STRATEGY 21
통권44호 Vol. 21, No.2, Winter 2018

한국형 선박통제의 발전방향에 관한 연구

김 성 해* · 정 효 섭**

Ⅰ. 서론

Ⅱ. 선박통제 및 보호(NCAPS)와 선박협조 및 안내(NCAGS)의 이론적 논의
1. 선박통제 및 보호 개념 및 수행절차
2. 선박협조 및 안내 개념 및 수행절차

Ⅲ. 해외사례 연구 : 미국, 영국, 싱가포르, NATO

Ⅳ. 한국형 선박협조 및 안내 개념 발전방안
1. 해양안보환경 변화와 해군역할 확대
2. 한국형 선박협조 및 안내 개념

Ⅴ. 결론

* 해군중령, 한국해양대 해상교통정보학과 석사, 해군3함대 계획참모.
** 해군소령, 해군3함대 선박통제/항만방호과장.

Ⅰ. 서론

세계의 경제는 해양을 통해 연결되어 있고, 국제사회는 해양을 근간으로 수많은 활동을 하고 있다. 특히, 해상 무역은 전 세계 경제교역의 대부분을 차지하고 있고 많은 국가는 이러한 해양에서의 자유로운 활동을 보장하기 위해 다양한 노력을 펼치고 있다. 지금 세계는 경제 양극화로 인해 지구 한편에서는 자원의 범람에 몸부림치고, 한쪽에서는 가난으로 인한 고통의 나날을 보내고 있다. 말라카 해협, 소말리아 해역, 서아프리카 해역에서의 해적 활동은 목숨을 담보로 한 그들의 경제양극화에 대한 처절한 생존전쟁이라 할 수 있다. 그들의 생존성 해적 활동에 대비해 많은 국가는 군사적 무력을 통해 자국의 경제활동을 보장하기 위해 노력하고 있다. 대한민국은 세계 10위권의 경제력을 보유한 국가로 평가받고 있는데 이러한 성과는 바로 해양을 근간으로 한 무역활동에 있다고 할 수 있다. 자원이 부족한 우리나라에게 있어 해상무역은 곧 우리 국가경제의 심장처럼 없어서는 안 될 존재라고 할 수 있다. 그렇다면 여기서 과연 우리는 얼마나 해양의 중요성에 대해서 인식하고 해상에서의 자유로운 활동을 보장하기 위해 노력하는지 자문해볼 필요가 있다. 또한 이토록 중요한 해양이라는 존재에 대해 우리는 어느 정도의 해양안보적 기여를 하고 있는가?

우리해군은 2004년부터 소말리아 해역에 청해부대를 파견하여 해양안보작전, 선박호송작전을 수행하고 있지만 이는 우리가 해양으로부터 얻는 이익에 비하면 미비한 기여 수준일 것이다. 이는 우리나라가 당면한 북한과의 군사적 대치상황을 고려할 때 어쩔 수 없는 선택이며, 또한 우리나라 선박이 활동하는 대부분의 외국 해역에서는 타국의 해군과 해경이 해적으로부터 우리선박을 충분히 보호해 주고 있기 때문이다. 어떻게 보면 우리나라는 타국으로부터 무임(無賃) 해양안보를 제공받고 있는 것이다. 우리나라 영해를 떠나 외국항과 바다에서 활동하는 수없이 많은 상선, 어선 등의 안전을 위해 과연 우리는 어떠한 활동을 하고 있는지 고찰・평가해볼 필요가 있다. 실제 이러한 자국의 경제와 무역활동을 위해 타국의 바다에서 수많은 시간을 보내고 있는 선원들을 위해 국민의 생명과 재산을 보호해야하는 대한민국 해군과 정부는 과연 지금 그들을 위해 무엇을 하고 있는가? 타국의 바다에서 그들에게 위험이 발생하면 그때서야 상황본부를 만들어 대책을 강구하고, 조치를 취하고 있지는 않은가? 과

연 우리해군은 북한만을 바라보고 우리의 해양안보 역할을 국한 할 것인가? 이미 외국의 선진국은 이러한 물음에 대해 해군의 역할을 재정립하고, 새로운 개념의 작전을 수행하고 발전시키고 있다. 또한 최근 급변하고 있는 한반도 안보환경 변화에 발맞추어 한국해군의 새로운 임무와 역할의 필요성이 대두되고 있는바 선박협조 및 안내는 이러한 요구에 부합한 분야라고 할 수 있겠다. 본 연구를 통해 우리 해군이 선도해야 할 선박협조 및 안내 개념과 외국해군의 선박협조 및 안내 동향을 소개하고 현재의 선박통제 및 보호 작전의 문제점을 다각도로 분석하여 작금의 해양안보 현실에 맞는 새로운 작전개념을 제안하고자 한다.

본 연구의 범위는 현재 우리나라 해군에서 수행중인 선박통제 및 보호 개념과 외국 해군이 수행중인 선박협조 및 안내 작전의 개념을 제시하고, 선진 외국해군의 선박협조 및 안내 작전 동향을 소개하였다. 또한 우리나라의 한반도 안보환경, 국가경제 특성, 향후 해군의 역할 확대 등을 고려하여 새로운 개념의 선박협조 및 안내 개념에 대해 주로 언급할 것이다. 선박협조 및 안내는 아직까지 한국 해군에게는 생소한 개념이고 소개 사례도 많지 않기 때문에 연구 참고자료가 미흡한 바, 필자의 의견을 포함하여 한국형 선박협조 및 안내개념을 제안하겠다.

Ⅱ. 선박통제 및 보호(NCAPS)와 선박협조 및 안내(NCAGS)의 이론적 논의

1. 선박통제 및 보호 개념 및 수행절차

선박통제 및 보호(NCAPS)[1]의 임무는 해양에서의 선박의 안전항해를 보장하고 해군의 군사작전과 선박의 간섭을 최소화하면서 군사작전의 효율성을 보장하기 위해 수행하는 작전이다. 즉, 선박안전과 군사작전의 효율성이라는 두 마리 토끼를 모두 잡기 위해 선박의 이동을 강제적으로 통제하는 개념이다. 이러한 통제개념은 제2차 세계대전 당시 독일군 잠수함에 의해 연합국의 군수물

1) 해군 선박통제 및 보호(NCAPS) : Naval Control And Protect for Shipping.

자 수송선박이 엄청난 피해를 입게 되면서 생겨난 개념이다. 군수품 조달과 국가경제활동을 위한 원자재 수송선박 등 전쟁지속능력과 밀접하게 연관되어 있는 선박들이 해상을 통해 이동하였고, 이러한 선박의 피해는 곧 전쟁지속능력 저하를 가져오게 되었다.

미국, 영국을 비롯한 연합국 전력은 이러한 독일의 파상공세에 태평양, 대서양 등을 항해하는 선박의 안전을 보장하기 위해 선박들을 적극적으로 통제하고 보호하는 등의 임무를 시작하게 된다. 이것이 선박통제 및 보호의 시초라고 할 수 있다. 다만, 연합국의 적극적인 선박통제 및 보호 작전에도 불구하고 2,700여척[2)]에 이르는 상선이 침몰하였는데, 독일이 잠수함을 이용하여 이렇게 많은 숫자의 상선을 공격한 이유는 단 한가지이다. 독일은 전투에서 승리하는 것이 아니라 전쟁에서 승리하고자 했던 것이다. 군함 한척을 공격함으로써 얻는 이득보다 무장이 없는 상선을 공격함으로써 연합국의 전쟁지속능력을 급감시키려 했던 것이다. 이와 같이 선박통제 및 보호는 군사전투 또는 전쟁이 이루어지고 있는 해역 또는 위협이 굉장히 고조되어 있는 해역에서 이루어지는 군사작전의 한 형태라고 할 수 있다. 특히, 우리나라는 대통령 훈령28호 통합방위 지침과 연계되어 선박통제 및 보호 계획이 시행되며, 해수부와 해경 조직의 역할이 크다고 할 수 있다.

선박통제 및 보호의 수행개념은 한국 해군에서 수행중인 작전개념을 근거로 소개하겠다. 선박통제 및 보호는 선박에 대한 해상에서의 '강제적인 통제'라고 할 수 있으며, 선박의 이동을 통제하기 위해 항내에서 이루어지는 운용통제와 해상에서 선박의 안전을 보장하기 위한 이동통제로 크게 두 가지로 구분된다. 운용통제는 선박의 항내 이동, 적・하역, 투묘 등 항내 또는 인근에서 이루어지는 활동들이고, 현재 지방해양수산청 등을 포함한 정부기관 또는 공공기관에서 수행하고 있는 대부분의 활동으로 이해하면 된다. 반면 이동통제는 해상에서의 전항[3)], 비상이동, 호송 등 항계를 벗어나 설정된 선박통제 및 보호구역에서 이루어지는 강제적인 통제 행위라고 할 수 있으며, 해군에 의해 수행된다. 현재 전 세계에서 대한민국만이 이러한 계획을 수립하여 준비하고 있다.

선박통제 및 보호 작전의 작전적 목적은 두 가지로 첫째는 적의 위협으로부

---

2) 이학노, 신문순, 해양주권적 차원에서 전시 '선박통제 및 보호'의 중요성과 합참의 역할에 대한 고찰(考察), 「합참지」, 2016. p.80.

3) 전항 : 항구 폐쇄나 선박의 항로에 위협상황이 존재 시 항로변경 및 목적항 변경, 우회 항해 또는 회항조치 등을 통칭. 합동참모본부,「선박통제 및 보호계획」, 2016, p.28.

터 선박의 안전을 보장하는 것이고, 둘째는 해군작전과의 간섭을 최소화하는 것이다. 이를 통해 군사작전과 안전을 고려한 선박 이동의 효율성을 도모하기 위함이다. 선박 이동의 효율성을 도모한다는 것은 결국 선박의 통항을 보장하면서 해운을 통한 국가 물류가 정상적으로 이루어지도록 한다는 것이다. 선박통제 및 보호 계획은 국가통수기구의 승인에 따라 시행되며, 선박통제 및 보호 작전의 수행개념은 선박의 이동계획을 사전에 확인하고, 안전하게 이동할 수 있도록 보호하는데 중점이 있다고 보면 된다. 선박통제 및 보호 작전의 유형은 시기 및 강도에 따라 구분되는데 권장/강제의 형태로 분류되며 세부내용은 아래표를 참조하면 된다.

〈표 1〉 선박통제 및 보호의 유형(권장/강제 선박통제 및 보호)[4]

구 분	권 장	강 제
의 미	• 강제성이 없는 자발적인 선박통제 및 보호 유형	• 선박통제 및 보호조직의 지시에 따라야하는 강제적인 유형
수 행 개 념	• 선박 및 선사, 관련기관은 정부 및 군의 권고를 최대한 수용	• 선박 및 선사, 관련기관은 정부 및 군의 지침을 반드시 준수

2. 선박협조 및 안내 개념 및 수행절차

해군 선박협조 및 안내(NCAGS)[5]는 아직까지 한국 해군에게는 생소한 작전분야이지만 이미 외국해군에서는 널리 통용되고 교리발전 단계가 수준급으로 올라와 있는 현행작전의 한 분야이다. 선박협조 및 안내의 임무는 해상교역을 지원하고 보고하기 위해 해군 전력과 해운업계 간의 접속을 제공하는 것이다.[6] 즉, 해군과 민간 해양조직/단체와의 직접적인 소통을 통해 선박의 안전을 보장하는 것이다. 이는 해상교역이 곧 물동량, 경제활동과 연관되어 있고 이는 국가 경쟁력에 지대한 영향을 미치므로 군사력을 가진 해군이 선박에 대한 안내를 제공하고 필요시 무력을 즉각적으로 투입하는 활동도 동시에 수행할 수 있음을 의미한다. 이러한 선박협조 및 안내 개념은 냉전시대가 종식되고

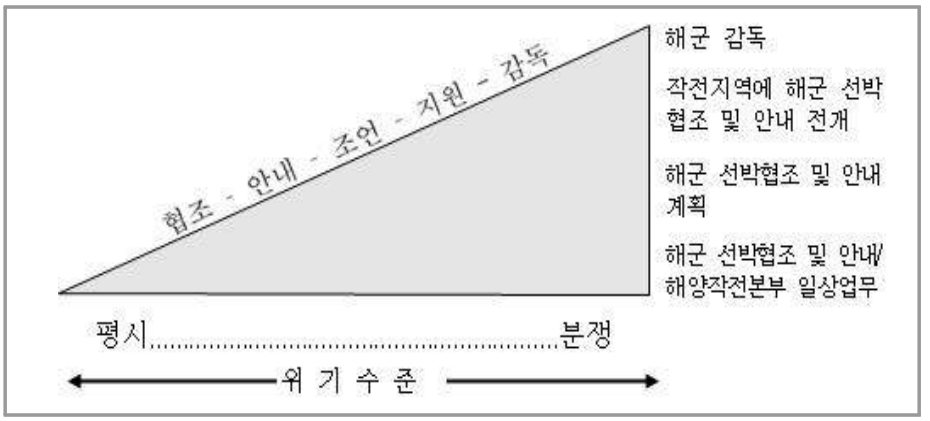
4) 합동참모본부,「선박통제 및 보호계획」, 2016.
5) 해군 선박협조 및 안내(NCAGS) : Naval Cooperation And Guidance for Shipping.
6) 해군 전평단, 박성환,「미국 선박협조 및 안내(미 NTTP-3-07.12) 번역본」, 2015.

해상에서의 군사적 위협이 사라지면서 생긴 새로운 작전개념이다.

냉전이전 해상에서의 군사적 충돌이 활발하던 때에는 해상에서 활동하던 선박에 대해 군에서 적극적으로 이동을 통제하는 개념으로 작전을 수행하였다. 하지만 냉전이 종식되고 해양에서의 군사적 위협이 감소되어 선박들은 해양에서 자유로운 항해를 보장받게 된다. 이러한 과정을 거치면서 전 세계 해군은 선박통제 및 보호라는 개념을 선박협조 및 안내라는 개념으로 발전시켜온 것이다. 엄밀히 얘기하면 선박협조 및 안내는 상선을 중심으로 적용되는 개념이라고 할 수 있다. 외국의 해군은 국가경제에 영향을 미치는 해상무역에 대한 국가적 보호라는 새로운 역할을 마련했다고 할 수 있다.

선박협조 및 안내의 임무[7]는 위기 상황시 해상작전지휘관이 해상이동 상황을 인지하여 상선 및 군함의 안전항해를 보장하고 나아가 국가의 안보를 보장하기 위함이다. 따라서 이러한 임무를 수행하기 위해서는 민·관·군간 권고, 협조 및 정보 공유가 가능한 조직이 필요하다. 해군 선박협조 및 안내는 상선이 군사작전을 간섭하지 않도록, 혹은 군함이 해상물류활동에 간섭을 받지 않도록 지원(Support)하는 개념이다. 해군 선박협조 및 안내 지휘관은 선박의 협력정도와 종류에 대해서 해상작전지휘관에게 권고를 해야하는 임무를 가지고 있다.

〈그림 1〉 해군 선박협조 및 안내 작전범위[8]



선박협조 및 안내의 작전개념은 해상작전지휘관을 지원하여 상선들의 상황을 인지시켜 줄 수 있는 조직 및 절차를 구성하는 것이다. 선박협조 및 안내 지

7) 해군 전평단, 한창수, 「해군 선박협조 및 안내 지침서」 번역본, 2008, p1-1.
8) 해군 전평단, 한창수, 「해군 선박협조 및 안내 지침서」 번역본, 2008. p1-2.

휘관은 구역 내·외의 상선의 정보 사전에 확인하고, 적시에 상선정보를 제공하여 책임구역 내 해상작전지휘관에게 해군작전과 상선의 간섭을 회피할 수 있도록 전역을 관리하는데 도움을 주어야 한다. 이때 해군 선박협조 및 안내는 지시, 권고, 주의사항과 정보를 소통할 수 있는 별도의 조직을 통해 해상전력과 상선 간의 협조 및 지원 임무를 하게 된다. 다시 말해, 해군 선박협조 및 안내라고 하는 개념은 해상작전지휘관의 총괄적인 임무를 지원하고 상선활동을 보장하며 상선과 군사작전의 간섭을 방지하기 위한 작전적 도구인 것이다. 해군 선박협조 및 안내 교리는 상선이 해상에서 직면하거나 영향을 미칠 수 있는 다양한 위협을 고려하여 발전해 왔다. 일정 해역에서의 선박이 요구하던 전통적인 선박 보호사항은 물론 위기대응, 해양안보, 해양통제, 민군작전, 대테러 및 정보작전 등으로 상선이 주체가 되거나 표적이 되는 특수한 상황에 요구되는 행동요령 등에 대해서도 다루고 있다.

선박협조 및 안내는 군사작전과 외부적 요소를 고려하여 다양한 문제점들에 대응할 수 있도록 유연하게 설계되어 있다. 아래 그림에서 보듯이 평시에서 위기가 고조되었을 때의 다양한 상황에 대응하기 위한 기본적 지침을 마련하고 있으며, 선박협조 및 안내 조직은 이러한 위기수준에 적합한 대응방안을 수행하게 된다.

Ⅲ. 해외사례 연구

이번 장에서 설명하는 세계의 선박협조 및 안내 동향은 매년 개최되는 PACIOSWG[9](태평양·인도양 해운실무단) 회의에서 각국에서 발표한 선박협조 및 안내 동향 자료를 취합하여 소개하고 분석하였다. 미국, 영국, 싱가포르 등 총 3개 국가와 NATO의 해양안보활동과 관련된 다양한 선박협조 및 안내 작전을 소개하였다. 특히 이러한 자료는 장차 우리해군이 수행해야 할 새로운 개념의 선박협조 및 안내 작전의 좋은 지침서가 될 것이며, 미국, 영국 등 해양국가가 수행중인 개념을 토대로 작전개념을 수립해야 할 것이다.

9) 태평양/인도양 해운실무단(PACIOSWG) : PAcific and Indian Ocean Shipping Working Group.

1. 미국

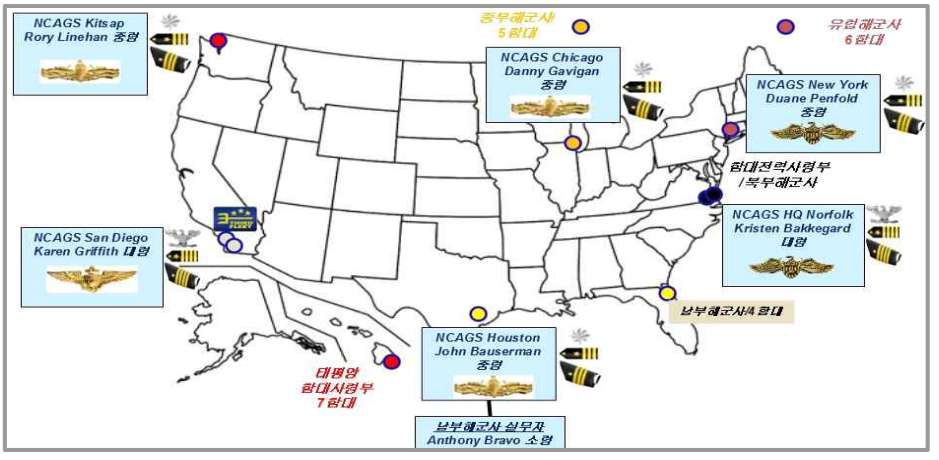
미국 해군은 전세계 해군의 교리를 이끌어 가는 대표적인 국가로 과거 여러 차례의 전쟁경험을 바탕으로 선박협조 및 안내 분야에서 다양한 활동을 하고 있다. 미국 선박협조 및 안내 조직이 규정하는 선박협조 및 안내(NCAGS: Naval Cooperation And Guidance for Shipping)의 임무는 해상작전지휘관에게 상황인식과 상선의 실시간 명료성을 제공하여 위기를 관리하도록 하고 위기, 급변사태시 상선의 안전항해를 보장하는 것이다. 미국 본토가 위협받는 상황에서 선박협조 및 안내 조직은 국가안보 노력의 일환으로 공통상황도 작성에 기여하거나 자국 항구에 입항하는 선박의 식별 등에 관하여 미 해경, 기타 지정 해운요소를 지원하는 임무가 부여될 수 있다. 이러한 임무를 바탕으로 해상작전 지휘관에게 다음과 같은 이점이 있다.

① 상선 활동에 대한 포괄적인 그림을 제공 ② 상선을 군사작전과 분리
③ 상업적 제약사항에 대한 이해 제공 ④ 대테러 역량 증대
⑤ 군 전력을 더 효율적으로 운용 ⑥ 대해적 역량 증대

또한 상선에게는 아래와 같은 이점을 지닌다.

① 항해 위험지역에서 안전 확보 가능 ② 경제적 흐름 유지
③ 군사작전에 의한 방해위험 최소화 ④ 해상위협에 대한 신속한 대응
⑤ 군 제약사항에 대한 이해 제공 ⑥ 보험 비용에 대한 안정화

〈그림 2〉 미국 선박협조 및 안내 조직 배치



* 출처 : 2018년 PACIOSWG 회의시 미군 발표 자료

조직은 총 6개의 지부를 두고 중령 또는 예비역 대령을 지휘관으로 임무를 수행하고 있다. 이 조직은 선박협조 및 안내 관련 각종 회의, 훈련 등에 참가하며 임무수행능력을 유지 및 향상시키고 있다. 대표적인 훈련이 한국에서 개최되는 을지프리덤 가디언 연습, 키리졸브/포이글 연습이며 이때 KITSAP 지부에서 약 10~15명의 예비역 장교/부사관이 연습에 참가하여 임무를 수행하고 있다. 또한 매년 개최되는 PACIOSWG 회의 및 Bell Buoy 연습에 참가하고 있으며, 약 5년 주기로 한번씩 Bell Buoy 연습을 자국에서 개최해왔다.

미국 선박협조 및 안내 조직의 인원은 100% 미국 해군 예비역으로 구성되어 있다. 평소 조직을 관리하고 교리를 발전/유지하는 몇몇 인원을 제외하고는 비상시에 조직되어 활동하는 개념이다. 특이점은 이러한 해군 예비역 지정에 있어, 약 25%를 현재 상선활동과 관련된 업무를 수행하거나 이와 관련된 산업 경력을 보유한 인원을 지정한다는 것이다. 항만행정, 해양법, 선박검사관, 선박보험 업체 등 다양한 해상 분야에서 활동 중인 인원을 선박협조 및 안내요원(예비역)으로 지정함으로써 작전수행의 전문성을 보장하고 있다.

미 해군 선박협조 및 안내 조직은 다양한 해양실무 조직과의 업무 협력을 통해 역량을 키워나가고 있으며, SeaVision 2.0, Sea Web, AWNIS, NAMESIS (NAval MErchant Shipping Information System), AIS(Auto Identification System) 등 다양한 체계를 통해 작전을 수행하고 초급/고급반 등 다양한 군사훈련, 연합교육 과정 등을 통해 작전수행 전문가를 양성하고 있다. 미 해군의 선박협조 및 안내 작전의 주요 임무는 해양무역작전, 해적소탕, 인도적지원/재난구호, 해운협조, 협력국 연락업무, 해운산업 연락업무, 해양상황인식(MSA[10])), 북대서양조약기구(NATO: North Atlantic Organization) 해운본부 임무수행 등이 있다. 실제 2009년 머크스 알라바마호[11] 사건, 2010년 아이티 재난구호작전 등에 선박협조 및 안내 조직이 작전에 투입되었다. 또한 매년 호주와 실시하는 TALISMAN SABER 훈련에 NCAGS 훈련을 포함하여 임무수행 능력과 관련교리를 지속 발전시키고 있다.

미국과 호주는 TALISMAN SABER 훈련에서 20여명의 병력배치와 선박통제팀 운용을 통해 상선의 선박제원카드를 수집하고, 항행경보 전파를 숙달하며 호주와의 작전 상호 운용성을 검증한다. 또한 선장브리핑을 통해 상선 선장

10) 해양상황인식(MSA) : Maritime Situational Awareness.

11) 알라바마호 사건 : 2009년 4월 소말리아 근해 공해상에서 해적에 의해 미국 국적 화물선이 납치된 사건으로 미해군의 구출작전을 통해 선장을 무사히 구출함.

의 관심과 이해도를 향상시키고 다양한 해양관련 산업체와의 연락체계를 점검한다. 더불어 선박협조팀 운용을 통해 임무수행 숙달과 기술평가로 조직적이고 실효성 있는 작전이 될 수 있도록 노력하고 있다.

2. 영국

영국은 NCAGS 작전 이외에 연합국 범세계 항법정보 시스템(AWNIS: Allied Worldwide Navigational Information System)을 별도로 개발하여 운영하고 있으며 이를 위한 별도의 MTO 조직을 운용하고 있다. AWNIS도 NCAGS와 유사하게 선박의 항해와 기동의 자유를 보장하고, 해상에서의 안정화를 통한 해상교역 유지에 중점을 둠으로써 위협과 함정의 충돌을 방지하고 해상 민사작전(CIMIC: Civil-military co-operation)을 강화하고 있다.

영군해군은 세계적인 추세인 NCAGS 이외에 Royal Navy로서 새로운 교리와 작전개념을 구상하고자 하는 의지가 담겨있다고 보면 된다. 영국해군의 대표적인 선박협조 및 안내 작전은 두바이에서 활동하고 있는 UKMTO(United Kingdom Maritime Trade Organization) 이다. 핵심 조직은 9명으로 구성되어 있고, 예비역과 현역으로 구성되어 있으며, 외국해군장교가 추가적으로 구성된다. 여기에는 호주, 싱가포르, 미국, 캐나다, 뉴질랜드 등이 관심을 가지고 참가하고 있다. 해당조직은 인근해역의 해적행위가 증가되고 있는바 통항하는 상선에 대해 대해적 정보를 제공하고 필요시 연합해군사령부와 연락하여 호송 임무를 제공토록 협조한 조직이다. 영국의 경우 최근에는 해양무역정보센터(MTIC: Maritime Trade Informaion Center)를 설립하여 해양안보를 위한 다양한 정보수집활동을 하고 있으며, 해경, 해양종사자, 정부부처 등과 함께 정보를 공유해 나가고 있다. 이는 기존의 해양무역작전(MTO: Maritime Trade Operation)과 단순히 정보교류 차원을 넘어 영국해군이 범세계적으로 NCAGS 작전을 광범위하게 수행하고자 하는 의지로 간주할 수 있을 것이다.

영국해군은 매년 포츠머스 근해에서 선박협조 및 안내 연습/훈련을 지속하고 있다. 이때 훈련 참가/참관을 희망하는 국가는 훈련 전 교육에 참가할 수 있으며, 실제 훈련에도 참가가 가능하다. 영국 해군은 해양의 안보와 안전의 개념을 구분하여 대응한다. 안보는 해적, 테러, 기뢰전, 배타적 구역, 해상차

단 및 봉쇄, 불법어획 군사적 조치 및 무력사용이 요구되는 사항에 대한 활동이며, 반면에 안전은 부표, 위험통보, 조난, 항해상 지리적 위험 정보 제공 등에 초점을 맞춘다. 여기서 해군과 정부의 역할을 구분하여 정립하고 임무를 수행해나가고 있는 것이다. 중요한 것은 영국은 지속적으로 새로운 교리와 작전개념을 추구하고 있으며, 이를 선도하기 위해 다양한 체계를 개발하고 인력양성에 노력하고 있고, 국제적인 회의, 훈련 등에 참가하며 영역을 확대하고 있다는 것이다. CIMIC 개념으로서 해군의 역할 확대에 집중하고 있다. 특히, 이지스 프로젝트를 통해 전문적인 해양안보 계획을 수립하고, 선박의 선원에 대한 정보제공절차 수립, 급변하는 안보환경에 적합한 새로운 요구조건을 충족시키기 위한 군 인력 교육(프로그램 및 프로젝트)을 지속적으로 개발하고 있다.

3. 싱가포르

싱가포르는 정보융합센터(IFC)[12]라는 조직을 통해 선박협조 및 안내 작전 임무를 수행한다. 이는 말라카 해협에 위치하고 있는 싱가포르의 지리적 위치를 감안하여 다국적 해양안보 종합 정보센터라고 할 수 있다. IFC의 임무는 다국적간 공동의 인식 및 인지를 통해 위협에 대한 조기 경보를 달성하고, 해양안보위협에 대해 대응할 수 있는 정보를 제공하기 위함이다. 현재 20개국가 67명의 해군장교와 34개국 64개 기관의 인원이 파견되어 활동 중에 있다. 해당 조직은 작전, 연습, 연구, 협정, 지역협조 등 부서로 나누어 전반적인 선박협조 및 안내 작전을 발전시키고 있다.

IFC는 다양한 해양활동 기관, 단체와의 다양한 활동을 통해 NCAGS 작전을 홍보하고 작전 효율성을 증대시키고 있는데, 특히, 커뮤니티를 만들어 파트너로 참여시키고 해상영역 인지향상과 관련하여 상호 이익을 공유하는데 초점을 맞춘다. 실제 이러한 커뮤니티는 에이전시, 선사, 연구원 등을 초청하여 다양한 이슈에 대해 토의하고, 피드백을 주고받으며 상호간의 입장 이해를 통해 발전사항을 도출하고 있다. 특히, 말라카 해협에서의 해양안보 향상을 위해 다양한 의제에 대해 논의하며 다국적 해군으로서의 활동 영역을 넓히고 있

12) 정보융합센터(IFC) : Information Fusion Center.

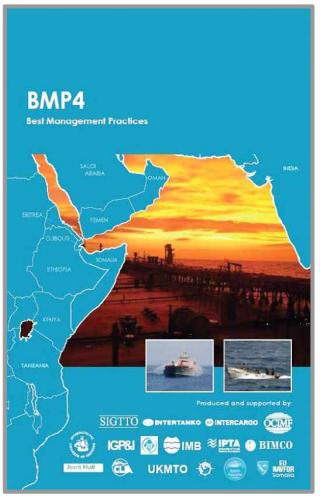
다. 또한 IFC 소개를 위해 상선회사를 직접 방문하고, 해양안보에 관한 그들의 작전 및 관심사항을 공유하기 위해 선사를 초대하기도 한다. 특히, 선사들은 취약성에 대한 연구, 해양안보 필요성 등 연구를 지원하고 IFC와 교류를 지속하고 있다.

말라카 해협을 지나가는 1,500여척의 등록된 선박이 IFC에 자발적으로 행동을 보고하고 있으며, IFC는 지속적으로 인근 함정에 대해 최신화된 항해정보를 제공해주고 있다. 현재 우리 해군에서도 '19년부터 정보장교가 파견되어 임무를 수행할 계획이 있으며, 이를 통해 말라카 해협을 항해하는 자국 선박에 대한 신속한 정보제공과 외국 해군과의 정보공유 그리고 우리해군의 국제해양안보 역량을 향상시킬 수 있는 좋은 기회가 될 것이다.

4. NATO

선박협조 및 안내를 언급할 때 현재에도 가장 활발히 활동하고 있는 조직이 바로 나토해운센터(NSC)일 것이다. 북대서양조약기구의 산하조직으로서 지역의 해양안보를 위해 다국적 국가가 참여하여 관련활동을 추진 중이다. 주요임무로는 선주, 상선 등의 주요 연락체계 정립, 상선 자료 수집, 해양안보작전 지원, 각종 훈련/연습 등이 있다. 이러한 활동은 우리해군이 참여하고 있는 청해부대가 소속된 연합해군사령부(CMF)와 비슷한 기능을 한다고 보면 된다. 다만 NSC 전력은 걸프만과 아프리카 해역인근에서, CMF는 아덴만과 소말리아해역에서 대해적 작전을 수행하고 있다. 또한 EU 전력 또한 아덴만과 소말리아해역에서 관련 작전을 수행중인데, 이 조직들이 유사한 임무를 가지고 협조된 임무를 수행한다고 생각하면 된다. 특히, NSC는 해적활동을 최대한 억제하고, 취약선박을 보호하며 지역에서의 전반적인 안정과 해상 안전을 증진하기 위해 합동작전구역에 배치되어 임무를 수행하게 된다.

〈그림 3〉 BMP 4[13](Best Management Practices)와 대규모 해적선박 집단



이렇게 광활한 해역에서 자유롭게 활동하는 선박은 다양한 항로로 이동하여 효율적인 관리가 제한되지만 항공기와 정보주도의 작전수행을 통해 해적활동에 대비한 해상작전을 수행하고 있다. 특히, 상선에 대한 군사적 보호, 상선의 자기방어 능력보유, 국제상선 조직에 대한 협조/지원을 통해 지역에서 해적으로 인한 피해를 줄이는데 주력을 다하고 있다. 또한 NSC는 영국, 독일, 싱가포르, 인도, 홍콩 등 범세계적인 협조회의를 통해 해양인식을 공유하고 있다. 우리나라 또한 이러한 활동에 적극적으로 참여하여 해군의 임무를 확대하고 국제해양안보에 기여해야할 필요가 있다. 특히, NSC에서는 인근 상선들에게 대해적 정보와 관련대응지침 제공을 위해 BMP라는 책자를 제작하여 선박들을 대상으로 홍보하고 정보를 공유하고 있으며, 상선과 선주의 적극적인 협조를 얻기 위한 다양한 활동을 병행하고 있다.

13) UKMTO, BMP4, 2011.

Ⅳ. 한국형 선박협조 및 안내 개념 발전방안

1. 해양안보환경 변화와 해군 역할 확대

가. 국제 해양안보환경 평가

냉전이후 국제사회에서의 해양안보 위협은 전통적인 군사적 위협과 해상테러, 해적 등과 같은 비전통적 위협까지 확대되게 되고, 해군의 역할과 임무 또한 이러한 위협에 대응하기 위해 변화되고 발전되고 있다. 다만, 한국 해군은 특수한 안보환경으로 인해 군사적 위협에 대비한 임무를 중점적으로 수행하고 있지만, 이미 미국을 비롯한 영국, 프랑스, 호주 등 많은 국가에서는 비전통적인 위협에 대비한 다양한 노력들을 하고 있다. 대표적인 비전통적 위협은 소말리아 해역의 해적활동으로 최근 연합해군전력(CMF, NATO, EU)에 의해 현재는 피랍되는 상선이 없을 정도로 해적의 모습을 찾아보기 힘들지만 연합해군전력이 작전수행을 멈춘다면 해적활동은 반드시 재개될 것으로 보인다.

반면 동아시아 해적의 활동은 증가추세에 있는데 특히 말라카 해협에서의 해적활동은 꾸준히 증가하고 있다. 말라카 해협에서도 IFC라는 조직을 통해 해적퇴치 등 국제해양안보를 위한 다양한 활동을 수행중이지만 오히려 해적활동의 증가는 우리나라에게도 시사하는 바가 크다. 우리나라에서 사용 중인 원유 및 원유 정제품의 전량이 바로 이 말라카 해협을 통해 우리나라에 수입되고 있으며, 말라카 해협에서 해적에 의한 우리선박 피랍, 해적활동 증가로 인한 통항량 감소 등은 우리나라 경제에 직접적인 손실을 가져오는 상황을 초래할 수 있다. 대표적으로 해적에 의한 비전통적 해양안보 위협을 언급하였지만, 실제로 해양테러, 인신매매, 해양밀수, 자연재해와 해양오염 등의 증가로 인한 국제사회의 협력요구는 증대되고 있고, 특히, 해군이 이러한 협력의 주체가 되고 있다.

하지만 아직까지 우리해군은 특수한 안보환경으로 인해 이러한 비전통적 해양안보위협에 적극적이고 주도적으로 대처하지 못하고 있으며, 해수부, 해경 등 정부기관 또한 그 활동이 미비한 것으로 보인다. 이러한 시점에서 비전통적 해양위협에 대비하여 우리해군은 국내뿐 아니라 국제사회에서도 주도적인 역할을 할 수 있도록 별도의 전담조직을 구성하고 교류를 확대할 필요성이

있다. 과연 우리나라는 해양으로부터 얻는 국가적 이익에 비례한 국제 해양안보에 기여하고 있는가에 대한 자문을 할 필요가 있고, 이제는 이러한 대응이 해군의 주된 역할로서 발전되어야 한다.

나. 한반도 안보환경의 변화

최근 남북관계 개선 등 한반도 주변의 안보환경 변화, 국방개혁2.0 등에 따라 각 군의 임무와 역할의 재정립 필요성이 대두되고, 해군으로서 국민에게 실질적으로 이익이 되는 활동이 요구되는 시점이다. 특히, 남북・북미정상회담. 종전선언, 비핵화와 같은 안보 이슈는 한반도가 앞으로 평화의 상징이 될 수 있는 가능성을 열어주고, 이러한 급격한 한반도 안보환경 변화에 우리 해군도 새로운 역할을 찾아 발 빠르게 움직여야 한다. 물론 켄부스(Ken Booth)의 해군의 '군사적 역할'[14]로써 해군의 존재 목적은 군사적 위협에 대비하여 무력을 사용하는 조직이지만, 최근의 한반도 안보환경을 차치하고서라도 미래의 해군의 역할을 고려했을 때 언제까지나 NLL 위의 존재만을 상정해서는 안 된다는 것이다.

해양에서의 비전통적 위협인 해적행위, 마약밀매, 인신매매 등에 대처하기 위한 국제사회의 노력이 증가하고 있고, 이러한 시점에서 우리 해군은 '경찰적 역할'에 대한 해군의 입지를 넓히고, 이를 수행하기 위해 다양한 분야에 대한 연구와 참여가 필요한 상황이다. 특히, 선박협조 및 안내는 해군이 '경찰적 역할'을 수행하기 위해 해군전력이 민간, 정부기관과의 가교(架橋) 역할을 수행할 수 있는 작전분야이다. 현재 우리나라의 국제해양안보와 관련한 활동이 해군, 해수부, 해경 등 다양한 국가기관에서 이루어지고 있으나 조직화된 모습을 보이지 못하고 있고, 주도적인 역할 수행하는 조직이 없어 관련 활동이 활발히 이루어지고 있지 못한 것은 사실이다. 또한, 국민은 해군에게 '군사적 역할'만을 바라는 것이 아니라 이제는 국민경제, 국가적 이익을 창출 할 수 있는 다양한 활동을 요구한다는 것이다.

최근 남북 정상회담에서 동・서해 적대행위 금지수역을 설정하였듯이 이와 같은 한반도 안보환경의 변화는 해군에게 있어 새로운 역할과 임무를 도입할 수 있는 좋은 기회가 될 수도 있다. 이러한 안보환경의 변화는 해군의 역할과

---

14) Ken Booth, *Strategy and Ethnocentrism*(New York: Holmes & Meier, 1979), pp.15-16.

미래발전 방향과 연관되어 있으며, 선박협조 및 안내는 향후 해군이 국가와 국민을 위해 어떠한 임무를 수행할지에 대한 방향점을 제시해준다. 실제적인 적을 상정하지 않는 외국 해군의 경우 선박협조 및 안내는 해군의 임무로 지정되어 있고, 특히 해양의존도가 높은 국가 일수록 이와 관련된 교리발전, 교육/훈련 등 관련활동이 활발히 이뤄지고 국제적인 활동을 주도하고 있다. 우리 해군도 이러한 안보환경에 발맞추어 선박협조 및 안내와 관련한 해군의 임무와 역할을 정립해야 한다.

다. 한국의 해양의존도

한국은 자원을 수입하여 가공, 수출을 통해 이익을 창출하는 무역의존도가 높은 국가이며, 미주와 아시아를 이동하는 상선의 주요 거점 역할을 하는 대형 항만(부산, 광양)을 가진 해양 국가이다. 또한 국가 수・출입 물동량의 99.8%를 해상을 통해 운송하고 있으며, 특히 원유/철광석 등 주요 원자재의 경우 100% 해상을 통해 국내로 들여오고 있다.

2017년 해군 전평단에서 분석한 보고서[15]에서 중동, 동남아시아, 아프리카, 극동아시아 지역 등에서의 해상교통로 마비로 인한 국가경제에 미치는 영향을 분석한 자료를 살펴보면 평시 수・출입 제한에 따른 1일 손실액은 약 5,572억으로 추정되며 이는 우리나라 주요 대기업의 분기 영업이익과 맞먹는 수준이다. 이렇듯 하루 동안 세계 주요 해상교통로에 위협이 발생하여 선박 이동이 불가하게 되면 우리 경제에 엄청난 타격으로 다가온다는 것이다. 한국은 북한과 대치하고 있어 육상을 통한 외국과의 교류가 불가하고, 일본, 중국, 동남아 등 엄청난 인구가 밀집한 지역에 위치하고 있다는 지리적 이점을 기반으로 해양 무역활동을 통해 지금의 경제10위권 규모의 대한민국을 만들었다고 해도 과언이 아니다.

한국 선주협회에 등록된 한국 상선은 1,400여척에 불과하지만 2017년 기준 한국의 주요항만을 출입한 상선은 40만척에 이른다.[16] 이는 현재 한국의 해운능력이 100% 국내에만 의존하고 있지 않으며, 많은 부분을 해외 기업에 의존하고 있다는 것이다. 이는 해외에서 활동 중인 선박들이 위협으로 활동이 제한되면 자국선박이 아니더라도 우리나라의 경제활동에 영향을 미친다는 것이다.

---

15) 해군 전평단, 해상교통로 보호가 국가경제와 전쟁지속능력에 미치는 영향 분석결과, 2017.
16) SPIDC(해운항만물류정보센터)의 한국국적 등록상선 및 연간 출입항 상선현황을 참조.

해외를 항해하는 자국 선박과 우리나라의 주요 에너지를 수입하는 선박이 항해하는 해양은 곧 우리 국가경제와 국민생활의 심장과 같은 존재라고 할 수 있다. 해양을 통해 대한민국이라는 국가의 심장이 뛰고 있다고 해도 과언이 아닐 것이다.

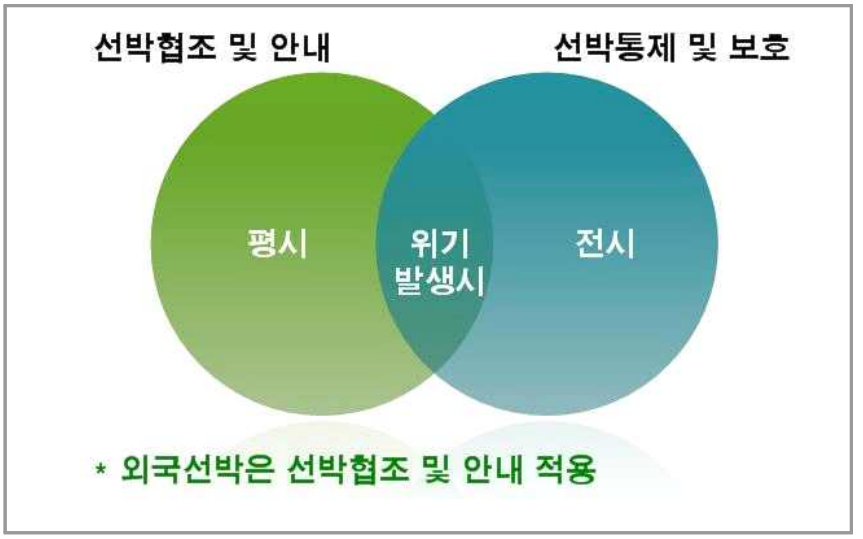
2. 한국형 선박협조 및 안내 개념

가. 작전개념

한국형 선박협조 및 안내 개념은 기본적으로 평시에는 비군사적 위협 또는 국지적인 해상상황에 대비하여 선박협조 및 안내 작전을 수행하고, 전시 또는 위기고조시에는 선박통제 및 보호 작전을 병행하며 전시 위협이 낮은 해역에 대해서는 선박협조 및 안내 작전을 수행하는 유연한 개념이다. 따라서 현재 한국해군이 수행하고 있는 선박통제 및 보호 개념은 그대로 유지하고, 외국해군에서 수행중인 선박협조 및 안내 개념을 한반도 환경에 맞도록 발전시켜 유연한 개념을 융합한 작전개념으로 이해할 수 있을 것이다. 즉, 평소에는 예방적 차원에서의 활동 위주로 수행을 하고, 위기가 고조되면 한반도 안보상황에 적합하게 작전수행 개념을 추가하여 임무를 수행한다는 것이다. 외국해군의 경우 강도가 높은 선박협조 및 안내 개념은 있으나, 한국 해군과 같이 어선을 포함한 모든 선박에 대한 강제적 통제개념은 사실상 찾아보기 힘들다.

이때 전시 또는 위기고조시에 선박통제 및 보호 개념으로 전환되는 것이 아니라, 외국 국적 선박에 대해서는 선박협조 및 개념을 그대로 적용하고, 자국 선박에 대해서는 선박통제 및 보호를 수행하기 때문에 2가지 작전개념을 모두 유지한 형태를 띄게 된다. 이는 국가간의 외교적 문제와 우리나라의 작전지침을 모두 고려한 대안이 될 수 있다. 자국선박에 대한 이동통제는 방어해면법이라는 법적인 테두리 안에서 어느 정도 실효성을 가지고 있지만 외국선박에 대해서는 추후 피해보상, 외교적 갈등을 고려했을 때 강제성 있는 통제는 사실상 불가능하기 때문이다. 하지만 실제 전시 외국 상선의 경우 우리나라가 상당부분 보험료 대납, 피해보상비 지급 등을 통해서라도 우리나라 항만에 입항이 반드시 필요할 경우 그들에게 적절한 행동지침과 작전지침에 대한 제공이 필요하기 때문이다.

〈그림 4〉 한국형 선박협조 및 안내 개념



앞서 언급한 전시 해군 선박통제 및 보호 작전의 실효성과 관련하여 전시에 한국작전전구내 모든 선박의 이동을 강제적으로 통제하는 것이 과연 가능한지? 어떻게든 강제적으로 이동을 통제했다고 하더라도 그것이 오히려 국가물류 상황에 악영향을 미치지는 않는지? 또는 조업금지로 인한 국민들의 반발이 심해지고, 국민의 생계에 영향을 미치지는 않는지? 이러한 다양한 물음에 대한 답변도 바로 한국형 선박협조 및 안내 개념으로 어느 정도 해소가 가능하다.

현대의 전투와 전쟁은 정보를 기반으로 작전을 수행하게 된다. 반드시 위협이 높은 해역이 존재하고, 위협이 낮은 해역이 존재할 것이다. 따라서 선박협조 및 안내, 선박통제 및 보호도 이러한 위기의 수준에 따라 적용함으로써 선박의 안전을 보장하고, 군사작전의 효율성을 도모함과 동시에 국가물류, 국민생계에 미치는 영향을 최소화할 수 있을 것이다. 다시 말해 해군선박통제사령부는 선박협조 및 안내를 적용할 해역과 선박통제 및 보호를 적용할 해역을 구분하여 작전을 수행한다는 것이다. 즉, 위협이 증대된 해역에 대해서는 국가물류, 국민의 생계보다는 선박의 안전이 우선시 되기 때문에 강제적으로 선박의 이동을 통제하도록 하고, 위협이 없거나 낮은 해역에 대해서는 선박협조 및 안내 작전을 적용하여 국가물류, 국민생계에 영향을 최소화하는 것이다. 선박협조 및 안내, 선박통제 및 보호 작전개념을 해역의 위협정도에 따라 융통성 있게 집행한다는 것이다. 이를 통해 선박통제요원을 효율적으로 운용할 수 있으

며, 위기가 높은 해역에 대해서는 좀 더 많은 병력을 투입하여 작전의 효율성을 높일 수 있을 것이다.

이러한 작전개념이 바로 한국형 선박협조 및 안내 개념의 핵심이라고 할 수 있다. 기존에 한국 해군에서 수행하는 선박통제 및 보호 개념은 한국작전전구 전 해역에 대하여 일괄적으로 작전개념을 적용함으로써 국가물류나 국민생계에 대한 고려가 미흡하였고, 외국해군에서 수행하는 선박협조 및 안내 개념은 위기가 굉장히 고조된 해역에서 선박의 안전을 완전히 보장하지 못하는 우려를 내포하고 있었다. 따라서 선박통제 및 보호와 선박협조 및 안내 개념이 융화된 한국형 선박협조 및 안내 개념을 통해 전시 선박의 안전을 보장하고 평시 해군의 역할 확대를 기대할 수 있을 것이다. 하지만 외국국적 선박에 대한 적용은 국제법적인 측면을 고려할 때 강화된 선박협조 및 안내를 적용할 뿐 강제적 선박통제 및 보호는 불가하다는 점을 다시 한 번 강조하고 싶다. 한국형 선박협조 및 안내 개념은 보다 현실적이고 실질적인 작전수행 개념으로 판단된다.

나. 임무

임무설정은 선박협조 및 안내 조직 창설의 기반이 될 것이다. 우선 해양안보와 관련된 민군작전개념의 발전이다. 현재 외국해군의 MTO, IFC 등과 같은 조직이 수행중인 임무를 모티브로 하여 선박의 안전을 보장하는 해양안보 활동의 모든 영역이 여기에 포함될 것이다. 우선 선박협조 및 안내 교리의 발전으로 해군 주도의 한국형 선박협조 및 안내 작전 개념을 발전시키고, 민간선사와 해군의 교류, 협력기회를 증대해야한다. 예를 들어 한국선주협회와의 교류를 통해 우리나라 상선들이 항해시 직면할 수 있는 다양한 위협에 대해 홍보하고 교육하는 것이다. 또한 국제해양 안보활동에 대한 총괄적이고 주도적으로 임무를 수행해야하며 청해부대 관련 임무, IFC 파견 등 해양안보관련 임무를 수행해야한다.

더불어 이러한 상선활동에 대한 통합적인 체계를 통해 이상 유무를 지속적으로 감시하고, 예방차원의 활동에 집중해야한다. 따라서 이러한 통합감시체계를 개발하고, 자국상선과의 실시간 통신이 되도록 하며 상황 발생시 군사적, 외교적 지원이 즉시 지원될 수 있도록 태세를 갖추어야 한다. 특히, 우리나라 상선이 위험해역을 항해하게 될 경우 적극적인 정보제공과 권고를 통해 해적

또는 해상위협으로부터 안전하게 통항할 수 있는 여건을 마련해주어야 한다.

다음은 현재 국립해양조사원에서 수행중인 항행경보/통보와 관련된 임무다. 현재 해상에서의 각종 사격훈련, 해양조사의 경우 항행경보 또는 통보를 통해 민간에 전파되는 시스템인데, 해상에서의 군사작전 또는 해외에서의 해적활동 정보 등과 관련된 정보사항은 해군의 상설조직에 항행경보/통보 기능을 부여하여 좀더 체계적이고 신속・원활히 전파될 수 있도록 해야한다. 상설조직에서는 위험한 해상 훈련시 인근 해상교통관제센터, 어업정보통신국, 해경서 등에 배치되어 인근을 항해하는 선박에 대해 직접적으로 교신함으로 소개임무를 수행하는 것이다. 이는 해상의 잠재적 위험(훈련으로 인한 피해)에 대하여 선박에게 항해안전 정보를 제공해준다는 선박협조 및 안내 작전에 부합한다고 할 수 있다.

다음은 각종 선박협조 및 안내 연습/훈련이다. 현재 각종 KR/UFG시 선박통제 및 보호와 관련된 전쟁연습을 수행하고, 실기동훈련도 '19년부터 반영되어 민・관・군이 통합된 훈련을 실시할 예정이다. 또한 2020년에는 한국해군 주관으로 개최되는 다국적 해군선박통제연습이 개최될 예정이며, 매년 해군에서 훈련에 참가 중에 있다. 이렇게 다양한 연습/훈련에 대한 개념을 발전시키고, 참가를 통해 교훈을 도출함으로써 선박협조 및 안내에 대한 개념을 발전시킬 수 있다. 또한 외국해군과의 선박협조 및 안내 개념을 지속적으로 공유하기 위해 PACIOSWG 회의에 참가하고 있는데 이러한 국제 해양안보회의에서도 주도적인 역할 수행을 위해 지속적으로 전문가 양성이 필요하다.

또한 위기고조시 선박통제 및 보호가 유효화 되면 자국선박에 대해서는 선박통제 및 보호 작전을 제3국 선박에 대해서는 선박협조 및 안내 작전을 수행하게 된다. 이때 해군의 병력은 동원 병력으로 구성되는데 이들에 대한 평소 교육훈련, 경력관리 등을 통해 전시를 대비한 작전에도 준비가 필요하다.

정리하면 상설기구는 평시 민군작전개념에 의한 선박협조 및 안내 임무를 수행하게 되는데, 민간선사와의 교류・협력, 국제해양안보활동 참가, 교리 발전, 공통해양인식 체계 개발/발전, 군사작전과 관련된 항행경보/통보, 해상소개임무, 선박협조 및 안내 연습/훈련 주관 및 집행, 국제회의 참가 및 주도, 평시 선박통제 및 보호 동원인원 관리/교육 등을 등을 수행하게 된다. 또한 전시가 되면 선박통제 및 보호 작전수행을 위해 전시부대를 창설하고, 필요한 작전부대에 파견하여 작전통제하 임무를 수행하며 한국작전전구 내 모든 자국선박에 대한 선박통제 및 보호 작전과 제3국 선박에 대한 선박협조 및 안내 임무를

수행하게 되는 것이다.

장기적으로는 해양수산부의 해사안전국과 관련 업무를 유기적으로 수행할 수 있도록 교류를 확대해야한다. 실제 해수부 해사안전국에서는 대해적 관련 업무를 수행하고 있고, 싱가포르와 해사안전정책회의 등 다양한 활동을 하고 있지만 해수부는 정책적 논의만 할 뿐 실제 해외에서 임무를 수행해야하는 주체는 바로 해군이므로 해군이 이러한 역할을 주도적으로 수행해야한다. 나아가 해수부-해군이 통합된 선박협조 및 안내 임무를 수행해갈 수 있는 기틀을 마련해야할 것이다.

Ⅴ. 결론

본 연구를 통해 해군 선박통제 및 보호의 현 주소를 점검하고, 앞으로 해군에게 주어진 국민적, 국가적 요구에 부합한 새로운 역할을 제시해 보았다. 급변하는 안보환경과 남북관계의 개선, 우리나라의 해양안보에 대한 국제적 영향력 등을 고려했을 때 선박협조 및 안내에 대한 해군의 적극적 도입은 시급한 시점이라고 판단된다. 현재 시점에서 한국형 선박협조 및 안내 개념을 제시한 것은 앞으로 해군이 수행해야 할 다양한 임무[17]의 일부분일 수 있으나, 장기적으로는 대양해군으로서 역할을 수행하고 국민의 생명과 재산을 보호한다는 군의 잠재적 가치를 고려했을 때 이는 해군이 주도해 나가야할 핵심적인 임무가 될 수도 있다.

이미 외국해군은 선박협조 및 안내에 대한 많은 발전과 기여를 통해 국민과 국가가 필요로 하는 곳에서 그들을 보호해주고 있다. 또한 칠레와 같은 국가에서는 해군이 주도가 되어 선박협조 및 안내와 더불어 해경, 관세청 등의 조직을 통합하여 필요시 즉각 무력을 행사하여 지역해양안보를 지키는 노력을 지속하고 있다. 이러한 시점에서 우리 해군은 NLL에 대한 대비태세를 유지하면

17) 2017년 해군본부에서 발간된 「해군·해경 정책서」에 따르면 해군의 역할을 '해군은 국가를 보위하고 국익을 보호하며, 세계평화유지에 기여하는 국가안보의 핵심군이다. 특히, 미래 해야안보환경의 불확실성과 증가하는 해양분쟁을 고려시 해군의 역할은 지속적으로 확대될 것이다. 정부의 국가안보전략과 국방목표 달성에 기여하고, 해군목표를 구현하기 위한 해군의 역할은 다음과 같다.'라고 명시하고 있는 바 해군의 역학과 임무는 지속적으로 확대될 것이며, 국민적 요구에 부합하기 위한 많은 노력이 필요할 것이다.

서 나아가 시야를 해외로 돌려 해군의 임무를 다시한번 생각해볼 필요가 있을 것이다. 물론 적에 대한 대비태세는 철저히 함은 당연한 것이나, 국가 위상에 부합되는 국제해양안보에 기여를 해야 할 것이다.

지금의 해양안보분야는 해양수산부, 해군 등 다양한 정부기관, 군, 학술분야에서 이론적인 부분에만 치우쳐 발전시켜온 것이 사실이다. 본 연구에서 제시한 해군 선박협조 및 안내는 이러한 물음에 답해줄 수 있는 실질적인 작전분야이다. 우리 해군은 해양안보기구를 만들어 조직화하고 교리를 발전시켜 해양국가로서의 면모를 보여줄 여건을 마련해야 할 것이다. 국제해양안보와 관련하여 전문인력 확보, 교리발전, 해상 전력투입 등을 통해 국제적으로 해양안보, 선박협조 및 안내 분야의 주도적인 역할을 수행할 수 있는 역량을 키워야겠다. 우리 해군은 조속히 선박협조 및 안내 개념에 대한 도입을 통해 교리, 작전계획, 조직 등을 발전시켜 해군이 가지고 있는 잠재적인 능력과 역할을 제고해야 할 것이다.

참고문헌

합동참모본부, 합참 선박통제 및 보호계획, 2016.
해군본부, 해군 선박통제 및 보호교범, 2018.
해군본부, 해군 선박협조 및 유도-선주, 운영사, 선장 및 항해사용 안내서 (ATP-02-1) 번역본, 2014.
해군본부, 해군 선박협조 및 안내 지침서(ATP-02, Vol.1) 번역본, 2014.
해군본부, 해군 선박협조 및 안내(NTTP-3-07.12) 번역본, 2015.
해군3함대, 선박통제 및 보호 안내서, 2018.
NSC, BMP 5(Best Management Practices), 2018.
항만법 시행령(대통령령 제28211호), 2017.
손승모, 동아시아 해양협력안보에 관한 연구, 「해양전략」, 2017.
정효섭, 해군 선박통제 및 보호 발전을 위한 제언, 「합참지」, 2018.
오성환, 동아시아 해적퇴치를 위한 군사조직의 구성방안, 「해양전략」, 2017.
이학노, 신문순, 해양주권적 차원에서 전시 '선박통제 및 보호'의 중요성과 합참의 역할에 대한 고찰, 「합참지」. 2016.
이은수, 해양안보작전 발전에 관한 연구, 「해양전략」. 2018.
김성해, 해군 선박통제 및 보호작전 발전방향, 합참대 졸업논문. 2015.
최정환, 해상교통로 보호가 국가경제와 전쟁지속능력에 미치는 영향 분석결과, 2017.
최정환, 미래해양안보! 어떻게 준비해야 하는가? 군사혁신 이론과 국방개혁 기본계획 분석을 중심으로, 「해양전략」, 2014.
http://www.spidc.go.kr(해운항만물류정보센터)
http://www.blog.naver.com/koreamof("알라바마호 사건")
http://www.yonhapnews.co.kr(연합뉴스, 한-싱가포르 해사안정정책회의)

Abstract

Future Development of Republic of Korea NCAGS

Kim Sung Hae* · Jung Hyo Sup**

Through this research, the current state of naval coordination and guidance of shipping is reviewed whereupon which a suggestion is made for a novel role which satisfies the needs of the people and the country asked of the Navy. Taking into consideration the dynamic security environment, the developing relationship between the two nations on the Korean peninsula, and the influence that the Republic of Korea has on maritime security, it is made more urgent that the Navy takes a proactive course of action in terms of naval coordination and guidance of shipping. The current form of Korean naval coordination and guidance of shipping is adapted from the logical and flexible concepts of NCAPS and NCAGS and is one of many tasks that the Republic of Korea Navy must perform. However, when the Republic of Korea Navy develops blue-water capabilities with the ambitions of protecting its people and their way of life, naval coordination and guidance of shipping could potentially become one of the primary functions of the Republic of Korea Navy that the it must champion.

Already, there are indications that foreign navies are, through many developments and commitment towards naval coordination and guidance of shipping, protecting its people and states' interests wherever is necessary. In the case of Chile, its Navy has taken the helm of naval coordination and

* Naval Academy 51st Class, Korea Maritime and Ocean University, Masters of Vessel Traffic Intelligence, Former ROK 3rd Fleet Naval Control of Shipping Duty Officer('12), Current ROK 3rd Fleet Assistant Chief of Staff for Planning.

** Naval Academy 62nd Class, Current ROK 3rd Fleet Director of Naval Control of Shipping/Harbour Defense.

guidance of shipping and has integrated various maritime organizations including the coast guard and the National Customs Service for the sake of maintaining regional maritime security, showing immediate force if necessary. Presently, as the Republic of Korea Navy looks to be a global naval power, it is important that a reprioritization of the Navy's mission is undertaken, all the while sustaining military readiness posture on the Northern Limit Line. It cannot be any more emphasized how crucial thorough military readiness posture is as a natural stance against the enemy. That being said, contributing towards international maritime security is consistent with the nation's standing.

It is a fact that maritime security has been conceptualized and developed merely as a study within the Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, the Republic of Korea Navy, and other governmental organizations, forces, and academia. Naval cooperation and guidance of shipping suggested by this research as a practical operational field is a concrete solution to what once was an abstract concept. To stand firm on its status as a maritime nation, the Republic of Korea must establish a Maritime Security Organization within its Navy and develop the appropriate doctrines. Attaining experts, developing doctrines, and cultivating the capability to deploy maritime forces will allow for the Republic of Korea to execute a primary role in keeping international maritime security and naval coordination and guidance of shipping. To fully achieve its latent potential necessitates the Republic of Korea Navy to expedite the introduction of naval coordination and guidance of shipping concepts and to establish the appropriate doctrines, operation plans, and organizations.

Key Words : NCAPS, Republic of Korea NCAGS, Maritime security

논문접수 : 2018년 11월 30일 | 논문심사 : 2018년 12월 20일 | 게재확정 : 2018년 12월 26일