

빙하를 뚫고 연 북극항로, ‘법적 실증’에서 ‘규범 선도국’으로

김 봉 철

한국외국어대학교 교수, HUFS-Jean Monnet EU Centre/극지연구센터 소장

[기획자 註] 북극항로의 상업적 활용은 운항거리와 시간의 단축이라는 가능성과 함께 안전·환경, 연안국 관할권, 대러시아 제재 등 복합적인 과제를 제기한다. 이러한 과제는 북극을 둘러싼 안보 갈등 속에서 안정적인 항로 이용과 국제협력의 문제로도 이어진다. 본고는 팬스타 아크로호의 실증 항해를 계기로 북극항로 운항의 법적·제도적 쟁점과 한국의 대응 방향을 살펴본다. 나아가 해운·조선 및 극지 기술 역량을 바탕으로, 한국이 예측 가능하고 지속 가능한 극지 해상교통질서의 형성에 기여하는 ‘규범 촉진자’ 역할을 모색한다. [기획: 고경민 연구실장(kmkolej@jpi.or.kr)]

* 이 글에 포함된 의견은 저자 개인의 견해로 제주평화연구원의 공식입장과는 무관합니다.

1. 북극항로의 중요성과 팬스타 아크로호의 도전

지구온난화와 기후변화로 동아시아와 유럽을 잇는 최단 경로인 북극항로(Northern Sea Route, NSR)의 상업적 이용 가능성이 높아졌다. 수에즈운하 또는 희망봉을 우회하는 전통적 경로에 비하여 운항 거리와 소요 시간을 크게 줄일 수 있는 북극항로는, 연료 절감, 이산화탄소 배출 감소, 운항 기간 단축으로 고유가 및 탄소중립 시대의 세계 해운·물류 업계의 기회로 부상하고 있다. 그러나 북극해는 오염물질 유입 시 자연 분해와 생태계 회복이 극도로 더디게 진행되어, 대형 선박 오염 사고 발생 시 북극 전체 생태계에 재앙을 초래할 수 있다. 따라서 북극항로의 활용은 기술적 통행 가능성을 넘어, 강화된 오염 예방과 안전기준 등 엄격한 국제해양법 및 연안국의 국내 규제를 이행할 수 있는 법적·행정적 운용 역량이 필요하다.

한국 선사의 컨테이너선 ‘팬스타 아크로(PanStar Acro)’호는 실제 화물을 적재하고 북극항로 상업 실증 항해를 성공적으로 완수하였다. 이 선박은 2026년 8월 22일 부산항을 출항하여 8월 31일부터 북극해 수역에서 혹독한 해빙 조건과 기상 환경을 극복하며 9월 9일 북극해 구간에서 유럽으로 향하였다. 이어 팬스타 아크로호는 출항 후 약 21일 만에 영국, 네덜란드, 폴란드의 항구에 도착하였다. 이는 기존 수에즈운하를 이용한 경로에 비하면 10일 이상 운항 시간을 단축한 결과로, 실제 화물을 적재한 상업용 컨테이너선이 한국 선사의 실질적인 북극항로 운항 역량을 입증한 성과이다.

이번 항해의 또 다른 의의는, 운송 기간과 비용의 단축을 넘어서 연안국인 러시아의 까다로운 행정절차와 국제해사기구(IMO)의 엄격한 안전·환경 규범을 실제 운항 과정에서 구현하고 이행한 ‘법적 실증(Legal Verification)’에 있다. 북극항로는 유엔해양법협약(UNCLOS), 연안국 관할권, 국제

해사 안전 규범, 그리고 우크라이나 전쟁 이후 강화된 대러시아 국제 제재 등 복잡다단한 규제와 법적 위험이 교차하는 공간이다. 이번 팬스타 아크로호의 항해는 이러한 규제와 법적 위험들을 직접 경험하고, 구현하고, 극복하여, 향후 북극항로 운항에서 요구되는 법적 요건의 실효성 있는 이행 모델을 제시하였다. 이 과정에서 선사의 안정적 해운 활동을 위한 법적 불확실성도 어느 정도 해소하였다.

이번 실증 항해를 통해 축적된 해빙 조건별 운항 데이터, 연료소비량, 위성 통신 안정성, 쇄빙선 유도 서비스 이용 현황, 항만 입출항 절차 등 다양한 운항 정보는 해운업계가 북극항로의 경제성을 정밀하게 평가할 수 있는 객관적 기초 자료가 된다. 이는 막연한 가능성에 머물던 북극항로의 경제적·기술적 실효성을 정량화된 데이터로 입증한 귀중한 자산이다. 이러한 실증적 운항 데이터는 향후 한국의 선사들이 북극항로 진출 여부를 합리적으로 판단하고, 극지 해역에서의 위험 요소를 선제적으로 관리하며, 구체적인 운항계획을 수립하도록 가이드라인 역할을 할 것이다.

팬스타 아크로호의 항해는 한국이 복잡한 북극항로 관련 법제를 이행한 선례(Precedent)를 확립하고 국내의 법제를 고도화하는 계기를 마련하였다. 이는 기술적 운항 역량과 법적 이행 역량을 동시에 검증함으로써 한국이 향후 북극 물류 시장에서 지속 가능한 운항 역량을 확보하게 되었음을 의미한다. 더 나아가 단기적인 경제적 이익 창출을 넘어, 국제법과 엄격한 환경 규범을 준수하는 책임 있는 해운국으로서 향후 지속 가능한 극지 해상교통질서를 선도하고 주도적인 역할을 수행할 수 있는 정당성과 튼튼한 기반을 확립하였다.

2. 북극항로의 연안국의 관할권 관련 법적 쟁점

북극항로는 내수(Internal Waters), 영해(Territorial Sea), 배타적경제수역(EEZ) 등 여러 법적 지위를 가진 해역이 연결된 다층적 공간이다. UNCLOS의 원칙에 따르면, 외국의 선박은 타국의 영해에서 평화와 안녕을 해치지 않는 한 무해통항권(Right of Innocent Passage)을 보장받으며, EEZ에서는 연안국의 환경 관할권과 타국 선박의 항행 자유(Freedom of Navigation)가 양립한다. 그러나 북극해 연안국인 러시아는 안전 확보와 환경보호를 명목으로 북극항로 수역에 대한 관할권을 행사하며 사전 통항 허가를 강제하고 쇄빙선 도적과 극지 도선사 탑승을 강제하였다. 또한 러시아는 주요 해협에 직선기선을 적용하여 자국의 내수로 주장하고 외국선박의 무해통항권도 부정하여, 국제법상 보장된 항행권과 연안국의 관할권이 충돌하는 상황을 만들고 있다.

UNCLOS 제234조는 결빙해역 보호를 위해 연안국에 특별한 오염 방지 규제권을 부여하여, 북극해에서 연안국의 강력한 규제를 정당화하는 대표적인 국제법 근거가 된다. 북극해의 특수한 환경적 취약성을 고려하면, 이 제234조에 근거한 연안국의 예방적 조치는 정당성을 가질 수 있지만 무제한의 관할권 행사까지 허락되는 것은 아니다. 핀란드 EEZ에서 발생한 외국적 선박의 유류 오염 행위에 관하여 연안국의 관할권 범위를 다룬 유럽사법재판소(ECJ)의 Bosphorus Queen 사건 판결 등에서 확인되는 것처럼, 연안국의 강제 집행은 '중대한 피해의 위협'에 대한 '명백한 객관적 증

거'에 기반하고 비례성의 원칙(Principle of Proportionality)을 준수해야 한다. 또한 최근 기후변화로 해빙이 급격히 감소함에 따라 “연중 대부분을 얼음이 덮고 있는 수역”이라는 제234조의 전제조건 자체가 변화하고 있어서, 해빙이 사라진 수역에서 연안국이 과도한 사전 허가제와 강제 서비스를 지속하는 것이 정당한가에 대한 재검토가 필요하다.

[UNCLOS 제234조 (결빙해역 Ice-covered areas)]

“연안국은 기후 조건 및 연중 대부분을 얼음이 덮고 있어 항행에 엄중한 장애나 위험을 초래하고, 해양환경의 오염이 생태계 균형에 중대한 손상을 주거나 돌이킬 수 없는 파괴를 가져올 수 있는 배타적경제수역 내의 결빙 지역에서, 해양오염을 예방·감소·통제하기 위한 비차별적 법령을 제정하고 집행할 권리를 가진다.”

팬스타 아크로호의 항해는 북극항로 운항이 선박이 속한 선사와 연안국의 양자 관계가 아닌 다층적인 복수의 관할권(Multiple Jurisdictions) 구조를 띠고 있음을 보여준다. 파나마에 등록된 이 선박의 운항 주체는 한국 기업이지만, 러시아의 수역을 통과하여 영국 및 EU의 항구에 입항하였다. 운영국(Operating State), 기국(Flag State), 연안국(Coastal State), 입항국(Port State)들이 다 자간 관할권을 행사할 수 있는 구조에서는, 해상 사고나 오염 사건 발생에서 관할권 주체들의 법적 권리와 의무가 극도로 복잡하게 얽히게 된다. 따라서 한국 선사가 북극항로에서 안정적인 운항을 지속하기 위해서는, 사전 법률 지원체계를 구축하고 개별 해역의 법적 지위를 분석하는 동시에, 각국 법제의 충돌 가능성을 검토하는 노력이 선행되어야 한다.

복수 관할권 체제에서 분쟁이 발생한다면, 각 주체는 저마다의 권한을 내세워 대립할 가능성이 있다. 연안국인 러시아는 자국 수역의 행정·형사적 관할권을 바탕으로 선박 억류나 거액의 벌금을 부과할 수 있고, 기국인 파나마와 항만국인 EU는 IMO 협약 준수 여부나 선박의 구조적 안전성을 이유로 제재를 행사할 수 있다. 화주와 보험자는 운송계약법과 해상보험법을 근거로 지연에 관한 손해배상책임을 둘러싸고 소송을 제기할 수 있으므로, 이러한 경우에 선사 전체의 운항 체계가 마비되고 막대한 재정적 손실을 피할 수 없다. 그래서 사전 분쟁 예방과 적절한 법적 위험 분담을 위한 정교한 계약 약관 작성이 해운사의 상업적 생존을 결정짓는 과제로 부상한다.

우크라이나 전쟁 이후 강화된 대러시아 국제 제재와 지정학적 긴장은, 북극항로 운항의 법적 불확실성을 증가시킨다. 미국과 EU 등 주요 서방 국가들이 러시아 국영 쇄빙선사 또는 주요 북극 항만 관련 기업들을 제재 대상으로 지정함에 따라, 선박이 속한 선사가 통항료 및 쇄빙 지원금을 지급하는 과정에서 금융 제재를 위반할 가능성이 있다. 이것은 해양법 이행의 문제를 넘어서 국제 통상 및 금융 제재법이 복잡하게 얽힌 문제로 확대될 위험을 안고 있으며, 글로벌 재보험사들의 북극항로 운항 선박에 대한 담보 제공 거부나 추가 보험료 부과로 이어지고 해운사의 운항 부담을 확대한다. 따라서 법적·지정학적 리스크를 선제적으로 검토하고 제재 저축을 회피할 수 있는 유연한 자금 집행 및 법률 대응체계 구축이 필수적이다.

결국 북극항로에서 안정적 해운 활동을 도모하기 위해서는, 단기적 통항 허가 취득에 만족하지 않고 위험을 사전에 점검하고 분쟁에 대응할 수 있는 종합적인 법률·행정 지원체계를 마련해야 한다. 출항 전부터 운항 항로상에 존재하는 개별 해역의 법적 지위와 제재 위험을 정밀하게 사전 검증하고, 연안국의 과도한 관할권 침해나 다국적 분쟁 발생 시 즉각 대응할 수 있는 민·관 합동 법률 지원체계를 구축해야 한다. 나아가 IMO 등 다자 협력 무대에서 보편적 국제법 원칙을 옹호하고 포용적인 극지 규범 제정을 주도하는 노력이 병행되어야 한다. 이러한 법적 안전장치와 사전 대응 역량을 확립하는 것이야말로 한국 선사들이 지정학적·법적 불확실성을 극복하고 북극항로에서 지속 가능한 상업 운항을 이어갈 수 있는 토대가 될 것이다.

3. 북극항로의 안전·환경 및 해상운송 관련 법적 쟁점

북극해역은 선체 결빙, 유빙과의 충돌 위험, 고위도 지역의 위성 통신 장애 및 수색·구조 인프라 부족 등 특수한 위험 요소를 안고 있어서, 강력한 안전 규범이 요구된다. IMO는 극지해역 운항선박을 위한 국제기준인 이른바 'Polar Code'를 발효하여, 기존의 국제해상인명안전협약(SOLAS) 및 국제해양오염방지협약(MARPOL)을 보완하였다. Polar Code는 극지 운항 선박에 대해 특수 선체 구조, 저온 장비, 5일 이상 생존 가능한 구명 장비, 극지 운항 매뉴얼, IMO 인증 전문 승무원 탑승을 필수 요건으로 규정한다. 팬스타 아크로호는 극지 인증 검사를 통과하며 안전성을 입증했으나, 향후 상용 운항 확대를 위해서는 선박별 극지등급(Polar Class) 확보와 연안국 수색·구조 체계와 연동되는 선사 차원의 통합 안전관리 시스템 구축이 요구된다.

선박 안전 규범과 더불어 북극 생태계의 극심한 취약성으로 인하여 선사에 대한 환경규제와 법적 책임도 강화되고 있다. IMO는 MARPOL 부속서의 개정을 통해서 북극 수역 내 선박의 중유(HFO) 사용 및 운송을 금지하였다. 이에 따라서 선사들은 저유황 가스오일(MGO)이나 액화천연가스(LNG), 메탄올 등 고가의 친환경 연료를 사용해야 하는 운항 원가 상승을 부담하게 되었다. 이에 더해서 빙하의 해빙을 가속화하는 주범으로 지목되는 블랙카본(Black Carbon) 배출 감축 기준 논의도 가속화되었다. 북극해에서 위험유해물질(HNS) 누출 사고가 발생한다면, 선사는 관련 협약과 연안국 국내법에 근거하여 일반 해역과 비교할 수 없을 정도로 막대한 금액의 무과실 손해배상책임을 진다. 북극항로의 경제성은 단순한 거리 단축을 넘어 오염 배출을 최소화하는 '환경적 지속가능성' 입증 여부에 달려 있다.

우크라이나 전쟁으로 강화된 러시아에 대한 국제 제재와 긴장은, 북극항로 활용에 결정적 위협으로 작용하고 있다. 미국과 EU 등 서방 국가들이 러시아 국영 쇄빙선사인 아톰플롯(Atomflot) 및 주요 북극 항만 관련 기업들을 금융 제재 대상으로 지정함에 따라서, 선박이 속한 선사가 쇄빙 지원금이나 통항료를 송금하는 과정에서 제재 위반에 따른 법적 처벌 위험에 노출될 수 있다. 이러한 지정학적 불확실성은 고위도 해역의 자연적 위험과 결합하여 글로벌 해상보험 시장에 즉각 반영되고 있으며, 재보험사 등은 북극항로 운항 선박에 대해서 과도한 추가 보험료(Extra Premium)를 부과하거나 담보 범위를 대폭 제한하는 특약을 강제하는 실정이다.

[북극항로 해상운송계약 시 필수 반영 특약 쟁점]

1. 해빙 및 기상 악화로 인한 지연손해(Demurrage)의 주체별 위험 분담
2. 연안국 쇄빙선 지원 지연 시 항로 변경(Deviation) 권한 및 추가 비용 부담
3. 대러시아 국제 제재 저촉 시 계약 해제 및 불가항력(Force Majeure) 인정 여부
4. 위성 통신 장애로 인한 화물 손상 시 선주의 면책 범위 정립

이러한 복합적 위험 요소들은 해상운송계약의 체결 과정에서 심각한 법적 분쟁을 낳는 원인이 되므로, 정교한 위험 배분 장치 마련이 필수적이다. 북극항로를 이용하는 용선계약 체결이나 선하증권 작성에서, 기존의 표준 약관을 그대로 적용하는 것은 위험하며, 해빙으로 인한 통항 지연, 갑작스러운 항로의 변경, 제재 부과 및 쇄빙 지원 불가 등 북극항로 특유의 위험을 명확히 반영한 특약 조항을 신설해야 한다. 만약 명확한 계약상 위험 배분 조항이 누락될 경우, 사고가 발생하면 화주, 선사, 보험사 사이의 다국적 법정을 오가는 장기적인 거대 소송전으로 연결되어 선사에 회복하기 어려운 치명적인 재정적 손실을 입힐 수 있다.

결국 북극항로의 지속 가능한 상업적 운용을 위해서는, 기술적 통항 역량을 넘어서는 종합적인 법적·행정적 대응체계가 구축되어야 한다. 출항 이전 단계부터 항로상 개별 해역의 환경·안전 규제 이행 여부를 철저히 검증하고, 금융 제재 저촉을 회피할 수 있는 유연한 대금 결제 체계와 민·관 합동 법률 지원 인프라를 확보해야 한다. 나아가 IMO 등 국제 해사 무대에서 보편적 국제법 원칙에 부합하는 합리적 극지 규범 제정을 주도하는 노력도 병행되어야 한다. 이러한 다층적 안전장치와 정교한 법적 위험 관리 역량을 결합하는 것이야말로, 한국의 해운기업들이 지정학적·환경적 불확실성을 극복하고 북극 물류 시장에서 주도권을 확보하는 바탕이 될 것이다.

4. 팬스타 아크로호 항해가 낳은 한국의 '규범 촉진자' 역할

팬스타 아크로호의 북극항로 항해는 한국의 북극 정책 패러다임을 연구·개발 중심에서 실질적인 '상업화 실증 단계'로 전환하였다. 이번 항해를 통해서 축적된 실제 운항 데이터는 북극항로의 경제성 정밀 평가와 국내 해사법 및 운송 지원제도 개선을 위한 핵심 기초 자산이 될 것이다. 그러나 이번 실증은 경로 단축이 가져다주는 확실한 경제적 유인 이면에 연안국의 일방적 관할권 행사, 국제 제재, 보험 인수 제한, 통항 지연 등 복잡한 법적·지정학적 리스크가 동전의 양면처럼 놓여있음을 명확히 드러냈다. 따라서 한국은 연안국의 행정절차를 수동적으로 이행하는 소극적 대응에서 벗어나, 국제법적 근거에 기반한 명확한 기준과 대응 가이드라인을 정립하도록 주도해야 한다. 이러한 노력은 한국 선사의 안정적 항행을 보장하는 '법적 예측가능성(Legal Predictability)'을 선제적으로 확보하는 길이다.

강대국들의 안보 갈등과 패권 경쟁이 심화하는 상황에서, 비(非)북극 국가이자 해운·조선 강국인 한국의 특수한 입지를 활용할 필요가 있다. 한국은 북극해에 대한 영토적 주권은 없으나 북극항로의 핵심 이용자로서의 물류·기술 역량을 보유하고 있으므로, 중립적이고 균형 잡힌 중견국(Middle

Power) 외교 전략을 펼쳐야 한다. 어느 한쪽에 편향되거나 연안국의 과도한 주장을 무조건 수용하는 것을 지양하고, UNCLOS를 비롯한 보편적 국제해양법 원칙과 IMO의 안전·환경 기준을 옹호하는 '규범적 중재자(Normative Mediator)' 역할을 충실하게 해야 한다. 이를 위해 한·러 해운협정 등 기존 양자 채널을 활성화하여 실무적 소통을 유지하는 한편, IMO 등 다자적 국제 무대에서 과도한 연안국 규제를 견제하고 포용적 국제법 제정을 주도할 필요가 있다.

한국은 세계 최고 수준의 친환경 선박 건조 기술, 자율운항 및 디지털 해빙 정보 분석 노하우, 극지 연구쇄빙선 운용 경험을 갖추고 있다. 이러한 산업적·기술적 역량을 바탕으로 LNG·메탄올 추진 극지운항선 및 친환경 쇄빙 컨테이너선 기술을 통한 탄소배출 저감을 선도하고, 위성 데이터 기반 실시간 해빙 정보 및 디지털 항로 최적화 시스템 공유를 통해 안전 운항을 지원할 수 있다. 나아가 극동 물류 인프라 구축과 다자간 수색 및 구조 협력체계에 기여하는 종합적인 다자 협력 플랫폼을 주도적으로 제안하여 극지 해양 사고 예방과 지속 가능한 운항 환경 조성에 앞장서야 한다.

따라서 한국이 보유한 첨단기술이 북극항로 무대에서 활용되기 수월하게 만들고, 아울러 북극의 환경을 보호하고 기후변화 상황에도 적절하게 대응할 수 있는 국제적 기준과 규범을 확충하는 작업을 한국 스스로 해야만 한다. 장기적으로 한국은 북극항로와 관련 규범의 '이용자' 또는 '중재자' 수준에서, 지속가능한 극지 해상교통 관련 규범과 질서를 새로운 차원에서 만들어가는 '촉진자(Enabler)'로 거듭나야 한다. 최근 북극을 둘러싼 여러 갈등이 두드러지는 상황을 고려하면, 많은 국제사회 구성원이 함께 북극을 보호하고 활용하게 만드는 한국의 규범 촉진자 역할이 강조된다.

팬스타 아크로호의 도전은 한국이 중립적 중견국 외교와 독보적인 기술 역량을 결합하여, 국제법에 부합하고, 지속가능하며, 예측가능한 북극항로의 미래를 열어가는 결정적 출발점이다. 법적 정당성과 친환경 기술력, 그리고 다자간 외교적 중재력을 발휘할 때, 한국은 향후 본격적인 북극 물류 시대에서 북극항로의 상업적 활용과 글로벌 극지 해상교통질서를 주도하는 리더십을 국제사회에 각인시킬 수 있다. 이는 국가적 차원의 해양 영토 역량을 확장하고, 불확실성이 높은 극지 해역에서 한국의 선사들이 안심하고 진출할 수 있는 실질적인 인프라와 제반 여건을 완성하는 계기가 될 것이다. 이것이 국제사회가 한국에 요청하는 역할이다.

5. 결론 및 정책 제언

팬스타 아크로호의 북극항로 항해는 북극항로 상용화를 위한 법적·제도적·지정학적 과제들을 보여 주었다. 북극항로가 가진 단축 경로라는 경제적 유인이 실제 정기적인 상업 운항으로 연결되기 위해서는, 안전관리, 환경 규범 준수, 그리고 법적 불확실성의 해소가 전제되어야 한다. 비북극 국가이자 해운·조선 강국인 한국이 북극항로 상용화 시대를 주도하고 국익을 극대화하기 위해서는, 국제법에 근거한 대응 가이드라인 정립과 해사법의 고도화가 시급하다. 연안국의 일방적 규제를 수동적으로 수용하던 틀에서 벗어나, UNCLOS 및 IMO 규범에 부합하는 통항 가이드라인을 보급하고, 극지 특유의 지연·제재·쇄빙 리스크를 반영한 표준 특약 약관을 개발하여 선사의 법적 위험을 선제

적으로 줄여나가야 한다.

다자적 국제 무대에서 규범 제정을 주도하고 중견국 외교를 강화하는 구체적 실행 노력이 요구된다. 연안국의 일방적인 관할권 행사에 효과적으로 대응하기 위해서, 다자 협력 네트워크를 구축해야 한다. 이를 통해 IMO 내에서 주도적으로 결빙해역 규제의 비례성과 객관성 기준을 확립하는 목소리를 내고, 안전과 환경이 보장되는 포용적 극지법 형성에 앞장서야 한다. 나아가 강대국들의 패권 경쟁 속에서 어느 한쪽에 편향되지 않고 보편적 해양법 원칙을 옹호함으로써, 이용국과 연안국 모두가 공존할 수 있는 규범적 중재자로서의 입지를 다져야 한다.

한국의 강점인 기술과 인프라를 매개로 실질적인 다자 협력 플랫폼을 구축하여, 비연안국이라는 한계를 극복해야 한다. 세계적 수준의 친환경 선박 기술, 디지털 해빙 예측 시스템, 수색과 구조 노하우를 바탕으로 북극 연안국과 이용국이 함께 참여하는 '지속가능한 북극해운 다자 협력과 규범 제정을 위한 플랫폼'을 제안할 필요도 있다. 한국은 공동 연구쇄빙선 활용 및 극동 물류 인프라 협력을 활성화하여, 기술·인프라 역량 기반의 실질적 영향력을 확보하고 극지 해양 사고 예방과 탄소 배출 저감에 기여해야 한다. 이러한 기술적 주도성은 지속 가능한 극지법 질서를 확립하는 동력이다.

정부·선사·연구기관·법률 전문가가 유기적으로 참여하는 새로운 차원의 '북극항로 상용화 민관합동 지원단'을 구성하여 원스톱 선사 지원체계를 갖추어야 한다. 북극항로 상용화는 단일 선사의 개별적 노력만으로는 달성하기 어려우며 외교, 법률, 해사 안전, 금융, 보험이 결합한 국가 차원의 종합 전략이 필수적이다. 팬스타 아크로호의 실증 항해 데이터를 체계적으로 관리하고, 항로 개척을 추진하는 선사들에게 실시간 법률·행정·기상 정보 서비스를 제공하는 통합 지원 인프라를 구축해야 한다. 이를 통해서 개별 기업이 부담해야 할 초기 진입 장벽과 법적 불확실성을 낮추어 줄 수 있다.

[대한민국 북극항로 상용화 추진 정책 제안]

1. [법제도 정비] 국제법 기반 북극항로 운항 가이드라인 정립 및 표준운송약관 신설
2. [외교 역량] 중견국 외교를 통한 연안국 관할권 견제 및 IMO 다자 규범 제정 선도
3. [기술·인프라] 친환경 극지 선박 및 디지털 해빙 정보 공유 다자 협력 플랫폼 구축
4. [민·관 협력] 정부-선사-연구기관-법률가 참여 '북극항로 상용화 민관합동 지원단' 구성

팬스타 아크로호가 북극의 빙하를 뚫고 남긴 항적은, 한국이 글로벌 해양 질서와 환경 규범을 선도하는 규범 촉진자로 도약하는 여정의 출발점이었다. 일회성 통항 성과에 안주하지 않고 법적 정당성, 친환경 기술력, 외교적 중재력을 결합한 종합적 대응체계를 확립할 때, 한국은 향후 북극 물류 시대의 핵심 리더이자 규범 촉진자로 자리매김할 수 있다. 이는 국가적 해양 역량을 극지로 확대하고, 국내 기업들이 지정학적·법적 불확실성을 극복하여 안정적이고 지속 가능한 상업 운항을 이어가는 토대가 될 것이다.



저자 소개

: 김봉철(한국외국어대학교 국제학부 교수, HUFs-Jean Monnet EU Centre 소장)

현재 한국외국어대학교 국제학부 교수이자 극지연구센터장 및 HUFs-Jean Monnet EU Centre 소장으로 재직하고 있다. 한국유럽학회 회장과 한국태국학회 회장, 한국외국어대학교 EU연구소장을 역임하였고, 국제법 및 EU법 전문가로서 여러 정부부처와 국책연구기관의 자문위원으로 활동하고 있다. 주요 연구 분야는 국제상사 및 통상법, 극지 및 환경법, 식민 제국주의법, 지역법이다.

2026년 10월

저작권자 © 제주평화연구원, 무단 전재 및 재배포 금지