

해양경제안보 리포트

Ocean Economic Security Report

발간일 | 2026년 8월(3호)

발행인 | 조정희 한국해양수산개발원장

감수 | 한덕훈 글로벌전략연구본부장

담당 | 임병호 해양안보전략연구실

발행처 | 한국해양수산개발원 글로벌전략연구본부

해양안보전략연구실

주소 | 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

요 약	4
I. 해양안보 주요 이슈 : 상업적 해양이용의 안보화	8
1. 상업적 해양 이용의 안보화	8
2. 한국의 북극항로 시범운항과 해양안보	10
3. 파나마운하 항만 운영권 분쟁과 미·중 전략경쟁	13
II. 주요국 동향	17
1. 한국-칠레, 태평양 해양안보 협력 추진	17
2. 파나마 운하 축소 운영에 따른 공급망 위기감 고조	19
3. 한국, 주요국과 핵심광물 협력 확대	22
4. 일본, 「2026 방위백서」에서 중국 해양팽창 대응 및 해양경제안보 전략 강화	25
5. 쿼드, 「대아세안 협력 공동성명」 채택을 통한 해양경제안보 협력 확대	27
6. 아세안-일본, 「지속혁신성장대화 태스크포스 공동선언」 채택을 통한 공급망·에너지 회복력 강화	29
7. 유럽연합, 흑해 해양안보 훈련으로 국경통제 역량 강화… 무인항공기 통합운영 본격화	31
8. 유럽연합, 해양방위 지출 사상 최대… 핵심 해저 인프라 보호 전략 본격화	33
9. 호주, 해저케이블 회복력 보고서 발표…인도태평양 허브 전략 모색	35
10. 인도, 해양안보 협력 다각화…일본·뉴질랜드와 방위 협력, 민관협력 연구 기반 강화	37
11. 노르웨이·캐나다, 수산 식량안보 정책 갈등 본격화… 공급망 회복력 논쟁 확산	39

III. 해양안보 연구 소개 : 호르무즈해협 국제법 및 해양법 쟁점 최근 연구 동향 .. 42

1. 호르무즈해협 사태의 국제 해양법 및 전쟁법 쟁점(Golchin, S., 2026) 42
2. 호르무즈해협의 법적지위와 유조선 공격(Lott, A. & Kawagishi S., 2022) 46

IV. 전문가 칼럼 : 해양영토 수호를 위한 해양경비법의 국제법 정합성 문제 ... 50

V. 해양안보 행사 56

요약

I 해양안보 주요 이슈

• 상업적 해양 이용의 안보화

- 최근 항로 개척, 항만 운영 등 상업적인 바다 이용이 국가 간 전략경쟁과 제재, 주권·관할권 문제와 결합하면서 외교·안보 사안으로 전환되는 ‘안보화’ 현상이 확대
- 안보화는 신규 상업적 이용이 처음부터 외교·안보 사안으로 다뤄지는 경로와 기존의 경제활동이 강대국 전략경쟁에 의해 사후적으로 안보화되는 경로로 구분
- 한국의 북극항로 시범운항과 파나마운하 항만 운영권 분쟁은 각각 두 경로를 보여주는 사례로, 항로 이용권·항만 운영권 등 민간 해양경제 활동도 국가 간 전략경쟁의 지렛대이자 새로운 안보 리스크가 될 수 있음을 시사

• 한국의 북극항로 시범운항과 해양안보

- 한국의 북극항로 시범운항은 운항거리 단축과 비용 절감이라는 경제적 유인에도 불구하고, 러시아의 통항 허가·협력과 서방의 대러 제재가 맞물리면서 상업적 타당성 검증 이전부터 외교·안보적 고려가 요구
- 대형 국적선사들이 제재·환경 리스크 등을 이유로 참여를 기피한 가운데 한국 정부는 러시아 선박선 지원이 필요 없는 시기에 운항 일정을 조정하고 미국 등 관련국과 사전 협의를 진행하는 등 지정학적 리스크 관리에 주력
- 이는 새로운 상업항로의 이용이 제재 체계와 국가 간 외교관계라는 조건 속에서 추진되는 사례로, 새로운 상업적 해양의 이용이 처음부터 안보화되는 경로를 보여줌

• 파나마운하 항만 운영권 분쟁과 미·중 전략경쟁

- 1997년부터 약 30년간 유지된 CK허치슨의 파나마 발보아·크리스토팔항 운영권은 미·중 전략경쟁이 격화되면서 단순한 민간 상업계약에서 국가안보 및 전략적 통제 문제로 전환
- 트럼프 행정부의 문제 제기와 CK허치슨의 항만 매각 추진, 중국 정부의 개입에 이어 파나마 대법원의 계약 위헌판결과 정부의 항만 접수, 중국의 반발 및 국제중재로 확산되면서 항만 운영권이 미·중 전략경쟁의 쟁점으로 부상
- 이는 기존의 상업적 해양 이용이 외부의 지정학적 압력에 의해 국가안보 문제로 재정의되는, ‘사후적 안보화’의 대표적인 사례로 평가

• 한국-칠레, 태평양 해양안보 협력 추진

- 산티아고에서 열린 한-칠레 정상회담에서 양국은 광물자원 파트너십, 치안협력, 극지연구 협력, 해양안전·안보협력, 투자협력 등 5건의 양해각서(Memorandum of Understanding, MOU)를 체결·개정
- 금번 합의로 한국과 칠레는 해양안보분야에서의 실질적 협력 수단을 확보함. 특히 동태평양을 하나의 관리 대상 해역으로 접근한다는 점에서 기존 협력과 차별성이 존재

• 파나마 운하 축소 운영에 따른 공급망 위기감 고조

- 최근 엘니뇨 현상으로 인한 가뭄으로 파나마운하청이 물 절약 움직임에 따라, 흘수 제한으로 인한 수송 효율이 감소
- 호르무즈 파나마 동시 제약 국면으로 위험관리의 단위를 개별 항로에서 초크포인트로 변경하고, 초크포인트 노출도에 대한 전략적 파악과 조기경보 체계를 갖추는 것도 추진되어야 함

• 한국, 주요국과 핵심광물 협력 확대

- 2026년 7월 이재명 대통령의 중남미 순방을 계기로 우리나라는 이들 간격으로 두 건의 핵심광물 협력 문서를 체결
- 이번 협력은 우리나라 자원외교가 기업에서 정부로, 그리고 조달처 확보에서 규범 참여로 옮겨가고 있다는 것을 보여줌

• 일본, 「2026년 방위백서」에서 중국 해양팽창 대응 및 해양경제안보 전략 강화

- 일본은 2026년 방위백서에서 중국의 해양팽창과 해상교통로·공급망 불안정을 주요 안보위협으로 인식하고 있으며, 동·남중국해 및 대만해협 안정과 방위산업·공급망 강화를 핵심 과제로 제시

• 쿼드, 「對아세안 협력 공동성명」 채택을 통한 해양경제안보 협력 확대

- 쿼드는 최초의 대(對)아세안 공동성명을 통해 해양안보·경제안보·첨단기술·재난대응을 4대 협력 분야로 제시
- 이번 공동성명을 향후 한국의 인도-태평양 다자협력 참여 및 해양경제안보 전략 수립에 참고할 필요

• 아세안-일본, 「지속혁신성장대화 태스크포스 공동선언」 채택을 통한 공급망·에너지 회복력 강화

- 아세안과 일본은 공급망 안정, 경제안보, 에너지전환, 디지털·그린전환, 인재육성을 5대 협력분야로 제시
- 일본이 공급망·에너지·첨단기술을 경제안보 차원에서 통합적으로 접근하고 있음을 보여주는 사례

- **유럽연합, 흑해 해양안보 훈련으로 국경통제 역량 강화...무인항공기 통합운영 본격화**

- Frontex·EFCA·EMSA 3개 기관 공동 주관, 흑해 다목적 해양훈련(MME Tomic 2026)에서 해양안보·수산단속·해사 안전 기능 통합 실전 검증
- 드론 시범운영에서 V-BAT 무인항공기를 함정 센서체계에 통합하는 운영 개념 실증, Frontex가 시험 결과 및 교훈을 EU 회원국과 공유할 예정

- **호주, 해저케이블 회복력 보고서 발표...인도태평양 허브 전략 모색**

- 호주국립대학교(ANU) 국가안보대학, 「Connected & Protected: 호주 해저케이블 회복력 구축」 발표...지진·닷내리기·의도적 파괴 등 복합 위협과 연방정부 기관 간 책임 불명확 구조적 문제 지적
- 보고서 발표 직전 SUBCO 해저케이블 Indigo West·Indigo Central이 퍼스 해저케이블 보호구역 내에서 결함 발생, 호주의 지리적 위치를 인도태평양 케이블 허브로 자리매김할 것을 제안

- **인도, 해양안보 협력 다각화...일본·뉴질랜드와 방위 협력,민관협력 연구 기반 강화**

- 인도-일본 국방장관 회의에서 해양영역인식(MDA) 강화·정보 공유·수색구조(SAR)·항구 기항·유지보수 시설 접근 포함 해양안보 협력 양해각서(MOA) 서명
- 인도-뉴질랜드 제2차 국방전략대화 개최 및 국가해양재단-리스앤티보 민관협력(PPP) 연구·정책 협력 양해각서(MoU) 체결로 민간 부문의 해양방위 참여 제도화

- **노르웨이·캐나다, 수산 식량안보 정책 갈등 본격화...공급망 회복력 논쟁 확산**

- 노르웨이, 최초의 지속가능 수산식품 시스템 로드맵 발표...지정학적 불확실성·기후변화·공급망 불안정 속에서 수산업이 식량안보에서 담당하는 역할을 공식화
- 캐나다 BC 주 해양 연어 양식 폐지 정책을 둘러싼 식량안보·공급망·원주민 권리 논쟁 본격화, 연어 가격 25.8% 급등으로 수급 불안정 가시화

- 호르무즈해협 사태의 국제 해양법 및 전쟁법 쟁점(Golchin, S., 2026)

- 이란은 협약 비당사국 지위와 지속적 반대를 근거로, 호르무즈해협에 통과통항보다 무해통항이 적용되어 국가안보상 필요한 범위에서 선별적 통항 통제가 가능하다고 법적으로 주장함.
- 일반 통항료는 허용되기 어렵지만 실제 서비스 비용 등은 가능하며, 적국 선박 제한과 중립국 항행 보장은 국제법상 엄격한 기준으로 함께 병행되어야 함.
- 무력충돌 상황에서는 해양법만으로 항행 자유를 실효적으로 보장하기 어려우며, 모든 당사자에게 일방적 적용이 아닌 공정한 국제법 준수를 국제사회 차원에서 촉구해야 함.

- 호르무즈해협의 법적지위와 유조선 공격(Lott, A. & Kawagishi S., 2022)

- 논문은 호르무즈해협에 통과통항이 적용되므로, 통항분리방식 위반만으로 이란이 외국 상선을 나포하거나 장기간 억류하는 조치는 협약상 통과통항을 위법하게 방해한다고 판단
- 이란이 직선기선으로 수역을 내수화해도 기존 통항권은 유지되며, 협약 비당사국 선박도 최소한 계속 정지 불가능한 무해통항을 국제관습법과 국제사법재판소 판례에 따라 향유함.
- 단일 유조선 공격도 무력공격이 될 가능성이 있지만, 자위권 행사에는 공격의 중대성, 국가귀속, 필요성과 비례성이 충분한 객관적 증거로 엄격히 입증되어야 함.

I

해양안보 주요 이슈

: 상업적 해양이용의 안보화

작성자 : 글로벌전략연구본부 채수란 전문연구원(mintblue0928@kmi.re.kr)

1 상업적 해양 이용의 안보화

• 안보화 개념

전통적으로 해양안보는 해적, 불법조업, 군사적 긴장과 같이 물리적 위협을 중심으로 논의되어 왔다. 그런데 최근 국제 해운·항만 부문에서는 이와 결이 다른 현상이 두드러지고 있다. 그것은 바로 항로 개척, 항만 운영, 화물 운송과 같은 상업적 경제활동이 국가 간 전략경쟁, 제재, 주권·관할권 문제와 결합하면서 외교·안보 사안으로 전환되는 현상이다. 국제정치학에서는 이를 ‘안보화(securitization)’라는 개념으로 설명해 왔다. 특정 사안이 일반적인 정치·경제 영역에서 다뤄지다가 행위자가 이를 실존적 위협으로 규정하는 순간 안보 영역으로 옮겨가고 예외적 조치가 정당화된다는 뜻이다. 본래 이 개념은 군사·환경·사회 영역을 설명하기 위해 고안되었지만, 최근에는 상업적 자산(항만, 해저케이블, 조선소 등과 같은 해양 인프라)에도 뚜렷하게 적용되고 있다.

• 안보화의 경로

이러한 안보화 현상은 두 가지 상반된 경로로 나타난다. 하나는 새로운 상업적 이용이 처음부터 외교·안보 사안으로 취급되는 경로이며, 다른 하나는 오랫동안 행해오던 순수 경제 활동이 강대국의 전략 경쟁에 의해 사후적으로 안보화되는 경로이다. 한국의 북극항로 시범운항은 전자를 대표한다. 새로운 상업항로 개척이 처음부터 러시아의 허가·협력 및 서방의 대러 제재 환경에 얽히면서, 사업성을 검토하기에 앞서 외교적 판단을 먼저 요구받게 되는 구조이다. 반면 파나마운하 항만 운영권 분쟁은 후자를 대표한다. 1997년 이래 유지되어 온 순수한 상업 계약이 미·중 전략경쟁 속에서 뒤늦게 국가안보 문제로 재정의된 사례이다.

- 2006년 DP World 사건

후자의 경로, 즉 기존 상업 계약이 사후적으로 안보 문제로 전환되는 현상은 최근에 생겨난 것이 아니라, 이미 반복되던 패턴이었다. 2006년 아랍에미리트(UAE) 국영기업 DP World(Dubai Ports World)가 영국 P&O社(영국의 글로벌 항만·해운기업: Peninsular and Oriental Steam Navigation Company)를 인수하면서 뉴욕·뉴저지, 필라델피아, 마이애미, 볼티모어, 뉴올리언스 등 미국 6개 항만의 터미널 운영권을 확보하려 하자, 미국 재무부 산하 외국인투자심의위원회(CFIUS: Committee on Foreign Investment in the United States)의 공식 승인에도 불구하고 의회에서 거센 반발이 일어났다. 미 하원 군사위원회는 2006년 3월 2일 이 거래의 국가안보 함의를 다루는 청문회를 별도로 열었으며, 결국 DP World는 정치적 압박에 굴복하여 같은 달 미국 내 운영권을 자발적으로 매각하였다. 이 사건은 미 행정부가 공식적으로 안보심사를 통과시킨 인수합병조차 정치적 담론에 의해 사후적으로 안보 문제로 재규정될 수 있음을 보여준 사례이다. 다만 북극항로와 같이 신규 항로·신규 진출이 처음부터 외교적 협의 대상이 되는 경로에는 직접 대응하는 선례는 아니지만, 두 사례가 서로 다른 안보화 경로를 대표한다는 점에서 주목할 필요가 있다.

- 정치적 해프닝에서 제도화로

DP World 사건의 중요성은 사건 자체보다 그 이후 외국인투자 심사체계를 제도적으로 강화하는 계기가 되었다는 데 있다. 2018년 미국 의회는 국방수권법(NDAA: National Defense Authorization Act)의 일부로 「외국인투자위험심사현대화법(FIRRMA: Foreign Investment Risk Review Modernization Act)」을 제정하여 외국인투자심의위원회의 심사 권한을 대폭 확대하였다. 특히 이 법은 부동산 거래가 항만의 일부이거나 항만으로 기능하게 될 경우, 또는 주요 군사시설에 인접한 경우를 명시적으로 외국인투자심의위원회 심사 대상에 포함되었다. 이는 2006년 당시 의회의 즉흥적·정치적 반발에 그쳤던 항만 안보 우려가 12년 뒤, 상시적인 법적 심사 체계로 제도화되었음을 보여준다. 즉 상업적 해양 인프라의 안보화는 일회성 사건이 아닌, 이후 파나마 사례를 비롯한 최근 항만 분쟁을 이해하는 중요한 제도적 선례로 볼 수 있다.

- 합의

두 경로가 보여주는 교훈은 해양안보가 더 이상 군함·해협·군사활동과 같은 전통적 안보에만 국한되지 않는다는 점이다. 항로 이용권, 항만 운영권과 같은 민간 해양경제 활동이 국가 간 전략경쟁의 지렛대가 될 수 있으며, 이는 상업적 행위자와 정책 당국 모두에게 새로운 형태의 리스크가 될 수 있음을 보여준다. 이하에서는 이 두 경로를 각각 대표하는 두 개의 최신 사례, 즉 한국의 북극항로 시범운항과 파나마운하 항만 운영권 분쟁을 구체적으로 살펴본다.

2 한국의 북극항로 시범운항과 해양안보

• 시범운항 개요

해양수산부는 2026년 8월 22일 부산항 신항에서 2,758TEU급 컨테이너선 ‘팬스타 아크로 (PANSTAR ACRO)호’를 투입해 우리나라 최초의 북동항로(NSR: Northern Sea Route) 컨테이너선 시범운항을 시작한다고 밝혔다. 이 사업은 정부 국정과제 56인 「북극항로 시대를 주도 하는 K-해양강국 건설」의 일환으로, 해양수산부가 지난 1월 출범시킨 북극항로 활성화 민간협의회를 중심으로 준비해 왔다. 한국해양진흥공사(해진공)와 한국해운협회는 지난 5월 공모를 거쳐 팬스타라인닷컴을 시범운항 사업자로 최종 선정했으며, 이후 정부는 선사·관계기관과 함께 선박·화물 확보, 선원 구성, 보험 가입, 비상대응체계 마련 등 실제 운항에 필요한 사항을 준비해 왔다.

팬스타그룹은 국내 최대 컨테이너선사 HMM이 보유하던 2,758TEU급 ‘몸바사(Mombasa)호’를 지난 7월 31일 매입해 ‘팬스타 아크로’로 개명하였다. 팬스타 아크로호는 부산항 신항 입항 이후 내빙 기능을 강화하는 선체 보강 작업을 거쳤으며, 한국선급(KR)으로부터 극지 운항의 필수 요건인 ‘극지운항증서(Polar Ship Certificate)’를 발급받았다. 선박에는 극지 운항 경험이 있는 선원 1명을 포함해 총 20명이 승선하였으며, 특히 선장과 항해사는 모두 극지해역 운항을 위한 전문교육을 이수했고, 국내 유일의 쇄빙연구선 아라온호에서 극지운항 경력을 쌓은 항해사가 1등 항해사로 선장을 보좌한다.

운항 경로는 부산항 신항을 출발해 베링해협을 지나 북극해의 NSR을 통과한 뒤, 영국 펠릭스토우(Felixstowe), 네덜란드 로테르담(Rotterdam), 폴란드 그단스크(Gdańsk)에 순차 기항하고 다시 북동항로를 거쳐 부산으로 돌아오는 45일 안팎의 왕복 일정이다. 선박은 8월 30일경 북극해역에 진입해 9월 7일경 통과를 완료할 계획이며, 유럽행 기준 북극해 통과에는 약 8일이 소요되고 항해 거리는 약 6,400km로 예상된다. 화물은 화학제품·중고차·자동차 부품 등 85개 화주사의 실제 수출화물 737TEU에 빈 컨테이너 100개를 더한 총 837TEU가 선적되며, 당초 목표 화물량인 1,300TEU에는 못 미치는 수준이다. 정부는 이번 시범운항을 통해 북동항로의 운항거리, 소요기간 등을 분석할 실증자료를 확보하고, 향후 정기 컨테이너 노선 활용 가능성과 북극항로 활성화를 위한 정책과제를 도출할 계획이다. 아울러 부산시는 팬스타그룹과 별도의 업무협약을 체결해 화물 유치와 행정 지원에 나서는 한편, 향후 캐나다 북쪽을 통과하는 북서항로(NWP: Northwest Passage)의 활용 가능성도 타진한다는 방침이다.

• 경제적 유인

해양수산부에 따르면 부산항에서 로테르담항까지 북동항로를 이용할 경우 운항거리는 약 1만 3,000km로, 수에즈운하를 경유하는 기존 항로보다 약 7,000km(약 35%) 짧다. 이렇게 운항시간이 단축(10일 이상)되면 이로 인한 연료비 절감, 탄소배출량 감소로 이어진다. 정부는 이번 시범운항을 통해 운항거리·소요기간·연료소모량·운항비용·8~9월의 해빙상태 등의 데이터를 종합적으로 분석해 향후 정기 노선 구축에 대한 경제성을 검증하고, 운항에 필요한 조건을 구체화한다는 계획이다.

- **대형 국적선사의
기피와 팬스타의
단독 참여**

그러나 이 시범운항에서 가장 주목할 지점은 항로 자체보다 사업자 선정 과정에 있다. 언론 보도에 따르면 대형 국적선사들은 대러시아 제재 위험과 글로벌 화주들의 환경 문제 제기를 이유로 참여를 꺼렸고, 결국 부산 기반의 중견 해운사인 팬스타그룹이 단독 응모해 사업을 맡게 되었다. 미국 항만에 정기적으로 기항하는 대형 원양 컨테이너선사들은 제재 위험에 더 민감할 수밖에 없으며, 이들의 주요 고객인 다국적 화주들 역시 엄격한 제재 준수 기준을 적용하고 있다. 반면 팬스타는 부산~오사카 국제여객선과 크루즈 사업이 주력이어서 글로벌 원양 노선이나 미국 시장 의존도가 높은 대형 선사에 비해 제재로 인한 사업 영향이 상대적으로 작다는 평가를 받는다. 세계 최대 컨테이너선사인 머스크(Maersk) 역시 2018년 시험운항 이후 북극항로를 기존 동서항로(existing East-West routes)의 상업적 대안으로 보지 않는다는 입장을 밝힌 바 있다. 여기에 환경 문제도 부담으로 작용한다. 나이키와 국제환경단체 오션컨서번시(Ocean Conservancy)는 2019년 기업들이 제품을 북극항로로 운송하지 않도록 하는 ‘북극 기업 해운 서약(Arctic Corporate Shipping Pledge)’을 출범시켰으며, H&M그룹·갭·케어링·랄프로렌·푸마·인디텍스 등 다수 글로벌 브랜드가 여기에 참여하고 있다.

- **러시아의
허가·협력 구조**

북동항로는 대부분 러시아의 배타적경제수역(EEZ)에 속해 있어, 러시아 연방정부와 북극항로 업무를 관장하는 원자력국영기업 로사톰(Rosatom)의 통행 허가 없이는 진입 자체가 불가능하다. 여름철 8~9월은 해빙기(1달~2달)에는 쇄빙선 없이도 운항할 수 있지만, 항로 안내와 기상 정보 등 러시아 측이 제공하는 서비스가 계속 필요하며, 항해 도중 선박이 얼음에 갇히는 등 비상 상황이 발생할 경우 러시아의 쇄빙·구조 지원을 받아야 할 가능성도 있다. 이 과정에서 발생하는 대가 지급은 거래 규모가 작더라도 서방의 대러 제재에 저촉될 위험이 있으며, 제재 대상국과 거래한 기관에 대한 ‘세컨더리 보이콧(2차 제재)’ 위험도 배제할 수 없다는 것이 전문가들의 지적이다.

- **서방의 우려**

한편, 로이터통신은 2026년 8월 20일 한국 정부의 이번 시범운항을 두고 일부 서방 외교관들이 우려를 표명했다고 보도했다. 특히 우크라이나 전쟁 이후 러시아를 고립시키려는 서방의 동맹국들과 한국이 마찰을 일으킬 우려가 있으며, 이러한 우려는 한국 정부 관계자들에게도 직접 전달된 것으로 알려졌다. 한국 정부로서는 북극항로를 새로운 국가 해운·물류 전략으로 육성하기 위해 러시아와 일정 수준의 실무 협력이 불가피한 반면, 서방은 우크라이나 전쟁 이후 러시아와의 경제·외교적 접점을 최소화하는 기조를 유지하고 있어 이해관계가 근본적으로 엇갈린다.

- **정부의 대응과
리스크 관리**

해양수산부는 이러한 지정학적 리스크를 관리하기 위해 미국 등 관련국과 사전 조율을 진행해 왔다고 밝혔다. 이수호 북극항로추진본부장은 브리핑에서 “러시아 쇄빙선 지원 없이 운항할 수 있는 시기에 맞춰 일정을 잡았다”고 설명했으며, 보험 역시 국내 보험사가 1차로 인수하고 여러 재보험사가 위험을 분산하는 방식으로 구성됐다고 밝혔다. 정부는 또한 내빙선 확보의 특수성을 고려해 한국해양진흥공사를 통해 선박담보인정비율(LTV)을 최대 90%까지 적용하고 신용등급에 따라 금리를 최대 1%포인트 추가 할인하는 특별 금융 프로그램을 이번 시범운항 선박부터 적용했으며, 한국해운협회와 공동으로 최대 40억 원 한도의 운항 손실 보조금을 지원해 선사들의 초기 시장 진입 리스크를 낮췄다. 한편, 이번 시범운항은 국정과제의 상징적 첫걸음임에도 별도의 출항식 행사 없이 출발하였는데, 정부는 이를 안전 우선주의에 따른 결정이라고 설명했지만, 업계 일각에서는 민감한 국제 정세를 고려해 행사 의미를 축소한 것이라는 해석도 나온다.

- **비교:
중국의 접근**

이러한 리스크 회피 전략은 한국만의 현상이 아니다. 중국 역시 대형 국영 해운기업 대신 신생 민간 선사를 북극항로 사업에 투입하고 있는데, 이는 제재 위험을 분산하려는 전략으로 분석된다. 다만 중국은 이미 러시아산 원유·LNG 운송을 중심으로 상업적 이용을 확대하고 있어, 상업적 타당성 검증 단계에 있는 한국과는 진행 속도에서 차이가 있다. 노르웨이 북극고도물류센터(CHNL: Centre for High North Logistics)에 따르면 북극항로 통과 선박은 2022년 43차례에서 2025년 103차례로 증가했으며, 화물운송은 주로 러시아와 중국 간 이루어졌다.

- **시사점**

이번 시범운항이 보여주는 것은, 새로운 상업항로의 개척이 상업적 타당성 검증에 앞서 외교적 신중함을 먼저 요구받는 사례라는 것이다. 운항거리 단축이라는 경제적 유인이 명확함에도 불구하고, 사업자 선정 단계에서부터 대형 선사들이 제재 리스크를 이유로 발을 뺐고, 정부는 출항 시기 자체를 러시아의 물리적 지원이 필요 없는 하절기로 맞추는 한편 미국 등 관련국과의 사전 조율을 거쳐야 했다. 이는 항로 이용이라는 순수한 상업적 행위가 처음부터 제재 체계라는 외교적 조건 위에서만 성립할 수 있음을 보여주는 사례로, 도입부에서 논의한 ‘신규 상업적 이용이 처음부터 외교·안보 사안으로 취급되는 경로’에 해당한다.

3 파나마운하 항만 운영권 분쟁과 미·중 전략경쟁

- 분쟁의 출발점 [1997년 상업계약]

홍콩 CK허치슨홀딩스(CK Hutchison Holdings)의 자회사 파나마포츠컴퍼니(PPC: Panama Ports Company)는 1997년 법률 제5호(Law 5)에 따라 파나마운하 태평양·대서양 입구에 위치한 발보아(Balboa)항과 크리스토팔(Cristobal)항의 건설·개발·운영·관리권을 부여받았다. 이 계약은 2021년 전 정부 시기에 25년간 재연장되었다. 파나마운하 자체는 파나마 정부가 소유·관리하지만, 두 항만의 운영권은 이와 별도로 민간기업에 위탁되어 있었다는 점에서 이는 순수한 상업적 계약 관계로 30년 가까이 유지되어 왔다.

- 트럼프 대통령의 개입과 매각 협상 [2025년 매각협상]

2025년 1월 도널드 트럼프 대통령은 취임과 함께 중국이 사실상 파나마운하를 통제하고 있다고 주장하며 이를 되찾아오겠다는 뜻을 반복적으로 밝혔다. 이러한 압박 속에서 CK허치슨은 같은 해 3월 자사의 전 세계 항만 자산 43개(23개국 소재)를 미국 자산운용사인 블랙록(BlackRock)과 스위스 지중해해운(MSC: Mediterranean Shipping Company) 주도 컨소시엄에 약 228억 달러에 매각하는 계약을 발표했으며, 여기에는 파나마의 두 항만도 포함되어 있었다. 이 매각 계획은 트럼프 행정부의 환영을 받았으나, 중국 국가시장감독관리총국(SAMR: State Administration for Market Regulation)이 반독점 심사를 이유로 승인을 보류하며 중국원양해운(COSCO Shipping)의 지분 참여와 거부권을 사실상 요구했고, 이로 인해 거래는 10개월 가까이 정체되었다.

- 대법원의 위헌판결 [파나마 감사원 제소와 위헌 판결]

이러한 가운데 파나마 감사원장 아넬 플로레스(Anel Flores)는 2025년 8월 항만 운영 감사를 통해 계약상 불법성이 발견됐으며 대법원에 제소했다. 감사원 측은 세제 혜택 등으로 약 13억 달러가 국고에서 누락됐고, 관련 손실이 약 3억 달러에 이른다고 주장했다. 파나마 대법원은 2026년 1월 29일(30일 공표) “충분한 심리를 거쳐” 1997년 계약승인법(법률 제5호)과 2021년 연장 조치 모두를 위헌으로 판단했다. 재판부는 해당 계약이 회사 측에 “정당화될 수 없는 불균형한 특혜”를 부여했고 국고에 손해를 끼쳤다고 판시했다. 이 판결은 미·중 전략경쟁이 격화되는 가운데 나온 것으로, 워싱턴의 승리로 받아들여졌다.

- **항만 인수와 물리적 접수**

[파나마 정부, 병력 동원해 항만 확보]

판결은 2026년 2월 23일 관보에 게재되며 최종 확정되었다. 물리노(José Raúl Mulino) 대통령은 대통령령 제23호에 서명해 파나마해양청(AMP: Autoridad Marítima de Panamá)이 발보아·크리스토팔 항만 내외의 동산(크레인·차량·컴퓨터 시스템 등)을 임시 점거하도록 명령했으며, 공공치안부에 필요한 병력 지원을 지시했다. 같은 날 정부 관계자들이 물리적으로 두 항만에 진입해 PPC 직원들을 항만 밖으로 내보냈다. CK허치슨 측은 파나마 정부가 자사 직원들에게 퇴거 명령에 불응할 경우 형사기소하겠다고 위협했으며, 자산·기술·보호자료를 압류했다고 주장하며 이를 “불법적 강제 접수(unlawful takeover)”로 규정했다. 반면 물리노 대통령은 정부가 즉흥적으로 행동한 것이 아니라, 국제 자문단과 함께 1년 이상 전에 단계적 전환 계획을 수립해 왔다고 반박했다. 정부는 임시 운영권을 덴마크 머스크(Maersk)의 자회사 APM터미널스(발보아)와 MSC의 자회사 터미널인베스트먼트(크리스토팔)에 각각 18개월간 부여했으며, 이 기간 내 새로운 장기 운영권 입찰을 실시할 계획이다.

- **중국의 반발**

[중국의 경고와 물리노의 반박]

중국 중앙정부와 홍콩 특별행정구 정부는 즉각 반발했다. 중국 외교부 대변인은 “중국 기업의 정당하고 합법적인 권리를 단호히 수호할 것”이라고 밝혔으며, 파나마가 “정치·경제적으로 무거운 대가를 치르게 될 것”이라고 경고했다. 해운업계 매체 보도에 따르면 COSCO는 이후 발보아항 기항을 중단했으며, 중국 교통운수부는 머스크와 MSC를 소환해 “국제 해운 운영”과 관련한 논의를 진행한 것으로 알려졌다. 물리노 대통령은 중국의 경고에 대해 “단호히 반박한다며 파나마는 법치 국가이며 사법부는 행정부로부터 독립적”이라고 응수했다. 미국 국무부는 2026년 1월 성명을 통해 캐나다·영국 등 우방국들과 공동으로 이 판결이 “파나마의 독립적인 사법제도의 권한 범위 내에 있는 결정”이라며 지지 입장을 밝혔고, 이후 마르코 루비오 국무장관은 물리노 대통령과 마이애미에서 회동해 “새로운 파나마-미국 관계 시대”에 미국 기업들의 입찰 참여 확대를 시사했다.

- **연쇄적인 국제중재**

[PPC·CK허치슨, 3건의 국제중재 제기]

이 분쟁은 이후 최소 세 단계의 국제중재로 확대되었다. 먼저 PPC는 2026년 2월 3일 국제상업회의소(ICC: International Chamber of Commerce) 중재 규칙에 따라 파나마 정부를 상대로 계약 위반을 이유로 중재를 개시했으며, 3월 말 청구액을 20억 달러 이상으로 확대했다. 이어 PPC는 4월 8일 머스크를 상대로 별도의 런던 중재를 제기하며, 머스크가 정부의 “국가 주도 캠페인”에 동조해 자사를 발보아항에서 축출하고 자사 계열 운영사로 대체하는 데 가담했다고 주장했다. 그리고 8월 20일에는 모회사인 CK허치슨홀딩스가 파나마를 상대로 15억 달러 이상을 요구하는 새로운 투자협정(investment treaty) 중재를 개시했다. 이 청구는 기존 PPC의 계약 위반 소송과 별개로, 국가의 “주권적 행위”가 투자보호협정을 위반했다는 논리에 기반한다. CK허치슨은 항만 운영 기간 누적 18억 달러 이상을 인프라에 투자했다고 밝혔으며, 이사회는 이번 사태에 “강하게 반대한다는 입장과 함께 주주들에게 주의를 기울일 것”을 당부했다.

이 사건은 1997년 이래 유지되어 온 순수한 상업 계약이 미·중 전략경쟁이라는 외부 압력에 의해 사후적으로 국가안보 문제로 재정의된 대표적 사례이다. CK허치슨의 매각 협상 과정에서 중국 정부가 개입하게 되었고, 이는 파나마 국내의 감사·사법 절차와 결합해 계약 자체가 무효화 되었다. 그 결과는 항만 하나의 운영권 이전에 그치지 않고, 미·중 양국 정부의 공식 성명, 자산 압류를 둘러싼 물리적 충돌, 그리고 최소 세 단계의 국제중재로 확산하였다. 이는 도입부에서 논의한 '기존 상업적 이용이 강대국 전략경쟁의 압력에 의해 사후적으로 재정의되는 경로'를 보여주는 사례이며, 이 분쟁은 2026년 8월 현재도 종결되지 않은 현재진행형 사안이다.

참고문헌

- Congress.gov, "S. Rept. 109-264 - Foreign Investment and National Security Act of 2006," <https://www.congress.gov/committee-report/109th-congress/senate-report/264>
- U.S. Government Publishing Office, "[H.A.S.C. No. 109-100] National Security Implications of the Dubai Ports World Deal to Take Over Management of U.S. Ports," Hearing before the Committee on Armed Services, House of Representatives, March 2, 2006, <https://www.govinfo.gov/content/pkg/CHRG-109hrg32987/html/CHRG-109hrg32987.htm>
- Council on Foreign Relations, "The DP World Controversy and the Ongoing Vulnerability of U.S. Seaports [Prepared Remarks]," 2006.3, <https://www.cfr.org/report/dp-world-controversy-and-ongoing-vulnerability-us-seaports-prepared-remarks>
- Ropes & Gray LLP, "Congress Passes Landmark CFIUS Reform Bill," 2018.8, <https://www.ropesgray.com/en/insights/alerts/2018/08/congress-passes-landmark-cfius-reform-bill>
- U.S. Department of the Treasury, "The Foreign Investment Risk Review Modernization Act of 2018 (FIRRMA)," https://home.treasury.gov/system/files/136/The-Foreign-Investment-Risk-Review-Modernization-Act-of-2018-FIRRMA_0.pdf
- Buzan, Barry, Ole Wæver, and Jaap de Wilde. 1998. Security: A New Framework for Analysis. Boulder, CO: Lynne Rienner Publishers.
- 이투데이, "韓 첫 컨테이너선 북극항로 시범운항...유럽 뱃길 7000km 줄인다," 2026.8.20, <https://www.etoday.co.kr/news/view/2616459>
- 머니투데이, "해수부, 최초 북동항로 컨선 시범운항 '시동'...북극항로 개척 닷 올린다," 2026.8.20, <https://www.mt.co.kr/economy/2026/08/20/2026082015274777746>
- 국제신문, "한국 컨테이너선 첫 북극항로 시범운항...부산서 유럽 항해 출항," 2026.8.22, <https://www.kookje.co.kr/news2011/asp/newsbody.asp?code=0200&key=20260822.99099006126>
- 해사신문, "팬스타 아크로호, 부산서 북극항로로 출항...韓 컨테이너선 첫 시범운항," 2026.8.23, <http://www.haesanews.com/news/articleView.htm?idxno=150371>
- Reuters (via Korea Herald), "South Korean container ship will test Arctic route to Europe amid Western concern," 2026.8.20, <https://www.koreaherald.com/article/10846131>
- Ocean Conservancy, "Nike and Ocean Conservancy Announce New Arctic Shipping Pledge," 2019.10.24, <https://oceanconservancy.org/newsroom/press-release/2019/10/24/nike-ocean-conservancy-announce-new-arctic-shipping-pledge/>
- Ocean Conservancy, "New Wave of Companies Pledge Not to Ship Through Arctic Ocean," 2020.1.7, <https://oceanconservancy.org/blog/2020/01/07/new-wave-companies-pledge-not-ship-arctic-ocean/>
- Seatrade Maritime News, "CK Hutchison in \$22.8bn ports deal with BlackRock and MSC," 2025.3.6, <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/ck-hutchison-in-22-8bn-ports-deal-with-blackrock-and-msc>
- MLex, "China to review CK Hutchison-BlackRock port deal: SAMR publication," <https://www.mlex.com/mlex/articles/2317205/china-to-review-ck-hutchison-blackrock-port-deal-samr-publication>
- Seatrade Maritime News, "Panama declares CK Hutchison's Panama concession unconstitutional," 2026.1.30, <https://www.seatra>

참고문헌

- de-maritime.com/ports-logistics/panama-declares-ck-hutchison-s-panama-ports-concession-unconstitutional
- The Maritime Executive, "Panama Court Finds CK Hutchison's Port Terminal Concession Unconstitutional," 2026.1.30, <https://maritime-executive.com/article/panama-court-finds-ck-hutchison-s-port-terminal-concession-unconstitutional>
 - Seatrade Maritime News, "Hutchison Panama ports concession formally terminated," 2026.2.24, <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/hutchison-panama-ports-concession-formally-terminated>
 - U.S. Department of State, "Nations Support Panamanian Rule of Law," 2026.2.5, <https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2026/01/nations-support-panamanian-rule-of-law>
 - Aceris Law, "Panama Canal Ports Dispute: Key Lessons for Foreign Investors," 2026.5.30, <https://www.acerislaw.com/panama-canal-ports-dispute-key-lessons-for-foreign-investors/>
 - AP (via Barchart), "Hong Kong firm files arbitration against Maersk saying it schemed with Panama over port takeover," <https://www.barchart.com/story/news/1189775/hong-kong-firm-files-arbitration-against-maersk-saying-it-schemed-with-panama-over-port-takeover>
 - gCaptain, "CK Hutchison Seeks \$1.5 Billion for Loss of Panama Assets," 2026.8.20, <https://gcaptain.com/ck-hutchison-seeks-1-5-billion-for-loss-of-panama-assets/>
 - The Guardian, "Trump Convenes 'Shield of Americas' Summit with 12 Latin American Leaders," 2026.3.7, <https://www.theguardian.com/us-news/2026/mar/07/trump-shield-of-americas-summit>

II

주요국 동향

작성자 : 임병호 부연구위원(bhlim@kmi.re.kr), 이서희 전문연구원(mintblue0928@kmi.re.kr)
엄단비 전문연구원(dbu@kmi.re.kr)

1 한국-칠레, 태평양 해양안보 협력 추진

• 한-칠레 정상회담 계기 해양안전·안보 협력 MOU 체결

2026년 7월 30일 이재명 대통령의 칠레 공식방문을 계기로 산티아고에서 열린 한-칠레 정상회담에서 양국은 광물자원 파트너십, 치안협력, 극지연구 협력, 해양안전·안보협력, 투자협력 등 5건의 양해각서(Memorandum of Understanding, MOU)를 체결·개정하였다. 5건 가운데 해양 분야와 직접 연결되는 것은 해양안전·안보협력 MOU와 극지연구 협력 MOU이며, 해양 불법활동 대응을 포함하는 치안협력 MOU도 넓은 의미에서 같은 범주에 포함될 수 있다.

해양안전·안보협력 MOU의 초점은 해양 감시능력 고도화와 해양 법집행 역량 강화에 있다. 양국 해양당국은 초국가범죄와 불법·비보고·비규제(Illegal, Unreported and Unregulated, IUU) 어업에 대한 공조를 확대하고, 선박교통관제(Vessel Traffic Service, VTS)를 포함한 해양안전 분야의 정보공유 체계를 구축하기로 합의하였다. 치안협력 MOU는 정보 교류·공동 수사·공동 작전 등 수사기관 간 협력과 도피사범 검거·송환 절차를 다루며, 극지연구 협력 MOU는 2012년 최초 체결과 2018년 개정에 이어 다시 개정된 것으로 친환경 기지 운영과 남극 거버넌스까지 협력 범위를 넓혔다. 이와 함께 체결된 광물자원 파트너십 MOU는 리튬·구리 공급망 협력을 다룬다.

이러한 합의의 배경에는 동태평양 해역에 대한 관리 수요의 증가가 있다. 남동태평양은 원양어업이 집중되는 해역인 동시에 중남미발 광물과 곡물이 아시아로 이동하는 출발점으로, 연안국의 단독 관할만으로는 IUU 어업과 초국가범죄를 통제하기 어려운 구조를 갖는다. 칠레는 이 해역의 대표적 연안국이자 남극세종과학기지의 관문국이기도 하여, 어업질서·해양법집행·극지 접근이라는 세 갈래 수요가 모두 겹친다.

• 해양안보 협력 범위의 동태평양 확장과 자원 협력과의 결합

이번 MOU의 일차적 의미는 우리 해양안보 협력의 지리적 범위가 넓어졌다는 데 있다. 그동안 우리나라의 해양안보 협력은 동남아시아와 인도양 등 인도-태평양 서편에 집중되어 왔으나, 이번 합의로 동태평양이 협력 대상 해역으로 편입되었다. 태평양을 연결고리로 한국-중남미 간 초국가범죄 공조 네트워크를 확대한다는 구상도 같은 맥락에서 이해할 수 있다.

무엇보다 해양 법집행 협력이 어업질서 관리와 직결된다는 것이다. 원양어업 조업국인 우리나라는 연안국의 IUU 어업 단속과 조사 절차에 반복적으로 노출되어 왔다. 양국 경찰·해양경찰 당국 간 상시 공조 채널이 마련되면 개별 사안이 외교 문제로 비화하기 전에 사실관계를 확인하고 대응할 수 있는 여지가 생긴다. VTS 정보공유가 합의 항목에 포함된 것도 선박의 이동 이력을 공동으로 확인할 수 있는 기반을 만든다는 점에서 같은 방향의 조치다.

또한 해양안보 협력이 자원 협력과 하나의 패키지로 묶였다는 점이 이번 정상회담의 구조적 특징이다. 같은 자리에서 리튬·구리 공급망 협력을 위한 광물자원 파트너십 MOU가 체결되었고 극지 협력까지 포함되면서, 자원의 확보와 그 수송로의 안전, 그리고 극지 접근성이 하나의 협력 구조 안에서 함께 다루어지게 되었다. 자원 협력이 확대될수록 해당 물동량이 통과하는 항로의 안정성 관리가 함께 요구된다는 점에서, 두 축은 분리해서 다루기 어려운 의제다.

• 시사점

이번 합의에서 실질적으로 확보된 것은 해양안보 분야에서의 협력이다. 5건의 MOU는 모두 협력 의사를 표명하는 단계에 있으며, 합동훈련과 연락관 파견, VTS 정보의 상호접속 범위와 절차를 담은 후속 실행약정(Implementing Arrangement)이 마련되어야 비로소 작동한다.

과제는 개별 항목의 이행 여부가 아니라 동태평양을 하나의 관리 대상 해역으로 다루는 접근을 세우는 데 있다. 동태평양은 우리 원양어선의 주요 조업해역인 동시에 중남미발 광물·곡물이 출발하는 해역이며, 마젤란 해협을 통해 파나마 운하의 대체 경로와도 연결된다. 어업질서 관리, 자원 수송로의 안정, 극지 접근이라는 세 갈래 이해가 한 해역에서 겹치는 만큼, 해양수산부·해양경찰청·외교부가 각각의 사업으로 접근하기보다 하나의 해역 전략 아래 역할과 재원을 배분하는 편이 효율적이다. 원거리 해역의 법집행 협력은 정보공유만으로 완결되지 않고 함정·항공기 운용과 인력 파견을 수반하므로, 자원 배분의 우선순위를 미리 정해 두지 않으면 협력은 문서에 머물게 된다.

해양영역인식(Maritime Domain Awareness, MDA) 정보 분야의 협력은 좋은 의제가 될 수 있다. VTS 정보 교환이 어업 단속에 국한되지 않고 선박의 이동 이력 전반으로 확장되면 그림자선단과 불법 환적 등 제재회피 활동의 감시로도 이어질 수 있으며, 극지연구 협력을 남극권 해상안전·수색구조로 넓히는 방안 역시 가능하다.

참고문헌

- 뉴스핌(2026.7.31.), "李대통령 칠레 순방 계기 '광물·치안·극지·해양·투자' 5건 MOU 체결", <https://www.newspim.com/news/view/2026073100007>
- 이투데이(2026.7.31.), "한·칠레, 리튬·구리 공급망 협력 등 MOU 5건 체결", <https://www.etoday.co.kr/news/view/2609490>
- 뉴스프리존(2026.7.31.), "한·칠레, 광물 공급망·치안 공조 강화...MOU 5건 체결·개정", <https://www.newsfreezone.co.kr/news/articleView.html?idxno=701817>
- 파이낸셜뉴스(2026.7.31.), "李대통령 '한·칠레 FTA위원회 10년만 재가동...리튬·구리 협력'", <https://www.fnnews.com/news/202607310320517703>
- 동방일보(2026.7.31.), "李대통령 '韓·칠레 FTA委 재가동'...광물·에너지 등 MOU 체결", <https://www.dongbangilbo.co.kr/news/articleView.html?idxno=99883>

2 파나마 운하 축소 운영에 따른 공급망 위기감 고조

- **엘니뇨 가뭄에 따른 파나마 운하 통항 제한**

파나마 운하는 파나마 지협을 가로질러 태평양과 대서양을 잇는 총연장 약 82km의 수로다. 1904년 미국이 건설에 착수해 1914년 8월 개통하였고, 1999년 말 운영권이 파나마로 이양되었다. 선박 대형화에 대응하기 위해 2007년 착공한 확장 갑문이 2016년 6월 개통되면서 최대 1만 3천 TEU급 네오파나막스 선박과 LNG선의 통항이 가능해졌다. 연간 통항 규모는 1만 척을 웃돌며, 전 세계 해상 무역량의 약 5%와 미국 컨테이너 물동량의 약 40%가 이곳을 지난다. 남미 최남단을 우회하던 항로를 대체해 동아시아-미 동안 구간의 거리를 크게 단축한다는 점에서, 대체 경로가 있더라도 시간과 비용 부담이 커서 쉽게 대체하기 어려운 전형적인 초크포인트에 해당한다.

파나마 운하는 갑문(lock)을 통해 선박을 단계적으로 올리고 내리는 갑문식 운하로, 한 척이 통과할 때마다 대량의 담수를 소모한다. 해수면 운하인 수에즈 운하와 달리 가뭄 호와 알라후엘라 호의 담수를 사용하기 때문에, 강수량 감소와 저수지 수위 하락이 곧바로 통항 능력의 저하로 이어진다. 최근 엘니뇨 현상에 따른 가뭄이 바로 이 지점을 압박하고 있다. 엘니뇨는 적도 인근 태평양 수온이 평년보다 높아지는 현상으로 강한 엘니뇨는 기온을 상승시키고 가뭄을 유발하며, 미국 해양대기청(NOAA)은 현재의 엘니뇨가 늦어도 10월까지 슈퍼 엘니뇨로 강화되어 역대 최강 수준이 될 가능성을 약 70%로 전망하고 있다. 파나마 운하에서는 2023~2024년에도 같은 유형의 가뭄으로 통항이 크게 축소된 바 있어, 이번 사례는 반복되는 제약의 연장선에 있다.

이에 파나마운하청(Panama Canal Authority, ACP)은 선제적인 물 절약에 나섰다. 우기임에도 가뭄 호 수위가 최근 5년 평균을 약 1피트 밑돌자 9월 일일 통항 척수를 34척에서 32척 수준으로 줄이기로 하였고, 네오파나막스 갑문의 최대 흘수 제한도 기존 50피트에서 48피트, 다시 47.5피트로 단계적으로 낮추는 조치를 예고하였다. 흘수 제한은 선박의 통항 자체를 막는 것이 아니라 적재량을 줄이도록 강제하는 방식으로 작용한다는 점에서, 운하의 기능 저하는 봉쇄가 아니라 수송 효율의 잠식이라는 형태로 나타난다.

호르무즈 해협 봉쇄 이후의 우회 수요가 겹치면서 상황이 증폭되었다. 대기선박은 1월 40척에서 113척으로 늘었고, 예약을 확보하지 못한 선박의 평균 대기시간은 북향 8.5일, 남향 7.7일에 이른다. 8월 통항 슬롯 경매 평균가격은 110만 달러로 전년 동기의 16배를 넘어섰으며, 8월 중순에는 국내 선사가 보유한 초대형 LPG운반선의 통항 우선권에 460만 달러가 낙찰되어 사상 최고액을 기록하였다. 비용 부담을 피해 항로를 바꾸는 움직임도 나타나, 8월 미국에서 아시아로 향하는 LNG운반선의 약 절반이 희망봉 항로를 이용하였다. 휴스턴에서 일본까지 파나마 운하를 이용하면 약 26일이 걸리지만 희망봉으로 우회하면 45일가량으로 늘어난다. 통항 제한이 물리적 병목에 그치지 않고 가격과 항로 선택을 통해 배분되는 국면에 접어들고 있다.

- **초크포인트 동시
교란에 따른
해상운송
비용·공급망
부담 확대**

이번 상황의 특징은 제약이 한 지점에서 끝나지 않는다는 데 있다. 호르무즈에서 밀려난 물동량이 파나마로 몰리고, 파나마의 통항이 제한되자 그 물동량이 다시 희망봉으로 흩어지는 연쇄가 나타나고 있다. 그 결과 부담은 운하를 통과할 수 있는가라는 물리적 문제를 넘어 운임과 재고, 조달 일정 전반으로 번진다.

첫째, 초크포인트 압력이다. 호르무즈와 파나마라는 두 지점이 동시에 제약되면서 글로벌 해상 공급망 전반에 우회 운송 확산과 항로 재편 압력이 지속되고 있다. 대체 경로가 존재하더라도 시간과 비용 측면의 대체성이 낮다는 초크포인트의 속성상, 두 지점에서 동시에 교란이 발생하면 그 영향은 각각의 영향을 단순히 더한 수준을 넘어선다. 한쪽의 제약이 다른 쪽의 우회 수요를 키우면서 서로를 증폭시키기 때문이다.

둘째, 에너지와 곡물 물동량이 직접 영향권에 들어간다. 미국산 액화석유가스(LPG)와 액화천연가스(LNG)의 아시아행 물량, 미 걸프·남미발 곡물 물동량이 대표적이며, 이는 대형가스운반선(Very Large Gas Carrier, VLGC)과 벌크선 운임의 강세 요인으로 작용할 것으로 예상된다. 희망봉 우회로 왕복 항해일수가 늘어나면 동일한 물량을 나르는 데 더 많은 선박이 묶이므로, 실질 선박 공급이 줄어드는 효과도 함께 나타난다.

셋째, 물류비 상승과 일정 불확실성이다. 대미 수출 컨테이너와 LPG·곡물 수입의 물류비가 오르고 중남미·북미 동안 항로의 운항 일정 불확실성도 확대될 전망이다. 다만 그 부담은 균등하지 않다. 슬롯 경매가격 급등은 지불능력이 큰 대형 화주·선사에 상대적으로 유리하게 작용하므로, 동일한 제약이 화주 규모에 따라 비대칭적으로 나타난다.

- **시사점**

호르무즈와 파나마가 동시에 제약되는 국면은 서로 무관한 두 사건의 우연한 중첩이 아니라 한쪽의 제약이 다른 쪽의 수요를 키우는 상호 증폭 구조이다. 위험관리의 단위를 개별 항로에서 초크포인트로 옮겨야 한다.

초크포인트별 노출도에 대한 정량적 파악이 필요하다. 대미 수출 컨테이너, LPG·LNG, 곡물 등 품목별로 파나마 운하 의존도와 대체 경로(수에즈, 희망봉, 미 서안 육상연계)를 산정하고, 통항 지연과 경매가 상승이 국내 산업별 생산비와 가격에 미치는 영향을 분석하면 대응의 우선순위를 정하는 근거가 마련된다.

아울러 가톤 호 수위, 대기선박 척수와 대기일수, 슬롯 경매가격 등을 고려하여 임계치 도달 시 대체항로 전환을 안내하는 조기경보 체계를 갖추는 것도 추진될 필요가 있다. 강수 패턴 변화가 구조적으로 지속될 것으로 전망되는 이상 이러한 제약은 반복될 가능성이 높으며, 문제가 발생한 뒤 대응하는 것보다 대응 기준을 미리 정해 두는 편이 더 효과적이다.

참고문헌

- 뉴스핌(2026.8.12.), "이란전·엘니뇨로 파나마 운하 통행권 사상 최고치", <https://www.newspim.com/news/view/20260812000375>
- 해사신문(2026.8.), "SK해운 초대형 LPG선, 파나마운하 '새치기'에 460만달러…역대 최고액", <http://www.haesaneews.com/news/articleView.html?idxno=150309>
- 해사신문(2026.8.), "슈퍼 엘니뇨에 파나마운하 다시 조인다…하루 통항 34→30척 감축", <http://www.haesaneews.com/news/articleView.html?idxno=150350>
- 해사신문(2026.8.), "파나마운하 '통행권' 100만달러 돌파…가뭄에 슬롯 쟁탈전", <http://www.haesaneews.com/news/articleView.html?idxno=150449>
- 오션프레스(2026.8.20.), "[해양통신] 파나마 운하 슬롯 경매가 400만 달러로 ↑…'운하 경매전쟁'", <https://www.oceanpress.co.kr/news/article.html?no=30905>
- 쉬핑뉴스넷(2026.8.), "파나마운하청, 하루 통항 슬롯 축소…엘니뇨 영향으로 수량 부족", <https://www.shippingnewsnet.com/news/articleView.html?idxno=71744>
- 그 밖에 뉴스1(2026.8.22.), 머니투데이(2026.8.21.) 보도 참조

3 한국, 주요국과 핵심광물 협력 확대

• 중남미·중아시아로 확대된 협력과 주요국의 협정망 구축

2026년 7월 이재명 대통령의 중남미 순방을 계기로 우리나라는 이들 간격으로 두 건의 핵심광물 협력 문서를 체결하였다. 7월 30일 칠레와 체결한 광물자원 파트너십 MOU는 기존 광물자원 파트너십 공동위원회를 장관급 협의체로 격상·정례화하고 국장급 실무채널을 신설하며, 리튬·구리의 탐사·개발부터 생산·가공·재활용에 이르는 전주기 협력을 추진하는 내용을 담았다. 이어 7월 31일에는 산업통상부가 아르헨티나 경제부와 「한-아르헨티나 핵심광물 협력 MOU」에 서명하였다. 양국 정부가 자원 분야에서 체결한 첫 공식 협력 문서로, 정책·규정·투자제도 정보 교환, 한국·아르헨티나 및 제3국에서의 리튬 공급망 공동 프로젝트 촉진, 지질조사기관 간 협력 확대, 국장급 핫라인 개설이 합의 내용에 포함되었다. 아르헨티나에서는 포스코홀딩스가 '살 데 오로(Sal de Oro)' 리튬 프로젝트를 추진하고 있다.

협력의 지리적 범위는 중앙아시아로도 확대되고 있다. 8월 11일 산업통상부는 타지키스탄 산업신 기술부와 핵심광물 협력방안을 협의하면서, 9월 16일 제1차 한-중앙아시아 정상회의를 계기로 카자흐스탄·우즈베키스탄·투르크메니스탄·키르기스스탄을 포함하는 'C5+한 산업장관회의' 신설과 양자 MOU 체결을 논의하였다. 다음 날인 8월 12일에는 제1차 한-타지키스탄 광물포럼이 서울에서 개최되었다. 우즈베키스탄과는 핵심광물 심층 가공 인프라 구축과 첨단 야금기술 도입을 중심으로 협의가 진행되고 있으며, 국내에서도 8월 10일 코트라와 한국지질자원연구원이 핵심광물 분야 업무협약을 체결하여 해외 네트워크와 탐사·개발 기술을 연계하는 지원체계를 마련하였다.

• 일본, 미국의 핵심광물 협력 추진

동맹국인 미국과 일본은 훨씬 넓은 범위에서 핵심광물 협정망을 구축하고 있다. 미국은 2026년 2월 4일 국무부에서 54개국과 유럽연합 집행위원회가 참여한 제1차 핵심광물 장관회의(Critical Minerals Ministerial)를 열고, 그 계기로 유럽연합·일본·멕시코와의 협력 프레임워크 발표와 12건의 양자 문서 서명을 한꺼번에 처리하였다. 일본은 미국 주도의 양자·다자 협정에 참여하는 동시에 호주·카자흐스탄 등과 독자적인 자금·자원 협력을 병행하고 있다. 주요 협정의 내용은 다음과 같다.

주체	상대	시기	형식 및 주요 내용
미국	일본·호주	2025.10.	핵심광물·희토류 채굴·가공 프레임워크. 공동 자원 조성, 인허가 단축, 비축 공조, 가격지지 및 기준 기반 시장 검토, 자산매각 심사
미국	말레이시아·태국	2025.10.~2026.	공급망 다변화 MOU. 미국 투자자에 광물자산 매각 우선권 부여, 투자심사 협력, 가격하한제 검토
미국	콩고민주공화국	2025.12.4.	전략적 파트너십. 전략자산 비축과 공동운영위 설치, 광업법 개정·10년 세제 안정화, 미국·동맹 투자자 우선권
미국	54개국·EU 집행위	2026.2.4.	제1차 핵심광물 장관회의. EU·일본·멕시코 프레임워크 발표 및 아르헨티나·영국·페루·필리핀·UAE 등 12건 양자문서 서명
미국	일본	2026.3.19.	핵심광물 행동계획. 국경조정형 가격하한제 검토, 비축 협력, 경제적 강압 대응. 구속력 있는 복수국 간 협정의 토대로 상정

주체	상대	시기	형식 및 주요 내용
미국	유럽연합	2026.4.23.	전략적 파트너십, 공급 교란·수출통제 대응 공조, 비축 협력, 지질조사·기술 공동연구
미국	일본·호주·인도	2026.5.	쿼드 핵심광물 이니셔티브, 최대 200억 달러 규모의 공공·민간 자원 동원, 투자심사 강화, e-폐기물 회수 협력
일본	호주	2026.5.4.	채굴·정련·제조 전략 프로젝트 공동투자(호주 최대 13억, 일본 약 3억 7,000만 호주달러)
일본	카자흐스탄	2026.1.	JOGMEC-Tau-Ken Samruk 금속광물자원 협력 각서
일본	G7	2026.6.	에비앙 정상회의에서 90일본 전략비축 유지 및 공급 교란 시 협조 방출을 골자로 한 공동비축 체계 제안

자료 : Climate Leadership Council(2026), Clark Hill(2026)

이들 문서는 대체로 법적 구속력이 없는 형식을 취하면서도 가격하한제와 기준 기반 시장, 투자 심사 및 자산매각 심사 협력, 비축 공조와 같은 시장 개입적 수단을 공통으로 포함한다. 반면 우리나라는 정보 공유와 프로젝트 발굴을 중심으로 한다는 점이 차이점이다.

• 정부 간 협력체계로의 전환과 규범 형성 경쟁

이번 협력은 우리나라 자원외교가 기업에서 정부로, 그리고 조달처 확보에서 규범 참여로 옮겨가고 있다는 것을 보여준다. 다만 협정의 형식과 동원 수단에서 주요국과의 격차가 드러나며, 그 격차는 물량 확보의 문제로 끝나지 않고 수송로 관리의 문제로 이어진다. 구체적으로는 다음과 같다.

첫째, 협력의 성격이 기업 단위에서 정부 단위로 이동하고 있다. 칠레와 아르헨티나 모두 국내 기업이 이미 진출해 있는 지역이지만, 이번 MOU는 인허가 지연이나 제도 변경과 같은 자원국 리스크에 정부가 직접 대응할 채널을 만들었다는 점에서 종전과 구분된다. 다만 중남미와 중앙아시아 두 축 모두 아직 정보 교환과 협의채널 신설 단계에 머물러 있어, 구속력 있는 약정으로 이어진 사례는 제한적이다.

둘째, 동원되는 수단의 폭에서 주요국과 차이가 뚜렷하다. 미국과 일본의 협정은 공동 자원 조성, 자산매각 우선권, 비축 공조, 가격하한제 검토와 같은 시장 개입적 수단을 포함하는 반면 우리나라의 협정은 정보 공유와 프로젝트 발굴을 중심으로 한다. 특히 미국이 우선권 조항을 여러 협정에 공통으로 삽입하고 있어, 우리 기업이 관심을 두는 자산에 대해 사전적 접근 제약이 생길 가능성을 배제하기 어렵다.

셋째, 해상수송로의 변화가 예상된다. 중남미발 광물 물동량이 늘어날수록 파나마 운하와 마젤란 해협 등 남미 연계 항로에 대한 의존이 커지며, 의존이 갖는 취약성도 증가한다.

• 해양 전략광물예의 시사점

핵심광물 논의는 광업과 통상을 중심으로 진행되고 있으나, 사안의 절반은 해양안보로 볼 수 있다. 확보한 광물이 국내로 들어오는 조달처가 중남미와 중앙아시아로 넓어질수록 파나마 운하와 마젤란 해협 등 특정 항로에 대한 노출은 오히려 커진다. 따라서 협력의 성과를 MOU 체결 건수가 아니라 물량 확보와 지분 참여, 가공시설 투자와 같은 이행지표로 관리하되, 그 지표에 조달국별 항로와 물류비, 초크포인트 노출도를 함께 포함시킬 필요가 있다.

심해저 전략광물역시 시사하는 바가 존재한다. 우리나라는 망간단괴·해저열수광상·망간각 등 3건의 탐사계약을 보유하고 있으며, 2026년 7월 31일 제31차 국제해저기구(International Seabed Authority, ISA) 총회에서 B그룹 이사국으로 재선출되어 심해저 개발규칙 협상에 계속 참여하게 되었다. 육상 조달이 소비국 중심 협의체의 가격하한제와 원산지 기준에 좌우될수록, 그 규칙의 영향을 상대적으로 덜 받는 해저 자원의 전략적 가치는 높아질 것이다.

참고문헌

- IMPACT ON(2026.8.), "한-아르헨티나 핵심광물 협력 확대, 한국 ISA 이사국 6회 연속 진출", <http://www.impacton.net/news/articleView.html?idxno=19807>
- 아주경제(2026.8.1.), "한·아르헨티나, 중남미 핵심광물 공급망 협력 MOU 체결", <https://www.ajunews.com/view/20260801113248542>
- 뉴시스(2026.8.1.), "韓, 국제해저기구 이사국 6회 연속 진출…정책수립 주도적 역할", https://www.newsis.com/view/NISX20260801_0003732515
- 아주경제(2026.8.11.), "한-타지키스탄, 핵심광물 협력 강화…첫 광물포럼 연다", <https://www.ajunews.com/view/20260811105109131>
- 헤럴드경제(2026.8.11.), "해외망에 자원개발 기술 더한다…코트라·지질자원원, 핵심광물 확보 맞손", <https://biz.heraldcorp.com/article/10836725>
- 글로벌이코노믹(2026.8.15.), "韓·우즈베키스탄, 핵심광물 협력 확대…포스코인터·LS그룹 등 참여", https://www.g-enews.com/article/Global-Biz/2026/08/2026081507392135780c8c1c064d_1
- Climate Leadership Council(2026.7.23.), "Mapping U.S. Critical Mineral International Agreements", <https://clcouncil.org/publications/blog/us-critical-mineral-agreements/>
- Clark Hill(2026.2.6.), "Critical Minerals Ministerial Recap: How the U.S. is Redefining Global Production", <https://www.clarkhill.com/news-events/news/critical-minerals-ministerial-recap-how-the-u-s-is-redefining-global-production/>
- Arab News Japan(2026.5.4.), "オーストラリアと日本、重要鉱物の関係を強化", https://www.arabnews.jp/article/japan/article_176139/

• 중국의 해양 진출 확대 및 남중국해·동중국해 정세 평가

2026년 일본 방위백서는 중국을 “전례 없는 최대의 전략적 도전”으로 규정하고, 중국의 해양·군사 활동 확대에 대한 경계감을 강조하였다. 특히, 중국이 동중국해 센카쿠열도 주변과 서태평양에서 활동을 확대하고, 제1도련선을 넘어 제2도련선까지 진출하고 있다는 점을 구체적으로 지적하였다. 이로써 동방 해역에서의 중국 항공모함 활동, 중국 전투기의 일본 자위대 항공기 접근, 중국 항공모함의 태평양 진출 확대 등 일본이 위협으로 인식하는 사례가 2025년에 잇따라 발생했다는 점도 적시하였다.

방위백서는 남중국해와 관련하여 중국의 도서·암초 군사거점화와 국제법적 근거가 인정되지 않은 해양권익 주장에 기반한 활동 확대를 주요 우려 사항으로 제시하였다. 특히, 일본은 남중국해 문제를 자국만의 문제가 아닌 국제사회 전체가 관심을 가져야 할 해양안보 문제로 인식하고 있다고 하면서, 이는 일본의 무역과 에너지 수송에 중요한 주요 해상교통로가 남중국해를 통과하기 때문이라고 하였다.

또한, 방위백서에서 대만 유사시 중국 해경 등을 활용한 회색지대 방식의 봉쇄 가능성까지 제기한 점도 주목할 필요가 있다. 이러한 일본의 위협인식 변화는 중국의 해양활동 확대가 동중국해·대만 해협·남중국해를 서로 연결된 해양안보 문제로 인식하게 하고 있음을 보여주며, 향후 한국의 남중국해 및 해상교통로 안보 연구에도 참고할 수 있는 사례로도 활용 가능할 것이다.

• 해상교통로 안전 확보와 해양경제안보의 통합적 접근

방위백서는 일본이 해양국가로서 자유롭고 열린 해양질서를 유지하고, 선박과 항공기의 자유롭고 안전한 이동을 보장하는 것이 국가안보에 필수적이라고 강조하였다. 이를 위해 일본 자위대는 지속적인 정보수집과 경계·감시 활동을 수행하고 있다고 하였다. 일본 자위대의 주요 활동으로는 북한 선박의 불법 환적 등 유엔 안보리 제재 위반 의심 활동에 대한 감시·정보수집, 소말리아·아덴만 해역의 해적 대응, 중동 해역에서의 일본 관련 선박 안전 확보 등이 있다.

특히, 방위백서는 중동 정세가 일본의 해상교통로와 에너지 안보에 미치는 영향을 중요하게 다루고 있다. 2025년 6월 이후, 이스라엘·미국과 이란 간 군사적 충돌과 이후의 정세 변화, 이란의 호르무즈 해협 봉쇄 선언과 미국의 이란 항구 해상교통 봉쇄 조치 등을 구체적으로 기술하고 있으며, 이후 공격 중단 및 적대행위 종식 합의에 이르는 과정도 함께 정리하고 있다.

이는 일본이 호르무즈 해협 등 주요 해상교통로의 봉쇄와 군사적 긴장이 원유·천연가스 수송 및 에너지 공급에 직접적인 위협을 초래할 수 있다고 인식하고 있음을 보여준다. 또한, 일본이 중동의 군사적 불안정을 단순한 역외 분쟁이 아니라 자국의 해상교통로 보호와 에너지 안보에 직결되는 해양안보 문제로 인식하고 있음을 보여주는 것이다.

- **방위산업 기반
강화와 공급망
회복력의
경제안보적 연계**

방위백서 제4부 제2장(Basic Approach to Maintaining and Enhancing the Defense Production and Technological Bases)에서는 안보와 경제의 연계가 강화되면서 국가 간 경쟁도 심화되고 있다고 평가하였다. 이에 따라 일본은 공급망의 안정성 확보, 첨단기술의 보호·육성, 방위산업의 생산·기술기반 강화를 국가안보를 뒷받침하는 핵심 요소로 제시하고 있다. 특히, 방위산업에 대한 투자와 수주 확대가 지역경제 활성화와 고용·생산 확대뿐만 아니라, 방위기술의 민간 분야 활용으로도 이어질 수 있다고 평가하였다.

이는 일본이 방위산업을 안보 수단인 동시에 경제성장에 기여할 수 있는 산업으로 인식하고 있음을 보여준다. 해양경제안보 측면에서는 반도체·에너지 등 전략물자의 안정적인 공급을 위한 해상교통로 확보와 이를 뒷받침하는 방위산업·기술 기반 강화가 서로 연계되어 있다는 점에 주목할 필요가 있다.

- **한국에 대한
시사점**

일본은 2026년 방위백서에서 남중국해·동중국해·대만해협의 안정이 자국 경제와 국가안보에 직결되는 문제라고 하면서, 해상교통로와 공급망의 안전을 주요 안보과제로 다루고 있다. 이러한 인식은 에너지 수입의존도가 높고 중동산 원유를 해상운송에 크게 의존하는 한국에도 유사한 취약성이 존재한다는 점에서 중요한 시사점을 제공한다.

특히, 대만해협이나 남중국해에서 군사적 충돌이나 해상봉쇄가 발생할 경우, 에너지 수송과 핵심물자 공급망이 동시에 차질을 빚어 한국 경제와 산업에 직접적인 영향을 미칠 가능성이 있다. 또한, 호르무즈 해협과 같은 주요 해상교통로의 불안정 역시 원유·가스 수송 차질과 에너지 가격 상승으로 이어질 수 있어, 에너지 공급경로와 해상물류망의 다변화 및 안정성 확보를 중요한 해양안보 과제로 제시할 수 있다.

일본이 해상교통로와 해양봉쇄 위험을 국가안보 차원에서 다루고 있는 것처럼, 한국도 해양경제안보를 단순한 에너지·물류정책의 문제가 아니라 국가안보와 직결된 전략적 과제로 접근할 필요가 있다.

참고문헌

- RAND Corporation(2026.4.15.), "Korea Must Redefine Energy Security as a Geopolitical Imperative," <https://www.rand.org/pubs/commentary/2026/04/korea-must-redefine-energy-security-as-a-geopolitical.html>
- 일본 방위성(2026.8.), "Defense of Japan 2026," https://www.mod.go.jp/en/publ/w_paper/index.html

5 쿼드, 「대아세안 협력 공동성명」 채택을 통한 해양경제안보 협력 확대

• 공동성명 채택 배경 및 의의

미국·호주·인도·일본으로 구성된 쿼드(Quad) 외교장관은 2026년 7월 22일 필리핀 마닐라에서 회의를 개최하고, 「아세안 협력에 관한 공동성명」을 발표하였다. 쿼드 4개국은 모두 아세안의 포괄적 전략동반자(Comprehensive Strategic Partner)라는 점을 강조하면서, 자유롭고 열린 인도-태평양의 실현과 아세안의 중심성 및 단결에 대한 지지를 재확인하였다.

특히, 이번 성명은 쿼드가 그동안 개별 회의 등을 계기로 아세안과 협력해 온 것에서 한 단계 나아가, 아세안과의 협력을 주제로 별도의 공동성명을 발표했다는 점에서 의미가 있다. 이는 쿼드가 인도-태평양 지역에서 아세안을 핵심 협력 파트너로 인식하고 협력관계를 강화하려는 움직임으로 해석할 수 있다.

• 4대협력 우선순위 및 주요 내용

이번 공동성명에서 쿼드 4개국은 아세안 인도-태평양 전망의 구체적인 이행 지원을 위한 4대 협력 분야를 제시하였다. 주요 분야는 ① 해양안보 및 초국가적 위협 대응, ② 경제 번영 및 경제안보 강화, ③ 첨단·신흥기술 협력, ④ 재난 등에 대한 인도적 지원 및 긴급대응이다. 이를 통해 쿼드는 안보뿐만 아니라 경제·기술·재난대응 등 다양한 분야에서 아세안과의 협력을 확대하겠다는 방향을 제시하였다.

다만, 이번 성명은 협력 분야와 기본 방향을 제시하는 수준으로, 구체적인 사업이나 예산, 추진 일정 등 세부적인 실행계획은 포함하지 않았다. 따라서 이번 성명은 새로운 사업을 즉시 추진하기보다는 쿼드가 아세안과의 협력을 강화하겠다는 정치적 의지와 향후 협력 방향을 공식적으로 제시했다는 점에 의미가 있다.

• 해양경제안보적 함의

이번 성명은 쿼드가 아세안과의 협력을 주제로 처음 발표한 공동성명이라는 점에서 의미가 있지만, 구체적인 사업이나 실행계획이 제시되지 않아 내용이 다소 포괄적이고 모호하다는 평가도 있다. 따라서 향후 각료급 회의와 실무 협의 등을 통해 성명에서 제시한 협력 분야가 실제 사업으로 이어지는지 여부를 지속적으로 확인할 필요가 있다.

한편, 같은 시기에 미국은 아세안에 25억 달러 규모의 투자 계획을 제시하고, 호주는 필리핀 해경에 드론 및 재정 지원을 발표하는 등 개별적인 협력 조치도 추진하였다. 다만, 이러한 조치는 쿼드 공동성명에 포함된 사업이 아니라 미국과 호주가 각각 발표한 별도의 양자 협력 조치이므로, 공동성명의 성과와는 구분해서 볼 필요가 있다.

해양경제안보 측면에서는 이번 성명이 해양안보와 경제안보를 주요 협력 분야로 함께 제시했다는 점에 주목할 필요가 있다. 이는 해양안보를 군사·안보 문제에 한정하지 않고 공급망, 경제안보 등과 연계하여 다자협력을 추진하는 사례로서, 향후 한국의 인도-태평양 지역 다자협력 참여 및 해양경제안보 전략을 검토하는 데 참고할 수 있다.

참고문헌

- U.S. Department of State, Joint Statement on Cooperation with ASEAN by the Quad Foreign Ministers, 2026.7.22., <https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2026/07/joint-statement-on-cooperation-with-asean-by-the-quad-foreign-ministers/>
- 沖縄タイムス+プラス(共同通信配信), ASEAN強化 日米豪印協力へ フィリピンで外相会合, 2026.7.22., <https://www.okinawatimes.co.jp/articles/-/1886170>
- The Diplomat, The Quad and ASEAN's First Step Off The Fence, 2026.7., <https://thediplomat.com/2026/07/the-quad-and-aseans-first-step-off-the-fence/>

아세안-일본, 「지속혁신성장대화 태스크포스 공동선언」 채택을 통한 공급망·에너지 회복력 강화

• 공동선언 채택 배경 및 개요

아세안과 일본의 민간 경제협력 플랫폼인 지속혁신성장대화(DISG, Dialogue for Innovative and Sustainable Growth)는 2026년 7월 8일 태국 방콕에서 제18차 태스크포스 회의를 개최하고, 「DISG 태스크포스 공동선언」을 채택하였다. 이번 회의는 구레무라 마스오(Masuo Kuremura) 의장 주재로 진행되었으며, 공동선언 채택 사실은 7월 30일 공식 보도되었다.

이번 공동선언은 아세안 경제의 지속 성장 속에서, 지정학적 긴장, 호르무즈 해협 불안정에 따른 에너지 공급망 위험, AI·디지털화에 따른 산업구조 변화 등 새로운 경제적 불확실성이 확대되고 있다는 인식을 바탕으로 마련되었다.

이에 아세안과 일본은 에너지·공급망의 안정성을 높이고 관련 위험에 공동으로 대응하기로 하였다. 또한 AI·디지털 전환에 대응하여 지속가능하고 위기 대응력이 높은 경제기반을 구축하기 위한 협력을 강화하기로 하였다.

• 공동선언 5대 우선분야

공동선언은 아세안과 일본의 경제협력을 강화하기 위한 5대 우선 협력분야를 다음과 같이 제시하였다.

[회복력 있는 공급망 구축]

핵심 소재와 기술의 공급망을 안정적으로 확보하고 특정 국가 및 지역에 대한 과도한 의존을 줄이기 위해 공급망을 다변화한다. 이를 위해 생산·물류·조달 분야의 산업협력을 강화한다.

[경제안보 협력 강화]

국제정세의 불확실성에 대응하여 아세안과 일본 간 경제안보 협력을 강화한다. 특히, 반도체, 자동차, AI·디지털 인프라, 에너지 등 전략적으로 중요한 산업을 중심으로 정보공유, 인력양성 및 투자 확대를 추진한다.

[에너지전환 및 차세대 에너지 협력]

바이오연료, 지속가능항공유, 소형모듈원자로 등 차세대 에너지 분야의 기술 및 인프라 협력을 확대하여 에너지안보와 탄소중립을 함께 추진한다. 또한, 아세안전력망, 아시아제로에미션공동체(AZEC), POWER Asia 등을 활용하여 역내 에너지 공급의 안정성과 위기 대응력을 강화한다.

[혁신 및 산업 고도화 촉진]

디지털전환(DX)¹⁾과 그린전환(GX)²⁾을 경제성장과 산업경쟁력 강화를 위한 핵심 수단으로 활용한다. AI·데이터 활용·차세대 모빌리티 등을 중심으로 기업 간 기술협력과 공동혁신을 확대한다.

[차세대 인재 육성 및 지역사회 기여]

지속가능한 경제발전을 위해 전문인력 양성과 인적교류를 확대한다. 특히, 차세대 리더, 전문가, 청년 창업가 간 교류를 활성화하여 아세안과 일본의 장기적인 협력 기반을 강화한다.

• 회의 주요 논의 및 시사점

개회사에서 구레무라 마스오 의장은 아세안과 일본이 중점적으로 추진해야 할 분야로 ① 공급망 안정성 강화, ② 공동혁신 확대, ③ AI·디지털 분야 투자, ④ 에너지전환을 제시하였다. 특히, 에너지 전환과 관련해서는 기존의 탈탄소 협력에 에너지안보 관점을 추가한 'AZEC+' 구상을 제안하였다.³⁾

한편, 필리핀상공회의소 페리 페러 회장은 필리핀·미국·일본이 추진하는 루손경제회랑과 필리핀의 고순도 실리카 자원을 공급망 및 산업협력을 위한 전략적 자산으로 강조하였다. 일본 경제산업성 하타 유미코 아시아태평양과장은 아세안 각국의 상공회의소와 협력하여 에너지안보와 공급망 안정성을 강화하기 위한 조치를 추진하겠다고 밝혔다.

이러한 논의는 일본이 경제와 안보를 별개의 영역으로 보지 않고 공급망·에너지·첨단기술 등을 경제안보 차원에서 통합적으로 접근하고 있음을 보여준다. 특히, 일본이 방위백서에서 강조한 “방위 산업 기반과 공급망 안정성 강화”라는 경제안보 정책이 아세안과의 경제협력에서도 일관되게 나타나고 있다는 점을 주목할 필요가 있다.

참고문헌

- DISG(2026.7.), "DISG Task Force Joint Declaration," <https://ameicc.org/dsg/news/2026-07-23.php>
- Media Outreach Newswire(2026.7.30.), "Toward the Realization of a Sustainable and Resilient ASEAN-Japan Economic Community: 'DISG Task Force Joint Declaration' Officially Adopted," <https://www.media-outreach.com/news/thailand/2026/07/30/478830/toward-the-realization-of-a-sustainable-and-resilient-asean-japan-economic-community-dsg-task-force-joint-declaration-officially-adopted/>
- DISG(2026.7.30.), "Monthly Newsletter Volume 54," <https://ameicc.org/dsg/newsletters/2026-07-30.php>

- 1) 디지털전환(DX, Digital Transformation)은 AI·빅데이터·클라우드 등 디지털 기술을 활용해 기업의 생산방식, 서비스, 업무체계를 등을 혁신하는 것을 의미한다.
- 2) 그린전환(GX, Green Transformation)은 탄소중립을 달성하기 위해 에너지·산업구조를 친환경·저탄소 방식으로 전환하는 것을 의미한다.
- 3) 기존 아시아제로에미션 공동체(AZEC)의 탈탄소·에너지전환 협력에 에너지안보와 공급망 안정 등 안보적 관점을 추가하여, 안정적인 에너지 공급과 탄소중립을 함께 추진하고자 제안된 확장 구상을 의미한다.

• 배경

유럽연합(EU)은 흑해 해역에서 해상 불법이민, 밀수, 어업 위반 등 복합적 해양위협에 대응하기 위해 EU 차원의 통합 해양감시 및 국경통제 역량 강화를 추진하고 있다. 루마니아는 250명 이상의 유럽국경해양경비청(Frontex) 요원이 상주 배치된 동유럽 해양안보 협력의 핵심 거점으로, 다목적 해양작전(Multipurpose Maritime Operation Western Black Sea 2026)의 주요 운영 플랫폼 역할을 하고 있다.

• 추진경과

유럽국경해양경비청(Frontex)과 루마니아 당국은 8월 13-14일 흑해 루마니아 콘스탄차 인근 영해에서 다목적 해양훈련(MME) Tomis 2026을 개최했다. Frontex·유럽수산통제청(EFCA)·유럽해사안전청(EMSA) 3개 EU 기관이 공동 조직하고 루마니아가 호스트를 맡았다.

1일차에는 EU 기관·참여국 대표·관련 기관 인사가 각 기관별 역할·공동 대응 프로토콜·정보공유 체계 및 지휘통제 절차를 사전 조율했다. 루마니아·불가리아 국경경찰 함정, 루마니아 해군함, 루마니아 항공청(General Inspectorate of Aviation) 헬리콥터, 루마니아 수산양식청·해양청 인원 등이 참여했다. 게르데스(Lars Gerdes) Frontex 운영담당 부청장은 개막식에서 "해상 안보는 항상 함께 일할 수 있는 능력에 달려 있다"고 강조했다.

2일차에는 해상 불법이민 방지·억제, 수색구조(SAR) 작전, 무인수상차량(USV) 위협 대응, 해양 오염 개입, 불법·비신고·비규제(IUU) 어업 단속 절차 등 다층 위협 시나리오를 실전 훈련했다. 이번 훈련에는 튀르키예(Turkiye) 해안경비대 함정이 처음으로 참여했다.

한편 Frontex는 이탈리아 해안경비대와 협력하여 19일간 중앙지중해에서 선박탐재 드론 시범운영을 실시했다. Luigi Dattilo 해양순찰정에 Shield AI V-BAT 무인항공기 2대를 동시 배치하여 총 150비행시간을 누적했으며, 함정 레이더·광학센서 범위를 150km까지 확장했다. V-BAT는 수직이착륙(VTOL) 방식으로 카타펄트·착함 장치 등 기존 항공설비가 불필요하여 소형 순찰정에 적합하다. 드론은 Frontex 공통작전상황도망(COP)을 통해 실시간 영상을 해상·육상 지휘센터에 동시 전송했으며, 7월 8일 수색구조훈련에서 함정 시계 밖 고무보트를 탐지·추적·구조 조정하는데 성공했다. EU항공안전청(EASA) SORA 기준 SAIL III 인증을 획득하여 시선 이탈 비행(BVLOS) 및 국경 초월 운용이 허가됐다.

- **방위산업 기반
강화와 공급망
회복력의
경제안보적 연계**

이번 훈련은 Frontex·EFCA·EMSA 3개 기관이 단일 훈련 틀 안에서 해양안보·수산통제·해사안전 기능을 통합 운영한 사례로, 표준화된 작전 절차·정보공유 체계가 흑해 지역에서 실전 검증됐다. 드론 시범운영 측면에서는 무인항공기를 함정 센서체계에 통합하는 운영 개념이 실증됐으며, Frontex는 시험 결과 및 교훈을 EU 회원국과 공유할 예정이다.

참고문헌

- Frontex, Multipurpose Maritime Exercise in the Western Black Sea, News Release, 2026.8.18., <https://www.frontex.europa.eu/news>
- Frontex, Frontex Trials Shipborne V-BAT Drones to Extend Europe's Maritime Surveillance Reach, World Border Security Congress Features, 2026.8.19., <https://www.worldbordersecuritycongress.com>
- BTA, Bulgaria Participates in International Black Sea 2026 Coast Guard Exercise in Romania, 2026.8.14., <https://www.bta.bg/en/news/1185871-bulgaria-participates-in-international-black-sea-2026-coast-guard-exercise-in-ro>

• 배경

유럽연합(EU) 무역의 75% 이상, 에너지 공급의 90%, 인터넷 데이터의 95%가 해상을 통해 이동한다. 2022년 러시아의 우크라이나 침공 이후 흑해·발트해에서 해저케이블 절단, 드론·기뢰 등 혼성 위협이 급증하면서 EU 해양방위는 외부 위기관리 임무를 넘어 자국 해역 보호의 핵심 과제로 부상하고 있다.

• 방위비 지출 현황

유럽방위청(EDA) 자료에 따르면 EU 27개국 방위비 지출은 2025년 €4,180억으로 전년 대비 20% 증가했으며, 2026년에는 €4,540억으로 추가 증가할 것으로 전망된다. EU 블루이코노미 관측소(Blue Economy Observatory) 자료를 보면 국내 해양방위 차량 생산액은 2025년 €116억으로 사상 최고치를 기록했으며 2016년 대비 42% 증가했다. 지난 10년간 EU의 해양 방위 누적 생산액은 €1,178억에 달한다.

생산 구조는 프랑스·독일·이탈리아·스페인 4개국이 EU 해양방위 산업 생산의 82%를 점유하는 집중 구조다. 프랑스 Naval Group(24%), 이탈리아 Fincantieri(15%), 독일 Thyssenkrupp Marine Systems(8%), 스페인 Navantia(7%)가 주요 기업으로, 이들은 유럽순찰초계함(European Patrol Corvette) 프로젝트에서 협력하면서 노르웨이·인도네시아와 수십억 유로 규모의 수출 계약도 체결했다.

• 전략 및 제도적 전환

EU는 2023년 유럽연합 해양안보전략(EUMSS)을 개정하여 해저 핵심 인프라 보호를 핵심 우선 순위로 명시했다. 2026년 3월에는 산업해양전략(Industrial Maritime Strategy)을 채택하여 EU 산업해양가치사슬동맹(EU Industrial Maritime Value Chain Alliance)을 신설하고 함정·해저·이중용도 역량을 강화하고 있다. 같은 해 7월에는 유럽 공동이익 방위프로젝트 5개에 €3억2,500만을 배정했으며, 이 중 해양·해저 방위 프로젝트가 포함됐다. 2025년에는 케이블 보안 행동계획을 채택하고 €9,200만 규모의 OceanEye 프로그램을 통해 인공지능·자율센서·디지털 트윈 기반 해양상황인식을 확대하고 있다.

기술 투자 측면에서는 2016-2025년간 무인 항공·해저 드론 생산액이 132% 증가하여 €8억 4,700만에 달했다. 유럽방위기금(EDF) 프로젝트 SHIELD·SOUND2는 수중 음향신호 기반 위협탐지 인공지능 개발에 집중하고 있으며, UnderSect·Smart Maritime and Underwater Guardian 프로젝트는 항만·해양 인프라 수중 위협탐지 시스템에 각 €600만을 투자하고 있다.

- **ASPIDES**
교훈과 자국
해역 안보 과제

유럽연합 해군전력 아스피데스(EUNAVFOR ASPIDES)의 2년간 홍해 운용은 EU 해양안보의 가능성과 한계를 동시에 드러냈다. 자발적 국가 기여에 의존한 임시방편적 전력 운용, 냉전 이후 35년간의 해군 투자 부족, 방어·반응적 임무의 한계가 구조적 문제로 지적됐다. 특히 흑해·발트해는 NATO가 주도적 역할을 담당하고 몽트뢰 협약(Montreux Convention)이 비연안국의 해군 접근을 제한하는 구조적 제약 때문에, ASPIDES식의 새로운 공동안보방위정책(CSDP) 해군작전을 그대로 적용하기 어렵다는 평가도 나온다.

EU는 해양방위를 외부 위기관리에서 자국 해역 핵심 인프라 보호로 전환하는 추세다. 유럽방위청 해양영역부 위르겐 스크라백(Jürgen Scraback) 부장은 "파편화된 국가별 해법에서 상호운용 가능하고 확장 가능한 공동 개발 역량으로의 전환이 필요하다"고 강조했다. 다만 대형 해군 보유 소수 국가에 생산이 집중된 구조와 회원국 간 역량 격차는 EU 전역의 통합된 해양안보 체계 구축에 여전히 과제로 남아 있다.

참고문헌

- Euronews, EU sea defence: the new race to protect cables, pipelines and trade, 2026.8.25., <https://www.euronews.com/my-europe/2026/08/25/eu-sea-defence-the-new-race-to-protect-cables-pipelines-and-trade>
- Euronews, EU pours billions into maritime defence as threats to its seas persist, 2026.8.26., <https://www.euronews.com/my-europe/2026/08/26/eu-pours-billions-into-maritime-defence-as-threats-to-its-seas-persist>
- Modern Diplomacy, Maritime Security is Europe's Next Strategic Test, 2026.8.5., <https://moderndiplomacy.eu/2026/08/05/maritime-security-is-europes-next-strategic-test>
- EDA, Defence Data 2025-2026, 2026.7.16., <https://www.aerospace-and-defence.com/eu-defence-spending-418b-2025-454b-2026>

• 배경

호주는 약 16개의 민간 운영 해저케이블을 통해 국제 통신·데이터 수요의 99%를 충족하고 있다. 이 케이블들은 금융거래, 정부 통신, 클라우드 서비스 등 호주 경제·사회·국가안보의 근간을 이루고 있다. 그러나 기존 2026 국가방위전략, 2022 민간해양안보전략, 2023-2030 사이버안보전략 등 주요 전략문서 어디에도 해저케이블 보호에 대한 명확한 언급이 없었다.

• 주요 내용

호주국립대학교(ANU) 국가안보대학(National Security College)은 8월 11일 호주 최초의 국가 단위 해저케이블 종합 평가 보고서인 『Connected & Protected: 호주 해저케이블 회복력 구축』을 발표했다. 이 보고서는 호주 국방부 전략정책 보조금 지원 아래 새뮤얼 배시필드(Samuel Bashfield), 데이비드 브루스터(David Brewster), 조슬린 강(Jocelinn Kang) 등 5명이 공동 작성했다.

보고서는 해저케이블이 직면한 위협으로 지진·해저 산사태·뱀·어업 활동에 의한 물리적 손상과 의도적 파괴·사보타주를 제시했다. 특히 발트해와 대만 주변에서 발생한 케이블 피해 사례를 들어 "국가 행위자들이 평시에 케이블 인프라를 적극적으로 탐색하고 테스트하고 있을 가능성이 있다"고 지적했다. 또한 현재 다수의 연방·주 정부 기관(국방부, 내무부, 연방경찰 등)이 관련 역할을 가지고 있으나 위기 시 실제 책임 기관이 불명확한 구조적 문제를 지적했다.

보고서 발표 직전인 8월 8-9일에는 SUBCO의 해저케이블 Indigo West·Indigo Central이 퍼스 해저케이블 보호구역 내에서 결함을 일으키는 사건이 발생했으며, 호주 연방경찰이 범죄 신고를 접수하고 조사에 착수했다.

한편 보고서는 변화하는 인도태평양 케이블 환경이 경제적 기회를 제공한다고 평가했다. 지정학적 긴장으로 하이퍼스케일러(hyperscaler)의 투자가 정치적으로 안정된 지역으로 이동하는 추세 속에서 호주의 지리적 위치, 법적 보호 체계, 신뢰할 수 있는 네트워크 파트너로서의 평판을 바탕으로 인도태평양 케이블 허브로 자리매김할 수 있다고 제안했다.

리처드 말레스(Richard Marles) 호주 부총리 겸 국방장관은 2026년 5월 상그릴라 대화에서 "해저는 전장이 되고 있으며, 우리는 해저케이블이 전략적 목표물이 됐다는 사실을 집단적으로 너무 늦게 인식하고 있다"고 경고한 바 있다.

• 정책적 함의

이 보고서는 호주가 포괄적인 국가 해저케이블 전략을 수립해야 한다고 권고하며, 이를 위해 담당 기관 역할 명확화, 민간 기업과의 협력 강화, 국제 파트너와의 공조 확대가 필요하다고 강조했다. ANU 국가안보대학 로리 메드칼프(Rory Medcalff) 교수는 "이는 국가 핵심 인프라에 대한 위험과 책임에 관한 경종"이라고 밝혔다.

참고문헌

- ANU National Security College, Connected & Protected: Building Australia's Submarine Cable Resilience, 2026.8.11., <https://nsc.anu.edu.au/research/connected-protected-building-australias-submarine-cable-resilience>
- Indoneo, Australia's cable shield faces its first test as two undersea lines fail, 2026.8.11., <https://www.indoneo.com/tech-ai/australia-perth-cable-faults-indo-pacific-hub>

• 배경

인도는 자유롭고 개방적인 인도태평양(Free and Open Indo-Pacific, FOIP) 질서 유지를 핵심 전략 목표로 설정하고, 해양안보 협력을 양자·다자 차원에서 동시에 확대하고 있다. 중국의 인도양 진출 확대와 미국 동맹에 대한 불확실성이 커지는 가운데, 인도는 독자적 해양안보 역량 강화와 파트너십 다변화를 병행하고 있다.

• 인도·일본, 해양안보 협력 양해각서 체결

라지나트 싱(Rajnath Singh) 인도 국방장관과 고이즈미 신지로(Shinjiro Koizumi) 일본 방위상은 8월 20일 뉴델리에서 개최된 일·인도 국방장관 회의에서 해양안보 협력 양해각서(Memorandum of Arrangement, MOA)에 서명했다.

협정의 핵심 내용은 해양영역인식(Maritime Domain Awareness, MDA) 강화, 정보 공유, 수색구조(Search and Rescue, SAR) 및 인도적 지원·재난 구호(Humanitarian Assistance and Disaster Relief, HADR) 작전 협력, 항구 기항·유지보수 시설 접근을 포함한 해상교통로 보호 조정이다. 양국은 함정 수리 시설의 상호 이용도 검토하기로 했다.

협정은 작전 협력을 넘어 방위산업 분야로도 확장됐다. 양국은 일본의 기술력과 인도의 생산 역량을 결합한 해군 함정 공동 개발·설계를 검토하고, '메이크 인 인디아(Make in India)' 틀 아래 인도 조선 역량의 활용을 확대하기로 했다. 양국 최초의 방위장비 이전 프로젝트인 함정탑재 통합 통신안테나 시스템(Unified Complex Radio Antenna, UNICORN)의 조기 이행도 추진하기로 했다.

훈련 면에서는 달마 가디언(Dharma Guardian) 육군 연습, JAIMEX 해양 연습의 지속을 환영하고, 올해 예정된 인도-일본 공군 연습 비어 가디언 26(Veer Guardian 26)을 위해 일본 전투기가 처음으로 인도를 방문할 예정이다. 2026년 2월 최초로 개최된 인도-일본-인도네시아 3자 해군 통항훈련(Passing Exercise, PASSEX)도 환영했다. 싱 장관은 인도의 상호적·전인적 지역 안보·성장 증진(Mutual and Holistic Advancement for Security and Growth Across Regions, MAHASAGAR) 비전과 일본의 자유롭고 개방된 인도태평양(FOIP) 구상의 수렴이 "그 어느 때보다 중요하다"고 강조했다.

인도와 뉴질랜드는 8월 24일 웰링턴에서 제2차 국방전략대화(Defence Strategic Dialogue)를 개최하고 해양안보 강화, 합동훈련 확대, 방위 협력 심화를 논의했다.

- **인도-뉴질랜드,
제2차
국방전략대화
개최**

아미타브 프라사드(Amitabh Prasad) 인도 국방부 합동차관과 리처드 슈미트(Richard Schmidt) 뉴질랜드 국방부 차관보가 공동 주재한 이번 대화는 지난달 정상급 회의 후속 조치로, 인도-뉴질랜드 전략적 파트너십 로드맵 2030(Strategic Partnership Roadmap 2030)의 전략 목표 이행에 초점을 맞췄다. 양측은 자유롭고 개방적이며 포용적인 인도태평양에 대한 공약을 재확인하고, 합동훈련·교차 인사 교류·방위대학 간 파트너십을 통한 군 대 군 협력 확대 방안을 모색했다. 해양·공중·지상 전력을 아우르는 작전 조율 및 상호운용성 강화도 논의됐으며, 방산 조달, 작전 프레임워크 조정, 향후 양자 방위 일정 조율도 협의됐다.

- **국가해양재단-
라르센앤티트로
, 해양·방위
민관협력 연구
양해각서 체결**

국가해양재단(National Maritime Foundation, NMF)은 8월 18일 인도 대형 복합기업 라르센앤티트로(Larsen & Toubro, L&T)와 인도의 해양·안보·방위 분야 민관협력(Public-Private Partnership, PPP) 연구·정책 협력을 위한 양해각서(Memorandum of Understanding, MoU)를 체결했다.

양해각서는 국가해양재단의 해양 전략·정책 연구 전문성과 라르센앤티트로의 엔지니어링·방위 제조·해양 플랫폼·첨단 기술 역량을 결합하는 것을 목표로 한다. 협력 범위는 민간 기업의 해양·방위 전략 영역 참여 기회·과제 연구, 민관협력 프레임워크 강화를 위한 정책 권고 개발, 정부 기관·공공 기관·학계·민간 산업 간 협력 생태계 구축 등이다. 이번 양해각서는 인도가 자주국방 제조를 촉진하고 보다 회복력 있는 해양·방위 생태계를 구축하는 과정에서 민간 부문 참여를 제도화하려는 움직임의 일환으로 평가된다.

- **정책적 함의**

이번 세 건의 협력은 인도가 해양안보를 다층적으로 강화하고 있음을 보여준다. 일본과의 양해각서는 양자 해양안보 협력을 선언적 수준에서 구체적 실무 틀로 격상시켰으며, 뉴질랜드와의 대화는 인도-태평양 파트너십 다변화를 보여준다. 국가해양재단-라르센앤티트로 양해각서는 해양·방위 역량 강화에 민간 부문을 체계적으로 참여시키려는 인도의 자주국방 전략과 맥을 같이 한다.

참고문헌

- Outlook India, India, Japan Boost Maritime Security Ties: What The New Agreement Means, 2026.8.20., <https://www.outlookindia.com/international/india-japan-boost-maritime-security-ties-what-the-new-agreement-means>
- DD India, India, New Zealand hold second Defence Strategic Dialogue to deepen maritime security cooperation, 2026.8.25., <https://ddindia.co.in/2026/08/india-new-zealand-hold-second-defence-strategic-dialogue-to-deepen-maritime-security-cooperation/>
- India Shipping News, National Maritime Foundation and L&T sign MoU to advance research on PPP in maritime, security and defence, 2026.8.18., <https://indiashippingnews.com/national-maritime-foundation-and-lt-sign-mou-to-advance-research-on-ppp-in-maritime-security-and-defence/>

• 배경

기후변화, 지정학적 불안정, 공급망 취약성이 심화되는 가운데 수산물이 국가 식량안보의 핵심 자원으로 재조명되고 있다. 노르웨이와 캐나다는 각각 수산 식량안보 강화를 위한 정책 방향을 둘러싼 논의를 본격화하고 있으나, 접근 방식에서는 뚜렷한 차이를 보인다.

• 노르웨이, 지속가능 수산식품 시스템 로드맵 발표

노르웨이 수산해양부 마리안느 시베르트센 네스(Marianne Sivertsen Næss) 장관은 8월 24일 아렌달스우카(Arendalsuka) 축제에서 노르웨이 최초의 지속가능 수산식품 시스템 로드맵을 발표했다. 노르웨이 무역산업수산부에 따르면 이 로드맵은 수산물 생산·지속가능성·식량안보에 관한 정부 정책과 이니셔티브를 종합한 첫 번째 문서로, 별도의 새로운 정책 패키지가 아닌 여러 부처에 걸친 기존 전략·계획·정부 프로세스를 한데 모은 것이다.

로드맵은 지정학적 불확실성·기후변화·공급 안정성 우려가 커지는 시기에 수산업과 양식업이 노르웨이 식량안보에서 담당하는 역할을 특히 강조했다. 네스 장관은 "수산물은 노르웨이 식량안보의 중요한 축"이라며 "우리는 전국 해안 전체에 걸쳐 바다에서 식량을 수확하고 생산할 수 있는 독보적인 기회를 갖고 있다"고 밝혔다. 그는 또 "로드맵은 비상대비 체계와 중요한 연결고리를 갖는다"며 "식량안보에 일상적으로 기여하는 시스템에 대한 포괄적인 개요를 제공함으로써 위기 상황에 대비한 비상 준비를 계획할 수 있게 한다"고 설명했다.

로드맵은 충분한 양의 안전하고 건강한 수산물 생산, 환경 영향 저감, 자연·동물 복지 보호, 연안 지역사회 일자리·경제활동 유지 등을 다루고 있다. 부처 간 다양한 작업을 통합함으로써 조율을 개선하고 더 넓은 식품 시스템과의 연관성을 파악하는 데도 기여할 것으로 기대된다.

로드맵은 국내 수산물 소비 증가도 핵심 과제로 설정했다. 노르웨이의 1인당 수산물 소비량은 2014년 이후 약 18% 감소했으며, 노르웨이 수산물위원회(Norwegian Seafood Council)의 최근 분석에 따르면 2024-2025년에는 18.26kg에서 17.94kg으로 추가 감소했다. 수산물위원회는 축구선수 엘링 브로트 홀란(Erling Braut Haaland)과 최소 2028년까지의 파트너십을 통해 국내외 수산물 홍보를 강화하고 있다. 네스 장관은 "해양은 세계에서 가장 중요한 식량 공급원 중 하나이며, 노르웨이는 지속가능한 해양 식품이 식량안보·공중보건·가치 창출에 기여하는 방식을 제시할 수 있는 지식·자원·관리 모델을 갖추고 있다"며 "우리는 수산물이 미래 식단에서 더 큰 역할을 담당하도록 국제적으로 주도적인 역할을 하겠다"고 밝혔다.

- **캐나다, 연어
가격 급등 속
양식 정책 모순
논란**

캐나다에서는 대서양 연어(Atlantic salmon) 가격이 7월 한 달간 25.8% 급등하면서 연방 정부의 브리티시컬럼비아(British Columbia, BC) 주 해양 연어 양식 폐지 정책을 둘러싼 논란이 재점화됐다. 달하우지대학교(Dalhousie University) 농식품분석연구소(Agri-Food Analytics Lab)의 7월 식품 가격 조사에 따르면 연어 가격은 조사 대상 13개 도시 중 12개 도시에서 상승했으며, 조사 대상 50개 식료품 중 베이컨(28.9%)에 이어 두 번째로 높은 상승폭을 기록했다. 평균 식료품 바구니 가격은 6월 대비 비교적 완만한 0.3% 상승에 그쳐 298.38달러를 기록했으나, 육류·어류 품목은 6.5% 상승했다.

농식품분석연구소 수석 소장 실뱅 샤를부아(Sylvain Charlebois) 박사는 "전국 헤드라인은 놀라울 정도로 안정적으로 보이지만, 그 이면에는 매우 불균등한 달이 숨어 있다"고 말했다. 그는 BC 주 연어 양식 금지 계획을 "과학이 아닌 활동주의에 의해 추진된 비논리적인 조치"라고 비판했다. BC 주 연어 양식업자협회(BC Salmon Farmers Association) 사무총장 브라이언 킹제트(Brian Kingzett)는 "연어는 캐나다에서 가장 많이 소비되는 수산물"이라며 "데이터는 수요가 강하다는 것을 분명히 보여준다"고 강조했다.

트뤼도(Trudeau) 전 정부가 추진한 BC 주 해양 연어 양식 폐지 정책(2029년 6월 30일 시한)은 카니(Carney) 현 총리의 식량안보 강화·공급망 단축·외국산 식품 의존도 축소 공약과 정면으로 충돌한다는 비판이 제기되고 있다. 2015년 이후 BC 주 양식 연어 생산량은 활동가 압력과 연방 정부의 양식장 폐쇄 조치로 인해 40% 이상 감소했으며, 이는 정부 과학자들이 해양 양식업이 야생 연어 개체군에 최소한의 위험만을 초래한다고 반복적으로 결론지었음에도 불구하고 이뤄진 것이다. 같은 기간 캐나다의 연어 수입액은 연간 약 7억 달러로 두 배 이상 증가했으며, 주로 칠레·노르웨이에서 수입이 늘었다.

BC 주 연어 양식 업계는 규제 확실성이 보장될 경우 2030년까지 연간 최대 25억 달러의 경제 효과와 약 9,000개의 일자리를 창출할 수 있으며, 2040년에는 연간 42억 달러 규모와 1만 6,000개 이상의 일자리로 성장할 수 있다고 주장하고 있다. 현재 BC 주 연어 양식 업계는 연간 약 11억7,000만 달러의 경제 효과를 내고 있으며, 약 4,560개의 정규직을 지원하고 있다. 또한 1,000명 이상의 원주민이 이 업계에서 직간접적으로 일하고 있으며, 연간 약 1억3,400만 달러의 경제적 혜택이 원주민 부족에 돌아가고 있다. BC 주의 모든 활성화된 연어 양식장은 해당 영토의 권리자인 원주민 부족과의 협약 아래 운영되고 있다.

반면 활동가들은 육상 양식 시설로의 전환을 대안으로 제시하며 최대 20억 달러의 납세자 지원을 요구하고 있다. 그러나 정부 연구에 따르면 전 세계적으로 연간 생산량 2,500톤 이상을 달성한 육상 연어 양식장은 극소수에 불과하며, 대부분이 아직 지속적인 수익성을 입증하지 못하고 있다. 과학자들은 전 세계 연어 생산을 육상 시설로 이전할 경우 120만 명 규모 도시에 1년간 전력을 공급할 만큼의 전기가 필요하고, 더 높은 탄소 배출을 초래하며, 육상에서 대서양 연어를 양식하는 비용은 해양 양식보다 최대 12배에 달할 수 있다고 지적했다.

• 정책적 함의

노르웨이는 수산업을 국가 식량안보와 비상대비 체계의 핵심 자원으로 제도화하면서 지속가능성·소비 진작·국제 리더십을 동시에 추구하는 방향으로 나아가고 있다. 반면 캐나다에서는 활동가 압력에 의해 추진된 양식 규제 정책이 식량안보·공급망 회복력·원주민 경제권과 충돌하는 양상이 나타나고 있으며, 정책 일관성 부재가 국내 생산 감소와 수입 의존도 심화를 초래하고 있다는 비판이 커지고 있다.

참고문헌

- We Are Aquaculture, Norway sets out first roadmap for sustainable aquatic food systems, 2026.8.24., <https://www.weareaquaculture.com/fisheries/norway-sets-out-first-roadmap-for-sustainable-aquatic-food-systems/>
- SeaWestNews, Atlantic Salmon Price Surge Exposes Ottawa's Food Security Contradiction, 2026.7.30., <https://seawestnews.com/atlantic-salmon-price-surge-exposes-ottawas-food-security-contradiction/>

III

해양안보 연구 소개

호르무즈해협 국제법 및 해양법 쟁점 최근 연구 동향⁴⁾

작성자 : 민영훈 전문연구원(yhmin@kmi.re.kr)

1 호르무즈해협 사태의 국제 해양법 및 전쟁법 쟁점(Golchin, S., 2026)

• 주요 쟁점

이 논문은 2026년 미국과 이스라엘의 이란 공격 이후 이란이 호르무즈해협의 통항을 사실상 제한한 상황을 전제로, 이란의 조치가 국제법상 어느 범위까지 정당화될 수 있는지를 분석한다. 핵심 쟁점은 첫째, 호르무즈해협에 적용되는 통항제도가 유엔해양법협약상 ‘통과통항’인지, 전통적인 ‘무해통항’인지 여부이다. 둘째, 이란이 자국 안보를 이유로 선박의 통항을 제한하거나 적성국 관련 선박을 차별적으로 통제할 수 있는지가 문제 된다. 셋째, 이란이 선박에 보안·안전 관련 비용이나 통항료를 부과할 수 있는지도 검토된다. 넷째, 국제적 무력충돌 상황에서 해양법과 해전법이 어떠한 관계를 형성하며, 적국 및 중립국 상선에 대한 검색·나포·공격이 언제 허용될 수 있는지가 중요한 쟁점이다. 저자는 이란의 모든 조치를 정당화하는 대신, 이란이 주장할 수 있는 법적 논거와 그 한계를 제시한다. 특히 호르무즈해협의 ‘전면 폐쇄’와 선박별 위험성에 따른 ‘선별적 통제’를 구분하고, 적성국 선박에 대한 제한과 중립국 선박의 통항권 보장 사이에서 법적 경계를 찾고자 한다.

• 주요 내용

호르무즈해협은 이란과 오만 사이에 위치하며, 가장 좁은 곳에서는 양국의 영해가 중첩된다. 또한 페르시아만과 오만만을 연결하고 전 세계 석유 소비량의 약 5분의 1과 상당량의 액화천연가스 및 비료가 운송되는 국제적으로 중요한 수로이다. 따라서 이 해협의 통항 제한은 지역안보뿐 아니라 세계 해운과 에너지 공급망에도 중대한 영향을 미친다.

유엔해양법협약 제3부에 따르면 국제항행에 이용되는 해협에서는 원칙적으로 통과통항이 인정된다. 통과통항은 연안국이 방해하거나 일시적으로 정지할 수 없으며, 선박뿐 아니라 항공기에도 계속적이고 신속한 통과와 자유를 보장한다. 반면 무해통항은 연안국의 평화·공공질서·안전을 해치지 않아야 하며, 연안국은 항행안전, 환경보호 및 국가안보를 위해 일정한 규제를 할 수 있다.

4) 본 내용은 최근 쟁점이 되고 있는 호르무즈 봉쇄 등과 관련하여 국제법 쟁점과 관련된 연구를 소개하고 우리나라 정책 및 법적 대응 방안에 관한 시사점을 모색하고자 작성되었다.

이란은 유엔해양법협약에 서명했으나 비준하지 않았다. 또한 1982년 서명 당시 통과통항제도가 기존 국제관습법을 성문화한 것이 아니라 협약 교섭 과정에서 형성된 일종의 타협이라고 선언하였다.

저자는 이러한 선언과 이란의 국내법 및 국가실행을 근거로 이란이 호르무즈해협에 통과통항이 아니라 무해통항만 적용된다는 입장을 지속적으로 유지해 왔다고 설명한다. 통과통항이 국제관습법으로 성립했다는 견해가 우세하지만, 이에 필요한 광범위하고 일관된 국가실행과 법적 확신이 충분한지는 논쟁의 여지가 있다. 나아가 이란은 해당 규칙의 형성 단계부터 명시적으로 반대해 온 '지속적 반대국'에 해당한다는 주장도 제기할 수 있다. 다만 이러한 주장이 국제사회에서 일반적으로 수용된다고 보기는 어렵다.

이란은 자국의 조치를 호르무즈해협의 완전한 폐쇄가 아니라 전시 상황에서의 통항 관리로 규정한다. 사전 통보, 지정 항로 이용, 선박 식별, 감시, 검색 및 해군 당국과의 협조 요구는 적대적 선박과 중립적 선박을 구별하기 위한 조치라는 것이다. 이란의 관점에서 미국과 이스라엘의 군사행동을 지원하거나 관련 국가의 전쟁 수행에 실질적으로 기여하는 선박은 무해한 통항을 하는 것으로 당연히 추정될 수 없다. 따라서 개별 선박의 통항이 이란의 안보에 현실적인 위협을 발생시키는 경우에는 필요한 범위에서 통항을 제한할 수 있다는 논리가 성립한다.

그러나 이러한 조치가 호르무즈해협의 전면적 또는 차별적 폐쇄로 이어져서는 안 된다. 자위권이나 대응조치도 필요성·비례성·일시성·가역성의 요건을 충족해야 하며, 중립국 선박의 통항을 일률적으로 금지하는 근거가 될 수 없다. 특히 우호국 선박만 허용하고 그 밖의 선박을 광범위하게 지연시키는 방식은 실질적인 차별 통제 또는 사실상의 폐쇄로 평가될 가능성이 있다.

통항료 부과와 관련하여 저자는 자연적으로 형성된 국제해협을 단순히 통과한다는 이유만으로 일반적인 요금을 부과할 수 없다고 본다. 다만 호송, 도선, 항행지원, 감시 또는 구조 등 실제로 제공된 구체적 서비스의 비용은 제한적으로 회수할 수 있다. 이러한 비용은 실제 서비스 비용에 비례하고 비차별적이어야 하며, 재정 수입이나 통항 억제제를 위한 수단이 되어서는 안 된다. 따라서 이란이 일반적인 통항세를 부과하는 것보다 구체적인 안전·보안 서비스에 대한 비용을 청구하는 편이 상대적으로 가능하다고 할 수 있다.

무력충돌 상황에서는 평시 해양법만으로 문제를 판단할 수 없으며 해전법이 함께 적용된다. 산레모 매뉴얼에 따르면 교전국은 적국 선박의 해협 통과를 제한할 수 있지만 중립국 선박의 통항권은 존중해야 한다. 중립 상선에 대해서는 필요한 경우 임검·검색·항로변경 등을 명령할 수 있으나, 모든 선박에 대해 무차별적으로 공격을 경고하거나 실제로 공격하는 것은 허용되지 않는다.

상선은 원칙적으로 민간물자이므로 군사목표가 아닌 한 공격할 수 없다. 상선이 군 병력이나 무기를 운송하거나, 적 군함의 호송을 받거나, 군사작전에 직접 기여하는 경우에는 군사목표가 될 수 있다. 그러나 석유를 운송하여 적국의 경제나 전쟁 지속 능력에 간접적으로 기여한다는 사실만으로 모든 유조선은 군사목표로 간주하는 것은 다수 국가가 인정하는 법리에 부합하지 않는다. 적국 상선은 일정한 조건 아래 나포할 수 있지만, 중립국 선박은 밀수품 운송이나 적대행위 가담 등 엄격한 요건이 입증되어야 검색·나포 또는 공격의 대상이 될 수 있다.

• 결론 및 시사점

본 논문은 이란이 미국 및 이스라엘의 적성 선박에 대해서는 호르무즈해협 통항을 제한할 수 있지만, 중립국 선박의 항행권까지 전면적으로 침해할 수는 없다고 결론짓는다. 이란은 자국이 유엔해양법협약 비당사국이고 통과통항의 관습법적 성격에 지속적으로 반대해 왔다는 점을 들어 보다 강한 통제권을 주장할 수 있다. 그러나 이 주장은 여전히 논쟁의 여지가 있으며, 이 논문은 어떤 경우에도 해협의 완전한 폐쇄나 중립 상선에 대한 무차별 공격은 정당화될 수 없다고 설명한다.

논문은 무력충돌 상황을 중심으로 이란의 통제 논리를 설명하고 있으나, 평시 국제법의 관점에서는 호르무즈해협의 법적 질서를 유엔해양법협약 제3부의 국제항행해협 제도에 따라 평가할 필요가 있다. 호르무즈해협은 페르시아만과 오만만을 연결하고 국제항행에 실제로 이용되는 해협이므로, 유엔해양법협약 제3부 국제항행에 이용되는 해협에 따른 통과통항 제도가 적용되는 대표적인 국제해협으로 평가할 수 있다. 이에 따라 모든 선박과 항공기는 계속적이고 신속한 통과를 목적으로 항행 및 상공비행의 자유를 향유하며, 해협연안국은 이를 방해하거나 정지해서는 안 된다. 특히 제44조는 통과통항을 정지할 수 없다고 명시하고 있으므로, 일반 영해에서 일정한 요건 아래 무해통항을 일시 정지할 수 있도록 한 제25조 제3항은 호르무즈해협의 통과통항에는 원칙적으로 적용되지 않는다고 할 수 있다.

통과통항 제도와 관련하여 이란이 유엔해양법협약에 서명했지만 비준하지 않았다는 점은 고려되어야 하는 요소이다. 그러나 국제사회 다수의 국가와 해양법 학설은 국제항행해협에서의 통과통항제도가 국제관습법으로 정착되었다고 본다. 따라서 이란이 과거부터 통과통항의 관습법적 성격에 반대해 왔다는 이유만으로 해당 제도를 전면적으로 배제할 수 있는지는 신중하게 판단해야 한다. 특히 호르무즈해협은 이란뿐 아니라 유엔해양법협약 당사국인 오만과도 접하고 있으므로, 이란의 국내법이나 일방적 해석만으로 해협 전체의 국제적 통항제도를 변경하기는 어렵다. 이란이 '지속적 반대국'에 해당한다는 논리는 가능한 주장일 수 있지만, 해협 통항제도 성격과 다른 국가들의 후속 실행을 고려하면 일반적으로 승인된 법적 결론으로 보기는 어렵다고 할 수 있다.

다만 통과통항이 인정된다고 해서 해협연안국이 모든 규제권을 상실하는 것은 아니다. 유엔해양법협약 제41조와 제42조에 따르면 이란과 오만은 항행안전, 해상교통의 조정, 오염 방지, 어업규제 및 세관·재정·출입국·위생 관련 법령 위반의 방지를 위해 항로대와 통항분리방식을 설정하고 관련 법령을 제정할 수 있다. 그러나 이러한 법령은 외국 선박을 형식상 또는 사실상 차별해서는 안 되며, 통과통항권을 부정하거나 방해·침해하는 실질적 효과를 가져서도 안 된다. 따라서 선박 식별, 항행안전 정보 제공, 국제적으로 승인된 통항분리방식의 준수 및 오염방지 기준의 적용은 가능하지만, 모든 선박에 대한 포괄적인 사전허가제나 특정 국가 선박에 대한 자의적 통항 금지는 평시 유엔해양법협약 체제와 양립하기 쉽지 않을 것으로 판단된다.

통항료 부과 역시 엄격하게 제한되어야 한다. 국제해협을 단순히 통과한다는 이유로 일반적인 통항 세나 주권적 사용료를 부과하는 것은 허용되기 어렵다. 무해통항에 관한 유엔해양법협약 제26조도 외국 선박의 통항만을 이유로 요금을 부과해서는 안 되며, 실제 제공된 특정 서비스에 대해서만 비차별적으로 비용을 부과할 수 있다고 규정한다. 이 원칙은 통과통항의 비방해성과 결합하여 해석되어야 한다. 따라서 이란이 감시·호송·도선 또는 항행지원 서비스를 실제로 제공한 경우에는 합리적인 비용 회수 가능성을 검토할 수 있지만, 해당 서비스가 사실상 의무화되어 통항을 제한하거나 국가재정 확보 및 정치적 압박 수단으로 이용된다면 국제법상 문제가 될 수 있다.

상선에 대한 검색이나 나포도 평시에는 매우 제한적으로 허용된다. 국제해협을 통과하는 외국 상선이 연안국의 평화·질서 또는 안전을 침해할 가능성이 있다는 추상적 이유만으로 정선·검색하거나 나포할 수는 없다. 선박이 유엔해양법협약 제39조 통과통항중인 선박과 항공기의 의무를 위반하거나 제42조에 따라 적법하게 제정된 연안국 법령을 명백하게 위반하는 경우에만 구체적이고 비례적인 법집행 조치를 검토할 수 있다. 특히 선박의 국적이나 목적국, 적재 화물의 경제적 관련성만을 근거로 통항을 차별적으로 제한하는 것은 항행의 자유와 비차별 원칙을 침해할 가능성이 크다.

정책적으로는 호르무즈해협의 안정적 관리가 이란의 일방적인 통제보다 해협연안국과 이용국 간 협력을 통해 이루어져야 한다. 유엔해양법협약 제43조는 항행안전시설의 설치·유지와 선박 오염의 방지·감소·통제를 위해 해협 이용국과 연안국이 협력하도록 규정한다. 이에 따라 이란과 오만, 주요 해운국 및 IMO가 참여하는 통항안전 협의체를 통해 통항분리방식, 선박보고제도, 긴급연락망, 사고 대응 및 오염방지 체계를 마련할 필요가 있다.

• 주요 쟁점

이 논문은 현재의 호르무즈해협 상황 발생 이전 호르무즈해협에서 발생한 선박 억류와 유조선 공격을 대상으로 국제법적 문제를 분석한다. 첫 번째는 호르무즈해협에 적용되는 통항제도와 해협연안국의 법집행 권한에 관한 국제 해양법적 문제이다. 두 번째는 유조선에 대한 기뢰 공격이 유엔헌장 제51조상 ‘무력공격’에 해당하여 피해 선박의 기국 또는 제3국의 자위권 행사를 가능하게 하는지에 관한 무력사용법에 관한 문제이다.

국제 해양법 분야의 세부 쟁점은 호르무즈해협에 유엔해양법협약상 통과통항이 적용되는지, 이란이 주장하는 무해통항이 적용되는지, 선박이 통항분리방식을 위반한 경우 연안국이 해당 선박을 억류할 수 있는지 등이다. 또한 이란이 직선기선을 설정하여 주요 항로를 내수로 편입하더라도 외국 선박의 통항권이 유지되는지도 검토한다.

무력사용법 분야에서는 단일 상선에 대한 공격이 유엔헌장 제51조의 무력공격에 해당할 수 있는지, 공격 주체가 이란군인지 비국가행위자인지 불명확한 상황에서 공격을 이란에 귀속시킬 수 있는지, 미국 등 제3국이 피해 선박 기국을 위한 집단적 자위권을 행사할 수 있는지에 대해서 검토했다.

• 주요 내용

[통항분리방식과 Stena Impero 억류 사건]

호르무즈해협에는 동·서 방향의 통항로와 중앙 분리대로 구성된 국제해사기구의 통항분리방식(TSS)이 운영되고 있다. 민간 상선은 유엔해양법협약 제39조 제2항과 제41조 제7항에 따라 국제적으로 설정된 통항분리방식을 준수해야 한다.

2019년 7월 이란은 영국 국적 유조선 Stena Impero를 나포하여 반다르아바스항으로 이동시켰다. 이란은 해당 선박이 이란 어선과 충돌하고도 구조조치를 하지 않았으며, 자동식별장치를 끄고 해협의 출구 항로를 역방향으로 운항했다고 주장하였다. 반면 영국은 선박이 모든 국제항행규칙을 준수했고 자동식별장치도 정상적으로 작동했으며, 이란 어선과의 충돌을 입증할 증거도 없다고 반박했다. 또한 선박이 오만 영해에 있었기 때문에 이란은 이를 억류할 관할권이 없었다고 주장하였다.

논문은 민간 상선이 통항분리방식을 위반하더라도 그 사실만으로 해협연안국이 선박을 억류할 수 있는 것은 아니라고 판단한다. 유엔해양법협약 제233조는 외국 상선이 제42조 제1항의 법령을 위반하여 해협의 해양환경에 중대한 손해를 발생시키거나 그러한 손해를 초래할 위험이 있는 경우 연안국이 적절한 법집행 조치를 할 수 있도록 한다. 그러나 일반적인 통항분리방식 위반에 대한 선박 억류는 통과통항을 방해하거나 사실상 정지시키는 결과를 가져오므로 제42조 제2항 및 제44조와 양립하기 어려운 것으로 평가한다.

연안국은 위반 선박에 경고하거나, 손해배상을 청구하거나, 합리적인 범위에서 벌금을 부과할 수 있다. 반면 통과 중인 선박을 강제로 정선·나포하여 항구에 장기간 억류하는 것은 통과통항권을 과도하게 침해한다. 이에 따라 논문은 이란의 Stena Impero 억류가 영국 국적 선박의 통과통항권을 위법하게 방해한 것으로 평가한다.

[통과통항과 무해통항의 대립]

호르무즈해협은 한쪽의 배타적경제수역과 다른 쪽의 배타적경제수역을 연결하므로 유엔해양법협약 제37조의 국제항행해협에 해당한다. 해협의 폭이 24해리 미만인 중앙 부분에서는 이란과 오만의 영해가 중첩되지만, 모든 선박과 항공기는 제38조에 따라 계속적이고 신속한 통과를 위한 항행 및 상공비행의 자유를 행사할 수 있다.

호르무즈해협 주변에 좁은 배타적경제수역 항로가 일부 존재하지만, 대형 유조선이 안전하게 항행하기 어렵고 항해 거리와 충돌 위험도 증가한다. 따라서 해당 항로는 제36조가 규정한 ‘항행상·수로상 유사하게 편리한 항로’에 해당하지 않으며, 이를 이유로 호르무즈해협의 통과통항제도가 배제되지 않는다.

다만 이란은 유엔해양법협약에 서명했지만 비준하지 않았고, 통과통항이 국제관습법이라는 입장을 인정하지 않는다. 이란은 통과통항제도가 영해 12해리 확대를 수용하는 대신 해양이용국에 제공된 협약상의 타협이므로 협약 당사국만 이를 주장할 수 있다고 본다. 반면 미국은 통과통항이 이미 국제관습법으로 확립되어 협약 비당사국에도 적용된다고 주장한다.

논문은 통과통항의 국제관습법적 지위가 완전히 명확하지 않다고 평가한다. 다만 한국·영국·일본·중국·노르웨이 및 유럽연합 회원국과 같은 협약 당사국의 선박은 호르무즈해협에서 통과통항을 주장할 것으로 파악하고 있다. 협약 비당사국 선박도 최소한 국제관습법상 ‘정지될 수 없는 무해통항’을 향유한다. 이는 국제항행해협의 무해통항을 연안국이 일방적으로 금지할 수 없다고 판시한 국제사법재판소의 1949년 Corfu Channel 사건에 근거한다.

[직선기선과 내수 편입의 영향]

이란은 페르시아만에 위치한 여러 섬을 연결해 넓은 해역을 내수로 편입할 가능성이 있다. 그러나 툰브제도와 아부무사섬의 영유권은 아랍에미리트와 이란 사이에서 분쟁 중이고, 일부 섬은 이란 본토에서 멀리 떨어져 있어 유엔해양법협약 제7조의 직선기선 요건을 충족하기 어렵다.

설령 새로운 직선기선으로 기존 영해나 공해 성격의 해역을 내수로 편입하더라도 외국 선박의 통항권이 자동으로 소멸하지 않는다. 협약 제8조 제2항은 직선기선 설정으로 종전에 내수가 아니었던 해역이 내수로 편입된 경우 그 해역에 무해통항권이 존속하도록 한다. 국제해협에 관한 제35조도 국제항행에 사용되는 기존 수역의 통항권을 보호한다. 따라서 이란이 일방적으로 기선을 변경하더라도 호르무즈해협의 국제통항을 법적으로 차단하기는 어렵다는 것이 논문의 판단이다.

[유조선 공격과 자위권]

2019년 호르무즈해협 입구에서 일본 기업이 소유한 파나마 국적 유조선과 노르웨이 기업이 소유한 마셜제도 국적 유조선이 기뢰 공격을 받았다. 미국은 이란군이 공격했다고 주장했지만 이란은 이를 부인하였다. 이 사건과 관련하여 미국이 파나마와 마셜제도를 보호하기 위해 집단적 자위권을 행사할 수 있는지가 문제 되었다.

첫 번째 쟁점은 단일 상선에 대한 공격이 유엔헌장 제51조상 무력공격에 해당하는지이다. 학설과 국가실행은 일치하지 않는다. 국제사법재판소는 Oil Platforms 사건에서 무력공격은 가장 중대한 형태의 무력사용이어야 한다고 판시했지만, 단일 군함에 대한 기뢰 공격도 자위권을 발생시킬 가능성을 배제하지 않았다. 단일 상선에 대한 공격에 대해서는 명시적인 결론을 내리지 않았으나, 논문은 공격의 의도성·규모·결과 및 선박의 기국과 피해국의 관계에 따라 단일 상선 공격도 무력공격이 될 가능성을 배제할 수 없다고 해석한다.

두 번째 쟁점은 공격의 이란 귀속 여부이다. 이란군이 직접 공격했다면 국가기관의 행위이므로 이란에 귀속된다. 반면 비국가행위자가 공격했다면 이란이 해당 단체를 파견했거나 공격에 '실질적으로 관여'했다는 사실이 입증되어야 한다. 이는 국제사법재판소의 Nicaragua 사건과 유엔총회 결의 제3314호 제3조 (g)에 따른 기준이다. 단순한 무기·자금·군수지원만으로는 충분하지 않다.

따라서 미국이 이란에 대해 집단적 자위권을 행사하려면 공격이 무력공격에 해당하고 이란에 귀속된다는 점뿐 아니라 피해 기국의 무력공격 선언과 지원 요청, 자위조치의 필요성·비례성 및 유엔 안전보장이사회 보고 요건을 충족해야 한다. 실제 사건에서는 이란의 책임을 충분히 입증할 증거가 제시되지 않았기 때문에 각국은 이란에 대한 무력사용을 자제하였다.

- **결론 및 시사점** 논문은 호르무즈해협을 통과하는 민간 상선이 국제적으로 승인된 통항분리방식을 준수해야 하지만, 그 위반이 곧 연안국의 나포·억류 권한으로 연결되지는 않는다고 결론짓는다. 이란의 Stena Impero 억류는 통항분리방식 위반에 대응하는 데 필요한 범위를 넘어 영국 선박의 통과통항권을 위법하게 방해한 조치로 평가된다.

협약 당사국 선박은 통과통항을 주장할 수 있고, 비당사국 선박도 최소한 국제관습법상 정지될 수 없는 무해통항을 주장할 수 있다. 이란이 새로운 직선기선을 설정하거나 일부 해역을 내수라고 선언하더라도 기존 국제통항권은 유지된다.

유조선에 대한 공격은 그 중대성에 따라 단일 선박에 대한 공격이라도 무력공격에 해당할 가능성이 있다. 그러나 자위권을 행사하려면 공격 주체와 국가귀속이 신뢰할 수 있는 증거에 의해 입증되어야 한다. 특히 비국가행위자의 공격을 이란에 귀속시키기 위해서는 단순 지원을 넘어 파견 또는 실질적 관여가 입증되어야 한다.

본 논문은 유엔해양법협약상 통과통항과 우리나라 정책과 관련하여 다음과 같이 다섯가지 시사점을 제공한다.

첫째, 호르무즈해협의 법적 안정성은 통과통항의 비정지성과 비차별성에 달려 있다. 유엔해양법협약 제44조에 따라 이란과 오만은 통과통항을 방해하거나 정지해서는 안 된다. 통항분리방식 위반이 있더라도 경고·벌금·손해배상 등 비례적인 수단을 우선해야 하며, 선박 억류는 제233조의 중대한 해양환경 손해와 같은 예외적 요건이 충족될 때만 신중하게 검토되어야 한다. 이는 연안국의 안보와 법집행 필요성이 국제해협의 통항 자유보다 언제나 우선하는 것은 아니라는 점을 보여준다.

둘째, 한국은 1996년 유엔해양법협약을 비준한 당사국이므로 한국 국적 선박은 호르무즈해협에서 제38조의 통과통항권을 주장할 수 있다. 한국은 호르무즈해협이 특정 연안국의 허가에 따라 이용되는 수역이 아니라 협약에 따라 국제통항이 보장되는 해협이라는 입장을 분명히 유지할 필요가 있다. 다만 논문이 제시한 “이란이 협약 당사국 선박의 통과통항을 조약상 존중해야 한다”는 논리는 이란이 비당사국이라는 점에서 추가 검토가 필요하다. 한국은 협약상 권리뿐 아니라 통과통항의 국제관습법적 성격과 장기간의 국제항행 관행도 함께 원용하는 것이 법적으로 더욱 합리적인 근거를 확보할 수 있다.

셋째, 한국은 주요 해운·에너지 수입국으로서 과도한 연안국 조치에 지속적으로 이의를 제기해야 한다. 부당한 선박 억류나 차별적 통항제한에 침묵하면 향후 그러한 국가실행이 관습법 형성의 근거로 이용될 수 있다. 외교적 항의, IMO 논의 참여 및 다른 해양이용국과의 공동성명을 통해 통과통항의 비정지성과 비차별성을 일관되게 확인해야 한다. 유엔해양법협약 제3부는 국제항행해협에서 선박과 항공기의 계속적이고 신속한 통과를 보장하고 있다.

넷째, 한국 국적 선박의 법적 보호를 위해 증거확보체계를 강화해야 한다. 2021년 한국 국적 유조선이 이란에 억류된 사례가 보여주듯, 선박의 위치, 자동식별장치 작동 기록, 항해자료기록장치, 통신내역, 통항분리방식 준수 여부 및 오염 발생 여부가 기국의 외교적·법적 대응에서 결정적인 자료가 된다. 정부와 선사는 위험해역 통항 선박에 대한 기록 보존 및 실시간 보고지침을 마련하고, 억류 발생 시 해양법·영사보호·해운안보가 연계된 대응체계를 수립할 필요가 있다.

마지막으로 한국은 IMO를 중심으로 이란·오만 및 주요 이용국이 참여하는 협력체계 구축을 지지할 필요가 있다. 통항분리방식의 안전한 운영, 선박보고, 긴급통신, 기뢰정보 공유, 해양오염 대응 및 선원 보호를 제도화하는 것이 군사적 대응보다 지속 가능한 방안이다. IMO 역시 호르무즈해협의 통항분리방식을 충돌 방지와 항행안전을 위한 국제적 항로체계로 설명한다.

참고문헌

- Golchin, S.,(2026), How Iran Legally Frames Control Over the Strait of Hormuz: Law of the Sea Considerations and Applicable Naval Warfare Rules, SSRN, <https://ssrn.com/abstract=6519418> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.6519418>(검색일: 2026.8.29.)
- Lott, A. & Kawagishi, S.(2022), The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives, Ocean Development & International Law, 53(2-3), pp. 123-146.

IV

전문가 칼럼

▶ 해양영토 수호를 위한 해양경비법의 국제법 정합성 문제

임채현 (목포해양대학교)

• 해양경비법의 제정

해양경비법은 급변하는 해양환경의 변화에 능동적으로 대처하여 해양안보를 수호하고 해양자원을 보호하기 위한 해양경찰의 활동 범위를 명확하게 하고, 해양경찰 활동의 수행을 위한 해상검문검색, 선박 등의 추적·나포, 해상항행 보호조치 등의 대상 및 발동요건을 구체화하며, 해양경찰관이 사용 가능한 장비와 장구 등을 명시하여 해양경찰활동이 엄격한 법적 절차에 따라 진행되도록 하는 등 육상에서의 공공질서 및 치안의 확보 등을 주된 목적으로 하는 일반경찰활동과는 다른 특성을 가진 해양경비 업무수행에 관한 법적인 근거를 마련함으로써 해양에서의 국민의 안전과 공공질서 유지에 이바지하기 위해 2012년 2월 22일 제정되어 같은 해 8월 23일 시행되었다.

해양경비법상 해양경비의 개념은 “해양경찰청장이 경비수역에서 해양주권의 수호를 목적으로 행하는 해양안보 및 해양치안의 확보, 해양수산자원 및 해양시설의 보호를 위한 경찰권의 행사”를 말한다. 일반적으로 주권을 영토주권으로 표현하듯⁵⁾ 해양주권은 해양영토주권으로 표현할 수 있고, 따라서 해양경비는 해양영토주권을 수호하기 위하여 해양안보 등에 대해 행하는 경찰권으로 볼 수 있다.

해양경비법이 제정되기 전까지 해양경비 활동은 경찰관직무집행법이나 해양경찰청 내부 규칙에 근거하여 수행되었고, 경찰관직무집행법은 육상을 중심으로 설계되어 해상에서 적용하는데 제약이 많거나, 법치주의 원리에 위배될 여지가 있는 등 법적 뒷받침이 미약했었다.⁶⁾ 해양경비법이 제정되면서 해양경비 활동에 대한 법적 기반이 마련되었으며, 2019년 해양경찰법이 제정되기 전까지 해양경찰 활동의 작용법적 근거일 뿐만 아니라 일부 해양경찰의 조직법적 근거로 이해되기도 했다.

5) 정인섭(2024), p.171.

6) 고명석(2023), p.26.

현재에는 해양경찰법이 제정되어 정부조직법 등과 더불어 해양경찰의 조직법으로 기능하며, 해양경찰 작용법으로서 해양경비법이 해양경찰 활동에 대한 일반법적 지위를 가지게 되고 기존의 해양경찰 활동을 규정하는 개별법은 특별법적 지위를 갖도록 법령체계가 구성되어 있다.⁷⁾⁸⁾ 다만, 해양경찰법이 제정되었고, 해양경비의 개념이 모든 해양경찰 활동을 포괄하는 개념이 아니기 때문에 해양경비법은 해양경비 활동의 근거법으로서만 역할을 하며, 해양경비 활동과 관련하여 통합방위법보다는 후순위로 적용되고 경찰관직무집행법보다는 선순위로 적용된다(제5조).

• 해양경비법과 국제법 정합성

해양경찰 활동의 근거법으로는 여러 국내법과 국제법이 적용되며, 해양경비법이 일반법적 지위를 가진다고 볼 수 있다. 이에 해양경비법은 해양경찰 활동의 수행을 위한 가장 기본적인 절차인 해상 검문검색, 선박 등의 추적·나포, 해상항행 보호조치 등의 대상 및 발동요건을 구체화하고 있고 또한 해양경찰관이 사용가능한 장비와 장구 등을 규정하고 있다. 즉, 해양경찰의 직무 범위는 해양경찰법, 해양경비법, 그 외의 여러 개별법 및 국제법⁹⁾에 광범위하게 규정되어 있지만 이러한 직무집행을 위한 절차적 근거는 일부 개별법 등에 규정된 것¹⁰⁾을 제외하고는 해양경비법에 규정되어 있다.

따라서 해양경찰의 활동과 관련된 국제법의 이행과 관련하여서는 해당 국제법을 국내적으로 수용한 개별 국내법이나 혹은 헌법 제6조 제1항에 따라 국제법 자체와 연계하여 살펴볼 필요가 있으며, 해양경비법과 관련하여서는 해양경찰 작용법의 일반법으로서 절차적 측면에 관한 사항만을 국제법 특히 1982년 유엔해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea)과 비교하여 검토가 필요할 것이다. 예컨대, 경비수역, 해상검문검색, 그리고 추적 및 나포 등은 유엔해양법협약상 해양관할수역, 임검권이나 추적권과 직접 관련되어 있다. 이에 해양경비 활동에 밀접한 관련성이 있는 유엔해양법협약을 중심으로 해양경비법상 국제법과 직접적 관련성이 있는 분야로서 정합성 검토가 필요한 부분은 해양경비 활동의 장소적 범위, 해상검문검색, 추적권 등을 고려할 수 있다.

7) 김현(2017), p.1.

8) 해양경찰 조직법은 경찰업무를 집행하는 행정기관의 구성 및 권한, 경찰관청 상호간의 관계, 경찰행정의 감독 등을 규율하며, 해양경찰 작용법은 경찰행정의 내용을 규율하는 법규로서 경찰행정상 법률관계의 성립, 변경, 소멸에 관련된 모든 법규를 의미한다.

9) 관련 국내법 및 국제법의 구체적인 예는 노호래(2022), pp.185-188 참조.

10) 예컨대, 영해 및 접속수역법 제6조, 배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률 제5조, 배타적 경제수역 및 대륙붕에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률 제23조 등을 들 수 있다.

[해양경비 활동의 장소적 범위]

해양경비법의 적용 범위는 경비수역에 있는 선박등이나 해양시설, 그리고 경비수역을 제외한 수역에 있는 선박법 제2조에 따른 대한민국 선박을 포함한다(제4조).

즉, 대한민국 선박은 전세계에 어디에 있든 적용이 가능하며, 선박등이나 해양시설은 경비수역 내에 있는 경우에만 적용된다. 경비수역은 연안수역, 근해수역 및 원해수역으로 구분되는데(제2조), 이는 내수, 영해, 접속수역, 배타적 경제수역, 대륙붕 및 헌법에 의하여 체결·공포된 조약 또는 일반적으로 승인된 국제법규에 의하여 대한민국의 정부 또는 국민이 개발·이용·보전에 참여할 수 있는 해역을 포함한다. 따라서 유엔해양법협약에 규정된 해양관할수역뿐만 아니라 국제법에 따라 대한민국의 정부 또는 국민이 개발·이용·보전에 참여할 수 있는 해역도 해양경비법의 적용 범위에 해당한다.

한편으로, 해양경비법에 규정되어 있지 않은 수역이라도 헌법 제6조 제1항에 따라 해양경찰과 관련한 국제법을 적용하는 경우 해당 국제법에 따른 해역에서 우리나라의 관할권이 적용될 수 있을 것이다. 그러나 국제법의 국내적 이행과 관련하여서는 자기집행성이 없는 국제법은 국내법으로 수용이나 변형 없이 적용되기는 어려움이 있을 수 있다.¹¹⁾ 특히 처벌이 수반되는 행위의 경우에는 국내법에 명확하게 규정하고 죄형법정주의가 준수되어야 한다.

유엔해양법협약은 연안국의 관할 범위 밖인 공해에서의 기국(flag state) 또는 연안국 등의 권리 및 의무에 대해 상세하게 규정하고 있지만 해양경비법은 공해를 그 적용 범위에 포함하고 있지 않다. 또한, 해양경비법에는 공역(air space)에 대한 규정이 없지만 유엔해양법협약은 '연안국의 주권이 영해의 상공에까지 미친다'는 규정(제2조 제2항)이나 연안국이 항공기를 이용하여 추적권(right of pursuit)을 행사할 수 있도록 한 규정(제111조) 등을 통해 해양의 상공에 대한 관할권 또는 법령집행권에 대해 규정하고 있다.

이와 더불어, 해양경비법상 해양오염 방제와 관련하여 우리나라가 당사국인 1990년 유류오염 대비, 대응 및 협력에 관한 국제협약(International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation)은 모든 당사국은 공해를 포함한 모든 수역에서 유류오염사고에 대비·대응하기 위해 단독 또는 공동으로 모든 적절한 조치를 취하여야 한다고 규정하고 있고(제1조 제1호), 행정안전부 「대규모 해양오염사고 재난」위기관리 표준매뉴얼에도 우리나라 관할해상 밖에서 발생한 해양오염사고에서 우리나라 영해로 오염물질이 이동할 가능성이 있는 경우 해당 매뉴얼을 준용하도록 규정하여 공해상 오염에 대한 대비 및 대응책을 수립하고 있다.

11) 정인섭(2024), pp. 121-142 참조.

미국의 경우 미국연방법 제14편 제101조 제1항(U.S.C. Title 14 101(a))에 해안경비대(USCG)는 “공해 및 미국의 관할권에 속하는 수역의 수면, 하부 및 상공에서 적용되는 모든 연방법을 집행하거나 그 집행을 지원한다”고 규정하여 해안경비대의 관할 범위에 공해 및 수역의 상공을 명시적으로 포함시키고 있다. 또한, 일본은 해상보안청법 제1조 제1항에 해상보안청을 두는 이유가 “해상에서의 인명 및 재산을 보호하고, 법률위반에 대한 예방·수사 및 진압을 하기 위함”으로 명시하고 있는데, 이는 해상보안청의 관할 범위를 ‘해상’으로 규정하여 특별한 제한 없이 공해도 포함하고 있다고 해석할 수 있다. 이와 더불어, 중국의 경우 해경법 제3조는 중국의 해경 기구가 “중국의 관할 해역 및 그 상공에서 해상 권익 수호 집행 활동을 전개하는 경우”에 해경법을 적용한다고 규정하고 있다. 즉, 중국 해경법은 해경 기구의 관할 범위를 ‘중국의 관할 해역’이라고만 하여 그 범위를 모호하게 규정함과 동시에 해당 해역의 상공에 대해서도 적용됨을 명시하고 있다.

따라서 해양경비법의 적용 범위에 우리나라가 헌법에 의하여 체결·공포된 조약 또는 일반적으로 승인된 국제법규(관습국제법)에 따라 해양경비 활동이 필요한 경우 공해나 공역도 적용 범위에 포함되도록 조정이 필요할 것으로 사료된다. 유엔해양법협약에는 임검권의 행사 외에도 공해상 기구나 다른 국가의 여러 권리 및 의무가 규정¹²⁾되어 있음을 고려할 필요가 있고, 공역의 경우에도 현재 해양경찰 항공기를 이용한 해양경비의 어려움¹³⁾을 고려할 때 적용 범위에 포함되는 것이 필요할 것으로 보인다. 이를 통해 해양경비법은 해양경비 활동의 장소적 범위와 관련하여 국제법과의 정합성의 문제를 해결할 수 있을 것으로 보인다.

[해상검문검색, 추적권, 무기사용 등 경비활동]

해양경비법 제12조는 해상검문검색에 대해 규정하고 있는데, 이는 유엔해양법협약 제110조의 공해상 임검권(right of visit)과 관련 있는 규정이다. 해상검문검색은 경비수역에서 외국선박을 포함한 선박등에 대해서 수행되는 것이며(제2조 제9호), 배타적 경제수역 이원의 공해에서는 시행되지 않음을 의미한다. 다만, 제12조 제1항 단서에는 “외국선박에 대한 해상검문검색은 대한민국이 체결·비준한 조약 또는 일반적으로 승인된 국제법규에 따라 실시한다”고 규정하고 있는데, 단서 규정의 의미가 외국선박에 대한 해상검문검색의 절차가 국제법에 따른다는 것인지 혹은 예컨대 유엔해양법협약 제110조에 규정된 공해상 외국선박에 대한 임검권 관련 규정을 적용한다는 것인지 분명하지 않다(협약에는 해상검문검색에 관한 별도의 규정이 없고, 제110조가 적용되기 때문에 절차적인 부분도 제110조에 포함된다). 해양경비법 해설서에는 단서 규정의 의미가 “외국선박의 우리 영해 내에서의 무해통항권을 침해하지 않도록 국제법규에 따를 것을 명시”한다고 설명하고 있으나¹⁴⁾ 조문의 구성만으로는 적절한 해석으로 이해되지 않는다.

12) 유엔해양법협약 제7장 등 참조.

13) 이교민·임채현(2022), pp. 107-112 참조.

14) 해양경찰청(2013), p. 64.

특히, 유엔해양법협약상 영해 이원의 수역은 각 해역에 대해 협약이 부여하는 연안국의 주권적 권리나 관할권 외에는 공해로 간주되기 때문에 경비수역 중 접속수역 및 배타적 경제수역은 공해로 해석될 수 있고, 따라서 해상검문검색에 대한 규정과의 관계에서 협약 제110조의 적용에 문제가 발생할 수 있다. 또한, 해양경비법 제12조는 해상검문검색의 대상이 되는 상황을 유엔해양법협약의 임검 대상이 되는 상황과 달리 규정하고 있어 접속수역, 배타적 경제수역 및 공해에서의 해상검문 검색과 임검권의 적용 원칙이 명확하지 못하다. 경비수역 중 접속수역 및 배타적 경제수역에 대해 유엔해양법협약 제110조에 따른 임검권과 해양경비법 제12조에 따른 해상검문검색 중 우선권이 있는지 아니면 중첩되는지 등 해석상에 어려움이 발생한다. 이와 더불어, 해양경비법 제21조 제1항은 “제12조 제1항에 따른 해상검문검색을 정당한 사유 없이 거부, 방해 또는 기피한 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다”고 규정하고 있어 명확하지 못한 구성요건을 규정한 제12조에 근거하여 외국선박에 대해 해상검문검색을 거부, 방해 또는 기피한 경우 처벌하도록 규정하여 적절하지 않은 법체계를 형성하고 있다. 결과적으로 유엔해양법협약상 외국선박에 대한 임검권과 해양경비법상 해상검문검색에 관한 규정의 정합성에 문제가 있으며, 이에 대한 명확한 정리가 필요할 것이다.

해양경비법 제13조는 추적·나포에 관한 규정을 포함하고 있으며, 해양경찰관은 ‘해상검문검색에 따르지 아니하고 도주하는 선박등’이나 ‘해당 경비수역에서 적용되는 국내법령 및 대한민국이 체결·비준한 조약을 위반하거나 위반행위가 발생하려 하고 있다고 확실시되는 상당한 이유가 있는 선박등’에 대해 추적·나포할 수 있다. 다만, 제13조 단서에는 “외국선박에 대한 추적권의 행사는 「해양법에 관한 국제연합 협약」 제111조에 따른다”고 규정되어 있다. 즉, 추적·나포는 해상검문검색에 따르지 않고 도주하는 국내외선박이나 국내법 및 국제법 위반 또는 위반 행위가 발생하는 상당 이유가 있는 경우에 해당 국내외선박에 대해 실시될 수 있다. 다만, 제13조의 추적·나포에 관한 규정은 ① 구성요건의 유엔해양법협약과의 정합성, ② 단서 규정의 해석에 관한 문제점을 내포하고 있다. 먼저, 유엔해양법협약 제111조 제1항에 따라 추적은 ‘선박이 자국법령을 위반한 것으로 믿을 만한 충분한 이유가 있을 때’ 연안국이 해당 선박을 공해까지 추적하여 나포하도록 규정하고 있는 반면 해양경비법은 국내법이나 국제법을 ‘위반하거나 위반 행위가 발생하려 하고 있다고 확실시되는 상당한 이유가 있는’ 경우로 규정하여 정합성에 문제가 발생한다. 또한, 단서 규정은 외국선박에 대한 추적권은 제111조에 따른다는 의미가 추적권의 절차를 의미하는 것인지 실제적 구성요건을 모두 포함하는 것인지 분명하지 못하다. 결과적으로 유엔해양법협약상 외국선박에 대한 추적권과 해양경비법상 추적·나포에 관한 규정의 정합성에 문제가 있으며, 이에 대한 명확한 정리가 필요할 것이다.

마지막으로 해양경비법 제17조는 무기사용에 대해 규정하고 있는데, 개인화기는 제17조 제1항 각 호에 해당하는 경우 경찰관직무집행법 제10조의4의 무기사용 기준에 따라 사용 가능하다. 개인화기 외에 공용화기를 사용할 수 있는 경우는 ① 대간첩·대테러 작전 등 국가안보와 관련되는 작전을 수행하는 경우, ② 제1항 각호의 어느 하나에 해당하는 경우로서 선박등과 범인이 선체나 무기·홍기 등 위험한 물건을 사용하여 경비세력을 공격하거나 공격하려는 경우, ③ 선박등이 3회 이상 정선 또는 이동 명령에 따르지 아니하고 경비세력에게 집단으로 위해를 끼치거나 끼치려는 경우 등이다. 다만, 유엔해양법협약은 유엔헌장(Charter of the United Nations)에 따른 일반적인 무력사용의 금지에 대해 규정(제301조)할 뿐 별도의 무기 사용에 관한 규정이 포함되어 있지 않다. 그러나 통상 법집행활동로서의 추적권 행사에는 무기가 사용될 수 있다고 해석되고, 국제적으로 몇몇 판례에 의해 추적권 행사 시 무력사용에 관한 기준이 제시되어 있다.¹⁵⁾ 해양경비법도 이러한 측면에서 공용화기의 사용 기준을 제시하며 정선 명령 등에 따르지 않을 경우 추적하며 사용할 수 있도록 규정하고 있다. 다만, 해당 규정은 “선박등이 3회 이상 정선 또는 이동 명령에 따르지 아니하고 경비세력에게 집단으로 위해를 끼치거나 끼치려는 경우”로 규정하는데, 해석상 정선 명령의 불응과 경비세력에 대한 집단 위해가 모두 충족하여야 공용화기를 사용할 수 있도록 규정하고 있다. 도주를 하면 해당 선박을 멈추기 위해 공용화기를 사용하는 통상적인 절차와 차이가 있다. 따라서 일반적인 국제판례에서 지적하듯 비례원칙에 입각하여 “정선명령을 하고 불응할 때 경고사격을 할 수 있고, 모든 방법이 주효하지 않을 때 최후 수단으로 선체에 대한 실탄 사격을 할 수 있도록”¹⁶⁾ 규정될 필요가 있다. 직접적인 국제법적 규정은 아니지만 판례로 축적된 추적권 행사 시 무기사용에 대한 일반원칙을 반영하는 것이 우리의 해양영토주권을 수호하는데 중요한 의미가 있을 것이다.

참고문헌

- 노호래(2022), 해양경찰학개론, 박영사
- 정인섭(2024), 신국제법강의, 박영사
- 고명석(2023), 해양경비법 체계의 문제점과 개선방안 고찰, 한국해양경찰학회보, 13(2), 한국해양경찰학회, pp. 25-49.
- 김현(2017), 해양경비법의 운영실태와 개선방안, 한국해양경찰학회보, 7(3), 한국해양경찰학회, pp. 1-29.
- 김찬규(2009), 추적권 행사 때 일어나는 제문제-무기사용과 관련하여-, 17, 서울법학, 서울시립대학교 법학연구소, pp. 161-179
- 이교민·임채현(2022), 중국해경법 제정에 따른 항공기를 통한 해양경비활동 영향에 관한 연구, 한국해양경찰학회보, 12(4), 한국해양경찰학회, pp. 93-121
- 임채현(2023), UN해양법협약상 추적권의 국내 적용에 있어 쟁점 연구, 해사법연구, 35(2), 한국해사법학회, pp. 59-84
- 해양경찰청(2013), 해양경비법 해설
- 해양경비법[법률 제20948호, 2025. 4. 22.]
- 해양경찰법[법률 제16515호, 2019. 8. 20.]
- 경찰관 직무집행법[법률 제21304호, 2026. 1. 6.]
- U.S.C. Title 14 101(a)
- 海上保安庁法 第一条
- 中华人民共和国海警法 第三条
- United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990

15) 임채현(2023), p. 67. 자세한 내용은 pp. 67-68 참조.

16) 김찬규(2009), pp. 175-176.

해양안보 행사

- **글로벌 공급망**
 - 주최/주관 : 세계해운경제학회
 - 일시/장소 : 2026년 6월 30일(화)-7월 3일(금) / 싱가포르(난양공대)
 - 행사명/주제 : IAME 2026 Conference / 글로벌 공급망 불확실성과 데이터 기반 회복력 강화 전략
- **동해 해양안보**
 - 주최/주관 : 한국해양수산개발원
 - 일시/장소 : 2026년 7월 7일(화) / 한국해양수산개발원 1층 대회의실
 - 행사명/주제 : 동해 해양안보 세미나
- **해상교통 안보**
 - 주최/주관 : 외교부 / 말레이시아해양연구소
 - 일시/장소 : 2026년 7월 7일(화) / 말레이시아 쿠알라룸푸르 JW Marriott호텔
 - 행사명/주제 : 제4차 한-아세안 해양세미나 / 물류 통합 및 디지털 전환을 통한 해상 연결성 강화
- **북극안보**
 - 주최/주관 : 국립부경대학교 / 지속가능한 지구 및 환경동역학 연구소(LAMPSEED)
 - 일시/장소 : 2026년 7월 8일(수) / 국립부경대학교 대연캠퍼스 미래관
 - 행사명/주제 : 해양수산 연계 단과대학 융합세미나
- **북극안보**
 - 주최/주관 : 부산항만공사 / 한국해양수산개발원 / 극지연구소 / 선박해양플랜트연구소
 - 일시/장소 : 2026년 7월 8일(수) / 아스티호텔 부산 그랜드볼룸 22층
 - 행사명/주제 : 제3회 친환경 북극항로 포럼
- **해양안보**
 - 주최/주관 : 한국해운협회 / 한국해양조선플랜트협회
 - 일시/장소 : 2026년 7월 14일(화) / 해운협회 10F 중회의실
 - 행사명/주제 : 국수국조 확대를 통한 해양안보 제고 방안 협의

