한국항해항만학회지 제29권 제1호, pp. 43~58, 2005 (ISSN-1598-5725)
Journal of Korean Navigation and Port Research

해적행위에 대한 법적 책임과 대응방안

최석윤* · 이윤철** · 홍성화*** · 박정기****

*한국해양대학교 해양경찰학과 교수, **한국해양대학교 해사수송과학부 교수, ***한국해양대학교 시간강사, ****부경대학교 법학과 교수

A Study on the Legal Liabilities and Countermeasures against Piracy

Suk-Yoon Choi · Yun-Cheol Lee** · Sung-Hwa Hong*** · Jeong-Ki Park****

*Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea
**Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea
***Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea
****Pukyeong National University, Busan 608-737, Korea*

요 약 : 해적행위는 오래 전부터 국제범죄로 인정되어 왔으며, 해적행위를 행하는 자는 인류공동의 적으로 간주되고, 국제관습법상 어떠한 국가의 군함 또는 정부명령을 받은 선박으로도 해적을 공해상에서 나포하여 자국항으로 연행해 처벌할 수 있다. 1982년 유엔해양법협약에서는 해적행위를 "사적인 목적을 위하여 민간 선박의 승무원 또는 승객이 공해상 또는 어떤 국가의 관할권 밖의 지역에서 다른 선박, 승무원 또는 재산에 대하여 자행하는 모든 불법폭력·구금 또는 약탈행위"라고 정의하고 있으며, 더 나아가 해적행위에는 그러한 행위를 의도적으로 조장 또는 선동하는 행위와 그 선박이 해적 선박임을 알면서도 그 선박의 운항에 자발적으로 참여한 행위도 포함된다고 규정하고 있다. 이러한 해적행위에 대처하기 위해 국제기구는 물론 우리나라 정부도 해적행위에 적극적으로 대처해 오고 있으나, 해적행위는 점점 흉포화 되고 있으며, 매년 증가추세에 있다. 따라서 이 논문은 해상에서의 안전한 선박운항을 확보하기 위해 형사법적, 사법적, 국제적 대응방안을 제시하는 것을 목적으로 하고 있다.

핵심용어 : 해적행위, 유엔해양법협약, 해상테러, 해적행위 대응방안

Abstract : *Piracy is the enemy of the human race. Pirates commit acts of murder, robbery, plunder or other villainous deeds at sea, cruelly against humanity. The Republic of Korea(ROK), as a big maritime country, is obliged to suppress piracy under international treaties it ratified, including the UN Convention on the Law of the Sea and the two 1988 Conventions against maritime terrorism. The Korean government is recently taking a positive attitude towards the regional cooperation which is necessary for the suppression of piracy in the waters of Southeast Asia. In spite of the effects of international cooperation to prevent piracy, it is recently on an increasing trend every year. Such circumstances may have a bad effect on the sound development of world economy by means of trade at sea as well as treat to the safety of crews and safe operation of ships. This paper aims to suggest the countermeasures against piracy in terms of criminal law, civil law and international law in order to secure safe operation of vessels at sea.*

Key words : *Piracy, UN Convention on the Law of the Sea, 1988 Convention against maritime terrorism, Countermeasures against Piracy*

1. 서 언

우리나라는 지정학적으로 3면이 바다와 접하고 있을 뿐만 아니라, 부존자원이 부족하여 원자재와 에너지를 수입·가공하여 수출하는 방식의 국제무역에 국가경제의 대부분을 의존하고 있으며, 이와 같은 국제무역의 99.7%를 해상운송에 의존하고 있는 실정이다. 이와 같이 우리나라에서 국제무역의 대부분을 해상운송에 의존하는 이유는 해상운송이 비록 신속성, 정확성, 편리성 등의 측면에서는 다른 운송 시스템에 비해 약점을 지니고 있지만, 일시에 대량으로 장거리를 운송할 수 있다는 경제성의 측면에서 탁월한 장점을 가지고 있기 때문이다. 더 나아가 이러한 해상운송은 첫째, 자원을 효율적으로 배분하여 국제적인 분업과 교환을 촉진함으로써 경제활동을 원활하게 하는 효과를 불러오고, 둘째, 직접적인 자본 및 노동의 투입부분으로서 국민소득의 증대에 기여할 뿐 아니라 자국선을 이용할 경우에는 외화지출을 절감시켜 외화절약효과를 가져오고, 셋째, 해상운송의 발전은 조선공업, 철강공업, 석유화학공업, 자동차공업, 보험업 등 관련 산업과 밀접하게 연관되어 이들 산업의 발전을 가져와 고용증대 및 국민경제에 지대하게 영향을 미치며, 넷째, 전쟁이나 국가비상사태 때에는 여객선 및 일반 상선을 군대와 군수물자를 운송하는 데 이용함으로써 국가안보의 강화에도 큰 의미를 가지게 된다. 따라서

* 대표저자 : 최석윤(정회원), choisy@hanara.hhu.ac.kr 051)410-4238
** 정회원, lyc@mail.hhu.ac.kr 051)410-4249
*** 정회원, shhong@hanara.kmaritime.ac.kr 051)868-1416
**** parkjk@pknu.ac.kr 051)620-6672

우리나라의 경우 해상운송의 중요성은 실로 막대하며, 국가의 흥망성쇠가 해상운송의 안전과 보안에 달려 있다고 해도 과언이 아닐 것이다.

그런데 최근 국제적으로 해적 및 해상 무장강도의 피해사례가 증가하는 추세에 있으며, 그 피해규모와 특성 또한 점점 더 대형화·흉포화 되고 있어 선원 및 선박의 안전과 국제무역질서에 중대한 위협이 되고 있다. 해운산업에 국운이 걸려있는 우리나라의 경우 그와 같은 현상은 실로 심각한 문제가 아닐 수 없다. 특히, 90년대 이후 남중국해상을 포함한 동남아 해역에서 발생하는 해적피해건수가 세계 전체의 약 50% 정도를 차지하고 있어, 이러한 피해를 방지하기 위해서는 국제적인 협력은 물론 우선 아시아권내 관련국간 협조체제 및 대응방안의 실질적인 구축이 절대적으로 필요한 시점이라 할 수 있다. 현재 말레이지아 쿠알라룸프루에 설립된 국제상업회의소(International Chamber of Commerce; ICC) 산하 국제해사국(International Maritime Bureau; IMB)의 해적신고센터(Piracy Reporting Centre; PRC)의 운영을 통해 전 세계 해적피해가 접수·전파되고 있으며, 지역별로는 인접국가간 해적대응을 위한 국제협력체제의 구축 및 국제해사기구(International Maritime Organization; IMO)를 중심으로 해적 및 해상 무장강도의 퇴치 및 방지를 위한 국제적인 관심과 노력이 활발히 진행 중에 있다. 우리나라에서도 1999년부터 해운관련업체를 대상으로 해적피해방지를 위한 해적관련 정보를 수집하고 분석하여 대응책을 마련하고 정기적인 홍보책자를 제작·배포하고 있으며, 관련부처 및 업체간 협의회를 구성하여 운영하면서 국제적으로는 관련 국제회의에 적극 참여하여 우리의 입장과 의견을 제시함으로써 해적피해방지를 위한 국제협력체제의 구축과 유사시 긴급 대처할 수 있는 관련국간의 유대를 강화해 오고 있다.

이러한 시점에서 이 논문은 해적피해방지를 위한 관심과 노력의 일환으로서 우선 해적행위방지를 위한 국제적 동향 및 대응방안에 대하여 검토함과 동시에 해적행위에 대한 기존의 형사법적 대응방안 및 사법적 대응방안을 검토하고 그것의 문제점에 대한 지적과 아울러 개선방안을 제시하고자 한다.

2. 해적행위의 정의와 발생현황

2.1 해적행위의 정의

해적행위는 오래전부터 국제범죄로 인정되어 왔으며, 해적행위를 행하는 자는 인류공동의 적(*hostis humani generis*)으로 간주되고[1], 국제관습법상 어떠한 국가의 군함 또는 정부명령을 받은 선박으로도 해적을 공해상에서 나포하여 자국항으로 연행해 처벌할 수 있다. 일상적인 언어관용에 따른다면 해적은 '배를 타고 바다를 오가며 재화를 강탈하는 도적'을 의미한다. 그러나 일상적인 언어관용과 법률용어의 의미가 일치하지 않는 경우가 많기 때문에 법적 관점에서 해적에 대한 개념정의를 내리려면 해적과 관련된 국내법과 국제법을 검토할 필요가 있을 것으로 보인다. 그런데 국내법에서는 해적에 대한 개념정의를 찾아보기 어렵고 국제법에서 해적에 대한 개념정의를 발견할 수 있기는 하지만, 관련규정에 따라 해적에 대한 개념정의가 다르게 나타난다.[2]

우선 1982년 유엔해양법협약상의 정의에 의하면 해적행위가 성립하기 위해서는 첫째, 해적행위의 목적은 반드시 사적 목적(private ends)이어야 한다. 여기서 사적 목적이란 사적인 이유 또는 이득을 위한 목적, 예컨대 어떤 선박의 승무원 또는 승객이 자기의 사적 이득을 위해 정치적 목적도 없이 또는 본국으로부터 어떠한 권한도 부여받지 않고 다른 선박을 강탈하거나 또는 선박에 대한 지배권을 장악한 경우라고 해석한다[3]. 따라서 정치적인 목적을 가진 테러리스트의 행위는 해적행위로 간주되지 않는다.

둘째, 해적행위는 민간선박의 승무원이나 승객이 공해상에서 다른 선박 또는 거기에 승선하고 있는 사람이나 재산에 대한 범죄행위여야 하기 때문에 적어도 2척의 선박이 관여하고 있어야 한다. 이점에 대해 Oppenheim=Lauterpacht는 "만약 승무원이 반란을 일으켜 선박과 그 적하를 자기가 사용하기 위해 횡령하면 다른 선박에 대해 폭력행위를 행사하지 않았다고 하더라도 이것은 해적행위로 간주된다"고 기술하면서 선박내의 승무원뿐만 아니라, 승객도 행위의 주체가 될 수 있다고 보고 있다. 또한 1965년 1월 7일 영국의 왕립항공학회(Royal Aeronautical Society)에서 행하여진 토의에서 D.H.N. Johnson 교수는 영국의 법적 견해로서 민간선박이 다른 선박에 대하여 행위를 하든지, 반란 승무원 또는 승객이 자신의 선박에 대하여 행위를 하든지 공해상에서 재산 또는 사람에 대하여 행하여진 모든 권한 없는 폭력행위를 해적행위로 정의하고 있으며, 해적행위의 본질적인 요소는 어느 국가의 관할권도 미치지 않는 구역에서 폭력행위가 있어야 하며, 해적행위가 되기 위해서는 어떤 선박 또는 항공기로부터 다른 선박 또는 항공기에 대한 공격이 존재하지 않으면 안 된다는 1958년 공해에 관한 제네바협약상의 규정은 애매하다는 견해를 표명하였다[4]. 그러나 1958년 공해에 관한 제네바협약 초안 작성당시 국제법위원회의 견해는 승무원 또는 승객에 의하여 선박내에서 행하여진 행위로서 당해 선박 자체 또는 선박 내의 사람 또는 재물에 대한 것은 가령 폭동자의 목적이 당해 선박을 강탈하려는 것이어도 해적행위로 간주할 수 없다는 것이 다수설의 입장이다. 특히 이는 항공기의 불법탈취(Hijacking)와 관련하여 협약상의 해적행위의 정의규정을 적용할 수 있는지 여

1) Zou Keyuan, "Piracy at sea and China's response", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2000. 8, p.364.
2) 해적에 대한 개념정의에 관해서는 예컨대 홍성화, "해적행위와 보험보상 문제", 「한국해법학회지」 제24권 제1호, 2002, p88 이하; 山本草二(최홍배 역), 「해양법」(서울 : 지산, 2002), p.293 이하 참조.
3) 栗林 忠男, 「航空犯罪と國際法」(東京 : 三一書房, 1978), p.39.
4) 上揭書, p.37.

부가 문제되는데, 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization; ICAO)의 사무국은 "협약에서 정의한 바와 같이 해적행위는 ① 사적 목적을 위해 민간 선박 또는 항공기의 승무원 또는 승객에 의하여, ② 공해상 또는 어떠한 국가의 관할권도 미치지 않는 장소에서, ③ 다른 선박 또는 항공기에 대하여 행하여진 불법적인 폭력행위를 포함한다. 그러나 현재 논의 중인 불법적인 행위(즉 항공기의 불법탈취)의 성질은 위의 ③의 요건을 충족하고 있지 않다"고 설명하였다[5]. 따라서 자기가 승선하고 있는 선박을 탈취하거나 거기에 실린 화물을 강탈하는 행위는 해적행위가 아니다[6].

셋째, 해적행위는 공해상이나 어느 국가의 관할권에도 속하지 않는 곳에서 발생하여야 한다. 따라서 항구 또는 영해 내에서 발생하는 해적행위는 1982년 유엔해양법협약에서 정의하는 해적행위의 범주에는 포함되지 않는다[7]. 실제로 해적행위의 대부분이 공해보다는 각국의 영해와 항구 또는 정박지에서 발생하고 있지만, 이러한 지리적인 제한 때문에 1982년 유엔해양법협약에서 규정한 해적행위의 정의는 해상에서 발생하고 있는 모든 해적행위에 대하여 대응할 수 없는 문제점이 있다. 이에 대해 「해적행위를 효과적으로 제압할 수 없는 장애요인[8]」, 「현실과는 동떨어진 정의규정[9]」 또는 「해적단속을 저해하는 시대에 뒤떨어진 정의규정[10]」이라는 비판이 있다.

국제해사국은 해적행위에 관한 연차보고서에서 「해적행위란 절도 또는 기타 범죄행위를 의도하고 자신의 행동을 실행하기 위하여 무력의 사용을 의도하거나 무력을 갖추고 다른 선박에 승선하는 행위」라고 정의[11]하고 있기 때문에 해적행위가 어디에서 일어났는가 하는 장소적 제한 문제 및 정치적 동기를 가진 테러리스트의 행위이냐 여부의 판단 문제는 발생하지 않는다. 이는 공해상을 항행 중인 선박에 대한 행위뿐만 아니라, 항구와 정박지에서 선박에 대한 행위 및 정치적 동기를 가진 테러리스트의 행위도 포함하고 있다는 점에서 1982년 유엔해양법협약상의 해적행위의 개념보다 광의의 개념이며, 현실에 맞는 개념으로 평가하고 있다[12]. 그러나 해적행위에 대한 IMB의 정의는 예컨대 좀도둑이 몰래 선박에 승선하여 시계를 훔쳐 가는 경우에도 해적행위 통계수치로 계산되기 때문에 해적행위에 대한 통계수치가 높게 나타나며, 이는 해적행위 문제를 다루는데 있어 핵심부분을 소홀히 하는 결과가 된다는 비판도 있다.

한편 IMO는 「해적행위 및 선박에 대한 무장강도(Piracy and Armed Robbery against Ships)」에 대하여 「해적행위란 1982년 유엔해양법협약 제101조에서 정의하고 있는 불법적 행위를 의미하고, 무장강도란 한 나라의 관할권이 미치는 범위 내에서의 불법적 행위를 의미한다」고 정의하고 있다. 이는 해역을 지리적 및 법적인 측면에서 2개의 범주로 나누어 공해상에서의 불법적 행위는 해적행위로 분류하고, 항구 또는 영해 내에서 발생하는 불법적 행위는 무장강도로 분류하고 있다[13].

이와 같이 오늘날 국제법상의 해적개념은 '공해상의 해상강도'만을 지칭하였던 과거와는 달리 약탈의 의사를 수반하지 않는 살상행위와 폭력행위도 포함하는 것으로 확대된 것으로 볼 수 있다. 그럼에도 불구하고 국제법상의 해적개념은 공해상의 선박, 사람 또는 재산에 대한 폭력 · 약탈행위를 의미하는 협의의 해적개념에 국한되어 있다. 그에 반해 해적개념을 광의로 이해하여 협의의 해적개념뿐만 아니라, 해상교통의 일반적 안전을 침해하는 범죄도 포함하는 것으로 해석하는 견해도 있다.[14] 이러한 견해에 따르면 해적행위는 국제법상 협의의 해적개념에 속하는 행위뿐만 아니라, 해상항행의 안전을 저해하는 행위도 포함하게 된다. 비록 국내법에서는 해적에 대한 개념정의를 찾기 어렵지만, 광의의 해적개념과 관련된 규정으로 해상강도, 해상강도상해 · 치상 및 해상강도살인 · 치사 · 강간에 관한 형법 제340조와 "선박및해상구조물에대한위해행위처벌등에관한법률"을 들 수 있다. 형법 제340조는 해상강도와 관련된 것이기 때문에 국제법상의 해적개념과 유사한 측면도 있지만, 첫째, '다중의 위력'을 요건으로 하고 있고, 둘째, 공해상의 범죄뿐만 아니라 모든 '해상에서 발생하는 것'을 포함하고 있다는 점에서 차이가 있다. 그리고 "선박및해상구조물에대한위해행위처벌등에관한법률"은 국제법상의 해적개념보다는 해상테러행위에 포함될 수 있는 불법행위를 규제하기 위한 것이라고 볼 수 있다.

요컨대 1982년 유엔해양법협약을 통해 해적개념을 정의하였던 그 당시의 해상교통환경과 현재의 상황은 많은 차이가 있으며, 국제협력을 통해 해적에 대해 효과적으로 대응하기 위해서는 무엇보다 국제적으로 통일된 개념이 정립될 필요가 있다[15]. 그러한 개념정의의 핵심은 유엔해양법협약에 규정된 해적뿐만 아니라 해상 무장강도도 포함하는 것이어야 한다.

---

5) 上揭書, pp.38-39.
6) Zou Keyuan, *op. cit.*, p.366; Jayant Abhyankar, "Piracy - A Growing Menace", Combating Piracy and Armed Robbery at Sea, Charting the Future in Asia Pacific Waters, Montien Riverside Hotel, Bangkok, 24-25 March 2001, p.21.
7) *Ibid.*, p.367.
8) http://lib1.nippon-foundation.or.jp/1999/0711/contents/001.htm(若林保男(譯), "最近の海賊行爲とその影響(海事特別レポート)").
9) 岡崎研究所, 「海賊對策入門」, 2001. 3, p.81.
10) 上揭書, p.180.
11) ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January-31 December 2003*, 2004.1, p.3.
12) 岡崎研究所, 前揭書, pp.82-83.
13) IMO, *Focus on IMO*, 2000. 1, p.2.
14) 山本草二, 「國際刑事法」(東京 : 三省堂, 1991), p.284 이하.
15) 해양수산부, 「2003 해적피해 예방대책」, 2003, p.47.
16) 해적피해사례에 관해 자세한 내용은 ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January-31 December 2003*, 2004. 1, p.4; 해양수산부, 앞의 책, p.18면 이하 참조.

Table 1 Locations of Actual and Attempted attacks

해 역	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	합 계
동남아시아	63	16	38	71	124	92	89	161	242	153	153	1,202
극동	7	69	32	47	17	19	10	6	20	18	17	262
인도양	5	3	3	16	24	37	22	45	93	53	52	353
중남미	0	6	11	21	32	37	35	28	39	21	65	295
아프리카	0	7	6	20	25	46	41	55	68	85	78	431
기타	0	0	0	12	6	16	4	5	7	5	5	60
미상	31	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	35
전체	106	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370	2,638

Table 2 Types of arms used during attacks

구 분	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	합 계
비무장	46	97	117	1	2	1	3	3	0	353
총기류	17	39	32	71	48	54	51	73	68	500
도검류	13	9	23	31	40	85	132	105	136	581
기타	6	34	54	24	18	24	40	39	49	319
미상	8	9	2	120	94	136	243	115	117	885
전체	90	188	228	247	202	300	469	335	370	2,638

Table 3 Types of violence to crew

구 분	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	합 계
인질	18	6	11	320	193	419	244	402	202	210	191	2,216
위협	9	1	8	59	56	119	68	21	72	45	55	513
폭행	12	4	0	2	9	23	58	22	9	16	9	164
부상	16	3	10	3	9	31	37	24	99	39	38	309
사망	3	0	0	26	26	51	78	3	72	21	10	290
행방불명	0	0	0	0	0	0	0	1	26	0	24	51
전체	58	14	29	410	293	643	485	473	480	331	327	3,543

2.2 해적행위 발생현황[16]

IMB의 해적 및 선상 무장강도사건 사례보고서에 따르면 인도네시아해상은 87건의 해적행위가 발생한 가장 위험한 지역으로 나타났으며, 방글라데시(37건)와 나이지리아(28건), 말라카해협(24건), 인도(24건)도 해상강도의 위험도가 높은 지역으로 나타났다. 그리고 지난 10년간, 즉 1992년부터 2002년까지 해역별 해적발생건수(미수건 포함)를 살펴보면 Table 1과 같다.

그리고 1994년부터 2002년까지 해적행위에 사용된 무기의 종류에 관한 통계는 Table 2와 같고, 1992년부터 2002년까지 해적행위에 의한 선원의 피해현황은 Table 3과 같다.

지난 10년간의 해적통계에서 드러난 바와 같이 해적행위의 발생건수가 증가하고 있을 뿐만 아니라 그 내용도 점점 더 흉포화·조직화되어 왔다는 것을 알 수 있다. 그리고 대부분의 해적행위가 우리나라 해운의 주요항로인 동남아지역에서 일어난다는 것도 알 수 있다. 다만 다행인 것은 동남아 각국의 노력과 일본, 중국, 한국 등의 관심으로 2000년에 비해 2002년에는 해적행위의 발생건수가 상당히 줄어들었다는 사실이다. 그러나 2002년의 해적행위 발생건수는 10년 전에 비해 3배 이상 증가하였을 뿐만 아니라 2001년에 비해 다시 증가하였으며, 과거에 비해 선원들의 상대적 피해가 더 크며 선박 자체를 하이잭킹하는 등 행동이 점차로 조직화되고 있다. 따라서 여전히 해적문제는 심각한 상황이며, 해적행위가 국제적인 문제로 발전되고 있는 사례도 늘어나고 있다.

3. 해적행위방지를 위한 국제적 동향

3.1 IMO에서의 해적행위방지 노력

1980년대 초반 해상에서 발생하는 상선에 대한 해적행위 및

해상무장강도의 습격이 문제되어 IMO를 중심으로 이러한 피해를 방지하고자 해당 연안국과 관련한 권고문을 결의·채택하여 왔으나 실효를 거두지 못하였다. 1990년대 중반 이후 해적피해는 동남아 해역을 중심으로 급증하는 추세에 있을 뿐만 아니라 그러한 사건들이 점점 대형화·흉포화 되어감에 따라 일부에서는 국제적인 범죄조직과의 연루 가능성을 우려하고 있다. 따라서 IMO를 중심으로 이들 행위를 퇴치 및 방지하기 위하여 범정부적·국제적인 대응체제 및 협력방안의 구축을 위한 노력이 있어 왔으며, 주요 경과내용은 다음과 같다.

1983. 11. IMO 제13차 총회결의서 제545호[선박에 대한 해적행위 및 무장강도 방지책](Resolution A. 545<13>) 채택, 1984. 4. IMO MSC의 제49차 회의에서 [선박에 대한 해적행위 및 무장강도 방지] 정식의제로 채택, 1986. 9. MSC 제53차 회의에서 [선박에 대한 해적행위 및 무장강도에 관한 보고서]를 연안국에 송부 및 관련정보 접수의 필요성 확인, 1991. 11. IMO 제17차 총회결의서 제683호[선박에 대한 해적행위 및 무장강도의 방지 및 억제](Resolution A.683<17>) 채택하였다. 한편, 1992. 10. 말레이시아 쿠알라룸푸르에 IMB PRC 설립, 1993. 5. MSC 제62차 회의, [선박에 대한 해적 및 무장강도 퇴치를 위한 각 국 정부에의 권고](MSC/Circ.622) 및 [선박에 대한 해적행위 및 무장강도 방지를 위한 선주, 선박운항자, 선장과 승무원에 대한 지침](MSC/Circ.623)을 채택 승인하였다. 또 1993. 11. IMO 제18차 총회, IMO 결의서 제738호 [선박에 대한 해적 및 무장강도 방지와 억제에 관한 대응책](Resolution A.738<18>)을 채택, 1997. 5. MSC 제68차 회의에서 IMO에 해적행위가 빈번히 발생하는 국가에 전문가 조사단을 파견 요청, 1998. 6. MSC 제69차 회의에서 중남미, 동남아, 서아프리카 및 인도양의 4개 지역에서 지역 세미나(해적 및 선박에 대한 무장강도에 관한 지역 세미나·워크샵) 개최 제안, 1998. 10. 브라질에서 지역 세미나가 개최, 1999. 2. 싱가포르에서 동남아시아 지역세미나 개최, 1999. 5. MSC 제71차 회의에서 [선박에 대한 해적 및 무장강도 퇴치를 위한 각국 정부에의 권고](MSC/Circ.622/ Rev.1) 및 [선박에 대한 해적행위 및 무장강도 방지를 위한 선주, 선박운항자, 선장 및 승무원에 대한 지침(MSC/ Cird. 623/Rev.1)의 개정안 승인하였다. 최근에 와서는 2000. 5. MSC 제72차 회의에서 일본 동경회의 결과 및 아시아지역 합의사항(Tokyo Appeal, Model Action Plan 등)을 보고[17]하는 등 IMO를 중심으로 활발한 국제회의와 관련국가들의 적극적인 노력이 있어 왔다. 이와 같이, 1990년대에 들어 해적방지문제가 국제사회의 큰 관심사로 떠오르게 되자, IMO는 해적방지대책을 수립하기로 하여 1993년 10월에 개최된 제18차 총회에서 세계해적방지대책을 위하여 피해선박 혹은 피해의 우려가 있는 선박과 육상과의 연락체제 확립 등을 포함한 총회결의[18]를 채택하였다.

한편, IMO는 선박의 해양사고 방지 및 해난수색·구조활동 지원, 해적행위의 예방 및 방지 등 안전한 해상교통환경 개선을 위하여 "SOLAS 협약"을 개정하고[19] 전 세계적으로 선박자동식별시스템(AIS)[20]의 강제시행에 들어갔다. 또한 PRC가 전 세계적으로 발생하는 해적피해를 접수 및 전파하도록 하고 있으며, 지역별로는 인접국가간 해적대응을 위한 국제협력체제의 구축 및 IMO를 중심으로 해적과 해상무장강도의 퇴치 및 방지를 위한 국제적 노력이 진행되고 있다.

1996년 이후 해적사건이 다시 증가추세로 전환되자 IMO MSC는 세계 해적다발지역인 동남아시아, 남미, 중동 및 서아프리카 4개 지역에 조사단을 파견하였으며, 1998년 12월 브라질에서 해적방지 세미나가 개최되고, 1999년 2월에는 싱가포르에서 동 지역의 해적문제를 논의하여 해적사건의 수사와 관련된 문제들 특히 관계국 간 수사방침의 공동화, 수사협력의 강화 및 해적행위에 대한 처벌규정의 정비 등을 목적으로 하는 수사방법, 협력, 책임, 협의 등에 관한 협약안을 채택하였다.[21] 동 협약안은 선박소유자, 선장 및 선원에게 경계심을 불러일으켜 해상에서의 해적행위와 정박 중, 항만부근 또는 연안국의 영해 내에서 항해 중 해상강도의 위험을 감소시키고자 하는 것으로 선박소유자, 관리자, 선장 및 선원의 해적피해 방지 및 대응요령에 관한 것이다. 그 주요내용은, 해적방지를 위한 설비, 법률정비, 상호협력, 선박 통신수단의 통일화, 보고형식의 검토, 증거확보, 법률정비, 수사 및 범죄자의 처벌에 관한 국제협력 등 해적사건의 수사를 위한 협약을 IMO MSC가 조속히 검토한다는 등의 내용을 담고 있다[22].

3.2 동경회의에서의 해적행위방지 노력

"해적 및 해상무장강도 퇴치에 관한 모든 해사관련 정부 및

17) 민성규, 「아시아지역해적방지협력협정과 해적 퇴치 국제공조체제의 발전 방향」(서울 : 한국해사문제연구소, 2003), pp.4-5.
18) IMO Res. A.738(18). in www.imo.org/home.asp.
19) The 1988(GMDSS) amendments(Adoption : 11 November 1988, Entry into force 1 Ferbruary 1992), in "International convention for the Safety of Life at Sea(SOLAS), 1974", Text in www.imo.org/Conventions/contents.
20) 선박자동식별시스템(Universal ship-borne Automatic Identification System : AIS)이란, 항행선박이 자동으로 발신하는 위치, 침로, 속력 및 화물명세 등 항해안전관련 정보를 선박-선박, 선박-육상관제소간 데이터 통신으로 자동식별케하는 시스템으로, 선박의 감시·추적 및 육상관제소와 정보교환으로 선박충돌방지, 해난수색 및 구조활동의 지원, 해적행위로부터의 선박의 보호 등 해상교통안전을 도모하기 위한 것이다. 1999년 국제해사기구(IMO)의 항해안전소위원회(NAV) 제45차 회의에서는 AIS 탑재시기를 선박의 용도 및 크기별로 구분하여 2002년 7월 1일 이후에는 새로 건조하는 모든 선박에게 적용되며, 2002년 7월 1일 이전에 현존하는 선박으로 여객선 및 탱커는 2003년 7월 1일까지, 일반 선박은 크기별로 구분하여 2004년 7월 1일부터 2008년 7월 1일까지의 기간내에 탑재하도록 하였다. (www.imo.org/Conventions/contents 참조).
21) "Maritime Safety Committee-71st session : 19-29 May 1999", in www.imo.org/Conventions/contents 참조.
22) MSC Cir.623/Rev. in www.imo.org/circ/msc.
23) "International Conference of All Maritime Related Concerns, both Governmental and Private, on Combating Piracy and armed Robbery against Ships" in www.mlit.go.jp/english/mot-news, pp.1-3.

민간단체 국제회의"가 2000년 3월 28일부터 3일간 일본의 동경에서 개최되어 동경선언(Tokyo Appeal)을 채택하였다.[23] 여기에서는 우선, 해적방지에 관한 각국의 일반적 의무에 관한 것으로, 참가국 및 지역정부당국, 선사 및 기타 참가자들은 해적행위가 선박의 안전운항에 대단히 심각한 위협이 됨을 인식하고, 그동안 채택한 IMO의 권고문[24]을 이행하기 위하여 노력하고, 기국의 책임과 의무를 다하여 해적행위를 신속하고 효과적으로 단속할 수 있도록 해당 당국에 즉시 보고하고, 선박위치통보시스템기술의 도입과 같은 선상 자기보호수단의 이행 및 강화에 대한 내용을 포함하고 있다. 또 피해선박의 철저한 보고를 강제토록 하는데 필요한 여건의 준비, 범죄혐의자에 대한 형사소추의 강화를 위한 법체제의 수립, 효과적인 대응체제의 개발, 각국에 해적관련 접촉처를 지정하여 해적관련 정보망의 수립 등에 관한 각국의 행동계획 준비와 신속한 대응책 등을 결의하였다.

"선박에 대한 해적 및 해상무장강도 퇴치에 관한 국제회의"가 2000년 4월 27일부터 약 1달간 일본 동경에서 개최되어 국가적 차원에서 해적 및 해상무장강도 퇴치에 관한 국제협력의 필요성 및 가능성이 논의되었다. 동 회의에서는 해적 및 해상무장강도의 경향을 분석하고, 특히, 최근의 해적사건들이 국제범죄조직들과 연계되고 더욱 흉포화 되고 있으므로, 이를 효과적으로 대처하기 위한 해적 및 해상무장강도 방지에 관한 상호협력을 촉진하고 관련정보의 교환이 신속히 이루어져야 한다는 데에 합의하였다.[25] 한편, 같은 기간동안 개최된 "선박에 대한 해적 및 해상무장강도 방지를 위한 지역회의"에서는 해적방지에 관한 '표준행동계획(Model Action Plan)'이 채택되었으며, 여기에서는 선박통신수단, 자기방어 및 보호대책의 강화, 피해선박의 보고의무 및 보고체계 확립, 각국의 효과적인 대응책 수립 및 국제협력체제 구축, 국가간 연락처 등 국제연락망 수립, 국가간 정보교환 및 공유, 정보 분석체계 확립 등을 내용으로 하고 있다.[26]

3.3 싱가폴회의에서의 해적행위방지 노력

최근 급증하고 있는 싱가폴 및 말라카해협 등 동남아시아 해역에서의 선박에 대한 해적 및 해상무장강도행위를 퇴치하기 위한 동남아 국가간의 공조체제를 더욱 강화하고, 이에 대한 IMO 차원에서의 기술적 지원방안을 모색하기 위하여, IMO가 주관하고 우리나라를 포함한 동남아 11개국 정부대표, IMO 및 국제민간단체 대표 등이 참석한 "해적방지를 위한 전문가 회의"가 2001년 3월 15일부터 양일간 싱가폴에서 개최되었다. 이 회의에서는 국가간 해적피해 방지대책 및 공조체제 이행실태를 점검·평가하고, IMO 차원의 기술적 지원방안을 모색하는 것이 주 목적이었다. 특히 이 회의에서는 IMO가 채택한「해적방지를 위한 정부 및 선사에 대한 권고사항」에 따른 각국의 해적대응책 수립 및 이행현황에 대한 평가, 지역별 해적방지 국제공조체제 수립여부 확인 및 문제점에 대한 협의, 각국내 해적범죄 법집행 기관들 간의 국내외적 업무 조정·협의, 해적우범해역 공동순찰·훈련을 위한 국가간 공조체제 등이 집중적으로 논의되었다. 또 IMO의 권고사항에 따른 각국의 대응책 현황 소개 및 평가회가 있었으며, IMO는 해적근절을 위한 피해사례의 더욱 충실한 보고가 중요하다는 점을 피력하였다. 그리고 지역별 웍샵에서 논의된 해적퇴치 국제공조체제 이행실태를 평가하고, 유령선 색출에 항만국통제(PSC) 활동을 활용할 것과 이를 위한 피랍선박의 정보제공을 기국에서 담당할 것과 『해적범죄 수사에 관한 국제규정』의 채택이 필요하다고 공감하였다. 해적범죄 법집행 기관간 국내외 협력현황 소개 및 업무조정협의에서 국가간 연락창구가 원활하지 못하다는 점이 지적되었으며, 해적우범해역의 국가간 공동순찰 및 훈련체제 및 문제점에 관한 토론을 통하여 공동순찰·훈련이 해적피해방지를 위해 가장 효율적인 방안이나 해당국간 자발적 참여가 전제되어야 한다는 점이 강조되었다.[27]

4. 해적행위에 대한 형사법적 책임

앞에서 살펴서본 바와 같이 오늘날 국제법상 통용되고 있는 해적개념은 주로 유엔해양법협약에 정의된 협의의 해적을 의미하는데, 이와 유사한 국내법상의 처벌조항으로 형법 제340조를 들 수 있다[28]. 그리고 해적개념을 광의로 이해하여 해상테러나 기타 해상항행의 안전을 저해하는 행위도 포함하는 것으로 해석한다면 2003년 5월 27일에 제정된 "선박및해상구조물에대한위해행위의처벌등에관한법률"(이하에서는 '항행안전법'으로 약칭)에 대해서도 검토할 필요가 있을 것으로 보인다. 따라서 여기서는 형법 제340조와 '항행안전법'의 내용과 문제점에 대해 살펴보고, 해적과 관련된 외국의 입법례와 해적에 대한 형사소추상의 문제점에 대해서도 검토하고자 한다.

4.1 형법 제340조

형법 제340조 제1항은 "다중의 위력으로 해상에서 선박을

24) MSC/Circ.622/Rev.1 및 MSC/Circ.623/Rev.1. in www.imo.org/circ/msc.
25) "Press Release No.21 of the Embassy of Japan" in www.hapan-emb.org.in/PressReases. pp.1-5.
26) "Model Action Plan" Text in www.mlit.go.jp/english/mot-news
27) 해양수산부, 「해적방지대책」, 2001. 4, pp.1-3; 정갑용. "해적행위의 국제적 규제와 최근 국제동향", 「국제법학회논총」 제47권 제1호 (2002. 6.), pp.196-198.
28) 항행안전법은 아직 발효된지가 1년이 안되어서 그런지 이에 대한 판례가 없으며, 형법 제340조에 관한 판례도 '페스카마 15호 선상살인사건'(대법원 1997. 7. 25. 97도1142 판결) 이외는 찾아보기 어려운 실정이다. 이 사건에 대해 대법원은 "선장을 비롯한 일부 선원들을 살해하는 등의 방법으로 선박의 지배권을 장악하여 목적지까지 항해한 후 선박을 매도하거나 침몰시키려고 한 경우에 선박에 대한 불법영득의 의사가 있다"고 보아 해상강도살인죄를 인정하였다. 이 사건에 대해 자세한 내용은 부산지방검찰청, 「해양범죄백서」, 1997, 359면 이하 참조.

강취하거나 선박내에 침입하여 타인의 재물을 강취한 자는 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다"고 규정하고 있고, 제2항은 "제1항의 죄를 범한 자가 사람을 상해하거나 상해에 이르게 한 때에는 무기 또는 10년 이상의 징역에 처한다"고 규정하고 있으며, 제3항은 "제1항의 죄를 범한 자가 사람을 살해 또는 사망에 이르게 하거나 부녀를 강간한 때에는 사형 또는 무기징역에 처한다"고 규정하고 있다. 형법 제340조 제1항은 '해상강도'에 해당하고, 제2항은 '해상강도상해 · 치상'에 해당하며, 제3항은 '해상강도살인 · 치사 · 강간'에 해당한다. 따라서 대다수의 형법학자들은 형법 제340조를 이른바 '해적죄'라고 이해하고 있으며[29], 국제법상의 해적개념과도 유사한 측면이 있다.

그런데 형법 제340조는 우선 '다중의 위력'을 요건으로 하고 있다는 점에서 국제법상의 해적개념과 차이가 있다. 여기서 형법상 '다중'은 집단적 위력을 보일 수 있을 정도의 다수인을 의미하기 때문에, 그것을 아무리 좁게 해석하여도 2인 이상이 범죄에 가담하여야 한다는 것을 의미한다. 따라서 1인에 의한 해상강도에 대해서는 형법 제340조가 적용될 여지가 거의 없게 된다. 그런데 오늘날 선박장비의 자동화 · 첨단화에 따라 선박운항에 많은 수의 선원이 필요 없게 되었고, 초대형 상선조차도 소수의 인원에 의해 관리되기 때문에, 무장한 1인에 의해서도 쉽게 공격을 받을 수 있다는 점을 감안한다면, 해상강도와 관련하여 '다중의 위력'이라는 요건을 두는 것은 바람직하지 않은 것으로 보인다.

더 나아가 형법 제340조는 해상강도의 범행장소를 '공해 또는 어느 국가의 관할권에도 속하지 않는 지역'에 국한시키지 않고 '해상에서'라고만 규정하고 있기 때문에 국제법상의 해적개념과 달리 공해뿐만 아니라, 영해에서 발생한 사건에 대해서도 적용될 수 있다. 이러한 측면에 관한 한, 형법 제340조가 1982년 유엔해양법협약보다 더 바람직한 규정이라고 볼 수 있다. 왜냐하면 첫째, 영해와 공해는 서로 접속하고 있을 뿐만 아니라 특정한 영해선을 기준으로 영해냐 공해냐에 따라 동일한 행위에 대해 처벌을 달리 해야 할 필요가 없고, 둘째, 선박이 영해 내에 진입하였다고 해서 선박운항에 특별한 변화가 일어나는 것도 아니고, 셋째, 해상강도죄는 외부세계와 고립된 해상이라는 특수상황 때문에 불법성이 가중된 범죄라고 본다면 영해이든 공해이든 선박이 외부세계와 고립된 정도에는 큰 차이가 없으며, 넷째, 오늘날 대부분의 해적행위가 각국의 영해 내에서 발생하므로 영해와 공해를 나누어 해적행위의 성립여부를 결정하는 것은 현실에도 맞지 않기 때문이다. 그에 반해 형법 제340조는 범행장소를 '해상에서'라고만 규정하고 있기 때문에, 영해 내에서 선박이 부두에 접안해 있거나 항내에서 투묘하고 있는 상태에서 발생한 사건에 대해서도 적용될 여지가 있다. 그러나 해상이라도 선박이 부두에 접안해 있거나 항내에서 투묘하고 있다면 일반적인 항행중의 선박과는 구별되어야 한다. 항내는 국제법상 대부분 내수면에 포함되기 때문에 한 국가의 지배권이 육지와 동일한 정도로 적용된다. 따라서 형법 제340조가 해상이라는 특수상황에 때문에 불법성이 가중된 규정이라면, 선박이 부두에 접안해 있거나 항내에서 투묘하고 있는 상태에서 발생한 사건에 대해서는 적용되지 않는다고 보아야 할 것이다. 대다수 형사법학자들뿐만 아니라[30] 판례도 이와 같은 취지에서 "해상강도죄에 있어서의 해상이라 함은 그 가중처벌의 입법취지에 비추어 육지의 경찰권 등의 지배력이 쉽게 미칠 수 없는 해상을 의미한다고 해석함이 상당하고, 따라서 항만 등은 여기에 포함된다고 보기 어렵다."고 하였다.[31]

끝으로 형법 제340조는 해상강도죄를 선박과 관련된 범죄로 국한하고 있기 때문에, 해상구조물에 대한 강도행위에 대해서는 적용될 수 없다는 문제점을 지적할 수 있다. 현재 많은 국가들이 대륙붕 개발을 위해서 대륙붕상 해저에 고정된 시설물들을 설치하고 있거나 이미 그러한 시설물을 확보하고 있다. 이러한 해상구조물도 육지에서 고립되어 있기 때문에, 경찰권 등의 지배력이 쉽게 미칠 수 없는 상태에 있다. 따라서 이러한 해상구조물에 대한 침해행위에 대해서는 '항행안전법'이 적용될 수 있기는 하지만, 이러한 행위도 해상강도죄에서 함께 규정하는 것이 바람직한 것으로 보인다.

4.2 '항행안전법'

앞에서 살펴본 바와 같이 해상테러행위에 대해서는 형법이 적용되지 않고 SUA협약의 국내이행법인 '항행안전법'이 적용된다. 해상테러에 관한 SUA협약은 본 협약인 SUA협약(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988) 및 동 협약의 의정서(Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Flatforms Located on the Continental Shelf, 1988)로 구성되어 있으며,[32] 2003년 5월 27일에 제정된 '항행안전법'에 의해 2003년 8월 12일부터 국내에서도 발효되었다. 따라서 SUA협약 및 의정서의 국내이행입법인 '항행안

29) 예컨대 김일수/서보학, 「형법각론」(서울 : 박영사, 2004), p.345; 박상기, 「형법각론」(서울 : 박영사, 2004), p.299; 배종대, 「형법각론」(서울 : 홍문사, 2003), p.396; 오영근, 「형법각론」(서울 : 대명출판사, 2002), p.442; 이재상, 「형법각론」(서울 : 박영사, 2002), p.307; 정성근/박광민, 「형법각론」(서울 : 삼지원, 2002), p322 참조.

30) 예컨대 김일수/서보학, 앞의 책, p.345; 박상기, 앞의 책, p299; 배종대, 앞의 책, p.396; 오영근, 앞의 책, p.442; 이재상, 앞의 책, p.307; 정성근/박광민, 앞의 책, p.322 참조.

31) 대전지법 홍성지원 형사부, 1986. 12. 12. 판결 86고합116.

32) SUA협약은 1985년 10월 7일 수에즈운하 부근의 공해상에서 팔레스타인해방기구(PLO)의 분파에 의해 납치된 이탈리아 유람선 아킬레 라우로(Achille Lauro)호 해상테러 사건으로 인해 생겨난 국제협약으로 1988년 3월 10일 로마에서 채택되었으며 1992년 3월 2일에 발효되었다. 자세한 내용은 신의기, "해상테러억제를 위한 로마협약에 관한 일고찰", 「형사정책연구」 통권 제33호, 1998, p.137; 지상원, "항해안전에 대한 불법행위 억제협약의 국내수용 방안", 「해사법연구」 제14권 제2호, 2002, p.109 이하 참조.

전법'에 의해 형법상 해적행위로 처벌되지 않았던 사적 목적을 수반하지 않는 해상폭력행위를 처벌할 수 있게 되었다. '항행안전법'의 제정이유는 "선박 및 해상구조물에 대한 안전한 보호와 국제테러에 대한 근본적인 방지를 목적으로 …, 대한민국 영역외에서 발생한 대한민국 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위를 한 외국인도 처벌할 수 있도록 관할권을 확대하고, 위해행위를 한 것으로 의심되는 범죄인의 인도절차 및 위해행위의 구체적인 내용을 정하려는 것"이다. 이와 같은 '항행안전법'의 개략적인 내용과 개선이 필요한 부분을 살펴보면 다음과 같다.[33]

제1조는 항행안전법의 목적을 설명하고 있다. 위에서도 언급했듯이 SUA협약의 체결배경은 국제 테러리스트들의 공격으로부터 선박이나 해상구조물을 방어하기 위함이다. 따라서 항행안전법의 목적 또한 전통적인 해적행위(재화를 탈취하는 것을 목적)를 규율하는 것이 아니라, 현대의 해상범죄 중 해상테러를 규율하려는 법률이다.

제2조는 각종 용어의 정의에 관한 것이다. 이 가운데 문제가 되는 것이 "운항"이라는 정의이다. 항행안전법에서 운항이라 함은 항해·정박·계류·대기 등 해양에서의 선박의 모든 사용 상태를 말한다. 물론 이 정의 자체는 문제가 되지 않는다. 하지만 제1조에서 동법의 대상이 되는 선박은 운항중인 선박이라고 규정하였기 때문에, 이 법을 적용할 때 문제가 발생할 수 있다. 예컨대, 만약 좌초나 표류하고 있는 선박에 대해 위해행위를 한다면 동 법률의 적용이 배제되는 문제점이 발생하게 된다. 해적 또는 테러리스트들에게 가장 좋은 범죄대상은 전속으로 항진하고 있는 선박이 아니라 바로 위와 같이 항행상의 장애를 겪고 있는 선박이라고 할 수 있다.

제3조는 형법 제2조 내지 제6조의 적용을 받지 아니하는 외국인의 국외범에 대해서도 처벌하기 위한 규정이다. 국제테러리스트 조직의 대부분이 국제적으로 조직화되어 있으며, 조직원 대부분이 외국인이기 때문에 제3조는 해상 테러리스트들을 처벌하는 데 필수적인 조문이라고 할 수 있다.

제4조는 대한민국 선박의 선장이 이 법에서 규정하고 있는 범죄인을 외국정부기관에 인도하거나, 외국선박의 선장이 우리나라에 범죄인을 인도하는 경우 및 우리나라가 인수한 범죄인을 증거부족 등의 사유로 당해 선박의 기국에 다시 인수하도록 요청하는 경우 등에 대한 요건 및 절차에 대하여 규정하고 있다.

제5조 내지 제13조는 구체적인 처벌대상을 명확히 규정하고 있으며, 항행안전법에서 가장 핵심적인 내용을 이루고 있다. 이 가운데 선박납치에 관한 제6조는 형법 제340조 제1항에서 규정하고 있는 선박강취와 유사한 내용이라고 볼 수 있다. 그런데 형법 제340조는 법정형을 무기 또는 7년 이상이라고 규정하고 있는 반면 항행안전법 제6조는 무기 또는 5년 이상이라고 규정하고 있다. 이 경우 특별법이 우선 적용되므로 선박납치범에 대해서는 항행안전법이 적용되겠지만, 그렇게 되면 선박납치죄가 형법상의 해상강도죄보다 더 가볍게 처벌이 되는 결과가 발생한다. 따라서 형법 제340조 제1항 또는 항행안전법상의 선박납치죄의 법정형을 조절할 필요가 있다. 항행안전법 제7조와 형법 제187조의 관계에서도 유사한 문제점이 있으며, 항행안전법 제7조에서 선박을 파괴하는 행위와 선박의 안전을 위협하는 손상을 가한 행위를 같이 처벌하는 것도 문제점으로 지적할 수 있다. 피해규모면에서나 다른 형법규정의 법정형을 비교하더라도 양자는 서로 다르게 처벌되어야 한다. 더 나아가 항행안전법 제10조의 적용이 선박으로만 국한되어 있다는 것이다. 국가의 중요한 시설물인 해상구조물에 대한

33) '항행안전법'은 SUA협약 및 동 의정서에 대한 국내이행법인데, 2001년 9.11. 테러 이후 국제해사기구(IMO)는 미국의 주도하에 선박이 테러의 목적으로 사용될 수 있다고 판단하고 기존의 SUA협약 및 동 의정서를 확대 개정하여 선박 테러방지를 추진하고 있다. 따라서 SUA협약 및 동 의정서가 개정될 경우에는 '항행안전법'의 개정도 불가피하다. 그동안의 개정작업 과정을 간략히 살펴보면 다음과 같다. 우선 국제해사기구 법률분과 위원회 제84차 회의에서 미국, 영국, 프랑스 등 약 40개국이 협약개정의 필요성을 인정하고 미국 주도하의 회기간 통신작업반 설립에 찬성하였다. 제85차 회의에서는 통신작업반의 의장국인 미국이 ① 범죄구성요건의 대폭확대, ② 공범처벌, ③ 승선절차 규정, ④ 정치범불인도원칙의 폐지 등의 내용을 담은 초안을 제시한 바, 대다수의 국가가 SUA협약은 자국의 국방부, 법무부 등과 협의를 거쳐야 되는 사항이나 검토시간이 부족한 관계로 토의가 불충분하다는 점을 지적하여 대부분의 사항이 결정되지 못하고 회기간 통신작업반에서 추가 논의하기로 하였다. 제86차 회의에서는 기존 국제법 질서에 중대한 변경을 가하는 새로운 범죄구성요건의 도입, 해상 승선·검색제도의 도입 등에 대해 미국안을 중심으로 논의하였으나 범죄 구성요건의 불명확성, 인권존중, 무력사용의 남용위험성, 등에 대해 반대의견이 제기되어 큰 진전을 이루지 못하고 미국주도의 회기간 통신작업반회의 결과를 가지고 차기회의에서 추가 논의하기로 하였다. 제87차 회의에서도 역시 새로운 범죄구성요건의 도입(제3조의 2)과 해상 승선·검색제도의 도입(제8조의 2) 등에 대해 미국안을 중심으로 논의하였으나 ① 테러 범죄자 운송에 대하여 독자적 범죄로 규정하는 미국의 입장과 테러범죄의 공범(방조)으로 처리하자는 프랑스 등의 주장으로 의견의 일치를 보지 못하였으며, ② 미국의 혐의선박에 대한 강제검색제도(기국에게 국적확인·검색 등의 요청 후 4시간내 미응답시 강제승선·검색 실시)도입 제안에 대하여 일부 국가는 4시간 이상의 합리적인 기국 응답시간 및 통보절차 등 규정의 개선을 전제로 승선검색 등 미국의 제안을 지지하였으나 상당수 국가들이 명확한 입장 표명 없이 기국의 짧은 응답시간(4시간)은 현실적으로 타당성이 없다는 측면에서 반대의견이 제기되어 결론을 내리지 못하고 미국주도의 회기간 통신작업반회의 결과를 가지고 차기회의에서 추가 논의하기로 하였다. 제89차 법률위원회에서는 제87차 회의결과 및 회기간 통신작업반의 작업결과 등을 토대로 토의 하였으며, ① 미국이 제안한 WMD 비확산/군축과 관련되는 문제를 SUA 협약규정에 정의하는 것이 적정한지에 대한 논의가 있었으나 대다수의 국가들이 세부사항에 대한 충분한 추가논의가 필요하다고 하여 결론을 내리지 못했고, ② 협약상 위반혐의 선박에 대한 해상 승선검색제도에 대해 공해상 승선검색은 유엔해양법협약상 기국주의와 공해상 항행의 자유에 반하므로 향후 충분한 검토가 필요하다고 결론을 내리지 못했다. 한편 2004년 7월에 개최된 제89차 법률위원회에서는 ① 대량살상무기의 정의에 CWC/BWC에 따른 무기의 규제는 이해하지만 NPT 협약하에서의 핵활동과 관련한 운송행위를 범죄행위로 규정하는데 대해 인도 등의 국가는 NPT 협약 미가입 국가들이 핵무기 보유에 대한 금지규범이 없다고 이의를 제기하여 제90차 회의에서 추가 논의키로 하였고, ② 해상승선검색제도에 대해 4가지 승선검색조건을 선택적으로 적용하자는 안이 있었으나 어떠한 경우에도 기국이 동의하지 않으면 이루어질 수 없다고 하여 제90차 회의에서 추가 논의키로 하였다. 이러한 내용을 검토하기 위하여 2005년 1월말 회기간작업반회의, 2005년 4월 제90차 법률위원회를 거쳐 2005년 10월 외교회의를 거쳐 최종 협약으로 채택할 예정이다.

허위정보전달행위는 선박에 대한 것과 동일한 불법성을 가진다고 보아야 할 것이다.

4.3 외국의 입법례

먼저 해적행위에 대한 미국의 입법례를 살펴보면 해적행위를 따로 처벌하는 장(chapter)를 마련하여 11개의 조문[34]에 걸쳐 광범위한 부분을 규정하고 있다. 그리고 그에 따른 처벌 또한 내·외국인을 불문하고 해적행위를 행한 자, 그리고 그에 동조하는 행위를 한 자 역시 무기징역(imprisonment for life)이라는 중형을 법정형으로 규정하고 있다. 그리고 미국과 마찬가지로 영미법계에 속하는 호주의 경우에도[35] 해적행위와 그에 수반되는 행위들을 따로 규정하고 해적행위에 대해 무기징역을 법정형으로 규정하고 있다.

이에 반해 대륙법계에 속하는 독일과 일본의 경우에는 해적행위를 따로 규정하지 않고 철도, 항공기, 선박 등을 교통수단의 범주로 합쳐서 그에 대한 테러행위를 처벌하는 규정을 명시하고 있다[36]. 독일의 경우 해상교통수단에 대한 위해로서 치사에 이른 경우에만, 무기징역 또는 10년 이상의 징역을 규정하고 있을 뿐이고 명확하게 규정이 명시되지 않고 있기 때문에 처벌 또한 매우 약하다. 일본 역시 국내법상 해적행위를 따로 규정해놓고 있지 않고[37] 살인, 상해, 강도, 협박 등의 범죄로 결과가 나타난 경우에야 비로소 형법이 적용된다. 그 결과 해적행위가 제대로 처벌될 수 없다는 문제점이 있다.

이와 같이 해적에 대한 각국의 입법례들을 살펴보면 대륙법계인 독일, 일본 및 우리나라의 경우는 해적행위를 별도로 규정하지 않고 처벌도 비교적 가벼운 반면, 영미법계인 미국과 호주의 경우에는 해적행위에 대해 비교적 상세한 별도의 규정을 두고 있고 해적행위 자체에 대해 무기징역이라는 중형으로 규정하고 있다.

4.4 해적에 대한 형사소추

앞에서 살펴본 바와 같이 우리나라 선박이 해적행위로부터 피해를 입은 경우가 적지 않음에도 불구하고 형법 제340조에 관한 판례가 거의 전무한 실정이다. 우리 형법의 적용범위에 관한 규정인 형법 제2조 내지 제7조에 따르면 가해자가 우리나라 국적을 가지고 있는 경우는 물론 해적으로부터 피해를 입은 선박이 우리나라의 국적선인 경우에는 해적발생지가 우리나라의 영해이든 공해이든 아니면 외국의 영해이든 어느 국가의 관할권에도 속하지 않는 지역이든 불문하고 형법 제340조가 적용될 수 있다. 더 나아가 피해선박이 우리나라 국적선이 아니라고 하더라도 우리나라 선원이 피해를 입은 경우에는 마찬가지로 형법 제340조가 적용될 수 있다. 그럼에도 불구하고 형법 제340조에 관한 판례를 찾기 힘든 이유는 대부분의 해적사건이 우리나라의 경찰력이 미치지 않는 외국에서 발생하기 때문인 것으로 생각된다.

이처럼 해적행위가 점차 국제화·조직화됨에 따라 해적행위의 주체가 외국인인 경우가 대부분이고, 우리나라의 영해가 아닌 공해나 타국의 영해에서 발생하기 때문에, 해적행위에 대한 철저한 형사소추를 위해서는 범죄인인도와 수사를 위한 국제적인 형사사법공조가 전제되어야 하며, 특히 동남아국가와의 형사사법공조가 절실한 실정이다. 우리나라에서도 형사사법공조법이 1991년에 제정되었지만, 현행법은 향후 법체계가 상이한 동남아국가와의 공조가 점차 확대·심화될 경우 효율적인 공조의 실시에 어려움을 초래할 수 있는 부분들을 내포하고 있다. 따라서 동남아국가와의 형사사법공조를 위해서 다음과 같은 문제점들이 개선되어야 한다.

첫째, 사법공조의 범위가 지나치게 좁다. 동법 제5조에 명시된 규정이 예시적인 사항인지 제한적 사항인지도 불분명하다. 국가 간에 요청될 수 있는 공조범위는 매우 다양하며, 공조범위가 확대되는 추세를 감안할 때 공조범위를 가능한 한 넓게 인정할 필요가 있다. 따라서 '기타 수사나 재판의 목적달성에 필요한 사항' 또는 '이 법의 목적과 부합되는 기타 공조' 등의 포괄적 내용을 포함시키는 방안이 필요하다.

둘째, 광의의 형사사법공조 내용의 법제화이다. 국제형사사법공조를 분류하면 가장 역사가 오래된 범죄인인도, 협의의 형사사법공조, 외국형사판결의 집행, 형사소추의 이송을 들 수 있다. 우리나라의 경우 범죄인인도와 형사사법공조는 범죄인인도법 및 국제형사사법공조법을 통해 법제화되었지만, 외국판결집행이라든가 형사소추의 이송에 관해서는 명문의 규정을 가지고 있지 않다.

셋째, 범죄인인도법을 형사사법공조법에 통합 내지 흡수할 필요가 있다. 양자간 조약은 항상 범죄인인도조약과 형사사법공조조약으로 별도로 체결되어 왔다. 형사사법공조를 크게 보면 범죄인인도까지도 포함하는 개념임에도 불구하고 오늘날까지도 범죄인인도조약과 형사사법공조조약을 별도로 서명·발효시키고 있다. 이러한 폐단을 없애기 위해서라도 범죄인인도법을 국제형사사법공조법에 통합 내지 흡수하는 방안이 강구되어야할 것이다.

넷째, 소극적 사법공조내용의 도입이 필요하다. 일반적으로 대륙법계 국가는 적극적 사법공조개념을 인정하고 있다. 즉 요청국가의 요청이 있는 경우에만 사법공조에 응한다는 의미이다. 이에 반하여 소극적 사법공조의 경우에는 주권을 침해하지 않는 범위 내에서 타국의 수사활동 등을 인정한다는 내용이다. 만약 우리나라 내에서의 외국수사 관련활동에서 적극적인 요청이 있을 경우에만 공조에 응한다고 하면 공조요청절차를 매번 거쳐야 하며, 이는 국제형사사법공조의 실효성을 해하는 원인이 될 것이다.

---

34) US Code Chapter 81 - Piracy and Privateering Sec.1651-1661.
35) Crimes Act 1914, Part IV - Piracy, Australia
36) StGB, §§ 315-317.
37) CMI YEARBOOK 2000 Annex C(pp.426-434).

5. 해적행위에 대한 사법적 책임

5.1 해상운송에 있어서 해적행위에 대한 해석원칙

해상운송에 있어서의 해적행위의 개념은 상사적 관점에서 해석해야 하기 때문에 국제법상의 해적행위의 개념과 반드시 일치하는 것은 아니며, 현재에는 영국해상보험법상(Marine Insurance Act; MIA)의 해적행위의 정의규정이 지도적인 해석의 기준으로 활용되고 있다[38]. 즉 MIA 제1부칙 보험증권 해석에 관한 규칙 제8조에서는 해적행위에 대하여 "폭동을 일으킨 여객이나 육상으로부터 선박을 공격하는 폭도를 포함한다"고 포괄적으로 정의하고 있으며 이를 분설하면 다음과 같다.

5.1.1 육상으로부터 선박에 대한 공격

해적행위는 육상으로부터 선박을 공격하는 폭도의 행위를 포함하는 개념이다[39]. 1792년 Nesbitt v. Lushington 사건[40]은 일찍이 해적행위의 성립요건에 관하여 권위있으면서도 주목할만한 판결을 내렸다.

즉, 밀과 옥수수를 적재한 항해선 Industry호는 Youghall에서 Sligo까지 항해보험을 부보하였다. 아일랜드 연안을 항해하던 중 Industry호는 악천후를 만나 Elly항 부근에서 피난처를 찾았다. 그곳에 있는 동안 Industry호는 육상으로부터 선박을 몰고 와서 앵커를 타고 승선한 사람들의 습격을 받았다. 그 당시 아일랜드에서는 옥수수가 매우 부족하였기 때문에, 이들은 선장이 송장가액의 약 4분의 3의 가격으로 옥수수를 팔 때까지 선박을 떠나 것을 거절하였다. 육상에서 선박을 습격한 폭도들의 직접적인 결과로 인해 옥수수 10톤 이상을 잃었지만, Industry호는 마침내 예정 목적항에 도착하여 적하인 옥수수를 인도하였다.

원고인 적하소유자는 "해적, 표도, 강도....해상에서의 점유탈취, 모든 국왕, 군주 및 국민의 강류, 억지....."로 인하여 발생한 멸실을 담보한다는 조건을 포함한 적하보험증권에 근거하여 손해보상을 청구하였다. 그러나 보험증권에는 "....곡물, 어류, 소금, 과일, 밀가루 및 종자는 공동해손의 경우 또는 선박 좌초의 경우는 제외하고 해손에 대하여는 보상하지 않는다"고 규정한 소손해면책율약관(Memorandum Clause)이 삽입되어 있었기 때문에 보험자는 보험금의 지급을 거절하였다.

이에 대해 법원은 「비록 손해가 해적행위로 인한 것이라고 하더라도, 적하보험증권에서 담보하는 것은 단독해손손해가 아닌 공동해손손해뿐이다. 그리고 공동의 위험에 처했다고 볼 수 없으므로 공동해손손해는 아니라고 판결하였다. 게다가 법원은 선박 좌초의 직접적인 결과로 인하여 잃은 10톤의 옥수수에 대해서는 보험보상이 가능하지만, 해적행위는 그러하지 않다」고 판결하였다. 특히 Kenyon경은 「나는 이것을 해적행위로 인한 손해로 본다. 그리고 만약 단독해손이 당해 적하보험증권에 의하여 담보된다고 한다면, 원고는 해적행위로 인하여 발생한 손해에 대하여 보상을 받을 수 있었을 것이다. 그러나 당해 적하보험증권상의 소손해면책율약관(Memorandum Clause)은 곡물에 대해 공동해손 또는 선박의 좌초 등을 제외하고는 어떠한 해손에 대해서도 보험자가 보상책임을 부담하지 않는다고 규정하고 있다. 따라서 공동의 위험이 전혀 존재하지 않았기 때문에 이것은 공동해손이 아니다」라고 의견을 제시하였다[41].

5.1.2 폭동을 일으킨 여객의 행위

해적행위는 폭동을 일으킨 여객의 행위를 포함하는 개념이다. 여객의 폭동은 해적행위로 간주되며, 특히 1854년 Palmer v. Naylor 사건[42]을 그 예로 들 수 있다.

이것은 중국에서 페루까지 중국 이민자들을 수송하는데 있어 당해 항해, 선박의 의장품 및 저장품을 담보하는 보험에 대한 손해보상청구 사건이다. 보험증권에서는 "해적, 표도, 강도.....기타 일체의 위험"으로 인한 손해를 담보한다고 규정하고 있었다. 항해 중 중국 이민자들이 육지에서 가장 가까운 지점에 상륙할 목적으로 선장과 몇몇의 선원을 살해하고 선박을 점거하였다. 그 후 선박은 남은 선원들에게 반환되었다. 피보험자인 원고는 이민자들이 선장 및 몇몇 선원에 대한 흉악한 살인행위와 선박을 강탈함으로 인해 발생한 비용 전액에 대하여 보상청구를 하였다. 그러나 보험자는 이민자들의 행위는 오직 도망가기 위해 취하여진 것이기 때문에 보상책임이 없다고 주장하였다.

이에 대해 법원은 이민자들의 행위는 해적행위이거나 만약 해적행위가 아니라면 해적행위와 유사한 동종(*ejusdem generis*)의 행위에 해당한다고 판결하였다[43].

5.1.3 사익을 목적으로 하는 무차별적인 행위

해적행위는 반드시 사익을 목적으로 하는 행위여야 한다. 1909년 Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Marine Insurance Co. Ltd 사건[44]에 의하면 1867년 브라질 정부와 볼리비아 정부간의 협정에 근거하여 Colonia 지역을 볼리비아 정부에 양도하였다. 따라서 볼리비아 정부는 영토합병조치를 취하려고 하였으나, 볼리비아로부터 대원들을 파견하기가 곤란하다는 것을 알고, 브라질 정부와 협의하여 브라질의 지원

38) Julian Cook & John D.Kimball, *Voyage Charters*(London : LLP, 1993), p.518,
39) R. J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance-Its Principles and Practice-*, 6th ed.(London : Pitman, 1986), p.144.
40) (1792) 4 TR 783.
41) Susan, Hodges, *Cases and Materials on Marine Insurance Law*(London : Cavendish Publishing Ltd., 1999), pp.411-412.
42) (1854) 10 Ex 382.
43) Alex L. Parks, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Vol.2.(Centreville : Cornell Maritime Press, 1987), p.298; Susan, Hodges, *op. cit.*, p.412; Sir Micheal J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Vol.II., 16th ed.(London : Steven & Sons, 1981), p.756.
44) [1909] 1 KB 785. CA.

하에 선박 Labrea호에 일용품과 장비를 싣고 아마존 강으로 보내기로 하였다. 볼리비아 정부는 선박 Labrea에 실린 일용품과 장비에 대해 보험자와 적하보험계약을 체결하였다.

적하보험증권에는 특히 "...해적, 표도, 강도.....해상에서의 점유탈취 그리고 국적상황 또는 성질의 여하를 불문하고 모든 국민 · 군주의 강류, 억지 및 억류...."로 인하여 발생한 손해를 담보한다고 규정하고 있었으나, 다른 한편에서는 FC & S Clause가 삽입되어 있었다. 항해의 후반부에 볼리비아 영해안에 있는 Acre강에서 Labrea호는 대부분 브라질인으로 구성된 반란군 소속의 다른 선박에 의하여 나포되었다. 적하가 멸실되었기 때문에 원고인 볼리비아 정부는 적하보험증권에 근거하여 손해보상을 청구하였다.

이에 대해 항소법원은 예비판사의 판결내용을 받아들여 「해적행위는 개인적인(사적) 이득을 위한 무차별적인 약탈행위이며, 정치적인 목적을 위한 것은 아니다」라고 하여 이 사건은 해적행위에 해당하지 않는다고 판결하였다.[45] 특히 Vaughan Williams 판사는 「공적인 목적과 대조하여 보면 사적 목적은 해적행위가 성립하기 위한 필수적인 사항이다. 우선 해적은 특정 국가의 관할권이 미치지 않는 곳에서 개인적인 욕심을 만족시키기 위해 약탈 혹은 살인을 저지르는 자이다. 공적인 목적을 가지고 행동하는 자는 자신의 신념과는 달리 어떠한 범위 내에서 행동하는 것 같으며, 그들 자신의 행위는 한정된 범위 내에서 유지된다. 공적인 목적을 가지고 행동하는 자는 어느 특정 국가의 적이지, 인류공동의 적은 아니다」라고 의견을 제시하였다[46].

또한 1923년 Banque Monteca and Carystuiaki and Another v Motor Union Insurance Co Ltd 사건[47]에 의하면, 그리스 범선 Filia호는 전쟁위험을 담보위험으로 하는 보험계약을 체결하였다. 이 보험증권에는 "나포(seizure)"은 담보위험에 포함시키고 있었으나, "해적행위(piracy)"는 담보위험에서 제외시키고 있었다. 피보험선박인 Filia호가 흑해에 있을 때 Filia호는 칼로 무장한 터키 민족주의 단체에 의해 나포되었다. 이에 대해 피보험자는 보험증권에 근거하여 손해보상을 청구하였다. 이 사건에서는 손해가 나포로 인한 것이냐 해적행위로 인한 것이냐가 문제의 쟁점이었다. 이에 대해 법원은 Filia호는 정치적 동기를 가진 터키 민족주의 단체에 의해 나포된 것이며, 이는 해적행위가 아니라고 판시하였다[48]. 또 이 사건에서는 해적행위와 적대국에 의한 포획 및 나포를 구별하고 있다. 즉 사건 당시 그리스와 터키는 서로 적대국이었으며 또한 터키 민족주의 단체의 지도자가 스스로를 유일한 정부로 인정하고 있다는 사실에서도 적대국에 의한 나포를 구성하기에 충분하며, 해적행위가 아니라고 언급하였다[49].

5.1.4 폭력(무력)행위의 수반

해적행위가 성립하기 위해서는 절도가 행하여지는 동안 폭력행위를 반드시 수반하여야 하며, 단순한 강압적인 위협행위도 폭력행위로 볼 수 있다. 1982년 Athens Maritime Enterprises Corporation v. Hellenic Mutual War Risks Association(Bermuda) Ltd.(The Andreas Lemos) 사건[50]에 의하면 해적행위를 담보위험으로 한 피보험선박이 방글라데시 영해 내인 Chittagong에서 정박하고 있던 중, 장검을 소지하고 해안으로부터 침입한 무장강도가 승선하여 선박에서 물품과 장비 등을 훔쳤다. 이 사건에서는 해적행위가 손해의 원인이냐 여부가 문제의 쟁점이었으며, 보험자는 보험금의 지급을 거절하였다.

이에 대해 법원은 위 사건에서 절도가 행하여 질 때 선원에 대해 위협행위가 있은 것이 아니라, 오로지 도망칠 때 선원에 대해 위협행위가 있었기 때문에 해적행위로 인한 손해가 아니라고 판시하였다[51]. 특히 Staughton 판사는 「폭력 또는 폭력적인 위협이 없는 절도는 해상보험법상의 해적행위가 아니다. 만약 선원들이 폭력에 의해 제압되었거나 또는 위협에 의해 복종하였다면 보험자는 피보험자에게 손해를 보상해야 한다. 그러나 만약 선박소유자의 야간당직자가 잠자고 있을 때(비록 이 사건에서는 발생하지 않았지만) 또는 은밀한 절도가 행하여 진 때에는 보험자는 피보험자에게 손해를 보상할 필요가 없다. 은밀한 절도(clandestine theft)는 해적행위를 구성하지 않는다」고 의견을 제시하였다[52].

5.1.5 공해상 또는 영해 내에서 발생

1930년 Britannia Shipping Co. v. Globe & Rutgers 사건[53]에서 예인선이 항구 내의 잔교에 계류되어 있던 중 도난을 당했다. 피보험자는 특히 해적행위를 이유로 하여 손해보상을 청구하였다. 이에 대해 법원은 공해상에서 발생한 것이 아니기 때문에 보상할 이유가 없으며, 항내에서 발생한 피보험선

45) J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 3th ed.(London : Witherby & Co. Ltd., 1996), p.242; R. J. Lambeth, *op. cit.*, p.145; Sir Micheal J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman, *op. cit.*, p.755; Alex L. Parks, *op. cit.*, pp.297-298.
46) Susan, Hodges, *op. cit.*, p.413.
47) (1923) 14 LIL Rep 48.
48) Susan, Hodges, *op. cit.*, p.414.
49) D. Rhidian Thomas, *The Modern Law of Marine Insurance*(London : LLP, 1996), p.76; Sir Micheal J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman, *op. cit.*, p.755.
50) [1982] 2 Lloyd's Rep. 483.
51) Howard N. Bennett, *The Law of Marine Insurance*(Oxford : Clarendon Press, 1996), p.154; J. Kenneth Goodacre, *op. cit.*, p.245; D. Rhidian Thomas, *op. cit.*, p.76.
52) Susan, Hodges, *op. cit.*, p.415.
53) AMC 1722, 244 NYS 720.
54) Parks, Alex L., *op. cit.*, pp.298-299.

박의 도난은 해적행위가 아니라고 판시하였다[54].

그러나 현재 해적행위는 공해상 또는 영해내의 어디에서 발생하더라도 문제되지 않는다. 위의 The Andreas Lemos 사건에서 보험자는 선박이 공해상에 있지 않았기 때문에 해적행위가 될 수 없다고 항변하였지만, Staughton 판사는 비록 이 문제에 관한 명확한 선례는 존재하지 않지만, 선박이 "해상범죄(maritime offence)"라고 할 수 있는 공격을 받을 위치에 있는 한, 선박은 해적행위가 저질러 진 장소에 있었고 이 사건의 경우 육지에서 2마일 떨어진 곳에 있던 선박은 "해상(at sea)"이라는 통상의 의미 안에 포함된다고 판단하였다[55].

5.2 해적행위로 인한 피해의 보상문제

5.2.1 화물손해에 대한 보상문제

상법 제789조 제2항 제4호에서는 해적행위를 운송인의 면책사유로 규정하고 있을 뿐만 아니라, 해상물건운송계약에서 사용하고 있는 운송서류에서도 해적행위를 운송인의 면책사유로 명시적으로 규정하고 있다. 따라서 해적행위로 인하여 운송물이 강탈되더라도 하주는 운송인으로부터 손해배상을 받을 수 없으며, 이러한 손해는 하주 스스로 부담할 수 밖에 없는 결과가 된다.

결국 하주의 입장에서 해적행위를 당한다면 그로 인한 경제적인 손실이 막대하기 때문에, 만일의 사태에 대비하여 적하보험에 가입하는 것도 해적행위로 인한 피해를 막는 중요한 대책 중의 하나이다.

영국에서는 해적행위에 대하여 적하보험약관에서 1936년 스페인 내전이 발발할 때까지는 해상위험으로 담보되어 왔으나, 그 후 "해적행위"와 "전쟁행위"의 구별이 곤란하다는 이유에서 1937년부터 전쟁위험으로 취급하였다. 즉, 1936년까지는 로이즈 SG 보험증권상의 위험약관에서 해적행위는 보험자의 담보위험으로 규정하고 있었으나, 1937년에 특별약관인 포획·나포부담보약관(Free of Capture & Seizure Clause; FC & S Clause)이 삽입됨으로써 해적행위는 보험자의 면책위험인 전쟁위험으로 취급되었다[56].

그 후 FC & S Clause는 적하보험에 대해서는 로이드 SG 보험증권에 첨부하여 사용하던 1963년 ICC(A/R), ICC(FPA), ICC(W/A) 제12조에 규정되어 해적행위는 여전히 전쟁위험으로 취급되어 보험자가 면책되었다. 그러나 1982년에 협회적하보험약관을 개정하면서 ICC(A) 제6조(전쟁위험면책약관(War Exclusion Clause)) 제2항에서 「해적행위를 제외한다(piracy excepted)」는 문구가 삽입되어 해적행위는 전쟁위험에서 제외되어 담보위험으로 취급하게 되었다. 하지만 ICC(B)와 ICC(C) 제6조(전쟁위험면책약관(War Exclusion Clause)) 제2항에는 「해적행위를 제외한다(piracy excepted)」는 문구가 삽입되어 있지 않기 때문에 해적행위는 담보위험도 면책위험도 아닌 중성위험으로 취급되어 여전히 보험자가 면책되었다.

따라서 현재 해적행위 다발지역을 항행하는 선박에 화물을 적재하는 하주로서는 보험자와 적하보험계약을 체결할 경우에, ICC(B) 또는 ICC(C) 조건으로 부보할 경우에는 반드시 해적행위를 담보하는 특약을 삽입하는 것이 해적행위로 인한 피해를 보상받을 수 있는 방법이다.

5.2.2 선박손해에 대한 보상문제

영국에서는 해적행위에 대하여 선박보험약관에서 1936년 스페인 내전이 발발할 때까지는 해상위험으로 담보되어 왔으나, 그 후 "해적행위"와 "전쟁행위"의 구별이 곤란하다는 이유에서 1937년부터 전쟁위험으로 취급하였다. 즉 1936년까지는 로이즈 SG 보험증권상의 위험약관에서 해적행위는 보험자의 담보위험으로 규정하고 있었으나, 1937년에 특별약관인 포획·나포부담보약관(Free of Capture & Seizure Clause; FC & S Clause)이 삽입됨으로써 해적행위는 보험자의 면책위험인 전쟁위험으로 취급되었다.

그 후 FC & S Clause는 선박보험에 대해서는 로이드 SG 보험증권에 첨부하여 사용하던 1970년 ITC-Hulls 제23조에 규정되어 해적행위는 여전히 전쟁위험으로 취급되어 보험자가 면책되었다. 그러나 1983년에 협회선박보험약관을 개정하면서 해적행위는 해상위험인 "폭력적 절도(violent theft)"와 구별하기가 곤란하다는 이유에서 해상위험의 일종에 포함시켜 보험자의 담보위험으로 취급하게 되었다. 따라서 선박보험의 경우에는 해적행위로 인하여 피보험선박에 손해가 발생한 경우 이를 보험자로부터 보상받을 수 있다.

특히, 최근에는 피보험선박이 해적행위로 인하여 하이잭킹되어 행방불명되는 경우가 자주 발생하는데 이에 대한 보상처리문제를 정리하면 다음과 같다. 우선 해적행위로 인하여 피보험선박이 하이잭킹되어 행방불명된 것으로 판명되면, 담보위험으로 인한 손해이기 때문에 이는 당연히 보험자에 의하여 보상되지만, 행방불명의 원인이 판명되지 않은 경우에는 MIA 제58조(해상사업에 종사하는 선박이 행방불명되어 상당한 기간이 경과한 후까지 소식을 알 수 없을 경우에는 현실전손으로 추정할 수 있다)에 근거하여 피보험선박은 현실전손으로 추정되고, 현실전손은 일응 담보위험인 해상고유의 위험으로 인한 것으로 추정되기 때문에 일단 보험자는 보상책임을 면할 수 없으며, 이러한 담보위험으로 인한 손해라는 추정은 보험자가 담보위험이 아닌 다른 위험 내지 면책위험으로 인한 것일 가능성이 있음을 주장하여 그 가능성이 보다 우월하거나 동일함을 입증한 경우에 한하여 뒤집어 질 수 있다[57].

5.2.3 선원의 사망, 상해 및 행방불명에 대한 보상문제

최근의 해적행위는 과거의 선용품 등을 몰래 훔쳐서 도망가는 상투적인 수법에서 벗어나, 무기를 가지고 승선하여 당직

55) D. Rhidian Thomas, *op. cit.*, p.76.
56) R. J. Lambeth, *op. cit.*, p.146; Sir Micheal J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman, *op. cit.*, p.755.
57) Bond Air Services v. Hill (1955) 2. Q.B. 417; Ajum Goolam Hossen v. Union Marine Insurance (1901) A.C. 362.

선원 등을 폭행하여 상해를 입히거나, 심한 경우에는 살해 또는 바다에 유기하는 등의 흉악화 형태를 보이고 있다. 이러한 경우 부상당하거나 사망한 선원 및 행방불명된 선원에 대한 보상이 문제될 수 있는데 이를 정리하면 다음과 같다.

선원법 제85조 제1항은 "선박소유자는 선원이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 때에는 그 부상이나 질병이 치유될 때까지 선박소유자의 비용으로 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 한다"고 선박소유자의 요양보상책임을 규정하고 있으며, 제87조 제1항은 "선박소유자는 제85조 제1항의 규정에 의하여 요양중에 있는 선원에게 4월의 범위안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 통상임금에 상당하는 금액의 상병보상을 행하여야 하며, 4월이 지나도 치유되지 아니하는 경우에는 치유될 때까지 매월 1회 통상임금의 70퍼센트에 상당하는 금액의 상병보상을 행하여야 한다"고 선박소유자의 상병보상책임을 규정하고 있다. 또한 선원법 제90조 제1항은 "선박소유자는 선원이 직무상 사망(직무상 부상 또는 질병으로 인한 요양중의 사망을 포함한다)한 경우에는 지체없이 대통령령이 정하는 유족에게 승선평균임금의 1천300일분에 상당하는 금액의 유족보상을 행하여야 한다"고 선박소유자의 유족보상책임을 규정하고 있다.

따라서 선원이 해적행위로 인하여 부상당하거나 사망한 경우에 선원법상의 요양보상, 상병보상 및 유족보상을 받을 수 있는지 여부가 문제될 수 있는데, 이러한 문제를 해결하기 위한 핵심은 해적행위로 인한 부상 또는 사망이 직무상의 부상 또는 사망에 해당하는지 여부를 판단해야 한다. 현재 선원법상의 "직무상의 재해"의 개념은 산재보험법상의 그것과 동일한 것으로 본다. 산재보험법상의 "업무상의 재해"에 관하여 우리 대법원은 근로자가 업무수행 중 그 업무에 기인하여 발생한 근로자의 부상, 질병, 신체장애 또는 사망을 뜻하는 것이라고 하고 있다[58]. 따라서 "업무상의 재해"는 업무수행성과 업무기인성을 그 요건으로 한다고 할 수 있다.

업무수행성이란 당해 근로자가 사용자의 지휘 · 명령하에 업무를 행하는 것을 말한다. 직접적인 업무 자체뿐 아니라 작업준비중, 작업종료 전후에 부수하여 기대되는 행위도 포함된다. 업무수행성이 있다고 하여 반드시 업무상의 재해로 인정되는 것은 아니지만, 업무수행성이 없으면 업무상의 재해로 인정될 수가 없다는 면에서 업무수행성은 업무상의 재해를 구성하기 위한 필요요건이라 할 수 있다. 업무기인성이라 함은 업무와 재해로 인한 상병 등과의 사이에 상당인과관계가 인정되는 것을 말한다. 즉 업무기인성은 업무상의 행동, 작업내용 또는 작업환경과 당해 재해간에 상당인과관계가 인정되는 것을 말한다. 업무와 재해간에 "그와 같은 업무에 종사하면 당해 재해가 발생할 수도 있다"라고 인정될 때에 업무기인성은 존재한다고 할 수 있다.

선원은 항해중 해적행위를 방지하기 위하여 선내에서 경계를 강화하는 한편 실제 해적행위가 발생하면, 이를 방지하기 위하여 해적과 대응하는 경우가 있는데, 이러한 과정 중에 부상당하거나 사망한 경우에는 당연히 업무관련성 및 업무기인성이 존재한다고 판단할 수 있다. 따라서 해적행위로 인하여 부상당하거나 사망한 경우에는 당연히 선박소유자의 요양보상, 상병보상, 유족보상책임이 성립한다고 볼 수 있다.

선원법 제92조 제1항은 "선박소유자는 선원이 해상에서 행방불명이 된 경우에는 대통령령이 정하는 피부양자에게 1월분의 통상임금과 승선평균임금의 3월분에 상당하는 금액의 행방불명보상을 행하여야 한다", 제2항은 "선원의 행방불명기간이 1월이 경과한 때에는 제90조 및 제91조의 규정을 적용한다"고 선박소유자의 행방불명보상책임을 규정하고 있다. 따라서 선원이 해적행위로 인하여 바다에 유기되어 행방불명된 경우에는 우선 행방불명기간이 1개월이 되지 이전에는 피부양자에게 1월분의 통상임금과 승선평균임금의 3월분에 상당하는 금액의 행방불명보상을 받을 수 있으며, 만약 행방불명기간이 1개월을 경과하게 되면 당해 선원은 사망한 것으로 보아 유족보상과 장제비를 보상받게 된다.

한편 선원법 제98조는 선박소유자에게 이 법에 정한 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 하기 위하여 선원을 피보험자로 하여 책임보험에 가입할 것을 강제하고 있는데, 대부분의 외항선의 경우에는 P&I Club에 가입하고 있다. 현재 선원의 상병, 사망, 행방불명이 P&I Club의 보상범위에 포함되어 있으며, 또한 해적행위의 경우에는 P&I Club의 면책위험에서 제외[59]되어 있기 때문에 실제로는 해적행위로 인한 선원의 부상, 사망 및 행방불명에 대해서는 P&I Club에서 보상하게 된다.

5.5.4 선원이 소지품 또는 현금을 강탈당한 경우의 보상문제

선원법 제93조는 "선박소유자는 선원이 승선중 해양사고로 인하여 소지품을 잃어버린 경우에는 통상임금의 2월분의 범위안에서 그 유실된 소지품의 가액에 상당하는 금액을 보상하여야 한다"고 선박소유자의 소지품 유실보상책임을 규정하고 있다. 선박에 승선한 선원이 해적행위로 인하여 부상당하거나 사망하거나 또는 행방불명된 경우에는 선원법상의 유족보상, 장제비, 요양보상, 상병보상 및 행방불명보상이 가능하지만, 만약 해적행위로 인하여 선원이 소지품 또는 현금을 강탈당한 경우에 이를 선원법 제93조에 근거하여 소지품 유실보상을 받을 수 있는지 여부가 문제될 수 있다. 왜냐하면 소지품 유실보상을 받기 위한 요건으로서 소지품 유실의 원인이 해양사고이어야 하기 때문이다. 결국 이 문제는 해적행위를 선원법 제93조에서 규정하고 있는 해양사고의 개념에 포함시킬 수 있는지 여부가 해석상 논란의 대상이 될 수 있다.

먼저 선원법 제93조에서 규정하고 있는 해양사고의 개념을

58) 대법원 1985. 12. 24. 선고 84누403호 외 다수.

59) Jeremy Kingsley, *Handbook on P&I Insurance*, 3rd ed.(Arendal : Assuranceforeningen Gard, 1988), p.302. Korea P&I Club 보험계약규정 제36조 제2항 (2)호; UK Club 보험계약규정 제5조 (E)호; Britannia Club 보험계약규정 제25조; The Steamship Mutual Club 보험계약규정 제19조 Gard Club 보험계약규정 제58조; 일본선주책임상호보험조합 보험계약규정 제35조 제1항 (2)호 참조.

해양사고조사 및 심판에 관한 법률에서 규정하고 있는 좁은 개념으로 해석한다면 당연히 해적행위는 해양사고의 개념에 포함되지 않는다. 그러나 첫째, 선원법 제93조에서 규정하고 있는 "해양사고"가 반드시 해양사고조사 및 심판에 관한 법률에서 규정하고 있는 해양사고와 동일한 개념이라고 볼 수 있는 근거는 존재하지 않으며, 둘째, 적하보험이나 선박보험에서는 해적행위에 대하여 전통적으로 선박운항과 관련하여 발생할 수 있는 사고로 취급하여 왔으며, 특히 선박보험의 경우 약관에서 다른 사고들과 더불어 해적행위도 같이 규정하고 있기 때문에 해적행위는 해양사고의 개념에 포함될 수 있으며, 셋째, 현재 해적행위를 방지하기 위한 선상에서의 대책 및 대응요령을 보면 선내에서의 경계강화 및 경계훈련 등을 규정하고 있는데, 이러한 내용은 해상에서의 사고방지를 위한 행위와 그다지 차이가 없기 때문에 해적행위는 해양사고의 개념에 포함될 수 있으며, 넷째, 만약 해적행위로 인하여 선원이 부상당함과 동시에 소지품을 강탈당한 경우 부상에 대해서는 재해보상을 인정하고, 소지품 강탈에 대해서는 재해보상을 인정하지 않는 것은 선원의 사기를 저하시키는 원인이 될 수 있으며, 선원재해보상제도의 취지에 비추어 이는 당연히 보상되어야 한다[60]. 따라서 해석상 해적행위는 선원법 제93조에서 규정하고 있는 해양사고의 개념에 포함될 수 있다고 보여진다.

선원법 제98조는 선박소유자에게 이 법에 정한 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 하기 위하여 선원을 피보험자로 하여 책임보험에 가입할 것을 강제하고 있는데, 대부분의 외항선의 경우에는 P&I Club에 가입하고 있다. 현재 소지품의 손해보상금은 P&I Club의 보상범위에 포함되어 있기 때문에 실제로는 해적행위로 인하여 선원이 소지품을 강탈당한 경우에 해석상 P&I Club으로부터 보상받을 수 있다. 다만 P&I Club에서는 선원의 소지품 중 현금, 채권, 유통증권에 대해서는 보상범위에서 제외하고 있기 때문에 해적행위로 현금을 강탈당한 경우에는 현재로서는 보상을 받을 방법이 없다.[61]

6. 결 어

지금까지 해적행위의 개념정의와 발생현황, 해적행위 방지를 위한 국제적 동향, 해적행위에 대한 형사법적 책임 및 사법적 책임과 관련된 내용을 검토하였다. 이러한 연구에서 기본적인 착안점은 부존자원이 부족한 우리 나라의 경우 원자재와 에너지 등 자원의 대부분을 해상운송을 통하여 해외에 의존하고 있기 때문에, 해상운송의 안전을 확보하기 위해서는 해적행위에 대처할 수 있는 모든 수단을 강구해야 하는데, 이에 대한 국제적 대응방안, 형사법적 대응방안 및 사법적 대응방안을 정리하면 다음과 같다.

해적행위 및 해상무장강도는 그 형태가 대형화·흉포화·조직화되어 있기 때문에, 선사 및 선박운항자들 스스로 대처하기에는 그 능력의 범위를 초월하고 있어 범정부적인 차원에서의 노력이 필요하다. 또한 해적사고 발생시 신속한 대응조치와 평상시 관할해역의 순찰을 통해 사고를 예방하기 위한 활동은 해적우범해역의 연안당국에 의한 대응이 가장 효율적이고 효과적이며, 해적관련 피해사례의 절반 정도가 영해내 및 항만내에서 발생하고 있기 때문에, 이들 연안국가의 해당정부에서 해적문제의 심각성에 대한 인식이 우선되어야 하며, 해적문제를 해결하고자 하는 의지를 가질 수 있도록 하는 노력이 뒤따라야 한다. 이에 부가하여 해적행위의 활동범위와 규모를 고려할 때 국제적인 대응방안이 반드시 뒷받침이 되어야만 효과적인 대응이 가능하다. 따라서 IMO를 중심으로 SUA 협약의 개정, ISPS Code의 채택으로 인한 SOLAS 협약의 개정 등 관련 협약의 제·개정과 이에 대한 시행, 2000년 해적방지를 위한 동경회의와 2001년 싱가폴회의 등 국가간 회의 및 민간단체회의 등이 개최되어 실질적인 행동강령이 구체화되었다. 특히 아시아지역의 해적방지협정 체결을 위한 국제회의를 통해 아시아 16개 국가간 해적방지의 국제적 공조체제에 법적 구속력을 부과하였고 정부간 해적정보공유센터의 설립과 회원국내에 전담연락창구를 설치하는 등 범세계적 노력과 병행하여 지역적 협력을 통한 구체적 실행방안이 마련되었다.

해적행위에 효과적으로 대처하는데 형사법도 일정한 기여를 하기 위해서는 기존의 형사법적 대응방안에서 다음과 같은 개선이 이루어져야 한다.

첫째, 형법 제340조에서 해상강도의 행위유형으로 '다중의 위력'을 요건으로 함으로써 단독으로 해상에서 강도행위를 하는 자를 처벌하지 못하는 문제점이 있기 때문에 그러한 요건을 삭제할 필요가 있다.

둘째, 형법 제340조에서 범행대상을 선박으로 국한하고 있는데 해상구조물도 함께 규정하는 것이 바람직한 것이다.

셋째, 항행안전법 제2조에 정의된 운항의 범위 내에 좌초된 선박이나 표류하고 있는 선박도 포함하는 것으로 개정할 필요가 있고, 제6조 및 제8조에서 규정하고 있는 선박납치죄 및 선박파괴죄는 현행 형법상의 규정과 중복되기 때문에 현행형법상의 법정형을 고려하여 형평성문제가 발생하지 않도록 개정되어야 할 것으로 보이며, 제7조의 선박파괴행위와 손상행위에 대해 형평성에 맞게 규율하여야 할 것이다.

넷째, 해적행위는 갈수록 국제화·조직화되어가고 있기 때문에 범국제적인 협력체제를 더욱 더 확고히 해야 할 것이다. 특히 동남아국가와 원활한 형사사법공조가 이루어질 수 있도록 제도적 정비가 필요한 것이다.

해적행위에 대처할 수 있는 여러 가지의 대응방안 중 가장

60) 전영우외 4인, 선원관련 법령 정비 연구, 한국해양수산연수원 부설 선박운항기술연구소, 2003. 12, p.19 참조.

61) Korea P&I Club 보험계약규정 제20조 제1항 (3)호; UK Club 보험계약규정 제20조 제5항; Britannia Club 보험계약규정 제19조 제1항 (c)호; The Steamship Mutual Club 보험계약규정 제25조 제9항; Gard Club 보험계약규정 제27조 제1항 (f)호; 일본선주책임상호보험조합 보험계약규정 제19조 제1항 (3)호 참조.

이상적인 것은 사전적인 대비책으로서 해적행위가 발생하지 않도록 미연에 방지하는 것이지만, 앞에서 언급한 바와 같이 해적행위에 대처하기 위해 국제적으로 협력을 강화하고 있음에도 불구하고 해적행위의 발생건수가 매년 증가하고 있다는 점을 감안할 때 사전적인 대비책은 한계가 있다. 결국 사후적인 대비책으로서 해적행위로 인하여 피해가 발생한 경우에 당해 피해자들이 원상회복에 필요한 금액을 취득할 수 있는 제도적인 장치가 바로 해상보험인 것이다. 해적행위로 인하여 발생할 수 있는 피해는 화물에 대한 물적 손해, 선박에 대한 물적 손해, 선박에 승선한 선원이 사망, 상해 및 행방불명되는 경우, 선원이 소지품 또는 현금을 강탈당하는 경우 등으로 열거할 수 있다. 특히 선박소유자 또는 하주의 입장에서 해적행위를 당한다면 그로 인한 경제적 손실이 막대하기 때문에 만일의 사태에 대비하여 해상보험(선박보험, 적하보험 및 P&I 보험)에 가입하는 것이 사법적 측면에서의 해적행위에 대한 대응방안인 것이다. 하지만 사법적 측면에서 보다 효과적으로 해적행위에 대응하기 위해서는 다음과 같은 개선이 이루어져야 한다.

첫째, 적하보험은 대부분 ICC(B) 또는 ICC(C) 조건으로 부보되는 것일 일반적이지만, 현재 ICC(B) 또는 ICC(C) 조건에서는 해적행위가 담보위험도 면책위험도 아닌 중성위험으로 취급되기 때문에 여전히 보험자는 해적행위로 인한 화물의 손해에 대하여 보상책임을 부담하지 않는다. 따라서 ICC(B) 또는 ICC(C) 약관을 개정하여 해적행위를 담보위험에 포함시키는 것이 가장 바람직할 것이나, ICC(B) 또는 ICC(C) 약관의 개정에는 현실적인 어려움이 존재하기 때문에 특히 해적행위 다발지역을 항행하는 선박에 화물을 적재하는 경우에는 실무적으로 적하보험계약 체결시 해적행위에 대한 담보특약을 반드시 삽입하는 것이 바람직하다.

둘째, 해적행위로 인한 선원의 소지품강탈과 관련하여 해적행위를 선원법 제93조에서 규정하고 있는 "해양사고"의 개념에 포함시킬 수 있는지 여부가 해석상 논란의 대상이 될 수 있지만, 앞에서 언급한 바와 같이 해석상 해적행위는 선원법 제93조에서 규정하고 있는 "해양사고"의 개념에 포함될 수 있다고 보여지지만, 논란의 여지를 남겨두지 않기 위해서는 해적행위로 인한 소지품 강탈에 대해서도 선원법 제93조에 의하여 재해보상이 가능하도록 명시적으로 규정하는 것이 바람직하다.

7. 후 기

이 논문은 2003년도 한국학술진흥재단의 지원에 의하여 연구되었음.(KRF - 2003 - 003 - B00294)

참고 문헌

[1] 김일수/서보학, 「형법각론」, 서울 : 박영사, 2004.
[2] 박상기, 「형법각론」, 서울 : 박영사, 2004.
[3] 배종대, 「형법각론」, 서울 : 홍문사, 2003.
[4] 부산지방검찰청, 「해양범죄백서」, 1997.
[5] 신의기, "해상테러억제를 위한 로마협약에 관한 일고찰", 「형사정책연구」 통권 제33호, 1998.
[6] 오영근, 「형법각론」, 서울 : 대명출판사, 2002.
[7] 이재상, 「형법각론」, 서울 : 박영사, 2002.
[8] 전영우외 4인, 선원관련 법령 정비 연구, 한국해양수산연수원 부설 선박운항기술연구소, 2003. 12.
[9] 정성근/박광민, 「형법각론」, 서울 : 심지원, 2002,
[10] 지상원, "항해안전에 대한 불법행위 억제협약의 국내수용 방안", 「해사법연구」 제14권 제2호, 2002.
[11] 해양수산부, 「2003 해적피해 예방대책」, 2003.
[12] 홍성화, "해적행위와 보험보상 문제", 「한국해법학회지」 제24권 제1호, 2002.
[13] Alex L. Parks, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Vol.2., Centreville : Cornell Maritime Press, 1987.
[14] CMI YEARBOOK 2000 Annex C.
[15] D. Rhidian Thomas, *The Modern Law of Marine Insurance,* London : LLP, 1996.
[16] Howard N. Bennett, *The Law of Marine Insurance,* Oxford : Clarendon Press, 1996.
[17] http:/lib1.nippon-foundation.or.jp/1999/0711/contents/001.htm(若林保男(譯), "最近の海賊行爲とその影響(海事特別レポート)").
[18] ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January-31 December 2003*, 2004. 1.
[19] IMO, *Focus on IMO*, 2000. 1.
[20] J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 3th ed., London : Witherby & Co. Ltd., 1996.
[21] Jayant Abhyankar, "Piracy - A Growing Menace", Combating Piracy and Armed Robbery at Sea, Charting the Future in Asia Pacific Waters, Montien Riverside Hotel, Bangkok, 24-25 March 2001.
[22] Jeremy Kingsley, *Handbook on P&I Insurance*, 3rd ed., Arendal : Assuranceforeningen Gard, 1988.
[23] Julian Cook & John D.Kimball, *Voyage Charters,* London : LLP, 1993.
[24] R. J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance-Its Principles and Practice-*, 6th ed., London : Pitman, 1986.
[25] Sir Micheal J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average,* Vol. Ⅱ., 16th ed., London : Steven & Sons, 1981.
[26] Susan, Hodges, *Cases and Materials on Marine Insurance Law,* London : Cavendish Publishing Ltd., 1999.

[27] Zou Keyuan, "Piracy at sea and China's response", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2000. 8.
[28] 山本草二(최홍배 역), 「해양법」, 서울 : 지산, 2002.
[29] 栗林 忠男, 「航空犯罪と國際法」, 東京 : 三一書房, 1978.
[30] 岡崎研究所, 「海賊對策入門」, 2001. 3
[31] 山本草二, 「國際刑事法」(東京 : 三省堂, 1991)

원고접수일 : 2005년 1월 6일
원고채택일 : 2005년 1월 28일