

論文

해양안보의 환경변화와 해양경찰의 대응방향

한국해양수산개발원
조 동 오 연구위원

I. 해양안보의 의의
II. 해양안보의 국제환경변화
III. 해양안보의 국내환경변화
IV. 해양경찰의 대응방향

I. 해양안보의 의의

○ 많은 해양전문가들이 해양은 인류에게 남은 마지막 자원의 보고로 여기고 21세기를 신해양의 시대로 정의하고 있음. 또한 UN도 1998년을 해양의 해(YOTO)로 지정한 후, 해양의 중요성을 강조하고 해양자원의 보호 및 보전에 심혈을 기울이고 있음.

○ 과거 해양은 단순한 해상교통로 및 군사적 목적에서 그 중요성이 강조되었으나, 산업 및 경제의 발전, 과학기술의 발달, 그리고 사회 및 문화의 발전에 따라 그 중요성이 다양해지고 있음.

○ 오늘날 해양이 인류에게 주는 혜택은 지구적인 환경, 생태, 자원 면에서 그 중요성이 더해가고 인류의 생존에 절대적임이 증명되고 있음. 해양이 인류의 생존을 가능케 하는 가장 큰 혜택은 온도 조절과 산소공급임. 대양의 해류는 낮은 온도의 심해와 높은 온도의 표층을 흐르면서 해수의 온도조절을 통해 지구 대기온도를 조절하고 있음. 최근 유럽의 잦은 한파는 지구온난화에 의해 멕시코만류에 의한 적도 부근으로부터의 따뜻한 해수의 양이 유럽 지역까지 종전처럼 공급되지 않는다는 과학적인 주장이 있음 (Times, 2005. 12. 12).

○ 해양의 플랑크톤은 지구상 이산화탄소의 75%를 흡수하여 총 산소의 75%를 생산하고 있어 인류 생존에 필요한 필수적인 생태계를 만들고 있음. 그러나 최근 대형 오염사고 및 수질오염으로 이들 플랑크톤의 생태적 기능이 저하되고 있음.

○ 해양은 인류의 생존에 필수적인 생태계를 조성해줄 뿐만 아니라 많은 량의 단백질과 석유·가스 자원을 공급하고 있으며, 향후 과학기술의 발달과 더불어 광물자원을

포함하여 많은 혜택을 줄 것으로 예상하고 있음. 이에 따라 세계 주요 해양국가들은 자국 관할해역과 세계 해양자원의 보호를 위한 정책을 강화하고 있음.

○ 해양안보(ocean security)란 해양이 개별 국가 및 인류에게 주는 혜택을 보호하고 안전한 상태로 확보하는 것인바, 이를 위한 전문적이고 효율적인 집행수단의 확보를 필수요건으로 하고 있음.

○ 해양안보는 종전의 국방안전을 위한 군사적 안보(military security)에서 최근 해상교통안보(maritime transportation security), 해양환경안보(marine environment security), 해양생태계안보(marine ecology security), 해양자원안보(marine resources security) 등으로 그 범위가 점차 확대되고 있음.

○ 종전 군사적 안보만이 중요시 되던 시대에는 해군(navy)이 그 역할을 충분히 수행하였으나, 시대의 흐름과 해양안보의 다양성이 진전됨에 따라 군사적 안보 이외의 해양안보를 담당하는 집행수단 및 조직이 필요로 하는바, 미국, 캐나다, 호주, 일본 등 주요 해양국가의 안보전담기관(Coast Guard)이 그 예임.

II. 해양안보의 국제환경변화

1. 해양자원안보의 강화

○ 해양이 인류 및 국가에게 주는 혜택은 과거 해상교통로 및 국방에서 수산자원 그리고 석유 및 천연가스로 확대되었으며, 최근에 해양에너지, 해저광물, 해양관광자원까지 이르고 있음. 이들 해양이 인류에게 주는 자원의 혜택은 과학기술의 발달과 더불어 더욱 증대될 전망이다.

○ 이에 따라 해양영토 및 해양자원을 둘러싼 국가간의 분쟁이 심화되었고, 이의 평화적 해결을 위해 UN은 1994년에 유엔해양법협약을 발효시킨바 있음.

○ 동 협약에 의거 영해의 지리적 범위가 과거 3해리에서 12해리로, 배타적경제수역(EEZ)은 200해리까지 각각 확대되었음. 각국은 자국의 EEZ내에서의 모든 해양자원을 배타적으로 이용 및 개발할 수 있음. 2003년 및 2004년에 캐나다 및 덴마크가 각각 유엔해양법협약을 비준함으로써 오늘날 주요 해양국가로서 유엔해양법협약에 가입하지 않은 국가는 미국뿐임.

○ 미국은 1945년 세계에서 최초로 대륙붕의 관할권을 선포하였는바, 이는 당시까지 국제관습법에 의한 3해리 영해의 범위를 위반하여 자국 대륙붕까지의 해양자원의 관할권을 확보한 것임.

○ 흥미로운 점은 미국의 대륙붕 관할권 선포에 대하여 이의를 제기한 국가가 하나도 없었으며, 오히려 중남미의 국가들을 포함한 많은 국가들이 미국의 뒤를 따라 자국의 대륙붕 관할권을 선포하였음.

○ 또한 미국은 현재까지 유엔해양법협약을 비준하지 않고 있으나, 일찍이 1983년에 EEZ를 선포하고 해양자원의 확보에 가장 앞장서고 있음. 미국의 EEZ는 세계 최대로 336평방마일임.

○ 미국이 유엔해양법협약에 가입하고 있지 않은 가장 큰 이유는 공해 심해져 해양자원의 개발 및 이용에 관한 자국의 이익 확보에 있는바, 현재 미국은 해저자원개발에 관한 최계 최고의 기술을 보유하고 있기 때문임. 현 유엔해양법협약은 공해상 해양자원의 개발이익은 세계 모든 국가가 공동으로 향유하도록 규정하고 있음.

○ **해양자원 전쟁(marine resources war)**: 많은 해양정책 학자들이 향후 해양자원에 대한 각국의 이해충돌은 급기야 해양자원 전쟁을 야기할 것으로 전망하는 가운데, Jaques와 Smith는 특히 수산자원 및 석유자원의 확보를 위한 해양경계분쟁을 해양자원 전쟁으로 전망하고 있음 (Jaques & Smith, 2003).

○ 2000년 현재 세계 석유 소비량은 하루 7,700만 배럴이고 2020년에는 약 43%가 더 증가할 것이며, 이 때까지 전 세계 석유매장량의 3분의 2를 소비할 것으로 전망하고 있음 (Klare, 2001). 1990년대 해양석유 생산량은 전 생산량의 25%를 점유하고 있으며, 해양석유 자원에 관한 가장 분쟁이 심한 해역은 카스피아해(Caspian Sea)와 남지나해(South China Sea)임. 특히 남지나해의

Spratly 섬의 주변해역에는 약 1~1.5억 배럴의 석유자원이 있는 것으로 추정되어 필리핀, 말레이시아, 베트남, 중국 등 주변국이 이 섬의 소유권을 주장하는 가운데, 1995년 중국이 무력으로 Mischief 섬을 점령한 후 긴장이 고조되고 있음.

○ 수산자원 분쟁은 수산자원에 대한 평화로운 해결을 보지 못하고 해군을 동원하여 무력으로 해결한다고 하여 전쟁으로 간주하고 있음. 수산자원에 대한 분쟁이 잦은 이유는 수산자원의 이동성과 해양경계의 불분명성 때문임. 현재 수산자원에 대한 분쟁 위험지역은 남북한 접경해역, 북한-중국 접경해역, 지중해, 카스피 해역이 대표적임.

○ **FSA**: 두 차례의 수산자원 전쟁(cod war, turbot war) 이후 유엔해양법의 부속협약으로 채택된 협약이 FSA(The United Nations on Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stock, 약칭 Fishery Stock Agreement)임. 동 협약은 공해상의 고도회유성 어족 자원의 보호를 위해 제정되었으며 2001년에 발효되었음.

○ 미국은 유엔해양법협약에는 가입하지 않았으나 FSA에는 가입하여 자국 관할해역으로 회유하는 공해상의 수산자원을 보호하고 있음. 그러나 우리나라를 포함한 일본, 중국, 인도네시아, 필리핀 등 주요 공해 조업국들과 에콰도르, 멕시코, 칠레 등 중남미 조업국들도 가입하지 않고 있음.

○ 동 협약의 특징은 공해상 타국조업감시선에 의한 승선검색을 허용하도록 하여 협약의 실질적인 이행을 제고하고 있음.

○ 1994년 유엔해양법협약의 발효 및 전 세계 많은 국가들의 영해 및 EEZ선포에도 불구하고, 해양자원안보에 대한 각국의 이해상충은 지속되고 있는바, 예를 들어 터키의 경우 만약 그리스가 유엔해양법협약에 의거 EEZ를 선포할 경우 즉시 전쟁을 불사하겠다고 위협하여 상대국으로 하여금 EEZ를 선포하지 못하게 하고 있음.

2. 해양안전안보의 개념 확대

○ 전통적인 해양안전안보는 SOLAS 협약, MARPOL 협약, STCW 협약 등을 통해 선박의 물리적인 안전성과 선원의 자질을 확보함으로써 선원의 인적과실을 예방하고 자연적인 해상위험으로부터 해양사고를 방지하는 것이었음.

○ 그러나 조선기술 및 위성통신 기술 등 과학기술의 발달과 함께 선박의 물리적인 안전성은 획기적으로 향상되고 자연적인 해상위험은 중전에 비해 현저히 제거되어 선박의 물리적인 안전성 결함이나 자연적인 해상위험으로 인한 해양사고는 감소하였으나, 인적 과실에 의한 해양사고는 증가하고 있음.

○ 이에 따라 국제해사기구(IMO)는 선박회사 및 선박의 안전관리시스템을 일정수준 이상으로 제고시키기 위한 국제안전관리규약(ISM Code)을 도입하였음. ISM Code는 국제표준화기구(ISO)가 제품 및 서비스의 품질(quality)을 향상시키기 위해 제정한 ISO 9000패밀리 중 ISO 9002를 원용하여 해상안전 및 해양환경보전을 위해 제정한 것임. 즉 ISO 9001은 제품 및 서비스의 품질향상을 목적으로 하는 반면 ISM Code는 해상안전 및 해양환경보전을 목적으로 하고 있음.

○ ISM Code의 도입에 의해 전통적인 해양안전안보는 선박의 물리적인 안전성 및 선원의 자질 확보에서 선박회사의 안전관리시스템의 확보로 그 개념이 확대되었음.

○ **해양테러**: 2001년 9.11 항공기 테러방지를 위한 노력이 전 세계적으로 확대되는 가운데 해양테러방지를 위한 노력이 미국의 주도로 IMO를 통해서 전 세계의 해운산업계에 전개되고 있음. 즉 2002년 IMO는 선박 및 항만시설에 대한 안보를 강화하기 위하여 국제선박 및 항만시설 안보규정(ISPS Code)을 채택하였음. 동 규정은 ISM Code와 동일하게 SOLAS 협약의 개정을 통하여 채택되었음.

○ SOLAS 협약은 해상에서 인명의 안전을 위해 선박의 설비, 구조, 운항요건 등을 규정한 것임. 반면 ISPS Code는 선박과 항만시설 종사자의 상호 협조를 통해 해양안보를 저해하는 행위를 식별하여 저지하는 것을 목적으로 선박 및 항만에서 적용하도록 되어 있음. 따라서 두 규정의 입법 목적 및 적용범위가 다르므로 사실상 해양안보 규정을 SOLAS 협약에 수용하기는 곤란하다는 것은 주지의 사실이었음. 그러나 해양테러 방지를 위하여 미국의 강력한 규정 제정 및 신속한 발효 요청에 따라 이를 수용하기에 가장 적절한 SOLAS 협약에 ISPS Code에 관한 사항을 반영한 것임 (조동오·이영선, 2003).

○ 우리나라는 ISPS Code의 시행을 위해 2003년 10월 “선박 및 항만시설안보에 관한 규정(해양수산부고시 제 2003-65호)”을 제정하였음.

○ ISPS Code는 가장 신속한 수락절차에 따라 2004년

7월 1일부터 전 세계적으로 발효되었음. 이와 같이 해양테러방지를 위한 노력이 전통적인 해양안전안보의 개념에 포함됨으로써, 전통적인 해양안전안보의 개념은 시간의 경과와 함께 매우 광범위하게 확대되고 있음.

○ **해적**: 해적은 테러와는 달리 정치적인 목적은 없으며 사적인 이익을 위한 불법행위임. 해적 역시 전통적인 해양안전안보의 개념에는 포함되지 않았으나 최근 국제적으로 해적에 의한 선박(선원 및 화물포함)의 납치사건이 빈발하면서 해양안전안보의 개념에 포함되고 있음.

○ 세계적으로 해적이 가장 빈발한 지역은 남지나해(말라카해협 포함)이나 최근 아프리카 동해안(특히 소말리아 동쪽해역)으로 확대되고 있음. 국제해사국(IMB) 통계자료에 의하면 소말리아 동안해역에서의 해적사건이 2004년 2건에서 2005년 32건으로 증가되었으며, 전 세계적으로는 300건에 이룸.

○ 최근의 해적은 중전의 해적과는 달리 고속력의 선박, 훈련된 인원, 수류탄 및 고성능의 총기류 등 최첨단 무기를 갖추고 있음.

○ **유령선(phantom ships)**: 유령선이란 화물을 선적한 선박이 해적에 나포된 후, 선원들은 살해 또는 유기되고 화물은 매각되고, 선적은 새로이 편의치적(flag of convenience)되어 합법적으로 운항하는 선박을 말함.

○ 최근 해적은 공해상보다는 영해에서 더 많이 발생하는데, 해당 국가가 자국의 관할 영해내에 외국의 선박들이 들어와 해적소탕 작전을 원치않기 때문에 더 성행되고 있음.

○ 해적에 대한 또 하나의 우려는 이들 해적들이 국제테러범과 연계하여 해적과 테러행위를 동시에 하는 것임. 특히 소말리아는 지금까지 14년간 무정부 상태여서 동 국가의 동쪽 해역은 세계 해적의 천국으로 알려져 있음. 미국은 동 해역에서 알카에다와 관련된 테러조직이 활동하고 있는 것으로 믿고 있으며, 다국적 해군 “Task Force 150”을 Aden 만 및 Horn of Africa 지역에서 이들 조직의 탐색 및 소탕 작전을 펴고 있음 (Times, 2005. 11. 21).

3. 해양안보의 국제협력 강화

○ 최근 해양자원 확보, 해상교통로 및 해양안전 확보, 해양테러 및 해적방지 등 해양안보를 위한 국제적 협력이 강화되고 있음.

○ 해양안전안보는 IMO의 해양안전 및 해양환경보호 관련 협약을 실효적으로 이행하기 위해 체결된 Paris MOU 및 Tokyo MOU 등 각 지역별 협력을 통해 이루어지고 있음.

○ 해양테러방지 역시 선박 및 항만의 안보를 위해 ISPS Code를 통해 전 세계적으로 이행되고 있으며, 이외에 컨테이너 안보협정과 미국행 수출화물 24시간 전 신고제도 등이 있음. 컨테이너 안보협정은 미국으로 수출되는 컨테이너화물의 위험 여부를 외국항만에서 미리 검사하는 제도로 2002년 1월에 미 관세청에서 처음으로 도입하여 전 세계 20대 항만이 속해있는 국가와 쌍무협정을 체결하여 시행하고 있음. 또한 미국행 수출화물 24시간 전 신고제도는 미국 수출화물에 대한 정보를 선박에 화물을 적재하기 24시간 전에 미국 관세청의 자동신고시스템(AMS)에 의무적으로 통보하도록 하는 것으로, 컨테이너 안보협정과 표리관계에 있음 (최재선, 2003).

○ 해적방지를 위한 국제적 협력은 IMB를 통해서 이루어지며, IMB는 ICC 및 IMO의 지원을 받아 해적에 관한 정보, 자료, 신고 등을 접수, 발간, 배포하고 있음.

○ 해양자원안보 역시 FSA 이외에 대형유조선 사고에 대한 지역협력(예: NOWPAP) 그리고 광역해양생태계보호를 위한 지역협력(예: YSLME)을 통해 이행되고 있음.

4. 전문 해양안보조직의 강화

○ 과학기술의 발달과 사회, 경제, 문화의 발전으로 과거 군사적 안보에서 해상교통 및 안전안보, 해양자원안보, 해적 및 테러안보에 이르기까지 그 정책적 수요가 다양해지고 중요해지고 있음. 이들 군사적 안보이외의 해양안보 기능은 고도로 전문화되고 복잡해지고 있는 것이 특징임.

○ 따라서 주요 해양국은 이들 수요를 충족하기 위한 전문조직 즉 대부분 해양안보조직(Coast Guard)을 갖추고 있는바, 이들 조직들은 군사적 안보기능도 수행하나 주요 기능은 군사적 기능 이외의 다양한 해양안보기능을 수행하고 있음.

○ USCG: 미국 연안경비대(USCG)는 1770년 마약 및 밀수단속을 위해 재무성 산하의 세관감시단으로 출발하였으나, 그동안 해양안보의 다양화 및 전문화로 현재는 해양국방안보(national defense security), 해양안전안보(maritime safety security), 자연자원안보(natural resources security), 해상물류안보(maritime mobility security)에 이어 9-11사건 이후에는 연안 및 항만 등

해양안보(maritime security)를 주요 기능으로 추가하여 수행하고 있음.

○ 기타 캐나다, 호주, 영국, 일본 등 해양선진국의 해양안보조직도 미국과 동일하게 군사적 안보 이외에 다양하고 전문적인 해양안보 기능을 강화하고 있음.

III. 해양안보의 국내환경변화

1. 관할해역의 확대

○ 우리나라 해양안보에 관한 국내환경변화는 우선 관할해역의 대폭적인 확대임. 우리나라의 관할해역의 면적은 유엔해양법협약 가입 및 한일 및 한중어업협정의 체결로 과거 8만 6천 km²에서 44만 7천km²로 남한 육지면적의 4.5배로 증가하였음.

○ 수산자원안보: 이러한 관할해역의 확대로 해양자원 특히 수산자원안보에 대한 정책수요는 급증하고 있는바, 그동안 한-중 어업협정의 체결이후 중국어선에 의한 불법 어업단속은 자원전쟁에 비유할 수 있을 정도로 심각한 상태임.

○ 지난 10년간('95-'04) 우리나라의 관할해역을 침범하여 불법조업한 중국어선 중 나포된 선박은 1,342척으로, '90년대의 연평균 10척 미만에서 2001년 174척, 2002년 175척, 2003년 240척, 2004년 443척으로 한-중어업협정 이후 급속히 증가하고 있음.

○ 군사적 안보: 현재 우리나라는 북한과 휴전상태라는 특수한 여건에 있음. 이와 같은 특수한 상황에 추가하여 북방한계선(NLL)에서의 수산자원에 대한 이해는 남북간 군사적 안보와 해양자원안보에 대한 긴장을 더욱 고조시키고 있음.

○ 독도: 대한민국의 영토의 일부인 독도에 대한 일본의 소유권 주장에 따른 해양경계분쟁에 대한 대책도 중요한 상태임. 해양경계분쟁에 대한 국제적인 동향, 독도 소유권에 대한 이론 및 자료의 확보와 더불어, 실질적인 보호자원의 확보가 요구됨.

2. 해양안보의 정책수요 급증

○ 우리나라도 과학기술의 발달과 경제사회의 발전으로 해양의 중요성이 더욱 부각되고 이에 따라 해양안보의 정책수요도 증대되고 있음.

○ 1996년 해양수산부 설립이후 지속가능한 수산자원

보전을 위한 많은 정책(예: TAC 정책, 어선감축 정책, 해양목장화 사업, 양식업 육성 정책 등)을 수립 추진하고 있으나 남획 및 불법어어로 인하여 그 효과가 반감되고 있음.

○ 향후 국민소득 증대 및 식생활 변화로 수산물에 대한 수요는 지속적으로 증대될 것으로 예상되며 따라서 지속 가능한 수산자원 보전을 위한 불법어로단속에 대한 수요는 지속적으로 증대될 전망이다.

○ **해양환경 및 생태계 보전:** 해양환경 보호 및 생태계 보전을 위해 해양수산부는 해양오염방지법을 “해양환경관리법”으로 대폭 개정하고 “해양생태계의 보전 및 관리에 관한 법률”을 제정하는 입법을 추진하고 있음.

○ 해양오염방지법의 주요 개정내용은 해양관리공단의 설립, 해양환경영향평가의 강화, 오염물질의 배출규제 등임. 해양생태계의 보전 및 관리에 관한 법률은 해양생태계를 인위적인 훼손으로부터 보호하고, 해양생물다양성을 보전하며, 해양생물자원의 지속가능한 이용을 추구하는 등 해양생태계의 종합적이고 체계적인 보전·관리를 도모하고, 각종 해양생물의 서식현황을 파악하고 생태적 위해성 및 자연훼손에 따른 생물다양성의 감소의 방지를 목적으로 하고 있음.

○ 향후 육지 환경관리의 강화로 해양으로의 오염원 유입 및 투기수요는 지속적으로 증가할 전망이다. 또한 육지 자원의 고갈로 인한 해양자원에 대한 남획 및 불법개발도 증가할 것으로 보임. 따라서 상기 양 법의 시행으로 해양환경 및 생태계 보전을 위한 집행수요는 대폭 증대될 것으로 예상됨.

○ **국제범죄수요:** 국가 경제의 개방화의 가속화에 따른 물적·인적교류의 증가로 밀입국, 밀수, 마약, 불법 총기류 밀매, 해적행위, 해양오염 등 국제범죄의 수요도 급증하고 있음. 외국인 범죄는 단속은 2002년 461건 560명에서, 2003년 368건 682명, 2004년 609건 1,040명으로 증가하였음.

○ 해상을 통한 밀입국은 대부분 중국교포들에 의해서 이루어지고 있는바, 그 주요 동기는 한-중간 임금격차와 한국에서 짧은 기간에 많은 돈을 벌 수 있다는 인식 등임. 검거된 밀입국자의 숫자는 '94년도 95명에서 '97년 1,349명, 2000년 1,544명으로 증가되었음. 이들 밀입국은 최근 단속강화로 감소추세를 보이고 있으나, 언어 및 문화의 동질성과 국민들의 신고기피 등으로 향후 지속적으로 이루어질 것으로 전망됨.

○ **민생치안수요:** 국내경기 둔화 및 수산자원 고갈 등에 의한 국내민생관련 범죄도 증가추세에 있어 안전한 해양산업의 발전에 저해요인으로 작용하고 있음. 지난 10년간('95-'04) 해상범죄는 1990년 중반 6~7,000건에서 IMF 이후 3만건 이상으로 급증하였으며 최근에도 경기 악화로 이러한 상황은 지속되고 있음.

○ 최근 10년간('95-'04) 해양안전사범은 1995년 585건에서 1998년 2,300여건으로 최고점을 이룬 후 감소하였으나 최근 연평균 1,800여건에 이르고 있음. 해양환경사범은 대부분 경비절감을 위해 오염물질을 고의로 해양투기하는 사범들임.

○ **해양사고 구조 및 해양오염 방제:** 지난 10년간('95-'04) 해양사고는 연평균 653척 및 4,465명씩 발생하고 있으며, 최근 증가추세를 보이고 있음. 2004년 한 해 동안만 총 784척 5,401명이 발생하여 이중 682척(선박 구조율 87%) 5,246명(인명구조율 97%)이 구조되었으나 선박 102척이 침몰하여 155명이 사망 또는 실종되었음. 해양사고는 해양교통량의 증가와 밀접한 관계가 있는바, 향후 수출입물동량 및 연안물동량의 증가와 함께 해양교통량도 지속적으로 증가할 전망이다. 또한 해양사고는 해양레저 및 해양관광인구의 증가로 특히 연안에서의 해상교통량을 증가시킬 전망이다.

○ 해양오염사고는 우리나라의 경제성장과 석유 소비증가에 따라 연안유조선 및 해상교통량 증가에 따라 1980년대부터 꾸준히 증가하였으며 1990년대 말에는 연평균 400건을 초과하였음. 2000년대 접어들어 국민의 환경의식 고조와 해양안전시스템 도입 등으로 다소 감소추세에 있으나 아직도 연평균 300여건의 해양오염사고가 발생하고 있으며, 이 중에는 100kl 이상의 대량유출사고도 매년 1~2건 정도 발생하고 있음. 배출원별로는 화물선 및 유조선의 배출량이 대부분을 차지하나 최근 어선 및 기타선의 배출량도 증가추세에 있음. 해양오염사고 역시 해상교통량과 밀접한 관계에 있음.

○ **연안 및 항만안보:** 우리나라 연안육역에는 22개의 산업공단, 25개의 연안도시, 50개의 항만, 415개의 어항 등이 입지하여 있음. 이러한 개발로 인하여 연안육역에는 전 인구의 33%가 밀집해있고 연안의 GDP는 2030년에는 50%를 점할 것으로 전망하고 있음. 따라서 이들 연안의 산업시설 및 항만시설에 대한 테러방지를 위한 안보수요도 더욱 증대될 전망이다.

3. 해양안보 국제협력

○ 우리나라는 수출규모 기준 세계 10의 수출 강국 뿐만

아니라, 미국, 캐나다, 호주 등 해양선진국이 아직까지 이루고 있지 못하는 통합해양행정조직(해양수산부)을 세계 최초로 설립한 해양강국(조동오, 2006)으로서 해양안보를 위한 국제협력에 적극적으로 참여하여야 할 필요가 있음. 특히 석유를 포함한 주요 원자재 및 수출품 등 경제안보에 직결되는 필수품은 해상교통을 통하여 이루어지고 있어 국제적인 해적 및 테러방지 그리고 해상수색구조 등에 적극적으로 참여할 필요가 있음.

○ 우리나라는 현재 PSI(대량살상무기확산방지안보구상)가맹국이 아니지만, 북한에 의한 대량살상무기 확산행위에 대해 가장 직접적인 이해관계를 가짐을 부인할 수 없기 때문에 최소한 PSI 협력국으로서의 대비태세만이라도 갖출 수 있는 방안이 필요함. 즉 공해에서의 대량살상무기 수송 차단작전에는 참가하지 않더라도, 우리나라 영해와 EEZ에서의 차단작전 수행, 한국의 항만에 기항한 제3국적의 혐의선박에 대한 PSI 관련 조치 등은 수행해야 함 (홍성걸, 2006).

○ 또한 우리나라는 세계 12위의 수산강국으로서 그동안 수산자원의 개발위주에서 지속가능한 수산자원 보전으로의 국제협력에 동참하여야 할 것임. 이를 위해 FSA의 조기가입과 FAO의 행동지침(Code of Conduct)을 충실하게 이행해야 하며, 이를 위해서는 불법어로에 대한 단속이 필수적임.

○ 또한 우리나라 주변해역의 해양환경 및 생태계 보전을 위한 국제적인 협력에도 적극적으로 참여하여야 할 것임. 이를 위해 현재 우리나라는 NOWPAP 및 YSLME에 참여하고 있는바, 향후 동 프로그램에 대한 투자 및 정책적 지원을 강화하고 동해 및 동중국해 광역해양환경보전사업도 조기에 추진할 필요가 있음.

IV. 해양경찰의 대응방향

1. 집행수단 확보

○ 군사적 안보, 해양자원 안보, 해양환경 안보, 해양안전 안보 등 해양안보 행정수요의 증대에 따라 우선적으로 요구되는 것은 집행수단의 확보임. 이에 따라 미국 등 해양선진국 해양안보조직들은 집행수단의 확보에 정책적 지원을 강화하고 있음.

○ 우리나라 해양경찰의 해양안보 행정수요는 과거 12해리 영해에서 EEZ 광역해역으로의 대폭적인 확대와 해양자원 안보 등 신규 수요가 증대되고 있음. 이에 따라 해양안보 집행수단은 대폭적으로 확대할 필요가 있으며, 특히 대형 함정 및 항공기에 의한 입체적인 집행수단의

확보가 요구되고 있음. 이에 따라 해양경찰청은 입체적 광역해양경비를 위한 집행수단을 점진적으로 추진하고 있는바, 이에 대한 범 정부차원의 지원이 요구됨.

2. 정보 수집능력의 강화

○ 해양안보 집행수단을 충분히 확보하더라도 광역 해양안보의 확보를 위해서는 정보수집의 강화가 필수적임. 경제사회의 발달과 더불어 해양은 더욱 고밀도로 이용될 것으로 전망되는데, 이용 및 개발 밀도가 높을수록 정보수집의 수요도 증대될 것임.

○ 2006년 4월 현재 소말리아 동안해역에서 무장괴한에게 나포되어 억류되어 있는 동원호의 경우도 동 해역이 해적의 천국이라는 정보를 너무 안이하게 해석한 결과임.

○ 1915년 5월 1일 HMS Lustiania 호는 상당량의 무기와 미국시민을 포함한 1000명 이상의 여객을 싣고 영국을 향해 뉴욕항을 출항하였음. 영국 관리들은 독일 U-20 잠수함이 동 선박을 공격할 것이라는 정보를 입수하였으나 미국을 제1차 세계대전으로 참여시키기 위하여 동 정보를 동 선박의 선원들에게 알리지 않았음. 1915년 5월 7일 독일 U-20는 어뢰공격에 의거 동 선박을 침몰시켜 1,190명의 인명사상을 일으켰는데, 이 중에는 100명 이상의 미국시민이 포함되었으며, 결국 동 사건은 미국이 제1차 세계대전에 참여하게 되는 커다란 계기가 되었음.

3. 교육훈련 강화

○ 해양이용의 다양화 및 전문화에 따라 해양안보에 대한 교육수요도 다양화 및 전문화되고 있음. 이에 따라 미국 및 일본 등의 해양안보조직에서는 이들 수요충족을 위해 전문교육기관을 설치하여 운용하고 있음.

○ 최근 우리나라도 해양경찰내에 교육기관(경찰학교)을 설립하였으며, 많은 대학교에서도 해양경찰학과를 설립하여 우수인력을 양성하고 있음. 향후 이러한 양적성장과 함께 질적인 성장을 위한 지속적인 노력이 요구됨.

4. 국제협력의 강화

○ 해양테러 및 해적방지, 해양오염방지, 해상수색구조 등 해양안보는 국제적인 협력을 필수요건으로 하고 있음. 최근 우리나라의 해양강국으로의 부상 및 경제의 세계화 등으로 해양안보를 위한 국제적 협력의 필요성이 더욱 증대되고 있음.

○ 현재 해양경찰청은 중국, 러시아, 일본, 말레이시아, 필리핀, 인도네시아, 싱가포르, 인도 등의 국가들과 해적방지

및 해상수색구조를 위한 협정을 체결하였는바, 향후 이들 해양안보를 위한 국제협력은 더욱 강화되어야 할 것임.

참 고 문 헌

- [1] 김선표, 오순택. 2001. 불법·비보고·비규제어업 근절을 위한 FAO의 국제행동계획과 국내적 이행방안 해양수산 개발원.
- [2] 조동오. 2001. 입체적 광역해양경비를 위한 국가집행수단의 확보 시급, 해양수산동향 제1023호, 한국해양수산개발원.
- [3] 조동오. 2001. 미국연안경비대의 연안경비 강화동향, 해양수산동향 제1033호, 한국해양수산개발원.
- [4] 조동오. 2002. 미국 연안경비대의 항만안보정책 동향, 월간 해양수산 제209호, 한국해양수산개발원.
- [5] 조동오. 2003. ISPS Code의 요건에 관한 연구 - ISO 9001 및 ISM Code와의 비교분석을 통해 -, 해양환경안전학회지 제9권 제1호.
- [6] 조동오. 2003. 항만안전제도에 관한 비교연구 - 한국과 일본의 제도를 중심으로 -, 해양정책연구, 제17권 겨울호.
- [7] 조동오. 2006. 해양수산부 출범 10년과 향후 방향. 월간 해양수산 통권 256호. 해양수산개발원.
- [8] 조동오. 2006. 미국의 해양정책의 최근 동향 및 시사점. 월간 해양수산 통권 257호. 해양수산개발원.
- [9] 최동현. 2002. 해운·항만산업과 테러리즘. 해양한국 2002. 4.5.6.
- [10] 최재선. 2003. 미국, 외국 컨테이너화물 안보검사제도 시행. 해양수산동향 제1088호. 해양수산개발원.
- [11] 최재선. 2003. 미국 해운안보법 시행이 우리나라에 미치는 영향. 해양수산동향 제1104호. 해양수산개발원.
- [12] 해양수산부. 2005. 국제수산기구 자원관리 및 보존조치 비교분석 연구.
- [13] 해양경찰청. 2002. 중장기 해상종합치안 수요전망과 대응방안.
- [14] 해양경찰청. 2003. 해양경찰백서.
- [15] 해양경찰청. 2005. 해양경찰백서.
- [16] 홍성걸. 2006. PSI(대량살상무기확산방지안보구상)와 공해임검권, 해양안전 제31호, 해양수산부 해양안전심판원.
- [17] Cicin-Sain, B and R. W. Knect, 2000. The Future of U.S. Ocean Policy - Choices for the New Century -. Island Press.
- [18] Cho, D. O. 2006. Evaluation of the ocean governance system in Korea. Marine Policy. in press.
- [19] Jaques, P and Z. A. Smith. 2003. Ocean Politics and Policy. ABC-CLIO, Inc.
- [20] Lamson, C., ed. 1994. The Sea Has Many Voices - Oceans Policy for Complex world. McGill-Queen's University Press.
- [21] Natalino Ronzitti. ed. 1990. Maritime Terrorism and Intgernational Law. Martinus Nijhoff Publishers.
- [22] Times. 2005. 11. 21.
- [23] Times. 2005. 12. 12.
- [24] Year of the Ocean (YOTO) Discussion Papers. March 1998. Prepared by the U.S. federal agencies with ocean-related programs. Washington, D. C.
- A. The U.S. Marine Transportation System
- B. The Oceans and National Security
- C. Ensuring the Sustainability of Ocean Living Resources
- D. Ocean Energy and Minerals: Resources for the Future
- E. Perspectives on Marine Environmental Quality Today
- J. A Survey of International Agreements