

중 · 일간 동중국해 대륙붕 분쟁과 우리의 정책방향

2006. 12

정갑용

☐ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자
- 정 갑 용

☐ 산·학·연·정 연구자문위원

◆ 김현수(해군대학교 교수)
◆ 박성욱(한국해양연구원 선임연구원)
◆ 진준호(해양수산부 사무관)

* 연구자문위원은 산·학·연·정 순임

머 리 말

오늘날 우리 인류는 에너지 자원의 고갈이라는 문제에 직면하여 있습니다. 특히, 석유자원은 2050년경에 고갈될 것이라는 분석도 있어서 대체에너지가 개발되지 않는 한 석유나 가스 등 화석에너지에 의존하고 있는 인류의 생존 자체가 크게 위협받으리라 생각됩니다.

이에 세계 각국은 자원 보유국들로부터 석유나 가스를 안정적으로 공급받기 위하여 전력을 기울이는 한편, 자국의 육지영토나 대륙붕 해저의 석유, 가스의 개발에 국가적 차원의 노력을 기울이고 있습니다.

이미 1960년대에 유엔의 조사에 의하면 동중국해는 해저에 석유나 가스가 풍부하게 매장되어 그 개발이 유망하다고 보고되고 있는 곳입니다.

그러나 동중국해는 한국, 일본, 중국의 대륙붕 주장이 중첩되므로 해양경계 획정이 쉽지 않은 지역인데, 1999년대에 들어 중국이 해저 가스전을 개발하자 일본이 이에 항의함으로써 본격적인 대륙붕 분쟁이 시작되었습니다.

중국과 일본의 대륙붕 분쟁지역은 우리나라의 대륙붕에 영향을 미칠 수도 있고 양국의 분쟁은 우리의 대륙붕 개발에 대한 중요한 시사점을 주리라고 생각되므로, 이 보고서가 다루고 있는 동중국해 해저유전을 둘러싼 중·일 간의 분쟁에 관한 연구는 매우 시의적절하고 필요한 것이라고 생각됩니다.

아무쪼록, 이 보고서의 연구결과가 우리나라의 해양정책 수립에 중요한 정책자료로 활용될 수 있기를 바라며, 앞으로 전개될 주변 국가들과의 대륙붕이나 배타적 경제수역의 해양경계협상에서 우리의 국가이익을 수호하기 위한 귀중한 자료로 이용될 수 있기를 바랍니다.

2006년 12월

韓國海洋水產開發院
院 長 李 正 煥

목 차

ABSTRACT	i
----------------	---

요 약	iii
-----------	-----

제1장 서 론	1
---------------	---

1. 연구의 목적	1
2. 연구의 방법	2

제2장 대륙붕과 해저자원	5
---------------------	---

1. 대륙붕의 정의	5
1) 유엔해양법협약과 해양관할권 제도 / 5	
2) 지질학적 정의 / 7	
3) 법적 정의 / 8	
2. 해양자원	10
1) 해양자원의 종류 / 10	
2) 해양자원의 이용 및 개발 경쟁 / 11	
3. 중·일 대륙붕 분쟁의 현황 및 경과	13
1) 중·일 대륙붕 분쟁과 에너지자원의 확보 / 13	
2) 중국과 일본의 해저유전개발 / 15	

제3장 중·일 대륙붕 분쟁의 주요쟁점	20
----------------------------	----

1. 직선기선에 대한 견해의 대립	20
--------------------------	----

1) 유엔해양법협약의 직선기선 제도 / 20	
2) 중국의 직선기선 / 22	
3) 일본의 직선기선 / 24	
2. 해양경계획정원칙에 관한 대립	26
1) 국제해양법상 해양경계획정에 관한 일반원칙 / 26	
2) 등거리 및 중간선 원칙 / 27	
3) 육지영토의 자연적 연장 원칙 / 29	
4) 형평의 원칙 / 30	
3. 오키나와 해구의 존재	31
1) 오키나와 해구의 특징 / 31	
2) 해양경계획정과 오키나와 해구의 법적 지위 / 32	
4. 대륙붕 자원의 개발방식	34
1) 공동개발의 필요성 / 34	
2) 공동개발제도의 법적 근거 / 35	
3) 동북아의 대륙붕광구 개발 / 37	
제4장 주요쟁점에 관한 국제사례	41
1. 기선에 관한 국제사례	41
1) 1951년 영국·노르웨이 어업사건 / 41	
2) 중국의 직선기선 / 43	
3) 일본의 직선기선 / 45	
2. 해양경계획정원칙에 관한 국제사례	47
1) 중간선 및 등거리선 원칙에 의한 경우 / 47	
2) 수정된 중간선·등거리선 원칙에 의한 경우 / 49	
3) 형평해결원칙과 국제사례 / 53	
3. 해구에 관한 국제사례	61

1) 1969년 북해대륙붕 사건 / 62	
2) 1977 / 1978년 영불 대륙붕 중재사건 / 63	
3) 1985년 리비아와 몰타의 대륙붕 사건 / 65	
4. 공동개발에 관한 국제사례	67
1) 1974년 한-일 남부 대륙붕 공동개발협정 / 67	
2) 1981년 덴마크와 노르웨이의 얀 메이엔 사건(조정위원회) / 70	
3) 2003년 호주-동티모르 공동개발 조약 / 72	
 제5장 요약 및 시사점	75
1. 요약	75
1) 주요쟁점 / 75	
2) 국제사례 / 76	
2. 정책 시사점	78
1) 직선기선의 남용과 전문가 회의를 통한 해결 / 78	
2) 해양경계의 획정 / 79	
3) 오키나와 해구의 법적 지위 / 81	
4) 해결방안으로서의 공동개발제도 / 83	
3. 분쟁의 전망 및 우리나라의 정책방향	84
 참고문헌	86

표목차

<표 2-1> 해양관할권제도 및 연안국의 권한 사항	6
<표 2-2> 세계 각국의 해양관할권 선포 현황	6
<표 2-3> 해양자원의 개념 구분	11
<표 2-4> 해양자원의 개발·관리의 국제동향	12
<표 2-5> 한반도 주변해역의 지리적 특징	13
<표 3-1> 중국의 직선기선 현황	23
<표 3-2> 오키나와 해구의 법적 지위에 관한 국내학자들의 견해	33
<표 4-1> 1951년 영국·노르웨이 어업사건의 주요쟁점	43
<표 4-2> 중국주장 직선기선의 길이별 유형분석	44
<표 4-3> 일본주장 직선기선의 유형별 구분	45
<표 4-4> 일본주장 직선기선의 길이별 구분	46
<표 5-1> 중·일 대륙붕 분쟁의 주요쟁점과 관련된 국제사례	77

그림목차

<그림 1-1>	연구 추진체계	3
<그림 2-1>	중국과 일본의 대륙붕 분쟁도	17
<그림 3-1>	중국의 직선기선	23
<그림 3-2>	일본의 직선기선	25
<그림 3-3>	중간선(a) 및 등거리선(b)의 외획선도	28
<그림 3-3>	대한민국과 일본의 대륙붕 공동개발 광구	38
<그림 3-4>	중국의 대륙붕 광구	39
<그림 3-5>	한·일, 한·중 어업협정 수역도	40
<그림 4-1>	인도와 스리랑카의 해양경계(Manaar만)	47
<그림 4-2>	인도와 스리랑카의 해양경계(Bengal만)	48
<그림 4-3>	미국과 쿡아일랜드의 해양경계	49
<그림 4-4>	콜롬비아와 파나마의 해양경계(대서양)	50
<그림 4-5>	콜롬비아와 파나마의 해양경계(태평양)	51
<그림 4-6>	미국과 쿠바의 해양경계	52
<그림 4-7>	도미니카와 베네수엘라의 해양경계	53
<그림 4-8>	영국과 프랑스간 대륙붕 경계획정	65
<그림 4-9>	리비아와 몰타의 대륙붕 경계획정	67
<그림 4-10>	대한민국의 대륙붕 광구	69
<그림 4-11>	대한민국과 일본의 대륙붕 공동개발 광구	69
<그림 4-12>	그린란드와 얀 메이엔 간의 공동어업 경계획정	70
<그림 4-13>	호주와 동티모르의 공동개발구역	72
<그림 5-1>	동북아의 해양관할권 중첩수역	82

ABSTRACT

A Study on Legal Issues related to the Dispute of Continental Shelf between China and Japan

The 1982 Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) heralded a new era as to how many of the policymakers view the resources of their countries and the Earth as a whole. Whereas previously the living and nonliving resources of the seas were for the most part free for the taking, national jurisdictions now exceed 20nm and international law recognizes sovereign rights over marine resources.

The East China Sea covers an area of 1,239,000km², that is bounded by Korea, China and Japan and characterized by complex, indented coasts. Individual countries cannot claim the full extent of 200nm EEZs. Overlapping claims to maritime jurisdictions are inevitable unless there is cooperation among countries. The Okinawa Trough is more than 2,000m deep in the southwest and contains more than 1,200m of sediment interrupted by a volcanic peak.

Both China and Japan have proclaimed their own Continental Shelf Overlapping Areas around the East China Sea concerning the exploitation of petroleum and natural gas.

Disputes between China and Japan concerning the exploitation of

petroleum and natural gas in the overlapping areas have some important implications, including the following:

Firstly, each state possesses some straight-base lines, but each state claims that their opponent state has illegal straight-base lines in some areas according to the UNCLOS. So they have respectively denied some of their opponent's straight base lines.

Secondly, China claims that the continental shelf will be prolonged naturally from its main land-mass, but Japan denies China's principle. Japan has said that median line should be applied to the maritime boundary between China and Japan.

Thirdly, concerning the Okinawa-Trough, China has said that their continental shelf will be divided at the Okinawa-Trough, but Japan rejects this.

Fourthly, concerning the cooperative exploitation, I think that Japan will accept this option.

The dispute between China and Japan concerning the exploitation of petroleum and natural gas in the overlapping areas will give us some helpful hints, as follows:

Firstly, China and Japan have claimed some illegal straight baselines. So, we should first consult experts before we agree to follow them.

Secondly, equity is a very important principle in solving the maritime boundary issues. So we should consider China's coastline proportion and Japan's Okinawa-Trough that is dividing the shelf and accept those good points.

Thirdly, before China and Japan exploit and share it without us, we have to check up and consider a kind of arrangement like the 'Organization for cooperation in exploitation of petroleum in Northeast Asia' that will allow the three states to exploit it together.

요 약

대륙붕은 연안국의 육지영토에 연이은 해저지형으로 대체로 수심 150미터 내지 200미터 이내까지의 지형을 가리키는 지리학적 용어인데, 석유나 가스 등의 에너지자원과 기타 광물자원이 부존되어 있는 해양공간이다.

오늘날 국제사회는 육상 에너지자원의 고갈로 대륙붕의 석유나 가스자원의 개발에 국가적 차원의 노력을 기울이고 있는데, 우리나라의 주변 해역인 동중국해 대륙붕의 석유 및 가스자원의 개발에 주변국가들이 많은 관심을 가지고 있다.

동중국해는 한국, 일본, 중국의 대륙붕 주장이 중첩되고, 중국과 일본의 조어도(센카쿠열도)에 대한 영유권 문제,¹⁾ 동중국해의 유전 및 가스자원의 개발 문제와 관련하여 국가간 분쟁이 상존하고 있는 지역이다.

앞으로, 중국과 일본이 동중국해 유전 개발을 둘러싸고 주장하는 견해와 협상방식은 우리나라와 중국 및 우리나라와 일본 간의 대륙붕자원의 이용과 개발에 대한 중요한 시사점을 주리라고 생각된다.

이에, 본 보고서는 동중국해 해저유전을 둘러싼 중일간의 분쟁에 관한 연구, 분석을 통하여 대륙붕의 이용 및 개발에 관한 우리나라의 정책적 시사점을 찾아보고자 한다.

국내의 선행연구는 해양수산부, 산업자원부의 정책보고서가 다수 있으며, 외국의 선행연구는 미국 국무성, 영국 Durham대학교의 관련 연구를 참조하였다.

본 보고서의 구성 및 연구내용은 다음과 같다.

먼저, 제2장에서는 대륙붕의 법 개념에 관한 것으로, 대륙붕의 정의, 논의과정, 대륙붕 자원의 중요성을 살펴보고, 중국과 일본의 대륙붕 분쟁의 발생, 원인, 경과 등을 분석한다.

제3장은 주요쟁점에 관한 것으로, 중국과 일본의 의견이 크게 대립되는 사안

1) Cheng. T., "The Sino-Japanese Dispute Over the Tiao-yu-tai(Senkaku) Islands and the law of Territorial Acquisition," 14 *Virginia Journal of International Law* 221(1974).

인 직선기선, 해양경계획정원칙, 오키나와 해구(해양경계획정에서의 법적 지위), 해저자원의 공동 개발로 나누어, 그 개념 및 상반된 의견의 차이를 살펴본다.

제4장은 국제사회의 대륙붕 분쟁에 관한 국제사례에 관한 것으로, 제3장에서 주요쟁점으로 제시한, 직선기선, 해양경계획정원칙, 오키나와 해구, 공동개발에 관한 국제사례를 분석하여 우리나라에 미칠 영향요인을 도출하고자 하였다.

제5장은 결론 부분으로 이상의 논의를 요약하고 우리나라에 대한 정책적 시사점을 도출하였다.

중일 양국의 유전 개발을 둘러싼 분쟁은 유엔해양법협약에 따라 양국이 주장하는 대륙붕이 중첩되기 때문인데, 중국과 일본의 대륙붕 분쟁에 있어서 주요 쟁점은 다음과 같다.

첫째, 해양관할권의 기준선이 되는 기선에 관한 것으로 직선기선 방식이 유엔해양법협약이 정하고 있는 법적 요건을 충족시키는가 하는 문제이다.

둘째, 해양경계획정원칙에 관한 것으로 중국은 육지의 자연적 연장을, 일본은 중간선 원칙을 주장하고 있다.

셋째, 오키나와 해구에 관한 것으로, 중국은 오키나와 해구가 일본과의 대륙붕에 대한 자연적 경계선을 이루고 있다고 주장하며, 일본은 오키나와 해구는 대륙붕의 자연적 분계선을 구성하지 않는다는 입장이다.

넷째, 공동개발에 관한 것으로, 중국과 일본은 공동개발제도에 합의할 것이라고 예상된다.

중국과 일본의 대륙붕 분쟁이 우리에게 주는 시사점은 다음과 같다.

첫째, 중국과 일본이 선포한 직선기선 방식이 법적 요건에 어긋나므로 전문가회의를 통하여 이 문제를 해결해야 할 것이다.

둘째, 해양경계획정원칙에 있어서 형평한 해결을 위하여 중국과의 경계획정에서는 해안선의 길이에 대한 고려를 해야 할 것이고, 일본과의 경계획정에서는 오키나와 해구를 대륙붕의 단절로 주장해야 할 것이다.

셋째, 중국과 일본이 대륙붕자원을 공동개발하고 우리나라가 배제되는 경우를 막기 위하여, 대한민국, 중국 및 일본이 공동으로 참여하는 ‘동북아 해양협력체’의 설치방안을 검토해야 하리라고 본다.

제1장

서론

1. 연구의 목적

대륙붕은 연안국의 육지영토에 연이은 해저지형으로 대체로 수심 150미터 내지 200미터 이내까지의 지형을 가리키는 지리학적 용어인데, 석유나 가스 등의 에너지자원과 기타 광물자원이 부존되어 있는 해양공간이다.²⁾

오늘날 국제사회는 육상 에너지자원의 고갈로 대륙붕의 석유나 가스자원의 개발에 국가적 차원의 노력을 기울이고 있는데, 우리나라의 주변 해역인 동중국해 대륙붕의 석유 및 가스자원의 개발에 주변국가들이 많은 관심을 가지고 있다.

동중국해는 한국, 일본, 중국의 대륙붕 주장이 중첩되고, 중국과 일본의 조어도(센카쿠열도)에 대한 영유권 문제,³⁾ 동중국해의 유전 및 가스자원의 개발의 문제와 관련하여 국가간 분쟁이 상존하고 있는 지역이다.

앞으로, 중국과 일본이 동중국해 유전 개발을 둘러싸고 주장하는 견해와 협상방식은 우리나라와 중국 및 우리나라와 일본 간의 대륙붕자원의 이용과 개발에 대한 중요한 시사점을 주리라고 생각된다.

이에, 본 보고서는 동중국해 해저유전을 둘러싼 중·일간의 분쟁에 관한 연

2) Malcolm N. Shaw, *International Law*, Fifth edition(Cambridge, Cambridge Uni., 2003), p.521

3) Cheng. T., "The Sino-Japanese Dispute Over the Tiao-yu-tai(Senkaku) Islands and the law of Territorial Acquisition,," 14 *Virginia Journal of International Law* 221(1974).

구, 분석을 통하여 대륙붕의 이용 및 개발에 관한 우리나라의 정책적 시사점을 찾아보고자 한다.

2. 연구의 방법

본 연구는 주로 문헌적 연구방법을 취하였는데, 해양법협약사무국이나 국제사법재판소 등의 인터넷 홈페이지 자료, 각국의 보도자료, 행정기관의 정책자료, 보고서 및 학술논문을 활용하였다.

본 연구와 관련된 국내의 선행연구로는 해양수산부의 「국제해양분쟁사례연구」(2004년), 한국해양수산개발원의 「대륙붕 한계설정에 관한 주요 쟁점 및 대응방안」(2004년), 산업자원부의 「대륙붕 심부 지질조사 기본조사」(2005년) 등이 있으나, 그 대부분이 해양정책 분야의 것이고 중국과 일본의 대륙붕 분쟁과 관련해 국제법적 쟁점을 망라하는 연구가 아니라는 제한이 있다.

외국의 선행연구로는, 미국 국무성에서 각국이 주장하는 해양관할권을 지리적 좌표와 그 타당성을 분석한 *Limits in the Sea*, 미국 국무성에서 해양경계 업무를 담당하였던 R. Smith와故人이 된 Charney 교수가 공동으로 저술한 *International Maritime Boundaries*(I ~ V)을 들 수 있다. 영국의 경우에 Durham대의 International Boundaries Research Unit에서 발간하는 *Maritime Briefing*과 *Boundary and Security Bulletin*은 2개국 이상의 공유대륙붕에 있는 석유 및 가스자원의 개발과 관련된 국제법적인 현안, 개발방식 및 국제사례 등에 관한 전문적인 연구라고 할 수 있다. 이들 국가들은 선진해양국가로 오랜 동안 많은 투자와 노력을 기울여 해양관련 연구를 수행하고 있으며, 본 연구의 국제사례 분석 및 평가에 있어서 길잡이 역할을 하였다.

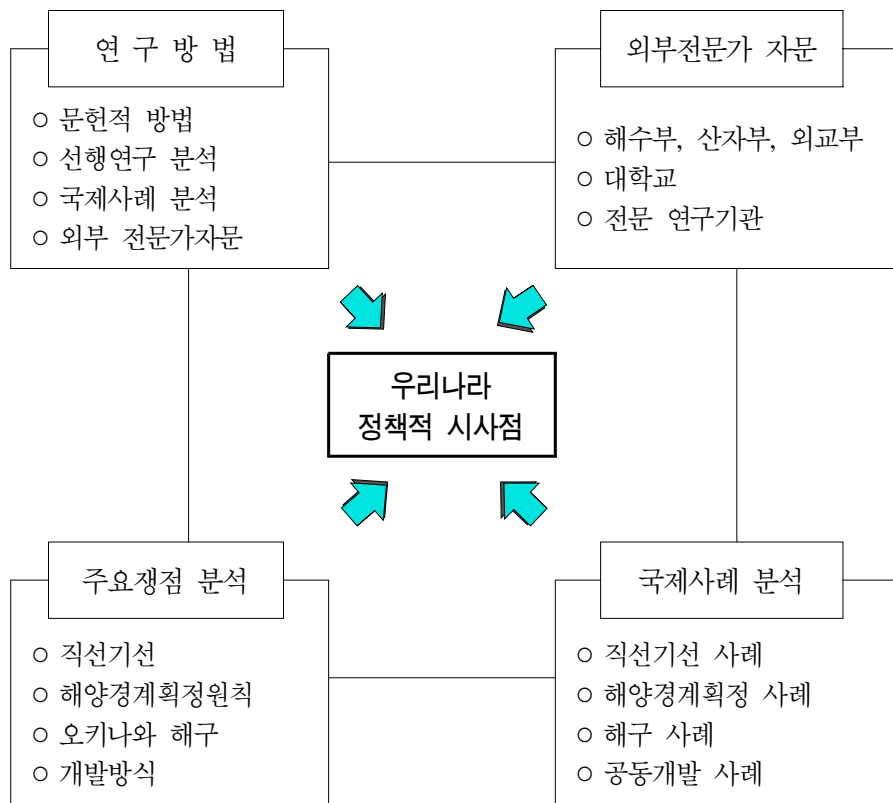
본 연구에서는 대륙붕의 개념과 경계획정 및 분쟁현황에 관한 것은 국제법 및 국제정치학 분야의 국내외 관련 문헌자료 및 선행연구를 조사하였으며, 중국 및 일본의 입장에 대하여는 해당 분야의 전문가 자문을 구하여 정확한 사

실관계 및 연구 성과의 도출에 신중을 기하였다. 특히, 중국 및 일본 자료는 관련 인터넷 홈페이지의 검색이나 해당국가에 유학한 한국 유학생을 통하여 자료를 입수, 정리하였다.

주요쟁점 및 국제사례에 대하여는 미국 국무성, 영국 Durham대학교의 발간 자료, 유엔해양법당사국회의 사무국 인터넷 자료, 국제사법재판소나 중재재판소의 인터넷 자료 및 국내외 학자들의 관련 학술논문을 통하여 주요쟁점과 국제사례를 연구하여 그 시사점을 분석하였다.

이상에서 말한 본 보고서의 연구 추진체계를 도식화하면 다음과 같다.

〈그림 1-1〉 연구 추진체계



본 보고서의 구성 및 연구내용은 다음과 같다.

먼저, 제2장에서는 대륙붕의 법 개념에 관한 것으로, 대륙붕의 정의, 논의과정, 대륙붕 자원의 중요성을 살펴보고, 중국과 일본의 대륙붕 분쟁의 발생, 원인, 경과 등을 분석한다.

제3장은 주요쟁점에 관한 것으로, 중국과 일본의 의견이 크게 대립되는 사안인 직선기선, 해양경계획정원칙, 오키나와 해구(해양경계획정에서의 법적 지위), 해저자원의 공동개발로 나누어, 그 개념 및 상반된 의견의 차이를 살펴본다.

제4장은 국제사회의 대륙붕 분쟁에 관한 국제사례에 관한 것으로, 제3장에서 주요쟁점으로 제시한 직선기선, 해양경계획정원칙, 오키나와 해구, 공동개발에 관한 국제사례를 분석하여 우리나라에 미칠 영향요인을 도출하고자 하였다.

제5장은 결론 부분으로 이상의 논의를 요약하고 우리나라에 대한 정책적 시사점을 도출하였다.

제2장

대륙붕과 해저자원

1. 대륙붕의 정의

1) 유엔해양법협약과 해양관할권 제도

유엔해양법협약에 의하면 연안국의 해양관할권이 인정되는 수역은 국가영역이 적용되는 내수,⁴⁾ 영해,⁵⁾ 군도수역⁶⁾ 외에, 연안국의 일정한 관할권이 미치는 접속수역,⁷⁾ 배타적 경제수역,⁸⁾ 대륙붕⁹⁾이 있고 영해주권의 예외로 국제해협제도¹⁰⁾가 있다.

2006년 12월 현재, 유엔해양법협약에 152개국이 비준하고 있는데, 유엔해양법협약은 영해를 12해리로 정하고 있는데도 그 이상으로 주장하는 국가가 9개국, 200해리 이상의 배타적 경제수역을 주장하는 국가도 14개국에 이른다(<표 2-2> 참조).

4) 1982 유엔해양법협약 제8조.

5) 동 협약 제2부(제2조~제32조).

6) 동 협약 제4부(제46조~제54조).

7) 동 협약 제33조.

8) 동 협약 제5부(제55조~제75조).

9) 동 협약 제6부(제76조~제85조).

10) 동 협약 제3부(제34조~제45조).

〈표 2-1〉 해양관할권제도 및 연안국의 권한 사항

구분	수산 자원	지하 자원	과학 조사	시설 설비	통관/재정/ 출입국/위 생 관할권	환경 보전	타국의 통항/이용	근거
영해	◎	◎	◎	◎	◎	◎	무해통항	제2조~제32조
군도수역	◎	◎	◎	◎	◎	◎	무해/통과	제46조~제54조
접속수역	○	○	○	○	○	○	자유통항	제33조
EEZ	○	○	○	○	×	○	자유통항	제55조~제75조
대륙붕	△	○	○	○	×	×	자유통항	제76조~제85조
국제해협	○	○	○	○	△	○	통과통항	제34조~제45조
공해	×	×	×	×	×	×	자유통항	제86조~제120조
심해저	국제 심해저기구						자유통항	제123조~제191조

자료 : Kuk-ki Kim, "A Korean perspective", 29 *Marine Policy* 158, 2005.

〈표 2-2〉 세계 각국의 해양관할권 선포 현황

(2006년 12월 기준)

구 분	관할권의 유형	아프리카	아시아	유럽 및 북미	라틴 및 카리브 해	국가 수
영해	12해리 미만	32	46	30	27	135
	12해리 이상	6	1	-	2	9
접속수역	24해리 미만	18	24	11	17	70
	24해리 이상	-	1	-	-	1
배타적 경제수역	200해리	27	36	20	27	110
배타적 어업수역	200해리 이상	3	2	9	-	14
대륙붕	대륙주변부 또는 200해리	10	16	5	13	44
	20m 수심 및 개발 가능성	4	7	10	3	24
	기타(자연연장등)	1	6	8	7	22
기타	200해리	-	2	-	2	4

자료 : <http://www.un.org>.

유엔해양법협약의 등장에 따라 국제적으로 새로운 해양질서가 정착되고, 세계 각국은 수산자원을 비롯한 해저광물, 석유, 천연가스 등의 해양자원에 대한 관할권을 최대로 확장하기 위한 노력에 힘을 쏟고 있다.

이와 같이 세계 각국은 해양을 21세기 마지막 프런티어로 인식하여, 이로 인해 해양 관할권에 대한 경쟁이 심화되고 있으며 대륙붕의 자원을 둘러싼 마찰이 가속화되는 경향을 보이고 있다.

2) 지질학적 정의

대륙붕이란 용어는 원래는 지질학상의 개념으로 1862년 영국의 밀(Hugh Robert Mill)이 처음 사용한 것이 해양법에 도입되었는데,¹¹⁾ 유엔해양법협약에서 대륙붕은 지질학상의 대륙붕, 대륙사면 및 대륙대를 포함하는 대륙변곡까지로 확장하는 개념이다.

일반적으로, 대륙붕이란 지질학적으로 대륙에 인접하여 연안 저조선에서부터 대체적으로 완만한 경사로 수심 200m 지점까지 깊어지는 해저를 말한다.¹²⁾ 즉, 연안으로부터 해안선까지 이어지는 육지가 해양을 향하여 일정한 경사도로 계속 낮아지는데, 일정한 지점까지는 대체로 200m 내외의 수심을 유지하면서 완만하게 낮아지는 지역을 말하는 것이다.

대체적으로 이러한 지역을 협의의 대륙붕이라 부르며 이러한 지역을 벗어나면 경사도가 급격하게 낮아져 그 수심이 1,200~2,500m에 달하는데, 이를 대륙사면이라고 한다. 대륙사면이 끝나는 지점에서부터 또 다시 해저경사가 완만해지는 부분을 대륙융기라고 하고, 그곳에서부터 바깥쪽 해저는 심해저이다. 그리하여 연안해저의 세 구성부분인 대륙붕, 대륙사면 그리고 대륙융기를 통틀어 대륙변계라고 한다.¹³⁾

11) 박종성, “대륙붕 제도”, 「법학」, 제37호, 서울대 법학연구소, 1976. 6, p. 294.

12) 최종화, 「현대 국제해양법」, 제4전정판, 서울: 두남, 2004, p. 118.

13) 상계서, p. 119.

3) 법적 정의

대륙붕에 대한 지질학적 정의에 비하여 유엔해양법협약에서 정하고 있는 대륙붕의 정의는 다분히 연안국들의 이해관계를 고려하여 정한 자의적인 것이며, 법적 대륙붕은 지질학상의 대륙붕, 대륙사면 및 대륙대를 포함하는 대륙변곡(단, 심해저는 제외)까지로 확장하는 개념이다.¹⁴⁾

대륙붕에 대한 선언은 1945년 9월 28일, 미국 「대륙붕의 하층토 및 해저의 천연자원에 관한 미국의 정책선언」(트루먼 선언)이 최초인데, 세계 각국은 이 선언에 자극받아 경쟁적으로 자국의 연안에 대한 관할권을 주장하기 시작하였다.

세계 각국의 대륙붕에 대한 관심은 1958년 제네바해양법협약에 의해 결실을 이루어 1958년 대륙붕협약을 채택하게 되었는데 이 협약은 수심 200m 및 개발가능기준을 규정하고 있었다. 그러나 1982년 채택된 유엔해양법협약은 기선에서 350해리 또는 2,500미터의 등심선부터 100해리의 선을 넘어서는 안 된다고 하여 대륙토괴의 자연연장이라는 기준과 거리기준에 의해 이원적으로 규정하고 있다.¹⁵⁾

즉, 오늘날 대륙붕의 법적 정의는 1982년 유엔해양법협약 제76조 1항에 규정되어있으며, “영해를 넘어서 육지토괴의 자연적 연장을 통하여 접속된 대륙변계의 외측한계까지의 해저와 하층토 또는 대륙변계의 외측한계가 기선으로부터 200해리의 거리에 미달하는 경우에는, 200해리까지의 해저와 하층토를 말한다.” 라고 규정되어있다.¹⁶⁾

이 같은 대륙붕에 대한 법적 지위의 구체적인 내용을 보면 다음과 같다.¹⁷⁾

첫째, 주권적 권리로서 연안국은 대륙붕을 탐사하고 그 천연자원을 개발하기 위한 주권적 권리를 가진다.

14) 이병조·이중범, 「국제법신강」, 제9개정판, 서울: 일조각, 2003, p. 514.

15) Malcolm N. Shaw, *Op. cit.*, Cambridge, Cambridge Uni., 2003, pp. 523~525.

16) 해양법협약 제76조 제1항.

17) 해양법협약 제77조.

둘째, 배타적 권리로써 타국은 연안국의 명시적 동의 없이는 대륙붕을 이용할 수 없다.

셋째, 시원적 권리로써 대륙붕에 대한 연안국의 권리는 해양법협약에 의해 원시적으로 취득된 것이지, 일방적 선언 또는 점유 등에 의해 취득된 것은 아니다.¹⁸⁾

대륙붕의 외측한계는 연안으로부터 200해리까지 또는 영토의 자연적 연장을 따라 대륙변계의 외연까지 다음을 의미한다.¹⁹⁾

- ㉠ $\frac{\text{퇴적암두께}}{\text{고정점에서 대륙사면단까지의 거리}} \geq \frac{1}{100}$ 되는 고정점
- ㉡ 대륙사면단에서 60해리 이내의 고정점을 연결한 선
- ㉢ 위의 조건하에 그은 고정선은 350해리 이내
- ㉣ 또는 2,500m 등수심선에서 100해리 이내의 고정선
- ㉤ 이들 고정선은 그 1개의 길이가 60해리를 초과할 수 없다.

설정된 대륙붕의 외측한계는 부속서Ⅱ의 대륙붕한계위원회에 제출, 공시, 확정된다.²⁰⁾

대륙붕에 대한 연안국의 권리는 천연자원의 탐사, 개발권(수중의 어족자원은 제외), 인공도, 시설 또는 구조물의 설치 및 안전수역 설정권(500미터), 해양환경의 보호, 보존권, 해양과학조사권 등이다.²¹⁾

제3국의 권리로 상부수역의 항행 및 상공비행의 자유, 해저전선 및 도관부설의 자유를 가진다.²²⁾

18) 배타적 경제수역에 대한 권리와는 달리, 법령 등으로 공표하지 않아도 연안국이면 당연히 인정되는 권리이다.

19) 해양법협약 제76조 제4항~제7항.

20) 동 협약 제7항.

21) 동 협약 제77조.

22) 동 협약 제78조~제79조.

연안국 대륙붕의 상부수역은 교통·통신·수송관계의 활동 등에는 공해와 마찬가지로 제3국의 자유가 인정된다.

연안국은 그 수역의 자원이용·환경보호와 같이 일정한 분야에서의 규칙준수를 위하여 꼭 필요한 경우 외에는 선박을 검문·조사·간주시킬 수 없다. 그리고 운반이나 실전의 무기를 적재한 선박도 명백히 항행에 관계되는 것이지만 이것은 국제적인 법규와 조약의 다른 조항과의 일치를 가하는 범위로 보고 있다.

연안국은 자국의 대륙붕에서 기국 또는 제3국이 향유하는 해저 케이블 및 파이프라인 설치와 이것에 관계되는 해저의 적법한 사용에 대하여 그 활동을 간섭하거나 방해할 수 없다.²³⁾

2. 해양자원

1) 해양자원의 종류

1945년 9월 미국의 트루먼 대통령은 공해의 특정 수역에서 연안어업과 해저광물을 통제하기 위한 특별 선언을 발표하였는데, 이 트루먼 선언은 세계 각국의 해양자원에 대한 관심을 고조시켜 프랑스와 브라질의 바닷가재(lobster) 분쟁, 미국과 일본의 알래스카 킹 크랩(the Alaskan King Crab) 분쟁을 야기하였다.²⁴⁾ 특히, 칠레, 페루 등 일부 남미국가들에는 어족자원의 보호라는 목적하에 200해리 관할권 선언을 하게 되는 데 커다란 영향을 주었다.

23) 동 조항 제79조.

24) Malcolm N. Shaw, *Op. cit.*, p. 525.

〈표 2-3〉 해양자원의 개념 구분

구 분	세 부 내 용
○ 해양광물자원	- 석유, 가스, 하이드레이트 등
○ 마린바이오	- 분자유전체, 바이오, 천연물 신약 연구
○ 해양에너지	- 조력, 파력, 온도차 등
○ 해양수자원	- 심층수, 탈염 식수 등
○ 어업자원	- 어로, 양식 등
○ 해양공간자원	- 해양관광, 해양레저, 해양크루즈 등
○ 해양과학기술	- 해양조사, 수로측량, 자원탐사 등

자료 : 「해양과학기술 개발계획」(해수부, 2004), 「해양과학기술 로드맵」(해수부, 2005), 「과학기술연감」(과학기술부, 2005) 참조.

해양자원을 가장 넓은 의미로 보면, 철, 망간 등의 해양광물자원, 해양바이오자원, 조력·파력 등 해양에너지 자원, 해양심층수나 해수를 이용한 탈염 식수 등 해양수자원, 갈치·오징어 등의 수산자원, 레저, 크루즈, 스포츠 등 해양공간자원, 해양조사·관측·측량 등의 해양과학기술자원을 말한다(<표 2-3> 참조).

2) 해양자원의 이용 및 개발 경쟁

세계적으로 해양경제영역의 확보를 위한 국가간의 경쟁이 심화되어 21세기 마지막 프린티어로서의 해양관할권에 대한 세계 각국의 경쟁이 치열하다.

대륙붕 자원의 개발을 둘러싼 연안국 간의 마찰이 심화되고 공해상의 해양자원 개발 및 선점을 위한 국제경쟁이 가속화되고 있다. 특히, 수산자원을 비롯한 해저광물, 석유, 천연가스 등의 해양자원에 대하여 상호간의 관할권을 확정하기 위한 노력이 증대되고 있다.

〈표 2-4〉 해양자원의 개발·관리의 국제동향

부문별	20세기	21세기
해양이용	해양자유이용	해양분할주권
해양환경	사후적 대응체제	사전적·예방적 관리체제
수산업	잡는 어업 중심	관리형 어업중심
해운산업	대형동맹선사 중심	핵심거대선사 중심
항만산업	H/W 중심의 양적 성장 (항만시설 확충)	S/W 중심의 질적 성장 (정보화, 자동화)
해양과학기술	파급효과가 적고 폐쇄적 기술	전후방 효과가 크고 종합적 기술
해양조사	조사선 중심의 1차원적 조사	인공위성 이용 3차원적 조사
자원개발	육상중심	해양중심
생활기반	육지도시 중심	해양도시 출현
생활양식	My Car	My Yacht

자료 : 해양수산부, 「해양수산 발전여건과 과제」, 2003.

최근 육상자원의 고갈로 인해 대체자원 개발의 필요성이 나날이 증대되고 있는데, 세계 각국의 자원보호주의와 자원민족주의가 심화되고 있으며, 자원의 안정적·자주적 공급원을 확보하기 위해 대륙붕의 해양광물자원을 개발하려는 노력이 치열하다.

해양광물자원의 중요성에 대한 인식변화는 오래 전부터 있어 왔다. 세계 각국은 해양을 자원의 보고로서 육지 부존자원을 대체할 수 있는 유일한 대안으로 인식하고 있으며, 특히 해양광물자원을 21세기 국가 경쟁력 강화를 위한 새로운 원천으로 고려하고 있다.

21세기 마지막 프런티어로서의 해양관할권에 대한 세계 각국의 경쟁이 심화되어 해양자원의 개발을 둘러싼 연안국 간의 마찰이 격화되고 공해상의 해양자원 개발 및 선점을 위한 국제경쟁이 가속화되고 있다.

이를 위하여 자원관리 및 환경협력이 확대되고, 수산자원을 비롯한 해저광물, 석유, 천연가스 등의 해양자원에 대하여 상호간의 관할권을 획정하기 위한 노력이 증대되고 있으며, 해양환경 보전 및 안전을 위해 지역국가 간에 협력체

제를 구축하고 있다. 뿐만 아니라 광역해양 관리 역량을 확보하여 광역해양에서 일어나는 모든 위법 행위에 대한 감시 및 통제를 강화하고 있는 추세이다.

3. 중·일 대륙붕 분쟁의 현황 및 경과

1) 중·일 대륙붕 분쟁과 에너지자원의 확보

우리나라 주변해역의 지리적 특징을 보면, 황해, 동지나해, 그리고 동해로 둘러싸여 있고, 황해는 한반도와 중국본토 사이의 바다로 넓이는 약 42만 km^2 이며 평균수심이 44m로 남북 1,000km, 동서 700km인 북서태평양의 연변해이다. 동지나해는 넓이 약 75만 km^2 에 평균수심이 272m로 대륙붕이 잘 발달해 있는 반면 동해는 한국, 일본, 소련으로 둘러싸인 면적 약 101만 km^2 의 타원형이며 평균수심이 1,667m인 심해로 한국의 남쪽과 일본의 본주 사이에 좁은 대륙붕이 발달해 있다.²⁵⁾

〈표 2-5〉 한반도 주변해역의 지리적 특징

	East Sea	Yellow Sea	East China Sea
Area	1,013,000 km^2	417,000 km^2	752,000 km^2
Mean Depth	1,667m	44m	272m
Volume	1,690,000 km^3	18,000 km^3	209,000 km^3
Continental Shelf	23.5%	100%	81.3%
Area(0-200m)			
Continental Slope	15.2%	0	11.4%
Area(200-1000m)			
Deep Basin Area	61.3%	0	7.3%

자료 : 정갑진, “대륙붕 광물자원 개발과 해양법(1)”, 『동력자원』, 제10호, 1986, p. 12.

25) 정갑진, “대륙붕 광물자원 개발과 해양법(1)”, 『동력자원』, 제10호, 1986, p. 12.

동북아 지역에서 대륙붕 문제가 본격적으로 나타난 것은 1968년 유엔 극동 경제위원회의 해저석유공동탐사위원회가 황·동지나해에서 물리탐사를 실시하여 1969년 초에 이 두 해역에서 상당히 많은 양의 석유가 매장되어 있을 가능성이 높다는 보고서를 발표했을 때부터라고 한다.²⁶⁾

1969년 초에 발표된 이 보고서에 의하면 대만과 일본 사이의 대륙붕은 가장 유망한 유전이 될 가능성이 높고 두 번째로 유망한 곳은 서해에도 있다고 하였다.²⁷⁾

제10차 경제개발 5개년 계획(2001~2005년) 기간에 중국의 에너지 정책은 에너지 안보, 에너지 구조 최적화, 에너지 효율 개선, 환경보호, 그리고 서부 대개발을 주요 전략으로 삼았다.²⁸⁾

2005년 중국의 1차 에너지 생산은 20.6억tce로 전년대비 9.5% 증가하였으며 에너지 소비는 22.2억tce로 전년대비 9.5% 증가하였는데, 석탄 소비는 21.4억 톤으로 10.6% 증가, 원유는 3.0억 톤으로 2.1% 증가, 천연가스는 500억m³로 20.6% 증가, 수력발전은 4,040억kWh로 13.4% 증가, 원자력발전은 523억kWh로 3.7% 증가하였다고 한다.²⁹⁾

중국은 80년대 이후 해상에서 석유·천연가스 탐사와 개발에 주력하여 해상에서의 천연가스 생산을 늘려왔으며, 앞으로도 중국 동해 지역의 가스전 개발과 중국 남해의 탐사개발로 해상에서의 천연가스 생산이 증가할 것으로 전망되며, 최근 5년간 중국 해상에서의 천연가스 생산량은 40억m³에서 50억m³로 약 10억m³ 증가하였다고 한다.³⁰⁾

중국은 2005년 12월에 미국의 석유회사인 Denvon Energy와 중국 난하이(南海) 심해 석유·가스전을 공동개발하기로 하였으며, 캐나다 석유회사 Husky

26) 박춘호, “한국의 대륙붕 경계문제”, 『법학논총』, 제21호, 고려대학교 법학연구소, 1983. 12, p. 66.

27) 상계 자료, 1983. 12, pp. 67~68.

28) 산업자원부, 「동북아 에너지 협력 연구 : 동북아 에너지 시장분석 연구」, 서울 : 산업자원부, 2006, pp. 9~10.

29) 전계서, p. 12.

30) 전계서, p. 14.

Energy와도 난하이 석유·가스전을 공동개발하기로 하였다고 한다.³¹⁾

이에 비하여, 일본은 1999년부터 2020년까지 에너지 수요가 연평균 0.9%로 증가할 것으로 예측하며, 이는 1980~1999년까지 20년 동안 기록한 연평균 1.7%에 비해 완만한 증가가 될 것이라고 한다.³²⁾

2003년에 공표된 일본의 에너지 기본법은 일차적으로 에너지안보의 확보(Energy Security)의 중요성, 다음으로 규제완화에 의한 경제적 효율(Economic Efficiency)의 향상, 온실효과 가스 배출 삭감에 의한 환경보전(Environment Protection)의 필요성을 강조하고 있다는 것이다.³³⁾

국내에너지 부존자원이 거의 없는 일본은 에너지 수요의 84%를 수입에 의존하고 있으며, 특히 석유는 수요의 99%를 수입에 의존하고, 앞으로도 에너지의 해외수입의존도가 확대될 것에 대비하여 국내적으로는 석유 및 가스의 비축, 에너지원의 다양화, 에너지 절약·새로운 에너지자원의 개발을 서두르고 있으며, 대외적으로는 지속적으로 중동 산유국 및 기타 자원보유국과의 협력관계를 돈독히 하고자 노력하고 있는 것이다.³⁴⁾

2) 중국과 일본의 해저유전개발

동중국해 문제를 보다 복잡하게 하는 것은 해당 수역에 매장된 유전과 같은 에너지 개발 문제와 직접적인 관련을 갖는다. 중국과 일본 정부가 몇 차례의 협상을 통해서도 동중국해 자원의 귀속과 개발문제에 대하여 만족할 만한 해답을 찾지 못한 것 역시, 해당 해역의 귀속이 자국의 경제적 및 안보적 문제에 직접적 관련을 가지기 때문이다.

동중국해는 중국, 일본, 한국의 영토로 둘러싸인 반폐쇄 해역으로써 아시아의 페르시아 만으로 불린다. 동중국해는 이미 여러 연구 보고서를 통해 막대한

31) 전계서, p. 166.

32) 전계서, p. 23.

33) 전계서, p. 206.

34) 전계서, p. 265.

자연자원과 대량의 석유 및 천연가스를 매장하고 있는 것으로 보고되고 있다.

중국 대륙붕상의 천연가스 매장량은 약 5만억 입방미터(m³)에 달하여, 대륙붕의 석유 매장량은 약 1천억 배럴에 달하는데, 특히 동중국해에서 가장 풍부한 유전을 매장하고 있는 곳으로는 오키나와 해구와 조어도 부근 해역에도 많은 양의 원유가 매장된 것으로 추측하고 있다.

중국은 해저유전의 탐사, 개발을 강화하여 발해만, 동중국해, 남중국해 등에서 석유가스 탐사, 개발활동을 적극적으로 추진하고 있는데, 특히 동중국해에서 平湖 가스유전을 개발하여 향후 15년간 상하이 등에 공급할 것으로 전한다.³⁵⁾

한편 일본은 ‘해저영토 넓히기 전략’의 하나로 서태평양의 광대한 해저를 자국 관할로 편입시키기 위하여 2005년부터 4년간 해저탐사에 1,400억 엔(약 1조 4,000억 원)을 투입해 해저자원을 확보하려고 하고 있다.³⁶⁾

일본과 중국은 해양조사를 동원하여 대륙붕의 석유자원개발을 적극적으로 추진하고 있는데, 대륙붕의 탐사, 개발과 관련하여 수차례 마찰이 발생한 바 있으며 탐사사업이 지연되는 일이 발생했다.

일본 산케이(産經) 신문에 따르면 중국은 지난달 양국 경계선에서 중국 쪽으로 약 5km 떨어진 곳에 춘샤오(春曉) 가스전을 채굴하기 위한 플랫폼을 건설한 데 이어 중국 쪽으로 9km쯤 들어간 곳에 두 번째 플랫폼을 건설 중인 것으로 확인됐다는 것이다.³⁷⁾

특히, 동중국해에서 중국은 일본이 주장하는 가상 EEZ 경계선에서 중국 쪽으로 약 5km 떨어진 지점에 춘샤오(春曉) 가스전을 개발 중이며 텐와이텐(天外天), 단차오(斷橋), 잔췌(殘雪) 등 4개의 가스전 개발이 집중되어 있는데, 일본은 이 지역에서 약 2,400km²의 3차원 물리탐사를 수행하고 있으므로 양국간에 가스전 소유권에 대한 논쟁이 점차 가열되고 있다.

동중국해에서의 해저자원 발굴과 관련하여 일·중 양국은 춘샤오, 단차오,

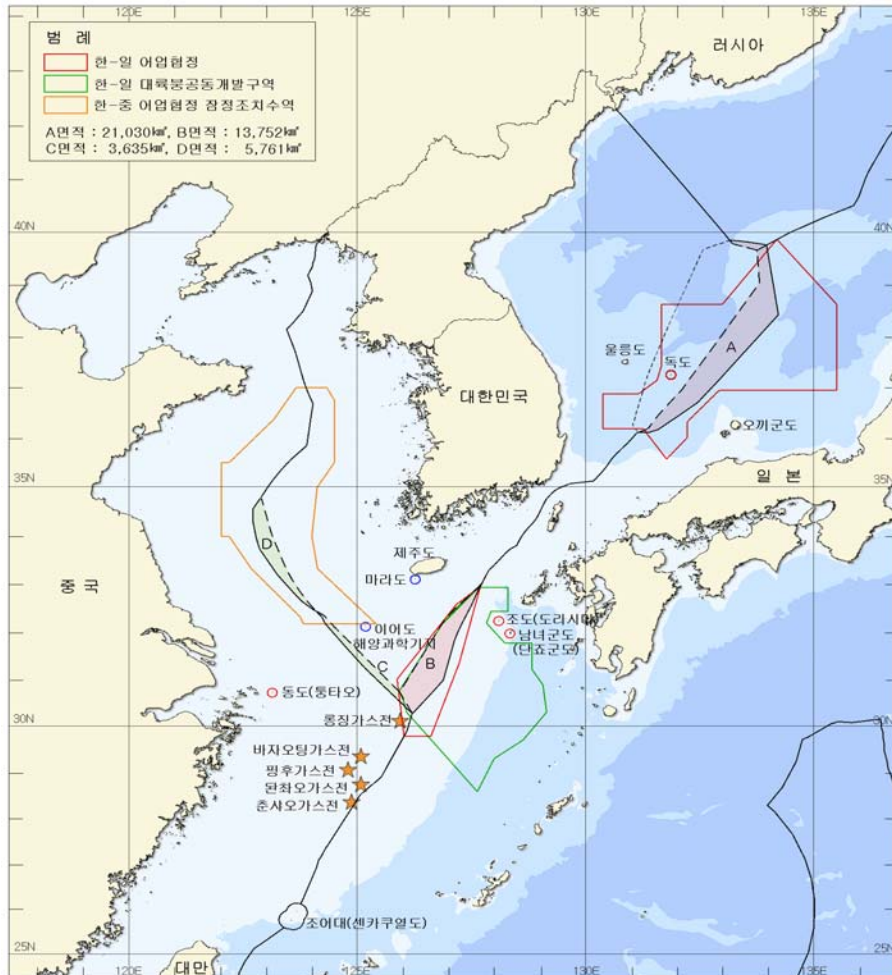
35) 박춘호, “일본과 중국의 해저유전 분쟁과 우리의 입장”, 해양수산부 인터넷 홈페이지 게재 자료 (2006년 12월).

36) 일본 요미우리신문(2004. 10. 15).

37) 일본 산케이 신문(2004. 10. 18).

텐와이텐 등의 천연가스 유전 개발을 두고 대립하고 있는데, 2003년도부터 일
중 양국은 동중국해의 석유를 비롯한 해저자원의 부존 매장량과 경제성 및 분
포도를 면밀하게 조사해왔다.³⁸⁾

〈그림 2-1〉 중국과 일본의 대륙붕 분쟁도



자료 : 해양수산부, 홈페이지 자료(2006. 11).

38) 손기섭, “일본과 인접국간의 해양자원 확보 및 영토분쟁” 「21세기 해양갈등과 한국의 해양전략」, 2006년도 국제정치 학술세미나 자료, pp. 4~21.

중국은 2004년도 12월 일·중 양 국의 동중국해 중간수역에 12개의 천연가스전 광구를 일방적으로 설정했다. 일본정부의 내부 자료에 따르면, 이 중 3개 광구는 일본측 EEZ으로 완전히 들어와 있고, 9개는 중일 경계수역에 걸쳐 있는 것으로 파악되었다. 일본은 해역의 폭이 400해리에 못 미치는 동중국해에 중간선을 그어 EEZ을 설정한다는 입장이지만, 중국은 대륙붕이 뻗어있는 오키나와 해구에까지 모두 자국 EEZ이라고 맞섰다.

2005년 4월에 중국의 베이징에서 개최된 중국과 일본 간의 동지나해 중간수역문제를 다루는 중·일간 국장급 협의회에서 일본은 배타적 경제수역의 경계를 EEZ의 중간선으로 하여 ‘잠재적 권리’를 보유하고 있음을 천명한 바 있다.

일본은 2005년 7월에 들어 자국기업에 중국과 분쟁중인 동중국해에서의 가스전 시굴권을 정식으로 허가하였는데, 일본 정부가 국석유에 시험 굴착의 인가를 해준 곳은 ‘일·중 경계선’에 가까운 일본 측의 3개 광구로써 그 중 2지역은 중국이 개발 중에 있는 ‘春曉(춘샤오)’, ‘斷橋(단차오)’의 가스지대와 경계선을 마주하고 있다. 또한, 일본의 경제산업성은 3개 가스광구에 대하여 일본식 이름을 부여하였는데, 중국 측이 ‘春曉(춘샤오)’라고 부르는 곳은 ‘시라카바(白樺)’, ‘斷橋(단차오)’는 쿠스노키(楠), ‘冷泉(냉천)’은 ‘키쿄(桔梗)’라고 고쳐 부르고 있다.³⁹⁾

중국은 일본이 민간업체에 원유 및 가스 탐사권을 부여한 것에 대하여 유감을 표명하였으며, 일본은 오히려 중국 정부가 자국기업들에 동중국해의 일본 배타적 경제수역에서 천연 가스전을 개발할 수 있도록 허용한 것은 중국의 비우호적인 행위라고 반박하고 있다.

특히, 천연가스의 부존가능성이 높은 조어도(일본은 ‘센카쿠’, 중국은 ‘다위다오’로 부르고 있음) 부근 해역에서 천연가스전의 개발을 둘러싸고 양국간의 분쟁이 가속화되고 있다.

일본이 우려하는 동중국해 해저자원에 관한 갈등은, EEZ 경계획정이 아직

39) 박춘호. “한국의 대륙붕 경계문제”, 『법학논총』, 제21호, 고려대학교 법학연구소, 1983. 12, p. 82.

확정되지 않은 상황에서 중간구역 부근의 미묘한 해역에서 중국 정부의 일방적인 천연가스 및 원유의 개발, 춘샤오(춘효)가스전의 개발로 일본측 해저자원의 침해, 중국의 아시아 태평양 해양패권에 대한 의구심 등으로 요약할 수 있다고 한다.⁴⁰⁾

이와 같이, 중국과 일본의 대륙붕 분쟁의 원인은 해저에 부존되어 있는 석유나 가스의 개발에 관한 쟁탈전을 의미하는 것인데, 최근의 유가 폭등, 석유 및 가스와 같은 화석연료의 고갈로 인하여 이와 같은 자원분쟁은 세계적으로 확산되고 있고 날로 더욱 치열해질 전망이다.

그러나 서해나 동지나해의 지리적, 지형학적, 지질적 및 국제정치적 환경은 매우 복잡하여 국제법상의 원칙이나 기준을 적용하기가 쉽지 않은 것이 현실이다.

40) 손기섭, 전계 자료, pp. 4~17.

제3장

중 · 일 대륙붕 분쟁의 주요쟁점

1. 직선기선에 대한 견해의 대립

1) 유엔해양법협약의 직선기선 제도

기선이란 모든 해양관할권의 출발선으로 대륙적지도상에 연안의 저조선을 따라 긋는 것이 보통인데, 기선의 설정으로 자국의 해양관할권 해역이 정해지기 때문에 국가들에게는 매우 민감하고 중요한 사항으로 인식되고 있다.⁴¹⁾

1982년 유엔해양법협약에 의하면 기선은 통상기선과 직선기선으로 구분되는데,⁴²⁾ 통상기선은 해안선의 굴곡에 따라 긋는 것을 말하고, 해안선의 굴곡이 심하거나 인근에 많은 섬이 있는 경우 등 예외적인 경우에 직선기선 방법을 인정하고 있다.

이와 같은 직선기선 방법은 국제사법재판소의 ‘1951년 영국과 노르웨이의 어업사건’에서 그 합법성이 인정되었으며, 카타르와 바레인 간의 사건에서도 직선기선이 통상기선에 대한 예외라고 확인되고 있다.⁴³⁾

유엔해양법협약은 영해의 폭을 ‘본 협약에 따라 결정된 기선으로부터 12해리를 초과하지 아니하는 범위까지’로 규정하고 있으며,⁴⁴⁾ 배타적 경제수역은

41) Oppenheim, *International Law*, Vol. I, London; Longman, 1992, p. 602.

42) 1982년 유엔해양법협약 제5조, 제7조.

43) 김대순, 「국제법론」, 제12판, 서울 : 삼영사, 2007, p. 820.

44) 유엔해양법협약 제3조.

‘영해의 폭을 측정하는 기선으로부터 200해리를 초과할 수 없다’고 규정하고,⁴⁵⁾ 대륙붕의 외측한계를 설정함에 있어서도 기선을 기준으로 하고 있다.⁴⁶⁾

그러나 기선이 가지는 중요성에도 불구하고 유엔해양법협약의 기선제도에 관한 규정들은 애매모호하여 과도한 직선기선 설정을 방치하는 요소가 되기도 하고 해양경계획정에 관한 국가간 협상에 장애요인으로 작용하기도 한다.⁴⁷⁾

유엔해양법협약은 제2장 영해 및 접속수역의 제2절 영해의 한계에 통상기선(제5조), 직선기선(제7조), 초(제6조), 하구(제9조), 만(제10조), 항(제11조), 저조고지(제13조), 기선획정방식의 조합(제14조), 해도 및 지리적 좌표목록(제16조) 등 모두 9개 조문의 기선제도 관련조항을 두고 있는데, 그 제7조는 직선기선을 설정함에 필요한 요건과 그 설정방식에 대하여 다음과 같이 규정하고 있다.

1. 해안선의 굴곡이 현저한 지역 또는 해안을 따라 근접하여 일련의 도서가 있는 경우 영해의 폭을 측정하는 기선을 획선 함에 있어서 적절한 지점을 연결하는 직선기선의 방식을 사용할 수 있다.
2. 삼각주와 기타 자연조건으로 인하여 해안선이 불안정한 경우 해양측 최외곽저조선을 따라 적절한 지점이 선택될 수 있으며, 그 후 저조선이 후퇴되더라도 그 직선기선은 연안국이 이 협약에 따라 이를 변경할 때까지 유효하다.
3. 직선기선의 획선은 해안의 일반적 방향으로부터 현저히 이탈하여서는 아니 되며, 직선기선 내 해역은 내수제도에 종속될 수 있도록 육지영토와 충분히 밀접한 관련이 있어야 한다.
4. 직선기선은 저조고지까지 또는 저조고지로부터 획선할 수 없다. 다만 등대 또는 유사설비가 영구적으로 저조고지에 세워진 경우 또는 저조고지간의 기선획선이 일반적으로 국제적인 승인을 받고 있는 경우는 예외로 한다.

45) 동 협약 제57조.

46) 동 협약 제76조.

47) 김찬규, “아국의 영해선포방안과 이에 따른 문제점 - 새로운 해양질서와 한국”, 대한국제법학회, 1977, p. 9.

5. 제1항에 따라 직선기선방식이 적용되는 경우, 특정한 기선을 결정함에 있어서 그 지역에 특수한 경제적 이익의 사실성과 중요성이 장기관행에 의하여 명백히 증명된 것은 이를 고려할 수 있다.
6. 어떠한 국가도 타국의 영해를 공해 또는 배타적 경제수역으로부터 격리시키는 방법으로 직선기선제도를 적용할 수 없다.

그러나 이러한 직선기선제도는 그 길이에 제한이 있는지 여부, ‘해안선의 굴곡이 현저한’의 규정에 있어서 그 굴곡도가 얼마나 되지는, ‘해안을 따라 근접하여 일련의 도서가 있는 경우’에 도서의 분포도나 인접한 정도 등에 관한 기준이 모호하기 때문에 연안국의 자의적인 판단이 될 우려가 있다. 또한, ‘지역에 특수한 경제적 이익의 사실성과 중요성이 장기관행에 의하여 명백히 증명되는’ 경우에 ‘경제적 이익’의 내용이나 ‘장기관행’ 등의 정확한 의미도 문제가 될 수 있을 것이다.⁴⁸⁾

2) 중국의 직선기선

중국은 1958년 9월 4일 ‘영해법’에서는 12해리 영해와 직선기선제도를 이미 채택한 바 있으나, 1992년 2월 25일 ‘영해 및 접속수역에 관한 법’을 새로이 제정하여 영해의 폭을 12해리로 하고 그 기선으로서 직선기선제도를 채택하였으나,⁴⁹⁾ 정확한 좌표는 발표하지 않았다.

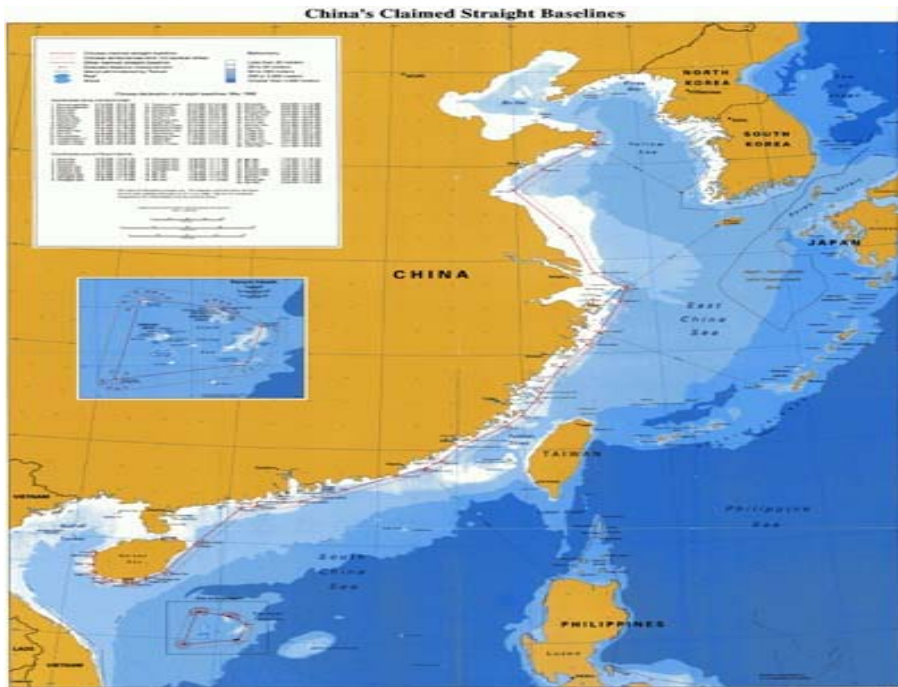
이에, 1996년 5월 15일 산둥반도 북쪽을 제외한 중국 대륙연안에 대한 49개의 기점과 서사군도 주변에 적용될 29개의 기점을 공표⁵⁰⁾하였다. 중국이 발표한 기선은 중국 대륙 연안의 전 해안에 걸쳐서 직선기선으로 영해 기선을 획정하고 있다는 점이 특징이다.

48) D. P. O’connell, International Law, 1982, pp. 216~217.

49) 한국해양수산개발원, 「배타적경제수역 선포와 광역관리체제 구축에 관한 연구(II)」, 1997, p. 99.

50) “Declaration of the Government of the People’s Republic of China On the Baseline of the Territorial Sea of the People’s Republic of China(15 May 1996)”, *Limits in the Seas*, No. 117. “Straight Baseline Claim: China”, Annex I.

〈그림 3-1〉 중국의 직선기선



자료 : U.S. Department of State, "China -Straight Baseline Claim", *Limits in the Seas*, No. 117(Map).

〈표 3-1〉 중국의 직선기선 현황

No.	북 위	동 경	No.	북 위	동 경	No.	북 위	동 경
(1) 중국 직선기선 현황(서사군도)								
1	16 ° 40'30"	112 ° 44'12"	11	15 ° 46'30"	111 ° 11'36"	21	17 ° 07'06"	111 ° 31'36"
2	16 ° 40'06"	112 ° 44'30"	12	15 ° 46'42"	111 ° 11'24"	22	17 ° 06'54"	111 ° 32'00"
3	16 ° 39'48"	112 ° 44'42"	13	15 ° 46'54"	111 ° 11'18"	23	16 ° 59'54"	112 ° 14'42"
4	16 ° 04'24"	112 ° 35'48"	14	15 ° 47'12"	111 ° 11'24"	24	16 ° 59'42"	112 ° 15'36"
5	16 ° 01'54"	112 ° 32'42"	15	17 ° 04'54"	111 ° 26'54"	25	16 ° 59'24"	112 ° 16'36"
6	16 ° 01'00"	112 ° 31'48"	16	17 ° 05'24"	111 ° 26'54"	26	16 ° 58'24"	112 ° 18'18"
7	16 ° 01'00"	112 ° 29'48"	17	17 ° 05'42"	111 ° 27'12"	27	16 ° 57'36"	112 ° 19'36"
8	15 ° 46'30"	111 ° 12'36"	18	17 ° 06'00"	111 ° 27'48"	28	16 ° 56'54"	112 ° 20'30"
9	15 ° 46'24"	111 ° 12'06"	19	17 ° 06'30"	111 ° 29'12"	29	16 ° 40'30"	112 ° 44'12"
10	15 ° 46'24"	111 ° 11'48"	20	17 ° 07'00"	111 ° 31'00"			

〈표 3-1〉 계속

No.	북 위	동 경	No.	북 위	동 경	No.	북 위	동 경
(2) 중국 직선기선 현황(중국 본토)								
1	37 ° 24'00"	122 ° 42'30"	21	25 ° 25'48"	119 ° 56'18"	41	18 ° 14'24"	109 ° 07'42"
2	37 ° 23'42"	122 ° 42'30"	22	24 ° 58'06"	119 ° 28'42"	42	18 ° 19'18"	108 ° 57'06"
3	36 ° 57'48"	122 ° 34'12"	23	24 ° 09'42"	118 ° 14'12"	43	18 ° 30'12"	108 ° 41'18"
4	36 ° 55'06"	122 ° 32'42"	24	23 ° 31'54"	117 ° 41'18"	44	18 ° 30'24"	108 ° 41'06"
5	36 ° 53'42"	122 ° 31'06"	25	23 ° 12'54"	117 ° 14'54"	45	18 ° 31'00"	108 ° 40'36"
6	36 ° 44'48"	122 ° 15'48"	26	23 ° 12'18"	117 ° 13'54"	46	18 ° 31'06"	108 ° 40'30"
7	35 ° 53'48"	120 ° 53'06"	27	22 ° 56'06"	116 ° 29'42"	47	18 ° 50'30"	108 ° 37'18"
8	35 ° 00'12"	119 ° 54'12"	28	22 ° 18'54"	115 ° 07'30"	48	19 ° 11'36"	108 ° 36'00"
9	35 ° 21'48"	121 ° 20'48"	29	21 ° 48'30"	113 ° 58'00"	49	19 ° 21'06"	108 ° 38'36"
10	33 ° 00'54"	121 ° 38'24"	30	21 ° 34'06"	112 ° 47'54"			
11	31 ° 25'18"	122 ° 14'36"	31	21 ° 27'42"	112 ° 21'30"			
12	30 ° 44'06"	123 ° 09'24"	32	19 ° 58'30"	111 ° 16'24"			
13	30 ° 43'30"	123 ° 09'42"	33	19 ° 53'00"	111 ° 12'48"			
14	30 ° 10'06"	122 ° 56'42"	34	18 ° 39'42"	110 ° 29'42"			
15	28 ° 53'18"	122 ° 16'30"	35	18 ° 39'24"	110 ° 29'06"			
16	28 ° 23'54"	121 ° 55'00"	36	18 ° 26'06"	110 ° 08'24"			
17	28 ° 23'30"	125 ° 54'42"	37	18 ° 23'00"	110 ° 03'00"			
18	27 ° 27'54"	121 ° 07'48"	38	18 ° 11'00"	109 ° 42'06"			
19	26 ° 22'36"	120 ° 30'24"	39	18 ° 11'00"	109 ° 41'48"			
20	26 ° 09'24"	120 ° 24'18"	40	18 ° 09'30"	109 ° 34'24"			

자료 : U.S. Department of State, "China -Straight Baseline Claim", *Limits in the Seas*, No. 117(July 9, 1996), pp. 15~16.

3) 일본의 직선기선

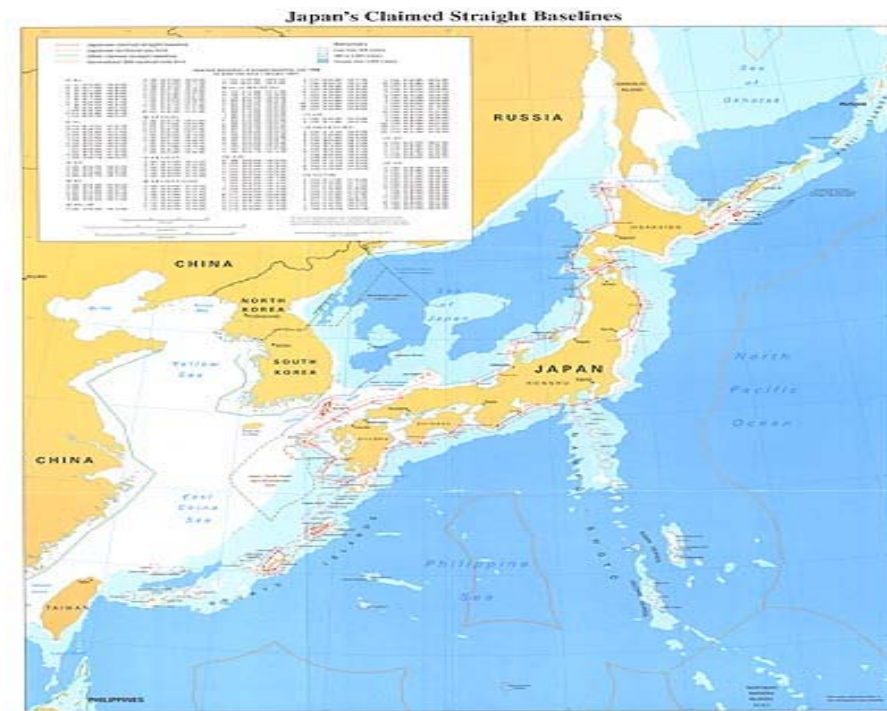
일본은 1996년 ‘영해 및 접속수역에 관한 법률’⁵¹⁾과 ‘동 시행령’을 개정하

51) Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone(Law No.30 of 1977, as amended by Law No. 73 of 1996) in *Limits in the Seas*, No. 120(April 30, 1998), p. 19.

여 직선기선제도를 채택하고, 1997년 1월 1일부터 시행함으로써 종래의 통상 기선만을 사용하여 영해를 설정하던 입장을 전면적으로 수정하였다.⁵²⁾

일본은 직선기선을 설정함에 있어서, 북해도 지역, 대마도 지역, 동일본 지역, 대마도 지역, 시코쿠 지역, 기이·이즈 지역, 오키나와 지역 및 류슈 지역 등 8개 권역으로 나누어 모두 194개 기점, 193개 직선기선을 설정하고 있다.

〈그림 3-2〉 일본의 직선기선



자료 : U.S. Department of State, “China -Straight Baseline Claim”, *Limits in the Seas*, No. 120(Map).

52) *Limits in the Seas*, No. 120(April 30, 1998) 참조.

2. 해양경계획정원칙에 관한 대립

중국은 해양경계획정원칙으로 ‘육지의 자연연장원칙’을, 일본은 ‘중간선 원칙’을 주장하고 있는데, 아래에서는 국제법 및 국제판례에서 원용되는 해양경계획정원칙에 관하여 살펴본다.

1) 국제해양법상 해양경계획정에 관한 일반원칙

해양에서의 경계획정에 관한 원칙은 등거리선·중간선 원칙에서 형평의 원칙으로 변화하여 왔는데, 1958년 대륙붕 협약은 경계획정의 원칙으로 특별 상황을 고려한 등거리선·중간선 방식을 규정하였으나, 그 후의 국제판례는 형평에 따른 경계획정을 강조하였으며, 1982년 해양법협약은 이를 성문화하여 형평에 따른 해결을 해양경계획정의 원칙으로 규정하였다.

<제74조> 대항국간 또는 인접국 간의 배타적 경제수역의 경계획정

1. 서로 마주보고 있거나 인접한 연안을 가진 국가간의 배타적 경제수역 경계획정은 공평한 해결에 이르기 위하여, 국제사법재판소 규정 제38조에 언급된 국제법을 기초로 하는 합의에 의하여 이루어진다.
2. 상당한 기간 내에 합의에 이르지 못할 경우 관련국은 제15부에 규정된 절차에 회부한다.
3. 제1항에 규정된 합의에 이르는 동안, 관련국은 이해와 상호협력의 정신으로 실질적인 잠정약정을 체결할 수 있도록 모든 노력을 다하며, 과도적인 기간동안 최종 합의에 이르는 것을 위태롭게 하거나 방해하지 아니한다. 이러한 약정은 최종적인 경계획정에 영향을 미치지 아니한다.
4. 관련국간에 발효 중인 협정이 있는 경우, 배타적 경제수역의 경계획정에 관련된 사항은 그 협정의 규정에 따라 결정된다.

<제83조> 대항국간 또는 인접국 간의 대륙붕의 경계획정

1. 서로 마주보고 있거나 인접한 연안국 간의 대륙붕 경계획정은 공평한 해

결에 이르기 위하여, 국제사법재판소규정 제38조에 언급된 국제법을 기초로 하여 합의에 의하여 이루어진다.

2. 상당한 기간 내에 합의에 이르지 못할 경우, 관련국은 제15부에 규정된 절차에 회부한다.
3. 제1항에 규정된 합의에 이르는 동안 관련국은, 이해와 상호협력의 정신으로, 실질적인 잠정약정을 체결할 수 있도록 모든 노력을 다하며, 과도적인 기간 동안 최종 합의에 이르는 것을 위태롭게 하거나 방해하지 아니한다. 이러한 약정은 최종적 경계획정에 영향을 미치지 아니한다.
4. 관련국간에 발효 중인 협정이 있는 경우, 대륙붕의 경계획정에 관련된 문제는 그 협정의 규정에 따라 결정된다.

2) 등거리 및 중간선 원칙

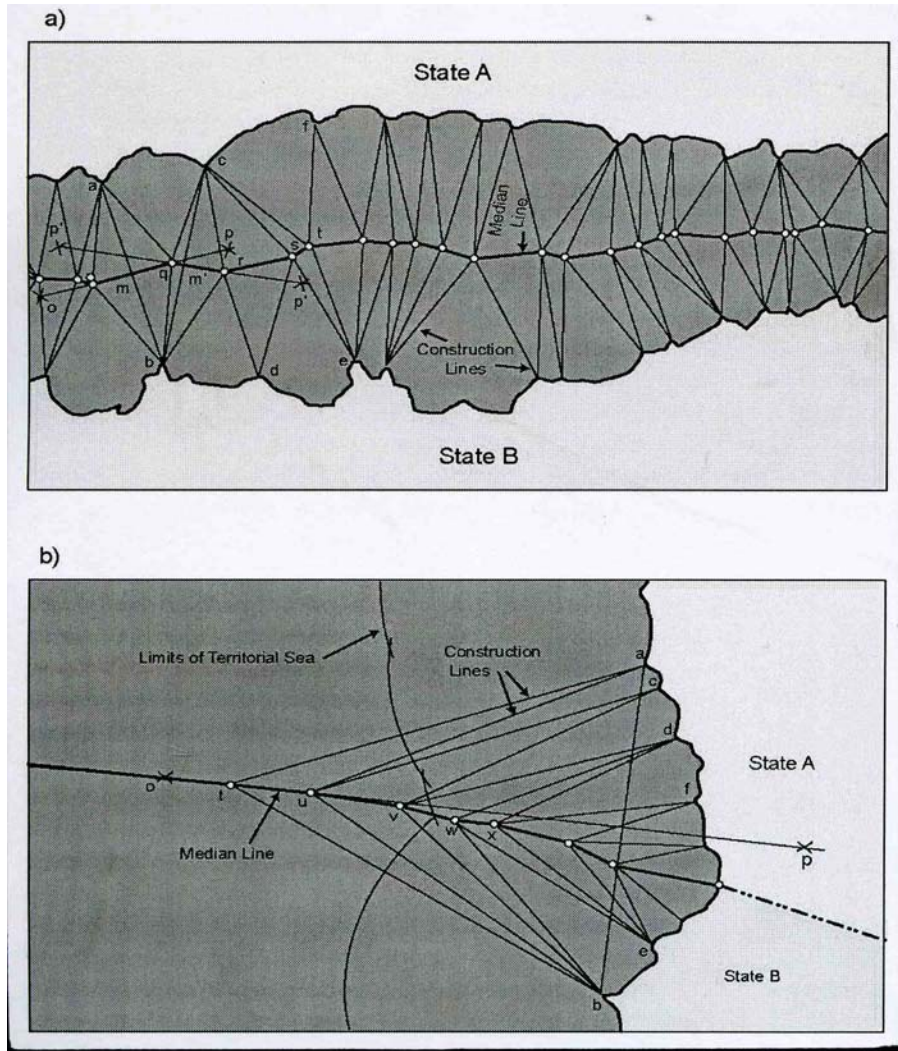
등거리선·중간선 방법이 경계획정의 원칙으로 등장한 것은 1958년 대륙붕 협약에 의해서인데, 동 협약은 제6조에서 인접국 및 대안국 간의 경계선이 합의에 의해 결정되지 못하고 특별상황이 존재하지 않는다면 이들을 경계선으로 한다고 하였다. 국제관례를 보면, 1969년 북해대륙붕사건에서 보듯이 한 국가의 해안선이 굴곡을 이루고 있는 때에도 등거리선 원칙을 그대로 적용한다면 이는 불균형을 초래한다는 것이다. 이와 같이 등거리선 원칙은 특별상황의 존재를 충분히 고려한다는 전제하에 인정되는 것이다.⁵³⁾

그러나 특별상황이 구체적으로 무엇을 의미하는지에 대하여 의견 일치를 보지 못하고 있으며, 이는 각국에 의한 자의적인 해석을 가능하게 하였다. 이러한 상황에서 경계획정방법에 획기적인 전환을 가져온 사건이 발생하였으니 1969년 북해대륙붕사건에 대한 국제사법재판소의 판결이 그것이다. 재판소는 등거리선 방법이 일반국제법 원칙이 되었다는 주장에 반대하면서, 이 방법은

53) International Hydrographic Organization, *A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea -1982*, Special Publication No. 51(Monaco : International Hydrographic Bureau, March 2006), Chapter 6-5. 참조.

그 편리함에도 불구하고 경우에 따라 불합리한 결과를 초래할 수 있기 때문에, 결국 대륙붕의 경계획정은 형평에 따라 이루어져야 한다고 하였다.

〈그림 3-3〉 중간선(a) 및 등거리선(b)의 외획선도



자료 : International Hydrographic Organization, *A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the law of the Sea* -1982, Special Publication No. 51(Monaco : International Hydrographic Bureau, March 2006), Chapter 6-5.

그 후 1977년 영불대륙붕사건에 대한 중재법원의 판결, 1982년 튀니지와 리비아 간 대륙붕사건과 1984년 메인만 사건에 대한 국제사법재판소의 판결은 모두 등거리선원칙을 배제하고 형평의 원칙을 강조하고 있다.⁵⁴⁾

3) 육지영토의 자연적 연장 원칙

해양경계획에 있어서 육지영토의 자연적 연장이 최대한 고려되어야 한다는 주장이 체계적으로 주장된 것은 1969년 북해대륙붕 사건에 대한 국제사법재판소의 판결에 의해서이다.⁵⁵⁾ 국제사법재판소의 이러한 판결은 ‘선례구속의 원칙’이 인정되지 않으므로 그 후의 유사하거나 동일한 사건에 구속력을 갖지 않으나, 법규 형성에 관한 중요한 증거를 제시하는 것으로 그 후의 국가 실행에 커다란 영향을 미치는 것이 사실이다. 더구나 1982년 해양법협약은 제76조에서 “연안국의 대륙붕은 육지영토의 자연적 연장에 따라 대륙변계의 외측까지” 미친다고 하여 이러한 경향을 수용하였다.

그러나 그 동안의 국제판례와 1982년 해양법협약의 규정에도 불구하고, 오늘날 육지영토의 자연적 연장에 따른 경계확정 주장은 상당히 약화되고 있다.⁵⁶⁾ 이러한 것은 1982년 리비아와 튀니지 간 대륙붕사건에서 이 원칙의 중요성을 강조하여, 1969년 자신의 판결내용은 인접국간 경계확정에는 적용되지 않는다고 하여 육지영토의 자연적 연장원칙의 적용범위를 제한하였다.⁵⁷⁾ 그리고, 1985년 리비아와 말타간 대륙붕사건에 대한 판결에서도, 과거 북해대륙붕 사건과 튀니지와 리비아간 사건에서 자신이 경계확정시 지형학적 특성을 고려한 것은 사실이지만, 그간의 국제법 발달과정에서 연안국들은 해저의 지형에 관계없이 자국 해안에서 200해리까지는 대륙붕을 가질 수 있게 되었으므로 이

54) 이석용, “우리나라의 해양경계획정에 관한 고찰 : 황·동지나해를 중심으로”, 『해양정책연구』, 제4권 제1호, 한국해양수산개발원(1989.4), pp. 7~8.

55) 전계논문, p. 9.

56) 전계논문, p. 10.

57) 전계논문, p. 10.

범위 내에서는 경계획정시 지질학적, 지형학적 요소에 아무런 역할도 부여할 필요가 없게 되었다고 하였다.

결국 1982년 해양법협약에 의해 경제수역이 성문화되고 대륙붕의 범위를 설정하는 데 200해리라는 ‘거리’ 기준이 등장함에 따라, 해양경계획정에 있어서 해저의 지형이나 지질의 중요성은 크게 감소하였으며 그에 따라 육지영토의 자연적 연장론도 약화되었다.⁵⁸⁾

4) 형평의 원칙

국제법학자들은 오래전부터 형평(equity)과 필요한 경우 실정법과 기존의 권리를 무시하고 현실적인 고려와 편의에 의한 해결을 가능하게 하는 “형평과 선”(ex aequo et bono)을 구분해 왔다.⁵⁹⁾ 하지만, 형평의 의미를 보다 명확히 하기 위한 그간의 많은 노력에도 불구하고 해양경계획정에 대한 이 원칙의 의미는 아직도 모호한 상태에 있다.

그러나 1977년 영불대륙붕사건, 1982년 튀니지와 리비아간의 대륙붕사건, 1985년 리비아와 몰타간의 대륙붕사건 등 국제판례는 해양경계획정은 형평의 원칙을 강조하고 있다.

형평의 원칙을 적용하기 위해서는 여러 가지 요인들을 고려해야 하는데, 등거리선, 중간선 방법과 국가의 관할수역의 넓이와 해안선의 길이 간에 비례성 등 여러 가지 복합적인 요소들을 고려할 것이 요구된다.

이와 같이, 해양수역의 경계획정에서 구체적으로 고려할 요소로는 수역의 지리, 해저지형, 연안국들의 역사적 권원, 경제적 이익, 중요한 자원의 존재 및 섬의 존재 등이 거론되고 있다. 그러나 중요한 자원이나 보호해야 할 특별한 이익이 존재하지 않는 한 해양경계획정은 대개 분쟁수역에서의 해안선의 길이

58) 상계논문, pp. 10~11.

59) J. I. Charney, “Ocean Boundaries between Nations : A Theory for Progress”, AJIL, Vol. 78, 1984, pp. 584~585.

및 일방적 방향, 해구의 존재 등 지리와 해저지형을 고려하여 이루어진다.⁶⁰⁾

한편, 대륙붕의 경우에는 해저지형이 경계획정의 중요한 기준으로 사용되어 왔지만 경제수역은 인위적인 관할권으로 해저지형보다는 “거리”를 중요시하여 경계획정의 기준으로 거리가 상대적으로 강조되게 되었다. 즉 형평에 맞는 경계획정은 수역의 모든 상황을 고려할 것을 요구하기 때문에 해저지형과 지리를 동시에 고려해야 하지만, 경제수역의 등장에 따라 강화된 중간선, 등거리선 방법은 그 편리함 때문에 널리 사용되고 있다.⁶¹⁾ 반면에 당사국 간의 대륙붕이 해구 등에 의해 단절되어 있는 때에는 수역의 지리적 상황과 함께 해저의 지형도 고려해야 할 것이다.

3. 오키나와 해구의 존재

중국과 일본의 대륙붕 경계획정에 있어서 문제가 되는 것의 하나로, 오키나와 해구가 있는데, 아래에서는 이러한 오키나와 해구의 특징과 법적 성질 및 국제판례를 살펴보도록 한다.

1) 오키나와 해구의 특징

오키나와 해구는 지형학적 측면에서 본다면, 대체로 티모르 해구와 유사한 점이 있다. 즉, 길이는 620해리, 폭은 65~100해리, 수심은 500~2,717미터이며, 전체의 50% 정도는 수심 1,000미터 이상이고 그 20%의 수심은 2,000미터 이상이다. 대략 평균수심이 50미터인 주변 대륙붕보다는 15~30배 이상의 수심을 나타내는 해저계곡(Submarine Valleys)이다.

오키나와 해구에 근접하여 태평양과의 사이에 유구열도가 있고 유구열도 외

60) 이석용, 전제논문, p. 16.

61) 상계논문, p. 16.

측에 유구해구가 있으며 대부분 수심 6,300미터 이상 되는 깊은 해구로 태평양(필리핀 해)과 직접 연결된다.

2) 해양경계획정과 오키나와 해구의 법적 지위

지형학적 및 지질학적 기준에 관한 판례와 국가관행의 추세가 변경된 이후, 오키나와 해구의 해양경계획정 기준으로서의 법적성질에 관해서 우리 국내학자들 사이에서도, 다양한 견해를 나타내고 있다.

이에 부정적으로 보는 견해는 오키나와 해구의 성질 여하에 불구하고 동중국해의 대륙붕을 단절시키지 못한다고 보며, 대륙붕에 관한 새로운 개념이 도입됨으로써 200해리까지 인정될 수 있으며, 동중국해에서 자연연장원칙에 근거해서 오키나와 해구를 자연경계로 보는 것은 잘못되었다고 보는 것이다.⁶²⁾

이에 반해서, 긍정적으로 보는 견해는 리비아/몰타의 대륙붕 판결을 인용하면서 해저지형이나 지질의 중요성은 감소하였고, 그에 따라 육지영토의 자연연장론도 약화되었다고 보고 있으며, 결국 중간선의 입장을 고려하면서 오키나와 해구의 존재를 평가하여 그에 따른 형평을 강조하고 있다.⁶³⁾

백진현 교수는 지형학적 및 지질학적 기준에 대한 판례의 변경으로 이러한 오키나와 해구를 대륙붕 경계의 기준으로 하여야 한다는 것은 더 이상 유지될 수 없다고 본다. 이러한 견해는 현행의 국제법상 기준에 의하면, 오키나와 해구의 성질 여하를 불구하고 동중국해의 대륙붕을 단절시키지 못한다고 보며, 이는 대륙붕 경계에 대한 새로운 개념이 도입됨으로써 일본 대륙붕은 오키나와 해구의 존재와는 상관없이 이 해구를 넘어 기선으로부터 200해리까지 인정될 수 있으며 동중국해에서 자연연장 원칙에 근거해서 오키나와 해구를 한국, 일본, 중국 간의 대륙붕 자연경계로 보는 주장은 더 이상 타당하지 못하다고

62) 백진현, “해양경계획정원칙의 변천과 한반도 주변 해역의 경계문제”, 『해양정책연구』, 제6권 제1호, 한국해양연구소, 1991, pp. 23~24.

63) 이석용, 전제논문, p. 11.

한다. 그리고 전체적 지리적 구도에 의한 등거리원칙 및 형평에 의한 해결을 주장하고 있다.⁶⁴⁾ 그리고 이러한 국제적 추세에 의한 오키나와 해구의 부정적 관점을 한국의 입장에서 걱정하는 견해도 있다.⁶⁵⁾

한편 이석용 교수, 김영구 교수는 위와 같은 국제적 추세를 인정하고 있으면서도 아울러 형평의 관점에서 고려시 오키나와 해구가 단순 함몰이든, 단절이든 침강이든 간에, 결코 경시할 수 없는 요소가 된다고 보고 있다.⁶⁶⁾ 이석용 교수는 우리나라가 어떠한 입장에서, 한·중·일 대륙붕 경계확정시 무엇이 중요한 것인가를 다시 한번 더 고민해보아야 할 것이며, 어떠한 입장이든 간에, 이 오키나와 해구의 존재는 무시하지 못할 존재인 것만은 확실하며, 형평의 원칙에 의하여 고려되어야 할 것이다.⁶⁷⁾

본 저자도 이와 관련하여 오키나와 해구의 존재에 대한 긍정적인 견해를 따르며, 앞으로 한국, 중국, 일본과의 대륙붕 경계에 있어서 단계적인 협상의 카드로서 오키나와 해구의 존재를 주장하는 것이 국익을 고려하는 것이 옳다고 생각한다.

〈표 3-2〉 오키나와 해구의 법적 지위에 관한 국내학자들의 견해

구 분	연구자	논 거
인 정	김영구	국제관례의 추세에 따르면, 결국 형평의 원칙에 의거하여 대륙붕 경계선을 정함
	이석용	이에 오키나와 해구의 해구성격을 인정하든 불인정하든 간에 고려적 요소가 반드시 있음
불인정	백진현	국제관례의 추세에 따라, 등거리 원칙과 형평에 따라 실질적, 전체적 고려 속에서 경계선을 정하는 선례를 볼 경우, 그 해구의 존재성은 불인정됨

64) 백진현, 전제논문, pp. 23~24 ; 김영구, 「한국과 바다의 국제법」, 서울: 21세기북스, 2003, pp. 592~593.

65) 김선표, “한중일 3국간 해양경계확정 관련 법적 문제에 관한 소고”, 「국제법학회논총」, 제46권 제2호, 2001, p. 63.

66) 이석용, 전제논문, p. 11 ; 김영구, 전제서, 2003, p. 594.

67) 이석용, “한국의 해양경계선 : 형평의 원칙의 적용”, 「국제법학회논총」, 제40권 제1호, 1995, p. 180.

4. 대륙붕 자원의 개발방식

1) 공동개발의 필요성

해양경계는 여러 의미를 함축하고 있는바, 즉 연안국 해양수역의 외측한계(영해, 접속수역, 배타적 경제수역 및 대륙붕 등), 인접 또는 대향국 간의 해양수역 한계, 국제심해저 자원의 탐사 및 이용이 가능한 수역 또는 승인된 자가 제시한 광구나 그 적용지역의 한계 등으로 설명될 수 있다.

200해리 EEZ 제도의 정착, 일부수역에서의 이해관계나 관할권 또는 주권행사의 충돌 등에 의해 더욱 심화되어 있으며 또한 점차 소모적인 현상으로 변해가고 있음도 부인하기 어렵다. 그 결과 당사국들은 중복주장 수역의 해결을 위해 적절한 시기가 오기만을 기다려야 하는지, 아니면 조정, 중재 또는 사법재판 등으로 분쟁해결절차를 진행해야 하는지, 나아가 실제로 긴장을 완화하고 협력을 증진하기 위하여 어떤 형태의 공동개발구역을 포함한 잠정협정 체결 노력을 해야 하는지의 문제에 봉착하게 된다.

경계확정에 관한 국가들의 관행을 보면, 2000년도까지 잠재적 해양경계 분쟁은 총 433건이었으며 이 중 151건은 이미 당사국 간 합의가 되었고 283건이 여전히 미해결의 상태로 남아 있다. 즉 경계확정대상 총 건수 중 약 34.5%는 합의되었으나 65.5%는 미합의된 상태로 남아 있음을 알 수 있다.⁶⁸⁾

그리하여, 자원과 관련된 영역에 있어서는 서로의 이권과 합리적 측면에서, 자원의 개발 및 관리 협력 그리고 해양의 기타 이용을 강조하는 공동개발구역 개념이 여러 경우에 적용되어 왔고, 특히 유엔환경계획(Regional Seas Programme of the United Nations Environment Programme: UNEP), 연안수역관리계획, 연안국 배타적 경제수역에서의 외국어민의 접근규제 및 남극 광물제도 등에서

68) Gerald Blake, "Maritime Boundary Delimitation", IBRU Workshop on "Oil Under Troubled Waters", London, 2000년 11월 13~14일.

그 예를 찾을 수 있다.

공동개발구역의 이점은 다음과 같이 요약할 수 있다.⁶⁹⁾ 즉 공동개발구역은 문제 해결을 용이하게 한다는 성격을 가지며, 공동개발구역은 해당구역에 대한 주권적 문제는 뒤로 미루고 해저자원의 탐사 및 개발을 지속적으로 할 수 있게 해 준다. 또한 공동개발구역제도는 해양경계획정절차에 비하여 시간과 노력이 상대적으로 적게 든다는 장점이 있다.

한편 분쟁수역의 범위, 대상 및 분포도에 관한 정확한 자료가 없는 경우에도 공동개발제도는 현명한 해결방안이 될 수 있을 것이다.

공동개발제도는 해양경계획정이 이루어지기 전의 잠정적 성격을 갖기 때문에 경계획정에 관한 협상을 배제하는 것은 아니다.

2) 공동개발제도의 법적 근거

해저자원의 공동개발합의란 “예를 들어서, 영해너머 해저 탄화수소 자원의 공동탐사와 개발 등의 기능적 목적을 위해 마련된 잠정적인 성격의 정부간 합의”라고 말할 수 있다.

해저자원의 공동개발에 관한 법적 개념은 석유와 천연가스의 유동적 성격에 바탕을 두고 있는데, 그 의미는 어떤 광상이 둘 이상의 국가의 경계선에 걸쳐 있는 경우, 한 국가가 이를 채굴하게 되면 다른 국가의 몫은 그만큼 빨대 효과에 의해서 줄어들게 된다는 것이다. 따라서 유동적인 성격의 석유자원이나 천연가스 광상이 경계선이나 이에 상응한 관할 수역에 걸쳐있는 경우에 광상의 단일화(unitization)문제가 제기되었으며, 그 결과 1960~70년대 광상의 단일화에 관한 수 많은 국제적인 합의가 이루어졌다.⁷⁰⁾

69) C.Schofield, “The Treatment of Transboundary Hydrocarbon Resources”, IBRU Workshop on “Oil Under Troubled Waters”, London, 2000년 11월 13~14일, pp. 3~4.

70) Masahiro Miyoshi, “The Joint Development of Offshore Oil and Gas in Relation to Maritime Boundary Delimitation”, *Marine Briefing*, Vol. 2, No. 5, U.K.: IBRU, 1999, p. 3 ; 이석용, “해양경계획정시 경제적 요소의 영향에 관한 연구”, 「사회과학연구논문집」, 제12집, 2003, p. 120.

해양자원의 공동개발에 관한 것은 국제사법재판소의 1969년 북해대륙붕 사건 판결에서 그 기원을 찾아볼 수 있는데, 국제사법재판소는, 경계획정은 모든 관련 상황을 고려하여 형평의 원칙에 따라 이루어져야 한다고 판결한 바 있다.

공동개발제도의 발달에 있어서 획기적인 전환점은 1974년 1월에 체결된 우리나라와 일본간의 대륙붕 공동개발협정이다. 한·일간의 이 협정은 해저석유 자원의 공동개발을 위해 체결된 최초의 조약이라는 평가를 받는다.

이러한 방식은 경계선의 획정여부를 떠나서 인접국들의 해양관할권이 서로 중첩되는 곳에서의 유동적 해저자원을 개발하는 데 적합한 방법이라고 할 수 있다. 그러나 그렇다고 해서 광상의 단일화가 일반적으로 확립된 국제법의 원칙이 되었다고 말할 수는 없을 것이다. 즉, 중첩수역에 존재하는 해저 유동 자원의 개발과 관련하여 이러한 자원을 한 국가가 일방적으로 개발하여서는 안 된다는 법적 의무에 관한 문제도 아울러 제기된다는 것이다. 이러한 의무는 한 국가에 의한 일방적 채굴이 다른 국가에 역시 부여되는 일정한 몫을 임의로 남획하는 결과를 가져온다는 데에서 그 이유를 찾을 수 있다. 즉, 여기에서 분명한 것은 단일화된 합의와 같은 당사국 간의 협력이 반드시 필요하다는 것이며, 그러한 합의가 이루어지기 이전에는 일방적인 자원개발에 나서면 안 된다는 소극적인 형태의 협력이 요구된다는 것이다.⁷¹⁾

공동개발구역의 법적 근거는 유엔해양법협약 제74조 3항 및 제83조 3항에서 다음과 같이 찾을 수 있다 :

“합의에 이르는 동안, 관계국은 이해 및 상호협력의 정신으로 그 과도기 동안 최종합의에 도달함을 위협하거나 해하지 아니하고 실제적인 잠정약정을 체결하기 위하여 모든 노력을 하여야한다. 상기 약정은 최종경계획정을 침해되지 않는다.”

71) 이석용, 전제논문, p. 121.

그러나 일반적으로 사용되는 ‘공동개발’의 정의는 동 협약상 찾아보기 어렵다. 그럼에도 불구하고 공동개발구역내에서 관계국은 지하자원의 개발협력 및 이용 등 특별하게 지정된 목적을 이루기 위하여 자신들의 주권적 권리를 행사할 것을 구체적으로 합의한다.

공동개발구역을 설정하기 위해서는 다음과 같은 전제조건을 고려할 수 있다.

첫째, 특별히 지정된 목적을 위해 주권적 권리를 행사하기 위한 공식적인 합의,

둘째, 공동개발수역에 대한 명확한 정의가 필요하다.

셋째, 공동개발제도고 적용되는 자원에 대한 정의가 필요하다.

넷째, 공동개발수역의 활동을 규제하는 법률 및 관할권에 대한 합의가 필요하다.

다섯째, 탐사활동 및 수익분배에 관한 조건에 관한 합의가 필요하다.

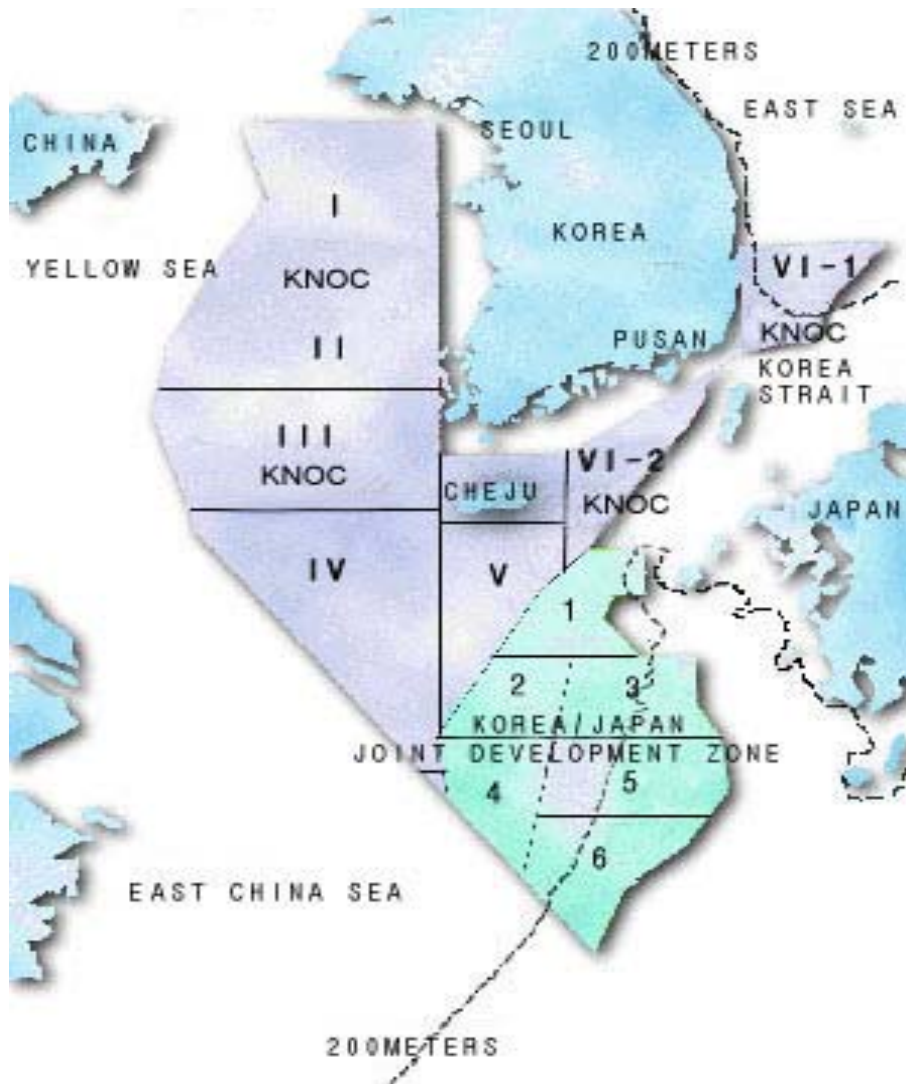
공동개발구역에 관한 합의를 도출하고 이를 유지하기 위한 기타 중요 요인은 관계국의 정치적 의지 또는 이 문제에 대한 관계국의 권한 위임 등을 들 수 있으며 이것이 공동개발구역을 현실화시키고 지속시킬 수 있는 가장 중요한 요인이 된다.

3) 동북아의 대륙붕광구 개발

중국은 지금까지 우리나라와 일본이 1974년에 체결·선포한 ‘한·일 대륙붕공동개발협정’에 대하여 자국의 국익을 침해한 것이라고 외교적 항의를 해오고 있다.

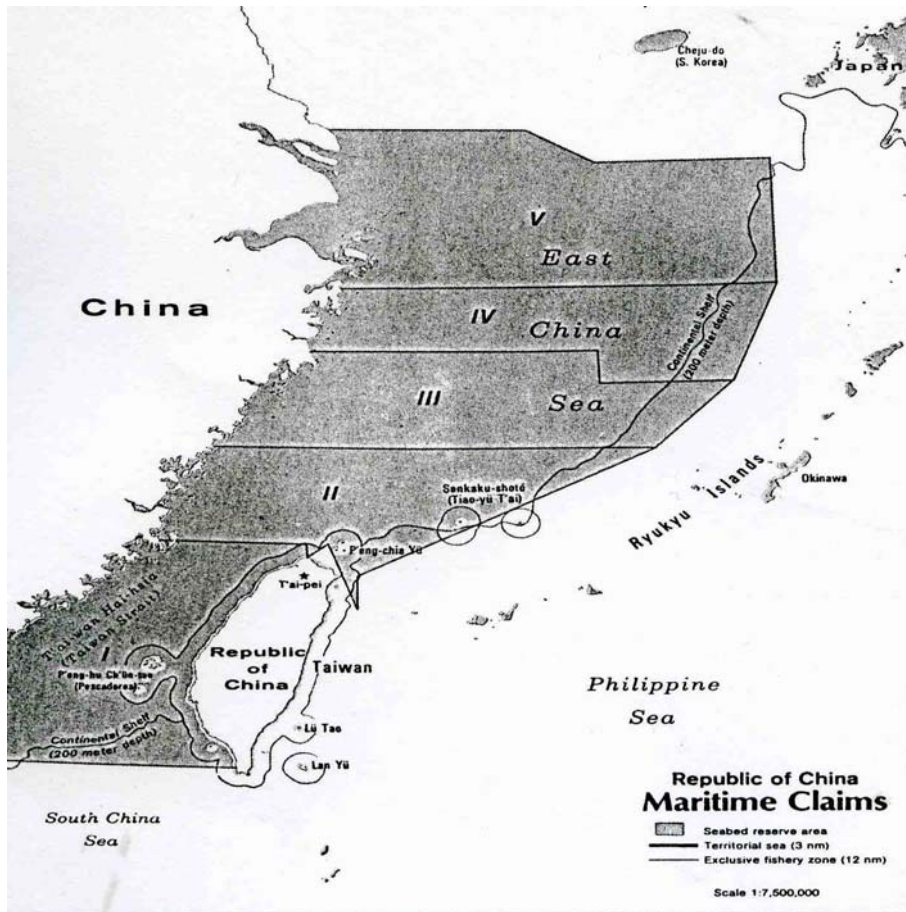
아울러, 중국 정부는 1992년 黃海와 東中國海에 새롭게 해저 개발광구를 설정한 것으로 알려지고 있다. 문제가 되는 것은 이러한 중국의 북부 광구(Northern Acreage)의 일부가 1970년 한국이 선포한 해저개발광구 중 제4광구와 중복되고 있다는 것이다.

〈그림 3-3〉 대한민국과 일본의 대륙붕 공동개발 광구



자료 : 한국석유공사, 홈페이지 자료(<http://www.knoc.co.kr>).

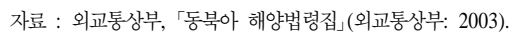
〈그림 3-4〉 중국의 대륙붕 광구



자료 : Limits in the Seas, No. 117.

한편 해양경계가 최종 맺어지기 이전의 위와 같은 공동개발적인 잠정조치의 협정으로 어업자원에 대한 공동자원관리가 있다. 현재 한국·중국·일본은 각각 양자협정으로 이 어업자원에 대한 공동관리보존을 하고 있다. 일본과 중국은 1997년 9월 3일, 문제의 조어도에 대한 영유권 귀속의 문제를 보류하고 새로운 어업협력체제에 합의하여 북위 27°에서 북위 30°40' 사이의 구역에서 각 연안국은 각기 그 해안에서 52해리까지를 전속관할 수역으로 하고 그 나머지

〈그림 3-5〉 한·일, 한·중 어업협정 수역도



72) 「조선일보」, 1997. 9. 4.

제4장

주요쟁점에 관한 국제사례

1. 기전에 관한 국제사례

1) 1951년 영국·노르웨이 어업사건

1951년의 영국과 노르웨이 간의 어업사건은 국제사회에서 최초로 직선기선 방법을 국제법상 합법적인 것으로 인정하였다는 데에 의의가 있다.

(1) 주요내용

이 사건은 17세 초부터 노르웨이 연안에서 어로활동을 자제해 온 영국이 20세기 초에 들어 어로활동(트롤어업)을 시작하자 노르웨이는 어선나포를 하였고, 이에 영국은 노르웨이가 영해의 획정방법이 부당하고 하여 시작된 분쟁이다.

노르웨이는 1906년 어업금지수역을 설정하고 1911년에는 이를 위반하는 영국 트롤어선을 나포하였고, 1935년에는 노르웨이가 자국의 본토, 섬 및 암초 등 기점을 연결하는 직선기선을 설정하고 어업금지구역을 설정하였다.⁷³⁾

73) 노르웨이는 1935년 6월 12일 칙령을 발포하여 노르웨이와 핀란드의 경계로부터 북위 66도 28분, 동경11도 56분의 지점까지의 연안수역을 어업전관수역으로 선포하였는데, 바, 이 어업전관수역은 육지, 도서 및 간조 시에만 출현하는 암초를 연결하는 47개의 직선기선이 사용되었고 48개의 기산점을 지정하였다. I.C.J., *Fisheries Case*(United Kingdom v. 노르웨이), December 18th, 1951(General List: No. 5), p. 124.

이에, 영국은 1949년에 국제사법재판소에 제소하였으며, 노르웨이가 어업수역의 기준인 기선을 설정하는 데에 있어서의 방법 및 구체적인 적용이 국제법에 위반된다는 것과 영국이 입은 손해에 대하여 배상해 줄 것을 청구하였다.⁷⁴⁾

재판소는 직선기선을 그음에 있어서 그 거리를 어느 정도로 할 것인가의 문제는 당해 지역의 여러 가지 조건을 감안하여 결정할 문제이며, 이러한 제 조건을 평가할 수 있는 최적의 입장에 있는 것은 연안국이므로⁷⁵⁾ 해양경계획정은 국가의 일방적 행위로 할 수 있으나, 그것이 타국에 대하여 유효한지의 여부는 국제법에 의해서 정하여짐을 전제하였다.⁷⁶⁾

이에, 노르웨이의 북쪽 연안과 같이 해안이 깊이 만입되고 크고 작은 섬들이 많이 존재하는 경우와 같은 특수한 지형을 가진 경우에는 직선기선의 방법이 인정된다고 판시하였다.⁷⁷⁾

그 근거로, 재판소는 노르웨이에 특유한 제도로써 직선기선방법이 존재하여 왔으며, 직선기선제도는 1869년 이래 일관되게 동 해역에 적용되어 왔고, 영국을 포함한 다른 나라들이 직선기선을 묵인하였다는 사실을 들었다.

재판소는 재판관의 찬성 10과 반대 2로써 노르웨이 연안해역의 획정방법은 정당하다고 인정하고, 찬성 8과 반대 4로서 노르웨이의 1935년 칙령에 입각한 제조치는 국제법에 위배되지 않는다는 판결을 하였다.⁷⁸⁾

(2) 평가

동 판결은 직선기선을 합법적으로 인정한 최초의 국제판례이며, 그 후 1958년의 영해 및 접속수역에 관한 협약⁷⁹⁾이나 1982년 유엔해양법협약⁸⁰⁾에 채택되어 해양관할권에 관한 국제법규칙의 형성에 크나 큰 기여를 하였다고 볼 수

74) *Ibid.*, p. 119.

75) *Ibid.*, p. 131.

76) *Ibid.*, p. 132.

77) *Ibid.*, p. 139.

78) *Ibid.*, p. 143.

79) 동 협약 제4조.

80) 동 협약 제7조.

있는데, 특히 다음과 같은 점에서 의의가 있다.

첫째, 재판소는 영해의 폭을 측정하는 기선으로서는 고조선 또는 고조선과 저조선의 중간선이 아니라 저조선이라는 것이 국가간의 관행에서 일반적으로 채택되어 온 것임을 인정하였다.⁸¹⁾

둘째, 재판소는 기선을 설정하는 기준은 합리적인 범위 내에서 연안국이 판단하는 것이 가장 적당하다고 볼 수 있으며, 노르웨이 해안의 특수성이나 역사성을 고려하여 직선기선방법의 설정이 정당하다고 하였다.

셋째, 재판소는 직선기선은 해안의 지형, 만 및 도서의 존재 등을 고려하여 그어져야 한다고 하였다.

〈표 4-1〉 1951년 영국·노르웨이 어업사건의 주요쟁점

구 분	
○ 기선의 기점 기준	-해안선의 저조선 상의 점
○ 기선의 설정 권한	-국가의 전속관할, 적법성은 국제법 합치
○ 직선기선의 설정	-지형, 만, 도서의 존재 등 고려

2) 중국의 직선기선

중국주장 직선기선의 문제점은,⁸²⁾ 기본적으로 기점은 간조선에 있는 점이어야 하고⁸³⁾ 간출지 등에는 설정할 수 없는데,⁸⁴⁾ 이를 일탈할 경우이다. 그 외에도 도서의 존재와 해안선의 일반적 방향으로부터 과도하게 일탈한 경우, 해안의 복잡성을 이유로 과도하게 적용한 경우 등을 들 수 있다.

81) I.C.J., *op. cit.*, p. 128.

82) 중국주장 직선기선의 문제점에 대한 상세한 것은, 논한국해양수산개발원, 「배타적경제수역 선포와 광역관리체제 구축에 관한 연구(II)」, 1997년. 김영구, “한중간의 해양경계획정을 위한 법적 기준”, 「국제법학회논총」, 제42권 제1호, 통권 제81호, 1997 참조.

83) 유엔해양법협약 제7조 1항, 2항.

84) 동 협약 제7조 4항.

첫째, 기점이 수심 아래의 해면에 위치하여 간조선 상의 지점이어야 한다는 요건을 충족시키지 못하는 것이 기점 제1번인 ‘산둥고각’ 지점이다.⁸⁵⁾

둘째, 지리적 요건으로 해안선이 깊게 굴곡지거나 잘려 들어간 지역, 또는 해안을 따라 아주 가까이 섬이 흩어져 있는 지역이어야 한다.⁸⁶⁾ 이 경우에 “해안을 따라 아주 가까이”에 대해 얼마만큼의 거리 기준안에 있는 것을 말하는가에 대하여 영해의 범위가 12해리인 경우에 해안에서 24해리의 거리 안에 있는 섬들은 이 요건을 충족하는 것으로 볼 수 있다는 견해가 있다.⁸⁷⁾

그러나, 미국 국무성의 분석에 의하면, 중국주장 직선기선은 총 48개의 기선에서 그 길이가 24해리 미만인 것은 23개(48%)이고 그 외에는 24해리 이상으로⁸⁸⁾ 직선기선의 요건을 벗어난 것으로 판단하고 있다(<표 4-2> 참조).

〈표 4-2〉 중국주장 직선기선의 길이별 유형분석

직선기선의 길이	빈도수 (전체적 분포)
24 해리 미만	23(48%)
24.1 - 48 해리	9(19%)
48.1 - 100 해리	13(27%)
100 해리 이상	3(6%)

자료 : U.S. Department of State, “China -Straight Baseline Claim”, *Limits in the Seas*, No. 117, July 9, 1996, p. 4.

셋째, 직선기선은 해안의 일반적 방향에서 현저하게 벗어날 수 없으며, 육지와 충분히 밀접하게 관련되어 있어야 한다.⁸⁹⁾ 그러나, 중국주장 직선기선 기점

85) Shandong gaogiao(1) N37°24.0', E122°42.3'. U.S. Department of State, “China -Straight Baseline Claim”, *Limits in the Seas*, No. 117, July 9, 1996, p. 5.

86) 유엔해양법협약 제7조 1항.

87) U.S. Department of State, “China -Straight Baseline Claim”, *Limits in the Seas*, No. 117, July 9, 1996, p. 5.

88) *Ibid.*, p. 4.

89) 유엔해양법협약 제7조 3항.

제5번 내지 제11번까지의 기선은 그 직선기선 안에 있는 수역이 내수제도에 의하여 규율될 수 있을 만큼 육지 영토와 충분히 밀접하게 관련되어 있다고 볼 수 없다는 판단이다.⁹⁰⁾

한편, 인접국인 베트남도 1998년 8월 6일, 유엔 사무총장에 제출한 ‘외교공한(Note Verbale)’에서 중국이 설정한 직선기선에서 남사군도 인근의 직선기선은 ‘국제법에 어긋나며’ 또한 ‘베트남의 영토주권에 대한 심각한 침해’라고 항의하고 있다.⁹¹⁾

3) 일본의 직선기선

일본이 1996년 신 「영해법」으로 직선기선 방식을 채택함에 있어서는 일본 연안의 지형학적 특성이 직선기선 확정의 법적 요건을 충족시키지 못하는 경우가 많다는 지적이 있다.

〈표 4-3〉 일본주장 직선기선의 유형별 구분

지역 \ 형태	해안선의 복잡성	도서의 존재	만구폐쇄선	계
북해도지역	6	46	7	59
대마도지역	28	-	-	28
동일본지역	9	11	2	22
시코쿠지역	1	5	3	9
기이·이즈지역	1	5	2	8
오키나와지역	2	16	-	18
큐슈지역	-	19	-	19
계	47	102	14	163

자료 : 한국해양수산개발원, 「배타적경제수역 선포와 광역관리체제 구축에 관한 연구(II)」, 1997년, p.97.

90) U.S. Department of State, “China -Straight Baseline Claim”, *Limits in the Seas*, No. 117, July 9, 1996, pp. 5~7.

91) www.un.org/Depts/los 참조.

일본주장 직선기선의 문제점에 관한 선행연구는,⁹²⁾ 만구폐쇄선을 과도하게 설정한 경우, 도서의 존재를 이유로 과도한 직선기선을 채택한 경우, 해안의 복잡성과 도서의 존재를 과도하게 적용한 경우로 이는 해양관할권을 확대하기 위하여 직선기선제도를 남용한 것으로 보고 있다.

일본주장 직선기선을 유형별로 분석하면,⁹³⁾ 대체로 도서의 존재로 인한 것이 60%, 해안선의 복잡성으로 인한 것이 32%, 만구폐쇄선이 8%의 순으로 나타나고 있다. 길이로는 10해리 미만이 100곳으로 가장 많고, 40해리 이상 되는 곳도 21개소나 되었다. 또한 24해리 이하는 117개소, 24해리 초과는 46개소로 파악되었다.

미 국무성이 일본주장 직선기선을 길이별로 분석한 바에 의하면,⁹⁴⁾ 24해리 미만이 116개로 71.6%를 차지하고, 24해리 이상 48해리 미만 31개로 19.1%, 48 해리 이상이 15개로 9.3%를 차지하는 것으로 나타났다.

〈표 4-4〉 일본주장 직선기선의 길이별 구분

직선기선의 길이(해리)	개수
24해리 미만	116(71.6%)
24해리 이상 48해리 미만	31(19.1%)
48해리 이상	15(9.3%)

자료 : U.S. Department of State, "Straight Baseline and Territorial Sea Claims: Japan", *Limits in the Seas*, No. 120, April 30, 1998, p. 4.

92) 한국해양수산개발원, 「배타적경제수역 선포와 광역관리체제 구축에 관한 연구(II)」, 1997, pp. 98~99.

93) 상계서, p. 97.

94) United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, *Limits in the Seas*, No. 120("Straight Baseline and Territorial Sea Claims: Japan"), p. 4. in www.law.fsu.edu.

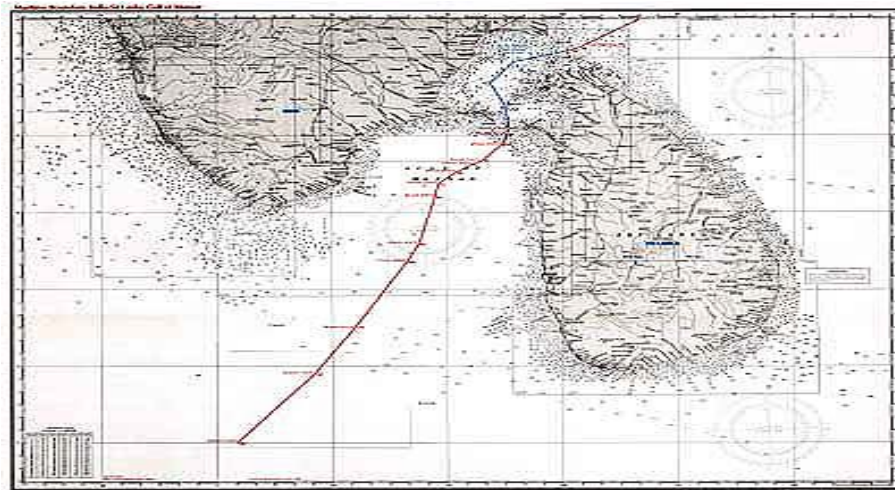
2. 해양경계획선원칙에 관한 국제사례

1) 중간선 및 등거리선 원칙에 의한 경우

(1) 인도와 스리랑카

인도와 스리랑카 정부는 1976년 중간선 원칙에 의하여 마주보고 있는 양국 간 인도양 수역에 길이 292해리에 이르는 경계선을 획정하는 협정⁹⁵⁾을 체결하였다.

〈그림 4-1〉 인도와 스리랑카의 해양경계(Manaar만)



자료 : U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No.77a.

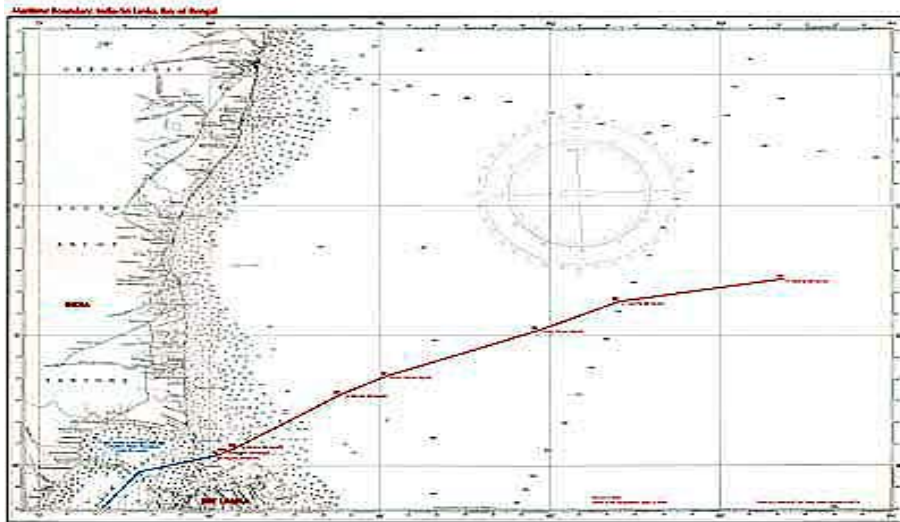
이 협정은 Manaar만과 Bengal만을 구분하여 경계를 정하였는데, Manaar만은 13개의 변곡점과 288.33해리의 길이를 가진 경계선⁹⁶⁾이고 Bengal만은 8개

95) Agreement between India and Sri Lanka on the Maritime Boundary between the Two Countries in the Gulf of Manaar and the Bay of Bengal and Related Matters, 10 May 1976. in 자료 : U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No.77.

96) *Ibid.*, p. 4.

의 변곡점과 214.30해리의 길이를 가진 경계선⁹⁷⁾이다.

〈그림 4-2〉 인도와 스리랑카의 해양경계(Bengal만)



자료 : U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No.77a.

(2) 프랑스와 통가

프랑스와 통가는 1980년에 체결된 EEZ 경계획정협정⁹⁸⁾에서 중간선 또는 등거리선 원칙⁹⁹⁾에 의하여 해양경계획정을 하였다.

남태평양의 Tonga의 군도국가인데 그 중의 Niua foou라는 작은 섬이 북서쪽으로 상당히 돌출되어 있다. 한편 프랑스령 Iles de Horne가 이 작은 섬 바깥편에 위치하여 있다. 프랑스와 통가는 Niua foou와 Iles de Horne 및 Iles Wallis 사이에 중간선원칙에 따라 중간선을 그어 1980년에 협정을 체결하였다.

97) *Ibid.*, p. 8.

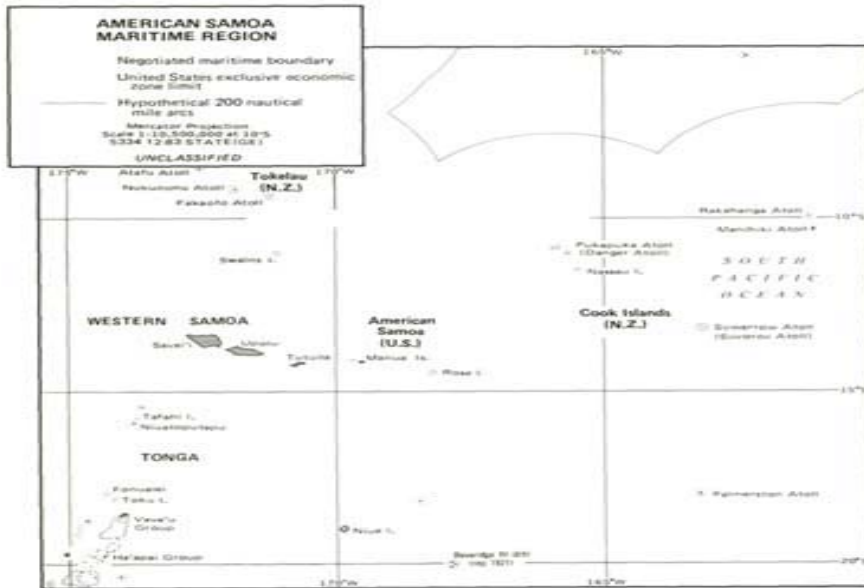
98) Convention between the Government of the French Republic and the Government of the Kingdom of Tonga on the Delimitation of Economic Zones 11 January 1980 in www.un.org.

99) 동 협정 제1조.

(3) 미국과 쿡아일랜드

1980년에 미국과 쿡아일랜드는 해양경계협정¹⁰⁰⁾을 체결하여, 중간선을 기준으로 해양경계를 정하되 미국령 사모아의 Rose Island와 쿡아일랜드 Suvorov 섬에 대하여 완전효과를 부여하여 해양경계를 정하였다.

〈그림 4-3〉 미국과 쿡아일랜드의 해양경계



자료 : U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No.100.

2) 수정된 중간선 · 등거리선 원칙에 의한 경우

(1) 콜롬비아와 파나마

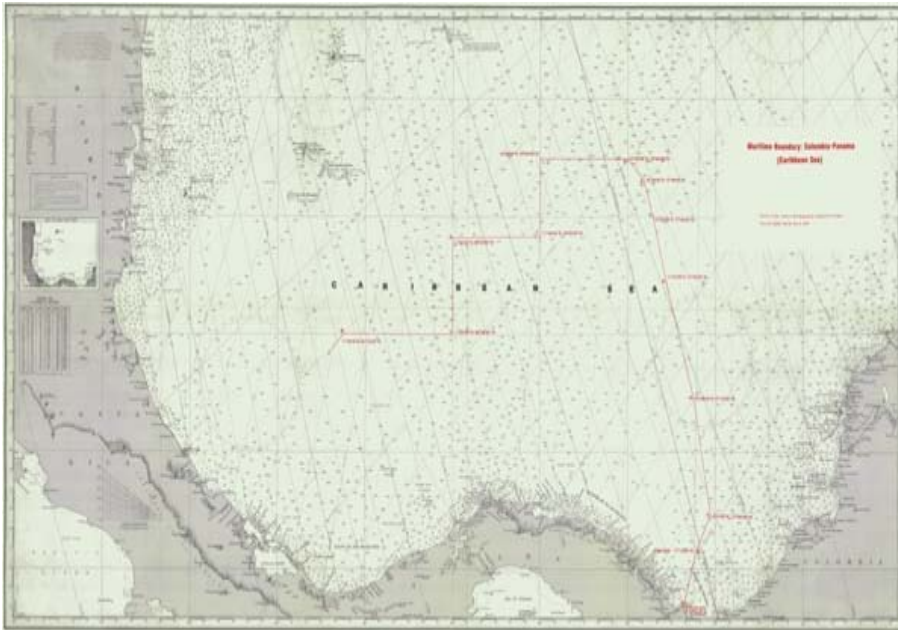
콜롬비아와 파나마는 카리브 해와 태평양상 해양경계선을 획정하는 협정을

100) Treaty between the United States of America and the Cook Islands on Friendship and Delimitation of the Maritime Boundary between the United States of America and the Cook Islands, 11 June 1980. in *Limits in the Seas*, No. 100.

1976년에 체결하였다.¹⁰¹⁾

협정은 카리브 해(A해역)와 태평양(B해역)으로 나뉘어 각각의 지리적 좌표를 제시하고 있다. 카리브 해에서는 등거리원칙을 적용하되 콜롬비아의 바위섬들에 대한 50%의 효과를 부여하여 경도와 위도에 나란한 직선을 사용하여 해양경계선을 설정하였다. 태평양에도 등거리선을 적용하되 부분적으로 북위 5° 선을 사용한 경계를 획정하였다.

〈그림 4-4〉 콜롬비아와 파나마의 해양경계(대서양)



자료 : U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No.99.

101) Maritime Boundary Agreement between the Republic of Colombia and the Republic of Panama, 30 November 1977 in *Limits in the Seas*, No. 79.

〈그림 4-5〉 콜롬비아와 파나마의 해양경계(태평양)



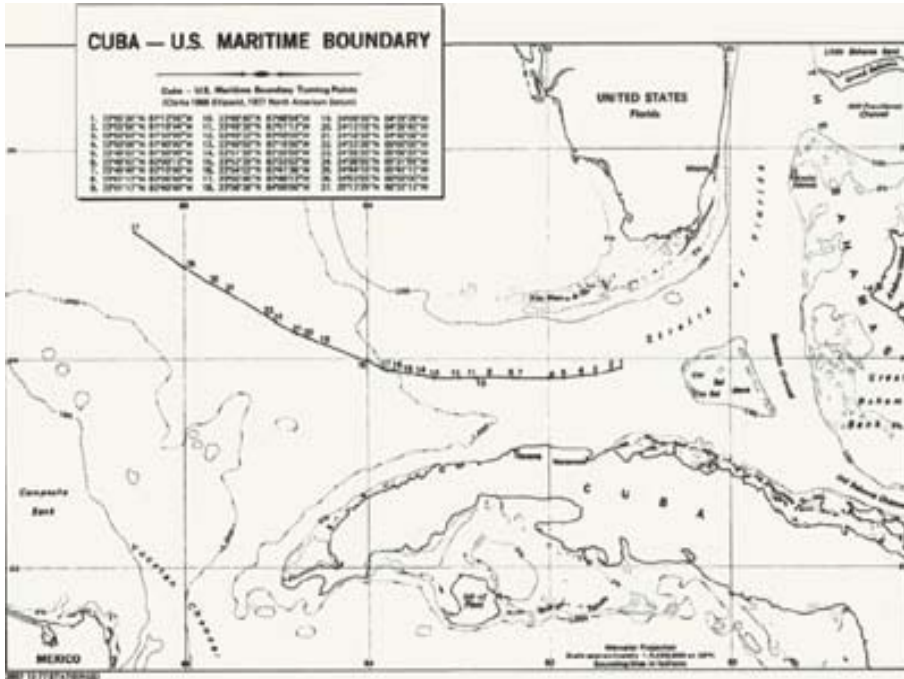
자료 : U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No. 79.

(2) 미국과 쿠바

미국과 쿠바는 1977년 양국간 해양경계협정¹⁰²⁾을 체결하여, 양국간의 해양 경계선으로 중간선 방법을 적용하되 경계획정에 있어서 미국령 Navassa섬과 Cayman해구에 대한 효과를 인정하지 아니하는 방법으로 해양경계를 정하였다.

102) Maritime Boundary Agreement between the United States of America and the Republic of Cuba, 24 February 1977. in *Limits in the Seas*, No. 110.

〈그림 4-6〉 미국과 쿠바의 해양경계



자료 : U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No.110.

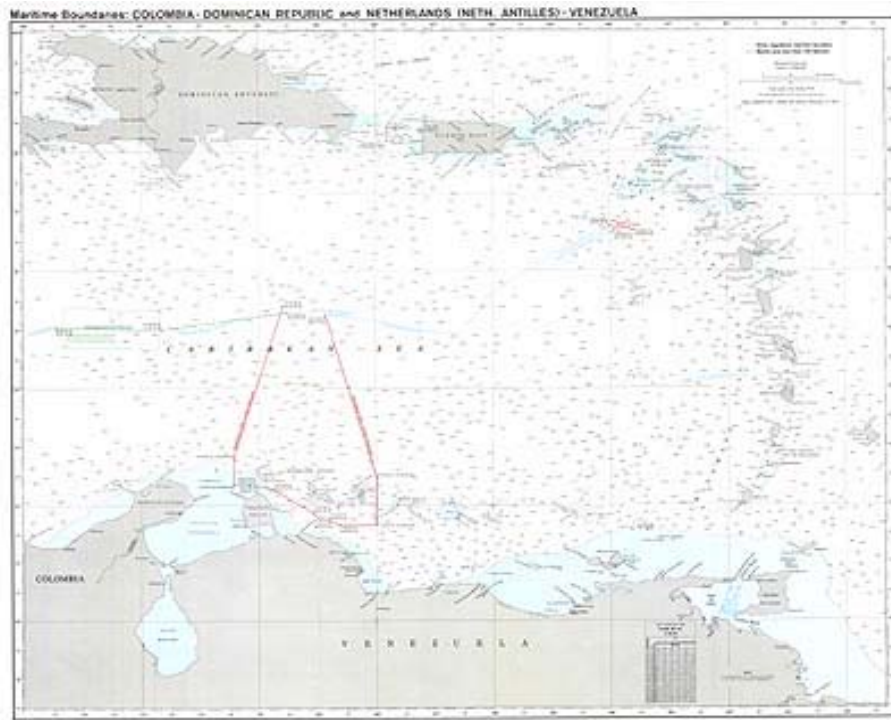
(3) 도미니카와 베네수엘라

도미니카와 베네수엘라는 1978년에 양국간 해양경계협정¹⁰³⁾에서 대체로 중간선을 경계선으로 하되¹⁰⁴⁾ 베네수엘라 앞바다에 돌출되어 있는 Amba와 Curacao라는 두 개의 섬을 기점으로 하는 해양경계를 정하였다.

103) Agreement on the Delimitation of marine and subsoil areas and maritime cooperation between the Dominican Republic and the Republic of Colombia, 13 January 1978. in *Limits in the Seas*, No. 105.

104) 동 협정 부속서 제1조.

〈그림 4-7〉 도미니카와 베네수엘라의 해양경계



자료 : U.S. Department of State, *Limits in the Seas*, No. 105.

3) 형평해결원칙과 국제사례

(1) 1984년 미국과 캐나다의 메인만 사건

① 주요내용

이 사건은, 1977년 미국의 어업수역과 캐나다의 어업수역의 선포로 양국간에 메인 만(Maine Bay)에서 대륙붕 및 어업자원개발구역의 경계확정에 관한 분쟁이 발생하여,¹⁰⁵⁾ 1981년 11월 25일에 미국과 캐나다는 공동합의¹⁰⁶⁾로 국

105) 이병조 · 이증범, 전거서, 2003, p. 522.

106) 재판부탁에 관한 1979년 3월 29일자 특별합의.

제사법재판소에 메인 만의 해양경계획정을 위한 판결을 요청하였다.¹⁰⁷⁾

이 사건에서 미국은, 메인만의 경계획정에 있어서 고려하여야 할 상황으로, 양국이 인접국이라는 것, 북미 동부 연안의 일반적인 형태가 북동 방향이라는 점, 양국 육지 국경선 근처에서의 해안선의 방향, 해양생태계 및 어종이 구별되는 해양경계, 미국 어민의 전통적인 어로활동, 항해보조시설물, 수색과 구조, 방어, 과학조사, 어업보존과 관리에 관한 미국의 국가실행 등을 들었다.¹⁰⁸⁾

반면에, 캐나다는 메인만의 해양경계획정에 고려해야 할 관련 상황으로, 거리, 근접성, 비례성, 연안 지역주민들의 어업자원에 대한 경제적 의존성, 석유와 가스탐사와 개발을 위한 허가서 등의 발부와 관련된 양국의 행위 등을 들고 있다.¹⁰⁹⁾

재판소는 이 지역의 특수성으로 인해 전체 경계획정선에 하나의 방법이 적용되지 않는다고 보고 전체를 세부분으로 구분하여 경계선을 설정하였다. 세부분은 지리적인 이유로 구분되었는데, 첫 번째 부분에는 연안에 대한 수직선을, 두 번째 부분에는 중간선을, 세 번째 부분에는 만의 폐쇄선에 대해 수직선을 그어 경계선을 확정하였다.¹¹⁰⁾

② 평가

이 사건의 판결에 대한 평가는 다음과 같다.

첫째, 재판소는 대항하거나 인접한 국가간의 해양경계획정은 어느 한 국가에 의해 일방적으로 행해질 수는 없으며, 경계획정은 신의와 적극적인 결과를 도출할 진정한 의도로 수행된 협상을 거쳐 합의로 행해져야 한다고 하였다. 그러나 합의에 도달하지 못하는 경우에는 경계획정은 필요한 권한을 갖고 있는

107) Case Concerning the Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Marine Area(Canada / U.S.), Judgement, *ICJ Reports*, 1984, para. 1.

108) *Ibid.*, 1984, pp. 258~262.

109) L. H. Legault, Blair Hankey, "From Sea to Seabed : The Single Maritime Boundary in the Gulf of Maine Case", 79 *AJIL*, 1985, p. 961.

110) Case Concerning the Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Marine Area(Canada / U.S.), Judgement, *ICJ Reports*(1984), paras. 213, 222, 224.

제3자에게 부탁되어야 한다고 강조하였다.¹¹¹⁾

이러한 견해는 동북아에서 서로 대향하고 있는 대한민국, 중국 및 일본 간에 대륙붕이나 해양경계획정에 적용될 원칙적인 국제규범이라고 보아진다.

둘째, 해양경계획정은 지역의 지형과 관련 상황을 고려하여 형평한 결과를 보장할 수 있는 형평한 기준을 적용하고 실제적인 방법을 사용하여 행해져야 한다는 것이다.¹¹²⁾

해양경계획정에 있어서 지리적 요소를 고려하여 형평한 해결에 이른다는 재판소의 견해를 동북아 3국 간의 해양경계획정에 대비하면,

대한민국과 중국의 서해에서는 양국의 해안선의 길이 및 방향, 해구의 존재나 퇴적층의 경계선인 실트라인의 존재와 같은 해저지형의 단절 등과 같은 요소가 고려되어야 할 것이다.

대한민국과 일본의 남해에서는 양국의 해안선의 길이 및 방향, 해구의 존재나 퇴적층의 경계선인 실트라인의 존재와 같은 해저지형과 더불어 조도나 남녀군도의 기점 부여 또는 경계획정에서의 기준 및 효과 부여 등이 고려요소가 될 것이다.

셋째, 재판소는, 항해, 국방, 혹은 석유탐사와 개발과 연관된 행위는 해양경계획정에 있어서 고려요소가 될 수 없다는 것이 재판소의 견해이다.¹¹³⁾

(2) 1993년 덴마크와 노르웨이의 얀 메이엔(Jan Mayen) 사건

1988년 8월 16일 덴마크는 자국의 그린란드와 노르웨이의 얀 메이안 섬 사이의 해양경계를 획정하여 줄 것을 국제사법재판소에 청구하였다.¹¹⁴⁾

이 사건에서 양국의 기본적인 주장을 보면,

덴마크는 얀 메이엔 인근 해역에 대하여 200마일 어업수역 및 대륙붕을 가질 권한이 있다고 판결할 것을 국제사법재판소에 요구하였고 나아가 그린란

111) *Ibid.*, para. 112.

112) *Ibid.*, para. 113.

113) *Ibid.*, para. 237.

114) I.C.J., Case Concerning Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen(Denmark. Norway), Judgement(June 4, 1993, General List No. 78), para. 1, p. 41.

드와 얀 메이엔 사이의 수역에 그린란드의 기선으로부터 200해리 떨어진 곳에 단일의 어업수역 및 대륙붕 경계선을 설정할 것도 또한 국제사법재판소에게 요구하였다.¹¹⁵⁾

이에 대해 노르웨이는 중간선이 얀 메이엔과 그린란드 사이의 대륙붕 경계선이 되며 또한 중간선이 이 지역에서 어업수역의 경계선도 된다고 판결할 것을 국제사법재판소에게 요구하였다.¹¹⁶⁾

재판소는, 이 사건의 해양경계를 확정함에 있어서 고려되어야 할 특별상황 및 관련 상황으로 해안선의 길이, 해저자원의 존재 및 분포, 어족자원에 대한 경제적 의존도, 얀 메이엔 섬의 인구 거주 등 사회경제적 요소, 비례성 등을 들고 있다.

첫째, 재판소는 지리적인 특징과 관련하여 덴마크의 그린란드와 노르웨이의 얀 메이엔 섬 사이의 해안선의 길이를 고려하여 노르웨이의 얀 메이엔에 대한 우월적 지위를 부여하였다.¹¹⁷⁾

재판소는 이 사건과 같이 대항하는 국가 사이에 등거리원칙을 적용하면 불균형한 결과가 나타나는 경우에 그 공평한 해결을 위해서 해안선의 길이, 해역의 면적을 고려해야 할 필요가 있다는 것이다.

둘째, 재판소는 양국주장이 중첩된 지역의 해저자원의 존재 및 분포가 해양경계획정에 있어서 관련요소라고 판단하였다. 즉, 해양경계획정의 대상인 대륙붕에 부존하는 해저자원은 “알려지거나 쉽게 확인 가능한 한” 경계획정에 고려할 필요가 있는 관련 상황이 된다는 북해대륙붕 사건과 리비아/몰타 사건의 판결들을 인용하였다.¹¹⁸⁾

셋째, 재판소는 해양경계획정이 “당사국들 주민의 생계와 경제적 안녕에 재

115) *Ibid.*, para. 9, p. 42.

116) *Ibid.*, para. 9, p. 43.

117) 얀 메이엔 해안의 길이가 9.2 대 1 혹은 9.1 대 1로 우세. 정진석, “주요 판례를 통해 본 해양경계 획정의 최근동향”, 『법학논총』, 제17집(2005), pp. 240~241 참조.

118) I.C.J., Case Concerning Maritime Delimitation in the Ater between Greenland and Jay Mayen(Denmark v. Norway), Judgement(June 4, 1993, General List No. 78), para. 72, p. 70.

양적인 영향”을 발생하지 않도록 함으로써 경계획정이 당사자들 각각의 어업 활동에 미치는 효과를 고려할 필요가 있다고 하며, 이 사건에서 관련된 어업공동체가 빙어 자원에 공평하게 접근하는 것을 보장하기 위해서 양국의 해양경계선이 중간선을 기준으로 보다 동쪽으로 조정, 이동해야 한다고 판시하였다.¹¹⁹⁾

넷째, 얀 메이엔 섬의 거주인구 수 또는 사회경제적 요소를 해양경계획정에 있어서 고려해야 할 사항인가 하는 점이다.

본래, 덴마크는 얀 메이엔 섬에 상주인구도 없고 이 섬이 인간이 거주할 수 없거나 독자적인 경제활동을 유지할 수 없는 섬이라는 것이다. 이에 비해 그린란드에는 55,000명의 인구가 살며 이 섬의 경제에서 어업이 차지하는 비중이 아주 크다고 주장하였다.

재판소는 이 사건의 해양경계획정에 있어서 얀 메이엔 섬의 거주인구가 또는 기타의 사회경제적 요소들을 고려할 이유가 없다고 판단하였다.¹²⁰⁾

다섯째, 재판소는 형평의 원칙에 따른 경계획정의 결과 연안국에 속하는 대륙붕의 면적과 해안선의 일반적 방향에 따라 측정된 해안의 길이 사이에 존재해야 할 합리적인 정도의 ‘비례성’이 있어야 한다고 판시하였다. 이 경우에, 비례성 원칙은 독립된 경계획정원칙은 아니고 경계획정의 공평성에 대한 심사기준이라고 강조하였다.¹²¹⁾

② 평가

이 사건의 판결에 대한 평가는 다음과 같다.

첫째, 재판소는 이 사건에서 지리적인 특징과 관련하여 해안선의 길이 및 해역의 면적을 고려하였는데, 이와 같은 견해를 대한민국과 중국의 서해, 대한민국과 일본의 남해에 적용한다면 양국의 해안선의 길이 및 방향이 고려요소가

119) *Ibid.*, para. 75, p. 71.

120) *Ibid.*, para. 80, pp. 73~74.

121) 정진석, “주요 판례를 통해 본 해양경계획정의 최근동향”, 『법학논총』, 제17집, 2005, p. 253.

될 것이다.

둘째, 재판소는 분쟁해역의 해저자원의 존재 및 분포가 해양경계획정에 있어서 관련요소라고 판단하였는데, 따라서, 해양관할권이 중첩되는 서해, 남해 및 동해의 대륙붕에서 주요한 해저자원이 발견되는 경우에 해양경계획정으로 인하여 바로 인근 해역에 부존하는 타국의 해저자원에 영향이 미칠 경우에는 해저자원을 당사국들 간에 공평하게 분배하는 방식에 대한 합의가 추가적으로 필요할 것이다.

셋째, 해양경계획정으로 인하여 당사국들 주민의 생계에 충격을 주지 않아야 하고 경계획정도 그러한 경제적 의존도를 고려해야 한다고 하였다. 이와 같은 어민들의 어업활동에 대한 고려는 한·중 어업협정의 ‘과도수역’이나 한·일 어업협정의 ‘중간수역’ 제도에 이미 포함되어 있는 요소이다. 다만, 대한민국과 중국의 서해, 대한민국과 일본의 남해의 경우에는 해양경계획정에 있어서 해당 국가의 어업에 대한 의존도를 고려해야 할 필요는 없다고 사료된다.

넷째, 얀 메이엔 섬의 거주인구 수 또는 사회경제적 요소를 해양경계획정에 있어서 고려할 필요가 없다는 것이 재판소의 견해인데, 대한민국과 중국의 서해, 대한민국과 일본의 남해의 경우에는 해양경계획정에 있어서 ‘독도, 조어도(센카쿠)’의 영유권문제와 이들 도서의 해양경계획정에 있어서의 효과가 문제될 것이다.

다섯째, 재판소는 대륙붕의 면적, 해안선의 일반적 방향, 해안의 길이 등이 서로 합리적인 정도의 ‘비례성’이 있어야 한다고 판시하였는데, 이 외에도 서해, 남해 및 동해의 해양경계획정에 있어서 해구나 실트라인의 존재로 인한 해저지형의 단절이 있는가에 대한 요소가 고려되어야 할 것이다.

(3) 중국과 베트남간의 해양경계획정

① 주요내용

원래, 베트남은 통킹 만에서의 양국간 해양경계선의 기준을 ‘1887년 중국과

프랑스 조약(Sino-French Treaty of 1887)’에서 규정된 동경 108도 03분 13초로 제시하였으나, 중국은 이 조약은 단지 섬의 영유권을 구분하는 선이며 해양 경계선이 아니라고 주장하였는데,¹²²⁾ 1977년 5월 12일 영해 및 접속수역, 배타적 경제수역, 대륙붕에 대하여 선포하였다.¹²³⁾ 한편, 베트남은 1982년 11월 12일에 직선기선을 선포하였는데, 10개의 구역과 11개의 기준점을 가진 하나의 인접 시스템으로 구성되어 있으나, 중국의해양관할권지역과 관련하여는 미완성으로 남아 있었다.¹²⁴⁾ 통킹 만(Bac Bo Gulf)에 대하여는 전체가 베트남과 중국의 내수인 역사적 만으로 보았다.¹²⁵⁾

이 후, 중국과 베트남 양국은 해양경계획정의 필요성을 인식하고 협상을 통하여 1993년 8월 19일에 해양경계획정에 관한 기본원칙을 정하는 협정¹²⁶⁾을 체결하면서 영토 및 경계획정에 관한 협상이 본격적으로 시작되었다.

2000년에 이르러 어업협정 및 해양경계획정에 관한 협정 등 두개의 협정이 체결되었는데, 양국은 2000년 12월 25일 동 협정에 서명하였으며, 2004년 6월 30일 발효되었다.¹²⁷⁾

특히, 통킹 만에서의 해양경계획정을 보면, 양국은 통킹 만의 종합적인 사항의 고려 즉 관련 사정을 고려한 형평성의 원칙을 사용하여 경계획정을 하였다.¹²⁸⁾ 동 경계협정에서는 통킹 만의 만구내측 수역으로 협정의 수역범위를 한정하였다.¹²⁹⁾

이 협정은 비례성의 원칙으로 통상 해안선의 길이, 해안선의 일반적 방향 및

122) Nguyen Hong Thao, “Maritime Delimitation and Fishery Cooperation in the Tonkin Gulf”, *Ocean Development & International Law*, Vol. 36, 2005, p. 27.

123) United States Department of State, “STRAIGHT BASELINES : Vietnam”, *Limits in the Seas*, No. 99, 1983, p. 1.

124) *Ibid.*, p. 5.

125) *Ibid.*, p. 8.

126) 1993년 양국간 육지경계 및 통킹 만에서의 해양경계획정 분쟁의 해결을 위한 기본원칙을 수립하는 일반협정(The General Agreement on the Basic Principles for Setting the Disputes Relating to the Land Border and to Delimitation of the Tonkin Gulf between Vietnam and China).

127) www.un.org/Depts/los 참조.

128) 동 협정 전문 및 제1조.

129) 동 협정 제1조 2항.

경계획정으로 귀속될 수역의 면적범위를 상호 비교하여 형평한 결과에 도달하고자 하였는데, 특히, 베트남의 영유하에 있는 백룡미도(‘Dao Bach Long Vi’, 白龍尾島)를 경계획정의 기점에서 25%의 효과를 부여하고, 톤킹 만의 만입구에 있는 콘코 섬(Conco 또는 Honco)에 대하여는 50%의 효과를 부여하여 획정의 결과에 이르렀다고 한다.¹³⁰⁾

이 협정의 특징을 보면 다음과 같다.¹³¹⁾

첫째, 형평한 결과에 이르기 위하여 해안선 길이를 고려하여 중간선을 조정한 점이다.

둘째 톤킹 만의 영해, 배타적 경제수역 및 대륙붕 등 3가지의 해양경계획정에 관한 단일경계를 설정하였다는 것이다.

셋째, 중국이 주변국과 체결한 최초의 해양경계획정에 관한 협정이라는 것이다.

② 평가

중국과 베트남과의 협정에 대한 평가는 다음과 같이 정리 할 수 있다.

첫째, 이 협정은 톤킹 만에서의 양국간 영해, 배타적 경제수역과 대륙붕에 관한 단일의 해양경계선을 확정하였다. 자원의 부존이 유망한 해역에서 양국이 주장하는 중첩되는 공유대륙붕이 있음에도 불구하고 대륙붕과 배타적 경제수역의 경계를 단일한 경계선으로 확정하는 것은 특히 우리나라와 일본과의 남해 대륙붕의 경계획정에 많은 시사점을 던지고 있다.

예컨대, 중국과 베트남과의 협정에서 어업문제와 경계획정의 문제가 동시에 병행되면서 상대적으로 어업에 비중을 둔 베트남과 달리 대륙붕상에 존재하는 자원에 관심을 둔 중국의 입장에서는 유리한 결과를 얻었다고 보아진다.

따라서 이 협정은 대륙붕과 배타적 경제수역의 경계를 별도로 또는 단일하게 하는 것에 따라 해저자원에 대한 국가이익이 영향을 받는다는 하나의 예에

130) Nguyen Hong Thao, *Op. cit.*, pp. 28~29.

131) 최진모, “중국-베트남간 톤킹 만 어업협정 및 해양경계협정 사례에 관한 소고”, 「해양정책연구」, 제21권 제1호, 한국해양수산개발원, 2006, pp.1 20~122.

해당될 것이다.

둘째, 이 협정에서 베트남의 영유하에 있는 백룡미도의 경우에 경계획정의 기점에서 25%의 효과를 부여하고, 톤킹 만의 만 입구에 있는 콘코 섬의 경우 50%의 효과를 부여하였는데, Hainan섬에의 근접점에서의 Con Co섬으로부터의 거리가 대략 112해리이다.¹³²⁾

이 점은, 앞으로 중국과 일본이 동지나해에서 해양경계획정을 하는 경우에 조어도(센카쿠 열도)에 대한 해양경계획정에서의 효과에 대한 시사점을 나타내고 있다고 보아진다.

셋째, 이 협정의 과정에서 중국은 해양경계획정의 주요 원칙으로 지리적 요인을 고려한 ‘공평성의 원칙’을 강조하였다는 점이다.

물론, 앞으로 중국이 해양경계획정을 하는 경우에 적용 가능한 원칙으로 항상 ‘형평성의 원칙’을 주장할 것인가와 ‘형평성의 원칙’을 인정하더라도 반드시 지리적 요인을 고려할 것인가에 대하여는 의문이나, 대한민국과 서해에서의 해양경계획정에 있어서 지리적 요소에 대한 중국의 국가실행을 유추할 수 있는 근거가 될 수 있을 것이다.

3. 해구에 관한 국제사례

대륙붕 경계획정에서 해구의 존재는 자연적 연장이론과 중간선 및 등거리선 주장에서의 핵심적인 변수 요인으로, 이른바 ‘특별한 관련사정’에 해당되는지가 문제이다.

아래에서는 대륙붕 경계획정에서 해구의 존재가 다루어진 대표적인 국제사례를 살펴보기로 한다.

132) United States Department of State, “STRAIGHT BASELINES : Vietnam”, *Limits in the Seas*, No. 99, 1983, p. 9.

1) 1969년 북해대륙붕 사건

북해대륙붕사건은 대륙붕 분쟁에 관한 첫 번째 국제사법재판소의 판례이다. 1969년 2월의 ‘북해대륙붕사건’ North Sea Continental Shelf Case, ICJ(1969)은 대륙붕에 관한 국제법 발달의 시금석이라 할 수 있다.¹³³⁾

북해의 해저는 노르웨이 근해의 해구(수심 200-650m, 넓이 80-100km)를 제외한 전 해저가 수심 200m 미만의 대륙붕을 이루고 있는데,¹³⁴⁾ 당시의 서독, 네덜란드와 덴마크의 사이에 공유대륙붕이 존재하고 있다.

이 공유대륙붕의 경계확정에 관하여 위 3개국이 협상을 벌였으나 합의하지 못하여 1967년 2월 16일자로 이 공유대륙붕의 경계확정에 적용될 국제법상 원칙을 제시해 달라는 소송을 국제사법재판소에 제소하였다.¹³⁵⁾

이 사건에서 서독은 대륙붕의 경계확정에 있어서 ‘등거리선’은 국가간의 협정이나 중재판결 또는 그 밖의 사유에 의하여 정당화되지 않는 한 대륙붕의 경계확정에 ‘등거리선 원칙’을 채택할 수 없으며, 대륙붕의 경계확정은 해당 국가들에게 정당하고 형평한 몫이 돌아가도록 확정하여야 한다고 주장하였다.¹³⁶⁾

이에 대하여, 덴마크와 네덜란드는 북해의 공유대륙붕은 제네바 대륙붕 협약 제6조 제2항에서 규정하는 원칙인 ‘등거리선 원칙’¹³⁷⁾에 의거하여 대륙붕 경계확정을 하여야 하며, ‘등거리선 원칙’을 배제하고 다른 원칙을 적용할 ‘특별한 사정’이 존재하지 않는다고 주장하였다.¹³⁸⁾

국제사법재판소는 2년에 걸친 심리 끝에 서독의 주장을 이론적으로 지지하

133) 이준범 · 이병조, 전거서, p. 520.

134) I.C.J., *Reports*, 1969, p. 13.

135) *Ibid.*, p. 5.

136) *Ibid.*, p. 5.

137) 동 협약 제6조 제2항.

「동일한 대륙붕이 인접하는 2개국의 영토에 인접하고 있는 경우에는 그 대륙붕의 경계는 당해 국가 간의 합의에 의해 결정된다. 합의가 없으며 또한 특별한 사정에 의해 다른 경계선이 정당화되지 않는 경우에는, 경계는 각국의 영해의 폭이 측정되는 기선의 최단거리에 있는 각점으로부터의 동일거리의 측정을 적용하여 결정된다.」

138) I.C.J., *Reports*, 1969, pp. 9~12.

는 판결을 11대 6으로 내렸다. 그 내용은 첫 번째로 정당하고 형평한 몫이란 분배이론을 배척하는 등거리원칙이 대륙붕경계획정원칙이 아니며, 관습국제법화하지도 않았고, 두 번째로 북해대륙붕경계원칙에는 연안형태, 물리적, 지질학적 구조, 천연자원 등을 고려한 형평의 원칙이 적용되어야 하며, 1국의 대륙붕은 육지영토의 자연적 연장으로서 타국영토의 자연적 연장을 침해할 수 없고, 세 번째로, 이런 원칙에 의해 경계가 중복되면, 중복지역은 합의된 비율에 따라 분할해야 하되, 합의에 실패한 경우에는 중복지역의 공동관할, 공동사용, 공동개발제도를 고려하고, 그것도 안 될 경우 합리적 비율에 의해 분할하도록 되어있다.

이 판결이 주목을 끄는 것은 경계획정원칙으로 1958년 대륙붕협약 제6조에 명시된 등거리원칙의 관습국제법화를 부인하면서 형평의 원칙에 입각하여 합의에 의해 획정해야 한다고 천명하고 대륙붕이 영토의 자연연장임을 강조하면서, 노르웨이 근해의 해구에 대한 특수성을 인정하지 않았으며, 그리고 관할권이 중복된 경우 공동관리, 공동사용, 공동개발방안을 제시한 점이다.¹³⁹⁾

2) 1977 / 1978년 영불 대륙붕 중재사건

영국과 프랑스는 1970년부터 1975년까지 양국의 대륙붕경계획정에 대하여 영국해협에 있어서는 원칙적으로 중간선에 의한 경계획정에 합의하였으나, 서경 30분 이서의 해협지역에 있어서 합의를 이루지 못하였다. 특히, 채널제도의 취급 및 대서양 쪽에서의 등거리 원칙의 적용을 둘러싸고 의견의 대립이 있었다. 이에 양국은 1975년 7월에 중재조약을 체결하여 결정하기로 하였다. 지질학적으로 영령제도와 프랑스의 Saint-malo만의 해저는 Normandi 반도, Bretagne 반도와 영국해협의 다른 곳과 같이 동일한 지질학적 연속성을 갖고

139) *Ibid.*, pp. 4~56 ; 이병조 · 이중범 전거서, *supra note* 3, pp. 520~521. fn. 14.

있다고 할 수 있다.

이 영령제도 바로 가까이 Hurd 심연(Hurd Deep)이 존재하는 데 이것은 폭 1-3해리, 길이가 80해리, 깊이가 1,000m이다.¹⁴⁰⁾ Hurd심연(Hurd Deep)과 Hurd심연단층(Hurd Deep Fault Zone)에 대한 영국의 주장을 거부하면서, 양 지역의 축(axis)은 단순한 자연적 현상에 지나지 않으므로 1958년 대륙붕협약 제6조의 특수한 상황으로 인정될 수 없다고 하면서, 이 지역에서도 등거리선을 적용하였다.¹⁴¹⁾

1978년 영·불 대륙붕 사건에서는 상기에서 살펴본 바와 같이 영국해협 의 대륙붕에는 Hurd 심연 같은 해저계곡이 존재하였다. 그러나 이는 수심이 1,000m 내외로서 영국해협 대륙붕의 단일한 구조를 구획하는 특징적 요소로 간주될 만큼은 되지 못했다. 지형학적으로 대륙붕이란 완전한 해저평면을 의미하는 것은 아니므로 일정한 해저계곡(Submarine Valleys)을 포함하는 것은 당연히 전제된다. 그러나 보다 깊고 큰 규모의 해구나 침강구조가 있을 때 이를 대륙붕에 포함시켜야 하는가 하는 것은 문제가 될 수 있을 것이다.¹⁴²⁾

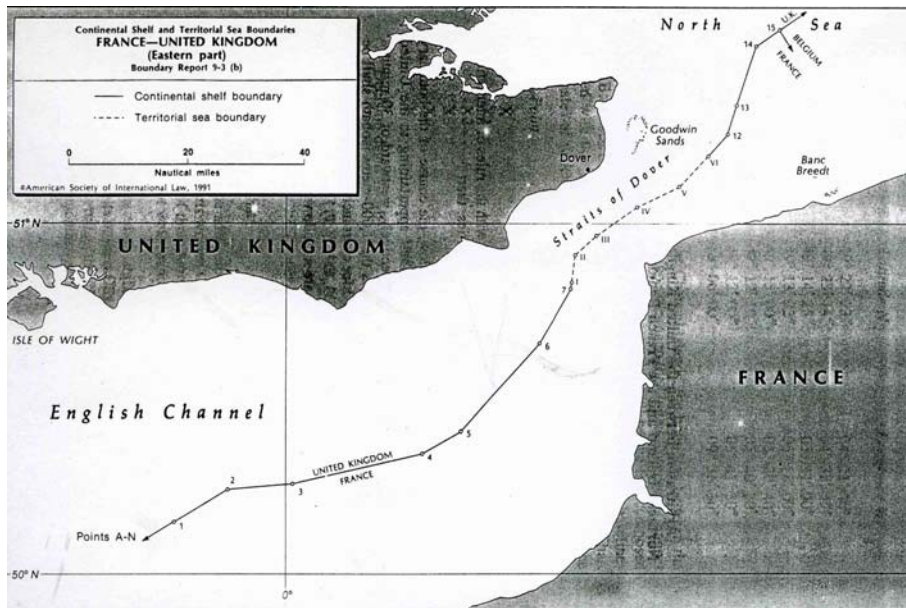
중재재판소의 판결은 북해 대륙붕 사건에서의 국제사법재판소의 여러 가지 견해를 수정·보완하였다. 이웃한 국가간의 대륙붕 경계획정시 대륙붕이 영토의 자연적 연장이라는 원칙이 결정적 요소라는 견해의 모순점을 적시하였고, 형평의 원칙을 적용함에 있어 여러 요소를 무제한적으로 고려해야 한다는 국제사법재판소의 견해를 재해석하였다. 또한 광역 지리적 요소나 제3국과의 경계를 고려요소로 인정하지 않았다는 점에서 매우 긍정적으로 평가된다.

140) Arbitration between the United Kingdom and Northern Ireland and the French Republic on the Delimitation of the Continental Shelf, 1978, p. 6 ; 이창위, “영불대륙붕사건”, 『국제해양분쟁사 연구 I : 중재재판소판례』, 서울: 해양수산부, 2004, pp. 99~142 참조.

141) *Ibid.*, p. 63.

142) *Ibid.*, pp. 99~142.

〈그림 4-8〉 영국과 프랑스간 대륙붕 경계획정



출처 : J.I.Charney & L.M.Alexander(eds.), *International Maritime Boundaries*, Vol. I ; Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1993, p. 1747.

3) 1985년 리비아와 몰타의 대륙붕 사건

리비아와 몰타는 양국간의 오랜 대륙붕 분쟁을 재판부탁에 관한 1976년 5월 23일자 특별합의로 1982년 7월 19일에 국제사법재판소에 부탁하여 당해 대륙붕 획정에 적용될 국제법원칙과 규범을 제시하고 이들을 적용하기 위한 방법을 명시해 줄 것을 청구하였다.¹⁴³⁾

이 사건에서 리비아는, 경계획정은 형평의 원칙에 입각해야 하며, 양국간 해저의 지질학적, 지형학적 특성을 감안하여 육지의 자연연장원칙에 따라 몰타섬 근처의 해구를 경계로 해야 한다고 주장하였다.¹⁴⁴⁾

이에 대하여, 몰타는 양국간 대륙붕의 경계획정은 관련되는 국제법에 의하

143) I.C.J., *Reports*(1985), pp. 15~17.

144) *Ibid.*, pp. 18~19.

여 형평한 해결에 이르도록 하여야 하며, 양국간 대륙붕의 경계획정에서는 ‘중간선 원칙’을 적용하여야 한다고 주장하여 대륙붕의 경계획정에 있어서 ‘육지의 자연연장 원칙’의 적용을 배제하고자 하였다.¹⁴⁵⁾

재판소는 연안 200해리 이내의 대륙붕에 있어서는 자연적 연장원칙과 지질학적, 지형학적 기준은 배제되고 등거리원칙이 중시되어야한다고 실시하면서 대향하는 해안선의 길이의 차이는 고려될 요소이나 반드시 산술적 비례로 계산되어야 하는 것은 아니라고 지적하였다. 이런 점을 전제로 재판소는 리비아·몰타 간 중간선(북위34도2분)과 리비아·시실리섬 중간선(북위34도36분) 사이의 범위에서 몰타에 1/4효과를 인정하여 중간선에서 북으로 18분 이동된 위치(북위34도30분)로 조정된 선을 경계선으로 판시하였다.¹⁴⁶⁾

이 판결은 몰타에 1/4효과를 인정한 이론적 근거가 불분명하여 자연적 연장원칙을 배제하고 지질학적, 지형학적 요소를 무시한 최초의 판결로 강력한 비판을 받고 있다.¹⁴⁷⁾

거리를 경계획정의 가장 중요한 요소로 주장하면서 최소한 대안국간 경계획정의 첫 단계에서는 등거리선을 적용해야한다는 몰타의 주장에 맞서, 리비아는 해저의 물리적 자연적 연장론의 연장선상에서 ‘단층지대’이론을 주장하였다.

리비아는 육지영토의 해양과 해저로의 자연적 연장이 대륙붕의 가장 중요한 요소라고 믿고 있었다. 따라서 경계획정의 첫 단계는 분쟁당사자 쌍방이 경계선을 확정할 수역에 대한 각국 영토의 자연적 연장을 입증하는 것이며, 양 당사국에 인접한 대륙붕 사이에 근본적 단절이 있는 경우에는 그러한 근본적 단절의 일반선을 경계선으로 삼아야 한다고 하였다. 더구나 리비아는 양국간 대륙붕에는 리비아가 ‘단층지대’라 부르는 근본적 단절이 존재하므로 대륙붕의 중복 문제는 제기될 여지가 없다고 하였다.¹⁴⁸⁾

145) *Ibid.*, p. 19.

146) *Ibid.*, para. 73, pp. 52~53.

147) 이석용, “리비아와 몰타간 대륙붕에 관한 사건”, 『국제해양분쟁사례연구Ⅲ : 국제사법재판소판례』, 서울: 해양수산부, 2005, pp. 187~227.

148) *ICJ Reports*, 1985, p.34.

This map illustrates the maritime boundaries between Malta and Libya. The map includes the following features:

- Geographical Labels:** SICILY (ITALY) at the top, MALTA in the center, LIBYA at the bottom, and TUNISIA on the left. Specific islands and points are labeled: Linosa I. (Italy), Lampedusa I. (Italy), Ras Ajdir, and Ras Tajoura.
- Coordinates:** The map is bounded by latitudes 32° N to 36° N and longitudes 12° E to 14° E.
- Boundary Lines:**
 - CS Boundary:** A solid line representing the Continental Shelf boundary, which is labeled with values 0.60 and 0.75.
 - Provisional Equidistance:** A dashed line representing the provisional equidistance boundary.
- Other Features:** The 'Equiratio Lines' are indicated by dashed lines. The 'CS Boundary' is also labeled as the 'Provisional Equidistance' line in some areas.

4. 공동개발에 관한 국제사례

동북아시아 지역에서 대륙붕 문제가 본격적으로 나타난 것은 1968년에 유엔의 극동경제위원회 해저석유공동탐사위원회가 황·동지나해에서 물리탐사를 실시하여 1969년 초에 이 두 해역의 몇 군데에 상당히 많은 양의 석유가 매장되어 있을 가능성이 높다는 자못 낙관적인 보고서를 발표했을 때부터

였다.¹⁴⁹⁾

석유는 중요한 자원인데 그 분포가 매우 편중되어, 황·동지나해의 해저분쟁을 전후하여 대안국, 인접국간의 대륙붕경계획정에 관한 해양법의 규정이 유동적이다. 황·동지나해의 지리적, 지형학적, 지질적 환경은 매우 복잡하여 국제법상의 원칙이나 기준을 적용하기가 쉽지 않다. 연안국들 간의 정치적 관계가 복잡해서 분쟁의 해결을 모색하는 교섭마저도 쉽게 이루어질 수 없다.¹⁵⁰⁾

이에 따라, 1974년 1월 30일 한국과 일본은 50년간의 효력기간을 가진 대륙붕 공동개발구역에 관한 협정을 체결하고 이 수역을 양국에 인접한 남부 대륙붕에 설정하고 이러한 협정이 대륙붕 경계확정에 아무런 영향도 주지 않는다는 협정을 체결하였다.¹⁵¹⁾

본 협정은 조광권자, 운영계약, 작업조건, 구역의 양도, 보상책임, 비용과 자원의 공동분배 및 형사관할권 목적으로 구역을 나누지 아니하고 각국의 법령을 적용하는 등의 내용을 규정하고 있다. 분쟁은 외교적 수단에 의해 해결되어야 하며, 이의 실패시 강제중재에 회부되며 공동위원회가 협정의 효과적 이행을 보장하기 위해 설치된다.

그러나 중국은 자국의 동의 및 참여 없이 이러한 공동개발구역을 설정한데 대하여 일본에게 항의하였고 이 구역이 불법한 것이며 따라서 무효라고 선언하였다.¹⁵²⁾

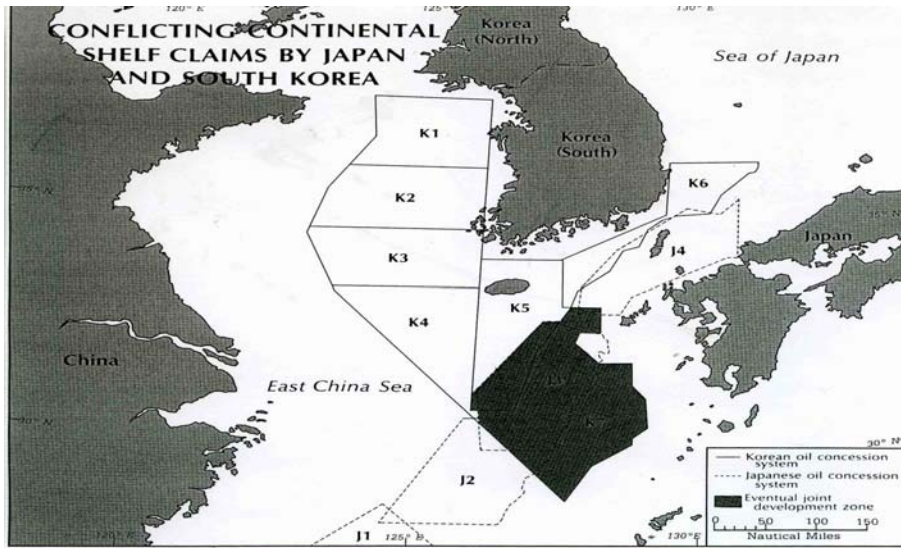
149) 박춘호, “한국의 대륙붕 경계문제”, 『법학논총』, 제21호, 고려대학교 법학연구소, 1983. 12, pp. 66-68.

150) 상계논문, p. 82.

151) 상세서, pp. 421~444.

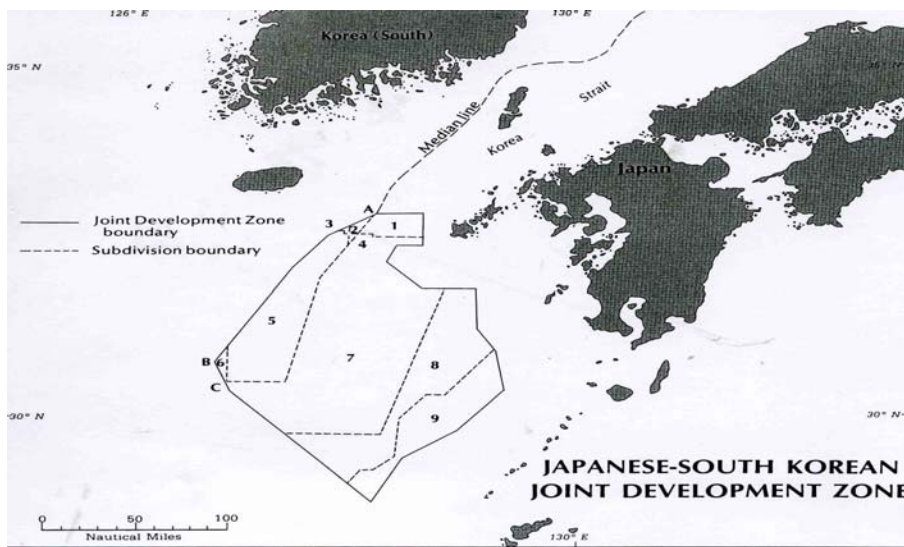
152) Jagota, *Supra Note 43*, pp. 87~88.

〈그림 4-10〉 대한민국의 대륙붕 광구



자료 : J. Morgan & M. J. Valencia(Edited by), ATLAS FOR MARINE POLICY IN EAST ASIAN SEAS, Berkeley : Univ. of California, 1992, p. 31.

〈그림 4-11〉 대한민국과 일본의 대륙붕 공동개발 광구

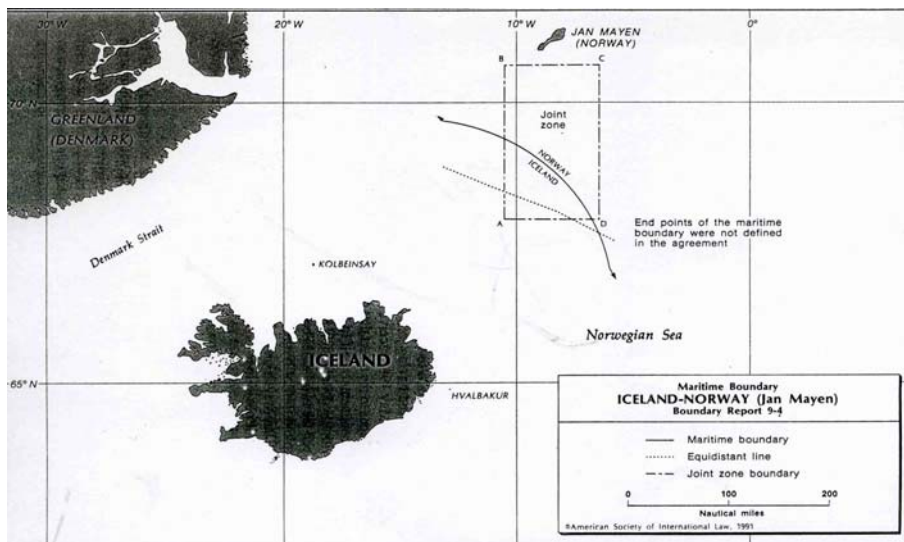


자료 : J. Morgan & M. J. Valencia(Edited by), ATLAS FOR MARINE POLICY IN EAST ASIAN SEAS, Berkeley : Univ. of California, 1992, p. 32.

2) 1981년 덴마크와 노르웨이의 얀 메이엔 사건(조정위원회)

1988년 8월 16일 덴마크는 자국의 그린란드와 노르웨이의 얀 메이엔 섬 사이의 해양경계에 관한 분쟁과 관련하여 노르웨이를 상대로 국제사법재판소에 소송을 제기하였다. 이 사건에서 양국의 기본적인 주장을 보면, 우선 덴마크는 그린란드가 얀 메이엔에 대하여 200마일 어업수역 및 대륙붕을 가질 권한이 있다고 판결할 것을 국제사법재판소에 요구하였고 나아가 그린란드와 얀 메이엔 사이의 수역에 그린란드의 기선으로부터 200해리 떨어진 곳에 단일의 어업수역 및 대륙붕 경계선을 설정할 것도 또한 국제사법재판소에 요구하였다. 이에 대해 노르웨이는 중간선이 얀 메이엔과 그린란드 사이의 대륙붕 경계선이 되며 또한 중간선이 이 지역에서 어업수역의 경계선도 된다고 판결할 것을 국제사법재판소에 요구하였다.¹⁵³⁾

〈그림 4-12〉 그린란드와 얀 메이엔 간의 공동어업 경계획정



자료 : J.I.Charney & L.M.Alexander(eds.), International Maritime Boundaries, Vol.I(Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1993), p.1761.

153) ICJ Reports, 1993, para. 9.

해양경계와 병행하여 공동개발구역설정을 하도록 권고한 유일한 사건이 1981년 5월에 채택한 아이슬란드와 안 메이엔(노르웨이)간 대륙붕 조정위원회 보고서 사건이었다. 안 메이엔의 용기지형 및 지질에 관한 전문가 그룹의 보고에 따라 조정위원회는 아이슬란드와 안 메이엔 간 배타적 경제수역 및 대륙붕 해양경계가 200마일 선이 되어야 하며(아이슬란드와 안 메이엔 간 거리가 292마일이라 하더라도) 아이슬란드는 자국 대륙의 자연적 연장을 기초로 200마일이 넘는 안 메이엔의 어떠한 지역에 대한 주장도 할 수 없다고 결정하였다.

그러나 이 지역에서의 아이슬란드의 상당한 경제적 이해관계 특히 석유 및 가스에 대한 이해관계를 고려하여 조정위원회는 해양경계선의 안 메이엔 북쪽에 있는 32,750km²와 아이슬란드 남쪽 12,725km²까지 미치는 직사각형의 “공동개발구역” 설정을 권고하였는데 이 구역은 모든 중주요 탄화수소 생산지역을 포함하였다.

이 공동개발구역에서 아이슬란드와 노르웨이 양국은 공동으로 또는 약정에 의해 해양경계선 북쪽 또는 남쪽지역에서 25%까지 탄화수소 자원개발을 각자 주장할 수 있다. 본 조건은 아이슬란드에 다소 유리한바, 즉 탐사 및 시추비용을 지불하고 상업적 석유개발에 참여할 수 있다는 것이다.

그러나 이러한 가능성이 해양경계선 남쪽 지역에서는 노르웨이에게 허용되지 않았다. 이와 유사하게 공동개발구역의 노르웨이 부분이나 한계선을 넘어 걸쳐있는 모든 자원은 공동개발구역 안쪽에 있는 것으로 고려될 것이며, 따라서 만일 걸쳐있는 자원이 공동개발구역 남쪽이나 아이슬란드 EEZ 내에서 이 경계선을 넘어 존재할 경우 공정한 평가 및 통합개발절차에 따라 분할될 것이다. 또한 아이슬란드와 노르웨이의 관련 법률, 석유정책 그리고 안전, 환경 및 행정규정 등이 공동개발구역의 각자 부분에 적용될 것이다.

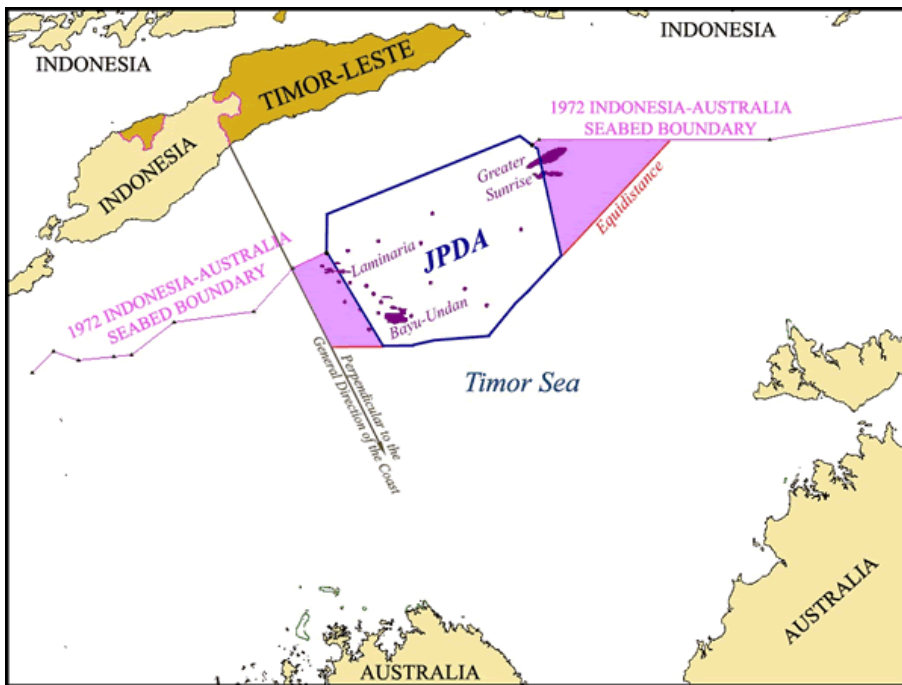
양국은 조정위원회의 권고를 수용하여 1981년 10월 22일 합의에 서명하였고 이는 1982년 6월 2일 효력이 발생하였다.¹⁵⁴⁾

154) 본 합의 내용의 상세에 관하여는, 21 *International Legal Materials* 1222-26 (1982) 참조.

3) 2003년 호주-동티모르 공동개발 조약

1999년 10월 20일 동티모르가 인도네시아로부터 독립함에 따라, 이 지역의 석유자원에 이권이 있는 호주는 자국과 동티모르 사이의 석유자원개발에 대하여, 기존의 티모르 갭 조약을 유지하는 범위 내에서, 호주-동티모르간의 조약을 체결하였다. 이 조약은 the Timor Sea Treaty(이하 ‘티모르해 조약’)라고 불리며, 2002년 5월 20일 동티모르의 수도 Dili에서 체결하여, 2003년 4월 2일 발효하였다.¹⁵⁵⁾

〈그림 4-13〉 호주와 동티모르의 공동개발구역



출처 : www.timorseaoffice.gov.tp.

155) *Australian Treaty Series* 13(2003) : Timor Sea Treaty between the Government of East Timor and the Government of Australia(2003).

이 조약은 기존의 티모르 갭 조약의 Area A 범위를 JPDA(Joint Petroleum Development Area)라고 부르며, 이 범위 내에서의 공동개발은 장관급 이사회(the Ministerial Council)와 공동위원회(the Joint Commission)에 의하여 협의 운영된다. 특이한 것은 이 공동개발의 이익은 동티모르가 90%, 그리고 호주가 10%를 가진다.¹⁵⁶⁾ 그리고 이 중 the Sunrise and Troubadour Field 유전지역은 20.1%가 JPDA 지역에 있으며, 나머지 79.9%는 호주의 소유에 속하는 것을 명확히 규정하고 있다.¹⁵⁷⁾ 그리고 계약자에게 부여되는 세금은 10%를 초과하지 않는다.¹⁵⁸⁾ 이 협약은 티모르 갭 협약처럼 형사관할권(제14조), 관세, 이민, 방역(제15조), 수로측량 및 지진조사(제16조) 기타 안전 및 항공로 관련 규정을 두고 있다.

이 협약이 체결되면서, 동시에 2개의 교환각서를 상호간에 교부하였는데 그 내용은 동티모르의 독립을 확인하는 것과 이 지역에서의 석유자원에 대한 탐사와 개발에 관하여 티모르해 조약이 발효하기 전까지의 그 조약에의 합의사항을 이행하기 위한 것이며, 여기에는 아울러, 호주와 인도네시아 간의 티모르 갭 조약의 유효성 부인도 포함하고 있다.¹⁵⁹⁾

이 후, 티모르해 조약의 세부이행을 위하여, 2003년 3월 6일 the Sunrise and Troubadour Petroleum Field의 Unitisation에 대한 협약을 체결하면서, 추가로 the Sunrise와 the Sunrise and Troubadour Petroleum Field에 대한 2개의 세부내용이행에 대한 양해각서를 체결하였고 아직 이들은 발효하지 않고 있다.¹⁶⁰⁾

156) 동 협약 제4조.

157) 동 협약 부속서 E.

158) 동 협약 부속서 G.

159) Exchange of Notes constituting an Agreement between the Government of the Democratic Republic of East-Timor and the Government of Australia concerning Arrangements for Exploration and Exploitation of Petroleum in an Area of the Timor Sea Between East Timor and Australia(2002) paras. 7-8.

160) Agreement between the Government of Australia and the Government of the Democratic Republic of Timor-Leste Relating to the Unitisation of the Sunrise and Troubadour Fields(2003) ; Memorandum of Understanding relating to the exploitation of the Sunrise ; Memorandum of Understanding relating to the exploitation of the Sunrise and Troubadour petroleum fields in the Timor Sea.

아울러, 장관급 이사회(the Ministerial Council)는 2004년 7월 1일 티모르해 조약 제7조(a)에 의거하여 JPDA 지역에서의 석유수출과 석유탐사 및 개발에 대한 세부 석유채굴규정(the Petroleum Mining Code)을 초안을 검토하였다.

한편, 동티모르는 국내법적으로 그 이행을 위하여 Timor-Leste Petroleum Act를 제정하고 이 법규 아래에서 석유분배계약 모델을 규제하기 위한 법률 입안 중에 있다. 이 법률에는 탐사 및 개발 석유회사에 대한 규제를 위한 세부 지침(이익극대화, 동티모르인의 훈련과 고용, 자료 소유권, 보고제도 등)과 국 제투자유치에 대한 내용을 포함하고 있으며, 비승인 활동과 검사관에 대한 방해에 대해서 벌칙도 규정하고 있다. 아울러 특이한 사항으로 모든 승인된 탐사 개발활동에 의해서 얻어진 자료는 모두 동티모르의 소유로 하고 있다는 점이다.¹⁶¹⁾

161) Timor-Leste Petroleum Act ; Model Production Sharing Contract under the Timor-Leste Petroleum Act(Draft for public consultation).

제5장

요약 및 시사점

1. 요약

1) 주요쟁점

중·일 양국의 유전 개발을 둘러싼 분쟁은 동중국해의 가장 넓은 곳이 360해리 밖에 되지 않아, 유엔해양법협약에 따라 만일 양국이 200해리 배타적 경제수역(또는 대륙붕)을 주장하는 경우에는 중첩된 지역이 필연적으로 발생하게 된다.

중국과 일본의 대륙붕 분쟁에 있어서 주요 쟁점을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 해양관할권의 기준선이 되는 기선에 관한 것으로 중국과 일본이 선포한 직선기선 방식이 유엔해양법협약이 정하고 있는 법적 요건을 충족시키지 못하는 경우가 많다는 점이다.

둘째, 해양경계획정원칙에 관한 것으로 중국이 주장하는 대륙붕은 국가영토의 자연적 연장이라는 입장이고 일본은 중간선 원칙에 따라 중국과 일본 해안선의 중간으로 획정하여야 한다고 주장하고 있다.

셋째, 대륙붕 경계획정에 있어서 오키나와 해구의 존재에 관한 것이다. 중국은 동중국해에서 오키나와 해구가 일본과의 대륙붕에 대한 자연적 분계선을 이루고 있는 비공유 대륙붕에 속한다고 주장하며, 일본은 오키나와 해구는 단순한 함몰에 불과할 뿐 대륙붕의 자연적 분계선을 구성하지 않는다는 입장

이다.

넷째, 공동개발에 관한 것으로, 앞으로 중국과 일본이 대륙붕의 경계획정은 미뤄놓고 자원개발을 위하여 서로 협력하는 공동개발제도를 도입할 것이라고 예상된다. 이 경우에 문제되는 것은, 공동개발수역의 범위, 공동개발의 대상이 되는 자원의 종류, 공동개발절차 및 방식, 분담금 및 이익분배의 방식 등에 대한 추가적인 합의가 필요할 것이다.

2) 국제사례

중국과 일본의 대륙붕 분쟁에 관한 주요쟁점인, 직선기선, 해양경계획정원칙, 오키나와 해구의 법적 지위 및 공동개발과 관련한 국제사례를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 직선기선에 관한 국제사례는 1951년 영국·노르웨이의 어업사건, 1996년 중국의 직선기선, 1996년 일본의 직선기선을 들 수 있다. 1951년 영국·노르웨이 어업사건은 직선기선의 합법성을 최초로 인정한 편결이고, 중국과 일본이 설정한 직선기선은 유엔해양법협약의 요건에 어긋나고 있음을 지적하였다.

둘째, 해양경계획정원칙에 관한 것으로, 중간선 및 등거리선 원칙에 의한 사례, 수정된 중간선 및 등거리선 원칙에 의한 사례, 형평해결원칙에 의한 사례를 살펴보았다. 국제판례 및 사례는 ‘형평한 해결’원칙을 강조하고 있는, 이 경우에 어떠한 것이 ‘형평’한 것에 해당되는지에 대하여 그 기준이 모호함을 지적하였다.

셋째, 해구의 존재가 해양경계획정에 미치는 영향에 관한 사례로는, 1969년 북해 대륙붕 사건, 1977년 영불 대륙붕 사건과 1985년 리비아와 몰타 대륙붕 사건을 분석하였다. 특히, 리비아와 몰타 사건은 재판소가 해구의 존재를 정확하게 인정하여서 판결한 것은 아니라 그 재판결과가 양국의 중간선에서 몰타 쪽으로 1/4 정도 나아가 그은 것이므로 몰타 앞에 있는 해구의 존재를 상당히

고려한 결과임을 알 수 있었다.

넷째, 공동개발에 관한 국제사례로, 1974년의 한·일 남부 대륙붕 공동개발 협정, 양국간 해양경계획정이 되기 이전의 1981년 덴마크와 노르웨이의 얀 메이안 사건 및 2003년 호주와 동티모르의 공동개발조약을 분석하였다.

특히, 2003년 호주와 동티모르의 공동개발 조약은 개발지역, 개방방식, 개발 절차, 비용의 분담 및 이익금의 분배 등을 정하고 있는 공동개발의 모델로서 중국과 일본의 공동개발에 많은 참조가 되리라고 본다.

이상에서 논의한 내용을 정리하면 <표 5-1>과 같다.

〈표 5-1〉 중·일 대륙붕 분쟁의 주요쟁점과 관련된 국제사례

구 분	국제사례	시사점
직선기선	○ 1951 영국과 노르웨이 어업사건	- 직선기선의 합법성
	○ 1996 중국의 직선기선	- 요건에 불합치
	○ 1996 일본의 직선기선	- 요건에 불합치
해양경계 획정원칙	○ 1976 인도와 스리랑카 협정	- 등거리/중간선
	○ 1980 프랑스와 통가의 협정	- 등거리/중간선
	○ 1980 미국과 쿡아일랜드 협정	- 등거리/중간선
	○ 1976 콜롬비아와 파나마 협정	- 등거리/중간선 수정
	○ 1977 미국과 쿠바 협정	- 등거리/중간선 수정
	○ 1978 도미니카와 베네수엘라 협정	- 등거리/중간선 수정
	○ 1984 미국과 캐나다 메인만 사건	- 형평원칙
	○ 1993 얀 메이엔 사건	- 형평원칙
	○ 2000 중국과 베트남 협정	- 형평원칙
해구	○ 1969 북해 대륙붕 사건	- 해구 불인정
	○ 1977 영불 대륙붕 중재사건	- 해구 불인정
	○ 1985 리비아와 몰타의 대륙붕 사건	- 1/4 효과 인정
공동개발	○ 1974 한·일 공동개발협정	- 공동개발협정(兩者)
	○ 1981 얀 메이엔 사건	- 조정위원회 권고
	○ 2003 호주와 동티모르 조약	- 공동개발 조약(兩者)

2. 정책 시사점

1) 직선기선의 남용과 전문가 회의를 통한 해결

직선기선제도는 연안국들이 해양관할권을 확장하려는 의도에서 발전되어 왔는데 오늘날 연안국들의 과도한 직선기선의 남용이 문제가 되고 있으며, 특히 이해관계국과 해안을 접하거나 대항하고 있는 국가간에는 직선기선의 사용에 있어서 민감한 사안이므로 사전협의에 의한 적절한 기선설정이 요구된다.

중국주장 직선기선의 문제점은, 기점은 간조선에 있는 점이어야 하고 간출지 등에는 설정할 수 없는데, 이러한 요건을 일탈하였으며, 도서의 존재와 해안선의 일반적 방향으로부터 과도하게 일탈한 경우, 해안의 복잡성을 이유로 과도하게 적용한 경우 등을 들 수 있다.

미국 국무성의 분석도, 중국주장 직선기선은 총 48개의 기선에서 그 길이가 24해리 미만인 것은 23개(48%)이고 그 외에는 24해리 이상으로¹⁶²⁾ 직선기선의 요건을 벗어난 것으로 판단하고 있다.

일본의 직선기선도 연안의 지형학적 특성이 직선기선 확정의 법적 요건을 충족시키지 못하는 경우가 많다는 지적이 있다. 즉, 만구폐쇄선을 과도하게 설정한 경우, 도서의 존재를 이유로 과도한 직선기선을 채택한 경우, 해안의 복잡성과 도서의 존재를 과도하게 적용한 경우로 이는 해양관할권을 확대하기 위하여 직선기선제도를 남용한 것으로 보고 있다.

또한, 일본 측의 조도와 남너군도가 그 기점으로 사용될 수 있느냐가 문제되는데, 이 섬들 역시 경제수역을 가질 조건을 충족시켜 주지는 못하고, 해양경제획정에서 왜곡효과를 가지므로 해서 기점으로도 사용할 수 없으며 다만 영해를 가질 수 있을 뿐이라고 보는 견해가 있다.¹⁶³⁾

162) U.S. Department of State, "China -Straight Baseline Claim", *Limits in the Seas*, No. 117, July 9, 1996, p. 4.

163) 김태천·이윤철, "한반도 주변해역에 대한 배타적 경제수역의 설정에 관한 몇가지 고찰", 「법학논총」, 제9집, 경북대학교 법학 연구소, p. 161.

앞으로, 중국과 일본의 이와 같은 직선기선의 남용은 짧은 기간 내에 바로잡기는 힘들다고 보며, 대한민국, 중국, 일본, 북한, 러시아를 포함하여 동북아 국가들의 국제법학자, 해양학자 및 지리학자가 참여하는 전문가회의를 통하여 장기적으로 해결되어야 한다고 본다.

2) 해양경계의 획정

(1) 중국과의 해양경계획정

대한민국과 중국은 주로 서해에서 해양경계획정의 문제가 있는데, 서해의 지리적 상황을 보건대 우리와 중국이 대항하는 부분의 해안선은 중국보다는 우리 쪽이 굴곡이 더 많이 해안선의 길이가 더 길다. 이 같은 해안선의 굴곡은 직선기선으로써 해결할 수 있을 것이다. 또 지질학적인 측면에서 중국은 황해의 해저지형과 지질구조가 그들에게 유리하다고 주장할 수 있겠으나 경제수역의 경계획정에는 이 같은 지질적 구조라는 면은 고려되지 않게 되는 것이 국제법상 확인된 일반원칙이라 하겠다.¹⁶⁴⁾

동북아 해역에 있어서의 대륙붕경계문제는 1960년대 후반에 유엔의 극동경제위원회(ECAFE)의 해저석유 공동탐사로부터 시작된다. 이 탐사의 보고서가 1969년 초에 공개되자 한국, 중국, 대만 3국은 즉시 대륙붕에 대한 각자의 관할권 확장에 나섰다.

그리하여 이 3개 연안국은 해저광구 설정을 서둘렀는데, 이때 한국은 7개 광구, 일본은 4개 광구, 대만은 5개 광구 그리고 심지어 일본으로 반환되기 전의 오키나와 까지도 1개 광구 등 모두 17개 광구가 각기 일방적으로 설정되었다. 이 17개 광구 중에서 서로 중복되지 않는 것은 4개 광구에 불과하다.¹⁶⁵⁾

동중국해 북부의 한·중 해저광구 중복은 1969년-1970년間に 한국이 설정한 제4광구와 1992년에 설정한 중국의 북광구의 부분적인 중복을 의미한다.

164) 상계논문, p. 162.

165) 박춘호, “한반도 주변 대륙붕 경계문제의 현황 : 유엔해양법협약 발효에 즈음하여”, 「해양정책연구」, 제9권 제2호, 한국해양수산개발원, 1994. 12, p. 226.

여기의 중복상황을 구체적으로 말하자면 2개의 중복지점의 면적은 25.66km²인 바 이것은 북쪽 중복부분 9.9km²과 남쪽 중복부분 15.76km²를 합한 것이다(미 국무성 전문가의 비공식 추정). 그런데 이 해역의 중복지점은 석유매장 가능성이 유망한 것으로 전하고 있어서 앞으로 한·중 간의 경계확정 교섭과정에 있어서 심각한 쟁점으로 대두될 가능성이 높다.¹⁶⁶⁾

(2) 일본과의 해양경계확정

우리나라는 오래전부터 동지나해에서의 대륙붕 경계확정을 위한 원칙으로 자연적 연장을 주장해 왔으며 일본은 중간선을 주장해 왔다.

우리나라와 일본과의 해양경계문제는 주로 남해에서 제기되는데, 양국간에는 1974년 “대륙붕 공동개발협정”이 체결되어 일부 지역에서는 공동개발제도를 도입하고 있다. 이 협정은 양국간에 해양에서의 경계선을 그은 것이 아니고 잠정적 조치이다.

1982년 해양법협약에 의해 성문화된 경제수역제도의 도입으로 대륙붕 제도 간의 상관관계 때문에 새로운 차원의 문제를 제기하고 있는데,¹⁶⁷⁾ 즉, 일본은 경제수역이 대륙붕을 포함한다는 논리하에 해저, 지하, 상부수역을 포괄하는 해양에서의 “단일경계선”을 중간선에 따라 확정할 것을 주장할 가능성도 있다.

그러나 양국간의 1974년 협정에 비추어 볼 때, 협정의 기본적인 골격을 무시하는 경제수역 경계선이나 대륙붕, 경제수역 “단일경계선”확정 주장은 무리라고 하겠다.¹⁶⁸⁾

(3) 대한민국·중국·일본 3국의 해양경계확정(Tri-junction)

동지나해와 같이 대한민국, 중국 및 일본의 3국이 서로 마주보고 있으며 그 주장하는 수역이 서로 중첩될 때에는 세 개의 양자간 해양경계선이 하나의 지

166) 상계논문, pp. 223~224.

167) 이석용. “우리나라의 해양경계확정에 관한 고찰 : 황·동지나해를 중심으로”, 「해양정책연구」, 제4권 제1호, 한국해양수산개발원, 1989. 4, pp. 19~20.

168) 상계논문, p. 20.

점에서 모아져서 3개의 해역으로 구분될 수 있을 것이다.

특정해역에서 3개국의 해양경계를 확정하는 것은, 양국간의 해양경계선을 제3국의 관할구역까지만 긋는 반직선 방식, 양국간의 해양경계선을 3개 국가의 등거리점까지 확정하는 방식, 3개국이 함께 협상을 통하여 해양경계확정을 하는 방식 등이 있다.¹⁶⁹⁾

이와 같이 3 개의 해양경계선이 만나는 점을 Tri-junction이라고 하는데, 동중국해에서는 대한민국, 중국 및 일본의 3국간에 대한민국과 중국간의 해양경계선, 대한민국과 일본의 해양경계선 및 중국과 일본의 해양경계선이 만나는 지점이 성립되어야 3국간에 완전한 해양경계확선이 이루어질 수 있을 것이다.

국제사례를 보면, 유럽의 북해에는 노르웨이 · 영국 · 덴마크의 Tri-junction, 덴마크 · 독일 · 영국의 Tri-junction, 독일 · 네덜란드 · 영국의 Tri-junction이 있으며,¹⁷⁰⁾ 아시아의 말라카해협 인근 해역에서는 인도네시아 · 말레이시아 · 태국의 Tri-junction,¹⁷¹⁾ 인도, 몰디브, 스리랑카 사이의 마나르만 Tri-junction 경계협약(1976),¹⁷²⁾ 인도, 인도네시아, 태국 사이의 안다만해 경계협약(1978),¹⁷³⁾ 폴란드, 스웨덴, 러시아 사이의 발틱 해 경계협약(1989)¹⁷⁴⁾ 등이 있다.

3) 오키나와 해구의 법적 지위

우리나라와 중국은, 오키나와 해구가 동아시아 대륙의 자연연장을 차단시키는 성격으로 동지나해의 대륙붕은 이곳에서 단절된다. 따라서 오키나와 해구는 한국, 중국 및 타이완의 대륙붕(동아시아 대륙붕)과 일본의 대륙붕간의 자연경

169) David Colson, "The Legal Regime of Maritime Boundary Agreement"(J. I. Charney & L. M. Alexander (eds.), *International Maritime Boundaries*, Vol. 1(Martinus Nijhoff Publishers, 1993), pp. 61~63.

170) 이상은, 김선표, "한중일 3국간 해양경계확정관련 법적 문제에 관한 소고", 「국제법학회논총」, 제 46권 제2호, 통권 제90호, 2001, p. 69 참조.

171) J. I. Charney & L. M. Alexander(eds.), *International Maritime Boundaries*, Vol. 2, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, pp. 1443~1454 참조.

172) *Ibid.*, pp. 1407~1408.

173) *Ibid.*, pp. 1379~1388.

174) *Ibid.*, pp. 2103~2104.

계를 이루며 이 해구의 태평양 측에 위치한 일본은 해구의 동아시아 대륙측 대륙붕에 대해서는 권리를 주장할 수 없다는 것이다.

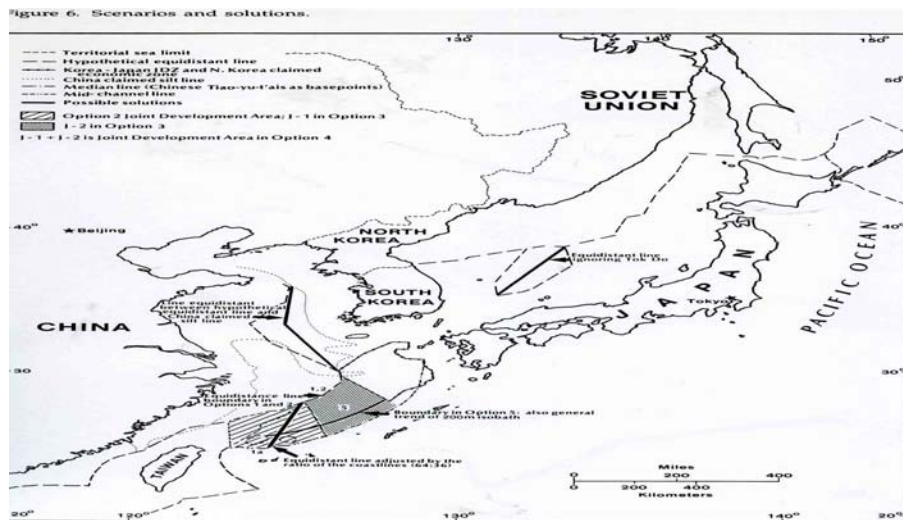
한편 일본은 오키나와 해구란 동일, 연속된 동지나해 대륙붕에 존재하는 약간의 지형적 함몰 현상일 뿐 이 지역 대륙붕을 단절시키는 근본적 성격은 아니라는 것이다. 따라서 이 지역의 경계는 자연연장원칙에 의해서는 확정될 수 없으며 등거리원칙의 적용에 의해 확정되어야 한다는 입장이었다.¹⁷⁵⁾

일본은 오키나와 해구가 대륙붕을 단절하는 요소가 아니라고 주장하나, 우리나라와 일본과의 해양경계획정에 있어는 결코 경시할 수 없는 요소가 된다.

즉 오키나와 해구가 대륙붕의 단절이든 일시적 침강이든 해구의 존재는 중간선에 의한 경계획정을 주장해온 일본의 입장을 상당히 약화시키는 것이 될 것이다.

아래 <그림 5-1>은 미국에서 제작한 동북아시아의 해양관할권의 경계 및 중첩수역을 나타내고 있다.

〈그림 5-1〉 동북아의 해양관할권 중첩수역



자료 : J. Morgan & M. J. Valencia(Edited by), ATLAS FOR MARINE POLICY IN EAST ASIAN SEAS, Berkeley : Univ. of California, 1992, p. 98.

175) 전계논문, p. 37.

4) 해결방안으로서의 공동개발제도

일반적으로 보아 해양경계문제를 짧은 장래에 해결하기가 곤란하므로 해당 국가들은 공동개발구역을 설정하는 잠정약정을 선호할 것으로 보인다. 공동개발구역은 해양관리를 위한 기능적이고 종합적인 접근을 할 수 있는 사례로서도 환영을 받아왔으며 동시에 이의 설정 및 시행이 국제법과도 일치한다고 본다.¹⁷⁶⁾

즉, 국가가 관할권을 주장하는 이른바 중복수역에 서로 걸쳐있는 자원문제는 해양경계를 합의하는 경우에 적절한 조항을 삽입함으로써 그 이용문제를 어느 정도 해결할 수 있으며, 당사국은 형평한 해결 및 협력을 강화하기 위하여 해양경계선을 따라 특정한 공동구역을 설정할 수도 있다.

따라서 중국과 일본의 대륙붕자원의 이용 및 개발에서도 공동개발구역의 설정은 당사국들에게 수용 가능한 방식이라고 보인다.

예를 들면, 공유대륙붕 자원의 공동개발과 관련하여, “1974년 한국과 일본 간의 양국에 인접한 대륙붕의 북부구역의 경계획정에 관한 협정” 제2조에서처럼 개발에 대한 합의의 의무를 당사국에게 부과하거나 공동의 개발을 위한 협력의 의무만을 규정하고 있는 경우,¹⁷⁷⁾ 중국-베트남 해양경계협정과 같이 당사국간의 동등한 개발이익의 향유를 규정하고 있는데 공유대륙붕 부존자원의 개발이익을 ‘동등하게’ 배분하도록 규정하였다는 점이 특징이다.¹⁷⁸⁾

이와 같은 점에도 불구하고 공동개발구역 문제에서, 공동개발은 합의를 위한 사전협상이 요구되며 이의 성공을 위해서는 당사국의 의지가 필수적으로 요구되는데, 협상이 교착상태에 빠지게 되면 더 이상 적절한 방식이 될 수 없다는 점의 문제를 가진다. 또 공동개발구역, 공동개발의 대상, 비용의 분담 및 이익금의 분배방식 등 이해관계에 대한 합의가 어렵고 합의에 이르기까지는

176) Schofield, *op. cit.*, p. 6.

177) 대한민국과 일본국간의 양국에 인접한 대륙붕의 북부구역의 경계획정에 관한 협정 제2조.

178) 전개논문, p. 128.

많은 시간과 노력이 소요된다는 문제를 가지고 있다.¹⁷⁹⁾

이와 같은 문제점에도 불구하고 공동개발은 당사국들의 분쟁을 기능적이며 유연성 있게 그리고 현명하게 해결하는 방식이며 앞으로도 해저자원의 분쟁에 있어서 더욱 중요하게 인식될 것으로 보인다.

3. 분쟁의 전망 및 우리나라의 정책방향

중국과 일본이 대륙붕 분쟁을 해결함에 있어서 그 방법은 다양하게 생각할 수 있으나, 현실적으로 예측 가능한 해결방안은 다음과 같이 생각할 수 있을 것이다.

첫째는 분쟁당사국인 중국과 일본이 양자협력체제를 구축하는 것으로, 양국은 분쟁을 피하기 위해서 대륙붕의 경계획정은 그대로 두고 대륙붕을 공동으로 개발하는 방안이다. 이 경우에 공동개발의 대상지역, 범위, 개발 및 분배방식 등에 대한 합의가 전제되어야 할 것이다.

둘째, 중국과 일본이 양자간 합의 도출에 실패하는 경우에 중장기적 관점에서 동북아 국가들이 대한민국, 일본, 러시아, 북한이 해저자원의 이용 및 개발에 관한 다자 협력체를 구축하는 것이다.

셋째, 양자 및 다자 협력체의 구축에도 실패하는 경우에 대륙붕의 자원개발을 위하여 중국과 일본이 일방적인 조치를 취하는 것을 생각할 수 있다. 이 경우에 일방적 행위는 분쟁과 관련한 상대국의 항변을 무시하면서 국가가 단독으로 행위를 취하는 것을 의미하는데, 양국간 무력충돌로 치닫는 극단적인 경우를 생각할 수 있을 것이다.

넷째로, 중국과 일본이 대륙붕의 경계획정 뿐만 아니라 공동개발에도 합의를 하지 못하여 양국의 주장만 되풀이 하지만, 무력충돌까지는 이르지 않는 경

179) W.G. Stormont & I. Townsend-Gault, "Offshore Petroleum Joint Development : Functional Instrument? Compromise? Obligation?," in G.H.Blake et al.(eds), The Peaceful Management of Transboundary Resources, London : Graham & Trotman, 1995, pp. 51~76 참조.

우를 생각할 수 있다.

생각건대 위의 해결전망에서 가장 현실적인 것은 분쟁당사국인 중국과 일본이 대륙붕의 경계획정은 그대로 두고 대륙붕을 공동으로 개발하는 방안이라고 판단된다.

이러한 판단근거는 다음과 같다.

첫째, 특히 중국이 지속적이고 안정적인 경제발전을 위하여 대륙붕 자원의 개발과 관련하여 일본과 극단적으로 대립하는 것은 회피할 것이라는 점,

둘째, 대륙붕 자원의 개발이익이 중국과 일본이 서로 간에 긴장, 대결(예컨대, 무력충돌)을 통하여 잃는 국가이익과 비교하여 월등하게 우월하지 않는다는 점,

셋째, 공동개발의 대상지역, 범위, 개발 및 분배방식 등에 대한 합의에 있어서 서로 국가이익을 추구할 수 있다는 점 등을 들 수 있다.

다만 공동개발의 방식이나 형태에 있어서도 다양한 모델을 생각할 수 있는데,¹⁸⁰⁾ 호주와 동티모르가 합의하고 있는 제3의 운영기관을 설치하여 공동 개발하는 초국가적 관리운영 모델을 생각할 수 있다.

이러한 방식은 국가간의 대립을 완화하면서도 경제적 이익을 추구할 수 있다는 장점이 있으나, 관련 당사국의 협력, 이익확보에 대한 정치적 보장, 재정적 지원이 전제되어야 가능할 것이다.

결론적으로 중국과 일본이 대륙붕의 경계획정은 그대로 두고 대륙붕을 공동으로 개발하는 방향으로 나아가리라고 판단되는데, 동중국해의 주변국인 대한민국, 중국 및 일본 간에 대륙붕이나 배타적경제수역 등 해양경계획정이 합의되지 않고 있는 점을 고려할 때 동중국해의 대륙붕 자원을 중국과 일본만이 독점적으로 개발하는 것은 부당하며 우리는 장기적 차원에서 대한민국, 중국 및 일본이 공동으로 참여하는 ‘동북아 해양협력체’의 설치방안을 검토해야 하리라고 본다.

180) Myron H. Nordquist, John Norton Moore and Kuen-chen Fu, *Recent Developments in the Law of the Sea and China*, Boston; Martinus Nijhoff Publishers, 2006, pp. 151~152.

참고문헌

〈국내문헌〉

과학기술부, 「과학기술연감」, 2005.

김대순, 「국제법론」, 제12판, 서울 : 삼영사, 2007.

김선표, “한중일 3국간 해양경계획정 관련 법적 문제에 관한 소고”, 「국제법학회논총」, 제46권 2호, 2001.

김영구, “한중간의 해양경계획정을 위한 법적 기준”, 「국제법학회논총」, 제42권 제1호, 통권 제81호, 1997.

_____, 「한국과 바다의 국제법」, 서울, 21세기북스, 2004.

김찬규, “아국의 영해선포방안과 이에 따른 문제점 - 새로운 해양질서와 한국”, 대한국제법학회, 1977.

김태천·이윤철, “한반도 주변해역에 대한 배타적 경제수역의 설정에 관한 몇가지 고찰”, 「법학논총」, 제9집, 경북대학교 법학 연구소(2).

문준조, 「중국해양관련법제연구」, 서울, 한국법제연구원, 2003.

박종성, “대륙붕 제도”, 「법학」, 제37호, 서울대 법학연구소, 1976.

박춘호, “일본과 중국의 해저유전 분쟁과 우리의 입장”, 해양수산부 인터넷 홈페이지.

_____, “한국의 대륙붕 경계문제”, 「법학논총」, 제21호, 고려대학교 법학연구소, 1983. 12.

배정호, “일본의 안보전략과 해상자위대”, 「21세기 해양갈등과 한국의 해양전략」, 2006년도 국제정치 학술세미나 자료.

백진현, “해양경계획정원칙의 변천과 한반도 주변 해역의 경계문제”, 「해양정책연구」, 제6권 1호, 한국해양연구소. 1991.

산업자원부, 「동북아 에너지 협력 연구 : 동북아 에너지 시장분석 연구」, 2006.

- 손기섭, “일본과 인접국간의 해양자원 확보 및 영토분쟁”, 「21세기 해양갈등과 한국의 해양전략」, 2006년도 국제정치 학술세미나 자료.
- 양희철 · 박성욱 · 권문상, “해양경계획정제도에 대한 중국의 입장과 통킹만 사례고찰”, *Ocean and Polar Research*, Vol. 26, No. 4, 2004.
- 외교통상부, 「동북아 해양법령집」, 2003.
- 이병조 · 이중범, 「국제법신강」, 서울: 일조각, 2003.
- 이서항, “한국의 해로와 해로안보”, 「21세기 해양갈등과 한국의 해양전략」, 2006년도 국제정치 학술세미나 자료.
- _____, 「일본의 방위태세 강화와 중국의 군사력 증강에 따른 우리의 대응」, 서울, 외교통상부 외교안보연구원, 2003.
- 이석용, “우리나라의 해양경계획정에 관한 고찰 : 황동지나해를 중심으로”, 「해양정책연구」, 제4권 1호, 한국해양연구소, 1989.
- _____, “해양경계획정시 경제적 요소의 영향에 관한 연구”, 「사회과학연구논문집」, 제12집, 2003.
- 정갑진, “대륙붕 광물자원 개발과 해양법(1)”, 「동력자원」, 제10호, 1986.
- 정진석, “주요 판례를 통해 본 해양경계획정의 최근동향”, 「법학논총」, 제17집, 2005.
- 조선일보, 1997. 9. 4.
- 최종화, 「현대 국제해양법」, 서울, 두남, 2004.
- 최진모, “중국-베트남간 통킹만 어업협정 및 해양경계협정 사례에 관한 소고”, 「해양정책연구」, 제21권 제1호, 한국해양수산개발원, 2006.
- 한국해양수산개발원, 「배타적경제수역 선포와 광역관리체제 구축에 관한 연구 (II)」, 1997.
- 해양수산부, 「해양과학기술 로드맵」, 2005.
- _____, 「국제해양분쟁사례연구Ⅲ : 국제사법재판소판례」, 2005.
- _____, 「해양과학기술 개발계획」, 2004.
- _____, 「해양수산 발전여건과 과제」, 2003.

〈외국문헌〉

일본 산케이 신문(2004. 10. 18)

일본 요미우리신문(2004. 10. 15)

Burmester, H. "The Torres Straits Treaty: Ocean Boundary Delimitation by Agreement", *American Journal of International Law*, Vol. 76, 1982.

Charney, J. I., "Ocean Boundaries between Nations: A Theory for Progress", *American Journal of International Law*, Vol. 78, 1984.

_____, J. I. et al, *International Maritime Boundaries*, Vol. I, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1993.

Cheng, T., "The Sino-Japanese Dispute Over the Tiao-yu-tai (Senkaku) Islands and the law of Territorial Acquisition", *Virginia Journal of International Law*, Vol. 14, 1974.

Choy, Kenneth Y., "Overview of Taiwan's Legal and Jurisdictional considerations in the Diaoyu/Senkaku Dispute", *International Law Conference on the Dispute over the Diaoyu/Senkaku Islands between Taiwan and Japan*, Taiwan, Iran County, 1997.

D. P. O'Connell, *International Law*, 1982.

Dzurek, D. J., "Boundary and Resource Disputes in the South China Sea", *Ocean Yearbook* 5, E. M. Borgese & N. Ginsburg(ed.), Chicago, University of Chicago, 1985.

Elferink, A. O., "The 1990 USSR-USA Maritime Boundary Agreement", *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, Vol. 6, 1990.

Glahn, G. Von., *Law Among Nations*, 5th ed., New York, MacMillan, 1986.

Greenfield, Jeanette, *China's Practice in the Law of the Sea*, Oxford, Clarendon Press., 1992.

I.C.J., Case Concerning Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen (Denmark v. Norway), Judgement (June 4, 1993, General List No. 78)

_____, Case Concerning the Delimitation of the Maritime Boundary in the

- Gulf of Marine Area(Canada/U.S.), Judgement, *ICJ Reports*, 1984.
- _____, *Fisheries Case*(United Kingdom v. Norway), December 18th, General List: No. 5, 1951,
- International Hydrographic Organization, *A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the law of the Sea -1982*, Special Publication No. 51, Monaco : International Hydrographic Bureau, March 2006.
- International Legal Materials*, Vol. 21, 1982.
- International Legal Materials*, Vol. 29, 1990.
- Jagota, S. P., *Maritime Boundary* , Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1985.
- J. I. Charney, “Ocean Boundaries between Nations : A Theory for Progress”, *AJIL*, Vol. 78, 1984.
- J. Morgan & M. J. Valencia(Edited by), *ATLAS FOR MARINE POLICY IN EAST ASIAN SEAS*, Berkeley : Univ. of California, 1992.
- J. I. Charney & L. M. Alexander(eds.), *International Maritime Boundaries*, Vol. I, Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1993.
- Johnston, D. M., “Part Three : The Functionalist Approach to Ocean Boundary-Making”, *The Theory and History of Ocean Boundary-Making*, Kingston, Jamaica, McGill-Queen's University Press, 1988.
- Kim, Kuk-ki, “A Korean perspective”, *Marine Policy*, Vol. 29, 2005.
- Lagoni, R., “Interim Measures pending Maritime Delimitation Agreements”, *American Journal of International Law*, Vol. 78, 1984.
- L. H. Legault, Blair Hankey, “From Sea to Seabed : The Single Maritime Boundary in the Gulf of Maine Case”, *AJIL*, Vol. 79, 1985.
- Malcolm N. Shaw, *International Law*, Cambridge, Cambridge Uni., 2003.
- Masahiro Miyoshi, “The Joint Development of Offshore Oil and Gas in Relation to Maritime Boundary Delimitation”, Vol. 2, No. 5, *Marine Briefing*, U.K.: IBRU, 1999.

Nguyen Hong Thao, “Maritime Delimitation and Fishery Cooperation in the Tonkin Gulf”, *Ocean Development & International Law*, Vol. 36, 2005.

Oppenheim, *International Law*, Vol. I, London; Longman, 1992.

Prescott, J. R. V., “Maritime Jurisdiction in Southeast Asia: A Commentary and Map”, *Research Paper*, No. 2, East-West Center, Honolulu, 1981.

Richardson, E. L., “Jan Mayen in Perspective”, *American Journal of International Law*, Vol. 82, 1988.

Thao, Nguyen Hong, “Maritime Delimitation and Fishery Cooperation in the Tonkin Gulf”, *Ocean Development & International Law*, Vol. 36, 2005.

U. S. Department of state, *Limits in the Seas*, No. 69.

_____, *Limits in the Seas*, No. 77.

_____, *Limits in the Seas*, No. 77a.

_____, *Limits in the Seas*, No. 79.

_____, *Limits in the Seas*, No. 92.

_____, *Limits in the Seas*, No. 99.

_____, *Limits in the Seas*, No. 100.

_____, *Limits in the Seas*, No. 105.

_____, *Limits in the Seas*, No. 110.

_____, *Limits in the Seas*, No. 117.

중·일간 동중국해 대륙붕 분쟁과 우리의 정책방향

2006年 12月 26日 印刷

2006年 12月 28日 發行

編輯兼
發行人 李 正 煥

發行處 韓國海洋水産開發院
서울특별시 서초구 방배3동 1027-4
수암빌딩

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版・印刷/서울기획문화사 2272-1533 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물관매센터

Tel : 394-0337, 734-6818