형사정책연구 Korean Criminological Review
제26권 제2호(통권 제102호, 2015 · 여름)

해적대응을 위한 민간무장보안요원에 관한 연구

순 길 태*

국 | 문 | 요 | 약

UN·IMO 등 국제기구의 다각적인 노력에도 불구하고 소말리아를 비롯하여 동남아시아 등지에서 해적으로 인한 해운선사의 피해는 지속적으로 발생하고 있다. 2009년부터 해운선사에서는 자구책으로 총기류 등으로 무장한 민간보안요원(Privately Contracted Armed Security Personnel: PCASP)들을 승선시키고 있으며 미국, 영국, 일본, 벨기에 등 주요국가에서는 입법을 통하여 PCASP 승선을 합법화 하고 있다. 그러나 PCASP 고용을 둘러싼 국제법적 쟁점과 현실적인 문제가 야기되고 있다. 본 연구는 해적행위로부터 상선을 보호하기 위해 각국에서 도입하고 있는 PCASP의 승선·고용과 관련하여 국제협약, 권고 및 각국의 규정과 문제점을 분석하고 이에대한 개선방안을 제시하는데 있다. 특히 PCASP 승무기준· 국제법적 지위· 무기사용 요건 및 한계 등 주요 쟁점사항을 중심으로 분석하였다. 본 연구결과 PCASP에 대한 통일된 국제법규가 미비하고 국가별로 법률체계가 상이하며 기준이 달라 국제법적 분쟁의 요인이 되고 있다. 따라서 IMO 등 국제기구에서 PCASP 운영에 따른 주요쟁점사항에 대해 통일된 기준을 제시하는 등 국제적인 노력이 필요하다고 판단된다. 또한 해수부를 중심으로 국내에서도 입법과정에 있으므로 본 연구에서 제기한 쟁점에 대해 국제규약과 외국사례를 면밀히 검토하여 국제분쟁을 최소화 하는 방향으로 입법을 추진해야 할 것이다.

❖ 주제어 : 민간무장보안요원, 해적발생, 해적행위 경제비용, 무기사용, 정당방위

* 국민안전처 속초해양경비안전서장, 행정학박사

Ⅰ. 서론

우리나라는 3면이 바다로 둘러싸여 있으며 남북이 분단되어 육상 운송이 막혀 있는 물리적 환경으로 인해 화물선 등 선박을 통해 교역이 이루어지고 있으며, 수출입 물동량의 약 99%를 해상운송에 의존하고 있는 실정이다. 그러나 최근 소말리아를 비롯하여 서아프리카 및 인도네시아 근해에서 해적행위가 지속되고 있어 선원·선박·여객의 안전에 위협이 될 뿐만 아니라 석유를 비롯한 화물의 안정적인 운송을 보장받기 어려워 국가 경제에 커다란 장해요인으로 대두되고 있다.

전 세계 해적발생 건수는 2003년 445건을 정점으로 점차 감소하다가 2010년에는 2003년과 동일하게 445건을 기록하였으며, 2011년 439건, 2012년 297건, 2013년 264건, 2014년 245건으로 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있다.

지역별로는 소말리아 해역에서 2010년 219건이 발생하였으나 2014년에는 11건으로 대폭 감소한 반면, 인도네시아 지역에서는 2010년 40건에서 2014년 100건으로 200%이상 대폭 증가하는 추세를 보이고 있다.

소말리아는 20년이 넘는 기간 동안 내란에 따른 무정부 상태, 오랜 가뭄과 연안 황폐화 등으로 인한 생활고로 '생계형범죄'를 중심으로 해적 최대 발생지역 이었다. 그러나 UN을 중심으로 국제사회에서 소말리아의 안정적인 정부수립과 주민 생활지원 등 다각적인 노력으로 사회·경제적 안정을 확보하고 있으며, 연합해군과 PCASP의 해적 퇴치활동에 힘입어 해적 활동이 크게 위축되고 있는 것으로 나타나고 있다.

반면, 국제적인 시선이 소말리아 해역으로 집중되는 동안 인도네시아 등 동남아 지역에서는 연안국의 해적퇴치활동, 국제사회의 지원 등에도 불구하고 2013년 베트남 국적선원이 해적 공격으로부터 사망하는 등 해적활동이 광역화·흉포화 되고 있으며 큰 폭으로 증가하는 추세를 보이고 있다.

UN안보리 결의, IMO해사 협약, 다국적 연합해군 파견 등 국제사회의 노력에도 불구하고 해적행위는 지속되고 있으며 오히려 활동범위를 공해상까지 넓혀가고 있어 국제사회는 이에 대응하기 위해 상당한 경제적 비용을 부담하고 있다.

이렇게 확대되어 가고 있는 해적행위에 대응하기 위해 주요 해운선사에서는

2009년부터 PCASP를 선박에 승선시켜 자체적으로 해적 방지를 위한 자구책을 마련하였다. 민간선박에 무장요원이 승선하여 선박 내 에서 무기를 소지하고 해적과 대응하는 행위는 국제적으로 많은 논란을 불러 일으켰다. 하지만 해적행위가 지속되고 있고 연합해군의 보호가 충분하지 않은 해역에서 불가피한 방법으로 받아들여지고 있다. 소말리아 해적으로부터 피랍을 방지하기 위해 해적 위험지역을 통과하는 선박에서 해적공격으로부터 방어한 선박 중 90%가 보안요원을 탑승시키고 있으며 이중 20%는 무장한 것으로 알려지고 있다.[1)]

이처럼 PCASP의 고용사례가 증가하고 있는 반면, 이들의 활동을 규율할 수 있는 국제조약 내지 규범은 존재하지 않고 있다. 다만, 2011년 IMO(International Maritime Organization : 국제해사기구)에서 관련 지침과 권고를 통해 민간무장보안회사(Private Maritime Security Companies: PMSC) 및 PCASP의 개념을 정의[2)]하였으며 국제분쟁을 방지하고자 각국에 입법을 요청한 바 있다. IMO의 지침에 의하면 PCASP 승선과 관련된 사항은 기국의 권한이며 기국의 국내법과 정책에 따르도록 규정하고 있다. 그러나 기국‧연안국‧항만국 등 이해 당사국간 법률체계와 입법 정책에서 상당한 차이를 보이고 있어 여전히 국제분쟁의 소지를 가지고 있다.

이와 관련된 선행연구로는 PCASP의 승선으로 일어날 수 있는 법적인 문제점과 향후 입법방향을 제시하고(최재선, 2012), 해운선사의 PCASP 고용에 관한 관련 주체별 대응 및 국제법적 쟁점을 검토한(이동현 외, 2013) 연구가 있었다. 또한 PMSC를 규제하기 위한 국내법을 시급히 제정할 것을 제안하고(금종수, 2014), 해적대응을 위한 민간경비원 도입 시 주체를 국민안전처 해양경비안전본부가 되어야 한다고 제안한 연구(노호래, 2014)도 있었다.

본 연구에서는 최근 국내에서도 국제사회의 추세에 발맞추어 해양수산부를 중심으로 PMSC 및 PCASP 도입을 위한 국내입법을 추진하고 있는 바, PCASP 자격기준‧법적지위‧무력사용에 대한 근거‧정당방위 등 무기사용한계‧해적체포 권한 등

1) Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, Report of Working Group 3 (12 September 2011), p. 4.

2) 2011년 5월 제89차 회의에서 「고위험 지역에서의 승선 PCASP사용에 관한 선주, 선사, 선장을 위한 잠정기준」을 채택하였다. Private maritime security companies (PMSC) : Private contractors employed to provide security personnel, both armed and unarmed, on board for protection against piracy. Privately contracted armed security personnel (PCASP) : armed employees of PMSC.

국제법적 쟁점에 대한 각국의 입법 내용을 분석 제시함으로써 해적 대응 시 야기되는 국제적 분쟁을 최소화하는 입법방향을 제시하여 기존의 연구와 차별화를 추구하였다.

Ⅱ. 해적 발생과 경제적 비용분석 및 입법 필요성

1. 해적 발생 현황

ICC(세계상공회의소) 산하기구인 IMB(국제해사국)에서 집계한 해적 피해 통계에 따르면 〈표 1〉 과 같이 1991년 107건이 발생한 이후 급격히 증가하여 2000년에는 469건을 기록하였다. 소말리아 해역 해적 퇴치를 위한 연합해군[3])이 활동을 시작한 2008년 이후에도 2010년 445건을 기록하는 등 해적피해가 지속적으로 발생하고 있다.

〈표 1〉 연도별 해적 공격건수

연도	발생건수	연도	발생건수
1991	107	2003	445
1992	106	2004	329
1993	103	2005	276
1994	90	2006	239
1995	188	2007	263
1996	228	2008	293
1997	247	2009	410
1998	202	2010	445
1999	300	2011	439
2000	469	2012	297
2001	335	2013	264
2002	370		

출처 : ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships : Annual Report, 2012 and 2013

3) 소말리아 해적을 단속하기 위해 구성된 연합군 제150합동임무부대(Combined Task Force 150, CTF 150)는 2008년 8월부터 활동을 시작하여 현재는 NATO캐나다·덴마크·독일·그리스·네덜란드·스페인·터키·영국·미국·인도·말레이시아·러시아·스웨덴·중국·일본·한국·싱가포르해군 등 18개국에서 참여하고 있다.

가. 지역별 발생현황

지역별로는 <표 2>에서 보는 바와 같이 2009년부터 2013년까지 5년간 총 1,855건이 발생하였으며, 이중 동아프리카 771건(42%), 서아프리카 257건(14%), 남동아시아 428건(23%), 극동지역 110건(6%), 인도양 119건(6%), 미국 128건(7%), 기타 44건(2%)으로 나타났다. 2011년까지는 동아프리카지역에서 가장 많은 출현을 보였으나, 2012년부터 남동아시아 쪽에서 급격히 증가하고 있는 것을 볼 수 있다.

이는 소말리아지역에서 연합해군과 국제사회의 지원 등으로 크게 위축된 반면 상대적으로 감시가 소홀한 아시아 지역에서 크게 증가한 것으로 판단된다. 앞으로 이 지역에 대한 국제사회의 관심 및 아시아 국가들의 공조와 해적다발해역 집중 감시 등 다각적인 노력이 필요하다.

〈표 2〉 지역별 발생 현황

구 분	2009	2010	2011	2012	2013	계
동아프리카	218	218	237	79	19	771
서아프리카	49	39	54	64	51	257
남동아시아	46	70	80	104	128	428
극 동	23	44	23	7	13	110
인 도 양	30	28	16	19	26	119
미 주	32	39	22	17	18	128
기 타	12	7	7	7	9	44
계	410	445	439	297	264	1,855

출처 : ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships : Annual Report, 2012 and 2013

나. 해적 공격시 사용된 무기종류

해적들의 공격수단을 보면 <표 3>에서 보는 바와 같이 총기류 공격이 915건(49%), 도검류 공격이 382건(21%), 무장하지 않고 공격한 경우 528건(28%), 기타 30건(2%)으로 총기류 및 도검류로 무장한 경우가 非무장한 경우보다 높게 나타났다. 이는 해적들이 단순히 개인물품이나 선박에 적재된 화물을 탈취하는 ‘생계형’ 해적이 아니라 선박을 탈취하거나 선원을 인질로 삼고 돈을 요구하는 등 흉포화 되고 있다는 것을 보여준다.

〈표 3〉 사용된 무기 종류

구 분	2009	2010	2011	2012	2013	계
총 기 류	243	243	245	113	71	915
도 검 류	71	88	69	73	81	382
비 무 장	90	108	117	104	109	528
기 타	6	6	8	7	3	30
계	410	445	439	297	264	1,855

출처 : ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships : Annual Report, 2012 and 2013

다. 해적의 선박공격 형태

해적들의 선박에 대한 공격 형태를 분석하면 <표 4>에서 보는 바와 같이 선박내부 침입이 903건(49%)으로 가장 많았으며 침입미수는 374건(20%), 총기류 발포는 391건(21%), 선박 강탈은 187건(10%) 등으로 각각 나타났다.

선박침입이 5개년간 50%로 높은 수준을 보이고 있으며 특히 2013년에는 총 264건이 발생하였는데 이중 202건 약 70% 이상이 선박침입으로 나타나 해적행위가 점점 대담하고 조직화되고 있는 것을 알 수 있다.

〈표 4〉 선박공격 형태

구 분	2009	2010	2011	2012	2013	계
선내침입	155	196	176	174	202	903
침입미수	85	89	105	67	28	374
총기발포	121	107	113	28	22	391
선박강탈	49	53	45	28	12	187
계	410	445	439	297	264	1,855

출처 : ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships : Annual Report, 2012 and 2013

라. 해적의 승조원 공격 형태

해적들의 승조원에 대한 공격은 <표 5>에서 보는 바와 같이 총 4,367건이 발생했는데 이중 인질이 3,915건(90%)으로 가장 많았으며, 다음으로 상해 197건(5%), 납치 111건(3%), 협박 82건(2%)순으로 나타났다. 이처럼 공격 행태가 선원인질로

나타난 것은 억류를 통해 석방금을 받아내기 위한 수단으로 사용되고 있다는 것을 알 수 있다. 살해 및 실종이 42건으로 나타나고 있어 이들은 목적 달성이 어려우면 승조원을 살해하는 행위도 서슴지 않고 저지르고 있는 것으로 분석되고 있다.

〈표 5〉 승조원 공격형태

구 분	2009	2010	2011	2012	2013	계
폭 행	4	6	6	4	-	20
인 질	1,050	1,174	802	585	304	3,915
상 해	69	37	42	28	21	197
납 치	12	27	10	26	21	111
살 해	10	8	8	6	1	33
실 종	8	-	-	-	1	9
협 박	14	18	27	13	10	82
계	1,167	1,270	895	662	373	4,367

출처 : ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships : Annual Report, 2012 and 2013

2. 해적대응 경제적 비용분석

소말리아 해적행위로 유발되는 경제적 비용은 <표 6>에서 보는 바와 같이 2011년에 약 65억~68억 달러에서 2012년에 약 56억~60억 달러로 2013년에는 약 30억~32억 달러로 점차 감소하는 추세를 보이고 있다. 2013년 유발된 경제적 비용에 대한 지출 내용을 항목별로 살펴보면, 가장 많이 차지한 부분은 선박의 보안장비와 PCASP 고용에 들어간 비용으로 약 37%, 두 번째는 각국 정부에서 군사활동 전개를 위해 지불한 비용으로 약 32% 순으로 나타났다. 해적 행위자들의 기소와 투옥 등 형사처벌에 들어가는 비용은 1% 정도로 미미한 수준을 보이고 있다.

〈표 6〉 소말리아 해적의 경제적 비용

구 분	비용요인	2011 (100 million dollar)	2012 (100 million dollar)	2013 (100 million dollar)
사적영역	몸 값	1.6	0.3175	0.2
	보 험	6.35	5.507	1.86
	보안장비 및 경비원	10.64~11.6	16.5~20.6	10~12
	항로변경	4.86~6.81	2.905	-
	속도증가	27.1	15.3	2.76
	노 동	1.95	4.176	4.62
	해적대응조직	0.213	0.2408	0.45
공적영역	군사작전	12.7	10.9	9.99
	재판 및 투옥	0.164	0.1489	0.12
	계	65.6~68.5	56.5~60.6	30~32

출처 : One Earth Future Foundation, The Economic Cost of Somali Piracy, Ocean Beyond Piracy project, 2012 and 2013

특히, 선박의 보안장비와 PCASP 고용 등에 들어가는 비용이 2011년에 11억 달러로 약 15%에서, 2012년 16억 달러로 약 29%, 2013년에는 10억 달러로 약 30%로, 전체 경제적 소요 비용 대비 차지하는 비율이 점차 증가하고 있다. 이는 PCASP의 활용이 전 세계적으로 확대되고 있다는 것을 나타낸다.

3. PCASP 국내도입 및 입법 필요성

<표 6>에서 보는 바와 같이 소말리아 해적 대응에 소요되는 비용은 해적 발생건수가 감소함에 따라 전체 비용은 줄어들고 있으나 보안장비 및 보안요원 고용비용은 오히려 증가하고 있는 것을 알 수 있다. 이는 PCASP의 고용 증가가 해적들의 활동을 위축시킨 효과가 있는 것으로 생각한다. 또한, 소말리아 해역에서 연합해군 활동 등 국제적인 노력으로 해적 발생건수가 점차 감소하고 있는 반면, 남동아시아 해역에서는 오히려 증가하는 추세가 있어 글로벌 선사 등 대부분의 선사에서는 PCASP 고용을 증가시키고 있는 것으로 보이며 국내선사에서도 동일한 추세를 보이고 있다. 그러나, PCASP의 고용이 증가하고 이를 통해 해적 퇴치의 효과가 입증되고 있음에도 불구하고 국제법상으로 PCASP를 직접적으로 규율하는 법령은 없다.

PCASP 승선과 관련하여 핵심적인 쟁점은 책임소재를 명확히 하는데 있다. PCASP는 무기를 소지하고 선박에 승선하며, 때에 따라서는 무기를 사용해야 하는 경우도 발생할 수 있다. 특히 우리나라는 무기의 소지 및 사용이 원칙적으로 금지되어 있어 PCASP 승선에 대한 입법이 늦어질 경우 불명확한 책임소재 등 국내·외적인 많은 문제가 야기 될 소지를 가지고 있는 게 사실이다.

더불어 국내 입법의 불미로 인해 외국 및 국내 선사에서는 외국의 민간무장보안회사에 보안서비스를 의뢰하거나, 국내 민간무장보안회사에 대한 인증기관이 없어 외국 선사를 상대로 서비스를 제공할 경우 별도의 인증절차를 거쳐야 하는 등 불편이 초래되고 있다. 또한, 총기류 대여 시 과다한 비용을 지불하는 등 경제적 손실이 뒤따르고 있으며, PCASP의 교육·훈련 기관이 국내에 지정되지 않아 외국에서 교육·훈련을 이수하고 있어 이에 따른 불편과 소요경비 과다 지출의 원인이 되고 있다.

이러한 문제점을 해결하기 위해 국내에서도 이에 대한 입법이 조속히 진행되어야 한다고 생각한다. 다음 장에서는 국내 입법에 대비하여 PCASP 제도관련 국제법적인 쟁점을 정리하고 각국의 입법내용 분석을 통하여 국내 입법 방향을 제시하고자 한다.

Ⅲ. PCASP 제도관련 국제법적 쟁점에 대한 각국의 입법

해적행위는 전 세계적으로 2010년 445건을 기록한 이후 점차 감소한 추세를 보이고 있다. 그러나 이들의 공격 양태가 선박내부 침입 등 과격화 되고 있으며, 승조원을 인질로 잡고 석방금을 요구하는 수단으로 사용하는 비율이 90%에 이르고 있어 선박 승조원 안전이 더욱 위협받고 있다.

소말리아 해적행위가 증가하기 시작한 이후 유엔안전보장 이사회 결의, IMO 지침 마련, 연합해군의 활동, 해운선사의 BMP 이행 등 해적문제 해결을 위한 국제적 노력에도 해적들의 공격이 지속되고 있어 IMO등 국제기구와 국적국 및 선사에서는 민간무장보안회사와 PCASP를 통한 해적대책을 광범위하게 활용하고 있다.

그러나 현재 상선에 PCASP의 승선 및 총기 운반을 규율하는 국제법상 명확한

규정이 없고 IMO에서도 PCASP의 승선에 대한 인정여부는 기국의 권한이라고 명시하고 있으며, PCASP 승선을 인정하는 경우에도 총기운반 및 사용에 직접적으로 적용할 수 있는 국내법을 제정하고 관련내용을 정책에 반영하도록 권고하고 있다.

미국, 영국, 일본 등 기국에서는 IMO의 권고에 따라 PCASP 승선에 필요한 국내법규를 제정운용하고 있으나, 각 국가와 해운업계 등 관련자들의 입장이 서로 상이하여 논쟁이 계속되고 있다. 본 연구에서는 PCASP 승선과 관련된 주요 쟁점 사항에 대해 각국의 입법례를 분석하고 그 문제점을 제시하고자 한다.

1. 승무 심사 주체 및 자격기준

소말리아 등 해적피해 지역에서 PCASP 제도가 해적피해 방지의 유효한 수단으로 자리 잡고 있어 고위험지역(High Risk Area)[4]을 항해하는 선박들에게 보편적인 방법으로 이용되고 있다. IMO에서는 PCASP 제도의 법적·행정적 안정을 기하기 위해 기국·연안국 등에 관련 법령과 제도를 마련하도록 권고하고 있다.[5] 이에 따라 미국·영국·일본·벨기에 등의 국가에서는 관련 법령을 제정·시행하고 있으나, PCASP의 승선 자격 검증 주체 등에 따라 입법정책을 달리하고 있는데 이를 대별하면 다음과 같다.

첫째, PCASP의 승선 필요성은 인정되지만 PCASP가 국가의 집행관할권이 실제적으로 행사되기 어려운 국외에서 승·하선하고 국가주도의 규율은 행정부담과 복잡한 책임문제를 발생시킬 수 있다는 점에서 PCASP 승선을 원하는 선사가 PCASP 및 PMSC의 자격과 품질에 대한 주의의무 차원에서 자체검증을 하도록 하는 책임을 부담시키는 경우로 노르웨이·그리스·덴마크·일본·대만 같은 나라들이다.[6]

둘째, 정부가 PMSC의 인·허가 부여 등 직접적인 규율을 하도록 법제화한 국가

---

4) International Maritime Organization. MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 2 Definitions
High Risk Area : an area defined in the BMP unless otherwise defined by the flag State.

5) IMO, “REVISED INTERIM GUIDANCE TO SHIPOWERS, SHIP OPERATORS, AND SHIPMASTERS ON THE USE OF ORIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA” MSC.1/Circ.1405/Rev.1, 2011.9.16. 참조.

6) 해양수산부, 「선박승선 무장보안요원의 법제화 방안 마련 연구」, 2013.12, 70쪽 참조.

들로 PMSC의 인·허가를 통해 PCASP의 자격과 품질을 간접적으로 확보하는 태도를 가지고 있다. 이들은 PCASP의 자격기준을 엄격히 따져서 인·허가를 부여하는 것이 아니라 PMSC의 인·허가 심사에 PCASP의 자격기준 및 제한사유를 함께 포함시켜 검토를 하고 있는 경우로 벨기에·독일 등이다.7)

마지막으로 정부기관의 정책이나 회람문건 등으로 PCAPS의 승선을 허용해 오던 편의치적국 중 일부가 법령의 개정 등을 통해 PCASP의 승선을 법제화하였으나, 일부 법령 내용은 구체성이 떨어져 PCASP 및 PMSC의 규율이라는 입법목적 달성이 어려울 것이라는 우려를 낳게 하는 경우로 사이프러스·몰타 등의 국가이다. 특히 몰타는 관련 규정에 따른 총기사용 허가에 있어 PCASP의 총기 오·남용에 대해 어떠한 책임도 지지 아니한다고 규정하고 있다.8)

이처럼 PMSC와 PCASP의 승선문제를 바라보는 각국의 태도가 국가의 관여 여부 및 PMSC에 부과된 책임의 경중에 따라 입법 방향이 달라지고 있는 것을 알 수 있다.

다음은 기국에서 PCASP를 승선시킬 경우 어떠한 자격기준에 따라 승선시키는지 살펴보고자 한다.

IMO에서는 PMSC에서 PCASP의 적합성을 입증하도록 하고 있으며, 여기에는 범죄경력확인·직업경력·군사 및 법적 배경·약물 및 알콜 테스트를 포함한 의학적·신체적·정신적 적합성 기록, 고용에 관한 지속적인 적합성 보장을 위한 검증 시스템, 총기의 운송 및 배포에 관한 경험 및 인증증빙서류, 여행서류·비자 및 보안 인증문서 등 7개 항목을 제시하고 있다.9)

---

7) 해양수산부, 전게논문, 72쪽 참조.

8) 해양수산부, 전게논문, 72쪽 참조,

9) IMO, MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 2012.5.25. 4.4 and 4.5 Selection and vetting of PMSC. PMSC should be able to pride documentary evidence which may include:
  .1 criminal background checks:
  .2 history of employment checks:
  .3 military and law enforcement background checks, which applicable
  .4 records of medical, physical, and mental fitness of personnel (including regular drug alcohol testing):
  .5 verifiable systems in place to ensure continued suitability for employment of their personnel:
  .6 documentary evidence of relevant experience and certification in the use and carriage of

이러한 권고사항을 반영하여 기국에서는 PCASP 관련 법령을 제정하여 자격요건 등을 국내법으로 규제하고 있다. 중요한 항목을 보면 ① 연령기준에 있어 일본‧덴마크는 20세, 그리스는 21세, 노르웨이는 18세 이상으로 규정하고 있으나 IMO 1405에는 연령 관련 규정은 없다. ② 마약‧알코올 중독자 제한에 있어 일본‧벨기에‧IMO 1405에는 승선을 제한하는 규정이 있으나 영국 등 다른 나라에서는 규정이 없다. ③ 필수훈련이수 여부에 대해서도 노르웨이‧벨기에 및 IMO 1405에는 이수토록 되어 있으나 일본‧그리스 등은 별도의 규정이 없다. ④ 형사전과자 제한에 있어 일본‧그리스‧덴마크‧1405에는 제한이 있으나 벨기에 등 다른 나라에서는 제한이 없다. ⑤ 군사 및 법집행 경력에 있어서 IMO 1405만이 규정이 있으며, 일본 등 다른 나라에는 제한이 없다.

우리나라와 비슷한 환경을 가지고 있는 일본의 경우 「해적다발해역에서의 일본선박의 경비에 관한 특별조치법」 제4장 제7조 제2호에 20세 이상‧정신장해‧알콜 및 마약중독자‧집단적 폭력성향 소지자 등 13종의 제외사유를 적시하여 이에 해당하는 자는 특정경비에 종사하지 못하도록 상세히 규정하고 있다.[10)]

이처럼 PCASP 자격기준에 대해 IMO의 규정 및 기국의 제한 사유와 내용이 각각 상이한 실정이다. 총기를 소지하고 사용해야 하는 이들에게 정신건강, 알코올‧마약 등 약물중독, 육체적 건강, 인지 및 행위 능력과 정당방위 등 총기사용에 필수적인 지식들에 대한 규율 내용이 통일되지 않아 분쟁의 요인이 상존해 있다.

2. 법적지위 및 책임의 귀속 여부

전 세계적으로 고위험해역에서 보안경비 서비스를 제공하는 민간해상보안업체는 약 140여개에 이른 것으로 알려지고 있으며[11)] 2015년 2월 현재 국내선사가 이용하

---

firearms to be deployed:

.7 system for provision of security indentity documentation, travel documents and visas.

10) 일본, 해적다발해역에서의 일본선박의 경비에 관한 특별조치법 제4장(특정경비에 종사하는 자의 확인) 제7조 제2호 참조.

11) 한국해양수산연수원주관 “해적피해예방을 위한 해운업계 역량강화 및 국제협력 제고방안 연구세미나”(2013.1.24.) 자료 참조.

고 있는 보안업체는 쉴드 컨설턴트·이지스 인터네셔널·해치글로벌 등 한국 3개사와 씨마샬·EOS·Control Risks·G4S Secure Solution·SOLACE 등 5개 영국계회사 및 Espada·SecureWest International 등 2개 미국계 회사 와 그리스ASPIDA 등 8개 외국계 회사가 보안요원 서비스를 제공하고 있다.

이들의 승선실적을 보면 2011년 169회, 2012년 295회, 2013년 205회, 2014년 581회로 확인되었다.[12] 특히, 2012년부터 200회 이상으로 늘어났으며 2014년에 전년 대비 200%이상 크게 증가하였다. 기존에는 LNG 선박, 벌크선, 케미컬 운반선들이 주로 PCASP을 이용하였으나, 2012년부터 고속컨테이너를 비롯하여 선종에 관계없이 대부분의 선박들이 민간무장요원을 승선시키고 있어 사실상 무장요원의 승선이 일반화된 것으로 보인다.

그러나 이러한 증가추세에 비해 PCASP에 대해 국제적으로 통일된 국제법이 없어 많은 논란의 대상이 되고 있다. 이들의 법적 지위를 논의하기 전에 PCASP에 대한 정의를 살펴보면 IMO(국제해사기구)에서는 '고위험지역에서의 선박운용관련 개인 계약 무장보안요원의 사용에 관한 선박사업자 및 선주의 임시지침'에 해적으로부터 선박을 보호하기 위해 승선하는 무장 혹은 비무장요원을 제공하도록 계약된 업체를 PMSC로 규정하고 이러한 업체에 고용되어 선박을 보호하기 위해 승선하는 무장 보안요원을 PCASP라고 정의하고 있다.[13]

또한, PCASP의 전문성 등에 대한 적합성을 평가하기 위해 IMO로부터 요청을 받은 ISO(국제표준화기구)에서는 해상보안시스템(ISO/PAS 28007)을 개발하였는데 여기에서 PCASP를 PMSC의 무장 고용인 혹은 하도급업자로 정의하고 있다.[14]

이처럼 IMO 및 ISO 정의에 따르면 PCASP는 PMSC에 고용된 고용인이며 민간인 신분으로 무장을 조건으로 한다고 볼 수 있다. 또한 이들의 신분에 제한이 없으므로 선원 신분이 아닌 자도 채용할 수 있다. 고용관계는 선사와 민간해상보안업체 사이에 사적 계약에 따라 승선고용이 이루어지고 있어 국가를 계약당사자로 국가에

12) 해치글로벌 등 PMSC를 상대로 수집한 자료 근거.

13) MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 2 Definitions.

14) 국내에서는 2014년 3월 한국선급이 유일하게 국가기술표준원으로부터 '물류보안경영시스템(ISO 28000)'에 따른 인증기관과 해양수산부 '국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 협약(ISPS Code: International Ship and Port Facility Security Code)에 따른 인증기관으로 지정되었다.

서 고용한 군·경무장요원과 구분된다. 그러므로 명시적으로 어떤 국가를 대리하여 활동하지 않는 한 다른 민간인과 동일한 私人으로서의 책임과 권리를 지니고 있다. 만약 이들의 행위가 불법 행위나 손해배상 요건을 구성할 경우 그 책임은 개인이 부담해야 하며, 국가에 귀속된다고 보기는 어렵다고 생각한다.

3. 무기 사용에 대한 법적근거

유엔해양법협약 제92조(선박의 지위) 제1호에 '국제조약이나 이 협약에 명시적으로 규정된 예외적인 경우를 제외하고는 선박은 어느 한 국가의 국기만을 게양하고 항행하며 공해상에서 그 국가의 배타적인 관할권에 속한다'고 규정하여 공해상에서 기국이 자국선박에 대한 배타적관할권을 행사하도록 하고 있다.

또한 동 협약 제94조(기국의 의무) 제1호에 '모든 국가는 자국기를 게양한 선박에 대하여 행정적·기술적·사회적 사항에 관하여 유효하게 자국의 관할권을 행사하고 통제한다'고 규정되어 있으며 기국의 의무에 대해 열거하고 있다.[15] 그러므로 PCASP의 승선은 동 협약상 기국의 배타적 관할권에 포함되고 기국의 법률에 따라 승선여부가 결정된다고 볼 수 있다.

IMO(국제해사기구)의 PMSC에 대한 지침에 따르면 PCASP의 무력사용은 선박의 기국법이 적용되며 선박의 위치에 따라 연안 항만국 및 기타 국가의 법률이 적용될 수 있다고 규정하고 있다.[16]

대부분의 국가는 국제법규와 IMO 지침을 근거로 해적의 위협에 대응하는 무력사용을 자국법령을 통해 허용하고 있다. 입법 형식에 있어 특별법 제정을 통한 경우와 총기류 관련 법령을 개정하여 허용하는 경우 두 가지로 대별할 수 있는데 각국의 입법례를 보면 다음과 같다. ① 일본, 「해적다발해역에서의 일본선박의 경비에 관한 특별조치법」 제15조(소총 등의 소지에 대한 제한) ② 노르웨이, 「2004년 6월 22일 선박 및 이동식해양시추설비의 방어적 보안조치에 관한 제972호」 제17조(무력의 사용) ③ 벨기에, 「해적행위에 대응하기 위한 선박감시 및 보호업무에 적용가능한

15) 해양법에 관한 국제연합 협약 제92조 및 제94조 참조.
16) IMO, MSC.1/Circ.1443, 5, 2012.5.25.

방식 및 절차를 규정하고, 해상보안팀에 적용 가능한 다양한 조치를 결정하기 위한 2013년 9월 4일의 국왕령」 제20조 ④ 독일, 「무기법」 제28조 (a)항 ⑤ 몰타, 「총기법 일반허가 규정」 부속서 제6조(무력 및 총기의 사용) 등이 있다.

이와 같이 PCASP의 무기사용에 대해 국내적으로 법률을 제·개정하여 시행하고 있으나 공해상에서 해적과 대치하는 상황에서 총격이 발생하였을 경우, 총기를 발사한 행위지 국가뿐 아니라 결과가 발생한 발생지 국가 역시 관할권을 행사 할 수 있어 복수의 국가가 관할권을 두고 분쟁이 일어날 가능성이 있다.

이러한 국가 관할권의 중복문제를 어떻게 조정할 것인가 하는 문제에 대해 국제적인 규약과 준칙이 마련되어 있지 않으므로 이에 대한 국제법규의 마련이 요구되고 있다.

4. 무기사용 요건 및 한계

PMSC 및 PCASP는 고위험해역에서 이 해역을 운항하는 선박에 해적대응 무장보안서비스를 제공하고 있어 해적 피해 예방이라는 정책 목표는 달성하고 있으나, 이들이 무기를 소지 승선하고 있어 무기의 사용에 대한 위험성과 책임 문제는 상존해 있는 실정이다. 대부분의 국가들이 무기사용에 대해 국내적으로 엄격한 규제를 하고 있어, PCASP의 무기소지 및 사용은 PCASP제도의 핵심이라고 할 수 있다.

IMO에서 규정한 PCASP 무기사용 요건에 대해 살펴보면, IMO는 1405를 통해 ① 선주·PMSC·선장간 합의된 무력사용수칙에 대한 완전한 이해 및 준수 ② PCASP의 역할이 최소한의 무력을 사용하여 해적들의 승선을 방지하는 것임을 충분히 인식 ③ 무력사용을 가능한 피하기 위한 모든 합리적인 조치 수행 ④ 적용 가능한 법률에 따른 무력사용 ⑤ 어떠한 경우에도 필요 이상의 무력사용 금지, 모든 경우 위협에 비례하고 상황에 적합 ⑥ 사망 또는 심각한 상해 등 급박한 위협에 대해 자신 또는 다른 사람을 보호하기 위한 경우를 제외하고 그 사람에 대한 총기류 사용 금지 ⑦ 모든 총기류의 사용은 공식 문서화 되어야 한다며 일정한 가이드 라인을 규정하고 있다.[17)]

---

17) MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 5.13 and 5.14 Rules for the use of force.

이는 법의 일반원칙인 비례의 원칙·과잉금지의 원칙·피해최소화의 원칙을 규정한 것이며 PCASP이 무력을 행사할 수 있는 권리는 정당방위나 타인을 방어하기 위한 합법적인 행위로 제한된다고 볼 수 있다.

즉 불법적인 공격을 받거나 긴박한 위협에 처한 사람이 그 공격을 방어할 때 무기 사용에 대한 형사 책임을 지지 않는다는 형법의 일반원칙이 적용된다고 볼 수 있다. 이러한 형사책임 및 처벌의 부정 근거는 타인을 방어하기 위한 제3자에게도 적용가능하기 때문에 자기방어 뿐만 아니라 선박에 승선한 선원을 보호하기 위한 무장보안요원의 행위도 이에 포함된다고 할 수 있다.

그러나 이러한 포괄적이고 일반적인 원칙으로는 해적과 조우하여 교전을 하는 위험한 현장에서 PCASP가 행동하기 위한 수칙으로서 구체성이 결여된 것이 사실이다. 이런 문제를 해결하기 위해 IMO에서는 각 국가 마다 총기 운반 및 사용에 대해 직접적으로 적용 가능한 국내법과 정책 마련을 요청하고 있다. ① 미국의 경우 치명적인 무력의 사용도 정당방위나 타인의 보호를 위하여 단계별로 해당 위협 및 위험에 비례하여 합리적인 수준에서 사용할 수 있는 지침을 채택하였다.[18)]

② 노르웨이 경우 '직접적이고 임박하고 중대하고 회피할 수 없는 위협(threat ahat are direct, immediate, significant and otherwise unavoidable)에 대해 치명적인 무력으로 대응할 수 있도록 허용'하고 있으며, 방위 행위시 강도가 낮은 수단을 먼저 활용하고 다른 수단이 없는 경우에만 피해를 최소화 할 수 있는 무력 사용을 허용하여 통상의 정당방위 법리와는 다른 보충성의 요건을 제시하고 있다. ③ 일본의 경우 '사람의 생명(인명), 신체 또는 재산에 위해를 미치지 않도록 주의하여야 한다' 고 명시되어 있어, 사람과 재산에 대한 위해를 제한하고 있으며, 소총의 발사를 안전하고 정확하게 행하기 위해 필요 최소한도의 범위에 한해, 해면을 향해 소총을 시험적으로 발사할 수 있다'며 명시적으로 필요 최소한도원칙을 규정하고 있고, 무기사용에 있어 위험의 현재성·사안의 긴급성·수단의 합리성을 명시하고 있으며, 정당방위 원칙과 상당성의 원칙을 제시하고 있는 것으로 보인다.[19)]

④ 벨기에의 경우에는 '해상보안팀은 공격을 저지하기 위해 해적선의 선체 또는

18) UK Department for Transport, (2013).

19) 일본, 해적다발해역에서의 일본선박의 경비에 관한 특별조치법 제4장(특정경비의 실시 등) 제15조 제3항 내지 제6항 참조.

모터에 사격을 가한다. 하지만 해적선에 승선한 해적들의 신체를 향하여 사격하는 것은 허용하지 않는다.' 고 규정하여 일본과 동일하게 신체에 대한 사격을 금지하고 있다. 그러나 '최후의 수단으로 선원이나 보안요원들의 생명을 위협하는 행위를 저지르는 해적들에게 대응사격을 실시할 수 있다'고 규정하여 일본보다는 좀 더 적극적인 행동이 가능하도록 입법되어 있다.[20] ⑤ 덴마크 및 싱가폴의 경우 무장요원의 승선을 허용하고 있지만 무장요원이 어떠한 경우에 해적의 공격에 대응하기 위하여 치명적인 무력을 사용할 수 있는지에 대해서는 법 규정에 제시하고 있지 않아, PCASP가 자체적으로 일반적인 정당방위 법리에 따라 판단하고 행동하도록 하는 입장을 취하고 있다.[21]

이처럼, PCASP제도를 운영 중인 국가별로 무기사용과 관련하여 요건 및 한계를 법률에 담고 있으나 긴급성의 정도나 예방적 정당방위의 적법성 등에 대한 판단기준에 있어 상당한 차이가 나타난다. 즉 정당방위가 위법성 조각사유로 인정되지만 국가마다 그 기준이 다르기 때문에 국제적으로 쟁점이 되고 있다. 또한 PCASP가 기준 이상으로 무력을 사용한 경우에는 민·형사책임이 따를 수밖에 없는 현실적 문제를 소지하고 있다.

5. 무기사용 시 선장의 통제권한

해상법에 선장은 '해원을 지휘·감독하며 선박의 운항관리에 관하여 책임을 지는 선원을 말하며, 선박 안에 있는 자에 대하여 선장의 직무를 수행하기 위한 필요한 명령을 할 수 있다'고 규정[22]되어 선장에게 선내지휘권을 부여하고 있다. 그러나 무기 사용과 같은 전문적인 지식과 경험이 필요하고, 현장에서 급박한 상황이 전개될

20) 벨기에, 「해적행위에 대응하기 위한 선박 감시 및 보호업무에 적용 가능한 방식 및 절차를 규정하고, 해상보안팀에 적용 가능한 다양한 조치를 결정하기 위한 2013년 9월 4일의 국왕령」 제3절(공격단계) 제22조 '제20조 및 제21조의 조치를 취한 후에 최후의 수단으로 해상보안팀은 보호를 의뢰한 선박의 선원들 또는 보안요원들의 생명을 위협하는 행위를 저지르는 해적들에게 대응사격을 실시할 수 있다'.

21) 김길수 외2, "해양경비업 실태조사 및 제도 도입 연구용역", 한국해양대학교 산학협력단(2014. 7), 78쪽.

22) 「선원법」 제3조 및 제6조 참조.

경우 현실적으로 PCASP가 사전 또는 사후에 선장의 지휘·통제를 받을 수 있는가 여부에 대해 논란의 여지가 있다.

IMO에서는 '고위험 지역에서의 민간보안요원의 승선과 관련한 선박 소유자·선사·선장에 대한 권고'에서 "선장은 승선보안팀에 대해 명령과 통제를 보장하기 위하여 민간보안업체와 계약을 할 때 선장이 선박에서 최우선적으로 통제한다는 내용을 만들어 보관할 것"을 규정하고 있어 선장의 명령·통제권을 입법을 통해 확보할 것을 권고하고 있다.

기국의 입법내용을 살펴보면 ① 일본의 경우 총기 사용시 선장의 사전보고 등 의무조항이 없으며 다만 소총 등에 대해 선장에게 보관하도록 규정되어 있다.[23] ② 벨기에의 경우 해상보안팀은 최소한 1인의 작전책임자와 3인의 보안요원들로 구성하여야 하며, 작전책임자의 모든 결정은 선장의 사전 동의를 필요로 하고 있다. 다만 급박한 위기 상황에서 신속한 조치가 필요한 경우에는 예외적으로 동의를 구하지 않아도 되도록 하였다.[24] ③ 영국의 경우 벨기에의 사례와 유사하게 보안팀장이 보안팀 구성원을 지휘 통솔하고, 보안팀 구성원은 보안팀장을 통하여 선장에게 선박의 안전에 관한 각종 조치를 취할 것을 권고하고, 선장이 보인팀장의 행동방식을 승인하고 허가할 수 있는 등 선박의 선장이 무장보안요원의 승선, 지휘 및 통솔과 관련한 최종적인 결정 권한이 있다고 보고 있다.[25] ④ 미국의 경우 선장이 선박에 대한 통제권을 지니고 있으며 무기 사용을 승인해야 한다고 규정하고 있다.

미국과 같이 PCASP가 선원 신분으로 명시되어 있으면 선장의 통제권 아래에 있으므로 문제가 되지 않으나, 선원 신분이 아닌 경우에는 무기사용에 대한 사전통제와 사후 책임 소재를 명확히 가리고, 선장의 원활한 지휘·통제를 통해 국제법적 분쟁을 방지하기 위한 제도적 장치 마련이 요청된다.

---

23) 일본, 해적다발해역에서의 일본선박의 경비에 관한 특별조치법 제5장(특정경비의 실시 등) 제16조(소총등의 보관의 위탁 등) 참조.

24) 벨기에, 해적행위에 대응하기 위한 선박 감시 및 보호업무에 적용 가능한 방식 및 절차를 규정하고, 해상보안팀에 적용 가능한 다양한 조치를 결정하기 위한 2013년 9월 4일의 국왕령 제2장 제2조 및 제4조 참조.

25) 김길수 외2, 전게서, 83쪽.

6. 해적 체포에 대한 權原

PCASP의 승선목적은 해적피해 예방에 있다. 그러나 해적이 선내에 침입[26]하거나 해적들을 진압하는 과정에서 불가피하게 신병을 강제로 억류해야 할 경우 이들에게 체포권한이 있는지, 어떠한 방법으로 체포를 해야 하는지에 대해 국제적으로 명시적인 규정이 없다.

해양법협약에서는 제105조에 "모든 국가는 공해 또는 국가관할권 밖의 어떠한 곳에서라도, 해적선·해적항공기 또는 해적행위에 의하여 탈취되어 해적의 지배하에 있는 선박·항공기를 나포하고, 그 선박과 항공기 내에 있는 사람을 체포하고, 재산을 압수할 수 있다."고 규정하고 있어 모든 국가는 해적행위를 단속할 수 있는 법적 근거를 규정하고 있다.

그러나 PCASP는 국가기관이 아니며 국가에 의해 고용된 사람도 아니고 법률상 사인(私人)에 불과하여 단순히 현행범에 준하여 체포는 가능하나 강하게 저항하는 해적들을 장구 등을 사용하여 체포하기 위해서는 다른 법률적 규정이 필요하다고 볼 수 있다.

이에 대해 IMO 관련 규정에 총기사용 요건과 총기사용에 대한 보고 및 기록유지 의무는 규율하고 있으나 해적의 체포에 관해서는 언급이 없다. 각국의 입법례를 보면, 일본 등 PCASP 제도를 운영하고 있는 나라 대부분은 소총의 소지, 보관 등에 대한 규정은 있으나 해적의 체포 등 인신에 대한 강제조치 규정은 없다. 다만, 벨기에의 경우 "해적들이 해당 선박에 침입한 경우 선장의 승인 없이 해적행위와 관련된 모든 자들을 체포할 수 있으며, 해적을 체포할 때 수갑은 반드시 필요한 경우에만 사용하며, 체포를 위한 신체 구속방법이 없을 경우에만 사용하여야 한다."고 규정하여 체포 및 장구를 사용할 수 있는 법률적 근거를 두고 있다.[27]

그러나 대부분의 국가에서는 PCASP가 해적 퇴치과정에서 해적들을 체포 하는

---

26) ICC-IMB에 따르면 2013년 해적이 총 264건이 발생하였는데 이중 202건이 선박침입으로 해적을 선내에서 조우할 가능성을 배제하지 못한다.

27) 벨기에, 「해적행위에 대응하기 위한 선박 감시 및 보호업무에 적용 가능한 방식 및 절차를 규정하고, 해상보안팀에 적용 가능한 다양한 조치를 결정하기 위한 2013년 9월 4일의 국왕령」 제3조 제19조 내지 제21조 참조.

등 강제 조치할 경우 체포요건, 방법, 사후조치 등에 대한 규정을 두지 않고 있다. 또한 체포과정에 장구의 사용이 가능한지 여부에 대해 국제법규나 국제적으로 합의된 사항이 없어 향후 논란의 여지를 남겨놓고 있다.

Ⅳ. 결 론

최근 해적들로 인한 피해는 모든 외항 선사들의 큰 부담이 되고 있다. 그동안 국제사회의 해적퇴치 노력에도 불구하고 오히려 해적들의 공격범위가 광역화되고 그 수법이 교묘해지고 있는 등 해적의 위협이 지속되고 있다. 이에 대응하기 위해 글로벌 선사들을 중심으로 PCASP를 승선시키기 시작하였으며 IMO에서도 2011년 '고위험지역에서 민간보안요원의 승선과 관련한 선박소유자·선사·선장에 대한 권고' 등을 통해 PCASP에 대한 기국의 권고안을 제시하였다. 이에따라 기국에서는 PCASP 승선 및 무기사용과 관련한 법령을 제정 시행하였으며 국내에서도 해양수산부를 중심으로 법제화를 위한 단계를 밟고 있다.

본 연구에서는 국제적인 분쟁요인이 될 수 있는 PCASP의 승선자격, 무기사용요건 및 한계 등에 대해 각국의 입법 내용을 정리하여 상이한 부분을 명시적으로 거론하여 국내법 제정과정에 합리적이고 타당한 법률제정이 될 수 있는 자료 제공을 목적으로 하였다.

본 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 전 세계적으로 해적행위 발생건수가 감소하고 있으나, 해적행위 예방을 위한 장비보강 및 PCASP 고용 비용이 증가하고 있으며, 2013년에는 해적행위로 유발되는 경제적 비용 약 30억~32억 달러 중 30%인 10억 달러가 장비보강 및 PCASP 고용에 사용되고 있어 PCASP의 고용이 일반화 되고 있는 추세임을 알 수 있었다.

둘째, IMO 지침 및 기국에서 제정한 법령에 PCASP 승무자격이 명시되어 있으나, 국가별로 연령·정신병력·전과·교육이수 여부 등 각각 상이한 규정을 가지고 있어 PCASP의 품질을 진단하기 곤란하며 애매하고 유동적인 규정으로 인해 예상치

않은 사고 발생 시 책임소재를 두고 국제적 논쟁이 야기될 가능성이 있다.

셋째, PCASP는 국가에서 고용한 군·경무장요원과 구분되며 국가를 대리하여 활동하지 않고 선사와 PMSC 사이에 사적 계약으로 이루어진 민간인과 동일한 私人으로서의 지위를 가지고 있음을 알 수 있다. 그러므로 이들의 불법행위로 기인한 손해배상청구는 국가책임으로 귀속될 가능성이 낮은 것으로 보인다.

넷째, 해적퇴치를 위해 PCASP가 총기를 사용할 경우 정당방위를 요건으로 사용할 수 있다고 하나 언제, 어떠한 상황에서 정당방위 요건이 성립하는지에 대해 구체적인 국제법규가 없으며 각 국가의 정당방위에 대한 판단기준에 상당한 차이가 있어 국제분쟁의 요인이 되고 있다.

다섯째, PCASP가 무기사용 시 선장의 사전 동의 여부 및 사후 승인이 가능한지, PCASP의 신분이 선원이 아닌 경우 선장의 통제권은 어느 정도까지 미칠 수 있는지 알아보았다. PCASP의 신분이 선원이 아닌 경우 선장의 지휘·통제를 보장하고 국제법적 문제를 미연에 방지하기 위해 별도의 장치 마련이 요청된다.

여섯째, PCASP는 해적의 접근을 방지하고 해적의 퇴치를 목적으로 선박에 승선하고 있어 퇴치와 단속을 겸하고 있는 정부관공선과 비교하면 임무 및 목적을 달리하고 있다. 이런 이유로 IMO 및 각 국가에서는 해적의 체포에 관한 규정을 두지 않고 있다. 그러나 선박에 침입한 해적을 강제적으로 제압하는 등 체포를 해야 하는 상황이 발생할 경우 벨기에를 제외한 대부분의 국가들에 관련 규정이 없어 국제법적인 논란의 여지가 남아 있다.

이처럼 외항선에 PCASP 승선이 보편화되고 있는 현실을 감안 PCASP 고용과 관련하여 쟁점사항 중심으로 각국의 입법 사례를 구체적으로 분석한 바, 정책적·현실적 사유로 규율하는 내용이 각각 상이하여 국제분쟁 요인을 가지고 있는 것으로 보인다. 이에 대한 개선과 국내 입법에 대한 방향을 제시하면 다음과 같다.

첫째, PCASP의 자격과 품질에 대한 심사는 일본·대만과 같이 선사에서 자체 검증하는 방향으로 입법을 추진하고, PCASP의 자격요건과 기준은 국제적 기준과 외국의 입법례 및 국내법을 반영하여 연령의 하한선을 정하고 형사범죄자·알코올과 약물중독·성범죄 경력자는 제한하며, 육체적·정신적 건강 상태와 관련 업무에 대한 교육·훈련 이수 등을 구체적으로 지정하여 기준을 설정해야 한다.

둘째, PCASP는 민간인이므로 이들의 무기소지로 인해 발생하는 문제는 사인의 행위로 귀속될 수밖에 없으므로 사상·부상·기타 손해를 보장할 수 있는 보험 등의 가입을 강제하는 규정이 포함되어야 할 것이다.

셋째, PCASP의 무기 소지 및 사용에 대해서는 일본과 같이 특별법 안에 포함시키는 것이 타당할 것으로 보이며, 기타 무기 선내 반입, 보관, 사용 등에 대해서는 선장의 책임아래 등록과 신고를 할 수 있도록 입법되어야 할 것이다.

넷째, 무기사용은 보안서비스의 가장 중점 사항으로 국제관습법의 정당방위 요건을 기초로 하여 급박성, 필요성, 비례성 등 보충적 규정을 기준으로 해적의 위협 정도에 따라 단계적으로 대응하는 방식을 규정하는 것이 타당할 것으로 보인다.

다섯째, 선내에서의 무기사용은 선장이 선박에 대한 총체적인 책임과 권한을 가지고 있으므로 선장에게 사전에 보고하고 사용하며, 부득이한 경우에는 사후에라도 보고할 수 있도록 법제화 하여야 할 것이다.

여섯째, PCASP는 해적을 검거하여 처벌하는 국가기관의 지위에 있지 않으므로 일차적으로 접근을 방지하며 퇴치를 기준으로 하되, 그래도 선내 진입하여 부득이 체포해야 할 경우에는 저항이 상당하고 체포에 어려움이 있으므로 수갑 등 일정 부분 장구의 사용을 허용하는 쪽으로 입법되는 것이 PCASP 보안서비스 제공의 목적을 달성할 수 있을 것으로 보인다.

본 연구는 외항선사에서 해적 퇴치를 위해 고용하고 있는 PCASP의 승선과 관련된 쟁점사항 중심으로 각국의 사례와 국내 입법방향을 제시하였다. 그러나 PMSC의 허가 등 민간무장보안회사에 대한 쟁점사항에 대해서는 논의하지 않았으며 차기 연구에서 거론되기를 기대한다.

PCASP 제도 국내 입법과정에 많은 부처가 관련되어 있어 수많은 논란과 해결해야할 쟁점이 있을 것으로 예상된다. 그러나 이러한 어려움에도 불구하고 우리나라가 PCASP의 승선에 대해 기국·항만국·선적국으로서 국제적인 기준을 제시하는 입법이 되기를 기대한다.

참고문헌

금종수(2014), 「소말리아 해적행위 대응을 위한 PCASP 승선의 규제와 그 과제에 관한 연구」, 『해양환경연구』, 제20권 1호, (사)해양환경안전학회.

김길수(2014), 「해상경비업 실태조사 및 제도도입 연구용역」, 한국해양대학교 산학협력단.

김석수(2012), 「해적문제 해결과 민간군사기구 (PMCs: Private Military Companies)의 역할 : 말라카해협과 아덴만을 중심으로」, 『동북아연구』, 제21권 3호, 한국외국어대학 동남아연구소.

김세진(2011), 「소말리아해적 문제와 군의 역할에 관한 국제법적 고찰」,『서울국제법연구』, 제18권 1호, 서울국제법연구원.

김일곤, 안황권(2009), 「해적행위에 대한 민간경비의 활용」,『한국콘텐츠학회논문지』, 제9권 12호, 한국콘텐츠학회.

목진용 외(2010), 「해적피해 방지를 위한 법률 정비방안」, 해양수산개발원.

이동현(2013), 「선박승선무장보안요원의 법제화 방안마련 연구」, 해양수산부.

이성용(2006), 「민간경비활동의 헌법적 한계」, 『헌법학연구』, 제12권5호, 한국헌법학회.

이성용(2012), 「민간총기의 규제법리와 제도적 개선방안」, 『경찰법연구』, 제1권2호, 한국경찰법학회.

최석윤(2010), 「해적행위에 대한 형사법적 대응방안」, 『형사법연구』, 제22권4호, 한국형사법학회.

최재선(2012), 「무장 보안요원 승선제도 연구」, 『해양한국』, 통권 제462호, 한국해사문제연구소.

신의기 외3(2012), 「해적행위 처벌 등에 관한 법률 제정에 대한 연구」, 한국형사정책연구원.

ICC-IMB(2012), Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2011 and 2012, pp.5-10.

IMO(2010), Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships, Res. A. 1025(26), p. 4.

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.

International Maritime Organization, MSC.1/Circ.1405, “Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Seurtity Personnel on Board Ships in the High Risk Area”

International Maritime Organization, MSC.1/Circ.1405/Rev.1, “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”

International Maritime Organization, MSC.1/Circ.1406, “Interim Recommendation for Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Personnel on Board Ships in the High Risk Area”

International Maritime Organization, MSC.1/Circ.1406/Rev.1, “Revised Interim Recommendation for Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area”

International Maritime Organization, MSC.1/Circ.1408, “Interim Recommendation for Port and Coastal States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Personnel on Board Ships in the High Risk Area”

Knott, J.(2012), Safety at Sea with Particular Reference to Piracy, Piracy July, pp. 3-6.

One Earth Future Foundation(2012), The Economic Cost of Somali Piracy 2012, Ocean Beyond Piracy Project Report, pp.1-4.

One Earth Future Foundation(2012), The Economic Cost Of Somali Piracy 2012, Ocean Beyond Piracy Project Report, pp.1-4.

Ryngaert, C.(2008), Jurisdiction in International Law, Oxford University Press, pp.75-76.

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.

Study on Privately Contracted Armed Security Personnel in Response to Piracy

Soon Giltae*

Despite continuos efforts by the United Nations (UN) and International Maritime Organization (IMO) shipping companies located in Somalia, Southeast Asia and all over Africa, are facing continuous damage due to piracy. Starting in 2009, in response to pirate attacks, shipping companies have started to hire Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP). However, problems regarding international legal issues and its practices are surfacing over the use of PCASP. This research analyses and presents possible solutions to the issue of international agreements to the use of PCASP and recommendations along with the problems with the regulations of each country. In particular focus is the analysis of the eligibility criteria and screening of PCASP subjects, International laws concerning PCASP, established weapon usage laws, requirements and limitations of weapon usage, and the responsibility and control of the captain over weapon usage. This research shows the lack of a unified international law concerning PCASP and a difference in the enacted laws operating in each country's legal system that is a factor in the cause international dispute. Accordingly, concerning the domestic legislation of PCASP use, there is a need to carefully analyze and establish international protocols and foreign legislation practices in terms of the issues present in the research to minimize international disputes. Also, since the domestic Ministry of Maritime Affairs and Fisheries is also undergoing a legislative process, careful review of the international terms concerning the issues raise in this research to minimize international conflicts is needed.

❖ Key words: Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP), Piracy, Pirate Activity, Economic Cost, Weapon Regulation, Self-Defense

투고일 : 5월 29일 / 심사일 : 6월 19일 / 게재확정일: 6월 19일

* Sokcho Coast Guard Chief, Doctor of Public Administration