

法學碩士 學位論文

海上安全犯罪에 대한 國際法上 規制強化方案에  
관한 研究

(A Study on the Enhancement of International  
Regulation on Maritime Crimes at Sea)

指導教授 李溶熙

2006年 2月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

海事法學科 閔꽃별

本 論文을 閔꽃별의 法學碩士 學位論文으로 認准함.

위원장 李 敬 鎬 인

위 원 鄭 大 인

위 원 李 溶 熙 인

2005年 12月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

## < 목 차 >

Abstract .....	4
제1장 서론 .....	1
1. 연구목적 .....	1
2. 연구방법 .....	4
제2장 해적, 해상무장강도 및 해상테러의 국제법적 개념 및 실태 .....	7
제1절 해적 및 해상무장강도의 국제법적 개념 및 실태 .....	7
1. 국제법적 개념 .....	7
2. 해적 및 해상무장강도 실태 .....	12
가. 발생 및 피해현황 .....	13
(1) 공격유형 .....	17
(2) 인명피해유형 .....	17
(3) 공격시 사용된 무기 .....	19
나. 해적 및 해상무장강도 행위분석 .....	19
제2절 해상테러의 국제법적 개념 및 실태 .....	22
1. 국제법적 개념 .....	22
2. 해상테러 사례 및 실태 .....	26
가. Santa Maria호 사건 .....	26
나. Achille Lauro호 사건 .....	27
제3장 해적, 해상무장강도 및 해상테러에 대한 국제법적 규제제도 .....	30
제1절 해적, 해상무장강도 및 해상테러 규제를 위한 국제적 규범 .....	30
1. 해적 및 해상무장강도 규제를 위한 국제적 규범 .....	30
가. 1982년 유엔해양법협약 .....	30

나. 1988년 SUA협약 .....	33
2. 해상테러 규제를 위한 국제적 규범 .....	36
가. 1988년 SUA협약 .....	37
(1) 적용범위 .....	38
(2) 범죄의 정의 .....	40
(3) 재판관할권 .....	42
(4) 선장의 권한 .....	44
(5) 사법적 처리 .....	45
나. 1988년 SUA협약 의정서 .....	48
제2절 해적, 해상무장강도 및 해상테러 대응체제 .....	50
1. 해적 및 해상무장강도 대응체제 .....	50
가. 국제적 대응체제 .....	50
(1) 국제해사기구(IMO)의 대응체제 .....	50
(2) 아시아지역의 대응체제 .....	57
나. 국내적 대응체제 .....	61
2. 해상테러 대응체제 .....	63
가. 국제적 대응체제 .....	63
(1) 국제연합(UN)의 대응체제 .....	63
(2) 국제해사기구(IMO)의 대응체제 .....	66
나. 국내적 대응체제 .....	73
제4장 해적, 해상무장강도 및 해상테러의 국제적 규제강화방안 .....	77
제1절 해적, 해상무장강도 및 해상테러 규제의 문제점 .....	77
1. 해적 및 해상무장강도 규제의 문제점 .....	77
가. 1982년 유엔해양법협약상 해적개념의 한계 .....	77
나. 해적 및 해상무장강도의 사법적 처리 .....	78
2. 해상테러 규제의 문제점 .....	79

가. 관할권 제한으로 대응공백 야기 .....	79
나. 해상테러범의 사법적 처리 .....	81
제2절 해적, 해상무장강도 및 해상테러에 관한 규제강화방안 .....	82
1. 해상안전범죄에 대한 포괄적 협약 제정 .....	82
가. 부정부패 .....	83
나. 해상무장강도 .....	84
다. 해적 .....	84
라. 해상테러 .....	85
2. 해상안전범죄에 대한 법집행력 강화 .....	87
제5장 결론 .....	90
<참고문헌> .....	93

### <표 차례>

<표 1> 상위9개국 해적발생 건수 .....	13
<표 2> 해역별 해적 및 해상무장강도 발생현황 .....	14
<표 3> 선박상대별 해적 및 해상무장강도 발생현황 .....	15
<표 4> 항구별 해적 및 해상무장강도 발생현황 .....	16
<표 5> 해적 및 해상무장강도 공격유형 .....	17
<표 6> 해적 및 해상무장강도에 의한 인명피해유형 .....	18
<표 7> 2004년도 해적 및 해상무장강도로 인한 인명피해유형 .....	19
<표 8> 해적 및 해상무장강도 공격시 사용된 무기류 .....	19
<표 9> PSC위원회별 기국평가제도 현황 .....	70

*A Study on the Enhancement of International  
Regulation on Maritime Crimes at Sea*

*by Kkot-Byol Min*

*Department of Maritime Law  
The Graduate School of Maritime Industrial Studies  
Busan Korea*

*Abstract*

This study deals with legal aspects for the enhancement of international regulation on maritime crimes at sea. In these studies, maritime crimes at sea means piracy, armed robbery and maritime terrorism threatened marine transportation and international society. Piracy, any acts for private ends by other ships or aircraft on the high seas, could be punished by any country in accordance with the 1982 United Nation Convention Law of the Sea(UNCLOS).

Armed robbery consisting of pirate acts in maritime jurisdiction of a State has occupied 64% of annual piracy statistics and occurred mostly in Southeast Asia. But there is no way to punish it appropriately by international regulation.

It is hard to find the general definition of maritime terrorism. The definition of maritime terrorism given by the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation(SUA Convention) consists of specifically enumerated types of crimes. Traditionally terrorism has considered acts which is the military actions of various political parties, but now the factor

conducive to the development of terror can be divided into economic, cultural, ideological and motivational, and social-psychological categories. But the important definition of the terrorism is still political ends.

To control maritime crimes at sea, many international organizations have been involved to do so.

International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB) established Piracy Reporting Center(PRC) in October 1992 in Kuala Lumpur for preventing and suppressing of piracy and armed robbery against ship. Annual report of PRC has shown two third of acts of piracy occurred by armed robbery aimed at ships in berthing or anchoring in territorial waters of State. But because a new concept, armed robbery has not been included in the definition of piracy in the 1982 UNCLOS, it has become matter of concern and International Maritime Organization(IMO) has carried out preventing and suppressing system against armed robbery.

In 1993, IMO Maritime Safety Committee(MSC) issued two conclusions - Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships(MSC/Circ.622) and Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships(MSC/Circ.623). And IMO has conducted regional seminars and workshops on piracy and armed robbery against ships in Brazil(20 to 22 October 1998) and Singapore(3 to 5 February 1999). Also, IMO has revised the SOLAS to impose obligation to fit the Universal Ship-borne Automatic Identification System(AIS) and force International Ship and Port Facility Security Code(ISPS Code) to companies, ships and port authorities. According as a IMO recommendation, the Asian countries adopted Tokyo Appeal and Regional Cooperation Agreement

on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia(ReCAAP) through several regional seminars and workshops on piracy and armed robbery against ships.

And then UN, IMO and International Labor Organization(ILO) conduct many works to treat international terrorism at sea. The States have concentrated their efforts to maritime security by introducing AIS and ISPS Code, and reinforcing Port State Control(PSC). After 9.11 international caution has reached to a climax, the 1988 SUA Convention is revised to extend definition contained new offenses and insert boarding and search authority of the State in 2005.

But there are some difficulties in controlling maritime crimes at sea. First armed robbery is not included in the definition of piracy in the 1982 UNCLOS and corrupted government officials in the Southeast Asia and Africa in which a large number of attacks occur, have protected or hid piracy and armed robbery. Second, because the maritime terrorism is not a *hostis humani generis* like a piracy, all the States can not arrest and prosecute terrorists, and have to extradite them to the States authorized to do. Third, the extradition is not mandatory. So, some of the States protect terrorists for political aspects. Finally, the 1988 SUA Convention refers not a punishment but a prosecution. Thus there is serious worry about creating a vacuum of terrorists punishment.

These days, piracy and maritime terrorism have become similar each other in respect of factors and way of preventing or suppressing them. So, the writer introduces a newly comprehensive treaty of maritime crimes at sea to regulate them efficiently. A new treaty defines corruption, piracy, armed robbery and maritime terrorism and regulates juridical management of each category to reinforce law

enforcement.

Corruption has to be punished by the State. Armed robbery has to be treated firstly by the State, secondly by the flag State of a ship or nationals State received serious harm to people, and lastly international organization be forming newly for charging exclusive responsibility of maritime crimes at sea, i.e. international coast guard.

Piracy and maritime terrorism not covered by the States has to be defined as a *hostis humani generis*. It is possible for any State to seize them by its warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identified as being on government service and authorized to that right. Maritime terrorism covered by the State has to be treated preferentially by the State in whose waters an attack has occurred, secondly by the flag State of a ship, the State affected serious harm to national security or people, terrorists State or residence State of stateless terrorists, and lastly international organization like a international coast guard.

And legal vacuum must be minimized by imposing international obligation to the States to punish criminals related safety and expressing clearly that the principle of non-extradition of political criminals does not apply to maritime crimes at sea.

# 제1장 서론

## 1. 연구목적

국제해사기구(International Maritime Organization: 이하‘IMO’라 함)를 비롯한 여러 국제전문기관 및 전문가들이 21세기를 해양의 시대로 선포한 바와 같이 바다는 자원의 보고인 동시에 전 세계 물동량의 75%<sup>1)</sup>를 운반하는 생명선이며, 수출입 물동량의 99.7%를 해운에 의존하고 있는<sup>2)</sup> 우리나라에게는 더욱 그 중요성이 강조된다.

이와 같이 해상운송량이 증가하는 것과 더불어 선박을 대상으로 선박화물 및 재화, 심지어 선박을 탈취하는 해적행위가 최근 10년 사이 부쩍 늘어감에 따라 국제사회의 또 다른 이슈가 되고 있으며, 국제상공회의소(International Chamber of Commerce: 이하‘ICC’라 함)산하 국제해사국(International Maritime Bureau: 이하‘IMB’라 함)<sup>3)</sup>에서 이를 관리하고 있다. IMB에서 관리하는 대상은 해적(Piracy)과 해상무장강도(Armed Robbery)로, 이들은 대상을 불문하고 선박과 선주, 승무원의 상이한 국적으로 인한 관리소홀 및 규제법령의 부재를 틈타 범죄를 저지르고 있다. 소위 바이킹이 해적의 대표적인 예라 할 수 있다. 이들은 배를 타고 해상 수송선의 재물을 탈취하고 인접국의 연안에 상륙하여 약탈을 일삼았다. 이러한 해적은 중세시대에 사략함대(些略艦隊)로 합법화되어 황금기를 맞았으나 사략허가서가 남발되고 국가간의 마찰이 발생되자 1713년 유럽각국이 협약을 맺어 해적토벌을 위해 해군력을 동원하고 상인들도 지

1) 해양수산부, 「해양개발기본계획」, 2000.5, 14쪽.

2) <http://www.kimsg.net>(국방위 김성곤의원, “해군본부 국감자료”, 2005.9.27, 8쪽, 검색일자:2005.12.20)

3) 은행, 보험, 선주 및 운항자 등을 구성원으로 하는 국제상공회의소 산하조직으로 주로 국제통상과 해상운송에서의 불법행위방지를 목적으로 1981년 런던에 설립되었다. 그리고 해적 및 해상무장강도에 관한 국제동향과 통계를 발표하고 해적퇴치를 위한 대책과 분야별 협력방안 논의를 위해 민간주도로 매3년마다 해적 및 해상보안에 관한 국제회의를 개최하고 있다.

원을 받아 해적사냥꾼들에게 포상을 하면서 해적시대는 막을 내렸다.<sup>4)</sup> 예전의 해적이 영토확장, 제국확장을 위해 합법화된 군대였다면 오늘날의 해적은 경제적 이득을 목적으로 개인 또는 집단이 공해상에서 해상의 선박을 대상으로 약탈하고 선박을 탈취하는 형태이다. 최근에는 공해상에서 항해중인 선박뿐만 아니라 연안국의 관할권내에서 항해중이거나 정박중인 선박까지 표적으로 삼고 있는데 이들을 해적과 구분하여 해상무장강도라 한다. 문제되는 것은 현재 국제법상 해상무장강도는 해적의 개념에 포함되지 않아 국제적으로 규제할 수 없기 때문이다. 이처럼 해적행위의 범위가 확대되고 새로운 형태의 해적행위가 늘어나면서 해상운송과 관련된 선주, 화주, 선원 등에 직접적인 영향을 미치고 나아가 전 세계 무역을 위협하는 요인이 되고 있다.

테러 또한 해상운송의 큰 위협중의 하나라 볼 수 있다. 최근 국제사회는 무고한 시민을 대상으로 자행되는 무차별적인 테러로 긴장하고 있다. 2001년 세계를 경악케 했던 9.11테러는 누구도 상상할 수 없었던 방법으로 미국의 세계무역센터와 국방부를 공격하여 4,685명의 인명피해와 220억 달러의 재산상의 피해를 초래하였다. 이후 2005년 영국에서 발생한 7.7테러<sup>5)</sup> 또한 대중이 이용하는 지하철과 버스를 이용하여 불특정 다수의 희생을 담보로 한 테러가 발생하였다. 이러한 테러는 장소와 대상을 불문하고 테러집단의 저항의사가 확실히 전달되고 세계적으로 이목이 집중될 수 있는 곳이면 어디에서나 공격이 이루어질 수 있으므로 전 세계가

---

4) <http://www.naver.com>(검색어:해적의 역사, 검색일자:2005.8.28)

5) 2005년 7월 7일 오전 8시 51분경 리버풀스트리트와 엘드게이트 이스트 중간지점을 시작으로 킹스크로스과 러셀스퀘어의 중간지점, 에지웨어로드 등 지하철 3개 지점에서 차례로 연쇄폭발이 일어났다. 이어 오전 9시 47분경 킹스크로스과 러셀스퀘어역 사이 태비스톡스퀘어에 있던 이층버스가 폭발하여 최소 37명이 사망하고 700여명이 부상당하였다. 사건직후 유럽알카에다 비밀조직이라는 단체의 소행으로 영국의 이라크 및 아프가니스탄전쟁의 개입에 대한 보복이라고 주장했다. ([http://www.donga.com/fbin/moeum?n=london\\$f\\_191&a=v&l=0&id=200507080281](http://www.donga.com/fbin/moeum?n=london$f_191&a=v&l=0&id=200507080281); [http://www.donga.com/fbin/moeum?n=london\\$f\\_189&a=v&l=5&id=200507080139](http://www.donga.com/fbin/moeum?n=london$f_189&a=v&l=5&id=200507080139), 검색일자: 2005.10.13)

테러의 공포에 휩싸이고 미국을 중심으로 일부국가는 테러와의 전쟁을 선포하고 있다. 최근 30년 동안 테러발생건수는 1968년 수십 건에서 2001년에는 수천 건에 달하고 있다. 이는 곧 세계 어느 곳에 살던 세계 모든 사람들이 테러의 위협에 노출되어 살고 있다는 뜻이다. 예전의 테러는 중동지역에 국한되었으나 현재는 세계 전역이 테러의 대상이 되고 목표가 될 수 있는 잠재성을 갖고 있다.<sup>6)</sup> 그러므로 해상의 선박, 해안시설물, 항만 등도 안전지대가 아님은 자명하다.

특히 테러범들은 세계이목을 집중시킬 목적으로 공격대상을 선정하므로 부유층의 사람들이 이용하는 호화유람선이나 세계무역의 중심이 되는 세계 10대 항구들, 또는 수에즈운하나 말라카해협과 같은 국제적인 통항로를 테러의 대상으로 지목할 가능성이 매우 크다. 세계적으로 알려진 호화유람선 스타크루즈社의 수퍼스타레오는 길이 268m, 폭 32m에 승무원 980명, 승객 1960명을 수용할 수 있는 아시아 1, 2위 규모의 초대형 크루즈로 이 선박이 테러의 대상이 된다면 그 피해는 전 세계 국가를 대상으로 한 어마어마한 테러가 될 것이다. 또한 부산항과 같이 세계적으로 손꼽히는 무역 및 환적항에 테러행위가 자행되어 무역항이 폐쇄되거나 수에즈운하가 테러로 폐쇄된다면 그 피해는 곧 전 세계 해운업계의 마비를 초래하게 될 것이고 나아가서는 전 세계 무역의 마비로 지구전체를 공황에 빠져들게 할 수 있다. 실제로 알카에다는 15척의 화물선을 소유하고 있어<sup>7)</sup> 앞으로 선박을 이용한 해상테러의 가능성을 배제할 수 없다.

이상에서 살펴본 바와 같이 현재 국제사회에서 해상운송안전에 대한 가장 큰 위협은 해적, 해상무장강도 및 해상테러이다. 이들을 규제하기 위

---

6) Wojciech Stankiewicz, "International Terrorism at Sea as a Menace to The Civilization of the 21th Century", *American Behavioral Scientist*, Vol.48 No.6, 2005.2, p.684.

7) Ashley Roach, "United States Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea". Paper presented to *the International conference on the Regime of the Exclusive Economic Zone; Issues and Responses*, Ship and Ocean Foundation and East-West Center, Tokyo, 2003.2, p.3.

한 국제적인 움직임은 오래전부터 있어 왔다. 해적을 인류공동의 적 (*hostis humani generis*)<sup>8)</sup>으로 규정한 1982년 유엔해양법협약(United Nation Convention for the Law of the Sea: 이하‘1982년 유엔해양법 협약’이라 함)과 1985년 Achille Lauro호 사건<sup>9)</sup>을 계기로 체결된 1988년 항해의 안전에 대한 불법행위의 억제를 위한 협약(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation: 이하‘SUA협약’이라 함)과 대륙붕에 위치한 고정플랫폼의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 의정서(Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf: SUA협약 의정서)가 다수 국가의 비준 속에 국제법으로 자리 잡은 지 20년이 지나고 있다. 그 동안 해적행위는 1982년 유엔해양법협약에 규정되지 않은 해상무장강도라는 새로운 유형이 등장하였고 테러와 같이 그 공격의 수준이 흉포화되고 있으며 해상 테러집단 또한 그들의 자금조달을 위해 해적행위를 일삼고 있어<sup>10)</sup> 해적과 해상테러가 유사성을 띠어 가고 있으므로 각각의 구분이 불분명해지고 있다.

그러므로 본 논문에서는 해적, 해상무장강도 및 해상테러를 규제하는 각각의 국제법을 비교 검토하여 해상운송행위에 대한 위협인 해적, 해상무장강도 및 해상테러를 효율적으로 관리하고 규제를 강화할 수 있는 방안을 제시하고자 한다.

## 2. 연구방법

---

8) Zou Keyuanm "Piracy at sea and China's response", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2000.8, p.364.

9) 본 논문 제2장 제2절 참조.

10) Dana Dillon, "Maritime Piracy: Defining the Problem", *SAIS Review*, Vol.25 No.1, Winter-Spring 2005, p.161.

본 연구를 위해 국제법적인 측면에서 해적, 해상무장강도 및 해상테러에 대한 개념 정립과 규제 방안을 검토하였는바, 국제법 일반이론을 중심으로 관련 사례를 분석하고 현행 국제협약의 내용을 검토하였다. 또한 관련 국내외논문 및 학술지를 참고하였으며 기타 국제협약이 아닌 국제기구의 권고사항이나 협력방안 및 해양수산부 등 국내 관련기관의 자료검색을 통한 국내외 통계, 자료 및 기사를 바탕으로 연구를 진행하였다.

제1장에서는 연구의 목적과 연구방법을 밝히고 제2장 제1절에서는 1982년 유엔해양법협약과 IMB의 보고서를 중심으로, 해적과 해상무장강도에 대한 개념을 파악하였고, IMB의 연간통계보고서를 바탕으로 해적 및 해상무장강도의 발생현황을 살펴보고, 제2절에서는 1988년 SUA협약 및 선행 연구논문을 통해 해상테러의 개념을 정립하고 주요테러사건의 사례를 분석하여 해상테러의 성질 및 해당 사건에 대한 국제적인 대응에 있어서의 문제점을 도출한다.

제3장 제1절에서는 해적 및 해상무장강도 행위를 규제하는 1982년 유엔해양법협약과 1988년 SUA협약의 내용을 검토하여 문제점을 도출하고 해적행위를 방지하기 위해 IMO 및 IMB에서 전 세계 공통적으로 제시한 권고안과 일반적인 대응방안을 살펴보도록 한다. 그리고 아시아지역에서의 해적 및 해상무장강도 행위를 규제하기 위한 지역적인 대응책 및 움직임에 대해 알아보고 이를 토대로 해양수산부에서 마련한 우리나라의 대응방안을 검토하도록 한다. 제2절에서는 1988년 SUA협약의 모태가 된 항공기테러방지를 위한 국제협약들을 중심으로 선행국제협약을 분석하고 1988년 SUA협약과의 비교를 통해 현재 해상테러를 대응하기 위한 국제적인 규제장치의 문제점을 도출한다. 그리고 테러방지를 위한 국제연합과 IMO의 움직임을 살펴본다.

제4장에서는 앞에서 살펴본 해적, 해상무장강도 및 해상테러를 규제함에 있어서 국제법상 도출된 문제점을 토대로 해상운송의 안전을 보장하고 이들에 대한 확실한 처벌과 재발방지를 도모할 수 있는 규제강화방안을

제시하고 제5장에서 결론을 맺는다.

## 제2장 해적, 해상무장강도 및 해상테러의 국제법적 개념 및 실태

### 제1절 해적 및 해상무장강도의 국제법적 개념 및 실태

#### 1. 국제법적 개념

해적에 대한 역사가 언제부터였는지 명확하게 말하기는 어렵지만 3천년보다 더 이전부터 해적과 해적행위라는 의미의 단어가 사용되기 시작했다고 한다. B.C. 140년대 로마의 역사가 Polybius에 의해 처음으로 “Pirate”라는 단어가 등장하였고 영국 최초의 사전에는 항구내, 바다의 도둑 또는 약탈자라고 그 의미가 기록되어졌으며 검은 올리브유를 바른 얼룩덜룩한 검은 깃발에 허가없이 무장을 한 배를 지칭하기도 했다. “Piracy”는 A.D. 100년 그리스 역사가 Plutarch에 의해 언급되어 “법의 권위없이 바다의 도시나 배를 공격하다”라는 의미로 기술했다.<sup>11)</sup>

해적에 대한 공해상 예외조항은 오래전부터 확립된 연안국의 권리로 유럽에서 그들의 식민국과 무역물자 보급로인 선단을 보호하는 데에 대한 공동관심사를 형성한 것에서부터 유래한다.<sup>12)</sup>

해적이란 쉽게 말해 해상에서 선박을 습격하여 재화를 강탈하는 도둑이다. 1949년 국제법위원회(International Legal Committee : 이하‘ILC’라 함)는 J. P. A. Francois를 국제해상법의 법전화와 혁신적 발전을 위한 특별보고자로 선출하고 1958년 공해에 관한 제네바협약(이하‘1958년 공해협약’이라 함)을 채택하였다. 국제법적인 개념은 1982년 유엔해양법협

11) <http://www.naver.com>(검색어:해적의 역사, 검색일자:2005.8.28)

12) R. R. Churchill, A. V. Lowe, *The law of the sea*, (Manchester: Manchester University Press, 1999), p.209.

약의 전신인 1958년 공해협약에서 시작한다. 1958년 공해협약 제15조에는 해적행위에 대해 다음과 같이 정의하고 있다.

해적행위란 다음 행위 중의 어떤 것을 말한다.

- (a) 사유(私有)의 선박 또는 사유의 항공기의 승무원 또는 승객에 의한 사적 목적을 위해 범행되는 어떤 불법적인 폭력행위·구류 또는 약탈행위(掠奪行爲)로서 다음의 것에 대해 지향(指向)되는 것
  - (i) 공해상의 다른 선박이나 항공기 또는 그와 같은 선박이나 항공기상의 사람 또는 재산
  - (ii) 어느 국가의 관할권에도 속하지 아니하는 장소에 있는 선박·항공기·사람 또는 재산
- (b) 당해선박 또는 항공기를 해적의 선박 또는 항공기로 한다는 사실을 알고서, 그 선박 또는 항공기의 생활에 자발적으로 참가하는 모든 행위
- (c) 본조 (a)와 (b)에 규정된 행위를 선동(煽動)하거나 또는 고의적으로 용이하게 하는 모든 행위

사유(私)의 선박뿐만 아니라 군함, 정부선박 또는 정부항공기의 승무원이 반란을 일으켜서 그 선박 또는 항공기를 지배하고 제15조에서 규정된 해적행위를 자행하는 경우에는 사유(私)의 선박이 행하는 행위와 동일시한다. (제16조)

또한 선박 또는 항공기가 그것을 주로 지배하는 사람에 의해 제15조에서 언급된 어느 행위를 범할 것을 목적으로 사용하려고 기도되었을 경우에는 그 선박 또는 항공기는 해적선박 또는 해적항공기로 간주되며 그 선박 또는 항공기가 그러한 행위를 행하고 당해행위를 행한 사람의 지배하에 머무는 한 그 선박 또는 항공기도 또한 해적선박 또는 해적항공기로 간주된다.(제17조) 이는 해적행위가 시도되기 전의 기도단계에서부터 해적선박 또는 해적항공기로 간주함으로써 해적행위를 초기에 근절하고자

하는 국제적 의지를 표현한 것으로 보인다. 이러한 1958년 공해협약의 정신은 1982년 유엔해양법협약 제101조부터 제103조에 그대로 계승되어 현재 세계 여러 나라에서 비준하고 이에 따르고 있다.<sup>13)</sup>

국제법상의 정의를 통해 도출할 수 있는 해적의 조건은 사적목적으로, 공해상에서, 타 사선 또는 타 항공기에 의해 행해진 행위이다. 재물을 불법적으로 취득하려는 의도는 필요적 요건이 아니다. 해적행위는 단순한 증오나 복수심에 의해서도 범행될 수 있기 때문이다.<sup>14)</sup>

첫째 해적행위의 목적은 사적목적이어야 한다. 이는 동 국제법에서 정의된 대로 국가 또는 정치단체의 명령내지 위임에 의하지 않고 금품약탈, 선박탈취 등 사적인 이익을 위한 행위여야 하며 정부 등에 의한 공적목적 을 위한 행위나 정치적인 행위는 해적행위에 속하지 않는다.

둘째 국제법상 해적행위는 공해상에서 발생해야 한다. 공해라는 장소적 범위는 1958년 공해협약과 1982년 유엔해양법협약에서 규정된 공해의 의미에 다소 차이가 있다. 1958년 공해협약에서의 공해는 연안국의 영해 또는 내수에 포함되지 않는 모든 수역이 공해라고 하였다(제1조). 그러나 해양에 대한 연안국의 관할권이 확대되면서 1982년 유엔해양법협약에는 배타적 경제수역(Exclusive Economic Zone)이라는 새로운 개념이 도입되어 연안국의 관할권이 미치는 해양영역이 기선으로부터 최대 200해리의 수역까지 넓어지게 되었다. 그러므로 1982년 유엔해양법협약에서의 공해는 배타적 경제수역, 영해 또는 내수, 군도국가의 군도수역에 포함되지 않는 부분으로 축소되었다.(제86조)

셋째 해적행위가 성립하기 위해서는 2개 이상의 선박과 항공기가 있어야 한다. 즉 피습을 당하는 선박 및 항공기 외에 해적행위에 동원되는 선박과 항공기가 별도로 존재하여야 하는 것이다. 그러므로 타 선박을 이용

---

13) 1982년 유엔해양법협약은 1994년 11월 16일 발효하였으며, 2005년 9월 현재 149개국 이 비준 또는 가입하여 협약의 국제적 보편성을 확보하고 있다.

14) 김영구, 「한국과 바다의 국제법」, (서울:21세기북스, 2004), 628쪽.

치 않고 선내에서 발생한 승무원의 난동, 선박과 항공기의 승객으로 가장한 인원에 의한 폭력과 살상행위는 해적행위에 포함되지 않는다. 이는 Hijacking과의 차이점으로 1961년의 Santa Maria호 사건과 1985년 Achille Lauro호가 왜 해적행위가 아닌지를 설명해 준다.<sup>15)</sup> 이점에 대해 Oppenheim-Lauterpacht의 1955년 국제법에는 “만약 승무원이 반란을 일으켜 선박과 그 화물을 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.<sup>16)</sup> 또한 1965년 1월 7일 영국의 왕립항공학회에서 행하여진 토의에서 D. H. N. Johnson교수는 영국의 법적 견해로서 민간선박이 다른 선박에 대하여 행위를 하던지 반란 승무원 또는 승객이 자신의 선박에 대하여 행위를 하던지 공해상에서 재산 또는 자신의 선박에 행해진 모든 권한없는 폭력행위를 해적행위로 정의하고 있으며 해적행위의 본질적인 요소는 어느 국가의 관할권도 미치지 않는 구역에서 폭력행위가 있어야 한다고 하면서 1958년 공해협약상의 해적행위가 되기 위해서는 어떤 선박 또는 항공기로부터 다른 선박 또는 항공기에 대한 공격이 존재하지 않으면 안 된다는 규정은 애매하다는 견해를 표명하였다.<sup>17)</sup> 그러나 1958년 공해협약 초안 작성당시 ILC의 다수견해는 승무원 또는 승객에 의하여 선박내에서 행하여진 행위는 해적행위로 간주할 수 없다는 것이었고 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization: ICAO)의 사무국 또한 마찬가지로 입장을 표명하였다.<sup>18)</sup>

15) R. R. Churchill, A. V. Lowe, *op. cit.*, p.210.

16) Oppenheim-Lauterpacht, *International Law*, (8th ed., 1955), Vol.1, p.609; 김찬규, “페스카마 15호 선상반란에 대한 재판권”, 법률신문 제2537호, 1996.9.23, 15쪽에서 재인용.

17) 栗林忠男, 「航空犯罪と 國際法」, (東京 : 三一書房, 1978), p.37.

18) 최석윤 외3인, “해적행위에 대한 법적 책임과 대응방안”, 「한국항해항만학회지」, 제29권 제1호 통권 제97호, 2005.2, 44-45쪽.

이처럼 전통적인 해양법에서는 해적을 공해상이나 기타 국가관할권 밖의 해양에서 이루어지는 것으로 정의 내렸다.<sup>19)</sup> 그러나 1983년 해적의 공격이 흉포화되고 연안에 묘박 또는 정박하고 있는 선박까지 그 대상으로 삼고 있다는 스웨덴의 보고서에 따라 IMO총회는 선박에 자행되는 많은 위법행위들 중 내수에서 발생하는 것을 해상무장강도로 분류하였다.<sup>20)</sup> 강도는 사전상으로 폭행이나 협박 따위의 강제수단으로 남의 재물을 빼앗는 도둑 또는 그러한 행위를 의미한다.<sup>21)</sup> 해상무장강도는 말 그대로 각종 무기와 흉기로 무장한 강도를 말하는 것으로 범죄유형이나 성질이 육상의 강도와 비슷하나 단지 해상의 선박과 구조물을 대상으로 하는 차이밖에 없다고 할 수 있다.

해상무장강도에 대한 국제법적 정의는 2001년 11월 IMO에서 채택된 “선박에 대한 해적 및 해상무장강도의 범죄조사를 위한 실무요령초안”에 처음으로 명문화되었다. 본 초안에서 해상무장강도란 “해적에 해당하는 행위 이외에 어떤 국가의 그러한 범죄에 대한 관할권 내에서 선박 또는 그 선박의 인원이나 재산에 대한 모든 형태의 불법적인 폭력이나 억류 또는 모든 형태의 약탈 또는 그러한 위협을 의미한다”고 정의하였다. 또한 해적공격에 대한 연간통계보고서를 발행하면서 해상무장강도 공격을 함께 집계하는 ICC IMB에서는 통계의 목적으로 해적 및 해상무장강도 정의에 대하여 “절도 또는 다른 범죄를 저지를 명백한 의도를 가지고 선박에 승선하거나 승선을 시도하는 행위와 그러한 행위를 촉진함에 있어 폭력을 사용할 의도로 또는 그런 개연성을 가지고 선박에 승선하거나 승선을 시

---

19) 국제협약상 해적의 정의는 하버드 연구초안에 기초하여 이루어졌는데 다만 공해상에서 일어난 약탈, 폭력행위는 반드시 사적이익을 위해 행해져야 하며 해적협약이 적용되려면 1척 이상의 선박이 연관되어야 한다는 내용과 초안과 차이가 있다. 정갑용, “해적행위의 국제적 규제와 최근 국제동향”, 「국제법학회논총」, 제47권 제1호 통권 제92호, 2002.6, 185쪽.

20) IMO, *Focus on IMO*, 2000.1, p.2.

21) <http://www.empas.com>(검색어:강도, 검색일자:2005.8.28).

도하는 행위”라고 하였다. 그러면서 실제 대부분의 해적행위가 연안국의 관할권내에서 발생됨에 따라 1982년 유엔해양법협약상의 정의를 적용하지 않고 위의 정의를 채택했음도 밝히고 있다.<sup>22)</sup>

결국 해상무장강도는 영해나 연안국의 관할권내에서 자행되는 해적행위이므로 국제법상 정의된 해적에는 포함되지 않고 연안국의 국내법에 의해서만 처벌이 가능하여 국제적으로 해적통계수치만을 높인다는 우려<sup>23)</sup>가 있으나 해적과 함께 해상무장강도도 해상운송에 대한 위협중의 하나이므로 국제사회가 적극적으로 대응해야 할 것이다.

## 2. 해적 및 해상무장강도 실태

오늘날 해적들은 선박을 탈취하여 화물을 처분하는 것은 물론이고 선박을 개조하여 유령선으로 운항하기도 한다. 또한 해적이 단순한 강탈행위에만 국한하지 않고 선원 살해 및 국제범죄조직과 연관되어 선원납치, 해저유전 공격, 해상밀입국, 불법어업, 총기밀매, 마약 등과 같이 중대범죄를 수반하는 경우까지 발생하고 있다. 심지어 피납된 유조선을 싱가포르항과 같이 봄비는 국제항만에 끌어들이거나 아시아와 유럽을 연결하는 주요 해상운송로인 말라카해협을 봉쇄하는데 사용할 수 있는 위험이 있다. 이 경우 전 세계 경제는 엄청난 타격을 받을 수 있다.<sup>24)</sup>

해적행위 발생현황은 말레이시아에 있는 해적신고센터(Piracy Reporting Center: PRC)를 통해 IMB에서 매년 통계보고서를 발행하고 있다. 이 통계에는 국제법적 개념에 의한 해적행위 뿐만이 아니라 연안국

---

22) ICC IMB, *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January - 31 December 2004*, 2005.8, p.3.

23) 최석훈, “해적피해방지를 위한 형사법적 대응방안”, 「피해자학연구」, 제12권 제1호, 2004.4, 216쪽.

24) 노영돈·전일수, “해적방지를 위한 국제적 동향과 우리나라 관련법제의 개선방안”, 「해운물류연구」, 제42호, 2004.9, 72-73쪽.

의 관할권내에서 발생하는 해상무장강도 발생건수도 포함하고 있으며 선박이 정박·묘박중이건 항해중이건 구분없이 실제 공격과 미수에 그친 공격을 모두 포함하고 사소한 사건은 본 통계에서 제외하고 있다.<sup>25)</sup> 그러므로 해적신고센터에 미신고된 해적 및 해상무장강도 행위와 누락된 사소한 사건까지 고려해본다면 IMB보고서상의 수치보다 훨씬 더 많은 해적 및 해상무장강도 행위가 발생되고 있다고 짐작하면 될 것이다.<sup>26)</sup>

본 통계를 개괄적으로 보면 해적행위는 주로 동남아시아, 아프리카, 아메리카, 중국연안에서 발생하고 있으며 그중 동남아시아가 최다발지역으로 인도네시아, 필리핀에서 대부분을 차지한다.

### 가. 발생 및 피해현황<sup>27)</sup>

IMB의 연간통계보고서를 참고하면 2004년에는 총 329건의 해적행위가 발생하였다. 물론 연안국의 관할권내에서 발생하는 해상무장강도의 공격 수치를 포함하고 있으며 실제로 공격이 이루어진 경우와 그러한 공격이 시도되었으나 미수로 그친 경우도 포함하고 있다. 총 건수 중 3분의 2인 225건이 인도네시아를 포함한 아래의 9개 지역에서 발생하였다고 보고되었다.

<표 1> 상위9개국 해적발생 건수

구 분	인도네시아	말라카해협	나이지리아	방글라데시	인도	말레이시아	싱가포르해협	남중국해	아덴만/홍해
건수(%)	94(28.6)	38(11.6)	28(8.5)	17(5)	15(4.6)	9(2.7)	8(2.4)	8(2.4)	8(2.4)

25) ICC IMB, *op. cit.*, p.3.

26) 해적행위에 대한 신고가 적은 이유는 사건 발생시 조사를 이유로 선박의 항해가 지연되고, 선주의 보험료가 인상될 가능성이 있으며 해당선박 선장의 능력을 반영하는 것으로 신고를 꺼리기 때문이다.(IMO, *op. cit.*, p.2; Peter Chalk, "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia", *Studies in Conflict and terrorism*, 16 March 1997, pp.89-90.)

27) ICC IMB, *op. cit.*, pp.5-16.

2000년 이후 발생건수를 비교해보면 2000년 469건, 2001년 335건, 2002년 370건, 2003년 445건으로 2004년 발생건수가 가장 적은 것을 알 수 있다. 1992년 말레이시아에 해적신고센터가 설립된 이후 2000년 까지 증가하던 해적발생 신고건수가 2000년을 기점으로 낮아지고 있음은 해적에 대한 국제적인 관심도와 대응체계가 자리 잡아가고 있다는 것을 보여주는 것 같다.

〈표 2〉 해역별 해적 및 해상무장강도 발생현황

해역	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
동남아시아	16	38	71	124	92	89	161	242	153	153	170	158
극동아시아	69	32	47	17	19	10	6	20	18	17	19	15
인도양	3	3	24	26	40	23	45	93	53	52	87	32
아메리카	6	11	21	32	36	35	28	39	21	65	72	45
아프리카	7	6	21	25	46	42	55	68	85	78	93	73
기타	2		4	4	14	3	5	7	5	5	4	6
계	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370	445	329

329건 중 실제 해적행위가 성공한 것은 239건이며 공격을 시도하였으나 미수에 그친 것은 90건으로 보고되었다. 2004년도 실제공격 중 선박에 대한 공격이 가해진 장소를 기준으로 구분하면 전체공격의 64%가 항구접안중이거나 묘박대기중일 때 발생한 것을 알 수 있는데 연안국의 관할권내에서 항해중인 선박을 대상으로 한 해상무장강도의 공격을 포함할 경우 실제 해적공격의 64%이상이 해상무장강도에 의한 것임을 역설할 수 있다. 그러므로 1982년 유엔해양법협약에 명시된 기존의 해적에 관한 정의로는 실제 전 세계적으로 다발하는 해적행위를 인류공동의 적으로 간주하고 대응하기에는 역부족임이 확연히 드러난다.

〈표 3〉 선박상태별 해적 및 해상무장강도 발생현황

국 가 명	항구접안중	묘박대기중	항 해 중
인도네시아	10	41	21
말레이시아	1	2	3
말라카해협		1	16
미얀마			1
필리핀			3
싱가포르해협		2	4
태국	1	2	
중국/마카오/홍콩		2	1
남중국해			5
베트남		2	2
방글라데시		8	8
인도	3	5	3
스리랑카			
브라질	1	4	
콜롬비아		2	
도미니크공화국	1	1	
에콰도르		1	
가이아나		1	1
아이티	1	4	
자메이카	1	5	1
페루	1	3	
트리니다드토바고			1
미국		1	
베네수엘라	2	4	1
카메룬	3		
가나		2	
기니	4		1
아덴만/홍해			2
코트디부아르	1	2	
케냐		1	
마다가스카르		1	
모리타니		2	
나이지리아	3	14	5
세네갈		2	3
시에라리온		2	
소말리아/지부티			1
탄자니아		1	1
이라크		1	
태평양			1
아랍에미리트		1	1
소 계	33	120	86
총 계		239	

〈표 4〉 항구별 해적 및 해상무장강도 발생현황

항만/항구명	국 가	2001	2002	2003	2004
Logos	Nigeria	18	12	21	19
Jakarta-Tg.Priok	Indonesia	18	11	5	18
Balikpapan	Indonesia	8	21	7	13
Chittagong	Bangladesh	14	25	40	9
Dumai	Indonesia			3	9
Chennai	India	11	7	10	5
Dakar	Senegal		3	8	5
Port Au Prince	Haiti				5
Tema	Ghana	5	4		5
Conakry	Guinea				5
Belawan	Indonesia				4
Abidjan	Ivory Coast	9	5		4
Rio Grande	Brazil				4
Snadakan	Malaysia				4
Kandal	India				3
Freetown	Sierra Leone				3
Douala	Cameroon				3
Callao	Peru		5	6	3
Kingston	Jamaica			3	3
Pulau Laut	Indonesia			3	3
Warri	Nigeria			3	3
Cochin	India	4		7	
Ho Chi Minh City	Vietnam	7	9	7	
Georgetown	Guyana		9	6	
Manila	Philippines			6	
Samarinda	Indonesia		11	5	
Rio Haina	Dominican Republic	4	7	5	
Buenaventura	Colombia		3	5	
Dar Es Salaam	Tanzania	7		4	
Puerto Cabello	Venezuela			4	
Haiphong	Vietnam			4	
Guanta	Venezuela		3	3	
Luanda	Angola			3	
Lawi Lawi	Indonesia			3	
Haldia	India	3		3	
Adang Bay	Indonesia			3	
Belem	brazil			3	
Owendo	Gabon		4		
Hooly	India		4		
Bontang	Indonesia		4		
Kosichang	Thailand		4		
Tarahan	Indonesia		3		
Santan	Indonesia		3		
Panjang	Indonesia	3	3		
Kakinada	India	4	3		
Barranquil	Colombia		3		
<b>계</b>		<b>115</b>	<b>166</b>	<b>180</b>	<b>130</b>

2001년 이후 정박중이거나 항만내에서 신고된 해적 및 해상무장강도 발생통계를 보면 나이지리아의 로고스항, 인도네시아의 Jakarta-Tg.Priok, Balikpapan, 방글라데시의 Chittagong이 가장 범죄에 취약한 항만으로 나타났다. 국가적으로 보면 인도네시아가 12곳, 인도가 6곳으로 해상무장강도가 출몰지가 가장 많았으며 그 다음으로 나이지리아, 브라질, 베네수엘라, 베트남, 콜롬비아가 각 2곳이다.

### (1) 공격유형

최근 10년간 공격유형은 선상납입이 가장 많고 그 다음으로 승선시도, 총기발사, 금품강탈, 억류, 선박분실 순이다. 공격미수인 승선시도를 제외하면 대부분의 해적과 해상무장강도가 선상 납입을 위해 총기를 발사하고 승선 후 금품을 강탈하는 것을 알 수 있다.

<표 5> 해적 및 해상무장강도 공격유형

유형	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
승선시도	33	22	27	36	18	25	46	143	83	71	93	77
총기발사	16		9	6	24	11	12	8	14	13	20	13
선상납입	36	54	129	180	174	145	227	307	219	257	311	228
피납		5	12	5	17	17	10	8	16	25	19	11
억류	8	6	11		8	4	1	2	1			
행방불명							4	1	2	4	2	
미상	10	3		1	6							
계	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370	445	329

### (2) 인명피해유형

선박에 승선하고 있는 승무원 또는 여객의 인명피해 현황은 인질이 가장 많고 위협, 부상, 살인, 폭행 순이다. 여기서 주목할 점은 최근 10년간 해적에 의한 승무원 및 여객의 살인이 폭행보다 많다는 것이며 2004년에

들어서는 기존에는 발생치 않았던 승무원 또는 승객 납치가 인질 다음으로 많은 부분을 차지한다는 것이다. 이는 해적 및 해상무장강도로 인한 인명피해가 흉포화되고 잔혹해짐과 동시에 단순히 선박내의 금품탈취를 목적으로 하는 것 이외에 승무원 또는 승객을 납치하고 인질로 잡아둠으로써 거액의 자금을 요구하거나 이들을 인신매매하는 형태로 전이되고 있음을 보여준다.

<표 6> 해적 및 해상무장강도에 의한 인명피해유형

유 형	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
인 질	6	11	320	193	419	244	402	202	210	191	359	148
납 치												86
위 협	1	8	59	56	119	68	21	72	45	55	65	34
폭행(강간)	4		2	9	23	58	22	9	16	9	40	12
부 상	3	10	3	9	31	37	24	99	39	38	88	59
살 인			26	26	51	78	3	72	21	10	21	32
행방불명							1	26		24	71	30
계	14	29	410	293	643	485	473	480	331	327	644	401

2004년도 해적 및 해상무장강도로 인한 인명피해를 해역별로 구분하면 인도네시아에서 94명, 말라카해협에서 78명, 방글라데시에서 57명, 나이지리아에서 46명, 소말리아 21명, 필리핀 18명 순으로 다발하였으며 아래 표에서 보는 바와 같이 인도네시아는 인질형태의 인명피해, 말라카해협에서는 인질과 납치형, 방글라데시는 부상형, 소말리아는 납치형으로 국가별로 인명피해유형에서 조금씩 차이를 보이고 있다. 즉, 인도네시아와 말라카해협의 해적과 해상무장강도가 가장 잔혹성을 보이고 있으며 기타 지역에서는 재물탈취를 목적으로 승무원 및 승객에 대한 상해를 입히는 정도이다. 주목할 점은 아프리카국가인 나이지리아는 2004년 한해 상위 6개국 중 살인건수가 가장 높은 곳으로 나타났으며 소말리아에서는 인명에 대한 납치만 행해져 아프리카의 빈곤국가에서 해적 및 해상무장강도 행위가 극심한 것을 알 수 있다.

<표 7> 2004년도 해적 및 해상무장강도로 인한 인명피해유형

국 가	계	인 질	위 협	폭 행	부 상	살 인	행방불명	납 치
인도네시아	94	72	7	5	5		5	
말라카해협	78	34	1		3	4		36
방글라데시	57		1		30	3	5	18
나이지리아	46	7	4	3	11	15	2	4
소 말 리 아	21							21
필 리 핀	18					2	13	3

### (3) 공격시 사용된 무기

공격시 사용한 무기는 총기류를 가장 많이 소지하고 그 다음으로 도검류이다. 위에서 살펴본 것처럼 해적 및 해상무장강도 행위가 점차 흉포화되고 극대화되는 것을 단면적으로 보여주는 통계수치이다.

<표 8> 해적 및 해상무장강도 공격시 사용된 무기류

유 형	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
총기류	29	17	39	32	71	48	54	51	73	68	100	89
도검류	7	13	9	23	31	40	85	132	105	136	143	95
기 타	2	6	34	54	24	18	24	40	39	49	34	15
미 상	65	54	106	119	121	96	137	246	118	117	168	130
계	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370	445	329

#### 나. 해적 및 해상무장강도 행위분석<sup>28)</sup>

전체적인 공격건수는 2003년에 비하여 116건이 줄어들었으나 여전히 높은 수준을 유지하고 있다. 인명피해현황에서는 승무원에 대한 살인이 2003년 대비 11건이나 증가하였다. 특히 인도네시아 해역에서 예인선 및 바지선 피납과 승무원 납치가 현저히 증가하였다. IMB는 북부 말라카 해협에서 승무원 납치가 꾸준히 증가하는 것에 대해 염려하고 있다. 과거에

28) ICC IMB, *op. cit.*, p.17.

는 이러한 공격에 대해 Ache반군들에 의한 독단적인 소행이라고 믿었으나 오늘날에는 범죄조직에서 어선을 이용하고 돈을 쉽게 벌수 있는 방법으로 인식되어 납치를 모방하고 있다고 한다. 관계당국에서 해당 지역의 경찰병력을 증가시키면 이러한 공격은 다른 지역으로 이동하여 발생건수가 줄어드는 현상을 보이고 있다. 작년 12월 26일 쓰나미가 강타한 후, 이 지역에서의 약탈행위는 약해졌는데 그 이유로 쓰나미로 인해 일부 해적 및 해상무장강도의 사망과 그들의 보트나 무기류와 같은 장비들이 유실되고 손상된 것을 들고 있다. 이와 유사하게 해군력의 증가로 Ache반군을 쫓아버린 것도 해적 및 해상무장강도 행위 억제요인으로 작용하였다고 판단하고 있다. 그러나 IMB는 해당지역의 안전단계를 하향조절하지 않고 그 상황을 계속 주시하고 있다.

인도네시아 지역이 2004년에도 94건으로 최다발생지를 기록하였다. 2003년 발생건수 121건에 비하면 30%정도 감소하였으나 여전히 전 세계 발생건수의 4분의 1이상을 차지하는 높은 수치이다. 말라카해협은 38건으로 그 다음을 쫓고 있다. 이곳의 해적 및 해상무장강도 행위 대부분은 심각한 수준이며 선박에 총기를 발사하고 몸값요구를 위해 승무원을 납치한다. 이 해협에서는 작년 한해동안 3명의 승무원이 부상하고 4명이 사망, 36명이 납치되었다. 이 수치는 IMB 해적신고센터가 1991년 통계 작업을 시작한 이래 말라카 해협의 자체 발생건수 중 두 번째로 높은 수치이다. 이 곳에서 가장 높은 발생기록을 나타낸 시기는 2000년의 75건이다. 나이지리아는 28건으로 그 다음에 랭크하고 있다. 이 곳의 해적행위는 앞에서 본 바와 같이 해적 및 해상무장강도의 공격 중 살인이 가장 많은 곳으로 해상운송에 있어 아프리카에서 나이지리아가 가장 위험한 지역으로 불린다.

그 외 말레이시아 해적신고센터에 보고된 해적행위의 뚜렷한 증가현상을 보이는 곳은 싱가포르해협과 남중국해, 아이티이다. 반면 몇몇 경우에는 말라카해협, 싱가포르해협, 수마트라북부, 나이지리아 Logos항에서 각

각의 연안국의 조기 또는 긴급대응으로 해적행위를 빨리 해산시켰음을 보여준다. 특히 방글라데시는 2003년 58건에 비해 작년에 17건만이 발생하여 큰 개선을 보였다. 이는 방글라데시 정부당국이 해적 및 해상무장강도 행위에 맞싸우고 이에 필요한 물자를 공급하였기 때문으로 정부당국이 관심을 가지면 해적 및 해상무장강도 행위는 결국 감소함을 보여주는 예가 되었다. 소말리아는 비록 2건의 해적행위가 있었으나 동부와 북동해안은 여전히 선박피납의 위험이 높은 지역인데 이는 적절한 관계부처의 부재를 이유한다. IMB는 특히 소말리아에 기항하지 않는 선박들에 소말리아 해안을 주의하여 항해할 것을 당부하고 있다.

이러한 실제 해적행위는 경제적인 이득을 얻기 위한 경제범죄라고 볼 수 있다. 비록 목적달성을 위해 살인, 살상, 인신매매, 사체 유기 등 형법적 위반행위가 부차적으로 따르게 되나 주요원인을 일반적으로 해적과 해상무장강도들의 기반이 있는 국가의 경제상황에서 찾을 수 있다. 해적행위가 다발하는 동남아시아, 아프리카 국가에서는 대부분 빈부차이가 극심하다. 정부관료들은 부정부패로 부를 축적하고 이러한 부를 기반으로 권력을 장악하고 자국의 경제성장이나 외교적인 입지의 성장에는 관심이 없고 자신의 안위와 기득권보호위해 정치적인 분란만을 야기하고 있고 반면 국민들은 가난이 대를 잇고 있다. 이러한 경제위기가 동남아시아나 아프리카 국가들에 아주 깊이 밀착되어 있어 자국민들로 하여금 생계수단으로 불법적인 수입원을 찾도록 동기를 유발한다. 또한 경제붕괴는 정치적인 불안정의 확산을 가속하고 정부부패와 느슨한 정치적 통제와 결합되어 해적행위가 목살되거나 심지어 부패한 정부관료에 의해 암묵적으로 해적행위가 조장되고 노획물을 공유하는 경우도 있다.<sup>29)</sup> 또 다른 요인은 동남아시아에서의 치안상태가 해적행위를 자극하고 있다. 이곳의 치안상태는 국경간 침투성이 용이하고 느슨하게 통제되어 일국의 해적들이 범죄행위를 위해 타국의 영해에 쉽게 진출입할 수 있으며 심지어는 군도국가 및 국제항행용해협에서의 불확실한 해양경계에 따른 치안공백

---

29) Peter Chalk, *op. cit.*, p.93.

이 해적들의 활동에 대한 규제 및 추적을 어렵게 하고 있다.<sup>30)</sup>

## 제2절 해상테러의 국제법적 개념 및 실태

### 1. 국제법적 개념

해상테러의 개념을 논의하기 위해서는 우선 테러의 개념에서 출발해야 한다. 테러리즘(terrorism)이란 용어는 그 개념이 광범위하고 다의적이고 제3세계국가에서 민족의 자결권 확보를 위한 자유전사들의 활동을 테러리즘의 일환으로 포함시킬 수 없다고 주장하고 있기 때문에 각종 국내 및 국제법률문서 등에서 일관성 있는 유권적 정의를 찾아볼 수 없다. 테러리즘이란 용어의 기원은 라틴어 “terrere”에서 찾아볼 수 있는데 이는 심리적 위협을 의미하는 “놀라게 하다, 두려워하다”라는 뜻으로 1528년경 영어어휘목록에 편입된 것이 알려져 있을 만큼 오래된 용어라 할 수 있다. 하지만 엄밀히 얘기하면 각종 문헌에서 많이 사용되어 온 테러(terror)라는 용어와 더 가까운 의미를 지니고 있다고 할 수 있다. 많은 학자들이 인용하고 있는 테러리즘에 대한 정의는 국제법학자 Arechaga가 정의한 “테러리즘은 일반적 범죄와 달리 옛날에 존재하지 않거나 새로운 범죄의 형태로 된 것이 아닌 것으로 전통적 범죄인 살인, 방화, 폭발물 사용, 수질오염, 통신매체 교란과 같은 것이며 그것이 새롭다는 것은 때로는 사회 질서를 파괴하고 사회의 반응을 마취시키며 조직체에 비참함과 고통을 증대시키기 위하여 공포를 일으키고 무질서와 테러를 유도하는 계획적 의도를 갖는 것”이다.<sup>31)</sup>

---

30) Adam J. Young, Mark J. Valencia, ‘Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility’, *Contemporary Southeast Asia*, Vol.25, No.2, 2003.9, p.274.

31) 조원래, “해상테러리즘과 해적행위에 관한 연구”, 석사학위논문, 한남대학교,

사전적으로 테러는 폭력을 써서 적이나 상대편을 위협하거나 공포에 빠뜨리게 하는 행위이며 심리학자들은 특정한 위협이나 공포로 인해 모든 인간들이 심적으로 느끼게 되는 극단적인 두려움의 근원이 되는 것으로 정의한다. 반면 테러리즘은 정치적인 목적을 위하여 조직적·집단적으로 행하는 폭력 행위 또는 그것을 이용하여 정치적인 목적을 이루려는 사상이나 주의이며 심리학자들은 조직적, 의도적으로 폭력을 이용하여 희생자 또는 희생자와 연관된 모든 사람 그리고 대중들의 의지를 이용하기 위한 총체적인 행위라고 정의한다.<sup>32)</sup> 학자에 따라 테러는 심리적 상태를 강조하는 용어이고 테러리즘은 폭력적 행위를 강조하는 용어라 하여 양자의 구별을 시도하는 경우도 있지만 일반적으로 양자는 혼용되어 사용되는 실정이다.<sup>33)</sup>

이에 대해 국제연합에서는 국제테러리즘이 확대되고 그 위험성에 대한 국제적 비판이 고조되자 1994년 결의 49/60을 통하여 테러리즘의 정의에 대하여 총의로 합의에 이른 바가 있다. 즉, 정치적 목적으로 일반대중, 자연인의 집단 또는 특정인에게 공포를 일으킬 것을 의도하거나 계산하여 행하여지는 어떠한 범죄행위도 그 이유가 정치적, 철학적, 인종적, 민족적, 종교적 또는 기타 어떠한 이유에 의한 것이든 정당화될 수 없다고 하였다. 따라서 국제법상 테러리즘은 첫째, 일 국가의 국내법상 범죄행위를 구성할 것, 둘째, 정부의 정책을 형성하거나 변경하거나 정책에 영향을 미칠 목적이어야 하며, 셋째 정치적 또는 이념적 동기가 있어야 한다는 요건을 갖추어야 한다. 현재 국제테러리즘에 대한 보편적 관할권 부여가 논의되고 있으므로 그 대상을 확대하여 생각하는 것은 자칫 연안국의 형사처벌에 관한 주권을 해할 수 있는 여지가 있으므로 그 대상을 정치적인 것에 국한

---

2002.12, 19쪽.

32) <http://www.empas.com>(검색어: 테러, 테러리즘, 검색일:2005.8.27); <http://www.terrorism.or.kr>(검색어: 테러리즘의 개념, 검색일자:2005.8.27)

33) 신창훈, “해상테러리즘(maritime terrorism)의 규제와 방지에 관한 국제법 동향과 우리나라의 대응방향”, 「서울국제법연구」, 제11권 제2호 통권21호, 2004.12, 63-64쪽.

하는 것이 국제법의 안정상 필요하다고 생각한다.<sup>34)</sup>

해상테러 역시 일반적 정의를 찾는 것이 불가능하나 1994년 UN결의 49/60의 테러리즘의 정의에 유추해보면 해상테러는 화물선이나 여객선, 해안시설을 테러대상으로 삼아 공격대상 국가에게 타격을 가하거나 그들의 요구사항을 주장하는 형태의 테러라고 볼 수 있다. 여기에서도 해상에서의 불법행위가 모두 해상테러행위가 되는 것이 아니라 이러한 불법행위 중 정치적 목적을 가지는 경우만을 해상테러행위라고 보고 있어<sup>35)</sup> 이를 정치적인 해적이라고 칭하는 학자도 있다.<sup>36)</sup>

해상테러를 최초로 규정한 국제협약인 IMO의 SUA협약에서도 제3조에 해상테러에 대한 개념정의라기 보다는 해당범죄를 나열하는 수준에 그치고 있다.<sup>37)</sup>

1. 불법적으로 그리고 고의적으로 다음 각호의 행위를 한 자는 범죄를 범한 것으로 한다.

(가) 무력 또는 무력의 위협 또는 기타 형태의 협약에 의해 선박을 억류하거나 선박에 대한 통제를 행사하는 행위 또는

(나) 선박상의 사람에 대하여 그 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 폭력행위를 실행하는 행위 또는

(다) 선박을 파괴하거나 선박 또는 그 화물을 훼손하는 행위로서 그 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 행위 또는

(라) 선박을 파괴할 가능성이 있는 장치나 물질을 어떻게 해

---

34) Antonio Cassese, *International Law*, (Oxford: Oxford University Press, 2005, pp. 449-450.

35) 신의기, “해상테러억제를 위한 로마협약에 관한 일고찰”, 「형사정책연구소식」, 제33권, 1998.3, 149쪽.

36) Adam J. Young, Mark J. Valencia, *op. cit.*, p.270.

37) Wojciech Stankiewicz, *op. cit.*, p.690.

서라도 선박에 설치하거나 설치되도록 하거나 또는 그 선박 또는 그 선박의 화물을 훼손하는 행위로서 그 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨리거나 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 행위, 또는

(마) 항해시설을 파괴하거나 혹은 심각하게 손상시키거나 그 운용을 심각하게 방해하는 행위로서 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 행위, 또는

(바) 자신의 허위임을 아는 정보를 교신함으로써 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨리려는 행위, 또는

(사) (가)내지 (바)호에 규정된 모든 범죄행위 또는 그 미수와 관련하여 사람에게 상해를 입히거나 살인하는 행위

2. 다음 각호의 행위를 한 자도 범한 것으로 한다.

(가) 제1항에 규정된 범죄의 미수행위, 또는

(나) 타인을 교사하여 제1항에 규정된 범죄를 범하게 하는 행위 또는 그러한 범죄를 범하는 자의 기타 공범행위, 또는

(다) 국내법에 규정된 조건부 또는 무조건적으로 자연인 또는 법인이 어떠한 행위를 하거나 참가하도록 강요할 목적으로 제1항의 (나), (다) 및 (마)호에 규정된 범죄를 범하겠다고 위협을 가하는 행위로서 문제의 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 위협을 가하는 행위

이상 나열된 해상에서의 불법행위를 보면 제반 행위 자체를 불법행위, 테러로 규정하고 있으며 사적목적이 전제되어야 하는 해적행위와 달리 행위의 목적에는 제한이 없다. 전통적으로 테러는 정치적 목적으로 전 세계 곳곳에서 자행되어 왔으며 현재도 인종, 종교 등 다양한 이유에 기인하여 테러가 자행되고 있고 중국적으로는 그 목적이 정치적인 것이 당연시되기 때문에 국제협약상 그 목적에 대한 제한을 두지 않았다고 생각한다. 또한

해적행위의 경우 2개 이상의 선박과 항공기가 동원되어야 하나 해상테러의 경우는 그러한 구성요건이 없다. 그러므로 해적행위와 같이 소형보트를 이용하거나 테러조직이 보유하는 선박을 이용하여 항만시설이나 선박에 대한 공격이 감행될 수 있다. 뿐만 아니라 해상테러는 공해, 영해를 구분하지 않고 그들의 목표물이 있는 곳이면 어디서든 공격이 이루어진다. 그러므로 법학자들도 해상에서의 테러에 대한 개념을 정립하는데 어려움을 겪고 있다.<sup>38)</sup>

## 2. 해상테러 사례 및 실태

### 가. Santa Maria호 사건

이 사건은 제2차 세계대전 이후 세계 최초 국제해상납치사건으로 1961년 1월 23일 선장 Galvao(Salazar정부에 대한 반정부 지도자)가 인솔하는 24명의 포르투갈 민족독립운동소속의 테러범들은 네델란드령 Antilles의 Curacao항을 출항한 후 서인도 카리브 해상을 향해하던 22,000톤급의 포르투갈선박 Santa Maria호를 탈취하였는데 Santa Maria호는 포르투갈인의 Colonial Navigation이란 회사에 소속되었던 유람선으로 미국인, 네델란드인을 포함한 600여명의 승객을 운송중이었다. 선박의 탈취과정에서 1명의 승무원이 사망하고 8명의 승무원이 부상을 당했다. 이 사건 후 포르투갈정부는 해적행위와 해상반란을 규율하도록 정의된 국제법의 원칙에 의거하여 동선박의 회수조치를 돕도록 미국, 영국, 네델란드에 요청하였고 이에 이들 국가소속 해군함정이 추적을 시작하였다. 동년 1월 25일 미해군 항공기가 Santa Maria호를 발견하고 이후 미해군 전투전단이 예정항로에서 접수하여 2월 2일 브라질의 레시페 항구로 인도하였는데 국제해협에서 영, 미 해군의 군함에 의하여 Santa Maria호가 발견되

---

38) *Ibid.*, p.696.

있을 때 Galvao는 자신과 그의 대원들이 정치적 반란자로 취급받지 않는 한 동 선박을 반환하지 못한다는 진보를 보냈다. 그리고 그러한 보장을 받는다면 선박과 승무원을 평화롭게 인도하겠다는 입장을 재확인하였다. 그 후 브라질 해군에게 항복하고 정치적 망명을 요청하였는데 이때 합법적으로 대통령에 당선되었으나 Salazar정부에 의해 권리가 박탈당한 Delgado장군은 이 행위가 자신의 명령에 따른 정치행위이며 포르투갈에 대항하는 국제적인 교전자로 인정받아야 한다고 주장하였다. 미국은 국제법위반이며 이를 부인하였으나 브라질 대통령은 이들에게 정치적인 망명권을 부여하였다.<sup>39)</sup> 본 사건은 테러범이 자신들의 정부를 부정하고 이들에 대해 저항하려는 목적에서 그들과 무관한 미국 등 타국적의 사람들이 승선한 선박을 택한 것이다. 테러범들의 선박납치로 1명이 사망하고 8명이 부상하였으나 자신들과 정치적 성향이 같은 브라질정부에 정치적 망명을 신청하였으므로 미국이 아무리 강대국이라도 해당 테러범들의 처벌은 불가능했다. 이처럼 인명피해를 수반하는 테러사건에 있어서 많은 국가가 관여할 수 있으나 테러범을 구인하고 있는 국가에서 이들을 처벌하지도 않고 다른 국가에 인도하지도 않는 경우 국제적으로 처벌이 불가능함을 말해준다.

## 나. Achille Lauro호 사건

1985.10.7 팔레스타인해방기구(PLO)의 한 파인 팔레스타인해방전선 소속의 4명의 무장테러범들이 이탈리아소속 대형요트인 Achille Lauro호에 승선하여 Alexandria로부터 Port Said로 가던 중 이집트 연안으로부터 30마일 떨어진 공해상에서 동 선박을 납치하였다. 동 선박에는 12명의 미국인을 포함하여 97명의 여객이 승선하고 있었다. 테러범들은 승객들을 석방하는 조건으로 이스라엘에 감금되어 있는 50명의 팔레스타인인의 석

39) 김한택, “국제법상 해상테러범죄의 규제”, 「강원법학」, 제6권, 1994.6, 76-78쪽.

방을 요구하였다. 그들의 요구가 관철되지 않자 테러범들은 휠체어에 의존한 불구의 유대계 미국인 Leon Klinghoffer를 살해하고 바다에 휠체어와 함께 그의 시신을 버렸다. 그 후 테러범들은 이집트로 무사히 빠져나갈 수 있도록 협조한다는 조건으로 이탈리아 당국에 투항하였다. 이집트 정부는 범인들을 감금시키거나 재판하거나 인도하기를 거부하고 1985.10.11 범인들을 석방하고 Tunis로 향하는 이집트항공기에 탑승시켰다. 이에 미국은 전투기를 발진시켜 동 항공기를 이탈리아 Sicily에 있는 Sigonella공군기지로 강제 착륙시켰다.<sup>40)</sup> 이탈리아 정부는 납치범들을 처벌하였는데 이 사건을 주동한 Muhammed Abbas를 처벌하라는 미국의 요청을 거절하고 유고슬라비아로 떠나게 하였다.<sup>41)</sup> 본 사건은 이스라엘정부에 대항하는 팔레스타인 테러범들의 테러행위였으나 그 대상과는 무관한 이탈리아소속 여객선에서 미국인 살해까지 범행되었음에도 자국선박 및 승선원의 안전을 최우선으로 생각한 이탈리아에서 이들을 이집트로 무사히 넘겨주었고 이집트 또한 이들을 처벌하지 않았다. 결국 미국의 개입으로 나머지 테러범에 대해서는 처벌을 하였으나 본 사건의 주동자는 처벌되지 않았다. 앞의 사건과 마찬가지로 테러행위에 대한 처벌과 대처는 국제적인 공조가 없으면 불가능함을 알 수 있었기에 이 사건을 계기로 1988년 SUA협약과 SUA협약 의정서가 제정되었다.

해상테러의 경우도 테러집단의 주장을 관철시키고 연안국의 정책의 변화를 요구하는 등 정치적인 목적에 국한한다. 그러나 오늘날 테러의 동기, 원인은 다양하다. 테러의 다양한 형태는 경제, 정치, 문화, 종교, 동기 부여, 사회심리학적 범주로 구분할 수 있다. 그중 오늘날 테러의 주된 원인으로 일컬어지는 것이 경제적인 요인이다. 경제적인 요인의 하나로 세계화를 들 수 있다. 세계화는 경제적인 관점에서 봤을 때 아주 바람직한 현상이나 부유층과 빈곤층의 경계를 더 깊게 하는 부정적인 경향이 있다. 대

40) 양희철, “해상테러에 대한 국제법적 고찰”, 석사학위논문, 경희대학교, 1998, 37-38쪽.

41) 유병화, 「국제법Ⅱ」, (서울:법문사, 2000), 681-682쪽.

부분의 사람들이 가난하게 되는 반면 다른 사람들은 그들의 욕망에 만족하지 않고 국제적인 교류와 국제산업의 활동을 통해 전례없는 부의 세습을 이끌고 있다. 이러한 불공평이 테러의 한 요인이 된다. 문화의 표준화도 세계화의 산물이다. 세계화를 통해 고유의 문화대로 살던 여러 민족들이 서양문명이 유입됨으로써 문명의 출동을 직면하여 두려움과 공격적인 성향을 보이기 때문이다. 이런 상황은 이란과 알제리에서 보여지고 있는데 테러의 형태를 취할 정도의 공격적이고 방어적인 자세를 자극하고 있다.<sup>42)</sup> 게다가 유럽권의 약 200만명에 달하는 이슬람권 이민자가 주류사회에 끼지 못하고 실업자로 빈둥대다가 테러조직에 포섭되어 관련활동을 하기도 하고 인터넷의 보급으로 전 세계 어느 곳에서나 테러집단의 정보를 얻고 조직에 가입하여 훈련될 수 있기 때문에 오늘날의 테러는 특정 테러집단에 국한하는 것이 아니라 사회곳곳에 산재하는 소규모 집단이 자생하여 모국에서 테러범으로 자라나는 경우가 많다. 금번 7.7테러도 영국에 소재하는 이슬람권 이민자의 소행으로 추정된다고 미국 시사주간지 타임 및 뉴욕타임즈가 보도하고 있다.<sup>43)</sup> 그러므로 다양화 복잡화되는 테러의 원인과 형태에 대응하기 위해서는 기존 테러대응체제의 변화가 요구되는 바이다.

---

42) Wojciech Stankiewicz, *op. cit.*, pp.685-686.

43) 경찰고시사, “달라지는 테러리스트”, 「경찰고시」, 제42권 제8호(통권 제490호), 2005.8, 28-29쪽.

## 제3장 해적, 해상무장강도 및 해상테러에 대한 국제법적 규제제도

### 제1절 해적, 해상무장강도 및 해상테러 규제를 위한 국제적 규범

#### 1. 해적 및 해상무장강도 규제를 위한 국제적 규범

##### 가. 1982년 유엔해양법협약

14세기 후반 인류가 해양에 본격적으로 진출하기 시작하면서 해상안전 범죄의 문제가 생겨나기 시작하였다. 해상안전범죄와 관련하여 해상에서 선박에 대한 관할권을 기국에게만 인정하던 것을 19세기 이후부터 공해에서 행해지는 일정한 범죄행위에 대해서는 기국주의의 예외를 인정하였고 기국 이외의 국가에게도 단속을 위한 공해해상경찰권을 조금씩 인정하여 국제관습법화하였다.<sup>44)</sup>

해적행위가 처음 성문화된 것은 전술한 바와 같이 1958년 공해협약이다. 본 협약에서는 제15조에 해적행위에 대한 개념을 정의하고 모든 국가는 가능한 최대한도로 공해 또는 어떤 국가에도 속하지 않는 그 밖의 장소에 있어서의 해적행위를 진압하는데 협력하여야 한다고 규정하였다.(제14조) 이를 위해서 국제법상 임검권을 부여하고 있는데 간섭행위(干涉行爲)가 조약에 의하여 부여된 권한으로부터 유래하는 경우를 제외하고는 공해상에서 외국상선과 조우한 군함이 그 상선을 임검하는 것은 (a)그 선박이 해적행위에 종사하고 있는 경우, (b)그 선박이 노예매매에 종사하고 있는 경우, (c)그 선박이 외국의 국기를 게양하고 있거나 또는 그 선박의 국기를 제시함을 거부 하지만은 실질적으로는 그 군함과 동일한 국적을

44) 노영돈·전일수, 전개논문, 76쪽.

가지고 있는 경우에 대한 충분한 근거가 없는 한, 정당한 것으로 인정되지 아니한다. 상기 (a)호·(b)호 및 (c)호에 규정된 경우에 있어서 군함은 선박이 그 선박이 게양하고 있는 국기를 게양할 권리를 가지고 있는가를 확인할 수 있다. 이 목적을 위해 군함은 노예가 있는 선박에 대하여 장교의 지휘하에 보트를 파견할 수 있고 서류를 검열한 후에도 여전히 노예가 있는 경우에는 군함은 그 선박내에서 다시 검사를 할 수 있는데, 그 검사는 가능한 한 신중히 행하여야 한다. 노예가 근거없는 것으로 판명되고, 또한 임검을 받은 선박이 노예를 정당화하는 아무런 행위도 행하지 않았을 경우에는, 그 선박은 입은 멸실 또는 손실에 대하여 보상을 받는 것으로 한다.(제22조)

그리고 모든 국가는 공해에 있어서 또는 어느 국가의 관할권에도 속하지 않는 그 밖의 장소에서 해적행위나 해적항공기 또는 해적행위에 의해 탈취되고 또한 해적의 관리하에 있는 선박을 나포하고, 또한 선내 또는 기상(機上)에 있는 사람과 재산을 체포 또는 압수할 수 있다. 나포를 행한 국가의 법원은 선의의 제3자의 권리에 따를 것을 조건으로 하여 과(課)할 형벌을 결정하고 또한 그 선박·항공기 또는 재산에 대하여 취할 조치를 결정할 수 있다.(제19조) 해적행위를 이유로 하는 나포는 군함이나 군용항공기 또는 이를 위해 권한을 부여받은 그 밖의 정부 역무에 종사하는 선박 또는 항공기만이 할 수 있다.(제21조)<sup>45)</sup>

1982년 유엔해양법협약에서는 1958년 공해협약의 내용을 바탕으로 보다 발전되고 명확한 표현문구를 사용함으로써 해적행위를 규제하고자 하는 국제적인 의지가 절실했음을 보여준다. 그 내용은 아래와 같다.

모든 국가는 공해나 국가관할권 밖의 어떠한 곳에서라도 해적행위를 진압하는데 최대한 협력해야 한다.(제100조) 이는 해적행위 진압을 위한 협력의무를 국제사회에 부과한 것으로 해적행위를 인류공동의 적으로 간주

---

45) 1956년 ILC초안 제45조에서는 정부선박까지 해적선의 나포권자로 포함시킬 경우에는 권한남용의 우려가 있다고 본 때문에 군함과 군용항공기만이 나포권자로 규정되어 있었다.

하고 보편적 관할권을 인정함으로써 그 진압에 실효성을 높이고자 하는 의도가 표현된 것 같다.

그리고 제110조에서는 나포를 위한 임검권을 부여하여 해적행위에 종사하고 있는 혐의가 있다는 합리적인 근거가 있는 선박에 대해서는 또는 조약에 따라 간섭행위가 부여된 권한인 경우에는 군함은 해당선박이 그 국기를 게양할 권리를 가지는가를 확인할 수 있다. 이러한 목적을 위하여 군함은 혐의선박에 대하여 장교의 지휘 아래 보조선을 파견할 수 있고 서류를 검열한 후에도 혐의가 남아있는 경우, 가능한 한 신중하게 그 선박 내에서 계속하여 검사를 진행할 수 있다. 혐의가 근거없는 것으로 밝혀지고 또한 임검을 받은 선박이 그 혐의를 입증할 어떠한 행위도 행하지 아니한 경우에는 그 선박이 입은 모든 손실이나 피해에 대하여 보상을 받는다. 이러한 규정은 군함 뿐만 아니라 군용항공기, 정부업무에 사용중인 것으로 명백히 표시되어 식별이 가능하며 정당하게 권한이 부여된 그 밖의 모든 선박이나 항공기에도 적용한다. 1958년 공해협약에서 군함에게만 인정되던 임검권을 1982년 유엔해양법협약에서는 군함뿐만 아니라 군용항공기, 정부업무에 사용중인 것으로 명백히 표시되어 식별이 가능하며 정당하게 권한이 부여된 그 밖의 모든 선박이나 항공기에도 확대 허용함으로써 해적선의 발견 및 초기진압을 위한 국제적인 규제가 한층 강화된 것을 알 수 있다.

이러한 임검 결과 해적행위의 근거 및 증거가 확실해지면 군함·군용항공기 또는 정부업무를 수행중인 것으로 명백히 표시되고 식별이 가능하며 그러한 권한이 부여된 그 밖의 선박이나 항공기를 통해 해적행위를 이유로 해당선박을 나포할 수 있고(제107조) 나포된 선박과 항공기내에 있는 사람을 체포하고, 재산을 압수할 수 있다.(제105조) 그러나 해적행위의 혐의가 있는 선박이나 항공기의 나포가 충분한 근거가 없이 행하여진 경우, 나포를 행한 국가는 그 선박이나 항공기의 국적국에 대하여 나포로 인하여 발생한 손실 또는 손해에 대한 책임을 진다.(제106조) 해적선 및

해적항공기에 대한 나포는 1958년 공해협약에서 군함이나 군용항공기 또는 이를 위해 권한을 부여받은 그 밖의 정부 역무에 종사하는 선박 또는 항공기만이 가능하다고 하였으나 제3차 유엔해양법회의에서 정부선박에 의한 권한남용에 대한 우려를 제기하여 정부선박에 ‘명백히 표시되고 식별이 가능’해야 한다는 요건을 추가하여<sup>46)</sup> 1982년 유엔해양법협약으로 확정시켰다.

나포된 선박은 나포를 행한 국가의 국내법에 의거 재판절차에 따라 나포된 행위자를 처벌할 수 있고 해적선 및 항공기 또는 재산에 대하여 취할 조치를 결정함에 있어서 선의의 제3자의 권리를 고려해야 한다.(제105조)

## 나. 1988년 SUA협약

1988년 SUA협약이 제정되고 1992년 발효되었다. 본 협약은 직접적으로 해적을 대상으로 한 것이 아니라 포괄적인 개념의 불법행위라는 용어를 사용하고 있다. 동 협약의 전문을 보면 동 협약에서 항해의 안전에 대한 불법행위는 실질적으로 해상테러행위를 의미함을 알 수 있다. 양자의 관계를 살펴보면 해적은 인류공동의 적으로 간주되어 어느 국가의 군함 및 군용항공기, 정부역무에 사용중인 것으로 명백히 표시되어 식별가능하며 정당하게 권한이 부여된 그 밖의 모든 선박이나 항공기도 해적선을 나포하여 자국 법정에서 국내법에 의하여 처벌할 수 있다는 보편적 관할권이 인정되어 있으나 해상테러는 보편적 관할권이 인정되지 않으며 또 범행동기에 있어서도 해적은 사적인 목적으로 행하는 약탈행위인데 반해 해상테러는 다양한 원인과 동기에 기인한 정치적 목적에 국한된다. 해상테러로부터 해적개념을 유추하고자 하는 시도는 그 정치적 성격으로 인하여 인정되지 않았고 결국 해상테러는 해적과 구별되어 별도의 조약으로 규제

---

46) 김영구, 전게서, 630쪽.

된 것이다. 그러므로 문구상으로 항행의 안전을 해하는 불법적 행위라는 표현은 해상테러를 염두한 것<sup>47)</sup>으로 해적에는 적용이 되지 않는다고 한다. 실제로 SUA협약 제3조에 열거하고 있는 공격은 이를 확대 해석한다고 하더라도 심각한 공격이므로 선박납치와 같은 일부 해적공격에는 적용될 수 있으나 현재 동남아시아 지역에서 발생하는 해적 및 해상무장강도의 대부분의 유형은 아니며 해적 및 해상무장강도 행위의 95%정도가 동 협약이 적용될 수 없다.<sup>48)</sup>

그러나 해상에서 안전한 항해를 위협하는 해적과 해상테러를 모두 억제하기 위한 협약이라는 견해도 있고<sup>49)</sup> 1985년 Achille Lauro호 사건을 계기로 본 협약이 제정되었으나 해적대응조치로써 장려되고 있다는 견해도 있다.<sup>50)</sup> 왜냐하면 1982년 유엔해양법협약은 해적행위에 대한 나포권을 부여하는 것일 뿐 구체적인 처벌법규는 나포한 국가의 국내법에 의하도록 하고 1996년 8월의 Pescamar15호 사건을 각각 해적과 해상테러로 보는 학자들의 견해가 나뉘는 등<sup>51)</sup> 해적행위가 점점 흉포화·조직화되어 해상테러와 유사성을 띠는 경향이 있으므로 연안국에서 SUA협약을 비준함으로써 제정한 국내법이 해적에 대한 처벌규정으로도 적용될 수 있기 때문이다.

SUA협약에 대한 자세한 내용은 본 절 2.해상테러방지를 위한 국제적 규범에서 자세히 살펴볼 것이며 여기서는 해적행위에 적용될 수 있는 관할권 및 인도부분만을 간략히 언급하고자 한다.

동 협약 제6조를 보면 ①범죄가 행해진 당시 자국의 국기를 게양한 선박에 대하여 또는 범죄가 선박내에서 행해진 경우와 ②범죄가 자국의 영

---

47) 한국해양연구원, 「유엔해양법협약 개정에 대비한 대응방안 수립연구」, 2005.3, 200-201쪽.

48) Adam J. Young, Mark J. Valencia, *op. cit.*, p.277.

49) R. R. Churchill, A. V. Lowe, *op. cit.*, p.210.

50) Adam J. Young, Mark J. Valencia, *op. cit.*, p.276.

51) 조원래, 전제논문, 32쪽.

해를 포함한 영토내에서 행해진 경우, 또는 ③범죄가 자국민에 의하여 행해진 경우 해당범죄에 대한 재판관할권을 확립하기 위하여 각 당사국은 필요한 조치를 취해야 할 의무가 있다(제1항). 또한 자국에 상주지를 가지고 있는 무국적자에 의한 범행과 범죄 행위시에 자국민이 납치, 협박, 상해 또는 살해된 경우, 자국에 대하여 어떤 행위의 작위나 부작위를 위하여 범죄가 행해진 경우도 각 당사국은 재판관할권을 가질 수 있다(제2항). 범죄혐의자가 당사국의 영토내에 있고 그 당사국이 재판관할권을 확립한 당사국 중 어느 국가에게도 범죄혐의자를 인도하지 않을 경우 각 당사국은 재판관할권을 확립하기 위해 필요한 조치를 해야 한다(제4항). 해상불법행위와 관련하여 대상선박의 기국과 범행지국, 범인국적국에 우선적으로 재판관할권을 설정해야 할 의무가 명시되어 있다. 이는 선박을 기국의 영토로 인정해 온 사상에서 유래하여 선박에 대한 배타적 관할권을 그 기국에 인정하고 있는 속지주의와 자국민에 대한 배타적관할권을 인정하는 속인주의에 의하고 있다. 그 외 해당불법행위와 관련하여 무국적자인 범인의 상주국과 피해자의 국적국은 해당사건에 대한 재판관할권을 가질 수 있는데 이는 제6조 제1항에 의해 각 당사국이 자국에 재판관할권을 설정하지 않을 경우 이차적으로 해당사건의 관할권이 인정된다. 그러므로 선박 및 범행지, 범인의 국적국이 자국에 관할권설정에 필요한 조치를 하지 않을 경우 그 외 관련국가에서 재판관할권을 설정할 수 있도록 하여 해상에서의 불법행위에 대한 처벌의 공백을 없애고 있다.

또한 동 협약 제10조의 ‘기소 또는 인도’의 원칙에 따라 자국 영토내에서 범인 또는 범죄혐의자가 발견된 당국은 그 자를 인도하지 않을 경우 자국법에 따라 권한있는 관헌에 범죄사실을 회부하고 모든 절차를 따라야 한다. 만약 인도할 경우 당해선박의 기국의 이익과 책임을 충분히 고려하여 인도할 국가를 결정해야 한다(제11조 제5항). 결국 선박 기국주의에 의거하여 해당 범죄인 또는 범죄혐의자를 기국에 인도해야 하며 기국에서 재판관할권을 설정하지 않은 경우 기국의 이익을 고려하여 당사국에서 국

내법에 따라 사법적 절차를 진행하거나 그 외의 관련국에 해당인을 인도하여 해당절차를 진행토록 해야 한다.

## 2. 해상테러 규제를 위한 국제적 규범

국제사회의 안전과 질서를 저해하는 국제테러는 국제법에서 아직 확립된 정의를 내리지 못하고 있는데 다만 테러의 유형에 따라 다자조약의 형태로 법형성이 이루어지고 있는 형편이다. 첫 번째 다자조약은 유고슬라비아의 Alexnader왕의 암살로 인해 제정된 1937년 국제연맹의 “테러행위의 방지와 처벌에 관한 협약(Convention for Prevention and Punishment of Terrorism)을 들 수 있다. 그러나 동 협약은 단지 인도만이 비준하였을 뿐 국제적 호응을 얻지 못하여 결국 효력을 발생하지 못하였다. 그 후 지금까지 제정된 국제테러의 규제에 관한 다자조약을 성질별로 구분해보면 총 12개<sup>52)</sup>가 채택되었다. 해상테러에 대한 국제협약인

---

52) I. 항공기내에서 범한 범죄 및 기타 행위에 관한 협약(Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: 1963.9.14, 동경에서 채택, 동경협약이라고 함, 우리나라는 1971.5.20 조약 제385호로 발효)

II. 항공기의 불법납치억제를 위한 협약(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft: 1970.12.16, 헤이그에서 채택, 헤이그협약이라고 함, 우리나라는 1973.2.17 조약 제460호로 발효)

III. 민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약(Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation: 1971.9.23, 몬트리올에서 채택, 몬트리올협약이라고 함, 우리나라는 1973.9.1 조약 제484조로 발효)

IV. 1971.9.23 몬트리올에서 채택된 민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약을 보충하는 국제민간항공용 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서(Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation Done at Montreal on 23 September 1971, 우리나라는 1990.7.27 조약 제1012호로 발효)가 있고

V. 해상항행의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime

1988년 항해안전에 대한 불법행위의 억제를 위한 협약을 중심으로, 동 협약의 기초가 된 항공기테러 관련 국제협약과 비교해보고자 한다.

## 가. 1988년 SUA협약

Achille Lauro호 사건 후 1985년 12월에 UN은 총회(General Assembly)와 안전보장이사회(United Nations Security Council)에서 테러리즘을 비난하는 결의를 각각 통과시켰으며 총회의 결의는 각국이 취할 적절한 조치들을 권고하기 위해 IMO가 선박 및 해상테러 문제를 연구하도록 요청하였다. 본 사건에 충격을 받은 미국의 주도하에 1986년 9월

---

Navigation: 1988.3.10, 로마에서 채택, SUA협약이라 함, 우리나라는 2003.8.12 조약 제1645호로 발효)

VI. 대륙붕에 위치한 고정플랫폼의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 의정서(Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf: 1988.3.10, 로마에서 채택, SUA협약 의정서라 함, 우리나라는 2003.9.8 조약 제1648호로 발효)

VII. 외교관 등 국제적 보호인물에 대한 범죄의 방지 및 처벌에 관한 협약(International Convention on the Prevention and Punishment of Crimes Against Internationally Protected Persons, Including Diplomatic Agents: 1973.12.14, 뉴욕에서 채택, 뉴욕협약이라 함, 우리나라는 1983.6.24 조약 제813호로 발효)

VIII. 인질억류방지에 관한 국제협약(International Convention Against the Taking of Hostages: 1979.12.17, 뉴욕에서 채택, 인질협약이라 함, 우리나라는 1983.6.3 조약 제812호로 발효)가 있다.

그 외에 테러수단 및 자금에 관한 규제

I. 핵물질의 방호에 관한 협약(Convention on the Physical Protection of Nuclear Material, 1980.3.3, 오스트리아 비엔나에서 채택, 우리나라는 1987.2.8 조약 제922호로 발효)

II. 가소성 폭약의 탐지용 식별조치에 관한 협약(Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, 1991.3.1, 몬트리올에서 채택, 우리나라는 2002.3.3 조약 제1584호로 발효)

III. 폭탄테러의 억제를 위한 국제협약(International Convention for the Suppression of Terrorist bombing, 1997.12.15, 뉴욕에서 채택, 우리나라는 2004.3.18 조약 제1660호로 발효)

IV. 테러자금 조달의 억제를 위한 국제협약(International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 1999.12.9 뉴욕에서 채택, 우리나라는 2004.3.18 조약 제1661호로 발효)가 있다.

IMO 제53차 해상안전위원회(Maritime Safety Committee: MSC)는 해상 테러행위방지지침으로 선상의 승객과 승무원에 대한 불법행위방지대책을 동위원회의 결의(MSC.433)로 채택하였다. 동 결의는 동년 11월의 IMO 제15차 총회에서 다시 총회결의(A.584/14)로 채택되었다.

한편 이 사건에 관련되었던 이탈리아, 이집트, 오스트리아 등 3개국은 이러한 IMO의 조치에 만족하지 못하고 해상테러에 대한 협약의 제정을 주관하였다. 이 국가들은 민간항공기 납치방지관련 협약을 모델로 해상과 선박이라는 특수한 요소를 보완하여 초안을 작성하였고 1988년 3월 1일 로마에서 열린 협약채택외교회의에서 참가국의 만장일치로<sup>53)</sup> SUA협약과 SUA협약 의정서를 채택하였다. SUA협약은 전문과 22개조의 협약문으로 구성되어 있다.

### (1) 적용범위

동 협약이 적용되는 선박은 제1조와 제2조에 규정하고 있다. 제1조는 협약이 적용될 수 있는 선박으로서 동력선, 잠수함 또는 기타의 부양선을 포함하여 영구적으로 해저에 부착되지 않은 모든 형태의 선박을 규정하고 있다. 국내적으로 선박의 법적 정의에 관하여는 선박법, 해상교통안전법, 해양오염방지법 등에 규정되어 있는데 선박법에서는 선박을 기선, 범선, 부선의 3종류로 구분하고 있다. 그러나 이 협약상 선박은 이에 한정되지 않고 바다에서 떠 갈 수 있는 모든 형태의 선박을 보호대상에 포함하고 있다. 그러므로 노를 저어 운항하는 선박인 경우 선박법상 선박에는 포함되지 않지만 동 협약에서는 선박으로 포함된다.<sup>54)</sup>

군함, 해군보조함, 세관 또는 경찰용으로 사용되고 있는 국유 또는 국가

---

53) 최동현, “해운, 항만산업과 테러리즘 I”, 「해양한국」, 통권 제343호, 2002.4, 148-149쪽.

54) 지상원, “항해안전에 대한 불법행위 억제협약의 국내수용 방안”, 「해사법연구」, 제14권 제2호, 2002.12, 109-110쪽.

에 의하여 운항되고 있는 선박 또는 항해에 사용되지 않거나 퇴역된 선박에는 적용되지 않는다. 또한 본 협약의 어떠한 규정도 군함과 비상업적 목적으로 운영되는 기타의 정부선박의 주권면제에 어떠한 영향을 주지 않는다. 그리고 상업적 목적으로 운영되는 정부선박과 상업적 목적이 아니라도 조사선이나 쇄빙선과 같은 정부선박은 동 협약의 적용을 받지 않는다(제2조).<sup>55)</sup>

장소적 적용범위는 선박이 한 국가의 영해의 외측범위 또는 인접국 영해와의 측면에 경계범위 밖의 해역을 진입, 통과 또는 진출하여 항해 또는 항해하고자 하는 경우에 적용된다(제4조 제1항). 즉 영해, 군도수역, 배타적 경제수역, 국제항행용 해협, 내수에서 일어난 테러행위에도 적용되며 이에 해당하지 않는 경우에도 협약의 당사국의 영토 내에서 범죄자 또는 범죄혐의자가 발견된 때에도 본 협약이 적용된다(동조 제2항). 이전의 동경협약에서는 공해상이나 어느 국가의 영역에도 속하지 않는 지역의 상공에 있는 동안 행해진 범죄에 대해서만 적용된다고 한 것에 비하면 상당히 넓은 범위를 인정하고 있다. 이는 테러범의 처벌에 대한 국제적 의지를 표현한 것으로 뒤에서 살펴볼 재판관할권의 확대와 함께 테러범처벌의 공백이 없도록 국제법적으로 그 범위를 확대한 것이라 생각한다. 그러나 SUA협약에서는 장소적 적용범위에 관해서만 규정할 뿐 시간적 적용범위에 관해서는 아무런 언급이 없다.<sup>56)</sup> 이전의 항공기 테러와 관련한 동경협약 및 헤이그협약, 몬트리올협약에서는 ‘비행중’ 또는 ‘운항중’이라는 시간적 제한이 있으며 이에 대한 상세한 정의를 내리고 있다. 동경협약에서의 ‘비행중’이란 항공기가 이륙을 위해 시동을 건 때부터 착륙활주가 끝나는 시간까지<sup>57)</sup>, 헤이그협약의 ‘비행중’은 승객탑승 후 모든 외부의 문이 닫히는 순간부터 착륙 후 어느 하나의 문이라도 열리는 순간까지로 보

---

55) 김한택, 전계논문, 81쪽.

56) 제성호, “해상테러의 법적 규제”, 「국제법학회논총」, 제68권, 1990.12, 249쪽.

57) 동경협약 제1조 제3항.

며, 불시착의 경우 관계당국이 항공기와 기내의 인원 및 재산에 대한 책임을 인수할 때까지 계속된다고 규정한다. 몬트리올협약에서는 헤이그협약상의 시간적 적용범위를 인용하면서 동 협약의 제1조 제1항에 언급된 ‘운항중’이란 용어에 대하여 항공기의 비행 전 준비가 시작될 때부터 착륙 후 24시간까지라고 제한하고 있다. SUA협약에서 선박이 ‘항해중’이라는 제한과 함께 상세한 정의를 누락한 것은 항해란 단순히 선박이 움직이는 상태만을 말하는 것이 아니라 테러방지라는 동 협약의 목적상 선박이 해상에서 운항중인 모든 상태를 말하는 것으로 항해, 정박, 계류, 표류 등도 당연히 포함된다고 보기 때문에 시간적 적용범위가 불필요하므로 그러한 제한을 두지 않는 것으로 생각된다.

## (2) 범죄의 정의

본 협약에서 규제하는 불법행위는 제3조에 명시되어 있다. 어떤 사람이 불법적으로 그리고 고의적으로 아래의 행위를 하는 경우 범죄가 구성된다.

- (i) 폭력 또는 그 위협에 의하여 또는 다른 형태의 협박에 의해 선박을 납치하거나 점거하는 행위
- (ii) 선상의 사람에 대하여 그 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 정도의 폭력행위를 가하는 행위
- (iii) 선박을 파괴하거나 선박 또는 그 화물을 훼손하는 행위로서 그 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 행위
- (iv) 선박을 파괴할 가능성이 있는 장치나 물질을 여하한 방법에 의하여 선박에 설치하거나 설치되도록 하고 또는 그 선박 또는 그 선박의 화물을 훼손하는 행위로서 그 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨리거나 위협에 빠뜨릴 가

능성이 있는 행위

- (v) 항해시설을 파괴하거나 혹은 심각하게 손상시키거나 그 운용을 심각하게 방해 하는 행위로서 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 행위
- (vi) 허위임을 아는 정보를 교신함으로써 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨리려는 행위
- (vii) (i)내지 (vi)호에 규정된 모든 범죄행위의 기수 또는 그 미수와 관련하여 사람을 상해하거나 살해하는 행위
- (viii) (i)내지 (vii)호에 규정된 범죄를 시도한 경우
- (ix) 타인을 교사하여 제 1항에 규정된 범죄를 범하게 하는 행위 또는 그러한 범죄를 범하는 자와의 공범행위
- (x) 국내법에 규정된 조건부 또는 무조건적으로 자연인 또는 법인이 어떠한 행위를 하거나 하지 않도록 강요할 목적으로 조건을 붙이거나 무조건적으로 (ii),(iii) 및 (v)호에 규정된 범죄를 범하겠다고 위협을 가하고 그 위협이 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 경우

이전의 동경협약은 규제대상이 되는 범죄에 대한 정의나 설명없이 동 협약 제1조<sup>58)</sup>에서 막연하게 적용범위만을 규정하고 있고 헤이그협약, 몬트리올협약 순으로 발전하면서 테러의 구체적인 방법인 위해장치나 물질의 설치, 허위정보의 교신 등의 내용<sup>59)</sup>을 추가하였다. SUA협약에서 테러

---

58) 동경협약 제1조는 제1항에서 “폭력 또는 그 위협이나 다른 형태의 협박에 의하여 불법적으로 당해 항공기를 납치 또는 점거하거나 또는 그와 같은 행위를 하고자 시도하는 경우”, 제2항에서 “그와 같은 행위를 하거나 하고자 기도하는 자의 공범자인 경우”라고 규정한다.

59) 몬트리올협약 제1조는 제1항에서 “비행중인 항공기 탑승자에게 폭력행위를 행사하되 동 행위가 동 항공기의 안전에 위해를 가할 가능성이 있는 경우”, 제2항에서 “운항중인 항공기를 파손하거나 동 항공기를 훼손하여 비행을 불가능하게 하거나 또는 비행의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 경우”, 제3항에서 “어떠한 방법에 의해서라도 운항중인 항공기상에 그 항공기를 파손할 가능성이 있거나 그 항공기를 공격하여 비행을 불가능하게 할 가능성이 있거나 또는 그 항공기를 훼손하여 비행의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 장치

행위에 수반된 인명살상행위를 범죄의 정의에 포함한 것은 이전의 동경협약 및 헤이그협약, 몬트리올 협약과는 다른 큰 차이점으로 본 협약의 제정동기가 된 Acille Lauro호의 사건에서 유대계 장애인 살해와 관련이 있다고 볼 수 있다.<sup>60)</sup> 또한 이러한 불법행위들을 명시하면서 행위의 목적에 대해서 언급이 없는 것은 1988년 SUA협약 전문에 나타나 있듯이 모든 형태의 테러에 대응할 것을 목적으로 하므로 어떠한 원인과 수단에 의하든 정치적 목적의 모든 테러행위를 처벌하겠다는 뜻을 내포한다고 볼 수 있다.

### (3) 재판관할권

재판관할권은 의무적 관할권과 임의적 관할권으로 구분하고 있다. 의무적 관할권이 설정된 당사국은 재판관할권을 확립하기 위해 필요한 조치를 취해야만 한다. 범죄가 행하여진 당시 자국의 국기를 게양한 선박에 대하여 또는 선박 내에서 행해진 경우(속지주의), 범죄가 자국의 영해를 포함한 영토에서 행해진 경우(속지주의), 범죄가 자국민에 의하여 행해진 경우(속인주의)에 각 당사국은 재판관할권을 확립하기 위하여 필요한 조치를 취하여야 한다(제6조 제1항). 반면 자국에 상주지를 가지고 있는 무국적자에 의한 범행인 경우(속지주의), 범죄행위시에 자국민이 납치·위협·상해 또는 살해된 경우(보호주의), 자국에 대하여 어떤 작위 또는 부작위를 강요하기 위하여 범죄가 행해진 경우(보호주의)에는 관련 당사국이 임의적 관할권을 갖고 재판관할권을 설정할 수 있다(동조 제2항). 또한 재판

---

나 물질을 설치하거나 또는 설치되도록 하는 경우”, 제4항에서 “항공시설을 파괴 또는 훼손하거나 동 시설의 운용을 방해하고 그러한 행위가 비행중인 항공기의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 경우”, 제5항에서 “그가 허위임을 아는 정보를 교신하여 비행중인 항공기의 안전에 위해를 주는 경우”, 제6항에서 “1내지 5항의 범죄를 범하려고 기도한 경우”, 제7항에서 “그러한 범죄를 범하거나 또는 범하려고 시도하는 자의 공범자인 경우”라고 규정하고 있다.

60) 지상원, 전계논문, 113쪽.

권을 확립한 모든 당사국은 IMO사무총장에게 그 사실을 통고해야 하며 후에 이를 철회한 경우에도 그 사실을 사무총장에게 통고하도록 한다(동조 3항). 각 당사국은 당사국의 영토내에 있는 범죄혐의자를 동조 제1,2항의 규정에 의하여 재판관할권을 확립한 당사국 중 어느 국가에게도 인도하지 않는 경우에 제3조에서 규정한 범죄의 재판관할권을 확립하기 위하여 필요한 조치를 취해야 한다(동조 4항). 본 협약은 각 당사국이 국내법에 따라 행사하는 어떠한 형사관할권도 배제하지 아니하고(동조 5항) 자국 국기를 게양하지 않은 선박내에서 조사관할권이나 집행관할권을 행사할 국가의 권한에 관한 국제법 원칙에 아무런 영향도 미치지 아니한다(제9조)고 규정한다.

하나의 사건에 대하여 의무적 관할권간, 임의적 관할권간, 또는 의무적 관할권과 임의적 관할권이 상호 충돌할 경우 국가간의 분쟁소지가 될 수 있다. 그러나 이런 광범위한 관할권 인정은 오히려 테러사건에 있어서 관할설정의 미비로 처벌되지 않는 공백을 없애기 위한 것으로 볼 수 있다. 예를 들어 파나마 국적으로 편의치적인 화물선에 일본인 선원이 승선하고 말라카해협을 항해하던 중 인도네시아 테러범의 공격을 받았다고 가정해보자. 논리대로라면 파나마와 인도네시아가 서로 관할권을 설정하기 위해 다투어야 한다. 그러나 현실을 그렇지 않다. 파나마는 국가 재정확보수단으로 편의치적제도를 이용할 뿐 그 이상의 역할은 하지 않을 것이며 인도네시아도 자국의 테러범을 처벌할 만큼 강한 치안력을 갖고 있지 못하다. 결국 SUA협약 상에 명시된 의무적 관할권은 결국 피해자의 국적국인 일본에서나마 사건의 해결을 위해 적극적으로 나설 수 밖에 없다. 편의치적 제도는 썩 세금을 장점으로 해운회사에서 선호하는 제도이며 테러사건이 주로 발생하는 해역이나 테러범의 국적국은 치안이 허술하고 국내정세가 안정되지 못한 국가가 대부분이기 때문에 테러대응에 당연히 소극적이다. 이러한 광범위한 재판관할권의 설정을 문제삼고 관할권의 우선순위<sup>61)</sup>를

---

61) 양희철, 전계논문, 64쪽.

정해서 모든 국가가 테러문제를 인식하고 적극적으로 규제할 수 있도록 독려해야 한다고 주장하는 학자도 있으나 우선순위를 정한다하더라도 대테러에 소극적인 국가는 국제협약에 어떻게 명시되어 있더라도 소극적일 것이며 테러지원국의 자세도 변함없을 것이다. 그러므로 해상테러의 심각성을 인식하고 근본적이고 효율적인 규제를 위해서는 공해상 해적행위와 같이 인류공동의 적으로 규정하고 보편적 관할권을 인정해야 한다.

#### (4) 선장의 권한

동 협약 제8조에는 항공기 기장과 유사한 선장의 권한에 대한 규정이 있다. 당사국 선박의 선장은 제3조에 열거된 범죄 중 어느 것을 범하였다고 믿을 만한 상당한 이유가 있는 자에 대하여 누구를 막론하고 타방당사국의 당국에 그를 인도할 수 있다(제1항). 기국은 선장으로 하여금 실행 가능한 때 그리고 가능한 한 그 선장이 제1항에 의거 인도하고자 하는 자를 신고 접수국의 영해를 진입하기 전에 그러한 자를 인도하고자 하는 의도와 그 사유를 접수국의 관계당국에 통보하도록 하여야 한다(제2항). 또한 접수국은 이 협약이 인도문제를 야기한 행위에 적용될 수 없다고 간주할 만한 상당한 사유가 없는 한 그 인도를 수락하여야 하며 제7조(억류와 조사)의 규정에 따라 처리하여야 한다(제3항). 기국은 선장이 가지고 있는 범죄혐의에 관한 증거를 접수국의 관계당국에 제공하도록 보장하여야 하고(제4항) 제3항에 따라 인도를 수락한 접수국은 다시 기국에 대하여 범죄혐의자의 인도를 수락할 것을 요청할 수 있다. 기국은 그러한 요청을 고려하여야 하며 그와 같은 요청에 동의할 경우 제7조에 따라 처리해야 한다. 만약 기국이 그 요청을 거절할 경우 접수국에 대하여 그에 관한 사유의 진술을 제공하여야 한다(제5항).

위의 협약상 선장의 권한과 비슷한 기장의 권한은 몬트리올협약에서는 발견되지 않고 헤이그협약 제9조 제1항에서 유사한 점은 발견할 수 있으

나 동경협약 제9조에 명시된 기장의 권한이 SUA협약의 선례를 제공하고 있음을 발견할 수 있다.<sup>62)</sup> 항공기기장은 자신의 판단에 따라 항공기의 등록국의 형사법에 규정된 중대한 범죄를 선내에서 범하였다고 믿을 만한 상당한 이유가 있는 자에 대하여 누구임을 막론하고 항공기가 착륙하는 영토국인 당사국의 관계당국에 그 자를 인도할 수 있다(제1항). 항공기기장은 전항의 규정에 따라 인도하려고 하는 자를 탑승시킨 채로 착륙하는 경우 가급적 신속히 그리고 가능하면 착륙이전에 동 특정인을 인도하겠다는 의도와 그 사유를 동 당사국의 관계당국에 통보하여야 한다(제2항). 항공기기장은 본조의 규정에 따라 범죄인, 혐의자를 인도하는 당국에게 항공기등록국의 법률에 따라 기장이 합법적으로 소지하는 증거와 정보를 제공하여야 한다(제3항)는 것이다.

동경협약에서는 증거와 정보의 제공과 같은 상세한 의무사항이 규정되어 있으나 SUA협약에서는 범죄인 인도와 관련하여 총론적인 내용만이 규정되어 있다. 실제로 선박에서 선장은 다양한 직무와 권한을 갖는다. 전통적으로 선내는 선적국의 영토로 인정되어 왔고 오랜 기간동안 모국과 떨어져 항해해야 하는 선박의 특성상 선내에서 발생하는 다양한 문제들을 선장이 해결해야 하므로 각국의 국내법을 통해 선장의 권한이 발달되어 왔으므로 국제협약에서 별도의 규정을 두지 않는 것으로 보인다.<sup>63)</sup> 우리나라의 경우 선장은 선원법 제6조에서 제27조상 직무명령권, 항해의 성취의무, 항해의 안전확보의무, 선내질서유지의무, 행정기관에 대한 원조요청 등 선박에서 행정권과 경찰권을 갖도록 보장받고 있다.

## (5) 사법적 처리

협약상의 범죄는 모든 당사국간의 현존 범죄인인도조약상의 인도대상범

62) 김한택, 전계논문, 92쪽.

63) 신경엽, “테러리즘에 대한 국제법적 규제에 관한 연구”, 박사학위논문, 경희대학교, 2002.8, 120쪽; 양희철, 전계논문, 68쪽.

죄에 포함되는 것으로 보고 향후의 범죄인 인도조약에서 이 범죄를 인도 대상범죄로 하도록 하고 있다(제11조 제1항). 또한 범죄인인도에 관하여 조건을 전제로 하는 당사국이 상호인도조약을 체결하지 않은 타당사국으로부터 인도요청을 받은 경우에는 그 선택에 따라 본 협약을 제3조에 규정된 범죄의 인도를 위한 법적인 근거로 간주할 수 있다. 인도는 피요청국의 법에 규정된 기타의 제 조건에 따라야 하며(동조 제2항) 인도에 관하여 조약을 전제조건으로 하지 않는 당사국들은 피요청국의 법률에 규정된 제 조건에 따를 것을 조건으로 제3조에 규정된 범죄를 동 국가들간의 인도범죄로 인정하여야 한다(동조 제3항). 그리고 필요한 경우에 제3조에서 규정하는 범죄는 당사국간의 인도목적에 위하여 그 발생장소뿐 아니라 인도를 요청한 당사국의 관할권내의 장소에서 발생한 것으로도 간주된다(동조 제4항). 재판관할권을 설정한 두개 이상의 국가들로부터 인도요청을 받았고 자국에서 기소하지 않기로 한 당사국은 범죄인 또는 범죄혐의자가 인도될 국가를 선택하는데 있어서 범죄의 실행당시 그 선박의 기국인 당사국의 이익과 책임에 상당한 주의를 해야 한다(동조 제5항). 범죄혐의자의 인도요청을 고려함에 있어 피요청국은 제7조 제3항에서 규정하는 범죄혐의자의 권리가 청구국에서 영향을 받을 수 있는가에 대하여 상당한 주의를 하여야 한다(제11조 제6항). 또한 당사국들 간에는 그들 사이에 적용가능한 모든 범죄인인도조약 및 협정의 규정을 본 협약과 양립되지 않는 한도내에서 수정된다(동조 7항)고 하여 범죄인인도에서 본 협약이 우선 적용됨을 명시하고 있다.

범죄인 인도의 내용은 헤이그협약과 몬트리올협약의 내용과 일치한다. 인도에 있어서 인도요청국이 둘 이상일 경우 우선순위가 설정되어 있지 않고 관계국의 이익과 책임을 상당히 고려해야 한다고 하여 범죄인 또는 범죄혐의자를 인도할 국가는 인도국 선택의 재량을 갖는다. 인도하지 않을 경우는 제10조에 따라 동 협약 제6조에 의하여 관할권이 설정된 당사국은 범죄의 종류와 범죄가 그 영토내에서 발생하였는지의 여부를 불문하

고 자국의 법령에 따라 기소를 위해 권한있는 당국에 지체없이 사건을 회부하여야 한다(제1항). 1988년 SUA협약도 이전의 헤이그협약이나 몬트리올협약과 마찬가지로 인도 아니면 소추라는 Grotius이래 널리 알려진 법리하에<sup>64)</sup> 해상테러의 처벌에 공백이 없도록 협약이 제정되었다. 그러나 앞의 제2절에서 대표적인 해상테러사례를 통해 인도요청을 받은 국가가 범죄인을 인도하지 않고 재량권을 악용하고 심지어는 기소하지 않는 경우도 보았다. 그리고 SUA협약에서는 정치범불인도 원칙과의 관계에 대한 언급이 없다. 일반적으로 국제추세가 정치범에 대하여는 인도원칙을 적용하지 않고 테러범죄와 같은 중대범죄는 정치적 동기를 가졌더라도 불인도에서 예외를 인정하고 있다<sup>65)</sup>고 하나 이는 명확하게 성문화된 국제법의 내용이 아니다. 그러므로 테러범이 정치범을 주장하며 피납된 선박과 인명을 풀어주는 조건으로 도주로를 확보해줄 것을 요구하고 당사국에서 이를 수용하여 테러범의 안전을 비호할 가능성이 크다. 또한 제10조에 의한 기소의무도 테러범 필벌이 아니라 권한있는 당국에 기소하면 국제법상의 의무를 이행하는 것이 되므로 기소 후 무혐의화 될 수 있다.

인도받거나 기소된 범죄인에 대하여 각 당사국은 당해 범죄의 중대한 성질을 고려하여 적절한 형벌(appropriate penalties)로 처벌할 수 있도록 하여야 한다(제5조). 이전의 동경협약 및 헤이그협약, 몬트리올협약 등 초기의 테러규제조약이 범죄의 중대한 성질을 고려한 엄중한 처벌(severe penalties)으로써 처벌할 수 있도록 해야 한다고 규정하는데 비해 SUA협약은 적절한 형벌<sup>66)</sup>으로써 처벌할 수 있도록 해야 한다고 규정하여 더 후퇴하고 있다.<sup>67)</sup>

64) 김한택, 전계논문, 93쪽.

65) 손동권, “테러범 형사처리에서의 문제점”, 「대테러연구」, 제22집, 1999.12, 99-100쪽.

66) 국제항공범죄협약의 모델보다는 후에 제정된 외교관 등 국제적 보호인물에 대한 범죄의 방지 및 처벌에 관한 협약(뉴욕협약)과 인질억류방지에 관한 국제협약(인질협약)의 모델을 따르고 있기 때문이다. 양희철, 전계논문, 61쪽.

67) 신경엽, 전계논문, 122쪽.

9.11테러 이후 미국은 다른 국가로 하여금 1988년 SUA협약에 대한 비준을 강요하고 있으나 동남아시아 국가에서는 본 협약에서의 의무사항이 그들의 주권을 위태롭게 하고 심지어 그들의 관할권내 수역에서 타국의 해군이 해적과 테러범 등을 추적하는 것을 일반적으로 승낙하는 것으로 확대될 것을 두려워하여 아무도 이 협약에 비준하지 않았다. 그리고 본 협약은 자신들과 같은 식민의 역사를 가지고 최근에 독립한 국가들에게는 국가의 자존심과 그 정부에 대한 자국민의 지지도를 위태롭게 할 여지가 있으므로 해양강대국이나 해양경계가 이미 확정된 국가에만 적합한 국제 조약이라고 생각하고 있다.<sup>68)</sup> 그러나 IMO에서는 제22차 총회(2001.11.19~11.30)에서 여객과 승무원 및 선박의 안전을 위협하는 테러행위를 방지하기 위한 대책과 절차의 검토에 관한 결의문을 채택하였으며 IMO사무총장은 앞서 소집한 제21차 이사회에서 선박이 국제적인 테러의 목표가 되지 않도록 협력하자고 하였고<sup>69)</sup> 이에 따라 SUA협약에 대한 개정작업이 진행되었으며, 2005년 10월 외교당사국회의에서 개정의정서가 채택되었다.<sup>70)</sup>

## 나. 1988년 SUA협약 의정서

1988년 3월 10일 SUA협약과 함께 채택되었는데 전문과 10개의 조문으로 구성되어 대부분의 내용이 SUA협약을 따르고 있다. SUA협약 제5조, 제7조, 제10조 내지 제16조의 규정은 본 의정서 제2조에서 규정하는 범죄가 대륙붕에 위치한 고정구조물상에서 또는 고정구조물에 대하여 행해진 경우에 그러한 범죄에도 준용한다(제1조 제1항)고 한다. 본 의정서

68) Adam J. Young, Mark J. Valencia, *op. cit.*, p.277.

69) 지상원, 전계논문, 108쪽.

70) SUA협약 개정을 위한 외교회의가 2005.10.10일부터 14일까지 IMO 주관으로 영국 런던에서 개최되어 SUA협약 및 플랫폼의정서 개정안을 채택하였다. 개정내용은 본장 제2절 2.(2)국제해사기구(IMO)의 대응체제에서 소개한다.

가 적용되지 않는 경우에도 자국의 내수 또는 영해에 고정구조물이 위치하는 국가가 아닌 당사국의 영토내에서 범인 또는 범죄혐의자가 발견된 때에는 본 협약이 적용된다(제1조 제2항). 본 의정서에서 의미하는 고정구조물이란 자원의 탐사, 발굴 또는 기타의 경제적 목적을 위하여 해저에 영구적으로 부착된 인공섬, 인공설비 및 인공구조물을 말한다(제2조 제3항).

범죄와 관련된 의정서 제2조의 내용은 SUA협약 제3조에 나열된 범죄와 유사하다.

- (i) 무력 혹은 무력의 위협 또는 기타 어떠한 협박에 의해서 고정구조물을 점거하거나 통제를 행사하는 행위
- (ii) 고정구조물내의 인명에 대하여 폭력행위를 행하고 그 행위가 고정구조물의 안전을 해칠 가능성이 있는 경우
- (iii) 고정구조물을 파손하거나 공격하여 고정구조물의 안전을 위협할 가능성이 있는 경우
- (iv) 여하한 방법에 의해서라도 당해 고정구조물에 구조물을 파괴할 가능성이 있거나 그 안전을 해칠 가능성이 있는 장치 또는 물질을 고정구조물에 두거나 두도록 하는 행위
- (v) (i)내지 (iv)에서 규정한 범죄 또는 범죄미수와 관련하여 인명을 살해 또는 상해하는 행위
- (vi) 위 범죄의 미수범, 교사범, 공범
- (vii) 위 (ii),(iii)행위를 하도록 위협하고 그 위협이 고정구조물의 안전을 해칠 가능성이 있는 경우

협약과의 차이는 협약 제3조 제1항의 (v)와 (vi)호의 범죄가 의정서에는 포함되지 않았으나 이는 본 의정서가 대륙붕상의 고정구조물을 적용 대상으로 하는 것이기 때문에 (v)호 “항해시설을 파괴하거나 혹은 심각하게 손상시키거나 그 운용을 심각하게 방해하는 행위로서 선박의 안전운항

을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 행위”와 (vi)호 “허위임을 아는 정보를 교신함으로써 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨리려는 행위”는 해당사항이 없으므로 삭제된 것으로 생각된다.

의정서 제3조는 재판관할권에 대한 규정으로 SUA협약 제6조의 1항의 의무적 관할권이 설정되는 세가지 경우에서 (ii)의 내용을 삭제한 것을 제외하고는 필요한 변경을 가하여 동일성을 유지하고 있다.

본 의정서는 어느 것도 대륙붕에 위치한 고정구조물에 관련한 국제법의 규칙에 어떠한 방법으로 영향을 미치지 않는다(제4조)고 하여 1988년 SUA협약 제9조와 유사하다. 전문과 최종조항은 협약의 내용을 반영하거나 준용하고 있다. 최종조항에서 가입, 비준, 효력발생 등의 기간은 의정사가 비준국가의 수에서 단지 3개국으로 효력발생요건을 정한 것을 제외하고는 협약의 내용과 같다. 그리고 의정서 제6조 제1항 하단에서 “협약이 발효하기 전에는 발효하지 않는다”고 규정하고 있다.

## 제2절 해적, 해상무장강도 및 해상테러 대응체제

### 1. 해적 및 해상무장강도 대응체제

#### 가. 국제적 대응체제

##### (1) 국제해사기구(IMO)의 대응체제

1990년대 이후로 해적문제가 국제적인 관심사로 떠오르면서 해적방지를 위한 국제적인 움직임이 시작된 이후 IMO사무총장 William A. O'Neil의 발의로 말라카해협에서의 해적문제에 대한 초안보고서를 준비하기 위해 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르를 포함한 IMO 10개 회원국의 전문

가로 구성된 Working Group이 1992년 발족되었다. 이 보고서는 승무원, 선주, 기국, 연안국과 항만당국이 선박에 대한 해적과 해상무장강도를 처리하기 위해 적절한 안전예방책과 실행계획에 대한 권고안을 포함하고 있다. 해당 Working Group이 말라카해협에서의 상황뿐만이 아니라 세계 다른 지역에서의 해적과 해상무장강도 행위에 대한 권고안도 준비하도록 지시받아 1993년 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르를 방문하여 항해, 전파통신, 수색구조, 해적과 해상무장강도에 대한 보고서를 준비하였다. 이는 1993년 5월 해사안전위원회(MSC) 제6차회기에 상정되어 결국 2개의 결의안에 채택되었다. 선박에 대한 해적과 해상무장강도에 대한 예방 및 억제제를 위한 정부권고안(Recommendation to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships: 이하 'MSC/Circ.622'라 함)와 선박에 대한 해적과 해상무장강도 행위 예방 및 억제제를 위한 선주, 선박회사, 선장과 승무원에 대한 지침서(Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships: 이하 'MSC/Circ.623'라 함)이다.

또한 1992년 2월 ICC IMB 주관으로 말레이시아 쿠알라룸푸르(Kuala Lumpur)에서 해적행위에 대한 효과적인 대응전략을 위해 해적사건 신고, 정보교환 및 사건조사를 담당하는 전담기관을 설립하기로 하고 1992년 8월 1일에 IMO 및 국제해사위성기구(International Marine Satellite Organization: 이하 'INMARSAT'라 함) 등의 지원을 받아 해적신고센터를 개설하였다. 해적신고센터는 비영리 민간단체로 해운업계 및 보험업계의 기부금을 지원받아 운영되고 전 세계 해적관련 정보를 수집하여 선박 및 관계당국에 무료로 제공한다. 센터는 범집행기구를 위해 증거를 수집하고 해적행위에 즉각 대응하는 조사팀을 운영한다. 또한 선박에서의 해적과 해상무장강도 사건을 범집행기구에 보고하고, 해적에 억류된 선박의 위치와 분실된 화물을 되찾고, 해적이 재판을 받도록 인도하는 것을 돕고 신

속한 대응을 위해 인터폴 및 정부당국과 24시간 연락체제를 유지하고 있다. 또한 동아시아 및 동남아시아에서의 해적행위를 기록하기 위해 위성을 통해 일일상황속보를 방송하고<sup>71)</sup> 해적사건의 분석 및 분기/연간보고서를 작성하여 IMO에 제출하는 임무를 수행한다.

이후 IMO 제18차 총회에서는 피해선박 또는 피해의 우려가 있는 선박과 육상과의 연락체제 확립 등을 포함한 새로운 결의서(A.738)을 채택하고 국제전자통신협회(ITU)와 국제이동위성기구와 공동 연구하여 선박에서 버튼을 눌러 그들의 디지털 선택적 호출방식 기기(Digital Selective Calling: DSC)나 INMARSAT장비를 통해 발신할 수 있는 조난신호의 한 종류로써 “해적/해상무장강도 공격”을 포함시켰다.<sup>72)</sup>

IMO는 해적행위에 대한 처벌 및 심각성을 해당 연안국에 일깨우고 이에 효과적으로 대응하기 위해 지역세미나와 워크숍을 개최하였다. 공해상에서 발생한 해적행위라 할지라도 선박 및 포획물을 팔아넘기기 위해서는 영해로 다시 들어와야 하므로 해적소탕을 위해서는 연안국의 통제 및 감시가 절실하기 때문이다. 1999년 2월 싱가포르에서 세미나를 열었다. 고위 정부대표자들을 초청하여 국가적으로 지역적으로 행동하기 위한 정치적인 의지에 대한 명확한 표현과 그들의 관점에 대해 솔직하게 의견을 교환하였다. 1998년 10월에는 브라질의 산토스(Santos)와 리오데자네이로(Rio de Janeiro)항을 방문하고 브라질리아(Brasília)에서 선박에 대한 해적과 해상무장강도의 공격에 대한 세미나와 워크숍을 개최하였는데 브라질, 콜롬비아, 파나마, 수리남, 베네수엘라의 정부대표가 참가하고 칠레, 멕시코, 페루, 우루과이에서 참관하였다. 이 세미나의 목적은 1993년 발행한 MSC/Circ.622와 623에 추가된 지침서를 보충하기 위해 정부들로부터 원조받아 해상에서의 안전을 증진하기 위함이다. 또한 인접국간의 공동순찰과 다른 적절한 조치를 위한 협조문을 전개할 것을 검토할 것을 목적으로

---

71) IMO, *op. cit.*, pp.7-8.

72) *Ibid.*, p.3.

로 한다.<sup>73)</sup>

선박에 대한 해적과 해상무장강도 예방 및 억제를 위한 정부에 대한 권고안(MSC/Circ.622/rev.1)은 일련의 조치 또는 권고사항들을 착수하기 전에 선박에 대한 해적과 해상무장강도의 정확한 통계를 수집하는 관련 기관이나 정부들이 이 통계를 형태와 지역, 공격의 유형, 정확한 지리적 위치와 범죄자 유형에 따라 공격의 성질을 평가하고 모든 관련당사국에 이해가능하고 유용한 형식으로 발행, 배포하는 것을 강제하는 것을 내용으로 한다.<sup>74)</sup> 당사국은 공격을 예방 및 대응하고 야기된 오염사고 등을 처리할 수 있는 행동계획(Action Plan)을 제정해야 하며<sup>75)</sup> 해적과 해상무장강도를 체포하고 처벌하기 위해 법적 근거를 마련하는 등 필요한 법적 조치를 취해야 한다.<sup>76)</sup> 또한 해적과 해상무장강도의 공격에 신속하게 대응하기 위해 모든 위험지역에 책임있는 연안전파국(Coast Earth Station)을 설치하여 관리하고 인접국가간 지역협정을 체결하여 해적 및 해상무장강도의 공격에 대등한 실질적인 대응을 촉진하도록 권고한다.<sup>77)</sup> 또한 모든 공격과 공격의 위협은 지역 구조조정본부(Rescue Coordinated Center: RCC)나 연안전파국에 보고되어야 함을 강조하면서 지역 구조조정본부는 그 상황에 따라 지역보안당국과 그 지역의 다른 선박에 그 사실을 통보하며 경고 방송을 하거나 다른 적절한 조치를 취하도록 한다.<sup>78)</sup>

선박에 대한 해적과 해상무장강도 예방 및 억제를 위한 선주, 선박회사, 선장과 승무원의 지침(MSC/Circ.623/rev.3)은 1999년 이후 2002년까지 3차례에 걸쳐 개정되었다. 해적과 해상무장강도 공격의 위협을 줄이기 위해 취해져야 할 단계들, 가능한 대응책, 미수 또는 기수 사건에 대해 관련

---

73) *Ibid.*, pp.4-5.

74) MSC/Circ.622/Rev.1, paras. 1-3, 10-12.

75) *Ibid.*, paras.4-5.

76) *Ibid.*, paras.16-17.

77) *Ibid.*, paras.21.1-21.3.

78) *Ibid.*, paras.6-9, 21.4-27.

연안당국과 선적국의 해양행정부에 보고의 필요성을 내용으로 한다. 이 회람서는 동남아시아 공격의 주 대상은 선내의 현금과 로프류와 같은 휴대할 수 있는 선박장구들이며, 라틴아메리카에서는 일부 해적과 해상무장강도 공격이 마약과도 관련이 있다고 밝히고 선박에 많은 현금을 보유하지 않고도 운항할 수 있는 방법을 강구해야 한다고 권고하고 있다.<sup>79)</sup> 선장은 공격자들이 선박과 해안 간의 통신수단을 감시하고 그들의 대상을 선정하기 위해 정보를 엿듣고 있다는 가능성을 항상 염두하고 공격이 발생한 지역에서 통신수단을 통해 화물과 귀중품에 대한 정보를 송신할 때 항상 주의해야 하며, 또한 승무원들은 해적의 공격을 받은 지역에서는 선박의 운항과 무관한 사람과는 항해나 화물의 상세내역에 대해 얘기해선 안 된다고 언급하고 있다.<sup>80)</sup> 소수의 승무원 승선도 해적 및 해상무장강도의 공격을 용이하게 하므로 혼잡하거나 좁은 수로를 통과시 선박의 안전항해를 보장하기 위해 선주들은 선박을 보호하고 승무원을 보조할 적절한 감시 및 탐지장비를 제공할 것을 고려하도록 권고하고 있다.<sup>81)</sup> 공격이 발생한 지역을 운항하려는 모든 선박은 감시와 탐지장비사용, 잠재된 공격이 인지되거나 공격이 진행중일 때 승무원의 대응, 경보 전파절차, 공격 또는 공격의 시도 후 보고서 작성 등을 포함하는 선박보안계획을 지녀야 한다.

일부에서는 선박이 위험지역을 항해할 경우 승무원의 무장이 필요하다고 하나 본 회람서는 공격이 일단 진행되고 선박에 공격자들이 승선하면 그러한 격렬한 반응은 오히려 선박에 대한 위험을 증가시킬 것이라고 한다.<sup>82)</sup> 그리고 예방책으로써 공격이 발생했던 항구에 접근할 때는 당직, 경계, 통신절차, 통신당직, 메시지형식이 포함된 보안계획서를 사전에 준비하고 가능하다면 좁은 수로와 같은 위험지역을 피해 원거리로 회항하던지 저속 항해하여 입항대기시간을 최소한으로 짧게 하도록 권고하고 있다.<sup>83)</sup>

79) MSC/Circ.623/Rev.3, paras.3-4.

80) *Ibid.*, paras.5-6.

81) *Ibid.*, para.7.

82) *Ibid.*, para.10.

또한 야간에는 등화관제보다는 최대한의 불빛을 사용할 것을 권고한다.<sup>84)</sup> 이밖에도 해적의 공격에 대해서는 그들의 침입이 어렵도록 하는 것이 중요하므로 선박자체의 움직임과 소화호스를 이용하여 해적 및 해상무장강도의 접근이 어렵도록 하고 권총의 사용은 자제할 것을 당부하고 있으며, 공격이 있는 경우 어떤 조치를 취하고 사건을 어떻게 보고해야 하는지도 설명하고 있다.<sup>85)</sup>

1999년에는 해상에서의 인명의 안전에 관한 협약(International convention for the Safety of Life at Sea: 이하‘SOLAS’라 함)를 개정하여, 모든 항해선박에 선박자동식별시스템(Universal Ship-borne Automatic Identification System: 이하‘AIS’라 함)을 설치토록 하였다. 이 시스템의 도입으로 선박은 자신의 선명, 위치, 침로, 속력, 화물정보 등을 타 선박 또는 육상의 관제소에 자동 송신하여 선박의 통항로 이탈 여부를 확인할 수 있고 침로, 속력정보를 이용하여 선박충돌방지, 해난수색 및 구조활동에 이용할 수 있다. 시스템 적용시기는 선박용도 및 톤수별로 구분하여 2002년 7월 1일 이후에 새로 건조되는 모든 선박은 건조시부터 설치토록 하고 2002년 7월 1일 이전에 현존하는 선박으로서 여객선 및 탱커선은 2003년 7월 1일까지, 여객선 및 유조선 이외의 총톤수 3백톤 이상 국제항해에 종사하는 선박은 2004년 7월 1일 이후 처음으로 도래하는 안전설비검사일 또는 2004년 12월 31일 중 빠른 날까지 AIS를 설치하도록 하였으며<sup>86)</sup>, 그 외 500톤 이상 국내항해에 종사하는 선박은 2004년 7월1일부터 2008년 7월1일까지 기간 내에 탑재하도록 하였다<sup>87)</sup>.

2002년에는 SOLAS 제11장에 LNG와 LPG를 포함한 해상화물운송선

---

83) *Ibid.*, para.13.

84) *Ibid.*, paras.33-34.

85) *Ibid.*, paras.40-72.

86) 지상원, 전계논문, 108쪽.

87) 노영돈·전일수, 전계논문, 82쪽.

박 및 항만시설에 대한 해상테러에 대비하기 위한 해상보안규칙(International Ship and Port Facility Security Code: 이하‘ISPS Code’라 함)를 도입하였다.<sup>88)</sup>

뿐만 아니라 해적의 효과적 대처를 어렵게 하는 요인의 하나로 해적 및 해상무장강도의 조사 및 처벌에 관한 각국의 국내법이 정형화되어 있지 않은 것을 지적하고 다양한 국가들의 법적 전통에 하나의 통일안을 제시하였다. 표준국내법(Model National Law)으로 이 법안은 해적과 관련된 용어의 정의에서부터 재판권 및 범죄인 인도, 구속, 처벌, 사건보고 등에 관해 규정하고 있다. 그러나 처벌에 있어서 형량이나 벌금에 대한 구체적인 사항은 명시하지 않았다. 이는 연안국 고유의 권한으로 각국의 형법만으로 충분하다고 생각하기 때문이다.<sup>89)</sup>

2001년 3월에는 IMO 주관으로 싱가포르에서 “해적방지를 위한 전문가 회의”가 개최되었다. 동 회의는 급증하는 싱가포르/말라카해협 등 동남아시아 해역에서의 선박에 대한 해적 및 해상무장강도 행위를 퇴치하기 위한 동남아시아 국가간의 공조를 강화하고 이에 대한 IMO차원에서의 기술적 지원방안을 모색하기 위한 것으로서, 한국을 포함한 동남아 11개국 정부대표, IMO, 국제민간단체 대표 등 30명이 참석하였다.

이 회의에서는 각국의 해적피해 방지대책 및 공조체제 이행실태를 점검하고 평가하기 위해 “해적방지를 위한 정부 및 선사에 대한 권고사항”에 따른 각국의 해적대응책 수립 및 이행현황을 평가하고, 지역별 해적방지 국제공조체제 수립여부 확인 및 문제점 협의, 각국의 해적범죄 집행기관들간에 국내외 업무조정, 우범해역 공동순찰 및 훈련을 위한 국가간 공조체제 등을 토론했다. IMO의 권고사항에 따른 각국의 대응방안 소개 및 평가에서 국가간 정보교환, 수사공조의 미흡함을 지적하고 이행을 촉구하

---

88) 자세한 내용은 본 논문 제3장 제2절 1.가(1)국제해사기구(IMO)의 대응체제 참조.

89) Committee Maritime International(CMI), *Report on The Joint International Working Group*, 1999, p.1.

였고 한국내 해적피해방지 대응체제를 소개하고 해상무장강도에 대한 세부적 개념정립의 필요성과 경미한 해적사건을 제외할 경우 해적 통계수치는 낮아질 것이라는 데 공감하였다. IMO는 해적근절을 위한 피해사례의 충실한 보고가 중요하다는 점을 피력하고 지역내 워크샵에서 논의된 해적 퇴치 국제공조체제 이행실태를 평가하고 유령선 색출에 항만국통제(Port State Control: 이하‘PSC’라 함)를 활용할 것과 이를 위한 피납선박 정보 제공을 기국에서 담당할 것, “해적범죄 수사에 관한 국제규정”의 채택이 필요하다는 점에 공감하였다. 특히 해적범죄 범집행기관간 국내외 협력현황 소개 및 업무조정협약에서 국가간 연락창구가 원활하지 못하다는 점이 지적되었으며 해적우범해역에 대한 국가간의 공동순찰, 훈련이 해적방지를 위해 가장 효율적인 방안으로 관계국의 자발적인 참여가 전제되어야 한다고 점을 강조하였다.<sup>90)</sup>

## (2) 아시아지역의 대응체제

1999년 하반기에 서남아시아 국가를 대상으로, 그리고 2000년에 인도 뭄바이(Mumbai)와 일본 동경(Tokoy)에서 3차례의 세미나와 워크샵을 개최하였다. 동경에서는 “선박에 대한 해적 및 해상무장강도 퇴치에 관한 모든 해사관련 정부 및 민간단체 국제회의”가 개최되었다. 1999년 11월 필리핀 마닐라에서 ASEAN<sup>91)</sup>+ 3개국<sup>92)</sup> 정상회의시 동남아 해적방지구동 노력의 필요성 제기에 따라 2000년 3월 동경회의에는 ASEAN 10개국과 한국, 중국, 일본, 스리랑카, 방글라데시, 인도 및 IMO, ICC 등 12개 단체가 참가하여 해적퇴치를 위한 관계당국 및 민간단체간 국제회의를 개최

90) 한국해양연구원, 「유엔해양법협약 대응체제 구축을 위한 분야별 전략수립 연구」, 2002.12, 161쪽.

91) 브루나이, 캄보디아, 인도네시아, 라오스, 말레이시아, 미얀마, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남.

92) 한국, 중국, 일본.

하여 “동경선언(Tokyo Appeal)”을 채택하였다.

이 선언에는 해적 및 해상무장강도 행위의 심각성을 재인식하고 선박에 대한 해적과 해상무장강도에 대한 예방 및 억제를 위한 정부권고안과 선박에 대한 해적과 해상무장강도 행위 예방 및 억제를 위한 선주, 선박회사, 선장과 승무원에 대한 지침서의 이행을 위해 각국이 행동계획(Action Plan)을 준비하고 적절한 대응책을 신속히 이행할 것을 재결의하는 내용을 담고 있다. 피랍 및 흉포화, 조직화된 공격에 대비하기 위해 선박위치통보시스템 기술의 도입과 같은 선상 자기보호수단의 이행을 강화하고 해적 및 해상무장강도 행위에 대해 효과적인 대응책을 취할 수 있도록 피해선박의 연안국 및 관계국으로의 철저한 보고가 강제될 수 있는 필요한 여건을 준비하며 범죄혐의자에 대한 실질적인 형사소추의 강화를 위해 연안국의 법체제 수립을 다짐하였다. 그리고 모든 관계국에 의해 효과적인 대응이 시행될 수 있는 협력체제의 개발과 국제적인 정보교환 및 조정을 촉진하는 방안으로 전문지식을 보유한 관계국에 추가적인 외교채널을 설치하고 행방 불명 선박의 조기발견 및 선박의 자기보호수단 강화를 위해 선박에 대한 해적 및 해상무장강도 관련 자료를 공유하고 공동사용토록 결의하였다.

동년 4월에는 한국, 브루나이, 캄보디아, 중국, 홍콩, 인도, 인도네시아, 일본, 라오스, 말레이시아, 미얀마, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남을 중심으로 해사정책기관 담당관회의와 연안경비청장회의가 열렸다. 해사정책기관 담당관회의에서 표준행동계획(Model Action Plan)이 채택되었다. 선박에 대한 해적 및 해상무장강도로부터 인명과 선박의 안전을 도모하고 피해를 최소화하기 위해 선박의 자기보호대책의 하나로 선박보안계획을 수립하고 이행해야 하며 최근의 흉포화, 조직화 성향의 사고에 대처하기 위해 새로운 자기보안대책을 수립, 이행할 것을 촉구하고 피해선박의 보고의무 및 각국의 대응책, 정부간의 협조 및 국제연락망 수립, 관련 정보의 분석을 내용으로 한다. 이는 기존 결의보다 해적방지를 위해 선박과 선사, 정부당국에서 취해야 할 조치들이 구체적으로 명시되어 해적 및 해

상무장강도 퇴치에 소극적인 국가들에게 자극제가 되었다.

연안경비청장회의에서는 해적 및 해상무장강도 퇴치를 위한 법집행 활동의 수행 또는 행위결과로서 조난에 처해 있는 인명 및 선박에 대한 지원제공을 담당하는 연안경비청 및 그들의 대리자들로 구성된 대표단회의로 아시아 해적대응대책(Asia Anti-Piracy Challenges 2000)을 채택하여 해적 및 해상무장강도의 초기 정보 및 관련 보고서 등을 상호 공유하고 이들에 대한 법집행 활동 강화를 위해 공조수사 등의 협력과 연안경비요원의 능력향상을 위한 지원을 논의했다.<sup>93)</sup>

그러나 앞에서 살펴본 아시아지역의 움직임과 각종 회의를 통해 채택된 결의안은 국제협약으로서의 구속력을 가지는 것이 아니라 회의에 참석한 참가국간에 해적 및 해상무장강도를 퇴치하고자 하는 결의를 다지고 당사국간의 협조를 공고히 하자는 것에 의의가 있는 것이다.

이에 2001년 10월 일본은 ASEAN+3국 회의시 해적 및 해상무장강도 퇴치를 위한 국제공조체제에 법적 구속력을 부여하는 협력을 제안하였고, 일본 외무성은 지역협정 초안을 작성하여 아시아 여러 정부들에게 제시함으로써 제1차 아시아지역해적방지협력협정 성안을 위한 전문가 회의가 개최되었다.<sup>94)</sup> 수차례에 걸친 전문가회의를 통해 2004년 11월 동경에서 “아시아에서의 해적과 해상무장강도 행위에 대응하는 지역협정(Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: ReCAAP)”이 체결되었다. 협정은 2005년 2월 28일부터 수탁국인 싱가포르에 공개되어 있으며 10번째 국가가 비준서를 제출하는 날로부터 90일 후에 발효될 것이다. 현재 싱가포르, 일본, 라오스, 캄보디아가 동 협정에 서명(Sign)하고 있다.<sup>95)</sup>

본 협정은 1982년 유엔해양법협약상의 해적의 정의뿐만 아니라 해상무

93) 해양수산부, 「2003해적홍보책자」, 2003, 78-80쪽.

94) 김선표, “해적억제를 위한 아시아지역협력협정 성안회의”, 「국제법 동향과 실무」, Vol.1 No.2 통권 제2호, 2002.10, 56쪽.

95) <http://app.sprinter.gov.sg/data/pr/2005042801.htm>.(검색일자:2005.8.6)

장강도에 대하여도 별도로 정의함으로써 아시아지역 대부분의 해적행위에 해당하는 해상무장강도 행위를 규제할 수 있는 기준을 마련하였다. 본 협약의 목적상 선박에 대한 해상무장강도는 아래의 행위를 의미한다.

- (a) 당사국의 관할권내에서 사적인 목적으로 공격이 자행되고 선박 또는 선박에 승선한 사람 또는 재산에 대한 모든 불법적인 폭력, 억류 또는 약탈 행위
- (b) 선박에 대한 해상무장강도 행위를 위한 선박이란 사실을 인지하고 그 선박의 운영에 자발적으로 참여하는 행위
- (c) 위의 (a), (b)에서 묘사된 행위를 고의적으로 조장하고 선동하는 행위<sup>96)</sup>

그리고 해적관련 정보교환과 협정국간 24시간 유기적인 정보연락망 구축 및 운영을 촉구하며 협정의 효과적 이행을 위한 국제기구인 해적정보 공유센터(Information Sharing Center: ISC)를 설치 운영토록 하여 협정국은 동 센터와 24시간 유기적 연락을 위한 전담연락창구를 설치토록 하고 있다. 동 센터는 싱가포르에 위치하고 협정국 전체가 참여하는 운영위원회가 있으며 사무국장, 사무국직원으로 구성되는 사무국을 두며 운영요원도 둔다. 센터는 해적 및 해상무장강도 공격과 관련된 정보를 수집, 분석, 배포하고 공격예상지에 대한 경보를 발령하며 당사국간의 상호협력을 지원한다. 이러한 활동에 필요한 재정은 당사국 및 국제기구, 다른 단체 등으로부터의 기부금으로 충당한다.<sup>97)</sup> 또한 본 협정은 해적과 해상무장강도 행위에 아시아지역 전체의 효과적인 대응을 목적으로 국가간의 능력을 배양하기 위해 당사국간에 법적, 기술적인 상호지원 및 협력을 규정하고 있다.<sup>98)</sup>

---

96) 해적퇴치를 위한 아시아지역협정 제1조 제2항.

97) 동 협정 제4조-제9조.

98) 동 협정 제10조-제16조.

## 나. 국내적 대응체제

우리나라에서는 해적과 관련하여 해양수산부를 중심으로 외교통상부, 해양경찰청등이 국제회의에 참석하고 있으며 해양수산부에서 관련 국내법 정비에 박차를 가하고 있다. 2003년 해양수산부에서는 해적피해방지 대응요령 책자를 발간하여 선사에 배포함으로써 항해하는 선박에서 해적 및 해상무장강도의 공격을 예방할 수 있도록 교육하고<sup>99)</sup> 9.11테러 이후 고조되는 해상안전범죄에 대한 인식의 일환으로 미가입하였던 1988년 SUA 협약 및 그 의정서를 비준하고 2003년 5월 17일 법률 제6880호 “선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률”로 공포하였다. 본 국내법은 대한민국 외에서 대한민국 선박에 대하여 해당범죄를 범한 외국인과 대한민국의 대륙붕상의 해상구조물에 대하여 또는 해상구조물에서 해당범죄를 범한 외국인, 대한민국 영역 외에서 해당범죄를 범하고 대한민국 영역 안에 있는 외국인<sup>100)</sup>에 한해 적용된다. 이와 같은 법률의 적용범위는 기존 국내법인 형법에 해상무장강도 처벌규정이 있기 때문이다. 우리나라 형법에는 국가간 형사재판관할권의 적용범위에 관하여 네가지 원칙을 규정하고 있는데 속지주의<sup>101)</sup>와 속인주의<sup>102)</sup>에 의하여 우리나라 영토내에서는 내·외국인을 불문하고, 우리나라 국민이라면 외국에서도 적용받게 된다. 또한 우리나라 영역 외에 있는 우리나라 국적의 선박에 승선한 외국인에 대해서는 형법 제4조 기국주의에 의하여 우리 형법을 적용하여 처벌할 수 있고 형법 제5조의 보호주의에 의하여 내란, 외환, 국기, 통화 등 우리나라의 안전보장 또는 중대한 이익을 침해하는 범죄에

99) [http://www.momaf.go.kr/news2/info/c\\_info\\_rview.asp?view=557&table-name=ULTRA\\_COURT02](http://www.momaf.go.kr/news2/info/c_info_rview.asp?view=557&table-name=ULTRA_COURT02)(검색일자:2005.8.6)

100) 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률 제3조.

101) 형법 제2조 (국내범) 본법은 대한민국 영역내에서 죄를 범한 내국인과 외국인에게 적용한다.

102) 형법 제3조 (내국인의 국외범) 본법은 대한민국 영역외에서 죄를 범한 내국인에게 적용한다.

대해서는 그 발생지와 국적여부를 불문하고 재판관할권을 행사할 수 있다.

선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률은 운항중인 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위를 방지함으로써 선박의 안전한 운항과 해상구조물의 안전을 보호함을 목적으로 하고(제1조) 본 규정의 제5조(폭행·협박·상해·살인죄), 제6조(선박납치죄), 제7조(선박 등 손괴죄), 제8조(선박운항관련 기기·시설의 손괴죄 등), 제9조(위험물설치·탐재죄), 제10조(허위정보전달죄), 제11조(미수범), 제12조(선박납치등 살인·치사죄, 상해·치상죄), 제13조(협박죄)에서 해당 범죄에 대한 처벌을 자세히 규명하고 있다. 예를 들어 ‘살해’ 관련 조문을 비교해보면 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌들에 관한 법률 제5조 제1항에는 운항중인 선박 또는 해상구조물의 안전을 위협하게 할 목적으로 그 선박 또는 해상구조물에 있는 사람을 살해한 자는 사형, 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다고 되어 있는데 동법의 처벌내용은 형법 제250조 (살인, 존속살해)<sup>103)</sup>, 제301조 (강간등 상해·치상)<sup>104)</sup>, 제337조 (강도상해, 치상)<sup>105)</sup>, 제340조 (해상무장강도) 제3항을 고려하여 적절하게 형량을 정한 것을 알 수 있다.

1988년 SUA협약이 국내에서 발효되기 전에는 형법 제340조<sup>106)</sup>의 해상무

---

103) 형법 제250조(살인, 존속살해) ① 사람을 살해한 자는 사형, 무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다. ② 자기 또는 배우자의 직계존속을 살해한 자는 사형, 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다.

104) 형법 제301조(강간등 상해·치상) 제297조 내지 제300조의 죄를 범한 자가 사람을 상해하거나 상해에 이르게 한 때에는 무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다.

105) 형법 제337조(강도상해, 치상) 강도가 사람을 상해하거나 상해에 이르게 한 때에는 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다.

106) 형법 제340조(해상무장강도) ① 다중의 위력으로 해상에서 선박을 강취하거나 선박 내에 침입하여 타인의 재물을 강취한 자는 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다. ② 제1항의 죄를 범한 자가 사람을 상해하거나 상해에 이르게 한 때에는 무기 또는 10년 이상의 징역에 처한다. ③ 제1항의 죄를 범한 자가 사람을 살해 또는 사망에 이르게 하거나 부녀를 강간한 때에는 사형

장강도죄를 적용하여 일반 상해나 살인죄보다 가중처벌하였다. 국제법상 해적은 인류공동의 적으로 간주되어 보편적 관할권이 인정되므로 나포한 국가의 국내법에 의해 처벌될 수 있다. 그러므로 우리의 국내법인 형법과 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률로도 충분히 해적 및 해상무장강도 행위를 처벌할 수 있다고 생각한다. 기존 형법의 해상강도죄는 그 대상을 선박과 선내의 인명으로 제한하고 선박 및 재물 강취, 인명살해와 상해·강간의 경우만을 범죄구성요건으로 하는 반면 선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률은 선박뿐만 아니라 해상구조물을 포함하고 제4조에 범죄인의 인도에 대한 규정을 삽입하였다. 그리고 기존의 범죄 외에 손괴, 협박, 위험물설치탐재, 허위정보 전달 등 해상에서 일어날 수 있는 모든 위해행위를 세분화하여 그 미수범도 처벌가능토록 함으로써 해상안전범죄에 대한 범위를 확대하고 처벌의 공백이 없도록 강화하였다.

## 2. 해상테러 대응체제

### 가. 국제적 대응체제

#### (1) 국제연합(UN)의 대응체제

UN헌장 제10조<sup>107)</sup>는 총회의 일반적 권능에 관하여 규정하고 있는데 국제관계의 거의 모든 분야를 포괄한다. 따라서 UN총회는 테러가 국제사회의 일반적 복지와 국가간에 우호관계를 해할 우려가 있다고 인정하는

또는 무기징역에 처한다.”

107) (유엔헌장 제10조) 총회는 이 헌장의 범위안에 있거나 또는 이 헌장에 규정된 어떠한 기관의 권한 및 임무에 관한 어떠한 문제 또는 어떠한 사항도 토의할 수 있으며, 그리고 제12조에 규정된 경우를 제외하고는, 그러한 문제 또는 사항에 관하여 국제연합회원국 또는 안전보장이사회 또는 이 양자에 대하여 권고할 수 있다.

경우 안전보장이사회가 이 임무를 수행하지 않는 한 그러한 사태를 평화적으로 조정하기 위한 조치를 권고하여야 한다. 그리고 UN안전보장이사회는 헌장 제12조<sup>108)</sup>와 제24조 제1항<sup>109)</sup>에 의하여 국제평화와 안전의 유지에 관한 1차적인 책임을 지므로 총회에 우선하여 테러문제에 대해 권고하고 조치를 취할 수 있다.<sup>110)</sup> 9.11 테러이전의 경우 UN에서 테러를 취급한 기관은 총회의 제6위원회와 다른 UN기구였는데 회원국들은 테러범이 저지른 특정범죄를 다루는 협약을 채택하는데 많은 노력을 기울였다. 그러나 테러에 대한 일반적인 정의에는 실패하고 테러행위의 수단이나 대상이 되는 항공, 해상항해, 핵물질, 가소성폭약, 인질 등 특정의 폭력행위를 규제하는 방식으로 국제협약을 채택하였다. 물론 9.11테러 이후에 체결된 “폭탄테러의 억제를 위한 협약”이나 “테러자금조달 억제를 위한 협약”에서도 마찬가지이다.

1972년 뮌헨올림픽에서 팔레스타인 테러범들이 이스라엘 선수단을 살해한 사건을 계기로 1972년 제27차 UN총회는 테러에 대처하기 위한 결의 제3034호를 채택하고 국제테러리즘특별위원회를 설치하여 1979년까지 테러방지문제를 협의하고 대책을 강구하였으나 특별한 성과를 거두지 못했다. 1985년 제40차 UN총회는 “국제테러리즘을 방지하기 위한 조치”에 관한 결의 40/61을 채택하여 테러리즘을 범죄로 규탄하였고 안전보장

---

108) (유엔헌장 제12조) 1. 안전보장이사회가 어떠한 분쟁 또는 사태와 관련하여 이 헌장에서 부여된 임무를 수행하고 있는 동안에는 총회는 이 분쟁 또는 사태에 관하여 안전보장이사회가 요청하지 아니하는 한 어떠한 권고도 하지 아니한다. 2. 사무총장은 안전보장이사회가 다루고 있는 국제평화와 안전의 유지에 관한 어떠한 사항도 안전보장이사회의 동의를 얻어 매 회기중 총회에 통고하며, 또한 사무총장은, 안전보장이사회가 그러한 사항을 다루는 것을 중지한 경우, 즉시 총회 또는 총회가 회기중이 아닐 경우에는 국제연합 회원국에 마찬가지로 통고한다.

109) (유엔헌장 제24조 제1항) 국제연합의 신속하고 효과적인 조치를 확보하기 위하여, 국제연합회원국은 국제평화와 안전의 유지를 위한 일차적 책임을 안전보장이사회에 부여하며, 또한 안전보장이사회가 그 책임하에 의무를 이행함에 있어 회원국을 대신하여 활동하는 것에 동의한다.

110) 신경엽, 전개논문, 184-185쪽.

이사회는 같은 해 인질억류를 규탄하는 결의 제579호를 채택하였다. 1994년 12월 제49차 UN총회는 결의 49/60으로 “국제테러리즘 근절조치에 관한 선언”을 채택하였고 이 선언의 후속조치로 1996년 12월 제51차 UN총회에서 결의 51/210을 채택하여 국제테러리즘특별위원회를 재설치하여 테러근절을 위한 국제협력방안을 논의하고 각 분야별 테러방지 및 진압을 위한 각종 협약 제정을 주도하였다. 동 특별위원회는 1997년 2월 제1차 정기회의를 개최한 후 매년 상반기에는 독자적 정기회의, 하반기에는 제6위원회 산하 실무그룹회의 형식으로 뉴욕에서 회의를 개최하고 있다. 위원회는 “폭탄테러 억제를 위한 국제협약” 및 “테러자금 조달의 억제를 위한 국제협약”을 성안하였고 “핵 테러행위 억제 협약안”과 “국제테러리즘에 관한 포괄적 협약안”을 심의하고 있다. “핵 테러행위 억제 협약안”은 1998년 2월 위원회의 정기회의에서 러시아가 제출한 초안을 토대로 심의를 시작한 후 여러 차례 수정안이 제출되어 타협 중에 있으나 전쟁기간 중 군대행위를 동 협약의 적용범위에서 배제하고자 하는 미국, 러시아 등 핵무기 보유국들과 이러한 예외를 인정하지 않으려는 남아프리카 공화국 등 비동맹운동에 속한 국가들의 입장 차이를 좁히지 못하고 있다. 국제테러리즘특별위원회도 동 협약안이 조속한 합의가 도출되기 어렵다고 예상하고 “국제테러리즘에 관한 포괄적 협약안”의 성안여부에 관심과 역량을 집중하고 있다. 1996년 12월 제51차 UN총회에서 인도가 협약안을 제출하여 2000년 9월 동 위원회가 포괄적 협약안에 대한 수정안을 제시하였다.<sup>111)</sup> 그러나 포괄적 협약안도 테러의 정의를 놓고 중동의 이슬람국가와 서방 선진국가간의 갈등이 심각하다. 중동의 이슬람 국가는 자결권 보장을 위한 투쟁은 테러에 속하지 않지만 이스라엘의 팔레스타인에 대한 공격은 국가테러에 속한다고 주장하는 반면 친이스라엘 서방국가들은 정반대의 입장에 서 있다.<sup>112)</sup>

---

111) 상계논문, 185-188쪽.

112) 상계논문, 187쪽, 각주292 재인용.

테러범에 대한 불법적 행위에 관한 논의가 UN총회에서 이루어지던 것이 9.11테러 이후 안전보장이사회로 옮겨졌는데 이는 안전보장이사회가 UN헌장 제7장상의 조치에 의한 결의를 할 경우 그 결의는 회원국들에 대해 법적 구속력을 지닌다는 점이다. 또한 안전보장이사회는 9.11테러를 자행한 테러범에 대한 강도 높은 비난을 하면서 본 사태에 대한 무력적 대응으로 UN헌장 제51조의 자위권을 인정했다는 점이다. 게다가 2001년 9월 28일 안전보장이사회 제4285차 회의에서 UN헌장 제7장상의 조치로 취해진 결의 제1373호를 통해 국제테러리즘을 “국제평화와 안전에 대한 위협”으로 선언하고 기존의 국제협약과는 달리 UN모든 회원국에 테러와의 투쟁의무를 부과하였다.<sup>113)</sup> 그 내용은 테러범 처벌, 테러자산 동결, 테러집단에 대한 은신처 제공 등 지원행위 금지, 관련법 제정 및 수사 등을 의무적으로 수행하고 결과보고서를 90일 이내 UN대테러위원회에 제출하도록 규정하고 있다.

## (2) 국제해사기구(IMO)의 대응체제

1985년 10월 Achille Lauro호 사건 이후 그 해 11월 IMO 제14차 총회에서 Res.A.584로 “선박에 대한 안전과 여객 및 승무원에 대한 보안을 위협하는 불법적인 행위를 예방하기 위한 조치”가 채택되었다.<sup>114)</sup> 이 결의서는 ‘선박이 항해중이거나 정박중일 때 작은 선박을 포함하여 선상에서 또는 선박에 대한 해적, 해상무장강도 및 다른 불법적인 행위와 관련한 사건들이 지속적으로 증가함에 따라 승객과 승무원에 대한 위협에 큰 우려를 가지고..’라고 적시하고 있다. 이 결의서에 대해 총회는 해사안전위원회(MSC)에 선박에 승선하고 있는 여객과 승무원의 안전을 보장할 수

113) 신창훈, 전계논문, 73-76쪽.

114) Capt. Hartmut G. Hesse, "Maritime Security in a Multilateral Context; IMO Activities to Enhance Maritime Security", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol.18, No.3, 2003, pp.327-328.

있는 상세하고 실질적이고 기술적인 조치를 마련할 것을 요청하였다. 이에 해사안전위원회(MSC)는 국제민간항공기구(ICAO)의 기준을 참고하고 공항과 항공기의 보안을 위한 실행을 권고받아 1988년 SUA협약과 그 의정서를 채택하였다.

그리고 영국의 주도로 해사안전위원회(MSC)는 1996년 5월과 6월에 제 66차 회기에서 24시간이상 국제항해에 종사하는 여객선과 항구를 위한 보안조치에 대한 권고의 일환으로 MSC/Circ.754로 “여객선보안책”을 승인하였다. IMO총회는 1997년 11월의 20차 회기에서 Res.A871로 “밀항사건의 완벽한 해결에 대한 책임의 할당 지침”과 Res.A872로 “국제항해에 종사하는 선박의 마약밀수, 향정신성물질과 선구(先驅) 화학물질의 억제와 예방을 위한 지침”을 채택하였다. 이러한 지침들은 일정범위에서 선박과 항만의 보안조치로 얘기된다.<sup>115)</sup>

또한 IMO사무총장 William A. O'Neil은 해상에서의 범죄와 폭력행위에 대응하기 위해 IMO에 의해 채택된 조치들의 재검토 필요성을 주장하였다. 그에 따라 “선박의 안전과 여객 및 승무원의 보안을 위협하는 테러리즘을 예방하기 위한 조치와 절차에 대한 재고”를 결의하였다. 이 결의는 2001년 11월 22차 IMO총회에서 Res.A.924로 채택되고 항해중이거나 정박 중인 선박에 대한 테러행위를 억제, 예방하고 원해와 연해의 보안을 개선하기 위한 현재의 국제법과 기술적인 조치들에 대해 재고할 것을 요구했다. 그 목적은 항만과 선박에 있는 여객, 승선원과 항만근로자들과 선박 및 화물에 대한 위험을 줄이고 선박과 항만의 보안상태를 높이고 해운업이 국제테러의 목표가 되는 것을 막기 위함이다. Res.A.924 채택에 따라 국제해운업의 새롭고 광범위한 보안체계를 만들고 2002년 12월 IMO 런던본부에서 외교회의를 열었다. 이 회의에는 1974년 SOLAS의 당사국인 109개 국가와 IMO 회원국 및 준회원국에서 각각 2명의 참관자가 참석하였다. UN의 특별기구인 정부간기구와 비정부간기구 또한 이 회

---

115) *Ibid.*, pp.328-329.

의에 참관하였다. 동 회의는 1974년 SOLAS에 대해 많은 개정안을 채택하였는데 가장 큰 성과는 새로운 ISPS Code를 삽입한 것이다.<sup>116)</sup>

해상보안을 강화하기 위해 기존의 SOLAS 제11장을 개정하고 ISPS Code<sup>117)</sup>를 2002년 12월 12일 채택하여 2004년 7월 1일부터 발효시켰다. 국제항해에 종사하는 모든 여객선과 500톤 이상의 화물선 및 동 선박들이 이용하는 항만시설 등에 대한 안전저해요소를 예방하기 위해 정부 및 선박회사가 취해야 할 의무사항<sup>118)</sup>을 규정하고 있다. 선박과 항만이 각각 조약에 따라 보안을 확보하도록 대책을 강구하고 정부는 선박에 국제선박보안증서(International Ship Security Certification: ISSC)를 발행하는 한편, 승인된 보안계획을 가진 항만은 IMO에 통고하여야 한다. 각국 정부가 위협의 정도에 따라 자국 선박과 항만에 보안레벨<sup>119)</sup>을 설정하고 이에 대응한 계획에 의거 조치를 취함과 동시에 입항에 앞서 쌍방이 적절한 보안레벨이 있다는 것을 확인한 후 비로소 입항이 이루어진다.<sup>120)</sup>

또한 SOLAS 제5장을 개정하여 500톤 이상 모든 선박과 국제항해에 종

---

116) *Ibid.*, pp.329-330.

117) 선박 요구되는 사항 - 선박보안계획, 선박보안담당관, 선사보안담당관, 장비, 항만시설에 요구되는 사항- 항만시설보안계획, 항만시설보안담당관. 선박과 항만시설에 요구되는 사항 - 접근 통제 및 감시, 사람과 화물의 움직임 감시, 보안통신 보장.

118) 선박 및 항만의 보안에 관한 각종 조치나 실시의 대강과 체결국 정부에 부과된 의무와 권한에 관한 사항으로 ①선박보안을 위해 AIS조기도입, 선박인식번호의 표시, 선박보안경보장치의 설치, 선박보안평가 실시, 선박보안계획 책정, 선박보안 책임자배치 등이며, ②항만시설보안을 위해 항만시설보안평가 실시, 항만시설보안계획 책정, 항만시설보안책임자 배치 등이다. ③체결국 정부의 의무와 권한으로 보안레벨의 설정과 고지, 선박 및 항만시설의 보안대책 실행, 개정조약에 위반되는 선박의 입항거부 및 항만에서의 배제 등이 구체적 내용이다.

119) 보안레벨1: 보통.  
보안레벨2: 보안사고의 위험이 고조되어 있는 시기가 지속됨.  
보안레벨3: 개연성이 있거나 긴급한 보안사고의 위험이 고조되는 시기가 지속됨.

120) 박홍권, "Globalization과 항만Security", 「Container정보」, 통권 제22호, 2003.6, 39-40쪽.

사하는 선박은 2004년 7월 1일이후의 최초선박안전검사일과 2004년 12월 31일 중 빠른 시일 내에 AIS를 설치토록 하였다. 이는 해적방지를 위한 IMO의 대응책인 동시에 해상테러에 대한 대비책이 될 수 있다. 선박납치의 경우 공격유형과 방법에 따라 해적과 해상테러로 구분되기 때문이다. 무선통신 및 수색구조(Radio communication and Search and Rescue: COMSAR)소위원회, 선박설계 및 의장(Ship Design and Equipment: DE)소위원회와 항해안전(Safety of Navigation: NAV)소위원회는 테러범의 선박납치사실을 당국이나 다른 선박에 알리기 위해 선박승무원들이 사용하도록 선박보안경보시스템에 관한 세부사항과 MSC.76에 의해 채택된 이 시스템에 적용할 적절한 기준을 개발하였다. 선박에 제공되는 이 시스템은 SOLAS 제11-2장에 새로운 규정으로 상세되어 있다. DE의 소위원회는 항만과 해상에서 불법적인 선박승선행위를 예방하기 위해 선박보안설비 및 조치에 관한 사항을 더 깊이 심사숙고 하였다. 설비의 형태는 선박형태와 항해구역과 같은 위험평가요소에 따라 결정된다. ISPS Code에서 선박보안계획을 설명하는 부분에 이러한 설비와 조치에 관한 항목이 포함되어 있다.<sup>121)</sup>

IMO사무총장은 국제노동기구(International Labor Organization: ILO) 사무총장에게 해상보안향상의 중요한 일환으로 IMO회원국들이 ILO선원신원서류(Seafarer's Identity Document)를 최신 것으로 업데이트해야함을 강조하고 이 문제에 대해 빠른 조치를 요구하였다. ILO는 2002년 3월 그 운영진에 대해 이 문제를 제안하고 1958년 ILO선원신원서류협약을 개정하는 새로운 의정서에 합의하여 2003년 6월에 ILO총회로 신속히 채택하였다.<sup>122)</sup>

해상보안과 관련하여 PSC를 강화하려는 움직임도 있다. IMO에서는 각 회원국에 국제해사협약의 효율적 시행과 자국선박에 대하여 철저한 안전

---

121) Capt. Hartmut G. Hesse, *op. cit.*, p.333.

122) *Ibid.*, pp.333-334.

관리를 요구하고 있으며, 지역별 PSC 양해각서(Memorandum of Understanding : MOU)에 따라 선박의 기국을 평가하여 등급을 부여하도록 하였다. 2003년 3월 칠레에서 개최된 아태지역 PSC 양해각서(Tokyo MOU)에 의거한 제12차 PSC위원회에서는 유럽지역 PSC 양해각서(Paris MOU) 방식의 기국평가제도를 도입하기로 결정하였다. 기국평가제도는 2004년 3월부터 공식적으로 시행되고 있다. 국가별 출항정지율이 지역평군을 초과하는 경우 우선점검국으로 분류하는 Tokyo MOU의 기존 기국평가방식은 국가별 출항정지율에 따라 우수-보통-불량 리스트(White-Grey-Black List)로 분류한다. 한편 Paris MOU에서는 White-Grey-Black List의 3단계 평가를 시행 중이며, 미국 연안경비대(USCG)에서는 출항정지율이 평균보다 높은 국가를 요주의기국(Listed Flag State)으로 분류하여 관리하고 있다. 이와 같은 기국평가제도에 의거하여 개별 선박에 대한 안전관리 수준을 평가하고, 불량선박에 대하여 우선적으로 점검을 실시하는 선박 우선점검제도(Ship Targeting System)가 도입되고 있다.

<표 9> PSC 위원회별 기국평가제도 현황(자료: 해양수산부 해사기술담당관실)

구 분	아태(Tokyo MOU)	미국(USCG)	유럽(Paris MOU)
평가방법	출항정지율에 따라 Black-Grey-White List로 구분	입항선박별로 Boarding Priority Matrix에 따라 점수를 산정	출항정지율에 따라 Black-Grey-White List로 구분
평가대상	3년간 출항정지율	기국, 선급, PSC이력 등	3년간 출항정지율
제재조치	우선점검실시	별점에 따라 입항전 점검 의무화 또는 입항거부	불량선박정보를 EU에 제공→입항금지(EU)

PSC점검은 모든 항목에 대하여 점검하는 선박검사와 다르게 점검항목을 무작위로 선정하여 점검한다. 그러나 Paris MOU는 특정 선박에 대해서는 선박검사와 같이 모든 항목에 대하여 점검하는 강제확대점검제도(Mandatory Expanded Inspection : MEI)를 2003년부터 시행하고 특정 분야에 대하여 집중적으로 점검하는 중점점검제도(Concentrated Inspection

Campaign : CIC)도 시행하고 있다. 우리나라가 소속된 Tokyo MOU에서는 2002년에는 국제안전관리규약(International Safety Management Code: ISM Code), 2003년에는 Bulk선박에 대한 중점점검을 실시하였고 2004년 하반기부터는 ISPS Code에 대한 중점점검을 실시하고 있다. 또한 IMO는 종전의 PSC를 각국의 해양업무담당부처에서 안보 및 관세담당 부처까지 세계관세기구(World Customs Organization: WCO)와 연계하여 유기적으로 대응하는 제도를 마련하고 있다.<sup>123)</sup>

2005년 10월 10일 IMO주관의 런던 외교회의에서는 국제테러로 인해 해상항해에 대해 증가하는 위협에 적절한 대응방법을 제공하기 위해 SUA협약을 강화할 목적으로 실질적인 개정안(Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation)을 채택하였다. 본 회의를 준비함에 있어 범위원회는 SUA협약과 그 의정서의 개정에 대한 Working Group을 동년 1월 31일부터 2월 4일까지, 4월 18일부터 29일까지 2회 열어 새로운 의정서의 초안작업을 계속하였다. 새로운 의정서는 SUA협약 제3조에 포함되는 테러의 정의를 확대하고 혐의선박에 대한 승선검색을 실시하는 것을 주 내용으로 한다.

우선 SUA협약 제3조 범죄의 정의를 확대하여 조약상의 범죄 및 개정안의 부속서에 명시된 모든 국제협약<sup>124)</sup>상의 공격을 유지할 행위를 저지

---

123) 해양수산부, 「2002-2003해양수산백서」, 2004, 557-562쪽.

124) 1.Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970.  
2.Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971.  
3.Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents, adopted by the General Assembly of the United Nations on 14 December 1973.  
4.International Convention against the Taking of Hostages, adopted by the General Assembly of the United Nations on 17 December 1979.  
5.Convention on the Physical Protection of Nuclear Material, done at Vienna on 26 October 1979.

를 사람이라는 것을 알고 또는 그러한 사람이 범죄기소를 면하는 것을 조력할 의도로 그러한 사람을 고의적이고 불법적으로 수송하는 경우도 본 협약의 범죄를 저지른 것으로 하였다.<sup>125)</sup> 뿐만 아니라 생물학무기금지협정(Biological Weapons Convention: BWC), 화학무기금지협정(Cheical Weapons Convention: CWC), 핵 확산 방지조약(Nonproliferation Treaty: NPT)등 비확산조약에 위반되는 BCN(Biological, Chemical, Nucleus)무기, 핵분열장비 및 관련 물질과 기술, 이중용도(dual-use) 물자 등의 운송을 범죄로 규정하고<sup>126)</sup> 해당범죄를 저지른 자연인 뿐 아니라 법인도 민·형사, 행정적 책임을 지도록 하였다.<sup>127)</sup>

또한 해상 승선·검색 규정을 신설하여 테러 및 대량살상무기(Weapons of Mass Destruction: WMD) 운송 혐의 선박에 대하여 각 당사국에서 승선·검색할 수 있도록 하였으며 승선·검색과 관련하여 선박의 기국에 해당선박과 관련된 정보를 요청할 수 있고 해상에서의 승선 및 검색의 위험과 어려움을 고려하여 차 입항지 또는 다른 곳에서 승선·검색이 안전하게 이루어질 수 있도록 관련 당사국간에 합의된 적절한 조치들이 취해질 수 있는지 고려하도록 했다. 다만, 승선·검색은 선박의 기국이 동의하여야 실

---

6.Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988.

7.Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, done at Rome on 10 March 1988.

8.International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, adopted by the General Assembly of the United Nations on 15 December 1997.

9.International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, adopted by the General Assembly of the United Nations on 9 December 1999.

125) 2005 SUA협약 개정안 제4조 제6항.

126) 2005 SUA협약 개정안 제4조 제5항.

127) 2005 SUA협약 개정안 제5조 제2항.

시할 수 있으며, SUA협약 당사국은 협약의 서명 또는 비준시 포괄적으로 승선·검색에 동의할 수 있다. 탑승한 동안의 모든 무력은 그 상황에서 최소한의 정당하고 필요한도를 초과해선 안되고 부당한 탑승 또는 해당조치들이 불법적이고 정당하게 요구된 범위를 초과하는 경우에 대한 보상과 관련된 조항이 포함되어 있다.<sup>128)</sup>

게다가 본 협약에 열거된 범죄가 정치범 또는 정치적 동기에 유발되었다는 이유만으로 범죄인인도의 대상에서 제외되지 않는다고 하여<sup>129)</sup> 테러범 체포, 유치, 인도에 대한 법적 기준을 강화하였다. 새로운 SUA협약은 2006년 2월부터 1년간 서명을 위하여 당사국에 개방될 예정이고, 12개국이 비준한 후 발효된다.

## 나. 국내적 대응체제

전술한 바와 같이 우리나라는 1988년 SUA협약과 그 의정서를 비준하여 2003년 5월 27일 법률 제6880호로 "선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률"을 공포하여 해상에서의 불법행위를 포괄하는 국내법을 마련하였다.

그리고 IMO의 추진안을 수용하여 국내적으로 해상테러에 대한 보완조치를 강구하고 있다. 우선 중동지역 운항선박에 대해 해상테러로부터 안전을 확보하기 위해 해양수산부, 해양경찰청, 한국선주협회, 선박회사 등이 참여하여 특별 해상교통안전대책을 추진하였다. 국적선의 해상교통안전 확보대책의 주요 내용은 국적 외항선에 대한 철저한 동정과약, 선박과 선박회사와의 비상연락체제 구축, 선박별 대테러 방지대책 시행, 주변국가와의 선박안전 공조체제 구축, 특정국가 및 특정항만 기항선박의 특별관리, 선박회사 간담회 및 선박운항 종사자 안전교육 실시, 해양안전 비

---

128) 2005 SUA협약 개정안 제8조 제2항.

129) 2005 SUA협약 개정안 제10조 제2항.

상 대응팀 구성운영 등이다.

또한 해상테러의 주 목표물이 될 수 있는 항만, 여객선 및 여객선 터미널 등 다중이용시설에 대하여 테러로 인한 피해를 최소화하고 불순세력의 침입 및 사전차단을 위해 해양수산부, 해양경찰청, 한국선급, 선박검사기술협회 등으로 합동점검반을 구성하여 부산 등 10개 항만에 대해 일제점검을 실시하고 화재예방 및 방화시설 확인, 안전지도활동 및 경계근무순찰 강화, 위험물질(인화성, 폭발성, 가스 등) 반입제한, 거동수상자 감시활동, 각 기관간 비상대응체제의 미흡한 사항을 지적하고 보완하였다.<sup>130)</sup>

그리고 SOLAS 제5장의 개정으로 AIS를 구축하기 위해 5년간(2000-2004) 총 66억원을 투자하여 총 22개소의 AIS중계기지국, 운영시스템, AIS전국통합망을 구축하였다. AIS운영체계에서는 선박이 전지구위치과약시스템(Global Position System: GPS)으로 선박위치를 감지하여 무선데이터 송신방식으로 다른 선박과 육상기지국에 위치와 선박정보를 자동 송신하고, 다른 선박 및 육상기지국으로부터도 항행안전정보를 수신한다. 국제성능기준의 AIS에 의해 제공되는 정보는 선박제원에 관한 정적정보(변경사항 발생시 수정입력), 선박 항해상태에 따라 변하는 동적정보(자동입력), 항해 전·항해 중의 선박상태에 관한 항해정보(주기적 수동입력), 중요한 항해·기상정보를 포함한 문자통신으로 구분된다. 정보를 제공하는 주기는 위험요소가 비교적 적은 정박선박이 3분 간격이고, 그리고 선속이 빨라지고 변침 중일수록 정보제공의 주기가 2-12초 정도 짧아진다. 또한 지방해양수산청의 항만교통통제시스템(Port Traffic Monitoring System: PTMS)센터에 설치되어 있는 AIS운영센터에서는 선박으로부터 전송된 AIS정보를 바탕으로 광역 선박통항관제와 항행안전정보를 제공한다. 이와 관련 해양수산부 종합상황실에서는 전국 연안에 대한 선박위치 추적관리, 해양사고 취약선박에 대한 집중관리, 관계기관·국가간 정보연계, 사고시 상황통제 등의 업무를 수행한다. AIS를 탑재해야 하는 국적선

---

130) 해양수산부, 「2002-2003해양수산백서」, 523쪽.

은 SOLAS 제5장 19규칙에 따라 국제항해 300톤 이상의 선박 871척이 2003년 7월 1일까지 AIS를 탑재하여야 하고, 국내항해 300톤 이상의 선박 1,083척은 2008년 7월 1일까지는 AIS를 탑재하도록 추진되고 있다.

이와 같이 우리나라의 전체 연안해역에 대한 해상안전·보안 종합관리 및 지원체제를 구축함으로써 연안항해 및 입출항 선박을 자동 식별하여 선박을 집중 관리하며, 테러발생이 우려되는 기항지, 위험화물, 선원 등의 선박보안정보를 사전 검색하고, 위험물 운송선박 등 특정선박에 대한 실시간·시각적 특별안전관리 구현, 연안해역별 실시간·실용적 항행안전 정보 제공, 안전정보 양방향 통신 등이 가능할 것으로 기대된다. 또한 해양사고에 대한 수색구조를 효과적으로 지원하고 신속하게 대응하여 피해를 최소화시키며, 항내의 통신폭주현상 해소, 안전정보의 양방향 통신, 선박탐지거리 증가, 음영구역 해소 등을 통하여 광역관제체제 구현과 항만의 안전성·효율성을 증진시키는 효과를 거둘 것이다. 현재의 레이더 관제 거리는 약 12마일이지만, AIS관제시스템이 구축되면 약 30-50마일로 증가한다.<sup>131)</sup>

PSC강화 및 ISPS Code의 도입에 따라 국제기준에 미달하는 외국선박에 대한 PSC를 강화하기 위하여 PSC 전담인력을 충분히 확충하고, 보안심사원 양성교육, 국내 시행규정을 제정하고 PSC 점검률을 2005년에는 50%를 유지할 계획이며 기준미달선박에 대한 통제를 강화하기 위한 우선점검제도를 활용함으로써 불량선박에 대한 점검을 철저히 시행하여 기준미달선박의 운항통제를 강화할 계획이다.<sup>132)</sup>

그 외에 미국을 중심으로 테러방지를 위한 양자간 또는 다자간 조약인 대량살상무기의 확산을 방지하기 위한 대량살상무기확산방지안보구상(PSI: Proliferation Security Invitation), 해상운항과 항구를 테러의 위협으로부터 보호하는 컨테이너구상(CSI: Container Security Invitation),

---

131) 상계서, 535-538쪽.

132) 상계서, 557-562쪽.

해상안전의 위협이 상존하는 지역에서 테러방지의 지역간 협조체제구축을 위한 지역해상안전구상(RMSI: Regional Maritime Security Invitation)이 있으나 우리나라는 정치적으로 민감하지 않은 CSI<sup>133)</sup>에만 참여하고 있다.

---

133) CSI는 미국 관세청이 추진하는 테러대책프로그램으로 미국으로의 수출량이 많은 국가에 해당정부의 세관직원이 미국에서 파견된 세관직원과 함께 미국 항만으로 보내지는 컨테이너화물을 사전에 체크하여 테러행위에 관계되는 세균 등의 대량살상무기를 혼재한 위험성이 높은 컨테이너를 배제하는 것이다.

## 제4장 해적, 해상무장강도 및 해상테러의 국제적 규제강화방안

### 제1절 해적, 해상무장강도 및 해상테러 규제의 문제점

#### 1. 해적 및 해상무장강도 규제의 문제점

##### 가. 1982년 유엔해양법협약상 해적개념의 한계

1982년 유엔해양법협약상 해적의 정의를 확대하여 공해상에서 발생하는 행위뿐만 아니라 일국의 관할권내에서 발생하는 해상무장강도 행위도 해적의 정의에 포함하여 인류공동의 적으로 간주해야 한다. 1982년 유엔해양법협약상 해적은 “인류공동의 적”으로 간주되어 어느 나라의 군함 또는 정부선박도 이를 나포하고 자국의 국내법에 의거하여 처벌할 수 있다. 그러나 여기서 말하는 해적은 해양법상 정의에 포함된 해적에 한하여 공해상에서 발생하고 사적인 목적을 가진 해적행위를 말한다. 그러나 본 논문 제2장에서 살펴본 바와 같이 IMB의 보고서에 따르면 해적행위의 대부분을 차지하는 해상무장강도는 연안국의 영해 및 군도수역내의 행위로 연안국만이 관할권을 갖기 때문에 국제적인 규제가 불가능하다.<sup>134)</sup>

2002년 7월에 일본에서 개최된 “해적 및 해상무장강도 억제를 위한 아시아지역협정 성안을 위한 전문가회의”에서는 해적과 함께 해상무장강도를 협약의 대상범죄로 포함시켰다. 해적의 정의를 1982년 유엔해양법협약의 내용을 그대로 인용하였고 해상무장강도는 영해와 내수에서 발생하는 유사범죄로 정의하였다.<sup>135)</sup> 그러나 동 협약은 한국을 포함한 아시아

134) 한국해양연구원, 「유엔해양법협약 개정에 대비한 대응방안 수립연구」, 206쪽.

135) 상계서, 207쪽.

역 16개국의 지역협정이므로 그 적용범위도 16개국에 한한다. IMO는 각 지역별로 지역협정을 체결하도록 권고하고 있으나 각 지역협정이 통일성을 갖기란 쉬운 일이 아니므로 해상무장강도를 포함한 해적을 인류공동의 적으로 인정하고 이에 국제적으로 조직적인 대처를 하기 위한 충분한 조치는 아닌 것 같다. 그리고 선박이라는 것이 해당 지역 내에서만 운항하는 것이 아니라 전 세계를 활동무대로 하고 선박, 선원, 선주 등 하나의 운송행위에 여러 국가가 관여하므로 국제적으로 통일된 하나의 협약이 존재해야만 한다. 그러므로 1982년 유엔해양법협약상 해적의 정의에 해상무장강도를 포함하던지 아니면 해상무장강도를 별도의 장으로 다루어 이에 대한 국제적 규제가 가능하도록 하여야 한다. 혹은 해적 및 해상무장강도 행위의 심각성을 인식하고 IMO에서 가칭 “선박에 대한 해적 및 해상무장강도의 행위에 관한 협약”을 제정하여 동 협약안에서 해적과 해상무장강도의 정의 및 국제적 규제방안을 서술할 수도 있다. 여러 가지 방안이 있을 것이 예상되나 중요한 것은 현재 국제적으로 규제되는 해적의 범위를 대상과 발생장소면에서 확대해야 한다는 점이다.

#### 나. 해적 및 해상무장강도의 사법적 처리

해적은 1982년 유엔해양법협약에 의해 어느 나라의 군함 또는 정부선박도 이를 나포하고 자국의 국내법에 의거하여 처벌할 수 있다. 그러나 동남아시아와 아프리카 등 세계 곳곳에서 발생하는 해적과 해상무장강도 행위에 대응하기 위해 국적선이 진출입하는 해역마다 자국의 군함과 정부선박을 파견할 수 없다. 그러므로 해적과 해상무장강도 행위가 기도되고 범죄자가 은신하고 노획물이 거래되는 위험지역 인접국에서 이들을 나포하고 처벌하는데 적극적으로 나서야 한다. 그러나 현실적으로 해적과 해상무장강도는 해당 연안국의 빈곤한 경제사정, 불안한 치안상황 등에 기인한 경제적인 목적으로 자행되고 조장되고 있다. 심지어 정부당국자의

부정부패로 이들을 비호하고 그 획득물로 부를 축적하는 경우도 있어 연안국의 적극적인 대응이 어려운 현실이다.<sup>136)</sup> 설사 연안국의 군함과 정부선박에 의해 해적 및 해상무장강도가 체포된다 하더라도 실질적으로 형벌이 부과될 수 있을 지도 불확실하다. IMO에서는 이들의 처벌을 위해 국내법의 모델을 제시하였으나 권고에 그치고 있으며 1982년 유엔해양법협약상 이들에 대한 처벌을 연안국의 국내법에 떠맡기고 있기 때문에 연안국의 재량권이 남용될 우려가 크다. 또한 해적행위로 선박탈취 후 적대국가에 입항하여 정치적인 이유로 망명을 주장할 경우도 처벌이 불가능할 수 있다. 그러므로 해적과 해상무장강도가 처벌법규불비로 처리되지 못하거나 연안국의 치안능력부족 및 자의로 처벌하지 않는 경우를 방지하기 위해 해적 및 해상무장강도 처벌규정을 국내 입법화하는 의무규정을 국제협약에서 명시해야 하며 국제협약에 의한 국가간의 공동감시와 협조를 통해 위험지역 인접국의 치안 및 법집행 능력을 보조하고 배양토록 해야 한다.<sup>137)</sup>

## 2. 해상테러 규제의 문제점

### 가. 관할권 제한으로 대응공백 야기

SUA협약 제정의 발단인 이탈리아 국적의 여객선 Achille Lauro호 사건을 보면 미국국적의 유대인을 테러범이 살해하였다. 이들은 이집트로 빠져나간다는 조건으로 이탈리아 당국에 투항하였고 이탈리아는 미국의 인도요청을 거부하고 본 사건을 주도한 아불 아바스를 석방하고 도주시켰다. 이와 같이 테러범의 사법처리에 공백이 없도록 여러 국가가 테러범의 사법처리에 관여할 수 있게 한 SUA협약을 위반하여 국가간의 정치적 이

136) Adam J. Young, Mark J. Valencia, *op. cit.*, p.274.

137) 한국해양연구원, 「유엔해양법협약 개정에 대비한 대응방안 수립연구」, 208쪽.

유나 사고차이로 인해 테러범을 보호한 것이다. SUA협약은 국제협약으로 협약에 미가입한 국가에는 구속력이 없는 것이 당연하다.<sup>138)</sup> 국제법 자체가 국내법과는 다른 환경과 조건을 토대로 하고 있으며 국가간에 철저히 이행되기 위해서는 각 국가의 책임감과 의식이 성숙되어야 한다. 그러므로 그러한 토대가 미성숙한 국가에 의해 국제법상 공백이 야기되는 것은 국제질서적 측면에서 보았을 때 간과할 수 없다.

또한 테러가 국제범죄나 인류공동의 범죄가 아닌 일반범죄로 규정되어 있는 것도 테러근절의 장애요인이 된다.<sup>139)</sup> 공해상에서 테러가 발생하였을 경우 현재의 국제법에 의하면 기국만이 해당선박을 나포할 수 있다. 그러나 해당 선박의 기국에서 단시간 내에 관할권을 행사할 수 없을 정도로 먼 공해상에서 테러가 발생할 경우 기국에서 해당선박을 나포하기 위해 접근하는데 많은 시간이 소요될 뿐 아니라 현실적으로 불가능하다. 기국의 동의나 요구를 전제로 하여 인접국가에서 해당 선박을 나포할 수 있다고 하나 이는 기국을 통해 간접적으로 나포권이 창설되는 것이므로 해상테러에 대한 국제사회의 적극적이고 신속한 대처를 어렵게 한다. 게다가 오늘날 대부분의 선박이 국제적으로 세금부담이 적은 파나마, 리베리아 등으로 편의치적되어 있다. 이들 국가는 편의치적체도로 국가의 재정을 충당하므로 선박안전에 대한 관심은 2차적인 문제로 해상테러에 적절히 대처할 수 없다는 문제점을 갖는다. 대부분의 국제법학자들이 SUA협약의 ‘기소 또는 인도’의 원칙에 의해 테러에 대하여 준보편적 관할권이 인정된다고 하나 ‘기소 또는 인도’의 원칙이 국가간에 제대로 이행되지 않는<sup>140)</sup> 것에서 준보편적 관할권이 위협을 받고 있으므로 1982년 유엔해양법협약상 해적과 같이 공해상에서 테러에 대한 보편적 관할권을 인정하고 테러대상선박을 어떤 국가의 군함 및 정부선박도 나포할 수 있도록 하여 해상테러에 대하여 신속한 조기 대응이 이루어 질 수 있도록 해야 한

138) 조약법에 관한 비엔나협약 제2조 및 제11조-제15조.

139) 김한택, 전계논문, 94쪽.

140) 신경엽, 전계논문, 124쪽; 양희철, 전계논문, 78쪽.

다. 단 기국주의원칙에 위배될 소지와 나포권의 남용을 막기 위하여 나포권 행사요건을 강화하여야 할 것이다.

## 나. 해상테러범의 사법적 처리

SUA협약에 의하면 테러범에 대한 재판권은 테러행위와 관련된 테러대상선박기국, 테러발생지국, 테러범국적국에서 관할을 설정해야 하며 테러범이 무국적자인 경우 거소국, 테러피해자국적국, 테러범에 의해 작위 또는 부작위를 강요당한 국가에서 관할을 설정할 수 있습니다. 그러므로 재판관할권이 있으나 테러범을 기소하지 않을 경우 또는 재판관할권이 없는 연안국에서는 앞에서 살펴본 ‘기소 또는 인도’원칙에 따라 재판관할권이 설정된 타 당사국에 테러범을 인도하여 처벌될 수 있도록 해야 한다. 앞에서 살펴본 바와 같이 SUA협약의 ‘기소 또는 인도’원칙이 제대로 이행되지 않는 것이 현실이며 설사 동 원칙이 예외없이 지켜진다고 하더라도 테러범을 기소함에 문제가 있다. SUA협약에서는 테러범의 처벌에 대하여 연안국에서 권한있는 당국에 회부하도록 규정하고 있으나 이는 법원에 기소하면 협약상의 의무가 이행되므로 실제로 테러범을 형사처벌하는 것을 의무화하고 있지 않다.

테러지원국이 테러를 사주하고 지원하는 경우도 마찬가지이다.<sup>141)</sup> 테러를 지원하고 비호하는 해당국가에 대해 유엔안전보장이사회의 결의를 통해 국가책임을 물을 수는 있으나 테러지원국가의 정책이 바뀌지 않는 한, 전쟁을 통해 해당 국가를 전복하지 않는 한 효율적인 테러규제가 어렵다.<sup>142)</sup> 결국 실제 행위자인 그러한 명을 받은 공무원 또는 테러조직에 대

---

141) 신의기, 전계논문, 163-165쪽.

142) UN주도로 제정 중인 “국제테러리즘에 관한 포괄적 협약안”에서 국가테러리즘을 규정하려고 시도하고 있으나 어려움이 많다. 이슬람 국가들은 미국과 이스라엘 등에 의한 국가테러리즘을 인정하는 반면 서방 선진국가들은 국가테러리즘을 부인하고 테러는 개인과 집단에 의한 것만 해당한다고 주장하고 있다.

한 처벌을 명확히 하지 않을 수 없다.

그러므로 테러범의 처벌을 보장하기 위해 국제협약상 재판관할권의 우선순위를 정하고 “권한있는 당국의 회부의무”가 아니라 “당사국의 형사법에 의한 처벌의무”로 규정하여 테러범이 반드시 처벌될 수 있도록 해야 한다.<sup>143)</sup>

## 제2절 해적, 해상무장강도 및 해상테러에 관한 규제강화방안

### 1. 해상안전범죄에 대한 포괄적 협약 제정

앞에서 살펴본 바와 같이 오늘날 해적은 흉포화, 조직화되고 해상테러는 경제적 빈곤, 종교분쟁, 민족주의 등 다양한 이유에 의해 정치적 목적으로 자행되고 있어 해적과 해상테러는 서로 유사성을 띄어가고 있다.<sup>144)</sup> 그리고 1982년 유엔해양법협약의 적용대상에 포함되지 않아 규제공백상태인 해상무장강도의 등장으로 해상운송행위는 큰 위협을 받고 있다. 그러므로 해적, 해상무장강도, 해상테러를 포괄하는 해상안전범죄에 대한 효율적인 협약을 제정하여 세계무역과 국제해운산업의 경제적 손실을 예방할 수 있도록 해야 할 것이다.<sup>145)</sup> 그리고 동 협약에서 각 범죄에 대한 재판관할권을 설정하여 대응공백을 최소화하고 국제사회의 법집행력을 강화해야 한다. 새로운 협약에서 규제하여야 하는 해상운송안전에 대한 범죄는 아래와 같다.<sup>146)</sup>

---

143) 신경엽, 전계논문, 124-125쪽; 양희철, 전계논문, 78-80쪽.

144) 김정현, “해상 테러리즘 방지를 위한 한국 해군력의 역할 연구”, 「해양연구논총」 제28집, 해군사관학교 해군해양연구소, 2002.6, 103쪽; 조원래, 전계논문, 33-34쪽.

145) Dana Dillon, "Maritime Piracy: Defining the Problem", *SALS Review*, Vol.25 No.1, Winter-Spring 2005, p.163.

1. 부정부패: 항만당국이나 정부관료에 의해 선박에 대한 금품강요나 기타 해상안전범죄 공모행위

2. 해상무장강도: 항만당국의 영해내에 있는 선박 또는 접안중이거나 묘박중인 선박에 대해 발생하는 공격행위

3. 해적: 국제항행용해협과 공해상에 있는 선박이나 항해중인 선박에 대해 발생하는 공격행위

4. 해상테러: 선박에 대해 발생하는 정치적 목적을 갖는 공격행위

### 가. 부정부패

말레이시아 고위당국자의 언동에 의하면 항만당국이나 관료에 의한 금품강요나 기타 부정부패행위가 해적행위 중 가장 비용이 많이 드는 것이라고 한다.<sup>147)</sup> 이 같은 선박에 대한 부정부패행위는 1인당 국민소득이 낮고 정부의 부패가 심한 방글라데시, 인도네시아, 필리핀에서 대부분 발생하고 있다. 부정부패의 주요형태는 금품강요와 범죄조직과의 결탁이다. 금품강요는 간단하다. 항만관료가 외국적 선박을 해양오염이나 해상안전법위반으로 단속하고 벌금이나 뇌물을 지불할 때까지 선박을 항구에 묶어두는 것이다. 선박은 운항지연으로 최소한 하루 만불 이상의 비용을 손해보기 때문에 운송인이나 화주는 벌금이나 뇌물을 지불하더라도 조속히 출항하기를 원한다는 약점을 악용하고 있다. 다른 형태인 범죄조직과 결탁은 선박에서 해적 또는 해상무장강도 신고시 연안 항만당국이 응답하지 않거나 체포된 해적 또는 해상무장강도를 구금하지 않고 풀어주는 경우이다.<sup>148)</sup> 이는 앞에서 살펴본 바와 같이 부패한 정부관료가 이들과 결탁하여 해적 및 해상무장강도 행위를 조장하거나 비호하고 그 노획물을 공유함으로써

---

146) *Ibid.*, pp.155-157.

147) *Ibid.*, p.157.

148) *Ibid.*, pp.157-158.

자신들의 부를 축적하고 있기 때문이다.<sup>149)</sup>

이미 국제상거래에 있어서 외국공직자에 대한 뇌물공여방지에 관한 협약(Convention on Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transactions : 이하 ‘OECD부패방지협약’이라 함)이 1997년 11월 21일 파리에서 채택되어 1999년 02월 15일 발효하고 있다. 동 협약은 뇌물을 제공받는 정부관료에 의해 저질러지는 범죄행위인 수동적인 뇌물수령과는 대조적으로 일부 국가에서의 능동적인 부패, 능동적인 뇌물공여를 범죄행위로 다루고 있다.<sup>150)</sup> 그러므로 해상운송행위를 저해하는 정부관료의 부정부패행위도 동협약에서 규제하는 범죄행위에 포함된다고 할 수 있다. 그러나 테러의 경우 테러에 대한 단순지원도 테러와 함께 그 처벌대상으로 넓혀가는 것이 국제적 추세이므로 해적과 해상무장강도행위를 조장하고 지원하는 정부관료세력에 대하여도 해적과 해상무장강도와 함께 해상안전범죄의 테두리안에서 규제하는 것이 효과적이라고 생각한다.

## 나. 해상무장강도

오늘날 보고된 선박에 대한 공격의 64%이상이 선박이 항구에 접안중이거나 묘박중일 때 발생하였다는 사실은 앞에서 살펴본 바 있다.<sup>151)</sup> 실제로 해상무장강도 공격은 그 범죄방법이나 조직체, 범죄에 사용하는 무기 등에서 해적과 차이가 있다. 우선 연안국의 관할권내에서 정박, 묘박 또는 항해중인 선박을 대상으로 한다는 점이다.<sup>152)</sup> 이로 인해 공해상에서 고속항해중인 선박과 달리 해당선박에 대한 접근이 용이하며 일부에서는 갯단이

---

149) Peter Chalk, *op. cit.*, p.93.

150) <http://www.nanet.go.kr/lawinfo/upload/forelaw/folaw-6.htm>(동 협약에 대한 주해 참조)

151) 본 논문 표3 참조.

152) IMO, *op. cit.*, p.2.

나 마피아 조직이 운영하는 해상무장강도 조직도 있으나 대개 운송중인 화물이나 선내의 금고, 승무원이 소유한 값비싼 물건들을 대상으로 하므로 선박피납으로 인한 대량인명살상행위가 없고 사용되는 무기도 대형해머나 쇠지레 등이 사용된다.<sup>153)</sup>

## 다. 해적

1982년 유엔해양법협약상의 해적을 말한다. 즉 공해상에서의 해적행위라 규정할 수 있는데 공해나 국제항행용 해협에서 항해중인 선박에 대한 해적행위는 정박된 선박 또는 연안국의 관할권내에서 미속으로 운항하는 선박을 대상으로 하는 해상무장강도 공격보다 선박에 대한 접근 자체가 어려우므로 더 조직적이며 지능적이고, 총기류와 같이 많은 장비를 갖추고 있다.<sup>154)</sup> 그러므로 선박납치 및 인신매매 등 엄청난 재산상의 피해와 많은 인명피해가 발생하고 해상무장강도보다 잔인하고 흉포화되고 있다.

## 라. 해상테러

통상적으로 해적 및 해상무장강도와 구분되는 해상테러는 공포감 조성을 목적으로 해상운송수단에 대한 공격이 감행되고 있으나 오늘날의 테러집단은 그들의 자금조달을 목적으로 해적행위를 일삼기도 한다. 그 예로 2003년 10월 26일 인도네시아테러집단으로 알려진 Free Aceh Movement(GAM)에 의해 말라카해협에서 PKFA8588트롤어선이 나포되었고 스리랑카테러집단인 Liberation Tigers of Tamil Eelam(LTTE)에서 운영하는 해군세력인 Sea Tigers는 테러 및 해적행위를 자행하고 무기를 밀매한다.<sup>155)</sup> 2003년 3월 10일에 선명미상의 일반화물선에 해군보트가

---

153) Dana Dillon, *op.cit.*, p.159.

154) *Ibid.*

접근하여 정선명령을 위반할 시 폭과시키겠다는 위협을 하였고 결국 해당 선박을 폭발하여 침몰시켰으며 3월 20일에는 Ufauan-U225트롤어선에 로켓추진 수류탄으로 공격하여 18명의 승선원이 실종된 사건도 이들이 자행한 것으로 추정된다.<sup>156)</sup>

또한 해적 및 해상무장강도행위와 해상테러행위는 각각 1982년 유엔해양법협약과 SUA협약에서 달리 규제하고 있으나 현재의 IMO와 IMB의 보고체제하에서는 이들이 구분되지 않고 있는 실정이기도 하다.<sup>157)</sup> 2000년 IMB의 해적 및 해상무장강도에 관한 연간통계보고서에서는 해적뿐만이 아니라 해상테러에 대한 공격을 접수하여 통계화한 적이 있다. 해적공격으로 인한 사망자 72명중에 17명은 미국군함 Cole호<sup>158)</sup>에서, 40명은 필리핀 여객선의 폭탄테러로 사망하였으므로 순수한 해적공격으로 인한 사망자는 15명이라고 발표한 것이다.<sup>159)</sup>

그러나 해적과 해상무장강도는 경제적인 목적으로 행해지는 반면 테러집단은 해적행위를 통하거나 다른 초국가적인 범죄들을 통해 모아진 자금으로 그들의 정치적 목적의 군사행동을 지원한다. 또한 해적은 선박을 나포하여 화물을 훔치고 선박을 매매하거나 승무원을 인신매매하는 반면 테러집단은 선박이나 해안시설을 직접 파괴하거나 선박을 나포하여 폭발물로 내장한 후 항만이나 중요해협을 파괴할 목적으로 사용하므로 국가안보문제가 뒤따른다.<sup>160)</sup> 그러므로 IMO와 IMB는 테러집단에 의한 공격을 세분화하여 단순절도나 해적공격, 해상테러공격을 구분하고 정치적 목적에

---

155) *Ibid.*, pp.161-162.

156) ICC IMB, *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January - 31 December 2003*, 2004.5, p.48.

157) Dana Dillon, *op.cit.*, p.162.

158) 2000년 10월 12일 예멘의 아덴만에 정박 중인 미국군함 Cole호에 자살폭탄테러가 발생하여 17명의 승조원이 사망하고 38명이 부상하였다.

159) ICC IMB, *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January - 31 December 2003*, p.3.

160) Dana Dillon, *op.cit.*, p.162.

의한 공격만을 해상테러로 규정하고 통계화해야 할 것이다.<sup>161)</sup>

## 2. 해상안전범죄에 대한 법집행력 강화

동남아시아 국가의 법집행능력은 말레이시아가 최근 자국의 법집행 효율을 증진시켰음에도 불구하고 대체적으로 불충분하다. 해상안전범죄에 대해서는 항공감시와 추적이 중요 수단이라고 할 수 있으나 대부분의 동남아시아 국가에서는 그들의 방대한 해안가를 적절하게 순찰하기 위해 필요한 항공기를 보유할 경제적 여유가 없다. 동남아시아 국가의 순찰능력을 증진시키기 위한 국제적인 원조는 그 지역의 안보를 높이는 장기해결책이며 외국군함의 주둔이라는 민감한 문제의 소지를 줄일 수 있다. 인도네시아와 말레이시아, 싱가포르에서는 양자협정을 통해 반(反)해적 합동순찰과 정보공유를 추진하고 있다. 1992년 인도네시아와 말레이시아의 양자협정은 말라카해협에서의 공동순찰을 위해 해사운영계획팀(Maritime Operation Planning Team)을 설립하였다. 그리고 1994년 말레이시아와 필리핀의 양자협정은 해적에 대한 순찰과 순찰을 통한 정보수집을 목적으로 한다.

그러나 이러한 양자협정들은 해적을 규제하기에는 불충분하다. 인도네시아와 말레이시아에서 해적을 검거하기 위해 추적을 시작하더라도 이들이 제3국의 영해로 도피할 경우 추적이 중단되기 때문에 해적문제를 완전히 해결하기 위해서는 국경을 넘어서는 추적이 필요하다.<sup>162)</sup> 그러므로 기 언급한 해상안전범죄에 대한 포괄적 협약에서 1982년 유엔해양법협약 제111조(추적권)를 개정, 삽입하여 해적을 추적하는 일국의 군함이나 다른 정부선박 및 항공기가 사전에 진입예정국가의 승인을 받음으로써 해적의 추적이 계속될 수 있도록 해야 한다. 또는 해적다발지역인 인도네시아, 필

---

161) *Ibid.*, p.163.

162) Adam J. Young, Mark J. Valencia, *op. cit.*, p.279.

리핀군도국가에서 지역협정을 맺어 자국의 영해에서 타국의 군함이나 정부선박 및 항공기가 추적권을 행사할 수 있도록 해야 한다.<sup>163)</sup>

그리고 동 포괄적 협약에서 각 범죄에 대한 재판관할권을 설정하여 대응공백을 최소화해야 한다. 항만관료의 부정부패는 연안국의 관할권만이 인정되는 것이 당연하다. 해상무장강도는 최우선적으로 연안국의 관할권을 인정한다. 그리고 해상무장강도에 대한 연안국의 처벌능력이 부족하거나 처벌을 회피하는 경우에는 미국의 CSI구상처럼 국제기구의 주재관이 파견되거나 양자 또는 다자간 협약이 체결된 국가에 한해 해당 국제기구 또는 협약체결국인 피해선박의 기국, 피해선원의 국적국에 2차적 관할권을 인정하여 해적소탕의지가 미약한 일부국가의 역할공백을 메우도록 해야 한다.<sup>164)</sup> 해적은 현재 1982년 유엔해양법협약상의 내용을 원용하여 보편적 관할권을 인정하고 해상테러에 대해서는 발생장소를 기준으로 관할권을 달리 인정한다. 공해 및 국제항행용해협에서의 해상테러는 해적행위와 같이 보편적 관할권을 인정하여 어느 국가의 군함과 정부선박에 의해서도 나포할 수 있도록 한다. 단, 나포권을 행사할 수 있는 선박과 조건을 세분하여 나포권 남용이라는 오해가 없도록 해야 할 것이다. 그 외 연안국의 관할권내에서의 해상테러는 최우선적으로 발생지국인 연안국에서 관할토록 하고 피해선박의 기국, 테러범국적국, 피해자국적국, 무국적자인 경우 테러범상주국 순으로 관할권을 인정하여 편의치적제도나 테러지원국에 의해 야기되는 관할의 공백을 최소화해야 한다. 그리고 범죄인 인도와 관련하여 ‘기소 또는 인도’의 원칙을 ‘처벌 또는 인도’로 강화하여 범죄인을 인도하지 않을 경우 당사국에서 형사처벌을 해야 하는 의무를 부과하고, 해상테러범은 정치범불인도의 예외임을 명확히 명시해야 한다. 또한 국가간의 처벌법규의 상이함에서 오는 불합리한 점을 없애기 위해 테러범처벌에 대한 국내법의 모델을 제시하고 권고해야 한다. 그리고 국

---

163) Dana Dillon, *op.cit.*, p.160.

164) 한국해양연구원, 「유엔해양법협약 개정에 대비한 대응방안 수립연구」, 208쪽.

제해양경찰기구와 같은 전담기구를 창설하여<sup>165)</sup> 해적, 해상무장강도뿐 아니라 해상테러를 포함한 해상안전범죄를 최종적으로 관할토록 하여 해상안전범죄를 규제하는데 일말의 공백이 없도록 해야 한다. 이런 국제기구의 활동은 국제적 힘을 발휘하여 해상안전범죄를 묵인하고 처벌하지 않는 국가에 대한 국제적인 압력은 물론 해상안전범죄의 예방에도 기여할 것이다.

---

165) 김현수, "해적행위의 국제적 규제에 관한 연구", 「해양전략연구논집」 제3집, 해군대학 해양전략연구부, 2002.1, 138쪽; 조원래, 전개논문, 78-79쪽.

## 제5장 결 론

국제사회는 세계화를 통해 공동번영과 발전을 도모하고 있으며 그 경제 활동의 중심에 바다가 있다. 해상운송은 저가의 운송비용으로 대량의 화물을 수송할 수 있으므로 전세계 물동량의 75%를 차지할 정도로 국제무역에서 중요한 역할을 수행하고 있다. 그러나 세계화를 반대하거나 재화탈취목적으로 해상운송활동을 위협하는 요소들이 많다. 해적, 해상무장강도와 해상테러가 대표적이다.

해적은 1958년 공해협약 이래로 보편적 관할권이 적용되는 인류공동의 범죄로 규정하고 국제사회가 공동으로 규제해 오고 있다. 해상무장강도는 연안국의 관할권내의 해적행위로 1982년 유엔해양법협약상 해적과 구분하기 위해 새롭게 등장한 명칭이다. IMB보고서 따르면 해적행위의 64% 이상이 연안국의 관할권내에서 발생되고 그 대부분이 국내치안이 불안하고 빈곤한 동남아시아와 아프리카국가에서 다발한다.<sup>166)</sup> 그리고 정부관료에 의해 해적 및 해상무장강도 행위가 비호되고 그들의 부를 축적하는 수단으로 악용되기도 한다.<sup>167)</sup> 하지만 이들에 대한 규제는 전적으로 연안국의 관할권만이 인정되고 있다. 그러나 해상운송행위에 관여하는 선박, 선원, 화물의 국적이 다양하고 상이한 점을 고려할 때 일국의 관할권내의 해상무장강도와 정부관료의 부정부패에 의한 해적행위라 할지라도 국제적으로 규제해야 할 필요성이 크다.

해상테러도 1988년 SUA협약으로 규제되어 오면서 9.11테러 이후 2005년 개정을 통해 범죄인인도조약상의 정치범불인도원칙을 부정하고 적용대상범죄의 범위를 확대하였으며 선박에 대한 승선검색을 추가하는 등 큰 진전이 있었으나 여전히 테러는 인류공동의 적이 아닌 일반범죄로

---

166) 본 논문 표3,4 참조.

167) Adam J. Young, Mark J. Valencia, *op. cit.*, p.274; Peter Chalk, *op. cit.*, p.93.

규정되어 해적과 같은 보편적 관할권의 부재로 규제공백이 발생하고 있다. 또한 범죄인 처벌과 관련하여 ‘기소 또는 인도’의 원칙에 따라 재판관할권이 설정된 연안국에 기소의무를 부과할 뿐 테러범에 대한 처벌을 강화하지 못하고 있다.<sup>168)</sup>

해적과 해상테러규제를 위한 국제법이 개별적으로 존재하는 가장 큰 이유는 해상테러의 정치적인 성향 때문이었다. 그러나 해적과 해상테러는 많은 면에서 특히 선박억류와 납치에 있어서 유사성을 가진다. 해적행위가 성행하는 원인도 경제적 빈곤, 정치적 불안정, 침투용이한 국가간의 경계와 비효율적인 법집행 등 해상테러의 원인과 유사하다.<sup>169)</sup> 게다가 해적방지를 위한 AIS제도 및 ISPS Code의 도입 등을 포함한 IMO의 대책이 해상테러 예방대책이기도 하다. 또한 해적행위가 해상테러 수준으로 점점 흉포화되고 있으며<sup>170)</sup> 해상테러집단이 그들의 활동자금을 충당할 목적으로 해적행위를 자행하기도 한다. 그러므로 해적, 해상테러에 대한 국제적인 규제를 하나의 국제협약으로 포괄하여 강화해야 한다.

해적, 해상무장강도 및 해상테러 모두 국제적으로 해결해야 할 문제이다. 국제적 성향의 해상안전범죄를 공동 대응하는 가장 효과적인 방법은 국제협약을 제정하여 모든 국가가 가입, 비준하고 이를 철저히 이행하는 것이다. 다만 이와 같은 접근방법이 국제해양법상 전통적으로 인정되고 있는 기국주의나 연안국 고유의 주권을 보장하고 개인의 인권을 침해하지 않도록 주의해야 한다. 그러므로 해적, 해상무장강도 및 해상테러에 대한 책임기구를 정하고 각 범죄에 적절하게 대응하는 것이 세계무역과 국제해운산업의 경제적 손실을 막고 국가안보를 강화할 수 있는 방안이라고 생각한다. 기존의 해적행위뿐 아니라 문제시되는 정부관료의 부정부패와 해상무장강도를 포함하고, 이들에 대한 개별적 대응으로 부정부패는 연안국에서, 해상무장강도는 연안국에 우선적 관할권을, 해적과 해상테러는 국제

168) 김한택, 전계논문, 94쪽; 신경엽, 전계논문, 124쪽; 양희철, 전계논문, 78쪽.

169) Adam J. Young, Mark J. Valencia, *op. cit.*, p.276.

170) 김현수, 전계논문, 106쪽.

항행용해협과 공해상에서는 보편적 관할권을 인정하고 그 외의 곳에서는 연안국, 기국, 범죄자국적국, 피해자국적국의 순으로 우선순위를 정하여 범죄인 처벌의 공백을 없애야 한다. 또한 해상안전범죄 전담기구로써 국제해양경찰기구를 조직하여 치안력이 부족한 국가의 치안을 보완하고 영해내의 해상안전범죄를 관할할 수 있도록 주재관을 두어 연안국이 해상안전범죄를 묵인하지 못하게 하고 사건발생시 해적신고센터에 사건발생보고를 의무화하도록 하여 해상안전범죄에 대한 법적 관할권 설정에 예외가 없어야 한다.

## <참고문헌>

### I. 국내문헌

#### 1. 단행본

- 김성한, 《미국의 반테러전쟁과 WMD 확산방지 정책》, 서울 : 외교통상부 외교안보연구원, (2003).
- 김영구, 《한국과 바다의 국제법》, 서울 : 21세기북스, (2004).
- 김정건, 《국제법》, 서울 : 박영사, (2004).
- 김정균·성재호, 《국제법》, 서울 : 박영사, (2003).
- 김한택, 《현대국제법》, 춘천 : 강원대학교 출판부, (2004).
- 김효진 역, 구로이 분타로 저, 《세계테러와 조직범죄》, 서울 : 일송미디어, (2001).
- 구상희, 《테러학 개론》, 서울 : 동문, (1999).
- 국가안전기획부, 《세계 테러조직 총람 : 중동·미주·아프리카 지역편》, 서울: 국가안전기획부, (1998).
- 국가정보원, 《9.11테러와 아프간전쟁》, 서울 : 국가정보원, (2002).
- \_\_\_\_\_, 《테러정세 2000》, 서울: 국가정보원, (2000).
- 국회정보위원회 수석전문위원실, 《테러관계 자료집》, 서울 : 국회정보위원회 수석전문위원실, (2002).
- 권상조, 《테러/대테러학 개론》, 대구 : 영한, (2004).
- 배금찬, 《동남아 테러문제와 역내 전략환경의 변화》, 서울 : 외교통상부 외교안보연구원, (2003).
- 세종연구소, 《테러와 한국의 국가안보 : 테러 발생시 파급영향과 우리의 대응방향》, 성남 : 세종연구소, (2004).
- 송대성, 《미국의 반 테러전쟁과 한반도 평화》, 성남 : 세종연구소, (2003).
- \_\_\_\_\_, 《주변국 안보정책과 우리의 대응전략 : 9·11테러사태 이후》, 성

- 남 : 세종연구소, (2003).
- 신의기, 《테러리즘 관련법제 정비방안》, 서울 : 한국형사정책연구원, (2002).
- 유병화, 《국제법Ⅱ》, 서울 : 법문사, (2000).
- 이병조·이중범, 《국제법신강》, 서울 : 일조각, (2003).
- 이석용, 《국제법 : 이론과 실제》, 서울 : 세창출판사, (2003).
- 지소철 역, 노암츄스키 저, 《해적과 제왕:국제 테러리즘의 역사와 실제》, 서울 : 광개토, (2004).
- 최종화, 《현대국제해양법》, 부산 : 세종출판사, (2000).
- 최진태, 《테러, 테러리스트 & 테러리즘》, 서울: 대영문화사, (1997).
- 최홍배 역, 山本草二 저, 《해양법》, 서울 : 지산, (2002).
- 한국해양연구원, 《유엔해양법협약 개정에 대비한 대응방안 수립연구》, (2005.3).
- \_\_\_\_\_, 《유엔해양법협약 대응체제 구축을 위한 분야별 전략수립 연구》, (2002.12).
- 해군해양연구소, 《장보고 연구논총》, 진해 : 해군사관학교 해군해양연구소, (2004).
- 해양수산부, 《해양개발기본계획》, (2000).
- \_\_\_\_\_, 《2002-2003해양수산백서》, (2004).
- \_\_\_\_\_, 《2004년도 해양수산통계연보》, (2005).
- \_\_\_\_\_, 《2003 해적홍보책자》, (2003.7).

## 2. 학위논문

- 김석균, 「Building a multilateral framework to combat piracy in Asia」, 한양대학교 박사학위논문, (2005).
- 김시표, 「해적행위에 관한 국제법적 고찰」, 경희대학교 석사학위논문, (1998).

- 박기범, 「테러유형별 특성과 수법에 따른 경호적 대응방안」, 용인대학교 석사학위논문, (2002).
- 박정식, 「해적행위에 대한 대응방안에 관한 연구」, 경남대학교 석사학위논문, (2003).
- 박홍식, 「동북아 해양안보환경 변화에 따른 한국의 해군력 발전방향」, 동국대학교 석사학위논문, (2003).
- 신경엽, 「테러리즘에 대한 국제법적 규제에 관한 연구」, 경희대학교 박사학위논문, (2002).
- 안경훈, 「해상테러리즘에 관한 연구 : 1988년 로마협약을 중심으로」, 경희대학교 석사학위논문, (1998).
- 양희철, 「해상테러에 대한 국제법적 고찰」, 경희대학교 석사학위논문, (1998).
- 염귀범, 「우리나라의 해상교통로 안전성 확보에 관한 연구」 한국해양대학교 석사학위논문, (1997).
- 유승복, 「장보고의 해양활동과 해로안전」, 한남대학교 석사학위논문, (2002).
- 윤병률, 「테러리즘의 법적 규제방안에 관한 연구:국내입법을 중심으로」, 국방대학교 석사학위논문, (1997).
- 이동우, 「해상테러리즘의 국제법적 고찰」, 국방대학교 석사학위논문, (2000).
- 이은영, 「해적과 동아시아 해로안전」, 연세대학교 석사학위논문, (2001).
- 이의형, 「정치적 목적을 위한 국제적 테러리즘: PLO와 IRA를 중심으로 한 그 실태와 억제 방안」, 성균관대학교 석사학위논문, (1997).
- 임원열, 「동아시아 해상교통로 안정성 확보방안 연구」, 경남대학교 석사학위논문, (2000).

- 정정근, 「국제테러의 법적규제에 관한 연구」, 서울대학교 박사학위논문, (1991).
- 조원래, 「해상테러리즘과 해적행위에 관한 연구」, 한남대학교 석사학위 논문, (2003).
- 최덕부, 「해적방지를 위한 국제적 대응방안 연구」, 인하대학교 석사학위 논문, (2002).
- 최은석, 「국제테러리즘의 실태분석과 대응방안에 관한 연구」, 동국대학교 석사학위논문, (1998).
- 침재명, 「국제법상의 국제테러리즘에 관한 연구」, 인하대학교 석사학위 논문, (1993).

### 3. 국내논문

- 강동수, 「해상강력사건과 해상교통문제에 대한 형법적 재평가」, 해기 제369호, 한국해기사협회, (1997.10).
- 구중순, 「해운 선사의 해적위험 대처방안에 관한 연구」, 경영경제연구 제 24권 제1호, 충남대학교 경상대학부설경영경제연구소, (2001. 6).
- \_\_\_\_\_, 「해적 위협의 현황과 대응방안에 관한 연구」, 한국해운학회지 제33호, 한국해운학회, (2001.12).
- 김선표, 「해적억제를 위한 아시아지역협력협정 성안회의」, 국제법 동향과 실무 Vol.1 No.2 통권 제2호, 외교통상부 조약국, (2002.10).
- 김응진, 「다자간 안보체제구축에 따른 해상교통로 보호방안」, 정책과정 우수논문집 제7집, 국방대학교, (2001. 12).
- 김정현, 「해상 테러리즘 방지를 위한 한국 해군력의 역할 연구」, 해양 연구논총 제28집, 해군사관학교 해군해양연구소, (2002. 6).
- 김중의, 「해적과 무장강도 퇴치·방지를 위한 대응체제」, 해기 제401호, 한국해기사협회, (2000).
- 김태준, 「초국가적 위협인 해적행위와 대응방안」, 교수논총 제23집, 국

- 방대학교, (2001.8).
- 김한택, 「국제법상 해상테러범죄의 규제」, 강원법학 제6권, 강원대학교 비교법학연구소, (1994.6).
- 김현수, 「해적행위의 국제적 규제에 관한 연구」, 해양전략연구논집, 제3집, 해군대학 해양전략연구부, (2002.1).
- 남택삼, 「해상운송에 있어 해적행위에 관한 연구」, 해양비즈니스 제4호, 한국해양비즈니스학회, (2004. 12).
- 노영돈·전일수, 「해적방지를 위한 국제적 동향과 우리나라 관련법제의 개선방안」, 해운물류연구 제42호, 한국해운물류학회, (2004.9).
- 박흥권, 「Globalization과 항만Security」, Container정보 통권 제22호, 한국컨테이너부두공단, (2003.6).
- 손동권, 「테러범 형사처리에서의 문제점」, 대테러연구 제22집, 경찰청, (1999.12).
- 신각수, 「해양법현안과제와 한국의 해양외교」, 국제법 동향과 실무, Vol.2 No.4 통권제6호, 외교통상부 조약국, (2003.11).
- 신의기, 「국제범죄의 유형과 그 규제」, 형사정책연구소식 제24권, 한국형사정책연구원, (1994.8).
- \_\_\_\_\_, 「해상테러억제를 위한 로마협약에 관한 일고찰」, 형사정책연구소식 제33권 한국형사정책연구원, (1998.3).
- 신창훈, 「해상테러리즘(maritime terrorism)의 규제와 방지에 관한 국제법 동향과 우리나라의 대응방향」, 서울국제법연구 제11권 제2호 통권21호, 서울국제법연구원, (2004. 12).
- 윤영식, 「테러, 초국가적 위협 그리고 해군」, 해양전략 제113호, 해군대학, (2001).
- 정갑용, 「해적행위의 국제적 규제와 최근 국제동향」, 국제법학회논총 제47권 제1호 통권 제92호, 대한국제법학회, (2002.6).
- 정해덕, 「강도행위의 화물멸실과 해상운송인의 책임」, 판례연구 제14

- 권, 서울지방변호사회, (2001).
- 제성호, 「해상테러의 법적 규제」, 국제법학회논총 제68권, 대한국제법학회, (1990.12).
- 조동오, 「미국의 해상테러 방지정책 동향」, 해양수산법제 통권 제10호, 해양수산부, (2002).
- 지상원, 「항해안전에 대한 불법행위 억제협약의 국내수용 방안」, 해사법연구 제14권 제2호, 한국해사법학회, (2002.12).
- 최동현, 「해운, 항만산업과 테러리즘Ⅰ」, 해양한국 통권 제343호, 한국해사문제연구소, (2002.4).
- \_\_\_\_\_, 「해운, 항만산업과 테러리즘Ⅱ」, 해양한국 통권 제344호, 한국해사문제연구소, (2002.5).
- \_\_\_\_\_, 「해운, 항만산업과 테러리즘Ⅲ」, 해양한국 통권 제345호, 한국해사문제연구소, (2002.6).
- \_\_\_\_\_, 「해적 및 무장강도사건 발생 동향과 대응」, 해양한국 308, 한국해사문제연구소, (1999).
- 최석영 역, 증진혜, 「해적방지를 위한 국제적 협력체제 필요」, 해기 제406호, 한국해기사협회, (2000).
- 최석윤, 「해적피해방지를 위한 형사법적 대응방안」, 피해자학연구 제12권 제1호, 한국피해자학회, (2004. 4).
- 최석윤·이윤철·홍성화·박정기, 「해적행위에 대한 법적 책임과 대응방안」, 한국항해항만학회지. 제29권 제1호 통권 제97호, 한국항해항만학회, (2005. 2).
- 최진태, 「해적행위의 본질, 발생현황 및 조직·기술적 대응 방안에 관한 연구」, 해양안전학회지 제4권 제2호, 해양안전학회, (1998.7).
- 한국해기사협회, 「해적피해 예방, 선박종사자 공동대응 : 2002 해적피해 예방대책」, 해기 제424호, 한국해기사협회, (2002. 5).
- 한철환, 「해적행위에 따른 피해상황과 대응방안」, 해양수산 제184호,

한국해양수산개발원, (2001).

해운산업연구원, 「아·태 지역에서의 해적출몰과 퇴치 방안」, 해기 제 356호, 한국해기사협회, (1996.9).

홍성화, 「해적행위와 보험보상 문제」. 한국해법학회지 제24권 제1호, 한국해법학회, (2002.4).

#### 4. 기타 자료

경찰고시사, 「달라지는 테러리스트」, 경찰고시 제42권 제8호, (2005.8).

신승근, 「대한민국 해양경찰 말라카해협출동:말레이시아 왕립 해양경찰과의 공동작전 동행취재.. 에너지 수송로 확보위해 해적과 미리 싸워보다」, 한겨레21 통권531호, 한겨레신문사, (2004).

해양수산부, 「해적 및 해상보안에 관한 국제회의 참가결과 보고」, (2004.6).

#### 5. 국내인터넷 검색

<http://home.paran.com/seamp27/seaheejeck6.htm>.

<http://user.chollian.net/~photopsh/action--428.htm>.

<http://www.daum.net>(검색어:컨테이너선).

<http://www.donga.com>(검색어:런던테러).

<http://www.empas.com>(검색어:강도, 테러, 테러리즘).

<http://www.kimsg.net>.

<http://www.ksg.co.kr>.

<http://www.momaf.go.kr>.

<http://www.mofat.go.kr>.

<http://www.nanet.go.kr>.

<http://www.naver.com>(검색어:해적, 해적의 역사).

<http://www.terrorism.or.kr>(검색어:테러리즘의 개념).

## II. 국외문헌

### 1. 단행본

- Andrea Bianchi, 《Enforcing international law norms against terrorism》, Oxford : Hart Publishing, (2004).
- Antonio Cassese, 《International Law》, Oxford:Oxford University Press, (2005).
- APM Terminal, 《Containerisation International Yearbook 2005》, UK, (2005).
- Christopher C. Joyner, 《International law in the 21st century : rules for global governance》, Lanham : Rowman & Littlefield Publishing, Inc., (2005).
- Guenael Mettraux, 《International crimes and the ad hoc tribunals》, Oxford : Oxford University Press, (2005).
- Hugo Caminos, 《Law of the sea》, Aldershot : Ashgate, (2001).
- James P. Sterba, 《Terrorism and international justice》, New York : Oxford University Press, (2003).
- Joseph J. Kalo [et al.], 《Coastal and ocean law : cases and materials》, St. Paul, MN : West Group, (2002).
- M. Cherif Bassiouni, 《International terrorism : a compilation of U.N. documents (1972-2001), v.1-2》, Ardsley, N.Y. : Transnational Publishers, (2002).
- Malcolm D. Evans, 《International law》, Oxford : Oxford University Press, (2003).
- Malcolm N. Shaw, 《International law》, Cambridge : Cambridge University Press, (2003).
- Martin Dixon, 《Textbook on international law》, Oxford : Oxford University Press, (2005).

- R. P. Anand, 《Studies in international law and history : an Asian perspective》, Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, (2004).
- R. R. Churchill, A. V. Lowe, 《The law of the sea》, Manchester : Manchester University Press, (1999).
- Thomas G. Weiss, 《Terrorism and the UN : before and after September 11》, Bloomington : Indiana University Press, (2004).
- United Nations, 《The law of the sea : obligations of states parties under the United Nations convention on the law of the sea and complementary instruments》, New York : United Nations, (2004).
- Wybo P. Heere, 《Terrorism and the military : international legal implications》, Hague : T.M.C. Asser Press, (2003).
- 島田征夫, 《國際法》, 東京 : 弘文堂, (2005).
- 杉原高嶺, 《現代國際法講義》, 東京 : 有斐閣, (2003).

## 2. 국외논문

- Adam J. Young, Mark J. Valencia, 「Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility」, Contemporary Southeast Asia Vol.25, No.2, (2003.9).
- Capt. Hartmut G. Hesse, 「Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security」, The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol.18, No.3, (2003).
- Dana Dillon, 「Maritime Piracy: Defining the Problem」, SAIS Review Vol. X X V No.1, Winter-Spring (2005).
- Davis, A., 「Piracy and terrorism should not be conflated」, Jane's

- Intelligence Review, Vol.16 Issue PART 8, (2004).
- \_\_\_\_\_, 「Piracy in Southeast Asia shows signs of increased organization」, Jane's Intelligence Review, Vol.16 Issue PART6, (2004).
- Eric Ellis, 「Singapore's New Straits-Piracy on the high seas is on the rise in Southeast Asia」, Fortune International, Vol.148 Issue.6, (2003).
- Michael J Gething, 「Naval Forces: Increased piracy makes high seas more dangerous USN Hawkeyes take on battle-management role」, Jane's Defence Weekly-International Edition, Vol.41 Issue PART13, (2004).
- Peter Chalk, 「Action urged against maritime piracy」, Jane's Intelligence Review Vol.13 Part 8, (2001).
- \_\_\_\_\_, 「Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia」, Studies in Conflict and terrorism, (1997.3).
- Tatge Mark, 「Piracy on the High Plains」, Forbes, Vol.173 Issue 7, (2004).
- Wojciech Stankiewicz, 「International Terrorism at Sea as a Menace to The Civilization of the 21th Century」, American Behavioral Scientist Vol.48 No.6, (2005.2).
- Zou Keyuanm, 「Piracy at sea and China's response」, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, (2000.8).

### 3. 기타 자료

- Ashley Roach, 「United States Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea」. Paper presented to the International conference on the Regime of the Exclusive Economic Zone;

Issues and Responses, Ship and Ocean Foundation and East-West Center, Tokyo, (2003.2).

Committee Maritime International(CMI), 「Report on The Joint International Working Group」, (1999).

ICC IMB, 「Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January - 31 December 2003」, (2004.5).

\_\_\_\_\_, 「Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January - 31 December 2004」, (2005.8).

IMO, 「Focus on IMO」, (2000.1).

MSC/Circ.622/Rev.1.

MSC/Circ.623/Rev.3.

MSC/Circ.1130

MSC/Circ.1131

MSC/Circ.1132

MSC/Circ.1133

Res.MSC.196(80)

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, (2004).

#### 4. 국외인터넷 검색

<http://app.sprinter.gov.sg/data/pr/2005042801.htm>

<http://www.iccwbo.org>.

<http://www.imo.org>.

<http://www.un.org>.