

북극항로 구축 지원 특별법안 심사보고서

2026. 5.

농림축산식품해양수산위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2025년 3월 31일, 문대림의원 등 31인 제출

나. 회부일자: 2025년 4월 1일

다. 상정 및 의결일자:

제426회 국회(임시회)

제1차 농림축산식품해양수산위원회(2025.6.23.) 상정, 제안설명,
검토보고, 대체토론, 소위원회부

제434회 국회(임시회)

제1차 해양수산법안심사소위원회(2026.4.9.) 상정, 축조심사, 의결
(대안반영폐기)

제2차 농림축산식품해양수산위원회(2026.4.23.) 상정, 소위심사보고,
찬반토론, 의결(대안반영폐기)

2. 제안설명의 요지

(문대림의원)

잦은 국제 분쟁으로 해상 항로의 불안전성이 증가하면서 물류비용과 무역의 불확실성이 가중되고 있음.

한편, 지구온난화 가속으로 북극 지역에 해빙이 빠르게 진행되며 북극의 바닷길이 열리고 있어 ‘북극항로’의 현실화 가능성이 높아지고 있으며, 이에 따라 미국·러시아·캐나다·핀란드·노르웨이 등에서 북극 관련 전략을 발표하는 등, 세계 각국의 주도권 싸움이 치열한 상황임.

우리나라는 2013년 북극이사회 정식 옵서버 국가로 가입 및 승격하며 북극과 관련한 국제규범을 수립하는 과정에 참여할 자격과 글로벌 교류 기회를 얻었음에도 현 정부는 극지 연구개발 예산을 삭감하는 등 북극항로와 관련한 전략 마련을 진행하지 않고 있음.

이에, 북극항로 구축 지원 특별법을 제정하여 우리나라의 북극이사회 옵서버 역할을 강화하고 범정부차원의 북극항로위원회를 신설하여 부처간 협력체계를 구축함으로써 북극항로의 실질적 활용을 위한 체계적인 대응전략을 마련하여 국제경쟁력을 강화하려는 것임.

3. 전문위원 검토보고 요지

(전문위원 : 최선영)

제정안은 북극항로 구축 지원 특별법을 통해 ① 북극항로위원회를 신설하여 부처 간 협력체계를 마련하고, ② 민간기업의 참여를 유도할 수 있는 재정지원 근거 마련, ③ 예비타당성 조사 면제 등의 사업 추진 절차 간소화 특례 등을 규정하려는 것으로,

지정학적·경제적 특수성을 갖고 있는 북극은 앞서 본 바와 같이 ① 해운전략의 일환으로서의 글로벌 공급망의 충격망 완화를 위한 대안 노선의 확보, ② 외교전략의 측면에서의 북극항로의 신성장 기회의 선점, ③ 북극항로 특화 친환경 기술(선박, 항만) 산업의 국제경쟁력 강화 등을 달성하기 위해 보다 체계적인 계획수립과 전략적 접근이 필요하다고 보여지는 바, 제정안은 의의가 있다고 보여짐.

다만, 제정안에 대해서는 입법 체계적인 관점과 정책의 집행 측면에서 다음과 같은 점을 구체적으로 검토할 필요성이 있음.

① 입법 체계적인 측면에서의 검토

첫째, 제정안의 구체적인 조항과 관련하여서는 법률의 원활한 집행을 위해서는 명확성 제고 측면에서 안 제1조 입법목적은 보다 구체화하고, 안 제5조의 북극항로 구축 기본계획과 안 제7조 등의 북극항로위원회의 심의·조정 대상의 관계, 안 제15조의 재정과 금융지원의 대상자의 구체화 등의 보완이 필요하다고 보여짐.

또한, 예비타당성 조사의 특례 근거 규정(안 제14조)에 있어서는 유사 입법례 등을 참고하여 특례 대상사업의 구체화, 특례 대상사업의 선정 절차와 이후의 관리 절차 등에 대한 보완이 필요하다고 보여짐.

둘째, 입법형식과 관련하여 본 제정안의 다수 조문이 「극지활동진흥법」 등과 중복되는 사항이 있고 앞서 본 바와 같이 현재 「극지활동진흥법」을 바탕으로 다수의 사업이 추진되고 있으므로 기존 법령과의 중복 가능성을 고려할 필요가 있음.

본 제정안의 입법목적이 「극지활동진흥법」에 의한 과학연구와 국제협력 중심과 달리 실질적인 산업과 관련된 지원 측면에서 제도적 유인과 전략적인 접근을 위한 것임을 고려할 때, 이러한 입법목적과 구체적인 조항에 대한 접근이 필요함.

또한, 북극항로 관련 범정부적 지원체계를 구축을 목적으로 하는 본 특별법 제정안은 ① 일반적으로 특별법은 일반법에 대한 예외를 허용하여 기존 법령과 모순되거나 저촉되는 사례가 발생할 수 있으므로 가능하면 일반법 체계에 통합하여 규정하는 것이 바람직하다는 점¹⁾에서 입법형식에 대한 논의가 필요하다고 보여짐.

② 북극항로 활용상의 고려사항

우선, 북극항로 관련하여 정부는 지금까지 5차례에 걸친 북극항로 시범운항을 추진하였으나²⁾, 시범 운항 당시 업계는 유빙 정보 비공개, 쇠

1) 「법제기준과 실제」, p. 983, 특별법은 국민의 법률에 대한 이해를 어렵게 할 가능성이 높으므로 특례를 규정할 필요가 있는 경우에도 가능하면 일반법 체계에 통합하여 규정하는 것이 바람직하며, 헌법상 평등원칙, 과잉금지원칙 등의 위반가능성에 대해서도 면밀히 검토해야 한다.

빙선 일정 불확실, 높은 보험료, 항해 전문성 부족 등으로 북극항로 운항에 어려움을 호소한 바 있음.

또한, 최근 해양수산부에서 실시(2024.2.19.)한 「글로벌 공급망 불안에 대비한 북극항로 활용 가능성 연구」 보고서에 따르면, 북극항로는 ① 대러제제로 인한 지정학적 리스크 ② 예측이 어려운 기상 변화와 해빙으로 인한 항해 안전성 부족, ③ 대기·유류오염 등 환경 훼손 우려, ④ 쇄빙선 이용료와 보험료 등 높은 비용 부담 등 여러 제약 요인이 북극항로의 활용상의 위험 요소로 계속해서 작용하고 있는 것으로 지적되고 있는데, 법률적 정비와 더불어 이러한 고려 사항에 대한 해소방안을 함께 집행과정에서 마련할 필요가 있음.

2) * '13년(현대글로벌비스), '15년(CJ 대한통운), '16년(팬오션 2회, SLK 국보 1회)

4. 대체토론의 요지

없음

5. 소위원회 심사내용

(소위원장 조경태)

이 법률안을 본회의에 부의하지 아니하고 법률안 내용을 통합하여
위원회 대안을 제안하기로 함.

6. 찬반토론의 요지

없음

7. 심사결과

대안반영 폐기

8. 기타 사항

없음