

[투고논문]

# Iron Rhine철도사건(Belgium/ Netherlands)의 국제환경법적 쟁점\*

이 재 곤\*\*

## 《차 례》

- |                                  |                               |
|----------------------------------|-------------------------------|
| I. 서 론                           | 3. 환경손해를 야기하지 않을 책임 원칙        |
| II. 중재부탁 사안에 대한 당사국의 주장과 재판부의 판정 | 4. 지속가능한 개발원칙- 경제개발과 환경보호의 통합 |
| 1. 중재부탁사안                        | 5. 협력원칙                       |
| 2. 양당사국의 주장 및 재판부의 판정            | 6. 예방원칙                       |
| III. 국제환경법적 쟁점                   | 7. 환경의 정의                     |
| 1. 서언                            | IV. 결 론                       |
| 2. 영토주권과 환경보호                    |                               |

## I. 서 론

Iron Rhine철도사건은 벨기에와 네덜란드 간에 있었던 분쟁을 양국 간의 중재부탁협정<sup>1)</sup>에 따라 상설중재재판소(PCA)에 부탁하여 해결하였던 사건이

\* 이 논문은 영남국제법학회와 연세대학교 기후변화와 통상법센터가 공동주최한 하계학술발표회(2014년 8월 8일)에서의 발표문을 토대로 작성되었음. 이 논문은 2013년 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2013S1A3A20549639)

\*\* 충남대학교 법학전문대학원 교수

다.<sup>2)</sup> Iron Rhine철도(네덜란드어로는 “IJzeren Rijn”)는 벨기에의 Antwerp항에서 네덜란드의 Noord-Brabant와 Limburg지방을 경유하여 독일의 라인유역(Rhine basin)을 연결하는 총연장 162km의 국제철도이다. 이 사건은 벨기에가 철도 구간마다 차이는 있지만 오랜 기간 동안 많이 이용되지 않았던 Iron Rhine철도를 “재가동”(reactivation)<sup>3)</sup>하기로 계획을 세우고 통과국인 네덜란드와 협의하는 과정에서, 특히 비용부담 문제때문에 분쟁이 야기된 사건이다. 사건에서 논란의 중심이 된 것은 1839년에 벨기에가 네덜란드로부터 분리될 때 체결된 네덜란드와 벨기에간 각영토의 분리에 관한 조약(이하 ‘분리조약’)<sup>4)</sup>의 해석 문제인데 동 조약 제12조는 다음과 같이 규정하고 있었다:

벨기에에서 네덜란드 Sittard주를 마주한 Maas로 가는 “새로운 도로”가 건설되거나 “새로운 운하”를 굴착하는 경우에는 벨기에에는 “동일한 계획”에 따라 상조조건에서 연장을 거절할 수 없는 네덜란드에게 “전적으로 벨기에의 비용 부담”으로 앞서 언급한 도로나 운하가 Sittard주를 경유하여 독일국경까지 “연장되는 것을 자유롭게 요구할 수 있다”. 상업적 교통목적으로만 사용될 동 도로와 운하는 네덜란드의 선택에 따라 벨기에가 Sittard주에서 건설목적으로 고용하도록 인가받은 기술자와 노동자에 의하여 또는 벨기에의 비용으로 문제의 도로 또는 운하가 가로지르게 될 영토에 대한 주권의 배타적 권리를 침해하지 않고 또한 네덜란드에 어떠한 부담도 지우지 않고 합의된 작업을 집행할 네덜란드가 제공하는 기술자 또는 노동자에 의하여 건설된다.

양 당사국은 공동합의에 의하여 그 도로 또는 운하에 부과되는 세금과 사용료의 부과액과 방법을 정한다. (밑줄과 인용부호는 필자의 것임)

- 1) Arbitration Agreement between the Kingdom of Belgium and the Kingdom of the Netherlands, 2003년 7월 22일, 23일의 외교각서(diplomatic notes) 교환으로 체결.
- 2) The Arbitration Regarding the Iron Rhine(“*IJzeren Rijn*”) Railway between the Kingdom of Belgium and the Kingdom of the Netherlands (24 May 2005), 판정문은 <[http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag\\_id=1155](http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1155)> 참조. 중재재판부는 벨기에측에서 Guy Schrans교수와 Bruno Simma재판관을 네덜란드측에서 Alfred H.A. Soons교수와 Peter Tomka재판관을 선임한 후 네 중재재판관이 절차규칙에 따라 Rosalyn Higgins재판관을 재판장으로 선임하여 구성되었다. 위 판정문, para.6.
- 3) ‘재가동’(reactivation)이라는 용어는 철도의 사용(use), 복구(restoration), 개조(adaptation), 현대화(modernization) 등을 포괄하는 개념으로 사용되었다. *Ibid.*, para.21.
- 4) Treaty between Belgium and the Netherlands relative to the Separation of their Respective Territories, Consolidated Treaty Series, 1838-1839, vol.88, p.27. 이 조약은 벨기에와 네덜란드간의 영토를 정하고 국경을 특정하기 위한 조약이다. 동조약 제9-12조가 벨기에에 부여된 통과권을 규정하고 있었다. 그 중 핵심은 제12조였다. *Ibid.*, para.31.

이 조항은 원래 새로 건설되는 도로와 운하에 대한 것이었는데 추후 조약에 의하여 철도도 규율하게 되었다. 벨기에의 Iron Rhine철도의 네덜란드영토 통과구역에 대한 ‘통과권’(transit right)은 추후 체결된 조약들에 의하여 더 명확하게 되었는데 가장 대표적인 것이 1873년의 Iron Rhine조약<sup>5)</sup>이고 이 조약에 따라 Iron Rhine철도가 1879년에 완공되었다. 1879년부터 1차 세계대전까지 Iron Rhine철도는 계속 사용되었고 소유권이 벨기에 양허권자인 Grand Central Belge에서 벨기에정부를 거쳐 1897년의 철도협약<sup>6)</sup>에 의해 네덜란드 정부로 넘어간 것 외에는 법적지위에 변화가 없었다. 1914년부터 1991년까지 이 철도의 이용은 기간에 따라 변화가 있었는데 1차대전 기간에는 상업적 철도이용이 중단되었고 이후 기간의 운행상황에 대하여 벨기에는 Antwerp와 Ruhr간과 Rotterdam과 Ruhr간에는 하루 12번의 국제운송열차가 양방향에서 운행하였다고 밝혔고 네덜란드는 1920년에 24시간당 8번 1921년에 9번 1922년 이후로는 1-2번의 열차운행이 있었다고 밝혔다. 네덜란드는 이러한 이용 감소가 최근 건설한 Hasselt-Montzen-Aken선을 벨기에가 이용할 수 있게 되었기 때문이라고 설명하였다. 2차대전 기간에는 Iron Rhine철도가 파괴되었고 재건설되어 군사적 목적으로 이용되었다. 2차대전 이후 40여년간에는 이 철도이용이 축소되었고 1991년 이후로는 벨기에와 독일간의 교통에는 이용되지 않고 네덜란드내의 일부구간에서 이용되고 있었다.

네덜란드정부는 Noord-Brabant와 Limburg지방에서 1994년 Meinweg지역을 자연보존지역으로 지정하고 1995년 국립공원으로 지정한 후 EU의 서식지 명령(Habitat Directive)<sup>7)</sup>에 따라 특별보존지역목록에의 등재를 신청하여 2003년 EU위원회(Commission)로부터 등록을 허락받았다.<sup>8)</sup> 또한 Limburg지방정부는 이 지역을 ‘정숙지역’(Silent Area)으로 지정하는 등 환경보호를 위한 여러 법적 조치를 취하였고 이 보존지역일부는 Iron Rhine철도를 가로질

5) Convention between the Belgium and the Netherlands relative to the Payment of the Belgian Debt, the Abolition of the Surtax on Netherlands Spirits, and the Passing of a Railway Line from Antwerp to Germany across Limburg of 1873, CTS, 1872-1873, vol.145, p.447.

6) Railway Convention between Belgium and the Netherlands of 23 April 1897, CTS 1896-1897, vol.184, p.374.

7) Council Directive No.92/43/EEC.

8) *supra* note 2, para.189.

러 놓여 있었다. 통과가 중단되기 전이었던 1987년과 1990년대에 벨기에와 네덜란드 정부관료간에는 Iron Rhine철도의 '재가동'에 관한 수차례 구두 또는 서면의 의견교환이 이루어졌다. 1998년 6월 12일 재가동문제에 대한 첫 번째 공식 대화가 이루어졌고 2000년 3월 28일에는 두 정부간에 이 문제에 관한 양해각서(Memorandum of Understanding: 이하 MOU)가 체결되었는데 여기에는 재가동에 의한 일정한 환경영향에 대한 연구, 재가동될 철도이용의 일정 등이 규정되었다. 이 환경영향연구는 2001년 5월에 완료되었지만 Iron Rhine 철도의 소위 '잠정적 이용'(temporary use)을 위한 계획의 이행은 좌초되었는데, 그 원인은 재가동철도의 이용조건과 '장기적 이용'(long term use)을 위한 철도개선을 위해 필요한 비용의 할당문제에 대한 양당사국간의 이견때문이었다. 양당사국간에는 또한 '장기적 이용'에 대한 합의 없이도 '잠정적 사용'이 가능한가에 대해서도 이견이 있었다.

일반적으로 벨기에는 Iron Rhine철도에 대한 네덜란드의 관할권행사는 국제법, 특히 '신의성실의무'와 '합리성'원칙에 따라 네덜란드가 부담한 의무에 의하여 제한된다고 주장하였다. 또한 벨기에는 1839년의 분리조약 상 부여된 '통과권'을 적용하는 경우 네덜란드는 최소한 과거에 이용해왔던 역사적인 노선(historical line, 이하 '기존노선')에 대한 즉각적인 잠정적 이용을 허용할 의무가 있고, 장기적 목적으로 철도노선의 주요한 재가동을 허락하여야 할 의무가 있다고 주장하였다. 또한 벨기에는 자국의 통과권행사를 불합리하게 어렵게 하는 조치가 취해지지 않아야 한다고 하면서 특별히 재가동과 관련하여 네덜란드가 부과하려는 과도한 비용이 드는 환경보호조치가 그러한 범주에 속한다고 주장하였다. 벨기에는 또한 이러한 상황에도 불구하고 환경조치가 부과되어야 한다면 네덜란드는 벨기에의 Iron Rhine철도사용이 건설작업으로 부정적인 영향을 받지 않도록 보장하여야 하고 건설비용과 그에 따른 재정적 위험도 네덜란드가 부담하여야 한다고 주장하였다. 벨기에의 입장에서는 1839년 분리조약 제12조 상의 비용을 부담할 의무는 벨기에의 통과권행사와 관련된 비용이 아니라 '새로운' 도로 또는 운하의 '건설'(construction)에 관련된 비용임을 강조하였다. 벨기에는 나아가 1839년 분리조약 제11조상 네덜란드가 Iron Rhine철도를 운행에 합당한 좋은 상태로 유지하고 교역에 편리하

도록 유지할 책임이 있다고 주장하였다. 무엇이 좋은 상태와 교역에 편리한 것인가에 대하여 벨기에는 현재의 상황에 비추어 판단하여야 하고 상업적으로 실행가능한 것이어야 한다고 주장하였다. 만약 중재재판소가 벨기에가 일정한 비용을 부담해야한다고 결정한다면 소음저감과 같은 네덜란드법률에 합치되는 최소한의 요건을 맞추는데 필요한 것에 한정하여야 한다고 주장하였다. 더구나 벨기에가 EC법과 같은 타국제 의무로부터 나온 조치의 비용을 부담하여야 한다면 네덜란드는 이러한 의무에 합치되기 위해 가용한 것 중 최소의 비용이 되는 또한/또는 부담이 적은 것을 요구하여야 한다고 주장하였다.

반면에 네덜란드는 벨기에가 네덜란드영토 상의 Iron Rhine철도에 대한 '통과권'을 갖는다는 것을 인정하면서도 벨기에의 통과권은 분리조약 제12조의 요건에 의해 제한된다고 주장하고 네덜란드 영토 주권의 제한으로서 통과권은 '제한적으로' 해석되어야 한다고 밝혔다. 네덜란드는 그러한 주장의 근거로 또한 분리조약 제12조에서 규정된 네덜란드 영토주권의 유보와 벨기에가 규정된 작업비용을 부담하여야한다는 요건을 인용하였다. 네덜란드는 나아가 Iron Rhine철도의 재가동에 관해 네덜란드가 추정적으로 부과한 환경조치와 기타 요건의 부과는 제12조상 네덜란드주권의 합법적 행사에 해당한다고 주장하면서 이러한 주장은 분리조약 제11조, 1897년의 철도협약 또는 그 이후의 당사국관행 그 어느 것과도 상치되지 않는 것이라고 밝혔다.

한편, 중재협정에서 양당사국은 중재재판부(이하 '재판부')가 EC조약 제292조 상의 당사국의 의무를 고려하면서 필요한 경우 유럽법을 포함하여 국제법에 근거하여 판정하여 주도록 요청하였다. 준거법에 유럽법을 포함시킴으로써 Mox Plant사건에서 문제되었던<sup>9)</sup> 유럽사법재판소와 중재재판소간의 관할권 충돌문제가 야기될 가능성이 있었다. 하지만 어느 분쟁당사국도 관할권 문

9) 영국이 아일랜드 해안방향으로 핵재처리시설을 건설하려 하자 아일랜드가 이의를 제기하여 2001년 6월 OSPAR협약에 따른 중재재판을 부탁하고 다시 2001년 10월 해양법협약 제7부속서에 따른 국제 중재재판에 회부하면서 국제해양법재판소(ITLOS)에 잠정조치를 부탁하였던 사건인데, 영국이 EU법 쟁점이 있기 때문에 유럽사법재판소(ECJ)에서 다루어져야 한다고 주장하여 국제재판소간의 관할권 충돌문제가 제기되었다. 이에 대한 상세한 것은, 박기갑, "국제재판소의 수적확대로 인한 재판관 할권 및 법규범의 충돌가능성 및 해결방안", 「국제법평론」, 제27호(2008), pp.1-18; 김기순, "Mox Plant Case에 적용된 국제환경법 원칙의 분석", 「안암법학」, 제26호(2008.4), pp.513-572.

제를 제기하지 않았고 Mox Plant사건에서의 영국과는 달리 네덜란드는 변론서에 벨기에가 EC법을 언급하는 것을 반대하지 않았다. 또한 어느 당사국도 타방당사국이 EC법을 위반하였다고 주장하지 않았으며 결국 이 사건은 비용의 할당문제로 귀결되었는데 이 비용할당 문제는 EC법의 문제는 아니라고 보았기 때문에 유럽연합사법재판소(ECJ)와의 관할권 충돌의 문제는 발생하지 않았다.

이 논문은 Iron Rhine철도사건에서 제기된 국제환경법 쟁점에 대한 중재재판소의 판정을 분석하여 판정의 문제점을 파악하고 이 사건에서 제시된 국제환경법 내용의 확인과 법규발전에 미친 영향을 파악하고자 한다. 이를 위하여 1) 중재에 부탁된 사안과 이에 대한 당사국의 주장과 재판부의 판정을 설명하고, 2)환경보호와 주권문제 등 국제환경법쟁점에 대한 판정내용 및 문제점을 분석한 후 3) 국제환경법 법규발전에 대한 기여와 아쉬운 점을 제시하여 보기로 한다.

## II. 중재재판 부탁 사안에 대한 당사국의 주장과 재판부의 판정

### 1. 중재부탁사안<sup>10)</sup>

양분쟁당사국이 재판부에 판정을 요청한 것은 다음과 같은 세 가지 쟁점이었다.

첫째, 철도의 재가동에 대한 네덜란드의 법률과 그에 근거한 의사결정권한은 네덜란드영토상의 다른 철도와 마찬가지로 네덜란드영토상의 Iron Rhine 철도 ‘기존노선’의 재가동에도 적용되는가?

둘째, 벨기에는 벨기에법률과 그에 근거한 의사결정권에 따라 네덜란드영

10) *supra* note 2, para.3.

토상의 Iron Rhine철도 기존노선의 재가동을 위한 작업을 실행 또는 작동할 권리와 재가동과 관련된 계획, 요건 및 절차를 수립할 권한도 갖는가? 철도인프라 그 자체의 기능성과 관련된 요건, 기준, 계획 및 절차는 그에 따른 토지 사용계획, 철도인프라 통합에 관한 것과 구별되어야 하는가? 또한 만약 구별되어야 한다면 그것은 어떤 의미를 갖는가? 네덜란드는 일방적으로 지하 및 지상 터널건설, 우회로의 건설 등과 또한 제안된 부속건설과 안전기준을 부과할 수 있는가?

셋째, 앞 두 문제에 대한 판정에 비추어 벨기에는 네덜란드영토상의 Iron Rhine철도의 재가동에 따른 비용과 재정적 위험을 어느정도 부담하여야 하는가? 벨기에는 철도의 기존노선의 기능을 위해 필요한 투자와 그 이상의 투자를 해야 할 의무가 있는가?

재판부에 부탁된 위 세 쟁점의 내면을 보면 결국 벨기에는 요구하고 있는 Iron Rhine철도의 재가동과 관련하여 이 철도가 통과하는 네덜란드가 영토주권을 행사하여 재가동에 따른 열차운행으로 인한 환경영향에 대한 조치를 일방적으로 취하고 그에 따른 비용을 부담시킬 수 있는지 여부이고 벨기에는 입장에서 보면 Iron Rhine철도의 재가동과 관련하여서도 통과권과 그에 부수된 권리가 보장되어야 하는데 네덜란드의 일방적 조치와 비용부담 요구는 통과권행사의 부당한 침해가 되는가 여부라고 하겠다.

## 2. 양당사국의 주장 및 재판부의 판정

판정을 부탁한 세 가지 사안에 대하여 양당사국은 다음과 같이 자국의 입장을 주장하였다. 우선 첫 번째 사안에 대하여 벨기에는 네덜란드영토에서의 철도재가동에 대한 네덜란드법률과 그에 근거한 의사결정권한은 네덜란드영토상의 Iron Rhine철도 기존노선의 재가동에는 적용되지 않는다고 주장하였다.<sup>11)</sup> 그 근거로 벨기에는 1839년 분리조약 제12조에 규정된 것과 같이 벨기에 영토에 '새로운' 도로 또는 '새로운' 운하를 건설하기로 결정하는 경우 그 계획에 대한 네덜란드의 동의없이 벨기에 영토상의 것과 동일한 계획에 따라

11) *Ibid.*, para.26.

네덜란드영토 상에 그 도로 또는 운하의 연장을 허용하여야 한다는 것을 들었다. 벨기에는 네덜란드가 유럽법을 침해하지 않고 상업적 교통에 사용되는 경우에만 Iron Rhine철도 사용을 허가할 의무가 있으며 상업적 사용을 위해 필요한 모든 조치를 취할 의무가 있다고 보았고, 통행료수집권한의 수준과 방법은 네덜란드와 벨기에간의 공동협정에 의해 결정되며 그러한 협정은 국제법과 유럽법에 합치되어야 한다고 주장하였다. 기존노선에서 벗어난 어떠한 노선재설정도 벨기에와의 합의없이 네덜란드에 의하여 결정될 수 없고 네덜란드는 신의성실과 합리성 원칙에 따라 입법권과 그에 따른 의사결정권을 행사하는데 있어 벨기에가 벨기에영토에서 Iron Rhine철도의 기존노선을 사용하는 것과 '동일한' 계획에 따라 네덜란드에서 Iron Rhine철도를 연장하는 권리를 박탈하지 않도록 행사하여야 하며 이러한 연장권한을 행사하는 것을 불합리하게 어렵게 만들지 않아야 한다고 보았다. 만약 네덜란드가 Iron Rhine 철도의 재가동에 관한 상충되는 의무를 부담하고 있다면 벨기에의 부담이 가장 적은 조치를 취하여 그러한 의무상충의 효과를 감소시켜야 한다고 주장하였다. 나아가 벨기에가 Iron Rhine철도의 기존노선을 완전하게 또한 즉각적으로 이용할 권리를 침해하지 않고, 장기적으로 벨기에가 Iron Rhine철도의 기존노선을 잠정적으로 이용하여 양방향 합하여 하루 15개 열차(제한된 속도로 저녁 및 밤시간을 포함하여) 최소 5년 동안 이용하는 것을 요구하는 경우 네덜란드는 이러한 요구를 수용하여야 하고 한 달이 넘지 않은 최단 시간 내에 그러한 운행이 실질적으로 가능하도록 필요한 결정을 즉각 취하여야 한다고 주장하였다. 또한 벨기에는 네덜란드가 '잠정적 이용'과 '장기적 이용'간의 Iron Rhine철도이용을 방해하지 않기 위해 필요한 조치를 취해야 하며 장기적 이용을 가장 빠른 시일 내에 가능할 수 있도록 필요한 조치를 취해야 한다고 주장하였다.

반면에 네덜란드는 자국이 Iron Rhine철도의 재가동에 대하여 완전한 입법, 집행 및 사법권을 행사할 권리를 보유하며 따라서 네덜란드 영토내 철도의 재가동에 대한 시행 중인 법률과 그에 근거한 의사결정권한은 네덜란드 영토상의 Iron Rhine철도의 재가동에도 마찬가지로 적용된다고 주장하였다.<sup>12)</sup> 아울러 네덜란드는 Iron Rhine조약으로 보충된 분리조약 제12조 이외

에는 어떠한 협정도 네덜란드에게 벨기에가 네덜란드영토상의 Iron Rhine철도 '기존노선'의 재가동권리를 허용할 의무를 부과하고 있지 않다고 주장하면서 분리조약 제12조는 특별합의이며, 동조항은 Iron Rhine철도의 재가동에 대한 벨기에의 권리를 포함하여 네덜란드의 영토적 주권에 대한 제한을 포함하고 있지만 네덜란드의 영토적 주권에 대한 제한을 포함하는 한 국제법에 따라 제한적으로 해석되어 네덜란드의 주권이 가급적 제한되지 않아야 한다고 보았다.

이 첫 번째 사안에 대하여 재판부는 분리조약 제12조 상의 '동일한 방법으로'(in the same way)라는 문언을 네덜란드법률과 그에 근거한 의사결정권한은 네덜란드영토상의 어떠한 다른 철도의 재가동에 대한 경우와 같이 Iron Rhine철도 기존노선의 재가동에 대하여 적용되는 것을 말한다고 이해하였다.<sup>12)</sup> 재판부는 네덜란드법률의 적용 조건의 하나는 그러한 네덜란드법률과 그에 근거한 의사결정권한이 벨기에에게 부여된 조약상의 권리, 일반국제법 하에서의 당사국의 권리·의무 또는 EU법상의 제한 등과 상충되지 않아야 하고 따라서 네덜란드법률과 그에 근거한 의사결정권한의 적용이 벨기에의 통과권을 부인하는 것에 해당하거나 벨기에의 통과권행사를 불합리하게 어렵게 하는 것이 아니어야 한다는 것이고, 두 번째 조건은 네덜란드법률과 그에 근거한 의사결정권한은 기존노선의 우회노선을 건설하라고 네덜란드가 일방적으로 요구할 수는 없다는 것이라고 밝혔다. 재판부는 또한 네덜란드법률과 그에 근거한 의사결정권한의 적용은 재가동 관련 작업을 네덜란드가 했는지 벨기에가 했는지 여부에 달려있지 않다고 보았고, 통행료징수의 수준과 비율을 네덜란드가 일방적으로 정할 수 없다고 보았다.

두 번째 사안에 대하여 벨기에에는 벨기에가 벨기에영토상의 '새로운' 도로를 '동일한 계획'에 따라 네덜란드 영토상에 연장하겠다고 요구하고 네덜란드가 1839년 분리조약 제12조에 따라 벨기에가 새로운 계획에 따라 그러한 연장이 건설되도록 선택하지 않는 한 네덜란드영토상의 Iron Rhine철도의 재가동을

12) *Ibid.*, para.27.

13) *Ibid.*, para.239.

위한 작업을 수행하거나 착수할 수 있는 권리가 없다고 주장하였다.<sup>14)</sup> 벨기에에는 또한 1839년 분리조약에 따라 벨기에 영토상의 '새로운' 도로를 새로운 계획에 따라 네덜란드영토상에 연장시키는 권리를 가지며 이 권리는 일정한 제한 내에서 네덜란드의 관할권에 종속되고, 벨기에법과 그에 근거한 의사결정권한에 따라 그러한 작업을 위한 계획, 명세 및 절차를 수립할 벨기에의 권리는 그에 따라 제한된다고 보았다. 벨기에의 재가동요구는 분리조약 제12조상의 '새로운' '도로' 또는 '운하'(new road or canal)의 건설요구에 해당하지 않고 그 결과 네덜란드는 벨기에가 네덜란드영토상의 작업을 수행하도록 요구할 분리조약 제12조상의 선택권이 없다는 것이 벨기에의 입장이다. 나아가 벨기에에는 네덜란드에 의해 수행될 네덜란드영토상의 재가동관련 작업은 벨기에와 네덜란드간에 합의되어야 한다고 주장하였다. 한편으로 철도인프라 그 자체의 기능성과 관련된 요건, 기준, 계획, 명세 및 절차와 다른 한편 토지이용계획 및 철도인프라의 통합 간의 구분은 서로 관련이 없다고 보았다. 벨기에에는 자국이 벨기에영토상의 철도를 동일계획에 따라 네덜란드영토상에 연장하라고 요구하는 경우 지하 또는 지상 터널의 건설 뿐만아니라 우회로 등 부수된 작업과 안전기준을 네덜란드가 일방적으로 요구할 권리는 위에 언급한 벨기에의 권리에 의하여 제한된다고 주장하였다.

반면에 네덜란드는 벨기에가 자국 영토상의 Iron Rhine철도의 재가동을 목적으로 하는 작업을 수행하거나 착수할 권리와 벨기에법과 그에 근거한 의사결정권한에 따라 그와 관련된 계획, 명세 및 절차를 수립할 권리를 갖지 않는다고 주장하였다.<sup>15)</sup> 또한 네덜란드는 철도인프라 자체의 기능성과 관련된 요건, 기준, 계획, 명세 및 절차와 토지이용계획과 철도인프라의 통합은 구분될 수 없고 함께 고려되어야 하는 것이라고 하면서 네덜란드는 적용가능한 국제법규에 반하지 않는 한 지하 및 지상터널, 우회로 뿐만아니라 그와 부수된 건설 및 안전기준을 일방적으로 부과할 수 있다고 주장하였다.

재판부는 이 두 번째 사안에 대하여 네덜란드는 자국을 통과하는 연장노선의 기능과 관련된 노선의 명세를 수립하기 위한 계획을 만들 권한이 있다고

14) *Ibid.*, para.26.

15) *Ibid.*, para.27.

밝혔다.<sup>16)</sup> 재판부는 또한 Iron Rhine철도 기존노선의 재가동에 수반되는 작업은 합의된 작업이 되어야 하며 벨기에는 합의되지 않은 네덜란드영토상의 작업은 수행할 수 없다고 보았다. 또한 네덜란드는 합의의 철회가 벨기에의 통과권을 부인하는 것에 해당하거나 통과권행사에 대한 불합리한 어려움을 주는 경우 벨기에의 제안에 대한 합의를 철회할 수 없다고 보았다. 재판부는 네덜란드는 일방적으로 기존노선으로부터 우회노선을 건설하도록 요구할 수 없다고 보았다. 반면에 네덜란드는 지정된 지역을 기존노선을 따라 자연보호 지역으로 정할 자격이 있는데 그 이유는 이러한 자연보호지역지정이 그 자체로는 벨기에의 통과권 제한에 해당하지 않고 지정 전에 벨기에와 협의할 법적 의무가 있는 것으로 보이지 않는다고 밝혔다. 또한 재판부는 네덜란드는 원칙적으로 지상 및 지하터널 및 그와 같은 시설물을 건설하도록 일방적으로 요구할 자격이 있지만 그러한 조치는 벨기에의 통과권을 부인하거나 동권리 행사를 불합리하게 어렵게 하는 것이 아니어야 한다고 밝혔다.

마지막으로 세 번째 사안인 비용할당문제에 대하여 벨기에는 주의적 청구로 Iron Rhine철도와 관련된 조약체제를 적용하는 경우 네덜란드영토의 Iron Rhine철도에 부수된 비용과 재정적 위험을 벨기에가 벨기에 영토상의 새로운 노선을 동일한 계획에 따라 네덜란드영토에 연장하기를 요구하는 경우에만 부담하며, 만약 네덜란드가 자국이 고용하는 기술자와 노동자에 의해 그 노선을 건설하는 것을 선택한다면 그 작업이 합의된 조건에 따라 비용을 부담한다고 주장하였다.<sup>17)</sup> 또한 Iron Rhine철도를 재가동하자는 현재의 요구는 벨기에영토상의 새로운 노선을 동일한 계획에 따라 네덜란드영토에 연장해달라는 요구에 해당하지 않으며 그 결과 벨기에는 재가동에 따른 비용과 재정적 위험을 부담할 의무를 부담하지 않는다고 주장하였다. 나아가 벨기에는 Iron Rhine조약체제에서 네덜란드가 네덜란드 영토상의 Iron Rhine철도 기존노선을 양호한 상태를 유지하고 교역목적에 사용할 수 있게 하기 위해 동노선의 재가동에 부수된 모든 비용항목과 부수된 재정위험에 대하여 책임을 부담한다고 주장하였다. 자국이 요구한 Iron Rhine철도의 재가동은 철도의 양호한

16) *Ibid.*, para.241.

17) *Ibid.*, para.26.

상태를 유지하고 상업적 교통목적에 사용될 수 있도록 하는데 필요한 범위를 넘지 않았고 따라서 네덜란드는 예정된 재가동에 부수된 비용과 재정적 위험에 책임을 부담한다고 주장하였다.

벨기에의 위의 주의적 청구를 재판부가 받아들이지 않는 경우 예비적 청구로 Iron Rhine철도 기존노선의 인프라 중 네덜란드가 사용하기에 부적절하게 만들었거나 유지관리를 하지 못해 해체된 부분에 의해 야기된 재가동비용과 재정적 위험은 네덜란드가 부담한다고 주장하였다. 또한 벨기에에는 네덜란드가 네덜란드철도운송을 위한 현재 또는 미래에 사용될 노선과 관련된 조치, 네덜란드법률 요건 이상의 목적에 맞추기 위하여 요구되는 조치들인 Roermond주변의 환상선(loop)건설, Meinweg에서의 터널건설, 자연보호수단과 보상조치 등에 따른 비용과 재정적 위험은 네덜란드가 부담한다고 주장하였다.<sup>18)</sup>

이에 대하여 네덜란드는 분리조약 제12조의 문언상 네덜란드 영토상의 Iron Rhine철도 기존노선의 재가동에 따른 모든 비용과 재정적 부담은 주거 및 생활환경의 보호와 철도하부구조의 기능성에 대한 네덜란드법률과 그에 근거한 의사결정권한에 따라 벨기에가 부담한다고 주장하였다.<sup>19)</sup>

양당사국의 비용할당문제에 대한 주장에 대하여 재판부는 분쟁당사국의 구체적 부담액을 정하는 것이 아니라 비용배분 원칙과 근거를 정하였는데, 벨기에의 철도기능에 부수된 의무이외에 부담하여야 할 재정적 의무는 요구된 Iron Rhine철도의 재가동이 네덜란드영토에서의 '경제개발'활동이라는 사실로부터 나온다고 보고 경제개발활동은 환경위해의 방지와 최소화가 통합되어 시행되어야 한다고 보았다.<sup>20)</sup> 또한 재판부는 환경보호조치와 기타 안전조치의 비용은 기존노선의 기능을 위해 필요한 비용으로부터 분리될 수 없다고 보고 벨기에가 요구한 재가동이 근거하고 있는 통과권에 부수된 비용과 재정적 위험은 국제법의 적용가능한 원칙을 참고하여 해석되는 분리조약 제12조에 규정된 고유한 당사자간의 균형을 반영하여야 한다고 밝히면서 벨기에의

18) *Ibid.*

19) *Ibid.*, para.27.

20) *Ibid.*, para.243.

재원을 제공하여야 하는 의무는 철도의 기존노선의 기능을 위해 필요한 것에 한정되지 않는다고 보았다.

이러한 근거에 따라 재판부는 Iron Rhine철도의 Segment A1은 벨기에가 부담하도록 하였고, Segment A2는 벨기에가 부담하나 2020년까지 네덜란드 철도운송을 위해 예정된 독자적 개발시 Iron Rhine철도가 재가동되지 않은 경우 네덜란드가 부담하여야할 비용과 재가동으로 네덜란드가 얻게 될 증진된 도로교통흐름, 증진된 도로안전, 소음감소 등의 혜택을 감액하도록 하였다.<sup>21)</sup> 또한 Segment B도 A2와 같이 벨기에가 부담하되 2020년까지 네덜란드 철도운송을 위해 예정된 독자적 개발시 Iron Rhine이 재가동되지 않은 경우 네덜란드가 부담하여야할 비용과 재가동으로 얻게 될 증진된 도로교통흐름, 증진된 도로안전, 소음감소 등의 혜택을 감액하도록 하였다. Segment C에서 Roermond주변의 순환철도 건설에 합의하는 경우 기존노선이 유지된 부분에 대한 비용은 벨기에가 부담하고 Roermond의 북쪽과 동쪽으로 합의된 재설정노선에 대한 비용은 네덜란드가 부담하도록 하였다. 가장 문제가 되었던 Segment D는 벨기에와 독일간의 연결을 위해서만 사용되는 부분의 재가동비용은 주거지역의 소음장벽설치와 보상적 보존조치와 관련된 비용을 포함하여 벨기에가 부담하고 네덜란드 정부에 의해 국립공원으로 지정되고 Limburg지방정부에 의해 '정숙지역'으로 지정된 Meinweg지역에 건설될 터널은 두 당사자가 동등하게 부담하도록 판정하였다.

### Ⅲ. 국제환경법쟁점

#### 1. 서언

많은 국제환경법사건들이 그렇듯이<sup>22)</sup> 이 사건에서 국제환경법<sup>23)</sup>이 언급되

21) *Ibid.*, para.244.

22) 예를 들어, Gabcikovo-Nagymaros사건의 경우 주요한 법적 쟁점은 조약법이었고 지속가능개발 개

고 있는 것은 직접적으로 국제환경법 쟁점에 적용하기 위해서라기 보다는 이 사건에서 문제된 핵심조약인 1839년 분리조약과 동조약과 관련하여 체결되었던 1842년의 국경조약<sup>24)</sup>, 1873년의 Iron Rhine조약, 1897년의 철도협약 등의 해석을 통하여 분쟁의 대상이 된 철도노선의 재가동과 관련된 비용을 누가 부담하여야 하는 문제를 해결하는 것과 관련하여 이루어지고 있다. 하지만 그러한 한계에도 불구하고 재판부는 국제환경법에서 형성되고 있는 원칙들로 보전, 관리, 예방, 지속가능한 개발 및 미래세대를 위한 보호 등을 예시하고 있고<sup>25)</sup>, 판정과정에서 영토주권과 환경보호와의 관계, 환경오염을 야기하지 않을 책임원칙, 지속가능한 개발원칙, 예방원칙, 협력원칙, '환경'개념의 정의 문제 등 국제환경법 문제를 다루고 있다. 재판부의 판정과정에서 진화적 해석(evolutionary interpretation)원칙 등 조약해석원칙의 문제<sup>26)</sup>, 양해각서(MOU)의 법적 효력 문제<sup>27)</sup>, 국제재판소간의 관할권 충돌가능성에 의한 국제법의 파편화문제<sup>28)</sup> 등 여러 가지 국제법 쟁점이 제기되었지만, 이하에서는 재판부가 다룬 국제환경법 쟁점에 대하여만 분석해 보기로 한다.

념 등의 국제환경법개념의 언급은 부수적으로 또는 반대의견에서 다루어졌다.

23) 국제사법재판소(ICJ)는 Legality of Nuclear Weapon사건에서 '국제환경법'(international environmental law)이라는 용어를 사용하지 않고 '환경의 보장과 보호에 관한 규범'(norms relating to the safeguarding and protection of the environment, ICJ Reports, 1996, para. 27) 또는 '환경에 관한 국제법'(international law relating to the environment)<sup>1)</sup>이라고 언급하였다. 이후 Gabcikovo 사건 (ICJ Reports, 1997, paras. 92, 104(이상 Hungary변론에서 인용), 141)과 Pulp Mills사건(ICJ Reports, 2010, para. 57)에서는 '국제환경법'이라는 용어를 사용하였는데, 이 사건의 재판부도 그러한 ICJ의 경향을 따르고 있다.

24) The Boundary Treaty between the Belgium and the Netherlands, CTS, 1842-1843, vol.94, p.37.

25) *supra* note 2, para.58.

26) *Ibid.*, paras.44-61.

27) *Ibid.*, paras.154-159.

28) *Ibid.*, paras.97-141. Iron Rhine사건의 이 쟁점에 대한 논의는 박기갑, *supra* note 9, pp.1-16; 성재호, "국제적 사법기관의 발전과 과제", 『국제법학회논총』, 48권 3호(2003), pp.123-144; Christian Leathley, "An Institutional Hierarchy to Combat the Fragmentation of International Law: Has the ILC Missed an Opportunity?", *New York University Journal of International Law and Politics*, vol.40(2007), pp.259-306; Nikolas Lavranos, "The Solange-Methods as a Tool for Regulating Competing Jurisdictions Among International Courts", *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review*, vol.30(2008), pp.275-334.

## 2. 영토주권과 환경보호

영토에 대한 영토국 주권의 원칙에 따라 국가는 그 영토 내에서 국제법에 의한 제한 내에서 자국 환경에 부정적 영향을 미칠 수도 있는 활동을 포함하여 자국이 선택한 활동을 행하거나 허가할 수 있다. 반면에 이 원칙에 의해 다른 국가는 타국의 활동으로 인해 자국의 환경에 영향을 받는 것을 용인하지 않을 수 있다. 이에 따라 ‘자연자원에 대한 국가의 주권’과 ‘환경에 손해를 야기하지 않아야 하는 책임’이라는 어떻게 보면 대립적인 두 기본 개념의 문맥에서 국제환경법의 발전이 이루어져 왔다.<sup>29)</sup> 국제환경법 발전에 큰 영향을 미친 스톡홀름선언도 “국가는 UN헌장과 국제법원칙에 따라 자국의 환경정책에 따른 자국 자연자원을 이용할 주권적 권리를 가지며 자국의 관할권 또는 통제 내의 활동이 타국의 환경 또는 국가관할권 한계이원의 지역에 손해를 야기하지 않도록 보장할 책임을 진다”고 선언하고 있다.<sup>30)</sup> 이 내용이 리우선언에서도 답습되고 있고<sup>31)</sup> 국제사법재판소(ICJ)는 *The Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons* 사건을 통하여 위 선언내용이 국제관습법을 반영하고 있다고 밝혔다.<sup>32)</sup> 이러한 법규발전은 국가의 영토주권행사가 다른 국가와의 상호관계에서 이루어져야 하고<sup>33)</sup> 환경보호라는 국제사회의 공익적 이해관계와 타협적으로 이루어져야 함을 보여주는 것이라고 하겠다.

Iron Rhine사건에서 영토주권문제는 우선 Iron Rhine철도와 관련한 벨기에의 권리와 네덜란드의 의무를 정하기 위해 관련 조약과 국제법규들을 해석하는 원칙들을 찾아가는 과정에서 제기되었다. 즉 네덜란드는 다른 국가 영토를 통과하는 권리는 특별한 합의에 의해서만 발생할 수 있다는 사실을 강조하면

29) Philippe Sands and Jacqueline Peel with Adriana Fabra and Ruth MacKenzie, *Principles of International Environmental Law*, 3rd ed. (Cambridge University Press, 2012), pp.190-191; Alexander Kiss and Dinah Shelton, *International Environmental Law*, 3rd ed.(Transnational Publishers, Ltd., 2004), p.27.

30) Stockholm Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment(11 ILM 1416), Principle 21.

31) Rio Declaration on Environment and Development(31 ILM 874, 1992), Principle 2.

32) ICJ Reports(1996), para.29.

33) Gunther Handl, 'Territorial Sovereignty and the Problem of Transnational Pollution', *American Journal of International Law*, vol.69(1975), p.55.

서 엄격하게 해석되어야 한다고 주장하여,<sup>34)</sup> 국가주권의 제한을 최소화하려는 입장을 취하였다. 재판부는 Free Zones of Upper Savoy and the District of Gex사건<sup>35)</sup>과 Interpretation of the Statute of the Memel Territory사건<sup>36)</sup>을 인용하면서 판결의 취지에 따라 이 사건에서도 1839년 분리조약 제12조에 규정된 벨기에의 권리 이외에는 네덜란드의 주권이 그대로 유지된다는 것은 의심의 여지가 없다고 밝혔다.<sup>37)</sup> 하지만 재판부는 Free Zones사건과 Wimbledon호사건<sup>38)</sup> 모두 주권에 대한 '제한'(limitation)에 의문이 있는 경우 그 '제한'이 제한적으로(restrictively) 해석되어야 한다고 밝힌 것은 사실이라고 하면서도<sup>39)</sup> Wimbledon호사건에서는 제한적 해석으로 인해 조약상 분명하게 부여된 권리나 의미가 파괴될 우려가 있거나 조항의 명백한 조건에 반할 수 있는 경우에는 제한적 해석이 이루어지지 않을 수 있음을 지적하였다는 것을 언급하여<sup>40)</sup> 네덜란드의 영토주권은 절대적인 것이 아님을 넉넉히 밝히고 있다. 또한 재판부는 제한적 해석이 위계질서상 상위에 있었던 적이 없고 다만 조약체제 내에서 권리의 배분의 적절한 균형을 보장하는 기술이었다고 보았다. 또한 재판부는 Jennings의 교과서<sup>41)</sup>를 인용하면서 제한적 해석원칙을 너무 엄격하게 적용할 경우 조약의 일차적 목적에 합치되지 않을 수 있다는 것을 지적하였다. 이에 따라 인권조약 같은 특정 범주의 조약의 경우 제한적 해석원칙의 역할이 미미하였다고 보았다. 또한 일부 학자들의 주장<sup>42)</sup>을 인용하면서 최근의 판례에서 거의 인용되지 않고 있고 현대에도 적용가능한

34) *supra* note 2, para.50.

35) PCIJ Series A/B, No.46(1932), para.166. PCIJ는 통과권에 대하여 언급하면서 프랑스의 주권은 프랑스의 국제의무에 의하여 제한되지 않는 한 또한 조약상의 의무에 의해 제한되지 않는 한 존중되어야 한다고 밝히고 국제문서로부터 발생하는 제한을 넘는 어떠한 제한도 프랑스의 동의없이 프랑스에게 부과될 수 없다고 판결하였다.

36) PCIJ Series A/B, No.49(1932), pp.313-314.

37) *supra* note 2, para.51.

38) PCIJ Series A, No.1(1923), p.24.

39) *supra* note 2, para.52.

40) *Ibid.*

41) Sir Robert Jennings and Sir Arthur Watts, *Oppenheims's International Law*, 9th Ed.(Longman, 1992), p.1279.

42) Rudolf Bernhardt, "Evolutive Treaty Interpretation, Especially of the European Convention on Human Rights", *German Yearbook of International Law*, vol.42(1999), p.14.

것인지에 대하여 소극적인 태도를 취하고 있다는 것을 지적하고 있다.<sup>43)</sup>

재판부는 또한 Lac Lanoux사건<sup>44)</sup>을 영토주권에 대한 유보와 조약 하에서 영토에 주어진 권리간의 긴장관계에 대한 지침이 될 사건으로 인용하고 있는데<sup>45)</sup> 동사건에서 문제된 Lanoux호수의 하천수 이용을 위한 조약규정의 관련 규정은 양국(프랑스와 스페인)간에 합의된 수로변경을 제외한 영토주권을 언급하여 1839년 분리조약은 벨기에의 권리가 특정되어 있고 일반적 유보가 뒤따르고 있어 동사건과는 반대구조임에도 불구하고 재판부는 이 둘의 차이가 없다고 보고 결국은 자국의 영토에 대해 다른 국가에 부여한 특별한 권리와 의 균형문제이고 영토주권의 일반적 확인이라고 보았다. 재판부는 또한 Lac Lanoux사건에서 중재재판부는 수로변경은 주권의 침해이기 때문에 엄격하게 해석되어야 한다는 주장이 있어 왔지만 그러한 절대적 해석규칙을 인정할 수 없다고 하였다.<sup>46)</sup>

재판부는 또한 분리조약 제12조 상의 ‘동일계획에 따라 연장되는 전술한 도로 또는 운하’(that the said road, or the said canal be extended in accordance with the same plan)이라는 문언에서 ‘동일계획에 따라’(according to the same plan)라는 문구를 해석하면서 주권문제를 다시 언급하고 있다. 즉 재판부는 이 문언이 벨기에의 특정한 권리와 네덜란드 주권의 유보간의 타협이라는 해석에 따라 의미를 밝혀야 한다고 언급하였다.<sup>47)</sup> 하지만 재판부는 네덜란드 주권의 유보는 벨기에에게 유리한 조건에서 특정된 요소를 제외하고는 더 이상의 주권제한은 함축되어 있지 않다는 것을 보장한다고 보면서도 동시에 주권의 유보는 분리조약 제12조 하에서 벨기에에게 주어진 권리를 손상시키려는 목적을 위해 사용될 수 없다고 보았다.<sup>48)</sup>

재판부는 또한 분리조약 제12조의 ‘배타적 주권을 침해하지 않고’(without prejudice to the exclusive rights of sovereignty)라는 문언의 해석과 관련하

43) *supra* note 2, para.53.

44) *International Law Reports*, vol.24(1957), p.101.

45) *supra* note 2, para.54.

46) *supra* note 44, p.120.

47) *supra* note 2, para.67.

48) *Ibid.*

여 네덜란드는 자국영토에 다른 국가의 요청으로 철도를 건설할 수 있도록 허용함으로써 이미 영토주권이 필연적으로 침해되었다고 보았다. 나머지 주권은 철도가 통과하는 영토에 유보되고 Limburg를 넘어 독일에 이르는 철도 노선이 건설되고 운영되는데 필요한 이상의 주권침해는 허용되지 않는다고 보았다. 이에 따라 네덜란드는 철도노선지역에 대한 경찰권을 가지며 철도노선에서 이루어지는 작업의 건강 및 안전기준을 수립하는 권한 문제의 지역에서 환경기준을 수립할 권한을 갖는다고 판정하였다.<sup>49)</sup> 재판부는 나아가 더 이상 사용되지 않는 노선에서 최소한의 유지보수만 하고 도로사용자의 안전을 위해 일정 시설을 제거한 것이 분리조약상의 벨기에의 권리를 침해한 것이 아니고 네덜란드에 유보된 주권에 속한다고 보았다. 하지만 재판부는 여전히 자연보호지역을 설정할 네덜란드의 주권적 권한의 합법적 행사는 재정적 결과를 수반할 수 있다고 판정하여 주권행사에 일정한 제한을 부여하였다.

주권문제는 분쟁당사국간의 비용할당문제해결과정에서도 제기되었는데, 벨기에는 네덜란드의 환경보호조치가 일방적인 주권행사의 일환으로 취해진 것으로 철도노선의 물리적 연장에 필수적인 조치가 아니라는 이유로 자국의 비용부담의무를 거부하였고 네덜란드가 취한 소음방지조치, 특별히 터널공사를 요구한 조치는 환경침해를 줄이기 위해 이용할 수 있는 최저비용의 조치가 아니라고 주장하였다.<sup>50)</sup> 벨기에의 견해에 의하면 분리조약 제12조에 따른 제한으로 네덜란드는 신의성실로 또한 합리적 방법으로 벨기에의 통과권의 실질적 부분을 박탈하거나 권리행사를 불합리하게 어렵게 하지 않도록 입법권 및 의사결정권한을 행사하여야 한다. 또한 벨기에는 네덜란드법에 따른 조치들 자체가 네덜란드 주권의 불합리한 행사라고 보지 않았다. 다만 환경법 등의 요건에 따른 비용을 벨기에가 부담하도록 요구함으로써 불합리한 권리행사가 되었다고 보았다.<sup>51)</sup> 네덜란드는 벨기에의 이 주장에 동의하면서도 자국은 이 조건에 합치되는 조치를 취하였다고 주장하였다.<sup>52)</sup> 반면에 네덜란드는

49) *Ibid.*, paras.86-87.

50) *Ibid.*, para.160.

51) *Ibid.*, para.165.

52) *Ibid.*, para.162.

환경보호를 위한 조치가 EC법과 국내법에 적합한지를 평가할 주권적 권리를 갖는다고 주장하면서 벨기에가 Iron Rhine철도의 재가동을 요구하지 않았더라면 그러한 조치를 취할 필요가 없었다는 것을 지적하였다. 비용분담에 있어 핵심적인 쟁점은 네덜란드가 취한 환경보호조치들이 Iron Rhine철도의 연장에 통합된 부분인가의 여부이다. 재판부는 분리조약 제12조에서의 주권의 유보의 결과 네덜란드는 벨기에에게 부여된 조약상의 권리 또는 일반국제법 하에서 벨기에가 보유한 권리 또는 EC법에 의한 부과된 제한과 충돌되지 않는 한 Iron Rhine철도가 지나는 자국영토에 대한 주권을 행사할 수 있다고 결론지었다.<sup>53)</sup> 또한 재판부는 네덜란드의 Iron Rhine철도의 재가동에 대해 취한 국내입법조치의 합법성을 평가하는 기준은 첫째로, 벨기에의 통과권의 실질적 부분을 박탈하지 않았는가하는 것과 둘째로 신의성실과 합리성원칙에 따를 경우 두 번째 조건이 벨기에의 통과권 행사를 불합리하게 어렵게하지 않았는가하는 것이라고 보았다.<sup>54)</sup> 결론적으로 비용할당에 대한 판정에서 재판부는 터널공사비용을 네덜란드가 반분하도록 함으로써 결과적으로 네덜란드가 주권을 불합리하게 행사하였다는 벨기에의 주장을 부분적으로 인정하게 되어 주권행사의 절대성에 제한을 가한 것으로 볼 수 있다.

영토주권문제와 관련하여 이 사건에서 나타난 특이한 점은 한 국가의 환경규제조치가 영토이원의 활동에 대하여도 적용될 수 있는가 하는 소위 역외적 적용(extra-territoriality)문제와 관련된 것이다. 1893년의 Pacific Fur Seal사건<sup>55)</sup>이래 GATT의 Tuna/Dolphine사건<sup>56)</sup> 등을 통하여 환경규제조치의 역외적 적용가능성을 부인하여 왔다. WTO분쟁해결기구의 Shrimp/Turtle사건<sup>57)</sup>과 같이 제한적으로 적용가능성을 인정하는 사건들도 나오고 있는 상황이나 아직은 이 문제에 대한 국제법이 확립되어 있다고 할 수는 없다.<sup>58)</sup> Iron

53) *Ibid.*, para.160.

54) *Ibid.*, para.163.

55) 1 *Moore's International Arbitration Awards*(1893) 755.

56) United States - Restrictions on Imports of Tuna, <[http://www.wto.org/english/tratop\\_e/envir\\_e/edis04\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/envir_e/edis04_e.htm)>.

57) United States - Import Prohibition of Certain Shrimp and Shrimp Products, WTO case Nos. 58 and 61, <[http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds58\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds58_e.htm)>.

58) *Sands et al.*, *supra* note 29, p.193.

Rhine사건은 특수한 상황이라고 할 수 있는데 네덜란드 영토 상에서 네덜란드의 환경조치들이 적용되는 것은 당연하지만 국제법상 다른 국가가 ‘통과권’을 가지고 있는 철도에 대하여도 마찬가지로의 환경조치들이 적용될 수 있는가를 다루고 있고 이에 대하여 긍정적인 판정을 내리고 있다. 네덜란드 자국 영토 내이고 영토 이원의 공간이나 타국영토에 적용하려는 것이 아니었다는 점에서 구분되어야 한다고 주장하기도 하지만<sup>59)</sup> 주권이 제한된 영토부분에의 적용이지 아무런 제한없는 한 국가 영토 내에서의 적용이 아니라는 점에서 영토이원의 공간과 부분적으로 유사성을 갖는 것은 부인할 수 없다.

### 3. 환경손해를 야기하지 않을 책임원칙

국제환경법의 근간을 이루고 있는 원칙이기도 하고 가장 확고하게 확립된 국제환경법규라고 할 수 있는<sup>60)</sup> 환경손해를 야기하지 않을 책임원칙은 국제환경법의 발전 초기단계부터 인정되어 왔다. 대표적인 초기 국제환경법 판례인 Trail Smelter사건<sup>61)</sup>에서 “어떤 국가도 매연에 의해 타국영토내의 사람과 재산에 손해를 야기시키는 방법으로 영토를 사용하거나 사용하도록 허가할 권리가 없다”고 선언한 이래 Lac Lanoux사건 등 많은 판례와 앞서 언급하였던 스톡홀름선언과 리우선언 등 구속력없는 원칙선언문서, 해양법협약 등 여러 조약들을 통하여 인정되어 왔다. 결국에는 Legality of Use and Threat of Nuclear Weapons사건에서 ICJ는 이 원칙이 환경에 관한 국제법의 핵심부분이 되었다고 선언하였다.<sup>62)</sup>

Iron Rhine사건에서 재판부는 양 분쟁당사국이 부담하여야 할 비용의 할당 문제를 다루면서 과거에 건설된 철도가 변형되고 개선되어 재가동하기까지의 기간동안에 발전되어온 새로운 규범이 고려되어야 한다고 하면서, 그러한 철도의 새로운 사용이 환경에 부정적 영향을 미칠 수 있다는 것을 지적하였

59) *Ibid.*

60) *Ibid.*: 김정건, 장신, 이재곤, 박덕영, 「국제법」, 박영사, 2010, p.756.

61) 3 UNRIAA 1938, 1965.

62) Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion, ICJ Reports 1996(I), pp.241-242, para.29.

다.<sup>63)</sup> 또한 재판부는 오늘날 국제환경법에서 강조되고 있는 의무들을 언급하면서 Legality of Use and Threat of Nuclear Weapons 사건에서의 ICJ판결을 인용하여 환경손해를 야기하지 않을 책임원칙을 열거하고 있다. 나아가 재판부는 자국 관할권 또는 통제 내의 활동이 타국 또는 국가통제를 넘는 지역의 환경을 존중하도록 보장할 일반적 의무가 존재한다고 보았다.<sup>64)</sup>

재판부도 지적하듯이 이 원칙의 출발은 한 영토의 활동이 타국의 영토에 미칠 수 있는 환경적 영향이었다. 하지만 ‘영토’ 내의 활동이라는 Trail Smelter사건에서의 공간적 범위는 한 국가의 ‘관할권’(jurisdiction) 또는 ‘통제’(control)하의 활동으로 확대되었고 영향을 받는 공간도 타국의 영토 뿐만 아니라 한 국가 영토이원의 공간을 포함하는 개념으로 확대되어 갔다. 하지만 타국 또는 국가영토 이원의 공간이라는 것은 소위 ‘국경을 넘어’(초국경, trans-frontier) 존재하는 인접공간에의 환경에 미친 부정적 영향을 지칭하는 것이었다. 하지만 이러한 개념적 제한은 다시 기후변화, 오존층보존 등과 같은 인류공동의 공간 또는 공동의 문제인 소위 ‘global commons’ 문제를 다루면서 무너져가고 있는 것이 현실이다.<sup>65)</sup>

Iron Rhine사건은 더 특이한 상황을 보여주고 있다. 재판부는 환경손해를 야기하지 않을 책임원칙이 통상적으로 적용되어 왔던 한 국가 영토에서의 경제적 활동이 다른 국가에 영향을 미친 소위 ‘초국경’ 상황과는 구별되는 한 국가의 다른 국가영토에서의 조약상의 권리행사(통과권)의 효과가 다른 국가의 영토에 영향을 미치고 있는 상황이라는 것을 지적하면서도<sup>66)</sup> 유추에 의하여 이 상황에서도 동원칙이 적용되어야 한다는 견해를 밝히고 있다. 즉 벨기에가 요청한대로 Iron Rhine철도의 재가동에 의한 통과권 행사는 벨기에가 그 요청의 불가분의 요소로서 공헌해야 할 환경보호를 위한 네덜란드의 조치를 필요하게 할 수 있다고 밝혔다.<sup>67)</sup> 하지만 이 사건상황에서 유추적용이 가능한 근거에 대한 설명은 없어 아쉬움을 준다.

63) *supra* note 2, para.222.

64) *Ibid.*

65) Kiss and Shelton, *supra* note 29, p.190.

66) *Ibid.* para.223.

67) *Ibid.*

이 사건에서 또 다른 특이점은 Iron Rhine철도의 재가동이 환경에 부정적 영향을 미칠 수 있고 그로 인해 환경에 위해를 야기시킬 수 있다는 것을 지적 하면서 재판부가 오늘날 국제환경법상 ‘예방의 원칙’이 강조되고 있다는 것을 언급하고<sup>68)</sup> 그 문맥에서 이 원칙을 언급하고 있다는 것이다. 다른 하나는 환경손해를 야기하지 않은 책임원칙을 언급하는 문맥에서 아무런 구분없이 지속가능한 개발원칙의 개념을 함께 언급하고 있다는 점이다. 즉 Iron Rhine철도의 재가동은 철도노선의 의도된 사용에 의해 필요하게 되는 환경보호조치와 독립된 별개의 문제로 볼 수 없다고 하면서 이들 환경조치는 재가동계획과 비용에 완전히 통합되어야 한다고 밝히고 있어 경제개발에서의 환경적 요소의 고려라는 지속가능한 개발원칙의 핵심요소를 강조하고 있다. 개념상 구분되어야 할 국제환경법의 제원칙을 명확한 개념구분 또는 이 사건에서의 의미를 명확히 하지 않은 채 언급하고 있는 것은 아쉬운 점이다.

#### 4. 지속가능한 개발원칙- 경제개발과 환경보호의 통합

‘지속가능한 개발’(sustainable development)은 1987년 Brundtland보고서에서 “미래세대가 그들의 필요에 응할 미래세대의 능력과 타협하지 않고 현재대의 필요에 응하는 개발”(development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs)이라고 정의되어 있다.<sup>69)</sup> 이미 1893년 Fur Seal중재사건에서 미국이 인류의 이익을 위해 물개를 무차별 남획으로부터 보호하고 합법적이고 적절하게 이용할 권리가 있음을 주장할 때부터 이 개념이 발전되어 왔다고 할 수 있지만 지속가능한 개발원칙에 담긴 구체적 규범내용이 무엇인가에 대하여 분명하게 또한 통일적으로 확립되어 있지 않다. Sands는 지속가능한 개발원칙에 담긴 내용으로 미래세대의 필요에 대한 고려, 자연자원의 지속가능한 이용, 자연자원의 형평한 이용, 환경과 개발의 모든 측면에서의 통합 등을 들고 있다.<sup>70)</sup> 오늘날 많은 판례들과 학자들은 지속가능한 개발원칙을 국제환경법

68) *Ibid.*, para.222.

69) United Nations World Commission on Environment and Development, *Our Common Future*, p.7.

의 기본 원칙의 하나로 언급하고 있고,<sup>71)</sup> 많은 조약 등 국제문서에서도 이 원칙이 언급되어 있다.<sup>72)</sup>

재판부는 1972년 스톡홀름환경회의 이후 환경보호에 관한 국제법이 괄목할 만한 발전이 있었고 경제발전활동의 계획과 이행에 적절한 환경조치를 통합하여야 한다는 것이 국제법과 EC법 모두에서 요구되고 있다고 밝히고 있다.<sup>73)</sup> 나아가 재판부는 환경보호는 경제개발과정과 불가분의 일체를 이루고 있어 따로 떼어서 볼 수 없다고 선언하고 있는 리우선언(1992)의 원칙 4를 인용하면서 개발이 환경에 ‘중대한’(significant) 침해를 야기할 가능성이 있는 경우 그러한 침해를 예방하거나 최소한 경감시킬 의무가 있다고 보았다. 또한 재판부는 이러한 의무가 “일반 국제법의 원칙”(principle of general international law)이 되었다고 보았다.<sup>74)</sup>

재판부는 지속가능한 개발원칙이라는 용어를 직접적으로 사용하지 않고 경제개발을 위한 활동에 환경적 영향을 고려하여 통합하여야 한다는 지속가능한 개발원칙의 구성요소의 하나만을 언급하고 있다. 재판부는 다만 Gabčíkovo사건에서 ICJ가 ‘지속가능한 개발’ 개념을 언급하였던 내용을 인용하고 있는데 동사건에서 ICJ는 “경제개발을 환경보호와 타협할 필요성은 지속가능한 개발개념에 적절하게 표현되어 있다”고 밝혔었다.<sup>75)</sup> 나아가 재판부는 ICJ가 “국가가 새로운 활동을 계획할 때 뿐만아니라 과거에 시작된 활동을 계속하고자 할 때에도 지속가능개발이라는 새로운 규범이 고려되어야 하고 새로운 기준에 적절한 비중을 두어야 한다”고 명확하게 밝혔다는 것을 지

70) Sands *et al.*, *supra* note 29, p.207. 1989년의 Lome Convention 제33조가 이러한 개념요소를 담아 규정하고 있는 대표적 문서이다. Segger는 지속가능개발원칙을 최광의로 이해하여 통합원칙(경제개발과 환경보호), 자연자원의 지속가능한 이용, 형평, 공동이지만 차별적 책임원칙, 사전주의, 선한관리(good governance), 투명성, 공공참여 등을 구성요소로 열거하고 있다. Maire-Claire Cordonier Segger, “The Role of International Forums in the Advancement of Sustainable Development”, *Sustainable Development Law and Policy*, vol.10(2009), p. 10. 이렇게 이해한다면 지속가능개발원칙은 모든 국제환경법원칙을 포괄하게 된다.

71) Gabčíkovo-Nagymaros사건, ICJ Reports, 1997, para.140 등.

72) 조약에서 이 개념이 처음 언급된 것은 Agreement on the European Economic Area (1992.5.2, 1801 UNTS 2)이다.

73) *supra* note 2, para.59.

74) *Ibid.*

75) ICJ Reports(1997), para.140.

적하고 있다.<sup>76)</sup>

재판부는 또한 벨기에도 Iron Rhine철도의 재가동에 관련된 환경관련 비용에 대하여 일정한 재정적 부담을 져야한다고 보면서 재가동은 네덜란드영토상의 경제개발인데 이 개발에는 환경적 손해를 방지하거나 저감하여야 하는 의무가 통합되어야 한다는 것을 그 근거로 들고 있다.<sup>77)</sup>

이 사건에서 지속가능한 개발원칙은 분쟁당사국에 의해서도 자국의 입장을 뒷받침하기 위해 주장되었는데 벨기에는 ‘도로교통’을 ‘철도’로 전환하는 정책변환이 EC에 의해 지지되고 ‘지속가능한 개발’을 위한 것이라고 주장하면서 이러한 정책변환이 온실가스감축에 도움이 되고 다양한 EC문서에서도 지지를 받고 있다고 주장하고 있다.<sup>78)</sup> 또한 네덜란드도 EU의 철도종합개발사업인 TEN사업을 시행함에 있어 환경보호가 고려되어야 한다는 것을 주장하였다.

이러한 재판부의 지속가능한 개발원칙에 대한 언급은 앞서의 Gacikovo사건, 이 사건 이후에 있었던 Pulp Mills사건에서의 ICJ의 입장<sup>79)</sup>, Shrimp/Turtle사건에서의 WTO의 지속가능한 개발원칙관련 언급<sup>80)</sup>과 맥을 같이 한다고 할 수 있다. 이 사건에서 주목되는 점은 재판부는 분쟁당사국간의 비용할당문제 해결과정에서 지속가능한 개발원칙의 한 구성요소로서 경제개발과 환경보호의 통합원칙의 적용기준을 제시하였다고 평가된다는 것이다. 즉 벨기에는 네덜란드의 환경보호조치가 네덜란드의 일방적인 주권행사의 일환으로 취해진 것으로 철도노선의 물리적 연장에 필수적인 조치가 아니라는 이유로 자국의 비용부담의무를 거부하면서 네덜란드가 취한 소음방지조치, 특별히 터널공사를 요구한 조치는 환경침해를 줄이기 위해 이용할 수 있는 최저비용의 조치가 아니라고 주장하였다. 재판부는 벨기에의 이 주장을 일부 받아들여 터널공사 비용을 네덜란드도 부담하도록 판정하였는데 이는 환경보호요

76) *supra* note 2, para.59.

77) *Ibid.*, para.243.

78) *Ibid.*, para.114.

79) Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay), I.C.J. Reports(2007), para.80.

80) United States - Import Prohibition of Certain Shrimp and Shrimp Products, Panel Report, para.7.52.

소의 통합이 아무런 제한없이 이루어져야 하는 것은 아님을 보여준 것으로 평가될 수 있다. 이것은 역으로 환경적 고려를 함에 있어서 경제개발에 어떠한 영향을 미치는가를 고려하여야 한다는 것을 보여준 것으로 평가되기도 한다.<sup>81)</sup>

재판부의 지속가능한 개발원칙과 관련한 언급내용에서 아쉬운 점은 직접적으로 지속가능한 개발이라는 용어를 사용하지 않아 이 개념이 국제환경법상의 확립된 원칙으로 발전하는데 제한적 기여만 하였다는 점을 들 수 있다. 다른 하나는 현세대와 미래세대간의 형평이라는 요소와 같은 지속가능한 개발원칙의 다른 요소도 언급하고 있는 Pulp Mills사건<sup>82)</sup> 등과 달리 경제개발과 환경보호의 통합이 지속가능한 개발원칙의 가장 중요한 요소이고 가장 법적인 성격이 강한 개념이라고는 하지만<sup>83)</sup> 여러 구성요소 중 이 한 가지 요소만을 다루고 있는 점이 지적될 수 있다. 사실 이 사건에서도 사건 상황상 자연자원의 보존이라는 동원칙의 구성요소나 미래세대를 고려하는 세대간 형평이라는 구성요소가 언급될 여지가 있었다.

## 5. 협력원칙

‘협력원칙’은 UN헌장에서 규정하고 있는 ‘선린원칙’(good-neighbourliness)이 국제환경법영역에서 발전된 개념이다.<sup>84)</sup> 이 원칙에 따른 환경보호를 위한 절차적 측면에서의 협력이 정보교환, 통지, 협의 등의 방법으로 이루어질 수 있다는 것이 인정되어 왔다.<sup>85)</sup>

재판부는 네덜란드에 유보된 주권의 범위를 다루면서 ‘협회의무’ 문제를 언급하고 있다. 즉 네덜란드가 Iron Rhine철도노선이 지나가는 자국영토에 자연보호지역을 운영하는데 대하여 협의를 요청하여야 했는지 여부를 다루었다. 벨기에는 네덜란드가 해당지역에 자연보호지역을 설정할 주권적 권리가 있다는

81) Segger, *supra* note 70, p.15.

82) ICJ Reports(2007), paras.30-31.

83) Sands *et al.* *supra* note 29, p.215.

84) *Ibid.*, p.203.

85) *Ibid.* p.204. 1978 UNEP Principles, 원칙 7.

것은 인정하면서도 자국이 분리조약과 Iron Rhine조약 상의 ‘통과권’을 가지므로 소음저감 및 자연보호를 위한 추가적인 조치를 요건으로 요구하게 되는 Meinweg지역에 자연보호구역 설정하면서 자국과 협의하여야 했다고 주장하였다.<sup>86)</sup> 재판부는 이에 대하여 통과권 자체는 자연보호구역설정으로 영향을 받지 않고 분리조약 제12조가 의도하고 있는 벨기에의 통과권과 네덜란드의 주권간의 균형적 관계도 영향을 받지 않는다고 보았다. 재판부는 또한 자연보호지역 지정이 통과권의 제한에 해당하지 않으므로 벨기에와 협의할 의무가 없다고 보았다. 하지만 추후 자연보호구역지정으로 재가동에 이전에 알려지지 않았던 수준으로 예측할 수 없었던 추가적인 조치 또는 비용부담을 요구하게 된다면 협의문제는 다르게 결론이 날 수도 있다고 하면서 이 사건을 해결하는 시점에서는 네덜란드의 주장이 타당하다고 보아 협의의무가 상황에 따라 적용될 수 있음을 간접적으로 인정하였다.

한편, 재판부는 비용할당문제를 결정하면서 Segment D에서의 Meinweg지역의 터널공사비용부담에 대하여 네덜란드가 적절한 방법으로 자연보호조치를 완전히 알리지 않았음을 지적하면서 이것이 상황악화에 네덜란드측이 기여한 것으로 보아 동일한 비율로 양국가가 부담하도록 하고 있다.<sup>87)</sup> 이러한 재판부의 판정은 협의의무를 직접적으로 언급하지는 않았고 협의의무가 국제환경법원칙 또는 규범임을 말하고 있지는 않지만 적어도 이 사건 상황에서 협의하는 것이 바람직했다는 것을 인정한 것이라 볼 수 있다.

Iron Rhine사건에서 재판부가 협의의무를 언급하고 있는 상황은 일반적으로 국제환경법에서 이 의무가 언급되는 상황과는 다르다. 즉, 국제환경법에서 이 의무는 어떤 국가가 다른 국가의 환경에 영향을 미칠 수 있는 일정한 사업을 계획하는 경우 영향을 받을 국가에게 정보를 제공하고 사업내용의 조정, 사업개시시점 등을 협의하도록 요구하는 경우인데, 이 사건에서는 네덜란드가 자연보호조치를 취하려 하고 이 조치가 벨기에의 통과권 행사에 영향을 미칠 수 있어 협의의무문제가 제기되고 있는 것이다. 이러한 측면 때문에 국제환경법 상의 협의의무의 내용구체화에 기여할 가능성은 제한적이라고 하겠다.

86) *supra* note 2, para.90.

87) *Ibid.*, para.234

## 6. 예방원칙

‘예방원칙’(principle of prevention)은 국경을 넘는 중대한 손해를 방지하고 손해가 발생한 경우 그것을 최소화하기 위하여 모든 적절한 조치를 취하여야 한다는 원칙이다.<sup>88)</sup> 이 원칙은 모든 손해의 발생을 방지하여야 한다는 것이 아니라 손해발생위험을 최소화하고 발생하는 경우 손해의 경감을 위해 모든 조치를 취하여야 한다는 것이다.

Iron Rhine사건에서 ‘예방원칙’은 두가지 문맥에서 언급되고 있는데 첫째는 국제환경법에서 형성되고 있는 원칙들로 보존, 관리, 예방, 지속가능한 개발 및 미래세대를 위한 보호 등을 예시하면서 예방원칙을 언급한 것이고<sup>89)</sup>, 둘째는 환경보호가 모든 경제개발과정의 통합된 일부가 되어야 한다는 경제개발과 환경보호의 통합원칙을 언급하면서이다.<sup>90)</sup> 즉 재판부는 경제개발이 환경에 중대한 위해를 야기할 수 있는 경우 그러한 위해를 예방하거나 최소한 완화시킬 의무가 있다고 지적하고 나아가 이 의무가 일반 국제법의 원칙이 되었다고 밝혔다.<sup>91)</sup> 국제재판부가 예방원칙이 일반국제법의 원칙이 되었다고 명확하게 밝힌 것은 이 사건이 최초이고 이후 ICJ의 Pulp Mills사건에서도 확인되었다.<sup>92)</sup>

## 7. 환경의 정의

‘환경’은 철학, 종교, 과학 및 경제 등 다양한 범주의 요소들이 개념정의에 영향을 미치고 반영되기 때문에 정의가 어려운 개념이고 따라서 합의된 정의가 없다. 하지만 환경규범의 규제 및 보호대상, 환경오염의 개념정의<sup>93)</sup>, 환경손해의 산정 등 다양한 문제에서 그 정의를 필요로 하는 개념이다. 재판부는 이 사건에서 EC법과 국제환경법이 관련될 수 있음을 밝히면서 “환경”

88) Sands *et al.*, *supra* note 29, pp.200-201.

89) *supra* note 2, para.58.

90) *Ibid.*, para.59.

91) *Ibid.*

92) Pulp Mills case, ICJ Reports(2010), para.101.

93) 이재곤, “국제환경법상 환경오염의 개념”, 「국제법학회논총」, 제41권 제1호(1996), pp.243-245.

(environment)이 “공기, 물, 토양, 식물계 및 동물계, 자연생태계 및 서식지, 인간건강, 안전 및 기후 등을 포함한다”고 언급하였다.<sup>94)</sup> 재판부의 ‘환경’개념 정의시도는 사실 환경개념 정의의 어려움을 반영하여 또한 변화할 수 있는 상대적 개념임을 염두에 두고 환경에 포함될 수 있는 개념들을 열거하고 있는 것에 불과함을 알 수 있다. 이것은 ICJ가 Legality of Use Threat of Nuclear Weapons사건에서 “환경’은 추상적 개념이 아니라 아직 태어나지 않은 세대를 포함한 인간의 생활공간, 삶의 질 및 건강을 나타내는 것”(the environment is not an abstraction but represents the living space, the quality of life and the very health of human beings, including generations unborn)<sup>95)</sup>이라고 밝혔던 것과 비교될 수 있다. ICJ가 환경을 정의하려는 목적에서 위 언급을 한 것은 아니지만 ‘인간중심적’으로 환경을 바라보고 있다는 점에서 자연과 인간사이에서 중립적으로 환경을 보고 있는 이 사건을 말은 중재재판부의 관점과 차이를 보여주고 있다. 또한 ICJ는 ‘미래세대’를 고려하고 있지만 재판부는 이를 언급하고 있지 않다는 점도 비교될 수 있는 점이다.

#### IV. 결 론

Iron Rhine사건은 국제환경법 쟁점이 사건의 핵심적 쟁점이 되어 이 문제를 상세하게 다룬 사건은 아니지만 국제적 환경보호와 영토주권간의 조화문제와, 환경손해를 야기하지 않을 책임원칙, 예방원칙, 협력원칙, 지속가능한 개발원칙 등 발전 중인 국제환경법원칙들을 다룸으로써 이들 문제에 대한 국제법상상황과악과 개념정립 또는 해당 원칙의 확대발전에 일정 부분 기여하였다고 평가할 수 있다. 또한 ‘환경’이라고 하는 국제환경법에서 환경오염의 개념정의, 손해배상의 범위결정 등을 위해 중요하지만 그 개념정의가 어려운 용

94) *supra* note 2, para.58.

95) ICJ Reports(1996), para.29.

어에 대하여 그 용어에 포함될 수 있는 개념들을 언급함으로써 이 문제의 논의에도 기여하였다고 할 수 있다. 이 사건에서 직접적으로 다루고 있지는 않지만 분쟁당사국들이 Iron Rhine철도 재가동에 대한 환경영향평가를 실시하여 자국의 주장을 뒷받침하고 재판부가 이들 주장의 합리성과 적법성을 판단하는 과정을 통하여 환경영향평가제도의 국제적 실효성을 간접적으로라도 보여주고 있다는 점도 지적될 수 있다.

하지만 환경손해를 야기하지 않을 책임원칙을 통과권을 갖는 타국 영토에 대하여도 적용할 수 있다고 판정하면서 그러한 적용확대의 근거에 대한 논의가 부족한 점, 지속가능한 개발원칙이라는 용어의 사용을 회피하고 있는 것과 그 개념정립에 대한 인식부족을 노출하고 있는 점, 지속가능한 개발원칙을 논의하는 문맥에서 예방원칙 등의 용어를 사용하고 있는 것과 같이 국제환경법의 제원칙들간의 개념 구분을 하지 않아 혼동을 주고 있는 점 등은 아쉬움으로 남는다.

투고일 : 2014. 09. 29.	심사일 : 2014. 10. 27.	게재확정일 : 2014. 11. 03.
---------------------	---------------------	-----------------------

## 참고문헌

- 김기순, “Mox Plant Case에 적용된 국제환경법 원칙의 분석”, 『안암법학』, 제 26호(2008.4), pp.513-572.
- 김정건, 장신, 이재곤, 박덕영, 『국제법』, 박영사, 2010.
- 김홍균, 『국제환경법』, 홍문사, 2010.
- 박기갑, “국제재판소의 수적확대로 인한 재판관할권 및 법규범의 충돌가능성 및 해결방안”, 『국제법평론』, 제27호(2008), pp.1-18.
- 성재호, “국제적 사법기관의 발전과 과제”, 『국제법학회논총』, 48권 3호(2003), pp.123-144.
- 이재곤, “국제환경법상 환경오염의 개념”, 『국제법학회논총』, 제41권 제1호 (1996), pp.243-260.
- \_\_\_\_\_, “국제환경법의 제원칙: 그 진화와 과제”, 『국제법평론』, 통권 제38호 (2013), pp.1-35.
- 장신, “국제법상 사전주의 원칙의 발달과 전개”, 『법률행정논총』, 제19집 (2001), pp.157-176.
- Bernhardt, Rudolf, “Evolutive Treaty Interpretation, Especially of the European Convention on Human Rights”, *German Yearbook of International Law*, vol.42(1999), p.14.
- Handl, Gunther, Territorial Sovereignty and the Problem of Transnational Pollution”, *American Journal of International Law*, vol.69(1975), pp.50-76.
- Jennings, Sir Robert and Sir Arthur Watts, *Oppenheims’s International Law*, 9th Edition, Longman, 1992.
- Kiss, Axelander and Dinah Shelton, *International Environmental Law*, 3rd Edition, Trannational Publishers, Inc, 2003.
- Leathley, Christian, “An Institutional Heirarchy to Combat the Fragmentation of International Law: Has the ILC Missed an

Opportunity?”, *New York University Journal of International Law and Politics*, vol.40(2007), pp.259-306

Lavranos, Nikolas, “The Solange-Methods as a Tool for Regulating Competing Jurisdictions Among International Courts”, *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review*, vol.30(2008), pp.275-334.

Sands, Philippe and Jacqueline Peel with Adriana Fabra and Ruth MacKenzie, *Principles of International Environmental Law*, 3rd ed. Cambridge University Press, 2012.

Segger, Maire-Claire Cordonier, “The Role of International Forums in the Advancement of Sustainable Development”, *Sustainable Development Law and Policy*, vol.10(2009), pp.4-18.

<국문요약>

## Iron Rhine철도사건(Belgium/ Netherlands)의 국제환경법적 쟁점

이 재 곤

이 논문은 Iron Rhine철도의 재가동비용부담과 관련하여 벨기에와 네덜란드간에 있었던 분쟁을 상설중재재판소에 부탁하여 구성된 중재재판부가 2005년 판정을 내린 사건을 국제환경법 쟁점을 중심으로 분석한 것이다.

분석을 토대로 논문은 Iron Rhine사건이 국제환경법 쟁점이 사건의 핵심적 쟁점이 되어 상세하게 다른 사건은 아니지만 국제적 환경보호와 영토주권간의 조화문제와, 환경손해를 야기하지 않을 책임원칙, 예방원칙, 협력원칙, 지속가능한 개발원칙 등 발전 중인 국제환경법원칙들을 다룸으로써 이들 원칙에 대한 국제법상황의 파악과 이들 원칙의 개념정립 또는 확대발전에 일정부분 기여하였다고 평가하였다. 또한 이 논문은 중재재판부가 '환경'이라고 하는 국제환경법에서 환경오염의 개념정의, 손해배상의 범위결정 등을 위해 중요하지만 그 개념정의가 어려운 용어에 대하여 그 용어에 포함될 수 있는 개념들을 언급함으로써 이 문제의 논의의 진전에도 기여하였다고 평가하였다. 또한 이 사건에서 직접적으로 다루고 있지는 않지만 분쟁당사국들이 Iron Rhine철도 재가동에 대한 환경영향평가를 실시하여 자국의 주장을 뒷받침하고 재판부가 이들 주장의 합리성과 적법성을 판단하는 과정을 통하여 환경영향평가제도의 국제적 실효성을 간접적으로라도 보여주고 있다는 점도 지적하였다.

아울러 이 논문은 이 사건의 중재판정이 환경손해를 야기하지 않을 책임원

이재근 : Iron Rhine철도사건(Belgium/ Netherlands)의 국제환경법적 쟁점 611

칙의 적용확대 근거에 대한 논의가 부족한 점, 지속가능한 개발원칙 용어사용의 회피와 그 개념정립에 대한 인식부족을 노출하고 있는 점, 국제환경법의 제원칙들간의 명확한 개념구분을 하지 않고 있는 점 등에 대하여는 아쉬운 점으로 지적하였다.

주제어: 아이언라인사건, 국제환경법, 지속가능한 개발, 협력, 환경, 주권, 예방

<Abstract>

## **International Environmental Legal Issues of Iron Rhine Railway Case**

Lee, Jae-Gon

The article is to analyze the '*Iron Rhine case*' which was a legal dispute between Belgium and the Netherlands and was settled by an arbitration tribunal of the Permanent Court of Arbitration with a special emphasis on the issues of international environmental law.

Based on the analysis of the Case, the article appreciated that the award of the arbitration tribunal contributed to the extended development or clarification of a couple of important issues of international environmental law such as the harmonization between territorial sovereignty and international protection of the environment, the principle of responsibility not to cause environmental damage, the principle of prevention, the principle of cooperation, the principle of sustainable development by dealing with principles of international environmental law, even though the issues were not the essential of the case. The article also recognized that the award of the tribunal made a contribution to the improvement of discussion about the concept of the 'environment' which had critical importance for the conceptual definition of environmental pollution and for the decision on the scope of environmental damage in international environmental law, but was very difficult to define by making an endeavor

to illustrate some words which could be included in the concept of 'environment'. The article indicated that the award indirectly recognized the effectiveness of environmental impact assessment(EIA) through the assessment of the reasonableness and legality of the parties allegation which was partly based on the result of environmental impact assessment of the revitalization project of the Iron Rhine Railway.

Additionally, the article singled out some deficiencies in the award such as 1) the insufficient reasoning for the extension of the application of principle not to cause environmental damage into the special situation as in the Case; 2) the avoidance of the use of the term, sustainable development and the lack of willingness of the conceptual establishment of the term; 3) the blurred dealing with the principles of international environmental law.

Key Words: Iron Rhine Case, International Environmental Law,  
Sustainable Development, Cooperation, Environment,  
Sovereignty, Prevention