

KMI 동향분석

VOL.151

2019 NOVEMBER

발간년월 2019년 11월(통권 제151호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 장영태
감 수 최재선 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

‘유엔 공해생물다양성협약’ 제정(制定)

협상 대응전략 마련해야

- 내년 4월 협약초안 유엔 총회 제출 -

박수진 해양환경·기후연구실 연구위원
(forest21@kmi.re.kr/051-797-4731)

김대경 해양환경·기후연구실 연구원
(kimdaekyung@kmi.re.kr/051-797-4710)

이혜영 해양환경·기후연구실 연구원
(hyelee@kmi.re.kr/051-797-4743)

1982년에 유엔해양법협약이 채택된 이후 30년 이상 공고히 유지되던 “공해자유원칙”을 획기적으로 변화시키는 새로운 국제협약 제정 논의가 본격화되고 있다. 유엔은 2018년부터 유엔해양법협약의 세 번째 이행협정 형태로 ‘(가칭)유엔 공해생물다양성협약’*을 새롭게 제정하기 위한 정부간회의를 진행하고 있다. 현재까지 3차례 개최된 정부간회의는 협약에 대한 문안협상(text negotiation)을 중심으로 진행되고 있으며, 내년 4월 제4차 정부간회의까지 진행된 문안협상 결과를 제75차 유엔총회에 제출할 예정이다.

그 동안 유엔은 이 협약을 제정하기 위한 사전 준비작업의 일환으로 2002년의 지속가능한 개발을 위한 세계정상회의에서 저층트롤 어업을 금지하였다. 2004년에는 유엔총회 결의(59/24)를 채택하면서 공해와 심해저에서의 해양생물다양성의 보전과 지속가능한 이용에 관한 논의가 시작되었다. 이후 다양한 인간활동으로 인해 발생된 해양산성화, 해양오염, 과잉어획 등으로 공해와 심해저의 해양생물다양성이 훼손됨에 따라 새로운 유엔 공해생물다양성협약 제정 작업을 급진전시켰다. 특히 2015년에 법적 구속력을 갖는 국제문서를 마련하기로 합의한 뒤 선진국과 개도국의 합의를 계기로 ‘(가칭)유엔 공해생물다양성협약’ 논의가 본격화되었다.

* “(가칭)유엔 공해생물다양성협약”의 정식명칭은 국가관할권 이원지역의 해양생물다양성 보전 및 지속가능한 이용을 위한 유엔해양법협약 하의 법적구속력을 갖는 국제문서(일명, 유엔 BBNJ 국제문서)임

지난 8월에 유엔본부에서 개최된 제3차 정부간회의에서는 유엔 공해생물다양성협약의 목적과 구성 체계, 주요내용에 대한 문안협상을 진행하였으며, 해양유전자원, 공해상 해양보호구역을 포함한 구

역기반 관리수단, 환경영향평가, 능력배양 및 해양기술 이전 등 4대 핵심이슈에 대한 세부 협약문 안에 대해 논의하였다.

4대 핵심이슈와 관련하여 용어정의, 기준 및 절차, 유엔 공해생물다양성협약과 기존 국제문서 또는 기구와의 관계, 의사결정방식 등을 둘러싸고 선진국과 개도국은 상이한 의견을 표명했다. 특히, “공해자유원칙”을 강조하는 선진국과 “인류공동유산원칙”을 중요시하는 개도국의 입장은 첨예하게 대립하였다.

이 협약의 제정 작업은 예상보다 빠르게 진행될 것으로 전망된다. 정부간회의의 참여국의 대다수를 차지하고 있는 유럽연합(EU), 개도국과 IUCN, WWF 등 국제비정부기구가 조속한 협약안 마련을 촉구하고 있기 때문이다. 2017년 11월에 유엔해양법재판소 골리신 소장이 이 협약의 중요성을 강조한 바 있고, 2019년에 국제해사기구(IMO), 유엔식량농업기구(FAO), 지역수산기구(RFMO), 생물다양성협약(CBD) 등 국제기구도 협약 성안과정에 적극적인 참여와 협력을 천명하고 나서 협약 제정 작업이 급물살을 탈 가능성이 높아졌다.

지난 10년간 우리나라 수출입 화물의 약 99.7%는 해상운송의 방식으로 수송되었기에 해상운송 항로 변경에 따른 해상운송 물류비의 증가 등 우리나라 수출입 무역과 경제에 영향을 줄 수 있다. 세계 5대 원양어업국가인 우리나라는 2018년 말 기준으로 원양어업을 통해 약 39만 톤의 어류를 생산하였고 이는 전체 어류 생산량의 34.3%를 차지할 정도로 국내 수산업에 상당한 기여를 하고 있다. 이에 유엔 공해생물다양성협약이 제정될 경우 우리나라의 원양어업, 국제해운, 대양연구 등 공해에서 이루어지는 다양한 해양활동과 관련 산업에 영향을 미칠 수 있다.

따라서 2020년 제4차 정부간회의에 대비하여 유엔 공해생물다양성협약이 우리나라에 미치는 영향을 최소화하면서 국익을 최대화 할 수 있는 전략 수립과 협약문안 준비가 시급하다. 우선 우리나라의 협상목표와 정책우선순위를 구체화하고, 국내 이용현황과 파급효과 분석을 통한 시나리오별 대응 전략 마련이 필요하다. 또한 유엔 공해생물다양성협약 논의에 대한 국민적 관심과 관련 이해관계자의 참여를 제고하기 위한 인식제고 노력도 보다 강화해야 한다.

2020년 제4차 정부간회의에 대비하여 첫째, 정부부처, 전문가, 산업계·연구계·시민사회 등 이해관계자의 참여를 통해 협상 전략을 수립하고, 둘째, 우리나라와 입장이 유사한 국가들과 공동으로 수정 협약문안을 제출하고, 셋째, 유엔 수산결의안, 지역수산기구, IMO 연례총회 등 국제회의에서 이루어지는 유엔 공해생물다양성협약 논의에 능동적으로 참여하고, 관련 국제회의에 참석하는 정부대표단 상호간에 정책목표를 공유함으로써 협상력을 제고하는 노력이 필요하다.

더불어 2020년 9월부터 시작되는 제75차 유엔총회 이후의 유엔 공해생물다양성협약 논의인 “Post-2020 BBNJ 협상”에 대비한 대응 로드맵을 미리 준비하고, 현재 해양수산부와 외교부, 해양관련 연구기관 중심의 대응체제를 확대하기 위한 전문가 풀 및 예산투입을 확대할 필요가 있다. 특히 향후 2020년 유엔총회에 협약초안 제출 이후의 일정을 고려, 국내 영향과 피해를 최소화 하는 노력이 강화되어야 한다.

협약 제정추진 배경과 협상 경과

■ 공해 및 심해저의 해양생물다양성 중요성 대두

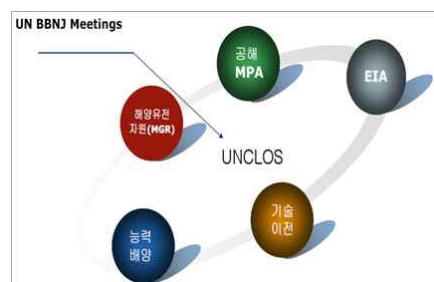
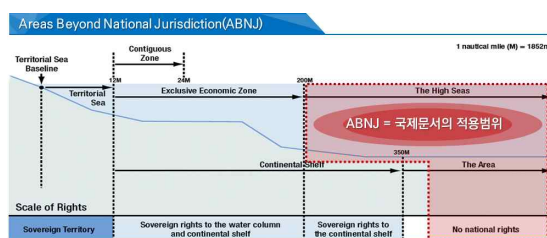
- 국제해양법상 영해, 접속수역, 대륙붕, 배타적경제수역은 국가관할권 범위에 포함되어 어느 정도의 보전과 관리가 이루어지고 있으나, 공해와 심해저와 같이 국가관할권 이원지역(Areas Beyond National Jurisdiction)의 해양생물다양성은 과도한 해양활동과 기후변화 등으로 위협받고 있음
- 이에 유엔은 2002년 지속가능한 개발을 위한 세계정상회의에서 저층트롤 어업을 금지하고, 2004년 「유엔총회 결의 59/24」의 채택을 계기로 공해와 심해저에서의 해양생물다양성의 보전과 지속가능한 이용에 관한 논의를 시작함. 이후 다양한 인간활동으로 인해 발생한 해양산성화, 해양오염, 과잉어획 등은 공해와 심해저의 해양생물다양성을 훼손하였고 이러한 문제점은 새로운 공해질서 논의의 급진전을 가져옴

■ 10년 동안 작업반회의와 준비위원회를 거친 후 정부간회의가 진행 중

- 2006년 2월에 개최된 제1차 작업반회의부터 2015년까지의 10년간의 논의를 거쳐 ‘법적 구속력을 갖는 국제문서(legally binding international instrument)’를 개발하는데 선진국과 개도국이 합의한 이후 ‘(가칭)유엔 공해생물다양성협약’에 대한 논의가 본격화됨

※ (가칭)유엔 공해생물다양성협약은 유엔BBNJ 국제문서로 약칭되고 있는데, 국가관할권 이원지역의 해양생물다양성(Marine Biodiversity Beyond National Jurisdiction)의 보전과 지속가능한 이용을 위한 법적 구속력을 갖는 국제문서를 의미

그림 1. (좌) 유엔 공해생물다양성협약의 지리적 적용범위, (우) 협약의 4대 핵심 쟁점사항



자료: www.pame.is/images/stories/PDF_Files/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf 을 기초로 수정

- 2015년부터 2017년까지 2년간의 준비위원회를 통해 유엔공해생물다양성협약의 구성요소에 대해 논의하였으며, 2018년부터 유엔해양법협약 체제하의 세 번째 이행협정 형태의 국제문서 개발을 위한 정부간회의(intergovernmental conference)가 진행되고 있음

- 현재까지 총 3차례 개최된 정부간회의는 유엔 공해생물다양성협약에 대한 문안협상(text-negotiation)을 중심으로 진행되고 있으며, 2020년 4월의 제4차 회의까지 협약 초안에 관한 협상결과를 제75차 유엔총회에 제출할 예정임

■ 유엔 고위급 해양회의, UN SDGs 이행을 위해 협약 논의에 대한 적극적 참여 촉구

- 2017년 6월에 개최된 “유엔 고위급 해양회의(UN Ocean Conference)”에서는 유엔 지속가능발전목표(UN SDGs) 14번 목표인 ‘지속가능한 발전을 위한 해양과 해양자원의 보존 및 이용’을 달성하기 위해 ‘행동촉구 선언문(Call for Action)’을 채택함
- 선언문에서는 해양의 중요성, 해양쓰레기 및 오염물질 저감, 기후변화 대응, 지속가능한 어업관리 실현과 함께 공해생물다양성협약 논의에 대한 적극적 참여가 유엔 지속가능발전목표의 구체적인 행동방안이라고 강조함

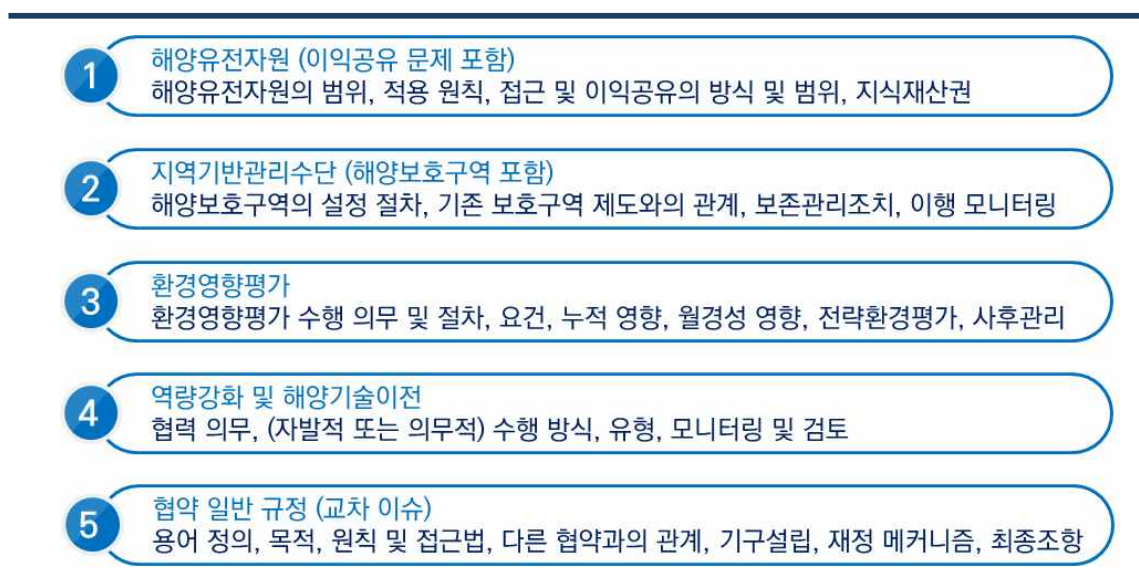
협약의 주요내용과 쟁점, 최근 동향

■ 정부간회의 의장이 제시한 협약 초안을 기초로 핵심쟁점 중심으로 논의

- 의장이 제시한 협약초안은 전체 12개 장 70개 조문으로 구성되어 있으며, 제2장 해양유전자원(Marine Genetic Resources)에서는 해양유전자원의 범위와 적용원칙, 유전자원에 대한 접근(access)과 그로부터 발생하는 이익의 (금전적 또는 비금전적) 공유 방식 및 범위 등을 정하고 있음. 핵심쟁점 사항은 해양유전자원의 적용범위에 상업적 활용가치가 높은 디지털염기서열정보까지 포함할 것인지, 이익공유 방식을 자발적 또는 의무적으로 할 것인가에 대한 것임
- 제3장 해양보호구역을 포함한 구역기반 관리수단(Area-Based Management Tools, ABMTs)과 관련해서는 공해상에 보호가 필요한 지역에 해양보호구역을 설정하고 보존관리조치(Conservation Management Measures, CMMs)를 채택하여 어업활동이나 항행 등 해양이용 활동을 사전적으로 규제하는 내용을 규정함. 핵심쟁점 사항은 IMO, FAO, 지역수산기구 등 기존 국제기구와 국제규범과의 관계 설정과 의사결정방식에 대한 것임
- 제4장 환경영향평가(Environmental Impact Assessments) 규정은 공해 및 심해저에서 이루어지는 해양활동 중 해양환경에 중대하고 해로운 영향을 미칠 수 있는 활동에 대해 환경영향평가를 실시하도록 정하고, 세부적인 평가나 사후관리 등에 관한 사항을 다루고 있음. 핵심 쟁점사항은 평가대상과 절차에 있어 당사국과 유엔 공해생물다양성협약에 따라 설립되는 기구의 권한과 역할을 어떻게 정할 것인가에 대한 것임

- 제5장 능력배양 및 해양기술 이전(Capacity-Building and Transfer of Marine Technology)에서는 협약에 따른 다양한 조치를 이행하기에 역량이 부족한 개도국을 위한 연구·교육 프로그램의 제공, 해양과학기술 이전 등에 관한 사항을 규정하고 있음. 핵심 쟁점 사항은 능력배양 및 해양기술 이전 방식이 자발적인가 아니면 의무적인가에 대한 것임
- 기타 제1장 및 제6장 이하에서는 협약의 목적, 원칙, 다른 협약과의 관계, 기구 설립, 재정 메커니즘 등 4대 주요이슈에 공통적으로 해당하는 일반사항(cross-cutting issues)과 함께 전문, 용어정의, 분쟁해결, 최종조항과 같이 협약이 기본적으로 갖추어야 할 내용을 협약안에 포함함¹⁾

그림 2. 유엔 BBNJ 협약문 초안 구성 및 주요내용



자료: 한국해양수산개발원 작성

■ 협약문 초안을 놓고 개도국과 선진국 사이에 첨예한 이해대립 드러나

- 개도국들은 해양유전자원을 ‘인류공동유산(common heritage of mankind)’으로 간주하여 자원의 접근(수집·획득·이용)에 따른 이익을 의무적으로 공유해야 한다고 주장한 반면, 선진국들은 ‘공해자유의 원칙(freedom of high seas)’이 적용되어야 하므로 비금전적 형태의 자발적인 이익공유만이 가능하다는 입장임
- 공해상 해양보호구역 제도에 있어 개도국들은 현존하는 관리의 공백을 해소하기 위해 유엔 공해생물다양성협약에 새로운 권한을 부여할 것을 주장하는 반면, 선진국들은 새로운 기구가 기존 기구들의 권한을 침해해서는 안 된다는 기본 원칙(Principle of "not undermining")에 따라 어떠한 의무도 부여할 수 없다고 주장함

1) A/CONF.232/2019/6.

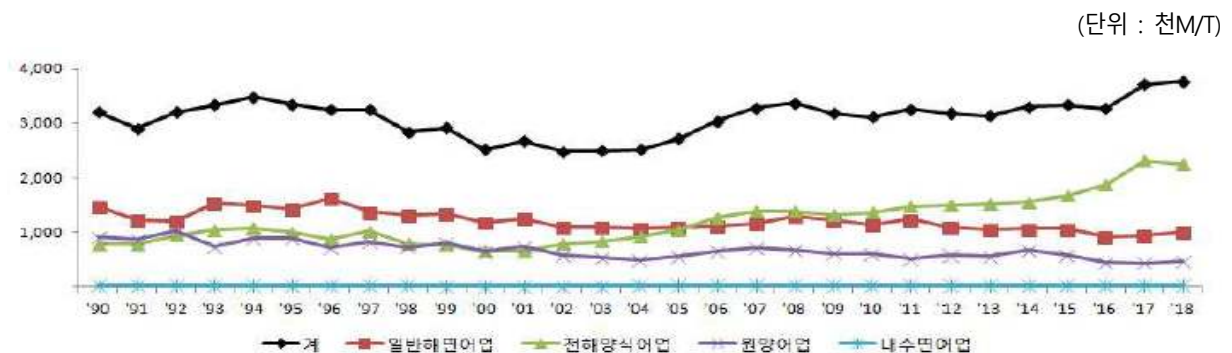
- 개도국들은 환경영향평가 내용과 절차를 협약에 구체적으로 규정하고 평가절차에 참여하는 대상 범위를 최대한 광범위하게 정할 것을 주장하였고, 선진국들은 환경영향평가의 구체적인 사항은 국가의 주권적 판단사항이므로 구체적인 협약 상 규정보다 가이드라인으로 정하는 방식을 선호함
- 개도국들은 의무적인 지원(특히 재정적)과 함께 기술이전의 유형을 구체적으로 제안한 반면 선진국들은 당사국의 역량에 따라 자발적 합의 하에 지원이 가능하다는 점을 강조함
- 한편, 개도국들은 협약문 전반에 걸쳐 기구의 설립, 재원 조성 등에 대해 보다 상세하게 규정함으로써 협약의 이행강제력을 강화시키고 개도국에 대한 혜택을 최대한 보장하고자 한 반면, 선진국들은 기존에 공해에서 이루어지는 해양활동에 대한 과도한 규제를 방지하기 위하여 보다 유연하고 포괄적인 형태의 규정을 선호함

협약이 국내 원양어업에 미치는 영향

■ 우리나라 원양업체 42개사, 124척(실조업 기준) 공해 어장에 출어

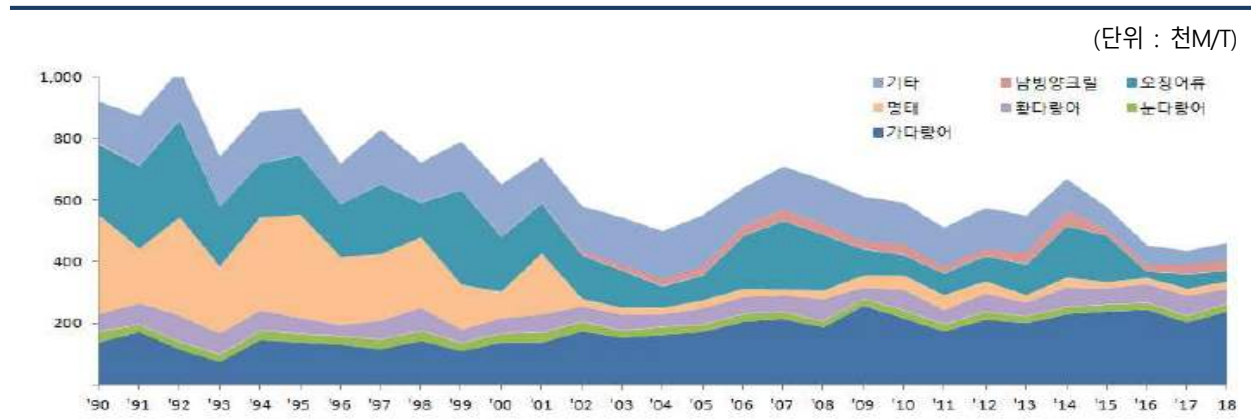
- 2018년 기준 국내 원양업체 42개사의 어선 124척이 실제 출어하여 인도양, 대서양, 북태평양 등에서 조업하고 있으며, 원양어업에 의한 수산물 생산량이 우리나라 전체 생산량의 34.3%를 차지함
- 국내 원양어선 211척 중 참치연승이 111척으로 가장 많으며, 어획량에서는 참치선망의 어획량이 61.9%로 가장 높고 원양트롤(14.4%), 참치연승(7.2%)순임
- 현재 원양어선 중 태평양에서 조업하는 어선의 비중이 가장 높으며, 전체 원양어업 어획어종 중 가다랑어가 전체 어획량의 51.7%, 황다랑어가 10.5%, 남빙양크릴이 7.8%를 차지

그림 3. 어업별 수산물 생산량 추이



자료 : 한국원양산업협회, 2019 원양어업 통계조사, p.15

그림 4. 원양어업 어종별 생산량 추위



자료 : 한국원양산업협회, 2019 원양어업 통계조사, p. 16

■ 지역수산기구가 없는 공해(41해구)에서는 35개 국내 원양회사가 조업

- 국내 원양어업 35개사의 어선 50척 가량이 FAO 조업구역인 41해구와 인근 남서대서양수역에서 조업 중이며, 주요 어종은 오징어류, 이빨고기(메로), 가오리류 등임
- 해당 수역에서의 생산량은 2018년 기준 88,807톤 상당인 것으로 파악되며, 이 중 오징어류 채낚기 어업의 비중이 가장 큼

표 1. 남서대서양수역(FAO 41해구 포함) 생산량 현황

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018
저연승	1,917	1,816	2,043	2,093	2,427	2,543
트롤	31,136	46,746	37,056	19,892	22,027	23,421
채낚기	54,636	112,982	109,845	5,537	29,728	18,439
합계	87,689	161,544	148,944	27,522	54,182	44,404

자료 : 한국원양산업협회 자료(2019)

주: 2016년의 경우 전 세계적인 오징어채낚기 불황에 따라 평균에서 제외

■ MPA 지정되면, 남서대서양수역을 포함, 공해상 조업활동에 제약 예상

- 1995년에 채택된 유엔 공해어업협정에 따라 50여개의 지역수산기구(Regional Fishery Management Organizations, RFMO)가 설립되어 운영 중이며, RFMO는 개별 협정에 따라 어획량 할당, 조업 허가제도의 시행 등의 보존관리조치를 시행하고 있음
- 향후 유엔 공해생물다양성협약에 따라 공해상 해양보호구역이 지정되고, 해양보호구역의 관리 차원에서 별도의 보존관리조치가 도입된다면 조업활동에 제약요인으로 작용할 수 있음. 예를 들면, FAO 41해구와 같이 지역수산기구가 없는 해역의 경우에는 상대적으로 부담이 더 될 수 있음

- 아직까지 유엔 공해생물다양성협약의 문안 협상과정에는 해양보호구역의 지정에 따른 보존관리조치의 세부내용 및 규제강도 등에 관한 사항은 구체화되지 않았으므로, 공해상 해양보호구역의 지정목적 달성과 공해생물자원의 지속가능한 이용에 대한 균형점을 찾을 수 있는 결과 도출이 중요함

협약이 해운해양산업에 미치는 영향

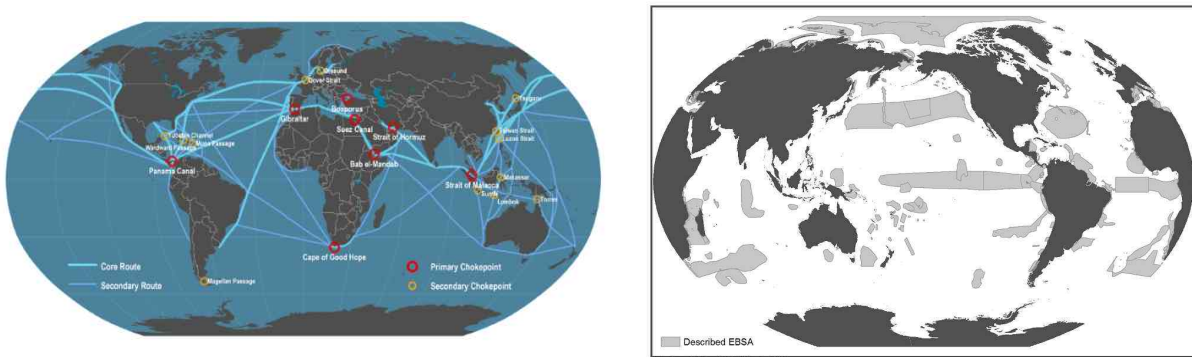
■ 우리나라 근해 및 원양 해운회사 대부분 공해 해상 교통로로 화물 운송

- 2017년 세계 30대 해운국 선박보유량은 총 1,825백만 톤이고 우리나라의 선박량은 약 80백만 톤으로 세계 5위 수준(DWT기준)이며, 국내 해운선사 162개사가 보유한 외항선은 총 1,100척으로 총 톤수는 41,837천GT임
- 우리나라는 대외 수출입 무역은 해상운송에 크게 의존하고 있으며, 원유, 석유, 광석 등 천연자원에 대한 해외 의존도가 높기 때문에 해양보호구역 지정 등 해상운송 여건 변화에 따른 국내 영향이 예상됨

■ 공해 MPA 지정으로 감속이나 우회 운항할 경우 연료비 등 부담 증가할 수 있어

- 북미, 유럽 및 아시아태평양을 연결하는 수에즈 운하, 말라카 해협 및 파나마 운하를 중심으로 세계 주요 항로가 형성되어 있으며, 우리나라 주요 선사들은 동서 간선행로, 남북행로, 아시아 역내 항로의 대부분을 운항 중임
- 정부간회의에서 공해에 해양보호구역을 지정할 경우에는 생물다양성협약의 생태적·생물학적 핵심해역 (Ecologically or Biologically Significant Areas, EBSA해역)을 고려하여야 한다고 언급된 바 있음
- 만약 광범위한 EBSA해역에 대해 강도 높은 보존조치를 요구하는 해양보호구역이 지정될 경우, 공해를 이용하는 주요 해운사들의 활동 여건이 제한될 우려가 있음. 다만, 감속이나 항로우회 범위와 규제 강도를 어떻게 정하는가에 따라 해운산업에 미치는 영향은 달라질 수 있음

그림 5. (좌)전 세계 주요 해운항로, (우) 생물다양성협약의 생태적·생물학적 핵심해역(EBSA)



자료 : The Geography of Transport Systems

■ 공해 해양과학조사, 월경성 해저전선 및 관선 설치 등에도 직간접 영향

- 세계 각국은 해양자원의 확보, 기후변화 연구 등을 목적으로 공해에서 과학연구조사를 수행하고 있으며, 우리나라는 심해저 광물자원개발과 해양-대기 역학 연구, 양극해 활용 차원에서 대양연구를 수행하고 있음
- 대양연구는 국가 해양과학기술 역량의 기반이며 지속적인 투자와 지원이 필요한 분야이지만, 유엔 공해생물다양성협약의 주요 의제인 구역기반 관리수단, 환경영향평가 논의의 발전방향에 따라 과학 조사에 대한 환경영향평가 수행 등이 해양과학조사의 준비·시행에 부담으로 작용할 수 있음
- 해저통신전선의 설치 및 유지보수 업체 중 국가 간 해저전선 설치활동에 참여하거나 해외에서 해저 관선 설치 사업을 추진 중인 업체는 해양보호구역을 포함한 구역기반 관리수단의 설정에 따른 의무 부과로 활동에 제약이 있을 수 있음
- 또한 공해에서 건설 및 부설, 유지보수 등의 활동이 환경영향평가(Environmental Impact Assessment, EIA)의 대상에 포함된다면 사업 추진비용이 증가할 것으로 예상됨

표 2. 국내 주요 대양연구

구분	분야	부존지역
해양수산부 R&D	대양	북서태평양 해양-대기 상호작용 및 태풍 급강화 현상연구
		인도양 중앙해령대 심해열수공 생명시스템 이해
		아북극-서태평양 기인 한반도 주변 고수온 현상 규명 및 예측시스템 구축
	미래해양자원	남서태평양 및 인도양 해양광물자원 개발
한국해양과학기술원		국제해저기구 의무이행 및 심해저 개발역량 확충연구
		쿠로시오 확장역 물질순환의 변동성 연구
		인도양 쌍극진동 변동에 따른 인도양 순환 및 내부 물질순환 변동연구
		서태평양 공해/심해저 신 생명자원 및 퇴적물 희유금속 자원탐사

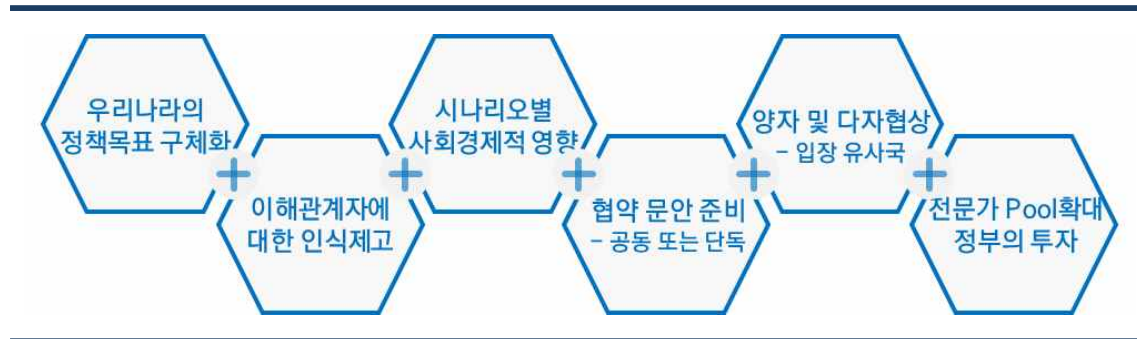
자료: KIOST 대양자원연구센터, 해외 대양연구 현황

2020년 4차 정부간회의 협상전략

■ 전략 1 : 정책목표의 명확화 및 시나리오별 대책 마련

- 2020년 제4차 정부간회의에 효과적으로 대응하기 위해서는 해양유전자원, 해양보호구역, 환경영향평가, 능력배양 및 해양기술 이전 등 4대 핵심쟁점 사항의 협약문안에 대해 보다 구체적인 협상전략을 준비해야 함
- 더불어 세부 협약 문안에 대한 수정 문안과 논리적 근거를 체계적으로 준비하고, 공해와 심해저에서 이루어지는 국내 이용현황과 파급효과에 대한 분석을 통해 시나리오별 대응전략을 마련하는 것이 필요함

그림 6. 유엔 공해생물다양성협약의 대응전략



자료: 한국해양수산개발원 작성

■ 전략 2 : 국내 산업 파급효과 분석 및 인식제고 필요

- 현재 국내 원양산업계 및 해운사 등은 지역수산기구, 국제해사기구 등 분야별 지역기구의 동향 파악을 중심으로 대응하고 있기 때문에 유엔 공해생물다양성협약에 대한 이해도가 높지 않음
- 그러나 유엔 공해생물다양성협약에 따라 해양보호구역이 지정되거나 환경영향평가가 실시되는 경우에는 공해나 심해저에서 이루어지는 해양이용에 제약요인으로 작용할 수도 있음
- 따라서 유엔 공해생물다양성협약에 대한 효과적인 대응을 위해서는 관련 산업계를 대상으로 유엔 공해생물다양성협약의 주요내용과 논의동향에 대하여 지속적으로 정보를 제공하고, 국내산업 현황, 영향 요인 및 파급효과 분석과 함께 이해관계자의 의견수렴이 지속적으로 이루어져야 함
- 특히, 2020년 제4차 정부간회의 이전에 관련 부처와 산업계, 전문가 상호간의 유기적인 정보공유와 의견수렴을 통해 최선의 협상방안이 마련되어야 할 것임

■ 전략 3 : 국제기구 회의 참여와 국내 대응체계 강화

- 최근 국제해사기구(IMO), 유엔식량농업기구(FAO), 지역수산기구(RFMO) 등 해양수산 분야 주요 국제기구는 유엔 공해생물다양성협약에 관심을 집중하고 있으므로, 해당 국제회의 논의에 보다 적극적으로 대응하여 우리나라의 입장을 표명하고, 유사 입장국과 공동으로 대응하는 전략이 긴요함
- EU, 중국은 최근 유사입장 국가들을 초청하여 워크숍, 세미나 등을 개최하여 대외적으로 자국의 입장을 홍보하는 한편 대내적으로는 전문가 풀을 확대하고 국민인식을 제고하는 활동을 진행함
- 더불어 유엔 공해생물다양성협약의 문안협상에 보다 능동적으로 대응하기 위해서는 관련 부처 및 해양 관련 연구기관으로 구성된 현재의 대표단을 포함하여 정부부처와 전문가, 원양어업, 해운업계, 대양연구자 등의 이해관계자가 참여하는 형태의 민관산학 공동대응 협의체를 구축·운영하는 것이 필요함

■ 전략 4 : Post-2020 협상 로드맵도 미리 마련해야

- 2020년 9월부터 시작되는 제75차 유엔총회 이후의 유엔 공해해양생물다양성협약 논의인 “Post-2020 BBNJ 협상”에 대비한 대응 로드맵을 사전에 마련할 필요가 있음
- 이를 위해서는 국내외 관련 정책과 법률에 대한 검토를 통해 유엔 공해생물다양성협약 문안 협상에 논리적 근거로 활용하여야 하며, 동시에 향후 국내 이행과정에 대비할 핵심 사항을 점검하는 노력도 병행해야 함
- 더불어 Post-2020 BBNJ 협상력 제고를 위한 정부의 정책적·재정적 연구지원 확대와 국가관할권 이원지역의 해양이용 실태 파악 및 시나리오별 파급효과 분석이 시급히 이루어져야 함

그림 7. 유엔 공해생물다양성협약 정부간회의 논의 경과 및 전망



자료: 한국해양수산개발원 작성

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어듦	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -‘2017 KMI 해양수산 전망대회’지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 ‘학습지도요령 개정안’에 독도는 ‘일본 고유 영토’ 명기 -	2017.02.23
제18호	‘전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어’ 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산에 ‘보통 이상의 관심’, 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, ‘전국’ 규모의 ‘해양수산 국민인식조사’ 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 일대일로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 침범! ,로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28

구분	제목	발간일
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스 변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 ‘판’을 키워야 : ‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’ 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌생이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - ‘9 브릿지’를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불가미 확산 우려, 방역체제 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: ‘해양수산 전국포럼 강원세미나’ 지상중계	2017.09.29
제51호	‘국민 횡감’ 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물적, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램 시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: ‘해양수산 전국포럼 충남 지역세미나’ 지상중계	2017.11.10
제57호	수산직불제 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요 -	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	1만 톤급 이상 대형 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.24
제60호	제19차 당 회의를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향	2017.11.29
제61호	바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략	2017.12.06
제62호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: ‘해양수산 전국포럼 전남 지역세미나’ 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20
제64호	부산항, 2,000만 TEU 달성 의미와 향후 과제	2017.12.27
제65호	‘핵심 키워드’로 본 2017년 글로벌 해양수산	2018.01.03
제66호	빅데이터로 본 2017 해양수산	2018.01.10

구분	제목	발간일
제67호	해양수산물과 국민경제 - ‘2018 해양수산물 전망과 과제’ 지상 중계 -	2018.01.17
제68호	‘2017년 KMI 물류기술수요조사’를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 - 범부처 R&D 추진필요 -	2018.01.24
제69호	바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야	2018.01.31.
제70호	해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요	2018.02.07.
제71호	일본 ‘영토·주권전시관’ 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 -	2018.02.07.
제72호	자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력	2018.02.14.
제73호	중국 ‘북극정책백서’ 공식화로 북극 투자 증가할 듯	2018.02.21.
제74호	스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요	2018.02.28.
제75호	대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요	2018.03.09.
제76호	연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급	2018.03.14.
제77호	바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급	2018.03.21.
제78호	전국 해양수산물 현안과 정책 공유로 지역혁신성장과 균형발전에 본격적 돌입	2018.03.30.
제79호	정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 - 해운 정책 지속적 추진 필요 -	2018.04.13.
제80호	국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: ‘2018 해양수산물 국민인식조사’ 결과	2018.04.20.
제81호	2017년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 크게 개선	2018.04.30.
제82호	한·일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종 료에 대비한 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.
제83호	연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요	2018.05.16.
제84호	전북 수요 증대를 위해 산지 온라인 직거래 활성화 등 대책 마련 필요 - 수익개선 위한 폐사율 저감 혁신 세워야	2018.05.24.
제85호	해양 플라스틱 쓰레기 재활용 정책 확대해야	2018.05.31.
제86호	6.13 지방선거 이후, 지역 해양수산물 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산물양식, 국제양식규범에 맞게 생산체제 개선해야	2018.06.20.
제89호	한일 대륙붕 공동개발에 정부 적극 나서야 : 동티모르 호주 조정 사건의 시사점	2018.06.27.
제90호	빅데이터 분석은 해운에서 어떻게 활용되는가	2018.07.04.
제91호	남북한 해양협력 증진을 위해 국제기구를 통한 남북협력 추진 필요	2018.07.11.
제92호	북한 경제 특구를 활용한 남북 해양수산물 협력 필요	2018.07.18.
제93호	해양벤처 육성을 위해서는 해양 분야 전용펀드 조성해야	2018.07.25.
제94호	김 재고 증가, 과잉생산 대책 마련 시급	2018.08.01.
제95호	해양바이오 기술사업화 정책지원 강화해야	2018.08.14.
제96호	근로시간 단축제도 안착을 위해 정부지원제도 강화해야	2018.08.29.
제97호	IMO 전략계획을 수용한 정책 수립과 이행성과지표를 구축해야	2018.09.05.
제98호	항만근로자 안전관리 거버넌스 재구축 필요	2018.09.21.
제99호	중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요	2018.10.02.
제100호	‘스마트 어촌(Smart Fishing Community)’ 도입으로 어촌 인구소멸에 대응해야	2018.10.17.
제101호	군 경계철책 철거 전 사전 대비 필요	2018.10.31.
제102호	우리나라 정기선 해운업계, 4차 산업혁명 흐름에 보다 적극 대비해야	2018.11.07.

구분	제목	발간일
제103호	해양강국 위해 한국해양법연구소 설립해야	2018.12.12.
제104호	우리나라 극지진출 40년, 미래 30년을 위한 극지 비전 수립 - ‘2018 북극협력주간’ 성공적 개최와 세계최초 ‘2050년 극지비전’ 선포	2018.12.19.
제105호	블록체인이 확산과 해운물류분야의 대응	2019.01.02.
제106호	해양수산물과 국민경제 - ‘2019 해양수산물 전망과 과제’ 지상 중계-	2019.01.18.
제107호	2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요	2019.01.30.
제108호	“국민हित감 광어”, 소비 다변화 등 생존전략 마련해야	2019.02.13.
제109호	한-일관계 개선 위해 일본의 자세 변화 필요	2019.03.08.
제110호	수산업관측사업 성과와 사회적 후생 증대 효과	2019.03.13.
제111호	특별법 이행을 위한 항만 대기오염물질 관리제도 정비 시급	2019.03.23.
제112호	2019년 중국 ‘양회’, 해양수산물 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정간소화 조치 에 주목 필요	2019.03.27.
제113호	‘국민 80%, 해양이 국가발전에 기여’ -KMI 2019 해양수산물 국민인식조사-	2019.04.17.
제114호	선박연료유 공급선박 벙커링 효율성 제고해야	2019.04.25.
제115호	4.27 판문점선언 1년, 해양수산물 남북협력 점검과 과제	2019.04.30.
제116호	주요국 해양정책 동향과 시사점 - 해양기반 성장전략 다시 만든다. -	2019.05.08.
제117호	김 종자 생산용 굴패각, 국산 대체로 생산어가 경영 안정에 기여할 듯	2019.05.09.
제118호	해양수산물 혁신사례 공유로 지역혁신성장 촉진	2019.05.15.
제119호	해양관련 국제기구, 글로벌 해양이슈 협력강화 논의 - 2019 글로벌 오션레짐 컨퍼런스 -	2019.05.24.
제120호	새로운 도전에 직면한 북극이사회와 우리나라 북극협력 방향	2019.05.29.
제121호	마-중 무역전쟁이 해운·항만에 미치는 영향	2019.06.13.
제122호	사평문화 정착을 통한 해양테저 활성화	2019.06.13.
제123호	어업작업 안전재해 감소 대책 시급 - 관련 제도 및 조직 정비 필요-	2019.06.18.
제124호	유조선 파격이 해운에 미치는 영향과 대응방향	2019.06.28.
제125호	친환경 선박법 이행을 위한 구체적 후속 조치 필요	2019.07.03.
제126호	북한 노동신문 키워드 분석으로 본 해양수산물 분야 시사점	2019.07.16.
제127호	대서양 연어 위해우려중 지정 유지에 따른 양식업계 대응 방향	2019.07.17.
제128호	섬 가치 제고, 접근성 개선과 고유자원 관리가 관건 - KMI 국민 섬 인식조사 결과 -	2019.07.17.
제129호	해양공간기본계획 7월 말 시행 - 지역사회 인식 증진과 역량 강화에 투자해야 -	2019.08.01.
제130호	항만도시 고용창출을 위한 항만배후지역 풀필먼트센터 구축 시급	2019.08.02.
제131호	현대상선의 얼라이언스 가입 의미와 향후과제	2019.08.02.
제132호	일본의 러시아 천연가스 공급망 구축 전략과 시사점	2019.08.05.
제133호	해양수산업 총산출액, 전 산업 9위 - 재도약을 위한 성장 전략 필요 -	2019.08.09.
제134호	한국 수산물 수출기업 성장 모멘텀 발굴 - 해외 글로벌 수산기업 사례로 본 -	2019.08.16.
제135호	한일 간 무역전쟁, 공급사슬 위험관리에 성패 달려 -해외 공급자 다변화 및 국내 대중소기업간 공급사슬 생태계 구축 등 대책 필요-	2019.08.16.
제136호	2018년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 전년 대비 소폭 감소	2019.08.20.
제137호	국제해사기구(IMO), 2030 온실가스 40% 감축 목표, 新추진연료(화석 연료-OUT) 개발 및 사용을 의미	2019.08.22.
제138호	중국 항만시설사용료 추가 인하가 우리 항만에 미치는 영향 분석	2019.08.23.
제139호	2분기 해양수산물 업황 여전히 어려우나 3분기 점진적 개선 기대 - 해양수산업 경기실사지수(BSI) 발표 -	2019.08.28.
제140호	항만(부산항 등)-대륙철도 해륙복합운송으로 유라시아 지역 물동량 유치해야	2019.08.29.

구분	제목	발간일
제141호	일본의 수출규제가 해양수산업계에 미치는 영향 - 현재 11.9% 영향, 지속되면 23.0%로 증가 -	2019.08.29.
제142호	2019 제2차 한-베트남 공동 세미나 - ‘한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안’ 지상 중계 -	2019.09.10.
제143호	K-IFRS 제1116호 ‘리스’ 적용과 대응방향	2019.10.25.
제144호	스마트양식 클러스터 조성사업 확대를 위한 추진 방향	2019.10.25.
제145호	해양포유류 자원 조사와 보호프로그램 마련 시급 - 2021년 미국의 관련 수산물 수입규제 유예기간 종료 -	2019.10.28.
제146호	미래 수산물 구매세대, 청소년의 수산물 소비행태 및 인식 조사결과	2019.10.28.
제147호	육상기인 해양 플라스틱 예방 정책을 강화해야	2019.10.30.
제148호	러시아 항만인프라 투자에 대한 실효성 제고 전략	2019.10.30.
제149호	Tax Benefit을 통한 민간부문의 선박금융 활성화 필요	2019.11.01.
제150호	2019년 미국의 국제 어업관리 개선 보고서의 주요 내용과 시사점	2019.11.01.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>