
제주해군기지 타당성에 대한 국회 토론회

일 시 | 2012년 8월 8일 (수) 오후 1시

장 소 | 국회도서관 소회의실

공동주최 | 국회의원 강창일·김우남·김재윤·노회찬·장하나

강정마을회

제주 군사기지 저지와 평화의 섬 실현 범도민대책위원회

제주해군기지건설 저지를 위한 전국대책회의

주 관 | 제주해군기지건설 저지를 위한 전국대책회의

프로그램

사회 이훈삼 제주해군기지건설 저지를 위한 전국대책회의 공동집행
위원장/한국기독교교회협의회 정의평화국장

13:00~13:10 인사말

13:10~15:10 **1부 제주해군기지사업, 절차적 정당성과 시민권**

발제1 제주해군기지 건설과정과 민주적 정당성, 그리고 평화권

박주민 변호사

발제2 제주해군기지 건설과 환경적 영향

윤기돈 녹색연합 사무처장

토론 이대훈 성공회대 교수

백신옥 변호사

이영웅 제주환경운동연합 사무국장

15:10~15:20 휴식

15:20~17:20 **2부 ‘평화의 섬’ 제주와 제주해군기지사업**

발제1 미국의 아태지역 군사패권전략에 이용될 제주해군기지

이태호 제주해군기지건설 저지를 위한 전국대책회의 공동집행
위원장/참여연대 사무처장

발제2 제주해군기지의 입지적 타당성 고찰

고권일 강정마을회 해군기지반대대책위원장

토론 정욱식 평화네트워크 대표

오혜란 제주해군기지건설 저지를 위한 전국대책회의 공동집행
위원장/평화와 통일을 여는 사람들 사무처장

목차

1부

발제1 제주해군기지 건설과정과 민주적 정당성, 그리고 평화권 / 박주민	4
발제2 제주해군기지 건설과 환경적 영향 / 윤기돈	14
토론1 평화의 권리는 보편적 인권. 해군기지 강행, 평화권 보장에 위배 / 이대훈	26
토론2 강정마을 인권침해 상황 / 백신옥	32
토론3 환경문제 공론화 전략 / 이영웅	44

2부

발제1 제주해군기지 건설의 군사적 문제점 / 이태호	55
발제2 제주해군기지의 입지적 타당성 고찰 / 고권일	85
토론1 제주 해군기지의 안보적 위험성과 대안 / 정육식	103
토론2 '민군복합형 관광미항'가능한가? 민군복합항은 허울뿐, 실상은 해군 전용기지 / 오혜란	109
토론3 제주해군기지건설과 한중관계 / 이남주	116

참고자료

참고자료 1 미국의 아태지역 군사패권전략에 이용될 제주해군기지 / 이태호	120
참고자료 2 제주해군기지, 군항으로서는 안전한가? / 고권일	152

제주해군기지 건설과정과 민주적 정당성, 그리고 평화권¹⁾

박주민 / 변호사

1. 제주해군기지를 둘러싼 갈등요인

공공사업을 둘러싼 갈등의 요인이 무엇인지에 대해서는 학자들에 따라 다양하게 제기되고 있음.

그 중 반복적으로 언급되는 대표적 갈등요인은 1)제도적 요인으로 독선적 행정처리, 2)경제적 요인으로 비용-편익의 불균형, 부족한 경제적 보상, 3)인지적 요인으로 목표나 가치의 차이임²⁾.

위와 같은 갈등요인 중 제주해군기지와 관련된 것은 제도적 요인과 인지적 요인으로 보임. 경제적 요인 중 비용-편익의 불균형의 경우 '다른 곳으로 이전하라'는 요구를 하게 되나 강정마을 주민분들이나 제주해군기지건설에 반대하는 시민단체들은 처음부터 이러한 주장을 하지 않았으며, 경제적 보상의 다소를 두고도 다투고 있지 않음. 그리고 무엇보다도 마을주민들 스스로가 입지선정에 있어서의 절차적 비민주성과 해군기지의 건설이 평화를 위협할 것이라는 점을 가장 강력한 반

1) 누군가는 '문제의 해결'은 '무엇이 문제인지'에 대한 공감을 이끌어내는 것보다 쉽다고 한다. 이 글이 '무엇이 문제인지'에 대한 공감을 이끌어내는 단초로서 작용할 수 있었으면 한다.

2) 서취석, 김길웅. "군사시설 입지갈등의 단계별 원인분석과 갈등관리 전략에 관한 연구". 「한국자치행정학보」 제25권 제3호 제73쪽 이하 참조 다만 이 글에서는 단순한 오탁나 군사기지에 대한 부정적 이미지 등도 이에 포함되는 것으로 보고 있으나 이글에서는 인지적 요인으로 평화나 환경 그 중에서도 평화라는 가치와 군사기지가 가지고 있는 반평화가 상충하는 것만을 지칭하기 위하여 사용하도록 하겠다.

대의 논거로 내세우고 있기 때문임³⁾.

만약 경제적 요인과 제도적 요인이 결합되어 있었다면 제주해군기지를 둘러싼 갈등은 그리 어렵지 않게 해결될 수 있었을 것임. 결국 '경제적 보상'이라는 해결책이 존재하기 때문임.

그러나 위에서 살핀 바와 같이 제주해군기지를 둘러싼 갈등은 제도적 요인과 인지적 요인이 결합한 것으로 현재의 정치시스템을 통해서는 그 해결이 쉽지 않은 정도가 아니라 불가능할 수도 있을 것임. 왜냐하면 현재의 정치시스템은 내용적으로는 평화권을 모르고, 시스템적으로는 알지 못하는 권리에 기반한 요구를 받아들여 이에 대한 해결책을 고민하는 구조를 가지고 있지 않기 때문임.

실제로 평택미군기지 이전에 대한 반대운동에 대해서도 정치시스템은 폭력적 진압과 경제적 보상⁴⁾만을 해결책으로 내세우는 무능함을 드러내었었음.

II. 갈등요인 발생이유

인지적 요인에 의해 갈등이 발생하는 것 그리고 그러한 갈등에 대해 현행 정치시스템이 제대로 된 해결책을 내놓지 못하는 것의 기저에는 1)시스템적으로 민주주의에 충실한 대의제가 운용되지 못하고 있다는 점과 2)내용적으로는 평화권이라는 제3세대 인권이 헌법적 기본권이나 법률상 이익으로 인정받지 못하고 있다는 점이 작용하고 있는 것으로 보임.

(평화권이 기본권 혹은 법률상 이익으로 인정되지 않더라도)대의제가 제대로 작동하는 곳이라면 평화권이 헌법상 기본권이나 법률상 이익으로 인정되지 않는다고 하더라도 강정주민 및 해군기지를 반대하는 국민의 목소리가 반영되고 이를 해결

3) 반면에 이경원, 김정화와 같은 일부 학자들은 마을 주민들과의 인터뷰를 근거로 하여 경제적 보상의 부족이 제주해군기지를 둘러싼 갈등의 주요한 원인 중 하나였고, 사회단체의 개입이 이러한 갈등들을 확대시켰다고 지적하고 있다[이경원, 김정화. "공공갈등과 공익의 재검토-제주해군기지 건설 사례". 「경제와 사회」 2011년 봄호(통권 제89호)]. 그러나 필자의 강정에서의 경험은 이와 전혀 다르다. 주민분들을 대상으로 한 강연이나 법률상담 과정에서 개인적으로 한 번도 경제적 보상의 다소에 대한 이야기나 고민을 들어 본 적이 없다. 그리고 시민사회단체의 개입 역시 주민들이 경제적 보상이 적음을 주된 갈등원인으로 주장했다면 이루어지기 어려웠을 것이다. 오히려 보편적 가치라고 할 수 있는 평화나 환경의 문제가 주된 갈등의 원인으로 제기되었기에 시민단체들이 강정해군기지의 문제를 전국적인 이슈로 인식했었던 것으로 보아야 한다.

4) 올해 722부터 시행되고 있는 「주한미군기지 이전에 따른 평택시 등의 지원 등에 관한 특별법」의 경우도 경제적 지원이 주 내용을 이루고 있다.

하기 위한 노력들이 정치영역에서 꾸준히 전개되었을 것임. 반면 평화권이 헌법상 기본권 더 나아가 법률상 이익으로 인정되고 있었다면 (대의제가 형식적으로만 작동된다고 하더라도) 정치영역에 대한 문제제기는 물론 사법적 해결 등 다양한 갈등해결방안을 주민들이 주체적으로 그리고 보다 강력하게 동원할 수 있었을 것임.

시스템적 문제와 내용의 문제라 할 수 있는 두 문제는 서로 밀접하게 연결되어 있지만⁵⁾ 개별적으로 고찰할 필요도 있음.

1. 민주적 대의제의 불완전한 작동⁶⁾

민주주의는 정체(政體)까지도 부정할 수 있는 것. 민주주의는 'democracy, democratia'로 다른 정치체제를 뜻하는 단어(군주정: monarchy, 과두정: oligarchy)⁷⁾와는 달리 '-arcy'(시스템, 체계를 상징)가 붙어 있지 않음. 대신 힘을 상징하는 'kratos'가 붙어 있음. 이는 민주주의는 특정 정체를 전제로 하지 않고 모든 정체를 선택할 수 있되, 결정적인 순간 '민중'이 힘을 통해 모든 것을 다시 바꿀 수 있는 '정체 없는' 정체임을 의미함.

따라서 민주주의를 지향한다는 것은 자기 정체(政體)의 근거가 몰락할 위험까지도 각오하고 비판의 심연에 기꺼이 자신을 개방하며, 그러한 개방을 통해 정체(政體) 갱신의 힘을 얻겠다는 의지를 표출하는 것임.

그러나 근대 국민국가가 탄생한 이후 민주주의는 인민=주권=대표(대의)라는 틀 속에서, '무기력한', 그리고 '통일체'로 인식된 국민이 대표를 어떻게 선출하는가 (대의가 잘 이루어지는지 못 이루어지는지)에 국한되고 있는 것으로 보임⁸⁾.

5) 대의제가 민주적으로 작동하고 있었다면 2000년대 들어 사회운동이 지속적으로 주장하고 있는 평화권이 헌법상 기본권이나 법률상 이익으로 이미 인정되었을 것이다. 그리고 평화권이 헌법상 기본권이나 법률적 이익으로 인정되어 있다면 형식적으로만 자리잡은 대의제 시스템이라고 하더라도 이런 식으로까지 작동하지 않지는 않았을 것이다.

6) 이 부분은 고병권의 "민주주의란 무엇인가"(2011. 그린비)를 참조하고 있다.

7) 이러한 단어들은 공직을 어떤 식으로 담당하는지를 기준으로 정치체제를 구분하고 있다는 것을 알 수 있다. 구체적으로는 공직을 담당하는 사람의 수를 기준으로 해서 구분하고 있다.

8) 고병권은 전제서에서 대의제와 민주주의의 관계에 대해 아래와 같이 설명한다: '대의제 민주주의'라는 말의 최초 용례는 1770년대 미국의 연방주의자들에게서 확인된다. 하지만 잘 알려진 것처럼 연방주의자들은 대의제와 (순수)민주주의를 반대말로 사용하기도 했다. 그들은 대의제가 민주주의의 유일한 형식이라고 말하지 않고, 민

이에 따라 대의제 민주주의에서는 대의되지 않는 자와 대의되지 않는 권리가 끊임없이 발생되어 왔고, 이들로 인해 민주주의라고 믿겨져 왔던 정체(政體)가 흔들리기도 하였음.

대의되지 않는 자나 대의되지 않는 권리를 드러내고 이들이 대의되도록 하는 과정을 거쳐 민주주의는 성숙해지고 발전했다고 볼 수 있음.

우리 사회의 민주주의는 군사독재를 끝냈음에도 불구하고 이제는 대의의 불완전성으로 인해 많은 문제를 겪고 있음. 특히 2000년 이후 정치권에서는 여야가 모두 별다른 이견이 없었던 사안이었으나 대중들은 폭발적인 반응을 보인 사건들이 즐비함(정치권의 Consensus와 대중들의 Disensus의 대비). 미군 장갑차에 의한 여중생 사망사건(2003), 평택미군기지이전(2006), 한미자유무역협정체결(2007), 미국산 쇠고기수입문제(2008), 한진중공업 희망버스(2011).

이에 대중들은 정치적 영역에서 자신들이 제대로 대의받지 못하고 있다는 소외감(그로 인한 정치권에 대한 불신)을 느꼈음. 2008년 촛불집회에서 여야 정치인 모두가 대중들에 의해 집회참석 및 발언이 거부되었던 모습을 볼 수 있었는데 이것이 바로 그러한 소외감(정치권에 대한 불신)의 표현이었음. 이러한 소외감(정치권에 대한 불신)이 최근에 나타나고 있는 정당정치의 위기의 주요한 원인으로 보임.

사실 80년대 민주화운동은 한마디로 '진정한 대표(대의)'를 찾는 시도였음. 주지하 다시피 87년 운동의 대표적인 구호는 '직선제 쟁취'였음. 그런데 최근의 문제는 대통령이 국민이 뽑은 사람이 아니어서도 아니고, 국회의원들이 국민들이 뽑은 사람들이 아니어서도 아니었음. 2000년대 대중들이 본 것은 '진정한 대의기구'가 대중을 진정으로 대의하지 않는 것이었음.

제주해군기지를 둘러싼 갈등 역시 이와 같이 볼 수 있음. 최근에 많이 팔린 책에서 누군가는 성격이 다른 4개의 정권에서 그 필요성을 인정한 이상 필요성은 인정되어야 한다는 취지로 이야기한 바 있음⁹⁾. 그러나 위에서 본 바와 같이 여야

주주의를 할 수 없기에 대의제를 해야 한다는 취지로 말했다. 특히 메디슨은 '순수 민주주의는 파벌의 악영향에 대한 해결책을 제시할 수 없고', 다수의 폭정을 저지할 수 없으므로, 민주주의보다는 "공화제, 즉 대의제가 행해지는 거버먼트"를 추구해야 한다고 했다. 메디슨의 이런 표현은 대중에 대한 불신에도 근거한 것이지만, 더 근본적으로는 대중에 대한 공포 때문에 생겨난 것이다. 인민주권이 원칙이기는 하지만 '보조조치'가 반드시 취해져야 한다는 것이 메디슨의 생각이었다.

9) 물론 '다른 자료가 없는 한'이라는 단서를 붙이기는 했다.

정치권에서 이런 Consensus가 과연 국민들 사이에서도 Consensus로 자리매김 되었는지에 대해서는 다른 고민이 필요함¹⁰⁾. 대의가 제대로 되지 않는 상황에서 정치권 내에서만 이루어진 Consensus였는지 확인해 봐야 한다는 의미임.

실제로 제주해군기지를 건설해야 한다는 정책의 결정과정에 일반 국민은 물론 이 해당사자라고 할 수 있는 강정주민들은 철저히 배제되었었고, 이후 제주해군기지 건설에 반대하는 과정에서 강정주민들 그리고 시민단체나 제주해군기지의 건설을 반대하는 국민들은 자신들의 의사를 정치적 영역에 반영할 수 있는 길(①대의자들을 통제하거나 대의자들에게 영향을 줄 수 있는 수단, ②더 나아가서 법대로 살 자유 이외에 사는 대로 법이 될 수 있는 자유)이 거의 없다는 느낌을 강력하게 받았음.

주민들 중 상당히 많은 수가 기존의 법을 위반하였다는 이유로 범법자가 되었지만 바로 그런 범법의 수단 말고는 사용할 수 있는 수단이 전혀 없었음.

아래에서 살필 것이지만 평화권이 그 지위를 인정받지 못하고 있기에¹¹⁾ 정치적 해결이 아닌 사법적 해결도 모두 봉쇄된 상황에서 강정주민은 '우리들도 도민(道民)이고 국민(國民)이다'라는 울분에 찬 주장을 반복할 수밖에 없었음¹²⁾.

2. 평화권의 미(未)인정

2-1. 평화권의 의의 등

- 10) 국민들을 대상으로 한 설문조사를 실시하여 그 결과를 토대로 제주해군기지에 대한 국민의 찬성여론이 더 많다는 주장을 할 수도 있다. 그러나 국민들에게 제대로 된 정보가 제공되었는지, 그리고 그러한 정보를 바탕으로 한 충분한 토론과 반박이 이루어져 왔었는지를 살펴보면 전혀 그렇지 않았었다는 점을 알 수 있다.
- 11) 평화권뿐만 아니라 환경권을 가지고 다루는 일도 거의 가능하지 않았다. 절대보전지역의 해체에 대해 주민들이 다루었던 모든 소송에서 법원은 주민들은 당사자 적격이 없다고 판단하였다. 절대보전지역은 지역 주민들과 아무 상관없는 환경 그 자체만을 위한 것일 수는 없음에도 이러한 판단이 내려진 것이다. 더 나아가 강정 주변에 무수히 많은 유적과 문화재(연산호 군락을 포함한)가 훼손됨에도 불구하고 문화재에 대한 권리를 법률상 이익으로 인정하지 않고 있는 현재 대법원의 태도에 비추어 보면 문화재훼손행위에 대해 주민들이 다룰 수 있는 방법은 문화재법위반, 공유수면법위반을 이유로 하여 군과 시공사를 고소, 고발하는 방법밖에 없었다. 고권일 위원장을 대리하여 필자가 문화재보호법 위반, 공유수면법위반을 이유로 하여 수차례 해군과 시공사 등을 고소하였으나 이에 따른 후속조치들은 이루어지지 않고 있으며, 오히려 해군검찰단은 "고소인인 고권일 위원장의 고소인 보충조사에 변호인을 참여시키지 않겠다. 고소인인 고권일 위원장에게 강경하게 대응하기 위한 것이다" 따위의 법률적 상식에도 맞지 않는 대응을 하고 있을 뿐이다.
- 12) 이런 울분은 평택미군기지 이전부지였던 도두리와 대추리 주민들로부터도, 용산의 철거민으로부터도, 그리고 2008년 촛불집회에서 자발적으로 연행했던 것들 감행했던 시민들로부터도 들을 수 있었고, 지금도 수많은 인권유린현장에서 정부와 정치권의 관심과 역할을 기다리는 사람들로부터 계속 나오고 있다.

제3세대 인권인 평화권은 추상적 가치인 평화가 침해될 수 없는 권리로서 보장됨을 의미함¹³⁾.

국내에서는 평화권에 대한 학문적 연구가 제대로 진행되지 못하고 있고, 서구 학계에서도 이와 비슷한 상황인 것으로 보임¹⁴⁾. 다만, 일본은 예외적으로 '평화적 생존권'에 대한 논의가 활발한데 주지하다시피 헌법전문에 명문화된 '평화적 생존권'과 교전권을 포기하고 군대보유를 금지하는 '헌법 제9조'의 존재에서 기인함¹⁵⁾.

이렇게 평화권에 대한 연구가 미진하기에 용어 역시 통일되어 있지 않음. 영어로는 'Right of Peace' 혹은 'Human Right to Peace'가 주로 사용되고, 국내에서는 '평화권'과 '평화적 생존권'이 주로 사용되는데 평화권과 평화적 생존권은 같은 권리를 의미한다고 보여짐¹⁶⁾.

전쟁없는 상황에서 평화롭게 살아가는 것이 중요하다는 것을 부정할 사람은 없을 것임. 역시 최근에 많이 팔린 책에서 누군가는 복지나 공정을 추구하려고 해도 평화없이는 달성할 수 없다고 강조하고 있음. 그러나 이런 '평화'에 대한 추구를 권리로 주장하는 것은 매우 다른 일임. 평화가 권리로 주장되는 순간 규범적 제도가 요구되기 때문임¹⁷⁾.

그럼 왜 평화를 권리로서 주장하는가? 드워킨은 공공의 이익이라는 명분으로 사람들이 가진 권리가 침해당하는 현실을 비판하면서 "권리의 정의에 따르면 그 어떤 사회적 목표로도 권리를 찍어 누르지 못한다"고 말했는데, 평화를 권리로 말한다는 것은 정치적 이유나 다른 명분으로도 평화가 침해될 수 없음을 주장하는 것임¹⁸⁾. 인류역사에서 국가안보라는 이름으로 개개인의 '평화'는 번번히 침해되어 왔기에 평화권 주장은 이러한 역사를 반복하지 않겠다는 의미임¹⁹⁾.

13) 임재성. "평화권, 아래로부터 만들어지는 인권-한국 사회운동의 '평화권' 담론을 중심으로". 『경제와 사회』 제91호. 제167쪽.

14) 임재성. 전제서. 제172쪽.

15) 임재성. 전제서. 제172쪽. 다만 일본에서도 평화권이 재판규범으로 적용되는 데에 있어서는 여전히 소극적인 상황으로 보인다.

16) 임재성. 전제서. 제168쪽.

17) 임재성. 전제서. 제178쪽.

18) 임재성. 전제서. 제178쪽.

19) 임재성. 전제서. 제178쪽.

2-2. 평화권의 현상태

평화권이 권리로서 주장되는 모습은 현재 크게 두 가지로 보여짐. 하나는 양심적 병역거부이고 다른 하나는 일본의 평화적 생존권임. 병역거부권이 개개인이 국가 폭력에 동원되는 것을 거부하는 소극적인 성격이라면 일본의 평화적 생존권은 안보 영역에 대한 민주적 통제라는 적극적 성격을 가짐²⁰⁾. 일본 시민사회와 진보학계는 1960년대 초반부터 비무장과 전쟁포기를 선언한 헌법 제9조와 평화적 생존권을 담고 있는 헌법 전문을 근거로 평화적 생존권을 주장해 나갔음. 특히 1969년 홋카이도(北海島)의 나가누마(長沼) 주민들이 항공자위대의 미사일기지설치가 주민들의 평화적 생존권을 침해한다며 낸 소송에서 1973년 1심 법원이 미사일기지설치가 유사시 상대국의 첫 번째 공격목표가 될 가능성이 크기에 “주민들의 평화적 생존권을 침해하는 공권력 행사”라며 헌법에 반한다는 판결을 내린 바 있음²¹⁾. 이것은 안보정책에 대한 민주적 통제 가능성을 보여준 것임.

우리나라에서 안보정책에 대한 민주적 통제권으로서의 ‘평화권’ 논의가 본격화된 것은 평택미군기지 이전에 대한 반대운동을 통해서인 것으로 보임. 평택미군기지 이전과 관련되어 정부는 보상문제를 부각시키며 미군기지이전을 둘러싼 갈등은 정부와 주민 간의 ‘이해(利害)갈등’일 뿐인 것으로 만들고자 했고, 이에 대해 주민들과 저항운동세력은 미군기지 확장의 불필요성, 주민들의 주거권 등을 이유로 하여 저항하다가 ‘왜 안보를 정하는 주체는 항상 국가인가?’, ‘국가안보 혹은 군사안보라는 말이 성립한다는 것 자체가 안전과 평화라는 것의 내용을 정할 권리가 우리에게 없다는 것 아닌가?’라는 문제기를 통해 안보정책에 대한 민주적 통제권을 의미하는 ‘평화권’을 제기하고 나섰음²²⁾.

이어 시민단체들은 평택미군기지 이전결정에 대해 평화권을 침해했다는 이유로 헌법소원을 제기하였고, 이 사건에서 헌법재판소는 2006년 2월 「대한민국과 미합중국간의 미합중국군대의 서울지역으로부터의 이전에 관한 협정 등」에 관해 “오늘날 전쟁과 테러 혹은 무력행위로부터 자유로와야 하는 것은 인간의 존엄과 가치를 실현하고 행복을 추구하기 위한 기본 전제”이며 “달리 이를 보호하는 명시

20) 임재성, 전계서, 제180쪽.

21) 임재성, 전계서, 제180쪽.

22) 임재성, 전계서, 제193쪽.

적인 기본권이 없다면 헌법 제10조와 제37조 제1항으로부터 이를 보호하는 것이 필요하다”고 판단하였음²³⁾. 물론 이러한 헌법재판소의 결정은 불과 3년 후인 2009년 6월 「2007 전시중원연습 등 위헌확인 사건」에서 다시 뒤집히는데²⁴⁾, 헌법재판소가 인정했던 평화권에 기반하여 국가의 군사적 결정에 대해 통제하려는 문제제기가 줄을 잇자 이에 놀라 스스로의 입장을 바꾼 것으로 보임²⁵⁾.

이후 현재까지 사법부나 정부 모두 평화권에 대해 다른 태도를 보인 바는 없으며 입법부에서도 이를 권리화하는데 별다른 노력을 기울이고 있지 않음. 사실 최근에 문제가 되었던 한일군사정보보호협정을 둘러싸고도 정부는 군사분야에 대한 전문적 판단은 정부가 독점해야 한다는 주장을 강하게 제기하기도 하였음.

2-3. 제주해군기지건설 반대운동과 평화권

제주해군기지를 반대하는 과정에서도 주민들과 시민단체들은 평화권을 주장하여 왔음. 특히 평화의 섬이라는 제주의 특성에 기반한 주장도 전개했었음. 그러나 이러한 주장에 반응하여 주민들의 평화권을 보장하려는 정치영역의 움직임은 없었으며, 사법적 문제제기는 강정마을 주민들을 대리하는 법률가들의 검토단계에서 ‘각하될 것’이라는 이유로 모두 채택되지 않았었음.

III. 가야할 길

1. 국책사업의 추진 시 의사반영구조의 설정

다른 사안들과 제주해군기지건설반대의 과정을 통해서 알 수 있듯이 우리나라에는 대규모 국책사업을 둘러싼 갈등을 해결하는 제도적 장치가 마련되어 있지 않음. 다만 공권력의 투입이나 소송을 결말을 짓는 구조가 마련되어 있고 이러한 수단을 실제로 사용하거나 사용할 것이라고 위협하는 방식으로 발생한 문제들을 해결해 왔을 뿐임. 그러나 이것은 국민들의 의사를 제대로 대의하는 것이라고 볼 수

23) 헌법재판소 2006223. 결정 2005헌마268

24) 헌법재판소 2009528. 결정 2007헌마369

25) 임재성. 전거서. 제199쪽.

없고 대의되지 않는 자와 대의되지 않는 권리를 양산하여 결국 민주주의라는 정체(政體)를 위협하는 상황에 이를 수 있게 됨.

그리고 실제로도 갈등이 심화된 상태에서 국가가 공권력을 투입하거나 법적 소송을 통하여 갈등 상황을 강제로 종료시키는 경우, 외면적으로는 갈등이 해소된 것처럼 보일 수 있으나 이해관계자가 이를 수용하지 않은 경우, 갈등은 내면화되고 잠복하게 되며, 상황이 변하면 갈등이 얼마든지 재발(再發)할 수 있음²⁶⁾.

갈등이 평화적으로 해결된 대부분의 사례는 실질적인 이해관계자가 중심이 되어 민주적인 논의구조를 만들고, 시간이 걸리더라도 논의와 합의를 통해 결과를 도출해낸 경우임. 수년간 지속되었던 시화호 관련 갈등을 시화지속가능발전협의회를 구성하여 4년간의 논의를 통해 완전한 합의를 이끌어낸 사례, 국립서울(정신)병원 이전 문제로 이해관계자간 오랜 기간 갈등을 '갈등조정위원회'를 구성하여 해결한 사례, 고리1호기 원자력발전소의 계속 운전 여부로 지역사회가 양분되고, 시민사회가 반발하는 가운데 지역의 실질적인 이해관계자로 '지역협의회'를 구성하여 해결한 고리1호기 계속운전 갈등 해결 사례 등이 이를 입증하고 있음²⁷⁾.

이를 위하여 실질적 이해관계자가 참여하는 논의구조를 만들고, 사업의 계획단계에서부터 이해관계자들을 참여시키는 것이 필요함. 또한 사업의 필요성까지 포함한 모든 사안에 대해 전제없는 논의를 할 수 있도록 하여야 함. 그리고 이해관계자들을 포함한 국민들이 올바른 판단을 할 수 있도록 정보를 제대로 공개하고 공유할 수 있게 하여야 하며 논란이 되는 쟁점에 대해서는 객관적인 제3자로 하여금 사실조사를 하게 하는 등의 노력이 필요함.

이러한 노력들이 주민들과 정부의 힘겨루기에서 비로소 고민되거나 혹은 정부의 자의적 판단에 의해 전혀 고민되지 않는 상황을 개선하기 위하여 위와 같은 노력들이 대규모 국책사업(당연히 군사 및 안보에 관한 것들도 포함)에 상시적으로 행해질 수 있도록 제도화하는 것이 필요하다고 봄.

이는 그 동안 대의되지 않았던 권리와 대의되지 않았던 자들을 대의하는 것이자 드러내고 수용하는 것으로 이를 통해 우리나라의 민주주의는 한 단계 더 발전하

26) 이런 이야기는 별로 내키지 않지만 더디더라도 갈등을 원만히 해결하는 것이 오히려 비용을 절감할 수 있다는 연구도 있다. 서희석, 김길용의 전제서에 의하면 우리나라의 갈등지수를 OECD의 다른 나라 수준인 0.44로 줄이면 GDP의 27%를 늘릴 수 있다고 한다.

27) 야5당 제주해군기지 진상조사단. 「제주해군기지조사보고서」, 2011.8

게 되고 성숙하게 될 것임.

2. 평화권의 인정을 위한 논의의 재시작

평화권이 연대적 권리로서 이를 구성하기도 어렵고 국제적 관계를 같이 고려해야 하기에 실현하기도 어려우며, 특히 군사적 결정권에 대해 민주적 통제를 허용하려 하지 않은 국가의 그간의 태도에 비추어 봤을 때 쓸모없는 논의라는 비판도 존재함²⁸⁾.

그러나 이러한 비판은 1세대 인권과 2세대 인권이 인권으로 받아들여진 과정을 무시한 채 '탈역사적 주장'을 전개한 것임. 인권은 선형적으로 존재하는 무엇이 아니라 매 순간 억압과 차별에 저항하기 위해 발명되어 왔던 것임을 상기할 필요가 있음²⁹⁾.

그리고 소수의 독점적 판단에 의해 군사와 안보, 그리고 평화의 내용이 결정되고 그에 대한 비용은 다수가 지불하거나 희생되어야 하는 상황이 민주주의라는 우리의 지향과 일치한다고 할 수도 없음.

2009년 헌법재판소 판결 이래 평화권에 대한 연구와 논의가 사실상 부재한 가운데 제주해군기지건설에 반대하며 수년 동안 싸워오고 있는 강정 주민분들과 현행 법을 위반하여서라도 평화를 지켜야 한다며 용기있는 모습을 보여주고 있는 강정 평화활동가들의 모습은 평화권에 대한 논의가 새롭게 시작되어야 함을 온 몸으로 보여주고 있음.

평화권에 대한 고민과 논의, 그리고 이를 실질적 기본권으로 인정되도록 하는 노력을 기울여야 함.

28) 임재성, 전게서, 제174쪽.

29) 임재성, 전게서, 제169쪽.

제주해군기지 건설과 환경적 영향

윤기돈 / 녹색연합 사무처장

지금 이 순간 강정은 평화순례를 하는 사람들의 발걸음으로 가득하다. 지난 7년여의 싸움동안 강정은 평화의 상징이 되었다. 평화를 깨는 것은 전쟁 상황만이 아니다. 가상의 적을 만들어내고, 전쟁을 대비한다며 자행되는 일들 그 자체가 평화를 위협하는 행위이며, 그 공간에서 많은 이들이 고통받고 생명의 공간이 깃뺏힌다. 강정의 오늘이 그 현실을 여실히 보여준다. 아니 1953년 7월 휴전 이래 한반도의 역사는 사실상 전시와 같은 기간이었다. 남북간의 총격이 실제로 이뤄진 적이 있으며, 그것이 백령도의 비극을 만들기도 했다. 그러나 그 뿐만이 아니다. 수많은 사람들이 친북좌파로 몰리며, 조봉암 등 많은 사람들이 사범부가 저지른 살인의 희생양이 되었다. 그것은 여전하여 이 순간 진보진영 내에서도 친북좌파에 대한 비난이 거세다. 이 모든 것이 휴전이라는 준전시상황이 만들어낸 비극이다. 비극은 인간에게만 국한되지 않았다. 전시상황에 버금가는 군사 훈련과 군기지 건설로 국토 곳곳이 오염되었으며, 수많은 생태계가 파괴되었다. 그래서 이제 강정은 단순한 해군기지 반대를 넘어 평화의 상징이 된 것이다.

2007년 유네스코 세계유산위원회 제 31차 총회에서 '제주 화산섬과 용암동굴'을 세계자연유산으로 등재하기로 결정하였다. 이로써 제주는 국내 처음으로 세계자연유산 등재란 명예를 국민 모두에게 안겨주었고, 천혜의 지형과 경관을 지닌 자연의 보고로서 세계적 가치와 명성을 얻게 되었다. 제주 화산섬과 용암동굴이 세계자연유산에 등재된 것은 수년간 자긍심을 갖고 자연유산을 지켜 온 제주도민 노

력의 결과이다. 제주도는 세계유산으로 지정된 '한라산 천연보호구역, 성산일출봉, 거문오름 용암동굴계' 외에도 꽃자왈이라는 세계적 자연자원이 있다. 물이 귀한 제주에 지하수를 머금고 열대 북방한계 식물과 한대 남방한계식물이 공존하는 세계적으로 특이 생태계를 지닌 곳이다. 뛰어난 생태를 자랑하는 제주, 그 중에서 서귀포 앞바다로 통칭되는 이 지역은 유네스코가 지정한 생태계보전지역이며 문화재청이 지정한 문화재보호구역 등 각종 보호구역으로 지정되어 생태계 가치가 인정된 지역이다. 제주도는 우리나라 최남단 섬으로 쿠로시오 난류의 지류인 쓰시마 난류의 영향을 받아 다른 해역과 비교해 보면 열대와 아열대산 해산 무척추동물이 혼재하여 서식한다. 우리나라의 생물종 다양성 연구에 아주 중요한 지역이다.

바로 이 곳에 제주해군기지가 들어서는 것이다. 이번 토론을 통해 그동안 제기되었던 제주해군기지 건설에 따른 환경영향을 총정리하고자 한다.

1. 제주해군기지 건설 예정지역의 해양 생태계 현황과 피해 예측

<그림 1> 강정마을 앞바다 생태계 보호 해역 현황



지난 2000년에 범섬, 문섬 일대가 천연기념물 제 421호로 지정되었고 2004년에는 이 지역의 갯대중으로 볼 수 있는 연산호 군락지가 천연기념물 제 442호로 지정되었다. 문섬 및 범섬 천연보호구역은 경관이 아름답고, 세계적 희귀종인 후박나무가 자라고 있으며, 천연기념물인 흑비둘기가 번식하는 남쪽 한계지역이다. 또한 학술적 가치가 큰 한국 특산 해산생물 신종·미기록종이 다수 출현하는 곳으로서

남방계 생물종 다양성을 대표하는 곳이다. 이 지역은 생물 다양성이 높을 뿐만 아니라 전국에서 수중 경관이 가장 뛰어난 곳이어서 수중관광의 메카로 알려진 곳이다. 제주해군기지가 건설중인 강정마을 앞바다는 유네스코 생물권 보전지역 완충지대에 속한다. 핵심지역을 보호하기 위한 완충지역은 환경 교육, 생태관광, 기초 연구 등에 한해서 인간의 간섭을 용인하고 있다.

<표 1> 서귀포 앞바다 보호구역 현황

보호구역	지정	내용
생물권보전지역	유네스코 (UNESCO)	2002년 12월 지정. 제주도 생물권보전지역은 한라산 국립공원을 비롯해 서귀포시 해양공원에 포함된 섬섬, 문섬, 범섬 지역을 포함해 총 830.94km ² 를 핵심지역 151.58km ² , 완충지역 146.01km ² , 전이지역 553.35km ² 으로 나뉘어 보호되고 있는데, 강정 앞바다는 일부 서귀포 시립해양공원에 포함되어 완충지역이고 나머지는 전이지역에 해당한다. - 핵심지역(Conservation Area): 문섬, 범섬, 섬섬. 엄격한 보전원칙을 갖고 있으며 파괴적이지 않은 조사연구나 교육만 허용 - 완충지역(Buffer Zone): 서귀포 시립해양공원 일부 871ha. 핵심지역보전을 목적으로 하고 건전한 활동의 융통성을 허용하고 있지만 환경 교육, 생태관광, 기초 연구 등만 허용 - 전이지역(Transition Area): 완충지역 제외 지역. 농업활동이나 주거지로 이용이 가능하며 행정기관, 민간단체, 주민들이 협력해 지역자원을 관리하고 발전
문화재보호구역 (천연기념물 제421호)	문화재청 (문화재보호법)	2000년 7월 지정. 문섬과 범섬 일대 9,751,781㎡ 해당. 문섬과 범섬은 서귀포 주변에 있는 5개의 무인도에 포함되는 섬들로 서귀포 해안에서 남쪽으로 1.3km 정도 떨어져 있다. 문섬 및 범섬은 제주도의 기반암인 현무암이 아닌 조면암으로 구성되어 있다. 섬 전체에는 암석이 규칙적으로 갈라진 주상절리가 수직으로 발달하였고, 파도 침식에 의해 생긴 절벽과 동굴이 발달되어 경관이 아름답다. 문섬 및 범섬 천연보호구역은 경관이 아름답고, 세계적 희귀종인 후박나무가 자라고 있으며, 천연기념물인 흑비둘기가 번식하는 남쪽 한계지역이다. 또한 학술적 가치가 큰 한국 특산 해산생물 신종-미기록종이 다수 출현하는 곳으로서 남방계 생물종 다양성을 대표하는 곳이기 때문에 천연기념물로 지정하여 보호하고 있다.
문화재보호구역 (천연기념물 제442호)	문화재청 (문화재보호법)	2004년 12월 지정. 서귀포 해역(서귀포시) 70,410,688㎡, 송악산 해역(남제주군) 22,229,461㎡가 지정. 바다 속에 서식하는 생물 군락지로는 처음으로 천연기념물로 지정되었다. 연산호 군락지에는 돌산호류, 각산호류, 해양류 등의 다양한 산호류가 다양한 형상으로 어울려 서식하고 있다. 제주연안 해역에는 한국산 산호충류 132종 중 92종이 서식하고 있으며, 이 중 68종은 제주 해역에만 서식하는 특산종으로 수심 10~30미터의 암반에 군락을 이루고 있다. 특히, 송악산 및 서귀포 해역은 세계적으로도 희귀한 연산호 군락의 자연 상태를 전형적으로 잘 보여주는 특징적인 곳으로 분포상 학술적인 가치가 매우 높다.
생태계보전지역	해양수산부 (자연환경보전법)	2002년 11월 5일 지정. 섬섬,문섬,범섬 주변해역 13.684km ² 면적 지정. 우리나라 유일의 산호 군락지이며 분홍바다맨드라미 고밀도 서식, 다양한 해조류 군락 등이 존재하고 있어 해양생태계의 인위적 훼손에서 보호하기 위한 목적을 두고 있다.
제주도립해양공원	제주도 (자연공원법)	2006년 10월 지정. 1999년 서귀포시가 지정된(1월 5일) 서귀포시립해양공원 19.54km ² (530만평) 면적이 제주도립해양공원으로 변경·지정되는 등 천혜자연보호구역으로 관리되고 있다.

한국산 산호총류 132종 중 92종이 서식하고 있으며 이 중 66종은 제주 해역에만 서식하는 특산종이다. 산호는 열대와 아열대의 깨끗하고 따뜻한 물속에서 사는 소화기관을 가진 동물이다. 제주도는 평균 수온이 섭씨 16도이지만 쿠루시오난류 덕에 연산호의 서식지가 됐다. 산호는 많은 이웃 생물들의 서식지 노릇을 한다. 산호 몸속에 공생하는 단세포 생물 갈충말(주산셀러)은 광합성을 통해 산소를 만들고, 이산화탄소를 내뿜는다. 산호는 이 탄산가스와 칼슘을 이용해 석회질로 골격을 만들고, 주산셀러가 주는 영양분으로 생명을 유지한다. 그래서 산호가 어느 정도의 빛이 들어올 수 있는 맑은 바닷속에서만 살 수 있다.

연산호란 부드러운 겉표면과 유연한 줄기구조를 갖춘 산호를 통틀어 말한다. 제주 남부 연안의 연산호 군락을 구성하는 산호총류는 무척추 동물로 “바다의 꽃”이라 불린다. 특히, 연산호류는 육상의 맨드라미를 닮았으며 부드러운 동물체로 수축·이완상태에 따라 크기에 변화가 심하다. 가장 대표적인 것이 분홍바다맨드라미이며, 얕은 수심대에서 넓고 풍부하게 서식하고 있어 우리 바다의 산호 가운데 주인공격이다. 연산호류는 바닷속을 떠다니는 입자성 유기물이나 플랑크톤 등을 촉수를 이용해서 잡는다. 이들은 고착성 생물이기 때문에 해류가 먹이를 운반해 주지 않으면 살 수 없다. 따라서 해류가 원활한 지역, 즉 파도가 센 지역에는 얕은 속에서도 연산호가 서식하게 된다. 연산호는 제주도 전체 해양 생태계 보전 깃대 생물이라고 할 수 있다. 햇빛이 잘 비치지 않고 조류가 강한 곳에는 수심 3미터에서도 연산호를 볼 수 있다.

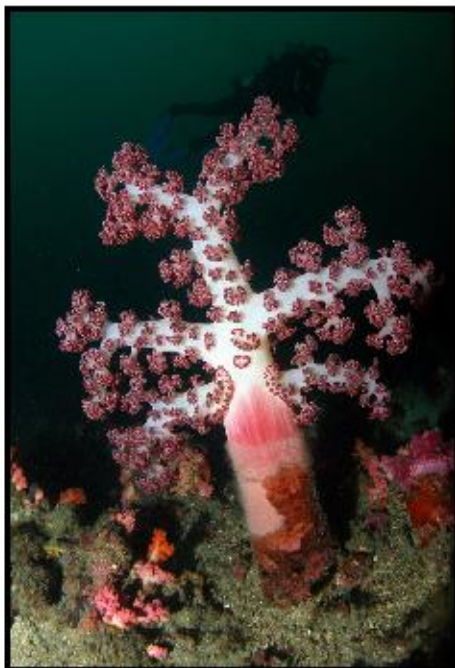
군락을 이루는 곳은 수려한 수직벽이 있는 곳이고 피복성 저서동물(바위표면에 부착해 사는 생물군)이 많이 서식한다. 또한 연산호 군락 주위에는 굴과에 속하는 여러 종들이 덩어리를 이루고 있는 경우가 많다. 굴곡이 많은 굴 꺾데기가 여럿 엉겨 있는 굴 덩어리에는 작은 공간들이 무수히 많아 그 공간의 크기와 모양에 따라 갯지렁이, 갯가재, 고둥과 조개, 이끼벌레, 히드라, 해면동물 등 다양한 생물들이 살고 있다. 그래서 연산호가 군락을 이루는 곳은 수심이 얕고 경사면이 평탄하거나 완만한 곳보다 생물 다양성이 높다. 서귀포 연안의 새섬, 문섬, 범섬 주변에는 수직벽이나 경사가 급한 수중 경사면이 많아 연산호 군락이 많이 발달해 있다. 또한 아열대와 온대의 중간쯤 되는 특이한 지리분포대에 있기 때문에 거품돌 산호, 진홍나폴돌산호 등 돌산호류가 군락을 이루고 있다.

이번 조사에서 대표적 연산호인 분홍바다맨드라미(*Alcyonium gracillimum*)와 환경

부 지정 멸종위기보호 II급인 금빛나팔돌산호(*Tubastraea coccinea*) 등이 발견되었다. 또 지난 2001년 “제주연안천연보호구역 조사 연구보고서”¹⁾에서 보호종으로 지정할 것으로 요청한 큰수지맨드라미(*Dendronephthya gigantea*)와 가시수지맨드라미(*Dendronephthya spinulosa*)도 발견되었다.

해군의 “제주 해군기지 사업추진 계획(안)”에 따르면 40만㎡(12만평)의 부지 가운데 28만㎡(8.5만여평)은 해상 매립을 통해서, 나머지 12만㎡(3.5만여 평)은 토지 매립을 통해서 각각 확보할 계획이다. 해군은 반경 약 1km 까지를 매립으로 인한 간접 영향권으로 추정하고 있다. 이는 해군도 매립하는 지역뿐 아니라 주변 지역에 미칠 영향을 인정한 것이다. 이 지역의 경우, 서귀포항의 방파제 공사가 문섬 지역의 가장 중요한 서식처 파괴로 지적될 만큼 매립과 인간 간섭으로 생태계가 훼손된 경험에 있다. 이와 비슷하게 해군기지 매립 공사도 산호 서식지 파괴가 우려된다.

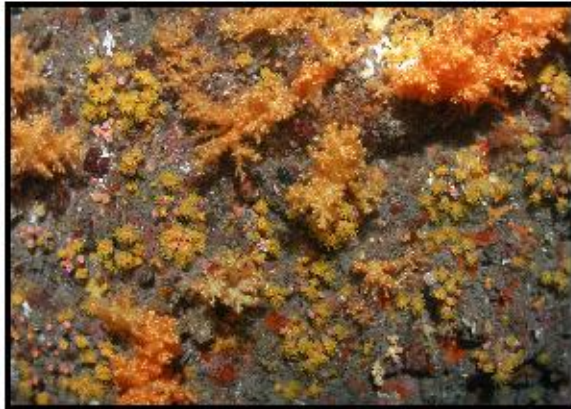
제주특별자치도가 지난 2007년 4월 발표한 연안관리지역계획 고시에 따르면, 제주도내 연안 지역을 보전·이용·개발 권역으로 구분한 통합 연안관리지역계획이 수립돼 앞으로 전체 40%에 이르는 연안지역에 대한 개발행위가 제한된다. 강정동(강정마을)은 전체 면적 중 15%가 절대보전연안지역으로 확정되었으며 특히 강정포구에서 강정천까지는 절대보전연안으로 설정되어 매립이 불가능한 지역이다.



<사진 1> 가시수지맨드라미(*Dendronephthya spinulosa*)

1) 제주 연안 천연보호구역 조사 연구 보고서, 사단법인 자연유산보존협회, 문화재청, 2001. 11

<사진 2> 금빛나팔들산호(*Tubastraea coccinea*)



<사진 3> 금빛나팔들산호(*Tubastraea coccinea*)

이외에도 저서무척추동물군에서 환경부지정 멸종위기종 I 급(나팔고둥, *Charonia sauliae*)과 한국미기록종(갯민숭이류, *Dendrodoris guttata*) 그리고 열대바다 서식종으로 알려진 긴침열록성게(*Diadema savignyi*)를 관찰되었다. 나팔고둥은 일본, 필리핀, 우리나라의 남해안에 산다. 예전에는 제주도, 여수 등 해안지역에서 흔히 볼 수 있었으나 모양이 아름다워 수집가들에 의해 함부로 채집되거나 바다로 흘러들어 간 생활하수에 의해 오염되어 개체수가 눈에 띄게 줄어 현재는 제주도 근해에서만 서식한다.



<사진 4> 환경부 지정 멸종위기종인 나팔고둥(Charonia sauliae)

II. 제주해군기지 건설 예정지역의 중덕해안(구름비)과 강정천 일대 생태계 현황과 피해 예측

일반적으로 제주도는 배수가 잘되는 지질적인 특성으로 인하여 대다수의 하천들이 평소에는 건천을 이룬다. 하지만 강정마을 주변은 강정천과 악근천, 두 개의 하천이 흐르고 있으며 해안가에 자리하고 있어 용천수가 풍부하게 나타난다. 이러한 환경특성은 하천의 상부생태계에 은어, 뱀장어, 버들치, 동남참게가 서식하는 환경이 이루어졌고 하류인 조간대지역에는 은어, 숭어, 검정망둑, 베도라치 등이 서식하게 되었다. 그리고 중덕 해안에는 할망물과 물터진개 등의 용천수가 나타나며 중덕해안 곳곳에 형성된 물울덩이는 용천수와 빗물의 유입으로 형성되었으며 육지에서 나타나는 습지와 같은 담수 생태계를 이루고 있다. 중덕해안과 기수역 구간에는 멸종위기야생동식물 2급인 맹꽂이, 기수갈고둥, 붉은발말뚝게들이 서식하는 것으로 확인되었다. 그러나 중덕해안 일대의 파괴로 맹꽂이, 붉은발말뚝게의 서식지는 파괴되었으며, 이들은 대체서식지로 옮겨졌다.

III. 제주해군기지 사업에 대한 환경피해 저감방안 위반 사례

유네스코 생물권 보전지역, 문화재보호구역으로 등으로 지정된 서귀포 앞바다의 해양 생태계의 보전가치는 매우 크다는 것을 알 수 있다. 이러한 사실을 의식하기라도 하듯 국방부가 지난 2007년부터 2009년까지 진행한 환경영향평가를 통해 다양한 환경피해 저감방안을 적용하겠다고 밝혔다.

이러한 환경피해 저감방안을 계획한 것은 국방부도 해군기지 건설로 인하여 해당 지역과 주변지역 환경에 영향을 미치는 것을 잘 알기 때문이다. 해군의 “제주 해군기지 사업추진 계획(안)”을 보면 40만㎡(12만여평)의 부지 가운데 28만㎡(8.5만여평)은 해상 매립을 통해서, 나머지 12만㎡(3.5만여평)은 토지 매립을 통해서 각각 확보하고자 하였다. 해군은 반경 약1km까지를 매립으로 인한 간접 영향권으로 추정하고 있는데 이는 해군도 매립하는 지역뿐 아니라 주변 지역에 미칠 영향을 인정하고 있기 때문이다.

그러나 제주해군기지 건설 현장에서 환경피해 저감방안이 제대로 지켜지지 않는 것으로 나타났다. 지난 5월과 6월 공사가 진행중인 해안에 수중촬영을 한 결과 오탁방지막이 훼손되어있었고 실제로 오탁수가 주변지역으로 흘러들어가 역할을 제대로 하지 못하고 있음을 확인 하였다.



<사진 5> 2012년 6월12일 오탁방지막 훼손 사진



<사진 6> 2012년 6월 11일 이중오탁방지막 없이 준설 하는 사진



<사진 7> 환경영향평가서에 제시한 폴파이프(fall pipe) 없이 작업을 진행하는 사진

실제로 이러한 환경피해 저감방안을 제대로 지키지 않는 경우가 강정마을 앞바다 생태환경에 많은 영향을 미칠 수가 있다. 특히 강정마을 앞바다에 분포되어 있는 연산호 군락지에는 직접적인 영향을 미칠 것으로 보여진다. 환경영향평가서에도 기록되어 있듯이 강정등대 아래에 서식하고 있는 연산호 군락 지역은 현재 준설 공사가 진행 중인 지점과 불과 200m~300m 이내에 위치하고 있다. 그런데 준설로 인하여 발생하는 오타수가 그대로 강정등대쪽으로 흘러들어가고 있음이 확인 되었다. 연산호 군락지에 오타수 유입은 연산호 생존에 큰 영향을 미친다.



<사진 8> 강정등대 쪽으로 흘러들어가는 오타수

왜냐하면 연산호는 자포를 이용해 동물 플랑크톤 등 작은 해양생물을 잡아먹기도 하지만 이것만으로는 충분한 영양물질 공급이 안된다. 이 문제를 해결하기 위하여 면모조류의 일종인 주산텔라와 공생을 한다. 주산텔라는 폴립에 보금자리를 틀고 천적의 공격으로부터 자신을 보호받으며 광합성을 통해 당류(탄수화물)와 같은 영양물질을 산호에게 공급한다. 연산호는 생존의 많은 부분을 주산텔라의 광합성에 의존하다 보니 필수조건인 태양광이 풍부하게 공급되는 맑고 깨끗한 바다에서만 살 수가 있기 때문이다.

오탁수의 유입은 태양광의 유입을 방해하고 연산호에게 필요한 주산텔라의 광합성을 방해하게 된다. 일시적인 오탁수 유입으로 인한 광합성량의 변화는 큰 영향을 미치지 못하겠지만 지속적으로 오탁수가 유입되어 주산텔라의 광합성을 방해한다면 이는 연산호가 서식하는데 큰 영향을 미칠 것으로 보여진다.

<그림 2> 환경영향평가서에 나타난 감정등대 연산호 분포도

우선 연산호군락지와 관련해서 환경영향평가서에서도 공사시행 시 연산호에 대한 영향예측에 있어서 해군기지 예정지역 500m 범위 내에서는 직접적인 피해가 예측되나 범섬 앞 군락지는 예정지에서 1.5~2km 범위 내에 위치하기 때문에 공사 중 피해보다 공사 후의 위해요소가 간접적인 영향을 줄 것으로 평가하고 있다. 물론 500m 범위 내에도 많은 군락을 형성한 연산호 서식처가 있어 직접적인 피해는 일어나지 않겠지만, 범섬 앞 군락지 역시 직접적인 피해범위에서 자유로울 수가 없다. 이는 평가서에서도 부유사의 영향예측에서 최대 확산범위는 서방파제의 부유사 발생지점을 기준으로 하여 서쪽으로 약 2.5km까지, 동방파제의 부유사 발생지점을 기준으로 하여 동쪽으로 약 2km까지 확장되는 것으로 산정하고 있어 부유사의 확산범위 내에 범섬 앞의 연산호 군락지도 직접적인 피해범위에 해당하기 때문이다. 또한 매립 및 방파제 건설 시 해수유동의 변화가 주변 해역의 해양환경변화를 초래할 것으로 인정하면서도 이에 대한 실질적인 저감대책이 없다. 해

수유동의 변화예측 결과를 보면 매립 및 방파제 공사로 인해 방파제 건설구역으로부터 반경 2km까지 유속변화가 일어날 것으로 예측하고 있어, 조류변화와 해수 유동에 민감한 저서생물과 연산호 군락의 환경변화는 불가피하며, 이에 따라 유네스코 생물권보전지역으로 지정되어 있는 범섬일대의 생태 환경에도 영향을 미칠 것으로 보인다.

한 지역이 5개의 보호구역으로 지정되는 것은 그 지역이 생태적으로 매우 우수하며 보존해야 할 가치가 매우 큰 것을 입증한다. 따라서 제주해군기지가 건설되는 서귀포 해안의 생태적 우수성은 더 이상의 설명이 필요 없다. 국방부는 지역주민들과 환경단체들의 자연환경에 대한 피해에 대하여 주장할 때 자신들이 세운 환경피해 저감방안 만으로도 충분히 환경피해를 최소화 할 수 있다고 주장한다. 하지만 현재 제주해군기지가 건설되는 과정에서 보여지는 환경피해 저감방안을 제대로 지키지 않는 행위들은 계속해서 발견되고 있고 이런 불법적인 행위들은 그 주변 자연환경에 영향을 미칠 것이다. 그리고 강정 해안의 사업부지와 그 주변이 유네스코 생물권 보전지역의 핵심지역은 아니지만 완충지대에 해당하기 때문에 개발시설이나 경제행위가 규제되어야 하고 학술연구, 생태교육등의 보전활동만이 가능함으로 현재 제주해군기지 건설은 유네스코 생물권보전지역의 위반하는 행위를 하고 있다고 볼 수 있다.

앞서 살펴본대로 제주해군기지 공사가 장기간 진행될 공사이며, 방파제가 해수유동에 영향을 미치기 때문에 완충지역의 연산호 군락지 훼손은 물론 핵심지역인 범섬일대 까지 영향을 미칠 가능성이 높다고 판단된다. 따라서 장기적으로 생물권 보전지역까지 피해가 발생할 가능성이 있으며 또한 사회적으로도 논란이 큰 이 지역에 해군기지를 강행할 근거는 전혀 없다.

평화의 권리는 보편적 인권 해군기지 강행, 평화권 보장에 위배

이대훈 / 성공회대 평화학 교수

○ "눈물이 앞섭니다. 우리도 혈세를 내고 사는 주민입니다. 어찌하여 정부는 조그마한 우리 마을을 짓밟습니까. 구럼비 바위가 발파되지 않고 생명이 살아날 수 있게 도와주세요." 이와 같은 강정 주민들의 호소는 호소 이전에 인권으로서 인정되어야 한다. 정부의 부당한 결정, 부당한 절차, 폭력적 집행에 대한 주민들의 의견과 행동은 '호소'로서 축소될 수 없다. 시민이 가져야 할 불가침의 권리, 즉 인권의 기준에서 평가되고 판단되어야 한다. 국가의 의무이고 군도 이 의무에서 예외가 아니다.

○ 주민들의 의사에 핵심이라고 할 수 있는 "전쟁준비에 휩쓸리고 싶지 않다. 살고 싶은 대로 그대로 살고 싶다. 우리가 우리 삶을 스스로 결정하겠다. 존중하라."의 의견은 보편적 인권으로서 존중되어야 한다. 이는 국가도 군대도 안보논리도 침해할 수 없는 불가침의 권리, 즉 인권의 영역이다. 국가의 기본 의무는 시민의 인권을 보장하는데 있다. 강정주민들과 해군기지건설에 반대하는 시민들이 지금까지 국가에 요구한 것은 사실 이런 것이다. 모든 사람은 전쟁에 휩쓸리지 않을 권리가 있으며, 이를 보장한 의무가 국가에 있다는 것이다. 그 이유는 평화가 모든 사람의 보편적 가치이며 현 유엔체제에서 그 회원국의 의무이기 때문이다. 전쟁의 휩쓸리지 않을 권리는 공동체에서 주민들이 스스로 행사하는 자기결정권에 따라 평화롭게 살 권리와 이를 위해 전쟁준비와 위협 생성에 휩쓸리지 않을 권리가 있다는 의미이다.

○ 이러한 권리가 인권이라 함은, 국가가 국제평화를 저해하는 행위를 할 때 또는 침략적 행위를 하려고 할 때 이에 대해 시민은 감시하고 견제하고 저항할 권리와 의무를 가진다는 뜻이다. 또 이를 인권이라 함은, 국가안보를 이유로 이를 침해할 수 없다는 뜻이며, 국가안보의 이유로 시민의 권리를 일시적으로 제약할 경우에도 이는 기존에 합의된 엄격한 국제적 인권기준에 따라 한시적으로 명시적인 법의 의거하여 제한적으로 제약될 수만 있다는 뜻이다.

○ 평화의 권리(평화권 human right to peace)의 인권 규범적 근거

(1) 유엔 헌장과 정신: 평화는 유엔과 회원국의 보편적 목적

(2) 유엔 헌장에 따른 회원국의 의무:

- 국제분쟁을 평화적 수단으로 해결할 의무

- 양심의 자유, 의사표현의 자유, 집회결사의 자유, 신체의 자유, 평등한 법 적용, 공정한 재판의 권리, 법적 변호의 권리, 양심적 병역거부권 등 기본권을 시민의 보편적 권리와 국가의 의무로 규정한 세계인권선언, 국제자유권규약, 국제사회권규약 등 국제인권법

(3) 유엔 [인류의 평화에 대한 권리 선언], 1984년 유엔총회 결의 39/11

유엔총회는 유엔의 주요 목적이 국제 평화와 안전의 유지임을 재확인하며,

유엔헌장에 규정된 국제법의 기본적 원칙들을 상기하며,

인류의 삶에서 전쟁을 근절하는 것, 그리고 무엇보다도 세계적인 핵 파멸을 막는 것이 모든 인류의 의지와 열망임을 표현하며,

전쟁 없는 삶이야말로 나라들의 물질적 복지, 발전, 진보를 위하여 유엔이 선언한 권리와 기본적 인간 자유를 완전히 실현하기 위한 제1의 국제적 필수조건임을 확신하며,

핵시대에 있어서 지구상에 지속적인 평화를 수립하는 것이야말로 인류 문명의 보존과 인류의 생존을 위한 일차적인 조건을 대표한다는 것을 인식하며,

인류의 평화적 삶을 유지하는 것이 각 국가의 신성한 의무임을 인정하며,

1. 우리 지구상의 인류에게 평화에 대한 신성한 권리가 있음을 엄숙히 선언한다.
 2. 인류의 평화에 대한 권리를 보존하고 그 이행을 증진하는 것이 각 국가의 기본적 의무임을 엄숙히 선언한다.
 3. 인류의 평화권 행사를 보장하는 것은 전쟁의 위협, 특히 핵전쟁의 위협을 종식시키기 위한 국가들의 정책을 요구하며, 국제관계에서의 무력 사용의 포기
와 유엔헌장에 기초한 평화적 수단에 의한 국제분쟁의 해결을 요구한다는 것
을 강조한다.
 4. 모든 국가와 국제 조직은 국가적 및 국제적 수준 모두에서 적절한 조치를
채택함으로써 인류의 평화에 대한 권리 이행을 지원하기에 최선을 다할 것을
촉구한다.
- (4) 유엔환경개발세계회의(리우 회의), '주민의 권리와 의사에 기초한 환경과 개발
의 통합적 의사결정' 합의, 1992년
- (5) 국가안보와 표현의 자유 및 정보접근에 관한 요하네스버그 원칙, 1995년: 국
가안보의 이유로 표현의 자유 및 정보접근을 제한하고 할 경우에도 기존에 합의
된 엄격한 국제적 인권기준에 따라 명시적인 법의 의거하여 한시적으로 또 제한
적으로만 제약될 수 있음.
- (6) 유엔 [평화의 문화 선언], 1999년 유엔총회 결의 53/243
- (7) 유엔 [모든 이들이 모든 인권을 충분하게 향유하기 위한 핵심적 요구로서 평
화에 대한 중진] 결의안, 2003년 유엔총회 결의 57/216
- (9) 양심적 병역거부권에 대한 국내 논의와 대체복무제 도입 합의(2007)의 인권규
범적 논지
- (10) 국제인권법

(11) 유엔 인권이사회 등 평화권 수립을 위한 최근 국제적 흐름

- 2005 스페인인권법률가협회(SSIHRL) 국제인권법으로서 평화권 수립을 위한 연구와 캠페인 시작
- 2006 스페인 내에서 평화권 선언(루아르카 선언) 채택, 시민사회적 합의 형성: 중앙정부, 지방정부, 전문가기구의 지지성명과 선언 등 도출
- 2010년 민간단체들간의 국제적 합의 형성(2010년 산티아고 선언 등, 1795개 민간단체 지지 서명, 유엔인권이사회에 공동명의 입장 제출, 인권이사회와 병행하는 전문가그룹)
- 2008년부터 인권이사회, 평화권(right of peoples to peace) 추진 결의안 매년 채택.
- 위 결의안에 의거, 인권고등판무관실에서 평화권 전문가 워크숍 개최. 평화권 수립을 위한 실무그룹 설치를 유엔인권이사회에 권고함.
- 유엔 인권이사회 이를 평화권 자문위원회로 확정
- 2010년 인권고등판무관실 워크숍 결론과 500여개 인권평화단체의 평화권 수립을 위한 공동입장문서를 인권이사회에 보고.
- 인권이사회 3차 평화권 수립 결의안 채택. 31:14, 기권
- 2011년, 자문위원회 평화권 자문위원회 중간보고서 제출:

선언문의 명칭; declaration on the human right of people to peace

○ 이와 같은 인권기준에 기초해 볼 때, 제주 강정마을 주민들과 관심있는 시민들은 다음과 같은 불가침의 권리를 갖는다.

- 모든 사람은 전쟁에 휩쓸리지 않을 권리가 있으며, 그 이유는 평화가 모든 사람의 보편적 가치이며 국가와 국가간 체제의 존재 이유이기 때문이며
- 전쟁의 휩쓸리지 않을 권리는 공동체에서 주민들이 스스로 결정하는 바(자결권)에 따라 평화롭게 살 권리와 이를 위해 전쟁준비와 위협 생성에 휩쓸리지 않을 권리가 있다는 의미이며

- 이는 모든 사람이 인권으로 신성한 평화의 권리를 가진다는 의미이며
- 평화의 권리는 세계인권선언과 국제인권법의 원리와 규범에 근거하는 정당한 권리이며,
- 평화의 적극적 의미를 취함으로서, 평화의 권리는 평화적 생존권 및 평화 상태를 위해하는 조치를 거부할 권리를 의미하며
- 평화의 권리를 보호하고 이행하는 것은 각국 정부의 의무이며
- 모든 사람의 평화와 존엄성을 중진하는 것이 국가와 국가 관계의 기초이며
- 국가의 국제평화 저해 행위 또는 침략적 행위에 대해 시민은 감시하고 견제하고 저항할 권리와 의무를 가지며
- 국가안보와 공공복리를 이유로 기본적 인권이 '침해'될 수 없으며, 국가안보의 이유로 인권이 일시적으로 '제약'될 경우에도 이는 기존에 합의된 엄격한 국제적 인권기준에 부합해야 일시적으로 법의 의거하여 제한적으로 제약될 수만 있으며
- 이를 제외하고는 국가안보 사안과 관련해서도 모든 사람은 사상의 자유, 의사표현의 자유, 양심의 자유, 결사집회의 자유, 행복추구의 자유, 공동체의 발전을 공동체원 스스로 결정하는 발전권은 제약될 수 없으며
- 평화적 생존권은 인간안보의 권리와 안전한 환경에서 살 수 있는 권리를 포함하며
- 국가의 불법적, 반인권적 행위에 대해서 모든 사람은 양심적 거부와 불복종의 권리를 가지며
- 과도한 군사·안보 정책 또는 정당하고 민주적인 절차를 거치지 않는 군사·안보 정책에 대해 거부할 권리와 특히 전쟁위기를 높이는 군비증강을 거부하고 불복종할 권리를 가지며
- 폭력과 전쟁을 예방하고 평화를 추구하는 예방적 조건으로서 진실된 정보를 접할 권리를 가지며

○ 이 권리의 총합은 강정 해군기지 권설과 관련된 모든 판단의 출발점, 즉 한국

시민들의 평화권이라고 부를 수 있다. 위 권리의 총합으로서 평화권은 지금까지 국제적으로 합의되고 정립된 국제인권법과 국제인도법과 합치되지 않는 부분이 없다.

강정마을 인권침해 상황

백신옥 / 변호사

I. 서론

대법원은 제주해군기지건설의 기본이 되는 두가지 행정처분(절대보전지역해제처분, 국방·군사시설실시계획변경승인)에 대해 합법하다는 판결을 하였으나, 해군과 해군기지건설사업단은 위 행정처분에서 약속한 것들을 제대로 이행하지 않고 있습니다.

그리고 경찰과 검찰은 이러한 공사과정에서의 불법을 감시하고 불법에 대해 항의하는 주민들과 활동가들을 마구 체포·구속하고 있으며, 법원 또한 증거가 불충분한 사건들에 대해 중벌을 과하고 있고, 공사과정에서의 불법에 대해서는 판단하지 않고 있습니다.

아래에서는 해군기지건설공사과정에서 이루어진 인권침해 상황을 중심으로 서술하고자 합니다.

II. 무고한 주민들을 범죄자로 몰다.

1. 사례1

2012. 6. 8. 서귀포시 강정동 해군기지사업단 정문 앞에서 개신교 예배가 진행되고 있었는데, 경찰들이 제단을 철거하고 목사님을 폭행하고 체포했습니다. 그 현장에서 76세의 마을 할아버님 한 분이 이동민 서귀포 경찰서장에게 항의를 했습니다. 그러자 서귀포 경찰서장은 이 사람 공무집행방해로 체포해야 한다며, 옆에 서있던 경찰관들에게 그 할아버님을 가리키며 물어보았습니다. “너희들 중에 이 사람에게 맞은 사람 있지? 네가 맞았어?” 경찰서장이 그렇게 다그치자 그 나이 어린 경찰관은 “네?”라고 당황하여 반문하였습니다.

그러자 경찰서장이 “경찰관을 때렸으니 공무집행방해로 체포한다”며 그 할아버지를 현행범인으로 체포했습니다. 할아버지는 서귀포 경찰서로 끌려가 몇시간동안 조사를 받고 석방되었으나, 그 날 조사받은 사건은 계속 수사기록에 남아있고, 나중에 다른 사건이 또 발생했을 때 묶어서 기소될 것입니다.

2. 사례2

2012. 3. 9. 해군기지사업단 정문 앞에서 해군기지건설반대 집회를 위해 사람들이 모여있는데, 여자 경찰 한 사람이 시복을 입은 채 이 사람들을 카메라로 동영상 촬영하였습니다. 사람들이 불법행위를 하고 있는 것도 아닌데 왜 촬영을 하느냐고 따지는 과정에서 카메라가 땅으로 떨어졌습니다.

사업단 정문 오른쪽 언덕에서 j라는 청년이 이 쪽을 보고 있었는데, 다소 멀리 떨어진 곳이라 무슨 일이 일어났는지 그는 알 수 없었습니다. 다만 군중의 움직임이 심상찮았고, 이러다 사람이 다칠 것 같다는 생각에 언덕 아래로 내려와 사람들에게 가까이 갔습니다.

그런데 갑자기 아까 그 여경이 떨어뜨린 카메라가 j의 발 앞으로 굴러왔습니다.

j는 얼떨결에 그 카메라를 집어들고 “이게 뭐지?”라고 생각하고 있는데, 갑자기 남자경찰 하나가 “내놔!”라고 소리치며 j에게 무서운 속도로 달려왔습니다.

순간적으로 j는 그 경찰이 강정마을 주민의 카메라를 빼앗으려는 줄 알고 도망을 갔습니다.

몇발짝을 뛰었을까, j는 갑자기 옆구리 쪽에 심한 충격을 느끼며 넘어졌습니다. 그

남자경찰이 j에게 이단옆차기를 한 것입니다.

그리고 남자경찰은 j를 현행범으로 체포하면서, 이에 항의하는 주민들에게 큰 소리로 “탈취죄, 공무집행방해죄, 폭행죄로 현행범인 체포한다”라고 설명했습니다.

j가 카메라를 들고 있던 여경을 때리고 카메라를 빼앗아 달아났다는 것입니다.

경찰은 조사과정에서 탈취죄를 빼고 공무집행방해와 폭행으로 입건하더니, 검찰로 송치되고 나서 검찰은 j에 대해 공무집행방해와 폭행을 빼고 절도죄로 혐의를 변경했습니다.

j는 자신을 이단옆차기로 가격한 남자경찰을 폭행·가혹행위죄와 불법체포감금죄로 고소했으나, 그 경찰은 무혐의처분되었고, 이 사실이 고소인인 j에게 고지되지도 않았습다.

3. 사례3

2012. 7. 18. 새벽, k양과 그 일행들은 생일파티를 하고 나서 강정포구로 바람을 쐬러 가자고 함께 차를 타고 나섰습니다. 운전은 술을 마시지 않은 s가 했습니다. 그리고 k양은 다른 두사람과 함께 자동차 뒷좌석에 탔습니다.

그런데 강정포구에서 k양에게 난데없이 의경이 들고있는 무전기를 빼앗아 바다로 던졌다고 k양을 현행범체포하면서, 거기다가 그 일행들 중에서도 유독 k양만을 지목하며 음주운전을 한 것이 아니냐며 계속 추궁했습니다. k양의 일행이 일관되게 s가 운전했다고 진술했음에도 불구하고 경찰들은 일행이 모두 통모하였다며, 그 진술들을 믿지 않았습니다.

그리고 그 다음날 낮 12시, 경찰은 변호사와 접견 중인 k양에게 찾아와 “CCTV에 k양이 운전한 모습이 촬영되었으니, 음주측정을 해야겠다”며 음주측정을 요구하였습니다. k양은 자신이 운전을 하지 않았으므로 음주측정에 응하지 않겠다고 말했습니다. 경찰은 음주측정을 거부하는 그 장면을 사진 뿐만 아니라 동영상으로도 촬영해 갔습니다.

그리고는 ‘무전기를 던진 것에 대한 공용물건손상’과 ‘음주측정불응’ 단 두가지 혐

의로 구속영장을 청구하였습니다.

창원지법 2009.9.10, 선고, 2009고정1220, 판결에 따르면 “도로교통법 제150조 제2호의 음주측정불응죄는 술에 취한 상태에 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 사람이 같은 법 제44조 제2항의 규정에 의한 경찰공무원의 측정에 응하지 아니한 경우에 성립한다. 도로교통법 제44조 제1항의 규정을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차 등을 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있음을 이유로 경찰공무원의 음주측정요구에 응하여야 할 사람은 당해 자동차의 ‘운전자’이고, 당해 자동차의 운전자가 아닌 때에는 같은 법 제44조 제1항의 주취운전금지 규정을 위반하였다고 볼 여지가 없어 같은 조 제2항의 음주측정에 응하지 아니한 경우에 해당한다고 할 수 없다.” 라고 판시하고 있습니다.

k양은 당시 운전자가 아니었기 때문에 술에 취한 상태에 있었다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 사람이 아니었고, 따라서 음주측정을 거부하더라도 음주측정 불응죄가 성립되지 않습니다.

경찰은 k양이 운전을 하였다는 증거로, 해군기지 찬성주민이 운영하는 수퍼마켓 CCTV에 찍힌 사진을 제시하였습니다. 그 사진은 차 안에 탄 모든 사람들이 까맣게 나와 누가 누구지 구분이 불가능한 사진입니다. 경찰은 그 사진 상의 운전석에 있는 검은 형체에 화살표를 한 뒤 “k”라고 쓰고 증거로 제출하였습니다.

그리고 k양은 1996년에 남동생으로부터 신장을 이식받았는데 현재 신장기능이 많이 악화되어 있고, 영장실질심사 당일인 2012. 7. 21. 에도 호흡곤란과 어지럼증, 식은땀이 심하여 응급실에 실려가는 바람에 심문이 연기되었으며, 그 날 신장검사 수치가 2.73으로 측정되었습니다.

정상인의 신장수치는 1.7내지 2.1이고, 2.4 이상이 지속되면 신장이식을 받아야 합니다. 이미 체력도 극심하게 악화되고 한 번 신장이식을 받은 k양으로서는 다시 신장이식을 받아야 하는 상황이면 사망할 수밖에 없습니다.

그런데 법원은 k양에게 구속영장을 발부하였습니다.

다행히 k양은 기소전 보석으로 석방되기는 하였으나, k양을 구속시키려고 혈안이 된 경찰과 검찰의 비이성적인 행위들은 분노를 금치 못하게 합니다.

III. 범죄가 성립되지 않음이 명백한데도 일단 현행범인 체포

강정마을에서 경찰은 범죄가 명백히 성립하는지에 대해 신중히 고려하지 않고, 만연히 현행범체포를 합니다. 특히 해군기지건설반대운동을 지속적으로 해오는 과정에서 크고 작은 혐의들이 쌓인 사람이면 구속을 하려는 생각에 무리한 체포를 하곤 합니다.

사람들이 왜 체포해가느냐고 항의하면 경찰은 “그건 법원에서 해결하면 될 일”이라고 말합니다.

1. 사례1

2012. 4. 12. b 씨는 다른 사람들이 인간띠 잇기를 하여 레미콘 차량을 막고 있을 때 이 모습을 핸드폰으로 촬영하였습니다. 모 인터넷 신문의 기자증을 소지하고 있었으므로 취재를 하려고 했던 것입니다.

그런데 업무방해죄 공동정범으로 현행범체포했다가, 체포적부심이 인용되어 석방되었습니다.

또 2012. 6. 14. b씨는 다른 사람이 레미콘 차량 밑에 들어가 시위를 하자 경찰의 부탁에 의하여 설득을 시키려고 차량 근처로 갔습니다. 그러다가 다시 업무방해죄로 현행범체포 되었습니다.

b씨는 현재 제주교도소에 구속되어 있습니다.

2. 사례2

2012. 3. 21. 몇사람이 해군기지건설공사장을 둘러싼 펜스를 밀었습니다. 그리고 다같이 폭력행위등처벌에관한법률위반(공동재물손괴)혐의로 현행범체포되었습니다.

그런데 그 옆에서 핸드폰으로 현장을 촬영하고 있던 1인 미디어 기자 한명도 폭

처법위반(공동재물손괴)혐의로 현행범체포되었습니다. 그리고 경찰서에서 조사받은 후 바로 석방되었습니다.

IV. 경찰들의 폭행

2012. 6. 8. 경찰은 해군기지사업단 정문 앞에서 개신교 예배를 드리고 있던 목사님들을 한 곳으로 밀어붙이고 공사차량을 출입시켰습니다. 제단도 임의로 치워버렸습니다.

경찰은 이에 항의하시는 목사님 한 분을 마구 발로 찼습니다. 쓰러지신 목사님의 옆구리를 세게 차고 등을 발로 걷어 차서, 옷을 걷어 올린 등에 발자국이 선명하게 찍혔습니다.

목사님에 대한 폭행을 막으려던 청년에 대해서는 경찰이 청년의 얼굴을 권투하듯이 양손으로 가격했습니다.

목사님은 양손을 뒤로 한 채 수갑이 채워졌고, 바지가 속옷과 함께 반쯤 흘러내려 옷을 제대로 입게 해달라고 부탁했습니다.

그러나 경찰은 아랑곳하지 않고, 바지가 흘러내린 채로 경찰 승합차에 목사님을 구겨넣었습니다. 목사님은 승합차 뒤쪽에서 머리를 차 바닥에 박고 엉덩이를 하늘로 향한채 꼼짝할 수 없었습니다.

목사님에 대한 폭행을 막으려던 청년은 승합차 안 목사님 옆에 밀어넣어져서 몸은 바닥에, 다리는 승합차 의자에 놓인 채 위를 보고 누워있는 상태였는데, 경찰이 승합차에 타더니 그 청년의 다리위로 의자를 접고 접힌 의자 위에 앉았습니다.

청년은 비명을 질렀으나 경찰은 들은 채도 하지 않았고, 그 자세로 두 사람은 경찰서로 이송되었습니다.

V. 해군과 시공사의 불법은 눈감아주고, 이에 항의하는 주민들은 접근금지

2009. 8. 해군은 환경영향평가를 뒤늦게 받고 해군기지건설과정에서 발생하는 환경오염을 줄이는 대책을 마련하겠다는 협의를 하였으며, 그것을 환경영향평가서에 기재하였습니다.

이 환경영향평가서에는 여러 가지 환경피해 저감대책이 기재되어 있는데, 그 중 대표적인 것이 오탉방지막입니다.

강정해안의 준설공사를 하면 바다 바닥에 있던 흙과 모래들이 바다로 확산되고, 육상에서 바위를 부수는 작업을 하면 먼지와 흙, 바위부스러기들이 바다로 유입됩니다.

강정해안은 전체가 천연기념물 제442호 연산호군락지 보호구역인데, 이런 부유사들이 바다로 확산되면 산호 등 해양생태계가 파괴되고, 강정해안에서 물질을 하는 해녀들, 그곳에서 어업을 하는 사람들에게도 피해가 커집니다.

이러한 해양오염을 최소화하기 위해 물위에 부표를 띄우고 그 아래에는 그물모양의 막체를 설치하도록 하고, 막체 아래에는 막체가 파도에 날리지 않고 제대로 서 있도록 하는 추들을 설치하도록 하고 있는데, 이것이 바로 오탉방지막입니다.

그런데 이 오탉방지막은 2011. 3. 에 처음 설치된 후 강정해안의 잦은 풍랑으로 완전히 훼손되었으며, 그나마도 떠있는 것들은 해조류가 붙어 양식장을 방블게 하고, 전혀 부유사의 확산을 막는 역할을 하지 못하고 있었습니다.

그러한 상태가 2012. 6월 말까지 1년 넘게 계속되어왔고, 강정마을은 수차례 기자회견을 통해 이 문제를 지적하고, 민원을 제기하고, 제주특별자치도의 관리감독을 요구하였으나, 단 한번도 수중조사를 실시하지 않다가, 강정마을이 제주특별자치도의 담당부서 및 담당자들을 직무유기로 고발하겠다는 강경한 내용의 공문을 보내자 제주특별자치도청은 2012. 6. 29.에야 비로소 수중조사를 실시했습니다.

그리고 조사결과 오탉방지막이 심하게 훼손되었음을 확인하고, 2012. 7. 2. 해군참모총장에게 “오탉방지막을 수리하고, 수리완료 되었음을 도청에 고지한 뒤 공사를 재개하라”고 통보하였습니다.

그런데 해군기지사업단은 오탉방지막이 수리되지 않았음에도 불구하고 2012. 7. 7. 다시 준설공사 및 케이슨 이송 작업을 재개했고, 이에 놀란 주민들이 7. 7. 자정무렵 강정포구로 달려나오자 경찰은 불법공사를 재개하는 사업단은 내버려둔 채 마

을주민들이 포구로 접근하지 못하도록 원천봉쇄를 하였습니다.

경찰은 2012. 7. 8. 오전 포구에서 진행하려는 천주교 미사마저 열지 못하게 막았습니다.

그리고 해군기지사업단의 감리를 맡고 있는 사람은 심지어, 강정마을 주민들이 이날 바다로 들어가 오탁방지막을 훼손했다는 거짓말까지 했습니다. 오탁방지막은 사람 손으로 훼손될 수 있는 물건이 아닙니다.

VI. 천주교 미사를 하는데, 경고방송과 군가를 들어 노골적으로 방해

강정마을에서는 매일 노상에서 천주교 미사가 진행됩니다. 2011. 8. 24. 강동균 마을회장님이 강정교의 허용 하중을 훨씬 넘어서는 공사차량이 강정교를 넘어 강정마을 쪽으로 진입해 오는 것에 대해 정당한 항의를 하다가 현행범체포되어, 3개월간 구속되었습니다.

강동균 회장님의 구속에 강정마을 주민들은 큰 충격을 받았고, 그 때 문정현 신부님은 강정의 아픔이 가장 크게 배어있는 그 체포현장, 즉 해군기지사업단 정문에서 기도를 하자고 제안하셨습니다.

그리하여 2011. 8월부터 천주교 미사가 해군기지사업단 정문 앞과 공사장 출입구 맞은 편에서 매일 진행되고 있습니다.

미사를 처음 시작했을 때에는 공사가 본격적으로 시작되지 않아 공사차량들이 드나들지 않았습니다. 그래서 아무런 제재도 받지 않고 미사가 진행되었습니다.

그런데 2011. 9월부터 공사현장 주위로 총 1.8킬로미터에 달하는 높이 6m의 펜스가 둘러쳐지고, 미사 중에 공사차량들이 먼지를 뿜으며 드나들어, 미사 참가자들이 소음 때문에 신부님의 강론을 들을 수가 없고, 먼지로 인해 숨을 잘 쉴 수가 없었습니다.

심지어 2012. 4월부터는 “업무방해 행위를 하고 있다”는 경고방송을 미사 시간 내 틀거나 군가를 크게 틀었습니다. 이는 명백히 형법 제158조 예배방해죄에 해당

합니다.

이에 항의하는 문정현신부님에 대해 시공사 경비업체 직원(용역)은 폭행을 행사하였고, 수녀님께서는 욕설을 하였습니다.

현재는 해군기지사업단 정문과 공사장 앞 천주교 미사 및 개신교 예배가 모두 업무방해로 입건되고 있어, 신부님들과 목사님들은 매일매일의 종교행사마다 업무방해 경합범으로 혐의가 쌓이고 있습니다.

VII. 비례원칙에 반하는 장기간 차량압수

경찰은 2012. 3. 7. 발파에 쓸 화약을 실은 차를 막으려고 한 사람들을 일반교통방해죄로 입건하면서, 그 날 도로를 막았던 차량들을 바로 압수해 갔습니다.

그 차량들은 강정마을 주민들이 행사 때 이동을 위해 사용하는 미니버스, 마을 주민들이 농사용으로 사용하는 트럭들, 문정현 신부님께서 사용하시는 장애인용 차량, 하루 1만원 이상씩 위약금을 물어야 하는 렌트카 등이었습니다.

차량 소유자들은 압수된 차량들에 대해 가환부신청을 하였는데, 이에 대해 경찰은 검사가 가환부 하지 말도록 수사지휘를 하였다며 가환부를 거부하였습니다.

형사소송법 제128조의2 제1항에서는 “사본을 확보한 경우 등 압수를 계속 할 필요가 없다고 인정되는 경우”와 “증거에 사용할 경우”에는 가환부하여야 한다고 규정하고 있습니다.

“압수를 계속할 필요가 없다”고 함은 수사기관이 압수물의 “점유”를 계속할 필요가 없다는 의미입니다.

“증거로 사용할 경우”의 의미는 “증거로서의 가치에 비해서 압수의 계속으로 인하여 피압수자가 받는 재산적 불이익이 훨씬 큰 경우”를 말합니다.

차량의 압수 계기가 된 혐의가 형법 제185조 일반교통방해죄이고, 이는 육로, 수로, 또는 교량을 손괴 또는 불통하게 하거나 기타 방법으로 교통을 방해할 경우 성립하는 범죄입니다.

일반교통방해의 혐의를 밝히기 위하여 차량에 대한 검중 등 차량 내·외부의 검중

등의 수사가 불필요하므로 수사기관이 이 사건 자동차들을 굳이 점유하지 않더라도 수사에 장애가 없습니다. 따라서 이 사건 자동차들은 압수를 계속할 필요가 없습니다.

그리고 이 사건 자동차가 증거로 사용되더라도 차량 소유자들의 이동과 생계에 이 차량들이 필수적이므로, 위 자동차들의 증거로서의 가치에 비하여 피압수자 및 소유자들이 받는 재산적 불이익이 훨씬 더 큰 상황입니다.

농업에 사용하는 차량들의 소유자는 감귤과 한라봉 등을 재배하여 생계를 유지하는 분들입니다. 2012. 6. 은 감귤 등을 소독하는 시기이므로 농약과 물, 양수기를 과수원에 싣고 가서 물에 농약을 희석시켜 감귤 나무 등에 뿌려야 했습니다.

보통 농약을 한 번 뿌릴 때 1000리터 들이 물통 2개, 총 2000리터의 물에 희석시키고 양수기까지 함께 운송해야 하므로 승용차로는 이동이 불가능하고 트럭으로만 이동이 가능합니다.

만약 이 시기에 농약을 치지 못하면 감귤과 한라봉을 수확할 수 없게 되어 한 해 농사를 망치게 됩니다.

그리고 최근에는 비가 안오고 계속 건조한데다 평균 기온이 30도 가까이 되었습니다. 이렇게 더울 때에는 매일 감귤밭에 가서 하우스의 온도에 따라 자동으로 열렸다 닫히는 자동개폐기가 제대로 작동하는지 살펴보아야 하고, 적어도 5일에 한 번씩은 감귤나무에 물을 주어야 합니다.

압수된 트럭의 소유자들은, 남의 차를 계속 빌릴 수가 없어서 비닐하우스 감귤밭에 자주 가지 못했고, 그 결과 감귤이 고온피해를 받아 다 떨어져 버렸습니다.

그리고 마늘밭에 거름도 주어서 7월부터 한달 반 정도 토양소독을 하고 8월 20일경부터 마늘을 심어야 합니다.

위와 같이 차량 소유자들이 입는 불이익이 너무나 커서, 이들은 경찰과 검찰의 압수차량 가환부 거부처분에 대해 형사소송법 제417조 상의 준항고를 제기하였습니다.

강정마을 주민들은 감귤 농사로 1년치 수입을 얻기 때문에 그 사정이 얼마나 딱한지 잘 압니다. 그래서 강정마을 주민들 무려 94명이 법원에 탄원서를 제출하였습니다.

이에 원심법원은 “...가환부거부처분을 취소한다. 서귀초경찰서 사법경찰관 및 제주지방검찰청 검사는 사진촬영, 검증 기타 원형보존 조치를 취한 후 압수차량들을 준항고인들에게 각 가환부하라”는 내용의 인용판결을 하였습니다.

그런데 이에 대해 검사는 대법원에 재항고를 하였고, 즉시항고의 성격을 가진 이 재항고로 인하여 원심법원의 판결은 집행이 정지된 상태입니다.

그 결과, 2012. 3. 7. 에 압수된 차량들이 2012. 8. 3. 현재 5개월이 지난 시점까지 서귀포 경찰서 뒷마당에 세워져 있습니다.

진작에 차량의 오일은 다 새고, 차량 이동과정에서 손상이 심각하게 일어나 대부분의 차들이 폐차 직전의 상황입니다.

대법원은 재항고에 대해 판결을 내릴 기미를 보이지 않고 있습니다.

VIII. 결 론

한 가지 일에 신뢰를 보인 사람에 대해 우리는 다른 일도 맡길 수 있습니다.

마찬가지로, 자신의 고향을 목숨을 걸고 지키려 하는 사람들은 나라가 위기에 처하면 역시 목숨을 걸고 싸우게 되어 있습니다.

왜 강정마을 주민들이 국가안보에 관심이 없을 것이라 생각합니까.

강정마을이 해군기지 입지선정 과정에서 점수를 높게 받은 큰 이유 중 하나는, 해안에 민가가 없고 비닐하우스들만 있었기 때문입니다. 왜 해안에 비닐하우스만 있었는지 아십니까.

강정해안은 해일이 자주 일어나기 때문입니다.

수백년간 그 곳에 살아오며, 구럼비 바위에서 파도에 가족들을 잃어왔던 강정마을 주민들의 경고를 왜 무시하는 것입니까. 오락방지막이 태풍이 없는 계절에도 풍랑으로 쉽게 훼손되는데, 몇천억원짜리 군함인들 강정의 해군기지에서 제대로 정박해 있을 수 있을까요.

저는 “왜 그렇게 풍랑이 심하고 해일이 자주 일어나는 바다에 무리하게 설계를

해가며 억지로 해군기지를 지으려 하는가”가 매우 궁금합니다.

“과연 해군이나 정부가 진정 이 나라의 안보를 걱정하는 것인지”도 궁금합니다.

그리고 “고향을 지키려고 구속도 불사하는 강정마을 주민들을, 진심으로 나라를 걱정하는 그 주민들을 그들이 과연 처벌할 자격이 있는지”도 궁금합니다.

환경문제 공론화 전략

이영웅 / 제주환경운동연합 사무국장

I. 강정마을 자연환경 현황

- 강정천과 악근천 두개의 하천에 흐르는 풍부한 수량의 용천수가 넓은 암반 조간대를 거쳐 바다로 흘러감.
- 두 개의 하천 외에 강정마을에는 수십 곳의 용천수가 산재해 있으며, 일부 용천수는 도랑을 형성하기도 함.
- 강정천의 수원은 서귀포 동지역 대부분의 식수로 이용되고 있음.
- 강정천 주변은 원앙의 집단월동 및 서식처 제공
- 이러한 환경특성으로 하천의 상부 담수생태계에는 은어, 뱀장어, 버들치, 동남참게가 서식을 하고 있고,
- 하류인 조간대지역에는 은어, 숭어, 검정망둑, 베도라치 등이 서식함.
- 강정천 하류 해안은 매년 4월경부터 은어가 자신이 태어난 하천으로 거슬러 올라오는 모습을 볼 수 있음.
- 강정마을의 해안은 뛰어난 자연경관을 자랑하며, 연산호류를 포함하여 다양한 해양생태계를 이루고 있음.
- 중덕 해안에는 할망물, 물터진개 등의 용천수가 산재해 있고, 중덕 해안 곳곳

에 형성된 물웅덩이는 용천수, 빗물 등의 유입으로 육지부의 습지와 같은 담수생태계를 이루고 있음.

II. 강정마을 일대 보호구역 현황

1. 생물권 보전지역 (유네스코) : 2002년 12월 지정

- 핵심지역(문섬, 범섬, 쏜섬) : 엄격한 보전원칙을 갖고 있으며 파괴적이지 않은 조사연구나 교육만 허용
- 완충지역(핵심지역 주변) : 도립해양공원 일부지역으로 환경교육, 생태관광, 기초연구 등만 허용

2. 문화재 보호구역 (천연기념물 제421호, 문화재청) : 2000년 7월 지정

- 문섬과 범섬을 천연기념물로 지정함.
- 문섬 및 범섬 천연보호구역은 경관이 아름답고, 세계적 희귀종인 후박나무가 자라고 있으며, 천연기념물인 흑비둘기가 번식하는 남쪽 한계지역임.
- 학술적 가치가 큰 한국 특산 해산생물 산중·미기록종이 다수 출현하는 곳으로서 남방계 생물종 다양성을 대표하는 곳이기 때문에 천연기념물로 지정하여 보호하고 있음.

3. 문화재 보호구역 (천연기념물 제442호, 문화재청) : 2004년 12월 지정

- 바다속에서 서식하는 생물 군락지로는 처음으로 천연기념물로 지정됨
- 연산호 군락지에는 돌산호류, 각산호류, 해양류 등의 다양한 산호류가 여러가지 형상으로 어울려 서식하고 있음.
- 제주연안 해역에는 한국산 산호류 132종 중 92종이 서식하고 있으며, 이 중 66종은 제주해역에만 서식하는 특산종으로 수심 10 ~ 30m의 암반에 군락을 이루고 있음
- 특히 서귀포 해역은 세계적으로도 희귀한 연산호 군락의 자연상태를 전형적으

로 잘 보여주는 특징적인 곳으로 분포상 학술적인 가치가 매우 높음.

4. 생태계보전지역 : (해양수산부) : 2002년 11월 5일 지정

○ 우리나라 유일의 산호 군락지이며 분홍맨드라미 고밀도 서식, 다양한 해조류 군락 등이 존재하고 있어 해양생태계의 인위적 훼손으로부터 보호하기 위한 목적에서 지정.

5. 제주도해양도립공원 (제주도) : 2006년 10월 지정

○ 1999년 서귀포시가 지정한 서귀포해양시립공원 면적이 도립해양공원으로 변경. 지정

6. 절대보전지역 (제주도) : 2004년 10월 27일 지정

○ '제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법'에 근거를 두고 있으며, 해군기지 사업부지 연안지역이 절대보전지역으로 지정되어 있음.

○ 자연경관이 뛰어나거나 수자원 및 문화재 보존 필요지역, 야생동물 서식지 및 도래지, 생태학적 가치가 있는 자연림지역 등이 절대보전지역으로 지정됨.

○ 이 지역에서는 인위적인 시설의 설치, 형질변경, 공유수면 매립, 토석채취 등의 행위를 금하고 있음.

7. 절대보전연안지역 (해양수산부) : 2007년 4월 고시

○ 연안관리법에 의한 법정계획으로 연안 지역을 보전·이용·개발권역으로 구분한 통합 연안관리지역계획이 수립됨.

○ 강정마을은 전체 면적 중 15%가 절대보전연안지역으로 확정되었으며 특히 강정포구에서 강정천까지는 절대보전연안으로 설정되어 매립이 불가능한 지역임.



<그림 1> 보호구역 현황

III. 제주해군기지 건설계획 개요

- 사업시행자 : 해군본부
- 사업 승인기관 : 국방부
- 사업비 : 약 9,500억원
- 사업기간 : 2007~2014년(공사기간 : 2010~2014년)*2009년 당시 제시한 계획임.
- 사업면적 : 478,550㎡(매립면적 : 202,960㎡)
- 계류부두 : 2,035m
- 외곽시설(방파제 및 호안) : 2,450m(15만톤급 크루즈 부두 포함)
- 토공량(총 4,726,227㎡)
 - 육상부 852,937㎡(절토 415,670㎡, 성토 437,267㎡)
 - 준설 1,524,048㎡
 - 매립 1,246,769㎡
 - 사석 1,102,473㎡
- 토지이용계획
 - 해군기지 시설부지 : 339,949㎡(71%)
 - 민군공동 활용부지 : 62,830㎡(13%)

- 도로 및 ASP 포장 : 75,771㎡(16%)

IV. 제주해군기지사업 추진과정의 문제점

1. 잘못된 결정절차와 방법

- 제주도는 여론조사 방식에 의해 제주해군기지 건설동의 및 후보지 결정을 내림
- 그러나 위 결정을 위한 여론조사 과정은 위법과 부당행정으로 일관함
- 도의회 행정조사(2007. 5. 29 ~ 6. 19), 제주도 감사위 감사 등에서 그 위법사항 등이 밝혀짐
- 또한 해군은 2002년부터 제주 해군기지 건설을 추진하면서, '안덕면 화순리, 사계리 → 남원읍 위미2리 → 남원읍 위미 1리 → 서귀포시 강정동' 순으로 후보지를 바뀌오면서 해당 지역 주민들의 극심한 반발과 주민 간 첨예한 찬반갈등을 불러일으킴.

2. 강정마을 후보지 선정과정의 하자

- 2007년 4월 강정마을이 해군기지 유치신청을 하게 된 임시총회는 마을규정 및 운영위원회 결정 등을 무시한 졸속적이고 위법한 절차에 의해 진행됨.
- 이후 강정마을회는 2007년 8월 20일 전체 주민투표(오전 6시 ~ 오후 8시)를 실시 만19세 이상 주민 725명이 투표에 참가해 반대 680명-찬성 36명-무효 9표로 반대입장을 결정함

3. 후보지 입지 타당성 검토의 하위제시

- 환경정책기본법 시행령에 의한 사전환경성검토서 작성시 환경영향을 검토해야

하는 세부항목 중 입지의 타당성(영 제8조제2항제2호 관련) 검토는 무시됨.

○ 해군은 보고서에서 “주민들의 동의를 득하여 선정된 입지이므로 (입지타당성을) 대안항목으로 미 선정”했다고 제시함.

○ 하지만 주민동의여부를 떠나 법률적인 의무사항으로써 자연환경 및 생활환경에 미치는 영향 등의 세부항목을 기준으로 입지타당성을 조사하고 대안을 선정해야 함.

○ 결국, 생태환경 현황에 대한 조사와 이를 감안한 입지적정성 검토는 이루어지지 않음.

○ ‘사전환경성검토 작성 등에 관한 규정(영 제8조제1항제4호 및 동조제5항 관련)’에 따라 해군이 내놓은 보고서에서 입지타당성에 대한 세부검토항목의 누락된 검토내용을 몇 가지 제시하면 다음과 같음.

☐ 생태계보전지역, 습지보전지역, 야생동·식물보호지역 등 각종 보호지역에 심대한 영향이 예상되는가?

⇒ 산호군락 및 다양한 해양생태계 보호를 위해 해양수산부가 지정한 사업부지 앞 생태계보전지역이 공유수면 매립공사 등으로 직접적인 영향이 미칠 수 있음.

☐ 멸종위기 야생동·식물, 주요 철새도래지 등 각종 보호 야생동·식물의 서식공간 확보에 문제점은 없는가?

⇒ 서건도와 범섬을 잇는 해저 기차바위의 연산호군락, 강정등대 주변의 연산호군락을 포함하여 사업부지 주변에 멸종위기종으로 지정된 수종의 연산호가 서식하고 있어 공사로 인한 영향이 불가피하고, 해안에는 멸종위기종인 붉은발말뚝게가 서식하고 있어 사업시행으로 인해 서식지가 사라지게 됨.

☐ 생태적으로 보전가치가 높은 조간대, 사구, 하구언, 갯벌 및 습지 등에 심대한 영향이 예상되는가?

⇒ 사업부지에 포함된 강정해안 조간대는 제주도 특별법 상 절대보전지역으로 관리되고 있고, 연안관리법에 의한 법정계획인 연안관리계획 상 절대보전연안으로 지정되어 보전가치를 두루 인정받은 곳으로서 만일 사업시행이 될 경우 부정적인 영향이 심대하게 미칠 수밖에 없음.

☐ 야생동·식물의 주요 이동로가 되는 능선 및 계곡 등 생태적 보전가치가 높은 지역에 심대한 영향이 우려되는가?

⇒ 멸종위기종인 붉은발말뚝개는 주로 연안의 담수 수로 주변에서 서식을 하고, 산란을 위해 바다를 오가며 은어, 참게, 민물장어 등 강정천에 서식하는 회귀성 어류의 이동로가 사업대상지역에 포함되고 있어서 해상공사 및 매립공사를 시행할 경우 붉은발말뚝개, 은어 등 야생동식물의 생태에 심각한 영향이 초래될 수 있음.

☐ 생태적·경관적 보전가치가 높은 지역(해안, 호소 등)에 심대한 영향이 예상되는가?

⇒ 강정 연안의 경관적 가치가 높아 이 지역을 제주도 특별법 상 절대보전지역으로 지정을 하여 보전관리하고 있지만 매립공사를 포함한 사업시행이 이뤄질 경우 이 지역의 해안경관은 크게 훼손될 것임.

☐ 각종 환경관련 보호지역(상수원보호구역, 특별대책지역, 수변구역 등)에 직·간접적으로 영향이 예상되지는 않는가?

⇒ 강정상수원보호구역도 사업대상지로부터 약 1km 이내에 위치하고 있어 직·간접적인 영향이 불가피함.

☐ 정온한 생활환경 유지 곤란 등으로 상습 또는 반복적인 민원이 뚜렷이 발생할 것으로 예상되는 지역인가?

⇒ 사업부지가 마을 생활권과 직접 겹치고 있어서 사업계획을 감안하면 공사시 분진·소음 등으로 인한 민원은 물론 운영시 군시설 및 연계 산업으로 인한 상당한 반복적인 민원의 소지를 안고 있음.

V. 주요 환경문제 대응활동 일자별 정리

○ 2007년 7월 제주환경운동연합 생태조사 결과 환경부 지정 멸종위기야생동·식물 II급 기수갈고둥 강정포구 해안 서식 확인

○ 2007년 11월 녹색연합·현애자 의원실 강정마을~범섬일대 공동조사결과 보호

중인 큰수지맨드라미와 가시수지맨드라미가 발견됐고, 멸종위기종 연산호 수종과 멸종위기종 I급인 나팔고둥 발견함.

○ 2008년 4월 제주해군기지 사전환경성검토 초안 주민공람 시작됨에 따라 제주해군기지반대대책위 차원에서 사전환경성검토 보고서를 검토하였고, 검토결과 생태조사 누락·허위작성 등 총체적 부실성을 발견했고, 입지검토 누락도 확인함.

○ 2008년 9월 사전환경성검토 자문위원단 현지조사 진행하여 2곳 조사지점에서 연산호 군락 서식이 확인되었으며, 환경부 멸종위기종인 자색수지맨드라미 서식도 확인됨. 또한 환경부 조사에 따른 현지 사전환경성 검토 자문회의 과정에서 자문위원들은 ▲ 환경적 측면에서는 해군기지를 포함한 어떠한 시설물 입지도 바람직하지 않고, ▲ 해군의 사전환경성검토 직접영향범위가 좁게 설정돼, 추가적인 조사가 필요하다는 의견을 제시함.

○ 2008년 10월 경남 창원에서 열린 랍사르총회 기간에 강정마을회와 제주범대위, 환경운동연합, 녹색연합, 문화연대 등은 제주해군기지 사업의 환경적 문제를 고발하는 기자회견, 워크숍, 캠페인 등을 진행함.

○ 2008년 10월 사전환경성 검토의 총체적 부실에 따라 공동생태계 조사를 제안하였으며, 환경부가 이를 수용하여 강정마을회가 추천한 (주)에코선과 해군본부가 선임한 (주)경호엔지니어링이 2009년 2월 공동생태계조사 진행함. 그러나 강정마을회가 추천한 업체가 정확한 조사를 위해 여름철 조사를 포함해야 한다는 의견을 제시했음에도 불구하고 환경부는 일방적으로 공동생태계 조사를 종료함.

○ 2009년 1월 해군기지 사업의 승인권자인 국방부장관은 국방·군사시설 실시계획승인을 함. 하지만 환경영향평가가 실시되기도 전에 사업승인을 하는 것은 위법한 절차로 강정마을회는 동년 4월 실시계획승인 무효 확인 행정소송을 제기함.

○ 2009년 4월 환경영향평가 초안이 공람되면서 제주군사기지 범대위 차원에서 평가서 검토 및 대응 진행함.

○ 2009년 5월-8월 해군기지 독단 강행 및 일련의 지역현안에 대한 독선행정을 일삼아 온 김태환 도지사에 대한 주민소환운동 시작하여 8월 주민투표가 실시됨.

○ 2009년 9월 제주환경운동연합, 강정마을회 공동으로 중덕해안 생태조사를 진행하여 사업부지 연안 일대가 환경부지정 멸종위기야생동·식물 II급 붉은발말뚝게

대규모 서식지임을 확인함. 환경영향평가 보고서에는 이 사실이 누락이 되어 있었지만 제주도는 심의회의 졸속 개최로 통과시킴.

○ 2009년 12월 환경영향평가 동의안 및 절대보전지역 해제안 도의회 동의를 막기 위한 활동을 전개했지만 한나라당 의원들의 날치기로 통과됨.

※ 2009년 12월에 환경영향평가 절차가 완료되고, 절대보전지역 해제, 공유수면매립기본계획이 통과되면서 이후 공사가 시작되는 2011년까지는 환경과 관련한 직접적인 논란과 쟁점은 해군기지 이슈에서 악화됨.

○ 2010년 6월 6·2 지방선거에서 제주해군기지 현안의 해결을 위한 실천공약 채택 유권자 운동.

○ 2010년 12월 절대보전지역 해제 무효소송 1심 선고에서 주민 원고부적격 이유로 각하판결이 나고, 해군이 본격적인 공사를 시도하자 제주군사기지 범대위 강정 현장에 천막농성 돌입.

○ 2011년 3월 새로 구성된 제주도의의회는 절대보전지역 해제가 부당하다는 의견을 모아 본회의에서 절대보전지역 해제(변경동의) 취소를 의결함.

○ 2011년 5월 제주군사기지범대위는 비상대응체제에 돌입하여 강정 중덕현장에 비상상황실 운영을 시작하고, 해군의 불법공사 감시 및 생태조사 진행.

○ 2011년 4월-9월 약 5개월 간 불법공사 사례를 확인하고 문제를 제기함.

- 지하수 관정 원상복구 협의내용 위반 / 토사유출 저감대책 협의내용 위반
- 폐기물 적정처리 협의내용 위반 / 오탐방지막 설치 협의내용 위반
- 붉은발말뚝계 보전대책 미이행 / 붉은발말뚝계, 맹꽂이 이식방법 부적절
- 특정 지역에 국한된 붉은발말뚝계 이식의 부적절
- 발파 소음·진동 저감대책 불이행 / 강정천 반딧불이 보전방안 불이행
- 세륜 및 측면살수시설 설치 불이행 / 방진망 설치 불이행
- 중덕해안 토사유출 및 비산먼지 방지대책 불이행
- 작업차량 운용계획 불이행 / 사업부지 내 수목 무단유출

○ 2011년 6월-7월 구림비 해안과 인접한 공사현장에서 멸종위기종인 맹꽁이 서식 및 산란이 확인되었고, 구림비 해안 용천수인 할망물에서 멸종위기 지정 후보종인 제주새뱅이 집단서식이 확인됨.

VI. 향후 환경문제 대응 전략

1. 환경적 입지 타당성 검토의 문제점 홍보

- 해군기지 문제 전국·전도 홍보계획과 연계하여 진행.
- 구림비, 붉은발말뚝계 등 특정구역 및 특이종 등에 한정하지 말고 이를 포괄하는 사업부지 전체의 환경적 보전가치를 강조함.
- 백번 양보해 국방안보의 필요성을 인정하더라도 강정마을의 환경적 특성을 감안할 때 입지 선정절차가 매우 잘못되었음을 이해할 수 있도록 함.

2. 해군의 위법·부당한 불법공사 감시 및 고발

- 해군은 공사시작부터 줄곧 허가조건을 여러 차례 위반해 왔으며, 지금도 시정되지 않은 채 공사를 강행하고 있음.
- 이러한 부도덕한 해군의 실상을 여론에 고발하여 공사중단의 목소리를 높여나감.
- 동시에 정치권 및 관련 감독기관에 대해서도 현재 공사의 위법하고 부당함을 적극 알려 공사중단을 포함한 제재조치를 강구할 수 있도록 함.

3. 생태계 재조사 실시

- 이는 전국대책위 차원의 환경단체 참여 및 여론의 신뢰를 담보할 수 있는 전문가(전문기관) 등의 참여로 객관적인 검증을 통해 사업부지 내 환경적 가치를 재

확인하고, 현재 진행되는 공정으로 인한 환경피해 및 추가 우려사항을 지적함.

○ 조사 결과를 최대한 여론화 할 수 있는 방안을 강구하여 환경문제를 쟁점화 하도록 함.

4. WCC(세계자연보전총회) 등 환경관련 행사시 홍보·참여지원 전략

○ 올 9월 제주에서 개최되는 WCC 행사에 제주해군기지 사업으로 인한 환경문제를 부대행사 일환으로 조직하여 국내외 행사 참여자 및 시민들에게 홍보활동을 전개하고, 우리 운동에 참여할 수 있도록 함.

○ 구체적인 방법은 기자회견, 자체 세미나 및 워크숍, WCC 참가자를 대상으로 한 강정마을 방문행사 또는 강정마을 트레킹 등

5. 강정마을 생태프로그램 진행

○ 이 사업의 취지는 강정마을이 외부인들의 방문이 꺼려지는 극한대립의 마을이 아니라 여전히 환경적으로 아름답고, 지키고 지켜져야 할 마을임을 인식할 수 있도록 하는 것임.

○ 마을길 걷기, 마을 내 환경체험(용천수 답사, 강정천 물놀이, 원담 고기잡기, 강정사진촬영대회 등) 등의 프로그램으로 가족단위, 개인 및 단체모임에서 참여할 수 있는 다양한 프로그램 제시.

제주해군기지 건설의 군사적 문제점 - 미국의 아태지역 해양전략과 제주해군기지

이태호 / 참여연대 사무처장 · 제주해군기지 저지를 위한 전국대책회의
공동집행위원장

1. 제주해군기지 건설 개요



1993. 12월, 제주전략기지 신규소요 결정(156차 합동참모회의)

1995. 12월, 1997~2001 국방중기계획 반영

2005. 12월, 제주해군기지 기본계획/조사 예산 (5.97억원) 국회 의결 (2006년 예산)

2006. 12월, 제주해군기지 관련 연구용역비 20억원 국회의결(2007년 예산), 제주도
동의 후 집행 조건 부

2. 제주해군기지 건설의 필요성에 대한 해군의 주장¹⁾

1) 해군기지(기동전단 전용기지) 건설의 필요성

○ 해군기지는 안보환경 변화와 전력(戰力) 발전, 지리적 인접성 등을 고려하여
건설·운용되고 있는데,

- 현재 운용 중인 동해, 평택, 목포, 부산기지는 해당 책임해역에서 임무수행 중인
전력을 위한 기지이며,

- 진해기지는 해군 전 함정에 대한 정비, 군수지원 및 교육훈련을 목적으로 운용
중임

○ 제주해군기지는 기동전단을 수용하기 위한 기지이며, 기동전단은 북한의 도발
을 억제하고, 해양영토 보호를 위한 해군의 핵심전력임

○ 보통 기동전단은 구축함과 호위함 등 대형 전함으로 구성된 2개 이상의 기동
전대와 1~2개의 잠수함 전대, 그리고 지휘부와 지원부대로 구성됨

- 적어도 8~9척의 구축함과 대형 상륙함(독도함의 경우 전장 199m)과 군수지원
함 등이 소속되는데,

- 신예 구축함과 군수지원함의 경우 함의 전장이 약 150m가 넘고 수심은 최소
10m 이상을 필요로 함

1) 야5당 제주해군기지 진상조사단, “제주해군기지 조사보고서”, 2011. 8.에서 인용

2) 제주도에 해군기지를 건설해야 할 필요성

- 첫째, 국가안보 측면에서 북한의 도발 억제와 해양영토 보호 등 해군 함정의 활동을 보장하기 위해,
- 둘째, 국가경제·전략적 측면에서 남방해역 해상교통로와 풍부한 해저자원 확보를 위해,
- 셋째, 해군 작전적 측면에서 제주 남방해역 보호와 해상 교통로 확보를 위한 해군함정의 군수 지원을 위해 가장 경제적이며 효율적인 장소가 제주임

3. 제주해군기지 건설 결정 전후 2004-2006

2004

해군, 06~10 국방중기계획에 제주 해군기지 건설계획 반영

공군, 06~10 국방중기계획에 제주 공군기지 건설계획 포함(한국일보)

김태환 제주지사 및 시민·환경단체, 공군기지 반대입장 발표

cf. 2004년 미 태평양 사령부 지역해양안보구상(RMSI) 제안

2005

2월 25일 노무현 대통령 한국군의 동북아균형자론 천명

김태환 지사, 1년간 제주해군기지 관련 논의중단 발표

공군, 제주도 탐색구조부대 창설 07~11 국방중기계획 반영(연합뉴스)

공군본부, 탐색구조부대 창설추진 공식 인정

2006

1월 13일 미쇠고기 수입재개 합의

1월 19일 한미 외무부(국무부)장관 제1차 한미고위전략대화 공동성명에서 주한미군 전략적 유연성 합의

1월 26일 스크린쿼터 축소방침 발표

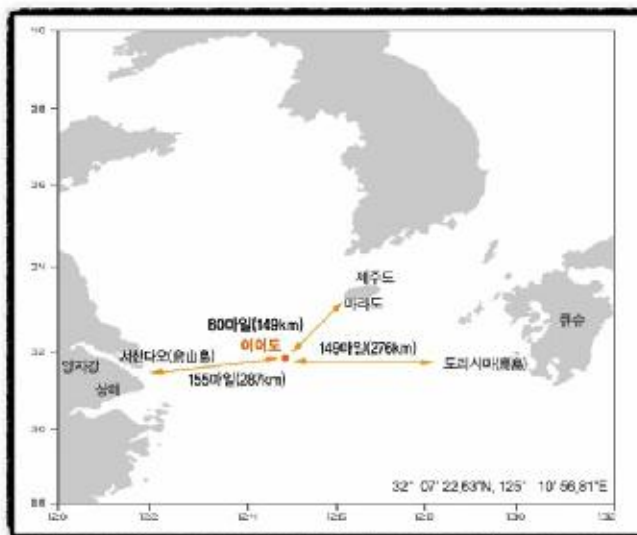
2월 3일 한미FTA 협상개시 발표

4. 제주해군기지 건설을 통한 해양 영토 보호론의 문제점

“망망대해에 우뚝 선 이어도 기지의 모습은 우리의 해양개척 정신을 말해주고 있었다. 함께 간 요원들은 기지 맨 꼭대기 휘날리는 태극기를 바라보며 “가슴이 뭉클하다”고 했다. 이어도 기지는 수많은 외세의 침략을 받아온 ‘아픈 역사’를 써왔던 우리가 처음으로 새로운 해양영토를 개척했다는데 중요한 의미가 있다²⁾.”

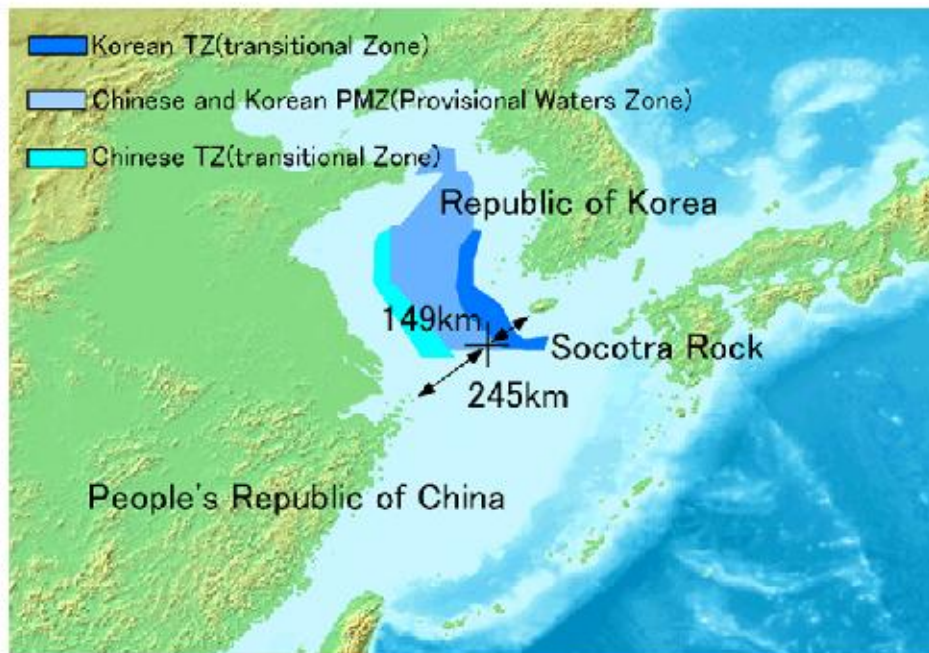
1) 이어도는 영토인가 암초인가?

- EEZ(배타적 경제구역)과 잠정수역(Provisional waters zone)



2) 이충재, “해양강국의 전초기지, 이어도를 가다”, 데일리안, 2011.10.15

http://www.dailian.co.kr/news/news_view.htm?id=263723&sc=naver&kind=menu_code&keys=9



2) 자원분쟁해결은 해군의 몫인가? 해경의 몫인가?

- 우선, 이어도 인근의 자원개발 권한 보호를 위해 미군도 드나들 해군기지가 필요한지 따져볼 필요가 있다. 이어도는 독도와는 달리 섬이 아니라 해상암초에 불과하여 어느 누구도 영토임을 주장할 수 없다. 물론 유엔해양법 협약(UN CLOs)에 따라 한국과 중국이 모두 배타적 경제수역(EEZ)을 합법적으로 주장할 수 있는 지역이어서 갈등의 소지가 없는 것은 아니다. 그래서 한중간 이미 여러 가지 외교 채널이 형성되어 있고 실제로도 양측이 이어도 인근을 공동수역으로 합의한 바 있다. 따라서 이전과 마찬가지로 앞으로도 이 수역은 한중이 공동으로 이용하는 방법 외에 달리 도리가 없다. 무엇보다 한국뿐만 아니라 중국 역시 점령할만한 장소가 없으므로 설사 갈등이 발생한다 하더라도 해경 순시선급의 충돌이 일어날지 언정, 이지스함이나 핵잠수함들이 출몰해야 할 상황이 발생할 가능성이 거의 없다.

- “제주해양경찰청이 출범했다... 제주해경청 신설에 따라 독자적인 지휘와 상황대처로 효율적인 해양치안 서비스 제공이 기대된다. 제주해경청이 관할하는 제주남방해역은 한중잠정조치수역·한일중간수역과 이어도과학기지 등으로 아주 민감한 해역이다. 그리고 선박 조난·좌초 등 ‘일’과 흡포화·조직화되는 불법조업 중국어선

등 '말썽'도 많은 곳이다. 특히 해역면적은 11만4950km²로 우리나라 전체 해역 47만 1296km²의 24.4%에 달한다....송나택 제주해경청장은 제주남방해역에 대형 경비함을 상시 배치하는 등 해양주권 확보 임무수행을 위한 강력한 의지를 피력하고 있다³⁾."

- "화순항에 추진중인 해경전용부두 건설과 제주항 전용부두 확장이 이뤄지면 제주해경청의 작전수행도 더욱 원활해질 것이다. 제주해경청 시대 개막을 계기로 제주해역의 평화와 어민들을 비롯한 국민들의 안전을 확보함으로써 세계 평화의 섬 제주 실현에도 기여하기를 기대한다.⁴⁾"

cf. 울릉도 사동항 사례

- "그러나 군 당국은 FFX의 울릉도 배치에 대해 극도로 신중한 반응을 보이고 있다. 일본을 자극해 독도 일대가 분쟁수역화하는 것을 경계하려는 의도로 풀이되고 있다. 군 관계자는 "울릉도 사동항을 작전을 위한 전진 항만으로 이용할 계획"이라면서 "FFX를 전진 배치한다는 것보다는 거점으로 활용할 계획"이라고 말했다.⁵⁾"

- 독도 설치 포탑의 문화재 지정 요청 반려 사례⁶⁾

3) 제주해군기지를 건설하면 갈등해역으로 신속전개 가능하지 않은가?

- 해군력의 전진배치의 필요성은 명백히 과장된 것임. 한국이 소유한 이지스함의

3) 제민일보 사설, "제주지방해양경찰청 시대에 부쳐", 2012.6.10

<http://www.jemin.com/news/articleView.html?idxno=288841>

4) 제주도민일보 사설, 제주해양경찰청에 대한 기대, 2012. 6. 11

<http://www.jejudomin.co.kr/news/articleView.html?idxno=33228>

5) 연합뉴스, "차기호위함 울릉도 배치는 독도 돌발위협 대비". 2011/04/19

<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=001&aid=0005019843>

6) 한국일보, "독도 정상에 대포... 4년전 문화재 지정 무산", 한국일보, 2012. 08. 02

<http://news.hankooki.com/lpage/society/201208/h2012080121282921950.htm>

"엄씨는 '그러나 회의에서 한승수 당시 총리와 유명환 외교통상부 장관이 일본을 자극할 수 있다는 논리로 반대, 독도 대포의 문화재 지정을 더 이상 거론하지 말라는 결론을 내렸다'고 말했다."

탐지거리나 이지스함 탑재 유도무기는 수백Km를 사정거리로 두고 있음.

- 더구나 항공모함을 보유한 미국은 물론이고 한국 해군 역시 대형수송함, 군수지원함 등 보급용 선박을 보유하고 있어 원거리 항해가 가능함(이른바 Sea basing 기능이 가능).

- 게다가 앞서서도 서술했듯이 영토분쟁이나 해양자원을 둘러싼 갈등이 군사적 대결로 치달을 가능성은 거의 없음. 설사 만에 하나 영토분쟁이나 해양자원을 둘러싼 갈등이 군사적 대결로 치달는 매우 예외적인 상황이 온다 하더라도, 그 성격상 정부간 외교갈등과 해경간의 갈등이 충분히 고조된 이후에 일어나게 마련이므로 기지의 전진배치가 군사적 우위를 가져온다는 주장은 설득력이 없음.

- 도리어 중국 본토에 인접한 제주도에 미군도 이용할 수 있는 한국군의 전략해군기지가 건설될 경우 중국의 탄도미사일 혹은 유도 미사일 공격으로부터 스스로를 방어해야 한다는 부담으로 인해 제주도 전체를 공군부대, 특수부대, 병참부대로 요새화하지 않을 수 없는 부담만 지게 될 것임.

5. 제주해군기지 건설을 통한 남방해상수송로 보호론의 문제점

1) 남방해상수송로 보호?)?



- 남방해상수송로는 과연 위험한가?

7) "민간 해상 수송로에 해군 호송선단 투입 추진", 중앙일보, 2008. 10. 4.

http://article.joinsmsn.com/news/article/article.asp?total_id=396790&ctg=10

- 군대를 보내서 해결할 수 있는가?
- 해양수송로 보호론은 왜 미태평양사령부가 RMSI 제안한 직후 입안되었는가⁸⁾?

2) 미국의 남방해양수송로 보호론: 지역해양안보구상(RMSI)과 해양안보론

- 기실 남방해양수송로 보호론 혹은 해양안보론은 동맹국들과 협력파트너들에게 미국이 제공한 개념이다.
- 지난 2004년 미 태평양 사령관은 이른바 '해양운송로 보호'를 위한 지역해양안보구상(Regional Maritime Security Initiative, RMSI)을 제안했다. 동(남)아시아 해역에서 해상테러와 해적이 위협으로부터 민간선박을 보호하고 이들의 자유로운 항해를 보장하기 위해 미 해군주도로 해군연합 해양순찰을 조직하자는 제안이었다. ISI가 대량살상무기 확산방지를 목적으로 하는 반면, RMSI는 대량살상무기를 제외한 석유 등 전략물자의 해양운송안전의 보장과 테러 방지, 해적으로부터의 공격 방지, 불법물질의 거래의 차단, 해양 분쟁 등으로부터 안전한 항해의 보장, 기타 인도적 재난 공동해결 등을 목적으로 한다.
- 미태평양 사령부로부터 RMSI의 적용대상으로 우선적으로 거론된 것은 말라카 해협이었다. 그러나 인도네시아 말레이시아 등 이 해협을 끼고 있는 핵심국가들이 해협의 군사화와 주권침해를 우려하여 반대하고 이 해협을 통해 대다수의 전략물자를 운송하는 중국도 반대하여 사실상 실패하고 말았다. 결국 이들 국가의 반발로 말라카 해협에서 미군 함정들의 활동(Patrolling)은 제한당하고 있다⁹⁾. 한국, 일본, 필리핀 등 몇몇 미국 동맹국을 제외하고는 이 구상을 ISI와 동일한 해양패권 제패구상으로 보았기 때문이다. 중국이나 인도네시아 등은 이들 나라 공동의 수송

8) Ibid.

"장기적으로는 단순한 해상 호송 차원을 넘어 원거리 군사작전이 가능한 기동함대의 편성도 계획 중이다. 기동함대는 각각 상륙함(LPX) 1척, 구축함(KDX-II/III급) 6척, 군수지원함 1척 등으로 이뤄진 3개 기동전단으로 구성된다. 기동함대엔 해상테러에 대응하는 6개의 해상 대테러팀(UDT)이 포함돼 있다. 국방부는 2020년까지 기동함대 편성을 완료한다는 계획이다. 국방부는 또 대 테러 작전을 위해 동남아시아 해상국가인 인도네시아, 싱가포르, 말레이시아와의 해군 군사협력을 강화하고 있다. 해상테러 정보를 교환하고, 해군 합동훈련도 해 왔다. 유사시 우리 해군이 해당국의 영해에 진입할 때 협조를 얻기 위해서다."

9) Vijay Sakhuja, "Any Asian takers for a 1000-Ship Navy?", *Maritime Studies*, No. 153, Mar/Apr 2007: 32-34
http://www.indleo.gr/diaf/2009/img/1000_ship_navy.pdf

로인 말라카 해협을 미해군이 봉쇄할 능력을 갖게 되는 것을 원치 않았다.

- 대신 말라카 해협 연안 국가인 인도네시아, 말레이시아는 싱가포르와 함께 2005년 7월 이후 해상과 항공에서 '조율된 경계' 활동을 하기로 합의하고, 관련한 정보도 서로 교환하기로 합의했다. 2007년에는 태국도 이 계획에 합류했다. 이같은 해경협력은 비교적 성공적인 것으로 평가되고 있다.¹⁰⁾

3) 말라카 해협 사례

- 말라카 해협에 대한 미국 주도의 말라카 해협 지역안보구상이 실패한 또 다른 이유는 실제하는 위협보다 과장된 위협인식에 기초하여 해당 나라들의 주권을 제약하거나 미국의 제해권 장악의 도구로 이용하려 했기 때문이었다. 예를 들어 2005년 말라카 해협을 지나간 6만 3,000개의 상선 중 해적들로부터 공격시도에 직면했던 선박은 9개에 불과했고, 피해액은 건당 평균 5,000달러에 불과했다. 반면, 같은 해 인도네시아가 불법조업으로 잃은 손실은 40억 달러에 달했다. 한편, 테러리스트의 공격이나 피랍은 지금까지 단 한건도 기록된 바 없다¹¹⁾. 이런 일에 미군 군함을 끌어들이는 것은 정상적이지 않다.

10) Thayer, Carlyle A., Southeast Asia: patterns of security cooperation, The Australian Strategic Policy Institute, 2010, 9. <http://www.iseas.edu.sg/aseanstudiescentre/IN-ASPI/SoutheastAsia.pdf>

11) David Rosenberg, Professor of Political Science, Middlebury College, "Safety, Security & Environment in the Straits of Malacca & Singapore"

http://www.google.co.kr/url?sa=t&source=web&cd=3&ved=0CD0QFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.wilsoncenter.org%2Fevents%2Fdocs%2FRosenbergPowerpoint.ppt&rct=j&q=David%20Rosenberg%2C%20RM51&ei=7M0wTta7OoPfsQLy4-jqCg&usq=AFQjCNHLAGfPcOx1ta_zq49cN2v1n0CSZg&cad=rjt



“국제상공회의소(ICC) 산하 국제해사국(IMB) 해적신고센터를 인용해 최근 이 해역에서의 해적 활동이 1999년 이후 최저치를 기록했다고 전했다.... 말라카 해협은 말레이시아 서부와 인도네시아 수마트라섬 사이에 위치한 길이 900km의 좁은 바다다. 중국·일본 등 동아시아 지역 에너지 공급량의 80%가 통과하는 중요 항로다. 또한 연간 5만 척 이상의 선박이 세계 무역량의 40%를 실어 나르는 해양 교통의 요충지다¹²⁾.”

<해역별 해적발생현황¹³⁾>

구 분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2009	2010
합 계	469(1)	370(1)	370(1)	445(2)	329(1)	276	239(4)	263	410	455
아시아	262(1)	170	170	189(1)	173(1)	122	88(2)	80	69	118
인도양	93	52(1)	52(1)	87(1)	32	36	53	30	30	28
중남미	39	65	65	72	45	25	29	21	37	23
아프리카	68	78	78	93	73	80	61(2)	120	266	286
기 타	7	5	5	4	6	13	8	12	8	0

※ 출처 : 박경일, 『세계안보의 관점과 전략』 (2009, 창조문화) 2009년 및 2010년 통계는 해군 제공 자료

- 따라서 우리 선박의 98% 이상이 이용하는 남방해양수송로 보호를 위해 전략해군기지가 필요하다는 주장 역시 그럴듯하지만 비현실적인 주장이다. 이 해역은 한국뿐만 아니라 인근 모든 나라들의 교역 물동량이 오가는 핵심지역으로서 이 지역에 관계된 어느 나라도 자국 인근해역에 다른 나라 군함이 들어오는 것을 원치 않는다. 미국을 제외하고는 이 지역에 자국 상선을 보호하기 위해 다른 이해관계 국가들의 의사에 반하여 군함을 보낼 수 있는 나라 역시 없다. 따라서 대부분의

12) http://article.joinsmsn.com/news/article/article.asp?total_id=2414321&doc=

13) 야5당 제주해군기지 진상조사단, “제주해군기지 조사보고서(2011)”에서 재인용

나라들이 군함의 파견은 도리어 이들 해역의 군사화를 촉진한다는 이유로 반대하고 있는 것이다. 대신 이 해역에서의 민간선박 안전문제는 각국 해양부와 해경간 협약에 의해 해결하고 있다.

4) 해양수송로 안전을 위한 조치들

- **항행의 자유와 무해통항권**: 1994년 UN 해양법협약Ⅲ(UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the SeaⅢ)이 발효되었다. 이 협약은 공해상에서의 항행의 자유(Navigation Right), 영해에서의 무해통항권(특정국의 영해라 할지라도 다른 나라의 평화와 안전을 해하지 않는 경우 통과할 권리, the Right of Innocent Passage), 200해리 배타적 경제수역(EEZ) 등을 보장하고 있다. 하지만, 공해상에서의 항행의 자유와 무해통항권의 보장할 수단이 마땅치 않은 것이 현실이다. 게다가 이 협약에 따라 확장된 해양관할권이 중복되는 지역에서는 도리어 영토 분쟁을 가중되는 사례도 있었다. 미국 같은 해양 패권국가가 참여하지 않은 것도 협약이 지닌 중대한 한계의 하나이다. 미국 의회가 이 협약을 비준하지 않은 이유 중 하나는 “범으로든 미국에 반대하는 군사세력에 의해서든, (미국이) 항행의 권리를 제약받거나 위협받은 적이 없으므로 굳이 비준할 필요가 없다”는 것이었다.

- **ReCAAP(The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia)**: 2004년에 합의되어 2006년 9월부터 발표된 아시아 지역 최초의 해적/해양강도 대응 정부간 협정으로서 한국, 일본, 중국¹⁴⁾, 인도, 베트남, 필리핀 등 17개 국가가 참여하고 있다. 미국은 참여하지 않고 있고, 인도네시아와 말레이시아도 참여하지 않고 있다. 사무국은 일본에 있다. 한국은 국토해양부에서 참여하고 있다¹⁵⁾.

14) “Much of the credit for increasing Chinese acceptance of norms of maritime cooperative security is due to Japan’s influence and the formation of ReCAAP, originally based on an ASEAN+3 framework but later expanded.”

Prof. Gaye Christoffersen, *China and Maritime Cooperation: Piracy in the Gulf of Aden*, IPSW Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy, Berlin, Germany, 2010, http://www.humansecuritygateway.com/documents/IPSW_ChinaMaritimeCooperation_PiracyGulfOfAden.pdf

15) <http://www.recaap.org/AboutReCAAPIS.aspx>

- HACGA(Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting): 아시아 해양경비책임자 연례회의. 여기에는 인도네시아, 말레이시아, 중국, 일본, 한국 등을 포함한 대부분의 아시아 나라들이 참여¹⁶⁾하고 있다. 한국의 해양경비책임은 해양경찰청(Republic of Korea Coast Guard, ROKCG)이 맡고 있다.

6. 해양안보? 누구의 안보인가?

- 이쯤에서 해군이 주장하는 '해양안보'란 과연 누구의 안보를 말하는지 되짚어볼 필요가 있다. 그것은 사실상 미 해군의 안보, 즉 미군의 핵심전력인 태평양사령부 해군전력의 동아시아 진출의 보장을 의미하는 것이다. 세계경제위기 이후 경제활동의 중심이 동아시아로 이전하는 것에 대해 미국은 매우 예민하게 반응해왔고, 최근 들어서는 '동아시아로의 전략적 회귀'라는 이름으로 대중국 군사력을 강화하고 그 전력을 서태평양 즉 동아시아 연안에 집중 배치하려 하고 있다.

1) 미국의 해양전략

1992, '... From the Sea : Preparing the Naval Service for the 21st Century'

1994, 'Forward...From the Sea'

2002, 'Sea Power 21 : Projecting Decisive Joint Capabilities':

- 해양타격(Sea Strike), 해양방어(Sea Shield), 해양기지화(Sea Basing)
- PSI, CSI, RMTI

2005, '1,000-Ship Navy concept(1000척 해군 컨셉)'

2007, 'A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower' & Global Maritime Partnership)

2010, 'Air Sea Battle' (QDR2010)

'Naval Operations Concept 2010- Implementing The Maritime Strategy

16) <http://english.peopledaily.com.cn/90001/90777/90851/7433265.html>

2011, Strategic turn to the Asia-Pacific region, Pivot to the Pacific

2012, New Strategic Guidance

- **해양타격, 해양방어, 해양기지화:** △해양타격은 적대국에 대한 정보수집능력, 선제공격까지 포함하는 중심타격 능력, 상륙 및 대량살상무기 접수해체 능력, 통합적 지휘통제(command & control)능력 등을 의미한다. △해양방어는 미사일 방어능력을 그 핵심으로 한다. △해양기지화란 고정된 해공군 기지를 두지 않고도, 항공모함과 이지스함, 핵잠수함을 핵심전력으로 하는 일정 규모의 기동전단(Task Force)을 세계 각지에 전진배치하여 독자적으로 혹은 동맹국과 함께 전세계의 바다를 해양기지화하는 것을 의미한다.

- **'1,000척 해군' 개념:** 마이클 멀른이 미 해군 참모총장에 재임하던 2005년 8월 제안한 것¹⁷⁾으로, 이 개념은 미 해군이 동맹/우방국의 해군·해경·해양관련 기관과 '글로벌 해양 파트너십 (Global Maritime Partnership)'을 구축하여 공동대처함으로써 사실상 '1,000척의 (국제) 해군(1,000 Ship Navy)'이 되도록 하자는 것¹⁸⁾이다. 이 개념은 훨씬 축소된 미국의 해군력과 전진배치전략을 채택함으로써 더욱 넓어진 작전반경을 감당하려는 교육지책¹⁹⁾을 반영하고 있다. 축소된 미 해군력을 보완하기 위해 동맹국의 해군력 동원을 극대화함으로써 미국 주도의 제해권 유지에 기여하게 하자는 것이다. 이 전략을 구현하기 위해 미군에게 요구되는 능력은

17) 조윤영, '미국 해양전략의 변화와 한국의 해군력', 東西研究 제 21 권 제 2 호 (2009)

18) "2005년 현재, 우리는 31개의 잠수함을 장기적인 작전을 위해 전 세계에 배치하고 있습니다...전 지구적으로 우리의 동맹들과 파트너들과 함께 활동하면서, 우리는 224개 이상의 잠수함을 포함하는 자유세계의 국제 잠수함 전력의 일원이 됩니다. 이것이 멀른 제독이 묘사한 제안한 1,000척 국제 해군의 좋은 예라 하겠습니다."

미 하원 군사위원회, '핵 잠수함 전력투사의 현재와 미래의 구조에 관한 소위원회 해군 잠수함 사령관 해군 중장 Charles L. Munns, 잠수함 전투국장 해군소장 Joseph Walsh의 진술', 2006, 3, 28.

"In 2005, we deployed 31 SSN submarines throughout the world on lengthy operational deployments... And we are not alone. Working with our allies and partners around the globe, we are part of the free world's international Submarine Force that includes more than 224 submarines. This is a good example of Admiral Mullen's description of the 1000 ship international Navy."

Statement of Vice Admiral Charles L. Munns Commander Naval Submarine Forces And Rear Admiral Joseph Walsh Director of Submarine Warfare before the House Armed Services Committee Subcommittee on Projection Forces on The Nuclear Submarine Force - Current and Future Force Structure, 28 March 2006

http://www.globalsecurity.org/military/library/congress/2006_hr/060828-munns-walsh.pdf

19) Vijay Sakhuja, "Any Asian takers for a 1000-Ship Navy?", Maritime Studies, No. 153, Mar/Apr 2007: 32-34

http://www.indleo.gr/diaf/2009/img/1000_ship_navy.pdf

1) 해군TF의 전진 배치, 2)억지력 확보; MD, 핵억지력 등, 3)제해권 확보, 4)작전 연안으로의 신속한 전력투사, 5)해양안보 유지, 6)인도적 지원 능력 등이다.

- 공해전(Air Sea Battle) 개념: 중국 인민해방군의 선진화된 '접근차단/지역거부(A2/AD: anti-access/area-denial)' 능력에 대항하여 전통적인 미국의 전방배치와 전력투사 전략을 관철하기 위한 전투구상. 미국은 중국을 '잠재적 적(敵)'으로 상정하고 대응전략 개념을 수립하면서 먼저, 미 해군과 공군의 전투기가 당일 전개할 수 있는 아시아 지역의 예비 항공기지를 선정하고, 이들 예비기지는 이 지역의 미국 모기지가 공격을 당했을 경우에 비상기지로 활용하며, 아울러 항공모함을 전개하여 중국의 활동을 억제하는 데 목적을 두었다. 미국이 운용할 전력은 전투기를 비롯하여 폭격기, 항모 탑재 전투기, 지상 및 해상 탄도미사일을 포함하고 핵무기 사용도 고려 대상으로 간주하고 있다. 미국은 중국의 위협에 대응하여 이 지역에서 해상작전을 위해 한국, 일본, 괌에 위치한 미공군과 해군의 전력과 시설을 운용하고, 필요시 적극방어를 위해 선제공격을 통해 중국의 전투력을 파괴하는 구상을 반영하고 있다.

- Air-Sea Battle Concept: Among the strategic initiatives that the Department of Defense has been developing, apparently with the Asia-Pacific in mind, is a new Air-Sea Battle (ASB) concept that is intended to increase the joint operating effectiveness of U.S. naval and Air Force units, particularly in operations for countering anti-access strategies. The ASB development effort was announced in the administration's 2010 Quadrennial Defense Review (QDR)²⁰.

- 미국의 '공·해전투' 전략개념은 중국의 '접근저지/지역차단' 전략에 대응하여 미국의 동맹국들과의 유기적인 협력을 통해 군사적으로 대응하기 위한 중간 기점에 위치한 기지를 재확보하는 구상을 포함하고 있다. 실제로 미군은 1991년 철수한 필리핀의 클라크 공군기지를 재건하여 사용하고, 태평양 전쟁 당시 사용하였던 사이판과 타이니안 항공기지 개발과 월남전 시 운용하였던 태국의 유카파오와 코라트기지를 호주북부의 항공기지과 함께 운용하는 방안을 구상하고 있다. 나아가, 베트남이 중국의 위협을 고려하여 미국의 제안 수용에 신중할 것으로 예상되는

20) "Pivot to the Pacific? The Obama Administration's "Rebalancing" Toward Asia", CRS Report for Congress 2012, 3.28

사이공 근처의 탄손누트 항공기지와 캄란베이 항구의 이용도 대상이 되고 있다. 이러한 미국의 구상은 중국의 '접근차단'에 대응하여 서태평양과 남중국해에 위치한 미국의 동맹국 또는 협력국가들과 연합으로 중국의 해양진출을 차단하고 필요시 말라카 해협도 차단하는 구상으로 중국을 포위 봉쇄하는 전략으로 볼 수 있다. 한국의 오산공군기지에서부터 태국의 코라트 기지를 거쳐 파키스탄의 페샤와르 기지까지 연결되는 장거리 전략적 봉쇄선 구축에 대한 구상은 제2차 세계대전 때 일본이 구축하려고 하였던 거점 연결선과 유사하다. 일본은 단독으로 제국건설을 위한 거점을 구축하려고 하였기 때문에 실패하였으나 미국은 동맹국과의 협력으로 중국의 진출을 차단하는 방어선을 구축하려고 시도하기때문에 성공할 것으로 판단하고 있다. 미국은 이러한 상황아래 위계임결과에 의해 2028년에는 미국과 중국이 전쟁국면에 다다를 것으로 전망하고 있다²¹⁾.

- **Strategic turn to the Asia-Pacific region:** 클린턴 미 국무장관²²⁾은 최근 들어 '아시아-태평양 지역으로의 전략적 복귀'를 주창하고 있다. 미 해군의 전진배치와 이 지역 군사협력의 강화는 그가 이 전략적 복귀를 추진하는 방식으로 제시하는 '전진배치(forward deployed) diplomacy' 외교의 가장 중요한 축에 해당한다. 그는 아시아 태평양 지역에서 일어난 경제성장과 향후의 번영은 한국과 일본에 주둔하는 50,000명 이상의 병력을 포함한 미군이 보장해온 안보와 안정에 크게 의존하고 있다고 주장한다. 나아가 그는 최근 들어 빠르게 전개되고 있는 아시아태평양지역의 영토 및 해양 분쟁, 항행자유에 대한 새로운 위협들, 그리고 자연재해의 피해 증가 등 도전들에 대처하기 위해 지정학적으로 보다 확산된, 탄력적인 작전능력을 갖춘, 그리고 정치적으로 지속가능한 주둔형태(force posture)을 추구하고

21) Halloran Richard. AirSea Battle: A New Operational Concept Looks to Prepare the US and Its Allies to Deter or Defeat Chinese Power. Air Force Magazine. August, 2010.

22) HILLARY CLINTON, 'America's Pacific Century', Foreign Policy, November 2011

"ASIA'S REMARKABLE ECONOMIC growth over the past decade and its potential for continued growth in the future depend on the security and stability that has long been guaranteed by the U.S. military, including more than 50,000 American servicemen and servicewomen serving in Japan and South Korea. The challenges of today's rapidly changing region - from territorial and maritime disputes to new threats to freedom of navigation to the heightened impact of natural disasters - require that the United States pursue a more geographically distributed, operationally resilient, and politically sustainable force posture. ... But even more than our military might or the size of our economy, our most potent asset as a nation is the power of our values - in particular, our steadfast support for democracy and human rights. This speaks to our deepest national character and is at the heart of our foreign policy, including our strategic turn to the Asia-Pacific region."

있다고 밝히고 있다. 그러면서 동북아시아의 전통적 동맹국들에서의 기지체계를 개선하는 것과 더불어, 동남아시아부터 인도양에 이르는 지역에서 미군주둔을 확대하고 있다고 설명한다.

- President Obama emphasized this point during his November 2011 speech to the Australian Parliament: "As we end today's wars, I have directed my national security team to make our presence and mission in the Asia Pacific a top priority. As a result, reductions in U.S. defense spending will not—I repeat, will not—come at the expense of the Asia Pacific"

- **New Strategic Guidance:** The new defense guidance, written as a blueprint for the joint force of 2020, emphasizes²³⁾

- a shift in overall focus from winning today's wars to preparing for future challenges;

- a shift in geographical priorities toward the Asia and the Pacific region (hereinafter, "'Asia Pacific'") while retaining emphasis on the Middle East;

- a shift in the balance of missions toward more emphasis on projecting power in areas in which U.S. access and freedom to operate are challenged by asymmetric means ("anti-access") and less emphasis on stabilization operations, while retaining a full-spectrum force;

- 2012, 6월 2일 리언 패네타 미 국방장관은 2일(현지시간) 싱가포르에서 열린 아시아안보회의(상그릴라 대화) 기조연설에서 "아-태 지역의 미 해군 전함을 현재 전체의 50%에서 2020년까지 60%로 확대, 조정하겠다."고 공언했다. 이는 지난 1월 버락 오바마 대통령이 새 국방전략 발표를 통해 미군 전략의 우선순위를 아태 지역에 두겠다고 천명한 이후 나온 첫 번째 구체적인 계획안이어서 주목된다. 패네타 장관은 또 이 지역에 배치된 항모를 최소 6척으로 유지할 것이라고 확인했다. 현재 미 해군은 11척의 항모 가운데 6척을 태평양 지역에 배치해 두고 있으며 이 가운데 엔터프라이즈호는 내년에 퇴역할 예정이다. 이 때문에 2015년까지 취역할 신예 항공모함 제럴드 R 포드호를 태평양에 배치해 태평양 지역 항모 수를 6척으로 유지하겠다는 것이 미 해군의 구상이다. 패네타 장관은 특히 태평양

23) In Brief: Assessing DOD's New Strategic Guidance, CRS Report for Congress. 2012, 1. 16

지역에 해군 함정과 구축함, 잠수함, 연안 전투함 등 군함의 수를 늘리는 것뿐만 아니라 기술적으로 능력이 더 뛰어난 함정들도 배치할 것이라고 강조했다.

〈표 4〉 중국 대 미국의 군사력 비교

	중국	미국
국방 예산(2010년)	780억불	7,290억불
국방예산 GDP 대비	2.0%	4.3%
병력	2억 2,600만명	1억 5,800만명
전투기	1,320대	2,379대
스텔스 전투기	0	139대
항공모함	1척	11척
잠수함	65척	71척
구축함	27척	57척
해리어	240기	9,400기

출처: IHS James's/IISS/SIPRI

<http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-pacific-12154991>

※ strategic turn의 한계

- 이러한 구상에 동아시아 모든 나라들이 환영의사를 밝히는 것은 아니다. 특히 미군 함정에게 접근권을 제공하는데는 매우 신중한 태도를 취하고 있다. 하지만 한국, 일본, 호주, 태국같이 미국과 방위조약이 체결된 나라들²⁴⁾, 그리고 미국과 '주요안보협력 파트너' 관계를 맺고 있는 싱가포르를 제외한 인도네시아, 말레이시아, 인도 등 아시아 주요 국가들은 미군에게 접근권을 보장하는 것을 꺼려하고 있다²⁵⁾. 다만 중국과 등거리 관계를 유지하고 군사적 실리를 꾀하는 차원에서 케이스별로 협력하고 있는 수준이다.

- 예를 들어 최근 미국과 핵 및 군사협력을 강화하고 있는 인도조차 ISI, RMSI 등 미국의 해양안보 구상에 일관되게 부정적인 입장을 표명해 왔고 '유엔 임무가 아닌 미국 주도의 다국적 파트너십 구상에는 참여하지 않을 것'임을 명백히 하고 있다²⁶⁾. 베트남도 비슷한 포지션을 취하고 있다. 최근 미국과의 군사협력을 확대

24) 이들 나라들과 미국이 맺은 군사동맹에 기초해 행해지는 주요 군사훈련은 TALISMAN SABER(미-호주), COBRA GOLD(태국), BALUKATAN(필리핀), KEEN SWORD/KEEN EDGE(일본), KEY RESOLVE/FOAL EAGLE(한국) 그리고 RIMPAC(미국과 영국이 주도, 한국, 일본, 호주 등 10여개국 참가) 등이다.

25) Vijay Sakhuja (2007) http://www.india.org/diaf/2009/irng/1000_ship_navy.pdf

26) Sudeep Mukherjee, "India Unwilling To Join 1,000-Ship Navy Concept", World Of Defense, 2011, 5, 21 <http://worldofdefense.blogspot.com/2011/05/india-unwilling-to-join-1000-ship-navy.html>

하고 있는 인도네시아와 말레이시아 역시 마찬가지다. 이들은 매우 제한적인 대테러/대해적 군사협력 활동, 예를 들어 Cooperation Afloat Readiness and Training(CARAT), Southeast Asia Cooperation Against Terrorism (SEACAT)²⁷⁾ 등을 미국과 더불어 진행하고 있지만, 미국이 제안한 RMSI 참여를 거부함으로써 말라카 해협에 대한 미 해군의 전진배치를 좌절시킨데 이어 미국의 1000-Ship Navy Concept(글로벌 해양 파트너십)에도 거리를 두고 가담하지 않고 있다. 더구나, 미국과 양자 간 군사조약(상호방위조약)을 체결하고 글로벌 해양 파트너십에 참여하고 있는 태국과 필리핀조차도 미군의 주둔이나 자국 시설에 대한 접근을 조건부로 제한하고 있어 미 태평양사령부가 “동남아시아에서 미군의 전진배치와 주둔은 해당국의 도움을 받지 못한 채 매우 비싸고 비효율적 방법으로 이루어지고 있다”²⁸⁾고 불만을 토로하는 상황이다. 호주는 미해병대의 주둔을 허용했으나, 중국에 대항하는 미해군기지를 제공하는 일은 없을 것이라고 선을 긋고 있다. 다만, 필리핀의 경우는 ‘대테러작전(Combating Terrorism)’을 위한 필리핀 정부의 초청 형식으로만 미군의 주둔을 허용하다가 최근 수빅과 클라크 공군기지에 대해 사전동의에 의한 입항으로 미군 기항조건을 완화했다.

27) 인도네시아는 옵저버로만 참여하고 있다.

“Southeast Asia Cooperation Against Terrorism: The program is another US led initiative. It involves annual counter terrorism exercises between the United States and Brunei, Malaysia, the Philippines, Singapore and Thailand. In 2009, Indonesia participated as an observer.”

Thayer, Carlyle A., Southeast Asia: patterns of security cooperation, The Australian Strategic Policy Institute, 2010, 9. / http://www.aseanstudiescentre/N-ASPI_SoutheastAsia.pdf

28) Robert F. Willard, “미태평양사령부의 대비태세에 대한 미 태평양사령관 진술”, 미 상원 군사위원회 2011, 4, 12.

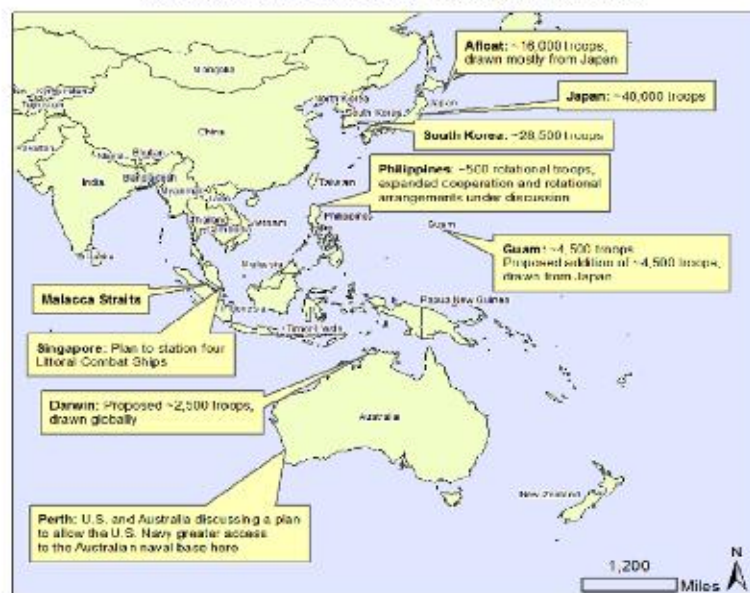
STATEMENT OF ADMIRAL ROBERT F. WILLARD, U.S. NAVY COMMANDER, U.S. PACIFIC COMMAND BEFORE THE SENATE ARMED SERVICES COMMITTEE ON U.S. PACIFIC COMMAND POSTURE, 12 APRIL 2011

“U.S. force posture in Southeast Asia is achieved almost entirely with deployed U.S. forces, which is a costly and inefficient way to achieve presence and conduct the requisite security and influence activities Singapore, which allows a modest mix of U.S. service capabilities, is the only exception in the region.”

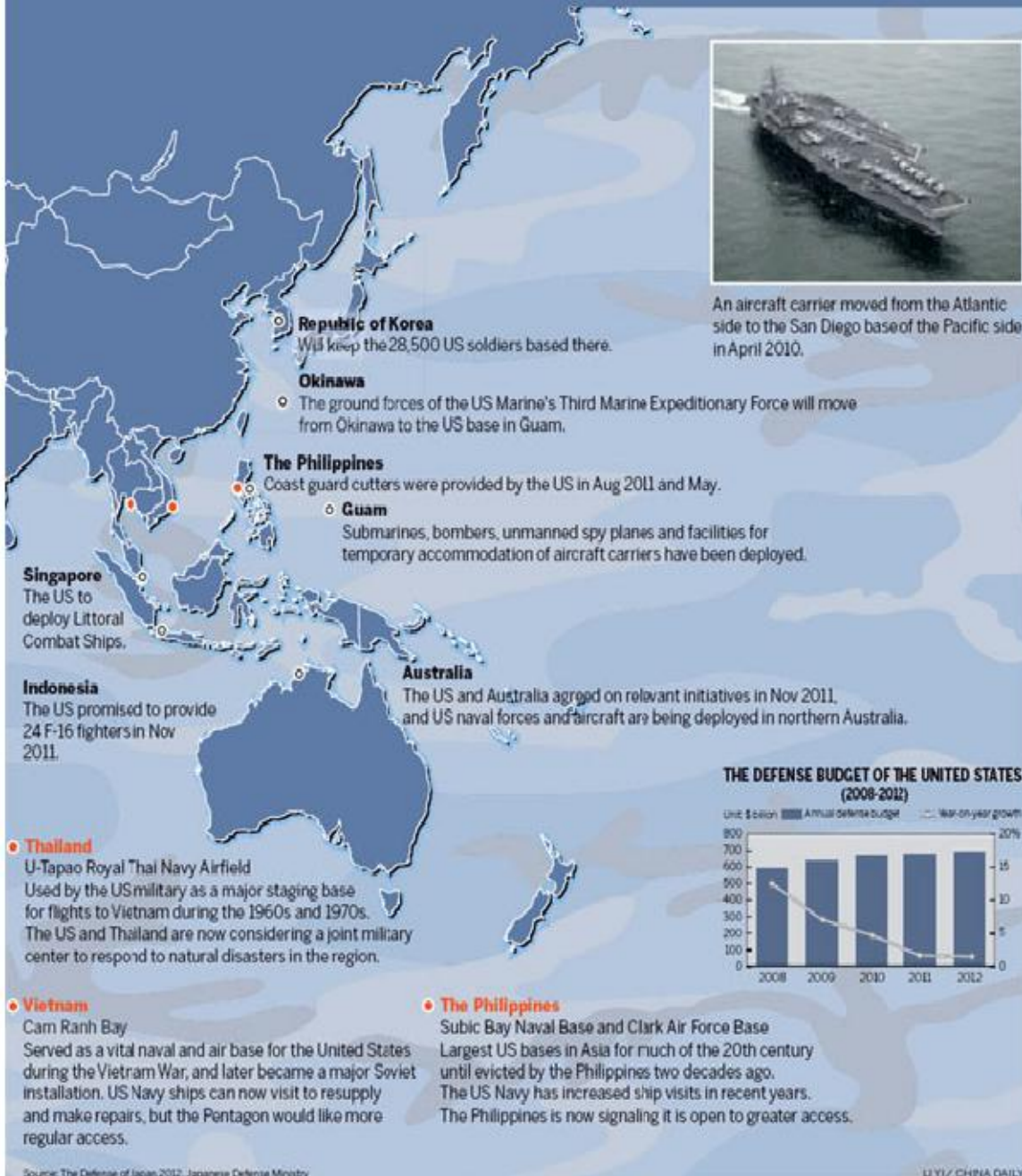
<http://armed-services.senate.gov/statemnt/2011/04%20April/Willard%2004-12-11.pdf>



Figure 1. Map of the Asia-Pacific
Including Selected U.S. Troop Deployments and Plans

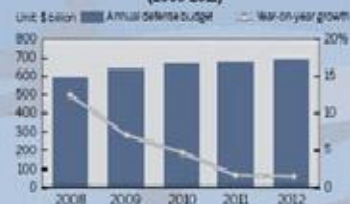


CRS Information Research Specialist Hannah Fischer created this map using the following sources: March 2012 CRS communication with the Office of the Secretary of Defense, except for possible plans regarding the Stirling naval base near Perth, Australia. For more on reports of the discussions surrounding Stirling, as well as developments on U.S. defense arrangements with Australia, see "Australia to Welcome 250 US Marines Next Month," *Associated Press*, March 27, 2012, and Craig Whitlock, "U.S., Australia to Broaden Military Ties Amid Pentagon Pivot to SE Asia," *Washington Post*, March 26, 2012. For other deployments and arrangements, see also Department of Defense, "Active Duty Military Personnel Strengths by Regional Area and by Country (309A)," September 30, 2011, at <http://siadapp.dmdc.osd.mil/personnel/MILITARY/history/hst1109.pdf>. For information on plans to station four littoral combat ships off Singapore, see U.S. Congress, House Committee on Armed Services, "House Committee on Armed Services Holds a Hearing on the F.Y. 2013 Navy Authorization," Political Transcripts by CQ Transcripts, February 16, 2012.



An aircraft carrier moved from the Atlantic side to the San Diego base of the Pacific side in April 2010.

THE DEFENSE BUDGET OF THE UNITED STATES (2008-2012)



Source: The Defense of Japan 2012, Japanese Defense Ministry

U.Y./ CHINA DAILY

http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2012-08/06/content_15645903.htm

2) 한국해군의 대양해군론과 제주해군기지

<주요논문들>

윤석준, “21세기 한국 해양전략과 해군력 발전”, 『21세기 해양갈등과 한국의 해양 전략』, 서울: 한국해양전략연구소, 2006.

조운영, “미국 해양전략의 변화와 한국의 해군력”, 『東西研究 제21권 제2호』, 2009

정철호, “미국과 중국의 동아시아 해양전략과 한국의 해양안보-미중간의 남중국해 해양통제권 경쟁과 갈등의 영향”, 『세종정책연구 2012-B』, 서울: 세종연구소, 2012

- “먼저, 한국의 세계 무역을 보장하기 위한 ‘대양(open sea)지향적 해양전략’을 바탕으로 대북 해군력 우위를 확보하기 위하여 ‘절대적 해양통제’ 능력을 구비하는 한편, 제한된 해양(confined sea)에서는 ‘상대적 해양통제’능력을 복합적으로 적용하는 이원적 접근을 통하여 해군력을 증강시켜야 한다. 아울러, 미국이 ‘해양으로부터... 전진(Forward from the sea...)’이라는 해양전략을 구사하는 바와 같이 해양 전력의 지상군 전력과의 합동으로 연안에 군사력을 투사할 수 있는 능력을 미국과 함께 연합으로 구비해야 한다. 또한, 해상교통로의 자유로운 통과를 보장하는 ‘해양통과(sea access)’ 능력을 구축하면서 한국 국적선박의 국제해협과 운하에서 안정된 해양통과를 보장하기 위한 지역 내 다자간 ‘해양협력(maritime cooperation)’에 주도적으로 참여하는 것이 바람직하다.” _ 윤석준

- “한국의 해양전략은 대양해양을 지향하되 동중국해와 남중국해의 일부 지역의 제한된 통제만 가능한 수준으로 발전방향과 전력규모의 증강을 설정하고 한국 선박의 동, 남중국해에서 안정된 해상통항로를 확보하도록 지원할 능력을 구비해야 한다. 이 지역 밖의 대양은 한국의 국력을 초과하는 범주로 한·미동맹에 근거하여 미국의 영향력을 이용하는 것이 필요하다. 또한, ‘해양으로부터 전진’ 전략을 추진하여 대양에서 활동하는 한국의 함대가 필요에 의해 적성국가의 연안에 대한 공격능력과 상륙능력을 구비하는 것이 병행되어야 한다. 결론적으로 한국의 해양전략은 대양해양전략을 추구하면서 연안지향적 해양전략을 복합적으로 균형을 맞춰

발전시키는 전략을 강구해야 한다.”-정철호

- 중국이 남중국해 남사군도 영유권 주장과 아울러 해양통제권 주장을 통해 이 지역에서 한국을 비롯한 아시아지역 국가들의 상선 및 군함의 무해통항권을 위협할 경우에는 한국의 해상교통로를 통한 무역은 치명적인 영향을 받게 될 것이다. 말라카 해협은 이 해협이 차단될 경우 수용해야 할 경제적 부담으로 인해 더욱 그 중요성이 국제적으로 인식되고 있으며, 최근 중국의 해양력 증가에 따라 그 중요성이 더욱 부각되고 있다. 중국의 공세적인 남중국해의 해상통제권 주장 이전에는 미국이 전 세계국가들의 이 해로에 대한 자유통항권을 안정적으로 보장해 왔으나 중국의 도전에 따라 자유통항권이 위협을 받게 될 환경이 조성되고 있다. 중국은 오히려 미국의 말라카해협의 봉쇄를 우려하여 해군력을 증강시켜 미국의 해협봉쇄를 저지하겠다는 전략을 제시하고 있으나 미국은 중국의 해양 군사력 증강 이전에 동아시아의 해상교통로를 위협하는 전략을 구상한 적이 없어, 중국의 의도를 의심케 한다.(이하 정철호)

- 서해와 동중국해에서 공세적인 중국의 군사활동과 위협에 대응하여 한국은 미국을 중간 안보협력 중개국으로 삼아 한·미동맹과 미·일동맹을 조화롭게 결집시키는 미국의 역할에 적극적으로 동조하여 중국을 견제할 필요성이 증대되었다. 한·일 간 군사교류의 중대범위를 확대하여 방어적 차원의 군사활동에 대한 상호협력체제 구축도 논의할 시기가 되었다. 예를 들어, 북한과 중국의 미사일 발사에 대한 정보교환과 대응을 비롯하여 해군활동에 대한 공동감시는 당장 강화할 수 있는 부분이다. 또한, 제43차 한미안보협의회의에서 한미 양국이 합의한 전시 한반도에 미군전력 증원을 위해 일본에 위치한 유엔사 후방기지의 전력과 물자를 동원하는 절차를 협의하기 위한 한·일 간의 협력도 구체화 할 수 있을 것이다. 강한 한·미·일의 군사협력체제가 구축되고 해양력을 중심으로 한 군사력 운용에 관한 협력이 증대 될 경우에 중국은 이들 국가들에 대한 도전에 신중할 것이며, 이로써 3국의 대 중국 견제력은 향상되어 충분한 억제가 가능할 것이다.

- 미국은 효과적인 '공·해전투' 수행을 위하여 동, 남중국해 일대 미국의 파트너 국가들과 공조체제를 구축하며 이들 국가들의 일부 전략적 가치가 높은 항공기지와 항만을 재건설하거나 상호 협의하여 공동사용 할 구상을 갖고 있다. 필리핀의 클라크 공군기지와 수빅만의 항구를 비롯하여 베트남의 탄손누트 공항과 캄란만의 항만, 인도네시아의 항공기지와 항만, 그리고 태국의 코랏트 기지 등을 대상으

로 전략구상에 포함하고 있다. 한국이 미국의 '공·해전투' 전략에 동참하여 연합으로 군사 활동을 전개 할 경우 한국의 해군과 공군전력들은 이들 기지들을 이용하여 동, 남중국해에서 한국의 해양활동을 보호하기 위한 군사임무를 수행할 수 있을 것이다. 아울러 이 지역의 파트너 국가들과의 군사교류를 통해 이들 국가로부터 항공기 기착, 연료보급을 비롯한 군수지원 등 간접적인 군사협력을 지원받아 안정된 군사 활동을 전개할 수 있을 것이다.

- 제주 해군기지 건설과 함께 이미 시기가 너무 늦었다는 평가가 있는 '제주 전략항공기지' 건설을 적극 추진해야 한다. 동, 남중국해에서 중국과 일본의 항공활동을 감시하고 대응하며 이 해역 일대에서 활동할 해군전력과 한국의 선박을 공중에서 엄호할 항공 전력의 작전반경 확대를 위하여 항공기지를 제주도에 배치할 필요성이 제기되었다. 중국, 대만, 일본을 연하는 동중국해의 '꼭지점'에 위치한 제주공군기지의 전략적 가치는 한일 공동대륙붕 개발과 통항선박의 보호와 함께 대양해군의 근해진출을 지원하기 위해서라도 절대적으로 필요하다. 제주공군기지의 전략적 위치에 부응하는 목적으로 공중급유기와 조기경보기의 경유기지로 사용할 수 있으며, F-15K 전력을 배치할 경우 동중국해의 공중관할권을 확보할 수 있게 된다. F-15K전력이 공중급유를 받을 경우, 이 전투기의 행동반경은 남중국해 일부 지역까지 다다를 수 있을 것이다. 제주공군기지 건설 대상 후보지로는 과거 일본군이 태평양 전쟁 시 사용했던 공군 소유지인 대정읍 모슬포 '알뜨르' 비행장과 민간 기업이 소유한 표선읍 가시리에 위치한 비행장을 확장하는 방안이 강구될 수 있다.

- 제주 해군기지와 공군기지는 군사측면에서 한국의 영토 최남단에 위치하고 있는 고정 배치된 수척의 항공모함 역할을 수행하게 되어 동중국해에서 한국의 국익을 수호하고 해상활동과 공중활동을 보장하는 전략적 가치가 매우 높은 기지가 될 것이다.

- 중국의 해양 군사력이 증대되고 있으나 중국의 해양 전략과 전투수행 능력은 전함을 비롯한 잠수함 전력을 집결시켜 작전에 투입하는 수준으로 체계적인 작전구사능력은 미국의 대양 해양 전략과 전쟁을 통해 발전되어 온 작전능력과 비교하여 수준차이가 매우 크다. 중국의 해양세력 증강 위협에 대처하여 한국은 군사력을 강화하고 중국에 대응하는 해양국가인 미국, 일본과 함께 긴밀한 안보관계를 구축하는 것이 중국에게 다시 한국에 대한 영토적 영향력을 행사 하지 않도록 하

는 전략적 대안이다

- 한국의 무역활동을 비롯한 해양에서 자유로운 항해 활동을 위하여 한국정부는 미국이 추진하는 '공·해전투' 개념을 연합으로 발전시키고 한·미간의 군사협력을 세계적으로 확대하는 전략적 협조관계를 증진시켜 나아가야 한다. 미국이 추진하는 동남아시아 국가들과의 협력을 통한 필리핀, 베트남, 말라카 해협 인근국가들을 비롯하여 인도, 더욱 나아가 중동국가들과 군사협력을 이룰 수 있는 범 세계적인 해양 전략을 구사하여 해양 전력과 항공 전력을 증강시켜야 한다.

〈반론들〉

- “한국의 역사적 경험으로 볼 때 하나의 강대국과만 동맹을 유지하고 다른 국가에 등을 돌렸을 때 결과가 좋지 않았다. 이런 맥락에서 지금 한국이 (오스트레일리아까지 연결되는) 한·미·일 동맹에 참여하는 것은 역사적 실수가 될 것이다. 한국의 한·미·일 동맹 참여에 대해 러시아나 중국은 자국에 대한 견제라고 보기 때문에 이를 받아들이지 않는다. 또 국정 지역에 이런 동맹체가 출현하는 것은 나토(북대서양조약기구)와 같은 정치군사동맹이 하나 더 만들어지는 것과 같다. 더군다나 통일 한국이 한·미·일 동맹체에 남아 있게 되면 미국·일본 같은 해상 강국의 전진기지가 될 것이라는 우려를 러시아나 중국은 가지고 있다. 당장 북핵 문제 해결이 어려워질 것이고, 앞으로 통일도 어렵다. 지난 20년간 한반도에서 핵문제 해결이 얼마나 어려웠나. 한·미·일이 동맹체로 뭉치게 되면 중국이나 러시아는 북핵 문제에 협조하기 어렵다. 북핵 문제 해결은 궁극적으로 통일 이후 한반도가 동북아 안보체제에서 어떤 위치에 놓일 것인가 하는 문제와 직결돼 있다. 이번 포럼에서 중국의 대북 지원 문제가 심도 있게 논의됐는데 만약 통일 한반도가 미국의 반(反)중국 기지로 활용될 가능성이 있다고 할 때 중국이 이에 협조할 수 있겠나. 중국이나 러시아의 우려가 불식되지 않으면 핵문제나 통일문제를 해결하기도 어렵고 평화와 안전도 보장할 수 없다.” _ 알렉산드르 제빈 현 러시아 과학아카데미 극동문제연구소 한반도센터 소장²⁹⁾

- 문제의 심각성은 아시아태평양 지역에서 중국과 미국의 갈등요인이 심화되는

29) “한·미·일 동맹 가입 역사적 실수 될 것” 시사인[251호] 2012.07.09

국면이라는 사실에 있다. 중국의 성장과 미국 패권의 약화가 뚜렷해지는 상황에서, 미중이 당분간 극단적인 갈등은 서로 피할 가능성이 높지만, 그럼에도 불구하고 전략적 협력요인보다는 전략적 이해갈등요인이 더 많다고 할 수 있다. 미국이 중국의 앞바다인 서태평양 지역에서 과거의 배타적 해양패권을 유지하려 할 경우 이러한 갈등을 심화될 수 있으며, 중국은 지구적인 차원에서는 미국의 패권을 용인할 지라도, 동북아 해양에서만은 자신의 이해관계를 지키는데 한정된 힘을 집중하려 할 것이다. 전통적으로 미국에 편승해온 남한이 미중갈등으로 인해 겪을 외교전략상의 위기는 우리의 관성적 생각보다 훨씬 빨리 다가올 수 있다³⁰⁾. 전문가들은 “중국과 경제적 상호의존이 심화되는 가운데, 한-미 동맹에 의거해 미국의 대중국 봉쇄정책에 적극적 참여를 요구받는다면 한국은 심각한 딜레마를 겪게 될 것이다³¹⁾”라고 지적한다. 지구촌의 어느 공간보다도 중국의 이해관계가 밀집된 동아시아에서 전통적인 냉전적 관념에 입각한 관성적인 (한미) 연합전력의 배치와 훈련이 특히 심각한 문제를 야기할 수 있다고 경고한다.

※ 한미일 군사훈련과 제주해군기지

- 2011년 3월 1일 미국 상원 외교위원회 청문회에서 커트 캠벨 국무부 동아태 담당 차관보는 “우리는 (한미일) 3자 협력을 증진하기 위해 야심에 찬 조치들을 취할 것”이라며 “3자 협력의 제도화는 앞으로 미국 외교정책의 중요한 초점이자 클린턴 국무장관이 한국 및 일본의 외교장관을 만날 때의 대화 포인트”라고 말했다.
- 미 태평양 사령부는 지난 수년간 한미일 3자 안보협력이 필요하고 특히 군수협력과 미사일 방어협력이 중요하다고 강조해왔다³²⁾. 이는 아시아로의 전략적 회귀를 표방하면서 그 핵심축으로서 미일한, 미일호주, 미일인도의 세 개의 삼각군사동맹을 형성하려는 미국의 군사안보 전략과 깊은 연관을 가지고 있다. 특히 클린

30) 이남주, “G2 시대와 한반도”, 한반도평화포럼 제1차 한반도 전략세미나, 2011. 6. 20

31) 김준형, “G2시대, 동북아시아 질서의 재편: 미국의 딜레마”, 한반도평화포럼 제1차 한반도 전략세미나, 2011. 6. 20

32) 미 상원 군사위원회, “미태평양사령부의 대비태세에 대한 미 태평양사령관 ROBERT F. WILLARD의 보고”, 2011, 4, 12.

<http://armed-services.senate.gov/statemnt/2011/04%20April/Willard%2004-12-11.pdf>

턴도 강조했듯이 이 중, 한미일 삼각군사동맹의 형성은 가장 중요한 축에 해당한다.

- 이에 대해 이명박 정부 이후 한미전략동맹 강화의 이름으로 PSI(Proliferation Security Initiative)와 GMP(Global Maritime Partnership)등 미해군이 이끄는 해양군사동맹 형성구상에 동맹형성에 적극 참여하면서, 동시에 한일간의 군사협력을 촉진함으로써 한미일 3자 안보협력을 강화해왔다. 역사적으로 많은 장애물을 가진 한일 군사동맹은 북한 미사일 위협 대비, 대량살상무기 차단, 해양안보, 그리고 기타 역내 급변사태 대비라는 명목으로 추진되고 있다. 그리고 '가시적 흔적(Footprint)을 줄이고 상대적으로 문화적 반감을 덜 가지게 하는' 해양협력을 중심으로 시작되고 있다.

- 2012년 6월 14일 열린 제2차 한미 외교국방(2+2) 장관회의에서 양자는 1) 효과적인 핵·재래식 대북 확장억제 방안 마련, 특히 북한의 미사일 위협에 대한 포괄적인 연합방어태세 강화에 합의했고 2) 이례적으로 한미일 3자 안보협력의 필요성을 강조했다. 양자는 일본과의 안보 협력의 중요성을 확인하고 한미일 3자 협력의 범위를 재난구호에서 해양안보, 항행의 자유, 대량살상무기(WMD) 비확산으로 확대하기로 했다. 한미간 미사일 방어 협력을 강화하며 한미일 군사협력을 강화한다는 메시지를 분명히 한 것이다.

- 이명박 정부는 2012년 4월 한일정보보호협정을 가서명한테 이어 6월 26일 임시 국무회의에서 이 협정을 국회에 알리지 않고 비밀리에 통과시켰다. 이명박 정부는 6월 29일 일본정부와 협정을 정식체결할 계획이었다. 하지만 뒤늦게 이 사실을 알게된 여론과 여야정치권의 반대에 직면하여 계획 전체를 연기한 상태이다. 한일정보보호협정에 대해 정부는 양국간의 통상적인 정보교류와 보호를 위한 협정으로서 북한위협에 대비하기 위해서는 필수적이라고 주장하고 있다. 하지만 정보보호협정과 군수지원협정 등 한일군사협력은 미일, 한미로 나뉘어진 미사일방어(MD) 협력체제를 한미일 3자협력으로 발전시키고, 그 밖의 해양협력을 촉진함으로써 사실상 한미일 3각 동맹 구축을 의도하고 있는 것으로 보인다. 위키리크스의 폭로에 따르면, 2009년 7월 16-17일 도쿄에서 열린 차관보급 한-미-일 3자 국방회담(U.S.-Japan-ROK Defense Trilateral Talks)에서 에드워드 라이스(Edward Rice) 주일미군사령관은 "정보 공유가 미-일, 미-한 양자 사이에서 배타적으로 이뤄지고 있기 때문에 MD에 차질을 빚고 있다"고 지적했다. 그러면서 "공유된 지식과 능

력으로부터 나오는 중요한 장점들과 함께 3자 정보 공유가 이뤄지면 더욱 효과적인 MD가 가능하다”고 주장했다³³⁾.

- 한편, 6월 21일 역사상 최초로 한미일 군사훈련이 제주 남방해역에서 진행되었다. 한국 국방부는 이 훈련이 수색, 구조와 같은 '인도적 차원'의 훈련이라고 설명했다. 하지만 한미2+2회담에서 한미일 안보협력의 범위를 확장하기로 한 직후 실시된 이 훈련의 훈련내용 중 하나로 해상차단작전이 포함되어 있다. 미국 국방부 보도자료에 따르면 이번 연합군사훈련은 '한국 해군과 일본 해상자위대와의 상호 운용성과 소통을 향상'시키는데 그 목적을 두고 있으며, 이는 '재난 구조와 해상안보협력을 촉진'할 것이라고 밝히고 있다. 이번 한미일 군사훈련은 앞으로도 해양안보라는 이름을 내세워 미국은 물론 일본의 최첨단 군함들도 한반도 인근 해상에서 군사훈련을 실시할 수 있다는 것을 의미한다.

- 이 군사훈련을 계기로 제주도에 건설되고 있는 해군기지의 지정학적 의미가 더욱 분명해졌다. 제주해군기지에는 한미일 연합 해상훈련을 전후하여 미군뿐만 아니라 자위대 함정까지 들어오지 않는다는 보장이 없다. 또한 최근 진행되고 있는 한일 정보보호협정, 군수지원협정 체결 시도와 같은 한미일 삼각동맹의 제도화 추세로 볼 때, 제주해군기지는 형식상 한국해군기지임에도 불구하고 오키나와와 괌과 더불어 한미일 해상협력을 위한 거점이자 한미일 공동의 대중국 전초기지로 활용될 가능성이 높다. 한미일 이지스 함정간의 ABMD(이지스미사일방어)협력이 본격적으로 가동될 경우, 수많은 문제점과 우려에도 불구하고 건설되고 있는 제주해군기지가 대중국 전초기지로 이용될 수 있다는 것을 의미하는 것이기도 하다.

- 한일 군사협력과 한미일 군사훈련이 한국에서 뜨거운 쟁점으로 떠오를 무렵인 7월 초 일본은 최근 동중국해 인근의 센카쿠(일본지명)/다이오우위(대만지명)/다이오우타이(중국지명) 영유권을 두고 중국/대만과 갈등을 빚고 있었다. 동시에 발생한 두가지 사건은 해양안보를 내세운 한미일 군사훈련이 지역 영토분쟁에 미국이 개입하는 길을 열어주고 나아가 한국까지 개입시키는 분쟁의 통로 구실을 할 수 있음을 보여준다.

33) 정옥식, "한일군사협정의 문제점- 한미일 3자 동맹과 MD와의 관계를 중심으로", 원탁토론회-한일군사협력 무엇인 문제인가?, 참여연대, 시민평화포럼, 평화네트워크, 평화를만드는여성회, 통일맞이 공동주최, 2012, 7.11

7. 다른 대안은 없는가?

1) 기동전단은 축소될 수 있고, 제주 외에 본토의 기존항구에 분산배치될 수 있다.

July 96

SUMMARY OF PORT THROUGHPUTS

PORT	BREAKBULK THROUGHPUT STON (MION)	ROBO THROUGHPUT STON (MION)	CONTAINER THROUGHPUT STON (MION)	BARGE THROUGHPUT STON (MION)	MIXED THROUGHPUT STON (MION)
KUNSAN	8,400 (21,000)	15,000 (59,000)	4,800 (12,000)	3,900 (9,500)	12,100 (48,500)
KWANGYANG	11,900 (29,700)	17,100 (188,800)	19,300 (48,500)	1,800 (4,400)	38,000 (149,500)
MASAN	9,700 (24,400)	29,800 (119,400)	1,900 (7,700)	4,000 (10,000)	24,300 (93,800)
MOKPO	3,200 (8,000)	5,900 (23,600)	0	1,500 (3,700)	6,300 (22,300)
MUKHO	2,300 (5,700)	4,800 (19,200)	1,100 (2,700)	2,700 (6,600)	4,100 (15,900)
OKKYE	NDU ²	NDU	NDU	NDU	NDU
POHANG	14,100 (36,000)	33,000 (132,000)	0	4,200 (10,600)	79,500 (111,300)
PUSAN (CURRENT)	40,400 (101,200)	93,700 (490,900)	224,700 (561,800)	16,700 (41,700)	91,000 (339,500)
PUSAN (PROJECTED) ¹	47,900 (119,900)	113,600 (570,500)	275,500 (688,700)	16,700 (41,700)	109,000 (406,800)
PYONGTAEK	NDU	NDU	NDU	NDU	NDU
SAMCHOK	1,200 (3,100)	5,800 (23,200)	0	2,100 (5,100)	4,700 (18,200)
SOKCHO	400 (900)	0	0	900 (2,200)	400 (1,000)
TAESAN	NDU	NDU	NDU	NDU	NDU
TONGHAE	8,100 (20,200)	20,600 (82,600)	0	3,200 (8,100)	17,600 (67,500)

¹ Includes Kamman Container Terminal

² NDU - Not deployment useful. These ports conduct bulk or POL operations only.

출처: us-military-world-port-study-2002.pdf

2) 해군기지 건설공사를 중단한 후 제주 내 해경부두를 해군기항지로 사용할 수 있다.

8. 나오며

- 결론적으로 미군과 함께 이용할 제주해군기지 건설이 지닌 지정학적인 위험성은 과거에 비해 더욱 커지고 있다. 제주해군기지건설은 재검토되어야 한다. 하지만 재검토되어야 할것은 제주해군기지만이 아니다. 21세기 한미 전략 동맹이라는 이름으로 추구되는 지역동맹화, 공격적 군사혁신과 작전계획 전반이 재검토되어야 한다.

- 영토갈등이나 해양에서의 안전한 통항 문제를 군사동맹 혹은 무력시위를 통해 해결하려는 것은 결코 바람직하지 않다. 중국의 군사력 팽창 양상이 우려할 만한 일이지만, 그럼에도 불구하고 여전히 전 세계의 바다를 군사적으로 통제하고 있는 해양패권국가의 전함을 끌어들여 새로운 냉전적 구도를 형성하는 것은 합리화될 수 없다. 역내 대화와 협력을 바탕으로 외교적으로 해결할 문제를 특정국가 주도의 군사동맹으로 해결하려 한다면, 도리어 동(북)아시아 해양을 군사화시킴으로써 스스로와 주변국들의 해상안전을 제약하는 결과로 귀결될 것이다.

- 지난 2012년 7월 7-8일간 GPPAC 동북아시아 운영위원회 회의가 러시아 블라디보스토크에서 열렸다. 여기에는 베이징, 상하이, 홍콩, 타이완, 동경, 교토, 서울, 울란바토르 등으로부터 20여명이 참석했다. 7월 6일에는 블라디보스토크 해양대학과 GPPAC이 주최하고 홋카이도 대학과 러시아 퍼그워시 위원회가 후원한 학술토론회인 "아시아태평양 지역에서의 영토분쟁에 대한 민간대화"가 개최되었다. 이 두 회의를 통해 참석자들은 "영토분쟁을 포함한 정치적 긴장상태가 동북아시아에 중대한 위협을 초래할 수 있다"고 전제하고 △평화적 해결 노력, △무장갈등을 야기할 수 있는 긴장고조의 예방, △지역의 협력적 노력을 통한 긴장완화, △이를 위한 시민사회의 이해와 교류의 중요성 등의 원칙을 재확인했다. 특히 참석자들은 민족주의나 정부의 입장을 뛰어넘어 상호이해를 높이기 위한 정보교류와 포지션페이퍼의 공동 작성 등의 협력을 지속하기로 했다. 또한 긴장을 고조시키는 군사

훈련, 특히 갈등지역에서의 군사훈련은 중단되어야 한다는 공동입장을 확인했다.

· 동아시아의 바다는 중대한 전환기를 맞고 있다. 동아시아의 바다는 새로운 협력과 번영의 공간이 될 것인가 아니면 냉전 시대보다 더 군사화된 새로운 냉전의 공간이 될 것인가? 의심할 여지없이 동아시아의 바다는 평화의 바다, 협력의 바다, 호혜의 공간이 되어야 한다. 그러자면 동아시아 바다의 군사화를 막고, 오래된 갈등구조를 평화적으로 해결함으로써 도리어 협력과 공생의 구조로 재구성하기 위한 역내 정부와 시민사회의 다각적 노력이 강화되어야 한다. 제주도를 세계 평화의 섬으로 만들자는, 지금은 제주해군기지로 인해 무의미해진 과거의 구상을 다시 되살리기 위한 한국과 전세계 시민사회의 시도가 현실화된다면 동아시아 바다의 평화에 중대한 초석으로 작용할 것이다. 끝.



제주해군기지의 입지적 타당성 고찰

고권일 / 강정마을회 해군기지반대대책위원장

1. 들어가며

항만을 건설 할 때는 최적화된 입지적 여건이 필요하다. 특히 군항일 경우 더욱 그러하다 할 것이다. 최소필요조건을 충족하는 경우가 아닌 최대필요조건을 충족하는 경우여야 한다. 군의 특성상 전천후 작전능력을 보장받기 위하여 최악의 기상상황에도 입출항이 가능하고 안정적인 계류능력이 보장되는 지형을 요구하는 것은 당연한 조건이라 하겠다.

더욱이 전략적 해군기지라면 적의 공격에도 방어가 용이해야하고 보급과 지원이 수월해야 할 뿐 아니라 아군의 질적 수적 우위가 점해진 상태가 아닐 경우라면 대적할 상대와 충분한 거리를 두어 최초의 공격으로부터 안전해야 함은 두말하면 잔소리라 할 것이다.

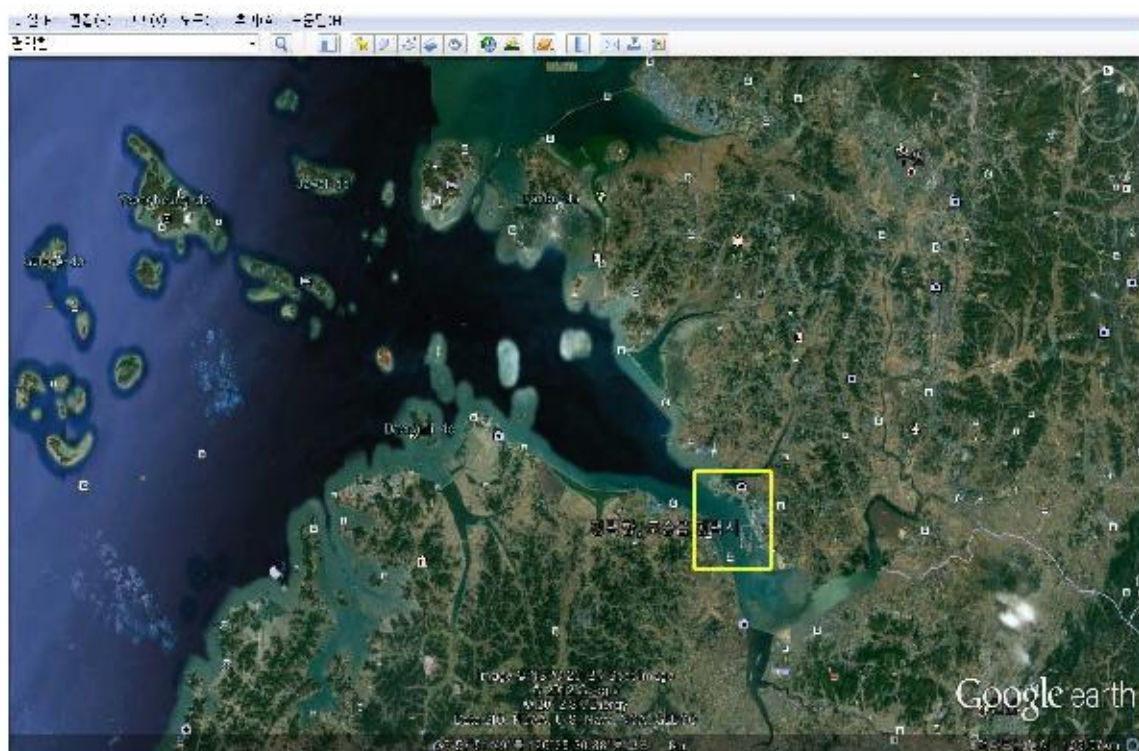
해군이 이러한 측면들을 고려했는지 우선적으로 살펴보도록 하고 제주도라는 특화된 관광자원적 환경에서 생태와 경관적인 측면에 합당했는지를 간략하게 검토해보고자 한다.

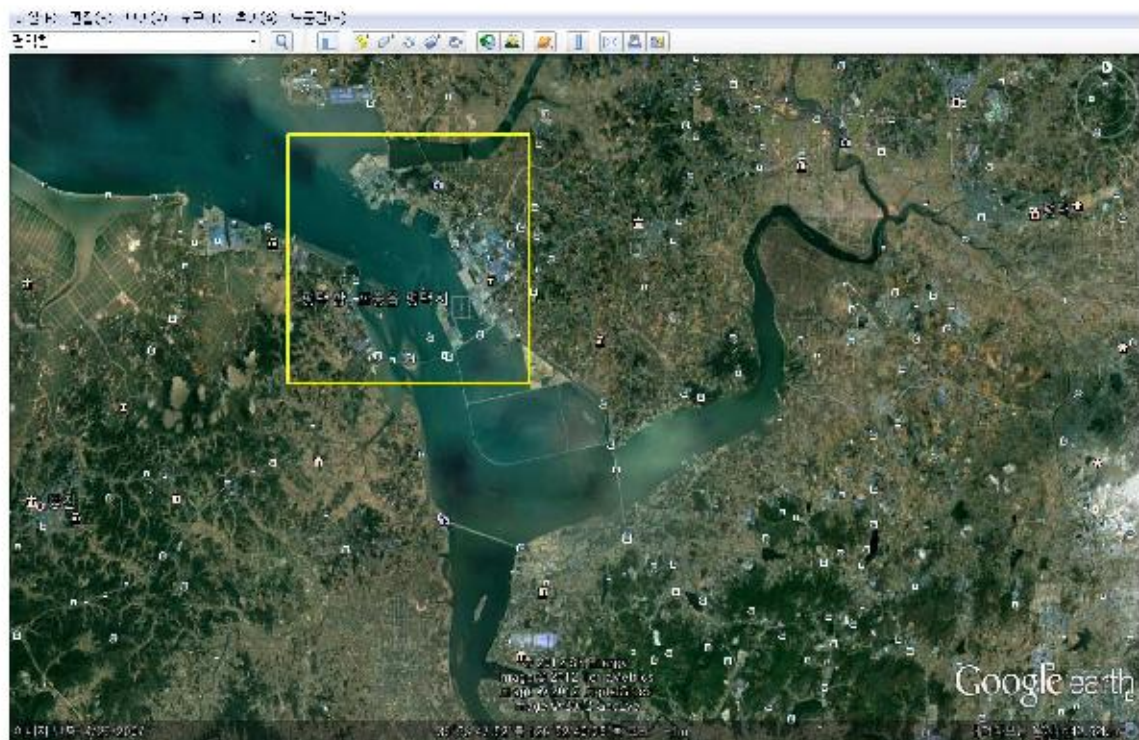
2. 국내와 각국의 해군기지 입지조건 비교

국내와 각국의 주요해군기지 위치를 위성사진을 통해 확인함으로써 입지적 조건을 유추해봄으로서 해군의 전술 · 전략적인 기지운용에 적합한 기준을 역으로 산출 해보기로 한다.

▶ 평택항

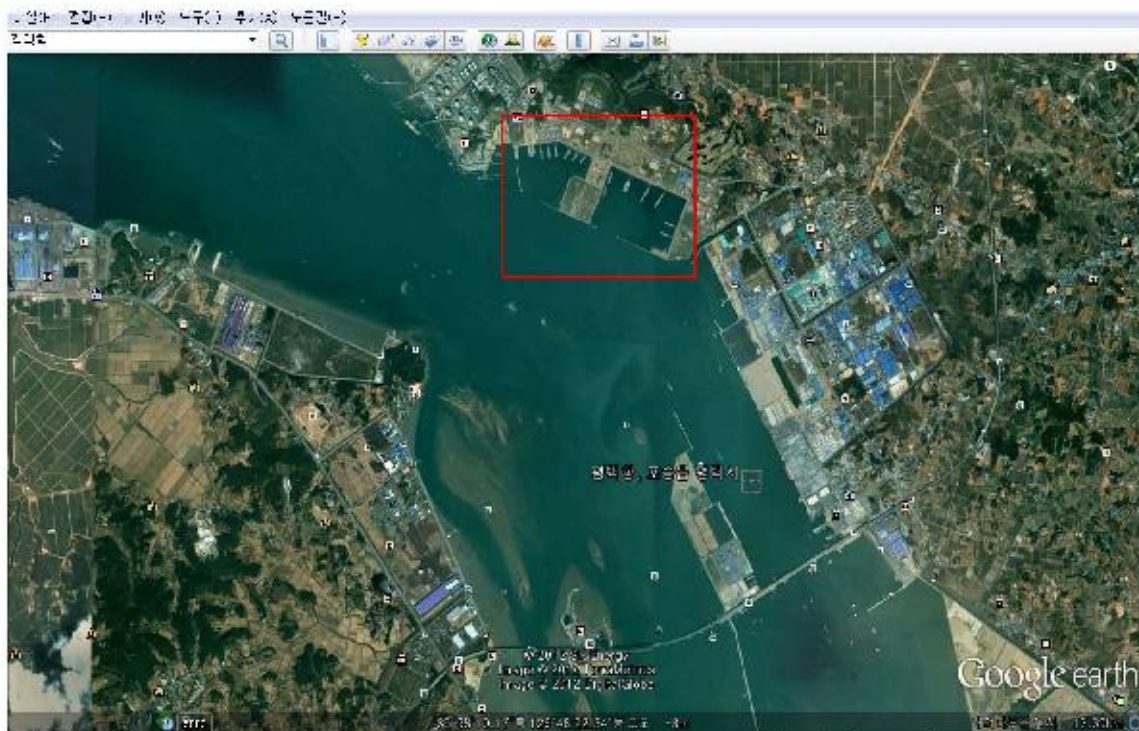
평택항의 입지적 조건은 두 강이 만나는 강 하구에 위치하고 있다. 따라서 집중호우에 따른 퇴적토가 우려되는 지역임에도 내륙 깊숙이 위치하여 정온도가 지극히 안정적인 측면과 외해로 연결되는 수심 등에서 대단히 뛰어난 항만으로서의 조건을 만족하고 있다고 보여진다.



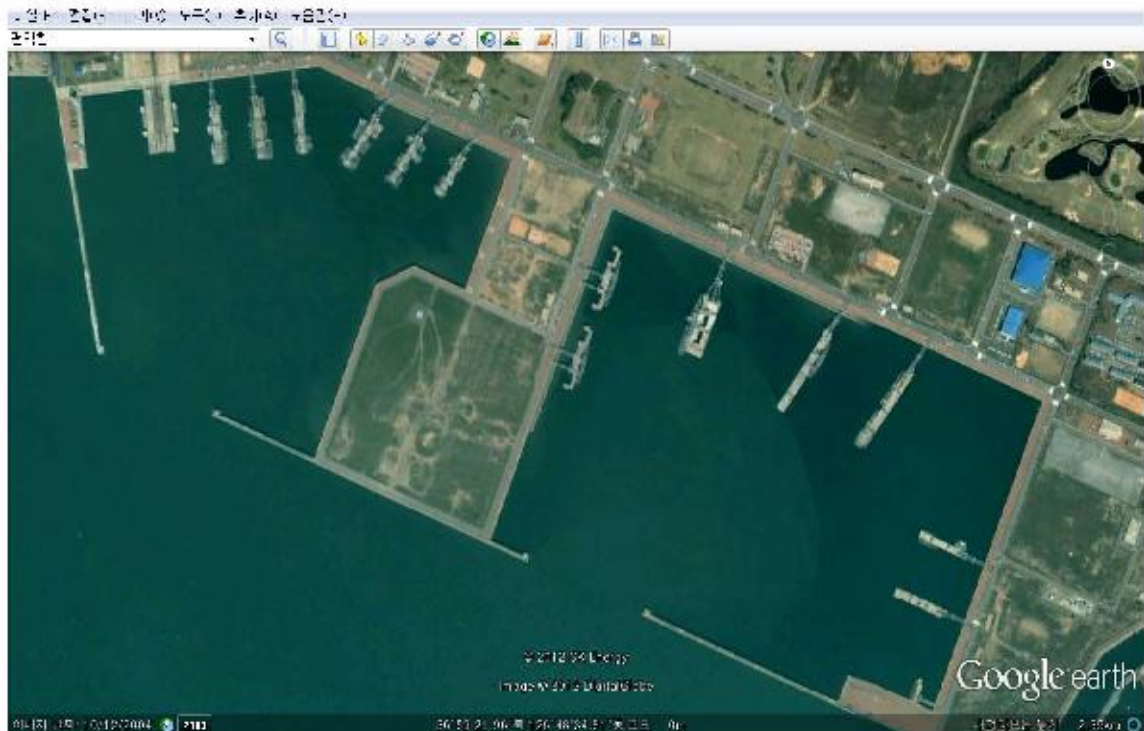


강 하구의 특성상 군데군데 퇴적토에 의해 수심이 얕아지는 것을 볼 수 있다.

노란색 선 안쪽이 평택항 전체적 모습이다.



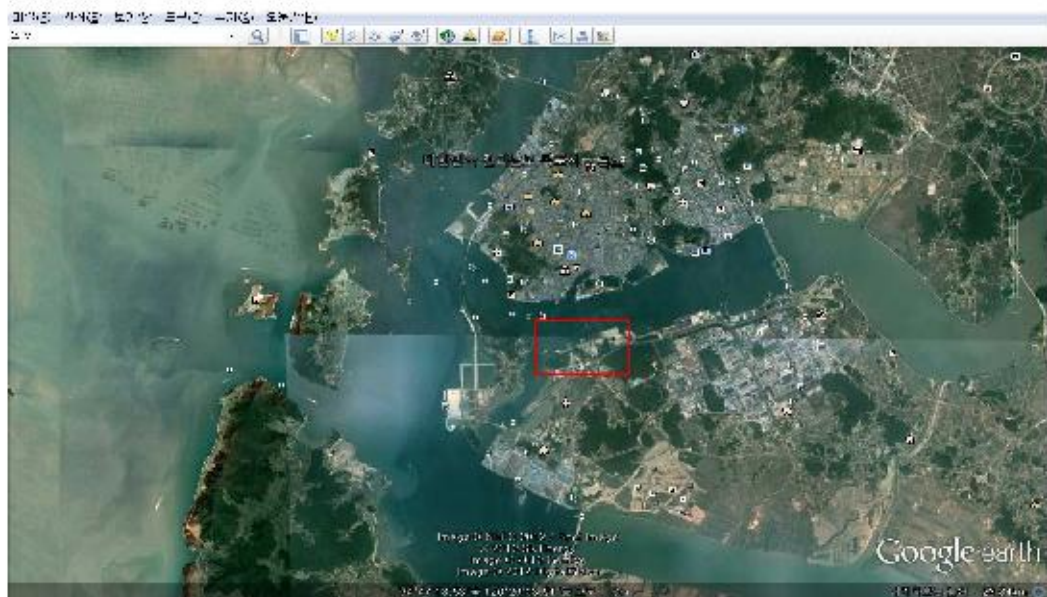
평택항 일부분을 군항으로 쓰고 있음을 확인 할 수 있다. 민과 군이 함께 쓰는 경우 이렇게 분명히 군항의 부분이 구분되어야 한다.

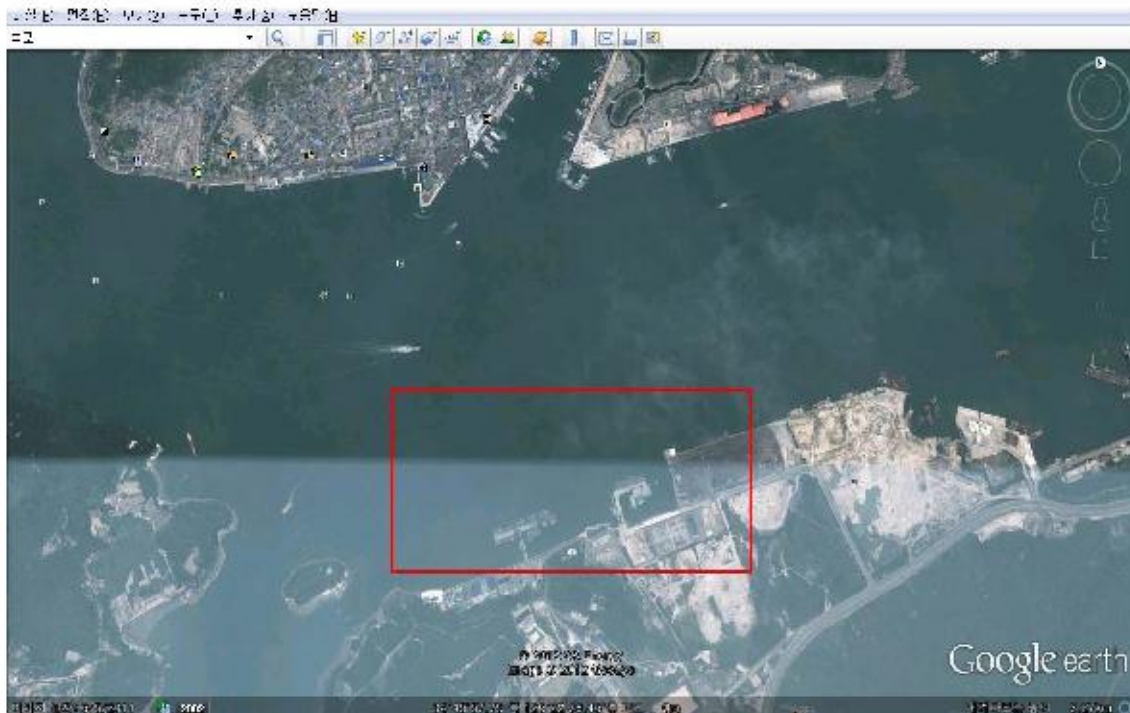


서해의 극심한 간만조차 때문에 거의 모든 돌제부두가 부표식으로 건설되어 있음을 확인 할 수 있다.

▶ 목포항

목포항의 경우 항만자체는 다도해에 둘러 쌓여있고 강의 하구에 위치하고 있어서 항구 정온도에 있어서는 완벽에 가까운 지리적 이점을 지니고 있지만 초대형함정 (5만톤급 이상)일 경우 외해로 연결되는 항로를 확보하기가 어려울 것으로 보이고 우천시 퇴적으로 인해 지속적인 수심관리가 필요한 항만이다.



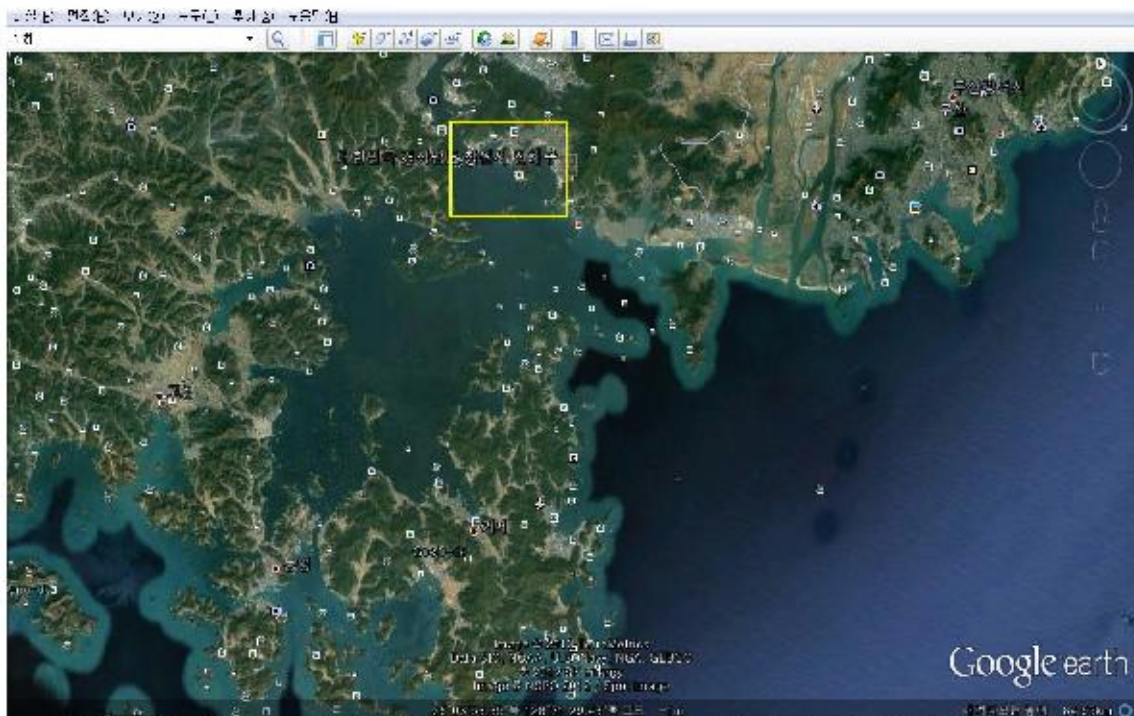


민항이 집중되는 지역을 피해서 상당한 이격거리를 확보하여 만약의 사태에도 민간에 피해가 발생하는 상황을 피할 수 있다.

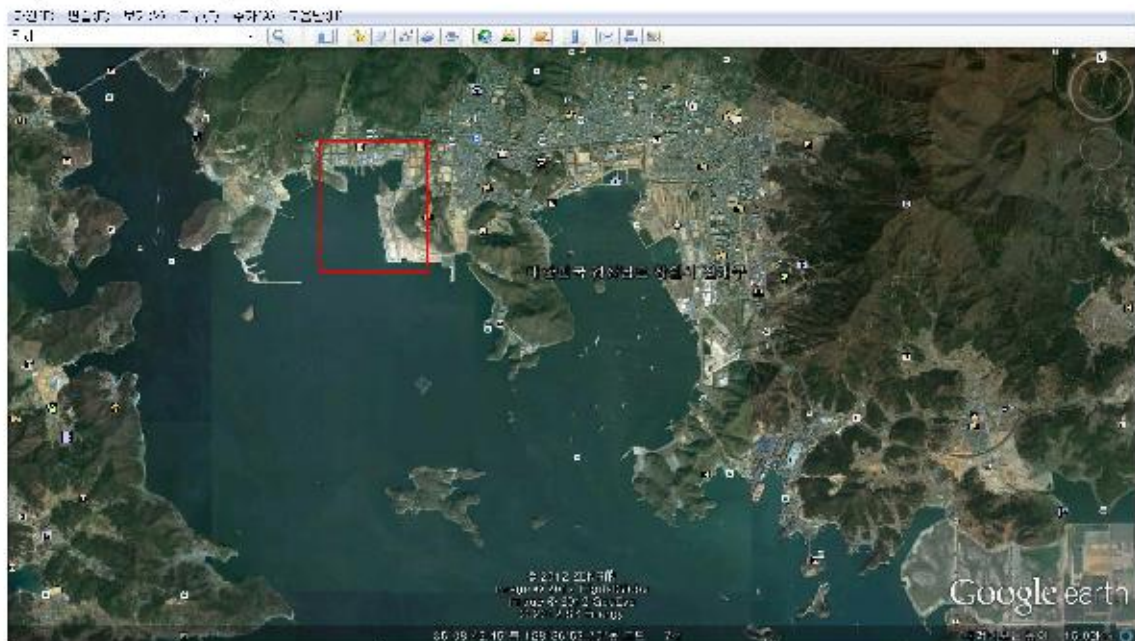


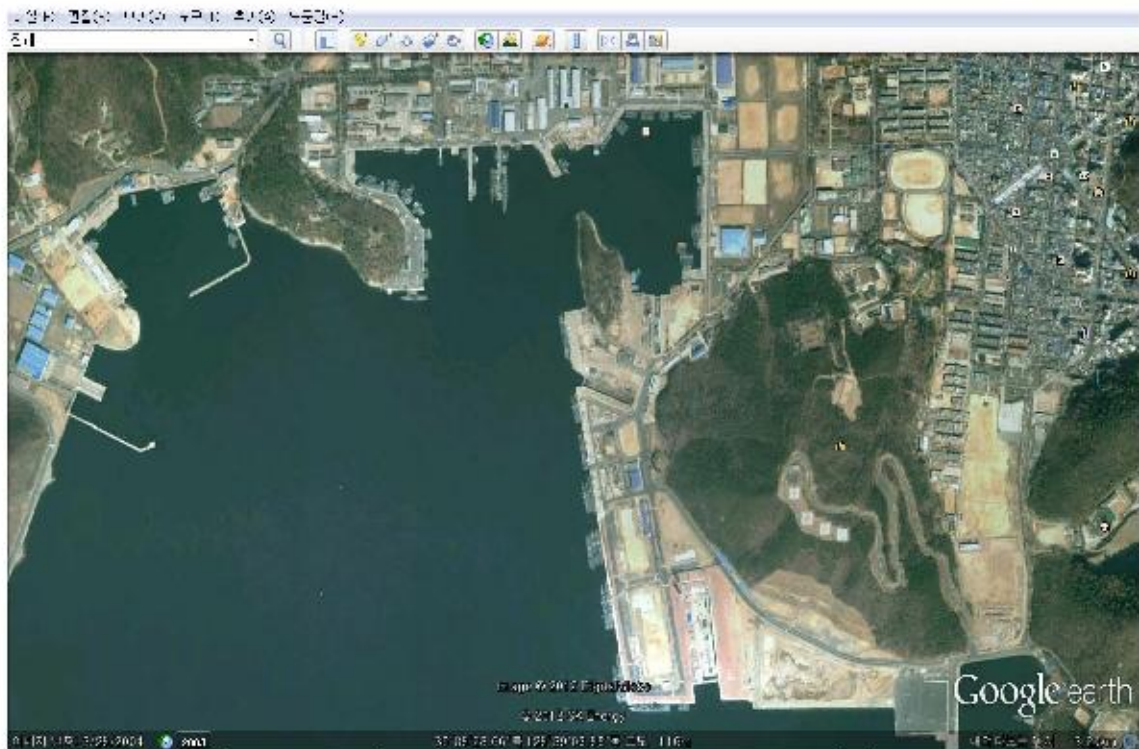
조수간만의 차를 고려하여 고정식 돌제부두에 부표식 부두를 겸용으로 설치하여 운용하고 있음을 알 수 있다.

▶ 진해항



진해항 또한 다도해 안쪽 깊이 위치하여 정온도 확보가 매우 유리한 입지적 특장을 갖고 있다. 강이 인근에 위치하고 있지만 퇴적토의 영향이 항만에 직접 미칠 확률은 낮아 보인다.





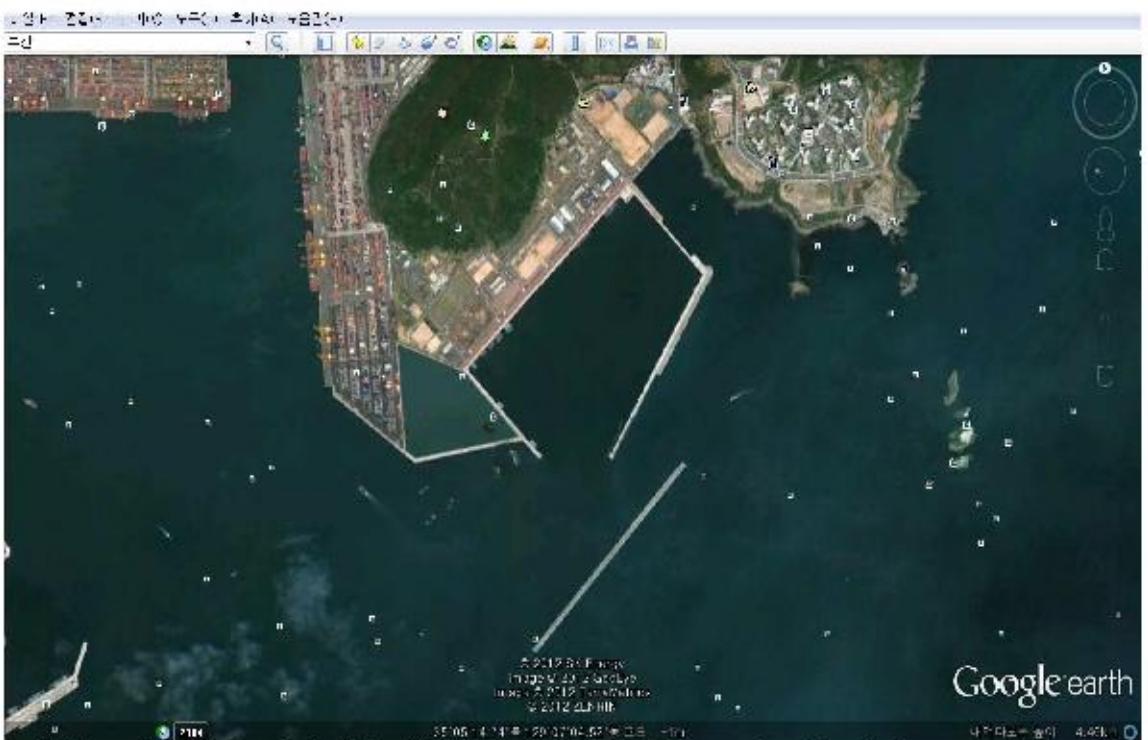
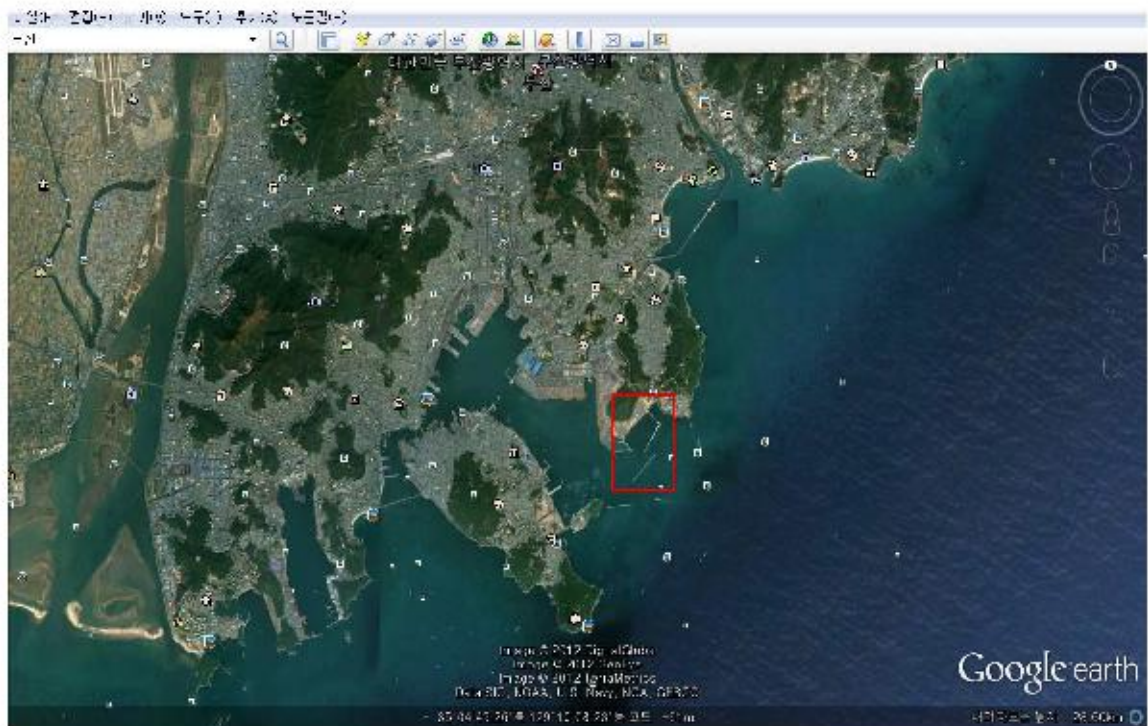
조수간만의 차가 크지 않아 돌제부두는 모두 고정식으로 되어 있고 수리를 위한 드라이독을 세 개나 갖추고 공업단지가 인근에 위치하고 있어 정비창으로서의 역할이 강화되어 있다.

그러나 주변해역의 수심이 초대형 함선의 통항에 충분하지 않다 라는 단점이 있다.

▶ 부산항

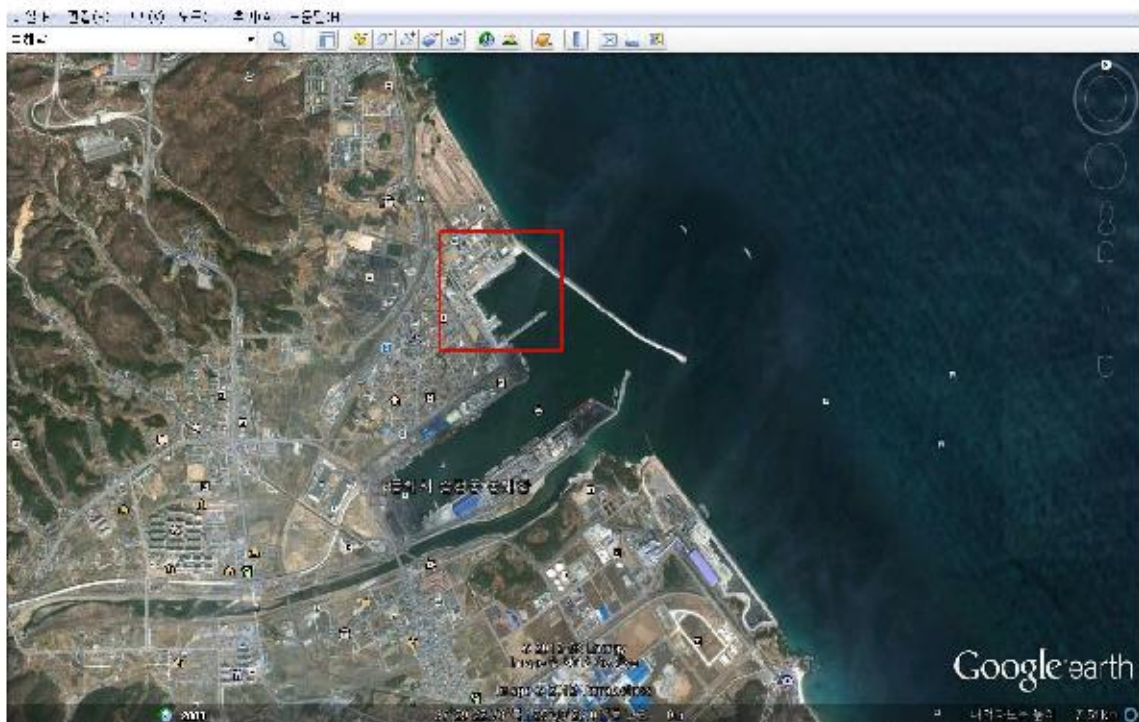
부산항은 군항의 위치를 민항과 충분히 거리를 두며 위험요소를 피했고 외해로 연결되기 용이하며 수심적인 측면으로도 항공모함의 기항을 고려하여 건설을 추진하였음을 확인 할 수 있다.

하지만 너무 외해와 맞닿는 면에 건설하여 태풍이나 폭풍 상황하에 심해파 영향을 크게 받을 수밖에 없어 항구 정온도 확보에 어려움이 있어 보인다.

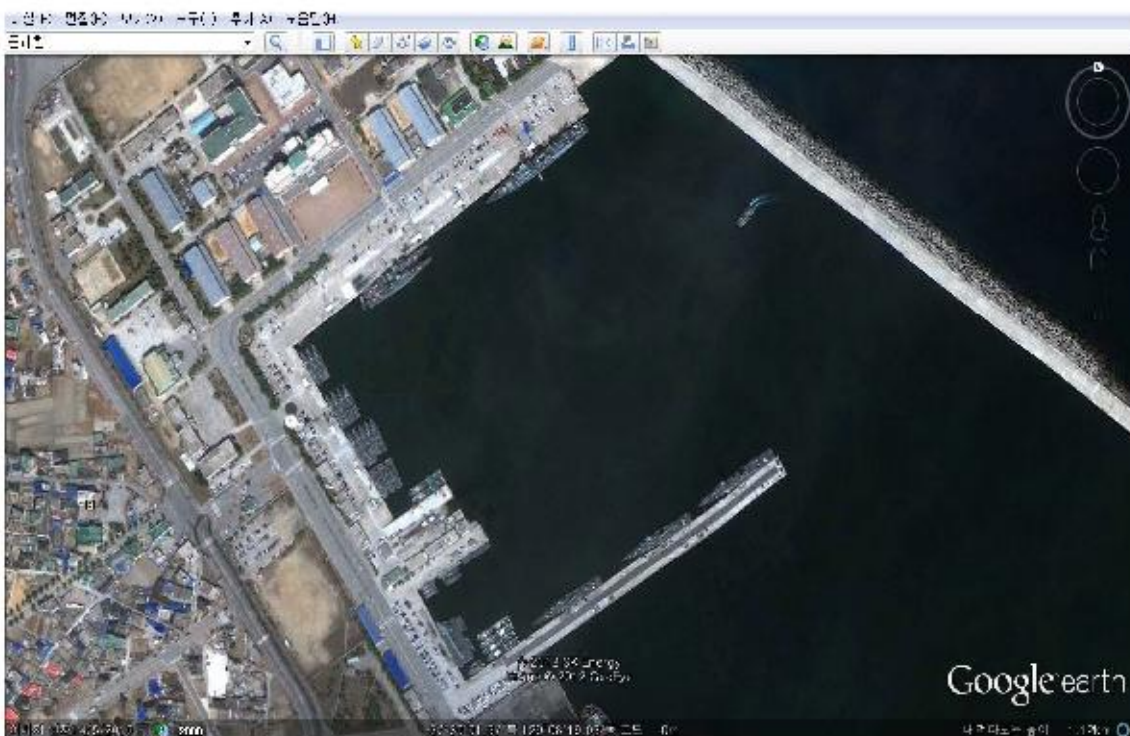


항입구 전면부에 파파제를 별도로 건설하여 정온도 확보를 꾀하고 있으나 회절파에 의한 영향에서 자유로울 수는 없다.

▶ 동해항

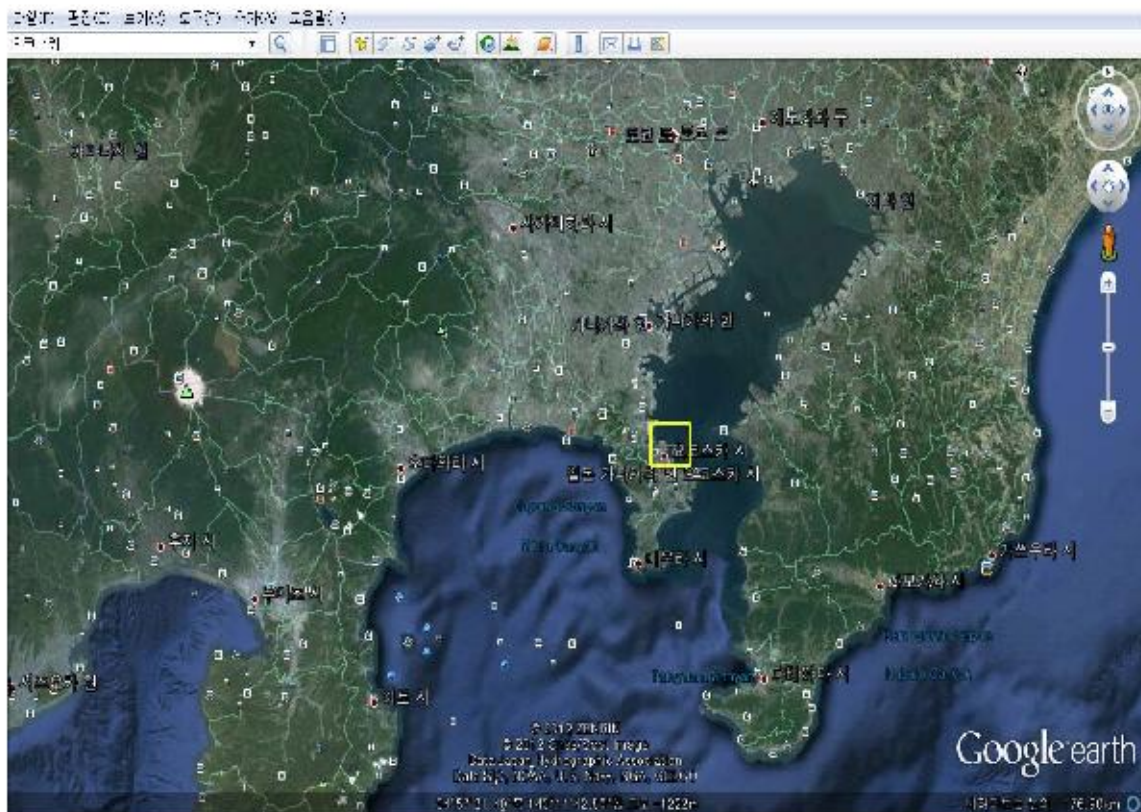


동해항은 상당히 깊은 수심확보가 용이하지만 외해와 직접 맞닿은 위치이므로 정온도 확보에 어려움이 있어 보이는 하나 지리적 위치가 동해인 점과 직접 영향을 미치는 태풍의 경우 일본을 거쳐서 오거나 태백산맥을 넘어서며 상당히 악화될 가능성이 높아 정온도 확보에 큰 무리가 없다 하겠다.



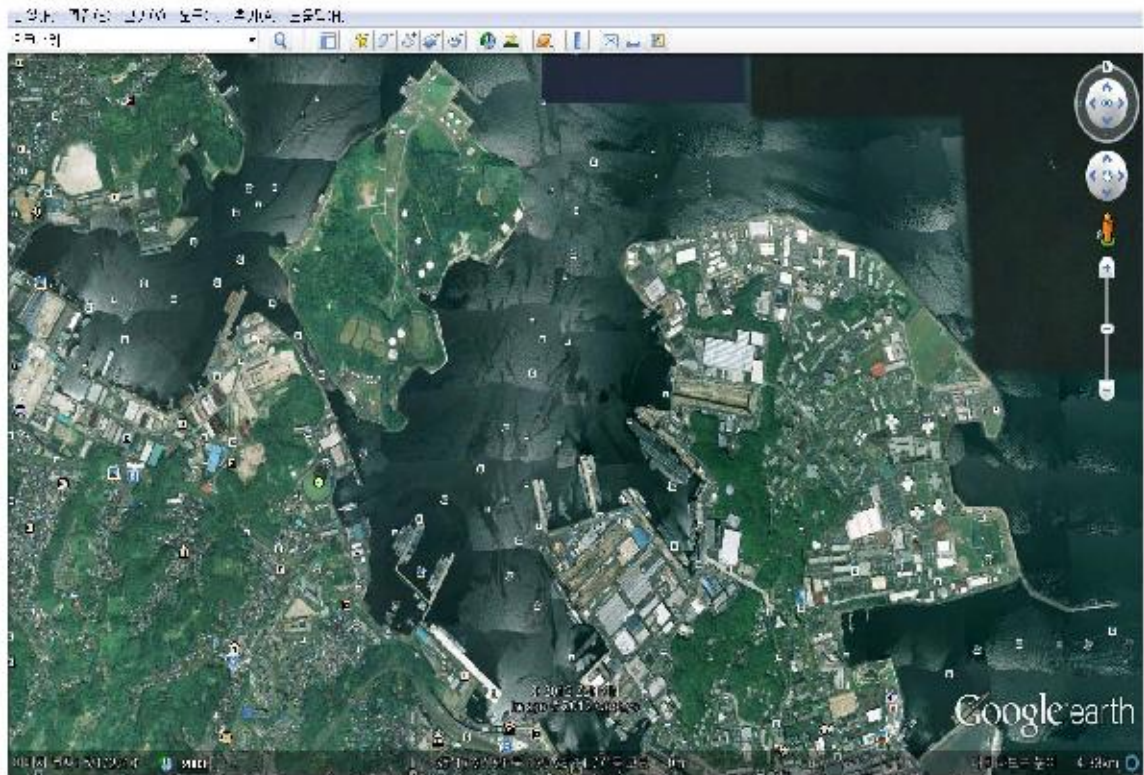
조수간만의 차도 안정적이며 인근에 강이 범람하여 퇴적토가 발생한다 해도
 항 입구부 이외의 항만에는 영향이 없을 것으로 사료된다.
 그러나 항 자체가 크지 않아 대형함 운용기지로서의 역할이 쉽지 않다.

▶ 요코스카 항

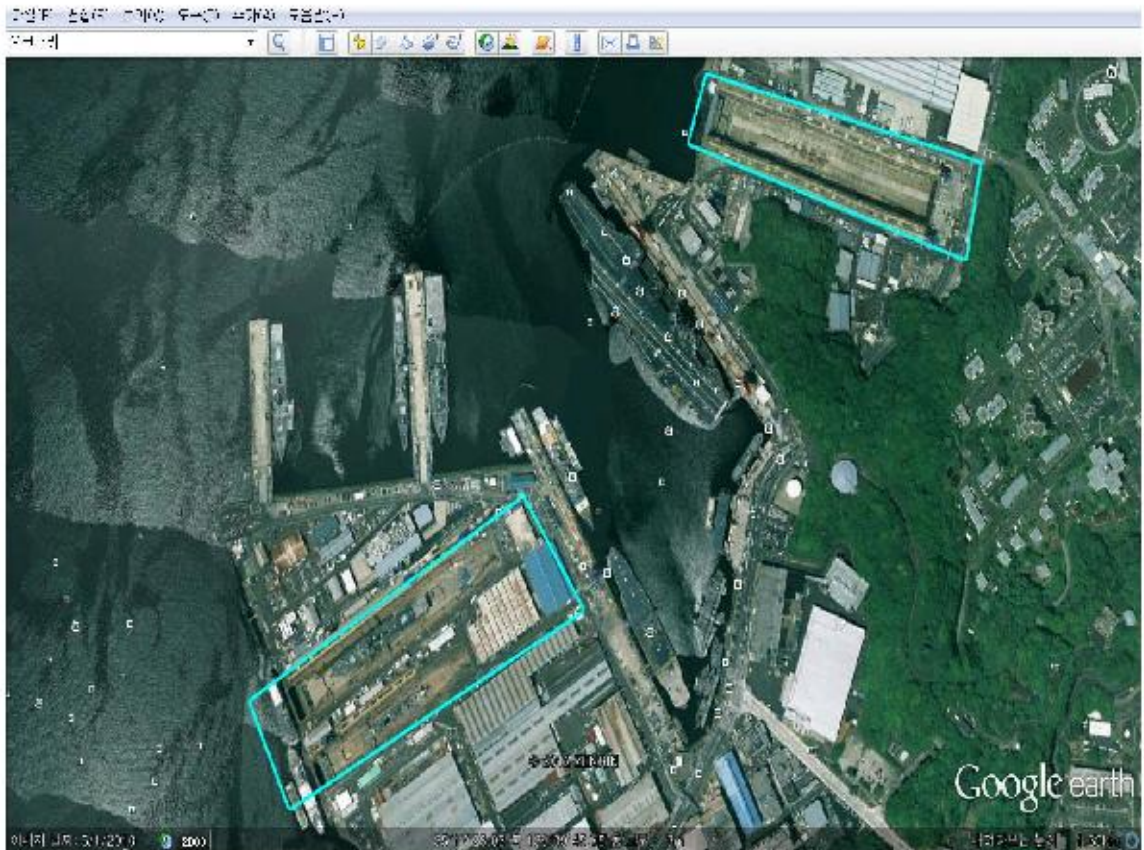


요코스카는 동경만 입구부 안쪽에 위치하여 외해로의 연결이 용이하면서도 정온도 확보에도 최적인 장소이다. 수심도 깊어 초대형함 운용에도 무리가 없는 항만으로서의 조건이 절대적으로 유리하다. 하지만 인구가 지나치게 밀집된 지역이며 나머지 지역은 산악 지형이어서 인근에 군 공항 확보에는 어려움이 있어 보이지만 유사시 가나가와현의 나라타 공항을 이용 가능하다.

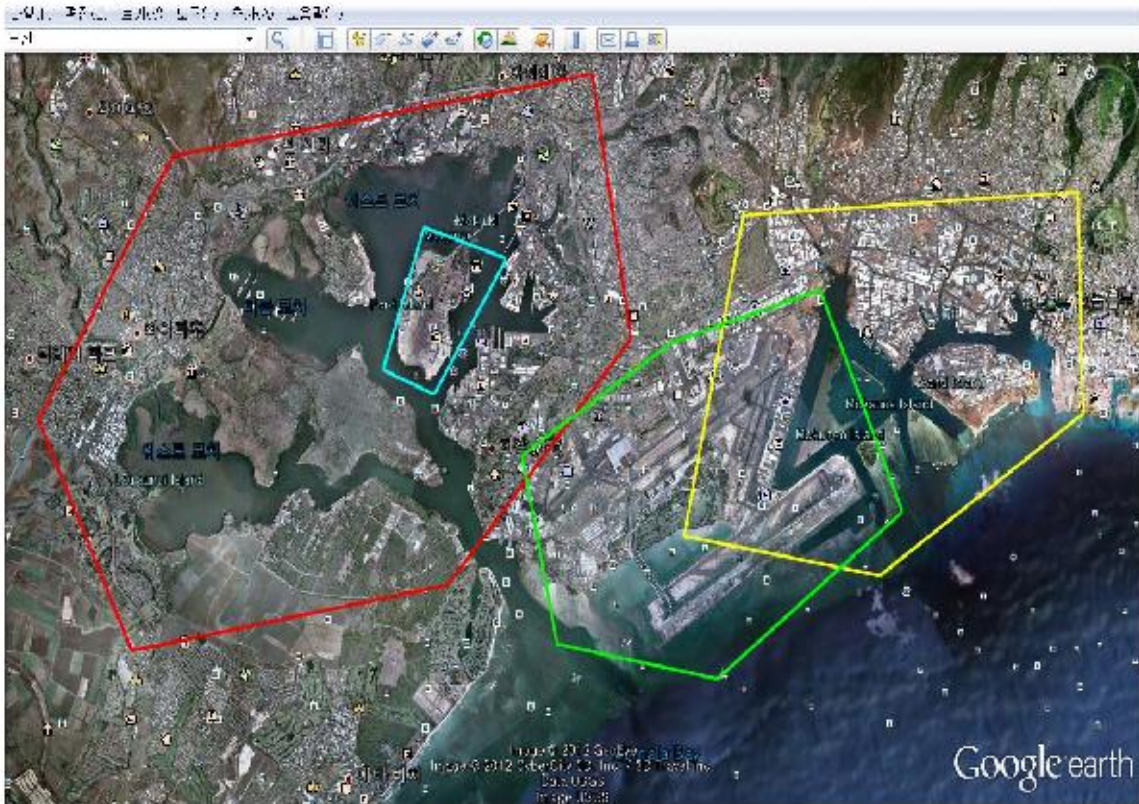
초대형 드라이독을 세 개나 갖추어 정비창으로의 역할과 함께 미 제 7함대의 부동의 전략거점 역할을 하고 있다.



요코스카 항 건너편 섬에는 무인도에 가까워 유류기지로 활용하고 있다.



▶ 진주만



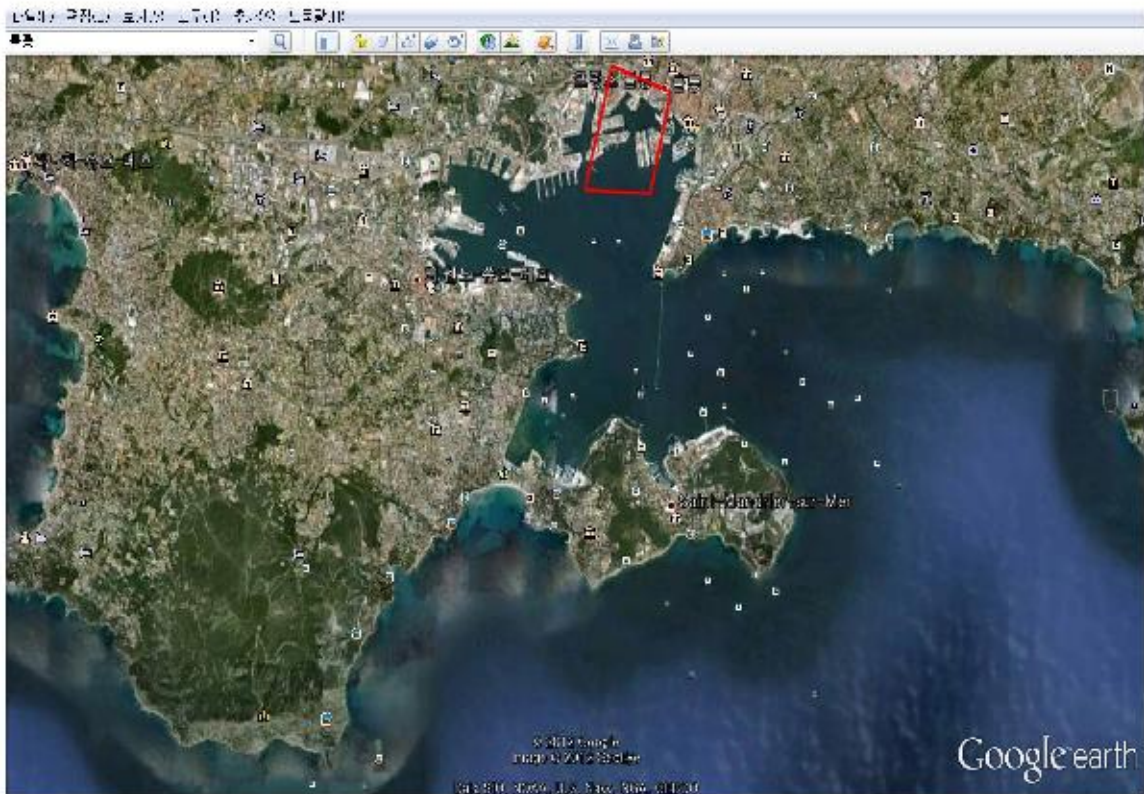
진주만은 하와이 세 번째 섬에 위치하며 너무나도 유명하여 설명이 필요 없을 만큼 항만으로서의 입지적 조건이 완벽하다 할 것이다. 하지만 항으로 이어지는 수로가 비교적 협소하여 적의 공격으로 격침되었을 시에 항 전체가 마비 될 우려도 있다 하겠다. 하지만 진주만 가운데 위치한 포트섬에는 군공항이 위치하여 방어에 극히 뛰어나고 외곽에 위치한 호놀룰루 공항을 이용하여 대형 수송기까지 이용이 가능하여 전략적으로 완벽함을 갖춘 군항이다.

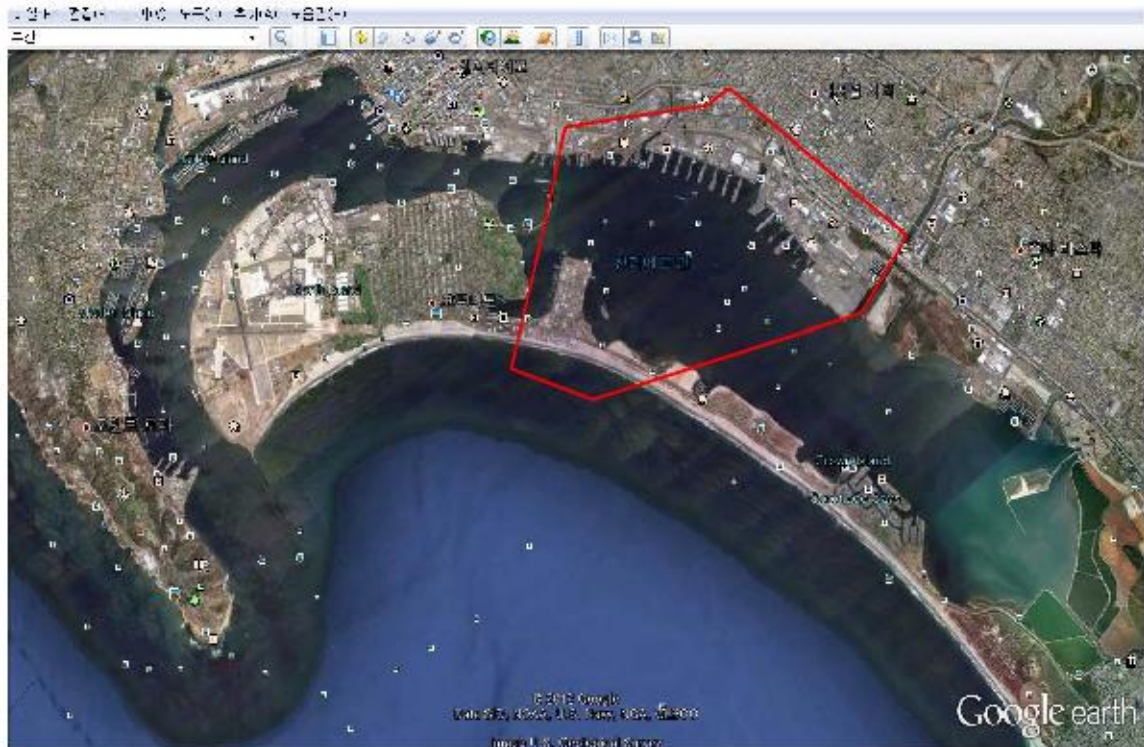
▶ 샌디에이고 항

미 서부해안에 위치한 샌디에이고만은 천혜의 항만의 조건을 갖추고 다수의 드래이 독까지 보유하여 미 태평양함대의 본부역할을 하고 있다. 진주만이 전략적 요충지라면 샌디에이고는 군수공업단지와 연계된 본부의 역할을 담당하고 있으며 항 입구부에 위치한 공항으로 인해 방어적으로도 완벽한 기지이다.



▶ 프랑스 들롱





지중해에 위치한 툴롱은 만이라는 지형까지 더해진 항만이다.

지중해의 맑은 날씨와 프랑스 남부 공업단지와 연계되어 정비창으로서의 역할도 담당하는 툴롱은 프랑스 해군의 핵심거점이라 할 수 있다.

▶ 영국 포츠머스



강 하상에 위치하고 있으나 바다로 열린 부분이 비좁은 포츠머스는 퇴적토가 여러군데 쌓이며 삼각주가 발달한 모습을 보이고 있어 지속적인 준설의 부담이 있으나 정온도 확보와 비좁은 입구로 인해 공격형 잠수함 방어에 유리한 측면이 있고 2차대전의 경험을 교훈삼아 영국해군은 도버해협에 위치한 도버항에 위치했던 해군기지를 이곳으로 옮겨와서 가상적국으로부터 충분한 이격거리를 유지하고 있다.

주변에 포츠머스 공항이 있어 방어적 측면에 주력하였으나 항이 비좁아 초대형함 운용에는 어려움이 있어 보이나 열다섯에 이르는 크고 작은 드라이독을 갖추어 정비창으로의 역할이 뛰어날 뿐 아니라 수문을 적절히 활용하여 방어적인 측면을 강화하였다.



여기까지 살펴본 결과 각국의 해군은 항만의 첫 번째 조건으로 항만 정온도를 첫째로 하여 어떠한 악천후시에도 함선을 보호 할 수 있는 능력을 갖추었다는 것을 볼 수 있다. 또한 대잠수함 방어적 측면에서 항 입구부가 좁은 지형을 선택하고 있음을 알 수 있다. 잠수함의 감시를 위한 감청장비 운요이나 기뢰 운용에도 사방이 트인 지형보다는 좁은 협만이 유리하기 때문이다. 대공방어를 위한 공항(공군

기지)은 절대적이다. 또한 정비의 용이성을 위한 드라이독을 갖추어 전력누수를 최소화 하고 있다. 이처럼 자국의 해군력을 보호하기 위한 시설로서 군항을 건설하고 있음을 알 수 있다.

3. 결론: 제주해군기지의 경우

입지적 타당성을 말 할 때 첫째가 항만으로서의 입지조건에 합당한가 둘째가 환경적 저해 요소는 없는가 셋째가 지역주민의 의견수렴절차가 잘 이루어 졌는가로 볼 때 제주해군기지 경우에는 그 어느 항목에도 합당하지 않다는 것이 필자의 결론이다.

이번 발제에서는 두 번째와 세 번째에 대해 기술 할 시간적 여유가 없기도 하지만 많이 알려져 있기도 해서 첫 번째 주제에만 집중하기로 하겠다.

제주해군기지가 지어지고 있는 강정마을의 항만적 입지조건은 최악 그 자체라 하겠다.



하늘색 둥그라미 부분이 제주해군기지가 지어지고 있는 강정마을 해안이고 노란색 둥그라미 부분이 서귀포항이다. 서로 완전히 별개의 지역임에도 강정항 부근을 무역항으로 지정하며 서귀포항의 항계부분으로 추가 지정함으로서 별개의 두 항이 하나의 항인 것처럼 행정적으로 꼬수를 부렸다.



위의 구글 사진에도 보이듯이 강정 해안은 상시적으로 파도가 높이 이는 지역으로 외해와 바로 맞닿아있어 항구 정온도 유지에 지극히 불리한 지역이다. 태풍 때문에 심해파 내습이 있을 경우는 항만내의 정온도가 2~2.5m에 이르러 배를 항만에 정박 할 수조차 없게 된다.

부산의 신선대기지도 항구 정온도 문제로 인해 불량기지이지만 부산항 내부에 여유수역이 다수 존재하여 문제 해결의 소지가 있다고 볼 수 있지만 강정에 지어지는 해군기지는 아예 여유수역이 없다.

더더구나 바람이 거센 지역이어서 입출항 시뮬레이션에 애초 설계풍속인 26.5m/sec (51.5노트)를 적용하면 어떤 배도 입출항이 불가하다.

해군은 그보다 낮은 40노트 상황에서 시뮬레이션을 했지만 대형수송함은 아예 입출항 불가했고 대형함(구축함)도 교차항행은 어렵다는 판단을 내릴 수밖에 없었

다.

결국 해군은 대형수송함일 경우 30노트로 낮추어 잡았고 파고 상황도 고려대상에서 제외했으며 전체 입출항 실험을 한 것도 아닌 항입구부까지만 시뮬레이션을 하였을 뿐 아니라 예인선을 2대~3대를 쓰는 조건으로 가까스로 입출항 시뮬레이션을 통과시키는 꼼수까지 썼다.

문제는 이로 끝나지 않고 항구의 전면부와 측면부 삼면이 두루 노출되어 있어 대잠수함 방어에 취약할 수밖에 없다는 사실이다. 해당 사업지에서 3km정도 외해로 나가면 수심이 대단히 깊어져 잠수함의 은닉에 대단히 유리한 지형이 산재하는 곳임을 감안하면 더욱 그러한 우려는 깊어 질 수밖에 없다.

끝으로 대공방어를 위한 대책은 전무한 실정이다. 설령 공군기지를 짓겠다고 한다면 해도 과거 2차례나 공군기지 건설계획이 도민의 반대로 좌초되었던 경험을 떠올린다면 향후 공군기지 유치는 쉽지 않을 전망이다.

가장 문제되는 부분은 방어가 취약한 기지가 가상적국인 중국으로부터 너무 가깝다는데 있다. 해군의 전력은 해군함정이 전진하여 방어하며 기지는 함대의 지원과 보급을 책임져야하는데 기지가 먼저 공격을 당한다면 함대는 다음 방어선으로 물러설 수밖에 없게 된다.

과연 이러한 걱정이 기우에 불과 할 것인가? 필자는 방어와 보호가 우선되지 않는 제주해군기지의 건설은 전략적으로 절대로 선택되어져서는 안 될 결정이었다고 본다. 공격적인 측면만 강조된 이 기지는 필연적으로 상대방보다 앞선 전력적 자신감이 있을 때만 가능한 기지이기 때문이다. 따라서 대한민국 해군이 주도하는 사업이라고 보기 어렵다는 결론에 도달 할 수밖에 없다. 그렇다면 제주해군기지가 대한민국 해군의 능력에 입각하여 전략적인 측면과 전술적인 측면에서 입지적 타당성을 검토한 것인지 다시 한 번 묻지 않을 수 없다.

제주해군기지의 안보적 위험성과 대안

정욱식 / 평화네트워크 대표

최근 미국-중국 사이의 동아시아 패권 경쟁이 본격화되고 이명박 정부가 한-미-일 3각 동맹 구축에 온밀하고도 깊숙이 편입되어온 것이 확인된 만큼, 제주 해군기지는 우리에게 전략적 자산이 아니라 자해적 비수가 될 공산이 더더욱 커졌다.

제주 해군기지 문제를 한미 및 한중 관계, 그리고 미중관계 관계의 맥락에서 그 위험성을 지적하면 '왜 한국군 기지를 자꾸 미국 및 중국과 연결시키냐'는 반론을 많이 듣게 된다. 제주 해군기지가 한국군 기지라는 것은 맞는 말이다. 그러나 한 미상호방위조약 및 그 하위법인 주한미군 주둔군지위협정(SOFA) 등에 따라 미국이 사용하고 싶으면 사용할 수 있다는 것도 냉엄한 현실이다. SOFA에는 미국이 "적절한 통고"를 하면 "대한민국의 어떠한 항구 또는 비행장에도 입항료 또는 착륙료를 부담하지 아니하고 출입할 수 있다"고 나와 있다. 쉽게 말해 제주 해군기지의 사용 여부는 미국의 선택에 달려 있다는 것이다. 제주 해군기지 논란을 미국의 동아시아 전략과 미중 패권 경쟁의 맥락에서 반드시 그 득과 실을 짚어봐야 할 까닭이 아닐 수 없다.

미국은 이라크와 아프가니스탄에서 10년간의 전쟁을 치르고 막대한 재정적자로 인해 군비 삭감이 불가피해지고 있음에도 불구하고 "아시아로의 귀환(pivot to Asia)"을 선언했다. 이는 급격히 부상하고 있는 중국과 커다란 마찰음을 내면서 '아시아 신냉전'이라는 말까지 낳고 있다. 실제로 중국 봉쇄를 겨냥한 미국의 발걸

음이 빨라지고 있다. 우선 군비삭감 계획에도 불구하고 아시아태평양 지역에는 군사력을 늘리고 있다. 2015년 실전배치를 목표로 건조 중인 최신예 항공모함 '제럴드 포드호(USG Ford)'를 추가로 배치해 항공모함을 5척에서 6척으로 늘리는 등, 현재 52%인 아태 지역의 해군력을 2020년까지 60%까지 늘리겠다는 계획이다. 이러한 미국의 군비증강의 핵심적인 목표는 중국의 거부 전략(denial strategy)을 무력화해 미국의 군사 패권주의를 공고히 하려는 데에 있다.

둘째는 한-미-일, 미-일-호주, 미-일-인도 등 세 가지의 3자 동맹을 구축해 중국에 대한 포위, 봉쇄망을 강화하고 있다. 이를 통해 알 수 있는 것은 미국이 주도하고 일본을 기축으로 삼아 동쪽-서쪽-남쪽에서 대중 포위망을 좁히려고 한다는 것이다. 특히 미국은 이들 3자 관계 가운데 한-미-일 관계가 가장 중요하다는 입장이다. 최근 논란이 되고 있는 한일 군사협정 문제도 이러한 맥락에서 나온 것이다.

셋째는 동남아 국가들과의 관계 복원 및 강화를 통해 중국에 대한 포위망을 좁혀가고 있다. 미국은 2010년부터 "남중국해에서 항해의 자유를 보장받는 것은 미국의 국익"이라며 이 지역에서 중국과 동남아 국가들 사이의 영유권 분쟁에 적극 개입하는 태도를 보이고 있다. 미국은 이들 국가에 대한 군사 지원, 합동 군사 훈련 실시, 추가적인 기지 및 기항지 확보 등의 방식을 통해 군사협력을 크게 제고하고 있고, 이에 대한 중국의 반발 수위도 높아지고 있는 실정이다.

문제는 한국이 이러한 미국의 동아시아 전략에 깊숙이 편입되면서 미중 패권경쟁의 희생양이 될 가능성이 높아지고 있다는 점이다. 이러한 양상은 한미동맹이 중국을 겨냥한 지역동맹으로 재편되고 한-미-일 3자 동맹이 가시화되고 있으며 미국 주도의 미사일방어체계(MD)에 한국이 편입되고 있는 데에서 여실히 나타난다. 특히 미중간의 갈등이 2015-2020년 사이에 절정에 달할 가능성이 높은데, 이 시기에 평택 미군기지 확장사업과 제주 해군기지 건설이 마무리될 예정이어서 더욱 큰 우려를 자아내게 한다. 평택 미군기지는 중국의 심장부에서 가장 가까운 미군 기지가 될 터이고, 제주 해군기지 역시 미국이 기항지로 이용할 가능성이 높기 때문이다.

그렇다면 중국 봉쇄를 겨냥한 미국의 동아시아 전략에 한국이 깊숙이 편입되고 있는 상황에서 제주 해군기지는 어떤 의미를 지니고 있는 것일까? 이는 '미국이 제주 해군기지를 이용할 것인가'라는 질문과 밀접히 연관되어 있다. 그런데 필자

는 그럴 가능성이 상당히 높다고 본다. 네 가지 이유 때문이다.

우선 “태평양 세력”을 자임하면서 아시아로의 귀환을 천명한 미국은 동아시아에 더 많은 기항지가 필요하다는 입장이다. 둘째, 해군력의 60%를 아태 지역으로 집중하겠다는 계획은 그 만큼 미군 함정이 늘어난다는 것이고 이는 추가적인 기지와 기항지가 필요하다는 것을 의미한다. 셋째, 미국은 한국-오키나와를 포함한 일본-팜을 단일 전장권으로 칭하면서 한국이 이들 지역으로 향하는 탄도미사일 요격에 기여해야 한다고 요구하고 있고 MB 정부도 이를 수용하고 있다. 그런데 제주도 인근 수역은 오키나와나 팜으로 날아가는 미사일 요격을 시도할 수 있는 최적의 위치이다. 넷째, 미국은 해양안보와 통항의 자유 확보를 동아시아 해양 전략의 핵심으로 삼으면서 중국과 대결 수위를 높이고 있는데, 제주도는 남중국해-대만 해협-동중국해-서해를 잇는 미-중간의 갈등의 바다에 전략적 요충지에 해당된다.

만약 미국이 제주 해군기지를 중국 봉쇄 전략의 일환으로 사용하게 되면, 한중 관계는 크게 출렁일 수밖에 없다. 중국이 한국의 최대 교역국이자 한반도의 안보와 평화, 그리고 통일 과정에서 중대한 역할을 할 국가라는 점에서 한중관계의 파탄은 대한민국 국익에 치명적인 손상을 가할 수 있다. 국익을 위해 제주 해군기지 건설을 전면 재검토해야 할 이유가 아닐 수 없다.

흔히 미중 패권 경쟁 시대에 한국의 생존 전략으로 “미국과 동맹을 유지하면서도 중국과 협력하는 연미화중(聯美和中)전략을 추구해야 한다”는 목소리가 많이 나온다. 미중 관계에서 균형을 취하자는 취지일 게다. 그러나 한국이 자기중심을 세워 미중 양국에게 우리의 발언권을 높이지 못하면 ‘양다리 걸치기’로 전략해 가랑이가 찢어질 우려도 있다. 한국의 자기중심성과 발언권 강화는 한반도 비핵·평화프로세스와 동북아 평화안보체제 구축에 있다. 동시에 미중 패권 경쟁에 한국이 휘말릴 수 있는 씨앗을 애초부터 키우지 않는 지혜가 필요하다. 노무현 정부 때 평택 미군기지 확장사업 및 이와 연동된 전략적 유연성에 반대한 이유도 바로 여기에 있었다. 제주 해군기지는 평택 기지와 유사성과 차이점이 있다. 유사성은 그것이 건설되면 미중 패권 경쟁에 한국이 휘말릴 우려를 키운다는 것이다. 차이점은 제주 해군기지는 미국의 요구와 압력에 의해 만들어지는 것이 아니라 한국의 주권적 판단에 따라 이뤄지는 것이고, 이에 따라 한국이 마음만 먹으면 백지화할 수 있다는 것이다.

정책 대안의 핵심적인 목표는 남방 해역 안전 확보 등 국가안보상의 필요를 충족시키면서 해군기지 건설 강행으로 제기되어온 문제를 해결하며 이를 전화위복의 계기로 삼아 더 나은 결과를 도출하는 데 두어야 한다. 이와 관련해 국가, 인간, 환경, 경제, 국제관계를 포함한 '포괄안보(comprehensive security)'는 제주 해군기지 문제를 해결할 수 있는 대안적 개념이 될 수 있다.

구체적인 해법으로는 제주 해군기지 건설을 백지화하는 대신에, 해군이 제주항과 화순항에 확장 신설될 예정인 해경부두를 '기항지'로 이용하고, 강정마을은 세계평화마을로 지정하는 것을 검토해볼 수 있다. 이는 국가안보상의 필요를 충족시키면서도 파국으로 치닫는 제주해군기지 문제를 풀 수 있는 '완·원' 해법이자 포괄안보를 구현할 수 있는 기회라고 할 수 있다.

2010년 12월 국토해양부가 발표한 국가관리항에 포함된 화순항에는 남방 해역에 대한 해상안보와 치안 유지 강화를 목적으로 대형 선박이 정박할 수 있는 해경전용부두 건설이 추진되고 있다. 또한 제주항 동쪽에도 73m 규모의 대형 해경부두를 2015년까지 짓기로 했다. 제주항에는 소규모의 해군 부대도 있다. 해군기지의 대안으로 이들 두 곳 가운데 하나, 혹은 둘 모두를 해군도 기항지로 사용하는 방안을 추진해보자는 것이다. 이러한 방안에는 여러 가지 현실적인 장점들이 있다.

우선 초당적 합의를 복원할 수 있다. 2007년 12월 국회는 관련 예산을 통과시키면서 부대조건으로 '민항 위주의 해군 기항지'를 제시했다. 그러나 실제 사업은 '민군복합관항 미항'이라는 이름을 달고 해군기지 사업으로 변질됐고, 이를 문제삼은 국회는 2012년 예산을 대부분 삭감하기도 했다. 이러한 결정은 박근혜 의원을 비롯한 당시 한나라당 의원 대다수도 동의했던 바이다. 이에 따라 '기항지' 정신을 살리는 것은 첨예한 정쟁의 대상으로 전락한 해군기지 문제를 풀 수 있는 유력한 접근법이다.

둘째, 이어도 등 남방 해역에서 분쟁이 발생하면 해군의 대기 및 상황 발생 시 신속한 투입이 가능해져 해군의 요구를 일부 충족시킬 수 있다. 국방부는 해군기지 건설의 가장 큰 근거로 "해군 주력 함대가 있는 부산에서 23시간이 걸려 가야하는 이어도 해역까지 제주해군기지에서는 8시간 만에 도달할 수 있다"는 점을 들고 있다.

그런데 이어도 해역 출동 임무는 화순항과 제주항을 '기항지'로 이용하는 것으로

도 충분히 할 수 있다. 오히려 화순항을 기항지로 사용하면 강정마을에서보다 더 빨리 이어도에 도달할 수 있고, 제주항을 사용하더라도 10시간 정도 걸린다. 또한 이들 해경부두의 규모를 볼 때, 독도함이나 KDX-3 등 초대형 함정은 어렵더라도 KDX-1(3천톤급) 구축함은 정박할 수 있다.

또한 한국 해군의 대형 함정들의 해상 작전 기간이 30일을 넘다든다는 점도 중요하다. 최대 함정인 독도함은 40일, KDX-3는 30일, 209급 잠수함은 50일을 보급 없이도 버틸 수 있다. 즉 이어도 등 남방 해역에서 군사 분쟁이 발생할 조짐이 보인다면, 이들 함정이 우리 영해나 공해에서 대기하다가 상황 발생 시 신속한 투입이 가능하다는 것이다.

셋째, 남방 해역 보호를 위한 해경과 해군의 공조 체계를 강화할 수 있다. 정부가 내세우는 해군기지 건설의 핵심적인 목적은 남방 해역 안전, 탐색 구조, 해저 자원 및 해양수송로 보호 등이다. 그런데 이는 해경의 임무와 정확히 일치한다. 해경 역시 이러한 임무를 위해 제주항 및 화순항에 해경전용부두를 만들고 제주지방해양경찰청을 신설해 대응 능력을 높일 방침이다. 또한 올해 6월에는 서귀포항에 최대 시속 80km, 최대 운항거리 3700km에 달하는 최신예 경비정 '대극 6호'를 취역시켰다. 이러한 점들을 종합해 볼 때, 해경부두를 해군 기항지로 겸용하는 방안은 임무의 중복 문제를 해소하고, 유사시 해경과 해군의 원활한 협조 체계를 구축할 수 있다는 장점이 있다.

넷째, 예산 절감 효과도 대단히 크다. 국방부는 해군기지 건설비 1조원 이외에도 앞으로 5년간 6조5천억원을 투입해 제주해군기지를 모항으로 사용하는 '이어도-독도 함대'를 창설한다는 계획이다. 함대가 창설되면 연간 운영유지비도 수백억원에 달한다. 반면 해경부두 건설비 및 운영비는 해군기지보다 훨씬 적다. '해경부두를 해군이 겸용하도록 하자'는 발상의 전환으로 6조원 안팎의 혈세를 아낄 수 있는 셈이다. 또한 제주해군기지 건설을 취소하더라도 일부 구조물과 자재를 재활용할 수 있어, 이미 투입된 건설비의 일부도 회수할 수 있다.

아울러 강정마을을 세계생태평화마을로 지정해 '세계 평화의 섬' 제주의 정신을 실현할 수 있는 거점으로 육성하는 방안도 강구해야 한다. 이미 강정마을은 제주해군기지 건설에 맞선 많은 사람들의 비폭력적이고 평화적인 저항으로 세계적인 평화의 성지로 자리매김하고 있다. 발상만 전환하면 강정마을을 세계생태평화마을

로 만드는 것이 결코 꿈같은 소리가 아니라는 것이다.

‘민군복합형 관광미항’ 가능한가? 민군복합항은 허울뿐, 실상은 해군 전용기지

오혜란 / 평통사 사무처장 · 제주전국대책회의 공동집행위원장

I. 들어가며

- 제주해군기지 추진으로 인한 대립과 갈등이 6년째 지속되고 있으나 해결의 기미가 보이지 않고 있음. 갈등을 해소할 책임이 있는 정부가 오히려 대립과 갈등을 부추김으로써 문제가 더욱 악화되고 있는 실정.
- 야당이 국회 특위 구성을 발의할 계획이지만 제주해군기지 문제는 새누리, 민주당, 통합당, 통합진보당 의원들 사이에서 가장 차이를 많이 드러내는, ‘핵심대립 이슈’ (19대 국회의원 사회정책 인식조사, 한겨레, 2012. 7. 24)로 해법 마련이 쉽지 않은 상황
- 이에 국회 부대조건을 출구전략 차원에서 재해석하고, 이명박 정부가 제주도민에게 약속한 “15만 톤 크루즈 2척이 동시에 접안이 가능한 민군복합형 관광미항”이 가능한지를 검토함으로써 공사 전면 중단 필요성에 대한 논거를 보완하고자 한다. 특히 이 글에서는 제주해군기지 설계와 선박조종 시뮬레이션이 미 항공모함의 입출항과 접이안을 전제로 진행됐음을 밝힘으로써 제주해군기지 건설을 전면 백지화해야 할 근거를 보충할 것이다.

II. 항만의 성격과 국회 부대조건 이행 여부

- 국회는 2007년 제주해군기지 예산을 통과시키면서 '부대의견'에 '민군복합형 기항지' 건설을 규정하고 있다.

<국회 부대의견(2007. 12. 28)>

“방위사업청이 추진 중인 제주해군기지 사업예산은 민군복합형 기항지로 활용하기 위한 크루즈선박 공동 활용 예비타당성 조사 및 연구용역을 완료하고 그 결과를 토대로 제주도와 협의의 거쳐 집행한다”

- 국회 부대조건에서는 군항이 중심인지 민항이 중심인지 명시되지는 않았음. 그러나 당시 원혜영 예결위원장은 기항지의 성격에 대해 “크루즈 선박이 이용할 수 있는 민항을 기본으로 해군이 필요한 경우 임시 정박해 주유나 물자 등을 구입할 수 있는 것으로 여기엔 해양경찰의 이용까지 포함된다”(국민일보, 2008. 1. 8)고 밝힌바 있음. 당시 문재인 대통령 비서실장도 “2007년 국회 예산이 통과될 때는 민군복합의 기항지로 설정됐다...민항이 중심으로 군함이 경우, 필요할 때 기항해 보급 받고 정비하는 용도의 항으로 계획됐던 것”(헤드라인 제주, 2012. 7. 16)이라고 밝힘.

- 이와 같은 사실을 종합하면 국회가 규정한 항만의 주된 성격과 기능은 민항위주의 기항지로서, 평소에는 민항으로 쓰고 필요한 경우 해군 쓸 수 있도록 한 것으로 봐야 함.

- 그러나 이명박 정부 들어 항만의 성격과 규모, 기능과 예산에서 민항이 아닌 군항위주로 변경되고 14.9만평에 달하는 육상시설과 대형함정 20척이 동시에 계류할 수 있는 대규모 군사기지로 바뀌어 건설되고 있는 상황임. 예산의 측면에서도 크루즈항 534억 원, 해군기지 9,770억 원으로 군항 예산의 규모가 민항 예산의 18배를 넘을 정도로 군항 위주로 사업이 추진되고 있음.

- 이는 정부가 국회 부대조건을 무시하고 항만의 성격을 '민군복합형 관광미항'(국가정책조정회의 : 2008. 9. 11, 기본 협약서 : 2009. 4. 27, 제주특별법 : 2011. 4. 29)으로 모호하게 규정해 놓은 채 사실상 해군의 요구에 따라 군항 위주로 사업을 전개하고 있는데서 비롯된 것이라 할 수 있음.

- 민항의 경우도 마찬가지임. 크루즈 예비 타당성 조사에 대한 신뢰성 여부는 차치하고서도 “15만 톤 크루즈 2척이 동시에 접안 가능한 항만시설 및 부대시설 규모”는 국회 부대조건에서 규정한 기항지 성격과 기능을 넘어선 것임.

III. ‘민군복합형 관광미항’ 가능한가?

○ 군항 위주의 설계

- 정부는 제주도와 기본협약서를 맺어 “제주해군기지를 15만 톤 크루즈 2척이 동시에 접안할 수 있는 ‘민군복합형 관광미항’으로 건설”하기로 약속함.
- 그러나 제주해군기지는 15만 톤 크루즈선이 안전하게 입·출항할 수 있는 선회장과 항로 등을 갖추지 못함. 현재 건설 중인 제주 해군기지의 선회장은 520m로 15만 톤의 크루즈선의 입출항에 맞는 690m에 크게 못 미침.
- 항로 또한 곡률 반경이 345m로 적정 곡률 반경 1,350m에 크게 못 미치며, 교각이 사실상 77도(37도+40도)에 이름.
- 다른 나라 민군복합항은 모두 한 항에 민용 부두와 군용 부두를 따로 지어 사용하고 있지 강정처럼 군항의 방파제를 민항으로 사용하여 크루즈 선을 접이안하도록 한 경우는 찾아볼 수 없음.
- 해군이 2005년 화순 항에 건설하려 했던 민군복합항도 민용, 군용 부두가 분리된 형태임. 군항의 방파제를 민항으로 사용하는 현재의 강정 항은 매우 기형적 형태라 할 것임.
- 이러한 문제들은 대형 항만, 대형 군사기지가 들어서기 곤란한 입지조건을 갖춘 강정해안에 억지로 15만 톤 크루즈 항과 대형 함정 20척이 계류할 수 있는 대형 군사기지를 짓겠다는 해군의 무리수에서 비롯된 것이자 기본협약서를 무시하고 전적으로 군항기능에 맞춰 설계한데서 발생한 문제들임.
- 아울러 현재 설계로는 15만 톤 크루즈 선이 자유롭게 드나들 수 있는 규모의 선회장 확장은 불가능하며 선회장을 확장하려면 설계를 전면적으로 변경해야함.

그러나 앞서 밝히 바와 같이 강정 앞바다는 지형이 좁고 수심이 너무 깊어 천문학적 예산이 추가로 소요될 뿐 아니라 주변에 연산호와 범섬 등 천연기념물이 있어 확장 공사는 사실상 불가능 함.(해군본부, 국회 예결위 소위 6차 회의자료, 2011. 10. 10)

○ 기본협약서를 무시한 해군의 공유수면 매립 공사

- 해군은 부산항만청에 공유수면 매립면허 신청서(2009년 12. 29)와 공유수면 매립공사 실시계획 신청서(2010. 3. 8)를 낼 때 기본협약서 상의 15만 톤 크루즈 2척이 아닌 8만 톤과 15만 톤급을 부두 이용으로 제시하여 인가를 받은 것으로 드러남. (제주도 해군기지 청문 진술 요지(2012. 4. 12 ; 헤드라인 제주, 2012. 4. 18)
- 이는 해군과 정부가 기본협약서 상의 “15만 톤 크루즈 선박 2척이 동시에 접안할 수 있는 규모의 항만 및 부대시설 건설” 계획을 공유수면 매립공사 실시계획에 반영하지 않고 매립면허 신청과 매립 공사를 진행하고 하고 있음을 뜻하는 것임.
- 제주도 해군기지 사업 청문 주재관도 제주해군기지가 ‘15만 톤 크루즈선 2척이 동시에 접안 할 수 있는 항만시설과 부대시설로 설계되지 않았다고 밝힌 바 있음.
- 이처럼 15만 톤 크루즈 2척 동시 접안이니, ‘민군복합형 관광미항’이니 하는 것은 군사기지에 거부감을 갖고 있는 제주도민을 속이기 위한 대국민 사기극임.

○ 무역항 지정은 허울뿐, 사실상 해군전용기지

- 정부는 항만법 시행령 개정(2012. 6. 29)을 통해 제주해군기지 내 크루즈 항만 구역을 무역항으로 지정하고 이로써 제주해군기지에 크루즈선이 드나드는 민군복합항이 됐다고 주장함.
- 그러데 같은 날 공포된 제주해군기지 관련 ‘군사기지 및 군사시설보호법 시행

령' 개정안을 보면 제주 민군복합항 전역이 무역항 지정과 관계없이 군사시설 보호구역으로 지정되고 크루즈선도 관할부대장의 허가 없이는 강정항에 입출항 할 수 없음. - 이로부터 미루어 짐작컨대 제주도와 국방부 사이의 민군항만공동사용 협정서 협상에서 국방부는 제주도와 의 핵심쟁점의 하나인 항만 관제권을 양보할 의사가 전혀 없다고 볼 수 있음.

- 민군복합항으로 가기 위한 최소한의 조건으로서 제주도가 내걸었던 요구, 예컨대 크루즈 접안관련 항만시설과 선회장, 항로 등 무역항으로 지정되는 부분은 군사시설 보호 구역에서 제외하고 항만관제권을 제주도가 행사해야 한다거나, 민군공동사용 수역에 대한 우선적 권리는 민(국토부, 제주도)이 행사한다는 등의 조건은 하나도 실현되지 않았음.

- 이렇게 볼 때 항만법 시행령 개정으로 강정항이 무역항으로 지정된 것은 제주 해군기지에 대한 비판을 모면하기 위한 포장일 뿐 실질적 의미를 찾기 어려움.

○ 군항기능도 문제

- 해군의 『조사 및 실험보고서』(2010. 1)에 따르면 40노트(20m/sec) 바람이 불고 15만 톤 크루즈선이 정박해 있을 때 대형함(KDX-II, KDX-III)의 입항 난이도는 7(매우 어려움), 출항 난이도는 6(어려움)이다. 30노트(15m/sec) 바람이 불 때 대형수송함 입출항 난이도는 5(다소 어려움)이거나 4(보통)임.

- 40노트 바람이 불 경우 대형 수송함은 방파제와 충돌하거나 항로를 이탈할 가능성이 많아 입출항 자체가 불가능함. 40노트 바람이 불 때는 대형함도 자력으로 입·출항할 경우 협소한 선회장과 좁은 항로, 큰 변침각 때문에 방파제나 다른 선박과 충돌할 위험이 있음.

- 서귀포 해역의 매월 10분 평균 최대 풍속은 12.3~26.2m/sec로 12월만 빼고 모두 30~40노트를 초과하고 있어 대형 함정과 대형 수송함이 입출항시 겪게 될 어려움은 만성적인 일이 될 것임. 나아가 해군이 <제주해군기지 설계·시공 일괄 입찰안 내서>(2008. 12)에서 설계 풍속 자료로 제시한 10분 평균 최대 풍속 60노트(8월, 26. 2m/sec)를 적용하면 대형 수송함은 물론 대형 함정도 입출항 자체가 아예 불

가능하게 되어 항만 가동률은 현격히 저하될 것임은 명확함.

- 대형 함정과 대형 수송함이 제주해군기지를 모항으로 이용할 기동전단의 주력함이라는 점에서 이들 대형 함정과 대형 수송함의 입출항이 어렵거나 입출항 자체가 아예 불가능하게 되고, 자력으로 입출항하지도 못하고 예인선을 사용해야 한다면 신속하고 안전한 작전수행을 뒷받침해야 할 군항으로서는 치명적인 결함을 안게 되는 것임.

- 민항은 물론 군항기능조차 제대로 수행할 수 없는 영터리 불능 항구가 건설되고 있는 근본 원인은 앞서 밝힌바와 같이 애초에 대형기지, 대형 항구가 들어설 수 없는 협소한 입지의 강정에 무리하게 대형 기지를 건설하려는 해군의 무모함 때문에 발생한 문제라 할 것임.

IV. 강정 해군기지는 사실상 미 해군기지

- 정부는 지금까지 제주해군기지가 사실상 미 해군기지라는 주장을 극구 부정해 왔음. 그러나 제주해군기지의 선회장 규모는 항공모함 선회장 규모에 맞춰져 있음.(국방군사시설 기준)

- 우리 해군은 항공모함을 보유하고 있지 않고 앞으로도 보유할 계획이 없다는 면서 520m의 선회장 확보는 미 항모의 단순한 기항이 아닌 상시적 입출항을 전제로 한 것으로 판단할 수밖에 없음.

- 선박조종 시뮬레이션 역시 항공모함을 대상 선박에 포함시켜 이루어짐. 해군본부의 조사 및 실험보고서를 보면 선박조종 시뮬레이션 수행 목적 중의 하나로 CVN-65급 항공모함 입출항 및 접이안 안정성 평가가 명시되어 있음.

- 미 항모의 상시적 출입과 제주해군기지를 거점으로 한 미 해군의 기동과 훈련, 작전을 상정하지 않고서는 선박 조종 시뮬레이션 대상에 항모를 포함시켜야 할 이유도, 항공모함 입출항 및 접이안에 따른 안전성을 검토할 이유와 배경을 찾기 어려움.

<『제주해군기지(민군복합형 관광미항)건설사업 조사 및 실험보고서(Ⅱ)(1공구)』, 제5편 선박조종 시뮬레이션>

“제주해군기지 08-301-1 시설공사(1공구)의 경우 서방파제에는 15만 톤 GT급 여객선이, 남방파제에는 CVN-65급 항공모함이 입출항 및 접이안 할 예정”

“제주해군기지 건설계획에 따라 15만 톤 GT급 여객선과 CVN-65급 항공모함의 운항관점에서 본 계획의 안정성과 적정성을 검토하기 위하여 본 과업을 수행”

“대상선박은 15만톤 GT급 여객선 및 CVN-65급 항공모함”

- 한편 국방부는 미 항모전단이 제주해군기지 입출항을 기정사실화하여 국회 예결위 제주해군기지사업소위에 미 항모전단 1회 입항 시 경제적 파급효과가 약 60억 원에 달한다고 보고한 바 있음. (국방부, 국회 예결위 소위 요구 자료 제출, 2011. 8. 31)

- 이러한 사실을 종합하면 제주해군기지는 미 항모전단의 기동, 훈련, 작전 수행을 염두에 둔 사실상의 미 해군기지라 할 수 있음.

- 만약 이대로 제주해군기지 건설이 강행된다면 강정마을 공동체와 천혜의 자연유산이 파괴되고 국민혈세가 낭비되며 크루즈 민항 약속 파기, 미 항모의 상시적 출입과 작전, 이로 인한 중국과의 안보 갈등 등 온갖 후과를 야기할 것이 분명함.

- 이에 정부는 애초 주민 의사를 무시하고 입지가 좁은 강정에 대형 기지를 짓겠다는 잘못된 정책을 철회하고 공사를 전면 중단해야 하며 국회는 '민군복합형 관광미항'이 허구임이 드러난 2013년 제주해군기지 예산(약 2100억 원)을 전액 삭감하고 제주해군기지가 한반도 및 동북아 평화에 미칠 부정적 영향을 사전에 차단할 수 있는 대안을 제시하는데 주력해야 할 것임.

제주해군기지 건설과 한중관계

이남주 / 성공회대 중국학과 교수

1. 제주해군기지건설과 중국변수

한국정부는 제주해군기지건설은 한국의 대부분 물동량과 자원수입이 제주도 남부 해역을 통과하고 있고 부산과 진주의 군항이 이 지역과 거리가 멀기 때문에 이 지역을 보호할 수 있는 새로운 해군기지가 필요하다고 제주도 해군기지 건설의 필요성을 주장해왔음. 이와 같은 이유로 이에 대해 중국이 우려할 필요가 없다는 입장을 밝혀왔음.

그러나 최근 이어도 영유권 문제가 제주도에 해군기지가 필요한 이유로 설명되는 경우가 증가하고 있음. 이러한 논리는 주로 민간에서 제기되었으나, 올해 국회의원 총선을 앞둔 3월 13일 황우여 새누리당 대표는 원내대책회의에서 “일본의 독도에 관한 끊임없는 도발, 중국 어선의 불법조업에 이어서 이어도 관할문제까지 3면이 바다인 한반도 주변수역에서 연이은 이러한 논란은 해양주권과 해양안보의 중요성을 부각시키게 되고, 우리의 경각심을 일깨우고 있다”며 이어도를 지키기 위해 제주도해군기지를 건설해야 한다고 주장했음. 이러한 주장은 이제 제주도해군기지가 중국과의 분쟁을 염두에 둔 사업이 되었다고 해석할 수 있도록 만들었음.

중국정부는 지금까지 제주도 해군기지 건설에 대해 공식적인 입장을 밝힌 바 없

음. 다른 나라 국내에서 군사기지를 건설하는 문제에 대해 언급하는 것이 적절하지 않다는 판단에 따른 것으로 보임. 그러나 언론에서는 한국정부와 제주도 해군기지 건설 추진과 이에 대한 반대운동의 상황을 비교적 상세하게 보도해왔음. 올해 들어서는 제주도 해군기지와 이어도 문제와의 연관성이 주목을 받으며 이에 대해 더 민감하게 반응하고 있음.

II. 중국의 최근 반응

중국에서는 제주도 해군기지의 문제에 대한 비판적 주장들이 점차 증가하고 있음. 이러한 주장들에 따르면 다음 두 가지를 제주도 해군기지가 중국의 국익을 위협할 수 있다고 보고 있음. 첫째, 한미군사협력을 고려할 때 제주도가 해군기지는 미군이 중국에 더 가깝게 접근하는 할 수 있게 만드는 것. 둘째, 제주도 해군기지가 이어도와 관련된 중국과의 분쟁에 대응하기 위한 것임.

첫째, 제주도 해군기지가 미국의 대중국포위망의 한축이 될 경우 기존의 타이완-오키나와-일본에 제주도가 중국의 동중국해와 태평양으로의 진출을 막는 포위망이 북쪽으로 확장되는 것을 의미함. 이 경우 중국이 동쪽으로 진출할 수 있는 항로가 완전히 막힐 수도 있음.

한국정부는 제주도 해군기지가 미군에 의해 사용될 가능성을 부인하고 있으나 한미상호방위조약에 따르면 미군이 한국 내 주둔할 수 있는 권리를 갖기 때문에 그 가능성을 완전히 배제할 수 없는 상황. 특히 전략적 유연성에 따라 주한미군이 동북아기동군으로서 기능하게 될 가능성이 높아진다면 한국이 미국과 중국의 군사적 갈등에 끌려들어갈 가능성도 높아질 것임. 적어도 논리적으로는 미국이 제주도 해군기지를 대중국작전을 위한 전초기지로 활용할 수 있는 상황. 따라서 제주도 해군기지는 앞으로 상황전개에 따라서 중국과 한국 사이의 전략적 갈등을 증가시킬 수 있는 불안요인이 될 수 있음.

그렇지만 이러한 위험성이 현실화되지 않는 상황에서는 중국이 다소 불만은 있겠지만 이 문제를 당장 한중 사이의 갈등요인으로 부각시키지는 않을 것임.

둘째, 제주도 해군기지와 이어도 문제 사이의 연관성이 제주도 해군기지를 한중 사이의 갈등요인으로 부각시킬 가능성을 높이고 있음.

올해 3월 3일 중국국가해양국 국장이 이 부서의 해양감독선의 순항 범위에 이어도(중국명 蘇岩礁, 쑤옌자오)를 포함시키자, 한국외교부가 3월 12일 주한중국대사를 초치해 이에 대해 항의하면서 이어도를 둘러싼 갈등이 증폭되었다. 같은 날 이명박 대통령도 이와 관련한 입장을 밝혔음. 일부에서는 이 문제를 중국이 한국의 영토주권을 침해하는 행위로 간주하기도 했음.

그러나 이어도는 영토분쟁의 대상이 될 수 없는 암초. 다만 한중 사이에는 양국의 배타적 경제수역(200해리)이 겹치는 부분을 어떻게 나눌 것인가와 관련해 입장의 차이가 있는 상황. 한국은 중간선을 기준으로 나눌 것을 주장(이 경우 한국 마라도에 가까운 이어도 주변수역은 한국의 배타적 경제수역에 포함됨)하는 반면, 중국은 해안선의 길이와 대륙붕과 관련한 권리를 고려해 경계를 확정하는 입장(대륙붕 기준을 인정할 경우 이어도 주변수역은 중국의 배타적 경제수역에 포함됨)

이 문제는 협상을 통해서 해결될 문제이고 어느 쪽이 군사력을 동원해 해결할 수 있는 문제가 아님. 한국이 먼저 이어도에 해양과학기지를 건설한 것이 중국을 자극한 바 있으며, 중국은 이 지역에 해양감독선의 순항을 시도하고 있음. 이러한 상황에서 제주도 해군기지가 이어도와 관련한 우리의 이익을 보호하기 위한 것이고 주장하면 중국은 이 지역에 군함 파견 등의 군사적 옵션을 사용할 가능성이 높아질 것임. 이는 양국의 군비경쟁을 가속화하고 한중 사이의 심각한 갈등을 유발할 수 있음.

III. 향후 전망

최근 중국에서는 난샤군도 분쟁을 계기로 주변국가들이 중국의 해양주권을 침해하고 있다는 인식이 증가하고 이에 대한 강경대응을 요구하는 목소리도 증가하고 있음. 난샤군도에서 필리핀, 베트남과의 갈등이 격화되고 이들이 중국과의 갈등에 미국의 개입을 카드로 활용하는 양상이 나타나자 일부 언론에는 군사적 수단을 동원을 경고하는 글들이 게재된 바 있음.

이러한 상황이 계속 되면 멀지 않은 시기에 동아시아 해양에서 군사적 충돌이 발생할 가능성이 높음. 한국은 중국의 주변국가 중 영토분쟁이 없는 소수 국가에 속함. 따라서 배타적 경제수역 문제를 영토분쟁을 격상시키는 것은 한국의 국익에 부합하지 않음(배타적 경제수역에 대한 권리는 1980년대 들어서 인정된 것이며, 그 이전에는 누구도 권리를 주장할 수 없는 공해였음). 이와 관련해 평화적 협상을 통한 문제해결을 추구하는 원칙을 견지할 필요가 있음.

특히 한국의 입장에서는 바다의 평화적 이용을 위한 이니셔티브를 발휘할 필요가 있음. 무역과 자원 수입을 위한 시레인의 확보가 문제가 된다면 이에 대한 위협은 제주도 남쪽에서 발생하는 것이 아니라 말라카 해협, 남중국해, 동중국해에서 발생할 것임. 그러나 이 지역까지 작전범위를 넓히는 것은 비현실적임. 군사력보다는 다른 수단에 의한 시레인의 안정성을 확보하기 위한 노력이 필요.

미국의 아태지역 군사패권전략에 이용될 제주해군기지¹⁾

이태호

/ 참여연대 사무처장 · 제주해군기지 저지를 위한 전국대책회의 공동집행위원장

I. 들어가며

이 보고서는 미국의 해양 전략을 살펴보고 그것이 건설 중인 제주해군기지에 어떤 영향을 미치는지 살펴보기 위해 작성되었다.

보고서는 우선, 탈냉전 이후 미국의 해양전략의 변천과정을 살펴보고, 동아시아에서 관찰하고자 하는 미 해군의 전략적 목표와 수단, 담론을 '해양안보'라는 맥락에서 검토할 것이다.

보고서는 또한, 노무현, 이명박 정부 기간 동안의 한미동맹의 재편 과정, 특히 한미동맹의 지역적 역할이 강화되는 과정과 논쟁을 살펴보고, 이에 대한 주변국, 특히 중국의 반응을 추적해 볼 것이다.

보고서는 마지막으로 최근의 동아시아 정세에서 제주해군기지 건설이 지니는 민감성, 특히 제주해군기지에 대한 미 해군의 이용가능성과 그것이 가져올 비용에 대해 검토할 것이다.

1) 이 글은 지난 2011년 11월 2일 참여연대 평화군축센터 주최로 개최된 아시아태평양 지역 평화군축을 위한 제 2회 국제워크숍에서 필자가 발표한 “공포의 과장과 안보딜레마, 제주해군기지 건설”을 제목을 바꾸어 발제 참고자료로 게재한 것입니다. 발제문은 발표 당일 배포될 예정입니다.

II. 미국의 아시아 태평양 지역 해양 전략

클린턴 미 국무장관²⁾은 최근 들어 '아시아-태평양 지역으로의 전략적 복귀'를 주창하고 있다. 미 해군의 전진배치와 이 지역 군사협력의 강화는 그가 이 전략적 복귀를 추진하는 방식으로 제시하는 '전진배치(forward deployed) diplomacy' 외교의 가장 중요한 축에 해당한다.

그는 아시아 태평양 지역에서 일어난 경제성장과 향후의 변영은 한국과 일본에 주둔하는 50,000명 이상의 병력을 포함한 미군이 보장해온 안보와 안정에 크게 의존하고 있다고 주장한다. 나아가 그는 최근 들어 빠르게 전개되고 있는 아시아태평양지역의 영토 및 해양 분쟁, 항행자유에 대한 새로운 위협들, 그리고 자연재해의 피해증가 등 도전들에 대처하기 위해 지정학적으로 보다 확산된, 탄력적인 작전능력을 갖춘, 그리고 정치적으로 지속가능한 주둔형태(force posture)을 추구하고 있다고 밝히고 있다. 그러면서 동북아시아의 전통적 동맹국들에서의 기지체계를 개선하는 것과 더불어, 동남아시아부터 인도양에 이르는 지역에서 미군주둔을 확대하고 있다고 설명한다.

클린턴이 표방하는 이러한 외교전략은 군사적으로 보면 테러와의 전쟁 이후 미국이 취해온 군사전략의 자연스러운 연장이다. 다만 테러와의 전쟁 전후 중국과 인도가 경제적으로 부상한 아시아태평양 지역에서의 소외를 만회하기 위한 방편으로 아시아태평양 지역에서의 군사적 외교통상적 활동에 보다 방점을 찍고 있는 점이 차이라면 차이이다.

2) HILLARY CLINTON, 'America's Pacific Century', Foreign Policy, November 2011

"ASIA'S REMARKABLE ECONOMIC growth over the past decade and its potential for continued growth in the future depend on the security and stability that has long been guaranteed by the U.S. military, including more than 50,000 American servicemen and servicewomen serving in Japan and South Korea. The challenges of today's rapidly changing region - from territorial and maritime disputes to new threats to freedom of navigation to the heightened impact of natural disasters - require that the United States pursue a more geographically distributed, operationally resilient, and politically sustainable force posture. ... But even more than our military might or the size of our economy, our most potent asset as a nation is the power of our values - in particular, our steadfast support for democracy and human rights. This speaks to our deepest national character and is at the heart of our foreign policy, including our strategic turn to the Asia-Pacific region."

1. 해군력 21, PSI, RMSI

The Way Ahead: On the sea에서 From the sea로

냉전이 막바지에 달했던 1986년 미 해군은 “해양전략(The Maritime Strategy)”으로 알려진 전략개념을 완성하는데, 냉전 시기 미국의 군비경쟁 라이벌이었던 소련 해군을 상대로 해양에서(On the sea) 제해권을 확보하는 것을 목표로 한다. 반면, 냉전 해체 이후에는 미국이 단극체제로서 제해권을 장악함에 따라, 미 해양 전략의 중점은 세계 각지의 연안(the way ahead)으로 옮겨졌다. 지역분쟁에 대처하기 위해 연안해역작전³⁾으로 전략의 중심을 옮긴다는 것이다. 작전의 대상도 소련이 아닌 불량국가 혹은 테러세력으로 변화하였다. 이 같은 개념변화를 가져온 중요한 계기는 걸프전(1991)이었다. “(적대국 연안 혹은 육지로의) 해양으로부터의 전진배치 (Forward... From the Sea, 1994)”라는 개념⁴⁾이 이 즈음 생겨났다.

Seapower 21

현재의 미 해양전략의 특징을 규정하는 중요한 변화는 9.11 이후 일어났다. 2002년 발표된 미군 해양전략, “해군력 21: 결정적 합동 군사력 투사 (Sea Power 21 : Projecting Decisive Joint Capabilities, 이하 해군력 21)⁵⁾”라는 새로운 해양 전략은 전 세계 어느 해양에서도 불량국가의 위협이나 테러리즘의 비대칭 위협에 대응할 수 있도록 하자는 공세적인 제해권 장악구상이다. 해군력 21은 △해양타격(Sea Strike), △해양방어(Sea Shield), △해양기지화(Sea Basing)의 3대 해양전략을 제시한다.

3) 이춘근, “미국의 동아시아 해군력 변동현황과 분석,” 동아시아의 해양분쟁과 해군력 증강현황 (서울: 한국해양전략연구소, 1998)

4) Department of the Navy, ‘... From the Sea : Preparing the Naval Service for the 21st Century’, 1992 (Washington D.C.: USGPO) / Department of the Navy, ‘Forward...From the Sea’, 1994 (Washington D.C.: USGPO).

5) Admiral Vern Clark, Sea Power 21:Projecting Decisive Joint Capabilities, U.S. Navy Proceedings, October 2002 / <http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf&AD=ADA522296>

△해양타격은 적대국에 대한 정보수집능력, 선제공격까지 포함하는 종심타격 능력, 상륙 및 대량살상무기 접수해체 능력, 통합적 지휘통제(command & control) 능력 등을 의미한다. △해양방어는 미사일 방어능력을 그 핵심으로 한다. △해양 기지화란 고정된 해공군 기지를 두지 않고도, 항공모함과 이지스함, 핵잠수함을 핵심전력으로 하는 일정 규모의 기동전단(Task Force)을 세계 각지에 전진배치하여 독자적으로 혹은 동맹국과 함께 전세계의 바다를 해양기지화하는 것을 의미한다.

이 경우 우방국 정부로부터 최소한의 군수지원이나 단순한 기항지만을 제공받고도 얼마든지 연안작전을 수행할 수 있을 터이다. 최근 미군이 해외 미해군기지를 더 건설하지 않고 동맹국에 더 많은 기항지를 요구하고 있는 이유는 바로 해양주둔 전략에 바탕을 둔 것이다.

대량살상무기확산방지구상(PSI)

9.11을 계기로 대테러전쟁을 본격화한 미국은 2003년 대량살상무기 확산방지구상(Proliferation Security Initiative, PSI)을 추진한다. 대량살상무기(Weapons of Mass Destruction, WMD)의 확산을 방지하기 위해 미국이 주도하는 해양 협력 네트워크를 구성하여 해양과 공중을 통한 대량살상무기와 그 관련물질의 불법적 수송을 차단하거나, 혐의선박(또는 항공기)에 대한 수색을 강화하고, 필요한 경우 나포함으로써 대량살상무기와 그 관련물질의 국제적 확산을 방지한다는 것이다. PSI는 국제협정이 아니라 참여국의 자발적 의사에 따른 일종의 '자발적 의지의 연합체(coalition of the willing)' 성격을 띠고 있다.

하지만, PSI는 유엔 해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)이 보장하고 있는 공해상에서의 항행의 자유(Navigation Right)와 타국 영해에서의 무해통항권(the Right of Innocent Passage)을 근거없이 제약하는 일방적인 군사행동이다. 또한 그 차단 대상국가와 대상 물품의 선정에서도 미국 주도로 일방적으로 선정되기 때문에 기준의 객관성과 투명성이 문제로 제기된다. 예를 들어 미 동맹국들의 미사일 수출은 허용되는 반면, 북한이나 이란의 미사일 수출은 '대량살상무기'의 확산으로 간주되는 등의 이중기준 문제가 그것이다. 그

결과 PSI는 전체적으로 부시행정부의 패권주의적 구상이라는 불명예를 얻게 되었다.

특히 아시아에서는 중국, 인도네시아, 말레이시아, 인도 등 아시아의 주요국가들이 이에 반발하여 참여하지 않아 사실상 국제적으로 정당성을 잃었다는 평판을 얻었다. 한국은 2009년 참여했다.

지역해양안보구상(RMSI)과 해양안보론

2004년 미국의 태평양 사령관은 이른바 '해양운송로 보호'를 위한 지역해양안보구상(Regional Maritime Security Initiative, RMSI)이 그것이다. PSI가 대량살상무기 확산방지를 목적으로 하는 반면, RMSI는 대량살상무기를 제외한 석유 등 전략물자의 해양운송안전의 보장과 테러 방지, 해적으로부터의 공격 방지, 마약 등 대량살상무기를 제외한 불법물질의 거래의 차단, 해양 분쟁 등으로부터 안전한 항해의 보장, 기타 인도적 재난 공동해결 등을 목적으로 한다.

태평양 사령관의 주장에 따르면 RMSI의 목표는 “기존의 국제법과 국내법에 따라 국가 간 해양위협을 확인하고, 감시하며, 검증하고, 차단하는 갖가지 능력을 지닌 지역의 파트너십을 발전시키는 것”이다. 그는 RMSI가 태평양 해역을 순찰하는 상설적인 해군력이 되지는 않을 것이라고 주장했다. 그러면서도 이 구상이 PSI, CSI와 더불어 9.11이후 미국 해양전략의 3대 축이라는 사실은 감추지 않았다.⁶⁾

미태평양 사령부로부터 RMSI의 적용대상으로 우선적으로 거론된 것은 말라카해협이었다. 그러나 인도네시아 말레이시아 등 이 해협을 끼고 있는 핵심국가들이 해협의 군사화와 주권침해를 우려하여 반대하고 이 해협을 통해 대다수의 전략물자를 운송하는 중국도 반대하여 사실상 실패하고 말았다. 결국 이들 국가의 반발로 말라카 해협에서 미군 함정들의 활동(Patrolling)은 제한당하고 있다⁷⁾. 한국, 일본, 필리핀 등 몇몇 미국 동맹국을 제외하고는 이 구상을 PSI과 동일한 해양패권 제패구상으로 보았기 때문이다. 대신 말라카 해협 연안 국가인 인도네시아, 말레

6) 미태평양사령부 홈페이지 <http://131.84.1218/speeches/sst2004/040503milops.shtml>

7) Vijay Sakhuja, "Any Asian takers for a 1000-Ship Navy?", Maritime Studies, No. 153, Mar/Apr 2007: 32-34
http://www.indleo.gr/diaf/2009/img/1000_ship_navy.pdf

이시안은 싱가포르와 함께 2005년 7월 이후 해상과 항공에서 '조율된 경계' 활동을 하기로 합의하고, 관련한 정보도 서로 교환하기로 합의했다. 2007년에는 태국도 이 계획에 합류했다. 이같은 해경협력은 비교적 성공적인 것으로 평가되고 있다.⁸⁾

말라카 해협에 대한 미국 주도의 말라카 해협 지역안보구상이 실패한 또 다른 이유는 실제하는 위협보다 과장된 위협인식에 기초하여 해당 나라들의 주권을 제약하거나 미국의 제해권 장악의 도구로 이용하려 했기 때문이었다. 예를 들어 2005년 말라카 해협을 지나간 6만 3,000개의 상선 중 해적들로부터 공격시도에 직면했던 선박은 9개에 불과했고, 피해액은 건당 평균 5,000달러에 불과했다. 반면, 같은 해 인도네시아가 불법조업으로 잃은 손실은 40억 달러에 달했다. 한편, 테러리스트의 공격이나 피랍은 지금까지 단 한건도 기록된 바 없다⁹⁾. 이런 일에 미군 군함을 끌어들이는 것은 정상적이지 않다.

UNCLOS, ReCAAP, HACGA

해양운송로의 안전 혹은 해상 경계선에 관한 국제사회의 논의는 비교적 오래전부터 이루어져 왔으나, 항공모함이나 이지스함, 핵잠수함까지 동원된 대규모 전단의 임무로 이해되지는 않았었다.

1994년 UN 해양법협약Ⅲ(UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the SeaⅢ)이 발효되었다. 이 협약은 공해상에서의 항행의 자유(Navigation Right), 영해에서의 무해통항권(특정국의 영해라 할지라도 다른 나라의 평화와 안전을 해하지 않는 경우 통과할 권리, the Right of Innocent Passage), 200해리 배타적 경제수역(EEZ) 등을 보장하고 있다.

8) Thayer, Carlyle A., Southeast Asia: patterns of security cooperation, The Australian Strategic Policy Institute, 2010, 9. http://www.asean.edu.sg/aseanstudiescentre/NA-SPT_SoutheastAsia.pdf

9) David Rosenberg, Professor of Political Science, Middlebury College, "Safety, Security & Environment in the Straits of Malacca & Singapore"

http://www.google.co.kr/url?sa=t&source=web&cd=3&ved=0CDQfjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.wilsoncenter.org%2Fevents%2Fdocs%2FRosenbergPowerpoint.ppt&rc=j&q=David%20Rosenberg%2C%20RMSI&ei=7M0wTta7OoPfsQLy4-jqCg&usq=APQjCNHLAGfPcOx1ta_zq49cN2v1n0CSZg&cad=rjt

하지만, 공해상에서의 항행의 자유와 무해통항권의 보장할 수단이 마땅치 않은 것이 현실이다. 게다가 이 협약에 따라 확장된 해양관할권이 중복되는 지역에서는 도리어 영토 분쟁을 가중되는 사례도 있었다. 미국 같은 해양 패권국가가 참여하지 않은 것도 협약이 지닌 중대한 한계의 하나이다. 미국 의회가 이 협약을 비준하지 않은 이유 중 하나는 “범으로든 미국에 반대하는 군사세력에 의해서든, (미국이) 항행의 권리를 제약받거나 위협받은 적이 없으므로 굳이 비준할 필요가 없다”는 것이었다.

미 태평양사령부가 제안한 RMSI가 해양안보를 이유로 군사적 패권을 확보하려는 의도를 관철하려 한다는 의심을 받아 관련국들로부터 거부당한 반면, 해양운송로의 안전을 도모하고 해적 등의 위협으로부터 민간선박의 항행을 보호하기 위한 아시아 정부나 해안경비대(Coast Guard)간 협력체계는 이미 형성되어 있다.

ReCAAP(The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia)은 2004년에 합의되어 2006년 9월부터 발효된 아시아 지역 최초의 해적/해양강도 대응 정부간 협정으로서 한국, 일본, 중국¹⁰⁾, 인도, 베트남, 필리핀 등 17개 국가가 참여하고 있다. 미국은 참여하지 않고 있고, 인도네시아와 말레이시아도 참여하지 않고 있다. 사무국은 일본에 있다. 한국은 국토해양부에서 참여하고 있다¹¹⁾.

한편, 2004년 이후 HACGA(Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting)라는 이름으로 아시아 해양경비책임자 회의가 연례적으로 열리고 있는데, 여기에는 인도네시아, 말레이시아, 중국, 일본, 한국 등을 포함한 대부분의 아시아 나라들이 참여¹²⁾하고 있다. 한국의 해양경비책임은 해양경찰청(Republic of Korea Coast Guard, ROKCG)이 맡고 있다.

10) "Much of the credit for increasing Chinese acceptance of norms of maritime cooperative security is due to Japan's influence and the formation of ReCAAP, originally based on an ASEAN+3 framework but later expanded."

Prof. Gaye Christoffersen, *China and Maritime Cooperation: Piracy in the Gulf of Aden*, IPSW Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy, Berlin, Germany, 2010, http://www.humansecuritygateway.com/documents/IPSW_ChinaMaritimeCooperation_PiracyGulfOfAden.pdf

11) <http://www.recaap.org/AboutReCAAPIS.aspx>

12) <http://english.peopledaily.com.cn/90001/90777/90851/7433265.html>

2. 지구해양파트너십(Global Maritime Partnership)

1,000척 해군 개념(1,000-Ship Navy concept)과 지구해양파트너십(Global Maritime Partnership)

최근 전개되는 미 해양전략의 완성판은 전 미 합참의장 멀른(Michael Mullen) 제독의 '1,000척 해군' 개념에 의해 종합된다.

'1,000척 해군'이라는 개념은 마이클 멀른이 미 해군 참모총장에 재임하던 2005년 8월 제안한 것¹³⁾으로, 이 개념은 미 해군이 동맹/우방국의 해군·해경·해양관련 기관과 '글로벌 해양 파트너십 (Global Maritime Partnership)'을 구축하여 공동대처함으로써 사실상 '1,000척의 (국제) 해군(1,000 Ship Navy)'이 되도록 하자는 것¹⁴⁾이다.

이 개념은 2007년 10월, '21세기 해군력을 위한 협력전략(A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower)¹⁵⁾'이라는 새로운 해양 전략으로 공식화된 후 지금까지 미 해군 해양전략의 근간을 이루고 있다. '21세기 해군력을 위한 협력전략'이라는 이름에서도 알 수 있듯이 '1,000척해군' 개념은 기본적으로 2002년에 발표된 미

13) 조윤영, '미국 해양전략의 변화와 한국의 해군력', 東西研究 제 21 권 제 2 호 (2009)

14) "2005년 현재, 우리는 31개의 잠수함을 장기적인 작전을 위해 전 세계에 배치하고 있습니다...전 지구적으로 우리의 동맹들과 파트너들과 함께 활동하면서, 우리는 224개 이상의 잠수함을 포함하는 자유세계의 국제 잠수함 전력의 일원이 됩니다. 이것이 멀른 제독이 묘사한 제안한 1,000척 국제 해군의 좋은 예라 하겠습니다."

미 하원 군사위원회, '핵 잠수함 전력투사의 현재와 미래의 구조에 관한 소위원회 해군 잠수함 사령관 해군 중장 Charles L. Munns, 잠수함 전투국장 해군소장 Joseph Walsh의 진술', 2006, 3, 28.

"In 2005, we deployed 31 SSN submarines throughout the world on lengthy operational deployments... And we are not alone. Working with our allies and partners around the globe, we are part of the free world's international Submarine Force that includes more than 224 submarines. This is a good example of Admiral Mullen's description of the 1000 ship international Navy."

Statement of Vice Admiral Charles L. Munns Commander Naval Submarine Forces And Rear Admiral Joseph Walsh Director of Submarine Warfare before the House Armed Services Committee Subcommittee on Projection Forces on The Nuclear Submarine Force - Current and Future Force Structure, 28 March 2006

http://www.globalsecurity.org/military/library/congress/2006_hr/060328-munns-walsh.pdf

15) General James T. Conway and Admiral Gary Roughead and Admiral Thad W. Allen, *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, November 2007

<http://www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf>

국의 해양패권전략, 'Sea Power 21(해군력 21)'¹⁶⁾에 기초하고 있다.

하지만, 이 개념은 훨씬 축소된 미국의 해군력과 전진배치전략을 채택함으로써 더욱 넓어진 작전반경을 감당하려는 교육지책¹⁷⁾을 반영하고 있다. 축소된 미 해군력을 보완하기 위해 동맹국의 해군력 동원을 극대화함으로써 미국 주도의 제해권 유지에 기여하게 하자는 것이다.

이른바 글로벌 해양 파트너십(Global Maritime Partnership)이라는 이름으로 연합해군을 구성하는 구상인 셈이다. 물론 이렇게 형성된 합동특임부대(Joint Task Force) 혹은 연합해군사령부(Combined Forces Maritime Component Command, CFMCC)의 지휘통제권은 미군이 행사한다.

이 전략을 구현하기 위해 미군에게 요구되는 능력은 1) 해군TF의 전진 배치, 2)억지력확보; MD, 핵억지력 등, 3)제해권 확보, 4)작전연안으로의 신속한 전력투사, 5)해양안보 유지, 6)인도적 지원 능력 등이다. 군사협력의 주된 목표의 하나로 인도적 지원을 강조하는 것은 유념할 만하다.

미 해군 지침서인 'Naval Operations Concept 2010- Implementing The Maritime Strategy'¹⁸⁾에 따르면, 해양안보 임무란 △대량살상무기 확산방지, △테러방지, △해적방지, 그리고 △기타 연관된 비정규적 위협에 대비하는 것이다. 과거 FSI, CSI, RMSI로 추구하던 활동들이 모두 이 구상에 통합되어 있다. 그 밖에 전진배치된 미군이 담당하는 주요 임무는 △지구적 수준의 정보수집, 사찰, 정찰(Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance, ISR) 임무, △탄도미사일 방어(Ballistic Missile Defense, BMD)임무, 그리고 △(핵)공격 임무 등이다. 여기서 억제대상인 해양안보 위협세력은 "탈리반 같은 극단주의자나 테러리스트, 혹은 북한이나 이란 같은 불량국가"는 물론, "최근 군사력을 팽창하고 있는 몇몇 주요 지역세력", 예컨대 중국도 포함된다.

16) Rick Rozoff, "Control Of the World's Oceans. Prelude To War?", 2009. 2. 1.

<http://www.scoop.co.nz/stories/HL0902/S00007/control-of-the-worlds-oceans-prelude-to-war.htm>

17) Vijay Sakhuja, "Any Asian takers for a 1000-Ship Navy?", Maritime Studies, No. 158, Mar/Apr 2007: 32-34

http://www.windleo.gr/diaf/2009/img/1000_ship_navy.pdf

18) Thad W. Allen, James T. Conway, and Gary Roughead, 'Naval Operations Concept 2010- Implementing The Maritime Strategy', US Naval Institute Proceedings, 2010

<http://www.navy.mil/maritime/noc/NOC2010.pdf>

글로벌 해양 파트너십¹⁹⁾ 논란 : 아시아태평양 및 인도양 지역

미국이 해군력을 전진배치하는 4개의 전략지역 역시 △유럽 대서양 지역, △아덴만과 페르시아만 주변의 서아프리카/중동 지역, △동남아시아지역, △동북아시아 지역이다. 유럽을 제외한 3개의 지역이 인도양과 태평양 즉 아시아에 위치한다.

미국의 연합해군 구상 즉 글로벌 해양 파트너십의 대표적인 사례는 인도양 서북부 즉 예멘의 아덴만과 페르시아만 접점에서 미 5함대가 이끄는 연합해군사령부(Combined Maritime Forces Component Command, CMFCC)활동이다. 이 다국적 연합해군은 미국이 말하는 이른바 '글로벌 해양 파트너십(Global Maritime Partnership) 혹은 1,000척(국제)해군개념(1,000-ship Navy Concept)의 현실에서의 구현체이다.

CMF²⁰⁾는 9.11 직후 미국이 주도하는 대테러전쟁의 일환으로 구성되어 '이라크 자유작전(Operation Iraqi Freedom, OIF)', '지속되는 자유 작전(Operation Enduring Freedom - Horn of Africa, OEF-HOA)'등 대테러 작전을 지원하고 대해적 임무를 수행하는 등 이른바 해양안보작전(MSO: Maritime Security Operation)을 수행하고 있다. CTF150(2002-)은 아덴만 지역 대테러/해양안보 임무, CTF151(2009-)은 대해적임무, CTF152(2004-)은 아라비아 걸프(Arabian Gulf)지역국가 간 해군협력 임무를 담당하고 있다.²¹⁾

19) Thad W. Allen, James T. Conway, and Gary Roughead, 'A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower', US Naval Institute Proceedings, November 2007

<http://www.navy.mil/tranitime/Maritimestrategy.pdf>

20) 총 25개국이 참여하고 있다. Australia, Bahrain, Belgium, Canada, Denmark, France, Germany, Greece, Italy, Japan, Jordan, Republic of Korea, Kuwait, the Netherlands, New Zealand, Pakistan, Portugal, Saudi Arabia, Singapore, Spain, Thailand, Turkey, UAE, UK, U.S.

21) 중국은 아덴만 지역에 구축함을 파견했으나 CMF에는 참여하지 않고 자국 선박에 대한 독자적인 보호활동을 하고 있다.

"With a focus on non-traditional security issues, a cooperative security approach was a possibility but Chinese naval strategists did not dwell on maritime cooperation. In deploying to the Gulf of Aden, China's original intention was to protect Chinese interests in the SLOCs by guarding only Chinese ships. However, SLOC security is an international public good that would require Chinese naval strategists to adapt to emerging conditions on the ground."

Prof. Gaye Christoffersen, *China and Maritime Cooperation: Piracy in the Gulf of Aden*, ISPSW Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy, Berlin, Germany, 2010

미국은 서태평양 지역에서도 이같은 미국 주도의 해군협력 네트워크 확대를 꾀하고 있지만 아직 성공적이지는 않다²²⁾.

서태평양 지역 즉 동남아/동북아 지역은 △말라카 해협 인근, △남중국해 인근, △동중국해 와 대만해협 인근 △한반도의 남해/서해(황해)인근으로 세분화된다. 전체적으로 이 지역은 미국과 그 동맹국의 주요 해상운송로임과 동시에 중국물류의 95%가 이동하는 통로이다. 서태평양 연안지역은 바다로 열린 중국의 모든 경제선과 만나고 있다. 남중국해와 동중국해 인근에서는 중국과 베트남, 중국과 필리핀/말레이시아, 중국과 일본의 도서영유권 분쟁이 지속되고 있고 중국과 대만 간의 군사적 긴장과 갈등도 이어지고 있다. 여기서 약화되고 있지만 여전히 제해권을 유지/강화하려는 미국과 경제력에 상응하는 군사력을 형성하려는 중국 간의 이해관계가 해양에서 만나 긴장관계를 형성하고 있다²³⁾.

미국 태평양사령부 산하 미 태평양 함대는(the U.S. Pacific Fleet, PACFLT)는 5척의 항공모함과 미 해병대 전력의 2/3에 해당하는 이 지역 주둔 해병대 전력을 바탕으로 미해군전력의 2/3에 육박하는 180척의 해군함정과 1,400대의 전투기, 그리고 180,000명의 중원부대를 동원할 수 있다²⁴⁾.

http://www.humansecuritygateway.com/documents/IPSW_ChinaMaritimeCooperation_PiracyGulfOfAden.pdf

22) Gaye Christoffersen (2010)

"For the United States, Admiral Mike Mullen is credited with promoting a new norm in June 2006, a new maritime strategy that shifted from the old Cold War maritime strategy that focused on sea control to a new strategy that would need maritime partners to protect trade routes, counter terrorists and interdict WMD, who would "watch over the seas together" a vision of maritime comprehensive security. Initially this partnership was called the "thousand-ship navy" but later was called the Global Maritime Partnerships (GMP) as presented in "A Cooperative Maritime Strategy for 21st Century Sea Power." The emphasis was on cooperative security approaches to maritime security with both allied naval powers and in partnerships with non-allies such as China India, which had opposed PSI, as had Malaysia and Indonesia, was skeptical that GMP might be just a reincarnation of PSI. US military allies Japan and South Korea were positive but non-allied countries were wary and uncertain what membership would entail."

http://www.humansecuritygateway.com/documents/IPSW_ChinaMaritimeCooperation_PiracyGulfOfAden.pdf

23) Gaye Christoffersen (2010)

"However, Chinese naval strategy for geographic areas beyond Southeast Asia evolved separately from the New Security Concept. Outside observers noted that China's New Security Concept with ASEAN did not extend to cooperative security with the US which had several initiatives for security cooperation in Asia and continued to hope for Chinese participation without success. The US wanted practical military-to-military exercises, while Chinese wanted dialogue on CBMs. In fact, Chinese discussion of Asian multilateralism was often a mechanism for displacing the US bilateral military alliances"

24) Terence Roehrig, "ROK-US Maritime Cooperation: A Growing Dimension of the Alliance", International

멀른 전 미합참의장은 연합해군 구상(=글로벌 해양 파트너십) 구상이 미국 국기를 휘날리는 1,000개의 군함을 의미하는 것이 아니라, 자유국가들의 집합적 능력을 연결하는 자발적인 글로벌 네트워크라고 설명하고 있다. 하지만, 한국, 일본, 호주, 태국같이 미국과 방위조약이 체결된 나라들²⁵⁾, 그리고 미국과 '주요안보협력 파트너' 관계를 맺고 있는 싱가포르를 제외한 인도네시아, 말레이시아, 중국, 러시아, 인도 등 아시아 주요 국가들은 이른바 '1,000척 해군 구상'에 참여하기를 꺼려하고 있다²⁶⁾.

예를 들어 최근 미국과 핵 및 군사협력을 강화하고 있는 인도조차 ISI, RMSI 등 미국의 해양안보 구상에 일관되게 부정적인 입장을 표명해 왔고 '유엔 임무가 아닌 미국 주도의 다국적 파트너십 구상에는 참여하지 않을 것'임을 명백히 하고 있다²⁷⁾. 최근 미국과의 군사협력을 확대하고 있는 인도네시아와 말레이시아 역시 마찬가지다. 이들은 매우 제한적인 대테러/대해적 군사협력 활동, 예를 들어 Cooperation Afloat Readiness and Training(CARAT), Southeast Asia Cooperation Against Terrorism (SEACAT)²⁸⁾ 등을 미국과 더불어 진행하고 있지만, 미국이 제안한 RMSI 참여를 거부함으로써 말라카 해협에 대한 미 해군의 전진배치를 좌절시킨데 이어 미국의 1000-Ship Navy Concept(글로벌 해양 파트너십)에도 거리를 두고 가담하지 않고 있다.

더구나, 미국과 양자 간 군사조약(상호방위조약)을 체결하고 글로벌 해양 파트너십에 참여하고 있는 태국과 필리핀조차도 미군의 주둔이나 자국 시설에 대한 점

Journal of Korean Studies · Spring 2010

<http://www.icks.org/publication/pdf/2010-SPRING-SUMMER/6.pdf>

25) 이들 나라들과 미국이 맺은 군사동맹에 기초해 행해지는 주요 군사훈련은 TALISMAN SABER(미-호주), COBRA GOLD(태국), BALIKATAN(필리핀), KEEN SWORD/KEEN EDGE(일본), KEY RESOLVE/FOAL EAGLE(한국) 그리고 RIMPAC(미국과 영국이 주도, 한국, 일본, 호주 등 10여개국 참가) 등이다.

26) Vijay Sakhuja (2007) http://www.indiaeo.gr/diaf/2009/ing/1000_ship_navy.pdf

27) Sudeep Mukherjee, "India Unwilling To Join 1,000-Ship Navy Concept", World Of Defense, 2011, 5, 21
<http://worldofdefense.blogspot.com/2011/05/india-unwilling-to-join-1000-ship-navy.html>

28) 인도네시아는 옵저버로만 참여하고 있다.

"Southeast Asia Cooperation Against Terrorism: The program is another US led initiative. It involves annual counter terrorism exercises between the United States and Brunei, Malaysia, the Philippines, Singapore and Thailand. In 2009, Indonesia participated as an observer."

Thayer, Carlyle A., Southeast Asia: patterns of security cooperation, The Australian Strategic Policy Institute, 2010, 9. / http://www.iseas.edu.sg/aseanstudiescentre/NA-SPI_SoutheastAsia.pdf

군을 조건부로 제한하고 있어 미 태평양사령부가 “동남아시아에서 미군의 전진배치와 주둔은 해당국의 도움을 받지 못한 채 매우 비싸고 비효율적 방법으로 이루어지고 있다”²⁹⁾고 불만을 토로하는 상황이다. 필리핀의 경우는 ‘대테러작전(Combating Terrorism)’을 위한 필리핀 정부의 초청 형식으로만 미군의 주둔을 허용하고 있고, 태국 역시 양국 간 약정된 훈련(COBRA GOLD)에 직접 관련되거나 일시적인 기항에 한해서만 미군의 자국 시설을 이용하도록 하고 있어 더 협의가 필요하다는 것이다.

미국의 해양전략과 한국해군

한국은 일본과 함께 동아시아에서 미국의 전통적인 우방으로서 영구적인 군사기지를 제공하고 있을 뿐만 아니라, 미국의 모든 해양전략에 적극적으로 참여하고 있다.

이를 뒷받침하는 토대로서, 한미 양국은 21세기 이후 한미동맹의 지역적(동북아시아)/지구적 역할을 강화할 토대를 단계적으로 마련해 왔다. 특히 한미양국이 2006년 주한미군의 전략적 유연성을 인정하기로 합의하고 한미동맹을 재정 의하기 위한 작업을 본격화한 이래 주한미군은 한반도 안보를 넘어서 유연하게 들고날 수 있게 되었고 한국군 역시 한반도를 벗어나 활동할 수 있는 근거가 마련되었다. 특히 이명박 정부 집권 이후 2008년 한미정상회담을 계기로 미국과의 전략적 동맹 관계를 선언하고 ‘지역/세계안보 수요’에 공동대처하기로 하면서 한미동맹의 지역적/지구적 협력, 특히 해양에서의 협력³⁰⁾은 더욱 구체화되고 되고 있다.

29) Robert F. Willard, “미태평양사령부의 대비태세에 대한 미 태평양사령관 진술”, 미 상원 군사위원회 2011, 4, 12.

STATEMENT OF ADMIRAL ROBERT F. WILLARD, U.S. NAVY COMMANDER, U.S. PACIFIC COMMAND BEFORE THE SENATE ARMED SERVICES COMMITTEE ON U.S. PACIFIC COMMAND POSTURE, 12 APRIL 2011

"U.S. force posture in Southeast Asia is achieved almost entirely with deployed U.S. forces, which is a costly and inefficient way to achieve presence and conduct the requisite security and influence activities. Singapore, which allows a modest mix of U.S. service capabilities, is the only exception in the region."

<http://armed-services.senate.gov/statemnt/2011/04%20April/Willard%2004-12-11.pdf>

30) 최근의 미국 측 분석 자료들은 미 육군의 주둔이 동맹국 내부에 외국군 주둔에 대한 문화적 반발을 불러오고 부정적 여론을 확산하는 반면, 해군의 전진배치나 해양에서의 협력은 가시적 흔적(Rootprint)을 줄이고 상대적

2009년 상원 군사위원회에 출석한 전 미태평양사령관 티모시 키팅 제독³¹⁾은 한미 동맹은 한반도 안팎으로부터의 안보도전에 보다 잘 맞서기 위해 변환을 계속해왔고, 미국은 대량살상무기 확산과 해양안보와 같은 역내 안보도전에 대응하기 위해 한국과의 파트너십을 형성하기 위한 기회를 지속적으로 모색하고 있다고 증언하고 있다. 미국이 추구하는 지역 (해양) 파트너십의 핵심내용이 대량살상무기 확산 차단과 해양안보에 초점을 맞추고 있음을 엿볼 수 있다.

한반도와 그 주변의 재래식 군사위협, 그리고 대량살상무기 확산 위협과 해양안보 위협에 대응하기 위한 한미 양국의 대표적인 해군 훈련과 작전은 다음과 같다.

<주요 해상 훈련>

키 리졸브/독수리연습(Key Resolve/Foal Eagle) : 한반도 전면전 혹은 그에 준하는 무장갈등 상황을 가정한 한미 연합전사중원 훈련으로서 매년 3월 경에 실시한다. 미 태평양사령부 제 7함대의 항공모함과 2척의 이지스함이 이끄는 대규모 한미 합동 상륙작전을 포함하고 있어 북한이 북침훈련이라며 강력히 비난하고 있다. 주한미군을 제외하고도 최대 14,000명 이상(2009년)의 미군 중원군이 훈련에 참여

으로 문화적 반감을 덜 가지게 한다는 점을 강조하고 있다.

"Even as security, stability, and the global economy become more interdependent, resistance to a large U.S. military "footprint" abroad will continue to increase. Naval forces provide the ideal means in such a security environment to accomplish a wide variety of missions conducted independently or in concert with joint, interagency, international and non-governmental partners that share the United States' interest in promoting a safe and prosperous world."

Thad W. Allen, James T. Conway, and Gary Roughead(2010) 참조

"While the presence of ground forces can be problematic, because of the large footprint they create, maritime cooperation creates a far smaller footprint and makes it easier to sustain ROK domestic political support for this type of endeavor. The South Korean public has recognized the need to protect its sea commerce and maritime interests." Terence Roehrig(2010)참조

31) Admiral Timothy J. Keating, 상원 군사위원회에서의 진술, 2009, 3, 24.

Admiral Timothy J. Keating, "Statement before the Senate Armed Services Committee," March 24, 2009

[http://www.pacom.mil/web/pacom_resources/pdf/19MAR09%20\(PACOM%20SASC%20\)Posture%20Statement.pdf](http://www.pacom.mil/web/pacom_resources/pdf/19MAR09%20(PACOM%20SASC%20)Posture%20Statement.pdf)

"the U.S.-ROK alliance continues to transform to better meet security challenges, both on and off the peninsula" and "we continue to seek opportunities to build upon our partnership with the ROK to respond to regional security challenges such as counterproliferation and maritime security."

한다. 이 훈련은 2008년까지는 RSOI(Reception, Staging, Onward Movement, and Integration)로 불리워졌고, 그 이전에는 Team Spirit라는 이름으로 시행되었다. 2009년 이 훈련에 참여한 리처드 짐머(Richard Zilmer) 미 해병대사령관(중장)은 “제 7함대와 미 해병 중원군, 그리고 한국의 해군과 해병대는 우리가 이토록 거대한 범위와 규모의 합동상륙작전을 수행해 낼 수 있는 유일한 국가이며 군이라는 사실을 여실히 보여줬다”고 평가³²⁾했다. 2010년, 2011년에는 북한 유사시 북한 내 대량살상무기를 해체하는 훈련을 위해 미국 전담팀이 참여했다. 독수리 연습(Foal Eagle)은 한미 야외기동훈련으로 1961년부터 매년 가을에 연례적으로 실시해 오다가, 2002년부터 당시 한미 연합전시중원연습에 통합되어 현재까지 키 리졸브와 같이 실시되고 있다. 대특수전력, 대잠수함 작전³³⁾을 포함한다.

대특수전훈련(the Counter Special Operations Forces Exercise, CSOFEX) : 북한의 잠수함, 특수전력에 대비하기 위한 한미 해상 특수전 훈련이다.

울지 가디언 프리덤(Ulchi Guardian Freedom, UGF) : 이 훈련은 연례 한미 전투지휘소 훈련으로서, 주로 한반도에서의 전쟁 시나리오에 따른 협력, 계획, 전투 수행, 정보 시스템등과 관련된 한미연합군의 지휘 및 통제 체계를 평가하고 개선하기 위한 훈련이다. 2007년까지는 울지포커스렌즈 훈련으로 불리워졌다. 매년 8월 혹은 9월에 양국으로부터 10,000명 이상의 병력이 참여한다. 2011년 울지 가디언 프리덤 훈련에는 북한 대량살상무기 해체 훈련이 포함되었다.

호국훈련(Hokuk) : 매년 10월 ~ 11월에 연례적으로 실시하는 전구급 합동 훈련. 1996년도 이후 팀스피리트 훈련을 대체하여 군단급 기동훈련 위주로 시행해 왔으며, 2008년부터는 육·해·공군 상호간 합동성 중진에 주안을 두고 대규모 상륙작전을 포함하는 전구(THEATER) 합동작전 훈련을 매년 실시해 오고 있다. 2010년 호국훈련 중 연평도 인근에서의 포격훈련 과정에서 양측의 포사격 교전이 일어났다. 2011년 호국훈련에는 미 해군과 해병대 500여명을 포함한 14만여명이 참가했다.

32) U.S. 7th Fleet, "U.S. Marines, Sailors Hone Amphibious Skills, Get Back to Basics," April 1, 2009.

http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=43767

"The Sailors of the U.S. 7th Fleet, the Marines and Sailors of III MEF and our great ROK Navy and Marine Corps partners have clearly demonstrated that we are the only nations and services capable of conducting a combined, joint forcible-entry operation of this scope and magnitude."

33) 2010년 3월 26일 독수리 연습 차원에서 한미해군이 서해상에서 대잠수함 훈련을 하던 중 백령도 인근에서 천안함이 침몰하였다.

림팩훈련(Rim of the Pacific, RIMPAC) : 매 2년마다 6월 또는 7월 중 하와이 연안에서 열리는 최대규모의 해상 군사훈련이다. 미국과 영국 주도로 호주, 일본, 한국, 싱가포르, 캐나다, 칠레, 네덜란드, 페루 등 10여 개국이 참여하고, 35척 이상의 전투함, 6개 내외의 잠수함, 150대 내외의 전투기, 그리고 약 20,000명의 병력이 참여한다. 중국은 참여하지 않고 있고 업저버로도 참관하지 않고 있다³⁴⁾. 림팩훈련은 전술능력과 상호운용성(interoperability) 등 구체적인 해상작전능력을 향상할 목적으로, 참가함정간 팀을 나누어 War Game 방식으로 진행한다. 2010년에는 한국의 이지스함-세종대왕함이 참여하여 Combat System Ship Qualifications Trials(CSSQT)이라는 테스트를 수행했는데, 록히드 마틴사가 대행하는 이 테스트는 이지스 레이더의 방호능력과 이지스함간의 데이터링크 시스템을 점검³⁵⁾하는 것이다. 록히드 마틴 측은 이 테스트가 미국이 주도하는 전세계 MD체계 구축의 기반이 되는 테스트³⁶⁾라고 설명하고 있다. 세종대왕함은 아직 본격적인 MD작전이 가능한 SM2ER 혹은 SM3급 이상의 탄도미사일 요격용 고고도 미사일을 장착하지는 않고 항공기 혹은 크로즈미사일 요격용 근접폭발방식인 SM2(MB)를 장착하고 있다.

퍼시픽 리치(Pacific Reach) : 한국은 2년-3년 간격으로 개최되는 다국적 잠수함 구조 훈련인 Pacific Reach에 참여하고 있다. 이 훈련에는 미, 영, 호주, 캐나다, 싱가포르, 말레이시아 등이 참여하며 중국도 참여하고 있다.

34) 미국의 국방권한법 2000은 인도적 지원이나 탐색구조 작전 외의 중국과의 군사접촉을 금하고 있다.

35) 이와 관련하여 제주해군기지와 MD의 관련성에 대한 정육식의 아래 글 참조

정육식, 제주 해군기지와 한국의 국익(2), 프레시안, 2011.08. 01

http://www.pressian.com/article/article.asp?article_num=40110731194134

"미국은 이미 한국과 일본에 이동식 조기경보 레이더인 '합동 전술 지상기지(Joint Tactical Ground Station)'를 배치했는데, 이지스함은 이 레이더로부터 탄도미사일 발사 탐지 및 추적 정보를 제공받을 수 있다. 또한 이지스함 간에도 데이터 링크가 되어 있어 있는데, 가령 서해나 동해에 배치된 이지스함이 제주 남방 해역에 배치된 이지스함에 탄도미사일 탐지·추적 정보를 제공할 수 있다. 아울러 해상 X-밴드 레이더, 첩보 위성인 '방위 지원 프로그램(Defense Support Program, DSP)', DSP보다 탄도미사일 탐지 능력이 훨씬 강력한 '우주배치 적외선 시스템(Space-Based Infrared Systems, SBIRS)' 등을 배치하고 있어, ABMD(Aegis Ballistic Missile Defense)의 탄도미사일 발사 조기 탐지 및 추적 능력의 한계를 보완하고 있다. 이는 곧 제주해군기지 자체적으로 MD용 레이더나 통제본부를 구비하지 않는다고 해서, 이것이 곧 제주해군기지와 미국 해상 MD 사이의 무관함을 보장해줄 수 없다는 것을 의미한다.

36) "Lockheed Martin Installs Aegis Combat Systems on Two New U.S. Navy Destroyers",

NAVALTODAY.COM, 2011, 04, 21.

<http://navaltoday.com/2011/04/21/lockheed-martin-installs-aegis-combat-systems-on-two-new-u-s-navy-destroyers/>

코브라 골드(Cobra Gold) : 미국과 태국 양국 정례군사훈련이었으나 최근에는 세계에서 가장 규모가 큰 미국 주도의 다국적 공동군사훈련으로 확대되었다. 대규모 상륙작전 훈련도 포함된다. 2011년에는 미군 7,300명을 포함하여 13,000명이 참여했다. 한국은 2010부터 공식적으로 참여하고 있다. 싱가포르, 일본, 인도네시아, 말레이시아 등이 참여한다. 이중 일본과 인도네시아, 말레이시아 등은 주로 민사훈련 혹은 평화유지 훈련에 부분적으로만 참여한다. 반면, 2011년 훈련에서 한국은 미국, 태국과 대규모 상륙훈련을 실시했다.

<주요 해상 작전>

대량살상무기확산방지구상(PSI, Proliferation Security Initiative) : 북한이 장거리 미사일(인공위성)을 실험한 직후인 2009년 4월부터 한국은 PSI에 공식 참가하고 이어 2010년 부산에서 미국, 일본, 호주 등 5개국이 참가한 PSI 해상차단 훈련을 개최했다. 2003년 미국이 PSI를 제안했을 때, 한국 정부는 미국과의 동맹관계임에도 불구하고 PSI에 대한 국제적 평판과 중국, 북한과의 관계 등 한반도/동북아 평화를 두루 고려하여 참여하지 않았고, 2005년 12월 이후 단지 업저버³⁷⁾로만 참여해왔었다. 한반도 주변 해역에서 직접 PSI 작전이 실시될 경우, 남북해운합의서에 위배됨은 물론, 국제법적으로 정당화되기 힘든 군사제재조치로 인해 곧바로 한반도 동북아 군사긴장으로 이어질 수 있다는 우려가 제기되었기 때문이다.

연합해군(Combined Maritime Force, CMF)151 : 이른바 청해부대 파병으로 알려진 미 주도 국제연합해군 파병은 2009년 3월에 이루어졌다. 한국은 예멘의 아덴만과 페르시아만 걸프에서 미 5함대가 이끄는 연합해군사령부(Combined Maritime Forces Component Command, CMFCC)에 구축함 1척을 파병하여, 3개 합동특임부대(Combined Task Force) 중 하나인 CTF151의 일원으로 활동하고 있다³⁸⁾.

37) 미국이 요구한 총 8개항의 협력방안 중, △한미 군사훈련에 WMD 차단 훈련 포함, △PSI 활동전반에 대한 브리핑 청취, △PSI 차단훈련에 관한 브리핑 청취, △역내 차단훈련 참관, △역외 차단훈련 참관 등 5가지 사항에 참가하고, △PSI 정식참여, △역내 차단 훈련 시 물적지원, △역외 차단 훈련 시 물적지원 등 3가지 사항은 참가하지 않기로 한 것이다.

38) 최근 청해부대는 해적에게 납치된 삼호 주일리호 선원에 대한 무리하고 과시적인 군사행동을 전개하여 해적 8명을 사살하고 선원들을 구출하는데 성공하였다. 하지만 이 과정에서 선장이 해적과 아군의 총탄에 맞아 중상을 입었고, 소말리아 해적들은 향후 인질사살 등 보다 강력한 보복적 대응을 하겠다고 공언하여 해적에 대한 대응에 군사적 수단을 우선하는 방법의 부작용에 대한 논란이 계속되어 왔다. 특히 최근 소말리아 해적들

3. Pivot to Asia와 공해전(Air-sea Battle)

III. 한미동맹 재편과 미국의 해양 전략: 노무현 정부 - 이명박 정부

1. 한미동맹의 전략적 유연성³⁹⁾

한미동맹의 재편/전환 과정과 미국의 해양전략과의 연관성, 그리고 이 전환이 동(북)아시아와 한반도에 미치는 영향을 살펴보기 위해서는 주한미군의 전략적 유연성을 둘러싼 논란을 재조명할 필요가 있다.

1989년 이래 SCM(한미연례안보협의회)에서 주한미군의 지역역할 강화가 거론된 이래 한미 양국은 1995년 한미공동 연구를 거쳐 2003-4년 미래한미동맹정책구상회의(FOTA, Future of the ROK-U.S. Alliance Policy Initiative)에서 이를 공식적으로 논의하기 시작했다. 2003년 2004년 한미연례안보협의회에서 한미 국방장관 성명에는 “양 장관은 주한미군의 전략적 유연성이 중요함을 재확인하였다”는 표현이 언급되고 있다.

이후 2005년 2월부터 한미 안보정책구상(Security Policy Initiative, SPI)회의와 차관급 고위전략대화를 통해 이른바 ‘주한미군의 전략적 유연성’이 논의되어 2006년 1월 19일 한미 고위 전략대화에서 한미 외무부-국무부 공동성명을 통해 합의사항이 공표되었다.

동맹의 재정의와 지역동맹으로의 전화

해외주둔 미군의 전략적 유연성을 실현하자면 냉전시기 동안 쌍무적으로 형성된 개별 국가별 안보조약 및 동맹체제가 걸림돌로 작용하게 된다. 한미동맹, 미일동맹 등은 이 동맹의 임무와 역할, 군사행동의 반경 등이 엄격히 제한되어 있기 때

이 한국 선원들은 나포하여 한국에 송환되어 재판을 받고 있는 소말리아 해적과 교환하자고 주장하고 있어 해적문제를 군사작전으로 해결하는 것의 한계에 대한 논란을 더욱 가열시키고 있다.

39) 이태호, “주한미군 재배치와 전략적 유연성 합의의 문제점”, 2008평화백서, 아르케, 2008

문이다.

냉전 해체 이후 미국은 일본, 서유럽(NATO)등과 함께 각각 '미일 공동안보선언(1996년)과 'NATO의 확대와 그 사명의 재정의'(1999년)을 발표하여 '냉전 이후의 동맹 재정의'를 추진해왔다. 그 핵심은 미국의 군사전략 및 군사변환에 함께 할 수 있도록 동맹의 활동범위와 역할을 지역적 지구적으로 확대(이른바 해외배치 미군의 전략적 유연성 강화와 동맹간 '상호운용성' 강화)한다는 것이다.

일본이나 NATO의 경우와 마찬가지로, "미국은 수차례의 한-미간 미래동맹조정회의(FOTA)를 통해 '한미상호방위조약 개정'과 같은 '별도의 조치 없이' 동 조약의 해석에 관한 양국간 양해를 통하여 주한미군의 지역적 역할을 인정할 것을 주장'한 것으로 알려져 있다.

장비/ 병력이동/ 기지사용/ 사전협의절차의 유연성

2006년 1월 한미가 합의하여 공표한 '주한미군의 전력적 유연성'이란 한 마디로 해외 주둔 미군을 전 세계 어느 곳으로든 신속하게 투입할 수 있도록 군대를 신속기동군으로 탈바꿈하여 재배치하며, 그 작전 범위를 유연화하는 것을 의미한다. 노회찬 전 국회의원이 2006년 2월 공개한 '주한미군 전력적 유연성에 관한 논란 점점'이라는 제목의 문서는 2004년 12월 청와대 국정상황실과 민정수석실에서 검토된 문서로 알려져 있는데, 이 문서에 따르면 미국이 제안하는 전력적 유연성은 △장비의 유연성, △병력이동의 유연성, △기지 사용의 유연성, △사전협의 절차의 유연성 등을 모두 포괄⁴⁰⁾한다.

장비의 유연성은 말 그대로 해외주둔 미군기지 내의 장비를 전 세계적 범위의 이동이 가능하도록 입출입을 유연화한다는 것이다. 이와 관련하여 유의할 것은 미국은 핵 잠수함, 핵 탑재 항공모함 등 핵무기 관련 장비에 대해 확인도 부인도 하지 않는 정책을 유지하고 있다는 점이다. 병력이동의 유연성은 신속기동군 체제로 전환된 미군 병력의 입출입이 유연해진다는 의미이며, 기지사용의 유연성은 불박이 군이 아닌 전 세계로 투사 가능한 이들 신속기동군이 전 세계의 기지를 유연하게

40) "전략적 유연성 MD, 핵무기배치 초래 - 노회찬 국회 대정부 질문에서 '청와대 문서 공개', 통일뉴스, 2006. 2. 6/ <http://www.tongilnews.com/news/quickViewArticleView.html?idxno=63210>

활용하게 된다는 의미이다. 사전협의 절차의 유연성은 이들 장비, 병력, 기지사용의 유연성을 확보하기 위해 기지를 제공하는 공여국과의 협의 절차를 융통성 있게 하여 미군의 드나들에 대한 제약요소를 최소화한다는 의미이다.

2. 동북아 균형자 역할을 둘러싼 갈등

전략적 유연성과 노무현 정부 동북아 구상의 충돌

2005년 2월 경 한미는 한미안보정책구상(SPT)회의와 차관급 고위전략대화를 통해 이른바 전략적 유연성과 전시작전권 환수 및 한미연합지휘체계 개편 구상 등을 논의하고 있었다. 2005년 6월에는 한미정상회담에서도 전략적 유연성 문제가 거론되었다.

그런데, 2004-05년 전후 작성된 NSC 문서들은 일관되게 전략적 유연성 합의가 야기할 파장을 우려하고 있음을 알 수 있다. 2005년 4월 5일 작성된 3급 비밀문서, '국정상황실 문제제기에 대한 NSC 입장'⁴¹⁾에서 국가안전보장회의(NSC)는 "전략적 유연성의 문제가 단순한 주한미군 유출입의 문제가 아니라, 한미동맹의 성격과 한국안보에 사활적인 이익과 관련되어 있다"고 인식하고 "이 문제가 군사주권이 걸려 있고 한반도 안보상황의 지형을 근본적으로 변화시킬 수 있는 중차대한 내용"으로서 "당초 미측 요구대로 한미동맹이 '지역동맹화'할 경우, 주한미군의 지역 역할은 당연히 전제되고 한·미 연합 지역 기동군 문제나 한국군의 지역 역할 문제가 이슈화되는 걸잡을 수 없는 상황에 봉착"할 것이라고까지 우려⁴²⁾하고 있었다.

41) "한·미, 03년 전략적유연성 외교각서 교환", 통일뉴스, 2006. 2. 2

<http://www.tongilnews.com/news/articleView.html?idxno=62819#>

42) "2005년 4월 5일 국가안전보장회의가 작성한 문건에서 드러난 사실들을 보면, 첫째, 미국은 한반도 방위만을 목적으로 한 한·미동맹군을 중·일, 중·대만 분쟁에 관여하는 상황이 될 수도 있는 지역동맹군 체제로 바꿀 것을 요구했다. 둘째, 미국은 타이완 사태 및 군산 항공기의 중국 초계 활동에 대한 입장을 전달함으로써 타이완 분쟁이나 중국 영토 초계 활동에 주한미군을 이용할 수 있다는 뜻을 전했다. 셋째, 전략적 유연성 합의로 미군의 미사일방어체계나 핵무기 배치 등에 대해 우리가 포괄적 양해를 해주는 결과가 될 수 있다는 우려가 제기됐다."

정삼모, MBC 논설위원, '전략적 유연성의 의미와 우리의 과제', 주한미군 전략적 유연성 합의에 관한 긴급토론회, KNCC 주최, 2006, 2. 7

2005년 4월 동북아시대위원회(당시 위원장 문정인)이 발주한 용역보고서 「주변 4국의 중장기 동북아 안보전략 보고서」 역시, “대만해협에서 군사적 충돌이 일어날 경우 한국에 ‘커다란 도전’이 될 것”이라 경고하고 “주한미군이 (전략적 유연성 합의에 따라) 지역군으로 전환될 경우, 대만해협에서 분쟁발생시 주한미군의 개입될 가능성이 커지고, 이럴 경우 - 최악의 상황에서는 - 주한미군기지가 중국의 미사일 공격의 대상이 될 수도 있다.”고 지적하고 있다.

노무현 정부는 이같은 우려를 불식시킬 통제장치로서 동북아 분쟁 불개입, 사전협의제도 도입 등을 미국으로부터 약속받고자 했던 것으로 보인다.

2004년 7월 7일 반기문 당시 외교부 장관은 국회 통일외교통상위원회에서 “주한미군이 여러 가지 전략적 유연성에 따라서 이동이 있을 경우에는 당연히 사전에 긴밀히 협의해야 된다고 생각합니다. 특히 전략적 유연성을 이행하는 과정에 있어서 한미 간에 긴밀한 사전협의체제를 제도화하는 문제가 주요한 점”이라고 보고하고 있다.

또한 2005년 12월 29일 작성된 NSC 상임위원회 발언록은 “우리 측이 제시한 기본개념 중 ① 전략적 유연성 인정 ② 동북아 분쟁 불개입에 대해서는 미국과 합의를 보았으나, ③ 사전협의를 미결상황임. 우리측은 ③과 관련, 향후 상황 도래시 논의하자는 입장임”이라고 한미간 논의결과를 요약하고 있다⁴³⁾.

결과적으로 2006년 1월 19일 제1차 고위전략대화에서 한미 외무부(국무부)장관이 발표한 ‘동맹 동반자 관계를 위한 전략 대화 출범에 관한 공동성명’에서 사전통제장치에 대해서는 거론되지 않았다. 공동성명은 주한미군의 전략적 유연성의 필요성을 존중한다고 밝히고 “전략적 유연성의 이행에 있어서, 미국은 한국이 한국인의 의지와 관계없이 동북아 지역분쟁에 개입되는 일은 없을 것이라는 한국의 입장을 존중한다(In the implementation of strategic flexibility, the U.S. respects the ROK position that it shall not be involved in a regional conflict in Northeast Asia against the will of the Korean people)”는 단서를 달고 있다.

이에 대해 이종석 전 통일부 장관(협상 당시 NSC 사무총장) 후보자는 2006년 2월 인사청문회 진술과정에서 “미합중국의 군대는 미 대통령 외에 어느 나라 어떤 사

<http://www.peacemaking.co.kr/news/news/view.php?papercode=PEACE&newsno=1998&pubno=168>

43) 외교부 보고 없이 ‘전략적 유연성’ 외교각서 교환 오마이뉴스, 2006. 23.

람으로부터 승인을 득하는 경우가 없으므로, 실효성 없는 사전협의를 명문화하는 것은 도리어 “유연성을 제도화시키는 것밖에 되지 않는다”며 사전협의제가 전제로서 포함되지 않은 이유를 설명하고 있다. 이종석 전 NSC 사무총장의 설명은 비교적 설득력이 있는 것이지만, 적절한 제도적 통제장치가 마련되지 않은 조건에서, 정권이 바뀌어 도리어 한미간 지역적 역할을 강조하는 정책이 채택될 경우의 위험은 가정하지 않은 것이라 할 수 있다.

동북아 균형자론과 참여정부 국방 3원칙

전략적 유연성 논의가 한창이던 2005년 2월 25일 노무현 대통령은 취임 2주년 연설에서 “우리 군대는 스스로 작전권을 가진 자주군대로서 동북아시아의 균형자로서 동북아 지역의 평화를 굳건히 지켜낼 것이다”고 밝혔다. 이어 3월 8일 공군사관학교 제53기 졸업식에서는 “참여정부의 국방3원칙은 △동북아시아 균형자로서 우리 군의 역할 △자주국방을 위한 역량 강화 △동북아 분쟁 관여 배제”를 천명했다. 그는 특히 10년 이내에 작전통제권을 확보할 것이라는 점, 주한미군의 역할 변화에도 불구하고 우리 의지와 관계없이 우리국민이 동북아시아의 분쟁에 휘말리는 일은 없을 것이라는 점을 강조했다.

균형자론에 대해 미국은 매우 불쾌한 반응을 보였던 것으로 알려져 있다. 노 대통령이 밝힌 ‘동북아 균형자론’의 뉘앙스는 곧 바뀌었다. 3월 30일 외교통상부 업무보고에서 노무현 대통령은 동북아균형자론이 한-미 동맹을 토대로 협력과 통합의 동북아 질서 구축을 위한 전략적인 안목과 방향성을 의미하는 것이라고 부연 설명했다. 당시 정부 관계자는 이에 대해 “한-중-일 3자 간의 역학관계에서 어느 한 경향성이 지나치게 나타나지 않도록 하기 위해 한-미 동맹이 중요하다”는 의미라고 얼버무렸다. 동북아 균형자 역할이 미중간의 갈등을 조정하는 것이 아니라 한미동맹을 중심으로 한중일 갈등을 조정한다는 의미로 퇴색된 것이다.

당시 국방부 아시아태평양 담당 부차관보였던 리처드 P. 틀리스(Richard P. Lawless)는 한 언론인터뷰에서 “균형자라는 것은 우리가 정말 이해하지 못했던 개념이다. 우리는 그 양쪽이 무엇인지 확실히 알지 못하기 때문이다. 그 양쪽이 미국과 중국인가? 아니면 미국과 일본인가? 일본과 중국 사이의 조정자로서 행동

하는 한국과 동맹을 유지하는 것은 어려운 일이다⁴⁴⁾”라고 매우 시니컬하게 말했다.

비록 용두사미가 되었지만 노무현 대통령의 동북아균형자 역할론은 당시 한미간 논의되고 있던 전략적 유연성에 대한 우려가 반영된 것이라고 볼 수 있다. 그러나 △동북아시아 균형자로서 우리 군의 역할을 강화한다는 구상은 한미동맹을 중심으로 한중일 갈등을 중재한다는 의미로 퇴색⁴⁵⁾됨으로써 그 진취적 의미를 잃어버렸고 △동북아 분쟁 관여 배제는 분명한 의지를 표명했으며 그 제도적 장치를 마련하는 데는 미치지 못했으며, △전시작전통제권은 2012년 환수받기로 하였으나 작전통제권 환수 전후의 주한 미군과 한국군의 역할, 작전계획의 내용 등은 후임 정부에 상당부분 맡겨지게 되었다.

3. 이명박 정부의 한미 전략동맹 추구하고 동북아 신생전

한미동맹의 세계화, 공격화

이명박 대통령은 취임 직후인 2008년 4월 19일, 한국 대통령으로서는 최초로 캠프 데이비드에서 부시 대통령과 만나 한미동맹관계를 ‘전략동맹’으로 명명하였다. 양국 정상은 “현재의 한미동맹이 최근 변화된 국제 정세와 안보 수요 등에 맞게 새롭게 변화할 것을 요구받고 있는 만큼, 자유민주주의와 인권, 시장경제 등의 보편적 가치와 상호 신뢰를 기반으로 세계 평화에 기여하는 ‘21세기 전략동맹’으로 발전시켜나가는데 의견을 모았다”고 밝혔다⁴⁶⁾.

44) “미국 국방부 ‘아시아-태평양 총괄’ 리처드 클리스가 밝힌 한미동맹의 진실”, 신동아 2007.08.27

<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=262&aid=0000000616>

45) 하지만 그가 ‘균형자로서의 한국군’을 주창한 것은 노무현 정부 정책의 특징과 한계, 그리고 사고의 혼란을 드러내준다. 노무현 대통령 언급한 ‘균형자로서의 군대’는 사실 전세계에 미국 밖에 없다고 할 수 있다. ‘자주 국방’을 위한 군비투자로 달성할만 한 것은 아닌 것이다. 노대통령은 후에 중일간의 갈등에 대해 한국군이 균형 역할을 맞출 것이라고 후퇴했지만 일본은 미국의 가장 중요한 전략적 파트너이므로 역시 공격적인 설명이 되고 만다. 반면 ‘자주국방’을 내세운 노무현 정부의 군비투자에 대해서 보수여론은 자주라는 지향에는 비판을 군비증강에는 지지를 표시했다. 이명박 정부로의 정권교체 이후 ‘자주’는 사라지고 ‘군비증강’만 남았다.

46) Full Text of S. Korea-U.S. Summit Statement, 2008, 4.19

http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2008/04/116_22786.html

부시 대통령은 당시 기자회견에서 "중국에 대해 건설적인 개입(engage)을 해야 한다는 것을 인식하는 것은 21세기 동맹에게 매우 중요한 문제가 될 것"이라고 밝혔다. 이 발언은 '21세기 전략동맹'이 겨냥하는 대상의 하나가 중국이라는 점을 적시한 것으로 해석될만한 것이었다. 이즈음 한미 양측 집권세력의 주요 정책자문진들로부터 한미일 군사협력 강화와 대중국 대북 정책공조, 한국의 미사일방어(MD)와 대량살상무기안보구상(PSI) 참여를 비롯한 국제안보 역할 확대를 주문하는 보고서들이 이어지고 있었다는 점도 주목할 만하다.

이어 이명박 대통령과 오바마 미 대통령은 2009년 8월 6일 한미동맹의 위한 공동비전⁴⁷⁾에 합의했다. 이 문서에서 양국 정상은 "우리는 공동의 가치와 상호 신뢰에 기반한 양자·지역·범세계적 범주의 포괄적인 전략동맹을 구축해 나갈 것"이라고 선언하였다.

이명박 정부는 2009년, 아프간 재파병을 약속하고 2010년 이를 실행에 옮겼다. 이와 더불어 한국군 구축함 한 척으로 구성된 청해부대를 미 5함대가 이끄는 연합해군사령부 (Combined Forces Maritime Component Comamand, CFMCC)로 파견했다⁴⁸⁾. 청해(靑海)부대를 영문으로 직역하면 'Blue Sea Navy'로, 대양해군이라는 뜻이다. 한국해군이 말하는 대양해군이란 정확하게 미국과 연합해군을 구성하여 미국의 제해권에 편승하겠다는 구상이라는 사실을 명확히 보여준다.

이명박 정부는 2009년 북한 미사일(위성) 실험을 계기로 PSI 참여를 공식화 했다. 노무현 정부 이래 유지되어온 PSI 전면참여 배제 방침은 한국 정부가 동북아시아 해양에서 유지하고 있던 최소한의 독립적인 위치를 보여주는 한 상징이었다. PSI 전면참여는 미국의 해양전략과 한국의 해군전략이 보다 일체화되고 배타적으로 되었음을 의미한다.

47) JOINT VISION FOR THE ALLIANCE OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE REPUBLIC OF KOREA, Washington, D.C. June 16, 2009

http://www.whitehouse.gov/the_press_office/Joint-vision-for-the-alliance-of-the-United-States-of-America-and-the-Republic-of-Korea

48) 최근 청해부대는 해적에게 납치된 삼호 주일리호 선원에 대한 무리하고도 과시적인 군사행동을 전개하여 해적 8명을 사살하고 선원들을 구출하는데 성공하였다. 하지만 이 과정에서 선장이 해적과 아군의 총탄에 맞아 중상을 입었고, 소말리아 해적들은 향후 인질사살 등 보다 강력한 보복적 대응을 하겠다고 공언하여 해적에 대한 대응에 군사적 수단을 우선하는 방법의 부작용에 대한 논란이 계속되어 왔다. 특히 최근 소말리아 해적들이 한국 선원들을 납치하여 한국에 송환되어 재판받고 있는 소말리아 해적과 교환하자고 주장하고 있어 해적문제를 군사작전으로 해결하는 것의 한계에 대한 논란을 더욱 가열시키고 있다.

이명박 정부 집권 이후 남한 군사전략은 북한 급변사태 대비 계획이라는 이름으로 매우 공격적으로 변화해왔다. 2008년 가을부터 2009년 10월에 이르는 기간 동안 한미양국은 이른바 북한 급변사태에 대비한 군사개입 계획을 구체적으로 발전시켰다. 노무현 정부시절 개념계획으로 제한해 두었던 북한 급변사태계획을 작전 계획 5029로 공식화 구체화한 것이다.

천안함/연평도 사건과 동북아시아 해역의 군사화

2010년 3월 26일 키리졸브/독수리 연습 과정에서 발생한 천안함 침몰 사건과 2010년 11월 23일 호국 훈련 과정에서 발생한 연평도 포격 사건은 한미군사협력을 전에 없이 강화하고 공세화하며, 세계화하는 계기로 활용되었다.

천안함 사건을 계기로 이명박 정부는 전시작전통제권의 반환일정을 2105년으로 연기하고, 아프간 파병 이행, 이란 제재 참여, 미국 방위비 분담금 전용기간 연장, 한미 FTA협상 추가양보 등 한미동맹을 종속적으로 강화하는 일련의 조치들에 합의했다. 또한 이명박 정부는 천안함 사건 이후 이른바 5.24 조치로 알려진 북한에 대한 경제적 군사적 제재조치를 발표하면서, 북한 민간 선박이 제주도 북쪽의 내해로 통과하도록 보장하던 남북해운합의서를 파기했다.

2010년 10월 열린 제 42차 한미연례안보협의회의에서 한미 양국 국방장관은 1) 북의 '불안정한 사태'를 한미 공동성명에서 공식적으로 명시함으로써 북한의 국지도 발이나 급변사태에 대한 준비태세를 공고화하기로 하였고 2) '확장억제정책위원회'를 신설하여 핵우산과 미사일 방어능력 등 확장억제정책을 강화하기로 했으며 3) '광범위한 범세계적 안보도전에 대처하기 위한 한미 간 협력을 증진'해 나가기로 약속⁴⁹⁾하였다. 이 공동성명에서 처음으로 북한급변사태가 언급되었고, 확장억제정

49) 미국은 작전통제권 전환을 "한미 연합전력의 군사적 전환작업의 일환으로서, 한반도는 물론, 지역과 지구적 수준의 안보환경에 대한 미군과 한국군의 대응력을 개선하는 작업"으로 여기고 있다. 주한미군의 지역적 국제적 역할을 높이는 것은 물론, 한국군 '한반도 외 작전능력의 발전'을 지원하기 위한 작업이라는 것이다.

미 상원 군사위원회, "미태평양사령부의 대비태세에 대한 미 태평양사령관 ROBERT F. WILLARD의 보고", 2011, 4, 12.

STATEMENT OF ADMIRAL ROBERT F. WILLARD, U.S. NAVY COMMANDER, U.S. PACIFIC COMMAND BEFORE THE SENATE ARMED SERVICES COMMITTEE ON U.S. PACIFIC COMMAND POSTURE, 12 APRIL 2011 / <http://armed-services.senate.gov/statemrnt/2011/04%20April/Willard%2004-12-11.pdf>

책위원회 신설이 제안되었다.

2010년 한미연례안보협의회의를 거치면서 한미 국방장관이 하달한 '전략기획지침(SFG)'에 의해 작성되고 있는 작전계획 5015의 구체적 내용은 알려지지 않고 있다. 하지만 그간 한미연합사 등이 부분적으로 언급해온 것에 비추어 볼 때, 이 계획은 기존의 작전계획 5026, 5027을 융합하고 보완한 것으로서, 북한의 비대칭 위협, 국지전, 전면전 등에 종합적으로 대응하기 위한 계획으로 알려지고 있다. 또한 북한급변사태를 대비하는 작전계획인 작전계획5029도 유형에 따라 세부적으로 발전시킬 예정이다. 이 작전계획은 전시작전통제권 반환을 대비하여 작성되고 이미 훈련되고 있는 것인데, 북한 안정화는 한국군이 대량살상무기 접수 및 해체는 미군이 담당한다는 내용이다.

천안함 사건을 계기로 이어진 한미 해상 합동훈련에는 미국의 오하이오급 핵잠수함이 동원되었다. 연평도 사건의 계기가 된 호국훈련에는 한국군 7만여 명과 궤도차량 600여 대, 헬기 90여 대, 함정 50여 척, 항공기 500여 대, 미군도 상륙 훈련에 미 해병대 31MEU(상륙기동부대)가, 공군 훈련에는 미 7공군이 참가하여 무력시위적인 성격을 강화했다. 단 훈련 참여 여부로 관심이 모아졌던 미 항공모함은 이번 훈련에서 제외됐다.

연평도 사건 직후 실시된 한미연합훈련에는 USS 조지 워싱턴 항공모함도 참여했다. 조지 워싱턴 호의 작전 반경은 1,000km에 달해 북측의 영토 전부와, 중국의 베이징, 상하이 등의 주요 지역까지 포괄한다. 중국이 이에 강하게 반발한 것은 말할 나위도 없다.

한반도 위기를 계기로 한일 간의 군사적 협력도 강화되어 왔다. 7월 동해에서 실시한 한미해상훈련에서는 일본의 자위대 장교 4명이 참관했다. 하반기에는 한국군의 미일군사훈련 참관사실도 공개되었다. 특히 2011년 들어 한일 양국은 상호군수지원협정과 군사비밀보호협정의 체결을 검토하는 등 군사협력을 진전시키기로 합

"Overall, this transformation effort is designed to improve responsiveness to an evolving peninsular, regional, and global security environment. To this end, the transformation must ensure U.S. forces, which are stationed on the Korean Peninsula to deter North Korea's aggression and respond to North Korea's hostility, are also accessible for regional and global employment. Further, the transformation will ultimately support the ROK military's continued development of extra-peninsular capabilities and capacities, and enable additional contributions like those seen recently in the Gulf of Aden combating piracy, providing peacekeeping forces to Haiti and Lebanon, and in Afghanistan leading a Provincial Reconstruction Team."

의했다. 한국은 미국과는 상호군수지원협정을 체결했지만, 일본과는 아직 체결하지 않고 있었다. 양국정부는 한일 군사협정의 체결가능성에 대해서는 지금까지 말을 아끼고 있다.

한미일 3자간의 군사협력은 미국이 추구하는 아시아 군사협력의 핵심이다. 미국은 서태평양 지역에서 한미일 삼각 군사협력을 축으로 미일인도 삼각 군사협력 미일호주 삼각 군사협력을 형성하는 것을 목표로 군사외교활동을 진행해오고 있다. 한미일 3자 협력에서 미국이 추구하는 것은 역내 우발 상황에 대한 공동의 대처능력과 군수지원능력을 강화하는 것, (이미 기술적 투자가 이루어져온) 미사일 방어능력(BMD)의 범위를 더욱 확장하는 것이다. 이러한 의도는 미태평양 사령부의 각종 보고서에서 쉽게 발견된다⁵⁰⁾

이와 관련하여 2011년 10월 28일 제43차 한미연례안보협의회에서 양국 국방장관이 발표한 성명은 주목할만하다. 양국은 △2010년 합의한 확장억제정책위원회를 발전시키고, 한미 확장억제수단운용연습(TTX) 등을 통해 북핵 및 WMD 위협에 맞춤형 억제전략도 개발키로 했다. 또한 △정보 및 우주 시스템 안보 등 핵심 인프라 역량을 증진시킬 필요가 있다는 점도 확인했다. 이는 한미군사협력이 MD와 우주군사협력으로 좀 더 다가가고 있다는 사실을 보여준다.

양국은 또 △'한미 공동 국지도발 대비계획'에 따라 양국이 서북도서 및 북방한계선(NLL) 일대의 연합대비 능력을 강화하기로 했다. 특히 이번 성명서에서는 이제까지 주한미군이 NLL에 대해 언급하지 않았던 관행을 깨고 '북한에 NLL의 실질적 가치를 인정하고 준수할 것을 촉구'했고 분쟁대응도 공동으로 하기로 했다. 언론보도에 따르면, 김관진 국방장관은 분쟁초기에는 '한국군이 자위권 차원에서 바로 응징'하고 미군 대응 단계에서는 '주한미군 포병 전력, 주일 미 해병대와 공군 전투기까지 동원하는 것'을 한미양국이 고려하고 있다고 밝혔다⁵¹⁾.

50) 미 상원 군사위원회, "미태평양사령부의 대비태세에 대한 미 태평양사령관 ROBERT F. WILLARD의 보고", 2011. 4. 12.

STATEMENT OF ADMIRAL ROBERT F. WILLARD, U.S. NAVY COMMANDER, U.S. PACIFIC COMMAND BEFORE THE SENATE ARMED SERVICES COMMITTEE ON U.S. PACIFIC COMMAND POSTURE, 12 APRIL 2011 / <http://armed-services.senate.gov/statemnt/2011/04%20April/Willard%2004-12-11.pdf>

51) "제2 연평도 터지면 ... 김관진 "미, 압도적 병력 제공", 중앙일보, 2011.10.29

<http://joongang.joinsn.com/article/337/6887337.html?ctg=1000&doc=joongang%7Chome%7Ctopic>

결과적으로 이명박 정부에 와서 노무현 정부가 국방정책의 3대 원칙으로 삼았던 모든 것이 그 전제부터 흔들리고 있다. 지역갈등 개입 배제원칙이나 동북아 균형자 역할은 한국 정부에 의해 스스로 포기되었고, 전략동맹이라는 이름으로 그리고 한미일 군사협력이라는 이름으로 동북아 신냉전 구도가 강화되고 있다. 노무현 정부가 추진하던 전시작전통제권 반환은 그 일정도 늦추어졌을 뿐만 아니라, 그 내용 역시 북한붕괴론에 기초하여 북한 점령계획까지를 포괄하는 공격적이고 갈등 유발적인 협력관계로 뒤바뀌었다.

대중 관계의 악화와 신냉전 구도의 강화

한미동맹의 지역화 움직임에 대해 중국은 민감하게 반응해왔다. 이명박 대통령이 한미, 한일 정상회담에 이어 중국을 방문한 2008년 5월 27일, 친강(秦剛) 중국 외교부 대변인은 "한미 군사동맹은 지나간 역사의 유물"이라며 "시대가 많이 변하고 동북아 각국의 상황도 크게 변한 만큼 낡은 사고로 세계 또는 각 지역이 당면한 문제를 다루고 처리하려 해서는 안 된다"고 한미 전략동맹 구상에 직격탄을 날렸다.

이는 '구동존이(求同存異·같은 점을 먼저 구하고 차이는 접어둔다)'라는 유연한 외교정책을 추구해온 중국의 외교관행에 따르면 매우 이례적인 일로 받아들여진다. 더욱이 중국외교부는 "한미동맹을 폄하하려는 의도는 없었을 것"이라는 외교통상부의 해명에 대해서도 "중국 정부의 공식입장"이라고 재확인하여 한국 외교주체들을 당혹스럽게 했다. 중국공산당 기관지 <인민일보>와 <해방일보>도 "이 대통령의 냉전적 사고로는 최고경영자(CEO)적 국가 경영 못해"라는 평론을 실기도 했다.

천안함 연평도 사건과 이에 따른 한미연합 전력의 수차례에 걸친 합동작전 이후, 한중관계는 관계정상화 이래 최악의 상태로 치달고 있다. 중국은 강화되는 한미군사동맹과 서해상에서의 군사훈련에 대해 과거와는 달리 불편함과 경계심을 직접적으로 표출해왔다. 특히 2010년 7월 미국의 오하이오급 핵잠수함이 부산항에 기항하고 2010년 12월 연평도 사건 직후 실시된 한미연합훈련에 USS 조지 워싱턴 항공모함이 참여한 것에 대해 중국은 크게 반발했다.

2011년 7월 14일 중국의 천빙더 총참모장은 베이징에서 한국의 김관진 국방장관과 공식면담하는 자리에서 약 15분간 미국을 맹비난했다. 그는 "미국 사람들과 무슨 문제를 토의할 때는 어려움이 많다. 한국과 미국도 동맹이지만 그런 느낌을 받을 것"이라면서 "패권주의는 항상 패권주의에 맞는 행동이나 표현을 하는데 미국이 하는 것은 패권주의의 상징"이라고 말했다. 미국에 대한 불만과 더불어 미국과 행동을 같이 하는 한국에 대한 불만을 우회적으로 표출한 것이다.

중국은 미국과 동남아 국가들의 남중국해 연합군사훈련에 대해서도 반대 목소리를 높이고 있다. 중국 인민해방군의 천빙더 총참모장은 2011년 7월 11일 베이징에서 마이크 멀린 미국 합참의장과 회담한 뒤 기자회견에서 "미국이 필리핀, 베트남과 남중국해에서 군사훈련을 하는 것은 적절한 시기가 아니다"라고 말하고 "미국은 남중국해 분쟁에 개입할 의지가 없다는 입장을 되풀이하고 있지만 미국의 행동은 그와는 반대의 신호를 주고 있다"며 "미국이 말과 행동에서 더 신중해야 한다"고 강조하기도 했다.

2010년 7월 초 필리핀 수빅만과 인도양의 디에고 가르시아, 그리고 부산 세 곳의 동맹국 해군기지에서 오하이오급 핵잠수함이 동시에 기항한 것이 알려졌을 때, 누가 보기에든 미국이 중국을 봉쇄하려 하는 것으로 비쳐졌고, 부산을 포함한 세 해군기지가 그 구상에 이용되는 것으로 보였다. 중국과 미국의 언론들은 각각 이를 비중있게 다루었다⁵²⁾. 2011년 8월 10일 중국 해군은 구 소련의 디젤 추진 중형 항공모함인 바라그(Varyag·발틱해의 전사들) 항공모함을 시험운항했다.

IV. 제주해군기지와 한미동맹, 동아시아 해양의 군사화

앞선 장에서 살펴본 바와 같이 아시아 태평양 지역에서 미국이 제창하고 주도하는 일련의 해양안보구상은 미중간 군사 갈등을 비롯한 역내 군사주의를 촉발하는 전형적인 안보딜레마를 연출하고 있다. 이를 그대로 답습한 한국 해군의 대양해군

52) Mark Thompson, "U.S. Missiles Deployed Near China Send a Message" Time U.S., Washington, July 08, 2010 <http://www.time.com/time/nation/article/0,8599,2002378,00.html>

Li Jing, "US subs reach Asian ports report" Global Times, July 06 2010
<http://world.globaltimes.cn/americas/2011-04/548595.html>

론과 해양안보 담론은 해양의 군사화를 둘러싼 국제사회의 민감한 논의지형을 섬세하게 고려하지 못한 관성적인 미 해양패권 추종론이다. 한국 해군이 표방하는 '해양안보'론은 군사적 경제적으로 약화되고 있는 미국의 해양패권 유지전략과 긴밀히 연결된 것으로, 해양에서의 안전과 협력을 확대하기보다 미국과 다른 역내 국가들간 제해권을 둘러싼 갈등을 유발하고, 해양의 군사화를 촉진시킨다.

미중의 갈등이 격화되는 동아시아에서 '해양안보' 혹은 '해양수송로 보호'를 내세운 한국 해군의 '지역적 역할 강화'는 곧 중국을 상대로 한미합동 해양전력을 형성하는 것을 의미하며, 필연적으로 중국과 군사적 갈등에 휘말리게 될 것이다. 해군의 부인에도 불구하고 현재 건설되는 제주해군기지는 얼마든지 미 해군의 기항지로서 중국을 견제하는데 활용될 수 있으며, 이 기지에는 ABMD를 장착한 미 이지스함, 그리고 핵항공모함, 핵잠수함이 기항할 가능성이 크다⁵³⁾.

1980년대말에서 2000년대 초반에 이르는 기간 동안 제주도는 동북아시아 탈냉전과 탈군사화의 상징이었다. 제주도에 고르바초프 서기장이 방문하고, 장쩌민 주석이 방문하는 것을 계기로 남한과 소련(이후 러시아), 그리고 중국과의 관계가 정상화되었다. 2000년 6.15선언 이후 9월에 개최된 제1차 남북 국방장관 회담도 제주도에서 개최되었다. 북한 김정일 위원장이 남한을 방문하여 정상회담을 할 경우 제주도가 최적지로 거론되기도 했다. 그 결과로 제주도를 세계평화의 섬으로 지정하자는 논의가 시작되었고, 2005년 노무현 대통령이 이를 공식적으로 선포하였다.

제주도를 세계평화의 섬으로 지정하는 선언에 서명한 2005년, 노무현 대통령은 '참여정부 국방개혁 3원칙'을 발표하였다. △동북아시아 균형자 역할, △동북아 분쟁 관여 배제 △전시작전통제권 환수가 그것이다. 그 기본 취지는 주한미군 배치의 전략적 유연성, 즉 주한미군의 지역적 역할 확대를 인정하더라도 한국군이 동북아 분쟁에 휘말리지 않도록 하고 전시작전통제권을 환수하여 한반도를 둘러싼 군사적 변수들에 대해 자주적 통제력을 확보하자는 것으로 해석될 수 있다.

그러나 노무현 대통령의 발표는 곧 한미간 외교갈등과 격렬한 국내외 논쟁을 촉발했다. 결과적으로 노무현 정부가 제시한 '참여정부의 국방3원칙' 중 △동북아시아 균형자 역할론은 한미동맹을 중심으로 한중일 갈등을 중재한다는 의미로 퇴행

53) 해군은 제주해군기지 건설에 미군의 비용이 투자되고 있지 않다는 논거를 제시하는 데, 이 논리대로라면 역시 한국해군의 기지인 부산이나 평택에 미군 핵항공모함이나 핵잠수함, 이지스함이 기항 또는 정박해 온 것을 설명하기 힘들다.

함으로써 그 진취적인 의미를 잃어버렸고 △동북아 분쟁 관여 배제 원칙은 정부 차원의 분명한 의지를 표명했으며 그 제도적 장치를 마련하는 데는 미치지 못했으며, △전시작전통제권은 2012년 환수받기로 하였으나 환수 전후의 주한 미군과 한국군의 임무와 역할, 작전계획의 내용과 성격 등이 대부분 후임 정부에 상당부분 맡겨지게 되었다.

노무현 정부의 이러한 원칙적 노력들은 한미 연합전력의 지역 역할 강화가 지닌 위험성을 제한적이나마 통제할 수 있는 최소한의 안전장치로 작용할 여지가 없지 않았다. 다만, 노무현 정부의 자주국방 정책이 지닌 군비증강 전략은 한미동맹을 전략적으로 강화하기 위한 이들에게도 유용한 수단을 제공하는 것이었다. 제주해군기지 건설 역시 노무현 정부가 공식화한 의도를 결과가 배반하는 사례로 평가된다. 노무현 정부는 제주해군기지가 해양수송로 보호같은 자주국방을 위해서만 사용될 것이라고 설명했고 세계평화의 섬 구상과도 양립할 수 있다고 주장했다. 공교롭게도 2006년 1월 19일 한미 외교부(국무부)가 발표한 '동맹 동반자 관계를 위한 전략 대화 출범에 관한 공동성명'에서 주한미군의 전략적 유연성에 합의한 이후, 노무현 정부는 제주해군기지 건설을 공식화했다.

2008년 집권한 이명박 정부는 한미 군사동맹에 21세기 전략 동맹이라는 의미를 부여하여 한미동맹의 지역적/지구적 역할을 스스로 강화하고, 북한의 대량살상무기 위협과 국지도발에 대비한다는 이유로, 혹은 해양수송로를 보호한다는 이유로, 미 해양 전력의 한반도 전진배치와 핵과 탄도미사일에 확장억제를 정당화함으로써 동북아시아에 신냉전적 대결 구조를 강화하는데 일조하고 있다. 나아가 한국과 미국은 한미연합전력의 북한 비상사태 개입계획 및 북한 상륙 작전 훈련 같은 자극적인 군사계획을 발전시킨 결과, 도리어 취약한 재래식 군비를 지닌 북한으로 하여금 새로운 비대칭 전략개발에 몰두하게 하는 등 북한의 군사주의를 자극하고 있다. 노무현 정부 시절 국방개혁 2020이라는 이름으로 추진된 군사혁신과 전력증강은 몇몇 분야의 우선순위에 대한 논란에도 불구하고 이명박식 군사혁신에 매우 강력한 인프라 구조로 작동하고 있다.

이명박 정부에 와서 2015년으로 연기된 전시작전통제권 반환 역시 한국군이 미국의 동북아 안보전략에 동원되지 않도록 협력안보적인 군사계획을 독자적으로 발전시킬 기회가 아니라, 도리어 한미 연합전력의 지역적 역할 강화와 공격성 강화로 귀결되고 있다. 현재 미국은 한미군사동맹을 지역동맹화하는 큰 방향 아래서

전시작전통제권 반환 문제를 다루고 있다. 이는 한미일 삼각 군사협력, 미사일 방어 도입과 핵우산 강화로 이어져 결국에는 서해(황해)로부터 남중국해에 이르는 지역에서 형성되고 있는 아시아 태평양 지역 새로운 냉전구도의 군사적 중심축으로 기능하게 될 것이다.

문제의 심각성은 아시아태평양 지역에서 중국과 미국의 갈등요인이 심화되는 국면이라는 사실에 있다. 중국의 성장과 미국 패권의 약화가 뚜렷해지는 상황에서, 미중이 당분간 극단적인 갈등은 서로 피할 가능성이 높지만, 그럼에도 불구하고 전략적 협력요인보다는 전략적 이해갈등요인이 더 많다고 할 수 있다. 미국이 중국의 앞바다인 서태평양 지역에서 과거의 배타적 해양패권을 유지하려 할 경우 이러한 갈등을 심화될 수 있으며, 중국은 지구적인 차원에서는 미국의 패권을 용인할 지라도, 동북아 해양에서만은 자신의 이해관계를 지키는데 한정된 힘을 집중하려 할 것이다. 전통적으로 미국에 편승해온 남한이 미중갈등으로 인해 겪을 외교전략상의 위기는 우리의 관성적 생각보다 훨씬 빨리 다가올 수 있다⁵⁴⁾.

전문가들은 “중국과 경제적 상호의존이 심화되는 가운데, 한-미 동맹에 의거해 미국의 대중국 봉쇄정책에 적극적 참여를 요구받는다면 한국은 심각한 딜레마를 겪게 될 것이다⁵⁵⁾”라고 지적한다. 지구촌의 어느 공간보다도 중국의 이해관계가 밀집된 동아시아에서 전통적인 냉전적 관념에 입각한 관성적인 (한미) 연합전력의 배치와 훈련이 특히 심각한 문제를 야기할 수 있다고 경고한다.

결론적으로 미군과 함께 이용할 제주해군기지 건설이 지닌 지정학적인 위험성은 과거에 비해 더욱 커지고 있다. 제주해군기지건설은 재검토되어야 한다. 하지만 재검토되어야 할것은 제주해군기지만이 아니다. 21세기 한미 전략 동맹이라는 이름으로 추구되는 지역동맹화, 공격적 군사혁신과 작전계획 전반이 재검토되어야 한다.

54) 이남주, “C2 시대와 한반도”, 한반도평화포럼 제1차 한반도 전략세미나, 2011. 6. 20

55) 김준형, “C2시대, 동북아시아 질서의 재편: 미국의 딜레마”, 한반도평화포럼 제1차 한반도 전략세미나, 2011. 6. 20

제주해군기지, 군항으로서는 안전한가?

고권일 / 강정마을회 해군기지반대대책위원장

1. 들어가며

어느 나라에서 한 냉장고 업자가 제안한 대로 야심차게 첨단 냉장고를 만들기로 했습니다. 그리고 이왕 만드는 김에 코끼리를 통째로 넣을 수 있게 만들자고 합니다. 그 것도 살아있는 코끼리 두 마리를 동시에 넣을 수 있는 냉장고 였습니다. 설계가 끝나고 막 만들려고 하는 참에 누군가 냉장고에 살아있는 코끼리가 들어간다 쳐도 어떻게 코끼리가 살 수 있겠냐고 따지니까 냉장고 업자는 첨단 바이오 냉장고라서 코끼리도 살 수 있고 냉장고로도 쓸 수 있다고 해명을 했습니다. 하지만 다 만들어서 해보기전에는 알 수 없는 노릇이기에 진짜로 코끼리가 들어갈 수 있는지 만이라도 확인해보자고 말했습니다. 죽이거나 토막 내지 않고 상처 없이 코끼리가 2마리나 들어갈 수 있게 만든다는 것이 사실 잘 믿겨지지 않아서 그런 것 이었죠. 물론 코끼리를 넣고도 다른 반찬통을 넣었다 빼는데 아무런 불편이 없어야 하겠구요. 그런데 이게 웬 말 입니까. 나라에서 내노라 하는 냉장고 전문가들이 모여서 검토해보니 코끼리가 들어가는 것은 고사하고 코끼리를 넣지 않아도 반찬통조차 제대로 넣었다 빼는 것이 힘든 설계라고 합니다. 어처구니없는 결과가 나온거죠. 그렇다면 냉장고 설계를 아예 새로 해야 되는 게 맞지요. 아예 만들지

말든가요. 그런데 냉 장고 업자는 이미 만들기 시작했고 예산이 남았으니 설계를 바꾸지도 않고 그냥 만들겠다고 합니다. 정말 기가차고 말도 안 되는 소리로 우스갯거리도 안 되는 말을 하지 말라구요?

제주해군기지가 바로 지금 딱 이런 상태입니다. 민군복합형관광미항이라며 군항과 크루즈여객선이 함께 쓰는 관광미항으로 만든다고 합니다. 그런데 하나의 항구를 가지고 군항과 민항으로 동시에 쓰는 곳은 지구상 단 한군데도 없습니다. 같은 지역에 따로 따로 항구를 지어서 쓰는 경우는 있지만요. 하지만 세계최초로 그런 항구를 만드는 것은 문제없다 라며 군항으로도 관광항으로도 완벽한 항구를 만들 수 있다고 오히려 열을 내고 있습니다. 그래서 15만톤급 크루즈여객선이 들어 갈 수 있는지 만이라도 검증해보자, 이렇게 된 것입니다. 그런데 막상 뚜껑을 열어보니 크루즈여객선이 입출항이 거의 불가능한 것은 물론이고 애초의 목적이었던 군함들조차 제대로 입출항이 어려운 항구임이 드러났습니다. 정말로 말도 안 되는 상황이 벌어진 거지요.

먼저 이해를 돕기 위해 자동차와 배를 비교해 보겠습니다. 자동차는 바퀴가 땅을 단단히 붙들고 있어서 옆에서 바람이 세게 불어도 천천히 달리면 위험하지 않습니다. 하지만 물에 떠있는 배는 엔진을 끄면 조류따라 바람따라 흘러갈 수밖에 없게 됩니다. 조류와 바람에 맞서서 전진 하려면 엔진출력을 높여서 강하게 추진력을 내어야 하는 겁니다. 바람이 강하면 강한만큼 더욱 강한 추진력이 있어야 배가 떠내려가지 않게 할 수 있습니다. 반대로 배는 속도를 줄이면 추진력이 줄어들어 조류와 바람의 영향을 많이 받게 됩니다. 이 점이 매우 중요합니다.

또한 자동차도 주차장 들어갈 때 속도를 많이 줄여야 하는데 하물며 브레이크가 없는 배는 특성상 항구에 진입 할 때에는 속도를 훨씬 더 현저하게 줄여야 합니다. 좁은 항구 입구를 통과해서 항구 안으로 진입을 위해 속도를 줄이면 조류와 바람 영향을 많이 받을 수밖에 없고 그렇기 때문에 항로를 유지하지 못 할 경우 항구 입구에 충돌을 일으킬 수도 있습니다.

좁은 입구에서 선박이 좌초되면 그야말로 그 항구는 모든 기능을 잃을 수밖에 없는 상황이 됩니다. 그럼 항구 입구를 널따랗게 만들면 되지 않냐고 말씀 하실 분도 있을 텐데요 남해안처럼 사방이 섬으로 둘러싼 다도해인 경우 파도가 높지 않아 입구를 크게 설계 할 수도 있지만 제주도 남쪽 해안은 태평양을 향해 트여 있

어서 바람이 불면 파도가 심해지기에 그렇게 할 수가 없습니다. 항입구를 크게 만들면 만들수록 항구 안으로 파도가 들어 닥쳐서 배를 세워두기 어렵게 되기 때문이죠. 이것을 항내정온도라고 하는데요. 정온도가 불안해지면 파도 때문에 세워둔 배끼리 부딪치거나 항구 벽에 부딪치면 배가 망가지고 항만 접안시설이 망가질 우려가 높습니다.

그리고 선회수역이 매우 중요합니다. 입항했던 배가 출항을 하려면 배를 미리 돌려 출항자세로 접안을 해두었다 나오거나 아니면 나올 때 배를 돌려 나와야 합니다. 이렇게 항구 안에서 배를 돌릴 수 있는 공간을 선회장이라고 하고 그 크기를 선회장 지름이라고 하는데요. 선회장 지름을 가급적 배 길이의 3배, 최소 2배로 하는 것은 속도가 0인 상태에서 배를 돌리기 때문에 바람의 영향에 극히 취약하기 때문입니다. 즉, 배를 항구 안에서 돌릴 때 바람이 세차게 불면 그대로 밀려서 다른 배에 부딪치거나 항구벽에 부딪치기 때문에 여유 있게 만들어야 하는 겁니다.

이런 사실들을 염두에 두고 해군본부가 낸 실험보고서를 보도록 하겠습니다.

2. 설계풍속값의 위반

일단 풍속값이 매우 중요한데요. 항구를 건설하기 위해 국토해양부에서 정해 놓은 풍속값 기준은 과거 20년간 그 지역 기상자료를 활용해서 10분간 최대 풍속의 평균값을 적용토록 하고 있습니다. 서귀포기상대 자료를 이용하여 산출된 서귀포지역 10분간 최대 풍속 평균값은 26.2m/sec입니다.

이 값은 공기가 1초에 26.2m의 거리를 이동한다는 것이고 26.2미터 퍼 세크 또는 초속 26.2미터로 읽습니다. 이 속도를 시속으로 바꾸면 94.3km/h가 됩니다. 대충 시속 100km로 달리는 자동차에서 얼굴을 내밀 때 느끼는 정도의 바람이라고 보시면 됩니다. '그렇게 빠른 바람이라면 태풍이잖아' 라고 생각하시며 '태풍상황이면 배가 못 뜨는 것이 당연하니 꼭 적용 할 필요가 있어?'라고 판단하실 수도 있습니다. 일반적으로 중심부근 풍속이 17m/sec 이상이면 태풍이라고 말 하니까요.

하지만 세계기상기구(WMO) 기준을 보면 열대저기압 중에서 중심 부근의 최대풍속이 33m/sec 이상인 것을 태풍(TY), 25~32m/sec 인 것을 강한 열대폭풍(STS), 17~24m/sec인 것을 열대폭풍(TS), 그리고 17m/sec 미만인 것을 열대저압부(TD)로 구분합니다. 그러므로 단순히 26.2m/sec는 강한열대폭풍에 해당합니다. 하지만 여기서 말하는 26.2m/sec는 10분간 평균값이므로 태풍일 확률이 높습니다.

같은 말인데 왜 따지냐구요? 해군이 2011년 국회 예산위원회 심의 때 풍속 20m/sec 이상은 태풍상황이라 26.2m/sec를 설계심의기준에 넣을 이유가 없다고 해서 그런겁니다. 아래 도표를 보시면 이해하실 겁니다.

<표 2.1-3> 월별 풍속

(단위 : m/s)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	전년
평균	2.8	2.9	3.2	3.0	2.7	2.6	2.8	3.0	3.3	3.0	2.8	2.7	2.9
10분 평균	15.0	14.8	15.7	15.0	14.7	17.0	19.3	26.2	16.7	14.5	14.7	12.3	26.2
최대	NE	N	ENE	WSW	N	ENE	ENE	NNW	NNE	E	SSE	SW	NNW
순간	31.4	24.9	27.5	25.7	25.8	25.9	28.7	44.0	36.9	24.7	27.6	25.4	44.0
최대	NE	WNW	ENE	NW	N	ENE	ENE	NNE	WNW	W	S	SSE	NNE

자료 : 기상연보(서귀포 기상대, 1987~2006)

<그림1. 월별풍속 출처:2009.1 해군기지 기본계획 보고서 중 서귀포기상대 기상연보>

순간최대풍속 26.2m/sec가 안되는 월수는 2, 4, 6, 10, 12월뿐입니다. 그것도 근소한 차이의 값으로 미달되었을 뿐 1년 내내 20m/sec를 넘어섭니다. 태풍의 기준도 순간 최대 풍속값을 기준으로 하는데 해군의 말을 빌리면 서귀포지역은 1년 내내 태풍이 볼 수 있는 것으로 봐야 되고 그런 곳에 해군기지를 짓겠다고 하는 겁니다. 그렇다면 26.2m/sec의 기준도 약하고 44.0m/sec로 기준을 정해야겠지요. 군사기지의 특성상 전천후 작전능력을 담보해야 되기 때문이죠. 제주도가 태풍 영향권에 들어도 서해나 동해는 영향권에 안 드는 경우가 허다하기 때문에 만약 북한의 도발이 서해나 동해에서 발생했는데 우리나라 해군 주력이 태풍에 발목이 붙들려 있다면 국민들이 납득할 수 있을까요? 그 것도 바람 많기로 이름난 제주도에 지어서 1년 내내 갑작스런 기상악화로 출동이 가능 못 할 경우가 발생 할 가능성이 높다면 철저히 그 설계에 심혈을 기울였어야 합니다.

위 도표를 WMO기준으로 살펴보면 8, 9월은 태풍의 영향을 받은 때가 분명하지만 나머지는 전부 해양지역적 특성과 대륙과 해양의 경계수역에 해당하는 특징으

로 인한 계절풍이거나 순간 발생하는 돌풍이나 국지성 폭풍이 발생하여 부는 바람입니다. 따라서 항만가동률을 97.5%이상으로 끌어올리기 위해서는 최소 26.2m/sec를 적용하는 것이 타당하다고 말씀드릴 수 있는 겁니다.

그리고 해군도 이런 사실을 고려했기에 2008년 12월 제주해군기지 설계·시공을 위한 일괄입찰안내서에는 풍속값을 26.2m/sec를 제시했었습니다. 더욱이 최근 대형태풍의 발생빈도와 강도가 높아지는 추세를 반영해야 한다는 입장도 분명히 했습니다.

4) 설계풍속

○ 기상자료는 적근 20년 또는 그 이상의 자료를 수집하여 정리·분석하여 적용한다.

구분	풍속(m/sec)	방향	비고
최대풍속	26.2	NNW	1987년 8월, 10분평균
순간최대풍속	44.0	NNE	

자료 : 기상연보(서귀포관측소, 1987년~2006년)

<그림2. 설계풍속 출처: 2008.12 제주해군기지 시설공사 설계·시공 일괄입찰안내서 p145>

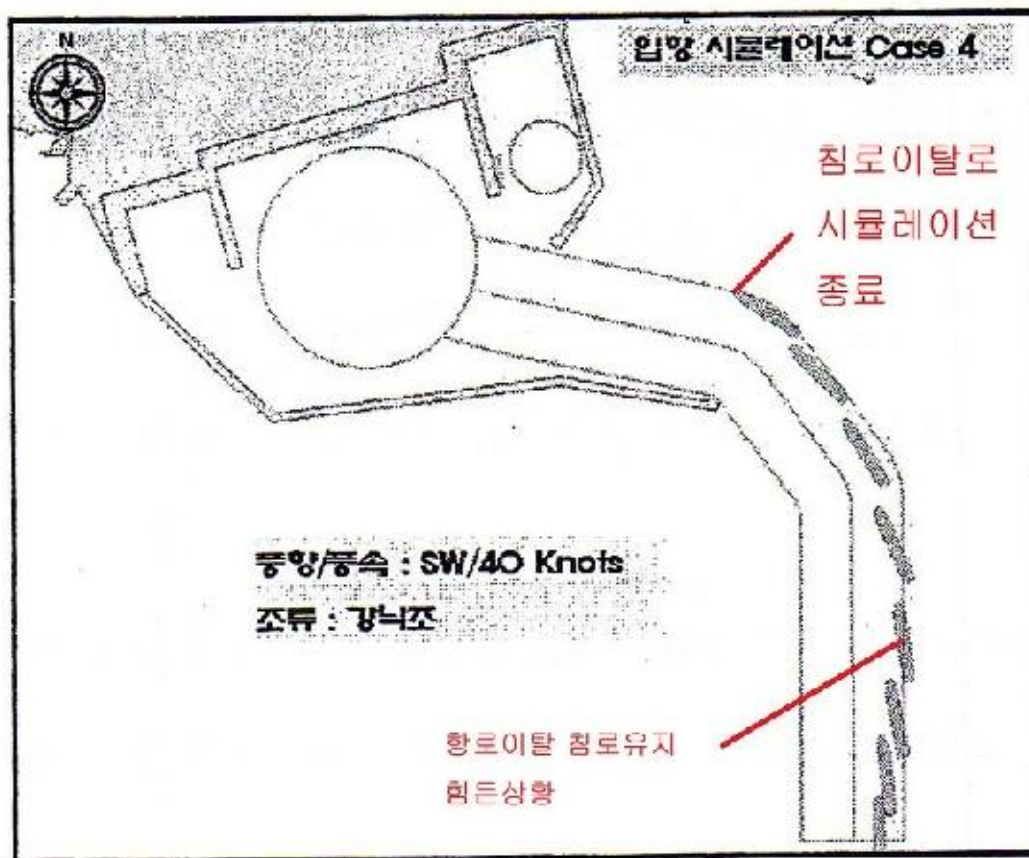
그리고 입찰 1개월만인 2009년 1월 기본계획보고서가 발간이 되는데요. 번 개불에 공을 북아 먹어도 이만큼 빠를 수 있을까 싶을 정도로 놀라운 순발력으로 시공업체들은 모든 시뮬레이션과 기본설계를 완료해 냅니다. 편집하고 찍어내는 것도 시간이 꽤 걸릴텐데 사전에 준비되어 있었던 것처럼 나왔습니다. 그런데 입찰조건시 설계풍속값은 26.2m/sec임에도 입찰을 한 (주)건일 엔지니어링과 공동참여 하도급 업체들은 단 한 번도 해군이 요구한 설계풍속값으로 시뮬레이션을 하지 않았습니다. 분명한 계약위반인 상황입니다.

계약위반임이 분명한데도 일부러 위반한 것이라기보다는 현실적으로 할 수 없었던 상황 때문에 한 것일 수도 있습니다. 그 이유는 강정해안이 서귀포에서 화순사이 중 가장 돌출된 지역으로 항만의 입지조건인 만(灣)이 아니고 타 지역보다 파랑의 영향이 크고 바람도 센 곳이기 때문입니다. 아무리 첨단공법이라고 해도 태풍에도 안전하게 입·출항이 가능한 항구를 건설한다는 것은 강정의 입지조건에 의해 불가능에 가깝습니다. 만약 남해안 같은 다도해라면 태풍상황에도 입·출항이 가능한 항구를 건설 할 수 있었겠죠. 따라서 해군이 제시한 설계풍속값을 대입한 결과가 너무 안 좋아서 해군과의 합의하에 누락시켰을 수도 있습니다. 이것이 억

측일까요? 그렇다면 왜 이런 결론을 도출하게 되었는지 살펴보겠습니다.

2008. 1 제주해군기지 기본계획보고서에는 처음에 해군이 제시한 값인 26.2m/sec 보다 5.7m/sec 작은 값인 20.5m/sec를 가지고 실험한 시뮬레이션 결과가 수록되어 있습니다. 우선 대형수송함부터 살펴보겠습니다.

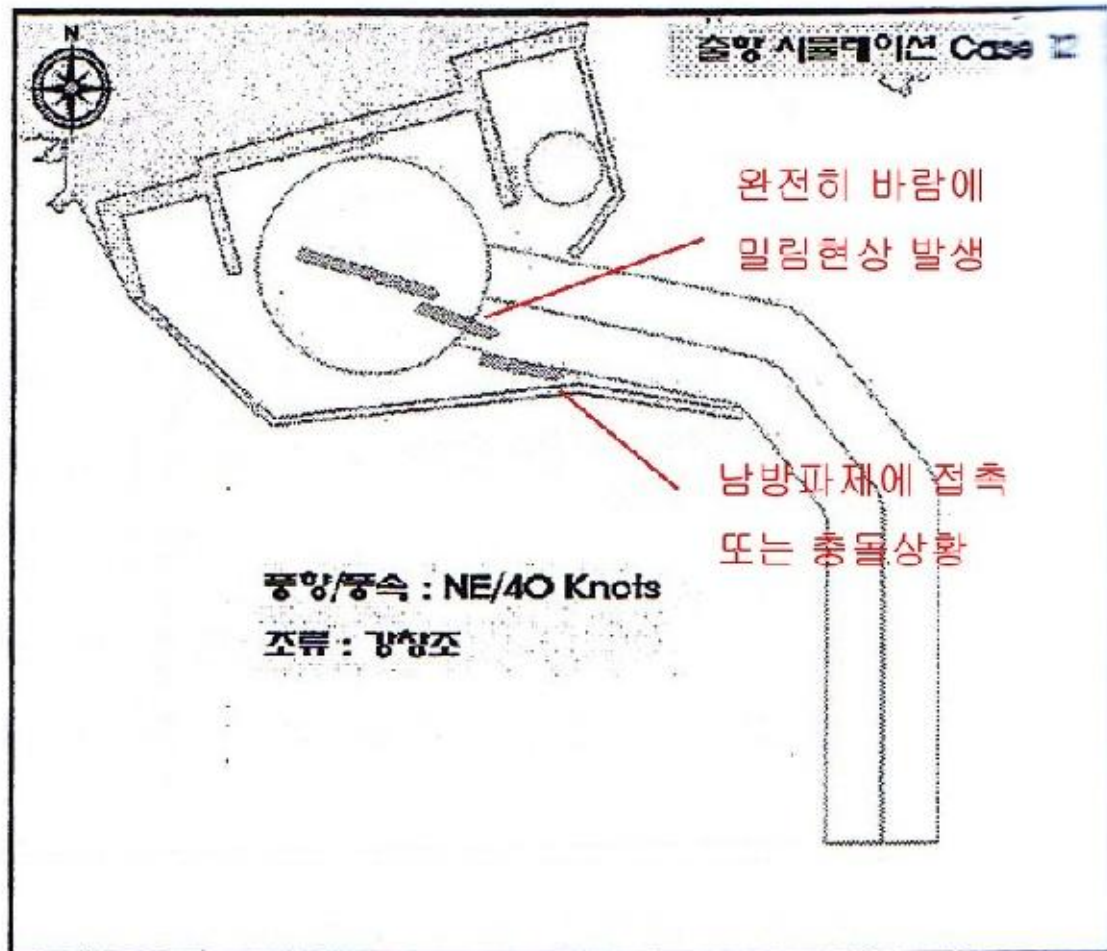
<그림 5.6-24> 대형수송함 입항 시뮬레이션 Case 4: SW 40Kts, 강낙조



<그림3. 대형수송함 입항 시뮬레이션. 출처: 2009.1 해군본부 발간 제주해군기지 기본계획서 p.329>

그림3. 상황은 대형수송함(만재배수량 17000톤)이 강한 썰물 조류와 남서풍 40노트(미터법으로 환산하면 20.5m/sec)상황에서 입항하는 시뮬레이션인데 완전히 항로를 이탈하여 입항자체가 불가능한 상태임을 보여줍니다. 만약 입항을 강행한다면 동방파제에 충돌될 수밖에 없습니다. 다음은 출항 시뮬레이션입니다.

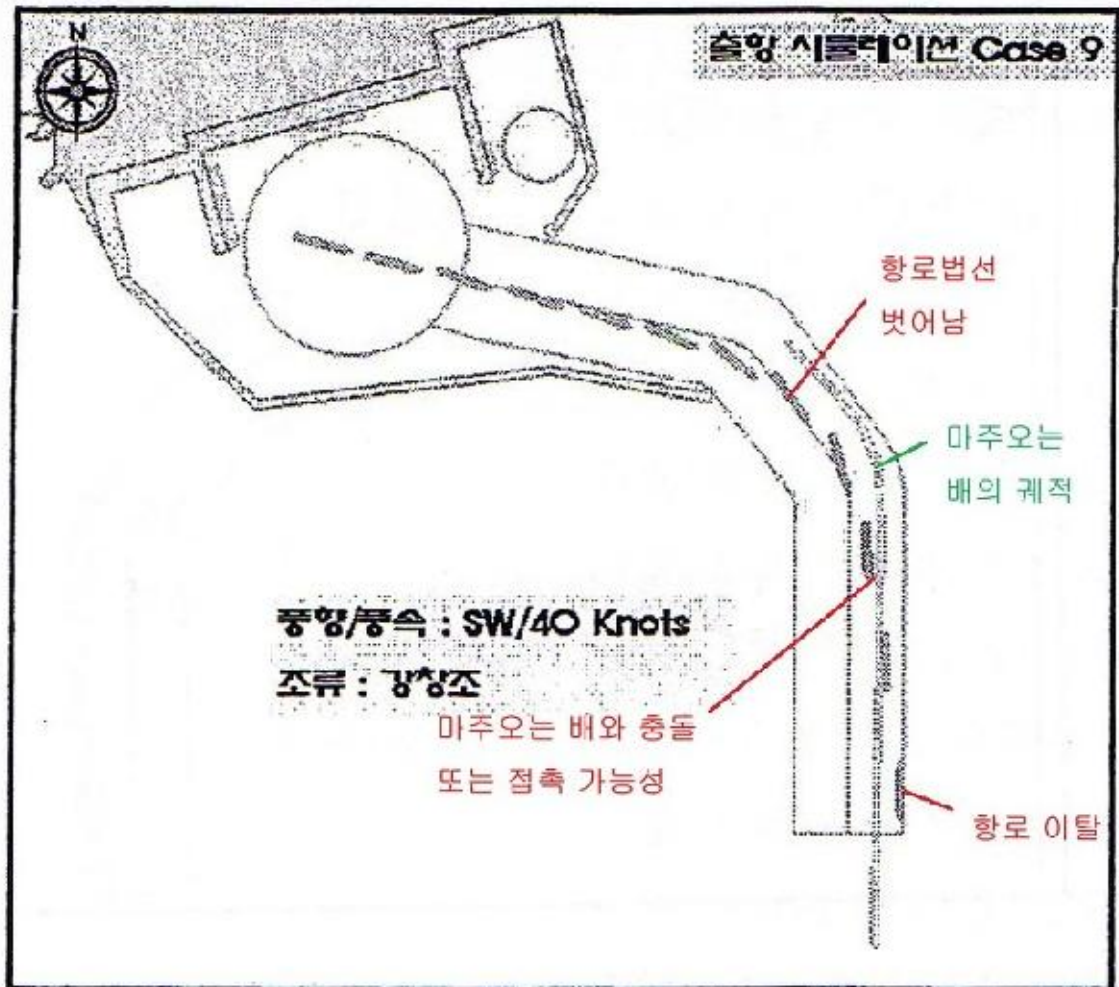
〈그림 5.6-32〉 대형수송함 출항 시뮬레이션
Case 12: NE 40Kts, 강창조



<그림4. 대형수송함 출항 시뮬레이션. 출처: 2009.1 해군본부 발간 제주해군기지 기본계획서 p.330>

대형수송함의 출항상황입니다. 밀물조류시 북동풍 20.5m/sec 상황에서 출항시 배가 바람에 완전히 밀리면서 남방파제에 충돌 또는 접촉하는 현상이 발생되어 출항 불가능으로 판별된 시뮬레이션입니다. 결과가 참담합니다.

〈그림 5.6-29〉 대형함 출항 시뮬레이션
Case 9: NE 40Kts, 강창조



〈그림5. 대형함 출항 시뮬레이션. 출처: 2009.1 해군본부 발간 제주해군기지 기본계획서 p.330〉

다음은 대형함(구축함으로 4000~8000톤급)입니다. 해군의 주력함인 KDX-II와 KDX-III가 주 대상입니다. 최고출력이 높고 날렵한 배이기 때문에 20.5m/sec정도 바람은 능히 견디며 교행입출항이 가능한 것처럼 설명했습니다. 과연 그럴까요? 그림 5.6-29는 밀물 조류시 남서풍 20.5m/sec상황에서 출항하는 경우인데 항입구를 벗어나자마자 항로법선(중앙선)을 이탈하여 마주 오는 배와 충돌 또는 접촉이 일어날 확률이 높은 상황입니다. 그리고 결국 항로를 완전히 이탈합니다.

〈그림 5.6-27〉 대형함 출항 시뮬레이션
Case 7: NE 40Kts, 강낙조

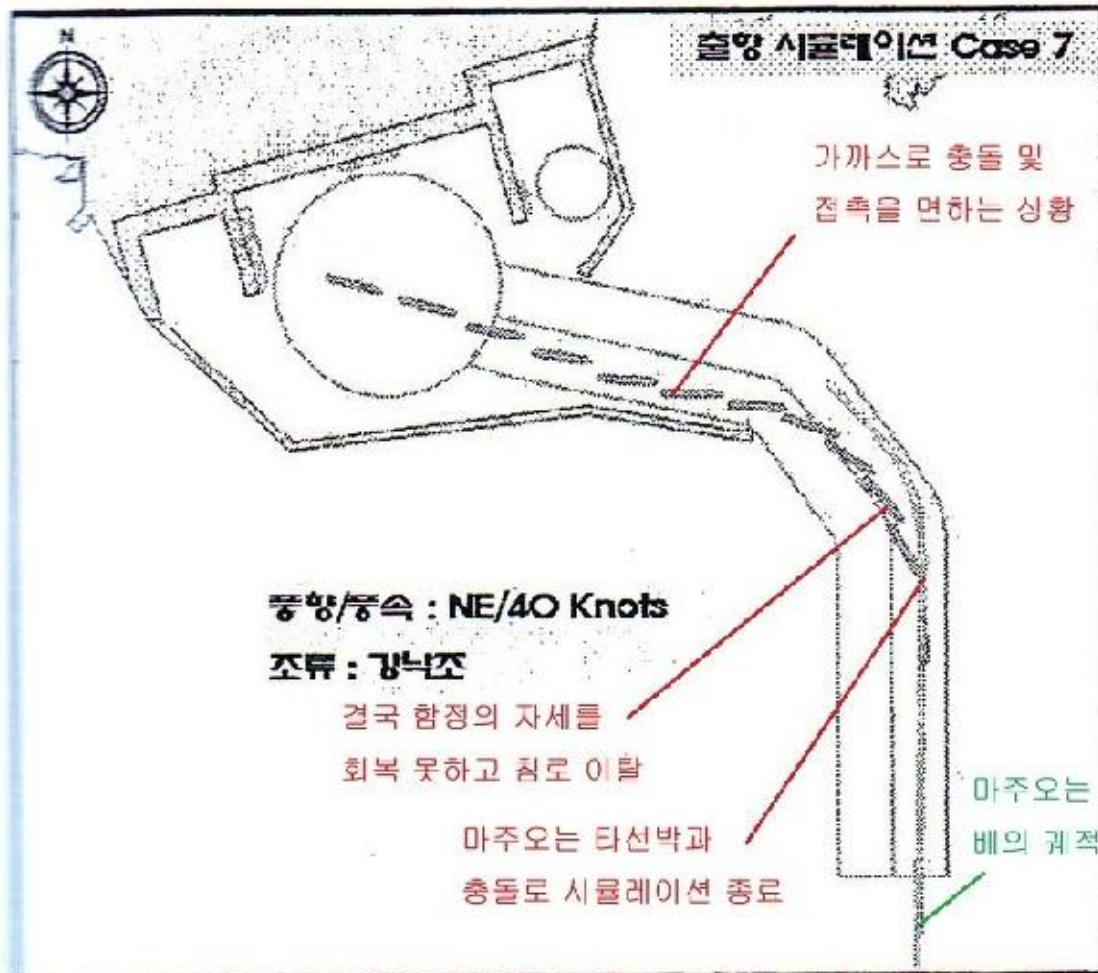


그림6. 대형함 출항 시뮬레이션. 출처: 2009.1 해군본부 발간 제주해군기지 기본계획서 p.329>

그럼 반대로 부는 북동풍이면 안전 할까요? 그림6 이 답입니다. 출항하자마자 바람에 밀려 가까스로 남방파제와 충돌상황을 면하며 빠져나오지만 결국 함이 자세를 회복하지 못해 항로범선을 이탈하며 마주 오는 배와 충돌하며 시뮬레이션이 종료됩니다. 역시 참담한 결과가 아닐 수 없습니다.

이 시뮬레이션결과에 대해 보고서는 아래 그림과 같은 결론을 내놓습니다.

<표 5.6-9> 채택안에 대한 실시간시뮬레이션(RTS) 결과

구분		실시간 시뮬레이션(RTS) 결과
입출항 안정성	대형함	• 입출항시 강한 풍속(40knots)에 의해 풍하(風下)측으로 선체가 다소 압류(壓流)되는 현상이 발생되나 항로상 침로 유지에는 문제가 없음. • 풍속 40knots, 조류속 0.5knots 이내에서의 입출항 동항에는 문제가 없음.
	대형수송함	• 입항시 풍속(40knots)에 의해 침로유지가 곤란하며 선체가 과도하게 압류(壓流)되어 항로 외측경계를 이탈함. • 출항시 풍속(40knots)에 의해 출항 지점으로부터 선체가 과도하게 압류(壓流)되어 남방파제로 접근되는 현상이 발생함. • 대형수송함의 입출항은 항로 선체를 기항항로로 설정하여 단독으로 입출항 하는 것이 안정성 확보 측면에서 유리한 것으로 평가됨. - 항로에서 타함과 조우하지 않도록 통제 운영이 필요함. • 가급적 풍속 30knots이하의 기상조건에서 입출항하는 것이 바람직함.
타함과 조우시 안정성	대형함	• 입출항시 남방파제 부근에서 타함과 조우할 경우, 자함 운항자의 심리적 부담감이 크게 나타남. • 기상조건이 불량한 경우, 가급적 남방파제 부근 변경 지점에서 타함과 조우하지 않도록 통제(운영세척 등 수립)하는 것이 바람직함.
	대형수송함	• 대형수송함의 입출항시 강조류 및 바람이 작용한다면 선체 압류(壓流)에 의해 입출항 항로를 벗어날 가능성이 있음. - 가급적 타함과 항로상에서 조우하지 않도록 하는 것이 바람직함.
계류부두 접이안 안정성	대형함	• 입항시 부두내 선회수역에서 일정한 전진 선속(약 4knots 이내)을 유지 하면 계류부두로의 진입이 용이 할 것으로 평가됨.
	대형수송함	• 부두내 선회수역에서 적절한 전진선속 유지 및 부두 인근에서 예선의 적절한 조력을 받을 경우, 부두진입 및 출항에는 문제가 없는 것으로 평가됨.

<그림 7. 시뮬레이션 결과. 출처:해군본부 2009.1 기본계획보고서 p.328>

대형수송함의 경우, 입항 시뮬레이션에서는 선체가 외측경계를 넘어섰다고 표현하였지만 입항이 불가능하다는 표현은 애써 생략했습니다. 그렇다면 선체가 벗어났더라도 통제가 가능한 상황이었으면 왜 시뮬레이션이 중단되었는지 밝혀야 했습니다. 출항 시뮬레이션을 보면 바람의 압력에 지나치게 밀려 선체가 남방파제에 접근하는 현상이 발생했다고만 할 뿐 충돌이나 접촉의 위험에 대해 언급하지 않았습니다. 이 역시 시뮬레이션이 왜 중단 되었는지 밝혀야 할 것입니다. 대형함정의 경우 마주 오는 배와 교행 할 시 운항자의 심리적 부담감이 크게 나타나니 가급적 타함과 마주치지 않도록 통제 하라고 기술되어 있습니다. 그러나 컴퓨터의 시뮬레이션은 충돌 내지는 접촉상황 후 시뮬레이션이 중단된 것은 어떻게 설명

할 수 있나요? 컴퓨터가 시뮬레이션을 속행 할 수 없는 이유는 더 이상 항행을 할 수 없는 조건이 되었기에 시뮬레이션 수행을 멈춘 것이라 보아야 할 것입니다. 컴퓨터는 거짓을 말하지 않습니다. 조건에 대한 결과만을 산출하는 것에 불과 합니다. 전문가라면 더욱 진실을 왜곡하지 말고 있는 그대로를 기술해야 할 것입니다.

이 결론분석에서 백미는 접이안 안정성 해석에서 선회수역에서 적정수준의 전진 속도를 유지할 것을 주문하고 있다는 것입니다. 선회수역이란 배를 90~180 회두 하거나 그 이상 각도로 배를 돌리는 구역입니다. 마치 타워 주차장의 차를 돌리는 장치 같은 역할을 하는 곳입니다. 그런 곳에서 전진속도를 유지하며 배를 돌리라는 주문은 바람에 배가 심하게 밀릴 수 있으니 추진력을 일정이상 유지하라는 의미이고, 이 항만을 이용하는 각개함정에게 곡예수준의 조함능력을 요구하는 것입니다. 속도 0 상태로 자력 혹은 예인선에 의존해 회두하는 지역에서 일정이상 전진속도 유지하며 배를 돌리라는 주문은 설계사가 이 항구를 스텐트 촬영장으로 기획하고 설계했다는 말과 같습니다.

문제를 인식한 듯 해군은 2010. 1 조사 및 실험보고서를 낼 때는 잠수함과 대형수송함 경우, 풍속 20.5m/sec를 완전히 빼고 15.4m/sec를 적용한 시뮬레이션만 있었으며 외해는 거욱 거친 바람과 파도가 일기 때문에 항로 진입부터 시뮬레이션 하여야 함에도 항 입구 근처에서만 시뮬레이션을 하였고 동시 입출항 능력을 검증하는 교행상태 시뮬레이션도 생략하였을 뿐만 아니라 안정성을 높인다는 이유로 자력 입출항 상황조차 시뮬레이션도 하지 않고 잠수함 경우 1000마력 예인선 1척, 대형함과 대형수송함 경우 3000마력 예인선 2척으로 항 바깥에서부터 예인하여 입출항 하는 경우만 시뮬레이션 하였습니다. 그럼에도 불구하고 주관적 운항 난이도는 다음과 같습니다.

<표 4.2-14> 주관적 운항 난이도 측정표

쉬움		보통			어려움	
1	2	3	4	5	6	7
대우쉬움	쉬움	다소쉬움	보통	다소어려움	어려움	매우어려움

<표 4.2-15> 시뮬레이션 주관적 운항 난이도 결과 분포

응답빈도		쉬움		보통			이러움		평균
		1	2	3	4	5	6	7	
		매우쉬움	쉬움	다소쉬움	보통	다소이러움	이러움	매우이러움	
대형함정	입항	-	-	-	-	-	-	Case1 Case2	7.0
	출항	-	-	-	-	-	Case7 Case8	-	6.0
대형수송함	입항	-	-	-	Case3 Case4	Case5	-	-	4.3
	출항	-	-	-	Case9 Case10 Case11	-	-	-	4.0
잠수함	입항	-	-	-	Case6	-	-	-	4.0
	출항	-	-	-	Case12	-	-	-	4.0

<그림8. 주관적 운항 난이도 결과. 출처: 해군본부 2010. 1 조사 및 실험보고서 제6권 p. 22>

대형함은 주관적 난이도가 6, 7 대형수송함과 잠수함 경우 4, 5지만 풍속값을 대형함과 동일(이 기준도 해군이 처음 요구한 설계풍속값 미달)하게 적용했다면 출력이 떨어지는 잠수함은 6이상, 대형수송함은 판별불가 판정을 받을 수밖에 없습니다. 아무리 좋게 생각해도 이 기지가 완성이 된다면 기상이 불량 할 때 자력에 의한 입출항이 불가능하고 예인선에 의해 한 척씩 차례를 기다려 다른 선박이 항로상에 없을 때 입출항을 해야 하며 대형수송함과 잠수함은 날씨가 조금이라도 악화되면 입출항을 포기해야 합니다. 이것이 기동전단을 운용하는 모항으로서의 기능에 합당하게 설계된 항구일까요?

구분	안전성 향상 방안
협정 입출항	• 대형함정이 서방파제 부두에 15만 GT급 여객선이 정박 중인 상태에서 대형선 부두 서측 부두에 입항할 경우, 여객선과 돌계부두 사이 약 125m 사이를 후진바닥에 의해 통과해야 하기 때문에 운항자의 부담감이 상당히 증가할 것으로 판단. 가급적 숙련된 운항자가 함정을 조항하거나, 그러지 못 할 경우, 다른 부두에 대형함정 함정을 정박시키는 것이 바람직<7월 6.1-1> • 풍속 40 knots의 외력 조건하에서 3,000 마력급 예선 2척을 사용하여 입출항이 가능하였으나, 유사시를 대비하여 가급적 추가예선을 배치하는 것이 바람직 • 대형수송함의 경우, 풍속 30 knots의 외력 조건하에서 입항 및 출항이 가능하였으나, 상대적으로 대형 함정이며, 저속 구간에서 선체가 뚫히도록 임박되는 현상이 발생하기 때문에 가급적 기상 조건이 양호한 상태에서 입출항하는 것이 바람직하며, 진입항로 구간에서 입출항하는 나선탁과 조우하지 않도록 항로를 단독으로 통항하는 것이 바람직

<그림9. 입출항에 대한 보고서 결론 출처: 해군본부 2010. 1 조사 및 실험보고서 p.38>

이 보고서는 결론적으로 설계풍속값보다 5.7m/sec 줄인 대형함은 출항시 예인선 총 3척의 보조를 받아야하며 10.8m/sec 줄여 시뮬레이션한 대형수송함은 아예 기상이 양호할 때 입출항하라고 결론짓고 있으며 왕복교행은 불가능함을 말하고 있습니다. 이것만으로도 이 항구의 설계는 잘 못된 것이라 말씀드릴 수 있습니다.

또 한 가지 의문은 해군이 제시한 설계풍속을 가지고 입출항 시뮬레이션이 왜 없을까 하는 겁니다. 만약 있다면 그 결과는 어땠을까요? 의문이 꼬리에 꼬리를 물고 일어납니다. 1조가 넘게 투입되는 사업이 이런 식으로 진행되어도 되는 걸까요? 국회 청문회를 통해서라도 해군이 처음 제시한 설계풍속 26.2m/sec를 가지고 시뮬레이션 한 결과를 제출받거나 공정한 제3의 기관이 26.2m/sec 설계풍속값을 가지고 검증을 위한 시뮬레이션을 반드시 하여야 할 것입니다.

3. 풍향과 조류, 파고 등 지리적 특수성 반영에 대한 의문

제주해군기지의 입지대상지역인 강정마을의 조류 특성과 바람의 특성은 항구를 건설하는데 있어서 해군에게는 재앙과도 같습니다. 범섬과 연산호군락등 천연기념물 보호구역, 서귀포 시립 해양공원, 생물권보전지역 등 제약조건이 너무 많아 다음의 1번부터 4번 안 중 1번안이 채택 되었는데요.

5.3.3 종합검토 및 평가

1) 평면배치인별 비교검토

구 분		제 1 안 : 한탄구 동측 개구	제 2 안 : 한탄구 서측 개구
평면배치계획 (안)			
장 단 점	장 점	• 정온도 확보가 제3, 4안과 비교시 다소 유리. • 대각도 편차에 따른 운항성이 상대적으로 양호. • 방파제 길이 가 최단이며 설치수심이 상대적으로 양호하여 사업비 측면에서 가장 경제적임. -방파제 연장 : 2,500m -방파제 수심 : DL(-)20~25.0m • 타 안과 비교시 내일랜스이 적음. • 현상태의 어로활동(나잠어업 등) 유지 가능. • 항로수심이 양호하여 준설 불필요.	• 정온도 확보가 제3, 4안과 비교시 다소 유리. • 대각도 편차에 따른 운항성이 상대적으로 양호. • 방파제 및 방파제 설치조건이 제3, 4안과 비교시 양호하여 사업비 측면에서 경제적인. -파지제 및 방파제 연장 : 2,015m -파지제 및 방파제 수심 : DL(-)20~22.0m • 항로가 인근 보호구역과 충분히 이격.
	단 점	• 항로가 인근 보호구역과 다소 인접 -항로→범섬 천연보호구역과의 이격거리 : 500m -한강연항 저간대역 마련 필요 • 항로가 저수심대(DL(-)10.0m이하)와 다소 인접. -항로→저수심대와의 이격거리 : 300m -저수심대 경계수역에 Buoy 설치 필요 • 통수시 하천 유입수에 의해 항입구에 미치는 영향이 미한 검토 필요.	• 항로수심 확보를 위한 준설(양 굴착)로 공동어장(나잠어업 등)의 소멸보상 필요. -주민과의 마찰 우려 -준설(양 굴착)에 따른 부유사 확산등 어장 및 환경피해 영향 발생우려 • 항구가 저수심대(DL(-)10.0m이하)와 매우 인접. -항로→저수심대와의 이격거리 : 120m -은항시 안정성 불확, 어선항로와의 간섭 발생
결 공 사 비		약 5,400억원	약 5,540억원
생 거		• 현상태의 어로활동 등 어업권 유지가 가능하여 주민과의 마찰 최소화. • 최단의 방파제 연장등 설치조건이 상대적으로 양호하여 사업비 측면에서 가장 경제적인.	• 항로가 저수심대와 매우 인접, 어선항로와의 간섭 우려 등항시 안정성 보장이 미흡. • 항로수심 확보를 위한 준설(양 굴착)로 어장에 대한 소멸보상이 필요하며 이에 따른 주민과의 마찰 우려
체 력		○	

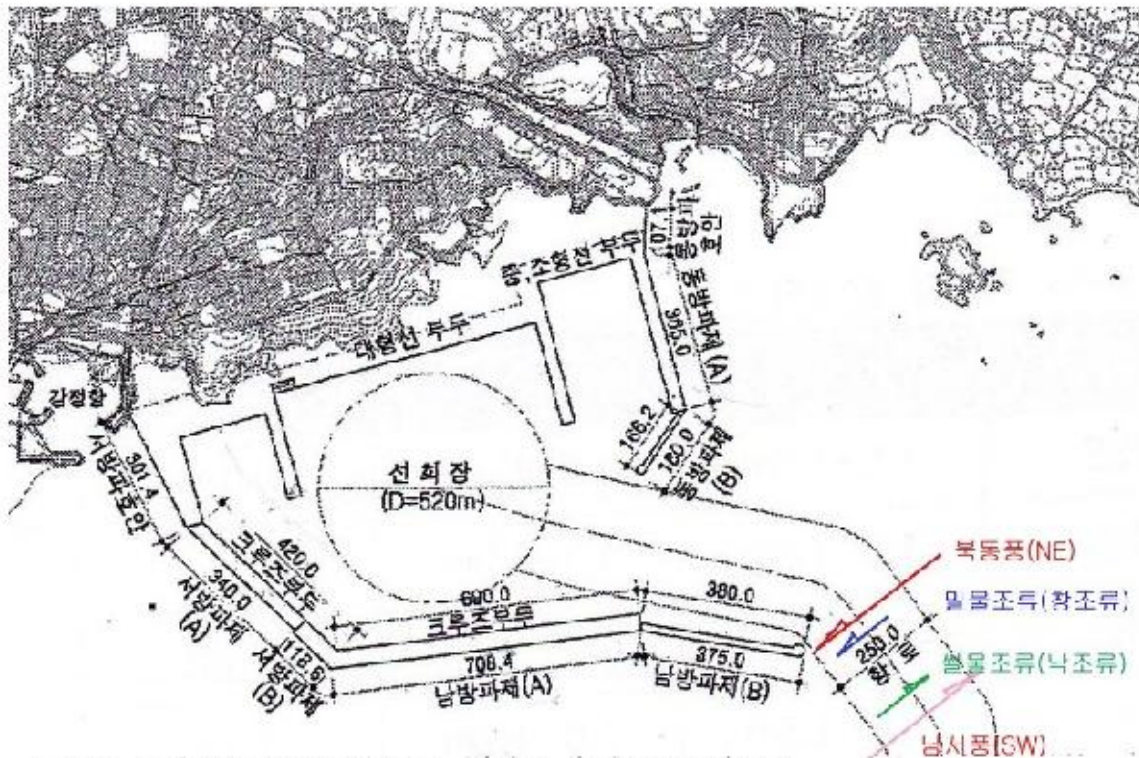
제 3 안 : 항일구 남측 기구 - 서측 항로	제 4 안 : 항일구 남측 개구 - 동측 항로
 ◦ 항로가 인근 보호구역과 충분히 이격. ◦ 현상태의 어로활동(나잠어업 등) 유지 가능. ◦ 항로수심이 양호하여 준설 불필요. ◦ 항로가 저수심대(DL(-)10.0m이하)와 충분히 이격되어 운항시 안정성 확보 양호. -항로↔저수심대와의 이격거리 : 470m	 ◦ 항로가 인근 보호구역과 충분히 이격. ◦ 현상태의 어로활동(나잠어업 등) 유지 가능. ◦ 항로수심이 양호하여 준설 불필요. ◦ 항로가 저수심대(DL(-) 0.0m이하)와 다소 이격되어 운항시 안정성 확보 양호. -항로↔저수심대와의 이격거리 : 265m
◦ 항일구가 파의 진행방향에 위치하여 정온도 유지가 다소 불리. ◦ 정온 확보를 위한 파저제 설치가 필요하나 설치조건이 매우 불량하여 사업비 측면에서 불리함. -파저제 및 방파제 연장 : 2,725m -파저제 수심 : DL(-)27.0m 내외 ◦ 항로가 인근 보호구역과 다소 인접. -항로↔방심 천연보호구역과의 이격거리 : 610m	◦ 항일구가 파의 진행방향에 위치하여 정온도 유지가 다소 불리. ◦ 정온 확보를 위한 파저제 설치가 필요하나 설치조건이 매우 불량하여 사업비 측면에서 불리함. -파저제 및 방파제 연장 : 2,740m -파저제 수심 : DL(-)27.0m 내외 ◦ 항로가 저수심대와 다소 인접(265m)하여 운항시 안정성 확보 불리.
약 6,200억원	약 6,050억원
◦ 정온 확보를 위해 설치되는 파저제의 설치조건이 매우 불량하여 과다한 사업비 발생.	◦ 정온 확보를 위해 설치되는 파저제의 설치조건이 매우 불량하여 과다한 사업비 발생.

<그림10. 평면배치별 검토. 출처: 2009. 1 해군본부 기본계획 보고서 p. 229>

채택된 1안은 각종 보호구역 안이거나 인접하여 환경적 영향이 우려되고, 항로가 저수심대와 이격거리가 짧아 기상악화시 침로이탈에 의한 좌초가 우려되며 강정 천 범람시 토사유입으로 지속적인 준설이 필요한 불리한 점을 들고 있음에도 최

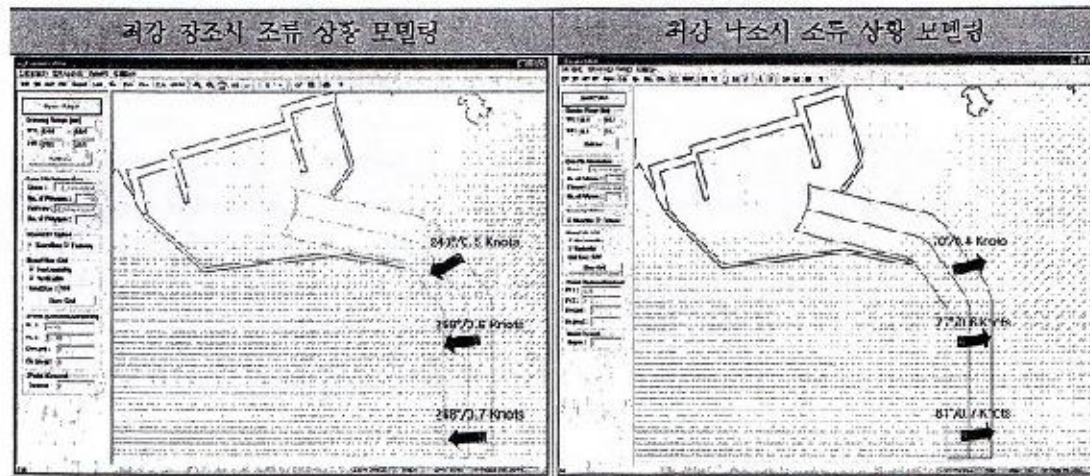
초 사업비가 경제적이란 이유를 부각하며 채택하였기에 건설비용 절감만을 위해 채택된 것이 아닌가하는 의심을 지울 수 없습니다.

가장 큰 문제는 입출항을 위한 항로 설계시 가장 장애가 되는 항입구의 조류가 항로와 직각에 가깝게 흐르고 있고 바람도 직각에 가까운 북동풍(NE)계열과 남서풍(SW)계열이 가장 세고 가장 빈도가 높기 때문입니다.



<그림11. 항구진출입에 영향을 미치는 조류와 풍향 출처: 필자작성>

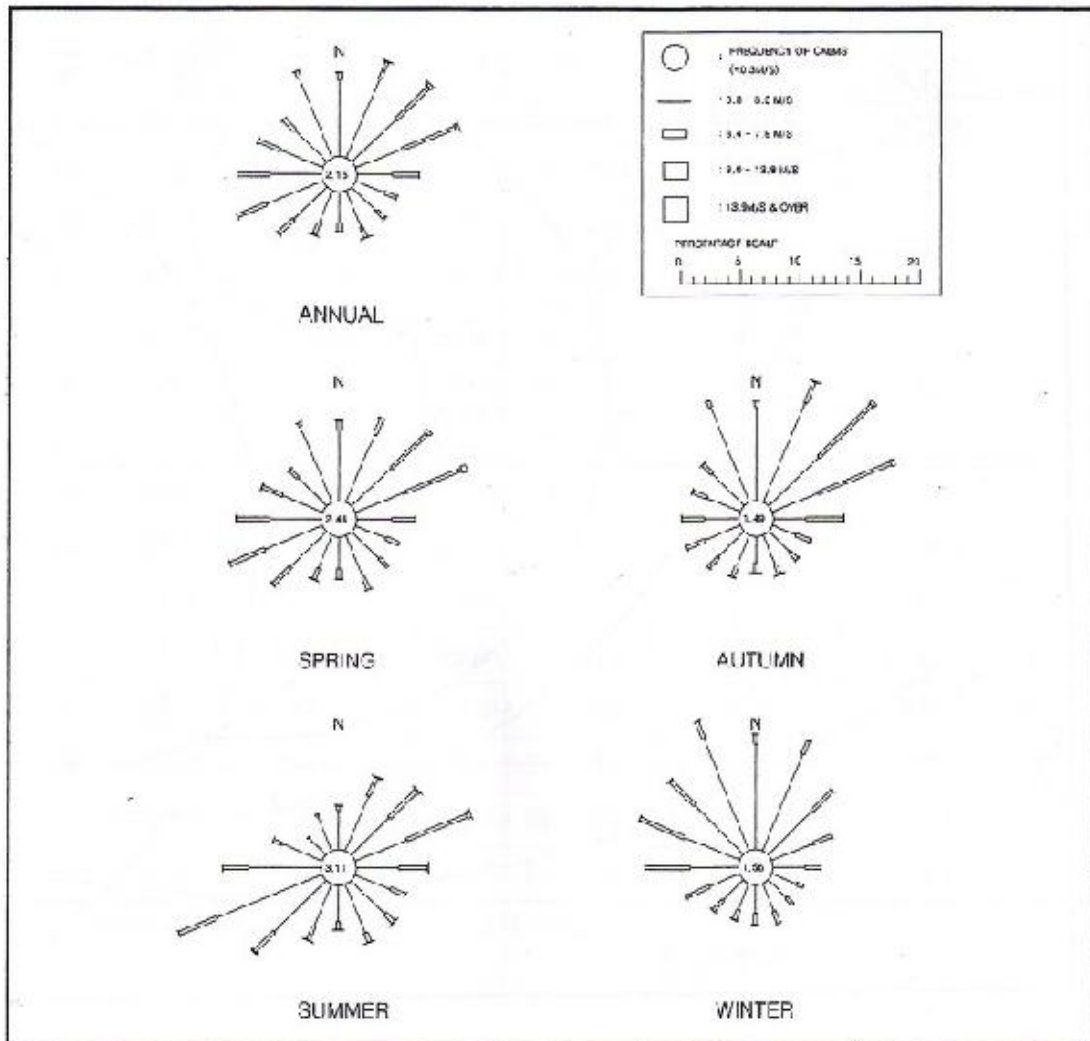
그림에서 보다시피 항구 입구부분을 동쪽으로 만들었을 때 출입항에 영향을 미치는 조류와 풍향요소는 항로와 직각으로 배치되는 상황입니다. 직각으로 흐르는 횡조류와 횡풍은 항로를 이탈하게 만들 우려가 높아 가장 유의깊게 보아야 할 요소 중 하나죠



<그림12. 조류분석도 출처: 2010. 1 해군본부 조사 및 실험보고서 제6권 P. 08>

위 그림의 조류분석도를 보면 불행하게도 항로를 따라 거의 직각에 가까운 조류가 형성되고 있음을 알 수 있고 외해로 나갈수록 조류가 거세집니다. 풍향, 풍속 상황에 따라서는 항로 진입조차도 어려움을 겪을 수도 있습니다. 따라서 진입항로 부터 단계별로 적용해서 시뮬레이션을 했어야 합니다. 최악의 상황을 가정하고 시뮬레이션을 하는 것이 원칙이기 때문에 최강 창조류일 때 북동풍을 상정하고 최강 낙조류일 때 남서풍을 상정하여야 합니다. 그럼 풍향을 보겠습니다.

<그림 2.1-1> 바람장미도(서귀포항)



<그림 13. 서귀포지역 바람장미도 출처: 해군본부 2009. 1 기본계획보고서 P.65>

위 그림 서귀포지역 바람장미도를 보면 항구 입출항에 영향을 미치는 북동풍 계열은 연중 계속 발생하고 남서풍 계열은 봄과 여름에 집중되어 있는 것을 볼 수 있습니다.

<표 2.1-3> 풍향별, 풍속별 출현율

(단위: %)

풍향	CALM	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S
출현율	1.93	9.06	9.53	7.95	4.78	3.73	4.04	3.97	3.37
풍향	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	소계
출현율	3.98	5.66	7.25	6.89	5.90	5.71	8.45	7.81	100.0

<그림 14. 풍향별 출현율 출처: 해군본부 2010.1 조사 및 실험보고서 p.6>

위 풍향별 출현을 도표를 바탕으로 판단해 보면 바람이 전혀 불지 않는 날은 1.93%밖에 되지 않음을 우선 보실 수 있습니다. 바람 많기로 유명한 제주도의 특징을 그대로 보여줍니다. 북동풍계열 출현율을 계산하면 합쳐서 26.54%나 되고 남서풍 계열은 합쳐서 16.89%에 이릅니다. 결국 두 바람을 합치면 43.43%나 되어 일년에 절반 가까이 이 두 바람 영향아래 있다는 것을 알 수 있습니다. 그 만큼 설계풍속값 기준이 중요한 상황임에도 해군은 풍속값을 함정종류에 따라 5~10m/sec 낮추어 적용하였습니다. 뒤에서 다루겠지만 동(E), 동남동(ESE), 남동(SE) 계열바람은 항내정 온도에 영향을 미치는 바람이며 출현을 합은 12.5%에 이릅니다. 이 중 가장 출현율이 높은 바람은 동풍으로 출현율이 4.78%입니다.

또한 북동풍 계열바람을 높은 출현율 때문에 비중이 높게 다뤄야 할 것처럼 기술하였지만 제주도 남쪽 해안의 특성상 북동풍 계열 바람에는 연근해 파랑이 높지 않으므로 남서풍계열 바람에 비해 입출항난이도가 높지 않다는 것을 누락했습니다. 비록 북동풍 계열 바람에 비해 출현율은 10%가량 낮지만 남서풍 계열 바람은, 특히 해군이 시험한 20.5m/sec의 풍속일 경우 파고 4~6m가량의 파도가 발생합니다. 풍속 15.4m/sec라 해도 파고 3~4.5m가량이 파도가 발생 할 텐데 파고 적용을 하지 않고 입출항 시뮬레이션을 했다는 것이 문제입니다. 현지의 지리적 여건을 고려 할 때 기상조건에 따른 풍량을 무시한 시뮬레이션은 결격사유에 해당합니다.

더구나 크루즈 여객선 입출항 시뮬레이션에는 이 남서풍계열 바람의 영향을 전혀 고려하지 않았습니다. 출현율 16.89%는 1년에 61.6일, 1478시간이나 파도를 동반한 바람의 영향 아래 있다는 것입니다. 그런데도 이 바람을 적용한 시뮬레이션을 아예 하지 않았다는 것은 실수차원을 넘어선 것입니다. 앞서 '설계풍속값의 위반'을 분석 할 때 대형수송함이 남서풍에 낙조류를 적용하여 입항 시뮬레이션을 했을 경우 침로이탈로 인해 입항 불가 판정을 받은 것을 상기하시기 바랍니다.

해군은 대형함, 대형수송함, 잠수함 등 모든 함정에 남서풍계열일 때 파고상황을 적용하여 재시뮬레이션 하여 그 결과를 제시하여야 할 것입니다. 만약 이미 수행했다면 감추지 말고 공개 하여야만 할 것입니다.

4. 횡풍압면적에 대한 의문

3차원 시뮬레이션 할 때 모델링을 하며 적용되는 변수값은 결정적으로 결과를 도출 할 때 영향을 줍니다. 그 중에서 횡풍압면적은 단연 가장 중요합니다. 횡풍압면적이 왜 중요하냐면 측면에 직각으로 바람이 불 경우 얼마나 배 측면에 압력이 발생하여 얼마나 배를 옆으로 밀어내는지 알 수 있는 중요한 수치이기 때문입니다.

간단한 물리학공식을 상기해 보겠습니다. 충돌량은 $F=mv$ 로 표시되고 m 은 충돌하는 물체의 무게, v 는 속도입니다.

공기의 밀도는 1기압 15℃ 일 때 0.001226g/cm³라는 수치를 적용하면 높이, 길이, 너비가 1m인 부피안의 공기의 무게는 1226g이 됩니다. 즉, 1.226Kg의 무게이기 때문에 초속 1m의 바람이 1m²의 벽에 부딪칠 때 힘은 1.226kg/m²입니다. 초속 10m의 바람은 1평방미터당 12kg의 압력을 발생시킵니다.

대상선박의 횡풍압면적이 8,584.5m² 이라면 이 배에 횡으로 초속 10m의 바람이 불 때 받는 압력은 103014kg이므로 약 103톤의 압력이 발생하는 거구요. 16,000m² 이라면 192톤의 압력이 발생합니다.

둘 다 15만톤의 배라고 한다면 8,548.5m²의 배는 0.00069의 횡가속력이 발생하고 16,000m²의 배는 0.00128의 횡가속력이 발생합니다. 균질한 바람이 1분간 지속되었다면 전자는 4cm/sec의 속도로 옆으로 밀리는 상황이 되고 균질한 바람이 10분간 지속된다면 40cm/sec 횡속도가 발생하게 됩니다. 16000m²의 배는 1분간의 바람에 7.6cm/sec, 10분간의 바람에는 76cm/sec의 횡속도가 생기며 옆으로 밀리게 되겠죠. 입항절차에 따라 4노트(2.05m/sec 초속 약 2미터)속도로 줄여서 운항 할 때 0.4m/sec가 아닌 0.76m/sec 속도로 옆으로 밀린다면 결과는 재앙이 될 확률이 높습니다. 그만큼 횡풍압면적은 중요한 변수값 입니다.

물론 이것은 단순계산이며 유속에 따른 베르누이 공식을 적용하고 와류에 의한 손실, 형상에 따른 유속손실 및 충돌량 손실을 등을 고려하지 않은 값이므로 이해를 돕기 위한 계산에 불과합니다. 하지만 운동량을 산출하여 적용하면 이 값은 속도의 제곱에 비례하기 때문에 풍속이 증가 할 경우 더욱 차이가 심해 질 수밖에 없습니다.

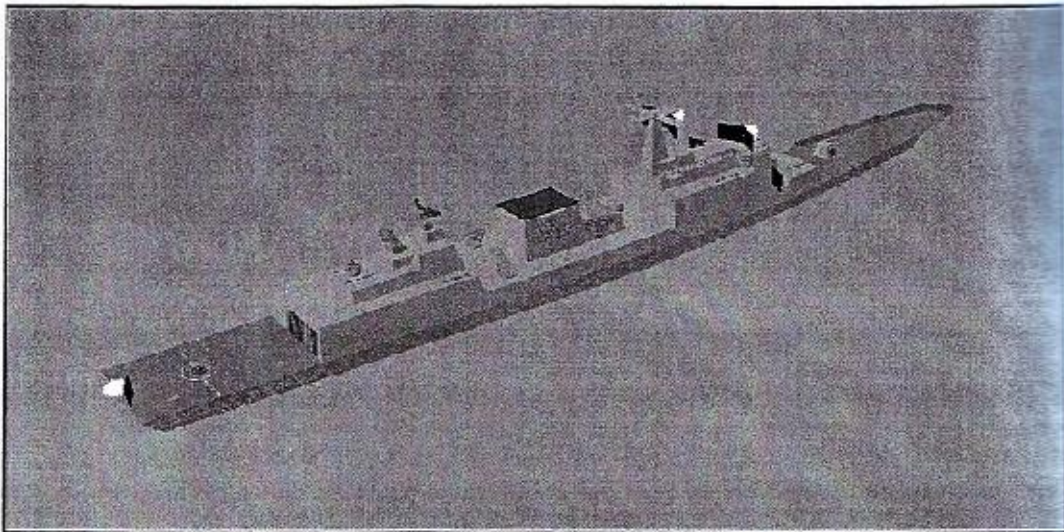
15만톤 크루즈 여객선 횡풍압면적을 퀴메리2호급인 16,000m²를 8만톤급에 불과한 횡풍압면적인 8,584.5m²로 축소했다는 의혹이 떨쳐지지 않는 것을 보며 과연 해군

이 보유한 군함에는 횡풍압면적을 제대로 적용 했을까하는 의문이 들었습니다.

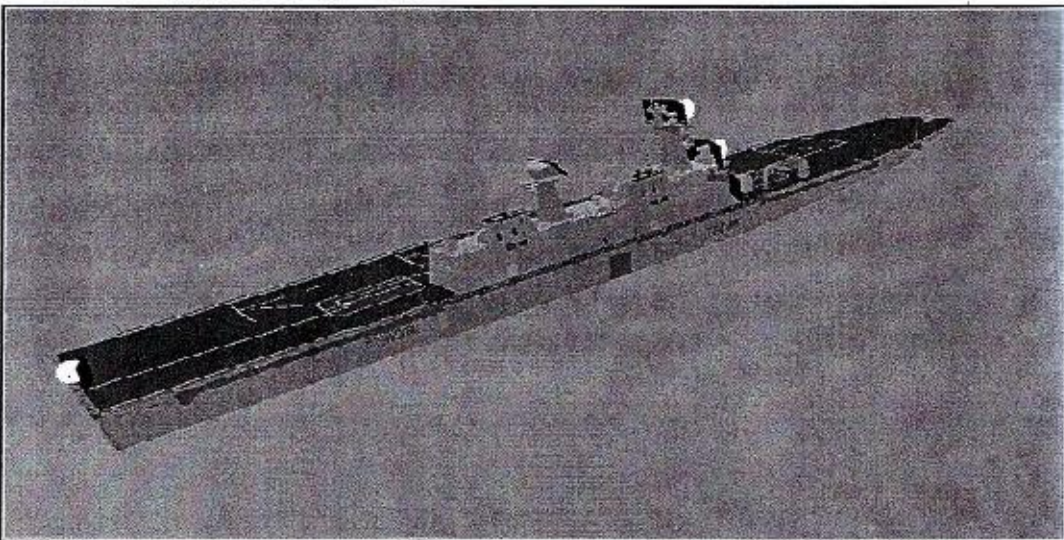
<표 5.6-2> 대상함정의 주요 제원

구분	전장(m)	전폭(m)	흘수(m)	선속(knots)
대형함	140~170.0	15~25.0	4.0~6.0	32
대형수송함	160~200.0	20~35.0	5.0~7.0	24

<그림 5.6-7> 대형함 3차원 모델링



<그림 5.6-8> 대형수송함 3차원 모델링



<그림15. 대상선박 3차원 모델링. 출처: 2009.1 해군본부 기본계획보고서 p.320>

아쉽게도 확인 할 방법이 없었습니다. 군함의 구체적인 제원은 군기밀에 해당해서 공개하지 않은 듯합니다. 다만 적용된 3차원 모델의 개략적인 형태에서 유추해보

면 의문이 생깁니다.

위 그림의 대상선박 제원을 보면 대형함은 우리나라 해군 주력인 KDX-II 구축함과 KDX-III 이지스함 둘 다임을 가변적으로 표시해 놓았습니다. 대형수송함은 독도함 한 척 뿐이므로 문제 삼을 것이 없지만 문제는 대형함 제원입니다. 시뮬레이션 자체가 최악의 상황을 상정하고 실험을 하는 것이 전제조건이라면 당연히 KDX-II가 아닌 KDX-III를 모델링해서 실험해야 옳습니다. 건조비용만 1척당 1조2천억이 넘는 고가의 장비로서 제주해군기지 건설비용보다도 높습니다.

그런데 3차원 모델을 보면 헬기격납고의 수나 위치, 연통(연돌)의 갯수와 형상 등으로 봐서 4000톤급 KDX-II가 분명합니다.

일부러 KDX-III보다 횡풍압면적이 적은 KDX-II로 모델링해서 시뮬레이션 실험상 안전도가 높게 나오게끔 꼼수를 부린 것이 아니라면 어째서 KDX-III 이지스함을 모델링해서 실험하지 않은 것인지 해군은 밝혀야 할 것입니다.

끝내 공개하지 않는다면 이지스함으로 시뮬레이션 했을 때 결과가 좋지 않았다는 의혹을 받을 수밖에 없을 것입니다. 국가의 예산으로 사업을 시행하는 해군이 자신들의 생명인 전투장비를 소홀히 취급했다는 불명예도 감수해야 할 것이고, 이것이 젊은 해군 장병들의 생사가 걸리고 위기시에 국가를 더욱 큰 위기로 내모는 결과를 초래 할 수도 있다는 점을 감안하면 자신들의 자리보전 때문에 감출 일이 아니라는 것을 명심해야 할 것입니다.

5. 위험천만한 항로법선

자동차도 급격한 선회를 하면 원심력이 발생하여 바깥쪽으로 기울어지는 현상이 발생하며 원심력이 과도 할 경우 전복사고가 일어납니다. 그래서 급격하게 방향을 바꾸지 않도록 도로에는 곡률반경이라는 것을 적용해서 커브길에서 과도한 원심력이 발생하지 않도록 배려합니다.

배도 똑같이 선회시에 원심력이 발생하는데 그 원심력이 배의 복원력을 넘어서면 전복사고가 발생 할 수밖에 없습니다. 더구나 배는 자동차보다 원심력과 횡풍에 더욱 취약하고 기상이 악화되면 파도에 의한 롤링과 피칭 현상까지 더해져서 급

격한 선회는 전복사고로 직결 될 요인이 더 많습니다.

그래서 항만 설계 규정에 따르면 곡률반경을 대상선박 길이의 4배로 정하고 있는 것입니다. 그리고 항만의 수용능력상 최대크기의 선박을 대상선박으로 하여야 함은 자명한 일입니다. 그리고 변침각을 30도 미만으로 할 것을 권고하고 있습니다. 즉, 대상선박 길이가 100m일 때 곡률반경은 400m가 되고 변침각 30도를 적용하면 다음의 그림과 같습니다.

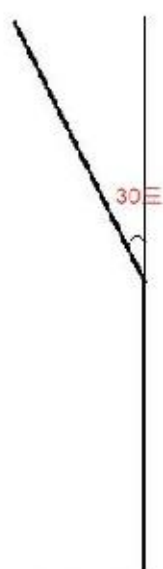


그림1. 곡률반경없이 꺾은 경우

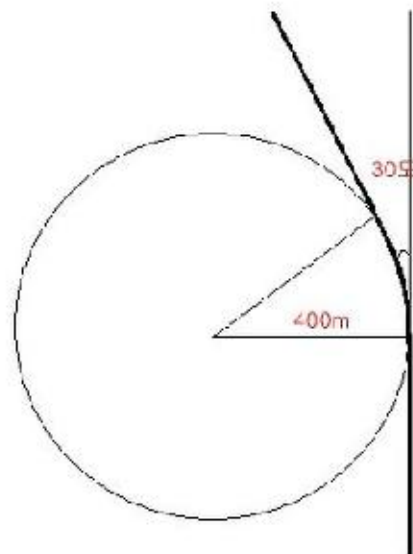
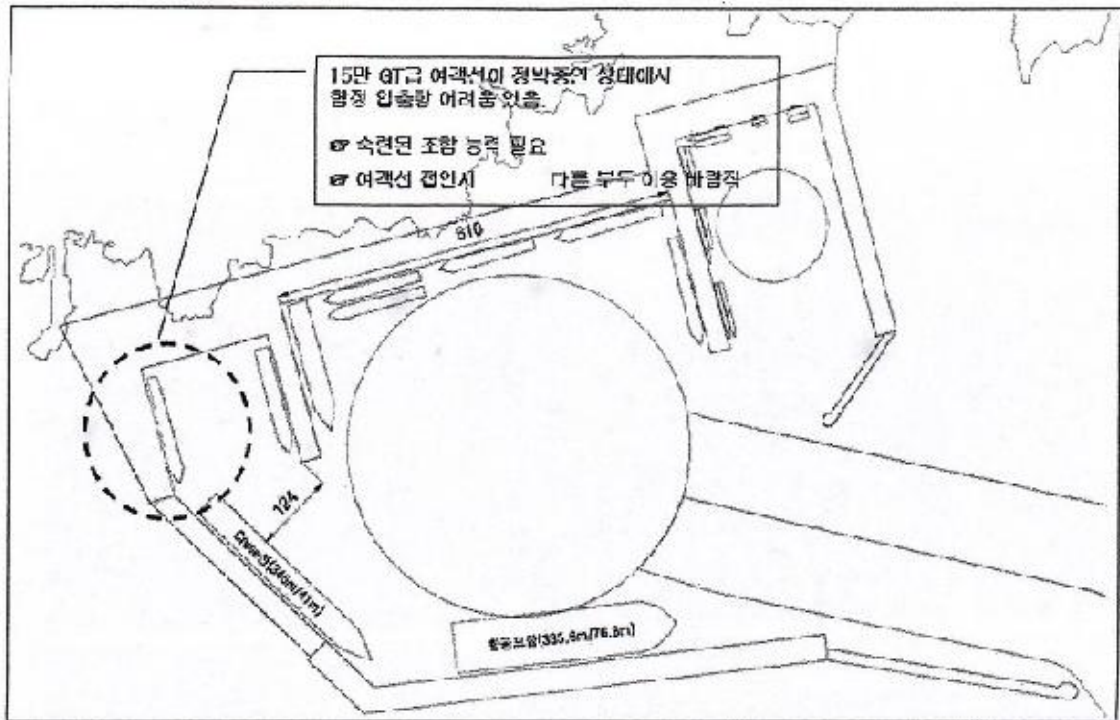


그림2. 곡률반경을 넣어서 커브길을 만든 경우

<그림 16. 곡률반경의 이해. 출처: 필자작성>

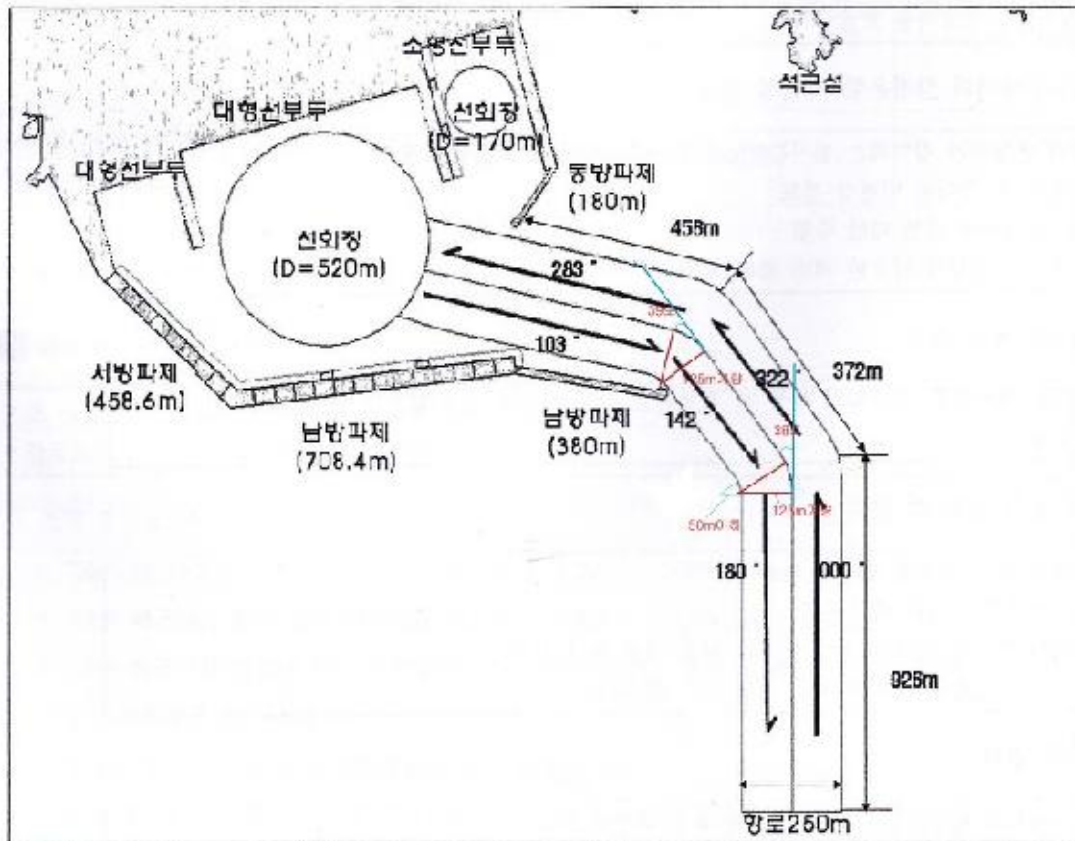
그림1 처럼 바로 꺾는 것이 아니라 그림 2 처럼 커브가 시작되는 지점에서 수직으로 세운선이 커브가 끝나는 지점에서 수직으로 세운선과 400m지점에서 만나게끔 완만한 곡선을 이룰 수 있도록 해야 한다는 것입니다.



<그림 17. 수용가능 최대 크기 선박. 출처: 2010.1 해군본부 조사 및 실험보고서 제6권 p.39>

그렇다면 제주해군기지는 어떤 선박을 대상선박으로 삼아야 할까요?

위 그림을 보면 크루즈 여객선 뿐 만 아니라 항공모함까지 수용을 전제로 설계된 것을 알 수 있습니다. 335.6m 크기의 항공모함을 가지고 있거나 앞으로 가질 가능성이 있는 나라는 미국뿐이므로 미항공모함이 입항 하계끔 설계된 것이지요. 우리나라 해군만의 해군기지나 아니냐 하는 문제를 따지는 글이 아니므로 수용가능 최대크기의 선박으로 항공모함을 선택한다면 대상선박의 크기는 335.6m 이어야 합니다. 그러나 항공모함도 크지만 배의 길이 면으로 보면 크루즈 여객선이 10m 더 긴 345m이므로 수용가능 최대크기 선박은 크루즈 여객선이 될 것이고 이 선박을 대상선박으로 삼을 시 곡률반경은 무려 1,380m가 됩니다. 그 점을 유념하시며 다음 그림을 보아주시기 바랍니다.



<그림 18. 항로법선의 문제점. 출처: 필자작성>

일단 항로법선에 두 차례 굴곡부가 있는데 38도, 39도 등 과도한 변침각을 가지고 있는 것 이구요, 가장 큰 문제는 곡률반경이 너무 작다는 것입니다. 항로법선(중앙선에 해당하는 부분) 곡률반경은 아무리 봐도 125m를 넘지 않는다는 것입니다. 즉, 항만설계기준으로 보면 선체길이 31.25m를 넘지 않는 선박만 다녀야 합니다. 처음 곡률반경을 설명한 그림의 첫 번째 케이스처럼 아예 곡률반경이 없는 경우와 다를 것이 없습니다. 기본계획 보고서에 제시된 항로 설계 기준을 살펴보면,

5.2.3 항로법선 및 최대 변침각 허용기준

- 대상해역의 입지 특징은 천인기념물(연신호) 보호구역 및 생태·경관, 생물권 보전지역이 인접하여 위치하고, 강정항 전면해상에는 노·간출암이 넓게 분포되어 있으며 또한 해당 어촌계의 주요 어로활동지(나잠어업 등)로 항로계획시 많은 제약이 따라 이를 종합적으로 고려하여 항로세곽을 수립하여야 함
- 상기 입지특성에 따른 제약조건과 더불어 파랑, 풍속, 조류속, 수심 등의 자연조건을 충분히 고려하여 설계기준서에 제시된 권고사항의 만족여부 등에 대한 항행시뮬레이션 (FTS, RTS)을 수행하여 항로법선 및 변침각 허용기준을 설정함.

제 5 장 평면배치계획 수립

1) 항행시뮬레이션 수행시 기본조건

가. 대상함정 및 항로 폭

- 대상함정 : 대정함 및 대형수송함
- 항로 폭 : 대형함 왕복교행 조건

나. 주요 외력

- 항행시뮬레이션 입력자료 중 주요 외력은 풍속과 조류속으로 다음의 기준치를 적용하여 수행함.

① 풍 속

- 기상청의 풍랑주의보 및 경보발효시 풍속과 해군 직진사 예규의 피항기준에 해당 하는 풍속을 적용.
- 풍속 : 30, 35, 40knots
- 풍향 : 대상함정의 선체 측면부에 직각으로 작용

〈표 5.2-5〉 항행시뮬레이션 수행시 풍속 적용 기준

구 분	풍랑주의보 및 경보발효(기상청)	1급함 피항 기준(해군 작전사 예규)
설 계 지 표	• 등랑(파랑)주의보 - 평균풍속 14m/s 유의파고 3.0m 초과시 → 30kts 적용 • 풍랑(파랑)경보 - 평균풍속 21m/s, 유의파고 5.0m 초과시 → 40kts 적용	• 평균풍속 18m/s, 유의파고 4.1m 초과시 → 35kts 적용

② 조류속

- 등회 해양조사시 관측된 최강 장·낙조류를 적용.
- 최강 장·낙조류 : 0.5knots (대상함정의 선체 측면부에 직각으로 작용)

2) 최대 변침각 허용 기준

- 대상해역 주변여건의 제약으로 인해 항로별선 계획시 통상적인 설계기준을 만족 하기 어려운 바, 해군함정 특성을 고려한 배속시뮬레이션을 통해 항로 변침각에 따른 근접거리를 산정하여 항로별선의 최대 변침각 허용치(0)를 설정.
- 항로 변침각에 따른 최소 근접도를 평가하기 위해 주변여건이 다른 제약조건을 고려하여 항로 변침각 검토범위를 30°~70°로 하였으며 평가 결과, 최대풍속 40knots, 최강 조류속 0.5kts의 조건하에서 입출항이 가능한 항로별선의 최대 허용 변침각은 40°로 평가되었음.

(상세한 내용은 5.3 평면배치계획 수립, 5.3.4 채택안에 대한 상세 검토 참조)

<그림19. 항로법선, 변침각 허용기준 출처: 해군본부 2009. 1 기본계획보고서 p.213-214>

이 보고서에는 우선 환경적 제약조건이 너무 많아 항로를 계획하기 어렵다고 설명하고 있습니다. 그리고 놀랍게도 대상선박을 대형함과 대형수송함으로 제한합니다. 계획상 항공모함과 크루즈 여객선이 접안하는 것을 목표로 하는 항구를 설계하면서 대상선박을 크루즈선박 길이의 절반밖에 안 되는 함정으로 한정해 버립니다. 그리고 통상적인 설계기준을 따를 수 없으니 자체시뮬레이션에 의한 자의적 해석을 붙이며 변침각 허용기준을 40도까지 늘려도 된다고 기준을 완화시킵니다. 전천후 항구를 요구하는 해군의 입찰조건과 완전히 상반되는 입장입니다.

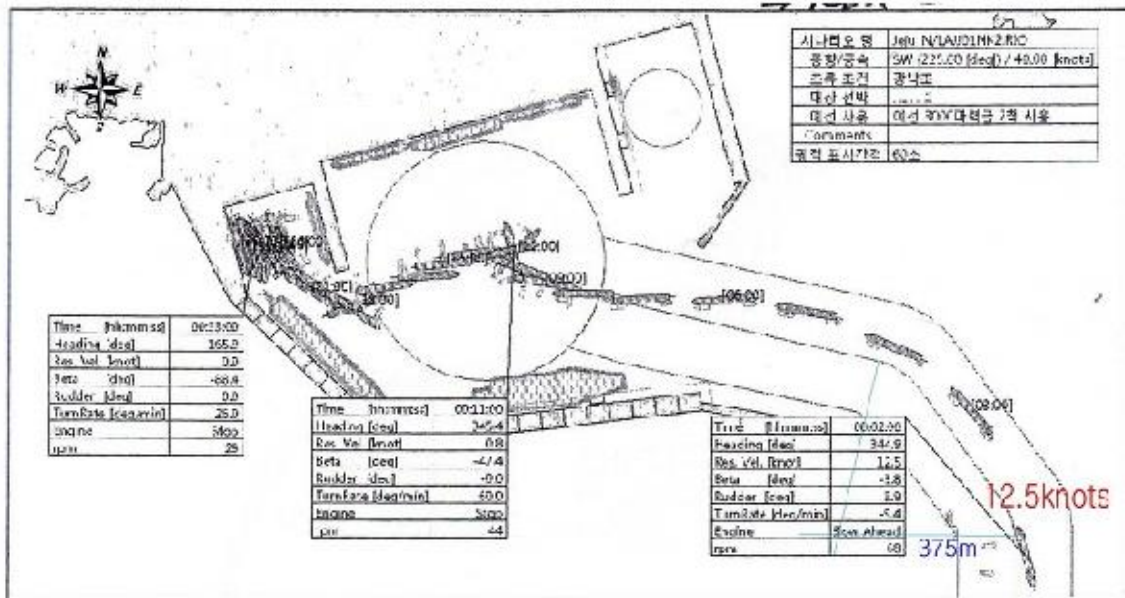
백번 양보해서 어쩌다 한 번 들어오는 항공모함이나 크루즈 여객선에 설계기준을 맞추지 못하고 통상적으로 사용하는 선박에 그 기준을 맞춘다고 합시다. 그렇다면 대상선박으로 선정된 대형함과 대형수송함 중 설계기준을 맞추는 선박은 당연히 둘 중에 더 큰 대형수송함이 될 것이고 대형수송함의 제원에서 선박길이는 160~200m라고 했으므로 곡률반경은 최소 640m에서 800m는 되어야 했음에도 항로법선의 곡률반경을 어째서 125m로 했을까요?

다시 한 번 백번 양보해서 대형함정 최소크기인 KDX-II 최소곡률반경 560m를 적용하여 봅시다. 항입구에서 나오는 쪽으로 적용하여 항로를 그리면 서귀포해양공원 구역을 완전히 침해 할 수밖에 없고 진입항로에서 이 곡률반경을 적용하면 항로일부가 남방파제에 충돌하는 코스로 그려 질 수밖에 없는 상황입니다. 그러니 곡률반경이 더 커지면 문제가 더 커질 수밖에 없는 겁니다.



결국 꺾수로 두 번의 커브를 넣어 항로를 설계했지만 항로범선이 침범하지 않았을 뿐 항로 자체는 서귀포 해양공원을 100m 가량 침범하고 말았습니다. 육상 같으면 중앙선만 침범하지 않고 국립공원을 침범하여 도로를 낸 것과 다를 것이 없는 상황입니다. 즉, 서귀포해양공원 구역 때문에 억지로 항로를 설계하다보니 기형적인 항로 설계가 탄생하게 된 것입니다.

과연 이 항로가 운항하는 함정들에게 어떤 영향을 미칠까요? 두 커브 모두 국토해양부의 변침각 기준치를 초과한 상황이고 곡률반경은 125m밖에 되지 않는 이 항로에서 대형함정의 안전한 운행이 가능 할까요?



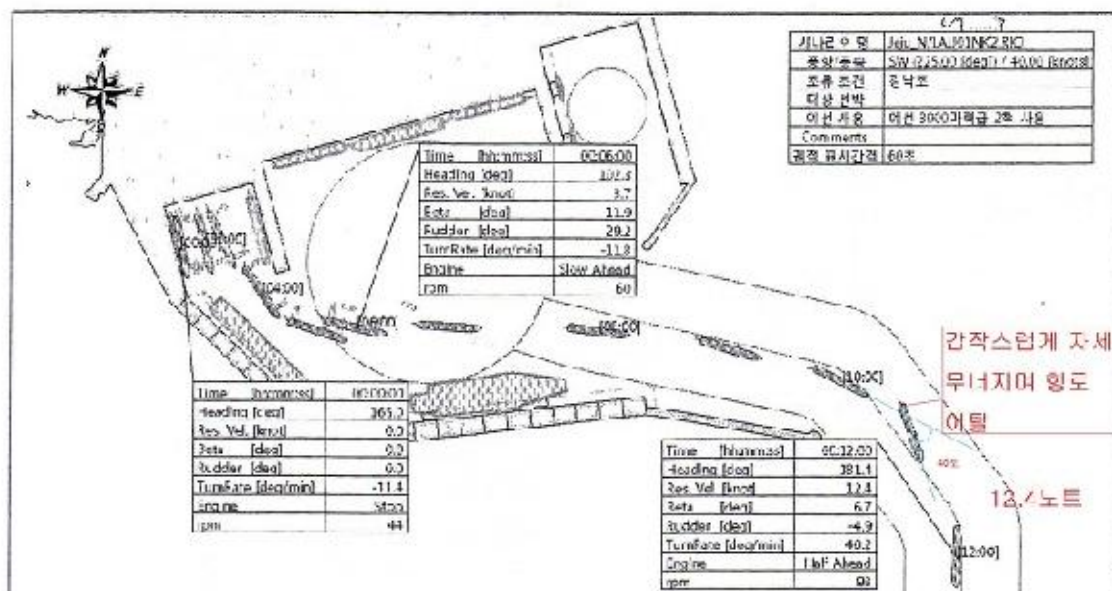
<그림 21. 대형함정입항시모레이션 출처: 해군본부 2010. 1 조사및 실험보고서 6권 p.23>

위 그림은 썰물에 남서풍 20.5m/sec 조건하에 3000마력 예인선 2척이 항입구 밖에서 대기하고 있다가 KDX-II 앞뒤로 한 척씩 붙어서 보조하며 입항하는 상황의 시뮬레이션입니다. 일부러 남서풍하의 시뮬레이션을 선택한 이유는 함정에 발생한 원심력과 횡풍에 의한 풍압의 방향이 같기에 전복 가능성이 가장 높기 때문입니다. 살펴보면 38, 39도 연속 두 커브를 단 한 번에 주행하는 것을 볼 수 있는데 결국 합이 77도의 급커브가 되어 자신들의 설정기준인 40도 마저 완전히 넘어선 변침각이 되고 맙니다. 결국 두 번의 커브는 설계기준 때문에 부린 꺾임에 지나지 않음이 발각됩니다. 또한 하나의 커브로 판단 할 경우 아무리 넉넉하게 봐준다 해도 곡률반경이 375m를 넘지 않습니다. 역시 KDX-II를 기준으로 한 곡률반경 560m보다도 현저히 작습니다. 따라서 저속을 유지하지 않는 경우 원심력이 과도하게 작용 할 것이고 그 원심력 때문에 전복이 되거나 항로를 유지하기 어려울 수 있습니다.

그런데 구축함의 진입속도가 12.5노트나 됩니다. 시속 23km가 넘는 상황입니다. 일반어선으로 따지면 거의 최고속도에 달하는 속도이고 최고속도 32노트, 순항속도 23노트인 구축함으로 봐도 이 진입속도는 순항속도의 절반이 넘습니다. 순항속도는 자동차로 따지면 경제속도 60km/h에 해당하는데 주차장에 들어서며 32.6km/h 속도를 내는 상황과 동일합니다. 이런 지나친 속도를 유지하는 것은 바람 때문에 추진력을 확보해야 배가 항로를 유지 할 수 있기 때문인데요. 허용기준

치보다 적은 곡률반경으로 77도의 과도한 커브를 고속으로 도는 저 함정이 원심력과 횡풍압, 초속 20.5m/sec의 남서풍으로 인해 발생한 파랑이 최소 4m이상 일것을 예상 할 때 롤링과 피칭까지 더해져서 전복상황이 발생하지 않는다고 누가 장담할 수 있습니까?

해군이나 설계사는 3000마력 예인선 두 척의 보조로 인해 항로도 안정시킬 수 있고 전복상황도 피 할 수 있다고 말 할지도 모르지만 이 경우, 23km/h의 고속으로 진입하는 구축함에 예인선이 20.5m/sec의 강풍과 4m의 파고 상황에서 접근한 후 제한된 시간 내에 단단히 결박하여 예인을 할 수 있는 것인지 기술적인 문제가 의문 일 수밖에 없습니다. 아무리 좋은 계획이라도 실현 불가능한 계획이라면 없는 계획보다 못합니다.



<그림 22. 대형함출항시모래레이션 출처: 해군본부 2010.1 조사 및 실험보고서 P. 29>

다음은 더욱 문제가 되는 출항 상황입니다. 훨씬 더 작은 곡률반경을 가진 항로를 따라 출항을 해야 되기 때문입니다. 우선 항로의 설계는 해군이나 설계를 맡은 업체나 대형함의 왕복교행조건을 기준으로 하였음을 상기하셔야 합니다. 그러면 함 진행방향의 오른쪽 항로만을 이용하며 출항이 가능해야 합니다. 따라서 침로 곡률반경이 항로법선 곡률반경보다 줄어듭니다. 곡률반경이 줄어들면 원심력이 더욱 강해져 더욱 위험한 상황이 됩니다. 위의 케이스 경우 썰물, 20.5m/sec의 남서풍 조건하에 이루어졌습니다. 출항이기 때문에 처음에 3000마력 예인선 2척이 쉽게 구축함에 고정되어 도움을 주며 선회를 마칩니다. 그 후 선회수역에서 예인선이

분리되고 자력 출항을 하고 있는 모습입니다. 그러나 항로에 접어들자마자 함정이 바람에 밀려 자동차로 따지면 중앙선에 접근하더니 항구를 벗어나는 순간 강한 횡풍압에 의해 중앙선을 벗어나는 것은 물론이고 변침각이 40도 가까이 급격하게 틀리는 상황이 발생합니다.

함의 자세가 거의 무너지는 상황일 수도 있습니다. 갑작스런 선회는 과도한 원심력을 발생시킵니다. 거기에 횡풍압, 4m가 넘는 파고를 고려한다면 전복사고로 이어지기 더욱 쉬운 케이스입니다. 이때 함의 속도 또한 12.4노트에 가깝게 속도가 붙어있는 상황이기에 원심력이 더욱 강하게 작용 할 수밖에 없습니다. 만약 전복이 되지 않았다 하더라도 제2장에서 풍속값의 허구에 대해 설명 했던 그림5를 보면 다음 순간 완벽하게 중앙선을 넘어서버려서 마주 오는 선박과 충돌 또는 접촉사고의 위험을 볼 수가 있고 결국 항로를 완전히 이탈하는 모습까지 보실 수 있습니다. 그림. 9의 제 1안 주변 해역 지형 현황을 보면 300m 이내에 저수심대가 있는 항로 환경을 고려 할 때 항로이탈 상황이 초래된다는 것은 그 보다 큰 함정은 더 큰 위험이 초래 될 수 있음을 말해줍니다.

대형수송함의 경우는 15.4m/sec 조건에도 문제는 많았지만 20.5 m/sec 조건에서는 아예 입출항이 불가능 했으므로 다루지 않겠습니다.

결론적으로 지금의 항로법선 설계는 애초에 해군의 요구하는 성능의 항구와는 완전히 동떨어질 뿐 아니라 자체적으로 제시한 기준조차 완전히 넘어서버린 설계로 전복의 위험과 항로이탈의 위험천만한 입출항 환경을 제공하고 있음을 부인 할 수 없을 것입니다.

6. 선회장 직경은 충분한가?

일단 선회장의 지름은 540m이므로 항공모함 경우 함 길이의 1.5배에 불과하지만 항공모함은 전후에 사이드트러스트(측면 추진장치)가 있어서 제자리 360선회가 가능하므로 1.5배면 충분하다고 해군은 주장합니다. 그리고 항모의 특성상 비행갑판을 안정시키기 위한 자동으로 조절되는 전후좌우 밸러스트 탱크, 빌지 키일, 유압으로 조종되는 수중날개 및 가변피치 프로펠러 등, 악천후 조건에서 완벽한 작전

능력을 보유하기 위한 조함설비를 보유하고 있어서 입출항이 보장받을 수 있을 것이라고 보고 있습니다.

그렇다면 우리 해군이 보유한 함정들은 성능이 어떻길래 2009년 1월에 나온 보고서에는 140m 밖에 안되는 KDX-II 구축함이 선회수역에서 선회 할 때 3000마력 예선 2척의 도움을 받아야하고 횡풍의 영향을 대비하여 4노트 전후의 전진속을 유지하며 선회 할 것을 주문하고 2010년 1월에 나온 보고서에는 출항시에 예비로 예인선 1척을 더 대기해야 할 것을 주문하고 있을까요? 더구나 대형수송함은 헬기모함으로 항모와 동등한 조함설비가 있어야 할 것인데 적용하는 풍속값은 왜 떨어뜨리면서 구축함의 경우와 똑 같은 주문을 하는 겁니까?

그렇다면 항모에도 똑 같거나 그 이상의 대비책이 준비되어야 한다는 결론이 나옵니다. 항모보다 더 길고 횡풍압면적이 더 큰 크루즈 여객선은 특성상 항모보다 조함능력이 뒤떨어질 것임을 예상 할 때 선박 길이의 1.5배 밖에 되지 않는 선회장은 재앙이 될 확률이 충분합니다.

일반적으로 대형함선이 입항 할 때 수 킬로미터 전방에서부터 엔진을 정지하고 전진하던 관성만으로 접근, 물의 저항력만으로 감속하며 속도가 0이 되면 예선을 이용, 접안하는 것이 상례입니다. 아무리 가변피치 프로펠러를 갖추고 있다 해도 수천톤이 넘는 배를 역회전 추진력으로 배를 갑자기 멈춘다거나 후진을 한다는 것은 엔진과 배에 심각한 무리가 따를 수밖에 없기 때문입니다. 진입항로에서도 엔진을 끄지 못하고 순항속도의 절반의 속력을 유지해야하기에 선회수역 진입시 급격한 감속을 위해 엔진 역회전이나 가변피치 프로펠러를 이용 역추진해야하는 상황이 발생합니다. 또한 선회수역에서조차 일정 정도의 추진력을 유지해야 한다면 접안 시 또다시 엔진을 역회전하거나 가변피치 프로펠러를 역추진하게 되어 엔진과 선체에 무리가 갈 수밖에 없습니다. 하물며 8만톤이 넘는 항공모함이나 가변피치 프로펠러를 갖추지 못한 15만톤 크루즈 여객선은 어떻게 되겠습니까.

계절풍과 국지적해양성저기압이 상습적으로 발생하는 지역환경에서 무리한 입출항 상황이 자주 반복되면 선박과 엔진의 내구성에 심각한 피로도가 누적되어 잦은 고장과 사고의 원인이 될 것입니다.

국토해양부에서는 선회장 규모를 대형선박일 경우 선박 길이의 최소 2배, 여유 있게 3배 길이의 선회장 지름을 갖추라고 기준을 제시하고 있습니다. 선체길이

345m의 크루즈 여객선을 기준으로 한다면 선회장 지름은 최소 690m, 여유있게 1035m로 설계했어야 합니다.

물론 지형상의 제약에 의해 표준값의 선회장을 갖출 수 없는 경우와 대응 가능한 수역이 확보 될 수 있는 경우에 한해 안전상의 지장이 없다고 판단되면 선회장 규모를 표준값보다 작게 설정 할 수 있다고 단서가 달려있어서 선체길이 1.5배 규모의 선회장이 법률위반이라고 볼 수는 없지만 안전성을 어떻게 담보 할 수 있다고 판단 할 수 있는지 그 근거를 제시하지 않아 그 기준의 애매함에 답답할 따름입니다.

7. 의심받을 수밖에 없는 계류안정성

일반적으로 항구라고 하면 호수처럼 잔잔한 수면을 연상합니다.

바람에 따라 잔물결이 일기는 해도 기상에 관계없이 배가 안정적으로 접안하기 위해서는 고요한 수면이 제일 관건입니다. 그 다음 중요한 요소는 사방이 산으로 둘러쳐져서 바람의 영향이 적을수록 좋습니다. 아무리 수면이 고요해도 바람이 요동치면 배가 안정적으로 있기 힘들기 때문이죠. 이 처럼 항구에 배가 안정적으로 있을 수 있는지를 검토하는 항목이 계류 안정성입니다. 항구내 파도의 정도를 나타내는 지표를 항내정온도라고 하구요, 바람이 미치는 영향을 나타낸 지표가 계류한계 풍속이라고 합니다.

이 두 가지 조건을 만족시키는 지형은 만(灣)으로서 내륙으로 움푹 들어간 곳이거나 사방이 섬으로 둘러싸인 다도해 같은 곳이 있습니다.

하지만 강정 구럼비 해안은 돌출된 지형으로 항구의 입지적 조건에 해당하는 지형이 아닙니다. 해군은 첨단 공법에 의해 지어지므로 파랑에 대한 대비책이 충분하다고 설명합니다. 이 논리대로라면 바다 한가운데 방파제를 돌려 항구를 지어도 됩니다.

그러나 중요한 다른 한 가지의 요소를 고려하지 못한 발상입니다. 즉, 바람이죠. 방파제만으로는 바람에 대한 제약요소가 되지 않기 때문에 바람에 의해 계류안정성에 문제가 발생합니다. 특히 제주도와 같이 계절풍과 해양성 저기압에 자주 노

출되는 지역이라면 더욱 그렇습니다.

다음 그림은 대형수송함의 계류한계 풍속과 파고를 보여주는 도표입니다.

<표 1.5-1> 통합 계류한계 유의파고

통합 계류한계 유의파고	하역 안전성	계류작 안전성	계선주 안전성	빙충재 안전성	통합 한계유의파고
풍속 10m/s 시	1.5m	2.0m	1.9m	1.6m	1.5m
풍속 15m/s 시	1.5m	2.0m	1.8m	1.5m	1.5m
풍속 20m/s 시	1.0m	1.7m	1.5m	1.3m	1.0m

<그림23. 통합계류한계 유의파고 출처:해군본부 2010. 1 조사 및 실험보고서 6권 P.94>

위 도표를 보시면 20m/sec의 바람이 불 때 항구내 파도(유의파고)가 1.0m 이상이면 하역 안정성에 문제가 생기므로 대형수송함을 항구에 대지말라고 말하는 결과를 보여주고 있습니다. 또한 항구내 파도가 1.5m 이상일 때는 풍속이 10m/sec만 되어도 계류하는데 문제가 있다고 합니다. 좀 더 알기 쉽게 정리한 도표는 다음과 같습니다.

<표 1.5-2> 통합 계류한계 풍속

통합 계류한계 풍속	하역 안전성	계류작 안전성	계선주 안전성	빙충재 안전성	통합 한계풍속
파고 0.5m 시	20.0m/s	20.0m/s	20.0m/s	20.0m/s	20.0m/s
파고 1.0m 시	20.0m/s	20.0m/s	20.0m/s	20.0m/s	20.0m/s
파고 1.5m 시	15.0m/s	20.0m/s	20.0m/s	19.0m/s	15.0m/s
파고 2.0m 시	0.0m/s	0.0m/s	0.0m/s	0.0m/s	0.0m/s

<그림24. 통합계류한계 풍속 출처: 해군본부 2010. 1 조사 및 실험보고서 6권 p. 95>

결과부터 말하면 항구내 파도(항내정온도)가 2.0m이상일 때는 바람이 전혀 불지 않아도 계류 할 수 없다고 결론짓고 있구요. 항구내 파도가 0.5m일 때조차 바람이 20m/sec 이상일 때는 계류 할 수 없다고 결론 내고 있습니다.

바람과 파도는 연동적인 관계에 놓여 있고, 특히 제주도 남쪽에 위치한 지리적 관계로 남풍계열의 바람이 불 때 파도는 밀접한 상관관계에 놓이게 됩니다. 더구나 0.5m 정도의 항구내 파도에도 초속 20m 이상 바람에는 접안시설로서의 기능을 상실하므로 대형수송함을 항구에 계류 할 시 배끼리 부딪친다던지 접안시설에 배

가 부딪쳐 손상이 올 수 있음을 말하고 있습니다.

월별 풍속을 다시 보시면 1년 중 순간최대풍속값이 20m/sec 미만인 달이 단 한 군데도 없습니다. 즉, 언제든 순간돌풍이 발생하여 정박하던 대형수송함에 문제를 일으킬 수 있다는 것입니다.

특히 그림.23의 도표에서 항구내 정온도가 2.0m 이상일 때는 바람이 전혀 불지 않아도 배를 정박해서는 안 된다는 기준이 옳다면 항구 설계시 철저하게 입사파를 억제 할 수 있게끔 구조와 시설배치 기준을 정해야 마땅합니다.

그러나 아래 그림을 보면 오히려 해군의 기본계획보고서에서 밝힌 항내정온도(항구내 유의파고)는 소형선 0.3m, 중형선 0.5m, 대형선 0.7m의 항내정온도 기준을 0.5m, 0.5m, 1.0m로 완화시킵니다. 애초에 해군이 입찰시 요구하는 정온도를 기준으로 설계하면 제주도 남쪽해역의 지리적 여건상 해군이 요구하는 항구가동틀에 맞출 수 없다는 것이 이유입니다.

1) 항내정온도 검토

가. 하역한계파고에 대한 검토

① 금회 항내정온도 기준

- 제주도 남방에 위치한 지리적 특성(심해파의 약80-95%가 연안역에 내습)과 최근 수행된 도서지역(제주도 포항)의 설계사례, 기 시설된 해군기지의 정온도 디확보에 따른 운영시 효율성 저하등을 종합적으로 고려하여 금회 과업에서는 항내정온도 기준을 상향 조정하여 적용 하였음.

<표 5.3-9> 금회 항내정온도 기준

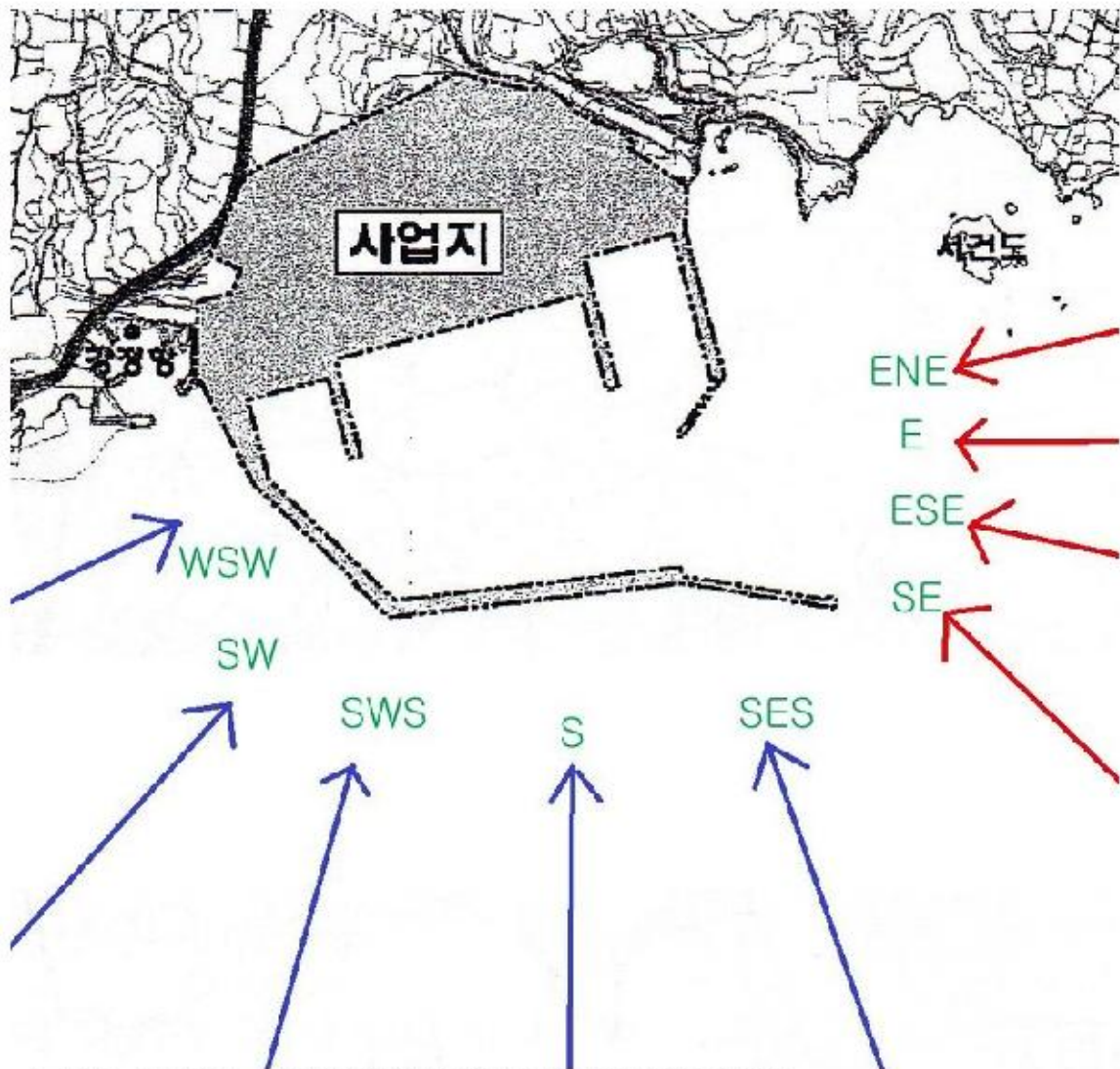
구 분	설계기준서 지만치	금회 기준 차설정	석 논
소 형 선	0.3m	0.5m	중소형선 부두 및 잠수함 부두
중 형 선	0.5m	0.5m	
대 형 선	0.7m	1.0m	대형선 부두

<그림25. 항내정온도 기준. 출처: 해군본부 2009. 1 기본계획보고서 p.237>

이것이야 말로 대국민 사기극입니다. 지금껏 모든 항목에서 설계기준을 몇대로 바꾸고 기준을 대폭 완화하고도 제대로 된 입출항 안전 확보 결과를 내지 못했던 설계 입찰사가 항구가동틀을 높게 실험치를 내기 위해 항내정온도 기준마저 완화

시키고 있습니다.

모든 것을 떠나서 상식적으로 생각해도 항구내부에 1m이상의 파도가 넘실대는 항구를 항구라고 말 할 수 있을까요? 항내정온도는 숫자가 작아질수록 기준이 강화되는 것임에도 불구하고 오히려 숫자가 커지는 것이 기준이 상향되는 것처럼 거짓말까지 하고 있습니다.



<그림26. 항내정온도에 영향을 주는 입사파의 방향 출처:필자작성>

항내정온도값에 영향을 미치는 입사파의 방향에 대해 고려해 보겠습니다. 우선 항구의 입구가 동쪽을 향해 열려있는 구조로 되어 있기 때문에 항구 내부 파도의 높이에 주로 영향을 주는 파도의 방향은 상식적으로 동북동(ENE), 동(E), 동남동(ESE), 남동(SE)이 될 것입니다. 이 중 주변지형을 고려 할 때 동북동 방향은 육지

에 해당해서 동(E), 동남동(ESE), 남동(SE) 세 방향 파도를 주목해야 할 것입니다. 이 중에서도 가장 항구정 온도에 영향을 미치는 파향 역시 동(E), 동남동(ESE), 남동(SE) 순이 될 것입니다. 항구 개구 형상을 보았을 때 남동(SE)파는 영향력이 그다지 높아 보이지 않습니다. 동방파제 꺾인 부분이 남방파제와 함께 잘 배치되어 있어 남동쪽에서 오는 진행파는 막을 수 있는 구조로 되어 있고 남방파제에 부딪치며 발생하는 회절파와 월파된 파도 정도만 항내정온도에 영향을 미칠 것으로 보입니다.

본보고서에는 입사파의 종류를 두 가지로 분류하였습니다. 원양에서 생성되어 높은 에너지를 가지고 빠른 속도로 진행하는 심해파와 근해에서 발생되어 접근하는 평상파로 분류하여 시뮬레이션을 수행했습니다.

심해파는 말 그대로 깊은 수심을 가진 지역에서 해상조건에 따라 발생한 파도로 태풍을 포함하여 지진이나 해저화산 또는 운석의 낙하 등 다양한 발생조건이 있는데 최대파고 내습 주기를 50년으로 잡은 것으로 보아 이 보고서에는 태풍의 영향을 고려한 듯 보입니다. 태풍이 직접 영향권을 미치지 않고 스쳐지나갔다 하더라도 제주도 남쪽 먼 해상에서 태풍의 영향을 받아 발생한 파랑들은 결국 제주도에 영향을 미칩니다. 물론 직접 강타하는 경우보다는 훨씬 영향력은 작습니다. 태풍은 해마다 2~3차례 가량 제주에 영향력을 미치며 내습 할 경우 평균 6~8m의 파고를 가지며 최대 12m 전후의 파고로 해일 수준의 파괴력을 가집니다. 북반구의 경우 태풍은 시계반대방향으로 회전하며 다가오기 때문에 대만이나 중국으로 상륙하는 경우를 제외하고 제주도가 영향권에 드는 시점에 보통 동풍이나 동남풍의 강풍으로 시작되며 파랑도 똑같은 방향으로 발생하여 영향을 미칩니다.

3) 파 랑

- 과업대상지가 제주도 남방해안에 위치하여 ESE~WSW파향의 파랑에 영향을 받을 것으로 예측되며 주르 하계의 태풍에 의한 영향이 지배적일 것으로 사료됨.
 - 대상해역 남동방면 전면해상에 번섬이 위치하여 익해에서 파랑내습시 회절 등 진행파의 파랑변형에 다소 영향이 미칠 것으로 판단되었으나 급회 파랑전형 수치모형실험 결과에 의하면 번섬이 파고저간에 미치는 영향이 크지 않은 것으로 검토되었음.
 - 대상해역 연안외에 영향이 미칠 것으로 예측되는 심해파는 다음과 같다.
- <그림.27 파랑분석 출처: 해군본부 2009. 1 기본계획보고서 p.77>

보고서는 태풍에 의한 태풍의 내습으로 발생하는 심해파의 영향이 강할 것으로 예측했고, 남동방향에 있는 범섬에 의한 방파효과를 기대하였으나 파고감소효과는 미미할 것이라고 결론을 냈습니다. 그리고 적용하여야 할 심해파의 기준을 제시합니다.

② 심해파 제원

- 급회 채택안의 항입구는 동측개구로 정온도에 지배적인 영향을 미칠 것으로 예측되는 심해파 제원을 다음과 같이 선정함.

<표 5.3-10> 심해파(50년 빈도)

구 분	S	SSE	SE	ESE	E
파고(H_0 , m)	10.64	10.56	12.01	12.94	9.88
주기(T_0 , sec)	14.06	14.03	15.01	15.67	13.99

사료 : 「전해역 심해설거파 추정보고서 II, 한국해양연구원, 2005.12」

<그림 28. 심해파제원. 출처: 해군본부 2009. 1 기본계획보고서 p.>

항입구가 동측개구로 명시되어 있습니다. 그렇다면 동쪽에서 밀려오는 파도가 가장 영향을 미칠 것이라는 예상은 당연합니다. 비록 남동이나 동남동 보다 파고는 낮지만 항입구를 향해 직격되는 파도이기에 결코 무시해서는 안 되는 상황입니다. 동(E), 동남동(ESE), 남동(SE) 계열바람은 앞서 풍향별 출현을 분석에서 합이 12.5%에 이르는 비율을 차지했고 이 중 가장 출현율이 높은 바람은 동풍으로 출현율이 4.78%이므로 동(E)방향 파도 발생률도 가장 높다고 할 것입니다. 그런데 막상 수치모형(실물을 일정 비율로 축소해서 만든 모형)실험에 들어가서는 말도 안 되는 상황이 벌어집니다.

<표 5.5-1> 심해파(50년 빈도)에 대한 실험파 제원

구 분	수치실험(원형)		실험파(모형)		실험 파 향	심 해 파 환	비 고
	유의파고 ($H_{1/3}$)	유의파주기 ($T_{1/3}$)	유의파고 ($H_{1/3}$)	유의파주기 ($T_{1/3}$)			
50년 빈도 심해파	7.4m	12.51sec	5.69cm	1.10sec	S19°W	SSW	축 적 1/130
	9.7m	14.06sec	7.46cm	1.23sec	S1°E	S	
	9.8m	14.03sec	7.54cm	1.23sec	S21°E	SSE	
	10.7m	15.01sec	8.23cm	1.32sec	S38°E	SE	
	10.5m	15.37sec	8.08cm	1.37sec	S52°E	ESE	

<그림 29. 심해파에대한 실험파 제원. 출처: 해군본부 2009.1 기본계획보고서 p.304>

가장 주의 깊게 실험 했어야 할 동(E)방향 파도를 빼고 생뚱맞게 남남서(SSW)방향 파도가 실험파로 추가됩니다. 그리고 파고도 처음 제시한 심해파 제원보다 1.5~2.5m가량 낮은 수치를 대입합니다. 어째서 매년 이렇게 자의적 해석으로 기준을 맘대로 정할 뿐만 아니라 대입하여야 할 변수까지 낮추는 행태를 하는 것인지 납득 할 수 없습니다.

<표 5.5-9> 파향별 항내파고

구 분	대형선부두	중소형선	잔수함부두	남서방파제 내측	대형선 접속부
ESE	1.4~1.8m	1.1~1.2m	1.2m	1.2~1.4m	1.7m
SE	1.5~1.9m	1.1m	1.2~1.3m	1.2~1.5m	1.8m
SSE	1.1~1.2m	0.9~1.0m	0.9~1.0m	1.0~1.1m	1.2m
S	1.1~1.2m	0.9~1.0m	0.9~1.0m	1.0~1.2m	1.2m
SSW	1.0~1.1m	0.9~1.0m	0.9~1.0m	0.8~1.0m	1.0m

<그림30. 파향별 항내파고 출처: 해군본부 2009.1 기본계획보고서 p.312>

그랬음에도 자신들이 정한 항내정온도 기준(애초 요구된 기준보다 낮춘)을 두 배 정도 뛰어넘는 결과가 나옵니다. ESE파의 영향이 SE파의 영향보다 낮게 나온 이유는 범섬 때문입니다. 그리고 갑자기 생뚱맞게 끼어든 변수인 남남서 방향의 파도에도 기준치를 넘어섭니다. 이 결과는 어떠한 크기의 태풍이 닥치든 항구내에 배를 댈 수 없다는 결론으로 귀착됩니다.

기동전단의 모항으로 계획된 항구가 풍랑을 피하여 함선을 보호하는 것이 당연한데 태풍 때마다 모항으로서의 기능을 포기해야 하는 반쪽짜리 항구라는 것입니다.

보고서에 나온 결과분석은 더욱 처참합니다.

- 상기 5개의 실험안(금회 채택안 포함)에 대해 수치모형실험을 통해 항내정온도를 검토한 결과, 심해파(50년빈도) 내습시 항내정온도(대형선부두 1.0m, 중·소형선부두 0.5m이하) 기준을 확보하기는 무리가 있는 것으로 검토됨.
- 상기 실험안 중 금회 채택안으로 선정된 제5안을 대상으로 심해파(50년빈도)가 내습해도 정온도가 확보될 수 있는 방파제의 적정 연장이 얼마인지를 확인하기 위해 남방파제를 500m 연장하여 실험을 수행한 결과, 대형선부두는 일부구간을 제외하면 정온도는 확보되나 잠수함 및 중·소형선부두는 정온도 기준을 다소 상회하는 파고가 나타나는 것으로 예측됨.

<그림31. 정온도실험결론 출처: 해군본부 2009.1 기본계획보고서 p.313>

이 보고서는 태풍 내습시(50년 빈도라고 되어 있으나 파고를 2m나 줄이므로서 A급 태풍 정도의 경우에 해당함) 항내정온도 기준 확보에 무리가 있다고 결론 짓습니다. 대신 남방파제 500m 연장을 검토합니다.

- ✓ 금회 채택안으로 선정된 제5안을 대상으로 심해파(50년빈도) 내습시에도 정온도가 확보될 수 있는 방파제의 적정 연장은 최소 500m이상의 남방파제 연장이 필요한 것으로 검토되었으나, 이는 범섬 천연보호구역 개발제한 구역내로 방파제가 침범하여 비단 사업비의 과다한 증기뿐만 아니라 항입구가 지수심대(수심 10.0m이하)와 매우 근접해 암 굴착과 환경피해 그리고 운항안전성에 절대적인 영향을 미쳐 항로 계획이 현실적으로 불가능해짐.
- 따라서 금회 채택안에 대해 평상파 내습시 연간 97.5% 이상의 항만가동을 확보여부를 평가함이 합리적인 방안인 것으로 판단되며, 평상파에 대해서는 수치모형실험 뿐만 아니라 수치모형실험에서도 검토된 바와 같이 연간 97.5%이상의 가동률이 확보됨에 따라 금회 채택안의 경우 정박 또는 계류 등 부두이용에 지장이 없는 배치안으로 확인됨.

<그림32. 정온도에 대한 최종결론 출처: 해군본부 2009. 1 기본계획보고서 p.315>

그러나 곧바로 환경적 영향과 운항안전성이 확보되지 않아 500m 연장도 불가능하다고 판단하고는 아예 태풍 내습시 항만가동을 포기한 것으로 보입니다.

붉은 네모 칸 안에 기술된 내용은 항만가동률은 평상파(10m/sec 내외의 바람 하

에 발생하는 2m 내외의 파고) 조건에서만 판단하기로 결정했음을 보여줍니다. 정말이지 너무도 어이없는 설계태도입니다. 설계사상까지 따져 볼 가치도 없는 그야말로 엇장수 맘대로도 이정도 까지는 아니라는 생각이 듭니다.

그렇다면 평상파 조건에서만큼은 정말로 97.5% 항만가동률이 나오기는 하는 걸까요?

<표 5.5-11> 평상파에 대한 실험파 제원

구 분	수치실험(원형)		실험파(모형)		실험파향	심해향	비고
	유의파고 ($F_{1/3}$)	유의파주기 ($T_{1/3}$)	유의파고 ($H_{1/3}$)	유의파주기 ($T_{1/3}$)			
항만가동을 검토를 위한 평상파	2.0m	11.0sec	1.54	0.97sec	S19°W	SSW	축척 1/130
	2.0m		1.54		S1°E	S	
	2.0m		1.54		S21°E	SSE	
	2.4m		1.35		S38°E	SE	
	2.1m		1.64		S52°E	ESE	

<그림.33 평상파에 대한 실험파 제원. 출처: 해군본부 2009. 1 기본계획보고서 p.314>

연중 월별 순간최대풍속이 20m/sec 이하인 적이 없고 월별 10분간 평균 최대풍속조차 최소 12.3m/sec 이상인 지역에서 태풍상황을 제외한 평상파를 10m/sec이하 속도의 바람 상황아래 발생하는 정도의 파도인 2m로 잡았다는 것부터가 이해되지 않습니다. 또한 심해파와 마찬가지로 정온도에 가장 영향을 미치는 동(E)쪽 방향 파도는 제외했습니다. 신뢰성이 떨어질 수밖에 없습니다.

<표 5.5-12> 파향별 항내파고

구분	대형선부두	중소형선	잠수함부두	남서명파세 내측	대형선 접속부
ESE	0.5m	0.5m	0.5m	0.5m	0.5m
SE	0.5~0.6m	0.5m	0.5m	0.4~0.6m	0.5m
SSE	0.4~0.5m	0.4m	0.4m	0.3~0.4m	0.4m
S	0.4m	0.4m	0.4m	0.4m	0.4m
SSW	0.4~0.5m	0.4~0.5m	0.4~0.5m	0.4~0.5m	0.4m

<그림.34 평상파 실험 결과. 출처: 해군본부 2009.1 기본계획보고서 p.315>

그럼에도 항내정온도에 큰 영향을 미치는 동남동, 남동 파향에는 중·소형선 부두

와 잠수함부두 경우 정온도 한계기준치에 다릅니다. 다른 방향 파도에도 결과는 대동소이합니다. 뿐만 아니라 앞서 계류한계 유의풍속을 검토 할 때 대형수송함이 항내파고가 0.5m에 불과하더라도 풍속이 20m/sec이상일 때는 계류한계에 다다른다고 되어 있음을 상기하시기 바랍니다.

즉, 이 결과는 연중 어느 때라도, 특히 봄부터 여름 내내 파고가 조금이라도 거칠어지고 바람이 순간풍속 20m/sec이상 불면 항구내에 접안한 배가 사고를 일으킬 수 있음을 말하고 있습니다. 그런데 어떻게 평상파 조건에서 항구가동률이 97.5% 이상 나온다고 장담 할 수 있겠습니까.

아니면 파고가 2m 이상 되는 날은 모조리 항구 가동을 포기하고 가동일 수에서 제외시킬 겁니까?

8. 결 론

먼저 저는 항만 전문가가 아니며 단지 물리학을 전공한 자연과학도로서 자연과학의 기본상식만을 바탕으로 해군의 보고서를 보았을 뿐임을 고백합니다. 따라서 결론에 쓰여진 내용도 전문가의 견해가 아님을 밝힙니다. 하지만 상식적인 범위내에서 살펴봐도 많은 문제점이 드러났습니다. 제주해군기지 설계오류문제를 크루즈 여객선이 아닌 대한민국 해군이 보유한 함정에 대한 문제점만 정리해 보겠습니다.

첫째, 설계풍속값 문제에서는 애초 입찰시 해군이 요구한 설계풍속값인 26.2m/sec 보다 함정 등급에 따라서 5.4~10.8m/sec 감소하여 적용한 것이 확인 되었습니다. 그리고 그 조차 입출항 시뮬레이션 결과가 좋지 않았습니다.

둘째, 풍향과 조류의 관계, 풍향별 출현률, 남서풍계열 출현 시 파도가 발생하는 지리적 특성을 고려했을 때 북동풍보다 남서풍계열이 더욱 입출항 제약요소에 해당함에도 해군의 입출항 시뮬레이션에 파고의 영향을 누락했습니다.

셋째, 횡풍압면적은 시뮬레이션 과정상 가장 중요한 변수값중 하나인데 대형함 모델링 시 8000톤급 KDX-III를 적용하지 않고 4000톤급 KDX-II를 모델링함으로서 입출항 난이도 신뢰성에 문제가 있었습니다.

넷째, 항로법선설계는 항만 설계기준을 완전히 무시한 교각 설정(국토해양부의 허

용변침각은 30도, 자체적으로 설정한 기준은 40도, 입출항 시뮬레이션결과 변침각은 77도)에 최소곡률반경무시(대형함정중 최소크기인 KDX-II의 최소곡률반경인 560m보다도 한참 모자란 375m)로 인해 함정운행시 안전도가 크게 하락하고 해군이 요구한 왕복교행가능 능력도 입출항 시뮬레이션 결과 불가능 판정을 받았습니다.

다섯째, 선회장 기준은 대응가능수역이 없는 환경에서 선회장이 너무 협소하여 문제가 발생 할 수밖에 없고 상대적으로 가장 작은 대형함정인 KDX-II조차 기상악화시에 일정정도의 전진속도를 유지해야 하고 기본 2척의 예인선이 필요하며 예비로 1척 더 대기해야하는 악조건임이 드러났습니다. 통상적인 입항절차를 무시한 운행이 반복되면 안전에 무리가 따를 수밖에 없는 구조임을 지적 할 수밖에 없습니다.

여섯째, 계류안전성에 심각한 문제를 안고 있음을 확인되었고, 태풍 내습시에는 아예 항만을 포기해야 하는 상황이며, 계절풍과 국지적해양성저기압이 자주 발생하고 그에 따른 파랑이 심한 지역적 환경에서 평상과 기준이 너무 작게 설정되어 해군이 주장하는 항만가동률 97.5%는 터무니없는 수치임을 지적 할 수밖에 없습니다.

이처럼 해군이 발간한 보고서는 한 마디로 항만으로서의 기능이 의심되는 내용으로 가득 차 있었습니다. 해군은 자신의 요구능력을 처음부터 반영 못하는 설계임을 알고 있었으면서도 문제점이 있으면 문제점을 적극적으로 해결하려 드는 모습은 보이지 않고 오히려 설계기준을 완화했으며 그 완화된 기준조차 만족시키지 못하자 각종 변수값을 여러 가지 이유를 들며 낮추는 행태를 보였습니다. 결론적으로 이 모든 결함을 한 군데 모으면 설계의 신뢰성에 심각한 의문이 발생 할 수밖에 없습니다. 제대로 된 설계에 제대로 된 시공을 해도 예상치 못한 자연의 변수에 인간은 무기력 할 수밖에 없는데 설계부터 잘 못된 점이 너무나 많다는 것은 그 결과가 불을 보듯 명징해집니다.

국가안보사업일 수록 국민의 신뢰를 얻는 일이 중요하다고 생각합니다.

그러나 제주해군기지 건설 사업은 입지조건이 맞지도 않는 곳에 건설을 하려다보니 무리수가 따르는 설계를 할 수밖에 없었고 결과적으로 군항으로서의 기능도 담보되지 않는 사업이 되고 있습니다. 그럼에도 이런 문제를 감추며 오로지 해군

기지건설사업을 추진하려만 한다면 정부의 공신력에 심각한 의문이 발생 할 수밖에 없다고 생각합니다.

정부와 해군은 애초에 절차적으로도 민주주의 원칙을 무시하며 진행하여 왔고 인권탄압에 가까운 공권력 투입으로 갈등을 증폭시켜 문제해결을 더욱 어렵게 만들어 놓았습니다.

정부와 해군은 지금이라도 공사를 일단 멈추고 공정성과 투명성을 바탕으로 국민의 신뢰를 얻는 일부터 하여야 할 것입니다.