

Vol. **53**

2020년 5월
해사안전

IMO 국제해사 정책동향

IMO 국제해사 정책동향은 해양환경, 해사법률, 해사정책, 해사안전, 전략계획 등의 콘텐츠를 기반으로 최신 동향을 소개하는 발간물로, 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr)에서도 확인하실 수 있습니다.

- 총 괄 박한선 실장
- 감 수 윤희성 본부장
- 발행인 장영태 원장
- 발행처 해운·물류연구본부 해사안전연구실
- 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로
301번길 26(동삼동)
- T E L . 051-797-4800
- F A X . 051-797-4810



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

국내외 해적 및 무장강도의 동향과 이를 근절하기 위한 IMO의 노력

■ 최근들어 아프리카 인근 지역에서 무장강도의 무분별한 공격이 증가하고 있음 a)b)c)

- ▶ 지난 5월, 아프리카 가봉 인근 지역에서 해적 및 무장강도 추정 단체로부터 선원이 납치당함
 - 작년 11월, 예멘 서해상에서 한국인 탑승 선박이 예멘 후티 반군에 나포된 지 5개월여 만인 지난 5월 3일, 한국인 선원이 탑승한 어선이 가봉 인근 해상에서 조업 중에 납치되었음
 - AFP 보도에 따르면 해당 공격으로 애초 승선 인원 전원을 납치하였지만 이후 일부를 풀어주어, 총 6명의 선원이 납치되었음. 이들 중 3명은 인도네시아 국적, 2명은 세네갈 국적, 1명은 한국 국적으로 파악됨. 주 가봉대사관은 가봉 당국과 접촉해 신속한 구조 요청을 한 상태이지만 납치 세력 파악 등 뚜렷한 진척은 없는 상태로 전해졌음
 - 선원을 납치하는 과정에 있어 스피드보트를 이용한 것을 보아 무장강도로 추정됨, 코로나 팬데믹¹⁾으로 인하여 경제적으로 더 어려워짐에 따라 인근 가봉 지역²⁾ 사람들이 가난함을 못 이겨서 일으킨 사건으로 추정하고 있음
 - 우리나라 해군 청해부대 32진 대조영함이 아프리카 인근 아덴만에서 해적퇴치 임무 등을 수행하기 위해 지난 5월 오전 부산 해군작전기지에서 출항함. 우리 해군이 피랍된 선원을 구하고 우리 국민과 선박을 보호하기 위해 큰 역할을 할 것으로 기대됨

〈그림 1〉 최근 무장세력의 공격이 발생한 지역



자료: https://newsis.com/view/?id=NISX20200506_0001015172&clD=10301&plD=10300 (검색일: 2020.05.19.)



자료: <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2020/29661/one-more-mysterious-attack-gul-aden/> (검색일: 2020.05.19.)

1) 팬데믹(Pandemic) : 세계적으로 전염병이 대유행하는 상태를 의미하는 말로, 세계보건기구의 전염병 경보단계 중 최고 위험 등급을 말함
 2) 가봉지역은 석유에 의존하다 보니 일반 사업이 전혀 발전하지 않았고 지금 석유사업이 퇴락하면서 실업상태에도 영향을 끼쳤음. 최근 코로나 사태로 인해 저녁 6시부터 아침 6시까지 통행금지가 실시된 것으로 알려짐

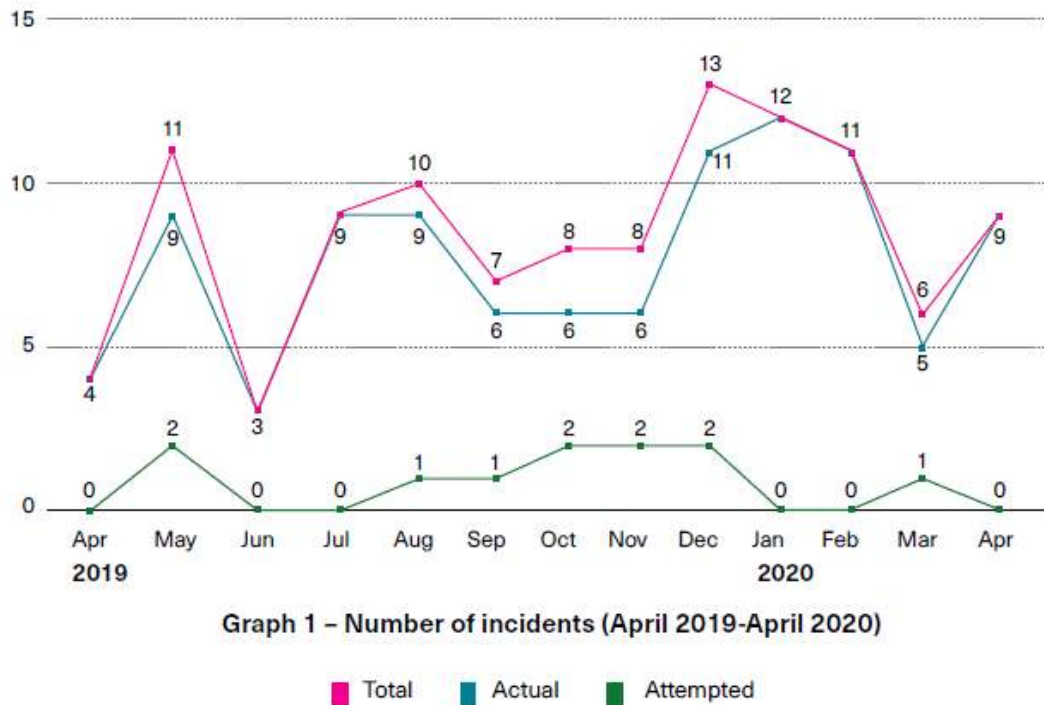
- ▶ 해외 선박의 경우에도 해적 및 테러리스트로 특정할 수 없는 무장단체로부터 지속적인 공격이 발생함
 - 유조선 MT STOLT APAL호는 사우디 아라비아로 향하던 도중 5월 17일 오후 소말리아 폰트랜드 보사소(Bosaso, Puntland, Somalia)의 아덴만(GoA) 지역에서 무장단체들에 의해 공격을 받았다고 밝힘
 - 선박에 승선하고 있던 무장 경비원들이 여러 번의 경고 사격을 하였고, 무장단체들이 타고 있던 배에서도 이에 대항하여 공격을 시도하였지만 일부의 선체 손상만 있고 승선원들의 부상은 없었음
 - 최근 몇 년 동안 아덴만 지역에서 상선이 항행하는 동안 공격을 받은 사례가 없었지만 최근 들어 빈번하게 발생하고 있음. 이와 관련된 공격은 해적이거나 단순한 테러로만 볼 수 없기에 추가적인 조사가 필요함

■ 매년 지속적으로 아시아 지역에서 경미한 해적 및 무장강도 사건이 증가하고 있음 d)

- ▶ 작년과 비교하였을 때 해적 및 무장강도로 인한 피해가 대부분 증가함
 - 아래 <그림2>는 2019년 4월부터 2020년 4월까지 매월 보고된 해적사건 수를 보여주고 있음. 지난 1년 동안의 평균 수치를 보면 월 9건의 사건이 발생하였고 작년 12월부터 올해 3월 사이 가장 많은 사건 수치를 보여 주고 있음
 - 지난 4월의 경우 술루-세레베스(Sulu-Celebes) 해상에서 선원 납치에 관한 보고는 없었지만 주변 인근 다른 해역에서 선원을 납치하여 몸값을 요구하거나 선원 식수를 탈취하는 일은 지속적으로 발생하였기에 이에 관한 조치와 주의가 필요함
 - 2020년 1월 이후 싱가포르 해협에서 총 12건의 해적 및 무장강도 사건이 보고되었고, 그 중 4월에만 총 4건의 사건이 보고 되었기에 아시아지역해적퇴치협정 정보공유센터(ReCAAP ISC³⁾)는 4월 20일 해당 해역을 항행할 때 주의하라는 사건 경보(Incident Alert ; IA/04/2020)를 발령하였음

3) 아시아지역해적퇴치협정 정보공유센터(ReCAAP ISC; Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia Information Sharing Centre)

〈그림 2〉 2019년 4월부터 2020년 4월 사이 발생한 사건 수

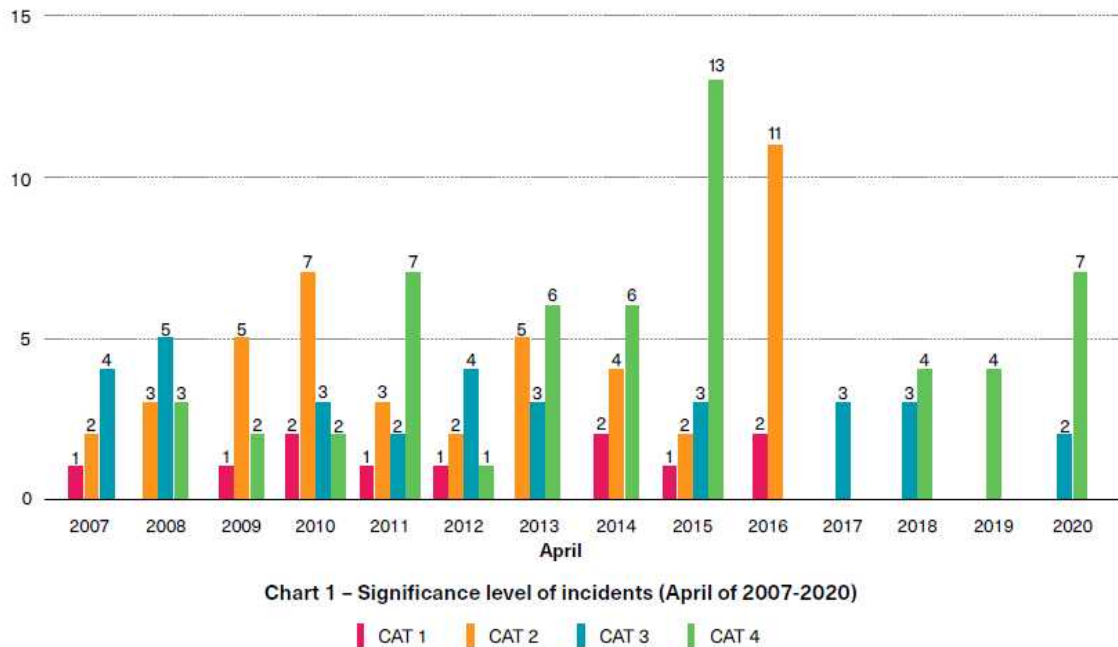


자료: <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/monthly/2020/ReCAAP%20ISC%20April%202020%20Report.pdf>(검색일: 2020.05.19.)

▶ 심각한 수준의 사고보다 경미한 수준의 해적 및 무장강도의 사건이 꾸준히 발생하고 있음

- ReCCAP ISC에서는 해적 및 무장강도의 공격을 CAT1(매우중요; very significant), CAT2(보통 중요; moderately significant), CAT3(조금 중요; less significant), CAT4(조금 덜 중요; minimum significant)로 분류하고 있음
- 2020년 4월 아시아에서 총9건 중, 1건은 해적사건, 8건은 선박에 대한 무장 강도 사건이며 9건의 총 사고 중 5건은 정박 중인 선박에서, 4건은 항해 중인 선박에서 발생함
- 위 9건의 사건 중 2건은 CAT3, 7건은 CAT4 사건으로 보고되었고, 2건의 CAT3 사건 중 하나는 필리핀 마닐라 국제 컨테이너 터미널 방파제에 정박한 컨테이너선에서 발생했으며 다른 하나는 싱가포르 해협에서 항해 중인 벌크선에서 발생함
- 7건의 CAT4 사건 중 4건은 정박 중인 선박(인도 Alang Anchorage, 인도네시아 Taboneo Anchorage, 말레이시아 Tanjung Kelesa, 베트남 Vung Tau Anchorage)에서 발생하였고 나머지 3건은 항해 중인 선박으로 싱가포르 해협에서 2건, 남중국해에서 1건이 발생함

〈그림 3〉 2007년에서 2020년 4월에 보고된 중요도에 따른 사건 수



자료: <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/monthly/2020/ReCAAP%20ISC%20April%202020%20Report.pdf>(검색일: 2020.05.19.)

■ 국제기구 및 아시아아프리카 연안국들과 협력하여 해적 피해 사전 예방 필요 e)

➤ 해적 및 무장강도를 예방하기 위한 IMO의 정보 공유 및 지속적인 협력과 활동

- 해적 및 무장강도에 대한 공격 및 공격 시도에 대한 보고서는 회원국 및 IMO 사무국에 접수되는 즉시 GISIS (Global Integrated Shipping Information System) 웹사이트 내에서 공표하고 있음
- 2018년 5월부터 회원국들과 해적 및 무장강도 사건에 대한 연례 보고서를 발간과 선박명, 발생날짜, 사건 경위 등을 포함하고 있는 사건 발생에 관한 간략한 내용이 담긴 월간 보고서도 함께 제공하기로 합의함
- 또한 IMO와 UNSOM(United Nations Assistance Mission in Somalia)이 함께 소말리아의 법적 및 행정 절차를 확립하기 위한 작업을 지원하며 해당 법에는 해적행위를 근절하기 위한 내용도 담고 있음
- 2020년 1월부터는 소말리아와 협력하여 지부티 지역 훈련센터에서 해상 관리 공무원들을 위한 훈련과 핵심적인 행정 및 법적 기능을 지원하기 위한 법률과 기술교육에 관한 워크숍을 진행함

〈표 1〉 2020년 4월 해적 및 무장강도에 관한 월간 보고서 예

Ship Name Type of Ship Flag Gross Tonnage IMO Number	ARAFURA Oil tanker Belgium 154163 9728708	Date Time	16/04/2020 08:00 LT
Position of the incident	SOUTH CHINA SEA Approximately 40 nm southwest of Anambas Island, Indonesia Indonesia 02° 29.50' N 105° 05.80' E		
Details of the incident	While en route from port of Sungai Linggi, Malaysia to Qingdao, China, the master of the VLCC discovered that padlocks to restricted spaces were cut with heavy cutter. A breathing apparatus air compressor unit and various spare parts were found stolen. The master conducted a search on board the ship, but did not see the perpetrators. The crew was not injured. The master reported the incident to ReCAAP Focal Point (Singapore) via email. The Republic of Singapore Navy and Singapore Police Coast Guard were informed; and the Malaysian and Indonesian authorities were notified. A safety navigational broadcast was initiated.		
Consequences for crew, ship, cargo	The crew was not injured. Padlocks to restricted spaces were cut with heavy cutter. A breathing apparatus air compressor unit and various spare parts were found stolen.		
Action taken by the master and the crew	The master conducted a search on board the ship and reported the incident to ReCAAP Focal Point (Singapore) via email.		
Was the incident reported to the coastal authority? Which one?	No	Reporting State or international organization	ReCAAP ISC via ReCAAP Focal Point (Singapore)
Coastal State Action Taken	The Republic of Singapore Navy and Singapore Police Coast Guard were informed; and the Malaysian and Indonesian authorities were notified. A safety navigational broadcast was initiated.		

자료: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/Piracy%20monthly%20report%20April%202020.pdf> (검색일: 2020.05.19.)

▶ IMO의 해적 및 무장강도를 예방하기 위한 정보 공유 및 한국 정부의 해적 예방 교육 필요

- 아시아 지역의 경우 ReCAAP에 따른 회원국들의 노력으로 최근 10년간 해적 사고가 줄었으나 2020년 1분기에는 작년 대비 2배가 넘는 사건이 발생하였고 아프리카 지역에도 빈번하게 사건이 발생하고 있음
- 우리 국적 선박은 정부의 해적 피해 예방 정책 추진과 선사의 노력으로 인해 해적 피해 사례는 발생하지 않았지만 코로나의 발생으로 생계형 해적 및 무장강도가 다시 기승을 부리고 있어 이에 대한 주의가 필요함
- 우리 정부에서는 아시아 및 아프리카 지역 연안국들과 협력 체계를 구축하고 선사와 선원에게 정기적인 교육을 실시하는 해적 피해를 줄이기 위한 다양한 노력이 필요할 것으로 보임

이혜진 전문연구원

해운물류연구본부 해사안전연구실

(jinlee@kmi.re.kr / 051-797-4626)

참고 자료

- https://newsis.com/view/?id=NISX20200506_0001015172&clD=10301&plD=10300 (검색일: 2020.05.19.)
- <https://www.nocutnews.co.kr/news/5339173> (검색일: 2020.05.19.)
- <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2020/29661/one-more-mysterious-attack-gul-aden/> (검색일: 2020.05.19.)
- <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/monthly/2020/ReCAAP%20ISC%20April%202020%20Report.pdf> (검색일: 2020.05.19.)
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx> (검색일: 2020.05.19.)