

국제해양정세리포트

No.29

2024/9

발행인 김종덕 | 총괄 박수진 | 감수 최지연 | 담당 이서희·황수연

Email dokdo.oceanlaw@kmi.re.kr

발행처 한국해양수산개발원 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) | 문의 독도·해양규범연구실(051-797-4707)

Contents

지역별 동향

아시아 2

중국 남중국해 주변국의 대륙붕 외측한계 문서 제출
 중국 중국의 북극전략 및 야망
 베트남과 인도 베트남·인도 총리 기자회견 결과 발표

유럽 11

유럽연합 유럽 기후행동네트워크와 글로벌법률행동네트워크, 유럽연합의
 온실가스 감축 목표에 이의 제기

아프리카 14

가나 가나의 50년 된 화주청법(GSA Law) 개정

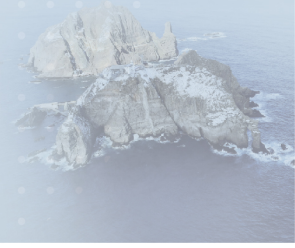
행사안내

3개월 내 행사 계획 18



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

국제해양정세리포트는 최신 글로벌 동향을 소개하는 월간지로 이메일로 배포하고 있으며,
 홈페이지(www.kmi.re.kr)에서도 확인하실 수 있습니다.
 이메일 수신을 원하시는 분은 전화(051-797-4707) 또는 이메일(dokdo.oceanlaw@kmi.re.kr)로 연락주시기 바랍니다.



아시아

중국

전문연구원 이 서 희

남중국해 주변국의 대륙붕 외측한계 문서 제출

2009년부터 말레이시아, 베트남, 인도네시아, 중국, 필리핀, 브루나이 다루살람은 대륙붕한계위원회(CLCS)에 대륙붕 한계에 관한 정보를 제출하여 왔다. 말레이시아와 베트남은 두 국가 대륙붕의 일부가 위치한 남중국해 남부의 대륙붕 외측한계 관련 정보를 CLCS에 공동으로 제출하였다. 중국은 이 제출에 대응하여 자국의 역사적 권리에 근거한 수역, 지형, 해저에 관한 서한을 유엔에 송부하였다.

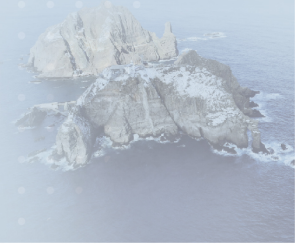
중국은 역사적 권리를 근거로 2016년 중재재판소 판정을 불법이라고 주장하고 있다. 또한, 2019년 말레이시아는 난사군도 북부에 대한 영유권을 주장하면서 CLCS에 대륙붕 외측한계에 관한 부분 제출서를 송부하였다. 그러나 중국, 필리핀, 베트남은 말레이시아의 영유권 주장에 반대하였다. 필리핀과 중국은 유엔 사무총장에 우려를 제기하는 서한을 보냈다. 필리핀은 말레이시아의 부분 제출에 대해 칼라얀 섬 제도와 대륙붕에 대한 주장이 자국과 중복된다는 점을 지적하였다. 한편, 중국은 말레이시아 제출이 심해져뿐만 아니라 남중국해 수역과 지형에 대한 중국의 역사적 권리를 침해한다고 하면서 말레이시아 제출의 무효화를 주장하였다.

2024년 6월 15일, 필리핀은 남중국해에 대한 자국의 천연자원에 관한 권리를 주장하면서, 남중국해의 대륙붕 경계를 공식적으로 인정해달라는 내용의 문서를 CLCS에 제출하였다. 중국은 CLCS에 제출된 필리핀 보고서 내용에 강력히 반발하고 있다.

베트남 역시 7월 18일에 유엔해양법협약(UNCLOS) 제76조에 따라 200해리를 넘어선 대륙붕 외측한계에 관한 정보를 CLCS에 제출한 후 성명을 발표하였다. 베트남은 자국이 남중국해 중앙 지역에서 영유권을 주장할 수 있는 “완전한 법적, 과학적 근거”가 있다고 하면서 파라셀과 스프래틀리 군도에 관한 주권을 주장하였다.

남중국해 판정 이후 분쟁 지속의 원인

2016년 중재재판소에서 남중국해 판정을 내린 이후에도 분쟁이 지속되



아시아

중국

고 있는 주요 원인은 기준선의 측정 및 획정, 역사적 권리, 식민지로부터의 권리 승계, 현재 주권 문제 등에 관한 국가별 입장일 것이다. 또한, 말레이시아, 베트남, 인도네시아, 중국, 필리핀, 브루나이 다루살람이 2009년 CLCS에 대륙붕 한계에 관한 정보를 제출하기 전까지 중국을 비롯한 어떤 국가도 해양수역에 대한 지도를 공식적으로 공개한 적이 없던 것도 하나의 원인이 될 수 있다. 이 밖에도 평화, 안정, 에너지 탐사, 항행의 자유를 위협하는 중국의 독단적인 태도를 분쟁의 지속 원인으로 제시할 수 있다.

남중국해 판정 이후 문제 해결을 위한 노력

UNCLOS 제76조에 따라 지질학, 지구물리학 또는 수문학 분야의 전문가로 구성된 CLCS는 대륙붕 권리를 주장하는 국가의 주장을 검토하고 있다. 다만, CLCS는 권고적 권한만을 갖고 있기 때문에 권고 사항의 이행은 각국의 재량에 달려있다. 또한, CLCS는 국가가 제기한 청구의 적법성을 판단할 수 있는 권한을 갖는 것은 아니기에 적법성을 해석할 수 있는 법률팀도 없다. 따라서 UNCLOS상 해석과 기존 조약 적법성 심사로 인해 발생하는 법적 분쟁은 국제해양법재판소(ITLOS)에서 다룬다. 예컨대, CLCS와 ITLOS업무는 상호보완적인 성격을 띤다. CLCS는 제출물의 과학적·기술적 근거를 검토하고 ITLOS는 그 배후에 있는 법적 측면을 관리하는 것이다.

대륙붕에 대한 권리를 주장하는 국가는 UNCLOS 제76조 제4항부터 제8항에 따라 과학적 증거를 제시해야 한다. 일반적으로, 대륙붕 분쟁은 두 개의 경계선이 본질적으로 겹치는 경우에 발생하게 된다. 따라서 국제해양법재판소(ITLOS)를 통해 이와 같은 대륙붕 분쟁을 해결하는 방안을 고려해 볼 수 있다. 관련국들이 ITLOS를 통해 기존 해양분쟁을 해결하기로 결정한 경우, 해양경계획정 설정이 가능하며 해양 안보도 보장할 수 있기 때문이다.

남중국해 분쟁의 경우, ITLOS가 판결을 내린다고 해도, 중국이 해당 판결을 준수할 지 여부가 명확하지 않은 불확실성은 향후 분쟁해결까지 고민해야 할 숙제가 많다는 점을 시사한다. 요컨대, 남중국해를 둘러싼 분쟁은 대륙붕 외측한계 관련 문서 제출과 CLCS의 검토, CLCS 권고적 의견의 이행, 관련 국가의 협력, ITLOS의 제소 가능성 등 추가적인 검토와 관련 연구가 요구된다.



정책적 시사점

필리핀과 베트남의 대륙붕 연장 요청은 양국 공동 법적 조치라는 점에서 규칙기반 질서의 가치를 강조하고 있다. 향후 다른 아세안 회원국 역시 유사한 방식을 취할 가능성도 있다. 따라서 필리핀과 베트남의 대륙붕 외측 한계 문서의 세부 내용과 정책적 함의를 분석하여 향후 우리나라 해양관할권을 보다 공고히 하는 데 활용할 수 있을 것이다.

출처 : [1] Modern Diplomacy(2024.8.06.), Submissions on the Limits of Continental Shelf in the South China Sea, <https://moderndiplomacy.eu/2024/08/06/submissions-on-the-limits-of-continental-shelf-in-the-south-china-sea/>(검색일: 2024.9.14.)

[2] Indo-Pacific Defense Forum(2024.8.14.), 베트남, 필리핀에 이어 대륙붕 확장 요구에 동참하며 남중국해에서 중국의 공세에 도전, <https://ipdefenseforum.com/ko/2024/08/%EB%B2%A0%ED%8A%B8%EB%82%A8-%ED%95%84%EB%A6%AC%ED%95%80%EC%97%90-%EC%9D%B4%EC%96%B4-%EB%8C%80%EB%A5%99%EB%B6%95-%ED%99%95%EC%9E%A5-%EC%9A%94%EA%B5%AC%EC%97%90-%EB%8F%99%EC%B0%B8%ED%95%98%EB%A9%B0/>(검색일: 2024.9.14.)



아시아

중국

연구원 최 배 성

중국의 북극 전략 및 야망

현재 산업 활동과 인구증가로 온실가스 배출량이 증가해 지구 온난화로 인한 해빙 현상이 북극해를 포함한 전 세계적으로 심화되고 있다. 그 결과로 북극해의 얼음이 빠르게 녹고 있으며, 중국을 포함하여 북극 항로에 대한 여러 국가의 관심이 크게 증가하고 있다. 중국은 북극권 국가가 아니지만, 북극항로 등 북극 진출에 대한 의지를 표명하고 있다. 이에 다양한 연구 활동과 자원개발 등¹⁾을 통해 북극해에서의 영향력을 키우기 위해 노력하고 있다.

중국은 2018년 1월 북극 문제에 대한 구체적인 자국의 정책과 뜻을 담아 ‘북극정책백서’를 발간했다. 북극정책백서에 따르면, 북극이사회에 참여하여 북극 지역 생태계 보호, 자원의 지속 가능한 개발 및 국제사회와 협력하여 북극 문제에 적극적으로 참여하겠다는 것을 목표로 하고 있다. 북극이사회 내에서 규범과 협력을 강화하여 북극 지역의 발전을 도모하겠다는 점을 강조하고 있다. 또한, 중국은 북극 항로를 통해 중국과 서방을 연결하는 ‘극지 실크로드’ 건설 계획을 북극정책백서에 담았으며, 북극해에 대한 장기적인 계획을 실행하고 있다. 즉, 북극 항로를 일대일로²⁾의 일부로 만들어 극지 실크로드를 구축하겠다는 계획이다. 이는 도로, 항만 및 기타 인프라 활동을 연결하여 일대일로를 북극으로 확장하는 것이다. 중국은 상품무역 90% 이상이 해상 운송을 통해 이루어진다는 점에서 해양의 중요성을 인식하고 있기에 더욱 적극적으로 실행에 옮기고 있는 것이다.

현재 중국은 말라카 및 수에즈 운하와 같은 기존 경로를 통해 해상무역을 수행하고 있다. 중국은 이 지역의 긴장감 고조와 불안정한 상황으로 상품을 유럽으로 운송할 대체 무역 경로를 찾고 있다. 중국의 전략가들은 ‘말라카 딜레마²⁾’로 불리는 전략적 취약성을 해소하기 위해 석유 및 가스 운송

1) 2000년대 이후 중국의 북극에 관한 활동 : 북극 관측 시작, 북극 상업 항해 시작, '13년 북극이사회 옵서버 자격 획득, 북극 자원개발 투자, '18년 북극정책백서 발표, 3척의 쇄빙선 운영, 북극해 순항 훈련(13회), 북극해 수중 무인정 실험 등

2) 말라카 딜레마는 중국의 에너지 안보 측면에서 원유 및 가스 수입 경로의 중요 요충지임에도 불구하고, 미국이 관장하고 있는 말라카 해협의 안보 상황에 달려있어, 이 해협에 지나치게 의존할 수밖에 없는 상황을 말한다. 말라카 딜레마라는 말은 2004년 당시 중국 국가 주석 후진타오에 의해 처음 사용되었으며, 이 지역의 해협이 해적과 테러 활동에 취약하다는 점에서 비롯되었다.



경로를 다각화하려는 노력을 기울이고 있다. 이에 반해, 북극 항로는 기존 수에즈 운하를 통한 경로와 비교했을 때 안전하고 신뢰할 수 있는 무역 경로를 제공하며, 시간 면에서도 소모가 적은 경로이다. 북극 항로는 중국 다롄에서 러시아 베링해를 거쳐 네덜란드 로테르담까지 연결되며, 시간 절감과 더불어 경제적으로 유리한 무역경로로 평가받고 있다.

그림 1. 중국 북극정책백서의 극지 실크로드

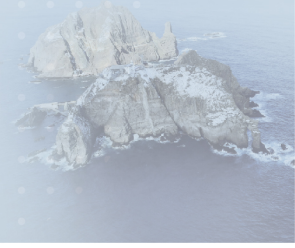


그림 출처:
한국해양수산개발원 동향분석 Vol 73

2014년 우크라이나 사태 이후 러시아에 대한 서방의 제재가 강화되면서, 러시아와 중국 간 협력은 급속히 확대되었고, 현재 전략적 동반자 관계로 수립되었다. 또한, 중국은 아이슬란드, 그린란드와 같은 북극 국가와의 관계를 강화해 왔다. 북극 지역에서 영향력과 물리적 존재감을 확대하기 위해, 그 지역에서 장기적인 협력 파트너가 필요하기 때문이다. 중국은 북극 지역에 지리적으로 가까우며 서방에 반대하는 러시아와의 전략적 동맹의 우선적 파트너로 선택했고, 러시아 야말 반도에 위치한 야말 프로젝트³⁾에 투자를 시작했다. 2016년에는 중국의 은행들이 이 프로젝트에 120억 달러를 투자하여 러시아 정부와의 협력을 더욱 공고히 했다. 중국은 북극이사회에서 입지가 큰 러시아와의 전략적 협력을 강화하고자 하며, 야말 프로젝트는 극지 실크로드의 초기 프로젝트로 간주되고 있다.

중국이 북극에서의 영향력이 확대됨에 따라, 북극해는 중국에 중요한 전략적 지역으로 부각되고 있다. 이는 중국이 글로벌 강국으로 부상하면서 미국의 영향력에 대응하려는 의도를 보여준다. 비록 북극권에서 가장 가까

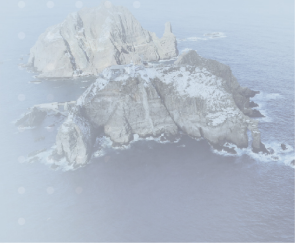
3) 야말 프로젝트는 연간 250억 입방미터(CMB: Cubic Meter)의 액화천연가스(LNG)를 생산하는 것을 목표로 한다. 야말 반도에는 러시아 천연가스의 약 80%가 매장되어 있으며, 이는 전 세계의 약 20% 수준이다.



운 중국 영토는 1,400km 이상 떨어져 있지만, 중국은 북극 국가들과의 관계를 강화하려는 노력을 꾸준히 기울이고 있다. 특히, 핀란드, 스웨덴, 아이슬란드와 같은 북극 국가들은 미국과 안보 동맹을 맺은 나토 회원국이기 때문에 중국의 북극 진출에 장벽으로 작용하고 있다. 이와 동시에, 중국은 2곳에 북극 과학 연구 기지를 설립했는데, 하나는 노르웨이 스발바르 군도에, 다른 하나는 아이슬란드에 있다. 이와 같은 행보로 미국을 비롯한 다른 국가들은 중국의 북극 지역에서의 존재감에 심각한 우려를 제기하고 있다. 특히, 미국은 2024년 7월 21일 발표한 미 국방부 북극해 전략서(2024 DoD Arctic Strategy)에서 중국의 북극해 진출을 가장 우려하는 위협으로 꼽았다. 또한, 전략서에서는 중국과 러시아의 북극해에서의 군사적 협력을 위협 요소로 함께 들었다.

북극은 지정학적, 지경학적 및 전략적으로 중요성이 점차 부각되고 있다. 기후변화로 인한 빙하의 감소는 여러 국가가 북극 지역에서 풍부한 자원을 탐사하고 확보할 기회를 제공하고 있다. 특히 중국은 북극에서 주요 국가로 부상하고 있으며, 북극이사회의 영구 옵서버 국가로 자리를 잡았다. 중국은 북극정책백서의 극지 실크로드와 같은 프로젝트를 통해 아시아와 유럽을 연결하는 무역 경로를 개척할 계획을 실행하고 있으며, 북극의 가스, 석유, 광물과 같은 풍부한 천연자원을 확보하고자 접근하고 있다.

중국의 북극 문제에 관한 적극적인 참여는 자국의 글로벌 리더로서의 야망을 반영한다. 중국의 북극 야망은 기존 국제질서와 균형을 맞추려는 지정학적 전략과 연결되어 있으며, 극지 실크로드는 단순한 무역 경로라는 상업적 목적의 의미를 넘어서 새로운 전략적 영역으로의 세력 확장을 내포하고 있다. 중국의 이러한 확장은 전통적인 북극 강대국에 우려를 불러일으켰으며, 이들은 중국을 북극에서의 이익과 주권에 대한 잠재적 도전으로 보고 있다. 2019년 EU는 중국을 공식적으로 전략적 경쟁자로 인정하였고, 미국은 중국이 덴마크를 도와 그린란드에 공항 건설을 돕겠다는 제안을 거부하도록 압박하였으며, 대신에 미국이 그린란드에 공항을 건설하겠다는 약속을 했다. 또한, 2016년에는 중국이 그린란드에 있는 옛 군사 시설을 구매하려던 시도를 덴마크가 저지하였다. 중국은 이처럼 북극 진출을 위해 지속적으로 방향을 모색하고 있다. 북극의 상황이 변화함에 따라, 북극권 국가들을 포함한 세계는 중국의 행동과 야망이 북극의 미래에 어떤 영향을 미칠지 면밀히 주시하고 있다.



정책적 시사점

국제적 관점에서 중국의 북극 진출에 대한 야망은 북극 지역에서의 지정학적 재편을 초래할 수 있는 중요한 움직임으로 평가된다. 북극의 자원 개발과 새로운 무역로 개척은 중국의 지정학적 영향력 확장을 의미하며, 이는 미국, 러시아, 유럽과 같은 기존 북극 강대국에게 잠재적 위협으로 인식된다. 특히, 극지 실크로드와 같은 프로젝트는 중국의 일대일로 정책과 긴밀히 연관되어 있어, 전략적 자원 확보와 세계 무역 경로 변화의 시발점이 될 수 있다. 이러한 중국의 야망은 북극이사회 내에서 서방 국가들과의 정치적 마찰을 유발할 가능성이 커 안보에 대한 우려가 대두된다.

국내적 관점에서 북극 지역의 상황 변화에 대해 경제적 기회와 전략적 도전이라는 이중적 관점을 가져야 한다. 중국의 북극 진출은 북극 항로의 활성화를 가속하여 물류비용 절감과 에너지 자원 확보에 긍정적인 영향을 미칠 수 있다. 그러나 국제적 경쟁 심화와 안보적 불안정성은 우리나라에도 도전 과제가 될 수 있다. 우리나라는 미국을 포함한 서방 국가들과의 전략적 협력 관계를 유지하면서도, 중국과의 경제 협력을 통해 이익을 극대화할 수 있는 균형 잡힌 정책을 추진해야 할 것이다. 특히, 북극이사회 옵서버 국가로서 국제규범을 준수하고 환경 보호를 하며, 북극의 자원과 항로 이용을 위해 더욱더 적극적인 자세로 북극권 국가들과의 협력적 관계를 모색할 필요가 있다.

출처 : [1] 중국일보(China Daily), https://govt.chinadaily.com.cn/s/201801/26/WS5b77ff96498e855160e8a945/full-text-chinas-arctic-policy_1.html(검색일: 2024.9.14.)

[2] 한국해양수산개발원(KMI) 동향분석, <https://www.kmi.re.kr/web/trebook/view.do?rbsIdx=273&page=26&idx=88> (검색일: 2024.9.14.)

[3] Shippers' Journal, <http://www.shippersjournal.com/news/article.html?no=23717>(검색일: 2024.9.14.)



아시아

베트남·인도

전문연구원 이 서 희

베트남·인도 총리 기자회견 결과 발표

최근 베트남과 인도 총리는 양국 간 ‘포괄적 전략 동반자 관계’ 강화를 위해 공동성명을 채택하였다. 동시에 양국은 ‘2024-2028년 베트남-인도 포괄적 전략동반자 관계를 위한 행동 프로그램’, ‘베트남의 재난 복구 인프라 연합(CDRI: Coalition for Disaster Resilient Infrastructure)’에 가입하기 위한 외교공문 등 양국 및 각 부처 간 9개의 협력문서를 교환하였다.

지난 8월 1일, 베트남과 인도 총리는 뉴델리에서 공동 기자회견을 개최하였다. 인도 총리는 베트남 총리가 자국을 방문한 기간 동안 군사정보 교환, 해양협력, 대테러 및 사이버 안보, 아세안-인도 자유무역협정, 전자 결제 지원, 녹색 경제 및 신흥 분야에서의 협력 및 상호 지원, 민간·중소기업 및 스타트업 간의 연결, 농업·어업 및 문화 등 여러 협력 프로그램에 합의했다고 밝혔다. 또한, 인도 총리는 베트남인의 불교 유적지 방문과 연구를 환영한다고 하였다.

한편, 베트남 총리는 인도와의 개방적이고 실효적인 회담을 통해 중요한 결과를 도출했다는 입장을 표명했다. 특히, 양국이 2016년 포괄적 전략 동반자 관계를 수립한 이후에 그 관계가 상당히 진전되었으며, 앞으로 이 관계를 더욱 강화할 것이라고 하였다. 특히, 베트남 총리는 양국이 지역 및 국제협력을 심화하고, 유엔, 아세안과 같은 다자포럼에서 서로를 지속적으로 조정하고 지원할 뿐만 아니라, 국가 간의 평화적 대화를 통한 신뢰 구축, 아세안 중심 국가로서의 역할을 강화하기로 합의했다는 점을 강조하였다.

이번에 채택된 베트남과 인도 양국간 공동성명에서는 양국 간 신뢰를 포괄적·전략적으로 강화시키는 동시에 국방 및 안보 협력, 경제·무역, 과학 기술 및 투자 협력, 문화·관광 및 인적 교류를 더욱 발전시키기로 합의하였다. 아울러 양국 정상은 남중국해에 대한 평화롭고 안정적인 환경과 자유로운 항행 및 항공 보장을 통해서, 남중국해를 평화, 안정, 우호, 협력, 발전의 바다로 발전시키기 위한 협력을 강화하기로 하였다. 무엇보다도, 양국은 1982년 유엔해양법협약을 존중하는 평화적 조치로서 분쟁해결이 중요하다는 점을 재확인하였다.



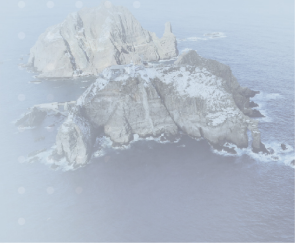
정책적 시사점

인도와 베트남은 우리나라의 매우 중요한 파트너이다. 베트남은 우리나라의 주요 무역 상대국이며, 우리나라와 인도 간 상호 무역은 크게 증가하고 있는 추세라고 한다. 해양과 무역은 서로 필수불가결의 관계이다. 해양은 국제 무역의 주요 운송 경로이며, 항만은 무역의 중심지로 해상 운송의 출발점과 도착점 역할을 하기 때문이다.

현재 우리나라와 베트남, 인도 간에는 한국-베트남 자유무역협정(VKFTA)과 한국-인도 포괄적 경제동반자협정(CEPA)과 같은 2개국 간 양자 무역 협정이 체결되어 있으나 3국간 협력체계에 대한 부분은 구체화되지 않은 상황이다. 향후 인도-태평양전략의 이행과 교역확대를 위해서 인도와 베트남과의 해운협력 등 해양수산 협력관계를 강화하기 위한 정책적 노력을 기울일 필요가 있다.

출처 : [1] Vietnam(2024.8.1.), Vietnamese, Indian PMs announce outcomes of talks at press conference, <https://en.vietnamplus.vn/vietnamese-indian-pms-announce-outcomes-of-talks-at-press-conference-post291201.vnp>(검색일: 2024.9.10.)

[2] KIEP(2023.10.10.), [전문가오피니언] 한국, 베트남, 인도 3자 경제 협력 전망, <https://www.kiep.go.kr/aif/issueDetail.es?mid=a10200000000&systemcode=03&brdctsNo=354765>(검색일: 2024.9.10.)



유럽

전문연구원 이 서 희

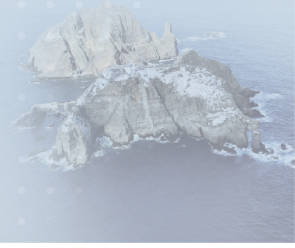
유럽 기후행동네트워크와 글로벌법률행동네트워크, 유럽연합의 온실가스 감축 목표에 이의 제기

지난 6월에 지구 기온이 사상 최고치를 경신하였다. 이로 인해 기후변화의 과학적인 증거와 관련 조치에 대한 관심이 고조되고 있다. 특히, 다른 지역보다 유럽에서 기후변화 문제를 해결하기 위해 많은 노력을 기울이고 있다.

2024년 4월 9일 유럽인권재판소(European Court of Justice)는 스위스가 기후변화의 악영향으로부터 국민의 생명, 신체를 보호할 국가의 적극적 의무(positive obligation)를 위반하였으며, ‘유럽인권협약(European Convention on Human Rights)’ 상 청구인의 권리를 침해했다고 판결하였다. 아울러 유럽인권재판소는 기후위기로 인한 악영향으로부터 인간을 보호하기 위해 지구 온난화를 1.5°C로 제한하는 목표를 채택해야 할 국가의 의무를 확인하였다. 이와 같은 유럽인권재판소의 기후변화에 대한 판결은 전 세계에서 진행되고 있는 유사 소송 중 2021년 3월 24일 선고된 독일연방헌법재판소의 인용 판결 이후 가장 주목할 만한 판결이라고 할 수 있다.

세계 각국이 글로벌 평균 기온 상승을 산업화 이전 수준 대비 1.5°C로 억제하자는 약속을 규정하고 있는 2015년 파리협정은 2050년에 탄소중립(실질 온실가스 배출량 0)을 달성하는 것이 목표이다. 현재 유럽연합은 2030년 온실가스 감축목표를 1990년 대비 55%로 감축하는 것으로 설정하고 있다.

2023년에 유럽 기후행동네트워크(CAN: Climate Action Network)와 글로벌법률행동네트워크(GLAN: Global Legal Action Network)와 같은 비영리 단체들은 유럽연합이 설정한 온실가스 감축 목표가 글로벌 평균 기온 상승을 산업화 이전 수준 대비 1.5°C로 억제하겠다는 파리협정의 목표 달성을 위해서는 역부족이라고 주장하면서, 온실가스 감축 목표의 상향조정을 유럽집행위원회에 요구하였다. 유럽 CAN대표는 2030년 온실가스 목표를 최소 65% 감축으로 설정해야 한다고 주장하고 있다. 유럽 CAN과 GLAN 모두 글로벌 평균 기온 상승을 1.5°C로 억제하자는 파리협정 상 목표에 맞춰 유럽집행위원회에 요청하였다. 그러나 유럽집행위원회



는 이와 같은 비영리 단체들의 주장이 근거가 없다고 하면서 이 요구를 받아들이지 않았다고 한다.

이에 비영리 단체들은 유럽연합이 제시한 단기 온실가스 감축 목표가 파리협정 이행에 충분하지 않다는 점을 근거로 27개 회원국 정부를 유럽연합 사법재판소에 제소하였다. 이들이 소송을 제기한 이유는 유럽집행위원회가 규정한 회원국별 온실가스 배출 허용량이 높고 파리협정 등 유럽연합이 체결한 각종 조약에 온실가스 감축 목표가 부합하지 않는다고 판단했기 때문이다. 따라서 이 소송의 목적은 2030년 온실가스 감축 목표를 검토하는 것이다.

유럽집행위원회는 2024년 9월까지 최종 서면 변론서를 제출할 예정이며, 2025년 상반기에는 룩셈부르크 공청회가 개최될 예정이다. 유럽연합 사법재판소는 이 사건의 중요성과 긴급성을 인식했기 때문에 해당 절차를 빠르게 진행할 가능성도 있다.

유럽 CAN과 GLAN이 제기한 이 소송은 유럽연합 사법재판소가 현재의 기후정책을 검토함으로써 기후위기에 효과적으로 대처할 수 있는 기회가 될 수 있다. 또한, 이 소송은 단순한 기술분쟁을 넘어 유럽연합의 기후정책이 강력하고 적절하며 효과적이라는 것을 보장하기 위한 노력의 일환이라는 의미도 갖는다. 무엇보다도, 이번 소송에서는 기후정책에 인권과 법적 기준을 충족해야 하는지, 기후행동 시 엄격한 사법조사가 수반되어야 하는지에 대한 검토가 이루어질 것으로 예상된다.

만약 유럽 CAN과 GLAN이 소송이 승소하게 되면 유럽연합은 온실가스 감축 목표를 상향 조정해야 한다. 역사적으로 온실가스의 배출량이 많았던 유럽연합 소속 국가들이 2030년까지 현재보다 훨씬 더 많은 노력을 기울여야 한다는 점을 정책에 반영할 것을 요구받게 될 것이다.

정책적 시사점

네덜란드 지방법원은 2015년에 국가의 온실가스 감축 의무를 인정하면서, 이후 온실가스 감축 상향 목표를 명령한 적이 있다. 이 판결 이후로 세계 곳곳에서 기후소송이 진행되고 있는 실정이다.

향후 유럽 CAN과 GLAN의 소송의 판결은 우리나라의 기후변화정책에도 영향을 줄 수 있다. 기후변화정책은 사회경제 전반에 미치는 영향이 매우 크기 때문에 기후변화에 대한 과학적 조사와 예측, 관측, 주요 기후소



송, 파리협정을 비롯한 국제사회의 논의동향 등을 종합적으로 고려하여 정책방향을 설정하고 세부 대책을 수립·추진해야 할 것이다.

출처 : [1] EURACTIV(2024.8.29.), The legal case that could reshape EU climate action, <https://www.euractiv.com/section/climate-environment/opinion/the-legal-case-that-could-reshape-eu-climate-action/>(검색일: 2024.9.10.)
[2] 법률신문(2024.9.14.), 유럽인권재판소의 기후 변화 인권 침해 판결, <https://www.lawtimes.co.kr/news/198094>(검색일: 2024.9.14.)
[3] Business Post(2024.8.28.), 국제 기후단체 EU 상대로 소송, "2030년 온실가스 감축 목표 턱없이 부족", https://m.businesspost.co.kr/BP?command=mobile_view&idxno=363753(검색일: 2024.9.14.)



연구원 최 배 성

아프리카

가나

가나의 50년 된 화주청법(GSA Law) 개정

가나 의회는 지난 7월 29일에 본회의 3차 심의를 거친 후 ‘가나 화주청법 (GSA law: Ghana Shippers’ Authority law)’을 가결하였다. 1974년에 제정되어 50년 동안 화주청(GSA)의 설립 근거가 되었던 ‘국가구원위원회 법령(NRCD: National Redemption Council Decree) 254’⁴⁾는 폐지되고 새롭게 개정된 법률로 대체하게 된다. 기존의 법률이었던 ‘NRCD 254’는 제정된 이후 법률 내용과 이행에 대한 검토가 이루어지지 않아 시대변화를 제대로 반영하지 못하는 한계가 있었다. 또한, GSA의 운영을 위한 법적 근거로 활용되었지만, 과도한 항만 요금을 규제할 수 있는 규정은 부재하였기 때문에 법률 개정의 필요성이 절실하였다. 이에 개정된 법률에서는 GSA가 항구·취급 수수료 및 이전 서비스 제공업체가 부과했던 기타 관련 비용을 포함하여 상업 운송 부문의 모든 요금을 협상하고 승인해야 한다고 명시하고 있다.

GSA Law(2024)의 입법목적

개정 GSA법은 가나의 해상, 항공 및 국제 무역을 위한 육로 국경을 이용하는 무역업체에 부담이 되어 온 불공정하고 과도한 요금을 대상으로 운송업체의 상업 활동을 규제하는 것을 목표로 한다. 또한 개정 법률은 과도한 항만 비용을 해결하고 이웃 내륙국가들이 선호하는 환적 경로로 재정비하는 데 중점을 둔다. 특히, 항만 요금과 수수료 결정 과정의 투명성을 높여 국제 무역 화물의 합법적인 이동을 보장하고, 해운 및 물류 분야에서 공정하고 효율적인 규제를 실현하고자 한다. 이를 통해 이해관계자들에게 공정한 요금 체계를 제공하며, GSA가 항구와 국경에서 요금 관리를 강화하여 지역 기업들의 참여를 확대하는 데 기여할 것으로 기대되고 있다. 더불어, 가나 정부는 개정된 화주청법을 통해 부르키나파소, 말리 및 니제르를 포함한 내륙 이웃 국가에 선호되는 환적 무역 통로로 가나가 자리매김하고자 한다. 개정 법률의 목표가 성공적으로 이루어진다면 가나 경제에 대한

4) ‘NRCD 254’는 1974년에 가나에서 제정된 법령으로 GSA의 설립과 운영을 규정하는 법적 근거이다. 이 법령은 해상 운송과 항만 운영을 규제하고, 국제 무역과 관련된 해상 서비스 제공업체들의 상업 활동을 감독하기 위한 목적으로 도입되었다.



재정적 기여가 향상될 것으로 보고 있다.

GSA Law(2024)의 주요 개정사항

개정 GSA법은 제3조의 규정에 대한 개정이 크게 이루어졌다. 제3조의 주요 개정사항을 살펴보면 다음과 같다.

제3조 화주청의 기능(Functions of the Council)

개정된 법률에서는 GSA가 항만 요금, 운임 구조, 항만 시설 등과 관련된 문제에서 무역업자들의 이익을 대변하고, 선주들과 협상을 진행하는 중요한 기능을 강화했다. 특히, 해상 운송과 관련된 문제를 연구하고 조사하며, 이를 기반으로 정책을 제안할 수 있는 권한이 추가되었다.

GSA는 제공하는 서비스에 대해 요금과 수수료를 부과할 수 있으며, 이 요금에 대한 면제 권한도 갖는다. 항만 요금 및 관련 비용에 대한 감독 권한이 강화되어 무역업자들이 과도한 요금을 부담하지 않도록 보호한다.

제3조는 GSA가 가나의 해상 운송 및 무역 환경에서 중요한 중재자 역할을 하며, 무역업자들의 이익을 보호하는 역할을 수행하도록 규정하고 있다. 또한, GSA가 항만 요금 및 관련 수수료를 감독하고 승인할 수 있는 권한을 강화하였다. 이를 통해 과도한 요금을 부담하지 않도록 무역업자들을 보호하며, 항만 운영의 투명성을 높이도록 명시하고 있다.

GSA의 역할

GSA는 해상 운송 및 항만 운영을 규제하고 감독하는 가나의 핵심 기관으로서, 인접한 내륙국가들의 무역 활동을 촉진하는 데 중추적인 역할을 하고 있다. 1974년 제정된 'NRCD 254'에 따라 설립된 GSA는 가나의 국제 무역과 경제 발전에 지속적인 기여를 해왔다. GSA는 4가지 주요한 역할을 가지고 있다.

우선, 국제 무역 촉진에 중점을 둔다. 인접 내륙국(부르키나파소, 말리, 니제르 등)에 무역 통로를 제공하며, 이들 국가가 가나의 항구를 통해 원활한 무역 활동을 할 수 있도록 지원하고 있다. 특히, 무역 환경의 개선과 해상 및 항만 서비스의 효율성 제고를 목표로 하여 국제 무역을 활성화하는



데 기여하고 있다.

둘째, 항만 요금 및 서비스에 대한 규제를 수행한다. GSA는 항만 서비스 제공자들과 협상하여 불필요한 비용 발생이나 과도한 요금을 방지하고, 공정한 요금 체계를 유지하는 데 주력하고 있다. 이를 통해 무역업체들이 더 나은 환경에서 사업을 운영할 수 있도록 지원하고 있다.

셋째, 해상 서비스 표준 관리를 담당한다. 국제 무역에서 요구되는 표준을 설정하고, 이러한 표준이 철저히 준수되도록 관리함으로써 가나가 국제 무역에서 경쟁력을 유지할 수 있도록 한다. GSA의 규제는 해상 운송뿐만 아니라 항공 및 육상 운송에까지 확장되며, 이를 통해 가나의 물류 네트워크 전반의 효율성을 높이고 있다.

마지막으로 항만 운영의 효율성을 극대화하고, 병목 현상을 최소화하여 무역 비용을 절감하려는 노력을 기울이고 있다. 이러한 노력은 가나의 무역 업체들이 국제 시장에서 경쟁력을 강화하는 데 필수적인 역할을 하고 있으며, 결과적으로 가나의 경제적 발전에도 긍정적인 영향을 미치고 있다.

개정된 법률을 통해 GSA의 역할이 더욱 강화되었으며, 이를 기반으로 가나의 경제 발전과 국제 무역에서의 경쟁력을 높이기 위한 다양한 활동을 전개하고 있다.

정책적 시사점

국제적 관점에서 개정 법률은 가나를 서아프리카의 주요 무역 허브로 자리매김하는 법적 기반을 마련하며, 내륙국가들과의 무역 통로 역할을 강화하여 지정학적 중요성을 높이고 경제 연계를 촉진한다. 특히, 항만 요금과 수수료의 투명성을 높여 무역업체들이 예측가능한 환경에서 운영할 수 있도록 하고, 이는 IMO 규제를 준수하는 것을 말한다. 이러한 조치는 가나와 국제 해운업체 간의 신뢰를 구축하고 경쟁력을 높이는 데 기여한다. 끝으로, 가나의 전략적 위치 확립과 다자간 협력의 중요성을 강조하는 점에서 의의가 있다고 할 수 있다.

국내적 관점에서 가나의 법률 개정은 아프리카 진출 전략 강화와 무역 및 물류 관리 개선에 중요한 시사점을 제공한다. 국내 기업들은 가나 항만을 통해 서아프리카 시장 접근성을 높일 기회를 모색할 필요가 있다. 이는 글로벌 공급망의 효율성을 극대화하고 경쟁력을 강화할 수 있는 중요한 정책 방향이다. 또한, 가나와의 협력은 한국의 대외 경제 외교에서 아프리카



시장에 대한 전략적 파트너십을 형성할 수 있으며, 항만 및 무역 인프라 개선 프로젝트에 참여함으로써 상호 이익을 창출할 수 있는 기회를 제공할 수 있다.

출처 : [1] lawsghana, [https://www.lawsghana.com/pre_1992_legislation/NRC%20Decree/GHANA%20SHIPPER%20COUNCIL%20ACT,%201974%20\(NRCD%20254\)/139](https://www.lawsghana.com/pre_1992_legislation/NRC%20Decree/GHANA%20SHIPPER%20COUNCIL%20ACT,%201974%20(NRCD%20254)/139)(검색일: 2024.9.14.)
[2] 가나 화주청 홈페이지(Ghana Shippers' Authority), <https://shippers.org.gh/>(검색일: 2024.9.14.)



3개월 내 행사계획

제75차 회기 국제법위원회 | 2024년 7월 1일 ~ 8월 2일 / 제네바

- 주요 내용 Bogdan Aurescu(루마니아) 위원 사임에 따른 신규 위원 선출, 국제법위원회 창립 75주년 기념행사, '국가 책임에 관한 국가 승계', '국제법과 관련된 해수면 상승', '해상에서의 해적 행위 및 무장강도의 예방 및 억제' 등 보고서 검토

제61차 대륙붕한계위원회 | 2024년 7월 8일 ~ 8월 23일 / 뉴욕

- 주요 내용 신규 선출된 위원회 위원의 선언, 소위원회 및 기타 보조기관에 신규 위원 임명, 부분 수정안 검토(모리셔스, 팔라우, 포르투갈, 스페인, 쿠바, 모잠비크 등 제출분), 절차 규칙 개정, 과학기술자문 위원회 위원장 보고서 등 검토

국제법평론회 국제법 캠프 | 2024년 7월 18일 / 연세대학교 광복관 별관 국제회의장

- 주요 내용 신기술과 인권 : 국제인권법 논의를 중심으로, 해양과학기술의 발전과 국제해양법

국제법평론회 하계학술대회 | 2024년 7월 19일 / 연세대학교 광복관 별관 국제회의장

- 주요 내용 과학기술의 발전과 국제해양법, 국제해양법상 주의의무와 잔존권리의 재조명

대한국제법학회 독도세미나 | 2024년 9월 20일 / 고려대학교 CJ법학관 5층 최고위과정실

- 주요 내용 독도 영유권 관련 주요 법적 쟁점, 일본 학계의 「태정관지령」 연구 현황, 「울도군 절목」에 따른 울릉도 수세의 법적 의의

대한국제법학회 국제법학자대회 | 2024년 10월 25일 / 숭실대학교 송덕경상관 201호

- 주요 내용 미래사회와 국제법의 과제