

해적사건 대응을 위한 무장경비원제도 도입방안에 관한 연구*

노 호 래**

〈요 약〉

최근 전세계적으로 해적발생 건수는 꾸준히 증가하고 있을 뿐만 아니라 지역도 점차 확대되고 있다. 생계형 해적활동에서 대규모 조직화·지능화·산업화되면서 해적피해로 인한 손실이 연간 10조원을 상회하고 있다. 선박에 승선하는 무장경비원과 그를 고용한 사설 해상보안회사에 대한 제도 및 관리방안에 대한 연구는 매우 부족한 편이다. 이와 같은 무장 경비원에 대한 법적 공백상태를 해소하고, 미비점을 정비하며, 국제 해상안전과 대한민국 국민 및 선박의 안전을 도모하기 위하여 해상무장경비원제도의 도입은 매우 시급한 과제라고 아니할 수 없다. 이에 따라 본 논문에서는 해적의 실태를 분석하고 무장경비원의 활동상을 검토하여 제도적인 도입방안을 모색해 보고자 한다.

선박승선 무장경비원제도 도입방안은 어떠한 방향으로 되어야 합리적인가에 대한 진지한 검토가 필요하다고 생각된다. 우리나라의 선박에 승선하는 무장경비원에 대한 정책은 무엇인가, 이 무장경비원 사용을 인정한다면 법적 근거는 무엇인가, 법적 근거가 없다면 신중한 검토를 통하여 마련해야 한다.

특히 선박승선 무장경비원은 총기를 사용할 수 있다는 점에서 하는 특수경비원과 유사한 점이 있다. 해양수산부의 안은 경찰청 소관 법령인 경비업법상의 특수경비원제도와 충돌하므로 이에 대한 새로운 법률을 제정한다기 보다는 경비업법에 선박에 승선하는 무장 경비원제도를 신설하는 방안이 합리적인 방안이 아닌가 생각된다. 그리고 그 관리기관은 해양수산부가 아니라 무기관리의 전문성을 가지고 현장에서 활동하는 국민안전처의 해양 경비안전분부가 되어야 합리적이고 생각된다.

주제어 : 해적, 무장경비원, 해상경비회사, 선박, 기국에 대한 권고

* 2014년 제32회 한국경호경비학회 상반기 정기세미나 발표논문을 수정하고 보완한 것임.

** 국립군산대학교 해양과학대학 해양경찰학과 교수

목 차

- | |
|--|
| I. 문제의 제기
II. 이론적 검토
III. 해적사건의 현황분석과 우리나라의 대응
IV. 도입방안
V. 결 론 |
|--|

I. 문제의 제기

최근 전세계적으로 해적발생 건수는 꾸준히 증가하고 있을 뿐만 아니라 지역도 점차 확대되고 있다. 생계형 해적활동에서 대규모 조직화·지능화·산업화되면서 해적피해로 인한 손실이 연간 10조원을 상회하고 있다. 수출입 물동량의 99.7%를 해상을 이용하고 있는 우리나라의 경우 2000년 이후 피랍 7건을 포함하여 총 25건의 해적 피해 사례가 발생하는 등 국가 경쟁력 확보에 상당한 문제가 제기되고 있다. 이에 따라 우리정부는 소말리아 해역에서 발생하고 있는 해적행위에 대하여 국제해상 안전의 유지와 테러에 대응하는 국제적 노력에 동참하고 우리나라 선박의 안전한 활동을 지원하기 위하여 국군부대를 파견하고 있으며, 해적행위 예방을 위해 해적피해 방지 대응요령의 이행, 선원대피처의 설치 등 다각적인 노력을 기울이고 있다(해양수산부, 2013. 10). 그러나 현재 해상에서 활동하고 있는 사설 무장 해상경비원에 대한 법적 근거를 통한 제도화는 되어 있지 않고 입법적 공백상태라고 볼 수 있다.

이러한 사적 행위자들의 대표적인 것이 민간군사기업 혹은 민간보안기업(PMCs: Private Military Companies or PSCs: Private Security Companies)이라고 정의하기도 한다(김석수, 2012: 161 -162). 2000년대 이후 이들의 존재가 다수 등장하여 해적퇴치서비스(Anti-Piracy Service)를 수행하고 있다. 이 기업들은 국가기관을 대신하여 해양안보에 기여하고 있다. 이들의 활동지역은 말라카해협, 동남아 해역, 소말리아와 아덴

만 해역, 그리고 아라비아해와 대서양과 같은 전략적으로 중요한 해로에서 집중적으로 활동하고 있다. 우리나라를 포함한 40여개의 국가가 소말리아 해역퇴치를 위해 함대를 파견하고 있지만, 이 함대만으로 해적이 출몰하는 모든 해역을 책임질 수 없기 때문에 비용과 효율차원에서 점차 민간군사기구가 해적퇴치 역할을 담당하고 있는 추세이다.

선행연구를 검토해 보면 해적과 테러리즘에 대한 연구는 다수 존재한다. 이러한 연구로는 김석수의 ‘동남아해협의 해적과 해양테러리즘 및 해양안보협력을 위한 국제관계(2008)’·소말리아해적과 지하드의 연계가능성(2011), 최응렬의 ‘해상테러리즘에 대한 접근’(2010) 등의 논문이 있다. 그러나 이러한 논문들은 국가차원의 해결방안에 집중하고 있다. 민간기업에 의한 해결방안을 제시하는 논문은 김석수(2012)의 논문이 독보적이다. 김석수의 논문은 민간군사기업의 확대와 위험, 문제점 그리고 선주의 대응전략을 규명하는 것을 목적으로 하고 있다. 이에 반하여 선박에 승선하는 무장경비원과 그를 고용한 사설해상보안회사에 대한 제도 및 관리방안에 대한 연구는 매우 부족한 편이다.

이와 같은 무장 경비원에 대한 법적 공백상태를 해소하고, 미비점을 정비하며, 국제 해상안전과 대한민국 국민 및 선박의 안전을 도모하기 위하여 해상무장경비원제도의 도입은 매우 시급한 과제라고 아니할 수 없다. 이에 따라 본 논문에서는 해적의 실태를 분석하고 무장경비원의 활동상을 검토하여 제도적인 도입방안을 모색해 보고자 한다.

Ⅱ. 이론적 검토

1. 개념적 측면

해양에서의 사설 민간경비에 대한 제도의 정비는 최근에 마련되고 있다. 최근 산업통상자원부는 사설 해양경비에 관한 지침에서 사설 해양경비제도에 대한 주요 용어의 정의를 다음과 같이 정의하고 있다(산업통상자원부 기술표준원 : 2013: 6 - 7).

해상보안서비스(Maritime security service)란 정보수집 및 위협평가로부터 선박 경계강화 및 인명과 재산의 방어와 보호(무장 또는 비무장) 또는 보안회사 요원이 그들

의 임무를 수행하기 위하여 화기를 소지하거나 사용하도록 요구 받을 수 있는 모든 활동에 이르는 서비스를 의미한다. 사설해상보안회사(PMSC: Privately Maritime Security Company)는 해적으로부터의 보호를 위하여 승선하는 보안요원(무장, 비무장 또는 양쪽 모두)을 제공하는 회사를 말하고, 선박에 승선하는 사설 계약무장보안요원(PCASP: Privately Contracted Armed Security Personnel)은 사설보안회사(PMSC)에 고용 또는 하도급 계약된 무장요원을 의미한다.

민간경비서비스는 현행 경비업법 제2조에서 ① 시설경비업무: 경비를 필요로 하는 시설 및 장소에서의 도난·화재 그 밖의 혼잡 등으로 인한 위험발생을 방지하는 업무, ② 호송경비업무: 운반 중에 있는 현금·유가증권·귀금속·상품 그 밖의 물건에 대하여 도난·화재 등 위험발생을 방지하는 업무, ③ 신변보호업무: 사람의 생명이나 신체에 대한 위해의 발생을 방지하고 그 신변을 보호하는 업무, ④ 기계경비업무: 경비대상시설에 설치한 기기에 의하여 감지·송신된 정보를 그 경비대상시설의 장소에 설치한 관제시설의 기기로 수신하여 도난·화재 등 위험발생을 방지하는 업무, ⑤ 특수경비업무: 공항(항공기 포함) 등 대통령령이 정하는 국가중요시설의 경비 및 도난·화재 그 밖의 위험발생을 방지하는 업무 등 5가지로 구분하고 있다. 그러나 사설해상보안회사(PMSC)가 제공하는 해상보안서비스는 이 중 어디에 속하는지 명확하지 않다. 선박을 통하여 운반한다는 점에서 ②의 호송경비업무 성격을 가지고 있으며, 무기(인명 또는 신체에 위해를 가할 수 있도록 제작된 권총·소총 등)를 소지한다는 점에서 ⑤의 특수경비업무와 유사하다. 따라서 선박에 승선하는 무장경비원(PCASP, 이하 PCASP라고 한다)은 경비업법상 특수경비원과 유사한 형태라고 볼 수 있다.

2. 해상경비업체에 대한 국제해사기구(IMO)의 권고

2009년 6월 국제해사기구¹⁾(IMO, International Maritime Organization)의 해사안전

1) 약칭은 IMO이다. 1948년 2월 19일에 스위스 제네바에서 국제연합(UN) 해사위원회가 열렸고 1948년 3월 6일 미국, 영국을 비롯한 12개국이 국제해사기구조약을 채택하였다. 이 조약은 1958년 3월 17일부터 발효되었고 1959년 1월 6일 국제연합 전문기구인 정부간해사자문기구(IMCO)로 활동을 시작하였다.

SOLAS(International Convention for the Safety of Life at Sea)를 위한 국제협약 개정안을 채택하고, 1973년과 1978년에 MARPOL 조약을 채택하였다. 이 조약은 사고 등에 의한 기름오염뿐 아니라 화학약품, 수화물, 오물, 쓰레기 등으로 오염되는 경우까지 광범위하게 다룬다. 1982년 5월 22일

위원회(MSC: Maritime Safety Committee) 1334호는 다음과 같이 권고하였다(IMO, MSC.1/Circ. 1334 ANNEX: 13). 비무장경비원의 사용은 경비자문과 경비력 강화를 위해 개별적 선주, 선박회사, 선박직원들이 결정할 문제이다. 무장경비원의 승선문제는 엄격한 요건이 필요하다. 무장경비원의 승선이 허용되었다면 선장과 선주, 선박직원, 선박회사는 폭력, 다른 위험 등의 가능성을 고려해야 한다. 그러나 상선이나 어선에 승선한 무장경비원의 고용은 선주, 선박직원, 선박회사와 상의하여 결정해야 하는 기국(旗國)(flag State)²⁾의 문제이다. 선장, 선주, 선박직원과 선박회사는 기국과 접촉해야 하고, 무장경비원 승선에 관한 기국의 국가정책을 명확하게 알아야 하며, 기국, 항만국, 연안국의 법적 요구조건을 모두 충족해야 한다. 무장경비원에 대해서는 항만국, 연안국, 기국의 조건을 모두 갖추어야 하는데, 이러한 조건을 갖추지 못하여 인도정부에 의해 미국 해적소탕업체 선박이 억류된 사례가 있다³⁾.

현재의 IMO라는 명칭으로 개칭하였다. 1983년 각국 요원 교육과 훈련을 지원하고 기술을 개발하기 위해 스웨덴 말뚝에 세계해사대학을 설립하였으며 그밖에 국제해사법연구소, 국제해사아카데미 등이 소속되어 있다. 활동 목적은 해상안전, 해수오염방지, 선박적재화를 계량단위 규격화, 각국 해운 회사의 불공정한 제한조치 규제 등이다. 해운문제 심의, 정보 교환, 조약 작성이나 권고가 주요 임무이다. 조직으로 총회, 지역 총회, 해양환경보호위원회, 기술협력촉진위원회, 기타 하부 위원회, 사무국 등이 있다. 회원국이 모두 참가하는 총회는 2년에 한 번씩 열리며 활동 프로그램과 예산을 결정하고 위원회를 선출한다. 위원회는 단체의 업무를 감독하고 그 결과를 총회에 제출한다. 2012년 현재 170개 회원국이 있으며 국제정부기구(IGO) 및 국제비정부기구(NGO) 등과 협력하고 있다. 한국은 1961년, 북한은 1986년에 가입하였다. 본부는 영국 런던에 있다(네이버지식백과, 2014. 4. 24. 검색).

- 2) 선박이 소속하는 국가 즉, 선적국(船籍國)이라고도 한다. 모든 국가는 자국을 기국으로 하는 선박을 공해에서 항행시킬 권리를 가지고 있다(해양법에 관한 국제연합협약 90조). 국적(선박국적)의 부여, 선박의 등록 및 자국의 국기를 게양할 권리에 관한 조건은 각국이 정할 수 있지만, 편의치적선(便宜置籍船)의 남용방지를 위해 기국과 해당 선박간에는 진정한 관계·진정한 결합이 있어야 한다(해양법에 관한 국제연합협약 91조 1항). 공해상의 선박·승무원의 기국의 배타적 관할권에 따를 것을 원칙으로 하지만(기국주의), 해적행위 등에 대한 임검(臨檢)의 권리와 추적권 등 기국주의의 예외가 인정되고 있다. 단, 군함 및 비상업무 목적의 정부선박은 기국 이외의 어떠한 국가의 관할권에서도 완전하게 면제된다. 또한 타국의 영해 내에서도 기국이 형사·민사재판권을 행사하지만, 범죄의 결과가 연안국에 미치는 경우나 마약의 불법거래의 방지를 위해 필요한 경우 등은, 연안국이 관할권을 행사 하는 경우도 있다(해양법에 관한 국제연합협약 27조, 28조)(해양오염). 기국의 법률을 기국법이라고 하고, 국제사법상 선박을 둘러싼 물권관계(선박저당권·선박선취특권 등), 선박충돌, 해난구조 등의 문제의 준거법이 되는 경우가 있다(네이버지식백과, 2014. 4. 24. 검색).
- 3) 인도 당국이 자국 영해를 항해하던 미국 해상보안업체 소속 무장 선박을 '서류미비'를 이유로 나포, 억류하고 있다고 14일 인도 언론이 보도했다. 보도에 따르면 인도 남부 근해를 지나던 시에라리온 국기를 단 '시맨 가드 오하이오'호는 지난 11일 인도 해안경비대에 나포됐으며 현재 인근 투티코링항에 억류돼 있다. 미국 버지니아에 본사를 둔 해상보안업체 '어드밴드포트' 소속인 이 선박에는 영국인, 에스토니아인, 우크라이나인 사설 무장 경비원 25명과 승무원 10명이 승선해 있다. 어드밴드포트는 해적소탕 작전을 수행하는 업체다. 이 선박은 무기와 탄약을 싣고 있었으나 무기 적재가 합법임을 증명하는 서류를 갖추지 않아 나포됐다. 인도 해안경비대의 한 관계자는 '이 선박이 나포 이후

2011년 9월 해사안전위원회는 해적출현 위험지역에서 무장경비원의 승선이 증가함에 따라 물리력의 부적절한 사용에 기인한 폭력의 폭증문제와 이를 피하기 위한 일관된 접근의 필요성이 시급하다고 결정했다(IMO, MSC-FAL.1/Circ 2: 2). 이와 함께 해사안전위원회는 무장경비원의 승선은 관련 기국의 입법과 정책의 틀 내에서 선주가 결정할 문제라고 기본적으로 인정하였다. IMO가입국가 특히 인도양, 아라비아해, 아덴만과 흑해만의 연안국가들은 그들의 영해를 통과하는 선적국의 무기와 관련 장비의 적재와 반출에 관한 입법, 정책, 절차를 알아야 한다. 이에 따라 IMO 해사안전위원회는 2011년 11월 30일까지 각 국가의 입법이나 정책에 대한 질문지를 완성하고 입법, 정책, 절차에 관한 내용을 제출하도록 촉구하였다. 또한 입법, 정책, 절차의 변경이 있는 경우 각 가입국가는 변경이 있을 때마다 IMO에 관련 정보를 제출하도록 촉구하였다.

2012년 5월 해사안전위원회 1405호는 선주·선박직원·선장에 대한 지침을 다음과 같이 결정하였다(IMO, MSC. 1/Circ. 1405/Rev. 2, 25 May 2012). 소말리아 해적의 상선위협은 고위험지역을 통과하는 선박에게 무장경비원의 사용을 증가시켰고, 무장해상경비를 제공하는 회사의 수가 현격하게 증가하였다. IMO가 사설 해상무장경비원(PCASP)의 사용을 인증하지 않을 경우 선박회사들이 신뢰할 수 있고 전문적인 회사인지를 알기가 어려운 부분이 있다. PCASP의 선박승선결정은 선주에게 복잡한 문제이다. 무기의 합법적인 이동과 운반 및 무기사용에 관한 법적 규제가 없고 적절한 규제와 업체의 자율규제의 부재는 관심의 대상이다. 이러한 상황은 사설해상경비회사(PMSC)의 증가와 이러한 회사의 능력과 성숙성에 대한 의심에 의해 복잡하게 되었다. PMSC와 PCASP의 사용에 대해서는 기국의 법과 규제가 자국선박에 적용되어야 하고, 항만국과 연안국 법은 역시 그 선박에 적용될 수 있다. PCASP의 고용은 해적대응요령과 보호조치에 우선하는 대안으로 고려되지 말아야 한다. 선박과 승무원을 보호하기 위하여 무장경비원을 배치하는 것은 위험성 평가(risk assessment)가

1시간 내에 관련서류를 제출하겠다고 약속하고도 아직 제출하지 않아 계속 억류하고 있다"고 설명했다. 어드밴드포트와 인도 남부도시 첸나이 소재 미국 영사관측은 이번 사건과 관련한 입장을 아직 내놓지 않고 있다. 인도 남부 근해는 아시아와 유럽 간 주요 무역항로로 활용된다. 투티코린항과 가까운 스리랑카는 해상보안업체 선박들이 사설 무장경비원을 승선시키는 장소로 이용되고 있다. 인도 당국은 작년 2월 자국 어민 2명이 남부 케랄라주 근해에서 이탈리아 유조선에 접근했다가 유조선 경비업무를 맡은 이탈리아 해병대원 2명의 총을 맞아 사망한 사건이 발생한 이후 자국 영해를 지나는 선박들에 대한 감시활동을 강화해왔다. 이탈리아 해병대원 2명은 인도에서 기소됐다(연합뉴스, 2013. 10. 14).

수행된 후에 실행되어야 한다. 이 권고안에서는 다음과 같은 내용을 담고 있다. 용어의 정의에서 위험지역(High Risk Area), 사설해상경비회사(PMSC: Private maritime companies), 선박에 탑승하는 무장경비원(PCASP: Privately contracted armed security personnel)을 개념적으로 정의하고, 위험성평가를 권장하였으며, 선박안전을 위한 PMSC 선택기준으로는 회사에 대한 배경조사, 회사의 선택과 심사, 무장경비원에 대한 훈련, 보험가입·무장경비팀의 규모와 장비·지휘통솔·출항에서 입항까지의 무기류의 관리·무기사용규칙·보고와 기록관리·무장경비원의 보고체계·선장과 승무원을 위한 친절한 서비스 등을 들고 있다.

또한, 2012년 5월 해사안전위원회 1443호는 해상경비회사에 관한 다음과 같은 구체적인 지침을 발표하였다(IMO, MSC. 1/Circ. 1443, 25 May 2012). UN해양법협약 제92조는 공해에서의 기국의 배타적 관할권과 기국의 의무에 관한 것이다. 무장경비원을 선박에 승선허용여부의 결정은 기국의 전권이다. 해상경비회사는 무장경비원 배치에 따른 법적 책임을 인정해야 하고, 무장경비원을 승선시키기 전에 적당한 당국으로부터 인정(approval)을 받아야 한다. 그 인정당국으로는 기국, 해상경비회사의 등록국가, 무장경비원의 작전이 수행되는 국가와 무장경비원이 통과하는 국가를 포함한다. PMSC는 관련국가와 국제적 해상안전서비스기준에 따라 공인을 받아야 한다. PMSC는 다음과 같은 자격을 갖추어야 한다. 요약하면 아래와 같다.

- ① PMSC는 선주, 선박직원에게 해상안전서비스를 제공하는 절차를 마련해야 하고, 관련 법에 순응해야 한다.
- ② PMSC는 관련 당사자가 그 회사의 성실성을 알 수 있도록 기록된 증거를 제공할 수 있어야 한다. 이러한 것들로는 회사의 관리 및 재정적 상황에 대한 기록을 포함해야 한다.
- ③ PMSC는 무기와 안전장비의 이동·운반·보관, 물리력의 사용에 관한 기국·항민국·연안국에 대한 법규를 알고 이해해야 한다.
- ④ PMSC는 계약기간 동안 무기사용 및 잘못된 사용으로 인한 상해와 피해에 관한 고용자 책임보험, 사고 및 치료에 관한 보험을 들어야 한다.
- ⑤ PMSC는 위험지역에서의 변화하는 해적상황을 이해하고, 지역별 해적위험, 군사작전 등을 알아야 한다.
- ⑥ PMSC는 필요하고 합리적인 물리력을 사용하여 불법적인 공격에 승선자와 선박을 보호하는 역할을 수행할 전문적 능력이 있어야 한다.

- ⑦ PMSC는 PCASP에 대한 선발·관리절차(범죄경력조회, 경력, 군과 법집행기관 경력)를 가지고 있어야 한다.
- ⑧ PMSC는 PCASP가 충분하고 적절한 훈련을 받았고, 받았다는 것을 입증해야 한다.
- ⑨ PMSC는 선박승선 PCASP에 대한 지휘·통솔에 대한 정책과 절차를 가지고 있어야 하고, 무장경비원은 그러한 내용을 정확히 알고 있어야 한다.
- ⑩ PMSC는 무기와 탄약 및 경비장비의 설치, 이동, 운반, 저장 등에 대하여 규제하는 기국, 연안국, 항만국의 입법을 준수하고 있다는 것을 입증할 수 있어야 한다.
- ⑪ PMSC는 물리력 사용법규가 시간과 장소에 따라 다를 수 있다는 것을 인정해야 한다. 작전 중의 적용법은 주로 기국법이지만 연안국 및 항만국의 법규도 적용될 수 있고, 사고의 위치, 선박의 국적, 관련 회사와 탑승한 개인의 국적 등은 적용법의 결정에 영향을 미친다.

2012년 5월 해사안전위원회 1408호의 항만국과 연안국에 대한 후속 권고는 다음과 같다(MSC. 1/Circ. 1408/Rev. 1, 25 May 2012). 위험지역에서 PCASP의 더 많은 고용과 선박의 보호를 확보한다는 관점에서 기국, 해운산업, 해상경비회사(PMSC)는 PCASP의 입출항, PCASP가 사용하는 무기와 경비관련 장비의 입출항이 허용되는지, 허용된다면 어떠한 조건에서 가능한지에 대해서 숙지할 필요성이 있다. 이와 함께 해운회사, 선장, PCASP 서비스제공자 등은 PCASP를 태운 선박이 연안국가의 영해나 관할범위 내에서 입항했을 때, 항구 또는 연안에 정박하거나 출항할 때 준수해야 할 사항을 알아야 한다. 특히 IMO 가입국가 특히 인도양, 아라비아해, 아덴만과 흑해만의 연안국가들은 다른 나라의 관련 정책과 절차를 가지고 있어야 한다. 그러한 관련 정책과 절차는 PCASP의 이동, 무기와 경비장비의 운반을 용이하게 해야 한다. 그리고 이러한 것들을 해운산업과 PCASP제공자들에게 알려야 한다. 기국이 연안과 항만국의 정책과 절차를 준수할 수 있도록 IMO에 전달되어 각 국가가 공유할 수 있어야 한다.

2012년 5월 해사안전위원회 1406호의 기국에 대한 후속 권고는 다음과 같다(MSC. 1/Circ. 1406/Rev. 2, 25 May 2012). 기국이 PCASP의 사용을 기국 법에 의해 허용하는지를 고려해야 하고, PCASP의 사용이 합법적이라면 다음과 같은 내용을 고려해야

한다. 고려해야 하는 것들은 PCASP가 준수해야 하는 최소한의 기준 또는 조건, 최소한의 기준을 충족한 PCASP에 대한 권한부여 과정, 선주·선장·해운회사의 PCASP 고용을 기국이 인정하는 과정, 권한이 부여되는 기간과 조건·권한부여에 따른 책임, PCASP가 사용하는 무기의 운반과 사용에 관한 직접적인 법적 근거 언급, PCASP에 관련된 조항의 존재, PCASP와 선장의 관계 등이다. 위와 같은 기국의 정책에 대한 정보를 IMO 가입국들에게 배포될 수 있도록 IMO에 보고해야 한다.

Ⅲ. 해적사건 현황분석과 우리나라의 대응

1. 해적사건 현황분석

1) 해적의 개념

UN해양법협약 제101조는 해적행위를 다음과 같이 정의하고 있다. 해적행위란 “① 私선박 또는 私항공기의 승무원이나 승객이 사적인 목적으로 범하는 위법한 폭력행위, 억류 또는 약탈행위, 이러한 행위에는 공해에서 타선박이나 타항공기 또는 그러한 선박이나 항공기내의 사람이나 재산, 국가관할권 밖의 장소에서 선박, 항공기, 사람 또는 재산을 대상으로 한다, ② 어느 선박 또는 항공기가 해적선 또는 해적항공기가 되는 활동을 하고 있다는 사실을 알고서도 자발적으로 그러한 활동에 참여하는 모든 행위, ③ ①과 ②에 규정된 행위를 선동하거나 또는 고의적으로 조장하는 모든 행위”를 말한다.

위 정의를 요약하면 해적행위란 사선박 또는 사항공기가, 공해 또는 국가관할권 밖의 장소에서, 타선박 또는 타항공기에 대하여, 사적인 목적으로 폭행·억류·약탈 행위를 하거나 이에 자발적으로 참여하거나 또는 이들 행동을 선동하거나 고의적으로 조장하는 행위를 말한다(金大淳, 2010: 1020).

2) 해적사고 발생현황분석

최근 해군함정의 활동과 무장보안요원 승선 등으로 소말리아 해적 활동이 크게 위축되었으며, 서아프리카의 경우에도 다소 감소하고 있다. 전 세계적으로 2013년 해적공격 건수는 264건으로 2012년의 297건에 비교하여 11.1% 감소하였다. 선박의

피랍건수는 28척에서 12척으로 57.1%가 감소되었다.

지역별 현황으로 소말리아해역에서는 2013년 해적공격 건수는 15건으로 2012년의 75건과 비교하여 80%가 감소되었고 이 해역에서 선박 피랍건수는 14척에서 2척으로 85.7%가 감소되었다. 서아프리카해역에서는 2013년의 해적공격 건수는 51건으로 2012년의 62건보다 소폭 감소하였고, 이 해역의 선박 피랍건수는 9척에서 7척으로 소폭 감소하였다. 인도네시아해역에서는 최근 5년간 해적공격 및 무장강도 건수는 7배 증가하였으나, 선박의 피랍 건수는 없다.

〈표 1〉 연도별 해적피해 발생현황 (2008~2013)

(단위 : 건)

구 분		2008	2009	2010	2011	2012	2013
전 세계	해적공격 건수	293	410	445	439	297	264
	(선박피랍 건수)	(49)	(49)	(53)	(45)	(28)	(12)
소말리아	해적공격 건수	111	218	219	237	75	15
	(선박피랍 건수)	(42)	(47)	(49)	(28)	(14)	(2)
서아프리카	해적공격 건수	55	47	39	52	62	51
	(선박피랍 건수)	(3)	(1)	(0)	(2)	(9)	(7)
인도네시아	해적·무장강도 공격건수	28	15	40	46	81	106

자료: 해양수산부(2014, 2)

인명 피해를 살펴보면 전체 선원피해 숫자는 2010년 이후 급격히 감소하고 있으나, 선원 피랍과 석방금 요구는 최근 3년간 3.6배 증가하고 있고, 선원납치는 2011년(소말리아 10명)을 제외하고 2010년, 2012년, 2013년 대부분 서아프리카에서 발생하고 있다. 2010년에 나이지리아 17건, 카메룬 3건이 발생하고, 2011년에는 소말리아 10건, 2012년에는 나이지리아 26건, 2013년에는 나이지리아 34건, 토고 2건이 발생하였다. 특히 서아프리카 해적 형태는 선원납치에 따른 석방금 요구로 변화되고 있고, 선원의 사망자수는 1명으로 2012년과 비교하여 6명이 감소하여 83%가 감소되었다.

〈표 2〉 선원피해현황(2008-2013)

구 분	2008	2009	2010	2011	2012	2013
부 상	32	69	37	42	28	21
사 망	11	10	8	8	6	1

구 분	2008	2009	2010	2011	2012	2013
인질	889	1,050	1,174	802	585	304
선원피랍/석방금 요구	42	12	27	10	26	36
기 타	37	26	24	33	17	11
합 계	1,011	1,167	1,270	895	662	373

자료: 해양수산부(2014, 2)

선박의 국적별로 검토하면 선박등록 척수가 많은 편의치적국⁴⁾ 소속 선박들에 대한 해적 공격 횟수가 많았고, 2013년 우리나라 선박에는 해적에 의한 선박승선이나 피랍, 교전 등이 한건도 발생하지 않았다. 해적의 우리나라 국적선박에 대한 공격건수는 2010년 4건, 2011년 1건, 2012년에는 1건, 2013년에는 한 건도 발생하지 않았다.

선박의 국적별 해적공격 순위는 라이베리아(43건), 싱가포르(39건), 파나마(32건), 마셜아일랜드(31건), 홍콩(20건)이었다. 선박관리회사 국적별 해적 공격이 많았던 관리회사의 국적은 싱가포르(79), 독일(34), 그리스(20), 홍콩(16), 영국(13) 순으로 나타나고 있고, 2013년 우리나라 선박관리회사 소속의 선박은 해적에 의한 선박승선이나 피랍, 교전 등이 한건도 발생하지 않았다. 우리나라 선박관리회사 선박 공격건수는 2010년(12건), 2011년(5), 2012년(4건), 2013년(0건)이었다.

해적의 무기류 사용에 대해 검토하면 총기·도검으로 무장한 해적이 57%로 흉포(凶暴)화 추세는 지속되고 있고, 총 264건의 해적사건 중 총기류 사용이 27%(71건), 도검류 사용이 31%(81건)로 발생하고 있다.

〈표 3〉 무기류 사용현황(2008-2013)

구 분	2008	2009	2010	2011	2012	2013
총 기 류	139	243	243	245	113	71
도 검 류	68	71	88	69	73	81
기 타 (비무장포함)	86	96	114	125	111	112
합 계	199	306	289	352	233	264

자료: 해양수산부(2014, 2)

4) 편의치적(便宜置籍, Flag of Convenience): 인건비 절약 등을 위해 선주가 소유하게 된 선박을 자국에 등록하지 않고 제3국에 치적하는 것을 말한다. 미국 일본 등 주로 선진 해운국 선주들이 행하고 있으며 파나마, 리베리아, 싱가포르, 필리핀, 바하마 등이 편의치적국들이다.

공격 대상을 검토하면 공격대상 선박이 다양화·대형화되는 추세가 지속되고, 해적은 높은 석방금을 노리고 화학제품운반선(56척), 산적화물선(53척), 유조선(39척), 컨테이너(30척) 등을 주 공격대상으로 삼고 있다.

〈표 4〉 선종별 피해현황(2008-2013)

선 종	2008	2009	2010	2011	2012	2013
산적화물선	48	109	80	100	66	53
유 조 선	30	41	43	61	32	39
화학제품운반선	55	69	96	100	76	56
컨테이너선	49	64	74	62	39	30
예 인 선	16	17	20	32	23	14
기 타	95	110	132	84	61	72
합 계	293	410	445	439	297	264

자료: 해양수산부(2014, 2)

지역별 해적사고 세부동향은 다음과 같다. 소말리아 해역은 최근 3년간 해적공격 건수는 약 16배, 선박피랍 건수는 14배 줄어 들었고, 2013년도 전 세계 해적공격의 5.7%만이 소말리아에서 발생하였다. 선원 인질은 총 34명이었으나 선원의 피랍·석방금 지불은 없었다. 아덴만 연합해군(18개국 43척)의 해적소탕 활동과 국제사회의 지원, 소말리아 중앙정부의 안정화 기조 등으로 해적사고 급감하고 있다. 이는 선사 및 선박은 무장보안요원 승선, 철저한 해적피해 대응요령 이행 등 다각적인 해적퇴치 노력의 결과이다. 그러나 하지만 아직까지 무장한 해적들이 조직적으로 활동하고 있으므로 상대적으로 해적대응이 취약한 선박은 피랍의 위험성이 높은 편이라고 판단할 수 있다. 주의를 요하는 해역은 아덴만, 홍해 남부, 예멘 연안, 오만/아랍해 연안, 케냐·탄자니아·시실리스·마디카스카르·모잠비크 연안, 인도양, 인도양 서부연안, 몰디브 서쪽 연안이다.

〈표 5〉 소말리아 해적 피해현황(2008-2013)

구 분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
소말리아 해적공격	아덴만	92	117	53	37	13	6
	홍 해	-	15	25	39	13	2

구 분	2008	2009	2010	2011	2012	2013
소말리아 연안	19	80	139	160	49	7
인도양	-	6	2	1	-	-
합 계	111	218	219	237	75	15
(선박피랍)	(42)	(47)	(49)	(28)	(14)	(2)

자료: 해양수산부(2014, 2)

서아프리카 해역의 해적피해 현황은 검토하면 전세계 해적공격(264건)의 19.3%(51건), 선박피랍(12건)의 58.3%(7건)가 서아프리카 해역에서 발생하였다. 이 해역에서 전세계 선원피해의 49%(183명), 선원피랍의 100%(36명, 나이지리아 34, 토고 2)가 서아프리카지역에서 발생하였고, 선원피해 183명의 구체적 내용은 인질 133건, 부상 11건, 사망 1건, 납치 36건, 기타 2건이다.

〈표 6〉 서아프리카 해적 피해현황(2008-2013)

구 분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
서아프리카 해적	나이지리아	40	29	19	10	27	31
	코트디부아르	3	2	4	1	5	4
	콩고	1	0	1	3	4	3
	토고	1	2	0	6	15	7
	기타	12	16	17	35	11	6
합 계	57	49	41	55	62	51	
(선박피랍)	(3)	(1)	(0)	(2)	(9)	(7)	

자료: 해양수산부(2014, 2)

여기서 서아프리카 해역이란 주로 나이지리아, 코트디부아르, 베닝, 콩고공화국, 가나, 기니, 라이베리아, 콩고, 토고 국가 인근 해역을 말한다. 해적은 나이지리아 근해에서 활동하던 과거와 비교하여 조직이 발전되면서 모션을 이용, 해안에서 150마일 이상까지 영역을 확대하고 있다. 즉 가봉, 코트디부아르, 토고 해역까지 활동 영역을 확대하여 동 지역에서 5척을 피랍하고 2척은 나이지리아 연안에서 피랍되었다. 과거 단순 화물탈취에서 벗어나 최근 컨테이너선, 벌크선 등 다양한 선종을 공격하여, 석방금을 노린 선원납치가 급증하고, 인질들에 대한 폭행·살해 등 대담하고 흉포화되는 추세가 지속되고 있다.

최근 5년간 인도네시아 지역 해적사고는 7배 증가하고 있다. 이 지역은 묘박지 및 연안에서 발생하는 우발적 무장강도 및 줌도독이 전세계 사고건수의 40%를 차지하며, 5년 연속 증가하는 추세이다. 주로 정박 중 야간에 총기, 도검류로 무장한 해적(강도)들이 침입하여 계류용 로프 등 선용품을 탈취하고 있다. 특히 예부선 등 소형 선박을 절도하여, 다른 선박으로 변조·처분하여 이득을 취하는 사고가 발생하고 있어 주의가 요망된다.

말라카·싱가포르 해협은 경우 전통적 해적우범지역으로 주의가 요구되며, 대부분의 해적행위가 연안 또는 정박지에서 발생하고, 2005년 6월 이후 아시아해적센타(the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: ReCAAP)을 통한 국제공조, 연안국 순찰 강화 등으로 예방활동을 강화하고 있으나 지속적인 주의가 요망된다.

〈표 7〉 동남아시아 지역 해적피해 현황(2008-2013)

구 분	2008	2009	2010	2011	2012	2013
방글라데시	12	18	23	10	11	12
인도네시아	28	15	40	46	81	106
말라카해협	2	2	2	1	2	1
싱가포르해협	6	9	3	11	6	9
말레이시아	10	16	18	16	12	9
남지나해역	-	13	31	13	12	4
베트남	11	9	12	8	4	9
합 계	69	82	129	105	128	150

자료: 해양수산부(2014. 2)

해적 관련 국제 동향으로는 국제해사기구(International Maritime Organization: IMO)는 제92차 해사안전위원회(Maritime Safety Committee: MSC)를 2013년 6월 12일 ~ 21일 영국의 런던에서 개최하였다. 이 회의에서 115개 회원국, 56개 기구 등 586명이 참석하였다. 우리나라, 그리스 등은 최근 서아프리카의 해적 급증과 흉포화에 우려를 표명하고 구체적인 국제협력 방안을 촉구하였고, 서아프리카 연안국들의 신뢰성 있는 Local Guard 제공, 무장보안요원 선박승선 허용, 소말리아 해역과 동등 수준의 예방대책의 마련을 주장했다.

제110차 IMO 이사회 개최(2013. 7.15~19)에서 우리나라는 아국이 추진하고 있는 서아프리카 해적피해 예방대책을 소개하고, IMO 등을 통한 동 지역 해적피해 국제 협력 강화를 촉구하였다.

제8차 소말리아해적퇴치연락그룹(CGPCS) 제3작업반 회의는 2013년 9월 9일에 개최되었다. 장소는 영국의 런던이었고, 참여국은 우리나라, 미국 등 30여개국·국제기구·업체대표 등이었다. 선주와 기국이 해적대응지침(BMP)을 이행토록 촉구하고, 2013. 11월 CGPCS 총회에서 우리나라(외교부)가 제안한 가이드라인에 최종 합의키로 하였다.

기니만 해양안보 강화를 위한 서·중아프리카 정상회담이 2013년 6월 24일 - 25일에 개최되었다. 11개국 정상 및 UN 등 3개 국제기구가 참여하고, 서아프리카 기니만의 해적활동 대응을 위한 MOU 체결 및 행동강령을 채택하였다. 우리나라 외교부는 영국측 주도의 기니만 역내국 해양안보역량 강화 지원을 골자로 하는 공동행동선언에 동참하였다.

3) 삼호주얼리호 사건

삼호주얼리호사건은 우리나라 역사상 초유의 사건으로 그 개요는 다음과 같다(해양경찰백서, 2011. 8: 32 - 49). 석해균 선장 등 한국인 선원 8명과 인도네시아 등 외국인 선원 13명 등 총 21명의 선원이 승선하여 2011년 1월 13일 아랍에미레이트를 출항하였다. 1월 15일 17시 47분경 소말리아 해적들은 삼호주얼리호를 발견하고 고속보트를 이용하여 선박 우편으로 접근, 밧줄과 사다리를 이용하여 침입 후 선원들을 모두 감금하고 금품을 강취하였으며 삼호주얼리호를 소말리아로 강제로 끌고 가면서 삼호해운 측에 선원들의 석방대가를 요구하였다. 삼호주얼리호의 비상신호를 접수한 해군 청해부대 최영함은 곧바로 현장으로 이동하여 1월 17일 23시경 아라비아해에 도착하여 삼호주얼리호를 추적하였다. 청해부대의 추적을 인지한 석선장은 고의로 엔진을 정지시키고 타기를 고장 냄으로써 선박운항을 지연시켜 해군이 추적할 수 있는 시간을 벌어주었다. 다급해진 해적들은 신속한 항해를 요구하며 석선장과 기관장을 술병으로 내려치면서 총을 겨누어 살해위험을 하기도 하였다. 2011년 1월 18일 14시경 해적들이 또 다른 몽골 국적의 화물선을 피납하기 위해 고속보트를 내리자 차단작전을 실시하였고, 청해부대 소속 특수전요원들은 고속단정을 이용하여 삼호주얼리호에 접근 기습공격을 하여 해군특수전요원 3명이 총상을 입었다.

2011년 1월 21일 선원을 구출하라는 “아덴만 여명작전” 개시명령이 해군 청해부대에 하달되어 같은 날 4시 58분 경 새벽의 여명 속에 링스헬기는 삼호주얼리호의 해적들을 향해 총격을 가했고, 해적들과 교전 시작하자 선원들을 인간방패로 활용하였고 이라이에 의한 석선장 총격, 링스헬기의 공격으로 해적들이 당황한 사이 해군특수전 요원들은 선미를 통해 침투작전 감행하였다. 해적 8명을 사살하고 5명을 생포하였다. 작전개시 5시간 만인 9시 59분경 선원 21명과 선박을 모두 안전하게 구출하였다.

UN해양법협약상 해적은 보편적 관할권이 있는 범죄행위이다. 영해 외의 구역에서 이루어진 범죄에 대해서는 원칙적으로 선박의 기국 이외의 국가가 집행조치를 취하고 이것을 단속하거나 사법관할권을 행사하는 것을 인정하지 않는다. 그러나 국제법은 해적 등에 대해서는 관습법상 모든 국가에 이것을 단속하기 위한 강제권의 행사를 인정한다. 이를 보편적 보편적 관할권이라 한다.

10일간의 경찰수사 기간 동안 해적행위 사전공모, 범행 실행과정, 주요 범죄행위(석 선장에 대한 총격 여부) 등에 대한 실체적 진실을 규명하였다. 사건수사 이후 해군에 의한 체포의 적법성, 장기간의 국내압송에 따른 구속영장의 여부, 그리고 변호인의 조력 등에 대해 개선이 필요하다는 의견이 있었지만 법원은 체포와 압송절차가 적법했다는 결론을 내렸다. 그러나 헌법이나 형사소송법에서 정한 적법절차 원칙을 훼손하지 않고, 해적을 생포한 이후 처벌을 위해 국내로 데려오기까지의 사법절차에 대하여 심도있는 연구와 검토가 필요하며, 해적행위를 처벌하는 실체법 규정의 정비도 필요하다는 것이 다수의 의견이다. 이 사건이후 선박의 안전에 대한 관심의 높아졌으며 무장경비원의 승선, 선원대피처의 설치 등의 조치가 이어졌다.

2. 우리나라의 대응

1) 우리나라의 해적 관련 법안 검토

우리나라의 해적관련 법안은 3개의 안이 있다. 입법발의된 것으로는 황주홍 의원 대표발의안, 김성찬 의원 대표발의안이 있고, 해양수산부의 초안이 있다.

황주홍 의원안의 제안이유는 2011년 소말리아 해적재판에서 해적들의 다음과 같은 주장에 근거를 두고 있다. ① 체포 당시 그들은 대한민국 영역 외에 있었기 때문에 대한민국 형사소송법을 적용할 근거가 없고, ② 청해부대가 피고인들을 체포한 것은 국가기관에 의한 현행범체포이지 사인에 의한 현행범체포라고 볼 수 없으며,

③ 설사 군인을 사인으로 보더라도 형사소송법 제213조 제1항에 따라 사인이 현행범을 체포한 경우 즉시 검사 등에게 현행범인을 인도하여야 하나 그렇지 않았으며, ④ 군인들이 피고인들을 체포한 후 9일이 지나서야 영장을 발부받은 것은 영장주의의 위반이라고 주장하였다. 이에 대해 우리 법원은 ① 청해부대는 체포한 피고인들을 인접국에 인도하려고 하였으나 인접국들이 신병인수를 거부함에 따라 국내로 이송하기로 결정하였고, ② 항공편 마련이 여의치 않아 아랍에미레이트연합의 협조를 받아 국내로 이송하는데 9일여 소요된 것은 공간적·물리적 제약상 불가피한 것으로 정당한 이유 없이 인도를 지연하거나 체포를 계속한 경우로 볼 수 없다고 판단하였다. 이러한 논란을 해소하기 위해 UN해양법협약상의 해적행위관련 규정을 국내법으로 반영하고 해적행위처리 관련 특례를 규정하여 관련법의 공백을 해소하기 위해서 제안하였다.

김성찬 의원안의 제안이유는 해적행위가 점차 원양화·조직화됨에 따라 우리나라 선박 및 선원에 대한 피해사례가 발생할 위험이 높아지고 있다. 이에 따라 사전에 체포한 해적의 처벌 및 사법처리에 관한 보다 체계적인 법적 근거가 필요하다. 이에 특례법을 제정하여 해적행위를 저지른 사람에 대한 처벌 및 절차에 관한 사항을 규정함으로써 해적행위를 효과적으로 대처하려는 것이다. 주요내용은 국방부장관의 군함 파견, 함장의 피의자 외국인도, 해적행위로 체포된 피의자에 대하여 전자문서로 구속영장을 신청할 수 있도록 절차를 마련하고 있다.

이러한 국회의원이 입법발의한 2개의 법안은 무장해상경비원에 대한 규정이 없고 해적에 대한 사법처리절차에 대한 내용만을 담고 있다.

아직 입법발의가 되지는 않았지만 해양수산부의 초안에는 다음과 같은 내용을 담고 있다.

- ① 해적행위 대응교육 및 선원대피처 설치(안 제6조 - 제14조)
 - ① 해양수산부장관은 해적피해방지 종합대책을 수립하고, 선박소유자 등은 자체 방지대책을 수립토록 하여, 해적행위예방과 대응업무를 체계적으로 수행하게 함.
 - ② 해적행위를 예방하기 위해 선박소유자 등과 위험해역 통항선박의 선원은 의무적으로 해적대응 교육훈련을 받게 하여 유사시 신속한 대응체계를 구축하도록 함.
 - ③ 위험해역을 통항하는 모든 선박에 대하여는 해적의 피습에 대비하기 위해 선

원대피처 설치를 의무화하고, 선원대피처의 관리·운영 계획을 수립토록 하여 지속적인 유지관리가 될 수 있도록 함.

- ② 해상보안업체와 해상보안요원의 허가·자격기준 및 무기류의 사용·관리 등 해상보안 서비스 관련사항 규정(안 15조 - 36조)
 - ㉠ 해상보안업체의 허가요건·제한·유효기간·허가취소 등 절차를 마련하고, 해상보안서비스 업무를 수행하기 위해서는 해양수산부장관의 허가를 받도록 함.
 - ㉡ 위험해역 운항 선박의 보호를 위해 승선하는 해상보안요원의 자격요건을 규정하고, 무장해상보안요원은 해상보안업체에 소속되어 있거나 인력을 제공하는 업체에 소속되어 있도록 함.
 - ㉢ 무장해상보안요원이 선박에 승선하는 경우에는 위험성 평가를 받도록 하고, 정부는 국제표준화기구로부터 인증 받은 기관에게 위험성 평가 업무를 대행할 수 있도록 함.
 - ㉣ 선박소유자(선장)와 해상보안업체(해상보안요원)의 책임과 의무를 명확히 규정하여 해상보안서비스 과정에서 발생할 수 있는 제반 분쟁을 미연에 방지토록 함.
 - ㉤ 무장해상보안요원이 사용하는 무기의 사용절차 및 관리 방법 등을 규정한 IMO 등 국제적 권고기준에 적합한 무기안전수칙을 갖추도록 함으로써 보다 체계적이고 효율적인 무기관리가 될 수 있도록 함.
 - ㉦ 선박내 반입된 무기류의 사용에 대한 결정권한을 선장에게 부여하여 선원과 선박의 피해발생을 최소화할 수 있도록 하고, 해적위험을 피할 수 없는 불가피한 경우에만 무기를 사용할 수 있도록 함.
 - ㉧ 무기류의 국내 반입을 원칙적으로 금지하고, 불가피한 경우 반입한 무기류는 관계기관 입회하에 지정된 장소에 봉인하여 보관토록 함.
 - ㉨ 선박소유자와 해상보안업체는 무기류를 사용한 상황에 대해 기록하고 해양수산부장관에게 보고토록 함.
- ③ 함정의 파견·활동 및 해적행위자의 구속절차 명시(안 제37조 - 42조)
 - ㉠ 청해부대의 파견 및 활동근거를 명확히 하고 체포한 해적의 국내 이송을 위한 절차 및 근거를 부여함.
 - ㉡ 해적행위죄에 대하여 함장은 사법경찰관의 직무를, 함장의 지명을 받은 자는 사법경찰리의 직무를 수행하도록 함.

- ㉔ 함장은 해적행위 예방활동 및 추적·나포와 관련된 선박의 위치정보를 기록하고 이를 기록한 날부터 2년간 함정에 보관하도록 함.

〈표 8〉 해적관련 법안 요약비교

	제안이유	주요내용
황주 홍안	<input type="checkbox"/> 해적행위 처리에 관한 특별법(안) - 체포당시 대한민국 영역 외에 있었으므로 대한민국 형사소송법의 적용불가능 - 청해부대의 체포는 사인에 의한 현행범 체포로 볼 수 없다. - 체포 후 9일이 지난 영장발부는 영장주의 위반	- 해적행위에 관한 유엔해양법협약상의 정의를 국내법으로 수용 - 해양경찰관의 해외과건 - 해적정보 수집 및 제공 - 외국과의 협력 - 형사소송법 적용의 특례
김성 찬안	<input type="checkbox"/> 해적행위의 처벌 등에 관한 특별법(안) - 해적행위의 원양화·조직화에 따른 위험성 - 해적의 처벌 및 사법처리에 관한 체계적인 법적 근거 필요 - 해적행위에 효과적으로 대처	- 선박의 안전한 운항과 선원의 생명·신체 보호 - 국방부장관은 국회의 동의를 얻어 해외에 군함과건 - 해적행위 목적의 약취·납치·손괴 등의 처벌근거 마련 - 군함 등의 함장의 체포된 피의자 외국인도 규정 - 해적 피의자 전자문서로 구속영장 신청
해수 부안	<input type="checkbox"/> 해적행위 예방 및 처리에 관한 법률(안) - 해적행위 예방과 대응에 관한 종합법령 없음 - 유엔해양법협약상의 해적행위 관련규정 국내입법 - 무장해상보안요원 관련사항을 규정하기 위함	- 해적행위 대응교육 및 선원대피처 설치 - 해상보안업체와 해상보안요원의 허가·자격기준 및 무기류의 사용·관리 등에 대해 해양수산부장관의 통제 - 함정의 과건·활동 및 해적행위자의 구속절차 명시 - 해적대응센터 설치 - 해적대응협의회를 해양수산부에 두어 관계기관간 상시업무협의

2011년 2월에 국토해양부에서는 선박안전법에 의한 선박설비기준을 강화하여 선원대피처 설치가 의무화되어 출입문, 시건장치, 통신장비, 공기조절장치, 기타물품에 대한 기준이 마련되었다. 기본요건은 출입문은 철제문으로 설비하고, 시건장치는 외부에서 열수 없도록 스틸바(steel bar), 볼트 등의 내부 잠금장치를 설치해야 한다. 또한 위키토키 및 2 Way 폴 등 근거리 통신장비를 구비해야 하며, 대피처 구조 및 제반 여건을 고려해 공기조절장치를 설치해야 한다. 또한 3일분의 식음료, 응급약품,

휴대용 전등, 비상탈출용호흡구 등 기타물품도 완비해야 한다.

2) 우리나라의 해상경비업체 및 보안요원 현황

국토해양부는 선사의 자발적인 조치로서 보안요원 탑승을 권장하고 행정지도를 했다(한국해사문제연구소, 2011. 3: 61). 2009년부터 2010년까지의 국적선사 보안요원 탑승현황을 살펴보면 2년간 16개 선사, 27척의 선박에서 총 103회 보안요원이 탑승했으며 평균 탑승비용은 4만 USD에 달하는 것으로 알려졌다. 선박당 평균 4명의 보안요원이 탑승했으며, 그간 해적공격에 대한 대응사격이 3회 이뤄진 것으로 알려졌다. 국토해양부는 보안요원 추가확보를 위해 선주협회 주관 하에 보안요원 및 보안업체들과 단체협약을 진행하기로 했다. 또한 보안요원 고용비용 절감을 위해 군·경 특수부대 출신자들을 국내 보안요원으로 활용하는 방안을 국토해양부, 국방부 및 선주협회 등과 협의해 검토한다는 계획이다.

현재 국내 보안업체는 쉴드(SHIELD)컨설팅, M&M 등 2개 회사가 영업 중인 것으로 알려졌다. 쉴드컨설팅의 경우 2008년 국내 법인으로 운영되고 있으며, 영국·프랑스 등 유럽계 보안요원을 고용하고 있다. 반면에 M&M은 우리나라 요원을 고용해 내부교육을 거쳐 선사에 제공하고 있다(한국해사문제연구소, 2011. 3: 65).

2011년 현재 전세계 민간 해상보안업체는 140여곳으로 급증했으며 2,700여명의 무장요원이 고용되는 등 해운선사들의 폭발적인 수요에 대응하고 있다(한국해사문제연구소, 2012. 11: 23). 그러나 고용계약, 관리감독, 무기사용원칙, 교전수칙, 보험문제 등 국제적으로 통일된 기준이 마련되지 않아 논란이 되고 있다. 최근 네덜란드와 인도네시아는 국내 및 국제 규범 미비를 이유로 자국 선박에 민간 무장보안요원의 승선을 불허할 것이라고 밝힌 바 있다. 따라서 해상보안업체들은 국내법과 국제법 모두에 해당하는 등 법의적용범위가 광범위할 뿐만 아니라 다양한 국가의 법률과 규정을 준수해야 하기에 보다 높은 차원의 관리와 감독이 필요하다는 전문가들의 지적이다.

쉴드인터내셔널시큐리티의 무장 보안요원들이 해상보안을 하고 있다. 쉴드인터내

5) 군 특수부대 UDT(해군특수전단) 대원들이 해상보안업체에 취업하기도 한다. 2009년 전역자수가 33명, 2010년 36명, 2011년 51명, 2012년에는 63명으로 급증했다. 아덴만 여명작전 이후 우리나라 UDT의 위상이 높아지면서 외국계가 대부분인 주류 해상보안업체들이 우리나라 UDT 인력 영입에 적극 나서고 있다. 보수가 3배에 처우까지 좋으니 정예요원들이 줄줄이 빠져 나갈 수 밖에 없는 실정이다(www.sbs.co.kr, 2013. 10. 17).

서널시큐리티(대표 김태형)는 중동과 아프리카 등 세계각지의 고 위험지역에 300여 명의 보안요원을 운영하고 있는 글로벌 보안경비 전문기업이다(서울경제, 2014. 4. 9.). 대부분 영국, 프랑스 등 유럽의 특수부대 출신으로 구성된 보안요원들은 풍부한 현지경험과 전문교육을 바탕으로 기업의 시설물과 주재원들의 안전을 책임지는 역할을 수행하고 있다. 또 연간 400여척에 이르는 상선과 해양 석유시추선 등도 실드인 터내셔널시큐리티의 경호 아래 항해를 이어가고 있다. 특히 전 세계 해상분야 400여 개 보안업체 중 상위 10개 기업 중 하나로 평가 받고 있는 유일한 한국보안회사이며 지난 연말 세계 4번째로 해상보안서비스 인증인 ISO/PAS 28007도 획득했다. 이 해상보안서비스 인증은 해적 등 위험요인으로부터 선박을 어떻게 보호하고, 보안요원의 배치에서부터 운영까지를 체계적인 시스템으로 구축했음을 의미한다.

고객사 역시 국내보다는 일본 등 해외기업이 60% 이상을 차지하는 글로벌 기업이다. 2007년 설립되었음에도 불구하고 세계무대에서 거대 기업들과 어깨를 나란히 할 수 있었던 비결은 고객사의 규모를 떠나 철저한 서비스품질을 유지해온 덕분이다. 분쟁 지역이 늘어나고 소말리아 해적들이 기승을 떨치면서 관련 시장은 급속히 팽창한 반면, 전문인력은 부족한 상황에서 메이저 기업들이 대규모 장기계약에만 치중했기 때문이다.

“계약의 크고 적음을 떠나 책임을 완수할 수 있을 만큼만 일을 맡고, 또 고객의 안전을 보장할 수 있는 기본품질에 만전을 기해온 덕분에 기존 고객들의 소개와 추천을 이어갈 수 있었다”는 김 대표는 “이라크, 아프가니스탄 등 중동지역부터 차드, 남아공 등지의 아프리카 지역은 물론 국가별 보안회사와의 파트너십을 통해 고 위험 지역 내에서도 고객의 안전과 평안을 지켜드릴 것을 약속 드린다”이라고 강조했다(서울경제, 2014. 4. 9.).

이러한 해상경비업체에 대한 인증기관으로 한국선급을 지정했다. 한국선급(KR)은 산업통상자원부 국가기술표준원으로부터 국제적으로 문제가 되고 있는 소말리아 등의 해적으로부터 선박과 선원의 안전과 보안확보를 위해 사설해상보안요원을 탑승시키는 사설해상보안회사에 대한 해상보안경영시스템(ISO/PAS 28007) 인증기관으로 지정받았다고 2014년 3월 31일 밝혔다. 해상보안경영시스템은 사설해상보안회사의 효과적인 해적 대응을 위한 조직의 보안 능력과 해상보안요원의 전문성 등에 대한 적합성을 평가하기 위해 국제해사기구(IMO)의 요청으로 국제표준화기구(ISO)에서 개발했다.

IV. 도입방안

최근 IMO에서는 ISO(국제표준화기구)와 협의하여 선박 승선 민간무장경비원을 제공하는 민간해상보안업체를 위한 가이드라인을 개발했다. 그러나 우리나라의 해상무장보안요원과 관련된 핵심적 쟁점은 규제할 수 있는 법적 근거가 없다는 것이다. 그래서 논의되는 쟁점은 국내법과 국제법에 의한 통제 및 책임과 관련된 문제에 집중되어 있다. 예를 들면 해상보안업체의 요원이 일반인에게 과실로 살인·상해·재산상의 손해를 끼치거나 법집행기관의 행위를 방해했을 경우 누가 책임을 질 것인가?, 어느 정도의 물리력 사용이나 조치가 해적공격에 합법적으로 사용할 수 있는가에 대하여 조약이나 국제규범은 존재하지 않으며, 공해나 배타적경제수역에서의 무장보안요원 사용 및 물리력사용에 대한 규율은 기국 법률에 근거할 수 밖에 없다는 것이 일반적 견해이다. 이에 따라 우리나라의 법령에서 개정이 요구되는 내용을 검토해 보고자 한다.

해상무장경비원제도 도입에 대해 이동현 교수는 다음과 같이 제안했다(한국해사문제연구소, 2013. 3: 60). 「총포·도검·화약류 등 단속법」 시행령 제12조 1항 8호에 “허가 없이 총포 등으로 소지할 수 있는 사람”에 무장보안요원을 추가시키고, 「선박 안전 및 보안에 관한 법률」을 개정하여 “대통령령으로 정하는 특정한 직무를 수행하기 위해 대통령령으로 정하는 무기의 경우에는 해양수산부장관의 허가를 받아 선박에 가지고 들어갈 수 있다”는 내용을 포함시켜야 하며, 경비업법 제2호 1호 마목 및 동법 시행령 제2조에 국가중요시설에 위협해역을 지나는 항해선박을 포함시켜야 한다고 주장하였다. 그러나 「총포·도검·화약류 등 단속법」 시행령에서 총포를 허가 없이 소지할 수 있는 사람을 무장보안요원으로 추가하지는 것은 적절하지 못하다. 동법에서 소지할 수 있는 자는 연구기관, 제조업자, 교육용으로 한하여 소지할 수 있도록 되어 있는데, 그 취지를 해상무장경비원에 적용하는 것은 맞지 않다. 경비업자의 총기소지 관계는 「경비업법」에 규정되어 있다. 경비업법 제14조(특수경비원의 직무 및 무기사용) 규정을 두고 있는 것이다. 특수경비원의 종류에 해상무장경비원을 추가시키면 별도의 입법이 없어도 가능하다. 다른 법령의 개정이나 신설보다는 기존의 「경비업법」에서 해상무장경비원을 추가하고 해상에서 필요한 내용을 신설하는 것이 적절하다고 판단된다.

1. 해양수산부(안)과 현행 경비업법의 비교검토

앞 부분의 2건의 국회의원 발의 해적관련 법률은 해상경비법에 대한 개념규정 및 규제절차가 부재하기 때문에 해상경비업 개념규정과 허가절차가 규정되어 있는 해양수산부 초안과 경비업법을 비교검토하여 도입방안을 모색하고자 한다. 해양수산부의 안의 제2조 용어의 정의에서 다음과 같이 정의하고 있다. “해상보안업”이란 해적행위에 대응하여 선박을 보호하기 위한 목적으로 무장 또는 비무장한 보안요원을 승선시켜 해상보안서비스를 제공하는 사업을 말하고, “해상보안업체”란 해적행위에 대응하여 선박을 보호하기 위한 목적으로 무장 또는 비무장한 보안요원을 승선시켜 해상보안서비스를 제공하는 민간조직을 말하며, “해상보안요원”이란 해상보안업체의 고용인 또는 하도급업자를 말하고, 무장해상보안요원과 비무장해상보안요원으로 구분한다. 무장해상보안요원에 관한 주요내용을 요약하면 아래의 <표 9>와 같다.

<표 9> 해양수산부안 요약

조	내 용
제15조	무장해상보안요원이 선박에 승선하고자 할 때에는 해양수산부장관이 정하는 바에 의하여 위험성평가를 받아야 한다.
제16조	해상보안업을 영위하고자 하는 법인은 해양수산부장관의 허가를 받아야 한다(3억의 자본금, 20명이상의 요원보유), 무기류의 조달, 사용, 유지보수, 보관, 운반에 관한 절차서 제출, 무기류의 사용훈련, 승선적합성 훈련, 의료관리자 교육 등의 교육훈련계획서제출
제19조	허가의 취소: ① 무기류를 선박 및 국내에 반입하거나 사용한 때, ② 무기류의 사용, 보관 등에 대한 보고를 하지 아니한 때, ③ 무기류의 도난, 분실에 대해 신고하지 아니한 때 등
제22조	무장해상보안요원의 자격기준:① 대한민국 법령에 따라 설립되어 운영되고 있는 해상보안업체에 소속되어 있거나 해상보안업체에 전문적으로 인력을 제공하는 업체에 소속되어 있을 것 ② 대한민국 국군 또는 다른 나라 정부가 운영하는 전투부대에서 전투요원으로 3년 이상 근무한 경력이 있거나 전문 경호기관 또는 무장보안서비스 기관 등에서 경호원 또는 무장보안요원으로 3년 이상 근무한 경력이 있을 것
제25조	해상보안요원의 의무: 해상보안요원은 보안서비스 업무를 수행함에 있어 소속 해상보안업체, 당해 선박의 선장 및 해상보안팀장의 직무상 지시에 따라야 한다.
제27조	무기류의 선내반입: ① 누구든지 선박 또는 해상구조물에 무기류(탄저균, 천연두균 등의 생화학무기를 포함), 폭발물, 독극물 등 해양수산부 장관이 정하여 고시하는 위해물품을 가지고 들어가서는 아니 된다. ② 해적행위에 대응하기 위해 대통령령으로 정하는 특정한 직무를 수행하기 위하여 대통령령으로 정하는 무기류의 경우에는 해양수산부장관의 허가를 받아 선박 등에 반입할 수 있다.

조	내 용
제28조	무기류의 사용: ① 무장해상보안요원이 사용하기 위해 선박에 가지고 들어가는 무기류는 선장과 해상보안팀장이 공동으로 접근할 수 있는 지역에 보관되어야 하며 보관장소는 선장과 협의하여 해상보안서비스 사용계약서에 명시하여야 한다. ② 선장은 해적행위를 예방하거나 해적행위로부터 보호하기 위해 필요한 때에 이 법과 국제법이 정한 규정에 따라 무력을 사용하도록 결정하여야 한다.
제29조	무기류의 국내 반입: ① 해상보안업체 또는 무장해상보안요원은 사용하는 무기류를 대한민국의 관할 영역 내로 반입하여서는 아니 된다. ② 해양수산부장관은 반입이 불가피하다고 판단된 때에는 관계기관과 협의하여 무기류의 국내 반입을 승인할 수 있다. ③ 해상보안업체 또는 무장해상보안요원은 무기류를 국내에 반입할 때에는 대통령령으로 정하는 절차에 따라 반입하고, 관계기관의 입회하에 지정된 장소에 봉인하여 보관하여야 한다.
제34조	보험의 가입: 해상보안업체 또는 선박소유자 등은 이 법과 국제기준에 따라 무기류의 소지 및 사용에 따라 발생하는 선원·무장해상보안요원 또는 제3자의 사상 및 부상, 재산적 손해 및 기타 손해 등을 보장하는 보험에 가입하여야 한다.

경찰청의 소관법령인 현행 경비업법의 내용을 요약하여 정리하면 아래의 <표 10>과 같다.

<표 10> 현행 경비업법 요약

조	내 용
제2조	① 경비업의 종류 시설경비업무, 호송경비업무, 신변보호업무, 기계경비업무, 특수경비업무(공항, 항공기, 국가중요시설) ② 경비지도사, 일반경비원, 특수경비원(무기사용 가능)
제4조	① 지방경찰청장의 허가 ② 허가를 받고자 하는 법인의 요건 - 1억원 이상의 자본금의 보유 ③ 다음 각 목의 경비인력 요건 - 시설경비업무: 경비원 20명 이상 및 경비지도사 1명 이상 - 시설경비업무 외의 경비업무: 대통령령으로 정하는 경비 인력
시행령 제6조	① 특수경비업무를 수행하는 경비업자는 지방경찰청장의 비밀취급인가를 받아야 한다. ② 지방경찰청장은 특수경비업자에게 비밀취급인가를 하고자 하는 때에는 특수경비업자로 하여금 경찰청장을 거쳐 국가정보원장에게 보안측정을 요청하도록 하여야 한다.
제10조	자격: 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 특수경비원이 될 수 없다. ① 만 18세 미만 또는 만 60세 이상인 자, 금치산자, 한정치산자 ② 파산선고, 형벌 등을 받은 경우에 해당하는 자 ③ 금고 이상의 형의 선고유예를 받고 그 유예기간 중에 있는 자 ④ 안전행정부령이 정하는 신체조건에 미달되는 자

조	내 용
제14조	특수경비원의 직무 및 무기사용 등: ① 관할 경찰서장(공항경찰대장) 등 국가중요시설의 경비책임자와 국가중요시설의 시설주의 감독 ② 지방경찰청장은 필요하다고 인정하는 때에는 시설주의 신청에 의하여 무기 구입 ③ 관할경찰관서장으로 하여금 시설주의 신청에 의하여 시설주로부터 국가에 기부채납된 무기를 대여하게 하고, 시설주는 이를 특수경비원으로 하여금 휴대하게 할 수 있다.
제15조	특수경비원의 의무: ① 특수경비원은 직무를 수행함에 있어 시설주·관할 경찰관서장 및 소속상사의 직무상 명령에 복종하여야 한다. ② 특수경비원은 소속상사의 허가 또는 정당한 사유없이 경비구역을 벗어나서는 아니된다. ③ 특수경비원은 파업·태업 그 밖에 경비업무의 정상적인 운영을 저해하는 일체의 쟁의 행위를 하여서는 아니된다. ④ 특수경비원이 무기를 휴대하고 경비업무를 수행하는 때에는 무기의 안전사용수칙을 지켜야 한다. ⑤ 특수경비원이 무기를 휴대하고 경비업무를 수행하는 때에는 다음 각호의 1에 정하는 무기의 안전사용수칙을 지켜야 한다. 1. 특수경비원은 사람을 향하여 권총 또는 소총을 발사하고자 하는 때에는 미리 구두 또는 공포탄에 의한 사격으로 상대방에게 경고하여야 한다. (이하 생략)
제25조	지방경찰청장은 대통령령이 정하는 바에 따라 특수경비업자에 대하여 보안지도·점검을 실시하여야 하고, 필요한 경우 관계기관에 보안추진을 요청하여야 한다.

첫째, 현행 경비업법은 경비업의 모든 종류를 나열하고 있고 종합적인 내용을 담고 있다. 해양수산부(안)에 따른 선박에 승선하는 무장경비원은 경비업법의 관점에서 보면 특수경비원에 해당한다. 이 특수경비원은 무기를 휴대할 수 있기 때문이다.

둘째, 해양수산부(안)은 허가권자를 해양수산부장관으로 하고 있지만 현행 경비업법의 경우 경찰청장이 아니라 지방경찰청장을 허가권자로 하고 있다. 해양수산부(안)은 허가권자가 장관급인데 현행 경비업법은 2 - 3단계 아래 계급인 지방경찰청장이 허가권자이다.

셋째, 해상무장경비원의 자격요건은 “대한민국 국군 또는 다른 나라 정부가 운영하는 전투부대에서 전투요원으로 3년 이상 근무한 경력이 있거나 전문 경호기관 또는 무장보안서비스 기관 등에서 경호원 또는 무장보안요원으로 3년 이상 근무한 경력이 있을 것”이라고 자격이 엄격하지만 경비업법상 특수경비원은 “만 18세 미만 또는 만 60세 이상인 자, 금치산자, 한정치산자 등”을 결격사유로 정하고 있어서 엄격하지 않은 편이다.

넷째, 해상보안요원은 보안서비스 업무를 수행함에 있어 소속 해상보안업체, 당해

선박의 선장 및 해상보안팀장의 직무상 지시에 따라야 하지만 “특수경비원의 경우 특수경비원은 직무를 수행함에 있어 시설주·관할 경찰관서장 및 소속상사의 직무상 명령에 복종하여야 한다”로 되어 있다.

다섯째, 무장해상보안요원이 무기류를 사용할 때에는 선장의 결정과 해상보안업체 및 선주 등이 합의한 무력사용규칙에 따라 단계적으로 이루어져야 하지만 특수경비원의 경우 무기를 사용할 때에는 경비업법에서 구체적으로 규정하고 있다. 예를 들면 “특수경비원은 사람을 향하여 권총 또는 소총을 발사하고자 하는 때에는 미리 구두 또는 공포탄에 의한 사격으로 상대방에게 경고하여야 한다”로 되어 있다.

2. 도입방안

2014년 11월에 국민안전처를 설립하고 그 산하에 해양경비안전본부를 두었다. 무장경비원의 관리 주체를 국민안전처로 하는 것이 합당하다고 생각된다. 해상보안업의 허가는 국민안전처 장관으로 하고, 무기류의 조달·사용·유지보수·보관·운반에 관한 절차, 무기류의 사용훈련 등을 특수경비원의 자격 및 무기사용과 유사하게 「경비업법」과 총리령에 규정해야 한다. 제도상의 도입방안의 구체적 내용은 다음과 같다.

첫째, 「경비업법」 제2조에서 경비업의 종류를 시설경비업무, 호송경비업무, 신변보호업무, 기계경비업무, 특수경비업무(공항, 항공기, 국가중요시설)로 나누고 있다. 특수경비업무에서 항공기에 특수경비원을 둔 것처럼 선박을 추가하여 특수경비원을 두도록 규정하는 것이다. 경비지도사의 종류에서도 일반경비지도사, 기계경비지도사 이외에 해양경비지도사를 추가하는 것이 합당할 것이다.

둘째, 「경비업법시행령」 제8조에서 신설할 내용은 다음과 같다. 해상경비업무를 수행하는 경비업자는 국민안전처장관의 비밀취급인가를 받아야 하고, 국민안전처장관은 해상경비업자에게 비밀취급인가를 하고자 하는 때에는 해상경비업자로 하여금 국민안전처장관을 거쳐 국가정보원장에게 보안측정을 요청하도록 하여야 한다.

셋째, 「경비업법」 제14조에서 무장해상경비원의 직무 및 무기사용 규정을 두고, 구체적인 선내반입, 무기류의 사용에 대해서는 총리령⁶⁾으로 해상무장경비원의 무기반입 및 사용규정을 두어야 할 것이다. 총리령에는 다음과 같은 내용이 담아야 한다.

누구든지 선박 또는 해상구조물에 무기류(탄저균, 천연두균 등의 생화학무기를 포

6) 국민안전처는 국무총리 소속기관으로 부령제정권이 없으므로 총리령으로 법규를 만들어야 한다.

함), 폭발물, 독극물 등 국민안전처 장관이 정하여 고시하는 위해물품을 가지고 들어가는 것은 아니 된다.

해적행위에 대응하기 위해 경비업법으로 정하는 특정한 직무를 수행하기 위하여 총리령으로 정하는 무기류의 경우에는 국민안전처장관의 허가를 받아 선박 등에 반입할 수 있다.

선박 등에 무기류를 반입하려는 사람은 승선 전에 이를 해당 선박 등의 선장에게 무기류의 목록 등을 신고하여야 하며, 사용하지 않는 무기류는 선장에게 보관하게 하고 목적지에 도착한 후 반환받아야 한다.

무장해상보안요원이 사용하기 위해 선박에 가지고 들어가는 무기류는 선장과 해상보안팀장이 공동으로 접근할 수 있는 지역에 보관되어야 하며 보관장소는 선장과 협의하여 해상보안서비스 사용계약서에 명시하여야 한다. 무장해상보안요원이 무기류를 사용할 때에는 선장의 결정과 해상보안업체 및 선주 등이 합의한 무력사용규칙에 따라 단계적으로 이루어져야 한다.

무장해상보안요원은 선박 내에서 허용범위를 벗어나거나 지시를 위반하여 무기류를 사용하여서는 아니 되며, 무기류의 불법 사용은 국내법에 따라 처벌된다.

넷째로, 관할 해양경비안전서장은 무장경비원에 대한 관리책임자와 선박소유자에 대한 감독을 시행하며, 국민안전처장관이 필요하다고 인정하는 때에는 선박소유자의 신청에 의하여 무기를 구입하도록 하고, 관할해양경비안전서장은 선박소유자의 신청에 의하여 국가에 기부채납된 무기를 대여하게 하고, 선박소유자는 이를 해상무장경비원으로 하여금 휴대하게 할 수 있다.

V. 결 론

선박승선 무장경비원제도 도입방안은 어떠한 방향으로 되어야 합리적인가에 대한 진지한 검토가 필요하다고 생각된다. 우리나라의 선박에 승선하는 무장경비원에 대한 정책은 무엇인가?, 이 무장경비원 사용을 인정한다면 법적 근거는 무엇인가?, 법적 근거가 없다면 신중한 검토를 통하여 마련해야 한다.

특히 선박승선 무장경비원은 총기를 사용할 수 있다는 점에서 하는 특수경비원과 유사한 점이 있다. 해양수산부의 안은 경찰청 소관 법령인 경비업법상의 특수경비원

제도와 충돌하므로 이에 대한 새로운 법률을 제정한다기 보다는 경비업법에 선박에 승선하는 무장경비원제도를 신설하는 방안이 합리적인 방안이 아닌가 생각된다.

그리고 해양수산부 안의 경우 해양수산부장관이 거의 모든 사항을 통제하는 형태를 가지고 있다. 현장의 부서에서 관리·감독하는 것이 아니라 장관이 허가 및 허가의 취소 등 전권을 행사하는 형태이다. 이렇기 보다는 현장의 부서에 권한과 책임을 부여하는 것이 합당할 것이다. 전국 각 지역의 항구와 해양에서 법집행업무를 수행하는 기관은 국민안전처 해양경비안전본부이다. 해양경비안전본부는 경찰공무원으로 구성되어 있고 무기를 휴대할 수 있다. 이러한 준군사적인 조직체계와 무기관리에 경험이 축적하고 있는 해양경비안전본부에 그 관리책임이 맡기는 것이 합당할 것이다. 장관급이라는 최상위기관에 권한과 책임을 부여하는 것은 적절한 방안이 아닐 것이다. 해양수산부의 하부 기관은 지방해양항만청인데, 이 기관의 경우 무기관리 경험이 없고 일반적인 법집행권한이 없기 때문에 그 관리가 어려울 것이다. 해양경비안전본부의 소속의 해양경비안전서는 전국적으로 17개로 구성되어 있고, 국제항해에 종사하는 대부분의 선박은 이러한 해양경비안전서가 설치된 항구에서 정박하거나 출항한다는 점에서 그 관리와 통제가 더 쉽고 현장의 관리가 용이한 측면이 있다. 현장에 권한을 주고 그 책임을 묻는 것이 합리적인 것이다.

현재 해양수산부는 전문성이나 기존 법령을 고려하지 않고 기관이기주의에 의해 자신의 기관이 해상경비업체의 허가권과 관리권을 확보하기 위해 법령을 만들고 있는 중이다. 합리적인 조정을 통하여 선박과 선박에 적재한 화물은 고가이므로 이를 보호하기 위하여 국가는 끊임없는 노력을 해야 할 것이며, 제도가 완비될 수 있도록 관련법령을 신속히 제정해야 할 것이다.

참고문헌

- 김석수(2012). “해적 문제 해결과 민간군사기구(PMCs: Private Military Companies)의 역할: 말라카해협과 아덴만을 중심으로,” 동남아연구 21권 3호, pp. 161 - 193.
- 김성찬 의원안(2013. 11), 해적행위의 처벌 등에 관한 특례법안.
- 김승섭(2011. 3), “위험해역 확대, 선박 모니터링 실시 선원대피처 설치의무,” 「해양한국」, 2011년 3월호, pp. 58 - 62.
- _____, “2010년 27척 보안요원 탑승: 향후 증가예상,” 「해양한국」, 2011년 3월호, pp. 64 - 66.
- _____(2012. 11), “해적사고 줄었지만 무장요원 관리·감독은 ‘회색지대,’” 「해양한국」, 2012년 11월호, pp. 20 - 25.
- _____(2013. 1), “해상보안업체도 평가·인증체계 필요하다,” 「해양한국」, 2013년 1월호, pp. 62 - 67.
- _____(2013. 3), “해상보안업체 관리 국내법 개정 필요,” 「해양한국」, 2013년 3월호, pp. 58 - 60.
- _____, “국내 업체 훈련 부실, 방어장비도 지급 안돼,” 「해양한국」, 2013년 3월호, pp. 62 - 65.
- 산업통상자원부 기술표준원(2013. 12), KS 선박에 승선하는 사설계약무장보안요원(PCASP)을 제공하는 사설해상보안회사(PMSC)에 대한 지침(계약서양식포함) KS V ISO/PAS 28007: 2013.
- 손경호(2012. 3), “청해부대 대해적 작전의 분석과 개선방안 연구,” 국방연구 제55권 제1호, pp. 79 - 107.
- 연합뉴스(2013. 10. 14), 인도, ‘서류미비’ 미국 해적소탕업체 선박억류.
- 이동규·양고운(2012), “소말리아 해적 사건에 대한 정부대응 변동분석: 다중흐름모형을 중심으로,” 한국지방정부학회 학술발표논문집, 2012, pp. 1 - 17.
- 남해지방해양경찰청(2011. 8), 2011. 01. 삼호주얼리호 해적사건 수사백서.
- 해양수산부(2013. 10), 해적행위 예방 및 처리에 관한 법률안.
- _____(2014. 2), 2013 해적사고 발생동향.
- 차도희(2010년 여름), “지구화 시대 한국의 해상교통로 보호방안,” 군사논단 제62호, pp. 138 - 171.
- 연합뉴스, 2013. 10. 14.

최선우(2008), 민간경비론, 진영사.

황주홍 의원안(2013. 9), 해적행위 처리에 관한 특별법안.

황주홍·윤명희 의원주최(2013. 5), 해적처리특별법 제정을 위한 국회 세미나자료집.

해양한국편집부(2011. 3), “위험해역 확대, 선박모니터링 실시, 선원대피처 설치 의무,” 해양한국, 2011년 3월호.

_____, “2010년 27척 보안요원 탑승, 향후 증가예상,” 해양한국, 2011년 3월호.

_____, “해적사고 줄었지만 무장요원 관리·감독은 회색지대”, 2012년 11월호.

Interim guidance on use of privately contracted armed security personnel on board ships, Maritime Safety Committee (MSC), 89th session: 11 to 20 May 2011.

IMO(2009), Piracy and armed robbery against ships, MSC. 1/Circ. 1334, 23 June 2009.

_____(2011), Questionnaire on Information on Port and Coastal State Requirements Related to Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships, MSC-FAL.1/Circ.2, 22 September 2011.

_____(2012), Revised Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area, MSC. 1/Circ. 1405/Rev. 2, 25 May 2012.

_____, Interim Guidance to Private Maritime Security Companies Providing Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in High Risk Area, MSC. 1/Circ. 1443, 25 May 2012.

_____, Revised Interim Recommendations for Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area, MSC. 1/Circ. 1406/Rev. 2, 25 May 2012.

_____, Revised Interim Recommendations for Port and Coastal States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area, MSC. 1/Circ. 1408/Rev. 1, 25 May 2012.

【Abstract】

A Study on Piracy Matters and Introduction of the Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships

Roh, Ho-Rae

Piracy is a worldwide issue, but the deteriorating security situation in the seas off Somalia, the Gulf of Aden and the wider Western Indian Ocean between 2005 and 2012 and in the increasing number of attacks in the Gulf of Guinea are a major problem.

The depth of concern for the problem internationally is amply demonstrated by the levels of co-operation and coordination among naval and other forces from several countries that have assembled in the west Indian Ocean region and the Gulf of Aden to escort ships carrying humanitarian aid to Somalia and to protect vulnerable shipping. Notwithstanding this unprecedented effort, the vast sea area in which the pirates now operate makes it difficult to patrol and monitor effectively, particularly with the limited resources available. More resources, in the form of naval vessels and aircraft, are needed and at every opportunity the IMO encourages Member Governments to make greater efforts to provide the additional naval, aerial surveillance and other resources needed through every means possible.

IMO provide interim guidance and recommendations to be taken into account when considering the use of PCASP(privately contracted armed security personnel) if and when a flag State determines that such a measure would be lawful and, following a full risk assessment, appropriate.

The interim guidance and recommendations of IMO are not intended to endorse or institutionalize the use of armed guards. Therefore, they do not represent any fundamental change of policy by the Organization in this regard. It is for each flag State, individually, to decide whether or not PCASP should be authorized for use on board ships flying their flag. If a flag State decides to permit this practice, it is up to that State to determine the conditions under which authorization will be granted.

Therefore, Korea should be introduced rationally PCASP for safe shipping. PCASP on board ships is much the same to special guard personnel of security services industry act. Act plan of Oceans and fisheries ministry on PCASP collides with special guard personnel system of National Police Agency. Rather than new law making, PCASP regulations have to be included in security services industry act. Management Agency of PCASP is to not Oceans and fisheries ministry, but Central Headquarters Korea Coast Guard of Public Safety and Security Ministry because of specialty and closely connection.

Key words : Piracy, Armed Security Personnel, Private Maritime Security Companies, Board Ships, Recommendations for Flag States