

STRATEGY 21

통권38호 Vol. 18, No. 3, Winter 2015

한·중 해양신뢰구축 및 위기관리방안 : 역내 표준사례인가?

윤 석 준 *

-
- I. 서론
- II. 동아시아 해양갈등 및 대립 원인과 해결방안
- III. 한·중 간 전략적 신뢰 증진 및 우발사태 방지 방안 구축
- IV. “황해” 의미와 한·중 해양협력 발전
- V. 한·중 간 해양경계 획정 실무회의 추진과 함의
- VI. 한·중 간 해양협력 제한점과 해소 방안
- VII. 향후 한·중 해양협력 증진을 위한 제안
1. 황해 해양경계 획정에 있어 대립보다는 협력에 비중을 두어야 한다.
 2. 양자간 문제로만 다루어 제3자 현안이 개입되지 않도록 해야 한다.
 3. 해양협력 해양 전문가 협의체를 가동해야 한다.
 4. 새로운 시각을 갖도록 노력해야 한다.
- VIII. 결론 : 한·중 전략적 해양신뢰구축과 해양위기관리가 역내 표준 모델이 되어야 한다.
-

* 한국해양전략연구소 선임연구위원.

I. 서론

동아시아 안보의 핵심은 해양이다. 대부분 동아시아 각국들이 협력 보다 평화와 번영을 지향하는 포괄적인 안보개념을 지향하고 있으나, 비교적 낮은 순위의 안보 현안인 해양갈등과 분쟁이 이들 포괄적 안보 개념을 훼손시키고 있다. 이에 따라 각국 간 해양협력을 지향하기 보다 해양갈등과 대립이 우선하는 전략적 불신(strategic distrust)이 증대되고 있다.

특히 동아시아 해양안보는 갈수록 복잡한 요인에 의거 상호 간 점차 불신(distrust) 또는 신뢰결여(deficit)의 양상을 보이고 있으며, 심지어 고강도의 무력대결 가능성으로 발전하고 있다. 또한 역내 당사국(party)만이 아닌 역내 이해상관국(stakeholder) 개입으로 갈등과 대립구도가 더욱 악화되는 국면을 보이고 있다. 최근 동중국해에서의 중국과 일본 그리고 남중국해에서의 중국과 일부 아세안 연안국 간 해양 갈등과 대립 구도가 대표적 사례이며, 이들 분쟁에 대해 미국의 개입에 따라 이들 해양갈등과 분쟁이 미국과 중국 간 대립으로 확산된 사례이다.

반면 황해를 끼고 북한의 예측불허의 군사도발을 항상 갖고 있는 한국과 중국 양국은 황해를 적극적으로 활용함으로써 상호 전략적 신뢰를 증진시키어 이를 양국 간 지정학적 이해, 경제적 상호의존성 그리고 사회·문화적 교류와 협력으로 귀결시키는 모범적 해양협력(maritime cooperation)을 보이고 있다. 실제 양국은 전통적으로 동북아 지역의 갈등과 대결의 전장(戰場)이었던 황해를 신뢰와 협력의 주된 매개체(medium)로 활용하여 양국 관계를 성숙한 『전략적 협력동반자 관계(strategic cooperative Partnership relations with between China and Korea)』로 발전시키고 있다.

물론 양국 간 2010년 천안함 폭침사건 등과 같은 해양 위기상황과 북한의 핵보유 및 정권의 우발사태 발생 등에 대한 이견도 존재하고 있으나, 양국은 이를 해양 위기관리 방안(Maritime Crisis Management System: MCMS)을 구축하고, 현장에서의 각종 위기조치 방안을 강구한 포괄적 해양 신뢰구축방안(Comprehensive Maritime Confidence-Building Measurement: MCBM) 마련에 성공함으로써 향후 역내 해양협력을 위한 주요 성공 사례(practice or modality)로 인식되고 있다.¹⁾

1) 이동률, '중국의 주변외교의 진화와 한중 관계,' 국립외교원 중국연구센터, 『2014 중국 정세보고』

Ⅱ. 동아시아 해양갈등 및 대립 원인과 해결방안

다음과 같은 문제들이 동아시아 해양갈등과 분쟁의 주요 요인으로 대두되고 있다. 첫째, 역사이다. 전후 영토 반환 및 잘못된 역사 정리에 있어 제3자 개입으로 국민국가(nation-state) 과정을 거치지 못함으로써 동아시아 국가 간 역사적 사실, 근거 그리고 국가이익에 대한 적용을 두고 상호불신과 대립이 발생하였다. 예를 들면 동중국해와 남중국해에서의 해양 영유권 분쟁이며, 전쟁 이전 상태에 준한 해양질서를 주장하는 중국과 전후 해양에서의 국제법에 의한 새로운 해양질서를 주장하는 아세안(Association of Southeast Asian Nation: ASEAN), 미국과 일본 등 간의 대립이다. 각국의 논리로 보면 양자간 모두 일리가 있다.²⁾

둘째, 지리이다. 1994년 유엔해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS)이 동아시아 해양에 적용되었으나, 반폐쇄해인 동아시아 해양에 대한 적용에 있어 제도적 규범 보다는 지리적 여건이 더욱 비중있게 적용되는 양상을 보이고 있다. 유엔해양법협약은 기본적으로 연안국의 지위를 격상시키고 강대국의 “해양력(Sea Power)” 남용을 해소시키기 위해 공해상에서 200마일 배타적 경제수역(Exclusive Economic Zone: EEZ) 개념 설정을 위주로 하나, 반폐쇄해인 동아시아 해양에서는 대부분의 배타적 경제수역이 중복되고 동아시아 해양이 원해로 열린 지리가 아닌, 인접국 도서들에 의거 폐쇄됨으로써 경계획정에 있어 어려움을 보이고 있다. 이는 기본적으로 연안국 간 지리적 여건과 역사적 사실에 의한 주권 적용과 국가 관할권 적용에 대해 각기 다른 해석을 하는 사례에서 기인되었다. 특히 분쟁수역에 대량의 에너지가 매장된 것으로 알려지면서 갈등 국면이 과도한 대륙붕(Continental shelf) 주장 등으로 더욱 가속화되는 추세를 보이고 있다. 최근 이러한 현상이 북극해에서도 나타나고 있는 실정이다.

(서울: 국립외교원, 2015년 3월), 187-230쪽; Sukjoon Yoon, ‘The Need for Maritime Crisis Management Systems in Northeast Asia,’ *China International Studies*, Number 53, July-August 2015, pp.84-99.

2) Sukjoon Yoon, ‘Assessing China’s Land Reclamation in the South China Sea,’ Issue Briefing, South China Sea Think Tank, April 2015.

<http://scstw.org/issue-briefing/assessing-chinas-land-reclamation-in-the-south-china-sea...>(2015년 6월 29일 검색).

셋째, 내륙과의 연계성이다. 동아시아 국가 발전이 동아시아의 지리적 환경에 의거 주로 해양의 적극적이며 평화적 활용으로 가능하였으나, 아이러니하게 내륙의 발전과 실패가 해양에서의 갈등과 대립으로 이어지는 현상을 보이고 있다. 우선 대륙국가 중국이 대륙과 해양을 연계하는 『일대일로(一帶一路: One Belt One Road)』 구상을 선언하자, 이를 긍정적으로 받아 들이기 보다, 미국과 일본 등이 중국의 과거 『중화주의(中華主義: Middle Kingdom Order)』의 부활로 간주하여 적극적으로 견제하는 움직임이었다. 특히 이러한 시도가 대국(big power)과 소국(small power)으로 구분하는 해양에서의 힘의 정치(power politics at sea) 등의 힘의 논리 개념으로 확산되는 기현상으로 나타나고 있다.

또한 내륙에서의 연안지역이 빈곤한 계층에 대한 사회복지 환경 미흡은 연안 지역에서 비롯된 해적행위의 공해상 자유로운 항해(freedom of navigation)의 위협으로 이어지고 있다.³⁾ 2000년대 초반 소말리아 내륙 정국 불안이 소말리아 인근 공해상 자유로운 항해 권리에 대한 위협으로 발전되었듯이 최근 동남아시아 해양을 중심으로 다시 해적행위가 증가하는 양상을 보이고 있으며, 이 해역을 통과하는 선박들의 공해상 자유로운 항해의 권리를 위협하고 있다. 즉 내륙에서 힘을 축적한 국가가 해양으로 국력 팽창을 시도하는 반면, 내륙에서의 국가성장에 실패한 국가 연안에서는 생계수단 해상범죄 행위인 해적의 증가가 나타나는 양면성을 보이고 있다는 것이다. 심지어 일부 국가는 내륙에서의 발전이 경쟁국에 먹히질 않자, 해양으로 확대하여 위협 수위를 높이는 현상을 보이고 있다. 예를 들면, 북한이 한반도 내륙 비무장 지대에서의 위협이 고착되자, 동해에서의 잠수함 발사 탄도 미사일 수면 ‘이격(ejection)’ 실험 강행과 서해에서의 북방한계선 근해에서의 해상 군사도발로 대(對)미국과 한국에 대한 협상의 가치를 높이고 있는 양상이다.⁴⁾

넷째, 분쟁(dispute)의 애매모호성이다. 유엔해양법협약은 분쟁해결에 있어 당사국 간 평화적 분쟁해결과 공평성을 원칙으로 한다. 그러나 과연 동아시아 해양에서의 분쟁 수준과 정도가 무엇이며, 분쟁의 평화적 해결방안이 무엇인가에 대해서는 구체적 언급과 정의가 없어 제3자 개입인 사법기관에 대한 호

3) Alexander Winifred, 'Missing oil tanker found, held by Indonesian pirates,' *Malaysian Reserve*, June 19, 2015, p.2.

4) Sukjoon Yoon, "Expanding the ROKN's ASW capabilities to deal with North Korean SLBMs," *PacNet*, #31, May 28, 2015.

소를 결정하는 수준과 정도가 애매모호한 상황으로 전개되고 있다. 특히 국제 해양법재판소(International Tribunal Law of the Sea: ITLOS) 판결 역시 명확한 기준과 원칙에 의한 판결을 제시하지 못하고 있다. 이에 따라 역내 연안국 간 주권(sovcreignty)과 관할권(jurisdiction) 간 법리적 구별을 정확히 제시하고 있지 못하며, 배타적 경제수역과 대륙붕 경계획정에 관한 유엔해양법 협약의 원칙(rule)이 일관적 이질 못하고 있다.⁵⁾

다섯째, 해양의 영토화이다. 전후 미국이 막대한 해군력을 건설하여 동아시아 공해에서의 자유로운 항해(freedom of navigation) 권리를 보장함으로써 동아시아 각국들이 “동아시아 부상(Rise of Asia)”이라는 수혜를 보았음에도 불구하고, 일부 국가들이 해양을 주권 개념과 연계시켜 내륙 영토화 개념으로 간주하려 하고 있다는 것이다. 예를 들면 2012년 일본 정부의 댜오위다오/센카쿠 열도 일부 도서의 국유화 선언이었으며, 최근 중국의 남중국해 일부 도서에 대해 주권적 문제로 간주하여 인공섬 매립공사를 강행한 사례이었다.⁶⁾

이에 따라 2000년대 이후 동아시아 역내 국가 간 해양갈등과 대립이 더욱 악화되는 위기 상황이 전개되고 있으며, 이에 대한 대처가 요구되고 있다. 우선 해양에서의 우발상황(crisis or contingency) 발생 가능성에 대한 대비이다. 이는 2000년대 이후 가속화되는 양상을 보이고 있다. 2001년 중국 J-8 전투기와 미국 해군 EP-3 정찰기 간 조우사건으로 시작하여 거의 매년 남중국해와 동중국해에서의 미국해군 해양조사선(예: USNS Impeccable, Victorious, Bowditch)과 중국 해경 간 대립, 2010년 일본의 중국 불법어선과 선장을 국내법에 의한 사법처리 강행에 따른 일본과 중국 간 위기상황, 2012년 남중국해 스카보르 도서(Scarborough Shoal) 근해에서의 시설물 설치 및 구형 상륙함의 장기 묘박 상황에 따른 중국과 필리핀 간 대결국면, 2013년 중국해양석유총공사(China National Ocean and Oil Cooperation: CNOOC) 소속 석유시추선의 베트남 주장 배타적 경제수역 진입과 양국 간 해상에서의 장기간 대치이었다.

다음으로 해양갈등과 대립 상황이 공중과 수중으로 확산되고 있다. 분쟁수

5) 이는 국제법 학자들이 주장하는 다음과 같은 사례에서 식별되고 있다. 예를 들면 1993년 그린랜드 잔 마얀 (Greenland Jan Mayen) 사건, 2007년 니카라과 (Nicaragua)와 혼도라스 (Honduras) 간 사건, 2009년 흑해 (Black Sea) 사건, 2012년 니카라과 (Nicaragua)와 콜롬비아 (Colombia) 간 사건, 2012년 벵갈만 (Bay of Bengal) 사건 등이다. James Kraska, 'A Legal Analysis of the Philippine-China Arbitration Ruling,' *The Diplomat*, November 2, 2015.

6) 최근 평가로는 Kun-Chin Lin and Andr s Villar Gertner, *Maritime Security in the Asia-Pacific: China and the Emerging Order in the East and South China Seas* (London: The Royal Institute of International Affairs, July 2015) 참조.

역과 근해 공중권역에 대한 갈등이다. 예를 들면 2001년 중국 J-8 전투기와 미국 해군 EP-3 사진, 2013년 11월 중국의 동중국해 분쟁수역 인근 공중에 대한 방공식별구역(Air Defense Identification Zone: ADIZ) 선포와 중국 J-11 전투기와 일본 해상자위대 OP-3C와 YS-11EB 간 공중 근접 조우 및 2014년 5월에 중국 J-11 전투기와 미국 해군 P-8A 간 근접 조우사건 등이었다. 여기에 무인항공기까지 투입되는 경우 상황은 더욱 복잡해 진다. 현재 미국과 중국 간 2014년 4월에 서태평양 해군 심포지움(Western Pacific Naval Symposium: WPNS)에서 합의한 『해상에서의 우발 충돌에 대비한 행동지침(Code for Unplanned Encounter at Sea: CUES)』에 준(準)한 『공중과 해양에서의 미국과 중국 간 행동규범(The US-China Memorandum of Understanding On the Rules of Behavior for the Safety of Air and Maritime Encounters)』 작성을 추진하고 있는 것으로 알려져 있다.⁷⁾

특히 베트남을 비롯한 역내 국가들이 비대칭 해군력인 잠수함 확보에 주력하고 있다. 이미 베트남이 러시아와 계약한 6척의 킬로(Kilo)급 잠수함 중 2척을 확보하여 남중국해 분쟁 인근해역에 투입하고 있으며, 분쟁과 관계없는 태국이 잠수함 확보를 위해 잠수함 부대를 창설하였으며, 중국 위안(元)급 잠수함 도입을 결정하였다가 미국 등의 반대로 번복하는 변곡(變曲)을 보이고 있다. 아울러 호주 해군이 콜린스(Collins)급 대체 잠수함 확보를 위해 일본과 건조기술 협력을 추진하고 있는 것으로 알려져 있으며, 파키스탄이 중국으로부터 잠수함 도입을 결정하는 등의 역내 국가 간 잠수함 확보 경쟁이 나타나고 있다.⁸⁾

아울러 현상유지(status quo) 변화 시도에 대한 대응방안이다. 이러한 현상은 남중국해의 경우 매우 심각하다. 유엔해양법협약에 의거 무인도의 유인도화가 전혀 국제법적 근거를 갖지 못함에도 불구하고 이구동성으로 현상유지 변화의 근거 및 발원자료로서 매력을 갖게 되었다는 것이다. 예를 들면 대만과 중국을 비롯한 남중국해 분쟁 당사국들의 남중국해 분쟁도서에 대한 매립공사 추진이었으며, 특히 2013년 9월 이래 중국이 남중국해에 대한 역사적 권리 근거인 9단선 (nine dash line) 주변 7개 분쟁도서에서 대규모 매립공사를 실시

7) 한국해양전략연구소, 『2014-2015 동아시아 해양안보 정세와 전망』 (서울: 한국해양전략연구소, 2014), 제1장 참조.

8) Jon Grevatt, 'Japanese MoD to establish new defence agency,' *IHS Jane's Defence Weekly*, 1 July 2015, p.23; Julian Kerr, 'Japan offers details for proposed Collins-class submarine replacement,' *IHS Jane's Defence Weekly*, 14 October 2015, p.9; 한국해양전략연구소, 『2014-2015 동아시아 해양안보 정세와 전망』, 제8장 참조.

한 것은 해양의 영토화의 대표적 사례로 간주되고 있다.⁹⁾

결국 이는 역내 국가 간에 상호신뢰(Confidence-Building Measure: CBM) 보다 신뢰결여(deficit)를 더욱 증진시키고, 우발상황 발생을 사전에 예방하기 위한 위기관리방지(Crisis Management System: CMS) 조치 마련 보다는 『행동(action)-대-반행동(reaction)』의 악순환이 전개되는 상황으로 악화되었다.¹⁰⁾ 냉전 시의 산물인 신뢰구축방안(CBM)은 상대국 또는 경쟁국의 군사적 의도와 행동을 사전에 식별하고 이해하기 위한 조치들이었다. 실제로 이는 가능한 국가 간 정상 또는 고위급 회담 등으로 통해 포괄적으로 증진되었다. 예를 들면 군사 지휘관 및 정책결정 기관 간의 정례적 회담 그리고 평화적 목적의 군사적 교류와 협력이었다.

현재 동아시아 해양 현장에서의 우발상황과 예상되는 군사적 충돌을 방지하기 위해 과거 냉전시의 신뢰구축 방안이 절실히 요구되고 있다. 특히 냉전 이후 앞에서 살펴 본 바와 같이 역내 해양에서의 갈등과 분쟁은 불신(distrust)을 근간으로 하여 우발사태(contingency) 및 군사적 충돌(military confrontation)로 악화될 가능성이 높다.

이에 따라 동아시아 지역은 해양에서의 신뢰구축 방안을 위해 관련국 간 다양한 양자간 또는 다자간 정상 또는 고위층 전략적 대화 및 회담을 추진하는 것 이외에 해양과 공중에서의 위기상황 및 우발상황 방지 또는 예방을 위한 각종 조치들을 마련해야 할 것이다. 예를 들면 각국의 해양안보 기관 현장 지휘관 간 현행 작전과 교육 및 훈련 등에 대한 사전통보 제도 마련 및 해상 충돌방지를 위한 예규 마련 그리고 핫라인 설치 등이다.

Ⅲ. 한·중 간 전략적 신뢰 증진 및 우발사태 방지 방안 구축

현재 동아시아 안보구도는 기존의 미국 주도의 현상유지 관리를 위한 군사

9) 'Banyan: Hot Water,' *The Economist*, October 31st 2015, p.42; Ben Dolven, Jenifer K. Elsea, Susan V. Lawrence, Ronald O'Rourke, Ian E. Rinehart, *Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options* (Washington, D.C.: CRS Report, June 16, 2015) 참조.

10) Sam Bateman, 'Solving the "Wicked Problems" of Maritime Security: Are Regional Forums up to the Task?' *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 33, No. 1 (2011), pp.1-28.

력 재균형 전략을 추진하고 중국 주도의 현상유지 타파를 시현하기 위한 각종 새로운 외교이념¹¹⁾을 제시하고 있는 『이중적 상황』으로 나타나고 있다. 이러한 가운데 미국과 중국은 역내 국가들과의 전략적 협력동반자 또는 동맹 강화를 위한 각종 노력들을 역내 국가들에게 제시하고 있다. 이에 대해 일부는 적극적으로 반응을 보이는 반면, 일부는 소극적 반응을 나타내는 현상을 보이는 등의 이중적 모습을 보이고 있다. 특히 역내 국가들은 미국과 중국 간 경쟁과 협력 구도하에 자국의 이익 증대와 전략적 활용 공간을 극대화하기 위한 노력을 기울이고 있다.

동북아시아의 경우 최근 한국의 국력 신장과 국제사회 기여에 따라 전략적 가치가 증대되고 중견국(middle power)으로써 역할이 더욱 증대되고 있다. 이는 기본적으로 한국이 북한 군사도발을 억제시키기 위해 한미 동맹을 견지하는 상황하에 한국의 인접국이자 부상하는 신흥 강대국인 중국과의 포괄적이며 성숙한 전략적 협력동반자 관계를 발전시키고 있는 현상에서 발견되고 있다. 1992년 양국 관계 정상화 이후 한·중 관계는 1992년 『우호협력 관계』를 시발로 1998년 『협력동반자 관계』, 2000년 『전면적 협력 관계』, 2003년 『전면적 협력 동반자 관계』, 2008년 『전략적 협력 동반자 관계』 그리고 2014년 7월에 거행된 한·중 정상회담 시 『성숙한 전략적 협력동반자 관계』 구축 선언 등으로 매 5년 마다 새롭게 발전되었다. 같은 기간에 한국과 일본 간은 성숙한 동반자 관계, 한국과 러시아 간은 전략적 협력 동반자 관계 그리고 한국과 미국 간의 미래지향적 한미 동맹관계를 추진하였으며, 이들 발전 속도와 범위를 비교 시 매우 괄목할 만한 실질적이며, 포괄적 발전으로 평가되고 있다.¹²⁾

실제 전략적으로 한국과 중국은 그 동안 걸림돌이었던 북한의 벽을 넘어서고 있으며, 6.25 전쟁 ‘후유증’인 한·미 동맹의 제한을 넘어서고 있다. 중국은 한·미 동맹이 동북아 평화와 안정을 위협하는 북한의 군사적 무모성을 억제하는데 역할을 하고 있다는 것에 동의하고 있으며, 한국 역시 중국과 북한 간 우호관계가 북한의 시대착오적 판단을 사전에 방지하는데 증대한 역할을 하고 있다는 것으로 인정하고 있다. 이러한 공감대는 “향후 한반도가 미일 동맹이 지향하는 대(對)중국 견제의 전진기지가 될 수 있다”는 중국의 우려를 불식시

11) 예를 들면 신형대국관계, 대(對)주변국 4대 원칙 친(親), 성(誠), 혜(惠), 용(容) 전략, 의리관(義利觀), 운명공동체(運命共同體) 및 일대일로(一帶一路) 등이다.

12) 이는 한미 동맹 국방비전, 한미 국방협력지침 및 한미 동맹 60주년 공동선언 등에서 제시된 공통된 방향이며, 구체적으로 대한대한국 청와대 국가안보실 발행 『국가안보전략』 그리고 대한민국 국방부 발행 『2014년 국방백서』에서 제시된 한미 동맹의 목표이다.

키는 계기가 될 수 있으며, 역사 왜곡에 집착하는 일본의 입지를 더욱 좁힐 것으로 예상된다.

특히 양국은 황해에서의 다양한 해상무력 충돌과 2010년 천안함 사건 및 연평도 포격도발 사건에도 불구하고 상호 간 큰 불신(distrust)없이 무난히 전략적 신뢰를 구축하고 있다. 특히 북한 김정은 정권이 2012년 11월 북한의 제3차 핵실험, 2013년 3월에 황해로 발사된 제3차 장거리 미사일 도발에 이어 2015년 5월 11일에 동해상에서 잠수함 탑재 탄도미사일(Submarine-launched Ballistic Missile: SLBM)의 수면 이격 실험 성공 보도와 최근 북한의 노동당 창당일인 10월 10일 즈음한 핵실험 및 장거리 탄도미사일 발사 공언 등 모두에 대해 한국과 중국이 공통적으로 북한의 군사도발이 해양으로 확산되는 것에 대한 우려와 관심을 공유하였다.

또한 양국은 양국 간 현재의 한·중 전략적 협력동반자 관계가 동북아 안정과 평화 유지에 긍정적이라는 것에 동의하고 있다. 이에 양국은 황해에서의 북한의 무모한 해상도발에 대한 우려를 나타내고 있으며, 이를 방지하기 위한 각종 군사적 신뢰구축 및 위기방지 제도를 구축하고 있다. 특히 양국 군사 지휘부 및 단위군 부대들 간에 아래와 같은 상호 교류 및 협력이 진행되고 있다. 이러한 군사적 신뢰구축은 1994년 양국 무관부 설치, 1999년 한국 국방장관 중국 최초 방문, 2000년 중국 국방부장의 한국 최초 방문, 2008년 5월 20일 한국 공군 항공기 3대가 쓰촨(四川)성 대지진 피해 복구를 위해 중국 공군기지 기착, 2013년 5월 한국 해군참모총장의 중국 해군 잠수함 및 북해함대사령부 작전상황실 최초 방문, 한국 합참의장의 중국 방문시 양국 핫라인 점검 그리고 2015년 9월 3일 한국 대통령의 중국 군사열병식 참가 등으로 발전되었다.

최근 양국 해군 단위 부대 간 핫라인 설치 및 운용 등으로 현장에서의 우발 사태를 예방하기 위한조치들이 구축되고 있다. 대표적으로 2007년 중국 인민해방군 총참모장 양광례(梁光烈) 상장의 한국 방문 시 합의에 따라 2008년 11월 24일 체결한 『양국 해공군간 직통전화 설치 관련 양해각서』에 의거 한국 2함대와 중국 해군 북해함대사령부 간 그리고 한국 공군 제2 중앙방공통제소와 지난(濟南)군구 지휘통제실 간 핫라인이 설치되었다. 2014년 7월에 베이징에서 개최된 제4차 국방전략대화에서 『양국 국방부 간 직통전화 설치에 대한 양해각서』가 체결되었으며, 현재 추진 중에 있다.¹³⁾ 이와 같이 현재 한국과 중국

13) 대한민국 국방부, 『2014년 국방백서』 (서울: 대한민국 국방부, 2014년 12월 31일), 121쪽.

간 군사 교류 및 협력은 대한민국 국방부 훈령 제1233호에 의거 제1단계 인적 교류 및 교육 협력, 제2단계 낮은 단계 훈련 참관을 거쳐 제3단계 정례적 정책 회의, 안보대화 및 낮은 수준의 훈련 실시 수준에 이르고 있으며, 향후 준(準)동맹 수준의 군사협력 문건 체결의 제4단계 수준을 지향하고 있다.

구체적으로 한국과 중국 양국 군사기관 간은 고위층 상호방문, 안보정책 협의회, 각군과 중국 인민해방군 간 정례회의와 합정 상호방문과 항공기 방문 등이 이루어지고 있다. 특히 해군의 경우 서해를 담당하는 중국 북해함대사령부와 한국 2함대 간에 핫라인이 설치되어 있고 중국 동해함대 사령부와 한국 3함대 간 정례적 인적 교류 및 해상에서의 수색 및 구조훈련이 2005년 이후 부정기적으로 실시되고 있다. 특히 양국은 각국의 국제관함식(International Fleet Review)과 서태평양해군심포지움(Western Pacific Naval Symposium: WPNS)를 실시함에 있어 상호 정보를 교환하고 합정을 파견하는 등의 비교적 긴밀한 수준의 군사적 관계를 유지하고 있다.

이러한 양국 간의 신뢰구축과 우발사태 방지 방안 강구는 양국 간 경제적 협력 증대로 더욱 공고화되고 있다. 현재 중국은 한국의 최대 교역대상국이며, 2위 투자 대상국이다. 아울러 한국의 대중국 무역의존도는 2014년 기준으로 전체 무역량의 21.3%이며, 수출의존도는 무려 26.1%이다. 1992년부터 2011년 간의 한국의 대(對)중국 교역 규모 비교 시 교역 규모는 35배, 수출은 51배 그리고 수입은 23배가 증가하였다.

특히 2만 개 이상에 달하는 한국기업의 중국 진출은 한중 간 전략적 협력동반자 관계로의 신뢰구축에 있어 연결고리가 되고 있으며, 양국 정부와 국민 간 상대방에 대한 의식구조 변화에 결정적 역할을 하였다. 이는 과거 승자 또는 패자(win-or-lose)가 아닌 상호 승자가 되는(win-to-win) 인식변화를 갖게 된 가장 중요한 역할을 담당하였다. 아울러 2012년 5월에 한중 자유무역협정(Free Trade Agreement: FTA) 협상을 개시한 이래 2년 6개월 만인 2014년 11월 10일 제22차 아시아태평양경제협력체(Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC)의 한중 정상회담에서 타결을 공식적으로 선언하여 양국 간 2020년을 기점으로 무역 및 투자가 더욱 활성화될 것으로 전망하고 있다. 전문가들은 중국이 한국의 최대 수출시장으로 대중국 수출은 연간 국내총생산(GDP) 10% 이상 그리고 전체 수출의 20% 이상을 차지하는 비중을 고려할 시 한중 자유무역협정으로 매년 약 1조 5000억원 이상의 증가할 것으로 예상하고 있다.¹⁴⁾ 이는 중국이 개혁과 구조조정을 통해 새로운 성장동력을 모색하여 경제발전을 지속한

다는 소위 “신장타이(New Normal: 新常态)”과 박근혜 정부의 “창조경제(創造經濟)”가 접목되어 향후 소위 『한·중 경제협력 3.0』¹⁵⁾ 시대 도래를 지향하는 양국 간 경제협력으로 예측되고 있다. 이에 한국은 중국을 내수시장으로 간주함으로써 양국 간의 정치·경제 분리가 아닌 정치·경제 일치화 단계로 발전이 가능할 것으로 판단되며 전략적 신뢰를 더욱 공고히 할 것으로 판단된다. 일부는 이를 ‘냉정치(冷政治), 열경제(熱經濟)’에서 ‘열정치(熱政治), 열경제(熱經濟)’로의 변화라고 정의하고 있다.

아울러 금년 4월에 중국 시진핑 국가주석이 내륙과 해양을 연계시키는 내륙과 해양 복합형 일대일로 구상을 정책화시키고 한국 박근혜 대통령이 2013년 10월이 발표한 한국과 유라시아를 연계시킨 유라시아 이니셔티브(Eurasia Initiative)가 적극적으로 추진됨으로써 양국 간 현행 교역 및 무역 증가 추세를 황해와 동해에 적용시키고자 노력하고 있다.¹⁶⁾ 대부분 학자와 전문가들은 중국의 일대일로와 한국의 유라시아 이니셔티브 간 연계시킴으로써 양국 간 협력이 더욱 활성화될 전망하고 있다. 비록 일부 안보 전문가들이 중국 경제가 지난 15년 간의 7%대 경제성장 동력을 잃어 가는 ‘차이나 리스크(China Risk)’가 제기되는 상황하에 중국으로의 경제의존성 증대가 안보위협이 될 수 있다는 부정적 견해를 내고 있으나, 북한의 군사도발을 억제시키는 중국의 역할 활용, 중국 내수시장 규모와 중앙아시아 등 유라시아 시장과 에너지 확보에 주력하는 국내 북한 문제 전문가와 학자 그리고 물류와 서비스 산업 분야 학자 및 전문가들 대부분은 긍정적 평가를 내리고 있다.

또한 양국 간의 사회·문화적 교류 및 협력이 양국 간 민족주의적 성향을 해소하는데 기여하고 있다. 현재 양국은 제2차 세계전쟁 시의 항일운동 유적 보존과 인물 추모 등에 있어 공감대를 형성하고 있다. 2013년 6월 중국을 국민 방문한 박근혜 대통령은 시진핑 국가주석에게 한국 안중근 의사 기념시설물 건립을 요청하였으며, 시 주석이 이를 기념관 건립으로 추진하여 2014년 4월 29일 하얼빈 역 내에 기념관을 개방하였다. 2015년 9월 박근혜 대통령은 중국 방문 시 중국과 한국이 공동으로 상하이 임시정부청사를 복원하여 개원시킨 임시정부청사를 찾았다. 이러한 양자간의 항일 관련 역사문화적 인식 배경에

14) 주형환, ‘한중 FTA 비준, 지체할 시간이 없다,’ 『중앙일보』, 2015년 11월 17일, B8쪽.

15) 이는 한·중간 무역 3,000억 달러, 상호 투자 1,000억 달러 그리고 인적 교류 1,000만명 목표를 의미한다.

16) 외교부, 『Eurasia Initiative (유라시아 이니셔티브)』 (서울: 외교부, 2015년).

는 일본의 과거 역사 부정 및 왜곡이 작용되었겠지만, 전체적으로 한국과 중국 간 미래지행적 역사 인식을 같이 하고 있다는 것에 비중을 둘 수 있을 것이다.

아울러 이는 6.25 전쟁을 통해 한국과 미국 간 전몰장병을 추모하는 사업과 동일한 수준으로 진행되고 있다. 2013년 6월 박근혜 대통령의 중국 방문시 1997년부터 중국으로 송환되지 못한 중국군 유해 문제를 인도주의 차원에서 해결하는 방안을 제시하여 2014년 3월 28일 인천공항을 통해 한·중 공동주관으로 중국군 유해가 인도되었다.¹⁷⁾ 특히 민간인 차원에서의 교류 및 협력은 양국 주요 도시 간 관광, 물류 및 가공무역을 위해 운항되는 항공기 일일 횡수가 800회 이상을 기록하고 있으며, 해상의 경우 서해 주요 항구 간에 컨테이너, 대형 여객선 및 전자상거래에 의한 택배 서비스용 전용 선박 등에 의한 해상교역이 일일 단위로 이루어지고 있다. 현재 한국 황해 항구 출항 선박의 약 25%가 중국 동부 연안 항구를 기항지로 하고 있는 것으로 알려져 있다

2014년 7월 시진핑 국가주석의 한국 서울대학교 강연을 통해 양국 간 역사적 문화적 유대감 강화를 위한 민간 차원에서의 특히 젊은 청년지도자 간의 유대가 강화되고 있다.¹⁸⁾ 특히 해양 관련하여 젊은 학생 간에 한중 간 과거 실크로드 해상교통로를 탐사하는 등의 한국과 중국 간 문화적 관계를 해상교역을 통해 재현시키기 위한 노력을 추진하고 있다. 예를 들면 한국해양대학교가 주도하는 한국 해양실크로드 사업이 중국의 일대일로 구상과 연계를 모색하는 다양한 프로그램을 추진하고 있는 것이다. 당시 한국 아산정책연구원이 실시한 중국 시진핑 국가주석과 중국 국가에 대한 호감도 조사에서 이례적으로 시진핑 국가주석이 미국 오바마 대통령을 앞선 지지율을 기록한 것으로 발표되었다.¹⁹⁾

17) 유엔정전 협정에 의거 중국군 유해가 1997년 1월까지 북한을 경유하여 중국에 인도되었으나, 2000년 북한이 인수를 거부함으로써 중국으로의 인도가 중단되었다.

18) 당시 시진핑 국가주석은 ‘중화민족이 위대한 부흥’을 지향하는 “중국의 꿈”과 ‘제2 한강의 기적’을 추구하는 “한국의 꿈”이 교집합을 만들어 양국 간 협력을 지향하는 역사적 계기가 될 것임을 밝혔다. 이에 대한 부정적 시각은 Jeffrey Wasserstrom, Xi Jinping says his Chinese Dream is like the American one. It's not, *Time*, November 9, 2015, p.29.

19) The Asan Institute for Policy Studies, *ASAN Report: South Korean Attitudes on China* (Seoul: The Asan Institute for Policy Studies, July 2014) 참조.

IV. “황해” 의미와 한·중 해양협력 발전

이러한 한중 간 성숙한 전략적 협력동반자 관계는 양국 간 황해의 가치 인정과 서해를 통한 양국 간의 해양협력 증진을 전제로 한다. 첫째, 역사적 교훈이다. 양국을 지리적으로 격리시킨 황해는 1894년 중국 지도부가 청일 전쟁 시의 압록강 해전과 황해 해전에서 일본에 의한 패전을 경험한 해역으로서 중국 인민과 지도부에게 일종의 “역사적 부담”을 주는 민감한 해역이다. 한국 역시 19세 중반 황해를 통한 서구 열강들의 함포외교 위협과 일방적 시장개방 정책을 실질적으로 경험한 해양이다. 반면 근대기 이후 한국과 중국 간 경제적 협력에 있어 황해는 역사적으로 양국 간 활발한 무역과 교류가 이루어지던 길(road)로 활용되고 있으며, 이를 통해 양국은 정치·경제·사회·문화적 동질성을 유지할 수 있었다. 즉 기타 다른 해양에서의 역사적 문제를 극복하고 있다는 것이다.

둘째, 황해에서는 극렬한 해양영유권 분쟁이 없다. 다행히 전후 황해는 중국이 주장하는 핵심이익이 적용되는 해양방어 제1도련 이내로 동중국해 및 남중국해와 달리 해양영유권(maritime territorial disputes) 분쟁이 존재하지 않는 해양이다. 다만 반폐쇄해로서 200마일 배타적 경제수역(EEZ)의 중첩에 따른 해양경계 획정을 과제로 남겨 놓고 있다.

또한 양국은 황해의 시발점인 이어도 해양과학기지를 영토분쟁이 아닌 해양경계 획정 문제임에 합의하여 해양영토 분쟁이 아님을 정확히 합의하여 협력을 길을 열었다. 현재 이어도 해양과학기지는 양국 해양관할권 중첩수역 범위에 있으나, 지리적으로 한국에 중국 보다 가깝고 한국의 배타적 경제수역(EEZ) 및 대륙붕에 속하고 있다. 물론 중국 측 주장의 배타적 경제수역(EEZ) 및 대륙붕에도 속하나, 양국 간 “중간선 원칙”에 의한 해양경계 획정이 설정되면, 자연스럽게 해결되는 문제로 간주하고 있다.²⁰⁾

이어도 해양과학기지는 다음과 같은 특징을 갖고 있다. 우선 국제법적 문제가 없다. 예를 들면 이어도 해양과학기지의 합법성 문제와 관련해서 중국은 유

20) 물론 여기에는 여전히 국제법 학자와 전문가 간에 논쟁의 여지가 있다. 즉 이어도가 양국 해양경계 획정 상 중간선 원칙에 의거 마치 한국이 중국을 배제하는 배타적인 권리가 있는 것처럼 행동하는 것에 대한 찬반 논쟁이다. 다시 말해 국제법적으로 “중간선 원칙”은 존재하지 않으며, 단지 “형평성 해결”에 도달하기 것 자체에 근접하기 위해 “관련 사항들” 개념이 여전히 불씨로 남아 있을 수 있다는 주장이다.

엔해양법협약 제74조 3항과 제83조 3항을 들어 “한국 이어도 종합해양과학기지가 “당사자 간 최종 합의에 이르는 것을 위태롭게 하거나 방해하는 행위”라며 국제법 위반을 주장하지만, 2007년 수리남과 가이아나 간 중재사건 판결문 등에서 밝혔듯이 주변 해역에 물리적 피해를 주는 것이 아니다.

셋째, 어업문제가 심각하지 않다. 이어도 주변 해역은 한중일 3국 어업협정이 아닌 한중 양국 간의 어업협정 상 『현행조업유지수역』으로 중국 어선이 자유롭게 조업할 수 있으며, 이들 어선은 중국 정부의 통제를 받는 수역이다. 반면, 이어도 수역은 거리가 멀어 한국 어선이 조업을 많이 하는 수역이 아니다. 단지 일부 중국 해양안보 기관이 잘못 이해하는 경우가 있으나, 이는 중앙정부와 지방정부 간 차이에서 비롯된 문제로 간주된다. 예를 들면 2011년 7월에 이어도 근해 한국 선박 침몰하여 한국의 인양선이 진입할 시에 중국 해양안보 기관으로부터의 항의가 있었던 사례였다. 또한 이어도 해양과학기지는 주변 해양환경에 물리적이거나, 지속적으로 그리고 영원한 피해를 주지 않기 때문에 한국의 이어도 종합해양과학기지 건설이 국제법을 위반한 사례가 아니다. 이 점에서 지난해 7월 서울에서 개최된 한·중 정상회담 시에 해양경계 획정문제를 2015년 실천 과제로 다룬 것은 양국 간 해양 신뢰구축방안에 대한 자신감을 보이는 것이었다.²¹⁾ 한·중 양국은 1996년 이후 16차례의 해양경계획정 협상을 실시하였으나, 2011년 이후에는 교착된 상황에 직면하였는바, 정상회담을 통해 교착상태의 협상을 재가동시킨 것은 그 자체만으로도 중요한 의미를 갖는다.

아울러 어업분쟁이 원만히 제도화 되고 있다. 동아시아 다른 해양과 달리 황해에서의 어업문제는 한국과 중국 간 상호보완적 공동노력으로 점차 진정되어 제도화되는 국면으로 접어 들고 있다. 특히 중국 불법어업 문제는 어느 한 당사국만의 문제만이 아닌, 황해에서의 해양환경 오염, 어족 자원 고갈 및 수산업의 구조적 문제에서 비롯된 양자간 문제로 인식하고 있으며, 이를 해결하려는 중국 행정당국의 의지와 조치가 점차 증대되는 등 긍정적 추세를 보이고 있다. 예를 들면 해양경계 미획정에 따라 발생한 어업문제를 『한·중 잠정조치수역』을 두고 ‘한·중 어업공동위원회’의 결정에 따라 어업에 관한 필요한 조치를 하는 등 비교적 안정된 질서를 유지하고 있다. 한중 잠정조치수역에서 한중 공동순시를 2015년 4월 8일부터 14일 간 실시하였다.²²⁾

21) 신정승, ‘한중 해양경계획정 재개에의 기대,’ 『독도연구지널』 Vol. 28 (한국해양수산개발원, 2014), 2-7 쪽.

22) ‘중국어선 불법조업 다소 주춤: 해경본부 강력 단속… 흥기 저항 여전해,’ 『어업 in 수산』, 2015년

특히 양국은 어업 생산물 관련 상호보완적 협력을 기대하고 있다. 한중 자유무역협정(FTA)으로 중국 수산물 시장 100% 개방을 기대하고 있는 한국은 향후 중국 동부 연안도시에서 고급 수산물 소비 확대가 추세이며, 이에 따라 중국 내에서 고부가 수산식품 육성 등 양국 간 수산협력 증진 기대하고 있다. 2015년 8월 25일부터 29일 간 개최된 중국 국제어업박람회에 한국이 참가하여 향후 한국의 중국 내 수산시장 진출을 기대하고 있다.

넷째, 황해에서의 군사적 위기를 잘 관리하고 있다. 황해는 중국과 인접된 북방한계선(NLL)을 사이에 두고 한국과 북한 간 수차의 소규모 무력충돌(skirmish)이 발생하였고 한·미 해군간 해상훈련이 통상적으로 실시되는 해역으로 중국 수도 베이징 등 중국 주요 도시와 군사시설이 연안(littoral)에 집중되어 있어 중국이 매우 민감한 반응을 보이는 해역이다. 이는 중국의 반접근/지역거부(Anti-Access: A2/Area Denial: AD) 전략 구사에 대응하려는 미국의 탄도미사일 방어망 구축 (예: 한반도에 사드(Terminal High Altitude Area Defense: THAAD) 배치 논란 등)에 대한 중국의 민감한 반응 표출, 중국의 부상에 대응하려는 일본의 한국과의 연합체제 구성 요구에 대한 중국의 반감 발표 등에서 찾을 수 있다. 특히 황해는 언제든지 북한의 군사도발이 잠재되어 있는 해양으로 단순한 우발상황에 의거 동북아 지정학적 변화를 초래할 수 있는 해양으로 간주되고 있다.

다섯째, 황해는 양국 지도자가 지향하는 국가전략이 연결되는 매개체이다. 2013년 10월 중국 시진핑 국가주석이 선언한 “21세기 해양신희로드(21st Maritime Silk Road: MSR)”의 시발점이자, 2013년 9월 선언된 중앙아시아와 연계되어 유럽으로 확장될 “내륙 신희로드(Silk Road Economic Belt)”가 출발하는 시발 도시들이 집중된 연안을 갖고 있어 양국 간의 경제 금융적 협력이 큰 해양으로 발전되고 있다. 현재 진행되고 있는 중국 주도의 ‘아시아 인프라 투자은행 (Asia Infrastructure Investment Bank: AIIB)’를 중심으로 한국은 서쪽으로 확장하는 중국의 물류 및 생산허브 네트워크에 접목하기 위한 노력을 경주해야 한다는 다양한 제안들이 국내 언론매체와 연구기관 연구결과보고서를 통해 나타나고 있다.²³⁾

여섯째, 한중 양국은 황해를 평화로운 해양으로 양국 간 성숙한 전략적 협

7월 9일, 12쪽.

23) 예를 들면 한국 포스코경영연구원이 발간하는 2015년 7월호 『Chindia Plus』 특집 논단과 趙江林 主編 『21世紀 海上絲綢之路』(北京: 社會科學文獻出版社, 2015年 5月) 이다.

력동반자 관계로 발전을 위한 중요한 지리적 매개체로 활용하려는 의지와 노력을 보이고 있다. 2015년 들어 다양한 서해 관련 양국 정부, 국책기관 및 민간기관 간의 해양교류 및 협력 내용들이 제시되고 있다. 예를 들면 2015년 6월 11일 인천항-중국 옌타이항 간 대형 여객선 업무 협약 합의, 2015년 8월 26일-27일 간 중국 네이멍구에서 개최된 제23차 한중 해운회담에서 제주-상하이 간 카페리 항로 개설 합의, 2015년 8월 25일에 부산에서 개최된 부산항만공사-중국 르자오 항만공사 간 회담에서 부산항만공사-중국 르자오 항만공사 간 상호협력 합의서 체결, 2015년 5월 13일 인천항만공사-중국 광시성 우조우시와 항만협력 방안 논의, 2015년 7월 13일 부산항과 중국 닝보항 간 협력강화를 위한 우호항 협정 체결, 2015년 8월 24일에 중국 베이징에서 개최된 제 18차 한중 관세청장회의에서 최근 양국 간 전자상거래 통관 간소화 합의 등이다. 특히 8월 27일부터 한중 카페리를 이용한 전자상거래 해상배송이 본격적으로 실시되었으며, 이에 따라 운임이 약 40% 절감되는 것으로 알려져 있다.²⁴⁾ 아울러 2015년 4월 7일-29일 간 개최된 ‘제15차 한중 황해 해양환경 공동 조사 그리고 정부 및 과학자간 회의’에서 2015년에 황해 공동조사 재개 합의하였으며, 이에 따라 공동조사 정점 4개를 포함하여 약 40개의 정점에 대해 해양조사를 실시하기로 합의하였다. 이에 따라 황해에 대한 정확한 해양환경 특성을 파악할 수 있을 것으로 예측된다.²⁵⁾

V. 한·중 간 해양경계 획정 실무회의 추진과 함의

양국 간 해양협력의 주요 현안인 황해상 해양경계 획정을 위해 2014년 7월 초 양국 정상이 정상회의에서의 “2015년에 양국 해양경계획정 실무협의를 가동한다”고 합의함에 따라 2015년 1월 29일에 해양경계 획의를 위한 과장급 접촉회의가 상하이에서 그리고 7월 16일에 국장급 준비회의가 서울에서 개최되었다.²⁶⁾ 이는 2015년이 한국과 중국 간 해양협력 증진을 위한 한 해가 되었음

24) 윤여상, ‘한중 카페리 이용해 전자상거래 해상배송 본격 시행,’ 『해사신문(海事新聞)』, 2015년 8월 31일, 2쪽.

25) 윤여상, ‘6년만에 한중 해양환경 공동조사 재개,’ 『해사신문(海事新聞)』, 2015년 5월 4일, 7쪽.

26) 윤여상, ‘한중 해양경계획정 본격적으로 논의한다,’ 『해사신문(海事新聞)』, 2015년 7월 16일, 5쪽.

을 암시한다.

그 동안 서해(약 38만km)에서의 해양경계(EEZ 및 대륙붕) 획정 협상에서 나타난 양측 입장은 첫째, 양국 모두가 국제법 기본원칙에 합의, UN해양법협약 준수, 상호존중의 원칙, 둘째, 중국은 형평의 원칙 주장, 그러나 지리적 요소, 지질적 요소, 어업 및 역사적 권익 등에 의한 비례성(proportionality) 등을 우선 고려하는 입장, 셋째, 한국은 유엔해양법협약에 따라 형평성 해결에 도달하는 것을 목표로 하고, 대한민국의 이익에 부합하게 남서해안에 중간선 도출을 위한 적절한 기점이 설정될 것을 목표로 제시함 등이었다.

이와 같이 2015년에 실시될 한중 해양경계 획정을 위한 실무협회가 한중 양국의 미래지향적이며 성숙한 전략적 협력동반자 관계 증진의 중요한 계기를 마련되어야 할 것이다. 1994년에 발효된 유엔해양법협약이 한국, 중국 그리고 일본이 접한 반폐쇄해에 적용되었으나, 관련 당사국 간 중복된 배타적 경제수역(EEZ) 합의를 도출하지 못한 상황하에 역사적 부담까지 접목됨으로써 해양경계 획정은 일종의 “판도라 박스”로 간주되고 있었다.

특히 지난 수차 실무협회가 “진전이 없었다”는 전제하에 일부 해양경계 획정을 위한 “2015년 실무협의를 실시할 필요가 없다”는 의견은 오해이다.²⁷⁾ 또한 양국 간 황해에서의 해양경계 미획정에 따른 어업 문제 등이 비교적 관리가 잘 되고 있는 상황하에 “합의를 서둘러야 할 이유와 명분이 아직 축적되지 않았다”는 일부 학자와 전문가들의 의견 역시 오해이다. 일부는 황해에서의 중국 불법어업 문제가 해양경계 획정에 있어 한국의 입장인 “중간선 원칙”을 중국이 수용하지 않아 합의가 되지 않았다는 오해를 갖고 있다. 이는 2008년, 2011년, 2013년 그리고 2014년 한국 해경과 중국 불법어선 간 충돌사건에 의해 더욱 고착되는 경향을 보인 착시현상이었다. 심지어 2013년 11월 중국이 일방적으로 방공식별구역에 이어도 근해를 포함시킨 조치를 마치 한중 간 해양경계 획정이 되지 않아서 발생한 문제로 보는 오해를 나타냈다.

특히 중국은 황해에서의 해양경계 획정 실무협의를 중국 제1도련 방어선의 시작이자, 시진핑 국가주석의 21세기 해양실크로드 연장선인 한반도 황해에서의 해양경계에 합의함으로써 중국과 주변국 간 “조화로운 해양(harmonious sea)”을 이룬 대표적 성공사례로 시현하고자 희망하고 있으며, 이를 동중국해와 남중국해에서의 중국과 인접 연안국 간 해양 주권 및 영유권 문제 해결을

27) 윤석준, ‘2015년 한중 해양경계 획정 실무협회의 독(毒)인가 약(藥)인가?’ 『China Watching』, <제 3호>, 아주대 중국정책연구소, 2015년 3월 30일.

위한 모범사례(practice or modality)로 삼으려 할 것이다. 한편 한국은 북한과 해양으로 가까이 인접된 황해에서의 중국과의 해양경계 합의를 전략적 협력동반자 관계의 내실화 및 성숙화를 위한 촉진체(catalyst)로 부각되기를 기대하여 일본과의 해양경계 획정에도 파급효과로 나타나길 희망하고 있다.

실제 한국은 다음과 같은 특수성에 의거 중국과의 해양경계 획정 합의를 통해 중국이 필리핀과 베트남 등의 국가에게 양자간 해양경계획정의 성공적 모델로 시현시킬 수 있는 장점을 갖고 있다. 예를 들면 한국은 1) 성공적 정·경분리에 의해 민감한 문제(북한)를 해결하는 국가, 2) 주변국 중 유일하게 중국에 교혼을 줄 수 있는 국가, 3) 중국과 해양영유권 분쟁이 없는 국가, 4) 북한이 있음에도 군사 교류 및 협력이 가장 활발한 국가, 5) 전략적 협력동반자 관계를 갖고 있는 국가 중 미국과 군사동맹을 갖고 있는 국가, 6) 가장 깊고 가까운 역사적 경험과 과정을 갖고 있는 국가, 7) 일본을 견제할 수 있는 국가 그리고 8) 중국과 미국 간 완충지역 (buffer zone)을 제공할 수 있는 국가 등의 독특한 특수성을 갖고 있는 국가로 평가되고 있다.

특히 한국과 중국 간 경제협력은 중국과 동남아시아, 중앙아시아 및 러시아 간의 변경무역 성격이 아닌, 황해를 통한 양국 국민과 기업 그리고 기관 간 인적 교류, 비즈니스 왕래 및 물류교환은 전통(tradition, 傳統), 역사(history: 歷史) 그리고 상호보완적 거버넌스 또는 국제법 레짐이 복합된 필요성이다. 실제 이는 중국의 주변국 어디에서도 찾을 수 없는 고유 모델이다.²⁸⁾ 특히 한국과 중국 간 해양경계 획정 합의 시 중국은 이를 남중국해에서 중국과 해양영유권 갈등을 갖고 있는 필리핀과 베트남 등의 국가에게 평소 강조한 양자간 합의에 의한 평화적 해결이 언어적 구사가 아닌 “진정성 있는 제안”이라는 돌파구를 강조할 수 있는 효과를 얻게 될 수 있을 것으로 예측된다.²⁹⁾

28) Sukjoon Yoon, 'Korea-China Maritime Boundary Talks: Implications for South China Sea,' *RSIS Commentary*, No. 89, 13 April 2015.

29) 사실 한·중해양경계 획정과 중국과 아세안 간의 남중국해 문제는 동일성이 적다. 하지만 한·중해양경계 획정은 양자간 문제이나, 중국과 아세안 간의 남중국해 문제는 다자간 문제로서 다소 접근에 있어 차이가 있으나, 현재 역내 해양경계 획정을 두고 최근에 인도네시아와 말레이시아 간 합의 사례 이외 중국과 주변국 간 최근 합의 사례가 없다는 점에서 한중 해양경계 획정 합의는 중국의 주변국에 대한 우호 및 국제법에 의한 원만한 합의를 시현할 수 있는 유일한 사례로 볼 수 있을 것이다. 논문 심사과정에서 저자가 소홀히 다룬 이점을 지적해 준 익명의 심사위원님께 감사 드린다.

Ⅵ. 한·중 간 해양협력 제한점과 해소 방안

한중 양국 간 황해를 낀 해양협력이 포괄적으로 발전하고 있는 것은 매우 긍정적인 추세이다. 그러나 반드시 블루오션만 존재하는 것은 아니다. 우선 중국의 태도 변화 가능성에 대한 우려이다. 한국 내 많은 안보 관련 학자와 전문가들은 중국의 대(對)주변국 외교범주에 있어 대(對)한국 관계 발전 비중이 증가하고 있지만, 향후 기존의 경제발전을 위한 도광양晦(韜光養晦)의 외교정책에서 중국의 꿈을 이루기 위한 유소작위(有所作爲) 외교정책로 변화되는 것에 대한 우려를 나타내고 있다. 이 점에서 대부분 국내 학자와 전문가들은 황해에서 해양경계 획정에 부정적이다.³⁰⁾

즉 전통적 영향력 복원을 위해 핵심이익 범위가 해양으로 확장되는 상황하에 한반도가 중국의 영향권 범위로 포함되는 경우 한국의 입지가 기대와 달리 좁아질 것이라는 우려이며 서구 국제정치가 주장하는 균등한 국가 관계 유지가 어려울 것이라는 우려이다. 과거 중국의 중화주의 사상을 고려 시 일부 일리가 있다. 그러나 현재의 “중국”을 과거 중국으로 보는 것은 문제가 있다는 것이 반론을 제기하는 학자와 전문가들의 견해가 존재하고 있다.³¹⁾ 과거와 달리 중국이 부상하는 가운데 미국의 군사적 재균형 전략이 진행 중에 있고, 미일 동맹이 강화되고 있으며, 일본이 안보법안 재·개정을 통해 보다 적극적인 대(對)중국 견제 전략을 구사하는 상황하에 중국이 서해를 낀 한국과의 관계를 지금까지의 발전 과정과 원칙을 무시한 관계로 변화시킬 이유가 없다는 것이다. 이 점에서 일부는 현재 진행중인 한중 해양경계 획정 실무회의에 비중을 두고 있다. 이러한 우려는 중국의 부상이 일관되게 진행될수록 더욱 가속화될 것으로 예측된다. 이를 해소시키기 위해서는 중국으로부터의 한국 국내에서의 부정적 이견을 제시하는 이들을 설득하는 과정이 필요할 것이다.

다음으로 현재와 같이 한국이 미국과의 전통적 군사안보 동맹을 유지하면서 중국과의 관계를 발전시키고 있는 상황하에 오히려 미국과 일본이 한국을 고립시켜 한국의 전략적 입지공간이 좁아질 수 있다는 우려이다. 그러나 미국과 중국 모두 한국이 미국과 중국 간에 양자택일의 딜레마에서 벗어나서 미국

30) 윤석준, '2015년 한중 해양경계 획정 실무협의: 독(毒)인가 약(藥)인가?'

31) 최형규·예영준·신경진, '시진핑 "만리장성 왜 쌓았겠나..." 중국, 공격 유전자 없다,' 『중앙일보』, 2015년 11월 4일, 6쪽.

과 중국 양자 간에 균형적 관계를 유지함으로써 한국이 미국과 중국 간 충돌에 있어 중간자 역할을 담당해 줄 것으로 요구하고 있다.³²⁾ 실제 한국은 미국과 중국 간 양자간 문제에 있어 비교적 부담을 덜 받는 역내 국가이다.

한국 외교장관은 이를 전략적 딜레마(strategic dilemma)가 아닌, 축복받은 선택(Great Blessing)이라고 정의하여 논란이 되었다.³³⁾ 이를 비판하는 학자와 전문가들은 최근 중국과 일본 간의 악화 국면이 조정되고 있는 추세를 근거로 한국이 현재의 한중 전략적 협력 동반자 관계를 한 단계 더 격상시키는 기회를 갖기 어렵다고 주장하고 있다. 지금까지 한국이 미국의 초강대국 위상에 편승하여 국력을 신장시켜 미국 동맹국 중에 유일무일하게 정치·경제적 성공을 이룬 사례가 되었다. 이는 중국도 마찬가지라고 본다.

이제는 한국이 중국의 부상에 편승하여 이를 통해 한국이 역내 안보 안정과 평화에 있어 적극적 노력을 경주할 수 있어야 한다. 이는 미국의 지속적으로 중국과의 전략적 협력 동반자 관계로 발전시키고 있는 한국에게 역내 국제질서와 법에 의한 안정과 평화를 유지하기 위한 노력을 요구하는 것에서 증명되고 있다. 이는 지난 8월 3일 미국이 한국에 대해 비공식적으로 중국의 남중국해에서의 일방적 매립공사에 따른 해양갈등과 대결 국면에 대해 독자적 목소리를 내 줄 것을 요구한 사례에서 식별된다. 이는 중국이 미국과의 양자간 갈등 국면에 한국으로 하여금 양자간 선택을 받도록 하는 갈등을 만들지 말아야 함을 의미한다.

현재 미국과 중국은 상호 세력권 확장을 목표로 관계를 발전시키고 있다. 불필요한 대리전쟁이 한반도에서 발생되지 않도록 미국과 중국은 한국에게 배려를 해야 한다. 북한의 군사도발을 지난 65년간 막대한 투자를 하여 억제시켜 동북아 안정과 평화에 기여해 온 한국에게 미국과 중국이 양자간 끼는 딜레마 국면을 제공해서는 아니된다. 지금 한국은 통일한국을 예측하고 이를 미국과 중국 간 협력하기도 힘든 과정과 절차를 겪고 있는 중국의 주변국이자, 미국의 가장 신뢰성이 큰 동맹국이다.

아울러 황해에서의 불법어업 문제이다. 한국의 배타적 경제수역과 2001년에 한중 어업협정에 의거 양국이 공동으로 관리하는 수역으로 양국 어선들이 이 수역에서 상대국 허가없이 조업 가능한 한중 잠정조치수역에서의 조업 질서는 양국 관련 기관으로 공동 노력으로 개선되고 있는 것으로 발표되고 있다.

32) 유상철, '한국이 중국에 경사됐는가?' 『중앙일보』, 2015년 11월 4일, 32쪽.

33) Sukjoon Yoon, 'Strategic dilemma or great blessing?' *PacNet*, No. 23, April 13, 2015.

예를 들면 한국 배타적 경제수역에서 허가받은 중국의 조업 선박은 약 1,600척으로 중국 측의 구조 조정과 불법조업 단속 노력으로 점차 감소하였으며, 불법 어선의 공무집행방해 행위도 점차 저항강도를 낮추고 있는 것이다.³⁴⁾ 다만 전반적인 조업질서 구축에도 불구하고 북방한계선(Northern Limit Line: NLL) 북한수역에서의 조업이 증가하고 있어 문제가 되고 있다. 예를 들면 중국어선의 북방한계선 조업선박이 2014년 125척에서 2015년 전반기 175척으로 약 40%가 증가한 현상이다.³⁵⁾

이어 한국 ‘서해어업관리단’ 소속 무궁화 23호와 중국 해경 북해분국 소속 1112함이 4월 8일부터 14일간 공동 불법어선 단속작전을 실시하고 ‘서해어업관리단’과 ‘서해해양경비안전본부’와 합동으로 불법조업공동 대응센터를 설립하여 대응하는 등의 다각적 방안을 강구하고 있다. 특히 해양경비안전본부는 불법어업 단속을 위한 기동전단을 구성하여 단속 수위를 강화하였다.³⁶⁾ 그러나 중국의 적극적 협조가 없는 한국 일방만의 단속행위는 큰 의미가 없다. 양국 관련 법집행기관은 외교적 노력과 현장 지도방문 및 교육 그리고 성어기 합동단속 작전 실시 등으로 황해에서의 불법어업 문제를 해소시켜 어업질서를 구축하여 어민 피해 방지와 어족 자원 보호로 평화로운 황해를 이루어야 할 것이다.

Ⅷ. 향후 한·중 해양협력 증진을 위한 제안

1. 황해 해양경계 획정에 있어 대립보다는 협력에 비중을 두어야 한다.

해양경계 획정이 미합의된 상황에 따른 황해상 어업문제가 양국 간 공동의 노력으로 해결되고 있는 긍정적 양상을 보이고 있는 것은 양국 행정당국이 공동으로 노력을 경주하고 있다는 증거이며, 실질적 해결방안 강구에 있어 비교

34) 2015년 7월 9일 한국 『어업 in 수산』 신문은 저항 수위가 식칼, 손도끼에서 돌, 삽 등 비교적 살상성이 낮은 수단을 사용하는 것으로 보도하였다. ‘중국 어선 불법조업 다소 주춤: 해경본부 강력 단속…홍기 저항’, 『어업 in 수산』, 2015년 7월 9일, 12쪽.

35) 전계서.

36) 『수산신문(水産新聞)』, 2015년 4월 13일, 2쪽 및 7월 13일, 6쪽 및 2015년 8월 17일, 6쪽 참조.

적 적극적 의지를 갖고 있다는 증거이다.

반면, 해양경계 획정은 한국과 중국 간의 “순수한 양자간 문제”로서 합의에 이르지 못하거나 실무회의가 무산되는 경우 기존의 미래지향적 한중 전략적 협력동반자 관계에 미치는 영향은 매우 클 것이다. 이는 해양경계 획정이 한중 간 성숙한 전략적 협력 동반자 관계를 가름하는 기준이 되어서는 아니 된다는 것을 암시한다. 중국 어선들의 불법조업 문제가 양국 간의 편익 위주 조치들로서 어느 정도 진정국면에 들어가는 상황하에 과연 해양경계 획정에 의한 중국 어선의 불법조업 문제 해결의 완성체인가에 대한 의문을 갖고 있기 때문이다.

다행히 양국 간 해양갈등 요인이 국가주권 및 중국이 주장하는 핵심이익과 연계되지는 않았으나, 어업, 환경, 과학조사 및 자원개발 등의 부수적 문제들이 상호이익을 지향하는 방향으로 해결되어야 하는 현안이라는 것에 동의하고 있다. 특히 중국어선의 항해 불법조업에 대한 중국 행정당국의 의지와 2015년 한·중 자유무역협정(FTA) 가동에 따른 물류의 주요 수단이 황해인 점을 고려 시 무리한 충돌을 야기시키기 보다, 상호보완적 협력에 비중을 두어야 할 것이다.

양국 간 해양경계 획정이 합의되면 해양경계선을 기준으로 우리측 수역에 대해 보다 엄격한 법 집행을 수행할 수 있다는 장점이 있으나, 한중 해양경계 획정 협상의 가장 큰 현안인 어업문제를 어떻게 다룰 것인가가 관건일 것이다. 예를 들면 합의 이후 한중 잠정조치수역이 아닌, 새롭게 획정된 한국 배타적 경제수역으로 중국 어선이 허가 없이 넘어와 조업을 실시함으로써 불법어업이 더욱 늘어날 가능성이 크며 그로 인해 더 많은 장비, 예산과 인력을 투입해야 하는 상황이 예상되기 때문이다.

2. 양자간 문제로만 다루어 제3자 현안이 개입되지 않도록 해야 한다.

현재 중국이 핵심이익 대상에 아직은 서해를 포함시키고 있지는 않으나, 예를 들면 무리하고 서두르는 해양경계 획정 강요로 중국이 황해를 주변국(변강: 邊疆) 관리 차원에서 절대 양보가 없는 “핵심이익(core interests)”으로 간주할 수 있는 가능성을 배제해야 한다는 것이다. 즉 미국과 일본이 황해에서의 한중 간 해양협력을 동중국해 및 남중국해에서의 중국 해양영유권 주장을 지역 내 현상유지(status quo)를 변화시켜 중국 패망 이전 상황으로 복귀시키려는 의

도로 해석하면서 적극적으로 개입하는 상황을 만들지 말아야 한다는 것이다. 우리는 이를 근대기 역사에서 경험하였다.

이런 상황하에 황해 해양경계 획정 실무협회가 양국 관계에 부정적 영향을 주어서는 아니 된다. 특히 황해가 지정학적 대결 국면인 대륙동맹과 해양동맹으로 양분하는 기준선(線)으로 간주되어서는 더욱 아니 된다. 양국 간 북한의 비핵화, 미국 미사일 방어 체계 ‘사드(THAAD)’의 한반도 배치, 한·미·일 군사적 협력 구체화 그리고 일본의 안보법안 채택에 따른 영향 등의 비교적 무거운 현안들은 정확히 한국과 중국 양국간만의 순수 문제이기 보다 동아시아의 다면적 다층적 안보 및 경제상황에 의해 해결될 수 있는 “상황의존적” 문제라는 인식이 필요하다.

3. 해양협력 해양 전문가 협의체를 가동해야 한다.

한국과 중국 내 한중 간 해양협력을 연구하고 고민하는 양국 학자와 전문가들의 폭을 넓히고, 이들 간 상호협력과 협의가 가능하도록 메커니즘을 구축할 필요가 있다. 특히 서구와 다른 특이한 정치·경제 및 사회적 체계를 유지하는 중국과 서구 중심적 체계에 익숙한 한국 간 공통된 해양협력 체계와 구조를 만들 수 있도록 연구가 요구된다. 그 동안 한국 내 한중 관계 연구가 대부분 미국 등 서구에서 학위를 받고 그 동안 한미 동맹 만능주의에 익숙하였던 학자와 전문가들에 의거 주도되는 양상을 보여 왔다. 그러나 이제는 그렇게 해서는 아니 된다.

다음과 같은 이유가 있다. 우선 언어형상적 차원에서 양국 간 사용하는 외교 및 군사적 용어 대한 공감대 형성이 필요하다. 예를 들면 중국의 대(對)주변국 4대 원칙인 친(親: friendship), 성(誠: sincerity), 혜(惠: benefit), 용(容: embracement) 그리고 의리관(義利觀: justice)에 대한 이해와 영어 해석상 용어 선택이 통일될 필요성과 이에 대한 서구 중심의 국제정치 체제 적용이다. 심지어 상기 대(對)주변국 외교 4가지 원칙과 의리관 개념들에 대해 서구 국제정치 이론에 익숙한 학자와 전문가들은 일종의 “언어적(言語的) 형용(形容)”이라고 저평가하고 있다. 어느 시각에서 보든 같은 개념과 적용성이 나오도록 양국으로부터의 학자와 전문가 간 공동연구가 필요하다.

다음으로 양자간 관계 증진을 위한 각종 회의 및 대화 시 각자의 상대방

(count-partner)을 식별하기 위한 공통 인식이 필요하다. 예를 들면 일부 서구지향적 국제정치 논리에 익숙한 학자와 전문가들은 중국이 한국을 외교적으로 동등한 위치에 두지 않을 것이라고 주장하는 주된 논리가 “격(格)”이었다. 정치체제와 행정체제가 다른 중국의 정치 지도자와 행정 관리와 서구 중심적 체제를 유지하는 한국과 미국 그리고 일본 간의 격을 유지하기 어려운 점이 일단 협력을 위한 신뢰구축과 위기 관리 방안 강구 차원에서 제한점으로 대두되기도 한다.

4. 새로운 시각을 갖도록 노력해야 한다.

현재 양국 국가 지도자의 해양 리더십은 비교적 높은 상황이다. 예를 들면 정상회담 합의 내용에 해양경제 활성을 위한 실무회의 추진을 포함시킨 것을 들 수 있다. 다행히 중국 시진핑 국가주석과 한국 박근혜 대통령 모두 해양을 국가안보와 외교정책의 핵심으로 삼고 있다. 향후 양국 지도자 간 정치적 및 경제적 이해와 공동이익 지향을 ‘새로운 패러다임(new paradigm)’에서 추진할 수 있도록 해야 한다. 예를 들면 이제 중국을 더 이상 오직 “힘”으로만 밀어붙이는 과거의 중국(Middle Kingdom)으로 보지 않는 시각이며, 중국은 이를 주변국 특히 한국에게 시현하여 다른 주변국에게 전략적 신뢰를 주는 계기로 활용해야 한다는 것이다. 중국이 힘보다는 국제법 논리를 존중하는 법 또는 규범을 존중하는 지역국가(regional power)로 발전해야 한다는 것이 일반적 희망이다.

Ⅷ. 결론 : 한·중 전략적 해양신뢰구축과 해양위기관리가 역내 표준 모델이 되어야 한다.

한국은 역내 국가들이 중국과 갖고 있는 해양갈등과 분쟁 요인들을 극복하고 다양한 해양협력을서해를 통해 이루어 성숙한 전략적 협력동반자 관계를 지향하고 있다. 예를 들면 한중 양국 정상 간 전략적 해양신뢰구축과 현장에서

의 해양위기관리 체계를 구축한 것이다. 또한 앞에서 살펴 본 바와 같이 한국과 중국은 황해를 매개체로 활용하여 양국 관계 발전의 제한 사항인 북한과 한미 동맹 등의 제한점을 극복할 수 있었다.

이는 일종의 “상황논리”라고 볼 수 있을 것이다. 즉 한중 전략적 협력동반자 관계가 좋을 때 한국과 중국은 양국 간 해양경계 획정에 합의하여 이를 지역 해양협력의 표준사례(The best practice or modality)로 삼아야 한다는 것이다. 사실 그 동안 한·중 해양문제는 황해에서의 무력 충돌과 갈등 그리고 미국 해군력 진입 등으로 너무 부정적 현안으로만 보아 양국 관계 발전의 매개체로 활용되는 역할과 가치를 거의 무시하였다. 이제는 그 동안의 한중 해양협력에 대한 시너지 효과를 적극적으로 활용해야 한다. 특히 이번 해양경계 획정 협상이 2015년에 개시한 양국 간 실무협상을 통해 손익 대차대조표를 작성하여 양국 지도자 간에 정치적으로 해결할 수 있는 계기가 되도록 양국 해양 학자와 전문가들이 이해하고 도와 주어야 할 것이다. 궁극적으로 황해에서의 한국과 중국 간 전략적 해양신뢰 구축과 위기관리 체계 구축은 미래지향적 한중 관계에 있어 촉진제가 됨과 동시에 역내 해양갈등과 대립을 해소시키기 위한 표준사례로 삼아야 할 것이다.

참고문헌

한글

- 대한민국 국방부, 『2014년 국방백서』 (서울: 대한민국 국방부, 2014년 12월 31일).
『수산신문(水産新聞)』, 2015년 4월 13일, 7월 13일, 2015년 8월 17일.
신정승, ‘한중 해양경계획정 재개에의 기대,’ 『독도연구저널』 Vol. 28 (한국해양수산개발원, 2014).
윤석준, ‘2015년 한중 해양경계 획정 실무협의: 독(毒)인가 약(藥)인가?’ 『China Watching』, <제3호>, 아주대 중국정책연구소, 2015년 3월 30일.
윤여상, ‘한중 카페리 이용해 전자상거래 해상배송 본격 시행,’ 『해사신문(海事新聞)』, 2015년 8월 31일.
윤여상, ‘6년만에 한중 해양환경 공동조사 재개,’ 『해사신문(海事新聞)』, 2015년 5월 4일.
윤여상, ‘한중 해양경계획정 본격적으로 논의한다,’ 『해사신문(海事新聞)』, 2015년 7월 16일.
‘중국 어선 불법조업 다소 주춤,’ 『어업 in 수산』, 2015년 7월 9일.
한국해양전략연구소, 『2014-2015 동아시아 해양안보 정세와 전망』 (서울: 한국해양전략연구소, 2014).

영문

- Alexander Winifred, ‘Missing oil tanker found, held by Indonesian pirates,’ *Malaysian Reserve*, June 19, 2015.
Bateman, Sam, ‘Solving the “Wicked Problems” of Maritime Security: Are Regional Forums up to the Task?’ *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 33, No. 1 (2011).
The Asan Institute for Policy Studies, *ASAN Report: South Korean Attitudes on China* (Seoul: The Asan Institute for Policy Studies, July 2014).
Yoon, Sukjoon, ‘Assessing China’s Land Reclamation in the South China Sea,’ Issue Briefing, South China Sea Think Tank, April 2015 <http://scstw.org/issue-briefing/assessing-chinas-land-reclamation-in-the-south-china-sea...> (2015년 6월 29일 검색).
Yoon, Sukjoon, ‘Korea-China Maritime Boundary Talks: Implications for South China Sea,’ *RSIS Commentary*, No. 89, 13 April 2015.
Yoon, Sukjoon, ‘Strategic dilemma or great blessing?’ *PacNet*, No. 23, April 13, 2015.

Abstract

Maritime Confidence-Building Measures and Crisis Management Systems Between Korea and China: Is it the Best Practice for Region?

Sukjoon Yoon*

Leaving the legacies of the Cold War and other difficulties behind them, South Korea and China are building up their successful strategic cooperative partnership, moving forward toward through the development of new economic exchanges and diplomatic cooperation between the two countries, and this process is expected to gain momentum during 2015. 2015 is the third year since President Park of South Korea and President Xi of China came into office, and also the first year they have begun to implement the many declarations and promises which they have made within the context of the strategic cooperative partnership. The two nations share a common cultural heritage, and their governments should take this opportunity to leverage their partnership to enhance their economies and to improve their people's quality of life, especially for the younger generation. At a summit held in July 2014, the two leaders agreed to launch a working-level group on maritime boundary delimitation. The first meeting took place on January 29, 2015, and addressed issues of Exclusive Economic Zones (EEZs) and continental shelves in the Yellow Sea, which has an area of about 380,000 km². It is greatly to be hoped that the 2015 maritime boundary delimitation meeting between South Korea and China will not impair the future of bilateral relations, but rather will improve their prospects. South Korea and China must take the opportunity to

* Senior Research Fellow, Korea Institute for Maritime Strategy.

secure a definitive delimitation of their maritime boundary; their strategic cooperative partnership is in good order and China is currently taking a somewhat more flexible stance on the ECS and the SCS, so an agreement on boundaries will serve as a useful model for regional maritime cooperation.

Key Words : Maritime Confidence-Building Measures, Crisis Management Systems, Exclusive Economic Zones (EEZs), Maritime Boundary Delimitation

게재일시: 2015년 10월 13일, 게재 심사: 2015년 11월 9일, 게재결정: 2015년 11월 17일