

국제해양정세리포트

No.42

2026/3

발행인 조정희 | 총괄 박수진 | 감수 윤성순 | 담당 문규은

Email dokdo.ocean@kmi.re.kr

발행처 한국해양수산개발원 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) | 문의 독도·해양규범연구실(051-797-4709)

Contents

지역별 동향

남중국해 2

필리핀·중국 필리핀, 남중국해에서 미국·일본과 공동 해상훈련 실시

중동 8

이란 호르무즈 해협의 해상교통 위기의 재부상과 국제법적 쟁점: 통항 체제와 유사 사례 분석



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

국제해양정세리포트는 최신 글로벌 동향을 소개하는 월간지로 홈페이지(www.kmi.re.kr)에서 확인하실 수 있습니다. 이메일 수신을 원하시는 분은 전화(051-797-4709) 또는 이메일(dokdo.ocean@kmi.re.kr)로 연락주시기 바랍니다.



남중국해

필리핀 · 중국

필리핀, 남중국해에서 미국·일본과 공동 해상훈련 실시

필리핀, 미국·일본과 공동 해상훈련 실시

지난 2월 20일부터 26일까지 필리핀은 미국, 일본과 남중국해에서 공동 해상훈련을 실시하며, 군사 동맹 간 협력을 강화했다. 이번 훈련에서 필리핀은 안토니오 루나(Antonio Luna) 호위함, 헬리콥터, 전투기 등을 투입했으며, 일본은 P-3 오리온 초계기를, 미국은 유도미사일 구축함 USS 듀이와 포세이돈 해상 초계기를 파견했다. 훈련에는 해상 보급, 합동 공중 순찰, 비행 시위, 통신 점검 등의 활동이 포함되었으며, 필리핀 군은 이번 훈련은 “역내 상호운용성을 강화하고, 해양 안보를 증진하며, 해양영역인식(MDA) 향상시키기 위한 파트너 국가들의 지속적인 의지를 보여준다”고 밝혔다. 같은 기간 중국은 남중국해에서 군사 순찰 및 대응 작전을 수행하는 등 남중국해에서 긴장이 고조되었다.

앞서 2월 15일부터 16일에도 미국, 호주와 유사한 훈련을 실시한 바 있으며, 필리핀은 2023년 이후 남중국해에서 중국의 해양경비대와 해상민병대를 활용한 회색지대 전략에 대응하고 자국의 권리화 해양 주권을 강화하기 위해 미국 외에 호주, 일본 등의 우방국들과의 공동 해양활동을 확대해 오고 있다. 특히, 지난 2024년 일본 자위대가 필리핀에서 훈련이 가능하도록 하는 필리핀-일본 상호접근협정(RAA)을 체결하고, 이번 3월에는 프랑스와 방문군지위협정(VFA)를 체결하여 유럽국가와도 다자 안보 네트워크를 확장하고 있다.

2025년 중국 해상민병대 운용 규모 및 특징

2021년부터 남중국해에서 중국 해상민병대의 활동을 추적해 온 ‘아시아 해양투명성이니셔티브(AMTI: Asia Maritime Transparency Initiative)’의 위성영상 분석에 따르면, 2025년 남중국해 전역에서 중국 해상민병대¹⁾ 관측이 사상 최대 수준을 기록한 것으로 나타났다. AMTI는 상업용 위성

1) AMTI는 중국 해상민병대를 구가지로 구분하고 있다. 하나는 보조금을 받는 상업 어민으로 구성되며 해상민병대원으로서의 부차적 훈련을 받은 ‘스프래틀리 핵심 어업선단(Spratly Backbone Fishing Fleet)’이고, 다른 하나는 수적으로는 더 적지만 준군사 임무 수행 능력이 더 높은 전문 상시 해상민병대이다.



영상을 활용하여 중국 해상민병대가 2025년 동안 집결한 암초 지역을 대상으로 이들의 활동을 관찰하였다. AMTI는 현재 중국 해상민병대 활동 데이터 수집 범위를 12개 암초까지 확대하였다.

그림 1. 2025년 지역별 중국 해상민병대 활동

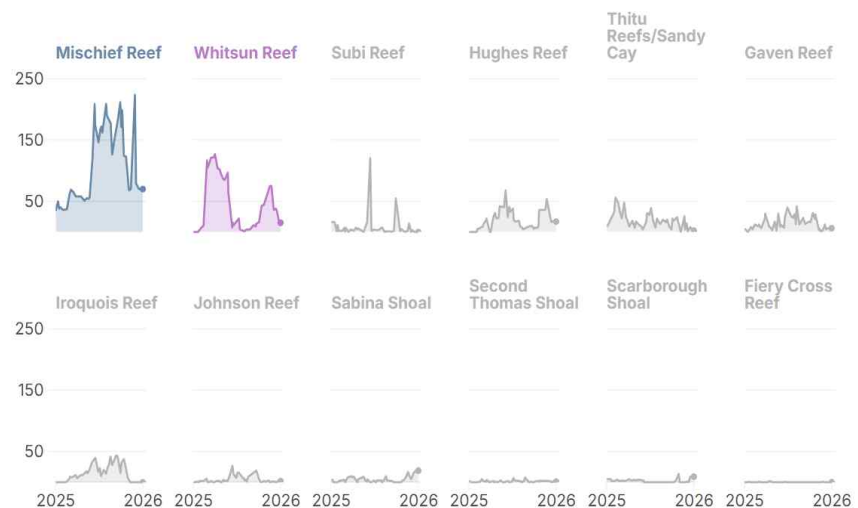
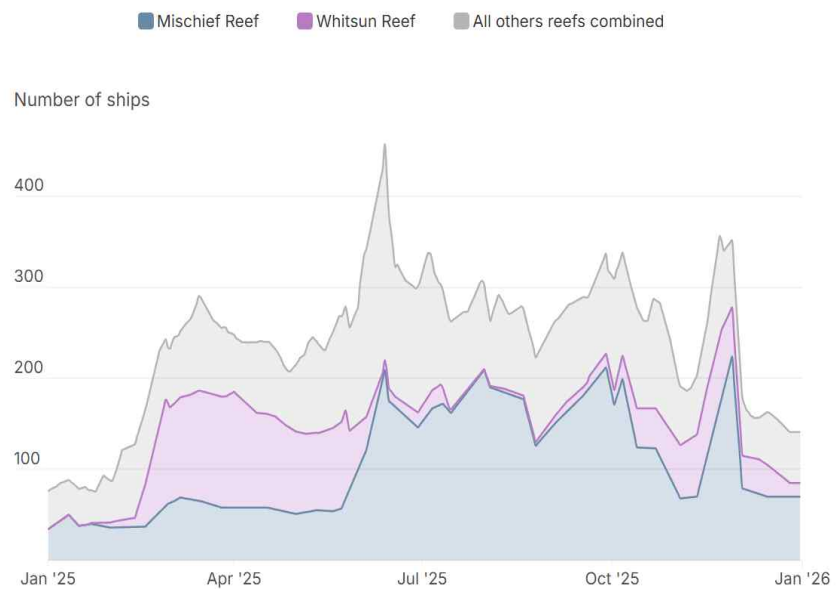


그림 출처: Planet Labs, Asia Maritime Transparency Initiative

Source: Planet Labs, Asia Maritime Transparency Initiative

CSIS

2025년 데이터를 분석한 결과 2025년 중국 해상민병대가 남중국해에서 일일 평균 241척이 관측되었으며, 이는 2024년 평균인 232척 보다 증가한



수치였다. 중국 해상민병대는 AMTI가 모니터링하고 있는 모든 암초에 배치되었으나, 미스치프 암초(Mischief Reef)와 위트선 암초(Whitsun Reef)에 집중적으로 배치된 것으로 나타났다. 계절적 패턴은 기존 패턴을 따랐으며, 1월부터 2월 중순까지는 활동이 가장 낮았으며, 음력 설 이후부터 선박들이 남중국해에 배치되면서 봄철 기간 동안 그 숫자가 증가하였다. 중국 해상민병대의 배치 수준은 대부분의 암초에서 6월과 11월 말 두 차례 뚜렷한 증가세를 보였다. 대체적으로 모든 암초에서 평균 선박 수와 최대 선박 수 모두 증가하였으나, 피어리 크로스 암초(Fiery Cross Reef)에서는 2024년 평균 32척이 관찰된 것에 비해 2025년에는 해상민병대가 관찰되지 않았다. 관측된 해상민병대의 활동의 절반이 미스치프 암초와 위트선 암초에 집중되었고, 특히 미스치프 암초에서는 200척이 넘는 선박의 배치가 네 차례나 관측되는 등 유사한 활동 추세를 보이면서도 전반적으로 더 많은 선박이 배치되어, 사비나 사주(Sabina Shoal)와 세컨드 토마스 사주(Second Thomas Shoal)와 같은 필리핀과의 영유권 분쟁이 높은 지역을 겨냥하기 위한 해상민병대의 거점 역할을 강화하고 있음을 보여준다. 미스치프 암초와 위트선 암초, 세컨드 토마스 사주는 모두 남중국해 스프래틀리 군도에 속하면서 사실상 필리핀의 배타적경제수역 내에 있으며, 세컨드 토마스 암초는 필리핀이 실효 지배 중이다.

2025년 중국 해양경비대 운용 규모 및 특징

2025년 중국 해양경비대의 순찰 규모는 중국 해상민병대처럼 2024년에 비해 증가했다. 다만, 해양경비대가 과거 '9단선'을 전역을 대상으로 일괄되게 순찰해 왔다면, 2025년에는 필리핀과 긴장 고조 지역인 스카버러 사주와 사비나 사주에 집중적으로 역량을 재배치하는 큰 변화를 보였다.

한편, 2025년의 AMTI 분석결과에 따르면, 남중국해의 여섯 개 지역 - 루코니아 사주(Luconia Shoals), 사비나 사주(Sabina Shoal), 스카버러 사주(Scarborough Shoal), 세컨드 토마스 사주(Second Thomas Shoal), 티투 섬(Thitu Island), 그리고 베트남·인도네시아·말레이시아의 배타적 경제수역 일부를 포함하는 9단선 남서단 인접 해역-에서 중국 해양경비대 선박의 AIS 데이터를 분석하였다. 그 결과, 2024년 총 1,939 선박일에 비해 2025년 총 2,183 선박일로 증가한 것으로 나타났다. 다만, 해양경비대 역량이 일부 지역에 재배치된 결과, 스카버러 사주에서 해경의 총 선박일이 2024년 516일에서 2025년 1,099일로 두 배 이상 증가하였고, 연중 352일에 걸쳐 순찰이 관측되는 등 중국 정부는 2025년 스카버러 사주에 전례 없는 수준의 상시적 존재를 유지하였다. 특히, 중국 해양경비대



의 스카버러 사주에서의 활동 범위는 사주 동쪽의 더 넓은 해역으로 확대되었으며, 일부 경우에는 필리핀 선박이 사주로 향하는 과정에서 통과하는 베이징의 '9단선' 동쪽 경계를 명확히 감시하는 양상도 나타났다.

사비나 사주 주변의 경우에도 2025년에 들어 순찰 규모와 범위 측면에서 모두 크게 증가하였다. 중국 해양경비대가 사비나 사주 인근에서 순찰에 투입한 선박일 수는 2024년 139일에서 2025년 405일로 거의 세 배 증가하였다. 또한, 이전에는 해당 지형 인근해역을 중점적으로 순찰하였으나, 2025년에는 작전 범위가 남쪽으로 확대되어 하프문 사주(Half Moon Shoal)와 같은 인근 미점유 지형을 포함하는 보다 넓은 해역까지 포괄하였다.

이처럼 스카버러 사주와 사비나 사주에서의 순찰 범위 확대는 2024년 뱅가드 뱅크에서 인도네시아와 말레이시아가 주장하는 수역까지 포함하도록 확장된 중국 해양경비대의 이전 패턴과 유사하다. 2025년 남서 해역에서 중국 해양경비대가 대부분의 시간을 말레이시아 배타적경제수역 북동부(261일)에서 보내고, 베트남의 석유 및 가스 활동을 감시하기 위해 뱅가드 뱅크에는 단기간(42일)만 방문하는 양상을 보이는 등 남서해역 순찰의 초점 변화가 더욱 뚜렷해졌다.

그림 2. 2024년과 2025년 중국 해양경비대 순찰량 비교

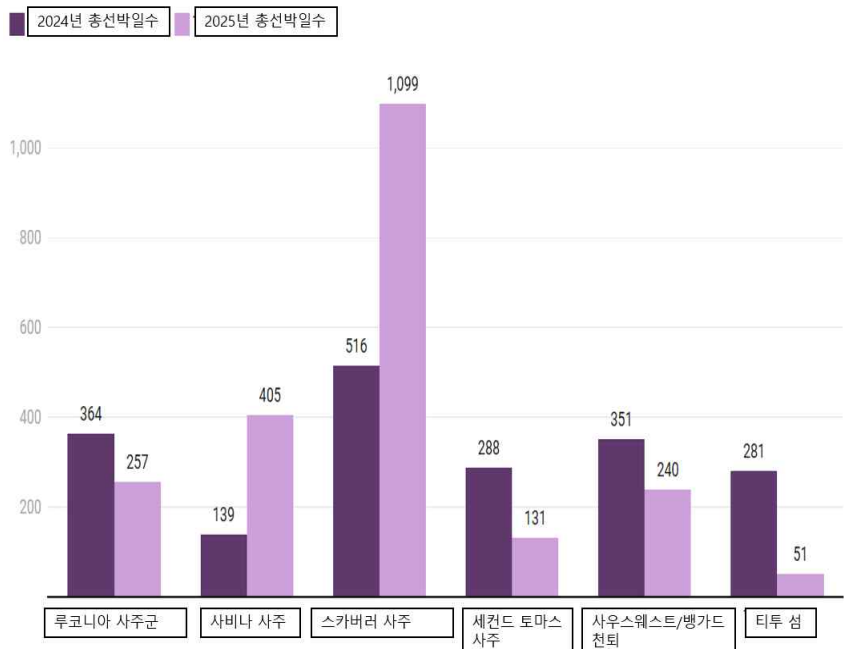


그림 출처: Starboard Maritime Intelligence



시사점

남중국해에서 필리핀의 배타적경제수역 권리와 중국의 9단선 기반 역사적 권리 주장이 충돌하면서, 스프래틀리 군도와 주요 사주를 둘러싼 영유권 분쟁이 심화하고 있다. 최근 필리핀은 중국에 대한 대응 전략의 일환으로 미국, 호주, 일본, 프랑스 등의 동맹 및 우방국들과의 군사적 관계를 강화하고 공동 해상훈련을 실시하는 등 다자 안보 네트워크를 구축 중이라는 점에서 주목된다.

중국은 남중국해에 인공섬을 건설 및 군사화에 이어 해양경비대와 해상민병대를 활용한 분쟁지역에 대한 실효적 통제권을 점진적으로 확보하려는 노력을 하고 있으며, 2025년 남중국해에서 중국 해상민병대와 해양경비대의 활동은 규모와 범위 모든 측면에서 확대되는 동시에, 공간적·기능적 재배치라는 전략적 변화를 보였다. 해양경비대는 스카버리 사주와 사비나 사주 등 주변국과의 핵심 분쟁지에 역량을 집중하는 반면, 해상민병대는 중국이 1995년 점령 후 인공섬과 군사 기지를 조성한 미스치프 암초를 중심으로 후방 거점에 집중하여, 과거 영유권 주장을 위해 단순히 무리를 지어 다니기 보다, 해안경비대의 작전을 지원하기 위해 배치되는 양상을 보이고 있다. 이와 같은 배치는 단순한 감시를 넘어 분쟁 해역에 대한 영향력 투사와 거점화, 나아가 사실상의 해상 전진기지 기능을 수행하기 위한 것으로 풀이되며, 동시에 해군이 아닌 해양경비대와 해상민병대를 활용함으로써 무력충돌 임계치에 도달하지 않으면서도 상대국의 통제력과 권익을 점진적으로 약화시키려는 노력인 회색지대 전략을 보다 정교하고 체계적으로 운용하고 있음을 보여준다.

우리나라는 중국이 해양경비대와 해상민병대를 결합하여 남중국해 분쟁 수역에서의 회색지대 전략을 정교화하고 있다는 점에서 서해와 동중국해에서의 중국 해상민병대와 해양경비대 활동 현황과 추이에 대한 모니터링을 강화해야 하며, 해양영역인식(MDA: Maritime Domain Awareness)의 역량을 강화하여 한반도 주변해역에 대한 감시체계를 고도화하는 것이 요구된다.

출처 : [1] AMTI, <https://amti.csis.org/all-together-now-chinas-militia-in-2025/>(검색일: 2026.3.6.)

[2] AMTI, <https://amti.csis.org/eyes-on-the-prize-ccg-patrols-prioritize-scarborough-in-2025/>(검색일: 2026.3.6.)

[3] The Maritime Executive, <https://maritime-executive.com/article/chi>



na-s-maritime-militia-was-more-active-than-ever-in-2025(검색일: 2026.3.6.)

[4] Reuters, <https://www.reuters.com/world/china/philippines-japan-us-hold-joint-military-drills-south-china-sea-2026-02-27/>(검색일: 2026.3.6.)

[5] Reuters, <https://www.reuters.com/world/china/philippines-japan-us-hold-joint-military-drills-south-china-sea-2026-02-27/>(검색일: 2026.3.6.)

[6] Reuters, <https://www.reuters.com/world/china/philippines-france-sign-military-pact-amid-south-china-sea-tensions-2026-03-27/>(검색일: 2026.3.27.)

김지혜 전문연구원

jhkim85@kmi.re.kr



중동 이란

호르무즈 해협의 해상교통 위기의 재부상과 국제법적 쟁점 : 통항 체제와 유사 사례 분석

서론

호르무즈 해협은 페르시아만과 오만만 및 아라비아해를 연결하는 대표적인 전략 해협으로서, 국제 해상교통과 에너지 수송 측면에서 핵심 요충지이다. 중동 지역 산유국의 원유와 천연가스가 세계 시장으로 이동하는 ‘해상교통로(SLOC: Sea Lines of Communication)’라는 점에서 그 지정학적·경제적 중요성은 매우 높다. 해협의 폭은 가장 좁은 곳에서 약 20~21해리 수준으로 알려져 있으며, 이란과 오만이 각각 12해리의 영해를 주장하고 있어 일부 구간은 양국 영해가 사실상 중첩된다. 이와 같은 지리적 특성으로 말미암아 호르무즈 해협은 국제항행과 연안국 주권이 교차하는 법적·전략적 공간으로 기능한다.

1948년 이스라엘과 아랍 국가간 제1차 중동전쟁이 발발한 바 있으며, 1973년에 제4차 중동전쟁으로 인해 오일쇼크가 발생하는 등 중동지역의 불안정성은 국제사회에 미치는 영향이 상당했다. 2026년 2월 말부터 역내 군사적 긴장이 다시 고조되면서 호르무즈 해협의 항행 안전과 해상교통 안정성이 국제사회의 주요 관심사로 부상하고 있다. 특히 호르무즈 해협 및 인근 수역에서 상업선박의 항행위협이 잇따르고 군사적 경계 태세가 강화되면서, 이 해협이 세계 에너지 공급망과 해상교통에 미치는 영향이 재차 부각되고 있다. 한편 이란은 역내 긴장이 심화될 때마다 호르무즈 해협의 통제 가능성을 전략적 수단으로 시사해왔으며, 이에 따라 국제사회는 호르무즈 해협의 법적 지위와 실제 항행 보장 수준에 대해 주목해 왔다.

그러나 호르무즈 해협 문제는 단순히 특정 국가 간 정치·군사적 대립의 문제로 환원될 수 없다. 이는 국제해협의 통항제도, 연안국의 권리 범위, 제3국 선박의 통항권 등 복합적인 국제법적 쟁점을 수반한다. 특히 이란이 유엔해양법협약 비당사국이라는 점은 호르무즈 해협에 적용되는 법적 체계에 대한 해석상 논란을 더욱 복잡하게 한다.

호르무즈 해협의 국제법적 지위 및 주요 쟁점

호르무즈 해협은 지리적·기능적 측면에서 국제항행에 사용되는 해협에 해당한다. 즉, 공해 또는 배타적경제수역의 한 부분과 다른 부분을 연결하고, 국제적 상업 항행과 에너지 수송을 위해 실질적으로 이용되어 왔다는



점에서 유엔해양법협약 제3부에 따른 ‘국제해협’으로서의 성격을 가진다. 국제사법재판소(ICJ)는 Corfu Channel 사건에서 국제해협 여부를 판단할 때 지리적 요소와 기능적 요소를 함께 고려한 바 있으며, 이러한 법리는 이후 국제해협 논의의 중요한 기준으로 자리잡아 왔다.

그림 3. 호르무즈 해협 위치 (붉은색 원)



사진 출처: BBC 홈페이지

호르무즈 해협의 경우 가장 좁은 구간에서 이란과 오만의 영해가 중첩되는 보인다는 점에서, 공해나 배타적경제수역 통행로가 아닌 양 연안국 영해를 통과해야 하는 해협이라는 특징을 가진다. 이러한 점에서 영해에서의 통행과 구별되는 국제해협 통행 제도의 적용 여부가 중요 쟁점이 된다. 즉, 호르무즈 해협의 문제의 핵심은 이 해협이 국제항행에 사용된다는 점 자체보다도, 이러한 해협에 어떠한 통행체제가 적용되는지에 있다.

유엔해양법협약은 국제항행에 사용되는 해협에 대해 ‘통과통항(transit passage)’ 제도를 규정하고 있다. 즉, 통과통항은 선박뿐만 아니라 항공기에 대해서도 계속적이고 신속한 통과를 허용하는 제도이며, 영해에서의 무해통항보다 타국에 유리한 성격을 가진다. 특히 군함, 잠수함, 군용항공기 등도 일정한 조건 하에 통과할 수 있다는 점에서 전략적 중요성이 크다.

그러나 호르무즈 해협의 경우 이란이 유엔해양법협약 당사국이 아니라는 점에서, 유엔해양법협약이 그대로 적용된다고 보기는 어렵다. 이란은 오랫동안



동안 통과통항 제도가 관습국제법으로 확립된 것이 아니며, 자국은 이에 구속되지 않는다는 입장을 취해왔다. 이와 같은 입장은 호르무즈 해협에서 외국 군함과 군용항공기의 자유로운 이용 가능성을 제한하고자 하는 전략적 고려와도 연결되어 있다고 볼 수 있다. 반면 호르무즈 해협을 이용하는 국가들 다수는 유엔해양법협약 당사국이며, 국제해협에서의 통과통항이 널리 승인된 제도라는 점을 강조한다. 따라서 호르무즈 해협에는 연안국과 해협 이용국의 긴장이 존재한다.

다만 호르무즈 해협에서 통과통항의 적용 여부에는 논란이 존재하지만, 최소한 관습국제법상의 무해통항은 인정된다고 보는 견해가 존재한다. Corfu Channel 사건에서 ICJ는 국제항행에 사용되는 해협에서 외국 군함의 무해통항이 허용된다는 점을 인정하였으며, 특히 이러한 통항이 연안국에 의해 자의적으로 정지될 수 없다는 취지의 법리를 제시하였다.

이러한 법리는 오늘날 호르무즈 해협과 같은 국제해협을 논의할 때 중요한 근거로 원용되고 있다. 이 입장에 따르면 이란이 유엔해양법협약 비당사국이라는 이유만으로 호르무즈 해협에서 외국 선박의 통항을 전면 부정할 수 없다. 즉, 통과통항까지 인정되지 않는다고 하더라도 관습국제법상의 선박의 무해통항은 허용되어야 한다는 것이다. 이는 곧 호르무즈 해협에서의 논점이 “통항권이 존재하는지 여부”가 아니라, “어느 정도 범위의 통항권이 존재하는가”의 문제라는 점을 의미한다. 다만 이 경우에도 항공기의 상공비행, 잠수함의 항행 등 무해통항 범위를 넘어설 수 있어 별도의 법적 문제가 발생할 수 있다.

그림 4. 2026년 3월 11일 호르무즈 해협 내 선박 항행 상황



사진 출처: BBC 홈페이지



해상교통로 위협의 확산 : 후티반군의 홍해 사태와의 비교

최근 호르무즈 해협 위기를 이해하는 데 있어 2023년 이후 홍해 인근에서 전개된 후티반군의 상선 공격사태를 비교 사례로 들 수 있다. 두 사례는 공통적으로 전략적으로 중요한 해상 초크 포인트(choke point)에서의 위협이 글로벌 해운, 보험, 공급망, 에너지 및 물류 시스템에 즉각적인 파급효과를 가져올 수 있음을 보여주었다. 또한 두 사례 모두 민간 상업 선박이 지정학적 긴장과 무력 행위의 직접적 대상이 될 수 있다는 점을 드러냈다.

다만 두 사안은 법적 구조와 위기의 성격에서 분명한 차이가 있다. 2023년 후티반군의 홍해 상선공격은 비국가 무장세력에 의한 상선 및 군함 공격과 이에 대응한 미국, 프랑스 등 다국가 작전, 국제해운의 안전 확보가 주요 쟁점으로 부각된 사안이다. 반면, 호르무즈 해협 사안은 국제해협 주변 연안국과 주요 통항국 간의 군사적 긴장이라는 맥락 속에서 국제해협의 통항체제 자체가 쟁점으로 부각된다는 차이가 있다. 즉 홍해 사태는 해상교통로의 안전과 무력 공격 대응이 결합된 문제였다면, 호르무즈 해협 사태는 해상교통로 위협에 더하여 해협 통항체제의 법적 기반, 에너지 안보, 금융시장 교란, 항공·운송·관광 등 국제사회에 전방위적이고 복합적 영향을 미친 사안이다.

또한 대체항로를 통한 우회 가능성 측면에서도 차이가 있다. 홍해의 경우 비록 막대한 비용 증가를 수반하더라도 희망봉 우회라는 대체항로가 존재하였다. 그러나 호르무즈 해협은 중동산 원유와 가스 수출 구조상 그 대체 가능성이 상대적으로 제한적이다. 이 때문에 호르무즈 해협의 불안정은 단순한 항로 연장이나 운임 상승의 문제를 넘어, 에너지 공급 자체의 안정성과 직결되는 구조적 위협으로 이어질 수 있다.

결론

호르무즈 해협은 국제해상교통과 에너지 수송의 핵심 통로이다. 최근 역내 군사적 긴장 고조는 이 해협의 취약성을 다시 부각시키고 있으며, 상업 선박의 안전, 중립국 선박의 지위, 해상봉쇄 등 복합적인 쟁점을 동시에 제기하고 있다.

국제법적으로 볼 때, 호르무즈 해협은 국제항행에 사용되는 해협으로서 일정한 통항 보장이 전제되는 수역이다. 다만 이란의 유엔해양법협약 비당사국 지위와 통과통항에 대한 이견으로 인해, 통과통항과 무해통항 사이의



논쟁이 지속되고 있다. 그럼에도 불구하고 제3국 선박의 통항 이익이 완전히 배제될 수 없을 것이다.

호르무즈 해협을 둘러싼 현 사태는 우리나라의 경제안보와 해양전략의 관점에서 면밀한 검토가 필요하다. 국제해협의 안정적 이용 보장, 통항 선박의 안전 보장, 해상 초크포인트에 대한 리스크 예측 및 통합적 대응체계 정비는 앞으로 우리나라 해양안보 전략의 핵심 과제로 부상할 것으로 보인다.

- 출처 : [1] 이기범, 호르무즈 해협의 법적 지위와 통항문제, https://www.asaninst.org/data/file/s1_3/f15af67c43af11afd7a990dc4f32fd2b_E2YpMglJ_d5cd52813c2c109dc8c3011cd34a843ba8e15da7.pdf (검색일: 2026.3.20.)
- [2] EJIL Talk, The Legality of Iran's Closure of the Strait of Hormuz, <https://www.ejiltalk.org/the-legality-of-irans-closure-of-the-strait-of-hormuz/> (검색일: 2026.3.20.)
- [3] Al Jazeera, Yemen's Houthis appear to pull back from Red Sea shipping attacks, <https://www.aljazeera.com/news/2025/11/11/yemens-houthis-appear-to-pull-back-from-red-sea-shipping-attacks> (검색일: 2026.3.20.)
- [4] The Washington Institute for Near East Policy, Houthi Maritime Threats and the Gaza Truce: Why Disrupting Supply Chains Is Indispensable, <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/houthi-maritime-threats-and-gaza-truce-why-disrupting-supply-chains-indispensable> (검색일: 2026.3.20.)

김민 전문연구원

km0517@kmi.re.kr