

국제해양정세리포트

No.33

2025/4

발행인 조정희 | 총괄 박수진 | 감수 최지연 | 담당 김지혜

Email dokdo.oceanlaw@kmi.re.kr

발행처 한국해양수산개발원 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) | 문의 독도·해양규범연구실(051-797-4767)

Contents

지역별 동향

미주 2

미국 해양안보와 번영에 관한 G7 외무장관 선언

미 트럼프 행정부, 심해 채굴을 신속히 허가하기 위한 행정명령 검토 중

미 연방통신위원회, 해저케이블 사이버보안 규제 강화를 위한 새로운 규칙 제안

USTR, 중국의 해운·물류·조선 분야 굴기 견제 강화 예고

유럽 13

유럽연합 유럽위원회, 중요 원자재 조달 및 재활용 산업 협력 촉진을 위한 컨설팅 착수

행사안내

3개월 내 행사 계획 16



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(051-797-4767) 또는 이메일(dokdo.oceanlaw@kmi.re.kr)로 연락주시기 바랍니다.



미주 미국

전문연구원 **황수연**

해양안보와 번영에 관한 G7 외무장관 선언

다자주의 복원과 국제해양질서 수호를 위한 미국 주도의 외교전략 가시화

2025년 3월 14일, G7 외무장관은 캐나다 샤를부아에서 개최된 외무장관 회의에서 '해양안보 및 번영에 관한 공동 선언(G7 Foreign Ministers' Declaration on Maritime Security and Prosperity, 이하 G7 외무장관 선언)'을 발표했다. 이는 G7 차원에서 해양안보를 독립된 정책 축으로 공식화한 첫 번째 선언으로 자유롭고 개방된 해양 질서를 수호하고, 해양 기반 경제와 지속가능한 번영을 뒷받침하는 규범 기반의 국제 협력을 재강조하는 내용을 담고 있다.

이번 선언은 미국 국무부가 주도한 다자외교 성과 중 하나로 선언문에서 해양이 세계 안보와 경제적 번영에 필수적이며, 이를 둘러싼 위협이 점증하고 있다는 공동 인식을 바탕으로 하고 있다. 또한 안보 협의 수준을 넘어, 해양의 '경제적 번영'을 키워드로 추가하며 글로벌 공급망, 해양생태계, 지속가능한 해양산업 육성까지도 아우르는 새로운 개념의 해양 외교전략을 지향한다. 특히 해상무역에 대한 위협을 단순한 군사 행위로 한정하지 않고 사이버 위협, 범죄 네트워크, 환경훼손 등 비전통 안보 요소까지 포괄적으로 다루고 있다.

그림 1. 캐나다 퀘벡주 샤를부아(Charlevoix)에서 개최된 G7 외무장관 회의



왼쪽부터 유럽연합 외교정책 수석 카야 칼라스, 일본 외무장관 이와야 다케시, 영국 외무장관 데이비드 라미, 프랑스 외무장관 장느 바로, 캐나다 외무장관 멜라니 졸리, 미국 국무장관 마르코 루비오, 독일 외무장관 아날레나 베어보크, 이탈리아 외무장관 안토니오 타야니가

사진 출처: AP뉴스



G7 외무장관 선언 6대 중점 의제

G7 외무장관 선언에서는 다음 6대 중점 의제를 제시하고 있다. ① 자유롭고 개방된 항행과 상공 비행의 권리를 보장하고, 국제법 특히 유엔해양법협약(UNCLOS)에 기반한 해양질서를 준수할 것을 강조하였다. ② 해적행위, 무장 강도, 불법 무기·인신 밀매, 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 등 다양한 해양 범죄에 대한 공동 대응을 촉구하였다. ③ 전략 수송로 및 해저 통신케이블 등 해양 기반시설의 보호를 주요 과제로 명시하였다. ④ 개도국 및 연안국의 해양 역량 강화를 위해 훈련, 기술 이전, 위성정보 공유 등 실질적 지원을 제공할 의지를 표명하였다. ⑤ 해양 환경의 보전과 해양 생물자원 관리의 지속가능성을 확보하기 위해 해양 거버넌스 개선과 투명한 정보 공유 체계 구축을 제안하였다. ⑥ 국제해사기구(IMO), 유엔해양법협약 당사국 회의, 지역수산물관리기구(RFMO) 등 해양 관련 국제기구의 협력을 통해 제도적 연계성을 강화하기로 합의하였다.

또한 G7 외무장관 선언에서는 ‘위협의 다변화’를 강조하며 전통적인 군사적 충돌뿐만 아니라 사이버 해킹, 위장 선박(dark ship), AIS 신호 위장, 해상보험 회피 등 새로운 위협의 확산을 주목했다. 이는 G7이 해양안보가 단순히 군사 분야가 아닌 기술, 경제, 환경을 포괄하는 복합 안보 영역으로 인지하고 있음과 해양 공간에 대한 전략적 인식 및 대응의 필요성을 공감하고 있음을 시사한다. 이번 선언은 G7이 기존의 항행의 자유(Freedom of Navigation) 원칙을 넘어서, ‘지속가능한 해양 번영’을 위한 통합적 접근을 시도했다는 점에서 큰 의미가 있다. 또한 해양을 단순한 통로가 아닌, 글로벌 공급망, 에너지 운송, 데이터 통신, 생태계 보전의 핵심 기반으로 인식하고 이를 보호하기 위한 다자 협력 체계를 정립하고자 한 것에도 의미가 있다.

정책적 시사점

이번 해양안보와 번영에 관한 G7 외무장관 선언은 단순한 안보 협정이 아닌 국제해양질서를 재정비하려는 미국 주도의 외교 프레임워크로서 다자주의 기반 해양안보 체제 복원이라는 점에서 의미가 있다. 미국은 이번 선언을 통해 해양 영역에서 국제규범에 기반한 질서와 법의 지배(rule of law)를 재확인하며, 이를 해양전략의 중심축으로 삼는 외교 기조를 드러냈다. 이에 따라 우리나라는 기존의 전통적 안보동맹 차원을 넘어 해양법, 해양환경, 해양개발 협력 등 복합 분야에서의 해양 외교 정체성을 새롭게 정립할 필요가 있다.



특히 이번 선언에서 강조된 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 단속, 해양경찰 훈련, 해상 정보 공유 등 분야는 우리나라의 기술력과 인프라를 활용해 동남아시아 및 아프리카 해역 등 제3국과의 협력 모델 구축도 고려해 볼 수 있다. 또한 미국이 해양안보를 국제법 기반 접근으로 재정의한 점을 고려하여 우리나라는 유엔해양법협약(UNCLOS) 체계 하의 법적 대응력 강화, RFMO(지역수산관리기구) 참여 확대, 공동 순찰 활동 등 다자간 해양 협력 활동과 연계성을 강화할 필요가 있다.

또한 해양안보 개념이 사이버보안, 탄소배출, 지속가능한 해운 시스템 구축 등 비전통 안보 분야로 확장됨에 따라, 해운·물류 기업 또한 단순한 해적 대응을 넘어 이러한 변화에 대응할 수 있는 기술적·제도적 역량 강화가 필요하다. 예를 들면, 한국형 해양위성 감시체계 구축 및 해양환경 정찰기술 개발을 통해 기술 주권 확보, 기술 수출, 국제 협력 확대 전략과도 연계할 수 있을 것이다. 그 외 개도국 해양 역량 강화와 해양 질서 확립을 위한 국제 공공재적 기여를 강조함에 따라 우리나라의 공적개발원조(ODA)와 해양 외교의 연계 전략을 재검토할 필요가 있다.

출처 : [1] 미 국무부, U.S. Department of State, G7 Foreign Ministers' Declaration on Maritime Security and Prosperity, March 14, 2025. <https://www.state.gov/g7-foreign-ministers-declaration-on-maritime-security-and-prosperity/> (검색일: 2025.4.17.)
[2] AP뉴스, <https://apnews.com/article/china-g7-maritime-security-2ca16405f82352a62a41eef10866d4f1>(검색일: 2025.4.17.)
[3] European External Action Service (EEAS), G7: Joint statement of the Foreign Ministers' Meeting in Charlevoix, https://www.eeas.europa.eu/eeas/g7-joint-statement-foreign-ministers%E2%80%99-meeting-charlevoix_en(검색일: 2025.4.17.)



미주 미국

전문연구원 김지혜

미국 트럼프 행정부, 공해상 심해저 광물 개발을 신속히 허가하기 위한 행정명령 검토 중

미국 트럼프 행정부가 태평양 심해저에서 광물 개발을 가능하게 하는 행정명령을 검토 중인 것으로 알려지고 있다. 최근 급성장하는 청정에너지 산업으로 인해 구리, 코발트, 니켈 등 핵심 광물에 대한 전 세계적인 수요가 증가하고 있으며, 이에 따라 핵심 광물을 확보하기 위한 경쟁과 공급망 이슈가 심화되면서 심해저 광물에 대한 관심이 높아지고 있다. 특히 지난 3월 27일 캐나다 밴쿠버에 본사를 둔 심해저 채굴 기업인 The Metals Company(TMC)가 그동안 국제해저기구(ISA)를 통해 공해상 심해저 광물 자원 개발을 추진해 오다가 진척이 어려워지자 미국 자회사인 TMC USA를 통해 태평양 공해상에서의 채굴 승인 절차를 미국에서 추진하고 있다고 밝혀 주목받고 있다.

심해저와 그 광물자원은 유엔해양법협약 제137조에 의해 인류공동유산으로 규정되어 있으며, 심해저활동을 주관하고 통제하는 기관으로 국제해저기구(ISA: International Seabed Authority)가 설립되어 운영되고 있다.¹⁾ ISA는 현재까지 30개 이상의 탐사 면허를 발급했지만, 상업적 광물 개발에 대한 명확한 규정은 마련하지 못한 상황이다. ISA에서는 국가관할권 이원의 심해저 지역과 그 자원에 관한 규정을 담고 있는 유엔해양법협약 상 제11부와 1994년 심해저 이행협정에 따라 향후 공해상 심해저 지역의 상업적 개발을 규율하기 위한 심해저광업규칙(Mining Code)을 마련하기 위한 협상이 진행되고 있다. 만약 미국이 TMC USA를 통해 태평양에서 단독적으로 광물 개발을 추진하는 경우, 이는 심해저활동을 주관하고 통제하는 정부 간 기구인 ISA의 승인 없이 진행되는 것이다.

TMC는 지난 2021년 태평양 도서국인 나우루와 협력하여 심해저 다금속 단괴(polymetallic nodule) 매장층을 채굴할 수 있도록 ISA에 신청서를 제출한바 있다. ISA는 유엔해양법협약과 제11부 이행협정에 따라 상업적 개발 규정(Mining Code)을 2년 내에 마련했어야 하나, ISA는 2023년 2년 기한이 만료될 때까지 규정을 최종 확정하지 못하였다. ISA는 2025년

1) 유엔해양법협약 제156조



채택 목표로 계속 초안 협상을 진행 중이다. 이에 따라 TMC는 지연된 국제 규제 체계를 우회하고 채굴 프로젝트를 조기에 추진하기 위한 법적 대안으로 미국 국내법을 활용하여 공해상 채굴 권한을 확보하려 하고 있다.

TMC는 미국 규제가 “명확하고 예측 가능한 경로”를 제공한다고 주장하며, ISA의 규제 지연에 대한 대안으로 미국 절차를 선택했다고 했다. 또한, TMC는 ISA와 회원국들이 환경 단체의 압력에 굴복하고 있다고 비판하며, 상업적 산업이 ISA에서 환경받지 못하고 있다고 주장했다. 회사는 미국 상무부와의 협의를 통해 채굴 허가 절차를 진행 중이며, 미국 정부와의 협력을 강조했다.

그림 2. ISA 승인 탐사 구역



그림 출처: AFP(2025.3.17.)

미국이 제정한 「심해저 경성광물자원법(Depth Seabed Hard Mineral Resources Act, DSHMRA)」은 1980년대 초 미국이 유엔해양법협약을 비준하지 않은 상황에서 자국 기업의 공해상 심해저 채굴 활동을 승인할 수 있도록 마련된 제도이다. 이에 따라 미국 상무부는 미국 국적자에게 심해저 채굴 면허를 발급할 수 있으며, 이 면허는 공해상의 구역에도 적용될 수 있음을 전제로 한다. 하지만 일각에서는 미국이 유엔해양법협약 당사국이 아니더라도 유엔해양법협약상 심해저에 관한 조항은 이미 국제관습법화 되었기 때문에 미국이 비록 유엔해양법협약과 1994년 이행규칙의 비당사국이라 할지라도 ISA의 심해저 광물개발규칙이 마련되기 전에 일방적으로 광물개발을 진행하는 것은 국제법 위반에 해당된다는 지적이 있다. 이에 반하여 미국은 유엔해양법협약 비당사국으로서 미국은 해당 협약과 1994년 이행협정에 구속받지 아니하며, 미국은 심해저가 인류공동의 유산 원칙



을 국제관습법으로 인정해오지 않는다는 입장을 밝히고 있다.

레티시아 카르발류 ISA 사무총장은 3월 28일 성명서를 내고 TMC의 행보에 대해 ISA의 권한을 우회하려는 의도로 간주되며, 이는 국제법 위반이자 다자주의 원칙을 훼손하는 것이라며 강하게 비난했다.

시사점

핵심 광물에 대한 수요가 높아지면서 심해저 광물에 대한 관심과 개발 압력이 높아지고 있다. 하지만, 심해저에서 광물개발에 의한 환경적 리스크의 불확실성을 두고, ISA에서의 광물개발규정 마련 절차가 2년 규칙에도 불구하고 지연되고 있으며, 일부 회원국들은 광물개발에 대한 모라토리움을 선언할 것을 제안하고 있어, 조속한 심해저 광물개발규칙 마련이 요구됨에도 불구하고 쉽지 않을 전망이다.

오랫동안 ISA에 참여하여 향후 심해저 개발을 기대했던 TMC는 ISA를 통한 심해저 광물개발 가능성이 불확실해지면서 미국 국내법을 통해 자원 개발을 추진하고 있다. 유엔해양법협약과 1994년 심해저 이행협정 비당사국인 미국이 ISA의 광물개발규정 없이 단독으로 심해저 광물 개발을 추진할 수 있는지에 대해서는 논쟁이 있는 상황으로, 심해저 및 자원에 관한 인류공동유산 원칙이 국제관습법화되었는지 여부에 대한 검토가 요구된다.

출처 : [1] Time, "How Trump Could Boost Deep-Sea Mining" <https://time.com/7278354/how-trump-could-boost-deep-sea-mining/>(검색일: 2025.4.19.)
[2] TMC, "CEO Statement on ISA and USA" <https://metals.co/ceo-statement-on-isa-and-usa/>(검색일: 2025.4.17.)
[3] ISA, "Statement by Madam Secretary-General of the International Seabed Authority, Leticia Carvalho", https://www.isa.org.jm/wp-content/uploads/2025/03/Statement_Announcement-by-The-Metals-Company.pdf(검색일: 2025.4.17.)
[4] France 24, "Why are proposed deep-sea mining rules so contentious?", <https://www.france24.com/en/live-news/20250317-why-are-proposed-deep-sea-mining-rules-so-contentious>(검색일: 2025.4.17.)



미주
미국

전문연구원 김지혜

미 연방통신위원회, 해저케이블 사이버보안 규제 강화를 위한 새로운 규칙 제안

미 연방통신위원회(FCC: Federal Communications Commission)는 국가 안보 우려가 증가함에 따라 2001년 이후 처음으로 해저케이블 규칙에 대한 대대적인 검토 작업에 착수했다. 이번 검토에서는 해저케이블 인프라 보호 강화를 위해, 케이블 접속 허가 신청자와 기존 허가자가 사이버 보안 위협 관리 계획을 수립 및 이행했음을 인증받도록 요구하고 있다. 또한, 시스템의 기밀성, 무결성, 가용성을 보호하기 위한 합리적인 조치를 취했음을 확인해야 한다.

그림 3. 전 세계 해저케이블 인프라 지도

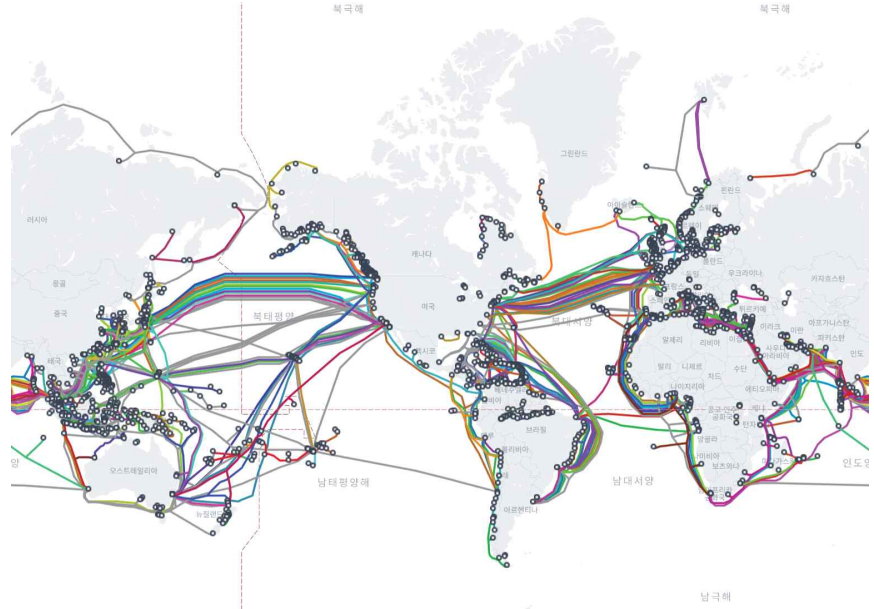


그림 출처:
Submarinecablemap(2025.4.17.)

이외에도 FCC는 3년 주기의 보고 의무 도입, 현행 25년 허가 기간 변경, 관할권 명확화, 연방 기관과의 정보 공유 강화를 통한 통신망 관리 감독 강화 등을 제안하고 있다. 이해관계자의 의견은 2025년 4월 14일까지 받고 있으며, 반박 의견은 5월 12일까지 제출되어야 한다.

사이버 보안 계획은 NIST 사이버 보안 프레임워크(CSF)와 같은 기존 위협 관리 체계를 기준으로 자율적으로 설계할 수 있도록 했으며, 공급망 사이버 보안 위협 대응 조항 포함 여부에 대한 의견도 수렴 중이다. 경영진



서명 의무, 보안 통제 기준 적용, 타 기관의 모범 사례 적용 여부도 논의 대상이다.

또한, FCC는 제3자 계약 시 최소한의 사이버 보안 요건 포함 여부에 대해서도 검토하고 있으며, 소규모 기업에게는 연례 제출 의무를 면제하고 요청시 제출하는 방식을 제안하고 있다.

이번 조치는 중국 등 국가 지원의 사이버 위협으로부터 미국 통신망을 보호하기 위한 지속적인 대응의 일환으로 통신사의 네트워크 보안 강화를 목표로 하고 있다.

시사점

이와 같은 미국 FCC의 조치는 해저케이블이 단순 통신 인프라를 넘어 경제 안보와 사이버 안보에 중요한 국가 안보 자산으로 인식하고 관련 규제 체계를 강화하려는 점을 보여준다. 우리나라도 국가 차원에서 해저케이블 보호 및 사이버 보안 정책을 전략적·체계적으로 강화할 필요가 있으며, 글로벌 규제 강화 추세에 선제적으로 대응할 필요가 있다. 특히, 미국을 포함한 타국과 연계된 해저케이블 운영 시 국제 기준 및 상호 인증 체계에 대한 준비가 요구된다.

출처 : [1] Industrial Cyber, “FCC proposes new cybersecurity mandates for submarine cable operators in major rule review, seeks public input” <https://industrialcyber.co/regulation-standards-and-compliance/fcc-proposes-new-cybersecurity-mandates-for-submarine-cable-operators-in-major-rule-review-seeks-public-input/>(검색일: 2025.4.3.)

[2] Federal Register, “Review of Submarine Cable Landing License Rules and Procedures to Assess Evolving National Security, Law Enforcement, Foreign Policy, and Trade Policy Risks; Schedule of Application Fees” <https://www.federalregister.gov/documents/2025/03/13/2025-03718/review-of-submarine-cable-landing-license-rules-and-procedures-to-assess-evolving-national-security>(검색일: 2025.4.3.)



미주 미국

전문연구원 김지혜

USTR, 중국의 해운·물류·조선 분야 굴기 견제하기 위한 조치 발표

지난 4월 17일 미국 무역대표부(USTR)가 중국의 조선 및 해상 물류 분야에 영향을 미치는 불공정 관행에 대한 조사와 관련하여 최종 조치에 대해 통지하였다. 이는 2024년 3월 12일 미국 5개 노동조합이 중국의 해운·물류·조선 분야 지배 행위에 대해 「미국 무역법」 301조 청원을 제출한 것에 대해 USTR가 지난 1년여간 진행한 조사 결과에 따른 대응조치이다. 조사 결과, USTR은 중국의 산업 지배 전략은 “비합리적”이며, 미국 상업을 침해하거나 제한한다고 판단하였다. 중국은 국가 주도의 산업 계획을 통해 지난 30여 년간 해운물류조선 분야의 지배를 강화해왔으며, 이로 인해 미국 기업과 노동자, 경제 전반에 경쟁악화, 기회 상실, 공급망 위협이 발생하고 있다고 지적하였다.

따라서, 미국은 중국 소유·운영·건조 선박이 미국 항만에 입항하는 경우 단계적으로 수수료를 부과하기로 결정했으며, 다만 미국 수출업체에 대한 충격을 최소화하기 위해 두 단계로 시행하기로 했다.

우선, 1단계 조치로서 180일 후인 2025년 10월 14일부터 다음과 같이 수수료를 부과한다.

① 중국 운전자 또는 소유자의 선박에 대한 수수료

순톤수 기준으로 수수료를 부과하며, 톤당 50달러로 시작하여 3년간 점진적으로 인상되어 톤당 140달러까지 상승할 계획이다.

② 중국산 선박에 대한 수수료

순톤수 또는 컨테이너 수 기준 중 더 높은 금액으로 부과하며, 순 톤수 기준의 경우 톤당 18달러로 시작하여 3년간 톤당 33달러까지 인상할 계획이다. 컨테이너 기준의 경우 컨테이너당 120달러로 시작하여 250달러까지 인상할 계획이다. 다만, 동급의 미국산 선박 발주 또는 인도시 최대 3년간 수수료가 유예될 예정이다. 추가적으로 수수료 부과 예외에 해당되는 경우로는 공선 또는 발라스트 상태인 선박, 미국 실질 소유 지분이 75% 이상인 선박, 소형 선박이거나 단거리 운항 선박, 액체 및 벌크 화학물질 운반 특수선 등이 해당된다.



③ 외국산 차량운반선에 대한 수수료

미국산 차량운반선을 장려하기 위해 외국산 차량운반선에 대해서는 적재 용량을 기준으로 CEU²⁾당 150달러 부과할 계획이다.

2단계 조치는 3년 후 적용될 예정으로, 미국산 LNG 운반선을 장려하기 위해, 외국산 선박을 통한 LNG 운송에 대해 제한을 두고, 이 제한을 향후 22년에 걸쳐 점진적으로 강화할 계획이다.

추가적으로 USTR은 지난 4월 9일 발표된 대통령의 행정명령 ‘미국 해양 지배력 회복’에 따라 선박-육상 크레인 및 기타 화물 처리 장비에 대한 관세(안)과 관련한 의견을 5월 19일까지 받고 있다.

시사점

이번 조치는 미국의 조선산업을 부흥시키고 중국의 해운·물류·조선 분야의 시장지배력을 견제하기 위한 시도이다. 하지만, 미국 내에서도 우려와 비난의 목소리가 나오고 있으며, 해당 조치는 중국을 중점적으로 겨냥하고 있지만, 외국산 차량운반선에 대한 수수료 부과조치와 같이 우리나라에게도 직간접적으로 영향을 주는 조치도 포함되어 있어, 관련 조치들이 우리나라 산업계에 미치는 영향에 대한 심도 있는 분석과 대응책이 요구된다.

또한, 「미국 무역법」 301조는 미국이 일방적으로 상대국의 무역 관행을 조사하고, 이를 시정하지 않으면 보복조치를 취할 수 있는 국내법이다. WTO 체제에서는 무역 분쟁은 먼저 WTO 분쟁해결기구(DSB)를 통해 해결해야 하며, 일방적 보복 조치는 원칙적으로 금지되어 있다. 따라서 미국이 WTO 절차를 거치지 않고 301조에 따라 일방적으로 관세 또는 제재를 부과할 경우, 이는 WTO 규범 위반이 될 수 있다. 실제로 중국은 2018년 미국이 301조에 따라 대중국 관세를 부과한 건에 대해 WTO에 실제로 제소한 바 있으며, 이에 대해 WTO는 해당 미국 조치가 WTO 규범 위반이라고 판정하였다. 따라서 이번 미국의 해운·물류·조선 부문 관세 조치에 대해서도 중국이 WTO에 제소할 가능성이 있으며, 미국은 국가안보 예외 또는 정부 보조금 조사에 따른 정당한 조치 주장 등을 통해 대응할 것으로 예상되나 WTO는 국가안보 예외의 자의적 남용을 제한하려는 방향으로 판례를 축적하고 있기 때문에, 미국 주장에도 법적 불확실성이 따른다.

2) 1CEU = 차 한 대를 운반할 수 있는 공간 단위



- 출처 : [1] USTR, “Notice of Action and Proposed Action in Section 301 Investigation of China’s Targeting the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance, Request for Comments”, <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2025/301%20Ships%20-%20Action%20FRN%204-17.pdf>(검색일: 2025.4.20.)
- [2] MarineLink, “China Shipowners Group says US Port Fee Proposal Breaks WTO Rules, US Law”, <https://www.marinelink.com/blogs/blog/china-shipowners-group-says-us-port-fee-proposal-breaks-wto-102528>(검색일: 2025.4.20.)
- [3] USTR, “USTR Section 301 Action on China’s Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance”, <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/april/ustr-section-301-action-chinas-targeting-maritime-logistics-and-shipbuilding-sectors-dominance>(검색일: 2025.4.20.)
- [4] USTR, “FACT SHEET: USTR Take Action to Bolster U.S. Shipbuilding”, <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/fact-sheets/2025/april/fact-sheet-ustr-takes-action-bolster-us-shipbuilding>(검색일: 2025.4.20.)



유럽

EU

전문연구원 황수연

유럽위원회, 중요 원자재 조달 및 재활용 산업 협력 촉진을 위한 컨설팅 착수

산업 탈탄소화와 전략적 자율성 확보를 위한 공동 로드맵 실행 본격화

2025년 4월 유럽연합(EU)은 「깨끗한 산업 협정(Clean Industrial Deal Communication)」³⁾을 기반으로 주요 원자재(Critical Raw Materials, 이하 CRMs)의 안정적 조달과 재활용 산업 기반 강화를 위한 범유럽 차원의 산업 협력 컨설팅을 공식 개시하였다. 이는 유럽위원회가 지난 2025년 3월 발표한 ‘산업 경쟁력과 탈탄소화를 위한 공동 로드맵’⁴⁾의 후속 조치로 청정 기술 기반 산업의 경쟁력을 확보하는 동시에 외부 의존적인 원자재 공급 구조⁵⁾에서 벗어나 전략적 자율성을 확보하기 위한 실행 단계에 돌입한 것이다. EU의 이러한 움직임은 단순한 환경규제가 아닌 향후 탄소중립 산업법(Net-Zero Industry Act) 시행 및 글로벌 공급망에서의 EU 전략적 자율성 확보와도 밀접하게 연결되어 있다.

특히 이번 조치와 병행하여 유럽위원회는 총 47개의 프로젝트를 ‘중요 원자재 확보 및 재활용 지원사업(Strategic Projects under the Critical Raw Materials Act)’으로 지정했다. 이 사업은 유럽 내 리튬, 코발트, 희토류 등의 원자재 채굴·재처리·재활용 기술에 대한 투자와 회원국 및 민간 산업체 간 협력 체계 구축을 포함한다. 이는 EU가 2030년까지 연간 전략 원자재 소비량의 10%를 채굴, 40%를 처리, 25%를 재활용할 수 있는

- 3) 깨끗한 산업 협정(Clean Industrial Deal Communication)은 기후위기 대응 및 EU 산업의 경쟁력 유지를 위한 유럽위원회의 전략 문서로 탄소중립 전환을 위한 산업 생태계 재편, 전략물자의 안정적 확보, EU 내 생산 기반의 회복력 제고 등을 핵심 골자로 한다. 특히 유럽의 제조업이 미국의 인플레이션 감축법(IRA)이나 중국의 공급망 장악 전략에 대응하여 경쟁력을 유지할 수 있도록, 탈탄소와 산업 경쟁력 강화 측면을 통합적으로 접근하는 방식을 취하고 있다.
- 4) 2025년 3월에 유럽위원회가 발표한 정책 문건 「깨끗한 산업 협정: 산업 경쟁력과 탈탄소화를 위한 공동 로드맵」(COM(2025) 133 final)은 유럽 내 청정 기술 제조업 및 탈탄소 인프라 확장을 위한 정책 비전을 담고 있으며, (1) 탄소중립 제조 경쟁력 확보, (2) 중요 원자재의 안정적 공급, (3) 산업 재활용성을 위한 규제 간소화 등을 3대 핵심 과제로 제시한다.
- 5) 유럽은 풍력발전기, 전기차 배터리, 반도체, 군사 장비 등 다양한 첨단 산업 분야에서 사용되는 희소 원자재의 대부분을 제3국으로부터 수입하고 있으며, 특히 중국에 대한 공급망 의존도가 매우 높은 구조를 가지고 있다. 유럽연합의 조사에 따르면 희토류의 98%가 중국에서 수입되고 있으며, 리튬과 코발트, 니켈, 망간 등도 대부분 아프리카나 남미 국가에서 조달되고 있다. 이처럼 CRMs에 대한 높은 외부 의존도는 에너지 안보와 산업 공급망 안정성 측면에서 지속적인 우려를 제기해왔으며, 2022년 러시아-우크라이나 전쟁 이후에는 자원 민족주의 확산과 지정학적 리스크로 인해 문제의 심각성이 한층 부각된 것이 이번 정책 추진의 배경이다.



정책적 시사점

이번 컨설팅 절차 개시는 EU의 산업정책이 규제 위주의 수동적 접근에서 벗어나, 공급망 통제와 기술 자립을 위한 적극적 투자 전략으로 전환되었음을 의미한다. 또한 원자재의 내재화 및 재활용 기반 확대는 유럽이 추진하는 탄소국경조정제도(CBAM: Carbon Border Adjustment Mechanism)와도 긴밀히 연결되어, EU 역내 생산 인센티브와 역외국 제품에 대한 규제 강화를 동시에 추진할 수 있는 기반을 마련했다 볼 수 있다.

이와 같이 기술 중심의 국제 협력이 강조되는 만큼, 우리나라가 기술 경쟁력을 보유하고 있는 배터리, 전기차, 수소연료전지, 해양광물자원 등 분야에서 기술 수출 및 협력 컨소시엄 참여의 기회가 열릴 수 있다. 특히 EU의 중요 원자재 전략과 연계한 협력 기회를 적극적으로 모색할 필요가 있다. 정부 차원에서는 유럽의 중요 원자재 전략 및 투자계획에 대한 분석을 기반으로 기술 외교 및 산업외교 역량을 강화해야 하며, 기업 차원에서는 원자재 채굴·정제 기술뿐 아니라 재활용 기반 기술, ESG 인증 및 지속가능성 보고 역량 확보에 대한 투자가 필요하다. 아울러 학계 및 정책 연구기관은 유럽형 순환경제 모델과 관련 제도 변화에 대한 모니터링을 강화하고, 한국형 전략 수립을 위한 정책자문 기능을 강화해야 할 것이다.

출처 : [1] 유럽위원회, “Clean Industrial Deal Communication” (IP/25/911)
[2] 유럽위원회, COM(2025) 133 final, Clean Industrial Deal
[3] 유럽위원회, “Critical Raw Materials: 47 Strategic Projects” (IP/25/864)
[4] 유럽위원회, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_911
(검색일: 2025.4.17.)
[5] 유럽위원회, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_864(검색일: 2025.4.17.)



행사안내

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 유엔 해양 컨퍼런스 | 2025년 6월 9일~6월 13일 / 니스

- **주요 내용** 지속가능발전 목표 14의 이행을 지원하기 위해 프랑스와 코스타리카가 공동 개최하는 2025년 고위급 유엔 컨퍼런스로 ‘해양의 보전 및 지속가능한 이용을 위한 행동 및 모든 이해관계자 참여 촉진’을 컨퍼런스 주제로 선정

제25차 해양 및 해양법 비공식협의 | 2025년 6월 16일~6월 20일 / 뉴욕

- **주요 내용** 제7차 유엔지속가능개발위원회 회의 권고에 따라 제54차 유엔총회결의안(A/RES/54/33)에 의해 설치되어 2000년 이후 매년 해양 및 해양법의 주요 주제에 대해 비공식적 논의를 개선하는 회의로 2025년 회의에서는 ‘역량강화 및 해양기술 이전’이란 주제에 대해 논의 예정

제35차 유엔해양법협약 당사국회의 | 2025년 6월 23일~6월 27일 / 뉴욕

- **주요 내용** 유엔해양법협약 당사국(총 169개국) 및 옵서버가 참여하여 유엔해양법협약 관련 의제와 국제해양법 재판소·국제해저기구·대륙붕한계위원회 등의 활동에 대해 논의하는 연례 회의