



2020-04

호르무즈 해협의 법적 지위와 청해부대 활동의 범위

이기범 연구위원

아산정책연구원

2020.02.11

1. 들어가며

2020년 1월 14일 열린 한국과 미국 간 외교장관 회담에서 한국의 '호르무즈 해협'(Strait of Hormuz) 파병 문제가 논의된 것으로 보인다.¹ 그리고 얼마 지나지 않아 2020년 1월 21일 우리 국방부는 청해부대의 호르무즈 해협 파병을 발표했다.²

미국과 이란 간 갈등 또는 충돌이 벌어질 때마다 이란은 호르무즈 해협 봉쇄 위협을 하나의 레버리지로 사용하고 있다. 트럼프 미국 대통령이 2018년 5월 8일 JCPOA(Joint Comprehensive Plan of Action) 탈퇴를 선언한 이후에도 이란의 호르무즈 해협 봉쇄 위협이 있었고,³ 2020년 1월 3일 이란 군부 실세인 솔레이마니 사령관이 미국의 드론을 이용한 공습으로 사망하자 이란은 다시 한 번 호르무즈 해협 봉쇄 위협 카드를 들고 나왔다.⁴

호르무즈 해협이 매우 중요한 해상 운송로라는 점은 이론의 여지가 없다. 전 세계 원유 해상 운송량의 약 30% 그리고 한국이 수입하는 원유의 약 70%가 호르무즈 해협을 통과하고 있기 때문에 호르무즈 해협의 중요성은 아무리 강조한다 해도 지나치지 않을 것이다.

하지만 호르무즈 해협의 국제법적 지위가 정확히 무엇인지 그리고 그러한 국제법적 지위에 따라 인정되는 통항 방식 때문에 호르무즈 해협이 봉쇄되어서는 안 된다는 논의는 그리

활발하지 않다. 이란이 유엔해양법협약(UNCLOS) 당사국이 아닌 관계로 호르무즈 해협 문제에 어떤 특정 조약을 적용하기 어렵다는 점도 그리 잘 알려져 있지 않은 것으로 보인다. 더구나 청해부대가 호르무즈 해협으로 파병된 이상 청해부대가 호르무즈 해협에서 무엇을 할 수 있는지에 대한 논의도 필요하다. 이에 본 이슈브리프는 호르무즈 해협의 국제법적 지위, 통항 방식, 더 나아가 청해부대 활동의 범위 등에 대하여 정리하기로 한다.

2. 호르무즈 해협의 국제법적 지위

(1) 호르무즈 해협 일반

호르무즈 해협은 페르시아만(灣)과 오만만(灣) 및 아라비아해(海)를 연결하고 있는 해협이다. 호르무즈 해협의 길이는 약 90해리(1해리는 1.852km), 그 폭은 약 21해리에서 52해리에 이르고 있다. 호르무즈 해협 내에서 폭이 약 21해리에 불과한 가장 좁은 곳은 이란의 Larak와 오만의 Great Quoin 간이다.⁵

호르무즈 해협을 둘러싸고 있는 '해협 연안국'(States bordering the strait)이라 할 수 있는 이란과 오만 양국은 모두 12해리에 이르는 영해를 주장하고 있다. 이는 호르무즈 해협 중 양국 12해리 영해의 폭의 합인 24해리에 못 미치는 곳, 예를 들어 이란의 Larak와 오만의 Great Quoin 간 등에는 공해 통과항로 또는 배타적 경제수역 통과항로가 존재하지 않는다는 것을 의미한다. 즉, 호르무즈 해협 중 일부는 양국의 영해로만 구성되어 있다.

호르무즈 해협 중 일부가 이란과 오만 양국의 영해로만 구성된 상황에서 호르무즈 해협이 봉쇄된다면 페르시아만과 오만만 및 아라비아해를 연결할 수 있는 방법은 없다. 이런 이유로 호르무즈 해협의 국제법적 지위 및 통항 방식은 중요한 이슈인 것이다.



김토일 기자 / 20180705

페이스북 tuneey.kr/LeYN1, 트위터 @yonhap_graphics

출처: 연합뉴스

(2) 국제관습법상 호르무즈 해협의 국제법적 지위

오만과 달리 이란은 유엔해양법협약 당사국이 아니다. 이는 유엔해양법협약이 제공하고 있는 '국제항행을 위해 이용되는 해협'(strait used for international navigation)에 적용될 수 있는 관련 규칙이 호르무즈 해협에 적용되기는 어렵다는 것을 의미한다. 다만 유엔해양법협약 제34조 제1항이 "이 부에서 수립된 국제항행을 위해 이용되는 해협의 통항 제도는 이러한 해협을 형성하는 수역의 법적 지위 또는 그 수역과 그 수역의 상공·해저 및 하층토에 대한 해협 연안국의 주권이나 관할권의 행사에 영향을 미치지 아니한다."고 규정하고 있는 점은 주의를 요한다. 이 조항에 의하면 유엔해양법협약이 제공하는 [아래에서 언급할 '통과통항'(transit passage) 등과 같은] 통항 방식(또는 제도)은 (기존에 확립된)

해협의 법적 지위에 영향을 주지 않는다. 즉, 유엔해양법협약 채택 또는 발효와 무관하게 이미 어떤 해협의 법적 지위는 확립되어 있을 수 있다는 것이다.

유엔해양법협약이 채택되기 이전에는 1958년 '영해 및 접속수역에 관한 협약'(Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone)이 해협의 통항 방식에 관한 규칙을 포함하고 있었다. 참고로 어떤 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약의 당사국이 유엔해양법협약의 당사국이 아닌 경우 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약은 여전히 그러한 국가를 구속할 수 있다는 점은 주의를 요한다.

1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약 제16조 제4항⁶은 호르무즈 해협 같이 공해의 한 부분과 공해의 다른 부분 간의 국제항행을 위해 이용되는 해협을 통한 외국 선박의 '무해통항'(innocent passage)은 정지되지 않는다는 내용을 명시적으로 포함하고 있다. 그런데 문제는 이란이 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약에 대하여도 '서명'만 했지 비준 등 추가적인 절차에 취하지는 않았다는 것이다. 즉, 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약조치 이란을 구속하기는 어렵다.

이와 같이 이란이 해협의 통항 방식을 규율하고 있는 그 어떤 조약에도 구속을 받지 않고 있는 법적 현실은 호르무즈 해협의 국제법적 지위와 통항 방식에 대한 혼란을 야기하고 있다. 그러나 조약과 함께 국제법의 '연원'(source)으로 인정받고 있는 '국제관습법'(customary international law)을 살펴보면 호르무즈 해협의 국제법적 지위와 통항 방식에 대한 답을 찾을 수 있을 것이다.

국제사법재판소(ICJ)는 1949년 4월 9일 판결이 내려진 *Corfu Channel* 사건⁷을 통해 해협 관련 문제를 다룬 적이 있었다. 이 사건에서 국제사법재판소는 '국제관습법'상 '국제항행을 위해 이용되는 해협'을 공해의 두 부분을 연결하고 있다는 '지리적' 요소와 국제항행을 위해 이용되고 있다는 '기능적' 요소를 결합하여 정의했었다.⁸

이와 같은 국제사법재판소의 법리를 적용한다면 호르무즈 해협은 공해(또는 배타적 경제수역)의 두 부분을 연결하고 있으며 원유 해상 운송 등을 목적으로 국제항행을 위해

이용되고 있기 때문에 '국제관습법'상 '국제항행을 위해 이용되는 해협'에 해당한다. 이는 이란이 유엔해양법협약 당사국이 아닌 관계로 유엔해양법협약 제3부가 적용될 수 없기 때문에 호르무즈 해협에서 통과통항 제도가 인정될 수는 없다 하더라도 '국제관습법'상 인정되는 항행 제도는 허용될 수 있다는 의미이다. 이에 대하여는 아래에서 자세히 살펴보기로 한다.

(3) 이란은 왜 유엔해양법협약의 구속을 받지 않고자 하는가?

유엔해양법협약은 호르무즈 해협과 같이 해협 연안국의 영해로만 뒤덮이게 되는 몇몇 요충지(choke point)를 염두에 두고 '국제항행을 위해 이용되는 해협'이라는 제목 하에 통과통항 제도를 도입하기 위해 유엔해양법협약 제3부 내에 관련 규칙을 마련했다. 하지만 이란은 유엔해양법협약 당사국이 아니다. 정확히 말하면 이란은 유엔해양법협약에 '서명'만 했을 뿐이다. 즉, 아직 비준 등 유엔해양법협약의 구속을 받기 위한 절차를 밟지 않았다는 것이다. 이는 호르무즈 해협에서 유엔해양법협약 제3부가 제공하는 통과통항 제도가 인정되기는 어렵다는 것을 의미한다.

그리고 이란은 유엔해양법협약에 서명할 당시에도 호르무즈 해협 문제와 관련하여 자신의 의견을 분명히 밝히기 위해 '해석 선언'(Interpretative Declaration)을 했다. 특히 만약 이란이 유엔해양법협약의 구속을 받게 되어 호르무즈 해협에 유엔해양법협약 제3부가 적용될 수 있는 경우를 상정하고 이란은 우려를 표시했다.

이란은 자신의 해석 선언을 통해 '국제항행을 위해 이용되는 해협'에서 유엔해양법협약 당사국들이 주장할 수 있는 '통과통항권'(right of transit passage)은 국제관습법이 아니므로 유엔해양법협약 당사국이 아닌 국가들은 이 권리를 향유할 수 없다고 주장했다.⁹ 유엔해양법협약 제38조 제2항¹⁰에 그 내용이 규정되어 있는 통과통항권은 공해 또는 배타적 경제수역의 일부와 공해 또는 배타적 경제수역의 다른 부분 간의 해협을 오로지 '계속적으로'(continuous) 그리고 '신속히'(expeditious) 통과할 목적으로 모든 항공기 및 선박에 의해 향유된다. 그런데 통과통항권이 국제관습법이라면 미국과 같이 유엔해양법협약 당사국이 아닌 국가조차 호르무즈 해협에서 통과통항권을 주장할 가능성이

있다. 쉽게 말해, 이란은 자신이 유엔해양법협약 당사국이 된다 하더라도 통과통항권이 국제관습법이라는 전제를 부정하여 호르무즈 해협에 (유엔해양법협약 당사국이 아닌) 미국과 같은 국가의 전투기 및 군함이 출몰할 수 있는 가능성을 배제하고자 했다. 더 나아가 만약 이란이 유엔해양법협약 당사국이 되지 않는다면 통과통항권 관련 쟁점이 아예 부각되지 않을 수도 있다.

이와 같은 이유로 이란은 현재까지 (비준 등의 절차를 통해) 유엔해양법협약의 구속을 받기를 주저하고 있는 것이다. 이는 호르무즈 해협에 유엔해양법협약 제3부가 직접적으로 적용되어 이란이 원하지 않는 다른 유엔해양법협약 당사국들의 통과통항권 주장이 현실화되지는 않았다는 의미이다.

3. 호르무즈 해협에서의 통항 방식

(1) 통과통항권 인정 여부

우선 통과통항권과 무해통항권의 차이를 구분해야 한다. 통과통항권과 무해통항권 모두 통항의 권리라는 차원에서는 유사해 보이나 두 권리의 결정적 차이는 통과통항권의 경우 군용(軍用) 여부에 관계없이 모든 항공기 및 선박이 향유할 수 있는 반면에 무해통항권은 선박만 행사할 수 있다는 것이다.

위에서 언급한 것처럼 호르무즈 해협의 국제법적 지위는 '국제관습법'상 '국제항행을 위해 이용되는 해협'이다. 즉, 유엔해양법협약 제3부가 직접 적용될 수 있는 국제항행을 위해 이용되는 해협은 아니다. 이는 이란이 유엔해양법협약 당사국이 아니기 때문이다. 그럼에도 통과통항 제도가 국제관습법이라면 이란이 유엔해양법협약 당사국인지 여부에 관계없이 호르무즈 해협에서 통과통항권 행사가 가능하다는 주장이 있다. 대표적으로 미국이 이와 같이 주장한다.¹¹

그러나 미국을 제외한 여러 국가들 그리고 여러 학자들은 통과통항 제도가 국제관습법이 되었다고 간주하지 않고 있다.¹² 즉, 호르무즈 해협에서 군용(軍用) 여부에 관계없이 모든 항공기 및 선박이 통과통항권을 향유할 수 있다는 주장은 아직까지 많은 지지를 받기 어렵다는 것이다.

(2) 무해통항권 인정 여부

위에서 언급한 1949년 *Corfu Channel* 사건에서 국제사법재판소는 평시에는 군함조차 호르무즈 해협과 같이 국제항행을 위해 이용되는 해협에서 무해통항을 할 수 있다는 것이 '국제관습법'이라고 결론지었다.¹³ 이는 호르무즈 해협에서 인정되는 통항 방식이 통과통항은 아니라 할지라도 무해통항일 가능성은 높다는 것을 의미한다.

이란이 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약은 물론 유엔해양법협약의 당사국이 아닌 이상 호르무즈 해협의 통항 제도는 국제관습법에 의해 규율되어야 한다. 따라서 1949년 *Corfu Channel* 사건에서 발견되는 국제사법재판소의 언급을 고려하면 호르무즈 해협의 통항 방식은 '무해통항'이라고 보아야 한다. 더구나 국제사법재판소는 이 사건에서 해협 연안국은 평시에 이러한 무해통항을 막을 수 없다는 언급도 덧붙였다.¹⁴

따라서 이란이 유엔해양법협약의 당사국이 아니기 때문에 유엔해양법협약 제3부가 직접적으로 적용될 수 없을지라도 호르무즈 해협과 같이 국제항행을 위해 이용되는 해협에서는 국제관습법에 따라 상선은 물론 군함의 무해통항도 인정되어야 할 것이다. 이는 이란의 호르무즈 해협 봉쇄는 이러한 무해통항 제도를 부정하는 것이기 때문에 국제법적으로 가능하지 않다는 것을 의미한다.

참고로 호르무즈 해협에서 인정되어야 하는 통항 방식인 무해통항은 일반적으로 어떤 연안국의 영해에서 인정되어야 하는 무해통항보다 좀 더 해협 연안국에게 불리한 무해통항이라 할 수 있다. 쉽게 말해, 이란은 제3국에게 좀 더 유리한 무해통항을 인정해야 한다. 두 가지 면에서 그러하다.

첫째, 호르무즈 해협에서 인정되어야 하는 무해통항권은 상선이 아닌 미국 등 제3국 '군함'조차도 논란의 여지없이 향유할 수 있다. 영해에서의 무해통항권의 경우 군함이 이러한 권리를 누릴 수 있는지에 대하여 논란이 상당하다.¹⁵ 하지만 1949년 *Corfu Channel* 사건에 따르면 평시에는 군함조차 호르무즈 해협과 같이 국제항행을 위해 이용되는 해협에서 무해통항을 할 수 있다는 것이 국제관습법이다.¹⁶ 즉, 호르무즈 해협에서는 미국 등 제3국 군함에게도 무해통항권이 인정되어야 한다.

둘째, 호르무즈 해협에서의 무해통항은 정지되지 않는다. 무해통항이 정지될 수 있다는 의미는 예를 들어, 군사훈련 등을 이유로 특정 수역에서 특정 기간 동안 무해통항이 허용되지 않을 수 있다는 것이다. 그런데 1949년 *Corfu Channel* 사건에서 발견할 수 있는 국제사법재판소의 법리에 따르면 호르무즈 해협에서는 어떤 이유를 들어서라도 무해통항이 정지될 수 없다.¹⁷ 따라서 제3국은 이란에 의해 호르무즈 해협에서 무해통항이 정지될 수도 있다는 우려 없이 무해통항권을 행사할 수 있다.

4. 청해부대는 호르무즈 해협에서 무엇을 할 수 있는가

이란의 호르무즈 해협 봉쇄 위협에 대하여 미국 주도로 2019년 11월 7일 지휘통제부가 창설된 '호르무즈 호위연합체'[국제해양안보구상 또는 IMSC(International Maritime Security Construct)]가 무엇을 할 수 있는지에 대하여도 잠시 언급할 필요가 있다. 특히 호르무즈 호위연합체가 무력을 사용할 수 있을지의 문제에 대한 논의가 필요하다.

전제로 염두에 두어야 할 것은 호르무즈 호위연합체의 무력사용을 허용하는 그 어떤 유엔 안전보장이사회 결의도 존재하지 않는다는 점이다. 이는 호르무즈 호위연합체가 어떤 방식으로 운용되는지에 따라 호르무즈 호위연합체의 운용이 국제법적으로 적법한지가 결론지어질 수 있다는 의미이다.

예를 들어, 호르무즈 호위연합체의 지휘통제를 받는 군함이 단순히 상선을 호위(즉, 에스코트)하는 방식을 취한다면 이와 같은 방식은 1949년 *Corfu Channel* 사건에 의하여도

충분히 지지를 받을 수 있다. 위에서 언급한 것처럼 1949년 *Corfu Channel* 사건에 따르면 평시에는 '군함'조차 호르무즈 해협과 같이 국제항행을 위해 이용되는 해협에서 무해통항을 할 수 있다는 것이 국제관습법이기 때문이다. 따라서 무해통항의 일환으로 군함이 호위를 위해 단순히 상선과 평행하게 통항하는 것 자체는 허용되어야 할 것이다.

오히려 만약 이란이 호르무즈 해협을 봉쇄한다면 이는 이란이 무력을 사용한 것으로도 볼 수 있다. 다만 봉쇄 자체가 무력사용(use of force)에 해당한다 할지라도 자위권 행사를 가능하게 하는 무력공격(armed attack)으로 간주될 수 있는지에 대하여는 부정적으로 평가될 가능성이 높다. 따라서 이란이 호르무즈 해협을 봉쇄한다 하더라도 (자위권을 행사할 수 있을지 여부가 확실하지 않은) 호르무즈 호위연합체가 상선을 호위하는 조치 이상의 조치를 취하기는 어렵다고 보아야 한다.

한국 정부는 청해부대를 호르무즈 해협으로 파병했다. 하지만 청해부대가 호르무즈 호위연합체에 속하는 것은 아니다. 쉽게 말해 '독자적인' 파병이다. 독자적인 파병이라 하더라도 호르무즈 호위연합체가 할 수 있는 조치와 청해부대가 할 수 있는 조치는 동일하다. 즉, 청해부대 역시 국제항행을 위해 이용되는 해협인 호르무즈 해협에서 국제관습법에 따라 무해통항권을 행사할 수 있을 것이다. 그리고 청해부대는 무해통항이라 평가될 수 있는 '상선 호위 작전'을 수행할 수 있다.

5. 나가며

한국 입장에서 이란의 호르무즈 해협 봉쇄 위협은 심각한 이슈이다. 경제적으로는 한국으로 원유가 안정적으로 수입될 수 있는지가 문제가 제기될 수 있을 것이다. 그러나 청해부대가 파병된 이상 호르무즈의 국제법적 지위, 통항 방식, 더 나아가 청해부대 활동의 범위 등이 더욱 이슈가 될 수 있다. 이란의 호르무즈 해협 봉쇄 위협 자체는 새로운 뉴스가 아니나 그럼에도 호르무즈 해협 봉쇄 위협과 관련하여 국제법적 분석은 반드시 필요하다.

이란이 유엔해양법협약 당사국이 아닌 이상 유엔해양법협약 자체를 호르무즈 해협에 적용하기는 어려워 보인다. 따라서 국제관습법이 호르무즈 해협의 국제법적 지위를 어떻게 보는지, 어떤 통항 방식을 인정하고 있는지 등이 주요 이슈이다. 위에서 언급한 것처럼 호르무즈 해협은 '국제관습법'상 '국제항행을 위해 이용되는 해협'이다. 이와 같은 해협에서 유엔해양법협약이 도입한 통과통항은 허용되지 않는다 할지라도 국제사법재판소 판례에 따르면 평시에는 '군함'조차 정지될 수 없는 '무해통항'을 할 수 있다. 이는 이란의 호르무즈 해협 봉쇄는 불가능하다는 것을 의미한다.

다만 호르무즈 호위연합체 또는 청해부대에 속하는 군함은 호르무즈 해협에서 국제관습법에 따라 무해통항을 해야 하므로 상선을 호위하는 조치 이상의 조치를 취하기는 어렵다. 예를 들어, 호르무즈 호위연합체 또는 청해부대에 속하는 군함이 호르무즈 해협을 통과하면서 무력을 사용할 수도 있다는 위협을 가한다면 이는 무해통항이 아니다. 따라서 상선과 함께 평행하게 정선 없이 호르무즈 해협을 통과하는 것이 청해부대가 할 수 있는 최선의 조치이다. 다만 청해부대가 대함 미사일 등을 통해 이란으로부터 무력공격을 받는다면 자위권 발동이 가능하다는 점은 분명하다.

이란이 국제사회를 향하여 '전가의 보도'처럼 호르무즈 해협 봉쇄 위협 카드를 반복적으로 내밀고 있는 것은 분명 문제가 있는 행동이다. 이에 맞서 다른 국가들도 이란이 유엔해양법협약 당사국이 아님에도 왜 정지될 수 없는 무해통항을 허용해야 하는지 등을 국제사법재판소 판례 등을 언급하며 정확히 설명할 수 있어야 한다. 물론 호르무즈 호위연합체 또는 청해부대에 속하는 군함은 (이란으로부터 무력공격을 받지 않는 한) 국제관습법에 부합하는 조치만을 취해야 할 것이다. 국제법에 의해 지지를 받을 수 없는 이란의 호르무즈 해협 봉쇄 위협이 반복되지 않기를 기대한다.

¹ <https://www.yna.co.kr/view/AKR20200114189951071?input=1195m>.

² <https://news.joins.com/article/23687129>.

³ <https://www.yna.co.kr/view/AKR20180706074700009?input=1195m>.

⁴ <https://www.yna.co.kr/view/AKR20200105038900111?input=1195m>.

⁵ Said Mahmoudi, "Passage of Warships through the Strait of Hormuz", *Marine Policy*, Volume 15 (1991), pp. 341-342.

⁶ "There shall be no suspension of the innocent passage of foreign ships through straits which are used for international navigation between one part of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of a foreign State."

⁷ *Corfu Channel, Judgment, I.C.J. Reports 1949*, p. 4.

⁸ *Ibid.*, p. 28.

⁹ "Upon signature:

Interpretative declaration on the subject of straits

"In accordance with article 310 of the Convention on the Law of the Sea, the Government of the Islamic Republic of Iran seizes the opportunity at this solemn moment of signing the Convention, to place on the records its "understanding" in relation to certain provisions of the Convention. The main objective for submitting these declarations is the avoidance of eventual future interpretation of the following articles in a manner incompatible with the original intention and previous positions or in disharmony with national laws and regulations of the Islamic Republic of Iran. It is, ... , the understanding of the Islamic Republic of Iran that:

1) Notwithstanding the intended character of the Convention being one of general application and of law making nature, certain of its provisions are merely product of *quid pro quo* which do not necessarily purport to codify the existing customs or established usage (practice) regarded as having an obligatory character. Therefore, it seems natural and in harmony with article 34 of the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, that only states parties to the Law of the Sea Convention shall be entitled to benefit from the contractual rights created therein.

The above considerations pertain specifically (but not exclusively) to the following:

-- The right of transit passage through straits used for international navigation (Part III, Section 2, article 38). ..."
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec.

¹⁰ "Transit passage means the exercise in accordance with this Part of the freedom of navigation and overflight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone. However, the requirement of continuous and expeditious transit does not preclude passage through the strait for the purpose of entering, leaving or returning from a State bordering the strait, subject to the conditions of entry to that State."

¹¹ Jon M. Van Dyke, "Transit Passage through International Straits", in Aldo Chircop, Theodore McDorman and Susan Rolston (eds.), *The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston* (Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2009), p. 186.

¹² *Ibid.*, pp. 186-187.

¹³ *Supra* note 7, p. 28.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, 2nd ed. (Cambridge: Cambridge University Press, 2015), pp. 89-93.

¹⁶ *Supra* note 7, p. 28.

¹⁷ *Ibid.*