

중국의 해양전략과 연계한 중국방공식별구역(CADIZ) 운영 분석과 우리의 대응방안

김동수^{1,†} · 정맹석¹ · 홍성표¹

¹아주대학교 일반대학원 NCW학과

Analysis of the Operation of China Air Defense Identification Zone (CADIZ) corresponding to the PRC's maritime strategy and the ROK's response measures

Dongsoo Kim^{1,†}, Mangseok Chong¹ and Sungpyo Hong¹

¹Dept. of Network Centric Warfare, Graduate School of Ajou University

Abstract

This paper analyzes the intention of the PRC (People's Republic of China) to establish and operate CADIZ to implement the government's maritime policy and strategy and to project its air power in preparation for maritime provocation and contingency, especially over the area where East Asia countries have claimed to have maritime jurisdiction over one another. This paper is also intended to guide the Republic of Korea's response measures for coping with the maritime intention and threat of China by such measures as reinforcing military power, constructing the strategic air base in Jeju, and expanding the present KADIZ.

초 록

본 연구에서는 중국의 해양정책과 전략을 구현하고 특히, 동아시아 국가들이 주장하는 해양 주권과 관할권이 중첩된 해역에서 주변국과의 해양 갈등·분쟁 시 자국의 항공력을 투사하기 위하여 중국방공식별구역(CADIZ)을 설정하고 운영하고 있는 중국의 의도를 분석한다. 또한 이러한 중국의 의도에 선제적으로 대응하고 한국방공식별구역(KADIZ)을 실효적으로 관리하기 위해 군사력 증강, 제주 항공기지 건설, 現 KADIZ 확장 등 다양한 측면에서 우리의 대응방안을 제시하고자 한다.

Key Words : Air Defense Identification Zone(ADIZ, 방공식별구역), Air Space(공역), Maritime Strategy(해양 전략), Maritime sovereign & jurisdiction area(해양관할권역), Maritime rights & interests(해양권익)

1. 서 론

지난 연말연시 동아시아 해역 전반에서 중국 해군의 동향이 예사롭지 않다. 중국해군은 '16년 12월에 H-6K 폭격기의 대만 인근 상공 위협 비행, 남중국해상 미국 해군의 무인수중드론 나포, 동중국해상 랴오닝 함모전투단의 미야코해협(日 오키나와섬 인근) 통과 및 서태평양으로의 진출을 통한 원해작전능력 과

시, 서해상 함모 함재기를 비롯한 대규모 미사일 사격 훈련 등을 실시하였고, 금년 1월에는 중국 호위함 3척이 동해로부터 대한 해협 동수도를 통과하였다. 특히, 한국방공식별구역(KADIZ)과 관련하여 6대의 H-6K 폭격기를 포함한 10여대의 항공기가 이어도 해역 상공으로부터 KADIZ를 진입한 후 4~5시간 동안 대한해협을 따라 동해로 비행하였고, 랴오닝 함모전투단의 발해만-남중국해 이동 간 함모 자체 방호구역(반경 80NM)이 서·남해상 KADIZ와 중첩되는 등 중국 해군의 전술기 등이 KADIZ를 사전 통보 없이 무단 진입하여 작전 활동하는 사례가 급증하고 있음을 확인할 수 있었다[1].

Received: Mar. 10, 2017 Revised: Mar. 28, 2017 Accepted: Apr. 05, 2017

† Corresponding Author

Tel: +82-010-5076-6130, E-mail: rokp3c@gmail.com

© The Society for Aerospace System Engineering

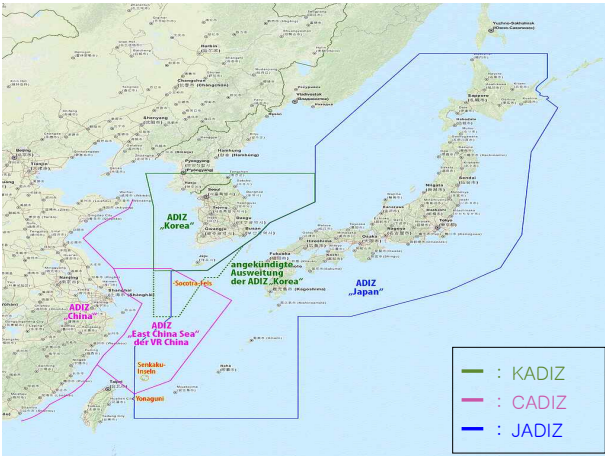


Fig. 1 KADIZ, CADIZ & JADIZ

따라서 본 연구에서는 중국의 해양전략과 해군력 건설 계획 그리고 내재된 전략적 함의를 살펴본다. 또한 중국의 해양정책·전략을 군사적 측면에서 구현하기 위해 상술한 바와 같이 인접국가의 방공식별구역은 무실화함과 동시에 중국방공식별구역(CADIZ)의 설정과 운영을 통해 주변국과 국가이익이 중첩된 해역에서 해당국과의 해양 갈등·분쟁 시 자국 해·공중 군사력의 작전공역을 확보하여 유리한 전장 환경을 구축하려는 의도와 연계됨을 분석한다. 따라서 이러한 중국의 의도에 선제적으로 대응하고 KADIZ를 실효적으로 관리하기 위해 우발적 군사충돌방지, 군사력 증강·군사기지 건설, 법령 정비, 해양경계 획정 KADIZ 조정 등 측면에서 우리의 대응방안을 제시하고자 한다.

2. 중국의 해양전략과 해군력 건설

2013년 3월 이후 중국의 제5세대 지도자 시진핑은 “위대한 중국”, “강한 중국인민해방군”과 함께 “해양강국 그리고 강한 해군건설” 슬로건을 제시하여 중국 공산당과 정부에 대한 미래지향적 공산당 이념 및 국가정책을 시현하고 있다. 또한 시진핑 취임 이후 중국의 해양전략은 과거 서구 강대국들이 지향하던 “海洋 屈起(해양굴기)”를 현대적 해양전략 개념으로 정의되고 있다[2]. 중국의 해양전략은 국가성장과 맥을 함께 하며 건군 초기 연안방어에서 최근 공세적 전략인 원해호위로 변화되고 있다. '15년 5월 발표된 중국국방백서 상 중국 해양전략은 “近海防禦(근해방어)·遠海護衛(원해호위)”이고, 근해방어전략은 제1도련 內(Fig.2

참고) 해역에서 완벽한 해양통제를 달성하고, 원해호위 전략은 원해방어 개념을 순화한 것으로 보다 확장된 해양권익을 보호하고, 근해 분쟁에 대한 제3국 개입을 거부하여 원해 활동범위 확대를 보장하는 것이다.

중국은 상술된 해양정책·전략을 구현하기 위해 해군력 건설과 증강을 지속적으로 추진하고 있다. 중국국방백서 상 국가주권 및 해양권익 보호, 해양강국 건설에 전략적 뒷받침 제공 등 강대국에 부합하는 해군력을 건설하여 국가 핵심이익 수호 및 역내 영향력 확대를 강조하고 있다. 또한 시진핑 취임 이후 “一帶一路(일대일로) 정책(해·육상 실크로드)”를 통해 해군력 건설을 추진하고, 해상교통로 및 거점항구 확보를 위한 “진주목걸이 전략”을 추진하여 해상교통로 안보 및 국력확대를 위한 해외군사기지 확보를 병행하고 있다.



Fig. 2 The Operation Area(Island Chain) of the PRC Navy

중국의 국방예산 증가율은 2007년 23.7%, 2011년 12.4%, 2012년 11.4%, 2013년 10.7%, 2014년 12.2%를 보이고 있고, 이러한 중국의 막대한 국방예산은 해군력 건설로 이어지며 양적인 측면에서는 일본 해군을 능가하고 있다. 현재 중국 해군은 2020년 이후 원양함대 건설을 목표로 잠수함, 대함탄도탄 등 비대칭 전력 건설을 통해 미국에 대한 “A2/AD(Anti-Access /Area Denial, 반접근/지역거부)” 능력을 강화하고 있다. 또한 전략적 억제·타격 능력 강화를 위해 잠수함 전력을 지속적으로 확보하여, 2020년까지 전략핵잠수함 7척을 포함한 전투함, 잠수함으로 구성된 항모전투단을 운영할 것으로 예상된다. 또한 공세적 원해작전

이 가능한 이지스급 함정 22척을 확보하고, 특히 2025년경 3~4개 항모전투단을 완성하여 제2도련선 외곽으로 진출을 계획하고 있다. 중국해군은 3단계 발전계획에 따라 Table 1과 같이 단계별 작전영역 확장 계획을 가지고 있다[3]. 향후 중국은 자국 해양전략을 구현하기 위해 증강된 항모전투단을 기반으로 제1·2도련선 및 외곽까지 해양통제를 추구하고, 중국의 경제력이 밀집되어 있는 해양도시 보호를 목적으로 중국의 핵심 교통로인 서·남해에 대해 内海化 추진이 예상된다. 이에 따라 서해와 동중국해 상 중국 항모전투단의 작전 영역과 항모 자체방호구역(80NM) 운영은 서·남해 KADIZ와 중첩되어 한·중 양국 간 방공식별구역 등 각 국의 해양관할권역과 연계한 공역에 대한 갈등이 예상된다.

Table 1 The Expansion Plan of OPS Area of the PRC Navy

Phase	Time Frame(year)	Defense Strategy	Operation Area
1	~ 2000	Short Sea Defense	the first Island Chain
2	~ 2020	Mid-Range Forward Defense	the second Island Chain
3	~2050	Long-Range Forward Defense	Outside of the 2 nd Island Chain

3. 중국방공식별구역 운영 분석

3.1 중국방공식별구역 설정과 식별규정

중국은 2013년 11월 23일 10시부로 중국 영해선간 공역 범위와 6개 지점을 연결한 구역을 동중국해 방공식별구역을 설정하였다. 중국은 1997년 3월14일 ‘중화인민공화국 국방법’, 1995년 10월30일 ‘중화인민공화국 민용항공법’과 2001년 7월27일 ‘중화인민공화국 비행기본 규정’에 의거 동해방공식별구역 확정 성명과 관련하여 同구역 항공기 식별규정을 다음과 같이 공고했다.

- ① 同구역에 비행하는 항공기는 본 규정을 준수해야함.
- ② 同구역에 비행하는 항공기는 아래 식별방식을 반드시 제공해야 함. ㉠ 비행계획 식별, ㉡ 무선 식별, ㉢ 수신기 식별, ㉣ 표식식별
- ③ 同구역에 비행하는 항공기는 同구역 관리 기구 또는 기타 관련 지휘소의 지시를 당연히 준수해야 함.
- ④ 同구역 관리기구에는 중화인민공화국 국방부의 책임이.
- ⑤ 본 규정은 중화인민공화국 국방부의 책임임.
- ⑥ 본 규정은 2013년 11월23일 10시부로 시행됨.

3.2 중국방공식별구역 설정 배경

중국의 방공식별구역 설정은 2007년 3월 중국 군사잡지 『軍事文籍』 상 꾸웨이광과 쉬위엔의 논문인 “방공식별구역 설치의 법리적 분석”에서 최초로 언급되었다. 이는 법적·정치적 측면에서 가장 관심을 끄는 문헌으로 다음과 같은 이유로 동중국해는 물론 대만 인근에 방공식별구역을 설치해야 한다고 주장하고 있다[4].

첫째, “중국 국방건설을 강화”하기 위함이다. 2004년 중국국방백서 상 “중국의 국방정책은 국가의 근본이익을 출발점으로 두고 국가의 발전전략과 안보전략에 따르며 이를 위해 힘쓰고, 나아가 국가주권과 영토의 완전성과 해양권익을 보호한다.”고 명시되어 있다. 방공식별구역 설정이 상기 국방정책을 구현하고 타국의 침략에 대비하고 저항하여 국가주권과 해양권익을 보호하는 데에 있다고 주장하고 있다.

둘째, 2001년 4월 1일 “중·미 항공기간의 하이난섬 충돌사건의 교훈”에 기초하고 있다. 당시 미측이 주장한 유엔해양법협약(UNCLOS) 상 ‘타국의 EEZ·공해 상공의 비행 자유’보다는 ‘해당 연안국의 권리’가 우선 보장되어야 한다고 주장하고 있다. 즉, 1982년 UNCLOS 발효에 따라 동 협약 제58조 1항·제87조에 ‘EEZ·공해 상공의 비행 자유’가 처음으로 언급되었다. 그러나 이 권리를 향유하기 위해서는 ㉠“제58조 1항 UNCLOS의 관련규정에 따른 것을 조건으로”, ㉡“제58조 3항 연안국의 권리와 의무를 적절하게 고려하고”, ㉢“제301조 타 국가의 영토보전 또는 정치적 독립에 해가 되거나 국제법의 원칙에 부합되지 않는 방식에 의한 무력의 위협이나 행사를 삼가야 한다.”등의 제반 조건을 전제로 연안국의 권리를 우선 보장해야 한다. 따라서 타국은 연안국의 군사정보를 정탐하는 등의 활동을 해서는 안 되며, 영토보전과 평화질서, 정치적 독립성에 손해를 끼쳐서는 안 된다고 주장하고 있다. 더불어 중국이 이미 방공식별구역을 설치했다면 미군 항공기가 중국의 방공식별구역에 진입하기 前 중국 관련부서에 비행정보를 제공해야 하고, 방공식별구역에 진입 후에는 수시로 항공기 위치 등을 보고해야만 하므로 타국 군용기 활동을 효과적으로 방지할 수 있다고 주장하고 있다. 이는 유엔해양법협약의 해석론만으로 군용 정찰기의 정찰활동을 방지할 수 없고, 효과적인 관리를 위해서는 해석론을 기반으로 방공식별구역 설정이 필요하다는 인식에 기초하고 있음을 보여준다.

셋째, “중국 관할해역 상공에서의 타국의 도발행위에 대해 효과적인 억제력을 확보”하기 위함이다. 저자는 일본방공식별구역(JADIZ)의 부당성에 대한 비판에 집중하고 있다. JADIZ의 서쪽 경계가 중국과 일본 간의 해양경계 중간선을 기준 시 중국 방향 해역에 과다하게 획정되어 있어 중국 군용기가 자국의 중간선 내측이지만 JADIZ와 중첩된 공역에서 비행하게 되면 일본은 어김없이 차단조치를 시행하고 있음을 지적하고 있다. 결국 JADIZ 운영에 따라 일본 방위대가 “교전의 권리”가 있음을 언급하며 자국의 同 구역에 대한 억제력 강화를 위해 중국방공식별구역의 필요성을 주장하고 있다.

또한 2011년 1월1일 일본 마이니치 신문 보도에 의하면 중국은 2010년 5월 중국국제전략 연구기금회에서 일본 방위성 관계자에게 최초로 방공식별권을 설명하였다. 당시 중국해군 군사학술연구소 소속 준장은 “중국에는 방공식별권이 존재하며 그 범위는 중국이 주장하는 배타적경제수역(EEZ)와 대륙붕의 끝이다. JADIZ의 경계는 중국에 매우 가깝고 중국의 방공식별권과 중첩되는 곳이 약 100해리 정도이며, 일본 항자대와 중국 공군의 항공기에 의한 불측 사태에 대한 RULE를 만들자”라고 제안하였고, 일본 관계자는 “코멘트 할 수 없다.”라고 답변하였다. 2012년 9월 일본이 조어도 열도 3개 섬에 대한 국유화를 결정하여 예 산집행을 결의하자, 중국은 동년 12월에 유엔대륙붕한계위원회에 중국연안부터 200해리 이상의 해역에 대한 대륙붕 확장안을 정식 제출하였다. 2013년 11월10일 일본 교토통신은 ‘중국이 ADIZ 설정을 추진하고 있다’고 보도하였다[5]. 종합하면, 중국은 국방정책 구현, 역사적 교훈과 법리적 재해석, 주변국과의 갈등 등을 고려 방공식별구역의 필요성을 인식하였고, 특히 조어도 분쟁 등 자국의 해양권익 보장을 위해 주변국에 대응하기 위한 적정수준의 해군력과 공군력 증강을 병행하며 자국의 해양관할구역 경계와 일치된 동중국해 ADIZ 설정을 준비한 것으로 판단된다.

3.3 중국방공식별구역 운영 의도

중국이 동중국해 방공식별구역을 운영하는 의도는 다음과 같다. 첫째, 설정 배경에서 상술한 바와 같이 1982년 유엔해양법협약 제 58조 1항과 3항 그리고 제 301조에 대한 해석론에만 의존하자니 해당 협약의 법리적 해석을 달리하는 해양 강대국의 해석과 너무

충돌하여 다른 정당화 방안을 국가 관행에서 찾은 결과 조어도를 포함하는 상공에 방공식별구역을 선포한 것이라 평가할 수 있다.

둘째, 일본의 조어도 영유권을 무력화하고 이를 분쟁화하여 중국의 주장을 강요하고자 하는 것이다[6]. 2010년 이후 일본의 조어도 영해를 진입한 중국 어선 나포, 중국의 일본에 대한 희토류 금수 조치, 일본의 조어도 국유화 조치, 중국의 조어도 주변에 영해기선 설정과 더불어 중국 관공선과 함정의 조어도 영해 진입 및 항공기의 조어도 상공 비행 등 일·중간 조어도 분쟁은 격화되어 왔다. CADIZ의 설정은 영해기선 선포와 함께 중국이 조어도에 대해 해양과 공중을 통제·관리하고 영토보전의 목적상 육·해·공군의 합동작전의 작전환경을 보장하며 일본의 영유권을 힘으로 거부하겠다는 의지를 보여주는 조치라고 할 수 있다[7].

셋째, 중국은 일본을 대상으로 규슈섬 서부 해안에 대한 통제력을 확장하고, 이어도에 대한 한국의 관할권 주장에 제동을 걸기 위하여 이어도 지역까지도 CADIZ에 포함시켰다. 서해의 EEZ 획정과 관련하여 한국은 국제규범에 의거하여 한·중 양국 해안선 중간기선을 EEZ 기준선으로 주장해왔고 실질적으로 이어도는 엄연히 한국 관할수역 내에 있음을 중국 측에 인 지시켜왔다. 그러나 중국은 이어도 지역에서 중간선보다 한국 측 해안 쪽으로 120여 km 가까이 더 침범한 지역까지 포함한 해역을 EEZ 기준선으로 설정할 것을 일방적으로 주장하고 있다. 이는 중국의 EEZ 확정 입지를 제고하기 위하여 한국의 EEZ 관할구역 내에 위치한 이어도를 CADIZ에 포함시킨 것이다[8].

넷째, 중국이 서태평양으로의 해양출구를 확보하고 동중국해 지역의 해양에 대한 지배를 강화하기 위한 장기적인 포석이다. 중국의 강대국화 전략의 하나인 “해양강국”을 구현하기 위해서는 해양의 자유로운 활용을 위한 해양진출로와 활동 영역이 매우 중요하다. 조어도 일대는 중국 해군의 서태평양 진출로로써 매우 중요한 전략적 지역이다. 조어도 해역에 대한 통제권은 중국이 일본의 감시를 크게 우려하지 않고 서태평양으로 진출하여 해양우세권을 확보하기 위해 자유로이 해·공군 작전을 수행할 수 있도록 보장해 준다.

다섯째, 미국의 ‘아시아 회귀에 따른 재균형(Rebalancing) 정책’에 대응하기 위한 ‘A2/AD(반접근/지역거부) 전략’으로 실질적인 조치인 CADIZ를 선포

한 것으로 판단된다. 중국은 미국의 아시아 중시정책에 수동적으로 대응하기보다는 지역 해양 분쟁에서 보다 공세적인 정책을 통해 유리한 위치를 선점하여 지역 내 정치·군사적 영향력을 확대하고 미국의 주도권을 약화시키고자 한다. 이를 통해 미국의 정찰기 활동을 막기 위한 명분으로도 활용될 가능성이 높아지는 등 조어도 분쟁은 단순한 해양 분쟁이 아니라 중국이 미국을 극복하고 강대국으로 나아가기 위한 시험대로 작용하고 있다[9].

3.4 소결론

동중국해에 설치된 CADIZ는 중국의 정당성 확보를 위한 법적 해석을 기반으로 해양영토 영유권 주장 강화, 대양으로의 진출과 미국 견제 및 지역안보질서 주도권 확보 등의 국가 정책·전략을 지원하기 위해 활용되고 있다. 그러나 CADIZ 설정으로 동북아 해역은 해양 갈등·분쟁이 더욱 심화되었다. 1982년 유엔해양법협약 발효 후 한·중·일 모두 1996년에 협약을 비준하고 200해리 EEZ을 선포함으로써 동북아 주변국간의 도서 영유권 분쟁과 해양경계 획정의 갈등이 2차원적 갈등으로 발전하였고, 더구나 대륙붕의 외측한계를 두고 해서 공간의 확보라는 3차원적 갈등으로 발전했는데, 이제는 그 분쟁이 상공으로까지 확대되어 하늘마저 갈등의 공간이 되어버렸다. 한·중·일 모두가 방공식별구역이라는 선을 일방적으로 설정함으로써 분쟁의 양상이 보이지 않는 분쟁(invisible dispute)에서 가시적 분쟁(visible dispute)으로 바뀌게 되어 갈등이 심화되고 있다[10]. 또한, 현재 지역 강대국들은 해양문제에 대해 서로 타협하고 협상하기 보다는 공세적 전략과 정책을 통해 힘에 의한 해결방법을 추진하고 있다. 이러한 경향은 중국과 일본의 국력 증대 뿐 만 아니라 상호 힘의 역학관계 변화, 그리고 국내 정치적 요구에 의해 보다 커질 것이다. 이는 상대적으로 힘이 열세인 대한민국의 대응을 보다 어렵게 한다. 미국의 지역질서에 대한 영향력과 미국 주도의 해양질서가 약화됨에 따라 미국의 해양안보 우산에 의존하였던 많은 국가들은 독자적으로 해양문제의 해결방법을 찾아야 하는 도전에 직면하고 있다. 중국은 직접적인 군사적 공격이 아닌 방공식별구역 설정과 같이 다양한 수단을 동원하여 지역 해양문제를 유리하게 해결하고자 할 것이다. 특히, 방공식별구역 설정과 같은 조치는 자신의 힘을 과시하고 해양권익에 대한 주장을 강

화할 뿐만 아니라 상대의 군사적 도발을 유발시켜 군사적 충돌을 야기하고 군사적 충돌의 책임을 회피할 수 있는 방책을 제공할 수 있다[11]. 방공식별구역의 최근 운영주세를 분석하면, 同구역은 현존 및 잠재적 위협 등 국제환경과 국가권익 보장을 위한 국가정책의 수단으로 활용되고 있고, 특히 역내의 경우 각 국에서 주장하는 해양관할권역 경계선과 방공식별구역의 일치화를 통해 국제 해양 분쟁과 갈등 발생 시 해·공군 합동 전력의 작전활동 보장과 실시간 군사력 투사 가능성을 보장하여 국제적으로 유리한 환경과 여건을 조성하고 있다[12].

4. 우리의 대응방안

대한민국의 해양법령과 주변국과의 어업·대륙붕 협정에 따른 우리의 해양주권·관할권이 미치는 해양관할권역의 경계는 Fig. 3과 같이 동해는 한·일 중간수역~NLL 東端이고, 서해는 한·중 잠정조치수역 西端~NLL 西端이며, 남해는 한·중 잠정조치수역 西端 연장선~대륙붕 350NM(南)~대륙붕·7광구(東端)~한·일 대륙붕 북부구역 경계를 연하는 선이다.

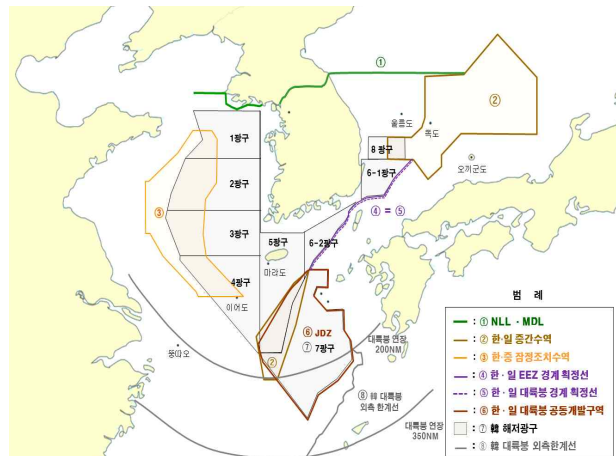


Fig. 3 The maritime sovereign & jurisdiction area of the Republic of Korea

동중국해의 해양안보와 해양권익 갈등 구조 속에 주변국과 대치하고 있는 대한민국은 평시 '13년 말 확장 조정된 KADIZ 내측 뿐 만 아니라 그 외곽의 대한민국 해양관할권역에서 해·공군 공중전력의 지속적인 정찰·감시 및 해양권익·보호작전 등이 제한되고, 또한 잠재적 위협에 의한 해양갈등·분쟁시 공중전력의 신속한

작전대응이 보장되지 않아 불리한 국제적 안보환경에 처하고 있는 실정이다. 이를 선제적으로 대응하기 위해서는 CADIZ 설정·운영 관련 중국의 분석된 의도를 기초하여 확장된 KADIZ에 대한 실효적 관리와 대한민국이 주창하는 KADIZ 외곽의 해양관할권역에 대한 해양안보 및 해양권의 보장을 공고히 하기 위한 우리의 대응방안을 수립하고 추진하는 것이 급선무라 하겠다.

4.1 우발적 군사충돌 방지대책 보완

한·일은 1995년 「한·일 군용기간 우발사고 방지에 관한 합의서」, 1997년 「한·일 전용통신회선 설치 운용에 관한 합의서」, 2014년 3월 「KADIZ 확장 조정에 따른 중첩구역 내 우발사고 방지를 위한 한·일 실무 협조회의」를 통하여 우발사고 방지대책을 수립하였고 연1회 실시하는 한·일 방공실무회의를 통하여 해당대책을 지속적으로 보완하고 있다. 그러나 중국과는 2008년 「해·공군간 직통전화 설치 및 운영에 관한 양해각서」를 체결하고 2009년 8월부터 제1MCRC와 중국 제남군구 방공지휘소간 직통망을 설치하여 운용 중이나, 이 직통망은 서해상 항적에 대해서만 상호 정보 교환용으로 사용되고 있다. 현재 KADIZ와 CADIZ가 중첩된 이어도 인근 해역의 항적에 대한 정보 교환은 제한되고 있어 제2MCRC와 중국 남경군구간 직통전화 추가 설치 등 한·중간 우발사고 방지대책 협의가 시급하다 하겠다[13].

4.2 군사력 증강 및 전략항공기지 건설[14]

2017년 3월 1일 각 매체는 주변국의 2018년 국방예산 관련하여 “美-中-日 앞다퉈 국방비 증액... 불붙은 군비확장 경쟁”을 보도했다. 한국의 연 평균 국방예산 약 40조원과 대비하여 미국은 ‘강한 미군 재건’을 본격 착수하기 위해 국방예산을 10%까지 늘려 6030억 달러(약 684조원), 중국은 ‘국방력 강화’를 공개 표명하며 국방예산 1조위안(약 165조원)을 처음 넘어 서고, 일본은 5년 연속 방위비를 증액하여 5조 1251억엔(약 51조원)을 책정함으로써 동북아-남중국해의 긴장파고는 높아질 것으로 예상했다. 또한 앞서 살펴본 바와 같이 중국은 2025년경 3~4개 항모전투단을 완성하고 이 항모전투단을 기반으로 중국의 핵심 교통로인 서·남해를 內海化는 물론 제1·2도련선 및 외곽까지 해양통제를 추구할 것이다. 중국의 항모 보유

에 대한 전략적 함의는 다대하고, 특히 중국의 제1도련선 내측 해역이 대한민국이 주창하는 해양관할권역인 제주 영해기선을 중심으로 200해리의 배타적경제수역(EEZ)과 350해리의 대륙붕(Fig.3 참조)이 중첩되어 한·중간의 해양분쟁과 갈등은 눈에 선하다. 우리의 해양관할권역 내 중국의 항모전투단 등 증강된 해군 전력의 무력시위는 대단히 위협적이고, 서해와 동중국해 상 중국 항모전투단의 작전 영역과 항모 자체방호구역(80NM)운영은 서·남해 KADIZ와 중첩되어 양국 간 공역 및 방공식별구역에 대한 갈등이 예상된다.

서남해·동중국해 상 우리의 해양관할권역을 실효적으로 관리하고 해양권을 보장하기 위한 준비시간은 10여 년 남짓이다. 동중국해 대륙붕에 매장된 풍부한 석유자원 확보는 향후 대한민국의 미래이자 사활적 국익이다. 이를 위해서는 현재 확장 조정된 KADIZ(韓 EEZ 남단과 유사)의 실효성을 유지할 수 있도록 통보되지 않은 미식별 항체에 대한 요격, 식별 및 퇴출시키기 위한 군사력이 구비되어야 한다. 즉, 중국의 항공모함과 탑재기인 J-20/31 스텔스 전투기의 원거리 작전능력과 일본의 공중급유기와 F-35 전투기의 스텔스 장거리 작전능력에 대응하기 위해서는 이어도 남방지역까지 공중전투능력을 지원할 수 있는 공중급유기 도입이 긴급하다. 제주 방공기지 레이더는 장거리 감시 고성능 장비로 교체하고 중거리 방공미사일 배치도 추진할 필요가 있다. 더불어 대한민국의 해양관할권역인 EEZ·대륙붕에 대한 해양수호와 해양권의 보장의 주체인 해군의 기동함대 건설을 차질 없이 준비하고 장시간 정찰초계가 가능한 해상초계기 추가 확보가 절실하다.

또한 중국 항모전투단의 위협과 동중국해상 우리의 대한민국 해양관할권역 수호를 위해서는 한반도의 지리적 이점을 활용한 고정형 항공모함인 제주 전략항공기지의 건설이 요구된다. 최근 국토부는 제주도 입출항 항공기와 이용객의 수요증가에 근본적으로 대비하기 위해 2025년 개항을 목표로 제2공항 건설을 추진 중이며, 제2공항 개항 전까지의 수요대응을 위해 기존 공항의 단기 인프라 확충도 신속하게 추진할 계획이라고 밝혔다. 제주 신공항 건설 시 정부주도 하 국토부, 제주도, 국방부가 협력하여 민·관·군 합동기지를 건설하는 것이 필요하다. 제주 항공전략기지는 전투기, 정찰기와 공중급유기가 주둔하며 제주에 기배치된 해군

P-3와 함께 대한민국의 해양관할권역은 물론 제주도 남방해역의 해상교통로를 보호하는 전략적 임무를 수행할 수 있는 영구적 항공모함의 역할을 수행해야 된다. 제주 항공전라기지는 해군 제주기지와 더불어 한반도 남방해역의 전략적 요충지로서 역할을 수행하여 주변국과의 해양 갈등·분쟁시 공중전력의 신속한 작전 대응과 해상·공중 전력의 합동작전 여건을 마련하여 유리한 국제적 안보환경·여건 조성을 보장해야한다.

4.3 관련 법령 정비

중국이 CADIZ 설정에 대한 정당성을 부여하기 위해 대외적 정치 공작 추구시 수행하는 三戰 전략(여론전·심리전·법률전) 중 법률전(法律戰) 적용이라는 법리적 배경 속에 국가차원에서 기존의 유엔해양법협약에 대한 법리적 재해석을 추진하였다. 우리는 이 사례를 교훈 삼아 KADIZ 내 타국의 위법 항공기에 대한 세부조치사항 등 KADIZ 운영을 위한 법적근거 마련을 위한 국가차원의 추가적인 연구와 논리 개발이 필요하다.

또한, 최근 해양자원을 둘러싼 연안국간 경쟁이 첨예화되고 있고 배타적경제수역(EEZ)의 군사적 이용에 대한 대립이 국제적 쟁점으로 등장하고 있는 바, 유엔해양법협약상 EEZ의 법적 지위와 연안국·타국의 권리·의무·지위를 고찰하고, EEZ에서의 연안국과 해양강대국간의 군사활동에 대한 입장을 확인하여 국가 안보와 국가 해양이익을 고려하여 EEZ에서의 군사활동에 대한 규정 명문화 여부를 선택해야 한다.

4.4 해양경계획정 주도

동북아의 불안정한 안보구조의 역학적 교차점에 위치한 우리나라는 지형학적으로도 주변국과의 해양영토 분쟁과 해양관할권 갈등의 중심지역에 있다. 특히, 1982년 유엔해양법협약 발효에 따라 한반도 주변해역은 한·중·일이 200해리 EEZ 범위를 적용하여 상호중첩은 물론 도서 영유권 문제, 풍부한 해저자원의 부족 등으로 인해 3국간의 이해관계가 상충되어 있다. 현재 추진 중인 서남해·동중국해상의 EEZ와 대륙붕에 대한 한·중 해양경계획정 등 주변국과의 해양경계획정에 대한 관심을 제고하고, 국가해양정책과 전략을 체계적으로 발전시켜 한국 주도의 해양경계획정 협상을 추진하여 우리가 원하는 국가해양관할권역을 확보함으로써 그 상공에 안정적으로 KADIZ의 경계를 조정하는 것이다.

4.5 한국방공식별구역 조정 [15]

대한민국의 해양관할권역은 영해, EEZ, 대륙붕 등 해상 영역을 포함하고 있으나, 일본·중국 ADIZ가 각 국의 EEZ 또는 대륙붕 경계와 일치하는 것과는 달리 현재 한국 해·공군 공중전력의 주(主) 작전경계선인 KADIZ(녹색)는 Fig. 4와 같이 대한민국 해양관할권역의 상공에 대한 경계와 일치하지 않다. 따라서 대한민국의 해양권익을 유지·보장하기 위해서는 해양주권과 관할권이 미치는 전(全) 해양관할권역 상공과 해·공군 공중전력의 군사력 운용 영역인 ADIZ가 일치 되도록 Fig. 4와 같이 KADIZ의 조정(청색)이 필요한 실정이다. 단, 향후 韓·주변국간의 동·서·남해와 동중국해상 EEZ·대륙붕의 경계획정 결과에 따라 탄력적으로 조정되어야 한다.

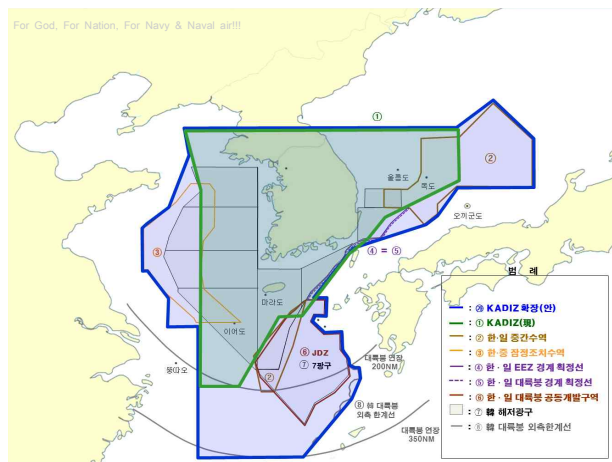


Fig. 4 Development Option for KADIZ Expansion

5. 결 론

침과대적(枕戈待敵) 창을 베고 적을 기다린다. 항상 전투태세를 갖추고 있는 軍의 자세). 각 국의 주권과 관할권이 미치는 해양관할권역 보호와 해양권익의 보장은 각 국의 사활적 국익이자 의무이다. 최근 주변국의 앞 다퉈 국방비 증액과 불붙은 군비확장 경쟁은 해양영토 확보와 해양권익의 보장을 위한 해군력 증강과 건설로 연계됨을 확인하였다. 또한 주변국은 증강된 해·공군력을 기반으로 평시 타국의 ADIZ는 무실화 하고, 유사시 각 국의 해양정책 구현과 해양권익의 보장을 위해 해·공군의 합동 전력을 공세적·능동적으로 활용하기 위해 각 국의 해양관할권역과 일치하도록 ADIZ를 신

설·확장하고 있음을 확인하였고 이 엄연한 현실을 간과해서는 안 된다. 상술된 우리의 대응과제를 추진 시 “수세적 안정 추구”와 “공세적 현실 대응”의 선택은 국가적으로 중차대한 사안이다. 역내 주변국의 해군력 증강, 작전반경의 확대, ADIZ 운영 동향 등에 대한 대응과 안정적 KADIZ 조정 추진을 위해서는 국가 차원에서 민·관·군이 긴밀히 협업하여 대응해야 한다.

“우리의 바다는 우리가 지켜야 하며, 바다로 오는 적은 바다에서 물리쳐야 한다.” 대한민국이 주창하는 주권과 관할권의 해양권익을 보장하기 위해서는 우리의 해양 관할권역이 해양 뿐 만 아니라 그 상공까지임을 인지하여 해당 상공의 공역 확보 및 관리를 위해 국가 차원의 다대한 노력이 경주되어야 할 것이다.

References

- [1] H. S. Park, “Demonstration of PLA Navy’s military power in overall KTO high seas”, *KIMS Periscope*, vol. 71, pp. 1~2, Feb 2017.
- [2] S. J. Yoon, “The evaluation & development of PLA Navy’s maritime strategy”, *KIMS the status & prospect of East Asia maritime security 2013~2014*, p. 133, Feb 2014.
- [3] J. J. Yoon and B. S. Baek, “The prospect of security threat change in S. Korea”, *The research for international issues*, vol. 2015 winter, pp. 13~15.
- [4] C. C. Shin, “The regional security implications for declaration of CADIZ”, *KIMS Strategy 21*, vol. 17, pp. 163~166, May 2014.
- [5] Y. M. Choi and J. P. Kwon, “The meaning & following measures of KADIZ Expansion”, *ROKAF ACE*, vol. 137, p. 30, Oct 2016.
- [6] C. K. Park, “The ADIZ issues & security implications for regional maritime provocations”, *KIDA Weekly magazine*, vol. 1496, p. 3, Jan 2014.
- [7] Y. N. Cho, “Xi Jinping’s foreign issues & prospect”, *KIMS Strategy 21*, vol. 17, p. 19, May 2014.
- [8] C. H. Cheong “The issues of CADIZ establishment & KADIZ expansion”, *Sejong Institute’s State affairs & Police*, vol. 215, p. 3, Feb 2014.
- [9] S. H. Son, “PRC’s aggressive foreign measure & East Asia security”, *KIMS Strategy 21*, vol. 17, p. 51, May 2014.
- [10] C. C. Shin, “The regional security implications for declaration of CADIZ”, *KIMS Strategy 21*, vol. 17, pp. 149, May 2014.
- [11] C. K. Park, “The ADIZ issues & security implications for regional maritime provocations”, *KIDA Weekly magazine*, vol. 1496, pp. 4~5, Jan 2014.
- [12] D. KIM, S. Hong and M. Chong, “Analysis concerning the latest operating concept and status for ADIZ”, *Journal of Aerospace System Engineering*, vol. 8-4, p. 50, Dec 2014.
- [13] Y. M. Choi and J. P. Kwon, “The meaning & following measures of KADIZ Expansion”, *ROKAF ACE*, vol. 137, p. 39, 2016.
- [14] C. H. Cheong “The issues of CADIZ establishment & KADIZ expansion”, *Sejong Institute’s State affairs & Police*, vol. 215, pp. 6~7, Feb 2014.
- [15] D. KIM, S. Hong and M. Chong, “The Development Option for KADIZ”, *Journal of Aerospace System Engineering*, vol. 10-1, pp. 130~131, Mar 2016.