

# 국제법 현안 Brief



국제법 현안 Brief 편집위원회  
 편집위원장 최태현 교수 (현양대학교)  
 편집위원 오승진 교수 (단국대학교)  
 권현호 교수 (성신여자대학교)  
 김성원 교수 (원광대학교)  
 이기범 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.

## 국제법의 시각으로 바라본 이란의 ‘한국케미호’ 나포 사건

이 기 범 (연세대학교 법학전문대학원 조교수)



### 1. 들어가며

2021년 1월 4일 이란 혁명수비대는 ‘호르무즈 해협’ (Strait of Hormuz)을 통과하고자 했던 한국 국적 선박인 ‘한국케미호’를 나포했다. 2021년 2월 2일 이란이 선원 19명의 석방을 결정한 것은 매우 다행스러운 일이나, 선박과 선장이 여전히 풀려나지 못하고 있다는 점을 고려할 때 이 나포 사건이 아직 종결된 것은 아니다.

대다수 언론은 이란이 한국 국적 선박을 나포한 ‘정치적’ 의도가 무엇인지를 파악하는 데 많은 분량을 할애했다. 하지만 왜 이란이 한국케미호의 ‘해양환경 오염 발생’을 나포 이유로 제시하고

있는지에 대해서는 구체적인 분석을 시도하지 않았다. 오히려 이란이 언급한 해양환경 오염 발생을 (한국을 압박하기 위한) 정치적 의도를 감추기 위한 하나의 구실 또는 변명으로 치부하는 분위기도 상당하다. 그렇지만 이란이 제시하고 있는 해양환경 오염 발생이라는 이유는 국제법, 특히 국제해양법의 몇몇 쟁점들과 밀접한 관련이 있다는 점에서 단순히 이란의 구실 또는 변명으로 남겨놓을 문제만은 아니다.

본 현안브리프는 이란의 한국케미호 나포 사건으로부터 도출되는 국제해양법의 일부 쟁점들을 정리하고자 한다. 이란이 제시하고 있는 나포 이유인 한국케미호의 해양환경 오염 발생이 국제법적으로

받아들여질 수 있는지를 논하기 위해서는 우선 호르무즈 해협이 국제법적 지위와 이러한 국제법적 지위에 의거하여 인정되는 통항 방식 문제를 정리해야 한다. 그리고 타국 선박의 해양환경 오염 발생을 다소 엄격하게 다루고 있는 이란의 ‘국내법’도 국제법의 시각에서 검토되어야 할 것이다. 나아가 호르무즈 해협을 오로지 통항의 문제가 아닌 해양환경의 보호 및 보전의 관점에서 새롭게 바라볼 이유를 설명할 필요성도 있다.

## 2. 호르무즈 해협에서의 통항 방식

### (1) 국제재판소 판례가 지지하고 있는 호르무즈 해협에서의 ‘무해통항’

한국케미호의 선사는 한국케미호가 이란의 영해에 진입하지 않았다고 주장하고 있다. 그러나 아직까지 한국케미호 나포 사건의 사실관계는 정확하게 알려지지 않았다. 만약 선사의 주장이 옳다면 이란이 한국케미호를 ‘공해’에서 나포했을 가능성을 배제하기 어렵다. 그런데 공해에서 타국 선박을 나포하기 위해서는 문제의 타국 선박에 해적행위 등과 같은 혐의가 존재해야 하므로 한국케미호에 이러한 혐의가 없다면 이란의 나포는 명백히 국제해양법을 위반한 것으로 간주될 수 있다.

하지만 호르무즈 해협의 지리적 특질을 고려하면 한국케미호가 ‘해협 연안국’인 이란과 오만 양국의 영해로만 이루어진 수역에서 나포되었을 가능성도 존재한다. 호르무즈 해협 내에서 폭이 가장 좁은 곳은 약 21해리(1해리는 1.852km)에 불과한 이란의 Larak와 오만의 Great Quoin 사이로 알려져 있다.<sup>1</sup> 그런데 이란과 오만 모두 12해리 영해를 주장하고 있어 동 수역에서는 공해로 이루어진 통과항로가 존재하지 않게 된다. 즉, 한국케미호가 이와 같은 수역에서 나포되었다면 동 선박이 항유할 수 있었던 ‘무해통항’(innocent passage)이 부인된 것은 아닌지 의문이 제기될 수 있다.

무해통항이라는 통항 방식이 논의되어야 하는 이유는 국제사법재판소(International Court of Justice, 이하 ‘ICJ’)가 1949년 *Corfu Channel* 사건<sup>2</sup>에서 ‘국제관습법’상 호르무즈 해협과 같은 ‘국제항행’을 위해 이용되는 해협’에서는 무해통항이 인정되어야

한다고 판결했기 때문이다. 이 사건에서 ICJ는 평시에는 (상선은 물론) 군함조차 호르무즈 해협과 같이 국제항행을 위해 이용되는 해협에서 무해통항을 할 수 있고,<sup>3</sup> 다른 내용을 가진 조약이 존재하지 않는 한 해협 연안국은 평시에 이러한 무해통항을 막을 수 없다는 점을 강조했다.<sup>4</sup>

이와 같은 국제재판소 판례의 태도를 고려하면 이란이 ‘유엔해양법협약’(United Nations Convention on the Law of the Sea)의 당사국이 아니라 하더라도 호르무즈 해협과 같이 국제항행을 위해 이용되는 해협에서는 국제관습법에 따라 상선은 물론 군함의 무해통항이 인정되어야 한다. 더욱이 *Corfu Channel* 사건에서 판시된 ICJ의 법리에 따르면 호르무즈 해협에서는 어떤 이유로든 무해통항이 정지될 수 없기 때문에,<sup>5</sup> 이러한 무해통항은 유엔해양법협약에 따라 일시적으로 정지될 수 있는 무해통항보다 호르무즈 해협을 통과하는 타국 선박의 이익을 더욱 보장하고 있다. 이는 타국 선박이 호르무즈 해협에서 이란(또는 오만)에 의해 무해통항이 정지될 지도 모른다는 우려를 가질 필요 없이 해당 수역을 통과할 수 있다는 것을 의미한다.

### (2) 호르무즈 해협에서의 무해통항 자체를 부인하지 않고 있는 이란

이란이 미국 등 다른 국가(들)와의 충돌 발생 시 가끔 호르무즈 해협의 봉쇄 가능성을 경고하고 있기는 하지만, 이란은 원칙적으로 호르무즈 해협에서 타국 선박이 항유할 수 있는 무해통항을 부인하지 않는다. 이 점은 이란이 지난 1993년 제정한 ‘Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea’(이하, ‘이란 해양영역법’)에<sup>6</sup>라는 법률을 통해 확인할 수 있다. ‘이란 해양영역법’ 제5조는 명시적으로 타국 선박의 무해통항을 인정한다.

다만 ‘이란 해양영역법’ 제6조는 무해통항으로 간주될 수 없는 활동을 열거하고 있는데, 이 중에는 한국케미호 나포 사건에서 이란이 주장한 ‘해양환경 오염 발생’이 포함되어 있다. 그렇다면 ‘이란 해양영역법’ 제6조 중 해양환경 오염 발생을 언급하고 있는 부분이 국제관습법과 양립할 수 있는지에 대해 검토할 필요성이 있을 것이다.

### 3. ‘해양환경 오염 발생’ 을 이유로 무해통항이 부인될 수 있는 국제법적 가능성

#### (1) 무해통항으로 인정되지 않는 타국 선박의 고의적이고도 중대한 오염행위

비록 이란이 유엔해양법협약의 당사국은 아니지만 유엔해양법협약 제19조 제2항은 본 현안브리핑의 논의를 구체화시키기 위한 출발점이 된다. 그 이유는 동 조항은 어떤 활동이 무해통항으로 간주되기 어려운 타국 선박의 활동인지를 직관적으로 인식하는 데 큰 도움이 되기 때문이다.

유엔해양법협약 제19조 제2항은 “(a) 연안국의 주권, 영토 보전 또는 정치적 독립에 반하거나, 또는 국제연합 헌장에 구현된 국제법의 원칙에 위반되는 그 밖의 방식에 의한 무력의 위협이나 무력의 행사, (b) 무기를 사용하는 훈련이나 연습, (c) 연안국의 국방이나 안전에 해가 되는 정보수집을 목적으로 하는 행위, …” 등을 무해하지 않은 타국 선박의 활동으로 열거하고 있다. 이 중에서 해양환경 오염 문제와 관련이 있는 무해하지 않은 타국 선박의 활동은 바로 유엔해양법협약 제19조 제2항(h)에 언급되어 있는 “이 협약에 위배되는 고의적이고도 중대한 오염행위” 이다. 물론 유엔해양법협약의 당사국들 간 규율을 전제로 하는 “이 협약에 위배되는” 이라는 표현을 고려하면, 유엔해양법협약의 당사국이 아닌 이란과의 관계에서 유엔해양법협약 제19조 제2항(h)의 해석 또는 적용 문제가 부각되지는 않을 것이다.

그런데 1993년 ‘이란 해양영역법’ 제6조(g)는 무해하지 않은 타국 선박의 활동으로 “이란 국내 법령에 위배되는 모든 해양환경 오염행위” (any act of pollution of the marine environment contrary to the rules and regulations of the Islamic Republic of Iran)를 명시하고 있다. 이 조항에 의하면 이란 국내 법령에 위배되는 모든 해양환경 오염행위는 무해하지 않은 타국 선박의 활동으로 간주된다. 이는 이란이 예를 들어, 유엔해양법협약 제19조 제2항(h)에 언급된 “이 협약에 위배되는 고의적이고도 중대한 오염행위” 에 이르지 못하는 매우 경미한 오염행위조차 무해하지 않은 타국 선박의 활동으로 간주하고 있다는 의미이다. 즉, 이란은 ‘이란 해양영역법’ 을 통해 해양환경 오염행위가 고의적이지

않거나 중대하지 않은 경우라 하더라도 타국 선박의 무해통항을 부인할 수 있는 ‘국내법적’ 근거를 마련했다. 이는 한국케미호의 오염행위가 고의적이지 않거나 중대하지 않은 것이라 하더라도 이란이 자신의 국내법, 즉 ‘이란 해양영역법’ 을 원용하여 한국케미호의 무해통항이 부인된 것을 정당화시킬 수 있다는 의미이다.

하지만 이란의 국내법인 1993년 ‘이란 해양영역법’ 이 국제관습법과 양립할 수 있는지는 또 다른 문제이다. 어떤 국가도 자신의 국내법을 원용하여 국제책임을 회피할 수는 없기 때문이다. 이란이 고의적이지 않거나 중대하지 않은 오염행위조차 무해하지 않은 타국 선박의 활동으로 간주하는 것은 무해통항의 범위를 상당 부분 축소시킨다는 차원에서 ‘이란 해양영역법’ 과 국제관습법이 양립할 수 있는지에 관한 의문을 던지고 있다.

유엔해양법협약이 발효하기 이전인 1985년 프랑스가 제정한 ‘프랑스 영해를 통과하는 외국 선박의 통항을 규율하는 법령 No. 85/185’ (Decree No. 85/185 of 6 February 1985 Regulating the Passage of Foreign Ships through French Territorial Waters)<sup>7</sup> 제3조 제8호는 무해하지 않은 타국 선박의 활동으로 “모든 고의적이고도 중대한 오염행위” (any act of wilful and serious pollution)를 명시하고 있다. 1985년 당시 유엔해양법협약이 발효되지 않은 시점에서 “이 협약에 위배되는” 이라는 표현을 사용할 수 없었다는 점을 고려한다 하더라도 1985년 ‘프랑스 영해를 통과하는 외국 선박의 통항을 규율하는 법령’ 은 1993년 ‘이란 해양영역법’ 제6조(g)가 국제관습법과 양립하지 않는 방향으로 타국 선박을 불리하게 대우하고 있는 입법이라는 하나의 증거가 될 수 있을 것이다.

#### (2) 해양환경 오염 발생을 나포를 정당화시키는 근거로 사용하고자 하는 이란의 입장

비록 유엔해양법협약의 당사국이 아니라 하더라도 이란이 해양환경의 보호 및 보전 문제와 관련해서 상당히 적극적인 태도를 취하는 연안국이라는 점은 인정되어야 한다. 즉, 이란은 유엔해양법협약의 당사국이 아닐 뿐, 해양환경의 보호 및 보전을 목적으로 삼고 있는 다른 조약에 있어서는 적극적으로

당사국의 지위를 확보해왔다. 이에 대해서는 아래와 같은 구체적인 예를 들 수 있다.

첫째, 이란은 조약의 대상수역으로 호르무즈 해협을 포함하고 있는 1978년 ‘Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution’ (이하, ‘쿠웨이트 협약’)의 당사국이다. 쿠웨이트 협약은 해양환경의 보호를 목적으로 관련 국가들 간 ‘지역적’ 협력을 모색하고 있다. 이란을 포함하여 오만, 바레인, 이라크, 쿠웨이트, 카타르, 사우디아라비아, 아랍에미리트 등이 쿠웨이트 협약의 당사국들이다. 예를 들어, 쿠웨이트 협약 제4조는 “체약국들은 … 대상수역에서의 오염을 방지하고 감소시키며 오염에 대처하기 위해 … 협약 및 적용 가능한 국제법 규칙과 일치하여 모든 적절한 조치를 취해야 하고, … 대상수역에서 적절한 국제규칙의 효과적인 이행을 보장해야 한다.”고 규정하고 있다. 이와 같이 쿠웨이트 협약의 이행을 위해 모든 적절한 조치를 취해야 한다는 내용은 이란 입장에서 한국케미호를 나포한 자신의 행위를 정당화시키기 위한 근거로 원용될 수 있을 것이다.

둘째, 이란은 2004년 채택되고 2017년 발효한 ‘International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments’ (이하, ‘선박평형수관리협약’)의 당사국이다. 선박평형수관리협약 제9조<sup>8</sup>에 의하면 항구 또는 연안터미널에서 ‘검사’ (inspection)가 가능할 수 있다. 이란이 이와 같은 내용을 원용하면서 호르무즈 해협을 통과하고자 하는 타국 선박에 대한 통제를 강화할 가능성도 상당하다고 보인다. 일단 나포가 이루어진 점이 어색하기는 하지만 결과론적으로 한국케미호가 ‘검사’ 중인 상황으로 간주될 수도 있다.

셋째, 이란은 ‘MARPOL 73/78’으로 잘 알려져 있는 ‘선박으로부터의 오염 방지를 위한 국제협약(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) 6개 부속서 모두에 대하여 당사국의 지위를 확보하고 있다. 유엔해양법협약의 당사국이 아닌 이란이 MARPOL 73/78의 모든 부속서에 대하여 당사국의 지위를 확보하고 있다는 것은 해양환경 오염 발생 문제에 관한 한 이란 입장에서 MARPOL 73/78이 가장 중요한 조약임을 보여주는 것이다.

결국 유엔해양법협약의 당사국이 아니라 하더라도 이란은 해양환경의 보호 및 보전 문제와 관련해서는 매우 적극적으로 자신의 이익을 추구하고 있는 연안국이며, 관련 조약(들)에 적극적으로 참여함으로써 이를 증명하고 있다. 이는 이란 입장에서 ‘해양환경 오염 발생’이 타국 선박을 나포하기 위한 전혀 근거 없는 구실 또는 변명만은 아니라는 결론을 도출할 수 있게 만드는 것이다.

#### 4. 나가며

국제법의 시각에서 바라보았을 때 이란의 한국케미호 나포 사건에서 가장 독특한 점은 바로 이란이 ‘해양환경 오염 발생’을 언급하면서 한국케미호의 무해통항을 부인했다는 점이다. 물론 사실관계가 정확하게 알려지지 않고 있는 것을 전제로 한국케미호의 선사가 주장하고 있는 바와 같이 동 선박이 공해에서 나포되었다면 이란의 국제해양법 위반 가능성도 존재한다.

하지만 국제법의 시각에서 검토했을 때 이란이 나포 이유로 들고 있는 ‘해양환경 오염 발생’은 단순한 구실 또는 변명만은 아닐 수도 있다. 물론 위에서 언급한 것처럼 타국 선박이 고의적이지 않거나 중대하지 않은 오염행위만을 한 경우에도 무해통항을 부인할 수 있는 1993년 ‘이란 해양영역법’이 국제관습법과 양립하기는 어렵다. 그러나 이란이 1978년 쿠웨이트 협약, 2004년 선박평형수관리협약, MARPOL 73/78의 6개 부속서 등의 당사국이라는 점에서 알 수 있듯이 이란은 해양환경의 보호 및 보전 문제와 관련해서는 매우 적극적으로 자신의 이익을 추구하고 있는 국가라는 사실이 간과되어서는 안 된다. 이와 같은 조약을 이용하여 이란이 호르무즈 해협을 통과하고자 하는 타국 선박을 통제할 수 있는 가능성을 제고하고 있기 때문이다.

물론 한국 정부는 지금까지 해왔던 대로 일관되게 이란을 향하여 한국케미호가 어떤 해양환경 오염을 유발했는지에 대한 구체적인 증거의 제시를 요구해야 할 것이다. 더 나아가 1993년 ‘이란 해양영역법’이 국제관습법에 따라 인정되고 있는 무해통항의 범위를 지나치게 축소하고 있다고 외교적으로 항의할 필요성도 있다.

그러나 한국케미호 나포 사건을 통해 드러난

시급한 과제는 호르무즈 해협 관련 문제를 유엔해양법협약 내 관련 내용에 기초한 통항 문제 중심으로만 바라볼 것이 아니라 해양환경의 보호 및 보전 문제를 규율하고 있는 조약 중심으로 다시 한 번 검토하고 정리해야 한다는 것이다. 이란은 ‘해양환경 오염 발생’을 이유로 제시하면서 (한국 입장에서 잘 알려져 있지 않은) 1978년 쿠웨이트 협약 등과 같은 조약을 원용하여 호르무즈 해협을 통과하고자 하는 타국 선박에 대해 상당한 영향력을 행사하고자 할 것이다. 이는 해양환경의 보호 및 보전 문제를 규율하는 국제법적 체제에 대한 좀 더 정밀한 이해와 분석이 요구되고 있다는 것을 의미한다. 한국케미호나포 사건이 조속히 해결되기를 기대한다

⋮ 필자 소개 ⋮

**이기범** 교수는 연세대학교 법학전문대학원 조교수로 재직 중이다.

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

- 1 Said Mahmoudi, “Passage of Warships through the Strait of Hormuz”, *Marine Policy*, Volume 15 (1991), pp. 341-342.
- 2 *Corfu Channel, Judgment, I.C.J. Reports 1949*, p. 4.
- 3 *Ibid.*, p. 28.
- 4 *Ibid.*
- 5 *Ibid.*
- 6 Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, *Law of the Sea Bulletin*, No. 24 (1993), pp. 10-15.
- 7 Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, *Law of the Sea Bulletin*, No. 6 (1985), pp. 14-15.
- 8 “1. A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. ...”