

캐나다 북극수역과 북서항로 분쟁

KOPRI
극지연구소

2014. 7. 4

정 감 응

영산대학교 법과대학

목 차

1. 서 언

2. 북서항로란?

3. 캐나다와 미국의 주장

4. 주요 쟁점

5. 평가 및 시사점

1. 서언

- 지구온난화로 빙하의 급격한 감소, 북극항로 개발 가능성 증대
- 2050년경에는 상업운항 가능성
- 해양자원(가스, 석유), 군사안보의 중요성

KORDA
극지연구소

2. 북서항로란?

- 북서항로는 베링해, 캐나다 북부해역, 북대서양의 항로
- 동서 간의 길이가 약 1,450km
- 대서양과 태평양을 잇는 파나마항로 보다 약7,000km 단축
- 북서항로는 ‘북극의 파나마운하’ 라고 지칭
- 1945년 이전에는 간헐적인 해양탐사
- 1945년 이후에는 국가안보, 수로조사, 해양자원, 관광, 항행
- 지구온난화로 빙하의 급격한 감소, 북극항로 개발 가능성 증대
- 200년대부터 부분적 항행 가능, 2050년경에는 상업운항 가능성

< 북서항로 >



자료: Daum

< 북동항로 >



〈북서항로의 Route〉

● Route 1

M'Clure Strait, Viscount Melville Sound, Barrow Strait, and Lancaster Sound. This is the shortest and deepest route, but also the most difficult one.

● Route 2

Amundsen Gulf, Prince of Wales Strait, Viscount Melville Sound, Barrow Strait, and Lancaster Sound. This is presently the most feasible route for deep-draft ships

● Route 3

Amundsen Gulf, coastal waters to Victoria Strait, Larsen Sound, Franklin Strait, Peel Sound, Barrow Strait, and Lancaster Sound, used by most vessels of less than 10m

● Route 4

Similar to Route 3, but via Simpson, Rae, and James Ross Straits (around King William Island). This route is suitable for small vessels

● Route 5

via Bellot Strait, not Peel Sound, then Prince Regent Inlet and Lancaster Sound, this route depends on the ice conditions and currents in Peel Sound.

● Route 6

via Bellot Strait, Prince Regent Inlet, and Lancaster Sound, is suitable for small

● Route 7

from the west, then then through the Gulf of Boothia, Fury and Hecla Strait, Foxe Basin, Foxe Channel, and Hudson Strait, is a difficult route because of the accumulation of ice in the Gulf.

3. 캐나다와 미국의 주장



1> 호주의 주장

- 가스개발 및 보존 개정법(1969. 6. 27) – Ukon지역에도 적용
- 영해 및 어업수역법(1970. 4. 17) – 3해리를 12해리로 확장
- 북극수역오염방지법(1970. 4. 17) – 적용범위를 해안에서 100해리
- ICJ 의무적 관할권을 유보
- 외교서한(1973. 12. 17) – 역사적 권원인 내수
- 외교장관 의회 발언(1975. 5) – 내수, 국제항행용해협이 아님
- 영해 및 지리적 좌표령(1985. 9. 10) – 163개 직선기선, 내수
- ICJ 의무적 관할권 배제선언(1994. 5. 10, (2)(c))
- 유엔해양법협약 비준(2003. 12. 7) 및 배제선언
– 유엔해양법협약의 강제적 해결절차 배제선언
- 북극수역의 대륙붕 외측한계 정보자료 제출(2013. 12. 6)
- 북서항로는 캐나다의 주권에 속하며, 캐나다의 허가 필요

〈호주의 배제선언〉

- 2003. 11. 7차 배제선언

「--- excludes from binding decisions “disputes concerning the interpretation or application of articles 15, 74 and 83 relating to sea boundary delimitations, or those involving historic bays or titles.”」

2> 미국의 주장

- 북극수역의 직선기선은 유엔해양법협약의 요건에 위배
- 북극수역은 국제항행용 해협, 통과통항 인정
- 1969년 Manhattan호. 1985년 Polar Sea호
 - 양국의 주장을 유지하는 전제, 캐나다 연안경비대 동승
- 북극협력협정(1988. 1. 11)
 - 과학조사 미국 쇄빙선은 북극수역의 통항에 캐나다의 동의
 - 다만, 양국의 기존 입장을 저해하지 않음
- 미 대사 캐나다 외교장관 서한(2006. 10. 27)
 - 캐나다 북극수역은 내수가 아님, 국제항행용 해협, 통과통항, 사전허가나 동의 불필요
 - 과학조사는 사전동의, 과학조사 이외의 쇄빙선은 사전동의 불필요
- 미국 대통령훈령(북극지역정책, 2009. 1. 9)
 - 북서항로는 국제항행용 해협, 통과통항

4. 주요 쟁점

극지연구소

1> 역사적 권원>

● 호주의 주장

- 북극수역에 대한 탐사, 수로조사, 순시활동
- 영해 및 어업수역법(1970. 4. 17)
- 캐나다 외교서한(1973. 12. 17)
- 영해 및 지리적 좌표령(1985. 9. 10), 1972. 5. 9 좌표령을 보완

● 역사적 권원의 요건(발견, 실효적 지배, 묵인, 응고)

- 주장국가의 권한행사
- 상당한 기간 동안의 행사
- 역사적 권원에 대한 타국의 인용

● 평가

- 지속적 행사 ; 북극군도에 대한 발견, 북서항로나 북극수역 내수에 대한 것이 아님
- 상당한 기간 ; 1985년 영해 및 지리적 좌표령에서 최초로 주장
- 타국의 인용 ; 미국, 영국(EU) 등이 지속적으로 이익 제기, 여러 국가의 통항
- 기 타 문 제 ; 주장국가의 입증책임

2> 직선기선

- **영해 및 어업수역법에 의한 영해 및 지리적 좌표령(1985. 9. 10)**
 - 북극해 육지 및 군도 연안에 163개의 직선기선 설정
- **직선기선의 요건(1982 UNCLOS § 7)**
 - 깊게 굴곡지거나 잘려 들어가거나 해안을 따라 아주 가까이 섬이 흩어져 있을 것
 - 해안의 일반적 방향으로부터 현저히 벗어나지 말 것
 - 직선기선 안에 있는 해역이 육지와 충분히 밀접하게 관련될 것
- **국제판례(1951 영국/노르웨이 어업권 사건)**
 - 직선기선의 획정은 국가의 재량이나 그 합법성은 국제법에 의해 판단
- **평가**
 - 북극수역의 도서는 계절적 특성을 지니므로 기선설정의 합법성에 의문
 - 내수로 인정되는 경우 무해통항 불인정
 - 직선기선으로 내수로 편입된 경우 무해통항 인정
 - 캐나다가 유엔해양법협약당사국이 아니었으므로 무해통항 불인정
 - 직선기선의 설정요건 위배
 - 일반조약인 유엔해양법협약당사국으로 협약규정을 준수할 의무

<1982 UNCLOS>

● 1982 UNCLOS § 7

- 「1. 해안선이 깊게 굴곡이 지거나 잘려들어난 지역, 또는 해안을 따라 아주 가까이 섬이 흩어져 있는 지역---
3. 직선기선은 해안의 일반적 방향으로부터 현저히 벗어나게 설정할 수 없으며, 직선기선 안에 있는 해역은 내수제도에 의하여 규율될 수 있을 만큼 육지와 충분히 밀접하게 관련되어야 한다.」

● 1982 UNCLOS § 35

- 「이 부의 어떠한 규정도 다음에 영향을 미치지 아니한다.
- (a) 제7조에 규정된 방법에 따라 직선기선을 설정함으로써 종전에는 내수가 아니었던 수역이 내수에 포함되는 곳을 제외한 해협 안의 내수의 모든 수역
- (b) 해협연안국의 영해 바깥수역이 배타적경제수역 또는 공해로서 가지는 법적 지위」

● 1982 UNCLOS § 37

- 「이 절은 공해나 배타적경제수역의 일부와 공해나 배타적경제수역의 다른 부분간의 국제항행에 이용되는 해협에 적용한다.」

3> 국제항행용 해협

- 영해 및 어업수역법에 의한 영해 및 지리적 좌표령(1985. 9. 10)
 - 북극해 육지 및 군도 연안에 163개의 직선기선 설정
- 국제항행용 해협의 요건(1982 UNCLOS § 37)
 - 공해나 EEZ의 일부, 공해나 EEZ의 다른 일부를 연결하는 해협
 - 국제항행에 이용되는 해협(통항선박의 국적 및 척수)
 - 모든 선박의 통과통항 인정
 - 직선기선을 설정하여 내수가 된 수역에도 적용(1982 UNCLOS § 35)
- 국제판례(1946년 Corfu Channel Case)
 - 공해의 두 부분을 연결하는 지리적 특징
 - 국제항행에 이용되고 있다는 사실
- 평가
 - 북서항로는 동쪽 래브라도해와 서쪽 보퍼트해를 연결, 국제항행용 해협에 해당
 - 1985년 이후 다양한 국가의 다양한 선박이 통항, 국제항행용에 해당
 - 북서항로에 내수가 포함될 경우 통과통항 및 무해통항이 혼용

〈북서항로 통항선박의 국적 및 척수, 1903-2005〉

종류	척수	목적	국적
소형선박	20	탐사	영, 프, 독
유조선	2	시험항해	미
쇄빙선	18	조사, 지원	미, 러
일반선박	29	관광	러, 바, 독

자료; Donat Pharand, "The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit", *Ocean Development & International Law*, Vol.38(2007), p.38.

4> Critical Date

● Critical Date란?

- 국제재판에서 분쟁당사국들의 법적 지위를 변경시킬 수 없는 시점
- Critical Date 시점까지 존재하는 법령, 징세, 재판 등의 주권행사, 지도, 사료 및 자료 등에 관해서만 결정되어야 하는 것이 원칙

● Critical Date의 설정기준

- 분쟁의 발생일자
- 식민지 독립일자
- 영토관련 조약의 체결일자
- 국제재판의 제소일자 등

● 평가

- 캐나다가 유엔해양법협약이 가입하여 조약준수의무가 발생하는 2013. 11. 7

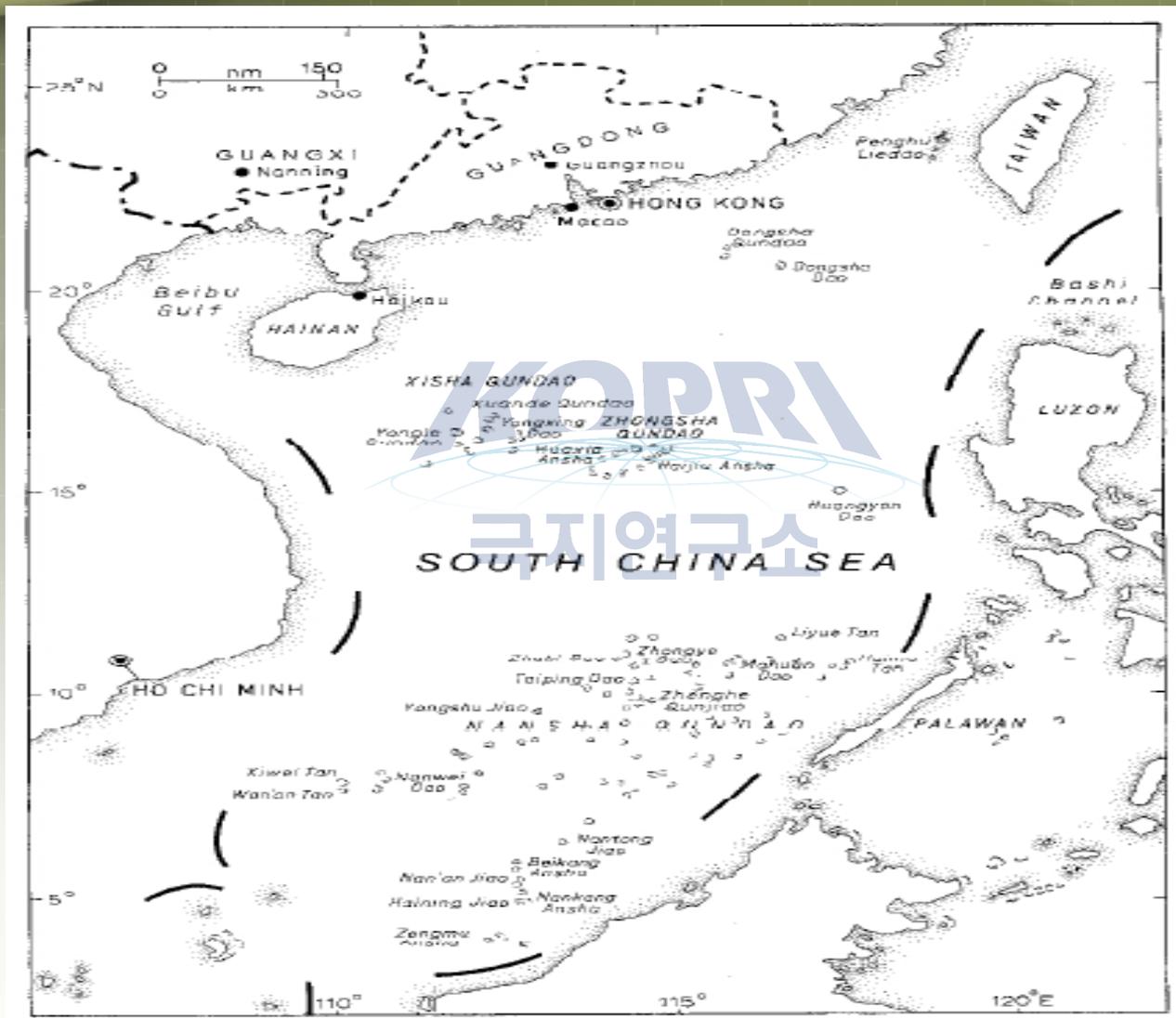
5. 결론 및 시사점



1> 결론

- 역사적 권원(발견, 실효적 지배, 묵인, 응고)에 대한 평가
 - 탐사 및 발견 , 영국으로부터의 계승
 - 1890년 이후 캐나다의 탐사, 발견, 자원조사, 수로측량, 항행
 - 1960년대 미국 수로조사선의 조사허가, 캐나다 선박법의 적용
 - ❖ 수 백년 전의 간헐적인 탐사, 발견만으로 영역취득 권원이 되지 못함
 - ❖ 탐사, 조사대상지역이 불분명, 공식자료나 지도가 부족
 - ❖ 1880년 이후 캐나다의 주권행사도 그 대상지역이 불분명
 - ❖ 캐나다의 주권주장은 북서항로 전체해역에 대한 것이 아님
- 1982UNCLOS에 위배
 - 직선기선의 설정 요건에 위배
 - 내수라도 국제항행용해협으로 보아 통과통항이 허용
 - 남중국 중국의 '9단선'

< 중국의 9단선 >



2> 시사점

- 북극항로에 대한 이해관계국과의 국제협력 강화
 - 연안국가; 미국, 캐나다, 러시아, 그린란드
 - 인접국가; 아이슬란드, 스웨덴, 핀란드
 - Stakeholders; 대한민국, 일본
- 전문가양성 및 연구체제
 - 전문가 양성, 연구예산 확보(북극과학위원회)
 - 학제간/기관간 북극연구체제
- 양자협력체제 구축
 - 양자협정을 통한 제반 협력사업 추진
(운항기술, 수로조사, 중간기항지, 환경, 제 비용 등)
- 국제동향 파악
 - 관련 국가들의 국제동향 및 국내입법 및 제도 파악

Thank You !

극지연구소