국제해양정세리포트

No.7
2022/11

발행인 김종덕 | **총괄** 박영길 | **감수** 목진용, 남정호 | **담당** 이서희 Email:dokdo.oceanlaw@kmi.re.kr
발행처 한국해양수산개발원 | **주소** 49111부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) | **문의** 독도 · 해양법 연구실(051-797-4707)

Contents

국제법원

국제해양법재판소(ITLOS) ····· 2
마셜제도, ITLOS에 제기한 M/T Heroic Idun 신속 석방의 소 취하
영국-모리셔스 BIOT/차고스제도 협상 개시

국제사법재판소(ICJ) ····· 7
국제사법재판소 신임 재판관으로 Leonardo Nemer Caldeira Brant 선출

지역별 동향

아시아 ····· 9
중국 중국 해군, 25년간 현대화 추진-세계 최대 전투력 갖춰
대만 중국·대만 군함 대치-양측의 서로 다른 해양법 해석과 적용
일본 일본-호주 신 안보공동선언
필리핀 필리핀 하원위원 군도수역법 발의
레바논 레바논, 이스라엘과 해양경계협정 체결

오세아니아 ····· 26
호주 북서쪽 애쉬모어 카르티에 제도는 호주영토?

태평양도서국 ····· 30
태평양도서국의 경제선진국에 대한 온실가스 배출 책임 보상 요구와 UNFCCC COP27에서 경제선진국에 온실가스 배출 책임에 대한 보상 요구와 “손실과 피해” 기금 채택
태평양도서국, 12월 유엔총회에서 기후정의를 위한 결의서 초안 상정 예정

행사안내

3개월 내 행사 계획 ····· 38

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

국제해양정세리포트는 최신 글로벌 동향을 소개하는 월간지로 이메일로 배포하고 있으며,
홈페이지(www.kmi.re.kr)에서도 확인하실 수 있습니다.
이메일 수신을 원하시는 분은 전화(051-797-4707) 또는 이메일(dokdo.oceanlaw@kmi.re.kr)로 연락주시기 바랍니다.

국제해양법재판소 ITLOS

연구원 김 민

마셜제도, ITLOS에 제기한 M/T Heroic Idun 신속 석방의 소 취하

11월 15일, ITLOS 알버트 호프만 소장은 마셜제도와 적도기니 간 M/T Heroic Idun의 신속 석방에 관한 소를 사건 목록에서 삭제하는 명령을 내렸다. 11월 10일, 마셜제도는 적도 기니가 억류한 자국 선박 "M/T Heroic Idun"과 26명의 선원을 신속히 석방해 줄 것을 제기하는 해양법협약 제292조상 신속한 석방 사건에 관한 소를 ITLOS에 제기한 바 있다.

사건의 배경

마셜제도 기국 선박 M/T Heroic Idun호 (이하, '아이던호')는 초대형 유조선으로, 다국적 선원 26명이 승선하고 있었다. 아이던호는 나이지리아 정부로부터, 2022년 8월 7일 나이지리아 아포(akpo) 해상에서 불법적으로 경유를 선적하였다는 혐의를 받고, 정선 명령을 받은 상태였다. 그러나 아이던호는 체포를 피하기 위해 상투메 프린시페 배타적경제수역으로 이동하였고, 2022년 8월 12일 인근에 있던 적도 기니 해군 함정에 의해 억류되었다. 아이던호는 나이지리아의 합법적인 체포를 거부하는 것 외에도 체포를 피하기 위해, IMB 해적 신고 센터에 나이지리아 해군 선박이 해적선이라는 거짓 신고를 한 것으로 나타났다. 이에 나이지리아는 적도 기니에 협력을 요청하였고, 적도 기니가 아이던호를 체포한 것으로 나타났다. 11월 11일, 적도기니는 M/T Heroic Idun과 26명의 선원을 나이지리아의 관할권 하로 넘겼다.

재판 절차의 경과

마셜제도가 11월 10일 제기한 신속 석방 신청에 따라 ITLOS 알버트 호프만 소장은 해당 사건의 구술절차를 11월 24일 개최하겠다는 명령을 내렸다. 그러나 11월 11일, 적도 기니가 나이지리아에게 아이던호와 선원을 넘기자, 마셜제도는 신속 석방 신청을 중단하겠다는 서한을 재판소에 제출하였다. 이에 재판소는 마셜제도가 적도 기니를 상대로 제기한 절차를 중단하고 사건 목록에서 삭제한다는 명령을 내렸다.

향후 전망

현재 아이던호를 억류하고 있는 나이지리아는 아이던호와 선원들의 해적

국제해양법재판소 ITLOS

행위 및 불법 석유 선적 혐의를 주장하고 있다. 한편, 국제해운회의소(International Chamber of Shipping, ICS)는 아이던호의 활동은 정당한 허가 하에 이루어졌으므로, 즉시 석방하여야 한다고 밝히고 있다. 국제해사기구(IMO), 국제노동기구(ILO) 등과 협력관계를 맺고 있는 ICS가 아이던호를 옹호하고 있는 가운데, 마셜제도는 기국으로서 어떠한 행보를 보일지 귀추가 주목된다.

그림 1. 억류된 M/T Heroic Idun 호



그림 출처: Vessel Finder

출처 : [1] ITLOS, 2022년 11월 15일, "Order 2022/3 of 15 November 2022 " [2] ITLOS, 2022년 11월 11일, Order 2022/2 of 11 November 2022 [3] Leadership, 2022년 11월 2일, “Arrested Foreign Vessel, MT Heroic Idun, Crew, To Be Prosecuted In Nigeria” [4] Hellenic Shipping News, 2022년 11월 19일, Statement issued by owners of the Heroic Idun, Idun Maritime Limited

국제해양법재판소
ITLOS

전문연구원 김 지 혜

영국-모리셔스 BIOT/차고스제도 협상 개시

지난 11월 초 영국 외교부는 영국과 모리셔스가 차고스 제도 반환에 관한 협상을 개시했다고 밝혔다. 이는 그동안 영국이 차고스 제도를 모리셔스에 반환할 것을 요구하는 국제사회의 목소리에도 불구하고, 모리셔스가 차고스 제도 통치권을 가진 적인 없다고 주장하고 차고스 제도 반환을 거부하는 입장을 보여 왔던 영국이기에 앞으로의 양국 간 협상 향방이 주목된다.

차고스 제도는 인도양에 위치한 영국의 유일하게 남은 아프리카 식민지이다. 영국은 1965년 모리셔스로부터 차고스제도를 분리하였으며, 이후 1968년 모리셔스가 영국으로부터 독립하였지만 차고스 제도는 여전히 영국령으로 남게 되었다. 미국은 군사기지 활용의 목적으로 영국으로부터 차고스 제도에서 가장 큰 섬인 디에고를 임대했으며, 지난 2016년에는 무상 임대 기한을 2036년까지 연장하기도 했다. 이 곳은 동아프리카남동아시아, 중동 등이 모두 타격 가능한 거리에 있어 미국에게 중요한 전략적 요충지이다.

모리셔스의 주장에 따르면 18세기부터 차고스 제도는 모리셔스 영토로 인정되었으며, 독립하기 3년 전부터 영국이 불법 점유하고 있다. 모리셔스는 유엔 총회 결의안을 통해 해당 문제에 관한 국제사법재판소(ICJ)의 권고적 의견을 요청한바 있으며, 그 결과 지난 2019년 2월 ICJ는 차고스 제도는 모리셔스의 합당한 일부로 불법 점유 중인 영국이 차고스 제도를 가능한 이른 시일 내에 모리셔스에 반환해야 한다는 권고적 의견을 제공한바 있다. 이어 5월에는 유엔 총회 역시 차고스 제도 통치권을 영국이 모리셔스에게 6개월 내에 넘겨주도록 촉구하는 결의안을 통과시킨바 있다. 당시 표결에서 유엔 회원국 196개국 중 116개국이 찬성이었으며, 56개국은 투표를 기권했다. 영국 입장을 지지한 회원국은 미국 등 6개국에 불과했다. 지난 2020년에는 유엔 사무국이 세계 지도를 개정하면서 차고스 제도가 모리셔스 영토라는 점을 분명히 하는 등 영국에 대한 국제사회의 압박은 높아져왔다.

영국과 모리셔스 간 차고스제도에 대한 협상 개시를 알리는 영국 의회 성명문에 따르면, 협상에 대한 논의는 지난 9월 유엔총회에서 트러스 당시

국제해양법재판소
ITLOS

영국 총리와 주그노트 모리셔스 총리의 만남을 계기로 시작됐으며, 내년 초까지 협상을 마무리하는 것을 목표로 하고 있다고 밝혔다. 또한, 협상은 양국 간 존재하는 미해결 사안에 대해 국제법을 기초로 해결하는 것을 목표로 하며, 과거 차고스 제도 거주민들에 관한 문제도 포함될 예정이다. 영국 정부는 1960년대와 70년대에 차고스 제도에 군사기지를 조성하면서 2,000여명의 주민들을 강제 이주시킨 것으로 알려진다. 양국은 어떠한 협정이 체결되든 세계 및 지역 안보의 중요한 역할을 하는 디에고 가르시아 영국-미국 공동 군사기지의 지속적이고 효과적인 운영은 확보될 것이라는 점을 강조하였다. 영국은 이번 협상을 통해 모리셔스와 인도양 안보, 해양안보, 해양보호, 환경보존, 기후변화, 인권존중, 불법 이주 문제 대응, 불법어업, 무기·마약 밀거래 대응 등의 다양한 분야에서 협력을 강화하겠다고 했다.

그림 2. 차고스 제도



그림 출처: 경향신문

국제해양법재판소
ITLOS

출처 : [1] James Cleverly, 2022년 11월 3일, “British Indian Ocean Territory / Chagos Archipelago”, UK Parliament [2] 연합뉴스, 2020년 6월 24일, “유엔 ”차고스제도는 영국 아닌 모리셔스 영토“...최신지도에 표기”

국제사법재판소
ICJ

전문연구원 김 지 혜

국제사법재판소 신임 재판관으로 Leonardo Nemer Caldeira Brant 선출

지난 2022년 11월 4일 유엔총회와 안보리에서 브라질 국적의 레오나르두 네메르 까우데이라 브란트(Leonardo Nemer Caldeira Brant)를 국제사법재판소(ICJ) 신임 재판관으로 선출했다. 그의 임기는 선출 즉시 시작하여 2027년 2월 5일까지[1]이며, 이로 지난 5월 29일 같은 국적의 안토니오 아우구스투 깐사두 트리니다지(Antônio Augusto Cançado Trindade) 재판관의 사망으로 발생한 공석을 채우게 되었다.

그림 3. Leonardo Nemer Caldeira Brant ICJ 재판관



그림 출처: 위키피디아

이번 유엔 총회와 안보리에서 각각 이뤄진 ICJ 재판관 공석에 대한 투표 결과 ICJ 재판관 브란트 재판관은 후보자 3명[2] 중 1차 투표에서 절대다수표

1) 트린다드 재판관은 2009년 2월 6일 선출되어 2018년 2월 6일 재선에 성공했으며, 임기가 2027년 2월 5일까지 예정되어 있었으므로 이번 공석에 선출된 브란트 재판관의 임기도 2027년 2월 5일까지이다.

2) 총 3명의 후보자는 Leonardo Nemer Caldeira Brant(브라질), Paulo Borba Casella(브라질), Marcelo Gustavo Kohen(아르헨티나)

국제사법재판소
ICJ

를 획득하여 최종 선출되었다. 안보리에서는 15개 표 중 13개의 절대다수 표를 획득하였고, 유엔 총회에서는 189표 중 121표를 얻는데 성공하였다. 브란트 재판관은 1966년생으로 브라질에서 태어났으며, 박사학위는 프랑스 파리 제10대학교에서 받았다. 브라질의 미나스제라이스 연방대학교 국제법 교수로 재직 중이었으며, 국제법과 국제형사법 전문가로 지난 2014년 국제형사재판소 재판관 후보로 나온바 있다.

이번 선출 결과 현재 ICJ 재판관은 다음과 같이 구성되어 있다:

표 1

조항	내용
소장	Joan E. Donoghue (미국)
부소장	Kirill Gevorgian(러시아)
재판관	Peter Tomka(슬로바키아)
	Ronny Abraham(프랑스)
	Mohamed Bennouna(모로코)
	Abdulqawi A. Yusuf(소말리아)
	Xue Hanqin(중국)
	Julia Sebutinde(우간다)
	Dalveer Bhandari(인도)
	Patrick Lipton Robinson(자마이카)
	Nawaf Salam(레바논)
	Iwasawa Yuji(일본)
	Georg Nolte(독일)
	Hilary Charlesworth(호주)
	Leonardo Nemer Caldeira Brant(브라질)

출처 : [1] United Nations, 2022년 11월 4일, “Security Council Elects Judge to International Court of Justice” [2] United Nations, 2022년 11월 4일,“General Assembly Elects Judge to International Court of Justice” [3] International Court of Justice, 2022년 11월 4일, “United Nations General Assembly and Security Council elect Mr. Leonardo Nemer Caldeira Brant as Member of the Court” [4] International Court of Justice, 2022년 5월 30일,“It is with great sadness that the Court announces the passing of H.E. Judge Antônio Augusto Cançado Trindade”

아시아

중국

전문연구원 정현욱

중국 해군, 25년간 현대화 추진-세계 최대 전투력 갖춰

중국이 미국을 제치고 세계 최대의 해군을 보유한 국가로 성장했다. 미국 의회조사국(CRS)은 11월 10일 발표한 '중국의 해군 현대화: 미국 해군 능력에 대한 시사점' 보고서에서 중국 해군이 지난 25년간 현대화를 목표로 노력한 결과, 2021년 말 기준 함정 수에서 미국을 능가하고 세계 최대 규모가 되었다고 밝혔다. 보고서에 따르면 중국은 현재 수상전투함, 잠수함, 항공모함, 원양 상륙함(ocean-going amphibious ships) 등을 포함해 약 355척의 함정을 보유하고 있다. 이 수치는 미국이 보유하고 있는 294척보다 많은 것으로, 중국 해군이 양적 측면에서 세계 최대의 전투력을 갖추게 되었다는 것을 의미한다.

표 2. 미국과 중국의 해군 함정 수 비교

조항	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
탄도미사일 잠수함	1	1	3	4	4	6	8
핵추진공격잠수함	5	4	5	6	7	10	13
디젤공격잠수함	56	56	48	53	55	55	55
항공모함, 순양함, 구축함	19	25	25	26	43	55	65
호위함, 경량호위함	38	43	50	74	102	120	135
중국 총 함정 수 (상기 미표기 유형 함정 포함)	210	220	220	255	360	400	425
미 해군 함정	318	282	288	271	297	287	290/291
중국 총합 대비 미국 총합	+108	+62	+68	+16	-63	-113	-135/ -134

표 출처: CRS(Congressional Research Service)

중국 해군 함정 규모, 2015~2020년경 미국 추월

총 63페이지로 작성된 상기 보고서는 중국이 추진해 온 '해군 현대화' 과정을 전반적으로 설명하고, 미국 전함과의 수적 비교 및 중국의 주요 함정 분석 등 내용으로 구성되어 있다. 또한, 빠른 속도로 성장하고 있는 중국 해군에 대한 미국 해군의 대응과 이후 우려되는 쟁점들을 전망했다.

아시아

중국

미국 국방부에 따르면 중국이 전함 규모에서 미국을 제친 시기는 2015년에서 2020년 사이인 것으로 분석된다. 실제로 중국은 1990년대 중반부터 더욱 유능한 해군을 육성하겠다는 목표를 세우고 해군 '현대화' 정책을 추진해 왔다. 이와 같은 중국의 해군 육성 정책은 앞으로도 계속될 전망이다. CRS는 이 보고서에서 중국의 전체 함정 수는 2030년에는 460척으로 증가해 미국과의 격차가 더욱 벌어질 것으로 예상했다. 반면, 미국의 경우 2030년에도 전함 규모가 290~291척으로 유지될 것으로 보인다. CRS는 2023년 국방부 프로젝트 예산을 기준으로 이와 같이 전망된다고 보고서에서 밝혔다.

그림 4. 중국 위자오 상륙함(타입 071)



그림 출처: CRS

중국 해군은 양적 측면뿐만 아니라 질적 측면에서도 빠르게 성장하고 있다. 이 보고서는 중국이 이미 근해 지역에서는 막강한 전투력을 갖추고 있으며, 점차 서태평양과 인도양 및 유럽 주변 등 넓은 해역에서 더 많은 작전을 수행하고 있다고 지적했다. 중국 해군 성장의 동력은 무엇보다 대만 문제에서 찾을 수 있다. 대만해협에서 유사시 군사적 대응력을 갖추는 것이 중국 해군의 일차적인 목표다. 전문가들은 중국 해군의 대만이나 중국 근해에서 분쟁이 발생 시 미국의 개입을 저지하거나 미군의 접근을 지연시키는 전략, 즉 반접근/지역거부(A2/AD) 전략을 수행하는 능력을 갖추기 위함이라고 분석한다. 이밖에 중국 근해 지역, 특히 남중국해에서 제해권을 강화하는 것도 중요한 문제다. 보고서는 중국이 자국과 페르시안만(Persian Gulf)을 연결하는 해상교통로를 방어하는 한편, 서태평양에서 미국의 영향력을 대체하여 지역 강국이자 세계 강국으로의 도약을 시도하고 있다고 보았다.

아시아

중국

이밖에 이번 보고서는 중국이 해군 현대화 이외에 해안경비대의 규모와 능력을 확대하고, 다수의 어선을 포함하는 상당한 규모의 해상민병대를 운영하는 점도 분석했다. 중국은 주로 해상민병대와 해안경비대에 의존해 근해 지역에서 자국의 해양 주권을 주장하고 방어하며, 해군은 잠재적 지원군으로 그 뒤에서 작전을 수행한다.

한편, 미국 군 관계자들은 중국 해군의 함정 건조 속도와 그에 따라 도출되는 결과에 대해 우려를 표하고 있다. 이에 미국 해군 또한 중국에 대응하기 위해 여러 가지 조치를 시행 중이다. 가장 대표적인 것은 태평양에 대한 전력 투입 비중을 늘린 것이다. 태평양 지역에 할당한 해군 함정 및 항공기 비중은 최근 들어 대폭 증가했다. 이밖에 일반 주둔 작전을 통해 태평양 지역에서 미 해군의 현시를 늘리고, 인도-태평양 지역 동맹국과의 훈련을 확대하는 조치도 취하고 있다.

그림 5. 중국 3호 항공모함, 푸젠함(타입 003)



그림 출처: South China Morning Post, CRS

출처 : [1] CRS, 2022년 11월 10일, "China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress" [2] USNI News, 2022년 11월 14일, "Report to Congress on Chinese Naval Modernization"

아시아

대만

전문연구원 정현욱

중국·대만 군함 대치-양측의 서로 다른 해양법 해석과 적용

중국 샤먼함(廈門艦)과 대만 마공함(馬公艦)이 최근 대만 동부 해역에서 대치하는 사건이 발생했는데, 두 함정 사이에 주고받은 교신 내용이 논란이 되고 있다. 샤먼함과 마공함은 각각 중국과 대만의 미사일 구축함이다. 샤먼함은 지난 2014년 진수하고 3년 뒤 취역했으며, 수상함과 잠수함 공격 능력을 갖추고 있다. 마공함은 원래 1980년 진수한 미국 해군 함정인 챈들러호(USS Chandler DDG-996)였으나, 1999년 퇴역한 뒤 2004년 대만에 매각된 후 개명되었다.

해당 사건의 내용은 대만 동쪽 접속수역에 접근한 중국 함정에 관해 어떤 법률 규정을 적용해야 하는지의 문제로 요약된다. 대만 언론에 따르면, 11월 10일 중국 샤먼함이 대만 동부 해역에서 항해하자 마공함이 "곧 24해리 제한수역(접속수역)에 진입하니 적시에 항로를 조정해 항로 안전을 보호하라"고 말했는데, 샤먼함 측은 "당신들이 말하는 24해리 선은 존재하지 않으니 용어 사용에 주의해 달라"며 "우리 함정은 정상 운행 중이니 우리와 3해리 이상 안전거리를 유지하라"고 답신했다. 이 사건 이후인 12일 대만 사령부는 보도자료를 통해 "(대만은) 중국 함정의 침범에 대비해 바다를 지키는 태도를 확고히 견지하고 있다"며 "앞으로 (더욱 자주) 대만의 접속수역에 접근할 것으로 예측되는 중국 군함에 대해 관련 규정에 따라 구축할 것"이라고 밝혔다.

대만, 유엔해양법 가입국 아니나 자발적 준수

두 군함의 대치 사건은 24해리, 정상 운행, 접속수역 등 해양법의 적용과 해군의 방어 임무 등 문제에 관한 관심을 불러일으켰다. 대만 국방부는 2004년 대만, 펑후 및 기타 도서에 관해서 제한, 금지 수역 범위와 통제 사항에 대한 '제한수역'을 발표한 바 있다. 그 범위는 대만 본섬과 도서를 포함한 것으로, 해양법협약의 '접속수역'과 일치한다. 대만은 유엔해양법협약 당사국이 아니지만, 대만 정부 스스로 '주권 국가'로서 이 협약을 자발적으로 준수할 것을 선언하고 협약의 규정에 따라 영해, 접속수역, 배타적경제수역을 포함한 국내법을 제정했다. 즉, 1999년 1월 21일 '중화민국 영해 및 접속수역법(中華民國領海及鄰接區法)'을 제정하고, 처음으로 영해 기점과 기선, 영해와 접속수역 외부선을 발표했다. 대만의 이 법률에 대해 미국

아시아

대만

국무부는 2005년 11월 발간한 '해양의 경계(Limits in the Seas)' 제127호를 통해 유엔해양법협약 규정과 대체로 일치한다고 밝혔다.

그림 6. 중국 샤먼함



그림 출처: 바이두(Baidu)

그림 7. 대만 마공함



그림 출처: 자유시보(自由詩報)

유엔해양법협약과 대만의 영해 및 접속수역법에 따르면, 중국 샤먼함은 대만의 접속수역을 항행할 권리가 있다. 군함은 유엔해양법협약 규정에 따라 면책특권을 가질 수 있기 때문이다. 그런데 '대만 지역과 대륙(중국) 지역 인민 관계 조례' 제29조에 따르면 선박은 양안 지역을 왕래할 수 있지만, 여기서 선박은 군함을 포함하지 않는다. 또한, 대만 주관 기관의 허가를 거치지 않으면 중국 선박은 대만의 제한수역에 들어갈 수 없다. 따라서 이 법률을 적용하면 샤먼함은 대만 정부가 선언한 '제한수역'에 들어갈 수 없다. 즉, 양측 사이에 이러한 사건이 발생했을 때 어떤 법을

아시아

대만

어떻게 적용할지가 문제시되는 것이다.

한편, 이 사건은 중국과 대만 함정의 활동 범위에 관해 어떤 법률을 적용해야 하는지의 문제 이외에 양측의 민감한 정치적 문제가 논란이 되기도 했다. 중국 샤먼함이 교신한 "대만이 말하는 24해리 선은 없다"는 의미는 대만이 주권 국가가 아니라는 것으로 대만 주민들을 자극한 반면, 중국 국방부는 이에 대해 "샤먼함의 응답에 칭찬하고 싶다"고 밝혔기 때문이다. 이밖에 그동안 대만 서쪽, 즉 대만해협에 주로 출현했던 중국 함정들이 최근 대만 동쪽까지 활동 반경을 넓히고 있는 문제도 주목된다.

출처 : [1] U.S. Department of State, "Taiwan's Maritime Claims," Limits in the Seas, No. 127 [2] 聯合報, 2022년 11월 13일, "共艦持續部署東部水域挑釁 海軍落實拒敵於鄰接區外" [3] 聯合報, 2022년 11월 15일, "【專家之眼】「廈門艦」嗆「馬公艦」: 依國際法，誰有理？"[4] 自由時報, 2022년 11월 12일, "獨家》中共廈門艦逼近「24浬」嗆我馬公艦「此線不存在、請注意你的用語」" [5] 中華民國內政部地政司(https://www.land.moi.gov.tw/)

아시아

일본

전문연구원 김주형

일본-호주 신 안보공동선언

10월 22일, 호주 퍼스에서 키시다 후미오 총리와 앤서니 앨버니지 호주 총리가 새로운 안보협력에 관한 일호 공동선언에 서명하였다. 전체 15개 항목으로 구성되어 있는 공동선언에서는 개방적이고 포용적인 '자유롭고 열린 인도 태평양' 의 두 주요 주체인 일본과 호주를 '특별한 전략적 파트너십'으로 재확인하고 있으며 해양안보와 경제안보에 대한 양국 간 협력을 규정하고 있다.

해양안보와 관련된 항목은 이하와 같다.

일본과 호주의 양 총리는 자유롭고 열린 인도 태평양의 기둥인 일본 및 호주 간 매우 중요한 '특별한 전략적 파트너십'을 재확인한다.

일본-호주간 공통의 가치관 및 상호전략적 이익에 대한 증대하는 위협에 대응하기 위해 우리의 파트너십이 계속 진화해야 함을 인식한다. 우리는 '자유롭고 열린 인도 태평양'에 대한 확고한 약속을 확인한다. 이는 특히 다음의 원칙으로 뒷받침된다.

국가 평화적으로 국제법에 따라 분쟁을 해결하고 주권 및 영토의 일체성이 존중되는 법규범에 근거한 질서

국가는 항행 및 상공비행의 자유를 행사할 수 있으며, 위압적 또는 불안정화를 초래하는 행동의 영향을 받지 않으며 유엔해양법협약을 비롯한 국제법의 준수에 의거한 개방되고 안정적이며 안전한 해양

양자 파트너십은 또한 양국의 안전보장 및 인도 태평양의 평화 및 안정에 불가결한 기둥인 미국과의 양자동맹 관계를 강화한다. 미국과의 3국간 협력 강화는 일-호 전략상 연계, 정책조정, 상호운용성 및 공동능력을 강화하기 위해 필수적이다.

좀 더 발전된 공동훈련 및 활동 및 파트너와의 다자간 연습, 정비를 포함한 시설의 상호이용, 무기 등 방호, 인적 연계 및 교류를 통해 자위대와 호주 국방군 간의 실제적인 협력을 확대, 심화시켜 상호운용성을 더욱 강화한다. 또한 정보 수집 · 경계 감시 · 정찰, 인도 지원 · 재해 구호, 지역 파트너 역량 구축, 선진적 방위과학기술, 방산 및 고급 능력에 관한 것을 포함한 안보 · 방위 협력을 강화한다. 그리고 양국 방위당국 간 강화된 운용면 협력

아시아

일본

의 범위, 목적 및 형태에 관한 논의를 통한 것도 포함해 양국 안보방위협력의 실효성을 제고하기 위한 추가적인 방법을 탐구한다.

양국은 인도 태평양을 위한 우리의 비전 실현을 향한 대응을 일치시키기 위해 인도 태평양 및 이를 넘어서는 지역의 다른 파트너와의 협력을 정착, 확대시켜 나간다.

양국은 아세안과 협력하고, 또한 아세안 중심성 및 '인도 태평양에 대한 아세안의 관점'의 본질적인 원칙 및 그 실천적인 이행을 지지한다. 또한 태평양도서국포럼(PIF)을 포함한 기존 협의체와 협력하면서 강인하고 자율적인 태평양 지역을 더욱 지지하고 PIF의 '청태평양 대륙을 위한 2050년 전략'의 이행을 지원한다. 아울러 기후변화, 건강안전보장, 에너지 전환, 인도적 지원·재해 대처, 해양안전보장 등의 분야에서 지역의 강인성을 구축하기 위해 협력한다.

양국은 강화된 안보협력을 위한 이러한 구상을 실천하고, 우리의 '특별한 전략적 파트너십'의 잠재력을 최대한으로 하여 인도 태평양 지역의 평화와 안정에 기여하기 위해 모든 차원의 행동을 주도할 것을 약속한다.

이번 공동성명은 양국은 2007년 3월 안보협력을 위한 공동성명을 발표한 뒤, 15년 만에 이루어진 것이며, 최근 국제정세의 변화, 특히 중국의 영향력 확산에 대응하기 위한 행보이다.

2007년 안보협력을 위한 양국간 공동성명은 일본의 군사력 한계와 인간안보 문제에 초점을 맞춰 지역 난민 위기, 환경 위기, 인도주의 및 개발 문제 등에 대한 협력을 강조했다. 따라서 2007년 선언은 구속력 있는 협정을 가진 안보 조약이 아니었다.

그러나 이번 신안보공동선언에서는 특별한 전략적 동반자 관계에 있는 양국간 긴밀한 안보 관계를 공표했다. 2022년 1월에 체결된 양국간 호혜적 접근 협정(Reciprocal Access Agreement, RAA)으로 호주 방위군과 일본 자위대 간 상호 접근 및 협력 촉진이 가능해졌다. 호주는 일본이 1960년 미국과 안전보장협약을 체결한 이후 두 번째로 안보 관련 조약을 체결한 국가가 되었다.

그러나 양국간 2007년 공동선언문에 비해 이번 공동선언에서는, 안보와 관련해 보다 확대된 대응을 약속하는 내용이 담겨 있다. 특히 "주권과 지역 안전 보장 상의 이익에 영향을 미칠 수 있는 긴급사태에 대해 서로 협의하고, 이에 대응하는 방안을 검토할 것"이라고 명시되어 있어, 호주와 일본의 안보 공동체로서의 친밀성을 강조하고 있다.

아시아

일본

중국에 대한 명시적 언급은 없지만, 이 문서는 중국이 지역 패권국으로서 미국과 경쟁하는 것에 대응하는 내용을 담고 있다고 볼 수 있다. '자유롭고 열린 인도-태평양'과 '규칙에 기반하고 시장 지향적인 무역 및 투자 시스템과 다양하고 탄력적인 공급망의 필요성'과 같은 문구는 현재 중국이 주는 위협이 주요 아젠다임을 보여주는 표현이다.

기시다 후미오 일본 총리는 공동선언 후 향후 5년 내 방위비를 증액하겠다는 방침을 밝혔으며. '정부의 국력으로서의 방위력을 종합적으로 생각하는 지식인 회의'는 11월 22일 반격 능력 확보와 해외 미사일 구입 등 방위력 강화를 위한 보고서를 기시다 수상에게 제출했다. 기시다 수상은 연말까지, 외교·안보 정책의 장기 전략인 「국가 안전 보장 전략」 등을 개정하고, 향후 5년간의 방위 강화책과 2023년도의 관련 예산을 마련할 계획이다.

출처 : [1] 일본 외무성, 2022년 10월 22일, 日豪首脳会談 [2] 일본 외무성 보도자료, 2022년 10월 22일, 安全保障協力に関する日豪共同宣言 [3] 일본 외무성, 2007년 3월 13일 [4] 일본 외무성, 2022년 1월 6일 [5]The Dilpomat, 2022년 10월 25일

그림 8. 일호 정상회담 사진



그림 출처: 일본 외무성, 일호정상회담(日豪首脳会談), 2022년 10월)

아시아

필리핀

전문연구원 이 서 희

필리핀 하원위원 군도수역법 발의

2022년 6월 30일, 페르디난드 마르코스 주니어(Ferdinand Marcos Jr)가 필리핀 대통령으로 취임한 이후 약70일 동안 남중국해 필리핀 관할 해역에 대한 중국의 침략과 불법체류에 대해 52건의 항의를 제기하였다. 이는 곧 중국의 빈번한 침략과 해양분쟁에 대한 강력한 대응을 시사하는 것이었다. 필리핀 대통령 역시 주권을 수호하고 남중국해에서 중국의 침략에 맞서겠다고 약속하였다. 지난 10월 26일, 필리핀 하원의원 루퍼스 로드리게스(Rufus Rodriguez)는 외국 선박의 필리핀 군도 수역 통항을 제한하는 필리핀 군도수역법(Philippine Archipelagic Sea Lanes Act) 법안을 발의하였다.

유엔해양법협약상 군도수역에서의 통항

유엔해양법협약 제46조에 따르면, 군도국가란 전체적으로 하나 둘 이상의 군도로 구성된 국가이며, 그 밖의 섬을 포함할 수 있다. “군도”란, 섬의 무리(섬들의 일부를 포함), 연결된 수역 및 그 밖의 자연지형으로서, 이들이 서로 밀접하게 관련되어 있어 그러한 섬, 수역 및 그 밖의 자연지형이 고유한 지리적·경제적 또는 정치적 단일체를 이루고 있거나 또는 역사적으로 그러한 단일체로 인정되어 온 것을 의미한다. 필리핀은 위 규정에 따른 군도국가에 해당한다. 따라서 필리핀은 군도국가가 자국의 군도수역과 이와 인접한 영해나 그 상공을 통과하는 외국선박과 항공기의 계속적이고 신속한 통항에 적합한 항로대와 항공로를 지정할 수 있다고 규정한 유엔해양법협약 제53조 1항에 따라, 군도항로를 지정하여 관리할 수 있는 권리를 갖는다.

군도는 일정 조건에 따라 군도수역을 설정할 수 있다. 유엔해양법협약 제47조에 따르면, 군도수역은 군도의 최외곽 도서 및 건암초의 최외곽점을 연결한 직선 군도기선 내측의 수역을 의미한다. 따라서 기선 내 수역은 내수제도에 따를 수 있을 정도로 육지영역에 밀접하게 연관되어 있어야 한다. 그런데 유엔해양법협약 제8조는 기선의 육지 측 수역은 연안국 내수의 일부를 구성한다고 규정하면서도, 직선기선의 설정으로 인하여 종래 영해 혹은 공해의 일부로 인정되던 수역이 내수로 포섭되는 경우에는 무해통항권이 그 수역에서 인정된다고 하였다. 즉, 군도수역은 내수가 아니기에

아시아
필리핀

모든 국가의 선박은 군도수역에서 무해통항권을 갖게 된다. 또한, 가장 중요한 제한으로서 모든 선박과 항공기는 군도국가가 지정한 항로대와 항공로에서 군도항로대 통항권을 갖는다. 항로대와 항공로는 군도수역과 인접한 영해를 횡단하거나 군도수역을 통과하는 국제항행 또는 상공비행의 항로로 활용되는 모든 통상적인 항로대를 포함해야 한다. 군도국가가 항로대 또는 항공로를 지정하지 않은 경우, 군도항로대 통항권은 국제항행의 통로를 통해 행사할 수 있다. 유엔해양법협약 제53조 3항에 따르면, 군도항로대 통항이란 "공해 또는 배타적 경제수역의 일부분과 공해 또는 배타적 경제수역의 타부분 사이에서 계속적이고 신속하며 방해받지 않는 통과만을 위해 통상적인 방법에 따라 항행 및 상공비행의 권리를 행사하는 것"이다. 그러나 이 정의만으로는 군도항로대 통항권이 무해통항의 개념과 유사한지 아니면 자유통항의 개념과 유사한지 분명하지 않다. 유엔해양법협약 제52조에 따르면, 군도 수역에서 모든 국가의 선박은 무해통항권을 향유하되, 지정된 항로대와 항공로에서는 이 협약에 따른 군도항로대 통항권이 적용된다고 규정하고 있기에 군도항로대 통항권은 무해통항과는 다른 개념이다. 따라서, 군도항로대 통항제도는 무해통항제도와 비교해 볼 때, 그 의무의 성질 및 연안국규제권의 범위와 관련하여 큰 차이가 있고, 잠수함의 잠항통항권과 항공기의 상공비행권이 인정되는 통항제도라는 점에서 공해에서의 자유통항개념에 더 가까운 것으로 판단된다.[3)]

필리핀 군도항로대법의 내용

필리핀 하원위원 로드리게스가 발의한 군도항로대법은 중국 선박의 필리핀 배타적경제수역 침입을 막기 위한 목적으로 특별 해상 항로대와 항공로를 지정한다. 이 법안이 통과되면 필리핀 군도수역을 통항하는 외국 선박과 항공기는 지정된 항로대와 항공로만을 이용해야 한다. 아울러 중국을 비롯한 외국 선박이나 비행기가 이 해상 항로대와 항공로 통항시 준수해야 할 규범을 포함하고 있다. 이 법에서는 중국 선박이나 비행기는 이 해상 항로대와 항공로를 가능한 한 빨리 통과해야 하며, 지정된 항로에서 25해리(46km) 이상 벗어나거나 통항할 수 없고, 통항 외 정선(停船), 어업이나 자원 채취와 같은 다른 활동을 금지한다고 하였다. 아울러 필리핀 정부의 승인을 받는 경우를 제외하고, 외국선박은 이 지역에서 해양학, 수로학적 조사와 같은 연구활동을 하는 것을 금지하였다. 이 법안의 규정을 위반하는 외국 선박이나 비행기가 필리핀 군도 수역을 침범했을 때, 선박의 선장이나 항공기 기장에 2년 이하의 징역 또는 120만달러(한화 약 17억 1,200만

3) 유엔해양법협약 제53조 1항.

아시아
필리핀

원) 이상의 벌금형이 내려질 수 있다.

필리핀 군도항로대법의 시사점과 전망

로드리게스가 군도항로대법을 발의한 이유는 필리핀의 200해리 배타적 경제수역에 대한 중국의 반복적인 침입에 대응하기 위한 것이다. 필리핀은 자국의 배타적경제수역에서 지속되고 있는 중국의 활동에 대해 거듭 불만을 토로하고 있다. 중국은 서필리핀해(West Philippine Sea) 일부를 포함하는 해역에 '구단선(nine-dash line)'을 일방적으로 선포하여 필리핀과 해상영유권 분쟁을 벌이고 있는 실정이다. 따라서 이번 법안 발의는 중국 선박들의 군도 수역 침범 행위를 필리핀의 해양주권 수호 의지를 확인하려는 시도로 판단된다.

필리핀 하원의원 로드게리스의 군도항로대법 발의에 관한 두 가지 우려가 제기되고 있다. 첫째, 군도항로대법이 통과될지 여부가 불투명하다. 둘째, 군도항로대법이 통과되어 제정된다고 하더라도 집행 문제가 남아있다. 2016년 상설중재재판소(PCA)에서는 중국의 주장이 국제법과 양립하지 않는다고 하면서 필리핀의 손을 들어주었으나, 중국은 이를 받아들이지 않았다. 따라서 설령 중국이 군도항로대법을 위반한다고 해도 중국을 실질적으로 기소하기는 어려울 수 있기에, 이 법이 남중국해에 대한 필리핀의 영유권 주장을 강화하는 유용한 도구는 아닐 수 있다.

그러나 이와 같은 법을 시행하는 것은 양국 간 외교관계에 영향을 줄 수 있음은 분명하다. 또한, 법 시행을 통해 중국 해양권력에 대한 법적 권리를 행사하게 되면, 국제사회를 필리핀 편으로 결집시킬 수 있는 기회가 될 수 있다.

그림 9. 필리핀과 중국의 분쟁지역인 스카버러 해안에서 필리핀 어선 옆에 정박한 중국 어선(2017년 4월 6일 촬영)



그림 출처: Reuters

아시아

필리핀

출처 : [1] gCaptain, 2022년 10월 26일, “Philippines Proposes Maritime Encroachment Law Aimed At China” [2] Reuters, 2022년 10월 26일, “Philippine legislator proposes law to keep Chinese boats, planes in check” [3] Alarabiya news, 2022년 10월 26일, “Philippine lawmaker proposes law to keep Chinese boats, planes in check” [4] The Diplomat, 2022년 10월 27일, “Philippine Lawmaker Proposes Bill Prohibiting Foreign Ships’ Incursions” [5] 김현수(2018), ”항행의 자유작전과 일대일로-통항제도를 중심으로-”

아시아
레바논

전문연구원 이 서 희

레바논, 이스라엘과 해양경계협정 체결

2022년 10월 11일, 이스라엘과 레바논은 영구적인 해양경계를 설정하는 역사적 합의에 이르렀고, 이스라엘 총리가 이 사실을 발표하였다. 2022년 10월 28일, 양국은 이스라엘-레바논 협정에 각각 서명하였다. 이스라엘-레바논 간 해양경계 문제 해결을 위한 협상은 미국의 중재로 최소 10년전부터 진행되고 있었다.

그림 10. 이스라엘과 레바논의 해양경계분쟁

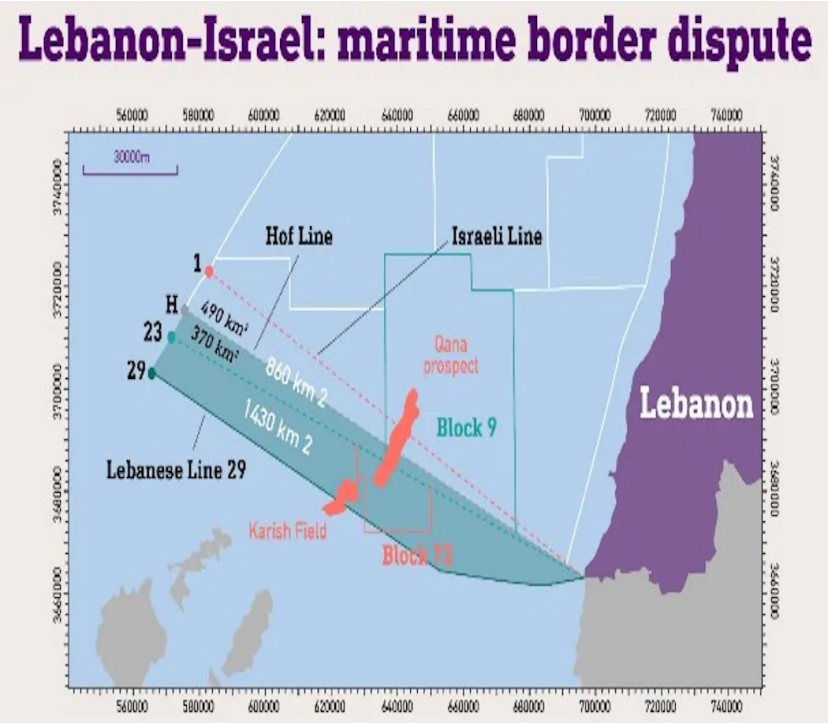


그림 출처:
commonspace.eu

아시아

레바논

표 6. 이스라엘-레바논 해양경계분쟁의 역사

날짜	내 용
1948년 5월	- 갈릴리에서 이스라엘과 레바논 간 교전이 발발함
1978년	- 레바논 남부지역에서 팔레스타인 해방 기구(PLO)에 대한 이스라엘의 군사 간섭이 발발함. 이에 유엔안전보장이사회는 이스라엘 군대 철수를 촉구하는 결의안 제425호와 제426호를 채택함. 이 결의안은 레바논의 영토적 일체성(territorial integrity), 주권, 정치적 독립에 관한 존중을 요구함
1982년	- 이스라엘이 레바논 남부 지역을 점령함
2000년 5월	- 이스라엘이 레바논 남부 지역에서 군대를 철수함 - 이스라엘은 해양경계선으로서 10개 부표선을 표시하였음. 그러나 국제사회와 레바논 모두 이 선을 인정하지 않음
2000년 6월 7일	- 유엔은 이스라엘이 레바논에서 완전히 군대를 철수했는지 판단하고자, 레바논과 이스라엘 간 블루라인(Blue Line)을 설치함. 이스라엘은 자국의 군대를 레바논 영토에서 철수했다고 주장했으나, 레바논은 이에 동의하지 않았음
2007년	- 키프로스-레바논 배타적 경계수역협정이 체결됨
2010년 3월'	- 미국 지질조사국은 동지중해에 매장된 석유 및 천연가스에 관한 내용을 보고함
2010년 7월, 10월	- 이스라엘과 레바논은 배타적 경제수역 설정을 위한 좌표를 각각 유엔에 제출함
2010년 8월 24일 11월 9일	- 레바논은 배타적 경제수역을 유엔에 1차로 기탁함
2010년 12월	- 이스라엘-키프로스 배타적 경제수역 협정이 체결됨. - 레바논은 이스라엘이 주장하는 배타적 경제수역 경계선인 1선(Line 1)에 반대함
2011년 7월	- 이스라엘은 레바논의 항의에도 불구하고, 1선 (Line 1)을 유엔에 제출함
2011년 10월	- 레바논은 배타적 경제수역을 2차로 유엔에 기탁함
2011년 11월	- 레바논은 자국의 관할해역을 설정하는 23선(Line 23)을 설정한 대통령령(Decree No. 6433)을 통과시킴
2012년	- 레바논은 유엔의 중재를 선호한 반면, 이스라엘은 역사적으로 유엔에 대한 불신 때문에 유엔의 중재를 반대함 - 미국은 프레데릭 호프를 중재자로 임명하고, 이스라엘-레바논 분쟁을 해결하고자 함. 호프는 유엔해양법협약에 따른 방식을 활용하여 호프 라인(Hof Line)을 절충안으로 제안함. 이 호프 라인은 레바논과 이스라엘을 55:45 비율로 잠정적으로 구분함 - 레바논은 미국의 중재 협상이 진행되는 동안 영국 수로국 (United Kingdom Hydrographic Office, UKHO)에 해양경계 좌표 검토 연구를 요청함 - UKHO 보고서에서는 배타적경제수역의 남쪽 국경을 획정하는 두 개의 잠재적인 선을 제안함. 첫 번째 선은 레바논에 300㎢, 두 번째 선은 레바논에 1,430㎢를 추가하였음. 두 번째 선은 29선(Line 29)로 알려짐 - 호프의 중재 실패 후, 레바논 군 전문가들이 29선을 주장하기 시작함

표 출처: 본인 작성

아시아

레바논

날짜	내 용
2017년 12월, 2019년 7월, 2021년 11월, 12월	- 이스라엘은 레바논이 분쟁 지역에서 천연가스 탐사 면허의 부여를 고려하고 있다는 보도가 나오자, 유엔 사무총장에 서한을 보내어 레바논 행위에 대한 이의를 제기함. 이스라엘은 자국 관할 해역에서 합의되지 않은 행위를 자제하도록 촉구함
2020년 1월	- 레바논은 이스라엘의 영해 활동을 반대함 - 이스라엘은 천연가스를 이집트로 처음 수출함 - 이스라엘, 이집트, 이탈리아, 요르단, 팔레스타인 자치정부는 동지중해가스포럼(East Mdeiterranean Gas Forum, EMGF)에 가입함
2016년 11월, 2019년 10월, 2020년 6월	-이스라엘은 배타적 경계수역에서 천연가스 탐사 입찰을 세 차례 시행함
2022년 5월	- 러시아-우크라이나 전쟁 개전을 계기로 이스라엘의 천연가스 탐사가 중단됨
2022년 6월	- 이스라엘은 이집트와 함께 유럽연합과 MOU를 체결함 - MOU의 일환으로 이스라엘은 천연가스를 이집트와 유럽연합으로 수출하기로 함
2022년 10월	- 호프는 이스라엘·레바논 양국의 주요 이익을 보호할 수 있도록 해양경계에 합의함

이스라엘-레바논 협정의 내용

이스라엘-레바논 협정은 총 4부로 구성되어 있다. 제1부는 등거리선 방식에 따라 이스라엘-레바논 간의 "영구적이고 공정한" 해양경계의 정확한 위치를 규정하였다. 양국은 레바논의 23선에 합의하였다. 제1부는 해양경계선의 좌표를 정의하면서, 육지 경계의 문제를 제외한다고 규정하고 있으며, 양측은 현상유지에 동의하였다. 제2부는 카나 가스전 내 레바논 관할로 구획된 지역(Block 9)과 이스라엘 관할로 구획된 지역(Block 72)의 천연가스 탐사 조건을 규정하였다. 제3부는 미래 발견 가능성이 있는 카나 가스전 이외 월경성 매장 자원에 관한 내용을 규정하였다. 월경성 자원 관련 조항은 첫째, 월경성 자원은 천연가스뿐만 아니라, 기타 광물을 포함하며, 둘째, 월경성 자원을 활용할 수 있을 때 적용되며, 셋째, 앞 두 조건이 충족되면 이스라엘과 레바논 양국이 미국과 해당 정보를 공유하고, 월경성 자원에 대한 공동 개발 및 이용을 위한 논의를 진행할 것을 규정하였다.

아시아
레바논

제4부는 조약 비준 및 발효에 관한 내용, 해양분쟁의 공정한 해결을 전반적으로 규정하였다. 아울러 제4부는 이 협정의 해석과 이행에 관하여 양국 간에 견해 차이가 발생하는 경우, 미국이 주재하는 논의를 통해 해결되어야 한다고 규정하였다. 미국이 주재하는 논의에는 직·간접협상, 조정 및 전문가의 결정이 포함된다.

이스라엘-레바논 협정의 전망

이스라엘-레바논 해양경계협정이 잘 이행된다면, 양 국 모두에 경제적 이익을 줄 수 있으며 안보에도 기여할 수 있다. 또한, 이 협정은 국제법 규범, 분쟁의 평화적 해결, 지역경제협력을 도모할 수 있다. 이스라엘-레바논 협정은 레바논과 키프로스, 레바논과 시리아 사이의 현안인 해양경계 분쟁해결에도 기여할 수 있다. 이스라엘-레바논 해양경계협정은 상호 간 경제적 이익과 안보 강화에 도움이 될 것으로 보인다.

이스라엘은 레바논과 체결한 해양경계협정이 이스라엘의 에너지 안보를 보장하고 수십억 달러의 수입을 가져올 것을 기대하고 있다. 카나 가스전에서 레바논이 얻을 수 있는 잠재적인 천연가스 수익은 60억 달러로 예상된다. 한편, 이스라엘은 카나 가스전과 시돈 가스전에서 최소한 17%의 수익을 얻을 것으로 예상된다. 또한, 이스라엘이 카리쉬 가스전에서 천연가스를 생산하게 되면, 이스라엘은 러시아 대신 유럽의 주요 천연가스 공급원이 될 것으로 예상된다.

출처 : [1] The White House, 2022년 6월 27일, "[FACT SHEET: President Biden Signs National Security Memorandum to Combat Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing and Associated Labor Abuses" [2] The White House, 2022년 7월 1일, "In Case You Missed It: Biden-Harris Administration Works with Global Partners to Drive Ocean Action to Combat the Climate Crisis and Boost Ocean Economy at UN Ocean Conference"

오세아니아
호주

전문연구원 민영훈

호주 북서쪽 애쉬모어 카르티에 제도는 호주영토?

애쉬모어 산호

애쉬모어 카르티에 제도(Ashmore Reef and Cartier Islands)는 호주 다윈에서 서쪽으로 약840㎞, 브룸에서 북쪽으로 약610㎞ 해상에 위치하고 있으며, 인도네시아 로티섬 남쪽에서 170㎞ 떨어져 있다. 이 제도는 애쉬모어 산호초와 카르티에 섬으로 구성되어 있는데, 그 중 애쉬모어 산호초는 3개의 작은 섬을 산호초군 안에 포함하고 있으며, 그 면적은 약583㎢에 달한다. 이 애쉬모어 산호초와 그 안의 산호초군락은 1934년 5월 3일에 제정된 애쉬모어 카르티에 제도 법(Ashmore and Cartier Islands Acceptance Act 1933)에 따라 호주의 일부분으로 편입되었다. 이 법은 애쉬모어 카르티에 제도를 호주령으로 편입하는 영국왕 조지 5세(George V)의 1931년 7월 23일 칙령을 계승한 것이다.

그림 11. 애쉬모어 산호 위치

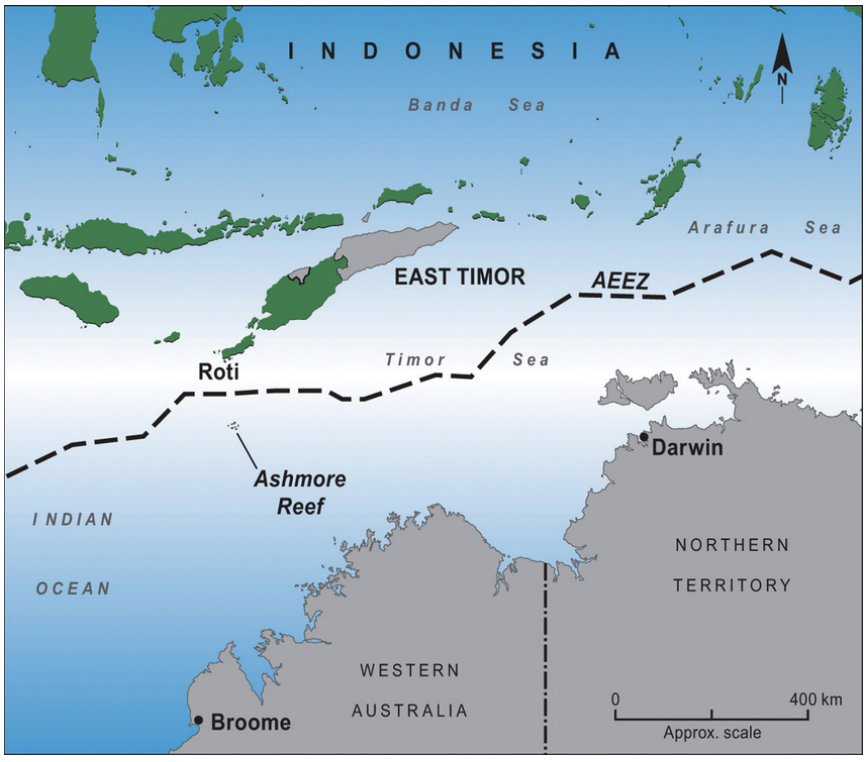


그림 출처: Michelle Carnegie, Sailing-Trading Livelihoods in Southeastern Indonesia: Adapting to change

오세아니아

호주

애쉬모어 산호와 섬들에 대한 호주 영유권

그러나, 1974년 호주와 인도네시아가 이 지역, 애쉬모어 산호초군에서 인도네시아 어선들이 전통적 어업을 실시할 수 있도록 하는 양해각서를 체결하면서 이 지역의 관할권에 대한 모호함이 있어왔다. 특히 최근 인도네시아 관광부 장관 산디아가 우노(Sandiaga Uno)가 애쉬모어 산호초와 이 곳에 위치한 섬들을 인도네시아에 넘겨줄 것을 공식적으로 언급한 이후 이러한 문제는 더욱 가시화되었다.

애쉬모어에 위치한 섬들은 모두 산호와 모래로 이루어져 있으며, 최소한의 풀로만 덮여있다. 애쉬모어 산호초는 대륙붕 끝에 위치한 산호초 군락의 일부로 애쉬모어 산호초 호주연방 해양보호구역(Ashmore Reef Commonwealth Marine Reserve)의 중심에 있다. 1811년 유럽 사람들이 처음 이 섬들을 발견한 이래 19세기 중후반 영국의 구아노 광상에 대한 관심이 높아지면서, 영국은 1878년 이 섬들에 대해 공식적으로 영국의 영유권을 주장하기 시작하였다. 이후 1901년 독립한 호주가 이 지역에 대한 영유권을 1930년 영국으로부터 공식적으로 할양받았다.

그림 12. 애쉬모어 산호

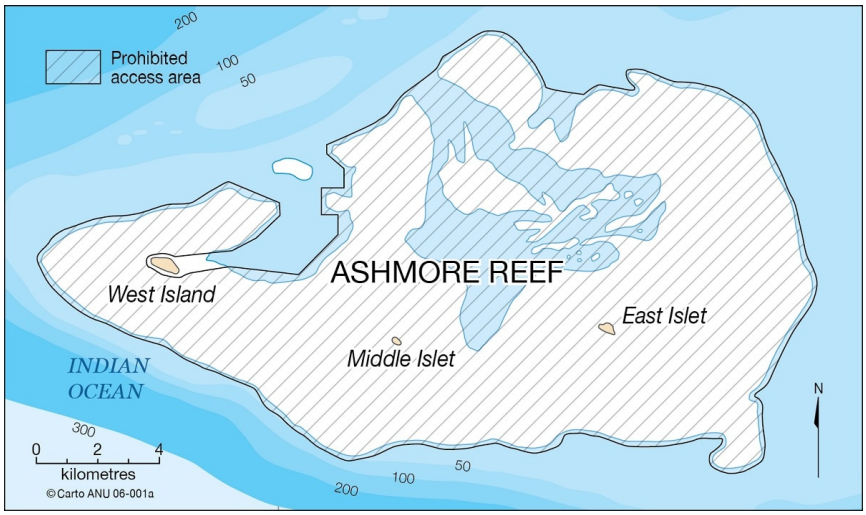


그림 출처: ANU College of Asia & the Pacific/Wikimedia Commons

애쉬모어 섬들에 대한 호주 영유권과 인도네시아 전통어업

인도네시아 어부들은 애쉬모어 섬들에 다양한 이유로 출입한 것으로 보인다. 특히, 1800년대 초부터 해삼을 채취하기 위한 인도네시아 어부들에 대한 보고가 유럽에서 있어 왔다. 반면 이러한 인도네시아 어부들의

오세아니아

호주

애쉬모어 섬에 대한 이해관계에도 불구하고, 1878년 영국이 이 지역을 병합할 당시 네덜란드가 이 섬에 대한 공식적인 권리를 주장했다는 기록은 없다. 이는 당시 식민지 열강에 의한 세계 각지의 섬 병합은 흔한 일이었고, 이러한 주장의 정당성에 대한 논쟁은 있을 수 있지만, 대부분 외교적으로 해결되었기 때문인 것으로 생각된다. 특히 애쉬모어 섬들은 그 면적이 다 합하여 1.12㎢ 불과하며 가장 큰 섬도 1㎞에 지나지 않기 때문이다.

이러한 호주의 합법적인 애쉬모어 섬들에 대한 영유권에도 불구하고 호주는 1974년 인도네시아의 접근권을 인정하여 전통적으로 어업하던 인도네시아 어업인들이 애쉬모어 해역에 입어하도록 허락하였다. 당시에는 전통 또는 원시 어업을 인정하여 어업권을 허락하는 것이 국제법상 흔한 경우가 아니었다. 그러나 1970년 초에 호주는 티모르해와 아라푸라해에서 인도네시아와 여러 해상경계를 획정하기 위해 노력하고 있었으며, 1971년과 1972년에 이러한 노력이 성공적으로 귀결되었다. 그러나 양국 간에는 티모르 서쪽 해역과 인도양의 더 많은 해양경계가 미획정으로 남아 있다. 따라서, 호주는 1974년 양해각서를 통해 애쉬모어 섬들에 대한 호주의 주권을 포기하지 않으면서 이 지역에 대한 인도네시아의 이익을 인정하는 잠정조치를 취한 것이다.

유엔해양법협약과 애쉬모어 섬들

이러한 협정들은 해양법이 발전하는 시기에 주로 체결되었는데, 호주는 이러한 해양법의 발전과 그 산물인 1982년 유엔해양법협약상 섬의 제도가 애쉬모어 섬들 주위를 구성하고 있는 지형에도 적용된다는 입장이다. 호주는 애쉬모어 섬들을 통해 호주 수역이 인도양 동쪽의 호주대륙까지 확장된다는 입장이다.

유엔해양법협약은 호주와 인도네시아가 1997년 퍼스 조약에 관한 협상을 야기시켰으며, 이 협약을 통해 양국은 크리스마스섬, 애쉬모어 섬들, 호주 인도양 섬들을 포함하여 인도양의 양국간 대륙붕과 배타적경제수역 경계를 획정하였다. 그러나 퍼스조약은 인도네시아가 공식적으로 비준하는 것을 거부하여 발효되지 못하였다. 현재도 퍼스조약에 따른 양국간 해양경계를 존중하지만, 호주는 인도네시아가 언제든지 양국간 해상경계에 대해 재협상을 요청할 수 있다는 것을 고려하고 있다.

그렇다면 애쉬모어 섬들에 대해 인도네시아는 어떠한 권리를 가지고 있는가? 사실 애쉬모어 섬들에 대한 호주의 주권은 현대 국제법상 정착되어 있고 더 이상의 논쟁의 여지가 없다고 할 수 있다. 과거 인도네시아는

오세아니아

호주

애쉬모어 섬들에 대해 공식적으로 호주 영유권을 거부하는 주장을 제기한 적이 없으며, 2004년 호주가 200해리 이상의 대륙붕에 관해 대륙붕한계위원회에 정보문서를 제출할 때에도 어떠한 외교적 이의를 제기하지 않았다, 그리고 인도네시아가 이들 섬들에 대해 어떠한 영유권을 주장을 제기하지 않고, 이들에 대한 호주의 주권을 국제사회가 일반적으로 수용하고 있다는 것을 인정하지 않으면서 이들 섬들에 대해 영유권을 주장하는 것은 국제법상 근거가 없는 것으로 보인다.

애쉬모어 섬들에 대한 인도네시아 주장

그렇다면 인도네시아가 이들 섬들에 대해 주장하고자 하는 것은 무엇인가? 이들 섬들에 대해 상대적으로 비공식 협적인 1974년 양해각서가 현재까지도 남아 있다는 것은 전 세계적으로도 예외적인 경우이지만, 인도네시아가 적극적으로 협상을 시도해온 퍼스 조약을 비준하지 않은 것 또한 이례적인 것이다. 그리고 인도네시아는 2018년 티모르해 조약 체결 후 동티모르와 해양경계에 대한 분쟁이 있을 수 있다는 것을 우려하고 있으며, 퍼스 조약, 티모르해 조약들은 티모르해에 있어 인도네시아와 호주 양국간 1970년대에 체결한 동일한 해상경계보다 동티모르에게 유리하게 규정되어 있다. 따라서 애쉬모어 섬들에 대한 산디아가 우노의 요구는 단순히 호주법원에서 소송을 유리하게 진행하기 위한 하나의 수단이거나 또는 인도네시아 어업을 인도양에 있는 섬들과 산호초까지 확장하기 위해 인도네시아가 유리한 협상 위치를 선점하기 위한 외교적 전략일 수도 있다.

출처 : [1] Michellle Carnegie, 2013년, “Sailing-Trading Livelihoods in Southeastern Indonesia: Adapting to Change”, Asian Journal of Social Science 41, pp. 543-579 [2] The Interpreter(Donald R Rothwell), 2022년 11월 3일, “Ashmore Reef resurfaces as a maritime headache.

태평양도서국

전문연구원 민영훈

태평양도서국의 경제선진국에 대한 온실가스 배출 책임 보상 요구와 UNFCCC COP27의 “손실과 피해” 기금 채택

태평양 도서국은 기후변화 보상 및 배상에 대한 기금 필요성을 제기한 지 근 30년만에 기후변화협약(UNFCCC) 당사국총회(COP27)에서 채택된 “손실과 피해(Loss and Damage)” 기금을 축하했다. 이번에 COP27에서 채택된 기금은 30년 전 바누아투가 처음 그 필요성을 제기했으며, 이후 태평양 도서국들은 기후변화 피해 보상을 위한 기금 마련을 지속적으로 제기해 왔다.

“손실과 피해” 기금 논의 배경

소도서국연합(Alliance of Samll Island States, AOSIS) 또한 1991년부터 해수면 상승 영향으로부터 피해를 받은 국가들에 대한 보상 메커니즘을 국제사회가 구축하기를 요구해 왔다. 그리고 현재는 적응할 수 없는 기후변화와 관련하여 “손실과 피해(Loss and Damage)”를 선진국이 직접적으로 지불해야 함을 요구하고 있다. 그러나 선진국들은 이러한 요구에 대해 부정적인 자세를 취해 왔고, 2021년 영국 글래스고에서 개최된 UNFCCCC COP26에서는 소도서국등 기후변화 피해 국가들이 공식적으로 요구한 “손실과 피해” 보상을 위한 기금 조성 요구를 미국과 유럽연합이 반대하기도 하였다. 현재 개발도상국 등 도서국들이 기후 재해에 대응하는 비용은 2050년까지 수조달러가 될 수 있을 것으로 예상하며, 따라서 기후변화에 직접적인 책임이 있는 선진국들은 공공재원을 통해 이러한 비용을 조달하는 것에 대해 부담을 느끼고 있다. 특히 소도서 개발도상국은 지구온난화에 책임이 있는 선진국에게 공공재원 조달이 조약 등으로 구속력 있는 의무로서 부과될 것을 기대하나, 선진국은 이러한 법적 의무가 창설되는 것에 대해 상당한 부담을 느끼고 있다. 이에 바누아투 등 도서국들은 ICJ 권고적 의견 청구를 통해 기후변화 “손실과 피해” 기금 조성을 위한 압력을 행사하기도 하였다.

이에, UNFCCC COP27는 협상 마지막날인 2022년 11월 20일 “손실과 피해” 기금 설립에 관한 협정을 채택하였다. 이 기금은 기후변화에 취약한 개발도상국에게 기후변화 피해로부터의 회복을 지원하기 위해 조성되는 것으로 향후 COP28에서 기금 조성 규모와 사용에 관한 구체적인 협상이

태평양도서국

진행될 것으로 예상된다. 이를 위해 COP27은 이행위원회(transitional committee) 설립을 합의하였고, 이행위원회의 첫 회의는 2023년 3월말 이전에 개최될 것으로 예상된다.

사실 태평양 도서국들은 COP27 초기 협상시 "손실과 피해" 이외 선진국의 기후변화 보상과 책임(Compensation and Liability) 또한 COP27 의제로 상정되어야 한다고 주장하였다. 그러나, 수시간의 협상 후 COP27은 "손실과 피해"만 의제로 남기고 보상과 책임은 추후 논의하는 것으로 결론내렸다. 이는 호주를 포함한 여러 선진국들이 기후변화 피해에 대한 직접적인 보상에 대해 회의적이기 때문인 것으로 판단된다.

그러나 대부분 태평양 도서국들은 "손실과 피해" 기금이 향후 기후변화 피해로부터 그들의 경제와 인프라를 회복하는데 많은 도움이 될 것이라 예상하고 기금 설립을 COP27의 성공적인 협상이라 칭하고 있다. 특히 피지 총리, 마셜제도 기후 특사, PIF 사무총장 등은 "손실과 피해" 기금 설립에 관한 협정 채택을 역사적 승리라 칭하고 향후 기금의 조성과 사용에 대해서도 적극적으로 노력할 것이라 언급하였다.

그림 13. UNFCCC COP27 기후변화 취약국가 지원 "손실과 피해" 기금 채택



그림 출처: United Nations Climate Change

향후 논의 방향

많은 태평양 도서국 지도자들은 파리협정의 글로벌 기온상승 섭씨1.5도 제한에 대한 선진국의 온실가스 감축 노력이 부족하다는 것을 지적하며 선진국을 포함한 국제사회의 즉각적인 노력이 필요하다고 강조하였다. 특히 이러한 노력이 기금 설립과 함께 병행되지 않으며, 태평양 섬들이 사라질 수 있고, 이는 기금의 조성과 관계없이 심각한 결과로 이어질 수 있다고

태평양도서국

강조하였다. 특히 태평양도서국 기후변화 네트워크(Pacific Climate Action Network)의 지역 정책 조정관(Reigional Policy Coordinator) 레이브타날라기 세루(Lavetanalagi Seru)는 국제사회의 "손실과 피해" 기금 채택 노력을 치하하면서도, 기온상승 섭씨 1.5도 제한, 화석연료의 단계적 폐기, 메탄배출감소 등에 대한 약한 언어와 COP27의 결과에 대해서 실망감을 표하였다.

또한 당장 기후변화에 취약한 개발도상국에 대한 지원 제도 구축에는 COP27이 합의하였지만, 기금 조성과 지원 방안과 관련하여 많은 난관이 예상된다. 특히 기후변화에 취약한 개발도상국을 선정하는 기준과 기금 운영을 위한 목표 금액 및 재원 조성 방안에 많은 논란이 있을 것으로 예상된다. 이는 개발도상국 내에서도 국가의 사정에 따라 다양한 이해 관계를 가지고 있으며, 또한 과거 2020년까지 선진국이 공동으로 1,000억 달러를 기후변화 대응을 위해 조성하겠다고 약속한 목표금액이 현재까지도 달성되지 않고 있기 때문이다. 그러나 태평양 도서국의 많은 기후변화 운동가들은 기후변화 기금 등과 관련한 후속작업에 있어서 COP28에서도 지속적으로 노력할 것이라 언급하고 있다. 이는 현재까지의 노력이 수포가 되지 않고 기후변화로 인해 소도서들이 사라지는 위기를 피하기 위함이기 때문이다.

출처 : [1] Asia News Network(Karl Wilson), 2022년 11월 14일, "Pacific Nations Seek Climate Justic Amid Rising Sea Levels" [2] The Guardian(Jon Letman), 2022년 11월 21일, "Pacific Leaders celebrate COP27 victory on loss and damage fund after decades of advocay" [3] United Nations Climate Change, 2022년 11월 20일, "COP27 Reaches Breakthrough Agreement on New "Loss and Damage" Fund for Vulnerable Countries",

태평양도서국

전문연구원 민 영 훈

태평양도서국, 12월 유엔총회에서 기후정의를 위한 결의서 초안 상정 예정

바누아투를 포함한 태평양 도서국들이 이번 오는 12월 유엔총회에서 국제사법재판소(ICJ)에 권고적 의견을 청구하는 결의서 초안을 상정할 것으로 보인다. 바누아투 기후장관 랄프 레젠바누(Ralph Regevanu)는 기후변화협약(UNFCCC) 제27차 당사국총회(COP27)에서 유엔총회 결의를 위한 제안서 초안을 공개하고 많은 국가들이 참여해줄 것을 요청하였다. 제안서 초안에는 인권 및 환경보호 관련 현존 조약들을 근거로 기후변화에 대한 국가 책임을 명확히 해 줄 것을 요청하는 ICJ 권고적 의견 요청이 포함되어 있다.

그림 14. 태평양도서국 및 바누아투 위치

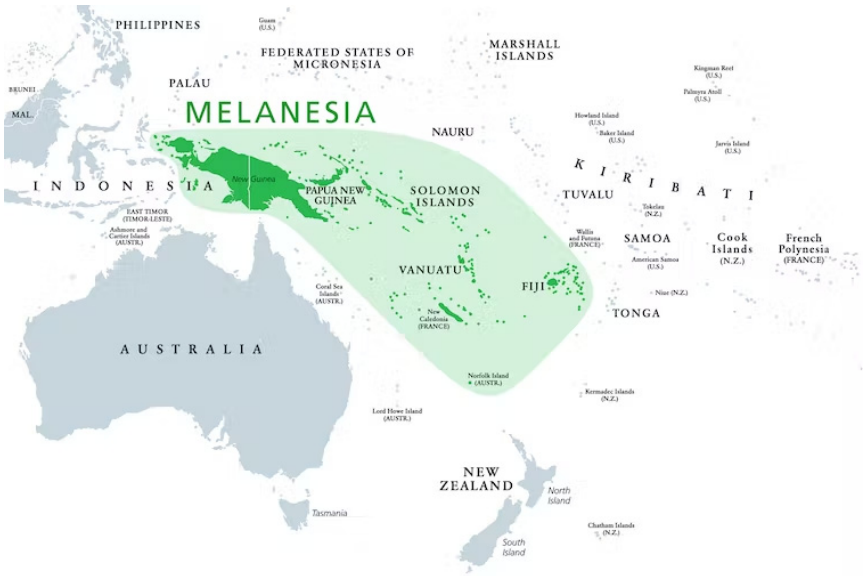


그림 출처: DownToEarth

바누아투 ICJ 권고적 의견 청구를 위한 제안서 공개

바누아투는 기후변화 “손실 및 피해” 기금 설립에 대한 광범위한 요구가 있는 가운데 이 제안서를 공개하였다. “손실 및 피해” 기금은 기후변화에 취약한 국가들에 대해 기후변화 재난으로부터의 복구와 기후변화 적응을 지원하기 위해 조성되는 새로운 기금으로 독립적으로 운영될 예정이다. 현재, 작성된 바누아투의 제안서는 앞으로 수주간 여러차례 개정될 것으로

태평양도서국

예상되며, 이 제안서를 통해 ICJ의 권고적 의견을 청구하고 자국에 유리한 판단을 받게 될 경우, 바누아투 등 여러 소도서 개발도상국들은 국제소송과 외교에 있어 상당한 이점을 누릴 수 있을 것으로 기대한다. 다시말해, 국제소송에 있어 기후변화 파리협정의 당사국에게 기후변화에 관한 책임을 소송을 통해 직접적으로 물을 수 있는 기회가 생길 수 있으며, 또한 외교적으로 향후 COP에서 기후변화 책임을 근거로 자국에게 유리한 결정을 유도할 수 있는 지렛대를 얻게 되는 것이다.

바누아트 등 저소득 도서국가들은 글로벌 기후변화에 사실상 0%에 가까운 탄소를 배출하였다. 반면, 이들 국가들은 기후변화 악영향에 가장 취약한 국가들로 사회, 환경, 해수면상승, 기후재난 등으로 심각한 피해를 입고 있다. 특히 저지대 암초 또는 환초 위의 섬들에 거주하는 도서국의 경우 해수면 상승으로 인한 국가 소멸의 위협까지 받고 있다. 여러 기후변화 보고서에 의하면, 일부 태평양 도서국가들은 이번 세기 말까지 완전히 바다에 잠길 것으로 예상되기도 한다. 이에 바누아투 등 많은 소도서 개발도상국들은 지속가능한 개발과 기후변화 적응을 위해 많은 재정을 투입하고 있지만 반복적 기후 재난으로 재정적 어려움을 지속적으로 겪고 있다.

그림 15. UNFCCC COP27 참석중인 바누아투 대통령 등



그림 출처: Secretariat of the Pacific Regional Environment Programme(SPREP)

바누아투는 이러한 자국의 기후변화 취약성을 정치적 정당성으로 해석하고, 이를 통해 ICJ에게 기후변화와 인류보호를 위해 현 국제규범이 어떻게 적용될 수 있는가에 대한 명확한 국제법적 해석을 ICJ에 요구할 것으로 보인다. 그리고 이를 위해 바누아투는 다양한 국제기구와 여러 국가들과 글로벌 연합을 구축하고 있다.

태평양도서국

ICJ 권고적 의견 청구를 위한 태평양 도서국의 노력

바누아투 등 태평양도서국포럼(PIF)은 기후변화의 악영향과 관련하여 국제법상 국가의 권리와 의무를 명확히 하는 ICJ 권고적 의견 청구를 위한 다양한 방법을 모색해왔다. ICJ 권고적 의견 청구는 유엔총회, 유엔안전보장이사회 등 유엔헌장에서 지정한 국제기구를 통해 가능하다. 그러나, 현재까지 대부분의 ICJ 권고적 의견 청구는 유엔총회를 통해 이루어졌다. 이는 유엔안전보장이사회 등 다양한 유엔기구들이 ICJ에 국제법에 관한 권고적 의견을 청구할 수 있지만 청구를 위한 내부 절차 또는 다양한 국제 정치 역학관계로 합의에 이르기까지 많은 난관을 겪었기 때문이다. 반면 ICJ 권고적 의견 청구를 위한 유엔총회 결의는 과반수의 회원의 참석과 지지만 있으면 가능하다. 현재 바누아투의 제안을 지지하는 유엔회원국들은 약85개국 이상이 있는 것으로 확인되고 있어 결의서가 유엔총회에 상정될 경우 상당히 높은 가능성으로 채택될 것으로 예상된다. 현재 12월 유엔총회는 제안된 다양한 문서를 14일에 표결할 예정이다.

그림 16. UNFCCC COP27에서 기후변화 운동가들의 피켓시위



그림 출처: United Nations Climate Change

ICJ 권고적 의견의 성격

ICJ의 권고적 의견은 유엔총회 등 유엔헌장에서 인정한 국제기구가 ICJ에 제출한 법적 질문에 대해 사법적으로 해석하는 법적 진술이다. 따라서 ICJ의 권고적 의견은 요청한 기관의 법률 자문을 제공하는 기능을 한다. 그리고 ICJ가 유엔의 최고 사법기관이라는 지위를 고려할 때, ICJ의 권고적

태평양도서국

의견에 대한 법적 가치와 도덕적 권위는 국제법의 해석과 적용에 있어 상당한 무게를 지닌다.

그러나 ICJ 권고적 의견은 이론적으로 법적 구속력을 가지지 않는다. 따라서 ICJ 권고적 의견이 국가의 행동 또는 관행에 구체적인 변화를 가져올지는 회의적이다. 예를 들어, "2004년 팔레스타인 점령 지구의 장벽 건설 법적 결과에 대한 ICJ 권고적 의견"에서 ICJ는 이스라엘이 장벽 건설을 중단하고, 이미 구축된 장벽을 해체하여야 하며, 현재까지 발생한 피해에 대해 보상해야 할 것을 명시하였다. 그러나 18년이 지난 현재까지도 이스라엘은 팔레스타인에 대한 피해 보상을 실시하지 않고 있으며, 장벽 또한 지속적으로 건설하고 있다. EU등 많은 국가들이 이스라엘의 장벽은 국제법을 위반한 것이라는 입장을 고수하고 있지만, 이스라엘이 ICJ의 권고적 의견에 따르도록 하는 의미있는 영향력을 행사하지는 못 했다.

기후정의에 있어 ICJ 권고적 의견의 함의

현재 바누아투의 제안서를 통해 ICJ 권고적 의견이 선진국의 기후변화 책임을 인정한다고 해도, 실제 기후변화 악영향에 대한 국가 보상 또는 배상이 책임있는 선진국들을 통해 이루어질지는 미지수이다. 또한 현재 바누아투의 ICJ의 권고적 의견을 위한 질문은 구체적인 특정 국가들에게 기후변화책임을 묻기보다 기후변화에 있어 현 국제규범상 국가들의 책임과 의무를 명확하게 해석하는 것으로 보여진다. 이에 개별 국가들의 책임은 파리협정의 이행 강화 또는 개별 소송 등 별도의 법적 수단을 통해서 이루어져야 할 것으로 생각된다.

그럼에도 불구하고 ICJ 권고적 의견은 향후 기후변화 협상과 기후변화 관련 소송에 상당한 법적 명확성을 가져올 것으로 예상한다. 특히, 최근 UNFCCC COP27에서 채택된 기후변화 "손실과 피해" 기금과 관련하여 상당한 외교적 지렛대 역할을 할 수 있을 것으로 기대된다. 현재도 미국 등 많은 주요 선진국들이 기후변화 대응을 위한 재정적 책임에 많은 부담을 느끼고 있다. 이에 ICJ 권고적 의견을 통해 기후변화에 관한 국가간 책임이 명확해질 경우, 기후변화에 취약한 국가들이 이를 통해 선진국의 책임을 더 법적 명확성과 설득력 있는 판례를 통해 구체적으로 요구할 수 있을 것으로 예상된다. 더불어 ICJ 권고적 의견은 현재 일부 선진국들이 진행하고 있는 기후 소송과 관련하여 국가의 책임과 의무에 있어 상당한 법적 명확성과 일관성을 제공해줄 것으로 예상된다. 현재 몇몇 선진국들은 자국 법원에서 기후변화 관련 분쟁을 진행중에 있으며, 이러한 사건들은 인권 및 환경보호 관련 조약 및 관습법을 참조하여 국가의 의무를 도출하여

태평양도서국

적용하고 있다. 이에 ICJ가 권고적 의견을 통해 현재의 국제규범상 기후변화에 관한 국가책임을 명확히 할 경우, 이는 국제법원을 포함한 여러 법원에서 기후변화 관련 국가의 법적책임에 관한 모호성을 상당 부분 해소할 수 있을 것으로 예상된다.

출처 : [1] DownToEarth(Emily Wilkinson, Matt Bishop, Nadia Sanchez Castillo-Winckels), 2022년 11월 10일, "Why a chain of tiny pacific islands wants an international court opinion on responsibility for the climate crisis" [2] Kleinman Center for Energy Policy(Alara Hanci, Cece Coffey), 2022년 11월 18일, "Could the World's Highest Court Bolster Calls for Loss and Damage Funding?" [3] Sierra(Steve Herz), 2022년 11월 4일, "The Global Climate Breakdown: Does Climate Change Violate International Law? A leader from Vanuatu discusses an effort to bring climate change before the International Court of Justice"

3개월 내 행사계획

국제법평론회 동계학술대회-Junior Scholar's Workshop

12월 17일(토) / 한양대학교 제3법학관 403호

- **주최** 국제법평론회
- **공동주최** 한양대학교 법학연구소, 한국해양과학기술원
- **주요 내용** 국제법의 새로운 쟁점 및 과제

The 10th Global Ocean Regime Conference

12월 15일(목)-16일(금) / 서울 K호텔

- **주최** 한국해양수산개발원
- **후원** Ministry of Oceans and Fisheries of Korea
- **주요 내용** Session 1: Exercise of Jurisdiction in the Area of Overlapping Maritime Claims
  Session 2. Military Activities in the EEZ
  Session 3. Sea Level Rise and UNCLOS
  Session 3. Sea Level Rise and UNCLOS
  Young Scholar's Agora: Challenges to the UNCLOS and Capacity Building

한국해양수산개발원-영토학회 공동주최 학술대회

11월 11일(금) / 프레스 센터

- **주최** 한국해양수산개발원, 영토학회
- **주요 내용** 1.맥아더 사령부의 독도 정책 검토(현대송 박사)
  2.시볼트의 영토 인식(송휘영 교수)
  3.딘 러스크 메모의 검증 (이성환 교수)
  4.한일 국경선을 표시한 고지도 연구(이문수 교수)
  5.대일평화조약 이후 일본의 독도에 대한 대응조치(최장근 교수)

고려대학교 아세아문제연구원-(사)아시아국제법발전연구회 공동주최 학술대회

10월 27일(목) / 고려대학교 아세아문제연구원 대회의실(3층)

- **주최** 고려대학교 아세아문제연구원 비교사연구센터
- **주관** (사) 아시아국제법발전연구회(DILA-KOREA)

3개월 내 행사계획

대한국제법학회 국제법학자대회

10월 21일(금) ~ 22일 (토)/ 성균관대학교 법학관

- **주관** 대한국제법학회, 사법정책연구원, 한국해양과학기술원, 한국해양수산개발원, 경상북도, 국립외교원 외교안보연구소, 성균과대학교 법학연구원, 전북대학교 법학연구소, 국제법평론회, 국제해양법학회, 한국국제경제법학회
- **주요 내용** 국제질서의 동향과 국제법

국제해저기구 이사회 (3차)

10 월 31(월) ~ 11월 11일 (금) / 자메이카 킹스톤 ISA 본부

- **주요 내용** ISA 예산, 심해저 개발에 관한 규칙 승인, 심해저 개발 계약자 활동 검토, 법률기술위원회 보고서 논의 등

ITLOS 유엔해양법협약 분쟁해결절차 역량강화 프로그램

2022년 7월 ~ 2023년 3월 / 독일 함부르크 ITLOS

ITLOS - Nippon Foundation Capacity-Building and Training Programme on Dispute Settlement under the United Nations Convention on the Law of the Sea

- **주요 내용** 유엔해양법협약, 해양환경, 해양경계획정 등 해양법 관련 내용 및 분쟁해결절차를 다루며, 강의, 실습, 연구, 현장 방문 등 4가지 활동으로 이루어진 교육 프로그램
  - 자격: 해양법과 관련된 업무에 종사하는 개도국 출신 중간 관리직 공무원이나 연구원
  - 기간: 9개월

국제해저기구 총회

8월 1일(월) ~ 5일(금) / 자메이카 킹스톤 ISA 본부

- **주요 내용** ISA 전략계획과 주요 성과에 대해 논의하고 심해저 광물자원 개발에 관한 주요 안건 승인

IAME(국제해운경제학회) 국제컨퍼런스

9월 14(수)~16(금) / 부산 벡스코

- **주요 내용** 2년마다 개최되는 국제해운경제학회의 컨퍼런스와 수백 명의 학회원들이 참여하여 발표와 토론을 함
  한국해양수산개발원 주관
- **안내** 프로그램 및 등록을 위해 홈페이지 참조: https://www.iame2022.org/