

국제해양정세리포트

No.34

2025/5

발행인 조정희 | 총괄 박수진 | 감수 윤성순 | 담당 이서희

Email dokdo.oceanlaw@kmi.re.kr

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

Contents

국제기구/ 국제규범

동남아국가연합(ASEAN) 2

ASEAN 한-아세안 해양협력

국제해사기구(IMO) 5

IMO IMO, 제83차 해양환경보호위원회에서 국제 해운의 탄소중립 달성을 위한 규제 승인

지역별 동향

아시아 11

말레이시아 말레이시아 법무장관실 BBNJ 협정 관련 성명서 발표

아시아 13

인도네시아 인도네시아, 베트남과 남중국해 배타적경제수역 경계 협정 비준 합의 예정

행사안내

3개월 내 행사 계획 15



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.



동남아국가연합

ASEAN

전문연구원 이 서 희

한-아세안 해양협력

인도-태평양 지역은 오늘날의 지정학적·경제적 핵심이 되고 있다. 즉, 인도-태평양지역에 위치한 말라카 해협, 남중국해는 국제무역에 필수적인 해상교통로(SLOC: Sea Line of Communication)로서 지정학적 가치가 크다. 이에 역내 주요 국가들은 지역 평화와 경제안정 유지를 위해 해양협력을 정책적으로 중요시하고 있으며, 우리나라와 아세안의 경우에도 “2021-2025 한-아세안 행동계획(POA: Plan of Action:)”과 “한-아세안 연대구상(KASI: Korea-ASEAN Solidarity Initiative)”을 통해 해양협력을 강화하고 있다. POA와 KASI는 해양협력 달성을 위한 내용을 광범위하게 제시하고 있다.

2021-2025 한-아세안 행동계획

POA의 목적은 우리나라와 아세안 간 포괄적 전략 동반자 관계를 발전시키는데 있다. POA은 우리나라와 아세안이 5년 간의 협력 방향을 설정하고, 구체적인 활동을 안내하는 중요한 로드맵으로서, 2021년부터 2025년까지 정치, 경제, 사회문화 등 다양한 분야에서 우리나라와 아세안 간 협력강화를 위해 추진해야 할 주요 과제를 제시하고 있다.

현재 우리나라와 아세안 양측은 POA의 이행 현황을 지속적으로 검토 및 평가하면서, 인도-태평양에 대한 아세안의 관점(AOIP: ASEAN Outlook on the Indo-Pacific)의 이행 지원 등 한-아세안 협력 강화를 위한 방안을 논의하고 있다.

한-아세안 연대구상

KASI는 우리나라 정부가 추진하고 있는 아세안 정책이다. KASI의 주요



목표는 우리나라와 아세안의 실질적·전략적 파트너십 강화에 있다. KASI는 한국판 인도-태평양 전략의 3대 비전인 자유·평화·번영을 연계한 8대 중점 추진 과제로 구성되어 있으며, 1) 향후 KASI는 인도-태평양 지역의 평화와 번영에 대한 우리나라의 역할을 가늠하는 중요한 이정표가 될 것으로 전망된다.

한-아세안 해양협력 현황

‘해양협력’은 한-아세안 특별정상회의의 핵심 우선순위에 있는 주제이다. 한-아세안 특별정상회의에서는 다양한 해양이슈를 다루고 있으며, 우리나라와 아세안 회원국 간 잠재적인 협력 기반을 마련하였다. 특히, 한-아세안 해양협력 세미나는 지난 2023년부터 매년 개최되고 있다.

우리나라는 사이버 보안 및 해양기술 등 미개척 협력 분야를 중심으로 역내 해양의 연결성을 강화하기 위해 아세안 회원국과 적극적으로 협력하고 있다. 또한, 우리나라는 아세안 회원국과의 협력을 통해 해양정보공유체계를 구축하여 역내 정보를 공유하고 거버넌스를 강화하고자 노력하고 있다. 이외에도 우리나라와 아세안은 해양안보 위협이 증가하는 상황에서 해양범죄, IUU어업, 항행 안전 문제 등과 관련된 해양법의 집행과 이행준수를 위해 노력하고 있다.

1) 2022년 12월 외교부는 8대 중점과제를 발표하였다. 8대 중점과제는 1) 한-아세안 관계 격상 및 아세안 회원국과의 관계 강화 2) 아세안 주도 메커니즘 내 한-아세안 협력 제고 3) 한-아세안 포괄안보 협력 확대 4) 한-아세안 전략적 공조 활성화 5) 한-아세안 공동 번영과 발전을 위한 미래 분야 협력 확대 6) 지역적·국제적 도전과제 대응을 위한 한-아세안 협력 7) 미래 번영을 이끄는 차세대 교류 증진 8) 아세안 관련 협력기금 등 각종 협력재원 확충이다.



그림 출처: 주말레이시아 대한민국 대사관

그림 1. 2025년 5월 15일(목)에 개최된 제3차 한-아세안 해양협력 세미나

정책적 시사점

우리나라와 아세안 회원국은 해양법의 집행을 위해 협력하는 과정에서 중국의 해양확장 움직임을 고려하는 것이 필요하다. 왜냐하면, 우리나라와 아세안은 남중국해 등에서 발생하고 있는 해양분쟁을 관리하려면, 규칙기반 질서의 유지가 중요하다고 인식하고 있기 때문이다. KASI 및 POA 등에 참여하는 정책결정자와 전문가, 민간기업 등을 통해 이루어지는 우리나라와 아세안 회원국간 해양협력은 상호신뢰를 기반으로 역내 규칙기반 질서를 강화해야 한다. 향후 인도-태평양의 평화와 번영을 위한 우리나라의 역할이 더 중요해 질 것으로 예상된다.

출처 : [1] Maritime Institute of Malaysia, <https://www.mima.gov.my/sea-views/asean-rok-maritime-cooperation-in-the-indo-pacific>(검색일: 2025.5.18.)
[2] KIEP, https://www.kiep.go.kr/gallery.es?mid=a10102030000&bid=0004&act=view&list_no=10713&cg_code=%EC%B0%B8%EA%B3%A0(검색일: 2025.5.24.)



국제해사기구

IMO

연구원 최 배 성

IMO, 제83차 해양환경보호위원회에서 국제 해운의 탄소중립 달성을 위한 규제 승인

IMO는 지난 2025년 4월 7일부터 11일까지 영국 런던에서 개최된 제83차 해양환경보호위원회(MEPC: Marine Environmental Protection Committee) 회의를 통해, 국제 해운산업의 온실가스 배출 저감을 위한 법적 구속력을 갖는 글로벌 프레임워크를 구축하기 위한 중요한 진전을 이루었다고 발표했다. 즉, '넷제로 프레임워크(Net-Zero Framework)'²⁾는 '선박으로부터의 해양오염 방지를 위한 국제협약 및 1978년 의정서(MARPOL 73/78: International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships)'의 제6 부속서를 개정하는 방식으로 규제가 이루어지며, 2050년경까지 해운 부문에 탄소중립을 달성하는 것을 목표로 한다. IMO의 이 프레임워크는 전 산업 부문을 통틀어 최초로, 온실가스(GHG: Greenhouse gas) 배출 상한선과 배출권 가격제를 결합한 국제규제 체계이다. 선박 연료에 대한 새로운 기준과 글로벌 GHG 배출 가격 메커니즘을 포함하고 있으며, 해당 조치는 2025년 10월 공식 채택을 거쳐 2027년 발효될 예정이다. 규제 적용 대상은 5,000톤 이상인 대형 외항선박³⁾을 대상으로 의무 적용된다.

MEPC 제83차 주요 성과 요약

MEPC 제83차 회의의 주요 성과는 다음과 같다;

- 중기(Mid-term) GHG 감축 조치 승인
 - MARPOL 부속서 VI 개정안으로 승인되었으며, 2025년 10월 MEPC 회의에서 채택 후 2027년 3월 1일 발효되어 시행될 예정
- 단기(Short-term) GHG 감축 조치 1단계 완료
 - 선박탄소집약도지수(CII: Carbon Intensity Indicator)⁴⁾에 대한 감

2) 넷제로(Net-Zero)는 인간 활동으로 인한 온실가스 순배출량을 0으로 만드는 것으로, 탄소중립이라고도 하며, 이는 배출량이 자연적 흡수량과 균형을 이룰 때 달성된다. (탄소중립녹색성장위원회, '탄소중립' 정의 참고)

3) 5,000톤 이상의 대형 선박은 총 온실가스 배출량의 약 85%를 차지한다.

4) 선박탄소집약도지수(CII)는 2050년까지 2008년 대비 국제 해운 온실가스 배출량을 50% 감축하려는 IMO의 전략의 일환으로, 해운 부문 내 지속 가능한 운항을 유도하기 위한 다양한 선박의



축 계수를 2030년까지 적용하는 방안에 합의 [표 1 참고]

[표 1] Z 계수* 연도별 적용 수치

연도	기준 연도(2019년) 대비 감축률	연도	기준 연도(2019년) 대비 감축률
2023	5%	2027	13.625%
2024	7%	2028	16.25%
2025	9%	2029	18.875%
2026	11%	2030	21.5%

* Z 계수는 IMO의 CII 기준에서, 기준 연도(2019) 대비 연도별 탄소집약도 감축 목표치를 나타내는 감축계수이다. 이는 선박의 연간 성능 평가와 감축 목표 달성 여부 판단에 활용된다.

출처 : IMO MEPC 83 Summary Report⁵⁾ 참고하여 작성

- 연료유 관련 데이터 투명성 강화를 위한 규정 승인
 - 연료유 보고에 대한 데이터 접근성과 신뢰성을 향상시키는 규제 승인
- 질소 산화물(NOx: Nitrogen Oxides) 기술규정 2008 개정안 채택
 - 선박디젤 엔진의 실질적인 개조 및 다중 운전 프로파일 적용 엔진에 관한 규정 개정이 포함
- 2025년 ‘경보 및 지시 기준(Code on Alerts and Indicators) 초안 승인
 - 향후 IMO 제34차 총회^(2025.11.24~12.3 예정)에서 채택될 예정인 관련 결의안 초안도 포함
- MEPC.405(83) : 유해물질목록(IHM: Inventory of Hazardous Materials) 개발을 위한 2023년 지침 개정안 채택
 - 개정안에는 습식 도장(wet paints)과 선체 샘플(hull samples)에 대해 서로 다른 시뷰트린(Cybutryne) 농도 기준값을 반영
 - 500톤 이상의 선박에 대해 IHM을 신규 작성하거나 갱신하는 선주들에게 명확한 지침을 제공
- “선박재활용협약(Hong Kong Convention)⁶⁾의 이행을 위한 경험 축적

탄소집약도를 표준화된 방식으로 평가하는 제도이다. (IMO 참고)

5) IMO Marine Environment Protection Committee(MEPC 83) Summary Report, [https://maritime.lr.org/MEPC-83-Summary-Report?_gl=1*jammq4*_gcl_au*MTY1NDY4NDIyOS4xNzQ0Mzk0NjUw*_ga*NzkyNTIzODgwLjE3NDQzOTQ2NTA.*_ga_BTRFH3E7GD*MTc0NDM5NDY0OS4xLjEuMTc0NDM5NDcyMi41MC4wLjE2ODYxNDQ1MTE\(검색일 : 2025.05.19.\)](https://maritime.lr.org/MEPC-83-Summary-Report?_gl=1*jammq4*_gcl_au*MTY1NDY4NDIyOS4xNzQ0Mzk0NjUw*_ga*NzkyNTIzODgwLjE3NDQzOTQ2NTA.*_ga_BTRFH3E7GD*MTc0NDM5NDY0OS4xLjEuMTc0NDM5NDcyMi41MC4wLjE2ODYxNDQ1MTE(검색일 : 2025.05.19.))

6) 선박재활용협약(Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009)은 2009년 IMO에서 채택되었으며, 환경적으로 건전한 선박 해체 기준과 절차에 대해 규정하고 있다. 협약 발효요건인 선박량을 충족하여 2025년 6월 5일에 발효될 예정이며, 총톤수 500톤 이상의 국제항해선박과 선박재활용시설이 적용대상이다. 일명



단계(Experience Building Phase)” 시행 함의

- 선박의 안전하고 환경친화적인 해체를 위한 협약 이행 준비 단계
- 차기 회계연도 이후 의제로 포함되며, 오염방지 및 대응 하위위원회 (PPR: Pollution Prevention and Response Sub-Committee)에서 진행
- “선체부착생물(biofouling) 관리를 위한 새로운 국제규제 프레임워크” 개발 함의
 - 외래 수생 생물의 해양생태계 교란과 확산을 방지하기 위한 법적 구속력이 있는 국제법적 프레임워크 마련에 착수
 - 차기 회계연도 이후 MEPC 의제에 포함되며, PPR에서 진행

ZNZ 연료⁷⁾와 GHG 가격 메커니즘

MEPC 제83차를 통해 채택된 넷제로 프레임워크의 핵심은 배출 감축 수단에 대한 유인 제공(인센티브)과 초과 배출에 대한 비용 부과(디스인센티브)라는 양면적 구조에 있다. 먼저, ZNZ는 온실가스 배출 강도(GFI: GHG Fuel Intensity)가 일정 기준 이하(2034년까지 19.0gCO₂eq/MJ, 2035년 이후 14.0gCO₂eq/MJ)의 연료 또는 기술로 정의되며, 이를 사용하는 선박에는 보상 시스템⁸⁾이 제공될 예정이다. IMO는 이를 위해 GFI 인증 및 등록 절차를 마련하고, 2027년부터 배출 강도 등록소(GFI Register⁹⁾)를 통해 선박별 배출 성과를 공식 기록하게 된다. 또한, IMO는 ZNZ 연료와 기술의 정의, 보상 방식 및 검증 절차 등을 구체화하기 위한 새로운 가이드라인 개발을 2026년부터 2027년 사이 본격 추진할 계획이다. 이는 GFI 기준 충족 여부 판단의 객관성을 높이고, 선박 간 형평성 있는 보상 구조를 마련하기 위한 기반 작업으로 평가된다. 아울러, 선박의 에너지 효율 관리 계획서인 (SEEMP: Ship Energy Efficiency Management Plan) 역시 향후 ZNZ 연료 사용과 관련된 데이터(예, GFI 수치, 연료 생애주기 라벨(FLL: Fuel Lifecycle Label) 인증 정보 등)를

홍콩협약으로 일컬어진다

- 7) 제로 또는 준제로 GHG 배출 연료(ZNZ 연료: Zero or Near-Zero GHG Emissions Fuels)
- 8) 보상 시스템(Financial Reward)은 ZNZ 연료 또는 기술을 사용하는 선박에는 금전적 인센티브를 제공 예정이며, 인센티브의 구체적 형태(보상 방식, 단가 등)는 2027년 3월 1일까지 MEPC에서 정해질 예정이다. 보상 시스템은 5년 주기로 재검토 된다.
- 9) IMO GFI Register에 GFI가 등록되어야 하며, ZNZ 연료는 FLL을 통해 인증한다. 인증은 해당 연료의 생애주기 평가(Life Cycle Assessment, 이하 LCA)를 바탕으로 기국(Administration) 또는 인정 기구(RO: Recognized Organization)가 수행한다.



포함하도록 개정이 요구되며, 이는 IMO의 넷제로 이행 체계 전반에 있어 핵심적인 문서 기능을 담당하게 될 것으로 전망된다.

이와 동시에 IMO는 국제 해운 역사상 최초의 글로벌 GHG 배출 가격 메커니즘을 설계하고 있다. 선박이 IMO 기준보다 높은 GFI를 기록할 경우, 보정 단위(Remedial Unit)라 불리는 배출 단위를 구매해야 하며, 그 비용은 초과 수준에 따라 톤당 \$100/CO₂eq(Tier 1) 또는 \$380/CO₂eq(Tier 2)로 책정된다. 이는 탄소국경조정제도(CBAM: Carbon Border Adjustment Mechanism)나 EU 배출권거래제도(ETS: Emissions Trading System) 등 기존 육상 기반의 탄소 시장 제도와 구조적으로 유사한 형태로, 향후 국제 탄소시장과의 연계 가능성을 높이고 있다. 반면, ZNZ 연료를 채택해 기준 이하 배출을 달성한 선박은 잉여 단위(Surplus Unit)¹⁰⁾를 발행하여 타 선박에 판매하거나, 향후 보유분으로 전환할 수 있어 시장 기반의 탄소 인센티브 구조가 형성되고 있다.

결과적으로 IMO의 새 규제는 단순한 기술 기준을 넘어, 탄소 감축 성과에 기반한 비용 구조를 전면적으로 개편하고 있으며, 글로벌 해운업계는 연료 전환, 기술 도입, 배출 데이터 관리 등 전방위적 전략 전환이 불가피한 상황에 직면하게 되었다. 이 제도는 2027년 법적 효력을 갖고 2029년부터 본격 시행된다.

향후 계획

MEPC 83 회의에서는 IMO의 넷제로 프레임워크 이행을 위한 중장기 작업 계획이 구체화되었다. 특히 규제의 실효성을 높이기 위해 총 10개의 신규 가이드라인과 4개의 개정 가이드라인이 마련될 예정이며, 이를 통해 기술·제도·시장 기반이 유기적으로 작동하도록 준비하고 있다. 또한, ZNZ 연료 인증 체계, 배출량 거래 시스템, 배출량 측정·보고·검증(MRV: Monitoring, Reporting and Verification) 체계, GHG 생애주기 평가(LCA: Life Cycle Assessment) 기준 등 각종 운영 기반에 대한 세부 지침 개발이 향후 2~3년 내 집중적으로 진행된다. 다음은 MEPC 83 이후 확정되었거나 예정된 주요 향후 계획을 요약한 표이다. [표 2 참고]

10) IMO GFI Register에서 배출 단위(초과분 또는 잉여분) 거래 및 계정 정산이 가능하며, 만약 규제 대상 선박이 배출기준을 초과하는 경우에는 ① 과거 2년간의 잉여 단위 사용, ② 타 선박으로부터 잉여 단위 구매·사적 거래, ③ 보정 단위 구매로 부족분 보완하는 방법 중 하나를 선택할 수 있다.



[표 2] MEPC(83) 이후 향후 계획 요약

구분	내용	일정
규정 후속 작업 계획	• 10개의 신규 가이드라인과 4개의 개정 가이드라인 개발 예정	• 2025년~2026년
IMO 넷제로 프레임워크 준비 작업 계획	• MEPC 임시회의(2025년 10월 예정)에서 입법 발효를 위한 작업계획 확정 예정	• 2025년 10월
ISWG(Intersessional Working Group)-GHG 제20·21차 회의 개최 예정	• IMO 넷제로 프레임워크 운영 지침 개발	• 제20차 : 2025년 10월 직후 • 제21차 : MEPC(84) 이전 (2026년 상반기)
GHG 5차 연구 보고서 작성	• 국제항해 선박 100톤 이상 GHG 배출량 평가 및 시나리오 모델링(2025~2050)	• 최종보고서 : MEPC(87)에 제출 (2028년 상반기)
LCA 지침 개정(연료 생애주기 평가)	• 기본 배출계수(default emissions factors) 제출 및 과학적 검토 체계화	• 2025년 5월, 8월 두 차례 제출 마감일
ZNZ 보상체계 및 정의에 대한 지침 마련	• ZNZ 보상방식 및 정의에 관한 구체 지침 개발 예정	• 2027년 3월 이전 최초 확정, 이후 5년 주기 재검토
IMO GFI Register 운영 지침	• 선박계정 개설, 연간 등록비, 잉여 단위 거래 방식 등의 규정화	• 2027년 10월 등록 시작, 2028년 6월 첫 납부 마감
CII 제2단계 검토	• CII 구조 문제(단거리 항로, 대기시간 등) 보완을 위한 메트릭 개편	• 2026년~2028년 단계별 진행
탄소포집 및 저장(CCS: Carbon Capture and Storage) 규제 체계 개발	• 선박 탑재형 탄소포집 저장 시스템(OCCS: Onboard Carbon Capture & Storage) 규제 마련 및 데이터 보고 기준 설정	• 2028년까지 완료 목표
非이산화탄소 GHG(메탄:CH ₄ , 이산화질소:N ₂ O)측정 및 검증 체계 정비	• 엔진별 메탄·아산화질소 배출 인증 절차 개발	• MEPC 재량 하 회의를 통해 지속 작업

출처 : IMO MEPC 83 Summary Report 참고하여 작성

정책적 시사점

우선, 국제적 관점에서, IMO의 넷제로 프레임워크 승인으로 국제 해운 부문에 법적 구속력을 갖는 탈탄소 규제가 본격화되었다. 이는 세계 해운업계 전반에 저탄소 선박으로의 전환과 연료 다양화를 촉진하는 강력한 신호로 작용하며, 각국은 자국 산업의 경쟁력을 지키기 위해 선제적 대응이



불가피한 상황이다. 특히 이번 규제는 GHG 배출에 대한 ‘가격 신호’가 도입된 첫 사례로, 탄소 배출량에 따라 실질적 비용이 부과되는 GHG 가격 메커니즘이 포함되었으며, 이는 향후 CBAM과 국제 탄소시장과도 연계될 가능성이 크다. 아울러 개도국 지원을 통한 정의로운 전환(Just Transition) 역시 이번 프레임워크의 핵심 요소로, IMO는 넷제로 기금을 통해 개발도상국의 녹색 해운 전환을 지원할 계획이며, 이는 기후 형평성이라는 가치가 국제 해운 규범에 반영되기 시작했음을 보여준다. 이에 따라 한국을 포함한 선진국은 기술이전, 금융지원, 교육·역량강화 협력 등에서 보다 적극적이고 책임 있는 역할이 요구되고 있다.

국내적 관점에서, 한국 해운사와 조선업체는 IMO 규제 대상인 5,000톤 이상의 원양 상선을 중심으로 산업 구조가 형성되어 있어, 이번 넷제로 규제에 따른 해운·조선업의 구조적 전환 대응이 시급한 과제로 떠올랐다. 특히 LNG, 암모니아, 수소 등 친환경 연료 기반 추진 선박 개발과 수주 경쟁력 확보, 기존 선박의 개조 및 탄소 저감 기술 적용이 핵심 전략으로 요구된다. 동시에, 강화되는 국제 규제에 맞추기 위한 국내 제도 및 인프라 정비 가속화도 필수적이다. 이는 CII와 선박에너지효율지수(EEXI: Energy Efficiency Existing Ship Index)를 반영한 법제도 개정은 물론, 친환경 연료 bunkering 인프라와 MRV 체계 구축을 포함한다. 아울러, 탄소배출에 따른 비용 부담 구조가 구체화되면서 국제 협력과 탄소 가격 논의에 대한 전략적 참여도 필요성이 커지고 있다. 한국은 선진 해운국들과의 공조를 강화하고, IMO 내 배출권 거래제 및 탈탄소 이니셔티브 협상에서 국익을 효과적으로 반영할 수 있는 외교적 역량을 확보해야 한다.

출처 : [1] 탄소중립녹색성장위원회, <https://www.2050cnc.go.kr/base/contents/view?contentsNo=9&menuLevel=2&menuNo=11>(검색일: 2025.5.19.)
[2] MARINELOG, <https://www.marinelog.com/news/imos-mepc-83-ap-proves-net-zero-regulations-for-global-shipping/>(검색일: 2025.5.19.)
[3] IMO, ‘Marine Environment Protection Committee (MEPC 83), 7 to 11 April 2025’, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-83rd-session.aspx>(검색일: 2025.5.19.)
[4] IMO, ‘IMO approves net-zero regulations for global shipping’, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-approves-netzero-regulations.aspx>(검색일: 2025.5.19.)



아시아

말레이시아

전문연구원 이 서 희

말레이시아 법무장관실 BBNJ협정 관련 성명서 발표

2025년 4월 24일, 말레이시아 법무장관실 소속 변호사 아프잔 압드 카하르(Afzan Abd Kahar)는 BBNJ협정의 제1차 당사국총회의 개최를 준비하는 비공식 실무그룹에서 검토가 필요한 문제에 관한 성명서를 발표하였다.

이 성명서를 통해 말레이시아는 BBNJ 협정의 효율적 운영을 위한 세부사항을 제시하였다. 즉, BBNJ협정 사무국의 구조와 운영 방식, 하위기구의 규모와 구성, 재정적 자원 및 기여금 배분 메커니즘 등을 고려해야 한다고 강조하면서, 유엔 해양법률국 사무국(DOALOS: Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea)에 각 하위기구 관련 내용 등을 적시한 지원 문건을 제공해 줄 것을 요청하였다. 또한, 성명서에는 개발도상국의 이해관계, 우선순위 해결을 위한 전략을 고려할 것을 요청하는 내용을 포함하고 있다.

또한, 말레이시아 정부는 BBNJ협정과 관련하여 첫째, BBNJ협정 당사국이 의사결정을 할 때 지원받을 수 있는 방안을 마련해야 한다는 점을 강조하였으며, 둘째, 공평한 개발과 특정과제 해결이 가장 필수적으로 논의되어야 한다는 점을 주장하였다. 셋째, BBNJ협정은 다른 법적 문서들을 보완하는 동시에 기존 의무를 존중해야 할 것을 강조하였고, 넷째, 지역별 또는 분야별 기구가 이미 존재하는 기존 해역에 대한 BBNJ기구의 운영지침이 요구된다고 하였다.

시사점

말레이시아 정부는 성명서를 통해 BBNJ협정의 발효 및 이행을 위한 준비위원회에서 논의해야 할 주요 요소를 구체적으로 제시하였다. 또한 말레이시아 정부의 BBNJ협정에 대한 기본 입장을 확인 할 수 있었는데, BBNJ 협정의 효과적인 이행을 지지하되, 그 과정에서 필요한 제도적·재정적 기반 마련, 개도국의 참여와 지원 보장, 그리고 기존 해양 법규와의



조화를 위한 통합적 접근을 중요한 과제로 인식하고 있음을 보여준다.

아울러 선진국과 개도국간의 기술적, 정책적·제도적 격차를 줄이기 위한 방안과 기존 국제문서 및 국제기구와의 협력과 조정을 강조한 것으로 BBNJ 협정에 대한 개도국의 입장을 엿볼 수 있는 측면이 있다.

출처 : [1] Permanent Mission of Malaysia to the United Nations, https://www.kln.gov.my/web/usa_un-new-york/news-from-mission/-/blogs/10107614(검색일: 2025.5.18.)



아시아

인도네시아

전문연구원 이서희

인도네시아, 베트남과 남중국해 배타적경제수역 경계 협정 비준 합의 예정

지난 2025년 5월 1일, 인도네시아 의회는 베트남과 남중국해의 배타적경제수역 경계획정에 관한 협정 비준에 합의할 예정이라고 밝혔다. 이 협정은 인도네시아와 베트남이 10년 넘게 협상한 결과, 2022년에 체결된 조약이다. 이 협정은 양국의 배타적경제수역 좌표를 결정한다.

이 협정을 총괄 및 감독하고 있는 니코 시아한(Nico Siahaan) 의원은 인도네시아 정부가 5월 5일에 협정의 공식 비준을 추진할 예정이며 실제 비준은 5월 둘째주 또는 셋째주에 예정되어 있다고 밝혔다. 아울러 인도네시아는 베트남이 이 협정에 비준해야 한다고 강조하면서, 양국 간 긴장의 원인이 되는 베트남 어부의 인도네시아 관할해역에 대한 침범이 줄어들길 희망한다고 밝혔다.

남중국해 배타적경제수역 경계획정에 관한 협정은 베트남과 인도네시아 간 긴장 완화라는 목적도 있지만, 남중국해에 대한 중국의 영유권 주장에 대응하는 측면도 있다고 볼 수 있다.

중국은 말레이시아, 브루나이, 필리핀, 베트남의 배타적경제수역 일부와 인도네시아의 나투나 제도(Natuna Islands) 해역을 포함하여 남중국해 대부분에 대한 영유권을 주장하고 있다.

시사점

인도네시아와 베트남이 배타적경제수역 경계획정을 비준하게 되면, 양국 간 배타적경제수역 경계가 명확해지면 갈등 요소가 줄어들고 역내 안정에 기여할 것으로 전망된다. 나아가 이 경계가 명확해지면, 어업 활동을 둘러싼 긴장을 완화함으로써 양국 간 해양협력을 강화하는 기반이 될 것이다. 인도네시아와 베트남 간의 배타적경제수역 경계획정에 대한 합의는 양국 관계의 개선을 넘어, 국제법에 기반한 해양질서를 확립하고, 남중국해에 대한 중국의 주장에 대해 역내 국가들이 연대하여 간접적으로 대응한 것으로 볼 수 있다.

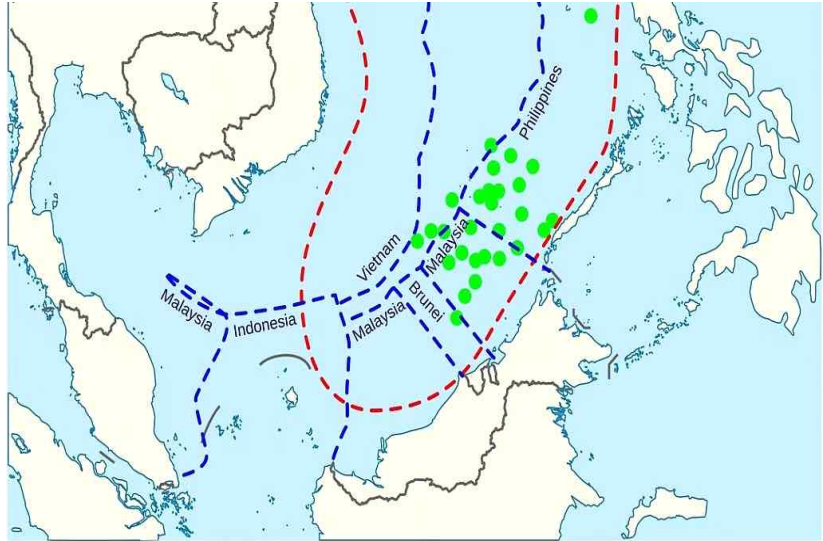


그림 2. 남중국해에서 중국이 주장하는 해양 영유권(빨간색) 및 유엔해양법협약에 따른 배타적경제수역(파란색)

그림 출처: BAIRD

출처 : [1] BAIRD, <https://www.bairdmaritime.com/security/indonesia-parliament-set-to-ratify-sea-boundary-with-vietnam-lawmaker-says>(검색일: 2025.5.18.)



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, 해양 경제, 해양 안보 등 6가지 기본의제와 개최국이 선정하는 특별의제에 관한 패널토론과 실천공약 발표 진행하며, 2025년에는 지속가능한 해양을 위한 행동을 촉진하는 수단으로서 '해양디지털'이 특별의제로 선정됨

서울국제법연구원 기후환경법정책센터 행사 | 2025년 5월 23일 / 온라인(zoom) 행사

- **주요 내용** 기후변화 분야 차기 정부 정책 과제를 논의하고, 국가전략으로서 기후변화 대응 정책의 중요성 검토

KMI-해성국제문제윤리연구소 | 2025년 6월 말 ~ 8월 말 / 서울 국립외교원

- **주요 내용** 백진현 중재재판소 재판관(前 국제해양법재판소 재판관)과 함께하는 국제해양법 전문가 교육과정으로 해양경계획정의 원칙, 경계획정 사례연구, 한반도 주변수역 경계획정 등에 대한 강의를 진행될 예정임

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

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

제3차 고위급 유엔 해양회의 | 2025년 6월 9일 ~ 6월 13일 / 프랑스 니스

- **주요 내용** 유엔 지속가능발전목표 14: 지속가능한 발전을 위한 해양, 바다, 해양자원의 보전 및 지속가능한 이용의 이행을 지원하기 위한 "고위급 2025 유엔 해양회의"가 프랑스와 코스타리카의 공동 주최로 2025년 6월 9일부터 13일까지 프랑스 니스에서 개최, "Our Ocean Our Future, Our Responsibility"를 주제로 개막세션, 10개의 본회의, 10개의 해양행동패널, 폐막 세션으로 구성 예정