

중국의 해양경계선과 그 획정방법에 관한 국제법적 검토

A Review of China's Maritime Boundary Line and Its Method of Delimitation in International Law Respective

김 용 환*
Kim Yong Hwan

〈목 차〉

- I. 서 론
 - II. 중국의 해양정책과 해양경계
 - III. 중국의 해양경계 획정방법의 검토
 - IV. 결론 및 정책적 시사점
-

Abstract : A comprehensive set of laws dealing with the seas known as the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) entered into force on November 16, 1994. After the entry of force of UNCLOS, some issues on maritime delimitation(i.e., the Exclusive Economic Zone (EEZ), and the outer limit of Continental Shelf became a focal point for many countries. This also raises the issue of how to delimit overlapping zones and how to define the lines that will be the maritime boundary for the States concerned. People's Republic of China (hereafter China) asserts that "it is unrealistic for countries to apply only one method of delimitation" when they seek to determine their maritime boundaries. Thus, the focal point of this study is the emphasis that it is very crucial for China how to applicate the maritime delimitation methods to its maritime space.

In that respect, this study tries to scrutinize China's laws and practice regarding its maritime boundary delimitation, especially focusing on the

* 한국해양수산개발원 책임연구원

Chinese (broken) U-shaped line, natural prolongation of land territory, and equidistance approach (isometric latitude or equitable latitude). The (broken) U-shaped line as the traditional Chinese maritime boundary in the South China Sea and the method of straight baseline to all the coasts of China are controversial in international law so that they may be queried whether China's practice conforms with the relevant provisions of UNCLOS. Further, regionally China has to negotiate with its neighboring countries on the maritime boundary delimitation of the exclusive economic zone and the continental shelf. In staking out their respective unilateral claims, China applied the principle of natural prolongation of land territory where its maritime boundaries should reflect the natural prolongation of its land territory to the outer limit. In the course of negotiations, the States concerned may apply any one or a combination of delimitation methods appropriate for arriving at an equitable solution between adjacent or opposite countries.

In conclusion, while this study addresses international legal aspects of maritime delimitation method of China, it seeks together to assess what it takes to be 'equitable solution' to China on maritime boundary delimitation. It is especially so that the application in the East Asian region will be both a testing ground and a show case of China's vision of "shelving disputes to engage in joint development with regard to contentious territories".

Key Words : maritime delimitation, UNCLOS, straight baseline, Chinese (broken) U-shaped line, natural prolongation of land territory, equidistant line, iso-proportional line, isometric latitude, Polygon Convex Hull, equitable solution

I. 서 론

1994년 유엔해양법협약이 발효함에 따라 연안국들은 자국의 해양 관할권을 영해기선으로부터 200해리까지 행사할 수 있는 권리를 갖게 되었다. 이로 인해 해안이 서로 마주하거나 인접한 국가 간의 해양경계 확정문제는 매우 중요한 국제적 사안이 되었다. 해양경계 확정시 전통적으로 사용되는 “육지가 바다를 지배한다(The land dominates the sea)”¹⁾는 원칙은 육지와 바다와의 인식을 기반으로 형성된 것이었다. 유엔해양법협약 상 해양경계 확정방법은 영해 및 접속수역, 대륙붕, 배타적 경제수역(EEZ)에서 중간선(등거리선) 또는 형평의 원칙을 통해 국가 간 경계선을 확정하는 것이다.

중국의 학자 중에는 세계적으로 해양 및 해안의 지리적 특성이 같지 않으므로 오직 한 가지 해양경계 확정방법으로 세계의 모든 해양경계를 확정하는 것은 비현실적임을 지적하는 이도 있다.²⁾ 중국은 자국의 관할 해역 경계확정방법으로 단속경계선(斷續境界線 또는 U자형 선)과 직선기선제도를, 그리고 공유대륙붕 및 중첩해역의 경계확정방법으로 자연적 연장원칙과 국제법에 기초한 형평의 원칙을 주장하고 있다. 그런데 주목할 것은 최근 각종 논문에서 자연적 연장원칙에서 중요시되는 등거리선 개념에 대한 언급을 회피한 채, 그에 상당하는 다른 개념을 사용하고 있는 것이다.

본 고에서는 중국의 해양경계 확정방법에 관한 입장을 살펴보고 중국

1) *North Sea Continental Shelf(Federal Republic of Germany v. Denmark; Federal Republic of Germany v. Netherlands)*, Judgment, I.C.J. Reports 1969, p. 51, para. 96; *Aegean Sea Continental Shelf(Greece v. Turkey)*, Judgment, I.C.J. Reports 1978, p. 36, para. 86; *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain(Qatar v. Bahrain)*, Merits, Judgment, I.C.J. Reports 2001, p. 97, para. 185; *Case Concerning Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea(Nicaragua v. Honduras)*, Judgment, I.C.J. Reports 2007, p. 34, paras. 113, 126.

2) 翁敏, “海上邊界的划分技術方法研究”, 『第二屆兩岸測繪發展研討會論文集』, 香港, 2000. 12, p. 1.
<http://www.telearcto.com/content/maincontent/MapArticle/TelePapers/tele009.pdf>
 (2008년 4월 30일 방문).

이 사용하는 경계획정원칙이 오늘날 경계획정의 국제기준으로 사용 가능한 것인지 분석하고자 한다. 여기에는 해양경계획정과 관련한 기존 국제재판의 판결 및 최신 판례가 포함되며, 중국의 경계획정방법이 우리나라에 어떠한 시사점을 주는지도 아울러 검토하고자 한다.

Ⅱ. 중국의 해양정책과 해양경계

1. 단속경계선(斷續境界線)

1) 개념

중국 정부는 1947년 ‘남해³⁾제도위치도(南海諸島位置圖)’(<그림-1> 참조)을 출간했는데, 아직 경계가 정해지지 않은 지역을 11개의 단속선(斷續線)으로 표시하였다. 1949년 중화인민공화국정부 출현 후 이 단속선을 9개로 표시하였는데, 그 모양이 알파벳 ‘U’자와 같다고 해서 U자형 선(字型線)(이하, U자형 선)⁴⁾이라 불렀다. 중국은 이 U자형 선을 자국의 전통적 경계선으로 간주하고 있다.⁵⁾ 이는 자국의 해양관할권을 확대하고자 하는 해양정책의 일환으로 보인다.

이 U자형 선의 법적 성격에 대해서는 다음의 네 가지 견해가 있다. 즉 국가경계선이라는 주장(國界線說), 역사적 수역선이라는 주장(歷史

3) 남중국해를 중국은 ‘남해’로, 베트남은 ‘동해’로 부르고 있다. 베트남은 2007년 4월 남중국해 상의 스프래틀리 군도(Spratly Archipelago)(중국명, 난사군도) 전체에 대한 주권선언을 하며, 중국과의 일전도 불사하겠다고 공언한 상태에서 2007년 7월에 베트남 어선에 대한 중국 해경의 발포로 베트남 어민 1명 사망을 포함한 사상자가 나와 양국이 무력충돌 직전까지 갔던 사건이 있었다. 스프래틀리 군도와 관련한 최근의 중-베트남 갈등에 관해서는 李開盛, “越南南沙政策析” <http://www.cnolo.com/China/Territory/2007427/2257922776.htm> 참조.

4) 또는 구단선(九斷線)이라고도 부른다. 曹丕富, “關於歷史性權力與我國海域劃界的研究”, 『海洋國策研究文集』, 北京: 海洋出版社, 2007, p. 471.

5) 劉楠來, “從國際海洋法看‘U’形線的法律地位”, pp. 1~2, 中國法學網, “學者專欄”, <http://www.nansha.org.cn>(2008년 4월 30일 방문).

性水域線說), 역사적 권리선이라는 주장(歷史性權利線說), 도서 귀속선(島嶼歸屬線) 또는 도서 범위선이라는 주장(島嶼範圍線說)이 있다.⁶⁾

첫 번째 국가경계선 주장에 의하면, 이 경계선에 의해 남중국해 해양 영토의 범위가 확정되고, 그 경계선 안쪽의 도서, 암초, 모래사구 및 일체의 해역이 중국의 영토에 귀속된다. 이 경계선 밖의 해역은 타국에 속하거나 공해라는 주장이다.

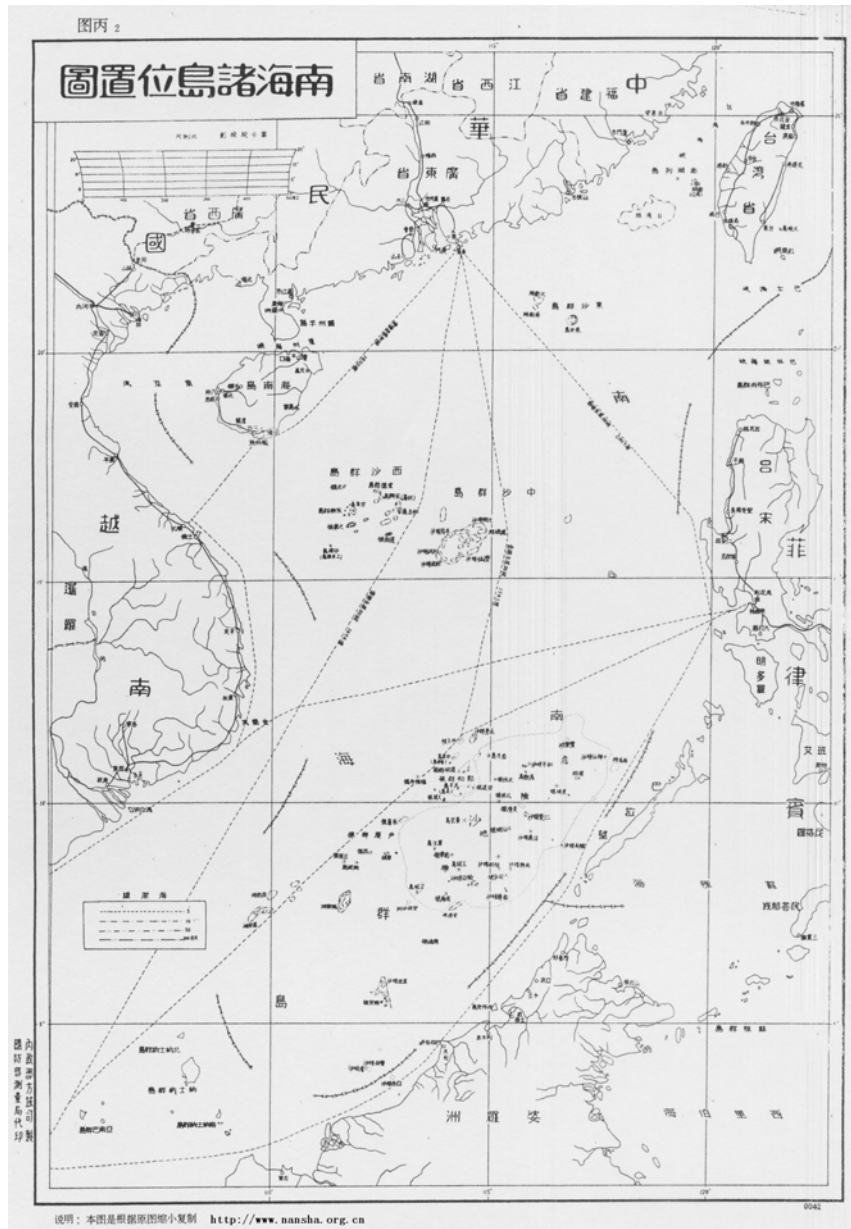
두 번째 역사적 수역선 주장에 의하면, 중국은 이 경계선 내의 모든 해역과 도서, 암초, 모래사구 및 해역 모두에 대해 역사적 권리를 향유하며, 경계선 내의 해역은 역사적 수역으로 간주된다.

세 번째로 역사적 권리선 주장에 의하면, 상기 경계선은 중국의 역사적 소유권을 표시하는 선이다. 이러한 권리에는 이 경계선 내의 모든 도서, 암초, 모래사구의 주권은 물론 경계선 내의 내수 이외의 해역과 해저 자원의 주권적 권리도 포함된다. 하지만 타국의 이 해역 내의 항행, 비행, 해저전선 및 관선 부설의 자유를 승인한다. 즉 경계선 내의 도서, 암초, 모래사구는 중국의 영토이고, 내수 이외의 해역에는 중국의 배타적 경제수역과 대륙붕이 존재한다는 입장이다.

네 번째 도서 귀속선 또는 도서 범위선이라는 주장에 의하면, 상기 경계선 내의 도서 및 그 부근의 해역은 중국 영토의 일부분이며, 중국의 관할 및 통제를 받는다는 것이다.

6) 劉楠來, *op. cit.*, p. 1.

〈그림-1〉 남해제도위치도



자료: www.nansha.org.cn(2008년 4월 30일 방문)

2) 검토

우선 U자형 선을 국가경계선으로 보는 견해는 중국 정부가 한때 이를 지도상에 국가경계선으로 표시했다는 사실을 근거로 한 것이다. 그러나 이는 남중국해 도서들에 대한 관련 당사국의 영유권 주장이 계속되는 현실로 볼 때 설득력이 없다.⁷⁾ 국제사법재판소도 “해양경계획정은 언제나 국제적인 측면이 있으며, 연안국의 국내법에 표시된 의사만으로 결정될 수 없다”고 밝힌 바 있다.⁸⁾

그리고 두 번째 U자형 선을 역사적 수역으로 보는 견해 역시 받아들이기 어렵다. 국제해양법상 역사적 이유로 인해 일정 해역에 대한 권리가 인정될 수 있는 경우가 있다. 이러한 경우 인정되는 수역을 역사적 수역(historic waters)이라 한다. ‘역사적 수역이란 내수(internal waters)로서 역사적 권원이 없었더라면 내수로 취급되어질 수 없는 수역’을 말한다.⁹⁾ 여기에는 역사적 만(historic bay)¹⁰⁾이 포함된다. 역사적 수역의 문제는 결국 국제법상 영유권의 취득에 있어서 역사적 권원(historic title)의 인정 여부로 볼 수 있을 것이다. 역사적 수역으로서의 지위를 인정받기 위해서는 일반적으로 다음의 세 가지 요건이 충족되어야 한다. 첫째, 장기간의 점유가 있을 것, 둘째, 그 점유에 평화롭고 계속적인 지배의사가 수반될 것, 그리고 셋째, 타국의 용인이 있을 것이다.¹¹⁾ 그러

7) 남중국해에 대한 영유권을 주장하고 있는 국가는 중국, 대만, 베트남, 말레이시아, 필리핀, 브루나이 등이다. 남중국해 영유권 분쟁에 관해서는 다음을 참조. 김용환, “남중국해 영유권 분쟁의 끝은 어디인가”, 『독도연구저널』, 2008 여름 제2호, 한국해양수산개발원 독도연구센터, 2008, pp. 24~25.

8) “The delimitation of sea areas has always an international aspect; it cannot be dependent merely upon the will of the coastal State as expressed in its municipal law”, *Fisheries Case, Judgment of December 18th, I.C.J. Reports 1951*, p. 132.

9) “By “historic” waters are usually meant waters which are treated as internal waters but which would not have that character were it for the existence of an historic title”, *Fisheries Case, Judgment of December 18th, I.C.J. Reports 1951*, p. 130.

10) 중국은 발해를 내해로 간주하고 있으며, 정책적으로 발해만을 역사적 만으로 인정받기 위해 노력하고 있는 것으로 보인다. 기타 자세한 것은 다음을 참조. 이용희, “역사적 만 제도와 중국 발해만의 역사적 지위에 관한 연구”, 『해사법연구』, 제17권 제1호, 2005. 3, pp. 85~86; 김용환, “골든로즈호와 진성호 해상충돌 사건의 국제법적 쟁점”, 『해양정책연구』, 제22권 제2호, 2007, pp. 159~189.

나 U자형 선이 상기 요건에 맞게 중국의 역사적 수역이 되었음을 국제 사회에 입증하는 것은 남중국해를 둘러싼 주변국들과의 갈등을 고려할 때 매우 어려울 것으로 전망된다.

세 번째 역사적 권리선 주장의 경우는 중국의 U자형 선에 대해 장기간 타국의 반대가 없었다는 사실로 인해 그 경계선 내에 일종의 역사적 권원을 향유할 수 있다는 주장¹²⁾이다. 또한 그러한 권리에는 그 경계선 내의 도서, 암초, 모래사구에 대한 중국의 영유권 주장도 포함된다는 것이다. 그러나 역사적 권리선 주장은 글자 그대로 충분히 장기간의 항의가 부재했다는 역사적 사실을 입증해야 한다. 1958년 「영해에 관한 중화인민공화국정부성명」¹³⁾(이하, 1958년 영해성명)에서 ‘남중국해를 중국

11) 김찬규, “이른바 역사적 만에 관한 연구”, 『학술원논문집』, 12, 대한민국학술원, 1973. 11, pp. 200~201.

12) 남중국해에 대한 중국의 역사적 권리 주장은 다음의 내용으로 정리된다. 첫째 주권적 권리의 행사와 관련하여 중국은 남중국해 해역을 수당 시대에는 ‘창해(漲海)’라 불렀으며, 관리를 과건하여 해역을 순찰했다. 북송 초기의 ‘무경총요(武經總要)’에 중국 관리가 서사군도를 순찰했다는 기록도 있다. 명조 때에도 서사군도와 남사군도 해역은 정부관리의 순찰범위에 있었고, 서사군도를 ‘천리장사(千里長沙)’로 남사군도를 ‘만리석당(萬里石塘)’이라 부르며, 광둥 만주(지금의 하이난성) 관할로 귀속시킨 바 있다. 청조 때에는 독일인들이 서사군도와 남사군도 해역에 불법적인 조사를 진행했었는데, 이때 청 정부(광서 9년, 1883년)가 항의하자 조사를 중지한 사례도 있었다. 또 청 정부가 이때 발간한 지도 예를 들어 ‘대청일통천하전도(大清一統天下全圖)’(1817)와 같은 것에 남사군도(즉 만리석당)를 포함시켰던 사실도 있다. 또한 1930년 프랑스가 서사군도와 남사군도의 일부 도서들을 점령하고 이 도서들을 베트남 영토로 간주하자, 1932년 중국 정부는 1887년 프랑스가 베트남을 대신해 중국과 체결한 「중-베트남 경계 획정 협정」을 들어 항의했다. 그 이후 1947년 중국 정부는 ‘남해제도위치도(南海諸島位置圖)’에 단속경계선(斷續境界線)을 설정해 남중국해에 대한 주권적 권리를 행사하였고, 이후 외국의 남중국해 해역의 침범 등 불법행위에 대해 항의를 제기했다. 이러한 것으로 볼 때 중국은 남중국해도서 및 주변해역에 주권적 권리를 행사해 왔다는 것이다. 曹丕富, “關於歷史性權力與我國海域划界的研究”, 『海洋國策研究文集』, 北京: 海洋出版社, 2007, pp. 471~474.

13) 中華人民共和國政府關於領海的聲明(1958年9月4日)

中華人民共和國政府宣布

(一) 中華人民共和國的領海寬度爲12海里。這項規定适用于中華人民共和國的一切領土，包括中國大陸及其沿海島嶼，和同大陸及其沿海島嶼隔有公海的台灣及其周圍各島、澎湖列島、東沙群島、西沙群島、中沙群島、南沙群島以及其他屬於中國的島嶼。

(二) 中國大陸及其沿海島嶼的領海以連接大陸岸上和沿海岸外緣島嶼上各基点之間的各直線爲基線，從基線向外延伸12海里的水域是中國的領海。在基線以內的水域，包括渤海灣、琼州海峽在內，都是中國的內海、在基線以內的島嶼，包括東引島、高登島、馬祖列島、白犬列島、烏岳島、大小金門島、大担島、二担島、東碇島在內，都是中國的內海。

(三) 一切外國飛機和軍用船舶，未經中華人民共和國政府的許可，不得進入中國

의 영해'로 발표했을 당시, 영국의 항의가 있었던 점을 미루어 볼 때, 이 같은 입증은 어려울 것으로 판단된다.¹⁴⁾¹⁵⁾

마지막으로 U자형 선을 도서 귀속선 또는 도서 범위선으로 보는 견해에 대해 중국 정부가 그 법률적 지위나 그 함의에 대해 정식으로 설명한 적은 없다. 그러나 U자형 선을 가장 먼저 표시한 '남해제도위치도'의 명칭, 제작 배경과 출판 목적을 볼 때, 이 U자형 선을 남중국해 상 중국의 영유권이 있는 도서의 범위선으로 보고 있음을 알 수 있다. 또한 중국은 1958년 「영해성명」을 통해 “남중국해를 중국의 영해의 일부분으로 간주하고 있으며, 남중국해 제 도서는 12해리의 영해를 가진다”는 입장을 밝힌 바 있다. 현재 1992년 「영해및접속수역법」도 U자형 선을 중국이 자국의 해양경계로 바라보는 시각임을 나타내는 다른 증거라 볼 수 있다.¹⁶⁾ 동법 제2조를 보면 “중국의 육지영토는 중국의 대륙과 연해도서·대만 및 조어도(Diaoyu 또는 Senkaku Island)를 비롯한 부속의 각 섬·펑호 열도(Penghu 또는 Pescadores Islands)·동사군도(Dongsha 또는 the Macclesfield islands)·서사군도(Xisha 또는 the Paracels Islands)·중사군도(Zhongsha 또는 the Pratas Islands)·남사군도(Nansha 또는 the Spratly Islands) 및 기타 중국의 모든 도서를 포함한다”고 규정하고 있기 때문이다. 그러나 이와 같은 도서 귀속선 또는 도서 범위권으로 보는 주장 역시 중국의 일방적인 주장이 될 가능성이 크다. 왜냐하면 자국의 주권이 완전히 행사되고 있지 않은 대만이나 남중

의領海和領海上空. 任何外國船舶在中國領海航行, 必須遵守中華人民共和國政府的有關法令.

四) 以上(一)(二)兩項規定的原則同樣适用于台灣及其周圍各島、澎湖列島、東沙群島、西沙群島、南沙群島以及其他屬於中國的島嶼.

台灣和澎湖地區現在仍然被美國武力侵占, 這是侵犯中華人民共和國領土完整的和主權的非法行爲. 台灣和澎湖等地尚待收復, 中華人民共和國政府有權採取一切適當的方法在適當的時候, 收復這些地區, 這是中國的內政, 不容外國干涉. www.xinhuanet.com(2008. 4. 30 방문).

14) 이용희, 전계 논문, pp. 85~86.

15) 그런데 중국은 1998년 6월 26일 제정된 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」제14조에서 “동법의 규정은 중화인민공화국이 행사하는 역사적 권원에 영향을 주지 않는다”고 규정하였다. 이는 중국이 적절한 경우 일부 특수해역에 대해 ‘역사적 권원’을 행사하겠다는 법적 의지의 표현이라 할 수 있다. 曹丕富, *op. cit.*, pp. 468~480.

16) 劉楠來, *op. cit.*, p. 2.

국해와 동 해역의 제 도서를 귀속시키는 근거로서 주장하고 있기 때문이다.

2. 직선기선

중국은 1992년 「영해및접속수역법」 제3조에서 중국의 직선기선에 의한 영해기선원칙을 선언한 후 이에 근거하여 영해기선을 선포하였다. 1996년 「중화인민공화국 영해기선에 관한 중화인민공화국 성명」(中华人民共和国政府关于中华人民共和国领海基线的声明)은 다음과 같다.

“중화 인민공화국 정부는 1992년 2월 25일의 《영해및접속수역법》에 근거하여 중화인민공화국의 대륙영해의 부분 기선과 서사군도의 영해기선을 선포한다.”

이 성명에 따르면 중국의 영해기선은 인접국가와의 경계에는 미치지 못하고 있다. 중국이 공포한 대륙 쪽 영해의 부분기선은 49개의 영해기점을 직선으로 연결한 것으로 북쪽의 시작점은 산둥 가오자오(山东高角)로 북위 37도 24분과 동경 122도 42분 3초이고 남쪽의 도착점은 북위 19도 21분 1초와 동경 108도 38분 6초에 위치한 쥘비자오(峻壁角)이다. 중국 서사군도의 영해기선은 서사군도의 최외곽 점을 둘러싸는데, 북위 16도 40분 5초와 동경 112도 44분 2초의 푹다오(東島)를 시작점으로 28개의 영해기점을 직선으로 연결한 선이다.¹⁷⁾

산둥(山東) 반도 이북지역의 황해(또는 서해) 북부의 영해기선, 대만 및 조어도 등에 속한 도서의 영해기선, 남중국해에서 서사군도를 제외한 기타 모든 도서들의 영해기선에 대해서는 아직 그 기점조차 밝히지 않고 있다.

중국 최초의 해양에 관한 입법규정으로 볼 수 있는 1958년 9월 4일

17) 중화 인민공화국 방성항해사국(中華人民共和國防城港海事局) 홈페이지 참조 <http://www.fcgmsa.gov.cn/info/952-1.htm>(2008년 4월 30일 방문).

『영해성명』제2항에서 “중국 대륙 및 그 연해의 도서의 영해는 대륙과 연해 외각 도서의 각 기점을 연결한 직선을 기선으로 정하고, 그 기선으로부터 12해리 떨어진 수역을 중국의 영해로 한다”고 규정하고 있다. 또한 1992년 반포한 『영해및접속수역법』제3조에 의하면 “중국의 영해기선은 직선기선방법에 의해 확정되며, 각 인접 기점을 직선으로 연결하여 작성한다”고 밝힌 바 있다.

한편 대만은 1998년 1월 21일 『중화민국영해및접속수역법』(총 18조)을 제정하면서 제4조에서 직선기선을 원칙으로 하고, 통상기선을 예외적으로 적용하는 혼합기선의 방식을 채택하였다. 1999년 2월 18일 대만 행정원은 부분적으로 영해기선, 영해 및 접속수역의 외측경계선을 공포하였다.¹⁸⁾ 이에 따르면, 중국의 1992년 『영해및접속수역법』상 영해기선을 직선기선으로 한다고 명시한 규정과 대만의 ‘혼합기선’ 방식 적용규정이 상충된다.

이에 대해 중국은 대외적으로 대만은 중국 영토의 일부분이므로 대만이 ‘행정명령’으로 공포한 ‘영해기점’과 ‘영해기선’은 국제법적으로 효력이 없다고 주장한다. 또한 1996년 영해기준선에 관한 성명 마지막 부분에서 ‘그 밖의 영해기선에 대해서는 추후에 다시 선포할 것’을 밝히고 있으므로, 대만이 공포한 통상기선에 의한 영해기선 부분을 직선기선으로 변경하여 영해기선을 재선포해야 한다는 주장도 공공연히 하고 있는 실정이다.¹⁹⁾

직선기선 방식의 제한적·보충적 성격²⁰⁾을 고려해 볼 때, 이 같은 중

18) 台88內字第06161号令. <http://www.cga.gov.tw/book>.

19) 張海文, “關於盡快公布我國第二批領海基線的建議”, 『海洋國策研究文集』, 北京: 海洋出版社, 2007, pp. 229~234.

20) O'Connell은 ‘직선기선’의 예외성을 강조하며, 국제법위원회가 유엔해양법협약 초안을 통해 ‘직선기선은 통상기선을 대신해 선택하는 것이 아니라 예외적인 것’으로 보았음을 지적했다. D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, I. A. Shearer(ed.), New York: Oxford University Press, 1982, p. 211; 노르웨이의 직선기선은 ‘예외적인 체제를 승인하는 것’이라는 영국의 주장에 대해, 국제사법재판소는 노르웨이의 피요르드(fjord)식 해안과 수많은 암석 도서군(skjaergaard)으로 이루어진 곳에서는 ‘기하학적 작도방식(by means of a geometrical construction)’에 의해 기선이 결정될 수 있음을 승인한 바 있다. 여기서 말하는 기하학적 작도방식은 ‘직선기선’ 제도를 말한다. *Fisheries Case, Judgment of December 18th, I.C.J. Reports 1951*, pp. 127~131.

국의 직선기선제도가 과연 아무런 문제가 없는지 의문이 생긴다.²¹⁾ 유엔해양법협약에서는 연안국의 관할권이 미치는 해역의 경계확정을 위해 기선(baseline) 제도를 도입하고 있다.²²⁾ 여기서 기선이란 통상기선(normal baseline)²³⁾, 직선기선(straight baselines),²⁴⁾ 혼합기선(combination of methods for determining baselines)²⁵⁾, 군도기선(archipelagic baselines)²⁶⁾을 말한다. 그 밖에 암초에 대한 규정에서는 환초(reefs) 상에 위치한 섬 또는 가장자리에 암초를 가진 섬의 경우, 영해의 폭을 측정하기 위한 기선은 연안국이 공인한 해도 상에 적절한 기호로 표시될 것을 규정하고 있다.²⁷⁾ 하구(mouth of rivers), 만(bays), 항구(port), 정박지(roadsteads), 간조 노출지(low-tide elevations)에 관한 규정에서도 기선에 대한 규정을 두고 있는 등²⁸⁾ 모두 11개 조문에서 직·간접적으로 기선의 문제에 대해 규정하고 있다.

이 중 직선기선제도는 유엔해양법협약 제7조에서 자세히 규정하고 있다. 첫째, 직선기선은 해안의 일반적 방향으로부터 현저히 벗어나게 설정할 수 없으며, 직선기선 안에 있는 해역은 내수제도에 의해 규율될 수 있을 만큼 육지와 밀접한 관련이 있어야 한다. 둘째, 직선기선은 간조 노출지까지 또는 간조 노출지로부터 설정할 수 없다. 단, 등대나 국제적인 승인이 있는 경우에는 가능하다. 셋째, 타국의 영해를 공해나 배타적 경제 수역으로부터 격리시키는 방식으로 직선기선제도를 적용할 수 없다.

21) 김찬규 교수는 중국 측이 직선기선만으로 영해기준선을 확정하는 것은 유엔해양법협약 제14조를 법적 근거로 삼은 것으로 보인다고 하며 이에 대한 검토 의견을 피력한 바 있다. 그러나 협약 제14조는 ‘기선결정을 위한 방법의 결합’에 관한 규정이며, 그 결합이란 통상기선과 직선기선을 함께 사용할 수 있다는 의미이고 특히, 직선기선제도는 그 적용이 가능한 곳(localities)에서 허용되는 것이지, 연안 전체에 확대해서는 안 된다는 유력한 견해도 소개했다. 그러므로 중국의 입법태도는 통상기선을 원칙으로 하고 직선기선을 예외적으로 채택할 것을 요구하는 유엔해양법협약의 취지에 비춰 볼 때 문제가 있다는 것이다. 김찬규, “중국의 영해법과 기선”, 『경희법학』, 제31권 제1호, 1996. 12, pp. 21~24.

22) 유엔해양법협약 제4조.

23) 유엔해양법협약 제5조.

24) 유엔해양법협약 제7조.

25) 유엔해양법협약 제14조.

26) 유엔해양법협약 제47조.

27) 유엔해양법협약 제6조.

28) 유엔해양법협약 제9조, 제10조, 제11조, 제12조, 제13조.

중국이 채택한 직선기선 방식에 의한 영해기준선은 전 연안을 둘러싸고 있다는 점에서 마치 군도직선기선을 연상하게 한다. 군도국가의 경우 국토 연안의 모든 지역을 직선기선으로 획정할 수 있는데, 이러한 경우에도 ‘수역의 면적과 육지 면적이 비율이 9 : 1을 넘지 않을 것’, 그리고 ‘이러한 직선기선의 길이가 100해리를 넘을 수 없지만 군도를 둘러싼 기선 총수의 3퍼센트까지는 최장 125해리까지 인정될 수 있다는 것’, 그리고 ‘군도의 일반적 윤곽과 현저히 벗어나지 않을 것’ 등을 천명해 직선기선의 설정에 있어 제한을 가하고 있다. 그런데 군도국가도 아닌 중국이 자국의 전 해안에 걸쳐 직선기선을 설정한 것에 아무런 문제가 없는 것인지 의문이 든다.²⁹⁾ 국제사법재판소 판례에 의하면 “해양경계획정은 분명 일국의 재량적 행위이나 타국과 관련이 있는 경우 그 유효성은 국제법을 따라야 한다”고 밝히고 있기 때문이다.³⁰⁾

특히 중국이 1996년 성명에서 밝힌 전 해안의 49개의 영해기점과 28개의 서사군도 기점의 경우가 문제다(<그림-1> 참조). 왜냐하면 1972년 미국 국무성에서 밝힌 가상 직선기선³¹⁾과도 현저히 차이가 나며 기점의 효과 부여에 의문이 드는 무인사주를 기점으로 사용한 점, 과도한 길이의 직선기선을 사용한 점³²⁾, 자국의 주권이 완전히 행사되지 않고 있는

29) 이러한 중국의 직선기선에 대해 Jeanette Greenfield 교수는 영국-노르웨이 간 ‘어업사건’에서 밝힌 국제사법재판소 판결취지를 보거나 중국 대륙의 해안선 형상으로 볼 때, 수용 가능하다는 입장이다. 그러나 김영구 교수는 해안선이 복잡한 양쯔강 하구와 남부 해안에서는 직선기선 채택이 가능하지만 중국의 동해안은 해안선이 단조로운 편이므로 통상기선을 채택함이 적당하다고 주장한다. Jeanette Greenfield, *China's Practice in the Law of the Sea*, Clarendon Press · Oxford University, 1992, pp. 68~69; 김영구, 신판 『한국과 바다의 국제법』, 서울: 21세기북스, 2004, pp. 58~59 재인용; 한편 국제사법재판소는 마레인의 자국 해안의 외곽에 일단의 도서가 존재함을 이유로 ‘직선기선’을 사용해 군도 국가로서의 지위를 인정받고자 하였으나 재판소는 직선기선의 예외적 성격을 강조하며 이를 받아들이지 않았다. *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain(Qatar v. Bahrain)*, Merits, Judgment, I.C.J. Reports 2001, pp. 103~104, paras. 212~214.

30) *Fisheries Case*, op. cit, p. 132.

31) U.S. Department of State, *Limits in the Sea*, No.106, 1987, pp. 9~13.

32) 1951년 영국과 노르웨이의 「어업사건」에서 국제사법재판소에서는 LoppHAVET라는 곳에서 44해리의 직선기선을 승인한 예도 있었던 것으로 보아 직선기선의 길이에 관한 연안국의 재량을 인정한 것으로 보인다. *Fisheries Case, Judgment of December 18th, I.C.J. Reports 1951*, p. 167; 일본의 경우도 직선기선의 기점을 194개 채택하여 거의 모든 연안에 직선기선을 선포하였다. 다만 직선기선의 길이를 최대 63해리로 제한하였고, 직선기선의 방향과 해안선의 일반적 방향과

도서도 기점으로 사용한 점 등이 문제점으로 지적되기 때문이다.³³⁾

〈그림-2〉 서사군도(西沙群島 또는 Paracel Islands) 중국의 직선기선의 예



자료: www.nansha.org.cn(2008. 4. 30 방문)

의 각도를 20도 이내로 제한한 점, 본토와 섬과의 거리를 최대 60해리로 제한했다는 점이 외형상 국제법적 기준을 갖춘 듯 보이나, 해안선이 복잡하지 않은 지역에도 직선기선을 사용한 점, 두 섬 간의 거리가 63해리를 넘지 않으면 무조건 직선기선을 채택한 점 등이 문제점으로 지적된다. 기타 자세한 것은 다음을 참조. 김현수, 『국제해양법』, 서울: 연경문화사, 2007, pp. 195~197.

- 33) 중국은 땡다오(童島) 등 연안에서 멀리 떨어진 섬들도 직선기선의 기점으로 사용하고 있다. 땡다오는 항저우 만(杭州灣)에서 69해리 지점의 동중국해에 있는 암석이다. 그런데 이와 같이 연안의 일반적 방향에서 현저히 떨어진 곳에 직선기선의 기점을 설정하는 것은 문제의 소지가 있다는 비판이 있다. 한편 Bowett 교수와 같이 중국의 연안 해안선 전체를 두고 본다면 이 도서 군이 연안의 일반적 방향에서 크게 이탈한 것은 아니라는 입장도 있어 직선기선에 관해 완전히 합의된 국제적 기준이 있는지 의문이 든다. 기타 자세한 것은 김찬규, “중국의 영해법과 기선”, 『경희법학』, 제31권 제1호, 1996. 12, pp. 21~24.

3. 결어

이상에서 알 수 있듯이 중국이 주장하는 단속경계선('U자형 선')이나 국내법상 직선기선제도는 해양정책적 입장에서 자국의 관할해역을 최대한 확보하고자 하는 노력의 일환임을 확인할 수 있었다. 우선 U자형 선은 남중국해 해역을 편입하기 위한 명분으로 활용되고 있어 실효성이 의심된다. 그리고 예외적·보충적 성격의 직선기선제도를 전 해안에 사용한 점, 무인사주를 기점으로 사용하고 과도한 길이를 사용한 점, 남사군도 등 주권문제가 있는 해역을 포함시킨 점 등은 논란의 여지가 있다.

이와 관련해 중국의 1992년 「영해및접속수역법」은 1958년의 「영해성명」과 비교해 달라진 점이 주목할 만하다. 1958년의 「영해성명」 제1조에서 “중국의 영해는 12해리이며, 이 규정은 중국의 모든 영토 즉 대륙 및 연해도서, 대륙과 각 연해 도서간에 공해를 사이에 둔 대만 및 그 주위의 각 도서, 펑호열도, 동사군도, 서사군도, 남사군도 및 기타 중국에 속하는 도서들에 적용된다”고 규정하고 있었다. 그런데 1992년 「영해및접속수역법」 제2조 제2항에서는 ‘공해를 사이에 둔(隔有公海)’이라는 규정이 삭제된 것을 알 수 있다. 이는 1982년 유엔해양법협약의 발효를 앞두고 취한 입법적 고려라 볼 수 있는데, 1998년 6월 26일 제정된 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」 제2조에 따르면 중국 대륙과 그 연해도서, 대만 및 그 부속도서 간의 해역을 공해로 보지 않고 배타적 경제수역과 대륙붕으로 보았던 데서 이를 확인할 수 있다. 이와 같이 중국은 자국의 해양관할권을 확대하기 위해 변화하는 국제상황에 따라 끊임없이 노력하고 있다는 것을 알 수 있다. 앞서 논의했던 중국의 단속경계선('U자형 선')이나 직선기선제도 역시 그러한 목적을 정당화하기 위한 해양정책적 입장 혹은 국내법적 근거로 활용하기 위한 것으로 볼 수 있을 것이다.

Ⅲ. 중국의 해양경계 획정방법의 검토

국가간 해양경계획정을 위해 국제재판시 주로 사용되는 방법 중 하나가 중간선(the median line) 또는 등거리선(等距離線, equidistance line) 방법이다. 중국도 이러한 중간선 또는 등거리선을 해양경계 획정방법으로 도입하고 있다. 또한 등비례선(等比例線, iso-proportional line or equal ratio), 위도등분선(緯度等分線, isometric latitude)과 최근 다변형 볼록외곽선(Polygon Convex Hull: 多边形凸包)과 같은 방법을 주장하는 의견이 있어 이에 대해 살펴보고자 한다.

1. 등거리선, 등비례선, 위도등분선

최근 중국에는 세계 각국의 해양 및 해안의 지리적 특성이 천차만별이며, 역사적·경제적·정치적 상황이 같지 않으므로 하나의 경계획정 방법으로 세계 모든 해양경계를 획정하는 것은 비현실적이라고 보는 견해가 있다.³⁴⁾ 또한 등거리선 개념을 토대로 등비례선, 이동 등거리선(移動等距離線), 또는 위도 등분선 개념을 도입하여 실무적 차원의 경계획정방법을 고안하고 있기도 하다.³⁵⁾ 이러한 방법들은 등거리선 개념이 초래할 수 있는 불공평한 결과³⁶⁾를 방지하기 위해서라는 것이다.³⁷⁾

이러한 등거리선 개념에 관한 국제법적 근거는 1958년 제네바대륙붕협약 제6조 제1항에서 찾아볼 수 있다. 즉 “연안이 서로 마주보고 있는 2개국 이상의 국가의 영토에 인접하여 동일한 대륙붕이 있으며, 그 경계에 대한 합의가 없는 경우, 특별한 사정(special circumstances)에 의해

34) 翁敏, *op. cit.*, p.3.

35) *Ibid.*

36) 예를 들면 한·일 간에 경계획정을 할 경우 메르카도르 도법해도로써 경계획정을 하게 되면 북쪽에 있는 우리나라에는 불리한 결과를 가져올 수 있다고 한다. 메르카도르 도법은 방위각은 정확하게 반영하나 측지선(Geodetic Line)은 북쪽으로 갈수록 과장·왜곡되기 때문이다. 문준조·이용일, 「해양법 협약과 우리나라 해양관련법 개정방안」, 한국법제연구원, 1995. 12, p. 65.

37) 翁敏, *op. cit.*, p. 3.

다른 경계선이 정당화되지 않는 경우에는 중간선으로 한다.”³⁸⁾ 일반적으로 1982년 배타적 경제수역 제도의 출현 이전에 해양경계획정의 원칙으로 먼저 적용되었던 1958년 제네바대륙붕협약 제6조 제1항의 이 개념을 ‘등거리선-특별한 사정(Equidistance-Special Circumstances)’이라고 부른다.³⁹⁾ 즉 서로 마주보고 있는 국가 간에는 중간선으로 하며, 인접국 간에는 이른바 등거리원칙(principle of equidistance)이 적용된다는 것이다. 하지만 1958년 제네바협약은 어떠한 사정이 ‘특별한 사정’⁴⁰⁾인지는 구체적으로 밝히지 않고 있다.

등비례선 개념은 1969년 ‘북해 대륙붕 사건’에서 독일, 덴마크, 네덜란드의 해양경계 획정시 등거리선에 의한 경계획정방법이 불공평한 결과를 초래한다며, 독일이 북해 해안선 길이의 비례에 따라 대륙붕 경계를 확정하여야 한다고 주장한 데서 그 연원을 찾을 수 있다.⁴¹⁾ 이렇게 등거리선 개념의 적용이 적절치 않은 경우를 상정해 네덜란드의 Langeraarr 교수가 고안한 것이 등비례 방법이다. 이에 따르면 “서로 마주보고 있거나 인접한 연안을 가진 두 국가가 해양경계선의 각 점들을 각 국가의

38) 1958년 제네바대륙붕협약 제6조 제1항 “Where the same continental shelf is adjacent to the territories of two or more States whose coasts are opposite each other, the boundary of the continental shelf appertaining to such States shall be determined by agreement between them. In the absence of agreement, and unless another boundary line is justified by special circumstances, the boundary is the median line, every point of which is equidistant from the nearest points of the baselines from which the breadth of the territorial sea of each State is measured”.

39) North Sea Continental Shelf, Judgement, I.C.J. Reports 1969, paras. 1~17; Case Summaries p. 2.
<http://www.icj-cij.org/icjwww/idecisions/isummaries/icssummary690220.htm>
 (2008년 4월 18일 방문); ICJ 재판소장 Guillaume의 연설문 p. 5 참조.
http://www.icj-cij.org/icjwww/ipresscom/SPEECHES/iSpeechPresident_Guillaume_6thCommittee_2001.htm(2008년 4월 18일 방문).

40) 황해 동부를 가로질러 해상(海床)의 2/3 하층토에 형성된 황하퇴적물로 뒤덮인 곳을 황해상 실트 선(Silt line, 淤泥線)이라 한다. 나머지 1/3은 우리나라 쪽에서 흘러나온 토사로 뒤덮인 곳으로, 이를 중국은 특별한 사정이라 주장할 수도 있으나 일부 지역의 토사유출 사실만을 가지고 전체 지역의 해양경계 획정원칙으로 주장하는 것은 설득력이 없는 무리한 주장이라 판단된다. 백진현, “해양경계 획정의 변천과 한반도 주변해역의 경계문제”, 『해양정책연구』, 제6권 제1호, 1991, pp. 42~43; 양희철·박성욱·정현수·이희일, “해양경계획정에서 지질 및 지형적 요소의 효과에 관한 고찰”, 『Ocean and Polar Research』, 제29권 제1호, 2007. 3, p. 66.

41) North Sea Continental Shelf, Judgement, I.C.J. Reports 1969, p. 37, para. 59.

영해 폭의 기선에서 제일 가까운 각 점 간의 거리의 고정비례에 의하여 경계를 획정한다”. 즉 등비례선은 경계획정 당사국가들 간의 협상에 의해 정한 비례에 따라 결정될 수 있다는 것이다.⁴²⁾ 그러나 이와 같은 등비례선 개념 또한 등거리 선 개념과 별반 다르지 않으며, 오히려 등거리 선의 도출방법으로 간주할 수 있을 것이다.

한편 위도등분선은 먼저 잠정적 등거리선으로 경계를 획정한 후, 경계획정에 영향을 미칠 수 있는 각종 요소들을 종합하여 그 등거리선을 위도 또는 경도를 따라 일정한 거리로 이동하여 새로운 경계선을 도출하여 형평한 결과에 도달하게 하는 방법이다. 1985년 ‘리비아-말타 대륙붕경계획정사건’에서 이와 같이 등거리선을 북위 18도 방향으로 이동하여 확정했던 것이 한 예이다.⁴³⁾ 국제사법재판소와 그 특별재판부가 내린 해양경계 획정사건 7건 중 5건과 중재재판소와 조정위원회가 처리한 5건 중 2건이 등거리선 방법을 전부 또는 부분적으로 채택하여 해결한 사건이었다.⁴⁴⁾

2. 다변형 볼록외곽선

최근 중국 학자들 간에는 다변형 볼록외곽선(Polygon Convex Hull: 多边形凸包) 기법을 활용하여 영해기점을 이동시키지 않으면서도 도서

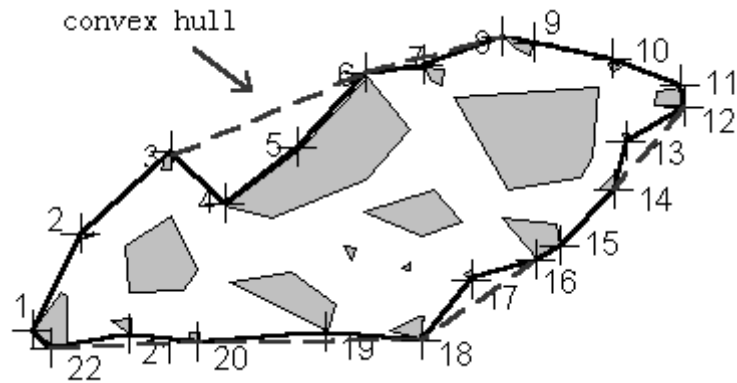
42) 翁敏, *op. cit.*, p. 3.

43) *Continental Shelf(Libyan Arab Jamahiriya/Malta), Judgement, I.C.J. Reports 1985*, p. 57.

44) *Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area, Judgement, I.C.J. Reports 1984*, p. 246, *Continental Shelf(Libyan Arab Jamahiriya/Malta), Judgement, I.C.J. Reports 1985*, p. 13, *Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen, Judgement, I.C.J. Reports 1993*, p. 38; *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain(Qatar v. Bahrain), Merits, Judgement, I.C.J. Reports 2001*, p. 97, *Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria(Cameroon/Nigeria: Equatorial Guinea intervening), Judgement, I.C.J. Reports 2002*, p. 303, *Anglo-French Continental Shelf Arbitration Case(1977), Eritrea/Yemen Arbitration Case(1999)*. 양희철 외, “해양경계 획정에서 지질 및 지형적 요소의 효과에 관한 고찰”, 『Ocean and Polar Research』, Vol. 29(1), 2007. 3, p. 59 참조.

의 최외곽의 영해기선을 확장하는 방법에 관한 논의가 있다⁴⁵⁾(〈그림-3〉 참조).

〈그림-3〉 다변형불록외곽선의 활용 예⁴⁶⁾



즉 이와 같은 다변형 불록외곽선 방법은 군도지역(the archipelago area)에 적용되는 것이지만, 직선기선에 의한 영해경계 획정시 대륙 외곽 끝 지점에 있는 기점을 선택할 때 적용될 수 있다는 것이다. 대륙의 외곽선이 기하학적으로 군도의 외곽선과 유사하므로 적절한 폐쇄경계선(seal line)⁴⁷⁾이 첨부된다면 영해의 경계획정에 적용될 수 있는 최적의 경계획정방법이 될 수 있다는 것이다.⁴⁸⁾

그런데 이러한 방법을 통해 중국의 외곽에 산재한 도서군에 마치 군도국가에 인정되는 군도수역과 같은 해역을 왜 인정해야 하는지 의문이다. 또한 그에 따라 다변형 불록외곽선 안쪽의 수역은 내수로 포함되어 영해의 외측한계도 확장되고, 배타적 경제수역의 외측한계 역시 확장되

45) R.C. Peng, J.Y. Wang, Z. Tian, L.X. Guo, G.H. Liu, Y.D. Zheng, "A New Technique about Selecting Base Points of the Territorial Sea Based on the Principle of Convex Hull Creating", <http://ncg.nuim.ie/gisruk/materials/proceedings/PDF/P1.pdf> (2008년 4월 30일 방문).

46) *Ibid.*, p. 4.

47) 중국 측 논문에서는 이를 密封線 또는 自封線으로 번역하고 있어 이와 같이 번역한다. R.C. Peng *et al*, *op. cit.*, p. 6.

48) *Ibid.*

므로, 공해가 줄어드는 효과를 발생시키게 된다. 과연 이러한 경계확정방법이 유엔해양법협약상 경계확정의 기준에 부합하는 지 역시 의문이다.

먼저 다변형 불록외곽선 기법의 운용을 보면, 앞서 논의한 중국의 직선기선제도의 문제점에 관한 논의를 여기에서도 적용해 볼 수 있다. 유엔해양법협약에서 기대하고 있는 영해의 경계확정방법은 통상기선의 사용이다. 직선기선은 예외적 상황에서 적용되는 ‘기하학적 작도방법 (means of geometrical construction)’⁴⁹⁾인 것이다. 그러므로 다변형 불록외곽선 방법이 정당성을 얻기 위해서는 이러한 직선기선의 예외적 성격이 용인되었던 것처럼 다변형 불록외곽선이 인정될 만한 특별한 사정이나 관련 사정이 있어야 할 것이다. 유엔해양법협약 제7조 1항에서는 “... 해안을 따라 아주 가까이 섬이 흩어져 있는 지역에서는 영해기선을 설정함에 있어서 적절한 지점을 연결하는 직선기선의 방법이 사용될 수 있다”고 규정하고 있다. 그런데 다변형 불록외곽선 기법의 적용방법을 보면 이미 직선기선(3-4-5-6)의 방법을 사용하여 영해기선을 설정한 곳에서 다시 새로운 직선기선(3-6)을 사용하는 근거로 활용하기 위한 기법임을 알 수 있다(<그림-3> 참조). 또한 이는 “해안선의 일반적 방향으로부터 현저히 벗어나게 설정할 수 없다”(유엔해양법협약 제7조 3항)는 직선기선의 제한요건에도 위반한 것으로 볼 수 있을 것이다.

결국 다변형 불록외곽선 방법 역시 공해를 축소시켜 중국의 관할해역을 확장하고자 하는 중국의 해양정책의 일환으로 볼 수 있다. 이와 같이, 중국이 시도하려고 하는 새로운 해양경계 확정방법인 다변형 불록외곽선 방법 역시 중국 인근해역에서 해양경계 확정분쟁을 더욱 격화시킬 수 있는 요인이 될 우려가 있어 받아들여지기 어려울 것으로 판단된다.

3. 자연적 연장원칙

중국이 대륙붕에 관한 자국의 입장을 밝힌 것은 1973년 중국 대표가 국가관할권 밖에 있는 심해저 및 해상의 평화적 이용에 관한 위원회(이

49) *Fisheries case(United Kingdom-Norway)*, ICJ Reports, 1951, pp. 127~129.

하, 유엔심해저위원회) 제2소위원회에 제출한 ‘국가 관할범위 내 해역에 관한 작업문서’를 통해서이다.⁵⁰⁾ 이때 다음과 같은 대륙붕에 관한 원칙적 입장이 개진되었다.

“대륙붕을 대륙 영토의 자연적 연장으로 한다는 원칙에 근거하여 연안국은 그 영해 또는 배타적 경제수역 밖으로, 구체적 지리조건에 따라 배타적관할 하의 대륙붕의 범위를 합리적으로 확정할 수 있으며, 그 최대한도는 각국이 공동으로 상의해 결정한다.”⁵¹⁾

이러한 중국의 입장은 1998년의 『배타적경제수역및대륙붕법』에 의해 법제화되었는데, 이 법률 제2조에 의하면 “중국의 대륙붕은 육지 영토의 전부가 중국의 영해 이원으로 자연 연장되어 대륙변계의 외연까지의 거리가 200해리에 못 미칠 경우에는 이를 200해리까지 확장한다”고 규정하고 있다. 또한 중국과 “해안을 서로 인접하거나 마주보고 있는 국가가 배타적 경제수역과 대륙붕이 중첩되는 경우 국제법의 기초 하에서 형평의 원칙에 따라 협의를 하여 경계선을 확정한다”고 하고 있다.

이상을 보면, 중국의 대륙붕에 관한 해양경계 획정원칙은 자연적 연장을 원칙으로 하고, 타국과의 경계획정은 국제법에 기초한 형평의 원칙에 따라 협의로써 하는 것임을 알 수 있다. 여기서 자연적 연장(natural prolongation) 원칙이란 1945년 9월 28일 미국의 트루만선언에서 “미국은 자국 연안의 대륙붕이 지질학적으로 자국영토의 자연적 연장이므로 자국만이 이 대륙붕의 해상 및 지하를 개발할 수 있는 배타적 권리를 갖는다”⁵²⁾고 주장한 데서 비롯된 것을 말한다. 이를 계기로 여러

50) “根据大陸架爲大陸架領土自然延伸的原則，沿海國可以在其領海或經濟區以外，根据具体地地理條件，合理地确定在其專屬管轄下的大陸架的範圍，其最大限度可由各國共同商定。”，袁古洁，『國際海洋境界劃界的理論與實踐』，北京：法律出版社，2001，p. 171.

51) *Ibid.*, pp. 170~171.

52) “... the United States regards the natural resources of the subsoil and sea bed of the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coasts of the United States as appertaining to the United States, subject to its jurisdiction and control.” Truman Proclamation on the Continental Shelf, Presidential Proclamation No. 2667, 28th September, 1945, “Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea

국가들이 유사한 주장을 함으로써 국가관행으로 축적되었고, 결국 1958년 제1차 유엔 해양법회의에서 대륙붕에 관한 협약이 채택되기에 이른 것이다.⁵³⁾ 이러한 대륙붕 경계획정원칙으로서 자연적 연장 이론을 가장 잘 설명해주는 것이 1969년 ‘북해대륙붕사건’⁵⁴⁾이다. 국제사법재판소는 다음과 같이 판시하였다.

“경계획정은 관련 사정을 고려하여 해양까지 육지 영토가 자연적 연장을 구성하는 대륙붕의 전 지역이 각 당사국에게 가능한 많이 남겨지도록 하는 방식으로 타국의 육지영토의 자연적 연장을 침범함이 없이 모든 관련 사정을 고려해 형평한 원칙에 따라 합의에 의해 결정되어야 한다.”

그런데 중국의 자연적 연장원칙은 황해(우리나라의 서해) 지역⁵⁵⁾의 대륙붕 경계획정문제와 관련해 중요한 시사점을 갖는다. 우리나라는 서해의 대륙붕을 중국과 공유⁵⁶⁾하고 있어, 즉 자연연장이 겹치는 한·중

Bed of the Continental Shelf”.

53) 김경진, 『신판 국제법』, 서울: 박영사, 2004, pp. 594~595.

54) “delimitation is to be effected by agreement in accordance with equitable principles, and taking account of all the relevant circumstances, in such a way as to leave as much as possible to each Party all those parts of the continental shelf that constitute a natural prolongation of its land territory into and under the sea, without encroachment on the natural prolongation of the land territory of the other”. *North Sea Continental Shelf(Federal Republic of Germany v. Denmark; Federal Republic of Germany of Netherlands), Judgment, I.C.J. Reports 1969*, p. 53.

55) 중국은 황해를 중국과 한반도 사이에 있으며, 동쪽은 한반도에 북쪽은 요동반도, 서쪽은 발해와 산둥의 소북해안, 남쪽은 장강 입구, 북쪽은 제주도를 한 끝선으로 동중국해와 경계를 이루는 지역으로 보고 있다. 남북으로 470해리, 동서로 360해리이며, 면적은 38만km²이다. 황해 전체는 대륙붕 상에 위치하고 있으며, 평균 수심 44m, 최대수심이 140m이다. 황해는 중국 서북지구에서 가져온 대량의 황색점토 및 토양이 쌓여 이름이 ‘황해’가 된 것이며, 매년 유입되는 토사가 약 11억 톤 정도인 것으로 추산되고 있다. 남쪽에 위치한 동중국해로 유입되는 장강으로부터의 토사는 약 5억 톤 정도로 상대적으로 그 양은 적으나 이 역시 황해로 유입된다고 한다. 袁古洁, *op. cit.*, pp. 173~174.

56) 또한 한·일 간에도 대한해협 부근의 대륙붕을 공유하고 있다. 우리나라는 이 해역의 수심이 200m 이하인 점을 감안, 1974년 한·일 간의 북부 대륙붕에는 중간선 원칙을, 남부 대륙붕에는 오키나와해구가 한·일 간 대륙붕을 양분하고 있으므로 자연적 연장원칙을 주장하고 있다. 이에 반해 일본은 중간선 원칙을 고수하다 결국 한·일 간 남부 대륙붕은 50년 공동개발에 합의하게 되었다. 김

간 공유대륙붕에는 자연연장원칙이 아닌 등거리선 획정방법이 적용되어야 한다는 입장을 취하고 있다. 이에 대해 중국은 황해 대륙붕의 경계 획정시 황해퇴적물(sedimentation)을 고려해야 한다는 입장을 가지고 있다. 이 같은 입장을 고려해 중국이 주장하는 ‘특별한 사정’이 실트 선(silt line, 淤泥線)의 존재이다.⁵⁷⁾ 실트 선이란 황해 동부를 가로질러 해상(海床)의 2/3 하층토에 형성된 황해퇴적물로 뒤덮인 곳을 말한다. 나머지 1/3은 우리나라 쪽에서 흘러나온 토사로 뒤덮인 곳이다.⁵⁸⁾

우리나라는 동중국해에서는 자연연장을 지지하지만 황해에서는 등거리선 획정방법을 고수하고 있다.⁵⁹⁾ 이러한 우리의 입장에 대해서 일관성이 없다는 비판도 있다.⁶⁰⁾ 그러나 이러한 비판은 우리나라가 해역별로 다른 경계획정방법을 주장하고 있다는 가정에서 비롯된 것으로 보인다. 황해의 경우 공유대륙붕이기 때문에 이곳에서는 자연적 연장원칙이 적용될 여지가 없다. 그래서 등거리선 획정방법을 채용하자는 것인데, 이를 일관성 결여라고 하는 비판은 해양경계 획정방식에 대한 오해에서 비롯된 것이 아닌지 오히려 의문이 든다.

결국 황해퇴적물과 관련해 실트 선을 강조하는 중국의 입장은 지형 및 지질적 요인이 당사국 간 공유대륙붕의 해양경계획정시 고려해야 할 사정인가의 문제로 환연해볼 수 있다. 연안국의 대륙붕에 대한 권리에 있어서 자연적 연장원칙과 이러한 지형 및 지질적 요인을 고려할 수 있으나, 관련당사국 간 공유대륙붕 경계획정에서 이를 제한적으로 해석하고 있는 국제사법재판소의 입장에서 볼 때 이 문제에 대한 답은 명확해진다.⁶¹⁾ 국제사법재판소는 이미 1985년 ‘리비아-말타 대륙붕 사건’에서 “대륙붕 경계획정에 있어 지질 또는 지구물리학적 요인을 개입시킬 이

현수, 전제서, pp. 151~153.

57) Ji Guoxing, “Maritime Jurisdiction in the three China Seas: Options for Equitable Settlement”, p. 9; <http://igcc.ucsd.edu/pdf/policy/papers/pp19.pdf> (2008년 4월 30일 방문).

58) 袁古洁, *op. cit.*, p. 174.

59) Choon-ho Park, *East Asia and the Law of the Sea*, Seoul National University Press(2nd ed.), 1985, p. 11.

60) Ji Guoxing, *op. cit.*, p. 19.

61) 양희철·박성욱·정현수·이희일, “해양경계획정에서 지질 및 지형적 요소의 효과에 관한 고찰”, 『Ocean and Polar Research』, 제29권 제1호, 2007. 3, pp. 60~67.

유가 없다”는 입장을 밝힌 바 있다.⁶²⁾ 국제중재재판소 역시 “대륙붕의 단절이 있는 경우에만 자연연장원칙이 원용될 수 있으며, 대륙붕이 연속적일 경우에는 자연적 경계를 확정하는 근거로 삼을 수 없다”고 하여 국제사법재판소의 견해를 지지하였다.⁶³⁾

결론적으로 자연적 연장원칙과 실트 선에 의한 경계확정의 문제는 중국의 동중국해와 남중국해 경계확정과 관련하여 살펴볼 때, 그 논리적 일관성을 결여하고 있다. 그러므로 동아시아 해역의 경계확정에 있어서 실효성이 낮은 경계확정방법이라고 본다. 한반도 인근해역의 해양경계 확정과 관련해 우리나라와 중국, 베트남, 일본의 이해관계를 고려해 보면 더욱 그렇다.⁶⁴⁾⁶⁵⁾

4. 형평의 원칙

앞서 논의했던 것처럼 중국의 1998년 「배타적경제수역및대륙붕에관한법률」 제2조에서 강조하고 있는 것은 “... 중국과 해안을 서로 인접하고 있거나 마주보고 있는 국가와의 배타적 경제수역과 대륙붕이 중첩되는 경우 국제법 기초위에서 형평의 원칙에 따라 합의를 하여 경계선을 확정한다”는 것이다.⁶⁶⁾ 즉 타국과 배타적 경제수역이 중첩되거나 대륙

62) *Continental Shelf(Libyan Arab Jamahiriya/Malta), Judgement, I.C.J. Reports 1985*, p. 35, para. 39.

63) *Guinea v. Guinea-Bissau Case*, 1985, paras. 116~117; 양희철 외, 전제 논문, p. 65 참조.

64) 중국의 자연적 연장원칙은 동중국해에서는 중국에 유리할 수 있으나 남중국해에서는 중국에 불리할 수 있다는 지적도 있다. 또한 실트 선 주장 역시 한국만(Korea bay) 지역과 동중국해에서는 중국에 불리하다는 지적도 동시에 제기되기 때문이다. Ji Guoxing, *op. cit.*, pp. 18~19.

65) 양희철 · 박성욱 · 권문상, “해양경계확정제도에 대한 중국의 입장과 통킹만 사례고찰”, 『*Ocean and Polar Research*』, 제26권 제4호, 2004. 12, p. 677; 중국은 역시 동중국해에서 일본과의 경계확정에 직면해 있는 바, 중국의 통킹만에서의 거리기준에 의한 베트남과의 경계확정 선례는 중국이 고수하고자 하는 자연적 연장원칙 주장에 부담이 될 수 있다는 견해도 있다. 이에 대해서는 *Ibid.*, p. 19 참조.

66) 또한 중국의 지방정부가 해상경계 설정을 위한 원칙으로도 ‘형평의 원칙’이 인용되고 있다. 협상주체인 각 성(省), 자치구, 직할시는 모두 평등하며, 상호간의 해상경계 설정은 형평, 공정, 공개원칙을 최고의 지도원칙으로 하고 있다. 자세

분을 공유하고 있는 경우, 해양경계획정은 국제법에 기초한 형평의 원칙에 따라 합의하여 결정하겠다는 것이다.

1) 개념

해양경계 획정원칙으로서 형평원칙의 연원은 1969년 ‘북해 대륙붕 사건’에서 찾아볼 수 있다. 국제사법재판소가 대륙붕의 경계획정은 “형평한 원칙들에 따라, 그리고 모든 관련 사정(relevant circumstances)을 고려하여, 합의에 의해 이루어져야 한다”⁶⁷⁾고 판결한 이래 형평의 원칙은 오늘날 해양경계획정에 있어 일반 원칙으로서 주목받게 되었다.⁶⁸⁾ 형평의 원칙의 실제적 내용으로 ‘육지의 자연적 연장’ 원칙을 적용하였던 국제사법재판소는 1982년 ‘튀니지-리비아 대륙붕 사건’에서는 오히려 고유한 사정(peculiar circumstances)을 고려하여 “육지의 자연적 연장원칙은 형평의 원칙을 충족시키기 위한 부차적인 것으로서, 경우에 따라서는 적용의 대상이 되지 않는다”며 등거리선 방법을 채용했다.⁶⁹⁾ 양 사건에서 재판소는 모두 형평의 원칙을 적용하였음을 밝혔으나 그 기준은 정반대였다.⁷⁰⁾ 따라서 형평한 해결이란 그 개념의 속성상 어떤 사건의 선례가 다른 사건의 해결기준으로 원용될 수 없는 경우가 있다는 점에 유의해야 한다.⁷¹⁾

한 것은 장학봉, “중국의 해상경계설정과 우리나라에의 시사점”, 『월간 해양수산』, 제272호, 2007. 5, pp. 43~44.

67) *North Sea Continental Shelf*, *op. cit.*, paras. 83~101.

68) 이석용, “국제사법재판소의 도서영유권 및 해양경계획정 관련 분쟁해결”, 『국제법학회논총』, 통권 제104호, 2006, p. 135.

69) 형평에 맞는 경계획정을 하기 위해서는 관련 사정을 고려해야 하는데, 그러한 것으로 첫째, 해안의 형상, 둘째, 커켄나제도(Kerkennah Islands)의 존재와 위치, 셋째, 육상경계선과 석유양허계약에 관한 당사국들의 행위, 넷째, 각 연안국들에 속하는 대륙붕의 범위와 해안선의 일반적 방향으로 측정된 해안선 길이에서 형평의 원칙에 따라 경계획정이 이루어져야 한다는 합리적 수준의 비례성 요건이 포함된다고 하였다. *Continental Shelf(Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya)*, *Judgement*, I.C.J. Reports, 1982, p. 92, para. 133.

70) Mark W. Janis, *An Introduction to International Law*, New York: Aspen & Business, 1999, pp. 66~79.

71) Peter Malanczuk, *Akehurst's Modern Introduction to International Law*(7th revised ed.), London: Routledge, 1997, p. 196.

유엔해양법협약에서는 서로 인접하고 있는 국가 간의 배타적 경제수역 해양경계 획정문제에 대해 제74조 1항에 다음과 같이 규정해 놓고 있다.

“서로 마주보고 있거나 인접한 연안을 가진 국가간의 배타적 경제수역 경계획정은 형평한 해결에 이르기 위하여 국제사법재판소 규정 제38조에 언급된 국제법을 기초로 한 합의에 의하여 이루어진다.”⁷²⁾

이에 따르면 인근국가 간 배타적 경제수역의 해양경계 획정원칙은 ‘형평한 해결(equitable solution)’과 ‘국제법을 기초로 한 합의(agreement on the basis of international law)’의 원칙이라고 할 수 있다.⁷⁴⁾ 그런데 여기서 말하는 ‘국제법’이란 제74조 제1항에서 명문으로 국제사법재판소(ICJ) 제38조 상의 국제법이라고 밝히고 있다.⁷⁵⁾ 무엇보다도 유엔해양법협약에서 강조하는 것은 국가 간의 해양경계획정시 자의적 기준이 아닌 국제법 기준으로 해야 한다는 원칙적 입장이다. 그런데 여기서 ‘중간선’ 원칙이나 ‘특별한 사정’ 또는 ‘관련 사정’등이 언급되어 있지 않다는 점에 주목해야 한다.⁷⁶⁾ 이는 대륙붕의 해양경계에 관한 유엔해양법협약 제83조 제1항에서도 마찬가지다. 그런데 ‘형평한 해결’ 원칙이 구체적으로 무엇인지 유엔해양법협약 상에는 언급되어 있지 않으므로, 해양경계 획정의 원칙에 관해서는 다시 애매모호한 규정으로 귀결되었다고 볼 수 있다. 그 구체적 내용과 개념에 대해서는 앞으로 국제 판례를 통해 형성해 나갈 것으로 기대된다. 현재 국제재판에서 경계획정시 자주 활용되

72) 유엔해양법협약 제74조 1항 “The delimitation of the exclusive economic zone between States with opposite or adjacent coasts shall be effected by agreement on the basis of international law, as referred to in Article 38 of the Statute of the International Court of Justice, in order to achieve an equitable solution”.

73) 대륙붕의 해양경계획정에 관한 유엔해양법협약 제83조 1항도 제74조 1항과 명칭만 바뀌 동일한 내용으로 규정하고 있다.

74) 양자를 각각 별개의 원칙으로 보기보다는 하나로 보는 것이 적절하나, 논의의 진행상 구별했다.

75) 이 국제법에는 영해측정기선이 저조선이 되어야 한다는 것도 포함한다. 김찬규, 전제 논문, p. 16.

76) 김대순, 『국제법론』, 제13판, 서울: 삼영사, 2008, p. 936.

는 방법은 먼저 등거리선 획정방법에 의해 잠정적 경계선을 긋고 관련 사정을 고려해 경계선을 조정하는 방식이다. 또한 대상수역의 특별한 사정을 종합적으로 고려하여 형평에 맞는 결과를 도출해내는 방식⁷⁷⁾으로도 가능할 것이다.⁷⁸⁾⁷⁹⁾

2) 중국의 적용

이러한 형평의 원칙에 대해 중국 측 이해도 별반 다르지 않다. 기존 해양경계획정과 관련한 국제재판에서 논의되었던 해안선의 형상이나 해안선 길이의 비율, 도서의 존재, 항구 등 지리적 요인과 지질 및 지형적 요인, 그리고 당사국의 행위, 제3국의 이익, 자연자원에 대한 평등한 이용 등을 경계획정시 고려해야 할 형평의 원칙의 내용으로 보고 있기 때문이다.⁸⁰⁾

중국은 황해(또는 서해)에서는 우리나라와 북한과의 대륙붕 경계획정 문제가 있고, 동중국해에서는 우리나라와 일본과의 대륙붕 경계획정 문제와 센카쿠(또는 조어도) 영유권 문제를 안고 있으며, 통킹만 해역(또는 北部灣)에서는 베트남과의 통킹만 입구 외곽의 경계획정문제를 가지고 있다. 게다가 6개국이 관련되어 있는 남중국해 문제는 스프래틀리 군도의 영유권 문제를 포함해 매우 복잡한 양상을 띠고 있다. 하지만 이러한 중국의 해양경계 획정문제에 대한 구체적 해결방안에 대한 논의를 통해 형평의 원칙에 대한 이해를 심화시킬 수 있다.

77) 해양경계획정에서 형평의 개념은 정의의 관념에서 나온 것으로서 재판소가 실정법규 또한 특정 사건을 형평(equity) 원칙에 따라 심사할 경우 그 구체적 내용이 무엇이 될 것인가에 대해 아리스토텔레스의 '배분적 정의'를 예로 들며, '각자에게 줄 몫을 결정하는 기준'이 바로 형평원칙의 구체적 내용이 될 수 있다는 견해가 있다. Mark W. Janis, *An Introduction to International Law*, New York: Aspen Law & Business, 1999, pp. 66~79.

78) *Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen, Judgement, I.C.J. Reports 1993*, paras.51, 55; *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain(Qatar v. Bahrain), Merits, Judgement, I.C.J. Reports 2001*, para. 230; *the Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria(Cameroon v. Nigeria: Equatorial Guinea Intervening), Judgment, I.C.J. Reports 2002*, para. 288.

79) 이석용, 전계 논문, p. 135.

80) 沈文周 主編, 『海洋劃界技術方法』, 北京: 海洋出版社, 2003, pp. 94~102.

Ji Guoxing은 우선 도서영유권 분쟁은 해결이 매우 어려운 사안임을 밝히고 있다. 이어 조어도/센카쿠 제도와 같은 분쟁도서에 위요지(enclave)를 설정하는 방안이 있을 수 있는데, 동중국해 대륙붕 경계 획정에 있어 이 섬이 영향을 미치지 않도록 하여 경계확정시 합의를 유도할 수 있다는 것이다.⁸¹⁾

둘째 황해·동중국해·남중국해와 같은 해역에서는 잠정적 등거리선을 정한 뒤 공동개발을 추진하는 방안을 제시하고 있다.⁸²⁾

셋째 분쟁의 국제화를 통해 중개·조정 및 국제재판 등 제3자의 조력을 받는 방안 등도 ‘형평한 해결’을 실현하는 방안이 될 수 있다는 것이다. 특히, 조정위원회의 권고에 따라 합의에 도달한 ‘노르웨이와 아이슬란드 간의 대륙붕 협정’과 중개를 통해 150년간의 분쟁을 해결한 ‘아르헨티나와 칠레 간의 비글 해협(Beagle Channel) 분쟁’ 등을 예로 들었다.⁸³⁾

중국이 타국과 해양경계확정시 ‘형평한 해결’을 위해 Ji Guoxing이 제시하고 있는 구체적 방안은 시사하는 바가 매우 크다. 왜냐하면 그와 같은 방안은 해양경계 관련 분쟁에 직접 적용되어 이 지역 평화와 안정에 기여할 수 있기 때문이다. 최근 중국과 일본의 동중국해 가스 유전의 공동개발 합의에서 볼 수 있듯이 가시적인 성과로 이어질 수 있다는 점에서 앞으로도 활용될 가능성이 매우 높다.

결론적으로 유엔해양법협약과 중국의 국내법에서 말하고 있는 ‘형평한 해결’이란 바로 ‘국제법에 기초해 관련 당사국과의 합의’를 통해 도달하는 것이다. 그러므로 이와 같은 합의에 도달하기 위해 앞서 제시한 위요지 설정방안은 도서영유권 분쟁을 회피하고 해양경계에 관한 합의에 도달하게 한다는 점에서 의의가 있다. 또한 분쟁해역에 대해 공동개발 협정을 체결하는 방안과 제3자를 통한 해결방안 등도 중국뿐 아니라 해양경계확정 분쟁의 소지가 있는 국가들 모두에 활용되고 있는 실정이다. 중국이 해양경계 확정방법으로 고려하고 있는 ‘형평의 원칙’은 타국과 해양경계를 확정하기 위해서 고려해야 할 지리적, 지질학적, 해안선

81) Ji Guoxing, *op. cit.*, p.26.

82) *Ibid.*, pp. 27~29.

83) *Ibid.*

의 균형성과 같은 여러 가지 요소뿐만 아니라 ‘국제법에 기초한 합의’를 위해 구체적 실현방안까지 고려하고 있다는 측면에서 오늘날 ‘형평의 원칙’에 관한 국제적 인식 또는 국제 판례의 추세와 크게 다르지 않음을 알 수 있다.

IV. 결론 및 정책적 시사점

해안선은 육지와 바다의 경계선을 나타내는 것으로 일반 지도상에는 만조시 육지와 해면의 경계로 표시된다. 그러나 해도에서는 선박의 안전한 통행을 위하여 저조시 육지와 해면의 경계인 저조선을 해안선의 전면에 기입하며, 이러한 저조선이 영해기준선이 된다.⁸⁴⁾ 이러한 영해기준선을 통상기선(normal baseline)이라 한다.⁸⁵⁾ 그러나 1951년 ‘영국과 노르웨이의 어업사건’⁸⁶⁾(이하 ‘어업사건’)에서 국제사법재판소는 노르웨이의 해안을 특수한 경우라고 정의하여 일반적인 영해기준선인 통상기선이 적용될 수 없고, 대신 ‘기하학적 작도방법’에 의해 결정될 수 있다고 보았다. 여기서 기하학적 작도방법이란 직선기선(straight baseline)⁸⁷⁾의 채택을 의미하였다.⁸⁸⁾ 이 판결에서 국제사법재판소는 ‘경계획정행위가 연안국의 일방적 행위이나 그 효력은 국제법에 의존한다’는 점을 분명히 하였다.⁸⁹⁾ 그런데 상기 1951년 ‘어업사건’은 영해측정방법으로 전통적으로 인정되어 온 통상기선의 방법을 배제하고, 자국의 해안선 형상을 이유로 새로운 해안선 측정방법인 ‘직선기선’ 방법을 관철시켰다는 점이 매우 중요하다. 국제사법재판소는 이후 “직선기선의 방법은 기선의 결정을 위한 예외적 원칙이며, 이는 제한적으로 적용되어야 한다.”⁹⁰⁾

84) 동원측량컨설팅트 게시판 참조. <http://www.dwsc.co.kr/download.htm>(2008년 4월 27일 방문).

85) 김대순, 『국제법론』, 제13판, 서울: 삼영사, 2008, p. 905.

86) *Fisheries case(United Kingdom-Norway)*, ICJ Reports, 1951, pp. 127~129.

87) 1958년 영해협약 제4조 4항, 1982년 유엔해양법협약 제7조.

88) 김찬규, 전제 논문, p. 16.

89) *Ibid*, pp. 132~142; 안상준, “한중일의 배타적경제수역경계획정에 관한 연구”, 경기대학교 석사학위논문, 2000, p. 59.

고 강조한 바 있다. 결론적으로 이 사건은 영해의 폭을 결정하는 데 영해 기준선의 측정방법이 결정적 역할을 하였다는 데 큰 의의를 가진다. 이는 양국간 또는 관련 국가 간 해양경계획정에 있어서 해양경계 측정방법도 매우 중요하다는 것을 시사한다.

중국은 남중국해의 도서영유권을 주장하기 위해 전통적 해양경계선으로 단속경계선(U자형 선)을 주장하고 있다. 또한 중국의 1992년 「영해및접속수역법」에 따르면, 중국의 영해에는 “대만, 조어도, 팽호제도, 동사군도, 서사군도, 중사군도, 남사군도 및 일체의 부속도서를 포함하고(제2조), 영해기선은 직선기선의 방식을 채택하여 12해리로 한다”고 규정하고 있다. 한편 1998년 제정한 「배타적경제수역및대륙붕에관한법률」 제2조에 따르면 ‘중국의 배타적 경제수역은 영해기선에서 200해리까지의 수역이며, 대륙붕은 대륙변계의 외연까지 뻗어나간 해저구역의 해저와 그 하층토이며, 만약 영해기선에서 계산하여 대륙변계 외연까지의 거리가 200해리에 못 미칠 경우, 이를 200해리까지 확장한다. 중국과 해안을 서로 인접하고 있거나 마주보고 있는 국가와 배타적 경제수역 및 대륙붕이 중첩되는 경우 국제법 기초 위에서 형평원칙에 따라 합의를 하여 경계선을 획정한다’고 규정하고 있다.⁹¹⁾⁹²⁾

90) *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, I.C.J. Reports 1969*, para. 212.

91) 또한 중국의 지방정부가 해상경계설정을 위한 원칙으로써도 ‘형평의 원칙’이 인용된다. 협상주체인 각 성(省), 자치구, 직할시는 모두 평등하며, 상호간의 해상경계 설정은 형평, 공정, 공개 원칙을 최고의 지도원칙으로 하고 있다. 자세한 것은 장학봉, “중국의 해상경계설정과 우리나라에의 시사점”, 『월간 해양수산』, 제272호, 2007. 5, pp. 43~44.

92) 일본은 1996년 「영해및접속수역에관한법률」 제1조에서 “일본의 영해는 기선으로부터 12해리이고, 그 선이 중간선을 초과하는 경우에는 중간선, 외국과의 사이에 중간선을 대체하는 합의선이 있을 때에는 그 합의선까지”로 하고 있다. 또한 「배타적경제수역및대륙붕에관한협약」 제1조에서 배타적 경제수역을, 제2조에서 대륙붕에 대해 규정하고 있는데, “일본의 해안과 서로 마주보는 외국과의 배타적 경제수역과 대륙붕의 경계획정은 [영해]기선으로부터 200해리 선이 마주보고 있는 국가와의 중간선을 초과하는 경우에는 중간선까지로 하고, 덧붙여 그 국가와의 사이에 중간선을 대체하는 합의선이 있을 때에는 그 합의선까지로” 하고 있다. 우리나라는 1994년 유엔해양법협약이 발효되자 기존의 영해법을 개정, 1995년 「영해및접속수역법」에 따라 3해리의 대한해협을 제외한 지역에서 12해리의 영해를 선포하였다. 그리고 1996년 「배타적경제수역법」을 제정, 영해기선 외측으로부터 200해리의 배타적 경제수역을 선포하면서(제2조 1항), “대한민국과 인접하고 있는 국가(이하 ‘관계국’) 간의 배타적 경제수역의 경계는 제1항의 규정에도 불구하고, 국제법을 기초로 관계국 간의 합의에 따라

그러나 U자형 선은 남중국해 해역을 편입하기 위한 명분으로 활용되고 있어 실효성이 의심된다. 직선기선의 경우에도 남사군도 등 주권문제가 있는 해역을 포함시켰다는 점에서 논란의 여지가 있다. 하지만 중국이 등비례선과 위도등분선 같은 개념을 도입하여 등거리선 획정방법의 단점을 보완하고자 하는 시도는 주목할 만하다. 다만 우려되는 것은 중국이 앞서 소개한 다변형 볼록외곽선(Polygon Convex Hull: 多边形凸包) 기법을 동원하여 마치 군도국가에 인정되는 군도수역과 같은 해역을 영해로 주장하는 경우이다. 이로 인해 추가적인 해양경계 획정분쟁이 발생할 경우, 중국이 등거리선의 불공평성을 지적하며 등비례선이나 위도등분선 또는 다변형 볼록외곽선 같은 경계획정방법을 도입하고자 하는 저의가 그와 같은 분쟁의 야기를 통한 해양관할권의 확대정책이었다는 비난을 면하지 못할 것이다.

중국이 해양경계 획정방법으로 주장하는 자연적 연장원칙도 중국이 타국과 대륙붕을 공유할 경우 자국의 경계획정원칙으로 적용하고자 할 때 문제의 소지가 있다. 특히 관련 사정으로 황해로 유입되는 황하 또는 장강의 토사 유입물 퇴적에 의한 실트 선의 존재가 고려되어야 한다고 주장한다면 더욱 그렇다. 이와 같은 지형 및 지질적 요인은 1985년 ‘리비아-말타 대륙붕 사건’에서 “대륙붕 경계획정에 있어 지질 또는 지구 물리학적 요인을 개입시킬 이유가 없다”⁹³⁾는 국제사법재판소의 자연적 연장원칙에 대한 제한적 견해를 고려할 때 그 중요성이 그리 크지 않다는 점을 알 수 있다.

결국 중국의 해양경계 획정방법에 대한 입장 중 타당성을 인정받을 수 있는 것은 ‘국제법에 기초한 형평의 원칙’임을 알 수 있다.⁹⁴⁾ 이러한

설정하도록 규정한다”(제2조 2항)고 하였다. 다만 대륙붕에 관해서는 「해저광물자원법」 상의 7개 광구의 설치와 관련된 일본과의 2개 조약 등을 감안, 대륙붕에 관한 별도의 명문조항은 두지 않았다. 이 점은 배타적 경제수역과 대륙붕에 관한 단일의 법안을 가진 중국, 일본과 비교되는 점이다.

93) “There is no reason to ascribe any role to geological or geophysical factors within that distance either in verifying the legal title of the States concerned or in proceeding to a delimitation as between their claims”, *Continental Shelf(Libyan Arab Jamahiriya/Malta), Judgement, I.C.J. Reports 1985*, para. 39.

94) 참고로 중국의 해양관련 입법현황은 다음과 같다. 영해에관한성명(1958), 영해

원칙의 구체적 적용 예는 2000년 중국과 베트남 간에 체결한 ‘통킹만 영해·배타적 경제수역·대륙붕 경계획정에 관한 협정’에서 찾아 볼 수 있다.⁹⁵⁾ 한편 국제사법재판소는 2001년 ‘카타르-바레인 해양경계획정 및 영토문제 사건’에서 ‘해양경계 획정방법 중 가장 논리적이면서 널리 사용되는 방법은 잠정적으로 등거리선을 긋고 그 경계선이 특별한 사정의 존재로 인해 조정되어야 하는지를 고려하는 것’이라 밝힌 바 있다.⁹⁶⁾ 다시 말해 대항국가 간 또는 인접국가 간 해양경계획정에 관한 일반적 추세는 앞서 살펴본 바와 같이 ‘중간선-특별한 사정의 원칙’과 ‘형평한 해결-관련사정의 원칙’ 사이에 있는 것으로 볼 수 있다. 즉 앞서 중국과 베트남의 통킹만 사례처럼 잠정적 중간선 획정방법과 관련 사정을 감안해 이를 조정하는 방법이 유엔해양법협약 상의 해양경계획정에서 목표로 하는 ‘형평한 해결’에 도달할 수 있는 최선의 방법 중 하나가 될 수도 있을 것이다.

우리나라와 관련된 시사점은, 중국이 베트남과 2000년 ‘통킹만 어업공동협정’과 함께 ‘통킹만 영해·배타적 경제수역·대륙붕 경계획정에 관한 협정’을 체결했을 때, 베트남과 단일 경계획정선으로 통킹만의 배타적 경제수역과 대륙붕의 경계를 결정지었다는 것이다. 이때 중국이 통킹만의 해저지형을 고려하기보다는 거리 개념으로 경계획정을 한 것은 황해상 등거리선 획정방법에 의한 경계획정을 지지하는 것으로, 우리로서는 차후 중국과의 대륙붕 경계획정시 참고할 만한 중요한 사례가 아

기선에관한성명(1992), 영해및접속수역법(1992), 배타적경제수역및대륙붕에관한법(1998), 해양사용관리법(2001), 해양환경보호법(1983), 해상교통안전법(1983), 광산자원법(1986), 어업법(1986), 측량및해도법(1992)¹⁾, 국제해양과학조사관리규정(1996), 해양석유자원대외공동개발조례(1982), 해저전선과 관도설치 및 관리규정(1989). 沈文周 主編, 『海洋劃界技術方法』, 北京: 海洋出版社, 2003, pp. 455~457.

95) 중국과 베트남은 통킹만에서 양국의 해양경계획정을 위해 ‘통킹 만의 종합적인 사상의 고려’ 및 ‘형평의 원칙’에 입각하여 두 국가 간의 영해, 배타적 경제수역, 대륙붕에 관한 경계선을 결정했음을 밝히고 있다. 『중화인민공화국과 베트남 사회주의 공화국 간의 통킹 만에서의 영해, 배타적 경제수역과 대륙붕의 경계획정에 관한 협정』 전문, 제1조 제1항; 최진모, “중국-베트남간 통킹만 어업협정 및 해양경계획정 사례에 관한 소고”, 『해양정책연구』, 제21권 제1호, 2006, 한국해양수산개발원, pp. 118~119.

96) *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, I.C.J. Reports 1969*, p. 37, para. 176.

닐 수 없다. 중국의 해양경계 획정방법에 대한 검토가 필요한 이유도 이와 같은 중국과의 경계획정 협상시 중국이 근거로 삼는 이론적 기반에 대한 사전학습의 효과를 제공하기 위함이다. 또한 한반도 인근해역 간의 해양경계획정에 있어서 문제가 되는 것은 해양경계획정에 관한 국제법 원칙이 아니라 구체적 획정방법이나 기점 설정문제와 같은 기술적인 문제라는 점을 강조하는 데 본 고의 소임이 있다는 것을 밝힌다.

참고문헌

- 권문상, 「해양경계획정에 관한 연구」, 경희대학교 박사학위논문, 1989.
- 김대순, 「국제법론」, 제13판, 서울: 삼영사, 2003.
- 김영구, 「신판 한국과 바다의 국제법」, 서울: 21세기북스, 2004.
- 김용환, “골든로즈호와 진성호 해상충돌사건의 국제법적 쟁점”, 「해양정책연구」, 제22권 제2호, 2007.
- , “남중국해 영유권 분쟁의 끝은 어디인가”, 「독도연구저널」, 2008 여름 제2호, 한국해양수산개발원 독도연구센터, 2008.
- 김정건, 「신판 국제법」, 서울: 박영사, 2004.
- 김찬규, “이른바 역사적 만에 관한 연구”, 「학술원논문집」, 12, 대한민국 학술원, 1973.
- , “중국의 영해법과 기선”, 「경희법학」, 제31권 제1호, 1996. 12
- 김현수, 「국제해양법」, 서울: 연경문화사, 2007.
- 문준조·이용일, 「해양법협약과 우리나라 해양관련법 개정방안」, 한국법제연구원, 1995. 12.
- 백진현, “해양경계획정의 변천과 한반도 주변해역의 경계문제”, 「해양정책연구」, 제6권 제1호, 1991.
- 이석용, “국제사법재판소의 도서영유권 및 해양경계획정 관련 분쟁해결”, 「국제법학회논총」, 통권 제104호, 2006.
- 이상면, “국가간 해양경계선의 획정에 관한 이론의 발전의 문제점”, 「계간석유」, 제60권, 1994. 6.
- 이용희, “역사적 만 제도와 중국 발해만의 역사적 지위에 관한 연구”, 「해사법연구」, 제17권 제1호, 2005. 3.
- 안상준, 「한중일의 배타적경제수역경계획정에 관한 연구」, 경기대학교 석사학위논문, 2000.
- 양희철·박성욱·정현수·이희일, “해양경계획정에서 지질 및 지형적 요소의 효과에 관한 고찰”, 「Ocean and Polar Research」, 제29권 제1호, 2007. 3.
- 장학봉, “중국의 해상경계설정과 우리나라에의 시사점”, 「월간 해양수산」, 통권 제272호, 2007. 5.

최진모, “중국-베트남간 통킹만 어업협정 및 해양경계 획정 사례에 관한 소고”, 『해양정책연구』, 제21권 제1호, 2006.

王铁崖, 『国际法』, 法律出版社, 2006.

新编 交通法, 『法律出版社』, 2007.

孙湘平, 『中国近海区域海洋』, 北京: 海洋出版社, 2006.

馬英久, 『從新海洋法論釣魚臺列嶼與東海劃界問題』, 臺北, 中正書局, 1976.

袁古洁, 『國際海洋境界劃界的理論與實踐』, 法律出版社, 北京, 2001.

郭 院, 『海島法律制度比較研究』, 中國海洋大出版社, 2006.

韩立民, 陈艳, 『海域使用管理的理論與實踐』, 山東, 青島: 中国海洋大学出版社, 2006.

李耀臻, 徐祥民, 『海洋世紀與中國海洋發展戰略研究』, 中國海洋大出版社, 2006.

曹丕富, “关于历史性权力与我国海域划界的研究”, 『海洋国策研究文集』, 北京: 海洋出版社, 2007.

张海文, “关于尽快公布我国第二批领海基线的建议”, 『海洋国策研究文集』, 北京: 海洋出版社, 2007.

沈文周 主編, 『海洋劃界技述方法』, 北京: 海洋出版社, 2003.

Charney, J.I. and L.M. Alexander, *International Maritime Boundaries*, Vol. I, Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1993.

Choon-ho Park, *East Asia and the Law of the Sea*, 2nd ed., Seoul National University Press, 1985.

Evans, Malcolm, “The Law of the Sea”, *International Law*, edited by Malcolm Evans, New York: Oxford University Press, 2003.

Howse, Robert, “The Use and Abuse of Other “Relevant Rules of International Law” in treaty interpretation: Insights from WTO Trade/Environment Litigation”, Univ. of Michigan Law School, *International Law and Justice Working Papers*, 2007. 1.

Hsu, R.T.S., “Rational Approach to Marine Delimitation”, *Ocean Development and International Law*, 13, 1983.

- Janis, Mark W, *An Introduction to International Law*, New York: Aspen & Business, 1999.
- Kolb, Robert, *Case law on equitable maritime delimitation: digest and commentaries*, The Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 2003.
- McDougal, Myres S. and Burke, William T., *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, USA, New Haven: New Haven Press, 1987.
- O'Connell, D. P., *The International Law of the Sea*, Vol. I, New York: Oxford University Press, 1982.
- _____, *The International Law of the Sea*, Vol. II, New York: Oxford University Press, 1984.
- Nordquist, Myron H(editor-in-chief), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*, A Commentary, Vol. III, The Hague/London/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1995.
- Valencia, Mark J., *A Maritime Regime for North-East Asia*, New York: Oxford University Press, 1996.
- U.S. Department of State, *Limits in the Sea*, No. 106, 1987.
- Ji Guoxing, "Maritime Jurisdiction in the three China Seas: Options for Equitable Settlement",
<http://igcc.ucsd.edu/pdf/policypapers/pp19.pdf>(2008년 4월 30일 방문).
- R.C. Peng, J.Y. Wang, Z. Tian, L.X. Guo, G.H. Liu, Y.D. Zheng, "A New Technique about Selecting Base Points of the Territorial Sea Based on the Principle of Convex Hull Creating",
<http://ncg.nuim.ie/gisruk/materials/proceedings/PDF/P1.pdf>(2008년 4월 30일 방문).
- 동원측량건설탄트 게시판 참조.
<http://www.dwsc.co.kr/down.htm>. (2008년 4월27일 방문).
- 翁敏, "海上边界的划分技术方法研究", 『第二届两岸测绘发展研讨会论文集』,

香港, 2000. 12.

<http://www.telecarto.com/content/maincontent/MapArticle/TelePapers/tele009.pdf>

(2008년 4월 30일 방문).

刘楠来, “从国际海洋法看 “U” 形线的法律地位”, 中国法学网 “学者专栏”,

<http://www.nansha.org.cn>(2008년 4월 30일 방문).

李开盛, “越南南沙政策析”,

<http://www.cnolo.com/China/Territory/2007427/2257922776.htm>

(2008년 4월 30일 방문).

중화 인민공화국 방성항해사국(中華人民共和國防城港海事局) 홈페이지,

<http://www.fcgmsa.gov.cn/info/952-1.htm>(2008년 4월 30일 방문).