

금주 Contents - **해사안전** 이슈

IMO, 해적 및 무장강도 행위 현황 분석

IMO 해사안전위원회, 제100차 해사안전위원회 이후 선박에 대한 해적 및 무장강도 현황 보고 ^{a)}

■ 2018년 해적 및 무장강도 행위는 전년보다 9% 상승

- 2019년 6월에 개최된 제101차 해사안전위원회에서는 선박에 대한 해적 및 무장강도 현황을 발표함
- 2018년에는 전 세계적으로 223건의 해적 및 무장강도 행위가 보고되었으며, 이는 2017년(204건) 대비 약 9% 증가한 수치임
- 그러나 2019년 3월 기준, 43건의 해적 및 무장강도 행위가 보고되어 이는 전년 동분기(77건) 대비 44% 낮은 수치임

■ 해사안전위원회는 선박에 대한 해적 및 무장강도 행위를 예방하고 진압하기 위해 권고사항을 제시

- 해적 및 무장강도 행위에 대한 데이터 축적을 위해, 회원국은 사고 발생 시 관련 보고서 제출할 것을 요청
- 해적 및 무장강도 행위와 관련한 국가별 연락지점 수집을 위해 회원국은 관련 정보를 세계 통합해운정보시스템(GISIS¹⁾)을 통해 제출할 것을 요청

■ 홍해 연안의 순항 유도탄과 급조 폭발물에 대한 우려 표명

- 2019년 2월 유엔 안전 보장 이사회 의장은 홍해 연안의 순항 유도탄과 급조 폭발물에 대한 보고서를 전달
- IMO는 개정된 최적관리기법(BMP 5)을 포함한 지침서(MSC.1/ Circ.1601)를 제100차 MSC에서 승인했으며, 순항 유도탄 및 IED에 대한 내용을 담고 있음

1) Global Integrated Shipping Information System

인도양 해적 고위험 해역(HRA²⁾)의 범위 축소^{a)}

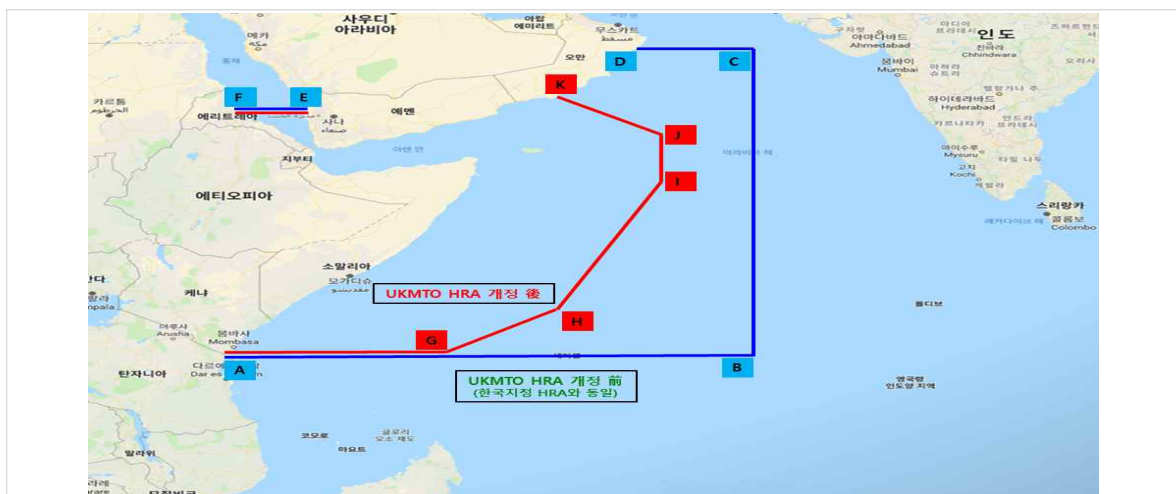
■ ICS³⁾, BIMCO⁴⁾ 등에서 해적 공격 데이터를 분석

- ICS, BIMCO, OCIMF⁵⁾, INTERTANKO⁶⁾ 및 INTERCARGO⁷⁾는 IMO GISIS 데이터, 해사안전위원회 회람문서, 발간된 군사정보, 관할 지역정보, 선사 의견 등을 바탕으로 해적 공격 위치를 분석
- 최근 5년간 (2013~2018년) 소말리아 연안 400마일 이상의 해역과 고위험 해역의 남부지역은 해적 공격이 보고된 바 없음
- 홍해 남부지역에서는 해적 공격으로 의심되는 정황을 수차례 포착
- 축적된 해적 공격 데이터 분석을 바탕으로 현재 고위험 해역의 범위는 과도하다는 결론

■ 2008년에 결정된 인도양 해적 고위험 해역을 10년간 데이터 분석 결과 축소 조정

- 해적공격에 대한 경보와 경각심을 고취하기 위해 고위험 해역 용어는 유지하되 범위는 축소 조정 결정
- 개정된 범위는 소말리아 연안을 기준으로 약 700마일 이내, 오만 해역의 일부를 고위험해역에서 제외

<그림 1> 고위험해역의 개정 전/후



2) High Risk Area

3) International Chamber of Shipping

4) 발틱국제해운동맹, Baltic & International Maritime Council

5) 국제정유사포럼, Oil Companies International Marine Forum

6) 국제 유조선 선주 협회, International Association of Independent Tanker Owners

7) 국제 화물 운송 선주협회, Association of Dry Cargo Shipowners

<표 1> 고위험 해역의 개정 전/후 좌표

구분	고위험해역 개정 前	고위험해역 개정 後
해역 좌표	○ A지점: 남위05도00분, 동경039도00분 ○ B지점: 남위05도00분, 동경065도00분 ○ C지점: 북위22도00분, 동경065도00분 ○ D지점: 북위22도00분, 동경059도40분 ○ E지점: 북위15도00분, 동경043도00분 ○ F지점: 북위15도00분, 동경040도00분	○ G지점: 남위05도00분, 동경050도00분 ○ H지점: 북위00도00분, 동경055도00분 ○ I지점: 북위10도00분, 동경060도00분 ○ J지점: 북위14도00분, 동경060도00분 ○ K지점: 북위17도40분, 동경055도20분
적용 기간	2015년 ~ 2019.4.30.	2019.05.01.부터 시행
비고	한국지정 고위험해역과 동일	-

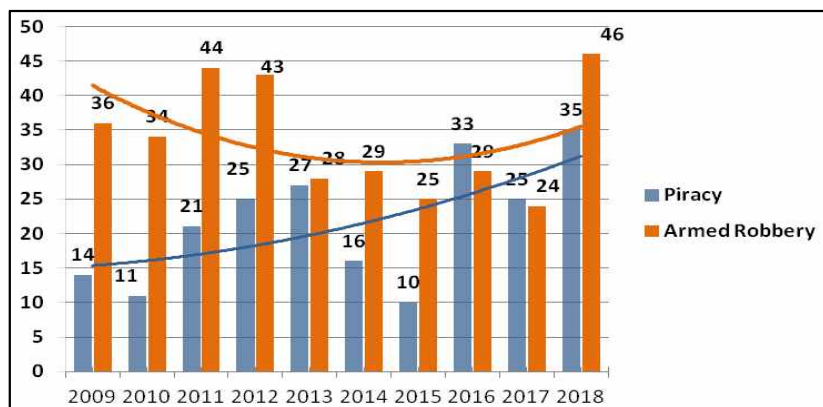
- 서부아프리카, 남미 지역으로 기항하는 선박은 고위험해역 축소로 운항거리 단축의 효과 발생

기니만 해역 해적 및 무장강도 활동 증가로 해역 이용자의 관심 요망 ^{a), b)}

■ 기니만 해역의 해적활동은 소말리아보다 덜 폭력적이나, 최근 무장강도 급증

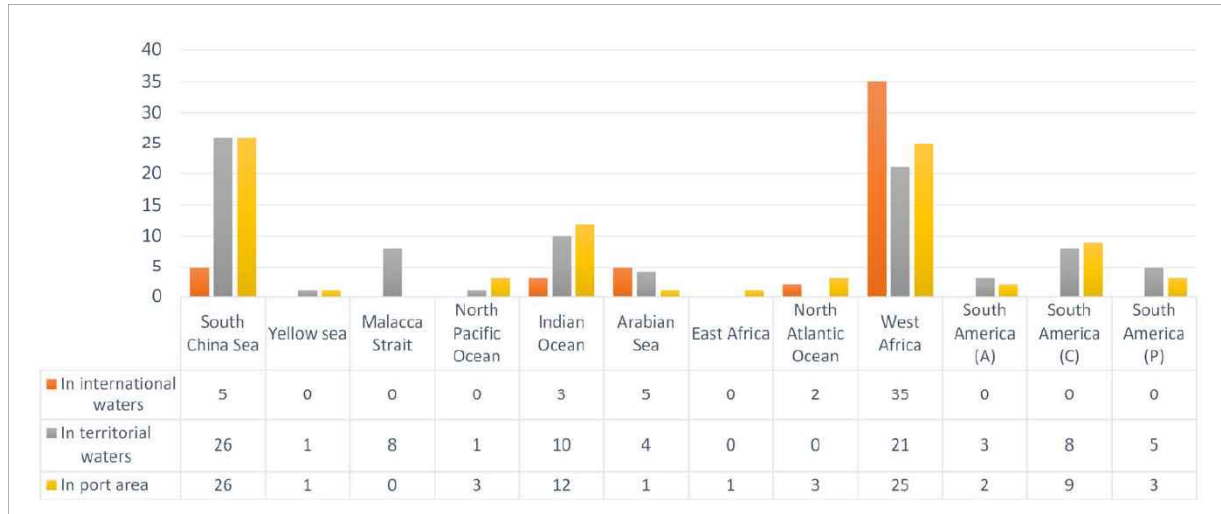
- 지난 10년간 (2009~2018년) 해적활동 발생 건수를 보면, 2018년 81건이 발생하여 최대수치를 기록했으며, 증가하는 패턴을 보임
- 특히 무장강도는 2018년 46건 발생하여, 전년대비 약 2배 증가
- 통계에는 포함되지 않았지만, 2019년 1/4분기에도 해적활동이 18건 발생함

<그림 2> 기니만 해역 사고 현황



- 2018년 해적과 무장강도가 가장 많이 발생한 해역은 서아프리카 (81회)이며, 남중국해 (57회), 인도양(25회) 순으로 발생함
- 기니만을 포함한 서아프리카 해역의 해상보안 향상의 필요성이 제기 되는 상황

<그림 3> 2018년도 지역별 해적행위 발생 현황



자료 : Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, IMO 2019

■ 기니만 해적 퇴치 연락그룹 수립을 제안

- IMO는 2013년 'IMO 중서부 아프리카 해상보안 신탁기금'을 설치하여 중서부 아프리카 해안의 해적 및 무장강도에 대한 주변국 대응 역량 강화를 지원
- 한편, 소말리아는 유엔 안보리 결의서 1851 '해적퇴치를 위한 공통의 접촉 창구 역할을 수행할 국제 협력 메커니즘'의 권고에 따라, 2009년 소말리아 해적 퇴치 연락그룹이 창설되어 해적 퇴치를 위한 회원국간 협력을 하고 있음
- 인도는 기니만을 포함한 중서아프리카의 해상 보안 강화를 위해 소말리아와 같은 해적퇴치연락그룹 수립을 제안함
- 해적퇴치는 일부의 노력으로는 해결이 불가하며, 국제적 노력이 필요함을 시사

우리나라 선사는 해적활동에 대한 국제사회의 움직임에 주의깊게 살펴볼 필요 있음

■ 해적활동의 지속적인 모니터링 필요

- 그간 잠잠하던 해적활동은 최근 보고에 의하면 증가하는 상황임. 특히 서아프리카 부근(기니만 해역)의 해적활동은 급속히 증가하여 이 해역 부근을 통항하는 선박의 각별한 주의가 필요
- 한편 2019년 5월 이후 고위험 해역이 조정되어 기존보다 항행의 시간 단축이 예상됨. 그러나 여전히 고위험해역 부근의 항해이므로 해적활동의 지속적인 모니터링이 필요

박상원 연구원

해운해사연구본부 해사안전연구실
(psw6745@kmi.re.kr / 051-797-4919)

참고자료

- a) <https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=49&session=101>(2019.08.26. 검색)
- b) Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, IMO 2019 (2019.08.26. 검색)