

소말리아 해적에 대한 조직 및 기술적 대응방안

최진태*

새로운 해적 다발지역인 아프리카, 특히 소말리아 해적의 위협이 급증하면서 국제사회의 고민이 커지고 있다. 한국도 예외 없이 해적들의 빈번한 공격으로 고통을 당하고 있다. 이에 따라 소말리아 해적의 위협이 고조되면서 한국을 포함한 여러 국가들이 군함을 파견하여, 자국의 이익을 수호하기 위해 대(對)해적 작전에 나서고 있다. 그러나 소말리아 해적의 해적행위의 근절은 이루어지 않고, 오히려 발생건수와 위협은 증가하는 추세를 보이고 있다. 소말리아에서 발생하는 해적행위에 효과적으로 대응하기 위해서는 장기적이고, 근본적인 접근이 필요하다. 국제사회의 군사적 대응은 일시적인 억제 효과가 있을 수 있다. 하지만 이마저도 한시적 작전으로 한계가 있을 수밖에 없다. 소말리아 해적 문제를 근본적으로 해결하기 위해서는 소말리아의 정치적 안정과 함께 해적을 관리하고 통제할 수 있는 능력을 중앙정부가 갖도록 국제사회의 지원이 절실하다. 아울러 해운사의 자구책 마련도 병행되어야 할 것이다. 해적발생 위험지역을 통과하는 선박들도 그룹통항 방안강구, 긴급대응체계 구축, 선박 및 선사 차원의 해적대응 역량강화, 해적 방해용 고압펜스 설치, 호송지원체계 확보 등과 같은 자구책 마련에 한 치의 소홀함도 없어야 할 것이다.

주제어: 소말리아, 해적, 해적대응방안, 해상교통, 해상보안

I. 서론

1. 연구의 목적 및 필요성

소말리아 해적으로 인해 국제사회의 고민이 커지고 있다. 한국도 예외 없이 소말리아 해적들의 빈번한 공격으로 고통을 당하고 있다. 특히 소말리아 해적에 의한 무차별적 해적행위가 급격하게 증가하면서 한국을 포함한 국제사회의 여러 국가들이 자국의 군함을 파견하여, 자국의 이익을 수호하기 위해 대(對)해적 작전에 나서고 있다. 그러나 소말리아 해적의 해적행위의 근절은 이루어지 않고, 오히려 증가하는 추세를 보이고 있다.

* 전문가적인 평가와 함께 세심한 지적과 조언을 통해 논문의 완성도를 높일 수 있도록 도움을 주신 익명의 논문 심사위원들에게 이 지면을 빌어 감사의 마음을 표합니다.

소말리아의 해상에서 한국선박들의 해적 피랍이 빈번하게 일어나고 있는 가운데, 최근 2011년 1월 15일, 아라비아(Arabia)해에서 소말리아 해적들에게 납치된 삼호 주얼리호의 선원들이 청해부대의 완벽한 군사작전으로 전원 구출되었다. 그간 피랍 선사들은 피랍 시 해적들과 비공식 협상을 통해 거액의 몸값을 지불하고 선원들을 구출해왔지만 해적이나 테러리스트와는 협상하지 않는다는 정부 원칙에 따라 군사작전이 강행되었다.

해상교통은 세계 수송수단의 핵심적인 역할을 수행해 왔다. 세계 화물 수출입의 대부분을 해상교통에 의지하고 있다. 이에 따라 다수의 국가들이 해상교통수송 능력을 제고하기 위해 노력하고 있으며, 이를 통해 국익을 증진하고, 지역적 통합과 무역거래를 확장하고 있다. 이처럼 해상교통이 세계경제 발전에 일익을 담당하고 있는 가운데 해적행위를 포함한 해상에서 다양한 형태의 불법적인 폭력행위에 노출되고 있다.

해적행위는 사적 목적 달성을 위해서 해상에서 자행되는 무장 강도 그리고 기타의 불법적 폭력행위의 총칭이다. 해적행위는 인류의 발전을 저해하는 행위로, 이에 대한 국제사회의 처벌을 명문화하고 있다. 하지만 해적행위는 해양 역사를 통해 줄곧 존재해 왔다. 해상통제능력이 증가하면서 해적행위는 19세기와 20세기에 들어서면서 대폭적인 감소 추세를 보여 왔지만, 21세기에 아직도 완전히 사라지지 않고, 오히려 더 다양한 양상으로 발전하고 있다.

본 연구에서는 최근 그 위협이 증가하고 있는 소말리아 해적행위의 현황, 특징, 및 발생 원인을 분석하고, 한국 선박의 피해 현황을 고찰하였다. 이를 바탕으로 소말리아 해적행위의 해결을 위해 필요한 조직 및 기술적 대응방안을 모색하고자 한다.

2. 선행연구 검토 및 연구방법

그 동안 해적에 대한 연구는 국제법에 기초한 해적행위의 정의와 범위, 국제법을 통한 대응방안을 제시하는 내용이 주를 이루었다. 아울러 전 세계적인 차원에서 해적행위의 현황 및 사례연구, 일반적인 대응방안 등에 대한 연구는 상당부분 진전을 보였다. 그리고 전통적으로 해적의 최대 발생지였던 동남아시아 지역의 해적 문제 해결을 위한 대책들도 연구의 핵심 주제였다.

소말리아 해적에 관한 최근의 연구에는 소말리아 해적문제에 대한 국제사회의 대응(정은숙, 2011), 초국가적 위협으로서의 해적행위에 대한 효율적인 대응방안 연구: 소말리아 근해 해적 활동을 중심으로(김관규, 2011), 소말리아 해적문제의 성격과 대응책에 관한 연구(노승재, 2011), 소말리아 해적의 테러위협과 대응방향(이만중, 2011) 등과 같은 의미 있는 선행연구들이 있었다. 그러나 아직까지 소말리아 해적의 발생 원인에 대한 근본적인 논의는 상대적으로 부족하고, 구체성을 띠는 장기적이고 근원적인 대책과 함께 선박 자체적인 기술적 대응과 관련된 대책에 대한 연구는 또 다른 과제로 남아 있는 실정이다. 여기에 이 연구의 의미가 있다고 할 것이다.

연구의 목적 달성을 위해 국제해사국에서 연례적으로 발행하는 해적 및 해상강도 연례보고서를 주

로 참고했다. 아울러 해외에서 발표된 논문, 언론보도 등을 이용한 문헌연구를 통해 연구를 진행했다.

II. 해적행위에 관한 이론적 배경

1. 해적과 해적행위에 대한 개념

해적을 뜻하는 영어 ‘pirate’는 그리스어 ‘periates’로부터 유래했으며 이는 선박을 공격하는 모험가라는 뜻이다. 그러나 우리가 흔히 해적문제를 논의할 때 ‘해적’은 해적행위를 자행하는 사람(pirate)보다는 이들에 의해 저질러지는 행위 즉, 해적행위(piracy)를 뜻하는 경우가 많으며 이는 전통적으로 바다(sea)에서의 강도 또는 약탈행위와 연계되어 있다. 국제법 또는 국제정치의 영역에서 해적에 대한 정의는 유엔 산하기구인 국제해사기구(International Maritime Organization: IMO)와 국제상공회의소(ICC)의 산하 단체인 국제해사국(International Maritime Bureau: IMB)에서 제공되는 것이 일반적으로 통용되고 있는데 두 기구 모두해적을 정의하는데 있어서 ‘선박에 대한 공격행위’(attack on a ship)에 초점을 맞추고 있으나 해적의 발생범위와 구성요소 설정 등에 관해서는 커다란 차이를 보이고 있다.

IMO는 1982년 채택된 유엔해양법협약이 규정한 해적의 정의를 따르고 있는데 유엔해양법협약 제 101조 1항은 해적행위(piracy)를 “민간선박이나 또는 민간항공기의 승무원이나 승객이 사적목적으로… (i) 공해상의 다른 선박이나 항공기 또는 그 선박이나 항공기 내의 사람이나 재산(ii) 국가관할권에 속하지 아니하는 곳에 있는 선박·항공기·사람이나 재산 등에 대하여 범하는 폭력행위, 억류 또는 약탈 행위”로 규정하고 있다.

이러한 해적행위의 정의 속에는 5가지 요소가 포함되어있는 바, 그것은 첫째, 폭력·구금·강탈(약탈) 등 범죄행위, 둘째, 공해 또는 국가의 관할권외의 지역에서의 발생, 셋째, 선박의사용, 넷째, 사적(私的) 목적의 존재, 다섯째, 민간 소유선박의 승무원이나 승객에 의한 행위라는 의미가 포함되어 있다.

IMO가 유엔해양법협약에서 규정한 ‘공해상 또는 연안국관할권 지역이외에서의 불법행위’를 해적행위의 주요 내용으로 간주하고 있는 것에 비해 IMB는 해적행위를 발생지역과 관계없이 “무력을 사용하여 절도 및 다른 범죄를 수행할 의도로 선박에 승선하여 저지르는 행위”(an act of boarding any vessel with the intent to commit theft or any other crime and with the attempt or capability to use force in furtherance of that act)로 규정하고 있다.

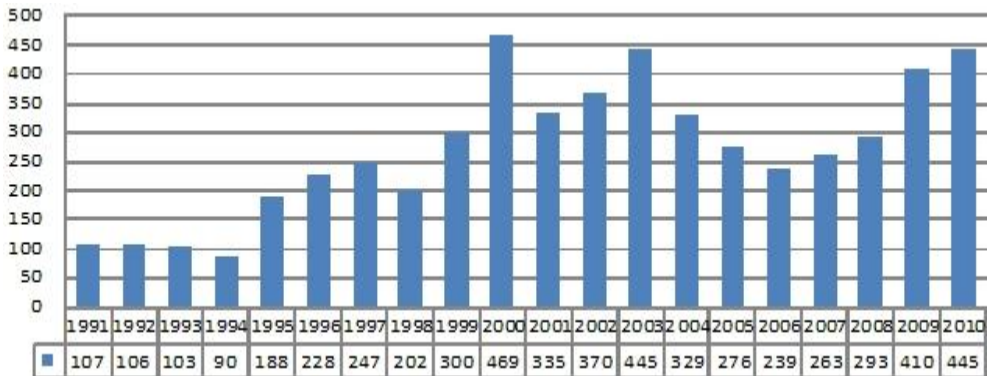
IMB가 이 같이 해적행위를 유엔해양법협약에서의 정의에 추가 하여 포괄적으로 ‘선박에 대한 모든 무장 강·절도행위’(armed robbery against a ship)로 파악하고 있는 것은 그동안 해적행위가 공해상에 서뿐만 아니라 연안국의 관할권영역(즉, 영해나 배타적 경제수역)에서도 빈번히 발생하고 있으며 선박의 항구 정박 시에도 강·절도 행위가 일어나고 있는 것에서 기인하고 있는데 이에 따라 IMB는 해적행위를 공식적으로 ‘piracy and armed robbery against ships’로 부르고 있다. 학계 및 국제해운업계 에

서는 IMB의 정의를 보다 현실적인 것으로 수용하고 있으며 IMB에 의해 설립된 말레이시아 쿠알라룸푸르소재 해적방지 센터는IMB 정의에 따라 연례적인 해적발생통계를 발표하고 있다.

2. 전 세계 해적행위 현황

세계 상공회의소(ICC) 소속 기구인 국제해사국(IMB)의 통계 자료에 의하면 1990년 이전의 해적행위 발생은 연 50건 이하였으나, 1991년에 107건이 발생한 이후 급격한 증가추세를 보여 왔다. 1991년부터 2010년까지 전 세계적으로 5천 4백 41건이 발생하여 연 평균 272건의 해적행위가 자행된 것으로 나타났다.

해적행위가 가장 많이 발생한 것은 4백69건이 발생한 2000년이다.¹⁾ 이후 해적발생건수는 2003년에 445건을 기록한 이후 해마다 감소추세를 보여 왔다.²⁾ 그러나 2007년부터 다시 증가하는 양상을 보이기 시작했다.³⁾ 지난 10여 년간 가장 낮은 2백 39건의 해적행위가 발생한 2006년에 비해 2007년에는 10% 정도 증가한 263건이 발생했으며, 2008년에는 293건으로 증가 추세는 이어졌고, 2009년에는 또 다시 400건 이상의 해적행위가 발생했다.



<그림 1> 해적행위 발생현황(1991-2010)

※ 자료: ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report(2003-2010).

- 1) 2000년에 가장 많은 해적행위가 발생한 이유는 1990년대 말 동남아시아 지역에서의 외환위기에 따른 경제 약화 여파로 인해 생계형 차원의 해적이 증가한 것과 관련 있으며, 이러한 경향은2005년을 기준으로 이 지역에서 감소 추세로 돌아섰다.
- 2) 동남아 연안국가인 인도네시아 말레이시아, 싱가포르 등의 해적다발지인 말라카 해협 공동순찰 강화, 2004년 말 쓰나미 발생에 따른 동남아 연안 지역의 해적 근거지 파괴, 동남아 국가의 경제회복 등으로 이 지역에서 해적행위의 발생이 줄어들어 따라 세계적으로 해적 발생 사례가 감소한 것이다.
- 3) 2007년부터 해적행위가 다시 급증한 이유는 동남아시아 지역의 해적행위가 감소한 반면 아프리카 지역의 해적행위가 급증했기 때문이다. 2006년의 경우 아프리카 지역에서 발생한 해적행위가 61건인데 반해 2007년에는 120건으로 증가했다.

국제해사국(IMB)의 통계 자료에 의하면 2003년부터 2010년까지 해적행위 발생현황을 지역적으로 분류해보면 아프리카(1139건), 동남아시아(753건), 인도아대륙(319건), 남미(283건) 순이다. 전통적으로 가장 많은 해적행위가 자행되던 지역은 동남아시아 지역이었다.

실제로 2003년에 동남아에서 170건의 해적행위가 발생한 반면에 아프리카에서는 93건이 발생했다. 동남아 지역의 경우 2009년에 발생한 해적행위 건수는 2003년과 비교해볼 때 무려 26% 이상 감소한 것으로 나타났다. 반면에 아프리카는 2007년부터 동남아시아 지역을 제치고 해적행위 최대 발생지역으로 등장했다. 아프리카 지역의 경우 2009년(266건)에 발생한 해적행위 건수는 2003년(93건)과 비교해볼 때 무려 282%가 증가했다. 2010의 경우 전 세계에서 발생한 445건의 해적행위 중에 59.7%인 266건이 아프리카에서 발생했다.



<그림 2> 해적행위의 지역별 발생현황(2003-2010)

※ 자료: ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report(2003-2010).

III. 소말리아 해적 현황과 특징

1. 소말리아 해적 현황

2007년부터 2010년까지 아프리카 지역에서 발생한 해적행위가 1천 1백 39건인데, 이중에 소말리아 해적이 자행한 해적행위는 아프리카 전체 해적행위의 55.2%인 629건이다(ICC IMB, 2010: 5-6). 아프리카 지역의 해적행위를 세분화하여 살펴보면, 2007년부터 지속적으로 증가했으며, 2010년의 경우 아프리카 지역 전체 발생건수(266건)의 82.3%인 219건이 소말리아 해적들이 해적행위를 자행했다. 특히 소말리아 해적들은 소말리아 해역뿐만 아니라 아덴만, 홍해, 오만, 아라비아 등 광범위한 해역에서 해적행위를 자행하고 있다. 소말리아 해적들은 군수품을 실은 선박은 물론 30만 톤이 넘는 초대형 유조선이 납치된 것도 이 지역에서 준동하고 있는 해적의 소행이다(ICC IMB, 2010: 21).

〈표 1〉 아프리카 지역 해적 발생현황(2007-2010)

발생지역	2007	2008	2009	2010	합계
소말리아	31	19	80	139	319
아덴만/홍해	13	92	132	82	365
오만	3	-	4	-	7
아라비아 해	4	-	1	2	13
아프리카 합계	120	189	263	266	1,139
소말리아 해적 자행 합계	31	111	217	219	629
비율(%)	25	58.7	82.5	82.3	55.2

※ 자료: ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report(2007-2010).

2. 소말리아 해적의 활동 지역

소말리아의 주요 해적은 크게 특정지역을 기반으로 활동하는 다음과 같은 네 개의 조직이 있다.(허철호, 2009: 28) 첫 번째 조직은 푼트랜드 그룹(Puntland Group)이다. 이 조직은 2007년 말에 조직된 것으로 알려지고 있는데, 2008년에 가장 많은 해적행위를 자행했다. 주 활동지역은 아덴만에서 북 푼트랜드 지역에 걸쳐 광범위하고, 이일(Eyle)과 칼룰라(Caluula)항을 모항으로 이용하고 있다. 두 번째 조직은 소말리 마린(Somali Marine)이다. 이 조직은 가장 오래된 소말리아의 해적으로 호보(Hoby) 및 하라테라(Haradheere)을 모항으로 사용하고 있으며, 모션을 이용하여 450 마일이 떨어진 원해까지 나가 활동을 하고 있다. 특히 이 조직은 자체적으로 군사훈련을 하고 있으며, 군복을 착용하고 있다. 세 번째 조직은 마르카 그룹(Marka Group)으로 남부의 마르카 지역의 주 활동 근거지이다. 마지막으로 자원해양경찰로 자칭하는 그룹으로 키스마요(Kismayo)를 근거지로 활동하고 있다(The Guardian, 18 November 2008).

3. 소말리아 해적 발생원인

1) 정치적 원인

해적들의 발호가 있는 지역의 공통적인 특징은 중앙정부의 통제력이 약하다는 것이다. 해상통제가 약해진 틈을 해적들이 노리는 것이다. 육상과 해상에서 치안유지능력을 상실하고 정치적 갈등으로 내전양상을 보이는 실패국가(failed state)인 소말리아는 해적발호의 환경을 모두 갖춘 국가이다.

1991년 1월 소말리아 반군단체인 통일소말리아회의(Union of Somali Congress: USC)는 1969년 쿠데타에 성공한 후 일당독재와 족벌정치를 해온 소말리아 혁명사회민주당(Somali Revolutionary Socialist Party: SRSP)의 바레(Siad Barre)정권을 축출했다. 그러나 정권을 장악한 USC 내에서 마흐디(Ali Mahdi Mohamed) 대통령과 아이디드(Maxamed Faarax Caydiid) 의장 간에 대립은 내전으로

이어졌다. 두 세력은 1992년 3월 정전협정에 조인했고, 국제연합소말리아활동(UN Operation in Somalia: UNOSOM)본부가 설치되었다. 그러나 두 세력뿐만 아니라 다른 파벌 간 대립으로 내전은 계속되었다. 국제연합이 지원한 식량이 각 파벌의 군사용으로 쓰이자 같은 해 12월 미군 주도의 다국적군이 파견되었고, 1993년 1월에 15개 파벌 대표들이 정전, 무장해제 및 연방제 잠정정부 수립에 합의했다. 같은 해 3월 무력 사용을 인정한 UNOSOM II의 결의에 따라 다국적군은 무장을 하고 유사시에 공격할 수 있는 권한을 부여 받았다. 6월 다국적군은 파키스탄 병사가 살해된 것에 대한 보복으로 아이디드파를 공격해 다수의 민간인 사상자가 발생했다. 이 사건으로 소말리아인들은 UN과 미국에 대한 반발 차원에서 다국적군에 대한 공격을 시작했다. 파벌군의 인명피해 속출에 부담을 느낀 미국, 유럽 등은 1994년 3월에 소말리아에서 군대를 철수했으며, 파벌 간의 대립과 긴장이 계속되면서 무정부 상태의 혼란은 계속되었다(Francois Very, 2009: 26).

2002년부터 케냐 정부가 주도하는 과도기연방정부(Transitional Federal Government of Somalia: TFG)를 구성하고 소말리아 내전종식과 안정을 위한 평화정착프로세스를 다시 개시했으며, 2004년 아메드(Sheekh Shariif Sheekh Axmed) 대통령을 선출했으나 혼란의 종식은 이루어지지 않았다. 2006년 12월에는 에티오피아가 개입했지만 정치적 불안정과 무정부 상태는 계속되었다(Thean Potgieter, 2008: 35). 이에 따라 2006년부터 2008년까지 1만 5천여 명의 민간인 사상자가 발생했으며, 47만 여명이 인접 국가로 피난을 한 것으로 집계되고 있다. 결국 대혼란이 확대되면서 유수프 대통령은 2008년 12월 대통령직을 사임하고 예멘으로 망명했다. 2009년 초 소말리아 재해방동맹의 지도자인 셰이크 샤리프 셰이크 아마드가 대통령에 선출되었으나 무장단체 알 사바브(Al Shabaab)과의 내전은 현재까지 계속되고 있다(Stig Jarie Hansen, 2009: 27).

지난 2006년 하반기 중 이슬람 정파 중의 하나인 Islamic Courts Union(ICU)이 약 6 개월간 소말리아수도 모가디슈를 점령, 이 지역을 중심으로 비교적 강력한 지배권을 행사했을 때에는 해적 발생건수가 상대적으로 적어 정부부채 및 국내치안 불안정과 해적발생의 직접적인 상관관계를 여실히 보여주었다(Francois Very, 2009: 27). 결국 소말리아 해적을 지속적으로 단속할 정부의 부채는 해적이 창궐하는 근본적인 원인이자 강력한 정부의 수립은 해적문제 해결을 위한 선결요건이 되고 있다.

2) 경제적 원인

소말리아는 아프리카에서 가장 빈곤한 나라 가운데 하나이며 경제의 상당부분은 외국원조에 의존하고 있다. 그러나 1991년 1월 내전 이후 인도적 원조를 제외한 대외지원은 정지되었다. UN 개입 이후 일시적으로 경제적 상황이 개선되었으나 UN 평화유지활동이 중단된 후에는 민족 간 대립과 전투가 계속되어 원조 배급 상황이 악화되었다. 오랜 내전으로 황폐해져 전 국민의 73%가 소득 2달러 미만으로 생활하고 있는 소말리아 경제는 빈곤한 소말리아 젊은 층이 해적행위에 가담하는 가장 큰 이유가 되고 있다. 성공하면 거액을 급여로 받게 되는 해적은 소말리아 청년들에게 빈곤한 생활을 벗어날 수

있는 유일한 길로 인식되고 있어 젊은 층의 해적 지원이 계속되고 있다(정경뉴스, 2011.03.04).

전통적으로 해적은 생계가 어렵거나 경제사정이 악화되었을 때 나타나며 오랫동안 내전에 시달린 소말리아도 대부분의 지역경제가 폐쇄됨으로써 주민들이 생계수단으로써 해적행위를 선택하는 경우가 많다는 전문가들의 지적이 대부분이다(Joint History Office, Office of the Chairman of the Joint Chiefs of Staff, 2005: 5). 아덴만과 가까우며 해적발생이 많은 폰트랜드(Puntland) 지역은 소말리아에서 가장 빈곤한 지역 중의 하나이며 연안어업이 붕괴하여 다수지역 주민이 해적행위에 참여하고 있는 것으로 나타나고 있다(Alan Greenblatt, 2009: 209). 특히 폰트랜드 해역은 중앙정부의 혼란으로 유럽 및 아시아와 다른 아프리카 국가의 어선들이 몰려와 대규모 조업을 하면서 연안어업이 붕괴되고, 이로 인한 지역경제가 몰락하자 주민들이 해적행위를 자국 근해에 들어온 외국선박에 대한 정당한 세금 또는 입어로 징수로 인식 하는 경향까지 보이고 있다(James Jay Carafano, Richard Weitz, and Martin Edwin Andersen, 2009: 9).

3) 지리·환경적 원인

소말리아는 ‘아프리카의 뿔(Horn of Africa)’로 불리는 아프리카 북동쪽에 위치해 있으며, 서쪽으로 에티오피아, 남쪽으로 케냐, 북서쪽으로 지부티와 접경하고 있으며, 걸프 만(Gulf of Aden)과 인도양에 접하는 3,025km의 긴 해안선을 가진 국가이다. 이에 따라 어디에서나 바다와의 접근이 용이하며 해안지역에 인구가 밀집되어 있다는 점 등도 해적배출의 중요한 배경이 되고 있다. 또한 소말리아 동북부에 인접한 아덴만은 세계해상교통로의 요충지가 되는 수에즈 운하 및 باب 알만다브 해협과 연결되어 있어 매년 많은 상선·화물선·유조선 등을 포함하여 연평균 1만 6천척에서 2만여 척의 선박이 통과하는 곳으로 비교적 용이하게 해적행위의 목표물인 선박을 찾을 수 있는 환경에 놓여 있다. 이와 함께 현대적 장비를 갖춘 화물선·상선 등은 소수의 승무원을 탑승시키고 있고 선박들이 해적들의 공격에 대비한 자구책 마련에 소홀하다는 점도 하나의 취약성으로 지적되고 있다(Chalk, 2009: 96-97).

4) 국제협력 및 사법공조 전통 결여

인류의 공동번영에 필수적인 해상교통로의 확보문제는 기본적으로 국제적 성격을 띠고 있다. 이에 따라 해적행위를 효율적으로 통제·관리하기 위해서는 정보교환 및 공동 해상감시·순찰, 사법공조 등과 같은 국제적 협력이 필수적이다. 그러나 아프리카지역은 이와 관련된 국제협력이 거의 이루어지지 않고 있다. 또한 아프리카 국가들은 적절한 해양경찰력을 보유하지 않은데다 일부국가는 공동해상감시·순찰과 해적에 대한 수사 협력 및 범죄인 인도와 같은 사법공조를 주권침해 또는 내정간섭으로 보는 시각을 갖고 있어 효율적인 해적행위 단속의 장애요인이 되고 있다.

소말리아가 사실상 무정부 상태에 놓이면서 이들을 사법 처리할 주체가 뚜렷하지 않다는 것은 또

다른 문제로 지적되고 있다. 일반적으로 체포된 해적들은 인근 케냐로 이송되거나 피해국으로 이송되어 처벌을 받는 경우가 대부분이다. 그런데 이 역시 충분한 해결방안이 되지 못한다. 케냐 정부는 수용능력 한계를 이유로, 체포된 해적의 신병 인도를 거부하고 있으며, 유일한 사법처리 기관인 국제사법재판소가 있는 네덜란드도 자국 감옥이 해적들로 넘쳐날 것을 우려, 네덜란드 선박을 공격한 해적들에 한해서만 처벌하고 있다. 반기문 유엔사무총장의 소말리아 해적 담당 특별고문인 자크 랑 전 프랑스 문화장관은 유엔 안전보장이사회에 제출한 보고서를 통해 “인도양에서 국제적인 초계활동 중 붙잡힌 해적들 10명 가운데 9명이 처벌할 곳이 없다는 이유로 곤장 풀려나고 있다”고 지적했다(한겨레, 2011.01.26).

국제법상 제대로 된 처벌 규정이 없다보니 비(非)인권적인 처벌사례까지 드러나고 있다. 일례로 중국은 1998년 11월 자국 화물선을 납치한 해적 중 13명은 처형했고, 기타 25명은 무기징역에 처했다. 또한 러시아 해군은 해적의 책임을 묻는 국제법적 근거가 없고, 해적의 국적을 확인할 방법이 없다는 이유로 해적들을 바다위에서 표류시켜 생사를 불분명하게 만들었다. 이러한 국제법상 문제로 인하여 국제사회는 해적소탕에 소극적인 입장을 보이기도 한다. 영국은 해적 진압 선박에 해적을 나포하지 말 것을 지시한 적이 있으며, 2008년 케냐와 양해각서(MOU)를 체결하여 모든 피랍 해적들을 케냐로 보내 그곳에서 재판을 받도록 하는 등 해적들을 법의 정의 앞에 세우려는 노력을 다하지 않고 있다. 심지어 덴마크는 해적을 처벌할 수 없다고 제시한 바 있다.

4. 소말리아 해적행위의 특징

1) 선박승무원 납치 후 몸값 탈취

소말리아 해역에서 발생하는 해적행위의 대부분은 선박 및 탑재 화물 탈취와 같은 전통적인 강절도 형태와는 달리 선박과 승무원을 인질로 잡고 관련국 및 소속기관에 거액의 보상금 또는 몸값(ransom)을 현금으로 요구하는 형태를 보이고 있다. 삼호 드림(Dream)호 납치사건 때에도 선원들의 석방과 선박의 반환을 위해 9백 5십만 불을 지불한 것으로 알려지고 있다. 현금으로 지불되는 거액의 보상금 또는 몸값은 소말리아해역에서 해적행위가 빈발하게 되는 주된 원인이 되고 있다. 몸값규모도 과거에는 건당 수 천 달러에서 수 만 달러에 이르는 중·소규모였으나 최근에는 수 백 만 달러 선으로 상승했다. 2008년 11월에 발생한 대형 유조선 시리우스스타(Sirius Star)호 납치사건의 경우, 해적들은 2천 500백만 달러를 요구했고 결국 약 3백만 달러를 지급받은 후 사건은 종결되었다. 한 통계에 따르면, 2008년 한 해 동안 소말리아지역 해적에게 지불된 현금은 모두 2천만에서 3천만 달러에 이르며 이러한 인질보상금의 상승은 지역주민들에게 해적행위에 빠져들게 하는 주된 요인이 되고 있다(이서향, 2009: 7-8).

2) 해적의 조직화 및 기업화

2000년대 중반까지만 해도 해적행위는 한 두 척의 소형선박과 서너 명의 소수인원으로 자행되는 경우가 대부분이었다. 그러나 최근에는 점차 대형화, 조직화, 기업화, 네트워크화 되는 양상을 보이고 있다. 해적에게 무기를 대여해주고, 식량과 차량을 공급해주는 조직은 물론 공격대상이 되는 어선의 항로 및 통항시간 정보를 제공하는 정보 브로커, 해적에게 자금을 투자하는 자, 인질 몸값을 세탁해주는 금융업자 등이 먹이사슬처럼 얽혀 있다(MK 뉴스, 2011. 1. 28). 심지어는 해적행위를 주 수입원으로 하는 범죄 조직에게 투자하는 펀드도 존재하며, 해적들 본거지인 하라르테레에는 기업형 해적들을 대상으로 투자하는 거래소가 있는 것으로 알려지고 있다. 소말리아 주민들은 이들 기업에 돈이나 무기를 투자하고 배당금을 받는다(Gilpin, 2007: 8). 기업형 해적들은 불법 조직인 테다 무기를 사용하고 있기 때문에 국제 테러단체의 대리인이나 행동대로 활동할 수 있는 가능성이 잠재돼 있다. 실제로 소말리아에서 활동하는 무장 이슬람 단체의 하나인 알-샤바브(Al-Shabaab)는 2008년 2월 미 국무부에 의해 해외테러단체로 분류됐고 해적들의 자금이 이 단체로 유입되고 있다는 주장이 제기된 바도 있다. 소말리아에서 해적행위는 하나의 사업으로 발전하고 있으며, 소말리아의 붕괴된 경제 속에서 해적들은 소말리아 그 어떤 사업보다 큰돈을 벌어들이고 있다.

해적사업이 번창하는 만큼 해적들의 조직체계 및 장비들도 진화하고 있다. 소말리아에는 현재 100여개의 '해적기업'이 있는 것으로 추정되며, 이들은 선박 납치로 몸값을 뜯어내 해적행위에 필요한 최신 무기를 구입, 무장한 뒤 또 다시 선박 사냥에 나서고 있다. 원해에는 모션을 중심으로 고속정을 이용해 공격에 나서고 있으며 해안에 보급기지를 운영하고 있고 육상에도 지원네트워크를 갖추고 있다. 이전까지 해적들은 외국 어선들의 어장 침해에 대응하기 위해 어부들이 자위권 차원에서 조직하거나 혹은 빈곤에 시달리다 못한 빈민들이 어쩔 수 없이 해적행위에 끼어드는 경우가 대부분이었다. 그러나 해적행위가 거대한 수익이 창출되는 사업화가 되고 해적기업까지 생겨나면서 현재 소말리아 내부에서 해적들은 하나의 권력조직으로 부상하는 경향을 보이고 있다. 고속정은 물론 모션(mother ship)까지 동원하는 대규모 조직범죄형 및 기업형 해적으로 변모하는 양상을 보이고 있다. 이들이 기업형 해적으로 탈바꿈함에 따라 사용 장비도 과거의 자동소총·수류탄 등 소형무기에서 로켓발사 수류탄(RPG)과 견착식 대공포(MANPAD)를 포함한 중·대형 무기와 자동위치 추적 장비(GPS) 및 위성 전화 등 첨단장비까지 동원하고 있다(Roger Middleton, 2008).

3) 발생 지역 및 목표 대상의 확대

과거 소말리아 해역에서 발생하던 해적피해는 대체로 남부 지역과 수도 모가디슈를 중심으로 해안에서 약 50해리 이내의 해역에 국한되어 있었으나 2008년 초기부터는 이러한 범위를 넘어 소형선박에 의한 접근이 어려운 200해리 바깥으로까지 확대되었으며 활동 중심영역도 아덴만까지 포함하는 양상을 보이고 있다. 아덴만은 연평균 1만 6천여 척에서 2만여 척의 유조선 및 대형화물 적재 선박이 통과하는 해상교통로의 요지일뿐만 아니라 특이한 지형적 조건 때문에 대형선박에 대한 위치파악과 추적

이 용이한 것으로 알려져 있다. 한편 과거 소말리아해역에서의 해적 피해선박은 대부분 어선 등에 국한되어 있었으나 최근에는 군수품 적재화물선(2008년 10월, 33대 탱크 적재 파이나호)은 물론 값비싼 원유를 적재한 대형 유조선(2008년 11월, 2백만 배럴 원유탑재 시리우스 스타호)까지 납치하는 등 선박의 종류와 대상을 가리지 않고 있는 것으로 나타나고 있다.

5. 한국의 소말리아 해적 피해 현황

한국의 선박이 소말리아 해적에 납치된 것은 2006년 4월 동원호 이후 2010년 10월 9일 납치된 대계잡이 통발어선 금미 305호까지 무려 7건에 달한다. 해군 청해부대가 파견돼 인근 해역을 항해하는 한국 선박의 보호를 위해 활동하기 시작한 것이 2009년 3월이지만 아직 피해 발생을 완전히 차단하지는 못하고 있다. 해역이 워낙 넓고 일단 납치되면 선원들의 안전 때문에 적극적인 공격을 하기가 힘들어 해적들의 소탕이 쉽지 않기 때문이다.

〈표 2〉 주요 소말리아 해적 한국 피해일지(2001-2011)

연도	내용
2011.01.15	한국인 21명이 승선한 화물선 '삼호 주얼리호'가 아라비아 해상에서 소말리아 해적에 피랍, 피랍 6일째 청해부대의 군사작전을 통해 전원 구출됨. 이 과정에서 해적 8명이 사살되고 5명이 생포됨
2010.11.07	삼호 드림호 피랍 217일만에 한국인 5명을 포함한 선원 24명 전원 석방
2010.10.09	한국인 2명, 중국인 2명 및 케냐인 39명 등이 승선한 금미305호(241t급), 인도양에 접한 케냐의 라무 10마일 해상에서 소말리아 해적에 피랍, '11년 2월 9일 석방
2010.04.04	한국인 5명, 필리핀인 19명 등 24명 승선한 삼호해운 소속 원유운반선 삼호드림호, 인도양 한복판에서 소말리아 해적에게 피랍. 217일 만에 풀려남
2008.09.10	한국인 선원 8명·미얀마인 선원 14명 탑승한 선박 브라이트루비호, 소말리아 인근 아덴만 해상에서 해적들에 피랍. 37일만인 10월 16일 석방.
2007.05.15	소말리아 주변 해역에서 한국인 4명 탑승한 원양어선 '마부노 1·2호' 무장단체에 피랍. 173일 만인 11월 4일 석방.
2006.04.04	동원수산 소속 원양어선 제628호 동원호, 소말리아 인근 해역에서 조업 중 현지 무장단체에 피랍. 최성식 선장 등 한국인 8명, 인도네시아인 9명, 베트남인 5명, 중국인 3명 등 총 선원 25명 피랍. 117일만인 7월 30일 석방.
기타(한국인이 승선한 다른 국가 선박의 피랍 사건)	
2008.11.15	한국인 5명, 필리핀인 18명 등 총 23명 승선한 일본 선적 화물선 캄스타비너스호, 소말리아 아덴만 내 아덴항 동쪽 해상에서 소말리아 해적에 피랍. 88일만인 2009년 2월11일 석방.
2007.10.28	소말리아 근해에서 한국인 선원 2명 탑승한 일본 선주 골든노리호 해적단체에 피랍, 1명은 당일 탈출, 전우성씨는 45일 만인 12월 12일 석방.

※ 자료: 국가정보원 테러정보통합센터(2011).

삼호드림호의 경우 소말리아 해적들에게 피랍된 지 217일 만에 9백 50만 달러에 달하는 거액의 몸값을 지불하고 풀려났지만 최장 기간 피랍과 역대 최고 석방금 지불이라는 불명예를 안고 있다. 이외에도 2006년 4월에는 선원 25명을 태운 '동원호'가 소말리아 인근 해역에서 피랍되어 11일 후 석방되었고, 10월에는 '골든노리호'가 피랍되었다가 45일 후에 석방되었다. 또한 2008년 9월에는 '브라이트 루비호', 2008년 11월에는 '캄스타 비너스호'가 피랍되었다가 각각 37일, 90일 만에 석방되었다. 뿐만 아

나라 선사인 스카이호(2008년 4월), 알렉산더 칼호(2008년 4월), STX 에이스호(2008년 12월) 등 소말리아 해적으로부터 충격을 받은 선박까지 고려한다면 우리 선박과 국민이 입은 피해 규모는 상당히 크다고 할 수 있다(한국선주협회, 2009).

IV. 소말리아 해적에 대한 대응방안

1. 조직적 대응

1) 아프리카 연안국의 해적통제능력 제고

해적들의 소굴이라는 오명을 쓰고 있던 동남아(특히 말라카해협) 지역의 해적행위는 급격하게 줄어들고 있으며, 점진적인 해결추세에 접어들고 있다. 말라카 해협을 중심으로 한 동남아지역에서의 해적문제 해결은 첫째, 관련 연안국(특히 인도네시아 및 말레이시아) 자체의 입법 및 해양경찰력 강화, 둘째, 관련 연안국 간 정보교환 및 양자 순찰강화, 셋째, 해적 퇴치 아시아 지역 협력협정(ReCAAP) 체결과 같은 지역협력 및 지원강화에 힘입은 바가 크다. 이에 따라 동남아 지역의 해적문제 대응 사례가 국제적인 관심사로 떠오르고 있으며 소말리아 해적문제의 해결을 위한 교훈으로 적용되어야 한다는 주장이 제기되고 있다. 세계 어느 곳 에서든지 해적퇴치를 위해서는 결국 국내적(national) 조치의 수립과 양자(bilateral) 혹은 다자간(multilateral) 역내협력이 중요하다. 아프리카 연안국이 양자 혹은 다자간 협력을 통해 해상 통제력을 갖추는 것이 시급하다고 할 것이다.

2) 대(對)해적 보안군의 상실화

소말리아가 국내적으로 사실상 정부부재 및 치안권 확립 부족 등으로 해적을 퇴치할 수 없게 됨에 따라 국제사회는 유엔 결의문에 따라 지역기구 또는 개별 국가적으로 군사력을 파견하여 해적퇴치활동을 벌이고 있다. 특히 2008년 10월에 채택된 결의문 제1838호는 유엔회원국에 대해 소말리아 인근 공해해역에 해군 함정 및 군 항공기 등의 파견을 요청하고 있다. 현재 지역기구에 의해 파견되어 소말리아 해적퇴치활동을 벌이고 있는 군사력은 첫째, 연합해군(CMF: Combined Maritime Forces), 둘째, EU 연합함대(작전명 Atalanta), 셋째, 나토함대(작전명 Allied Protector) 등이다. 이들 중 연합해군은 본래 2002년 10월 미국 주도로 해상에서의 국제 대테러활동을 지원하기 위해 발족된 것이나 최근 해적퇴치 활동까지 포함하고 있으며 지역기구에 의해 파견된 해군함정은 모두 20~25척에 달한다. 한편 지역기구 이외에 세계의 주요 국가들도 개별적으로 군사력을 파견, 해적퇴치와 자국 선박 보호 활동을 벌이고 있는데 현재까지 소말리아 해역에 해군함정(평균 1~2척)을 파견한 국가는 러시아, 중국,

일본, 인도, 말레이시아, 이란, 싱가포르 등이다. 한편 한국도 2009년 3월 13일 청해부대를 소말리아 해역에 파견, 국제적인 해적퇴치활동에 참여하고 있다. 문제는 이러한 군사적 노력이 한시적이라는 것이다.

국제법상 모든 선박은 무해통항을 보장받도록 되어 있다. 이러한 국제법의 정신을 위협하는 해적행위를 예방하기 위해서는 불법적인 공격이 빈번하게 발생하는 해역에 대한 지속적인 감시와 정찰을 통해 해상 교통로의 안전을 확보하는 것이 무엇보다 중요하다. 광범위한 해역을 특정 국가만의 노력으로는 감시 및 정찰이 불가능하므로 우선적으로 해상에서 발생하는 불법적 행위로부터 빈번하게 고통받는 국가들이 참여하여 이들 국가의 지리적 위치에 따라 그 범위를 설정하여 역할을 분담한다면 가능할 것이다. 또 다른 방법은 관련 국가들이 군사적 그리고 외교적 노력을 통하여 해적소탕, 해상테러 예방, 해상을 통한 마약거래 근절, 돌발적 사고방지, 그리고 해난구조 등 다목적 임무를 수행할 수 있는 대해적 보안군(Counter-Piracy Security Force: CSF)을 상설하여 운영하는 것이다. CSF를 이용한 현시방법은 물리력을 사용하지 않더라도 해적행위를 억제하는 효과를 거둘 수 있다고 본다. CSF 운영의 핵심은 물리력의 행사보다는 문제해역을 정기적으로 감시하고 정찰활동을 하는데 있으며, CSF의 운영이 국제해사기구 산하에 있는 지역통제센터와의 긴밀한 협력 하에 이루어진다면 효과적인 성과를 거둘 수 있을 것이다(최진태, 1997, 115-116).

3) 군사적 대응 넘어선 종합적 접근 필요

2008년부터 최대 위협으로 등장한 아덴만을 포함한 소말리아 해역에서의 해적행위는 일련의 유엔결의문 채택과 지역기구 및 다국 간 군사 활동의 전개에 따라 해적활동의 억제에 기여를 하고 있다. 하지만 감시해역이 광범위하고 해적들이 인도양을 포함한 원양으로까지 활동범위를 넓히는 경향까지 보이는 등 국제적 차원에서 이뤄지는 군사적 대응의 한계가 나타나고 있다. 이에 따라 전문가들은 소말리아 해적발생의 근본적 원인이 치안부재 및 경제적 빈곤 등 국내적 요인에 있는 만큼 ‘실패한 국가’로서의 소말리아 정국이 우선적으로 안정되어야 하며 치안 및 사법권이 회복되지 않는 한 소말리아 해역에서의 해적활동은 효율적으로 퇴치될 수 없다는 주장이 설득력을 가지고 있다. 해적문제의 궁극적인 해결을 위해서는 군사적 대응을 넘어선 국제 협력에 의한 지역경제개발, 인간안보증대, 그리고 국내적으로 ‘선정’(good governance)의 확립 등 종합적 접근이 필요할 것이다.

2. 기술적 대응

1) 항해중의 해적 예방대책 마련

해적행위의 예방을 위한 방법 중에 하나는 이러한 형태의 공격이 빈번하게 발생하고 있는 지역을 피해 항해하거나, 멀리 떨어져 항해하는 것이다. 실제로 문제 해역을 피하여 운항함으로써 상당한 효

과를 거두고 있다. 1990년대에 싱가포르와 호주 및 뉴질랜드 간을 운항하는 선박들이 해적에 의한 선박 공격이 빈번한 빈탄 섬 해역을 피하여 운항하여 해적행위로부터의 피해를 입지 않은 것으로 나타났다(한국선주협회, 1992, 26). 이것이 불가능하다면 취약 해역을 야간에 통항하지 않도록 항해 스케줄을 조절하는 것도 좋은 방법이라고 할 수 있다. 이상의 방법을 수용할 수 없다면 선박내의 경계를 강화하는 수밖에 없다. 해적의 침입을 차단할 수 있는 방법, 해적의 침입 시 화물 및 개인 용품의 강탈을 최소화 할 수 있는 방법, 그리고 승객 및 승무원의 안전 확보 방법 등을 포함한 보안계획을 세우고, 이에 따라 경계와 보안이 빈틈없이 이루어지고 있음이 식별되면 해적행위의 발생 가능성은 낮아질 것이다.

해적들은 이미 자신들이 탐지되었고, 이 사실이 승선원들에게 알려져 승선을 저지하기 위한 대책들이 강구되고 있다는 등의 사실을 깨닫게 되면 해적들은 습격을 포기할 것이다. 따라서 경계의 요령은 은밀하기보다는 감시와 경계를 철저히 하고 있다는 사실을 외부에 의도적으로 노출하는 형태로 이루어져야 더욱 효과적임을 알아야 한다. 이를 위해 야간 당직을 강화하고 계속적으로 순찰활동을 수행하며, 레이더를 이용해 본선 주위의 수면을 계속 탐지하여 수상한 선박과 고속 소형정의 접근을 파악해야 한다. 또한 유사시를 대비하여 주변 선박과 인접 국가의 해군, 해양 경찰, 그리고 항만 관리 당국과 무선을 이용하여 침입 시 비상 호출 신호를 미리 정해두는 것도 좋은 대비책이 될 것이다.

또한, 선장은 해상강도 침입을 저지하기 위해 어떤 방법을 어느 정도까지 시도할 것인가를 결정해야 할 것이다. 아직까지는 총기류를 선원에게 배급해서는 안 된다고 권고하고 있으며, 일부 국가에서는 상선에서의 총기류 소지는 범죄의 구성 요건이 되기도 한다. 그리고 총기나 총기로 오인할 수 있는 가스총 등을 소지했을 경우 오히려 소송, 기관총 심지어는 박격포로 무장한 해적들을 자극하여 대형 인명 살상 사고로 이어질 수 있음을 고려해야 할 것이다. 통상적으로 화재 발생 시에 대비한 수압이 강한 소화용 호스 등 해적들에게 대항할 수 있는 도구가 있음으로 이것들을 효과적으로 이용하는 방법도 고려해야 하며, 많은 사기업체에서 생산하고 있는 적외선 탐지 경보기, 최루탄 발사기, 이동식 철조망 등 침입자의 탐지나 침입 방지용 기구를 활용하는 것도 좋은 방법이 될 수 있다.(한국선주협회, 2009) 아울러 한진 텐진호 사건을 통해 그 효과성이 증명되었듯이 해적들이 승선에 성공할 경우 최후의 대책으로 구조될 때까지 선원들이 안전하게 대피할 수 있는 시타델(Citadel)⁴⁾을 설치하는 것도 필요할 것이다.

2) 항내 또는 묘박중의 습격 예방 대책

4) 사전적으로 '요새'라는 뜻의 시타델은 해적 공격 등 긴급을 요하는 상황이 발생하면 몸을 숨길 수 있는 일종의 대피소다. 두꺼운 철판으로 둘러싸여 외부에서 부수고 들어올 수 없도록 견고하게 제작돼 있으며, 비상식량과 통신 시설이 갖춰져 있다. 우리 정부는 2011년 2월에 위험해역을 항해하는 선박에 한해서 시타델 설치를 의무화하면서 이에 대한 기준을 명확히 하는 내용의 선박설비기준을 개정했다. 선원만 알아볼 수 있는 장소에 강철로 만들고, 출입문 2개의 두께 합은 13mm 이상으로 외부에서 쉽게 열 수 없는 잠금장치를 사용하도록 했다. 또 구난식량과 음료수, 응급의료기구, 간이화장실, 공기 공급 장치를 설치하고 위성통신 설비도 구비해야 한다.

해적행위가 빈발하는 우범지역 내에서는 가능한 한 묘박지에 남아 있는 것을 피하고, 엔진을 가동한 상태로 유지하고 야간에는 해적들의 침입이 용이하지 않도록 육지로부터 일정거리를 유지해야 한다. 육지와 가까이 묘박이 필요할 때는 가능한 한 항로에서 멀리 떨어진 묘박지를 선택하도록 하고 불필요한 등화를 소화하여 위치를 해적들에게 노출하지 않도록 주의해야 한다. 아울러, 탐지가 가능한 무선을 통해서 선박의 위치를 알리는 행위를 삼가야 한다. 항내나 지정된 묘박지에 있을 때는 해적이 침입을 시도할 만한 선수미 구역에 전등을 밝게 하고, 동시에 선박으로의 진입 통로를 한 곳으로 제한하여 비(非)인간된 사람의 출입통제를 철저히 해야 하며, 해적들의 수중 및 수상 침투를 예방하기 위해 주요 항구의 완벽한 항만 방어체계를 구축해야 할 것이다.

3) 해적 공격 진행시의 대책 수립

해적들이 침입을 위해 선박 가까이 접근하는 것을 발견할 시에는 우선적으로 전승선원에게 경계경보를 발령하고 숙지된 대(對)해적 임무를 수행하도록 조치한다. 그리고 가능한 한 속도를 올리고 바다 쪽으로 침로를 바꾸고 갑판 및 오프사이드 등화를 점등하고 탐조등을 이용하여 밝게 비추면서 침입하려는 해적들의 행동반경을 제한하도록 해야 한다. 인접 육상국과 주변의 다른 선박에게 경보를 발령하고 가능한 도움을 요청해야 한다. 이러한 조치에도 불구하고 해적들이 승선을 저지하지 못했을 경우에는 상황에 따라 설정해둔 피난 장소로 대비하고 전체 승선인원의 안전 여부를 확인한 후 무선으로 상황을 알리고 도움을 기다리도록 해야 한다.

4) 대(對)해적 대응 시나리오 사전 교육 및 훈련

해적에 대한 최우선의 방어수단은 승무원이 해적 피해 사례나 해적행위 발생 현황은 물론 대(對)해적 방어 수단을 명확하게 인지하고 해적 침입 시 이들의 승선을 막고 퇴치하기 위해 각자의 임무를 수행하는 것이다. 따라서 승무원 교육이나 홍보를 통해 해적의 침입 시 승무원들이 행동 요령과 문제점 등에 대한 사전 교육을 통해 해적 방어 수단을 숙지하도록 해야 할 것이다. 항해 중에도 유사시를 대비하여 반복적으로 대(對)해적 방어 훈련을 실시하여 경각심을 고조시키고 임무를 숙달하도록 해야 할 것이다. 그러나 실제로는 해적 침입을 받은 선박의 승무원 대부분이 해적에 대한 사전 지식이 부족하며, 선박 내에 해적행위에 대한 기본적인 방어 수단조차도 마련되어 있지 않는 것으로 나타났다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 대(對)해적 능력을 갖춘 민간보안요원을 탑승시켜 해적 예방에 활용하는 방안을 적극적으로 검토해야 할 것이다.

V. 결론

오랜 역사를 가지고 있는 해적행위가 1990년대 이후 전 지구적 문제로 등장한 원인은 해상교통로를 통한 국제무역의 증가에도 불구하고 해상운송수단에 대한 보안대책이 상대적으로 허술하여 선박에 대한 공격이 용이하고, 한 번의 공격으로 거액의 현금은 물론 운송품에 대한 탈취가 가능해 해적들이 해상운송수단에 대한 공격을 선호하기 시작했다는 것이다. 무역거래에 대한 정보화로 운항선박 및 적재화물에 대한 정보의 입수가 가능해짐에 따라 선박습격에 대한 시간, 장소, 습격 후의 행동계획 등을 사전에 치밀하게 준비하여 실행에 옮길 수 있다는 점도 또 다른 원인으로 작용하고 있다. 아울러 과학기술의 발전으로 해적행위의 성공 가능성을 높여주는 추적레이더 장치 등과 같은 첨단장비가 탑재된 해적용 선박을 손쉽게 구입할 수 있다는 것이다. 이처럼 해적행위에 양호에 환경이 조성되고 있지만, 해상운송업체와 선박운용사들은 해적에 대한 정보의 부족과 해적행위에 대한 대응 수준은 미비한 수준이며, 승조원들을 대상으로 한 기본적 대(對)해적 대응 교육체계도 갖추지 못하고 있는 실정이다. 아울러 해적에 대항할 수 있는 무기보유의 제한, 그리고 승조원들의 해적 불감증 역시 문제로 지적되고 있다. 뿐만 아니라 해적행위가 빈발하는 지역의 관할권을 가진 국가들의 대(對)해적 작전능력이 전무한 경우도 있다. 아울러 해적들은 범행 후 도주 및 은폐가 용이한 지역적 장점을 교묘하게 이용하고 있다.

소말리아에 대한 해적 문제는 국제사회의 노력에도 불구하고 줄어들기는커녕 오히려 증가하고 있고, 오히려 무차별적이고 폭력적인 형태로 표출되고 있다. 해적행위는 일시적인 현상이 아니며 어느 순간에 사라지는 문제가 아니라는 것을 입증하고 있는 것이다. 해적행위에 대한 효과적인 대응을 위해서는 장기적이고, 근본적인 접근이 필요하다. 국제사회의 군사적 대응은 일시적인 해적 억제 효과가 있을 수 있지만 이마저도 항구적인 형태가 아닌 한시적 작전으로 한계가 있을 수밖에 없다. 소말리아 해적 문제를 근본적으로 해결하기 위해서는 소말리아의 정치적 안정과 함께 해적을 관리하고 통제할 수 있는 능력을 중앙정부가 갖도록 국제사회의 지원이 절실하다. 소말리아 해군사령관이 25년 동안 단 한 차례도 바다에 나가본 적이 없다는 언론의 보도는 소말리아 해군의 충격적인 현실이다. 소말리아 등 아프리카 해상에서 발생하는 해적을 근본적으로 해결하기 위해서는 이들 국가들이 대(對)해적 작전능력을 갖추어 스스로 문제를 통제하기 전까지는 불가능할 것이다. 이를 위해서는 국제사회의 적극적인 군사·재정적 지원이 필수적이다.

아울러 소말리아 해적이 대부분 생계형이라는 점을 감안하여 경제 문제 해결을 위한 노력도 뒤 따라야 할 것이다. 그리고 해적행위 근절을 위해 개별 국가 혹은 해운회사 차원에서 기술, 조직적 대응을 적극적으로 마련하는 노력도 뒤 따라야 할 것이다. 해적발생 위험지역을 통과하는 선박들도 ‘그룹 통항’, ‘긴급대응체계 구축’, ‘선박 및 선사차원의 해적대응 역량강화’, ‘해적 접근 방해용 고압펜스 설치’ 등과 같은 자구책 마련에 한 치의 소홀함도 없어야 할 것이다.

오늘날 해적문제는 국제적으로 여러 나라가 개입되는 초국가적 범죄로서 비전통적 안보위협에 대

표적인 사례이다. 소말리아 해역에 해군 함정을 파견하고 있는 우리로서는 성숙한 세계 국가로서 소말리아 해적 퇴치 국제협력 메커니즘 구축에도 적극적으로 참여하는 것이 필요할 것이다. 대외 무역 물동량의 95% 이상을 해상운송에 의존하고 있는 우리나라로서는 세계 어느 곳에서든지 해적행위가 해상교역 및 선박의 안전 운항에 위협이 되는 인류의 공적이라는 점을 감안하여 비전통적 안보 위협에 대응하는 포괄적 안보 차원에서 해적문제를 인식하고 접근하는 것도 필요하다고 할 것이다.

참고문헌

- 김영구. 1988. 현대 해양법론: 한국과 바다의 국제법. 서울: 도서출판 아세아사.
- 이서항. 2009. 주요국제문제분석: 해적문제의 국제정치. 서울: 외교안보연구원.
- 허철호. 2009. 소말리아 정세와 대해적 활동. 합참. 41: 27-32.
- 최진태. 1997. 테러, 테러리스트 & 테러리즘. 서울: 대영문화사.
- 한국선주협회. 1992. 해상강도 방지대책 및 안전항해 지침서. 서울: 한국선주협회.
- Chalk, Peter. 2010. Piracy Off the Horn of Africa: Scope, Dimensions, Causes and Responses. *Brown Journal of World Affairs*. 16(2): 87-99.
- Greenblatt, Alan. 2009. Attacking Piracy: Can the Growing Global Threat Be Stopped?. *CQ Global Researcher*. 3(8): 206-310.
- Gilpin, Raymond. 2007. *Counting the Costs of Piracy*. United States Institute of Peace Working Paper. Washington, D.C.
- Halberstam, M. 1988. Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro. Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety. *American Journal of International Law*. 82: 254-269.
- Howard N., Bennett. 1996. *The Law of Marine Insurance*. Oxford: Clarendon Press.
- ICC International Maritime Bureau. 2009. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report*. 1 January - 31 December 2008.
- ICC International Maritime Bureau. 2010. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report*. 1 January - 31 December 2009.
- IMB Piracy Reporting Centre. 1998. *Piracy and Armed Robbery against Ships*. Report for the Period of 1 January-30 June.1997.
- James Jay Carafano, Richard Weitz, and Martin Edwin Andersen. 2009. *Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond*. Heritage Special Report. 1-29.
- Joint History Office, Office of the Chairman of the Joint Chiefs of Staff. 2005. *The Effort to Save Somalia*. Washington, D.C.: Office of the Chairman of the Joint Chiefs of Staff.

- Starke, J. G. 1989. *Introduction to International Law*. London: Butterworths.
- Zou, Keyuan. 2000. Enforcing the Law of Piracy in the South China Sea. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 21(1): 107-117.
- Potgiete, Thean. 2008. The Maritime Security Quandary in the Horn of Africa Region: Causes, Consequences, and Responses. East Africa Human Security Forum Discussion Paper, Hanns Seidel Foundation; Guerilla News Network, 2008. The Piracy Deflection. Accessed at <http://szamko.gnn.tv/blogs/29590/the-piracy-deflection>. 3 Oct, 2008.
- Roger Middleton. 2008. Piracy in Somalia: Threatening Global Trade, Feeding Local Wars. Chatham House Briefing Paper: Wikipedia. Piracy in Somalia; Garowe Online, 2008. Piracy in Somalia: Threatening Global Trade, Feeding Local Wars.
- Stig Jarie Hansen. 2009. Piracy in the Greater Gulf of Aden, Myths and Misconceptions. *Norwegian Institute for Urban and Regional Research*. 1-71.
- Very, Francois. 2009. Bad Order at Sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea. *African Security Review*. 18(3): 17-30.
- 오마이뉴스. 2011. 1. 27. "니들도 해적질하잖아" 소말리아 해적의 항변. http://www.ohmynews.com/NWS_Web/view/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0001480084. 검색일 2011. 2. 28.
- 정경뉴스. 2011. 3. 4. 정부, "더 이상 해적과 협상 없다. <http://www.mjknews.com/news/articleView.html?idxno=44531>. 검색일 2011. 3. 6.
- 한겨레. 2011. 1. 26. "소말리아 해적 처벌, 국제법정 필요". <http://www.hani.co.kr/arti/international/afrika/460771.html>. 검색일 2011. 3. 10.
- 해럴드 경제. 2010. 10. 18. 소말리아 해적 날로 기승...국제사회 사실상 방치. <http://biz.heraldm.com/common/Detail.jsp?newsMLId=20101018000340>. 검색일 2011. 1. 31.
- 코나스. 2011. 1. 31. <http://www.konas.net/article/article.asp?idx=24411>. 검색일 2011. 3. 8.

崔鎮泰 영국 St. Andrews 대학교에서 박사학위를 취득하고, 현재는 한국테러리즘소장으로 재직 중이다. 국가대 테러협상전문위원, 대테러정책위원회 위원 등으로 활동하고 있으며, 주 연구 분야는 대테러보안, 위기관리, 군사전략, 경호·경비 등이다. 주요 저서로는 알카에다와 국제테러조직(2006), 테러시대의 안전 및 생존전략(2009), 국가안보와 대(對)테러전략(2009), 대테러학원론(2011) 등이 있다(happykorean@yahoo.co.kr).

투 고 일: 2011년 08월 14일

수 정 일: 2011년 09월 03일

게재확정일: 2011년 09월 10일

Technical and Systematic Responses against Somali Pirates

Jin Tai Choi

Sea transportation has long been a vital component of the transport systems of the world. However, sea transportation has been exposed to various types of threats on the high seas and in coastal waters. Especially, international community has faced the threats of Somali pirates. With the increase of the threats from the sea piracy, international communities including the Republic of Korea have dispatched their navy warships to the international waters and to carry out counter-piracy operation against Somali pirates. However, the total eradication of the Somali piracy has not been achieved. Piracy is not a problem of the moment. In this connection, long term and fundamental approach is required to tackle the problem of piracy. The measures of military aspect may produce a deterrent effects. However, this approach is not a permanent solutions. In order to solve the Somali piracy, the political stability should be achieved and the capability of the Somali government for the control of its pirates is one of the critical requirements. To achieve this goals, international support programs are urgently needed. At the same time, self defense mechanism should be taken by the shipping companies to fight against pirates. The purpose of this research is to examine the reality of the Somali piracy to understand the current situation of such violence on the seas. In addition, what should be done by international community and shipping companies will be presented to prevent the piracy in the future.

Key words: somalia, piracy, counter-piracy measures, sea Line of communication, maritime security