

국외출장 결과보고서

구 분	내 역					
출장자	소속	해양연구본부	성명	박영길	직급	연구위원
				김지혜		전문연구원
				민영훈		전문연구원
출장목적 (중복선택 가능)	☐ 현지조사(현장, 전문가 회의) ☒ 국제행사 주최 ☒ 국제행사 참가 ☐ 국제회의(정부대표단) 참석 ☐ 세미나, 교육, 훈련 ☐ 기타 ()					
관련사업 (예산항목)	○ 출장목적 : 제46회 해양법정책컨퍼런스(COLP) 개최 및 참석 ○ 관련사업 : 「독도·해양법연구센터」(일반) (사업기간 : 2023.01.01. ~ 2023.12.31.)					
출장기간	2023.09.20(수) ~ 2023.09.23.(토) (2박 4일): 박영길 2023.09.20(수) ~ 2023.09.25.(월) (4박 6일): 민영훈, 김지혜					출장지 튀르키예 (이스탄불)
출장일정	일자	방문지		주요업무*		항공편
	09.20(수)	부산(10:50)→ 인천(11:55) → 이스탄불(19:40)		항공 이동		KE1414 KE955
	09.21(목) ~ 09.22(금)	제46회 해양법정책컨퍼런스 (쉐라톤 이스탄불 아타코이 호텔)		학회 참석 및 개최 지원(대륙붕 1세션 좌장, 기조강연 구성, 연사 초청 및 지원 등)		-
	09.22(금) ~ 09.23(토) (박영길)	이스탄불(21:20) → 인천(13:10) +1일 → 부산(17:45)		항공이동		KE956 KE1415
	09.23(토) ~ 09.25(월) (민영훈, 김지혜)	(23일, 토) 회의장 및 현장답사		오전: 차기 회의개최 등 기관관 협력 논의 오후: 현장답사(보스포루스해협)		-
		(24일, 일)이스탄불(21:20) → 인천(13:10)+1일 → 부산(17:45)		항공이동		KE956 KE1415
출장성과	○ 출장목적 달성 정도(출장 계획 대비) - 공동개최하는 46 COLP의 성공적인 개최와 해양법정책과 관련된 최근 이슈 논의 동향 파악 및 자료 분석 ○ 주요 성과 - 46 COLP 성공적인 개최(전 12개 기관이 후원 및 주최, 20여개국의 분야별 전문가 48 명이 발표자 및 토론자로 참여하였음) - 유엔해양법협약과 관련된 대륙붕, 기후변화, BBNJ협정과 IMO 및 국제해운과 관련된 최근 논의 동향을 파악 및 분석 - 지역현안으로 동 지중해 해역(그리스, 튀르키예 등)에서 발생하는 해양법정책과 관련된 주요 이슈(자원분쟁, 해양경계, 관할권 문제 등) 논의 동향 파악 및 분석					
향후계획	○ 출장 성과 공유 계획 - 결과보고서 작성을 통해 기관 내부 공유 예정 ○ 정책화 등 활용 계획 - 결과보고서 작성하여 관련 정부 기관 공유 예정					
참고 등 특이사항 (건의사항)	없음					

* 주요업무 수행 결과 별지 작성 후 첨부

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

업무유형	☐ 현지조사(현장, 전문가 회의) ☒ 국제행사 주최 ☒ 국제행사 참가 ☐ 국제회의(정부대표단) 참석 ☐ 세미나, 교육, 훈련 ☐ 기타 ()
업무①	제46차 해양법정책컨퍼런스(COLP 46) 공동 개최 및 참석
수행계획	□ 제46차 해양법정책 컨퍼런스(COLP 46) 공동 개최 및 참석 - 참 석 자 : 박영길 독도해양법연구실장(좌장), 민영훈(컨퍼런스 참석 및 발표 내용 정리), 김지혜 전문연구원(컨퍼런스 참석 및 발표 내용 정리) - 박영길: 대륙붕 1 패널 좌장, 연구기관 간 협력 확대 방안 협의(미 NWC Stockton Center, 싱가포르대 CIL, 몰타 IMU 등) - 민영훈, 김지혜: 컨퍼런스 발표 및 토론 내용 정리(특히, 대륙붕 패널 및 행행의 자유 패널), 해외 전문가들과 인적 네트워크 구축 - KMI 해외 전문가 초청 및 지원 (* 주최 기관별로 전문가 초청 및 항공료 지원을 함) · Dr. Angeles Jimenez Garcia-carriazo (스페인 카디즈 대학교)/발표 · Aristyo Rizka Darmawan 교수 (인도네시아대학교)/발표 · Lan Nguyen 교수 (네덜란드 유트레흐트대학교)/사회 · Dr. felicity G. Attard 교수(몰타대학교)/발표 - 학회참여 및 운영지원
수행결과	※ 결과보고 시 작성

* 주요 업무 내용을 10개 내외로 작성

* 업무별 수행 결과는 각 700자 이내로 작성(관련 사진, 도표 필요시 추가)

* 보고서 총 분량은 10페이지 내외로 작성(필요시 조정)

※ 참고자료(경비 세부내역)

- 1) 적용기준 : KMI 여비규정 국가 및 도시별 등급구분 중 다등급 적용
- 2) 국외출장 공무상 필요에 의해 로밍 신청(공무통화내역 사후 실비정산)
- 3) 여행자보험, 현지 차량렌트비, 로밍이용 요금, 제수수료 등 : 실비정산
- 4) 체재비

출장자	체재비				비고
	숙박비	일 비	식 비	소계	
박영길	상한액 내에서 실비정산	\$35 X 4일 = \$140	\$58 X 4일 = \$232	\$372	9.20~22 연구위원급 적용
김지혜		\$30 X 6일 = \$180	\$58 X 3일 = \$174 \$44 X 3일 = \$132	\$486	
민영훈		\$30 X 6일 = \$180	\$58 X 3일 = \$174 \$44 X 3일 = \$132	\$486	
합계				\$1,344	

- 재정정보시스템 내 일비 및 식비 자동 환율 계산 미적용으로 원화 수기 기입

* 박영길 - 일비: \$140=188,000원 / 식비: \$232=312,000원

* 김지혜 - 일비: \$180=242,000원 / 식비: \$306=412,000원

* 민영훈 - 일비: \$180=242,000원 / 식비: \$306=412,000원

- 환율 : 1\$=1,346.86원 (출장시작일 9.20 최초고시 환율)

[첨부]

제46회 해양법정책컨퍼런스(COLP) 공동 개최 결과보고

2023. 10. 21. KMI 독도·해양법연구실

1. 개요

- 일정: 2023년 9월 20일(수) ~ 23일(토)
- 공동주최: 미 해군대학 국제법센터(전체 주관기관), 터키 앙카라대학교 해양해사법센터(지역 주관기관), KMI, 세계해사대학, 일본국제문제연구소, 호주 해양자원안보연구센터, 인도 구자라트해양대학교, IMO 국제해사법연구소
- 대주제: 안전하고 지속 가능한 해운(Safe, Secure and Sustainable Shipping)
- 장소: 웨라톤 이스탄불 아타코이 호텔(터키)

2. 목적

- 해양법정책컨퍼런스(COLP)에 공동주관자로 참가함으로써 해양법 분야에서의 국제연구협력 촉진 및 해외 연구기관·전문가들과의 네트워킹 강화
 - 해운과 연계한 최신 국제해양법 논의 동향을 파악하여 국내 해양정책에 반영하고, KMI 및 국내 연구자들의 역량강화 기회로 활용
- ※ 올해로 46회를 맞이하는 COLP(Conference on Oceans Law and Policy)는 국제해양법 분야의 가장 전통적이고 대표적인 학술회의로서, 국제해양법의 최신 동향 논의와 전문가들의 중요한 네트워킹 장으로서 역할을 해오고 있음

3. KMI의 주요 역할

- 좌장: 박영길 실장(대륙붕 1세션)
- 프로그램 구성 참여 : 대륙붕 1 & 2세션 등
- 연사 초청 및 지원
 - Dr. Angeles Jimenez Garcia-carriazo (스페인 University of Cadiz)
 - Aristyo Rizka Darmawan 교수 (인도네시아 University of Indonesia)

- Lan Nguyen 교수 (네덜란드 Utrecht University)
- Dr. felicity G. Attard 교수(몰타대학교)
- 학회참여 및 운영지원 : 민영훈 박사, 김지혜 전문연구원

4. 프로그램 개요

* 상세 내용은 별첨 프로그램 참조

일자(9월)	시간	내 용	
20일(수)	17:00 ~	○ Icebreaker	
21일(목)	08:00~08:50	○ 등록	
	08:50~09:00	○ 환영 및 행정안내	
	09:00~09:15	○ 개회식	
	09:15~10:00	○ 기조강연(터키 정부)	
	10:00~11:30	○ 패널 1 : 지속가능한 해운 - 좌장 : Prof. Norman Martinez 소장, IMO 국제해사법연구소 - Dr. Abhay Singh 교수, 인도 구자랏해양대학교 - Dr. Ceren Cerit Dindar, 터키 앙카라대학교 해양해사법센터 - Dr. Aspasia Patra, 세계해사대학	
	11:30~13:00	점심	
	13:00~15:00	○ 패널 2 : 대륙붕 1세션 - 좌장 : 박영길 실장, KMI - Clive Schofield 교수, 세계해사대학 - Dr. Ekatarina Antsygina, 함부르크대학교 - Jay Batongbacal 교수, 필리핀대학교 - Esteban Restrepo, 콜롬비아 외무부	
	15:00~15:30	휴식	
	15:30~17:30	○ 패널 3 : 국가관할권 이원의 생물다양성 - 좌장 : Ronan Long 교수, 세계해사대학 - Dr. S. Shanthakumar 교수, 인도 구자랏해양대학교 - Kentaro Nishimoto 교수, 일본 토호쿠대학교 - Dr. Mariamalia Rodriguez Chaves, 세계해사대학 - Dr. Ismail Demir 교수, 터키 앙카라대학교 해양해사법센터	
22일(금)	08:00~09:30	○ 패널 4A: 대륙붕 2세션 - 좌장 : Dr. Iva Parlov 교수, BI 노르웨이 비즈니스 스쿨 - Yoshifumi Tanaka 교수, 덴마크 코펜하겐대학교 - Dr. Mohit Gupta 교수, 인도 구자랏해양대학교	○ 패널 4B : 안전한 해운 - 좌장 : Dr. Felicity G. Attard 교수, 몰타대학교 - Dr. Bulent Sozer 교수, 터키 피리레이스대학교 - Dr. Ademuni-Odeke, 터키 앙카라대학교 해양해사법센터

일자(9월)	시간	내 용	
		- Dr. Murat Sumer 교수, IMO 국제해사법연구소 - Dr. Angeles Jimenez Garcia-Carriazo, 스페인 카디즈대학교	- Tetsuo Kotani, 일본국제문제연구소
	0930~10:00	휴식	
	10:00~11:30	○ 패널 5A : 지속가능한 해운 - 좌장 : Dr. Nil Kula 교수, 터키 앙카라대학교 해양해사법센터 - Elda Kazara-Belja 교수, IMO 국제해사법연구소 - Dr. Beatriz Martinez Romero 교수, 덴마크 코펜하겐대학교 - Capt. Jesus Menacho, 페루 해군	○ 패널 5B : 강대국 경쟁 및 전시(戰時)의 해운 - 좌장 : Raul Pete Pedrozo 교수, 미해군대학 - Gregory Rose 교수, 호주 울릉공대학교 해양자원안보연구센터 - Dr. Joanna Siekiera, NATO - Dr. Kenneth Buhl, 덴마크국방대학
	11:30~13:00	점심	
	13:00~14:30	○ 패널 6A : 항해의 자유 - 좌장 : Dr. James Kraska 교수, 미해군대학 국제법센터장 - Dr. Aslihan Erbas Acikel 교수, 터키 카디르하스대학교 - Dr. Sanjeet Ruhel 교수, IMO 국제해사법연구소 - Aristyo Rizka Darmawan 교수, 인도네시아대학교 - Camille Goodman 교수, 호주 울릉공대학교 해양자원안보연구센터	○ 패널 6B : 해양환경 보호 - 좌장 : Nilufer Oral 교수, 싱가포르 국립대학교 국제법센터 - Dr. Lan Nguyen 교수, 네덜란드 위트레흐트대학교 - Tafsir Johannsen 교수, 세계해사대학 - Richard Barnes 교수, 영국 링컨대학교 로스쿨 - Aleke Stofen-O'Brien 교수, 세계해사대학
	14:30~15:00	휴식	
	15:00~15:30	기조강연(이근관 교수, 서울대학교)	
	15:30~17:00	○ 패널 7A : 동부 지중해 협력 - 좌장 : 추후 결정 - Dr. Yucel Acer 교수, 터키 앙카라대학교 해양해사법센터 - Dr. Brian Wilson, 미해안경비대 - 추후 결정 - 추후 결정	
23일(토)	10:00~11:30	폐회식 등	
	11:30~	현장답사(보스포러스해협 등)	

5. 46 COLP 세션별 발표 내용

□ 개회식

○ 환영사(Zekeriya Birkan, 앙카라대학교 해양해사법센터(DEHUKAM) 이사)

- 46 COLP 개최를 축하하고, 튀르키예 이스탄불에서 개최되는 COLP를 통해 튀르키예 해양과 관련된 정책과 제도의 발전 방안이 탐구되기를 희망

○ 환영사(Recep Duzgit, 튀르키예 해운협회 부회장)

- 튀르키예 해운협회는 튀르키예 해양 및 해운과 관련된 모든 정책, 전략 등의 자문을 위해 설립된 기관
- 튀르키예는 지정학적으로 세계 해운과 해양안보에 중요한 국가이며, IMO, 유럽연합 등과 협력하여 국제해양산업 발전에 기여하고 있음
- 특히, 기후변화에 대응하기 위한 친환경 선박, 에너지효율 선박운항, EU ETS 등에 대해 국제해사산업과 깊게 협력하고 있음
- 이번 COLP의 학술적 논의를 통해 해운과 관련된 최근 사회적 요구와 국제해사산업의 문제를 대응할 수 있는 방안이 깊게 탐구되기를 희망

○ 환영사(James Kraska, 미 해군대학 국제법센터 센터장)

- 46 COLP가 이스탄불에서 개최될 수 있도록 여러 기관이 협력해주셔서 감사
- 특히, KMI, 세계해사대학 등 COLP를 위해 지속적으로 협력해주시는 기관들에게 감사
- 이번 COLP에 해양관련 다양한 국제기구와 튀르키예 정부 기관들이 참석해 주셨는데, 향후 확장된 파트너십을 기대
- 또한 이번 COLP의 주제가 안전하고 지속 가능한 해운인 만큼, 해운의 안정성과 지속가능한 발전에 대한 많은 논의가 이루어지기를 희망하며, 이를 통해 튀르키예 등 자연재해를 겪고 있는 많은 국가들이 어려움을 극복하는데 전략적 도움을 받을 수 있기를 희망.

○ 환영사(Att. Nergis Saglik, 튀르키예 대통령실 법무실장)

- 튀르키예 이스탄불에서 46 COLP를 개최하게 되어 기쁘게 생각하고, COLP를 통해 해양과 관련된 법정정책적 논의가 활발히 이루어지기를 희망하며, 특히 주변국과의 해양문제를 평화적으로 해결할 수 있는 다양한 방안이 논의되어 튀르키예 해양정책 발전에 기여하기를 희망

○ 환영사(Prof. Orhan Celik, 앙카라 대학교 부총장)

- 46 COLP가 튀르키예에서 개최되는 것을 축하. 이를 통해 앙카라 대학교의 해운해사법 센터(DEHUKAM)의 네트워크가 확대되고 연구의 범위 또한 확장되기를 희망

○ 환영사(Unal Baylan, 튀르키예 교통인프라부 해양실장)

- 46 COLP를 통해 튀르키예 정부기관과 학술기관간 네트워크가 확장되고 이를 통해, 해양전략 및 정책 개발에 깊이가 더해지기를 희망
- 특히, 현재 러-우 전쟁 등으로 불안한 국제정세 속에 지정학적으로 중요한 위치에 있는 튀르키예와 여러 국가들에게 해양전략 및 정책, 지속적인 해운과 관련하여 많은 함의를 제공해주기를 희망
- 또한 튀르키예가 기후변화와 관련하여 국제해사협약 등에 있어 주도적인 역할을 담당할 수 있도록 COLP를 통해 많은 논의가 이루어지기를 희망

개회식 사진



□ 패널 1 동부 지중해 협력(좌장 Awn Al-Khasawneh, 전 요르단 총리 및 ICJ 재판관)

○ Türkiye's Legal and Political Approach to the Eastern Mediterranean(발표 Ferit Orcun Basaran, 튀르키예 외교부 해양-항공경계과 담당관)

- 흑해, 동지중해, 에게해에서의 주요 해양 이슈에 대한 튀르키예의 시각을 제시
- 에너지에 대한 수요 증가, 해상운송 기반 무역거래량 증가 등으로 인해 공해로의 통로를 확보하는 것은 튀르키예에게 매우 중요한 이슈임
- 튀르키예와 그리스 간에는 중첩되는 해양경계획정 수역, 사이프러스 문제 등을 포함한 지속되는 정치적 갈등이 존재함
- 튀르키예와 리비아 간 MOU는 튀르키예의 권리에 반하는 Eastmed의 파이프라인 프로젝트에 대한 튀르키예의 대응임
- 튀르키예는 사이프러스 문제에 대해 2개 국가 해법을 추구하고 있으며 다른 해결방안은 불가능할 것으로 보임

○ Best Practices in Mediterranean Sea Collaborative maritime Frameworks (발표 Dr. Brian Wilson, U.S. Coast Guard Deputy Director)

- 현재 본부장으로 재직하고 있는 본부(Global Maritime Operational Threat Response Coordination Center)는 협력의 실패로 인해 만들어졌음
- 해양은 불확실성, 리스크, 불확정한 정보 등으로 거대한 범죄현장일고 볼 수 있으며, 이에 대한 협력을 도모하기 위해 2007년 정보공유협정을 체결함
 - 이는 초국가적 안보 위협을 공유할 수 있는 플랫폼이며, 협정이지만 구속력을 가지지 않음
- SUCBAS, NATO MARCOM 등 여러 해양영역인식플랫폼은 존재하며, 노력을 일원화하고 공백이 있는 부분을 찾아 채워야 할 것임

○ Questions of Delimitation and Dispute Settlement in the Eastern Mediterranean(발표 Prof. Maria Gavouneli, ELIAMEP 본부장)

- 유엔총회에서 만남을 가진 튀르키예와 그리스 총리가 해양경계획정에 대해 동의하지 않는다는 것에 동의하기로 했음(agree to disagree)
 - 그리스는 2021년 영해를 12해리를 선포하겠다고 하여 갈등을 악화시킨 바 있음

- 이스라엘과 사이프러스의 경우 성공적으로 협정을 체결했고, 이스라엘은 이미 수익을 얻고 있음

• 작은 문제가 발생하는 경우 국가 간 문제가 아닌 민간 기업간 문제로 다루기로 함

- 동지중해의 해양경계획정문제는 복잡하고 여러 분쟁이 존재하고 있으나, 향후 화석연료에서 녹색에너지 기반으로 전환함에 따라 갈등소재가 줄어들 것으로 기대

○ From Conflict to Cooperation: How Palestine's Accession to the Law of the Sea Convention May Boost the Eastern Mediterranean Neighborliness (발표 Prof. Mutaz M. Qafisheh, Hebron University 교수)

- 이스라엘과 팔레스타인 간 체결된 오슬로협정에 따라 가자지역에게 20해리의 어업권이 인정됐지만, 사실상 이스라엘은 3해리까지만 인정하는 등 협약의 거의 모든 조항을 위반함

- 팔레스타인이 유엔해양법협약에 가입하면 주변국과의 관계를 강화하고, 국제법 기반의 대화를 촉진시키며, 국제법원에 대한 접근권을 가지게 됨으로써 분쟁에 대한 평화적인 해결을 도모할 것으로 사료됨

- 이스라엘은 유엔해양법협약을 원할때만 인정하고 있으며, 이집트는 국경 문제에 대해서는 재판소의 관할권을 인정하지 않는다고 선언함

패널 1 사진



□ 패널 2 지속가능한 해운(좌장 Norman Martinez 교수, IMO 국제해사법소장)

○ IMO 2020 Sulphur Regulation (발표 Dr. Abhay Singh, Gujarat Maritime University Assistant Professor)

- IMO와 MEPC 작업반은 황 함유량 규제의 이행을 계획하면서 모든 이슈를 검토하지 않았다는 점이 드러나고 있으며, 특히 연료 점성률에 대해 특정하고 있지 않은데, 너무 낮은 경우 엔진에 문제가 발생할 수 있으며, 선원들이 점검해야 할 요건들이 증가함에 따른 업무량이 증가, 비용 증가 등의 문제가 있음
- 규제의 원활한 이행을 위해서는 운영, 경제, 법, 계약, 환경 등의 여러 우려사항에 대응 필요

○ Energy Efficiency Existing Ship Index and Carbon Intensity Index Regulations: Legal Issues Surrounding the Contracts of Carriage of Goods by Sea (발표 Dr. Ceren Cerit Dindar, Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Senior Researcher)

- 탄소집약도인덱스(CII)는 선박 운영과 관련된 이산화탄소 배출의 효율성을 평가하기 위한 측정 방법임
- 요구되는 EEXI를 충족하기 위해서는 선박의 구조를 변경해야 하는데, 요구되는 CII를 충족시키기 위해서는 선박을 운영하는 방식을 변경해야 함
- 용선자가 새로운 용선운임을 협상할 기회를 주는 조항이 있지 않다는 점, 발러스트 또는 만선행해시 변경에 대한 제한조항이 없다는 점 등은 보완 필요

○ Optimizing the Vessel Inspection Domain via Robotic Systems: the “Human Element” Conundrum (발표 Dr. Aspasia Pastra, World Maritime University Associate Research Officer)

- WMU는 원격 검사기술에 대한 법적 분석을 수행하고, 법적으로 정해진 검사에 대한 규제 청사진을 개발하는 것을 목적으로 하고 있음
- 자동화의 역설에 대응하기 위해서는, 선급 검사관에 대한 획일화된 능력 및 역량 지침서 마련, 선급의 기술적 역량과 자원 강화, 운영사의 경우 지속적인 운영사 훈련 제공 및 인증, 선원의 STCW 개선 및 가상현실을 활용한 훈련 및 교육 도입 등의 노력 필요

패널 2 사진



□ 패널 3 대륙붕 파트 1(좌장 박영길, KMI 독도해양법연구실)

○ 뱅갈만과 그 이원의 회색 지대: 해안으로부터 200해리의 회색 지대(Grey Areas)의 해양거버넌스 합의(발표 Clive Schofield, 세계해사대학 교수)

- 방글라데시/미얀마 해양경계 획정 사건(뱅갈만 사건)에서 동 사건에서 방글라데시와 미얀마는 양국간 영해, 배타적경제수역, 대륙붕 경계에 대한 단일 경계선 획정을 요청
 - 다만, 본 사건의 재판부의 결정으로 미얀마의 200해리 이내(배타적 경제수역 등) 해역이면서 방글라데시의 200해리 이원 대륙붕이 되는 지역이 발생하였고, 이를 해결하기 위한 방법은 당사국이 결정할 사항이라고 재판부는 결정
- 상기 사건과 더불어 유사한 쟁점의 사건으로 가나와-코트디브와르 해양경계획정 사건, 소말리아-케냐 해양경계획정 사건 등을 설명
- 대륙붕 경계설정의 회색지대인 한 국가의 200해리 이원 대륙붕이면서 다른 국가의 200해리 이내 위치하는 대륙붕에 대해 경계설정 방법론, 회색지대의 유엔해양법협약상 법적 성격 문제 등에 대해 설명
- 국제재판소들이 대륙붕 회색지대에 대해 판례법상 일치된 견해를 보이지 못하여 불확실성과 예측가능성을 저해하고 있는 것으로 보임

○ 북극 연안국들의 대륙붕 한계위원회(CLCS) 정보 제출: 진전 현황(발표 Dr. Ekaterina Antsygina, 함부르크 대학교 박사후 연구원)

- 200해리 이내 대륙붕과 200해리 이원의 확장대륙붕과 관련하여 국제법원의 경계획정 방법은 대체적으로 일치된 견해를 보임

- 다만, 200해리 이원 확장 대륙붕에 대한 관행, 권원, 금전 및 현물 지급과 관련된 사항에 대해서는 개별 판례상 견해 차이를 보이는 것으로 나타남
- 200해리 이원 대륙붕이 타국의 200해리 이내까지 확장되는 것에 대해 주저하는 것으로 보임
- 북극해역 확장대륙붕과 관련하여, 미국, 노르웨이, 캐나다, 러시아, 덴마크 등이 정보를 제출했으며, 이 중 노르웨이, 캐나다, 러시아, 덴마크의 확장 대륙붕은 중첩함
- 러시아 CLCS 정보 제출 문서(아문센 분지 등)에 대해서 CLCS는 2023년 러시아의 의견을 대체적으로 수용한 권고를 결정
- 캐나다, 덴마크 등도 CLCS에 정보를 제출하였지만 현재까지 CLCS로부터 권고 결정을 받지 못하였음
- 북극해역 국가간 중첩하는 대륙붕에 대해 가나-코트디부와르 사건을 참조할 수 있으며, 국가간 대륙붕 권원 주장이 충돌하는 것을 방지하기 위해 정보 공유 및 대륙붕에 대한 공동 인정 등을 고려할 수 있음
- 상기 외에도 유엔해양법협약상 강제분쟁해결 제도 등을 활용할 수 있으며, 경계 획정 전 북극해 활동과 관련하여 유엔해양법협약 제83조를 적용할 수 있을 것으로 보임

○ 남중국해 확장 대륙붕 주장 : 전망과 미래(발표 Prof. Jay Batongbacal, 필리핀대학교 해사해양법연구소 소장)

- 남중국해는 다양한 국가들이 위치하고 있는 해역으로 이들 국가의 대륙붕 권원 주장이 서로 중첩하고 있음
- 2016년 남중국해 중재사건으로 중국의 남중국해 권원 주장은 간접적으로 타당하지 않음을 확인
- 200해리 이원 확장 대륙붕과 관련하여 바베이도스-트리니다드토바고 해양경계획정 사건과 니카라과-콜롬비아 대륙붕 경계획정 사건을 참조할 수 있음
 - 특히, 확장대륙붕과 관련하여 이들 사건의 3단계 경계획정법, 관련 해안의 정의 등이 남중국해 경계획정에 참조할 수 있음
- 방글라데시-인도 해양경계획정 사건과 코트디부와르-가나 해양경계획정 사건에서 관련 해안의 효과를 감소시키지 않은 것 또한 참조할 수 있음
- 베트남, 말레이시아, 부루나이, 필리핀, 중국이 확장 대륙붕에 대한 정보를 CLCS에

제출하였으며 이들 주장은 인접국가들간 중첩하고 있음.

- 남중국해 모든 주변 국가는 자국에게 유리한 확장 대륙붕의 권원을 주장하고 있으며, 이들 대륙붕은 1개 또는 다수의 국가들과의 권원과 중첩함으로써 관련된 모든 국가가 대륙붕 경계확정을 위한 협상에 참가하지 않을 경우 근시일내 문제를 해결하기는 쉽지 않을 것으로 보임

○ 관습국제법상 확장대륙붕 : 유엔해양법협약 비당사국에 대한 기대와 도전(발표 Esteban Restrepo, 콜롬비아 외교부 법무관)

- 200해리 이원 확장 대륙붕과 관련하여 국제해저기구 자원 개발 문제, BBNJ 문제 등 많은 문제들이 국제사회에서 논의되고 있음
- 콜롬비아와 니카라과는 니카라과가 주장하는 확장 대륙붕이 콜롬비아의 200해리 해역에 중첩하는 것에 대해 분쟁이 있는 것을 확인하고 이들 대륙붕에 대한 경계확정을 위해 국제사법재판소에 사건을 회부
- 2012년 니카라과와 콜롬비아는 대륙붕을 제외한 해양경계와 관련하여 국제사법재판소의 판결을 받은 바 있음
- 니카라과는 유엔해양법협약의 당사국인 반면, 콜롬비아는 협약의 당사국이 아니므로 관습국제법 적용을 통해 양국간 중첩 해역 분쟁에 대해 재판부는 판결

패널 3 사진



□ 패널 4A 대륙붕 파트 2(좌장 Dr Iva Parlov, BI 노르웨이 경영대학원 법정책학과 부교수)

- 200해리 이원 대륙붕의 경계확정 관련 최근 판례 발전 현황(발표 Prof. Yoshifumi Tanaka, 코펜하겐대학교 교수)

- 200해리 이원 확장 대륙붕 문제는 현대 해양법에 있어 풀리지 않는 문제 중 하나임
- 200해리 이원 대륙붕 권원이 타국의 기선으로부터 200해리 이내로 확장되는 대륙붕 회식지대(니카라과-콜롬비아 대륙붕 경계 획정 사건)
 - 국제사법재판소는 니카라과-콜롬비아 대륙붕 경계 획정 사건에서 200해리 이원 대륙붕의 권원이 타국의 기선으로부터 200해리 이내의 해역까지 확장되지 않는다고 결정
- CLCS와 국제해양재판소와의 관계(모리셔스/몰디브 해양경계 획정 사건)
 - 국제해양법재판소 또한 모리셔스/몰디브 해양경계 획정 사건에서 200해리 이원 대륙붕이 타국 기선으로부터 200해리 이내의 해역까지 확장될 수 없다고 판단
- 대륙붕과 상부 수역의 법제도를 분리하여 오는 복잡성을 미연에 차단하기 위함

○ 대륙붕과 관습국제법 : 니카라과-콜롬비아 대륙붕 경계사건을 중심으로(발표 Dr. Mohit Gupta, 인도 구자랏해양대학교 조교수)

- 관습국제법을 확인하는 것은 해양정책에 있어 2가지 관점에서 중요성을 가짐
 - 유엔해양법협약의 흠결을 보완(예, 군함의 권리, 역사적 권리 등)
 - 유엔해양법협약 비당사국의 해양 관련 분쟁 해결을 위한 준거법
- 니카라과-콜롬비아 사건에서 재판부는 200해리 이원 확장대륙붕이 상대국의 영해기선 200해리 수역 이내까지 확장하기 어렵다는 관습국제법이라고 언급하였으나, 관습국제법의 요건인 국가관행과 법적확신에 대해 구체적인 논거를 제시하지 않음
- 이에 대한 일부 국가관행이 존재하지만 단순히 국가관행의 존재가 법적확신으로 연결되지는 않음(국제법위원회 의견)
- 국제사법재판소의 관습국제법을 확인하는 이러한 태도는 국제관습을 확인하는 국제사법재판소의 방법론에 대해 또 다른 논의를 유발함

○ 대륙붕 경계획정 관련 공평한 고려(발표 Dr. Murat Sumer, IMO 국제해사법연구소 강사)

- 튀니지-리비아 대륙붕 사건에서 재판소는 형평(Equity)을 정의(justice)의 개념에서 직접적으로 발현된 개념으로 정의하고 정의(justice)를 행하는 법원은 이러한 형평을 적용해야 한다고 언급
- 해양경계획정에서 형평한 결과를 위해 가장 중요하게 고려해야 할 것은 해안의 지형

적 특징이며, 다음으로 중요한 것이 비지형적 요소로 안보, 자원 등이 있음

- 다만 이러한 요소들이 개별 사건마다 재판소에 따라 달리 고려되고 있음
- 이에, 궁극적인 형평한 해결을 위해서는 각 고려해야할 요소들이 지속적이고 일정하게 검토되어야 함

○ 공평한 해결을 위한 유연한 접근법 : 대륙붕 경계확정의 발전을 중심으로(발표 Dr. Angeles Jimenez Garcia-Carriazo)

- 해양경계확정에는 확정된 방법론이 없으며, 지난 15년 동안 공평한 원칙을 근거한 유연한 경계확정 접근법이 등거리선에 근거한 경계확정 방법보다 우선하여 적용되었음
- 200해리 이원 확장 대륙붕의 경계확정 방법론은 아직 초기단계이며, 개별 사건의 특별한 사정을 고려하여 공평한 해결이 경계확정에서 근본이 되어야 할 것임
- 니카라과-콜롬비아 대륙붕 경계확정 사건의 방법론 또한 단일의 방법에 대한 일반적 적용가능성이 아닌 개별 사건의 공평한 해결을 위한 방법론으로 보아야 할 것임

패널 4A 사진



□ 패널 4B 안전한 해운(좌장 Dr. Felicity G. Attard, 말타대학교 강사)

○ Legal Status of Unmanned Ships Under the Provision of the United Nations Convention on the Law of the Sea (발표 Dr. Bülent Sözer, Piri Reis University Assistant Professor)

- 해양법협약상 선박에 대한 정의가 없음
- MASS는 정도에 따라 인간으로부터 독립적으로 운영될 수 있는 선박으로, 특히 운항을

책임지는 선원이 승선하지 않고 운항할 수 있는 역량을 갖춘 선박을 의미함

- 현재 해사법, 보험법 등의 영역은 무인선박을 수용할 수 있는 준비가 되어 있지 않음

○ Piracy and Maritime Security: Challenges to Shipping and Law of the Sea
(발표 Prof. Ademuni-Odeke, Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law, Special Adviser and Senior Researcher)

- 호르무즈 해협, 말라카 해협, 수에즈 운하 등의 주요 해상 길목에는 해적의 문제 등 해상안보에 위협되는 요소들이 있음
- 해적문제는 구금 및 억류에 의한 비용 발생 문제, 유엔해양법에서 보장하고 있는 안전하고 자유로운 운항의 문제, 상선에 무장 경비원 승선에 따른 법적 문제 등을 제기함
- 이외에도 해상안보에 위협되는 요소로는 선박 폭침이 있으며, 2002년 에덴항만에서 일어난 USS Cole에 대한 폭탄공격, 2010년 Super Ferry14사건 등이 있음
- 해상에서의 공격은 인적 및 경제적 손실을 야기할 뿐만 아니라, 환경오염 발생, 항행의 자유 등의 원칙에 대한 부정적인 영향과 국제 무역 및 경제적 발전을 저해함
- 소말리아 해적에 대응하기 위한 대규모 군사력이 꾸려졌지만, 이외 기니만에서의 해적에 대한 무대응, 해상 이주민에 대한

○ Negative Implications of China's Military Activities in East Asia for Maritime Shipping(발표 Prof. Tetsuo Kotani, Japan Institute of International Affairs, Senior Fellow)

- 대만에 대해 증가하는 중국의 군사적 캠페인은 항행의 자유와 해상운송에 부정적인 영향을 미침
- 특히 대만은 세계 주요 반도체 수출국으로 세계경제에 부정적인 영향을 미칠 것임
- 일본은 2022년 8월 중국의 군사훈련에 대해 공식 항의를 하기로 결정하였음
- 이는 중국이 일본의 일부 EEZ을 항행금지구역으로 설정하는 등 유엔해양법협약 제58 조제3항에 명시된 연안국 권리에 대한 상당한 주의 의무를 지키지 않았음
- 중국은 타국 EEZ에서 군사훈련을 실시하면서 자국의 EEZ 내 외국선박이 군사훈련을 실시하는 것을 금지하는 등 이중적인 태도를 가지고 있음

○ Freedom of Navigation in Turkish Straits During Wartime (발표 Prof. Yücel Acer, Ankara University Senior Researcher)

- 몬트로협정이 튀르키예 해협에 적용되고 있음. 평상시 모든 상선은 해협을 자유롭게 지나갈 수 있는 권리를 가지며, 군함의 경우 튀르키예에게 2주 전에 사전 통보를 해야하고, 튀르키예는 통과할 수 있는 군함의 척수와 크기에 제한을 둘 수 있음
- 제2차 세계대전은 몬트로 협정을 실험한 계기가 되었음
- 미국, 영국 등이 러시아를 대상으로 전쟁을 선언하지 않았기 때문에 협정에 따라 해협을 통과할 수 있지만, 튀르키예는 모든 군함이 전쟁 중 해협을 통과하지 못하도록 결정하였음

패널 4B 사진



□ 패널 5A 지속가능한 해운(좌장 Prof. Nil Kula, 앙카라 대학교 해양해사법센터 이사, 해운경영학부 교수)

○ 국내 내항여객선 안전 제고: 국내 내항여객선 안전 관련 IMO 모델 규정의 중요성 (발표 Elda Kazara-Belja, IMO 국제해사법연구소 강사)

- 내항 여객선은 역사적으로 섬에 거주하는 주민들의 자유로운 이동과 국가 경제 생활에 중요한 역할을 하였음
- 내항 여객선 사고는 한번의 사고로 많은 인명을 손실하고 있음
 - 1987년 MV DONA Paz호 사건, 세월호 사고 등
- 내항 여객선 사고의 주된 원인은 승선인원 초과, 감항성 부족, 선원 훈련 부족, 수색 구조 자원 부족 등 주로 규제와 연관된 사항임

- 국내 내항여객선을 위한 IMO 모델 규정(비구속적 규정)은 국가들에게 내항 여객선 사고 원인을 규제할 수 있는 규정을 손쉽게 제정할 수 있도록 도움을 제공할 것임

○ 국제해운 온실가스 배출 감소 규제: Net Zero를 위하여 (발표 Dr. Beatriz Martinez Romero, 코펜하겐대학교 국제법정책센터 부교수)

- 국제해운 온실가스 배출량은 글로벌 온실가스 배출의 약 3%에 해당하나, 향후 이 수치는 증가할 것으로 예상됨.
 - 특히 온실가스 배출 감소를 위한 BAU 효율성도 목표치 보다 하향하고 있음
- IMO는 UNFCCC체제하에 채택된 파리협정의 약속된 온실가스 배출량을 달성하기 위해 2023년 국제해운 온실가스 배출량 감소를 위한 개정 전략을 채택함
 - 이 전략은 기존 MARPOL협약의 EEDI, EEXI, CI 등 선박설계 및 운항 효율 규제와 포함하여, ETS 등 시장기반 조치, 비화석연료 활용에 대한 조치를 포함
- IMO는 현재 개발된 협약의 규제제도를 비차별원칙을 통해 국적에 관계없이 모든 규제대상 선박에게 적용할 예정
- 또한 2023 개정 전략에서 정하고 있는 2040년 화석 연료 전환, ETS 시스템 제도 등을 정착하여 2050년까지 탄소제로를 달성할 것임

○ 2050 Net-Zero 데드라인을 위한 실질적인 도전: 남미 기국 및 항만국 제도를 중심으로 (발표 Captain Jesus Menacho, 페루 해안경비대 검사 및 항만국통제 국장)

- IMO는 2023년 국제해운 온실가스 배출 감소에 관한 IMO 전략을 채택하고 2050년까지 탄소 제로(Net-Zero) 달성을 천명함
- 이러한 IMO의 전략은 UN SDG 목표 중 6번, 7번, 13번, 14번과 연계하여 국제사회의 공감대와 정책적 동력을 얻고 있음
- 2023년 IMO 개정전략은 우선 MARPOL협약 부속서 6을 중심으로 이루어져 있는데, 남미의 19개 국가 중 8개국만이 이 부속서를 채택하고 있어 남미 지역에서 이러한 목표를 정해진 기간에 달성할 수 있을지는 의문
 - 남미는 긴 해안선과 다양한 내항 수로를 가지고 있어 해운과 밀접한 관계를 가지고 있으며, 해운산업에서 배출되는 온실가스 또한 상당함
 - 반면 많은 남미 국가들이 MARPOL협약 부속서 6 등 관련 기술 규정을 채택하고 있지 않아 온실가스 배출 감소를 위한 기술 규제에 한계

- 남미 국가들이 속히 IMO 규제에 동참해야 할 것이며, 관련 규정 이행을 위한 선진국들의 기술협력이 이루어져야 할 것임

패널 5A 사진



□ 패널 5B 강대국 경쟁 및 군사분쟁, 그리고 해운(Raul Pedrozo, U.S. Naval War College 교수)

○ Blockade during Armed Conflict (Gregory Rose, University of Wollongong Professor)

- 유사시 봉쇄에 관한 국제법은 1995년 San Remo Manual에서 규칙 93~104에서 다루고 있으며, 2023년 New Port Manual이 채택됐음
- 2003년 러시아와 우크라이나 간 협정에 의해 아조브해의 공유하는 내수를 패쇄함으로서 자유항행과 공해의 자유권리를 없앴으며, 현재 러시아가 아조브해를 패쇄시키고 장악하고 있음
- IMO는 일명 인도적인 차원에서 '청색통로'라를 제안했으나, 러시아가 이에 동의했지만 우크라이나가 정치적인 이유로 거부하면서 설립되지 못함
- 이후 곡물협정이 체결되었으며, 튀르키예는 몬트로협정에서 요구하는 것보다 강화된 조치를 하기로 결정하여 모든 군함은 튀르키예 해협을 통과할 수 없음

○ Ports and Protection of Shipping Lines of Communication (Dr. Joanna Siekiera, NATO Stability Policing Center of Excellence Legal Advisor)

- 항행의 자유에 대한 가장 큰 위협은 중국이 가하고 있으며, NATO는 작년 2개 공식 문서에 해사안보를 포함시키기로 합의함

- 파키스탄 항만과 스리랑카 항만에 대한 중국의 장기 임차, 솔로몬과 협력협정을 맺음으로서 태평양을 식민지화 하는 등 중국은 경제력을 활용하여 공격적으로 서방국들의 접근권을 차단하는 전략을 추진하고 있음

○ Doctrinal Issues in the Law of Naval Warfare (Dr. Kenneth Buhl, Royal Danish Defense Academy Commander)

- 해상봉쇄는 전쟁을 선포하는 행위이며, 개인적인 의견으로는 2023년 8월 13일의 행위는 합법적인 전쟁의 행위라고 생각됨
- 그러나 러시아는 이를 전쟁이 아니라고 부정하며 군사적 공간 침략이라고 주장하고 있음
- 전쟁시 전리에 관한 법규는 해상전쟁법에서 명시하고 있으며, 이에 따라 곡물은 전쟁에 이용될 수 있는 수단으로 해당되지 못함

패널 5B 사진



□ 패널 6A 항해의 자유(Prof. James Kraska, Naval War College 교수)

○ Unmanned Vehicles and Freedom of Navigation(Dr. Sanjeet Ruhel, IMO International Maritime Law Institute 니폰재단 강사)

- 자율(autonomous)의 의미가 무엇인지 명확히 합의된 정의가 없으며, 이와 관련된 법이 부재
- 자율운항선박은 3단계로 구분될 수 있으며, 완전한 자율운항선박의 경우 어떠한 법적 권리와 의무를 가지는지 검토 필요
- 완전히 자율적인 해상장치에 대해 일치된 국가실행이 존재하지 않음

- 군함의 정의와 완전한 자율운항이 가능한지에 대해서도 합의가 없음

○ Freedom of Navigation through Archipelagic States(Aristyo Rizka Darmawan, University of Indonesia 강사)

- 22개국이 유엔해양법협약 제46조상 군도국가임을 선언했으며, 이 중 인도네시아만이 제53조를 근거로 군도 해상로를 설정하고 있음
- 제53조에 의해 설정된 군도 해상로는 국제운항을 위해 사용되는 항공기 통항 권리에 도 영향을 미침
- 다만, 이와 관련하여 “국제운항을 위해 평소 사용되는 항로”에 대한 인도네시아와 미국의 해석이 상이하며, 미국은 2014년 국무부 보고서에서 지정된 군도해상로 외에서의 항공로에 대한 인도네시아의 일부 실행이 유엔해양법협약과 일치하지 않는다고 지적함
- 현재 인도네시아는 남북 군도해상로만 설정하고 있는데, 나머지 동서 군도 해상로도 설정하며 이로 비롯된 불확실성을 해소시킬 필요가 있음

○ Offshore Energy and Freedom of Navigation(Dr. Camille Goodman, University of Wollongong 선임강사)

- 해상풍력은 중국, 영국, 독일, 네덜란드, 덴마크, 벨기에 등의 국가에서 집중적으로 개발하고 있으며, 친환경 에너지로의 전환요구에 따라 향후 확대 될 것으로 기대
- 해상풍력은 어업권, 석유 및 가스 개발권, 항행 등 다른 해양의 이용권에 영향을 줄 수 있으며 이 문제에 대한 유엔해양법상 검토 필요
- 궁극적으로 적절한 고려의 의무가 효과적이기 위해서는 국가간 협력이 중요함

패널 6A 사진



□ 패널 6B 해양환경보호(좌장 Dr. Nilufer Oral, 싱가포르대학교 교수)

○ 유엔해양법협약과 기후변화: 유엔해양법협약 제12부의 해양-기후 연결 방법을 중심으로 (발표 Dr. Lan Nguyen, 위트레흐트대학교 조교수)

- 유엔해양법협약은 온실가스 배출에 대한 명시적 규정을 두고 있지 않아, 기후변화협약 등에서 정하고 있는 규제를 유엔해양법협약을 통해 해양에도 적용할 수 있을지 관건
- 유엔해양법협약 제192조는 해양환경보호를 위한 일반적 의무를 정하고 있으며, 제207조에서 제212조는 오염원 규제에 대해 정하고 있음
- 조약법에 관한 비엔나 협약 제31조제3항(c)호는 당사국간 적용가능한 국제법의 관계 규칙을 조약의 해석을 위한 적용할 수 있다고 정하고 있음
- 유엔해양법협약과 유엔기후변화협약은 별도의 조약 체계를 가지고 있지만 유엔기후변화협약 Umbrella협약으로 유엔해양법협약을 분야별 의무준수를 위한 협약으로 고려할 수 있음
- 다만 유엔해양법협약 12부 해석에 있어 기후변화 국제 협정을 참조할 있는지, 유엔해양법협약상 의무 등과 관련하여 유엔기후변화협약에서 정하고 있는 규정을 의무로 해석할 수 있는지에 대한 지침이 필요

○ 탈탄소화 및 기술규제 기준 : 규정의 경계를 넘어서 (발표 Dr. Tafsir Johansson, 세계해사대학 조교수; Mr Thomas Klenum, 라이베리아선급 혁신규정부 부장)

- 탈탄소화를 위한 기술은 지속적으로 연구 중에 있으며, 특히 화석연료 전환이 주요 방안이 될 것으로 생각됨
- 반면, 선박의 온실가스를 규제하는 IMO 규정들은 대부분 사후적인 조치이며, 절차상 많은 과정을 거쳐야 함으로 신속히 변하고 있는 기후변화와 빠른 기술개발을 규정하기에 느림
- 이에 IMO는 목표기반 기준을 설정하고 향후 선박의 가용기간을 고려하여 안전 기술을 적용하도록 정하고 있음
- 반면, 이러한 제도는 유연성이 부족하여 급변하는 기술 개발을 적절히 규제하기 어려움
- 따라서, 빠르게 변화는 현상과 기술개발을 동시에 규제하기 위해서는 개념적 규정으로서 Umbrella 규정을 설정하고 이해관계자들이 자기 규제를 행할 수 있도록 해야 할 것임.

○ 국제법상 기후변화 국가의무에 대한 권고적 의견 : 향후 예상 (발표 Prof. Richard Barnes, 링컨대학교 로스쿨 교수)

- 현재, 국제사법재판소, 국제해양법재판소, 미주인권법원 등에서 기후변화와 관련된 권고적 의견 심리 또는 관련 재판이 이루어지고 있음
- 국제사법재판소의 경우, 바누아투를 중심으로 18개국이 주도하고 132개국의 지지를 받아 지난 4월 유엔총회를 통해 기후변화 국가의무에 관한 권고적 의견 요청이 이루어짐
- 미주인권법원의 경우, 칠레와 콜롬비아가 지난 1월 기후변화와 관련하여 6개분야 21개 질의에 대하여 미주인권법원에 법률해석을 요청
 - 기후변화 방지를 위한 상당한 주의의무, 생존권, 아동인권, 절차적 권리, 환경보호, 공통의 차별화된 책임 등 6개 분야
- 국제해양법재판소의 경우, 소도서위원회가 해양 산성화 등 기후변화로 인한 해양오염에 있어 국가의무와 관련하여 권고적 의견을 작년 12월에 요청
 - 유엔해양법협약과 다른 협약과의 관계, 적용법(준거법), 유엔해양법협약 제12부 적용 방법, 온실가스 배출이 해양오염을 해당하는지 등이 쟁점

○ 플라스틱협정을 위한 협상: 파리에서 나이로비로; 개발과 과제 (발표 Dr. Aleke Stofen-O'Brien, 세계해사대학 조교수)

- 플라스틱은 93%가 화석연료를 사용하여 제작되며, 따라서 플라스틱 생산은 또 다른 온실가스 배출로 유발하며 기후변화로 연결됨
- 기후변화가 지속적인 국제문제가 되고 있는 가운데 플라스틱 생산 요구가 지속적으로 증가하고 있어 플라스틱으로 인한 환경 문제를 비롯하여 온실가스 문제 또한 지속적으로 제기되고 있음
- 이에 플라스틱 생산을 유엔기후변화협약 등과 연계하여 플라스틱으로 인한 온실가스 배출 및 환경오염을 최소화하기 위한 새로운 협약 개발 필요

패널 6B 사진



□ 기조연설 (연사 James Kraska, 미 해군대학 국제법센터 센터장)

- 현재 해운의 탈탄소화가 IMO를 통해 많은 국가에서 진행중임
- 46 COLP의 논의가 2023 IMO 탈탄소화 전략 발전에 기여하기를 희망하고 이를 통해 학문 후속세대 연구에도 동력을 제공할 수 있기를 기대
- UNFCCC의 공동의 차별화된 의무 원칙과 IMO의 비호의적 대우에 근거한 비차별 원칙이 서로 조화되기 힘든 원칙들임
- 이에 IMO의 탈탄소화 정책이 거시적인 관점에서 한계를 제공하고 있는 것으로 보임
- 이러한 문제를 해결하기 위해 역량강화 및 기술이전 등이 적극적으로 이루어져야할 것으로 보임
- 한국을 비롯하여 일본 등 많은 국가들이 이미 해운분야의 탈탄소화를 위해 역량강화와 기술이전 협력을 하고 있는 것으로 보이며 이는 IMO의 목적을 달성하는데 많은 기여를 하고 있는 것으로 보임

기조연설 사진



□ 패널 7 관할권 이원 생물다양성(BBNJ)(좌장 Prof. Ronan Long, 세계해사대학 해양법정책연구소 소장)

○ 국가관할권 이원 해양보호구역 : 법적평가 (발표 Prof. S. Shanthakumar, 인도 구자랏 해양대학교 교수)

- 관할권 이원 해역에 해양보호구역 설정은 항해의 자유, 해저전선 설치, 자원탐사 등에 많은 영향을 미침
- 그러나, 생물 자원 보호와 관련하여 해양보호구역 설정은 가장 효과적인 수단 중에 하나 일 것으로 생각
- 다만, 1994 어업협정 및 FAO를 통해 지역수산기구가 이미 운영중이고 이들을 통해 해양 생명 자원에 관한 감시 및 통제 제도가 이행 중에 있으므로 해양보호구역이 이러한 기존의 제도들과 조화롭게 이행될 수 있도록 고려해야함
- 또한, 해양보호구역 설정 시 유엔해양법협약을 통해 확립된 공해의 자유 원칙 등 또한 함께 평가되어야 할 것임

○ BBNJ 협정상 분쟁 해결 규정 (발표 Prof Kentaro Nishimoto, 토호쿠대학교 교수)

- BBNJ는 당사국간 분쟁이 발생하였을 때 이의 해결을 위한 분쟁해결 제도를 규정하고 있음
- 다만 일부 국가의 경우 BBNJ 분쟁 해결 절차를 자국의 관할권 주장의 수단으로 보고 있는 경우가 있으며, 이는 BBNJ협정의 효과적인 이행에 걸림돌이 될 수 있음
- 분쟁 해결 절차의 적절한 운용은 향후 BBNJ협정 이행과 적용에 있어 흥미로운 쟁점

이 될 것으로 생각

○ BBNJ 협정 개발에 있어 NGOs의 역할 (발표 Dr. Maria Amalia Rodriguez, 세계 해사대학 연구위원)

- NGOs는 BBNJ협정과 관련하여 공식회의 참석, 공적 문서 검토, 각국 대표단들에게 NGOs 연구 및 조사결과 자료 제공, 회의석상 발표 및 설명 등을 통해 BBNJ협정 성안 과정에 참여
- 특히, 각국 대표단의 일원이 지속적으로 변경되는 반면, NGOs 대표단은 지속성을 유지하여 BBNJ협정 협상 과정이 일관성을 유지하도록 노력
- 또한 코로나-19 기간 동안 각국 대표단이 실제 협상 절차에 참석하기 어려워 협정 성안에 어려움을 겪은 반면 NGOs는 온라인회의 등을 통해 지속적으로 협상 과정에 참여하여 논의가 지속될 수 있도록 기여

○ BBNJ와 유엔해양법협약 비당사국 (발표 Prof. Ismail Demir, 앙카라대학교 해양해사법센터 연구위원)

- BBNJ협정 협상 과정에서 인류공동유산 원칙 아래 해양생명자원 보호의 보편성이 강조되었으며 이는 유엔해양법협약 비당사국에게도 많은 영향을 미침
- 반면 유엔해양법협약 제15부상 BBNJ협정에 관한 유보 또는 예외 규정이 없어 유엔해양법협약 비당사국들은 BBNJ협정 비준을 고심함
- 그러나 BBNJ협정은 유엔해양법협약과 다르며 보편성 또한 확보하고 있으므로 다수의 국가들이 이 협정을 근시일내 비준해야할 것임

패널 7 사진



□ 폐회식

○ 폐회사 1 (연사 Mustafa Baskara, 앙카라대학교 해양해사법센터 대표)

- 46 COLP를 통해 해양환경, 지속가능한 해운, 기후변화 등과 관련된 많은 주제가 논의된 것에 감사
- 참여해준 모든 기관과 발표자, 토론자에게 감사하며, 금번 논의를 통해 튀르키예의 해양정책이 한층 발전하기를 희망
- 또한, 금번 논의를 통해 튀르키예가 위치한 동부 지중해 해역에서의 협력을 위한 방안이 좀 더 논의되기를 희망하며, 해양과 관련된 기관과 튀르키예 앙카라대학교를 비롯한 여러 연구기관과의 협력이 확장되기를 기대

○ 폐회사 2 (연사 James Kraska, 미 해군대학 국제법센터 센터장)

- 46 COLP가 이스탄불에서 성공적으로 개최될 수 있도록 협력해 준 모든 기관에게 감사하고 이 COLP가 지속적으로 해양법정책의 발전을 깊이 있게 논의할 수 있는 장이 되기를 희망

폐회식 사진



□ 학회 운영 회의

○ 47 COLP 개최 장소 후보지 논의

○ COLP 학회지 발간을 위한 논문 및 출판기관 협의

학회 운영 회의 사진



6. 기대효과

- 46 COLP 성공적인 개최(전 세계 12개 기관(KMI 포함)이 주최 및 후원, 20여개국 분야별 전문가 48명이 발표자 및 토론자로 참여)로 KMI 위상 강화 및 국제 네트워크 확장
- 유엔해양법협약에 관한 최신 국제적 논의 동향(대륙붕 경계획정, BBNJ협정, 기후변화 등)에 관한 국제 전문가들의 분석 및 견해를 분석하여 향후 연구에 활용

