

해상안전범죄에 대한 국제법상 규제강화방안에 관한 연구

민꽃별* · 이용희**

*부산해양경찰서 정보과, **한국해양대학교 법학부 교수

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

Min, Kkot-byol* · Lee, Yong hee**

*Division of Intelligence Affairs, Busan Coast Guard, Busan, 606-080, Korea

**Division of Law, Korea Maritime University, Busan, 606-100, Korea

요 약 : 해상운송행위는 세계시장 단일화에 따라 그 중요성이 커지고 있으며 그와 더불어 해상운송행위를 대상으로 자행되는 해적 및 해상무장강도, 해상테러범죄가 국제사회의 이슈가 되고 있다. 이에 대해 IMO등 국제기구를 중심으로 국제법적으로 규제하려는 움직임이 지속되고 있다. 그러므로 해상운송행위를 저해하는 해적 및 해상무장강도, 해상테러를 해상안전범죄로 규정하고 각각의 개념과 법적 성격을 분석하며, 현재 대응제도의 문제점들을 지적하고 국제법적 규제강화방안을 제시하였다.

핵심용어 : 해상안전범죄, 해적, 해상무장강도, 해상테러

ABSTRACT : Along with unification of world market, marine transportation has become important for international community. At the same time, piracy, armed robbery and maritime terrorism which threaten marine transportation have been issued in international society. International organization like a IMO has continued to regulate maritime crimes by international law and regulation. Bearing in mind the importance of the issue, this article analyze maritime crimes covering piracy, armed robbery and maritime terrorism about definition and legal character and pointed out problems. Finally it suggest methods to enhance international regulation on them.

KEY WORDS : Maritime Safety Crimes, Piracy, Armed Robbery, Maritime Terrorism

1. 서 론

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%를 운반하는 생명선이며, 수출입 물동량의 99.7%를 해운에 의존하고 있는 우리나라에게는 더욱 그 중요성이 강조된다.

이와 같이 해상운송량이 증가하는 것과 더불어 선박을 대상으로 선박화물 및 재화, 심지어 선박을 탈취하는 해적행위가 최근 10년 사이 부쩍 늘어남에 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)에서 이를 관리하고 있다. IMB에서 관리하는 대상은 해적(Piracy)과 해상무장강도(Armed Robbery)로, 이들은 대상을 불문하고 해상운송의 특성상 하나의 운송행위에 종사하는 선박과 선주, 승무원의

상당한 국적으로 인한 관리소홀 및 규제법령의 부재를 틈타 범죄를 저지르고 있다. 예전의 해적이 영토확장, 제국확장을 위해 합법화된 군대였다면 오늘날의 해적은 경제적 이득을 목적으로 개인 또는 집단이 공해상에서 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 없다는 점이다. 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.

해상운송의 또 다른 위협중의 하나는 테러행위이다. 2001년 세계를 경악케 했던 9.11테러는 누구도 상상할 수 없었던 방법으로 미국의 세계무역센터와 국방부를 공격하여 4,685명의 인명피해와 220억 달러의 재산상의 피해를 초래하였으며 2005년 영국에서 발생한 7.7테러 또한 대중이 이용하는 지하철과 버스를 대상으로 사고당시 최소 37명이 사망하고 700여명의 부상자가 발생하였다. 이러한 테러는 테러집단의

*대표저자 : 민꽃별, minflo@daum.net, 051)403-0184

*민꽃별, minflo@daum.net, 051)403-0184

**이용희, yhlee@bada.hhu.ac.kr, 051)410-4395

의사가 분명하게 전달되고 세계적으로 이목이 집중될 수 있는 곳이라면 장소와 대상을 불문하여 세계 전역이 테러의 대상이 될 수 있는 잠재성을 갖고 있다. 그러므로 해상의 선박, 해안시설물, 항만 등도 안전지대가 아님은 자명하다.

이상에서 살펴본 바와 같이 현재 국제사회에서 해상운송안전에 대한 가장 큰 위협은 해적, 해상무장강도 및 해상테러라 할 수 있다. 해적을 인류공동의 적(*hostis humani generis*)로 규정한 1982년 유엔해양법협약(United Nation Convention for the Law of the Sea: 이하'1982년 유엔해양법협약'이라 함)²과 1985년 Achille Lauro호 사건을 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. 그러는 동안 해적행위는 1982년 유엔해양법협약 규정에 없는 해상무장강도라는 새로운 유형이 등장하였고 그 공격이 흉포화되고 있으며 해상테러집단 또한 그들의 자금조달을 위해 해적행위를 일삼고 있어 해적과 해상테러 구분이 불분명해지고 있다.

그러므로 본 논문에서는 해적과 해상무장강도, 해상테러를 해상안전범죄로 포괄하고 해상에서의 위협행위인 해상안전범죄를 효율적으로 관리하고 규제강화하는 방안을 제시하고자 한다.

2. 해상안전범죄의 국제법적 개념

2.1 해적 및 해상무장강도의 국제법적 개념

해적에 대한 역사가 언제부터였는지 명확하게 말하기는 어렵지만 3천년 보다 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 기술되었다.

국제법적인 개념은 1958년 공해협약 제15조에는 나타나 있으며, 그 내용은 다음과 같다.

해적행위란 다음 행위 중의 어떤 것을 말한다.

(a) 사유(私有)의 선박 또는 사유의 항공기의 승무원 또는 승객에 의한 사적 목적을 위해 범해지는 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

여기서 해적의 조건을 도출해보면 첫째 사적목적으로, 둘째 공해상에서, 셋째 타 사선 또는 타 항공기에 의해 행해진 행위이다. 재물을 불법적으로 취득하려는 의도는 필요적 요건이 아니다. 해적행위는 단순한 증오나 복수심에 의해서도 범행될 수 있기 때문이다. 뿐만 아니라 군함, 정부선박 또는 정부항공기의 승무원이 반란을 일으켜서 그 선박 또는 항공기를 지배하고 제15조에서 규정된 해적행위를 자행하거나(제16조) 선박 또는 항공기를 주로 지배하는 사람에 의해 제15조에서 언급된 어떤 행위를 범할 목적으로 사용하려고 기도되었을 경우, 또는 그 선박 및 항공기가 그러한 행위를 행하고 당해행위를 행한 사람의 지배하에 머무는 한 그 선박 또는 항공기는 해적선박 또는 해적항공기로 간주된다.(제17조) 이러한 1958년 공해협약의 정신은 1982년 유엔해양법협약 제101조부터 제103조에 그대로 계승되었다.

그러나 해적의 공격이 흉포화되고 그 대상을 연안에서 표박 또는 정박하는 선박으로 넓혀감에 따라 IMO총회는 선박에 자행되는 많은 위법행위들 중 내수에서 발생하는 것을 1982년 유엔해양법협약상의 해적과는 구분하여 해상무장강도로 분류하였다.

해상무장강도에 대한 국제법적 정의는 2001년 11월 IMO에서 채택된 "선박에 대한 해적 및 해상무장강도의 범죄조사를 위한 실무요령초안"에 처음으로 명문화되어 "해적에 해당하는 행위 이외에 어떤 국가의 관할권 내에서 선박 또는 그 선박의 인원이나 재산에 대한 모든 형태의 불법적인 폭력이나 억류, 약탈 또는 그러한 위협을 의미한다"고 정의하였다.

또한 해적공격에 대한 연간통계보고서를 발행하는 ICC IMB도 실제 해적공격의 3분의 2(2004년 239건의 공격 중 153건, 2005년 205건의 공격 중 137건이 해상무장강도에 의한 공격임)가 연안국의 관할권내에 정박중이거나 항해중인 선박을 대상으로 발생됨을 인지하고 통계목적으로 해적 및 해상무장강도에 대하여 "절도 또는 다른 범죄를 저지를 명백한 의도를 가지고 선박에 승선하거나 승선을 시도하는 행위와 그러한 행위를 촉진함에 있어 폭력을 사용할 의도로 또는 그

1) 1982년 유엔해양법협약은 1982년 채택되어 1994년 11월 16일 발효되었으며 2006년 3월 현재 149개국 이 비준 또는 가입하여 국제적 보편성을 확보하고 있다.

런 개연성을 가지고 선박에 승선하거나 승선을 시도하는 행위"라고 정의하여 1982년 유엔해양법협약으로는 오늘날 연안국의 관할해역 즉, 내수 또는 영해에서 발생하는 해상무장강도를 효율적으로 규제할 수 없음을 시사하고 있다.

2.2 해상테러의 국제법적 개념

우선 테러와 테러리즘에 대해 살펴보면 학자에 따라 테러는 심리적 상태를 강조하는 용어이고 테러리즘은 폭력적 행위를 강조하는 용어라 하여 양자의 구별을 시도하는 경우도 있지만 일반적으로 양자는 혼용되어 사용되는 실정이다.

테러리즘(terrorism)이란 용어는 그 개념이 광범위하고 다의적일 뿐만 아니라 제3세계국가들이 민족의 자결권 확보를 위한 자유전사들의 활동을 테러리즘의 일환으로 포함시킬 수 없다고 주장하고 있기 때문에 각종 국내 및 국제법률문서 등에서 일관성 있는 정의를 찾아볼 수 없다. 테러리즘의 기원인 라틴어 "terrere"는 심리적 위협을 의미하는 "놀라게 하다, 두려워하다"라는 뜻으로 1528년경 영어어휘목록에 편입된 것으로 알려져 있을 만큼 오래된 용어이다. 많은 학자들이 인용하고 있는 테러리즘에 대한 정의는 국제법학자 Arechaga가 정의한 것으로 "일반적 범죄와 달리 옛날에 존재하지 않거나 새로운 범죄의 형태가 아닌 전통적 범죄인 살인, 방화, 폭발물 사용, 수질오염, 통신매체 교란과 같은 것이며 그것이 새롭다는 것은 때로는 사회질서를 파괴하고 사회의 반응을 마취시키며 조직체에 비참함과 고통을 증대시키기 위하여 공포를 일으키고 무질서와 테러를 유도하는 계획적 의도를 갖는 것"이라고 정의하였다.

이에 대해 국제연합에서는 국제테러리즘이 확대되고 그 위험성에 대한 국제적 비판이 고조되자 1994년 결의 49/60을 통하여 테러리즘에 대하여 "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 없다"고 하였다. 그러나 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 국한하는 것이 국제법의 안정상 필요하다. 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.

해상테러 역시 일반적 정의를 찾는 것이 어려우며 해상테러를 최초로 규정한 국제협약인 IMO의 SUA협약 제3조에 해상테러에 대한 개념정의를 하고 있으나 해당범죄를 다음과 같이 나열하는 수준에 그치고 있다.

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 해서라도 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)나지 (바)호에 규정된 모든 범죄행위 또는 그 미수와 관련하여 사람에 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 삼가도록 강요할 목적으로 제1항의 (나), (다) 및 (마)호에 규정된 범죄를 범하겠다고 위협을 가하는 행위로서 문제의 선박의 안전운항을 위협에 빠뜨릴 가능성이 있는 위협을 가하는 행위

그러므로 1994년 UN결의 49/60의 테러리즘의 정의에서 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 아니며 이러한 불법행위 중 정치적 목적을 가지는 경우만을 해상테러행위라 하여 이를 정치적인 해적이라고 칭하는 학자도 있다.

3. 해적, 해상무장강도 및 해상테러에 대한 국제법적 규제제도

3.1 해적, 해상무장강도 및 해상테러 규제를 위한 국제적 규범

3.1.1. 1982년 유엔해양법협약

1958년 공해협약의 내용을 바탕으로 1982년 유엔해양법협약에서는 보다 발전되고 명확한 문구를 사용함으로써 해적행위를 규제하고자 하는 국제적인 의지가 절실했음을 보여준다.

모든 국가는 공해나 국가관할권 밖의 어떠한 곳에서라도 해

적행위를 진압하는데 최대한 협력하도록 규정하고(제100조) 있는데 이는 해적행위 진압을 위한 협력의무를 국제사회에 부과하기 위해 해적행위를 인류공동의 적으로 간주하고 보편적 관할권을 인정함으로써 그 진압에 실효성을 높이고자 하는 의도가 표현된 것 같다.

그리고 나포를 위한 임검권을 부여하여 해적행위에 종사하고 있는 혐의에 합리적인 근거가 있는 선박에 대해서는 또는 조약에 따라 간섭행위가 부여된 권한인 경우에는 군함은 해당선박이 그 국기를 게양할 권리를 가지는가를 확인할 수 있다. 이러한 규정은 군함 뿐만 아니라 군용항공기, 정부업무에 사용중인 것으로 명백히 표시되어 식별이 가능하며 정당하게 권한이 부여된 그 밖의 모든 선박이나 항공기에도 적용된다. (제110조)

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 기국에 대하여 나포로 인하여 발생한 손실 또는 손해에 대한 책임을 진다.(제106조) 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)

3.1.2. 1988년 SUA협약

Achille Lauro호 사건 후 이 사건에 관련되었던 이탈리아, 이집트, 오스트리아 등 3개국은 해상테러에 대한 협약의 제정을 주관하면서 민간항공기 납치방지관련 협약을 모델로 해상과 선박이라는 특수한 요소를 보완하여 초안을 작성하였고 1988년 3월 1일 로마에서 열린 협약채택외교회의에서 참가국의 만장일치로 SUA협약과 SUA협약 의정서를 채택하였다. 동 협약은 영구적으로 해저에 부착되지 않고 떠갈 수 있는 모든 형태의 선박을 적용대상으로 하고(제1조) 영해, 군도수역, 배타적 경제수역, 국제항행용 해협, 내수에서 일어난 테러행위에도 적용되며 이에 해당하지 않는 경우에도 협약당사국의 영토 내에서 범죄자 또는 범죄혐의자가 발견된 때에도 본 협약이 적용된다.(제4조 제2항)

해상테러행위에 대한 재판관할권은 의무적 관할권과 임의적 관할권으로 구분할 수 있는데 범죄가 행하여진 당시 자국의 국기를 게양한 선박에 대하여 또는 선박 내에서 행해진 경우(속지주의)와 범죄가 자국의 영해를 포함한 영토에서 행해진 경우(속지주의), 범죄가 자국민에 의하여 행해진 경우(속인주의)에 각 당사국은 재판관할권을 확립하기 위하여 필요한 조

치를 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) 각 당사국은 당사국의 영토내에 있는 범죄혐의자를 제6조 제1항 및 제2항의 규정에 의하여 재판관할권을 확립한 당사국 중 어느 국가에게도 인도하지 않는 경우에 제3조에서 규정한 범죄의 재판관할권을 확립하기 위하여 필요한 조치를 취해야 한다.(동조 4항)

테러범 처벌을 위해 선장의 권한에 대한 규정이 있다. 당사국 선박의 선장은 제3조에 열거된 범죄 중 어느 것을 범하였다고 믿을 만한 상당한 이유가 있는 자에 대하여 누구를 막론하고 타당사국에 그를 인도할 수 있다.(제1항) 선박기국은 선장이 인도하고자 하는 자를 신고 접수국의 영해를 진입하기 전에 그러한 자를 인도하고자 하는 의도와 그 사유를 접수국의 관계당국에 통보하도록 하여야 하며(제2항) 선장이 가지고 있는 범죄혐의에 관한 증거를 접수국의 관계당국에 제공하도록 보장하여야 한다.(제4항) 접수국은 동 협약이 인도문제를 야기한 행위에 적용될 수 없다고 간주할 만한 상당한 사유가 없는 한 그 인도를 수락하여 제7조(억류와 조사)의 규정에 따라 처리하여야 하고(제3항) 인도를 수락한 접수국은 다시 기국에 대하여 범죄혐의자의 인수를 요청할 수 있다. 기국은 그러한 요청을 고려하여 그 요청에 동의할 경우 제7조에 따라 처리해야 한다. 만약 기국이 그 요청을 거절할 경우 접수국에 대하여 그에 관한 사유의 진술을 제공하여야 한다.(제5항)

협약상의 범죄는 모든 당사국간의 현존 범죄인도조약상의 인도대상범죄에 포함되는 것으로 보고 향후의 범죄인 인도조약에서 이 범죄를 인도대상범죄로 하도록 하고 있다.(제11조 제1항) 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) 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) 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 동 협약 제6조에 의하여 관할권이 설정된 당사국은 범죄의 종류와 범죄가 그 영토내에서 발생하였는지의 여부를 불문하고 자국의 법령에 따라 기소를 위해 권한있는 당국에 지체없이 사건을 회부하여야 한다.(제10조 제1항) 그러나

SUA협약에서는 정치범불인도 원칙과의 관계에 대한 언급이 없다. 국제적으로 테러범과 같은 중대범은 정치적 동기를 가졌더라도 정치범 불인도원칙에서 예외를 인정한다고 하나 이는 명확하게 성문화된 국제법의 내용이 아니므로 테러범이 정치범을 주장하며 피납된 선박과 인명을 풀어주는 조건으로 도주로를 확보해줄 것을 요구하고 당사국에서 이를 수용하여 테러범의 안전을 비호할 가능성이 크다.

3.1.3. 1988년 SUA협약 의정서

1988년 3월 10일 SUA협약과 함께 대륙붕에 위치한 고정플랫폼의 안전에 대한 불법적 행위의 억제에 관한 의정서를 채택하였다. 대륙붕에 위치한 고정구조물상에서 또는 고정구조물에 대하여 의정서 제2조에서 규정하는 범죄 (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 위해할 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 경우가 행해진 경우에 SUA협약 규정을 준용한다(제1조 제1항)고 한다.

본 의정서가 적용되지 않는 경우에도 자국의 내수 또는 영해에 고정구조물이 위치하는 국가가 아닌 당사국의 영토내에서 범인 또는 범죄협약자가 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)

3.2 해적, 해상무장강도 및 해상테러 대응체제

3.2.1. 국제적 대응체제

3.2.1.1. 국제연합(UN)의 대응체제

UN헌장 제10조(총회는 이 헌장의 범위에 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 UN회원국 또는 안전보장이사회 또는 이 양자에 대하여 권고할 수 있다.)는 총회의 일반적 권능에 관하여 규정하고 있는데 국제관계의 거의 모든 분야를 포괄한다. 그리고 UN 안전보장이사회는 헌장 제12조(1. 안전보장이사회가 어떠한 분쟁 또는 사태와 관련하여 이 헌장에서 부여된 임무를 수행

하고 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 UN회원국에 마찬가지로 통고한다.)와 제24조 제1항(UN의 신속하고 효과적 조치를 확보하기 위하여, UN회원국은 국제평화와 안전의 유지를 위한 일차적 책임을 안전보장이사회에 부여하며, 또한 안전보장이사회가 그 책임하에 의무를 이행함에 있어 회원국을 대신하여 활동하는 것에 동의한다.)에 의하여 국제평화와 안전의 유지에 관한 1차적인 책임을 지므로 총회에 우선하여 테러문제에 대해 권고하고 조치를 취할 수 있다. 1994년 UN총회는 유엔결의 49/60을 통해 테러에 대한 일반적 정의를 시도하였으나 테러행위의 수단이나 대상이 되는 항공, 해상항해, 핵물질, 가스성폭약, 인질 등 특정의 폭력행위를 규제하는 방식으로 국제협약을 채택해오고 있으며 1996년 국제테러리즘특별위원회를 개설하여 “폭탄테러억제를 위한 국제협약” 및 “테러자금조달의 억제를 위한 국제협약”을 성안하였고 현재는 “핵 테러행위 억제 협약안”과 “국제테러리즘에 관한 포괄적 협약안”을 심의하고 있다. “핵 테러행위 억제 협약안”은 1998년 2월 동 특별위원회 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 남아프리카공화국 등 비동맹운동에 속한 국가들의 입장 차이를 좁히지 못하고 있어 “국제테러리즘에 관한 포괄적 협약안”의 성안여부에 관심과 역량을 집중하고 있는 실정이다. 본 협약안은 1996년 12월 제51차 UN총회에서 인도가 제출하여 2000년 9월 동 위원회가 포괄적 협약안에 대한 수정안을 제시하였다. 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 입장에서 서 있다.

테러범에 대한 불법적 행위에 관한 논의가 UN총회에서 이루어지던 것이 9.11테러 이후 안전보장이사회로 옮겨졌는데 이는 안전보장이사회가 국제간의 평화 및 안전을 유지할 중요한 책임은 안전보장이사회가 지고 있으며, 평화의 파괴에 대해 군대파견 등 강제조치를 결정할 수 있다는 내용을 명시하고 있는 유엔헌장 제7장(평화에 대한 위협, 평화의 파괴 및 침략행위에 관한 조치)상의 조치에 의한 결의를 할 경우 그 결의는 회원국에게 법적 구속력을 지니기 때문이며 또한 9.11테러를 자행한 테러범에 대해 강도 높은 비난을 하면서 본 사태에 대한 무력적 대응으로 UN헌장 제51조의 자위권

을 인정했고 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. 그 내용은 테러범 처벌, 테러자산 동결, 테러집단에 대한 은신처 제공 등 지원행위 금지, 관련법 제정 및 테러범죄수사 등을 의무적으로 수행하고 결과보고서를 90일 이내 UN대테러위원회에 제출하도록 규정하고 있다.

3.2.1.2. 국제해사기구(IMO)의 대응체제

1990년대 이후 해적문제가 국제적인 관심사로 떠오르면서 해적방지를 위한 국제적인 움직임이 시작되었고 1993년 5월 해사안전위원회(MSC) 제6차회기에 2개의 결의안이 채택되었다. 선박에 대한 해적과 해상무장강도에 대한 예방 및 억제를 위한 정부권고안(Recommendation to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships: 이하 ‘MSC/Circ.622’라 함)과 선박에 대한 해적과 해상무장강도 행위 예방 및 억제를 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. 선박에 대한 해적과 해상무장강도 예방 및 억제를 위한 정부에 대한 권고안(MSC/Circ.622/rev.1)은 선박에 대한 해적과 해상무장강도의 정확한 통계를 수집하는 관련 기관이나 정부들이 해당 통계를 형태와 지역, 공격유형, 정확한 지리적 위치와 범죄자 유형에 따라 공격의 성질을 평가하고 모든 관련당사국에 이해가능하고 유용한 형식으로 발행, 배포하는 것을 강제하는 내용이다. 선박에 대한 해적과 해상무장강도 예방 및 억제를 위한 선주, 선박회사, 선장과 승무원의 지침(MSC/Circ.623/rev.3)은 1999년 이후 2002년까지 3차례에 걸쳐 개정되었는데 해적과 해상무장강도 공격의 위험을 줄이기 위해 취해져야 할 단계들, 가능한 대응책, 미수 또는 기수 사건에 대해 관련 연안당국과 선적국의 해양행정부에 보고의 이행을 내용으로 한다.

1992년 8월에는 ICC IMB주관으로 IMO 및 국제해사위성기구(International Marine Satellite Organization: 이하 ‘INMARSAT’라 함) 등의 지원을 받아 해적신고센터(Piracy Reporting Center: PRC)를 개설하였고 선박에서 버튼을 눌러 선박별 디지털 선택적 호출방식 기기(Digital Selective Calling: DSC)나 INMARSAT장비를 통해 발신할 수 있는 조난신호의 한 종류로써 “해적/해상무장강도 공격”을 포함시켰다. 또한 해적, 해상무장강도에 의한 선박나포를 예방하고 나포 후 위치추적을 위해 1999년에는 해상에서의 인명의 안전에 관한 협약(International convention for the Safety of Life at Sea: 이하 ‘SOLAS’라 함) 제5장을 개정하여 500톤 이상 모

든 선박과 국제항해에 종사하는 선박은 2004년 7월 1일 이후의 최초선박안전검사일과 2004년 12월 31일 중 빠른 시일 내에 선박자동식별시스템(Universal Ship-borne Automatic Identification System: 이하 ‘AIS’라 함)을 설치토록 하였다.

2001년 3월에는 IMO 주관으로 싱가포르에서 “해적방지를 위한 전문가회의”가 개최되었다. 각국의 해적피해 방지대책 및 공조체제 이행실태를 점검하고 평가하기 위해 “해적방지를 위한 정부 및 선사에 대한 권고사항”에 따른 각국의 해적 대응책 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 토론했었다.

선박 및 해상보안에 대한 재인식의 계기는 단연 2001년 9.11테러사건이었다. 이 사건 이후 IMO에서는 선박보안을 위해 많은 결의안을 채택하였는데 2002년 12월 IMO 외교회의에서는 1974년 SOLAS의 109개 당사국 등이 참석하여 해상보안을 강화하기 위해 기존의 SOLAS 제11장을 개정하고 해상화물운송선박 및 항만시설에 대한 해상테러에 대비하기 위한 해상보안규칙(International Ship and Port Facility Security Code: 이하 ‘ISPS Code’라 함)을 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 의무사항을 규정하고 있다. 선박과 항만이 조약에 따라 보안을 확보하고 정부는 선박에 국제선박보안증서(International Ship Security Certification: ISSC)를 발행하는 한편, 승인된 보안계획을 가진 항만은 IMO에 통보하여야 한다.

2001년 11월에는 IMO총회에서는 해상테러방지를 위한 대책 및 절차결의서(Rec.A.924(22))를 채택하고 해상테러 대응통신시스템인 선박보안감시시스템(Ship Security Alert System: SSAS)를 설치토록 합의하였다. 본 장치는 선박에 해적 및 해상무장강도, 해상테러 등 긴급 상황이 발생했을 때 선박의 선교와 선장실 등에 숨겨진 버튼을 누르면 2분 이내에 선명과 시간, 위치 등의 선박정보를 육상의 관계기관 및 선사에 인공위성을 통하여 전달하여 구조요청이 되는 장비로 보다 정확하고 빠르게 위험상황에 대처할 수 있도록 고안되었다. 본 장비는 2003년 5월 MSC 77차 회기에서 성능표준안이 최종 마련됨에 따라 2004년 7월1일 이후에 건조되는 모든 국제 항행 여객선 및 500톤급 이상의 모든 화물선, 그리고 이동식 연안시추장비(Mobile Offshore Drilling Units: MODU)에는 반드시 탑재되어야 하고, 현존선의 경우에 여객선, 유조선, 가스 등 화물선은 2004년 7월 1일 이후 첫 검사 시까지 탑재해야 하며, 기타 500톤 이상의 화물선 및 MODU는 2006년 7월 1일 이후 첫 검사 시까지 탑재토록 규정되었다.

전통적으로 개별국가에서 자국항만에 입항하는 외국선박에 대하여 국제협약기준 준수여부를 엄격히 확인하고 기준미달

시 출항정지 등 강력한 통제를 행하던 항만국통제(Port State Control: 이하PSC'라 함)도 지역별 PSC기구를 설립하라는 IMO의 권고에 따라 1982년 유럽의 Paris MOU, 1994년 아·태지역의 Tokyo MOU등이 설립되었고 해상보안을 중요시하는 국제추세에 따라 이를 강화하기 위해 선박의 기국을 평가하고 등급을 부여하고 있다. 우리나라가 소속된 Tokyo MOU에서는 2002년에는 국제안전관리규약(International Safety Management Code: ISM Code)을, 2003년에는 Bulk선박에 대한 중점점검을 실시하였고 2004년 하반기부터는 ISPS Code에 대한 중점점검을 실시하고 있다.

Table 1. PSC 위원회별 기국평가제도 현황

구분	아·태 (Tokyo MOU)	미국(USCG)	유럽 (Paris MOU)
평가 방법	출항정지율에 따라 Black-Grey-White List로 구분	입항선박별로 Boarding Priority Matrix에 따라 점수를 산정	출항정지율에 따라 Black-Grey-White List로 구분
평가 대상	3년간 출항정지율	기국, 선급, PSC이력 등	3년간 출항정지율
제재 조치	우선점검실시	별점에 따라 입항전 점검 또는 의무화 또는 입항거부	불량선박정보를 EU에 제공→ 입항금지(EU)

IMO 결의안에 의한 해상보안 강화조치뿐만이 아니라 해상 테러로 인해 증가하는 위협에 법적 규제를 강화하기 위해 2005년 10월 10일 IMO주관의 런던 외교회의에서는 SUA협약에 대한 실질적인 개정안(Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation)을 채택하였다.

우선 SUA협약 제3조 범죄의 정의를 확대하여 테러관련 모든 국제협약상의 공격을 유지할 행위를 저지를 사람이라는 것을 알고 또는 그러한 사람이 범죄기소를 면하는 것을 조력할 의도로 그러한 사람을 고의적이고 불법적으로 수송하는 경우를 본 협약의 범죄를 저지른 것으로 하였다. 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 해당범죄를 저지른 자연인 뿐 아니라 법인도 민·형사, 행정적 책임을 지도록 하였다.

또한 해상 승선·검색 규정을 신설하여 테러 및 대량살상무기(Weapons of Mass Destruction: WMD) 운송 혐의선박에 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 선

박의 기국이 동의하여야 실시할 수 있으며, SUA협약 당사국은 협약의 서명 또는 비준시 포괄적으로 승선·검색에 동의할 수 있다. 승선검색하는 동안의 모든 무력은 그 상황에서 최소한의 정당하고 필요한도를 초과해선 안되고 부당한 승선검색 또는 해당조치들이 불법적이며 정당하게 요구된 범위를 초과하는 경우에 대한 보상과 관련된 조항이 포함되어 있다. 게다가 본 협약에 열거된 범죄가 정치범 또는 정치적 동기에 유발되었다는 이유만으로 범죄인인도의 대상에서 제외되지 않는다고 하여 테러범 체포, 유치, 인도에 대한 법적 기준을 강화하였다. 새로운 SUA협약은 2006년 2월부터 1년간 서명을 위하여 당사국에 개방될 예정이고, 12개국 이 비준한 후 발효된다.

3.2.1.3. 아시아지역의 대응체제

2000년 3월 동경회의에는 ASEAN 10개국과 한국, 중국, 일본, 스리랑카, 방글라데시, 인도 및 IMO, ICC 등 12개 단체가 참석하여 해적퇴치를 위한 관계당국 및 민간단체간 국제회의를 개최하여 “동경선언(Tokyo Appeal)”을 채택하였다.

이 선언에는 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 재결 의하는 내용을 담고 있다.

동년 4월에는 한국, 중국, 일본 등 아시아국가 15개국을 중심으로 해상정책기관 담당관회의와 연안경비청장회의가 열렸다. 해상정책기관 담당관회의에서는 표준행동계획(Model Action Plan)을 채택하여 선박에 대한 해적 및 해상무장강도로부터 인명과 선박의 안전을 도모하고 피해를 최소화하기 위해 선박의 자기보호대책의 하나로 선박보안계획을 수립하고 이행토록 하였고 최근의 흉포화, 조직화 성향의 해적 및 해상무장강도 공격에 대처하기 위해 새로운 자기보안대책을 수립, 이행할 것을 촉구하고 피해선박의 보고의무 및 각국의 대응책, 정부간의 협조 및 국제연락망 수립, 관련 정보의 분석을 내용으로 한다.

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. 그리고 2004년 11월 동경회의에서 IMO의 지역협정체결 권고에 따라 “아시아에서의 해적과 해상무장강도 행위에 대응하는 지역협정(Regional Cooperation Agreement on

Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: ReCAAP)"이 체결되어 2005년 2월 28일부터 수탁국인 싱가포르에 서명을 위해 공개되어 있으며 10번째 국가가 비준서를 제출하는 날로부터 90일 후에 발효될 예정이다. 현재 싱가포르, 일본, 라오스, 캄보디아가 동 협정에 서명(Sign)하고 있다. 본 협정은 1982년 유엔해양법협약상의 해적의 정의뿐만 아니라 해상무장강도에 대한 정의규정을 다음과 같이 삽입함으로써 아시아지역 대부분의 해적행위를 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

해적관련 정보교환과 협정국간 24시간 유기적인 정보연락망 구축 및 운영을 촉구하며 협정의 효과적 이행을 위한 국제기구인 해적정보공유센터(Information Sharing Center: ISC)를 싱가포르에 설치 운영토록 하였다.

3.2.2. 국내적 대응체제

2003년 해양수산부에서는 해적피해방지 대응요령 책자를 발간하였고 9.11테러 이후 고조되는 해상안전범죄에 대한 인식의 일환으로 1988년 SUA협약 및 그 의정서를 비준하여 2003년 5월 17일 법률 제6880호 "선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률"로 공포하여 해상에서의 불법행위를 포괄하는 국내법을 마련하였다. 그리고 SOLAS 제5장의 개정으로 AIS를 구축하기 위해 5년간(2000-2004) 총 66억원을 투자하여 총 22개소의 AIS중계기지국, 운영시스템, AIS전국통합망을 구축하였다. 또한 IMO의 PSC강화 및 ISPS Code의 도입에 따라 국제기준에 미달하는 외국선박에 대한 PSC를 강화하기 위하여 PSC 전담인력을 확충하고, 보안심사원 양성교육, 국내 시행규정을 제정하고 기준미달선박에 대한 우선점검제도를 활용함으로써 불량선박에 대한 점검을 철저히 시행하며 미국을 중심으로 해상운송과 항구를 테러의 위협으로부터 보호하는 컨테이너구상(CSI: Container Security Invitation)에 참여하고 있다.

이 밖에도 해양안전종합정보시스템(GICOMS)구축계획('02~'08, 총사업비 110억원)에 따라 위치추적시스템(VMS)을 구축해 전 세계 해역에서 운항하는 국적선 및 원양어선의 위치를 센터요원들이 24시간 모니터링하여 해적 출몰이 잦은

말라카해협 운항선박의 안전을 집중적으로 관리하고 기상정보·항행안전정보 등을 제공하며 해적 및 해상테러에 대응하기 위해 설치된 선박보안감시시스템(SSAS)의 경보신호를 수신하고 싱가포르에 있는 해적정보공유센터(ISO)와의 국내 연락망(Focal Point) 역할도 수행하여 해적 및 테러 정보를 신속하게 입수, 국내 관련기관 등에 전파하여 신속한 조치가 이루어지도록 추진하고 있다. 또한 4월 4일 소말리아 해역에서 발생한 동원수산 소속 원양어선 제628 동원호 피랍 사건을 계기로 VMS를 통한 선박위치추적에는 성공했으나 사건 발생 자체를 조속히 파악하는데 어려움을 겪었다는 점을 감안하여 선박안전법을 개정해 원양어선과 상선에 보안경보신호시스템(SSAS) 설치를 의무화할 예정이다.

4. 해적, 해상무장강도 및 해상테러의 국제적 규제강화방안

4.1 해적, 해상무장강도 및 해상테러 규제의 문제점

4.1.1. 1982년 유엔해양법협약상 해적개념의 한계

1982년 유엔해양법협약에서 해적은 "인류공동의 적"으로 간주되어 어느 나라의 군함 또는 정부선박도 공해상에서 이를 나포하고 자국의 국내법에 의거하여 처벌할 수 있으나 IMB의 보고서에 따르면 해적행위의 대부분을 차지하는 해상무장강도는 연안국의 영해 및 군도수역내에서의 공격행위로 연안국만이 관할권을 갖기 때문에 국제적인 규제가 불가능하다.

2002년 7월에 일본에서 개최된 "해적 및 해상무장강도 억제를 위한 아시아지역협정 성안을 위한 전문가회의"에서는 1982년 유엔해양법상의 해적정의를 그대로 인용하였고 해상무장강도에 대해서는 별도 규제대상범죄로 정의함으로써 해상무장강도에 대한 처벌법규의 기틀을 마련하였다. 그러나 동 협약은 한국을 포함한 아시아지역 16개국의 지역협정이므로 그 적용범위도 16개국에 한한다. IMO는 각 지역별로 지역협정을 체결하도록 권고하였으나 각 지역협정이 통일성을 갖기란 쉬운 일이 아니며 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.

4.1.2. 해적 및 해상무장강도의 사법적 처리

해적은 1982년 유엔해양법협약에 의해 어느 나라의 군함 또는 정부선박도 이를 나포하고 자국의 국내법에 의거하여 처벌할 수 있으나 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 은신하며 노획물이 거래되는 위험지역 인접국에서 이들을 나포하고 처벌하는데 적극적으로 나서야 한다. 그러나 현

실적으로 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 있고 테러집단 및 반정부 단체에서 활동자금 충당을 목적으로 해적 및 해상무장강도행위를 자행하기도 하므로 연안국의 적극적인 대응이 어려운 현실이다. 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 지나지 않으며 1982년 유엔해양법협약에서 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 처벌법 규율비로 처리되지 못하거나 연안국의 치안능력 부족 및 자의로 처벌하지 않는 경우를 방지하기 위해 해적 및 해상무장강도 처벌규정을 국내 입법화하는 의무규정을 국제협약에서 명시해야 하며 국제협약(양자조약 또는 다자조약)에 의한 국가간의 공동감시와 협조를 통해 위험지역 인접국의 치안 및 법집행 능력을 보조하고 배양토록 해야 한다.

4.1.3. 관할권 제한으로 대응공백 야기

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 창설된 나포권에 의해 인접국가에서 해당 선박을 나포할 수 있으나 해상테러에 대한 적극적이고 신속한 대처가 되지 못하는 한이다. 게다가 오늘날 대부분의 선박이 국제적으로 세금부담이 적은 파나마, 리베리아 등으로 편의치적되어 있는 것 또한 해상테러에 적극 대처할 수 없는 하나의 요인이다. 편의치적 제도는 국가재정 충당이 목적으로 선박안전에 대한 관심은 2차적인 문제이므로 해상테러에 적절히 대처할 수 없다. 대부분의 국제법학자들이 SUA협약의 '기소 또는 인도'의 원칙에 의해 테러에 대하여 준보편적 관할권이 인정된다고 하지만 '기소 또는 인도'의 원칙이 국가간에 제대로 이행되지 않는 것에서 준보편적 관할권이 위협을 받는다. 이는 해상테러가 국제범죄나 인류공동의 범죄가 아닌 일반범죄로 규정되어 있기 때문이다. 그러므로 1982년 유엔해양법협약의 해적과 같이 공해상에서 테러에 대한 보편적 관할권을 인정하고 테러대상선박을 어떤 국가의 군함 및 정부선박도 나포할 수 있도록 하여 해상테러에 대하여 신속한 조기 대응이 이루어질 수 있도록 해야 한다. 단, 기국주의원칙에 위배될 소지와 나포권의 남용을 막기 위하여 나포권 행사요건을 강화하여야 할 것이다.

4.1.4. 해상테러법의 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 있다. 그러므로 재판관할권이 있으나 테러범을 기소하지 않을 경우 또는 재판관할권이 없는 연안국에서는 앞에서 살펴본 '기소 또는 인도'원칙에 따라 재판관할권이 설정된 타 당사국에 테러범을 인도하여 처벌되도록 해야 한다. 그러나 SUA협약의 '기소 또는 인도'원칙이 제대로 이행되지 않는 것이 현실이며 설사 동 원칙이 예외없이 지켜진다고 하더라도 SUA협약에서는 테러범의 처벌에 대하여 연안국에서 권한있는 당국에 회부하도록 규정하고 있으나 이는 법원에 기소하면 협약의 의무가 이행되므로 테러범을 실제 형사처벌하는 것을 의무화하고 있지 않다.

테러지원국이 테러를 사주하고 지원하는 경우도 마찬가지이다. 테러를 지원하고 비호하는 해당국가에 대해 유엔안전보장이사회의 결의를 통해 국가책임을 물을 수는 있으나 테러지원국가의 정책이 바뀌거나, 전쟁을 통해 해당 국가를 전복하지 않는 한 효율적인 테러규제가 어렵다. 그러므로 실제 행위자인 그러한 명을 받은 공무원 또는 테러조직에 대한 처벌을 명확히 하기 위해서는 국제협약상 재판관할권의 우선순위를 정하고 "권한있는 당사국의 형사법에 의한 처벌의무"를 규정하여 테러범에 대한 처벌의 예외가 없도록 해야 한다.

4.2 해적, 해상무장강도 및 해상테러에 관한 규제강화방안

4.2.1. 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 서로 유사성을 띄어가고 있다. 그리고 1982년 유엔해양법협약의 적용대상에 포함되지 않아 국제적으로 통일된 규제법령이 없는 해상무장강도의 등장으로 해상운송행위는 큰 위협을 받고 있다. 그러므로 해적, 해상무장강도, 해상테러를 포괄하는 해상안전범죄에 대한 효율적인 협약을 제정하여 세계무역과 국제해운산업의 경제적 손실을 예방하도록 해야 한다. 그리고 동 협약에서 각 범죄에 대한 재판관할권을 설정하여 대응공백을 최소화하고 국제사회의 법집행력을 강화해야 한다. 새로운 협약에서 규제하여야 하는 해상운송안전에 대한 범죄는 아래와 같다.

가. 부정부패

말레이시아 고위당국자의 연동에 의하면 항만당국이나 관료에 의한 금품강요나 기타 부정부패행위가 해적행위 중 가장 비용이 많이 든다고 한다. 이 같은 선박에 대한 부정부패행위는 1인당 국민소득이 낮고 정부의 부패가 심한 방글라데시, 인도네시아, 필리핀에서 대부분 발생하고 있다. 부정부패

의 주요형태는 금품강요와 범죄조직과의 결탁이다. 금품강요의 예를 들면 항만관료가 외국적 선박을 해양오염이나 해상안전법 위반으로 단속하고 벌금이나 뇌물을 지불할 때까지 출항금지시키는 것이다. 선박은 하루 운항지연으로 최소한 만불 이상의 비용을 손해보기 때문에 운송인이나 화주는 벌금이나 뇌물을 지불하더라도 조속히 출항하기를 원한다는 약점을 악용하고 있다. 또는 범죄조직과 결탁하여 선박에서 해적 또는 해상무장강도 신고시 연안 항만당국이 응답하지 않거나 체포된 해적 또는 해상무장강도를 구금하지 않고 풀어주는 경우이다. 부패한 정부관료가 이들과 결탁하여 해적 및 해상무장강도 행위를 조장하거나 비호하고 그 노획물을 공유함으로써 자신들의 부를 축적하고 있기 때문이다.

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 발효되어 있다. 동 협약은 뇌물을 제공받는 정부관료에 의해 저질러지는 범죄행위인 수동적인 뇌물수령과는 대조적으로 일부 국가에서의 능동적인 부정부패, 능동적인 뇌물공여를 범죄행위로 다루고 있다. 그러므로 해상운송행위를 저해하는 정부관료의 부정부패행위도 동협약에서 규제하는 범죄행위에 포함된다고 할 수 있다. 그러나 테러와 같이 테러에 대한 단순지원도 테러행위와 함께 그 처벌대상으로 넓혀가는 것이 국제적 추세이므로 해적과 해상무장강도행위를 조장하고 지원하는 정부관료세력에 대하여도 해적과 해상무장강도의 규제법령의 테두리안에 포함시키는 것이 효과적이라고 생각한다.

나. 해상무장강도

해상무장강도는 1982년 유엔해양법협약에서 규제하는 공해상의 해적이 아니라 연안국의 관할권내에서 접안, 정박, 항해 중인 선박을 대상으로 운송 중인 화물이나 선내의 금, 승무원이 소유한 값비싼 물건들을 대상으로 하며 선박피납시에도 대량인명살상행위가 없이 거액의 돈을 요구하기 위한 인질로 활용할 뿐이다. 무기도 대형해머나 쇠지레 등이 사용되며 대개 아프리카, 동남아시아국가 등지에서 불안한 국내정세를 틈타 성행한다. ICC-IMB의 해적 및 해상무장강도 발생에 대한 연간 통계보고서에서 따르면 전체 신고건수 중 64%가 해상무장강도에 의한 공격이나 전통적으로 연안국의 관할권내에서 발생하는 범죄는 주권불가침 원칙에 따라 해당 연안국만이 관할권을 행사할 수 있지만 해상무장강도 발생국가의 치안이 정립되어 있지 못하고 국제적으로 해상무장강도가 해상운송행위에 대해 무시할 수 없는 위해요소가 되고 있으므로 국제적으로 규제를 강화할 필요가 있다.

다. 해적

1982년 유엔해양법협약상의 해적을 말한다. 즉 공해상에서의 해적행위라 규정할 수 있는데 공해나 국제항행용 해협에

서 항해 중인 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. 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.

또한 해적 및 해상무장강도행위와 해상테러행위는 각각 1982년 유엔해양법협약과 SUA협약에서 달리 규제하고 있으나 현재의 IMO와 IMB의 보고체제하에서는 이들이 구분되지 않고 있는 실정이기도 하다. 2000년 IMB의 해적 및 해상무장강도에 관한 연간통계보고서에서는 해적뿐만이 아니라 해상테러에 대한 공격을 접수하여 통계화한 적이 있다. 해적공격으로 인한 사망자 72명중에 17명은 미국군함 Cole호 자살 폭탄테러에서, 40명은 필리핀 여객선의 폭탄테러로 사망하였으므로 순수한 해적공격으로 인한 사망자는 15명이라고 발표한 것이다. 또한 해적, 해상무장강도와 함께 해상테러에 대한 국제사회의 대응책이 해상보안확립이라는 목적 아래 IMO 등을 중심으로 ISPS Code, SSAS 등 관련 규정이 동등하게 적용되고 있다. 해적, 해상무장강도가 경제적 목적에 따른 것과 달리 해상테러는 정치적인 목적에 국한되지만 해상보안관련 범죄와 공격을 하나의 협약에 포괄하고 세부적인 내용은 별도의 장(Chapter)으로 규정하는 것이 효율적이라고 생각한다.

4.2.2. 해상안전범죄에 대한 범집행력 강화

동남아시아 국가의 범집행능력은 말레이시아가 최근 자국의 범집행 효율을 증진시켰으나 대체적으로 불충분하다. 해상안전범죄에 대해서는 항공감시와 추적이 중요 수단이라고 할 수 있으나 동남아시아 많은 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 문제를 해결할 수 있다. 인도네시아와 말레이시아, 싱가포르에서는 양자협정을 통해 반(反)해적 합동순찰과 정보공유를 추진하고 있다. 1992년 인도네시아와 말레이시아의 양자협정은 말라카해협에서의 공동순찰을 위해 해상운영계획팀(Maritime Operation Planning Team)을 설립하였고 1994년 말레이시아와 필리핀의 양자협정은 해적에 대한 순찰과 순찰을 통한 정보수집을 목적으로 한다.

5. 결 론

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. 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 하며 해적다발지역인 인도네시아, 필리핀군도국가에서 지역협정을 맺어 자국의 영해에서 타국의 군함이나 정부선박 및 항공기가 추적권을 행사할 수 있도록 하는 것도 고려할 수 있는 대안으로 생각한다.

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.

해적은 현재 1982년 유엔해양법협약상의 내용에 따라 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 해적, 해상무장강도, 해상테러범 처벌에 대한 국내법의 모델을 제시하고 권고해야 한다. 그리고 국제해양경찰기구와 같은 전담기구를 창설하여 해당 범죄를 묵인하고 처벌하지 않는 국가에 대한 국제적인 압력은 물론 해상안전범죄의 예방을 위해 해적, 해상무장강도뿐 아니라 해상테러를 포함한 해상안전범죄를 최종적으로 관할토록 하여 해상안전범죄를 규제하는데 일말의 공백이 없도록 해야 한다.

국제사회는 세계화를 통해 공동번영과 발전을 도모하고 있으며 그 경제활동의 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 있고 해상무장강도는 연안국의 관할권내의 해적행위로 1982년 유엔해양법협약상 해적과 구분하기 위해 새롭게 등장한 범죄유형이다. IMB보고서 따르면 해적행위의 64% 이상이 연안국의 관할권내에서 발생되고 대부분이 국내치안이 불안하고 빈곤한 동남아시아와 아프리카국가에서 다발한다. 그리고 정부관료에 의해 해적 및 해상무장강도 행위가 비호되고 그들의 부를 축적하는 수단으로 악용되기도 하지만 이들에 대한 규제는 전적으로 연안국의 관할권만이 인정되고 있어 규제의 어려움이 있다. 그러나 해상운송행위에 관여하는 선박, 선원, 화물의 국적이 다양하고 상이한 점을 고려할 때 일국의 관할권내의 해상무장강도와 정부관료의 부정부패에 의한 해적행위라 할지라도 국제적으로 규제해야 한다.

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

해적과 해상테러규제를 위한 국제법이 개별적으로 존재하는 가장 큰 이유는 해상테러의 정치적인 성향 때문이었다. 그러나 해적과 해상테러는 많은 면에서 특히 선박역류와 납치를 자행하고 그 원인도 경제적 빈곤, 정치적 불안정, 침투용이한 국가간의 경계와 비효율적인 법집행 등 유사성을 띤다. 게다가 해적방지를 위한 AIS제도 및 ISPS Code의 도입 등을 포함한 IMO의 대책이 해상테러 예방대책이기도 하다. 또한 해적행위가 해상테러 수준으로 점점 흉포화되고 있으며 해상테러집단이 그들의 활동자금을 충당할 목적으로 해적행위를 자행하기도 한다. 그러므로 해적, 해상테러에 대한 국제적인 규제를 하나의 국제협약으로 포괄하여 강화해야 한다.

국제적으로 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 고

유의 주권을 보장하고 개인의 인권을 침해하지 않도록 주의해야 한다. 기존의 해적행위뿐 아니라 문제시되는 정부관료의 부정부패와 해상무장강도를 포함하고, 이들에 대한 개별적 대응으로 부정부패는 연안국에서, 해상무장강도는 연안국에 우선적 관할권을, 해적과 해상테러는 국제항행용해협과 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 사건발생 보고를 의무화하도록 하여 해상안전범죄에 대한 법적 관할권 설정에 예외가 없어야 한다.

참고 문헌

- [1]김선표, 「해적억제를 위한 아시아지역협력협정 성안회의」, 국제법 동향과 실무 Vol.1 No.2 통권 제2호, 외교통상부 조약국, (2002.10).
- [2]김영구, 《한국과 바다의 국제법》, 서울 : 21세기북스, (2004).
- [3]김정현, 「해상 테러리즘 방지를 위한 한국 해군력의 역할 연구」, 해양연구논총 제28집, 해군사관학교 해군해양연구소, (2002. 6).
- [4]김한택, 「국제법상 해상테러범죄의 규제」, 강원대학교비교법학연구소, (1994.6).
- [5]김현수, 「해적행위의 국제적 규제에 관한 연구」, 해양전략연구논집, 제3집, 해군대학 해양전략연구부, (2002.1).
- [6]박홍권, 「Globalization과 항만Security」, Container정보 통권 제22호, 한국컨테이너부두공단, (2003.6).
- [7]신경엽, 「테러리즘에 대한 국제법적 규제에 관한 연구」, 경희대학교 박사학위논문, (2002).
- [8]신의기, 《테러리즘 관련법제 정비방안》, 서울 : 한국형사정책연구원, (2002).
- [9]신의기, 「해상테러억제를 위한 로마협약에 관한 일고찰」, 형사정책연구소식 제33권 한국형사정책연구원, (1998.3).
- [10]신창훈, 「해상테러리즘(maritime terrorism)의 규제와 방지에 관한 국제법 동향과 우리나라의 대응방향」, 서울국제법연구 제11권 제2호 통권21호, 서울국제법연구원, (2004. 12).
- [11]양희철, 「해상테러에 대한 국제법적 고찰」, 경희대학교 석사학위논문, (1998).
- [12]조원래, 「해상테러리즘과 해적행위에 관한 연구」, 한남대학교 석사학위논문, (2003).
- [13]최동현, 「해운, 항만산업과 테러리즘 I」, 해양한국 통권 제343호, 한국해사문제연구소, (2002.4).
- [14]최석운·이윤철·홍성화·박정기, 「해적행위에 대한 법적 책임과 대응방안」, 한국항해항만학회지. 제29권 제1호 통권 제97호, 한국항해항만학회, (2005. 2).
- [15]해양수산부, 《해양개발기본계획》, (2000).
- [16]해양수산부, 《2002-2003해양수산백서》, (2004).
- [17]해양수산부, 《2004년도 해양수산통계연보》, (2005).
- [18]해양수산부, 《2003 해적홍보책자》, (2003.7).
- [19]한국해양연구원, 《유엔해양법협약 개정에 대비한 대응방안 수립연구》, (2005.3).
- [20]한국해양연구원, 《유엔해양법협약 대응체제 구축을 위한 분야별 전략수립 연구》, (2002.12).
- [21]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).
- [22]Antonio Cassese, 《International Law》, Oxford: Oxford University Press, (2005).
- [23]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).
- [24]Dana Dillon, 「Maritime Piracy: Defining the Problem」, SAIS Review Vol. XX V No.1, Winter-Spring (2005).
- [25]<http://app.sprinter.gov.sg/data/pr/2005042801.htm>.
- [26]ICC IMB, 「Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January - 31 December 2003」, (2004.5).
- [27]ICC IMB, 「Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 1 January - 31 December 2004」, (2005.8).
- [28]IMO, 「Focus on IMO」, (2000.1).
- [29]Peter Chalk, 「Action urged against maritime piracy」, Jane's Intelligence Review Vol.13 Part 8, (2001).
- [30]Peter Chalk, 「Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia」, Studies in Conflict and terrorism, (1997.3).
- [31]PROTOCOL OF 2005 TO THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION
- [32]Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, (2004).
- [33]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).
- [34]Zou Keyuanm, 「Piracy at sea and China's respoese」, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, (2000.8).