

# 국제법 현안 Brief



국제법 현안 Brief 편집위원회

편집위원장 정인섭 교수 (서울대학교)

편집위원 백범석 교수 (경희대학교)

김현정 교수 (연세대학교)

투고문의 ksilbrief@gmail.com

웹사이트 www.ksil.or.kr

국제법 현안 Brief는 국제법 관련 현안문제에 관해 간략한 설명을 제공함으로써 국제법 연구자는 물론 일반인에게 국제법에 대한 이해를 돕는 것을 목표로 합니다. 국제사회에서 발생하는 최근 현안과 관련된 국제법 쟁점에 대한 인식과 최근 국제법 동향에 대한 지식을 공유함으로써 국제법에 대한 사회적 인지도를 향상시키는데 도움이 되기를 기대합니다.

## 국제해양법재판소의 *M/V “Norstar”* 호 사건에 대한 판결 - 공해의 자유 보장을 위한 역외입법관할권의 제한 -

이 기 범 (아산정책연구원 연구위원, 법학박사)



### 1. 들어가며

2019년 4월 10일, 독일 함부르크에 위치하고 있는 국제해양법재판소(International Tribunal for the Law of the Sea)는 파나마와 이탈리아 간 분쟁인 *M/V “Norstar”*호(이하, ‘노르스타호’) 사건에 대한 최종적인 판결을 내렸다. ‘선결적 항변’ 문제에 대한 판결이 내려진 2016년 11월 4일 이후 약 2년 5개월만에 최종적인 판결이 내려진 것이다. 이번 최종적인 판결은 국제해양법의 근본 원칙이라 할 수 있는 ‘공해의 자유’를 최대한 보장하기 위해 국가들의 역외입법관할권도 제한될 수 있다는 것을 보여주었다. 이외에도 노르스타호 사건에 대한 판결은 유엔해양법협약 제300조의 해석 또는 적용 등과 같은 국제해양법에 관한 몇몇 쟁점을 포함하고 있다. 아래에서는 노르스타호 사건에 대한 사실관계, 국제법적 쟁점, 판결의 함의 등을 살펴보기로 한다.

### 2. 사실관계

노르스타호 사건에 대한 사실관계는 다음과 같이 정리될 수 있다.(판결문 제69문단~제86문단 참조) 노르스타호는 파나마 국적의 유조선으로 이 선박의 소유주는 노르웨이에 등록된 Inter Marine & Co AS라는 회사였다. 노르스타호는 1994년부터 1998년까지 이탈리아, 프랑스, 스페인 인근 수역에서 대형요트에 경유를 공급하는 역할을 수행했다. 참고로 파나마는 노르스타호가 급유 활동을 행하던 수역을 이탈리아, 프랑스, 스페인 영해 이원의 ‘국제수역’(international waters)이라고 주장한 반면에 이탈리아는 이탈리아, 프랑스, 스페인 인근 수역이라고만 묘사했다. 노르스타호의 급유 활동에는 이탈리아에 등록된 Rossmare International S.A.S.라는 회사가 중개인으로 관여했다.

이탈리아 당국은 1997년 Rossmare International S.A.S.와 노르스타호의 활동에 대하여 조사를 벌였다. 그리고 조사 결과 노르스타호가 이탈리아에서 면세로 구입한 경유를 국제수역(즉, 공해)에서 이탈리아 국적 선박은 물론 다른 국적 선박에게 공급함으로써 탈세를 초래한 혐의가 드러났다. 이는 노르스타호 선장은 물론 선박의 소유주인 Inter Marine & Co AS와 중개인인 Rossmare International S.A.S.의 관계자들에 대한 형사소추로 이어졌다.

개인들에 대한 형사소추와 함께 1998년 8월 11일 이탈리아 검찰은 노르스타호에 대하여 ‘나포 명령’(Decree of Seizure)을 내렸다. 하지만 나포 명령이 내려질 당시 노르스타호는 이탈리아의 항구 또는 영해에 위치하지 않았으므로 이탈리아 검찰은 다른 국가와의 사법공조를 추진했다. 그리고 스페인과의 사법공조 결과 노르스타호는 1998년 9월 25일 스페인 당국에 의해 나포되었다. 1999년 3월 11일, 이탈리아 검찰은 2억 5천만 리라의 보석금을 조건으로 노르스타호가 석방될 수 있다는 사실을 선박의 소유주인 Inter Marine & Co AS에게 전달했다. 하지만 보석금은 납부되지 않았고, 노르스타호는 억류 상태로 남아 있게 되었다.

그런데 재판을 진행한 이탈리아 사보나(Savona) 재판소는 영해 이월에서 공급받은 경유를 영해로 진입하는데 사용한다 하더라도 반드시 관세 의무가 부과되는 것은 아니라는 이유 등을 들면서 2003년 3월 14일 관련 피고인들에게 무죄를 선고했을 뿐만 아니라 노르스타호가 선박의 소유주에게 반환되어야 한다는 판결을 내렸다. 이 판결 당시 노르스타호는 여전히 스페인 당국에 의해 억류되어 있었으므로 이탈리아 사보나 재판소는 스페인 팔마데마요르카(Palma de Mallorca) 재판소에 노르스타호의 석방을 요청했을 뿐만 아니라 선박의 소유주에게 노르스타호를 찾아갈 것을 요청했다. 하지만 선박의 소유주는 노르스타호를 되찾아가지 않았다. 선박의 소유주가 노르스타호를 장기간 방치한 가운데 스페인의 한 항구에 정박해 있던 노르스타호는 2015년이 되어서야 공매 절차에 들어갔다. 공매 결과 노르스타호는 재활용 목적으로 매각되었고, 2015년 8월 해체를 위해 스페인을 떠나게 되었다.

노르스타호가 스페인을 떠난 이후 파나마는 2015년 11월 16일자 소장을 통해(이 소장이 국제해양법재판소 사무국에는 2015년 12월 17일 접수됨) 이탈리아를 상대로 소송을 제기했다.(판결문 제1문단) 소송의 주제는 이탈리아에 의한 노르스타호의 나포 및 억류와 관련된 유엔해양법협약의 해석 또는 적용 문제였다.

### 3. 판결의 국제법적 쟁점

#### (1) 공해의 자유 관련 유엔해양법협약 제87조 위반 여부

노르스타호 사건에 대한 판결 중 국제법적으로 가장 쟁점이 되었던 주제는 이탈리아가 나포 명령을 내린 것, 이탈리아가 스페인 당국에게 나포를 요청한 것 그리고 실제로 노르스타호를 나포하고 억류한 것이 공해의 자유를 언급하고 있는 유엔해양법협약 제87조를 위반했는지 여부였다. 유엔해양법협약 제87조는 항행의 자유, 상공비행의 자유 등을 포함한 공해의 자유에 대한 내용을 규정하고 있다.

이탈리아는 나포 명령과 이 명령의 집행이 항행의 자유와는 무관하다는 입장을 밝혔다.(판결문 제153문단) 물론 파나마는 이와 반대의 입장을 견지했다. 국제해양법재판소는 이탈리아가 내린 나포 명령 내에 노르스타호가 공해에서 급유 활동을 해왔던 것, 노르스타호의 나포가 영해 이월이라 할지라도 수행되어야 한다는 것 등이 언급되어 있음을 발견했다.(판결문 제172문단) 그리고 스페인에게 보낸 나포 요청 문서에도 이탈리아 영해의 한계 근처에서(즉, 영해 이월에서) 이루어진 급유 활동이라는 취지의 표현이 포함되어 있었다.(판결문 제173문단) 이와 같은 나포 명령 및 나포 요청 문서 그리고 추가적인 몇몇 문서의 내용은 공해의 자유를 언급하고 있는 유엔해양법협약 제87조의 해석 또는 적용 문제가 이 사건의 주요 쟁점이라는 것을 보여주었다.

이어서 국제해양법재판소는 이 사건에서 실제로 유엔해양법협약 제87조가 적용될 수 있는지 그리고 그렇다면 이탈리아가 제87조를 위반했는지를 살펴보기 시작했다. 일단 국제해양법재판소는 공해의 자유를 설명하면서 예외적인 경우를 제외하고 어떤 국가도

외국 선박에 대하여 공해에서 관할권을 행사할 수 없다고 전제했다.(판결문 제216문단) 이 점은 유엔해양법협약 제92조 제1항이 “국제조약이나 이 협약에 명시적으로 규정된 예외적인 경우를 제외하고는 선박은 어느 한 국가의 국기만을 게양하고 항행하며 공해에서 그 국가의 배타적인 관할권에 속한다.”고 규정한 것에 비추어도 확인된다고 덧붙였다.

국제해양법재판소는 공해에서의 급유 활동이 과연 항행의 자유에 속하는지에 대하여도 논의를 전개했다. 2014년 *M/V “Virginia G”호* 사건에 대한 자신의 판결을 인용하며 국제해양법재판소는 노르스타호가 수행한 공해에서의 급유 활동은 항행의 자유에 속한다는 결론을 내렸다.(판결문 제219문단)

그렇다면 이 사건에서 이탈리아의 어떤 행위가 항행의 자유를 침해했는가? 국제해양법재판소는 물리적인 방해 또는 집행이 존재하지 않는다 하더라도 항행의 자유가 침해될 수 있다고 언급했다.(판결문 제223문단) 이는 이탈리아가 노르스타호의 급유 활동에 자신의 형법 또는 관세법을 적용하고자 하는 것조차 항행의 자유를 침해할 수 있다는 논리로 이어졌다.(판결문 제224문단) 즉, 국제해양법재판소에 의하면 공해에서 일어나는 외국 선박의 적법한 활동에까지 입법관할권(prescriptive jurisdiction)을 확장하는 것은 항행의 자유를 침해한다는 것이다.(판결문 제225문단)

이에 대하여 이탈리아는 나포 명령이 실제로 집행된 장소는 내수라는 주장도 펼쳐보았다. 하지만 국제해양법재판소는 어떤 국가가 공해에서 일어나는 외국 선박의 활동에 자신의 형법 또는 관세법을 적용하고 그 활동을 ‘범법화’한다면 항행의 자유는 침해될 수 있다는 입장을 견지했다.(판결문 제226문단)

결국 이탈리아가 나포 명령을 내린 것, 이탈리아가 스페인 당국에게 나포를 요청한 것 그리고 실제로 노르스타호를 나포하고 억류한 것은 항행의 자유를 포함하여 공해의 자유를 언급하고 있는 유엔해양법협약 제87조 제1항을 위반한 것으로 결론지어졌다.

## (2) 유엔해양법협약 제300조 위반 여부

유엔해양법협약 제300조는 “당사국은 이 협약에 따른

의무를 성실하게 이행하여야 하며, 이 협약이 인정하고 있는 권리, 관할권 및 자유를 권리남용에 해당되지 아니하도록 행사한다.”고 규정하고 있다. 유엔해양법협약 제300조가 단독으로 인용될 수 없다는 것은 국제해양법재판소의 확립된 법리이다.(판결문 제241문단) 즉, 유엔해양법협약 제300조 위반을 인용하고자 하는 국가는 신의성실 위반 또는 권리남용의 전제가 되는 유엔해양법협약 내 ‘다른’ 의무 위반을 함께 주장해야 한다는 것이다.

이런 이유로 파나마는 이탈리아의 유엔해양법협약 제300조 위반을 주장하기 위해 전제가 되는 의무로 공해의 자유를 언급하고 있는 제87조를 제시했다. 그런데 국제해양법재판소는 유엔해양법협약 제87조 위반이 당연히 제300조 위반을 수반한다는 파나마의 주장을 배척했다.(판결문 제243문단)

이탈리아의 신의성실 위반이 존재했는지에 대한 몇몇 주장이 검토된 후 그에 대한 결론이 내려졌다. 예를 들어, 국제해양법재판소는 노르스타호가 1994년부터 급유 활동을 하고 있었음에도 1998년에야 나포 명령이 내려진 것에서는 어떤 악의도 찾아볼 수 없다고 언급했다.(판결문 제251문단) 이외에도 노르스타호가 스페인 당국에 의해 나포된 것, 1999년 보석금을 조건으로 석방의 기회가 있었던 것, 2003년 무조건적인 석방 판결이 있었던 것 등에서도 이탈리아의 신의성실 위반을 찾아볼 수 없다는 결론이 도출되었다.(판결문 제258문단, 제289문단) 결국 이탈리아의 유엔해양법협약 제300조 위반은 인정되지 않았다.

## (3) 손해배상

파나마는 이탈리아의 국제위법행위로 인해 야기된 손해에 대한 배상을 요구했다. 손해에 대한 배상 문제를 결정하기 위해 전제가 되었던 문제는 항행의 자유를 침해한 이탈리아의 국제위법행위와 파나마가 입었다고 주장되는 손해 간에 ‘인과관계’가 존재하는지를 결정하는 것이었다. 국제해양법재판소는 인과관계의 중단 여부부터 다루었다. 우선 1999년 3월 11일 이탈리아가 보석금을 조건으로 노르스타호가 석방될 수 있다는 사실을 선박의 소유주에게 알린 것은 인과관계를 중단

하지 못한다고 보았다. 그 이유는 보석금이라는 조건은 무조건적인 반환을 의미하지 않았기 때문이다.(판결문 제363문단)

국제해양법재판소는 이탈리아 사보나 재판소가 2003년 3월 14일 노르스타호가 선박의 소유주에게 반환되어야 한다는 판결을 내림으로써 이탈리아의 국제위법행위가 중지되었다는 것을 인정했다.(판결문 제365문단) 다만 이 사실이 2003년 3월 26일자 우편에 의해 선박의 소유주에게 알려졌으므로 국제해양법재판소는 2003년 3월 26일을 인과관계의 중단 일자로 간주했다. 즉, 2003년 3월 26일 이후의 손해에 대하여는 이탈리아가 배상할 이유가 없다는 것이다.(판결문 제370문단)

이어서 이탈리아가 파나마에 대하여 금전으로 어느 정도의 액수를 배상해야 하는지가 쟁점이 되었다. 이는 2019년 현재 노르스타호는 더 이상 존재하고 있지 않기 때문에 이탈리아가 파나마에게 노르스타호를 반환하는 것은 불가능했기 때문이다.

국제해양법재판소는 노르스타호의 손실 자체는 이탈리아의 국제위법행위로 인해 직접적으로 야기되었기 때문에 배상되어야 한다고 언급했다.(판결문 제406문단) 다만 노르스타호의 상태에 대하여는 논란이 존재했다. 국제해양법재판소는 여러 증거를 통해 나포 시에는 노르스타호가 항행이 가능한 상태였음을 확인했다.(판결문 제410문단) 다만 노르스타호가 선박의 소유주에게 반환되어야 한다는 판결이 내려진 2003년에는 항행이 가능한 상태가 아니었다는 점에 파나마와 이탈리아 양국 모두 동의했다는 것을 지적했다.(판결문 제410문단) 그리고 여러 전문가 의견을 검토한 결과 노르스타호의 손실 자체에 대한 금전배상 액수는 285,000 달러로 결정되었다.(판결문 제417문단)

하지만 선박의 소유주의 이익 손실 등은 파나마가 증명을 하는데 성공하지 못했기 때문에 그리고 계속된 임금 지급은 노르스타호의 나포로부터 야기된 손실이 아니라는 이유 때문에 노르스타호의 손실을 제외하고는 다른 손실이 금전배상의 대상이 되지는 못했다. 그리고 금전배상 액수로 285,000 달러와 함께 노르스타호가 나포된 1998년 9월 25일부터 국제해양법재판소의 판결이 내려진 2019년 4월 10일까지 연 2.7182 퍼센트의 복리이자가 부가되었다.(판결문 제462문단)

#### 4. 나가며

국제해양법재판소는 본안 판결 기준으로 2017년 9월 23일 가나와 코트디부아르 간 해양경계획정에 대한 판결 이후 약 1년 7개월 만에 새로운 본안 판결을 내렸다. 지난 1996년 국제해양법재판소가 공식적으로 출범한 이후 약 23년 동안 잠정조치 사건을 포함하여 불과 27개의 사건만 다루어졌거나 다루어지고 있는 상황에서 노르스타호 사건에 대한 최종적인 판결은 국제해양법재판소가 제공하는 의미 있는 판례 중 하나가 될 것이다.

특히 노르스타호 사건에서 가장 쟁점이 되었던 문제는 이탈리아의 역외입법관할권 행사가 항행의 자유로 대표되는 공해의 자유를 침해하는지 여부였다. 이에 대하여 국제해양법재판소는 어떤 국가가 형법 또는 관세법 등 자신의 법령을 공해에 있는 외국 선박의 활동에 적용하는 것조차 항행의 자유에 대한 침해로 간주될 가능성이 있다고 결론지었다. 이러한 결론에 비추어 볼 때 이번 판결은 국제법에 부합하지 않는 국내 법령을 공해에 있는 외국 선박에 적용하고자 하는 국가에게 하나의 시사점을 제시한다 할 수 있을 것이다.

결국 노르스타호 사건에 대한 국제해양법재판소의 최종적인 판결은 단순히 항행의 자유에 대한 침해 또는 선박에 발생한 손해로 인한 금전배상 관련 판결로만 간주되어서는 안 될 것이다. 특히 한국 정부는 한국과 중국 간 잠정조치수역과 같이 공해의 성질을 보유한 수역에서의 외국 선박의 활동을 국내 법령을 통해 '범법화'하는 것이 공해의 자유에 대한 침해로 간주될 수 있다는 점을 이번 판결을 통해 유의해야 한다.

**국제법 헌안 Brief**의 내용은 필자 개인의 견해이며 **대한국제법학회**의 공식적인 입장은 아닙니다.