

한국 해양테러의 실태 및 대응방안

박 준 석 (용인대학교)

박 유 덕 (용인대학교 대학원)

김 기 상 (국제대학)

The Korea's indiscretion in maritime-terrorism and the counter plan

Park, Jun-seok, Park, Yu-Deuk, Kim, Gi-sang

ABSTRACT

With international urgency of terror situation, many methods of terror techniques and skills are appearing and more intense and threatening terror is braking out not only in the air(plane), but also in the sea(ship). Korea is surrounded by 3 sides of sea and is a proud maritime nation that should advance to foreign country through the sea because South Korea and North Korea are confronting. Korea depend on the maritime transportation, 99.7% of exporting, importing material resources. Therefore, acquisition of the marine safety has the great affect on national security and economical life.

On the high tension of situation about threat and possibility of maritime terrorism, the potential ways of the improvement policy for counter-tactics against big maritime terror are the following.

First, we should construct clear and well-organized network for accurate information about maritime terrorism

Second, we should have the information of all domestic, foreign passenger's ships

Third, national important facilities such as atomic energy plant, thermo-electric power plant, shipyard need policies to manage all emergency situation

Fourth, government authorities should improve tactic abilities by competing with support and budget inside of nation as well as outside of nation.

To develop big maritime terror of our country, we will have to hold cooperative training & tactics contest of big maritime terror by cooperating educational industry organization with similar institute, improve the ability of members of big terror and acquire tactics information by excavating and exchanging a new technique through tactics seminar and public hearing.

[Keywords : maritime-terrorism, terrorism, maritime, terror situation]

I. 서론

1. 연구의 필요성 및 목적

해상테러는 2005년 보다 조금 감소하였지만 여전히 많이 존재하고 있으며, 테리조직이나 알카에다와의 연계를 통해 보다 조직적으로 변화하고 있다. 특히 해운운송은 전세계 무역의 78%가 이동하는 만큼 바다의 안전은 매우 중요하다. 이에 본 연구는 현대 사회에서 발생하는 해상테러의 유형별 특성과 수법에 따른 해상대테러 대응방안을 검토하여 현황 및 문제점 그리고 해상테러증 유형에 따른 해상대테러 대응방안을 모색하여 해상테러근절에 대한 기초적 자료를 제시하는데 그 연구의 필요성과 목적이 있다.

2. 연구의 제안점

첫째, 해상테러의 정의에 있어 선박납치 또는 해상테러 등 그에 준하는 비중의 범위를 제안하였다. 둘째, 해상테러의 실태는 1996년부터 2006년 까지 10년간 발생했던 사건을 유형별로 분석하였다. 셋째, 주요 해상테러 사례는 해상테러의 예방대응 교훈이 충분한 4가지 대표적인 방안만을 제시하였다. 넷째, 대외기밀 사항으로 분류되어 있는 해상테러 및 해상대테러관련 자료들의 사용을 제안하였다.

II. 이론적 배경

1. 뉴테러리즘의 개념

해상테러리즘의 연구에서 반드시 선행되어야 할 것은 “테러(terror)”와 “테러리즘(terrorism)”에 대한 개념이다(최진태, 1997: p.19). 테러와 테러리즘은 현저한 차이가 있다. 심리학자들에 의하면 테러란 “특정한 위협이나 공포로 인해 모든 인간들이 심적으로 느끼게 되는 극단적인 두려움의 근원이 되는것”이라고 규정하고 있다.

2. 해상테러리즘의 개념

우리나라의 국가정보원(NIS)은 테러리즘이란 “정치적·사회적 목적을 가진 개인이나 집단이 그 목적을 달성하거나 상징적 효과를 얻기 위하여 계획적으로 행하는 불법적 폭력행위”라고 정의한다.¹⁾ 외국의 경우 또한, 테러리즘의 공통으로 들어가는 정의 보면 “정치적 목적이나 동기가 있으며, 폭력의 사용과 위협, 심리적인 공포심을 일으킨다.”로 공통된정의를 포함하고 있다. 오늘날의 해적행위 또한 모든 나라의 테러리즘의 정의에 포함된 테러행위라고 볼 수 있고, 본 논문에서도 해적행위와 해상테러는 같은 테러와 테러리즘 이라고 해상테러의 개념을 정의하였다.

III. 해상테러리즘의 위협현황

1. 해상테러의 발생원인

1) 해적 황금시대의 해적 발생원인

18세기 식민지에 대한 경쟁이 치열하던 시기를 말한다. 이 시기의 정치적 상황은 영국과 프랑스의 식민지 전쟁, 영국과 네덜란드의 식민지 전쟁이 치열했으며, 유럽의 국가들에 의해 식민지 지배가 증가하던 시기였다. 영국과 프랑스의 식민지 전쟁이란 17세기 후반부터 18세기 중반에 걸쳐 영국과 프랑스 사이에 일어난 전쟁이다. 이러한 시대적 상황은 실업자를 증가시킴으로써 집단의 benefit²⁾을 낮추고, 화물선을 증가시

1) 웹사이트 <http://tiic.nis.go.kr> 참조.

2) 개인 또는 집단의 행복(복지)에 이어지는 이익 물질적 또는 금전상의 이익, 남보다 유리한 입장·지위에 있음으로써 생기는 이익.

김으로써 해적 행위 시의 benefit을 증가시켰다. 또한 식민지 전쟁은 사략선 행위를 장려함으로써 해적 행위의 risk를 감소시켰다, 이와 같이 18세기의 정치적, 경제적 상황이 집단의 benefit과 risk³⁾에 미치는 영향을 살펴보면 해적 증가의 원인을 발견할 수 있다.

2) 해적 발생원인

해적 발생의 원인을 집단의 이익과 위험 측면에서 고찰함으로써 해적 발생 원인을 규명하면, 먼저 집단의 이익 측면에서 어느 집단이 경제적으로 매우 어렵거나 혹은 해적 행위를 통해 커다란 이득을 얻을 수 있는 경우, 해적 행위의 위험 측면에서 위험이 작을수록 해적 행위가 발생할 가능성이 높을 것이다. 이러한 집단의 이익(benefit)과 위험(risk)에 영향을 미치는 것은 그 사회의 정치적, 경제적, 지리적 상황이다.

2. 해상테러의 유형

해상테러는 선박의 폭파, 선박납치, 선박 충돌, 선박에 대한 무장 공격 등 네 가지 유형으로 나눌 수 있다.⁴⁾

<표3-1>연도별 해적행위 (미수사건 포함) ()는 한국선박 임.

해역	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	합계
동남아시아 (SE ASIA)	124	92	89(1)	161	242(1)	153	153	170(1)	153(1)	102	1,444
극동 (FAR EAST)	17	19	10	6	20	18	17	19	15	20	161
인도양	24	37	22	45	93	53	52(1)	87(1)	32	36	481
중남미(LATIN AMERICA)	32	37	35	23	39	21	65	72	45	25	399
아프리카 (AFRICA)	25	46	41	55	68	85	78	93	73	80	644
기타 (REST OF WORLD)	6	17	4	5	7	5	5	4	6	13	72
미상	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
전체(Total)	228	248	202	300	469	335	370	445	329	276	3,202

3) 해적행위들의 위협적이고, 공격적인 모험과 도박.

4) 최진태, 「테러리즘의 이론과 실제」 (서울 : 대영문화사, 2006), p.149.

<표3-2>해적에 의한 선원 피해 현황 (단위 : 명)

구 분	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	합계
인질	193	419	244	402	202	210	191	359	148	440	2,808
납치	0	0	0	0	0	0	0	0	86	13	99
위협	56	119	68	21	72	45	55	65	34	14	549
폭행	9	23	53	22	9	16	9	40	12	6	204
부상	9	31	37	24	99	39	38	33	59	24	448
사망	26	51	73	3	72	21	10	21	32	0	314
행방불명	0	0	0	1	26	0	24	71	30	12	164
전체(Total)	293	643	485	473	430	331	327	644	401	509	4,586

※ 출처 : 해양수산부 (해적피해 예방대책) 2006. 6

1) 선박폭파

테러집단 자신이 선박에 잠복하여 침투해오는 가능성이 있다. 이는 바다와 접한 대부분의 국가에서 주요 항만은 대도시에서 인접해 있거나, 다양한 물자와 사람이 대량으로 왕래하며, 주변은 석유나 가스비축 기지가 있기 때문이다.

2) 선박납치

테러집단이 이익 될 수 있는 선박을 대상으로 선박을 납치를 하거나, 무기이동선박, 전략물자 운반선등을 납치할 수 있으며, 승객으로 위장하여 승선한 후 선박을 장악하는 선박납치 사건이다.

3) 선박 충돌 및 시설에 대한 공격

운항 혹은 정박 중인 선박에 대해 테러범이 폭발물을 적재한 선박이나 빠른 소형고속보트로 공격하는 유형이다. 시설물에 대한 공격 가능성도 배제할 수 없다.

4) 선박에 대한 무장 공격

테러지원국의 이동 중인 선박이나 군함, 경비함정, 물류를 이동 중인 선박 등 테러리스트들의 표적이 되는 선박을 대상으로 무차별 무장공격을 하는 유형이다.

5) 현시대와 다양한 공격 유형

인구가 많이 밀집되어 있는 항구도시, 중요 항만, 휴양지를 비롯한 인구 밀집지역의 해안가에서 떨어진 해상지역을 향해하면서 심해에서 수압 작동식 원폭이나 핵물질의 폭탄을 투하 시 그 주변지역의 큰 해일⁵⁾을 일으켜 피해를 우려할 수 있다.

5) 방제연구소, <방제상식> 해저 및 해안선 부근에서의 사면 붕괴, 화산분화 등이 있지만, 수중 무기실험 등에 의해서도 발생할 수 있다.

3. 한국의 해상테러피해 사례

1) 국내 NLL영해 북한선박 침범 사례

북한은 지난 1999년 연평해전 이후에도, 우리나라 NLL영해침범을 계속 해왔다. 2001년 이후 2006년 까지 135회 침범하였으며, 이중 경비정에 의한 침범이 65회, 어선에 의한 침범이 37회인 것으로 밝혀졌다.

2) 불법조업 외국어선 침범 사례

외국어선의 우리나라 배타적 경제수역 안에서 조업 현황은 2004년 이후 해마다 증세추세를 보이다 2006년도 전년도 84,600여척에서 11% 감소된 75,300여척으로 나타났으나 불법조업은 여전히 줄지 않았다.

IV. 해상테러 대응의 문제점

1. 해상테러 대응 시스템 부족

국제사회의 국제해사기구⁶⁾ 「International Maritime Organization」: ISPS Code⁷⁾, SSA S,⁸⁾의 시스템을 적용하여 운항하는 선박의 수가 아직 미흡한 상태이다. 이 선박위치추적시스템 구축을 강제화 시키고, 감시하며, 해적출몰지역의 운항 시 보다 더 적극적인 관심과 주시가 필요하다.

6) 약칭은 IMO이다. 1948년 2월 19일에 스위스 제네바에서 국제연합(UN) 해사위원회가 열렸고 1948년 3월 6일 미국, 영국을 비롯한 12개국이 국제해사기구조약을 채택하였다. 이 조약은 1958년 3월 17일부터 발효되었고 1959년 1월 6일 국제연합 전문기구인 정부간해사자문기구(IMCO)로 활동을 시작하였다.

7) International ship and Port Facility Security

Code의 약자로 미국의 9.11 테러 이후 해상보안강화의 필요에 따라 탄생되게 된 "국제 선박 및 항만시설 보안 코드"를 말한다.

ISPS Code 도입 배경은 2001.9.11항공기 테러 이후 LNG및LPG등을 포함한 해상화물 운송선박 및 항만시설에 대한 해상 테러 가능성을 대비하기 위한 해상분야 보안강화 규정을 SOLAS에 추가하기 위함.(적용대상 고속여객선을 포함한 여객선총톤수 500톤 이상의 고속선을 포함한 화물선이동식 해상구조물)

8) 선박보안감시시스템.

2. 해상테러 예방 대책미흡

모든 국내, 외 선박의 경우 선박운항 시 선박의 안전수칙에 대하여 예방, 안전숙지 하도록 한다. 더욱이 최근 해상의 테러가 빈번한 국외운항선박의 경우는 더욱 해상테러와 선박납치, 해적출몰에 대한 대책이 필요하다. 그러나 해적출몰 지역의 운항 전 해상테러에 대한 교육과 예방대책이 전혀 이루어지지 않고 있고, 선원끼리는 해적출몰시 각자의 임무에 맞추어 대응하도록 하기로 하는 구체적인 대응예방이 이루어지지 않다.

3. 해적발생 대처능력 미비

해적발생시 대처할 수 있는 준비가 되어 있지 않아, 해적발생시 많은 인명피해와 금품, 중요 물품 등, 국가의 혼란 상태까지 가져올 수 있다. 선박의 선원들은 항내의 정박부터 출, 입하는 모든 인원을 감시하여야 하며, 물품, 컨테이너, 큰 물건의 안속까지 무엇이 들어 있는지 알고 있어야 하며, 중요물품 이동시 잠금장치를 보다 강화하여야 한다. 그러나 항내의 선박은 출, 입이 비교적 쉽게 이루어져 있고, 큰물건의 경우에도 쉽게 운반하여 보관되고 있다. 선박이 운항시에도 특히, 야간에 작은 보트를 이용하여 접근하는 경우에는 선박의 사각지역에 가려 해적이 쉽게 선박에 접근 할 수 있다. 이러한 모든 상황의 경우 해적의 활동이 순조롭게 이루어지며, 해적의 공격에 대처하기 곤란하게 된다.

4. 해상대테러 부대 전술대응능력 미흡

해상대테러 부대는 바다의 해상상태와 선박의 상황에 따라 유동적 이며, 해상에서의 전문적인 선박전술을 요하기 때문에 좁은 공간에서의 전술대응 특징이 있다.

해군 해상대테러 특공대의 경우, 특수부대의 전술과 기술을 바탕으로 기초부터 내부소탕을 배우며, 연관성 있는 해상대테러 전술대응에 임하고 있으며, 매년 미국의 해상대테러 전문팀 Navy Seal Team과 합동훈련을 실전적으로 실시하며, 발전시키고 있으나 아직 실전적 경험이 부족한 관계로 해상테러의 위기와 전술대응에 정보가 부족하다.

해양경찰특공대의 경우, 창설 전 해양경찰구조대가 모체가 되어, 그동안 해난구조업무 맡아 왔고, 2002년 해상대테러 임무를 부여받아, 00명의 특공대원을 모집하였으나, 불과 5년 만에 인사이동으로 각 지방 특공대, 기동대로 나뉘었다. 2003년은 0명 모집에 모두 지방 기동대로 이동, 2004년부터 인원을 증강하였으나, 각 지방 122구조대⁹⁾와 지

9) 해양경찰. 특수기동대에서 122구조대로 변환. 「해난구조 주 업무」. 2007년 7월 2일.

방특공대로 인사이동 되어, 해상대테러 전술 대응에 미흡한 상태이다. 특공대의 모체인 00지역 특공대원들은 중국어선 나포¹⁰⁾ 관련한 잦은 출동과 함정출동으로 본연의 임무인 해상대테러 임무를 잃어 가고 있으며, 팀원들 간의 전술 임무부여도 맞추지 못하는 상태이다. 각 지방 0개의 특공대에서는 아직 해상대테러 장비가 보급되지 않았으며, 기존의 구조대 임무역할에 따라 해상대테러 전술훈련이 매우 부족한 상태이다.

V. 해상테러 대응의 발전방안

1. 해상테러 대응 시스템 구축

1) 국제적 시스템

- ① 국제해사기구 : ISPS Code, SSAS, 선박위치추적시스템 구축 강제화
 - 해적피해 예방 및 대응요령 (MSC Cir.623/Rev.3) 등 다수의 관련 결의서 채택
- ② 국제상공회의소 (ICC) 산하 IMB/PRC활동 ('92)년부터
- ③ UN 안보리 차원의 대응 (소말리아 해적 등에 대한 회원국 정부의 행동 촉구)
- ④ APEC차원의 테러대책회의(CTTF) 및 대테러행동계획 (CTAP)추진
- ⑤ 아시아지역해적방지협정(ReCAAP) 채택('04. 11, '06. 9. 4 발효)
 - 아시아지역에서 최초로 지역 차원의 해적방지 공동대응 체계 구축

2) 국내시스템

- ① GICOMS구축 (선박보안감시시스템 및 선박위치추적시스템 가동)
 - 선박위치추적정보를 기반으로 해양안전종합정보 (33개 분야) 제공
 - ② 국가위기관리체제 구축('05. 12)
 - 해양수산부는 대테러 실무 대응매뉴얼 등 7개 매뉴얼 개발
 - 선박, 선원 피랍 등 피해 규모가 큰 해적사고는 테러 대응체계에 따라 조치
 - ③ ISPS Code도입('04. 7. 1) 후 입법 추진중 (금년중 입법: '07 1 시행 계획)
 - 선박 및 항만시설에 대한 국제적인 기준의 보안시스템 구축
 - ④ 아시아 지역 해적방지협정 참여
- ※ 해적방지협정 서명 및 비준서 기탁 ('06. 4. 7,외교통상부 → 싱가포르정부)

10) 죄를 지은 선박을 선원을 파견하여 대상선박을 지휘하거나, 사로잡음.

2. 해적테러 주요 예방대책

1) 주요출몰해역 운항(조업)시

- ① 소말리아 해역에서 조업중인 원양어선이나 통항하는 상선들은 가급적 육지에서 멀리 떨어져 해적이 접근하지 않도록 하는 등 자구책 강구
- ② 평소 해적다발해역 운항전 인근 Coast Guard연락처 등을 파악, 유사시 대비
- ③ 선사별/선박별 비상연락망을 정비하여 긴급시 보고/전파 및 대처
 - 국제해사기구(IMO)의 “해적피해 예방 및 대응요령”을 선원들이 숙지토록 교육 실시
- ④ 선박보안감시시스템(SSAS)을 정기적으로 테스트하여 정상상태 유지하고 위치보고 시행
 - 해양안전종합정보시스템(GICOMS) 또는 선사의 자체 위치보고시스템에 주기적 보고
- ⑤ ISPS Code 대상선박은 선박 및 선사별로 자율적인 선박보안체제 시행
 - 선박내 보안시설 및 시스템 구축, 자체 테러대비 비상훈련 실시 (월 1회)

2) 해적 출현시 행동요령

- ① 해적선이 출현 또는 승선 기도시 신속한 선내 경보 발령 및 선원 소집.
 - 국제해사기구 (IMO)의 “해적피해 예방 및 대응요령”에 따른 대처
- ② 선박보안감시시스템(SSAS) 또는 기타 비상통신수단을 이용하여 구조 요청
 - 선박보안감시시스템(SSAS) 이 설치되지 않은 원양어선 등은 해적이 접근하거나 피해 발생시 선내의 유효한 통신수단을 이용하여 신속하게 해양수산부(해양안전종합정보센터:0082+2+3674+6350~3#) 또는 인근 연안국의 Coast Guard/SSAS Focal Point에 보고
 - 해적이 선박에 승선 후 즉시 통신수단을 파괴할 경우가 많으므로 즉각적으로 인근에 있는 SAR기관 등과 함께 군함, 경비정 등에게 알릴 수 있도록 노력
- ③ 인근 조업어선들과 상호 통신망을 계속 유지하여 유사시 서로 알려줄 수 있도록 조치
- ④ 소속 회원사 소속 선박이 해적 피해 발생시 한국선주협회/한국원양어업협회에 자체대책반 운영해양수산부 외교통상부 등 관계기관과 협조체제 강화¹¹⁾

11) 2006년 6월 해양수산부. 해적피해 예방대책 p. 35

3. 해적발생 대처방안

1) 해적발생¹²⁾

- ① 해적우범해역의 항행이 예상될 경우, 직면할 수 있는 위협의 종류, 해적피해방지를 위한 가용선원, 선원의 능력 및 훈련, 선박 내 대피구역 설정, 탑재되어 있는 감시 및 탐지설비 등을 고려하여 자체적인 해적피해방지대책을 수립해야 할 것임.
- ② 해적우범해역에서는 선박의 자체적인 해적피해 방지대책에 따라 선교, 기관실, 조타실, 사관실 및 선원실로 통하는 모든 문은 폐쇄 또는 통제하고, 규칙적으로 점검 해야할 것이며, 해적들이 쉽게 침투할 수 없는 보안구역을 설정해 둘 필요가 있음.
- ③ 해적에 대비한 상황별 대응전략이 가능한 선박여건과 맞도록 잘 계획되고 집행되는 것이 중요함.

2) 항로선정 및 묘박연기

해적우범해역 또는 병목해역 등의 항로는 가능한 피할 것.

3) 선박보안계획의 이행

- ① 해적우범해역 진입 전, 선원들은 경보신호 및 절차 등과 같은 선내 해적피해 방지 대책 내용을 훈련하고 숙지할 것. 혼승선박의 경우 선원 간 의사소통 문제가 없도록 할 것.
- ② 선박침입이 가능한 선상구역은 항만 내에, 정박 중 또는 위험수역 항행 중 폐쇄 또는 통제할 것. 선박 내 모든 감시장비 또는 탐지장비의 사용법을 숙지할 수 있도록 선원에 대한 훈련이 필요함. 해적피해방지대책에 따라 선원이 경계를 늦추지 않고 잘 훈련되어 있다는 것을 해적들이 인식하게 되면 범죄에 대한 근본적인의지를 차단하는데 기여를 할 것임.

4) 정박 중 또는 항만 내 주의

- ① 접안 또는 묘박 중 선박 방문자에 대한 제한, 기록 및 통제가 필요할 것임. 방문자에 대한 사진촬영은 선박접근 사전차단 및 사후 범죄자 확인에 기여할 것임.

12) 오늘날의 국제법에서는 공해상(公海上)에서 국가 또는 정치단체의 명령 내지 위임에 의하지 않고, 사적(私的) 목적을 위해 선박에 대한 약탈과 폭행을 자행하여 해상 항행을 위협하게 하는 자를 해적이라 하고, 그 약탈과 폭행을 해적행위로 규정짓고 있다.

5) 등 화

- ① 국제충돌방지규칙 규정에 따른 등화를 사용할 것. 타 선박에서 본선이 묘박중인 것으로 오해하지 않도록 항행 중 갑판 등을 켜지 말 것. 선미부 경계는 광폭등보다 레이다를 이용하면서 의사선박 탐색에 가능한 주간 신호등을 사용할 것. 접안 또는 묘박 중 선원은 해적의 포획 대상이 되지 않도록 갑판조명에 모습을 드러내지 말 것.

6) 견시와 불침번

- ① 지속적인 불침번¹³⁾의 유지는 해적침입에 대한 조기경보 (음향경고신호, 타 선박 및 연안당국에 대한 경보), 혐의선박에 대한 조명 점등, 회피동작의 실행 또는 기타대응절차 이행을 가능케 하며 본선이 해적선의 동태를 잘 파악하고 있음을 보여줌으로서 해적행위를 단념시킬 수도 있음.

7) 통신절차

- ① 우범해역 내 또는 해적 접근중일 때, 통신책임자는 항상 당직에 임할 것.

8) 경고신호

기적을 포함한 경고신호는 해적 접근시 사용가능토록 준비해 둘 것.

9) 표준 선박 메시지 양식

“불임” 표준 선박메시지 양식은 모든 해적/해상강도 해상테러의 초기보고 및 추후 보고시에 사용 가능함.

10) 통신 유지 및 응답

- ① 적절한 육상 또는 해군당국과 지속적인 통신유지 필요. 또한 모든 조난 및 안전주파수(VHF 채널 16 및 2,182kHz)를 계속 청취하면서 해당수역에서 방송되는 모든 해상안전정보에 주의를 기울일 것. Safety Net 서비스를 이용하는 이런 방송은 보통INMARSAT를 통한 집단호출방식 (Group Calling System, EGC) 사용이 예상되므로 선주는 해적우범해역에 있거나 접근할 때, 적절한 사양의 EGC수신기를 지속적으로 이용할 수 있도록 조치할 것. 선박소유자는 또한 전용 수신기의 비치, 즉 비상 방송을 놓치지 않기 위해 상용으로 사용되는 선박국과 연계되지 않는 별도 수신기의 비치를 고려할 것.

13) 밤에 잠을 자지 아니하고 번을 서는 일. 또는 그런 사람.

11) 보안구역

- ① 선박소유자는 선박보안구역의 주요접근장소, 중요구역에 연결되는 통로 및 선교를 감시하고 녹화하기 위한 폐쇄회로카메라(CCTV)의 설치를 고려할 필요가 있음.

12) 화염신호의 사용

해적에 대한 경고는 조난 화염신호보다는 무선통신을 이용하고, 조난 화염신호는 해적침입으로 긴박한 위험이 판단될 때만 사용할 것.

13) 회피조선 및 소화호스의 사용

- ① 선수너울 및 파도는 해적들을 단념시키고 선박에 장대를 대거나 쇠갈퀴로 걸어 잡는 것을 어렵게 하므로 항해안전이 허용되는 한 선장은 해적이 접근할 때 대각도 변침 등으로 해적선의 “승선방해”를 시도할 것. 이러한 조선방법은 제한되거나 폭주하는 해역(예를 들면 말라카 및 싱 가폴 해협 등), 육지 근처 또는 홀수가 제약될 경우는 사용하지 말 것.

14) 화 기

선내 화기비치는 해적을 화기로 무장하도록 조장하고, 화기자체가 해적의 주요목표물이 될 수 있음. 화기사용은 특별한 훈련과 기술을 필요로 하고, 사고위험성도 큼. 사법판례에서 해적을 죽이는 것이 자기방어로 인정된다 하더라도 뜻하지 않은 결과를 낳을 수 있음.¹⁴⁾

4. 해상대테러 전술대응능력 향상 방안

첫째, 해상테러리즘에 관한 상황을 군, 경 해상대테러요원들이 직접 접할 수 있도록 네트워크를 구축하여, 해상테러리즘의 실태와 위기 정보 등, 경각심을 갖도록 현 테러의 실태 상황을 전파하고 파악하며, 대응하고 있어야 한다.

둘째, 선박관속 훈련을 통하여, 각 지역의 항만 여객터미널에 정박하여 있는 국내·외 여객선과 상선, 유람선등 항에 있는 모든 선박의 정보와 설계도, 전체사진을 가지고 있어야 한다.

셋째, 동, 서, 남해로 원자력, 화력발전소, 조선소, 유류, GAS저장 시설 등 국가 중요시설이 운용되고 있는데, 이 중요시설에 테러가 발생되면 인접지역의 수많은 인명

14) 2006년 6월 해양수산부. 해적피해 예방대책 p. 40

피해와 국가 혼란을 가져오게 된다. 그러므로 이러한 취약 요소를 파악하고, 정기적인 순찰과 인근지역을 항해하는 모든 선박의 정보 파악, 테러의 위해 요소를 철저하게 분석하고, 신속히 대처할 수 있는 대책들이 필요하다.

넷째, 대테러지원 정부기관이 군, 경 해상대테러특공대의 대테러전술능력을 분기별 평가·파악하고, 지원과 예산으로 경쟁을 두어 전술 능력을 향상 시켜야 한다.

또한, 우리나라의 해상대테러가 발전하기 위해서는 유관기관과 같이 산·학·연·관의 협력에서 해상대테러 합동훈련 및 전술대회를 개최하여, 대테러요원들의 능력을 향상시키고, 전술세미나와 공청회를 통하여 새로운 기술을 발굴·교류 전술정보를 습득해야 할 것이다.

VI. 결 론

세계의 테러추세는 이제, 육상과 항공에만 취중 되어 있지 않고, 해상의 선박납치, 해적행위, 해상테러행위로 더욱 광범한 테러 기법으로 나타나고 있다. 해상에서의 테러가 발생하면 수많은 인명 피해는 물론 자연생태파괴 현상까지 발생하며, 여러 인접 국가의 혼란을 가져온다. 테러범들은 지금도 또 다른 테러를 자행하기 위하여 꾸준히 준비 하고 있다. 이에 맞서 테러에 대한 정보와 대테러 전술대응 능력을 평상시에 향상, 발전 시켜야한다. 또한, 적정 수준의 책임과 역할 분담을 위해 정보공유, 훈련교류, 체제정비, 자산확보 등 해양안보역량을 필요가 있다.

첫째, 효율적인 국제 공조체제를 구축해야 하며, 해상테러 대응시스템을 구축하여 국제적으로는 국제해사기구 ISPS Code, SSAS, 선박위치시스템 구축을 강제화 시키고, 국내적으로는 GICOMS구축 (선박보안감지시스템 및 선박위치추적시스템)을 가동하여야 한다.

둘째, 해적주요 출몰해역 운항(조업)시, 해적출몰 시 행동요령을 선박의 모든 인원들이 이해와 대처 할 수 있도록 숙지를 시켜주어야 한다.

셋째, 해적테러발생 시 가능한 모든 통신과 선박 선원들이 합심을 하여 구역 역할을 분담하여 해적의 공격에 대비하여야 한다.

넷째, 한국 해상대테러 부대는 평상 시 운용을 실전과 같은 고도의 훈련과 해상대테러 훈련이 이루어져야 하며, 지휘관들은 해상테러에 대한 경각심을 가지고 있어야 한다.

또한, 해상테러 관련법령 및 체제 정비와 함께 해양안보 자산 및 장비 확보가 이루어져야하겠다.

참 고 문 헌

【단행본】

- 김영구(1999), 「한국과 바다의 국제법」, 부산 : 효성출판사
김두현(2004), 「현대테러리즘론」, 서울 : 백산출판사
강영숙·이민용(역)(2002), 「테러의 이해」, 서울 : 백산출판사
박준석(2006), 「뉴테러리즘개론」, 서울 : 백산출판사
이윤철(2004), 「국제해사조약론」, 부산 : 다솜출판사
이황우·한상암(1996), 「대테러정책론」, 서울 : 진명출판사
이태운(2004), 「새로운 전쟁 21세기 국제테러리즘」, 서울 : 모시는 사람들
유병화·박노형·박기갑(2000), 「국제법Ⅱ」, 서울 : 법문사
최종화(2004), 「현대국제해양법」, 서울 : 두서출판 두남
최진태(2006), 「알카에다와 국제테러조직」, 서울 : 대영문화사
최진태(2006), 「테러리즘론의 이론과 실제」, 서울 : 대영문화사
국가정보원(2004), 「대테러정책 연구총론」
국가정보원(2001), 「뉴테러리즘의 특징과 외국의 대테러 강화동향」
국제조사문제연구소(1986), 「테러대책과 관련한 국내법상 미비점 검토」
부산지방검찰청(1997), 「해양범죄백서」, 부산 : 부산지방검찰청
외교통상부(2003), 「PSI 관련 법적 문제에 관한 기록연구」
해양경찰청(2007), 「2007 해양경찰 백서」
해양수산부(2004), 「미국의 유엔해양법 가입추진에 따른 대응방안 연구」
해양수산부(2003), 「항만시설 보안지침서 개발연구」
해양수산부(2004), 「ISPS Code의 시행방안 대비 국제협력방안 연구」
해양수산부(2006), 「2006년 해적피해 예방대책」

【논 문】

- 김시표(1998), “해적행위에 관한 국제법적 고찰“, 경희대학원 석사학위논문
김영석(2004), “국제법상 테러행위의 규제방안에 관한 고찰“, 「대한국제법학회」
김한택(1994), “국제법상 해상테러범죄의 규제“, 「강원법학」 제6권
김형섭(2002), “테러방지기법연구“, 「단기훈련보고서」, 경찰종합학교
박 형(2005), “9.11테러 그 원인“, 「국방연구」, 제45권 제1호

- 신경섭(2002), “테러리즘에 대한 국제법적 규제에 관한연구“, 경희대학원 박사 학위
논문
- 신창훈(2004), “해상테러리즘의 규제와 방지에 관한 국제법 동향과 우리나라의 대
응방향“, 「대한국제법학회」
- 이계수(2004), “테러방지법안의 쟁점“, 「민주법학」 제25호
- 이동우(2000), “해상테러리즘의 국제법적 고찰“, 국방대학원 석사학위논문
- 안경훈(1998), “해상테러리즘에 관한 연구:1988년 로마협약 중심으로“, 경희대대학
원 박사학위논문
- 양희철(1998), “해상테러리즘의 국제법적 고찰“, 경희대대학원 석사학위논문
- 제성호(1990), “해상테러의 법적 규제“, 「국제법학회논총」 35권2호(68호)
- 최석윤 외(2005), “해적행위에 대한 법적 책임과 대응방안“, 「항해항만학회지」
- 최진태(2002), “테러리즘의 역사적 기원과 변천“, 「국방연구」 제45권 제1호
- 최진태(1995), “해적행위와 해상테러리즘에 관한연구“, 해군대학
- 최순송(2002), “한국의 초국가적 테러리즘 대응에 관한 연구“, 국방대학원

논문접수일 : 2007년 9월 25일

심사의뢰일 : 2007년 10월 2일

심사완료일 : 2007년 11월 2일