

2010년대 한국 해양정책의 과제와 전망

구민교
서울대학교


2012년 3월

보다 나은 세상을 향한 지식 네트워크

동아시아연구원(The East Asia Institute: EAI)은
2002년 5월 설립된 민간 연구기관입니다.

EAI는 동아시아 국가들이 자유민주주의와 시장경제 그리고
개방된 사회를 발전시킴으로써 평화로운 국제 사회 형성에 이바지할 수 있도록
연구를 통한 정책 제안을 위해 설립되었습니다.

EAI는 정책 이슈에 관하여
어떠한 정파적 이해와도 무관한 독립 연구기관입니다.
EAI가 발행하는 보고서와 저널 및 단행본에 실린 주장과 의견은
EAI와는 무관하며 오로지 저자 개인의 견해를 밝힙니다.

 EAI는 등록된 고유의 트레이드마크입니다.

© 2012 EAI

EAI에서 발행되는 전자출판물은
오로지 비영리적 목적을 위해서만 제공됩니다.
또한 내용의 수정을 허용하지 않으며
온전한 형태로 사용할 것을 권고합니다.
어떠한 상업적 목적을 위한 복사와 출판은 엄격히 금지합니다.
EAI 웹사이트가 아닌 다른 곳에 본 출판물을 게시할 시에는
사전에 협의해 주시기 바랍니다.
EAI의 모든 출판물은 저작권법에 의해 보호 받습니다.

재단법인 동아시아연구원
서울특별시 중구 을지로 158, 909호 (을지로 4가, 삼풍빌딩)
Tel. 02 2277 1683
Fax 02 2277 1684



2010년대 한국 해양정책의 과제와 전망

구민교
서울대학교

I. 서론

해양은 전통적인 의미에서의 안보(traditional security)와 인적·물적 자원의 운송과 관련된 해로(sea lines of communication: SLOC), 자원개발, 환경 등과 같은 비전통적 안보(non-traditional security)가 동시에 만나는 복합적(complex)이고 다층적인(multi-layered) 공간이다. 해양은 복합을 지향하는 2010년대 한국 외교정책의 당면 과제를 점검하고 미래의 전망을 도출할 수 있는 중요한 정책 영역이기도 하다. “바다를 지배하는 나라가 세계를 지배한다”고 한다. 물론 한국 외교정책의 궁극적 목표가 “세계의 지배”는 아니다. 그렇다고 해서 “바다”를 소홀히 할 수는 없다. 과거에도 그랬고 현재에도 그렇듯이 미래에도 세계를 지배하는 나라는 반드시 바다를 지배할 것이고, 우리의 전통적/비전통적 안보는 그 해양대국의 영향을 받을 것이기 때문이다.

주지하다시피 전후 동아시아 국제질서는 강력한 영토성(territoriality)을 중심으로 전개되어 왔다. 제국주의 침략의 가해국과 피해국들이 공존하는 지리적 공간과, 이들 간의 해묵은 반목이 긴 그림자를 드리우고 있는 시간적 맥락 속에서 동아시아 국가들은 다른 지역의 국가들에 비해 영토국가(territorial state)의 원칙과 국가주권 불가침(non-intervention of state sovereignty)의 원칙에 더 집착해 왔다(Moon and Chun 2003). 실지회복주의(irredentism), 자원민족주의(resource nationalism), 또는 영토민족주의(territorial nationalism) 등의 다양한 형태로 전개되어 온 동아시아 민족주의의 저변에는 때로는 공격적이고, 때로는 방어적인 영토성이 놓여있다. 물론 제2차 세계대전과 한국전쟁 이후 역내에서 경합적 영토성이 전면적인 물리적 충돌로 비화된 경우는 없었다. 내륙의 경계 문제는 대부분 해결되었기 때문이다. 그러나 영토문제가 여전히, 그리고 광범위하게 해결되지 않은 분야가 남아 있다. 바로 도서(島嶼) 및 해양 경계에 관한 분쟁이 그것이다(구민교 2011).

전 세계적으로 해양분쟁의 가능성이 가장 높은 곳을 꼽으라면 단연 북서태평양, 동해, 서해, 동중국해, 남중국해 등으로 구성되는 동아시아 해양지역을 들 수 있다(Park 1983a, 1983b, 1983c, 1983d; Kim 2004; Valencia 2008, 2010; Koo 2009; Van Dyke 2009). 동북아 지역의 경우 독도, 첨각열도/조어도, 그리고 북방영토/남쿠릴 열도의 영유권을 둘러싼 한일, 일중 및 러일 간의 주기적이고 반복적인 외교적 대립이 해결될 기미를 보이지 않고 있다. 아울러 천안함 폭침과 연평도 포격 사건으로 촉발된 일련의 외교적 긴장이 보여주었던 것처럼 서해상에 잠재되어있는 남북 및 미중 간의 갈등은 미묘한 힘과 이해관계의 역내 균형을 언제라도 깨뜨릴 수 있다. 중국의 보다 노골적인 영유권 주장이 동남아시아 국가들뿐만 아니라 미국까지 자극하고 있는 남중국해 역시 서해와 동해 및 동중국해 못지않게 위협스러운 지역이다. 지난 2011년 5월 중국 순시선이 남중국해 상에서 베트남의 석유 가스 탐사선 케이블을 절단하면서 야기된 중



국과 베트남 간의 분쟁은 무력충돌 직전까지 갔다. 또한 동년 여름에는 이해 당사국들이 동 지역에서 잇따라 군사훈련을 실시하면서 분위기가 더욱 험악해지기도 했다. 냉전 종식 이후에도 얼마 동안은 미국의 막강한 해양 투사력(maritime projection power)이 동아시아 해양질서의 안정성을 제공해 왔지만 이제는 중국의 심각한 도전을 받고 있다는 징후들이 곳곳에서 발견되고 있는 것이다.

동아시아 해양문제는 다양한 국제정치적·경제적·법적 맥락에서 진화해 왔다. 보다 구체적으로 영유권 문제, 자원개발 문제, 경계획정 문제, 환경보호 문제를 중심으로 다층적인 이슈 구조를 형성해 있다. 최근의 역내 해양분쟁들의 특징은 그것이 동시 다발적으로 발생한다는 것이고, 그 이면에는 중국의 부상과 미국의 상대적 약화로 대변되는 동아시아의 세력균형의 전이현상이 있다. 하지만 보다 보편적이고 규범적인 관점에서 본다면 동아시아의 도서 및 해양분쟁들은 <유엔해양법협약>(United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS)¹상의 영해(territorial water) 및 배타적 경제수역(Exclusive Economic Zone: EEZ) 등의 경계획정 문제와 밀접한 관련을 갖고 전개되어 왔으며, 역내 국가들 간의 지속되는 갈등은 곧 국제 해양 레짐의 한계를 반영한다. 즉, 동아시아의 해양문제는 일련의 사건들(events)과 제도(institution), 그리고 추세(trend)의 교차점에 놓여 있는 것이다. 따라서 복합적 해양정책의 수립을 위해서는 이러한 다층적 구조에 대한 명확한 인식과 이해가 필요하다.

본 연구는 다음과 같이 구성된다. 제2절은 사건-제도-추세의 맥락에서 동아시아의 새로운 세력균형, 특히 중국의 부상과 미국의 쇠퇴라는 구조적 변화가 기존의 동아시아 해양질서에 미치는 영향을 살펴본다. 또한 지금까지 전개된 해양 관련 국제규범의 집대성이라고 할 수 있는 규범적 중재자로서의 <유엔해양법협약>의 의의를 동아시아의 새로운 세력균형의 관점에서 재조명한다. 특히 동 협약의 규범적 및 실천적 의의에도 불구하고 주요 조항들의 모호성 때문에 동아시아 국가들 간의 구체적인 분쟁 해결에는 많은 한계가 있음을 지적한다. 최근 동아시아 해역에서의 미국과 중국 간 대립도 동 협약을 중심으로 전개되고 있다는 사실은 주목할 만하다. 제3절은 동북아 3국, 즉 한국, 일본, 그리고 중국이 채택하고 있는 기선 방식 및 경계획정 원칙을 분석한다. 아울러 역내 해양 거버넌스의 주요 수단으로서의 양자간 잠정조치들(bilateral provisional measures)의 의의와 한계를 검토한다. 이를 바탕으로 제4절은 당장 해결하기 어려운 영유권 문제에 대한 동결 선언에 기초하여 자원의 공동개발, 역내 해양환경 보호, 항행의 안전 도모 등 비전통적 안보의 확보를 위한 역내 다자간 해법을 모색한다. 아울러 테러 및 대량살상무기의 역내 확산 방지를 위한 다자간 협의체로서 2009년 북한의 2차 핵실험 사태 이후 한국이 참여하고 있는 확산방지 구상(Proliferation Security Initiative: PSI)의 의의와 한계를 알아본다. 끝으로 제5절은 동아시아 해양질서의 미래를 조망하고 정책적 함의를 도출한다.

II. 전환기의 동아시아 해양질서

1. 미중 간 패권경쟁의 심화와 새로운 해양역학의 등장

동아시아, 특히 해양지역에서 힘과 이해관계의 복잡한 균형은 더 이상 한 국가가 주도권을 행사하는 것을 허락하지 않는다. 한국은 이웃 강대국들 사이에서 비록 제한적이긴 하지만 대륙세력과 해양세력 간의 균형을 유지해 주는 역할을 해왔다. 동남아시아국가연합(Association of Southeast Asia Nations: ASEAN)



은 남중국해 상의 해양분쟁을 다룸에 있어 내정불간섭주의(non-interventionism) 등에 따른 구조적인 한계를 보여 왔으나 최근 들어 어느 정도 제도적인 탄력성과 순응성을 보이고 있다. 일본은 미국을 통해 지역패권의 경쟁자인 중국을 견제 하면서 자국의 입지를 확립하기 위해 애써왔지만 장기불황과 정치 리더십 부재에 따라 전통적인 해양세력으로서의 지위를 점차 상실해가고 있다. 한편, 중국의 더욱 공격적인 해양정책과 해군력 증강은 동아시아 지역을 매우 불안하게 하고 있다. 특히 중국은 지역 해양질서의 새로운 균형을 찾고 있지만 자신들이 설계하지 않은 제도나 규범에 얽매이는 것에 두려워하기 때문에 주변국들에게 새로운 불확실성을 확대재생산하고 있다. 문제를 더욱 복잡하게 만드는 것은 미국이 이전의 미온적 태도에서 탈피하여 최근에 다시 동아시아의 해양문제에 적극적으로 개입할 의사를 보이고 있다는 것이다.

전환기의 동아시아 해양질서는 역내의 유동적인 지정학 및 지리경제학적 요인들로 인해 더욱 불안정해지고 있는데, 그 중심에는 부상하는(rising), 그리고 더욱 독단적인(assertive) 중국과 다시 관여하고는(re-engaging) 있지만 여전히 애매모호한(ambivalent) 태도를 취하고 있는 미국이 있다. 동아시아 해역에서 최근 몇 년 사이에 발생한 주요 사건들의 예를 들면 독도 영유권에 대한 일본의 역사 교과서 왜곡(2008년 7월), 남중국해상에서 미 해군 관측선 임페커블(Impeccable)호에 대한 중국의 도발(2009년 3월)²⁾, 북한의 도발에 의한 천안함 폭침사건(2010년 3월)과 연평도 포격사건(2010년 11월), 중일 간의 희토류 분쟁(2010년 9월)³⁾, 중국 순시선에 의한 베트남 석유 가스 탐사선 케이블 절단으로 야기된 중국과 베트남 간의 분쟁(2011년 5월), 첫 항공모함 바라크호의 성공적 시험운항에 따른 중국의 항공모함 시대의 개막(2011년 8월) 등을 들 수 있다. 이들 사건들에서 중국이 관련된 빈도와 비중이 압도적으로 많음을 알 수 있다. 이러한 일련의 사건들은 후술하는 <유엔해양법협약>이라는 제도적 맥락 속에서 형성된 새로운 역내 해양역학(regional maritime dynamics)의 원인이자 결과라고 할 수 있다.

주지하다시피 동아시아 경제 전반에 걸쳐 중국이 차지하는 비중이 절대적으로 높아지는 가운데 경제적 인센티브는 중국과 주변국들 사이의 정치외교적 긴장을 완화시켜왔다. 반면에 냉전시대의 전략적 통제와 같은 구속이 없는 상황 속에서 중국은 이제 자국의 이익을 극대화 할 수 있는 적극적인 해양정책을 모색하고 있다. 모든 전문가들이 최악의 시나리오에 동의하는 것은 아니지만, 현재의 추세로 미루어 중국이 미국을 포함한 주변 국가들에게 자신의 힘을 직간접적으로 시위함에 따라 그 주변국들은 잠재적인 위협에 대비해 세력균형을 유지할 수 있는 조치, 즉 군비증강에 더욱 박차를 가할 가능성이 농후하다(Holmes and Yoshihara 2010; Kato 2010; Van Dyke 2009; Valencia 2008, 2010). 냉전시대에 미국과 소련은 그들의 지정학적 이해관계에만 관심이 있었고 동아시아 지역의 영토에 대한 열망은 적었다고 볼 수 있다. 그러나 떠오르는 지역 패권국으로서의 중국은 지정학적 열망과 영토적 열망을 모두 갖고 있기 때문에 동아시아 해양질서에 주는 시사점이 매우 다르다. 논란의 여지는 있지만 동아시아 해양분쟁에 대한 중국의 정책은 실지회복주의적 야망에 의해 크게 좌우되어 왔다. 경제적 고려 또한 중국의 마찰적인 해양정책에 영향을 미쳤다. 에너지와 원자재를 수송하는 해로를 확보하는 것이 중국의 우선순위가 되었기 때문이다. 특히 1993년 중국이 원유 순수입국이 되면서 에너지 문제는 남중국해와 동중국해 분쟁의 주요 원인이 되었다(Koo 2009).

중국과 주변국들의 관계 악화는 미국이 동아시아 지역에 재등장하는 기회를 주고 있다. 예를 들어 2010년 가을에 발생한 중일 간의 첨각열도/조어도 분쟁은 미국의 간섭에 대한 중국의 깊은 불만에도 불구하고 일본에게 미국이 일본의 안보 이익을 보호하는 최후의 보루라는 점을 재차 인식시켰다. 이를 계기로 2010년 초부터 오키나와 후텐마 기지 이전을 둘러싸고 불거진 미일 양국의 외교적 갈등이 잠정적으로 봉합되기도 하였다. 이와 비슷한 맥락에서 베트남은 남중국해에서 최대 라이벌인 중국을 견제하기 위해 최근 몇 년 사이에 미국과 많은 부분에서 빠르게 관계를 개선하고 있다. 베트남 정부는 다자협상에 다른



국가들을 끌어들이므로써 분쟁의 국제화를 시도하는 전략을 취하고 있다. 이러한 베트남 정부의 외교적 노력에 부분적으로 부응하여 미국 오바마(Barack Obama) 행정부는 서사군도와 남사군도를 놓고 벌어지고 있는 영유권 분쟁에 대해서는 미국이 중립을 지키겠지만 미국의 항행의 자유가 침해된다면 개입할 것이라고 강조해 왔다(Valencia 2010).

다음 절에서 보다 자세히 설명하는 바와 같이 동아시아 해양을 둘러싼 미중 간의 새로운 경쟁은 일국의 EEZ에서 타국이 어떤 형태의 군사행동을 할 수 있는가에 관한 국제법적 논쟁과 맞닿아 있다. 지난 2001년 미 해군의 EP-3 정찰기와 중국의 전투기 간의 충돌, 2009년 미 해군 관측선 임페커블호에 대한 중국의 도발 사례에서 볼 수 있듯이 중국의 EEZ에서 행해지는 미국의 군사적 행위에 대한 중국 정부의 공세적 행동은 두 강대국을 위협한 대립으로 치닫게 할 수 있다. 다음 절에서 다루는 바와 같이 <유엔해양법협약>상 EEZ에 대한 관할권을 갖는 국가는 모든 생물과 비생물 자원에 대한 완전한 통제권을 갖고 있고 다른 국가에 의한 과학적 연구를 제한할 수 있다. 그러나 미국은 타국의 EEZ에서 자국 함정이 조사활동을 하는 것은 <유엔해양법협약>이 보장하는 항행의 자유 원칙에 따라 정당한 것이라고 주장한다. 당연히 중국은 미국의 주장을 받아들이지 않고 있다. 중국은 이를 ‘해양 과학 연구’라고 특징짓고, EEZ에서 그런 활동을 하기 위해서는 연안국의 동의가 필요하다고 주장한다. 그러나 중국의 입장은 일본과 베트남의 EEZ 내에서 이루어지는 중국의 일방적인 조사 및 감시활동과 배치되는 것이다. 따라서 이 문제는 매우 논쟁적이다(Koo 2010).

미중 간의 이러한 대립은 천안함 폭침 사태 이후 한미 양국의 합동 해상훈련 과정에서도 여실히 드러났다. 천안함 사태 발발 후 미국과 한국이 일본 열도와 한반도 주벽 수역에서 핵항모 조지 워싱턴호를 포함한 대규모 해상 합동훈련을 실시할 것을 발표하였다. 양국은 원래 서해에서도 훈련을 실시하기로 계획하였으나 중국의 극렬한 항의로 갑작스럽게 취소 되고 말았다. 중국은 이른바 대부분이 중국의 군사 작전 지역과 EEZ에 포함되는 이 지역에서의 해군 훈련에 미국이 참가하는 것에 매우 민감하게 반응하면서 선제적인 해군 훈련을 실시하였다. 사실 중국은 서해에서 한국과 EEZ 경계에 대해서 공식적으로 합의하지 않았기 때문에 EEZ에 대한 중국의 일방적인 주장은 정당화 될 수는 없다. 한편, 2010년 11월 연평도에 대한 북한의 갑작스런 포격 후에 미국과 한국은 중국의 큰 방해 없이 서해에서 조지 워싱턴호를 포함한 합동 해군 훈련을 실시한 바 있다. 그러나 중국의 침묵은 앞으로의 행동변화에 대한 의지를 보여주는 것이 아니라는 견해가 지배적이다. 이러한 일련의 미중 간 외교적 마찰은 동아시아의 반 폐쇄해에서의 상호 수용 가능한 군사적 행동의 범위를 두고 이해당사국들 모두가 만족스러운 합의를 끌어내기 어렵다는 것을 말해준다(Koo 2010).

이러한 배경 하에서 국내외 외교가에는 지난 2011년 7월 22-23일에 인도네시아 발리에서 제18차 아세안지역안보포럼(ASEAN Regional Forum: ARF) 외교장관회의가 개최되기 전까지만 하더라도 ASEAN과 중국, 그리고 미국과 중국 간의 갈등구도가 복잡하게 얽혀 있는 남중국해 문제가 최대의 쟁점으로 부상할 것이라는 전망이 우세하였다. 하지만 중국이 “남중국해에서 항행의 자유의 중요성은 자명하며 모든 국가가 그 수혜국이 되어야 한다”는 전향적 입장을 피력하면서 한발 물러섰고, 따라서 관련국들의 원칙적 입장이 담긴 외교적 수사 이상으로 큰 논란이 되지는 않았다. 오히려 중국의 행동을 주목해오던 미국은 중국과 ASEAN이 남중국해 긴장 해소를 위한 행동규범 지침에 합의한 데 대해 환영의 뜻을 밝혔다. 이는 2010년 7월에 베트남 하노이에서 개최되었던 ARF 회의에서 힐러리 클린턴(Hillary Clinton) 미 국무장관이 “남중국해 분쟁의 평화적 해결이 미국 국익과 직결된다”고 발언해 미중 간 대립이 촉발되었던 것과 크게 대비되는 것이었다.



2. 규범적 중재자로서의 <유엔해양법협약>과 그 한계⁴

앞서 언급한 바와 같이 동아시아 해역에서의 사건과 추세는 <유엔해양법협약>과 직간접적으로 관련을 맺고 있다. 따라서 해양문제의 규범적 중재자로서의 <유엔해양법협약>의 의의와 한계를 짚고 넘어갈 필요가 있다. 널리 알려진 바와 같이 20세기 중반 이후 국제사회는 자유해양론(*mare liberum*)과 폐쇄해양론(*mare clausum*)간의 갈등을 두 가지 방법으로 해결하려 하였다⁵. 첫째, 해양을 연안국(*coastal state*)의 관할구역으로 인정하는 방법이다. 연안국이 해저지형은 해상대지의 연장이라는 논리로 해양과 해저에 대한 관할권을 확대하려고 하자 국제사회는 연안국의 영해, 접속수역, 그리고 EEZ, 대륙붕의 경계를 정하는 합의를 도출하였다. 둘째, 연안국의 관할에 속하지 않는 공해에서 해양자원의 활용에 일정한 규제를 가하는 방법이다. 해양자원의 자유로운 이용과 접근이 보장된 상태에서 개별 행위자들의 이익추구를 규제하지 못하면 “공유지의 비극”(tragedy of the commons) 현상이 나타날 수밖에 없기 때문이었다 (Hardin 1968, 1243-1244).

해양국가와 내륙국가, 해양강대국과 약소국들 간에 복잡하게 얽힌 이해관계는 1990년대 중반에 들어 관련국들이 <유엔해양법협약>을 비준하기 시작하고, 그에 따른 EEZ을 주장하면서 훨씬 더 복잡해졌다. 12해리 영해 외측의 수괴(*water column*)에 대한 주권적 권리와 대륙붕에 대한 주권적 권리를 결합한 200해리 EEZ의 도입은 <유엔해양법협약>의 가장 중요한 혁신 중의 하나였다⁶. 이는 연안에 대한 통제 강화를 원하는 국가들과 최대한 넓은 공해를 확보하려는 국가들 사이의 타협의 결과였다. 또한 <유엔해양법협약>에 따르면 “대륙붕 탐사 및 대륙붕 내의 자원의 개발을 위한 주권적 권리”(제77조 1항)라는 측면에서 연안국의 대륙붕에 대한 권리는 EEZ과 본질적으로 같다고 볼 수 있다. 그러나 대륙붕에 대한 권리는 그 상부수역 또는 상공의 법적 지위에 영향을 미치지 아니 하고(제78조 1항), 권리에 대한 주장(*claim*)을 필요로 하는 EEZ과는 달리 대륙붕에 대한 권리 그 사실 자체로(*ipso facto*) 존재하므로 따로 권한을 주장할 필요가 없는 점(제77조 3항)에서 본질적으로 차이가 있다(Kim 2004; Park 1983a, 1983b).

EEZ 및 대륙붕의 경계획정 문제는 <유엔해양법협약>상 영해 및 기타 해양구역 획정의 기준으로 직선기선의 채택이 확대됨에 따라 더욱 어려워지게 되었다(정문섭 2008; 김태완 2007; 김선표 외 2000; 신창현 1997). 동 협약에 따르면 해양경계는 두 가지 종류의 기선으로 측정될 수 있다. 우선 제5조는 “본 협약에 달리 규정된 경우를 제외하고, 영해의 폭을 측정하기 위한 통상기선(*normal baseline*)은 연안국에 의하여 공인된 대륙척해도에 표시되어 있는 해안의 저조선(*low-water line*)으로 한다”라고 규정하고 있다. 그러나 “해안선이 깊이 굴곡하고 만입한(*deeply indented and cut into*) 지역, 근해 지역에 일련의 도서가 산재한” 국가는 “해안의 일반적 형태로부터 현저히 이탈하지 않는”(not depart to any appreciable extent from the general direction of the coast) 적절한 지점을 연결하는 직선기선(*straight baselines*)을 적용하도록 하고 있다(제7조 1항과 3항). 그러나 그 규정은 여전히 모호한 실정이며, 때문에 기본적인 조건이 충족되지 않은 국가들까지도 무리하게 직선기선을 채택하고 있다.

또한 <유엔해양법협약>이 등장하는 과정에서 ‘등거리’(equi-distance)원칙과 ‘형평한 해결’(equitable solution)원칙 간에 많은 논란이 있었다. <유엔해양법협약> 제15조에 따르면 “역사적 권원이나 그 밖의 특별한 사정”(historic title or other special circumstances)이 없는 한 연안국들 간의 해양경계는 “각국의 영해 기선 상의 가장 가까운 점으로부터 등거리에 있는 모든 점을 연결한 중간선”을 따라야 한다. 그러나 이러한 등거리 원칙은 12해리 영해 규정에만 적용 가능하다. EEZ과 대륙붕을 각각 정의한 제74조와 제83조는 중간선에 대한 언급을 전혀 하지 않고 있다. 대신에 ‘형평한 해결책’을 찾기 위한 국제사법재판소 규정 제38조에 언급된 바에 따른 “국제법에 기초한 상호 간의 합의에 의하여 경계획정이 유효하게 된다”라고 규정하고 있을 뿐이다. 이 규정은 해양 경계획정에 관해 중간선 원칙을 천명한 1958년 제네바협약



제6조로부터의 중대한 변화라 할 수 있다. 비록 <유엔해양법협약>은 해양경계획정의 형평해결의 원칙을 구성하는 요소가 구체적으로 무엇인가에 대해서는 침묵하고 있지만 동 원칙은 국제사법재판소의 판례의 축적을 통해 해양경계획정의 기본원칙으로 확립되어 왔다.

따라서 동아시아 차원의 새로운 해양질서를 구축하기 위해서는 우선 당사국들이 기존의 혹은 새로운 제도적 노력이 어느 정도의 수준으로 <유엔해양법협약>은 물론 다른 지역에 존재하는 해양 레짐과 제도적 분업을 이룰지 아니면 독립을 이룰 지를 결정해야 한다. <유엔해양법협약>의 제123조에도 다양한 기능들의 지역화에 대한 요구가 명확히 표현되어 있다.

폐쇄해 또는 반폐쇄해 연안국은 이 협약에 따른 권리 행사와 의무 이행에 있어서 서로 협력한다. 이러한 목적을 위하여 이들 국가는 직접적으로 또는 적절한 지역 기구를 통하여 (1) 해양 생물자원의 관리, 보존, 탐사 및 이용 조정; (2) 해양 환경보호 및 보전에 관한 권리와 의무이행의 조정; (3) 과학 조사정책의 조정 및 필요한 경우 바다에서의 공동 과학조사 계획의 실시; (4) 이 조의 규정을 시행함에 있어서 적절한 경우 서로 협력하기 위한 다른 이해 관계국이나 국제기구의 초청하기 위해 노력한다.

아울러 동 협약 제197조는 국가들 간 지역적 특성을 고려한 지역적 수준의 해양 환경보호가 일관성 있게 추진될 필요가 있다는 점을 명확히 하고 있다.

일련의 공식화된 제도들(formal institutions)의 존재는 균형을 달성하기 위한 필요조건이긴 하지만 그 충분조건이 될 수는 없다. 비협조적 상황에서 모든 행위자들에게 이득이 되는 균형으로 유도하기 위해서는 추가적인 조건들이 필요하다. 많은 경우 갈등적 상황에서 행위자들이 최적의 균형에 이르는 것은 상대방이 어떻게 반응할 것인지에 대한, 즉 상대방의 전략에 관한 정보와 이해가 공유되었을 경우이다 (March and Olsen 1989). 행위자들은 공식적 제도뿐만 아니라 일련의 비공식적 규범에도 의존하기 때문에 상호 간의 관계를 통해서 형성된 역사와 문화에 대한 이해가 필요하다. <유엔해양법협약> 제74조 3항과 제83조 3항도 관련국들로 하여금 “이해와 상호협력의 정신에 입각하여 실용적 성격의 잠정협정을 체결하도록 모든 노력을 다하며, 과도적인 기간 동안 최종 합의에 이르는 것을 위태롭게 하거나 방해하지 아니할” 것을 규정하고 있다. 이러한 정신에 입각하여 경계가 확정되지 않은 수역의 영해 외측의 수괴나 대륙붕에서의 수산 및 해저자원을 개발하기 위한 공동개발구역(Joint Development Zone: JDZ)을 설정하는 것은 가장 일반적인 형태의 잠정협정 수단이다.

많은 경우에 공동개발구역은 분쟁지역을 우회하기 위해 구역경계(sections of a boundary)에 따라 설치된다. 공동개발 원칙은 이론상으로 매우 간단해 보이지만 그 이행은 매우 복잡할 수 있다. 특히 분쟁 지역이 과거에 개발되지 않았을 경우에는 문제가 더욱 복잡하다. 그럼에도 불구하고 공동개발구역이나 이에 준하는 협정은 동북아 수역과 같이 반폐쇄해라는 지리적 특징 속에서 도서 분쟁, 해양경계 획정, 수산 및 해저 자원 개발, 그리고 해양오염 문제 등이 복잡하게 얽혀 있어 당사국들 간의 이해관계가 첨예하게 대립하는 경우 유일한 현실적 대안이 되어 왔다. 이러한 잠정협정은 주권 문제나 경계획정 문제 그 자체를 해결하지는 못하지만 분쟁지역에서의 정치적 긴장을 상당히 줄여온 것이 사실이다(Groves 2005, 83). 정치적 긴장의 완화와 협력 경험의 축적은 궁극적으로 포괄적인 문제 해결의 초석이 될 수 있다. 경우에 따라서는 한 국가에 의해 정해진 사실상(de facto) 매우 강한 경계가 존재하고, 다른 국가는 그 경계를 넘은 지역에서 탐사하거나 어업행위를 해야 하는 절박한 필요가 있을 때, 관련국들은 명시적으로든 함축적으로든 사실상의 경계 조항을 포함하는 공동 개발구역 협정을 교섭하기도 한다.



III. 역내 잠정적 해양 거버넌스 현황⁷

1. 동북아 3국의 현행 경계정책

한국, 중국, 일본으로 구성되는 동북아 3국의 기선과 경계 정책은 대단히 복잡하게 얽혀있는 해양문제의 출발선이 된다. 한국의 1977년 <영해법>은 영해의 폭을 측정하기 위해 통상기선과 직선기선 방식을 동시에 채택하였다. 한국의 직선기선에 대하여 미국, 일본, 중국 등 관련 국가들은 한반도와 제주도 사이의 수역을 제외하고는 누구도 그 정당성을 문제 삼지 않았다(Park 1983c, 139-142). 이는 서해와 남해 일부를 제외하고 한국의 해안선이 다른 국가들에 비해 상대적으로 복잡하지 않고 본토로부터 멀리 떨어져 문제의 소지가 될 만한 도서들이 그리 많지 않기 때문이다. 그럼에도 불구하고 한국의 기선정책은 아직 주변국들로부터 공식적인 인정을 받고 있는 상태는 아니다.

한편 1996년 8월에 한국 정부는 <유엔해양법협약>에 따른 <배타적 경제수역법>을 공포하고, “배타적 경제수역(EEZ)의 경계는 국제법을 기초로 관계국들과 합의에 따라 획정한다”고 선언했다. 아울러 동법 제5조 2항은 한국의 EEZ에 대한 주권적 권리는 관계국과의 별도의 합의가 없는 경우에는 그 지리적 한계로써 중간선을 채택한다고 규정하고 있다(Kim 2004, 171-176). 이러한 중간선 원칙이 “관련국들 간의 협의를 의한 해결” 원칙을 천명하고 있는 <유엔해양법협약> 제74조 3항에 부합하는지에 관해서 논란의 여지가 있을 수 있지만 한국이 ‘일방적으로’ 중간선을 채택한다는 의미가 아니라 우리의 관할권 행사를 중간선까지로 자제하겠다는 의미로 해석하는 것이 보다 일반적이다(구민교 2011, 14-15).

1977년 일본의 <영해법>은 영해의 폭을 측정하기 위해 통상기선과 직선기선 방식을 함께 채택했다. 이러한 관행은 영해와 EEZ에 관한 1977년 법의 규정을 수정한 1996년 <배타적 경제수역과 대륙붕에 관한 법>에 의해 더욱 확대되었다. 1996년 법은 기본적으로 <유엔해양법협약>에 부합되는 것이기는 하지만 경계획정을 위한 직선기선과 중간선에 대한 규정은 여전히 논란의 여지가 남아 있다. 일본의 경우도 당사국 간의 합의가 없는 경우에는 일방적으로 선언한 중간선을 채택하도록 한 것이다. 일본의 중간선 원칙은 특히 동중국해 경계획정 시 중국과의 첨예한 대립의 소지를 제공해 왔다(김용환 2007, 62-65; Kim 2004, 181-184).

중국은 1992년 <영해 및 접속수역법>을 통해 접속수역을 도입하는 동시에 12해리 영해를 규정하였다. 동법은 영해의 폭을 측정하기 위하여 직선기선 원칙을 도입하였으나, 구체적인 직선기선의 범위 및 내용은 1996년 <중화인민공화국의 영해기선>선포를 통해서야 드러났다. 이러한 중국의 선언은 주변국들의 강한 반발을 불러왔다. 베트남은 서사군도(西沙群島, Paracel Islands)와 하이난도(海南島)에 대한 중국의 직선기선 정책에 강하게 반발했으며, 서해와 동중국해상의 연안국인 한국은 몇몇 구역에서의 중국 측 직선기선의 정당성을 문제 삼았다. 잠재적으로 자국 어민들에게 부정적인 영향을 줄 수 있다는 우려 때문에 중국 정부는 1998년 6월까지 EEZ와 대륙붕에 관한 법률의 공포를 연기하기도 했다. 경계획정에 관하여 동법은 “중화인민공화국과 해안을 인접하거나 마주한 국가들 간의 EEZ와 대륙붕에 대한 상반되는 주장은 국제법의 기초 위에서, 그리고 형평의 원칙에 따라 관련국들의 합의에 따라 해결 된다”고 규정하고 있다(Kim 2004, 184-188). 그러나 중국의 고집스러운 ‘형평의 원칙’ 주장은 한국뿐만 아니라 일본과의 협상을 어렵게 하는, 즉 EEZ와 대륙붕 경계획정의 문제에 합의를 도출하지 못하게 하는 중요한 요인이 되고 있다.



2. 한일 간 잠정조치

한국과 일본 간의 해양구역 설정 문제는 석유 및 천연가스 자원의 매장 가능성이 높은 동중국해와 복잡한 어업 및 영토 문제가 얽혀 있는 동해의 두 지역을 중심으로 전개되어 왔다. 우선 1974년 한국과 일본은 무기한의 효력을 가지는〈한일 양국에 인접하는 대륙붕 북부의 경계획정에 관한 협정〉과 동중국해의 9개의 소구역을 공동개발구역으로 하는 50년 기한의〈한일 양국에 인접한 대륙붕 남부의 공동개발에 관한 협정〉으로 구성된 〈한일대륙붕협정〉을 체결하였다. 동 협정에 따라 한일 양국은 중간선을 기준으로 대한해협의 서쪽, 즉 동중국해의 북쪽과 동해의 남쪽 해역에 대한 경계획정에 합의한 것이다. 동중국해 남쪽 지역에 대해서는 영유권 주장이 중복되어 난항을 거듭하다가 최종적으로는 공동 개발구역으로서 타협이 이루어졌다⁸.

한편 동해상의 어업 문제는 동중국해상의 자원개발 문제보다 훨씬 더 복잡한 양상으로 전개되어 왔다. 한일 양국 모두에게 해양 경계획정 문제는 첨예한 이해관계가 걸린 문제였다. 1965년 어업협정으로 수립된 해양질서가 한국 측에게 유리했기 때문에 한국정부는 이를 대체할 의사가 없었다. 그러나 1990년대 들어 일본 어민들과 수산족(maritime tribe)으로 불리는 자민당 정치인들은 1965년 협정을 폐기하고 한국과 새로운 어업협정을 체결하자는 운동을 전개하기 시작했다. 그 결과 1996년 8월에 양국은 EEZ 획정을 놓고 공식협상에 돌입하였으나 견해 차이를 줄이기가 쉽지 않았다. 양국은 어려운 협상 끝에 1998년 9월에 35해리 어업전관수역과 그 외측수역에 공동어로구역을 설립하는 것을 골자로 하는 새로운 어업협정에 합의했다(김용환 2007, 62-63).

〈한일신어업협정〉 제9조는 두 공동어로구역에 대한 명시적 언급이 없기 때문에 이에 대한 공식명칭은 없으나 양국이 공동어로구역을 설정할 때 중요하게 고려된 사항은 ‘형평의 원칙’이었다. 결과적으로 동해의 해양질서에 중요한 변화가 있었다. 첫째, 양국은 각국의 EEZ 내에서의 불법 조업에서 대해서는 ‘연안국 주의’(coastal state principle)를 적용하기로 합의했다. EEZ의 범위에 관련하여 한국은 일본의 직선기선으로부터 35해리 어업전관수역 주장을 받아들였다. 둘째, EEZ 주장이 중복되는 문제를 해결하기 위해 양국은 1974년 해양경계협정에 기초하여 잠정적으로 중복 EEZ의 경계를 나눈다는 원칙론에 합의했다. 특히 양국은 동해와 동중국해 인근에 두 곳의 공동어로구역을 지정하는 데 합의하였다. 그러나 독도 주변의 공동어로구역의 법적 지위에 대한 명확한 정의를 내리지 않았기 때문에 독도의 영유권 문제에 대해 여전히 상충되는 해석과 혼란을 가중시키기도 한다⁹.

3. 중일 간 잠정조치

동중국해에서 중국은 대륙붕의 자연적 연장(natural prolongation), 즉 오키나와 해구(Okinawa Trough)의 북측에 경계한 대륙붕의 끝자락을 따라 일본과의 해양경계가 정해져야 한다고 주장해왔다. 중국은 동중국해상에서 더 긴 해안선을 가지고 있기 때문에 일본과의 경계획정에서 비례의 원칙(proportionality)을 적용하길 원한다. 이 지역에서 일본의 대부분의 해안은 일본 본토의 해안이 아니라 넓게 분산된 오키나와 열도의 해안선을 따르고 있다. 따라서 일본은 양측 간의 해양경계는 중간선 원칙에 따라 정해져야 한다고 주장한다. 합의가 이루어지지 않은 상태에서 일본은 중국의 반대에도 불구하고 일방적으로 중간선을 선포하여 이 선의 동쪽 지역이 모두 일본의 관할 하에 있다고 주장한다(정갑용 2006). 일본과 중국 정부는 2008년 6월 가스전 개발과 관련한 협상에서 춘샤오전 개발에 일본 기업이 진출하고, 룡징(龍井) 남쪽 해역에서도 공동 자원탐사를 한다는데 합의한 바 있다. 그러나 출자 비율 등 구체적인 공동개발 방식에 합의가 이뤄



질 때까지는 개발을 중단하기로 합의했음에도 불구하고 동 개발 지역에 굴삭용으로 의심되는 중국 선박이 지속적으로 파견되어 온 것으로 확인돼 양국 간 마찰이 격화될 가능성이 커지고 있다.

가스전 개발 문제 이외에도 어업 문제는 동중국해에서의 중일 양국 간 경계획정 문제를 더욱 복잡하게 만들었다. 1990년대 들어 일본은 분쟁 도서에 대한 영유권 주장을 보다 공개적으로 강화하면서도 어업 및 EEZ 획정을 위한 중국과의 협상에서 민감한 영토 문제는 다루지 않기를 바래왔다. 1996년에는 일본 내에서 극우 보수세력의 압력이 거세지면서 기존에 유지돼 온 중일 양국 간의 우호관계가 크게 악화되기도 했다. 하지만 1997년 들어 양국은 더 이상 상황이 악화되는 것을 막고 동년 11월에 새로운 어업협정을 맺는데 성공했다. 이 <중일신어업협정>은 EEZ 획정과 분쟁도서의 영유권 문제를 잠시 접어두고 어업 전관수역에 기초하여 어업관계를 규율하기 위한 잠정적 성격의 협정이다. 중일 양국은 향후 획정될 양국의 EEZ 내에서 어획량을 지정할 것과 불법어회행위를 막기 위해 연안국 원칙을 적용할 것에 합의하였다. 하지만 2000년 2월이 돼서야 양국은 양측의 EEZ 내에서의 구체적 어획량과 조건, 그리고 공동어로구역 북쪽 구역에서의 어업질서에 대한 합의에 도달할 수 있었다(Kim 2004, 273-276).

지난 2010년 9월에 동중국해상에서 발생한 중국의 트롤어선과 일본 해상보안청 순시선의 충돌로 빚어진 외교마찰의 배경에도 양국 간의 어업협정의 모호성이 자리 잡고 있다. 즉, 양국 정부는 1997년 어업협정 체결 당시에 양국 간에 영유권 다툼이 있는 침각열도/조어도 문제로 어업협상이 위협 받는 것을 방지하기 위해 당해 도서의 12해리 영해에는 1997년 어업협정을 적용하지 않기로 합의한 바 있다. 대신 1975년 중일 간의 어업협정을 적용하기로 하였던 것인데, 1975년 협정에 따르면 분쟁 도서 인근은 공해로 간주되었던 것이다. 따라서 중국 측은 침각열도/조어도 근해에서 중국 어선의 조업활동은 기국주의가 적용되어 일본 정부가 아닌 중국 정부가 단속권을 행사해야 한다고 주장해 왔다. 이는 가스전 개발 문제와 더불어 어업 분야에서의 중일 양국 간의 잠정조치가 그 의의에도 불구하고 중대한 한계를 갖고 있다는 것을 의미한다(구민교 2011).

4. 한중 간 잠정조치

한국과 중국 사이에는 도서 분쟁은 없지만 양측의 해안으로부터 멀리 떨어진 곳에 존재하는 작은 섬들과 수중 지형물들을 기점으로 삼을 수 있느냐의 여부를 놓고 의견 차이를 보이고 있다. 양국은 양측의 가장 가까운 지점에서 측정했을 때 400해리가 안 되는 수역이 존재하는 서해와 동중국해에서 각각 EEZ와 대륙붕을 선언함으로써 경계획정의 문제가 등장했다. 이를 해결하기 위해 양국은 1996년에 공식협상을 시작하였으나 아직 경계획정 원칙에 대한 합의도 하고 있지 못한 실정이다. 한국은 서해상에서 ‘등거리 및 특수한 사정의 원칙’(equidistance-special circumstances principle)을 주장하는 반면, 중국은 ‘형평의 원칙’만 되풀이 주장하고 있다. 한국 측은 우선 잠정적인 중간선을 먼저 그은 후에 필요한 경우 세세한 부분들에 대한 조정을 하자는 입장이다. 하지만 중국은 먼저 모든 고려요인들을 모두 따진 후 이들 간의 균형을 맞추는 것이 급선무이고, 그런 이후에야 구체적인 경계선에 합의할 수 있다는 입장이다¹⁰.

한편 한국과 중국 간의 새 어업협정은 지난 2001년 6월에 발효되었다. 동 협정은 한일 간 신 어업협정과 유사한 점이 많다. 우선 두 협정 모두 <유엔해양법협약>에 정의된 어업전관수역 조항을 따르고 있다. 또한 두 협정 모두 EEZ 획정과 대륙붕 경계 문제는 보류하고 어업문제만을 다루기 위한 잠정적 성격의 합의이다(Kim 2004, 266-267). 한국과 중국 간에는 합의된 EEZ가 존재하지 않으며 공동어로구역은 다시 잠정조치구역(provisional measure zone: PMZ)과 이행구역(transitional zone: TZ)의 두 구역으로 구분된다. 한국의 입장에서 볼 때 중국의 주장은 서해에서의 EEZ 획정과 대륙붕 문제의 해결을 계속 미룸



으로써 때때로 벌어지는 자국 어민들의 한국 측 수역에서의 약탈적인 어업행위를 계속할 수 있도록 하기 위한 전술로 보인다. 우리 측 배타적 수역 내에서 중국 어선들과 우리 해경의 물리적 충돌이 최근 들어 빈번하게 인명사고로 이어지는 배경이기도 하다¹⁾.

IV. 다자간 해법의 모색

1. 역내 다자주의 또는 다자적 지역주의의 필요성

영토, 자원개발, 그리고 경계획정의 문제를 포함하는 신해양질서의 구축은 궁극적으로 고도의 정치적인 행위지만, 단순한 자국 이기주의 이상의 것을 포함하는, 모든 관련국들이 납득할만한 법적이고 평등한 근거를 담아야 하는 대단히 규범적인 행위이기도 하다. 따라서 동아시아 차원의 새로운 해양질서를 구축하기 위해서는 우선 당사국들은 자신들의 새로운 제도적 노력이 어느 정도의 수준으로 기존의 국제해양 레짐과 제도적 분업을 이룰지를 결정해야 한다. 또한 동아시아의 해양 문제는 경계획정, 자원, 영유권, 해로 문제 등이 복잡하게 얽혀있기 때문에 어느 한 국가의 일방적 또는 양자적 노력만으로 해결하기는 사실상 불가능하다는 점을 분명히 인식해야 한다.

동시에, 역내 여러 해양분쟁의 공통분모인 중국의 협조와 양보가 없다면 다자적 해법을 찾을 수 없다. 하지만 중국은 해양분쟁의 해결을 위하여 양자협상을 고집해 왔다. 중국은 해양문제를 둘러싼 갈등이 표면화되는 것을 막기 위해 가능한 채널을 총동원해 “당사국간 대화를 통한 해결과 미국의 불개입” 입장을 적극 설파하는 외교전을 펼치고 있다. 중국의 이러한 태도는 당장은 우월한 전략으로 보일지 몰라도 양자주의를 극복해야 하는 당위성을 훼손시키지 못한다. 다자주의적 해법의 모색이 곧 국제사법재판소나 국제해양법재판소와 같은 제3자에 의한 중재를 의미하지도 않는다. 오히려 이는 클린턴 미 국무장관이 “강압 없이 다양한 영토 분쟁을 해결하기 위한 모든 분쟁 당사국들에 의한 협력적 외교 과정”으로 묘사한 다자적 지역주의를 가리킨다고 볼 수 있다. 오바마 정부가 동아시아의 해양 문제에 대한 다자회담의 개최를 반복적으로 암시해온 것도 이러한 배경에서이다.

해양 관련 국제규범의 집대성인 <유엔해양법협약>은 주요 조항들의 모호성 때문에 영유권 및 경계획정에 관한 분쟁해결에는 여전히 많은 한계를 보이고 있음에도 불구하고 동아시아 신해양질서가 그 제도적 분업의 기반을 두는 가장 중요한 규범 체계이다. 해양문제 고유의 특성 때문에 관련 국가들은 해양 경계획정, 자원의 관리, 그리고 해양 환경보호를 위해 <유엔해양법협약>과 같은 전 지구적인 규범 외에도 지역수준의 규범과 조직을 만들어왔다(Andresen 1989; Chircop 1989; Haas 1991). 이들 중 일부는 유엔과 같은 보편적인 국제기구의 산하에 운영되는 것도 있고 특정 지역 내에서만 독립적으로 운영되는 것도 있다. 이러한 지역기구들이 다루는 이슈들은 생물/무생물 자원관리, 과학적 탐사, 해양운송, 군사활동, 환경보호는 물론 지역 경제협력을 포괄하는 방향으로 확대되고 있다(Saunders 2001, 3-4). 그러나 비교적 지역적 관점에서 봤을 때 동아시아 지역에서는 해양분야에서 두드러진 ‘기구적 공백’(organization gap)이 존재한다. 그것은 이 지역 해양문제 자체의 복잡성 때문이기도 하지만 보다 상위의 정치경제적 차원에서의 제도적 협력의 역사가 일천하기 때문이기도 하다.

그렇다면 동아시아 지역에서의 다자간 제도적 협력의 가능성은 요원한 것일까? 많은 전문가들은 영유권 문제와 이에 수반되는 경계획정 문제의 복잡한 실태를 당사국들 스스로가 해결하기는 불가능하



다고 입을 모은다. 그렇다고 해서 국제사법재판소나 국제해양법재판소와 같은 국제 중재기구를 통한 해결이 가능한 상황도 아니다. 따라서 동아시아의 지속 가능한 해양질서를 모색하기 위해서는 영유권 문제와 EEZ 및 대륙붕의 경계획정 문제, 자원개발의 문제, 그리고 해양 환경보호 문제를 각각 분리해서 접근하되, 각론에서의 협력을 바탕으로 역내 해양문제 전반에 관한 다자간 컨센서스 또는 메타 레짐(meta regime)을 이끌어 내야 한다.

앞 절에서 설명한 동북아 3국의 양자 간 잠정조치들은 동북아 수역에서의 긴장과 갈등의 지속성과 강도 등을 고려할 때 상당히 긍정적인 측면이 있는 것이 사실이다(구민교 2011). 그럼에도 불구하고 수산 및 해저자원, 그리고 해양오염의 초 국경성으로 인해 양자 간 조치들의 한계는 명확해진다. 한중일 3국은 동북아 수역에서의 어업자원 개발 및 이용, 환경보전, 자원의 지속적 이용이 가능한 수준의 개발 등에 대해 공통 인식을 갖고 있다. 그러나 합리적인 역내 다자간 조치를 위한 구체적인 공감대와 정치적 추진력은 아직 미약한 실정이다¹².

2. 역내 다자간 협의체의 기본 원칙 및 한계

한국은 지속 가능한 어업자원의 개발을 위한 다자간 협의체의 기본 원칙으로 다음을 제시해 왔다. 첫째, 지속 가능한 어업자원관리의 원칙과 <유엔해양법협약> 등과 같은 국제규범을 기준으로 동북아 3국 모두가 동의할 수 있는 동북아 어업자원 관리목표, 관리수단 및 모니터링 체제 등을 갖추어야 한다. 둘째, 3국 간 공동의 어업관리 조치는 동북아 수역의 어업자원에 대한 과학적인 자원조사를 통한 자원량 추정과 장기적으로 안정적인 이용 가능량 등을 추정하여 관리목표와 수단을 설정하여야 한다. 셋째, 해양 생태적 측면에서 동북아 수역의 어업환경에 불리한 영향을 미치는 어로형태, 해양환경오염 등에 관하여 3국이 공동으로 조사하고 평가하여 이에 대한 저감 및 방지 대책을 수립해야 한다. 넷째, 동북아 3국의 공동 자원관리 대상수역은 일차적으로는 유보수역이 될 것이고, 점차 중간수역, 잠정조치수역 및 EEZ으로 확대해서 동북아 수역 전체에 대한 자원관리 규범화를 이뤄야 한다. 다섯째, 상호 어업활동에서 발생하는 각종 분쟁을 조정하고 효율적인 제도개선을 위하여 한중일 양자 간 어업협정에 설치하도록 되어 있는 각종 쌍무위원회를 확대하여 3국 간 어업협력위원회를 구성할 필요가 있다(정필수 외 2002, 115). 이러한 원칙과 정신은 비단 어업문제뿐만 아니라 석유와 천연가스 같은 자원의 공공개발에도 적용될 수 있을 것이다.

한편 2007년 12월 7일에 발생한 허베이스피리트호 기름유출 사고나 2011년 3월에 발생한 후쿠시마 원전사태로 인한 방사능 물질의 해양투기 우려 등으로 인해 역내 해양 환경오염에 대한 동아시아 3국의 관심이 그 어느 때보다 높다. 앞서 언급한 대로 <유엔해양법협약>은 제122조 및 제123조에 특별한 규정을 두어 반폐쇄해의 주변국가들 간의 협력의 정신(the spirit of cooperation)을 강조하고 있다. 그럼에도 불구하고 반폐쇄해에서의 환경보전은 그 지리적 특성상 관련국의 EEZ가 중첩되기 때문에 이해관계의 충돌 가능성이 매우 높다. 서해, 동중국해, 동해로 이루어지는 동북아 수역은 모두 반폐쇄해로서 각 수역 별로 직면하고 있는 해양오염의 형태는 차이가 있다. 동해의 경우 서해보다는 덜 하지만 러시아의 핵폐기물 투하위험에 노출되어 있어 잠재적으로 심각한 오염 위험을 안고 있다. 남해/동중국해의 경우 많은 해운물류이동으로 인한 유류 오염사고의 가능성이 높다. 서해는 깊이가 얇고 조류가 비교적 정체되어 있어서 오염에 취약한 조건에 처해 있다. 현재 서해 해양오염에서 가장 문제가 되고 있는 것은 육상기인오염인데 그 지속성 및 장기성 때문에 서해의 자정능력은 갈수록 떨어지고 있는 실정이다(최수정·김정택 2002, 7-14, 40-45; 한택환 2003, 113). 현행 동북아 3국의 양자 간 잠정어업협정은 <유엔해양법협약>에



근거하여 잠정적으로 어족자원을 관할하고 있을 뿐 해양오염 문제에 대해서는 직접적으로 규율할 수 없다. 따라서 양국 혹은 3국 간 중첩수역의 해양오염을 규율하는 역내 규범의 창출이 시급하다. 동북아의 환경협력, 특히 해양 환경협력은 아직 초기단계로서 ‘지속 가능한 발전’이라는 규범의 확산에도 불구하고 역동적인 산업국가들인 동북아 3국 간의 이해관계가 여전히 접점을 찾고 있지 못한 분야이다.

3. 항행의 자유와 테러 및 대량살상무기의 역내 확산 방지 노력의 조화

〈유엔해양법협약〉이 보장하는 공해상에서의 항행의 자유(freedom of navigation) 및 타국 영해상에서의 무해통항권(the right of innocent passage), 그리고 테러 및 대량살상무기의 역내 확산 방지를 위한 양자간 및 다자간 노력의 접점에 있는 것이 바로 남북해운합의서와 PSI이다. 우리 정부는 2010년 천안함 사태를 계기로 남북해운합의서 자체는 유지하되, 북한 선박의 우리 영해 통과를 불허하기로 결정한 바 있다. 2005년 8월 10일에 채택된 남북해운합의서에 따르면 북한 상선이 한국의 영해를 통과할 때 사전에 선박, 운항정보 등을 통보하고 허가를 얻어야 한다. 또한 동 합의서에서 금한 선박의 출입 시 정선 및 승선 등 검색활동이 가능하다. 하지만 기존의 남북해운합의서는 한국이 2009년 5월 가입한 PSI 문제와 결부되어 복잡한 국제법적 문제를 야기 시킨다¹³. 2003년 미 부시(George W. Bush) 행정부의 주도로 시작되어 영해 및 공해상에서 대량살상무기를 운반하는 것으로 의심되는 선박을 정선, 검색, 압류할 수 있는 근거가 되는 PSI는 〈유엔해양법협약〉과 잠재적으로 갈등관계에 놓여 있다. 동 협약에 따르면 “핵추진 선박과 핵물질 또는 본질적으로 위험하거나 해로운 물질을 실은 선박들도(foreign nuclear-powered ships and ships carrying nuclear or other inherently dangerous or noxious substances) 영해에서의 무해통항권을 갖는다”고 규정(23조)되어 있을 뿐만 아니라 공해상에서의 항행의 자유도 규정되어 있다. 다만 국제법상 공해상에서 승선검색 가능한 예외는 무국적선박, 해적행위, 노예매매, 국기를 허위로 게양한 경우, 불법 라디오 방송을 하는 선박 등임을 감안할 때 포괄적인 해석의 여지는 존재한다. 그러나 북한과 중국은 PSI를 미국을 중심으로 한 해적행위(act of piracy)로 규정하고 크게 반발해 왔다(Valencia 2005; 장은석 2010).

과거 동아시아의 해양분쟁은 서로 개별적으로 발생하는 경향이 있었다. 그러나 최근 들어서는 이러한 갈등이 동시다발적으로 발생하고 있다. 이는 결국 모든 당사국들의 완전한 참여 없이는 효과적인 해양 질서를 구축할 수 없다는 것을 시사한다. 해양 경계 문제, 영유권 문제, 자원 문제 등을 다자적으로, 그리고 순차적으로 해결하기 위해서는 우선 역내의 공통의 이해가 공유되어야 한다. 남중국해의 예에서와 같이 구속력은 없지만 상징적인 행동강령의 채택은 현상을 유지하면서 상호이해를 촉진하기 위한 좋은 시작일 수 있다. 그러나 공동의 이해관계와 상호신뢰 구축만으로는 부족하다. 보다 구속력 있는 조치가 필요하다. 1994년부터 시작된 ARF 외교장관 회의가 매년 영유권 EEZ 분쟁을 포함한 지역 안보정세 등에 관해 논의해 온 것은 긍정적이다. 그러나 ARF 회원국 구성이 너무 다양할 뿐만 아니라 채택되는 의장성명 등도 구속력이 전혀 없기 때문에 동아시아 해양문제를 다루기에는 부적합하다. 오히려 (가칭) ASEAN+5(한국, 미국, 중국, 일본, 러시아) 제안과 같은 다자포럼이 공통의 이해관계에 기반을 둔 구속력 있는 합의를 도출해내기에 더 적합할 것이다. 역내 국가들 간의 이해관계가 첨예하게 대립하는 PSI 문제도 ASEAN+5 차원에서 공통분모를 도출해내려는 노력이 필요하다¹⁴.



V. 결론 및 정책적 함의

흔히 21세기는 해양시대라고 한다. 한국은 세계 1위의 조선 강국이며 세계 6위의 지배선대(controlled fleets)를 보유하고 있다. 이를 바탕으로 한국은 세계 10위권의 해양국가로 확고하게 자리매김해 왔다. 21세기에 걸맞은 해양국가로 더욱 비상하기 위해서는 단순한 규범 수용자가 아닌 새로운 컨센서스를 생산하고 이를 확대할 수 있는 정치적 결단과 규범적 노력이 필요하다. 동아시아의 신해양질서 구축의 핵심은 영토 문제, 어업 문제, 해저자원 개발 문제, 그리고 환경문제를 가능한 한 분리하여 접근하되, 이러한 각론에서의 협력을 바탕으로 궁극적으로는 해양문제 전반에 관한 상생의 다자간 컨센서스를 이끌어 내는 것이다. 이는 동아시아 지역에서 팽배한 공격적 민족주의를 순화시켜 궁극적으로 동북아 지역 전체의 정치, 경제, 사회, 문화 등 각 영역에서의 상생과 공영의 기반을 다지는데 기여할 것이다.

최근의 해양관련 분쟁은 중국의 “평화적 부상” 원칙에 대한 중요한 시험이 될 것이다. 중국은 자신의 실지회복주의적 야망과 관련한 이웃국가들의 우려를 효과적으로 불식시키지 못한다면 지난 30년 간 획득한 외교적 신뢰를 급격히 잃을 수 있다. 중국은 지난 해 일본과의 도서분쟁에서와 같이 “따끔한 교훈”을 주기 위해 경제적 관계를 외교적 압력의 수단으로 사용하는 것도 불사해왔다. 즉 희토류의 대일수출을 규제함으로써 구금된 중국 선장의 석방을 유도했던 것이다. 그러나 중국의 이러한 적나라한 외교 행태는 중국의 의지와는 관계없이 국제적 경계심을 유발했다. 중국은 공세적 외교전략이 결국 자국의 이해를 해칠 수 있다는 점을 명심해야 한다.

일본은 다자적 해양 체제를 형성하는 데에 주도적인 역할을 하기에는 정치적 의지와 신뢰성이 부족하다는 한계를 보여왔다. 동경에서 1,700 킬로미터 가량 떨어진 남태평양의 두 개의 작은 바위로 구성된 오키노토리시마에 대한 기이한 주장에 의하여 가장 잘 상징되는 일본의 광범위하지만 모호한 해양 경계 및 영유권 주장은 일본을 하나의 탐욕스러운 부자처럼 보이게 할 뿐이다. 지진과 원전사태에도 불구하고 추진되고 있는 역사 및 사회과 교과서 문제나 지난 2011년 일부 야당의원들을 중심으로 전개되었던 독도 영유권 문제에 대한 도발은 국내정치적으로는 몇 표 더 끌어 모을 수 있을지 몰라도 동아시아 공동체의 일원으로서 일본의 장기적인 국익에는 도움이 되지 못한다는 점을 일본 정부는 인식해야 한다.

미국 역시 이제 역내의 역학관계를 일방적으로 결정하는 것이 불가능하다는 것을 인식하여야 한다. 그 동안 미국은 항행의 자유를 보호하는 것이 중국의 이익에도 부합하는 것이라고 중국 지도자들을 설득하기 위해 애썼지만, 중국은 아직 이러한 시각을 충분히 수용하지 않고 있다. 지난 ARF 회의에서 양제츠(杨洁篪) 중국 외교부장은 “(남중국해 문제의 평화적 해결을 위한) 지침 마련으로 이 지역에서 권리를 주장하는 국가들 사이의 분쟁을 적절히 다루는 데 우호적인 환경이 조성될 것”이라고 말했다. 하지만 그는 “중국의 주권과 영토보전을 존중해 주는 것이 중요하다”는 점을 분명히 함으로써 남중국해 영유권 분쟁과 관련하여 비당사국인 미국의 불개입을 재차 요구했다. 때문에 미국은 또한 중국의 힘의 확대에 분명한 제한이 있다는 것을 확실히 하면서도 중국정부가 책임 있는 이해당사자로서 행동한다면 중국의 영토 문제를 존중할 뿐만 아니라 중국의 부상을 환영할 것임을 안심시킬 필요가 있다.

이러한 새로운 역학과 도전 속에서 한국은 미국, 중국, 그리고 일본 사이에서 안정장치로서의 역할을 수행해야 한다. 물론 강소국으로서의 한국이 중국의 급속한 세력 팽창에 맞서 미국에게 지나치게 의존함으로써 중국과 세력균형을 유지하려는 것은 좋은 정책 대안이 되지 않는다. 그러나 한국은 보다 적극적인 목소리를 낼 필요가 있다. 지난 2011년 ARF 회의를 앞두고 우리 정부는 “남중국해 문제는 한국이 깊이 관여할 사안이 아니다. 다만 국제해양법상의 자유로운 항해는 존중되어야 한다”라며 원론적이고 중립적인 입장을 표명했다. 한국의 이 같은 입장은 중국과의 관계 악화를 고려한 것임에 틀림없다. 그러나 남중국해는 한국 경제의 생명줄과 같은 해로일 뿐만 아니라 서해와 동해 및 동중국해에서 한국도 유사한 영유



권 분쟁에 휘말릴 가능성을 완전히 배제할 수 없다는 점에서 우리 정부도 보다 적극적인 다자전략을 수립해야 한다. 강 건너 불 보듯 할 일이 아니다. 이러한 맥락에서 제주해군기지의 전략적 가치와 중요성에 대한 국내외적 공감대 확산에 노력해야 한다.■

주(註)

- ¹ 1982년에 채택되어 1994년부터 발효에 들어간 동 협약은 그간 논란이 되었던 영해, 접속수역(contiguous zone), 배타적 경제수역, 대륙붕(continental shelf) 등에 대한 법적 근거와 한계를 설정함으로써 도서 및 해양분쟁 해결의 준거를 마련하였다는 평가를 받는다. 하지만 동아시아 지역의 경우 동 협약의 등장으로 인해 분쟁이 오히려 격화된 측면이 있다. 특히 도서 영유권 분쟁은 경계획정 문제를 풀고 새로운 역내 해양질서를 구축하는 데 가장 큰 걸림돌이 되어 왔다(김영구 2004; 김태완 2007; 김현수 1999; 정문섭 2008). 분쟁 도서에 대한 ‘주권’(sovereignty)은 도서 주위의 배타적 경제수역과 대륙붕에 대한 ‘주권적 권리’(sovereign rights)를 수반하기 때문이다. 특히 서해, 동중국해, 동해로 이루어지는 동북아 수역과 남중국해와 같은 반폐쇄해(semi-enclosed sea)의 경우 더욱 심각한 문제가 될 수 있다.
- ² 미 해군은 남중국 해상에서 중국 선박들과 대치한 관측선 임페커블호를 호위하기 위해 구축함을 파견한 바 있다. 중국 정부는 임페커블호가 중국 해안에서 정찰활동을 벌이고 있다면서 즉각 중단할 것을 요구했다.
- ³ 2010년 9월 7일 침각열도/조어도 주변 해역에서 발생한 중국어선과 일본 해상보안청 순시선 간의 충돌 사건을 둘러싼 중일 간 분쟁은 희토류 등 자원을 무기로 한 중국의 외교적 승리로 장식된 바 있다.
- ⁴ 구민교 (2011)를 요약 발췌함.
- ⁵ 17세기 이후 네덜란드 법학자 그로티우스(Hugo Grotius)의 자유해양론(*mare liberum*)과 영국의 법학자 셀든(John Selden)의 폐쇄해양론(*mare clausum*) 간의 오랜 논쟁 속에서 <유엔해양법협약>이 등장했다는 것은 주지의 사실이다. 1609년 *Mare Liberum*이란 저서를 출판한 그로티우스에게 있어서 바다는 너무 넓기 때문에 특정 국가나 특정 민족에 의해서만 이용될 수 없으며, 따라서 인류 공동의 자산(*res communis or common property of all*)으로서의 바다는 누구에게나 열려있어야 하는 것이었다. 그러나 그로티우스의 논리는 네덜란드의 또 다른 경쟁국이자 인접국인 영국의 견제를 받았다. 1636년 셀든은 *Mare Clausum*이란 논문을 통해 영국의 근해에서 외국 선박의 어로행위를 금지하는 논리를 집대성하였고, 1651년 영국 정부는 <항해조례>(Act of Navigation)를 제정하여 영국 선박이나 수출국 선박이 아닌 제3국 선박을 통한 영국으로의 상품수입을 전면적으로 금지함으로써 당시 북해에서의 조업과 중개 무역에 크게 의존하던 네덜란드를 압박했다(Kim 2004: 5-6). 대체적으로 20세기 이전까지는 자유해양론이 우세하였다. 그러나 20세기 들어 자유해양론은 과학기술의 눈부신 발달로 큰 도전을 받게 되었다.



우선 과학기술의 발달로 국가안보에 위협을 미칠 수 있는 무기체계의 사정거리가 늘어남에 따라 위협을 느낀 연안국들은 영해 개념을 만들어 자국의 육상경계와 인접한 해양을 배타적 관할지역으로 만들었다. 제2차 세계대전 이후 신생독립국이 자원민족주의를 내세우면서 해양을 주권국가가 관할하려는 노력이 우세하게 되었다. 무엇보다도 제2차 세계대전 이후 초강대국으로 등장한 미국이 대륙붕의 해저면과 하층토의 천연자원을 주장하기 위하여 1945년 〈트루만 선언〉(Truman Proclamation)을 공포하면서 폐쇄해양론 쪽으로 무게중심이 기울게 되었다. 이러한 정세와 해저 화석자원 개발에 대한 관심의 증가 속에서 UNCLOS I로 불리는 제1차 유엔해양법회의의 결과인 1958년 〈제네바협약〉(Geneva Conventions)은 영해와 접속수역, 공해, 공해의 생물자원보존과 어업, 그리고 대륙붕에 관한 기존의 국제관습법들을 종합하여 이를 보다 체계화 하였다.

⁶ 동 협약 제57조에 의하면, 연안국들은 기선으로부터 200해리까지 배타적 경제수역을 주장할 수 있다. 이 구역 안에서 연안국은 수괴, 해저, 해저면에 있는 생물이나 무생물 등 천연 자원의 탐사, 개발, 보존, 관리를 위해 주권과 구분되는 주권적 권리를 가진다. 연안국은 또한 배타적 경제수역 내에서 인공섬의 설치 및 관리, 과학조사 및 환경보호 등에 관한 관할권을 갖는다(56조 1항). 그러나 배타적 경제수역 내에서의 항행의 자유와 상공의 비행, 해저 관선이나 전선부설 등을 제한할 수 없다(58조 1항).

⁷ 구민교 (2011)를 요약 발췌함.

⁸ 한일 양국은 한국의 자연적 연장의 원칙에 근거한 대륙붕의 외측한계선과 일본의 중간선 원칙에 근거한 중간선 사이의 중복 대륙붕을 공동개발구역으로 설정하였다. 1978년 6월 22일 동 협정의 비준서가 교환되어 그 날로 발효하였다. 협정 조인 이래 6년 3개월 만인 1980년 5월에 자원 공동개발이 시작되었으나 아직까지 성과를 거두지 못하고 있다. 일각에서는 동 자원공동개발 협정에 불만은 품은 일본 정부가 협정이 만료되는 2028년까지 의도적으로 시간을 끌고 있다고 보기도 한다.

⁹ 한국 정치권 일각에서는 때때로 1998년 어업협정을 우리가 일방적으로 폐기하고 독도 인근 수역의 영유권 문제를 바로 잡아야 한다는 목소리가 나온다. 그러나 많은 논란에도 불구하고 양국 간에 포괄적인 배타적 경제수역 협정이 존재하지 않는 현실 속에서 현 어업협정 체제는 양국 모두에게 비교적 실용적인 차선책이 되고 있다.

¹⁰ 한 가지 흥미로운 사실은 중국이 항상 형평의 원칙을 고수하는 것은 아니라는 점이다. 중국은 이미 북한 및 베트남과 각각 발해만과 통킹만 경계확정을 하면서 중간선 원칙에 동의한 바 있다. 역설적으로 한국 역시 중간선 원칙을 견지할 입장이 아니다. 현재 중국 및 일본과 경쟁하고 있는 동중국해 북쪽 지역에서는 형평의 원칙이 오히려 한국 측에 유리하기 때문이다. 동중국해에서 한국은 형평해결의 원칙을 견지하고 있는 바, 그 이유는 한반도 대륙붕의 자연적 연장이 최남단 섬인 마라도로부터 280해리 떨어져있는 오키나와 해구까지 미치고 있는 반면, 일본의 경우 오키나와 열도의 자연적 연장은 100해리 정도에 걸쳐 오키나와 해구에서 끝나기 때문이다(Kim 2004, 208; Park 1983b, 106-116).



- ¹¹ 아울러 천안함 폭침 사건과 연평도 포격 사건의 여파로 서해상에서 중국과 미국의 힘겨루기가 연출된 것을 볼 때, 한중 간의 잠정조치는 최근 들어 북한이라는 요소로 인해 더욱 불안정해지고 있다. 서해상에서 한미 간의 대규모 해상합동 훈련에 대해 중국은 극도로 민감한 반응을 보였는데, 당시 중국 측의 반대 논리 중의 하나가 자국의 배타적 경제수역 내에서 제3국, 즉 미국이 군사훈련을 할 수 없다는 것이었다. 이러한 논란은 한중 간에 배타적 경제수역 협상이 확실히 마무리되기 전까지는 계속 될 전망이다 (Koo 2010).
- ¹² 특히 동북아 3국의 어획 어종과 방법은 거의 유사하고 어업 수역이 동일하기 때문에 동북아의 전 수역에 걸쳐서 수산자원의 고갈이 큰 문제로 떠오르고 있다. 한국과 일본은 조업어장 확대를 통한 수산물 증산정책에서 자원관리 및 어업경쟁력 제고를 위한 정책으로 전환한 반면, 중국은 여전히 수출을 통한 외화획득을 위해 조업어장 확대 및 자원의 과도이용을 피하고 있기 때문이다. 비록 양자 간 어업협정으로 인해 어느 한 국가가 일방적으로 조업어장 확대를 통해 증산을 꾀하는 것이 쉽지 않아졌음에도 불구하고 잠정조치 수역이나 중간수역에 대해서는 당사국 간에 확실한 이용관리계획이 수립되어 있지 않기 때문에 경쟁적 조업이 이루어질 가능성이 남아 있다(정필수·이홍동·류정곤 2002, 34-39).
- ¹³ 한국은 그간 미국의 강한 압박에도 불구하고, PSI 가입이 자칫 남북 간의 물리적 충돌을 야기 시킬 수 있다는 판단에 따라 PSI에 참관 자격으로만 소극적으로 참여해 왔다. 그러나 북한이 2차 핵실험(2009.5.25)을 강행한 마당에 PSI참여를 미룰 이유가 없다는 판단에 따라 2009년 5월 26일 우리 정부는 PSI 원칙을 승인하기로 공식 발표하였다. 북한은 그 동안 PSI를 “한반도에 전쟁의 불구름을 몰아오는 도화선”으로 규정하면서 참관단 파견도 핵전쟁을 몰아오는 처사라고 비난해 왔다.
- ¹⁴ ASEAN+5의 15개국 중 PSI에 명시적인 반대의사를 표하는 국가는 중국, 인도네시아, 말레이시아 등과 같이 반미감정이 상대적으로 강한 국가들이다. 태국, 미얀마, 베트남, 라오스를 제외한 나머지 8개국(한국, 미국, 일본, 러시아, 브루나이, 캄보디아, 필리핀, 싱가포르)은 모두 PSI에 참여하고 있다.



참고문헌

- 구민교. 2011. “지속가능한 동북아시아 해양질서의 모색: 우리나라의 해양정책과 그 정책적 함의를 중심으로.” <국제지역연구> 20, 2: 1-36.
- 김선표·홍성걸·신영태·이형기. 2000. 《유엔해양법협약 이후 새로운 공해어업질서의 법적 성격 연구》. 서울: 한국해양수산개발원.
- 김영구. 2004. 《한국과 바다의 국제법》. 서울: 21세기 북스.
- 김용환. 2007. 《독도 인근해역 경계획정의 국제법적 쟁점 및 대응방안》. 서울: 한국해양수산개발원.
- 김태완. 2007. “유엔 해압법 협약 레짐과 동아시아 갈등: 원인과 해결방안.” <국제정치연구> 10, 1: 107-122.
- 김현수. 1999. “동북아에서의 EEZ 경계획정 및 암석 도서의 처리에 관한 연구.” <해양전략> 104: 69-113.
- 신창현. 1997. 《한중일의 해양경계획정 문제: UN해양법협약과 신해양질서의 관점에서》. 서울: 국제문제조사연구소.
- 장은석. 2010. “한국의 확산방지구상(PSI) 정식참여의 의미와 협력방향.” <국제정치논총> 50, 1: 191-215.
- 정문섭. 2008. “동북아시아 지역의 해양분쟁과 그 함의.” <아시아연구> 11, 2: 135-162.
- 정필수·이흥동·류제곤. 2002. 《지속가능한 개발을 위한 동북아 해양정책 비교연구》. 서울: 한국해양수산개발원.
- 최수정·김정택. 2002. 《반폐쇄해(semi-enclosed sea)의 해양오염 방지를 위한 국가관할권 적용방안 연구: 황해의 경우를 중심으로》. 서울: 한국해양수산개발원.
- 한택환. 2003. “환경.” 《동북아 경제협력: 통합의 첫걸음》. 안충영·이창재 편, 106-134. 서울: 박영사.
- Andresen, Steinar. 1989. “The Environmental North Sea Regime: A Successful Regional Approach?” In *Ocean Yearbook 8*, ed. Elisabeth M. Borgese and Norton Ginsburg, 378-401. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Chircop, Aldo E. 1989. “Participation in Marine Regionalism: An Appraisal in a Mediterranean Context.” In *Ocean Yearbook 8*, ed. Elisabeth M. Borgese and Norton Ginsburg, 402-416. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Groves, Hurst. 2005. “Offshore Oil and Gas Resource: Economics, Politics and the Rule of Law in the Nigeria-So Tome Principe Joint Development Zone.” *Journal of International Affairs* 59, 1: 81-96.
- Hardin, Garrett. 1968. “The Tragedy of the Commons.” *Science* 162: 1243-1248.
- Haas, Peter M. 1991. “Save the Seas: UNEP’s Regional Seas Program and the Coordination of Regional Pollution Control Efforts.” In *Ocean Yearbook 9*, ed. Elisabeth M. Borgese and Norton Ginsburg, 188-212. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Holmes, James R. and Yoshihara, Yoshi. 2010. “When Comparing Navies, Measure Strength, Not Size.” *Global Asia* 5, 4: 26-31.
- Kato, Yoichi. 2010. “China’s Naval Expansion in the Western Pacific.” *Global Asia* 5, 4: 18-21.
- Kim, Sun Pyo. 2004. *Maritime Delimitation and Interim Arrangements in Northeast Asia*. The Hague/London/New York: Martinus Nijhoff Publishers.



- Koo, Min Gyo. 2009. *Island Disputes and Maritime Regime Building in East Asia: Between a Rock and a Hard Place*. New York: Springer.
- _____. 2010. "Between a Rock and a Hard Place: The Future of the East Asian Maritime Order." *EAI Issue Briefing* No. MASI 2010-08.
http://www.eai.or.kr/data/bbs/eng_report/2010122814501165.pdf (검색일: 2011. 10. 11).
- March, James G. and Johan P. Olsen. 1989. *Rediscovering Institutions: The Organizational Basis of Politics*. New York: The Free Press.
- Moon, Chung-in and Chaesung Chun. 2003. "Sovereignty: Dominance of the Westphalian Concept and Implications for Regional Security." In *Asian Security Order: Instrumental and Normative Features*, ed. Muthiah Alagappa, 106-137. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Park, Choon-ho. 1983a. "Fishing under Troubled Waters: The Northeast Asia Fisheries Controversy." In *East Asia and the Law of the Sea*, ed. Choon-ho Park, 51-100. Seoul: Seoul National University Press.
- _____. 1983b. "The Sino-Japanese-Korean Sea Resources Controversy and the Hypothesis of a 200-mile Economic Zone." In *East Asia and the Law of the Sea*, ed. Choon-ho Park, 101-123. Seoul: Seoul National University Press.
- _____. 1983c. "South Korea and the Law of the Sea." In *East Asia and the Law of the Sea*, ed. Choon-ho Park, 139-160. Seoul: Seoul National University Press.
- _____. 1983d. "Joint Development of Mineral Resources in Disputed Waters: The Case of Japan and South Korea in the East China Sea." In *East Asia and the Law of the Sea*, ed. Choon-ho, 125-138. Seoul: Seoul National University Press.
- Saunders, Phillip. 2001. "Maritime Regional Cooperation: Theory and Principles." In *Maritime Regime Building: Lessons Learned and Their Relevance for Northeast Asia*, ed. Mark J. Valencia, 1-16. The Hague/London/New York: Martinus Nijhoff Publishers.
- Valencia, Mark J. 2005. *The Proliferation Security Initiative: Making Waves in Asia*. New York: Routledge.
- _____. 2008. "A Maritime Security Regime for Northeast Asia." *Asian Perspective* 32, 4: 157-180.
- _____. 2010. "The South China Sea: Back to the Future?" *Global Asia* 5, 4: 8-17.
- Van Dyke, Jon M. 2009. "Disputes over Islands and Maritime Boundaries in East Asia." In *Maritime Boundary Disputes, Settlement Processes, and the Law of the Sea*, ed. Seung-Yong Hong and Jon M. Van Dyke, 39-75. The Hague/London/New York: Martinus Nijhoff Publishers.



필자약력

서울대학교 행정대학원 조교수. 연구 및 교육 관심 분야는 동아시아 정치경제, 국제통상정책, 동아시아 영토분쟁 등이다. 구민교 박사는 동아시아의 여러 해양 분쟁들을 분석하고 새로운 해양질서의 가능성을 모색한 *Island Disputes and Maritime Regime Building in East Asia: Between a Rock and a Hard Place* (New York: Springer)를 출판하였다. 그 밖에 *Pacific Review*, *Pacific Affairs*, *International Relations of the Asia-Pacific*, *Asian Perspective*, *European Journal of East Asia Studies*, *Global Asia*, *Journal of East Asian Studies* 등 유수의 국제학술지에도 여러 논문을 게재해 왔다. 구민교 박사는 서울대학교 외교학과 및 동 대학 행정대학원 졸업 후 미 존스홉킨스대학교(Johns Hopkins University) 국제관계대학원(SAIS)에서 국제정치경제 석사를 취득하였고 2005년에 미 캘리포니아주립대학교 버클리(University of California at Berkeley)에서 동아시아 영토분쟁을 주제로 정치학 박사 학위를 취득하였다. 구민교 박사는 미 남캘리포니아대학(University of Southern California) 국제문제연구소(CIS), 한국학 연구소(KSI), 및 국제관계학과(SIR)에서 2년 간 포닥 연구원 및 전임강사로 근무하였으며 연세대학교 행정학과 조교수(2007년-2010년)를 역임하였다.



보다 나은 세상을 향한 지식 네트워크

- 동아시아연구원(EAI)은 미국 맥아더재단(MacArthur Foundation)의 ‘아시아안보이니셔티브’(Asia Security Initiative) 프로그램 핵심 연구기관으로 선정되어 재정지원을 받고 있으며 아시아 지역안보에 대한 전문적인 연구 및 정책 개발을 위해 2009년 1월 아시아안보연구센터(소장: 전재성 서울대)를 설립하였습니다.
- 본 연구 보고서는 아시아안보센터의 연구 결과물로서 정책결정 및 학술연구, 각종 교육사업에 활용되기를 기대합니다. 본 보고서 내용의 일부 혹은 전부를 인용할 시에는 출처와 저자를 명시해 주시기 바랍니다.
- 이 보고서는 동아시아연구원 홈페이지 [EAI 출판]과 각 프로젝트 페이지에서 내려 받으실 수 있습니다.
- 보다 자세한 문의는 아래로 연락해 주십시오.
김하정 아시아안보센터 선임연구원 Tel. 02 2277 1683 (내선 107) hjkim@eai.or.kr
김양규 아시아안보센터 연구원 Tel. 02 2277 1683 (내선 108) ygkim@eai.or.kr

