

# 국제해양정세리포트

No.32

2025/3

발행인 최상희 원장 직무대행 | 총괄 박수진 | 감수 최지연 | 담당 이서희

Email dokdo.oceanlaw@kmi.re.kr

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

## Contents

### 국제기구/ 국제규범

#### 국제해사기구(IMO) ..... 2

IMO 2025 GreenVoyage 2050 협력국 발표

#### 유럽연합(EU) ..... 5

EU 발트해 해저케이블 보호를 위한 행동계획 발표

### 지역별 동향

#### 아시아 ..... 7

베트남 베트남 외교부, 통킹만 영해기선 설정 공식 발표

#### 중동 ..... 9

사우디아라비아-IMO 해기사 양성 프로젝트 출범: 해운 인력난 해소 및 인재 육성

#### 유럽 ..... 12

스페인 공해 생물다양성 보호를 위한 BBNJ협정을 유럽에서 최초로 비준

#### 북아메리카 ..... 15

미국 남중국해 영공에서 이루어진 중국 행위를 규탄하는 성명서 발표

### 행사안내

#### 3개월 내 행사 계획 ..... 17



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.



## 국제해사기구

## IMO

연구원 최 배 성

## IMO, 2025 GreenVoyage 2050 협력국 발표

IMO의 대표적인 기술 협력 프로그램인 'GreenVoyage 2050'<sup>1)</sup>은 '2023 IMO 온실가스 전략(2023 IMO GHG Strategy)'<sup>2)</sup>의 이행을 지원하는 주요 프로그램으로 2025년에 9개 협력국<sup>3)</sup>을 선정하였다. 9개국 중 5개국은 해운 부분의 온실가스 배출 저감을 위한 '국가 행동 계획(NAPs: National Action Plans)' 수립 지원을 받게 되며, 4개국은 배출 저감 시범 사업(Pilot project)의 타당성 조사를 수행하는 데 필요한 지원을 받게 된다.

## 국가행동계획(NAPs) 지원

특히, 방글라데시, 이집트, 가나, 멕시코 및 나이지리아 5개국은 'GreenVoyage 2050'을 통해 NAPs 수립에 대한 다양한 지원을 받게 되는데, 이는 해운 부분의 온실가스 배출 저감을 위한 국가 차원의 전략적 로드맵 역할을 한다. NAPs는 2023 IMO 온실가스 전략과 연계하여 국제 해운의 2050년 탄소중립(Net-zero)<sup>4)</sup> 목표 달성을 위한 주요 수단이 되며, 세부적으로는 역량 강화 워크숍, 전문가 기술 자문, 데이터 분석 지원, 이해관계자 참여 촉진, 행정 지원 등이 포함된다. NAPs를 통해 각국의 해양·해운 관련 부처, 규제 기관, 공공 및 민간 이해관계자 간 협력을 증진하고, 효과적인 배출 저감 전략을 이행하기 위한 체계적인 접근 방안을 마련할 수 있다.

1) 'GreenVoyage 2050'은 IMO가 개발도상국이 선박의 온실가스 배출을 줄이기 위한 노력을 수행할 수 있도록 지원하는 것을 주요 목적으로 하며, 궁극적으로 IMO 온실가스 전략; 결의 MEPC.377(80)(IMO GHG Strategy; Resolution MEPC.377(80)) 이행을 지원하는 것이다.

- 1단계(2020~2023) : 정책 프레임워크 구축 및 시범 사업 추진 지원

- 2단계(2024~2030) : 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 네덜란드 및 노르웨이 정부의 대규모 재정 지원을 활용하여 지속적인 기술 협력 제공의 지원 범위 확대

2) '2023 IMO GHG Strategy'는 2023년 7월 7일 IMO의 해양환경보호위원회(Marine Environment Protection Committee, MEPC)가 채택한 결의안 MEOC.377(80)에 공식적으로 채택하는 내용을 담고 있다. 국제 해운 부분의 온실가스 배출을 가능한 한 조속히 감축 및 제거하고 공정하고 형평성 있는 전환 보장을 목적으로 한다. 감축 목표는 2030년까지 국제 해운의 연간 총 온실가스 배출량을 2008년 대비 최소 20%감축(30%목표), 2040년까지 최소 70%(80%목표) 감축 및 2050년(0%-목표 시점) 국제 해운의 온실가스 배출량 탄소중립(Net-zero) 달성이다.

3) 방글라데시, 이집트, 가나, 멕시코, 나이지리아, 인도, 인도네시아, 튀르키예, 베트남

4) 탄소중립(Net-zero)은 배출된 온실가스를 감축 및 상쇄하여 실질적인 순배출을 0으로 만드는 상태를 의미한다.



### 시범 사업 가속화(Pilot Accelerator)<sup>5)</sup> 지원

시범 사업 가속화 지원 대상 국가로는 인도, 인도네시아, 튀르키예 및 베트남 4개국이 선정되었고, 이들 국가는 선박 및 항만 내 온실가스 무탄소 또는 저탄소 배출 대책의 실현 가능성을 평가하기 위한 맞춤형 기술 지원을 받게 된다. 지원 내용으로는 기술적·경제적 타당성 조사, 위험 평가, 이해관계자 참여 전략 수립 및 행정 지원 등이 포함된다. 이를 통해 해당 프로젝트에 대한 신뢰도를 높이고, 투자 유치 및 대규모 실행 가능성을 강화하는 것이 궁극적인 목표이다.

그림 1. GreenVoyage 2050: 협력국 지원을 통한 4대 목표 달성



그림 출처: GreenVoyage 2050 홈페이지

### 향후 계획

IMO의 'GreenVoyage 2050' 협력 대상국 선정은 개발도상국을 대상으로 공개 모집 절차를 거쳐 이루어졌으며, 새롭게 선정된 국가들은 기존 'GreenVoyage 2050' 협력국들과 함께 프로그램의 지원을 받게 된다. 앞으로도 매년 추가 기술 지원을 위한 공개 모집이 진행될 예정이며, 이를 통해 더 많은 개발도상국이 지속 가능한 해운 부문을 구축하기 위한 필수 자원을 지원받을 기회를 얻게 된다. IMO 'GreenVoyage 2050' 프로그램의 지원을 희망하는 적격 회원국은 향후 공개 모집에 응할 수 있으며, 다음 공개 모집은 2025년 3분기 IMO 회람문서를 통해 발표될 예정이다.

5) 'GreenVoyage 2050'의 가속화 프로그램 목표는 선박 및 항만에서 저탄소 및 무탄소 해결책의 도입을 촉진하기 위해 시범 사업의 개발 및 이행을 지원하는 것이다.



## 정책적 시사점

우선, 국제적 관점에서 IMO의 'GreenVoyage 2050'과 '2023 온실가스 전략(MEPC.377(80))'은 해운 부문의 탄소중립 전환 가속화 및 개발도상국 지원 확대를 목표로 한다. 이에, 온실가스 규제 강화, 친환경 선박 기술 개발, 무탄소·저탄소 연료 도입 및 녹색 금융 확대가 필수적이며, 국제 해운 시장은 탄소중립을 핵심 경쟁력으로 요구할 것으로 전망된다.

국내적 관점에서는 한국 해운·조선업이 IMO 규제 강화에 대응해 친환경 선박 기술 개발, 저탄소 연료 인프라 구축 및 탄소중립 항만 조성을 추진해야 할 것이다. 또한, 탄소 감축 확대 및 국제 협력 강화를 통해 IMO의 친환경 해운 정책을 기회로 활용한다면, 글로벌 시장에서의 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 보인다.

- 출처 : [1] IMO Media Centre, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/default.aspx>(검색일: 2025.3.17.)  
[2] Plastix, <https://plastixglobal.com/>(검색일: 2025.2.24.)  
[3] Resolution MEPC.377(80), <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/Resolution%20MEPC.377%2880%29.pdf>(검색일: 2025.3.17.)  
[4] GreenVoyage 2050, <https://greenvoyage2050.imo.org/>(검색일: 2025.3.17)  
[5] 탄소중립 정책포털, <https://www.gihoo.or.kr/menu.es?mid=a30101020000>(검색일: 2025.3.17.)



## 유럽연합

## EU

전문연구원 이 서 희

## 유럽연합, 발트해 해저케이블 보호를 위한 행동계획 발표

## 발트해 해저케이블 손상 사고

발트해 해저케이블 손상 사고는 최근 총 네 차례 발생하였다. 2023년 10월, 핀란드와 에스토니아를 연결하는 해저 가스관 및 통신 케이블이 파손되는 사고가 있었다. 2024년 11월에는 핀란드와 독일을 연결하는 해저케이블과 리투아니아와 스웨덴 고틀란드 섬을 연결하는 케이블이 절단되었다. 같은 해, 12월에도 핀란드와 에스토니아를 연결하는 해저케이블이 훼손되었다. 2025년 1월 26일에는 발트해 해저에서 라트비아와 스웨덴 사이에 설치된 광섬유 통신 케이블이 손상되었다.

## 유럽연합, “발트해 해저케이블 보호를 위한 행동계획” 발표

유럽연합은 2월 21일에 “발트해 해저케이블 보호를 위한 행동계획 (Action plan for the security and resilience of undersea cables)”을 발표하면서 예산에서 10억 유로를 재배정하기로 했다고 밝혔다. 유럽연합은 이 예산을 통해 유럽연합 회원국과 공동으로 해저케이블의 안전 요건 및 위험평가 강화, 새로운 스마트 케이블 배치, 데이터 공유 감시 메커니즘과 드론 프로그램을 개발하고 손상된 케이블을 긴급히 수리할 수 있는 비상 예비함대를 구축하는 것을 포함하여 해저케이블 관련 신기술에 투자하기 위한 로드맵을 개발할 것이라고 발표하였다.

다만, 유럽연합은 이 행동계획이 발트해로 제한된 것은 아니며, 모든 유럽 바다에 적용된다고 하였다. 유럽연합은 발트해 해저케이블의 보호를 예방-탐지-대응 및 복구-억제 등 4단계 분류하여 조치를 마련할 계획이다.

유럽연합의 기술주권·안보·민주주의 담당 수석 부집행위원장 비르쿠넨은 “해저케이블의 손상(사보타주) 발생 책임자의 제재를 포함하여 그에 상응하는 처벌을 받아야 한다”고 주장하면서 해저케이블 손상은 유럽연합 전체의 안보와 환경에 위협이 되기 때문에 예방·탐지뿐만 아니라 적극적으로 억제·복구·대응할 수 있도록 준비할 것”이라고 밝혔다. 또한, 비르쿠넨은 최근 발생한 사건에서 나타난 문제 중 하나가 민간 사업자에게 해양 인프라 관리가 위임되는 것이라고 하면서 “민관 파트너십 구축의 중요성”을 강조하였다. 아울러 비르쿠넨은 해저케이블 손상 사고가 발생했을 때 가까운 해안



에서 수백 킬로미터 떨어진 곳까지 신속하게 피해를 복구해야 하기 때문에 "위협탐지"의 중요성을 강조하였다.

결론적으로, 비르쿠넨은 이 행동계획이 정보와 위성 이미지를 실시간으로 공유하는 방식으로써 각 바다에 대한 통합 감시 메커니즘을 자발적으로 구축한 것이라고 평가하였다.

## 북대서양조약기구 '발틱 센트리' 수행 예정 발표

최근 발트해에서 발생한 해저케이블의 소유국은 독일, 핀란드, 리투아니아, 스웨덴, 라트비아로 모두 북대서양조약기구(NATO) 회원국이다.

북대서양조약기구 회원국 소유의 해저케이블 손상이 계속되자 북대서양조약기구는 해저케이블의 손상(사보타주) 억제 및 감시를 위해 '발틱 센트리'(Baltic Sentry)라는 이름의 새 임무를 수행할 예정이라고 발표했다. '발틱 센트리'란, 북대서양조약기구가 발트해에서의 감시 및 방어, 이 지역의 군사적 존재를 강화하고 동맹국들이 불안정한 행동에 대응할 수 있는 능력을 향상시키기 위해 설계한 새로운 군사작전을 의미한다.

## 정책적 시사점

대부분의 국제 통신은 해저케이블을 통해 이루어지기 때문에 해저케이블 손상은 군사작전과도 밀접한 관련이 있다. 예컨대, 해저케이블을 도청하거나 유사시에는 해저케이블을 절단함으로써 통신망을 마비시키는 작전을 수행하기도 한다.

최근 발생한 발트해 해저케이블 손상 사고는 각 국을 연결하는 해저케이블 경비 태세의 취약성을 보여준다고도 할 수 있다. 이러한 점을 고려하면, 유럽연합이 발표한 "발트해 해저케이블 보호를 위한 행동계획"은 의미가 있다. 해저케이블은 국제금융과 통신에 중요한 인프라로서 해양안보적 차원에서 그 중요성이 더욱 커지고 있으므로, 국제사회 협력을 통한 해저케이블 보호가 이루어져야 할 것이다.

출처 : [1] eunews, <https://www.eunews.it/en/2025/02/21/drones-spare-parts-and-sanctions-eu-unveils-action-plan-for-submarine-cable-security> (검색일: 2025.3.11.)

[2] Lifeplaza, <https://vietnamlife.net.vn/2025/02/22/eu-%EB%B0%9C%ED%8A%B8%ED%95%B4-%ED%95%B4%EC%A0%80-%EC%BC%80%EC%9D%B4%EB%B8%94-%EB%B3%B4%ED%98%B8%EC%97%90-1%EC%A1%B05%EC%B2%9C%EC%96%B5-%EB%B0%B0%EC%A0%95%ED%82%A4%EB%A1%9C/> (검색일: 2025.3.11.)





## 아시아

## 베트남

전문연구원 이 서 희

## 베트남 외교부, 통킹만 영해기선 설정 공식 발표

지난 2월 21일, 베트남 외교부는 통킹만 영해기선을 공식적으로 발표하였다. 이 선언은 2월 14일자 국회 상임위원회 제15차 결의안 제68호(68/NQ-UBTVQH15)를 근거로 통킹만의 베트남 영해 폭을 설정하는데 사용되는 영해기선을 공포하고 승인한 것이다. 베트남의 통킹만 영해기선 설정은 1982년 유엔해양법협약(UNCLOS)과 2012년 베트남 해양법에 따라 베트남의 권리와 의무를 이행하기 위한 조치이다. 아울러 이 영해기선은 베트남 북부만의 지리적·자연적 특성을 고려하였다.

베트남 정부는 통킹만의 영해 폭을 설정하는데 사용된 영해기선을 연결하는 직선을 제시하고(제1조), 박롱비 섬(Bach Long Vi Island) 영해 폭의 폭을 설정하기 위해 사용되는 기준점은 이 섬 해안을 따라 가장 낮은 조수의 선을 기준으로 한다는 점을 선언하였다.(제2조)

통킹만의 영해 폭을 설정하기 위해 사용된 기준선은 유엔해양법협약에 따라 통킹만의 지리적·자연적 특성을 고려하여 결정되었으며, 베트남이 참여하거나 회원국인 국제조약에 영향을 미치지 않는다.

베트남의 통킹만 영해기선은 1982년 유엔해양법협약과 2000년에 체결된 베트남과 중국 간 통킹만 경계획정에 따라 베트남 해양구역의 경계와 범위를 설정하는데 고려 요소로 작용할 수 있다. 아울러 통킹만 영해기선은 베트남이 주권, 주권적 권리 및 관할권을 보호하고 행사하는 법적 근거를 제공함으로써, 경제개발과 해양관리 지원, 국제협력 증진에 기여할 것으로 예상된다.

## 정책적 시사점

이번 베트남의 통킹만 영해기선 설정은 베트남의 해양경계와 해역 범위를 명확히 하였다. 또한, 영해기선 설정은 베트남이 통킹만 내 해양 자원에 대한 관리 및 개발 권리를 주장하는 데 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

다만, 작년에 중국이 통킹만에서 새로운 영해기선을 선언하였기 때문에 이번 베트남의 영해기선 설정은 중국과의 해양경계 획정을 둘러싼 갈등을 심화시킬 수 있는 요소로 작용할 수 있다.



2024년 초에 중국은 통킹만에 새로운 영해기점 7개소를 선언한 바 있다. 일본 도후쿠대 니시모토 겐타로 교수(국제법)는 "중국이 새 직선기선 설정으로 남중국해 북부에서 이전에 배타적경제수역이었던 상당 부분을 영해 또는 내수로 전환해 더 많은 통제권을 행사할 수 있게 될 것"이라는 우려를 표명하였으며, 제이 바통바갈 필리핀 딜리만대 해양법연구소장 역시 "중국의 새 영해기점 설정은 과도한 조치이며, 유엔해양법협약상 권리를 남용하는 것"이라고 비판하였다.<sup>6)</sup> 이와 같은 비판과 함께, 중국의 통킹만 새 영해기점 중 한 곳이 기존 해안선에서 최대 24해리 떨어져 있을 정도로 확장 지향적이라는 점에서 베트남과 분쟁이 불가피할 것이라는 우려가 제기된 바 있다.

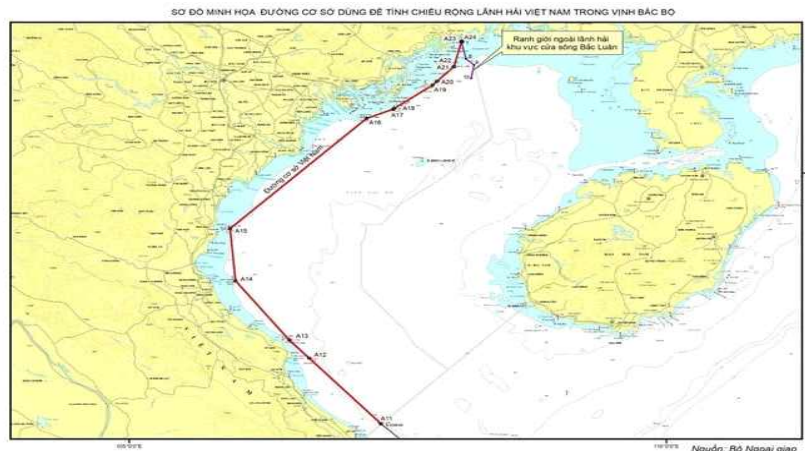


그림 출처: 베트남 외교부

그림 2. 베트남 외교부가 발표한 통킹만 영해기선

- 출처 : [1] Vietnam Pictorial(2025.02.23.), '베트남 정부, 북부만 영해기선에 관한 선언 발표'(검색일: 2025.3.11.)  
 [2] NhânDân, <https://en.nhandan.vn/vietnam-announces-baseline-for-determining-territorial-waters-width-in-gulf-of-tonkin-post144393.html>(검색일: 2025.3.11.)  
 [3] Vietnam.vn, <https://www.vietnam.vn/ko/viet-nam-ra-tuyen-bo-ve-duong-co-so-de-tinh-chieu-rong-lanh-hai-trong-vinh-bac-bo>(검색일: 2025.3.11.)  
 [4] 연합뉴스, "통킹만 '새 영해선' 그은 中, 남중국해 확장 기세…분쟁 불씨", <https://www.yna.co.kr/view/AKR20240320065700009>(검색일: 2025.3.11.)

6) 출처[4] 참고



## 중동

## 사우디아라비아

연구원 최 배 성

IMO-사우디아라비아, 해기사 양성 프로젝트 출범:  
해운 인력난 해소 및 인재 육성

2025년 2월 13일에 IMO와 사우디아라비아의 공동 프로젝트인 ‘해기사 양성 프로젝트(NextWave Seafarers)’가 전 세계 선원 부족 문제 해결과 개발도상국 인재 육성을 목표로 공식 출범하였다. 2025~2026년에 진행되는 프로젝트는 최빈개도국(LDCs: Least Developed Countries) 및 군서도서국(SIDS: Small Island Developing States) 출신 20명(선원 후보생)을 선발하여 사우디아라비아의 대표 해운사인 Bahri Shipping Line을 통해 1년간의 승선 실습 기회를 제공한다. 이를 통해 국제적으로 확장성있는 선원교육 모델을 구축하고, 더 많은 국가 및 해운사가 참여하도록 유도하는 것이 목표이다.

그림 3. NextWave Seafarers 프로젝트 서명식



그림 출처: Asharq Al-Awsat 홈페이지

7) 프로젝트는 최빈개도국과 군서도서국의 해양 아카데미 생도들을 양성하고, 분야의 연구 지원 및 국제 협력을 촉진하는 것을 목표로 한다. 2025년에서 2026년 사이 실행될 예정이며, 총 예산은 70만 달러로 역량 강화에 중점을 두고 있다. 프로젝트는 해사 인력 지원, 교육 기회 확대 및 역량 강화 이니셔티브 촉진에 대한 사우디아라비아의 헌신을 강조하고 있다.



### 프로젝트 주요 목표 및 해운산업의 인력 부족 문제 대응

프로젝트의 주요 목표로 4가지를 제시하였으며, 내용은 다음과 같다.

- 지속가능한 승선 실습 교육 체계 구축을 통해 미래 선원의 역량 강화 및 유지
- LDCs 및 SIDS 출신 후보생의 교육 접근성 및 재정 지원 문제 해결
- 여성 후보생의 참여를 적극 장려하여 선원 인력의 성별 다양성 확대
- 확장 가능하고 전 세계적으로 적용할 수 있는 시범 모델 제시

현재 전 세계 190만 명의 선원이 전 세계 무역의 80% 이상을 담당하고 있으며, 특히 해기사 부족 문제가 심화되고 있다. 이러한 점에서 이번 프로젝트는 IMO, 회원국 및 해운업계 간 협력을 통해 체계적인 인재 양성 경로를 마련하고, 숙련된 해운 인력을 지속적으로 공급하는 해결책을 제시할 것으로 기대되고 있다.

사우디아라비아에서는 프로그램을 통해 차세대 선원을 양성하는 것뿐만 아니라, 다른 국가 및 해운사들이 이와 유사한 프로그램을 도입하도록 견인하는 것을 목표로 하고 있다. IMO는 해운산업의 미래가 결국 사람에게 달려있기에, 이 프로젝트를 통해 전 세계 젊은 선원들의 해운 경력을 혁신할 수 있는 잠재력을 지니고 있음을 강조하였다.

### 국제적 협력 및 참여 요청

IMO는 회원국, 교육 기관 및 해운업계에 본 프로젝트의 확장을 위한 협력을 요청하며, 이를 통해 다양하고 숙련된 글로벌 해운 전문인력을 양성하고자 한다. 회원국을 대상으로 공식 회람문서를 발행하여 LDCs 및 SIDS 출신 후보생 추천 절차, 선발 기준 및 참여 방식을 안내할 예정이다. 이 프로젝트의 결과는 IMO 회원국과 공유되어 향후 해운 인력 양성 정책 및 교육 체계 개선에 반영될 계획이다.

### 정책적 시사점

국제적 관점에서 해기사 양성 프로젝트는 해운산업의 인력 부족 문제 해결과 개발도상국 인재 육성을 위한 국제협력 모델을 제시한다. 특히, LDCs 및 SIDS 출신 인재들에게 승선 실습 및 해기사 진출 기회를 제공함으로써 해운산업의 지속가능한 인력 공급 체계를 구축하는 데 기여할 것으로 예상된다. 본 프로젝트는 선원 교육 표준화, 글로벌 인재 육성, 성별 다양성



확대를 목표로 하며 IMO 회원국 및 해운업계의 공동 참여와 정책적 지원이 필수적으로 보인다. 또한, 프로젝트의 성공 사례는 글로벌 해운 전문인력 양성, 정책 수립 및 해운업계의 환경·사회·거버넌스(ESG) 경영 강화로 이어질 것으로 기대된다.

국내적 관점에서 한국은 글로벌 해운강국으로서 IMO의 글로벌 해운 전문인력 양성 프로그램/프로젝트에 적극 동참하고, 국내 해운·조선업의 인력난 해소를 위한 전략적 대응이 필요하다. 특히, 해기사 양성 확대, 교육·훈련 인프라 강화 및 글로벌 표준에 맞는 해운 인재 양성 프로그램 개발이 요구된다. 더불어, 국내 선원 후보생들이 국제 시장에서 경쟁력을 갖출 수 있도록 IMO 및 주요 해운사와 협력하여 해외 승선 실습 기회를 확대하는 방안을 모색해야 할 것으로 보인다. 이를 통해 한국 해운산업의 지속가능한 인력 수급 체계를 확립하고, 글로벌 해운 시장에서의 리더십을 강화할 필요가 있을 것이다.

- 출처 : [1] IMO Media Centre, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/default.aspx>(검색일: 2025.3.17.)
- [2] KOTRA 해외시장뉴스, [https://dream.kotra.or.kr/dream/cms/link/actionLinkBoardDetail.do?SITE\\_NO=2&MENU\\_ID=3590&CONTENTS\\_NO=1&pTemplateCd=NT2309&pDataId=25022207000059063210&pUntyDsetId=CD1105&gbn=Out](https://dream.kotra.or.kr/dream/cms/link/actionLinkBoardDetail.do?SITE_NO=2&MENU_ID=3590&CONTENTS_NO=1&pTemplateCd=NT2309&pDataId=25022207000059063210&pUntyDsetId=CD1105&gbn=Out)(검색일: 2025.3.17)
- [3] ZAWYA, <https://www.zawya.com/en/business/transport-and-logistics/saudi-arabia-imo-launch-the-nextwave-seafarers-project-gtyfi7ep>(검색일: 2025.3.17.)
- [4] Asharq Al-Awsat, 'Saudi Arabia, IMO Launch the NextWave Seafarers Project', <https://english.aawsat.com/business/5112455-saudi-arabia-imo-launch-nextwave-seafarers-project>(2025.3.17.)



## 유럽

## 스페인

연구원 최 배 성

## 스페인, 공해 생물다양성을 보호하기 위한 BBNJ협정을 유럽에서 최초로 비준

스페인은 유럽 국가 중 최초로 ‘국가관할권 이원지역의 해양생물다양성 (Biodiversity Beyond National Jurisdiction, BBNJ) 보전 및 지속가능한 이용을 위한 협정(약칭 BBNJ협정)’을 공식 비준함으로써, 공해 해양보호 구역 설립을 위한 국제적 노력에 앞장서고 있다. BBNJ협정은 국가관할권 이원의 해양생물다양성을 보호하는 첫 번째 국제조약으로 전 세계 해양의 약 64%를 차지하는 공해와 심해저를 지리적 적용범위로 한다. 공해는 기존에도 선박 운항 및 어업과 관련된 개별 규제는 있었으나, 해양생태계 및 해양생물다양성을 보호하기 위한 포괄적인 국제규범은 존재하지 않았다. 2023년 3월에 UN에서 협정 문안에 합의하고 같은 해 6월에 최종 채택되기까지 15년간의 협상과 여러 차례의 실패가 있었다.<sup>8)</sup> BBNJ협정은 개별국가의 주권이나 주권적 권리의 대상이 아닌 국가관할권 이원지역에서 해양보호구역을 포함한 구역기반 관리수단(ABMTs: Area Based Management Tools)을 설립에 대해 규정하고 있으며, 해양유전자원, 환경영향평가, 개도국에 대한 역량강화 및 해양과학기술의 이전에 관한 새로운 국제레짐으로 기능하고 있다.

## BBNJ협정상 구역기반관리수단의 주요 내용

BBNJ협정에서 규정하고 있는 해양보호구역을 포함한 구역기반관리수단의 주요 내용은 다음과 같다.

- 해양보호구역(MPA: Marine Protected Areas)을 포함한 구역기반 관리수단 설립을 통해 해양생태계 및 해양생물의 지속가능한 보전 및 이용
- 2030년까지 전 세계 해양의 30%를 해양보호구역 또는 기타 효과적인 지역기반 보존조치(OECM: Other Effective area-based

8) 유엔 BBNJ협정의 최종 합의까지의 주요과정 : 2004년에 공해 및 심해저의 해양생물다양성 보호를 위한 필요성이 제기하면서 2006년부터 2015년까지 9차례에 걸쳐 임시 작업반회의를 개최하였고, 2015년 9차 작업반회의에서 선진국과 개도국이 법적 구속력을 갖는 국제문서를 성안하기로 합의 함. 이후 2016~2017년 2년간의 준비위원회, 2018~2023년의 정부간회의를 통해 협정의 문안 협상을 진행한 결과 2023년 6월에 공식적으로 채택되었음. (출처[8] 참고)



Conservation Measures)로 보호하는 ‘글로벌 생물다양성 프레임워크’의 (30×30)<sup>9)</sup> 목표 달성에 기여(현재 공해 보호율 1% 미만)

- 기후변화 대응 및 해양생물다양성 보호를 위한 글로벌 협력 강화

BBNJ협정은 2025년 3월 현재 112개국이 서명하고 21개국이 비준한 상태이며, 스페인은 16번째 비준국이다. BBNJ협정은 60개국이 비준한 날로부터 120일이 경과하면 발효된다. 국제 사회는 2025년 6월 프랑스 니스에서 개최되는 제3차 유엔 해양회의(UN Ocean Conference) 이전에 60개국 비준을 목표로 각국의 참여를 독려하고 있다. 공해와 심해저는 해양의 3분의 2를 차지하고 있으며, 해양포유류 및 회유성 어류를 포함한 다양한 해양생물의 서식지이며 대기로 배출되는 온실가스를 흡수하는 중요한 탄소저장소이다.

### 향후 전망 및 도전 과제

스페인의 제3부총리 겸 생태전환부(Minister for the Ecological Transition) 장관 사라 아게센(Sara Aagesen)은 스페인의 해양 보호 의지를 강조하며, 타국의 신속한 비준을 촉구했다. EU도 BBNJ협정을 비준할 계획이나, 회원국의 개별적인 비준절차가 필요하다. 현재 벨기에 및 프랑스 등이 추진 중이며, 스페인이 가장 먼저 공식화했다. 세계자연기금(WWF)과 그린피스 등 환경 NGO들은 스페인의 비준을 계기로 EU와 세계 각국이 조속히 조약을 비준할 것을 촉구하고 있으며, 향후 BBNJ협정 발효가 해양 생물다양성 보호의 역사적 전환점이 될 것으로 기대하고 있다.

### 정책적 시사점

BBNJ협정은 ‘공해자유의 원칙’이 강조되었던 기존 해양질서의 패러다임을 전환하는 계기가 될 것으로 기대된다. 우리나라는 지난 3월 19일에 BBNJ협정 비준서를 유엔에 기탁함으로써, 21번째이자 동아시아 최초의 비준국이 되었다.

향후 BBNJ 협정이 발효되면 공해와 심해저의 해양생물다양성 보전과 지속 가능한 이용을 위한 국제협력, 특히 ‘30×30 목표’ 달성을 위한 논의가 더욱 활발하게 진행될 것으로 예상된다. 따라서, 구역기반관리수단 및 환경영향평가에 대한 세부기준 등에 대한 후속 논의에 대한 의제발굴, 세부지침 개발 등에 능동적으로 준비해야 할 것이다. 더불어 BBNJ협정의 국내 관련 산업

9) 2030년까지 바다와 육지의 30%를 보호한다는 목표, 즉 30×30 목표라고 하며, 이는 2022년 말 몬트리올 생물다양성 정상회의에서 전 세계 국가가 약속한 내용





및 연구개발에 미치는 영향을 면밀하게 분석하고, 필요한 정책방안을 마련하여야 할 것이다.

- 출처 : [1] UN, <https://www.un.org/bbnjagreement/en>(검색일: 2025.3.17.)  
[2] UN,BBNJ협정 서명 및 비준 현황, [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-10&chapter=21&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-10&chapter=21&clang=_en)(검색일: 2025.3.20.)  
[3] oceanographic, 'Spain and France first EU nations to ratify UN High Seas Treaty', <https://oceanographicmagazine.com/news/spain-and-france-first-eu-nations-to-ratify-un-high-seas-treaty/>(검색일: 2025.3.17.)  
[4] EL PAIS, 'España, el primer país europeo que ratifica el tratado para crear reservas marinas en aguas internacionales', <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2025-02-04/espana-el-primer-pais-europeo-que-ratifica-el-tratado-para-crear-reservas-marinas-en-aguas-internacionales.html> (검색일: 2025.3.17.)  
[5] 딜라이트, '바다의 3분의 2 차지하는 公海 보호 위한 첫 국제협약 탄생', <https://www.delighti.co.kr/news/articleView.html?idxno=58787>(검색일: 2025.3.17.)  
[6] IMPACT ON, '국제 해양보호조약 합의...미국은 60억 달러 공약 발표', <https://www.impacton.net/news/articleView.html?idxno=6050>(검색일: 2025.3.17.)  
[7] 외교부 보도자료, 한국 정부, 유엔에 공해 해양생물다양성 협정 비준서 기탁, [https://www.mofa.go.kr/www/brd/m\\_4080/view.do?seq=375950](https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=375950)(검색일: 2025.3.20.)  
[8] UN, <https://www.un.org/bbnjagreement/en/bbnj-agreement/history>(검색일: 2025.3.20.)



## 북아메리카

## 미국

전문연구원 이 서 희

## 미국, 남중국해 영공에서 이루어진 중국 행위를 규탄하는 성명서 발표

최근, 중국은 남중국해 공역에서 정치감시 순찰 임무를 수행하고 있던 호주 항공기와 필리핀 순찰기의 안전을 위협하였다. 이에 호주와 필리핀은 중국에 항의하였으며, 동시에 미국은 중국의 행동을 비난하는 성명서를 발표하였다.

지난 2월 11일 호주 국방장관은 남중국해 공역에서 정기 감시·순찰 임무를 수행하던 공군 P-8A ‘포세이돈’ 해상초계기에 중국 군 젠(J)-16 전투기가 30m까지 접근해 조명탄을 투하했다고 밝히면서, 중국 정부에 우려를 표명하였다. 이에 대해 중국 외교부 대변인은 호주 항공기가 자국 영공에 고의로 침범하였고 결과적으로 중국의 국가안보를 위협하였다면서 자국의 조치는 합법적이라고 주장하였다.

2월 24일에는 중국 인민해방군-해군(PLAN)이 스카보려 암초 인근에서 일상적으로 비행하던 필리핀 수산국 순찰기를 방해하는 사건이 발생하였다. PLAN은 필리핀 순찰기에 3m 이내로 접근하여 경고 무전을 보내면서 항공기와 승무원의 안전을 위협하였다. 그러나 이에 대해서도 중국은 필리핀이 자국의 영공을 침범했기에 이와 같은 조치를 취했다고 주장하였다.

2월 29일, 미국의 대변인 태미 브루스(Tammy Bruce)는 중국의 행위가 불안전하고 무책임하다고 주장하면서, 이 두 사건을 규탄하는 성명서를 발표하였다. 이 성명서에서는 중국의 행위는 남중국해 항행과 상공 비행에 위협이 된다는 점을 명확히 하면서, 미국은 인도 태평양 지역의 자유를 보장하기 위해 동맹국을 지속적으로 지원할 계획이라고 밝혔다.<sup>10)</sup> 아울러 미국은 중국이 이와 같은 강압적인 행동을 자제하고 국제법에 따라 평화적으로 분쟁을 해결하도록 요청하였다.

10) 호주-뉴질랜드-미국 안보조약(ANZUS)은 1951년 9월 1일에 미국, 호주, 뉴질랜드 3국이 체결한 군사 동맹 조약으로, 태평양 지역의 방위를 목적으로 한다. 이 조약을 3국의 영어 머리 글자를 따서 ANZUS(앤저스) 조약이라고 한다. 앤저스 조약은 1986년 뉴질랜드가 탈퇴하면서 사실상 호주-미국 동맹으로 기능하고 있다. 이후, 뉴질랜드가 탈퇴했지만 이름은 바꾸지 않았다.

1951년 체결된 미국-필리핀 상호방위조약은 필리핀이 공격받을 경우, 미국이 군사적으로 개입할 의무가 있으며, 남중국해 모든 지역에서 필리핀 군대, 공공 선박 또는 항공기에 대한 무력공격(필리핀 해안경비대 포함)에 적용된다.



## 정책적 시사점

남중국해는 동북아시아와 유럽 및 아프리카를 연결할 뿐만 아니라 동남아시아와 오세아니아를 연결하는 요충지로서 국제해상 무역의 핵심 통로이다. 더불어 남중국해의 석유 및 천연가스 매장량이 상당하다는 점에서 전 국제사회의 관심 지역일 수밖에 없다.

2016년 남중국해 사건에서 상설중재재판소가 남중국해에 대한 중국의 주장을 받아들이지 않았음에도 불구하고, 중국은 남중국해의 영유권을 지속적으로 주장하고 있다. 특히, 중국은 필리핀이 중국의 사전 동의 없이 일방적으로 중재재판소에 남중국해 문제를 회부했다고 주장하고 있다.

남중국해에서 중국이 타국 선박 및 해상초계기에 대한 일련의 위협행위는 남중국해를 둘러싼 갈등을 더욱 심화시킬 수 있다는 우려가 있다. 따라서, 남중국해 이용 현황 및 갈등요소 분석, 다자간·양자간 협력 등 남중국해의 역내 긴장을 완화하기 위한 방안에 대한 연구가 지속적으로 이루어져야 할 것이다.

- 출처 : [1] U.S. Embassy & Consulates in China, 'U.S. Support for the Philippines in the South China Sea'(검색일: 2025.3.11.)  
[2] VOA, <https://www.voakorea.com/a/7973515.html>(검색일: 2025.3.11.)  
[3] YTN, [https://www.ytn.co.kr/\\_ln/0134\\_202502240747331526](https://www.ytn.co.kr/_ln/0134_202502240747331526)(검색일: 2025.3.11.)



## 3개월 내 행사계획

### 2025년 국제해양법 아카데미 | 2025년 3월 19일~5월 14일 / 서울 연세대학교

- 주요 내용 한국해양과학기술원 해양법·정책연구소와 연세대학교가 함께 국제해양법과 현안 문제를 강의하는 아카데미

### 2025년 신진학자 학술대회 | 2025년 3월 21일 / 서울시립대학교

- 주요 내용 매년 신진학자들이 박사학위 논문을 주제로 발표하며, 2025년에는 인권, 무역, 투자, 해양환경 및 기후변화를 주제로 한 세션이 마련됨

### 제1차 BBNJ 협정 준비위원회 | 2025년 4월 14일 ~ 4월 25일 / 제네바

- 주요 내용 유엔총회 결의안 78/272에 따라 BBNJ 협정 발효 준비와 제1차 당사국협정 개최 준비를 목적을 설립된 준비위원회로 유엔총회 결의안 78/560에 따라 개최되는 첫 번째 준비위원회 회의

### 제10차 Our Ocean Conference | 2025년 4월 28일 ~ 4월 30일 / 부산

- 주요 내용 해양오염, 해양보호구역, 기후변화, 지속가능 어업, 해양경제, 해양안보 등 6가지 기본의제와 개최국이 선정하는 특별의제에 관한 패널토론과 실천공약 발표 진행하며, 2025년에는 지속가능한 해양을 위한 행동을 촉진하는 수단으로서 '해양디지털'이 특별의제로 선정됨

### 2025년 유엔 세계 해양의 날 | 2025년 6월 8일 / 니스

- 주요 내용 2025년 유엔 세계 해양의 날을 맞이하여 (DOALOS)가 Oceanic Global과 함께 주최하는 행사