

# KMI 동향분석

**VOL.109**  
2019 MARCH

발간년월 2019년 3월(통권 제109호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호  
감 수 최재선 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실  
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

## 한일관계 개선 위해 일본의 자세 변화 필요 - 한일 해양협력을 통해 경색국면 완화해야

현대송 독도·해양법연구센터장  
(hyun@kmi.re.kr/051-797-4785)  
최지현 독도·해양법연구센터 부연구위원  
(21cjoshua@kmi.re.kr/051-797-4793)  
백인기 독도·해양법연구센터 전문연구원  
(ikpaik@kmi.re.kr/051-797-4795)  
신수환 독도·해양법연구센터 전문연구원  
(shshin@kmi.re.kr/051-797-4764)

일본군 위안부 문제를 비롯한 한일 간의 미해결 과거사 문제로 경색되어 있던 한·일관계가 2018년 10월 30일 강제징용자 배상 문제에 대한 대법원 판결 확정 이후 악화일로의 길을 걷고 있다.

작년 12월에는 일본 정부가 자국 해상자위대 소속 초계기 P-1에 대해 한국 해군 광개토대 왕함이 화기관제 레이더를 조준했다며 항의했고, 올해 2월 19일에는 스가 요시히데 관방장관이 한국 해양조사선이 동월 15~18일에 독도 주변을 항해한 것조차 '한국의 해양조사선이 시마네현의 다케시마 주변의 일본 영해에 들어간 것으로 확인돼 외교 경로를 통해 한국에 항의했다' '일본의 동의 없는 한국의 조사 활동은 절대 허용될 수 없다'고 언급했다. 또한 동월 22일 시마네현에서 열린 제14회 '다케시마의 날' 기념식에 참석한 안도 히로시 내각부 대신정무관은 '한국에 불법 점거된 다케시마는 역사적으로나 국제법적으로 일본의 고유 영토'라고 언급하는 등, 최근 일본 정부의 대한(對韓) 도발이 거세지면서 한·일관계는 파국적인 상황을 맞이하고 있다.

최근 일본이 전방위적으로 한국과의 관계를 악화시킴에 따라, 3.1운동 100주년을 기리는 한국사회에 반일감정이 고조되고 있다. 그러나 일본도 동아시아 지역의 평화와 공동 번영을 위해 이와 같은 현상이 바람직하지 않다는 것을 인지하고 있을 것이다. 따라서 한·일관계 개선의 돌파구를 찾기 위해서는 일본의 자세변화가 필요하다.

우선 독도 문제와 관련해 역사적, 지리적, 국제법적으로 명백한 우리나라의 영토인 독도에 대해 일본의 공허한 영유권 주장은 양국 관계는 물론 동아시아 지역 질서와 평화를 해치는

---

요소이다. 일본은 2차 세계대전 후 주변국과의 영토 갈등을 넘어 협력을 통해 함께 번영을 추구한 독일의 모습에서 교훈을 얻어, 동해에서의 수산 협력 및 북극 항로 협력을 통한 실리를 도모하고, 소모적인 역사 논쟁은 유발하지 않아야 할 것이다.

동해 명칭 문제와 관련해서는, 일본은 국제수로기구(IHO), 유엔지명표준화회의(UNCSGN) 등 국제기구의 권고 결의를 받아들여 ‘동해/일본해’ 병기에 적극적으로 나설 필요가 있다. 일본은 그간 IHO S-23(『해양과 바다의 경계』)을 근거로 ‘일본해’ 단독표기를 고집하면서 1953년 발간되어 66년이 경과된 제3판의 개정판이 발행되는 것을 막고 있다. 하지만 IHO S-23 그 자체에도 여러 형태로 복수 지명이 병기되어 있는데 이는 한 바다를 복수의 국가가 각자 명칭을 부여하고 부르던 방식을 존중하고 있기 때문이다. 한반도와 일본 열도 사이에 놓여 있고, 그 바다를 생활의 일부로 하는 사람들의 정체성이 깃들여 있는 바다를 독점적인 소유물처럼 권리 주장을 해서는 안 될 것이다.

또한 한일 대륙붕 공동개발 문제와 관련해, 일본은 공동개발협정의 신의 성실한 이행으로 한일 간 해양의 평화적 이용에 나서야 할 것이다. 한일 양국은 1974년 모범적으로 대륙붕 공동개발협정을 체결했다. 그러나 2004년 일본이 공동탐사를 일방적으로 중단한 이후 현재까지 공동개발 및 탐사 활동이 중단된 상태이다. 현재 우리나라는 지속적으로 협정의 이행을 요구하고 있지만, 일본은 계속 미온적인 입장을 보이고 있다. 일본은 여타 한일 현안 문제와 관련해서는 국제법을 통한 해결을 강조하면서도 공동개발협정의 이행과 관련해서는 이를 무시하는 모순적 태도를 취하고 있다. 연안국 간 평화적 자원 이용을 위해 공동개발을 장려하고 있는 유엔해양법협약 정신에 입각해, 해저자원 공동개발로 상호 이익이 되는 해양 협력의 모범적 사례를 만들어 나가야 할 것이다.

북핵 문제 및 미중 무역 전쟁으로 인해 국제정세의 불확실성이 날로 더해 가는 지금, 동북아 지역의 평화와 번영을 위해 일본의 전향적인 자세가 그 어느 때보다도 요구된다. 한반도와 동북아 정세의 대변혁기에 있는 지금, 일본이 한일 해양협력을 통해 동아시아 및 세계의 평화와 번영에 기여하기를 바란다.

---

## 독도 문제

# 일본 정부는 무모한 독도 영유권 주장을 철회하고 한·일 협력을 통한 상호 이익을 추구해야

### ■ 역사적, 지리적, 국제법적으로 명백한 우리 고유의 영토 독도에 대해 일본은 70여 년 가까이 영유권을 주장하며 양국 간 갈등을 고조시키고 동아시아 지역의 평화와 안정성을 계속해서 위협

- 독도에 대한 일본의 근래 도발 사례를 살펴보면, 지난 2018년 3월, 일본 문부과학성은 독도 관련 교육을 의무화하는 고교 학습지도요령을 공표하여 일본 내에 고유영토론 교육을 확산시키고 대학교 이전 교육과정에 대한 제도적 우경화를 단행함
- 2018년 4월, 우리나라 국회의원들의 독도 방문에 대해, 일본 정부는 주일본 한국대사관에 직접 유감을 표명하고 자민당은 ‘영토에 관한 특명위원회’ 임시회의를 개최하여 이에 대해 항의하는 내용의 긴급결의를 채택함
- 2018년 5월, 일본 정부는 안보에 초점을 둔 ‘제3기 해양기본계획’을 수립했으며, 특히 일본의 주권 문제와 관련하여 우리나라가 독도를 불법으로 점거하고 있는 것으로 보고 이와 관련된 문제를 해결하기 위해 자국 외무성이 계속해서 외교적 해결을 목표로 노력을 기울여야 한다고 설명함
- 2018년 7월, 일본 문부성은 지리와 역사 교과서의 8개 과목 중 6개 과목의 학습지도요령에 ‘독도는 일본의 고유영토’라는 내용을 명시한 고교 학습지도요령 해설서의 개정판을 공표함
- 2019년 2월, 일본의 스가 요시히데(菅 義偉) 관방장관은 한국의 해양조사선이 동월 15~18일에 ‘시마네현의 다케시마(독도의 일본명) 주변의 일본 영해에 들어가 일본의 동의 없이 조사활동을 한 것에 대해 외교경로를 통해 한국에 항의했다’라고 공표함
- 2019년 2월, 시마네현 마쓰에에서 열린 제14회 ‘다케시마의 날’ 기념식에서 안도 히로시(安藤 裕) 내각부 대신정무관은 "한국에 불법 점거된 다케시마는 역사적으로나 국제법적으로 일본의 고유 영토"라고 강조함

## ■ 일본의 영토 도발은 과거사 문제를 솔직히 인정하고 협력을 통해 지역의 공생을 꿈꾸는 독일의 태도와 확연한 대조

- 2018년 11월, 1차 세계대전 승전국과 패전국 정상들이 모두 모인 종전 100주년 기념 행사에서 독일의 메르켈 총리는 자국이 저지른 참혹한 전쟁 범죄에 대해 깊이 반성한다고 밝혔고, 독일의 항복이 이루어진 프랑스의 콩피에뉴 숲을 방문하여 앞으로도 자국은 세계 평화를 위해 계속해서 노력하겠다는 의지를 천명함
- 같은 날 슈타인마이어 독일 대통령은 영국 런던에 있는 1,2차 세계대전 전사자 기념비를 방문하여 헌화하면서 다시 한 번 과거사 문제에 대해 사죄함
- 한편 메르켈 총리는 지난 2015년 3월, 일본을 방문하여 아베 총리와 정상회담을 갖고 이후 기자회견을 통해 “독일이 과거와 제대로 마주했기 때문에 국제사회가 독일을 받아 줬다”라며 일본이 과거사를 직시하고 주변국과 화해하기 위해 노력해야 한다고 언급한 바 있음
- 전후 독일은 독일어의 사투리인 알자스어가 많이 사용되고 오늘날 독일의 전신인 동프랑크 왕국과 신성 로마 제국의 역내에 있었던 프랑스령 알자스-로렌(Alsace-Lorraine) 지역의 회복을 꿈꾸며 영토 문제를 놓고 인근 국가들과 갈등을 빚을 수도 있었음
- 하지만 독일은 프랑스와의 분쟁이 아닌 전후 경제 재건을 위해 프랑스, 벨기에, 네덜란드, 룩셈부르크, 이탈리아와 더불어 석탄과 철광석이 많이 생산되는 알자스-로렌 지역을 중심으로 상호 협력하는 지역경제협력의 길을 선택했음
- 이후 유럽석탄철강공동체(European Coal and Steel Community, 1952)가 출범하고, 유럽연합(European Union)으로 발전하면서, 독일은 현재 유럽통합으로 인한 혜택을 가장 많이 누리는 수혜국이 됐음
- 이와 함께 지역경제협력이라는 정치적 결단의 분위기 속에서 독일과 프랑스의 시민사회 간에 과거사 논란에 대한 논의가 자발적으로 시작되면서 최종적으로는 양국의 역사교과서 서술 방향에 있어서 합의가 도출되었음<sup>1)</sup>

1) 재단법인 내일을여는역사재단, 내일을 여는 역사(15), 2004(3), p.145-147.

표 1. 알자스-로렌 지역의 통치 국가 변천사

시기	내용	통치 국가 현재 지명 비정
1 메르센 조약(870) ~ 베스트팔렌 조약(1648)	서로마 제국 이후 서유럽 지역을 다스리던 프랑크 왕국이 다시 메르센조약(Treaty of Mersen, 870)으로 인해 동프랑크 왕국(오늘날 독일의 근간), 서프랑크 왕국(오늘날 프랑스의 근간), 남프랑크 왕국(오늘날 북부 이탈리아의 근간)으로 분열될 때 알자스-로렌 지역은 동프랑크 왕국(오늘날 독일의 근간)에 편입되었고 이후 신성 로마 제국(오늘날 독일의 근간) 역내로 편입되어 30년 전쟁(Thirty Years' War, 1618-1648)이 끝날 때까지 제국의 세력권 내에 있었음	독일
2 베스트팔렌 조약(1648) ~ 프랑크푸르트 조약(1871)	종교를 둘러싼 신성 로마 제국 내 내전으로 촉발한 30년 전쟁(1618-1648)이 베스트팔렌 조약(Peace of Westphalia, 1648)으로 종결됐을 때, 제국 외부세력인 프랑스가 알자스-로렌을 점령	프랑스
3 프랑크푸르트 조약(1871) ~ 베르사유 조약(1918)	독일어와 독일 문화가 팽배한 알자스-로렌 지역을 눈여겨보고 있던 독일 수상 비스마르크는 프랑스-프로이센 전쟁(1870-1871)을 종결시킨 프랑크푸르트 조약(Treaty of Frankfurt, 1871)을 통해 그동안 프랑스에게 빼앗겼던 알자스-로렌 지역을 수복	독일
4 베르사유 조약(1918) ~ 2차 세계대전 직전(1939)	프랑스가 1차 세계대전(World War I, 1914-1918)의 승전국이 되면서 베르사유 조약(Treaty of Versailles, 1918)을 통해 패전국 독일로부터 알자스-로렌 지역을 되찾아 와 자국 영토에 재병합	프랑스
5 2차 세계대전 기간(1939-1945)	알자스-로렌 지역의 상실을 참을 수 없었던 독일 총통 히틀러에 의해 이 지역은 2차 세계대전 기간에 독일 영토로 재흡수	독일
6 1945-현재	2차 세계대전(World War II, 1939-1945)의 결과 알자스-로렌 지역은 최종적으로 프랑스령이 되어 현재에 이르고 있음	프랑스

자료 : C. C. Eckhardt, "The Alsace-Lorraine Question," *The Scientific Monthly*, Vol. 6, No. 5 (May, 1918), pp. 431-443, <http://100.daum.net/encyclopedia/view/b14a3847a>을 토대로 작성

그림 1. 알자스-로렌 주변 지역의 도해



자료 : <https://en.wikipedia.org/wiki/Alsace-Lorraine>

## ■ 한·일관계 악화만을 야기하는 독도에 대한 정치 공세를 중단하고 양국 간 협력의 경험을 축적해 나가는 ‘인식의 대전환’ 필요

- 지난 70여 년 동안의 한·일 관계사가 보여주듯, 일본의 독도 영유권 주장은 한·일 양국 국민들의 영토 내셔널리즘을 자극해 한·일관계 전반에 악영향을 미침
- 2차 세계대전 후 유럽 지역에서 협력을 통한 역내 화해, 나아가 지역 통합까지 낳았던 ‘기능주의적’ 갈등 해결 노력을 벤치마킹할 필요가 있음

## ■ 독도 갈등보다 동해 수산 자원관리, 북극 항로 개척 등의 분야에서 양국의 중장기적 이익의 현실화 방안을 모색하는 것이 한·일 양국 국익에 부합

- 한·일 양국에서 수산물은 단백질 공급원으로서의 비중이 매우 크고 중요하므로, 한·일 협력으로 동해 수역의 지속가능한 수산자원 거버넌스 체계 확립이 양국에 실질적인 도움이 됨
- 향후 활성화될 북극 항로의 안전 항로 구축, 선박 기인 각종 위험 및 테러리즘 대응 매뉴얼 마련 등을 위해서는 주변국과의 협력이 필요하며, 주된 이해관계 당사국인 한·일 양국이 협력한다면 양국 국익 증진에 크게 기여할 것임

## 동해 명칭 문제

## 일본은 국제기구의 결의를 외면하지 말고 동해/일본해 병기에 적극 나서야

### ■ 일본은 IHO S-23(『해양과 바다의 경계』) 제4판의 발행을 지난 17년 이상 방해

- IHO 간행물 『해양과 바다의 경계(Limits of Oceans and Seas)』 (Special Publication No. 23, 이하 S-23)에 한반도 동해 수역 및 남해 수역이 ‘일본해(Japan Sea)’로 표기되어 있음
- 일본 정부는 ‘일본해’가 국제사회에서 확립된 유일한 명칭이라고 주장하는 근거로 S-23을 제시하고 있음
- 일본이 ‘동해/일본해’ 병기에 반대함으로 인해 1953년 S-23 제3판이 발행된 후 66년이 지났고, 2002년 제4판 초안이 나온 후 17년이 지났으나 개정판 발행이 지연되고 있음



- \* IHO가 선박 항해의 안전과 수로학 및 해양학적인 활용을 위해 만든 간행물 『해양과 바다의 경계 (Limits of Oceans and Seas)』 (Special Publication No. 23)는 1929년 초판, 1937년 제2판, 1953년 제3판이 발간되었음
- 1992년 제6회 유엔지명표준화회의(United Nations Conferences on the Standardization of Geographical Names, UNCISG)에서 남북한은 ‘일본해(Sea of Japan)’ 단독 표기가 20세기 일본의 제국주의의 영향으로 세계에 확산되었음을 강조함과 동시에 동해/일본해(East Sea/ Sea of Japan) 병기를 제안함

## ■ IHO, UNCISG 등 국제기구에서도 두 개 이상의 국가가 공유하고 있는 지형물에 대한 명칭은 관련국에서 사용하는 지명을 모두 병기할 것을 권고하는 결의를 채택

- IHO의 기술결의 A.4.2.6(1972년)과 제3차 유엔지명표준화회의(1977년) 결의 III/20 등에서는 다른 이름으로 불리는 하나의 지형물을 공유하고 있는 국가들은 해당 지형물의 단일 명칭을 정하는 합의를 위해 노력해야 하고, 합의가 이루어지지 않을 경우 관련 국가들이 사용하는 각각의 이름을 모두 수용하도록 권고하는 결의를 채택했음

\* 국제수로기구(IHO)의 지명 국제 표준화에 대한 결의 A.4.2.6(1972년)<sup>2)</sup>

2개국 이상의 국가가 특정 지형물(예를 들어, 만, 해협, 수로 혹은 섬들)을 다른 명칭으로 공유하는 경우 이들 국가는 당해 지형물에 대해 단일 명칭을 확정하는 합의에 이르기 위해 노력 할 것을 권고한다. 이들 국가가 다른 공용어를 가지며, 공통의 명칭에 합의할 수 없을 때에는, 소축척 지도이기 때문에 기술적으로 실행 불가능한 경우를 제외하고는, 당해 국가 언어 각각에 의한 형태의 명칭을 해도 및 서지류에 수용할 것을 권고한다.(e.g. English Channel/La Manche.)

\* 유엔지명표준화회의 결의 III/20(1977년)<sup>3)</sup>

1. 특정 지형물을 서로 다른 명칭으로 공유하는 국가들(countries sharing a given geographical feature under different names)은 가능한 한 해당 지형물에 대해 단일 명칭을 확정하는 것에 합의하도록 노력할 것을 권고한다.
2. 또한, 특정 지형물을 공유하는 국가들이 공통의 명칭에 합의하지 못하는 경우, 관계 각국이 사용하는 명칭을 수용하는 것이 국제 지도 제작의 일반적인 규칙(a general rule of international cartography)이 되어야 한다는 것을 권고한다. 오직 하나의 명칭이나 일부만 받아들이고 나머지를 배제하는 정책은 실행 면에서도 부적당할 뿐만 아니라 원칙에도 맞지 않다(inconsistent in principle as well as inexpedient in practice). 특별히 소축척 지도와 같은 경우에는, 오로지 기술적인 이유로 인해 어떤 때에는 한 개 또는 기타 여러 언어에 속하는 특정 명칭의 사용을 제외할 필요가 있을 것이다.

## ■ S-23은 지난 90년 동안 병기를 통해 복수 지명의 사용을 폭넓게 허용

- 제1판(1929년)부터 제4판 초안(2002년)까지, S-23은 동일한 지형물에 대해서 이견이 존재하는 경우 관련국들이 합의를 하거나, 합의에 이르지 못하면 병기를 통해 문제를 해결해 왔음

2) 출처: [https://www.iho.int/mtg\\_docs/com\\_wg/DPSWG/DPSWG11/M3-E-JULY15\\_Resolutions.pdf](https://www.iho.int/mtg_docs/com_wg/DPSWG/DPSWG11/M3-E-JULY15_Resolutions.pdf)

3) 출처: <https://unstats.un.org/unsd/geoinfo/UNGEGN/docs/3rd-uncsgn-docs/3-uncsgn-rpt-en.pdf>

- S-23의 어떤 지명은 제1판부터 제4판 초안까지 병기된 형태를 유지하기도 하고, 어떤 지명은 하나의 지명으로 통일되거나, 아니면 병기된 해역을 두 개의 바다로 분할하여 명칭을 부여하기도 함
- S-23은 다양한 형태의 병기를 수용함으로써, 관련국들의 합의와 협력을 만들어 왔음
- 충돌하는 복수의 국제지명 문제들은 S-23의 경험을 참조해 해결해 나가는 것이 바람직함

## ■ S-23의 복수 지명 병기 사례

- S-23 제1판에 10개, 제2판에 14개, 제3판에 18개, 제4판(초안)에 5개의 병기 사례가 있음
- 병기 사례는 독립형 병기(Or), 병렬형 병기(And), 괄호형 병기 등 다양한 유형이 있음
- 독립형 병기 사례인 그린란드해 또는 노르웨이해(Greenland or Norwegian Sea)는 제1판(1929년)과 제2판(1937년)에 사용되었고, 제3판(1953년)에는 각각 그린란드해와 노르웨이해로 독립된 수역을 갖고 분리됨. 제4판 초안에서도 분리되어 있음
- 병렬형 병기 사례인 아일랜드해와 세인트조지 해협(Irish Sea and St. George's Channel)은 제3판까지 사용되었고, 제4판 초안에서는 세인트조지 해협을 아일랜드해로 부르는 아일랜드의 관행이 반영되어 아일랜드해(Irish Sea)로 통일됨
- 괄호형 병기는 랍테프해(또는 노르덴숄드해) [Laptev Sea (or Nordenskjöld sea)], 아키펠라고해(에게해) [The Archipelago (Aegean Sea)], 황해(황하이) [Yellow Sea (Hwang Hai)], 발레아레스해(이베리아해)[Balearic Sea (Iberian Sea)], 동인도 제도(인도네시아)[East Indian Archipelago (Indonesia)], 이란만(페르시아만)[Gulf of Iran (Persian Gulf)] 등을 포함하여 1판부터 4판 초안까지 10개 사례가 있음
- 카테가트 해협은 Kattegat, Sound & Belts라는 이름으로 제1판부터 제3판까지 사용되다가, 제4판 초안에서는 대양과 바다를 체계화해 세부해역 구분을 확대함에 따라 순해(Sound Sea, 2.4), 외레순 해협(The Sound, 2.6; Øresund), 스토레벨트 해협(Storebaelt, 2.7), 릴레벨트 해협(Lillebaelt, 2.8), 카테가트 해협(Kattegat, 2.9)으로 세분됨. 발틱해와 북해를 연결하는 스웨덴과 덴마크 사이 좁은 수역에 5개의 바다명칭을 부여하고 있음
- 그리고 S-23에서는 바다명칭이라 부르기조차 어려울 정도로 긴 설명문 형태의 병렬형 병기 명칭을 사용하는 경우도 있음. 알래스카 남부 및 브리티시컬럼비아 연안 수역(The Coastal Waters of Southeast Alaska & British Columbia)은 제1판에서부터 제4판 초안까지 계속해서 사용됨



표 2. IHO S-23 제1판~제4판(초안)의 병기 사례

영문지명	한글지명	판본
Bay of Biscay, Golfe de Gascogne	비스케이만(영), 가스코뉴만(불)	1, 2, 3, 4
English Channel, La Manche	영국 해협(영), 라망슈(불)	1, 2, 3, 4
The Coastal Waters of Alaska and British Columbia	알래스카 및 브리티시컬럼비아 연안 수역	1, 2, 3, 4
Andaman or Burma Sea	안다만해 또는 버마해	1, 2, 3
Caribbean Sea, Mer des Antilles	카리브해(영), 안틸리스해(불)	1, 2, 3
Irish Sea and St. George's Channel	아일랜드해 및 세인트조지 해협	1, 2, 3
Kattegat, Sound & Belts	카테가트, 순, 벨트 해협	1, 2, 3
Greenland or Norwegian Sea	그린란드해 또는 노르웨이해	1, 2
Laptev Sea (or Nordenskjöld sea)	랍테프해(또는 노르덴숄드해)	2, 3
The Archipelago (Aegean Sea)	아키텔라고(에게해)	1, 2, 3
Yellow Sea (Hwang Hai)	황해(황하이)	2, 3
Balearic Sea (Iberian Sea)	발레아레스해(이베리아해)	3, 4
East Indian Archipelago (Indonesia)	동인도 제도(인도네시아)	3
Gulf of Iran (Persian Gulf)	이란만(페르시아만)	3
Gulf of Siam, Golfe de Thaïlande (Siam)	시암만, 타이만(시암만)	3
Malacca and Singapore Strait	말라카 싱가포르 해협	3
Dover Strait (Pas de Calais)	도버 해협(칼레해협)	4
China Sea or Tung Hai	중국해 또는 통하이	1
Eastern China Sea (Tung Hai)	동중국해(통하이)	2
China Sea (Tung Hai)	중국해(통하이)	3
South China Sea (Nan Hai)	남중국해(난하이)	2, 3
Naikai or Inland Sea	나이카이 또는 내해	1, 2
Seto Naikai or Inland Sea	세토 나이카이 또는 내해	3

자료 : International Hydrographic Organization, *LIMITS OF OCEANS AND SEAS*, IHO Special Publication No. 23, 1<sup>st</sup> Ed. (Monte Carlo: IHO, 1929) & 2<sup>nd</sup> Edition 1937, 3<sup>rd</sup> Edition 1953, 4<sup>th</sup> Edition 2002 Final Draft에서 정리

## 일본 정부의 ‘일본해’ 단독표기 주장은 시대착오적이며 자기중심적인 해석의 결과

### ■ 일본 외무성의 ‘일본해 호칭 문제’ 주장은 제국주의의 인식을 그대로 반영

- 동해의 범위가 남해까지 확장되어 있는 것은 일제 강점기 한반도를 포함한 일본제국의 영역에 있는 바다를 ‘일본해’로 간주했던 상황을 반영하고 있음

\* S-23 제1판 발간 당시에 대한 해협(Korea Strait)도 일본의 나이카이(내해)(Naikai or Inland Sea)처럼 별도의 바다 명칭을 가졌어야 하지만 일본은 그 당시 Korea Strait로 통용되었던 대한 해협을 지우기 위해 동해를 남해까지 확장하는 술수를 쓴 것으로 보임

- “일본해가 일본 열도에 의해 북태평양과 분리되어 있다”는 주장은 동해가 “한반도와 러시아 그리고 일본에 의해 둘러싸인 바다”라는 지리적 사실과 다름. 이러한 주장은 한반도를 강점했던 일본제국 주의 시기의 지리적 인식을 답습하고 있음
- 유엔지명전문가그룹(UNGEGN)은 지명이 인간 정체성의 중요한 요소라고 밝혔는데, 일본은 일제 강점기에 지명을 개정함으로써 한국인의 정체성을 파괴하고, 더 나아가 창씨개명을 통해 한국인들의 성과 이름을 일본식으로 바꾼 역사가 있음

## ■ “한국이 일본해라는 호칭에 이의를 제기하지만, 이 주장은 근거가 없다”는 일본의 주장은 관련국의 권리를 무시한 주장

- 유엔지명표준화회의 결의 III/20과 IHO 기술결의 A 2.4.6은 모두 복수의 지명표기를 둘러싸고 관련국 간에 분쟁이 있을 때, 합의에 이르지 못하는 경우에는 병기하는 것을 권고하고 있음
- 동해가 한반도와 일본 열도로 둘러싸여 있기 때문에 관련국들은 동해에 명칭을 부여할 권리를 가지고 있으며, 따라서 일본의 주장은 상대국의 존재를 무시한 독선적인 주장에 불과함

## ■ 동해 명칭 문제에서 협력하고 양보하는 자세를 보인다면 국제사회에서 일본의 국격을 높이는 기회가 될 것

- 2017년 IHO 제1차 총회에서는 S-23 개정판 발간을 위해 한국, 북한, 일본, 미국, 영국 등과 IHO 사무국이 함께 참여하는 ‘비공식 협의체’를 운영해, 2020년 제2차 총회에 그 결과를 보고하기로 결정함
- IHO 회원국들은 이번 ‘비공식 협의체’ 활동을 통해 동해/일본해 병기에 한일 양국이 합의해 S-23 4판이 조속히 발간되기를 바라고 있음
- 동해 명칭 문제에서 드러난 바와 같이 일본의 동해 인식은 일본 제국주의 시대의 지리적 인식에서 벗어나지 못하고 있음
- 한반도와 일본 열도 사이에 놓여 있고, 그 바다를 생활의 일부로 하는 사람들의 정체성이 깃들여 있는 바다를 독점적인 소유물처럼 권리 주장을 하는 것을 멈추고, 동해/일본해 병기에 협력하는 것은 일본이 과거와 단절하고, 국제 평화에 기여함으로써 국제사회에서 존경받는 국가가 될 수 있는 기회가 될 것임

## 한·일 대륙붕 공동개발 문제

### 한·일 대륙붕 공동개발협정의 신의 성실한 이행을 통해 협력을 통한 해양의 평화적 이용 선례 남겨야

#### ■ 제주도 남부와 규슈 서부 중첩수역 대륙붕의 해저자원을 공동개발하기 위해 한·일 양국이 1974년 대륙붕 공동개발협정을 체결(1978년 발효, 유효기간 50년)

- 1969년 유엔 극동경제위원회(United Nations Economic Commission for Asia and the Far East, ECAFE)는 동중국해 대륙붕에 석유 매장 가능성이 매우 높다는 분석을 담은 보고서를 발간하였음
- 1970년 우리나라는 이에 발빠르게 대응하여 해저광물자원개발법을 제정하고 5월에 동법 시행령을 공포하면서 우리나라 주변 해역을 7개의 해저광구로 구분하고, 현재의 한·일 대륙붕 공동개발구역에 해당하는 지역을 7광구로 설정함
- 우리 측이 “자연연장론”에 근거해 해저개발광구를 설정하자, 일본 측은 “중간선” 경계를 주장하여 대립하게 되었고, 결국 상호 간에 광구를 공동개발하는 것으로 상호 절충하였음
- 공동개발구역은 당시 우세했던 대륙붕의 자연연장론에 따라 잠정중간선에서 일본 쪽으로 치우쳐 우리에게 유리하게 설정되었음
- 한·일 대륙붕 공동개발협정은 1974년 체결되고 1978년 발효되었으며 제5광구 일부 및 제7광구에 해당하는 지역이 공동개발구역으로 지정되었음
- 1987년까지 1차 탐사기간 중 공동개발구역을 9개 소구역으로 나누고 7개 공을 굴착하였음. 이후 2차 탐사기간 중에는 6개 소구역으로 나누고 2소구역과 4소구역에 대해서 조광권자를 지정하였으나, BP(브리티쉬 페트로리움)가 광구를 반납하자 나머지 회사 역시 광구를 반납함

#### ■ 2001년 공동탐사 활동이 재개되었으나 2004년 일본이 공동탐사를 일방적으로 중단한 이후로 공동개발 및 탐사 활동은 현재까지 중단되어 있는 상태

- 한·일 양국 정부는 2001년 12월 14일 개최된 한·일 산업장관회담에서 공동성명서(Joint Statement)를 채택하고, 한국석유공사(Korea National Oil Corporation, KNOC)와 일본석유공단(Japan National Oil Corporation, JNOC)을 대륙붕 공동개발을 위한 사업자로 지정함

- KNOC와 JNOC는 2002년 8월 1일 공동물리탐사 계약(JSOA)을 체결하고, 한일 대륙붕 공동개발구역내 제2소구에서 약 503km<sup>2</sup>의 3D 탄성과 탐사자료를 취득하였으며, 이에 대해서 전산처리 및 해석 작업을 공동으로 수행하였음
- 그러나 2004년 3월 12일 KNOC와 JNOC 간 개최된 운영위원회에서 양측은 동일한 연구결과에 대해서 상호 반대되는 해석을 내놓았으며, 일본은 상업적으로 개발가능한 자원이 존재하지 않는다는 이유로 공동탐사를 일방적으로 중단시킴

## ■ 한국은 지속적으로 협정의 이행을 요구하고 있으나 일본은 이에 대해서 미온적인 입장

- 2009년 ‘제1차 해저광물자원개발 기본계획’을 통하여 공동탐사 및 탐사 시추를 일본에 제안하겠다는 입장을 우리나라가 표명하였음에도 일본은 아무런 반응을 보이지 않고 있음
- 결국 우리나라만 KNOC를 조광권자로 지정하였으며, 일본은 아무런 지정 절차도 취하지 않고 있는 상황임
- 우리나라의 계속적인 조광권자 지정 요청(한일 대륙붕 공동개발협정 제4조)을 일본이 무시할 경우 이는 협정에 명시적으로 규정된 핵심의무인 조광권자 지정 의무를 해태하는 것으로 협정의 위반에 해당함

## ■ 일본은 외교 문제의 국제법적 해결을 강조하면서도 주요 현안과 관련해서는 국제법을 위반하는 모순적 태도를 취하고 있어

- 일본은 독도 문제, 일본군 위안부 문제, 강제징용자 문제와 관련하여서는 항상 국제법을 통한 문제 해결을 강조하고 있음
- 그러나 조약의 구체적인 이행과 관련하여 일본은 이를 해태하고 협정을 위반하는 사례가 빈번하게 발생하고 있음
- 한일 어업협정에 따라 공동위원회를 통해서 일본 EEZ에 우리나라 어민들의 입어 규모를 결정해야 함에도, 수년째 이를 결정하지 않고 있고, 10년 이상 한일 대륙붕 공동개발 이행에 협력하지 않고 있음

## 한·일 간 해양협력으로 지역의 평화와 번영을

### 동북아 지역의 평화와 번영을 위해 일본의 전향적인 자세 변화가 필요

#### ■ 동북아 평화의 시대에 발맞추어 일본은 한국과 함께 과거를 넘어 미래의 동반자로 함께 발전해 나가야 할 것

- 한·일관계의 가장 큰 걸림돌은 일본이 과거 제국주의 시절에 저지른 과오에 대해 진정한 사과가 없다는 점임
- 대한민국 국민은 일본 정부의 진정한 반성과 사과가 없기 때문에 과거의 불행했던 역사가 되풀이 될 수도 있다는 의구심을 지니고 있음
- 일본 정부가 과거 불행했던 역사에서 기인한 문제를 정당화하거나 집착하는 한 한·일관계 개선은 기대하기 어려울 것임

#### ■ 일본 정부는 동해에서의 수산 협력 및 북극 항로 협력을 통한 실리를 도모하며 소모적인 역사 논쟁을 유발하지 않는 정책적 해안이 필요

- 현재 한국과 일본은 물론 북한과 러시아를 포함해 환동해권(環東海圈) 국가들 사이에 수산자원을 지속가능한 방식으로 관리하기 위한 거버넌스 체계가 존재하지 않음
- 일본을 포함한 이들 환동해권 국가들은 수산물 소비율이 높고 상당한 규모의 연근해 수산업을 보유하고 있기 때문에 대화체 등 동해 어장에서의 수산자원을 지속가능한 방식으로 관리하는 것이 필요함
- 국내 식량안보 유지와 수산업을 통한 경제적 이윤 창출 면에서도 상호 협력해야 할 유인 요인이 있음
- 또한, 한국과 일본 양국 모두 향후 북극 항로의 대중화로 인한 경제적 과실을 기대할 수 있는 입장이므로, 북극 항로로 가는 첫 관문이 되는 동해에서 선박의 안전한 항해를 보장하도록 함께 협력하면 안전한 북극 항로 구축을 통해 국제사회에 이바지할 수 있음
- 초기 북극 항로 조성에 드는 개척 및 관리 비용을 절감할 수 있는 경제적 효과도 발생함

- 2차 세계대전 종전 후 서유럽 국가들이 영토 문제로 갈등을 일으키기보다 협력을 통해 미래지향적으로 접근한 것이 오늘날의 유럽연합을 이끌었듯이, 일본 역시 근린 국가들과 협력하여 자국의 경제적 실리를 확보하고 궁극적으로는 평화롭고 번영하는 미래 동아시아 지역의 중심국가가 되도록 노력해야 할 것임

## ■ 일본은 잘못된 과거의 역사를 되풀이하지 말고, 동해병기에 협조적으로 나서야

- 동해 명칭 문제에서 드러난 바와 같이 일본의 동해 인식은 일본 제국주의 시대의 지리적 인식에 기초하고 있으며, 과거의 역사에서 벗어나지 못하고 있음
- ‘동해/일본해’ 병기 합의를 통해 조속한 시기에 S-23 제4판 발간이 이루어질 수 있도록 협력해야 할 것임

## ■ 국제해양을 규율하는 ‘바다의 헌법’인 유엔해양법협약은 연안국 간 평화적 자원 이용을 위한 방안으로 공동개발협정을 장려

- 한·일 양국의 평화적 공존과 해양에서의 충돌을 예방하기 위해서는 한·일 간의 협력 사례를 많이 만들어두는 것이 효과적이며 대륙붕 공동개발은 대표적인 사안이 될 수 있음
- 1982년 채택된 유엔해양법협약은 200해리 너머까지 연안국의 관할권이 확대됨에 따라 관할권 중첩 수역에서 관련 연안국 간 평화적 자원 이용을 위한 방안으로 공동개발협정(혹은 잠정약정)을 제안하였음(협약 제74조 제83조)
- 한·일 어업협정, 한·중 어업협정, 한·일 대륙붕 공동개발협정은 잠정약정의 대표적인 예에 해당함
- 현재 논의되고 있는 남중국해에서 중국-필리핀간의 공동개발 논의나 2018년 10월 중일 정상회담을 통해서 추진되고 있는 중일 대륙붕 공동개발 역시 그러한 예에 해당함
- 이러한 유엔해양법협약의 취지를 살려서 일본은 한·일 대륙붕 공동개발협정의 이행에 적극적으로 임해야 할 것임

## ■ 한·일 협력으로 해저자원 공동개발이라는 모범적 선례를 만들어 나가는 것은 ‘동북아’ 평화 체제 수립을 위한 주요 동기 부여 가능

- 한반도 문제뿐만 아니라 동아시아 전체로 평화 체제가 확산되기 위해서는 한·중·일 3국이 민감하게 충돌하고 있는 해양에서 상호 협력을 통한 경제적 번영의 경험을 쌓아 나가는 것이 매우 중요함
- 한·일 간의 여러 현안 이슈가 필요 이상으로 격화되고 있는 가운데 대결 지향적 국가 관계가 아니라 협력 지향적인 국가 관계가 되기 위해서는 일본의 협력이 필수적으로 요청되고 있음



- 일본의 협력은 이 지역에서 평화체제 수립을 위하여 중요한 동인을 제공할 수 있을 뿐만 아니라 이 지역에서 일본의 역할을 확대하는 데에 중요한 기회를 제공해 줄 수 있을 것임

## ■ 한반도와 동북아 정세의 대변혁기에 한·일 협력은 동아시아 및 세계의 평화와 번영에 크게 기여할 것

- 2018년 이후 연속적으로 이루어지는 3차례의 남북 정상회담, 2차례의 북미 정상회담으로 한반도 평화 체제 논의가 어느 정도 성과를 맺고 있는 가운데 남북 이외 주요 국가들이 역내 평화 체제 ‘재생산’에 참여하는 것은 평화 체제의 항구화를 위해서 매우 중요한 과제임
- 한반도 평화체제의 정착을 시작으로 동아시아 및 세계의 평화와 번영을 위해 나아가기 위해서는 한국과 일본은 반드시 협력할 필요가 있음
- 경색된 한·일관계를 개선하고 상호 긴밀한 협조를 이루어 나가기 위해서는 한·일 간에 협력할 수 있는 분야에서 일본이 전향적인 태도로 적극적으로 임해야 할 것임

## KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어든 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산업, 국민경제 발전에 기여-해양수산업의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산업과 국민경제 - '2017 KMI 해양수산업 전망대회' 지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산업	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 '학습지도요령 개정안'에 독도는 '일본 고유 영토' 명기 -	2017.02.23
제18호	'전국 해양수산업 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산업 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 '양회', '해양강국' 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산업에 '보통 이상의 관심', 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, '전국' 규모의 '해양수산업 국민인식조사' 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 일대일로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산업 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 첨병!, 로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	'여객 안전'과 '일자리 창출' 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산물시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28

구분	제목	발간일
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스 변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 '판'을 키워야 : '2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나' 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - '9 브릿지'를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려, 방역체계 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 강원세미나' 지상중계	2017.09.29
제51호	'국민 횡감' 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물적, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 충남 지역세미나' 지상중계	2017.11.10
제57호	수산업노동법 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요 -	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	1만 톤급 이상 대형 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.24
제60호	제19차 당 회의를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향	2017.11.29
제61호	바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략	2017.12.06
제62호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 전남 지역세미나' 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20
제64호	부산항, 2,000만 TEU 달성 의미와 향후 과제	2017.12.27
제65호	'핵심 키워드'로 본 2017년 글로벌 해양수산	2018.01.03
제66호	빅데이터로 본 2017 해양수산	2018.01.10

구분	제목	발간일
제67호	해양수산물과 국민경제 - '2018 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계 -	2018.01.17
제68호	'2017년 KMI 물류기술수요조사'를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 - 범부처 R&D 추진필요 -	2018.01.24
제69호	바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야	2018.01.31.
제70호	해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요	2018.02.07.
제71호	일본 '영토·주권전시관' 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 -	2018.02.07.
제72호	자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력	2018.02.14.
제73호	중국 '북극정책백서' 공식화로 북극 투자 증가할 듯	2018.02.21.
제74호	스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요	2018.02.28.
제75호	대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요	2018.03.09.
제76호	연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급	2018.03.14.
제77호	바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급	2018.03.21.
제78호	전국 해양수산물 현안과 정책 공유로 지역혁신성장과 균형발전에 본격적 돌입	2018.03.30.
제79호	정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 - 해운 정책 지속적 추진 필요 -	2018.04.13.
제80호	국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: '2018 해양수산물 국민인식조사' 결과	2018.04.20.
제81호	2017년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 크게 개선	2018.04.30.
제82호	한·일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종 료에 대비한 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.
제83호	연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요	2018.05.16.
제84호	전북 수요 증대를 위해 산지 온라인 직거래 활성화 등 대책 마련 필요 - 수익개선 위한 폐사율 저감 혁신 세워야	2018.05.24.
제85호	해양 플라스틱 쓰레기 재활용 정책 확대해야	2018.05.31.
제86호	6.13 지방선거 이후, 지역 해양수산물 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산물양식, 국제양식규범에 맞게 생산체제 개선해야	2018.06.20.
제89호	한일 대륙붕 공동개발에 정부 적극 나서야 : 동티모르 호주 조정 사건의 시사점	2018.06.27.
제90호	빅데이터 분석은 해운에서 어떻게 활용되는가	2018.07.04.
제91호	남북한 해양협력 증진을 위해 국제기구를 통한 남북협력 추진 필요	2018.07.11.
제92호	북한 경제 특구를 활용한 남북 해양수산물 협력 필요	2018.07.18.
제93호	해양벤처 육성을 위해서는 해양 분야 전용펀드 조성해야	2018.07.25.
제94호	김 재고 증가, 과잉생산 대책 마련 시급	2018.08.01.
제95호	해양바이오 기술사업화 정책지원 강화해야	2018.08.14.
제96호	근로시간 단축제도 안착을 위해 정부지원제도 강화해야	2018.08.29.
제97호	IMO 전략계획을 수용한 정책 수립과 이행성과지표를 구축해야	2018.09.05.
제98호	항만근로자 안전관리 거버넌스 재구축 필요	2018.09.21.
제99호	중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요	2018.10.02.
제100호	'스마트 어촌(Smart Fishing Community)' 도입으로 어촌 인구소멸에 대응해야	2018.10.17.
제101호	군 경계철책 철거 전 사전 대비 필요	2018.10.31.
제102호	우리나라 정기선 해운업계, 4차 산업혁명 흐름에 보다 적극 대비해야	2018.11.07.

구분	제목	발간일
제103호	해양강국 위해 한국해양법연구소 설립해야	2018.12.12.
제104호	우리나라 극지진출 40년, 미래 30년을 위한 극지 비전 수립 - ‘2018 북극협력주간’ 성공적 개최와 세계최초 ‘2050년 극지비전’ 선포	2018.12.19.
제105호	블록체인인의 확산과 해운물류분야의 대응	2019.01.02.
제106호	해양수산물과 국민경제 -‘2019 해양수산물 전망과 과제’ 지상 중계-	2019.01.18.
제107호	2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요	2019.01.30.
제108호	“국민횡감 광어”, 소비 다변화 등 생존전략 마련해야	2019.02.13.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>