

論 文

해적행위의 본질, 발생현황 및 조직·기술적 대응 방안에 관한 연구

최 진 태*

Piracy: Its Nature, Development and Countermeasures

*Jin-Tai Choi**

〈목 차〉

Abstract

I. 서론

II. 해적행위의 본질과 발달

III. 최근의 해적행위 실태

IV. 해적행위와 국제해사기구

V. 해적행위에 대한 대책

VI. 결론

참고문헌

Abstract

Sea transportation has long been a vital component of the transport systems of the world. The great majority of imports and exports to and from the continent moves by ship. Several countries are making a determined effort to develop and enlarge their national merchant marines. This effort is meant partly to arrest earlier trends of having their trade carried by ships from outside the region and partly to promote regional integration and improve the national balance of payments. However, sea transportation has been exposed to various types of threats on the high seas, in coastal waters and in port areas.

Piracy is any robbery or other violent action, for private ends and without authorization by public authority, committed on the seas. Because piracy has been regarded as an offense against the law of nations, the public vessels of any state have been permitted to seize a pirate ship, to bring it into port, to try the crew (regardless of their nationality or domicile), and, if found guilty, to punish them and to confiscate the ship.

* 순천대학교 강사, 정치학박사

Piracy has occurred in all stages of maritime history. The increased size of merchant vessels, the improved naval patrolling of most ocean highways, the regular administration of most islands and land areas of the world, and the general recognition by governments of piracy as an international offense resulted in a great decline in piracy in the 19th and 20th centuries. Piracy has, however, occurred in the 20th century, and the practice of hijacking ships has developed into a new form of piracy. The number of incidents of sea piracy against ships reported was 229 in 1997. Since 1991, 1,051 such acts have been reported.

The purpose of this research is to examine the origin and development of the piracy to understand the current situation of such violence on the seas. In addition, what should be done by international community will be presented to prevent the piracy in the future

I. 서론

수상교통 중 해상에서 행해지는 해상교통은 예로부터 성행했으며 고대에는 연안(沿岸) 혹은 근해(近海), 또는 에게해와 같은 내해(內海)에서 영위되었다. 15세기에는 나침반이 발명되어 대양 항해시대를 맞이했고, 19세기에는 미국의 풀턴(Robert Fulton)에 의해 기선(汽船)이 발명되어 해상교통의 발전에 획기적인 계기가 되었다. 현대에는 대형 선박시대를 맞이하여 해상교통의 중요성은 증대되고 있다. 각종 수송수단이 발달하고 있지만 아직도 물류 이동의 90퍼센트 이상을 해상수송에 의존하고 있는 실정이다. 이는 해상교통이 육상교통에 비해 수송 속도면에서는 뒤지지만 대량수송(大量輸送)이 가능하다는 장점을 가지고 있기 때문이다. 오늘날 임해지역에는 공업단지가 건설되어 석탄, 석유, 철광석 등의 원료나 무겁고 용적(容積)이 큰 제품수송에 해상교통이 담당하는 역할이 더욱 커지고 있다. 특히 한국과 같이 공업 원료의 대부분을 수입에 의존하는 나라에서는 해상교통이 더욱 중요하다. 냉전 종식에 따라 총성 없는 무역 전쟁 시대의 도래에 따라 각 대륙간의 무역이 급격하게 증가하고 있어 해상교통이 차지하는 역할은 더욱 더 커지고 있다.

이와 같이 해상교통의 중요성이 증대되고 있는 가운데 해상에서의 해적행위(海賊行爲)와 무장 강도가 해상교통의 발전을 위협하는 요인으로 등장하고 있다. 예로부터 해적의 큰 세력이 발생한 곳

은 해상무역의 주요로(主要路)였다. 해적은 노획·출격·퇴피(退避)에 편리하고, 약탈물을 처분하기 쉬운 좁은 해협시대나 반도·항만이 많은 도서군(島嶼群) 등을 거점으로 하여, 해군력이 발달하지 못하였거나 약체인 것을 틈타 상선을 습격하고 해상질서를 어지럽혀 역사의 진행에도 많은 영향을 끼쳤다. 중세 말에서 근세 초기에는 해적의 기동력과 해상 무장이 국가권력에 의해 이용된 예도 있어 어떤 의미에서는 해군의 선구적 형태였다고 할 수 있다.

해적행위는 해양시대의 개막과 함께 시작되어 해상교통의 안전운행에 위협이 되어 왔으며, 1996년과 1997년에는 각각 200건 이상의 해적행위가 발생하고 있어 심각한 수준에 도달해 있다. 특히, 최근의 해적행위 양상은 단순한 도적행위에서 승무원의 신체에 손상을 주거나 불구로 만들며 심지어는 인명의 살상 행위로 이어지기도 한다. 또한 해적의 피해 문제는 선교 당직자를 위협하거나 결박하는 등 선박의 안전 운항을 크게 위협하고 있다. 이로 인하여 충돌, 좌초 등의 대형 해난사고 및 대형 유출 사고로 이어질 가능성도 증대되고 있다.

오늘날 해적행위는 세계 곳곳에서 증가하고 있는 추세이며, 해적행위로 피해를 당한 국가가 70개국 이상으로 나타나고 있다. 특히 아시아 지역에서의 해적행위 발생 빈도가 그 어떤 지역보다 높은 실정에 있다. 해적행위의 심각성에도 불구하고 이를 방지하기 하기 위한 국제사회의 노력은 극히 미약한 실정이다. 심지어는 해적행위가 소설

이나 영화상에서 미화되기도 했으며, 해적을 주인공으로 한 소설이나 영화가 대중들로부터 인기를 끌었던 적도 있었다.

공해에 관한 제네바 협약과 유엔 해양법 협약 등 국제법으로 해적행위의 근절을 위한 국제사회의 노력들이 있었지만, 국제공조체제상의 어려움, 강제력 부재 등 국제법이 가지는 한계점 때문에 실질적인 결과를 가져오지 못했다. 따라서 본고에서는 국제법의 관점이 아닌 역사적 고찰을 통해 해적행위의 기원과 발전을 살펴보고, 해적행위의 지역적 발생현황 및 유형을 분석함으로써 해적행위의 근절을 위한 기술적, 제도적 접근을 통한 실질적인 대응 방안을 모색하고자 한다.

II. 해적행위의 본질과 발달

1) 해적행위의 개념

오늘날의 국제법에서는 공해상(公海上)에서 사적(私的) 목적을 위해 선박에 대한 약탈과 폭행을 자행하여 해상 항행을 위협하게 하는 자를 해적이라 하고, 그 약탈과 폭행을 해적행위로 규정짓고 있으며, 해적을 '인류의 공적(公敵)'으로 간주하고 있다. 왜냐하면 해적은 공해가 '인류공동의 유산'(common heritage of mankind)을 구성한다는 신성한 원칙을 위반하고 있기 때문이다. 이에 따라 어느 나라의 군함도 이를 나포하고 자국(自國)의 국내법에 의거하여 처벌할 수 있도록 국제법은 규정하고 있다¹⁾. 현재에 이르기까지 해적행위에

대한 정의는 국제법학자들간에 상당한 논의가 있어왔다. 또한, 국내법상의 해적은 국제법상의 그것과 반드시 일치하지는 않아 나라에 따라 해석이 다르다. 해상에서 약탈행위를 함으로써 해적이라고 불리는 자들은 단순한 상습적 해적외에 시대나 해역에 따라 다종 다양한 해적집단이 있어, 이들 모두를 오늘날의 해적 개념만으로는 일률적으로 말하기가 어렵다.

국제법에 있어서는 1958년의 공해에 관한 협약 제15조가 해적행위에 관해 규정한 조약상의 대표적인 조항이다. 이것은 제3차 해양법 협약에도 거의 동일하게 반영되고 있다. 다만 해양법 협약 제100조는 "모든 국가는 가능한 최대한도로 공해상 또는 어느 국가의 관할권 밖의 다른 장소에서 해적행위를 진압하는데 상호 협력하여야 한다"고 규정하고, 이어서 제101조에서 해적행위를 자세히 규정하고 있다. 유엔 해양법 협약 제101조에 의하면 해적행위에 관한 정의는 다음과 같다:²⁾

① 사유의 선박 또는 항공기의 승무원 또는 승객에 의하여 사적 목적(for private ends)으로 다음에 대하여 범행된 불법적 폭력, 억류 또는 강탈행위 (i) 공해상 다른 선박, 항공기 또는 동 선박, 항공기상의 인원이나 재산 (ii) 어느 국가의 관할권 밖의 장소에 있는 선박, 항공기, 인원 또는 재산 ② 당해 선박 또는 항공기가 해적 선박 또는 항공기라는 사실을 알고 그 활동에 자발적으로 참여하는 모든 행위 ③ ①호 및 ②호에 규정된 행위를 선동하거나 고의적으로 조장하는 행위

1) J. G. Starke, *Introduction to International Law* (London: Butterworths, 1989), pp. 275-278; D. W. Greig, *International Law* (London: Butterworths, 1976), pp. 328-333; 김영구, 「현대 해양법론: 한국과 바다의 국제법」, (서울: 도서출판 아세아사, 1988), pp. 493-494

2) 유엔 해양법 원본상의 해적행위에 관한 정의는 다음과 같다:

- ① any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
- i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
 - ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- ② any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- ③ any acts of inciting or intentionally facilitating an act described in subparagraph ① a) or b)

상기 정의에 의하면 해적행위가 성립되기 위해서는 그 목적이 사적인 것이어야 한다는 것이다.³⁾ 따라서 군함, 정부선박 또는 정부 항공기에 의한 강탈 및 기타 불법행위는 해적행위를 구성하지 않는다. 다만 그 소속국의 국가책임 문제만이 발생할 따름이다. 단 군함, 정부선박 또는 정부 항공기의 승무원이 반란을 일으켜 당해 선박 또는 항공기를 지배한 뒤 행하는 해적행위는 사유선박의 행위와 동일시된다.⁴⁾ 따라서 이러한 경우에는 국제법상의 해적행위를 구성한다.

또한, 해적행위란 공해상에서는 다른 선박 또는 거기에 탑승하고 있는 사람이나 재산이 대상이 되고 있다. 따라서 자기가 탑승하고 있는 선박을 탈취하거나 거기에 실린 화물을 강탈하는 행위는 해적행위가 아니다. 아울러 선박이나 승무원이 선박의 지배권을 획득하기 위하여 시도하는 행위는 선박 납치 혹은 선상 반란은 될 수 있으나 그것 자체로 해적행위를 구성하지는 않는다.⁵⁾ 이 경우에는 선박 소속국의 국내 범죄로서 처벌될 수 있을 뿐이다. 즉, 해적행위를 구성하려면 두 척의 관련 선박을 그 구성 요건으로 하고 있다는 것이다. 그러나 어떤 국가의 관할권에도 속하지 않은 장소에 있어서의 해적행위에는 이러한 제한이 배제되어 있다. 가능성은 매우 희박하지만 가령 남극에 접안중인 선박의 경우에는 자기가 승선하고 있는 것이라도 그것을 탈취하면 해적행위가 될 수 있다.⁶⁾

해양법상의 해적행위에 관한 위의 정의(定義)만으로 해적행위를 이해하는 하는 것은 충분하지 않은 점이 있다. 동 협약에서는 해적행위가 해상의 선박에만 국한된 개념이 아니고 항공기에도 그대로 적용되고 있다. 사적인 목적이든 정치적 목적이든 항공기의 불법적 억류는 항공기 납치(aircraft hijacking)라는 용어로 보편화되어 있다. 따라서 항공기에 대한 불법적 행위와 구별짓기 위해서는 선

박과 항공기를 따로 구분하여 정의를 내려야 하고 해적행위를 해상에서 발생하는 불법 행위로 명확하게 해야 할 것이다. 또한 해적행위를 공해상이나 어느 국가의 관할권에도 속하지 않는 곳에서 발생하는 행위로 한정시키고 있다. 그러나 실제의 많은 해적행위들이 영해에서 발생하고 있다는 사실에 비추어 볼 때, 해적행위는 모든 해상에서 발생하는 행위로 확대되어야 할 것이다. 뿐만 아니라 해적 행위가 항해중에만 발생하는 것이 아니고 항구 정박중 혹은 묘박중에도 발생하고 있다. 따라서 본 연구를 위해 국제법상의 정의를 따르지 않고 해적행위를 다음과 같이 포괄적으로 규정하고자 한다:

공해든 영해든지 간에 해상(항해중, 정박중 혹은 묘박중이든지 간에)에서 사적인 목적달성을 위해 선박에 대한 약탈과 폭력을 자행하여 해상 항행을 위협하거나, 승무원의 생명을 위태롭게 하는 자를 해적(海賊)이라고 하고, 선박상의 재산에 대한 약탈과 승무원에 대한 폭력을 행사하는 행위의 총칭을 해적행위로 한다.

2) 서양에서의 해적행위

해적의 역사는 항해의 역사와 더불어 오래된 것으로, 해적에 관한 최초의 기록은 호메로스(Homeros)의 『오디세이아』에서 찾을 수 있다. 오디세이아에는 최초의 해상국가인 페니키아의 해적들에 관한 것이 기록되어 있다. 고대 이집트 및 페니키아를 중심으로 해상무역의 성시(盛市)를 이루었던 동지중해와 에게해 방면에는 연안 여러 지방의 해적이 판을 치고 있었다. 그 중에서 소아시아의 킬리키아와 그리스 등은 해적의 거점으로 알려졌고, 노획물 가운데 노예는 델로스섬의 노예 시장에서 매각되기도 했다.

그리스인들은 예로부터 해적행위를 전쟁의 유

3) 사적 목적이란 공적 목적이외의 목적을 말하는 것으로서, 사익을 수반하는가 안하는가 문제되지 않는다. 정치적 목적 달성을 위하여 선박을 억류하는 것도 국제법상 정치단체로 인정되지 않는 단체 또는 개인의 행위는 공적 목적을 위한 행위로 인정되지 않고, 해적행위로 간주된다.

4) 해양법 협약 제102조 참조

5) 김영구(1988), p. 492

6) 제성호, 「항공기테러와 국제법」(서울: 지평서원, 1989), p. 60

리한 한 형태로 보고, 해적행위를 공인된 고귀한 일로 간주했다. 아테네가 해상에서 패권을 확립하면서 해적이 진압되기도 했지만, 아테네의 쇠퇴와 함께 해적의 세력은 다시 살아나기 시작했다. 막강한 해군력으로 해적 진압에 나섰던 카르타고가 멸망하고 로마가 지중해의 패권을 확립해 갈 무렵부터 이탈리아 반도 주변에 해적이 다시 출몰했는데, 해적의 대부분은 로마에 정복된 주변 민족이었다. 로마가 내부의 정쟁(政爭)으로 해상경비를 게을리한 틈을 이용해 해적의 세력이 커지고, 곡물선이 빈번하게 강탈당해 자주 식량위기에 빠지기도 했다. BC 67년 호민관(護民官) 가비니우스는 폼페이우스에게 해적진압을 명령하였는데, 그는 50척의 군선(軍船)으로 해적의 거점을 각개 격파하여 로마 시민의 절찬을 받았다. 그러나 카이사르가 죽은 후 로마의 내분을 틈타 해적은 다시 세력을 회복하고, 정계(政界)에서 뜻을 이루지 못한 자들 중에는 해적에 몸을 담는 자가 늘어났으며, 폼페이우스의 아들 섹스투스도 이 해적을 거느리고 정부에 저항하였으나, 옥타비아누스의 부장(副將) 아그리파에 의해 진압되었다. 로마제국이 무너지고 게르만 민족의 대이동이 있는 후, 해상무역이 쇠퇴하면서 지중해 해적은 자취를 감추었다.⁷⁾

한편, 스칸디나비아의 북(北)게르만 민족(노르만)은 8세기에서 10세기에 걸쳐 부족의 수장(首長)에게 인솔되어, 경주(輕舟)를 타고 해상으로부터 유럽의 연안 여러 지방으로 침입·상륙하여 교회·수도원·영주(領主)의 성관(城館)을 습격, 재물을 약탈하였다. 이들이 이른바 바이킹이다. 지중해는 8세기 이후 이슬람교도의 지배하에 들어가 유럽인들은 이 해역에서 완전히 제거되었으나, 십자군을 계기로 하여 이탈리아의 도시를 중심으로 한 동방무역이 활발해지면서 무역의 독점을 둘러싼 도시국가간에, 또는 이슬람 상인과의 사이에 해상폭력이 전개되었다. 도시국가들은 후세의 사략(私掠:私拿捕) 특허장(적국 선박의 나포를 私船

에 허가한 정부 발행의 면허장)을 발행하였으나, 정식의 선전포고가 없는 전쟁이 계속되고 있던 당시로서는 해적과 사략의 구분이 어려워, '전쟁·무역·해적은 삼위일체로 분리하기 어려운 상태가 계속되었다. 특히 그리스도교도들은 이교도인 이슬람교도에 대한 약탈을 정당화하고, 이슬람교도 측도 이에 응수함으로써 지중해의 해상질서는 문란하였다. 14~15세기, 이베리아반도의 그리스도교 제국(諸國)에 의한 국토회복운동으로 오랫동안 반도를 점거하고 있던 이슬람계 무어인(人)이 북아프리카로 쫓겨나면서, 그들은 바르바리 해안에서 그리스도교국의 선박을 보복적으로 나포·약탈하고, 승무원을 사로잡아 몸값을 요구했으며, 이 요구가 받아들여지지 않을 경우 이들을 노예시장에 팔아 갤리선(船)의 사공으로 혹사시켰다. 그래서 그리스도교 제국들은 연합하여 자주 이들의 기지(基地)를 공격하였으나 그 세력은 여전히였다.⁸⁾

한편 13-14 세기 이후 발트해, 북해, 영국 해협 등지에서도 독일 및 이탈리아 여러 도시의 상인을 중심으로 해상무역이 활발해 지면서 연안 제국의 해적이 출몰하였으며, 그 중에는 부(富)를 갈망하는 국왕이나 제후(諸侯)·기사(騎士)들의 후원을 받고 있는 자들도 있었다. 이에 따라 상인들은 방어를 위해 선대(船隊)를 조직하여 무장하거나 호위함대를 거느렸는데, 상선의 무장화는 무력행사를 용이하게 하고 상업의 독점을 둘러싼 제국과 제도시 간의 분쟁을 야기시켜 이 해역의 전쟁 상태는 끊임 없이 없었다. 상비군이 없는 제국은 해군력 보강을 위해 민간선에 사나포(私拿捕)를 인정하는 허가장을 부여하고, 또한 외국인으로부터 약탈이나 몰수의 손해를 입은 자에게는 정부가 보복장을 수여하여 자력으로 상대국의 선박을 나포하여 손해를 보상케 하는 보복 행위가 널리 행해졌다. 그래서 이 합법·반합법(半合法)의 약탈은 해적행위를 더욱 조장하였다. 엘리자베스 1세 치하의 영국은 당시 신세계를 지배하고 제 3국의 진출을 무력으로 배제하고 있던 스페인의 독점무역

7) 동아원색세계대백과사전, 제30권, (서울: 동아출판사, 1992), pp. 35-36

8) Ibid, p. 36

을 타파하기 위해 미국의 식민지 도시를 강탈하고 보물선을 나포·약탈 하였으며, 스페인도 이에 응수함으로써 양국은 준전시 상태에 놓이기도 했다. 스페인의 지배에서 벗어나기 위해 독립운동을 추진하고 있던 네덜란드에는 프랑스, 독일, 영국 등 신교도 외에 제국의 해적들이 모여들어 스페인의 선박을 공공연히 나포하고 약탈하였다.⁹⁾

17세기 초에 평화가 회복되고 유럽 해역의 질서가 회복되자 해적들은 카리브 해역으로 대거 이동하여 인도의 작은 도서들을 점거하고 스페인의 무역선을 공격하였다. 스페인 정부는 이를 버카니어(Buccaneer)라고 하여 타도대상으로 설정했으나, 그들은 마침내 해안의 형제라는 반(反)스페인 공동전선을 결성하여 세력이 더욱 강성해졌다. 영국, 프랑스 등은 이들 해적을 포섭하여 식민지 획득에 이용하기도 했으나, 이들의 세력이 통제할 수 없을 정도로 강해지자 버카니어를 진압하기 위해 군함을 파견하기도 했다. 또한 17세기 후반 영국 정부는 버카니어의 수령 헨리 모건(Henry Morgan)을 자마이카 부총독에 임명하여, 해적 진압을 담당케 했다. 일시적으로 국가권력의 지원을 받던 버카니어는 서인도 해역에서 북미 해역, 마다가르카스섬 주변, 인도양, 홍해 방면으로 추방되어, 인류의 공적으로 제국(諸國)의 추공을 받게 되었다. 17세기 말 말레이시아, 보르네오, 남지나해, 페르시아 해안 등에 겨우 잔당이 세력을 유지하고 있었으나, 19세기말에 이르러 해적은 완전히 쇠망하였다.¹⁰⁾

3) 동양에서의 해적행위

지금까지 해적은 서양에나 있었던 것으로 많이 알려져 있으나, 동양에서도 일찍부터 존재했다. 특히 중국과 일본의 해적은 잘 알려져 있다. 중국의 해안선은 동중국해(East China Sea)로부터 남중국해(South China Sea)로 뻗어 리아스식 해안과 섬이 많아 예로부터 해적이 자주 출현하였다. 진

대(秦代)와 한대(漢代)에는 산둥(山東)과 장쑤(江蘇)의 연안에 이미 해적활동이 있었다. 당(唐)·송(宋)·원(元)·명(明)으로 내려오면서 그 근거지는 광둥(廣東), 푸젠(福建) 등 남중국해가 중심이 되었다.

해적의 활동은 정치의 부패와 타락에 따른 연안 주민에 대한 생활권 압박과 내란 등에 의해 나타났고, 특히 왕조 교체기에 해적의 활동은 더욱 활발했다. 해적들은 해상의 약탈에 그치지 않고 연안의 요항(要港)과 도시를 습격하는 일도 있었으며, 하구 등을 거슬러 올라가 오지(奧地)에까지 침입하기도 했다. 당에서는 초토해적사(招討海賊使)를 두었는가 하면, 회유책으로서 관직이나 이권을 주기도 했다. 원말(元末)에서 명초(明初)에는 이른바 왜구(倭寇)의 해적활동이 극심하여 이들을 정복하기 위한 노력을 기울이기도 했다. 해적은 청에 의해 중국의 통일이 이루어진 후에도 소멸되지 않았다. 현재에도 중국해 지역은 해적행위가 가장 빈번한 지역으로 남아 있다.¹¹⁾

한국이나 중국의 연안에서 노략질을 일삼아 왜구로 불렸던 일본 해적은 해상교통의 요지에 자주 출몰하여 심각한 문제를 일으키기도 했다. 이들 해적들은 단순한 해상 부랑자가 아니라 오히려 지방장원의 무사들에 의해 통솔된 수군(水軍)이었다. 일본 해적들은 14세기 중엽에 한반도 연안에 나타나 조선의 관미(官米)를 빼앗는가 하면 연안 백성의 재산을 약탈하고, 마을을 불태우기도 했다. 그들은 시간이 지남에 따라 행동 범위를 넓혀 중국 연안으로 진출하여 노략질을 일삼았다. 이에 따라, 고려와 그 뒤를 이은 조선, 중국의 명나라 등은 일본 해적에 대한 대책으로 많은 고심을 하였다. 일본 해적들 대부분은 전국시대(戰國時代)가 되면서 다이묘(大名)의 지배하에 들어갔고, 토요토미 히데요시가 정권을 수립한후 해적행위 정지명령을 내림으로써 대규모의 해적활동은 사라졌다.¹²⁾

9) Ibid

10) Ibid

11) Ibid, pp. 36-37

12) Ibid, p. 37

III. 최근의 해적행위 실태

1) 해적행위 발생현황

과거의 역사적 유물로 간주되어 왔던 해적행위가 1990년대에 접어들면서 빈번하게 발생하고 있어 해상 교통로의 안전과 해상 무역의 발전에 위협이 되고 있다. 1991년부터 1997년까지 총 1,051건의 해적행위가 발생했는데, 이는 매년 평균 150건 그리고 매월 평균 13건 이상이 발생한 것이다. 아래의 <표 1>은 최근의 해적행위 발생현황을 보여주고 있다.¹³⁾

<표 1>에서도 알 수 있듯이 선박에 대한 해적행위는 계속해서 급증하고 있다. 1991년부터 1994년

<표 1> 해적행위 발생현황 (1991-1997)

연도	발생건수
1991	107
1992	106
1993	103
1994	90
1995	188
1996	228
1997	229
총계	1,051

까지는 매년 평균 100건 정도에 지나지 않았으나 1995년부터는 1997년까지는 매년 평균 200건 이상의 해적행위가 발생하고 있다. 선사의 안전에 대한 신뢰성 상실 등의 이유로 인해 관계 당국에 신고되지 않은 것을 포함하면 이보다 훨씬 많을 것으로 추산되고 있다.

또한, 과거에는 단순한 줌도둑 형태의 약탈 양상을 보였지만 최근에는 칼과 총 등으로 중무장하고 해적행위를 자행하여 인명의 피해도 증가하고 있다. 1991년부터 1997년까지 총 1,340명이 피해를 당했다. 그 중 인질로 억류된 인원이 856명이며, 107명이 살해되었다. <표 2>는 승객과 승무원들의 구체적인 피해상황을 보여주고 있다.¹⁴⁾

<표 2>에서 알 수 있듯이 1995년부터 인명의 피해가 급격하게 늘어나고 있다. 1991년부터 1994년까지 단지 3명만이 살해되었으나 1995년부터 1997년까지 104명이 살해되었다. 이처럼 해적행위로 인한 희생자 숫자가 급증하고 있는 이유는 해적행위가 점차 조직적이고 폭력적인 양상을 띠고 있다는 것을 반증하는 것이다. 과거에는 해적선이 속도가 느리고 성능이 떨어지는 선박들이 대부분이었으나 최근에는 시속 30노트까지 나가는 고속정을 해적들이 보유하고 있어 대형 화물선이 해적들을 속도로 따돌릴 수가 없다는 것이다. 뿐만 아니라 과거에는 해적들이 칼로 무장하는 것이 고작이었으나 최근에는 소총은 물론 기관총, 박격포로

<표 2> 승객 및 승무원 폭력 피해상황 (1991-1997)

폭력형태/연도	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	총계
인질	33	18	6	11	182	194	412	856
협박	3	9	1	8	59	52	116	248
폭행	2	12	4	0	2	9	22	51
부상	4	16	3	10	3	9	30	75
살상	0	3	0	0	26	26	51	107
총계	42	62	14	29	272	290	631	1,340

13) ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report, 1st January-31st December 1997, p. 3

14) Ibid, p. 7

무장하고 있어 희생자 숫자가 대폭적으로 증가하고 있는 것이다.

2) 해적행위의 유형

해적행위는 크게 발생 지역에 따라 항구 정박중에 발생하는 해적행위, 묘박중에 발생하는 해적행위 그리고 항행중에 발생하는 해적행위의 3가지 형태로 나눌 수 있다. <표 3>은 해적행위의 유형별 분류를 보여주고 있다.¹⁵⁾

항구에 정박해 있는 동안 발생하는 해적행위는 단순히 화물을 훔치는 형태를 띄고 있다. 이에 따라 일부 국가에서는 이러한 형태의 해적 행위를 단순 범죄로 간주하는 경향을 보이고 있으며, 일반적인 도둑의 발생처럼 불가피한 사회 현상으로 받아들이고 있다. 그러나 최근에 항구에서 발생한 해적행위 형태를 보면 사전에 치밀하고 조직적으로 이루어지고 있으며, 극단적인 폭력의 형태를 보여 인명의 살상으로 이어지기도 한다는 것이다. 이러한 우려를 보여주는 대표적인 사건이 1992년 5월 25일 카메룬의 도우아라(Douala) 항에서 발생했다. 중무장한 괴한 8명이 야음을 틈타 항구에 정박중인 선박에 침입하여 컨테이너를 뜯은 다음 화물을 훔치기 시작했고, 이를 발견한 갑판원이 진압용 스프레이로 대항했으나 해적들의 공격을

받아 중상을 입었다.¹⁶⁾

묘박중에 발생하는 해적행위는 항구에 정박중인 선박에 대한 해적행위와 커다란 차이는 없다. 그러나 항구에 정박중인 선박에 대한 해적행위와는 달리 선박에 침입하기 위해서 그리고 강탈한 화물을 옮기기 위한 수단이 필요하다는 것이 차이점이다. 이러한 형태의 해적행위는 주로 서아프리카 지역의 항구 근처에서 빈번하게 발생했다. 해적들은 커누 등을 이용하여 은밀하게 접근한 후 선박용 장비, 승무원 소지품, 화물 등을 훔쳐 달아나는 양상을 보였다.

항해중에 발생하는 해적행위는 가장 전형적인 그리고 일반적으로 이해하고 있는 해적행위이다. 여기에는 영구적인 압류, 장기적인 압류 그리고 단기적인 압류의 형태가 있다. 영구적인 억류는 극동아시아 지역에서 문제가 되고 있는 해적행위이다. 이 지역에서 1970년대와 1980년대에 빈번하게 발생한 영구적인 압류는 선박을 취득하기 위한 하나의 방법이었다. 이 시기에 수출을 하는 무역 회사들이 이 지역을 통한 수송을 맡아 줄 선박 회사를 찾기조차 어려웠다. 이에 따라 영구적인 억류는 해상 물류 자체를 위협에 빠뜨렸으며, 이는 곧 막대한 경제적 손실로 이어졌다. 억류한 선박은 은밀한 장소로 옮겨져 개조 등을 통해 불법적인 방법으로 다른 회사에 판매하여 새로이 등록을 함으로써 추적이 불가능하

<표 3> 해적행위 유형

(1991-1997)

유형	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
승선시도	4	18	33	22	27	36	14
승선	101	80	28	49	127	175	163
납치	1	1	0	5	12	5	14
항구정박 약탈	0	0	8	5	2	5	2
선박무장공격	0	6	16	0	9	6	26
선박억류	0	0	8	6	11	0	7
기타	1	1	10	3	0	1	3
총계	107	106	103	90	188	228	229

15) Ibid, p. 5

16) International Maritime Bureau, *ICC Special Report: Piracy* (1992), p. 4

도록 했다. 대표적인 사건은 1988년 9월 13일에 발생했다. 라이베리아 국적의 5,000톤급 실버 메드(Silver Med)호가 마닐라만(灣) 묘박중에 8명의 중무장한 피한들에게 납치되었다. 그리고 같은 달 28일 개조를 거쳐 람바다(Lambada)호로 개명된 실버 메드호가 술탄 소울(Sultan Shoal)의 국제 해역에 묘박하고 있었던 것이 목격되었다. 그 다음날 카림 베살(Karim Besal)을 거쳐 10월 5일 사바(Sabah)의 코타-키나바루(Kota-Kinabalu) 해역에 묘박한 것이 목격되었고, 인도네시아 경찰의 추적을 피하여 달아났다. 그리고 인도네시아의 사마린다(Samarinda), 필리핀의 잠보안가(Zamboanga) 해역에서 목격되었다. 1989년 1월에는 스태프드(Stamford)로 개명된 실버 메드호가 말레이시아와 싱가포르에서 목격되었고, 또 다시 스타 에이스(Star Ace)로 개명된 실버 메드호가 필리핀에 나타났고, 결국 필리핀 세관에 의해 나포되었으며 싱가포르와 필리핀인 승무원들은 체포되었다.¹⁷⁾

장기간 억류는 전통적인 해적행위 유형과 유사하며, 남중국해에서 가장 빈번하게 발생하고 있다. 선박에 은밀하게 침입하여 승무원들을 제압하고 원래의 의도된 항로에서 이탈시켜 화물을 모두 하역한 후 승무원과 선박은 풀어주는 화물 강탈 목적의 해적행위이다. 이 유형에 속하는 대표적인 사건은 1990년 8월 8일 방콕에서 출항하여 부산을

향하던 키프러스 국적선 마르타(Marta)호의 납치, 억류이다. 무장한 피한들이 선박에 침입하여 승무원들을 포박하고 본 항로를 이탈하여 8월 10일 인도네시아 근처 해역에 도착하여 약 2,000톤 가량의 화물을 강탈당하고 나포상태에서 풀려나 8월 19일 방콕으로 되돌아 왔다.¹⁸⁾

단기적인 억류는 수적으로 가장 빈번하게 발생하는 해적행위이며, 대부분의 사건들은 수마트라섬 남서부, 말라카 해협, 싱가포르 해협, 필리핀 해협 그리고 인도네시아 영해와 가까운 남동부 해역에서 주로 발생하고 있다. 주로 소형 고속정을 타고 선박에 접근하여 침입한 후 승무원을 제압하여 금고에 보관된 현금과 귀중품만을 훔친 후 달아나는 형태이다. 통상적으로 침입에서 강탈, 그리고 도주에 걸린 시간은 평균 30분이며, 강탈 액수 평균은 7천 달러로 집계되고 있다.¹⁹⁾

3) 지역별 해적행위의 발생현황

해적행위로부터 자유로운 지역은 없다. 1991년부터 1997년까지 전세계적으로 1,051건의 해적행위가 발생했는데, 이 중 66퍼센트인 696건이 아시아 지역에서 발생한 것으로 나타났다. 다음은 남미지역이 101건, 그리고 아프리카와 인도양 및 걸프만 지역이 각각 95건으로 나타났다. 아래의 <표

<표 4> 해적행위의 지역별 발생현황 (1991-1997)

지역/연도	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	총계
아시아	102	70	85	70	118	141	110	696
남미	0	0	5	11	21	31	33	101
아프리카	0	0	8	6	21	26	34	95
인도양 및 걸프만	0	5	3	3	24	26	34	95
기타	5	31	2	0	4	4	10	56
총계	107	106	103	90	188	228	229	1,051

17) Ibid, pp. 6-7

18) Ibid, pp. 7-8

19) Ibid, pp. 8-9

20) ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report*, 1st January-31st December 1997, p. 5

4>는 해적행위의 지역별 발생현황을 잘 나타내 주고 있다.²⁰⁾

해적행위가 가장 빈번한 곳은 아시아 지역이다. 이중에 인도네시아-말레이시아-싱가폴을 연결하는 말라카 해협, 중국-홍콩-마카오를 연결하는 해역, 남·동중국해 그리고 H-L-H 로 알려진 홍콩(Hong Kong)-루손(Luzon)-하이난(Hainan)의 3개 섬을 중심으로한 해역에서 대부분의 해적행위가 발생한 것으로 나타났다. 1991년부터 1997년까지 아시아 지역의 해적행위 696건중 59퍼센트인 411건이 이들 지역에서 발생했다.²¹⁾ 특히, 말라카 해협은 세계에서 해적행위 위협이 가장 높은 지역이다. 1996년부터 1997년까지 2년동안 104건의 해적행위가 말라카 해협에서 발생했다. 이처럼 해적행위가 아시아 지역에서 가장 빈번하게 발생하자 국제해사국(IMB)은 아시아 지역을 해적행위 발생 위험 지역으로 지속적인 감시가 필요한 곳으로 지정했다.²²⁾

아시아 지역에서 해적행위가 빈번하게 발생하는 이유는 이 지역 교역량이 크게 늘고 있는데다가 해역에 대한 관리가 부실하기 때문인 것으로 평가된다. 태국, 필리핀, 인도네시아 등 해적행위가 빈번하게 발생하고 있는 국가들은 해적선과 해적들을 일시에 제압할 수 있는 해군 및 해양경찰력이 절대적으로 부족하여 공권력이 미치지 못하는 한계가 해적들이 활개를 치고 활동할 수 있는 또 다른 이유이기도 하다.

아시아 지역의 해적은 경비가 상대적으로 허술한 영세 선박을 집중적으로 공격하고 있는데, 선박 자체보다는 선박내의 금이나 귀중품을 주로 강탈하고 있다. 1990년대에 접어들면서 동남아 지역을 항해하는 선박들에 대한 해적행위가 급증하자, 러시아는 자국의 상선 보호를 위해 남중국해에서

블라디보스톡에 이르기까지 해군 함정을 이용해 선단호위(船團護衛)를 할 것임을 고려하고 있다고 발표하기도 했다.²³⁾

아시아 지역 다음으로 빈번하게 해적행위가 발생하고 있는 지역은 남미와 아프리카 지역이다. 남미 지역중에서는 브라질 해역이 해적행위 최대 발생지이다. 남미에서 발생한 101건중 58퍼센트인 59건이 브라질 해역에서 발생했다. 브라질에서 해적행위 발생 건수가 높은 이유는 해양경찰대의 능력이 현저히 부족하며, 해적행위를 담당하여 처리할 수 있는 능력을 갖춘 인력이 없기 때문이다.²⁴⁾ 아프리카 지역에서 해적행위가 가장 빈번한 곳은 나이지리아 해역으로 10여명 정도로 구성된 해적들이 주로 정박중인 선박에 침입하여 승무원들을 칼과 같은 무기로 제압하고 화물을 훔치거나 승무원의 귀중품과 현금을 약탈하는 경향을 보여왔다. 나이지리아 해역에서의 해적행위는 1980년대 중반에 최고조에 달했다. 이에 따라 나이지리아 정부는 해군, 경찰, 그리고 세관 공무원 합동으로 해적에 대한 정보를 수집하고 해적의 근거지를 공격하는 조치를 취하기도 했다. 이러한 정부의 강경 방침에 따라 1980년대 후반부터는 해적행위 발생 빈도가 현저히 줄어들었다.²⁵⁾ 대신에 정치적으로 불안정한 소말리아 해역이 해적행위 발생 위험지역으로 등장했다. 1995년에 소말리아 해역에서 14건의 해적행위가 발생했다.²⁶⁾

해적행위로부터 자유로운 국가는 거의 없다. 한국 선박의 선박들도 예외가 아니다. 동남아 지역에서 해적 활동의 증가로 이들 해역을 지나는 한국의 선박들도 피해를 입는 사례가 늘고 있다. 아래의 <표 5>는 한국 선박에 대한 해적행위 현황을 보여주고 있다.²⁷⁾

21) International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships:1997*, p. 3

22) International Maritime Bureau, *Piracy Report:1993*, pp. 4-6

23) 최진태, 「테러, 테러리스트 & 테러리즘」(서울: 대영문화사, 1997), p. 106

24) International Maritime Bureau(1997), p. 10

25) Edward G. Agbakoba(1997), p. 2

26) International Maritime Bureau(1997), p. 3

27) 한국선주협회, 「해상강도 방위대책 및 안전항해 지침서」(서울: 한국선주협회, 해상안전연구실, 1992), p. 11; 한국선주협회, 「해상강도 피해사례: 1989-1994」(서울: 한국선주협회, 해상안전연구실, 1995)

<표 5> 한국 선박에 대한 해적행위 발생현황
(1989-1995)

연도	발생건수
1989	2
1990	8
1991	11
1992	3
1993	2
1994	2
1995	6
총계	34

1989년부터 1995년까지 한국 선박이 해적들의 공격을 당한 횟수는 34건으로 한국의 경우도 결코 해적행위로 부터 안전하지 않다는 것이 증명되었다. 한국 선박이 해적들의 공격을 빈번하게 받는 지역은 싱가포르 해역과 망가이섬을 포함한 동남아 해역으로 1991년과 1992년에 발생한 총 18건이 전부 같은 지역에서 발생했다. 1995년에도 6차례나 해적들의 공격을 받았다.

한국 선박이 연관된 사건중 가장 심각한 사건은 1995년 3월 17일 중화기로 무장한 해적들이 럭키 트레이더호를 해상에서 납치한 사건이었다. 중화기로 무장한 해적들이 트레이더호를 납치하여 7천 4백개의 담배박스과 4만달러 상당의 통신장비와 귀중품을 약탈해 사라졌다.²⁸⁾

IV. 해적행위와 국제해사기구의 역할

1948년 제네바에서 개최된 유엔 해사회의에서 국제해사기구(IMO) 설립 협약이 채택되어, 1958년 3월 17일 선박 100만톤 이상을 보유한 7개 국가를 포함한 21개국이 비준함으로써 발효되었다. IMO는 국제무역에 중사하는 선박에 영향을 미치는 기술적 문제에 관해 정부간 협력과 정보교환을

위한 체제를 제공하고 선박에 의한 해상오염의 방지와 규제, 해상안전, 항행의 효율성에 관한 문제에 있어서 기준을 채택하도록 권고하고 있다. IMO의 크게 총회, 이사회 그리고 4개의 전문위원회로 구성되어 운영되고 있다.²⁹⁾

해적행위에 관한 문제는 해상안전위원회가 담당하고 있다. IMO가 해적행위 문제에 대해 관심을 가지기 시작한 것은 일부 지역에서 점진적으로 증가하는 경향을 보이기 시작한 해적행위의 위협에 대해 회원국과 국제기구가 1983년에 제기하면서부터 이다. 1993년 11월에 열린 총회에서 IMO는 『선박에 대한 무장강도와 해적행위 예방 대책』 결의안을 채택했다. 동 결의안에서 IMO는 각국 정부에게 영해내에서 발생하는 해적행위와 무장강도를 억제하고 예방하는 필요한 모든 대책을 최우선적으로 강구하도록 촉구했다. 그리고 1984년 4월에는 선박에 대한 해적과 무장강도를 독립된 의제로 하여 체계적으로 다루기 위해 해상안전전문위원회(Maritime Safety Committee: MSC)가 설치되었다. MSC는 우선적으로 해적행위의 발생 규모, 그리고 해적행위 발생 빈도 지역, 그리고 이와 관련된 정보를 수집하여 문제의 심각성을 국제사회에 환기시키기 시작했다. 이러한 활동의 결과는 해적행위와 무장강도에 대한 정기적인 보고서 발행으로 이어지고 있다.³⁰⁾

1990년대에 접어들면서 해상에서의 불법적인 해적행위가 계속적으로 큰 폭으로 증가했지만 국제적 관심이 미약함을 인지하고 IMO는 1991년 3월 동경에서 『해상 불법 행위 방지』를 위한 세미나를 개최하여 해적행위 및 무장강도 문제를 심도 있게 논의했으며, 같은 해 10월에는 『선박에 대한 해적행위와 무장강도 억제 및 예방 대책』에 관한 결의안을 총회에서 또다시 채택하고 회원국들에게 자국 선박의 해적행위 및 무장강도 피해 실태를 정확하게 IMO에 보고하도록 요구하고 해양국가들에게

28) 「동아일보」, 1995년 3월 14일

29) 유엔한국협회, 「유엔이란 무엇인가」 (서울: 유엔한국협회, 1996), pp. 330-332

30) Edward G. Agbakoba, "The Fight against Piracy and Armed Robbery against Ships" ICC Business World, January 23, 1988, p. 1

게는 자국의 영해에서 해적행위 억제와 예방을 위한 경찰활동을 강화해 줄 것을 촉구했다.³¹⁾

1997년에 5월 해사안전위원회 68차 회의에서 계속적으로 증가하고 있는 해적행위에 관련된 제반 문제점을 심도 있게 재평가하고, IMO 사무총장으로 하여금 해적행위가 빈번하게 발생하고 지역내의 회원국들과 문제 해결을 위한 협의를 하도록 요청하기도 했다. 이러한 협의를 통해 IMO는 해적행위 근절과 예방에 필요한 가이드 라인을 제시하여 선박의 안전한 운영에 기여하고 있다. 아울러 해적행위 발생 빈도가 높은 지역에 전문가를 파견하여 IMO에서 제시하고 있는 대책들이 효과적으로 적용되고 있는 지도 및 감독하고 있으며, 해적행위에 관한 세미나를 지역별로 주관하여 해적행위 문제의 해결에 기여하고 있다.³²⁾

V. 해적행위에 대한 대책

1) 조직적 접근

<국제협력체제 강화>

탈냉전 시대의 도래와 함께 전면적인 전쟁의 위험이 감소하고 있다. 그러나 해상에서의 국지적인 분쟁과 안전한 해상운송을 위협하는 해적행위 같은 불법적인 폭력행위 발생 가능성은 상대적으로 증가하고 있다. 해상교통의 발전에 걸림돌이 되는 해적행위를 방지하기 위해서는 어느 특정 국가들만의 노력에 의해서는 불가능하며, 불법적 행위에 대하여 총체적인 대응방안을 국제적인 차원에서 마련하는 것이 우선적으로 고려되어야 할 것이다.

해적행위로부터 자유로운 국가는 거의 없다. 1990년대에 들어서만 70개국 이상의 선박들이 해적행위를 당했다는 것이 이를 잘 보여주고 있다. 이러한 인식에 따라, 1991년 10월에 열린 제17차 국제해사기구 총회는 해상강도 방지를 위한 결의안을 채택하여, 각국이 국제해사기구를 통해 해적행위에 대한 정보를 교환하고 해적 발생 주변국에

경찰 활동을 강화해 줄 것을 촉구했다. 또한 아시아 선주협회 포럼(Asian Shipowners' Forum) 회원들은 해적행위로 인한 물적, 인적 손해는 물론 해양 환경 파괴라는 치명적인 위험이 증대되고 있다는 것에 인식을 같이하고 연례적으로 회의를 개최하여 관련 국가들에게 해적행위 근절을 위한 조치를 강구해 줄 것을 요구하기도 했다. 그러나 아직까지 강력하고 획기적인 국제적 차원의 대책은 마련되지 못하고 있다.

해상에서의 법과 질서의 보장 그리고 해상운송의 안전확보를 위해 국제사회가 의지를 가지고 국제적인 협력을 통해 대책을 마련하고 노력을 경주할 때 해적행위는 최소화 될 수 있다는 것을 각국은 인식해야 할 것이다.

<정보수집 및 정보교류 강화>

해적행위에 대한 대책을 마련하는데 있어서 정확한 정보 수집 활동은 매우 중요한 요소이다. 해적행위에 대한 대책을 마련하는 목적은 위기관리(crisis management)나 사후처리에 능숙한 기술성을 과시하는데 있는 것이 아니고, 치밀한 사전 대책(preventive measures)을 마련하여 사건 발생 자체를 억제하는데 있다. 해적행위가 빈번하게 발생하고 있는 지역과 해적들의 침입 경로, 그리고 해적행위를 자행할 가능성이 있는 개인이나 단체의 정체를 정확히 파악하고 사전 검거, 자금 및 무기 지원 경로의 차단 등을 하지 않고서는 해적행위의 근절은 불가능할 것이다.

따라서 각국 해군 및 해양경찰은 해적행위에 관한 정보활동을 강화함은 물론 필요하다면 외교적 노력을 동원하여 이해관계에 있는 해군 및 해양경찰간에 비군사적 선박의 위치와 자국 선박에 대한 불법적 공격행위에 대한 정보를 교환하는 것이 필요하다. 정보교환은 양자간, 다자간 그리고 지역적 협의를 통해 점차적으로 확대시켜 나갈 때 최대의 효과를 달성할 수 있다. 이러한 목적 달성을 위해 한국 해군과 해양경찰은 관련 국가들과의 정보교

31) Ibid

류회의를 활성화시킴으로써 구체적이고 실질적인 성과를 거둘 수 있을 것이다.

<연합해상보안군의 창설>

국제법상 모든 선박은 공해나 영해에서 무해통항을 보장받도록 되어 있다. 이러한 국제법의 정신을 위협하는 해적행위를 예방하기 위해서는 불법적인 공격이 빈번하게 발생하는 해역에 대한 지속적인 감시와 정찰을 통해 해상 교통로의 안전을 확보하는 것이 무엇보다 중요하다. 광범위한 해역을 특정 국가만의 노력으로는 감시 및 정찰이 불가능하므로 우선적으로 해상에서 발생하는 불법적 행위로부터 빈번하게 고통받는 국가들이 참여하여 이들 국가의 지리적 위치에 따라 그 범위를 설정하여 역할을 분담한다면 가능할 것이다.

또 다른 방법은 관련 국가들이 군사적 그리고 외교적 노력을 통하여 해적소탕, 해상 테러리즘 예방, 해상을 통한 마약거래 근절, 돌발적 사고방지, 그리고 해난구조 등 다목적 임무를 수행할 수 있는 연합해상보안군(Combined Maritime Security Force-CMSF)을 창설하여 운영하는 것이다. CMSF를 이용한 현시방법은 군사적인 물리력을 사용하지 않더라도 해적들에게 해상교통의 발달과 해양의 평화적 이용을 저해한 행위를 도발하지 못하도록 하는 심리적 억제효과를 거둘 수 있다고 본다. CMSF 운영의 핵심은 물리력의 행사보다는 문제 해역을 정기적으로 감시하고 정찰활동을 하는데 있으며, CMSF의 운영이 국제해사기구 산하에 있는 지역통제센터와의 긴밀한 협력하에 이루어진다면 효과적인 성과를 거둘 수 있을 것이다.³³⁾

2) 기술적 접근

<항해중의 습격 예방 대책 수립>

해적행위의 예방을 위한 방법중에 하나는 이러한 형태의 공격이 빈번하게 발생하고 있는 지역을

피해 항해하거나, 멀리 떨어져 항해하는 것이다. 실제로 문제 해역을 피하여 운항함으로써 상당한 효과를 거두고 있다. 싱가포르와 호주 및 뉴질랜드 간을 운항하는 선박들이 해적에 의한 선박 공격이 빈번한 빈탄 섬 해역을 피하여 운항하여 해적행위로부터의 피해를 입지 않은 것으로 나타났다.³⁴⁾ 이것이 불가능하다면 취약 해역을 야간에 통항하지 않도록 항해 스케줄을 조절하는 것도 좋은 방법이라고 할 수 있다. 이상의 방법을 수용할 수 없다면 선박내의 경계를 강화하는 수밖에 없다. 해적의 침입을 차단할 수 있는 방법, 해적의 침입시 화물 및 개인 용품의 강탈을 최소화 할 수 있는 방법, 그리고 승객 및 승무원의 안전 확보 방법을 포함한 보안계획을 세우고, 이에 따라 경계와 보안이 빈틈없이 이루어지고 있음이 식별되면 해적행위의 발생 가능성은 낮아질 것이다.

해적들은 이미 자신들이 탐지되었고, 이 사실이 승선원들에게 알려져 승선을 저지하기 위한 대책들이 강구되고 있다는 등의 사실을 깨닫게 되면 해적들은 습격을 포기할 것이다. 따라서 경계의 요령은 은밀하기보다는 감시와 경계를 철저히 하고 있다는 사실을 외부에 의도적으로 노출하는 형태로 이루어져야 더욱 효과적임을 알아야 한다. 이를 위해 야간 당직을 강화하고 계속적으로 순찰 활동을 수행하며, 레이더를 이용해 본선 주위의 수면을 계속 탐지하여 수상한 선박과 고속 소형정의 접근을 파악해야 한다. 또한 유사시를 대비하여 주변 선박과 인접 국가의 해군, 해양 경찰, 그리고 항만 관리 당국과 무선을 이용하여 침입시 비상 호출 신호를 미리 정해두는 것도 좋은 대책이 될 것이다.

또한, 선장은 해상강도 침입을 저지하기 위해 어떤 방법을 어느 정도까지 시도할 것인가를 결정해야 할 것이다. 아직까지는 총기류를 선원에게 배급해서는 안된다고 권고되고 있으며, 일부 국가에서는 상선에서의 총기류 소지는 범죄의 구성 요건이 되기도 한다. 그리고 총기로 오인할 수 있는 가스총

33) 최진태(1997), pp. 115-116

34) 한국선주협회, 「해상강도 방지대책 및 안전항해 지침서」(서울: 한국선주협회 해상 안전 연구실, 1992), p. 26

등을 소지했을 경우 오히려 소송, 기관총 심지어는 박격포로 무장한 해적들을 자극하여 대형 인명 살상 사고로 이어질 수 있음을 고려해야 할 것이다.

통상적으로 화재 발생시에 대비한 수압이 강한 소화용 호스 등 해적들에게 대항할 수 있는 도구가 있음으로 이것들을 효과적으로 이용하는 방법도 고려해야 하며, 많은 사기업체에서 생산하고 있는 적외선 탐지 경보기, 최루탄 발사기, 이동식 철조망 등 침입자의 탐지나 침입 방지용 기구를 활용하는 것도 좋은 방법이 될 수 있을 것이다.³⁵⁾

<항내 또는 묘박중의 습격 예방 대책>

해상강도 우범지역내에서는 가능한 한 묘박지에 남아 있는 것을 피하고, 엔진을 가동한 상태로 유지하고 야간에는 해적들의 침입이 용이하지 않도록 육지로부터 일정거리를 유지해야 한다. 육지와 가까이 묘박이 필요할 때는 가능한 한 항로에서 멀리 떨어진 묘박지를 선택하도록 하고 불필요한 등화를 소화하여 선박의 위치를 해적들에게 노출하지 않도록 주의해야 한다. 아울러, 탐지가 가능한 무선을 통해서 선박의 위치를 알리는 행위를 삼가해야 한다. 항내나 지정된 묘박지에 있을 때는 해적이 침입을 시도할 만한 선수미 구역에 전등을 밝게 하고, 동시에 선박으로의 진입 통로를 한 곳으로 제한하여 인가되지 않은 사람의 출입 통제를 철저히 해야 하며, 해적들의 수중 및 수상 침투를 예방하기 위해 주요 항구의 완벽한 항만 방어 체계를 구축해야 할 것이다.

<해적 습격 진행시의 대책>

해적들이 침입을 위해 선박 가까이 접근하는 것을 발견할 시에는 우선적으로 전승선원에게 경계 정보를 발령하고 숙지된 대(對)해적 임무를 수행하도록 조치한다. 그리고 가능한 한 속도를 올리고 바다쪽으로 침로를 바꾸고 갑판 및 오프사이드 등화를 점등하고 탐조등을 이용하여 밝게 비추면서 침입하려는 해적들의 행동 반경을 제한하도록

해야 한다. 인접 육상국과 주변의 다른 선박에게 정보를 발령하고 가능한 도움을 요청해야 한다. 이러한 조치에도 불구하고 해적들이 승선을 저지하지 못했다면 경우에는 상황에 따라 설정해둔 피난 장소로 대비하고 전체 승선인원의 안전 여부를 확인한 후 무선으로 상황을 알리고 도움을 기다리도록 해야 한다.

<승무원의 대(對)해적 대처 요령 교육강화>

해적에 대한 최우선의 방어수단은 승무원이 해적 피해 사례나 해적행위 발생 현황은 물론 대해적 방어 수단을 명확하게 인지하고 해적 침입시 이들의 승선을 막고 퇴치하기 위해 각자의 임무를 수행하는 것이다. 따라서 승무원 교육이나 홍보를 통해 해적의 침입시 승무원들이 행동 요령과 문제점에 대한 사전 교육을 통해 해적 방어 수단을 숙지하도록 해야 할 것이다. 항해중에도 유사시를 대비하여 반복적으로 대(對)해적 방어 훈련을 실시하여 경각심을 고조시키고 임무를 숙달하도록 해야 할 것이다. 그러나, 실체는 해적 침입을 받은 선박의 승무원 대부분이 해적에 대한 사전 지식이 부족하며, 선박내에 해적행위에 대한 기본적인 방어 수단 조차도 마련되어 있지 않는 것으로 나타났다.

VI. 결 론

21세기를 목전에 두고 국제화(Internationalization)의 가속화에 따라 국제무역의 급격한 증가와 함께 해양수송에 대한 의존도가 높아짐에 따라 안전한 해상 교통로의 확보는 국제사회의 최대 관심사중에 하나가 되고 있다. 특히, 한국은 삼면이 바다로 둘러싸인 천혜의 해양국가로 해상 의존도가 상대적으로 높아 안전한 해상 교통로의 확보가 매우 중요하다고 하겠다. 이처럼 중요한 해상 교통로를 위협하는 해적행위는 특정 국가만의 문제가 아니며, 국제사회 전체의 문제이다. 지금까지 해적행위를 당한 국가가 70개국 이상이라는 사실은 문제의 심각성을 반영하고 있다고 하겠다. 하지만 해적행위에 관한

35) Ibid. p. 22

연구가 전무한 상태이며, 정부 관련 부처의 관심조차 미비한 실정이다.

해적행위가 역사적 유물이라고 간주하거나, 오히려 미화하는 낭만적 접근은 극히 위험한 접근이다. 아울러 국제법의 메커니즘으로 해적행위가 해결되리라고 기대하지 않아야 한다. 모든 사회가 범죄의 근절을 위해 강력한 국내법을 만들어 적용시키고 있지만 끊임없이 범죄가 발생하고 있고, 국제적인 문제의 해결을 위해 국제법이 다수 체결되어 발표되었지만 실질적인 효과를 거두지 못하고 있는 이유가 무엇인가를 음미해 보아야 할 것이다. 유엔 해양법에서도 해적행위를 인류의 공적으로 간주하고 강력한 처벌을 규정하고 있지만 해적행위가 줄어들기는커녕 1990년대 중반이후 전례없이 대폭적으로 증가하고 있다는 것에 주목을 해야 한다.

해적행위를 근본적으로 방지하기 위해서는 국가적인 차원에서 대책이 마련되어야 한다. 특히 해군 및 해양경찰력의 지속적인 증강을 통해 대(對)해적행위 능력을 갖추어야 할 것이다. 한국의 해상 통제력을 열세로 보고 보복 능력이 떨어진다고 판단한 해적들이 빈번하게 한국 선박을 나포하여 금전을 약탈하는 행위를 자행하고 있다는 것을 새롭게 인식해야 할 것이다. 한국의 해상 통제권이 선진 해양국가 수준의 원거리 보복능력을 갖추지 못한다면 이러한 형태의 불법적인 해상 폭력은 계속될 것이다.

또한 해상에서의 폭력 근절을 위해서는 국제적 수준의 노력이 없이는 불가능하다는 것을 인식해야 할 것이다. 국제법에 의한 규제가 없고 있는 문제점을 인식하고 연합해상보안군을 창설하여 주기적으로 문제 해역을 순찰하고 해적을 진압하는 수단으로 활용하는 것도 적극 검토되어야 할 것이다. 특히 해양에 대한 의존도가 높은 한국이 연합해상보안군 창설에 적극적으로 나섬으로써 해양국가로서의 한국의 위상을 제고시킬 수 있을 것이다.

참고문헌

김달중, 「한국과 해로안보」 (서울: 법문사, 1988)
김정건, 「국제법」(서울: 박영사, 1997)

김정건의 (공편), 「국제조약집」(서울: 연세대학교 출판부, 1986)
이병조·이중범, 「국제법신강」(서울: 일조각, 1993)
유엔한국협회, 「유엔이란 무엇인가」(서울: 유엔한국협회, 1996)
정형근, 「국제테러의 법적 규제에 관한 연구」(서울: 고려원, 1992)
제성호, 「항공기테러와 국제법」(서울: 지평서원, 1989)
최진태, 「테러, 테러리스트 & 테러리즘」(서울: 대영문화사, 1997)
한국선주협회, 「해상강도 방지대책 및 안전항해 지침서」(서울: 한국선주협회 해상 안전연구실, 1992)
Agbakoba, Edward G, "The Fight against Piracy and Armed Robbery against Ships," ICC Business World, January 23, 1998
Dubner, Barry H., The Law of International Sea Piracy (Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1980)
Furson, Edward, "Of Piracy & Robbers," Navy International, May/June 1994
Greig, D. W., International Law (London: Butterworths, 1976)
International Maritime Organization, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Maritime Safety Committee 68th session, May 28 to June 6, 1997
ICC International Maritime Bureau, Special Report: Piracy, 1993
ICC International Maritime Bureau, Piracy Report from IMB-Regional Piracy Centre, Kuala Lumpur: 1993
ICC International Maritime Bureau, Piracy Report from IMB-Regional Piracy Centre, Kuala Lumpur: 1994
ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships(Annual Report):1997
Starke, J. G., Introduction to International Law (London: Butterworths, 1989)