

해상특수경비원 교육과정 개발에 관한 연구

두현욱* · 안영중** · 조소현***

*, ** 한국해양수산연수원

A Study on the Development of a Training Course for Maritime Security Operatives

Hyun-Wook Doo* · Young-Joong Ahn** · So-Hyun Jo***

*, ** Korea Institute of Maritime & Fisheries Technology, 367 Haeyang-ro, Yeongdo-gu, Busan, Korea

요 약 : 소말리아를 포함하여 서아프리카 및 동남아시아지역에서는 여전히 선박의 안전과 선원의 생명을 위협하는 해적공격이 발생하고 있다. 우리나라는 국적선의 해적공격으로부터 국민의 재산과 생명을 보호할 목적으로 지난 2016년 12월 27일 국제항해선박 등에 대한 해적행위 피해예방에 관한 법률(이하 “해적피해예방법”이라 한다.)을 제정하였다. 동 법률은 위협해역을 항해하는 선박에 승선하여 선박의 안전운항 경비 업무를 수행하는 해상특수경비원의 승선을 법적으로 허용하고 있다. 또한 이들이 효과적으로 업무를 수행할 수 있도록 교육훈련을 이수하도록 규정하고 있다. 본 연구에서는 국제해사기구의 문서 및 해상특수경비원의 체도를 도입한 외국의 교육제도 분석 등을 통해서 국내법으로 시행되는 해상특수경비원의 교육과정을 개발하여 제시하고자 한다.

핵심용어 : 해적, 해적피해예방법, 해상특수경비원, 국제해사기구, 위협해역

Abstract : In West Africa and Southeast Asia including Somalia, piracy attacks still take place that threaten safety of ships and the lives of seafarers. In order to protect Korean flag ships and the seafarers on board from piracy attacks, the government of the Republic of Korea established the Act to Prevent Piracy Attacks on International Ships on Dec. 27, 2016. This act legally provides for the establishment of Maritime Security Operatives (MSO) on board ships navigating high risk areas to ensure security. Furthermore, mandated training for MSOs is required to prepare them to carry out their duties effectively. In this paper, a new training course for MSOs according to domestic law is suggested through analysis of IMO documents and the MSO training provided by foreign nations.

Key Words : Piracy, Act to Prevent Piracy Attacks on International Ships, Maritime Security Operatives, IMO, High Risk Area

1. 서 론

현재 국제해운업계가 직면한 공통적인 위협요인으로는 해상에서의 해적활동으로 인해 발생하는 선박운항손실, 선원의 석방금 및 보험료 인상과 같은 경제적 손실이 있으며, 이러한 손실이 장기간 지속되면서 해운업계의 큰 부담으로 작용하고 있다. 특히 소말리아 해적이 극심했던 2011년과 2012년에는 해운업계가 추가적인 비용으로 각각 미화 65.6~68.5 백만불과 56.5~60.6 백만불이 지급된 것으로 조사되었다(OEFF, 2012).

소말리아 해적의 공격으로부터 선박의 피해를 방지하기 위한 실효적인 방안으로서 선사들은 선박에 해상특수경비원(Maritime Security Officer)을 승선시키고 있다. 그러나 해적의 증가와 함께 영세한 민간 해상특수경비업자들이 설립되었고 이들의 일부는 숙련되지 않은 무장보안요원들의 고용과 선박승선으로 인한 문제점이 해운산업의 새로운 이슈로 등장하게 되었다. 이에, 우리나라는 국내법으로 민간인의 총기류 소지를 금지하고 있으며 정책적으로 국적선과 선원의 안전을 확보하는 수단으로서 소말리아 위협해역을 통항 시 총기류 등을 소지한 해상보안요원이 승선하도록 권고하였다. 또한 국제사회의 해적 대응방안에 동참하고 국내법으로 미비한 제도 등을 보완할 목적으로 해양수산부는 국제항해선박 등에 대한 해적행위 피해예방에 관한 법령을 입법 주

* First Author : hwdoo@seaman.or.kr 051-620-5838

† Corresponding Author : calmseas0905@seaman.or.kr 051-620-5806

진하여 지난 2016년 12월 27일 공포되어 시행하고 있다.

본 연구에서는 해적피해예방법 시행에 따라 국내법에 새로 도입되는 해상특수경비원에 대한 교육과정 개발을 목적으로 하고 있다. 이를 위해 해상특수경비원에 대한 IMO 문서, ISO 기준 및 현재 일부 국가에서 국내법으로 시행하고 있는 해상특수경비원에 관한 제도를 비교 고찰하여 우리나라에 적합한 한국형 해상특수경비원 교육과정을 제시하고자 한다. 아울러 제안하고자 하는 교육과정의 범위는 군사 훈련에 해당하는 무기사용 훈련은 제외하고 선상 경험이 전무한 해상특수경비원의 해기교육범위로 한정한다.

2. 국내 해상특수경비원 관련 법령 및 제도

2.1 해적 활동 현황 및 관련 법령

언제부터 국제해운업계에 선박과 선원의 안전을 위해 해상특수경비원들이 승선하여 선원과 선박의 안전을 위한 업무를 시작하였는지는 정확하게 알 수는 없다. 그러나 일반적으로 해적의 위협이 증가하고 그로 인한 해적피해가 급증하면서 선사들이 자구책으로 해상특수경비원을 이용하기 시작되었다고 할 수 있다. 이들은 해적피해예방을 위한 보안용역을 제공하는 해상특수경비업자에 의해 고용되고 있으며 대부분 상근 직원으로 구성되지만 필요시 추가로 고용되어 현장에 투입되기도 한다. 이들 업체는 특정국가가 국내법으로 설립을 금지하지 않는 한 어디서든 설립될 수 있다(Keum, 2014).

특히, 소말리아에서 해적사건이 237건 발생한 2011년에는 위험 해역을 통항하는 선박의 해상특수경비원의 승선율이 25%였고, 75건이 발생한 2012년에 승선율이 50%까지 증가하는 등 해상특수경비업이 성황하기도 하였다(OEFF, 2012). 해적피해예방을 위한 해상특수경비원의 승선으로 인하여 고용비용이 증가하였지만, 경제적 부담에도 불구하고 선사들이 해상특수경비원을 고용한 것은 해적대응에 효과적임을 반증한다고 할 수 있다.

현재 해적공격은 소말리아, 서아프리카 및 동남아시아에서 지속적으로 발생하고 있다. 일반적으로 해상특수경비원은 소말리아 해역을 통항하는 상선에 승선하고 있으며 연합해군의 활동 등 적극적인 대응으로 현재는 소강상태에 있다. 하지만 최근 자료에 따르면 2017년 상반기 동안 3건의 해적에 의한 피랍 사건이 발생하면서 소말리아 해적활동이 재개되는 것이 아닌가 하는 우려와 긴장이 고조되고 있다.

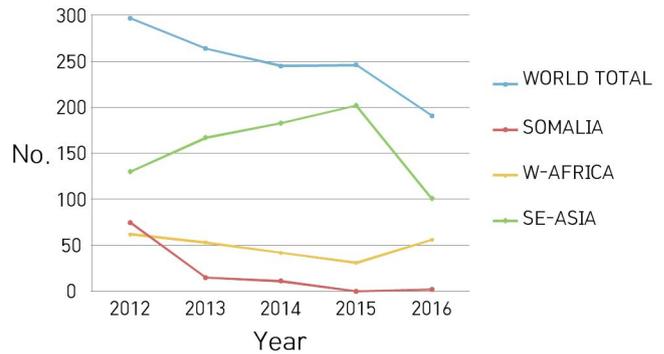


Fig. 1. Number of Piracy Attack (2012~2016).

Source : ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery against Ships, 2017.

또한 필리핀 및 동남아시아 등에서의 해적사고 발생건수는 최근 소폭으로 감소하고 있지만 소말리아 및 서아프리카 지역보다 여전히 높다. 특히 필리핀 지역에서의 선박에 대한 공격 성향은 선원을 피랍하거나 참수하는 등의 폭력성이 더욱 악화되고 있다(MOF, 2017). 이러한 해적의 피해들은 지속적으로 발생할 것으로 예측되고 이에 따라 국제협력을 통하여 선박의 안전을 확보하고 보안을 유지하기 위해서는 해상특수경비원의 승선과 활용은 필요한 수단으로 기대된다.

조사된 바에 따르면 국내업체로는 3개의 해상특수경비업자가 있으며 이외에도 다수의 외국에 본사를 둔 해상특수경비업자가 있다. 현재 해상특수경비업자와 해상특수경비원에 관해 확립된 국제법적 합의는 존재하지 않는다. IMO도 기본적으로 이들과 산업체 규제는 해상특수경비원이 승선하는 선박의 기국법령이 적용되고 선박이 통항하고 입항하는 연안국 및 항만국의 법령이 적용됨을 밝히고 있다(IMO, 2012a). 특히 IMO는 해상특수경비원과 해상특수경비업자를 고용하는 선사들이 적합한 업자를 선정하고 선박과 특수경비요원 간 원활한 업무 수행이 이루어질 수 있도록 정보를 제공하는 지침서 등 다수의 문서를 개발하여 선사뿐만 아니라 회원국에게 제공 하고 있다. 그러나 이들 문서는 강제구속력이 없는 문서이기 때문에 일부 회원국들은 이를 국내법에 수용하여 이행하고 있다.

우리나라는 지금까지 국내법으로 총기류를 휴대한 해상특수경비원의 승선을 합법적으로 허용하지 않은 국가였지만, UN해양법협약에서 정의하고 있는 해적행위 등으로부터 선원의 생명 및 선박의 안전을 확보하고 피해를 예방하기 위한 목적으로 지난 2016년 해적피해예방법을 제정하였으며 2017년 12월 28일부터 시행되고 있다.

1) 민간무장보안요원, 해상특수경비원 또는 해상보안요원들이 혼용되어 현장에서 사용되고 있으나 그 개념에는 차이가 없기 때문에 편의상 국내법에 정의되어 있는 해상특수경비원으로 용어를 통일한다.

2.2 해상특수경비업자 및 경비원 자격

선박소유자는 위험해역 등을 통항하고자 할 경우, 무기를 휴대한 해상특수경비원을 승선하게 할 수 있다(법 제15조). 국내법으로 위험해역 등은 BMP(Best Management Practice)에서 권고하고 있는 국제권고기준과 동일한 해적위험해역과 위험예비해역을 말한다(시행규칙 제2조). 해상특수경비원은 해양수산부장관으로부터 허가받은 해상특수경비업자에 소속되어 있어야 한다. 기본적으로 해상특수경비업의 요건으로는 1억원 이상의 자본금, 자격기준을 갖춘 해상특수경비원 10명 이상 고용, 교육시설 및 장비 등을 보유하고 있어야 한다(법 제16조 제1항 및 대통령령 제7조). 해상특수경비업을 하고자 하는 사람은 사업계획서 등을 제출하여야 하며 적합여부 심사(이하 “적격성 심사”라 한다.) 결과에 따라 해양수산부장관이 5년의 유효기간을 가진 허가증을 발급할 수 있다(법 제20조 및 시행규칙 제10조). 특히 허가신청에 있어서 반드시 기업의 재정 여건 및 무기사용으로 발생할 수 있는 법률자문 체계와 해상특수경비원의 채용과 평가절차를 갖추도록 규정하고 있다(시행규칙 제10조 제2항).

해상특수경비원의 자격요건으로 만 18세 미만이거나 65세 이상인 사람은 해상특수경비원이 될 수 없다. 이 외에도 파산 선고를 받은 후 복권되지 못하였거나 범법자로서 금고 이상의 실형을 받은 후 10년이 경과하지 않았거나 벌금형을 선고 받은 날로부터 5년이 지나지 않은 사람도 될 수 없다. 이 외에도 총기류를 휴대하고 사용하기 때문에 약물 및 알코올 중독자 등은 기본적으로 제외된다(법 제26조).

해상특수경비원을 고용하는 대부분의 해상특수경비업체는 군사경력 및 훈련 이수 등을 요구하고 있고 군사경력의 중요성을 반영하여 국내법에는 총기류 등 사용 유경험자를 기본자격으로 정하고 있다(법 제26조 제2항 및 시행령 제10조 제2항).

2.3 교육 및 훈련 제도

해상특수경비업자는 해적행위 등에 효과적으로 대처하는데 필요한 능력과 기술 등을 향상시키기 위하여 해상특수경비원에 대하여 승선적합성 훈련, 의료관리자 교육, 해상특수경비원 전문교육 및 무기사용 훈련 등 대통령령으로 정하는 교육훈련을 실시해야 한다(법 제28조 제1항). 이러한 교육 중 일부는 기존의 선원법에 따른 교육을 이수하도록 규정하고 있지만 해상특수경비원에 특성화된 교육의 개발이 요구되는 분야도 있다(시행령 제11조 및 시행규칙 제28조). 해상특수경비원 전문교육의 주요 내용은 해상특수경비원의 역할, 해적행위 등의 대응, 교전원칙 및 해적행위 피해 예방요령으로 구성되며 이는 선박안전유지와 대응을 위해 매우 중요한 교육내용이다. 따라서 본 연구에서는 우리나라 보다

앞서 해상특수경비원의 승선과 교육제도를 수용한 외국의 사례와 교육과정 등을 검토 및 분석하였다. 우선 해적피해 예방법에서는 다음의 Table 1과 같이 해상특수경비원의 법정교육을 규정하고 있다.

Table 1. Mandate Training for Maritime Security Operative

Training	Duration	Validity (Year)
Basic Safety Training	4.5 days (2 days for retraining)	5 Y
Medical Care Person Training	5 days (2 days for retraining)	5 Y
Ship Security Officer Training	2 days	N/A
Maritime Security Operative Training	3 days (1 days for retraining)	5 Y
Firearms Use Training	2 days (1 days for retraining)	1 Y

3. 해외 해상특수경비원 현황분석

3.1 국제기구 해상특수경비원 제도

1) IMO 지침의 해상특수경비원 교육

IMO는 고위험 지역을 운항하는 선박에 승선하여 해상특수경비업무를 수행하는 해상특수경비원의 승선이 증가하는 것에 주목하였다(IMO, 2011). 민간보안요원들의 무장해적들의 승선시도를 효과적으로 차단할 뿐 아니라 승선 시에도 무력으로 대응할 수 있는 장점이 있다. 하지만 적절하지 않은 무기사용이나 무기의 선내반입으로 인한 추가적인 위험성에 대해 검토된 지침이 없는 상태에서 민간보안요원들의 승선이 이루어지고 있었다. IMO는 해적공격에 대한 일관성 있는 대응과 무기사용에 있어 기본적인 원칙 및 해상특수경비원들과 해상특수경비업체에 대한 기준의 필요성을 인식하였고, 제89차 해사안전위원회(Maritime Safety Committee)에서 ‘고위험해역에서 승선하는 해상특수경비원의 사용에 관한 선주, 선사 및 선장을 위한 개정 잠정 기준(MSC.1/Circ.1405)’을 채택하였다.

이 외에도 MSC.1/Circ.1406 (IMO, 2015) ‘고위험해역에서 해상특수경비원의 승선에 관한 기국에 대한 개정 잠정 권고사항’과 MSC.1/Circ.1408 (IMO, 2012b) ‘고위험해역에서 해상특수경비원의 승선에 관한 항만국 및 연안국에 대한 개정 잠정 권고사항’, MSC.1/Circ.1443 (IMO, 2012c) ‘고위험해역에서 해상특수경비업체의 해상특수경비원 승선에 대한 잠정기준’을 채택하였다.

그 중 해상특수경비원의 교육 및 훈련요소에 대한 구체적인 사항은 MSC.1/Circ.1405와 MSC.1/Circ.1443에 규정되어 있

Table 2. Analysis of Training requirement between MSC.1/Circ.1405 & MSC.1/Circ.1443

MSC.1/Circ.1405	MSC.1/Circ.1443
Records of training, both initial and refresher training, available for inspection	Records of training, both initial and refresher training
Shipboard familiarization training, including communication protocols	Team leader has verifiable familiarity of the ship type and the particular route envisaged and in maritime security and protection
The appropriate use of force following recognized principles/guidelines recognized by the flag State	The Appropriate use of force which include the command and control relationship between the PCASP and the master of the ship
Trained to operate the specific firearms and other security equipment that will be used on the ships on which they will be deployed.	Trained and competent with the specific firearms, ammunition and other related security equipment deployed on the ship
Medical training to a recognized international standard	Medical training to a recognized national or international standard
Appropriate training/ briefing with specific reference to the ship type, where that ship will be operating, and the provisions of ISPS Code, ISM Code and BMP	Appropriate training/ briefing specific to the ship type, where that ship will be operating, and in the provisions of ISPS Code, ISM Code and BMP

다. MSC.1/Circ.1405에는 해상특수경비보안업체의 선택 기준에 대한 사항으로 해상특수경비원의 필요한 교육을 식별하였고, 업체는 해상특수경비원의 훈련 내용을 문서로 제공하여야 한다. MSC.1/Circ.1443 부속서에는 해상특수경비팀의 훈련 사항을 해상특수경비보안업체가 증명할 수 있도록 요구하고 있으며, MSC.1/Circ.1405와 MSC.1/Circ.1443의 내용들도 함께 이해되어야 하는 바, 요구되는 교육 훈련의 내용은 Table 2와 같이 매우 유사하다.

2) ISO 28007 : 2015 해상특수경비원 교육

ISO 28007은 해상보안경영시스템으로, 해상에서의 효과적인 해적대응을 위한 조직의 보안능력과 해상특수경비원의 전문성 등에 대한 적합성을 평가하기 위해 국제해사기구(IMO)의 요청으로 국제표준화기구(ISO)에서 개발하였다.

ISO 28007을 준수해야 하는 해상특수경비업체는 선박에 전문성을 갖춘 경비원을 제공하는 것을 입증하기 위해 제시된 권장사항을 준수해야만 한다. 그 중 ‘훈련절차’에 관한 사항은 IMO 지침들과 유사하다.

3) 해상특수경비원 교육요건 분석

해상특수경비원의 전문적인 교육과 훈련은 선박에서 보안활동을 안전하고 효과적으로 수행하기 위해 매우 중요하고 선박회사는 해상특수경비업자가 해상특수경비원들에게 적절한 훈련과 필요한 절차를 가지고 있는지 확인할 필요성이 있다. 따라서 해상특수경비원에게 필요한 교육 훈련사항을 IMO 회람문서와 ISO 28007에 규정하고 있다.

공통적인 사항으로 선박 친숙화를 위한 내용과 총기 사용 및 응급조치를 수행할 수 있는 의료훈련, 해상보안과 관련

된 국제규정 등의 이해를 요구하고 있다. 신규 교육뿐 아니라 보수교육의 요건은 IMO 회람문서와 ISO 28007에서 공통적으로 요구되지만 선내 알코올 및 마약에 관한 사항은 ISO 28007에서만 요구하고 있다. 상반된 내용의 요건은 없으나, 교육훈련의 상세한 내용은 일부 차이가 있기 때문에 종합적인 교육훈련사항 반영이 필요할 것으로 사료된다.

Table 3. Analysis of IMO Document and ISO 28007 for PCASP

No.	Content Outlines
1	Ship familiarization - Ship's type & arrangement - Navigation and communication methods - Roles of the crew - Ship's drug & alcohol policy
	Maritime Security Policy - ISPS code, BMP - Relevant international conventions, codes and recommendations (SOLAS, ISM code)
	Ships Transiting the High Risk Area - Somali Pirate Activity and The High Risk Area - Reporting Procedures in HRA transit
	Understanding of ship security systems - Ship security equipment - How to use of Citadel
5	Rules for the Use of Force - The Appropriate use of force - Command and control relationship between the PCASP and the Ship's Master - Operate the specific firearms - Storage, maintenance and inventory of firearms and ammunition - Log and report any use of arms - Dealing with any unauthorised persons aboard
	6 Medical training to a recognized international standard
	7 Basic sea safety training

해상특수경비원 교육과정 개발에 관한 연구

또한 교육의 요소에 대한 규정은 있으나 교육시간 및 구성에 관해서 규정하고 있지 않아 교육과정 설계 시 시간 배정에 대한 고려가 필요하다. 규정된 사항들은 해상특수경비원 교육과정을 구성할 때 필수적으로 반영되어야 할 것이며, 분석을 통해 IMO 회람문서들과 ISO 28007을 종합한 교육훈련 사항은 Table 3과 같다.

3.2 해외 제도 분석

MSC.1/Circ.1405에 따르면 해상특수경비원에 제공되는 전문적 훈련의 품질을 가장 중요한 요소로 고려하고 있고, 선주는 해상보안업체가 적절한 훈련 절차를 갖추고 있는지 확인할 것을 요구하고 있다. 또한 그러한 훈련의 기록들은 해상특수경비업체들에 의해 해상특수경비원이 관련 지식과 기술을 갖추고 있다는 확신을 줄 수 있어야 한다고 강조하고 있다(CoESS, 2015).

이에 많은 국가들은 자체적으로 해상특수경비원들이 선박에 승선하여 선박의 안전운항과 해상 위협으로부터 보호하기 위해 필요한 전문 지식 및 기술을 포함한 자격요건을 요구하고 있다. 앞서 언급하였듯이 해상특수경비원의 승선과 교육제도를 수용한 외국의 사례와 교육과정 등을 검토 및 분석할 필요성이 있으며 조사된 몇 개의 대표적 사례는 다음과 같다.

1) 영국

영국은 전 세계 선복량의 9번째로 많은 2.87%를 점유하고 있는 국가이다(UNCTAD, 2016). 영국은 해상특수경비원이 되고자 하는 자는 예외적 상황에서 국제선의 해적 대응을 위한 해상특수경비원의 사용 지침(Department for Transport, 2015)에 의해 일정한 교육을 이수하고 필요 자격 조건을 만족해야만 해상특수경비원으로 활동할 수 있다.

영국의 해상특수경비원 직무기술에 대한 교육(Maritime Security Operatives 8269 Level 3)은 여러 교육기관에서 시행되고 있으나 자격증 발급은 공인된 정부 기관인 City and Guilds²⁾가 수행하고 있다. 또한 각 교육기관들을 감독하는 업무도 동시에 수행하고 있다.

Maritime Security Operatives(MSO) 8269 Level 3 교육은 기본적으로 ISO 28007의 교육요건을 반영하고 있으며, STCW 협약에서 요구하는 해상생존기술인 구명, 소화 응급에 대한

2) City and Guilds는 1878년에 설립된 이후로 130여년 넘게 영국의 직업 기술에 대한 자격증을 수여하는 정부의 독립된 공인 기관이다. 이 기관에서는 500여개 이상의 자격과정을 제공하고 있으며 100여 개국 이상에서 인정받아 영국 내에서 뿐만 아니라 국제 사회에서도 이 자격증의 인지도는 높은 편이다. City and Guilds에서는 주로 IT, 건축, 미용, 케이터링 및 사회안전보건 등 분야의 자격증을 제공하고 있다.

교육과 더불어 해상특수경비원의 직무교육으로 구성된다.

2) 독일

독일은 해상특수경비원의 교육과 관련하여 외항선 보안이행에 관한 법령(Federal Office for Economic Affairs and Export Control, 2013)에서 교육훈련을 규정하고 있다.

타 국가에 비해서 해상특수보안경비원의 교육 내용을 법적으로 상세하게 규정하고 있는 것이 특징이다. 또한 교육 과정에 영어를 포함하고 있는 것은 비영어권 국가로서 선내에서 공통 언어로 사용하고 있는 영어 소통의 중요성을 반영한 것으로 판단된다.

3) 그리스 및 몰타

그리스는 상선의 해상특수경비업법(Ministries of National Defense, 2012)을 기준으로 해상특수경비업체의 기본 요건 및 해상특수경비원의 교육 등을 규정하고 있다. STCW협약에서 요구하는 해상안전기술인 구명, 소화 및 응급에 대한 교육, 비상시 의사소통 및 절차 그리고 보안교육 및 영어교육도 포함하고 있다.

몰타는 해상특수경비원 배치에 관한 지침(Transport Malta, 2013)에 해상특수경비원의 교육요건을 규정하고 있으며 그리스와 유사하게 안전교육을 요구하고 있다.

4. 해상특수경비원 교육과정 개발

4.1 해외사례 중심의 공통점 도출 결과

현재 국제적으로 표준화된 해상특수경비원 교육요건은 존재하지 않는다. 앞에서 살펴본 바와 같이 해상특수경비원의 승선을 국내법으로 제도화하고 있는 일부 국가들은 선내에서의 보안업무 등을 수행하는데 필수적인 교육요건을 국내법적으로 규정하고 있음을 알 수 있으며 Table 4로 요약할 수 있다.

Table 4. Analysis of MSO Trainings

Training Contents	Nations
Technical knowledge regarding security service, the use of the firearms	U.K, Germany, Greece, Malta
National relevant law	U.K, Germany
IMO Convention and Code (ISPS Code)	U.K, Germany
Safety Training including first aid	U.K, Germany, Greece, Malta
Basic navigation & ship equipment	U.K, Germany, Greece
English skill	Germany, Greece

Table 4에 의하면 선박에 최초로 승선하여 해상특수경비원으로서 업무를 수행하고자 할 때 해상과 선박의 특수한 상황을 인지시키기 위한 교육은 공통적으로 요구되고 있다. 특히 일반선원과 달리 특수경비업무 수행에 필요한 국내 관련법령과 국제해상보안에 관한 협약 및 IMO 관련 지침문서 등에 관한 교육을 포함하고 있다. 이러한 이유로는 해상특수경비원의 대부분이 전역 군인 또는 보안업무에 종사한 유경험자이지만 민간선박 승선경험은 전무하기 때문에 이를 보완할 목적으로 요구하고 있다고 판단된다.

그리스와 독일의 경우, 선원의 다국적 구성 및 작업 언어 등을 고려하여 선원들과의 원활한 소통을 목적으로 영어능력을 요구하는 것은 우리에게 시사하는 바가 크다. 이와 같이 IMO 지침, ISO 기준 및 해외 교육사례 등을 심층적으로 분석한 결과 해적피해예방법에 따른 교육과정 개발에 있어서 다음과 같이 몇 가지를 검토하여 국내법에 따른 해상특수경비원 교육에 반영할 필요성이 있다.

첫째, ISO 28007에서 요구하는 해상특수경비업체의 교육요건과 비교하여 상당부분은 일치하지만 무력사용에 관한 규칙 교육은 독일을 제외하고는 타 국에서 실시되지 않는 것으로 조사되었다. 실질적으로 무력사용에 관한 규칙은 일반적으로 각 해상특수경비업체 마다 상이한 시스템을 갖추고 있어서 표준화된 교육제공의 한계가 있다. 특히 지난 2012년 발생한 Erica Lexie호 사건과 같이 이탈리아 국적선에 승선한 선박보안과견대(Vessel Protection Detachment)의 해병이 인도 어민을 해적으로 오인하고 사살한 사건이 발생하여 외교적인 문제로 확대되어 있다(ITLOS, 2015). 특히 인도는 자국민의 사망사건을 계기로 민간인 신분인 해상특수경비원과 국민 신분으로 선박에 파견된 선박보안과견대가 정당방위의 범위를 넘어 군인의 교전원칙이 적용되고 있음을 매우 우려하고 있다(Gandhi, 2015). 산업계도 이러한 현실을 고려해서 해사산업보안협회(Security Association of the Maritime Industry)에서는 육상과 달리 일반적인 무력사용에 관한 규칙이 해상에 존재하지 않음을 고려하고 이러한 문제를 보완하기 위한 방안으로서 무력사용에 관한 규칙 100 series를 개발하기도 하였다(LSLC, 2015). 우리나라를 포함해서 다수의 국가들이 국내법으로 무력사용에 관한 일반원칙을 정하여 제공하고 있는 사례도 있지만 세부적인 지침은 회사 내부 시스템에 반영되어 이행되도록 규정하고 있기 때문에 보안업체의 자체적인 교육이 충실하게 이루어질 필요성이 있다.

둘째, 국제법 또는 국내법적으로 선박의 안전운항 총지휘권은 선장에게 부여하고 있다. 해적피해방지법 제30조도 선장을 선박의 안전 및 보안에 관한 책임자로서 명시하고 있다. 그러나 최초로 선박에 승선하여 해상특수경비업무를 수행하는 경비원은 선내 문화 및 환경 경험이 충분하지 못할

수 있다. 따라서 현장에서 선장을 포함한 선원들과 긴밀한 관계 유지 및 소통을 향상시키기 위한 팀워크 교육 및 다국적 선원으로 구성된 선원들의 특징들에 대한 선내 문화에 대한 교육을 실시할 필요성이 있다.

셋째, 최근에 발생한 해상특수경비원의 사고를 보면 마약으로 의심되는 약물복용에 의한 사망사고도 있다(AmberyRISK, 2014). 환각 상태에서 경비근무 중 안전사고가 발생할 수 있기 때문에 충기를 사용하는 이들에 대한 마약류 등 약물사용 금지에 관한 교육을 강화할 필요성이 있다. 또한 ISO 28007도 선내 알코올 및 마약 등에 관한 교육을 요구하고 있기 때문에 이들 교육을 해상특수경비원에게 제공해야 할 당위성은 충분하다.

4.2 국내 실정에 적합한 교육과정 제시

해적피해예방법 시행 이전에는 해상특수경비원으로 외국인의 승선을 제한하지 않았다. 그러나 동 법률이 시행되면 반드시 해상특수경비원 중 1인이 대한민국 국민이 승선하여야 하며, 이들이 일반적으로 보안팀의 팀장급 업무를 수행하기때문에 앞에서 검토된 IMO 지침, ISO 문서 및 해외 사례를 종합적으로 분석하여 Table 5와 같이 제시한다.

해상특수경비원에 관한 교육과정은 기존에 선원들에게 제공되는 상급안전교육, 의료관리자교육 및 상급보안교육과 혼합되어 구성되어 있으며 이중 일부가 해상특수경비원 전문교육이다. 그러나 전문교육은 3일 과정으로만 명시되어 있고 각 과목별 시수는 별도로 규정하고 있지 않다.

따라서 동 교육과정은 선원법 또는 선박직원법 등에 의해서 선원들에게 제공되는 교육과정의 내용과 중복되지 않도록 교육과정의 기초설계를 해야 한다. 해적피해예방법에 따라 해상특수경비원도 선원법에서 요구하는 보안상급교육을 기본적으로 이수하도록 요구하고 있다.

Table 5에서 신규과정은 선상에서 해상특수경비원으로 근무하기에 앞서 교육생이 해상경험이 전무하다는 가정을 기초로 하여 교육과목을 구성하고 시수 등을 정하였다.

반면에 재교육은 신규교육을 받고 현장에서 해상특수경비업무를 수행한 경력자를 대상으로 필수 교과목으로 구성하였다. 단기교육과정이기 때문에 교육효율을 높이기 위하여 교육지식의 난이도와 유사내용 등을 고려하여 교육일자별로 3단계로 구성하였다.

1일차는 해적의 정의, 해적대응 국제기구 등의 활동, 해상보안에 관한 국제협약 및 국내법률 그리고 해상특수경비원의 의무와 책임 등 해상특수경비업에 대한 전반적인 이해와 법적 지식 전달 목표로 하여 구성하였다.

2일차는 선박에서 실무적인 경비업무 수행에 필요한 지식과 기술 전달을 목표로 개발되었으며 승선경험이 없기 때문

해상특수경비원 교육과정 개발에 관한 연구

Table 5. Developed MSO Training Course

Day	Content	Outline	Initial	Renewal
1 Day	Instruction	Course introduction	1H	1H
	History of Piracy	History of piracy and armed robbery against ships	0.5H	-
	Recent Trends and Other Organization Activities	Understanding recent trends about piracy - Piracy, patterns, trends, using weapons, piracy hot spots and HRA, etc. Other Organization Activities against piracy	0.5H	1H
	MSO Industry	International Conventions & National Laws Relevant International Conventions, codes and recommendations National Laws : Seafarer's Act & Ship Officer's Act	2H	-
	MSO roles & responsibilities	MSO duties - Role of MSO, Watch keeping and monitoring, Record management, etc.	2H	-
2 Day	Ship Familiarization	Understanding ship & Bridge and other functional equipment against piracy - Ship's type, arrangement, structure Understanding and practise for navigation chart working Ship's drug & alcohol policy	3H	-
	MSO Predeployment & Procedures	International & Multi-culture - Basic attitude to treat sailors including foreign sailors - Prevention of disputes and friction between crew members	1H	-
	Ship's Security Equipment & Operating Procedures	Ship protection measures studies for anti piracy - Control of access to bridge, accommodation and machinery space - SSAS, rezor wire, physical barriers and water spray, etc.	1H	-
	MSO Watch duties & Threat Identification	Threat Identification - Watch keeping and monitoring, security duties, defensive measures	3H	1H
	3 Day	High Risk Area & BMP4	Overview of BMP4 Post-incident actions and reporting - Emergency communication system, Incident Reporting Procedures - Record management	3H
MSO Operating Procedures	Practise & Workshop	Rules on the use of force Practice & Workshop Team discussion and case study	4H	3H
	Student Assessment	Examination and Assessment	1H	1H
Total			22H	8H

에 선박의 종류, 구조, 선내조직 및 각종 항해 장비에 관한 기초지식과 함께 위험해역을 항해하는 선박에 의무적으로 설치를 규정하고 있는 대피처의 구조 및 사용방법 등을 교육내용으로 하고 있다. 선박의 각종 항해 장비는 선박시물레이터 장비 등을 활용하여 이론 교육과 함께 실습도 병행할 것을 권고한다. 더불어 선내조직문화는 육상과 상이하고 다국적 선원과 해상특수경비원과의 소통은 경비업무 승패에 있어서 상당한 영향을 끼칠 수 있으므로 선상문화교육을 포함하였다.

3일차는 2일간의 교육을 현장에 사전 응용하는 단계로서 해적피해예방방법에서 규정하고 있는 해적행위에 대한 해상특수경비원의 조치와 무기의 적절한 현장사용 실무지식 습득을 목표로 구성하였다. 선원이 인지하지 못한 상황에서 갑작스럽게 해적이 출현하여 선박을 공격하는 경우는 현실적으로 발생하기 힘들다. 따라서 해적공격이 발생한다 할지

라도 초기에는 선박 준비정도에 따라 성공적으로 방어할 수 있는 확률이 매우 높다고 할 수 있다. 선박의 사전 준비와 초기대응요령으로서 국제적으로 널리 통용되고 있는 BMP(Best Management Practice)에 따라 선원과 해상특수경비원이 효과적으로 대응할 수 있도록 각종 대응방법과 해양수산부, 청해부대 및 선사 등의 비상연락 보고 절차를 교육내용에 포함하였다.

또한 초기 대응조치에도 불구하고 해적의 지속적인 공격이 이어지고 있으며 급박하고 긴박한 상황에 이르렀을 때 무력사용에 관한 규칙에 따라 단계적인 무기사용 현장응용 능력을 높이기 위한 훈련 및 워크숍으로 교과목을 구성하였다. 이 과목 진행에 있어서 해적의 선박공격과 진입 등의 시나리오를 경험이 많은 해상특수경비원들과 협업하여 설계해야 할 것이다. 교육기관은 실 상황에 준한 훈련을 제공함으로써 신입 해상특수경비원의 실전 지식과 응용기술을 향

상시키고, 동기 유발을 통해서 교육의 성과를 극대화 할 수 있을 것으로 사료된다.

훈련을 통한 기술의 습득은 선박이라는 새로운 업무 환경 적응뿐만 아니라 비상 시 신속하고 적절히 대응할 수 있는 직무능력 개발에 효과적일 것이다. 끝으로 3일 간의 교육평가를 실시하여 교육생의 성취도를 평가하고 과정설문 등을 통한 지속적인 개선노력으로 구성하였다.

5. 결론

해적은 인류 공공의 적으로서 고대부터 현재까지 선박의 안전과 선원의 생명을 위협하고 있다. 특히, 21세기에 들어서 이들의 활동은 전 세계적으로 그 발생범위가 확대되고 있는 양상을 보이고 있다. 이에 따라 국제기구를 비롯한 국제사회는 여러 해적대응대책을 제시하고 있으며, 특히 해상 특수경비원을 통한 해적대응은 매우 실효성이 높은 것으로 평가할 수 있다. 그러나 민간선박에 무기를 휴대한 경비원이 선박경비 및 해적대응 업무 등을 원활하게 수행하기 위해서는 이들의 대한 교육이 선행되어야 할 필요성이 있으며 일부 국가에서는 국제법적으로 확립되지 않은 자체교육과정을 개발하여 진행하고 있다. 본 연구에서는 이러한 국제동향과 함께 IMO와 ISO의 기준을 고찰하여 보았으며 선행적으로 제도화하여 시행하고 있는 해외 교육 분석 등을 통해서 해적피해방지법에 따른 한국형 해상특수경비원 교육과정을 제시하였다. 결과적으로 동 교육과정을 통해 국내 해상특수경비원의 자질 및 역량이 향상되고 더불어 대한민국 국적선의 안전 확보 및 선원 보호에 실효성을 확보하기 위해서는 무엇보다 선박과 선원의 전문지식을 갖춘 해기교육기관과 해상특수경비업무에 다년간 경험 있는 해상특수경비업체간의 협업이 절실히 필요하다.

References

- [1] AmbreyRISK(2014), Avoiding Temptation at Sea, <http://www.ambreyrisk.com/news/?id=23>.
- [2] City and Guilds(2017), <http://www.cityandguilds.com/qualifications-and-apprenticeships/security-industry/security/8269-maritime-security-operatives-qcf#tab=information>.
- [3] CoESS(2015), Confederation of European Security Service, The New Security Company: Integration of services and technology responding to changes in customer demand, demography and technology, 4 edition, pp. 16-36.
- [4] Department for Transport(2015), Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances, UK, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/480863/use-of-armed-guards-to-defend-against-piracy.pdf.
- [5] Federal Office for Economic Affairs and Export Control, (2013), Ordinance on the Licensing of Security Companies on Ocean-Going Vessels of 11 June 2013, Germany, http://www.bafa.de/EN/Foreign_Trade/Maritime_Security/maritime_security_node.html;jsessionid=A6397DD9A125CBCEFB4649432FFFA29E.1_cid387.
- [6] Gandhi, M.(2015), The Erica Lexie Incident : seeing beyond the Grey Areas of International Law, *Indian Journal of International Law*, Vol. 53, pp. 5-26.
- [7] IMO(2011), Questionnaire on Information on Port and Coastal State Requirements Related to Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships, MSC-FAL.1/Circ.2, pp. 1-2.
- [8] IMO(2012a), Revised Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators and Shipmasters on The Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in The High Risk Area, MSC.1/Circ.1405/Rev.2, Annex. pp. 3-4.
- [9] IMO(2012b), Revised Interim Recommendations for Port and Coastal States Regarding The Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in The High Risk Area, MSC.1/Circ.1408/Rev.1, pp. 1-2.
- [10] IMO(2012c), Interim Guidance to Private Maritime Security Companies Providing Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in The High Risk Area, MSC.1/Circ.1443, Annex. pp. 4-5.
- [11] IMO(2015), Revised Interim Recommendations for Flag States Regarding The Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in The High Risk Area, MSC.1/Circ.1406/Rev.3, pp. 1-2.
- [12] ISO(2015), Guidelines for Private Maritime Security Companies(PMSC) Providing Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) on Board Ships, ISO 28007-1 First edition, pp. 12-15.
- [13] ITLOS(2015), The “Enrica Lexie” Incident (Italy v. India), Provisional Measures, <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-24/>.
- [14] Keum, J. S.(2014), Regulation and Its Tasks of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships Against Somali-based Piracy, *Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety*, Vol. 20, No.1 pp. 26-32.

- [15] LSLS(2015), London Shipping Law Center, Piracy-BIMCO's Guardcon and Rules for the Use of Force, http://www.shippinglbc.com/content/uploads/members_documents/Piracy_BIMCO_RUF_201015.pdf.
- [16] Ministries of National Defense(2012), Authorization for the provision of security services by private armed guards of companies embarking on and disembarking from Greek merchant ships via foreign ports, Greece, <http://www.hcg.gr/sites/default/files/docs/archive/yaFek1338y2012Eng.pdf>.
- [17] MOF(2017), Ministry of Oceans and Fisheries, World Piracy Trend in 2017.
- [18] OEFF(2012), One Earth Future Foundation, The Economic Cost of Somali Piracy, Ocean Beyond Piracy Project Report.
- [19] Transport Malta(2013), Merchant Shipping Notice 106, Placement of Privately Contracted Armed Security Personnel Onboard Maltese Ships, Malta, <http://www.transport.gov.mt/admin/uploads/media-library/files/Merchant%20Shipping%20Notices%20-%20Consolidated%20Version%202016.pdf>.
- [20] UNCTAD(2016), Review of Maritime Transport 2016.

Received : 2017. 10. 30.

Revised : 2018. 02. 20. (1st)

: 2018. 03. 20. (2nd)

Accepted : 2018. 04. 27.