

소말리아 해적행위 대응을 위한 민간무장보안요원 승선의 규제 및 그 과제에 관한 연구

김종수**

* 목포해양대학교 국제해사수송과학부

Regulation and Its Tasks of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships Against Somali-based Piracy

Jong-Soo Keum**

* Division of International Maritime Transportation Science, Mokpo National Maritime University, Mokpo, 530-729, Korea

요 약 : 소말리아 해적에 의한 해운에 대한 위협의 증가는 해운선사의 민간해상보안회사(PMSC) 사용을 크게 증가시키는 계기가 되었다. 민간해상보안회사의 사용은 소말리아 해적의 위협에 대해 상선을 보호하기 위한 매우 효과적인 해적대책이라고 판단된다. 그러나 해상에서 민간해상보안회사와 민간무장보안요원(PCASP)의 사용을 둘러싼 여러 가지 법적 및 실질적인 문제가 발생하고 있다. 본 연구는 인도양과 아덴만 해역의 소말리아 해적행위로부터 상선을 보호하기 위한 민간해상보안회사와 민간무장보안요원의 승선에 관한 국제협약, 지침 및 권고상의 민간무장보안요원의 규제에 관한 규정 및 그 문제점을 분석하고 이에 대한 해결방안을 제시하는데 있다. 특히, 민간무장보안요원의 승선에 관한 관할권 문제, 정당방위에 있어서 민간무장요원에 의한 무력사용의 권한 및 민간해상보안회사의 사용에 대한 승인 권한을 중심으로 검토 및 분석한다. 본 연구의 결과 현재 소말리아 해적행위로부터 선박을 보호하기 위한 민간해상보안회사와 민간무장보안요원의 사용에 관한 법률체계가 복잡하고, 때로는 애매하거나 불일치 및 유동적인 상태인 것으로 나타나고 있다. 따라서 유엔해양법협약상의 민간무장보안요원의 승선에 관한 현행 규칙의 해석과 새로운 규칙의 제정에 관한 법률체계를 조정하기 위한 국제적인 노력이 필요하다고 판단된다. 또한 민간해상보안회사를 규제하기 위한 관련 국내법을 시급히 제정할 것을 제안하였다.

핵심어 : 민간해상보안회사, 민간무장보안요원, 소말리아 해적행위, 무력사용, 정당방위, 유엔해양법협약

Abstract : *The increased threat to commercial shipping by Somalia-based pirates has triggered an increased use of PMSC(Private Maritime Security Contractors). The use of PMSC to protect merchant ships against Somali-based piracy threat seems to have been most effective counter-piracy measures. However, there are various legal and practical questions around using PMSC and PCASP(Privately Contracted Armed Security Personnel) on board at sea. This paper aims to study the regulation and its problems of PMSC and PCASP on board to protect merchant ships against Somali-based piracy in the Indian Ocean and Gulf of Aden. In particular, this paper focuses on the legal issues including jurisdictional issues of PCASP on board merchant vessels, use of force by PCASP in self-defense, and authority for using PMSC. Currently, the legal framework relating to use of PMSC and PCASP on board protecting ships from Somali-based piracy is complex, sometimes ambiguous or inconsistent, and currently in a state of flux. Thus, this paper concludes that at this juncture an effort to coordinate this legal framework is necessary, as regards both the interpretation of existing rules related to PCASP on board merchant ships under UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea) and the creation of new rules. Also, this paper suggested that there is an urgent need to establish the PMSC-specific laws in Korea.*

Key Words : PMSC, PCASP, Somali-based piracy, Use of force, Self-defense, UNCLOS

† jskeum@mmu.ac.kr, 061-240-7166

1. 서론

최근 우리나라 외항해운업계가 안고 있는 문제 중의 하나로 해적 및 해상무장강도에 의한 피해를 들 수 있으며, 수출입 물동량의 99.7%를 해상운송이 담당하고 있는 우리나라에 큰 위협이 되고 있다.

상선에 대한 소말리아 해적의 위협이 증가하면서 해적피습 고위험해역을 통항하는 선박을 보호하기 위해 선사의 민간무장보안요원(Privately Contracted Armed Security Personnel: PCASP)의 고용이 확대되고, 해상보안서비스를 제공하는 민간보안회사(Private Maritime Security Contractors: PMSC)의 수도 크게 증가하고 있다.

한편 전 세계의 해적사건은 2011년 439건에서 2012년 297건으로 크게 감소하였으며 이는 해적활동이 가장 빈번했던 소말리아의 해적행위가 크게 감소하였기 때문이다. 소말리아 해적사건은 2011년 237건에서 2012년 75건으로 급격한 감소세를 보이고 있으며, 선박피랍 척수도 28척에서 14척으로 50%가 감소하였다(ICC-IMB, 2012). 소말리아 해적행위의 감소는 아덴만에 한국을 포함한 다국적 해군함정의 파견, 해운업계의 해적대응요령(Best Management Practice: BMP) 이행 및 선박에 PCASP의 고용 확대 등 해적 예방활동이 영향을 미친 것으로 판단된다. 특히 소말리아 연안과 아덴만에서 해군함정 등에 의한 해적예방 활동은 상당히 효과적이며 비교적 성공적이라 생각된다.

그러나 해적사건의 건수가 감소하였다는 것은 아직 해적피해가 완전히 사라진 것이 아니며, 소말리아 해적들은 그 활동범위를 점점 광역화하고 있다. 소말리아 해적의 활동범위는 소말리아 연안으로부터 1,750마일, 지리적 영역으로 약 2백 80만 제곱 마일에 이르고 있어 제한된 해군함정으로 항상 모든 선박을 충분히 호송한다는 것은 사실상 불가능하다(Knott, 2012). 이는 결국 해군함정에 의한 상선의 호송 및 호위활동은 해적행위를 예방하는데 있어 해상보안 공백이 발생한다는 것을 의미한다.

최근 2년간(2011~2012) 인도양과 아덴만의 해적피습 고위험해역에서 활동하는 해적에 대처하여 선박에 보안서비스를 제공하는 PMSC 소속의 PCASP를 고용하여 우리나라 국적선박에 승선시키고 있는 해운선사의 수가 크게 증가하고 있는 실정이다.

실제로 선박, 선원 및 화물을 보호하기 위하여 PCASP가 승선한 선박들은 해적을 격퇴하여 한 척의 선박도 피랍되지 않았다는 것은 PMSC가 해적퇴치에 중요한 역할을 수행하고 있다고 할 수 있으며 또한 효과적인 해적대책인 것으로 생각된다. 그러나 여러 국가를 입출항하는 선박의 특성상 PCASP를 승선시키는 것이 국제법상 여러 가지 법적 문제를

발생시키고 있다. PCASP의 활동과 관련된 주요 법적 이슈는 그들의 무기 사용과 운반에 대한 규제 및 책임과 관련된 문제에 집중되어 있다.

현재 해적행위로부터 상선을 보호하기 위한 PCASP의 승선에 관한 법률 체계가 복잡하고, 애매하거나 불일치 및 유동적인 상태에 있기 때문에 선주, 해운회사 실무담당자, PMSC 관계자 및 PCASP가 많은 어려움을 겪고 있는 실정이다. 따라서 본 연구에서는 인도양과 아덴만에서 소말리아 해적행위에 대응하여 상선을 보호하기 위한 PMSC의 사용과 PCASP의 승선에 관한 규제 및 그 과제에 대하여 연구하는 것을 목적으로 한다. 특히 선박의 실제 위치에 따른 PCASP의 승선과 무기 운반에 대한 관할권의 중복 문제, 정당방위를 위한 PCASP의 총기 사용의 권한 및 PCASP의 승선에 대한 인정 여부에 관한 권한 등을 중심으로 분석하고자 한다.

2. 해적행위 및 해상무장강도행위의 개념

2.1 해적행위 및 해상무장강도행위의 정의

국제법상 해적행위의 개념에 대하여 1982년 유엔해양법 협약(United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: UNCLOS)의 정의가 일반적으로 인정되고 있다. UNCLOS 제 101조에서 해적행위는 (a)항 민간선박 또는 민간항공기의 승무원 또는 승객이 사적 목적으로 (i) 공해나 (ii) 어떤 국가의 관할권에도 속하지 않은 장소에서 선박, 항공기, 사람 또는 재산에 대하여 범하는 불법적 폭력, 억류 또는 약탈행위, (b)항 해적선박 또는 해적항공기라는 사실을 알고도 그 활동에 자발적으로 참여하는 모든 행위 및 (c)항 (a) 또는 (b)에 규정된 행위를 선동하거나 고의적으로 조장하는 모든 행위로 정의하고 있다.

이러한 UNCLOS 해적행위의 정의에는 다음과 같은 4가지의 요소를 포함하고 있다. 첫째, 불법적인 폭력의 사용, 억류 또는 약탈에 의하여, 둘째, 사적 목적으로 행하여진 불법행위이어야 하며, 셋째, 공해상에서 발생한 불법행위이어야 하고, 넷째, 한 척의 민간선박이 다른 민간선박을 공격하는 불법행위가 최소한 두 척의 선박 간에 발생하여야 한다(Jose, 2003).

그러므로 정당방위나 타인을 방어하기 위한 행위, 공격 또는 정치적 목적에 의한 행위, 영해 내와 항내 또는 내수에서의 행위, 단지 한 척의 선박이 관련된 행위는 해적행위에 포함되지 않는 것으로 간주된다.

또한 UNCLOS의 해적행위에 대한 정의에는 공해에서 발생하는 불법행위로 그 범위를 제한하고 있으며, 선박에 대한 해상무장강도행위는 포함하고 있지 않다. 그러나 실제 대부분의 해적사건은 선박이 정박 또는 계류 중과 같이 영

해 내에서 발생하고 있는 실정이다.

국제해사기구(International Maritime Organization: IMO)에서는 해적행위 및 선박에 대한 무장강도행위에 대하여 해적행위는 UNCLOS의 정의를 따르고 있으며, 선박에 대한 무장강도행위는 해적행위 이외에 사적 목적으로 어떤 국가의 내수, 군도수역 및 영해 내에서 선박, 그 선박의 사람 및 재산에 대하여 범하는 모든 불법적인 폭력, 억류, 약탈 또는 위협행위 및 이러한 행위를 선동하거나 고의적으로 조장하는 모든 행위로 정의하고 있다(IMO, 2010).

이와 같이 IMO는 해상구역을 지리적 및 법률적 측면에서 해적행위를 두 개의 범주로 나누는 입장을 취하여 오고 있다. 즉, 공해상에서 발생한 불법행위에 대해서는 UNCLOS의 정의에 따라 해적행위로 분류하고 있는 반면에 항내, 내수 또는 영해 내에서의 불법행위에 대해서는 해상무장강도행위로 정의하고 있다.

따라서 선박에 대한 해상무장강도행위와 해적행위는 일반적으로 그 행위가 발생한 장소가 공해상인가 또는 영해 내인가에 따라서 구분된다고 할 수 있다.

2.2. UNCLOS 해적행위 정의의 한계

1982년 UNCLOS의 정의는 오늘날의 해적행위에 대하여 다음과 같은 한계를 지니고 있다.

첫째, 해적행위의 목적이 반드시 사적 목적이어야 하기 때문에 정치적 또는 다른 목적으로 행한 불법행위는 해적행위에서 제외된다.

둘째, 해적행위의 정의는 공해상 또는 어떤 국가의 관할권이 미치지 않는 장소에서 발생한 불법행위에 적용가능하기 때문에 지리적 한계를 가지고 있으며, 오늘날 발생하고 있는 해적행위 전체를 커버할 수 없다.

셋째, 해적행위는 민간선박의 승무원 또는 승객에 의해 다른 선박, 그 선박의 사람 또는 재산에 대한 범죄행위를 가정하고 있기 때문에 해적행위의 성립요건은 최소한 두 척의 선박이 관련되어 있어야 한다. 따라서 당해 선박 내에서 그 승무원이나 승객이 자신의 선박을 탈취하거나 화물을 강탈하는 행위는 해적행위로 간주되지 않는다(Pridy and Stuart, 2012).

UNCLOS 정의는 이러한 엄격한 한계를 규정하고 있기 때문에 이로 인한 법률적인 문제에 의하여 다른 국가의 영해로 진입한 해적선의 추적 등 해적 대응방안의 수립 및 해상보안의 확보에 많은 제약을 받고 있는 실정이다(Mair, 2011).

특히 최근 해적행위는 선박이 정박 또는 계류 중인 항내와 영해 내에서 많이 발생하고 있어 공해상으로 한정할 경우 영해 내에서 발생하는 해적행위에 대하여 효과적으로 대처할 수 없는 문제점이 있다.

국제상업회의소(International Chamber of Commerce: ICC)-국제해사국(International Maritime Bureau: IMB)이 발표한 해적행위 및 해상무장강도행위는 Table 1과 같이 2011에 발생한 해적사건 439건 중 약 32%, 2012년에 발생한 해적사건 297건 중 약 57%가 선박이 항만 또는 영해 내에서 계류 또는 묘박 중 발생하고 있다.

Table 1. Status of ship's operating during pirate attacks('11-'12)

Status of ships	2011(No. of ships)	2012(No. of ships)
Berthed	7	18
Anchored	132	150
Steaming	300	98
Total	439	297

* Source: ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 2011 and 2012.

그러므로 해적행위에 대한 UNCLOS의 정의는 현재 비록 유효한 법률적 정의이지만 오늘날의 해적행위에 대한 대응에 있어서는 비현실적이라 할 수 있다.

따라서 UNCLOS의 해적행위에 대한 정의는 오늘날 해적행위에 대하여 효과적으로 대응을 할 수 없는 문제가 있어 실질적으로 해적행위에 적용하기 위해서는 선박에 대한 해상무장강도행위 등 필요한 내용을 추가적으로 보완할 필요가 있다.

3. 해적행위의 경제적 비용 및 PMSC의 사용 비용 분석

3.1 해적행위의 경제적 비용

소말리아 해적행위에 의해 발생한 총 경제적 비용은 Table 2에서 보이는 바와 같이 2011년에 약 65.6억~68.5억 달러에서 2012년에는 약 56.64억~60.6억 달러로 추정되며 2011년에 비하여 약 8.5억 달러 12.6%가 감소하였다. 그러나 소말리아 해적사건은 2011년 237건에서 2012년 75건으로 크게 감소하였으나 해적공격 사건당 비용은 2011년 2,860만 달러에서 2012년에 8,270만 달러로 실질적으로 약 189.2% 증가한 것으로 나타나고 있다.(One Earth Future Foundation, 2012).

그리고 2012년 해적공격을 예방하기 위한 총비용 중에서 선박의 보안장비와 PMSC의 사용에 지불된 비용이 약 29%로 가장 많았으며, 다음으로 선박이 해적의 공격을 피하기 위하여 선속을 증가시키는 데 사용된 비용이 약 27%를 차지하고 있다. 그리고 해적퇴치를 위한 각국 정부의 군사운영 비용이 2011년에 약 12억 7천만 달러, 2012년에 10억 9천

소말리아 해적행위 대응을 위한 민간무장보안요원 승선의 규제 및 그 과제에 관한 연구

만 달러로 전체의 약 19%를 차지하고 있다. 그러나 해적을 기소하고 수감하는데 든 비용은 전체의 약 1%에 지나지 않는 것으로 추정되고 있다.

한편 소말리아 해적행위가 세계 경제에 미치는 경제적 영향의 약 80%를 해운업계의 부담이 되고 있으며, 약 20%가 각국 정부의 해적대책 비용으로 소요되고 있는 것으로 나타나고 있다.

Table 2. The Economic Cost of Somali Piracy (2011~2012)

Sector	Cost Factor	2011 (100 million dollar)	2012 (100 million dollar)
Private Sector	Ransom	1.6	0.3175
	Insurance	6.35	5.507
	Security Equipment & Guards	10.64~11.6	16.5~20.6
	Re-routing	4.86~6.81	2.905
	Increased Speed	27.1	15.3
	Labor	1.95	4.176
	Counter Piracy Organizations	0.213	0.2408
Public Sector	Military Operations	12.7	10.9
	Prosecution & Imprisonment	0.164	0.1489
Total		65.6~68.5	56.5~60.6

* Source: One Earth Future Foundation, The Economic Cost of Somali Piracy, Ocean Beyond Piracy project, 2011 and 2012.

3.2 PMSC의 사용 비용

선주 또는 해운선사가 PCASP의 고용에 지불한 비용은 Table 3에 보이는 바와 같이 2011년의 경우는 해적피습 고위험해역을 통과한 선박 42,450척의 25%인 10,612척의 선박에 PCASP가 승선한 것으로 추정하고, 평균적으로 선박의 통항당 5만 달러를 지불하여 총 5억 3,060만 달러가 소요된 것으로 추정되고 있다.

또한 2012년의 경우 해적피습 고위험해역을 통과한 선박 66,612척 중 50%인 33,306척이 PCASP를 고용한 것으로 추정하고, 선박 척당 3명의 무장요원이 승선한 경우 통항당 34,500 달러, 4명의 무장요원이 승선한 경우 46,000 달러로 추산하여 2012년 PCASP 고용 비용은 11억 5,000만 달러~15억 3,000만 달러로 추정되고 있다. 2012년 PCASP 고용 비용은 2011년에 비하여 약 153% 증가한 것으로 나타나고 있다.

그러나 해적의 공격으로부터 선박과 고객의 화물을 보호하기 위하여 이 지역을 통과하는 선박에 PCASP를 승선시키고 있는 선주와 해운선사가 증가하고 있어 실제 이 비율은 이 보다 훨씬 높을 것으로 추정되며, 우리나라의 많은 국적선박

도 이미 PCASP를 승선시키고 있는 것으로 알려지고 있어 PCASP의 고용 비용은 이 보다 훨씬 더 클 것으로 생각된다.

Table 3. Total Cost of Security Equipment and PCASP('11-'12)

Cost Factor	2011 (100 million dollar)	2012 (100 million dollar)
Security Equipment	5.337~6.292	5.007~5.284
PCASP	5.306	11.5~15.3
Total	10.64~11.6	16.5~20.6

* Source: One Earth Future Foundation, The Economic Cost of Somali Piracy, Ocean Beyond Piracy Project Report, 2012.

한편 선박의 보안시설을 강화하기 위한 보안장비의 비용은 2011년 5억 3,370만~6억 2,920만 달러에서 2012년 5억 70만~5억 2,840만 달러로 약 11%가 감소하였다. 이는 많은 선사들이 PCASP를 고용하였기 때문으로 판단된다. 이러한 선박의 보안설비의 강화 및 민간무장요원의 고용에 따른 비용 등이 해운업계의 심각한 재정적 부담이 되고 있는 실정이다.

4. PCASP 활동의 규제 및 책임

4.1 PCASP 및 총기 운반에 관한 관할권

PCASP 및 총기 운반과 관련하여 어느 국가가 관할권을 행사하는지에 대해 IMO 지침에서는 단지 사건이 발생한 선박의 실제 위치 등에 따라 다르다는 것을 나타내고 있을 뿐이며, 어떤 경우에 어떤 국가가 관할권을 갖는지는 구체적으로 정해져 있지 않다.

그러므로 본 연구에서는 PCASP 및 총기 운반에 관한 관할권 문제를 IMO의 지침 및 권고와 UNCLOS를 중심으로 각 해역별로 고찰하고자 한다.

먼저, 선박이 PCASP의 승하선과 총기의 적양하가 이루어지는 항만국의 항만 및 내수 내에 있는 경우는 내수에 관해서는 관습법상 육지와 같이 취급되고 있기 때문에 항만국은 선박에 승선한 PCASP 및 총기 운반에 대한 관할권을 주장할 수 있다.

선박이 타국의 영해 내에서 PCASP의 승선 및 총기를 운반하는 경우는 UNCLOS 제17조에 따라 연안국은 영해 내에서 주권을 가지며, 선박의 무해통항권을 보장하여야 한다. 그러므로 선박은 연안국의 평화, 공공질서 또는 안전을 해치지 않는 한 무해통항으로 동 협약 19조에 따라 연안국의 영해를 통항할 수 있다.

동 협약 제27조에서는 선상에서의 범죄 결과가 연안국에 미치는 경우나 범죄가 연안국의 평화 또는 영해의 공공질서를 교란하는 경우를 제외하고 연안국은 무해통항 선박에 대

하여 허가관할권을 행사할 수 없다고 규정하고 있으나 이 조항의 의미는 명확하지 않으며, 선박이 무해 통항하는 동안 PCASP의 승선 및 총기를 운반할 수 있는 권리가 불명확한 상태이다.

그러나 PCASP의 승선 및 총기의 단순한 운반이 연안국의 평화에 영향을 미치지 않으며 영해의 공공질서를 교란하지도 않는다고 판단되나 이러한 견해는 소수의 관점이며, 실제로 어떤 연안국들은 영해 내에서 무해 통항하고 있는 선박에 승선한 PCASP에 대한 관할권을 주장하고 있다.

그러므로 연안국의 영해 내에서 단순한 PCASP 및 총기의 운반이 선박의 무해통항권과 모순되는지 현재로서는 불명확하며, 연안국에 따라 무해통항의 판단기준이 국가마다 다르기 때문에 단순한 총기의 운반 또는 PCASP가 승선한 동안에 무해통항으로 인정하지 않고 관할권을 주장하는 연안국들도 있다.

배타적 경제수역에서는 UNCLOS 제58조에 따라 공해와 마찬가지로 기국이 자국선박에 대하여 관할권을 행사하게 된다.

한편 공해상을 항행하는 선박에 대한 관할권에 대하여 UNCLOS 제92조에 따라 선박의 기국이 배타적 관할권을 가진다는 기국주의를 채택하고 있다. 그러나 이 기국주의는 선박이라는 특정 공간에 적용된다는 점에서 속지주의와 같은 성격을 지니며, 속지주의에 의하면 행위의 발생지 국가와 결과 발생지의 국가도 관할권을 행사하는 것이 허용된다.

실제로 공해상에서 해적과 대치하는 상황에서 어떤 국적의 선박에서 다른 국적의 선박으로의 총격이 빈발하고 있다. 이러한 경우에 총기가 발사된 선박의 기국뿐만 아니라 결과가 발생한 선박의 기국도 속지주의에 의거하여 관할권을 행사하는 것이 허용되고 있다(Ryngaert, 2008). 그리고 기국의 배타적 관할권의 의미는 공해상에서 자국선박에 대한 집행관할권의 행사를 기국 이외의 국가에 금지하고 있는 것이며(Nordquist, 1995), 공해상의 선박에서 발생한 사건에 대하여 국제법에 의해 관할권을 가진 기국 이외의 국가가 사법관할권을 행사하는 것을 금지하는 것은 아니다.

그러므로 공해상에서 선박의 PCASP 및 총기의 운반 등에 관하여 잠재적으로 복수의 국가가 관할권을 행사할 수 있기 때문에 관할권의 중복을 어떻게 조정할 것인가가 과제로 남아있다. 따라서 기국과 다른 국가들에 의해 상충되는 규정을 결합하거나 일치시키기 위한 국제적인 기준 규칙이 필요하다고 판단된다.

4.2 PCASP의 무력 사용의 권한

현재 PCASP는 국제법상 어떠한 지위도 갖고 있지 않으며, 이들을 직접적으로 규율하는 국제법은 없는 실정이다.

그러므로 PCASP는 명시적으로 어떤 국가를 대리하여 활동하지 않는 한 다른 민간인과 같은 동일한 책임과 권리를 가진다.

IMO의 PMSC에 대한 지침에서는 PCASP의 무력 사용에 대하여 주로 선박의 기국법이 적용되고, 선박의 실제 위치에 따라 연안국, 항만국 및 기타 국가의 법률에 의해 규율될 수 있음을 나타내고 있다. 또한 선주 등에 대한 지침에서는 PCASP의 무력 사용은 해적의 승선을 방지하기 위해 필요한 최소한의 무력을 사용하여야 하고 어떠한 경우에도 필요 이상의 무력을 사용해서는 안 되며, 위협에 비례하고 그 상황에 적절한 것이어야 한다. 특히 사람에 대해서는 정당방위나 타인을 보호하기 위한 경우를 제외하고 총기를 사용하여서는 안 된다고 규정하고 있다.

영국의 경우는 해적의 공격을 저지하기 위하여 무력의 사용을 인정하고 있다. 치명적 무력의 사용도 정당방위나 타인의 보호를 위하여 단계별로 해당 위협 및 위협에 비례하여 합리적인 수준에서 사용할 수 있는 지침을 채택하고 있다(UK Department for Transport, 2013).

일반적으로 PCASP가 무력을 사용할 수 있는 권리는 정당방위나 타인을 방어하기 위한 합법적인 행위로 제한된다. 그러나 국제법상 PCASP가 해적의 공격으로부터 자신과 타인을 방어하기 위하여 어떤 상황에서 어느 정도의 무력이 합법적으로 사용될 수 있는지에 대한 규정은 없으며, 각 국가의 형법이 이 문제에 대한 해결책을 제시하고 있다. 공해나 배타적 경제수역에서의 PCASP의 승선 및 무력 사용에 대해서 기국의 법률에 근거할 수밖에 없다는 것이 일반적인 견해이다.

불법적인 공격을 받거나 긴박한 위협에 처한 사람이 그 공격을 방어할 때 무기의 사용에 대한 형사책임은 지지 않는다는 것이 형법의 일반원칙으로 인정되고 있다. 일반적으로 형사책임이나 처벌을 부정하기 위한 이 근거는 타인을 방어하기 위한 제3자에게도 이용이 가능하다. 그러므로 자신의 방어뿐만 아니라 선박의 선원을 보호하기 위한 PCASP의 행위도 포함된다고 할 수 있다.

그러나 PCASP의 무기 사용과 관련하여 긴급성의 정도나 예방적 정당방위의 적법성 등에 대한 정당방위의 판단기준은 국가마다 상당한 차이가 있다. 그러므로 정당방위가 형법상 위법성을 감소시키거나 위법성 조각사유로 인정되지만 국가마다 그 기준이 다르기 때문에 주의할 필요가 있으며, 만약 PCASP가 불법적 또는 합법적이라고 간주되는 이상의 무력을 사용한 경우에는 형사책임이 따를 수도 있다고 판단된다.

따라서 PCASP가 언제, 어떠한 상황에서 정당방위를 근거로 총기 및 무력을 사용할 수 있는지는 불분명하기 때문에

무력과 총기 사용에 관한 보다 구체적인 규정 및 지침이 시급히 필요한 것으로 판단된다. 또한 PCASP에 의한 합법적인 무력의 사용을 보다 구체적으로 분명하게 규정할 필요성이 있다.

4.3 PMSC에 관한 법률 제정의 필요성

현재 상선이 PCASP의 승선 및 총기 운반을 규율하는 국제법상의 명확한 규정은 없으나 UNCLOS 제92조는 공해상에서 기국이 자국선박에 대하여 배타적 관할권을 행사하도록 규정하고 있으며, 제94조는 기국의 의무에 대하여 열거하고 있다. UNCLOS의 기국의 배타적 관할권에는 PCASP의 승선을 인정하는 것을 포함하고 있어 결국 기국의 국내법에 의하여 PCASP의 승선을 결정하도록 하고 있다고 할 수 있다.

IMO PMSC에 대한 지침에서도 PCASP의 승선에 대한 인정 여부는 기국의 권한이라고 명시하고 있다. 또한 기국이 PCASP의 승선을 인정하는 경우 PCASP에 의한 총기의 운반 및 사용에 대하여 직접적으로 적용 가능한 국내법에 언급하는 정책을 수립하도록 권고하고 있다(IMO, 2012).

그러므로 PCASP의 승선 및 총기 운반에 대한 규제는 기국의 법률에 근거할 수밖에 없기 때문에 각 개별국가가 PMSC 관련 법률을 제정할 필요가 있다.

우리나라의 경우 현재 PMSC에 대한 법률이나 규정이 없기 때문에 PCASP는 주로 총포·도검·화약류 등 단속법과 관세법 등에 의하여 규율할 수밖에 없는 실정이다. 그러나 해적의 공격을 방어하기 위하여 선박에 승선한 PCASP에 적용할 목적으로 제정되지 아니한 법률에 의한 일반적인 규칙의 적용은 잠재적으로 법적 불확실성 또는 만족스러운 결과를 가져올 수 없다고 판단된다.

따라서 현재 인도양 및 아덴만 해역의 해적피습 고위험해역을 운항하는 우리나라 국적선박의 PCASP의 고용이 증가하고 있는 현실을 고려할 때 PMSC에 관한 국내법 및 규정을 시급히 제정할 필요가 있다.

5. 결론

소말리아 해적행위가 급증하기 시작한 이후로 유엔안전보장이사회의 결의나 한국을 포함한 다국적 해군함정에 의한 상선의 호송활동, 해운선사의 BMP 이행 등이 해역의 해적문제를 해결하기 위한 다양한 대책들이 실행되어 왔다. 그러나 이러한 국제적인 대응에도 불구하고 소말리아 해적의 위협은 지속되고 있다.

현재 아덴만에서의 다국적 해군에 의한 해적대처는 상당한 효과가 있지만 소말리아 해적들이 해군의 순시를 피하여 인도양 등 넓은 해역에 분산하면서 이에 대처하는 데 소요

되는 비용이 크게 증가하고 있다. 그러므로 해운선사와의 개별 계약에 의해 PMSC가 각 개별 상선의 보호를 제공하고, 해군함정에 의한 일정한 해역 및 항로대의 안전을 확보하는 해군과 PMSC 간에 상호보완 관계의 구축 및 강화는 합리적인 해적대책 방안으로 판단된다.

본 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, UNCLOS의 해적행위의 정의는 엄격한 한계를 규정하고 있어 해적선의 추적 등 해적 대응방안의 수립 및 해상보안 확보에 많은 제약을 받고 있는 것으로 판단된다. 그러므로 오늘날의 해적행위에 대하여 효과적으로 대응할 수 있도록 선박에 대한 해상무장강도행위 등 필요한 내용을 추가적으로 보완할 필요가 있다고 판단된다.

둘째, 인도양의 해적피습 고위험해역을 통항하는 선박의 50% 이상이 PMSC를 사용하고 있는 것으로 추정되고 있다. 또한 PCASP의 고용비용이 약 11억 5천만 달러~15억 3천만 달러로 2011년의 약 5억 3천만 달러에 비하여 약 153%가 증가한 것으로 나타나고 있으며, 이는 해운업계에 재정적 부담을 주고 있다.

셋째, PCASP의 승선 및 총기의 운반 등에 대하여 잠재적으로 복수의 국가가 관할권을 행사할 수 있어 PCASP의 관점에서 보면 어느 국가의 법이 적용되는 것인가가 불명확하여 그 활동에 지장을 초래할 수 있다. 특히 연안국의 영해 내에서 PCASP 및 총기의 단순한 운반이 선박의 무해통항권과 모순되는 것인지 현재로서는 불명확하다. 그러므로 기국과 다른 국가들 간에 서로 상충되는 규정을 결합하거나 일치시키기 위한 국제적인 기준 규칙이 필요하다고 판단된다.

넷째, 국제법상 PCASP가 언제, 어떠한 상황에서 정당방위를 근거로 총기 및 무력을 사용할 수 있는지 불분명하며, 각 국가의 정당방위에 대한 판단기준에 상당한 차이가 있다. 그러므로 PCASP에 의한 합법적인 무력사용에 대하여 보다 구체적으로 명확하게 규정할 필요성이 있다고 판단된다.

다섯째, 상기와 같이 현재 PCASP에 관한 법률체계가 복잡하고 때로는 애매하며 현재 유동적인 상태에 있기 때문에 이들을 법적체계에 포함하여 적절한 규제 및 감독을 행하는 것이 요구된다.

여섯째, PMSC의 사용 및 PCASP의 승선에 대한 인정에 대하여 국제법과 국제 지침 및 권고에서 이는 기국의 권한이며, 기국의 국내법과 정책에 따르도록 규정하고 있기 때문에 각 개별 국가가 PMSC 관련 법률을 제정할 필요가 있다. 따라서 우리나라의 경우 현재 인도양과 아덴만 해역의 해적피습 고위험해역을 항행하는 국적선박에서 이미 PCASP의 승선이 증가하고 있는 점을 고려하면 PMSC 관련 국내법 및 규정을 시급히 제정할 필요가 있다.

References

- [1] ICC-IMB(2012), Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2011 and 2012, pp. 5-10.
- [2] IMO(2010), Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships, Res. A. 1025(26), p. 4.
- [3] IMO(2012), Revised Interim Recommendations for Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in High Risk Area, MSC.1/Circ.1406/Rev.2, Annex, pp. 1-2.
- [4] Joses, H. E.(2003), Protection of Foreign Ships against Piracy, The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 18, No. 3, pp. 375-380.
- [5] Knott, J.(2012), Safety at Sea with Particular Reference to Piracy, Piracy July, pp. 3-6.
- [6] Mair, S.(2011), Piracy and Maritime Security, SWP Research Paper, p. 6.
- [7] Nordquist, M.(1995), United Nations Convention on the Law of the Sea: a Commentary, Vol. III, p. 126.
- [8] One Earth Future Foundation(2012), The Economic Cost Of Somali Piracy 2012, Ocean Beyond Piracy Project Report, pp. 1-4.
- [9] Pridy, A. and C. M. Stuart(2012), Counterpiracy under International Law, Academy Briefing No. 1, pp. 11-14.
- [10] Ryngaert, C.(2008), Jurisdiction in International Law, Oxford University Press, pp. 75-76.
- [11] UK Department for Transport(2013), Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances, Version 1.2, pp. 35-37.

원고접수일 : 2013년 10월 29일

원고수정일 : 2013년 12월 12일 (1차)

2013년 12월 26일 (2차)

게재확정일 : 2014년 02월 25일