제이므로 죄형법정주의의 범주를 벗어 날 수 없다. 물론 엄격한 의미의 죄형법정주의를 요구하여 효율적인 단속과 처벌에 장애를 가져오고 궁극적으로는 해양환경정책의 기본이념을 달성하는데 실패하는 것은 피할 필요가 있다. 그러나 해양환경의 보호를 지상의 가치로 두고 형사처벌의 효율성만 논할 경우에는 죄형법정주의의 근간을 훼손할 수 있다. 이런 측면에서 양가치의 조화와 합리적인 죄형법정주의의 운용을 통한 해양환경정책의 기본이념의 달성이 필요하다.

### 제3장 海洋環境刑法의 實體法的 側面

#### 제1절 國際協約<sup>98)</sup>

##### 1. 國際協約의 國內 刑事法에의 영향

刑事法制은 한 국가가 가지는 형벌권과 그 나라의 형사정책 등이 반영되어 결정되므로 이러한 형사문제에 대하여 국제적으로 통일된 법전을 정하든가 하는 등의 방법은 적절하지 않고, 현실적으로도 그러한 경우를 찾아보기란 쉽지 않다. 그러나 형사문제 이전에 해양오염이라는 문제는 해양의 불가분성·일체성으로 인하여 당연한 귀결로 국제적인 성격을 가지고 있다. 따라서 이러한 해양오염에 대하여는 수많은 국제조약이 성립되어 있고, 이러한 국제조약이 조약 당사국을 구속하고, 더 나아가 조약국의 국내법으로 제정되어 실효성을 가지는 경우가 대단히 많이 있다. 이처럼 해양환경오염에 대한 국제조약은 체약당사국의 형사정책에도 영향을 미치고 형사처벌에 있어서 처벌의 기준도 제시하여 준다. 따라서 조약자체로 형사법의 직접적인 法源으로 사용할 수는 없다고 하더라도 체약당사국의 형사입법을 하는 데는 국제협약이 결정적 역할을 하고 있다. 이러한 사정으로 조약을 살피는 것은 해양오염의 형사정책을 파악하는 데 있어서 중요한 의미를 가진다.

실제로 우리 해양오염방지법도 제정당시 대체로 1954년 런던협약(OILPOL)을 모태로 하여 규정되었으며,<sup>99)</sup> 1973년 海洋汚染防止協約 및 1978년 議定書(73/78

---

98) 임동철, “선박으로 인한 해양오염에 관한 법제의 구성”, 「한국해운학회지」 제13호, 1991. 11; 이윤철, “해양환경오염의 국제적 분쟁해결에 관한 고찰”, 「해법·통상법」 제9권 제1호, 1997. 6; 목진용, “OPRC협약의 수용을 위한 국내입법검토”, 「한국해법학회지」 제21권 제1호, 1999. 6; 임동철·정영석, 「해사법규강의」, 효성출판사, 1999, 443면.

99) 김중성, 「해양오염방지법의 문제점과 개선방안에 관한 연구」, 한국해양대학교 대학원 석사 학위 논문, 1999, 2면.

MARPOL)가 1983년 10월 2일 발효하게 되고 1984년 7월 23일 우리나라가 그 협약을 수용함에 따라 동 협약을 국내법에 수용하기 위하여 1986년 12월 31일에 위 법률에 대한 전면적인 개정을 하였다.<sup>100)</sup> 해양오염방지법이 해양오염사범의 처벌에 있어서 重要な 法源이 된다는 점을 고려하면, 海洋汚染에 관한 國際協約이 가지는 의미는 참으로 중요하다 하지 않을 수 없다.

## 2. 1954년 런던協約

### 가 1954년 런던協約의 제정

1926년경부터 미국을 중심으로 船舶에 의한 海洋汚染을 방지하려는 노력이 있었지만, 제2차 세계대전을 겪으면서 중단되었다가, 1954년에 이르러서야 런던에서 ‘1954년 기름에 의한 海洋汚染방지를 위한 國際協約(International Convention for the Prevention of Pollution at the Sea by Oil 1954; 1954 OILPOL)’이 체결되었다. 이 협약은 선박에 의한 해양오염에 대한 최초의 법적 규제로서 의미를 가지며, 1958년 7월 26일부터 발효되었다.<sup>101)</sup>

### 나. 런던協約의 주요내용과 문제점의 개선

이러한 런던협약의 주요 내용은, 먼저 가장 가까운 육지로부터 50해리까지 이르는 해역을 배출금지해역으로 설정하여 이 해역 내에서는 기름이나 기름의 함유량이 100ppm 이상인 유성혼합물의 배출을 금지하고 있다. 둘째 일정한 선박은 유성빌지, 배출방지장치(누유방지장치, 유수분리장치, 빌지저장장치 등)를 설치해야 하고 기름취급 작업 시 기름기록부(Oil record book)에 기록할 의무를 부과하고 있다. 셋째 모든 체약국 정부에게 폐유수용시설을 마련하도록 촉진하

100) 김종성, 앞의 논문, 75면.

101) 임동철·정영석, 앞의 책, 443면.

기 위한 모든 조치를 취할 의무를 부과하고 있다.<sup>102)</sup>

이러한 1954년 런던 협약은 기름에 의한 오염을 규제하기 위한 最初の 國際 協約이란 점에서 그 의의가 크지만, 시행과정에서 다음과 같은 문제점이 있었다. 즉, 배출금지 유성혼합물의 유분함량을 100ppm이라고 하였으나 이는 입증 책임자에게 이에 대한 입증의 곤란함을 주었다. 해양오염에 대한 민·형사 소송에서 인과관계의 입증이 가장 큰 문제이고 이의 입증여부가 소송의 향배를 결정한다는 점을 고려하면 이러한 부분의 취약성은 해양오염의 규제에 있어서 치명적인 것이라 할 수 있다. 또한 전통 국제법상의 기본원칙에 따라 배출규제에 관한 기준과 시행 및 처벌을 기국에게만 일임하는 旗國主義를 고수하고 있다는 점이다. 그리고 배출금지해역을 육지로부터 50해리로 하였으므로, 반대해석을 하면 50해리 이원의 해역에 대하여는 완전히 오염무방비 상태로 방치되는 셈이 될 것이다.

런던협약은 수차례의 개정을 통하여 이와 같은 미비점을 보완하였는바, 첫째 배출금지해역을 1962년에는 기존 50해리에서 100해리로, 그리고 1969년에는 그 범위를 전 해역으로 확장하였다. 둘째 배출허용기준인 100ppm은 입증하기 곤란한 기준이란 이유로 삭제하고 농도여하를 불문하고 ‘기름을 함유하는’ 모든 것의 배출을 금지하였으며, ‘맑고 평온한 날 눈에 보이는 유막을 해면에 남기는 것’을 규제대상으로 함으로써 입증의 곤란함을 없앴다. 셋째, 규제대상도 기름 뿐만 아니라 ‘모든 유해오염물질’로 확대하고, 적용선박에 있어서도 예외적으로 적용이 제외되었던 150톤 미만의 일반화물선, 포경선 등에도 모두 적용하도록 예외규정을 폐지하였다.<sup>103)</sup>

### 3. 1958년 제네바協約

#### 가. 1958년 제네바協約의 체결

---

102) 임동철·정영석, 앞의 책, 443-444면.

103) 임동철·정영석, 앞의 책, 444면.

1945년 미국 대통령 트루만이 선언한 트루만 선언<sup>104)</sup>을 시작으로 해양국가의 해양관할권의 확장이 본격화되고, 이로 인한 국제분쟁이 곳곳에서 발생하게 되자 제1차 UN해양법회의가 소집되었다.<sup>105)</sup> 이 회의에서는 ‘영해와 접속수역에 관한 협약’, ‘공해에 관한 협약’, ‘대륙붕에 관한 협약’ 및 ‘공해어업과 생물자원 보존에 관한 협약’ 등 4개의 협약이 체결되었다. 이들 협약에서는 해양오염규제와 관련된 문제는 자세하게 다루어지지 않았지만, 海洋汚染을 防止하기 위한 一般的인 國家의 義務를 확립하였다.<sup>106)</sup>

#### 나. 제네바協約의 주요내용

‘영해 및 접속수역에 관한 협약’에서 연안국이 국내수역과 영해에서 주권을 행사한다고 하여, 이 수역에서 국제 관습법상 인정된 연안국의 선박에 대한 관할권을 성문화하였다.<sup>107)</sup> 그동안 해양에 적용되어 왔던 국제관습법을 최초로 성문화한 것이다. ‘공해에 관한 협약’에서는 선박, 파이프라인 및 해저개발로 인한 유류오염을 방지하기 위하여 모든 국가 등으로 하여금 규칙을 제정하도록 하고 있다.<sup>108)</sup> 또한 방사성폐기물의 투기로 인한 해수의 오염을 방지하기 위하여 모든 국가는 권한이 있는 국제기관이 정한 기준 및 규칙을 고려하여 오염방지를 위한 조치를 취하여야 한다.<sup>109)</sup> 그리고 ‘대륙붕에 관한 협약’에서는 대륙붕개발로 인하여 해양생물자원의 보존을 방해해서는 아니 되고 연안국은 해양

---

104) 이 선언은 2건의 해양관할권의 확장을 주장하고 있다. 첫 번째는 미국은 미국의 영해에 인접한 대륙붕의 해저와 지하의 천연자원을 개발할 배타적 권리를 행사하겠다는 것이고, 두 번째는 미국 영해밖의 영해와 인접한 공해상의 어업을 규제하겠다는 것이다.

105) 김종성, 앞의 논문, 41면.

106) 정영식·임동철, 앞의 책, 444-445면.

107) 영해에 관한 협약 제1조.

108) 공해에 관한 협약 제24조.

109) 공해에 관한 협약 제25조.

자원탐사와 개발을 위해 사용되는 구조물 주위에 설치된 안전지대에서 유해물질로부터 해양환경을 보존하기 위한 필요한 모든 조치를 취하도록 규정하고 있다.<sup>110)</sup> 그리하여 연안에서 석유개발과 관련하여 발생하는 해양오염과 파이프라인으로부터 유류누출 및 방사능폐기물의 투기가 규제되어야 함을 법적으로 규정하고 있다.

하지만 이러한 1958년 제네바협약에 대한 평가에서, ‘공해에 관한 협약’ 제24조와 제25조에서 선박에서의 기름오염, 해저작업 및 방사능물질오염을 국가가 방지하도록 요구하고 있고, 범세계적인 규모의 조약인 점에서 의미가 있지만, 그 조항들이 너무나 추상적이며 법적 구속력을 갖지 못한 일종의 지도적 원칙 내지 단순한 성명의 성격 정도에 그쳤으며,<sup>111)</sup> 또 ‘해양오염’에 대하여 어떠한 정의조차도 내리지 않았다는 비판이 있다.<sup>112)</sup>

#### 4. 1969년 公海上 介入에 關한 協約

##### 가. 1969년 公海上 介入에 關한 協約의 체결

중대한 해양오염사고인 토리 캐년호(Torry Canyon) 사건<sup>113)</sup>은 이후 대량의

---

110) 대륙붕에 관한 협약 제5조.

111) 박종성, 「해양법연구」, 삼화인쇄주식회사, 1978, 267면.

112) 신현덕, 「국제환경법론-지구환경문제와 국제법-」, 도서출판 동화기술, 1998, 347면.

113) 1967년 3월 18일 리베리아 선적의 유조선 토리캐년호가 페르시아만 Mina Al Ahmai에서 쿠웨이트 원유 119,000톤을 적재한 후 영국의 Milford Haven을 향하여 항해하던 중 항해사의 과실로 영국 남서부 Lands End의 서쪽 약22마일 해상에 있는 Scilly 제도의 동북 약 7해리에 위치한 악명 높은 Seven Stones 암초에 부딪혔다. 이 때문에 화물탱크 중 6개가 파손되고, 약9만3천통의 원유가 유출되어 전 도버해협을 오염시켰다. 영국정부는 초기방제작업에 실패하고, 결국 선내에 남아 있던 약4만 톤의 잔유를 처리하기 위하여 영국해군의 폭격기를 동원하여 좌초된 선박을 폭파하였다. 그러나 유출된 대량의 원유는 그 뒤 영국의 남서부뿐만 아니라 프랑스의 Brittany 지방의 해안까지 확산, 오염시켜서 수많은 해양생물과 조류가 죽는 등의 막대한 피해를 끼쳤다. 토리-캐년호 사건은 세계최초로 초대형 해양오염을 일으킨 유조선 사고로서 이후의 유류오염에 대한 국제협약의 정립에 커다란 영향을

기름오염 사고 시 공해상의 개입조치에 관한 해사공법의 정비를 서두르게 되었고, 그 일환으로 1969년 11월 29일 벨기에 브뤼셀에서 개최된 ‘海洋汚染損害에 관한 國際法律會議’에서 이 협약이 채택되었다.<sup>114)</sup>

#### 나. 1969년 公海上 介入에 관한 協約의 주요내용

이 협약에 의하면 체결국은 현저하게 유해한 결과를 가져올 것이 합리적으로 예측되는 해난이나 이와 관련된 행위의 결과로 기름에 의한 해양의 오염 또는 그 위협으로부터 생기는 자국의 연안 또는 관계이익에 대한 중대하고도 급박한 위험을 방지·경감 또는 제거하기 위하여 공해상에서 필요한 조치를 취할 수 있다. 다만 군함 또는 국가가 소유하거나 운항하는 정부선박에 대해서는 이 협약에 의한 조치를 취할 수 없다. 이러한 조치는 목적을 달성하기 위하여 합리적으로 필요한 한도를 넘어서는 아니 되며, 그 목적을 달성하는 즉시 중지되어야 한다. 또한 이 조치는 기국, 제3국 또는 관계인이나 회사의 관리 및 이익을 필요이상으로 침해하여서는 안 된다.

실제로 인근 공해상에서의 해양오염행위로 인접 연안국의 해양에 심각한 오염결과를 가져올 수 있다는 점에서 이 조약이 가지는 의미는 크다고 할 수 있다. 다만 현재는 1982년 UN해양법 협약이 배타적 경제수역에서 발생하는 해양오염에 대하여도 단속할 권한을 부여하고 그 범위도 배타적 경제수역까지 확대함으로써, 토리-캐년호 사고가 발생할 당시와 비교하면 배타적 경제수역 이원의 순수한 공해상에서 발생하는 해양오염행위에 대하여 연안국이 긴급한 조치

---

미쳤다. 사건당시 영국정부는 연안 오염이 불가피하다고 판단하고, “정부에 법적인 책임은 없으나 최종적으로 누가 비용을 부담하는가를 불문하고 필요한 지출을 행하겠다.”고 성명을 발표하고 우선 50만 파운드의 대책비의 지출을 결정하였다. 1967년 3월 20일부터 4월 21일까지의 방제기간동안 영국과 프랑스는 5,100명의 인원과 357척의 선박, 54대의 항공기, 18만 갤런의 油 처리제를 사용하여 방제작업을 실시하였고, 총 1,600만 달러의 방제비용이 소요되었다. 자세한 내용은 신성균, 앞의 논문, 16면 참조.

114) 임동철·정영석, 앞의 책, 445면.

를 취하는 범위는 상대적으로 축소되었다 할 수 있다.<sup>115)</sup>

## 5. 1972년 런던協約

### 가. 1972년 런던協約의 성립과 개정

‘폐기물 투기’를 하나의 독립된 海洋還境의 오염원으로 파악한 것은 1972년 런던협약이다. 런던협약은 미국 주도하에 이루어진 국제입법이었으며, 또한 1972년에 개최된 UN환경회의의 직접적인 영향으로 체결된 國際協約이었다. 이 협약은 제정 후 1993년부터 협약 및 부속서의 전면적인 개정작업이 진행되었는데, 이러한 개정작업은 당시 구소련과 러시아가 방사성폐기물의 우리 동해인근 공해에 투기한 사실이 밝혀지면서 더 박차를 가하게 되었다. 그리고 1996년에 최종적으로 개정의정서가 채택되었다.

### 나. 1972년 런던協約과 改正議定書의 주요내용

최초 1972년 런던 협약에서는 투기금지 대상물을 ① 해양투기를 전적으로 금지하는 품목, ② 개별적 특별허가로 투기가 가능한 품목, ③ 그 이외의 모든 물건으로 정부의 일반적 사전허가에 의해서 투기할 수 있는 품목으로 구별하여 각각 달리 처리할 수 있도록 규정하고 있다. 그리고 1993년 개정에서는 방사성 폐기물과 산업폐기물의 투기규제 및 해상소각금지 등의 규정을 더하였다. 1996년 채택된 의정서에서는 소위 “豫防的 接近(precautionary approach)”이라는 개념을 도입하여, 해양환경에 유입된 폐기물 또는 기타 물질이 해양오염의 원인인지에 대한 因果關係立證을 위한 決定的인 證據가 없다고 할지라도 害를 가져올 수 있다고 믿을만한 理由가 있을 때에는 적절한 예방적 조치를 취할 수 있도록 하고 있다. 또한 1972년 런던협약이 다소 완화된 규정을 담고 있었는데

---

115) 임동철·정영석, 앞의 책, 445-446면.

반하여, 동 개정의정서에서는 투기에 대한 규제가 훨씬 더 강화되어 모든 당사국은 부속서에서 정하는 물질을 제외하고는 어떤 폐기물 또는 기타 물질의 투기(dumping)도 금지해야 한다고 규정하고 있다.<sup>116)</sup> 다만 기상악화로 야기된 불가항력의 경우 또는 인명이나 선박에 위험이 초래될 경우는 예외로 하고 있다.

## 6. 1973년 海洋汚染防止協約 및 1978년 議定書

### 가. 1973년 海洋汚染防止協約 및 1978년 議定書의 성립

유조선 토리-캐년호(Torry-Canyon) 좌초사고는 1973년 ‘船舶으로부터의 汚染을 防止하기 위한 國際協約’(1973 MARPOL)의 성립에도 계기가 되었다. 이 사고로 해양오염문제에 관심이 집중되었고, 또한 해상물동량의 급격한 증가로 기존의 1954 런던協約(1954 OILPOL)로는 감당해 내기가 어려워짐에 따라 1973년 런던에서 이 협약을 채택한 것이다. 이 협약은 이전의 1954 런던協約(1954 OILPOL)을 수정·확대한 것으로 종전과는 달리 유류오염뿐만 아니라 선박에서 기인하는 모든 형태의 오염을 규제대상으로 하고 있다.

### 나. 1973년 海洋汚染防止協約 및 1978년 議定書의 주요내용<sup>117)</sup>

1973년 海洋汚染防止協約 및 1978년 議定書(73/78 MARPOL)는 기름 외에도 기타 海洋環境에 유해한 오염물질을 분류하여 규제하고 있고, 사고시 해양오염

---

116) 부속서 I-2조에 규정된 투기 허용물질을 열거하면 다음과 같다. ① 준설펀기물 ② 하수폐기물 ③ 어류처리공장에서 발생하는 어류폐기물 또는 유기물질 ④ 선박 및 플랫폼 또는 해상인공구조물 ⑤ 화학성분을 海洋環境으로 누출시킬 수 있는 순수 불활성물질 ⑥ 자연상태의 순수 유기물질 ⑦ 투기 이외에는 어떤 처리방법도 있을 수 없는 도시와 격리된 외딴섬과 같은 제한된 장소에 주로 철, 강철판, 콘크리트 및 이와 유사한 무해물질로 구성된 부피가 큰 폐기물

117) 임동철·정영석, 앞의 책, 447-448면.

의 발생을 염두에 두고 선박을 설계할 것을 요구하고 있으며, 저유황의 선용유를 사용하도록 유도하고 있다. 그리고 특별해역 개념을 도입하여 선박, 특히 유조선(oil tanker)의 왕래가 빈번하고 육지로 둘러싸인 해역에 대해서는 연안국이 특별해역으로 지정하여 보다 엄격히 규제할 수 있도록 하고 있다. 즉 연안국은 배타적 경제수역(EEZ: exclusive economic zone)의 범위 내에서 특별해역을 지정하여 船舶으로 인한 海洋汚染의 방지를 위해 특별히 강력한 조치를 취할 수 있게 한 것이다.

## 7. 1982년 UN海洋法協約

### 가. 1982년 UN海洋法協約의 성립

1982년 UN해양법 협약은 ‘바다의 憲章’이라고 일컬어지며, 기존의 國際協約과 달리 海洋還境에 관하여 포괄적인 접근을 시도하였다. 이 협약 역시 1967년의 유조선 토리-캐년(Torry-Canyon)호 좌초사고나 아모코 카디즈(Amoco Cadiz)호 사고<sup>118)</sup>와 같은 일련의 대형 유조선 사고가 계기가 되어 형성되었다. 이러한 사고 후 국제사회는 1972년 스톡홀름에서 ‘UN인간환경선언’을 채택하면서 ‘海洋還境의 保護와 保全을 위한 行動勸告案’을 채택하였다. 그리고 이러한 권고안을 바탕으로 제3차 UN해양법회의는 동 협약 제12부(제192조 내지 제237

---

118) 1978년 3월 16일 페르시아 만에서 항해 중이던 리베리아 선적의 아모코-카디즈 호가 프랑스 브리타니 반도 근처에서 폭풍으로 인해 좌초되어 20만 톤 이상의 원유가 누출되었다. 유출된 기름으로 브리타니 반도 연안의 서안에서 동안에 걸쳐 약200킬로미터가 오염되어 연안근처의 해상유출유의 회수작업에 약 2개월, 육상에서의 표착유의 청소작업에 약 반년이 소요되었고, 3천만 달러 이상의 피해를 입었다고 추정된다. 이 사건은 유류오염과 관련한 민사책임협약에 영향을 미쳐 1969년 유류오염민사책임협약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)상의 책임상한만으로는 이와 같은 대형오염 사고로 인한 피해를 보상하기에는 적절하지 않다는 문제점이 제기되었다. 그리고 그 결과 1984년 1969년의 동 협약을 개정하는 의정서가 채택되었다. 자세한 내용은 신성균, 앞의 논문, 17면 참조.

조)에서 ‘海洋還境의 보호와 보전(Protection and preservation of the marine environment)’이라는 제목으로 海洋汚染規制의 규정을 도입한 것이다.<sup>119)</sup>

#### 나. 1982년 UN海洋法協約의 주요내용

##### (1) 船舶에 의한 汚染

선박에 의하여 배출되는 유류는 해양환경오염에서 대표적인 오염원이라고 볼 수 있고, 이것은 선박충돌 등 해난사고 과정에서 유출되는 유류뿐만 아니라, 정상적으로 운행하는 과정에서 발생하는 연료유의 배출도 포함한다. 유류 외에 선박으로부터 유출되는 분뇨 기타 오·폐수도 여기에 포함된다고 하겠다.<sup>120)</sup> 해상의 船舶運航 時의 油類汚染은 海洋還境을 손상시키는 큰 원인이 되고 있다. 선박의 운항에 기인하는 기름, 폐기물의 배출은 유성 빌지(bilge)·폐기물의 배출, 탱커의 밸러스트 조작 및 탱커의 세척에 기인한다. 하역할 때나 연료유를 보급할 때 발생하는 유류오염은 적하를 올리고 내리는 작업과 병커조작 때의 누설로 인하여 발생하는 것이며 주로 내수에서 발생한다. 최근 각국의 경제성장을 위한 경쟁이 절정에 이르면서 해양을 이용하는 선박과 물동량이 급속히 증가하고 있으며 그 선박의 상당수가 대형 유조선이다. 유조선의 대형화는 해난 사고시 가공할 피해를 가져다준다.<sup>121)</sup>

UN해양법협약은 선박기인오염의 오염규제를 위한 기준설정의 문제 등에 관해서 제211조에서, 그 시행에 관해서는 제217조 내지 제221조에서 규정하고 있다. 위 협약에 따라 각국은 권한 있는 국제기구나 외교회의를 통하여 선박에 의한 해양오염을 방지·경감 및 통제하기 위한 국제적 규칙과 기준을 수립하여

---

119) 김동욱, 「군함에 의한 해양오염의 국제법적 규제-1982년 UN해양법협약 제236조를 중심으로」, 고려대학교 대학원 박사학위논문, 2002, 9-10면.

120) 송상현·김현, 「해상법원론」, 박영사, 2005, 572면.

121) 김영구, 앞의 책, 686면.

야 하며, 적절한 경우 동일한 방식으로 연안을 포함한 해양환경을 오염시킬 수 있는 사고의 위협 및 연안국의 관리이익에 대한 오염피해를 최소화하기 위한 항로제도의 채택을 촉진해야 한다.<sup>122)</sup>

(2) 海洋投棄에 의한 汚染

이는 육상에서 그 처리가 용이하지 않은 고체폐기물이나 유독성 폐기물을 선박이나 항공기를 통하여 해양에 투기함으로써 발생하는 오염이다.<sup>123)</sup> 방사선 폐기물 등을 해양에 투기하는 것도 이 범주에 포함된다고 하겠다. 구소련과 러시아가 우리 동해상의 공해에서 방사성폐기물을 폐기하여 심각한 해양오염의 우려가 제기된 바가 있다. 방사성물질의 활용이 더 커지면서 해양폐기에 의한 오염의 중요성도 강화될 것이다.

UN海洋法協約 제1조 제1항 제5호에 의하면 투기란 선박·항공기·플랫폼 기타 인공해양구조물에서 폐기물 기타 물질의 고의적 처분, 또는 선박, 항공기, 플랫폼 기타 인공해양구조물 그 자체를 고의적으로 처분하는 행위를 말한다. 동 협약에 의하면 각국은 투기에 의한 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 법령제정과 그 밖의 조치를 취한다.<sup>124)</sup> 그리고 이러한 법령과 조치는 권한 있는 당국의 허가 없이는 투기가 이루어지지 아니하도록 보장하여야 한다.<sup>125)</sup> 또한 영해나 경제수역이나 대륙붕에서의 투기는 연안국의 명시적 사전승인을 얻지 않으면 안 된다. 그러나 이 경우 연안국은 지리적 이유로 그러한 투기로 말미암아 악영향을 받을 염려가 있는 타국의 입장에 “타당한 고려”하여야 하고 그 나라와 함께 그 문제를 적절히 검토하여야 한다.<sup>126)</sup>

---

122) UN해양법협약 제211조 제1항.

123) 송상현·김현, 앞의 책, 같은 면.

124) UN해양법협약 제210조 제1항, 제2항.

125) UN해양법협약 제210조 제3항.

126) UN해양법협약 제210조 제5항.

### (3) 陸上汚染源에 의한 汚染

육지에서 직접 유래하는 오염(Land-based pollution)으로서 임해공단 및 연안 도시 폐수의 유입, 하천을 통한 도시하수·농업·산업폐수의 유입, 간척·준설·매립에 따른 해양환경의 변화 같은 것이 여기에 포함된다.<sup>127)</sup> 육상에서 기인된 오염은 해양환경훼손의 가장 중요한 원인이 되고 있다. 가정폐수, 농업폐수, 공장폐수는 하천을 타고 해양으로 흘러 들어간다. 그러므로 하천은 육상의 오염물질이 해양으로 들어가는 중요한 경로가 된다. 급속한 공업화와 인구증가, 그리고 도시화 현상에 따라 매일 도시에서 나오는 생활폐수와 공장폐수 등이 점점 더 많이 해양으로 흘러 들어가고 있다. 도시하수에는 많은 유기물이 함유되어 있어서 해수에 유입되면 이른바 부영양화 현상<sup>128)</sup>이 일어나고 沿岸海水의 赤潮나 毒水帶를 형성하게 함으로써 어업이나 양식업에 큰 손상을 주고 있다. 또한 공업의 비약적인 발달로 인하여 공장의 폐수에는 중금속 등 유해물질이 함유되어 있어 해중의 수산물이나 해초류의 폐사를 가져오고, 이들 물질이 해산물에 농축되어 있다가 이러한 해산물을 사람이 먹어 건강을 해치는 질병을 유발한다.<sup>129)</sup> 그런데 육지는 主權絶對의 原則이 가장 강하게 유지되는 영역이므로 국제적 규제가 어렵게 된다. 따라서 육상기인 오염의 규제는 해양환경보호, 보존을 위한 법적규제의 가장 중요한 선결문제가 된다.<sup>130)</sup>

UN해양법협약에서는 “각 국은 국제적으로 합의된 규칙, 기준 및 권고관행과

127) 이용희·권문상·이원갑, “육상기인 해양환경오염방지에 관한 해양환경법제 연구”, 「해양정책연구」 제8권 1호, 1993, 35면.

128) 유기물질을 함유한 육상의 오수가 해중에 유입됨으로써 이를 먹이로 하는 식물성 프랑크톤과 이를 먹이로 하는 동물성 프랑크톤이 엄청난 숫자로 급증함으로써 이른바 해양의 부영양화 현상이 생긴다. 이는 당해 해저표층의 산소고갈상태를 야기시켜 프랑크톤의 몰사현상을 일으킨다.

129) 예컨대 일본 구마모도 및 니카카다에서 발생한 미나마타병은 어패류의 섭취에 의한 수은 중독임이 판명되었다.

130) 김영구, 앞의 책, 685면.

절차를 고려하여 강, 하구, 관선 및 배출시설을 비롯한 육상오염원에 의한 해양 환경오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 법령을 제정하여야 한다.<sup>131)</sup>”고 규정하고 있다. 각국은 “이러한 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 필요한 기타의 조치를 취하여야” 하며,<sup>132)</sup> “이와 관련하여 적절한 지역차원에서 각국의 정책을 조화시키도록 노력하여야” 한다.<sup>133)</sup>

#### (4) 海底活動에 의한 汚染

해저에 부존되어 있는 광물자원을 개발하는 과정에서 발생하는 오염으로서 해저 석유를 개발하는 과정에서 누출되는 원유가 대표적인 사례가 될 수 있고, 이밖에도 많은 해저에서 광물을 채굴하는 과정에서 발생하는 모든 오염이 여기에 포함된다 하겠다.<sup>134)</sup> 이는 大陸棚을 開發하는 活動을 하는 過程에서 발생하는 오염과 深海底를 開發하는 過程에서 발생하는 오염으로 나누어 볼 수 있다. 대륙붕개발활동에 기인하는 오염은 연안 대륙붕에서 해저광물의 개발, 특히 석유나 천연가스의 채굴에 따라 생기는 오염으로 현재로 보아서는 해양오염 전체 중에 그다지 큰 비율을 차지하고 있지 않다. 그러나 앞으로 해저개발이 강화됨에 따라 이러한 형태의 해양오염이 증대될 것으로 생각된다. 해저석유 개발은 시추부터 생산단계에 이르기까지 환경적 위험을 수반한다. 특히 지하석유층에는 원유와 함께 천연가스가 잔존해 있으므로 시추과정에서 굴착할 때 폭발, 분출할 위험이 상존한다고 보아야 하며, 일단 사고가 나면 그로 인한 환경적 피해는 막대하다. 이러한 오염의 대표적인 예는 1969년 미국 Santa Barbara의 석유분출사고<sup>135)</sup>를 들 수 있다. 심해저 개발활동에 기인한 오염 역시 심해저 망

131) UN해양법협약 제207조 제1항.

132) UN해양법협약 제207조 제2항.

133) UN해양법협약 제207조 제3항.

134) 송상현·김현, 앞의 책, 같은 면.

135) 1969년 미국 Santa Barbara의 석유분출사고는 해저개발로 인한 오염의 대표적인 예이다. 이 사고는 캘리포니아 연안 앞바다 Santa Barbara 유전에서 석유가 누출되어 해양환경에

간 단괴의 개발로 가까운 장래(2020년경)에 대규모로 개시될 것으로 예상된다.

UN해양법협약은 대륙붕개발활동에 기인한 오염과 관련하여 ‘연안국은 자국의 관할권 아래에 있는 해저활동으로부터 또는 이와 관련하여 발생하는 해양환경의 오염을 방지·경감 및 통제하기 위한 법령을 제정하여야 한다.’<sup>136)</sup>고 규정하고 있다. 심해저를 개발하는 과정에서 발생하는 오염에 대하여도 ‘각국은 심해저활동으로 인한 해양환경오염을 방지·경감 및 통제하기 위하여 위 협약상의 심해저에 관한 장에 따라 국제규칙·규정 및 절차를 수립하여야 한다.’고 규정하고 있다.<sup>137)</sup>

#### (5) 大氣에 기인한 汚染

오늘날 상당한 양의 오염물질이 대기를 통하여 육지에서 해양으로 반입되고 있다는 것은 이미 주지된 바이다. 예컨대 자동차의 배기가스 속에 포함되어 있는 유해물질이 대기 및 강우에 의한 순환의 결과 해양에 유입되는 것이다.

UN海洋法協約에서, 대기기인오염의 방지와 감소 및 억제에 관한 기준은 국내법령에 따른다고 하고 있다. 이 국내법령에는 국제적인 규칙이나 기준 및 항공의 안전을 고려하지 않으면 안 된다.<sup>138)</sup>

---

큰 피해를 주었던 것이다. 이 사고가 발생한 1969년 1월 28일부터 폭발이 일어난 유니온 석유회사의 Platform Alpha(A)의 분출구를 봉쇄한 같은 해 2월 7일까지 약80,000배럴의 원유가 바다로 배출되었다. 이렇게 배출된 석유는 아름답기로 유명한 Santa Barbara 해안을 오염시켜 미적·생태학적으로 치절한 파괴를 초래하였다. 같은 유형 사고가 북해 및 멕시코 만에서 발생하였다. 전자는 1977. 4. 영국과 노르웨이 사이에 위치한 북해의 에코피스크 석유 Platform Bravo(B)의 대폭발이다. 이 사고로 8일동안 약150,000배럴의 원유가 바다로 유출되었다. 후자는 1979. 6. 3. 발생한 멕시코 연안에서 50해리 북쪽에 위치한 익스토크 1 유전의 폭발이다. 이 사고로 유출된 원유는 약14,000,000배럴에 달한다.: 김영구, 앞의 책, 689면.

136) UN해양법협약 제208조 제1항.

137) UN해양법협약 제209조 제1항.

138) UN해양법협약 제212조 제1항.

## 8. 1990년 OPRC協約

### 가. 1990년 OPRC協約의 성립

경제규모의 확대와 조선기술의 발달로 선박이 대형화됨에 따라 해난사고가 대형화되어 유류오염사고에 따른 해양환경파괴가 심각한 실정이다. 대형유류유출사고는 비록 자주 일어나지는 않지만, 수천톤 이상의 유류가 유출될 경우 지역적으로 막대한 피해를 입게 된다. 세계각국에서 이러한 대형오염사고에 신속하고 효과적으로 대처하기 위하여 필요한 유류오염 방제체제의 정비하고 이를 통해 유류오염에 의한 환경피해를 최소화 하는 것이 가장 큰 과제로 등장하였다. 그동안 해양오염 방지에 관한 협약(MARPOL) 부속서 I의 개정에 의한 유류운반선의 이중선체구조화, 국제안전관리규정(ISM code)의 제정 및 선원의 훈련 자격증명 당직기준에 대한 협약(STCW)의 개정 등 사고방지를 위한 다양한 노력에도 불구하고 대형해양오염사고는 지속적으로 일어나고 있다.

국제해사기구는 제16차 총회에서 1989년 엑슨 발데즈호 사고<sup>139)</sup>를 겪은 미국

---

139) 1989년 3월 23일 알래스카 주 발데즈 항에서 원유 약20만 톤을 적재하고 로스엔젤레스에서 롱비치항을 향해 출항하여 알래스카만의 Prince William 해협을 따라 항해 중이던 엑슨-발데즈 호는 대형 유빙군을 피하기 위해 항로를 이탈하였다가 운항 미숙으로 알래스카 남서부에 위치한 Bligh Reef에 의해 좌초되어 원유 약 11,200,000갤런이 유출되었다. 이 사고의 주요 원인은 엑슨 발데즈 호의 3등 항해사가 피로와 지나친 작업량으로 위험수역인 협수도에서 Bligh Reef를 통과할 때 적절하게 배를 조선하지 못한데다 선장 또한 음주 상태에서 정상적인 항해에 참여하지 못하였기 때문이었다. 원유의 유출 및 확산으로 인해 수천만의 철새 및 물새, 수백의 수달, 수십 종의 바다표범 및 여러 종의 고래들이 위협에 처하게 되는 등 생태계에 매우 큰 영향을 끼쳤으며 피해가 완전 회복되는 데는 상당한 기간이 걸렸다. 사고 직후 미국 해안경비대의 현장방제책임자(On-Scene Coordinator)는 Valdez 항에 인접한 모든 통항로를 봉쇄하였고, 미국 해안경비대의 조사관은 피해사정을 위해서 사고지점을 방문했다. 그리고 국가방제반(National Response Team)이 편성되었다. 이 사건을 계기로 의회는 해안경비대로 하여금 유조선 및 선주 그리고 선장을 강하게 규제할 수 있는 거의 무한책임에 가까운 정도로 엄격한 유류오염방지법(Oil Pollution Act, 1990)을 제정하였다. 엑슨 발데즈 호의 선주인 Exxon Shipping Co.로서는 동 사고로 인한 손해배상액을 감당하기 어려웠으므로, 그룹차원에서 미국최대 석유업체인 Exxon

의 제안으로 총회 결의서를 채택하였다. 결의서는 해양환경보호위원회(MEPC)에 대형 유류오염사고에 대비하기 위한 협약안의 작성 요청, 1990년에 협약채택을 위한 준비회의 및 외교회의 개최와 회의비용의 미국부담 등을 내용으로 하고 있다. 국제해사기구는 1990. 5. 준비회의에서 해양환경보호위원회가 작성한 협약 및 결의서 초안을 검토하였고, 동년 11월에 개최된 외교회의에서 유류오염대비, 대응 및 협력을 위한 국제협약(OPRC) 및 10종의 회의 결의서를 채택하였다.

OPRC협약의 발효요건은 15개국 이상이 비준한 날로부터 12개월이다. 협약은 1994. 5. 13. 멕시코가 15번째로 가입함으로써 1995. 5. 13.부터 발효하였으며, 1998. 6. 1.까지 총 39개국이 가입하여 세계 선복량의 42.3%를 점유하고 있다. 미국 스웨덴 프랑스 스페인 노르웨이 캐나다 독일 그리스 일본 등 선진 해운국 대다수가 가입하고 있다.<sup>140)</sup>

#### 나. 1990년 OPRC協約의 주요내용

OPRC협약은 19개조의 본문과 1개의 부속서 그리고 10개의 결의문으로 구성되어 있으며, 기름오염 사고에 대비·대응하기 위해 당사국은 협약 및 부속서에 따라 개별적으로 또는 공동으로 모든 적절한 조치를 취하는 것을 원칙으로 하고 있다. 즉 이 협약은 본문에서 각 당사국으로 하여금 기름오염사고 발생시

---

Corporation이 배상문제를 처리하였다. 이 사건에서 피고인들은 항수로안전법과 위험화물법 위반을 이유로 중범죄(felony violations)로 기소되었다. 하지만 유죄인정절차(guilty pleas)를 통해서 철새보호법의 경범죄로 의율 되었고, 그 결과 총12,000,000달러의 벌금을 납부하였다. 한편 과실혐의로 기소된 엑스-발데즈 호의 조지프 헤이즐우드 선장은 5년 동안 매년 여름 200시간씩 총1,000시간동안 알래스카 공원과 고속도로를 청소하라는 벌을 받았다. 법원판결은 또 헤이즐우드가 일정기간동안 당시 기름유출로 얼룩진 바위는 반드시 닦아야 한다고 강조했다. 이 사건은 국제협약 뿐만 아니라 미국 국내법에서 해양환경오염에 대하여 적극적인 조치를 위한 입법을 마련하였다는 점에서 의미가 크다. 자세한 내용은 신성균, 앞의 논문, 18-21면 참조; 목진용, 「OPRC협약의 수용방안에 관한 연구」, 해운산업연구원, 1995. 11, 25면.; Mark B. Harmon & Harry T. Gower, 앞의 책, 각주 4의 내용.; 조선일보 1999. 2. 19.자, 10면 참조.

140) 신성균, 「국제법상 해양오염방제대책에 관한 고찰-OPRC협약을 중심으로」, 경희대학교 대학원 석사학위논문, 25-26면.

비상계획의 수립, 기름오염 사고 보고절차의 수립, 기름오염 대비·대응하기 위한 국가 및 지역제도 구축, 국가간의 국제협력, 방제기술 연구 및 개발, 국가간의 기술협력, 다자간 협력체제 구축, 국제해사기구의 역할 및 기능, 방제비용의 상환 및 변제 등을 규정함으로써 국가간의 협력을 강조하고 있다.<sup>141)</sup>

## 제2절 各國의 立法例

### 1. 美國

#### 가. 水質 및 海洋汚染關聯 聯邦法의 변천

수질오염을 규제하고자 한 최초의 연방법률은 1899년에 제정된 하천항만법(The Rivers and Harbors Act)이었다. 이 법은 선박이나 연안시설에서 유류를 포함한 쓰레기를 하천이나 항구에 배출하거나 투기하는 행위를 금지하였다.<sup>142)</sup><sup>143)</sup> 수질오염에 관하여 그 후에 나타난 법률은 1924년 석유오염법(Oil Pollution Act)이었는데, 이는 해안 또는 내수면에 쓰레기 및 석유를 배출하는 행위를 금지하였는데, 이 법률은 현재에도 일부 영역에서 여전히 효력을 발하고 있다.<sup>144)</sup> 그 후 제정된 1948년의 연방수질오염방지법(Federal Water Pollution Control Act: FWPCA)은 수질오염이 각 주의 문제임을 선언하고 주요한 권한을 주 당국에 맡기고 연방정부의 역할은 주로 조사와 공공오수처리장 건설을 위한 자금을 지원하는 정도에 그치고 있었다. 이 법률은 수차례에 걸친 개정을 겪었지만 여전히 오염물질의 배출에 관한 규제는 각주에 맡기고 있었고

---

141) OPRC 협약 제3조 내지 제12조.

142) 신성균, 앞의 논문, 41면.

143) 전재경·김명연, 「물 오염의 통제 -수질환경보전법의 현상과 과제-」, 한국법제연구원, 1994, 35-36면.

144) Rogene A. Buchholz, 「Principles of Environmental Management: The Greening of Business」, Prentice, 1992, p. 199.

연방차원에서 적절한 대책을 마련하는 데 소극적이어서 수질오염의 억제에 미흡한 점이 많았다. 그 때문에 종합적으로 수질오염을 규제하는 법률을 마련할 필요성이 강하게 주장되어 1972년에 의회는 닉슨 대통령의 거부권 행사에도 불구하고 연방수질오염방지법을 개정하였다. 이 개정 법률이 현재와 같은 법체계를 취하고 있는 1972년 연방수질오염방지법(FWPCA: Federal Water Pollution Control Act)<sup>145)</sup>이다. 연방수질오염방지법은 이후로도 수차례 더 개정되었다.<sup>146)</sup>

한편 대형 해양오염사고로 나타나는 대중적 요구에 대응하여, 선박에 기인한 오염에 대한 손해와 책임을 규율하기 위한 많은 입법이 1960년대 후반부터 연방 및 주 법률에서 나타났다. 알래스카 기름오염을 방지하기 위해 ‘알래스카송수관법(the Trans-Alaska Pipeline Authorization Act; TAPAA)’과 ‘외곽대륙붕법(Outer Continental Shelf Lands Act Amendments of 1978; OCSLA)’, ‘심해기지법(Deepwater Port Act; DWPA)’, 그리고 1980년의 ‘포괄적인 환경대처·보상 및 책임관련 법률(the Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act of 1980; CERCLA or Super fund) 등이 이러한 다양한 입법의 예라 할 수 있다. 그리고 1990년에는 기름오염법(the Oil Pollution Act; OPA)을 통과시켜 본격적으로 기름오염의 면에서는 합리적인 접근을 이루었다고 평가되고 있다.<sup>147)</sup>

나. 聯邦水質汚染防止法<sup>148)149)150)</sup>

---

145) 33U.S.C. §1251-1397.

146) 한귀현, 「미국환경법의 이론과 실제」, 동남기획, 2001, 262면.

147) Thomas J. Schoenbaum, 「Admiralty and Maritime Law, the 4th edition」, Thomson West, 2004, p. 882-883.

148) The Federal Water Pollution Control Act: Clean water Act.

149) 33 U.S.C. §1251-1387(1988& Supp. II 1990).

150) Mark B. Harmon, Harry T. Gower, “Prosecuting Marine Pollution Crimes”, 「the University of San Francisco Maritime Law Journal」, 1993, p. 252-262.

(1) 聯邦水質汚染防止法の 의의

연방수질오염방지법은 1948년 제정된 후 여러 차례의 개정을 겪었다.<sup>151)</sup> 그리고 현행법과 같은 법 구조를 가지게 된 1972년 개정 후로도 수차례에 더 개정되었는데, 1977년에는 법명이 淸淨水法(Clean Water Act)으로 변경되었다.<sup>152)153)</sup> 이법의 목적은 미국 수질의 화학적, 물리학적, 생물학적 건전성을 보전하고 유지하는 것이다.<sup>154)</sup> 수질오염에 대한 형사처벌을 규정하고 있는 청정수법은 다음과 같은 경우를 그 위반의 대상으로 규정하고 있다. 즉 ㉠ 미국 수원(水源; bodies of water)에 직접 허가가 없거나 허가에 위반하여 오염원을 배출하는 것, ㉡ 기름이나 유해물질을 배출하는 것, ㉢ 하수시설에 배출하는 것, ㉣ 습지대에서 오염행위, 그리고 ㉤ 오염방지시설을 임의로 변경하거나, 정보를 위반하는 등의 위법행위가 여기에 포함된다. 이중 많은 관심과 지속적인 논의의 대상이 되었던 것은 위에 나열된 것 중 ㉠㉡의 위반형태이다.<sup>155)</sup> 아래에서는

---

151) 1956년 개정에서는 각 주의 오염통제청의 요청에 의한 연방 중지소송을 규정함으로써 집행규정들을 보완하였다. 1961년에는 건강에 대한 위협이 문제되는 오염에 대하여 연방정부는 주정부의 동의 없이도 이를 처리할 수 있도록 함으로써 연방관할권을 확대하였다. 1965년에는 주 및 연방차원에서 집행 가능한 수질기준을 설정하였고, 1966년에는 보고서를 제출하지 아니한 오염행위자에게 매일 100달러의 벌금을 부과하였다. 1970년 개정법에서는 내수면이나 그 인근에 유해한 양의 석유를 배출하는 것을 금지시켰을 뿐만 아니라, 연안해상의 시설과 선박으로부터 배출되는 오수에 대하여도 규제하였다. 자세한 Rogene A. Buchholz, 앞의 책, 같은 면 참조.

152) 수질오염을 규율하는 다른 법률로는 the River and Harbor Act of 1899; the Marine Protection and Sanctuaries Act(Ocean Dumping Act), 33 U.S.C. §1401-1445(1988); the Safe Drinking Water Act 42 U.S.C. §300f to 300j-26(1988); 그리고 the comprehensive Environment Response, Compensation, and Liability Act, 42 U.S.C. §9603(b)(1988).이 있다.

153) 이경호, “미국 환경형법의 특성과 강제절차”, 「해양안전학회지」 제5권 제1호, 1999, 71면.

154) 33 U.S.C. §1251(a)(1988& Supp. II 1990).

155) Mark B. Harmon & Harry T. Gower, III, 「Prosecuting Marine Pollution Crimes」, University of San Francisco Maritime Law Journal(Spring 1993), p. 253-254.

청정수법의 위반행위에 대한 구체적인 내용에 대하여 살펴본다.

(2) 美國 水源에 대한 直接的인 排出의 의미

수질오염의 규제와 관련하여 청정수법의 가장 중요한 법률규정은 오염방지법 33 U.S.C §1311(a) (1988 & Supp.II 1990), 제301조 (a)항<sup>156)</sup>으로 이 조항은 오염배출관리기관의 허가 없이 오염원을 직접 배출하는 것을 금지한다.<sup>157)</sup> 이 규정은 청정수법이나 기타 관련 법률에서 허용하는 경우를 제외하고 누구든지 어떠한 종류의 오염원이든 배출하면 이는 위법이라고 규정하고 있다.<sup>158)</sup> 그러므로 어떤 오염원의 배출이 합법적이기 위하여서는 배출하는 자는 유효한 허가를 소지하여야 하고, 배출은 이러한 허가의 문구와 조건에 합치하는 상태에서 이루어져야만 한다. 청정수법 제301조 (a)항을 위반하면 형사처벌과는 별개로 민사상 제재<sup>159)</sup>나 행정적 징계<sup>160)</sup>가 부과될 수도 있다.<sup>161)</sup> 청정수법 제301조 제(a)항의 기본적인 금지사항은 “모든 오염원의 배출”이다. 이 조항이 적용되는 범위에 대하여 이해하기 위해서는 위 문구의 의미에 대하여 살펴볼 필요가 있다.<sup>162)</sup>

첫째, “오염원”은 수원에 배출된 준설토·고형 폐기물·소각잔존물·하수오물·쓰레기·오수 찌꺼기·생활 쓰레기·화학 폐기물·생물학적 물질·방사성 물질·열·파괴되거나 버려진 장비·바위·모래·지하 쓰레기 그리고 산업·지역·농업 폐기물 등을 열거하고 있는바, 실로 수질에 해로운 영향을 미치는 거

156) Section 301(a), 33 U.S.C. §1311(a) (1988 & Supp.II 1990)

157) 33 U.S.C. §1342(1988& Supp. II 1990).

158) 33 U.S.C. §1311(a)(1988& Supp. II 1990).

159) 33 U.S.C. §1319(d)(1988& Supp. II 1990).

160) 33 U.S.C. §1391(g)(1988& Supp. II 1990).

161) United States v. Earth Sciences, Inc., 599F.2d368(10th.1979); United States v. Saint Bernard Parish, 589 F.Supp.617(E.D.La.1984).

162) 아래의 용어들에 대한 정의는 33 U.S.C. §1362(1988& Supp. II 1990).에 규정되어 있다.

의 모든 물질을 오염원으로 열거하여 폭넓게 규제하고 있음을 알 수 있다. 법원 역시 *United States v. Hamel* 사건<sup>163)</sup>에서 “오염원”에 대한 광범위한 정의를 채택하여, 청정수법하에서 규정되어 있지 않는 석유제품(휘발유)에 대하여도 이 법의 적용이 가능한 오염원이라고 판시하였고, 의회도 명시적으로 법원의 이러한 접근이 폐기물법<sup>164)</sup>에서의 폐기물의 정의와 대응된다고 보며, 법원의 입장을 지지하였다. *Hamel* 사건에서 채택된 이러한 해석과 접근은 다른 많은 법원에서도 원용되었다.<sup>165)</sup> *Hamel* 사건에서 이처럼 광범위한 해석을 채택하게 된 이유는 *United State v. Standard Oil Co.* 사건에서 연방대법원이 쓰레기법에 관하여 심리하면서 “기름이란 기름 그 자체를 말하며, 산업적 기준에서 사용가능한지 여부와 상관없이 우리의 수로에 해로운 영향을 미치므로, 어느 경우이든 우리의 하천과 항구에 존재한다는 사실만으로 항로에 장애요인이 되고 오염원이 되는 것이다.”라고 판시하였고, 이러한 사정이 위 *Hamel* 판결에 영향을 미친 것이다.<sup>166)</sup> 한편 *Exxon Valdez*호 사건에서 알래스카 법원(the District Court of Alaska)도 연방대법원의 위와 같은 판결의 취지를 원용하여 청정수법의 적용에서 같은 결론에 이르렀다.<sup>167)</sup> 따라서 이러한 넓은 해석의 채택으로 수원에 깨끗한 물을 배출하는 것이 아닌 한 여기에 배출되는 어떠한 것도 ‘오염원’의 범위에 포섭될 수 있는 것이다. 오염원이란 용어와 마찬가지로 오염원의 배출이라는 용어에 대해서도 그 범위를 넓게 인정하고 있다.

둘째, “오염원의 배출”이란 어떤 점오염원(Point Source)으로부터 가항수로에 어떠한 종류의 오염원을 더하는 일체의 행위를 말한다. 가항수로의 인접지역이나 해양에 오염원을 더하는 행위도 포함된다.<sup>168)</sup>

---

163) 551 F.2d 107,110(6th Cir. 1977).

164) 33 U.S.C. §407(1988).

165) *Chevron U.S.A. Inc. v. Hammond*, 726 F.2d 483, 1984AMC1027(9th Cir. 1984); *United States v. Frezzo Bros., Inc* 602 F.2d 1123(3rd Cir. 1979). *Guilford Indus. Inc. v. Liberty Mutual Inc. Co.* 688 F.Supp.792(D.Me.1988).

166) 384U.S.224, 226(1966).

167) *United States v. Exxon Corp.*, No.A90-015CR(D. Alaska 1990).

셋째, “점오염원(Point Source)”은 분리되고 격리되어 불연속인 송수로를 말하며, 어떤 파이프나 개천·운하·터널·도랑·우물·갈라진 틈새·컨테이너·중화된 동물사육시설·선박 기타 부유체 등을 포함하나 이에 국한되지는 않는다.<sup>169)</sup> 법원도 점오염원이라는 용어의 해석을 넓게 보고 있다.<sup>170)</sup> 알래스카 법원은 Exxon Valdez호 사건의 형사소송에서 선박을 청정수법 아래에서의 점오염원으로 보았다.<sup>171)</sup> 다만 댐을 통과한 결과 발생한 수질의 변화는 점오염원에 의하여 오염원이 더해진 경우로 보지 않는다.<sup>172)</sup>

넷째, “가항수로(Navigable Waters)”는 영해를 포함한 미국의 수역을 말한다. 영해는 해양과 접하고 있는 해안의 평상기저점의 연결선으로 이루어진 해양한계선을 표시하는 선과 그로부터 해양 쪽으로 12마일 연장선에 있는 수역을 말한다.<sup>173)</sup> 이 법의 적용에 있어서 수로는 반드시 전통적인 의미에 있어서 항해가 가능할 수역을 의미하지는 않는다.<sup>174)</sup> United States v. Phelps Dodge 사건에서<sup>175)</sup> 법원은 가항수로라는 용어의 넓은 범위를 매우 분명하게 설명하였다. 이 법의 목적을 충실히 달성하기 위하여 그 통제의 범위는 모든 수로에 배출되는 모든 오염원으로 확장된다고 한다. 수로에는 건천이나 지하수도 포함하고 있다. 영해 이원의 접속수역도 미국의 수역을 이룬다. ‘접속수역(Contiguous Zone)’은 영해 및 접속수역에 관한 협약 제24장에 따라 미국에 의하여 성립되

---

168) 33U.S.C§1362(12)(1988 & Supp.II 1990).

169) 33U.S.C§1362(14)(1988 & Supp.II 1990).

170) Avoyelles Sportsmen's League, Inc. v. Marsh, 715F.2d897,922(5th Cir. 1983); United States v. Earth Sciences, 599F.2d 368,373(10th Cir. 1979); United States v. Robinson, 570F.Supp.1157(M.D.Fla.1983).

171) United States v. Exxon Corp., No. A90-015(D. Alaska 1990); 33 U.S.C §1362(14) (1988 & Supp.II 1990).

172) National Wildlife Fed'n v. Gorsuch, 693 F.2d 156(D.C.Cir 1982).

173) 33U.S.C§1362(7),(8)(1988 & Supp.II 1990).

174) United States v. Ashland Oil and Transp. Co., 504 F.2d 1317(6th Cir. 1974); United States v. G.A.F. Corp., 389 F.Supp. 1379(S.D.Tex.1975).

175) 391 F.Supp. 1181, 1187(D. Ariz. 1975).

있거나 되어야 할 전 지역을 말한다.<sup>176)</sup> ‘공해(Ocean)’는 접속수역을 넘어선 부분을 의미한다.<sup>177)</sup>

“사람(Person)”이란 “개인·회사·조합·협회·주·지방자치단체·위원회 또는 주의 정치적 하부기관 또는 기타 州間機關”을 말한다.<sup>178)</sup> 또한 효율적으로 형사규제를 하기 위하여, 이 규정은 “責任 있는 會社의 任員(responsible corporate officers; 중간관리자)”을 포함한다.<sup>179)</sup> 다만 중간관리자에 대한 처벌은 법률에서 명문으로 인정된 것이 아니고, 판례를 통하여 그 처벌범위가 확대된 경우이다. 판례법이 인정하는 ‘책임 있는 회사의 임원’은 수질오염 등 형사위반을 야기하는 피용자에 대하여 감독적 지위에 있거나, 책임을 지고 있는 자를 말한다.<sup>180)</sup> 미국은 불문법 국가로 우리나라와 같이 죄형법정주의원칙을 엄격히 채택하고 있지는 않으나, 선진법체계를 가진 국가에서 기본적인 법원칙으로 자리 잡아 가고 있는 죄형법정주의의 기본원리는 미국 형사법에서도 사실상 수용되고 있는 실정이다. 특히 연방형사법은 명문의 규정을 통하여 처벌하는 것을 기본 원칙으로 하고 있다. 그러므로 이러한 상황에서 판례법을 통하여 그 처벌범위를 확대하는 것은 문제의 소지가 있는 것으로 비칠 여지가 있다. 그러나 해양 및 수질오염에 대하여 능동적으로 대처한다는 태도는 긍정적으로 검토됨이 바람직하다는 생각이다. 다만 성문법국가이고, 죄형법정주의를 형사법의 지상이념으로 정하고 있는 우리법제에서 입법론이 아닌 해석론으로 그 처벌범위를 확대하는 것은 무리가 있다 하겠다.

### (3) 聯邦水質汚染防止法 違反에 대한 刑事處罰

---

176) 33 U.S.C §1362(9) (1988 & Supp.II 1990).

177) 33 U.S.C §1362(10) (1988 & Supp.II 1990).

178) 33 U.S.C §1362(5) (1988 & Supp.II 1990).

179) 33 U.S.C. §1319(c)(6) (1988 & Supp.II 1999).

180) United States v. Johnson & Towers, 741 F.2d 662(3rd Cir. 1984); United States v. Freezzo Brothers, 602 F.2d 1123, 1130, n.11(3rd Cir, 1979).

이처럼 사람이 점오염원으로부터 미국의 수원으로 허가가 없거나 허가를 위반하여 오염원을 배출할 경우에 그 형사처벌은 고의로 인한 경우에는 33U.S.C.§1319(c)(2)에 의하여 과실로 인한 경우에는 33U.S.C.§1319(c)(1)에 의하여 처벌된다.

故意로 제301조나 어떤 허가조건을 위반한 자는 일자환산형 벌금 50,000달러에 이르는 벌금에 처하여 지거나, 3년 이내의 징역형에 처하여 지고, 이 둘이 병과될 수 있다.<sup>181)</sup> 누범은 100,000달러의 벌금에 처하여 지거나, 6년 이내의 징역형에 처하여 지고, 이 둘은 병과될 수 있다.<sup>182)</sup> 한편 과실로 위반한 경우는 輕犯罪에 해당하고, 그 위반에 대하여 일자환산형 벌금 최고 25,000달러의 벌금에 처해지거나 1년 이하의 징역에 처하여 질 수 있으며, 둘은 병과될 수 있다.<sup>183)</sup> 또한 누범에 대하여는 최고 50,000달러의 벌금형에 처하여 지거나 2년 이하의 징역에 처하여 지며 둘은 병과될 수 있다.<sup>184)</sup> 과실로 처벌하기 위하여 검사는 단순과실만을 입증하면 되며, 그 이상의 과실은 요구되지 않는다.<sup>185)</sup>

#### (4) 危險의 認識

故意나 過失에 의한 배출에 대한 형사책임 외에 새로운 犯罪構成要件으로 위험의 인식을 가지고 배출한 것이 청정수법의 1987년 개정에 의하여 추가되었다. 위험의 인식은 배출의 사실뿐만 아니라, 위법한 행동으로 인하여 심각하게 생명에 위협이 발생한다는 사실도 인식하여야 한다는 것을 의미한다. 위험의 인식은 위험한 사실에 대한 인식을 요구하므로 우리 법제에서 말하는 위법성 인식과는 차이가 있다. 우리 법에서 말하는 위법성인식은 행위자가 자신의 구

---

181) 33 U.S.C §1319(c)(2) (1988 & Supp.II 1990).

182) 33 U.S.C §1319(c)(2) (1988 & Supp.II 1990).

183) 33 U.S.C §1319(c)(1) (1988 & Supp.II 1990).

184) 33 U.S.C §1319(c)(1) (1988 & Supp.II 1990).

185) United States v. Freezzo Brothers, 602 F.2d 1123, 1130, n.11(3rd Cir, 1979).

성요건해당행위가 위법하다는 사실을 인식하는 것을 말하기 때문이다. 위협의 인식은 제301조나 허가의 조건을 위반한다는 것을 인식하고, 동시에 그의 행동이 다른 사람을 사망이나 심각한 신체에 대한 상해의 긴박한 위협에 둔다는 것을 인식할 때 성립한다. 청정수법은 위협의 인식을 가진 위반행위에 대하여 자연인과 단체를 구분하여 처벌하고 있다. 자연인은 최고 250,000달러의 벌금이나, 최고 5년의 징역형에 처하여 지거나 둘이 병과 된다. 단체는 최고 1,000,000달러의 벌금에 처하여 진다. 누범은 최고형을 두 배로 한다.<sup>186)</sup>

(5) 기름 및 有害物質의 排出事實 不告知(Failure to Report a Discharge)

한편 청정수법은 이 법에 규정된 선박이나 시설을 관리하는 자에 대하여 배출사실을 알게 되면 그 배출을 바로 적절한 연방기구에 알리도록 규정하고 있다.<sup>187)</sup> 선박이나 시설을 관리하는 자의 측면에서 요구되는 인식은 배출이 일어났다는 사실이다. 배출은 ‘記錄할 程度에 이르는 充分한 量’이어야 한다. 누출통지의 신속성에 대한 판단도 중요한데, 신속한 통지를 만족시키는 정확한 기준치는 개개사건의 특수한 상황에 의존하여 판단되어야 할 것이다.<sup>188)</sup> 배출사실을 통보하지 않을 경우, 개인은 최고 250,000달러의 벌금에 처하거나<sup>189)</sup> 최고 5년의 징역형에 처하며 양자를 병과될 수 있다. 배출사실을 연방기관에 통지한 자는 후에 위증이나 거짓진술의 경우를 제외하고 형사기소에 있어서 이러한 고지사실로 인하여 불리하게 처우 받지 아니한다.<sup>190)</sup>

다. 1990 기름汚染法<sup>191)192)193)</sup>

---

186) 33 U.S.C §1319(c)(3)(A) (1988 & Supp.II 1990).

187) 33 U.S.C §1321(b)(5) (1988 & Supp.II 1990).

188) United States v. Messer Oil Corp., 391 F.Supp. 557, 562(W.D.Pa.1975).

189) 18 U.S.C §3571(b) (1988).

190) 33 U.S.C §1321(b)(5) (1988 & Supp.II 1990).

## (1) 기름汚染法の 의의

현재 선박기인 오염과 관련한 연방법 중 가장 중심적인 역할을 하는 것은 1990년의 기름오염법(OPA)이다. 1989년 알라스카 연안에서 엑슨발데즈(Exxon Valdez)호 사건이 발생한 후 기름누출에 대한 책임과 보상에 대한 다양한 접근이 고려되었으며 이러한 고려에 기초하여 15년 후에 통과된 법률이다.<sup>194)</sup> 기존에 존재하던 법률로서는 이 대형참사를 감당하기 어려웠기 때문에, 기존 입법의 문제점을 보완하기 위하여 의회에서 제정되었던 것이다. 이런 기름오염법은 청정수법을 포함해서 다양한 기름의 누출과 수송 그리고 안전과 관련된 법률들에 많은 변화를 가져왔다. 1990년의 기름오염법은 9개의 장으로 구성되어 있는데, 특히 형사책임부분에 중점을 맞추어 개정이 되었다. 앞서 청정수법을 살피면서 본 기본 개념들에 대한 정의는 이 법에서도 기본적으로 같이 볼 수 있으므로 여기에서는 이러한 정의들에 대하여 새로이 살피지 않는다. 다만 형사적 개정에 비중을 두고 개정된 점을 고려하여 이 법에서 형사책임이 강화된 점을 알아본다.

## (2) 기름汚染法 개정을 통한 인과관계 입증책임의 완화

기름오염법은 기름오염행위에 대한 처벌을 강화하였고, 청정수법에서의 통지자 면책조항을 수정하였다. 海洋汚染 通知者에게 형사상 책임을 면제하는 혜택을 종전보다 제한함으로써 海洋汚染 違反行爲의 因果關係 立證에서 오는 어려

---

191) the Oil Pollution Act of 1990.

192) 33 U.S.C. § 2701-2761, 1321(Supp. II 1990), 43 U.S.C. § 1642, 1651, 1653, 1656(Supp. II 1990), 26 U.S.C. § 4621 & 9509(Supp. II 1990), and amendment to other statutes.

193) Mark B. Harmon, Harry T. Gower, 앞의 책, 262-265면.

194) Thomas J. Schoenbaum, 앞의 책, 883면.

운 점을 개선하고자 하였다.

청정수법과 마찬가지로 기름오염법은 기름 등을 유출한 경우 적절한 관계기관에 신속하게 이러한 사실을 알리도록 규정하고 있다.<sup>195)</sup> 선박, 육상시설, 해상시설을 관리하는 자는 이 법의 규정에 위반하여 그러한 선박이나 시설로부터 기름이나 유해물질이 배출된 사실을 알았을 때에는 즉시 그러한 배출사실을 적절한 연방기관에 알려야 한다. 그리고 연방기관은 즉시 기름이나 유해물질의 배출에 의하여 영향을 받거나 받을 것으로 합리적으로 기대되는 주의 적절한 관계기관에 그러한 사실을 고지하여야 한다. ㉠ 미국의 가항수로나 접속된 수역에서 기름이나 유해물질을 배출한(33U.S.C.A.§1321(b)(3)(i)) 선박관리자, ㉡ 심해기지법(the Deepwater Port Act of 1974) 또는 외곽대륙붕법(the Outer Continental Shelf Land Act)에 의한 활동과정에서 발생하는 기름이나 유해물질을 배출한 자 및 미국의 주권에 속하는 자연자원에 영향을 미치는 행위를 하던 중에(33U.S.C.A.§1321(b)(3)(ii)) 기름이나 유해물질을 배출한 선박관리자로서 배출 시에 미국의 재판권 내에 있는 자, ㉢ 기름이나 유해물질을 배출한 육상시설이나 연안시설을 관리하는 자는 이러한 배출사실을 즉시 관련기관에 알려야 하며 그렇지 않은 경우 판결로 이 법 제18장(Title18)에 의거 벌금형에 처해지거나,<sup>196)</sup> 5년 이하의 징역에 처해지고, 두 형이 병과 되어 처벌될 수도 있다.<sup>197)</sup> 그리고 이 조항에 기한 사실의 고지는 위증이나 위조로 기소될 경우를 제외하고 형사사건에서 그러한 고지를 한 자에게 불리하게 사용될 수 없도록 하고 있다.

기름오염법의 제정이전도 배출사실을 아는 선박이나 연안시설 및 해상시설의 관리자는 즉시 그 사실을 적절한 연방기관에 알리도록 하고 있었다. 그러나 이를 위반한 경우를 輕犯罪로 처리하였고, 처벌도 최고 10,000달러의 벌금에 처하거나 최고 1년 이하의 징역형에 처하거나 양자를 병과할 수 있는데 그쳤다. 그

---

195) 33 U.S.C. §1321(b)(5).

196) 18 U.S.C §3571 (1988).

197) 33 U.S.C §1321(b)(5) (1988 & Supp.II 1990).

러나 현재 기름오염법은 이를 대폭적으로 개정하여 처벌을 상향하였으며, 그 결과 통지위반자는 앞서 보듯이 제18장에 의하여 벌금이 부과되거나 최고 5년 이하의 징역형, 또는 양자의 병과형에 처해지게 되었다.

기름오염법 이전에, 33 U.S.C. §1321(b)(5)(1988)조항은 법률에 포함된 통지조항을 이행한 사람에게 적용되는 면책조항을 포함하고 있었다. 이러한 종전 면책조항의 형태는 “통지 자체”뿐만 아니라 “이러한 통지에 의하여 습득된 진술이나 정보도 위증이나 거짓진술의 경우를 제외하고 어떠한 형사사건에서도 그 통지한 자에게 불리한 증거로 사용될 수 없다”는 것이었다. 이러한 조항의 문구가 검사가 기름누출에 대하여 기소하는데 있어서 상당한 어려움을 야기하였을 것이라는 것을 충분히 짐작할 수 있다. 이에 기름오염법은 “그러한 통지에 의하여 습득된 정보”라는 문구를 삭제함으로써 ‘통지자체’로 면책조항을 제한하여 이러한 기소상의 어려움을 제거하였다. 통지자체 및 통지한 자연인에 대한 면책으로 제한함으로써 검사는 이제 회사에 반하는 통지를 사용할 수 있고, 또한 회사와 그것을 제공한 사람 둘 다에게 반하는 통지로부터 부차적으로 습득된 정보도 사용할 수 있다.

라. 1972년의 海洋保護·研究 및 保護區域에 관한 法律(海洋投棄法)<sup>198)</sup>

해양투기법(Ocean Dumping Act)은 인체의 건강과 해양생물에 악영향을 미치는 물질을 해양에 투기하는 것을 막아 해수를 보존하는 것을 그 목적으로 한다. 이 법률은 ① 해양에 투기할 목적으로 미국에서 외부로 수송하는 물질과, ② 미국에 등록된 항공기나 선박이 해양에 투기하기 위해 미국의 외부로부터 가져오는 물질을 ③ 영해나 인접지역에 권한 없이 투기하는 것을 규제하는 것이다.<sup>199)</sup>

이법은 1972년 10월 23일에 제정되었고, 해양투기에 관한 1972년 런던협약을

---

198) The Marine Protection·Research and Sanctuaries Act of 1972(Ocean Dumping Act).

199) 33 U.S.C. §1401(c) (1972).

받아들여 1974년 3월 22일 이를 개정하였다. 그 후 다시 개정된 1988년의 해양투기법은 형사처벌 규정을 강화하였으며, 불법의료폐기물의 투기를 방지하기 위하여 몰수규정을 추가하였다.<sup>200)</sup> 또한 연방공무원들에 대한 해양투기법상의 민·형사 면책조항을 삭제하였다.<sup>201)</sup>

마. 外廓 大陸棚에 관한 法律<sup>202)203)</sup>

이 법은 미국의 외곽대륙붕에 서식하는 해양생물 및 인체의 건강을 해양을 굴착함으로 인해 발생하는 위험으로부터 보호하기 위한 것이다. 이 법은 모든 유류 및 천연가스의 수송을 안전하게 하고, 화재 등 사고의 위험을 최소화하기 위하여 항행에 물리적 장애가 되는 것이나 인체의 건강이나 환경을 위협하는 것들을 규제하고, 또한 유류·가스·광물의 발굴·생산·개발도 규율하고 있다.<sup>204)</sup> 이밖에도 수중과 해저토양에 소유권을 주장하는 자들 간의 분쟁해결책에 대하여도 규정하고 있다. 이 법은 관할구역인 미국의 외곽대륙붕 전체에 대한 통제와 그 안에 존재하는 해안광물에 대한 주요권한의 행사를 연방정부의 권한으로 하고 있다. 하지만 탐사개발과 천연가스의 생산에 있어서는 주와 연방이 동등하게 참가하도록 하고 있다.<sup>205)206)</sup>

바. 海洋環境犯罪에 대한 美國 法律制度의 검토

미국의 입법례를 통하여 해양오염을 바라보는 미국 사법기관의 태도는 적극

---

200) 33 U.S.C. §1415(b)(2)(A)(1972).

201) 정금친, 「미국의 환경형법에 관한 연구-규제유형과 판례를 중심으로-」, 청주대학교 대학원 박사학위논문, 2000, 83-84면.

202) The Outer Continental Shelf Lands Act.

203) 43 U.S.C. §1331이후.

204) 43 U.S.C. §1332(6).

205) 43 U.S.C. §1332(4).

206) 정금친, 앞의 논문, 94-95면.

적이라는 것을 알 수 있다. 우선 미국은 다양한 법률을 통하여 수질 및 해양오염과 관련한 많은 분야에 대하여 상세한 법률의 규정을 둬으로써 입법적 미비를 최대한 대비하고 있다. 그리고 법률의 구체적 적용에 있어서도 법원이 적극적인 법해석을 하고 있음을 알 수 있다. 수질 및 해양오염물질에 대하여도 법원의 해석을 통하여 이를 넓게 보고 있고, 수질 및 해양오염배출원이 되는 점오염원과 오염의 주체에 대하여도 넓게 해석하는 태도를 취하여 해양오염에 대하여 엄중한 사법책임을 묻겠다는 의지를 분명하게 하고 있다. 이러한 모습은 오염행위의 주체의 문제에 있어서도 비록 법률의 규정은 분명하지 않음에도 불구하고 해석론을 통하여 중간관리자를 처벌하는 판례법을 형성하여 사실상의 오염책임자에 대하여 사법적 제재를 피할 수 있는 길을 봉쇄하고 있다. 또한 수질오염방지법을 적용함에 있어서 검사의 因果關係 立證의 현실적인 어려움이 대두되자 기름오염법의 개정을 통하여 배출사실의 신고자에 대한 면책의 범위를 줄임으로써 입증을 용이하게 하는 입법론도 과감하게 수용하고 있다. 미국의 법체계상의 수질 및 해양오염에 대한 적극적인 태도와 효율적인 제도는 우리 海洋還境刑法의 運營과 關聯法の 改正作業에 있어서 참작할만하다 하겠다.

## 2. 日本

가. 海洋汚染 및 海上災害의 防止에 關한 法律<sup>207)</sup>

(1) ‘海洋汚染 및 海上災害의 防止에 關한 法律’의 배경

앞서도 살폈듯이 우리나라 해양오염방지법은 1954년 런던협약(1954 OILPOL)과 1973년 해양오염방지협약 및 1978년 의정서(73/78 MARPOL)에 근간을 두고 제정되거나 개정된 것은 사실이다. 그러나 그 체제는 일본 海洋汚染防止法<sup>208)</sup>을 계수하고 있으므로 이러한 의미에서도 일본의 海洋汚染防止法을 살피

---

207) 소화 45년 12월 25일 법률 제136호(현재내용: 평성 16년 6월 23일).

는 것은 의미가 있다.<sup>209)</sup> 일본의 해양오염방지에 관하여 최초로 제정된 법률은 “해양오염 및 해상재해의 방지에 관한 법률”의 전신인 “선박유에 의한 해양오염의 방지에 관한 법률”이며, 이 법은 1954년 런던협약(1954 OILPOL) 조약을 반영한 것이었다.<sup>210)</sup>

### (2) 일본의 ‘海洋汚染 및 海上災害의 防止에 關한 法律’의 목적

이 법률은 , ① 선박·해양시설 및 항공기로부터 해양에 기름·유해액체물질 등 및 폐기물을 배출하는 것, ② 선박으로부터 대기 중에 배출 가스를 방출하는 것, ③ 선박 및 해양시설에서 기름·유해액체물질·폐기물을 소각하는 것을 규제하고, ④ 폐유의 적절한 처리를 확보함과 동시에, ⑤ 배출된 기름·유해액체물질 등·폐기물 그 밖의 물건의 방제와 함께 ⑥ 해상화재의 발생 및 확대의 방지 및 ⑦ 해상화재 등에 수반한 선박교통의 위험을 방지하기 위한 조치를 강구하여 해양오염 및 해상재해를 방지하고, ⑧ 더하여 해양오염 등 및 해상재해의 방지에 관한 국제조약의 정확한 실시를 확보하고 이로써 해양환경의 보전 등과 사람의 생명·신체 및 재산의 보호에 이바지하는 것을 목적으로 한다(동법 제1조).

### (3) ‘海洋汚染 및 海上災害의 防止에 關한 法律’의 주요 규율대상

이 법률의 주된 규율 대상은 해양오염 등 해상재해를 방지하는데 있다. 즉 누구든지 선박·해양시설 및 항공기로부터의 기름·유해액체물질 등 또는 폐기물을 배출하거나, 선박으로부터 배출가스를 방출하는 등의 행위를 하여 해양오

208) 우리나라가 해양오염방지법을 제정할 당시의 일본은 “海洋汚染防止法”이 시행되고 있었으나 1976년 이 법률은 “해양오염과 해상재해의 방지에 관한 법률”로 개정되었다.

209) 김종성, 앞의 논문, 2면.

210) 三好紳介의, 「海洋汚染及び海上災害の防止に關する法律の解説」, 海洋汚染-海上災害防止法研究會, (株)成山堂書店, 1996, 1-3면.

염을 유발하는 행위를 하여서는 아니 된다(동법 제2조 제1항). 선박의 ‘선장’ 또는 ‘선박소유자’, 해양시설 및 해양위험물관리시설의 ‘관리자’ 또는 ‘설치자’ 그 밖의 관계자는 기름·유해액체물질 또는 위험물의 배출이 있는 경우 또는 해상 화재가 발생한 경우에 배출된 기름 또는 유해액체물질 등의 방제·소화·연소 방지 등의 조치를 강구할 수 있도록 평상시 준비를 함과 동시에, 이러한 사태가 발생한 경우에는 해당 조치를 정확하게 실시하고, 해양오염 및 해상재해의 방지에 노력하여야 한다(동조 제2항). 이 법률은 선박과 해양시설 외에 항공기로부터의 배출에 대하여도 규율한다는 점이 우리의 해양오염방지법과 다른 점이다.

배출규제대상물 중 ‘기름’에는 원유·중유·유탄유·경유·등유·휘발유 그 밖에 국토교통성의 정령으로 정한 기름 및 이러한 기름을 포함한 유성혼합물이 포함된다(동법 제3조 제2호). ‘유해액체물질 등’에는 ‘有害液體物質’ 및 ‘未査定液體物質’을 포함한다(동조 제5호). ‘유해액체물질’은 기름을 제외한 액체 물질 중 해양환경보호를 위하여 정령에서 유해한 물질(그 혼합물 포함)로 정한 물질이면서, 선박에 적재되어 액체 화물로서 수송되거나, 이러한 물질이 포함된 물 벨러스트·화물창의 세척수·그 밖에 선박 내에서 생긴 불필요한 액체물질을 말한다. 액체물질 중 액화석유가스나 그 밖에 상온에서 액체가 아닌 물질로 정령으로 정한 것은 제외된다(동조 제3호). ‘미사정 액체물질’은 기름 및 유해액체물질을 제외한 액체물질 중에서 해양환경보전을 위하여 정령에서 유해하지 않다고 정한 물질에서 제외된 물질이면서, 선박에 적재되어 액체화물로서 수송되거나, 이러한 물질이 포함된 물 벨러스트·화물창의 세척수·그 밖에 선박 내에서 생긴 불필요한 액체물질을 말한다(동조 제4호). ‘폐기물’은 사람이 불필요하게 여기는 물건 중에서 기름 및 ‘유해액체물질 등’을 제외한 것을 말한다(동조 제6호). ‘배출가스’는 선박에서 발생한 대기를 오염시키는 물질로 정령에 정한 것과 오존층 파괴물질을 말한다(동조 제6호의 3). 배출은 물건을 해양에 흘려버리거나 투기하는 것을 말하고(동조 제7호), 방출은 물건을 해역의 대기 중에 배출하고 또는 유출시키는 것을 말한다(동조 제7호의 2).

### 나. 水質汚濁防止法<sup>211)</sup>

이 법률은 공장 및 사업장으로부터 공공수역에 배출되는 물과 지하로 스며드는 물을 규제하고, 생활배수에 대한 대책을 마련함으로써 공공수역 및 지하수의 수질오염을 방지하고, 이로써 국민의 건강을 보호함과 동시에 생활환경을 보전하며, 공장 및 사업장으로부터 배출된 오수 및 폐액으로 인하여 사람의 건강을 해치는 피해가 발생한 경우에 그 사업자에게 손해배상의 책임을 묻는 방법을 정하여 그 피해자를 보호하는 것을 그 목적으로 한다(동법 제1조).

이 법은 오염원을 하천이나 해양 등의 공공용 수역 및 지하수로 배출하는 것을 규제하는 것을 규정하고 있다. 이 법률에서 규정하고 있는 하천·해양 등의 공공용 수역으로의 배출규제대상은 BOD, 부유물질(SS), PH, 노말핵산 추출물 등의 생활환경에 관한 항목과 카드뮴 및 그 화합물, 수은, PCB 등의 유기물질 10개항목이고, 지하수로의 배출규제대상은 유해물질에 한정되어 있다. 배출규제는 특정시설을 가진 특정사업장에서의 배수에 한하여 적용되며, 가정배수에 대해서는 적용되지 아니한다. 기본적으로 농도규제이지만 지정수역으로의 유입배수에 대하여는 총량규제가 도입되어 있으며, 都道府縣의 條例에 의한 추가기준과 지방자치단체에 의한 기준을 인정하고 있다.<sup>212)</sup>

### 3. 中國

중국은 18,000km에 달하는 긴 해안선을 가지고 있고, 그 해안지역은 중국 전체영토의 14%를 차지하고 있다. 그리고 이곳에 중국인구의 40%가 살고 있으며, 이 해안지역이 국민총생산(GDP)에서 차지하는 비율은 60%에 이른다. 그러

---

211) 소화 45년 12월 25일 법률 제138호(현재내용: 평성 17년 4월 27일).

212) 梶山正三, 「水をめぐる法制度と施策-現状と展望」自由と正義 43券8號, 日本辯護士聯合會, 1992. 8, 66면.

나 해안도시의 경제발전과 인구증가는 동시에 해양환경과 해양자원에 심각한 부담으로 작용하고 있다. 이에 중국정부는 해양환경보호에 역점을 두고 해양환경보호를 목표로 하는 여러 기관과 제반 법률을 만들었다.<sup>213)</sup> 이 중 대표적인 것이 해양환경보호법이다.

1982년 제정되고, 1999년 개정된 이 법률은 총 10장 98조로 구성된 방대한 내용을 담고 있다. 이 법률은 해양환경의 보호 및 개선, 해양자원의 보호, 오염피해방지, 생태균형의 유지·보호, 인체건강의 보장, 경제·사회적 지속가능한 발전의 촉진을 목적으로 한다(제1조). 이 법률은 내수, 영해, 접속수역, 배타적 경제수역, 대륙붕 및 중국이 관할하는 기타해역에 대하여 적용된다. 그리고 관할해역 내에서 항행·탐사·생산·여행·과학연구 및 기타활동 또는 연해 육지영역에서 해양환경에 영향을 주는 모든 단위 및 개인에 대하여 적용되며 중화인민공화국의 관할해역 밖에서 중화인민공화국관할해역에 오염을 조성한 경우에도 이법이 적용된다(제2조). 이 법률은 총칙, 해양환경관리감독, 해양생태보호, 육지오염물질의 해양환경에 대한 오염피해방지, 해안공장건설의 해양환경에 대한 오염피해방지, 투기폐기물의 해양환경에 대한 오염피해방지, 선박 및 관련작업 활동의 해양환경에 대한 오염피해방지, 법률책임, 부칙으로 구성되어 있다.

### 제3절 우리나라의 處罰法規

#### 1. 海洋汚染防止法

##### 가. 海洋汚染防止法の 一般論

##### (1) 海洋汚染防止法の 目的

---

213) 문준조, 「중국해양관련법제연구」, 한국법제연구원, 2003, 55-56면.

해양오염방지법은 해양에 배출되는 기름·유해액체물질 등과 폐기물을 규제하고 해양오염물질을 제거하여 해양환경을 보전함으로써, 국민의 건강과 재산을 보호하는 것을 목적으로 한다(동법 제1조). 그리고 이러한 목적을 달성하기 위한 수단으로 동법 제71조부터 제76조까지 벌칙에 대하여 규정하여 위에서 적시한 오염물질을 해양에 배출하는 등의 행위로 해양오염을 야기하는 자를 처벌하고 있다. 위 목적규정 중에서 ‘國民의 健康과 財産의 保護’는 海洋汚染防止法違反의 犯罪에 대한 保護法益을 천명한 것으로 볼 수 있을 것이다.

해양오염방지법은 1978년 10월 ‘기름에 의한 海洋汚染防止를 위한 國際協約(73/78 MARPOL)’ 당사국이 됨에 따라 그전에 이를 대비하기 위하여 1977년 12월 31일 법률 제3079호로 제정되어 그 후 수차례 개정을 거쳤다.<sup>214)</sup>

현재는 해양수산부에서 기존의 해양오염방지법을 폐지하고 이 법을 전면적으로 개정된 海洋還境管理法를 제정하기 위하여 그 법안을 국회에 제출한 상태이다. 이처럼 종전의 해양오염방지법에서 해양환경관리법으로의 전면 개정은 해양환경을 종합적으로 관리하고, 바다골재채취 등 각종 해양이용행위에 대한 해양이용영향심사제를 실시하여 대내외적으로 다양하게 변화하고 있는 해양환경여건에 적합한 법체계를 마련하고자 하는데 그 취지가 있다. 이 새로운 입법안은 기존의 해양오염방지법에서 규정하고 있는 내용을 수용하면서 그 미흡한 점들을 대폭적으로 보완하여 새로운 입법을 하였다는데 그 의미가 있다. 아래에서는 기존의 해양오염방지법의 내용 중 중요한 형사처벌에 대하여 살펴보고, 해양환경관리법안이 추가하고 있는 새로운 내용에 대하여서는 별도로 항을 두어 살펴기로 한다.

## (2) 外國人에 대한 罰則適用의 特例

### (가) 罰金으로 選擇刑 制限

---

214) 홍준형, 「환경법」, 박영사, 2005, 848-849면.

외국인에 대하여 해양오염방지법 위반으로 처벌함에 있어서, ‘故意로 領海 안에서’ 위반행위를 한 경우를 제외하고는 각 해당 조의 벌금형을 과한다(제77조의 2 제1항). 海洋汚染防止法은 제71조 내지 제76조에서 벌칙에 대하여 규정하면서 벌금형뿐만 아니라 자유형도 그 법정형으로 정하고 있다. 그리고 속주주의의 원칙에 따라 국가의 형사사법권이 미치는 영역 내에서 일어나는 범죄행위라면 그것이 내국인에 의한 것이든 외국인에 의한 것이든 차별이 있을 수 없다. 그럼에도 불구하고 위와 같이 동일한 수역 내에서 외국인에 의하여 해양오염행위가 발생하였을 경우에 벌금형으로 그 법정형을 경하게 규정하여 형 집행상의 혜택을 부여하는 것은 일반적인 처벌규정과 비교하여 특이하다 할 수 있다. 이는 UN해양법협약에서 외국선박에 대하여 영해 내에서 고의로 중대한 해양오염사고를 일으킨 경우를 제외하고는 벌금형만 부과하도록 규정하고 있는데 기인한 것이다.<sup>215)</sup> ‘고의로 영해 안에서 위반행위를 한 경우’만 제외되므로, 과실로 영해 안에서 위반행위를 하거나, 고의든 과실이든 영해 밖에서 위반행위를 한 경우에는 벌금형으로만 처벌할 수 있게 된다.

#### (나) 外國人에 대한 司法節次

우리 해양오염방지법은 외국인에 대하여 실제법적으로 처벌에 있어서 특칙을 두고 있는 한편, 절차법적으로도 외국인에 대하여는 특칙을 두어 내국인과 달리 취급하고 있다. 그 내용을 살펴본다.

---

215) UN해양법협약 제230조(벌금과 피고인의 인정된 권리의 존중) 1. 외국선박이 영해 밖에서 해양환경오염의 방지, 경감 및 통제를 위한 국내법령이나 적용 가능한 국제규칙과 기준을 위반한 데 대하여는 벌금만 부과할 수 있다. 2. 영해에서 고의적으로 중대한 오염행위를 한 경우를 제외하고는 외국선박이 영해에서 해양환경 오염의 방지, 경감 및 통제를 위한 국내법령이나 적용 가능한 국제규칙과 기준을 위반한 데 대하여는 벌금만 부과할 수 있다. 3. 외국선박이 형벌의 부과를 초래할 수 있는 위반을 한 데 대한 소송의 진행에 있어서 형사피고인에게 인정된 권리는 존중된다.

첫째, 해양오염방지법은 검사 또는 사법경찰관이 외국선박에 대하여 정선·승선·검색·나포 등의 조치를 함에 있어서 ‘배타적 경제수역에서의 외국인 어업등에 대한 주권적 권리행사에 관한 법률’ 제23조 제1항의 규정에 따르도록 규정하고 있다(동법 제2조). 동 규정에 따르면 검사 또는 사법경찰관은 해양오염방지법이나 동법에 의한 명령·제한 및 조건을 위반한 선박 또는 그 선박의 선장이나 기타 위반자에 대하여 停船·乗船·檢索·拿捕 등 필요한 조치를 취할 수 있다. 다만 사법경찰관이 정선 등의 조치를 취할 경우에는 급속을 요하여 미리 검사의 지휘를 받을 수 없는 경우를 제외하고는 그 결과를 검사에게 보고하여 그 지휘를 받아 이러한 조치를 취하도록 하고 있다.

둘째, 검사가 이러한 조치를 취하였거나 그 조치에 대한 보고를 받은 때에는 선장이나 기타 위반자에게 지체 없이 擔保金에 대하여 告知하여야 한다. 이 때 검사는 담보금의 금액뿐만 아니라, 담보금이나 담보금의 제공을 보증하는 서류가 검사에게 제출되면 선장이나 기타 위반자를 석방하고 선박과 기타 압류물도 반환한다는 취지를 함께 고지하여야 한다(동조 제3항). 그리고 이 같은 담보금이나 담보금의 제공을 보증하는 서류가 제출되면, 검사는 지체 없이 선장이나 기타 위반자를 석방하고 선박과 기타 압수물을 반환하여야 한다(동조 제4항). 담보금의 금액은 대통령령이 정하는 기준에 의하여 검사가 위반사항의 내용 및 기타 情狀을 考慮하여 정한다(동조 제5항).

이러한 조치들은 외국인이나 외국선박에 대한 해양에서의 형사사법절차를 이행함에 있어서 대단히 중요한 의미를 가진다. 외국선박의 경우 우리 영해나 우리 사법관할권 범위 내에 있을 경우에는 그 범죄행위에 대하여 단속을 하고 형사처벌할 가능성이 있지만, 이들이 우리의 司法管轄權을 벗어나 공해로 도주할 경우에는 이들에 대한 형사사법절차의 이행이 불가능해진다. 더욱이 외국선박의 경우 다시 우리 영해나 항구로 다시 돌아온다는 보장이 없으므로 그들의 범죄행위에 대하여 영구히 형사사법절차를 진행할 수 없고 면죄부를 주게 된다는 문제점이 있다. 이러한 사정으로 이들 선박에 대한 적절한 정선·추적·나포는 해상에서 적절한 형사사법절차를 이행하는데 중요한 의미를 가진다. 따라서 외

국선박에 대한 위와 같은 조치를 할 수 있는 근거규정을 마련한 것은 바람직한 입법태도로 보인다.

다만, 위와 같은 정선·승선·검색·나포 등의 조치는 사법절차상의 강제처분이라 할 수 있는데, 우리 헌법 제12조는 司法節次上 強制處分에 대하여 적법절차의 원리와 영장주의의 원칙이 준수될 것을 요구하고 있다. 그러나 위 해양오염방지법상의 처분들은 별도의 영장 필요 없이 수사기관인 검사의 판단만으로 가능하도록 하고 있고, 심지어 사법경찰관도 검사에게 사후 보고하기만 하면 얼마든지 가능하도록 하고 있다. 물론 신속한 처분을 위하여 수사기관만을 판단만으로 위와 같은 조치를 할 수 있도록 할 필요성도 있겠지만, 처분의 성격에 비추어 영장주의 등 適法節次의 基本原則은 지켜져야 하는 것이 아닌가 생각된다. 그리고 사후영장제도를 통할 경우에는 신속한 처분도 가능하고 宥狀主義의 基本原則도 지킬 수 있으므로 신속성의 필요가 영장주의를 배제할 근거는 될 수 없다 할 것이다.

셋째, 擔保金은 법무부령이 정하는 바에 의하여 검사가 이를 보관한다(동법 제24조 제1항). 그리고 선장이나 기타 위반자가 검사 또는 법원으로부터 출석요구를 거부하거나, 위 기관들로부터 반환된 압수물의 제출을 요구받고도 제출하지 않을 때에는 담보금은 지정기일의 익일로부터 1월이 지나면 국고에 귀속된다(동조 제2항). 다만, 국고에 귀속되기 전에 법원에서 선고한 벌금액이 납부된 경우 등의 의무를 이행하여 더 이상 담보금을 보관할 필요가 없어진 때에는 이를 반환하여야 한다(동조 제4항). 담보금의 납부와 보관에 대하여도 법원의 판단 없이 오로지 검찰의 처분만으로 가능하도록 하고 있는바, 이 역시도 앞서 정선 등의 조치에서 살핀 적법절차 위반의 의문이 있을 수 있다. 담보금은 人的處分에 대한 保釋保證金의 性格을 가진다 할 수 있는데, 이러한 처분을 함에 있어서 그 情狀의 參酌까지 수사기관인 검찰이 하게 하는 것은 검찰의 수사법기관의 성격을 감안하더라도 무리가 있다 생각된다.

(다) 外國人의 範圍

영해 외에서나 영해 내에서 과실로 오염행위를 한 외국인에 대하여는 벌금형만을 부과할 수 있으므로 이러한 수혜의 대상이 되는 외국인의 범위를 획정하는 것은 형집행상 중요한 의미가 있다. 이와 관련하여 동법 제77조 제2항은 ‘외국인의 범위’에 관하여 ‘배타적 경제수역에서의 외국인 어업등에 대한 주권적 권리행사에 관한 법률’ 제2조의 규정을 적용한다고 규정하고 있다.

그러므로 이 법률의 해당조항을 살펴보면 외국인은 ① 대한민국의 국적을 가지지 아니한 자이거나, ② 외국의 법률에 의하여 설립된 법인이 여기에 해당한다. 외국의 법률에 의하여 설립된 법인에는 법문의 내용대로 외국법에 의하여 설립된 법인뿐만 아니라, 대한민국의 법률에 의하여 설립된 법인이라 하더라도 그 본점이나 주된 사무소가 외국에 있으면 여기에 해당하며, 법인의 주식 또는 지분의 2분의 1 이상을 외국인이 소유하고 있는 경우도 여기에 포함된다.

#### 나. 海洋汚染防止法上的 個別犯罪

##### (1) 海洋汚染防止法上的 罰則規定

해양오염방지법은 제8장에서 罰則에 대하여 규정하면서 제71조부터 제76조까지는 행정형벌의 구성요건 및 법정형을 규정하여 두고, 제79조에서는 과태료를 규정하여 두어 서로 성격이 다른 행정형벌과 행정질서벌을 하나의 장에 규정하여 두고 있다. 일응 전혀 성격이 다른 형사처벌과 행정적 제재인 과태료 부과처분을 하나의 장에서 같이 규정하고 있어 바람직해 보이지는 않으나, 우리의 입법태도가 모든 행정단행법상의 벌칙에 대하여 같은 형식으로 규정하고 있으므로 이는 비단 海洋汚染防止法만의 문제는 아니라 할 것이다. 그리고 연혁적으로도 행정형벌과 행정질서벌이 같이 발전하여 왔고, 같은 성질의 위반행위에 대하여 그 위반의 정도가 경한 것에 대하여 행정질서벌을 채택하는 태도를 지켜왔으므로 이러한 입법형식이 반드시 잘못이라 보기는 힘들 것이다. 그러나

비록 이러한 입법형식으로 두개를 함께 규정하고 있다고 하더라도 행정형벌과 행정질서벌은 법적용에 있어서 전혀 다른 모습을 취하게 되므로 이러한 차이는 분명히 인식되어야 할 것이다.

아래에서는 해양오염방지법상의 단속규정 중에서 오로지 형사처벌과 관련되는 것들만을 선별하여 기술하기로 한다. 또한 법정형은 동법 제71조 제1항에서 기름을 배출한 자에 대하여 5년 이하의 징역이나 5천만 원 이하의 벌금에 처하도록 규정하여 가장 엄한 법정형을 정하고 있고, 제76조에서는 200만 원 이하의 벌금에 처하도록 하여 가장 낮은 법정형을 규정하고 있다. 위반의 정도와 오염으로 인한 피해의 정도에 따라 다양한 법정형을 규정하여 두고 있는데 이 역시도 중요한 일부만을 선별하여 살펴기로 한다.

## (2) 船舶・海洋施設 等으로부터 기름 等の 排出禁止 違反

### (가) 船舶으로부터의 기름・有害液體物質 等 또는 廢棄物의 排出規制

해양오염방지법은 선박으로부터 기름등 오염물질을 배출하는 것을 금지하고 있다. 그리고 배출되는 물질이 해양오염에 미칠 피해의 정도가 더 클 것으로 예상되는 물질에 대하여 그 법정형을 더 강화하고 있다. 실제 발생한 피해를 기준으로 하지 않고 배출한 물질이 무엇인가만을 기준으로 법정형을 정함으로써 기준을 명확히 하고 법적용이 용이하도록 하였는바 이는 해양오염의 피해정도에 대한 입증의 어려움을 감안할 때 바람직한 입법이라 할 것이다. 관련규정의 구체적 의미에 대하여 살펴본다.

첫째, 해양오염방지법 제2조 제8호에 적시된 ‘선박’이라 함은 해양에서 항행의 용도에 사용하는 선주류와 다른 선박에 의하여 예인되거나 밀려야만 항행이 되는 선주류를 말한다. 그러므로 선박의 기관 등 시설이 제거되었다 하더라도 다른 선박에 의하여 예인되거나 밀려서 항행이 되는 선주류는 위 법 소정의 선박에 해당한다.<sup>216)</sup>

둘째, 선박으로부터 배출되는 각 배출대상물질에는 ① 기름(동법 제5조 제1항), ② 유해액체물질(제11조 제1항), ③ 포장유해물질(제15조의 3), ④ 폐기물(동법 제16조 제1항) ⑤ 대기오염물질이 포함된다. 다만 대기오염물질과 관련하여서는 이를 일체 배출하지 못하도록 하는 것은 적절하지 않으므로, 오존층파괴물질의 배출하는 경우에는 배출자체를 금지하고, 나머지 대기오염물질에 대하여는 일정한 배출기준을 마련하여 이를 초과한 경우만 배출을 금지하고 있다.

셋째, 법정형을 살펴보면, 故意에 의한 배출행위와 관련하여 기름을 고의로 배출한 자에 대하여는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에, 유해액체물질과 포장유해물질을 고의로 배출한 자에 대하여는 각 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에, 폐기물을 배출한 자에 대하여는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에, 그리고 오존층파괴물질을 배출한 자에 대하여는 1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금에 각 처하도록 법정형을 정하고 있다. 일응 생각하면 5년 이하의 징역을 최고의 형으로 정하고 있어 일반 형사법 위반범죄와 비교하여 다소 그 법정형이 경하다고 생각될 여지도 있다. 하지만 여기서의 위반행위는 단지 배출행위 자체만을 구성요건요소로 하고 있고, 또한 이러한 배출로 인하여 달리 사람의 생명이나 신체를 상하게 하거나 재산을 파괴한 경우에는 별도의 형사법규가 상상적 경합되어 처벌되어 질 것이므로 큰 문제가 되어 보이지는 않는다. 위 각 죄의 과실범도 처벌하고 있다.

넷째, 각 법규의 규정형식 및 법적 성격에 대하여 살펴보면, 위의 각 법률조항은 모두 해당 오염물질의 배출자체로 구성요건이 충족되는 형식으로 규정되어 있으며, 별도로 결과의 발생을 예정하고 있지 않다. 이러한 사정으로 위의 각 규정형식을 추상적 위험범의 형태로 볼 수 있다는 주장은 이미 앞에서 한 바가 있다. 다만 위의 각 규정들은 그 단서에서 “선박의 안전 확보나 인명구조를 위한 경우”, 그리고 “선박의 손상 기타 부득이한 원인”으로 인한 경우에는 배출행위를 금하지 않고 있는바, 이러한 사정들을 위법성조각사유가 인정되는

---

216) 대법원 1999. 9. 3. 선고 99도1476 판결.

경우로 볼 수 있다는 것도 앞서 언급한 바 있다.

한편 위의 각 조항들이 “해양수산부장관이 정한 배출기준 및 방법”에 적합하게 이루어지는 경우에는 위의 각 조항을 적용하지 아니한다고 규정하고 있는바(제5조 제2항 내지 제4항, 제11조 제2항 내지 제3항 등), 이는 결국 법령에 의한 행위로 정당행위에 해당한다고 생각된다.

(나) 海洋施設로부터 기름·有害液體物質 또는 廢棄物의 排出禁止 등

누구든지 해양시설로부터 기름·유해액체물질 또는 폐기물을 해양에 배출하는 행위를 하여서는 아니 된다(동법 제34조 제1항 본문). ‘海洋施設’이라 함은 해역 또는 해역과 육지를 연결하여 설치되는 구조물로서 대통령령이 정하는 구조물을 말한다. 대통령령은 ① 기름·유해액체물질·폐기물 기타 물건의 공급·처리 또는 저장 등의 목적으로 해역과 직접 연결하여 설치된 구조물 또는 시설, ② 해역에 고정되어 설치된 기름·폐유·유해액체물질 또는 폐기물을 취급하는 부선, ③ 해역에 고정되거나 해역 및 육지를 연결하여 설치된 연면적 100제곱미터 이상이 음식점 등의 시설, ④ 해저광물자원을 개발하기 위하여 설치된 시설물이 해양시설에 포함된다고 규정하고 있다(동법 시행령 제2조). 기름·유해액체물질 및 폐기물의 의미는 ‘선박으로부터의 배출금지’ 부분에서 언급된 바와 같다.

또한 “해양시설 등의 안전확보나 인명구조” 및 “해양시설의 손상 기타 부득이한 원인”이 있을 경우에 기름 등의 배출을 금지하지 않는 점과 “해양수산부령이 정하는 처리기준과 방법”을 준수한 경우에 배출금지규정을 적용하지 않는 등의 점도 선박으로부터 기름 등의 배출을 금지하는 경우와 같다.

(다) 大統領令이 定한 場所로부터 기름 等 廢棄物의 排出禁止

누구든지 대통령령이 정하는 장소로부터 기름·유해액체물질 또는 폐기물을

해양에 배출하는 행위를 하여서는 안 된다(동법 제34조 제1항 본문). “해양시설의 안전확보나 인명구조”, “해양시설 등의 손상 기타 부득이한 원인” 등에 대한 논의와 기름 등 배출물질에 대한 설명은 앞서 살핀바와 같다.

대통령령이 정하는 장소는 ① 항만구역 ② 어항구역 ③ 해양에 연접한 발전소·제철소·조선소 및 정유소 ④ 수산업법상의 어업면허를 받은 수면이 여기에 해당한다. ‘항만구역’이라 함은 항만법 제2조 제4호의 규정에 의한 항만구역으로 동법상의 지정항만<sup>217)</sup>과 지방항만<sup>218)</sup>의 구역을 말한다. ‘어항구역’은 시행령에서는 ‘어촌법 제2조 제2호의 규정에 의한 어항구역’이라고 규정하고 있으나 정확히는 ‘어촌·어항법 제2조 제4호의 규정에 의한 어항구역’이라고 보는 것이 맞고 아직 법개정을 해양오염방지법 시행령에서 반영하지 못한 듯하다. “漁港”이라 함은 천연 또는 인공의 어항시설을 갖춘 수산업근거지로서 어촌·어항법에 의해 지정·고시된 것을 말하며(어촌 어항법 제2조 제3호), “漁港區域”이라 함은 이러한 어항의 水域 및 陸域을 말한다(동조 제4호). 수산업법 제8조<sup>219)</sup>의 규정에 의하여 지방자치단체장의 어업면허를 받은 지역도 여기에 포함된다.

---

217) 항만법 제2조 제2호: "지정항만"이라 함은 국민경제와 공공의 이해에 밀접한 관계가 있는 항만으로서 대통령령으로 그 명칭·위치 및 구역이 지정된 항만을 말한다.

218) 항만법 제2조 제3호: "지방항만"이라 함은 지정항만외의 항만으로서 특별시장·광역시장 또는 도지사가 그 명칭·위치 및 구역을 지정·공고한 항만을 말한다.

219) 수산업법 제8조 (면허어업) ① 다음 각호의 1에 해당하는 어업을 하고자 하는 자는 시장·군수 또는 자치구의 구청장의 면허를 받아야 한다.

1. 정치망어업 일정한 수면을 구획하여 대통령령이 정하는 어구를 정치하여 수산동물을 포획하는 어업
2. 해조류양식어업 일정한 수면을 구획하여 그 수면의 바닥을 이용하거나 수중에 필요한 시설을 하여 해조류를 양식하는 어업
3. 패류양식어업 일정한 수면을 구획하여 그 수면의 바닥을 이용하거나 수중에 필요한 시설을 하여 패류를 양식하는 어업
4. 어류 등 양식어업 일정한 수면을 구획하여 그 수면의 바닥을 이용 또는 수중에 필요한 시설을 하거나 기타의 방법으로 패류외의 수산동물을 양식하는 어업
5. 복합양식어업 제2호 내지 제4호 및 제6호의 양식어업을 제외한 어업으로서 양식어장의 특성 등을 고려하여 제2호 내지 제4호의 서로 다른 양식어업 대상품종을 2종 이상 복합적으로 양식하는 어업
6. 협동양식어업 일정한 수심범위안의 수면을 구획하여 제2호 내지 제5호의 방법으로 양식하는 어업
7. 마을어업 일정한 수심이내의 수면을 구획하여 패류·해조류 또는 정착성 수산동물을 관리·조성하여 포획·채취하는 어업

### (3) 船舶의 海洋汚染防止設備 등의 檢査

기름오염방지설비·유해액체물질오염방지설비 또는 폐기물오염방지설비를 설치하여야 할 선박과 화물창을 설치하여야 할 선박의 소유자는 당해 이러한 해양오염방지설비 또는 화물창에 대하여 해양수산부령이 정하는 바에 따라 일정한 검사를 받아야 한다(동법 제24조 제1항). 검사의 종류에는 정기검사<sup>220)</sup>, 중간검사<sup>221)</sup>, 임시검사<sup>222)</sup>, 및 임시항행검사<sup>223)</sup>가 있다. 이러한 검사를 받은 자는 그 검사결과에 대하여 불복이 있을 때, 그 결과에 관한 통지를 받은 날부터 60일 이내에 그 사유를 갖추어 해양수산부장관에게 재검사를 신청할 수 있다(동법 제31조 제1항). 재검사를 신청한 자가 해양수산부장관의 허가 없이 해양오염방지설비 등을 변경할 경우에도 형사책임을 진다.(동법 제31조 제2항).

해양수산부장관은 해양오염방지설비 등이 설치기준에 적합하지 않다고 판단되는 경우에 선박소유자에 대하여 이의 교체·개조 및 수리 기타 필요한 조치를 하도록 명할 수 있다(동법 제29조 제1항). 이 명령을 정당한 사유 없이 이행하지 아니하고 선박을 계속 사용함으로써 海洋環境保全에 나쁜 影響을 미칠 憂慮가 있을 때에는 항행정지처분을 할 수 있다(동조 제2항). 해양수산부 장관은 외국선박에 대하여서도 이와 같은 조치(동법 제33조 제1항)나 항행정지처분을 할 수 있다(동조 제2항). 국내선박에 대하여는 그 선박소유자에게 이와 같은 조치와 처분을 함에 반하여 외국선박에 대하여는 선장에 대하여 이러한 조치와 처분을 한다는 점에 차이가 있을 뿐이다. 처분의 실효성 확보를 위한 입법이라 생각된다. 우리 형사관할권의 범위 내에 외국선박의 소유자가 있기를 기대하기

---

220) 해양오염방지설비 등을 선박에 최초로 설치하여 항행에 사용하고자 할 때 및 유효기간이 만료한 때 행하는 정밀한 검사.

221) 정기검사와 정기검사와의 중간에 해양수산부령이 정하는 시기에 행하는 간이한 검사

222) 해양오염방지설비 등을 교체·개조 또는 수리를 한 때 행하는 검사

223) 해양오염방지증서를 교부받기 전에 선박을 임시로 항행에 사용하고자 할 때 행하는 검사

는 쉽지 않다.

해양수산부 장관이 위의 각 조치를 명할 경우에 그 명령은 내용이 명확하여야 하고, 그 해석에 있어서도 확장해석이 허용되지 않아야 할 것이다. 대법원은 인천광역시 남동구청장이 ‘오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률’에 의한 개선명령을 발하였음에 불구하고 이를 이행하지 않았다는 이유로 그 위반자를 고발하여 기소된 사안에서 그 개선명령의 내용이 명확하지 않았다는 이유로 무죄를 선고한 원심을 확정한 예가 있다.<sup>224)</sup> 이러한 해석은 해양오염방지법에 기초하여 해양수산부 장관이 발하는 명령에도 여전히 같이 적용될 것이다. 행정형벌에서 행정법상의 구체적 위반기준을 하위법령에 위임하는 경우가 빈번하므로 그 명령을 명확히 하여야 할 필요성은 더 강하다 하겠다. 그렇지 않을 경우에는 죄형법정주의원칙 위반의 문제가 제기될 수 있다.

#### (4) 海洋汚染防除措置

해양오염은 그 발생의 사전 방지도 중요하지만, 이미 발생한 해양오염을 신속하고 능률적으로 방제하는 것도 오히려 더 중요하다 할 수 있다. 해양오염방지법은 해양오염에 있어서 방제의 중요함을 감안하여 효율적인 방제를 위하여 일정한 해양오염 관여자에 대하여 방제와 관련한 제반 의무를 부과하고 이를 위반한 자를 처벌하고 있다.

##### (가) 大量의 기름 등 廢棄物 排出事實의 申告

기름 등 폐기물이 기준을 초과하여 해양에 배출된 경우와 그 기준을 초과하여 배출될 우려가 있다고 예상될 경우에 일정한 자는 지체 없이 해양경찰청장에게 신고하도록 규정되어 있다(해양오염방지법 제47조 제1항). 그리고 이러한 의무를 부담하는 자로는 ① 배출된 기름 등 폐기물이 적재되어 있거나 적재되어 있

---

224) 대법원 1999. 5. 14. 선고 98도1855 ‘오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률’ 위반.

던 선박의 선장이나 시설의 관리자, ② 선박 또는 시설의 종사자가 아닌 자로서 기름 등 폐기물의 배출원인이 되는 행위를 한 자, ③ 기름 등 폐기물이 해면에 퍼져 있는 것을 발견한 자가 포함된다. 다만 해양오염의 단순한 발견자에 대하여 형사처벌을 하는 것은 우연한 사정만으로 발견자에게 작위의무를 부과하게 되는 것이 되어 이러한 자에 대한 형사처벌이 적절하지 않다. 따라서 기름 등 폐기물이 해면에 퍼져 있는 것을 발견한 자에 대하여는 이를 위반하여도 어떠한 형사처벌을 하지 않고 있는바 형법의 일반이론에 비추어 당연한 결과이다. ‘선한 사마리아인 규정’은 인정되지 아니한다.

(나) 기름 등 廢棄物이 排出되는 경우의 防除措置(제48조)

위에 적시된 자들 중에서 선장이나 시설의 관리자 그리고 배출의 원인된 행위를 한 자는 기름 등 폐기물이 배출되는 경우에 그 추가적인 배출과 확산 방지 및 제거를 위한 응급조치를 취하여야 한다(동조 제1항). 이 밖에 ① 선박소유자, ② 시설 설치자와 ③이 밖에 배출의 원인된 행위를 한 자의 사용자도 필요한 방제조치를 즉시 취하여야 할 의무를 부담한다(동조 제2항). 이들이 부과된 방제조치를 하지 않을 경우에는 해양경찰청장은 이를 하도록 명할 수 있다(동조 제3항). 또한 기름등 폐기물이 항내 또는 항의 부근에 있는 선박으로부터 배출된 경우에 ① 그 항이 배출된 기름 등 폐기물의 적재항일 때 당해 기름 등 폐기물의 송화인이, ② 양육지일 때에는 수화인이 그리고 ③ 선박이 계류 중일 때에는 계류시설의 관리자가 위에서 말한 응급조치 및 방제조치를 취해질 때, 이에 적극 협조할 의무를 부담한다(동조 제4항).

본조는 기름 등 폐기물 배출의 원인이 되는 행위를 한 자나 해양오염과 관련된 자에게 일정한 의무를 부과하여 해양오염의 방제를 효율적이고 원만하게 하고자 하는데 그 취지가 있다. 해양오염과 관련이 있는 자로 선장, 시설관리자, 선박소유자, 시설설치자, 송화인, 수화인, 계류시설관리자가 적시되고 있다. 배출의 원인이 되는 행위를 한 자 이외의 자들은 그 신분을 보유하여야 범죄행위

의 주체가 되는 신분범이다.

(5) 船舶解鐵의 申告

선박을 해철하고자 하는 자는 해철작업 과정에서 기름 등 폐기물이 배출되지 아니하도록 해양오염방지를 위한 작업계획을 수립하여 작업개시 7일전까지 해양경찰청장에게 신고하여야 한다(동법 제53조 제4항). 선박의 해철과 관련하여 대법원 판례는 선박의 기관 등 시설이 제거되었다 하더라도 해양오염방지법 제 53조 제4항 소정의 선박에 해당한다고 보아 해양경찰청장에게 신고하여야 한다고 판시하였으며, 이를 하지 않은 자에 대한 형사처벌을 인정하였다.<sup>225)</sup> 선박의 해철작업은 기름유출의 위험이 큰 작업인 만큼 그 처벌규정을 두는 것은 바람직하고, 또한 기관 등 시설이 제거되었다고 하여 이를 선박의 범위에서 제외할 특별한 이유나 필요도 없어 보이므로 대법원의 입장을 지지한다.

(6) 汚染防止管理人을 任命할 義務

해양수산부령이 정하는 선박소유자는 그 선박의 승무원 중에서 선장을 보좌하여 선박으로부터의 기름 등 폐기물의 배출방지에 관한 업무를 관리하게 하기 위한 오염방지관리인을 임명하여야 한다(동법 제54조 제1항). 해양시설설치자도 기름 등 폐기물의 배출방지에 관한 업무를 관리하게 하기 위하여 오염방지관리인을 임명하여야 한다(같은 조 제2항). 그리고 동법 제75조 제9호에서 “제54조 제1항 ‘및’ 제2항의 규정에 의한 오염방지관리인을 임명하지 아니한 자”에 대하여는 500만원 이하의 벌금에 처한다. 하지만 동법 제79조 제11호에서도 “제54조 제1항 ‘또는’ 제2항의 규정에 의한 오염방지관리인을 임명하지 아니한 자”는 100만원의 과태료에 처한다고 규정하고 있다. 동일한 위반사항에 대하여 벌금형을 규정하여 처벌하면서 동시에 과태료를 부과하여 행정상의 제재를 가하는

---

225) 대법원 1999. 9. 3. 선고 99도1476.

형태로 규정되어 있는 것이다.

형사처벌과 행정질서벌은 성질을 달리하므로 같이 부과할 수 있다는 논리를 제시될 수 있어도 실제 같이 부과되는 경우는 거의 없다. 행정법학자들도 행정형벌을 부과하면서 행정질서벌인 과태료를 부과하는 것은 부정한다. 형사처벌과 함께 행정처분을 하는 경우는 있지만, 벌금을 부과하면서 과태료를 부과하는 경우는 없다. 제75조 제9호에서는 ‘및’이라는 접속사를 사용하고, 제79조 제11호는 ‘또는’이라는 접속사를 사용하고 있다는 차이는 있지만, 이러한 표현상의 차이에서 좀 더 합리적인 해석의 가능성을 찾아내기는 힘들어 보인다. 1999. 2. 8. 개정에서 제79조 제11호의 규정을 도입하면서 제75조 제9호와의 관계를 고려한 좀 더 정확한 입법을 하는데 소홀하였던 것이 아닌가 생각된다.

#### (7) 出入檢査·報告 등

해역관리청 및 해양경찰청장은 관계공무원으로 하여금 선박·해양시설 등 또는 그 사무소, 폐기물해양배출업자 및 방제·청소업자의 시설, 자가처리시설 등에 출입하여 관계서류나 시설·장비 등을 검사하게 할 수 있으며, 당해 사업자에게 그 사업에 관하여 필요한 보고를 하게 할 수 있다(동법 제56조 제1항). 출입검사를 행하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다(동조 제2항). 선박소유자 또는 해양시설설치자 등은 관계공무원의 출입검사·보고요구 등을 정당한 사유 없이 거부·방해 또는 기피하여서는 아니 된다(동조 제3항). 이처럼 관계공무원으로 하여금 출입검사 및 보고요구를 할 수 있도록 한 것은 일종의 행정조사를<sup>226)</sup> 규정한 것이라 하겠다. 일상적인

---

226) 행정조사란 행정기관이 행정처분 등의 법적행위를 하기 위하여 ‘필요한 정보·자료 등을 수집하는 일체의 행정활동’을 말한다(김남진, 앞의 책, 468면).; 한편 행정조사를 “행정청이 행정작용을 위하여 필요한 자료를 얻기 위하여 하는 권력적 조사작용”이라고 정의하는 예도 있다(이상규, 앞의 책, 558면/ 변재옥, 앞의 책, 425면). 그러나 이러한 견해에 대하여는 ① 조사의 주체를 행정청에 국한시키고 있는 점과 ② 행정조사를 권력작용만으로 한정하는 문제를 지적하는 비판이 있다.

행정조사의 경우에는 증표의 휴대와 제시라는 방법을 통하여 업무를 수행할 수 있고, 제56조 제3항도 이를 규정하고 있다. 하지만, 비록 행정조사라 하더라도 압수·수색 등이 필요한 때에는 역시 법원이 발부한 영장의 제시가 필요하다고 할 것이다. 우리 헌법은 제12조 제3항에서 압수·수색을 할 때에는 법관이 발부한 영장을 제시하게 하고 있다. 제56조 제1항의 관계공무원 중 대표적인 것은 해양경찰과 해양환경감시원을 들 수 있는데 특히 사법경찰의 지위를 가지고 있는 해양경찰의 경우 단지 증표를 제시하는 것으로 압수·수색을 할 수는 없다 할 것이다. 해양환경감시원에 대한 사법경찰권 부여의 필요성과 현재의 개정작업에 대하여는 뒤에서 살펴본다.

#### (8) 停船·檢索·拿捕·入出港禁止 등

선박이 해양오염방지법의 규정을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 경우에는 관계행정기관은 정선·검색·나포·입출항금지 기타 필요한 명령이나 조치를 할 수 있다(해양오염방지법 제58조). 이 조항에 나타난 제반 조치들을 행정법상의 행정조사로 볼 것인지, 아니면 형사소송법상의 강제처분으로 볼 것인지가 문제될 수 있으나, 그 행위의 주체를 반드시 사법경찰관에 한정하지 아니하고 모든 “관계행정기관”이라고 적시하고 있고, 그 명령이나 조치 역시도 예시적으로 규정하고 있어 반드시 강제적 처분에 한정하고 있지 않는 점 등에 비추어 이 규정은 행정조사에 대한 규정이라고 보아야 할 것이다. 특히 행정조사의 방법 및 대상이 다종다양함을 감안하면 다양한 명령 및 조치에 대하여 규정하고 있는 위 조항은 행정조사에 대한 규정임이 분명하다. 다만 앞서서도 언급하였듯이 행정조사라 하여도 그것이 압수·수색과 같이 형사상의 강제처분의 성격을 함께 가진 것이 있을 수 있고, 이러한 것에 대하여는 별도로 법원이 발부한 영장이 필요하다 할 것이다. 외국인에 대한 이와 같은 사법절차에 대하여서는 이미 살핀 바가 있다.

다. 海洋汚染防止法の 改正 -海洋還境管理法(案)-

정부는 종전의 해양오염방지법을 (가칭)海洋還境管理法으로 법명을 변경하여 전면 개정하고자 하는 입법방침을 정하고, 그 작업을 진행하고 있다.<sup>227)</sup> 이는 현행 해양오염방지법이 주로 선박으로부터의 해양오염방지에 관한 규제중심으로 규정되어 있어 해양으로 유입되는 각종 오염물질의 배출과 모래채취·매립 및 간척 등 각종 해양이용행위에 대한 대응수단이 미흡하였고, 이로 인해 해양환경의 훼손이 가속화되고 있다는 인식에 기인한 것이다. 이러한 반성적 고려에서 이 법률안은 해양환경보전정책의 기본이념과 방향을 제시하고, 해양오염원의 효과적 감시 및 차단, 해양난개발의 예방, 과학기술과 산업발달로 인한 잔류성 유기오염물질 등 새로운 오염물질의 효과적 감시 및 차단, 한국해양오염 방제조합을 해양환경에 대한 전문관리기관으로 확대개편, 해역이용협의제도의 발전 등 제도적 개선책을 마련하여 해양환경에 대한 종합적 관리정책을 추진할 수 있는 근거법을 마련하고자 하였다.<sup>228)</sup>

여기에서는 주요개정내용을 개괄하여 살펴본다. 첫째, 해양환경관리법(안)은 종전 해양오염방지법의 목적조항을 수정하였다. 종전 해양오염방지법의 목적조항이 주로 해양오염물질의 배출규제에 중점을 두고 있었던 반면에, 새로운 법률안은 해양환경의 보전·관리에 관한 국민의 권리와 의무 및 국가의 책무를 명확히 하고, 해양환경보전계획에 대한 기본사항을 정하는 것으로 법률의 목적으로 설정하여 해양환경에 대한 보다 포괄적인 접근을 가능하도록 하였다.<sup>229)</sup>

---

227) 정부는 1977년 12월 31일 제정된 해양오염방지법을 전면 개정하고자 하는 입법방침을 정하고, 그 개정안을 2005년 1월 11일부터 2005년 1월 31일까지 입법예고하였다. 입법예고 이후, 2005년 2월부터 같은 해 5월까지 쟁점사항에 대한 관계부처 재협의와 국무조정실의 조정신청을 거쳐 2005년 6월 24일 부산시청 회의실에서 해양오염방지법의 개정 입법안에 대한 공청회를 개최한 바 있다. 현재는 그 입법안이 완성되어 국회에 계류된 상태이다. 자세한 내용은 이영호, 「우리나라 해양환경관리제도에 관한 입법론적 연구」, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문, 2006, 131면 참조.

228) 임송학, 「해양오염방지법개정안」, 해양수산부, 2005, 1면.

229) 해양환경관리법(안) 제1조(목적) 이 법은 해양환경의 보전·관리에 관한 국민의 권리·의무와

둘째, 현행 해양오염방지법의 ‘정의’ 규정에는 없는 海洋還境과 海洋汚染에 대한 정의 규정을 추가하였다. 이렇게 함으로써 보호대상으로서의 해양환경과 규제대상으로서의 해양오염의 개념을 명확히 하고, 구체적인 법적용에 있어서 하나의 적용 및 해석의 기준으로 활용될 수 있도록 하였다.<sup>230)</sup>

셋째 현행 해양오염방지법에서 총칙에 개별적으로 규정하고 있는 해양환경기준, 해양환경측정망, 해양환경정보망, 환경보전해역, 관리기본계획, 환경개선조치 등의 내용을 새 법률안 ‘제2장 해양환경의 보전·관리’에서 묶어서 규정하고, 이와 함께 현행 법률에는 없는 “해양환경자료의 질 관리”라는 규정을 두어 해양환경에 대하여 신뢰할 수 있는 자료의 생산 및 관리가 가능하도록 하였다. 그리고 현행 환경보전해역의 명칭을 환경관리해역으로 변경하였다.

넷째, 현행 해양오염방지법이 규정하고 있는 폐기물해양배출업자와 방제청소업자 외에도 해양폐기물 처리업자에 대한 근거규정을 두어, 이들로 하여금 해양에 부유하거나 침적된 해양폐기물 또는 수중에 침적한 오니를 수거·처리할 수 있도록 하였다. 해양폐기물처리업에는 해양폐기물수거업<sup>231)</sup>과 오니처리업이 포함된다.

다섯째, 현행 해양오염방지법에서 규정하고 있는 해양오염방제대책위원회(동법 제51조), 해양오염영향조사평가위원회(동법 제52조의 12) 및 해양환경보전자

---

국가의 책무를 명확히 하고 해양환경보전계획에 대한 기본 사항을 정하여 해양환경의 훼손 및 해양오염으로 인한 위해를 예방하고 쾌적한 해양환경을 조성함으로써 국민의 삶의 질을 향상시키는 것을 목적으로 한다.

230) 해양환경관리법(안) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. ① “해양환경”이란 해양에서의 인간의 활동 외에 해양에서 생성되는 생물체 및 이들 둘러싸고 있는 해양수질, 해양지질 및 해양대기 등 비생물적인 것을 모두 포함한 해에서의 자연 및 생활상태를 말한다. ② “해양오염”이란 해양에 유입되거나 해양에서 발생된 오염물질로 인하여 해양환경의 보전·관리에 나쁜 영향을 미치는 것을 말한다.

231) 해양관리법(안) 제54조 제1항 제1호. 해양폐기물수거업: “해양에 부유하거나 침적된 각종 쓰레기 등 폐기물의 수거에 필요한 장비 및 설비를 갖추고 이를 수거하는 사업”, 제2호 오니처리업: 해저에 퇴적된 침적 오니의 수거에 필요한 설비 및 장비를 갖추고 이를 처리하는 사업.

문위원회(동법 제62조)를 모두 폐지하고 이들을 해양환경관리위원회로 통합하여 위원회 운영의 효율성을 도모하고자 하였다(개정 법률안 제65조).

여섯째, 현행법의 해양오염방제조치에 대한 규정을 보완하고, ‘유류오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약(OPRC)’의 내용을 수용하여, 유류오염에 대응하기 위한 국가방제기본계획을 수립할 수 있는 근거규정을 마련하였다(개정 법률안 제75조).<sup>232)</sup>

일곱째, 해역이용협약에 대하여 대폭적으로 보완하고, 해역이용의 사후영향평가를 위하여 해역이용 환경평가 제도를 도입하였다. 그리고 이러한 평가를 위하여 환경평가대행자의 등록에 대한 규정을 두었다.

여덟째, 현행법에서 해양오염방지 및 방제사업을 담당하고 있는 해양오염방제조함을 해양관리공단으로 개편하여 해양환경업무를 전담할 수 있는 종합적 전문기관으로 발전할 수 있는 근거를 마련하였다(개정 법률안 제8장, 제100조~제116조).

아홉째, 현행법과 달리 개정 법률안은 해양환경단속업무에 종사하는 일반공무원에게 사법경찰권을 부여하는 규정을 두고 있다. 해양수산부뿐만 아니라, 시·도 및 시·군·구에 근무하면서 해양환경단속업무에 종사하는 4급 내지 9급의 국가공무원 및 지방공무원은 특별사법경찰권을 가지게 되었다. 이로 인해 현행 해양오염방지법에서 규정하고 있는 해양환경감시원에게도 사법경찰권을 부여하는 근거를 마련할 수 있게 되었다.

이처럼 광범위한 법률 내용의 개정과 함께 이러한 개정된 내용의 실효성 확보를 위한 벌칙규정도 마련되어 개정내용에 포함되어 있다. 다만 구체적인 벌칙조항의 나열은 이 논문에서 생략한다.

이처럼 개정되는 해양오염방지법의 개정안은 많은 의미 있는 내용들을 포섭하고 있다. 우선 목적조항을 보다 폭넓게 규정하고, 해양환경에 대한 정의 규정을 신설함으로써 해양환경범죄의 보호법익을 ‘해양환경 자체’로 확대하여 파악

---

232) 이영호·이경호 “해양환경관리법(안)의 개선을 위한 입법론적 제안”, 「해양정책연구」 제21권 제1호, 한국수산개발원, 2006, 188면.

할 수 있는 가능성을 열었다고 보여 진다. 둘째, 국가 및 지방자치단체에 대하여 해양환경에 대한 책무조항을 두어 국가 등이 가지는 해양환경에서의 중요성을 환기시키고, 그 해양환경보전을 위한 노력에 만전을 기할 수 있도록 요구하고 있는 것도 바람직한 입법으로 생각된다. 셋째, 해양오염단속공무원에게 사법경찰권을 부여한 것도, 해양오염단속에 전문성을 가진 자에게 직접 사법경찰권을 부여하였다는 점에서 바람직한 개정안으로 평가된다. 그리고 상대적으로 소홀하였던 육상오염에 기인한 오염에 대하여 보완하는 등 광범위한 제도적 개선책을 마련한 것도 긍정적으로 볼 수 있다.

## 2. 기타 海洋汚染事故關聯 刑事特別法

### 가. 海洋汚染防止法과 其他 海洋汚染事故關聯 刑事特別法の 관계

해양오염방지법은 해양오염 및 그 방지에 있어서 一般法的인 性格을 가진다.<sup>233)</sup> 그러므로 해양오염에 있어서 가장 그 적용가능성이 높고 법률의 활용도 면에서 중요한 의미를 가진다. 그러나 앞서도 살펴보았듯이 해양오염에 있어서 그 오염원의 발생 원인이 반드시 선박이나 해양에서 발생하는 것에 한정되지 아니하고, 또한 해양오염방지법에서 규정하고 있는 기름이나 폐수, 폐기물 등에 오염원이 한정된 것도 아니기 때문에 해양오염방지법만으로 해양오염의 모든 사안을 규율한다는 것은 현실적으로 어렵다. 따라서 일정한 경우에는 해양오염방지법 이외의 법률에 의하여 해양오염을 규제하고 그 위반에 대하여 처벌하여야 한다. 그리고 이러한 사정은 해양오염방지법에도 반영되고 있다.

해양오염방지법 제3조 제1항 단서에서 “방사성물질에 의한 해양오염 및 그 방지에 관하여는 원자력법이 정하는 바에 의한다.”고 규정하여 원자력법이 방사능오염에 있어서는 해양오염방지법에 대하여 특별법적 지위에 있음을 나타내고 있다. 한편 동조 제2항 역시 “제8조 제1항·제17조의2·제34조 제5항 및 제40

233) 최석윤·양진영, 앞의 논문, 143면.

조 제1항의 규정<sup>234)</sup>에 의한 폐유·폐기물 및 유해액체물질에 대한 육상에서의 처리에 관하여는 이 법에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 폐기물관리법, 수질환경보전법 또는 ‘오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률’이 정하는 바에 의한다.”라고 규정하고 있다. 육상에 기인한 오염으로 해양오염방지법의 적용범위로 포섭하는 것이 적절하지 않다는 이유에서 육상오염을 규제하는 법률의 규정에 의하도록 한 것이라 할 수 있다. 이 조항에 의하면 비록 해양오염과 관련된 폐유, 폐기물 및 유해액체물질이라 하더라도 육상에서 처리되는 한 해양오염방지법이 아닌 폐기물관리법·수질환경보전법 및 ‘오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률’이 적용되게 되는 것이다. 이러한 규정형식은 해양오염방지법 제17조의 2 제2항 및 동법 제34조 제6항에서도 찾아 볼 수 있다. 이 규정들 역시 선박이나 해양시설 등에서 발생하는 기름등 폐기물을 육상에서 처리한다는 이유에서 위의 법률을 적용하게 한 것이다. 이 법률들이 해양오염방지법에 대하여 특별법의 관계에 있는 것으로 볼 수 있다.

#### 나. 原子力法

이 법은 원자력의 연구·개발·생산·이용과 이에 따른 안전관리에 관한 사항을 규정하여 학술의 진보와 산업의 진흥을 촉진함으로써 국민생활의 향상과 복지증진에 기여하며, 방사선에 의한 재해의 방지와 공공의 안전을 도모함을 목적으로 한다(동법 제1조). 따라서 해양오염을 염두에 두고 이루어진 입법은 아니다. 하지만 이 법률의 규정 중 ① 해양에서의 방사능 폐기물의 처분제한규정,

234) 선박 안에서 발생하는 유성혼합물 및 폐유(해양오염방지법 제8조 제1항), 폐기물(동법 제17조의 2 제1항)이나 해양시설 또는 대통령령이 정하는 장소로부터 기름·유해액체물질 또는 폐기물(제34조 제5항)을 배출할 때 일정한 경우를 제외하고는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 당해 선박 안에 저장한 후 자가처리시설에서 처리하거나 방제·청소업자 또는 저장시설의 운영자에게 인도하여야 한다. 또한 선박 또는 해양시설 등에서 발생하거나 해양에 배출된 기름 등 폐기물을 수거한 자는 저장시설의 운영자에게 인도하거나 폐기물관리법에 의한 폐기물처리업자, 수질환경보전법에 의한 폐수처리업자 또는 ‘오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률’에 의한 분뇨처리업자에게 위탁하여야 한다(제40조 제1항).

② 선박에 의한 방사성물질 운송 등에서의 기준의 설정 등의 규정은 해양오염의 처벌과 관련된 중요한 법원(法源)이 된다. 누구든지 방사성폐기물을 해양에 투기하는 방법으로 처분할 수 없으며(동법 제84조 제1항), 이를 위반한 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하거나 이를 병과할 수 있다(동법 제118조 제6호). 또한 방사성물질 등을 선박에 의하여 운반하는 경우에는 과학기술부령이 정하는 포장 및 운반에 관한 기술기준에 적합하도록 하여야 하며 (동법 제87조), 이 규정을 위반한 자는 300만원 이하의 과태료에 처한다(동법 제120조의 2, 제2호).

현재 에너지원으로 방사능을 많이 사용하고 있고, 또한 많은 기계·기기에서 방사성물질을 작동에 필요한 재료로 사용되고 있어, 그 폐기물을 제대로 관리하지 않아 해상에서 무단 폐기거나 유출될 경우 많은 피해를 야기할 것이라는 것은 충분히 알 수 있다. 방사선은 그 자체로 확산가능성이 큰 오염원인데 이러한 오염원이 해상에서 배출될 경우에는 그 피해의 가능성은 가늠하기 힘든 정도에 이른다. 이러한 점에 방사능오염원이 해상에 배출되는 것을 사전에 철저히 봉쇄할 필요성이 있는 것이다.

#### 다. 廢棄物管理法

폐기물관리법은 폐기물의 발생을 최대한 억제하고 발생된 폐기물<sup>235)</sup>을 적정하게 처리함으로써 환경보전과 국민생활의 질적 향상에 이바지함을 목적으로 하여 제정된 법이다(법 제1조). 동법은 1986년에 제정되었는데 종래 오물청소법

235) 여기서 “폐기물”이라 함은 쓰레기·연소재·오니·폐유·폐산·폐알카리·동물의 사체 등으로서 사람의 생활이나 사업활동에 필요하지 아니하게 된 물질을 말한다. 사람의 생활이나 사업활동에 필요하지 아니하게 되었다는 것은 배출자의 의사에 의하여 버린 것이거나 버리고자 하는 것뿐만 아니라 환경과 사람의 건강의 보호라는 관점에서 사회통념상 사람의 생활이나 사업활동에 필요하지 않게 된 것을 포함한다. 재사용될 수 있는 폐기물이 폐기물관리법상의 폐기물에 포함되어야 하는가 하는 문제가 제기되는데, 재사용될 수 있거나 재활용될 수 있는 물건이나 물질도 폐기물관리법상의 폐기물의 개념에 포섭될 수 있으면 폐기물로 봄이 마땅하다.

과 환경보전법으로 이원화되어 있던 폐기물관리에 관한 사항을 단일화함으로써 폐기물 관리를 강화한다는 취지에서 기존의 오물청소법을 폐지하고 환경보전법상의 산업폐기물관리규정을 통합하여 제정한 것이다.<sup>236)</sup>

#### 라. 水質環境保全法

이 법은 수질오염으로 인한 국민건강 및 환경상의 위해를 예방하고 河川·湖沼 등 공공수역<sup>237)</sup>의 수질을 적정하게 관리·보전함으로써 국민으로 하여금 그 혜택을 널리 향유할 수 있도록 함과 동시에 미래의 세대에게 승계될 수 있도록 함을 목적으로 한다(동법 제1조).

종래 수질환경보전법은 주로 폐수배출의 규제, 폐수종말처리시설 및 상수원 보호 등을 중심으로 구성되어 있다. 그러나 이러한 폐수배출규제 중심의 체제로는 수질·오수질 관련 법률의 기본법으로서 역할을 다하는 데 많은 한계가 있었기 때문에 수질환경보전법은 수질관련 법률의 기본법으로서의 위상을 제고하여 수질환경정책의 기본이념과 방향을 제시하고 다른 수질관련법령에서 이를 구체화하도록 하는 한편, 중앙정부 및 자치단체의 수질보전계획수립근거를 마련하는 내용으로 전면 개정을 겪었다.

#### 마. 汚水·糞尿 및 畜産廢水의 處理에 관한 法律

---

236) 박균성·함태성, 「환경법」, 박영사, 2004, 418면.

237) 이 법은 목적조항을 통하여, 하천·호소 등 공공수역 등을 적시하고 있는바, 이를 통하여 이 법의 장소적 적용범위를 알 수 있다. “공공수역”이라 함은 하천·호소·항만·연안해역 그 밖에 공공용에 사용되는 수역과 이에 접속하여 공공용에 사용되는 환경부령이 정하는 수로를 말한다. 이중에서 “호소(湖沼)”라 함은 ① 댐·보 또는 제방 등을 쌓아 하천 또는 계곡에 흐르는 물을 가두어 놓은 곳, ② 하천에 흐르는 물이 자연적으로 가두어진 곳, ③ 화산활동 등으로 인하여 함몰된 지역에 물이 가두어진 곳으로서 만수위구역 안의 물과 토지를 말한다.

이 법은 오수·분뇨 및 축산폐수를 적정하게 처리하여 자연환경과 생활환경을 청결히 하고 수질오염을 감소시킴으로써 국민보건의 향상과 환경보전에 이바지함을 목적으로 하는 바(법 제1조), 종래 폐기물관리법에 있는 분뇨와 오수의 처리에 대한 규정을 독립시켜 오수·분뇨 및 축산폐수를 보다 강력히 규제할 수 있도록 하기 위하여 단행법으로 제정된 것이다.

오수·분뇨 및 축산폐수는<sup>238)</sup> 일반적인 폐기물과 달리 수질 오염에 직접적으로 영향을 미칠 뿐만 아니라, 크고 작은 배출원이 전국적으로 다양하게 산재되어 있어 기존의 폐기물 관리체계로는 이를 효과적으로 관리하기가 어렵게 되어 이에 대한 대안으로 독자적인 법적 수단을 마련한 것이다.<sup>239)</sup> 이러한 오염원이 수류를 따라 흘러가 궁극적으로는 연안의 해양오염으로 귀결될 것이라는 것은 충분히 짐작할 수 있다. 해상의 적조현상과 같이 부영양화로 발생하는 오염의 원인물질 중 상당량이 육상으로부터 연유한다는 것은 결코 간과될 수 없는 사실이다.

#### 바. 南極活動 및 環境保護에 관한 法律

---

238) “오수”라 함은 액체성 또는 고체성의 더러운 물질이 섞이어 그 상태로는 사람의 생활이나 사업활동에 사용할 수 없는 물로서 사람의 일상생활과 관련하여 수세식화장실·목욕탕·주방(주방)등에서 배출되는 것을 말한다(동법 제2조 제1호). 오수는 각 가정 또는 산업체에 설치된 오수처리시설 또는 정화조에서 1차 처리되고, 하수종말처리장, 폐수종말처리시설 또는 농공단지 오·폐수처리시설의 처리구역 내에 있는 처리시설 등에서 최종 처리된다.

“분뇨”라 함은 수거식화장실에서 수거되는 액체성 또는 고체성의 오염물질을 말한다. 오수 처리시설 및 단독정화조의 청소과정에서 발생하는 오니 중 탈수되지 아니한 것도 포함된다(동조 제2호).

“가축분뇨”라 함은 가축이 배설하는 액체성 또는 고체성의 오염물질을 말한다(동조 제2호의 2).

“축산폐수”라 함은 가축분뇨와 축산폐수배출시설을 청소한 물이 가축분뇨에 섞인 것을 말한다(동조 제3호). 이들 오염물질은 배출량에 비해 오염부하량이 크기 때문에 미처리 방류시 하천의 수질악화 및 호소의 부영양화를 초래하며, 상수원 및 농업용수를 오염시킬 뿐만 아니라 악취 및 해충피해 등으로 생활환경에 큰 영향을 미치는 요인이 되고 있다.

239) 박균성·함태성, 앞의 책, 383면.

비록 우리의 영토는 아니나 우리나라는 남극지역에서 과학조사와 탐험 등 활발한 활동을 하고 있고 더 나아가 남극지역의 환경보호에도 노력을 기울이고 있다. 이러한 노력과 궤를 같이하여 남극지역과 관련된 국제협력체제에 적극적으로 참여하고, 남극환경의 보호와 남극관련 과학기술의 발전에 기여하고자 우리나라는 ‘남극활동 및 환경보호에 관한 법률’을 제정하여 시행하고 있고, 이 법률에서는 특히 남극해양의 오염을 방지하기 위한 규정들을 두고 있다.

법 제3조는 남극지역 안에서 핵실험과 방사성폐기물을 처리하는 것을 금지하며(동법 제3조 제2호), 이를 위반한 경우에는 다른 환경범죄와 비교하여 중한 법정형인 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다(동법 제23조). 남극활동으로 인하여 발생하는 폐기물은 최소화 되도록 노력하여야 하고(동법 제15조 제1항), 대통령령이 정하는 바대로 처리하여야 하며(동조 제2항), 폐기물 관리인을 1인 선정하여 폐기물관리계획이 성실히 이행되도록 하여야 한다(동조 제3항). 또한 남극활동에 사용되는 선박은 남극지역의 해양을 오염시키지 아니하도록 주의하여야 하며(동법 제16조 제1항), 해양오염방지에 필요한 장비 및 시설을 갖추어야 하고, 해양수산부장관은 이러한 사실여부를 확인하며(동조 제2항), 확인한 때에는 그 결과를 지체 없이 외교통상부장관에게 통보하여야 한다(동조 제3항).

위와 같이 해양오염을 했을 경우에 그 제재를 어떻게 하는가를 살펴보면, 위의 각 사항 중 폐기물 관리인을 선정하지 아니한 경우에 과태료의 제재를 가하는 외에는 직접적으로 이를 형사벌로든 행정질서벌로든 처벌하거나 제재하는 조항이 없다. 다만, 외교통상부 장관이 이 법을 위반한 자에 대하여 필요한 때에는 그 시정을 명할 수 있도록 하고 환경부장관과 해양수산부장관은 외교통상부장관에게 그 시정을 명하도록 요청할 수 있도록 규정하고 있을 뿐이다(제20조 제1항). 그리고 명령을 받은 자는 60일 이내에 그 명령에 따른 조치를 하여야 한다(동조 제2항). 이러한 시정명령 받은 자는 시정명령을 받은 날로부터 60일 이내에 그에 따른 조치를 하여야 하며 그러하지 않을 경우에는 1천 만원 이

하의 벌금에 처하여 진다(같은 법 제25조 제4호). 이처럼 남극에서의 폐기물 폐기나 남극해양의 오염에 대하여 외교통상부 장관의 시정명령을 통하여 간접적으로 처벌하는 형태를 취하고 있으므로 직접적으로 위반행위를 처벌하는 규정 형식에 비하여 그 실효성에 의문이 있을 수 있다. 특히 시정명령을 외교통상부 장관이 필요하다고 느끼는 때에 발할 수 있도록 규정하여 재량행위로 하고 있으므로 실효성에 대한 의문은 더 크다고 할 수 있을 것이다. 구체적인 위반에 대하여 외교통상부 장관의 시정명령 없이도 직접적으로 처벌할 수 있는 근거를 마련하여 좀 더 실효적인 법률이 되도록 하는 것이 바람직할 것이다.

### 3. 海洋汚染事故와 ‘環境犯罪의 團束에 관한 特別措置法’

#### 가. ‘環境犯罪의 團束에 관한 特別措置法’의 의의

1991년 3월에 일어난 낙동강 폐놀오염사건 이후, 환경문제를 일반적 행정규제 수단만으로 해결하기에는 충분하지 못하다는 주장<sup>240)</sup>과 함께, 종래 환경관련 법률은 형사처벌이 부족하고 과실에 기한 오염행위에 대하여 처벌에 지나치게 소극적이어서 새로운 특별법을 통하여 이를 보완할 필요가 있다는 주장이 힘을 얻게 되었고, 이러한 논의 아래 ‘환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법’<sup>241)</sup>이 제정되었다. 그리고 이 법률은 1999년에는 ‘환경범죄의 단속에 관한 특별조치법’<sup>242)</sup>으로 전면 개정되었다.<sup>243)244)</sup>

240) 한국형사정책연구원, 「환경범죄의 현황과 대책」, 1990. 4, 4면.

241) 일본의 ‘사람의 건강에 관한 공해범죄의 처벌에 관한 법률’을 참작하여 제정한 것이다. 자세한 내용은 허남오, 「환경의 법이념을 찾아서」, (주)넥서스, 1996, 193면 참조.

242) 처벌대신 단속이라는 용어를 선택한 이유는 처벌 및 행정제재를 포함하는 뜻으로 단속에 대처할 만한 용어가 없기 때문이라고 한다. 자세한 내용은 김승열, “환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법 개정 법률안”, 「법제」, 1999. 11, 49면 참조.

243) 그 주요내용은 다음과 같다. 첫째, 상수원보호구역, 생태계보전지역 및 공원구역 등 환경보호지역에서의 환경오염행위는 가중처벌을 할 수 있도록 하였다. 둘째, 자연생태계가 그

이 특별법을 제정한 이론적 근거는 다음과 같다. 즉 형법에도 업무상 과실치사상죄(제268조)·음용수에 관한 죄(제192조~제197조)등 환경오염과 관련한 규정이 있으나 이를 환경범죄에 적용하기는 곤란하다는 점과 환경범죄의 경우 인과관계의 확정이 어렵고 따라서 기존의 형법상의 인과관계론을 고수할 경우 환경범죄에 대한 형사적 제재는 사실상 이루어 질 수 없다는 점, 그리고 환경오염기업에 제재를 가하지 않고는 환경형법의 실효성을 확보할 수 없다는 점 등이다.<sup>245)246)</sup>

#### 나. ‘環境犯罪의 團束에 관한 特別措置法’의 내용

이 법은 제2조에서 오염물질이라 함은 ① 대기환경보전법 제2조 제1호의 규정에 의한 대기오염물질, ② 수질환경보전법 제2조 제2호의 규정에 의한 수질오염물질, ③ 토양환경보전법 제2조 제2호의 규정에 의한 토양오염물질, ④ 유해화학물질관리법 제2조 제3호의 규정에 의한 유독물, ⑤ ‘오수·분뇨 및 축산

---

것이 파괴되는 경우 회복하는데 오랜 시간과 막대한 비용이 소요되고, 사람의 생명 신체에도 영향을 미치므로 업무상 과실 또는 중대한 과실로 인하여 생태계를 파괴하는 자도 처벌할 수 있도록 하였다. 셋째, 멸종위기 야생 동식물에 대한 밀렵행위를 단속하기 위하여 매매를 목적으로 멸종위기 야생동식물을 포획하거나 채취한 경우에는 징역형과 그 이득의 2배 이상 10배 이하에 상당하는 벌금을 병과 하도록 하였다. 넷째, 조직적인 폐기물의 불법처리를 근절하기 위하여 단체 또는 집단이 영리를 목적으로 사업장 폐기물을 불법투기하거나 매립한 경우에는 가중처벌하고, 그 이득의 2배 이상 10배 이하에 상당하는 벌금을 병과 하도록 하였다. 다섯째, 오염물질을 불법 배출한 사업자에 대하여 불법배출이익의 2배 이상 10배 이하에 상당하는 금액과 오염물질의 정화비용을 과징금으로 부과 징수하도록 하였다. 여섯째, 불법배출로 인한 환경오염을 방지하기 위하여 환경부장관은 이러한 시설의 사용중지 철거 또는 폐쇄를 명할 수 있도록 하고, 철거명령을 이행하지 아니하는 경우에 대집행할 수 있도록 하였다. 일곱째, 민간의 환경감시기능을 강화하고 신고동기를 부여하기 위하여 환경범죄를 발각 전에 수사기관 또는 환경관서 등에 신고한 자에 대하여는 포상금을 지급할 수 있도록 하였다.

244) 이상돈·이창환, 앞의 책, 388면.

245) 이동아, 「환경범죄의 효율적 규제방안」, 한국형사정책연구원, 1993. 4, 23면.

246) 박기갑외, "환경오염의 법적구제와 개선책", 「한림과학원총서」 47호, 1996, 178-179면.

폐수의 처리에 관한 법률’ 제2조 제1호 내지 제3호의 규정에 의한 ‘오수·분뇨 및 축산폐수, ⑥ 폐기물관리법 제2조 제1호의 규정에 의한 폐기물, 그리고 ⑦ 농약관리법 제2조 제1호 및 제3호의 규정에 의한 농약 및 원제 등이라고 하고 있다. 따라서 해양오염방지법상의 대상물인 기름·유해액체물질·포장유해물질·폐기물 등은 본 법의 적용범위에서 제외된다.

또한 이 법률이 가지는 중요한 의미는 因果關係의 立證程度를 緩和하여 두었다는 것이다. 동법 제6조는 “사업활동에 있어 당해 배출만으로도 공중의 생명 또는 신체에 위험이 발생할 수 있는 지역 안에서 동종의 물질에 의한 공중의 생명 또는 신체의 위험이 발생하고 그 배출행위와 위험발생 사이에 상당한 개연성이 있는 때에는 그 위험은 그자가 배출한 물질에 의하여 발생한 것으로 추정한다.”고 하는 추정규정을 두고 있다. 그리고 동법 제11조는 “오염물질을 사람의 생명·신체, 상수원 또는 자연생태계 등에 위험이 발생할 수 있을 정도로 불법 배출한 사업자가 있는 경우에 그 물질의 불법배출에 의하여 위험이 발생할 수 있는 지역 안에서 동종의 물질에 의하여 생명·신체 등에 위험이 발생하고 그 불법배출과 발생한 위험사이에 상당한 개연성이 있는 때에는 그 위험은 그 사업자가 불법 배출한 물질에 의하여 발생한 것으로 추정한다.”고 규정하고 있다. 인과관계의 입증책임을 완화하는 것은 범죄의 입증책임을 부담하고 있는 검사에게 그 부담을 덜어 주는 결과를 가져와 실제 소송에서 검사의 공소유지에 도움을 주고 좀 더 효과적으로 해양오염범죄자를 처벌할 수 있는 길을 열어 주게 된다.<sup>247)</sup> 이러한 중요한 효과를 감안할 때, 이 법이 가지는 가장 중요한 의미 중의 하나는 바로 이처럼 因果關係에 대한 立證責任을 緩和한 것이라 할 수 있다.

---

247) 현재 법인이 범죄의 주체로 될 수 있는가, 즉 법인의 범죄능력의 문제에 관해서는 논란이 있고, 법인의 범죄능력을 인정할 때도 어떤 요건이 충족되어야만 법인의 범죄로 볼 것인가의 문제 역시 논란이 있다. 한편 법인과 행위자 양자를 처벌하는 양벌규정상의 법인 처벌의 성격은 법인의 행위책임이 아니라, 법인의 자연인 행위자에 대한 감독책임으로 보는 견해도 있다. 자세한 내용은 장영민, 「환경형법의 이론상의 문제점」, 한국형사정책연구원, 1993. 4, 153면 참조.

다. ‘環境犯罪의 團束에 관한 特別措置法’의 한계와 문제점

사람의 생명·신체, 상수원 또는 자연생태계 등에 유해한 환경오염 또는 파괴를 초래하는 행위 등을 처벌하기 위하여 제정된 이 법률은 오염물질 배출행위에 대하여 가중처벌과 양벌규정을 두고, 형사처벌에 있어 인과관계의 입증정도를 완화함으로써 오염행위에 대한 제재 및 처벌에 많은 영향을 미치고 있다.<sup>248)</sup>

이 법률이 가지는 중요한 의미에도 불구하고 이러한 입법형태 자체를 비판하는 입장이 있다. 즉 형사처벌은 어디까지나 생명·신체에 대한 직접적, 구체적 침해와 같은 중대한 환경오염행위만을 대상으로 하여야 하고 그 밖의 경우는 행정벌로 하면 충분하며, 그 규제도 개별환경법규에서 정하면 되지 이 법률과 같이 별도의 특별법을 제정하여 일률적으로 규정할 필요가 없다는 것이다.<sup>249)</sup> 그러나 海洋還境犯罪는 이제 自然犯으로 파악되는 것이 바람직하고 이러한 입장에서 볼 때, 단순한 행정절차를 위반한 경우가 아닌 한 행정형벌로 다스리는 것이 마땅하다는 생각이며, 그 규정형식에 있어서도 모든 환경범죄에 대한 형사처벌의 가중과 가중처벌규정의 통일적 적용을 위하여 형사처벌과 관련된 특별법을 두는 규정형식도 반드시 잘못이라고 할 수는 없다는 입장에서 위의 견해에 반대한다. 그럼에도 불구하고 현재 시행되고 있는 위 법률은 몇 가지 점에서 미흡한 점이 있다는 생각이므로 이를 살핀다.

첫째, 이 법이 적용되는 오염범위에 대하여 규정하고 있는 동법 제2조는 앞서도 언급한 바와 같이 해양오염방지법이 적용되는 대상 오염물질에 대하여 규정하지 않고 있다. 이 법률이 환경오염의 형사처벌을 강화하고 형사범죄의 입증정도를 완화해 준다는 중요한 기능을 부담하고 있는 점과 해양오염방지법 상의 오염물질도 환경오염물질에 포함된다는 점을 고려하여 이러한 물질에 대하

248) 이동아, 앞의 논문, 24면.

249) 이상돈·이창환, 앞의 책, 392면.

여도 이 특별조치법이 적용된다고 선해할 가능성도 있다. 하지만 형사법의 기본원칙인 죄형법정주의 원칙에 비추어 본다면 이 법의 적용대상인 오염물질을 해석을 통하여 임의대로 확장하는 데는 문제가 있다. 그러므로 해양오염방지법 제2조에 열거된 오염물질은 한정적인 것이라고 보는 것이 맞다. 그리고 이렇게 해석할 경우 이에 포함되지 않는 해양오염물질에 의한 범죄에 대해서는 이 특별조치법에 의한 형사처벌을 하기 힘들다는 결론에 이른다. 환경오염에 대한 엄한 처벌의 필요에서 제정된 법률인데 정작 환경오염의 폐해가 가장 심한 해양오염에 대하여 이 법률의 적용을 인정하지 않는 것은 입법상 문제점이라 생각된다. 해양오염에 대하여도 이법의 적용을 확대하여 해양오염에 대한 엄한 처벌을 할 필요가 있다. 법의 개정을 통하여 해결할 문제라고 생각된다.

둘째, 이 법의 양벌규정은 법인의 대표자 또는 법인이나 개인의 대리인·사용인 기타 종업원이 위반행위를 한 때에는 행위자 외에 그 법인 또는 개인에 대하여도 벌금형을 과한다고 했기 때문에 위반행위자도 아니고 법인도 아니면서 환경오염행위에 실질적이며 주도적으로 관여한 중간관리자에 대해서 형사적 책임을 묻기 어려운 문제가 있다. ‘三罰規定’의 도입을 통하여 그 행위위법의 정도가 중하다 할 수 있는 중간관리자에 대한 처벌의 길을 열어두는 것이 바람직할 것이다.

셋째, 환경오염의 일반적 유형이랄 수 있는 누적적 복합오염의 경우에 그 관여자들을 어떻게 처벌할 것이냐 하는 문제에 대하여도 침묵하고 있다.<sup>250)</sup>

넷째, 이법은 구체적 위험범만을 처벌하고 있는데 환경오염은 입증의 어려움으로 인하여 다른 어떤 범죄보다도 추상적 위험범 형태의 처벌이 요청되는 범죄분야이다. 그러므로 추상적 위험범 형태의 구성요건을 확장할 필요가 있다.<sup>251)</sup>

---

250) 이러한 복합오염의 경우에는 문제는 인과관계의 존재여부 보다는 이 결과를 각 행위자에게 어느 범위에서 귀속시킬 것인가에 있다고 하는 견해가 있다. 자세한 내용은 장영민, 앞의 논문, 143면 참조.

251) 천병태·김명길, 앞의 책, 63면.

#### 4. 우리나라 處罰法規의 具體的 適用事例

우리나라 해안 특히 남서해안은 복잡한 해안선과 많은 섬들로 이루어져 있고, 조류가 빠르고 조석간만의 차이가 커서 유류오염사고 발생시 유출유가 빠르게 확산되며, 적은 양의 유출이라 하더라도 그 피해가 크다. 이러한 해양오염 사고는 1980년대 이후 증가추세를 보이고 있는데, 그에 따라 유류 유출량과 방제비용, 유류오염에 의한 피해보상청구액과 피해보상액도 증가하였다. 한편 우리나라 해양오염사고의 대부분은 소형선박에 의한 연안항로 또는 항만 내에서 발생하고 있다.<sup>252)</sup> 이들 소형선박은 유조선에 비해 상대적으로 유류유출의 위험이 많지만 그 방제능력은 매우 낙후되어 있다. 반면 유조선은 비록 그 발생가능성은 적지만, 일단 사고가 발생하면 그 오염피해가 광범위하고 방제비용이 막대하다. 아래에서는 국내에서 발생한 해양유류오염사고 중에서 특별히 그 피해가 극심했던 대표적 사례를 살펴보고 그 사고마다 구체적인 형사처벌은 어떻게 이루어졌는가를 살펴본다.<sup>253)</sup>

##### 가. 제5급동호 사건

동 사건은 1993년 9월 27일 19시경 광양항 제품부두에서 출항한 화물선 비자산(Bijisan 8,959G/T)호와 광양항 내 종합제철 제품부두 저유소로 입항하던 부선인 제5급동호가 충돌한 사고이다. 당시 비자산호가 좁은 항로상에서 예인선 경기 제513호에 의하여 예인되고 있는 부선 제5급동호를 미처 발견하지 못하여 충돌함으로써 발생하였다. 급동호에 승선한 선원 김박남과 기관장 박동복이 해

---

252) 유류운송선박의 형태로는 유조선과 예부선(예인선 및 예인선에 의해 예인되는 운송선박인 부선)이 있다. 대한석유협회, 「민간전문해양유류오염 방제회사설립방안연구」, 1995, 52면.

253) 신성균, 「국제법상 해양오염방제대책에 관한 고찰-OPRC협약을 중심으로-」, 경희대학교 대학원 석사학위논문, 1999, 6면.

상에 추락하여 사망하였고, 금동호의 우현이 길이 약10미터, 폭 약3미터 가량을 파괴되었으며, 금동호에 적재된 벙커씨유 약 1,228kl가 유출되었다. 초기 확산방지를 위한 응급조치가 취해지지 못하여 광양만 일원, 노량수도, 진주만 그리고 삼천포 일원의 해안까지 오염되었다.<sup>254)255)256)</sup>

비자산호 선장인 중국인 구주화와 위 선박의 도선사인 송정석, 예인선인 경기호의 선장인 문병기가 각 해양오염방지법위반 등으로 구속되어 재판을 받았다. 피의자들의 각 업무상과실의 구체적인 내용은 운항부주의 및 전시근무자 미배치 등이었으며, 재판결과 구주화는 금고 1년에 집행유예 2년을, 문병기는 금고2년에 집행유예 2년을 각 선고받았고, 송정석은 항소하여 벌금 200만 원을 선고 받았다.<sup>257)258)</sup>

#### 나. 씨 프린스 호<sup>259)</sup> 사건

---

254) 사고가 발생한 해역은 자연산 어장 및 양식장이 밀집되어 있어 어장 및 양식장 8,124ha가 오염되는 등 피해규모가 컸다.

255) 해운산업연구원, "해상안전관리에 관한 항만별수행업무별 취약요인 및 대책", 「정책자료」 제143호, 1996, 4면.

256) 신성균, 앞의 논문, 7면.

257) 사건번호: 광주지방검찰청 순천지청 93형제17934호, 피의자: 송정석, 구주화, 문병기, 죄명: 피의자 송정석, 피의자 구주화에 대하여는 각 업무상 과실치사, 업무상과실선박과피, 해양오염방지법위반, 피의자 문병기에 대하여는 업무상과실치사, 업무상과실선박과피, 해양오염방지법위반, 선박직원법위반, 주임검사: 양재식; 「해양범죄백서」 부산지방검찰청, 1997, 189면.

258) 신성균, 앞의 논문, 8면.

259) 씨프린스 호 제원: 선명(씨프린스호; Sea Prince호), 국적(사이프러스; Syprus), 선종(원유 운반선), 소유자(레이저어로우 선박주식회사; Laserarrow Shipping Co. LTD), 용선주(호남해운주식회사), 총톤수(144,567톤), 순톤수(90,511톤), 적재가능톤수(275,782톤), 깊이(갑판상에서 선저까지의 길이; 28.60미터), 흘수선(최대적재시 수면하 길이; 20,477미터), 길이(선수에서 선미까지의 길이; 326.189미터), 폭(56.6미터), 건조회사(일본 아리아케시히타치 건조 주식회사), 주기관(6개통 디젤기관 23,090마력), 본건사고당시 원유적재량(83,000톤), 선원(선장 임종민 등 20명).

씨 프린스 호가 태풍 페이를 피항하던 중 1995. 7. 23. 14:00경 전남 여천군 남면 소재 작도 근해상에서 수중암초에 1차 충격된 후 표류하다가 같은 날 17:00경 같은 면 소리도 인근 암초에 최종적으로 좌초되어 씨프린스호의 연료유인 방카씨유 약700톤 및 방카 에이유 약100톤이 바다에 유출된 것이다.<sup>260)</sup>

씨 프린스 호 기관장 송창근(남, 38세)이 씨프린스호가 작도에서 1차 좌초되어 소리도 방면으로 표류하던 중 파도에 휩쓸려 바다에 추락하였으며, 선원인 박천수 등 18명이 씨프린스호에서 발생한 화재 및 좌초시 충격으로 전치 약5주에서 약1일까지의 부상을 입었다.<sup>261)</sup> 씨프린스호는 좌우현 선미부분이 파괴되어 파괴되었고, 동선박의 연료유인 벙커씨유 약700톤 및 벙커에이유 약100톤이 바다에 유출되어 여수해안과 부산근해까지 조류를 타고 퍼져가면서 우리나라 남부, 동해안을 오염시켰다. 확산원인은 쓰시마 난류의 영향이 컸다. 씨프린스호에 적재된 잔량원유는 화물탱크가 파손되지 아니하여 유출되지 아니하였다.<sup>262)</sup>

선장 임종민은 태풍 페이가 한반도로 북상함에도 피항시기를 지체하고 부적절한 피항항로를 선택한 과실로 씨프린스호를 좌초케 함으로써 기관장인 송창근과 피해자 박천수 등 18명에게 치사상의 결과를 가져오게 하고, 씨프린스호를 파괴함과 동시에 방카씨유 700톤 및 방카 에이유 100톤을 해상에 배출하였다는 공소사실로, 해양오염방지법 위반(해양오염방지법 제71조 제2항 제1호, 제5조 제1항)·업무상과실치사 및 업무상과실치상(각 형법 제268조)·업무상과실선박파괴(형법 제189조 제2항, 제187조)로 징역1년을 선고받았다.

임종민의 사용자인 호유해운주식회사는 원유운송업 등을 목적으로 설립된 법인으로서 피용자인 임종민의 업무상 과실로 방카씨유 700톤 및 방카 에이유 100톤을 해상에 배출하였다는 공소사실로 해양오염방지법 위반(해양오염방지법 제71조 제2항 제1호, 제5조 제1항, 제77조)으로 의율 되어 벌금 3,000만원을 선

---

260) 광주지방검찰청 순천지청, 「해양오염사고 수사백서」, 1996. 1, 11면.

261) 광주지방검찰청 순천지청, 앞의 책, 15면.

262) 광주지방검찰청 순천지청, 앞의 책, 16면.

고받았다.

한편 2등항해사겸 당직 사관이던 정후석도 입건되었으나, 그의 행위와 본건 사고간의 相當因果關係를 인정하기 어렵다는 이유로 무혐의 처분되었다.

해난심판원 조사관은 선장인 임종민에 대하여는 1급 항해사업무 12개월 정지를, 당직사관인 정후석에 대해서는 2급 항해사업무 2개월 정지를 요구하였고, 이에 대해 해난심판원은 임종민에게는 1급 항해사업무 12개월 정지를, 정후석에게는 견책을 재결하였다.

#### 다. 호남 사파이어호<sup>263)</sup> 기름유출사고

호남사파이어 호가 1995. 11. 17. 16:10경 여천시 낙포동 삼일항에 있는 호남정유 제2부두에 접안 중 부두시설물인 돌핀(해상에 설치된 콘크리트 부두시설)과의 충돌로 원유탱크가 파공되어 원유 약 1,200톤 상당이 바다에 유출된 사건이다. 인적 피해는 없었고, 물적 피해로는 호남 사파이어호가 좌현 2번 탱크가 파공되어 파괴되었으며, 적재된 원유 약 1,200톤이 바다에 유출되어 사고지점으로 부터 오동도에 이르는 여수반도 우측 해상 약 13킬로미터 및 사고지점으로부터 경남 남해군 미조면 대도 근해에 이르는 약 18킬로미터의 해상을 오염시켰다. 다만 조류의 흐름이 약하고 기상상태가 양호하여 대량 확산에까지 이르지 않았다. 선장 윤종걸과 도선사 김국상은 공동으로 선박을 호남정유 제2부두에 접안하던 중 업무상과실로 이 선박을 파공케 하여 원유 약 1,200톤 가량을 해상에 배출한 것이라는 공소사실로 해양오염방지법 위반(해양오염방지법 제71

---

263) 호남 사파이어호 제원: 선명(호남 사파이어호; Honam Sapphire호), 국적(파나마), 선종(원유운반선), 소유자(레이샤이트 선박주식회사; Laserlight Shipping Co. LTD), 용선주(호유해운주식회사), 선박관리회사(동지 상선 주식회사), 총 톤수(142,488톤), 순 톤수(86,674톤), 적재가능 톤수(277,020톤), 깊이(갑판상에서 선저까지의 길이; 29.50미터), 흘수선(최대적재시 수면하 길이; 21,173미터), 길이(선수에서 선미까지의 길이; 322.07미터), 폭(56미터), 건조회사(현대중공업), 본건사고당시 원유적재량(252,811톤), 선원(선장 윤종걸 등 19명).

조 제2항 제1호, 제5조 제1항)·업무상과실선박파괴(형법 제189조 제2항, 제187조)로 의율 되어 둘 다 징역1년에 집행유예 2년을 선고받았다.

윤종걸의 사용인인 호유해운주식회사는 원유운송업 등을 목적으로 설립된 법인으로서 윤종걸이 호남사파이어를 운항하여 호남정유 제2부두에 접안 중 업무상 과실로 원유 약 1,200톤 가량을 해상에 배출하였다는 공소사실로 해양오염방지법 위반(해양오염방지법 제71조 제2항 제1호, 제5조 제1항, 제77조)으로 의율 되어 벌금 3,000만원을 선고받았다.

한편 김국상은 중앙해난심판원으로부터 도선사 업무 2개월 정지라는 징계재결을 받았으며, 또다시 여수지방해운항만청장으로부터 도선사면허취소처분을 받았다. 이에 대하여 김국상은 행정소송을 제기하였으나, 광주고등법원은 이러한 두 개의 처분이 일사부재리의 원칙에 반하는 것이 아니라고 판시하였다.<sup>264)</sup> 이에 대하여 김국상은 상고를 하지 않았지만, 그 후 유사 사건에서 대법원은 하나의 위반행위에 대하여 두 개의 행정기관이 각각 다른 행정처분을 하여 제재하는 것은 법의 목적에 맞지 않다고 판시하여 종전 광주고등법원의 판결과 같은 태도를 폐기하였다.

## 제4절 小結

다수의 대형 해양환경사고는 국제사회에 대하여 해양환경오염을 방지 및 사후처리를 위한 많은 국제협약을 체결하는 촉매제 역할을 하였다. 많은 국제협약이 다양한 각도에서 해양환경오염에 대응하기 위하여 체결되었고, 이러한 국제협약은 체결국 등 많은 나라에 국내입법의 방향과 기준을 제시하였다. 이렇게 형성된 여러 국제협약과 여러 나라의 입법례는 다양한 방법과 기준을 제시하여 주고 있는데 이중 중요한 의미를 가지는 것과 참고할 만한 내용들을 살펴볼 필요가 있다.

첫째 국제협약에서 나타난 다양한 오염형태를 반영한 국내입법이 이루어졌

---

264) 광주고등법원 1997. 8. 7. 선고 96구3783 판결.

다. 특히 '바다의 현장'이라고 할 수 있는 UN해양법협약은 해양오염을 다섯 가지로 분류하고 그 각각의 경우에 대한 각국의 해양오염방지의무를 강조하였으며, 관련입법의 의무도 부과하고 있다. 미국의 입법례를 보면 내수와 해양을 구분하지 않고 모든 수원에 대하여 연방수질오염방지법과 관련입법인 1990년 기름오염법으로 해양오염을 규제하며 이는 결과적으로 선박에 기인한 오염과 육상에 기인한 오염에 대한 대처수단으로 활용되고 있다. 또한 1972년 해양투기법으로 폐기물의 투기로 인한 해양오염을 대처하고, 외곽대륙붕법으로 해저개발로 인한 해양오염에 대처하고 있는 것이다. 이처럼 다양한 법률제도를 통한 해양환경의 보호를 위한 노력은 공해국회를 통하여 다양한 환경법률을 제정한 일본이나 해양환경보호법이라는 총괄적인 입법을 만든 중국의 경우도 마찬가지이다.

둘째 규제의 대상과 규제의 정도를 강화시키는 방향으로 발전하여 왔다. 런던협약은 애초 규제의 대상을 기름정도로 한정하고 있었던 반면에 그 후 체결된 국제협약들은 그 범위를 확대하여 기름 외에도 유해오염물질, 폐기물 등으로 범위를 넓히고 더 나아가 방사성물질까지 포섭하고 있다. 미국의 연방수질오염방지법도 오염원에 대하여 규정하면서 실로 수질에 해로운 영향을 미치는 거의 모든 오염원을 열거하고 있으며, 미국의 판례 역시 오염원의 정의를 넓게 해석하여 수질오염의 형사제재에 만전을 기하고 있다. 또한 배출허용기준 등 오염허용치도 최초 런던협약에서는 유성혼합물의 유분함량이 100ppm이라는 기준만을 제시하였으나, 그 후에는 각 물질마다 배출기준을 각각 달리 정하고 또 더 엄하게 정하는 추세를 보였으며, 1973년 해양오염방지협약 및 1978년 의정서에서는 규제대상과 범위를 6개의 부속서에 정할 정도로 가세하고 복잡하게 발전하였다.

셋째 입증책임의 완화를 위한 노력들을 엿볼 수 있다. 개정 런던협약에서 '맑고 평온한 날 눈에 보이는 유막을 해면에 남기는 것'만으로도 해양오염의 결과가 발생하였다고 보는 것을 한 예로 들 수 있다. 또한 미국 기름오염법에서도 법률개정을 통하여 해상오염을 통지한 자에게 부여하는 면책조항의 혜택을 축

소함으로써 검찰입증의 어려움을 완화하려는 노력을 보여주고 있다.

넷째 미국은 해양환경오염의 유발에 관여한 자 중에서 법인이나 사용자 및 실제 행위자 외에 중간관리자를 처벌하는 방안을 판례를 통하여 도입하고 있다. 사실상의 환경오염관여자에 대하여 형사처벌의 사각지대로 피하는 것을 막으려는 취지로 볼 수 있다. 우리의 경우에도 해석론으로 어렵더라도 입법론으로는 고려해 볼직 한 방안이다. 사실상의 영향력을 행사하는 자가 형사처벌로부터 도피하는 하는 것을 막을 수 있고, 또한 이러한 자의 처벌에 대한 인과관계를 완화시킨다는 의미를 가지게 된다.

다섯째 해양오염에 대한 국가의 단속 및 처리권한을 강화하여 왔다. 토리-캐년호 사건을 계기로 형성된 '1969년 공해상 개입에 관한 협약'은 연안국이 자국의 연안이나 자국의 관계이익에 대한 중대하고도 급박한 위험을 방지·경감 또는 제거하기 위하여 공해상에서 필요한 조치를 취하는 것을 인정하고 있다. UN해양법협약은 배타적 경제수역에서의 해양오염방지를 위한 연안국의 권리에 대하여 규정하고 있다. 이처럼 기존 영해에 한정되어 있던 권리를 그 以遠으로 확장하면서 연안국이 인근연안에 대하여 적극적으로 조치를 취할 수 있도록 권한을 강화시켜 주고 있는 것이다. 이는 해양관할의 확대를 의미하기도 한다.

우리 해양오염방지법 및 기타 해양환경범죄와 관련된 법률도 대체로 이러한 국제협약을 제대로 반영하고 있다. 다만 여기서는 몇 가지 개선할 점과 주의할 점을 살펴보고자 한다.

첫째, 해양오염방지법이 주로 선박에 기인한 오염에 주안점을 두고 규정되어 있다는 점이 지적된다. 다만 이러한 부분에 대하여는 해양오염방지법의 개정작업 과정에서 논의가 있으므로 다소 개선의 가능성이 보인다.

둘째, 우리나라도 대체적으로 국제협약에서 제시하는 오염물질과 배출기준을 잘 준수하고 이를 입법화 하고 있는 실정이다. 이러한 태도는 지속적으로 유지될 필요가 있을 것이다.

셋째, 가장 강조될 필요가 있는 점은 인과관계의 입증부분이다. 우리 '환경범죄의 단속에 관한 특별조치법'은 해양오염물질을 적용범위에 포함시키지 않음

으로써 결국 인과관계에 관하여 입증책임을 완화한 이 법률의 규정이 해양오염에 한하여 적용되지 못한 문제점을 야기하였다. 위 특별조치법의 개정이나, 해양오염방지법의 개정을 통하여 제도적 보완이 필요하다 생각된다.

넷째, 미국 판례에서 형성되고 다수의 국가에서 인정되고 있는 중간관리자 책임제도 내지 삼벌규정을 도입하여 실질적 관여자의 형사처벌에 만전을 기하는 것도 참작할 만하다.

국가가 영해 이원의 해양오염행위에 대하여도 적극적으로 대처하고 입법적 대안을 마련하는 것도 중요하며, 우리나라도 이러한 부분에 대하여 국제적 추세와 보조를 맞추어 나가고 있다 할 수 있다. 국제사회에서 해양환경오염에 대하여 강화된 국가의 위상을 감안하여 그에 대응하는 해양환경보호를 위한 조치와 의무를 다해나가는 것은 국가에게 당연히 요청된 과업이라 할 수 있을 것이다.

## 제4장 海洋環境刑法의 節次法的 側面

### 제1절 海洋環境犯罪 關聯 刑事管轄

#### 1. 海洋刑事管轄의 特殊性

해양관할 등 해상에서의 경계문제는 해양오염사고에 대한 형사책임과 관련하여 중요한 의미를 가진다. 해상은 육상과 달리 경계의 획정자체가 용이하지 않고, 경계의 의미 또한 육지와 다르며, 경계의 종류도 다양하다. 따라서 해양오염에 대한 형사사법을 시행함에 있어서 그 경계의 문제는 육지보다 훨씬 중요하고 그 해결책도 훨씬 복잡하다.

첫째 형사실체법의 장소적 적용범위는 형사법 전체의 일반법적 성격을 가지는 형법을 통하여 일응 이를 확정할 수 있다. 이는 형법 제8조가 다른 법률에 특별한 규정이 없는 한 형법총칙의 규정이 적용되도록 천명한 것에서도 확인할 수 있다. 하지만 해양형사사법의 특수한 성격으로 인하여 형법만으로는 해양오염과 관련한 형사실체법의 적용범위를 모두 확정할 수는 없고 이러한 사정으로 우리 해양오염방지법 제3조는 따로 규정을 두어 해양오염과 관련된 형사실체법의 적용범위에 관하여 규정하고 있다. 그러므로 형법상의 장소적 적용범위에 관한 규정은 해양오염방지법만의 적용으로 포섭되지 않는 영역에 대하여 보충적으로 적용되는데 그친다고 보아야 할 것이다. 그리고 해양오염방지법상의 장소적 적용범위에 관한 규정은 비단 해양오염방지법뿐만 아니고 여타 해양오염에 대한 형사처벌을 규정하고 있는 법률들에 대하여도 그 적용범위를 규정한 것으로 해석하여야 할 것이다. 물론 그 다른 법률에도 역시 해양오염방지법과 달리 그 법률의 장소적 적용범위에 대하여 규정하고 있다면 그 조항을 우선하여야 할 것은 당연하다. 이렇게 보는 것이 형법과 해양오염방지법 그리고 기타의 해양오염과 관련한 형사실체법간에 특별법과 일반법의 관계를 반영한 해석

이라 할 수 있다.

다음으로 해양오염과 관련한 형사절차법에 장소적 적용범위에 대하여 살펴야 하나 실상 이것은 그리 문제가 되지 않는다. 해양오염에 대한 형사사법절차 뿐만 아니라 우리나라의 법정에서 일어나는 모든 형사사법절차는 그 준거법 결정의 문제는 별론으로 하고, 일응 우리나라의 형사사법절차에 따라 진행된다. 그러므로 우리 형사소송법 규정을 적용하면 되고, 우리 형사소송법의 적용범위가 우리나라의 영토와 영해라는 것에 대하여서는 별다른 의문이 있을 수 없기 때문이다. 다만 우리 형사사법절차가 영해 이외에 기타 접속수역이나 배타적 경제수역 더 나아가서 공해상에서도 미치는가의 문제가 있으나 이것은 우리나라의 형사재판권의 실효적 영향권을 살피는 문제로 이것은 단지 형사절차법의 적용범위의 문제만이 아니라 우리나라 주권과 형사재판권 전체의 관점에서 접근하는 것이 바람직할 것이다.

해상경계는 육상의 경계와 달리 영해 외에도 대륙붕, 접속수역, 배타적 경제수역 등 다양한 경계가 있다. 특히 외국선박의 경우 우리나라의 재판권이 미치는 경계 내에서 해양오염행위를 하고 공해로 도주할 경우 이러한 선박의 소유자 등에 대하여 형사재판을 할 수 있는가는 중요한 문제이다. 이러한 선박에 대하여 적절하게 형사재판권을 행사하지 못한다면, 효율적인 해양오염의 방지 내지 그 위반에 대한 처벌은 현실적으로 어려울 것이다. 또한 해상경계의 문제는 국가의 영토주권의 문제와 관련되고, 학문적으로는 국제법상의 영해 등 해상경계 설정의 문제와도 관련되어 논의될 수 있다.

## 2. 海洋刑事管轄에 대한 UN海洋法協約規定의 檢討

해양형사관할과 관련하여 해양법 전체의 국제적 현상의 성격을 가지는 UN海洋法協約상의 基本原則을 살펴볼 필요가 있다. 현재 UN해양법협약상의 기본원칙은 대다수의 국가에 의하여 수용되어 있고, 우리법 역시 위 협약의 기본원칙을 수용하여 입법에 반영하고 있는 실정이다. UN해양법협약은 이전에 국제관

습으로 인정되어 오던 것을 수렴하여 수용하였으며, 그러한 국제관습 중에서 노정되었던 한계를 극복하려는 노력을 반영하였다. 유엔해양법협약은 각국의 법령집행권한에 대하여 ‘동 협약 제12부 제6절 법령집행’에서 각 오염원별로 나누어 규정하고 있다.

## 가. UN해양법협약에 따른 각 汚染과 法令執行

### (1) 船舶에 의한 海洋汚染과 法令執行

역사적으로 해양법에서 선박에 대한 법집행관할의 기본원칙은 기국주의였다. 그리고 이러한 사정은 해양환경범죄에 대한 형사사범이라 하여 예외가 아니었다. 그러다 보니 해양환경범죄를 형사법적으로 규제하기 위한 국제적인 노력은 당연히 미약해지는 결과를 가져올 수밖에 없었다. 육지나 해저활동에 기인하는 해양오염에 대한 규제를 위한 형사사범을 집행할 권한은 비록 연안국에게 있지만, 정작 해양오염에 중요한 오염원의 하나가 되고 있는 선박에 기인한 오염의 경우에는 엄격하게 旗國主義를 고수할 경우에 정작 피해를 입는 연안국은 무기력해 질 수 밖에 없기 때문이다. 영해 내에서 자행되는 해양오염에 대하여 그 위반자를 체포하고 이에 대한 형사소송을 제기할 권한은 연안국이 가진다고 하지만, 이러한 권한도 통항하는 외국선박이 無害通航權을 행사할 경우에 일정 정도 제약될 수밖에 없고,<sup>265)</sup> 또한 인근 공해에서 발생하는 해양오염에 대하여 기국주의만 고수할 경우에는 거의 속수무책이 될 수밖에 없는 문제점이 있다. 토리-캐년호 사고에서도 볼 수 있듯이, 만약 기국주의만 고수하여 인근 公海上의 海洋汚染에 대하여 연안국이 어떠한 조치도 할 수 없다면 이는 그 연안국민의 생존권을 침해하는 결과를 가져올 수도 있다. 영국 해군이 폭격기를 동원하

---

265) UN해양법 협약 제19조 제2항 제(h)호는 이 협약에 위반되는 ‘고의적이고도 중대한 오염 행위(any act of willful and serious pollution)’만을 유해한 통항이라고 규정하고 있으므로, 중대한 과실이나 일반적인 오염행위는 유해한 통항에 포함되지 못하는 문제가 있다.

여 좌초선박과 함께 그 잔유를 폭파함으로써 사실상 기국주의 원칙을 포기한 것도 이러한 기국주의의 한계를 보여주는 단적인 예라 하겠다. 실제로 과거의 실적을 보아도 기국들이 그들의 선박에 의해 발생한 오염에 대하여 형사적 책임을 통해 제재하려는데 냉담하였다는 것을 알 수 있다. 물론 해양오염의 위반 사실을 증명하는 것이 그리 용이하지 않다는 점에도 일부 기인하기는 하지만, 기본적인 태도가 기국의 경우 그 형사사법권의 집행에 소극적이었던 같다.<sup>266)</sup> 선박의 속성이 해상에 부유하여 이동하는 관계로 다양한 장소에서 위치하게 되고 그 위치하는 장소에 따라 범집행의 관할 및 권한을 효율적으로 행사할 수 있는 국가가 다를 수 있는 것이다. 이처럼 선박에 기인한 오염은 다른 오염원에 기인한 오염과 달리 그 법령의 집행을 위한 관할구역이 다양하며 그 각각의 효율성이나 실효성도 다르다. 이러한 사정으로 유엔해양법협약은 선박에 기인한 오염원에 대하여는 기국·연안국 및 기항국 중에서 어떠한 국가가 해양오염에 대한 형사관할권을 행사할 것인가와 관련하여 다양한 규정을 두고 있는 것이다. 기국은 이제 공해상에서의 해양오염위반행위에 대하여 유일하고 배타적인 관할권을 향유할 수 없게 되었다. 이제 선박에 대한 범집행의 관할권은 기국의 관할권 외에 기항국의 관할권 및 연안국의 관할권과 경합하여 결정하게 된 것이다.<sup>267)268)</sup>

#### (가) 旗國(Flag States)에 의한 執行

첫째, 기국은 해양오염을 防止·輕減·統制하기 위한 국제규칙 및 국내법령을 집행하기 위하여 소속 선박에 대하여 必要한 措置를 취하여야 한다. 특히

266) A Lowe, "The Enforcement of Marine Pollution Regulations", 「12 San Diego L. Rev.」, 1975, p. 624.

267) 김문달, "해양법협약상의 해양오염의 규제", 「법대논총」 제24집, 경북대학교 법과대학, 1986, 25-28면.

268) R Michael McGonigle & Mark W. Zacher, 「Pollution, Politics and International Law: Tankers at sea」, Berkeley, University of California Press, 1979, p. 249.

기국은 자국선박들이 설계·구조·장비 및 인원배치에 관한 국제규칙 및 기준을 충족하지 못하는 경우에, 이 선박들의 항해를 금지하기 위하여 필요한 조치를 취해야 한다.

둘째, 기국은 자국소속 선박들이 해양오염규제에 관한 국제규칙과 기준에 따라 발급된 여러 證明書を 반드시 備置하도록 하고, 정기적으로 이를 검사하여 그 증명서가 실제와 부합하는가를 확인하여야 한다.

셋째, 기국은 자국소속 선박들이 해양오염규제에 관한 국제규칙과 기준을 위반한 경우에 이를 위반한 장소나 이러한 위반으로 인하여 해양오염이 발생한 장소에서 即時 調査를 시작하여야 하고, 필요할 때는 公訴를 提起하여야 한다. 위반사실을 조사하는 기국은 사건의 경위를 명백히 밝히기 위하여 타국의 협조를 요청할 수 있으며, 이러한 요청을 받은 국가는 이에 협력하여야 한다. 그 뿐만 아니라 타국으로부터 서면요청이 있으면 기국은 소속선박의 위반여부를 수사해서 충분한 증거가 확보된 경우에는 지체 없이 소추하여야 한다. 이때 기국은 서면요청을 한 국가 및 관련 국제기구에 대하여 그가 취한 조치와 그 결과를 신속히 통보하여야 한다. 기국이 소속 선박의 위법행위에 대하여 적용하는 刑罰은 ‘違反의 再發을 抑制하기에 適當할 만큼 嚴格하여야(adequate in severity to discourage violations wherever they occur)’ 한다.<sup>269)</sup> 기국에 대하여 해양환경범죄를 소추하는데 대하여 재량권을 부여하지 않고 UN해양법협약이 요구하는 의무를 이행하도록 강제하고 있으며, 특히 형벌의 정도와 관련하여서도 구체적으로 형사입법의 기준까지 제시하고 있어 의미가 크다.

#### (나) 寄港國(Port States)에 의한 執行

첫째, 기항국은 자국의 항구에 자발적으로 들어 온 外國船舶에 대하여 汚染關係를 調査하고, 국제규칙 및 기준에 위반하여 이루어진 선박의 오염배출이 비록 자국의 내수·영해 또는 배타적 경제수역 밖에서 일어났다고 하더라도 證

---

269) UN해양법협약 제217조.

據가 明白한 경우에는 이에 관하여 소추할 수 있다.

둘째, 기항국은 他國의 內水·領海 또는 排他的 經濟水域 내에서 汚染을 發生시키고 자국항구에 자의로 들어온 外國선박에 대하여는 그 연안국, 기국, 피해국가 및 피해의 위협을 받는 국가의 요청이 있을 경우에 공소를 제기할 수 있다.

셋째, 기항국은 해양오염행위가 어느 국가의 내수·영해 또는 배타적 경제수역 내에서 발생하였거나 이를 불문하고, 이로 인하여 被害를 입거나 被害를 입을 威脅을 받는 國家로부터 배출위반의 조사를 의뢰받았을 때 이에 응하여야 한다. 그리고 위반발생장소에 관계없이 이러한 위반의 조사에 관한 기국의 요청이 있는 경우에도 여기에 응하여야 한다. 이러한 조사에 기초하여 기항국이 제기한 소송절차는 그 위반이 자국의 내수·영해 또는 배타적 경제수역 내에서 발생한 연안국의 요청이 있는 때는 정지되어야 한다.<sup>270)</sup>

넷째, 기항국은 자국항에 들어온 선박이 航海適合性에 관한 국제규칙 및 기준에 위배하고 海洋汚染을 發生시킬 危險이 있다고 판정되면 그 선박의 항해를 중지시키고 행정조치를 취해야 한다. 이러한 경우 기항국은 선박을 가장 가까운 선박수리장소까지만 운항하도록 허가할 수 있고, 또한 위반원인이 제거되는 즉시 항행을 계속하도록 허가하여야 한다.<sup>271)</sup>

#### (다) 沿岸國에 의한 執行

첫째, 연안국은 自國港口에 自發적으로 들어온 外國船舶이 국제규칙 및 기준에 따라 채택된 오염규제를 위한 국내법령을 위반한 경우에 그 위반이 자국의 영해 또는 배타적 경제수역에서 범해진 때에는 공소를 제기할 수 있다.

둘째, 自國領海를 航行하는 船舶이 항행 중에 선박에 의한 해양오염을 규제하는 국제규칙 또는 기준에 따라 채택된 연안국의 국내법령을 위반하였다고 믿

---

270) UN해양법협약 제218조.

271) UN해양법협약 제219조.

을 만한 충분한 근거가 있는 경우에는 그 연안국은 領海의 無害通航權에 저촉되지 않는 범위 내에서 위반혐의 선박에 대하여 物理的 檢査를 할 수 있고 증거가 명백한 때에는 抑留를 포함한 公訴節次를 취할 수 있다.

셋째, 연안국의 領海 또는 排他的 經濟水域을 航行하는 船舶이 배타적 경제수역 내에서 국제규칙 및 기준에 따라 제정된 오염규제를 위한 국내법령을 위반하였다고 믿을 만한 충분한 근거가 있을 경우에는 그 선박에 대하여 선박증명서, 등록된 항, 직전 및 다음 기항지에 관한 정보 및 위반의 발생여부를 밝히는데 필요한 관련정보를 요청할 수 있다. 이때 그 선박이 정보제공을 거부하거나 또는 제공된 정보가 사실과 다르거나 또는 기타 정당한 이유가 있을 때는 그 선박에 대하여 물리적 검사를 행할 수 있다. 그 뿐만 아니라 이와 같은 검사를 실시하여, 그 선박이 혐의대로 排他的 經濟水域에서 연안국의 관련이익 또는 자원에 중대한 손해를 야기하거나 또는 손해의 위험을 야기하는 배출을 한 “客觀的이고 明白한 證據(clear and objective evidence)”가 있는 경우에는 국제규칙 및 기준에 따라 채택된 국내법령에 의하여 선박의 억류를 포함한 공소절차를 취할 수 있다. 그러나 권한 있는 국제기구를 통하여 또는 달리 합의된 바에 따라 보증금 또는 다른 적절한 재정적 보증이 확보되는 적절한 절차가 확립된 경우에는 연안국은 선박의 통항을 허용하여야 한다.<sup>272)</sup>

## (2) 海洋投棄에 의한 汚染<sup>273)</sup>

각국이 투기에 의한 해양환경의 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 법령과 국제규칙 및 기준을 집행하는 권한도 여러 나라에 분담되어 있다. 旗國은 자국기를 게양하고 있는 선박이나 자국에 등록된 선박, 항공기에 관하여 집행권한을 가진다. 沿岸國 역시 영해, 배타적 경제수역내 또는 대륙붕상에 투기하는 경우에 집행권한을 행사할 수 있고, 船積國도 자국의 영토나 연안정박시설에서

272) UN해양법협약 제220조.

273) UN해양법협약 제216조.

폐기물이나 그 밖의 물질을 싣는 행위에 대하여 집행권한을 행사할 수 있도록 하고 있다. 그리고 다른 국가가 자신의 집행권한에 기하여 이미 공소를 제기한 경우에는 어떠한 국가도 다시 공소를 제기할 의무를 지지 아니한다.

### (3) 陸上汚染源에 의한 汚染<sup>274)</sup>

각국은 육상오염에 의한 해양환경 오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 권한 있는 국제기구나 외교회의를 통하여 수립된 적용가능한 국제규칙과 기준을 시행하는 데 필요한 법령을 제정하고 그 밖의 조치를 취한다. 동협약 제207조는 “강·하구·관선 및 배출시설”을 비롯한 육상오염원(land-based sources, including rivers, estuaries, pipelines and outfall structures)에 의한 해양오염을 규정하고 있는바, 이러한 규정의 취지에 비추어 육상오염원에 기인한 해양오염에서의 형사관할은 주로 ‘내수’로 파악될 수 있다.

### (4) 海底<sup>275)</sup> 및 深海底<sup>276)</sup> 活動으로 인한 汚染

沿岸國은 자국관할권하의 해저활동에 기인하여 발생하는 해양환경오염과 자국관할의 배타적 경제수역 및 대륙붕에 설치한 인공섬·설비 및 구조물로부터 발생하는 해양환경오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 법령이나 국제규칙 및 기준을 집행할 권한을 가진다. 문제는 이처럼 연안국이 관할권을 가지는 해저가 아니라 심해저의 활동으로 인한 해양환경오염관련 법령의 집행권한을 누가 행사하는가에 있다. 유엔해양법협약은 심해저활동으로 인한 해양환경오염관련 법령의 집행에 대하여 동협약 제11부 심해저에 따라 규율하도록 규정하고 있다. 그런데 동협약은 심해저에 대하여 “심해저와 그 자원은 인류의 공동유산

---

274) UN해양법협약 제213조.

275) UN해양법협약 제214조.

276) UN해양법협약 제215조.

이다.”라고 하면서,<sup>277)</sup> “어떠한 국가도 심해저나 그 자원의 어떠한 부분에 대하여 주권이나 주권적 권리를 주장하거나 행사할 수 없으며, 어떠한 국가·자연인·법인도 이를 자신의 것으로 독점할 수 없다.”라고 천명하고 있다.<sup>278)</sup> 이러한 원칙에 충실할 경우 연안국은 자국의 관할권하에 있는 수역에 대하여도 관할권을 행사하지 못한다는 결과가 될 수 있다. 이에 대하여 UN해양법협약은 비록 심해저라 하더라도 연안국의 관할이 미치는 부분에서는 沿岸國의 權利와 適法한 利益을 고려하도록 규정하고 있다. 특히 심해저활동으로 야기되는 오염이나 오염발생의 위험, 그 밖의 위험한 사태로부터 자국의 연안이나 관련 이익에 대한 중대하고도 급박한 위험을 방지, 경감 및 제거하기 위하여 동협약 제 12부의 관련규정에 따라 취해지는 필요한 조치는 연안국이 여전히 행사할 수 있도록 하여 두고 있다.<sup>279)</sup> 심해저에 대하여 행사되는 어떠한 권리도 심해저 상부수역이나 상공의 법적지위에 영향을 미치지 아니한다.<sup>280)</sup>

(5) 大氣에 起因한 海洋汚染과 法令執行<sup>281)</sup>

각국은 자국의 관할권하의 영공에서, 또는 자국기를 게양하고 있거나 자국에 등록된 선박이나 항공기에 관하여, 대기에 기인한 해양환경오염의 방지·경감 및 통제를 위하여 이 협약 규정에 따라 제정된 자국의 법령과 국제규칙 및 기준을 시행하는 데 필요한 국내법령을 제정하고 그 밖의 조치를 취한다. 영공은 영토와 영해의 상공을 의미하는데, 그 이외 배타적 경제수역이나 대륙붕의 상공에 대하여 어떻게 볼 것인지에 대하여는 동협약에 언급이 없다. 하지만 국가가 이들 수역에 대하여 관할을 가지는 한에 있어서 긍정적으로 보아야 하지 않

---

277) UN해양법협약 제136조.

278) UN해양법협약 제137조.

279) UN해양법협약 제142조.

280) UN해양법협약 제135조.

281) UN해양법협약 제222조.

을까 생각된다. 그리고 영공이 속한 국가 외에 旗國에게도 법령집행의 권한을 부여하고 있다.

## 나. UN海洋法協約上의 沿岸國의 管轄權과 그 制限으로서의 無害通航權

### (1) 內水

내수(internal waters)란 영해의 폭을 측정할 때 그 기산점이 되는 영해기선을 경계선으로 하여 육지 쪽에 있는 모든 해역을 말한다.<sup>282)</sup> 이 내수는 영토와 동일하게 연안국의 완전한 영토주권이 미치고 또한 연안국의 국내법과 강제조치가 적용된다.<sup>283)</sup> 해양오염의 원인 중에서 중요한 부분이 육상에서 기인하는 오염이고 이러한 오염원이 거의 내수를 통하여 해양에 유입이 되므로 이러한 관점에서 보면 내수의 오염에 대한 통제는 해양오염 방지에 있어서 중요한 의미를 가진다. UN해양법협약 제207조의 육상오염원에 기한 오염에 대하여 앞서 살핀 바 있다.

### (2) 領海와 無害通航權

#### (가) 領海의 法的地位와 範圍

영해(Territorial sea)라 함은 내수 및 군도수역(archipelagic waters)과 영해를 구분 짓는 기선(baseline)으로부터 바다 쪽으로 뻗친, 연안국의 주권<sup>284)</sup>이 미치

---

282) UN해양법협약 제2조 제1항, 제8조.

283) 최홍배 역·山本草二 著, 「해양법」, 도서출판 지산, 2002, 68면.

284) 연안국의 영해에 대한 권리가 주권 그 자체인지 아니면 주권에까지 이르지 못하는 관할권 정도에 그치는 것인지에 대하여 종래 의견의 다툼이 있었으나, 1958년 제네바 영해협약 제2조와 UN해양법 협약 제2조는 연안국이 영해에 대해 갖는 권리를 ‘주권(sovcreignty)’으로 표현하고 있다. UN해양법협약 제2조 제2항은 영해에 대한 연안국의 “주권은 영해의

는 인접해역을 말한다.<sup>285)</sup> 모든 국가는 UN해양법협약에 따라 결정된 기선으로부터 12해리를 넘지 아니하는 범위에서 영해의 폭을 설정할 권리를 가지게 된다.<sup>286)</sup> 영해 내에서 발생하는 해양환경범죄에 대하여 연안국이 형사관할권을 가지게 됨은 의문이 없다. 다만 이러한 연안국의 영해에 대한 형사관할권도 UN해양법협약에서 인정된 무해통항권이 행사되는 한에서 제한 될 수 있다.

#### (나) 無害通航權

무해통항권(The right of innocent passage)은 군함을 포함한 모든 국가의 선박이 타국의 영해를 무해하게 통항할 수 있고 연안국은 이를 고의적으로 방해하여서는 아니 되는 원칙이다.<sup>287)</sup> 무해통항제도는 1921년 Barcelona 협약<sup>288)</sup>에 의해 처음으로 성문화 되었고, 그 후 ‘해양법에 관한 1958년 제네바협약’에서도 규정되었으며, 1982년 UN海洋法協約에서는 모든 상업용 선박과 군함 및 비상업용 정부선박에 적용되는 규칙으로 구분하여 상세하게 하였다. 연안국이거나 내륙국이거나 관계없이 모든 국가의 선박은 UN해양법 협약에 따라 타국의 영해에서 무해통항권을 향유한다.<sup>289)</sup> 그런데 이러한 무해통항권이 남용될 경우에

---

상공·해저 및 그 하층토에까지 미친다.”고 규정하고 있다. 다만 “영해에 대한 주권은 UN해양법협약과 그 밖의 국제법 규칙에 따라 행사된다(UN해양법 협약 제2조 제3항, 1958년 제네바영해협약 제1조 제2항).”고 규정하여 영해에서의 주권에 대한 제한이 동협약에 명시된 것에 한하지 않는다는 것도 함께 밝히고 있다.

285) 김대순, 「국제법론」, 삼영사, 2004, 689-690면.

286) UN해양법협약 제3조.

287) 전통적으로 이 제도는 해양강대국의 이익을 위하여 인정되어 오던 것이다. 그러나 오늘날의 실정은 전통적으로 무해통항권을 인정하던 시기와 많은 차이가 있다. 대형유조선, 핵무장한 군함 및 잠수함, 기타 유해한 오염물질을 동반 선박들이 매일 빈번하게 해상을 이동하는 상황에서 전통적인 무해통항권을 그대로 주장하는 것은 무리가 있다. 제3차 UN해양법회의에서는 상당수의 국가는 이러한 점을 인지하고 군함에 한해서라도 사전통고제를 채택할 것을 주장하였으나 미국과 구소련 등 해양강대국의 영향으로 반영되지 못하였다.

288) ‘국제적 이해관계를 갖는 가항수로에 관한 협약’은 국제하천에 있어서의 항행의 자유, 대우의 평등, 하천행정, 개량공사 등에 관한 것을 주된 내용으로 하는 국제협약이다.

는 연안국에 심각한 해양환경오염을 야기할 수 있다. 대형유조선에 의한 해양 오염사고, 핵추진 잠수함 등에 의한 방사능연료의 해양투기, 기타 해양에서 유해한 오염물질의 배출 등의 심각한 해양오염의 원인이 무해통항권을 행사하면서 영해를 통과하는 선박에 의해 일어날 수 있는 것이다. UN해양법 협약은 “동 협약에 위배되는 고의적이고도 중대한 오염행위”를 유해한 통항으로 규정하고 있다.<sup>290)</sup>

이처럼 해양환경오염을 야기하는 유해한 통항에 대하여 연안국은 일정한 권한을 행사할 수 있다. 연안국은 항행의 안전을 위하여 필요한 경우에 자국의 영해 내에서 무해통항권을 행사하는 외국선박에 대하여 指定된 通航路와 規定된 通航分離方式(traffic separation scheme)을 이용하도록 요구할 수 있으며, 특히 유조선, 핵추진 선박 및 핵물질 또는 본래 위험하거나 유독한 그 밖의 물질이나 재료를 운반중인 선박에 대하여는 이러한 항로대로만 통항하도록 요구할 수 있다.<sup>291)</sup> 핵추진 선박과 핵물질 또는 본래 위험하거나 유독한 그 밖의 물질을 운반중인 외국선박이 영해에서 무해통항권을 행사하는 경우, 이러한 선박은 국제협정이 정한 서류를 휴대하고 또한 국제협정에 의하여 확립된 특별예방조치를 준수하여야 한다.<sup>292)</sup> 이와 같은 규정은 무해통항제도가 남용되는 것

---

289) UN해양법협약 제17조.

290) UN해양법협약 제19조 제2항: 외국어선이 영해에서 다음의 어느 활동에 종사하는 경우에 외국선박의 통항은 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치는 것으로 본다. ① 연안국의 주권, 영토보전 또는 정치적 독립에 반하거나 또는 국제연합헌장에 구현된 국제법의 원칙에 위반되는 그 밖의 상식에 의한 무력의 위협이나 무력의 행사. ② 무기를 사용하는 훈련이나 연습. ③ 연안국의 국방이나 안전에 해가되는 정보 수집을 목적으로 하는 행위. ④ 연안국의 국방이나 안전에 해로운 영향을 미칠 것을 목적으로 하는 선전행위. ⑤ 항공기의 선상 발진·착륙 또는 탑재 ⑥ 군사기기의 선상 발진·착륙 또는 탑재 ⑦ 연안국의 관세·재정·출입국관리 또는 위생에 관한 법령에 위반되는 물품이나 통화를 신고 내리는 행위 또는 사람의 승선이나 하선. ⑧ 이 협약에 위배되는 고의적이고도 중대한 오염행위 ⑨ 어로 활동 ⑩ 조사활동이나 측량활동의 수행 ⑪ 연안국의 통신체계 또는 그밖의 설비·시설물에 대한 방해를 목적으로 하는 행위. ⑫ 통항과 직접 관련이 없는 그 밖의 활동.

291) UN해양법협약 제22조.

292) UN해양법협약 제23조.

을 제약하기 위하여 마련된 것이라 하겠다. 핵물질과 같은 위험한 물질을 적재한 선박은 그 통과자체만으로도 연안국에게 불안감을 주게 되며, 또한 유조선과 같은 해양오염을 심화시키지 않고는 항행이 불가능한 선박의 영해통과를 마냥 무해하다고 믿을 수는 없다.<sup>293)</sup> 또 연안국은 무기를 사용하는 훈련을 포함하여 자국의 안전보호 상 긴요한 경우에는 영해의 지정된 구역에서 외국선박을 형식상 또는 실질상 차별하지 아니하고 무해통항을 일시적으로 정지시킬 수 있다. 그러므로 심각한 해양오염을 유발하는 외국선박에 대하여도 이와 같은 정지권한을 행사할 수 있도록 할 필요가 있다.<sup>294)</sup> 잠수함과 그 밖의 잠수항행기에 의한 해양환경오염 등을 포함한 유해항행을 제재하기 위하여 이들에 대해서는 영해에서 해면위로 국기를 게양하고 항행하도록 요구하고 있다.<sup>295)</sup>

특히 무해통항과 관련하여 해양환경오염에 위협이 되는 것은 군함에 의한 무해통항이다. 외국군함<sup>296)</sup>은 비상업용정부선박과 함께 免除特權(Immunity)을 향유하므로,<sup>297)</sup> 연안국의 재판관할권에 복종하지 않을 특권이 있다. 그러므로 외국군함이 영해통항에 관한 연안국의 법령을 준수하지 아니하고 나아가 연안국의 법령준수요구를 무시하더라도 연안국은 단지 그 군함에 대하여 영해에서 퇴거할 것을 요구할 수 있을 뿐이다.<sup>298)299)</sup> 외국군함에 의한 해양환경오염의 가능성이 더 위협적인 것은 이러한 이유에 기인한다. 하지만 면제특권은 연안국의 재판관할권으로부터의 면제를 의미하는 것이지, 연안국이 ‘무해하지 아니한 통

---

293) 김정건, 「국제법」, 박영사, 2004, 550면.

294) UN해양법협약 제25조.

295) UN해양법협약 제20조.

296) UN해양법협약 제29조: 군함이라 함은 어느 한 국가의 군대에 속한 선박으로서, 그 국가의 국적을 구별할 수 있는 외부표지가 있으며, 그 국가의 정부에 의하여 정식으로 임명되고 그 성명이 그 국가의 적절한 군적부나 이와 동등한 명부에 등재되어 있는 장교의 지휘 아래 있으며 정규권 군율에 따르는 승무원이 배치된 선박을 말한다.

297) UN해양법협약 제32조.

298) UN해양법협약 제30조.

299) 김대순, 「국제법론」, 삼영사, 2004, 703면.

항을 방지하기 위하여' 영해 내에서 채택하는 '필요한 조치'로부터의 면제를 의미하는 것이 아니다. 따라서 연안국은 UN헌장 제51조의 요건에 따라 영해 내에서 外國軍艦에 對한 自衛權(self-defence)을 발동할 수 있으며, 상황이 여기에 이르지 아니한다 하여도 그 통과가 무해하지 아니한 외국군함을 내쫓기 위해 최종적으로 합리적인 범위 내에서 무력을 사용할 수 있다. 이것 역시 국가영토에 대한 침입으로서 육지영토에 대한 침입과 궁극적으로 다르게 대우할 이유가 없기 때문이다.<sup>300)</sup>

군함에 의한 해양오염의 실제적 사례로서 구소련과 러시아가 면제특권을 향유하고 있는 군함을 방사능 폐기물을 해양에 투기하는데 이용한 적이 있다. 러시아 태평양 함대 소속 핵잠수함의 액체방사능 폐기물이 폐기물 전용함정에 적재된 후 우리나라 동해상에 투기된 것이다. 러시아는 핵폐기물 저장시설을 북해와 극동 두 곳에 두고 있는데 이미 수용능력을 초과하였고, 따라서 이들에 의한 우리 해양 상에서의 오염의 가능성은 상시 존재하고 있으며, 커질 위험도 배제할 수 없다.<sup>301)</sup> 이처럼 군함에 의한 해양환경오염의 심각한 위험이 인식되면서, 면제특권을 이유로 해양환경의 보호와 보전에 관한 국제협약의 적용대상에서 군함 및 비상업용 정부선박을 제외한 것에 대하여 이론적으로나 실제에 있어서 많은 문제점이 있다는 비판이 제기되고 있다.<sup>302)</sup>

### (3) 海洋還境犯罪와 배타적 經濟水域 및 其他水域에서의 管轄權

#### (가) 排他的 經濟水域(exclusive economic zone; EEZ)

배타적 경제수역<sup>303)</sup>은 연안국의 영해기선으로부터 200해리 범위까지의 수역

---

300) 김대순, 앞의 책, 같은 면.

301) 김동욱, 「군함에 의한 해양오염의 국제법적 규제-1982년 UN해양법협약 제236조를 중심으로-」, 고려대학교 대학원 박사학위 논문, 2002, 77면.

302) 김동욱, 앞의 논문, 3면.

으로서, 해양법에 의하여 당해 연안국에게 해양자원에 대한 배타적인 경제이용권을 부여하는 수역이다.<sup>304)</sup> UN해양법협약 제56조 제1항은 배타적 경제수역 내 연안국의 권리<sup>305)</sup>에 대하여 규정하고 있는데 이중에서 해양환경과 관련된 것은 제56조 제1항 b호 ㉔에 규정된 내용이다. 즉 배타적 경제수역 내에서 연안국은 ‘협약의 관련규정’에 따라 ‘해양환경의 보호 및 보존’에 관하여 배타적 관할권을 갖는다. 여기서 협약의 관련규정이라 함은 협약 제12부의 ‘해양환경의 보호와 보존’에 속한 모든 규정을 말한다. 협약 제12부의 규정 중, 배타적 경제수역 안에서의 연안국의 입법권에 관한 관련규정은 ① 국가관할권 이내 해저활동으로 인한 오염규제에 관련된 제208조 제1항, ② 폐기물의 투기규제에 관한 제210조 제5항, ③ 선박기인오염에 관한 제211조 제5항 등이며, 연안국의 규제시행권과 관련된 규정은 ① 해저활동으로 인한 오염규제시행에 관한 214조, ② 폐기물투기에 관한 제216조, ③ 결빙수역에 관한 234조 등이다.

303) 이 제도의 효시는 1945년의 Truman 선언[‘인접공해의 자원에 대한 미국의 관할권 선언’ ; ‘Proclamation concerning United States Jurisdiction over natural resources in Costal Areas and the High Seas’(Presidential Proclamation, No.2668, Sep.28.1945).] 과 1947년 칠레와 페루가 선언했던 연안으로부터 200해리까지의 수역에 있어서 자원보존을 위한 주권선언[이 선언은 상호성에 입각하여 타국의 정당한 권리를 인정함과 동시에 항해의 자유를 저해하지 않는다고 하였다]이었다.A. L. Hollick, “The Origins of 200-Mile Offshore Zone”, 「American Journal International Law」 vol.71, 1977, p. 494-500.

304) 1950년에서 1970년대에 이르는 동안 영해에 인접한 공해에 대한 연안국들의 주권확장에 관한 요구와 주장은 다양한 형태로 나타났으며, 이러한 움직임을 바탕으로 배타적 경제수역의 개념이 법적 제도로서 본격적으로 수용된 것은 제3차 UN해양법협약을 통해서이다. 최종화, 「현대국제해양법」, 도서출판 두남, 2004, 89면.

305) UN해양법협약 제56조 제1항: 첫째, 연안국은 배타적 경제수역 내에서 해저의 상부수역(waters superjacent to the seabed)과 해저(seabed) 및 그 하층토(subsoil)의 생물이나 무생물 등 천연자원의 탐사, 개발, 보존, 관리를 목적으로 하는 주권적 권리와, 해수해류 및 해풍을 이용한 에너지 생산과 같은 이 수역의 경제적 개발과 탐사를 위한 그 밖의 활동에 관한 주권적 권리(sovverign right)를 가진다(동항 (a)호). 둘째, 위 ‘협약의 관련규정’에 규정된 ㉔ 인공 섬, ㉕ 시설 및 구조물의 설치와 사용, ㉖ 해양의 과학적 조사 그리고 해양환경의 보호와 보존 등에 관한 관할권(jurisdiction)을 갖는다(동항 (b)호). 셋째, 이 협약에 규정된 위에서 언급한 사항 이외에 UN해양법협약에 인정된 권리와 의무를 가진다(동항 (c)호).

배타적 경제수역의 개념자체가 새로운 것인 것처럼, 이 수역 내에서 연안국이 갖게 된 해양환경보호, 보존에 관한 각종 권한도 말하자면 UN해양법협약으로 말미암아 연안국에 새롭게 부여된 권한들이다. UN해양법협약 이전에 연안국이 그 영해 밖에서 오염방지를 위하여 갖는 권한은 1969년 공해상 개입에 관한 협약(International Convention Relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties, 1969)에서 규정하는 ‘개입권’ 정도이었다.

동 협약 제220조에서 규정하는 해양환경의 훼손을 방지·경감·통제하기 위하여 “적용 가능한 국제규칙이나 기준”이란, 1973년 MARPOL 및 1978년 MARPOL PROTOCOL에서 규정해 놓은 규칙과 기준을 말한다.<sup>306)</sup>

연안국들이 배타적 경제수역 내에서 갖는 해양환경의 보호·보존을 위한 관할권과 외국선박의 배타적 경제수역의 통항의 보장과 관련하여 ‘排他的 經濟水域 내에서 이루어지는 有害한 通航’에 대하여 연안국은 어떠한 조치를 취할 수 있는가를 살필 필요가 있다. 이러한 문제는 앞서도 살핀 바와 같이 군함인 경우에 연안국의 조치는 더 많은 어려움에 접할 수밖에 없다. 하지만 정도의 차이는 있을지 모르나 영해 내에서 야기될 수 있는 유해한 통항이 배타적 경제수역 내에서 일어난다고 하더라도 연안국의 위해가 결코 가볍다고 할 수 없다. 따라서 연안국은 영해와 마찬가지로 배타적 경제수역에서도 외국군함이 자국법을 고의적으로 계속하여 위반하며 해양오염을 야기하는 등 유해한 항행을 계속할 경우에는 동 군함에 대하여 제재를 가할 수 있도록 하는 규정을 둘 수 있다고 보아야 할 것이다. 그리고 이러한 입법은 합리적인 국내법의 확대로 파악할 수 있을 것이다.<sup>307)</sup>

UN해양법협약은 연안국에게 권한을 부여하는 대신 새로이 부여한 해양환경의 보호·보존에 관련된 권한이 연안국에 의해서 남용될 가능성에 대하여도 대

---

306) 박용섭역, 「1973년 MARPOL」, 경양사, 1986; 박용섭역, 「MARPOL '78의정서」, 경양사, 1986.

307) 권문상이용회, “유엔해양법협약상 배타적 경제수역 내 외국의 군사활동에 대한 대응방안”, 「STRATEGY 21」 제2권 제1호, 1999, 176면.

비하고 있다. 즉 동 협약 제220조 제7항은 환경을 훼손, 오염한 것으로 혐의가 있는 선박이라도 보증금 등 재정적 보증을 제출한 경우에는 연안국은 그 선박의 통항을 허용해야 한다고 규정함으로써 과도한 연안국의 규제로 인한 통상활동의 위축을 방지하고 있다. 200해리의 광대한 수역전체에 대하여 실제로 오염통제의 법령을 시행할 능력이 갖추어져 있는 개발도상의 연안국가에 아직은 많은 것이 아니지만 이들의 감시 통제능력은 급속도로 증대할 것이며, 특히 Chemical Tanker나 기타 특수선박에 대한 통항규제는 협약에서 부여한 연안국의 권한의 범주를 넘어서 강화될 것으로 예상된다. 200해리 관할수역은 가장 중요한 해상교통로를 광범위하게 포함하고 있고, 중요한 어장들이 이 속에 포함되어 있으므로 연안국의 해양환경보호를 위한 배타적관할권은 각 국가의 바른 입법적 관행과 협상의 올바른 해석을 통해 명확히 확정되어야만 할 것이다.<sup>308)</sup>

(나) 大陸棚<sup>309)</sup>

동 협약 제76조 제1항에 규정된 대륙붕의 정의에 따르면, “연안국의 대륙붕은 영해 밖으로 영토의 자연적 연장에 따라 대륙변계(continental margin)의 바깥 끝까지, 또는 대륙변계의 바깥 끝이 200해리에 미치지 아니하는 경우에는 영해 기선으로부터 200해리까지의 해저지역의 해저와 하층토로 이루어진다.”<sup>310)311)</sup>

308) 김영구, 앞의 책, 394-395면.

309) 미국의 트루만 선언에 따라 중남미를 비롯한 세계 여러 국가가 자기의 국익에 유리한 방향으로 해저를 포함한 관할권을 주장하였다. 이에 UN의 결의에 따라 제네바에서 회의가 열려 1958년 대륙붕에 관한 협약이 성립되었다. 그 후 제3차 UN해양법회의에서 대륙붕의 범위와 지위가 다시 결정되어 동 협약 제6부(제76조 내지 제85조)에 규정되었다. 문준조·이용일, 「해양법협약과 우리나라의 해양관계법 개정방향」, 한국법제연구원, 1995, 30면.

310) 해양법에 관한 1958년 제네바협약 중 대륙붕에 관한 협약 제1조: 대륙붕이라 함은 연안에 인접하되 영해 밖에 있는 해저구역의 해상 및 해저지하로서 상부수역의 수심이 200미터까지의 것, 그 한도를 넘는 경우에는 상부수역의 심도가 해저구역의 천연자원의 개발을 가능하게 하는 곳까지의 것, 및 도서의 연안에 인접하고 있는 동양(同樣)의 해저구역의 해상 및

이처럼 대륙붕상의 해양오염에 대하여 UN해양법협약 제214조에서 규정하고 있다. 각국이 대륙붕상에 설치한 인공섬·설비 및 구조물로부터 발생하는 해양환경오염을 방지·경감 및 통제하기 위하여 권한 있는 국제기구나 외교회의를 통하여 수립된 적용 가능한 국제규칙과 기준을 시행하는 데 필요한 법령을 제정하고 그 밖의 조치를 취하도록 한 것이 그것이다.

#### (다) 接續水域制度

접속수역이란 연안국이 설정한 영해 범위 밖의 일정한 수역(영해기선으로부터 24해리이내)으로서, 연안국이 자국의 영토, 내수 또는 영해 내에서의 관세·재정·출입국관리 또는 보건위생에 관한 법규위반을 예방하거나 처벌할 목적으로 제한적인 국가관할권을 행사하는 수역을 말한다.<sup>312)</sup>

원래 접속수역의 기원은 18세기 영국에서 시행되었던 Hovering Act(徘徊法)이며, 이것은 ‘공해자유원칙의 예외’로서 영국 영해 밖을 배회하면서 밀수를 행하는 외국선박을 단속하기 위하여 제정한 것이었다. 영국은 이법에 의거하여 관세규칙을 효과적으로 시행할 목적으로 영해에 인접한 일정범위의 수역에서 관세통제권을 행사하였다.<sup>313)</sup> 미국은 독립초기에 밀수 및 노예무역을 억제하기 위하여 비슷한 관할권을 행사하였고, 19세기에는 다수의 유럽국가들이 접속수역을 설정하였는데, 이러한 국가관행은 1930년 헤이그 성문법전화 회의가 개최되었을 무렵에는 이미 관습법을 형성하였고, 법적 개념도 확립되어 있었다. 그

---

해저지하를 말한다.

311) UN해양법협약 제2조: 연안국은 대륙붕에 대해 이를 탐사하고, 그 천연자원을 개발하기 위하여 주권적 권리를 행사한다. 이러한 권리는 연안국이 그 대륙붕을 탐사하지 않거나 또는 그 천연자원을 개발하지 않더라도 여하한 국가도 연안국의 명시적인 동의 없이는 그러한 활동을 행하거나 당해 대륙붕에 대하여 권리를 주장하지 못한다는 의미에서 배타적인 것이다.

312) UN해양법협약 제33조.

313) 초기에는 6해리로 하였으나, 그 후에 9해리, 12해리, 24해리로 확대되었다.

리고 1958년의 ‘영해 및 접속수역협약’ 제24조를 통하여 성문법규정으로 확정되었다.<sup>314)315)316)</sup>

UN 해양법 협약에서는 영해의 폭이 12해리까지로 확대되었을 뿐만 아니라, 영해바깥의 배타적 경제수역이나 대륙붕과 같은 새로운 개념의 수역이 등장했기 때문에 전통적인 접속수역의 필요성은 다소 감소한 것이 사실이다. 그러나 경제수역 및 대륙붕은 주로 연안국의 경제적 관할권에 종속되는데 비하여 접속수역은 연안국의 ① 관세, ② 재정, ③ 출입국관리, ④ 보건 위생 및 안보 등을 보장하는데 목적이 있는 것이므로 그 필요성은 계속 인정된다고 할 수 있다.<sup>317)</sup>

문제는 위에서 언급된 네 가지 이외의 목적을 위해서 설정될 수 있는가에 있다. 특히 해양오염의 방지 및 단속의 목적을 위해서 활용될 수 있는가를 살펴볼 필요가 있다. 이 문제는 결국 UN해양법협약 제33조 및 1958년 제네바협약 제24조의 네 가지 목적이 단지 예시적인 것에 불과한지 여부에 의해 결정될 것이다. 이와 관련하여 미국법원은 1974년에 Taiyo Maru사건<sup>318)</sup>에서 위의 네 가지 목적은 예시적이라고 하였다.<sup>319)320)</sup>

---

314) 1958년 해양법에 관한 제네바협약 제24조: 접속수역은 영해의 넓이를 측정하는 기선으로부터 12해를 초과할 수 없다. 두 국가의 연안이 서로 대항하거나 인접하고 있는 경우에는 양국가중 어느 국가도 별도의 합의가 없는 한, 양국가의 각자의 영해의 범위가 측정되는 기선상의 최단거리의 지점에서 동일한 거리에 있는 제 지점을 연결하는 중간선을 넘어서 접속수역을 확장하지 못한다.

315) Geoffrey Marston, “Hovering Acts”, 『Encyclopedia of Public International Law』 Volume III, 1999, p.884.

316) 최중화, 「현대국제해양법」, 도서출판 두남, 2004, 63면.

317) 박춘호·유병화, 「해양법」, 민음사, 1986, 55면.

318) 이 사건은 한척의 일본 어선이 미국연안으로부터 9해리 지점에서 불법어로를 하다가 미국 해안경비대(USCG)함정의 추적을 받아 나포된 사건이었다(당시 미국의 영해범위는 3해리였다.). 이 사건의 판결은 ‘영해 및 접속수역협약’ 제24조가 열거하고 있는 4가지의 보호이익은 한정적인 것이라기보다는 예시적인 것에 불과하므로 접속수역에서는 비록 국제협약상 명시되지 않았지만, 어업이익도 보호되어야 한다는 것이었다.

319) United States vs The Taiyo Maru, 395 F.Supp. 413(1975).

이러한 미국 판례의 태도와 관련하여 이를 긍정적으로 보는 견해<sup>321)</sup>와 부정적으로 보는 견해<sup>322)</sup>로 나뉘어 있다. 하지만 이러한 견해의 대립은 해양오염과 관련하여서는 그리 큰 의미를 가진 것으로 보이지 않는다. 접속수역의 범위가 24해리까지인데 영해의 범위가 12해리까지 확장되어 접속수역이 의미를 가지는 범위는 영해 이원의 12해리인데 이마저도 배타적 경제수역인 200해리 범위내에 포섭되어 있는 상황이다. 그런데 이미 UN해양법협약이나 우리 해양오염방지법은 배타적 경제수역에 대한 연안국으로서의 형사사법관할권을 인정하고 있는 실정이다. 그러므로 비록 접속수역에 내에서 해양오염에 대한 형사관할권이 인정되지 않는다 하더라도 배타적 경제수역을 통하여 이를 해결할 수 있으므로 이런 사정으로 해양오염의 형사책임에서 접속수역이 가지는 의미는 크지 않는 것이다.

다. UN海洋法協約上의 旗國의 管轄權과 그 制限으로서의 追跡權

(1) 公海自由의 原則과 海洋環境汚染의 危險

320) 최종화, 앞의 책, 65면.

321) 긍정적으로 보는 견해는 ‘영해 및 접속수역에 관한 1958년 제네바 협약’ 제24조와 ‘UN해양법협약’ 제33조는 제한규정이라기보다는 허용규정으로 이해하여야 한다고 하고, 제24조는 네 가지 열거된 목적 중 어느 한 가지 목적을 위해 접속수역을 설치할 수 있는 연안국의 권리를 단지 긍정적으로 승인하고 있을 뿐, 본 규정의 그 어떤 것도 다른 목적을 위해 그 같은 수역을 설치하는 것을 배제하지 않고 있다고 한다. 김정건, 앞의 책, 308면.

322) 부정적으로 보는 견해는 캐나다가 1970년 북극해오염방지법(Arctic Waters Pollution Prevention Act 1970)을 통하여 미국의 반대에도 불구하고 일방적으로 북극해 일정수역에 대해 오염수역(pollution zone)을 선포한 바 있으며, 북한도 1977년 6월 21일 선포한 EEZ선언에서 안보수역의 일종인 군사수역(military zone: 북한의 군사수역은 동해에서는 기선으로부터 50마일까지이며, 서해에서는 배타적 경제수역의 한계선까지이다.)을 동시에 선포하였는바, 이러한 수역의 선포는 접속수역제도의 남용이라고 보고 있다. 따라서 이러한 남용을 방지한다는 차원에서 접속수역은 위 규정에 명시된 네 가지 목적을 위해서만 설정되어야 한다고 주장하고 있다. 김대순, 앞의 책, 704~705면; 북극해오염방지법에 대한 상세한 내용은 이상돈, 「선박에 의한 해양오염과 연안국의 권리」, 법정논총 제25권(통권 39집), 중앙대학교 법과대학, 1985, 23-28면 참조.

UN 해양법 협약의 목적상 公海(High Seas)<sup>323)</sup>라 함은 내수·군도수역·영해 또는 배타적 경제수역에 포함되지 아니하는 바다의 모든 부분을 말한다.<sup>324)</sup> 公海는 國際共同體의 公共物(common property)로 연안국을 포함한 어떤 국가의 영토주권에도 속하지 않고, ‘모든 국가의 사용’을 위해 개방된다. UN해양법협약 제87조에 의하면 공해의 자유는 항행의 자유·상공비행의 자유·해저전선 및 관선부설의 자유·인공섬과 기타 구조물 설치의 자유·어업의 자유 그리고 과학조사의 자유를 포함한다. 그리고 여기에 열거되지 아니한 자유도 있을 수 있다. 예컨대, 공해에서 해군연습을 하는 것도 여기에 속하는 것으로 이해되고 있다.

다만 공해상에서 핵실험을 하는 것도 허용될 수 있을 것인가가 문제될 수 있다. 핵실험이 치명적인 해양환경의 오염을 가져 올 것이라는 것은 의문의 여지가 없다. 핵무기 실험사건<sup>325)</sup>에서 오스트레일리아와 뉴질랜드는 프랑스가 남태평양에서 大氣圈 核實驗(atmospheric nuclear tests)을 하는 것은 國際慣習法規인 公海自由의 原則을 위반하는 것이라고 주장하였으나 이 쟁점은 ICJ에서 다루어지지 않았다. 프랑스 정부가 더 이상 그 곳에서 핵실험을 하지 않겠다고 法的 拘束力이 있는 約束을 하였기 때문이다. 1963년의 部分核實驗禁止條約(Nuclear Test Ban Treaty)<sup>326)</sup>은 공해에서의 핵무기 실험을 금지하고 있긴 하지만, 이것이 모든 국가에 구속력 있는 관습법규인지는 분명하지 않다.<sup>327)</sup>

UN해양법협약 제88조는 “公海는 平和的 目的을 위하여 留保된다.”고 규정하

---

323) 전통적으로 공해라 함은 그 수면·수중 및 해저지대와 수면위의 공간으로 구성되는 것으로 생각되었다. UN해양법협약은 이중 심해저지대에 대해서는 “인류의 공동유산”이란 이름으로 심해저 제도를 도입함으로써 이 지역을 전통적인 공해의 개념에서 제외하였다. 김대순, 앞의 책, 726면.

324) UN해양법협약 제86조.

325) Australia V. France, New Zealand v. France, 「ICJ Reports」, 1974, p. 454.

326) 대기권·외기권 및 수중 핵무기실험금지조약.

327) 김대순, 앞의 책, 727면.

고 있지만, ‘평화적’목적이 구체적으로 무엇인지에 관해서는 언급이 없다. 어쨌든 공해의 자유는 ‘UN해양법협약’과 ‘기타 국제법규’에 따라 행사해야 한다.<sup>328)</sup> 뿐만 아니라, 모든 국가는 공해의 자유를 행사함에 있어 다른 국가의 이익을 적절히 고려하여야 한다.<sup>329)</sup> 공해는 공공물이기 때문이다. 따라서 핵실험의 장소문제는 별도로, 핵실험으로 인하여 공해에 대규모 오염을 발생시켜 타국에 피해를 초래하는 것은 국제법 위반으로 보아야 할 것이다.<sup>330)</sup>

## (2) 公海上의 自國船舶에 대한 旗國의 管轄權

일반적인 원칙으로서 공해상의 선박은 단지 國際法과 旗國法에만 服從한다. 이는 다시 말해서 기국은 공해상의 자국선박을 보호할 배타적 권리를 가진다는 것이다. 여기서 기국이란 ‘선박의 국적국가’를 의미하는데 상선의 국적은 사실상 모든 국가에서 등록에 의하여 결정되고 있다. 그러나 등록의 요건은 각 국가마다 다르며, 국가마다 그 國籍附與의 條件을 스스로 결정할 수 있다.<sup>331)</sup> 영국과 같은 전통적인 해운국가는 그 조건을 매우 엄격히 하고 있지만, 파나마 또는 라이베리아 같이 일정한 액수의 수수료만 지불하면 외국인 또는 외국인 회사가 소유하고 운영하는 외국선박에 대해서도 그 등록을 기꺼이 허락하는 경우가 있는데 이를 소외 便宜置籍<sup>332)333)</sup>이라고 한다.

328) UN해양법협약 제87조 제1항.

329) UN해양법협약 제87조 제2항.

330) 김대순, 앞의 책, 727면.

331) UN해양법협약 제9조에 의하면 모든 국가는 ‘진정한 관련’을 조건으로 자국국적을 부여할 권리를 향유하는 것으로 규정하고 있다. 그러므로 각국의 국적부여 조건은 ‘진정한 관련성’을 조건으로 그 국가의 재량권에 속하는 것으로 해석된다.

332) 라이베리아나 파나마 같은 국가가 대표적인 편의치적 국들로서 이들 나라에 등록된 선박들은 주로 그리스인과 미국인 소유의 선박인 것으로 알려져 있다. 그런데 편의치적 선박문제가 국제적 관심의 대상이 되는 이유로서는 (i) 선주 혹은 선박회사 경영자들의 기국주의의 약용으로 인한 제 문제, (ii) 편의치적 국들의 선박의 안정성이나 승무원의 건강에 대한 무관심, (iii) 개발도상 국가들을 포함한 많은 비편의치적국 선박들의 경쟁력의 양화와 불이

### (3) 公海上에서 自國船舶 以外에 대한 管轄權

公海上에서 기국이외의 관할권은 인정되지 않는 것이 국제법상의 원칙이나 이러한 기국관할의 원칙에는 예외가 있다. 국제사회 전체의 이익을 위하여 또는 특정한 경우 연안국 관할권 시행의 실효성을 확보해 주기 위하여 기국의 관할권과 제3국의 관할을 병존시키는 특수한 공해제도가 몇 가지 발전되어 오고 있다. 해적행위의 진압·노예와 마약 등 밀매의 규제·무허가 방송의 금지·국기심사와 임검권·검색권·나포권의 행사, 추적권 등이 여기에 포함된다고 하겠다.<sup>334)</sup> 이중 해양오염위반 선박을 나포하기 위한 추적권에 대하여 알아본다.

#### (가) 追跡權의 개념

연안국의 영해 또는 배타적 경제수역 등 관할수역에서 타국 선박이 연안국의 국내법을 위반한 경우에 연안국의 군함은 이 위반선박을 공해까지 계속 추적하

---

익, (iv) 선박이나 승무원에 대한 편의치적 국 정부의 관리 감독의 태만으로 인한 선박의 좌초 해양오염 등을 지적할 수 있다. 1986년의 ‘선박의 등록조건에 관한 UN협약(UN convention on conditions for registration of ships)’은 바로 이런 ‘편의치적국’들로 인한 타국의 경제적 경쟁력의 상실이 그 배경으로 작용하여 채택되었다. 다른 종류의 편의치적이 이란-이라크 전쟁의 상황 하에서 발생하였다. 즉 페르시아 만의 안전항해가 우려되자 쿠웨이트 국적 유조선들을 역으로 즉 강대국들의 보호를 받을 목적으로 미국이나 영국에 등록하여 이들의 국기를 게양하고 이 지역을 항해한 바 있다.

333) 편의치적은 매우 나쁜 목적에 사용될 수 있다. 즉 선박소유자의 본국이 공해의 질서를 위하여 선박의 등록안전규칙·노예매매·강제보험·해적라디오방송·국해양오염방지 및 어업보존 등에 관하여 조약을 체결한 경우 이러한 구속으로부터 벗어나기를 바라는 선박소유자가 조약당사국이 아닌 제3국에 선박을 등록함으로써 이러한 의무의 이행을 회피하려고 기도할 수 있다. 이를 막기 위한 노력의 일환으로 제3차 UN해양법협약은 선박의 국적등록과 관련하여 “국가와 선박 간에 진정한 관련이 존재하여야 한다.”고 규정하고 있다. UN해양법 협약 제91조 제1항(선박의 국적).

334) 김영구, 앞의 책, 627면.

여 나포할 수 있다. 이 연안국의 권리를 追跡權(Right of hot pursuit)이라고 한다. 추적권은 연안국의 관할 구역에 대한 주권적 권한의 행사를 실질적으로 보장하기 위하여 일찍이 국제관습법의 내용의 일부로서 인정되어 온 것이다. 이것은 공해에서 선박에 대한 기국주의의 예외로 인정되어 왔다.<sup>335)</sup>

#### (나) 追跡權의 요건

연안국의 추적권은 그 외국선박이 연안국의 법령을 위반한 것으로 믿을 만한 충분한 이유가 있을 때 행사할 수 있다. “充分한 理由(good reason)”를 제한적으로 해석해야 할 근거가 없기에 법령위반의 현행범이거나, 법령위반으로 인한 결과의 진행이 반드시 필요하다고 볼 이유는 없으며, 단순한 법령위반의 혐의만으로 충분한 이유는 성립된다고 본다. 다만, 법령위반의 정도에 관련하여 사소한 항해규칙의 위반이나 선박서류 및 절차적 흠결과 같은 법령위반은 추적의 대상이 되지 않는다고 해석된다. 따라서 해양오염방지법상 처벌대상인 위반행위는 추적의 대상범죄에 포함된다고 할 것이나, 그렇지 않은 단순한 과태료 처분을 이유로 이러한 추적권을 행사하는 것은 바람직하지 않다.

이러한 추적은 그 외국선박이 추적국의 내수나 영해 안에 있을 때 개시되어야 한다. 이러한 요건은 추적권 제도가 관할권 행사의 보장이라는 제도적 취지를 가지고 있다는 점을 감안하면 당연한 것으로 이해될 수 있다. 문제는 영해 이외의 수역의 경우인데, UN해양법협약은 內水·領海뿐만 아니라 群島水域·接續水域·排他的 經濟水域 및 大陸棚도 포함하고 있다.<sup>336)</sup>

추적은 시각적 또는 청각적 정선신호가 외국선박에게 보이거나 들을 수 있는 거리에서 발신된 후에만 개시될 수 있다.<sup>337)</sup> 법령위반의 혐의가 있는 선박이 이러한 정선신호에 정선하여 조사에 응한다면 추적은 불필요하게 될 것이며,

---

335) UN해양법협약 제111조.

336) UN해양법협약 제111조 제1항 및 제2항.

337) UN해양법협약 제111조 제4항, 공해상 개입에 관한 협약 제23조 제3항.

이러한 정선명령을 무시하고 도주할 때 비로소 추적권의 행사는 필요할 것이다.

추적은 중단되지 않을 때에만 영해 등 관할수역 이원의 공해상으로 계속될 수 있다.<sup>338)</sup> 'I am alone case'에서 캐나다는 추적을 개시한 미 경비정 Walcott호로부터 Dexter호가 인계를 받아 추적, 격침시킨 것은 추적계속의 원칙에 반한다고 항변하였으나 미국측은 Walcott호가 시종 현장에 있었고, Dexter호가 이와 협동하여 추적하였다고 답변하였다. 추적선 또는 항공기의 형태가 기술적으로 발전되어 가고 있는 만큼, 당초의 추적선이나 추적항공기로부터 다른 군용항공기나 군함 등이 이를 인계받는 것으로 추적권의 緊急性(hotness)이나 繼續性(continuousness)이 상실되지 않는다고 해석된다. 추적권은 군함, 군용항공기에 의해서만 행사될 수 있다. 그리고 긴급추적의 권한이 특별히 부여된 정부선박이나 정부항공기에 의해서도 행사될 수 있다.<sup>339)</sup> 추적은 彼追跡船이 그 自國 또는 第3國의 領海로 들어감으로써 종료된다.<sup>340)</sup>

### 3. 海洋刑事管轄에 대한 國內法規定の 檢討

#### 가. 序言

여기에서는 해양환경범죄에 대한 형사관할권에 대하여 우리 국내법은 어떻게 규정하고 있는가를 살펴보고, 앞서 살펴본 UN해양법협약상의 형사관할권에 관한 입법이 우리 법제에 어떻게 반영되어 있는가를 살펴본다. 우리나라의 해양환경범죄에 대한 형사관할권의 근거규정은 해양오염방지법 제3조 제1항에서 찾을 수 있다. 해양오염방지법이 해양환경범죄에 대한 일반법의 지위를 가지고 있고, 위 조항에서 위 법률이 구체적으로 적용되는 장소적 범위를 정하고 있기

338) UN해양법협약 제111조 제1항, 공해상 개입에 관한 협약 제23조 제1항.

339) UN해양법협약 제111조 제5항, 공해상 개입에 관한 협약 제23조 제4항.

340) UN해양법협약 제111조 제3항, 공해상 개입에 관한 협약 제23조 제2항

때문이다. 그리고 위 법률에서 포섭되지 못하는 형사관할권의 범위라 하더라도 형사법의 일반법인 형법의 장소적 적용범위에 대하여 규정하고 있는 형법 제2조 내지 6조의 규정에 의하여 포섭될 수 있으면 역시 해양환경범죄에 대한 형사관할권을 인정할 수 있을 것이다.<sup>341)</sup> UN해양법협약에 의한 경계도 우리나라의 형사관할권으로 인정될 것이다.

참고로 영해 및 기타의 해양관할수역에 대한 국가들의 입법유형을 살펴보면 대체로 두 가지 형태로 분류된다. 첫째는 영해의 범위, 영해기선, 무해통항제도, 접속수역 등의 영해제도에 관한 국제법의 내용들을 국내법인 영해법에서 재차 체계를 갖추어 규정하는 형태로서 한국의 ‘領海 및 接續水域法’이 그 대표적인 예이다. 둘째는 일반적으로 승인된 국제법의 내용은 별도의 변형 없이 그대로 국내적으로 유효하다는 전제하에 자국의 영해제도에서 채택하는 특별한 내용이나 변경된 내용만을 규정하는 형태가 있는데, 일본의 ‘領海 및 接續水域法’을 그 대표적인 예로 볼 수 있다.<sup>342)343)</sup>

아래에서는 해양오염방지법상의 해양형사관할과 형법상의 해양형사관할에 대하여 살펴본다.

#### 나. 海洋汚染防止法상의 海洋還境犯罪에 대한 형사관할

##### (1) 海洋汚染防止法 제3조 제1항

해양오염방지법상의 장소적 적용범위에 관한 규정은 해양환경범죄에 대한 형사관할의 제1차적 근거규정이 된다고 할 것이다. 그리고 이처럼 해양오염방지

---

341) 형법 제8조가 별도의 예외규정이 없는 한 형법총칙의 규정은 다른 형벌법규에도 적용된다고 규정하고 있으므로 각 특별형벌법규의 장소적 적용범위에 관한 특별규정이 없는 한 형법의 장소적 적용범위에 관한 원칙이 그대로 적용된다고 할 것이다.

342) Jonathan I. Charney & Lewis M. Alexander, "International Maritime Boundaries", 「The American Society of International Law」, 1993, p. 1135-1153.

343) 최중화, 「현대국제해양법」, 도서출판 두남, 2004, 404면.

법에서 해양환경범죄의 형사관할에 대하여 별도로 규정하여야 할 필요성은 해양오염이 가지는 특수성에 기인한다고 할 수 있다. 해양오염의 단속기관과 수사기관이 해양환경범죄를 저지른 선박을 찾아내고 관련된 피고인을 찾아낸다고 하더라도 형사관할권이 없으면 그러한 단속과 수사는 실효를 거두기 힘들다. 외국선박에 의하여 기름이나 방사능 물질 등 중대한 위해를 야기하는 오염원이 배출되고 그 오염원이 확산되어 연안국에 심각한 피해를 주고 있음에도 불구하고 그 배출이 영해 내지 관할수역 밖에서 일어난다는 사정으로 형사관할권을 행사할 수 없다면 이는 문제이다.<sup>344)</sup>

그리고 우리 형법 제2조는 속지주의를 규정하면서 ‘대한민국 영역 내’라고만 규정하고 있고 이러한 대한민국 영역은 영토·영공과 함께 영해만을 포함하는 것으로 해석되고 있다. 그러므로 형법에 한정하여 해석한다면 영해 이원의 해양오염에 대하여는 형사처벌을 할 수 없다는 결과가 된다. 이것은 우리 연안의 보호에도 문제일 뿐만 아니라 국제적인 추이와도 맞지 않다. 이러한 사정으로 우리 해양오염방지법은 UN해양법협약을 반영하여 동법의 적용범위에 대하여 별도로 규정을 두고 있다.

해양오염방지법 제3조 제1항은 그 적용범위와 관련하여 “이 법의 규정은 다음의 해양오염과 그 방지에 관하여 이를 적용한다. 다만, 방사성물질에 의한 해양오염 및 그 방지에 관하여는 원자력법이 정하는 바에 의한다.”라고 규정하고 있다. 그리고 그 적용범위에는 다음의 각 오염이 포섭된다.

- ① 대한민국 영토에 접속되는 해역 안 및 기타 해역으로서 대통령령이 정하는 해역 안에서 행하여진 해양오염,
- ② 제1호에서 정한 해역 밖에서 해저광물자원개발법 제3조의 규정에 의한 해저광구의 개발과 관련하여 발생한 해양오염,
- ③ 제1호에서 정한 해역 밖에서 선박법 제2조의 규정에 의한 대한민국 선박에 의하여 행하여진 해양오염,
- ④ 제4조의4 제1항의 규정에 의한 환경보전해역 안에서의 해양오염,

---

344) Owen Lomas, 앞의 책, 51면.

⑤ 제4조의4 제2항의 규정에 의한 특별관리해역 안에서의 해양오염.

위 해양오염방지법 제3조 제1항의 내용은 반드시 해양오염방지법의 장소적 적용범위만을 규정한 것이라고 단정하기는 힘들지만,<sup>345)</sup> 장소적 적용범위에 대한 내용이 포함된 것은 분명하다. 다만 좀더 바람직한 입법형태로는 명시적으로 ‘장소적 적용범위’라는 제목아래 해양오염방지법의 적용가능범위를 일목요연하게 표현하여 해양환경오염에 대한 형사관할권을 분명하게 하는 것이라 하겠다. 여기에서는 위 조항의 각호의 내용을 통하여 해양오염방지법의 장소적 적용범위에 대하여 살펴본다.

## (2) 大統領令이 定하는 海域

해양오염방지법 시행령 제3조는 ‘해역의 범위’에 대하여 “법 제3조제1항 제1호의 규정에 의한 해역은 ‘영해 및 접속수역법’에 의한 영해 및 내수와 ‘해양법에 관한 국제연합협약(UN해양법협약)’에 의하여 대한민국이 해양환경의 보전에 관한 관할권을 갖는 해역으로 한다.”라고 규정하고 있다.

이러한 해양오염방지법 시행령에 기초하여 대통령령이 정하는 해역을 정리하여 보면 ‘內水와 領海’가 포함되는 것은 문제가 없다. 우리 ‘영해 및 접속수역법’ 제1조는 영해의 범위에 대하여 “대한민국의 영해는 기선<sup>346)</sup>으로부터 측정하여 그 외측 12해리의 선까지에 이르는 수역으로 한다. 다만, 대통령령이 정하는 바에 따라 일정수역에 있어서는 12해리이내에서 영해의 범위를 따로 정할 수 있다.”고 규정하고 있다.

---

345) 해양오염방지법 제3조 제1항 단서의 내용은 해양오염방지법의 장소적 적용범위에 대한 규정이라기보다는 해양오염방지법으로 규율하기 적절하지 못한 방사성물질에 의한 해양오염에 대하여 이 법의 특별법적 성격을 가지는 원자력법을 적용하도록 규정한 것이라 볼 수 있다. 따라서 장소적 적용범위와는 관련이 없다.

346) 영해 및 접속수역법 제2조 ① 영해의 폭을 측정하기 위한 통상의 기선은 대한민국이 공식적으로 인정한 대축척해도에 표시된 해안의 저조선으로 한다. ② 지리적 특수사정이 있는 수역에 있어서는 대통령령으로 정하는 기점을 연결하는 직선을 기선으로 할 수 있다.

다음으로 ‘UN해양법협약에 의하여 大韓民國이 海洋環境의 保全에 관하여 管轄權을 갖는 海域’인데 이와 관련하여 생각하여 볼 수 있는 것은 내수, 영해 및 무해통항권, 대륙붕 및 배타적 경제수역 등이 있다.

UN해양법협약은 제12부에서 ‘海洋環境의 保護와 保全’에 대하여 규정하고 있으며, 이 밖에도 영해, 국제항행에 이용되는 해협, 배타적 경제수역과 관련된 부분에서 연안국 및 기항국이 수행하는 해양환경보존 및 보호를 위한 각종 관할권에 대하여 규정하고 있다. 구체적으로 영해의 無害通航을 규정한 제21조 제1항(f)에서는 연안국이 領海를 통과하는 외국선박에 대하여 해양오염의 예방, 감소, 통제를 위하여 필요한 입법조치를 하도록 규정하고 있다. 또한 國際海峽의 통과통행을 규정한 제39조 제1항이나 제42조 제1항에서 연안국은 해양환경 보호를 위하여 필요한 입법조치를 할 수 있고 통과통항을 하는 외국 선박은 이러한 연안국의 조치를 따르도록 규정하고 있다. 排他的 經濟水域에 관한 제56조 제1항에서도 연안국의 해양환경의 보존 및 보호를 위한 관할권을 규정하고 있다.<sup>347)</sup> 그러므로 해양오염방지법은 무해통항권을 행사하는 외국선박이 우리 영해 내에서 있을 경우, 통과통항 하는 외국선박이 국제해협인 대한해협을 항행할 경우 및 우리 배타적 경제수역에서 해양환경범죄를 저지를 경우에 대하여도 적용된다고 할 것이다. 大陸棚에 대하여도 그 관할하에 설치된 인공섬 설비 및 구조물로부터 발생하는 해양환경오염을 방지 경감 및 통제하기 위한 조치를 취하도록 규정하고 있다.<sup>348)</sup>

領海內 無害通航權과 관련하여 우리 ‘領海 및 接續水域法’은 “외국의 군함 또는 비상업용 정부선박이 영해를 통항하고자 할 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 관계당국에 사전통고 하여야 한다.(동법 제5조 제1항 제2문)”고 규정하여 사전 통고제를 채택하고 있다. UN해양법협약에서는 채택하지 않았지만, 국내법을 통하여 무해통항제도의 남용에 제동을 가하기 위해 마련한 것이라 하겠다.<sup>349)</sup> 또한 같은 법 제5조 제3항은 “대한민국의 안전보장을 위하여 필요하다고

347) 유병화, 「동북아지역과 해양법」, 진성사, 1991, 361면.

348) UN해양법협약 제214조.

인정되는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 일정수역을 정하여 외국선박의 무해통항을 일시적으로 정지시킬 수 있다.”고 규정하고 있다. 이 역시 고전적 무해통항권<sup>350)</sup>의 기본개념에 근본적 수정을 가한 것이다.<sup>351)</sup> 무해통항은 연안국의 ‘무해’를 조건으로 하고 있다. 우리 ‘영해 및 접속수역법’ 제5조 제2항 역시 13개의 유해한 통항<sup>352)</sup>을 규율하고 있다. 위의 無害通航을 制限하는 事由 중에는 海洋汚染의 防止를 위하여 오염물질의 배출을 금하는 내용도 포함하고 있다. 대한민국의 영해를 통항하는 외국선박이 해양오염물질을 배출하다가 적발되는 경우는 대한민국 국민과 같은 조건하에서 처벌되어야 한다. 특히 외국선박이 고의 또는 과실로써 대통령령이 정하는 기준을 초과하는 오염물질의 배출하였을 때에는 ‘영해 및 접속수역법’ 제7조<sup>353)</sup>의 벌칙규정에 의하여 형사책임

349) 박중성, 「한국의 영해」, 법문사, 1985, 121면.

350) 종래의 해양법상의 원칙으로서는 연안국은 외국선박의 무해통항을 어떠한 이유로도 정선 또는 일시라도 정지시킬 수 없는 것으로 이해되어 왔다. 다만 통항로의 위험한 사태가 발생하였을 때 통항선박의 안전을 위하여 위험물을 공시하는 동시에 일시 정지를 통고하였을 뿐이다.

351) 박중성, 앞의 책, 122면.

352) 영해 및 접속수역법 제5조 제2항의 13개의 유해한 통항: ① 대한민국의 주권·영토보전 또는 독립에 대한 여하한 힘의 위협이나 행사 기타 국제연합헌장에 구현된 국제법원칙을 위반한 방법으로 행하는 여하한 힘의 위협이나 행사 ② 무기를 사용하여 행하는 훈련 또는 연습 ③ 항공기의 이함·착함 또는 탑재 ④ 군사기기의 발진·착함 또는 탑재 ⑤ 잠수항행 ⑥ 대한민국의 안전보장에 유해한 정보를 수집 ⑦ 대한민국의 안전보장에 유해한 선전·선동 ⑧ 대한민국의 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생법규에 위반되는 물품이나 통화의 양·적하 또는 사람의 승·하선 ⑨ 대통령령이 정하는 기준을 초과하는 오염물질의 배출 ⑩ 어로 ⑪ 조사 또는 측량 ⑫ 대한민국 통신체제의 방해 또는 설비 및 시설물의 훼손 ⑬ 통항과 직접 관련 없는 행위로서 대통령령이 정하는 것.

353) 영해 및 접속수역법 제7조 (벌칙) ①제5조제2항 또는 제3항의 규정을 위반한 외국선박의 승무원 기타 승선자는 5년 이하의 징역 또는 2억원 이하의 벌금에 처하고 정상이 중한 때에는 당해 선박·기재·채포물 기타 위반물품을 몰수할 수 있다. ② 제6조의 규정에 의한 명령이나 조치를 거부·방해 또는 기피한 외국선박의 승무원 기타 승선자는 2년 이하의 징역 또는 1,000만원 이하의 벌금에 처한다. ③ 제1항 및 제2항의 경우 징역형과 벌금형은 이를 병과할 수 있다. ④ 이 조의 적용에 있어서 그 행위가 이 법 이외의 다른 법률에 규정된 죄에 해당하는 경우에는 그 중 가장 중한 형으로 처벌한다.

을 저야한다. 이것을 이유로 피의선박을 압류할 수 있음은 물론이다.<sup>354)</sup> 또한 ‘영해 및 접속수역법 시행령’ 제6조는 오염물질의 배출규제 기준에 대하여 “법 제5조 제2항 제9호에서 ‘대통령령이 정하는 기준’이라 함은 해양오염방지법 시행령 제23조의 규정에 의한 기준을 말한다.”라고 규정하여 해양오염으로 인한 유해통항에 대한 기준을 해양오염방지법 및 그 시행령에 기초하여 정하고 있다.

### (3) ‘海底鑛物資源開發法’ 제3조의 規定에 의한 海底鑛區

海底鑛物資源開發法 제2조(정의) 제3호는 해저광구에 대하여 “해저광물개발 구역내에서 등록한 일정한 해저의 구역”이라고 규정하고 있다. 그리고 동법 시행령 제2조는 “해저광물개발구역은 한반도와 그 부속도서의 해안에 인접한 해역이나 대한민국이 행사할 수 있는 모든 권리가 미치는 대륙붕의 해상 및 그 지하로서 국제법상의 원칙에 의하여 대한민국이 주권 또는 주권적 권리를 향유하는 구역으로 한다.”라고 규정하고 있다. 결국 해저광구란 대한민국이 주권 또는 주권적 권리를 향유하는 沿岸海域과 大陸棚에 부존하는 천연자원 중 석유 및 천연가스 등 해저광물을 탐사·채취 및 취득을 위하여 등록된 해저구역을 말한다 고 하겠다. 다만 해저광물개발구역 자체가 국제법상의 원칙에 의하여 대한민국의 주권 또는 주권적 권리를 향유하는 구역이어야 하므로 실상은 제1호의 대통령령이 정하는 해역에 의하여 상당 부분 포섭이 된다 할 것이다.

### (4) 大韓民國의 船舶

‘大韓民國의 船舶’이라 함은 船舶法 제2조에 규정된 ① 국유 또는 공유의 선박, ② 대한민국 국민이 소유하는 선박, ③ 대한민국의 법률에 의하여 설립된 상사 법인이 소유하는 선박, ④ 대한민국에 주된 사무소를 둔 법인으로서 그

---

354) 박종성, 앞의 책, 127면.

대표자(공동대표인 경우에는 그 전원)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박을 의미한다. 선박이 등록되지 않았거나 선박증서를 교부받지 못한 경우가 문제가 될 수 있으나 선박법은 국·공유 또는 대한민국 국민이 소유하는 선박을 대한민국 선박이라고 규정하고 있는데 그치므로 미등록의 선박도 한국국민이 소유하는 한 한국국기를 게양할 권리가 있다고 보아야 할 것이다.<sup>355)</sup>

#### (5) 環境保全海域 및 特別管理海域

‘環境保全海域’이라 함은 “자연환경 보전지역 중 수산자원의 보호·육성을 위한 용도지역으로서 해양환경의 상태가 양호하여 지속적으로 보전할 필요가 있는 해역과 해양환경 및 생태계가 특히 양호한 곳으로서 지속적인 보전이 필요한 해역으로서 대통령령이 정하는 해역”을 말한다. 해양수산부장관은 환경보전해역의 해양환경오염이 해역별 해양환경기준을 초과하게 되어 주민의 건강·재산이나 생물의 생육에 중대한 피해를 가져올 우려가 있다고 인정하는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 환경보전해역에서 대통령령이 정하는 시설의 설치를 제한할 수 있다(해양오염방지법 제4조의 4 제1항).

‘特別管理海域’이라 함은 “해양오염방지법에 의한 해역별 해양환경기준의 유지가 곤란하고, 해양환경의 보전에 현저한 장애가 있거나 장애를 미칠 우려가 있는 해역 중에서 대통령령이 정하는 해역”을 말한다. 해양수산부장관은 특별관리해역의 환경보전을 위하여 필요한 경우에는 특별관리해역에서 시설의 설치를 제한할 수 있으며, 그 해역안의 사업장에 대하여 배출되는 오염물질을 총량으로 규제할 수 있다(동조 제2항).

이 두 가지의 해역은 국제법상 일반적으로 인정된 해역은 아니며 우리 국내법에서 필요에 의해 임의로 설정한 해역이다. 국제적으로 통용될 수 없는 만큼 우리나라의 주권이나 주권적 권리가 행사될 수 있는 영역을 벗어나서는 설정될

---

355) 박시환, "형사법 적용의 시간적·장소적 범위에 관한 문제", 「재판자료 제49집-형사재판에 관한 제문제」, 법원행정처, 1990, 249면.

수 없다 하겠고, 따라서 이 역시도 해양오염방지법 제3조 제1항에서 말하는 대통령령이 정하는 해역의 범위 내에 포섭될 수 있다 하겠다.

#### 다. 刑法上 一般刑事管轄과 海洋刑事管轄의 關係

해양오염방지법에서 규정하고 있는 해양형사관할에 대한 규정 외에 형법에서 규정하고 있는 형사관할에 대한 규정도 해양오염법에 의하여 포섭되는 범위 이외의 영역에서는 법원으로 활용될 수 있을 것이다. 그러한 한에서 형법상의 형사관할에 대한 규정을 살피는 것도 보충차원에서 의미가 있다. 하지만 해양오염방지법이 형사관할에 관하여 그 범위를 오히려 형법보다 넓히고 있어 실제 형법의 관할 규정이 적용될 가능성을 그리 높아 보이지 않는다. 다만 형법상의 관할결정에 관한 입법주의는 형법뿐만 아니라 기타 형사법의 입법에도 고려되는 원리이므로 다른 형사특별법을 제정·해석하는데 있어서 참작할 필요가 있다.

형법에서 규정하고 있는 형사관할에 관한 규정과 그러한 규정의 입법적 배경이 된 입법주의는 해양오염방지법에서 규정된 해양형사관할에 대한 입법주의와 다소 차이가 있다. 해양오염방지법은 유엔해양법협약의 규정이 반영되었고, 유엔해양법협약은 주로 선박에 기인한 오염에 대하여 규정하면서 관할권결정과 관련한 입법주의로 旗國主義, 沿岸國主義, 寄港國主義를 제시하고 있다. 반면 형법 제2조 및 제6조에서 규정된 일반형사관할에 대한 조항은 屬地主義<sup>356)</sup>·屬人主義<sup>357)</sup>·保護主義<sup>358)</sup>·世界主義<sup>359)</sup>등의 입법주의와 관련하여 규정되었다.<sup>360)</sup>

---

356) 속지주의는 자국의 영역 내에서 발생한 모든 범죄에 대하여 행위자 또는 피해자의 국적을 묻지 않고 자국의 형법을 적용한다는 원칙으로서 범죄지를 기준으로 하여 적용범위를 결정한다는 입장이다. 우리 형법 제2조는 ‘국내범’이라는 제목으로 “본 법은 대한민국 영역내에서 죄를 범한 내국인과 외국인에게 적용한다.”고 규정하여 속지주의를 기본원칙으로 채택하고 있다.

357) 속인주의는 자국민이 행한 범죄에 대하여는 범죄지의 여하를 묻지 아니하고 자국형법을 적용한다는 원칙으로 국적주의라고도 한다. 이 원칙만 단독으로 채택하고 있는 입법례는

그리고 형법 제4조는 이에 속지주의의 특별한 형태로 기국주의를 규정하고 있다. 즉 “대한민국 영역 외에 있는 대한민국의 항공기 또는 선박 내에서 죄를 범한 외국인에게 형법을 적용한다.”고 규정하고 있는 것이 그것이다.

이중 UN해양법협약에서 제시하는 기국에 의한 범령집행과 형법 제4조에 규정되어 있는 기국주의의 관계를 살펴볼 필요가 있다. 둘 다 기국에 의하여 관할권이 행사된다는 점에서는 공통된다. 하지만 둘은 실제 적용에 있어서는 다른 의미를 가진다. UN해양법협약에서 말하는 기국주의는 선박이 해양환경범죄의 주체 내지 도구가 되는 것을 의미하는 반면, 형법에서 말하는 기국주의란 의미는 선박의 장소적 의미에 포착한 것으로 선박을 육지의 연장으로 보는 것을 의미한다. 그러므로 형법 제4조에 말하는 기국주의는 형법 제2조에서 규정하고 있는 속지주의에 대하여 특별한 경우를 규정한 것이 되고 선박 내에서 일어난 범죄에 대한 형사관할권을 행사하기 위한 근거가 된다. 반면 유엔해양법협약에 규정된 기국에 의한 범령집행은 선박 내에서 일어난 해양오염범죄가 아

---

거의 없고, 속지주의와 병행하여 채택하고 있는 것이 대부분의 입법례이다. 형법 제3조는 ‘내국인의 국외범’이라는 제목으로 “본법은 대한민국 영역 외에서 죄를 범한 내국인에게 적용한다.”고 규정하여 속인주의를 채택하고 있다.

358) 보호주의는 자국 또는 자국민의 법익을 침해하는 범죄에 대하여는 범죄인의 국적과 범죄지를 묻지 아니하고 자국 형법을 적용한다는 원칙으로서, 그중에서도 국가의 법익을 보호하는 경우를 국가보호주의, 자국민의 법익을 보호하는 경우를 개인보호주의라고 한다. 이 원칙은 속지주의와 속인주의를 채택하여도 별하지 못하는 경우에 대하여 그 간격을 메우기 위하여 채택되는 경우가 대부분이다.

359) 세계주의는 범죄지·범죄인의 국적·피해자의 국적을 불문하고 국제적 반인도적 범죄에 대하여는 자국형법이 적용된다는 원칙으로서 반인도적·반인류적 범죄에 대한 사회방위의 국제적 연대성에 그 근거를 두고 있다. 세계주의를 채택하는 경우에도 그 처벌대상으로 하고 있는 범죄는 나라마다 조금씩 차이가 있기는 하나 통상 해적행위·인신매매·전염병전파행위·국제적 테러행위·항공기피납행위·마약거래행위·국제통화위조행위 등이 규정되고 있다. 해양오염과 관련하여 방사능물질을 공해상에 무단 투기하는 경우에는 국제적 반인도적 범죄의 성격으로 규정될 필요가 있는바, 이러한 사정으로 해양오염처벌과 관련하여 예외적으로 세계주의의 입법례를 신중하게 검토할 필요가 있다.

360) 형법의 장소적 적용범위에 관하여 속지주의를 기본원칙으로 하여 속인주의와 보호주의를 가미하고 있다고 보는 견해가 통설이다.

나라 선박이 타국의 영해 등 관할구역이나 공해에서 해양오염행위를 하였을 경우 선박이 비록 기국의 관할구역을 벗어났다고 하더라도 그러한 선박에 대하여 형사관할권을 행사할 수 있다는 의미가 되는 것이다. 이러한 시각에서 본다면, UN해양법협약에서 말하는 기국에 의한 법령집행은 자국의 선박이 자국의 관할 밖으로 나간 경우도 처벌을 하겠다는 의지의 표현으로 형법상의 속인주의에 속한다 할 수 있겠고, 그런 면에서 형법 제3조와 오히려 가깝다고 할 수 있다. 용어의 동일성에도 불구하고 학문간 논의의 차이로 다른 의미가 됨을 주의할 필요가 있다.

#### 라. 우리 刑事訴訟法의 場所의 適用範圍

형사소송법을 비롯한 우리나라 형사절차법은 대한민국의 영역 내에서만 효력을 가지는 것이므로 우리나라의 법원에서 심판되는 사건의 절차에만 적용된다. 우리나라 영역 내에 있는 한 피고인이나 피의자의 국적을 묻지 않는다. 우리나라의 재판권이 미치지 않는 자라 하더라도 일단 우리나라에서 형사절차의 대상이 된 이상 결국에 가서 형사소송법 제327조 제1호에 의하여 공소기각의 판결을 선고받을 때까지는 우리나라 형사절차법에 따라 소송절차가 진행될 수밖에 없으므로 일응 우리 형사절차법의 적용을 받는다고 해야 할 것이다.<sup>361)</sup>

#### 4. 小結

해양오염방지법의 내용을 종합하면 우리나라의 선박뿐만 아니라 우리의 내수와 영해, 대륙붕, 국제해협, 배타적 경제수역을 통과하는 외국선박이 야기하는 해양오염범죄를 단속 처벌할 수 있다는 것이 된다. 이는 결국 UN해양법협약에서 정하고 있는 기국에 의한 집행과 연안국에 의한 집행에 대한 규정, 그리고 내수·영해·배타적 경제수역·대륙붕 등에 대한 규정을 수용한 결과라 할 수

361) 백형구의 3인, 「주석형사소송법(상)」, 한국사법행정학회, 1992, 36면.

있다. 더 나아가 국내법으로 환경보전해역과 특별관리해역도 설정하여 이들 구역에 대한 환경오염의 방지에 더 만전을 기하고 있음도 볼 수 있다. 다만 UN 해양법협약상의 기항국주의까지 수용하고 있는가가 문제된다. 해양오염방지법 제3조 제1항에서 명문으로 이를 규정하고 있지는 않다. 그러나 해양형사관할과 관련하여 해양오염방지법 시행령 제3조는 ‘해양법에 관한 국제협약(UN해양법 협약)에 의하여 대한민국이 해양환경의 보전에 관할권을 갖는 해역’을 규정하고 있으므로 이 시행령에 비추어 보면 기항국에 대한 UN해양법협약 제12부에 규정된 기항국의 법령집행권한도 해양오염방지법의 범위내로 포섭될 수 있다 하겠다. 또한 UN해양법협약 자체가 國內法源으로 사용될 수 있으므로 이러한 측면에서도 기항국주의는 우리 국내법제에서 포섭될 수 있다. 다만 UN해양법협약에서 인정하고 있는 기항국에 의한 법령집행의 모든 권한을 해양오염방지법에 규정함으로써 해양형사관할에 대한 입법을 직접적이고 명확하게 하는 것이 바람직하다 생각된다. 특히 해양오염방지법 제3조 제1항은 이 법이 적용되는 범위에 대하여 오염종류별로 정하는 입법형태를 취하고 있는데 이러한 형식보다는 직접적으로 해양환경관할을 ‘해양오염방지법의 장소적 적용범위’라는 제목으로 명시적이고 직접적으로 규정하는 것이 더 바람직하다 생각된다.

육상오염원에 기인한 해양오염을 단속하는 문제에 있어서도 현행 해양오염방지법은 소극적인 태도를 취하고 있다. 내수에 대하여 규제할 수 있음은 천명하고 있지만, 실체법적인 측면에서 내수에서 발생하는 해양오염원은 결국 수질환경보전법이나, 폐기물관리법, 그리고 ‘오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률’ 등에 의하여 규율되고 해양오염방지법에 의하여 규율될 가능성이 적다. 육상오염원과 해상오염원의 유기적인 관계를 고려하여 단속할 필요가 있는 부분에 대하여는 해양오염방지법에서 규정하여 해양오염단속기관의 관할권 행사가 가능하도록 하는 방안도 고려될 필요가 있다.

우리 ‘영해 및 접속수역법’이 무해통항권에 대하여 사전통고제를 채택하고 있는 것이나, 필요한 경우 무해통항하는 선박에 대하여 일시정지권을 행사하는 것은 해양환경오염에 대하여 적극적인 태도로 긍정적으로 생각이 되고, 특히

현행 UN해양법협약상의 무해통항권 제도에 대하여 비판이 있는 점을 감안하면 바람직한 입법태도라 보여진다.

## 제2절 海洋環境犯罪 관련 刑事司法機關

### 1. 海洋環境犯罪 관련 國內 刑事司法機關

#### 가. 一般 環境事犯에 대한 刑事司法機關

우리나라에서 범죄수사권은 검찰이 가지고 있으며, 사법경찰관이나 법률에 의해 사법경찰권을 부여받은 공무원은 검사의 지휘를 받아서 그 업무를 수행한다. 일반경찰이 사법경찰관으로서 권한을 갖고 있는 외에도 관세·마약·보건 등 많은 전문분야에서는 관련공무원이 특별사법경찰관으로서 임명되어 해당분야에서 활동하고 있다. 사법경찰관리의 직을 수행할 자와 그들의 업무의 범위에 대하여는 ‘司法警察官吏의 職務를 行할 者와 그 職務에 關한 法律’에서 규정하고 있는데, 이 법률은 환경부와 각 지방자치단체에 근무하면서 환경관계 단속사무에 종사하는 4급 내지 9급의 국가공무원 및 지방공무원에게(동법 제5조 제24호), 수질환경보전법·폐기물관리법·‘오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률’ 등 환경관련 법률에 규정된 범죄에 대하여 司法警察官吏로서의 職務를 수행하도록 규정하고 있다. 따라서 그 전까지는 단속공무원들은 위법사실을 적발했을 경우에 단지 고발하는데 그쳤는데 그 후는 현행범 구속, 영장집행 등 사법기능을 할 수 있게 되었다.<sup>362)</sup> 하지만 동법은 환경범죄에 대한 특별사법경찰관에 대하여 광범위하게 규정하면서도 정작 해양오염방지법상의 환경범죄에 대하여는 관련부처의 공무원에게 사법경찰권을 부여하는 규정을 두고 있지 않았다. 이런 사정으로 해양수산부 내에서 해양오염의 단속을 위하여 특별히 임

362) 김주덕, “국가의 지구환경보호책임과 환경검찰권 행사방안 연구”, 「저스티스」 제30권 제2호, 1997, 29면.

용된 海洋環境監視員들에 대하여는 현행법상 특별사법경찰권이 부여되지 않은 상태이다. 이는 해양경찰에 광범위하게 해양오염에 대한 단속권한을 행사하고 또한 이들에게 형사사법권이 부여되어 있다는 점을 감안한 것이 아닌가 생각되나, 뒤에서 보듯이 더 바람직한 입법태도는 해양환경감시원에게도 여전히 형사사법권을 부여하는 방법일 것이다. 현재 진행 중인 해양오염방지법의 개정작업에서 이러한 문제점이 반영되고 있는바, 바람직한 개선이라 생각된다.

#### 나. 海洋汚染의 刑事司法機關으로서의 海洋警察

##### (1) 海洋警察制度의 의의

해양경찰은 해양수산부가 정부부처로 신설되면서 海洋水産部の 獨立한 外廳으로 설립되어, 조직상 일반경찰과는 달리 운영되어 오고 있다. 이는 해양이라는 특수한 공간적 상황에서 발생하는 각종 위험상황에 대하여 專門的이고 體系的인 對應의 必要性에 의한 것으로 볼 수 있다. 이와 관련하여 먼저 외국의 입법례를 살펴보고 우리 법제에서의 해양경찰을 살핀 후 개선책이 있는지를 살핀다. 해양오염에 있어서 해양경찰의 중요성을 고려하고, 또한 해양오염의 형사적 처리에 있어서 최전선에서 역할을 담당한다는 점을 감안하면, 해양경찰제도의 개선책은 궁극적으로 해양오염방지에 대한 개선책으로 연결될 수 있다.

##### (2) 海洋警察制度에 대한 外國의 立法例

###### (가) 美國의 海岸警備隊(U.S. Coast Guard)

미국 해안경비대는 육·해·공·해병대에 이어 제5군이며 평시에는 운수부 소속이나, 전시에는 해군산하로 되는 세계최대의 해양종합행정기구이다. 미국 해안경비대는 1790년 재무부(Department of Treasury) 산하에서 밀수단속을

위한 선단(Revenue Cutter Service) 설립을 효시로 1797년에는 프랑스와의 전쟁에 참전하여 국방의무를 추가하였다. 그 후 선박안전검사업무, 인명구조업무 및 병산순찰업무가 추가되었고, 1915년에는 세관감시선단과 인명구조대를 통합하여 해안경비대로 개칭하였다. 1967년에는 재무부에서 현재의 운수부(Department of Transportation)로 소속이 변경되었다. 해안경비대는 계속해서 항로표지업무, 항만보안업무, 해양오염방제업무 및 불법이민 단속업무, 배타적 경제수역에서의 해상순찰 및 어로단속업무를 추가하면서 종합해양행정부서로 발전하였다.<sup>363)</sup>

해안경비대는 현재 국가와 국민과 환경의 수호기구임을 천명하고 ① 항로표지업무(Aids to Navigation) ② 법집행(Law Enforcement) ③ 군사업무(Military Readiness) ④ 환경보호(Environment Protection) ⑤ 수색·구조(Search and Rescue, SAR) ⑥ 해상안전예방(Preventive Safety)을 그 주된 임무로 하고 있다. 해안경비대의 임무에 대한 법적 근거인 U.S. Code Title 14.에 임무, 직무, 적용범위 및 권한에 대한 규정이 구체적으로 명시되어 있다. 그리고 업무내용은 연방규정인 33CFR(Code of Federal Regulation) 규정에 상세하게 기록되어 있으며, 해양안전업무에 대한 지침 및 절차 등은 해상안전지침서(Marine Safety Manual)에 면밀히 기술되어 있다.<sup>364)</sup> 미국 해안경비대는 군대 유사의 조직을 갖추고 있으면서, 特別司法警察權을 가진 종합해양관리청이라 할 수 있다. 법집행과 같은 강력한 권력적 작용을 수행하는 반면 봉사지원업무도 수행함으로써 해군과 차별화를 도모하고 있다.<sup>365)</sup>

#### (나) 日本의 海上保安廳

363) 윤종휘·이상집, “21세기 한국해양경찰의 발전방향에 대한 연구”, 「해사산업연구소논문집」 제10집, 2003, 40면.

364) 앞의 책, 같은 면.

365) 고보건, 「해양경찰권에 관한 연구: 해양경찰권의 기능범위를 중심으로」, 제주대 행정대학원 석사학위논문, 2001, 59면.

일본의 해상보안청은 1948년 5월 미국 해안경비대를 모델로 해상관련 업무를 통일적으로 수행하기 위해 설립된 국가기관이다. 일본 해상보안청은 해상치안 유지·해상교통안전확보·해상 레저활동 안전 확보·해난구조·해양오염방지·해상오염방제활동·해양조사·해양정보제공 및 항로표지관리 등의 업무를 수행한다. 제2차 세계대전이후 일본해상에서는 불법출입국·밀무역·해적행위·불법어로 등 범죄행위가 극성을 부렸다. 이에 일본 정부는 1948년 5월 1일 해상에서의 인명 및 재산을 보호하고·해상의 안전 확보·해상범죄의 예방 및 진압도모·해양환경을 보호하는 해양보안을 확보하기 위한 목적으로 해상보안청을 설립하였다.<sup>366)</sup> 해상보안청은 설립당시부터 현재까지도 미국 연안경비대와 긴밀한 협조관계를 유지하고 있다. 태평양에서의 해난구조에 대한 정보를 상호교환 합동훈련을 실시하고 유사시 즉시 대응체제를 도모하고 있다. 실제로 해난사고에서 미국 해안경비대의 항공기가 수색하고 일본 해상보안청 순시정이 구조를 하는 등 역할분담을 한 예가 있다.<sup>367)</sup>

일본 해상보안청은 運輸省 所屬의 海洋行政執行機構로서 해난구조·해양오염방제 등 다양한 해상업무를 수행하고 있다. 그리고 이러한 업무와 관련하여 해상보안청은 해상범죄를 수사·진압 및 예방하는 등의 경찰기능을 수행하며, 특별사법경찰권도 가지고 있다. 일본은 일반경찰관련 법률에서 별도로 해양경찰작용에 대하여 규정하지 않고, 해상보안청법에서 이를 규정하고 있다. 해상보안청법은 제1조(설치목적)에서 “해상에 있어서 인명과 재산을 보호하고 또한 법률의 위반을 예방하고 수사하며 진압한다.”고 규정하고 있다. 그리고 이러한 설치목적 조항을 근거로 해서 제2조 제2항에서는 해상보안청의 임무에 대하여 규정하고 있다. 즉 “해상보안청은 해상에 있어서 법령의 이행·해난구조·해양오염방지·해상에 있어서 범죄의 예방 및 진압·해상에 있어서 범인의 수사 및 체포·해상에 있어서 선박교통에 관한 규제·수로 항로표지에 관한 사무·기타 해상안전의 확보에 관한 사무와 이에 부대한 사항에 관한 사무를 처리함을 임

366) 泉昌弘, “海上保安廳 責務 現狀”, 「海洋管理行政세미나」, 海洋安全學會, 1988, 58면.

367) 고보건, 앞의 논문, 60-61면.

무로 한다.”고 규정하고 있다. 그리고 구체적인 소장사무는 제5조에서 열거하여 법정함으로써 해상보안청의 사무를 명확하게 규정하고 있다. 동조 제11호는 “해양오염 및 해상재해를 방지하기 위한 법률에 기초한 해상보안청에 속하는 사무”를 해상보안청의 임무로 규정하고 있다.

해상보안청은 해마다 해상보안백서를 발간하고 있는데 이 백서에는 해상치안·해난구조와 해상교통안전·해양오염방지와 해상방재·해양조사와 해양정보·항로표지 및 해상보안에 관한 국제활동을 주요한 업무<sup>368)</sup>로 분류하여 그 분야별 활동에 대하여 기록하여 편찬하고 있다.<sup>369)</sup>

### (3) 우리나라 海洋警察制度

#### (가) 海洋警察의 개념

정부조직법 제44조 제3항은 “해양에서의 경찰 및 오염방지에 관한 사무를 관장하기 위하여 해양수산부장관 소속하에 해양경찰청을 둔다.”고 규정하여 해양경찰 설치의 법적 근거를 제공하고 있다. 그리고 이러한 ‘해양에서의 경찰’ 내지 경찰이 가지는 개념적 의미가 무엇인가에 대하여 법문상 분명히 밝혀진 것은 아니지만, 일응 일반적으로 정립된 경찰의 개념에 근거하여 살펴보면, 해양경찰의 개념은 “해상에서의 공공의 안녕과 질서에 대한 위협을 방지하기 위하여 일반통치권에 기하여 국민에게 명령·강제함으로써 국민의 자연적 자유를

---

368) ① 해상치안: 영해경비, 외국어선감시와 취조, 해상범죄 취조, 해상분쟁 등의 경비 및 경호. ② 해난구조와 해상교통안전: 해난발생과 구조, 해난구조체계, 해상교통의 안전. ③ 해양오염방지와 해상방재: 해양오염의 현상과 방지대책, 해상재해와 방재대책. ④ 해양조사와 해양정보: 관할해역이 확정, 항해의 안전을 위한 정보제공, 해양의 이용과 개발에 대한 대응. ⑤ 항로표지: 항로표지의 현황, 항로표지의 정비. ⑥ 해상보안과 국제협력: 국제기간과의 협력, 국제관계 업무의 추진, 기술협력.

369) 박용섭, “일본 해상보안청의 해상보안관의 성격에 관한 연구”, 「해양한국」, 1998.8, 175-176면.

제한하는 작용”이라고 할 수 있을 것이다.

#### (나) 우리 海洋警察의 任務

위에서 정리된 개념정의만으로는 해양경찰의 임무범위를 명확하게 한정하고 분류하기가 용이하지 않다. 좀 더 선명한 해양경찰업무의 획정과 권한부여를 위해서는 법률규정을 통하여 경찰사무를 구체적인 유형으로 세분화할 필요가 있다. 일응 해양경찰사무를 분류하여 보면, 이는 ① 성질상 사법경찰에 속하는 해양경찰, ② 해상에서의 일반적인 위험방지활동과 같은 조직상의 해양경찰이 담당하는 사무, ③ 오염방제활동 등 성질상 타 행정부처에서 관장할 수 없는 사무, ④ 기타 해상에서의 공공의 안녕과 질서에 대한 위험방지활동 등으로 세분화될 수 있다. ① 성질상 사법경찰에 속하는 해양경찰사무로는 해상범죄의 예방·진압 및 수사, 해상치안정보의 수집·작성·배포, 해상에서의 대간첩작전 수행 및 해적단속, 외국선박의 단속 및 감시 기타 해상의 형사업무에 관한 사항, 밀항·밀수·마약운송행위 단속, 국제해상형사공조업무 등이 이에 해당한다. ② 해상에서의 일반적인 위험방지활동에 관한 사무로는 해양구난, 해상교통 안전, 수상레저안전, 영해 및 배타적 경제수역에서의 경비, 어로보호, 해저 침몰물 제거 등이 있다. ③ 오염방제활동 등 성질상 타 행정부처에서 관장할 수 없는 사무는 오염방제활동, 여객 및 화물수송의 안전 확보, 유·도선 의 안전관리 등이 있다.<sup>370)</sup>

#### (다) 海洋警察法制 現況

해양경찰조직에 관한 일반법은 없고, 해양경찰조직에 관한 법적근거로는 앞서 언급한 정부조직법 제43조 제3항을 들 수 있다. 또한 동조 제4항에서 “해양경찰청에 청장 1인과 차장 1인을 두되 청장 및 차장은 경찰공무원으로 보한

370) 박상희, “해양경찰의 법적 문제”, 『해사법연구』 제13권 제1호, 2002. 3, 49면.

다.”고 규정을 두고 있을 뿐이다. 그리고 해양경찰의 공무원으로서의 신분에 관한 사항은 경찰공무원법에 규정하고 있다. 해양경찰작용과 관련한 일반적인 근거법률이 존재하지 않으므로 경찰관직무집행법의 규정을 일반법적인 근거로 삼을 수 있으나, 이 법률은 일반경찰의 활동을 전제로 한 법률이기 해양경찰사무의 특수성이 충분히 반영되었다고 보기 어렵다. 따라서 해양경찰의 조직과 작용 전반에 관한 일반적인 내용을 담은 법률적 근거를 마련함이 바람직할 것이다. 이밖에 개별적인 해양경찰관련 법률로는 해양오염방지법·개항질서법·해상교통안전법·수난구조법·수상레저안전법 등이 있다.

#### (라) 海洋警察의 法的 根據와 概括的 授權條項의 必要性

일반적으로 직무에 관한 규정은 任務規定과 權限規定으로 나누어지는 바, 임무규정에서는 조직법상의 해양경찰의 관할에 속하는 사항을 명시하고 권한규정에서는 이러한 임무의 범위 내에서 구체적으로 해양경찰권을 행사할 수 있는 법적 근거를 명시하여야 한다. 즉 임무규정은 조직법상 타행정기관과의 사이에서의 직무범위설정과 관련 문제이고 권한규정은 이러한 조직법상의 임무범위내에서 구체적으로 국민과의 관계에서 해양경찰권을 행사할 수 있는 법적 근거를 마련하는 문제이다. 그러나 해양경찰법제의 경우 임무규정도 제대로 마련되어 있지 않을 뿐 아니라, 권한행사에 관한 근거규정에 있어서도 개별적 수권조항 이외에 개괄적 수권조항이 없어서 문제가 될 수 있다.

즉 해상경찰활동은 직접 일반국민의 신체, 자유, 재산 등에 실력을 가하는 典型的인 侵害行政活動이므로 이러한 활동을 하기 위하여 조직법상의 임무규정 이외에 별도의 권한행사를 위한 근거규정을 마련하는 것이 바람직하다.<sup>371)</sup> 이 경우 대체로 임무규정에 정해진 범위 내에서 권한행사가 이루어지므로 권한규정의 구체적인 내용은 임무규정의 범위를 벗어나지 않는다고 볼 수 있다. 다만, 해상에서의 위험상황에 대하여 미처 법적으로 예상하지 못하여 근거규정을 마

371) 박상희·서정범, 「경찰작용법제의 정비방안」, 한국법제연구원, 1996, 27면 이하.

런하지 못하는 경우가 있으므로 이에 대비하여 개괄적인 권한행사의 근거규정, 즉 개괄적 수권조항을 마련할 필요가 있다.<sup>372)</sup> 그리고 이러한 개괄적 수권조항 내에 ‘해양경찰의 海洋環境保全에 對한 任務’를 천명함으로써, 해양경찰의 해양 환경보전의 침범으로서의 역할을 강조할 필요가 있다. 일반적으로 경찰권 발동 등의 근거로서의 개괄적 수권조항은 요건이 불확정 법개념으로 구성되어 있어서,<sup>373)</sup> 법치국가에 있어서의 명확성의 요청에 충실하지 못한 문제가 있고, 또한 특별법의 증대로 인하여 그 중요성은 점점 줄어들고 있기는 하지만 아직도 경찰상의 위험방지를 위한 근거로서 핵심적인 역할을 담당하고 있으므로 개괄적 수권조항의 필요성에 대하여는 일반적으로 공감하고 있다.<sup>374)</sup>

(마) 海洋警察에 의한 海洋環境犯罪의 團束現況<sup>375)</sup>

해양경찰은 해양오염방지법에 의거 1978년부터 선박 및 해양시설 등으로부터 기름·유해액체물질·폐기물 등 오염물질의 해양배출을 규제하고 해양의 오염 물질을 제거하는 해양오염관리업무를 관장하고 있다. 이러한 해양오염관리업무를 일환으로 해양오염방지법 제56조(출입검사·보고 등) 및 제57조(해양환경감시원) 규정에 의하여 해양경찰청 소속 공무원 중 일정한 자격을 갖춘 자를 해

372) 경찰관직무집행법 제2조에서는 경찰관의 직무범위로 다음을 열거하고 있다. ① 범죄의 예방·진압 및 수사, ② 경비·요인경호 및 대간첩작전수행, ③ 치안정보의 수집·작성 및 배포, ④ 교통의 단속과 위해의 방지, ⑤ 기타 공공의 안녕과 질서유지.

373) 개괄적 수권조항에 의한 경찰권 발동의 요건으로서의 “공공의 안녕”, “공공의 질서”, “위해” 또는 “위험”등은 모두 전형적인 불확정 법개념들이다.

374) 개괄적 수권조항은 개별적 수권조항이 없는 경우에 보충적으로 적용되며, 사회사정과 관념이 부단히 변하기 때문에 경찰권 발동의 요건을 구체적으로 정하는 것이 기술적으로 불가능하며, 개별적 수권조항에 의한 경찰권 발동에 관련된 법원칙이 충분히 발전되어 있고, 또한 개괄적 수권조항의 확대해석이나 이에 근거한 권력남용 등은 법원의 심판을 통하여 억제될 수 있다는 점 등의 이유로 그 기능과 필요성이 긍정되고 있다. 김남진, 「행정법 I」, 법문사, 2000, 264면.

375) 해양경찰청, 「해양경찰백서」, 2005, 252-253면.

양환경감시원으로 임명하여 선박 및 해양시설, 방제·청소업체, 폐기물 해양배출업체 등에 출입하여 해양오염관련 지도 및 검사업무를 수행하도록 하고 있다.

海洋還境犯罪團束을 위한 出入檢査는 선박 및 해양시설 등에 대하여 점검일정과 점검자를 사전예고한 후 방문 점검을 실시하고 있으며, 선박의 외관 및 정박상황 검사, 각종 기록부의 비치·기록·보존, 오염방지설비의 설치 및 정상작동, 폐유·폐기물의 적정처리, 방제자제·약제의 법정량 비치, 오염방지관리인 임명여부 등을 검사하고 있다.<sup>376)</sup>

海洋還境犯罪에 대한 豫防監視活動을 위해서는 선박·해양시설에 대한 항·포구 순찰 및 연안해역 해상순찰, 항공감시 등을 하고 있다. 육상에서의 감시는 선박이나 해양시설 등을 해양환경감시원이 점검하는 출입검사와 항만·해안선 등에 대한 순찰을 통한 오염물질의 불법배출, 선박침수·침몰로 인한 오염물질의 유출 등을 감시하고 있고, 오염사고가 상습적으로 발생하고 있는 전국 6개 주요 항만에는 무인감시시스템을 구축·운영 중이며, 해상에서의 감시는 경비함정이 경비업무와 병행하여 실시하고 있다.<sup>377)</sup>

---

376) 출입검사를 효과적으로 실시하기 위하여 100,000여척의 선박에 대한 제원·입출항 정보, 위법행위경력 등의 자료와 440개소의 해양시설 등에 대한 정부를 데이터베이스로 구축하여 해양경찰서간 상호 공유할 수 있도록 한 ‘출입검사 대상선정 프로그램’을 2002년 7월부터 운영하고 있으며, 출입검사 사전예고를 통한 선박 및 해양시설 관계자의 불편을 줄이고, 해양오염 감시·단속업무의 투명성을 확보하고 있다. 또한 외국적 선박의 해양오염설비 등에 대한 출입검사시 해양수산청의 PSC(항만국통제)점검과 중복점검을 해소하기 위해 2004년 6월 29일에 해양수산부와 출입검사PSC합동점검 향해각서를 체결하고 외국적 선박에 대한 출입검사시 해양경찰서 소속 해양환경감시원과 지방해양수산청 PSC검사관이 공동으로 합동점검을 실시하고 있다.

377) 사고 취약항로 및 해역에는 방제정을 배치, 오염사고에 대비하면서 해상감시활동을 병행하고 있다. 또한 헬기 9대와 항공기 1대를 이용하여 정기적인 수색·구조 임무와 병행하여 광역해양오염에 대한 감시활동을 하고 있다. 2004년도에는 선박 및 해양시설 등을 대상으로 5,888회의 예방점검과 2회의해양오염집중단속을 실시하여 해양오염방지법 위반사항 1,824건을 적발, 형사처벌 563건, 과태료 부과 384건, 경고조치 799건 등을 하였다.

(바) 海洋警察制度上の 改善策

해양경찰제도와 관련하여 우리 법제하에서 개선하여야 할 부분을 검토하여 보면 우선은 해양경찰조직의 방대함에도 불구하고 해양경찰에 대한 근거규정이 미약하고 관련법규들이 여러 법률에 산재하여 체계적으로 정비되지 못한 점이다. 또한 해양오염과 관련하여 해양오염을 담당하는 공무원이 경찰직이 아닌 일반직 공무원으로 되어 있다는 점도 문제로 제기되고 있다. 이밖에 대형함정 지휘관 계급이 다른 일반경찰이나 다른 나라에 비해 낮게 되어 있어 위상이 제고되지 않는다는 점, 해양현장행정관리를 일원화할 필요성, 장비를 현대화 할 필요성, 근무여건의 개선 등이 해양경찰제도의 문제점으로 지적되고 있다.<sup>378)</sup> 여기에서는 해양경찰청법 제정의 필요성과 해양오염담당공무원의 경찰직으로의 전환에 대하여 살펴본다.

첫째, 海洋警察 關聯法은 개별법으로만 규율되고 있고 아직까지 조직이나 작용 관련법에 있어서 체계적 정비가 이루어지지 못하여 경찰권행사에 있어서 법률적 근거나 행사의 한계, 각종 해양경찰수단의 체계화, 경찰책임의 획정 등과 관련하여 많은 문제를 노정시키고 있으므로 해양경찰의 조직 및 작용전반에 대한 일반법의 제정을 통하여 해양경찰업무를 체계적으로 규율할 필요가 있다. 특히 미처 예상하지 못한 해상에서의 환경오염사고의 발생 등 새로운 위험상황에 대하여 개별법상 해양경찰이 활동할 근거가 마련되어 있지 않은 경우에는 경찰이 침해행정의 전형이므로 법률유보의 원칙에 의하여 해양경찰이 개입할 수 없는 문제가 발생한다. 이러한 경우에 해양환경오염 방지작용을 포함한 해양경찰작용에 관한 일반법이 제정되어 있다면 일반법에 근거하여 해양경찰이 개입할 수 있을 것이다.

둘째, 해양경찰의 공무원은 2004년 12월말 현재9,844명으로 경찰관 5,201명(53%), 진경 4,055명(41%), 일반직 231명(2%), 기능직356명(4%), 계약직 1명으로 구성되어 있다.<sup>379)</sup> 현재 해양환경 보전에 국민의 관심이 고조되고 있는 가

378) 윤종휘·이상집, 앞의 책, 47면.

운데 해양오염 감시·방제분야에 종사하는 직원은 일반직 공무원으로 일반직 공무원은 개별특별법의 소관 사무만을 집행하고 사법경찰작용을 행하는데 있어서는 제약을 받게 된다. 영해뿐만 아니라 접속수역과 200해리 배타적 경제수역 등에서 변화하는 해양환경에 능동적으로 대처하면서 일원화된 지휘체계와 기동력을 갖춘 신속한 현장 대응력을 필요로 하는 해양오염 분야에서 그 담당공무원을 일반직으로 보하는 것은 그리 효율적이지 못하다는 비판이 있을 수 있다. 경찰공무원으로의 전환이 요청된다 하겠다.<sup>380)</sup> 다만 해양환경관리법(안)에서 이 부분에 대한 개선책을 제시하고 있음은 앞서 살핀 바와 같다.

#### 다. 檢 察

검찰이 환경위반 사범에 대한 수사권을 행사하는 것은 당연한 권리라 하겠지만, 검찰이 좀 더 적극적으로 환경법규 위반자에 대하여 관심을 가지고 체계적인 처벌의 필요성을 실감한 계기가 된 것은 1991년 낙동강 페놀 방류사건이라 할 수 있다. 그리고 해양오염사고에서 검찰의 활동과 실적이 두드러졌던 것은 1995년 7월에 발생한 씨-프린스 호 좌초사고와 같은 해 11월에 발생한 호남-사파이어 호 좌초사고에서 보여준 활약상이다. 대검찰청은 1991. 낙동강 페놀사건 이후로 대검찰청에 환경과를 새로이 두었고 환경사범에 대한 처리지침을 마련하여 전국 일선 검찰에 시달하였다.

검찰의 환경범죄수사에 대하여 ‘役割分擔論’을 제안하는 견해가<sup>381)</sup> 있다. 검찰은 인력과 장비 면에서 수사력에 제한이 있으므로 환경범죄에 대한 그 수사권을 효율적으로 사용하기 위하여 환경사범에 대한 수사범위를 축소하여 사회적

379) 해양경찰청, 「해양경찰백서」, 2005, 307면.

380) 공상근, 「21세기 한국해상치안의 문제점과 개선방안」, 한양대학교 행정대학원 석사학위논문, 2000, 121-122면.

381) 김주덕, “국가의 지구 환경보호책임과 환경검찰권행사방안연구”, 「저스티스」 제30권 제2호, 1997, 27면.

한다는 것이다. 이렇게 함으로써 검찰주도로 환경사범을 단속하는 것에서 나타나는 한계를 완화하고 효율적으로 수사권을 배분할 수 있다는 것이다.

일견 의미 있는 제안이다. 하지만 이러한 견해를 취한다고 하더라도 그것이 검찰이 경미 環境犯罪에 대한 搜查權 自體를 포기하는 것을 의미하지는 않을 것이다. 다만 효율성을 위하여 자제하고 있는데 지나지 않는다고 보아야 할 것이다. 또한 이러한 방식을 취할 경우에 대개 일반 공무원들의 협력에 의존할 수밖에 없는데 수사 경험이 없는 일반 공무원으로서는 수사기밀의 유지에 주의를 소홀히 할 위험이 있으므로 이러한 점 또한 주의하여야 할 점이다.<sup>382)383)</sup>

## 2. 刑事司法에서의 海洋安全審判制度의 영향

### 가. 海洋安全審判의 의의

海洋安全審判制度는 과오로 해양사고를 야기한 자를 제재를 가하고, 해양사고의 원인을 규명함으로써 해양사고의 원인을 제거하는 정책을 수립·시행하기 위하여 마련된 것이다. 그리고 제재수단은 행정처분으로 되어 있으므로 엄격히 말하면 해사법상의 형사사법기관이라 볼 수는 없다. 하지만 심리를 통하여 결정을 하는 司法機關의 性格을 가지고 있고, 전문지식을 가지고 있는 심판관들에 의하여 사실규명이 이루어진다는 사정으로 이와는 별도로 진행되는 형사재판에 있어 海洋安全審判院의 決定이 決定的인 影響을 미치고, 사실상 형사재판의 형사처벌이 海洋安全審判院의 事實認定結果에 따라 결정되는 것이 현실이므로 이러한 의미에서 해양안전심판제도를 살펴보는 것은 해양오염에 대한 형사책임의 검토에서도 의미 있는 일이다. 이러한 해양안전심판제도는 심판의 대상이 무엇인가에 따라, 선원의 행위를 심판대상으로 하는 선원심판주의와 해양사고자체를 심판의 대상으로 하는 해양사고심판주의로 나뉜다. 대체로 영국 및

382) 환경부, 「환경규제 및 자연보전 감시조직에 관한 연구」, 1998.2.

383) 이상돈·이창환, 앞의 책, 396면.

독일법계에 속하는 나라들은 해양사고심판주의를 취하고, 프랑스법계의 나라들은 선원심판주의를 취하고 있다.<sup>384)</sup> 해양안전심판제도는 민·형사재판과 같이 오랜 기간 동안 보편적으로 발달해 온 것이 아니라, 근대 해양기술의 발달에 따라 해양국에서 먼저 발달해 온 特殊한 司法的 制度이다.<sup>385)</sup> 우리나라는 海洋事故審判主義를 채택하고 있고, 심판은 법원이 아닌 행정기관에서 담당하도록 규정하고 있다.<sup>386)</sup>

## 나. 海洋安全審判制度에 대한 외국의 입법례

### (1) 美國의 國家交通安全院

미국의 해양안전심판제도는 미국 ‘航海法(Navigation Law)’ 중에서 ‘汽船의 調査(Inspection of Steam Vessels)’에 관한 부분에서 처음으로 규정되어 있었으며<sup>387)</sup>, 그 후 여러 차례 법률의 개정을 거쳐,<sup>388)</sup> 현재 미국의 해양안전심판은

384) 森清, 「海難審判制度の 研究」, 日本 中央大學校 出版部, 1968, 19면.

385) 森清, 앞의 책, 26면.

386) 박경현, “해양안전심판원의 심판조직에 관한 소고①”, 「해양한국」, 2002. 12, 123면.

387) Navigation Law of U.S. part VII, Inspection of Steam Vessels, 1971. 2. 28.

388) 관련법규는 연방규정(CFR; Code of Federal Regulations)과 미국법(U.S.C.; United States Code)이 있다.

① 46 CFR part4. (Marine Casualties and Investigation)

46 CFR part5. (Marine Investigation Regulations Personal Action)

② 49 CFR part800 (Organization and Functions of the Board and Delegation of Authority)

49 CFR part825 (Rules of procedure for Merchant Marine Appeal from Decisions of the Commandant, U.S. Coast Guard)

49 CFR part845 (Rules of Practice in Transportation; Accident / Incident / Hearings and Reports)

49 CFR part850 (Coast Guard - National Transportation Safety Board Marine Casualty Investigation)

③ 5 USC Chapter (Judicial Review)

‘獨立安全法(The Independent Safety Board Act)’<sup>389)</sup>에 근거하여 설립된 國家交通安全院(National Transportation Safety Board; NTSB)에 의하여 이루어지고 있다. 처음에는 선원심판주의로 출발을 하였으며 이것이 개정을 통하여 海難審判主義로 변화를 거쳤다. 국가교통안전원은 사고조사 및 원인규명 그리고 교통안전을 개선하기 위한 권고를 행하고 있다. 다만, 국가교통안전원이 취급하는 해양안전심판은 一定規模以上の 重大한 海難事故에 한정된다. 이러한 중대한 해난사고의 범위에 포함되지 않는 해기사들의 일반적인 과실행위에 대한 징계업무는 교통부 산하 海岸警備隊가 관장한다. 해기사들이 해양경비대의 처분에 불복이 있는 때에는 국가교통안전원에 이의하여 심판받을 수 있다. 국가교통안전원의 재결에 불복이 있을 때에는 상소법원 또는 Colombia 특별법원에 제소할 수 있고, 여기에 다시 불복이 있는 자는 연방대법원에 상소할 수 있다. 국가교통안전원이나 해안경비대에 의한 해난원인의 조사는 민사소송당사자 간의 분쟁에 있어서 책임소재를 밝히기 위한 것이 아니며, 해양안전사고의 원인을 규명하여 해양사고방지에 기여하고, 행정처벌 내지 선원에 대한 징계여부를 판단하기 위하여 이루어지는 것이다.

해양안전심판 및 조사의 대상이 되는 해양안전사고는 공용선(Public Vessel)을 제외한 미국의 선박이 관계된 모든 해양안전사고(Marine Casualty or Accident)와 미국의 가항수로·영해 및 관할수역 내에서 발생한 해양안전사고를 말한다. 해양안전사고는 선박이 관련되어 발생한 사건으로 그 결과 선박·장비 및 화물에 손상을 일으키거나 인명에 사상을 유발하는 것이다.

## (2) 日本의 海難審判廳<sup>390)</sup>

---

④ 46 USC Chapter (General Procedure for Licensing, Certification and Documentation)

46 USC Chapter (Suspension and Revocation).

389) 교통안전업무가 각 부처에 분산되어 있는 것을 조정하기 위하여 제정된 법률이다.

390) 심근형, 「해난심판제도의 비교연구」, 인하대학교 대학원 박사학위논문, 1995, 99면.

일본이 해양안전사고를 처음으로 심판한 것<sup>391)</sup>은 1876년 大阪丸호 사건이며, 이 당시에는 해양안전심판에 대한 근거 규정이 없이 임시재판소를 설치하여 이루어졌다. 그리고 최초로 해양안전심판제도에 대한 근거규정이 마련된 것은 1896년 제정된 선원징계법이다. 그 후 1946년 신헌법이 공포되면서 종전의 선원징계법이 신헌법에 저촉되는<sup>392)</sup> 문제가 발생하여 개선이 요구되었고, 이러한 사정으로 새로 제정된 海難審判法은 1947년 11월 19일 법률 제135호로 공포되어 1948년 2월 29일부터 시행되었다.

해난심판법에 의한 海難이라 함은 ① 선박<sup>393)</sup>이 손상되거나 선박의 운용과 관련되어 선박이외의 시설에 손상을 생기게 한 경우, ② 선박의 구조, 설비 또는 운용에 관련하여 사람을 사상케 한 경우, ③ 선박의 안전 또는 운항이 저해된 경우를 말한다. 이 법의 목적은 해난의 원인을 탐구하고 이의 발생을 방지하는데 있으므로 해난에 관계가 없는 단순한 선원의 비행은 심판의 대상이 되지 아니한다.

---

391) 1875년(명치8년12월25일) 나가사키항에서 도쿄항으로 항행 중에 있던 해군소속 大阪丸호와 요코하마항에서 상해로 항행 중이던 三菱회사 소속의 名古屋丸호가 平軍島부근에서 충돌하여 大阪丸호가 침몰하고 승무원등 24명이 사망한 사건으로 당시 관련법규가 없었으나, 해군이 수송선 침몰로 인한 24명의 인명손상과 국제적 신용이 있는 상해항로의 정기우편 기선의 사고로 세론이 분분하자 해난의 원인과 책임을 규명하기 위하여 임시재판소를 개설 하였으나, 三菱회사에서 막대한 수리비에 관한 탄원서를 제출하자 해군성에서 소를 취하하여 사건이 해결되었다.

392) 신헌법에 따른 법률상의 문제점은 ① 심판소는 법원과 같이 구인·구류·압수·수색 등의 권한이 있으나 신헌법에 권한이 있는 사법관료가 발하는 영장에 의하지 아니하고서는 체포되지 않고(제33조), 거주, 서류 및 소지품에 대하여 침입·수색 및 압수를 받지 아니할 권리(제35조)가 있어 법률의 조정이 필요하게 되었다는 점과, ② 행정기관을 중심으로 하는 재판관을 허락하지 않는 신헌법 제76조 제2항과의 관계에 따라 제도를 개정하지 않으면 아니 되었다는 점이다.

393) 여기서 말하는 선박이란 일본선박법에서 말하는 일본선박 전부를 뜻함을 물론 외국선박을 포함하나 외국선박에 대하여는 군함 공용선 등의 특권선이 아닌 선박으로 일본 영해내에서 해난을 일으킨 경우로써 국제법상 연안국인 일본이 통치권의 지배하에 있기 때문이며 일본 해난심판법상 외국선박에 대한 일본정부기관의 행정작용을 제한하는 규정이 없기 때문에 이와 같은 선박도 해난심판법을 준수하여야 할 의무가 있음은 당연하다고 할 것이다.

해양안전사고의 심판은 海難審判廳이 행하게 되는데 이 기관은 운수성의 특별관청으로 되어 있다. 심판작용은 일응 재판작용과 유사하나, 행정기관에 의하여 이루어져 완전한 의미의 사법작용으로 보기에 한계가 있으므로 해난심판청은 법원이 아닌 行政府에 所屬한 特殊한 審判機關으로 보아야 할 것이다. 지방해난심판청의 재결과 고등해난심판청의 재결이 일치하지 아니하는 경우에는 高等海難審判廳은 지방해난심판청의 재결을 취소하고 본안에 대하여 다시 적당한 재결을 하여야 한다. 고등해난심판청의 재결에 대하여 당초 해난징계법개정위원회는 최고재판소의 관할로 하는 것에 의견의 일치를 보았으나, 사법성과의 절충에서 특허·의사 기타 기술노동관계의 전문적 행정처분이 고등재판소에 항고하고 있으므로 이러한 부분과 보조를 맞추기 위하여 東京高等裁判所에 소를 제기하도록 하였다. 고등재판소의 판결에 대하여는 불복이 있을 때에는 最高裁判所에 상고할 수 있다. 해난심판법은 해상보안청이 행하는 해난조사업무 중에서 해난심판청이 행하는 것을 제외하도록 하여 행정부 내의 업무중복을 피하고 있다. 또한 해난사건에 대하여 형사증거가 충분한 경우에 해난심판을 한 후에 형사소추를 하기로 사법성과 체신성 사이에 업무협조에 대한 문서교환이 있었으나 이것이 제대로 지켜지지 않아 형사판결과 해난심판재결에서 과실행위에 대하여 서로 상치된 판단이 나타나기도 하였는바, 이렇게 되자 1955년 7월 25일 일본선주협회, 해원조합, 선장협회 등은 연합으로 해난심판의 선행을 위한 요청서를 관계기관에 제출하였으며, 이러한 영향으로 현재는 검찰과 해난심판청 사이에 업무협조가 잘 이루어지고 있다.

일본은 우리와 상당히 유사한 해양안전심판제도를 유지하고 있고, 이런 사정으로 일본 해난심판제도의 변천과정에서 나타난 문제점은 우리 해난심판제도에서도 여전히 문제가 되고 논의의 대상이 될 필요가 있다. 우리 해양안전심판제도는 중앙해양안전심판원의 재결에 대하여 법률심과 사후심적 구조를 가진 대법원에 의한 단심제로 법원에 의한 판단을 받도록 하고 있어 우리 헌법에 있어서 법원에 의하여 재판을 받을 권리가 침해된 것이 아닌가라는 의문이 제기되고 있다. 그리고 검찰 및 법원과 해양안전심판원의 판단의 조율의 문제도 양

제도를 별개로 운영하고 있는 우리나라에서도 여전히 발생하는 문제이다.

## 다. 우리나라의 海洋安全審判制度

### (1) 우리나라 海洋安全審判制度의 의의

우리나라는 1961년 海難審判法의 공포하고 이에 따라 1963년 중앙해난심판위원회를 설치하면서 해양안전심판제도를 시작하였다. 우리 해양안전심판제도 역시 해기사 및 도선사의 징계업무와 해양사고의 원인을 밝혀 해양사고의 방지도모하려는 기능을 모두 가지고 있다. 해양안전심판기능은 海洋安全事故의 原因糾明과 徵戒業務 處理에 중추적인 역할을 하여 왔으며, 특히 1995년 시프린스호 사건 이후에는 일반 형사법원과 민사법원이 사고의 원인에 대하여 海洋安全審判院의 專門的인 意見을 경청하기에 이르렀다. 그리고 일반 법원은 재판에서 해양안전심판원의 재결이 나온 다음에 결심하는 관행이 형성하게 되었다.<sup>394)</sup> 따라서 해양안전심판원의 심판에 대하여 살펴보는 것은 해양오염으로 인한 형사처벌을 어떻게 처리할 것인가와 관련하여 중요한 의미를 가진다.

### (2) ‘海洋事故의 調査 및 審判에 관한 法律’

#### (가) ‘海洋事故의 調査 및 審判에 관한 法律’의 목적

‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’은 해양사고에 대한 조사 및 심판을 통하여 해양사고의 원인을 규명함으로써 해양안전의 확보에 이바지함을 목적으로 한다(해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제1조). 그러므로 심판은 책임자가 사망한 경우의 해양사고에 대하여도 행하여지고, 징계나 권고도 해양사고의 방지라는 견지에서 행하여진다.<sup>395)</sup>

394) 김인현, 「해상법연구」, 삼우사, 2002, 806면.

(나) ‘해양사고의 調査 및 審判에 관한 法律’의 주요내용

‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’에서 정하고 있는 “해양사고”라 함은 해양 및 내수면에서 발생한 사고로서, ① 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고, ② 선박의 운용과 관련하여 선박 또는 육상·해상시설에 손상이 생긴 사고, ③ 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고, ④ 선박의 충돌·좌초·전복·침몰이 있거나 조종이 불가능하게 된 사고, ⑤ 선박의 운용과 관련하여 해양오염피해가 발생한 사고(동법 제2조 제1호)가 여기에 해당한다.

해양안전사고를 심판하기 위한 기관으로 해양수산부장관소속하에 海洋安全審判院<sup>396)</sup>을 두고 있으며(동법 제3조), 심판원은 심판을 통하여 해양사고의 원인을 규명하여야 하고 재결로서 그 결과를 명백하게 하여야 하며(동법 제5조 제1항), 해양사고가 해기사 또는 도선사의 직무상 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것으로 인정할 때에는 재결로써 이를 징계하여야 한다(동조 제2항). 징계는 ① 면허의 취소, ② 업무의 정지, ③ 견책의 3종으로 하고, 그 적용은 행위의 경중에 따라서 심판원이 이를 정한다(동법 제6조 제1항). 단 업무의 정지기간은 1월 이상 1년 이하로 한다(동조 제2항). 심판원은 징계에 있어서 해양사고의 성질이나 상황 또는 그 자의 경력 기타 정상을 참작하여 이를 감면할 수 있다(동조 제3항).

395) 임동철·정영석, 「해사법규강의」, 효성출판사, 1999, 484면.

396) 해양안전심판원은 중앙과 지방해양안전심판원의 2종으로 하고, 각급 해양안전심판원에 원장1인과 대통령령으로 정하는 수의 심판관을 둔다. 심판장과 심판관은 독립하여 심판직무를 행하고 임기는 3년으로 하며 연임할 수 있고, 각급 해양안전심판원은 비상임 심판관을 두어 해양사고의 원인규명이 특히 곤란한 해양안전심판에 참여하도록 할 수 있다. 지방해양안전심판원은 심판관3명, 중앙해난심판원은 심판관 5명 이상으로 구성하는 합의체에서 심판을 행하며, 각급 해양안전심판원 소속 수석조사관과 조사관은 해양사고의 조사, 심판의 청구, 재결의 집행을 담당한다.

해양사고의 심판은 조사, 심판, 집행의 3단계에 걸쳐서 행하여진다. ‘조사’는 조사관이 해양사고의 발생을 인지하고 사실의 조사 및 증거의 수집을 행하고 심판개시의 청구를 할 때까지의 절차를 말한다. ‘심판’은 해양안전심판원이 사건에 관하여 심리·판단을 하고 재결할 때까지의 절차를 말한다. ‘집행’은 조사관이 재결의 주요내용을 구체적으로 실현하는 절차를 말한다.<sup>397)</sup>

앞서 일본의 경우에서도 보았지만, 우리 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’도 해양안전심판제도와 일반 형사절차의 관계에 대하여 조정하는 규정을 두고 있다. 즉 ‘검사가 해양사고가 발생한 경우 해양사고관련자에 대하여 공소를 제기하는 때에 管轄 地方海洋安全審判院의 意見을 들을 수 있도록(동법 제7조의 2) 규정한 것’이 그것이다. 비록 해양안전심판제도와 일반 형사소송절차가 별개로 진행되는 절차이기는 하지만, 위 규정을 통하여 해양안전심판원의 사실 인정과 검찰의 과실에 대한 사실인정이 상충되는 것을 최대한 방지하여 보려는 취지라고 할 것이다.

### (3) ‘海洋事故의 調査 및 審判에 관한 法律’ 제74조 제1항

이 법률은 中央海洋安全審判院의 裁決에 不服하여 그 취소를 구하는 소는 大法院의 專屬管轄로 한다고 규정(동법 제74조 제1항)하고 있는데, 이 규정이 헌법 제27조 제1항과 제101조 제1항 및 제107조 제3항에 위반될 소지가 있다는 주장이 있다.<sup>398)</sup>

헌법 제27조 제1항은 모든 국민은 헌법과 법률이 정한 법관에 의하여 법률에 의한 裁判을 받을 權利를 가진다고 규정함으로써 모든 국민은 헌법과 법률이 정한 자격과 절차에 의하여 임명되고(헌법 제101조 제3항, 제104조, 법원조직법

---

397) 임동철·정영석, 앞의 책, 483-484면.

398) 당초 이 문제는 특허법상의 특허쟁송에 대한 단심제도에 대하여 제기되면서 해난심판법상의 단심제도도 곁들여 논란되게 된 것이다. 법원행정처, “법관인사제도와 심급제도 연구보고서(하)”, 「사법정책자료」 제7집, 1992, 264면.

제41조 내지 제43조), 물적 독립(헌법 제103조)과 인적 독립(헌법 제106조, 법원조직법 제46조)이 보장된 법관에 의하여 합헌적인 법률이 정한 내용과 절차에 따라 재판을 받을 권리를 보장하고 있다. 한편, 재판이라 함은 구체적 사건에 관하여 사실의 확정과 그에 대한 법률의 해석적용을 그 본질적인 내용으로 하는 일련의 과정이다. 따라서 법관에 의한 재판을 받을 권리를 보장한다고 함은 결국 법관이 사실을 확정하고 법률을 해석·적용하는 재판을 받을 권리를 보장한다는 뜻이고, 그와 같은 법관에 의한 사실 확정과 법률의 해석적용의 기회에 접근하기 어렵도록 제약이나 장벽을 쌓아서는 아니 된다는 것을 의미한다. 만일 그러한 보장이 제대로 이루어지지 아니한다면 헌법상 보장된 재판을 받을 권리의 본질적 내용을 침해하는 것으로서(헌재 1992.6.26. 선고, 90헌바25 결정 참조) 우리 헌법상 허용되지 아니한다(헌법 제37조 제2항).

그런데 ‘海洋事故의 調査 및 審判에 관한 法律’은 ‘중양해양안전심판원의 재결에 불복하여 그 취소를 구하는 소는 대법원의 전속관할로 한다.’고 규정(동법 제74조 제1항)하고 있어 이러한 관할의 제한이 국민의 재판을 받을 권리를 침해한다는 의문이 있을 수 있다. 우리나라는 대법원으로 상고심을 일원화시키고 있다.<sup>399)</sup> 상고심은 원판결의 당부를 법률적인 측면에서만 심사하기 때문에 항소와 달리 사후심의 성격을 가지며, 스스로 사건의 사실인정을 하지 않고 원심의 사실인정을 전제로 재판한다. 이러한 이유에서 하급심에서 적법하게 확정된 사실은 상고법원인 대법원을 구속하게 된다(민사소송법 제402조).<sup>400)</sup> 이러한 사법구조하에서 대법원 단심제를 채택할 경우에는 복잡한 문제를 야기한다. 대법원의 법률심으로서의 성격을 강조하게 되면, 법관에 의한 사실확정의 기회를 제약하게 되어 법관에 의한 재판을 받을 권리를 침해할 가능성이 있다. 반면에 대법원에 의한 사실인정을 수용할 경우에는 법률심으로서의 대법원의 기능에 배치되게 되고, 사후심으로서의 성격에도 맞지 않다. 또한 사실심리를 인정한다고 하더라도 법률심인 대법원은 변론 및 사실확정에 있어 사실심인 하급법원보

399) 현재 고등법원에 상고부를 두는 내용으로 법원조직법의 개정작업이 진행 중이다.

400) 이시윤, 「신민사소송법」, 박영사, 2006, 774-775면.

다 사실상·법률상 더 많은 제약을 받게 된다는 것을 부인하기 어렵다. 이 문제에 대하여 대법원은 “중양해양안전심판원의 징계재결에 대한 취소소송에서 그 ‘懲戒裁決 與否 및 量定の 適法 與否를 따지는 前提’로서 원인규명재결의 사실인정과 법령의 적용을 다룰 수 있다.”고 판시하고 있다.<sup>401)</sup> 사실판단권한을 직접적으로 수용하지 않고, 법률에 의하여 인정된 권한을 행사하기 위한 전제로서 사실확정을 할 수 있다는 논리구조로 간접적으로 사실심의 기능을 수용하고 있는 것으로 보인다.

이러한 문제점은 역시 같은 방식으로 법원에 의한 판단을 대법원으로 제한하고 있던 구 특허법 제186조 제1항에 대하여도 제기되었고, 이 조항은 위헌법률심판제청을 통하여 위헌으로 판단 받은 바 있다.<sup>402)</sup> 특허법의 위 조항에 대한 헌법재판소의 위헌판단은 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’ 제74조 제1항의 위헌가능성을 더 높이는 것이 아닌가 생각된다. 특허법이 위헌으로 판단된 후 법률의 개정을 통하여 특허법원이 설치되었다.

---

401) 대법원 2005. 9. 28. 선고 2004추65판결: “해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제5조 제1항 소정의 원인규명재결은 행정처분에 해당하지 않으므로 항고소송의 대상이 될 수 없지만, 같은 법 제5조 제2항 소정의 징계재결 여부 및 그 양정은 원인규명재결의 내용, 즉 해양사고의 원인을 포함하여 그 원인에 대한 해기사 또는 도선사의 직무상의 고의 또는 과실의 정도, 해양사고에 의한 피해의 경중, 해양사고 발생 당시의 상황, 해기사 또는 도선사의 경력, 기타 정상 등을 종합적으로 고려하여 이루어지므로 징계재결 여부 및 그 양정의 적법 여부를 따지는 전제로서 원인규명재결에 있어서의 사실인정과 법령의 적용을 다룰 수 있다.”

402) 헌재 1992.6.26. 선고, 90헌바25 결정: “구 특허법 제186조 제1항은 특허청의 항고심판절차에 의한 항고심결 또는 보정각하결정에 대하여 불복이 있는 경우에도 법원에 의한 사실 확정 및 법률적용의 기회를 주지 아니하고 단지 그 심결이나 결정이 법령에 위반된 것을 이유로 하는 경우에 한하여 곧바로 법률심인 대법원에 상고할 수 있도록 하고 있는바, 특허청의 심판절차에 의한 심결이나 보정각하결정은 특허청의 행정공무원에 의한 것으로서 이를 헌법과 법률이 정한 법원에 의한 재판이라고 볼 수 없다. 그렇다면 결국 특허법 제186조 제1항은 법원에 의한 사실 확정 및 법률적용의 기회를 박탈한 것으로서 헌법상 국민에게 보장된 법원에 의한 재판을 받을 권리의 본질적 내용을 침해하는 위헌규정이라 아니할 수 없다.”

## 라. 海洋安全審判과 刑事裁判과의 關係

해양안전심판과 형사재판은 각기 서로 다른 법률에 의하여, 서로 다른 목적으로 별도로 절차가 진행되므로 해난심판은 형사재판과 직접적인 관련은 없다.

그러나 해양안전사건과 관련하여 형벌권발동의 청구를 내용으로 하는 형사재판에서 그 과실판단은 주로 선박의 운항기술에 관한 비난에 근거하여야 할 것인데, 주로 항해 및 기관의 전문 기술가로서 구성된 해양안전심판기관만이 선박의 운항기술에 관한 가장 엄정한 비난을 할 수 있기 때문에 법원에서 해난심판의 재결을 원용하는 경우에는 해난심판은 형사재판에 간접적으로 영향을 미치게 된다. 최근에 이르러 해난에 대한 형사재판과 관련하여 海洋安全審判의 關心이 漸增하고 있는 현실은 이러한 까닭인 것이다. 실제로 형사재판에서 항소심에서 심판원의 재결에 따라 지방법원의 판결과 정반대의 판결이 나오기도 한다.<sup>403)</sup> 동일한 역사적 사실을 두고 두 개의 국가기관의 사실관계가 상충하게 되면, 소송당사자로부터 설득력을 담보해 내기 어렵고 그 심판이나 판결의 결과에 복종하는데 대하여 반감을 가지게 된다. 이러한 문제점은 결국 두 개의 기관이 서로 업무 연락을 통하여 좀 더 객관적인 진실이 무엇인가를 규명해 나가는데 협조함으로써 어느 정도 해소할 수 있을 것이다. 이런 사정으로 우리와 법제가 비슷한 일본에서는 형사재판에 있어서 보다 신중을 기하기 위하여 전문기관인 해난심판청의 판단을 기다려 형사소송절차를 밟도록 하고 있고, 우리 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’도 검사가 공소의 제기에 앞서 해양안전심판원의 의견을 청취할 수 있도록 입법적 장치를 마련하여 두고 있는 것이다.<sup>404)405)</sup>

---

403) 1990년 7월 15일 인천항내에서 발생한 코리아씨니힐호(선장 김연환)와 코리아호프호(선장이장식)의 충돌사건에 대하여 인천지방법원에서는 김연환에 대하여 금고 1년 6월을 이장식에 대하여 금고 10월을 각 선고하였으나(인천지법 1990. 11. 7. 선고 90고단2773), 그 항소심에서 해난심판원의 재결(중앙심판원 1991. 6. 14. 재결 중해심 91-5)이 원용되어 김연환에 대한 형량이 벌금 200만원으로 대폭 감형 선고되어(인천지법 1991. 8. 8. 선고 90노1525판결) 확정되었다.

### 3. 小結

해양환경범죄의 단속 및 처벌에 관여하고 있는 기관에 대한 개선책으로는 먼저 해양경찰의 조직과 작용에 대한 근거규정을 마련하는 것이 필요하다. 그리고 이러한 법률의 개정작업에서 해양경찰작용에 대한 개괄적 수권조항을 마련하고, 이 수권조항 내에 해양경찰의 중요임무의 하나로 해양환경보호작용을 포함하여 천명하는 것이 바람직 할 것이다. 다음으로 고려할 만한 개선책은 해양환경감시원에게 사법경찰권을 부여하는 방법이다. 해양환경오염의 단속에 가장 전문적인 지식을 가진 자들이면서 정작 업무처리에 있어 사법경찰권을 가지지 못함으로써 단속은 이들에 의하여 이루어지고, 수사 및 사법처리는 해양경찰에 의하여 이루어지는 이중적 구조를 가지게 되고, 해양경찰과 해양환경감시원 모두 해양수산부, 그 중에서 해양경찰 소속의 공무원이라는 점을 감안하면 이처럼 운용할 근거도 찾기 힘들다. 다행히 현재 국회에서 작업 중인 해양오염방지법의 개정안인 해양환경관리법(안)에서는 해양오염단속공무원에게 사법경찰권을 부여하는 내용을 포함하고 있는바, 성공적인 개정이 이루어지길 희망한다.

또한 해양안전심판제도의 개선도 필요하다. 일본의 입법례나 우리나라 특허법원의 입법례와 같이 지방해양안전심판과 중앙해양안전심판을 거친 후에 고등법원에서 사실심을 거친 후 대법원에 상고하게 하는 방안을 검토할 필요가 있다. 일본뿐만 아니라 미국도 해양안전심판제도와 관련하여 법원의 판단을 단심으로 하는 형태는 취하지 않고 있다. 특허법원에 대한 헌법재판소의 판례와 같이 위헌의 의심이 제기될 수 있고, 가사 위헌의 비판을 피해간다고 하더라도

---

404) 1988년 7월 23일 일본 東京灣橫須賀 앞 해상에서 해상자위대 잠수함 ‘なだしお’와 낚시배 ‘第一當土丸’가 충돌하여 30명이 사망하고, 17명이 부상한 해양안전사건에 대하여 横浜地檢이 사건에 대한 제2심인 고등해난심판청의 재결이 있는 1990.8.10. 다음인 같은 달 21 일에서야 이 사건을 横浜地裁에 기소하였다.

405) 박경현, “해난심판과 해난심판관계인; 해난심판과 민.형사 책임과의 관계를 중심으로”, 「해기」, 1994. 7, 50-51면.

입법론상으로도 바람직한 입법형태로도 보이지 않는다. 이번에 법원조직법 개정작업의 진행과정에서 이러한 부분에 대한 논의가 누락된 것은 유감스럽다.

## 제5장 結 論

해양환경범죄가 발생하였을 경우 그 형사책임과 관련한 제반 문제점들을 본문에서 개괄적으로 살펴보았다. 그리고 이를 통하여 알 수 있었던 것은 해양오염에 대한 문제가 범국제적인 차원에서 대응책이 마련되고 있다는 것이며, 개별국가도 해양환경오염에 대하여 적극적으로 그 대응책을 마련하고 있다는 점이다. 우리나라 역시 이러한 대열에서 낙오하지 않고 건강한 우리 해양환경의 조성을 위하여 노력하고 있다. 또한 이러한 해양환경오염의 예방 및 방지를 위한 제도로서 형사처벌이 가지는 능동적인 기능에 대하여도 알 수 있다. 해양오염사고에서 효율적인 형사권의 발동은 해양관계자들에게 의미 있는 威嚇를 행사하고 이들의 경각심을 일으켜 궁극적으로 해양환경오염의 방지에 효과적인 기능을 하게 된다. 다만 우리 해양오염정책에서의 모든 이해당사자들의 노력과 관련제도의 정비에도 불구하고 아직도 다소 소극적인 태도나 미흡한 제도적 측면이 있는 것은 사실이므로 이러한 부분을 지적하여 더 긍정적인 노력과 제도의 개선을 도모하는 것이 좀 더 나은 해양환경범죄의 방지를 위하여 필요하다. 해양환경오염에 대한 형사책임을 논함에 있어서, 바람직한 사고 및 인식의 전환이나, 해석론 및 입법론의 제시, 그리고 해양환경형법의 이론적 체제 형성을 위한 노력 등은 이러한 사정으로 필요한 것이다.

첫째, 해양환경범죄에 대한 형사책임에 있어서 가장 먼저 認識의 轉換을 가져야 할 점은 더 이상 해양환경범죄에 대한 형사처벌이 단지 정책적이고 기술적인 측면에서 이루어지는 것이 아니라, 하나의 일반적인 범죄 내지 自然犯罪에 대한 책임으로 이루어지는 것이라는 점이다. 이러한 인식을 통하여 해양환경형법의 도덕성과 규범성이 강조될 필요가 있고, 더 나아가 海洋環境犯罪의 刑事責任에 대한 當爲性이 確保되어야 한다. 특히 우리의 현대사가 국가발전을 위한 부단한 노력의 시기이었던 탓에 개발논리로 인하여 그 뒤로 환경문제가 가려져 있었던 것이 사실이다. 그러므로 해양환경침해의 문제를 단지 행정목적

적인 것에 편향하여 과약하다면 해양오염에 대한 형사법적 대책은 그 근간에서 흔들릴 수가 있다. 이런 시각에서 해양오염에 대한 형사처벌을 행정질서벌과 개념적으로 혼용하여 사용하는 데는 동조할 수 없다. 또한 환경사범을 일반 자연범으로 인식하는 전제에서 기존에 그 기술적인 성격의 강조로 약하게 규정되었던 법정형을 현실화하여 충분하고 합리적인 처벌이 가능하도록 하는 것이 필요할 것이다.

둘째, 해양환경범죄에 대한 위와 같은 인식의 전환과 함께 해양환경범죄에 대하여 형사책임을 물음에 있어서는 해양이 가지는 특수한 면에 기초한 점들을 제대로 이해하는 것이 중요하다. 그 중 하나가 해양환경범죄는 한 개인에 의하여 이루어지는 경우가 드물고 오히려 기업이나 법인의 조직체계에 따라 多數의 關與者들에 의하여 발생하는 것이 일반적이란 점이다. 그러므로 이러한 조직체계도상의 중간관리자를 처벌하지 못한다면, 효과적인 해양오염의 단속을 꾀하기가 힘든 면이 있다. 입법을 통하여 이러한 中間管理者나 法人의 代表를 處罰할 수 있는 근거를 마련하는 것이 바람직하다는 생각이다. 미국의 경우 이러한 처벌을 판례법을 통하여 하고 있으나 우리 법체제하에서 법원의 해석을 통하여 이러한 자를 처벌하는 것은 한계가 있다 하겠다. 또한 國家의 刑事責任의 문제도 비록 순수한 의미에서는 형사법의 범위에 포함되기 힘들다고 하더라도 긍정적으로 검토될 필요가 있고, 국제해양환경을 침해하는 국가의 행위는 다양한 각도로 강력한 제재를 받을 필요가 있다.

셋째, 해양환경오염 범죄의 保護法益 捕捉에 있어서도 변화를 꾀할 필요가 있다. ‘인간의 생명·신체 및 건강의 보호’를 보호법익으로 보던 종전의 입장에서 더 나아가 ‘海洋環境 그 自體’를 보호법익으로 보는 태도가 필요하다. 해양환경은 현 세대뿐만 아니라 미래 세대 역시 삶의 터전으로 이용하여야 할 곳이다. 그러므로 보호법익으로 해양환경 그 자체를 포착할 경우에는 이러한 의미를 더 적극적으로 담을 수 있다는 장점이 있다. 환경정책기본법이나 해양오염방지법 내지 그 개정안인 해양환경관리법(안) 등에서 목적조항에 이러한 취지를 담은 입법적 개선이 요청된다 하겠다.

넷째, 해양오염에 대한 형사책임을 물음에 있어서 가장 큰 장애가 될 수 있는 것은 해양오염의 因果關係를 立證하는 것이다. 이는 해양오염뿐만 아니라 환경오염 전반에 걸치는 문제이나, 해양은 특히 그 범위의 광범위함과 해수의 유동성으로 인하여 그 애로의 정도가 더 심하다 할 수 있다. 그러므로 이러한 인과관계의 입증책임을 완화하는 것은 해양오염사고에 대한 형사책임을 묻는데 있어서 결정적인 역할을 하게 된다. 우리나라도 ‘환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법’을 두어 환경사범에 대한 因果關係를 緩和하고 있다. 바람직한 태도라고 생각된다. 다만 이 법이 해양오염방지법상의 규제의 대상인 기름 등의 배출에 대하여서는 침묵하고 있는바, 법률의 개정을 통하여 개선됨이 바람직할 것이다.

다섯째, 다양한 해양경계를 운용함에 있어서 해양환경범죄의 단속이 효율적으로 운용될 수 있도록 관계 사법기관의 적극적인 의지가 요청된다. 無害通航權을 濫用하여 우리 영해 내에 들어와 현저한 해양오염을 야기하거나 그리할 위험이 있는 경우에 우리 해양경찰이나 해군은 국제법을 위반하지 않는 한에서 국내법을 적극적으로 운용하여 이러한 선박을 단속하여야 할 것이다. 또한 우리 관할 해역에서 심각한 해양오염을 야기하고 공해상으로 도주하는 선박에 대하여서도 적절한 追跡權의 行使로 도주가 곧 면책을 뜻하는 관행이 형성되지 않도록 하려는 의지를 천명하여야 할 것이다. 그리고 더 나아가 우리 국내법에서도 유엔해양법 협약상의 寄港國主義를 명시적으로 수용하여 국제사회에 우리나라가 해양환경의 보전을 위하여 적극적인 태도를 취하고 있음을 확인시킬 필요가 있을 것이다.

여섯째, 團束機關의 效率性 提高가 필요하다. 이와 관련하여 우선 입법개선이 필요한 부분은 해양경찰의 조직과 작용에 대한 근거법률을 제정하는 것과 해양오염방지법상의 海洋環境監視員에게 司法警察權을 부여하는 방안이라 하겠다. 우리 해양경찰은 비록 해양수산부에 소속되어 있어 일반경찰과 그 소속을 달리 하여 사법경찰권을 가지고 있다. 그러면서 그 근거규정은 여러 법률에 산재되어 있어 통일적이고 일관된 파악이 어렵다. 이러한 문제점을 해양경찰조직법 등의 제정을 통해 개선할 필요가 있을 것이다. 또한 해양수산부 산하 해양경찰

소속 직원이고 해양오염의 단속에 결정적인 역할을 하고 있는 해양환경감시원에게 사법경찰권을 부여하지 않을 이유는 전혀 없다. 해양환경오염의 단속주체가 능동적이고 효율적으로 활동할 수 있어야 해양오염의 방지에 실질적인 효과를 기대할 수 있다. 실제 사법경찰권을 행사하는 자와 전문지식을 가지고 해양환경오염행위를 적발하는 자를 각각 따로 두어 이원적으로 운영함으로써 경제성과 효율성 면에서 떨어지는 제도를 채택할 이유는 없다고 생각된다. 이런 의미에서 해양오염방지법의 개정안인 해양환경관리법(안)에서 해양수산부의 환경업무를 담당하는 일반공무원에게 특수사법경찰권을 부여하는 안을 채택한 것은 바람직한 입법제안이라 생각된다.

일급제, 海洋安全審判制度의 改善이 필요하다. 우리 해양안전심판제도는 그 최종적인 판단을 대법원에 맡겨두고 있다. 하지만 법률심인 대법원에 해양안전과 관련한 모든 판단의 책임을 부담시키는 것은 바람직하지 않다. 그리고 이러한 전속관할 규정에 대하여 憲法上 國民에게 認定된 裁判을 받을 權利를 침해한다는 의심도 받고 있다. 실제 우리 헌법재판소가 특허심판과 관련하여 위헌 판단을 한 점을 고려하면, 우리 해양안전심판제도가 대법원을 1심이자 종심으로 하고 있는 것은 위헌의 요소가 크다고 하겠다. 이러한 형태의 제도의 유지 는 국민의 재판받을 권리를 침해하였다는 의심만을 살뿐, 달리 해양교통안전과 해양환경오염방지에 도움이 되지도 못한다. 또한 해양교통안전사고에 대한 판단을 사법부의 판단에서 가능한 한 배제시킴으로써 사법판단의 변방으로 전락시키는 결과를 초래할 수도 있다. 오히려 적극적으로 법원에 의한 판단의 기회를 넓힘으로써 사법부가 해양오염에 대하여 적극적이고 효율적으로 판단할 지식과 구조를 갖추 수 있도록 자극하는 기회를 제공 할 수 있고, 이는 궁극적으로 전문지식이 제대로 반영된 사법부의 판단을 가능하게 함으로써 가장 이상적인 형태의 재판구조를 구현시킬 수 있다는 장점이 있다. 그리고 어차피 형사재판이 법원의 재판을 통하여 이루어지고 있는 상태에서 이러한 능력이 제고된다는 것은 법원으로 하여금 해양안전사고 발생시에 정확하게 그 위반자를 적발, 적정한 형사사법권을 행사할 수 있도록 하여 준다는 긍정적인 면도 가지게

된다.

여덟째, 해양오염과 관련된 國際協約의 能動的인 受容이 필요하다. 우리 해양오염방지법은 선박 및 해양오염으로부터 기름 등을 배출하는 경우에 대하여 그 단속과 처벌에 대하여 상세하게 규정하고 있는 반면에, UN해양법협약에서 열거하고 있는 다른 해양오염원인에 대한 규제에는 상대적으로 소홀한 편이다. 그러나 해양오염 중에서 海洋投棄나 陸上에 起因한 汚染이 차지하는 비중은 상당하며, 海底活動에 起因한 汚染도 해저개발의 활성화로 새로운 중요한 관심사가 되어 가고 있다는 점을 고려하면, 해양오염방지법에서 이러한 오염원인에 대한 규제에 대하여서도 충실하게 규정하고 처벌을 해 나가는 것이 바람직하다 할 것이다.

마지막으로 해양환경범죄를 막기 위한 형사법적 대처수단을 마련하는데 있어서 해양환경형법의 이론적 체제의 형성이 필요하고 이 부분에 대한 심도 깊은 연구가 계속될 필요가 있다. 이러한 해양환경형법의 이론적 체제 형성은 해양환경형법에 대하여 체계적으로 접근할 수 있도록 하고, 연구자들의 학문적 관심을 환기시켜 해양환경범죄에 대한 좀 더 나은 형사법적 수단을 만들어 내는 학문적 기여를 할 수 있다.

## 《參考文獻》

### 1. 國內文獻

<單行本>

- 장구철, 「강의행정법I」, 형설출판사, 1998.
- 김남진, 「행정법I」, 법문사, 2000.
- \_\_\_\_\_, 「행정법 II」, 법문사, 2002.
- 김대순, 「국제법론」, 삼영사, 2004.
- 김도창, 「일반행정법론(상)」, 청운사, 1993.
- 김동희, 「행정법I」, 박영사, 2004
- 김영구, 「한국과 바다의 국제법」, 21세기북스, 2004.
- 김인현, 「해상법연구」, 삼우사, 2002.
- 김일수, 「형법학원론」, 박영사, 1992.
- \_\_\_\_\_. 서보학, 「형법총론」, 박영사, 2004.
- 김정건, 「국제법」, 박영사, 2004.
- \_\_\_\_\_. 외 5인, 「관례중심 국제법」, 경남대학교 극동문제연구소, 1984.
- 김석현, 「환경보호와 국제법질서」, 사단법인 아시아사회과학연구원, 1997.
- 목진용, 「OPRC협약의 수용방안에 관한 연구」, 해운산업연구원, 1995.
- 박균성·함태성, 「환경법」, 박영사, 2004.
- 박용섭, 「해상법론」, 형설출판사, 1998.
- \_\_\_\_\_. 역, 「1973년 MARPOL」, 경양사, 1986.
- \_\_\_\_\_. 역, 「MARPOL '78의정서」, 경양사, 1986.
- 박윤훈, 「최신행정법강의(상)」, 박영사, 2002
- 박종성, 「한국의 영해」, 법문사, 1985.

- 박춘호·유병화, 「해양법」, 민음사, 1986.
- 백형구의 3인, 「주석형사소송법(상)」, 한국사법행정학회, 1992.
- 변재욱, 「행정법강의I」, 박영사, 1991.
- 석종현, 「일반행정법(상)」, 삼영사, 2002.
- 송상현·김현, 「해상법원론」, 박영사, 2005.
- 신현덕, 「국제환경법론-지구환경문제와 국제법-」, 도서출판 동화기술, 1998.
- 유병화, 「동북아지역과 해양법」, 진성사, 1991.
- 유지태, 「행정법신론」, 박영사, 2000.
- 이경호, 「해양환경법 강의」, 해사공법연구회, 2005.
- \_\_\_\_\_. 정승건, 「바다와 국가의 정책」, 학현사, 2001.
- 이상규, 「신행정법론(상)」, 법문사, 1997.
- \_\_\_\_\_, 「신행정쟁송법」, 법문사, 1994.
- 이상돈·이창환, 「환경법」, 이진출판사, 2003.
- 이시윤, 「신민사소송법」, 박영사, 2006.
- 이영준, 「국제환경법론」, 법문사, 1995.
- 임동철·정영석, 「해사법규강의」, 효성출판사, 1999.
- 조현권, 「환경법」, 법률문화사, 2001.
- 천병태·김명길, 「환경법」, 삼영사, 2004.
- 최공웅, 「국제소송」, 육법사, 1988.
- 최종화, 「현대국제해양법」, 도서출판 두남, 2004.
- 한귀현, 「미국환경법의 이론과 실제」, 동남기획, 2001.
- 허남오, 「환경의 법이념을 찾아서」, (주)넥서스, 1996.
- 홍준형, 「환경법」, 박영사, 2005.

<論文>

- 고보견, 「해양경찰권에 관한 연구: 해양경찰권의 기능범위를 중심으로」, 제주

- 대 행정대학원 석사학위논문, 2001.
- 공상근, 「21세기 한국해상치안의 문제점과 개선방안」, 한양대학교 행정대학원 석사학위논문, 2000.
- 김대원, “해양오염방제체계의 선진화 방안”, 「해양21세기(김진현·홍승용 공편)」, 나남출판, 1998.
- 김동욱, 「군함에 의한 해양오염의 국제법적 규제-1982년 UN해양법협약 제236조를 중심으로-」, 고려대학교 대학원 박사학위논문, 2002.
- 김석현, “환경오염에 대한 국가의 국제책임”, 「국제법평론」 통권 제4권, 국제법출판사, 1995.
- 김승열, “환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법 개정법률안”, 「법제」, 1999.
- 김종성, 「해양오염방지법의 문제점과 개선방안에 관한 연구」, 한국해양대학교 대학원 석사학위논문, 1999.
- 김종원, “공해의 형사적 규제”, 「법무부 법무자문위원회 논설집」 제4집, 1980.
- 김주덕, “국가의 지구 환경보호책임과 환경검찰권행사방안연구”, 「저스티스」 제30권 제2호, 1997.
- 김찬규, “바다-북한이 노리는 사각”, 「정경연구」 제160호, 1978.
- 김태천, “월경환경손해에 대한 국제책임-국제위법행위책임의 성립-”, 「법학논고」 제9집, 경북대학교 법학연구소, 1993.
- 목진용, “OPRC협약의 수용을 위한 국내입법검토”, 「한국해법학회지」 제21권 제1호, 1999.
- \_\_\_\_\_ · 최종현, 「선박연료유 오염손해배상협약 대책연구」, 한국해양수산개발원, 2000.
- 문준조, 「중국 해양관련법제연구」, 한국법제연구원, 2003.
- \_\_\_\_\_ · 이용일, 「해양법협약과 우리나라의 해양관계법 개정방향」, 한국법제연구원, 1995.
- 박경현, “해난심판과 해난심판관계인; 해난심판과 민·형사 책임과의 관계를 중심으로”, 「해기」, 한국해기사협회, 1994.

- \_\_\_\_\_, “해양안전심판원의 심판조직에 관한 소고①”, 「해양한국」, 2002. 12.
- 박기갑외, “환경오염의 법적구제와 개선책”, 「한림과학원총서」 47호, 1996.
- 박상희, “해양경찰의 법적 문제”, 「해사법연구」 제13권 제1호, 2002. 3.
- \_\_\_\_\_. 서정범, 「경찰작용법제의 정비방안」, 한국법제연구원, 1996.
- 박시환, “형사법 적용의 시간적 장소적 범위에 관한 문제”, 「재판자료 제49집 (형사재판에 관한 제문제)」, 법원행정처, 1990.
- 박용섭, “일본 해상보안청의 해상보안관의 성격에 관한 연구”, 「해양한국」, 1998. 8.
- 신동운, “환경범죄의 효율적 대처방안(세미나자료)”, 「1990년대의 범죄와 형사정책」, 1990.
- 신성균, 「국제법상 해양오염방제대책에 관한 고찰-OPRC협약을 중심으로-」, 경희대학교 대학원 석사학위논문, 1999.
- 심근형, 「해난심판제도의 비교연구」, 인하대학교 대학원 박사학위논문, 1995.
- 안원하, “환경형법과 환경보호의 효율성”, 「환경법연구」 22권, 2000.
- 윤종휘 · 이상집, “21세기 한국해양경찰의 발전방향에 대한 연구”, 「해사산업연구소논문집」 제10집, 2003. 6.
- 이경호, “미국 환경형법의 특성과 강제절차”, 「해양안전학회지」 제5권 제1호, 1999.
- \_\_\_\_\_, “해양환경의 보호와 효율적 규제방안”, 「해법·통상법학회지」, 제10권, 1998.
- 이동아, 「환경범죄의 효율적 규제방안」, 한국형사정책연구원, 1993.
- 이상돈, “선박에 의한 해양오염과 연안국의 권리”, 「법정논총」 제25권, 중앙대학교 법과대학, 1985.
- 이영호, 「우리나라 해양환경관리제도에 관한 입법론적 연구」, 한국해양대학교 박사학위논문, 2006.
- \_\_\_\_\_. 이경호 “해양환경관리법(안)의 개선을 위한 입법론적 제안”, 「해양정책연구」 제21권 제1호, 해양수산개발원, 2006.

- 이용희 · 권문상, “유엔해양법협약상 배타적 경제수역 내 외국의 군사활동에 대한 대응방안”, 「STRATEGY 21」 제2권 제1호, 1999.
- \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_ · 이원갑, “육상기인 해양환경오염방지에 관한 해양환경법제 연구”, 「해양정책연구」 해양정책연구 제8권 1호, 1993.
- 이윤철, “국제법상 해양환경보호를 위한 국가의 책임에 관하여”, 「해법 · 통상법(한국해사법학회지)」 제8권 제2호, 1996. 12.
- \_\_\_\_\_, “해양환경오염의 국제적 분쟁해결에 관한 고찰”, 「해법 · 통상법(한국해사법학회지)」 제9권 제1호, 1997. 6.
- 이재상, “죄형법정주의”, 사회과학논집, 1983.
- 임동철, “선박으로 인한 해양오염에 관한 법제의 구성”, 「한국해운학회지」 제13호, 1991.
- 임송학, 「해양오염방지법개정안」, 해양수산부, 2005.
- 전재경 · 김명연, 「물 오염의 통제-수질환경보전법의 현상과 과제-」, 한국법제연구원, 1994. 6.
- 정금천, 「미국의 환경형법에 관한 연구-규제유형과 판례를 중심으로-」, 청주대학교 대학원 박사학위논문, 2000.
- 정행철, “추상적 위험범에 관한 연구”, 「동의법정」 제10집, 1994.
- 조병선, “국제환경형법 - 국제적 월경환경오염에 대한 형법의 국제화”, 「형사정책연구원 연구보고서」 94-29, 한국형사정책연구원, 1994.
- \_\_\_\_\_, “행정의 실효성확보수단 -행정벌에 의한 확보수단-”, 「자치행정」, 1994. 8.
- 최석운 · 양진영, “해양환경관련 형법규정 연구”, 「해사법연구」 제18권 제1호, 한국해사법학회, 2006.3.
- 최종현, 「선박에 의한 오염손해의 전보에 관한 연구」, 서울대학교 대학원 박사학위논문, 2001.
- 홍기훈, “핵개발에 따른 해양환경방사능 오염”, 「해양정책연구」 제8권 제2호, 1993.

<行政 刊行物・研究報告書 等>

광주지방검찰청 순천지청, 「해양오염사고 수사백서」, 1996.

대한석유협회, 「민간전문해양유류오염 방제회사설립방안연구」, 1995.

법원행정처, “법관인사제도와 심급제도 연구보고서(하)”, 「사법정책자료」 제7집, 1992.

부산지방검찰청, 「해양범죄백서」, 1997.

한국형사정책연구원, 「환경범죄의 실태와 규제방안」, 1993.

\_\_\_\_\_, 「환경범죄의 현황과 대책」, 1990.

\_\_\_\_\_, 「환경범죄의 현황과 대책」, 1993.

해양경찰청, 「해양경찰백서」, 2005.

해운산업연구원, “해상안전관리에 관한 항만별·수행업무별 취약요인 및 대책”, 「정책자료」 제143호, 1996.

환경부, 「환경규제 및 자연보전감시조직에 관한 연구」, 1998.

## 2. 外國文獻

<單行本>

A. Kiss & Dinah Shelton, 「*International Environmental Law*」, New York: Transnational Publishers, 1991.

C. Eagleton, 「*The Responsibility of States in International Law*」, The New York University Press, 1982.

David J. Harris, 「*Cases and Materials on International Law(3rd ed.)*」, Sweet & Maxwell, 1983.

Johan. G. Lammers, 「*Pollution of International Watercourses - A search*

*for substantive rules and principles of law」*, Martinus Nijhoff Publishers, 1984.

Jonathan. I. Charney & Lewis. M. Alexander, 「*International Maritime Boundaries, vol. 1」*, The American Society of International Law, 1993.

Nicholas J. Healy & David J. Sharpe, 「*Cases and Materials on Admiralty, third edition」*, west group, 1999.

Owen Lomas, 「*the prosecution of marine oil pollution offences and the practice of insuring against fines」*, Oxford University Press, 1989.

R Michael McGonigle & Mark W. Zacher, 「*Pollution, Politics and International Law: Tankers at sea」*, Berkeley, University of California Press, 1979.

Robert Jennings and Arthur Watts, 「*Oppenheim's International Law, 9th ed.*」 Vol. 1, Longman, 1992.

Sir Ian Sinclair, 「*The Vienna Convention on the Law of Treaties, 2nd E d.*」, Manchester Univ. Press, 1984.

Thomas J. Schoenbaum, 「*Admiralty and Maritime Law, the 4th edition」*, Thomson West, 2004.

山本草二 著・최홍배 역, 「海洋法」, 도서출판 지산, 2002.

森 清, 「海難審判制度の研究」, 日本 中央大學校 出版部, 1968.

三好紳介 외, 「海洋汚染及び海上災害の防止に關する法律の解説」, 海洋汚染・海上災害防止法研究會, (株)成山堂書店, 1996.

<論文>

A Lowe, "The Enforcement of Marine Pollution Regulations", 「12 San Diego Law Review」, 1975.

Ann. L. Hollick, "The Origins of 200-Mile Offshore Zone", 「American

*Journal of International Law*」 vol. 71, 1977.

Geoffrey Marston, “Hovering Acts”, 「*Encyclopedia of Public International Law*」 Volume III, 1999.

Mark B. Harmon & Harry T. Gower, III, “Prosecuting Marine Pollution Crimes”, 「*University of San Francisco Maritime Law Journal*」 , 1993.

McMurry and Ramsey, “Environment Crime: The Use of Criminal Sanctions in Enforcing Environment Laws”, 「*19 Loyola of Los Angeles Law Review*」 , 1986.

Rogene A. Buchholz, “Principles of Environmental Management”, 「*The Greening of Business*」 , Prentice, 1992.

梶山正三, “水をめぐる法制度と施策-現状と展望”, 「自由と正義」43巻8號, 日本辯護士聯合會, 1992. 8.

泉昌弘, “海上保安廳 責務 現状”, 「海洋管理行政세미나」, 海洋安全學會, 1988.