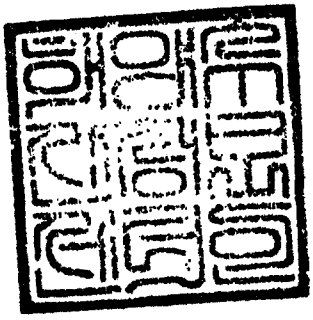
政策資料 176

排他的經濟水域 宣布와 廣域管理體制 構築에 관한 硏究(Ⅱ)



權文相 李溶熙
李元甲 朴星昱
鄭甲龍 金榮成

1997. 12

韓國海洋水産開發院
Korea Maritime Institute

머리말

해양은 인류생존의 대안적 영역으로서 "21세기의 신대륙"으로 불릴 만큼 무한한 가능성을 지니고 있는 공간입니다. 해양은 풍부한 생물, 광물 등 자연자원의 보고이기 때문에 세계각국은 해양관할권을 확대하려는 움직임을 보이고 있으며 이러한 관할권 확대의 경향은 해양자원을 확보하기 위한 국가간 경쟁을 심화시키고 있으며 지나친 국가이기주의의 확대로 국제공동체의 공동이익에 반하는 경향을 보이고 있습니다.

1994년 11월 16일 유엔해양법협약이 발효된 후 각국은 해양영역의 확대를 위해 배타적경제수역을 잇달아 선포하고 있습니다. 특히, 한반도를 중심으로 한국, 일본, 북한, 러시아의 이해관계가 얽혀 있는 동해를 비롯하여 한국, 일본, 중국의 이해관계가 얽혀 있는 서해와 남해, 동중국해역에서의 해양관할권문제는 이들 연안국들의 해양자원확보, 해양영역확대 및 안보라는 측면에서 첨예한 이해관계의 대립양상을 보이고 있습니다.

이러한 점에서 지리적으로 반폐쇄해에 위치해 있는 우리나라는 해양의 효율적인 관리가 그 무엇보다도 요구된다고 하겠습니다. 이에 본 연구원에서는 배타적경제수역 선포와 광역관리체제 구축에 관한 연구사업으로 배타적경제수역내 외국의 군사활동에 대한 대응방안과 국가간 해양경계획정에 있어서 우선적으로 고려되어야 하는 기선설정문제 그리고 독도의 영유권에 관한 기존의 주장들을 연구하였습니다.

우선, 우리나라의 배타적경제수역에서 외국의 군사활동에 대한 향후문제로서 우리나라가 동문제에 대하여 입장을 표명할 수 있는 방법으로 4개의 경우를 제시하였습니다. 첫째, 중국이나 북한의 경우처럼 군사수역을 선포하는 방법, 둘째, 유엔해양법협약에 대한 해석선언을 통하여 우리의 입장을 표명하는 방법, 셋째, 기존의 배타적경제수역법을 개정하는 방법, 넷째, 사안에 따른 문제해결방법으로 개별적인 접근방법 등입니다.

그리고 직선기선의 설정에 관한 유엔해양법협약 제7조가 추상적이고 일반적인 용어로 규정되어 있기 때문에 각국은 동규정의 자의적인 해석으로 자국연안에 일방적인 기점을 정하여 관련 인접국과 분쟁을 야기하고 있습니다. 또한 각국의 부당한 직선기선의 채택은 잠행적 관할권확대로 이어져 유엔해양법협약상 관련조문의 효력을 저감시키는 상황으로 전개되고 있습니다. 지난 6월과 7월에 일본의 직선기선 적용으로 인한 한국어선의 나포는 직선기선에 대한 양국간의 입장차이를 확인한 좋은 실례라고 할 수 있습니다. 그리고 중국의 직선기선 설정행위에 대해서도 관련 이해당사국을 고려하지 않은 자의적인 관할권행사로 파악되고 있습니다. 이와 같이 동북아 지역에서 직선기선의 부당한 기점설정으로 해양관할권을 확대하려는 현상은 일국의 주권행사로 파악되기보다는 이해당사국의 권리침해로 받아들여지고 있습니다.

또한, 우리나라 최동단에 위치한 독도의 영유권 문제는 해양관할권을 확정하는 과정에서 필연적으로 해결해야만 하는 중요한 문제라고 봅니다. 이러한 점에 있어서 독도의 영유권에 대한 한·일간에 발표된 기존주장을 검토 분석한 것은 시의적절한 것으로 생각됩니다.

이 연구보고서는 해양정책연구실 권문상박사, 이원갑박사, 정갑용박사, 이용희박사, 박성욱 박사, 김영성 연구원 등이 공동으로 작성하였으며, 이 자리를 빌어 본 연구에 협력해 주신 해양수산부와 학계 등 관계자 여러분에게 깊은 감사를 드립니다. 그리고 이 보고서의 내용은 필자들의 의견이며, 한국해양수산개발원의 공식적인 견해가 아님을 밝혀둡니다.

1997년 12월

韓國海洋水産開發院

院 長 洪 承 湧

제 1 장 서 론

제 1 절 연구의 목적

유엔해양법협약상 배타적경제수역제도는 연안국에게 주변 200해리 수역의 개발 및 관리에 관한 주권적 권리 및 배타적관할권을 부여함으로써 전세계의 해양(105,267,400n.m^2) 중 35.86%가 연안국의 배타적경제수역(37,745,000n.m^2)으로 편입될 것으로 추정된다.

한편, 우리나라의 해양관할권은 내수, 영해, 접속수역, 배타적경제수역 및 대륙붕으로 이루어져 있는데, 직선기선제도를 채택함으로써 내수의 면적이 약 37,720.9㎢에 이르고 있다. 한편, 영해는 약 48,117.5㎢, 배타적경제수역 면적은 약 286,542.7㎢ 그리고 한일대륙붕공동개발구역에 포함되어 있는 대륙붕이 약 68,470.4㎢이다. 이들 해양관할권의 총 면적은 440,851.5㎢에 이르고 있다. 남북한을 포함한 해양관할권 면적은 584,702.3㎢이다(표 1-1, 그림 1-1 참조).

우리의 주변상황을 살펴볼 때, 일본과 중국은 동해 및 황해지역에서 계속적으로 해군력을 강화하고 있으며, 1978년 미·일 방위협력지침의 개정안인 미·일 신방위협력지침이 1997년 9월 23일 뉴욕에서 미국 국무·국방장관과 일본 외무·방위청 장관이 참석한 가운데 최종합의가 조인되었다. 동 지침에 따라, 일본은 군사·정치적 활동영역이 아시아·태평양지역으로 확대되게 되어 군사적 정치대국화의 전기를 마련하게 되었다. 이와 같이 일본의 영향력이 증대할 경우, 동아시아의 군사균형에 영향을 주어 우리나라와 일본간에 해상마찰이 발생할 상황이 증대할 것이며, 중국과의 관계에서도 황해에서의 해상마찰 위험이 매우 크므로 이에 대한 법적인 준비가 필요하다고 할 수 있다.

그러나, 유엔해양법협약상 배타적경제수역내 외국의 군사활동에 대한 규정은 그 내용이 매우 추상적이며 모호함으로서, 배타적경제수역에서 대양작전능력을 가진

해양강대국과 그렇지 못한 개발도상국인 연안국간의 군사활동의 범위에 대한 해석이 크게 대립되고 있다. 즉, 유엔해양법협약상 연안국이 배타적경제수역내에서 동수역을 군사적 목적으로 사용할 수 있는가 또는 동 수역에서 기타 외국이 군사적인 활동을 할 수 있는지에 대하여 많은 논란이 되고 있다. 따라서 우리나라 배타적경제수역에서의 군사활동에 대한 문제는 앞으로 다가올 문제의 하나로서 반드시 사전검토가 필요하다고 판단된다.

유엔해양법협약이 발효됨으로써 연안국들의 해양관할권 확대경향은 필연적으로 관계국간의 국제분쟁을 야기하고 또한 연안국의 과도한 해양관할권 주장을 부추기게 되었다. 세계 151개 연안국중 121개국이 12해리 영해, 47개국이 24해리 접속수역을 설정하고 있으며, 100개국이 배타적경제수역제도를 채택하고 있다. 한편 전세계적으로 해양관할권에 대한 경계획정이 요구되는 지역이 376곳에 이른다는 분석도 제기된 바 있다. 우리나라의 주변국인 중국, 일본, 러시아, 북한 등도 모두 12해리 영해를 설정하고 있으며, 중국을 제외하고는 모두 배타적경제수역을 선포·시행하고 있다(표 1-1, 그림 1-1 참조).

이와 같이 보다 넓은 해양관할권을 확보하고자 하는 국가간의 경쟁은 이들 해양관할권을 설정하기 위한 기점 및 기선에 대한 문제와 해양관할권의 외연을 확정하는 경계획정의 문제로 구분될 수 있다. 그러나, 유엔해양법협약상의 기선제도에 관한 규정들은 연안국들에게 분명한 지침 또는 기준을 제공하지 못하였기 때문에 각국들이 이들 규정들을 자의적으로 해석하여 인접국들과 분쟁을 야기하고 있는 실정이기 때문에 21세기를 해양강국을 준비하는 우리나라로서는 이에 대한 사전 연구가 요구된다고 하겠다.

한편, 독도의 영유권 문제가 우리나라와 일본 사이에 쟁점화된 것은 1952년 1월18일 대한민국 정부가 발표한 '인접해양의 주권에 관한 대통령 선언(평화선)'에 대해 일본정부가 한국정부에 항의해 옴으로써 시작되었다. 일본은 외교문서를 통해 1958년 7월 13일, 1954년 2월 10일, 1956년 9월 20일, 1962년 7월 13일 등 4차례에 걸쳐 독도에 대한 일본정부의 견해를 표명하였으며, 1954년 9월 25일에는 이 문제를 국제사법재판소에 제소하자고 제의하였다. 이와함께 일본에서는 외무성의 川上健三이 '죽도의 영유'(1953. 8), '죽도의 역사지리학적 연구'(1966. 8)를, 島根縣의 田村清三郎이 '도근현 죽도의 신연구'(1965)를, 그리고 자유민주당의 大態良一이 '죽도사고'(1968. 12)를 편찬하여 독도가 일본령에 속한다는 이론적 기반을 갖추었다.

〈표 1-1〉 **한국 해양관할권 면적**

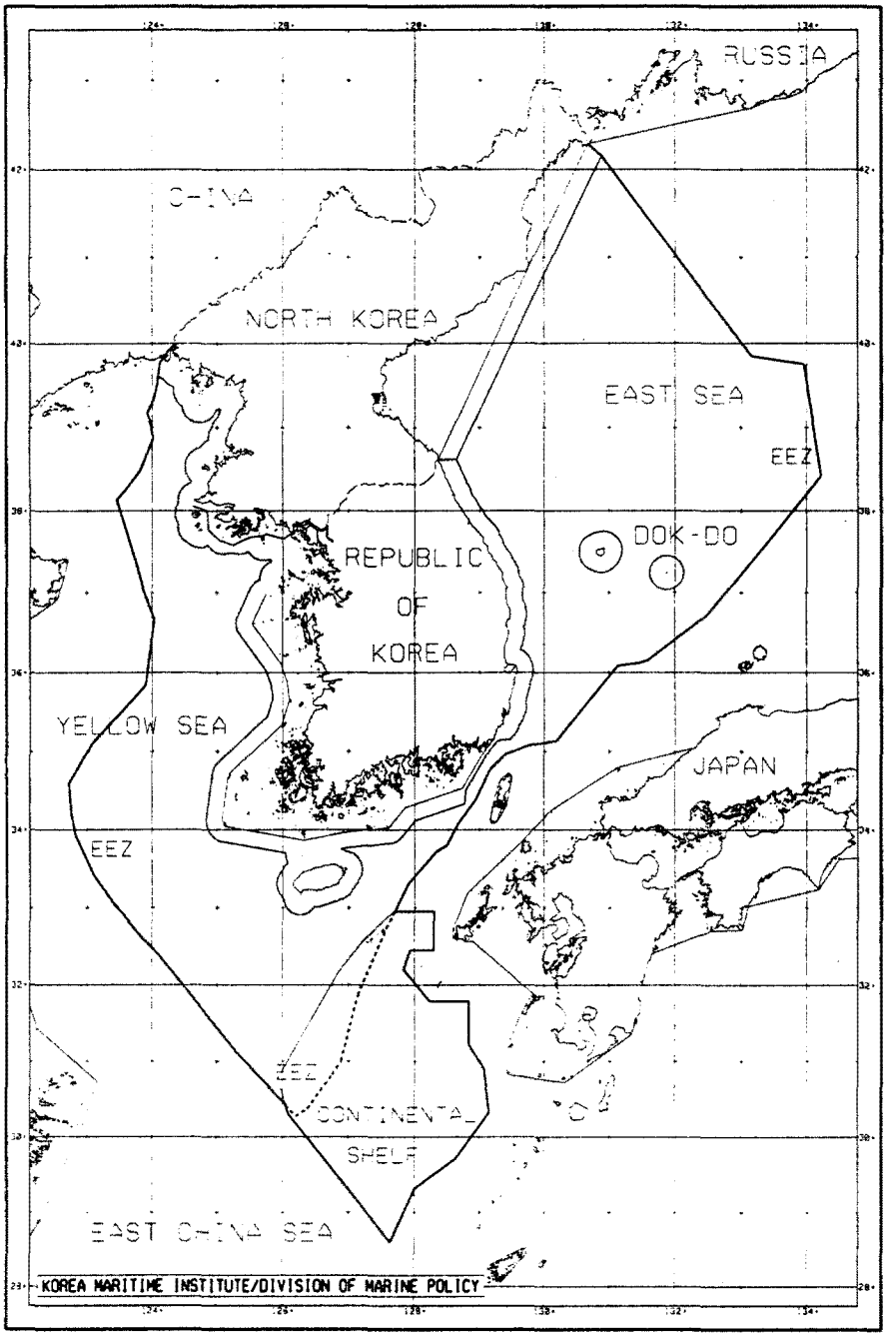
(단위 : ㎢)

해양관할권	남 한	북 한	계
내 수	37,720.9	23,006.6	60,727.5
영 해	48,117.5	23,126.2	71,243.7
E E Z	286,542.7	97,718.0	384,260.7
소계	372,381.1	142,850.8	516,231.9
대륙붕 (공동개발구역)	68,470.4	-	68,470.4
합 계	440,851.5	143,850.8	584,702.3

〈표 1-2〉 **한반도 주변국가의 해양관할권 선포현황**

구분	영 해	배타적경제수역	대 륙 붕	접속수역	기 타
한국	-영해의 폭 : 12해리 (일부지역 : 3해리) -직선기선제도와 통상기선제도 병행	-선포(1996.8.8) -시행(1996.9.10)	-1970년 -자연연장원칙 -중간선원칙	-24해리 (1995년)	X
일본	-12해리(1997) (일부지역 : 3해리) -직선기선제도와 통상기선제도 병행	-선포(1996.6.14) -시행(1996.7.20)	-중간선원칙 (1978년)	-24해리 (1996년)	X
중국	-12해리(1992년) -직선기선제도(1996.5) -발해만(역사적 만)	미선포	-자연연장원칙 -합의의원칙	-24해리 (1992년)	-군사경고수역 -군사항해수역 -군사작전수역
북한	-12해리 -동해쪽 : 직선기선 -동한만 : 내수화	선포(1997) -중간선원칙적용	-동해측 : 자연 연장원칙 -황해측 : 중간선 원칙	X	-군사경계수역 (동해측 : 영해 기선에서 50해리,황해측:EEZ)
러시아	-12해리 -통상기선(1960) →직선기선(1984) -피터대제만 (역사적 만)	선포(1983) -국제법을 기초한 합의의 원칙	-중간선원칙(북한과의 경계획정시 중간선원칙 수정적용)	X	X

〈그림 1-1〉 **한국 해양관할권도**



우리나라에서도 신석호의 '독도의 소속에 대하여'(1948)와 최초의 학위논문인 황상기의 '독도문제연구'(1955, 서울대 석사)로 부터 독도문제에 관한 적극적인 연구활동을 전개해 왔으며, 최근에는 각종 세미나, 심포지움 등을 통한 연구결과의 발표가 활발하게 이루어지고 있다.

이상과 같은 문제인식하에, 본 연구는 유엔해양법협약상 배타적경제수역내 외국의 군사활동에 대한 대응방안과 배타적경제수역이라는 연안국의 광대한 해양관할권의 기초가 되는 기선제도의 성립과정과 각국의 관행을 검토하여 국제해양법상의 기선제도의 문제점 및 그 해결방안, 독도문제에 대한 한·일간 기존주장과 국제판례 및 선례를 검토하여, 장차 발생할 여지가 큰 주변국간의 해양관할권에 관한 분쟁이나 협의 등에 있어서 우리의 대응이론개발과 그에 대한 기초적인 자료를 제시하고자 하는데에 본 연구의 목적이 있다.

제 2 절 연구의 범위 및 방법

본 연구는 본격적인 200해리 배타적경제수역 시대에 부응하는 해양관리방안을 수립하기 위한 2단계 연구사업으로서, 아래와 같이 배타적경제수역내 외국의 군사활동에 대한 대응방안과 유엔해양법협약상 기선제도에 관해 분석하였다. 그리고 독도의 영유권에 관련된 한국과 일본의 기존의 주장을 비교, 검토하였다.

첫째, 본 연구는 배타적경제수역 선포와 광역관리체제의 구축을 위해서는 안보적인 측면에서 연안국의 해역에서 군사활동을 할 수 있는가 없는가, 모든 해양관할권의 기초가 되는 기선제도는 어떠한 것이 있으며 세계 각국의 연안국들이 이러한 기선제도를 어떻게 운용하고 있으며, 이러한 운용이 국제법적으로 타당한가, 그리고 독도의 영유권에 관련된 한국과 일본의 주장 내용은 무엇인가를 규명하고자 하였다.

둘째, 배타적경제수역제도는 경제적·정치적 측면에서 연안국의 자원관할권의 증대, 국가안보 및 권익보호를 위한 요구 뿐만 아니라 자원의 보존·관리 및 환경보호 등 "국제사회 전체의 이익"을 위한 새로운 과제를 연안국에게 권한을 위임한다는 명분을 결합한 복합적인 제도이다. 그러나, 세계 각 연안국들은 배타적경제수역제도를 해양관할권을 확장하기 위한 수단으로 활용하고 있으며, 이에 따른 국가

간의 해양관할권 확보경쟁과 분쟁을 야기하고 있다. 이에, 본연구는 배타적경제수역의 출발선이 되는 기선제도의 연혁, 발전과정, 법제도 및 그 문제점을 분석하여 이에 대한 국제사회의 대응방안을 도출하였다.

또한, 우리나라 최동단에 위치해 있는 독도는 기존 지정학적인 측면에서의 중요성 뿐만 아니라 새롭게 설정되고 있는 해양질서 속에서 정치·경제·안보의 모든 측면에서 그 중요성이 부각되고 있으나, 독도와 관련한 영유권 문제는 한·일간의 정치적인 이해관계 뿐만 아니라 해양자원에 대한 관심이 고조되고 있는 상황에 더하여 그 관심이 더해지고 있다.

이러한 점에 있어서 독도의 영유권에 대한 한국과 일본간에 제기된 기존의 주장을 검토 분석하고 아울러 독도와 유사한 국제판례와 선례를 분석하여 그 시사점을 분석하고자 한다.

이상의 논의를 전개하기 위하여 본 연구는 그 목적상 다음과 같은 구조로 이루어져 있다.

제2장에서는 유엔해양법협약상 배타적경제수역에서의 외국의 군사활동 문제와 관련하여 유엔해양법협약상 배타적경제수역내에서의 군사활동에 대한 외국의 권리와 의무, 배타적경제수역에서의 외국의 군사활동에 대한 연안국의 권리와 의무, 안보적 측면에서의 배타적경제수역 관리에 관한 인접국의 태도와 함께 이에 대한 우리나라의 대응방안에 대하여 살펴보고자 하였다.

배타적경제수역에서의 외국의 군사활동에 대한 우리나라의 대응방안을 도출함에 있어서는 유엔해양법협약상의 관련 조문을 분석함과 아울러 배타적경제수역에 대한 각국의 해석선언과 함께 각국의 배타적경제수역내 군사활동에 대한 관련법규의 분석, 배타적경제수역을 운용하고 있는 우리나라의 인접국인 일본, 중국, 북한의 입장을 분석하여 우리나라의 국가의 안위와 그 외 합법적인 실리를 확보할 수 있는 방안을 모색하였다.

제3장에서는 기선제도에 관한 연혁적 고찰과 유엔해양법협약상의 관련규정들을 해석론적 방법으로 분석하였으며, 우리나라 인접국인 중국과 일본의 직선기선 주장과 우리나라의 직선기선제도를 검토하였다. 또한 주요국가의 직선기선설정에 대한 사례분석을 통하여 기선제도 특히 직선기선설정에 대한 국제규범을 규명하고자 하였다.

제4장에서는 독도에 대한 일본과 우리나라의 영유권 주장을 살펴보고 독도문제

와 유사한 국제판례 및 외국의 사례를 수집·분석함으로써 독도에 대한 우리나라 영유권의 확보를 위한 본격적인 기초연구자료를 제시하고자 하였다. 동 분석에 있어서 독도의 영유권에 대한 한·일간의 논쟁은 지금까지 출판된 한·일간의 역사적 권원의 주장과 함께 국제법적인 접근방법에 더하여 최근에 시도된 국제분쟁론적인 접근방법을 도입하여 문헌분석을 수행하였다.

제5장은 결론으로, 유엔해양법협약상 배타적경제수역내 외국의 군사활동에 대한 대응방안과 배타적경제수역이라는 연안국의 광대한 해양관할권의 기초가 되는 기선제도의 성립과정과 각국의 관행을 검토하여 국제해양법상의 기선제도의 문제점 및 그 해결방안, 독도문제에 대한 한·일간 기존주장과 국제판례 및 선례를 검토하여 우리의 대응방안에 관한 향후 연구의 기초자료를 제시하였다.

제 2 장 배타적경제수역내 외국의 군사활동에 대한 대응방안

현재, 국제사회에서 연안국들의 배타적경제수역의 면적은 37,745,000n.m^2로 전세계의 해양면적(105,267,400n.m^2)의 35.86%에 해당한다.

이러한 유엔해양법협약상 배타적경제수역제도는 연안국에게 주변 200해리 수역의 개발 및 관리에 관한 주권적 권리 및 배타적관할권을 부여하는 것으로, 즉, 배타적경제수역은 경제적·정치적 측면에서 연안국의 자원관할권의 증대, 국가안보 및 권익보호를 위한 요구 뿐만 아니라 자원의 보존·관리 및 환경보호 등 "국제사회 전체의 이익"을 위한 새로운 과제를 연안국에게 권한위임한다는 명분을 결합한 복합적인 제도이다.

그러나, 유엔해양법협약은 배타적경제수역제도에 대한 법적 성질에 대하여 명확한 규정을 두고 있지 않으며, 해양강대국과 해양약소국, 연안국과 내륙국 등 각 국가들간의 이해관계가 상충된 문제로서 미해결인 상태에 놓여 있으며, 각국간 기존 해양질서의 재편문제가 주요 현안문제로 되고 있다.

특히, 동협약상 배타적경제수역내 외국의 군사활동에 대한 규정은 그 내용이 매우 추상적이며 모호함으로서, 배타적경제수역에서 대양작전능력을 가진 해양강대국과 그렇지 못한 개발도상국인 연안국간의 군사활동의 범위에 대한 해석이 크게 대립되고 있다. 즉, 유엔해양법협약상 연안국이 배타적경제수역내에서 동수역을 군사적 목적으로 사용할 수 있는가 또는 동 수역에서 기타 외국이 군사적인 활동을 할 수 있는지에 대하여 많은 논란이 되고 있다.

이러한 관점에서 볼 때, 우리나라 배타적경제수역에서의 군사활동에 대한 문제는 앞으로 다가올 문제의 하나로서 반드시 사전검토가 필요하다 하겠다.

우리의 주변상황을 살펴볼 때, 일본과 중국은 동해 및 황해지역에서 계속적으로 해군력을 강화하고 있으며, 1978년 미·일 방위협력지침의 개정안인 미·일 신방위협력지침이 1997년 9월 23일 뉴욕에서 미국 국무·국방장관과 일본 외무·방위

청 장관이 참석한 가운데 최종합의가 조인되었다. 동 지침에 따라, 일본의 군사·정치적 활동영역이 아시아·태평양지역으로 확대하게 되어 군사·정치대국화의 전기를 마련하게 되었다. 이와 같이 일본의 영향력이 증대할 경우, 동아시아의 군사균형에 영향을 주어 우리나라와 일본간에 해상마찰이 발생할 상황이 증대할 것이며, 중국과의 관계에서도 황해에서의 해상마찰 위험이 매우 크므로 이에 대한 법적인 준비가 필요하다고 할 수 있다.

본 장에서는 유엔해양법협약상 배타적경제수역에서의 외국의 군사활동 문제와 관련하여 유엔해양법협약상 배타적경제수역내에서의 군사활동에 대한 외국의 권리와 의무, 배타적경제수역에서의 외국의 군사활동에 대한 연안국의 권리와 의무, 배타적경제수역의 관리에 관한 인접국의 태도 등과 이에 대한 우리나라의 대응방안에 대하여 살펴보고자 한다.

제 1 절 외국의 권리와 의무

1. 유엔해양법협약

1982년에 성립되고 1994년에 발효한 유엔해양법협약에는 연안국의 배타적경제수역에 대한 타국의 권리는 잉여어업에 대한 접근권, 항행의 자유, 상공비행의 자유 및 해저도관 및 해저전선부설의 자유를 누린다고 규정을 하고 있으나, 타국이 군사활동(군사기동·훈련·무기실험 등)을 할 수 있는지와 관련하여서는 명백한 규정이 없다.

이러한 이유는, 일찍이 제3차 유엔해양법회의에서는 배타적경제수역이라는 새로운 개념의 도입 자체에 대하여 많은 반대의 의사표명이 있었는데, 이는 각 국가가 영해 외측한계 이원에서 전통적으로 향유할 수 있는 해양의 자유에 대한 도전으로 인식하였기 때문이었으며, 더욱이 배타적경제수역의 선포로 인한 공해의 감소는 미국, 러시아 및 막강한 해군력을 지닌 국가들에게는 주요관심사가 아닐 수 없었다.

즉, 미국과 러시아는 공해가 새로이 연안국의 배타적인 관할권내로 편입됨에 따라 연안국이 자국 해군의 기동을 제한하고 전략적으로 민감한 해양공간에서 연안

국의 해양관할권에 의하여 자국의 군사적 이용이 제한·금지될 수 있다는 점에서 두려움을 갖게 되었다.

이 결과, 유엔해양법협약상 배타적경제수역제도에 관하여 명백한 규정을 하지 못한 것이 사실이며, 특히, 배타적경제수역에서의 군사활동에 관한 문제는 언급을 하지 않고 있으므로, 이에 대한 관련규정의 해석에 있어서 이해관계에 따라 해석상의 차이가 나타나고 있다.

배타적경제수역에서 외국의 군사활동에 관한 문제와 관련된 동협약의 주요내용은 유엔해양법협약 제58조 및 제60조이다.

제58조(배타적 경제수역에서의 타국의 권리 및 의무)

① 배타적 경제수역내에서, 모든 국가는 연안국이나 내륙국에 관계없이 본협약의 관련 규정에 따라, 제87조에 규정된 항행, 상공비행 및 해저전선과 도관부설의 자유와 선박, 항공기, 해저전선과 도관의 운용에 관련된 것과 같은, 본협약의 다른 규정과 양립하는 전기 자유와 관련된 기타 국제적으로 적법한 해양의 사용을 향유한다.

② 제88조부터 제115조 및 기타 국제법의 적절한 원칙은 본장과 모순되지 않는 한, 배타적 경제수역에 적용된다.

③ 본협약상 배타적 경제수역내의 권리행사 및 의무이행에 있어서, 국가들은 연안국의 권리와 의무를 정당히 고려하여야 하며, 본장과 모순되지 않는 한 본협약규정 및 기타 국제법규칙에 따라 연안국이 채택한 법령을 준수하여야 한다.

제60조(배타적 경제수역내의 인공도서, 시설 및 구조물)

① 배타적 경제수역내에서 연안국은 아래 것을 건설하고, 그 건설, 운용, 사용을 허가, 규제하는 배타적 권리를 갖는다.

ⓐ 인공도서

ⓑ 제56조와 기타 경제적 목적을 위한 시설 및 구조물

ⓒ 배타적 경제수역에서 연안국의 권리행사를 방해할 수 있는 시설 및 구조물

② 연안국은 그 인공도서, 시설 및 구조물에 대하여 관세, 재정, 위생, 안전 및 출입국관리 법령에 관한 관할권을 포함한 배타적 관할권을 가진다.

③ --- 폐기되거나 사용되지 아니하는 시설 또는 구조물은 --- 항행의 안전을 보장하기 위하여 제거되어야 한다. 그 제거를 행함에 있어서 어로, 해양환경보호 및 타국의 권리와 의무를 적정하게 고려하여야 한다.

④ 연안국은 필요한 경우 --- 안전수역을 그 인공도서, 시설 및 구조물의 주위에 설치

할 수 있다.

⑥ 모든 선박은 그 안전수역을 존중하여야 하며, 인공도서, 시설, 구조물 및 안전수역 주변에서의 항행에 관한 일반적으로 승인된 국제기준을 준수하여야 한다.

특히, 제58조에 규정된 항행·상공비행의 자유, 해저전선·도관부설의 자유가 연안국의 배타적경제수역에서 외국의 군사적인 목적을 지닌 활동문제에 대한 해석을 포함시킬 수 있는지의 여부에 대한 각국의 해석은 매우 상이하다.

배타적경제수역에서의 군사활동, 즉 군사기동·훈련·무기실험에 대한 견해는 배타적경제수역의 군사적 이용이 유엔해양법협약 제58조의 다른 국가에 귀속하는 자유 또는 법적 이용인지와 제59조하의 비귀속적 또는 잔존적 이용(residual use)인지에 대하여 견해를 달리한다.

해양강대국은 제58조의 조문내용이나 제정경위를 볼 때, 외국군함이 연안국의 배타적경제수역내에서 순수한 교통이나 항행 외의 훈련이나 기동 등 군사목적의 활동을 할 때 연안국이 이를 제한할 수 있다고 볼 수 없으므로 순찰적 활동전에 연안국에게 통보나 허가를 요할 필요가 없다고 하지만, 배타적경제수역에서의 군사활동이 연안국에게 전혀 제한받지 않는 자유라고 보는 것은 각국의 현존하는 국내입법 경향을 무시한 견해이며, 협약의 관련조문 해석상 항행 중 무기의 발사나 항공기의 발진 등을 항해자유에 포함시킬 수 있는지 의문이다.

1856년 「해상법의 要義에 관한 파리선언」(Declaration of Paris) 이전에는 실질적으로 군함과 일반 선박의 구별이 뚜렷하지 않았고, 군함건조의 기술혁신이 1880년대 이후 발전되었으므로 군함과 일반선박의 무해통항권이 구별되어 논의된 것은 19세기 말엽 이후였다.

유엔해양법협약은 제17조에서 모든 국가의 선박은 영해에서 무해통항을 향유한다고 규정하고 있으며, 제19조 제2항에서 유해통항행위의 유형으로 무력의 위협·행사, 무기를 사용하는 훈련 및 연습, 정보수집, 항공기의 이륙·착륙·탑재, 군사장치의 선상발진 등의 행위를 열거하고 있다.

이와 같이 동협약에서 유해통항행위의 유형을 규정하고 있는 것은 대체적으로 "군함의 통항에 따른 연안국의 평화, 공공질서, 안전을 보장하기 위한 제약으로 해석된다"고 볼 수 있다.

동협약 제301조와 유엔헌장 제2조 제4항은 과거 함포외교(Gunboat Diplomacy)

의 영향력을 감소시킬 수 있는 조항으로서 해양의 평화적 이용을 언급한 바 있다. 즉, 배타적경제수역에서 무기실험, 폭발실험 및 군사기동을 허용할 경우 배타적경제수역이 군사활동에 전면 개방될 가능성이 있으므로 순수한 항해와 군사활동을 구분하여 배타적경제수역의 이용이 위협적인 성격을 갖는 경우와 그렇지 않은 경우는 명백히 구별해야 한다.

2. 배타적경제수역내 군사활동의 내용

유엔해양법협약상 연안국의 배타적경제수역에서 타국이 군사활동(군사기동·훈련·무기실험 등)을 할 수 있는지와 관련하여서는, 이를 항행의 자유, 상공비행의 자유, 해저전선·도관부설의 자유로 나누어 생각해 볼 수 있다.

가. 항행의 자유

유엔해양법협약에서는 아래와 같이 제58조에서 모든 국가는 유엔해양법협약의 관련규정에 따를 것을 조건으로 배타적경제수역에서 항행의 자유를 향유할 수 있다고 규정하고 있다.

제58조(배타적 경제수역에서의 타국의 권리 및 의무)

① 배타적 경제수역내에서, 모든 국가는 연안국이나 내륙국에 관계없이 본협약의 관련 규정에 따라, 항행의 자유와 ----, 기타 국제적으로 적법한 해양의 사용을 향유한다.

③ ---, 국가들은 연안국의 권리와 의무를 정당히 고려하여야 하며, ---연안국이 채택한 법령을 준수하여야 한다.

이와 같이 해양법협약상 배타적경제수역에서 외국의 해양이용의 자유가 인정된다고 할 수 있으나, 동규정이 배타적경제수역에서 외국의 군사활동까지를 포함할 수 있는지에 관하여 각국의 입장이 대립되고 있다.

원래, 군함은 원칙적으로 불법한 무력의 위협 또는 행사를 삼가할 의무, 다른 해양이용을 고려할 의무, 그외 협약 및 국제법규칙하의 의무를 고려할 의무 등 3개의 기본의무에 따라 공해상에서 군사적 활동을 수행할 자유를 향유한다.

공해상 군함의 군사활동이 이와 같은 3개의 기본의무에 의하여 수행될 경우에

그 정당성이 인정될 수 있다는 점에서 볼 때, 군사활동이 연안국의 안전·적절한 해양이용·국제평화를 위하여 제한되어 왔다고 볼 수 있다. 그러므로, 공해와는 그 성격이 다른 배타적경제수역에서의 군사활동은 그 제약이 좀 더 엄격하게 이루어져야 한다고 유추할 수 있다. 즉, 배타적경제수역에서의 항행의 자유는 군사적 목적의 활동과는 엄격하게 구별해야 한다.

군함이 영해에서 연안국의 법령을 위반하거나, 연안국의 법령준수 요구를 무시할 경우, 연안국은 영해에서 즉시 퇴거할 것을 요구할 수 있다. 또한, 군함의 퇴거거부가 명백하게 연안국의 평화, 질서, 안보를 해하는 경우에는 무해통항의 범주밖의 것으로 볼 수 있다. 그러므로, 연안국은 군함의 유해통항(non-innocent passage)을 방지하기 위하여 필요한 조치(necessary steps), 즉 군함을 철수시키기 위하여 필요한 권한을 지닌다.

비록, 유엔해양법협약이 배타적경제수역에서 연안국 국내법을 위반한 군함의 퇴거권을 규정하고 있지는 않지만, 연안국은 영해와 마찬가지로 배타적경제수역에서도 외국군함이 자국법을 고의적·계속적으로 위반할 경우, 동 군함에게 제재를 가할 수 있도록 하는 규정을 둘 수 있다고 보아야 하며, 이러한 법규정은 합리적인 자국법의 확대로 간주할 수 있겠다.

대부분 연안국들의 배타적경제수역법에 관한 입법동향은 일괄적으로 명백하게 정의하기는 어려우나, 대체적으로 동수역에서의 군사활동을 제약하는 방향으로 제정하고 있다.

가나와 인디아는 외국군함이 자국의 배타적경제수역을 진입하는 경우 사전통고를 요구하고 있으며, 잠수함은 부상하여 항행할 것 등을 포함하여 외국 선박의 항해에 대한 모든 종류의 제한조치를 규정하고 있다. 파키스탄, 방글라데시, 바베이도스, 사모아 등도 이와 유사한 주장을 하고 있으며, 포루투갈은 외국선박의 경우 오직 무해통항권만을 인정하는 듯이 보이며, 몰다이브는 외국군함의 배타적경제수역 진입시 허가를 요구하고, 모리타니아는 관습적인 공해의 자유를 인정하나, 다만 그것이 자국의 안보에 해를 끼쳐서는 안된다고 규정하고 있다.

또한, 군함이 연안국의 배타적경제수역에서 의무이행을 고려하도록 하는 요구를 거부할 경우, 배타적경제수역에서의 군함의 권리는 유엔해양법협약 제58조에서 규정하는 항해자유의 범주를 벗어나기 때문에 연안국은 배타적경제수역에서 외국군함의 철수 및 그에 대한 제재를 할 수 있다. 즉, 외국의 선박이나 항공기는 국제법

규에 합치되는 연안국법규를 준수할 의무를 지며, 배타적경제수역에서 군사목적을 지닌 활동이 제한되어야 할 것이다.

이와 관련하여, 브라질은 "군사기동은 유엔해양법협약 제301조 뿐만 아니라 유엔헌장 규정들에 위반하며, 국가의 영토보전 및 정치적 독립에 반하는 위협 또는 무력행사이다"고 주장하며, 많은 해양약소국들은 배타적경제수역에서 해군의 기동권이 연안국의 이익과 양립할 수 없다고 주장한다.

제3차 유엔해양법회의 1978년 제7차 회의에서, 페루는 제58조 제2항을 배타적경제수역에서 외국의 군함 및 군용기가 연안국의 동의없는 '군사기동 또는 무기사용을 삼가하도록' 요구하는 규정으로 대체할 것을 제안하였다. 또한, 많은 국가들이 1979년 제8차 회기의 "그밖의 국제적으로 적법한 이용"이란 표현에 관행상 무기사용을 포함하는 모든 군사활동이 해당되는지에 대하여, 군사활동은 배타적경제수역내에서 보호되지 않는다고 하는 입장을 취하고 있다.

이들 국가는 연안국이 유엔해양법협약에 따라 생물자원, 해양환경, 위험한 시설물, 항행안전, 과학조사 및 기타 연안국의 이익과 관련된 행동을 해롭게 할 수 있는 외국군함의 무기연습을 배타적경제수역내에서 제한할 수 있는 권한이 부여되었다고 주장하는 것이다.

1997년 2월 2일, 남아프리카공화국은 프랑스에서 재처리한 핵폐기물을 싣고 일본으로 항해중인 영국선적인 "퍼시픽 틸"이 남아프리카공화국의 배타적경제수역내로 진입한데 대해 남아프리카공화국 해군이 함정을 급파하여 수송선의 항로를 변경시킨 사건이 있었다. 동사건에서 보는 바와 같이, 자국의 배타적경제수역에서 환경에 유해한 핵폐기물의 운반에 대해서 강력하게 자국의 입장을 표명하고 있는데 하물며 군사기동·훈련, 무기실험과 같은 군사활동에 대한 문제에는 더욱 더 적극적인 대처가 필요하다 할 것이다.

배타적경제수역에서 외국의 군사활동에 대한 보다 적극적인 대응방법으로서, 연안국은 배타적경제수역에서 외국군함의 항행을 감시·견제하기 위하여 전략적으로 외국의 잠수함 등 군함의 이동을 감시할 수 있는 위치에 연안국이 운용하는 인공도서나 시설·구조물을 설치함으로서 배타적경제수역에서의 활동을 견제할 수도 있다.

이상에서 볼 때에, 오늘날 해군의 중요성에 대한 인식의 증대로 인한 세계 각국의 해군력 강화의 경향은 평화적인 항행지역 및 지역적 차원의 안보에 부정적인

영향을 미칠 수 있으므로 배타적경제수역에서의 항행의 자유는 연안약소국에게 위협을 줄 수 있으므로, 유엔해양법협약 제58조 제1항에서 규정하고 있는 항행의 자유는 군사적 목적을 위한 활동을 포함한다고 볼 수 없다. 또한 유엔해양법협약이 정하고 있는 국가의 관할권 및 자유는 성실하게 행해져야 하며 남용되어서는 안된다는 유엔해양법협약 제300조와 무력에 의한 위협 및 무력행사의 금지를 규정하고 있는 유엔헌장 제2조 제4항에 비추어 보아도 배타적경제수역에서의 군사활동은 제한되어야 한다.

나. 상공비행의 자유

유엔해양법협약에서는 아래와 같이 제58조에서 모든 국가는 유엔해양법협약의 관련규정에 따를 것을 조건으로 배타적경제수역에서 상공비행의 자유를 향유할 수 있다고 규정하고 있다.

제58조(배타적 경제수역에서의 타국의 권리 및 의무)

① 배타적 경제수역내에서, 모든 국가는 연안국이나 내륙국에 관계없이 본협약의 관련규정에 따라, 상공비행의 자유와 ----, 기타 국제적으로 적법한 해양의 사용을 향유한다.

③ ---, 국가들은 연안국의 권리와 의무를 정당히 고려하여야 하며, ---연안국이 채택한 법령을 준수하여야 한다.

이러한 유엔해양법협약 제58조 제1항상의 상공비행의 자유는 최근 항공과학의 발달로 인하여 단순히 운송업무에만 국한되지 않고, 정찰 및 안보문제와 관련된 군사비행과 밀접한 연관관계를 지닌다. 그러나, 배타적경제수역제도는 연안국에게 해양의 이용·관리에 관한 관할권을 부여하기 위한 특별한 법제도로서, 유엔해양법협약 제87조의 공해상에서 인정되는 상공비행의 자유와는 명백하게 구분해야 한다.

배타적경제수역에서의 군사비행은 항공기술과 최첨단장비의 발달로 인하여 매우 민감하게 대두되고 있는 부분이지만, 제3차 유엔해양법회의는 항공기의 운항과 관련된 문제를 해결하기 위한 목적을 지니지 않고 있었으므로, 동협약상 배타적경제수역에서의 군사비행에 관한 문제를 다루고 있지 않다. 동협약의 초안자들에게

예견되지 않은 문제로 인하여 발생하는 권리와 권할권은 제59조에 귀속될 것이다. 그러므로, 특정 갈등이 발생할 경우 유엔해양법협약의 다른 규정의 유추적용에 대한 주장은 관련 당사국들의 상호이익을 고려하여 상세하게 분석하여야 한다.

한편, 배타적경제수역에서 외국 항공기의 비행은 방위식별지역(ADIZ)의 관행에 의하여 제한을 받는 것이 국제사회의을 현실이다. 방위식별지역은 1950년 12월 미국이 최초로 설정한 이래로 우리나라를 비롯한 캐나다, 일본, 아이슬랜드, 버마, 인도, 필리핀, 스웨덴, 대만, 오만 및 영국 등 많은 국가들이 설정·운영하고 있다.

이러한 방위식별지역은 일반적인 항공기의 속도로 볼 때 연안으로부터의 거리가 미국이 약 600해리 정도, 캐나다가 약 300해리 정도로 규정하고 있으며, 동지역 안에서 항공기의 즉각적인 식별, 위치선정 및 관제를 위하여 모든 항공기는 항공관제기관에 위치보고와 비행방향을 보고하도록 하고 있으며, 이에 대한 위반이 있을시 엄격한 규정을 하고 있다.

우리나라의 경우에도, 태평양 방공체제의 일환으로 한국전쟁 중 중공군의 개입과 중공군의 Mig-15와 IL-28 제트폭격기의 보유에 따라 미 제5공군은 한국 방공망의 강화를 위하여 이를 설정하였다.

각국의 방위식별지역은 대체적으로 200해리의 배타적경제수역 보다 더 먼거리의 지역에 설정되어 있다. 즉, 민간 항공기에 대한 규제가 자국의 주권적 관할권을 향유할 수 있는 배타적경제수역 및 기타 협약·협정 보다 훨씬 엄격하게 규정하고 있으므로 국가의 안위와 직접적으로 관련하여 생각할 수 있는 배타적경제수역에서의 군사적인 목적을 지닌 상공비행에 대한 제한은 당연한 귀결이라고 하겠다.

또한, ICAO협정, 유엔해양법협약 및 기타 협약·협정에서 배타적경제수역의 군사비행에 관한 구체적인 규정을 규율하고 있지 않으므로 각국간 이해관계의 조정을 위한 유엔해양법협약의 개정 및 새로운 국제협약의 제정이 요구된다.

다. 해저전선 및 도관부설의 자유

유엔해양법협약에서는 아래와 같이 제58조에서 모든 국가는 유엔해양법협약의 관련규정에 따를 것을 조건으로 배타적경제수역에서 해저전선 및 도관부설의 자유를 향유할 수 있다고 규정하고 있다.

제58조(배타적 경제수역에서의 타국의 권리 및 의무)

① 배타적 경제수역내에서, 모든 국가는 연안국이나 내륙국에 관계없이 본협약의 관련 규정에 따라, 해저전선 및 도관부설의 자유와 ----, 기타 국제적으로 적법한 해양의 사용을 향유한다.

③ ---, 국가들은 연안국의 권리와 의무를 정당히 고려하여야 하며, ---연안국이 채택한 법령을 준수하여야 한다.

그러나, 해양법협약상의 제60조 제1항은 제87조 제1항 (d)에서 규정하고 있는 공해상 인공섬 및 그 밖의 시설물 설치의 자유와 같은 외국이 향유할 수 있는 자유의 규정에 대한 언급은 없다.

유엔해양법협약 제58조와 제60조에 의하면, 배타적경제수역에서 외국은 제56조에 규정된 목적과 그 밖의 경제적 목적, 배타적경제수역에서 연안국의 권리행사를 방해할 수 있는 경우 외에는 연안국의 배타적경제수역에서 군사시설 및 구조물을 설치할 수 있다고 해석하는 학자들도 있으나, 연안국의 배타적경제수역에 설치된 외국에 의한 군사목적의 시설 및 구조물은 연안국에게 위협을 주거나 긴장감을 증대시킬 수 있으므로 연안국에 의한 사전허가나 동의가 필요하다고 할 수 있다.

시설 및 구조물이 연안국의 배타적관할권에 종속되지 않는 경우, 동 시설 및 구조물은 배타적경제수역에서 연안국의 권리행사를 간섭하지 않아야 하며, 동 간섭은 군사활동에 관련된 문제 뿐만 아니라 사실적인 문제에 관계없이, 각각의 경우 그 중요성을 지닌 것으로 판단해야 한다.

따라서, 유엔해양법협약 제87조상에서 허용된 인공 도서 및 기타 시설물을 공해상에서 건조할 자유가 있다고 규정할지라도, 동 자유는 외국이 제58조상 배타적경제수역에서 향유하는 자유에 포함되지 않는다고 보아야 하며, 군사시설 및 구조물의 건조 및 이용은 제58조 제1항하의 이러한 자유에 관련된 그 밖의 국제적인 적법한 해양이용으로 간주될 수 없으며, 외국은 제60조 제1항 (c)에 따라 연안국의 배타적경제수역에서 연안국의 권리행사를 방해할 수 없다고 보아야 한다.

또한, 연안국은 배타적경제수역에서 건설·운용할 수 있는 권리를 지닌 인공도서 및 시설·구조물의 형태는 승인된 국제항행의 필수적인 항로대의 이용을 방해할 수 있는 곳에는 설치할 수 없다고 할지라도, 이러한 시설물은 외국의 잠수함을 감시하고 외국에 의한 배타적경제수역의 이용을 제한하기 위하여 연안국에게 설치를 전략적으로 허용할 수 있으며, 동 시설 및 구조물의 인접지역에서 항공기의

제비행을 간섭할 수 있다고 해석 할 수 있다.

동협약 제81조는 "연안국은 모든 목적을 위하여 대륙붕에서 시추하는 것을 허가 및 규제하는 배타적 권리"를 갖기 때문에, 배타적경제수역에서 시추를 요구하는 시설이나 구조물의 설치는 동조를 유추하여 연안국에 의하여 규제받는다고 해야 한다.

제3차 유엔해양법회의에서 아프리카 18개국은 연안국은 "인공도서 및 기타 시설물의 건설, 설치, 운용 및 사용"을 규제하고, 이와같은 구조물 주변의 안전수역을 설정·규제하기 위한 배타적 권리를 지닌다고 강조하였다. 즉, 1974년 제2차 회의에서 아프리카 18개국에 의한 제안서 제10조는 어떠한 국가도 다른 국가의 배타적경제수역에서 연안국의 동의없이 특정목적을 위한 군사시설 및 장치, 그외 시설 및 장치를 건설, 유지, 전개 및 운용하기 위한 권한이 부여되어 있지 않다고 규정하였다. 또한, 제3차 유엔해양법회의에서 77그룹은 "각국은 다른 국가의 배타적 경제수역에서 연안국의 동의없이 군사시설 및 장치, 특정 목적을 위한 그 밖의 시설 및 장치를 건설, 유지, 운용하기 위한 권한을 지니지 않는다"는 조항을 규정초안에 포함할 것을 제안하였다. 1978년 제7차 회기에서 브라질, 페루, 우루과이도 이와 유사한 제안을 하였다.

그러나, 유엔해양법협약은 배타적경제수역에서의 군사시설과 장치에 관하여 아무런 규정을 하지 않았다. 하지만, 평시 배타적경제수역에서 기뢰부설 및 기타 군사목적의 시설·구조물을 설치할 수 있도록 허용한다면 이는 배타적경제수역에서 항해의 자유 및 기타 권리행사에 위협을 줄 수 있으며, 또한 권리행사를 침해하는 행동이기 때문에 동수역에서의 평시 군사목적의 시설 및 구조물의 설치는 정당화될 수 없다고 보아야 한다.

지금까지 영해이원의 수역에서 군사시설, 구조물 및 기타 장비설치의 합법성여부는 협약의 해석보다는 국가관행에 의해 결정되어 왔다. 해양강대국은 해양의 전략적 중요성에 대한 인식과 해양과학기술의 급격한 발전에 따라 자국의 영해 및 영해 이원의 수역에서 군사목적의 시설, 구조물 및 장비의 설치를 끊임없이 구축하여 왔으며, 개발도상국인 연안국은 국내입법을 통하여 이를 규제하고자 하는 노력을 계속하여 추진하여 왔다. 브라질, 까뽀베르데, 우루과이는 연안국의 시설물에 관한 권한부여는 모든 종류의 시설 및 설치물로 확장된다고 선언하였다. 미얀마, 가나, 온두라스, 인도, 인도네시아, 몰디브, 모리셔스, 파키스탄, 필리핀, 세이셸, 스

리랑카, 바누아트, 남예멘은 이와 유사한 효과에 대한 규정을 포함하고 있다.

또한, 유엔해양법협약 제60조에서 규정하고 있지 않은 연안국의 권리행사를 방해하지 않는 비경제적 시설물(예, sonar arrarys와 같은 장치)과 관련하여, 연안국의 허락없이 배타적경제수역에서 외국군함에 의한 장비의 설치에 대하여 이와 유사한 문제가 발생한다.

이상에서 볼 때에, 배타적경제수역에서 외국 군함에 의한 sonar arrarys와 같은 장치의 설치는 연안국이 동수역에서 외국의 군사활동을 간접적으로 허용하고 있는 것으로 인식하게 함으로서 연안국에 의한 어떠한 암시에 의하지 아니하고는 동시설물을 설치할 수 없다고 보아야 한다.

3. 외국의 군사활동과 분쟁해결제도

유엔해양법협약은 이상에서 논의된 제58조에서 규정하고 있는 항행의 자유, 상공비행의 자유 및 해저전선·도관부설의 자유 속에 군사활동을 목적으로 하는 해양의 이용이 포함되는지에 대한 구체적인 언급이 없으므로 이에 대한 해석상 견해가 대립하고 있다.

또한, 동협약은 제58조 제1항에서 외국은 국제적으로 적법한 해양이용의 자유를 향유한다고 규정하고 있으며, 제59조에서는 분쟁발생시 국제사회 전체이익의 중요성을 고려하면서 형평에 입각한 문제해결을 규정하고 있으며, 동협약 제301조에서는 무력의 위협·행사 금지를 규정하고 있는데, 이러한 규정들은 해양의 평화적 이용을 위한 관련 규정들로서 문제해결을 위한 기준으로 볼 수 있다.

제59조(배타적 경제수역내의 권리와 관할권의 귀속에 관한 분쟁의 해결을 위한 기초)

본협약이 배타적경제수역내에서 권리나 관할권을 연안국 또는 타국에 귀속시키지 않고 연안국과 타국간에 이해충돌이 발생한 경우, 동분쟁은 관련 각 이해의 중요성을 고려하여 형평의 원칙에 근거하여 그리고 모든 관련상황에 비추어 해결되어야 한다.

배타적경제수역에서 연안국 또는 외국의 권리 및 권할권이 동협약에 귀속하지

않는 경우, 관련 국가들간의 이익에 갈등이 발생하게 된다. 이에 대한 분쟁해결을 위한 방법은 우선 관련국의 활동이 제58조 제1항에서 규정하고 있는 '국제적으로 적법한 해양의 이용'의 의무를 준수한 활동인지를 판단해야 할 것이며, 제59조에 따라 당사국 뿐만 아니라 국제사회에 포함된 각각의 이익의 중요성을 고려한 제반상황에 비추어 형평의 기초위에서 해결되어져야 한다.

또한, 유엔해양법협약 제301조의 "동 협약에 따른 권리행사와 의무이행에 있어서 당사국은 다른 국가의 영토보전 또는 정치적 독립에 해가 되거나 또는 유엔헌장에 구현된 국제법의 원칙에 부합되지 아니하는 방식에 의한 무력의 위협이나 행사를 삼가해야 한다"고 하는 규정에 따라 해결해야 한다. 동조에서 규정하고 있는 "무력의 위협·행사의 금지"는 군사기동, 훈련 및 무기나 폭발물을 사용하는 군사활동의 금지를 예시한다고 볼 수 있다. 그러므로, 배타적경제수역에서의 군사적 목적의 활동은 이상과 같은 조항들에 비추어 볼 때, 적법한 해양이용의 방법이라고 볼 수 없으므로 제한되어져야 할 것이다.

배타적경제수역에서 공격용무기체제와 같은 군사적 목적의 시설물 설치는 제59조상의 분쟁해결의 기본원칙인 형평의 기준에 따른 연안국 권리의 정당한 고려원칙과 제58조 제1항의 국제적으로 적법한 해양이용, 제301조의 무력의 위협·행사 금지 규정들을 고려하여 분쟁해결을 위한 접근을 할 수 있다.

그러나, 동협약 제59조는 군사활동에 관한 분쟁해결을 위한 특정한 강제적인 분쟁해결절차를 정하고 있지 않을 뿐만 아니라 동 협약상 적용의 선택적 예외조항(제298조 제1항 제(b)호)에 따라 그 적용이 매우 모호하며, 발생하는 군사활동의 적법성에 대한 권위있는 결정을 할 수 있는 기회를 감소시키고 있는 것으로 보인다. 즉, 동협약상 분쟁해결방법의 모호성은 각국이 인식하는 정도의 권리행사를 추구하여 협약내용에 대한 해석상 갈등과 같은 국제마찰의 결과를 초래하는 미래의 한 영역으로서 잔존하리라 판단된다.

이와 같은 분쟁해결방법의 미비는 계속적인 분쟁의 잔존을 예견할 수 있으므로, 동협약상 분쟁해결방법과 절차를 명문으로 규정함으로서 분쟁해결을 위한 기준을 확립해야 할 것이다.

제 2 절 연안국의 권리와 의무

1. 주요국의 입장

유엔해양법협약상 배타적경제수역에서의 군사활동에 관한 문제와 관련된 연안국의 권리의무를 규정하고 있는 것은 유엔해양법협약 제56조이다.

제56조(배타적 경제수역에서의 권리, 관할권 및 의무)

① 배타적 경제수역에서 연안국은 다음의 권리와 의무를 갖는다.

ⓐ 해저, 하층토 및 상부수역의 생물 또는 비생물 자연자원을 탐사, 이용, 보존 및 관리하기 위한 주권적 권리와 해수, 해류 및 해풍을 이용한 에너지 생산과 같은 동 수역의 경제적 탐사 및 이용을 위한 기타 활동 관한 주권적 권리

ⓑ 본협약의 관련규정에 규정된 아래 사항에 관한 관할권

ⅰ) 인공도서, 시설 및 구조물의 설치 및 사용

ⅱ) 해양과학조사

ⅲ) 해양환경의 보호 및 보존

ⓒ 본협약에 규정된 기타 권리 및 의무

② 본협약상 배타적 경제수역내 권리행사 및 의무이행에 있어서, 연안국은 타국의 권리 및 의무를 적절히 고려하여야 하며, 본협약 규정에 양립하는 방법으로 행동하여야 한다.

③ 해저 및 하층토에 관하여 본조에 규정된 권리는 제6장에 따라 행사되어야 한다.

유엔해양법협약은 1982년 4월 30일 찬성 130, 반대 4, 기권 17로서 채택되었으며, 1982년 12월 10일부터 1984년 12월 9일까지 2년동안 서명을 위하여 개방되었다. 동기간동안 159개국이 서명에 참가하였는데, 이 중 배타적경제수역과 관련하여 해석선언을 한 국가는 10개국이며, 이들의 내용을 분류하면 ⅰ) 배타적경제수역내에서의 군사활동, 배타적경제수역에 있어서의 잔존권리(residual rights) 등 개념과 성질에 관한 것, ⅱ) 배타적경제수역내의 시설 및 구조물의 설치·운영에 관한 것, ⅲ) 제62조, 제63조 제2항 및 제64조 제2항에서 정해진 생물자원의 보존과 규제에 관한 것으로 나눌 수 있다.

본절에서는 배타적경제수역내 군사활동과 관련하여 해석선언을 한 국가에 대하여 살펴 보도록 하겠다.

브라질, 까뽀베르데, 우루과이, 인도는 유엔해양법협약상 배타적경제수역제도에 대한 해석선언에서 동협약은 연안국의 동의없이 배타적경제수역내에서 군사기동·연습, 무기실험의 허용을 고려하고 있지 않다는 점을 분명히 하였다. 반면, 이탈리아는 배타적경제수역에서의 잔존권리가 연안국에 속하지 않으며, 동수역에서의 군사훈련이나 작전활동에 연안국의 동의를 필요로 하지 않는다고 하였다.

가. 연안국의 동의를 요하는 국가

유엔해양법협약은 배타적경제수역을 영해 이원의 특별한 수역으로 규정하고 있다. 까뽀베르데, 칠레, 우루과이는 배타적경제수역이 영해나 공해와는 구별되는 "특정한"(*sui generis*) 지역이라는 취지의 선언을 하고 있다. 또한 브라질, 까뽀베르데, 우루과이, 인도는 배타적경제수역에서의 공해적 성격을 배제하고 동지역에서의 외국의 군사훈련, 작전활동은 연안국의 동의없이 수행할 수 없다는 점을 명백히하고 있다. 즉, 외국의 배타적경제수역내에서의 군사활동은 연안국의 동의를 얻어야 한다고 함으로서, 외국은 배타적경제수역내에서 연안국의 권리와 관할권에 따라야 한다는 점을 암시하고 있다. 특히, 까뽀베르데와 우루과이는 협약에 명시되어 있지는 않으나, 연안국의 주권적 권리와 관할권에 관련된 조치를 취할 권리는 그것이 타국에게 인정되는 국제사회의 자유를 방해하지 않는 한 연안국의 권한사항이라는 취지의 선언을 통하여 배타적경제수역에 대한 잔존권리가 모두 연안국에 속한다는 해석을 하고 있다.

브라질, 까뽀베르데, 우루과이는 배타적경제수역내의 인공도서, 시설 및 구조물의 설치·운영과 관련하여 제60조에서 규정하는 바와 같이 경제적 목적을 위한 시설 및 구조물에 국한되지 않고 모든 종류의 시설 및 구조물에 대하여 연안국이 배타적관할권을 행사할 수 있다고 해석하고 있다.

이상과 같은 국가들의 유엔해양법협약상 배타적경제수역에서의 군사적 목적의 활동에 대한 해석선언을 살펴보면 다음과 같다.

브라질 정부는,

"동협약의 규정은 타국이 연안국의 배타적경제수역내에서 연안국의 동의없이

군사기동 또는 훈련, 특히 무기나 폭발물의 사용을 포함하는 군사활동을 수행할 수 없다"

고 선언하였다.

까뽀베르데 정부는,

"배타적경제수역에서 동협약의 정의 및 관련규정과 일치하는 국제통신자유의 향유는 연안국의 권리 또는 이익에 영향을 주는 무기실험 또는 기타 활동과 같은 연안국의 동의없는 어떠한 비평화적인 사용도 배제한다. 또한 연안국의 영역권, 정치적 독립, 평화 및 안보에 반하는 무력위협이나 무력사용을 배제한다"

고 선언하였다.

우루과이 정부는,

"배타적경제수역에서 동협약이 정의한 범주와 기타 관련규정에 일치하는 국제통신자유의 향유는 연안국의 동의없는 어떠한 비평화적인 사용(예를 들면, 연안국의 권리 또는 이익에 영향을 주는 군사훈련 또는 기타 활동)도 배제한다. 또한, 연안국의 영역권, 정치적 독립, 평화 및 안보에 반하는 무력위협이나 무력사용을 배제한다"

고 선언하였다.

인도 정부는,

"동협약의 규정은 배타적경제수역과 대륙붕에서 군사활동 또는 기동, 특히 연안국의 동의없는 무기 또는 폭발물의 이용을 포함하는 활동을 외국에게 수행하도록 권한을 부여하고 있지 않다고 이해한다"

고 선언하였다.

나. 연안국의 동의를 요하지 않는 국가

이탈리아는 브라질, 까뽀베르데, 칠레, 우루과이와는 달리 배타적경제수역에서의 잔존권리가 연안국에 속하지 않으며, 동수역에서의 군사훈련이나 작전활동시 연안국의 동의를 필요로 하지 않는다고 하였다. 즉, 연안국은 배타적경제수역내에서 권리와 관할권을 향유할 수 없음을 주장함으로서, 외국의 배타적경제수역내에서의 군사활동 가능성을 시사하고 있다.

또한, 이탈리아는 배타적경제수역내의 시설 및 구조물과 관련하여 제60조에서 규정하는 바와 같이 경제적 목적에 국한된 시설 및 구조물에 대해서만 연안국의 배타적관할권이 행사될 뿐이지 그 것 이외의 것에 대해서는 그러하지 않다고 해석함으로서, 선진국과 개도국간의 상호 이해관계를 극명하게 보여주고 있다.

즉, 이탈리아 정부는,

> "유엔해양법협약에 의하면, 연안국은 배타적경제수역에서 잔존권을 향유하지 않는다. 특히, 동수역에서 연안국의 권리와 관할권은 군사훈련·기동에 대한 통보를 받을 권리 또는 동 통보를 허가할 권리를 포함하지 않는다"

고 선언하였다.

2. 각국의 국내법제

세계 각국은 배타적경제수역을 통한 해양관할권의 증대를 위하여 배타적경제수역을 선포하고 있으며 동수역의 선포와 관련하여 많은 국가들이 관련 법규에 엄격한 규정을 두고 있다.

1997. 5. 13. 현재, 151개의 연안국 중 200해리 배타적경제수역을 선포한 국가는 100개국이며, 11개 200해리 영해 선포국과 11개 200해리 어업보존수역 선포국을 제외하면 단지 29개국만이 아무런 주장을 하지 않고 침묵을 지키고 있다.

표 2-1에서 보는 바와같이, 영해 이원의 수역에 200해리 배타적경제수역을 선포한 국가는 1997년 5월 현재 100개국이며, 이러한 국가들중 배타적경제수역에서 군사활동과 관련한 직접적인 명문의 규정을 두고 있는 나라도 상당수가 된다.

브라질은 1993년 1월 4일 영해, 접속수역, 배타적경제수역 및 대륙붕에 관한 법(Law No. 8617 of 4 January 1993, on the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic and the continental self)을 제정하였으며, 동법 제9조는 "배타적경제수역에서 무기나 폭발물을 사용하는 군사연습이나 기동훈련은 브라질 정부의 동의하에만 다른 국가가 할 수 있다"고 규정하고 있다.

이란은 1993년 페르시아만과 오만해에서의 이란 해역에 관한법(Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea)을 제정하였으며, 동법 제16조는 "군사행동 및 연습, 정보수집 및 이란국의 이익과 배치되는 활동을 금지한다"고 규정하고 있다.

〈표 2-1〉 **세계 각국의 배타적경제수역 선포현황**

(1997. 5. 13, 현재)

구 분	지역 (국가수)	선포국가(년도)
배타적 경제수역 (100)	아프리카 (22)	까뽀베르데(1977), 코모로(1982), 지브티(1979), 기네비소(1985), 기니아(1985), 케냐(1979), 코트디브와르(1977), 모리셔스(1977), 마다가스칼(1985), 토고(1977), 모잠비크(1976), 나이지리아(1978), 세이셸(1977), 가봉(1984), 적도기니아(1984), 세네갈(1987), 상토메프린시페(1978), 탄자니아(1989), 가나(1986), 나미비아(1990), 자이레, 남아공화국(1994)
	아시아 (16)	방글라데시(1974), 미얀마(1977), 캄보디아(1978), 인도(1976), 북한(1977), 인도네시아(1980), 파키스탄(1976), 필리핀(1978), 태국(1981), 스리랑카(1976), 베트남(1977), 말레이시아(1984), 몰디브(1976), 부르나이, 한국(1996), 일본(1996)
	북남미 (26)	바베이도스(1978), 콜롬비아(1978), 코스타리카(1975), 쿠바(1977), 아니티(1977), 도미니카(공)(1967), 안티쿠아바브다(1982), 세인트킷트네비스(1984), 세인트루시아(1982), 칠레(1986), 도미니카(연)(1981), 그레나다(1978), 과테말라(1976), 미국(1983), 온두라스(1980), 멕시코(1986), 수리남(1978), 트리니다드토바고(1986), 아르헨티나(1966),베네주엘라(1978), 세인트빈센트(1983), 바하마(1993), 벨리제(1992), 브라질(1993), 자메이카(1991), 캐나다(1996)
	유럽 (14)	프랑스(1976), 아이슬랜드(1979), 러시아(1984), 노르웨이(1977), 스페인(1978), 포르투칼(1977), 루마니아(1986), 불가리아(1987), 우크라이나(1984), 스웨덴(1992), 에스토니아, 독일(1994), 폴란드, 덴마크(1996)
	중동 (9)	오만(1981), 이집트(1983), 모로코(1981), 예멘(1978), 모리타니아(1988), 카타르(1974), 아랍에미레이트(1980), 이란(1993), 터어키(1986)
	대양주 (13)	피지(1977), 투발루(1983), 뉴질랜드(1977), 서사모아(1977), 바누아투(1982), 통가(1979), 솔로몬아일랜드(1978), 키리바시(1983), 니우에(1978), 마이크로네시아(1979), 호주(1994), 쿡아일랜드(1977), 마샬군도공화국(1979)

중국은 1950년 자국의 주변해역에서 군사경고수역(Military Warning Zone), 군사항행수역(Military Navigation Zone), 군사작전수역(Military Operation Zone)을 일방적으로 선포하였으며, 동수역에서의 타국 선박의 출입에 제한을 하고 있다.

북한은 1977년 8월 1일 "군사경계선에 관한 조선인민군 최고사령부의 보도"를 통하여, 동수역의 해상, 수중 및 상공에서 외국인, 외국군용함선, 외국군용기들의 행동을 금지하며 민간선박(어로선박 제외), 민간항공기들은 당국의 사전합의 또는 승인하에서만 군사경계선을 항행 및 비행할 수 있다고 규정하고 있다.

그외 가나, 인도, 파키스탄, 방글라데시, 바베이도스, 사모아 등이 외국군함이 자국의 배타적경제수역에 진입시 사전통고를 요구하고 있으며, 또한 피지, 파테말라, 가나, 온두라스, 아이슬랜드 등은 모든 시설이나 구조물에 대하여 그 목적 여하에 관계없이 관할권을 갖는다고 규정하고 있으며, 미얀마, 인도, 케냐, 모리타니아, 모리셔스, 파키스탄, 스리랑카, 우루과이 등은 인공도서, 시설 및 구조물 외의 장비설치에 대해서도 명문으로 규정하고 있다.

제 3 절 인접국의 태도

각국은 유엔해양법협약의 발효와 함께 200해리 배타적경제수역과 같은 해양에 대한 관할권을 확대하기 위하여 냉전시 각국의 군 현대화가 지상군 위주의 전력에 집중되었던 추세와는 달리 냉전이후 관할해역에 대한 해양주권, 해양권익 보호 및 영유권 확보를 위한 지역내의 해군력 현대화에 초점을 맞추고 있다.

우리나라 주변들의 현실을 보아도, 특히 일본과 중국이 해군력의 증강에 열을 올리고 있고, 이는 앞으로 동북아시아지역의 해양이용의 양상에 커다란 영향을 줄 것이 명백하다. 특히, 1978년 미·일 방위지침의 개정에 따른 신방위협력지침으로 일본 자위대의 동북아시아 지역에서의 국제적 위상은 우리나라의 해양이용 및 국가안보에 커다란 영향을 미치리라고 생각된다.

한편, 현재 평시 군사경계수역을 설정하고 있는 국가는 중국과 북한 뿐이며, 이들 국가는 우리나라와 인접하는 해양을 지닌 국가들로서 우리나라의 국가안보문제와 밀접한 관련을 지니고 있으므로 이에 대한 세심한 검토를 필요로 한다.

이와 같이 연안국이 해상안전 및 경계수역(Martime Security or Exclusion

Zones)을 선언할 권한을 지니고 있는지의 문제는 12세기 동안 논의되어 온 문제로서, 전시 해상에서 군사경계수역의 설치는 일반적인 관행으로 인정된다. 그러나, 평시의 경우에도 안보의 목적으로 자국 영해이원의 배타적경제수역내 또는 배타적경제수역과 관계없이 군사경계(또는 경고)수역의 설치가 일반적으로 인정될 수 있는지는 의문이다.

북한(1977년 8월 1일), 중국(1950년) 및 파푸아뉴기니아(1990년 5월)는 평시 군사경계 및 경고수역을 설치하였다. 파푸아뉴기아는 1990년 5월 Bougainville 주변에서 50해리 군사경계수역을 선언하였으나, 동 수역은 영해한계를 벗어나는 불법한 것이라고 주장한 호주의 항의에 의하여 동 주장을 철회하였으며, 파푸아뉴기니아도 군사경계수역을 철회한 바 있다.

아래에서는 우리나라와 인접하고 있는 일본, 중국 및 북한의 해군력과 군사경계수역 및 배타적경제수역에 대하여 살펴보기로 한다.

〈표 2-2〉 **주변국의 해군력 비교**

국명 / 군사력	일 본	중 국	북 한	한 국
병 력	44,000명	265,000명	46,000명	60,000명 (해병대 25,000명포함)
이지스순양함	3척 (1척 건조중)			
잠 수 함 • 핵잠수함 • 전술잠수함	16척	94척 7척 87척	35척 (소형잠수함 9척 포함)	4척
구 축 함	8척	19척		
수상전투함			430척	
지 원 함			225척	
호 위 함	62척	39척		16척
상 륙 함				14척
초 계 함		927척		28척
항 공 기	350기	1094기		29기

출처 : The International Institute for Strategic Studies, The Military Balance 1996~1997(Oxford University, 1997), pp.180~188 ; 한국일보, 해양/수산특집, 1997. 8, 8, 17면.

1. 일 본

가. 배타적경제수역에 대한 일본의 입장

일본은 1977년 "영해법"과 "어업수역에 관한 잠정조치법"을 제정·실시하였으며, 200해리 배타적어업수역(Exclusive Fishery Zone)을 설정하여 1970년대 초반까지의 200해리 경제수역 또는 어업수역에 대한 반대적인 입장을 전환하였다.

일본 중의원은 1996년 2월 20일 배타적경제수역에 대한 선포방침을 결정하였으며, 1996년 5월 28일 유엔해양법협약을 비준하고 대한민국 및 중국과 영유권 분쟁을 야기하는 도서를 포함하는 200해리 배타적경제수역의 선포에 대한 법안을 통과시켰다. 즉, 일본 정부는 배타적경제수역 및 대륙붕에 관한 법률을 제정하여 1996년 7월 20일부터 시행하고 있다.

현재 일본은 배타적경제수역에서의 군사활동에 대해서는 아무런 규정을 하고 있지 않지만, 자국의 주변해역에 대하여 일방적으로 직선기선을 획선함으로서 동 해지역에서 그들의 해양영토를 확장하려는 의도를 드러내고 있다. 이러한 점에서 볼 때, 일본은 배타적경제수역을 통한 해양영토에 대한 입장을 분명히 표시하고 있다고 볼 수 있다. 이러한 해양지역에 대한 일본의 야심과 해군력의 계속적인 증강은 대한민국의 주권과 매우 밀접한 관련을 지니고 있는 문제로서 이에 대한 적절한 대응방안이 필요하다고 볼 수 있다.

나. 미·일 신안보협약

일본이 제2차 세계대전 후 반세기 이상을 평화와 번영을 향유할 수 있었던 것은 미·일 방위지침(1978년 11월)을 통한 미국과 일본의 안전보장체제의 유지가 커다란 역할을 하여왔다는 것을 부정할 수 없다. 이와같은 미국과 일본의 안보체제가 일본의 안전에 직접적인 공헌을 하였을 뿐만 아니라, 주변해역의 평화 및 안전 유지에 실질적인 역할을 해온 것이 사실이다.

1996년 4월 빌 클린턴 미국 대통령과 하시모토 류타로 일본 수상간의 '신안보공동선언'은 미·일 방위협력지침의 개정을 공식화하였고 일본주변해역의 유사시에 대비한 군사협력을 구체화하는 것에 대하여 합의하였다. 그 구체적인 내용으로는 첫째, 미·일 안보조약에 바탕을 둔 양국의 안보체제가 21세기의 공동안보의 목적과 아·태지역의 안정과 번영을 위한 환경유지에 중요한 역할을 하는 초석임을

강조하고 이를 공동으로 노력하는 것이다. 둘째, 냉전의 종식후에도 계속되는 한반도의 긴장완화와 아시아·태평양지역의 번영과 안정을 위한 중국의 역할 수행을 위하여 미국과 일본이 긴밀한 협력관계를 수행한다는 것이다. 셋째, 미·일 안전보장체제는 미국의 긍정적 관여를 유지하는 중심축이라는 점에서 현수준의 주일 미군을 비롯하여 동지역에 10만명의 미군병력을 계속 유지한다는 것이다.

미국과 일본의 신안보공동선언은 아시아·태평양지역에서 미국의 정책변화와 일본의 세력확대 의도가 맞물린 경우로서 아시아·태평양지역 주변국들에게 많은 영향을 미치리라고 생각된다.

〈표 2-3〉 **유사시 미·일 협력내용**

기능 및 분야	검 토 항 목
인도적 활동	• 재해발생지로 인원 및 보급품의 수송·재해발생지로의 의료, 통신 및 수송 • 피난민의 구조 및 이송, 응급물자의 지급
수색·구조	• 일본 주변지역에서의 수색·구조 및 정보의 교환
국제평화와 안전을 위한 경제제재활동	• 선박의 검사(임검) 및 관련활동 • 정보의 교환
비전투원 피난활동	• 정보의 교환·자위대의 시설 및 민간항만·공항의 사용·일본인 입국시의 통관, 출입국관리 및 검역
미군활동에 대한 일본의 지원	• 보급 등을 위한 자위대시설 및 민간항만·공항의 사용 • 자위대시설 등에서의 인원 및 물자의 하역장소 및 보관시설의 확보 • 자위대시설 및 민간항만·공항의 운용시간 연장 • 미항공기의 자위대 비행장 사용·훈련 및 연습구역 제공 • 미군시설·구역내에서의 잠정적 구축물의 건설 • 자위대시설 등에서의 물자(탄약 및 무기 제외)·연료·유지(油脂)·윤활유의 제공 • 인원, 물자 및 연료·유지 등의 제공을 위한 차량 등의 이용 • 미군시설·구역에 대한 물자 및 연료 등의 제공 • 인원, 물자 및 연료 등의 일본내에서의 육·해·공 수송 • 공해상의 미함정에 대한 해상수송, 미함정·항공·차량의 수리·정비 • 수리부품의 제공·정비용 기자재의 일시제공·일본에 후송된 부상자의 치료 • 일본내에서의 부상자의 이송·의약품 및 의료기구의 제공 • 미군시설·구역(공동시설·구역을 포함)의 정비 • 미군시설·구역 주변해역의 경계·감시 • 일본내 수송경로상의 경비·일본내 치안에 관한 정보제공 • 비밀관계기관간의 통신을 위한 주파수 및 기자재의 제공 • 미함정의 출입항 지원·자위대시설 및 민간항만·공항에서의 물자

미·일 신방위협력지침은 한마디로 有事 개념의 중심이동이라 할 수 있다. 기존의 일본 단독유사, 즉 일본이 무력공격을 받을 경우에 대비한 방안이었다면, 신지침은 일본주변 유사시를 주대상으로 상정한 것으로써, 미군과 일본 해상자위대의 공동작전수역이 한반도 및 주변지역으로 확대되었음을 의미하게 된다. 신지침의 주요내용은 <표 2-3>에서 보는 바와 같이, 일본은 주변유사시 전투 중인 미군에 물자를 수송·보급하고, 공해상에서 기뢰를 제거하며 경제제재를 위한 선박검사(임검)와 미군에 대한 정보제공 등의 활동을 수행하도록 하고 있다.

그러나, 미·일 신방위협력지침은 해석상 '주변유사시'의 판단문제가 모호하며, 그 범위의 문제가 규정되어 있지 않아서 그 범위를 대만은 물론, 중동과 남중국해까지 확대할 수 있는 여지를 남기고 있다. 그러므로, 한국과 중국을 비롯한 아시아 국가들간 많은 문제가 발생하리라고 예상된다.

미국은 동지침을 통하여 아시아·태평양지역에서 일본의 재정능력을 확보하면서 주변지역의 국가들로부터 견제를 사전에 제지하여 동지역에서 미국적 질서를 계속하여 유지하려는 의도가 내재하고 있다. 이러한 미국의 의도는 동지역에서 일본 해상자위대의 군사적 위치를 확고하게 하며, 명분을 지닌 군사활동을 수행할 수 있는 토대를 마련해 주게 된다.

즉, 일본 해상자위대는 항공기와 함정에 의한 정보수집과 감시활동을 전개하며 해상자위대의 초계기 P-3C, 항공자위대의 조기경보기 E-2C 등이 투입된다. 이와 같은 초계기와 조기경보기의 투입으로 인한 정보의 제공이 무력행사와 일체화될 가능성에 대해 일본정부는 일반정보에만 그칠 것이라고 답하고 있지만 과연 그 구분이 가능할 수 있을지 의문이다.

다. 일본의 해군력

일본은 지정학적으로 미국의 아시아·태평양지역에 대한 전략적 측면에서 중요한 가치를 지닌 국가로서 미국과 상호이해관계가 동일선상에 있었으므로 제2차 세계대전으로 인한 전쟁의 폐허속에서 회생할 수 있는 새로운 발판을 만들게 되었다. 미국과 구소련이 대립하던 냉전체제하에서 일본은 미국 군사전략의 일환으로 구소련의 태평양진출을 봉쇄하는 역할로서 대한해협, 쓰가루해협, 소야해협에 대한 구소련의 진출을 봉쇄하는 것이었다. 이러한 이유에서 일본은 상당히 우수한

잠수함능력을 구비하게 되었고 구소련잠수함을 추적하는 대잠초계기 P-3C를 상당수 보유하게 되었다(표 2-4 참조).

일본은 미국을 방패로 하여 계속적인 경제성장을 이루었으며 현재는 국민총생산량의 1% 정도만을 국방비에 투자하면서도 안정적인 해군력을 유지할 수 있는 국가로 성장하였다. 이와같은 경제 및 국방력의 안정은 일본의 방위전략 구도에도 많은 변화를 가져오고 있다. 제2차대전후 경제발전에만 매달렸던 일본은 걸프전쟁을 계기로 새로운 일본의 국제적 위상 찾기에 나서고 있으며, 중국의 경제발전과 군사력의 증대에 대한 경계로서, 미국과 일본은 1996년 미·일 신안보선언을 통하여 일본이 미국의 아시아·태평양정책에 적극적으로 가담하여 중국의 패권주의적 행동에 제동을 가하려는 의도를 내재하고 있다.

〈표 2-4〉 **일본해상자위대의 국가방위개요상 체제의 비교**

구분 \ 단계		구국가방위개요	신국가방위개요 (1995. 12)	신중기방위계획의 완성시 (1996~2000)
기간부대	호위함부대 (기동운용)	4개 호위부대군	4개 호위부대군	4개 호위대군
	호위함부대 (지방대)	10개 부대	7개 부대	8개 부대
	잠수함부대	6개 부대	6개 부대	6개 부대
	소해부대	2개 소해부대군	1개 소해부대군	1개 소해부대군
	육상초계기부대	16개 부대	13개 부대	13개 부대
주요장비	호위함	약 60척	약 50척	54척
	잠수함	16척	16척	16척
	작전용항공기	약 220대	약 170대	약 170대

일본의 방위비 지출은 1996년 현재 4조 8천 4백 55억엔으로 미국 다음가는 세계 제2의 군사대국이며, 무기의 수입은 통계상(89년~93년) 인도 다음이지만 잠재적 현금지불능력까지 감안한다면 "경제대국" 일본이야 말로 세계 제1의 병기수입

국이라 할 수 있다. 보유전력은 20개 이상의 공중목표를 겨냥한 미사일 공격이 가능한 "전자사령탑"을 보유한 척당 10억달러가 넘는 이지스함을 3척 보유하고 있으며 현재 1척을 추가 건조 중인 것으로 알려지고 있다. 또한, 일본의 최첨단 전자장비를 탑재한 對潛초계기 P-3C 100여대(미국과 러시아 다음으로 많은 대수), 미국제 F-15기 170여대를 보유(94년 기준)하고 있다. 1996년 11월말 수직이착륙기를 탑재할 수 있는 8,900톤급 대형수송함 오수미를 진수, 1998년 3월 실전배치할 계획이다.

일본의 해상자위대는 호위함부대(기동운용), 호위함부대(지방대), 잠수함부대, 소해부대, 육상초계기부대로 구성되어 있다. 호위함부대(기동운용)는 해상교통의 안전을 확보하기 위하여 항해중 비상사태가 발생하였을 경우 동 해양지역에 급파할 수 있는 기동운용함정부대로서 적어도 1개의 호위대군을 항상 유지하고 있다. 신속한 대응조치와 적어도 1개의 호위대군을 항상 유지하기 위하여 4개호위대군을 운용한다.

호위함부대(지방대)는 연안의 경계와 방위의 목적상 지리적 특성에 따라 5개 지방의 해역(방위지역)으로 나누어 적어도 1개의 호위부대가 항상 전투준비태세를 갖출 수 있도록 2개의 호위부대로 각각의 방위지역에 배치된다. 따라서, 해상자위대는 항상 10개의 호위함부대를 보유하였다. 해상자위대의 신체제하에서는 5개의 방위지역 뿐만 아니라 쓰가루해협과 대한해협에서 각 1개의 호위부대를 배치하기 위하여 7개의 호위부대를 보유할 것이다.

잠수함부대는 주요해협에서 경계와 방위 임무를 수행한다. 즉, 해상교통의 안전상 필요하다면 소야, 쓰가루, 대한해협에서 각각 2척의 잠수함을 발진하기 위하여, 해저와 해역사이의 지리적 관계를 고려하여 16척의 잠수함을 지닌 6개의 부대를 운용하고 있다.

소해부대는 구체제하에서 주요 항만과 해협에 부설된 기뢰를 제거·처분하기 위한 함정부대로서 일본의 지리적 특성에 따라 동서부 해역에 각각 1개의 소해부대를 설치하였다. 그러나, 2개의 소해부대는 해상자위대의 신체제하에서 필요한 최소한의 기능을 확보하기 위하여 1개의 소해부대군으로 통합되었다.

육상초계기부대는 구체제하에서 16개 비행중대로 운용되었으나 신체제하에서는 주변해역을 경계하는 固定翼哨戒部隊는 10개의 비행부대에서 8개의 비행부대로 축소하였으며, 주요 항만과 해협의 경계 및 방위를 하는 陸上回轉翼哨戒部隊는 6

개의 비행부대에서 5개의 비행중대로 축소하여 13개 비행부대로 편성하였다. 즉, 종래 고정익 초계부대는 필요한 일본 주변해역에서 적어도 1일 1회 소요의 초계를 실시하기 위하여 필요한 8개 비행부대 80대의 항공기 및 선박을 호위할 수 있는 2개 비행부대 20대의 항공기를 보유하였었으나, 신체제하에서는 후자의 임무를 수행하는 2개 비행부대 20대의 항공기는 선박을 호위하기 위한 초계기의 임무가 방위력 정비상 이미 고려될 수 없기 때문에 철회되었다. 육상회전익초계부대는 해협 및 항만의 방위를 위하여 쓰가루, 대한해협 뿐만 아니라 케이한(Keihan), 한신(Hanshin), 오키나와(Okinawa) 및 동해에 각각 1개부대씩 배치하여 6개의 비행중대를 보유하였었으나, 신체제하에서는 최소한의 지역적 능력을 이행할 수 있는 한도내에서 5개의 방위지역에 각각 1개의 비행부대씩 5개의 비행부대를 보유하도록 하고 있다.

그동안 일본의 해상자위대는 1,000해리 방어개념으로 남서해상로인 중동-인도양-말라카해협-남지나해-동지나해-오사카를 잇는 항로와 동남해상로인 호주-마리아나군도-소립원군도-동경에 이르는 항로의 북위 20도 이북을 보호하는 것이 주임무였다. 즉, 일본 본토를 기점으로 북위 20도선을 저변으로 하고 좌측이 남서제도(南西諸島), 우측이 소립원군도(小笠原群島)의 연장선에 구성되는 삼각해역을 책임진다는 것이었다.

그러나, 일본은 아시아·태평양지역에서 해상자위대의 역할 증대와 실효성의 증대를 도모하기 위하여 장비의 현대화 및 해상자위대의 정비를 통하여 해군의 운용을 규모의 경제로 추진하고 있으며, 규모의 경제를 통하여 해상자위대의 방위지역을 1,000해리 이원으로 확대하려고 하고 있다.

2. 중 국

가. 배타적경제수역에 대한 중국의 입장

중국은 자국의 군사수역 설정과 관련하여 연안국은 배타적경제수역에 대한 주권을 행사해야 함을 강력히 주장하였으며, 신해양법에 의하면 배타적경제수역은 연안국의 관할권이 미치는 수역이지 공해의 일부가 아니며 따라서 연안국은 배타적경제수역에 대한 배타적관할권을 향유해야 한다고 주장하였다.

중국은 200해리 배타적경제수역에 대한 지지자였지만, 우리나라 주변국가 중 배타적경제수역을 선포하지 않은 유일한 국가이다. 그러나, 배타적경제수역을 선포하기 위한 모든 준비는 되어 있는 것으로 알려져 있으며 조만간에 200해리 배타적경제수역을 선포하리라고 생각된다. 중국의 배타적경제수역의 선포는 한국과 중국의 경계획정문제에 있어서 많은 문제를 야기하리라고 생각된다.

중국은 1992년 2월 25일 일명 중화인민공화국 영해 및 접속수역에 관한 법(中華人民共和國 及毗連區法)을 공포하였다. 동법 제6조는 "외국의 군용선박이 중국의 영해에 들어오기 위해서는 반드시 중국정부의 허가를 얻어야 한다"고 규정하고 있다. 한국이 외국군함의 영해통과에 대하여 사전통고의 규정을 두고 있는데 비하여 중국은 반드시 허가를 받아야 한다고 규정하고 있음으로서 배타적경제수역에서의 군사활동에 대해서는 어떠한 반응을 보일지 귀추가 주목된다.

나. 중국의 군사수역

중국은 1950년 자국의 주변해역에서 군사경고수역(Military Warning Zone), 군사항행수역(Military Navigation Zone), 군사작전수역(Military Operation Zone)을 일방적으로 선포하였다. 동수역들은 계속적, 포괄적, 금지적인 성격을 지니는 수역으로서 타국 선박의 출입에 제한을 하고 있는 수역들이다.

군사경고수역은 북위 39도 45분 동경 124도 9분 12초와 북위 37도 20분 동경 123도 3분의 두점을 연결하는 선의 서쪽으로서 외국의 선박은 중국의 허가없이 출입을 금지한다고 선포하였다. 동수역은 북한 맞은 편에 위치하며, 대체적으로 중국의 발해만 외측(한국과의 경계선을 따라 압록강 서쪽으로부터 산동반도에 이르는 수역)을 포함한다.

군사작전수역은 북위 29도 30분 동경 122도, 북위 30도 55분 동경 123도, 북위 30도 동경 123도, 북위29도 30분 동경 122도 30분, 북위 29도 30분 동경 122도간의 각 점을 연결한 지역으로 상해 및 항조우만 동쪽의 여러 섬들을 포함하며 출입자 자신이 위험부담을 감수한 경우에만 출입이 가능하다.

군사항행수역은 북위 31도 동경 123도, 북위 30도 55분 동경 123도, 북위 30도 동경 123도, 북위 29도 30분 동경 122도 30분, 북위 29도 30분 동경 122도간의 각 점을 연결한 지역으로서 양자강 입구에 해당하는 수역이며 외국선박의 출입을 전면적으로 금지하고 있다.

중국의 군사수역은 일·중간 민간어업협정을 통하여 일본에 의하여 승인되어 왔다. 그러나, 1975년 8월 15일에 체결된 일·중 정부간 어업협정하에서는 군사경고수역과 군사작전수역만이 언급되고 있으므로, 그 시기는 정확히 알 수 없으나 적어도 1975년 이래로 군사항행수역은 폐지된 것으로 보인다.

이상과 같은 중국의 군사수역이 문제되는 이유는 국제법상 평시 군사수역의 설정이 인정된다고 볼 수 없는 상황에서 군사수역을 설정하여 타국으로 하여금 동 수역에 대한 자국의 입장을 수용하도록 요구함으로서 타국 선박에 대한 항행의 자유를 배제하고 있다는 점이다.

다. 중국의 해군력

중국은 경제건설을 최우선 과제로 설정하고 있으며, '부강', '민주적', '문명적'인 사회주의 국가를 건설하려는 목표하에 개혁·개방정책을 추진하고 있다. 개혁의 필수조건인 안정적인 환경을 유지하기 위해서 국방력의 현대화 및 증강의 필요성을 강조하고 있다.

중국은 1978년부터 시작한 개혁·개방정책을 통하여 1990년대 초에는 무역국가로 성장하였으며, 동부해안의 태평양 연안지역에 집중적으로 산업단지를 형성하여 중국경제는 매년 높은 성장률을 보여왔다. 중국은 급속한 경제발전으로 국내의 에너지 수요가 급격히 증가하고 있으나, 내륙유전의 고갈과 생산비용의 증가로 인해 해양유전 및 천연가스 발굴이 시급하다는 점에서 해양에 대한 관심이 증대되었으며, 대외무역의 급속한 증대로 인하여 무역량의 약 85%가 해로를 통하여 이루어진다는 점에서 해상교통로의 확보가 중국의 해양정책에 많은 영향을 주었으며 중국해군의 주요임무로 대두되게 되었다.

아시아지역의 주요국들은 중국의 군사적 영향력의 제고에 대해 많은 관심을 가지고 있으나 군사 부분의 주요 측면에 대한 "투명성"이 매우 낮은 실정이다. 그러나, 분명한 것은 구소련의 붕괴후 러시아와의 협력관계 증진으로 인하여 4,300㎞에 달하는 중·러 국경선에 대한 지상군의 소요가 크게 감소하였고, 인도, 베트남 등 영토분쟁을 겪고 있는 주변국과의 관계개선을 통해 절감된 지상군의 인적·물적 자원을 타군종으로 전용할 수 있게 되었다는 점이다.

중국의 해양권익에 대한 인식변화는 1980년대 중반이래로 해군현대화의 계획에

서 나타나기 시작하였으며, 특히 1992년 이후 중국의 해양주권 주장으로 극명하게 표출되고 있다. 전국인민대표대회는 1992년 2월 영해법을 제정하여 주권분쟁중인 남중국해의 南沙群島(Spratlys), 西沙群島(Paracels), 東沙群島(Pratas Bank), 中沙群島(Macclesfied Bank)에 대한 중국의 영유권을 주장하였으며, 동 군도의 인근수역을 중국의 '내해'로 규정하여 동수역을 통과하는 외국선박에 대한 중국 당국의 허가권 행사를 암시하였다. 또한, 중국의 해양전략은 유화청이 제시한 '적극적 해양방어전략'을 통하여 과거 연안방어 중심의 '연해방어전략'을 해안에서 멀리 떨어진 수역에 대한 '근해방어전략'으로 확대하였으며, '근해(offshore)'라는 개념도 대륙붕이나 200해리 배타적경제수역, 남사군도는 물론 괌과 마리아나열도를 포함하는 것으로 알려져 있다.

중국은 1985년 신군사전략을 채택하여 군사력 정비에 주안점을 두었으나 재원부족, 경제발전의 중요성, 방위산업기술의 낙후성 등 현실적 제약으로 인하여 전략추진 초기에는 인원의 삭감, 기구의 간소화(조직정비), 훈련강화와 같은 저비용·점진적 방법을 채택하여 절감된 군자원을 장비의 현대화 및 연구개발의 강화를 위한 계획에 우선적으로 배분하고 있다. 중국은 1985년 신군사전략의 채택이후 최초로 1988년 4회의 대규모 군사훈련을 통하여 동 전략의 실용성을 타진하였으며, 1990년대 이후에는 군사력의 양적인 면보다는 질적인 면을 더 중시함으로서 현대식 무기체제 및 장비의 도입을 통하여 현대전에 대처할 수 있는 보다 현실성이 있는 연합·합동훈련을 실시하고 있다.

중국 해군은 원거리 해상작전을 효과적으로 수행·지속할 수 있는 능력이 크게 제한되어 왔으나, 1985~1995의 기간동안 전투능력의 제고를 위해 지속적인 노력을 하였다. 동 기간동안 약 10만의 병력을 감축하고 구형 잠수함을 대폭 퇴역시키는 등 일련의 전력정비 조치를 단행하여 1척의 핵추진 전략미사일 잠수함(SSBN)을 포함, 10여척의 신형 잠수함을 취역시켰다. 가장 두드러진 전력증강 분야는 대형 수상함(구축함과 호위함)으로서 1985년 44척에서 1995년 55척으로 증강하였다.

중국은 현재 핵잠수함 7척을 포함하여 모두 94척의 잠수함을 보유하고 있고 프랑스에서 클레망소 항공모함을 구입하기 위하여 교섭을 진행하는 한편 자체기술로 항모를 건조하는 계획을 추진 중인 것으로 알려져 있다.

중국의 향후 해양권익의 확대에 따른 해군의 임무 및 전투력 증대 문제에 대하여 지난 수년간 논의된 내용은 다음의 제3단계로 나누어 볼 수 있다.

제1단계는 1985년~2000년으로 유도미사일과 고성능 전자장비를 장착한 대형 수상함 건조, 지상기지 발진 신형 중거리 폭격기 개발 및 잠수함 성능개량사업을 포함하며, 입체적 해상작전의 수행을 위하여 필수불가결한 지휘·통제·통신체계 및 해상보급능력의 제고가 강조되고 있다. 제2단계는 2001년~2020년으로 2~3개의 항공모함부대를 창설·운용하며, 2~3만톤급 경함모의 건조, 호위함 및 함재기의 획득에 주력할 것으로 예측된다. 제3단계는 2021년~2050년으로 중국이 세계의 주요 해양주권국가로 등장하는 시기로 볼 수 있다.

중국의 국방비는 8년동안 매년 10%이상 증가하였으며, 1996년도는 약 11% 증가하였다. 그러나, 실제 군사목적의 지출액은 공표한 방위비 보다 더 많다는 것을 고려해야 한다. 예를들면, 중국은 연구개발을 위한 지출은 방위비에 포함하지 않는 것으로 보인다. 무기수출로 획득한 외화는 방위산업의 재투자에 할당되어지며, 간접적으로 군의 현대화 경비에 지원한다.

중국의 해군은 1996년말 현재 26만 5천명 정도로서 북해(청도), 동해(상해), 남해(담강)의 3개 함대로 구성되며, 총 1,050,000톤의 배수량을 지닌 대략 940척의 함정(이중 약 94척은 잠수함), 약 880대의 전투기를 보유하고 있다. 비록 대부분의 함정이 구형의 소형함정일지라도, 헬리콥터 탑재가능한 신형 Luhu급 구축함 및 Jiangwei급 프리깃함의 건조 및 개발을 통하여 해군의 현대화가 추진되고 있다. 1993년 1월에는 이미 독자 개발한 최신형 미사일 구축함의 시험항해에 성공하였다고 하며, 1994년 국산의 신형 잠수함(Song-class)을 진수하였으며, 러시아로부터 Kilo-class 잠수함을 도입하였다.

현재, 중국의 조선능력은 13만톤의 함정까지 건조할 수 있으며, 3만톤급 내지 4만톤급 항공모함을 건조하는 데에는 약 5억~20억 달러의 경비가 소요된다고 한다. 특히 중국은 노후한 재래식 잠수함을 폐기하고 공격형 원자력 잠수함을 증강하고 있으며, 통신·방공·대잠수함 능력을 제고하여 어떠한 상황에서도 대응할 수 있는 기동부대를 창설하려고 하고 있다.

3. 북 한

가. 배타적경제수역에 대한 북한의 입장

북한은 1977년 6월 21일 "조선민주주의 인민공화국 경제수역을 설정함에 관하

여"라는 표제의 "중앙인민위원회" 정령을 통하여 경제수역을 설정·채택하고, 동년 8월 1일부터 실시하기로 하였다. 북한은 동 정령에서 "조선민주주의 인민공화국의 경제수역은 영해의 기산선으로부터 200해리이며 200해리의 경제수역을 그을 수 없는 수역에서는 바다 반분선까지"라고 규정하고 있다. 또한, "조선민주주의 인민공화국 해당기관의 사전승인없이 외국인들과 외국선박 및 외국항공기들이 동수역안에서 어로작업, 시설물설치·탐사·개발 등 공화국의 경제발전에 장애되는 행위들과 바다물이나 해양오염을 비롯하여 인민과 자원에 해를 주는 모든 행위를 금지한다"고 규정하고 있다.

배타적경제수역의 기선은 북위 38도 36분 46초 동경 132도 36분 52초를 C점, 북위 40도 6분 27초 동경 133도 36분 38초를 D점으로 하여 강원도 杆城 북방 군사분계선이 끝난 지점에서 A점, A점에서 C점, C점에서 D점, D점에서 B점, B점에서 러시아와의 국경인 나주리를 연결하는 선의 수역으로 하고 있다.

배타적경제수역에 대한 북한의 입장을 가장 잘 나타내고 있는 내용은 제3차 유엔해양법회의 제2회기 기간 중 카라카스회의의 각국 대표에 의한 기조연설(1974년 6월 28일)에서 북한대표로 참석한 김국훈(주쿠바 대사)의 발언을 통하여 알 수 있다. "북한은 각국가가 자국의 지리적 조건, 경제적 현실, 국방상의 안전 그리고 인접연안국들의 이익을 고려한 적절한 기준에 의해 그 영해 및 국가관할권하에 있는 한계를 독자적으로 정해야 한다는 제3세계 국가들의 요구를 전폭적으로 지지한다"는 의사를 표명하였다.

북한은 경제수역선언을 보완하기 위하여 1978년 8월 12일 "경제수역내에 있어서의 외국의 경제적 활동과 외국선박, 외국항공기에 대한 법규"(Regulation Regarding Economic Activities of Foreigner, Foreign Vessel and Foreign Aircraft Within the EEZ)를 채택하였다. 북한은 동 법규에서 경제수역에 대한 주권적 권리와 사전승인이 없는 어떠한 외국인, 외국선박 및 외국항공기도 북한의 관할권으로부터 면제되지 않는다고 규정하고 있다.

이상과 같이 북한은 배타적경제수역 선포 및 경제수역내에 있어서의 외국의 경제적 활동과 외국선박 및 외국항공기에 대한 법규를 통하여 해양권익에 대한 매우 적극적 입장을 취하고 있음을 알 수 있다.

나. 북한의 군사경계수역

북한은 1977년 8월 1일 경제수역을 보호하고 민족적 이익과 자주권을 군사적으로 지킨다는 명목하에 50해리 해상군사경계선을 설치하였다. 구체적인 내용이 전해지지는 않았지만 그 개요는 다음과 같다.

북한은 1977년 8월 1일 "군사경계선에 관한 조선인민군 최고사령부의 보도"에서, 조선인민군 최고사령부는 우리나라에 조성된 정세의 요구로부터 조선민주주의인민공화국 경제수역을 믿음직하게 보호하며 민족적 이익과 국가의 자주권을 군사적으로 철저히 지키기 위하여 군사경계선을 설정한다고 발표하였다.

> 첫째, 군사경계선은 동해에서 영해기준선으로부터 50해리, 서해에는 경계수역선을 그 범위로 한다.
>
> 둘째, 군사경계수역의 해상, 수중 및 상공에서 외국인, 외국군용함선, 외국군용기들의 행동을 금지하며 민간선박(어로선박 제외), 민간항공기들은 당국의 사전합의 또는 승인하에서만 군사경계선을 항행 및 비행할 수 있다.
>
> 셋째, 군사경계선내의 해상, 수중 및 상공에서 민간선박, 민간항공기들이 군사목적을 가진 행동과 경제적 이익을 침해하는 활동을 할 수 없다.

북한의 군사경계수역의 기선은 북위 38도 36분 48초 동경 129도 30분 30초를 A점, 북위 41도 46분 13초 동경 131도 31분 15초를 B점으로 하여 강원도 杆城 북방 군사분계선이 끝난 지점에서 A점, A점에서 B점, B점에서 함경북도와 소련의 북경인 나주리를 연결하는 선으로 한다.

북한의 군사경계수역에 대한 내용을 살펴보면, 동해에서는 군사경계수역을 50해리로 명확히 규정하고 있으나 서해에서는 경계수역선으로 한다고 규정하고 있을 뿐 이에 대한 명백한 규정은 하고 있지 않다. 북한은 서해에서의 군사경계수역을 경제수역으로 한다고 하므로 중국의 군사경계수역과 맞닿게 되어 사실상 중국과 북한의 선박이나 항공기를 제외하고는 동 수역(서해)을 항행할 수 없다는 결론에 도달하게 된다.

연안국이 전시가 아닌 평시에 군사목적을 지닌 군사수역을 설치하여 외국인 또는 외국의 군용선박 및 군용항공기의 통항을 금지하고 민간항공기의 통항을 통제하는 조치에 대한 선례는 없다. 즉, 북한의 군사경계수역의 선포는 1914년 11월 3

일 영국의 북해에서의 군사수역의 선포, 1915년 2월 4일 독일의 잉글랜드, 스코틀랜드, 아일랜드 주변해역에서의 전쟁수역의 선포와 1917년 1월 31일 프랑스, 이탈리아, 그리스, 소아시아, 북아프리카 주변해역으로의 군사수역의 확대와는 본질적으로 다르다. 이들의 군사수역의 선포는 현실적인 적대행위의 과정 중에서 발생하였으나, 한반도의 법적 상황은 휴전협정에 의해 일체의 적대행위와 무장행동이 완전히 배제된 상태이며 현실적으로 적대행위가 진행되고 있지 않다는 점에서 문제가 있다.

다. 북한의 해군력

북한은 4대 군사노선, 즉 전인민의 군사화, 전국토의 요새화, 전군의 근대화, 무기의 현대화에 따라 1962년 이래로 군사력을 강화하였다. 국가의 심각한 경제상황에도 불구하고 군사력의 현대화와 군사력 유지를 위하여 아직까지도 국가예산을 군대에 우선할당하고 있다. 즉, GNP의 20~25%를 국방비에 소비하고 있다.

북한의 해군력은 총 1,054,000명의 병력 중 46,000명으로 구성되어 있으며, 장비의 현대화, Scud B/C 미사일을 생산·배치하고 생화학적 무기의 소유를 고려하고 있다. 해군은 주로 고속정을 포함하는 소형함대로 구성되어 있으며, 약 107,000톤의 총배수량을 지닌 함정을 약 750척 보유하고 있다. 특수부대의 침투·반입용으로 사용이 고려될 수 있는 22척의 Romeo급 잠수함, 약 60척의 특수잠수함과 140척의 공기쿠션 착륙함정을 가지고 있다.

제 4 절 우리나라의 대응방안

1. 국내법상 우리나라 관할수역내 외국의 군사활동에 대한 태도

가. 배타적경제수역법

우리나라의 배타적경제수역법은 모두 5개 조항과 부칙으로 이루어져 있다.
제1조는 유엔해양법협약상 배타적경제수역의 설정을 규정하고 있다.

제2조는 배타적경제수역의 범위를 영해 및 접속수역법 제2조에 규정된 기선으로부터 그 외측 200해리에 이르는 수역으로서 대한민국의 영해를 제외한다고 규정하고 있으며, 대한민국과 대향하거나 인접하고 있는 국가간의 배타적경제수역의 경계는 국제법을 기초로 관계국과 합의에 따라 획정한다고 규정하고 있다.

제3조는 해저의 상부수역, 해저 및 그 하층토의 생물이나 무생물 등 자연자원의 탐사·개발·보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리와 해수·해류 및 해풍을 이용한 에너지의 생산 등 경제적 개발 및 탐사를 위한 그 밖의 활동에 관한 주권적 권리에 대하여 규정한다. 또한, 인공섬·시설 및 구조물의 설치·사용, 해양과학조사, 해양환경보호 및 보전 및 협약에 규정된 그 밖의 권리를 지닌다고 규정하고 있다.

제4조는 외국 또는 외국인의 권리 및 의무에 관련된 조항으로서, 외국 또는 외국인은 협약의 관련 규정을 따를 것을 조건으로 대한민국의 배타적경제수역에서 항행·상공비행의 자유, 해저전선·도관부설의 자유 및 그 자유에 관련되는 것으로서 국제적으로 적법한 그 밖의 해양이용의 자유을 향유한다고 하며, 대한민국의 배타적경제수역에서의 권리의 행사와 의무의 이행을 함에 있어서는 대한민국의 권리와 의무를 적절히 고려하고 대한민국의 법령을 준수해야 한다고 규정하고 있다.

제5조는 대한민국의 권리행사에 관련된 조항으로서, 제3항은 대한민국의 배타적경제수역에서 제3조의 규정에 의한 권리를 침해하거나 당해 배타적경제수역에 적용되는 대한민국의 법령을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 자에 대하여 관계기관은 유엔해양법협약 제111조의 규정에 의한 추적권의 행사, 정선·승선·검색·나포 및 사법절차를 포함하여 필요한 조치를 취할 수 있다고 규정하고 있다.

이와 같이, 대한민국의 배타적경제수역법은 동 수역에서의 군사활동과 관련하여 침묵을 지키고 있음을 알 수 있다. 그러나, 동북아시아 지역에서의 미국 해군력의 감소현상과 함께 우리나라 주변국인 중국, 일본의 계속적인 해군력의 증대와 북한과의 계속된 냉전상태는 국가안보상 배타적경제수역에서의 군사활동에 대하여 명시적 규정을 둘 필요성이 있다고 하겠다.

즉, 대한민국의 배타적경제수역내에서 외국이 군사적 목적의 활동을 개시할 경우, 대한민국 정부의 동의 또는 사전허가를 받도록 함으로써 우리나라 주변해역에서의 외국의 군사활동을 제한할 수 있게 된다. 이미 살펴본 바와 같이 브라질, 이

란, 가나, 인도 등 많은 개발도상국가들이 배타적경제수역내에 자국의 동의나 사전 합의없는 군사활동을 금지하는 규정을 두고 있다.

배타적경제수역내에서 연안국에게 배타적인 권리와 관할권을 인정한다는 것은 해양을 지니지 못한 외국에 대한 권리의 제약으로 볼 수 없으며, 외국이 연안국의 권리에 직접적인 영향을 주지 않으며 국제적으로 적법한 권리를 행사할 경우 배타적경제수역에서 연안국의 동의를 요하지 않고 군사적인 활동을 시행할 수 있다고 보는 것은 동협약에 대한 지나치게 광범위한 해석으로 볼 수 있다. 즉, 국제사회에 대한 전세계적인 추세도 인류의 평화적 공존관계 유지에 있으며, 배타적경제수역내에서 강대국의 개도국에 대한 무력행사가 자행되지 않기 위해서라도, 외국이 연안국의 배타적경제수역에서 군사목적의 활동을 할 경우에는 연안국의 동의를 요한다고 해석하는 것이 바람직하다고 판단된다.

나. 대한민국과 미국간의 상호방위조약

동조약은 전문과 6개의 조항으로 이루어져 있다.

대한민국과 미국간 체결된 동조약은 태평양지역에서의 지역적 안전보장을 위한 집단적 방위노력(전문), 국제적 분쟁의 평화적 해결(제1조), 당사국의 정치적 독립·안전에 대한 당사국간 협의(제2조), 당사국간 위협에 대한 공동대응(제3조), 대한민국 영토와 그 부근에 미군을 배치할 수 있는 권리허용(제4조), 조약의 효력발생(제5조), 조약의 유효기간(제6조) 등의 내용으로 체결되었다.

동조약 제4조는 미군의 대한민국 관할해역 사용에 관련된 규정으로서 다음과 같이 규정하고 있다. 즉, "상호적 합의에 의하여 미국은 육군·해군·공군을 대한민국 영토내와 그 부근에 배치하는 권리를 대한민국은 許與하고 미국은 이를 수락한다"고 규정하고 있다.

또한, "대한민국과 미국간의 상호방위조약 제4조에 의한 시설과 구역 및 대한민국에서의 미국군대의 지위에 관한 협정 제2조"는 "미국은 상호방위조약 제4조에 따라 대한민국 안의 시설과 구역의 사용을 공여받는다"고 규정하며, 제3조는 "시설과 구역 안에서 이러한 시설과 구역의 설정, 운영, 경호 및 관리에 필요한 모든 조치를 취할 수 있다"고 규정하고 있다.

이와 같은 규정들은 미군이 우리나라 주변해역(영해 및 배타적경제수역 등)에서

군사목적의 활동을 행할 수 있는 근거로 볼 수 있다. 미군이 한반도의 안전과 평화에 기여하는 정도가 큰 비중을 차지한다는 점을 부인할 수는 없으나, 우리나라가 한반도 주변해역의 안보 주체로서 독자적으로 성장하기 위해서는 미군의 한반도 주변해역의 시설 및 구역의 사용허가시 신중한 고려가 필요하리라고 생각된다.

2. 배타적경제수역에서 외국의 군사활동에 대한 제도적 대응방안

1994년 11월 16일 유엔해양법협약의 발효와 함께, 200해리 배타적경제수역의 설정이 국제법상 제도로서 확립되고 있는 현시점에서 배타적경제수역의 효율적인 관리가 중요한 사안으로 대두되었다. 그 중에서도 군사활동에 관한 문제는 협약상 명확한 규정을 두고 있지 않은 문제로서 그 해석에 많은 논란이 제기되고 있다.

이러한 상황에서 우리의 동수역에 대한 확고한 입장의 공표는 매우 중요한 문제이다. 즉, 우리나라 배타적경제수역에서 행하는 외국의 군사활동은 국가의 안보와 매우 밀접한 상관관계를 지니고 있어 간과할 수 없는 문제이므로 국가의 안보와 그외 합법적인 실리를 확보할 수 있는 방안을 모색해야 한다.

우리나라가 동문제에 대하여 입장을 표명할 수 있는 방법으로는 다음 4개의 경우로 분류하여 생각할 수 있겠다.

첫째, 중국(1950년)이나 북한(1977년)의 경우처럼 군사수역을 선포하는 방법을 생각할 수 있다.

한국전쟁시 당시 UN군 총사령관인 M.W. Clark는 1952년 9월 한국 연안을 보호하고 간첩의 침투 및 전시금제품의 반입을 방지하기 위하여 "클라아크 라인"(Clark Line)을 선포하였으나 군사정전협정이 체결되자 1953년 8월 폐지하였다. 그러나, 이러한 전시군사수역은 국제법상 일반적으로 인정된 관행으로서 별다른 문제를 야기하지 않으나, 전시가 아닌 평시의 경우에도 국가안보를 목적으로 자국영해 이원의 배타적경제수역내 또는 배타적경제수역과 관계없이 군사경계 또는 경고수역을 설치하는 것이 국제법상 일반적으로 인정될 수 있는지는 의문이다.

둘째, 유엔해양법협약에 대한 해석선언(interpretative declaration)을 통하여 우리의 입장을 표명하는 방법이 있다.

해석선언은 채택된 조약의 특정규정 또는 문구의 적용에 있어서 복수의 해석이 가능한 경우 자국의 이해를 나타내거나 그 중 하나의 해석에 한해 구속된다는 의

사를 표현하기 위한 일방적 선언을 말한다. 유엔해양법협약은 제309조와 제310조를 통하여 명시적으로 인정된 유보를 제외한 일체의 유보 또는 예외를 인정하지 않으나 반면에 해석선언을 허용하고 있다.

우리나라는 1983년 3월 14일 협약을 서명하고, 1996년 1월 29일 협약을 비준하면서 아무런 해석선언을 하지 않았으며, 타국이 행한 해석선언에서도 공식적인 반응을 보인 바 없었다. 그러므로, 협약의 서명·비준시에 문제를 제기하지 않고 이제와서 해석선언을 통하여 배타적경제수역에서 외국의 군사활동을 제한한다고 하는 입장표명을 한다는 것은 시기적으로 부적절한 방법으로 생각된다.

셋째, 기존 국내입법의 개정을 통한 대응방안으로서 배타적경제수역법을 개정하는 방법을 생각할 수 있다.

즉, 대한민국의 배타적경제수역법은 동 수역에서의 군사활동과 관련하여 침묵을 지키고 있는 반면, 일본과 중국은 한반도 주변해역에서 계속적인 군비증강을 추진하고 있으며 북한과의 관계가 냉전상태에 놓여 있다는 점을 생각할 때 국가안보상 위협을 배제할 수 없다. 그러므로, 동법에 사전동의 또는 사전허가 없는 외국의 군사활동을 금지한다는 규정을 둠으로서, 대한민국의 배타적경제수역내에서 외국이 군사적 목적의 활동을 개시할 경우 이를 제한할 수 있을 것이다.

넷째, 사안에 따른 문제해결방법으로서 문제가 발생하였을 경우 각각의 사안에 따라 문제에 접근하는 방법을 생각해 볼 수 있겠다. 그러나, 배타적경제수역내에서 외국의 군사활동 문제는 국가의 존립에 직접적인 영향을 줄 수 있는 중대한 문제로서 명백한 규정에 의하지 않는 미온적인 방법을 통한 해결은 너무 무책임한 문제의 해결방법이라고 할 수 있겠다.

이상과 같은 점에서 볼 때, 군사수역선포, 해양법협약에 대한 해석선언, 사안에 따른 해결방법은 합당한 방법이라고 볼 수 없으며, 배타적경제수역법의 개정을 통한 방법이 가장 합리적인 방법이라고 생각한다.

즉, 우리나라 배타적경제수역에서 외국이 군사적 목적의 활동을 행할 경우 대한민국 정부의 사전허가나 동의를 받아야 한다고 규정함으로서 외국에 의한 우리나라 배타적경제수역내에서의 군사활동을 제어하여 동 수역의 정당한 사용에 대한 방해를 배제할 수 있을 뿐만 아니라 주변국의 해군력에 의한 국가안보에 대한 위협이라는 부정적 요소를 제도적으로 방지할 수 있을 것으로 판단된다.

제 3 장 직선기선제도

제 1 절 기선제도의 연혁

유엔해양법협약은 영해의 폭을 '본 협약에 따라 결정된 기선으로부터 12해리를 초과하지 아니하는 범위까지'로 규정하고 있으며, 배타적경제수역은 '영해의 폭을 측정하는 기선으로부터 200해리를 초과할 수 없다'고 규정하였다. 또한 대륙붕의 외측한계를 설정함에 있어서도 영해측정기선을 기준으로 삼고 있다.

이와 같이 모든 해양관할권 설정의 기준점은 영해의 내측한계 즉, 영해측정기선으로서 이러한 기선에는 통상기선과 직선기선이 있다.

본 절에서는 기선제도가 국제법으로서 확립되기까지의 연혁을 살펴보기로 한다. 특히 1951년 영국·노르웨이 어업사건에서 국제사법재판소가 해안선이 몹시 복잡하여 특수성이 인정되는 경우 적당한 돌출점을 연결하는 직선기선을 예외적으로 인정한데서 기인하는 직선기선제도의 국제법전화 과정을 검토하였다.

1. 헤이그 국제법전편찬회의 이전

일반적으로 해양관할권의 폭에 대한 통일된 개념이 확립되지 못하였던 시기에서 조차 국제법학자들은 해양관할권 주장은 보통의 기점으로부터 측정되어야 하며, 이러한 기점들은 해양과 만나는 육지영토의 특정한 지점이어야 한다고 하였다.

17세기 이후 19세기 중반까지의 영해에 대한 전통적 관념은 좁은 범위로 인식되었으며, 법적인 논쟁은 주로 그 수역에 관한 연안국과 해양이용자들간의 권리의 배분과 법적 성격에 관한 문제에 집중되었었다. 따라서 영해를 측정하기 위한 기선의 정확한 위치문제는 심각히 고려되지 않았었다. 즉, 해양관할권의 범위가

상당히 협소하였기 때문이며 또한 그 자원에 대한 인식도 여유로왔기 때문이다. 따라서 각 연안국들은 해양관할권을 약간 엄밀하지 않은 '연안(the coast)'이라는 곳으로부터 측정한다는데에 쉽게 동의할 수 있었다.

그러나 19세기 그리고 20세기 초반에 들어서, 인구의 증가와 교통·통신의 발달 그리고 기술의 발전으로 해양개발능력이 향상됨에 따라 해양과 그 자원을 차지하기 위한 경쟁이 시작되었으며, 이로 인해서 해양관할권의 정확한 측정이 요구되었고 또한 기선제도의 정립이 필요하게 되었다.

해양경계획정에 관한 최초의 국제사회에서의 시도는 1924년 국제연맹(League of Nations)총회가 전문가위원회(Committee of Experts)로 하여금 법전화를 위한 국제법문제에 대한 초안을 마련토록 한 것이며, 영해와 관련된 문제는 영해문제소위원회(Sub-Committee on Territorial Waters)에서 논의되었다. 1926년에 제출된 소위원회보고서(The Report of the Sub-Committee)에는 영해에 관한 조항 초안들이 포함되어 있는 바, 이 중 6개 조항이 만(bays), 도서(islands), 하구(river mouths), 항만시설(harbor works), 저조고지(low-tide elevations) 등의 특이한 연안형태와 통상적인 연안에서의 기선설정에 관한 규범에 관련된 것이다.

이러한 영해문제소위원회의 규정초안을 토대로 1930년 3월 13일부터 4월 12일까지 헤이그에서 개최된 국제법전편찬회의에서 논의가 진행되었다. 그러나 동회의에서는 직선기선문제가 본격적으로 다루어지지는 않았다. 동회의에서 기선제도에 관하여 각국정부에 문의한 바에 대하여 21개국이 답변하였으며, 이 중 노르웨이, 스웨덴, 폴란드, 소련, 라트비아의 5개국만이 직선기선제도에 찬성을 표시하였다. 동회의에서 기선제도에 관한 최종제안은 "기선은 연안국에 의해 공인된 대축척해도에 표시되어 있는 해안의 저조선(low-water line along the coast, as marked on large scale charts officially recognized by the coastal states)"으로 정의되었으며, 이러한 정의는 오늘날까지도 유지되어 오고 있다.

2. 1951년 영국·노르웨이 어업사건

가. 사실관계

1951년의 영국과 노르웨이간의 어업사건은 국제사회에서 최초로 직선기선방법

을 국제법상 합법적인 것으로 인정하였다는데에 의의가 있다.

17세기초부터 영국 등 다른 나라들은 노르웨이 연안에서의 외국어선의 어로활동을 금지하고자 하는 노르웨이의 요청에 따라, 동 해역에서의 조업을 자제하여 왔다. 그러나, 20세기에 이르러 어업기술이 발달하면서 1906년에는 영국의 트롤어선이 노르웨이 근해에서 어로활동을 전개하기 시작하였고, 1908년경에는 그 수가 대폭 증가하게 되었다. 나아가, 1932년경에는 영국어선이 노르웨이의 북방연안까지 진출하여 어로활동을 하자, 노르웨이는 이에 대하여 경고와 나포를 반복하였으며, 이에 대해 영국정부는 노르웨이가 영해의 획정에 있어서 부당한 기선을 사용하였다고 강력히 항의하였다.

노르웨이는 1906년 6월 2일자 법률을 통하여 어업금지수역을 설정하고 이를 위반하는 영국어선을 나포하고, 1935년 7월 12일자 칙령을 통하여 노르웨이의 본토 및 도서상의 48개 기점을 연결하는 직선기선을 설정하고 어업금지구역을 설정하여 이를 위반하는 외국어선을 나포하였다.

이에 양국은 합의를 통하여 1949년 9월 28일 국제사법재판소에 제소하였으며, 영국은 1950년 1월 27일 노르웨이의 이와 같은 조치가 어업수역의 기준인 기선을 설정하는데에 있어서의 방법 및 구체적인 적용이 국제법에 위반되는 것이라는 취지의 진술서를 제출하였고, 이에 대하여 노르웨이가 동년 7월 31일 영국의 주장에 대한 답변서를 제출하였다. 영국은 노르웨이의 답변서에 대하여 동년 11월 28일 항변서를 제출하였으며, 노르웨이는 1951년 4월 30일 재항변서를 제출하여, 각기 자국의 주장을 명백히 하였다.

판결은 1951년 12월 18일 내려졌는 바, 재판소는 재판관의 찬성 10과 반대 2로써 노르웨이 연안해역의 직선기선 획정방법은 정당하다고 인정하고, 찬성 8과 반대 4로서 노르웨이의 1935년 칙령에 입각한 제조치는 국제법에 위배되지 않는다는 판결을 하였다.

나. 판결요지

(1) 1935년 칙령의 유효성여부

재판소는, 일반적으로 바다에 대한 경계획정의 행위는 항상 일방적 행위로서 나타나지만, 그것이 타국에 대하여 유효한지의 여부는 국제법에 의해서 정해지는

것임을 전제하였는 바, 여기에서의 바다에 대한 경계획정에 관한 국제법이란 영토에 대한 영해의 긴밀한 의존관계, 일정한 수역과 육지와의 긴밀한 관련 및 그 지역에 특유한 경제적 이익 등을 가리킨다고 지적하였다.

특히 노르웨이의 북쪽 연안은 *skjaergaard*지형으로, 그 주변연안에는 도서가 산재해 있는 바, 이와 같이 깊숙하게 해안이 만입되고 수 많은 크고 작은 섬들이 존재하는 경우와 같은 특수한 해안을 가진 경우에는 합리적인 범위내에서 다른 기선방법의 적용을 필요로 한다고 하여, 노르웨이의 직선기선제도를 인정하였다.

따라서, 재판소는 노르웨이에 특유한 제도로서 직선기선방법이 존재하여 왔으며, 직선기선제도는 1869년 이래 일관되게 동 해역에 적용되어 왔고, 영국을 포함한 다른 나라들이 그러한 노르웨이의 실행을 일반적으로 묵인하였다는 사실을 인정하여 1935년의 노르웨이 칙령은 국제법상 유효하다는 판결을 하였다.

(2) 노르웨이 직선기선의 적법성여부

영국은 만의 경우 일반적으로 10해리를 넘지 않는 입구에 가장 가까운 곳에 직선기선이 그어져야 하며, 또한 국제법상 만은 내륙으로의 만입이 그 폭에 대하여 적당한 비율관계에 있는 굴곡이어야 한다고 주장하였다.

이에 대하여 재판소는, "직선기선을 그음에 있어서 그 거리를 어느 정도로 할 것인가의 문제는 당해 지역의 여러 가지 조건을 감안하여 결정할 문제이며, 이러한 제조건을 평가할 수 있는 최적의 입장에 있는 것은 바로 연안국이다"고 판시하고, 만구 10해리원칙은 국제법의 일반원칙으로서의 지위를 갖고 있지 아니하며, 각국의 일치된 관행도 아니라는 점을 지적하여, Lopphavet지역에 있는 길이 44해리의 기선이 합법적인 것임을 인정하여 명백하게 노르웨이의 입장을 지지하였다.

한편, 영해는 영해의 성질에 내재하는 몇 가지의 기본적 고려에 의거해서 그 경계설정을 해야 하는 바, 그러한 고려요소로서는 영토에 대한 영해의 밀접한 의존성, 일정한 해역과 그 해역을 분단 또는 위요하는 육지형성물 사이에 존재하는 밀접한 관련성 및 지리외적인 요인으로서 그 현실성 및 중요성이 오랜관행에 의해 명백히 입증된 그 지역에 특유한 일정한 경제적 이익 등의 요소라고 지적하였다.

또한, 일정한 해역과 그 해역을 분단 또는 위요하는 육지형성물간에 존재하는 밀접한 관련성이란 기선의 선택에 있어서 야기되는 진정한 문제는 실질적으로 기선내의 일정 해역이 내수제도에 속할 만큼 충분히 영토와 밀접한 관련성을 갖

고 있는가 어떤가 하는 것이며, 주민의 사활적 필요성에 입각하고 오랜 옛날로부터의 평온한 관행에 의해 증명된 권리는, 동재판소가 적당하고 합리적인 한계내에 있는 것으로 생각하는 선을 그음에 있어서 정당하게 배려될 수 있는 것이라고 지적하였다.

따라서 노르웨이 연안처럼 이례적인 지리적 형상을 가진 연안의 경우에 직선기선을 긋는 것은 해안의 특수한 형상 및 주민의 역사적 어업관행을 고려하여 정당하다고 판결하였다.

다. 판결의 의의

동 판결은 영해의 기선을 정하는 기준으로 직선기선을 합법적으로 인정한 최초의 국제판례에 해당하며, 그 후 1958년의 영해 및 접속수역에 관한 협약이나 1982년 유엔해양법협약에 수용되어, 국제사회에 있어서 영해에 관한 국제법규칙의 형성에 크나 큰 기여를 하였다. 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 인정하고, 이러한 기준은 합리적인 범위내에서 연안국이 판단하는 것이 가장 적당하다고 하였다.

둘째, 재판소는 영해가 영토로부터는 '분리할 수 없는 영토의 종물'로서의 영해의 성격을 파악하였다.

셋째, 재판소는 노르웨이 해안의 특수성이나 역사성을 고려하여 직선기선방법의 설정이 정당하다고 하였다.

넷째, 재판소는 직선기선의 길이는 해안의 지형, 만 및 도서의 존재 등을 고려하여 그어져야 하며, 그 길이에 대한 수학적인 제한은 존재하지 않는다고 하여 최장 44해리에 이르는 노르웨이 직선기선의 합법성을 인정하였다.

3. 국제법상 직선기선제도의 법전화 과정

가. 국제법위원회의 활동

1951년 영국·노르웨이 어업사건에 관한 국제사법재판소의 판결을 통하여 국

제법상 제도로서 확인된 직선기선제도를 명문화하는 작업은 국제법위원회(International Law Commission)에 의해 추진되었다.

그 작업의 시발이 되었던 회의는 1953년 4월 헤이그에서 소집된 「영해 획정에 관련된 기술적 문제를 검토하기 위한 전문가위원회」로서, 동 회의는 국제법위원회의 특별보고자인 프랑스와(François)교수가 직선기선과 관련하여 제기한 다음과 같은 4가지 문제를 토의한 바 있다.

i) 직선기선을 획선하기 위한 기점의 선택방법

ii) 직선기선의 길이

iii) 해안으로부터 영해외측한계에 존재하는 섬, 암석의 지위

iv) 해안의 일반적 방향으로부터 현저한 일탈의 판단기준

직선기선의 길이에 관하여 동위원회는 10해리를 최대허용길이로 판단하였으며, 기점선택과 관련하여서는 국제법이 허용하는 경우 해안의 돌출부와 돌출부사이, 해안의 돌출부와 해안으로부터 5해리 미만에 위치한 섬사이, 양섬의 거리가 10해리 이내에 위치한 섬사이만이 가능하다는 의견을 제시하였다. 또한 해안의 일반적 방향으로부터 현저한 일탈을 제한하기 위한 판단기준에 관해서는, 특정해안의 일반적 방향을 정하는 것은 실제적용상 불가능한 것이며 그것은 채택된 도면의 축척과 일반적 방향을 설정함에 사용될 해안선의 길이를 어떻게 설정하느냐에 달려있다고 보았다.

이상과 같은 판단아래 동 위원회는 직선기선의 최대길이는 10해리이며, 국제법이 허용하는 예외적인 경우 그 길이를 연장하여 설정할 수도 있으나 연안으로부터 5해리를 벗어나서는 안된다는 검토보고서를 작성하였다. 이러한 전문가위원회의 입장은 근본적으로 직선기선제도의 광범위한 적용에 반대하는 것으로, 그러한 취지는 동 보고서의 다른 부분에서도 명료하게 나타나 있다. 즉, 동 위원회는 "기술적 관점에서 직선기선은 원칙적으로 만의 경우에만 적용되어야 하며, 직선기선의 적용이 실제적으로 내수 면적을 부당하게 확대시키고 더나아가 공해 쪽으로 영해를 과도하게 확장시키는 결과를 초래한다"는 입장을 개진하였다.

이러한 전문가위원회의 검토의견을 바탕으로 특별보고자 프랑스와교수는 1953년에 직선기선에 관하여 다음과 같은 규정을 초안하였다.

> 일반적으로 직선기선의 최대허용길이는 10해리이다. 국제법이 명백하게 허용하는 경우, 직선기선은 해안의 돌출부와 돌출부사이, 해안의 돌출부와 해안으로부터

5해리 미만에 위치한 섬사이, 양섬의 거리가 10해리 이내에 위치한 섬사이에 획선할 수 있다. 직선기선은 저조고지(low-tide elevations)에 획선할 수 없다. 직선기선은 영해로부터 내수를 분리한다.

동 교수는 위의 초안에 대한 주석을 통하여 동 초안이 1951년 영국·노르웨이 어업사건에 대한 국제사법재판소의 판결을 반영한 것이라고 언급하였지만, 사실상 동 교수는 판결의 취지와는 달리 직선기선제도를 지리적 관점에서 불규칙적인 해안에만 적용되는 예외적인 것으로 다루고 있음을 발견할 수 있다. 즉, 동 교수의 초안에서 나타난 직선기선제도는 국제사법재판소의 판결과는 달리 기점의 설정조건을 엄격하게 규정하고 있으며, 직선기선에 의해 내수로 편입되는 해역이 내수로 되어야 할 정당성이 있어야 함을 암시하고 있다.

이와 같은 프랑스와교수의 태도는 1954년에 작성한 수정초안에서 더욱 분명하게 나타나 있다.

일반적인 규칙으로서, 직선기선의 최대허용길이는 10해리이다. 그러한 직선기선은 제1항에 의하여 정당화되는 경우, 해안선의 곶(headland)사이, 해안선의 곶과 해안으로부터 5해리 미만에 위치한 섬사이 또는 그러한 섬과 섬사이에 획선할 수 있다. 그러나 해안으로부터 5해리를 벗어나지 않는 경우 10해리보다 긴 직선기선을 획선할 수 있다. 기선은 암석(drying rock) 또는 모래톱(shoal)에 획선할 수 없다.

이러한 프랑스와교수의 입장은 부적절하고 일방적인 행위에 의해 직선기선제도가 남용되는 것을 우려한데 기인한 것이며, 그러한 우려를 해결하기 위한 방안으로서 최대허용길이에 관한 엄격한 기준을 설정하고자 한 것이다.

이와 같은 프랑스와교수의 초안은 1954년도 국제법위원회의 회의에서 검토되었는 바, 동 검토과정에 스칸디나비아국가들은 직선기선의 길이를 10해리로 제한한 것은 1951년 국제사법재판소의 판결에서 나타난 바와 같이 국제법의 일반규칙이 아니라는 점을 들어 반대의 입장을 표명하였다.

또한 동 위원회의 의장인 Sandstrom도 직선기선제도를 채택하는 근본적인 이유가 영해외측한계가 과도하게 왜곡되거나 불규칙적인 것을 막기 위한 것이므로 그 목적을 달성하기 위해서는 직선기선의 길이가 10해리로 제한되어서는 안된다

는 주장을 하였다.

전반적으로 국제법위원회에서의 토의는 가능한 한 직선기선제도의 적용을 제한하여 넓은 공해를 확보하고자 하는 축소주의자(contractionist)와 직선기선제도를 해양관할권의 확장수단으로 활용하고자 하는 확장주의자(expansionist)의 대결국면으로 토의가 진행되었다.

제6회기에서의 위원회 토의는 직선기선제도초안에 대한 다양한 수정안을 검토하는 방식으로 진행되었으며, 이 과정에서 역사적인 이유(historical reasons)가 있는 경우에는 저조선 이외의 기선을 설정할 수 있다는 문구를 새로이 삽입하였다. 이는 확장주의자의 주장이 반영된 것으로서 연안국의 일방적 주장에 의하여 해양관할권을 확대할 수 있는 근거를 마련한 것이라고 볼 수 있다.

한편, 프랑스와교수는 상기 초안에 대한 수정안으로서 특별한 환경이 존재하는 경우 특정한 직선기선의 최대허용길이기준을 초과하여 기선을 설정할 수 있도록 하는 안과 해안의 어떠한 점으로부터도 5해리를 초과하는 기선을 엄격하게 금지하는 안을 수정안으로 제시하였으며, 위원회의 토론 결과 전자가 수용되었다.

위원회는 이상의 토론과정을 통하여 채택된 안을 회원국에게 회람시켜 의견을 제출토록 하였으며, 그 결과를 바탕으로 1955년 회기를 진행하였다. 동 과정에서 아이슬랜드는 위원회의 초안이 1951년 국제사법재판소의 판결취지에 불일치한다는 주장을 하였으며, Garcia Amador도 아이슬랜드의 주장에 동의하였다. 즉, 위원회의 초안이 국제사법재판소 판결에서 고려한 바 있는 '한 지역에 특별한 경제적 이익으로서 그것이 장기관행에 의하여 명백하게 확인된 현실적이고 중요한 것(certain economic interests peculiar to a region, the reality and importance of which are clearly evidenced by a long usage)'을 언급하고 있지 않으며, 더우기 위원회가 국제법이 인정하고 있지 않는 직선기선의 길이 및 해안으로부터의 거리를 명문화하려고 하는 것은 잘못된 것이라는 비판을 제기하였다. 위원회는 이러한 비판을 수용하여 다음과 같은 안을 작성하였다.

> 해안이 깊이 굴곡되었거나 인접한 거리에 섬이 존재하여 특별한 제도가 필요한 환경인 경우 또는 한 지역에 특별한 경제적 이익으로서 그것이 장기관행에 의하여 명백하게 확인된 현실적이고 중요한 것이라고 정당화되는 경우에는 기선이 저조선과는 별도로 설정될 수 있다. 그러한 특별한 경우, 해안의 적절한 점을 연결하는 직선기선기법을 채택할 수 있다. 그러한 기선의 획선은 해안의 일반적 방향

으로부터 현저하게 벗어나게 획선되어서는 아니되며, 그 기선내의 해역은 내수제도에 적합할 수 있도록 육지부분과 충분히 밀접하게 연관되어야 한다. 기선은 암석(drying rock) 또는 모래톱(drying shoals)에 획선될 수 없다.

이와 같은 내용의 초안은 위원회내 확장주의자의 주장을 반영한 것으로서, 프랑스와 교수로 대표되는 축소주의자의 직선기선의 길이 및 해안으로부터의 거리 제한 설정주장을 배제한 것이며, 더 나아가 직선기선제도가 통상기선제도의 예외적인 제도라는 주장도 압도하는 결과가 되었다. 이상의 결과로서 직선기선은 국제법상 수용 가능한 제도로서 인정받게 되었으며 그 지위도 통상기선에 대한 예외적인 것이 아니라 일반적인 기선제도의 하나로서 정착되었다.

한편, 국제법위원회는 1956년에 직선기선제도에 대한 최종안을 작성하였는 바, 동안은 Lauterpacht교수가 지속적으로 주장한 직선기선의 채택으로 인하여 새로이 내수로 편입된 해역에 대한 통항문제를 기존의 1955년 초안(제5조)에 수용한 것으로서 다음과 같이 작성되었다.

1. 해안이 깊이 굴곡되었거나 인접한 거리에 섬이 존재하여 특별한 제도가 필요한 환경인 경우 기선은 저조선과는 별도로 설정될 수 있다. 그러한 경우, 해안의 적절한 점을 연결하는 직선기선기법을 채택할 수 있다. 그 기선의 획선은 해안의 일반적 방향으로부터 현저하게 벗어나게 획선되어서는 아니되며, 그 기선내의 해역은 내수제도에 적합할 수 있도록 육지부분과 충분히 밀접하게 연관되어야 한다. 그러나 필요한 경우 한 지역에 특별한 경제적 이익의 사실성과 중요성이 장기관행에 의하여 명백하게 확인된 것을 고려하여야 한다. 기선은 암석(drying rock) 또는 모래톱(drying shoals)에 획선될 수 없다.
2. 연안국은 당해 국가가 획선한 직선기선을 적절하게 공표하여야 한다.
3. 직선기선의 설정으로 인하여 기존에 영해 또는 공해의 일부로 간주되었던 지역이 내수로 편입된 곳으로서 그 해역이 국제항행에 통상적으로 사용되어온 곳인 경우에는 그 해역에 대한 제15조의 무해통항권은 연안국에 의해 인정되어야 한다.

나. 제1차 유엔해양법회의에서의 토의

1957년 2월 유엔총회 결의 1105(XI)에 의거하여 1958년에 소집된 제1차 유엔해

양법회의에서는 국제법위원회의 초안을 바탕으로 직선기선제도에 대한 논의가 진행되었다. 제1차 유엔해양법회의에서의 토의도 국제법위원회에서의 토의과정에서 나타난 바와 같이 확장주의자와 축소주의자간의 대결로 특징지울 수 있다.

동 회의의 본격적인 토의에 앞서 국제법위원회의 초안에 대하여 1957년에 제출된 각국의 의견에서도 그와 같은 양상을 찾아 볼 수 있다.

먼저 확장주의자측면에서 덴마크, 스웨덴, 노르웨이는 직선기선이 해양관할권의 확장을 위해 사용될 수 있음을 주장하면서, 암석과 모래톱에 대하여 직선기선을 설정할 수 없도록 제한하고 있는 초안 제5조 제1항의 관련문구를 삭제하여야 한다고 제안하였다. 그러한 근거로서 노르웨이는 자국이 어업수역을 설정함에 있어 암석과 모래톱을 직선기선의 기점으로 사용하였으며, 그것이 국제사법재판소에 의해 인정되었으므로 직선기선의 기점으로 암석과 모래톱을 사용하는 것은 국제법에 일치하는 것이라는 점을 제시하였다. 아이슬랜드는 해안의 지리적 측면보다는 자국 해안의 특성, 즉 자국 경제에 미치는 어업의 중요성 등을 이유로 해양관할권의 확장은 연안국의 결정에 따라야 하며, 그것을 국제법이 일률적으로 규제하는 것은 적절하지 않다는 의견을 제시하였다.

이와 같은 확장주의자의 주장에 반하여 영국과 중국은 축소주의자의 입장을 취하였는 바, 영국은 국제법위원회가 작성한 초안의 내용이 애매하고 부정확하다는 비판을 제기하고 이를 해결하기 위해서는 1953년 전문가회의의 의견과 같이 직선기선의 길이를 명시적으로 한정하여야 한다는 주장을 하였으며, 중국도 이와 유사한 입장을 표명하였다.

제1차 유엔해양법회의에서 본격적으로 직선기선문제를 다루기 시작한 것은 1958년 3월부터이며, 제1특별위원회가 그 임무를 수행하였다. 동 회의의 초기단계에서 참가국들이 국제법위원회의 초안에 대한 수정안을 제출하여 이를 토의하였는 바, 덴마크는 초안 제5조 제1항에서와 같이 직선기선제도를 특별한 제도로 간주하는 것은 적절하지 않은 것으로서, 지리적 요건이 충족되는 경우 직선기선제도는 통상적인 기선의 하나로서 적용되는 것으로 규정하여야 함을 주장하였다.

영국의 경우는 초안의 규정이 광범위하게 수용될 만하지만 기선의 최대길이에 관해서는 연안국이 타국의 자유로운 통항권을 침해하지 못하도록 일정한 제한을 두어야 한다는 제안을 하였다. 이에 대하여 유고슬라비아는 주권은 규칙에 해당되는 사항이고 자유통항권은 예외에 해당되는 것이라는 점을 들어 영국의 제안

에 반대하였다.

벨기에와 독일은 직선기선제도의 허용에 비판적 입장을 견지하며, 연안국의 관할권을 공해쪽으로 과도하게 확장시킬 수 있는 직선기선제도를 수용할 수 없다고 선언하고 해양의 자유에 대한 국제사회의 근본적인 권리와 집단적인 전통적 권리는 보호되어야 한다고 강조하였다.

미국은 초안에 대하여 보다 엄격한 해석을 하고자 시도하였는 바, 초안의 제목을 '직선기선'에서 '불규칙 해안선(irregular coasts)'으로 바꾸고 프랑스와교수의 1953년 초안과 같이 직선기선의 길이의 한계를 명시할 것을 주장하였다.

한편, 영국은 초안의 주요형태를 유지한 채 무해통항권과 10해리 직선기선 최대길이조항을 추가하는 형태의 다음과 같은 수정안을 4월 15일 제출하였다.

1. 해안선이 전반적으로 깊이 굴곡되어 있거나 해안을 따라 가까운 거리에 일련의 섬이 존재하는 위치인 경우, 적절한 점을 연결하는 직선기선기법이 영해를 측정하는 기선의 획선방법으로 채택될 수 있다.
2. 그 기선의 획선은 해안의 일반적 방향으로부터 현저히 벗어나서는 아니되며, 그 기선의 내측에 위치한 해역이 내수제도에 적합할 수 있도록 육지부분과 충분히 밀접하게 연관되어야 한다. 제1항에 규정된 직선기선의 길이는 역사적인 근거에 의해 정당화되거나 관련 해안의 특별한 지리적 요건에 기인한 경우를 제외하고는 10해리를 초과할 수 없다.
3. 기선은 암석과 모래톱에 획선될 수 없다.
4. 제1항의 규정에 의해 직선기선기법이 적용될 수 있는 경우, 특별한 기선을 결정함에 있어 관련지역에 특수한 경제적 환경의 사실성과 중요성이 장기관행에 의하여 명백하게 확인된 것을 고려하여야 한다.
5. 연안국은 그 직선기선을 명확하게 도면에 표기하여 적절히 공표하여야 한다.
6. 직선기선의 설정으로 인하여 기존에 영해 또는 공해의 일부로 간주되었던 지역이 내수로 편입되는 효과를 가져온 경우 그 해역이 국제항행에 통상적으로 사용되어온 곳인 경우에는 그 해역에 대한 제15조의 무해통항권은 연안국에 의해 인정되어야 한다.

이와 같은 영국의 수정안에 대하여 일본, 독일, 그리스, 이탈리아 등이 지지를 표시한 반면에 대부분의 국가는 비판적인 의견을 제시하였으나, 결과적으로 영국

의 수정안이 약간의 수정을 거쳐 채택되었다.

동 초안에 대한 최종토의과정에서 다시 3가지 수정제안이 제출되었는 바, 제1항의 내용중 '전반적으로(as a whole)'라는 문구를 삭제할 것을 요구한 인도의 제안과 직선기선의 길이를 한정한 것을 삭제하자는 캐나다의 제안이 수락되어 채택되었으며, 제3항의 내용이 1951년 국제사법재판소의 판결과 일치하지 않으므로 제3항만을 따로 표결에 부치자는 노르웨이의 제안은 부결되었다.

최종적으로 위의 수정을 거쳐 다음과 같이 작성된 최종초안은 찬성 63, 반대 8, 기권 8의 결과로 채택되었으며, 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약(The 1958 UN Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone) 제4조로 규정되었다.

1. 해안선이 깊이 굴곡되어 있거나 해안을 따라 가까운 거리에 일련의 섬이 존재하는 위치인 경우, 적절한 점을 연결하는 직선기선기법이 영해를 측정하는 기선의 획선방법으로 채택될 수 있다.
2. 그 기선의 획선은 해안의 일반적 방향으로부터 현저히 벗어나서는 아니되며, 그 기선의 내측에 위치한 해역이 내수제도에 적합할 수 있도록 육지부분과 충분히 밀접하게 연관되어야 한다.
3. 기선은 저조고지에 획선할 수 없다. 다만, 항구적으로 수면 위에 있는 등대 또는 유사설비가 저조고지에 세워진 경우에는 예외로 한다.
4. 제1항의 규정에 의해 직선기선기법이 적용될 수 있는 경우, 특별한 기선을 결정함에 있어 관련지역에 특수한 경제적 환경의 사실성과 중요성이 장기관행에 의하여 명백하게 확인된 것을 고려하여야 한다.
5. 어떠한 국가도 타국의 영해를 공해로부터 격리시키는 방법으로 직선기선제도를 적용할 수 없다.
6. 연안국은 그 직선기선을 명확하게 도면에 표기하여 적절히 공표하여야 한다.

다. 제3차 유엔해양법회의에서의 토의

제3차 유엔해양법회의에서의 직선기선제도에 대한 토의는 제2위원회에서 다루어 졌으며, 전반적으로 그다지 중요한 문제로 등장하지는 아니하였다.

동 회의의 준비회의 성격으로 개최된 심해저위원회(Sea-Bed Committee)의 토

의에서도 1958년 협약상의 규정을 존속시키자는 안이 우루과이와 몰타에 의해 제시되었을 뿐이다.

동 회의 제2회기인 1974년 회의에서도 위와 유사한 안이 제안되었을 뿐 전술한 제1차 유엔해양법회의에서의 토의와 같은 이익그룹간의 다툼은 발생하지 아니하였다.

다만, 방글라데시가 자국의 해안선이 갖는 특성, 즉 겐지스강과 브라마푸트라강의 합치점에 존재하는 방대한 유역의 강하구가 잦은 범람과 막대한 양의 퇴적물로 인하여 안정된 해안선을 유지하지 못하고 있으므로 기존의 기선개념과 같이 육지부에 기점을 설정하는 것이 부적합하다는 이유를 들어 다음과 같이 1958년 협약 규정 제4조 제1항을 수정하는 제안을 하였다.

> 해안선이 전반적으로 깊이 굴곡되어 있거나 해안을 따라 가까운 거리에 일련의 섬이 존재하는 위치인 경우 또는 해안에 인접된 해역이 저조선을 고도로 불안정하게 하는 범람과 퇴적이 지속적으로 발생하는 지역인 경우, 적절한 점을 연결하는 직선기선기법이 영해를 측정하는 기선의 획선방법으로 채택될 수 있다.

이와 같은 방글라데시의 수정안의 요지는 회의의 주요흐름을 해양법사무국이 종합한 주요동향(Main Trend) 제5조에도 수록되었다.

1975년의 제3회기에서는 기선제도에 대한 비공식협상그룹이 작성한 기선에 관한 개정통합안(the revised consolidated text on baseline)이 다음과 같이 제출되어 비공식단일협상안(Informal Single Negotiating Text) 제2부 제6조로 수록되었다.

> 1. 해안선이 깊이 굴곡되어 있거나 해안을 따라 가까운 거리에 일련의 섬이 존재하는 위치인 경우, 적절한 점을 연결하는 직선기선기법이 영해를 측정하는 기선의 획선방법으로 채택될 수 있다. 삼각주 또는 기타 자연조건에 의하여 해안선이 고도로 불안정한 경우에는 해양측 최외곽저조선을 따라 적절한 기점을 설정할 수 있으며, 그러한 기선은 그 후 저조선이 후퇴함에도 불구하고 이 협약에 따라 연안국에 의해 변경될 때까지 효력을 갖는다.

2. 연안국은 서로 다른 조건에 적합하게 하기 위하여 제4조와 이 조에 규정된 기법에 따라 교대로 기선을 획선하는 등 혼합기선기법을 채용할 수 있다.
3. 그 기선의 획선은 해안의 일반적 방향으로부터 현저히 벗어나서는 아니되며, 그 기선의 내측에 위치한 해역이 내수제도에 적합할 수 있도록 육지부분과 충분히 밀접하게 연관되어야 한다.
4. 기선은 저조고지에 획선할 수 없다. 다만, 항구적으로 수면 위에 있는 등대 또는 유사설비가 저조고지에 세워진 경우 또는 저조고지에 기선을 획선하는 것이 일반적으로 국제적인 승인을 받고 있는 경우에는 예외로 한다.
5. 제1항의 규정에 의해 직선기선기법이 적용될 수 있는 경우, 특별한 기선을 결정함에 있어 관련지역에 특수한 경제적 환경의 사실성과 중요성이 장기관행에 의하여 명백하게 확인된 것을 고려하여야 한다.
6. 어떠한 국가도 타국의 영해를 공해 또는 배타적경제수역으로부터 격리시키는 방법으로 직선기선제도를 적용할 수 없다.
7. 연안국은 그 직선기선을 명확하게 도면에 표기하여야 하며, 그 도면에는 지리적 좌표목록이 추가되어야 하고, 그 도면은 유엔사무총장에게 기탁되어야 한다. 유엔사무총장은 그 도면을 적절히 공표하여야 한다.

1976년 제4회기에서는 상기안에 대하여 제2위원회내의 비공식협상이 진행되었으며, 그 결과 수정된 안이 개정단일협상안(Revised Single Negotiating Text) 제2부 제6조로 다음과 같이 수록되었다.

1. 해안선이 깊이 굴곡되어 있거나 해안을 따라 가까운 거리에 일련의 섬이 존재하는 위치인 경우, 적절한 점을 연결하는 직선기선기법이 영해를 측정하는 기선의 획선방법으로 채택될 수 있다.
2. 삼각주 또는 기타 자연조건에 의하여 해안선이 고도로 불안정한 경우에는 해양측 최외곽저조선을 따라 적절한 기점을 선정할 수 있으며, 그러한 기선은 그 후 저조선이 후퇴함에도 불구하고 이 협약에 따라 연안국에 의해 변경될 때까지 효력을 갖는다.
3. 그 기선의 획선은 해안의 일반적 방향으로부터 현저히 벗어나서는 아니되며, 그 기선의 내측에 위치한 해역이 내수제도에 적합할 수 있도록 육지부분과 충분히 밀접하게 연관되어야 한다.

4. 기선은 저조고지에 획선할 수 없다. 다만, 항구적으로 수면 위에 있는 등대 또는 유사설비가 저조고지에 세워진 경우 또는 저조고지에 기선을 획선하는 것이 일반적으로 국제적인 승인을 받고 있는 경우에는 예외로 한다.
5. 제1항의 규정에 의해 직선기선기법이 적용될 수 있는 경우, 특별한 기선을 결정함에 있어 관련지역에 특수한 경제적 환경의 사실성과 중요성이 장기간 행에 의하여 명백하게 확인된 것을 고려하여야 한다.
6. 어떠한 국가도 타국의 영해를 공해 또는 배타적경제수역으로부터 격리시키는 방법으로 직선기선제도를 적용할 수 없다.

이 안을 비공식단일협상안과 비교하여 보면, 비공식단일협상안의 제1항이 둘로 나뉘어 제1항과 제2항이 되었으며, 비공식단일협상안의 제2항과 제7항이 삭제되었음을 알 수 있다. 제2항의 경우에는 별도의 규정으로서 유엔해양법협약 제14조가 되었으며, 제7항도 유엔해양법협약 제16조 제2항으로 규정되었다.

이상의 안에 대하여 1977년 제6회기와 1978년 제7회기에서 방글라데시가 자국의 여건을 보다 명확히 반영하기 위한 수정안을 제시하였지만 채택되지 못하였으며, 동 안은 결국 유엔해양법협약의 최종안으로 확정되어 제7조로 규정되었다.

그 동안의 토론과정에 비추어 볼 때, 유엔해양법협약에 규정된 직선기선제도는 1953년 국제법위원회가 초기에 시도하였던 축소주의적인 직선기선제도의 적용취지와는 달리 통상기선과 그 위치를 같이 하는 정도의 기선제도로서 확정되었으며, 그 적용의 범위도 매우 확대되었음을 알 수 있다. 즉, 국제법위원회의 활동 후반부부터 대두된 확장주의적 주장이 우월한 위치에 있음을 협약의 규정이 반영하고 있는 것이다.

1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약 제4조의 규정과 유엔해양법협약상 제7조의 규정을 비교하여 보면, 제1항과 제3항 및 제5항은 동일하다. 제2항의 경우에는 유엔해양법협약에서 새로이 규정된 것으로서 전술한 바와 같이 방글라데시의 제안을 수용한 것으로서 대규모의 삼각주를 포함하고 있는 국가에게 적용될 것으로 예상된다. 제4항에서는 저조고지의 경우에 직선기선을 설정할 수 있는 예외적인 경우로서 국제적으로 인정되는 경우를 추가한 것이 새로운 요소로 발견되며, 제6항에서는 유엔해양법협약을 통하여 새로운 국가해양관할권의 하나로 등장한 배타적경제수역을 포함시킨 것이 수정된 요소의 전부이다.

제 2 절 유엔해양법협약상의 직선기선제도

1. 직선기선

유엔해양법협약의 직선기선제도는 그 길이에 관한 제한이 없는 것, '해안선의 굴곡이 현저한' 또는 '해안을 따라 근접하여 일련의 도서가 있는 경우' 등, 용어의 애매함 때문에 연안국의 과도한 주관이 개입될 우려와 '지역에 특수한 경제적 이익의 사실성과 중요성이 장기관행에 의하여 명백히 증명되는' 경우의 '장기관행' 등이 무엇을 의미하는지 의문이 제기되고 있다. 그러나 이러한 불명확한 점에도 불구하고 직선기선방식의 개념 자체는 국제법의 일부로서 승인되고 있다고 본다.

이러한 직선기선제도가 전세계 연안국의 복잡하고 다양한 해안선 형태와 연안국의 해양관할권 확대경향으로 채택이 확대되는 추세이다. 특히 해안에 인접한 도서의 존재는 직선기선제도의 채택에 복잡한 문제를 제기하고 있다.

한편, 직선기선제도의 채택은 본래의 기능인 통상기선 설정을 보완하는 보조적 기선으로서, 통상기선을 채택함으로써 초래될 불편을 제거하는데 기여할 수 있도록 하여야 하며, 연안국의 해양관할권 확대방편으로 이용되어서는 안 될 것이라는 주장도 있다.

가. 직선기선의 설정요건

(1) 해안선의 굴곡이 현저한 지역(In localities where the coastline is deeply indented and cut into)

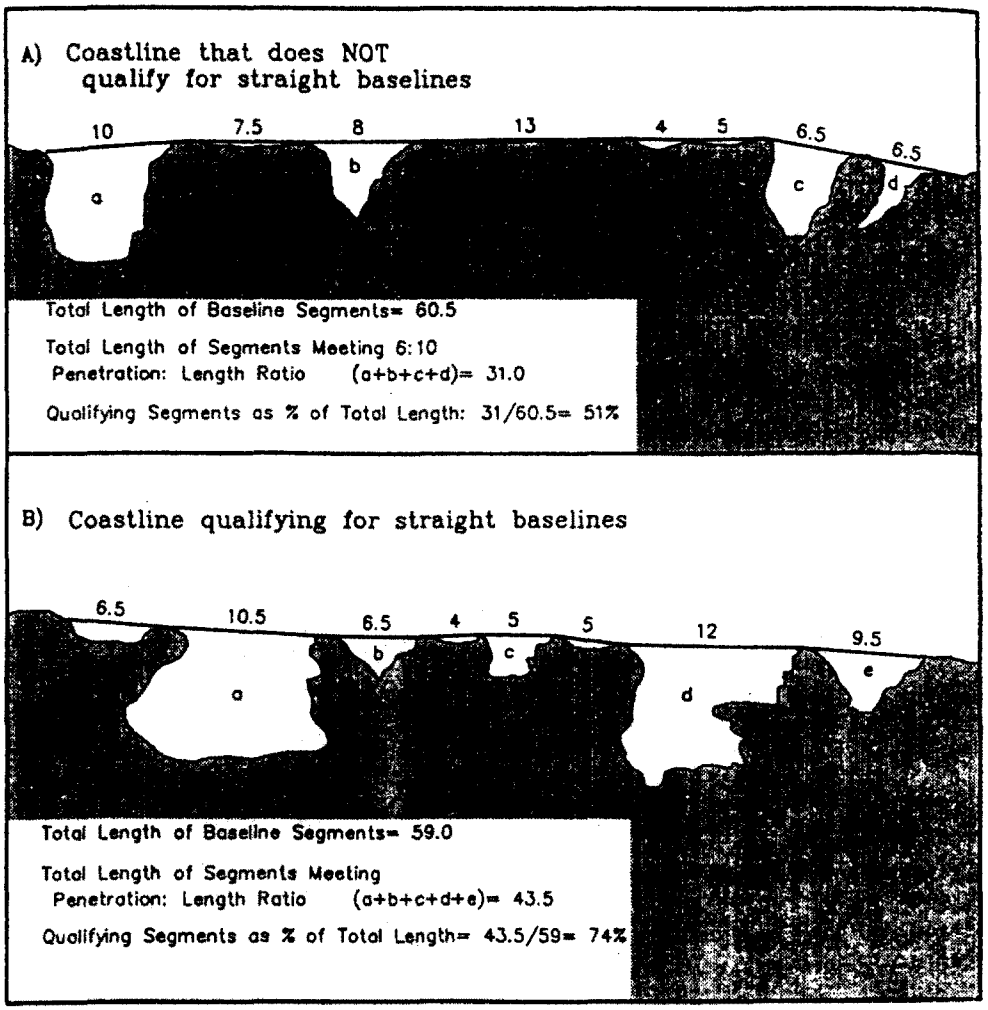
'굴곡이 현저한' 이라는 용어의 애매함에 대한 해석은 상대적일 수 밖에 없으나, 일부 전문가들은 유엔해양법협약 제10조의 만(bay)에 관한 규정과의 비교 및 1951년 영국·노르웨이 어업분쟁사건에 대한 국제사법재판소의 판결을 검토하여 다음과 같은 3가지 요건을 제시하고 있다.

i) 해안선의 굴곡이 현저한 지역에 설정된 직선기선이 관련된 지역에 채택된 전체 직선기선의 70% 이상일 것

일련의 연결된 직선기선중 굴곡이 현저한 곳에 설정된 직선기선이 70% 이상을 차지하여야 한다는 기준은 노르웨이의 피요르드에 설정된 직선기선이 대체로

60% 이상의 비율을 갖고 있다는 주장과 이 밖의 40%를 차지하는 직선기선 부분도 상당 부분이 법적인 만(juridical bay)의 요건을 갖고 있다는 분석이 추가되어 제기된 것이다<그림 3-1 참조>.

〈그림 3-1〉 **해안선 굴곡 요건도**



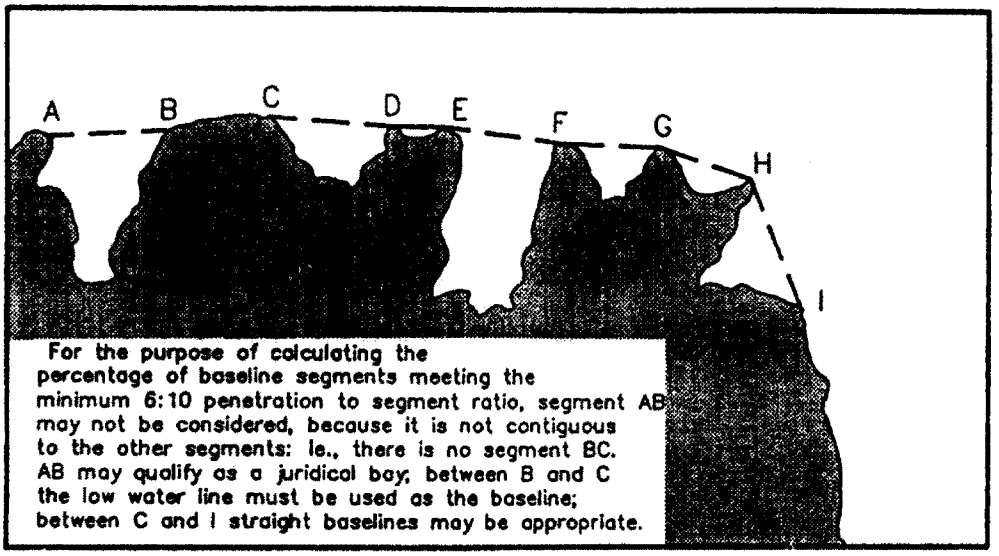
자료 : Limits in the Seas, No.106. 1987.

또한 그 굴곡의 정도는 법적인 만의 경우 만구폐쇄선에 비하여 그 깊이가 2 : 1이므로 직선기선을 설정하기 위한 깊은 굴곡은 그 입구와 깊이의 비율이 10 : 6 이상은 되어야 한다는 의견을 제시하고 있는 바, 법적인 만이 단순한 굴곡 이상의 뚜렷한 만입(well-marked indentation)을 요구하며 깊게(deeply) 굴곡질 것을 요구하지 않음에 비추어 그러하다는 것이다.

ii) 깊은 굴곡이 3개 이상 있을 것

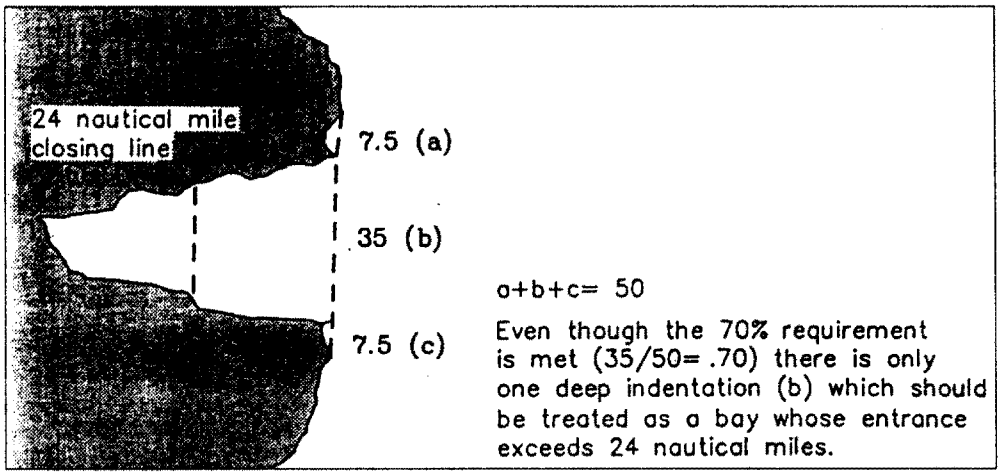
Beazley나 Prescott는 아무리 깊은 굴곡이더라도 한 개나 두 개의 별개의 굴곡은 직선기선 설정의 대상이 될 수 없다고 주장하는 바, 이는 유엔해양법협약 제10조의 만의 규정을 무의미하지 않게 하기 위한 해석으로 평가된다. 따라서 한 개로 연결된 직선기선에 있어서 3개 이상의 깊은 굴곡이 포함되어야 하며<그림 3-2 참조>, 한 두 개의 깊은 굴곡은 제10조에 따른 법적인 만의 요건에 따라 기선을 설정하여야 한다는 것이다<그림 3-3 참조>.

〈그림 3-2〉 **굴곡의 숫자 요건 충족도**



자료 : Limits in the Seas, No.106. 1987.

〈그림 3-3〉 **3개 미만 굴곡의 기선설정도**



자료 : Limits in the Seas, No.106. 1987.

iii) 각각의 직선기선 길이는 48해리를 초과하지 말 것

굴곡이 현저한 지역에 설정될 직선기선의 길이를 48해리 이내로 주장하는 것은 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약 채택 당시 직선기선의 길이가 15해리까지 제한될 수도 있었다는 점에서, 또한 영국·노르웨이 어업사건에서의 노르웨이의 최장 직선기선 길이에 대한 고려, 현행 12해리 영해제도에 따른 4배수라는 편의성 그리고 법적인 만의 만구폐쇄선이 24해리인 점에 비추어 2배수 길이인 점을 고려하였다는 것이다.

이러한 직선기선의 길이를 제한하고자 하는 주장은 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약이나 유엔해양법협약상의 어느 조항에도 그러한 근거를 찾을 수는 없으나 명시된 길이제한이 없다는 것이 무리하게 긴 직선기선을 설정하는데 아무런 제약이 없다는 것을 의미하는 것은 아니라는 입장이다.

(2) 해안을 따라 근접하여 일련의 도서가 있는 경우(there is a fringe of islands along the coast in its immediate vicinity)

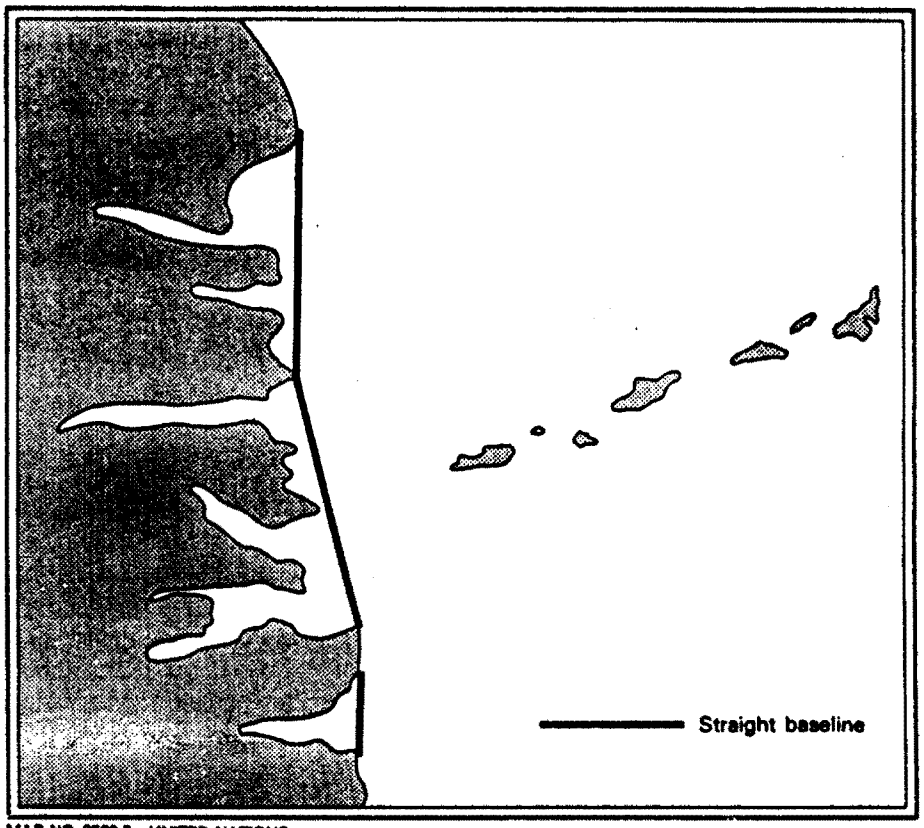
해안을 따라 근접하여 일련의 도서가 산재해 있는 경우에 이들 도서를 연결하는 직선기선을 설정할 수 있다는 조건이다. 그러나 이러한 조건들에 대하여서도 절대적인 기준으로 제시될 만한 조건은 규명하기 어려우며, 단지 1987년 직선기

선제도에 대한 전문가그룹회의에서의 의견이 해안에 근접하는 정도를 본토와 도서간의 거리가 24해리 이내이어야 한다는 것이 일반적으로 수용되고 있으며, 48해리 이내이면 된다는 주장도 있으나 광범위하게 수용된 것은 아니라는 것이다.

i) 해안을 따라

일련의 도서에 대하여서는 확실한 것은 섬이 둘 이상이 흩어져 있어야 하나 어느 최소의 숫자를 지정하기는 어려우며, 또한 일련의 도서가 '해안을 따라' 있어야 하므로 해안과 수직으로 계단형태로 배열되어 있는 도서에는 직선기선을 설정할 수 없다고 해석된다<그림 3-4 참조>.

〈그림 3-4〉 **해안과 수직인 도서군**



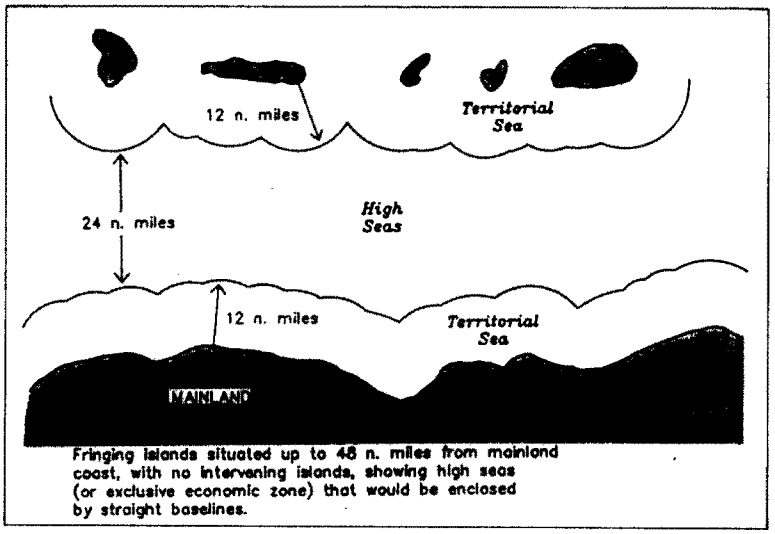
자료 : Limits in the Seas, No.106. 1987.

이러한 기준에 대하여 도서를 연결하는 직선기선과 본토의 일반적 방향과의 각도가 20도를 넘지 않아야 한다는 주장이 있는 바, Prescott과 Scovazzi는 직선기선의 방향성은 도서들이 근접하여 흩어져있다는 것을 판단하는데 중요한 고려요소가 된다고 하였으며, 이러한 방향성은 그 각도가 10도에서 45도 이내에서 결정되는 것이 적합하며, 1951년 영국·노르웨이 어업사건에서의 노르웨이 직선기선중 단 한 곳만이 15도를 초과한 점을 고려할 때에 그 각도가 20도를 넘지 않도록 할 것을 주장하였다.

ii) 본토와 도서간의 거리 및 도서간의 거리

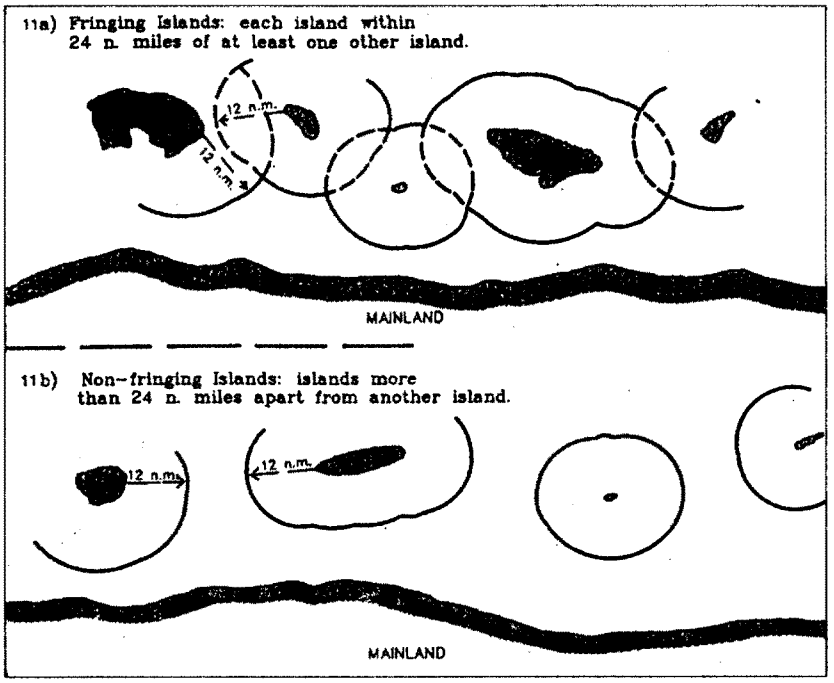
그리고 최외곽도서와 본토와의 거리도 고려하여야 하며, 도서간의 거리도 24해리 이내이어야 한다는 주장이 있다. 도서와 본토간의 거리가 24해리 이내이어야 한다는 것이 해안에 근접하여 존재하는 도서로서의 판단에 중요한 요소라며, 본토와 도서들로부터의 영해가 서로 겹치지 않는 경우에 이를 해안에 근접하여 있다고 보기 어렵다는 것이다<그림 3-5 참조>. 또한 도서를 기점으로 하는 직선기선을 설정하는 경우에 본토와 도서의 영해사이의 해역을 내수로 포함하게 되는 바, 본토와 도서사이의 거리를 48해리로 할 때에는 너무 넓은 수역이 내수화한다는 우려를 제기하고 있다<그림 3-6 참조>.

〈그림 3-5〉 **본토와 도서와의 거리기준**



자료 : Limits in the Seas, No.106. 1987.

〈그림 3-6〉 **도서간의 거리기준**



자료 : Limits in the Seas, No.106. 1987.

또한 도서들간의 거리가 24해리를 넘어, 도서의 영해가 서로 겹치지 않는 경우에는 일련의 도서로서 인정하기 어렵다는 의견을 제시하였다.

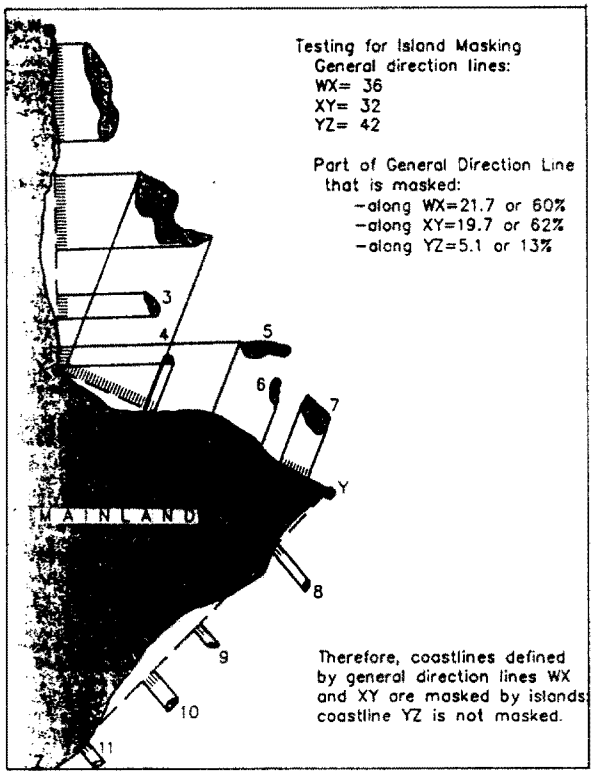
iii) 본토 해안의 피복률

도서의 존재로 인한 직선기선의 설정은 그 도서로 인하여 본토의 해안이 50% 이상 가리워져야 한다는 주장으로 Beazley는 일련의 도서로서의 기준을 여러개의 도서를 의미하는 것으로 정확한 숫자는 그 도서들의 면적에 따라 달라질 수 있다고 주장한다. 예를 들어 세 개의 큰 도서가 해안에 근접해 있는 경우를 일련의 도서라고 간주할 수 있으나, 세 개의 작은 섬들이 같은 간격으로 위치해 있는 경우에는 일련의 도서라고 인정할 수 없다는 것이다. 이러한 피복률 조건에 부합한다면 도서간의 거리가 24해리를 초과하더라도 직선기선을 설정할 수 있다는 입장을 보이고 있다.

한편 Hodgson은 피복률에 대하여 노르웨이의 경우 ⅔에 가깝게 해안이 가리

워졌음을 고려할 때, 이보다 약간 낮은 수준인 50%의 피복률을 적용한다면 적절할 것으로 제안하였다. 이러한 피복률을 산정하는 방법으로는 본토 해안의 일반적 방향을 나타내는 선을 60해리 이내의 범위내에서 획선하고, 해안에 근접하여 있는 도서가 이 일반적 방향선과 수직으로 만나는 양쪽 끝을 이은 선의 합을 일반적 방향선에 대한 비율로 산출하는 것을 제안하고 있다<그림 3-7 참조>.

〈그림 3-7〉 **도서에 의한 피복률 산정**



자료 : Limits in the Seas, No.106. 1987.

나. 직선기선 설정시 고려요건

제2항의 '저조선이 후퇴되더라도'라는 표현과 관련하여, 이는 매우 드문 현상이고, 오히려 삼각주는 해양쪽으로 전진한다는 점에서 현실적으로 문제가 없는 규

정이다.

제3항은 1958년의 영해 및 접속수역에 관한 협약상의 제4조 제2항과 동일하며, 직선기선을 설정하는데에 있어서 두 가지 요건을 정하고 있는 바, 이는 1951년 어업사건에 대한 판결에서 유래된 것이다. 즉, 하나는 그 선내에 위치하는 수역은 내수제도에 종속되도록 충분히 본토영역에 인접해야 한다는 점이다.

제4항은 1958년 협약 제4조 3항에 기초하고 있는 바, 1958년 협약 제11조상의 '저조고지'란 1982년 협약 제13조 1항의 '저조시에는 수면으로 둘러싸이고 수면위에 있으나, 고조시 수면하에 있는 자연적으로 형성된 육지지역'을 의미한다. 제3회기의 비공식협상그룹이나 제4회기 제2위원회의 비공식협상에서는 기술적으로 인공시설을 설치할 수 없는 국가에게는 동조항이 너무 엄격한 규정이므로 삭제해야 한다는 제안이 있었다.

제5항은 1958년 협약 제4조 4항에서 유래하는 조항인 바, 특정한 직선기선을 결정함에 있어서 연안국의 특별한 경제적 이익을 고려해야 한다고 규정하고 있다. 단, 제5항의 규정을 적용하기 위하여는 제1항의 요건을 충족해야 하는 바, '제1항에 따라 직선기선방법이 적용되는 경우'란 요건을 먼저 만족하여야 하는 조건이 있다. '특정한 기선을 결정함에 있어서 그 지역에 특수한 경제적 이익의 사실성과 중요성이 장기관행에 의하여 명백히 증명된' 이란 문구는 1951년 영국·노르웨이 어업사건에 대한 국제사법재판소 판결에서 유래하는 것이다.

제6항은 1958년 협약 제4조 5항에서 유래하는 것인 바, '배타적경제수역' 이라는 문구가 추가되어 있다. 본항의 목적은 연안국이 항해의 자유를 누리는 해양으로의 접근을 보장하기 위한 것이다. 또한 영해의 측정기선으로서의 본조항은 영해제도, 배타적경제수역제도, 대륙붕제도 및 심해저제도 등의 해양관할권의 출발선이 되는 것이다.

2. 지리적 여건에 따른 기선

유엔해양법협약 제7조의 직선기선은 아니나 지리적 여건에 따라 넓은 의미의 직선기선제도로 볼 수 있는 기선제도로서 하구(제9조)나 만(제10조)의 경우를 들 수 있다.

가. 하구

1982년 유엔해양법협약 제9조는 하천이 직접 해양으로 유입하는 경우, 그 기선은 하천양안의 저조선상 지점간의 하구를 가로질러 연결하는 직선으로 한다고 규정하여 하구에서 기선을 설정할 수 있음을 규정하고 있다. 1958년 협약의 제13조와 동일하나 다른 점은 'low-tide'가 'low-water'라는 용어로 바뀌었다는 점이다.

한편, 제7조 2항의 '삼각주의 존재 및 기타 자연조건으로 인하여' 해안선이 극히 불안정한 경우 저조선의 해양측 최외곽범위를 따라 적절한 지점이 선택되는 경우에는 본조는 적용되지 않는다.

제9조와 관련하여 '직접 해양 쪽으로 유입하는 경우'란 무엇을 의미하는지에 대하여, '삼각주를 형성하지 아니하고 직접 해양으로 유입되는 경우'라고 해석될 수 있는 바, 이는 동조의 적용범위가 현저히 제한되는 결과가 될 것이다. 그러나, 삼각주를 형성하지 아니하고 직접 해양으로 유입되는 경우란 예외에 속하는 것이므로 별 문제는 없다. 또 다른 문제는 제9조에서는 하천제방을 따라 어디에 기선을 그어야 하는지 또한 그 최대 길이는 얼마인지에 대한 규정이 없는 바, 이는 제10조상의 만제도에 유추하여 적용하여야 할 것이다.

또한, 제10조의 만의 경우와는 달리, 제9조상의 하천은 그것이 반드시 단일국가에 속하는 것일 필요는 없다.

나. 만

유엔해양법협약 제10조상의 '만(bay)'이라는 명칭은 국제법위원회의 초안에서 유래하며, 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약의 제7조에 대응하는 것으로, 약간의 초안작업 및 문구의 변화가 있었다.

이 조항은 심해저위원회의 1973년 회기에서 우루과이, 몰타 등에 의해서 제안된 것이 채택되었는데, 특히 몰타의 제안은 자국관할이라고 주장하는 역사적 만들에 대한 리스트를 작성하여 이를 해양관련 국제기구에 기탁하고 이를 검토하는 절차를 마련하여야 한다고 주장하였다.

1974년의 제2회기에서는 대다수 국가들이 1958년 협약의 규정을 그대로 유지

할 것을 제안하였고, 필리핀은 역사적 수역에 관한 규정을 보다 구체적으로 명시할 것을 제안하였다. 1975년의 제3회기에 역사적 만 및 역사적 수역에 대한 논의가 비공식협상그룹에서 이루어졌으며, 만구폐쇄선의 최대거리를 24해리로 하여 제4항에 규정하기로 합의하였다. 1976년의 제4회기에서 콜럼비아는 1항과 6항을 합치고 6항의 직선기선과 관련 조항을 삭제하며, 동시에 역사적 만 및 2개국 이상에 속한 역사적 만에 대한 법적 정의를 규정할 것을 제안하였으나, 이 제안은 받아들여지지 않았다.

본조는 '만'이라는 이름하에 연안국의 관할권이 미치는 만의 안이나 주변에 소위 '만구폐쇄선'을 설정하는 방법에 관한 규정인 바, 협약의 목적상 역사적 만 등의 여러 다른 형태의 만의 경우에는 만의 법적 지위를 부여하지 않으며, 본조는 다국가만, 역사적 만 및 제7조에 의해 직선기선이 적용되는 만 등의 세 가지 형태의 만에는 적용을 하지 않는다.

제2항은 만의 법적 요건을 규정하고 있는 바, 법적인 만이라 함은 만입해안의 저조선과 자연적 입구 양측의 저조선상 지점을 연결하는 선으로 둘러싸인 수역으로 만입구를 연결하는 선을 직경으로 하는 반원이 만입내의 수역보다 작아야 한다.

제3항은 만입면적은 만입해안의 저조선과 자연적 입구 양측의 저조선상 지점을 연결하는 선으로 둘러싸인 수역의 면적을 말하는데, 해안의 자연적 형태가 다양하므로 만입구 양측의 지점을 정하기가 용이한 일은 아니다.

제4항은 만의 자연적 입구 양측의 저조선상 지점간의 거리가 24해리를 초과하지 아니하는 경우에는 저조선상 지점간에 폐쇄선을 획선할 수 있으며, 그 선으로 둘러싸인 수역은 이를 내수로 본다는 규정으로, 1992년의 Fonseca만사건에서 국제사법재판소는 '만구폐쇄선'은 바다쪽에 그을 수 있는 만의 기선으로 다른 육지쪽의 기선과는 구별되어야 한다고 한 바 있다.

제6항은 "항의 규정들은 소위 '역사적 만'에 대하여 또는 제7조에 규정된 직선기선제도가 적용되는 경우에는 적용하지 아니한다"고 하여 역사적 수역, 특히 역사적 만의 경우에는 적용이 배제된다. 이 점과 관련하여 제15조(대향국 또는 인접국간의 영해경계획정)는 '역사적 권원'이라는 표현을 사용하며, 제298조(선택적 예외) 1항 (a)(i)는 '역사적 만 또는 권원과 관련된 분쟁'이라고 표현하고 있다.

한편, 1951년 영국·노르웨이 어업사건에서 국제사법재판소는 역사적 만이란

역사적 권원이라는 성격이 존재하지 않으면 내수로 취급되지 아니하는 수역이라는 의미로 일반적으로 사용된다고 판시한 바 있으며, 1992년의 Fonseca만사건에서 국제사법재판소는 1958년 협약의 제7조 및 1982년 협약 제10조는 일반적인 관습법을 나타내는 것이라고 할 수 있다고 판시한 바 있다.

제 3 절 주요국의 직선기선 사례 분석

1. 직선기선 설정 동향

직선기선제도는 1935년에 노르웨이가 설정한 이래 1993년 현재 72개국이 채택하고 있다. 이들 직선기선제도 채택국을 연도별로 구분해 보면 <표 3-1>과 같다.

이와 같이 직선기선제도의 채택경향을 보면 1951년 영국·노르웨이 어업사건 이후 1960년대와 1970년대에 많은 국가들이 직선기선제도를 채택한 것으로 나타나고 있는 바, 이는 제2차 세계대전 이후 신생독립국들의 탄생과 이들의 해양관할권에 대한 확대경향이 반영된 것으로 보여지며, 1960년대 후반부터 대두된 새로운 국제해양질서의 형성을 위한 제3차 유엔해양법회의 개최에 대한 기대와 동 회의 개최기간 및 1980년대 중반까지 이어진 신국제해양질서 형성기의 특징적인 경향으로 분석된다<표 3-2, 그림 3-8 참조>.

〈표 3-1〉 **직선기선의 연도별 채택 현황**

연 도		국 가 수	연 도		국 가 수
1930 년대	1935	1	1970 년대	0	5
	소 계	1		1	1
1940 년대	1948	1		2	3
	소 계	1		3	2
1950 년대	0	-		4	2
	1	1		5	1
	2	2		6	1
	3	-		7	7
	4	-		8	1
	5	-		9	2
	6	2		소 계	25
	7	-	1980 년대	0	-
	8	3		1	1
	9	-		2	4
	소 계	8		3	1
1960 년대	0	1		4	3
	1	1		5	2
	2	1		6	-
	3	2		7	-
	4	2(3)		8	1
	5	-		9	-
	6	3		소 계	12
	7	8	1990 년대	0	1
	8	1		1	-
	9	1		2	1
	소 계	20(21)		3	3
				소 계	5
			총 계		72(73)

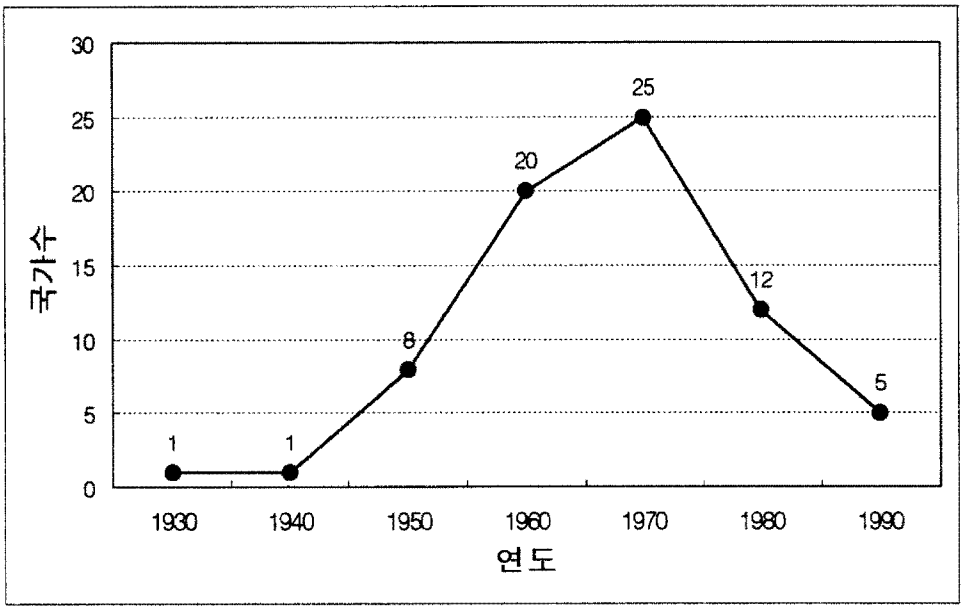
( )는 1964년 Guinea가 직선기선을 설정하였으나 1980년 Guinea-Bissau와 해양경계 획정에 관한 중재재판과 관련하여 이를 철회하였음.

〈표 3-2〉 **연도별 직선기선 채택국**

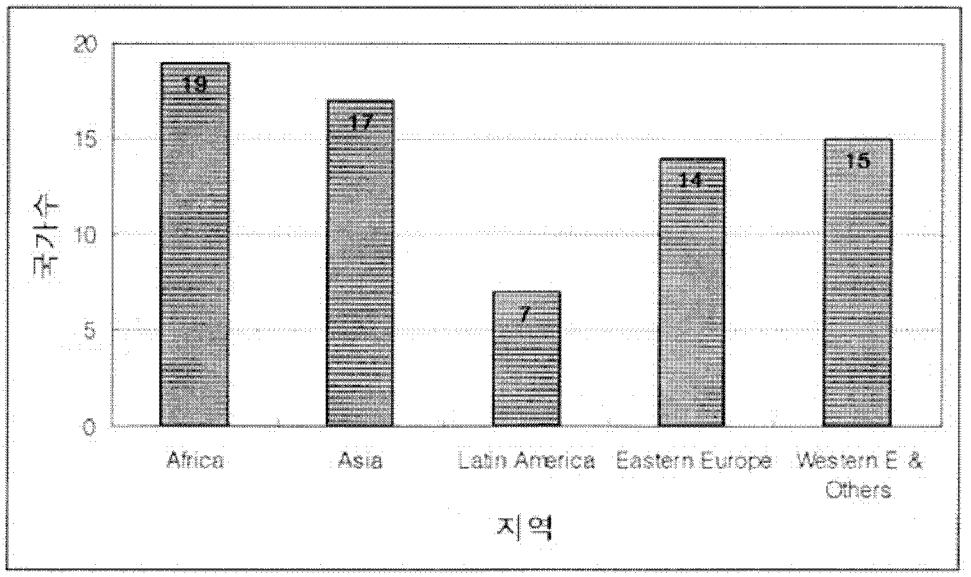
연 도	대 륙	국 가	연 도	대 륙	국 가
1935	W	Norway	1972	LA	Haiti
1948	E	Yugoslavi	1972	AF	Senegal
1951	E	Bulgaria	1972	AF	Somalia
1952	W	Iceland	1973	AF	Tanzania
1956	W	Finland	1973	AF	Tunisia
1956	LA	Venezuela	1974	A	Banglade
1958	A	China	1974	A	Barbados
1958	A	Saudi Ara	1975	AF	Moroco
1959	A	Iran	1976	A	Sri Lanka
1959	A	Thailand	1977	LA	Chile
1960	W	Ireland	1977	LA	Cote d'lir
1961	W	Italy	1977	LA	Cuba
1962	AF	Cameroo	1977	A	Japan
1963	AF	Madagas	1977	A	Korea
1963	A	Syria	1977	A	Myanmar
1964	A	Turkey	1977	W	Spain
1964	W	UK	1978	AF	Yemen
1966	W	Denmark	1979	A	Djibouti
1966	LA	Ecuador	1979	AF	Kenya
1966	W	Sweden	1981	LA	Dominica
1967	AF	Angola	1982	A	Cambodia
1967	LA	Argentina	1982	A	Democrati
1967	W	Canada	1982	AF	Oman
1967	LA	Dominica	1982	A	Vietnam
1967	W	France	1983	A	Australia
1967	A	Guinea-	1984	AF	Algeria
1967	AF	Mauritani	1984	LA	Colombia
1967	AF	Mozambi	1984	E	Russia
1968	LA	Mexico	1985	W	Netherlan
1969	W	Germany	1985	W	Portugal
1970	E	Albania	1988	LA	Coasta Ri
1970	LA	Brazil	1990	AF	Egypt
1970	AF	Mauritius	1992	E	Lithuania
1970	E	Romania	1993	W	Cyplus
1970	AF	Sudan	1993	E	Estonia
1971	LA	Malta	1993	A	UAE

AF : 아프리카, A : 아시아, LA : 라틴아메리카, E : 동구권 국가,
W : 서구 및 기타

〈그림 3-8〉 **연도별 직선기선 채택국**



〈그림 3-9〉 **지역그룹별 직선기선 채택국**



〈표 3-3〉 **지역그룹별 직선기선 채택국**

대륙	국 가	연 도	대륙	국 가	연 도
AF (19)	Guinea-Bissau	1967	EE (7)	Yugoslavia	1948
	Djibouti	1979		Bulgaria	1951
	Cameroon	1962		Albania	1970
	Madagascar	1963		Romania	1970
	Angola	1967		Russia	1984
	Amuritania	1967		Lithuania	1992
	Mozambique	1967		Estonia	1993
	Mauritius	1970	LA (13)	Barbados	1974
	Sudan	1970		Venezuela	1956
	Senegal	1972		Ecuador	1966
	Somalia	1972		Argentina	1967
	Tanzania	1973		Dominican Repu	1967
	Tunisia	1973		Mexico	1968
	Moroco	1975		Brazil	1970
	Yemen	1978		Haiti	1972
	Kenya	1979		Chile	1977
	Algeria	1984		Cuba	1977
	Egypt	1990		Dominica	1981
	Cote d'lire	1977		Colombia	1984
AS (17)	China	1958		Casta Rica	1988
	Saudi Arabia	1958	WEO (16)	Australia	1983
	Iran	1959		Malta	1971
	Thailand	1959		Norway	1935
	Syria	1963		Iceland	1952
	Turkey	1964		Finland	1956
	Bangladesh	1974		Ireland	1960
	Sri Lanka	1976		Italy	1961
	Japan	1977		UK	1964
	Korea	1977		Denmark	1966
	Myanmar	1977		Sweden	1966
	Cambodia	1982		Canada	1967
	Democratic Kam	1982		France	1967
	Vietnam	1982		Germany	1969
	UAE	1993		Spain	1977
	Oman	1982		Netherlands	1985
	Cyplus	1993		Portugal	1985

AF(Africa), AS(Asia), EE(Eastern Europe), LA(Latin America), WEO(Western Europe & Others)

직선기선 채택국을 5개 지역그룹별로 구분하면 아프리카가 19개국, 아시아가 17개국, 중남미국가가 7개국, 동구권국가가 14개국 및 서구선진국그룹이 15개국을 이루고 있어 각 지역그룹별로 골고루 직선기선제도를 채택하고 있음을 알 수 있다<표 3-3, 그림 3-9 참조>.

2. 주요국의 직선기선 설정사례

본 절에서는 직선기선 설정에 관한 사례중 유엔해양법협약 제7조 및 제10조와 관련하여 그 요건에 적합치 못한 특징적인 주요국의 사례를 살펴보기로 한다.

가. 해안선의 복잡성 요건 위배

(1) 호주

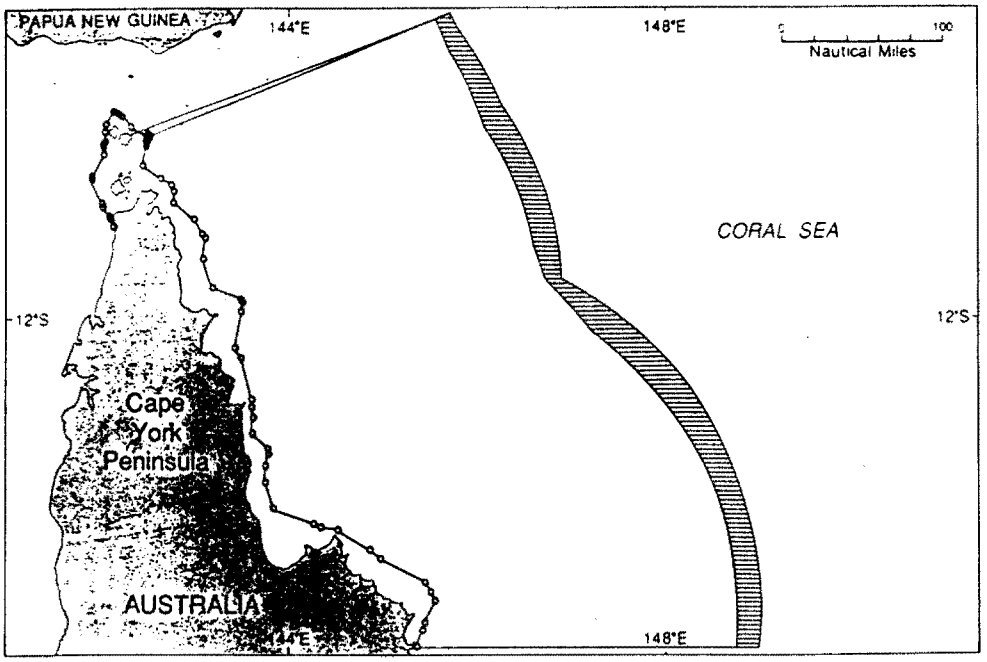
호주의 직선기선중 몇몇 지역에서 해안선은 깊게 굴곡되고 또는 일련의 섬들로 이루어져 있다고 평가되고 있으나, 대다수의 지역에서 해안선은 그러하지 못하다. Coral Sea의 Cape York Peninsula의 북서해안은 상대적으로 완만한 해안선으로 일련의 굴곡이 나타나 있다<그림 3-10 참조>.

'굴곡이 현저한'이라는 해석을 엄격하게 하면, 이와 같은 연안은 굴곡이 현저한 지역의 특성을 가지지 않는다고 보여진다. 그리고, 호주의 기선의 길이가 상대적으로 짧다고 하더라도, 호주는 이들 기선의 설정에 의해 대륙붕 및 배타적경제수역의 면적이 대략 7,700평방해리가 증가된다.

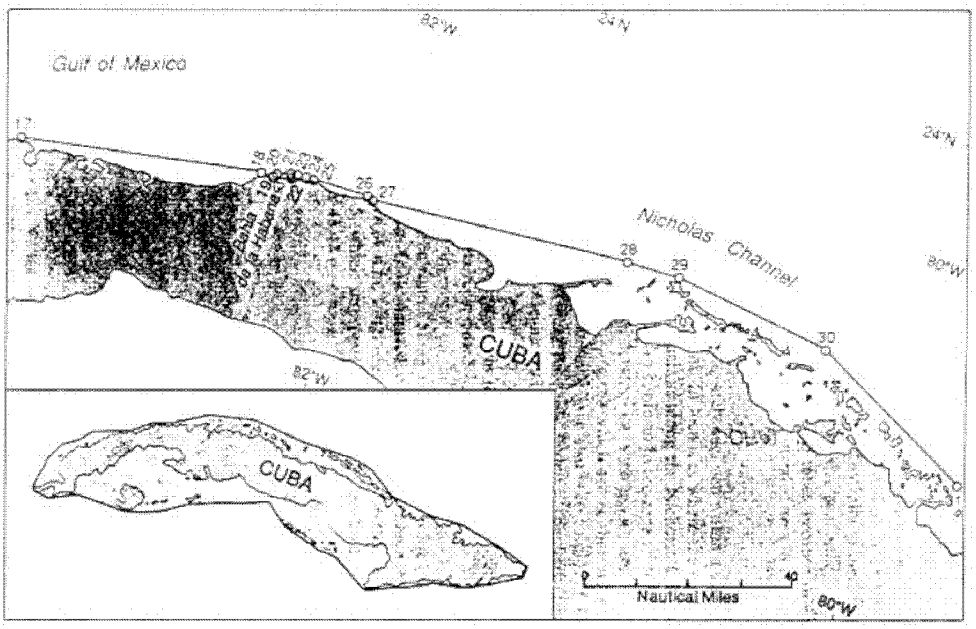
(2) 쿠바

Nicholas Channel을 따라 일련의 섬들로 연안이 구성되어져 있으며, 기선은 연안의 일반적 방향에 부합하여 나타난다. 그러나 기선 17-18 및 25-26은 내수화하기에 적당하지 않은 완만한 만(shallow bay)으로서 직선기선 설정이 적합하지 않다<그림 3-11 참조>.

〈그림 3-10〉 **호주의 직선기선도**



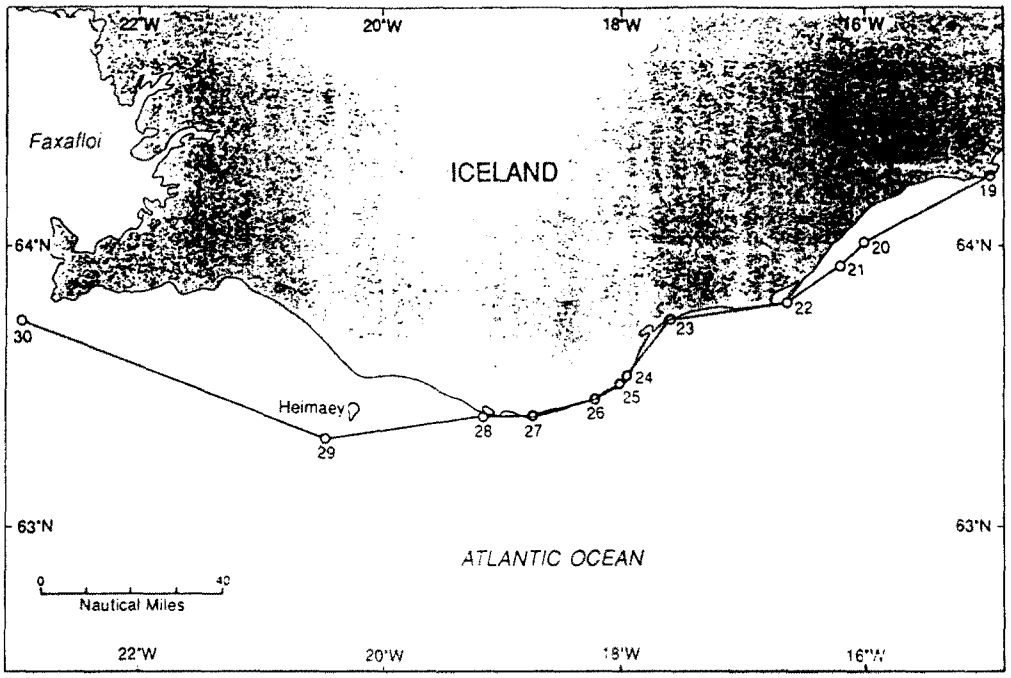
〈그림 3-11〉 **쿠바 직선기선도**



(3) 아이슬란드

아이슬란드 해안의 대부분은 노르웨이의 해안과 같이 현저한 굴곡을 가진 복합한 해안이나, 남부해안의 기선 19-30은 매우 완만하다. 즉, 남부해안은 몇몇 지역이 굴곡되었다고 하더라도 그 굴곡이 상대적으로 완만하며, 더우기 '일련의 섬' 또는 '해안에 근접한'이라는 요건도 충족되지 않고 있다<그림 3-12 참조>.

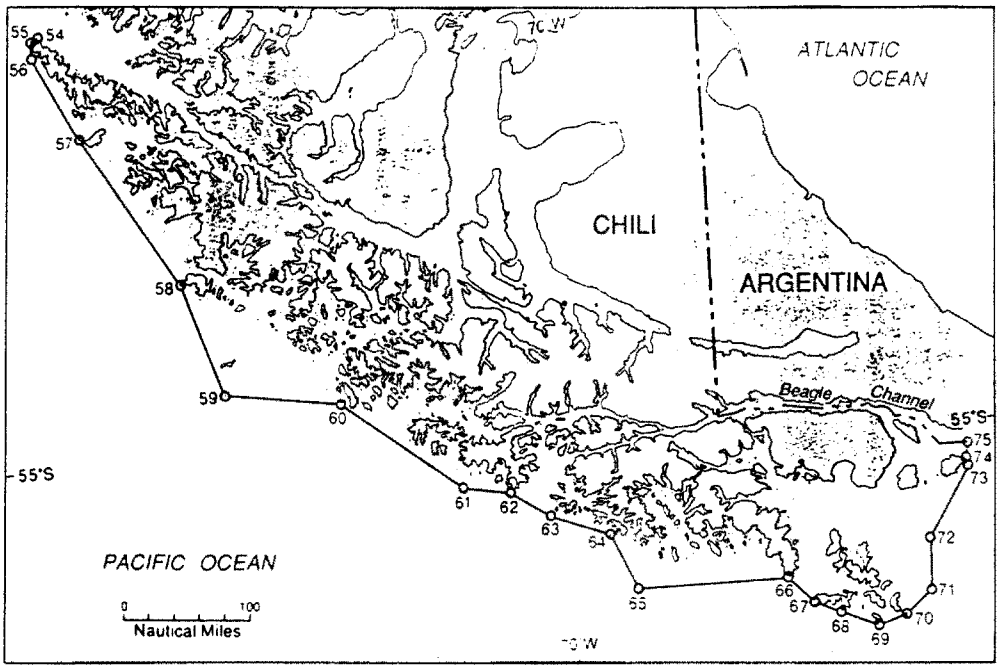
〈그림 3-12〉 **아이슬란드 직선기선도**



(4) 칠레

칠레의 직선기선중 기선 70-73은 해안선의 굴곡이 현저한 지역으로 적합치 않으며, 기선 58-60, 64-66의 경우 일련의 도서와 해안의 일반적 방향에 대한 요건에 적합치 않다<그림 3-13 참조>.

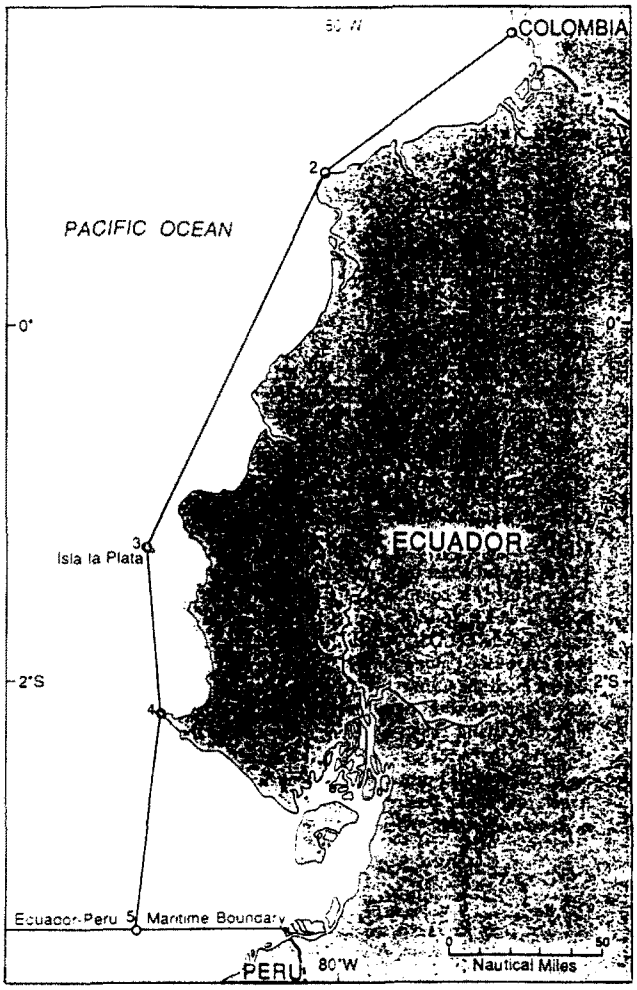
〈그림 3-13〉 **칠레 직선기선도**



(5) 에쿠아도르

에쿠아도르가 태평양 연안에 설정한 직선기선중 기선 1-2는 단순한 굴곡에 불과하고, 기점 3은 일련의 도서에 해당되지 않는 섬으로 직선기선의 기점으로서 부적합하다. 따라서 해안선이 비교적 단순한 에쿠아도르의 기선 2-3, 3-4는 해안선의 일반적 방향으로부터 현저히 일탈한 형상을 보여주며 유엔해양법협약 제7조의 직선기선 설정요건을 충족시키지 못하고 있는 것으로 평가된다<그림 3-14 참조>.

〈그림 3-14〉 **에쿠아도르 직선기선도**



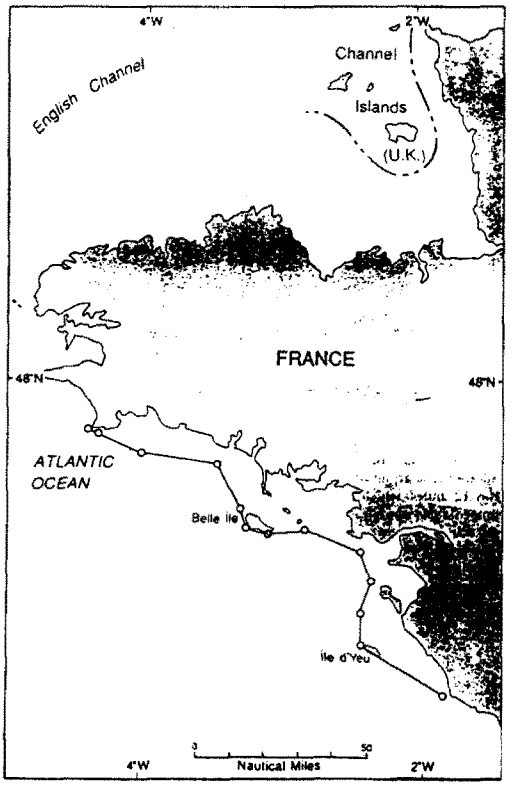
나. 도서의 근접성 요건 위배

(1) 프랑스

프랑스의 Brittany 및 Vendee의 서부연안은 일련의 도서들로 이루어져 있지 않은 지역에 그은 직선기선의 전형적인 유형이라고 볼 수 있다. 이 지역에서 연안이 어떤 곳은 굴곡되었다고 하더라도 깊게 굴곡된 요건에 부합하지 않으며, Ile d'Yeu and Belle Ile는 모두 일련의 도서들로 구성되어 있지 않다. 각각의 섬은 모두 홀로 떨어져 다른 것들로부터 고립되어 있다.

이들 섬들이 12해리 내에 위치해 있다고 하더라도 연안의 '해안과의 근접성'을 보면 그 정도가 떨어진다고 보여진다. 그리고 Ile d'Yeu and Belle Ile는 연안의 일반적 방향에서 상당히 일탈되어 있다<그림 3-15 참조>.

〈그림 3-15〉 **프랑스 직선기선도**



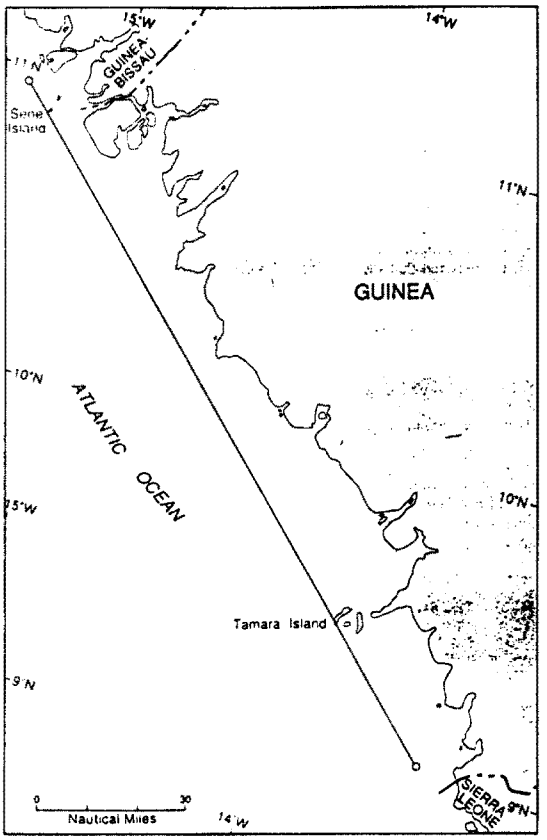
(2) 기니아

기니아는 1964년 6월 3일 Decree No.224/PRG에 따라 자국해안에 인접한 도서를 이용하여 직선기선을 설정하였다<그림 3-16 참조>.

이러한 직선기선은 연안으로부터 평균 18해리 떨어져 있으며 기점으로 사용된 Seme섬과 Tamara섬은 유엔해양법협약 제7조의 '일련의 도서'에 적합하지 않은 것으로 평가되며, 또한 그 직선기선의 길이가 120해리나 되어 과도한 직선기선 설정이라 하겠다.

기니아는 기네비소와의 해양경계획정에 관한 분쟁을 중재재판에 부탁하였으며, 기니아는 1980년 6월 부적절한 직선기선을 철회하고 통상기선제도에 따라 연안의 저조선을 기선으로 하였다.

〈그림 3-16〉 **기니아 직선기선도**

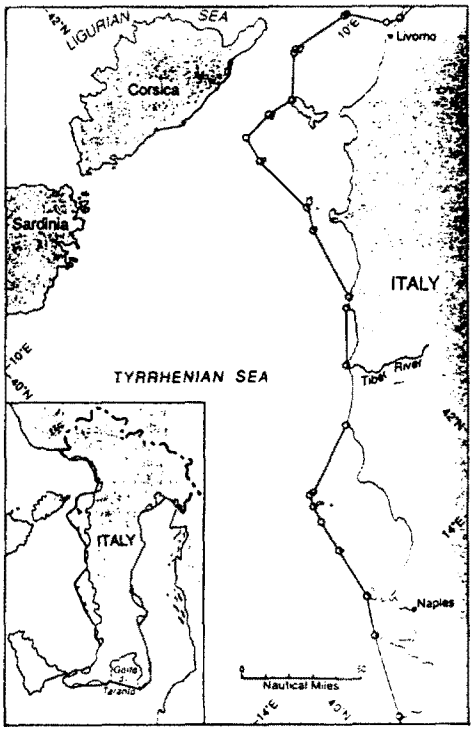


(3) 이탈리아

이탈리아 해안의 대부분은 완만하지만 Sardinia의 북동지역의 일부는 예외적으로 불규칙하다. 이탈리아 해안의 굴곡은 상대적으로 완만하고, 또한 상대적으로 깊다고 할만한 Taranto만 역시 그 해안이 잘려나간 형상으로 동일한 지역에서 깊게 굴곡이 되었다고 볼 수 없다. 그럼에도 불구하고, 이탈리아 해안을 따라 거의 대부분의 굴곡은 직선기선으로 획선되었다. 이것은 유엔해양법협약 제7조 제1항의 현저한 굴곡의 요건과 유엔해양법협약 제10조의 법적인 만의 요건에 부합하지 않는다.

또한 Tyrrhenian해 연안의 해안은 비교적 단순한 형태를 보이고 있으며, 도서들은 해안에 가까이 인접한 일련의 도서로 보기 어렵다. 또한 이들 도서에 설정된 직선기선은 이탈리아 해안의 일반적 방향으로부터 상당히 일탈되어 있다<그림 3-17 참조>.

〈그림 3-17〉 **이탈리아 직선기선도**

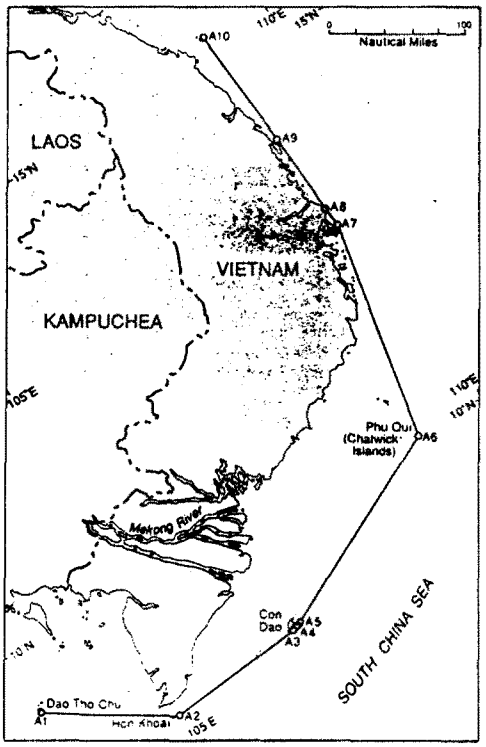


(4) 베트남

베트남 남쪽해안 근해에 직선기선의 획선을 주장하는 것은 많은 문제가 있다. 북동쪽 해안의 일부를 따라 일련의 도서가 존재하며, 메콩강 삼각주를 제외한 나머지 지역의 해안선은 해안에 근접한 일련의 도서들이 없이 완만하다. 그럼에도 불구하고, 기선 A1-A6는 Dao Tho Chu, Hon Khoai, Con Dao와 Phu Qui 그룹의 섬들에 위치해 있는 몇몇 섬으로 기점을 정하여 전체 해안에 획선하였다. 이러한 섬들의 형상과 연안으로부터의 거리는 유엔해양법협약 제7조하의 일련의 도서로서 평가하기에는 부적합하다.

기선 A9-A10은 해안의 일반적 방향으로부터 일탈되어 있다. 기선 A1에서 A2의 길이는 99.94해리, A2-A3는 103.9해리, A5-A6은 162.3해리이다. 이러한 기선의 채택은 넓은 해양관할권을 확보하기 위한 조치로서 태국의 권리를 침해하는 것으로 보인다<그림 3-18 참조>.

〈그림 3-18〉 **베트남 직선기선도**

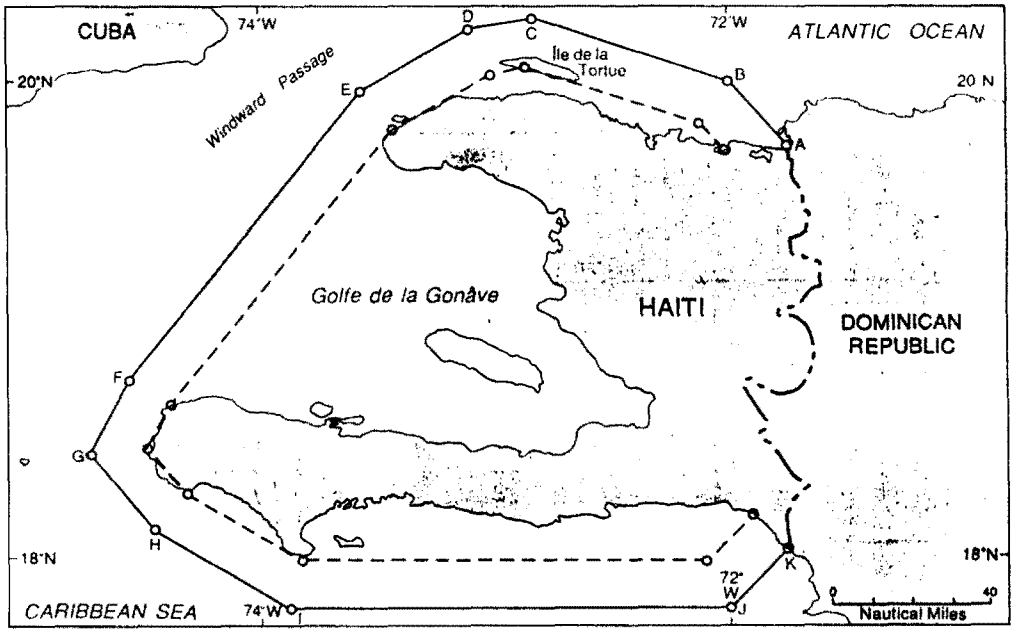


(5) 아이티

아이티가 전연안에 걸쳐 설정한 직선기선은 단순한 해안선을 가지고 있음에도 불구하고 해안의 외곽에 위치한 도서들을 연결하여 설정하고 있다.

아이티의 외곽도서들은 일련의 도서라는 요건에 적합치 않으며, Golfe de la Gonave도 유엔해양법협약 제7조의 현저한 굴곡이나 제10조의 법적인 만의 요건에 부적합하다<그림 3-19 참조>.

〈그림 3-19〉 **아이티 직선기선도**

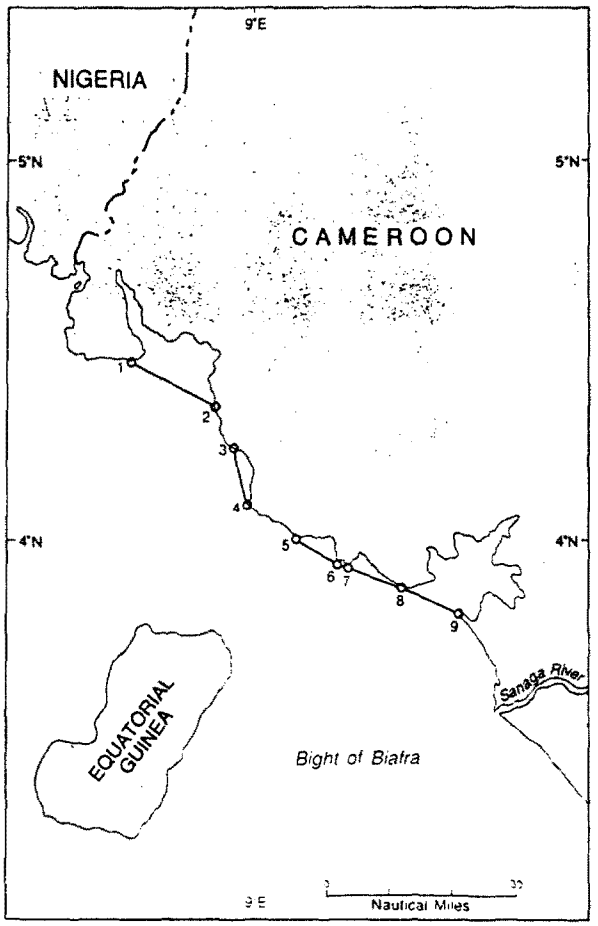


다. 만의 요건 위배

(1) 카메룬

카메룬은 카메룬의 북쪽 연안과 나이지리아의 경계 남쪽에 일련의 만입을 포함하기 위한 직선기선을 설정하였다. 기선 1-2와 8-9는 유엔해양법협약 제10조의 요건에 부합하는 것으로 생각된다. 그러나 기선 3-4, 5-6, 6-7 및 7-8은 단순한 굴곡을 포함하는 것이다. 이들 굴곡은 법적인 만으로 볼 수 없으며 유엔해양법협약 제7조에 의한 직선기선을 설정하기에도 부적합하다<그림 3-20 참조>.

〈그림 3-20〉 **카메룬 직선기선도**



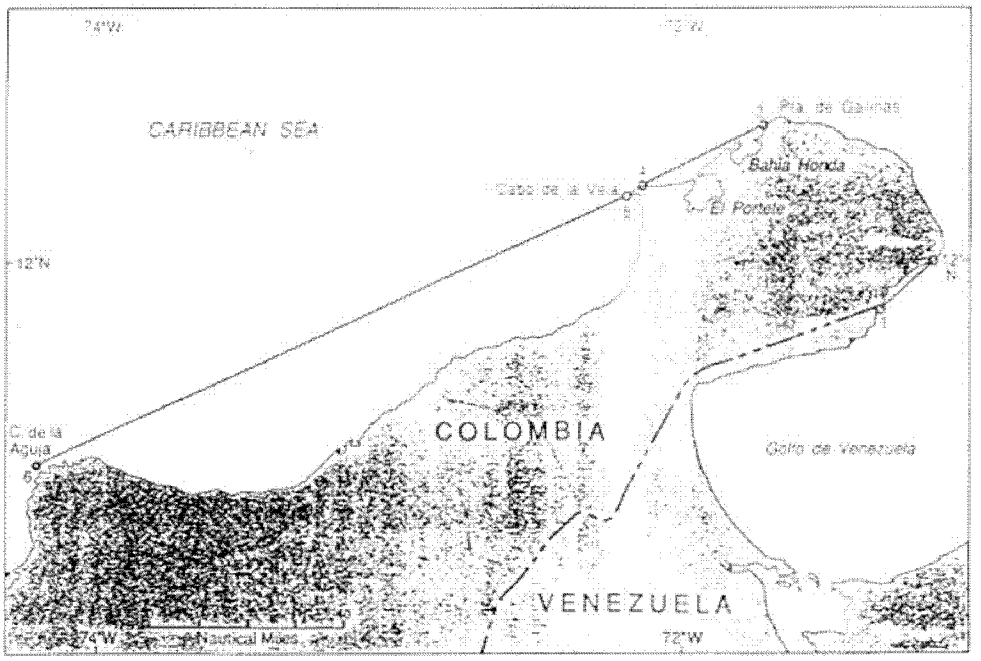
(2) 콜럼비아

콜럼비아의 기선 1-2는 단순한 굴곡에 불과하며, 기선 3-4는 이들 두 지점 자체만으로는 유엔해양법협약 제10조상의 합법적인 법적인 만이다. 그러나, 반원 기준을 적용할 때 콜럼비아가 선택한 Punta de Gallinas 및 Cabo de la Vela 근처의 입구지점을 사용한 기선을 검증해 보면, 유엔해양법협약 제10조의 만의 면적 요건을 충족하지 못한다.

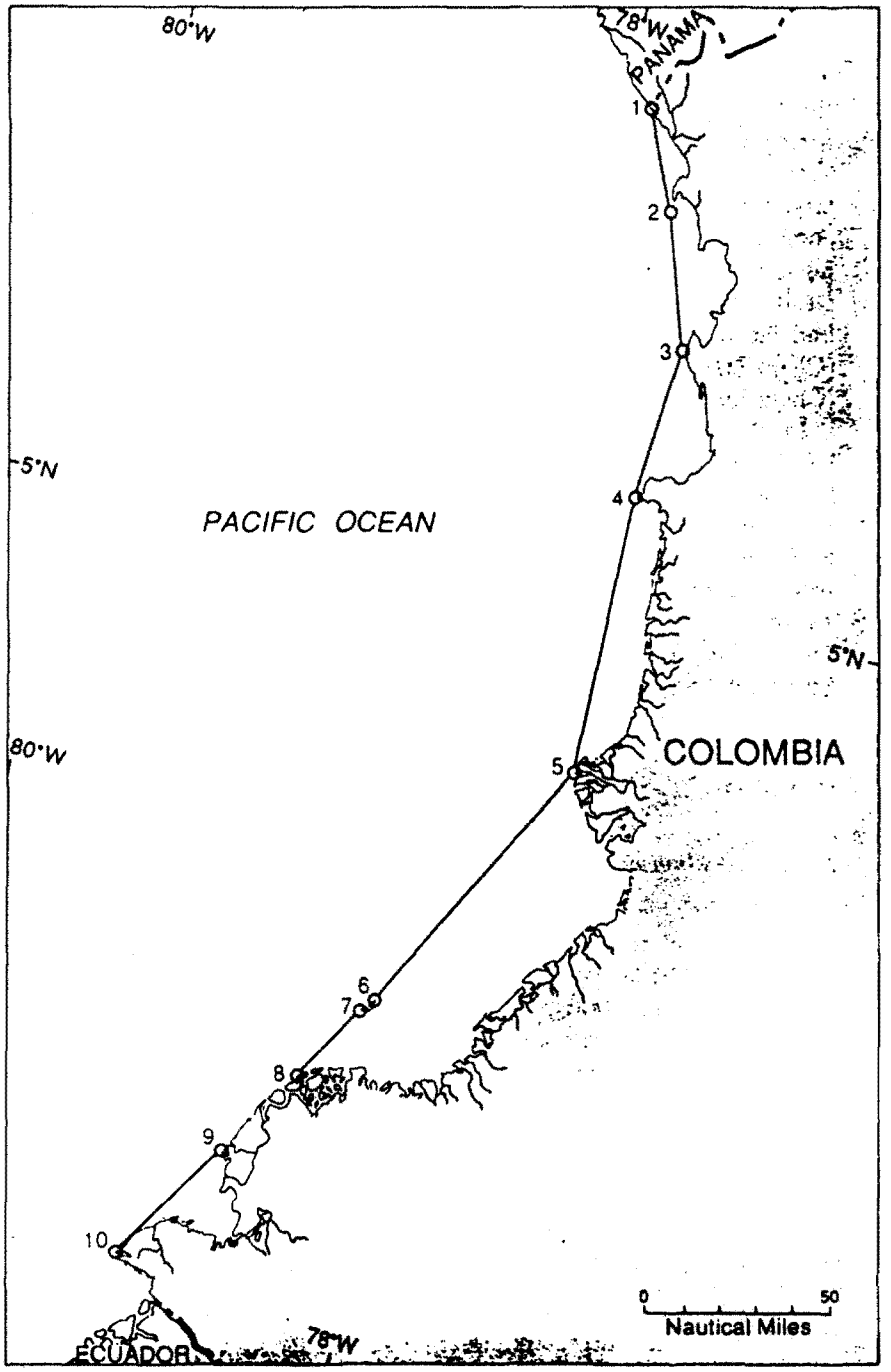
기선 5-6은 넓은 지역을 포함하고 있으나 Cabo de la Vela 및 Cabo de la Aguja 사이에 완만한 굴곡을 이르고 있다. 이러한 단순한 굴곡은 직선기선 설정에 부적합하다. 즉, 광대한 만을 내수화하였으며, 해안의 일반적 방향에서 일탈하여 돌출부에서 돌출부까지 기선으로 획선하였는데 이는 단순한 굴곡일 뿐이므로 이를 직선기선으로 획선하는 것은 부당하다<그림 3-21 참조>.

또한 콜럼비아의 태평양연안에 설정된 직선기선은 현저한 굴곡요건을 충족치 못하는 단순한 굴곡에 설정되었으며, 기점 6,7은 일련의 도서로 볼 수 없고, 기선 9-10은 유엔해양법협약 제10조의 만의 요건도 충족치 못하고 있다<그림 3-22 참조>.

〈그림 3-21〉 **콜럼비아(카리브해) 직선기선도**



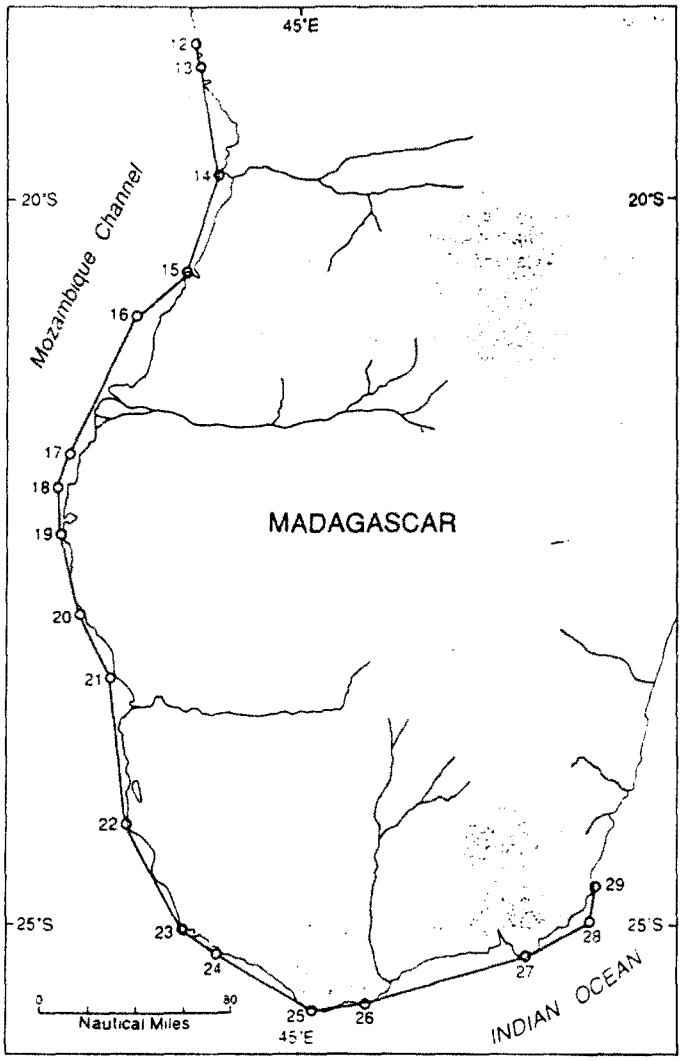
〈그림 3-22〉 콜럼비아(태평양) 직선기선도



(3) 마다가스카르

마다가스카르는 총 1,577.3해리에 이르는 37개의 직선기선을 설정하였다. 기선의 평균 길이는 42.7해리이며 두 개의 기선은 100해리를 초과하고 있다. 비록 북서연안이 유엔해양법협약 제7조상의 요건에 적합한 지역이라 하더라도 기선 12-29 및 기선 33-38의 대다수가 단순한 굴곡에 불과하다<그림 3-23 참조>.

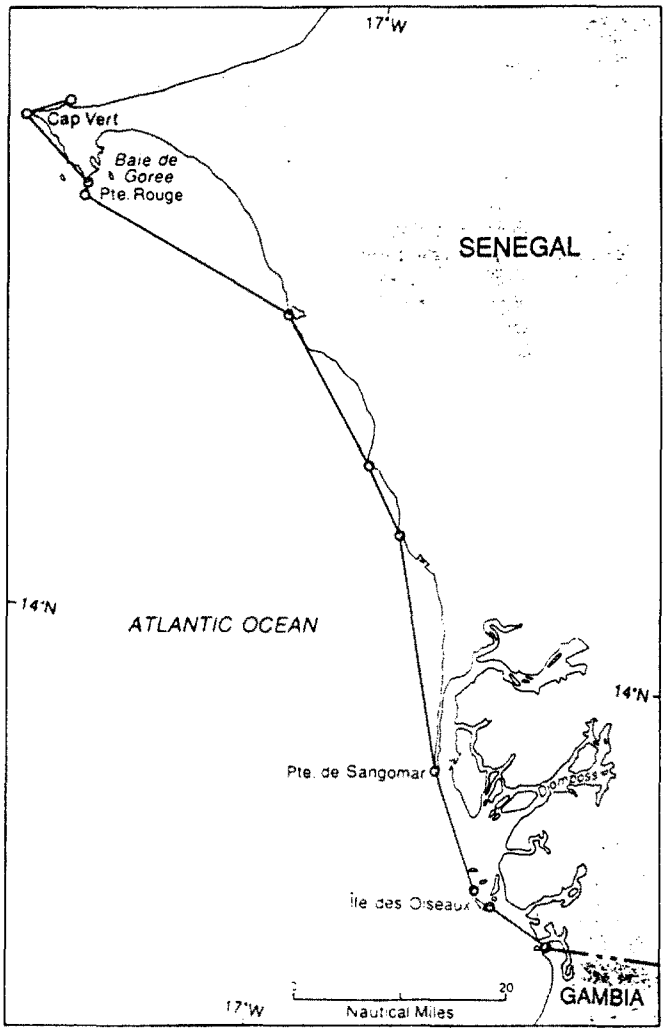
〈그림 3-23〉 **마다가스카르 직선기선도**



(4) 세네갈

Pointe de Sangomar 및 잠비아 국경사이에 설정된 기선은 예외로 하고 Ile des Oiseaux근처의 일련의 도서의 존재에 의한 유효성은 논의의 여지가 있으며, Pointe Rouge에서 Pointe de Sangomar에 이르기까지 만입을 포함하고 있는 세네갈 직선기선 부분은 유엔해양법협약 제10조상의 반원 기준에 따른 면적 기준을 충족한다고 볼 수 없다<그림 3-24 참조>.

〈그림 3-24〉 **세네갈 직선기선도**

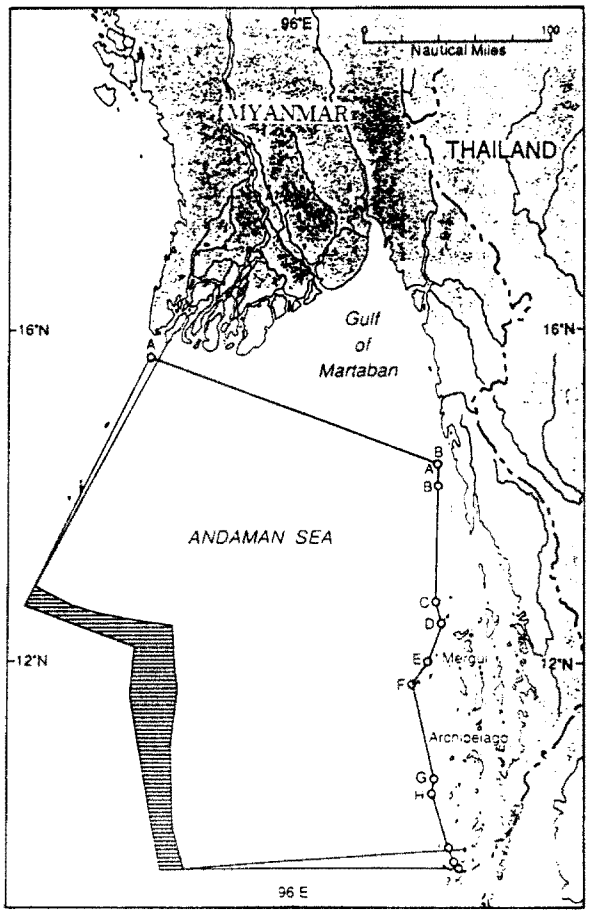


(5) 미얀마

미얀마가 Gulf of Martaban에 설정한 직선기선의 기점 A에서 기점 B는 세계 최장의 직선기선의 길이는 가지는 것으로 그 길이는 222.3해리에 이른다.

이러한 직선기선은 과도한 만구폐쇄선으로서 유엔해양법협약 제10조에도 적합치 않으며, 유엔해양법협약 제7조의 해안선의 굴곡이 현저한 지역으로 보기에도 부적절하다<그림 3-25 참조>. 미얀마가 이러한 직선기선제도를 채택하는 경우에 유엔해양법협약에 적합한 기선제도를 채택하는데 비하여 약 6,000평방해리의 배타적경제수역 및 대륙붕면적을 더 확보할 수 있다.

〈그림 3-25〉 **미얀마 직선기선도**



제 4 절 한국, 중국, 일본의 직선기선제도

1. 한국의 직선기선제도

한국은 1977년 12월 31일자로 "영해법"을 제정·공포하였으며 1995년 12월 6일 "영해 및 접속수역법"으로 개정하였다. 또한 이 법률의 시행을 위하여 1978년 4월 29일자로 "영해법의 시행일 등에 관한 규정"이라는 잠정규정을 만들어 구영해법을 발효시켰으며, 1978년 9월 20일 "영해법시행령"을 제정하고 1996년 7월 31일 동시행령을 "영해 및 접속수역법 시행령"으로 개정하였다.

직선기선과 관련하여 우리나라는 영해 및 접속수역법 제2조 제2항, 동 시행령 제2조에서 직선기선제도를 채택하여, 동 시행령 별표 1에서 영일만, 울산만, 남해, 서해 등 4개 수역에 23개의 기점을 설정하여 5개의 직선기선을 획선하였다.

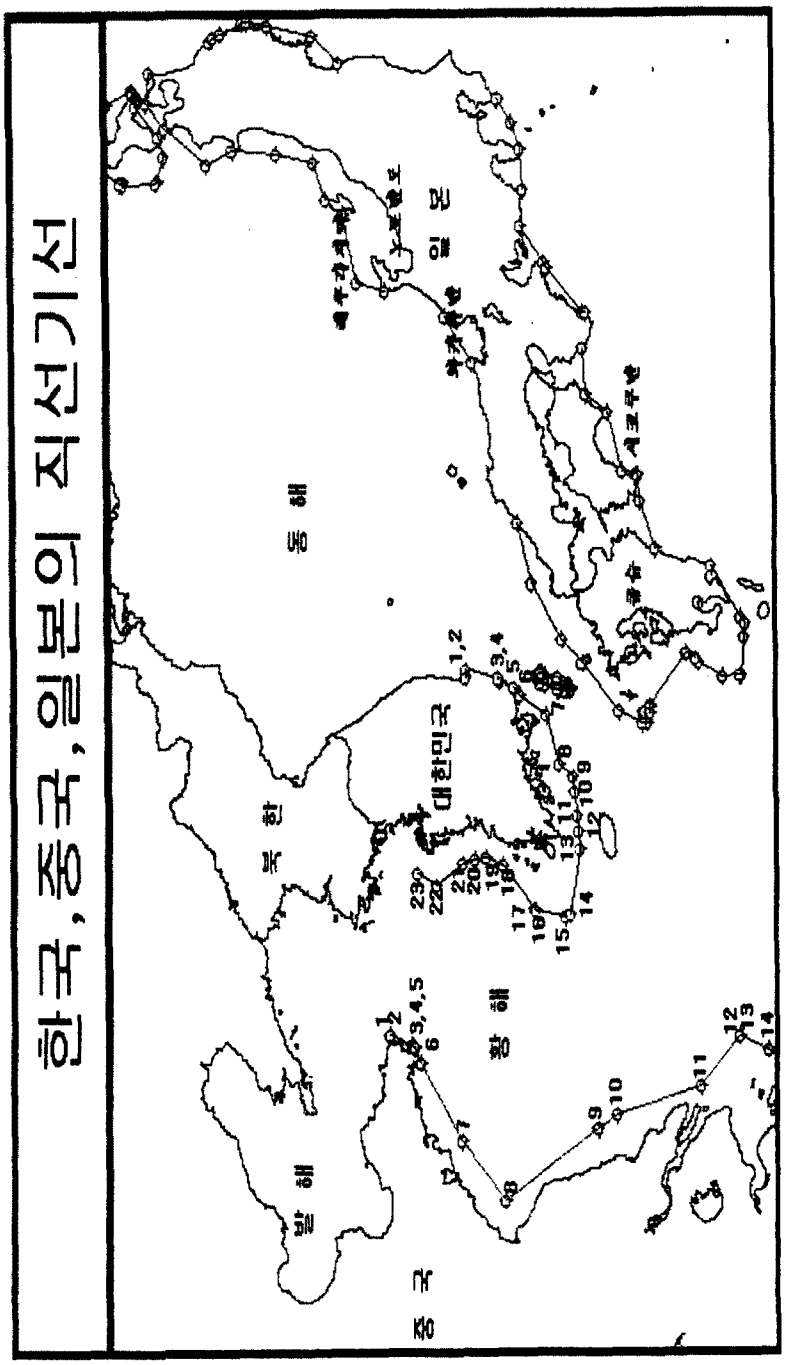
이와 같은 23개 기점 중 대부분은 한일어업협정에 따른 어업전관수역 설정시 양국의 협의를 거쳐 채택된 바 있다. 그러나 남해의 거문도(10)에서 여서도(11), 장도(12), 절명서(13), 소흑산도(14)에 이르는 직선기선과, 서해의 소국흘도(15)에서 홍도(16), 고서(17)까지의 직선기선은 영해법시행령 공포시 새로 설정된 수역이다<그림 3-26, 표 3-4 참조>.

또 직선기선의 채택에 있어서 서해의 경우 소령도까지만 기점으로 선정되고 서해 5도를 포함한 이북의 도서 등에 대하여는 언급이 없다. 영해를 선포함에 있어서 각국의 관행은 영해의 외측한계를 공표하지 않고, 측정기점만을 공표하는 것이 일반적이다. 우리나라의 영해 및 접속수역법도 이러한 방식을 채택하고 있다.

직선기선중 홍도와 간여암 사이(약 46.9해리), 절명서와 소흑산도 사이(약 60.3해리), 홍도와 고서 사이(약 53.91해리)의 간격이 비교적 길다. 이들 직선기선의 길이에 대하여는 본토 또는 이들 도서간의 밀접한 경제활동 등의 측면에서도 직선기선 채택의 타당성 입증이 가능할 수 있을 것이다.

한국의 직선기선 설정에 관한 각 도서들에 대한 기점으로서의 타당성에 대하여, 직선기선 설정요건에 비추어 검토하기로 한다.

〈그림 3-26〉 한국, 중국, 일본의 직선기선도



〈표 3-4〉 **직선기선 수역 및 기점**

수 역	기점	지 명	경 위 도	거리 (해리)
영일만	1	달만갑	N 36.06.05. E 129.26.06.	6.13
	2	장기갑	N 35.28.13. E 129.33.36.	
울산만	3	화암추	N 35.28.13. E 129.24.39.	3.14
	4	범월갑	N 35.25.45. E 129.22.16.	
남해안	5	1.5미터암	N 35.09.13. E 129.13.12.	
	6	생도(남단)	N 35.02.01. E 129.05.43.	10.05
	7	홍도	N 34.31.52. E 128.44.11.	34.94
	8	간여암	N 34.17.04. E 127.51.25.	46.09
	9	상백도	N 34.01.38. E 127.36.48.	19.61
	10	거문도	N 34.00.07. E 127.19.35.	14.39
	11	여서도	N 33.57.56. E 126.55.39.	20.02
	12	장수도	N 33.54.55. E 126.38.25.	14.65
	13	절명서	N 33.51.54. E 126.15.54.	16.52
	14	소흑산도	N 34.06.51. E 125.07.34.	60.30
서해안	15	소국흘도(소흑산도북서방)	N 34.06.51. E 125.04.42.	
	16	홍도	N 34.40.18. E 125.10.25.	33.72
	17	고서(홍도서방)	N 34.43.03. E 125.11.25.	2.87
	18	횡도	N 35.20.03. E 125.59.14.	53.91
	19	상왕등도	N 35.39.30. E 126.06.16.	20.25
	20	직도	N 36.53.10. E 126.04.15.	13.74
	21	어청도	N 36.07.05. E 125.58.11.	14.74
	22	서격열비도	N 36.36.36. E 125.32.30.	36.04
	23	소령도	N 36.58.38. E 125.45.02.	24.20

가. 해안선의 굴곡이 심한 지역

직선기선은 본래 해안의 굴곡이 심해 통상기선을 사용할 경우, 연안국은 물론 항행국 등 타국에도 불편한 경우에 채택하도록 하고 있다.

미 국무성 자료에 의하면 직선기선 채택의 요건을 충족시키기 위해서는 만곡이 3개 이상이어야 하며, 만구의 거리가 48해리 이내이고 만구와 만곡의 깊이간

에 비율이 10 : 6 이상인 직선기선이 전체 직선기선의 70% 이상이어야 한다고 제시하고 있다. 이 기준에 따르면 우리나라의 해안은 해안선의 굴곡이 심한 지역에 해당된다.

즉, 우리나라 서남해안은 직선기선을 적용할 수 있는 지리적 요건을 충분히 구비하고 있고, 동해안의 경우 해안선이 비교적 평탄하므로 여기에는 해안선을 따라 평행선으로 통상기선방법에 따라야 된다고 여겨진다.

그리고 영해 및 접속수역법이 통상기선과 직선기선을 병행하도록 규정하고 있고, 영해 및 접속수역법 시행령에서도 직선기선제도를 설정한 기점을 동해의 영일만에서부터 남해와 서해안으로 연결하고 있다.

나. 해안을 따라 근접하여 일련의 도서가 있는 경우

"해안을 따라 근접하여"라는 조건은 앞서 살펴본 바와 같이 본토와 섬간의 거리가 24해리 이내이어야 한다는 것이 일반적으로 수용되어 있으나 48해리 이내이면 된다는 주장도 제기되고 있다. 이 경우 우리나라의 홍도, 소흑산도와 본토와의 거리가 문제가 될 것이다. 또한 직선기선으로 사용되는 섬들간의 거리도 24해리 이내이어야 한다는 주장이 있으며, 직선기선의 길이가 48해리를 초과할 수 없다는 주장이 있다.

홍도는 대흑산도로부터 약 7.2해리 서측에 위치하며, 소흑산도는 하태도로부터 약 18.8해리, 만재도로부터 약 18해리 서남방에 위치하며 직선기선 채택에 적정하다 할 것이다.

영국·노르웨이 어업분쟁사건에서 국제사법재판소는 노르웨이에 44해리까지의 직선기선을 인정하였는 바, 따라서 44해리까지의 직선기선은 명백히 인정된다고 할 수 있다. 연안국의 관행을 보면, 44해리를 초과하는 직선기선의 채택이 다수 발견되고 있으며, 우리나라의 경우 44해리를 넘는 3곳의 직선기선 길이에 대한 정당성 근거를 검토하여야 할 것이다.

우리나라의 경우 직선기선의 길이가 44해리를 넘는 곳이 홍도와 간여암사이(약 46.9해리), 절명서와 소흑산도사이(약60.3해리), 홍도와 고서사이(약 53.91해리)의 3곳이 있으나<표 3-4 참조>, 연안국의 관행을 분석해 볼 때, 44해리를 초과하는 직선기선의 채택 사례가 다수 발견되고 있어, 이들 직선기선의 채택은 타당한 것

으로 주장할 수 있다.

우리나라 남해안의 경우 노르웨이의 해안선과 같이 매우 복잡한 해안으로서 깊게 굴곡하고 잘려나간 만곡과 해안을 따라 근접하여 일련의 도서가 있는 것으로 인식되고 있으나, 일부 도서가 일련의 도서로 보기에는 미흡하다는 평가와 함께 이들 도서를 직선기선 기점으로 사용하여 한국의 배타적경제수역이나 대륙붕을 확장하는 효과가 있다고 지적하고 있다.

그러나 이들 도서들은 대부분 독자적으로 배타적경제수역이나 대륙붕을 가질 수 있는 도서들로서 직선기선을 설정함으로써 해양관할권을 확장하는 효과는 크다고 볼 수 없다. 또한 일부 소규모 도서의 경우에도 대한해협에 면한 도서들로서 대한해협에서 영해의 범위를 3해리까지만 설정하고 있고 이해관계국인 일본과는 이미 대륙붕경계획정이 이루어져 있으므로 문제가 없다 하겠다.

또한 제주해협에서의 직선기선제도 채택에 따라 국제항행용 해협에서의 통항에 장애가 될 우려가 있다는 지적은, 설사 제주해협에서 한국이 직선기선제도를 채택치 않더라도 12해리 영해의 범위에 동 해협이 편입되어 공해대가 존재치 않게됨으로 이러한 지적은 사실관계에 대한 인식부족으로 인한 오류라고 하겠다. 더우기 영해 및 접속수역법 제4조 단서에서 외국군함의 사전통고제를 국제항행용 해협의 경우에는 면제한다는 규정을 둠으로써 제주해협이 국제항행용해협으로서 법적지위를 가진다면, 동해협에서의 직선기선 채택으로 인한 외국선박의 통항에 장애가 되는 상황은 발생치 않을 것이다.

다. 내수와 육지의 밀접성 및 관계지역의 특수한 경제적 이익

직선기선을 채택함으로써 내수화되는 수역은 육지와의 밀접한 관련이 있어야 하며, 또한 관계지역에 특수한 경제적 이익으로서 그 사실 및 중요성이 장기관행에 의하여 명백히 증명되는 경우에는 직선기선의 채택이 정당화될 수 있다. 서남해안의 직선기선 기점인 도서들은 모두 육지 본토와의 경제생활이 상호밀접하게 관련되어 있으며, 또한 이들 연안수역이 연안 어민들의 어업과 교통에 이용되어 주민들의 경제적 생활에 커다란 비중을 차지하는 이유로 이들 도서에 대한 직선기선의 채택은 타당하다고 할 수 있다.

2. 일본의 직선기선제도

일본정부는 1996년 구영해법을 "영해 및 접속수역에 관한 법률(평성 8년 6월 14일 법률 제73호)"로 개정하고 기선의 규정에 직선기선을 추가하였다. 동법 시행령(평성 8년 7월 5일 정령 제206호(2차개정))은 일본의 전해안에 걸쳐 모두 194개 기점을 설정하여 1997년 1월 1일부터 시행하고 있다.

일본주장 직선기선의 설정이유를 유형별로 분석해보면 도서의 존재가 60%, 해안선의 복잡성이 32%, 만구폐쇄선을 이유로 한 것이 8%를 차지하고 있다<표 3-5 참조>.

〈표 3-5〉 **일본주장 직선기선의 유형별 구분**

형태 / 지역	해안선의 복잡성	도서의 존재	만구폐쇄선	계
북 해 도 지 역	6	46	7	59
대 마 도 지 역	28	–	–	28
동 일 본 지 역	9	11	2	22
시 코 쿠 지 역	1	5	3	9
기이·이즈지역	1	5	2	8
오키나와지역	2	16	–	18
큐 슈 지 역	–	19	–	19
계	47	102	14	163

일본주장 직선기선을 길이별로 분류해 보면 10해리 미만 100개소, 40해리 이상 21개소이며, 24해리 이하 117개소, 24해리 초과는 46개소에 이른다<표 3-6 참조>.

〈표 3-6〉 **일본주장 직선기선의 길이별 구분**

(단위 : 해리)

지역 \ 길이	10미만	20미만	30미만	40미만	50미만	60미만	70미만	계
홋카이도지역	42	3	5	4	4	1		59
대마도지역	25	3						28
동일본지역	7	1	3	5	1	4	1	22
시코쿠지역	4	1	2		1	1		9
기이·이즈지역	3		2	1	1	1		8
오키나와지역	13	2	2	1				18
큐슈지역	6	2	2	3	1	2	3	19
계	100	12	16	14	8	9	4	163

일본주장 직선기선 중 국제법상 부적절한 주요사례해역을 분석해 보면 다음과 같다.

(i) 만구폐쇄선을 과도하게 설정한 경우

와카사만 해역(기점 128-129, 코가사키-아이찌젠미사키)의 만구폐쇄선은 그 길이가 52해리에 달해 국제법적 타당성을 인정받을 수 없고, 태평양측의 시코쿠 해역(기점 39-40, 무로토자키-오키추자키)도 56해리에 이르는 만구폐쇄선을 직선기선으로 사용하고 있어 그 타당성을 인정받을 수 없다.

(ii) 도서의 존재와 해안선의 일반적 방향으로부터 과도하게 일탈한 경우

노도반도와 헤쿠라지마 북방해역의 직선기선의 길이는 각각 약 33해리, 약 62

해리, 약 43해리, 약 50해리로 총연장 188해리에 이르며, 도서의 존재로 통상기선의 사용이 곤란한 지역이 아니며, 또한 헤쿠라지마에의 직선기선 설정으로 해안의 일반적 방향으로부터 현저히 일탈하고 있다.

(iii) 해안의 복잡성을 이유로 과도하게 적용한 경우

오키노시마 동북방 해역(기점 96-97, 오키노시마-미시마)은 해안선이 단순하며, 도서의 존재로 통상기선의 설정이 곤란하지 않으며, 큐슈 서남방해역(기점 83-84)은 해안으로부터의 일탈거리 50해리 및 도서의 인접 및 밀접성이 결여되어 있다. 홋카이도 서남방해역(기점 157-158, 159-160)은 해안선의 단순성으로 인하여 통상기선의 설정이 곤란하지 않은 지역으로 직선기선 설정이 적합치 않다.

3. 중국의 직선기선제도

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 채택하였는 바, 1996년 5월 15일 산동반도 북쪽을 제외한 중국 대륙연안에 대한 49개의 기점과 서사군도 주변에 적용될 29개의 기점을 공표하였다.

중국의 직선기선중 우리와의 관계에서 문제되는 것은 대륙연안 기점 1번 山東高角에서 14번 兩兄弟嶼까지인 바, 황해 및 동중국해에서 우리와 대향하는 부분의 중국의 직선기선 기점들중 일부가 유엔해양법협약상 직선기선 설정요건에 부적합한 것으로 판단된다. 중국주장 직선기선 중 국제법상 부적절한 주요사례해역을 분석해 보면 다음과 같다.

(i) 만구폐쇄선을 과도하게 그은 경우

기점 2-3사이의 연안에 2개의 만입을 연결한 만구폐쇄선(26.7해리)은 유엔해양법협약 제10조의 만의 요건을 충족하지 못하기 때문에 직선기선의 기점으로 사용할 수 없을 것으로 판단된다.

(ii) 도서의 존재와 해안선의 일반적 방향으로부터 과도하게 일탈한 경우

기점 12-15는 기선이 육지의 일반적인 방향으로부터 일탈하고 있으며, 육지와의 연관성이 밀접하지 못하고, 기점 12는 본토로부터 약 60해리 이상 떨어진 '해초'(haejiao)로서 우리가 알고 있는 동도(Tungdao ; Barren Island)이며, 기선의 방

향이 육지의 일반적인 방향과 일치하지 않고, 기선의 획선으로 형성되는 내수의 성격이 내수제도의 본질에 적절할 만큼 육지와 밀접한 연관성을 갖지 못한다. 기점 13은 기점 12 외측 600m지점에 위치한 동남초로서 연안 저조선에서 69.6해리나

〈표 3-7〉 **중국의 직선기선별 길이(황해 및 동중국해)**

(단위 : 해리)

기 점	길 이	기 점	길 이	기 점	길 이
1-2	0.3	17-18	69.3	33-34	83.7
2-3	26.7	18-19	73.2	34-35	0.6
3-4	3.0	19-20	14.3	35-36	23.7
4-5	1.9	20-21	50.3	36-37	6.0
5-6	15.2	21-22	36.9	37-38	23.2
6-7	84.1	22-23	83.6	38-39	0.3
7-8	71.8	23-24	48.3	39-40	7.2
8-9	121.7	24-25	30.8	40-41	26.0
9-10	25.6	25-26	1.1	41-42	11.0
10-11	100.2	26-27	43.8	42-43	18.5
11-12	62.5	27-28	84.6	43-44	0.3
12-13	0.6	28-29	71.3	44-45	0.8
13-14	35.2	29-30	66.8	45-46	0.1
14-15	84.2	30-31	25.4	46-47	19.6
15-16	34.9	31-32	107.8	47-48	21.0
16-17	0.5	32-33	6.4	48-49	9.8

떨어져 있으며 해도상에도 잘 표기되어 있지 않는 암초로서 직선기선의 기점으로 사용하기에 적절치 못하다. 기점 14와 15는 일련의 도서가 해안을 따라 인접하여 있어야 한다는 요건을 충족하지 못하고 있다.

(iii) 해안의 복잡성을 이유로 과도하게 적용한 경우

기점 5-8 해역은 해안선에 인접하는 법적인 만에 의하여 폐쇄된 조그마한 만입을 지니는 대체적으로 단순한 해안선을 지니므로, 통상기선의 설정이 곤란하지 않고, 기점 6, 7, 8은 조그마한 소도로서 본토와 약 15, 16, 26해리 각각 떨어져 있으며, 기선 6-7과 7-8의 길이는 각각 84.1해리와 71.8해리로서 도서의 인접 및 밀접성의 결여로 섬의 요건에 따른 일련의 도서로 간주할 수 없다 하겠다.

기점 8-11 해역 중에서 기선 8-9, 9-10, 10-11의 길이가 각각 121.7해리, 25.6해리, 100.2해리이며, 광대한 저조고지인 동지역에서 황해와 동중국해로 흘러들어가는 몇몇 강을 제외하고는 해안선이 대체적으로 단조로와 직선기선 설정에 적합치 않다. 미국무성자료에 의하면 기점 9는 수심 3미터 이하에 위치해 있는 수중암초이며, 기점 10은 본토로부터 12해리 이원에 있는 저조고지에 위치하며, 8-9와 9-10에 인접하는 일련의 도서가 존재하지 않아 직선기선 설정이 적합치 않다. 그러나 이 지역에 발달되어 있는 간석지에 대한 정확한 측량으로 직선기선 설정의 타당성을 검토하여야 할 것이다.

4. 이해당사국의 이익고려

기선제도의 성립과정과 각국의 관행을 분석해 볼 때 직선기선제도는 애초 통상기선의 사용이 곤란한 경우에 연안국의 해양관할권에 대한 관리의 편리함과 해양이용자의 연안국 해양관할권에 대한 식별을 용이하게 하기 위하여 발달되어 유엔해양법협약에 규정되기까지 독자적인 기선체제의 일부를 형성하고 있음을 알 수 있다.

그리고 직선기선제도는 연안국들이 해양관할권을 확장하려는 의도에서 발전되어 왔으며, 연안국의 해양관할권 확장을 가급적 억제하려는 주장과의 대립을 제치고 오늘날의 200해리 배타적경제수역으로 대변되는 신국제해양질서시대의 주요제도로 인식되고 있다.

그러나 오늘날 과학기술의 발달로 해양과 그 자원의 개발능력이 제고됨에 따라 세계각국이 해양자원을 확보하기 위한 차원에서의 해양관할권 확대경쟁을 벌이고 있는 상황에서, 유엔해양법협약은 기선제도에 관한 명확한 기준을 제시하지 못하고 있다고 판단된다. 즉, 해양관할권 확대의 방편으로 사용되고 있는 과도한

직선기선의 설정은 유엔해양법협약 제7조의 직선기선 설정요건의 애매함 때문이기도 한 것이다.

물론 직선기선의 남용은 연안국의 해양관할권 확대의욕에 일차적인 책임이 있다고 하겠으며, 이해관계가 대립되지 않는 타국의 과도한 직선기선제도의 설정행위에 대한 무관심과 자국의 과도한 직선기선 설정에 대한 불간섭에 대한 국제사회의 암묵적 동의가 해양이용에 대한 이기적 사고를 유발하였다고 판단되기도 한다.

따라서 이러한 잘못된 국가관행을 바로잡기 위한 국제사회의 노력이 필요하다고 생각하며, 이를 위하여 유엔 등이 주도하는 기선문제에 관한 전문가회의의 개최가 요구된다. 기선문제는 법적인 문제 뿐만 아니라 기술적인 문제가 포함된 매우 복잡한 문제이므로 지리학자와 국제법학자가 참여하는 전문가회의가 되어야 할 것이다. 그리고 세계각국의 연안이 독특한 특성을 가지고 있으므로, 이러한 특이한 연안형태에 대한 구체적 규범을 개발하기 위해서는 우선 소지역적 또는 지역적인 차원에서의 전문가회의를 거친 후, 전지구적 차원의 전문가회의를 개최하는 것이 바람직하다 하겠다.

한편, 이러한 국제사회의 노력은 결국 과도한 기선제도를 채택하고 있는 국가들로 하여금 적정한 기준으로의 복귀를 유도할 것으로 예견된다. 앞서 살펴본 기니아의 과도한 직선기선 철회는 국제사회의 좋은 본보기로서, 특히 이해관계국과 해안을 접하거나 대향하고 있는 국가간에는 직선기선의 사용에 있어서 신중한 자세를 가져야 할 것이며, 사전협의에 의한 적절한 기선설정이 요구된다 하겠다.

이상에서 살펴보건대, 직선기선제도가 향후 평화로운 해양이용을 위한 제도로서 정립되기 위하여서는 이기적인 해양관할권 확대경쟁으로부터 합리적 해양이용 및 보전을 위한 협력체제 구축으로 전환을 위한 연안국들의 노력이 무엇보다 절실히 요구된다 하겠다.

한국이 위치해 있는 동북아해역 즉, 동해, 황해 및 동중국해는 모두 반폐쇄해적 성격을 가진 해역으로서 자칫하면 주변연안국간에 해양관할권 확보를 위한 분쟁의 발생이 우려되는 지역이다. 이러한 좁은 해역을 면하고 있는 국가들은 직선기선 설정에 대하여 매우 신중하게 관계국의 이익을 고려하여야 할 것이며, 과도한 직선기선의 사용으로 주변국의 전통적 해양이용이나 향후의 해양활동 등에 불이

익을 주는 사례가 없도록 하여야 할 것이다. 이를 위하여 유엔해양법협약상의 직선기선제도의 요건을 엄격히 적용하여 기준을 초과하는 직선기선의 설정은 철회되어야 할 것이다. 만일 중국, 일본이 과도한 직선기선 주장을 철회하지 않는다면 반폐쇄해인 동해, 황·동중국해를 면하고 있는 우리나라로서는 주변국가들의 주장에 상응하는 조치로서 현행 직선기선제도를 확대하는 방안도 적극 검토해야 할 것이다.

제 4 장 독도영유권에 대한 한·일간 기존주장 검토

독도는 북위 37도 14분 00초 - 북위 37도 14분 45초, 동경 131도 51분 - 동경 131도 53분에 위치한 동도·서도와 32개의 암석으로 구성되어 있다. 독도는 경상북도 울진군 죽변에서 동쪽으로 약 117.3해리, 울릉도에서 동남쪽으로 약 47.4해리, 독도에서 오키섬까지는 84.9해리이며 독도에서 일본연안까지의 최단거리는 약 113.8해리이다<그림 4-1 참조>.

독도주변에는 다수의 저조고지와 해산이 있다. 동도와 서도와의 거리는 130m정도이며 동도는 해발 124m에 둘레가 1.9Km, 서도는 해발 157m에 둘레가 2.8Km이다. 서도는 경사가 급하고 하나의 봉우리로 솟아 있지만 동도는 해안이 10-20m의 단애를 이루고 있으나 그 위는 비교적 완만한 경사를 이루고 있다. 특히 동도의 동쪽 끝에는 화산 분화구가 컵모양으로 깊게 남아 있다<그림 4-2 참조>.

독도문제는 정치적인 측면에서 한·일 모두에게 커다란 부담이 되고 있다. 이미 실효적인 지배를 하고 있으면서 역사적 권원을 주장하고 있는 우리에 비해 일본은 독도를 계속해서 분쟁지역화함으로써 영토문제의 핵심사항으로 유지시키려 하고 있다. 특히 일본은 영토문제의 핵심인 독도를 배타적경제수역의 설정과 같은 해양주권 문제와 결부시킴으로써 한·일 관계에 있어서 정치적, 외교적 주도권을 지속적으로 확보하려 할 것이다.

다음으로 경제적인 측면에서 독도는 현실적인 어업활동과 해저자원 확보의 측면에서 중요성이 부각되고 있다. 울릉도와 독도지역은 동해에서 한류와 난류가 교차하는 좋은 어장을 형성하고 있기 때문에 수산업에 그 중요성을 더하고 있다. 또한 해저자원과 관련하여 자원탐사기술의 발전으로 새로운 해저자원개발을 모색할 수 있다는 점에서 독도라는 영토의 확보는 곧 자원확보와 직결된다고 할 수 있다.

또한, 안보적 측면에서 독도는 매우 중요한 역할을 한다. 독도는 대한해협을 통과하는 군함 등에 대한 움직임과 동해상에서 이루어지는 군사적 상황을 관측할

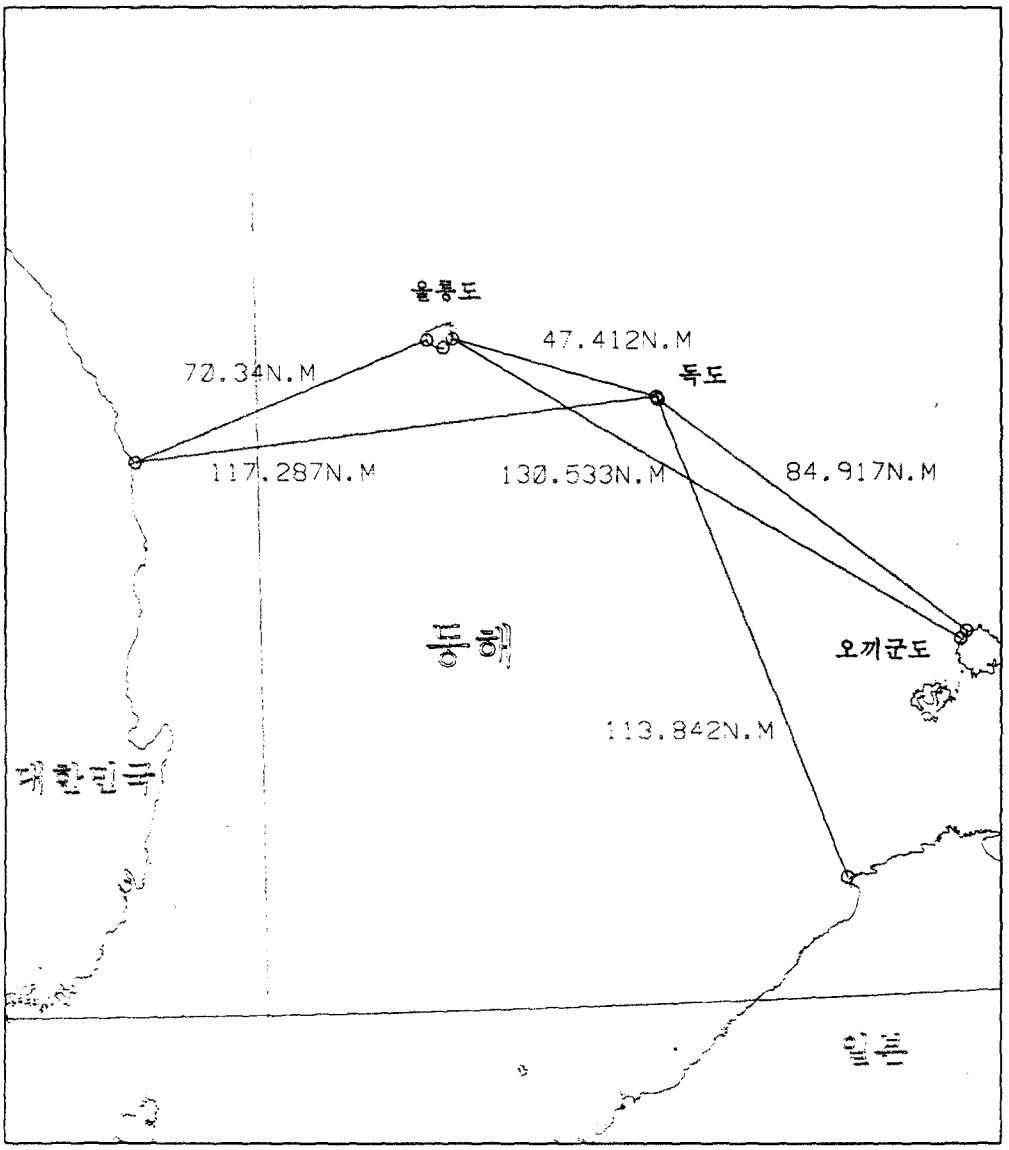
수 있는 요충지에 위치하고 있어 우리의 안보를 안정적으로 확보하는 기본요건이 되므로, 독도는 우리나라 국가방위의 전방초소 역할을 하고 있다.

이와 같이 독도는 동북아해역에서 해양관할권 확대경쟁에 있어서 지정학적 가치뿐만 아니라 정치적, 경제적, 안보적 측면에서의 중요성으로 인해 한·일간에 영유권주장이 첨예하게 대립되어 있다.

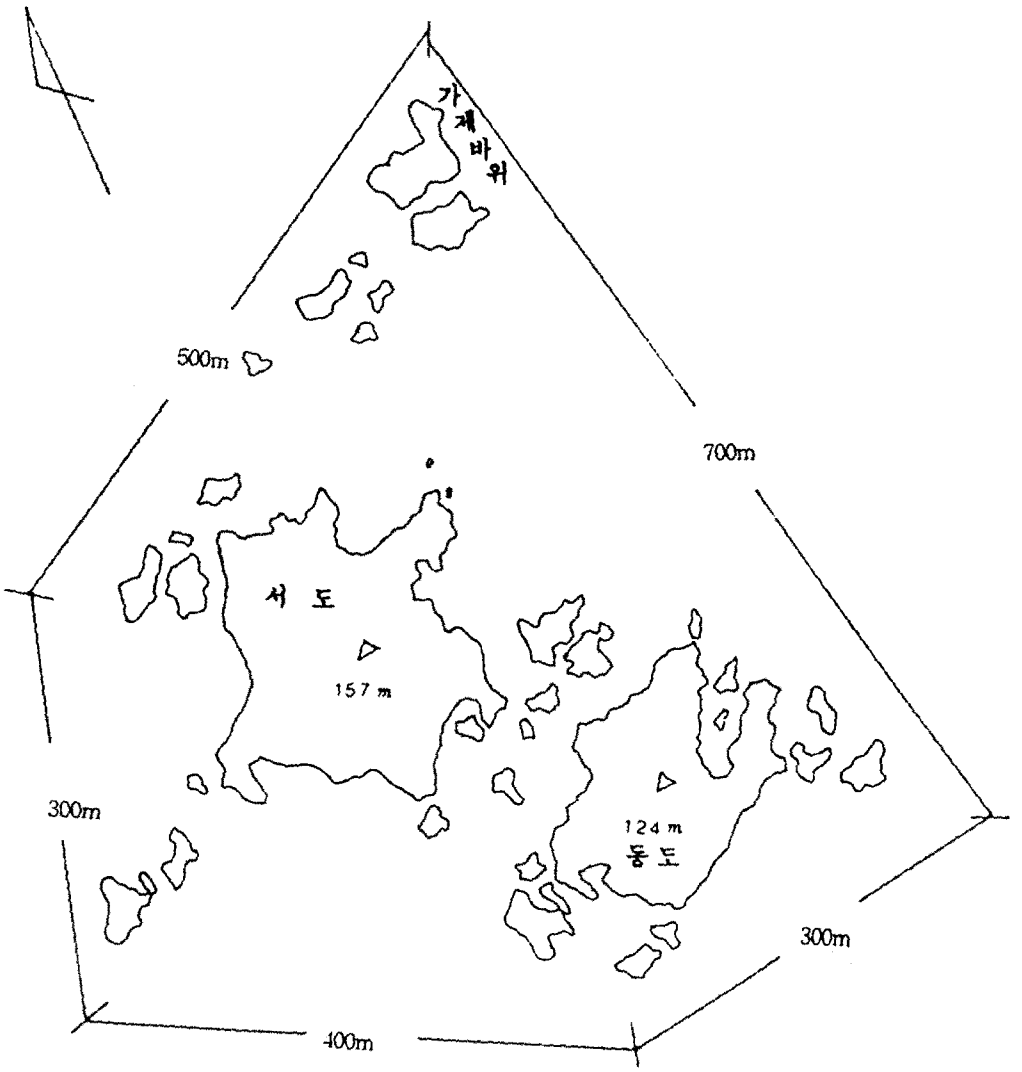
이러한 독도의 정치, 경제, 안보적 중요성에 따라 일본은 "1905년 도근현 고시 제40호로서 독도편입조치를 완료하였기 때문에 현재 한국의 실효적 지배는 불법이므로 반환되어야 한다"고 주장하고 있다. 이와같이 한·일 양국은 독도영유권확보를 위해 반세기동안 논쟁을 벌이고 있다.

이러한 점에서 본 장에서는 현재까지 독도문제에 대해 거론된 각종 자료 및 문헌을 종합적으로 분석하여 독도의 영유권에 관련된 한·일 양국의 입장을 쟁점별로 비교·분석함으로써 우리나라의 독도에 대한 영유권의 정당성을 제시하였다. 이에 부가하여, 독도문제와 유사한 영유권분쟁지역에 대한 국제적 판례 및 사례를 분석함으로써 독도문제해결에 도움을 얻고자 한다.

〈그림 4-1〉 **독도의 위치도**


울릉도
47.412N.M
72.34N.M
독도
117.287N.M
130.533N.M
84.917N.M
동해
오끼군도
113.842N.M
대한민국
일본

〈그림 4-2〉 **독도의 평면도**



제 1 절 독도의 영유권에 관련된 양국의 주장

1. 독도문제의 역사적 전개

한국은 정부수립이후 1952년 1월 18일 "인접해양의 주권에 관한 대통령선언(평화선)"을 발표하였던 바, 이것이 계기가 되어 한일 양국간에 독도문제가 처음으로 외교적 문제가 되었다.

일본정부는 이미 1954년 9월 25일자로 한국정부에 송부한 구술서(No.158/A5)에서 독도문제는 국제법의 기본원칙에 관한 해석과 관련된 영유권 분쟁이므로 이를 국제재판에 회부하는 것이 유일하고 형평한 해결방안이라고 전제하고, 한일 양국의 합의하에 가장 공정하고 권위있는 기관이라고 할 수 있는 국제사법재판소에 이 사건을 회부하자고 제의한 바 있다. 이 같은 일본정부의 입장은 1954년 10월 21일자 구술서(No.185/A5)에서도 재차 강조되었으나 한국정부는 이같은 제의가 사법적 가장하의 그릇된 주장이라고 반박하며 명백한 자국 영토를 국제재판을 통하여 확인받을 이유가 없다고 거부한 바 있다.

1965년 한일기본협약에서 양국은 독도문제를 공식적으로 다루지 않았으나 교섭당사자의 사적인 저술을 통해 일본은 독도의 일본영유를 간접적으로 표명하였다. 한일회담 과정에서 독도문제 해결방안으로 조정이 검토되기는 하였으나, 최종적인 한일회담 타결문서에서는 독도가 어디에서도 직접 거명되지 아니하였다. 다만 양국은 "분쟁해결에 관한 교환공문"에서 "양국정부는 별도의 합의가 있는 경우를 제외하고는 양국간의 분쟁은 우선 외교상의 경로를 통하여 해결하는 것으로 하고, 이에 의하여 해결할 수가 없을 때에는 양국정부가 합의하는 절차에 따라 조정에 의하여 해결을 도모한다"고 합의하였다.

한국정부는 이 교환공문의 적용대상으로 독도가 지적되어 있지 않는 만큼 독도문제는 이와 무관하다는 입장을 취하고 있다. 즉 교환공문은 1965년 6월 22일 한일간에 체결된 5개 조약과 동시에 체결된 만큼, 이들 조약의 해석과 적용에 관하여 양국간 발생하는 분쟁만을 적용대상으로 한다고 보고 있다.

반면 일본측 학자들은 이 교환공문이 주로 독도문제를 염두에 두고 작성된 것이라고 보고 있다. 특히 어업협정이나 청구권 협정이 중재재판 등 별도의 분쟁해결절차를 마련하고 있으므로 분쟁해결에 관한 교환공문은 양국간의 여타 분쟁 전반을 대상으로

적용되어야 하며, 이에 독도분쟁이 제외될 이유가 없다고 보고 있다.

또한 한국측이 주장하고 있는 논리로서 "독도가 명백히 한국령이므로 어떠한 분쟁해결 절차로의 회부에 대하여도 반대하는 것"은 용납되기 어려운 독단이며, 일본 역시 독도를 일본령으로 확신하는 만큼 양국간에 분쟁은 객관적으로 존재하고 있으며, 한국측이 평화적 분쟁해결방안을 거부하는 것은 승산이 없음을 두려워하고 있기 때문이 아닌가라는 의문을 제기하고 있다.

이와 같이 독도문제는 한일 국교정상화 당시부터 제기되어 왔는데 최근 일본이 1996년 '배타적경제수역 및 대륙붕에 관한 법률'의 선포를 계기로 본격적인 현안으로 등장하고 있다.

특히, 1970년대에는 해저자원에 대한 관심이 높아지면서 독도의 영유권이 외교적 문제로 대두되었으며, 1990년대 들어서서는 배타적경제수역의 설정을 둘러싸고 양국간에 독도에 대한 관심이 고조되고 있다.

일본은 독도에 대한 영유권 주장을 계속 제기하여 독도 주변수역을 '분쟁지역'으로 만들어 최소한 독도가 한국의 배타적경제수역내에 포함되는 것을 막겠다는 전략과 함께 독도의 영유권 주장으로 독도주변수역에 대한 경계선을 획정하지 못할 경우 '공동관리수역'으로 관리하겠다는 전략을 세우고 있는 듯하다.

특히, 일본은 경제수역 선포의사를 밝힘에 있어서 독도를 자국령으로 재확인하는 동시에 한국과의 해양경계획정과 관련하여 "여하한 특정수역도 인정하지 않는다"는 입장을 밝힘으로써 독도 주변을 일본의 수역에 포함할 뜻을 밝힌 바 있다.

이상과 같은 문제인식하에서, 독도의 영유권에 대한 한국과 일본측의 주장을 국제법상의 영토취득이론에 비추어 그 주장하는 바를 요약하기로 한다.

2. 한국측의 주장

가. 역사적 권원

한국측은 독도가 울릉도에서 47.5해리의 거리에 위치하고 있는 울릉도의 속도로서 古來부터 울릉도의 어민이 독도의 어장에 출어하였고 기항지로도 사용하여 왔으므로 독도에 대한 역사적 권원이 있다고 주장한다

이러한 역사적 권원을 구체적으로 증명하는 자료로는,

첫째, '三國史記'의 新羅本紀에 의하면 원래 독도와 울릉도가 우산국이라는 독립국을 형성하고 있었으나, 西紀 512년 신라 22대 智證王 13년 6월에 河琴羅州(현재의 강릉)의 군주였던 伊湌 異斯夫가 나무로 만든 사자를 만들어 戰船에 나누어 싣고 木遇獅子를 이용하여 우산국의 항복을 받았다는 기록이 있다.

둘째, '세종실록지리지'와 '신증동국여지승람'에 독도가 강원도 울진현에 소속된 屬島로 기록되고 있다. 세종실록지리지, 강원도 蔚珍縣條에는 "우산과 무릉 이 두 섬이 울진현 정동의 바다 가운데 있는데, 두 섬이 거리가 멀지 않아 날씨가 맑으면 바라볼 수 있는데, 신라때는 우산국이라고 칭하였다"고 기록하고 있다. 그리고 '新增東國與地勝覽', 江原道 蔚珍縣條(卷45)에는 우산도·울릉도, 무릉이라고 하고 羽陵이라고도 부른다. 두 섬은 울진현의 정동 바다 가운데 있으며, 세 봉우리가 하늘로 곧게 솟았으며, 남쪽 봉우리가 낮다. 일설에 의하면 우산과 울릉은 원래 한 섬이라고 한다고 기록하고 있다.

셋째, '肅宗實錄'에 의하면 1693(숙종 19년)년 대마도 도주가 울릉도(독도 포함)를 일본의 대마도 부속영토로서 漁獵과 벌목을 자행하던중 울산어부 안용복 일행과 일본어부가 충돌하여 일본의 隱岐島로 납치되었으나 안용복이 隱岐島主에게 울릉도와 우산도가 우리나라 땅임을 강력하게 주장함에 따라 덕천막부의 관백이 울릉도와 그 부속도서인 독도가 조선영토임을 결정하였다. 그 후 안용복은 1696년 울릉도로 건너가 일본인들의 어업행위를 보고 단독으로 일본의 玉岐島에 가서 鬱陵·于山兩島의 監稅將이라고 자칭하여 伯耆州에 들어가 伯耆州 태수와 담판하는 자리에서 伯耆州 태수는 兩島의 조선영토임을 밝힘과 동시에 조선영토의 침입에 따른 적절한 조치를 취할 것을 약속하였으며, 對馬島主는 1697년 1월에 형부대보 平成常을 조선에 보내 관백의 결정을 알리고 1699년에는 최종 외교문서의 교환이 끝나서 일본측에서도 울릉도와 독도를 조선영토로 재확인하는 모든 절차를 완료한 기록이 있는 바, 당시 울릉도의 속도인 독도도 마땅히 한국의 영토이다.

넷째, 1876-1878년(명치 9년-명치 11년)에 일본인 武藤平學의 '松島開拓之議' 및 戶田敬義의 '竹島渡海之願'과 같은 이른바 '竹島開拓願을 제출하였으나 외무성 공신국장 田邊太一은 "松島(獨島)는 我邦人의 命名이나 其實은 조선 울릉도에 속한 우산이다. …지금 까닭 없이 사람을 보내어 이것을 巡視한다는 것은 타인의 寶具를 貪내는 것이다. 하물며 隣境을 侵越함과 類似함에 있어서랴…"하면서 開拓을 不許하였으며, 또한 그 후 '리양고島 領土編入 및 貸下願'을 제출하였던 中井養三

郎은 원래 독도를 한국영토로 믿고 있었다고 일본 島根懸誌에 기록되어 있다. 그리고, 일본에서 독도의 명칭은 1849년 프랑스 선박 Liancourt가 이 섬을 발견한 것이 계기가 되어 明治時代에 隱岐島民이 죽도(독도)를 '리양고島'라고 불렀다. 이와 같이 독도는 일본에 있어서 명치시대 이전에는 松島, 명치 이후에는 竹島 그리고 '리양고'島라는 이름으로 혼용하여 불렀던 것은 일본인의 獨島에 대한 지견이 확실치 못했다는 증거가 되는 것이다.

다섯째, 일본인 林子平은 1785년에 고지도를 제작했으며 그 해설서 三國通寶圖說에 독도를 분명히 한국의 영토로 표시하고 있으며, '하나도 내마음대로 한 것은 없다'는 설명도 있다. 또한, 1875년 일본 육군성 참모국에서 발행한 '朝鮮全圖'와 1876년 일본 해군성이 제작한 '朝鮮東海岸圖'와 1878년에 森琴石이 간행한 '大日本陸海全圖 附朝鮮琉球全圖' 등 다수의 일본측 고지도에 독도가 한국의 영토로 표시되어 있고, 또한 1904년 11월 일본 군함 對馬號가 울릉도와 독도를 조사하고 "울릉도에 있는 다수의 거주자들이 매년 하절기에 독도에 상륙하여 그 섬 근방에서 어로에 종사하고 있음"이라는 보고를 하였다. 그리고, 일본 육군참모본부 육지측량부는 1936년 3월 현재 大日本帝國(日本本州, 朝鮮, 臺灣, 關東州, 樺太 포함)의 '지도구역일람도'에서 울릉도와 竹島를 '조선구역'에 포함시키고 竹島 밖에다 '조선 구역'과 '일본 本州 區域'을 구분하는 굵은 흑선을 그었다. 이와 같이 동 지도의 중요성은 연합국 최고사령부가 종래 일본영토의 특정지역에 대하여 일본정부의 정치·행정상 권리의 행사 또는 행사기도의 정지를 명령한 SCAPIN 제677호의 집단분류와도 거의 일치하기 때문이다.

나. 일본의 선점요건 결여

일본은 국제법상 선점이론을 적용하여 독도를 주인이 없는 지역으로 취급하고 1905년 2월 22일자 "島根懸告示 제40호(북위 37도 9분 30초 동경 231도 55분 隱岐島와의 거리 서북 85리에 달하는 도서를 죽도라 칭하고 自今 本縣所屬 隱岐島司의 所管으로 定한다. 이와 같이 일본이 明治 38년 2월 22일 島根縣 知事 松永武吉에 의거하여 독도를 일본의 영토로 편입조치한 것은 일본이 그 당시까지 독도를 일본영토로 생각하지 않았다는 유력한 반증이 된다.

또한, 국제법상 선점에 의하여 영토편입조치를 하는 경우에는 그 대상이 어느

주권하에도 있지 않는 무주지에 해당하여야 하는 바, 독도는 이미 우리나라의 영토에 해당하는 '임자있는' 땅이므로 국제법상 영토취득권원인 선점의 요건에 해당하지 않는 것이다.

그리고, 선점의 경우에는 이를 이해관계있는 국가에게 공식적으로 통고하거나 대외적으로 공표할 것을 요구함에도 불구하고 島根懸告示는 지방당국의 대내적 고시에 불과한 것으로서 한국에 대한 통고라고 볼 수 없으며, 1907년 일본에서 간행된 '田淵友彦'의 한국신지리와 1933년 일본 해군 수로부에서 발행한 '조선연안수로지' 등에 여전히 독도가 한국영토로 표기되어 있다.

다. 실효적 지배로서의 공도정책(空島政策)

한국측은 일본 정부가 1905년 島根縣告示에 의해 영토편입조치전까지 독도에 대한 실효적 지배를 행해오지 않았다고 주장하는 것은 독도에 대한 한국의 실효적 지배에 대한 역사적 사실을 볼 때에 명백한 오류라고 주장한다.

즉, 한국은 적어도 조선조부터는 독도나 울릉도를 포함한 서해나 남해의 여러 섬들에 대하여 이른바 공도정책(空島政策)을 실시하여 연안에 거주하는 주민들을 왜구나 해적의 약탈로부터 보호하고 이러한 섬들이 중앙정부에 불만을 품은 반란세력들의 근거지가 되는 것을 방지하고자 하였다. 이러한 공도정책(空島政策)은 해당 영역에 대한 영토주권의 포기가 아니라, 영토주권행사의 한 방법이라는 것이다.

또한, 1905년에 島根縣告示가 공표될 당시 1904년 8월 22일 '한일협약'의 결과 일본에서 매수하여 파견한 미국인 외교고문 스티븐스가 한국의 외교실권을 장악하고 있었으므로 한국이 이를 알았다고 하더라도 이에 대한 항의를 하지 못할 형편이었으며, 러·일 전쟁 당시 일본은 전략적 견지에서 필요한 경우에 한국영토의 어떠한 부분도 사실상 점령하는 등을 미루어 볼 때에 독도를 일본의 영토로 일방적으로 편입한 1905년의 島根縣告示는 타국의 영토를 불법적으로 침략하는 제국주의의 발로에 해당하는 불법적인 행위라는 것이다.

〈표 4-1〉 **일본제국주의의 독도관련 침략과정**

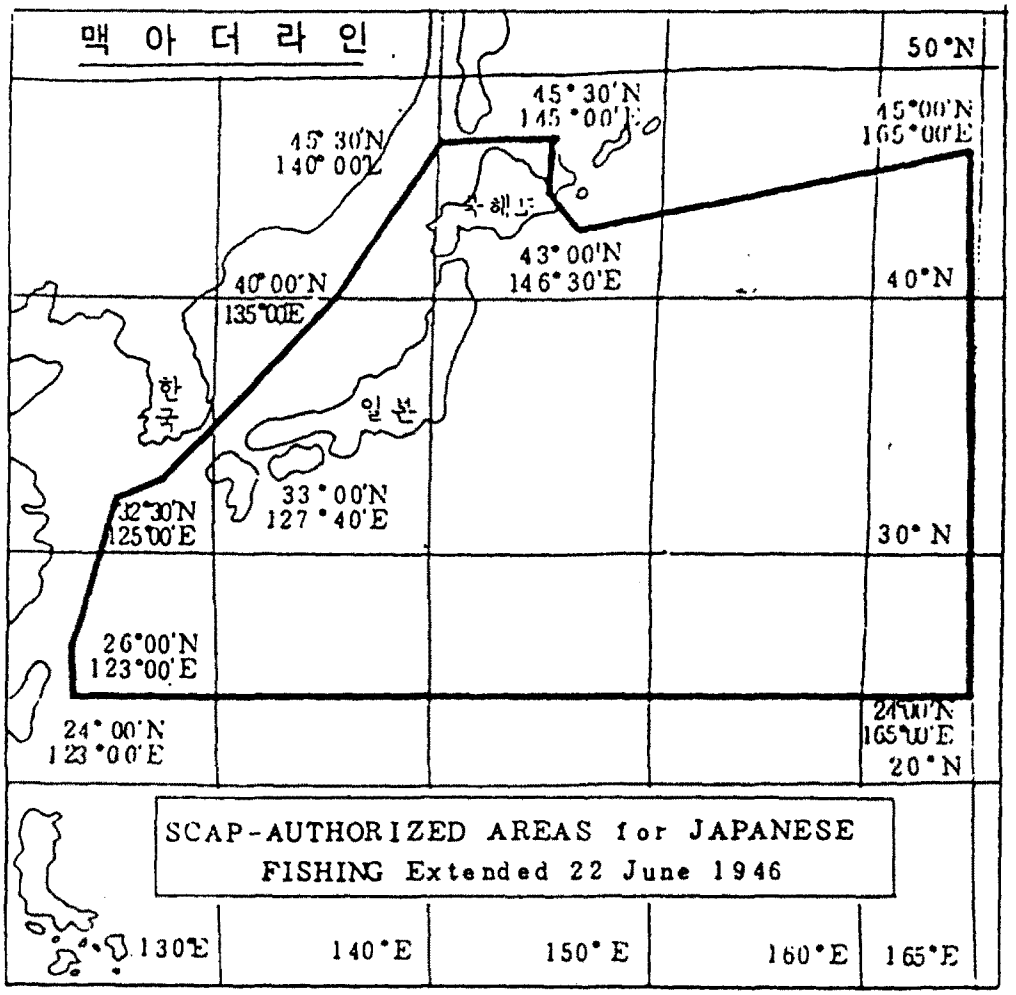
일제침략문서	연 월 일	침 략 내 용
한일의정서	1904년 2월 23일	일본이 전략상 필요한 지역을 사용할 수 있도록 하고, 경인선이나 경의선 철도부설과 통신망가설 등의 이권을 차지하고 일본의 승인없이 타국과 협약을 맺을 수 없도록 하였음.
제1차 한·일협약	1904년 8월 22일	일본이 외교, 재정, 군사, 치안 및 교육 등에 고문 및 참여관을 파견하여 우리의 내정을 간섭.
도근현고시 제40호	1905년 2월 22일	독도의 일방적 편입조치
심흥택보고서	1906년 3월 29일	한국, 최초 인지
진상조사지시	1906년 4월 29일	한국, 최초 대응
한일신협약 (정미조약)	1907년 7월	일본이 헤이그특사사건을 구실로 고종을 강제퇴위시키고 일본의 법령제정권, 관리임명권, 행정권, 일반행정관리나 차관을 일본관리로 임명하고 한국군을 해산하는 등을 내용으로 하는 통감정치를 실시.
한일병합	1910년 8월 29일	일본이 한국의 의사에 반한 국가강박에 의하여 주권을 탈취

라. 전후 연합국의 국제문서

한국은 다음과 같은 국제문서에서 제2차 세계대전을 마감하는 일본의 무조건항복과 연합국의 전후처리에 관한 국제문서에서 일본이 약취한 독도를 한국에 반환하여야 함을 명백히 규정하고 있다고 주장한다.

첫째, 1943년 '카이로선언'에서는 "일본으로부터 1914년 제1차 세계대전 개시 이후에 일본이 장악 또는 점령한 태평양의 모든 섬들을 박탈할 것과 아울러 滿洲·臺灣·澎湖島 등 일본이 중국인들로부터 절취한 일체의 지역을 중화민국에 반환함에 있다. 또한 일본은 폭력과 탐욕에 의하여 약취한 일체의 지역에서 축출된다"라고 규정되었고, '포츠담선언'에서도 이러한 규정이 재인식되었다.

〈그림 4-3〉 맥아더라인


맥 아 더 라 인
50°N
45°30'N
145°00'E
45°00'N
165°00'E
45°30'N
140°00'E
43°00'N
146°30'E
40°00'N
135°00'E
40°N
한국
일본
33°00'N
127°40'E
32°30'N
125°00'E
30°N
26°00'N
123°00'E
24°00'N
123°00'E
20°N
SCAP-AUTHORIZED AREAS for JAPANESE FISHING Extended 22 June 1946
130°E
140°E
150°E
160°E
165°E

둘째, 1946년 3월 22일자 '연합국최고사령부지침(SCAPIN)' 제677호에는 "일본 통치권이 행사될 수 있는 지역으로 4개본도(本州·北海島·九州·四國)와 약 1천개의 작은 인접 諸小島에 한정하고 울릉도·독도·제주도·硫球諸島 등을 제외한다"고 규정하고 있다.

세째, 일본인의 어업구역을 한정한 1946년 6월 22일자 'SCAPIN' 제1033호에서 '맥아더 라인'(그림 4-3)은 독도 동방 12해리의 해상을 통과하였고, "일본인 선박 및 인원은 이후 북위 37도 15분, 동경 131도 53분에 있는 독도의 12해리 이내로 접근하지 못하며 또한 여하한 접근도 금함"이라 규정하였다.

넷째, 1951년 '샌프란시스코평화조약'은 "일본은 한국의 독립을 승인하고 제주도·거문도 및 울릉도를 포함하는 한국에 대한 모든 권리의 권원 및 청구권을 포기한다"라고 하여 한국의 부속도서의 하나인 독도도 당연히 우리 영토에의 귀속이 확정되었다고 주장한다.

3. 일본측의 주장

가. 지리적 근거

일본측은 독도는 한국본토보다 거리상으로 일본본토에 가까우므로 일본 어부들이 항행상, 어업상으로 울릉도 항해시에 독도를 중계기지로 사용하였다는 것이다.

예컨대, 1618년 德川 三代將軍 家光時代 幕府가 米子의 町人 大谷·村川의 두 가문에게 죽도의 지배를 허가하는 등, 울릉도에 도항을 허가하여 약 80년간 경영하였고, 독도를 울릉도와 일본 본토 사이의 중계 기항지 또는 어로지로 사용하였다는 것이다.

나. 역사적 권원

일본 고지도에 독도가 일본의 고유영토로 기록된 것으로 齊藤某編의 隱州視聽合記를 들 수 있고 여기에는 '울릉도와 독도가 일본의 서북부 한계임'이라고 기록되어 있다.

그러나, 1696년에 앞에 기록된 米子의 町人 大谷과 村川兩家에 대하여 울릉도

도항 禁制奉書가 내려졌으나 독도도항 금제봉서는 일본사 전편에 걸쳐서 한 번도 내린 기록이 없으며, 한국의 유명한 김정호의 대동여지도에도 독도에 해당하는 島名이 나오지 않고, 1901년 玄采의 大韓地誌에는 한국 영토의 동쪽 한계를 동경 130도 35분으로 하고 있으나 독도는 포함되지 않으며, 박은식의 한국통사에도 독도에 대한 기록이 없다.

다. 선점이론

일본 정부는 옛날부터 자국고유의 영토였던 독도를 관례에 따라 한국병합이전인 1905년 2월 22일 島根縣告示 제40호에 의해 島根縣 隱岐島司의 관리하에 두었으며, 이는 국제법상 국가영토취득의 권원인 선점에 해당한다는 것이다.

〈표 4-2〉 **일본의 독도편입조치에 대한 양국주장의 비교**

국명 / 사항	한 국	일 본
선점	○ 무주지가 아님 - 신라시대 이래로 한국의 고유영토 - 일본의 편입조치는 일본영토가 아니라는 것을 반증	○ 무주지가 아님 - 일본의 고유영토 - 고유영토의 공식편입조치
영토편입조치	○ 지방관청 고시는 국내적 조치(국제법적인 효력이 없음)	○ 각의결정에 따른 조치로 한국의 이의제기가 없었음
통고의무	○ 독도와 같은 분쟁소지의 편입시 통고의무가 있음 - 비밀리에 진행됨(당시 일본인들도 독도 편입조치를 모름) - 통고가 접수된 바 없음	○ 통고의무는 국제법상 의무사항 아님(Palmas섬사건) - 독도에 관한 한, 타국과 쟁의관계도 없었으므로 통고의무 없음
실효적 지배	○ 일본의 한국식민지화 과정에서 이루어진 영토탈취행위(한국은 외교권이 박탈당한 상태로 실질적으로 항의불가상태)	○ 편입조치 이후 독도 실제조사 및 어로면허발급 등 국제법상 실효적 지배를 행사 - 한국측 항의가 없었음.

출처: 배진수, 세계의 도서분쟁과 독도 시나리오(한국군사문제연구원, 1997년), p.46.

〈표 4-3〉 **독도문제 한·일간 영유권 주장 논리**

사항 / 주장	한국측 주장	일본측 주장
지리적 근거	◦울릉도어민이 독도어장에 출어 및 기항지로 사용	◦한국본토보다 거리상 일본본토에 가까움 ◦일본 어부들이 항행상·어업상 울릉도 항해시 독도를 중계기지로 사용
역사적 근거	◦'삼국사기'에 신라 지증왕 13년 이사부가 우산국 복속 ◦'세종실록지리지'와 '신증동국여지승람'에 독도가 강원도 울진현에 소속된 속도로 기록 ◦숙종실록에 안용복사건으로 덕천막부의 관백과 백기주 태수, 대마도주는 울릉도와 독도를 조선영토로 재확인 ◦죽도개척원 제출시 외무성 관리 전변 태일이 개척을 불허하였고 '리양고도 영토편입 및 대하원'을 제출하였던 중정양삼랑도 독도를 한국영토로 믿고있었다고 도근현지에 기록 ◦임자평이 1785년 고지도 제작시 독도를 한국의 영토로 표시하고 있으며 '하나도 내 마음대로 한 것이 없다'고 함 - 1875년 일본 육군성참모국에서 발행한 '조선전도'와 1876년 해군성이 제작한 '조선동해안도' 및 1878년 삼금석이 간행한 '대일본 육해전도 부조선유구전도'등 다수의 고지도에 독도를 한국의 영토로 표시	◦1618년 덕천막부시대 해곡·촌천두 가문에게 울릉도도항을 허가하여 약80년간 경영 - 독도를 중계기항지로 사용 ◦제등모편의 은주시청합기에 '울릉도와 독도가 일본의 서북부 한계'로 기록 ◦울릉도 도항금제봉서시에도 독도도항금제봉서는 내린적이 없음 ◦김정호의 대동여지도에도 독도에 해당하는 도명이 없음 ◦1901년 현채의 대한지지에 독도는 포함되지 않으며, 박은식의 한국통사에도 독도의 기록이 없음
전후 연합국의 제반조치해석	◦1943년 '카이로 선언'과 '포츠담 선언'에 의해 일본이 약취한 독도 반환 ◦1946년 SCAPIN 제677호에 '울릉도·독도·제주도·유구제도'등을 일본영토에서 제외한다고 함 ◦1946년 SCAPIN 제1033호에서 '맥아더라인'은 독도 동방 12해리 해상 통과 ◦1951년 샌프란시스코 평화조약은 '제주도·거문도 및 울릉도를 포함하는 모든권리'를 일본이 포기하도록 하였기 때문에 한국부속도서의 하나인 독도도 당연히 한국에 귀속	◦1951년 샌프란시스코 평화조약에 의거 전쟁전의 일본영토를 다시 찾았으므로 독도도 당연히 일본에 귀속됨 ◦1952년 미일안보합동위원회가 독도를 미공군의 폭격연습지로 선정한 것은 독도와 일본영토라는 인식에서 취해진 조치임

또한, 영토편입조치이후 곧 독도를 島根縣 토지대장에 게재하고 1905년 8월에 松永武吉 島根縣지사 일행과 익년 3월에 神田 島根縣 제3부장이 각각 독도를 실제 조사하고 中井養三郎에게 어업면허를 발부함으로써 1905년의 독도편입 이후에도 국제법상 실효적 지배를 하였고 이에 대한 한국측의 하등의 이의가 없었음은 선점의 건을 충족한 것으로 입증된다는 것이다.

라. 전후 연합국의 국제문서

일본은 1951년 '샌프란시스코평화조약'에 의거하여 오끼나와와 북방영토를 보유하고 전쟁전의 일본영토를 다시 찾았으므로 독도도 당연히 일본에 귀속되어야 하며, '미·일안전보장조약'이 체결된 이후인 1952년에 미일안보합동위원회가 독도를 미공군의 폭격 연습지로 선정한 것은 독도가 일본의 영토라는 기초 위에서 취해진 조치하는 주장이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 독도문제는 한국과 일본 양국간의 단순한 영유권 문제의 차원을 넘어서서 양국간 해양경계획정 등 주요사안에 있어서 민감한 변수로 작용하고 있는 바, 양국의 주장을 요약하면 <표 4-3>과 같다.

제 2 절 유사 국제판례와 사례

해양분쟁은 해양의 경계획정분쟁, 어업자원에 관한 분쟁, 대륙붕분쟁, 해양도서의 영유권분쟁 등으로 구분되는데, 이중에서 국제사회에서의 해양도서에 대한 영유권분쟁은 현재 모두 30개 지역으로 집계되고 있다<표 4-3 참조>.

국제사회의 해양도서에 대한 분쟁은 영유권의 소재가 상대적으로 명확하다고 할 수 있는 '발견'이나 '양국간 합의'의 경우보다는 영유권 획득의 합법성이 상대적으로 결여된 '제3자 주도의 영토처리'와 '점유국의 일방점거' 등의 경우에 더 많이 발생하고 있는 것으로 나타난다.

해양도서분쟁이 발생하게 되는 큰 이유는 양국간 합의에 의한 점유도서에 대해서는 뒤에 석유자원 등이 발견됨으로써 상대국이 영유권주장을 제기하는 경향이

있는데 반해, 발견·제3자 개입·일방점령 등의 점유유형에 있어서는 반대국의 독립이나 정권교체 시기에 이의가 제기되는 경우가 대부분인 것으로 나타나고 있으며, 오늘날 문제가 되고 있는 세계의 해양도서에 관한 분쟁들도 해양영유권의 확대 및 자원확보라는 점에서 관계국간의 이해관계의 충돌 인하여 발생하고 있다.

이러한 점에서 본 절에서는 독도와 유사한 영유권분쟁지역에 대한 판례 및 사례를 조사하여 이에 대한 분쟁국간의 입장을 비교 고찰함과 아울러 재판의 판결내용을 분석함으로써 독도 문제의 해결에 도움을 얻고자 한다.

1. 1928년 Palmas섬 사건

가. 사실

이 사건은 Palmas섬(일명 Miangas섬)에 대한 미국(미국령 필리핀)과 네덜란드(네덜란드령 인도네시아)의 영유권을 둘러싸고 1906년 발생한 분쟁이다.

미국은 영유권주장 근거를 1898년 파리조약에 의해 스페인으로부터 할양받은 필리핀군도에 대한 승계자이며 팔마스섬은 스페인이 처음 발견하였고, 또한 동도는 지리적으로 필리핀군도와 근접하여 그 일부를 구성한다고 주장하였다.

〈표 4-4〉 **주요 세계 도서분쟁 현황**

해양	도서명	분쟁당사국	해양	도서명	분쟁당사국
북대서양	Machias Seal Island/North Rock	미국/캐나다	인도양	Diego Garcia (British Indian Ocean Territory)	모리셔스/영국
	Hans Island	캐나다/덴마크		Tromelin	프랑스/모리셔스/세이켈레스, 마다가스카르
카리비아해	Navassa Island	미국/아이티		Mayotte	코모로스/프랑스
	San Andres Y Providencia (and surronding islets)	콜롬비아/니카라과		Juan de Nova, Bassas da India, Europa, Glorioso & Tromelin Islands	프랑스/마다가스카르
	Sapodilla cays	벨리즈/과테말라/온두라스		South Talpatty Island(New Moore or Purbasha)	방글라데시/인도
남대서양	Falkland Islands, South Georgia and South Sandwich Islands	아르헨티나/영국	페르시아만	Abu Musa, Tunb as Sughra, Tunb as Kubra	이란/아랍에미레이트
	Several islands in Corisco Bay	에콰토리얼기니아/가봉		Hawar Island	바레인/카타르
홍해	Hanish Islands	에리트라/예멘		Qaruh and Umm al Maradim Islands	쿠웨이트/사우디아라비아
	Southern part of the Farasan Islands group	사우디아라비아/예멘			

해양	도서명	분쟁당사국	해양	도서명	분쟁당사국
지중해	Imia(Kardak)	그리스/터키	남태평양	Matthew and Hunter Islands	프랑스/바누아투
	Penon de Alhucemas, penon de Velez de la Comera, Isla Chafarines	모로코/스페인		Several Islands in the Bougainville Strait	파푸아뉴기니아/솔로몬제도
북태평양	"Northern Territories" (Etorofu, Kunashiri, Shikotan, Habomai Islands)	일본/러시아	동중국해	Senkaku Islands (Diaoyu Tai)	중국/일본
	Clipperton Island	멕시코/프랑스	동해	Tok-do (Liancout Rocks, or Takeshima)	한국/일본
남중국해	Paracel Islands	중국/베트남	셀레베스해	Sipadan and Ligitan Islands	인도네시아/말레이시아
	Spratly Island	브루나이/중국/말레이시아/필리핀/베트남	태국만	Poulo Wai (Kaoh Wai), Hon Tho Ch며 (Panjung)	캄보디아/베트남
	Pulau Pisang and Pul Putich (Pedra Brance)	말레이시아/싱가포르			

출처: R.W. Smith and Bradford L. Thomas, *IBRU Maritime Briefing*, Vol.2 No.4(1998), p.3. R. W. Smith, *Maritime Boundary Issues and Islands Disputes in the East Asian Region*, Proceedings of the 1st Annual Conference(Centre for Social Science Research, Korea Maritime University, August 4, 1997), pp.35-37.

이에 대하여 네덜란드는 비록 스페인의 발견 이후이긴 하지만 1677년 동인도회사에 의한 동도에 대한 영유권행사 이래 200년이란 장기간에 걸쳐 계속적으로 평온하게 타국과의 분쟁없이 점유해 왔다고 주장했다.

나. 판결

미국측 청구를 심리하는데 가장 기본적인 문제는 미국이 스페인으로부터 필리핀을 할양받은 1898년 파리조약 당시의 시점에서 팔마스섬의 귀속문제, 즉 파리조약 체결시 및 발효시에 동섬이 스페인령이었는가 또는 네덜란드령이었는가를 판단하는 것이었다.

Max Huber 중재재판관은 그의 裁定에서 "발견에 의한 스페인측의 원초적 권원"은 인정하지만 발견의 권원이란 '가장 호의적으로 해석한다 하더라도' 단지 '미성숙 권원'일 뿐이기 때문에 발견한 이후 아무런 후속행위도 없을 때에는 그러한 발견의 권원은 타국이 갖는 계속적이고 평화적인 국가기능, 즉 주권의 발견행위에 기인하는 '종국적 권원'에 우선할 수 없다는 것을 명시하였다.

즉, '계속적이고 평화적인 실효적 주권발현'만이 '발견의 권원'이나 '이전에 이어온 어떤 종국적 권원'보다도 앞서는 것으로서 영역주권에 관한 분쟁에서는 보통 주권청구국측이 타국보다 우선하는 권원을 보유하고 있는가를 심사하는 것이 관례이다. 그러나, 분쟁내용이 그리 단순하지 않고 타방당사국의 현실적 주권발현이라는 사실에 기인하는 분쟁일 경우에는 어느 일정시기에 유효하게 취득한 권원 즉 영역주권을 입증하는 것만으로는 충분하지 못하고 그 영역주권이 계속적으로 존재한다는 것과 분쟁결정을 위해 결정적이라고 생각되는 시점(Critical Date)에 있어서의 영역주권 그 자체까지도 모두 거증해내야 한다고 판시했다.

Critical Date는 시간을 표준으로 하여 다수의 서로 충돌된 청구를 해결하는 국제소송에서 중요한 역할을 담당하는 개념 또는 이론으로서 "결정적 일자" 또는 "중요 일자"라고 번역할 수 있다. Critical Date는 팔마스섬사건에서 후버판사가 처음으로 사용한 것으로서 국제법상 Critical Date는 그 기원에 있어서 주로 영토분쟁에 사용되고 있으나 이것을 "분쟁의 실질적 사실이 발생한 시기의 종점"(the point of time falling at the end of a period within which the material facts of a dispute are said to have occurred)이라고 정의하고 또한 이 일자 이후의 당사

자의 소송은 그 계쟁점에 영향을 줄 수 없는 것이라고 한다면 이것은 영토분쟁에 만 한정되지 않는 포괄적 적용의 개념이라고 할 수 있다.

또한 동도에서 스페인의 지속적 활동이 있어 왔다는 미국측의 주장도 그 증거가 매우 희박하다고 해석하였고 지도라는 것은 그것이 법적인 문서에 부속된 때에 한해서만 증거능력, 즉 권리의 승인이나 포기를 의미한다고 판시했다.

지리적 근접성에 대해서는 그런 주장을 뒷받침할만큼 내용이나 충분한 선례가 있는 것도 아니고 또 그러한 국제법 규칙이 확립된 바도 없다고 하였다. 영해밖에 있는 문제된 도서가 어느 국가의 영역과 근접거리에 있다는 사실만으로 곧 영역주권문제의 해결기준이 되는 것은 아니며 국권의 발현형태가 법적으로 보다 중요한 것이라고 하여 미국측의 청구를 받아들이지 않았다.

또한 주권발현시기가 멀리 소급되거나 또는 특히 어느 시기에 두드러질수록 좋은 것이 아니라 국권의 실효적 행사가 평화적이고도 계속적인 것이면 된다. 19세기의 국제법은 선점의 요건을 16-17세기처럼 발견만으로 주권을 행사할 수는 없으며 실효적인 지배를 요구하고 있다. 그리고 본 건의 경우, 그 영역에서는 통고가 의무적인 것은 아니라고 하였으며, Critical Date에 관해서는 네덜란드가 지배한 1700년에서 1906년까지 긴 기간동안에는 아무런 분쟁도 없었으므로 1906년 1월 21일 Wood장군이 동섬을 방문한 때를 Critical Date로 정해야 한다고 판시했다.

다. 독도문제에 적용

첫째, 종주계약에 관한 판결의 적용문제이다.

"네덜란드의 동인도회사와 현지원주민족장과의 계약은 그것이 곧 국제법상의 권리의무를 창설하는 것은 아니지만, 특히 동인도에서는 많은 식민지역이 오랫동안 원주민 당사자와의 계약으로 성립된 종주관계하에 이루어졌기 때문에 이러한 계약은 국제사회의 다른 성원에 대한 영역주권의 기초가 될 수 있다고 했다. 그렇기 때문에 네덜란드도 이러한 종주권으로 시종 Palmas섬에 주권을 행사한 것이다"고 판시하였다. 한편, 독도는 역사적으로 신라시대에 울릉도와 더불어 '우산국'이라는 나라를 형성하고 있었으며, 우산국은 신라 제22대 지증왕 13년에 신라에 귀순하여 왔기 때문에 국제사회의 다른 성원에 대한 영역주권의 기초가 될 수 있을 것이다.

둘째, 실효적 지배의 문제이다.

"네덜란드의 국권발현이 18-19세기에는 충분하다고 할 수 없으나, 원주민만이

사는 멀리 떨어진 작은 고도에 대한 주권행사는 그럴 수도 있는 것"이라고 판시하고 있기 때문에 조선의 공도정책 이후 독도에 대한 주권의 행사가 충분하지 못했다는 사실이 주권의 계속적인 발현이 없었다고 하는 주장의 근거는 되지 못할 것이며, 수토정책으로 그 정당성을 확보하고 있다고 생각된다. 이러한 점에서 일본의 島根縣告示 당시 독도가 무주지였다는 주장은 의미가 없다.

셋째, 통고의무에 관하여 "네덜란드정부가 이 영토에 대한 주권의 행사를 수립한 것을 타국에 통고할 의무는 존재하지 않으며, 그러한 통고는 다른 기타의 공식적인 행위와 같이 명백한 법률원칙으로서 합법성의 조건으로 된다"고 했다. 통고의 의무에 관해서 일본정부는 동판결의 "외국에 대한 통고는 요구되지 않는다는 점"을 주장하고 있으나 이는 팔마스섬과 같이 다수의 주민이 거주하는 지역에서는 은밀한 주권의 행사가 불가능함으로써 통고의 의무가 없다는 것이지 독도와 같이 분쟁의 소지가 충분한 지역에서는 국제분쟁의 방지를 위하여 이해당사국에게는 이에 대한 통고의 의무가 합법성의 조건이 될 것이다. 이러한 점에서 도근현고시는 지방정부에 의한 고시로서 이러한 조치는 국내법상의 조치이기 때문에 국제법상의 효력을 인정하기는 어렵다고 할 것이다.

넷째, Critical Date의 문제로서 동판결에서는 1906년 1월 21일 Wood장군이 팔마스섬을 방문한 때로 정하였으므로 일본이 첫 항의를 제기한 1952년 1월 28일이 Critical Date가 된다면 그 이후 1954년 7월 28일 국기를 게양하고 동년 8월 23일 등대를 건설한 독도에 관한 법적지위의 강화조치는 인정받지 못할 수도 있다.

2. 1931년 Clipperton섬 사건

가. 사실

동사건의 발단은 1858년 11월 17일 프랑스 해군이 동 섬을 발견하여 이에 대한 선점을 선언하였으며 그 의사를 호놀룰루의 프랑스영사에게 통지하였다. 그 영사는 하와이 정부에 대하여 같은 통보를 전달하였으며, 12월 8일자 호놀룰루의 "The Polynesian"지에 Clipperton섬에 대한 프랑스의 주권이 이미 선언되었다는 것을 영문으로 출판하였다.

그 후 1887년까지 프랑스나 다른 어떤 국가에 의해서도 적극적이고 명백한 주

권행사는 없었다. 그러던중 1897년 11월 24일 프랑스는 동도에 대한 감시책임을 지고 있던 태평양 지역 프랑스 함대 사령관으로부터 동도에서 3명의 미국인이 Guano를 수집하고 있으며 미국기를 게양하고 있다는 보고를 받고 이를 미국정부에 항의했다. 이에 대해 미국은 그들에게 Guano를 수집하는 허가도 하지 않았으며 동도에 대한 미국의 다른 어떠한 권리도 없음을 표명하였다.

이러던 중 동도에 대한 프랑스의 선점의 선포를 전혀 모르고 있던 멕시코는 이러한 사실을 알고서 1897년 12월 13일 Clipperton섬은 이미 오래 전부터 멕시코의 영유에 속하는 것이라 하여 동도에 군함을 파견하여 멕시코기를 게양하였다. 멕시코의 이러한 실효적 지배조치는 프랑스와 분쟁을 야기하여 중재재판에 회부하게 되었다.

나. 판결

동 사건에 대한 역사적 권원문제로서 Clipperton섬의 발견에 대한 양국의 주장에 대해 중재재판관 "엠마뉴엘 3세"는 "Clipperton섬이 어떻게 불리워졌다고 하더라도 동도가 스페인 해군에 의해 발견되었다고 하는 실제적인 증거가 없다. 또한 "동도가 스페인 해군에 의해 처음 발견되었다는 사실을 인정한다 하더라도 멕시코는 스페인이 동도에 대한 영유권을 그들 국가에 편입시키려는 의사와 효과적으로 동도에 대한 권리를 행사했다는 증거를 입증해야 할 필요가 있었으나 멕시코는 이점에 대해 전혀 언급을 하지 않았다. 그리고, '멕시코지형·통계협회의 업적'에 기록된 지도에 대해서도 국가의 명령과 보호하에 작성된 것이 불확실하다는 이유로 국가의 주권적인 영유의사로서 그들의 영토에 편입시키려는 의사의 표시로 이루어진 것이 아니다"고 판시했다.

그리고 무주지 선점에 있어서 이해관계국에의 통고문제는 1885년의 "Berlin의정서" 제34조의 점령지역에 대한 영토취득의 요건으로서 당사국이나 이해관계국에 先占宣布 사실을 통고하도록 하고 있다. 그러나 동 사건은 동의정서의 체결 이전에 발생한 사항이며, 동의정서의 가입국이 아니라는 점을 들어 이의 적용을 거부하였다. 또한 "이해관계국에 통고는 그 적용규정의 시점을 프랑스가 하와이 정부에 통고한 점으로 완전하다고 보았으며, 실효적 점유에 관해서는 그 장소가 고도인 점을 감안하여 발견만으로 점유취득은 완성되며 또 그것이 1887년까지 프랑스나 또는 다른 국가에서 논쟁의 발단이 되지 않았다는 점을 들어 발견의 순간부터

점유취득은 완전한 것이다"고 판시했다.

Critical Date에 관해서는 1897년 12월 13일 멕시코가 Clipperton섬을 점유한 때로 정해야 한다는 주장과 프랑스의 Clipperton섬을 발견한 1858년 11월 17일로 정해야 한다고 주장했으나 프랑스가 동섬을 발견한 때를 Critical Date로 정하였다.

이 사건은 프랑스와 멕시코가 각각 역사적 권원에 의한 영유권 귀속주장과 실효적 지배에 의한 영역주권의 주장으로 분쟁이 발생된 것으로, 이탈리아가 중재하여 중재재판에 회부되어 1931년 1월 28일에 프랑스의 승소로 종료되었다.

다. 독도문제에의 적용

첫째, 역사적 권원의 문제로서 독도에 대하여 우리정부가 주장하는 것과 일본정부가 주장하는 역사적 권원은 명백한 입증증거가 요구되기 때문에 우리측의 역사적 권원에 대한 일본측의 반론을 반박할 수 있는 역사적인 증거를 다시 찾아야 하는 부담을 안고 있다.

둘째, 무주지 선점문제는 1905년 2월 22일 "島根縣告示" 제40호에 의한 일본의 독도 편입조치는 국가의 영유취득의 대외적 의사가 아닌 일개 지방자치단체의 표시로 이는 그 지방의 주민에 공고하는 효과는 있을 지언정 국가의 의사로서 대외적으로 표시된 것이라 볼 수 없다. 왜냐하면 앞에서도 지적한 바와 같이 일개 지방 자치단체의 표시만으로 대외적 의사표시를 완성했다고 주장한다면 국제법은 필요없는 것이기 때문이다.

셋째, Critical Date의 경우에도 일본이 무주지 선점을 인정하여 1905년 2월 22일로 정하였을 경우에는 우리에게는 상당히 불리하다고 하겠다. 또한 1952년 1월 28일 일본정부가 공식적로 항의를 정한 날짜를 Critical Date로 정해도 1954년 이후 독도에 관한 법적지위를 강화하기 위한 제조치를 인정받을 수 없기 때문에 우리나라에 불리하다고 생각된다.

3. 1933년 The East Greenland 사건

가. 사실

동사건은 그린란드에 대한 평화적이고도 계속적인 국권발현에 기인하는 주권을

주장하는 덴마아크와 그린란드 동부에 대해 선점을 선언한 노르웨이간의 영토분쟁이다.

역사적으로 1380년 이래 덴마아크와 노르웨이는 연합을 결성하고 있었으나 나폴레옹전쟁의 결과로 1814년 덴마아크와 노르웨이 연합국왕은 노르웨이(그린란드, Feröe諸島, 아이슬란드 제외)를 스웨덴에 할양했으며, 그 후 노르웨이는 1905년 독립하였다. 1931년 7월 10일 노르웨이는 그린란드의 동부와 남동부지역에 대한 선점을 선언하는 칙령을 공포하고 덴마아크에 이를 구두로 통고하였다. 덴마아크는 당해 지역은 자국영토라고 선언하고 노르웨이의 선점조치는 위법·무효라고 주장하여, 이 사건을 PCIJ에 제소하였다. 덴마아크는 그린란드 전역에 대하여 장기간 계속 평온하게 주권을 행사해 왔고 이에 관해 타국과의 분쟁이 전혀 발생하지 않았으며, 노르웨이는 조약 등에 의해 동도 전체에 대한 덴마아크의 주권을 승인해 왔으며, 노르웨이의 이렌(Ihlen) 외무장관이 1919년 그린란드 전체에 대한 덴마아크의 영유권 문제에 관해 이의를 제기하지 않겠다는 구두약속을 한 바 있다고 주장하였다. 이에 대하여 노르웨이는 선점선언시 당해 지역은 덴마아크의 식민지 범위밖의 무주지였다고 주장하였다.

나. 판결

PCIJ는 영역취득방법으로서의 선점을 위해서는 "주권자로서 행동할 의사"와 "현실적인 국권행사"라는 요건이 필수적이라고 하였다.

1380년 이후의 덴마아크와 노르웨이 연합국왕의 그린란드에 대한 행사는 주권적인 것이었고, 1721년 식민지가 확립된 후 1814년까지 덴마아크와 노르웨이 연합의 권리는 명백히 주권의 실제적인 표시일 뿐만 아니라 주권의 행사이면서 어느 타국에 의한 정복이나 또는 그들과의 분쟁이 없었고, 연합 스스로 동도의 포기의사를 밝힌 일도 없었으므로 비록 연합왕권 또는 연합적 주권하에 있었을지라도 그러한 주권형태에는 이의를 제기할 여지가 없다고 판결하였다.

그리고 1814년의 Kiel 조약에 의해 노르웨이가 스웨덴에 할양되면서도 그린란드는 덴마크 주권하에 남겨지는 것으로 명시되었고 노르웨이 스스로도 그린란드에 대한 덴마아크 주권을 공인한 바 있다. 그 후의 노르웨이와 덴마아크간 양국조약이나 양국이 당사국이 되어 있는 다자조약에서도 그린란드에 대한 덴마아크 주권

이 여러번 확인되었으며 또한 덴마아크가 당사국인 여러 조약에서 당해조약의 그린란드적용을 배제한 사실이나 특히 1931년까지 다른 어떤 국가도 그린란드에 대해 주권을 내세운 일이 없다는 것 등은 그린란드에 대한 덴마아크 주권을 증명하기에 충분한 것이라고 판시하였다.

또한 "타국이 우월적인 주장을 하지 않는 한 인구도 희박하고 정주자도 없는 지역에 관해서는 주권적 권리의 현실적 행사는 매우 적은 정도로도 무방하다"고 하여, 극지이기 때문에 접근이 곤란한 동부그린란드의 실정을 고려해서 동지역을 위한 약간의 법률제정이나 이권의 부여 정도로도 유효한 국권의 표시일 수 있다고 하였다.

Critical Date에 대해서는 1380년 이후, 1721년 식민지가 확립된 후 1814년까지 덴마크·노르웨이의 권리는 명백히 주권의 실질적 표시요 행사이면서 어느 타국에 의한 정복 및 분쟁이 없었고 덴마아크와 노르웨이 연합 스스로도 그린란드의 포기를 밝힌적이 없으므로 Critical Date를 1814년으로 정해야 한다고 판시했다.

다. 독도문제에 적용

첫째, 역사적 권원의 문제로서 한국과 일본 양측은 독도에 대해 공히 역사적 근원을 주장하고 있다. 동부그린란드사건에서 선점행위를 내세운 노르웨이측의 주장에 비해 평화적이고도 계속적인 국권발현을 내세운 덴마아크의 승소를 인정했으므로 독도에 있어서의 역사적 권원문제는 한국측에 유리한 판결이라 하겠다.

일본은 "한국이 보다 오랜 원초적 권원을 취득해 왔다 하더라도 조선초기 이래 취해진 공도정책은 사실상의 영토포기이므로 일본의 도항 및 기항과 어로 등으로 그 곳을 유의해오다 1905년에는 사실적 점유를 다지기 위해 선점·편입한 이후는 일본의 영토다"는 것이 일본주장의 골자이다. 그러나 공도정책에 있어서 정책이라는 용어는 일국가의 의사표시인데 공도정책이란 영토의 포기가 아니라 국가상황에 대한 필요한 조치이기 때문에 독도는 대한민국의 관할내에 있는 것이다. 즉, 일본의 주장처럼 공도정책이 영토의 포기라면 울릉도와 기타 남해안의 조그만 제소도에 대해서도 영토를 포기한 것이 되기 때문에 이러한 섬들에 대해서는 왜 선점·편입조치를 하지 않았는지 묻고 싶다.

둘째, 무주지 선점의 문제는 노르웨이가 동부그린랜드를 무주지역이라고 하여

선점에 의한 권원을 주장한 것에 비해 덴마크의 경우 평화적이고도 계속적인 국권발현 및 Kiel조약의 유효성을 주장한 점에 대해 노르웨이의 선점행위는 무효·불법이라고 판결하였으므로, 독도문제의 경우 선점의 논리를 펴고 있는 일본에 비해 오랜 기간 권원을 유지해온 한국측에 유리한 상황이라고 할 수 있다. 그리고 동사건에서는 "정주자가 거의 없는 지역에 대한 주권행사는 低度의 행사로도 무방하다"고 판시했기 때문에 일본의 선점이론에 비해 오랜 원초적 권원을 취득해 온 우리나라에 유리한 판결이라 하겠다.

셋째, Critical Date의 경우에 PCIJ는 타국과의 분쟁유무를 판단하였기에 1952년 일본의 첫 항의를 제기한 때가 결정적 기일로 정해질 확률이 높기 때문에 우리나라에 불리할 것으로 보인다.

4. 1953년 The Minquiers and Ecrehos 사건

가. 사실

동 사건은 영국해협의 Jersey섬과 프랑스령 Chausey섬 사이에 위치한 두 섬과 그 부속도서의 영유권에 관한 영국과 프랑스간의 분쟁으로 인간의 정착이 불가능한 고도의 영유에 관한 사건이다.

영국은 1066년 Normandy공 William에 의한 정복에 의하여 해협제도(Channel Islands)를 포함한 Normandy 공령과 결합되게 되었고, 그 결합은 프랑스왕 Philip Augustus가 영·Normandy 세력을 대륙 Normandy로부터 구축한 1204년까지 계속되었다. 그러나 해협제도까지도 점령하려던 그의 기도는 동군도의 몇 개의 섬이 프랑스군에 의해 점령된 단기간을 제외하고는 성공하지 못했다. 이러한 이유에 기인하여 영국은 Minquiers 및 Ecrehos를 포함한 해협제도(Channel Islands)의 전부가 전과 같이 영국과 결합된 채 계속되고, 그리고 그 사실상의 상태는 영국왕과 프랑스왕 사이에 체결된 그 후의 조약에 의하여 법적 기초위에 놓이게 되었다고 주장했다.

프랑스 정부는 그의 권원을 Normandy제공이 프랑스왕의 가신이란 것, 그리고 1066년 이후 영국왕이 Normandy공의 자격으로 公領을 프랑스왕이 수여하는 봉주로서 영유하여 왔다고 주장했다.

나. 판결

재판소는 프랑스의 왕이 해협제도(Channel Islands)에 관하여 프랑스가 주장하는 본원적인 봉건적 권원(Original feudal title)을 갖고 있었다고 하더라도 그 권원은 1204년 및 그 후의 제사건의 결과 소멸되었다고 생각한다. 해협제도에 관하여 프랑스가 주장하는 본원적인 권원은 그것이 代替 당시의 법에 따라 다른 유효한 권원으로 代替된 것이 아니면 오늘날 어떠한 법률적 효과도 발생시킬 수 없다. 재판소의 의견으로서 중요한 것은 중세의 사건으로부터 연역되는 간접적인 추정이 아니라 Minquiers 및 Ecrehos 제도의 소유와 직접적으로 관련되는 증거라고 하였다.

Critical Date 결정에 있어서 영국은 당사자가 두 개의 군도에 대한 주권에 관하여 오랫동안 합의하지 않았지만, 분쟁이 1950년 12월 29일의 특별합의의 체결전에는 구체화되고 있지 않았기 때문에 분쟁의 부탁합의 일을 Critical Date로 결정해야 한다고 주장한 반면, 프랑스는 英·佛간에 어업협정이 체결된 1839년이 Critical Date로 선정되어야 하며 그 후의 일체의 행위는 고려되어서는 안된다고 주장했다. 이에 대해 재판소는 1839년의 협정 체결시에는 아직 Minquiers와 Ecrehos군도에 대한 주권에 대한 분쟁이 야기되지 않았다. 당사자는 굴 채취의 배타적 권리에 관해 상당기간동안 합의를 보지 못하였으나, 그들은 그 문제를 Ecrehos에 대한 주권문제와 관련시키지 않았다. 이러한 상황하에서 그 협정의 체결이 주권에 관한 증거를 허용하거나 제외할 문제에 어떠한 영향을 줄 아무런 이유도 없기 때문에 프랑스가 Minquiers와 Ecrehos섬 및 암초에 관한 주권을 주장한 1886년과 1888년으로 이를 정하여야 한다고 판시하였다.

다. 독도문제에 적용

독도의 역사적 권원문제는 앞에서 살펴 본 바와 같이 우리나라와 일본이 같이 역사적 권원을 주장하고 있다. 이때 일본이 독도를 무주지역의 선점행위로서 島根縣 告示가 국제재판에서 어떻게 비춰지는가가 이에 대한 해결사항이 될 수 있다.

독도문제의 Critical Date에 관해 일본은 첫 항의를 제기한 1952년 1월 28일로 이를 定하려 할 것이며 대한민국은 부탁합의가 성립하는 때로 결정되어야 한다고

주장할 것이다. 왜냐하면 1952년 1월 28일을 Critical Date로 정한다면 이 이후에 독도에 취한 모든 제반 조치에 의한 실효적 점유를 인정받지 못하기 때문이다. Minquiers 및 Ecrehos 사건에서 국제사법재판소는 프랑스가 영국에 최초로 주권을 주장한 1886년으로 Critical Date를 정했다. 따라서 독도문제에 있어서 이를 적용한다면 일본이 첫 항의를 제출한 1952년 1월28일이 될 가능성이 있으므로 우리나라에 불리하게 적용될 수 있다.

〈표 4-5〉 **독도관련 국제판례 비교**

	분쟁당사자	쟁 점	Critical Date
팔마스섬 사건	미국 네덜란드 (중재재판)	○1898년 파리조약 당시의 귀속문제(권원문제) ○동인도회사와 원주민 수장간 종주계약(실효적 지배문제) ○통고의 의무 문제 ○Critical Date 문제	○1906년 1월 21일 Wood장군이 동도를 방문한 때(불리)
클리퍼튼섬 사건	프랑스 멕시코 (중재재판)	○역사적 권원 문제 ○무주지 선점 문제 ○Critical Date 문제	○프랑스가 동도를 발견한 1858년 11월 17일(불리)
동부그랜랜드섬 사건	덴마크 노르웨이 (PCIJ)	○역사적 권원문제 ○무주지 선점문제 ○Critical Date 문제	○1380년 이후, 1721년 식민지가 확립된 후 1814년까지 분쟁이 없었기에 1814년으로 정함(불리)
망끼에 및 에끄로오섬 사건	영국 프랑스 (ICJ)	○역사적권원문제 ○공동어업수역문제 ○ICJ의 관할권 ○Critical Date	○프랑스가 영국에 최초로 주권을 주장한 1866년과 1888년으로 정함(불리)

※ Critical Date에서 유리, 불리는 동판례를 독도문제에 적용시킬 경우 한국과 일본이 주장하는 Critical Date를 적용시킨 것임.

5. 첨각열도(조어대)

가. 역사적 배경

첨각열도는 魚釣島, 北小島, 南小島, 久場島 및 大正島의 5개 무인도와 약간의 암초로 구성되어 있으며 대만의 북동쪽으로 약 120해리, 沖繩 서쪽 200해리의 거리에 위치해 있다.

첨각열도의 역사는 중국과 琉球와의 관계에서 비롯되는데, 琉球는 1372년부터 明과 淸代에 조공관계를 맺어오다가 1880년경에 끝나게 된다. 明·淸代의 항해를 기록한 문헌 중 상당수가 중국측에 남아 있는데 그 중의 몇몇 기록들은 첨각열도가 중국에 속하는 것임을 나타내고 있다. 이에 대해 일본은 이러한 기록들이 적극적으로 첨각열도가 중국측 섬으로 나타내는 것은 아니라고 주장하고 있다.

명치시대에 접어들면서 일본은 1885년부터 첨각열도의 현지조사를 행한 뒤 이 섬들이 중국의 소유가 아닌 무주지라고 자의적으로 판단하여 1895년 1월 내각결정에 의해 우선 조어대와 久場島를 沖繩縣의 관할로 하였다. 이어서 1896년 나머지 섬들에 대해서도 일본령임을 선포하게 되었다. 일본이 이러한 조치를 취할 수 있었던 것은 청일전쟁의 승리와 시모노세키조약의 내용에서 알 수 있듯이 강력한 군사력이 뒷받침되어 있었기 때문이다. 제2차 세계대전이 끝난 후 첨각열도는 南西諸島의 일부로서 미국의 시정권하에 놓여졌으며 그러한 미국의 지배는 琉球政府를 거쳐 1972년 沖繩를 일본에 반환함으로써 종료하게 된다.

나. 양국의 영유권주장 근거

(1) 중국의 주장

중국은 지리적으로 첨각열도가 沖繩보다 臺灣에 훨씬 가까우며 해류와 풍향도 沖繩에서 첨각열도 쪽으로 항해를 어렵게 하기 때문에 옛날부터 어선들이 주로 항해에 이용한 것이라고 주장한다. 실제로 이 섬들을 발견하고 어업이나 항해에 이용한 것은 주로 중국인들이었으며 중국은 역사적으로 자국문헌이나 지도에 첨각열도를 중국의 섬으로 표기한 예가 많다고 한다.

또한, 청일전쟁에서 패배한 후 시모노세키조약에 의해 대만을 일본에게 할양했

을 때 당연히 첨각열도도 그에 포함되어 있었으며 따라서 대일평화조약에 의해 대만에 대한 권리를 포기한 일본은 첨각열도에 대한 권리도 포기한 것이라고 주장하고 있다

그리고, 1940년 대만과 沖繩가 모두 일본령이었을 때 양지역 어민들 사이에 첨각열도의 어업권을 둘러싼 분쟁이 있었는데 이와 관련하여 일본의 국내재판소는 대만측 어민들에게 유리한 판결을 내린 바 있다. 이 판결에 대하여 대만은 일본 스스로가 첨각열도를 대만의 섬으로 인정한 것이라고 주장하였으며 일본은 그와 같은 판결의 존재에 대하여 아무런 언급도 하지 않았다는 것이다.

(2) 일본의 주장

일본은 첨각열도는 원래 무인도였기 때문에 1895년 일본정부가 이 섬들을 일본령으로 한 것은 국제법상 선점의 요건을 충족한 것이라고 주장한다. 또한 그러한 일본의 행위에 대해 중국측은 아무런 항의도 하지 않았으며 인근해역에 석유의 부존가능성이 확인된 1970년 이후에 이러한 문제가 제기되었다는 점을 지적한다.

그러나 청일전쟁에서 패배한 중국이 첨각열도와 같은 작은 섬에 대해서 어떠한 형태로든 항의를 할 수 있었다고는 생각되지 않는다. 그리고 조어대의 개인적 소유를 나타내는 청나라말기의 황제의 칙서도 일본에게는 불리하게 작용할 것이다.

패전후 일본은 1952년 발효한 대일평화조약 제2조 (b)항에 의해 대만 및 膨湖諸島에 관한 모든 권리, 권원 및 청구권을 포기하였지만 첨각열도는 이 때 대만에 포함되지 않았기 때문에 지금도 당연히 일본의 영토로 남아 있다고 주장하고 있다.

이러한 양측의 주장은 시모노세키조약에서 일본이 대만을 할양받았을 때 첨각열도도 함께 받았는지의 여부 그리고 대일평화조약에서 일본이 포기한 대만에 첨각열도가 포함되는지에 관해서 대립되어 있다.

6. 포클란드군도(말비나스군도)

가. 역사적 배경

남미대륙의 최남단 아르헨티나 연안에 위치하여 동포클란드와 서포클란드를 비

롯, 주위의 200여개의 소도로서 구성된 포클란드군도의 면적은 제주도의 8배에 해당되며 약 2천명의 민간인이 거주하고 있는 군도로서 영국에 의해 포클란드(Falkland)로 아르헨티나에 의해 말비나스(Malvinas)로 불리워지고 있다.

동군도는 16세기초부터 스페인, 영국, 네덜란드, 프랑스인들에 의해 이 군도가 발견·탐험 된 이래로 1764년 프랑스인이 동포클란드에 정착하고 1765년에 영국인들이 西포클란드에 정착하여 이 군도의 소유를 놓고 다투던중 1767년 스페인 왕실은 1493년의 교황칙령과 1494년의 Tordesillas조약을 내세우며 英佛양국에 대해 이 영토의 반환을 요구하였다. 이에 프랑스는 1767년 4월 스페인으로부터 2만 4천 파운드를 받고 동포클란드를 포기하였으나 영국은 1770년 6월 10일 수차례의 전투 끝에 항복하여 43년간 포클란드군도는 스페인의 지배하에 있게 된다.

그 후 스페인에 의한 부에노스아이레스 주재 총독의 관할하로 공식편입한 행위나 이 군도 주변에서 영국인들이 어로행위에 대한 항의 등 일련의 권리를 행사하여 오다가 1808년 나폴레옹에 의한 스페인의 정복과 1811년 마드리드에서 혁명의 발생으로 이 섬에 대한 스페인 정부의 지배가 사실상 포기되게 되었다.

그후 1816년 스페인으로부터 독립한 아르헨티나는 포클란드(말비나스)군도에 대한 권리를 주장하였으나 스페인측으로부터 여하한 항의도 제기되지 않았다. 1820년 이후 동군도에 총독의 파견으로 정치·군사적 권한과 아울러 포클란드 근해의 배타적 어업관할권을 부여하였으며, 1825년 2월 2일에는 영국과 아르헨티나간에 우호통상항해조약이 체결되었을 때에도 영국으로부터 여하한 이의도 제기되지 않았다.

영국은 1829년 아르헨티나에 대해 최초로 포클란드 영유권을 주장한 데 이어, 1833년 이 지역에 군함 1척을 파견하여 자국의 영유권을 주장하여 이 섬을 수비중인 아르헨티나군에게 퇴거를 명하였으나 불응하자, 이듬해인 1834년 수척의 군함을 파견하여 아르헨티나 경비군을 격파하고 이 군도를 점령하였다. 이에 대해 아르헨티나는 계속적인 항의를 제기하여 왔다. 1834년 이후 영국은 실효적 지배를 위하여 자치기구를 설치하고 이 지역의 주민들에 대해 보조금을 지급하고 동군도의 개발을 위해 1851년 Falklands Islands Company를 설립하여 이 지역개발의 특허를 부여하였으며 20세기 들어서는 정치조직의 강화 및 경제·사회·교육제도를 위해 재정지원을 해왔다.

나. 양국의 영유권주장 근거

(1) 아르헨티나의 주장

아르헨티나는 말비나스군도를 1816년부터 1833년까지 자국이 실효적으로 점유함으로서 영유권을 확보하고 있었으며, 영국이 1833년 이를 무력에 의해 불법으로 점령하여 지금에 이르고 있는 바, 이 지역은 아르헨티나에게 반환되어야 한다는 입장이다. 아르헨티나의 영유권 주장의 근거는 다음과 같다.

첫째, 아르헨티나는 말비나스에 대한 스페인의 권리를 승계했다. 말비나스군도는 1493년 교황칙령과 1494년의 Tordesillas조약에 의해 스페인에게 귀속된 영토로서, 이 지역에는 1760년대 중반 영국 및 프랑스인들이 잠시 거주하였으나 이들이 스페인에 의해 철수된 후 말비나스는 스페인에 의해 실효적으로 지배되어 왔다. 아르헨티나는 1816년 독립과 동시에 스페인으로부터 아르헨티나 본토와 아울러 그 부속도서인 말비나스군도에 대한 영유권을 승계하였다.

둘째, 아르헨티나는 독립 이후 이 지역에 총독을 파견하는 등 공권력을 행사함으로서 1833년까지 이를 실효적으로 지배해왔다. 그리고 이 지역에 대한 아르헨티나 영유권은 1825년 영국과의 우호통상항해조약 체결시에도 확인된 바 있다.

셋째, 1833년 영국에 의한 포클란드군도의 점령은 무력에 의한 것으로서 불법이며, 이러한 불법점령에 의해 이 지역에 대한 영국의 권리가 창설될 수 없다.

넷째, 말비나스가 영국에 의해 불법점령된 이후 아르헨티나는 영국에 대해 계속적인 항의를 해 온 만큼 말비나스에 대한 영유권을 결코 포기했다고 볼 수 없으며, 이 군도는 다시 반환되어야 한다.

(2) 영국의 주장

영국은 1833년의 포클란드 점령은 불법점령이 아니라 과거에 보유하고 있던 권리의 회복에 불과하다는 점을 강조하며, 그 이후 150년간 이 지역을 실효적으로 점유해 오고 있는 만큼 자국의 영유권은 점혀 의심할 여지가 없음을 주장하고 있다.

첫째, 1833년 영국함대에 의한 포클란드 점령은 타국 영토에 대한 불법점령이 아니라, 권리의 회복에 불과하다. 즉, 1774년 포클란드로부터의 영국인의 철수는 이 영토에 대한 권리의 포기가 아니며, 이는 철수당시의 영국군 사령관의 입장표

명에서도 확인된다. 따라서, 1833년의 점령은 예전의 영토의 회복을 위한 조치에 불과하다.

둘째, 1833년 이후 포클란드의 주권을 회복한 이래 현재까지 약 150년 이상 이 지역에 대해 입법, 사법, 행정의 실효적이고 계속적인 지배를 해왔으므로, 그 합법적인 영유권은 영국에 있다.

셋째, 포클란드의 장래를 결정함에 있어 이 지역에 거주하는 주민들의 자결권이 존중되어야 한다. 이들은 대다수가 영국계이며, 이 지역이 영국에 속할 희망이 있다는 사실이 고려되어야 한다.

제 3 절 독도문제의 분쟁해결방식

1. 한·일간의 조약에 의한 분쟁처리방식

가. 한·일 기본조약

1965년 대한민국과 일본국간의 기본관계에 관한 조약 전문에서 "양국의 상호복지와 공통이익을 증진하고 국제평화와 안전을 유지하는데 있어서 양국이 국제연합헌장의 원칙에 합당하게 긴밀히 중요하다는 것을 인정하며, 또한 1951년 9월 8일 샌프란시스코시에서 서명된 일본국과의 평화조약의 관계규정과 1948년 12월 12일 국제연합총회에서 채택된 결의 제195(Ⅲ)호를 상기한다고 규정하고 있다.

제4조는 양국간의 관계에 있어서 국제연합헌장의 원칙을 지침으로 한다고 규정하고 있으며, 분쟁해결에 관한 별도의 규정은 두지 않고 있다.

나. 한·일 어업협정

1965년 대한민국과 일본국간의 어업에 관한 협정 제9조에서 분쟁에 관해 다음과 같이 해결하도록 규정하고 있다.

본협정의 해석 및 실시에 관한 양체약국간의 분쟁은 우선 외교상의 경로를 통하여 해결한다(동협정 제9조 제1항). 제1항의 규정에 의하여 해결할 수 없었던 분

쟁은 어느 일방체약국의 정부가 타방체약국의 정부로부터 분쟁의 중재를 요청하는 공한을 접수한 날로부터 30일의 기간내에 각체약국 정부가 임명하는 1인의 중재위원과 이와 같이 선정된 2인의 중재위원이 당해 기간후 30일의 기간내에 합의하는 제3의 중재위원 또는 당해 기간내에 이들 2인의 중재위원이 합의하는 제3국의 정부가 지명하는 제3의 중재위원과의 3인의 중재위원으로 구성되는 중재위원회의 결정을 위하여 회부한다. 단 제3의 중재위원은 양체약국중의 어느편의 국민이어서는 아니된다(동협정 제9조 제2항).

어느 일방체약국의 정부가 당해기간내에 중재위원을 임명하지 아니하였을 때, 또는 제3의 중재위원 또는 제3국에 대하여 당해 기간내에 합의하지 못하였을 때에는 중재위원회는 양체약국정부가 각각 30일의 기간내에 선정하는 국가의 정부가 지명하는 각1인의 중재위원과 이들 정부가 협의에 의하여 결정하는 제3국의 정부가 지명하는 제3의 중재위원으로 구성한다(동협정 제9조 제3항). 양체약국정부는 본조의 규정에 의거한 중재위원회의 결정에 복한다(동협정 제9조 제4항).

다. 한·일 대륙붕협정

한국은 1970년 1월에 "해저광물자원개발법"을 제정·공포함으로서 본격적으로 대륙붕자원탐사에 뛰어 들었다. 1970년 5월에 대통령령에 의하여 한반도 주변대륙붕에 7개의 해저광구가 설정되었는데, 이 중 제5광구 이외의 6개의 광구가 중국, 대만, 그리고 일본 사이에서 경계획정이 필요하게 되었다.

한국과 일본은 양국이 설정한 대륙붕광구가 서로 겹치는 문제를 해결하고 그 경계를 획정하기 위하여 수차례의 협의를 통하여 상호의 주장 및 견해에 대하여 논의하고 조정을 시도하였으나 이의 해결이 어려웠기 때문에 양국의 주장이 겹치는 관할구역에 대하여 공동개발을 하는 방법으로 잠정조치의 성격을 갖는 대륙붕협정을 체결하였다.

그러나 양국이 체결한 대륙붕협정은 잠정조치로서 공동개발구역을 규정한 것이며 그 최종적인 경계선의 획정을 일정기간동안 유보한 것에 불과하다. 따라서 이 협정의 효력의 종료에 따른 해양경계획정의 문제는 불가피하게 발생할 것으로 예상된다.

일본은 이 경우 대륙붕과 배타적경제수역의 단일의 경계선을 설정하거나 또는

대륙붕과 배타적경제수역을 분리하여 설정하되 어느 경우든 중간선의 원칙에 입각한 해양관할권의 경계를 획정할 것을 주장할 가능성이 많아졌다. 대륙붕과 배타적경제수역의 경계선이 일치되어야 한다는 주장과 분리될 수 있다는 주장은 모두 가능한 것으로 보인다.

한·일 대륙붕 남부구역 경계획정에 관한 협정 제26조는 양국간의 분쟁은 우선적으로 외교경로를 통하여 해결할 것과, 합의에 의한 해결이 이루어지지 않는 경우에 중재에 의할 것을 규정하고 있다.

한편, 한·일 대륙붕 북부구역 경계획정에 관한 협정 제2조도 경계선에 걸친 광구개발에 관한 분쟁의 경우에 합의에 의한 해결방법을 제시하고, 합의가 이루어지지 않는 경우 제3자의 중재에 부탁하도록 규정하고 있다.

2. 국제법상의 분쟁해결제도

가. 국제사법재판소에 의한 분쟁해결

유엔헌장 제33조 제1항은 국제분쟁의 평화적인 해결수단으로서 교섭, 심사, 중개, 조정, 중재재판, 사법적 해결 기타 당사자가 선택하는 다른 평화적인 수단을 규정하고 있다. 그러나 이러한 분쟁해결 특히 사법기관을 통한 법률적 해결은 관련 당사자가 선택할 수 있는 수단의 하나에 불과하다.

일본은 독도문제에 대해 한일간의 법률적 분쟁으로 간주하고 이 문제를 국제사법재판소에 제소하여 해결하자는 주장을 하고 있다. 독도문제를 둘러싸고 수차에 걸친 항의각서가 양국간에 교환되어 오다가 1954년 9월 25일 일본정부는 마침내 다음과 같은 입장을 밝혔다. "본 문제가 국제법의 기본적인 원칙의 해석을 필요로 하는 영유권에 관한 분쟁인 만큼 유일하고도 공평한 해결책은 국제사법재판소에 부탁하여 결정하는 것이다. 일본정부는 분쟁의 평화적인 해결을 가장 절실하게 바라고 있기 때문에 한일양국정부의 상호합의에 의하여 국제사법재판소에 분쟁을 부탁할 것을 제의한다. 일본정부는 한국정부로서도 가장 공정하고 권위있는 기관인 국제사법재판소에 본 분쟁에 대한 최종적인 판결을 구하는 데에 동의할 것으로 확신하며 따라서 빠른 시일내에 긍정적인 회답을 받을 것으로 기대한다. 일본정부는 국제사법재판소가 어떠한 판결을 내리건 그에 따를 것을 신의로써 서약한다."

이에 대해 한국은 일반국제법상 어떠한 국가도 분쟁을 국제사법재판소에 의해 해결해야 할 의무를 지는 것이 아니므로 일본의 주장을 받아들일 수 없다고 반박하고 일본의 이 제의에 대해 한국정부는 "분쟁을 국제사법재판소에 제소하자는 일본정부의 제안은 사법절차를 가장한 또 다른 잘못된 주장의 시도에 불과하다. 한국은 처음부터 독도에 대한 영유권을 가지고 있으며 또한 국제사법재판소를 통하여 그러한 권리를 확인해야 할 어떠한 이유도 없다. 아무런 분쟁도 없는데 유사한 영토분쟁을 조작하는 것은 바로 일본이다"고 주장하였다. 그리고 독도문제는 일본이 주장하는 법률적 분쟁이 아니라는 입장을 견지하고 있다.

한편, 일본이 북방영토와 관련하여 처음에는 일본이 먼저 국제사법재판소에 제소하는 문제를 검토했다가 1992년 9월 러시아측이 이의 해결을 위해 국제사법재판소에 분쟁을 부탁하자는 제안을 하자 일본은 이에 대하여 반대의 뜻을 표명하였다. 이는 국제사법재판소에 대한 국가의 태도는 선택적일 수 밖에 없다는 것을 보여주는 실례로써, 독도문제를 국제사법재판소에 부탁하자는 제의에 특별히 대응할 필요가 없다고 본다.

나. 유엔해양법협약상의 분쟁해결제도

유엔해양법협약의 당사국들은 해양분쟁에 있어서 협약의 서명, 비준, 가입시, 또는 그 이후 어느 때든지 협약 제15장 제2절에 규정되고 있는 분쟁해결절차 가운데 하나 또는 그 이상을 수락하지 않음을 서면으로 선언할 수 있도록 되어 있다. 따라서 많은 국가들이 자국이 관련된 분쟁에 있어서 구속력있는 강제적인 분쟁해결절차에 구속되는 것을 피하기 위하여 선택적 예외의 선언을 하리라는 것을 예상할 수 있다.

일반적으로 해양에 관한 분쟁의 당사자들은 우선적으로 국제사법재판소 규정 제38조에 규정되고 있는 국제법의 기초 위에서 직접교섭을 통하여 분쟁의 해결을 위한 합의를 도출할 수 있을 것이다. 그리고 이 협약 발효 후에 발생한 권원과 관련된 분쟁으로서 당사자간의 교섭에 의하여 "상당한 기간내에" 해결을 위한 합의에 이르지 못하는 경우에는 협약 제298조 제1항(a)(i)에 따라 당사자 일방의 요청에 의하여 협약 제5부속서 제2절에 규정된 강제적 조정절차에 그 해결을 위하여 부탁될 수 있다. 이러한 조정절차는 조정위원회의 보고서를 바탕으로 당사자간

의 교섭을 촉진하기 위한 방법이다. 따라서 조정위원회의 보고서는 2단계의 당사자간의 교섭의 기초로 활용된다.

다음으로, 이러한 조정절차에 의해서도 분쟁이 해결되지 못하는 경우에는 협약 제298조 제1항(a)(ii)에 따라 상호동의에 의하여 협약 제15장 제2절의 강제적 분쟁해결절차에 부탁할 수 있도록 되어 있다. 그러나 구속력있는 결정을 수반하는 강제적 분쟁해결절차를 적용하는데는 반드시 양당사자의 합의를 요하고 있기 때문에 이러한 방법으로 권원과 관련된 분쟁을 해결할 수 있는 가능성은 극히 적다고 본다. 그리고 또한 강제적 조정절차가 적용되는 경우에도 그것이 육지 또는 섬에 대한 주권이나 기타 권리에 관한 미해결분쟁과 관련되는 분쟁이면 그 조정절차의 적용대상으로부터도 제외되도록 함으로써 강제적 절차에 의한 분쟁해결의 가능성을 더욱 배제하고 있다.

따라서, 독도의 영유권에 관련된 한·일간의 국제분쟁이 발생한다 하더라도 일방당사국의 의사에 반하여 강제적 분쟁해결절차에 부탁될 가능성은 없다고 판단된다.

제5장 결 론

우리의 지리적 및 지정학적 특징을 보면, 우리나라는 삼면이 바다로 둘러 싸여 있고, 해안선의 길이가 11,542㎞에 달한다. 우리나라의 수산업은 현재 국민이 섭취하는 동물성 단백질의 약 45%를 공급하고(이는 세계 10위의 생산량에 해당), 조선산업은 연 약 900만톤을 건조하여 세계 2위에, 수출입 해상물동량은 약 500백만톤, 총 보유선박톤수는 약 1,700만톤으로 세계 8위를 차지하고 있는 해양국가이다.

한편, 21세기는 해양의 시대라고들 한다. 유엔해양법협약이 1994년에 정식으로 발효를 하고 우리도 1996년에 배타적경제수역법을 제정·선포하여 우리의 광대한 해양관할권이 설정되기에 이르렀다.

이러한 해양의 시대에 우리나라가 연안의 자연자원에 대한 이용 및 관리, 해양과학조사, 인공섬의 설치 및 이용, 해양환경규범의 설정 및 감시 등을 내용으로 하는 배타적경제수역을 선포한 것은, 한편으로는 해양의 자원이나 환경보호에 관한 보편적인 국제규범의 설정 및 적용을 의미하며, 다른 한편으로는 확대된 해양관할권에 대한 우리의 관할권이 유효하게 행사되고 확보될 것이 요구된다.

따라서, 우리의 배타적경제수역선포에 따른 해양의 광역관리체제를 구축하기 위하여는 다음과 같은 점을 유의하여야 할 것이다.

우선, 배타적경제수역내 외국의 군사활동에 대한 대응방안이다.

첫째, 우리나라 관할수역내 외국의 군사활동에 대해 법적 근거인 배타적경제수역법, 대한민국과 미합중국간의 상호방위조약 등의 문제점이다.

i) 배타적경제수역법은 동 수역에서의 군사활동에 관한 규정을 두고 있지 않으나, 동북아시아 지역에서의 미국 해군력의 감소현상과 함께 우리나라 인접국인 중국, 일본의 계속적인 해군력의 증대와 북한과의 계속된 냉전상태는 국가안보상 배타적경제수역에서의 군사활동에 대하여 명시적 규정을 둘 필요성이 있다. 따라서, 우리의 배타적경제수역내에서 외국이 군사적 목적의 활동을 개

시할 경우에는 대한민국 정부의 동의 또는 사전허가를 받도록 함으로써 우리나라 주변해역에서의 외국의 군사활동을 제한할 수 있게 하여야 한다.

ii) 대한민국과 미합중국간의 상호방위조약의 제규정들은 미군이 우리나라 주변해역(영해 및 배타적경제수역 등)에서 군사목적의 활동을 행할 수 있는 근거로 볼 수 있다. 미군이 한반도의 안전과 평화에 기여하는 정도가 큰 비중을 차지한다는 점을 부인할 수는 없으나, 우리나라가 한반도 주변해역의 안보주체로서 독자적으로 성장하기 위해서는 미군이 한반도 주변해역에서 군사시설 및 군사구역을 사용하는 경우에는 우리가 관할권을 행사할 수 있는 법적 근거를 마련하여야 한다.

둘째, 배타적경제수역에서 외국의 군사활동에 대한 제도적 대응방안으로서는,

i) 중국(1950년)이나 북한(1977년)의 경우처럼 군사수역을 선포하는 방안,

ii) 유엔해양법협약에 대한 정책선언을 통하여 우리의 입장을 표명하는 방안,

iii) 기존 국내입법의 개정을 통한 대응방안으로서 배타적경제수역법을 개정하는 방안,

iv) 사안에 따른 문제해결방법으로서 문제가 발생하였을 경우 각각의 사안에 따라 문제에 접근하는 방안 등을 들 수 있다.

이상의 유엔해양법협약상 배타적경제수역내 외국의 군사활동에 대한 대응방안으로는, 배타적경제수역법의 개정을 통한 방법이 가장 합리적인 방법이라고 판단된다. 즉, 배타적경제수역법에 사전동의 또는 사전허가 없는 외국의 군사활동을 금지한다는 규정을 둠으로서 외국에 의한 우리나라 배타적경제수역내에서의 군사활동을 제어하여 동 수역의 정당한 사용에 대한 방해를 배제할 수 있을 뿐만 아니라 주변국의 해군력에 의한 국가안보 위협이라는 부정적 요소를 제도적으로 방지할 수 있을 것으로 판단된다.

다음으로, 해양관할권의 출발선으로서의 기선제도에 대한 문제이다.

i) 세계각국이 해양자원을 확보하기 위한 차원에서 해양관할권 확대경쟁을 벌이고 있는 상황에서, 유엔해양법협약은 기선제도에 관한 명확한 기준을 제시하지 못하고 있다고 판단된다. 즉, 해양관할권 확대의 방편으로 사용되고 있는 과도한 직선기선의 설정은 유엔해양법협약 제7조의 직선기선 설정요건의 애매함 때문이기도 한 것이다.

ii) 이러한 직선기선의 남용은 연안국의 해양관할권 확대의욕에 일차적인 책임이 있다고 하겠으며, 이해관계가 대립되지 않는 제3국의 경우에 특정국가의 과도한 직선기선제도의 설정행위에 대한 무관심과 자국의 과도한 직선기선 설정에 대한 불간섭에 대한 국제사회의 암묵적 동의가 해양이용에 대한 이기적 사고를 유발하였다고 판단되기도 한다.

iii) 한국이 위치해 있는 동북아해역 즉, 동해, 황해 및 동중국해는 모두 반폐쇄해적 성격을 가진 해역으로서 주변연안국간에 해양관할권 확보를 위한 분쟁의 발생이 우려되는 지역이다. 이러한 좁은 해역을 면하고 있는 국가들은 직선기선 설정에 대하여 매우 신중하게 관계국의 이익을 고려하여야 할 것이며, 과도한 직선기선의 사용으로 주변국의 전통적 해양이용이나 향후의 해양활동 등에 불이익을 주는 사례가 없도록 하여야 할 것이다. 이를 위하여 유엔해양법협약상의 직선기선제도의 요건을 엄격히 적용하여 기준을 초과하는 직선기선의 설정은 철회되어야 할 것이다.

따라서, 과도하게 직선기선을 설정하는 잘못된 국가관행을 바로잡기 위한 국제사회의 노력이 필요하다고 생각하며, 이를 위하여 유엔 등이 주도하는 기선문제에 관한 전문가회의의 개최를 제안하고자 한다. 기선문제는 법적인 문제 뿐만 아니라 기술적인 문제가 포함된 매우 복잡한 문제이므로 지리학자와 국제법학자가 참여하는 전문가회의가 되어야 할 것이다. 그리고 세계각국의 연안이 독특한 특성을 가지고 있으므로, 이러한 특이한 연안형태에 대한 구체적 규범을 개발하기 위해서는 우선 소지역적 또는 지역적인 차원에서의 전문가회의를 거친 후, 전지구적 차원의 전문가회의를 개최하는 것이 바람직하다 하겠다.

이러한 국제사회의 노력은 결국 과도한 기선제도를 채택하고 있는 국가들로 하여금 적정한 기준으로의 복귀를 유도할 것으로 예견된다. 앞서 살펴본 기니아의 과도한 직선기선 철회는 국제사회의 좋은 본보기로서, 특히 이해관계국과 해안을 접하거나 대향하고 있는 국가간에는 직선기선의 사용에 있어서 신중한 자세를 가져야 할 것이며, 사전협의에 의한 적절한 기선설정이 요구된다 하겠다.

중국, 일본의 과도한 직선기선 주장의 철회를 위하여 외교적인 노력을 강력히 추진하여야 할 것이며, 국가간 협상을 통하여 합의에 이르지 못하는 경우에는 우리나라도 중국, 일본의 과도한 직선기선 주장에 대한 상응한 조치, 즉 직선기선제도의 확장 등을 신중히 검토하여야 할 것이다.

마지막으로 한·일간의 독도문제이다.

첫째, 독도에 대한 한국과 일본과의 영유권주장근거는 다음과 같다.

한국측은 신라시대 지증왕 이래의 역사적 권원, 일본의 독도편입조치인 1905년 2월 22일자 "島根縣告示 제40호에 대한 국제법상의 흠결, 한국이 독도를 실효적으로 지배해오지 않았다는데에 대한 반박이론으로서의 공도정책(空島政策)을 보완하기 위한 수토정책 및 제2차세계대전후 일본의 패전처리에 관한 연합국의 국제문서 등을 들어 독도가 당연히 한국 영토라고 주장한다.

일본측은 독도는 한국본토보다 거리상으로 일본본토에 가깝다는 지리적 근거를, 일본 고지도에 독도가 일본의 고유영토로 기록된 것으로 되어 있다는 역사적 권원을, 1905년 2월 22일 島根縣告示 제40호에 의해 선점했다는 점을, 1905년의 독도편입 이후에도 국제법상 실효적 지배를 하였다는 점을, 제2차 세계대전후의 연합국의 국제문서 등에서 독도가 일본의 영토라는 것을 확인할 수 있다는 주장이다.

둘째, 독도문제와 유사한 국제판례 및 선례로 1928년의 Palmas섬 사건, 1931년의 Clipperton섬 사건, 1933년 The East Greenland 사건, 1953년 The Minquiers and Ecrehos제도 사건, 첨각열도(조어대)문제, 포클란드군도(말비나스군도)문제 등을 들 수 있는데, 도서에 대한 국제분쟁에 관한 쟁점은 그 대부분이 분쟁도서를 누가 먼저 선점했는지와 과연 실효적 지배를 행해왔는지 또는 역사적 권원이 누구에게 있는지에 관한 문제로 귀결됨을 알 수 있다.

셋째, 독도문제에 대한 분쟁해결제도이다.

1965년 한·일기본조약, 한·일어업협정, 1970년 한·일대륙붕협정상에 분쟁해결에 관한 규정을 포함하고 있으나, 독도문제에 관한 특정된 분쟁해결방법은 규정되어 있지 않다.

따라서 독도의 영유권문제에 관한 분쟁이 존재한다고 가정하는 경우에는, 일반국제법 또는 유엔해양법협약에서 규정하는 국제사법기관에 의한 분쟁해결절차나 조정, 중재 등에 의한 해결을 예상할 수도 있다. 다만, 유엔해양법협약 제298조 제1항에서 육지 또는 섬에 대한 주권이나 기타 권리에 관한 미해결분쟁을 수반하는 경우에는 강제적 분쟁해결을 배제할 것을 규정하고 있는 바, 독도의 영유권에 관한 분쟁이 존재하여도 우리나라의 의사에 반하여 국제사법기관이나 조정, 중재절차에로의 분쟁해결 부탁은 가능하지 아니할 것이다.

이와 같이, 독도의 영유권문제를 검토해본 결과, 다음과 같은 노력이 요구된다 하겠다.

첫째, 독도의 영유권주장에 관한 통합적인 연구체계를 구축하여, 국제법, 사학, 지리학 등의 분야에서 영유권주장에 관한 근거자료와 논리를 개발하고, 한편으로는 독도 및 그 주변해양에 관한 국토조사 차원에서의 해양학적, 기상학적인 연구조사가 수행되어야 할 것이다.

둘째, 독도가 한국의 영토에 속한다는 사실을 각종 매체를 통하여 국제법, 해양법, 국제정치, 지리학분야의 국제학회 등에 홍보하여야 할 것이며, 특히 독도관련 해양, 기상학 자료를 전세계 연구자들에게 제공하는 노력도 필요하다 하겠다.

셋째, 독도영유권에 관한 국제분쟁에 대비하여 기존의 관련 연구인력(해양법, 사학, 측지학)의 장기간(3-5년) 해외파견연구와 신규인력의 양성을 도모하여야 할 것이다.

또한, 국제재판을 전담할 수 있는 영어와 프랑스어에 능통한 국제변호사 인력을 양성하고 외국의 국제분쟁사례에 경험이 많은 국제재판 전문가들의 현황파악과 긴밀한 교류체계를 형성하여야 할 것이다.

참고문헌

《제2장 참고문헌》

Ⅰ. 국내문헌

1. 단행본

국방부, 국방백서(1996~1997).

국제문제연구소, 국방연감(1996~1997).

국제문제연구소, 국방연감(1995~1996).

2. 논문

김문달, "경제수역의 성격과 내용", 대한국제법학회논총(제20권 제1·2호, 1975)

김석현, "일본의 경제수역 선포에 대한 한국의 대응", 수산계(제12권 제1호, 1996. 1/2)

김영구, "군함의 타국 영해통항제도", 한국해양법회지(제8권 제1호, 1986. 8)

김찬규, "국제법상으로 본 북한의 군사수역", 국방연구(국방대학원안보문제연구소, 1977. 12)

김찬규, "북한의 경제수역에 대한 고찰", 북한법률행정논총(제5집, 1982. 5)

김찬규, "북한의 영해제도", 국제법학회논총(제40권 제1호, 1995. 6.)

김찬규, "북한의 영해제도", 대한국제법학회논총(제40권 제1호, 1995. 6)

김찬규, "북한의 해상군사경계선에 관한 고찰", 국회보(제160호, 1977. 9·10)

김찬규, "중국의 영해법과 기선", 대한국제법학회논총(제39권 제1호, 1994. 6.)

김태천·이윤철, "한반도 주변해역에 대한 배타적경제수역의 설정에 관한 몇가지 고찰", 경북대 법학론고(1993)

김태호, "중국의 해양전략과 해군력 평가", 국방논총(제32호, 1995년 겨울호)
김현수, "배타적경제수역내에서의 군사활동과 그 법적 규제", 대한국제법학회논총(제40권 제1호, 1995)
김현수, "배타적경제수역에서의 군사활동과 그 법적 규제", 해양연구논총 제16집, 1996.)
김현수, "유연해양법협약 발효에 따른 남북한 영해법 개정에 관한 일반적 고찰", 서울국제법연구(제2권 제1호, 1995)
노계룡, "차세대 해군력 전망과 한국해군의 진로", 국방논총(제29호, 1995년 봄호)
박성일, "신해양법협약상 배타적경제수역", 목포해양전문대학논문집(제26집, 1992)
박성철, "200해리 경제수역의 기원", 해양법자료집(제3집, 1984. 6)
박종성, "백령도 및 서해 5도의 관할수역에 관한 연구", 단국대학교논문집(제13집, 1979)
박치영, "한국과 경제수역문제", 대한국제법학회논총(제33권 제2호, 1988. 12)
성재호, "배타적경제수역의 국제법적 의미", 한세정책(제24호, 1996. 6)
이윤철, "한국의 배타적경제수역 설정에 관한 연구", 한국항해학회지(제17권 4호, 1993. 12)
이창위, "일본의 해양법정책", 대한국제법학회논총(제38권 제2호, 1993. 12)
이창위, "경제수역 실시와 관련된 법적 문제 - 한반도 주변해역의 경제수역제도 현황을 중심으로 -", 서울국제법연구(제2권 제1호, 1995)
장현길, "군사수역에 관한 연구", 해양법연구(제7집, 1990. 6)
장현길, "배타적경제수역에서의 군사활동과 그 법적 규제", 해양법연구(제8집 1992)
제성호, "일본의 배타적경제수역 선포에 대한 한국의 대응방안", 통일연구논총(제5권 제1호, 1996)
지정일, "1982년 해양법협약", 대한국제법학회논총(제38권 제2호, 1993. 12)
해군본부, "추적권 및 배타적경제수역", 해양법연구(제11집, 1996. 7)

Ⅱ. 외국문헌

1. 단행본

防衛日報社, 自衛隊年鑑(1996)

防衛廳, 防衛白書(平成8年 7月)

海上保安廳, 海上保安白書(平成8年)

D.Attard, *The Exclusive Economic Zone in International Law*(New York : OUP, 1987)

E.D.Brown, *The International Law of the Sea*, Vol. I (Dartmouth, 1994)

J.M.Van Dyke(ed.), *Consensus and Confrontation*(Honolulu : Law of the Sea Institute, 1985)

Louis B.Sohn · Kristen Gustafson, *The Law of the Sea in a Nutshell*(West Publishing Co., 1984)

2. 논문

A.A.Schreiber, "The Exclusive Economic Zone : Its Legal Nature and Problem of Military uses", in F.O.Vicuna(ed.), *The Exclusive Economic, A Latin American Perspective*(1984)

A. L. Morgan, "The New Law of the Sea : Rethinking the Implications for Sovereign Jurisdiction and Freedom of Action", 27 *ODIL*(1996)

A.V.Lowe, "Some Legal Problems Arising from the Use of the Sea for Military Purpose", 10 *Marine Policy*(1986)

B.A.Boczek, "Peacetime Military Activities in the Exclusive Economics Zone of Third Countries", 19 *ODIL*(1988)

B.A Hamzah, "Regional Maritime Security : The Risks of a New Cold-War", *The 5TH International Sea Power Sysposium*, Republic of Korea Navy(1997)

B.Kwiatkowska on 'Military uses in the EEZ - a reply', 11 *Marine Policy*(1987)

B.Oxman, "Customary International Law and the Exclusivie Economic Zone" in J.Van Dyke(ed.), *Consensus and Confrontation : The United States and the Law of the Sea Convention*(Honolulu : Law of the Sea Institute, Univ. of Hawaii, 1985)

Barbara Kwiatknowska, "200-mile Exclusive Eoconomic/Fishery Zone and Continental Shelf - An Inventory of Recent State Practice(Part 3)" 10 *The International Journal of Marine and Coastal Law*(1995)

Bernard H. Oxman, "The Regime of Warships under the United Nations Convention on the Law of the Sea", 21 *VJIL*(1984).

Choon-ho Park, "China and Maritime Jurisdiction : Some Boundary Issue", 23 *German Yearbook of International Law*(1979)

Choon-ho Park, "The 50-mile Military Boundary Zone of North Korea", 72 *AJIL*(1978)

D.P.O'Connell, *The International Law of The Sea*, Vol. I (New York : Oxford University Press, 1982)

David L. Larson, Michal W. Roth, Todd I. Selig, "An Analysis of the Ratification the UN Convention on the Law of the Sea", 26 *ODIL*(1995)

Donald R. Rothwell, "Navigational Rights and Freedoms in the Asia Pacific Following Entry Into Force of the Law of the Sea Convention", 35 *VJIL*(1995)

F.Francioni, "Peacetime Use of Force, Military Activities and the New Law of the Sea", 18 *Cornell International Law Journal*(1985)

Felipe H. Paolillo, "The Exclusive Economic Zone in Latin American Practice and Legislation", 26 *ODIL*(1995)

Horace B. Robertson, Jr., "Navigation in the Exclusive Economic Zone", 24 *VJIL*(1984)

Ian Kawaley, "The Impilcations of the Exclusive Economic Zone and EEZ Mangement for Bermuda, a Small Midocean Island Commonwealth Terrotory", 26 *ODIL*(1995)

IISS, *The Military Balance 1985-1986*(London : Oxford University Press, 1986).

IISS, *The Military Balance 1996-1997*(London : Oxford University Press, 1997).

Ivan, Shearer, "Navigation Issues in the Asian Pacific Region", in James Crawford and Donald R.Rothwell(ed.), *The Law of the Sea in the Asian Pacific Region*(1995)

Jonathan I. Charney, "Entry Into Force of the 1982 Convention on the Law of the Sea", 35 *VJIL*(1995)

K.Hailbronner, "Freedom of Air and the Convention on the Law of the Sea", 77 *AJIL*(1983)

L.Juda, "The Exclusive Economic Zone : Compatibilitary of National Claims and the UN Convention on the Law of the Sea", 17 *ODIL*(1986).

OM Prakash Sharma, "Enforcement Jurisdiction in the Exclusive Economic Zone - The Indian Experience", 24 *ODIL*(1993)

Robert Nadelson, "The Exclusive Economic Zone - State claims and the LOS Convention", 16 *Marine Policy*(1992)

Robert S. Winokur and Rene E. Gonzalez, Jr., "Ocean Science and Military Use of the Ocean", 25 *Oceans*(1982/83)

Stephen Rose, "Naval Activity in the Exclusive Economic Zone - Troubled Water Ahead ?", 20 *ODIL*(1989)

T.Koh, "Statement on Military Activities in the Exclusivie Economic Zones of Other Nations", in J.M.Van Dyke(ed.), *Consensus and Confrontation : The United States and the Law of the Sea Convention*(Honolulu : Law of the Sea Institute, Univ. of Hawaii, 1985)

T.Treves, "Military installations, structures and devices on the seabed", 74 *AJIL*(1981)

UN, Law of the Sea, Bulletin No.12(Decemer 1988)

UN, Law of the Sea, Bulletin No.29(1995)

UN, Law of the Sea, Bulletin No.5(July 1985)

United Nations Press Release, SEA/267(28 June 1977)

William L. Schachte, JR., "The Value of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea : Preserving Our Freedoms and Protecting the Environment", 23 *ODIL*(1992)

Yang Jinsen, "Maritime Strategy of Main Countaries on the Asia/Pacific", *The 5TH International Sea Power Sysposium*, Republic of Korea Navy(1997)

《제3장 참고문헌》

Ⅰ. 국내문헌

1. 단행본

김찬규 · 이영준, 국제법개설(서울; 법문사, 1994)
유병화, 국제법Ⅱ(서울: 진성사, 1988)
조창선 편, 해양용어사전(서울: 일진사, 1997)
한국해양연구소, 심해저광물자원 탐사 용역 보고서 - 광구등록준비(1993. 12)

2. 논문

김찬규, "아국의 200해리 수역설정과 관련된 문제점 및 대책", 국제문제조사연구소 연구논총(1980, 11)
김찬규, "영해의 범위에 관한 연구", 대한국제법학회논총(제17권 제2호, 1972년 9월)
김찬규, "중국의 영해법과 기선", 대한국제법학회논총(제39권 제1호, 1994년)
이영준, "한국대륙붕의 경계획정에 따른 대륙붕 개념의 제고에 관한 고찰", 경희대학교논문집(제10집, 1980)

Ⅱ. 외국문헌

1. 단행본

S.P. Jagota, *Maritime Boundary*(Dordrecht: Maritinus Nijhoff Publishers, 1985)

Churchill, R.R. and A. V. Lowe, *The Law of the Sea*(Manchester: Manchester University Press, 1983)

Smith, Robert W., *Exclusive Economic Zone Claims : An Analysis and Primary Documents*(Dordrect: Martinus Nijhoff Publishers, 1986)

D. P. O'conell, *International Law*, Vol. I (Oxford: Clarendon Press, 1982)

G. Francalanci, D. Romano, T. Scovazzi eds., *ATLAS of the Straight Baselines*(Milano: Dott. A. Giuffre Editore, 1986)

Herbet W. Briggs, *The Law of Nations, Cases, Documents, and Notes*(2nd ed., 1952)

J. Ashley Roach, R. W. Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims*(Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1996)

J. R. V.Prescott, *Straight Baselines : Theory and Practice, Monograph, Typescript*(1985)

Louis B. Sohn, Kristen Gustafson, J. D., *The Law of the Sea*(1984)

M. McDougal, W. Burke, *The Public Order of the Oceans*(1962)

Nordquist, Myron H.(eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : A Commentary*, Vol. II(London : Martius Nijhoff Publishers, 1993)

Renate Platzöder, *Third United Nations Conference on the Law of the sea: Documents*, Vol. IV(New York; Ocena Publications, Inc., 1983),

W. Michael Reisman, Gayl S. Westerman, *Straight Baselines in Maritime Boundary Delimitation*(New York: St. Martin's Press, 1992)

2. 논문

Alexander, Lewis M. and Robert D. Hodgson, "The Impact of the 200Mile Economic Zone on the Law of the Sea," 12 *San Diego Law Review*(1975)

Alexander, Lewis M, "The Ocean Enclosure Movement: Inventory and Prospect," 20 *San Diego Law Review*(1983)

Alexander, Lewis M, "Baseline Delimitations and Maritime Boundaries", 23 *VJIL*(1983)

Charney, Jonathan I., "Ocean Boundaries between Nations: A Theory for Progress", 78 *AJIL*(1984)

Cooper, Hohn, "Delimitation of the Maritime Boundary on the Gulf of Marine Areas", 16 *ODIL*(1985)

François, "Special Reporter", 2 *Yearbook of the International Law Commission*(1953)

Hedberg, Hollis D., "A Critique of Boundary Provisions on the Law of the Sea Treaty", 12 *ODIL*(1983)

Hsu, Richard T.S., "A Rational Approach to Maritime Boundary Delimitation", 13 *ODIL*(1983)

3. 자료

A/CONF.62/C.2/L.24/Rev.1(1974), UNCLOS Ⅲ, Off. Rec.202(Philippines)

A/CONF.62/C.2/L.3(1974), ChapterⅡ, PartⅡ, Note, Ⅲ Off. Rec.183(U.K.)

A/CONF.62/C.2/L.26(1974), SectionⅡ, Ⅲ Off. Rec.203(Bulgaria, German Democratic Republic, Poland and USSR)

A/CONF.62/C.2/L.33(1974), seventh article, UNCLOS Ⅲ, Off. Rec.212(Austria, Belguim, Bolivia, Botswana, Burundi, etc..)

A/CONF.62/C.2/L.62/Rev.1(1974), article 1, para.4-6 and article2, para.1, Ⅲ Off. Rec.232(Algeria, Dahomy, Guninea, Ivory Coast, Liberia, Madagascar, Mali, Mauritania, Morocco, Sierra Leone, Sudan, Tunisia, Upper Volta and Zambia).

A/CONF.62/C.2/L.91/Rev.1(1976), first article, Ⅴ Off. Rec.202(Colombia).

A/CONF.62/L.8/Rev.1(1974), AnnexⅡ, AppendixⅠ, Provision 11 and Provision 21, Formula A, Ⅲ Off. Rec.93, 107, 110.

A/CONF.62/L.8/Rev.1(1974), AnnexⅡ, AppendixⅠ, Provision5, Formula B, para.2, Ⅲ Off. Rec.93, 107, 110.

A/CONF.62/WP.10(ISNT, 1977), article 14, Ⅷ Off. Rec.1, 7.

A/CONF.62/WP.8/Part Ⅱ(ISNT, 1975), article6, para.2, Ⅳ Off. Rec.152, 153.

A/CONF.62/WP10(ICNT, 1977), article 11, Ⅶ Off. Rec.1, 7.

Report of the First Committee, A/CONF.13/L.28/Rev.1(1958), prar34, UNCLOS Ⅰ, Ⅱ Off. Rec.115, 118.

Report of the First Committee, A/CONF.13/L.28/Rev.1(1958), prar34, UNCLOS Ⅰ, Ⅱ Off. Rec.115, 119.

Report of the First Committee, A/CONF.13/L.28/Rev.1(1958), prar48, UNCLOS Ⅰ, Ⅱ Off. Rec.115, 118.

Report of the International Law Commission to the General Assembly, 11 U.N. GAOR Supp., No. 9(1956)

Report of the International Law Commission to the General Assembly, 9 U.N. GAOR Supp., No. 9(1954)

SBC, *Report 1973 on the UNCLOS Ⅲ*

Summary Records of the 254th Meeting, *Yearbook of the International Law Commission* (1954)

Summary Records of the 257th Meeting, *Yearbook of the International Law Commission* (1954)

Summary Records of the 316th Meeting, *Yearbook of the International Law Commission* (1955)

U.N. Doc. A/CONF.13/38(1958)

U.N. Doc. A/CONF.13/39(1958)

U.N. Doc. A/CONF.13/C.1/L.62 Corr.1(1958)

U. S. Department of State, *Limits in the Seas*, No.82, Straight Baselines, Republic of Korea, January 22, 1979,

UN Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *An Examination of the Relevant Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, para.67.

United States Department of State, *Limits in the Seas*, No.106, Developing Standard Guidelines for Evaluating Straight Baselines(1987)

I.C.J. Report(1951)

25 *International Legal Materials*(1986)

《제4장 참고문헌》

Ⅰ. 국내문헌

1. 단행본

김명기, 국제법상 남북한의 법적 지위(서울: 화학사, 1980)

김명기, 독도와 국제법(서울: 화학사, 1987)

김문달 · 김태천, 국제법(서울: 법문사, 1994)

김부찬, 해양분쟁해결제도에 관한 연구, 부산대학교 박사학위논문(1990년 8월)

김정균 · 성재호, 국제법(서울: 박영사, 1995)

박관숙, 독도의 법적지위에 관한 연구, 연세대박사학위논문(1969. 2)

박종성, 한국의 영해(서울: 법문사, 1985)

배진수, 세계의 도서분쟁과 독도 시나리오(한국군사문제연구원, 1997)

신용하, 독도의 민족영토사 연구(서울: 지식산업사, 1996)

외무부, 독도관계자료집Ⅱ(서울: 외무부, 1977)

이병조 · 이중범, 국제법신강(서울: 일조각, 1997)

이석용, 국제법(서울: 세창출판사, 1995)

이종락, 울릉도 및 독산 후새류의 분류, 성균관대 생물학과 석사논문(1994)

이종후, 독도의 영유권에 관한 연구, 경희대 행정대학원(1982)

이한기, 국제법강의(서울: 박영사, 1990)

이한기, 한국의 영토(서울: 서울대학교출판부, 1969)

이한기, 한국의 영토-영토취득에 관한 국제법적 연구, 서울대 박사논문(1969)

정신문화연구원, 민족대백과사전(서울: 웅진출판사, 1992)

정용태, 국제법개설(서울: 형설출판사, 1985)

조영진, 독도 영유권문제에 관한 연구, 국방대학원 석사논문(1996)

지철근, 평화선(서울: 범우사, 1979)
최재훈 · 정운장, 국제법신강(서울: 신영사, 1996)
홍상기, 독도문제연구, 서울대 석사학위 논문(1955.3)
황상기, 독도 영유권 해설(서울: 근로학생사, 1954)

2. 논문

권문상, "유엔해양법상의 영해제도", 해양정책연구(제3권 3호, 1988년 가을)
김기정, "전화기시대의 감상법과 한국 외교의 과제", 국제문제(1996년 5월)
김명규, "해양법의 변천과정에 관한 연구", 국제법학회논총(제23권 1,2호 병합, 1978년 12월)
김명기, "국제법상 독도영유권과 한 · 일경제수역", 국제문제(1996년 4월)
김명기, "독도문제에 대한 국제사법재판소의 관할권에 관한 연구", 국제법학회논총(제27권 제2호, 1982년 12월)
김명기, "독도문제와 조어도문제의 비교고찰", 국제문제(1997년 1월)
김석현, "주요 도서분쟁 사례", 국제법평론(창간호, 1996년)
김정균, "독도문제에 대한 국제법적 고찰", 국제법학회논총(제25권 1 · 2호, 1980년 12월)
김정균, "중정양삼랑의 소위 독도편입", 국제법학회논총(제27권 1호, 1982년 6월)
김찬규, "배타적경제수역의 설정과 독도", 국제문제(1996년 5월)
김찬규, 김석현, "독도의 법적지위", 국제법평론(통권 제6호, 1996년)
김현수, "독도의 해양법상 지위", 해양전략(1996년 12월 93호)
김현수, "유엔해양법협약 발효에 따른 남북한 영해법 개정에 관한 일고찰", 서울국제법연구 2권 1호(1995년)
김홍균, "도일 3백년만에 발견된 안용복 일행의 호패와 신상명세", WIN(1996년 5월)
문정식, "해양경계획정에 있어서 해양법상 도서의 지위", 해양정책연구(제1권 제1호, 1986년 겨울)
梶村秀樹, "일본땅 주장은 팽창 · 식민주의 소산", 신동아(1996년 4월호)

박종성, "경제수역기선으로서의 독도에 관한 연구", 국제법학회논총(제23권 1·2호, 1978년 12월)

박종성, "제3차 해양법회의의 역사적 의의", 대한국제법학회논총(제27권 제1호, 1982년 9월)

손승철, "임진왜란 후 조·일관계-초량왜관 설치 탈중화 교린체제 확립", WIN(1996년 5월)

신각수, "영토분쟁에 있어서 지도의 증거력", 국제법학회논총(제26권 제1호, 1981년 6월)

신석호, "독도의 내력", 독도(대한공론사, 1965)

신용하, "독도주권, 사활걸린 민족문제이다", 신동아(1996년 4월호)

신지현, "독도 영유에 대한 일연구-신라로부터 조선초기까지를 중심으로-", 인천교육대학논문집(1988)

양태진, "日 독도영유권 주장의 허구 -양식있는 지식인은 모두 억지시인", WIN(1996년 5월)

외무부, 동북아제국의 해양법령(1996.12),

유철종, "해양주권 시대의 동해관리 -독도가 동북아 해양질서의 향방결정한다", WIN(1996년 5월)

윤일병, "독도는 살아있다"(신동아, 1978년 7월호)

이창위, "경제수역실시와 관련된 법적문제-한반도 주변해역의 경제수역제도 현황을 중심으로-" 서울국제법연구(제2권 1호, 1995년)

이창위, "독도문제에 대한 일본의 입장에 관한 고찰", 국제법학회논총(제39권 제1호, 1994년 6월)

이한기, "망끼에島 및 에끄르오諸島事件의 硏究", 법학(9권 1호, 1967년)

이 훈, "조선후기의 독도 영속시비", 독도와 대마도(서울:지성의 샘, 1996)

정순태, "안용복 그는 누구인가 해양주권 지킨 일세의 豪俠, 常民 신분으로 日幕府와 담판", WIN(1996년 5월)

정인섭, "일본의 독도 영유권 주장의 논리구조-국제법 측면을 중심으로", 독도영유의 역사와 국제관계(독도학회 제3회 학술심포지움, 1997년 5월 23일)

한일관계사연구회, 독도와 대마도(지성의 샘, 1996년)

한형건, "한·일병합조약의 무효와 독도의 법적지위", 국제법학회논총(제27권 제2호, 1982년 12월)

홍성화, "해양의 경계획정의 기준-인접, 대향한 해양국가를 중심으로-", 대한국제법학회논총(제25권 1,2호 합본, 1980년 12월)
홍순칠, "전재산과 온몸바쳐 독도 지켰다", 신동아(1996년 4월호)

Ⅱ. 외국문헌

1. 단행본

皆川洸, 竹島紛爭と國際判例, 前原光雄教授還歷記念 國際法學の諸問題(東京: 慶應通信, 1963)
高野雄一, "領土," 國際法學會, 平和條約の綜合研究, 上卷(東京: 有斐閣, 1952)
高野雄一, 日本の 領土(東京: 東京大學出版部, 1962)
金三奎, 今日の 朝鮮(東京: 河出書房, 1956(昭和31))
內閣宮房內閣調査實, 日韓條約締結をめぐゐ 內外の動向(東京, 1966(昭和41))
大雄良一, 竹島史稿-竹島(獨島)と鬱陵島の文獻史的考察-(東京: 原書房, 1968(昭和43))
大平善梧, アシア外交と日韓關係-對韓論議を斬ゐ-(東京: 有信堂, 1965(昭和40))
藤本充安, 島根縣史要(松江: 島根縣私立教育會, 1907(明治40))
寺尾五郎, アシアの平和 日韓條約(東京: 日本朝鮮研究所, 1965(昭和40))
杉村章三郎, 行政法學概論(東京: 有斐閣, 1951)
上地龍典, 尖閣列島と竹島 中國, 韓國との領土問題(東京: 教育社,1978(昭和54))
松浦武四郎, 竹島雜誌, 1871(明治4))
新光社, 日本地理風俗大系, 第17卷, 朝鮮地方 下(東京: 新光社, 1930(昭和5))
新日本出版社, 日本共産黨と領土問題(東京: 日本出版社, 1979(昭和54))
奥原碧雲, 竹島及鬱陵島(松江: 報光社, 1907(明治40))
元正院編, 日本地誌提要, 1872-1876(明治5-9).
田中豊治, 隱岐島 歷史地理學的 研究(東京: 古今書院, 1979(昭和54))
田村清三郎, 島根縣竹島 新研究(松江: 島根縣, 1965(昭和40))
朝鮮水路誌(東京: 水路部, 1907(明治40))

佐藤藤己. 日本の漁業と日韓條約(東京: 日本朝鮮研究所, 1965(昭和40))
中村榮孝, 日本と朝鮮(日本歷史新書)(東京: 至文堂, 1966(昭和41))
中村榮孝, 日鮮關係史の研究 下(東京: 吉川弘文館, 1969(昭和44))
眞光時, 日韓交步その經緯と問題點(東京: 日本國際問題研究所, 1962(昭和37))
川上建三, 竹島の歷史地理學的研究(東京: 古今書院, 1966(昭和41))
秋岡武次郎, 日本地圖史(東京: 河出書房, 1955(昭和30))
太壽堂縣, "竹島紛爭," 國際外交雜誌(第64卷 第4,5號併號, 1966)
海上保安廳 水路部, 本州北西岸水路 本州西岸 竹島(東京: 海上保安廳, 1949(昭和24))
現代史研究所, 日韓條約の見方(東京: 現代史研究所, 1965(昭和40))
横田喜三郎, 國際法, II, 第7版(東京: 有斐閣, 1966)

A. O. Adede, *The System for Setlement of Disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea (A Drafting History and a Commentary)*(Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1987)
C. R. Cymmons, *The Maritime Zones of Islands on International Law*(Martinus Nijhoff Publishers, 1979)
D. W. Bowett, *The Legal Regime of Islands in International Law*(Oceana Publicationa Inc., 1979)
J. L. Brierly, *The Law of Nations*(Oxford: The Clarendon Press, 1963)
Lawrence Juda, *International Law and Ocean Use Management*(London and New York: Routledge, 1996),
Lord McNair, *International Law Opinions*, vol. I (1956)
M. Whiteman, *Digest of International Law*, Vol.2(1963)
Manley O. Hudson, *Cases and Other Materials on International Law*, 2nd ed.(st. Paul: West Publishing Co., 1936)
McNair, *International Law Opinions*, Vol. I (1956)
R. D. Hodgson, "Islands: Normal and Special Circumstances", in J.K. Gamble and G. Pontecorvo(eds.), *The Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*(Ballinger Publishing Co., 1973)
R. R. Churchill and A. V. Lowe, *The Law of the Sea*(Manchester University Press, 1983)

Rudolf Dolzer, "Folkland Islands(Malvinas)", *Encyclopedia of Public International Law*, Vol.15- Geographical Issues

W. W. Bishop, *International Law: Cases and Materials*(Boston: Little, Brown and Company, 1962)

2. 논문

皆川洸, "竹島紛爭とその解決手續", 法律時報(1965年 9月號)

高野雄一, "領土問題", ジュリスト(1977)

大熊郎一, 竹島史考(원서방, 1968)

牧田幸人, "紛爭の平和的解決," 國際法講義(有斐閣, 1993年)

山內 康英, "해양 Regime 현상과 일본의 대응", 국제문제(통권 438호, 1996년 9월)

山手治之, "北方領土問題", 國際法(有信堂, 1983년)

杉原高嶺, "領土・島・해양경계분쟁사건 -니카라과의 소송참가신청-" 국제법외교잡지(91권 3호, 1992년 8월)

安藤仁介, "陸", 國際法講義(有斐閣, 1993년)

日本外務省 情報文化局, "죽도영유권문제의 국제사법재판소에 부탁---", 해외조사월보(1979, 11)

川上健三, 竹島の歷史地理學的研究(古今書院, 1966년); 大熊良一, 竹島私稿(原書房, 1968년)

太壽堂 鼎, "領土問題", ジュリスト(1977.9.1)

太壽堂 鼎, "竹島および尖角諸島の歸屬問題", 國際法(有信堂, 1983年)

太壽堂 鼎, "竹島紛爭", 국제법외교잡지(64권 4・5호), 1966년 3월

20 *International Legal Materials*(1981)

A. J. Jacovides, "Three Aspects of Law of the Sea: Islands, Delimitation and Dispute Settlement", 3 *Marine Policy*(1979)

Andrew L. Silverstein, "Okinotorishima: Artificial Preservation of a Speck of Sovereignty," 26 *Brooklyn Journal of International Law*(1990)

Clive R. Symmons, "The Rockall Dispute: An Analysis of Recent Danish and Icelandic Actions," 35 *International and Comparative Law Quarterly*(1986)

M. B. Feldman, "The Tunisia-Libya Continental Shelf Case: Georgrahic Justice or Judicial Compromise?", 77 *AJIL*(1983)

M. D. Blecher, "Equitable Delimitation of Continenatal Shelf", 73 *AJIL*(1979)

Robert D. Hodgson and Robert W. Smith, "The Informal Single Negotiating Text(Committee II) : A Geographical Perspective", 3 *ODIL*(1976)

S. Border and J. Van Dyke, "Ocean Boundaries in the South Pacific", 4 *University of Hawaii Law*(1982)

W. Ostreng, "Delimitation Arrangements in Artic Seas: Cases of Precedence or Securing of Strategic/Economic Interests?", 10 *Marine Policy*(1986)

《부록 I》 독도 관련 일지

1. 獨島 관련 日誌(韓國側)

時 期	出 處	主 要 內 容
512 (新羅)	三國史記 新羅 智證王 13年	異斯夫, 于山國 征服
1407 (朝鮮)	太宗實錄 太宗 7年 3月 庚午條	對馬島 守護 宗貞茂가 平道全을 통해 東海中 武陵島에 저들의 마을을 옮겨 살 수 있도록 許諾해 달라고 懇請하였으나 拒絶
1416 (朝鮮)	太宗實錄 太宗16年 9月 庚寅條	金麟雨를 武陵等處按撫使로 삼아 鬱陵島에 逃入한 避役民들을 鎖出코자 派遣, 戶曹參判 朴習의 啓言中에 "武陵島의 둘레는 7식이나 되며, 그 옆에 小島가 있다. 그 田은 가히 50여결이나 된다. 예전에 方之用이라는 자가 15家口를 이끌고 들어가 살고 있으며, 때로는 倭人을 가장하여 本土를 구량한다"고 함
1425 (朝鮮)	世宗實錄 世宗 7年 8月 甲戌條 世宗 7年10月 乙酉條	金麟雨를 于山·武陵 按撫使로 삼아 鬱陵島에 派遣 于山·武陵島의 避役民 男女 20人을 데리고 돌아와 忠淸道 깊은 山郡에 살게 함
1457 (朝鮮)	世祖實錄 世祖 3年 4月 丁酉條	前中樞院副使 柳守剛, 于山·武陵 兩島에 설읍할 것을 建議했으나, 不許 後 島民을 刷還시키도록 決定
1472 (朝鮮)	成宗實錄 成宗3年 4月 丁卯條	朴宗元을 三峰島敬差官에 任命하고 三峰島의 搜討를 명함

1476 (朝鮮)	成宗實錄 成宗7年 10月 丁酉條	永興人 金自主, 三峰島 形相을 報告함
1692 (朝鮮)	肅宗實錄 肅宗19年11月 丁巳條 肅宗20年 2月 癸酉條	對馬島主 元義倫, 東萊府로 書契를 보내어 朝鮮 漁民의 竹島 出漁禁止를 要請, 竹島로의 出漁는 禁止시키되 鬱陵島는 朝鮮의 領土임을 시사하는 回答書契 보냄
1693 (朝鮮)	肅宗實錄 肅宗20年 2月 癸酉條	安龍福, 단신으로 日本에 들어가 伯耆州(島根縣) 太守를 통해 德川幕府로부터 "鬱陵島는 日本땅이 아니다."라는 書契를 받고 향후 獨島 近海에 出漁하지 않겠다는 約條를 받아 歸還하는 過程에서 對馬島主와 결탁한 長崎島州가 書契를 奪取함.
1694 (朝鮮)	肅宗實錄 肅宗20年 8月 戊申條 및 己酉條	對馬島主 第2次 書契를 보내 朝鮮側 回答 書契에 있는 "鬱陵" 두글자의 削除를 要請했으나, 竹島 곧 鬱陵島는 江原道 蔚珍縣의 屬島이므로 앞으로 日本 邊海民의 鬱陵島 往來를 禁한다는 答書로 對應, 三陟僉使 張漢相을 鬱陵島 搜討事로 鬱陵島에서 三峰島를 肉眼 觀察함
1695 (朝鮮)	肅宗實錄 肅宗21年 6月 庚戌條 朝鮮通交大紀 8, 善隣通交事考 4, 告竹島一件事 考	對馬島主 宗義眞, 第2次 書契 중 4개조가 事實과 다르다며 이에 대한 答辯 要求, 宗義眞이 交涉 顚末을 幕府에 報告하자 幕府에서는 竹島(鬱陵島)가 朝鮮의 땅이 분명하니 日本 漁船의 往來를 禁하고 이를 朝鮮에 알리라고 指示함
1696 (朝鮮)	肅宗實錄 肅宗22年 8月 壬子條 肅宗22年 9月 乙亥條 및 戊寅條, 增補文獻備考 31,	安龍福, 鬱陵島에 出漁한 日本 漁船을 追擊하여 松島(子山島=獨島), 玉岐島(隱岐島)를 거쳐 伯耆州로 가서 鬱陵島가 朝鮮領土임에도 對馬島主가 중간에서 弄奸을 부림은 물론 朝鮮에서 보내는 禮物까지도 속이므로 이 事實을 關白에게 알리겠다고 함. 安龍福은 伯耆州 太守로부터 鬱陵島에 出漁한 日本人의 處罰을 약속받고 江原道 讓陽縣으로 歸還, 宗義眞 前島主의 問喪次 건너간 변동지, 송판사에게 幕府의 決定을 전함

時 期	出 處	主 要 內 容
1697 (朝鮮)	朝鮮通交大紀 8, 善隣通交事考 4, 承政院日記 肅宗23年 4月13日條	2月에 對馬島主가 東萊府使에게 글을 보내 幕府의 指示內容 通報, 領議政 유상운 鬱陵島 搜討 問題를 建議, 3年마다 巡檢키로 함
1698 (朝鮮)	朝鮮通交大記 8, 善隣通交事考 4, 肅宗24年	3月에 朝鮮政府가 書契를 보내 幕府의 결정에 謝意를 표하고 鬱陵島와 竹島가 一島二名임을 강조
1699 (朝鮮)	朝鮮通交大記 8, 善隣通交事考 4, 承政院日記 肅宗25年 7月15日條	對馬島로부터 書契의 內容을 幕府로 보고하였다는 回信, 越松 만호 田會一鬱陵島 搜討차 6月 4日 발선, 6月 21日 귀환, 鬱陵島 地圖와 土産物을 바침
1702 (朝鮮)	肅宗實錄 肅宗28年 5月 己酉條	삼척영장 李浚明, 鬱陵島 搜討, 芋陵島 地圖와 土産物 바침
1714 (朝鮮)	肅宗實錄 肅宗40年 7月 辛酉條	江原道 御使 趙錫命 "鬱陵之東 島嶼相望 接于倭境" 報告, 江原道 監事와 首領들에게 軍保의 단속을 指示함
1794 (朝鮮)	正祖實錄 正祖18年 6月 戊午條	韓昌國 鬱陵島 搜討(4/21-5/8)
1795 (朝鮮)	正祖 19年	從來의 3-4月(陰) 搜討에서 採蔘하기 좋은 6-7月로 搜討時期 調整
1849 (朝鮮)	憲宗 15年	프랑스 捕鯨船 Liancourt號가 獨島 發見, Liancourt Rocks로 命名 (N 37° 14′ , E 129° 35.2′)
1869 (朝鮮)	高宗 6年 (明治 2年)	日本, 朝鮮의 '海陸軍武備之虛實且器械精粗之事'를 탐지하기 위해 外務省出仕 左田白茅, 森山茂, 齊藤榮 등 3인을 朝鮮에 派遣
1870 (朝鮮)	高宗 7年 (明治 3年)	위 3인 '朝鮮國交際始末內探書'에 竹島(鬱陵島)와 松島(獨島)가 朝鮮 附屬임을 報告

時 期	出 處	主 要 內 容
1876 (朝鮮)	高宗13年 (明治 9年)	日本 陸奧출신 武藤平學등이 '松島開拓之議' 提出 千葉縣출신 齋藤七郎兵衛, 블라디보스톡 駐在 日本 貿易事務官 瀨脇壽人 앞으로 松島 開發 請願書 提出 島根縣 士族 戶田敬義, 竹島渡海原書 提出 위 武藤平學, 武島一學이라는 이름으로 '松島開島之建白'을 블라디보스톡 駐在 貿易事務官 앞으로 提出
1877 (朝鮮)	高宗 14年 (明治 10年)	日本 太政官, 鬱陵島와 獨島가 日本領土가 아님을 闡明(公文錄)
1880 (朝鮮)	高宗 17年 (明治 13年)	日本, 9月에 竹島, 松島에 관한 調査를 위해 軍艦 天成을 派遣. 日本 水路局長 海軍少將 柳楢悅 '水路報告 第33號'에서 松島-韓人은 이를 鬱陵島로 稱함 기술
1895 (朝鮮)	高宗 32年	1月, 鬱陵島 搜討制度 廢止 前任 島長 任命
1900 (朝鮮)	光武 4年 (明治 33年)	內部 視察官 禹用鼎이 釜山駐在 日本副領事를 대동하고 鬱陵島 視察, 不法滯留한 日本人들을 召還할 것을 要求 鬱陵島에 郡 設置 建議 10月 勅令 第41號. '鬱陵島를 鬱島로 改稱하고, 島監을 郡守로 改正하는 件'을 制定 頒布(官報에 揭載), 中央政府에서 官吏 派遣. 第2條에 鬱島郡의 管轄區域으로 鬱陵全島, 竹島와 함께 石島(獨島) 規定
1902 (朝鮮)	光武 6年 (明治 35年)	10/6 釜山駐在 日本領事館 '韓國鬱陵島事情'을 보고하면서 獨島 言及
1904 (朝鮮)	光武 8年 (明治 37年)	2/23 韓日 議定書 强制 締結, 8月 第1次 韓日協約, 顧問 政治 시작, 韓國의 外交權 事實上 掌握 9/29 日本 漁民 中井養三郎 '리앙쿠르섬의 領土編入 및 貸下願' 提出
1905 (朝鮮)	光武 9年 (明治 38年)	1/28 日本 內閣, '獨島에 대한 領土編入措置' 決定 2/22 日本, 島根縣告示 40號 公告 7/25 日本海軍 獨島에 望樓 起工(8.19 竣工) 7/31 釜山駐在 日本領事館, '鬱陵島現況'을 報告하면서 그 附屬島嶼로서 獨島에 대해 言及

時 期	出 處	主 要 內 容
1906 (朝鮮)	光武 10年 (明治 39年)	3/28 島根縣 事務官 등, 獨島 踏査후 鬱陵郡守 沈興澤에게 "다케시마는 이제부터 日本에 編入되었다"고 通告 3/29 沈興澤은 이 事實을 江原道 觀察使 署理 李明來에게 報告 4/29 李明來는 이를 議政府 參政大臣 朴濟淳에게 報告(5.7字로 議政府에 接受) 5/20 指令 第3號, 獨島는 韓國領 임을 再確認
1907 (朝鮮)	隆熙 1年	鬱陵島 및 獨島의 管轄權 移屬(江原道→慶尙道)
1910	隆熙 4年 (明治 43年)	日本 韓國을 併合
1943		11/27 카이로 宣言
1945		7/26 포츠담 宣言 9月 맥아더 라인 宣言
1946		1/29 聯合軍總司令部에서 SCAPIN 677號 布告, 獨島를 日本 統治權에서 除外
1947		8月 韓國 山岳會 主管 '鬱陵島 獨島 綜合 學術調査' 實施, 각 섬들의 크기와 높이 實測, 植物 및 水産物 採集. '山岳會 報告書', '水産'에 結果 發表
1948		6/30 美國 空軍機의 爆撃 練習途中 獨島에 出漁 중이던 韓國漁民 30名 死亡事故 發生
1951		6月 獨島遭難 漁民慰靈碑 建立 9/8 美日間에 '샌프란시스코講和條約' 締結, 第2條 A項에 日本은 濟州道 巨門島 및 鬱陵島를 포함한 朝鮮에 대한 모든 權利를 抛棄한다 明記 10/20 부터 東京에서 SCAP側 옵서버 출석하에 第1次 韓日會談 開催(1952. 4. 28 同條約 發效)

時 期	出 處	主 要 內 容
1952		1/8 「隣接海洋主權에 관한 大統領 宣言」(일명 平和線)發表 1/28 日本, 平和線이 國際法에 違反된다면서 獨島에 대한 領有權 主張 2/12 韓國, 日本에 覺書를 보내 獨島에 대한 領有權 確認과 동시에 日本의 領有權 主張 反駁 2/25 第1次 韓日會談 經緯書 發表 7/26 美日安保條約 實施를 위한 美日合同委員會에서 獨島를 美軍의 練習地域으로 指定
1953		2/27 美國 空軍, 韓國政府의 抗議에 따라 獨島를 美空軍 練習基地에서 除外 4/27 洪淳七을 隊長으로 한 民間人 義勇團體인 '獨島 死守 特殊 義勇隊'가 獨島 守備 始作 6/25~28 韓國의 6.25 戰亂을 틈타 日本人이 3차에 걸쳐 獨島에 上陸하여 '慰靈碑'를 破壞하고, 獨島에 '日本 領土'라는 表示를 함 7月 韓國 國會, 獨島를 日本의 侵攻으로부터 보전할 것을 決議하고 警備隊를 常駐시키기로 결정함
1954		9/25 日本, 國際 司法裁判所에 獨島 問題를 提訴할 것을 提議 10/28 韓國, 獨島는 歷史的으로나 實效的으로 韓國의 領土이므로 國際 司法裁判所에 提訴할 理由가 없다고 이를 拒否함. (獨島를 둘러싸고 韓日 兩國間 치열한 外交 論爭 展開)
1955		8/8 韓國, 獨島에 新燈臺 設置→日本에 通告
1956		2月 鬱陵郡 警察署 所屬 警察이 獨島 警備 맡음. 12/30 獨島警備 任務 引繼引受
1957		5/8 日本, 韓國 官民의 獨島 常駐 및 燈臺 常存에 抗議

時 期	出 處	主 要 內 容
1959		9/18 韓國, 日本 巡視船의 獨島 近海 侵犯에 抗議
1960		12/22 日本, 韓國의 燈臺 存續에 抗議
1961		5/17 日本, 第5回 韓日會談 本會談 再開 決定 10/20 第6回 韓日會談 東京에서 再開(1964.4.5까지 계속)
1962		2/10 日本, 韓國 아마추어 通信員의 獨島 上陸 活動에 抗議
1963		2/5 日本, 韓國 警備艇의 武器 搬入에 抗議
1964		3/3 日本, 韓國 警察의 獨島 退去 要求 12/21 第7回 韓日會談 全體會議 開催
1965		3月 鬱陵島 住民 崔鍾德, 獨島에 居住하며 漁撈活動 6/22 '韓日 基本協定' 締結
1968		5月 崔鍾德氏, 獨島에 施設物 建立 着手
1969		11/25 日本 巡視船의 韓國 領海 侵犯에 抗議
1972		4/1 日本, 韓國의 반항구적 燈臺 設置 計劃에 抗議
1973		4/25 日本, 韓國의 獨島 開發計劃 報道에 抗議
1975		11/19 日本, 獨島에서의 韓國 官憲 退去와 建物 撤去 要求
1981		10/14 崔鐘德씨 독도로 주민등록 전입 12月 헬리콥터 着陸施設 完工

時 期	出 處	主 要 內 容
1986		7/8 조준기씨(崔鍾德의 사위), 獨島에 住民登錄 轉入 * 1992年 他地域으로 轉出
1987		9/23 崔鍾德氏 死亡
1991		11/17 金成道氏 夫婦, 獨島에 住民登錄 後 居住 * 鬱陵邑 道洞里 山 63番地 12月 鬱陵島 獨島間 電話 케이블 設置
1997		11/6 獨島接岸施設工事 完工

2. 獨島관련 日誌(日本側)

日 字	主 要 內 容
1618年	江戶幕府가 米子의 住民에게 鬱陵島(현재는 韓國領)의 獨占的 開發權을 주었음. 竹島는 隱岐를 지나 鬱陵島에 이르는 寄港地로서 利用됨
1696年	日朝交涉으로 江戶幕府는 鬱陵島가 朝鮮領에 있다는 것을 認定하고, 日本人의 渡航을 禁止시킴
1905年	竹島의 日本 領土編入을 閣議決定 島根縣의 企業家가 강치獵을 하였음.
1910年	日本이 韓國 併合 竹島는 合併 以前부터 日本領으로서 行政區劃上 朝鮮總督府의 管轄로 옮겨 놓음.
1946. 6. 22	聯合國軍總司令部(GHQ)의 指令으로「鬱陵島, 竹島」등에의 日本의 行政權을 停止(SCAPIN 第1033號) 이 「맥아더 Line」設定으로 인해 日本漁船이 竹島周邊 12海里에 接近하는 것이 禁止됨. 그것은 後에 韓國의 竹島 實效的 支配를 可能케 함.
1951. 9. 8	「샌프란시스코 講和條約」調印 日本은 朝鮮의 獨立을 承認하고, 鬱陵島 등을 포함한 "朝鮮에 대한 일체의 權利, 權限 및 利益을 抛棄한다."고 정함. 그러나 抛棄한 領土로서 竹島를 明記하지 않았음.
1952. 1. 28	日 外務省, 韓國의 海洋主權宣言에 抗議(口上書) - 日政府는 日本領土인 獨島에 대하여 大韓民國에 의한 여하한 潛稱(假定) 및 要求도 인정하지 않는다고 主張
1952. 4. 25	日 外務省, 獨島는 현재 島根縣 穩岐郡 五箇村의 일부로서 SCAPIN 677號의 行政權의 停止와 「맥아더 라인」은 獨島 領土權과는 무관하다고 指摘(口上書)
1953. 3. 4	美國側, 獨島에 대한 韓國의 領有權을 承認한 事實이 없다고 發表
1953. 3. 5	日 岡崎外相, 參議院 外務·法務連合委員會에서 "日美行政協定에는, 獨島一帶는 施設區域 List에 들어있고, 美極東軍이 同地域에서 爆擊練習을 中止한 것은 List로부터 削除한 것은 아니다. 그것은 獨島가 日本領이기 때문에 List에 있는 것이다."는 見解를 發表

日 字	主 要 內 容
1953. 6. 4	小瀧 外務次官 "島根縣으로부터 報告가 있어 外務省은 신중한 調査를 거쳐 韓國側에 領海侵犯을 嚴重 抗議함. 平和線 內側에 獨島를 포함시킨 것은 韓國의 一方的 措置이며, 日美行政協定에서 軍事施設 중에 獨島가 포함되어 있는 것은 美國은 獨島를 日本領으로 確認시켜주고 있는 것임."
1953. 6. 23	日 外務省, 獨島 領域에 대한 韓國漁船의 侵犯을 嚴重 抗議
1953. 7. 13	日 外務省, 韓國에 대해 日本領土, 領海의 侵害, 日本領土에서의 不法漁業, 發砲에 따른 損害賠償, 責任者 處罰, 將來保證 등을 담은 內容에, 獨島의 日本領有根據를 상세히 적은 口上書를 韓國側에 보냄.
1953. 7 14	岡崎外相 記者會見, " 獨島가 日本領土라고 하는 것은 너무나도 명확하다. 그 問題로 國際聯合에 提訴하는가, 美英兩國에 調整을 依賴하는가 하는 것은 아직 考慮하고 있지 않다. 어디까지나 相手國은 韓國政府에 있고, 十分話合하여야 한다.」"라는 基本的 態度를 명확히 하였음.
1953. 7. 15	岡崎外相, 參議院本會議에서 "竹島周邊의 韓國船 發砲事件과 竹島歸屬"에 대한 松浦淸一 씨의 質問에 대해 「總司令部覺書는 領土의 變更과 같은 것은 있을 수 없는 일이며, 따라서 史實로 부터 보나 國際法으로 보나 명확한 日本領土이다」고 答辯
1953. 7. 23	福永健司 內閣官房長官 記者會見 「竹島事件에 대하여 韓國政府에 이미 抗議文을 보냈으나, 回答이 없는 것에 대해,(日本)政府로서는 곧 岡崎外相으로부터 再次 抗議文을 韓國政府에 보낼 方針임」
1953.10. 31	島根縣 議會, 竹島問題와 관련 平和線 撤廢促進을 決議함.

日 字	主 要 內 容
1954. 2. 10	日本 外務省 竹島의 領有에 관한 韓國側의 聲名을 反駁하고, 日本領有를 主張하는 第3次의 口上書를 보내고, 그 全文을 發表하였음.
1954. 6. 4	下田 外務省이 衆議院 外務委員會에서 "竹島가 日本領土인 것은 歷史的으로 분명하기 때문에 日本이 正當防衛의 行爲를 취한 것은, 韓國側이 日本漁夫에게 危害를 加하려한 加害行爲라고 하지 않으면 안된다. 韓國側이 標識를 세운 것은 不當한 것이다. 그러므로 日本의 權利는 흔들리는 것이 아니고, 日本이 그 標識를 버리는 것은 하등의 違法이 아니다."고 外務省의 태도를 표함.
1954. 6. 22	小瀧彬外務次官, 韓國沿岸警備隊의 竹島派遣에 대해 記者團에게 "事實이라면, 示威運動으로서도, 實力行使는 侵略과 같은 것으로 國民의 激憤의 氣運이 判斷한다. 그러나 우리側이 武力解決을 한다는 것은 憲法 第9條를 違反하는 것이기 때문에 撤退를 申請하고, 일체의 手段을 강구하여 外交的 解決을 기한다."라고 日本의 立場을 說明
1954. 8. 26	日外務省, 8.23 竹島 附近에서 巡視船「おき」가 韓國軍의 銃擊을 받은 것과 관련하여 韓國政府의 謝過와 향후 이같은 事故防止를 要求하는 口上書를 보냄
1954. 8. 29	韓國政府가 日本側 巡視船의 挑發에 대해 日本政府에 逆抗議를 보내오자, 日外務省은 再次 抗議함.
1954. 9. 9	山田防衛廳長이 竹島거주 韓國人이 있다는 사실에 대하여, "現在狀況에서 竹島에 있는 韓國警備員에 대해서는 武力으로 不法侵略하고 있는 것으로도 不法入國이라고 하는 것 등등으로 생각하고 있기 때문에 自衛隊의 防衛出動은 考慮하고 있지 않다."고 입장을 표명
1954. 9. 24	日政府閣議에서, 竹島 領有權 問題를 國際司法裁判所에 提訴하기로 決定
1954. 9. 25	奧村外務次官이, 韓國 公使를 外務省에 招請하여 竹島問題를 國際司法裁判所에 付託키로 했다는 것을 전하고, 付託과 관련 合意를 구하는 趣旨의 口上書를 手交함.

日 字	主 要 內 容
1954. 9. 15	韓國政府가 竹島를 韓國領土로서 그 풍경을 그린 10환·5환·2환등 3종의 郵票를 發行한 것에 대하여 日 外務省이 韓國側에 抗議함.
1955. 3. 20	日 參議院豫算委에서 成瀨幡治氏의 竹島領有權 質問에 대한 重光外相의 答辯 "國際司法裁判所(ICJ)에서의 解決을 考慮하고 있지만, 日·韓關係가 全體的으로 改善된다면 이 問題에 있어서도 解決의 方道가 있지 않겠는가?"라고 日韓交涉의 原則에 기대하는 要旨의 發言을 함.
1956. 9. 20	日 外務省 「竹島에 관한 韓國政府의 見解에 대한 日政府의 反駁」이라는 題로서 竹島領有權의 根據를 상세히 적은 제3 回目의 口上書를 韓國代表의 金公使에게 전달.
1956. 12. 3	日衆議院 本會議에서 今泉澄氏의 竹島領土權에 관한 質問에 鳩山首相의 答辯 "竹島가 日本 領土라는 것은 당연하다고 할 수 있음" 重光外相도 "竹島가 日本國有의 領土라는 것은 歷史上 분명함"이라는 見解 밝힘.
1958. 3. 5	日 參議院 豫算委에서 森八三一씨가 "韓國兵이 竹島에 上陸하여 施設을 하는 것은 密入國인가? 領土侵犯인가?"라는 質問에 대한 岸首相의 答辯 "竹島가 日本領土인 것은 명백하다. 따라서 領土侵犯이라고 할 수는 있지만 그렇다고 해서 直接的으로 實力 行使에 들어가기에는 신중한 태도를 취해야 한다고 생각한다. 平和的으로 解決할 길이 있다고 생각한다. 領土權問題에 있어 係爭中에 있으므로 ICJ의 判定에 기대하는 것이며, 현재까지는 保安條約에 基礎한 美國의 援助를 구하는 단계에 있지는 않다."
1959. 9. 25	日外務省 韓國大使를 招請하여 竹島는 日本領土라고 하는 趣旨의 口上書로 항의
1960. 3. 9	日參議院豫算委 岸首相이 "政府는 韓國에 抗議하고, 國際機關에도 訴를 提起하여 解決하려고 노력하고 있다"는 要旨의 答辯을 함

日 字	主 要 內 容
1960. 12. 21	日參議院 外務委에서 小坂外相은 竹島問題는 領土歸屬 問題로서, 日韓국교회복問題와는 별개이며, ICJ에의 提訴에 韓國側이 응하지 않기 때문에, 合理的인 解決을 위해서는 ICJ의 審判에 기대한다고 답변
1961. 2. 17	日參議院 豫算委에서 千田正씨의 質問에 대해 小坂外相은, "日韓會談에는, 竹島를 議題로 하지는 않지만, 竹島의 領有權은 당연히 日本것이고, 日韓의 우호가 회복되게 되면 解決될 것으로 생각한다."고 答辯함.
1961. 12. 4	日衆議院 外務委에서 福田篤泰氏의 質問에 대해 小坂外相은, "竹島가 日本領土인 것은 명백한 事實이며, 韓國側의 領有主張은 不當함. 日韓關係가 개선되면 ICJ를 통해 解決할 생각임. 兩國間의 係爭事項을 ICJ에 提訴한다는 데에는 日韓會談에서 同意한 바 있음."
1961. 12. 26	日外務省은 韓國代表部員에 대해 韓國官憲의 竹島 不法占據에 抗議하는 口上書를 傳達하고, 韓國官憲의 竹島로부터의 즉시 退去를 要求함
1962. 1. 29	日參議院 豫算委에서 池田首相은 "日韓交涉은 請求權과 經濟協力만은 아님. 在日韓國人 問題, 漁業權 問題는 純祖롭게 進行中임. 竹島問題는 성질이 다름. 竹島는 日本의 固有領土이지만, 韓國이 억지로 占領하고 있기 때문에 漁業權 등의 韓·日交涉과는 별개로 解決할 것임."이라고 答辯
1963. 1. 18	池田首相 - 通常 國會 再開時 內閣記者團과의 會見에서 "竹島共有設에 대해 共有는 생각하지 않는다"는 要旨 答辯
1963. 1. 26	池田首相이 參議院 本會議에서, "平和線竹과 島問題는 日韓國交正常化의 前提이나, 종래부터의 主張을 全面的으로 認定하려고 노력하고 있다."고 答辯

日 字	主 要 內 容
1963. 2. 12	大平外相 - 參議院 外務委에서 竹島問題의 交涉內容 說明 "日本은 竹島問題의 解決方法으로 ICJ에의 提訴를 非公式으로 提案하였고,…… 현단계로서는 ICJ에 提訴하여 結論을 얻자면 3~5年이 걸리므로, 日本으로서는 竹島의 歸屬을 결정하는 方法으로 兩國間에 깨끗이 合意하는 것이 日韓會談에서의 최저한의 要求임"이라고 함.
1965. 6. 21	李東元 外務長官 - 椎名外相과의 會談에서 "獨島는 본래 韓國領土이기에 韓日交涉의 議題가 될 수 없음"이라고 韓國의 原則的 見解를 表明 이에 대해 椎名外相은 "日韓 兩國間 國交正常化에서 問題를 남길 수는 없다. 종래부터 竹島問題라는 것이 있지는 않았으며, 兩國間에 현재 未解決의 懸案이자 장래 일어날 수 있는 諸問題를 處理할 수 있는 方法으로서 相互의 解決法을 確保해야 함"이라고 말함.

《부록 Ⅱ》 해양관련 주요 최근 법령

인접해양의 주권에 관한 대통령의 선언

확정한 국제적 선례에 의거하고 국가의 복지와 방어를 영원히 보장하지 않으면 안될 요구에 의하여 대한민국대통령은 다음과 같이 선언한다.

1. 대한민국정부는 국가의 영토인 한반도 및 도서의 해안에 인접한 해붕의 상하에 기지되고 또는 장래에 발견될 모든 자연자원, 광물 및 수산물을 국가에 가장 이롭게 보호, 보존 및 이용하기 위하여 기심도여하를 불문하고 인접해붕에 대한 국가의 주권을 보존하며 또 행사한다.
2. 대한민국정부는 국가의 영토인 한반도 및 도서의 해안에 인접한 해양의 상하 및 내에 존재하는 모든 자연자원 및 재부를 보유, 보호, 보존 및 이용하는데 필요한 좌와 여히 한정한 연장해양에 긍하여 기심도여하를 불구하고 인접해양에 대한 국가의 주권을 보지하며 또 행사한다. 특히 어족같은 멸소될 우려가 있는 자원 및 재부가 한국주민에게 손해가 되도록 개발되거나 또는 국가의 손상이 되도록 멸소 혹은 학갈되지 않게 하기 위하여 수산업과 어렵업을 정부의 감독하에 둔다.
3. 대한민국정부는 이로써 대한민국정부의 관할권과 지배권에 있는 상술한 해양의 상하 및 내에 존재하는 자연자원 및 재부를 감독하며 또 보호할 수역을 한정할 좌에 명시된 경계선을 선언하며 또 유지한다. 이 경계선은 장래에 구명될 새로운 발견, 연구 또는 권익의 출현에 인하여 발생하는 신정세에 마추어 수정할 수 있음을 겸하여 선언한다. 대한민국의 주권과 보호하에 있는 수역은 한반도 및 그 부속도서의 해안과 좌의 제선을 연결함으로써 조성되는 경계선간의 해양이다.
   ㄱ. 함경북도 경흥군 우암령고정으로부터 북위 42도15분 동경 130도45분의 점에 이르는 선

ㄴ. 북위 42도15분 동경 130도45분의 점으로부터 북위 38도 동경 132도 50분의 점에 이르는 선

ㄷ. 북위 38도 동경 132도50분의 점으로부터 북위 35도 동경 130도의 점에 이르는 선

ㄹ. 북위 35도 동경 130도의 점으로부터 북위 34도40분 동경 129도10분의 점에 이르는 선

ㅁ. 북위 34도40분 동경 129도10분의 점으로부터 북위 32도 동경 127도의 점에 이르는 선

ㅂ. 북위 32도 동경 127도의 점으로부터 북위 32도 동경 124도의 점에 이르는 선

ㅅ. 북위 32도 동경 124도의 점으로부터 북위 39도45분 동경 124도의 점에 이르는 선

ㅇ. 북위 39도45분 동경 124도의 점으로부터(평안북도 용천군 신도 열도) 마안도 서단에 이르는 선

ㅈ. 마안도 서단으로부터 북으로 한만국경의 서단과 교차되는 직선

4. 인접해양에 대한 본 주권의 선언은 공해상의 자유항행권을 방해하지 않는다.

영해 및 접속수역에 관한 법

(제정 1977. 12. 31, 법률제3037호,
개정 1995. 12. 6, 법률제4986호)

제1조 (영해의 범위)

대한민국의 영해는 기선으로부터 측정하여 그 외측 12해리의 선까지에 이르는 수역으로 한다. 다만, 대통령령이 정하는 바에 따라 일정수역에 있어서는 12해리이내에서 영해의 범위를 따로 정할 수 있다.

제2조 (기선)

①영해의 폭을 측정하기 위한 통상의 기선은 대한민국이 공식적으로 인정한 대축척해도에 표시된 해안의 저조선으로 한다.

②지리적 특수사정이 있는 수역에 있어서는 대통령령으로 정하는 기점을 연결하는 직선을 기선으로 할 수 있다.

제3조 (내수)

영해의 폭을 측정하기 위한 기선으로부터 육지측에 있는 수역은 내수로 한다.

제3조의2 (접속수역의 범위)

대한민국의 접속수역은 기선으로부터 측정하여 그 외측 24해리의 선까지에 이르는 수역에서 대한민국의 영해를 제외한 수역으로 한다. 다만, 대통령령이 정하는 바에 따라 일정수역에 있어서는 기선으로부터 24해리이내에서 접속수역의 범위를 따로 정할 수 있다.[본조신설 95·12·6]

제4조 (인접 또는 대향국과의 경계선)

대한민국과 인접하거나 대향하고 있는 국가와의 영해 및 접속수역의 경계선은 관계국과의 별도의 합의가 없는 한 양국이 각기 영해의 폭을 측정하는 기선상의 가장 가까운 지점으로부터 같은 거리에 있는 모든 점을 연결하는 중간선으로 한다. <개정 95·12·6>

제5조 (외국선박의 통항)

①외국선박은 대한민국의 평화·공공질서 또는 안전보장을 해치지 아니하는 한 대한민국의 영해를 무해통항할 수 있다. 외국의 군함 또는 비상업용정부선박이 영해를 통항하고자 할 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 관계당국에 사전통고하여야 한다.

②외국선박이 그 통항시 다음 각호의 행위를 하는 경우에는 대한민국의 평화·공공질서 또는 안전보장을 해치는 것으로 본다. 다만, 제2호 내지 제5호·제11호 및 제13호의 행위로서 관계당국의 허가·승인 또는 동의를 얻은 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 대한민국의 주권·영토보전 또는 독립에 대한 여하한 힘의 위협이나 행사 기타 국제연합헌장에 구현된 국제법원칙을 위반한 방법으로 행하는 여하한 힘의 위협이나 행사
2. 무기를 사용하여 행하는 훈련 또는 연습
3. 항공기의 이함·착함 또는 탑재
4. 군사기기의 발진·착함 또는 탑재
5. 잠수항행
6. 대한민국의 안전보장에 유해한 정보의 수집
7. 대한민국의 안전보장에 유해한 선전·선동
8. 대한민국의 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생법규에 위반되는 물품이나 통화의 양·적하 또는 사람의 승·하선
9. 대통령령이 정하는 기준을 초과하는 오염물질의 배출
10. 어로
11. 조사 또는 측량
12. 대한민국 통신체제의 방해 또는 설비 및 시설물의 훼손
13. 통항과 직접 관련없는 행위로서 대통령령이 정하는 것

③대한민국의 안전보장을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 일정수역을 정하여 외국선박의 무해통항을 일시적으로 정지시킬 수 있다.

제6조 (정선등)

외국선박(외국의 군함 및 비상업용정부선박을 제외한다. 이하 같다)이 제5조의

규정을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 때에는 관계당국은 정선·검색·나포 기타 필요한 명령이나 조치를 할 수 있다.

제6조의2 (접속수역에서의 관계당국의 권한)

대한민국의 접속수역에서 관계당국은 다음 각호의 목적에 필요한 범위안에서 법령이 정하는 바에 따라 그 직무권한을 행사할 수 있다.

1. 대한민국의 령토 또는 영해에서 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생에 관한 대한민국의 법규를 위반하는 행위의 방지
2. 대한민국의 령토 또는 영해에서 관세·재정·출입국관리 또는 보건·위생에 관한 대한민국의 법규를 위반한 행위의 제재[본조신설 95·12·6]

제7조 (벌칙)

①제5조제2항 또는 제3항의 규정을 위반한 외국선박의 승무원 기타 승선자는 5년이하의 징역 또는 2억원이하의 벌금에 처하고 정상이 중한 때에는 당해 선박·기재·채포물 기타 위반물품을 몰수할 수 있다. <개정 95·12·6>

②제6조의 규정에 의한 명령이나 조치를 거부·방해 또는 기피한 외국선박의 승무원 기타 승선자는 2년이하의 징역 또는 1,000만원이하의 벌금에 처한다.

③제1항 및 제2항의 경우 징역형과 벌금형은 이를 병과할 수 있다.

④이 조의 적용에 있어서 그 행위가 이 법 이외의 다른 법률에 규정된 죄에 해당하는 경우에는 그중 가장 중한 형으로 처벌한다.

제8조 (군함등에 대한 특례)

외국의 군함이나 비상업용정부선박 또는 그 승무원 기타 승선자가 이 법이나 기타 다른 법령을 위반한 때에는 이의 시정이나 영해로부터의 퇴거를 요구할 수 있다.

부칙

이 법은 공포일로부터 4월이내에 대통령령으로 정하는 날로부터 시행한다.

[1978·4·29 대통령령 제8994호에 의하여 1978·4·30부터 시행]

부칙 <95·12·6>

이 법은 공포한 날부터 1년의 범위내에서 대통령령이 정하는 날부터 시행한다

[1996·7·31 대통령령 제15133호에 의하여 1996·8·1부터 시행]

영해 및 접속수역법 시행령

(제정 1978. 9. 20, 대통령령제9162호,
개정 1991. 9. 7, 대통령령제13463호,
개정 1996. 7. 31, 대통령령제15133호)

제1조 (목적)

이 영은 영해및접속수역법(이하 "법"이라 한다)에서 위임된 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다. <개정 96·7·31>

제2조 (직선기선의 기점)

영해의 폭을 측정함에 있어서 법 제2조제2항의 규정에 따라 직선을 기선으로 하는 각 수역과 그 기점은 별표 1과 같다.

제3조 (대한해협에 있어서의 영해의 범위)

국제항행에 이용되는 대한해협을 구성하는 수역에 있어서의 영해는 법 제1조 단서의 규정에 따라 별표 2에 게기하는 선을 연결하는 선의 육지측에 있는 수역으로 한다.

제4조 (외국군함등의 통항)

외국의 군함 또는 비상업용 정부선박이 영해를 통항하고자 할 때에는 법 제5조 제1항 후단의 규정에 따라 그 통항 3일전까지(공휴일은 제외한다) 외무부장관에게 다음 각호의 사항을 통고하여야 한다. 다만, 전기선박이 통과하는 수역이 국제항행에 이용되는 해협으로서 동 수역에 공해대가 없을 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 당해 선박의 선명·종류 및 번호
2. 통항목적
3. 통항항로 및 일정

제5조 (외국선박의 영해내 활동)

①외국선박이 영해내에서 법 제5조제2항제2호 내지 제5호·제11호 또는 제13호의행위를 하고자 할 때에는 외무부장관에게 다음 각호의 사항을 기재한 신청

서를 제출하여 관계당국의 허가·승인 또는 동의를 얻어야 한다.

1. 당해 선박의 선명·종류 및 번호
2. 활동목적
3. 활동수역·항로 및 일정

②법 제5조제2항제2호 내지 제5호 또는 제11호의 행위에 관하여 다른 법령에 의하여 관계당국의 허가·승인 또는 동의를 얻은 때에는 이 영에 의한 허가·승인 또는 동의를 얻은 것으로 본다.

제6조 (오염물질의 배출규제 기준)

법 제5조제2항제9호의 규정에 따른 오염물질의 배출규제기준에 관하여는 해양오염방지법 제5조·제11조·제14조제1항및 제16조제1항·제2항의 규정에 의한다. <개정 91·9·7>

제7조 (무해통항의 일시정지)

①법 제5조제3항의 규정에 따라 영해내의 일정수역에 있어서 외국선박의 무해통항의 일시적 정지는 국방부장관이 행하되, 미리 국무회의의 심의를 거쳐 대통령의 승인을 얻어야 한다.

②국방부장관이 제1항의 규정에 따라 대통령의 승인을 얻은 때에는 무해통항의 일시적 정지수역·정지기간 및 정지사유를 지체없이 고시하여야 한다.

부칙

①(시행일) 이 영은 1978년 9월 20일부터 시행한다.

②(다른 법령의 정비) 대통령령 제8994호 영해법의시행일등에관한규정중 제2조 및 별표를 각각 삭제한다.

부칙 <91·9·7>

제1조 (시행일)

이 영은 1991년 9월 9일부터 시행한다.

제2조 내지 제5조 생략

부칙 <96·7·31>

①(시행일) 이 영은 1996년 8월 1일부터 시행한다.

②생략

배타적경제수역법

(제정 1996. 8. 8, 법률제5151호)

제1조 (배타적경제수역의 설정)

대한민국은 이 법에 의하여 해양법에관한국제연합협약(이하 "협약"이라 한다)에 규정된 배타적경제수역를 설정한다.

제2조 (배타적경제수역의 범위)

①대한민국의 배타적경제수역은 협약의 규정에 맞추어 영해및접속수역법 제2조에규정된 기선으로부터 그 외측 200해리의 선까지에 이르는 수역중 대한민국의 영해를 제외한 수역으로 한다.

②대한민국과 대향하거나 인접하고 있는 국가(이하 "관계국"이라 한다)간의 배타적경제수역의 경계는 제1항의 규정에 불구하고 국제법을 기초로 관계국과의 합의에 따라 획정한다.

제3조 (배타적경제수역에 있어서의 권리)

대한민국은 배타적경제수역에서 다음 각호의 권리를 가진다.

1. 해저의 상부수역, 해저 및 그 하층토의 생물이나 무생물등 천연자원의 탐사·개발·보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리와 해수·해류 및 해풍을 이용한 에너지생산등 경제적 개발 및 탐사를 위한 그밖의 활동에 관한 주권적 권리
2. 다음 각목에 관하여 협약에 규정된 관할권
   가. 인공섬·시설 및 구조물의 설치·사용
   나. 해양과학조사
   다. 해양환경의 보호 및 보전
3. 협약에 규정된 그밖의 권리

제4조 (외국 또는 외국인의 권리 및 의무)

①외국 또는 외국인은 협약의 관련 규정에 따를 것을 조건으로 대한민국의 배타적경제수역에서 항행·상공비행의 자유, 해저전선·관선부설의 자유 및 그 자유와 관련되는 것으로서 국제적으로 적법한 그밖의 해양이용의 자유를 향유한다.

②외국 또는 외국인은 대한민국의 배타적경제수역에서의 권리의 행사와 의무의 이행을 함에 있어서는 대한민국의 권리와 의무를 적절히 고려하고 대한민국의 법령을 준수하여야 한다.

제5조 (대한민국의 권리행사등)

①외국과의 협정으로 달리 정하는 경우를 제외하고 대한민국의 배타적경제수역에서는 제3조의 규정에 의한 권리를 행사 또는 보호하기 위하여 대한민국의 법령을 적용한다. 동조제2호 가목의 인공섬·시설 및 구조물에서의 법률관계에 대하여도 또한 같다.

②제3조의 규정에 의한 대한민국의 배타적경제수역에 있어서의 권리는 대한민국과 관계국간에 별도의 합의가 없는 경우 대한민국과 관계국의 중간선 외측의 수역에서는 이를 행사하지 아니한다. 이 경우 "중간선"이라 함은 그 선상의 각 점으로부터 대한민국의 기선상의 가장 가까운 점까지의 직선거리와 관계국의 기선상의 가장 가까운 점까지의 직선거리가 같게 되는 선을 말한다.

③대한민국의 배타적경제수역에서 제3조의 규정에 의한 권리를 침해하거나 당해 배타적경제수역에 적용되는 대한민국의 법령을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 자에 대하여 관계기관은 협약 제111조의 규정에 의한 추적권의 행사, 정선·승선·검색· 나포 및 사법절차를 포함하여 필요한 조치를 취할 수 있다.

부칙

이 법은 공포후 1년이내에 대통령령이 정하는 날부터 시행한다.

[1996·9·4 대통령령 제15145호에 의하여 1996·9·10부터 시행]

배타적경제수역에서의 외국인 어업등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률

(제정 1996. 8. 8, 법률제5152호,
개정 1996. 8. 8, 법률제5153호)

제1조 (목적)

이 법은 해양법에 관한 국제연합협약의 관계 규정에 의하여 대한민국의 배타적 경제수역에서 행하여지는 외국인의 어업활동에 관한 우리나라의 주권적 권리의 행사등에 관하여 필요한 사항을 규정함으로써 해양생물자원의 적정한 보존·관리 및 이용에 이바지함을 목적으로 한다.

제2조 (정의)

이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. <개정 96·8·8 법5153>

1. "배타적경제수역"이라 함은 배타적경제수역법에 의하여 설정된 수역을 말한다.
2. "외국인"이라 함은 다음 각목의 1에 해당하는 자를 말한다.
   가. 대한민국의 국적을 가지지 아니한 자
   나. 외국의 법률에 의하여 설립된 법인(대한민국의 법률에 의하여 설립된 법인으로서 외국에 본점 또는 주된 사무소를 가진 법인이나 그 주식 또는 지분의 2분의 1이상을 외국인이 소유하고 있는 법인을 포함한다)
3. "어업"이라 함은 수산동식물을 포획·채취 또는 양식하는 사업을 말한다.
4. "어업활동"이라 함은 어업이나 어업에 관련된 탐색·집어, 어획물의 보관·저장·가공, 어획물 또는 그 제품의 운반, 선박에 필요한 물건의 보급 기타 해양수산부령이 정하는 어업에 관련된 행위를 말한다.

제3조 (적용범위등)

①외국인이 배타적경제수역에서 어업활동을 하는 경우에는 수산업법의 규정에 불구하고 이 법의 규정을 적용한다.

②이 법에서 규정하는 사항에 관하여 외국과의 협정에서 따로 정하는 것이 있는 때에는 당해 협정이 정하는 바에 의한다.

③배타적경제수역에서 외국인의 어업활동에 관하여는 배타적경제수역법 제5조 제1항의 규정에 불구하고 대통령령이 정하는 법령의 규정은 이를 적용하지 아니한다.

제4조 (특정금지구역에서의 어업활동금지)

외국인은 배타적경제수역중 어업자원의 보호 또는 어업조정을 위하여 대통령령이 정하는 구역(이하 "특정금지구역"이라 한다)에서 어업활동을 하여서는 아니된다.

제5조 (어업등의 허가)

①외국인은 특정금지구역이 아닌 배타적경제수역에서 어업활동을 하고자 할 때에는 선박마다 해양수산부장관의 허가를 받아야 한다. <개정 96·8·8 법5153>

②해양수산부장관은 제1항의 규정에 의하여 허가를 한 때에는 당해 외국인에게 허가증을 교부하여야 한다. <개정 96·8·8 법5153>

③외국인은 제1항의 규정에 의하여 허가를 받은 때에는 허가를 받은 선박에 허가사항을 식별이 가능하도록 표지를 하여야 하며, 제2항의 허가증을 비치하여야 한다.

④제1항 내지 제3항의 규정에 의한 허가사항은 대통령령으로, 허가절차·허가증 교부 및 표식방법 기타 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다. <개정 96·8·8 법5153>

제6조 (허가기준)

①해양수산부장관은 제5조제1항에 의한 허가신청이 있는 때에는 다음 각호의 기준에 적합한 경우에 한하여 이를 허가할 수 있다. <개정 96·8·8 법5153>

1. 허가신청된 어업활동이 국제협약 또는 국가간의 합의 기타 이에 준하는 것의 이행에 지장을 초래하지 아니한다고 인정될 것
2. 허가신청된 어업활동으로 인하여 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 해양수산부장관이 정하는 어획량의 한도를 초과하지 아니한다고 인정될 것
3. 허용가능한 어업 및 선박규모기준등 해양수산부령이 정하는 기준에 적합하다고 인정될 것

②제1항제2호의 규정에 의한 어획량의 한도를 정함에 있어서는 수산자원의 동향, 대한민국 어업자의 어획실태, 외국인의 어업상황 및 주변외국수역에서의 대한민국 어업자의 어업상황등을 종합적으로 고려하여야 하며, 수산업법 제54조의2의 규정에 의하여 설정된 총허용어획량을 기초로 하여야 한다.

제7조 (입어료)

①외국인은 제5조제2항의 규정에 의하여 허가증을 교부받은 때에는 대한민국 정부에 입어료를 납부하여야 한다.

②제1항의 규정에 의한 입어료는 특별한 사유가 있는 경우에는 이를 감액 또는 면제할 수 있다.

③제1항 및 제2항의 규정에 의한 입어료의 금액, 납부기한 및 방법과 감액·면제기준 기타 입어료에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제8조 (시험·연구등을 위한 수산동식물의 포획·채취등의 승인)

①외국인은 배타적경제수역에서 시험·연구 또는 교육실습 기타 해양수산부령이 정하는 목적을 위하여 다음 각호의 1에 해당하는 행위를 하고자 할 때에는 선박마다 해양수산부령에서 정하는 바에 의하여 해양수산부장관의 승인을 얻어야 한다. <개정 96·8·8 법5153>

1. 수산동식물의 포획·채취
2. 어업에 관련된 탐색·집어
3. 어획물의 보관·저장·가공
4. 어획물 또는 그 제품의 운반

②제1항의 규정에 의하여 승인을 하는 경우 승인증의 교부 및 비치, 승인사항의 표지에 관하여는 제5조제2항 및 제3항의 규정을 준용한다. 이 경우 "허가"는 "승인"으로, "허가증"은 "승인증"으로, "허가사항"은 "승인사항"으로 본다.

③제1항 및 제2항의 규정에 의한 승인절차·승인증교부·승인사항 및 표지방법 기타 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다. <개정 96·8·8 법5153>

제9조 (수수료)

①외국인은 제8조제1항의 규정에 의하여 승인신청을 하는 때에는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 대한민국 정부에 수수료를 납부하여야 한다. <개정 96·8·8 법5153>

②제1항의 규정에 의한 수수료는 특별한 사유가 있는 경우에는 이를 감액 또는 면제할 수 있다.

③제1항 및 제2항의 규정에 의한 수수료의 금액, 감액 또는 면제기준에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다. <개정 96·8·8 법5153>

제10조 (허가등의 제한 또는 조건)

해양수산부장관은 제5조제1항의 규정에 의한 허가 또는 제8조제1항의 규정에 의한 승인을 할 경우에는 제한 또는 조건을 붙일 수 있으며, 그 제한 또는 조건은 이를 변경할 수 있다. <개정 96·8·8 법5153>

제11조 (어획물등의 전적등 금지)

외국인 또는 외국어선의 선장은 배타적경제수역에서 어획물 또는 그 제품을 다른 선박에 옮겨 싣거나 다른 선박으로부터 받아 실어서는 아니된다. 다만, 해난사고의 발생등 해양수산부령이 정하는 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 96·8·8 법5153>

제12조 (어획물등의 직접 양륙금지)

외국인 또는 외국어선의 선장은 배타적경제수역에서 어획한 어획물 또는 그 제품을 대한민국의 항구에 직접 양륙할 수 없다. 다만, 해난사고의 발생등 해양수산부령이 정하는 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 96·8·8 법5153>

제13조 (허가 및 승인의 취소등)

해양수산부장관은 제5조제1항의 규정에 의한 허가를 받거나 제8조제1항의 규정에 의한 승인을 얻은 외국인이 이 법, 이 법에 의한 명령 또는 제한이나 조건에 위반한 때에는 1년의 범위내에서 배타적경제수역에서의 어업활동 또는 시험·연구등을 위한 수산동식물의 포획·채취등(이하 "어업활동등"이라 한다)의 정지를 명하거나 제5조 제1항의 규정에 의한 허가 또는 제8조제1항의 규정에 의한 승인을 취소할 수 있다. <개정 96·8·8 법5153>

제14조 (대륙붕의 정착성어종에 관계되는 어업활동에의 준용)

①대한민국의 대륙붕중 배타적경제수역 외측수역에서의 정착성어종(해양법에관한국제연합협약 제77조제4항의 정착성어종에 속하는 생물을 말한다)에 관련되는 어업활동등에 관하여는 제3조내지 제13조의 규정을 준용한다.

②제1항의 정착성어종은 해양수산부장관이 이를 고시한다. <개정 96·8·8 법5153>

제15조 (하천회귀성어종의 보호 및 관리)

대한민국은 배타적경제수역 외측수역에서 대한민국의 내수면에서 산란하는 하천회귀성(소하성)어족자원의 보호·관리를 위하여 해양법에관한국제연합협약 제66조 제1항의 규정에 의하여 당해 어족자원에 대한 우선적인 이익과 책임을 가진다.

제16조 (권한의 위임)

해양수산부장관은 이 법에 의한 권한의 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 특별시장·광역시장 또는 도지사에게 위임할 수 있다. <개정 96·8·8 법5153>

제17조 (벌칙)

다음 각호의 1에 해당하는 자는 1억원이하의 벌금에 처한다.

1. 제4조 또는 제5조 제1항의 규정에 위반하여 어업활동을 한 자
2. 제10조의 규정에 의하여 제5조제1항의 허가에 붙이는 제한 또는 조건(제10조의 규정에 의하여 변경된 제한 또는 조건을 포함한다)을 위반한 자
3. 제11조의 규정에 위반하여 어획물 또는 그 제품을 다른 선박에 옮겨 싣거나 다른 선박으로부터 받아 실은 자
4. 제13조의 규정에 의한 어업활동의 정지명령을 위반한 자
5. 제14조제1항의 규정에 의하여 준용되는 제4조·제5조 제1항·제10조 또는 제13조의 규정에 위반하여 어업활동을 한 자

제18조 (벌칙)

제12조의 규정에 위반하여 어획물 또는 그 제품을 직접 양륙한 자는 3천만원이하의 벌금에 처한다.

제19조 (벌칙)

다음 각호의 1에 해당하는 자는 500만원이하의 벌금에 처한다.

1. 제8조제1항(제14조제1항의 규정에 의하여 준용되는 경우를 포함한다)의 규정에 의하여 승인을 얻지 아니하고 시험·연구등을 위한 수산동식물의 포획·채취등의 행위를 한 자
2. 제10조의 규정에 의하여 제8조제1항의 승인에 붙이는 제한 또는 조건(제10조의 규정에 의하여 변경된 제한 또는 조건을 포함한다)을 위반한 자(제14조제1항의 규정에 의하여 준용되는 제한 또는 조건이나 변경된 제한 또는 조건을 위반한 자를 포함한다)
3. 제13조(제14조제1항의 규정에 의하여 준용되는 경우를 포함한다)의 규정에 의하여 시험·연구등을 위한 수산동식물의 포획·채취등의 정지명령에 위반한 자

제20조 (벌칙)

제5조제3항의 규정에 의한 허가사항의 표지를 하지 아니하거나 허가증을 비치하지 아니한 자(제8조제2항또는 제14조제1항의 규정에 의하여 준용되는 경우를 포함한다)는 200만원이하의 벌금에 처한다.

제21조 (몰수 또는 추징)

제17조내지 제19조를 위반한 자가 소유하거나 소지하는 어획물 및 그 제품, 선

박 또는 어구 기타 어업활동등에 사용한 물건은 이를 몰수할 수 있다. 다만, 그 물건의 전부 또는 일부를 몰수할 수 없는 때에는 그 가액을 추징할 수 있다.

제22조 (양벌규정)

법인의 대표자, 법인 또는 개인의 대리인·사용인 기타 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무 또는 재산에 관하여 제17조내지 제20조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에 대하여도 각 해당 조의 벌금형을 과한다.

제23조 (위반선박등에 대한 사법절차)

①검사 또는 대통령령이 정하는 사법경찰관(이하 "사법경찰관"이라 한다)은 이 법,이 법에 의한 명령 또는 제한이나 조건에 위반한 선박 또는 그 선박의 선장이나 기타 위반자에 대하여 정선·승선·검색·나포등 필요한 조치를 취할 수 있다.

②사법경찰관은 제1항의 조치를 취한 경우에는 그 결과를 검사에게 보고하되, 급속을 요하여 미리 지휘를 받을 수 없는 경우를 제외하고는 검사의 지휘를 받아 제1항의 조치를 취하여야 한다.

③검사는 제1항의 조치를 취하였거나 제2항의 규정에 의한 보고를 받은 때에는 선장이나 기타 위반자에게 지체없이 다음 각호의 사항을 고지하여야 한다. 다만, 대통령령이 정하는 외국인이 행하는 어업활동등에 대하여는 그러하지 아니하다.

1. 담보금 또는 그 제공을 보증하는 서류가 법무부령이 정하는 바에 의하여 검사에게 제출된 때에는 선장 기타 위반자를 석방하고 선박이나 기타 압수물을 반환한다는 취지
2. 담보금의 금액

④검사는 제3항의 규정에 의하여 고지된 담보금 또는 그 제공을 보증하는 서류를 제출받은 때에는 지체없이 선장 기타 위반자를 석방하고 압수물을 반환하여야 한다.

⑤제3항제2호의 규정에 의한 담보금의 금액은 대통령령이 정하는 기준에 의하여 검사가 위반사항의 내용 기타 정상을 고려하여 정한다.

제24조 (담보금의 보관·국고귀속 및 반환등)

①담보금은 법무부령이 정하는 바에 의하여 검사가 이를 보관한다.

②담보금은 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 지정기일의 다음 날부터 기산하여 1월이 경과한 날에 국고에 귀속된다. 다만, 국고귀속일 전날까지 선장 기타 위반자가 지정기일의 다음 날부터 기산하

여 3월이 경과하기 전의 특정기일에 출석하거나 압수물을 제출한다는 취지의 신청이 있을 때에는 그러하지 아니하다.

1. 선장 기타 위반자가 검사 또는 법원으로부터 출석을 요구받고도 그 지정기일 및 장소에 출석하지 아니하는 경우
2. 선장 기타 위반자가 검사 또는 법원으로부터 반환된 압수물의 제출을 요구받고도 그 지정기일 및 장소에 제출하지 아니하는 경우

③제2항 단서의 규정에 의하여 국고에 귀속되지 아니한 담보금은 선장 기타 위반자가 그가 신청한 특정기일에 출석하지 아니하거나 당해 압수물을 제출하지 아니한 때에는 그 다음 날에 국고에 귀속된다.

④검사는 제2항 또는 제3항의 규정에 의한 국고귀속사유에 의하여 해당 담보금이 국고에 귀속되기 전에 법원에서 선고한 벌금액이 납부된 경우 등 법무부령이 정하는 보관을 필요로 하지 아니하는 사유가 발생한 때에는 법무부령이 정하는 바에 의하여 담보금을 반환하여야 한다.

제25조 (위반선박에 관한 사법절차등의 세부시행사항)

제23조의 규정에 의한 위반선박등에 관한 사법절차와 제24조의 규정에 의한 담보금의 보관·국고귀속 및 반환등의 시행에 관하여 필요한 절차 기타 세부적인 사항은 관계중앙행정기관의 장이 이를 정할 수 있다.

제26조 (시행령)

이 법 시행에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

부칙

①(시행일) 이 법은 공포후 1년이내에 대통령령이 정하는 날부터 시행한다.

②(제5조 내지 제15조의 적용에 관한 특례) 대통령령으로 정하는 외국인 및 수역에 관하여는 기한을 정하여 제5조 내지 제15조의 규정의 전부 또는 일부를 적용하지 아니할 수 있다.

부칙 <96·8·8 법5153>

제1조 (시행일)

이 법은 공포후 30일이내에 제41조의 개정규정에 의한 해양수산부와 해양경찰청의 조직에 관한 대통령령의 시행일부터 시행한다.

[1996·8·8 대통령령 제15135호에 의하여 공포한 날부터 시행]

제2조 내지 제4조 생략