

발 간 등 록 번 호
11-1192000-000245-14

www.mof.go.kr

2016 해적피해 예방·대응 지침서

MINISTRY OF OCEANS AND FISHERIES | 2016



해양수산부

지침서 사용에 앞서

- 해양수산부는 해적위험해역(소말리아 및 서아프리카) 뿐만 아니라 아시아지역 등에서 우리나라 선박과 선원의 해적피해 예방을 위해 2014년에 발간한 지침서를 갱신·추가하여 아래와 같이 「2016년 해적피해예방·대응 지침서」를 발간하였습니다.

《 주요 갱신 내용 》

- ▶ 전 세계 해적사고 발생 현황 및 지역별 동향 분석
- ▶ 우리나라 해적피해 예방 대책 및 국제공조 현황
- ▶ 우리나라 관련 선박·선원 피해 현황
- ▶ 해적대응 관련 국제기구 및 단체 현황 최신화

《 주요 추가 내용 》

- ▶ 인도양 해적위험해역 개정(축소) 내용
- ▶ 인도양 해적위험해역 및 자율관리해역 통항지침
- ▶ 아시아 해역 유조선 안전통항 가이드
- ▶ 해상보안요원 이용에 관한 IMO 권고 사항



제 1 장 해적사건 개황

I. 전 세계 해적피해 발생 동향	3
II. 지역별 해적 동향	6
III. 우리나라 관련 선박 피랍현황	10

제 2 장 해적피해 예방·대응 국내·외 추진 동향

I. 우리나라 해적피해 예방대책	13
II. 해적퇴치를 위한 국제협력 동향	15

제 3 장 해적피해 예방·대응 요령

I. 우리나라의 해적피해 예방·대응 체계	19
II. 우리나라의 해적피해 예방·대응 요령	
1. 소말리아 해적위험해역 통항지침	20
2. 동남아시아 해역 운항지침	34
3. 서아프리카 위험예비해역 통항지침	36
III. IMO의 해적피해 예방·대응 요령(MSC Cir.1334)	38
IV. 국제해사민간단체의 소말리아 해적피해 예방·대응 요령(BMP4)	64
부속서 A. 긴급대응연락처	97
부속서 B. UKMTO 선박위치 보고 양식	98
부속서 C. 해적의 정의	100



부속서 D. 해적사고 사후보고 양식.....	102
부속서 E. MSCHOA 선박통항등록 양식.....	104
부속서 F. 요트 등 레저 선박에 대한 추가 지침.....	107
부속서 G. BMP 제4판 개발 지원 국제기구 및 단체.....	108
V. 아시아 지역 해적피해 예방을 위한 유조선 통항안전 지침 (국문·영문).....	109
VI. 만화로 보는 해적피해 예방·대응 요령.....	196

【참고자료】

1. 해적피해 예방·대응조치 이행점검표.....	225
2. 선박 대테러·해적공격 대응 훈련시나리오.....	229
3. 선원대피처(Citadel) 운영지침.....	234
4. 해적 의심선박 식별 및 대응방안.....	237
5. 해상보안요원 이용에 관한 IMO 권고사항.....	240
6. 해양안전종합정보시스템(GICMOS) 이용 매뉴얼.....	254
7. 해적퇴치를 위한 국제기구 및 관련단체 현황.....	270
8. 해적·테러 사고 관련 연락처.....	274
※. 주요 약어 및 용어.....	277

제1장 해적사건 개황

I. 전 세계 해적피해 발생 동향	3
II. 지역별 해적 동향	6
III. 우리나라 관련 선박 피랍현황	10



I 전 세계 해적피해 발생 동향

1. 전 세계 해적사건 발생현황 ('12~'16.상반기)

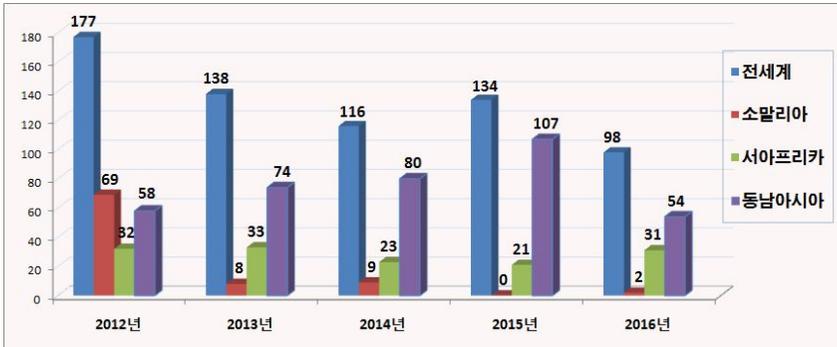
- (개요) 해군함정 호송, 무장보안요원 승선 등으로 소말리아 해적의 활동이 크게 위축되어, 전체적인 해적사건 건수는 감소 추세
- '16년도 해적공격 건수는 98건으로 '15년(134건) 동기 대비 26.9% 감소함 (선박 피랍건수 : 13척 → 5척*, 62% 감소)
 - * 말련(1), 인니(1), 필리핀(1), 코트디부아르(1), 나이지리아(1)
- (소말리아) '15년 단 한 건의 해적공격도 발생하지 않았으나, '16년도 상반기 중에 2건의 해적공격이 발생함
- (서아프리카) 해적공격 건수는 31건으로 '15년(21건) 동기 대비 47.6% 증가함(선박 피랍건수 : 2척 → 2척, 동일)
- (동남아시아) 해적공격 건수는 54건으로 '15년(107건) 동기 대비 49.5% 감소함(선박 피랍건수 : 11척 → 3척, 78% 감소)

〈 전세계 해적피해 발생현황 (2012~2016, 1월~6월) 〉

구 분		2012	2013	2014	2015	2016
전 세계	해적공격 건수	177	138	116	134	98
	(선박피랍 건수)	(29)	(7)	(10)	(13)	(5)
소말리아	해적공격 건수	69	8	9	0	2
서아프리카		32	33	23	21	31
동남아시아		58	74	80	107	54

* 기타 : 페루(4), 콜롬비아(2), 베네수엘라(2), 케냐(2), 가이아나(1)

4 _ 2016 해적피해 예방·대응 지침서



2. 해적사고 동향분석

■ (인명 피해) '12년을 정점으로 인명피해는 점차 감소(연평균 24%)

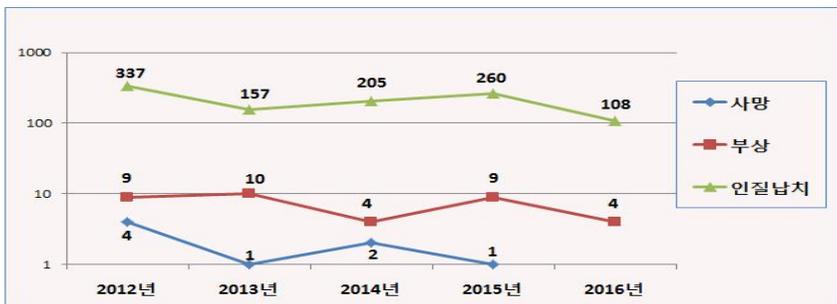
○ 서아프리카에서는 납치 26명, 인질 28명, 부상 2명이, 동남아시아에서는 납치 18명, 인질 36명, 부상 2명이 발생함

* 납치 : 나이지리아(24), 필리핀(10), 말련(8), 코트디부아르(2)

** 인질(선박 내 일시 구금) : 인니(27), 코트디부아르(16), 나이지리아(12), 말련(9)

- 과거 해적들은 화물강탈을 목적으로 선원을 인질·납치하였으나, 최근에는 선원납치 후 석방금을 요구하는 추세*임

* 나이지리아 불법기름 유통망 소멸로 IS와 연계한 서아프리카 해적들과, 동남아시아(필리핀) 무장단체(Abu Sayyaf)에 의한 인질납치가 증가하는 추세

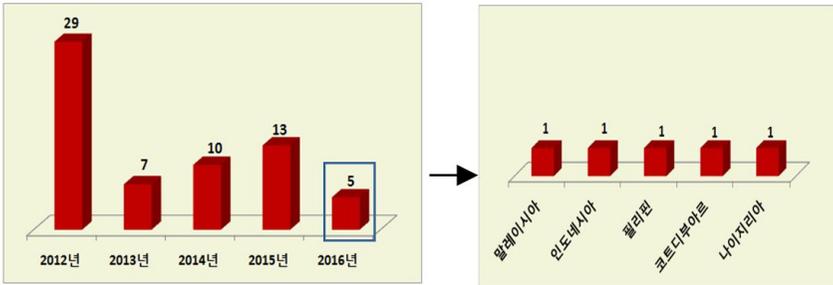


■ (선박 피랍) '12년을 정점으로 선박피랍 사고는 점차 감소(연평균 36%)

○ '16년도 피랍 건수는 5척으로 '15(13척) 동기 대비 62% 감소

* 선박 피랍건수 : '12(29) → '13(7) → '14(10) → '15(13) → '16(5)

** 피랍 선종 / 상황 : 유조선(3척), 예인선(2척) / 항해중(5척)



■ (공격 대상) 선박 높이가 낮고, 속력이 느린 유조선(35척), 산적화물선 (20척), 예인선(8척) 등 취약선박*을 주로 공격

* 최대속력이 15노트 이하이면서 견현(선박의 수면 상 높이)이 8미터 미만인 선박

선 종	2012	2013	2014	2015	2016
산적화물선	39	31	22	45	20
원 유 선	22	16	16	10	7
화학제품 운반선/유조선	46	37	40	34	35
컨테이너선	26	17	10	13	8
일반화물선	20	8	11	8	3
기 타	24	29	17	24	25
합 계	177	138	116	134	98

II 지역별 해적 동향

◀ 소말리아 해역 ▶

■ (현황) 지난해에 이어, 올 1분기까지 단 한 건의 해적사고도 발생하지 않았으나, 2분기에 2건(총격 1건, 공격시도 1건)의 해적사고가 발생

구 분		2012	2013	2014	2015	2016
소말리아 해적	아덴만	13	4	4	0	2
	홍 해	12	-	2	0	0
	소말리아 연안	44	4	3	0	0
	인도양	0	0	0	0	0
합 계		69	8	9	0	2

■ (분석) 연합해군의 해적소탕 활동, 무장보안요원 승선 등 다각적인 해적 퇴치 노력이 해적사고 발생 방지에 크게 기여함

- '16.4월, 예멘(알무칼라항)에서 항해중이던 유조선에 해적선(2척)이 총기를 발사, 본선에 승선중이던 무장보안요원의 경고사격으로 해적 퇴치
- '16.5월, 아덴만을 항해중이던 컨테이너선에 해적선(5척)이 1마일까지 접근, 본선에 승선중이던 무장보안요원의 경고사격으로 해적 퇴치

■ (전망) IS로 이동했던 소말리아 해적조직(알샤밥)이 복귀하여 아덴만 및 홍해 인근에서 해적활동을 재기한 것으로 분석

- 과거와 비교해 소말리아 해적사고는 급격히 감소하였으나, 여전히 위협적인 만큼, 지속적인 해적피해예방활동 이행 등 주의 필요

《 서아프리카 해역 》

- (현황) 해적공격 건수는 31건으로 '15년(21건) 동기 대비 47.6% 증가
 - 전 세계 해적사고(98건) 중 31.6%(31건), 선박피랍(5건) 중 40%(2건)이 서아프리카 해역에서 발생

〈 서아프리카 해적 발생현황 (2012~2016, 1월~6월) 〉

구 분		2012	2013	2014	2015	2016
서아프리카 해적	나이지리아	17	22	10	11	24
	코트디부아르	3	3	1	1	1
	콩고	2	2	3	2	2
	기타	10	6	9	7	4
합 계		32	33	23	21	31

※ 서아프리카 해역 : 주로 나이지리아, 코트디부아르, 콩고, 가나 인근 해역

- (분석) 서아프리카 기니만을 중심으로 해적활동이 급증하고 있으며, 화물 강탈 대신 석방금을 노린 선원납치가 증가하는 추세*임
 - * 나이지리아 부하리 대통령 취임(15.5) 이후, 군벌 조직이 운영하던 불법 주요소(193개소)를 폐쇄함에 따라 해적들이 탈취한 불법기름 유통망이 사실상 붕괴된 상태
- (나이지리아) 서아프리카 해적사고의 77%(24건)는 나이지리아에서 발생 하였으며, 유조선(16), 예인선(2), 컨테이너선(2) 등을 주로 공격함
 - * 전 세계 선원 납치사건 10건 중 7건이 나이지리아에서 발생
- (코트디부아르) '16.2.12일, 한국인이 승선한 파나마 국적선박(금유선)이 해적에 피랍되었다 7일 만에 나이지리아 해군에 의해 구출됨
- (전망) 과거 화물강탈 목적의 선박납치에서 석방금을 노린 선원납치 방식으로 해적행위 지속 전망
 - 특히, 나이지리아 연안(베이엘사 남서단)에서 30~120마일(220km)을 중심으로 석방금을 노린 선원납치가 지속될 것으로 전망

《 주요 해역별 해적발생 현황도 》

☐ 전세계 해역



IMB Piracy Report – January to June 2016

📍 = Attempted Attack 📍 = Boarded 📍 = Fired upon 📍 = Hijacked 📍 = Suspicious vessel



Total number of attacks – 98

☐ 소말리아(아덴灣, 홍해) 인근 해역

📍 = Attempted Attack 📍 = Boarded 📍 = Fired upon 📍 = Hijacked 📍 = Suspicious vessel



Total attacks Red Sea / Gulf of Aden – 1

Total attacks east coast Somalia / Arabian Sea – 0

☐ 서아프리카(기니灣) 인근 해역



Total attacks Gulf of Guinea - 31

☐ 아시아 인근 해역



Total attacks Indian Sub-Continent - 15

Total attacks Far East & SE Asia - 39

III

우리나라 관련 선박 피랍현황 (2006~2016)

국적선박 피랍(2척)

선박명	피랍일 (석방일)	장 소	피 해 내 역
628동원호 (원양어선)	'06.4.4 ('06.7.30)	소말리아 (조업중)	소말리아 해역에서 피랍(한국인 8명, 중국인 17 승선), 117일 만에 석방
브라이트 루비호 (산적화물선)	'08.9.10 ('08.10.16)	소말리아 (항해 중)	아덴만에서 피랍(한국인 8명, 필리핀 선원 14명 승선), 37일 만에 석방

우리나라 선원 승선 외국적 선박 피랍(8척)

번호	피랍일 (석방일)	선박명/한국인	국적/선종	피 해 내 역	소유국가
1	'07.5.15 ('07.11.4)	마부노 1·2호 (한국인 4명 승선)	탄자니아 (어선)	소말리아 연안에서 피랍, 173일 만에 석방	한국 (대창수산)
2	'07.10.28 ('07.12.12)	골든노리호 (한국인 2명 승선)	파나마 (케미칼)	소말리아 연안에서 피랍, 45일 만에 석방	일본
3	'08.11.15 ('09.2.13)	퀵스타 비즈니스호 (한국인 6명 승선)	파나마 (케미칼)	아덴만에서 피랍, 88일만에 석방	일본
4	'10.4.4 ('10.11.6)	삼호드림호 (한국인 5명 승선)	마셜군도 (유조선)	인도양에서 피랍, 217일만에 석방	한국 (삼호해운)
5	'10.10.9 ('11.2.9)	금미305호 (한국인 2명 승선)	케냐 (어선)	소말리아 연안에서 피랍, 123일만에 석방	한국
6	'11.1.15 ('11.1.21)	삼호주얼리호 (한국인 8명 승선)	몰타 (케미칼)	아라비아해 인근에서 피랍되어 6일만에 구출	한국 (삼호해운)
7	'11.4.30 ('12.12.1)	제미니호 (한국인 4명 승선)	싱가포르 (케미칼)	케냐 몸바사 남동방 113마일 해상에서 피랍, 582일만에 석방	싱가포르
8	'14.7.26 ('14.8.3)	하이순6호 (한국인 2명 승선)	키리바시 (유조선)	가나 남방 46마일 해상에서 피랍, 8일만에 석방	싱가포르
9	'16.2.12 ('16.2.19)	맥시머스호 (한국인 1명 승선)	파나마 (급유선)	코트디부아르 남방 75마일 해상에서 피랍, 7일만에 구출	UAE
10	'16.5.8 ('16.5.9)	하이순12호 (한국인 2명 승선)	쿡아일랜드 (유조선)	인도네시아 자바 해상에서 피랍, 1일만에 구출	싱가포르

제2장 해적피해 예방·대응 국내·외 추진 동향

- I. 우리나라 해적피해 예방대책 13
- II. 해적퇴치를 위한 국제협력 동향 15



I

우리나라 해적피해 예방대책

■ 정부 지원대책

- (아덴만 함정호송 지원) 청해부대 함정 1척을 파견('09.3~)하여 아덴만을 통항하는 우리 선박을 호송
- (선원대피처 설치 등 법적근거 마련) 소말리아 해적위험해역 설정과 동 해역 운항선박에 선원대피처를 설치토록 하는 법률적 근거 마련('13.6)
 - 국제권고기준에 맞게 소말리아 해적위험해역 축소 조정·운영('16.7)
 - * 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률(제17조)」 해적위험해역의 범위 축소 개정·시행('16.9.1)
- (서아프리카 예방대책 수립·시행) 연안 200마일까지를 위험예비해역으로 지정하고 선박통항지침 마련, 운항선박 실시간 모니터링('13.7)
- (위험해역 운항선박 모니터링) 소말리아 해적위험해역 및 서아프리카 위험예비해역을 통항하는 우리나라 선박의 위치를 24시간 추적 관리
 - 청해부대 함정에 선박모니터링 시스템 구축·운영('11.3~)
- (선박 비상대응역량 강화) 청해부대 함정, 선사·선박, 우리부가 참여하는 해적대응 민·관·군 해상합동훈련 실시(연 2~3회)
- (해적대응 교육지원) 해적대응요령 동영상 및 만화교재 개발·배포('12.11), 2014 해적피해 예방·대응지침서 제작·배포('14.10), 아시아지역 유조선 안전운항 안내서 제작·배포('16.1)

- **(해적정보망 운영)** 전 세계 해적동향, 해적공격 사례, 해적사고 발생지점 등의 정보를 제공하는 웹사이트(www.gicomsgo.kr) 운영

■ **선사 자구책 이행 강화**

- **(선원대피처 설치 의무화)** 해적 침입 시 선원이 안전하게 대피하고 구출작전 여건을 조성할 수 있도록 소말리아 해적위험해역 통항선박은 선원대피처를 설치하여야 함

- **(보안요원 승선)** 취약선박*과 LNG운반 선박은 소말리아 해적위험해역 밖으로 항해하는 걸 원칙으로 하되, 위험해역 항해 시에는 보안요원을 승선시키도록 권고

* 최고속력 15노트 이하이면서 수면상 높이가 8미터 이하 선박

- **(해적대응요령 준수)** 해적출몰해역을 통항하는 모든 선박은 철조망 및 살수장치 등 해적방지시설비를 설치하고 경계를 강화하는 등 IMO 및 국제해사 민간단체의 해적대응요령(BMP4)을 이행하도록 권고

■ **해적 퇴치 및 대응을 위한 국제공조체계 강화**

- **(ReCAAP)** 아시아지역 해적 및 선박에 대한 무장강도 행위 퇴치를 위한 아시아지역협력협정(ReCAAP)에 가입('06.4.7), 활동 중(연 2~3회)

- '08년부터 매년 1~1.5억원의 협력기금 출연하고, 서기관급 1명을 사무국에 파견하여 해적대응 적극적인 국제활동 및 협력 추진

- **(IMO)** 해사안전위원회(MSC) 등에 참여하여 IMO의 해적대응기능을 강화하고 해적대응요령의 효율적 이행방안을 마련하는데 적극 동참

II

해적퇴치를 위한 국제협력 동향

■ (국제기구의 노력) UN 안전보장이사회, 소말리아해적퇴치연락그룹(CGPCS) 및 국제해사기구(IMO)를 중심으로 각종 결의서 및 대책이 추진되고 있음

- ① UN 안보리 결의서 채택(제1816호 등 5개 결의서)
 - 소말리아 영해내 군함 파견 등 군사력 사용을 승인('08.12), 소말리아 해역내 행적행위 금지 결의안 만장일치로 채택('13.11)
 - 서아프리카 기니만 해적활동 근절촉구 의장성명 채택('13.8)
- ② UN 소말리아해적퇴치연락그룹(CGPCS, '09.1 설립)
 - 해적관련 정보 공유, 해적 처벌을 위한 사법공조체계 구축, 군사작전의 공조, 해운업계 자구책 이행 확산, 해적 퇴치 인식 제고 및 해적자금 차단 등 노력
 - '11년 이후 해적발생 동향은 감소추세이나, 해적네트워크는 현재 억압된 상태일 뿐 완전히 제거된 것이 아닌 만큼, 지속적인 해적피해예방활동(BMP4) 필요('15.7, 제17차 전체회의)
- ③ 국제해사기구(IMO)
 - 회원국 정부와 선박·선사에서 준수할 해적피해 방지를 위한 지침서 배포(MSC Circ. 1334호, '09.6)
 - 해적위험해역에서 민간무장보안요원 사용 관련 선주, 선사, 선장을 위한 기준 마련(MSC Circ. 1405호, '11.9)

16_ 2016 해적피해 예방·대응 지침서

- 해적위험해역에서 민간무장보안요원 사용 관련 기국 권고(MSC Circ. 1406호, '11.9)
- 해적위험해역에서 BMP 이행 권고 결의서 채택(MSC 324호, '11.9)
- 해적위험해역이 축소되어 BMP4에 반영되었음을 회원국에 보고 (MSC 96차, '16.5)

■ **(군사력 파견)** 우리나라·미국·일본·중국 등 14개국 함정 24척이 ('16.6기준) 해적퇴치 합동작전 및 아덴만 함정호송 수행 중

- 유럽 연합함대, NATO 함대, 다국적 연합해군함대(CMF) 등
 - * 한국은 청해부대 제22진(문무대왕함)이 아덴만에서 임무 수행중('16.8~'17.2)

■ **(아시아지역 해적퇴치협정)** 말라카·싱가포르 해역 등의 아시아지역 해적퇴치를 위한 지역협정(ReCAAP)이 20개 회원국('16.6현재) 체결되어 해역순찰, 해적퇴치활동 등의 공조노력을 하고 있음

- * ReCAAP : Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
- * 협정채택('04.11), 한국 가입('06.4), 협정발효('06.9), 미국가입('14.9)

- 아시아지역에서의 해적정보 교환 및 피랍시 신속한 대응을 위한 ReCAAP 회의(관리이사회, 관리자회, 실무자)에 참가

■ **(해적정보 공유)** 국제상공회의소(ICC) 산하 국제해사국(IMB)에서 해적 사고 신고접수를 전담하는 해적신고센터(PRC) 운영

- 우리나라는 IMB-PRC와 MOU를 체결하고 해적사고 정보를 GICOMS를 통해 실시간으로 접수하여 선사 및 선박에 제공중

제3장 해적피해 예방·대응 요령

I. 우리나라의 해적피해 예방·대응 체계	19
II. 우리나라의 해적피해 예방·대응 요령	
1. 소말리아 해적위험해역 통항지침	20
2. 동남아시아 해역 통항지침	34
3. 서아프리카 위험예비해역 통항지침	36
III. IMO의 해적피해 예방·대응 요령(MSC Cir.1334)	38
IV. 국제해사민간단체의 소말리아 해적피해 예방·대응 요령(BMP4)	64
부속서 A. 긴급대응연락처	97
부속서 B. UKMTO 선박위치 보고 양식	98
부속서 C. 해적의 정의	100
부속서 D. 해적사고 사후보고 양식	102
부속서 E. MSCHOA 선박통항등록 양식	104
부속서 F. 요트 등 레저 선박에 대한 추가 지침	107
부속서 G. BMP 제4판 개발 지원 국제기구 및 단체	108
V. 아시아 지역 해적피해 예방을 위한 유조선 통항안전 지침 (국문·영문)	109
VI. 만화로 보는 해적피해 예방·대응 요령	196



I 우리나라의 해적피해 예방·대응 체계

1 관련 부처별 역할

구 분	역 할
국정원	테러 정보수집·배포, 국제 정보협력, 테러 정보통합센터 운영
외교부	피랍선원 소환 총괄, 타국과 외교협력 등 국외테러 대응
국방부	아덴만 함정파병 및 타국 함정 간 해적퇴치 협력
국민안전처 (해경)	체포된 해적들의 사법처리
해양수산부	해적피해 예방대책 수립·시행
	해사안전 관리과 <ul style="list-style-type: none"> ○ 해적예방업무 총괄, 해적피해방지대책 수립·시행 <ul style="list-style-type: none"> - 해적피해예방·대응요령 선사 교육·훈련 - 종합상황실 운영(연중 24시간) - 해상안전종합정보시스템(GICOMS) 운영, 해적정보 제공 - 아덴만 함정호송 협력·지원 - 기타 해적 관련 국제협력 추진
	<종합상황실 주요 기능/역할>
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박 테러·해적위험 신호포착 ← SSAS ← 사고선박 ○ 선박모니터링(VMS) ← LRIT(국외)·AIS(연안) ○ 정보입수 ← 국정원, ReCAAP, IMB-PRC 등 ○ 해적 사고/정보 전파 → 관계기관, 선사, 선박
선원정책과	아국선원 피해발생시 송환활동 등 지원
해운정책과	선박피랍 피해발생시 송환활동 등 지원

II

우리나라의 해적피해 예방·대응 요령

1 소말리아 해적위험해역 통항지침

(1) 소말리아 해적위험해역 통항지침

- ① 소말리아해적 피해를 방지할 수 있도록 특별한 주의를 기울이고, 가능한 우리부가 지정한 해적위험해역을 우회하여 항행할 것
- ② 불가피하게 해적위험해역 통항시, 해양수산부 및 국제해사민간단체의 해적대응요령(BMP4)을 준수하고, 아래 단계별 조치사항을 이행할 것

【 해적위험해역 진입전 조치 】

1. 해양수산부 종합상황실에 통항보고(진입 3일전)
 - * 이와 별도로 UKMTO·MSC-HOA에 통항 보고·등록을 할 것
2. 해적위험해역 진입 전 해적침입 방지설비 설치
 - * 철조망, 소화호수 살수장치 등
3. 해양수산부 해양안전종합정보시스템 해적정보 수시 확인 등
 - * 해적모션 활동정보(선박사진, 위치), 해적공격 발생 정보 등
4. 취약선박과 LNG운반선박의 경우, 반드시 보안요원 승선 조치할 것
 - * 최대속력 15노트이하이면서 건현 8M이하의 선박
5. 선원대피처를 설치할 것
6. 비상대응계획을 수립하고, 이에 대한 교육·훈련을 실시 할 것
 - * 해적당직, 선원대피처(Citadel) 대피, 선박보안경보장치(SSAS) 작동 요령, 비상연락 요령, 해적침입 방지설비 운영요령, 선박 회피조선 등

【해적위험해역 통항중 조치】

6. 선사담당자 비상연락망 24시간 유지
7. 최대속력(고속선의 경우는 18노트 이상)으로 운항할 것
8. 선박위치발신장치(AIS) 작동을 중지(OFF) 할 것(해적 공격시 'on')
9. 해양수산부 종합상황실, 청해부대와 위성통신 유지
10. 최신 해적정보 및 해적경고를 수시 확인할 것
 - * 확인처 : 해양수산부 해양안전종합정보시스템(GICOMS)
11. 거주구역의 모든 출입문을 잠글 것

【해적공격 조우시 조치】

12. 선박보안경보장치(SSAS) 신호 발신 및 신고(→ 우리부 종합상황실)
13. 해적신고를 할 것(비상보고 메시지 전송)
 - * 신고처 → ① 해양수산부 종합상황실, ② 청해부대, ③ UKMTO
14. 선박위치발신장치(AIS)를 작동(ON) 시킬 것
15. 증속, 지그재그 운항 등 회피 조선
16. 선원대피처(Citadel)로 대피시 청해부대(또는 선사)에 연락할 것
 - * 무장해적이 승선한 경우 전 선원은 선원대피처로 대피할 것

- (2) (자율관리해역 통항지침) 해적위험해역 진입전 조치 중 “보안요원 승선조치 및 선원대피처 설치” 부분을 제외하고 해적위험해역 통항지침을 준수할 것

(3) 아덴만 함정호송 이용 방법

① 우리나라 함정(청해부대) 호송참가

○ 호송 대상 선박

- 국적선, 국적취득조건부나용선(BBC-HP), 해외취업선원 승선 선박

○ 호송참가 절차

- 선사(또는 선박)에서 청해부대에 신청(이메일)

* 청해부대 (☎ 001-1-203-574-6387, 이메일 bluesea22@navy.mil.kr)

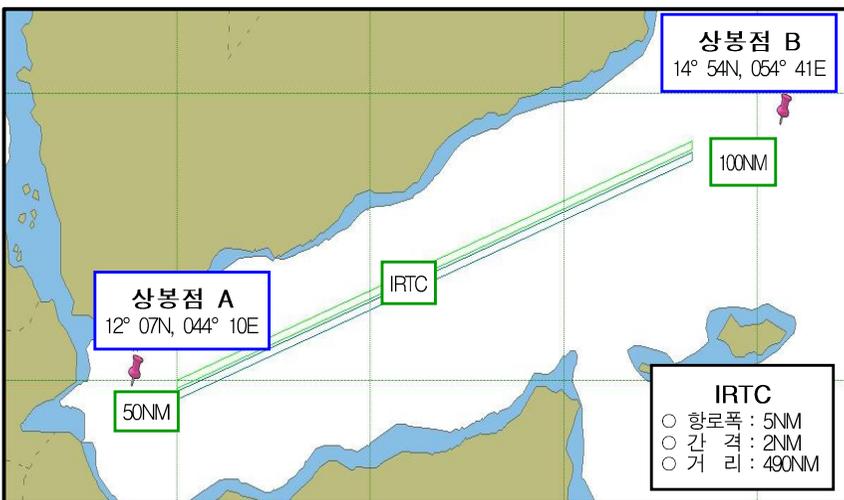
청해부대 연락처 및 이메일 주소는 파견 함정마다 상이하니 해양안전종합정보 시스템(GICOMS)에 접속(아덴만 호송정보)을 통해 최신 연락처를 확인 할 것

○ 호송 구간

- 상 봉 점 : A($12^{\circ} 07.0N, 044^{\circ} 10.0E$), B($14^{\circ} 54.0N, 054^{\circ} 41.0E$)

- 호송거리 : IRTC를 따라 약 640마일을 호송

* IRTC : International Recognized Transit Corridor(국제권고항로)



○ 협조 사항

- 피호송 선박은 지정시각에 도착하도록 운항 스케줄 조정
- 피호송 선박은 함정이 요청하는 시간 간격에 따라 동정 보고
- 해적공격/퇴치작전으로 인한 인적·물적 피해는 정부가 보상책임을 지지 아니함

○ 세부절차

주 관	조치 사항	비 고
국방부	○ 호송계획 확정	3주전
해양수산부	○ 호송계획을 해양안전종합정보시스템에 게시 * www.gicomsgo.kr	2주전
선 사	○ 아덴만 통과선박 및 호송 희망 여부 보고 - 해양수산부 종합상황실에 해적위험해역 통항보고	통과 1주전
피호송 선박	○ 함정과 상봉점 ETA 등을 확인 * 위성 전화 및 위성 FAX 사용	필요시
선 사	○ 호송 희망 변경 여부 통보	변경 사항 발생시
선 박	○ VHF(69)로 함정에 보고	호송개시 3시간 전
함 정	○ 선속지정(10~15노트) 및 호송 실시	
함 정	○ 호송 종료 * 기상여건 등에 따라 조기 종료될 수 있음	피호송 선박과 협의

○ MSCHOA 그룹통항제도 참가

- MSCHOA 웹사이트에 선박 운항정보 등록(www.mschoa.org)
- 전화 : +44 1923 958 545, 팩스 : +44 1923 958 520
- E-mail : postmaster@mschoa.org

호송일정, 호송구간, 함정연락처, 신청절차에 수시 변동이 있으므로 반드시 해양안전종합정보시스템(GICOMS)에서 아덴만 호송정보 또는 해양수산부 종합상황실(044-200-5895~6)에서 최신 정보를 확인할 것

(4) 소말리아 해적위험해역 지정

- ① (목적) 선원대피처 설치 및 보안요원 승선 등의 ‘해양수산부 소말리아 해적위험해역 통항지침’을 준수하여야 하는 해역의 범위를 지정
 - 해적위험해역 : 선원대피처 설치 및 보안요원 승선조치 등
 - 자율관리해역 : 자율적 해적피해예방활동 이행 및 통항보고 등
- ② (범위) 해적위험해역(국제권고기준과 동일)과 자율관리해역(기존 위험해역)



해적위험해역 좌표	
○ A지점 : 남위05도00분, 동경039도00분	○ B지점 : 남위05도00분, 동경065도00분
○ C지점 : 북위22도00분, 동경065도00분	○ D지점 : 북위22도00분, 동경059도40분
○ E지점 : 북위15도00분, 동경043도00분	○ F지점 : 북위15도00분, 동경040도00분

자율관리해역 좌표	
○ A지점 : 남위10도00분, 동경040도00분	○ B지점 : 남위10도00분, 동경078도00분
○ C지점 : 북위08도00분, 동경078도00분	○ A-B-C지점 내측 해상

(5) 통항보고

- ① **(보고 시점)** 해양수산부가 지정한 해적위험해역 진입 3일전 또는 UKMTO/MSCHOA 지정 고위험해역 통항보고 위치선 통과시점 중 빠른 시기에 보고할 것

* UKMTO 통항보고 및 MSCHOA 통항등록은 별도로 실시(해적피해대응요령 부속서 E. 참조)

- ② **(보고 내용)** ‘해적위험해역 통항보고’ 양식 및 ‘해적피해 예방대응지침’ 이행 점검표*를 각각 작성하여 이메일로 제출할 것

* 양식 : 해양안전종합정보시스템(www.gicoms.go.kr) 파업창에서 다운로드 가능

- ③ **(제출처)** 해양수산부 종합상황실 (이메일)

* 이메일 : hra@gicoms.go.kr (해적위험해역 통항보고 전용)

【해적위험해역 통행보고 작성 예시】

1. 선명:현대 0000(HYUNDAI 0000)
2. 선적항(국가명/항구명):대한민국/제주
3. 호출부호:0000
4. IMO No:9372000
5. MMSI No:441123000
6. 선박총톤수: 50000
7. 선종:LNG
//※ 선종 구분(지정코드 하나 만 영문 입력, 예시 : LNG, LPG, BKC, CMK, OIL, PCC, CON, CRS, CGS, ETC 중)
//LNG : LNG(LNG Carrier), LPG : LPG(LPG Carrier), BKC : 벌크선(Bulk Carrier),
//CMK : 케미칼선(Chemical Tanker), OIL : 유조선(Oil Tanker), PCC : 자동차운반선
//(Pure Car Carrier), CON : 컨테이너선(Container Ship),
//CRS : 여객선(Cruise Ship or Passanger Ship), CGS : 일반화물선(Cargo Ship),
//ETC : 기타선박(ect)
8. 선박구분(A,B,C,D):A
// A :국적선, B: BBCHP, C: BBC, D : 송출선
9. 선원대피처(Citadel) 설치여부(y/n):y
10. 선원대피처(Citadel) 전화:870-764-876-000
11. 선박위성전화번호:870-764-876-000
12. 선박팩스:870-773-110-000
13. 선박Email:0000@hmms.co.kr
14. 선사명:(주)현대000
15. 선사전화번호:051-461-0000
16. 선사 담당자 성명:홍길동
17. 선사 담당자 휴대폰:010-****-****
18. 선사 담당자 Email:현대 000(HYUNDAI 0000)
19. 선박 현재위치:인도양 항해중
20. 선박속력(knot):19

21. 총 승선원(명):28
22. 국적별 승선인원:한국20, 중국8명
23. 전출항지(국가명/항구명):KOREA/PYEONGTAEK
24. 차항지(국가명/항구명):YEMEN/BALHAF
25. 적재화물:LNG 1800CBM
26. 화물량(톤):1800
27. 견현(m):16
28. 해적위험해역 진입 ETA(UTC)(YYYY-MM-DD hh:nn):
2014-10-27 00:00
//28. 아덴만 IRTC 통항여부(y/n)은 32. 아덴만 IRTC통항방법(A, B, C중) 보다 우선합니다.
// “n” 일 경우 해적위험해역 단순 통과 선박을 말합니다.
29. 아덴만 IRTC 통항여부(y/n):y
30. 아덴만 IRTC 상봉점(A/B):A
31. 아덴만 IRTC ETA(UTC)(YYYY-MM-DD hh:nn): 2014-10-23 00:00
32. 아덴만 IRTC통항방법(A, B, C):B
//아덴만 IRTC통항방법(A, B, C 중 택일) ※ 취약선박은 반드시 해군호송 또는
//외국호송 참여 요함
//A: 해군호송 참여, B: 외국호송 참여(33. 외국호송참여시 국가명 입력 필수),
//C: 단독항해(32. 단독항해 시 사유 입력 필수)
33. 단독항해 시 사유:필요시 입력 합니다.(공란 유지)
34. 외국호송 참여 시 국가명:러시아
35. 보안요원 탑승여부(y/n):y
36. 보안요원 미탑승 시 사유:필요시 입력 합니다.(공란 유지)
37. 보안요원 무장여부(y/n):y
38. 보안요원 회사: s0000
39. 보안요원 승선인원(명):4명
40. 승선구간(국가/위치):UAE/Fujayrah
41. 하선구간(국가/위치):EGYPT/suez
42. 기타:필요시 입력 합니다.(공란 유지)

【해적피해 예방·대응 이행 점검표 작성양식】

◎ 해적위험해역 운항 결정시/진입 10일전

1. 최신 해적정보를 입수, 분석하였는가?
 GICOMS MSC-HOA IMB-PRC
2. 해양수산부 해적위험해역 통항지침 및 BMP4는 충분히 숙지하였는가?
3. 선박보안계획서(SSP)에 해적대응계획이 반영, 최신화 되었는가?
4. 선박과 선사에서 다음사항 등을 고려하여 각각 위험성 평가를 실시하였는가?
 선원 안전 선속 견현 해상상태 선박화물 선박설비결함
5. 4항에서 취약요인이 2이상인 경우, 보안요원 탑승계획은 수립하였는가?
6. 선원교육 및 비상대응훈련 계획은 수립하였는가?
7. 경계사각지역에 대한 추가 경계요원 배치 또는 침입방지설비 설치계획 등의 보안조치는 강구하였는가?
8. 선원대피처를 지정하여 필요 시설·비품 등을 규정대로 설치하였는가?
 출입문 내부잠금장치 공기구 등 개구 내부잠금장치
 양방향 초단파대 무선전화 휴대용 비상전등 및 소화기 응급의료구
 간이화장실 공기공급장치 위성통신설비
9. 선박장거리위추적장치(LRIT), 선박보안경보(SSAS) TEST는 실시하였는가?
10. 선박 주기관, 발전기 및 조타기 등 필수 장비의 상태는 양호한가?
11. 각국 해군의 아덴만 함정호송 일정 확인 및 호송 참여에 대해 고려하였는가?

◎ 해적위험해역 진입 3일전

1. 해양수산부에 통항보고 하였는가?
2. MSC-HOA에 통항선박 등록하였는가?
3. UKMTO에 최초 보고 하였는가?
4. 최신 해적공격 정보는 확인하였는가?
5. 취약선박인 경우 보안요원을 탑승시키고 아래 사항을 만족하는가?
 IMO MSC1.Circ.1405에 따라 보안요원 요건 등은 충족한가?

- 보안요원과 지휘통솔체계에 대한 협의는 하였는가?
- 보안요원에 대한 선박구조 숙지, 소화·퇴선 훈련 등은 실시하였는가?
- 보안요원의 무장여부는 확인 하였는가?(무장, 비무장)
- 6. 선원 및 승선원에 대한 통항계획 및 해적대응 비상훈련 교육은 실시하였는가? ...
 - 해적 접근, 공격, 승선, 침입 및 피랍 단계별 비상상황에 대한 개인별 임무는 부여 되어 있고 모두 숙지하고 있는가?
 - 비상상황별 알람을 숙지하고 있는가?
 - 선박자체 방어조치 또는 방어설비 연습은 충분한가?
 - 거주구역 및 각종 출입구 잠금 훈련은 충분한가?
- 7. 해적침입방지설비는 설치 완료하였는가?
- 8. 비상연락망을 정비, 게시하였는가?
 - 선사 해양수산부(종합상황실) 청해부대 UKMTO MSC-HOA

◎ 해적위험해역 진입 1일전

- 1. 비상출입구를 제외한 모든 출입 개구는 차단 또는 보호 조치하였는가?
 - 거주구역 계단·출입구·창문 화물구역 기관실 선수창고 조타실
 - 기타 취약 개소
- 2. 해적침입이 우려되는 상갑판 위치에 소화호스는 준비하였는가?
- 3. LRIT, SSAS 및 휴대용 위성통신설비 작동상태는 확인하였는가?
- 4. 해적공격 시 또는 피랍 시 비상통신을 위한 수단 및 은어체계는 숙지되었고, 회사보안책임자에게 통보되었는가?
 - 선교-선원대피처 간 비상통신수단(위키토키 등) 은닉 대피처 접근시 은어
- 5. 위험해역 통항 중 발전기, 조타장치 등 필수장비의 병렬운전 준비는 하였는가? ..
- 6. 도끼, 용접도구 등 해적이 승선하여 선내 또는 선원대피처 침입을 위해 사용할 만한 도구나 설비는 치워두거나 숨겨두었는가?
- 7. 외부에 있는 가스통, 인화성 액체 등 화재·폭발을 야기할 수 있는 물품은 안전한 장소로 이동시켰는가?

◎ 해적위험해역 진입시

- 1. 선박장거리위치추적장치(LRIT) 위치보고 주기를 변경(6시간→1시간)하였는가? ...
* 국적선은 해양수산부에서 원격 조정하므로 변경조치 불필요
- 2. ISPS CODE에 의한 보안 2등급 수준으로 보안조치를 강화하였는가?
- 3. 선박위치식별장치(AIS)는 작동 중지시켰는가?
* 해적공격 시에는 “ON”, 함정호송 참가 중인 경우에는 호송함정 요구에 따를 것
- 4. 해적대응 당직 및 경계요원은 추가 배치하였는가?

◎ 해적위험해역 통항 중

- 1. UKMTO에 매일 1회(GMT 08시 기준) 위치 통보하고 있는가?
- 2. 해적정보를 계속 수신하고 확인하고 있는가?
- 3. 최대속력(고속선의 경우 18노트 이상)으로 항해하고 있는가?
- 4. 항해등을 제외하고 야간 등화관제는 실시하고 있는가?
- 5. 당직자 이외에 가능한 한 외부 출입 및 노출은 금하고 있는가?
- 6. 휴대형 위성통신장치 및 양방향 극초단파 무선전화의 충전 및 작동상태는 양호한가?
- 7. 해적선 식별요령은 숙지하고 있는가?
- 8. VHF 무선전화로 선박 위치가 노출되지 않도록 최소한의 교신만 실시하고 있는가? ...
- 9. 소화펌프 및 소화호스는 즉시 작동 가능한 상태를 유지하고 있는가?

◎ 해적위험해역 통항 완료 후

- 1. UKMTO에 통항완료보고 하였는가?
- 2. 해적공격을 받았거나 해적 의심활동을 목격한 경우 해양수산부에 보고하였는가? ...
* 일시, 위치, 주요상황 및 특이사항

(6) 선원대피처 설치

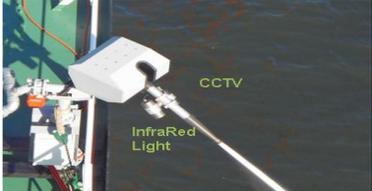
- ① (목적) 선박에 해적이 침입할 경우 선원들이 안전한 곳으로 대피할 수 있는 공간을 확보
- ② (내용) 해적출몰 다발지역을 위험해역으로 지정하고 동 해역을 운항하는 선박에 선원대피처를 설치토록 하며, 선원대피처의 성능요건·설치장소 및 설치 대상선박 등에 대한 기준 마련('13.6)
- * 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률(제17조)」이 개정·공포('12.12.18) 되었으며, '13.6.19 발효
- * 기존의 선박안전법 제26조 및 선박설비기준 제56조에 선원대피처를 설치토록 규정('11.2.24)하고 있으나 이를 보안에 관한 법령에 명확히 명시
- ③ 시설 및 설비 비치요건

항 목	시설 및 설비 비치요건
출입문	<ul style="list-style-type: none"> 철재문(두께 8mm 이상)과 추가 출입문(두께 5mm 이상) ⇒ 철판 두께의 합계는 13mm 이상
잠금장치	<ul style="list-style-type: none"> 외부에서 열수 없도록 철봉, 볼트 등의 내부 잠금장치 설치
통신장비	<ul style="list-style-type: none"> 양방향 초단파대 무선전화장치 1대(「선박구명설비기준」 제122조에 따라 비치된 것 활용 가능) 위성통신설비 1대 <ul style="list-style-type: none"> - 안테나, 비상배터리 포함
공기공급 장치	<ul style="list-style-type: none"> 선원대피처가 외부 공기 유입이 가능한 구조인 경우에는 제외
기타물품	<ul style="list-style-type: none"> 구난식량(정원 1인당 1만킬로줄), 음료수(정원 1인당 3리터), 응급 의약품(1식), 휴대용 비상전등(정원 1인당 1개), 비상탈출용호흡구, 간이화장실(1식), 휴대용 소화기(1개) 등

- ④ (효용성) '11년 해적과 대면한 선원(968명) 중 44%인 413명이 선원 대피처로 피신하여 연합해군에 의해 구조됨(국제상공회의소 국제해사국 통계, '12.6)
- * 한진토탈(파나마국적) 피습사고('11.4)시 선원(한국 14명, 인니 6명) 들은 선원대피처로 피신함으로써 해적 피랍 위기를 모면함

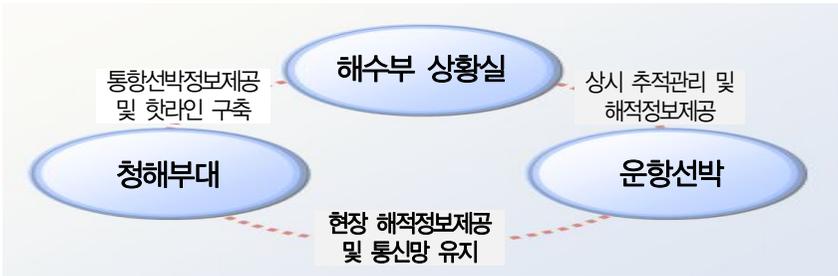
(7) 해적침입 방지설비 설치

* 본선에 적절한 장비를 해적위험해역 운항 중 상시 설치, 운영 할 것

<p>철조망(RAZOR WIRE)</p>	<p>소화호스 살수, 소화분말 살수</p>
	
<p>지향성 음파송신기(음향대포)</p>	<p>증기(HOT WATER) 분사</p>
	
<p>최근 개발된 물대포(WATER CANNON SYSTEM)</p>	
	
	

(8) 선박위치 추적·관리(VMS: Vessel Monitoring System)

- ① (개요) 해양수산부 종합상황실에서 해적위험해역 통항선박의 위치를 24시간 추적하며, 통항선박의 안전을 관리
- 해적정보 제공 및 항로이탈시 경고
 - 해적사고 발생 시 관계기관·청해부대에 전파 및 긴급 대응 등



② 위치추적 대상 및 추적방법

- 국적선박 및 국적취득조건부 나용선 ⇒ Inmarsat, LRIT 등 본선의 통신장비를 인공위성을 통해 위치를 추적
- 단순나용선 및 해외송출선박 ⇒ 해적위험해역 통항보고를 하는 경우
 - * 단순나용선은 우리 선사 운항선박으로서 우리 선원이 승선한 선박에 한하며, 선박 위치정보가 우리부 종합상황실에 전송되어야 함



2 ▶ 동남아시아 해역 운항지침



- ① 동남아 해역은 소말리아·서아프리카 해역과 함께 해적(무장강도 포함) 사고가 빈발하는 해적우범해역이므로, 해적피해 방지를 위해 특별한 주의를 기울일 것.
- ② 특히, 말라카해협, 인도네시아 연안, 필리핀 남부 등 해역에서 해적사고가 증가하고 있으니 야간 해적경계를 강화하고, 해적침입 방지설비 설치 등 자구책 마련에 힘쓸 것
- ③ 동남아 해역 통항시 국제해사기구(IMO)의 해적피해 예방·대응 요령을 준수하고, 특히 아래 단계별 조치사항을 이행할 것

【 해적우범해역 진입전 조치 】

1. 비상대응계획을 수립할 것
 - * 해적당직, SSAS 작동, 비상연락망, 거주구역 시건, 회피조선 등
2. 비상대응계획에 대한 선원 교육·훈련을 실시 할 것
3. 최신 해적정보/해적경고를 확인할 것(www.gicomsgo.kr)

【해적우범해역 통항 중 조치】

4. 비상연락망 24시간 유지 (⇒ 선사보안책임자, 해수부 종합상황실)
5. 거주구역의 모든 출입문을 잠글 것
6. 해적당직을 강화할 것(견시원 추가, 레이더 탐지 강화 등)
7. 탐조등(Search Light), 기적, 알람을 사용준비 상태로 유지할 것.

【해적공격 조우시 조치】

8. 선박보안경보장치(SSAS)를 작동 시킬 것
9. 탐조등, 기적, 알람, 소화호스 가동 등으로 경고할 것
10. 증속, 지그재그 운항 등 회피 조선을 할 것
11. 신고할 것(비상메시지 전송) → 선사, 해양수산부 종합상황실

- ④ 현금은 해적의 목표물이 되므로 과도한 현금은 보유하지 말 것
 동 해역 해적은 주로 도검류 또는 간혹 총기로 무장하고 있으나, 선박에 침투하기 이전에 조기 발견하여 대응할 경우 예방할 수 있음
 * 대응방법 : 탐조등, 경적 울림, 회피조선(ZigZag 운항, 증속 등) 등
- ⑤ 선미 쪽 침투가 많으므로 선미를 집중 감시하되, 위치를 노출하지 말 것
- ⑥ 해적은 소형 스피드 보트를 이용하고 있으므로, 레이더 탐지범위를 근거리로 조정하여 식별 감시할 것
- ⑦ 어선으로 위장한 해적선이 선박을 공격한 사례가 있는 만큼, 어선군단이 있는 곳은 피해서 항해할 것.
- ⑧ 선박이 장악된 경우, 선원과 선박의 안전이 최우선이므로 해적에 대항하지 말 것.

3 서아프리카 위험예비해역 통항지침

- ① 해적피해를 방지할 수 있도록 특별한 주의를 기울이고, 가능한 우리부가 지정한 서아프리카 위험예비해역을 우회하여 항행할 것
- ② 불가피하게 위험예비해역 통항시, 우리부 및 국제해사민간단체의 해적 대응요령(BMP4)을 준수하고, 아래 단계별 조치사항을 이행할 것

〈 서아프리카 위험예비해역 〉



* 면적 : 약 183만km²으로 한반도 면적(22만km²)의 약 8배

(200해리) 해역 좌표(세네갈 ↔ 앙골라 해역)

○ A지점 : 북위15도00분, 서경017도05분	○ E지점 : 남위00도24분, 동경003도07분
○ B지점 : 북위15도00분, 서경020도44분	○ F지점 : 남위10도22분, 동경009도08분
○ C지점 : 북위07도59분, 서경016도34분	○ G지점 : 남위14도53분, 동경008도25분
○ D지점 : 남위00도24분, 서경011도47분	○ H지점 : 남위14도53분, 동경012도06분

〈 서아프리카 위험예비해역 통항지침 〉

【 해적 위험예비해역 진입전 조치 】

1. 해양수산부 종합상황실에 통항보고(진입 3일전)
2. 해적 위험예비해역 진입 전 해적침입 방지설비 설치
3. 최신 해적정보/해적경고 확인(해수부 해양안전정보시스템)
4. 취약선박의 경우, 보안요원 탑승 또는 에스코트 선박 이용
5. 비상대응계획을 수립하고, 이에 대한 교육·훈련을 실시 할 것
6. 해안으로부터 200마일 이내에서 정박 및 입항 대기 금지

【 해적 위험해역 통항 중 조치 】

7. 비상연락 24시간 유지(해수부 종합상황실, 선사)
8. 최대속력(고속선의 경우 18노트 이상)으로 운항할 것
9. 선박위치발신장치(AIS) 작동을 중지(OFF) 할 것(해적공격시 'on')
10. 해양수산부 종합상황실과 위성통신 유지
11. 최신 해적정보 및 해적경고를 수시 확인할 것
12. 거주구역의 모든 출입문을 잠글 것.

【 해적 조우시 조치 】

13. 선박보안경보장치(GSAS)를 작동 시킬 것
14. 해양수산부 종합상황실 해적신고를 할 것
15. 선박위치발신장치(AIS)를 작동(ON) 시킬 것
16. 증속, 지그재그 운항 등 회피 조선
17. 선원대피처(Citadel)로 대피시 종합상황실(또는 선사)에 연락할 것
* 무장해적이 승선한 경우 전 선원은 선원대피처로 대피할 것

③ 나이지리아 기니만 연안(150마일까지)에서 무장해적에 의한 선원납치 사고가 집중되고 있는 만큼, 보안요원 승선조치, 에스코트 선박 활용 등 선박 보안조치를 강화하는 등 각별한 주의 항해 필요

III

IMO의 해적피해 예방·대응 요령(MSC Cir.1334) 2009.6

본 대응요령은 국제해사기구(IMO)의 '선박에 대한 해적활동 억제·방지를 위한 선사 및 선장·선원에 대한 지침서(MSC/Circ.623/Rev.3)'를 개정한 문서임

* 본 대응요령의 채택에 따라, MSC/Circ.623/Rev.3은 폐기함

1 개요

- (본 지침의 목적) 선박이 항해 중, 또는 정박 및 입출항 시 선사 및 선장·선원이 조치해야 할 해적 및 무장강도 피해 저감대책, 피해 발생 시 보고체계에 대한 지침을 제공하기 위함임
- 해적/무장강도 피해 예방대책 조치는 선사·선박의 책임임을 명심할 것
- 기국정부 등은 선사/선박의 예방대책을 자문 및 인식 증진을 할 수 있음
- 조치사항에 해적/무장강도에 억류되었던 선원의 복지 계획도 포함할 것
- 해적공격 발생지역 운항 전에 반드시 IMO, IMB PRC, ReCAAP, MSCHOA 및 기국 정보 등으로부터 해적정보를 확인 할 것

2 해적 및 해상강도의 목적

- 선박·선원 피랍 및 화물·현금·선용품·선원소지품 약탈 등
 - ▶ 접안 중에도 해상강도가 승선해서 화물을 탈취할 수 있으며, 컨테이너에 손을 댄 흔적이 있는 경우 해상강도가 이미 접근 시도했을 수도 있는 바 주의할 것
 - ▶ ISPS Code 보안대책 이행 및 출항 전 선박 전체를 구석구석 점검·단속할 것

3 해적 및 해상강도의 공격대상 선정

○ 금고의 현금

- 선장실 금고에 많은 현금이 있다는 속설로 해적의 주요 Target
 - ▶ 현금을 찾는 해적이 선원을 위협할 수 있는 바, 현금보유를 가능한 줄일 것. 환전이 어려운 국가는 유동적일 수 있도록 기국정부가 해당국과 협력 필요

○ 무선통신의 사용

- 해적은 선박과 육상간의 통화내용을 엿듣고 그들 목표를 선정함
 - ▶ 해적우범 지역에서는 화물·고가품에 대한 무선통신 대화는 신중히 할 것. 선원들 상륙시 항해계획, 화물명세에 대해 보안을 유지할 것.
- 선박이 고위험해역 운항 중 AIS 작동 중지(OFF) 할 경우, 해군세력이 동 선박의 추적 및 유사시 지원 가능성을 저해하므로 주의할 것.
 - ▶ 그러나 AIS 작동 ON·OFF 여부는 해적에 위치노출 우려 및 선박충돌 예방 등 선박의 안전운항을 고려하여 선장이 판단/결정할 것.
 - ▶ 특히, 타 선박도 해적에 위치노출을 꺼려 AIS를 작동 중지(OFF) 하고 있을 수 있음을 고려할 것. 또한, 해적공격 시는 반드시 작동을 즉시 재개(ON) 시킬 것

AIS 작동시 해적에 선박위치 노출이 우려되는 만큼, 한국선박의 경우 해적위험 해역 운항중 AIS 작동을 중지(OFF)하고, 해적 공격시는 이미 본선 위치가 노출된 만큼 구조세력(해군함정 등)이 본선의 위치를 추적 및 확인할 수 있도록 AIS를 작동(ON)시킬 것.

* 한국선박의 LRT를 통해서 우리부 종합상황실 및 청해부대에서 위치추적이 가능.

○ 선원수가 적은 선박

- 선원 수가 적은 선박 또한 해적·무장강도의 공격 대상 중의 하나임
 - ▶ 혼잡·제한 수역을 항해 시 해적당직으로 선원의 당직시간 연장이 발생하므로 선원·선박 보호를 위한 감시설비 등 적절한 장비의 탑재를 고려할 것.

4 대응방안

- 본 대응방안은 해적사고 동향, 국제 해운단체 및 해적보안 강화 장비 개발현황 등을 고려하여 작성하였으며, 준수 및 적용범위는 해적우범 해역 운항 선사 또는 선장이 적의 결정하여야함.

해적공격(실제 공격 및 공격시도 포함) 피습시, 인근 연안국, 아시아 지역의 경우는 ReCAAP ISC, 기국정부, IMB PRC 등에 보고할 것

① 해적/무장강도 발생 前 단계 - 선박 자체 해적피해방지 계획

- 해적우범해역의 항행이 예상될 경우, 자체적인 해적피해방지대책(해적 공격을 대비한 비상대응계획 포함)을 수립할 것
 - ISPS Code 및 ISM에 따른 선박보안 및 위험평가를 시행하고, 동 제도에 따른 비상대응절차 및 선박보안계획에 해적피해방지대책을 포함시킬 것
 - **선박보안 및 위험평가지 다음 사항을 고려할 것**
 - 가. 해적·해상강도의 특성을 포함한 항행 예정구역에서 직면할 수 있는 모든 종류의 위협
 - 나. 본선의 크기, 건현, 최고 속도, 화물종류
 - 다. 해적대응에 가용한 본선 선원의 수 및 해적대응 능력·훈련 사항
 - 라. 본선내 보안구역(대피구역) 설정 능력
 - 마. 본선의 해적 감시·탐지 장비 보유현황
 - **해적피해방지대책은 다음 사항을 포함할 것**
 - 가. 해적당직(감시) 강화, 탐조등 및 해적 감시·탐지장비 준비
 - 나. 본선 및 본선 제안구역에 대한 외부인(승객, 방문자 등) 접근 통제

다. 해적·해상강도 침입방지 장비 설치

- * 그물망, 철조망, 전기 울타리, 장거리 음파장비, 보안요원 등
- * 동 장비 설치시 승선원의 안전을 고려할 것

라. 선박의 보안상태 점검·관리

마. 해적공격 탐지 또는 진행시 선원의 대응요령

바. 해적공격 알림 경보절차

사. 해적공격(공격시도 포함) 보고방법

- ▶ 선박 자체의 해적피해 방지대책은 해적 습격시 일어날 수 있는 모든 위험을 숙지할 수 있도록 할 것. 특히, 해적이 습격을 시도할 때와 본선에 승선해 있을 때 선원의 공격적인 대응은 위험을 초래할 수 있음을 명시 할 것.
- ▶ 해적·해상강도 조기 탐지 및 대응이 최선의 대책이며, 일단 해적·해상강도가 승선하게 되면 위험이 가중됨을 명심할 것.

- 상기 해적피해 방지대책 외에 선교, 기관실, 조타실, 사관실 및 선원실로 통하는 모든 문은 폐쇄 또는 통제하고, 규칙적으로 점검·순찰할 것
- 해적들이 쉽게 침투할 수 없는 보안구역을 설정하고, 동 보안구역은 잠금 또는 통제장치를 준비할 것
- 선원의 육상 편의시설 방문, 육상 치료 등 상륙 필요성을 염두에 둘 것
- 해적에 대비한 상황별 대응전략이 가능한 선박여건과 맞도록 잘 계획되고 집행되는 것이 중요함. 해상 및 항구에서의 해적관련 책임자의 주요 범죄 대상 선박유형을 이해(교육이수 등) 할 수 있도록 할 것.

② 항로선정 및 도착 예정 시간 조정

- 해적우범해역 또는 병목해역 등의 항로는 가능한 피할 것. 항로는 본선의 유형, 건현, 최대속력, 화물의 종류, 함정호송 참가 등을 고려하여 선정할 것.
- 묘박중 해적빈도가 높은 항구의 경우 입항과 동시에 접안할 수 있도록 도착 예정시간을 조절하여 위험노출시간을 최소화 할 것

③ 선박보안계획(해적피해방지대책)의 이행

- 해적우범해역 진입 전, 선원들은 경보신호 및 절차 등과 같은 선내 해적 피해방지 대책 내용을 훈련하고 숙지할 것.
 - * 흥선선박의 경우 선원 간 의사소통 문제가 없도록 할 것
- 선박침입이 가능한 선상구역은 항만 내에, 정박 중 또는 위험수역 항행 중 폐쇄 또는 통제하고, 정기적으로 순찰할 것.
- 선박 내 모든 감시장비 또는 탐지장비의 사용법을 숙지할 수 있도록 선원에 대한 훈련을 실시할 것.
 - * 해적피해방지대책에 따라 선원이 경계를 늦추지 않고 잘 훈련되어 있다는 것을 해적들이 인식하면 범죄에 대한 근본적 의지를 차단하는데 기여함

④ 정박 중 또는 항만 내 주의

- 접안 또는 묘박 중 선박 방문자에 대한 제한, 기록, 통제하고, 가능하다면 사진촬영을 해둘 것.
 - * 방문자를 사진으로 촬영하면 선박접근 사전차단 및 사후 범죄자 확인에 기여함
- 해적은 범죄대상 선정 시 화물목록을 이용하므로 화물명세 및 위치에 관한 서류의 회람을 제한할 것
- 출항 전 철저한 선내수색(침입자가 있는지 여부 수색) 후, 선교, 기관실, 조타실 및 기타 취약구역 등 중요한 곳을 포함하여 모든 출입·접근 통로를 폐쇄 또는 통제하고 규칙적으로 점검할 것.
 - * 다만, 비상시 선박 또는 선원의 안전을 위해 이용할 출입문 또는 접근통로의 통제방법은 신중하게 고려할 것
- 접안 또는 정박중 해적경계를 위해 고용된 경비원들은 당직중 항만 당국과 통신이 가능할 것.

⑤ 경계와 불침번

- 경계 및 불침번을 매우 중요함. 경계 소홀로 많은 사례에서 해적·해상 강도가 이미 선교 또는 선장침실에 침입한 후 발견되기도 함
- 지속적인 불침번의 유지는 해적침입에 대한 조기경보(음향경고신호, 타 선박 및 연안당국에 대한 경보), 혐의선박에 대한 조명 점등, 회피 동작의 실행 또는 기타 대응절차 이행을 가능케 하며 본선이 해적선의 동태를 잘 파악하고 있음을 보여줌으로서 해적을 단념시킬 수도 있음
- 선교당직 및 경시를 강화하되, 대다수 해적이 선미부분을 통해 승선 침입함을 염두에 둘 것.
 - 선미 또는 레이더의 맹목구역을 보완하기 위한 경계원 추가, 야간용 쌍안경 보급, 레이더 탑재 등을 이행하되 반사성이 작은 쾌속정은 레이더 탐지가 어렵다는 것 등을 고려할 것
- 본선과 선속을 같이 유지하면서 병행 또는 뒤따라 항행하는 소형선박은 항상 의심하여야 하며, 첫 번째 선박에 주의가 집중될 때 두 번째 선박이 접근하려는 유인책일 수도 있으므로 혐의선박이 포착되면 효과적인 전방위 감시를 유지하는 것이 중요함
- 해적공격 시 선박보안경보장치(SSAS)를 작동시킬 것. 사전에 정상 작동 여부를 시험(Test Mode) 점검해 놓을 것.
- 해적우범해역 이용 빈도가 높은 선박은 야간 해적방어능력을 강화하기 위하여 야간 투시장치, 선미 맹목구역을 보완하기 위한 소형 레이더, CCTV, 적외선 탐지기 및 경보설비 등과 같은 좀 더 정교한 시각 감시 장비의 탑재를 고려할 것
- 가시 철조망 및 음향 장비 같은 非살상용 무기, 적외선 탐지 및 경고 장치 등의 해적침입 방지 설비의 설치를 고려할 것

⑥ 통신절차

- 우범해역 내 또는 해적 접근중일 때 통신책임자는 항상 당직에 임할 것
- 우범해역 진입 전에 육상(선사 등)과의 통신망 정상작동 시험 및 통신 방법과 통신빈도를 정하여 두고 우범해역 진입 후 이를 이행할 것
- 해적 공격시 정부에서 정한 기관 및 인근 보안세력·함정에 신고를 할 것.
- 해적·해상강도 신고는 진행 중인지 여부를 명확히 하여, 해적경고 및 구조대응이 신속히 이루어지도록 할 것.

* 공격이 진행 중일 경우, "piracy · armed robbery is in progress"라고 명기

- GMDSS 설비가 항해보조설비로부터 선박위치를 자동적으로 갱신하지 못할 경우는 해적우범해역 진입 전에 규칙적으로 적절한 통신설비에 직접 선위를 입력하는 것이 좋으며 선박소유자는 INMARSAT "C" 경보 프로그램을 초기화하는 것이 바람직(MSC/Circ.805)
- 해적우범해역 진입 시 선장이 보안상 판단으로 AIS 작동을 중지(OFF) 시켜 놓은 경우, 주기적으로 선사에 위치보고를 하여 위치보고가 없을 경우 이상 유무를 바로 알 수 있도록 할 것.

* 다만, 해적·해상강도 공격을 받을 경우 이미 본선 위치가 해적에 노출된 것이므로 이때는 구조세력(해군함정 등)이 본선의 위치를 추적 및 확인할 수 있도록 즉시 AIS를 작동(ON) 시킬 것

⑦ 통신 유지 및 응답

- 적절한 육상 또는 해군당국과 지속적인 통신을 유지할 것
- 모든 조난 및 안전주파수(VHF 채널 16 및 2,182kHz)를 계속 청취하면서 해당수역에서 방송되는 모든 해상안전정보에 주의를 기울일 것.

- Safety Net 서비스를 이용 방송은 보통 INMARSAT를 통한 집단호출 방식(Group Calling System) 사용이 예상되므로 선주는 해적우범해역에 있거나 접근할 때, 적절한 사양의 수신기를 지속적으로 이용할 수 있도록 조치할 것.

선박 소유자는 또한 전용 수신기의 비치, 즉 비상 방송을 놓치지 않기 위해 상용으로 사용되는 선박국과 연계되지 않는 별도 수신기의 비치를 고려할 것

- 해적·해상강도 발생 해역 관할 정부는 자국의 구조조정센터가 해적·해상강도 신고를 받았을 경우 적절한 보안세력(해군세력 등)에 전달될 수 있도록 조치할 것(MSC.1/Circ.1333)
- 해적습격의 움직임이 포착되면 선박은 인근 RCC(지역구조조정센터), 기국정부, ReCAAP ISC, IMB PRC 등에 연락할 것. 그 움직임이 항해에 직접적인 위협을 일으킬 수 있다고 판단되면 인근의 타 선박에 “모든 무선국(CQ)”에 “위험 메시지” 경고방송을 할 것.
- 선박안전이 위협받는 결정적인 증거가 있다고 판단되면 선장은 즉시 인근 구조조정센터 및 “모든 무선국”에 “긴급 메시지”를 VHF 채널 16, 2182kHz, 또는 기타 무선통신(INMARSAT 등)을 통해 방송을 할 것.
 - 모든 메시지는 긴급신호(PAN PAN) 분류방식에 따라 VHF 채널 70 및 2,187.5kHz에서 DSC call을 먼저 송신하고, 만일 긴급 신호가 발신 되었으나 실제 해적사고가 발생하지 않았을 경우 “모든 무선국”에 메시지 취소방송을 할 것
- 해적습격으로 선박 또는 선원이 위협을 받고 있으며, 즉각적인 도움을 필요로 하는 절박한 경우, 선장은 즉시 모든 무선설비를 이용하여 적절한 조난경고(MAYDAY, DSC 등) 메시지를 방송 할 것. 구조지연 최소화를 위해 선박은 RCC와 연계된 해안국을 이용할 것.

* 선박보안경보장치(SSAS)가 있는 선박은 기국에 SSAS 신호를 보내고, 해적사고 상세 보고서를 기국에 통보할 것

- 선박에서 은밀한 해적·테러경보를 발하여 구조조정본부가 수령통지 및 동 선박과 통신을 시도할 경우에 해적·테러범이 본선에 승선해 있거나 가청 범위 내에 있어 선박이 해적신고를 한 사실을 알게되면 선원의 생명을 위협에 빠트릴 수 있음.

⇒ 따라서 구조조정본부 등은 선박이 조난경보나 타 통신내용을 본의 아니게 해적들에게 알리지 않도록 주의를 요함

- 선장은 조난신호가 긴박한 위협이 있을 경우에만 사용해야 함을 명심할 것. 그다지 긴박하지 않은 위협에 대한 조난신호가 진짜 긴박한 위협에 처한 선박의 조난신호 통신을 방해하여 구조를 지연시키는 결과를 초래할 수도 있음

⑧ 표준 선박 메시지 양식

- 모든 해적·해상강도의 초기보고 및 사후보고시 표준 선박메시지 양식 (부속서 C)을 사용할 것

⑨ 등화

- 국제충돌방지규칙 규정에 따른 항법등화를 방해하지 않는 범위 내에서 최대한의 등화를 사용할 것.
 - 항해중에는 타 선박에서 본선이 묘박중인 것으로 오해하지 않도록 갑판등을 켜지 말 것.
 - 광폭등을 이용하여 선미부 경계를 하면서, 레이더 및 탐조등·신호등을 이용하여 의아선박을 탐색할 것.
 - 접안 또는 묘박중 선원은 해적의 포획 대상이 되지 않도록 갑판조명에 모습을 드러내지 말 것

- 해적위험에 있는 특정해역에서는 법적 등화를 제외하고는 소등한 채 항해할 것. 해적 접근 시 갑작스럽게 작업등을 켜면 해적이 발각됐음을 경고하고 눈부심을 주어 단념하게 하는 효과가 있음.

⑩ 보안구역

- 선내 해적피해방지대책에 따라, 선교, 기관실, 조타실, 선원실에 이르는 모든 출입문은 폐쇄하고 항상 통제하면서 규칙적으로 점검할 것.
 - 통제구역은 해적이 침투하기가 어렵다고 판단하도록 만들고 특별한 접근통제시스템의 설치도 고려할 것.
 - 선박보안 구역에 이르는 배수구, 창, 창문 등은 확실히 폐쇄하고 가능하면 방탄유리를 사용할 것. 채광창은 닫고 단단히 고정시킬 것.
 - 선교, 통신실, 기관실 및 선장실과 같은 중요장소와 바로 연결되는 보안구역 내 내부 출입문은 강화시키고 특별접근 통제시스템과 자동알람을 설치할 것
- 선박소유자는 선박보안구역의 주요접근장소, 중요구역에 연결되는 통로 및 선교를 감시하고 녹화하기 위한 폐쇄회로카메라(CCTV)의 설치를 고려할 것.
- 보안구역을 보호·순찰하는 추가 인력을 배치할 것
- 해상강도에게 선원이 체포되지 않도록 불가피 하게 외부업무에 종사하지 않는 모든 선원은 야간에 보안구역에 머물도록 조치할 것.
 - 부득이 야간외부업무에 종사하는 선원들은 선교와 계속해서 통신을 유지토록 할 것. 통신두절은 해적공격의 신호일 가능성이 높음.
 - 가능하다면 2명 이상이 함께 일하도록 하고, 불규칙적인 갑판 순찰 및 해적공격 대비 보안구역으로 되돌아가는 대체경로의 이용을 익혀둘 것

- 공격 시 보안구역으로 돌아갈 수 없을 것 같은 선원들은 일시적인 대피 장소를 미리 선정해 놓을 것
- 해적습격 시 선원이 집합하여 선교에 장소 및 인원을 보고할 수 있는 선원소집 장소를 선박 보안구역 안에 지정할 것

⑪ 경고신호

- 기적을 포함한 경고신호는 해적 접근 시 사용가능토록 준비해 둘 것. 경고신호와 표시는 해적의 의도를 약화시키는 대응책이 될 수 있음.
- 해적이 승선하려 하거나 승선하였음을 선원들에게 알려 보안구역으로 피신토록 할 수 있는 경고신호와 방송을 미리 정해놓을 것. 혼승선의 경우 외국인 선원의 모국어 방송도 준비해 둘 것
- 선원이 처음 본선에 승선·합류할 때, 이러한 경고신호, 해적공격 대응 및 피신절차에 익숙할 수 있도록 교육·훈련할 것. 선사는 소속선박들이 가급적 통일된 경고신호를 사용토록 하여 선원들이 익숙하게 할 것.

⑫ 화염신호의 사용

- 화염신호의 남용은 진짜 선박의 조난 및 긴급지원 필요시 사용 효과를 저해할 수 있으므로, 조난 화염신호는 해적침입으로 긴박한 위험이 판단될 때만 사용하고 타 선박에 대한 해적경고는 조난 화염신호보다는 무선통신을 이용할 것.

⑬ 회피조선 및 해적침입 방지 설비

- 선박의 적극적인 대응의 해적공격 단념 효과는 그간 사례로 입증됨
- 가능한 한 선박속력을 증가시키고 최대속력을 유지할 것

- 주변 항행환경이 안전하다면 대각도 변침 및 지그재그(Zigzag) 항법을 하거나, 선수를 바람이 불어오는 방향으로 유지하고 풍하(lee)를 없도록 하여 해적공격 선박이 본선에 접선 및 갈고리 등을 걸지 못하도록 할 것
 - * 회피 조선은 말라카 및 싱가포르 해협 등과 같이 항로 폭인 제한되거나 폭주하는 해역, 육지 근처 또는 흘수가 제약될 경우는 사용하지 말 것
- 그물망, 철조망, 전기 울타리 및 장거리 음향송신 장비의 사용은 해적 공격 차단 및 해적의 승선·침입을 지연시킬 수 있음
- 회피조선과 함께 소방호스도 사용할 것. 80lb/inch² 이상 수압의 분사는 해상강도를 단념, 퇴치시킬 수 있음. 소화호스 사용은 해적선박 침수 및 해적선박의 엔진·전기장비를 손상시키는 효과도 있음
 - 호스 담당자를 보호할 수 있는 호스 조정장치 설치하고, 아울러 많은 여분의 소방호스도 고정하여 사용 가능토록 준비해 두어 해적공격 탐지시 재빨리 일정압력 이상으로 사용 가능토록 할 것
- 회피조선 및 호스사용은 해적퇴치 또는 모든 선원이 보안구역 내 피난처로 이동할 수 있도록 승선을 저지하고자 하는데 있음
 - 계속되는 대각도 선박조종을 통하여 승선한 해적들이 그들의 보트로 안전하게 되돌아가기가 어렵다고 느끼게 하고 급히 하선하게 만들 수 있으나, 이러한 대응은 해적이 선원을 붙잡은 때에는 보복을 할 수 있으므로 선원에게 불리하다고 판단될 경우 이용하지 말 것

㉔ 총기무장

- **(선박의 총기 비치)** 연안국 항만 및 영해 진입 시 연안국 법에 따라야 하며, 또한 인화성 또는 위험화물 운송 선박에게는 위험을 초래할 수 있음을 염두에 둘 것
- **(선원의 총기사용)** 선원은 민간인이며 또한 총기사용은 특별한 훈련이 필요할 뿐만 아니라 선박에 또 다른 사고의 유발가능성이 있기 때문에 승선원과 선박의 보호방안으로 **선원의 총기사용은 권고하지 않음**
 - 선박의 총기 비치는 해적의 총기무장을 조장하고, 화기자체가 해적의 주요 목표물이 될 수 있음
 - 사법판례에서 선원의 총기로 해적을 죽이는 것이 자기방어로 인정된다 하더라도 뜻하지 않은 결과를 낳을 수 있으며, 선박의 총기소지는 연안국에 따라 불법이 될 수 있음을 염두에 둘 것
- **(민간 비무장 보안요원의 이용)** 선사가 판단하여야 할 사항이나, 본선에 대한 보안 자문 및 주위 경계 강화 방안의 하나로 고려할 수 있음
- **(무장 민간보안 요원의 이용)** 무장요원 승선이 허락될 경우, 선사는 이로 인해 선박 내 폭력성 등 위험성이 증가됨을 고려할 것.
 - 무장요원의 이용여부는 기국이 자국 선사 등과 협의하여 결정할 사항 이므로 선사는 무장보안요원 이용 계획 시 기국에 관련 정책을 확인할 것.
 - 무장요원의 이용은 기국과 연안국 및 항만국 법률에 합법적이어야 함
- **(정부가 승인한 군인 또는 법집행기관 요원의 이용)** 기국이 자국 선사 등과 협의하여 결정할 사항임
 - 이들의 이용에 관하여는 이해당사국(연안국, 항만국, 기국)간 이용절차에 대한 협의와 정의가 필요함
 - 선사는 이들을 이용하기 전에 기국에 이용절차를 확인할 것

5 해적·해상강도의 습격이 예상되는 단계

① 해적·해상강도 혐의 선박 탐지

- 해적의 조기발견은 해적에 대한 최우선의 방어책임
- 경계와 감시를 철저하여 해적·해상강도 선박을 조기에 발견할 것.
- 선원들은 선박보안계획(해적피해방지대책)에서 정한 각자 방어위치로 이동하여 회피조종, 호스 사용을 준비할 것.

② 해적·해상강도 습격이 확실한 때

- 해안국 보안세력과 연락이 되지 않은 경우, 통신유지 노력을 계속할 것
- 선원들은 준비태세에 만전을 기하고 지역규칙이 허용한다면 음향 및 발광신호를 조합하여 인근 선박에 습격이 예상됨을 알릴 것.
- 항행 여건이 허락하면 회피조선(Zigzag 조선 및 대각도 변침 등)을 계속하고 최고 속도를 유지할 것.

③ 해적·해상강도가 근접하였거나 접현(接舷)하였을 때

- 해적이 침입하는 구역에 소화호스 사용을 지속하고, 선원이 위험에 처하지 않을 수 있다면 해적이 본선에 걸은 갈고리·장대를 벗겨낼 것
- 해적이 총기공격을 한다고 하더라도 선원·선박의 안전 및 항행여건이 허락되는 한 선박의 속력을 낮추지 말 것
- 대각도 변침을 하여 해적모선·해적공격선박으로부터 멀어질 것

④ 해적·해상강도가 승선하기 시작할 때

- 이 단계는 아주 중요하며 해적의 승선을 피할 수 없다고 예상되면 모든 선원에게 안전한 위치(선원대피처)로 피하도록 하고, 선박보안경보시스템(SSAS)을 작동할 것

⑤ 해적·해상강도가 본선에 승선·침입하였을 때

- 해적의 조기탐지가 최선의 방어이며 실제 승선을 막는 것이 그 다음 방어책이나, 해적의 승선은 피할 수 없는 경우가 많은 것이 현실임
- 해적·해상강도는 대부분 공격이 용이한 취약선박을 대상으로 하나, 항상 시간에 쫓기기 때문에(특히 선박이 해적공격 알람·경고를 한 경우에) 더욱 폭력적이고 위협적이게 됨.
- 해적들이 승선하였을 때 선장 및 선원의 행동 목표는
 - 가. 선내 선원의 안전이 최우선이라는 것
 - 나. 선원이 계속해서 선박조종을 유지하는 것
 - 다. 해적들이 가능한 조기에 하선하도록 하는 것
- 해적의 승선·침입 이후 선장과 선원은 선교 또는 기관실 등을 해적이 장악 하였는지 또는 해적이 선원을 잡아 인질로 사용하고 있는지 등을 고려하여 대응할 것
 - 그러나, 선원이 모두 보안구역으로 안전하게 피신하였더라도 해적들이 외부에서 방화, 폭탄사용 등으로 위협할 수 있음을 유념할 것
 - * 특히, 유조선 및 화학제품운반선은 주의할 것
- 모든 선원이 보안구역에 안전하게 대피할 수 있고, 해적들이 보안구역에 접근할 수 없거나 위해행위(방화, 폭탄 사용)를 하지 않을 것이라고 확신하는 경우에는 해적들이 본선에서 퇴선하도록 회피조선을 할 것

- 선원의 해적 대응·퇴치는 위협이 없을 때에 가능함.
 - 이 경우, 해적이 선박의 어디에 있는지, 총기·흉기를 소지하고 있지 않은지, 그들보다 수적으로 우세한 지의 여부를 파악할 것.
 - 소화호스 등을 이용하여 해적을 사로잡기 보다는 도주할 수 있도록 유도할 것. 개별적으로 해적을 뒤쫓지 말 것. 함께 움직이고 선교와 통신을 유지할 것. 보안구역으로의 퇴로가 위협받게 되면 후퇴할 것.
- 선원이 해적을 붙잡은 경우 잘 감금·감시하고, 빠른 기회에 해안국 보안세력에게 이송 조치 및 모든 증거물을 건네줄 것.

⑥ 해적·해상강도가 선박을 통제하고, 선원을 감금하였을 때

- 선장·당직사관은 안정을 유지하고 본선의 안전운항을 위해 선원이 계속 선박운항을 할 수 있도록 하는 것과 붙잡힌 선원의 무사귀환 및 해적의 조기 퇴선 등에 대하여 해적과의 협상을 모색할 것
 - 안전하고 가능하다면 CCTV를 계속 작동시킬 것
 - 모든 선원이 감금된 경우, 빠른 탈출을 위해 선원이 억류된 지역에 비밀 장비를 투입하는 것도 고려할 것
 - 선박이 피랍된 경우, 동 문제 해결은 오랜 시간을 요하고 모든 관계자들을 압박하게 되므로 선사는 선원을 효과적으로 무사귀환 시킬 수 있도록 전문가 자문·지원을 구할 것
- ⑦ (해적·해상강도가 물품·현금을 훔쳐갈 때) 이 단계에서는 해적·해상강도가 원하는 것을 다 가졌고 숨겨진 것은 아무 것도 없다고 확신시켜 그들을 빨리 퇴선토록 하는 게 중요함

⑧ 해적·해상강도가 하선하기 시작할 때

- 선원들이 안전한 위치에 있다면 해적들이 떠날 때까지 그대로 있는 것이 현명함

⑨ 사고 후의 조치 및 보고

- 사고 직후 사고보고서를 가까운 구조조정센터, 항만당국 또는 인근 연안국에 보고할 것. 선박명세, 위치, 부상자 또는 선박의 피해에 관한 정보 및 해적의 인상착의, 도주방향, 해적보트의 외관, 선원이 해적을 체포한 경우 동 사실 등을 포함할 것
- 해적피습으로 선원이 사망, 부상된 경우 기국에 긴급 보고하고, 조사기관의 요청시 협조 및 요청자료를 제공할 것
- CCTV 및 사고기록을 잘 보관하고, 피해 장소 증거가 훼손되지 않도록 보안을 유지할 것. 선원들은 해적의 인상착의를 포함한 해적 사고 경위 보고서를 작성할 것. 약탈된 모든 장비의 목록을 작성할 것.
- 법집행기관 담당자가 선원의 진술 및 기타 조사를 위해 적절한 승선 요청이 있는 경우 이에 응하고, CCTV 녹화물, 사진 등의 복사물도 가능하면 제출할 것.
- 해적사고 발생시 신속한 해적 체포를 위해 인근 구조조정센터, 항만국, 연안국 등에 신속히 보고할 것.
- 연안국에 제출한 보고서는 가능한 빨리 기국정부에도 보고할 것
- 모든 추가조치사항 또는 애로사항을 포함한 최종보고서는 기국정부에 보고할 것. 동 보고서는 기국정부가 사고가 발생한 연안국에 외교적 접촉을 하는데 사용되며, 국제해사기구에 제출하는 보고서의 근거가 됨
- 해적사고가 미수에 그치더라도 상기와 같은 신고를 할 것.

⑩ 해적·해상강도 위험수역을 벗어날 때

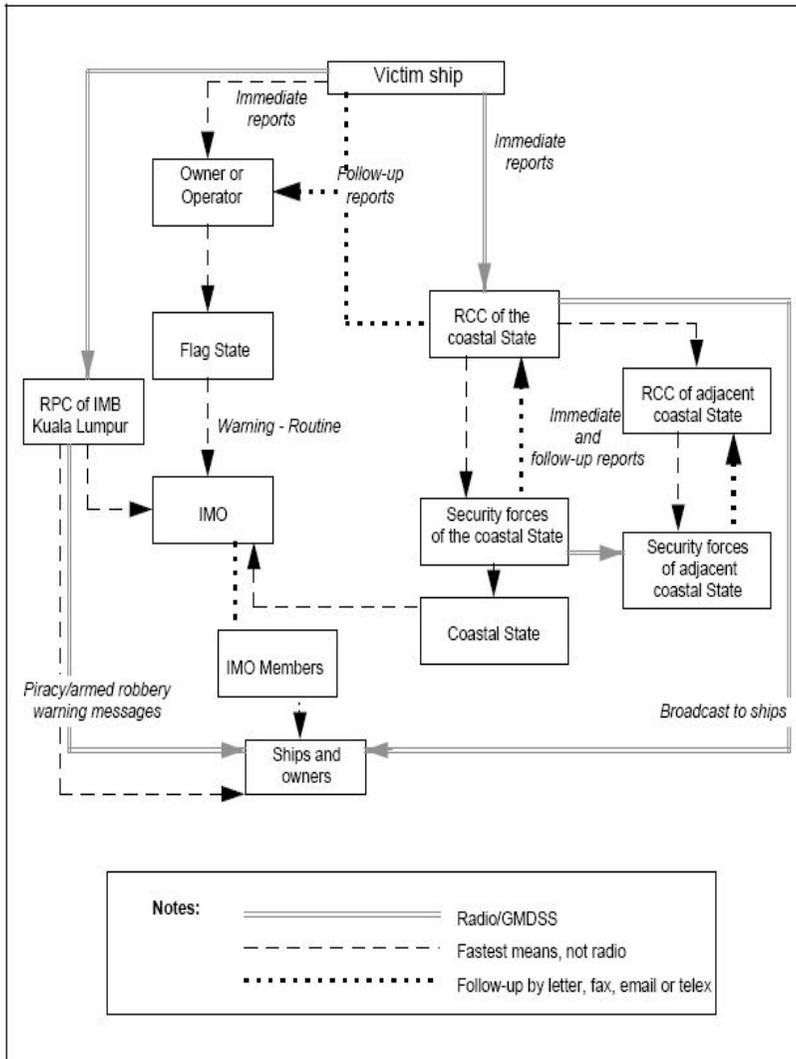
- 해적·해상강도 위험수역을 벗어날 때, 선장은 안전상 개방이 필요한 구역은 폐쇄를 풀고, 호스를 해제하고 정상적인 경계·등화 체제로 전환여부를 확인할 것.
- 그러나, 위험수역 밖(인접수역)에서도 해적의 공격 우려가 있다고 판단되면 본선의 선박보안계획(해적피해방지대책)에 따른 대책들을 계속 유지할 것

⑪ 해적사고 사후 조치

- 해적사고 이후 즉시 선장, 선박보안책임자(SSO) 및 회사보안책임자(CSO)간 해적사고에 대한 분석·평가를 통해 본선의 선박보안계획(해적피해 방지대책) 개선방안을 검토할 것
 - 검토는 사고 기억이 생생하고 해당 선원들이 모두 참가할 수 있도록 사고 직후 실시할 것
- 해적공격을 받거나 피랍되었던 선원들은 정신적 충격을 받을 수 있으므로 선사는 이들에 대한 보호대책을 전문가 자문을 통해 강구할 것
 - (1단계) 해적공격 또는 피랍 석방 이후 즉시 선장은 피해 선원들에게 사고경위를 설명하여 선원들이 좋지 않은 경험·기억과 싸울 수 있도록 할 것
 - (2단계) 선원들이 자신들의 해적 피격 또는 피랍의 경험과 기억을 이겨낼 수 있도록 전문가를 통한 자문·치료를 할 것

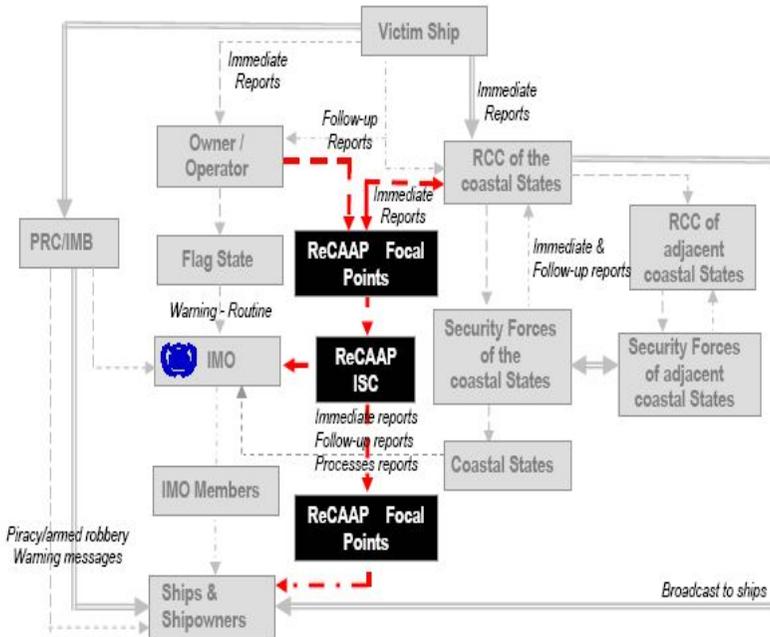
붙임 1. 해적·해상강도 대응·보고 체계

Flow diagram for attacks in coastal waters



붙임 2. 아시아 해역내 해적·해상강도 대응·보고 체계

Flow Diagram for Reporting Incidents in Asia



Legend:

Radio/GMDSS	:	—————
Fastest means	:	-----
Follow-up comms	:

Notes:

1. In the Asian region, the RCCs of some ReCAAP Contracting Parties are also their ReCAAP Focal Points (FPs). These Focal Points also disseminate incident information internally to their respective RCCs, maritime authorities and law enforcement agencies as appropriate.
2. Coastal States (in the context of this addendum) refer only to those who are Contracting Parties to the ReCAAP.
3. The incident reporting process in Asia does not change other reporting processes for incidents already in practice.

붙임 3. 해적/해상강도 공격단계 보고(구분) 명세

구분	공격단계(영문)	공격단계(국문)
A	Approaching a piracy/armed robbery threat area (1 hour prior to entering)	해적우범해역 접근 중 (1시간 전)
B	Entering a piracy/armed robbery threat area	해적우범해역 진입 중
C	Inside a piracy/armed robbery threat area, but no suspect piracy/armed robbery vessel detected	해적우범해역 안에 있으나, 의심선박은 발견되지 않음
D	Inside a piracy/armed robbery threat area : suspect piracy/armed robbery vessel detected	해적우범해역 안에 있으며, 의심선박이 포착됨
E	Certainty that piracy/armed robbery will be attempted	해적공격이 진행될 것 같음
F	Pirate/armed robbery vessel in proximity to, or in contact with, own ship	해적선박이 근처에 있음
G	Pirates/armed robbers start attempts to enter ship	해적이 본선 승선·침입 공격하고 있음
H	Pirates/armed robbers have succeeded in entering ship	해적이 본선에 승선·침입하였음
I	Pirates/armed robbers have one or more of the ship's personnel in their control/custody	해적이 본선 선원(0명)을 인질로 잡았음
J	The pirates/armed robbers have gained access to the bridge or the master's office	해적이 선교/선장방에 들어 왔음
K	The pirates/armed robbers have stolen property/money, etc.	해적이 선용품/현금을 훔쳤음
L	The pirates/armed robbers start to disembark	해적이 퇴선하기 시작하였음
M	The pirates/armed robbers have disembarked	해적이 모두 퇴선하였음
N	The pirate/armed robbery vessel is no longer in contact with the ship	해적선박이 더 이상 보이지 않음
O	Own ship leaves the piracy/armed robbery threat area	해적우범해역을 벗어났음

붙임 4. 인질로 잡힌 경우 생존방법

본 권고서는 UN지침 및 과거 피랍·인질 선원들의 생존경험을 바탕으로 작성되었으며, 선원의 피해 최소화 및 대처능력 향상을 위해 마련됨

- 인질범에게 저항하는 것은 부상 우려가 있으므로 신중히 판단할 것
- 인질로 잡힌 후 15~45분 사이가 가장 위험하므로 인질범 요구에 절대 순응하고, 생존이 최고 목표임을 명심할 것. 대화·협상은 이후에 할 것
 - * 이 상황에서 인질범은 심리적으로 불안정한 상태로 통제력을 잃고 폭력적임
- 인질이 된 직후에는 침착하고 안정을 찾을 수 있도록 노력할 것
 - * 이 상황에서 사람은 당연히 부상과 죽음에 대한 공포 등 불안감을 느끼거나, 굴욕적인 역류 기간이 장기화 되면 우울증과 무력감을 느끼게 됨을 인식하고 최대한 심리적 안정을 찾고 생존할 수 있도록 노력할 것
- 말대꾸 등 영웅적인 행동을 삼가할 것. 과거 수동적인 사람보다 적극적으로 대응했던 사람의 유형이 더 많은 위험을 겪었음
- 가능한 범위 내에서 인질범의 생각, 복장, 조직구조 등을 파악할 것
 - * 구출 이후 인질범 퇴치 등 정부의 조치에 도움이 됨
- 인질범에게 적대적이지 말고, 협력적이고 순응할 것
 - * 논란을 하지 말고 인질범들의 질문에만 간단히 답변할 것. 불필요한 언급을 하지할 것. 공포·적대감을 보이는 행동·말을 삼가고 자연스럽게 행동할 것
- 낮과 밤을 알 수 없게 시계를 압수할 수도 있으나, 평정심을 유지할 것
- 독서 등 주변상황에 무관심한 것처럼 행동하여 인질범 요구를 피할 것
- 즐거웠던 장면·기억, 유머, 기도를 하며 냉정을 유지할 것
- 의약품, 도서, 잡지 등 필요한 것은 요구할 것(대체로 목살하지는 않음)
- 인질범과 가족 등과 같은 상호간의 관심분야를 발견하도록 할 것
 - * 인질범의 언어가 가능하며, 동 언어를 사용할 것(소통 및 관계 개선에 도움)

- 인질이 된 경우 스스로 인질범에게 긍정적으로 되거나, 인질범이 적대시 하는 외부환경에 같이 부정적인 태도를 갖는 경우도 있음을 염두에 둘 것
- 인질범이 ‘인질 또는 인질이 속한 조직이 비도덕적인 행위를 했다’ 라고 하는 문서에 서명을 요구할 수 있음. 서명은 개인이 상황에 따라 판단할 것
 - * 모국어로 변경하여 제시해 줄 것을 인질범에게 요구하여, 스스로 정신을 다잡고 인질범에게 오히려 존경을 받은 사례가 있음
- 매일 운동으로 체력을 관리하여 마음과 정신을 강하게 할 것. 가능하면 정돈되고 청결한 생활을 할 수 있도록 노력할 것
- 인질이 된 경우 유연한 행동이 어렵고 식욕·체중이 감소하게 될 수 있음. 물을 마시고 배가 고프지 않더라도 식사를 할 것
- 인질범을 협박 또는 대항하는 행위를 하지 말 것. 인질범이 신원을 감추고자 한다면 신원을 알고 있어도 모른 척 할 것
- 당신을 해쳐서는 안된다는 설득력 있는 이유를 찾아 낼 수 있도록 노력할 것
 - 정부가 당신의 소재와 상태를 알고 있음을 설득할 것
 - 당신을 석방하면 얻을 수 있는 이점과 협상방법을 제시할 것
 - 인질범이 당신에 대해 동정심·자비심 및 존경심을 갖도록 할 것(절대 애원하거나 우는 모습은 보이지 말 것)
- 인질범과 정부사이의 연락자가 될 경우 메시지를 정확히 전달할 것
- 탈출은 성공이 확실한 경우에만 시도할 것(실패 시 보복 우려)
- 기회가 되면 신원은 중립적이며 정치적 연관이 없음을 강조할 것
- 군에 의한 구출작전이 시행될 때는 신속하게 바닥에 엎드릴 것
 - 손은 머리를 보호할 것. 적절한 기회에 신분을 밝힐 것
- 대부분 석방 직후(또는 상당 시간 흐른 뒤에) 극심한 고통을 겪게 되므로 정신적 스트레스에 대한 상담·치료를 요구할 것

3-1. Position of incident : Latitude Longitude

3-2. Name of the incident area :

4. Details of incident

- While sailing, at anchor or at berth ?
- Method of attack
- Description/number of suspect craft
- Number and brief description of pirate/robbers
- What kind of weapons did the pirates/robbers carry ?
- Any other information (e.g. language spoken)
- Injuries to crew and passengers
- Damage to ship (Which part of the ship was attacked ?)
- Brief details of stolen property/cargo
- Action taken by the master and crew
- Was incident reported to the coastal authority and to whom ?
- Action taken by the Coastal State

5. Last observed movements of pirate/suspect craft, e.g:

- Date/Time/Course/Position/Speed

6. Assistance required

7. Preferred communication with reporting ship, e.g:

- Appropriate Coast Radio Station
- HF/MF/VHF
- INMARSAT IDs(plus ocean region code)
- MMSI

8. Date/Time of Report(UTC)

붙임 6. 안전점검 사항

구 분		점검 내용
1	본선/화물 감시/당직	○ 선박 및 화물의 안전관리에 만전을 기할 것 ○ 모든 의심사항에 대하여 당진사관에게 보고할 것
2	본선/선외 조명	○ 갑판 및 선박 외측에 밝은 조명을 유지할 것. * 국제충돌예방규칙 등화를 저해하지 않도록 주의할 것.
3	통신망 확보	○ VHF CH.16번 청수, 연안국/선사/기국 등 육상 측과의 통신망을 유지하고, 유사시 비상연락이 가능토록 할 것
4	화물/거주구역 출입 통제	○ 거주구역 및 선장 침실의 출입문 통제(시간)를 유지할 것 * 선장 침실은 현금/마스터키 보관 등으로 해적공격의 타겟이 됨 ○ 화물도난은 B/L 등 화물정보 보유자에 의한 경우가 많음. 화물 정보 외부 유출을 방지하고, 화물 접근로를 분리/통제 및 견시자 배치를 통해 관리할 것.
5	창문 시건	○ 창문은 항상(특히 부재시) 시건 장치를 할 것 ○ 갱웨이 출입을 통제(견시 배치) 할 것
6	귀중품 보관	○ 사용하지 않는 고가품은 항상 은닉 보관할 것
7	갱웨이 격납	○ 사용하지 않을 경우 격납하여 관리하여 출입을 통제할 것
8	해적·해상강도 공격/습격시	○ 알람/경적 울리는 것을 망설이지 말 것. ○ 승선/침입 쪽에 조명을 비쳐 승선/침입자 눈을 부시도록 할 것 ○ VHF Ch.16 조난방송, 사이렌, 로켓탄 등으로 조기 알람/경보를 통해 외부의 지원을 요청할 것 ○ 소화호스 물분사 등 대응할 것 ○ 영웅적인 행동을 삼갈 것
9	외부고용 견시자 감시/감독	○ 견시자는 모든 출입자를 통제하도록 할 것 ○ 후임자 인계 전까지 자리(현문사다리 등)에서 떠나지 않도록 할 것
10	사고 신고	○ 사고 인지 즉시 지정된 보안기관에 신고할 것 * 향후 유사 범죄 예방 및 선원·선박의 안전 증진을 위해 중요

IV 국제해사민간단체의 소말리아 해적피해 예방·대응 요령

본 BMP 제4판은 26개 해사 관련 국제민간단체 및 해적퇴치 협력 군기관이 공동 작성·채택한 소말리아 고위험해역(High Risk Area) 통항 지침임. **단, 우리 정부의 지침과 상이한 부분은 우리 정부 지침대로 수정하였음(밑줄 표시)**

〈 목 차 〉

Section 1. BMP4 소개	67
Section 2. 소말리아 해적활동	68
Section 3. 위협평가	70
Section 4. 전형적인 해적공격	72
Section 5. BMP 이행 보고절차	74
Section 6. 선사의 통항계획 수립	75
Section 7. 선장의 통항계획 수립	77
Section 8. 선박자율방어조치	80
Section 9. 해적 공격 시	91
Section 10. 해적이 선박을 장악한 경우	93
Section 11. 군작전 시	94
Section 12. 사후 사고보고	95
Section 13. BMP 갱신	96

〈 참고자료 〉

부속서 A. 긴급대응연락처	97
부속서 B. UKMTO 선박위치 보고 양식	98
부속서 C. 해적의 정의	100
부속서 D. 해적사고 사후보고 양식	102
부속서 E. MSCHOA 선박통항등록 양식	104
부속서 F. 요트 등 레저 선박에 대한 추가 지침	107
부속서 G. BMP 제4판 개발 지원 국제기구 및 단체	108

[BMP4의 '3대 원칙']

① MSCHOA에 통항선박 등록

선박통항 등록양식을 작성하여, 고위험해역 진입 전에 MSCHOA에 제출할 것. 선박 또는 선사가 팩스나 이메일을 이용하여 직접 제출할 것.

* 보고양식 : 부속서 F 참조

※ 아덴만 통항, 함정호송 여부와 관계없이 고위험해역 통항시 필히 시행할 것

② UKMTO에 선박의 통항보고

선박은 UKMTO에 최초 통항보고 및 일일 위치보고를 하여야 함. 최초 통항보고는 UKMTO 고위험해역(High Risk Area) 진입 시에 하고, 일일 위치보고는 고위험해역 운항 중 매일 오전 08:00 GMT에 보고함.

* 고위험해역 : 남위 5°~ 동경 65°까지 내측 해역(오만만 : 북위 22°까지, 홍해 : 북위 15°까지)

* 보고양식 : 부속서 B 참조

☞ UKMTO는 고위험해역 내에서 상선과 해군세력 간 연계 역할을 수행

③ BMP 권고사항의 이행

BMP4가 권고하는 선박자율방어조치는 가장 기본적인 사항임. 선박특성으로 인해 일부 권고사항을 적용하기 곤란한 경우, 이에 상응하는 타 대체수단을 강구할 것. 해적피해 가능성을 더욱 낮추기 위해서는 본 BMP 권고사항 외에 추가적인 대책(장비, 인력)을 보강하여 시행할 것.

※ 피랍예방의 근본적 대책은 해적이 본선에 승선하지 못하도록 하는 것임

[해적피해 예방·대응요령 요약]

<p>(1) 통항보고 철저</p>	<p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ MSCHOA에 통항등록 철저 ○ UKMTO에 통항보고 철저 ○ 아덴만은 IRTC를 따라 항해하되, 반드시 함정 호송(개별호송, 불가시 그룹통항)에 참가할 것 ○ 위험해역 통항중 AIS 작동을 정지(OFF)할 것
<p>(2) 해적조우 예방</p>	<p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 통항전·통항중 해적정보를 상시 확인할 것 * 확인처 : MSCHOA, GICOMS, 청해부대, IMB PRC 등
<p>(3) 의심선박 조기탐지</p>	<p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 해적당직 강화로 의심선박을 조기에 발견하고, 회피동작 및 비상시 대비태세를 갖출 것 * 견시인원 증가, 육안·CCTV·레이더 탐지 철저 등
<p>(4) 선박자율방어조치 강화</p>	<p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 해적침입방지설비 설치 * 가시철조망, 살수장치, 물대포 ○ 선교(Bridge) 인원 보호장비(방탄조끼·헬멧)
<p>(5) 해적 승선방해 조치</p>	<p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 최고 속력으로 증속 운행 ○ 대각도 변침 ○ 지그재그 운항으로 인위적 횡파 형성 등으로 Skiff의 접근을 방해
<p>(6) 해적에 잡히지 말 것</p>	<p>⇒</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 비상대응요령 및 선원대피처(Citadel) 설치·운영절차를 사전에 숙지·훈련할 것 ○ 거주구역·선교 등 접근로를 차단할 것 * 철조망 등 장애물 설치, 필요시 계단 철거 ○ 거주구역 출입구 시건장치 철저 및 시건장치 파괴에 사용 가능한 공구·장비는 은닉하여 보관하고 시건장치를 할 것

Section 1. BMP4 소개

1.1 (BMP의 목적) 그간 아덴만 해군 함정활동에서 축적된 경험을 바탕으로 작성되었으며, 고위험해역 운항 선박의 해적공격 회피, 퇴치 및 피랍 지연을 지원함을 목적으로 함. BMP의 이행이 선박의 해적피해 방지에 크게 도움이 되는 것은 그간 많은 사례에서 입증되고 있음.

* 해적의 선박피랍은 선박이 BMP에 따른 긴급대응계획을 수립 시행(선원 교육, 훈련) 할 경우, 대부분이 퇴치되고 있음.

1.2 (BMP 미이행의 결과) 참혹한 결과를 초래할 것임. 그간 피랍된 선원에 대한 해적의 폭력·학대 사례가 많으며, 피랍기간이 평균 7개월 이상으로 장기화되고 있음. 피랍에 대해 “납치된 선박”보다는 “해적질 당한 선박”으로 표현되는 바 BMP 이행의 중요성을 단적으로 보여주고 있음

1.3 (해적의 정의) BMP의 목적상 ‘해적’이라 함은 발생장소와 상관없이 선원, 화물 및 선박에 대한 모든 종류의 폭력행위와 무장강도 및 선박에 침입 또는 장악을 시도하는 모든 행위를 의미함. 소말리아 해적의 경우 지금까지 선박, 화물 및 선원의 납치를 목적으로 하며, 피랍 이후 석방금 지불 시까지 선박, 화물 및 선원을 억류하고 있음.

1.4 본 BMP의 이해증진을 위해 MSCHA 웹사이트(www.MSCHOA.org) 및 NATO Shipping Centre(www.shipping.NATO.int)에서 제공하는 BMP 관련 최신화된 정보 및 추가적인 자료를 참고할 것(해적공격 및 해적 경고정보 포함).

1.5 본 BMP 제4판은 제3판(2010. 6) 내용을 업데이트 한 것이며, 국제해사기구(IMO)의 MSC Circular 623 문서를 보충하는 문서임

본 BMP의 어느 권고사항도 선박, 선원 및 화물 보호를 위해
선장에게 주어진 권한을 저해하지 아니함

Section 2. 소말리아 해적활동

2.1 아덴만에 파견된 해군함정의 활동이 IRTC에 집중됨에 따라, 동 해역의 해적활동은 감소된 반면, 이를 피해 아덴만 밖의 아라비아해 등으로 해적의 공격범위가 확대됨.

그러나, 아덴만에서의 해적활동은 지속되고 있으며 여전히 위협적임을 명심할 것.

2.2 소말리아 해적활동 범위가 아덴만, 아라비아해 및 북인도양 전역으로 확대되었으며, 이는 최근 해적들이 납치한 선박(상선, 어선, Dhow)을 모선으로 이용함으로써 공격용 선박(skiffs) 및 무기류를 원양까지 운반할 수 있기 때문임.

2.3 해적활동

- 해양기상 및 해군함정의 활동에 따라 다양한 지역에서 발생함
- 남서몬순 기간에는 다소 감소하나, 몬순 이후 다시 증가함
- 북동몬순은 남서몬순에 비해 해적활동에 영향을 주지 않음
- 고위험해역 중 한 지역에서 해적활동이 감소하면, 상대적으로 다른 지역에서 해적활동이 증가함
 - * 최근 남서몬순 기간 중에 인도양 보다, 케냐와 탄자니아 연안, 홍해입구, 오만 동안의 아라비아해역 등에서 해적활동이 증가한 사례가 있음

2.4 고위험해역(High Risk Area, 우리나라 해적위험해역과 동일)

- 해적활동 및 해적공격이 발생하는 곳을 의미함.
 - * 고위험해역 : 남위 5°~ 동경 65°까지 내측 해역(오만만 : 북위 22° 까지)
홍해 : 북위 15°까지
- 해적공격은 모든 고위험해역 끝단까지 발생하고 있음. 특히, 고위험해역 남쪽의 경우 현재 모잠비크 운하(Channel)까지 해적공격 범위가 확대되고 있어 고위험해역 남쪽 끝단에서도 해적피해 예방·대응 요령의 이행을 강화해야 할 것임.

2.5 고위험해역 통항 계획 수립 시 최신 해적정보를 확인할 것

- 아울러 선박은 항행경보(NAV. WARNINGS) 또는 해군에 의해 긴급 정보를 입수할 경우, 해적과 조우하지 않게 항로 변경을 용이하게 할 수 있도록 통항계획을 수립할 것
- 통항계획 수립시 MSCHOA, NATO Shipping Centre 및 UKMTO로부터 최신 해적정보를 확인할 것(연락처 : 부속서 A 참조)

2.6 고위험해역 통항 내내 BMP를 계속 이행할 것

[고위험해역(HRA)]



Section 3. 위험평가

3.1 고위험해역(High Risk Area) 진입하기 전에 선사 및 선장은 MSCHOA, NATO Shipping Centre, UKMTO, MARLO 등(연락처 : 부속서 A 참조)에서 제공하는 최신 정보에 근거하여 해적공격의 현황 및 가능성에 대한 평가 등 철저하게 위험평가를 수행할 것.

- 위험평가를 통해 해적피해 예방, 해적위험 저감 및 유사시 대응 등을 위해 필요한 조치사항을 식별할 것.
- 위험평가는 포괄적으로 하지 말고, 본선 자체 및 예정항로에 대해 구체적으로 평가할 것. 위험평가 시 다음 사항들을 고려할 것.

3.2 선원 안전

- 최우선 고려사항은 선원의 안전임. 예를 들어, 해적의 승선 및 거주 구역 침입 방지대책을 수립하되, 화재 같은 응급상황에서 선원들이 내부에 갇히지 않고 빠져 나올 수 있도록 할 것.
- 안전집결지(Safe Muster Point) 또는 선원대피처(Citadel)의 위치는 세심히 고려하여 결정할 것
- 해적들은 선박을 정선시키기 위하여 선박의 선교 부근에 총기공격을 가할 수 있음을 고려하여, 해적피습 시 불가피하게 (필수요원으로) 선교에 남아있는 선원을 보호할 수 있도록 방탄복 및 방탄헬멧을 준비할 것.

3.3 선박건현(Freeboard)

- 해적들은 건현(수면상 선박 갑판의 높이)이 가장 낮은 부분, 양현 선미 부분(quarter) 또는 선박 선미(vessel's stern) 등 승선이 용이한 곳을 통해 승선 침입을 시도함.

- 그간 사례를 볼 때 최소 건현이 8m 이상인 선박이 그 이하인 선박들보다 해적공격에서 벗어날 수 있는 가능성이 높음.
- 선박 외판이 구조적으로 해적승선에 용이하게 되어 있는 경우에는 건현이 높다고 하더라도 이것이 해적승선 방지수단이 되지 않는 못하므로 별도의 추가적인 보호수단이 조치되어야 함.
- 높은 건현만으로는 해적공격을 퇴치할 수 없음

3.4 선박 속도

- 해적퇴치의 효과적인 방법 중 하나는 해적공격선박(skiff) 보다 빠른 속도로 운항하여 해적 승선을 어렵게 만드는 것임.
- 현재까지 선속 18노트 이상으로 운항하는 선박에 해적이 승선 성공한 사례는 없음. 그러나 해적들이 이러한 선박에 승선하는 전술 및 기술을 개발 보유하고 있을 수도 있음.
- 선박은 고위험해역 통항 내내 최대선속 또는 가능하다면 선박이 18노트 이상으로 운항할 것을 권고함.
- 해적 의심선박으로 식별되면, 즉시 최대선속까지 속도를 올려서 해적선과의 최근접거리(CPA)를 넓혀 해적들이 승선하지 못하도록 할 것.
- 만약 선박이 IRTC 내에서 그룹통항 중이라면 MSCHOA에서 요구하는 선박속력을 유지할 것.
- 해적공격선박의 속도에 관해서는 MSCHOA, NATO Shipping Centre 및 MARLO 웹사이트의 최신 정보를 참고 확인할 것.

3.5 해상 상태

- 해적은 '모선' 또는 대형선박의 지원을 받는다 하더라도 공격은 소형선박(Skiffs)을 이용하므로 해적공격은 해상상태가 좋은 경우에만 한정될 수 있음.
- 해상상태 3등급 이상일 경우 해적공격이 어려울 가능성이 큼.

Section 4. 전형적인 해적공격

4.1 주로 2척의 소형 고속선박(25노트에 달함) 또는 skiff 보트를 해적 공격에 이용하며, 양현 선미 부분(either quarter) 또는 선박 선미(stern)에서 승선 침입을 시도함. 소형보트는 종종 2개의 선외 엔진 또는 대형 60마력 단일엔진을 장착함.

4.2 해적단(Pirate Action Groups)은 상당 수의 상이한 보트를 운영함. 현재까지 구성 보트의 유형이 어떠한 형태이든 간에 공격은 소형보트(skiff)에 의해 이뤄지고 있음. 해적단 보트 유형은 다음과 같음.

- skiff만으로 구성 - 일반적으로 2척
- skiff를 2척 이상 매달고 충분한 양의 선박연료유를 싣고 운항하는 포경선(Open Whalers)
- 대형 상선, 어선 및 다우선(Dhow)이 포함된 “모선” 형태
상기 모선은 해적에게 납치된 선박이며 종종 인질로서 선원이 승선해 있음. 모선은 해적, 보급물자, 연료 및 공격용 skiff를 운반하는데 사용됨. 이러한 것들이 해상 기상상태의 영향을 거의 받지 않고 원양 해역까지 해적활동을 가능하게 함.



* 공격선박(skiff)은 종종 모선의 후미에 묶여 견인됨. 대형 모선인 경우, skiff를 본선에 탑재하여 운반할 수 있으며 해군으로부터의 검문검색(차단)을 피하기 위해 위장을 하기도 함.

- 4.3 최근 해적이 공격대상 선박의 속력을 줄이게 하거나 멈추도록 할 목적으로 총기사용이 증가되고 있음. 총기공격은 보통 선교와 주거공간(Accommodation)에 집중되고 있음. 어떠한 상황에서든지 해적피해 예방을 위해서는 최대선속을 유지하는 것이 매우 중요함. 가능하다면 선속을 더욱 높이고 해적공격에 저항할 수 있도록 선박을 운항할 것(좌현/우현 반복 변침을 통해 인위적인 횡파를 만들어 접근을 저지).
- 4.4 소말리아 해적공격의 경우, 무장해적이 본선으로 승선 침투할 수 있도록 공격대상 선박의 현측에 skiff를 접안시킴. 경량의 긴 사다리 및 밧줄 또는 매듭 밧줄을 매단 긴 갈고리 막대를 이용함. 일단 선박에 승선 침입하면, 선교(Bridge)를 장악하여 동료 해적의 추가 승선이 용이도록 선박을 정선 또는 속도를 낮춤.
- 4.5 해적공격은 대부분 주간에 발생하나, 주로 이른 새벽(여명기)에 많이 발생함. 해적공격은 야간에도 발생함. 특히 청명한 월야에 발생하지만, 야간 해적공격은 드물게 발생함.
- 4.6 선원들이 고위험해역에 진입하기 전에 본 BMP4 내용을 잘 훈련하고 이행하면 대부분의 해적공격을 무력화 할 수 있음.

Section 5. BMP 이행 보고절차

5.1 고위험해역 진입 및 통항 중 아덴만에 파견되어 활동하고 있는 해군 세력과 통항보고 및 일일위치보고 등 긴밀한 통신을 유지할 것. 이는 MSCHOA 등 해군세력으로 하여금 통항선박 및 동 선박의 예정항로에 대한 해적공격 노출 가능성 등 취약성을 평가함으로써 한정된 해군함정 자원을 효과적으로 배치하여 유사시 구조대응을 효과적으로 도모할 수 있게 함.

5.1.1 UKMTO

선박이 고위험해역 진입 시 우선 연락해야 하는 기관은 두바이에 위치한 UK Maritime Trade Operations(UKMTO)이며, UKMTO는 통항선박과 해군세력 간 연락책 역할을 하며, 일단 선박으로부터 진입 보고를 받게 되면 동 선박과 매일 연락을 함과 동시에 MSCHOA 및 해군함정 등과도 정보를 교환함

통항선박은 다음과 같이 UKMTO에 정기보고서를 제출할 것.

⇒ **최초 보고서, 일일 보고서, 최종 보고서**(항구 입항시 또는 고위험 해역을 벗어날 경우)

* UKMTO 보고해역 : 수에즈, 호르무즈해협, 10°S, 78°E가 이루는 선 안의 해역

5.1.2 The Maritime Security Centre - Horn of Africa (MSCHOA)

MSCHOA는 EU 연합해군 함정의 운영을 계획·조정하는 기관임. 선박(또는 선사)은 고위험해역 진입 전에 MSCHOA 웹사이트 (www.mschoa.org)에서 회원등록 및 선박통항 등록을 할 것.

고위험해역 통항선박은 반드시 MSCHOA와 UKMTO에
통항등록 및 통항보고를 할 것

Section 6. 선사의 통항계획 수립

선사 통항계획 수립 점검표

고위험해역 진입 전		
6.1	MSCHOA 웹사이트에 회원등록	MSCHOA(www.MSCHOA.org)에 접근하기 위해 회원 등록을 해야 하며, 회원등록 후 6.9항의 통항선박 등록을 할 수 있음 * 회원등록 및 통항선박 등록을 하면 해적관련 최신 정보를 확인할 수 있음
6.2	해적공격, 통항 주의사항 등 최신정보 확인	선박이 고위험해역 진입 전에 반드시 최신 정보를 확인하여, 해적조우 가능성 최소화 및 적절한 해적 피해 예방대책 수립에 반영할 것. * (확인처) MSCHOA(www.MSCHOA.org) 및 NATO 쉽핑센터(www.shipping.NATO.int)
6.3	선박보안평가(SSA) 및 선박보안계획(SSP) 검토	해적위험에 대응할 수 있도록 ISPS코드에 따른 선박 보안평가 수행 및 선박보안계획서를 점검·보완할 것
6.4	해적대응 선박보안계획(SSP) 마련	회사보안책임자(CSO)는 고위험해역 통항에 대한 선박 보안계획을 수립하고, 이를 선박(선장, SSO)과 협의 및 훈련을 실시할 것
6.5	해적정보 모니터링	MSCHOA 및 NATO 쉽핑센터 웹사이트에 게재되는 해적위험경보 및 NAVTEX 항행경보 모니터링
6.6	선박에 통항지침 제공	통항지침 제공사항 - 안전항로 추천 - 해적정보 제공 - 함정호송 참가방침(개별 함정호송 참가 또는 IRTC 그룹통항) 등 * 함정호송 정보 : MSCHOA 웹사이트 참조

6.7	선박자율방어조치 계획 및 설치(이행)	<p>고위험해역 통항전에 선박자율방어조치 계획을 수립·시행할 것.</p> <p>선박자율방어조치는 해적피해 예방에 크게 기여함이 입증됨</p> <ul style="list-style-type: none"> - 해적당직 강화, 선교 방탄설비 설치, 주거공간 및 출입구 잠금, 장비·공구 시건, 해적침입 방지설비 설치(철조망, 살수장치, 물대포 등), 경적, CCTV, 탐조등, 선원대피처(Citadel), 보안요원 등 <p>* 선박자율방어조치 상세 : Section 8 참조</p>
6.8	선원훈련	<p>통항 전 및 통항 후에 선원을 대상으로 훈련 및 평가를 실시할 것(선원대피처 관련 훈련을 포함할 것)</p>
고위험해역 진입 시		
6.9	MSCHOA 선박통항등록 양식 작성	<p>MSCHOA 웹사이트에서 선박통항등록 양식을 작성할 것(양식을 다운로드 받아 작성하여 팩스/이메일로 제출 가능)</p> <p>* 작성양식 : 부속서 E 참조</p>

선사는 고위험해역 진입 전에 본 BMP4에서 권고하고 있는 해적피해 예방대책의 이행방안을 조치·준비할 것

Section 7. 선장의 통항계획 수립

선장의 통항계획 수립 점검표

고위험해역 진입 전		
7.1	비상대응계획 선원 교육 및 훈련 실시	<ul style="list-style-type: none"> ○ 해적공격 대응 관련 비상대응계획을 수립(이미 수립되어 있을 경우 점검) 할 것. * 상세 내용 : Section 6.4 참조 ○ 고위험해역 진입 전에 비상대응계획에 대한 선원 교육·훈련을 실시할 것 <ul style="list-style-type: none"> - 비상상황(해적 접근, 공격, 승선·침입 및 피랍 단계별) 발생시 개인별 조치 및 수행 의무 - 비상상황별 알람 숙지 - 선박자율방어조치(설비) 시운전 - 거주구역 및 출입구 시건훈련 등
7.2	비상통신망 확보	<p>비상연락처 및 비상메시지를 준비하여 통신장비 위치에 상시 비치할 것</p> <ul style="list-style-type: none"> * 비상연락처 : UKMTO, MSCHOA, 회사보안책임자, 해양수산부 종합상황실 * 연락처 상세 : 부속서 A 참조
7.3	선박자동식별장치(AIS) 운영수칙을 규정할 것	<p>고위험해역 운항 중에는 반드시 AIS 작동을 중지(OFF) 할 것(한국정부 방침)</p> <p>※ AIS OFF하여야 하는 이유(한국)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 선박 명세, 위치 노출 시 해적공격 대상의 표적이 될 수 있음 - 한국은 아덴만에 파견된 청해부대가 이미 위성으로 모든 한국선박을 모니터링 하고 있기 때문에 AIS를 작동할 필요가 없음 - 그러나, 해적공격을 받을 경우에는 이미 위치가 노출 되었으므로 구출 군함이 본선을 식별 탐지할 수 있도록 AIS를 즉시 작동(ON) 시킬 것.

7.4	선사가 MSCHOA에 선박통항등록을 하지 않은 경우	선사 대신 선박(선장)이라도 반드시 MSCHOA 웹사이트에서 선박통항 등을 할 것(팩스, 이메일로 제출 가능) * 작성양식 : 부속서 E 참조
-----	------------------------------	--

선장은 고위험해역 진입 전에 본 BMP4의 권고사항 이행방안을 조치 준비하여야 함

고위험해역 진입시

7.5	UKMTO에 선박위치 보고서(최초보고) 제출	○ 보고시점 : 고위험해역 진입시 * 작성양식 : 부속서 B 참조
-----	--------------------------	---

고위험해역 통항시

7.6	선박 유지보수 및 기관(엔진) 수리업무 최소화	○ 거주구역 밖에서의 업무 금지 ○ 출입구 근처 업무 제한 또는 금지 ○ 기관실 필수 장비는 언제든지 즉각 사용할 수 있도록 준비되어 있어야 하며, 유지보수·/수리 작업 금지
7.7	UKMTO에 일일 선박위치보고	매일 세계표준시 08:00시에 위치보고 양식을 작성하여 이메일로 보고 * 작성양식 : 부속서 B 참조
7.8	해적정보/경고 수시 확인 및 갱신	아래 수단을 통해 해적정보·경고를 수시 확인 갱신할 것 - NAV WARNINGS - Sat C - NAVTEX - MSCHOA 홈페이지 - 해양수산부 GICOMS의 해적정보 칼럼 (www.gicoms.go.kr) - 청해부대 제공 해적정보

아덴만 통항시 IRTC 진입 전		
7.9	아덴만은 IRTC를 따라 통항할 것	<ul style="list-style-type: none"> ○ 연합해군 함정세력이 모니터링하고 있는 IRTC를 따라 통항할 것 ○ 개별 함정호송을 받지 않는 선박은 연합해군이 운영하는 그룹통항제도를 따라 통항할 것 <ul style="list-style-type: none"> * 그룹통항제도 : MSCHOA 홈페이지에서 상세내용을 확인할 것 * 그룹통항제도는 연합 해군이 통항선박을 모니터링하며 유사시 구조대응을 하는 제도임 * 통항 중 주변에 연합해군함정이 보이지 않는다고 하더라도 연합해군 함정의 모니터링은 지속되고 있음
7.10	MSCHOA 권고에 따라 통항계획 조정	<ul style="list-style-type: none"> ○ MSCHOA의 요청이 있을 경우 이를 따를 것. ○ 그룹통항제도에 참가 시 다음사항을 주의할 것 <ul style="list-style-type: none"> ■ 사전에 ETA를 조정하여 상봉점(A, B) 접근과 동시에 그룹호송에 참가할 수 있도록 할 것 ■ 상봉점(A, B)에서 대기하는 일이 없도록 할 것 ■ 상봉점(A, B)에서 대기 또는 저속 항해시 해적공격에 취약함을 명심할 것
7.11	개별 함정호송 참가	국가별 함정호송 일정 및 참가방법은 MSCHOA 웹사이트에서 확인 가능

예멘 영해 내에서 선박이 해적공격을 받을 시에는 연합해군이 선박을 보호하기가 매우 어렵기 때문에 통항 중 예멘 수역(12마일 이내)의 항해를 피할 것.

Section 8. 선박자율방어조치(SPMS : Ship Protection Measures)

8.1 본 선박자율방어조치는 선원의 능력범위 내에서 또는 외부적 지원으로 준비할 수 있는 사항에 중점을 두고 있음.

본 선박자율방어조치는 그간 해적공격 사례를 바탕으로 하고 있으며, 해적의 공격방법이 진화 발달될 경우 수정 및 보완하여 사용할 것

본 선박자율방어조치는 효과적이면서 가장 기본적인 것이므로, 해적 공격 위험을 더욱 경감시키기 위해서는 장비 및 인력을 추가 조치할 것.

8.2 해적경계 당직 강화

고위험해역 통항 전, 다음사항을 준비할 것.

- 각 항해당직별 추가 경계요원 배치. 추가 경계요원에게 경계요령을 충분히 교육할 것.
- 경계요원 집중력을 높일 수 있도록 교대주기(당직시간)를 짧게 할 것
- 선교(Bridge)에 충분한 수의 망원경을 준비할 것
- 야간투시 망원경을 준비할 것
- 레이더로 의심선박 탐지를 병행할 것
- 방탄복 및 방탄헬멧을 착용할 것
- 본선 주변에 해적이 잘 볼 수 있는 주요 장소에 인체모형을 배치하여 경계인원이 많다는 인상을 줄 것



선원 마네킹 배치시, 감시 인원이 훨씬 많아 보이는 효과를 낼 수 있음

철저한 경계는 의심선박 및 해적공격을 조기 식별함으로써 적절하고 체계적으로 해적에 대응할 수 있도록 하는 매우 중요한 자체 방어 조치임

8.3 선교(Bridge) 보호조치 강화

선교(Bridge)는 해적의 주 공격대상이며, 주로 공격초기 선교에 총기 발사를 하여 선박을 위협·정선시키려 시도함. 일단 해적이 선박에 승선 침입하면 선박 통제를 위해 선교로 이동함.

다음의 선교 보호조치 방안을 강구할 것

- 해적의 총기공격으로부터 선교 당직자를 보호할 수 있는 방탄복 및 방탄헬멧을 비치할 것
 - * 군용 색깔의 방탄복, 방탄헬멧은 사용하지 말 것
- 선교 유리창에 유리방탄필름(Blast Resistant Film)을 부착하여 유리 파편을 방지할 것
- 해적 총기공격을 대비하여 선교(전면, 윈 브릿지 출입문 등) 유리창에 덧댈 수 있는 합금판(철, 알루미늄 등)을 준비할 것.
- 윈 브릿지 후미 부분은 간혹 모래주머니 벽으로 보호될 수 있음.
- 선교 양쪽 측면과 뒷쪽 및 윈 브릿지는 로켓포(RPG) 공격을 무력화 시킬 수 있는 이중의 철망(Chain Link Fence)으로 보호 할 것. 이중 철망 외에 로켓포탄 방어그물망(Proprietary anti-RPG screens)도 유용함

[선교 보호조치 강화 사례]



8.4 선교(Bridge), 거주구역 및 기계실 통로 통제

해적이 선박에 승선 침투하게 되면 거주구역과 선교로 침투하게 될 것임. 따라서 고위험해역 진입 전에 해적이 거주구역과 선교에 침입하지 못하게 할 수 있도록 하는 조치를 할 것.

- 거주구역 및 기계실로 통하는 출입문, 화물창 등에는 시건장치를 할 것
- 시건장치는 실효성 있는 방법으로 할 것.
- 선원 침실구역의 대피통로가 출입문 및 화물창(Hatch)에 위치해 있을 경우, 선원들이 출입문 및 화물창 시건장치를 열 수 있어야 함
 - * 이들 통로를 폐쇄한 경우 열쇠를 문 옆에 잘 보이는 곳에 보관할 것
- 출입문 및 화물창에 시건 조치가 되면, 필요시 당직사관의 통제에 따라 지정·제한된 통로만을 이용할 수 있도록 할 것.
- 해적들이 거주구역 및 선교 침입에 사용할 수 있는 사다리, 연장 등은 격납 잠금장치를 해 놓을 것.
- 수밀(방수) 출입문 및 화물창은 시건장치와 더불어 클립을 견고하게 추가적으로 고정할 것.
- 가능하다면 화물창도 시건장치를 할 것.
- 창문 또는 현창(Portholes)은 해적 침입에 많이 사용되므로 창문 또는 현창을 깨더라도 침입을 방지할 수 있도록 창문에 철봉을 설치(용접) 할 것
- 고위험해역 진입 전에 모든 거주시설, 기계실 통로, 갑판창고의 시건 및 통제 절차를 설정하고 이행할 것.
 - * 선장은 시건·통제절차를 이행하고 확인을 할 수 있도록 모든 출입문 시건 여부 점검표를 작성하여 운영할 것

8.5 물리적인 해적침입 방지설비

해적들은 보통 항행 중인 선박에 밧줄로 연결된 갈고리 또는 길고 가벼운 갈고리형 사다리를 이용하여 침입하므로, 물리적인 장애물을 설치하여 해적의 승선 침입을 어렵게 할 것.

물리적 장애물 설치 전, 해적 접근 승선이 용이한 취약한 구역을 철저히 조사하여 장애물 설치가 누락되지 않도록 할 것.

■ 철조망

철조망은 효과적인 장애물의 하나임. 가장 효과적인 것은 나선 원통형 가시철조망임(Spiral-Concertina razor wire). 원통형은 730mm~980mm 사이의 직경의 철조망이 유용함.

품질이 낮은 철조망은 효과도 적으므로 침입하는 해적의 살을 뚫고 휘감을 수 있고 끊어지지 않도록 높은 탄성의 고품질 철조망을 선택할 것. 설치 시 손, 팔 및 얼굴을 보호할 수 있는 장구가 필요하며, 옮길 때는 장갑보다 갈고리를 이용하는 것이 효과적임.

강력한 철조망은 다음의 경우에 특히 효과적임

- ◆ 해적이 사다리를 이용, 본선에 갈고리 거는 것을 어렵게 하기 위해 철조망을 선체 외부에 설치
- ◆ 지지대를 결합하여 설치
- ◆ 철조망을 이중으로 설치
- ◆ 해적이 사다리, 갈고리 등 장비로 쉽게 뜯을 수 없도록 설치
 - 매 50Cm 간격으로 철조망을 지지대에 묶어줄 것
 - 상단 및 하단의 철조망을 교차시키며 설치할 것
 - 철조망이 벌어져 틈이 생기지 않도록 철사를 연결할 것

- 일부 선박들은 **철못이 박힌 고정 철망을 설치**하기도 함
- (전기적 장애물) 탄화수소 계열의 화물을 운송하는 선박에는 권고하지 않으나, 타 선박은 안전평가를 통해 적절하고 효과적인 방법으로 사용할 수 있음. 전기적 장애물 설치 시에는 경고문을 설치하되, 본선 안쪽으로는 선원들이 볼 수 있도록 선원 모국어로 표시하고 선박 바깥쪽으로는 해적들이 볼 수 있도록 소말리아 언어로 경고문을 작성할 것
- (전기적 장애물 경고문) 실제 전기적 장애물이 없을 경우에도 본선 바깥쪽을 향해 소말리아 언어를 경고문을 설치할 것(해적에게 위협이 됨).



경고문 예시(소말리아 언어)

8.6 소화호스 및 소화분말 장치

소화호스 및 소화분말장치의 작동은 해적의 선박 침투를 지연·차단함에 매우 효과적임. 이들 장치로 물을 뿌리는 것은 해적 소형보트가 본선을 추적하는 것과 해적의 선박침투를 더욱 어렵게 만듦.



- (소화호스 및 소화분말 장치) 선원이 직접 호스를 잡고 해적을 대응하지 않도록 하고 반드시 해적의 접근경로가 될 만한 곳에 고정하여 사용할 것(선원이 직접 사용할 때 해적의 충격 노출 우려).

- 제트모드로 소화호스를 사용하거나 노즐 전면에 칸막이(Baffle Plate)를 설치하면 물분사 범위를 확대할 수 있음.



- (물대포, Water Cannon) vertical sweeping arc를 사용하여 물을 분사하기 때문에 소화호스 보다 넓은 구역을 보호할 수 있음. 대부분 물대포는 화물탱크 클리닝 펌프를 활용하여 개발됨.
- (선박평형수 펌프-Ballast pump) 선박의 감항성에 영향을 주지 않는다면, 선박평형수 펌프를 이용하여 물이 갑판으로 흘러 넘쳐 선체 측면으로 흘러내리게 할 것. 선박평형수 탱크의 압력이 초과되어 선체·탱크의 결함이 발생하거나 선박안전성이 떨어지지 않게 주의를 기울여야 함. 의심이 간다면, 개별 선급에 문의할 것.
- (증기) 뜨거운 물, 또는 증기를 생성하는 확산노즐(Diffuser Nozzle)을 이용할 것.

- (스프레이 레일) 일부 선박들은 넓은 구역에 물을 분사하기 위해 강화유리 플라스틱(GRP) 및 스프레이 노즐을 이용한 스프레이 레일을 만들기도 함.
- (분말) 사용하되, 선박의 화재진압장비 비축목록에 추가적으로 포함시킬 것. 분말은 상황을 혼란스럽게 만들고 해적이 기어 올라오기 어렵게 만들기 때문에 효과적임.



해적침입방지를 위해 소화호스·분말 등을 사용할 때는 다음사항을 주의할 것

- 소화호스 및 소화분말 장치는 원격으로 펌프를 작동시키는 것만으로 작동될 수 있는 상태로 유지할 것. 이를 위해 전원장치 등을 사전 점검, 확인할 것.
- 고위험해역 통항 중 선박 해수장치 시스템을 유지보수 하지 않도록 사전에 점검 및 시운전을 할 것.
- 이행, 관찰 및 훈련 등을 통해 본선에 적합한 설치방법을 강구할 것

8.7 Alarms

선박의 경보 및 기적은 선원들에게 해적공격을 알림과 동시에 해적들에게는 본선이 해적공격 의도를 확인하고 대응준비가 되어 있음을 알리는 역할을 함.

- 선원들이 거구역 외부로 소집하는 경보(조난퇴선, 화재 등 경보)와 혼동되지 않도록 독특하게 설정할 것.
- 선원들이 해적공격 및 해제 경보·경적신호를 숙지할 수 있도록 고위험해역 도착 전에 훈련을 할 것.

- 선박이 무적(霧笛, Foghorn)·기적을 계속적으로 울리면 해적을 동요케 하는 효과와 해적 자신들이 발견됐다는 것을 인지하게 하는 효과가 있음.

8.8 선박운동(ZigZag 운항 등) 훈련

- 좌현·우현 반복적 변침(Zigzag) 선박운동을 통해 만들어 내는 인위적인 횡파 또는 선박의 동요는 해적선(skiff)이 본선에 접근·접안하는 것을 방해·방지할 수 있음.
- 선박이 운항하고 있는 상태에서 어떠한 조작으로 선박의 속력을 저감시키지 않으면서도 가장 효과적인 인위적인 횡파 및 본선의 동요를 만들어 낼 수 있는지 평소 훈련하여 본선의 특성을 잘 숙지할 것.
- 고위험해역 진입 전에 반드시 훈련할 것

8.9 폐쇄회로 TV(CCTV)

해적 공격 중 및 총기 피격의 상황에서는 해적의 본선침입 여부를 확인하는 것이 매우 어렵고 위험하므로 노출되지 않은 내부 장소에서 해적공격 상황을 모니터링 할 수 있도록 CCTV를 설치할 것.

- (설치장소) 선미 등과 같은 취약지역, 선교(Bridge) 뒤쪽 등 내부에서 육안으로 확인할 수 없는 사각지대에 설치
- (모니터 장소) 선교, 선장실, 선원소집장소(Safe Muster Point)·선원대피처(Citadel) 등에서 감시가 가능하도록 설치할 것
- CCTV 녹화장면은 사고 이후 유용한 증거자료가 될 것임.

8.10 상갑판 조명등

- 국제충돌예방규칙 20(b) 규정에 맞는 거주구역 외부와 선미 갑판 조명등
- 필요시 즉시 사용할 수 있는 탐조등(Search lights)
 - ※ 상기 조명등은 소등하고 항해하되, 해적이 관측되거나 공격이 시작될 때는 점등하여 본선이 해적 동태를 감지하고 있음을 알릴 것.
 - ※ 야간 항해 시 항해등은 소등하지 말 것.

8.11 선박연장·장비의 시건 및 보관

해적들이 보통 개인적인 무기 외의 타 장비를 소지하고 본선에 승선 침입하는 경우는 별로 없음. 선박의 연장 또는 장비를 해적들이 선내 침입에 사용하지 못하도록 안전한 장소에 보관 시건장치를 해 둘 것.

8.12 상갑판 시설의 보호

해적의 소형 무기 및 기타 무기들은 종종 선박, 특히 선교와 거주구역 및 선미 부분을 집중적으로 노림.

- 가스통(산소통), 가연성 액체용기 등은 방탄담요(Kevlar blankets, 특수소재 단열재) 모래주머니 등으로 보호되는 장소에 보관할 것.
- 보관장소에 보관할 수 없는 가스통 또는 가연성 액체용기는 차라리 고위험해역 통항 전에 육상에 양하 할 것.

8.13 선원소집장소(Safe Muster Point) 및 선원대피처(Citadel)

고위험해역 통항선박은 선원 및 선박의 안전을 확보할 수 있도록 선원 소집장소(Safe Muster Point) 및 선원대피처(Citadel)를 설치할 것.

〈선원소집장소(Safe Muster Point)〉

- 선원들에게 최대의 물리적인 보호를 제공하기 위해 지정된 공간으로 가급적 본선 아래쪽에 지정하여 운영할 것.
- 해적의심선박 접근 시, 선교 또는 기계실에 필요한 필수인원 이외의 나머지 선원들은 선원소집장소로 집결할 것
- 선원소집장소는 단기간의 피난처임. 그러한 장소는 소형화기를 발포하거나 로켓포(RPG)가 발사되었을 때 방탄이 되어야 함.

〈선원대피처(Citadel)〉

- 선원대피처(Citadel)는 본 BMP4에서 권고하는 선박자율방어조치들을 대체하는 수단이 아니라, 이들 선박자율방어조치의 보조수단임을 명심할 것. Citadel은 본선 선원이 설치하기에는 무리가 따르며, 외부(조선소 등)의 전문적인 기술을 요함.
- 해적 승선침입이 임박한 상황에서 모든 선원이 피난할 목적으로 본선 내부에 지정·설치된 장소로서, 해적의 침입 시도에 일정 기간 동안 버틸 수 있는 구조로 만들어 져야 함.
- 선사 및 선박(선장)은 피랍 시 해군함정이 구출을 위한 군 작전을 개시할 경우 적용되는 기준 등을 포함한 선원대피처(Citadel)의 설치와 운용에 관한 세부사항에 대하여 MSCHOA 웹사이트에 게재되어 있는 상세 지침 및 권고사항을 참조할 것.
- Citadel 대피 시 선원 중 1명이라도 외부에 남게 될 경우 선원대피처는 무용지물이 됨.
- 선박이 피랍된 경우, 선원대피처에 피신 중인 선원을 구출하기 위하여 해군함정 또는 군이 작전을 실시하기 전에 필수적으로 고려하는 요소는 다음 사항을 포함함.

- ◆ 전 선원이 모두 선원대피처에 피신해 있을 것.
- ◆ 선원대피처(Citadel)에 독립적으로 전원 및 단말기가 설치된 양방향 통신장비(위성전화 등)가 설치되어 있을 것. 단방향 VHF 통신장비로는 충분치 않음.
- ◆ 해적들이 선박 추진장치를 작동하지 못하도록 할 것.
- 선원대피처 이용이 상기 기준을 만족하고 있더라도 해군함정과 군의 구출작전이 이루어지지 못할 경우도 있음을 유념할 것.

8.14 민간 보안요원의 이용

선사 및 선장은 본선이 고위험해역 통항 예정 시, 본선에 대한 위협 평가를 통하여 해적공격에 취약하다고 판단될 경우 해적피해 예방을 위하여 민간 보안업체와의 계약을 통해 보안요원을 이용할 수 있음.

- 본 BMP4는 민간 무장보안요원의 이용에 관한 권고·승인은 포함하고 있지 않으며, 민간 무장보안요원의 이용 여부는 선사 및 선장의 판단과 기국의 승인에 따라 결정해야 할 사항임.
- 민간 무장보안요원의 이용이 BMP4에 따른 선박자율방어조치를 보조하는 수단이지 이를 대체하는 수단은 아니므로 무장보안요원을 이용하더라도 BMP4의 권고사항은 이행할 것.
- 민간 무장보안요원 이용 시, 이를 UKMTO 및 MSCHOA 보고서에 포함하여 보고할 것.
- 민간 무장보안요원을 이용 시 국제해사기구(IMO)가 회람문서(Circular) 형태로 개발 채택한 ‘민간 무장보안요원의 이용에 관한 선사·선박 및 기국에 대한 지침서’를 참조할 것. 동 지침서는 MSCHOA 웹사이트 (www.mschoa.org)에서 다운로드 가능함.

Section 9. 해적 공격 시

9.1 선박이 해적공격을 받게 될 것으로 의심될 경우에 2가지의 단계별 조치, 즉 해적접근 단계와 해적공격단계에서 취해야 할 조치가 있음.

일반적으로 해적들이 선박으로부터 2 cable(400여미터) 이내로 접근하기 전까지는 무기를 사용하지 않음. 따라서 이런 단계 전까지의 기간은 해적 접근단계로 간주하면 됨. 해적접근단계에서는 선박에게 있어 방어조치를 취할 수 있는 중요한 시간이므로 선박은 해적들에게 본선이 해적들을 발견하였으며 대응할 준비 및 의지가 있음을 명확히 보여주어야 함

9.2 해적접근단계

- 해적선박과 최근접거리(CPA)를 넓힐 수 있도록 가능한 최대 선속으로 올릴 것. 최대 선속 유지를 위해 선박진행방향은 일직선으로 할 것.
- 사전에 준비된 비상대응계획을 이행할 것.
 - ◆ 선박 비상대응계획에 따라 비상경보를 작동시키고 ‘해적공격’ 사실을 선내에 방송.
 - ◆ UKMTO에 해적공격 보고(전화 : +971 505 523 215) 할 것. 연락 되지 않을 경우, MSCHOA(전화 : +44 1923 958545)에 보고
 - * 일단 UKMTO/MSCHOA에 통신이 되면 통신을 유지할 것. 해적 공격 시 개별 함정 호송에 참여 중이라고 하더라도 해적공격 상황을 UKMTO/MSCHOA에 보고하여 타 상선에게 주의를 줄 수 있도록 할 것.
 - * 한국선박은 청해부대 함정(연락처 별도 공지)에 먼저 보고할 것
 - ◆ 선박보안경보장치(SSAS)를 작동시켜 회사 및 기국에 선박의 긴급 상황을 알릴 것.
 - ◆ VHF CH 16(또는 CH 8, 해군 주파수)에서 ‘Mayday’를 호출할 것.
 - ◆ 가능하면 디지털선택호출장치(DSC)와 Inmarsat-C로 조난신호를 보낼 것
 - ◆ 선박자동식별장치(AIS)를 작동(ON) 시킬 것.

- 선교(Bridge) 필수 선원을 제외한 모든 선원은 선원소집장소(Safe Muster Point) 또는 선원대피처(설치되어 있다면)로 집결할 것.
- 만약 해적들이 무기를 사용할 만큼 근접해 있다면 선교에 남아있는 선원들은 방탄복 및 방탄헬멧을 착용할 것.
- 가능하다면, 접근해 오는 해적선(모선 포함)으로부터 멀리 떨어지는 방향으로 선박 침로를 변경할 것.
* 해적공격선박(skiff)이 풍상 또는 파도가 있는 쪽으로 노출될 수 있도록 변침할 것.
- 소화호스 살수 작동 및 기타 준비된 선박자율방어조치를 작동시킬 것.
- 모든 외부출입문, 거주구역 내 식당·휴게실·침실 등의 모든 문을 잠글 것.
- 본선 선원에 대한 비상경보 작동 및 해적공격방송에 추가하여, 기적 또는 무적을 계속 울려서 해적들에게 본선이 해적공격을 인지하고 있으며, 현재 대응하고 있다는 것을 인식시킬 것.



9.3 해적공격단계

- 전 선원이 안전한 곳에 위치해 있는지 재확인 할 것.
- 선박의 속력을 유지하는 한도 내에서 좌현 및 우현 변침을 번갈아 하는 Zigzag 운항으로 인위적인 회파를 만듦으로써 해적선(skiff)이 본선에 근접·접현하여 승선 침투를 시도하지 못하도록 할 것.



* 단, 방향타를 한 번에 크게 조작하지 말 것. 선속을 낮추기 때문임.

Section 10. 해적이 선박을 장악한 경우

10.1 침착할 것

10.2 해적이 선교(Bridge)를 장악하기 전에 UKMTO(한국선박은 청해부대 함정)에 보고할 것. SSAS가 작동하였는지 확인할 것. AIS를 작동(ON) 시킬 것.

10.3 해적이 선교를 장악하면 저항하지 말 것. 이때 해적들이 극도로 흥분된 상태로써 공격적이며 또한 약(마약)에 취해 있어 동요된 상태일 수도 있어 선원을 해할 수 있으므로 침착하고 전적으로 해적의 요구에 협조하여 위협을 최소화 할 것.

10.4 선교 및 기관실에 필수 요원으로 남아있던 나머지 선원들이 선원소집 장소(Safe Muster Point)/선원대피처(Citadel)로 대피할 경우, 가능하다면 또한 주변 수역이 안전하다면 본선 기관(엔진)을 정지시켜 놓고 대피할 것. 대피 시 두 손을 보이도록 머리에 얹고 이동할 것.

10.5 CCTV는 작동상태로 놓을 것



Section 11. 군사작전 시

- 11.1 본선에서 해적진압을 위한 군사작전이 진행될 경우, 선원들은 몸을 수구려 낮추고 두 손을 보이도록 머리위에 둘 것. 공격적으로 오인될 수 있는 움직임은 보이지 말 것.
- 11.2 플래시가 터지는 사진기를 사용하지 말 것.
- 11.3 선원수첩 등 신원확인 증명서를 준비하여 본선 선원임을 설명할 수 있도록 할 것. 군사작전 수행 중 이에 전적으로 협조할 것.
- 11.4 소말리아 해역에서 활동하는 해군함정이 대부분 영어를 사용하지는 않는다는 사실을 인식하고 있을 것.

연합해군세력은 계속되는 해적행위에 대해 신속히 대응하기 위해 최선을 다 할 것임. 하지만 고위험해역이 광범위한 관계로 유사시 해군함정의 대응이 불가한 경우도 있을 수 있음



Section 12. 사후 사고보고

12.1 해적공격을 받았거나 또는 해적의심 활동을 목격한 경우, (부속서 D에 따라) UKMTO, MSCHOA 및 IMB에 상세보고를 하되, 해적·의심 선박의 상세와 특이사항을 보고서에 포함시킬 것.

* 이는 근처의 타 운항선박에 적절한 경고를 줄 수 있도록 하고, 해적 공격동향 및 변화된 기술/전략을 분석함으로써 향후 대책 개선에 도움을 줌.

12.2 동 상세보고서는 기국(해양수산부)에도 통보할 것.

〈법집행기관의 해적기소 지원〉

12.3 해적 사고 시 해군함정이 해적을 체포하여 기소할 국가에 인도할 수 있도록 피해 선원은 해군함정/법집행기관에 목격자 진술서를 제공할 것

12.4 법집행기관은 해적구금 이후 법원의 허가를 통해 조사·기소를 위한 증거를 수집하기 위해 선원에게 당시 상황 증언을 듣고 증거를 수집함. 선사와 선원은 조사와 기소에 결정적인 도움을 줄 수 있도록 양질의 증거와 증언을 제공할 것.

12.5 인터폴은 188개 회원국이 가입한 국제경찰기구이며, 국제범죄 근절을 위한 초국경적 협력을 원활히 하기 위하여 설립

12.6 인터폴은 해적 피해자 선원들을 도의적이고 전문적으로 대하고 있으며, 범죄현장에 남겨진 증거보존 관련조치 지원 및 위기에 봉착한 회원국을 긴급 지원하기 위해 지휘조정센터(CCC, Command & Co-ordination Centre)를 24시간 운영하고 있음(영어, 프랑스어, 스페인어, 아랍어 4개 지원). 선사는 선박이 납치 시 3일 내로 인터폴에 연락할 것을 권고함

12.7 인터폴은 사고조사를 수행하는 법집행기관에게 유용할 수 있는 증거 또는 기타 물적 단서 보존요령 및 규정을 자문해 줄 수 있음.

* 24시간 전화 연락처 : +33(0) 472 44 7676, 웹사이트 : www.interpol.int

Section 13. BMP 갱신

13.1 본 BMP4를 작성한 국제해운단체는 최신 해적동향 및 해적퇴치 활동 경험 등을 바탕으로 본 BMP4를 지속 갱신할 예정임.

13.2 BMP4 갱신 관련 최신 정보는 MSCHOA, NATO Shipping CENTRE 및 MARLO 웹사이트에서 확인 가능하며, UKMTO와 접촉하여 BMP4 관련 최신 정보를 제공받을 수 있음

부속서 A. 긴급대응연락처

기관명	연락처	
UKMTO	Email Telephone (24hrs)	UKMTO@eim.ae +971 50 552 3215
MSCHOA	Website Telephone Fax Email	www.mschoa.org +44 (0) 1923 958545 +44 (0) 1923 958520 postmaster@mschoa.org
NATO Shipping Centre	Website Email Telephone (24hrs) Fax	www.shipping.nato.int info@shipping.nato.int +44 (0) 1923 956574 +44 (0) 1923 956575
MARLO	Website Email Telephone(사무실) Telephone(24hrs) Fax	http://www.cnsnc.navy.mil/marlo/ Marlo.bahrain@me.navy.mi +973 1785 3925 +973 3940 1395 +973 1785 3930
INTERPOL	Website Email Telephone(24hrs)	www.interpol.int os-ccc@interpol.int +33(0) 472 44 7676
IMB PRC	Email Telephone Fax Telex	piracy@icc-ccs.org +60 3 2078 5763 +60 3 2078 5769 MA34199 IMBPC1
MTISC-GoC	Email Telephone(24hrs)	info@mtiscgog.org +233 (0) 302 718 227
청해부대 (GICOMS를 통해 최신 연락처를 확인할 것)	Email Telephone	blueseas22@navy.mil.kr 001-1-203-574-6389
해양수산부 종합상황실	Telephone(24hrs) Fax Email	+82 44 200 5895~6 +82 44 200 5886 hra@gicoms.go.kr

▣ **부속서 B. UKMTO 선박위치 보고 양식**

선박이 UKMTO에 최초보고서를 전송하면, 이후 UKMTO는 회신을 통하여 동 선박에 일일 위치보고를 요청할 것임(필요시 최신 해적정보를 함께 제공). 선박이 항만에 입항 또는 고위험해역을 벗어 날 경우 UKMTO에 최종보고서를 작성 전송하여야 함

■ **보고양식 종류 : 최초보고서, 일일보고서, 최종보고서**

▶ **UKMTO 선위 보고 양식 - 최초보고서**

01	Ship Name	
02	Flag	
03	IMO Number	
04	Inmarsat Telephone Number	
05	Time & Position	
06	Course	
07	Passage Speed	
08	Freeboard	
09	Cargo	
10	Destination & Estimated Time of Arrival	
11	Name and contact details of Company Security Officer	
12	Nationality of Master and Crews	
13	Armed/unarmed security team embarked	

▶ UKMTO 선위 보고 양식 - 일일보고서

01	Ships Name	
02	Ships Call Sign and IMO Number	
03	Time of Report in UTC	
04	Ships Position	
05	Ships Course and Speed	
06	Any other important information	
07	ETA point A/B IRTC (if applicable)	

* 기타 최종 기항지(Destination) 및 ETA 변경시, 또는 영국 출신 승무원이 있을 경우 이를 일일보고서에 포함하여 보고할 것

▶ UKMTO 선위 보고 양식 - 최종보고서

01	Ships Name	
02	Ships Call Sign and IMO Number	
03	Time of Report in UTC	
04	Port or position when leaving the voluntary reporting area	

▣ 부속서 C. 해적의 정의

1. 해적공격(Piracy attack) 및 해적 의심활동(Suspicious activity)의 의미를 아래 BMP4의 목적에 따라 통일되게 정의함
 - 해적자료 평가·분석의 일관성을 유지
 - 해적사고 보고의 일관성을 유지
 - 해적정보 수집의 일관성을 유지

2. 해적(Piracy)은 1982 해양법협약(UNCLOS)의 제101조에서 정의되고 있으나, 본 BMP4의 목적상 국제해운단체가 해적공격 및 해적 의심활동에 대한 정확하고 일관된 평가를 할 수 있도록 하기 위해 통일된 정의가 필요

3. 본 BMP4는 해적공격 및 해적 의심활동을 다음과 같이 정의함.
 - 해적공격(Piracy attack)은 다음의 행위를 포함함.
 - ◆ 선원·선박에 대한 폭력 사용 또는 시도
 - ◆ 선장의 판단에 해적으로 의심되는 자의 선박 승선 시도
 - ◆ 선박에 대한 통제력 여부를 떠나 실제로 선박에 승선한 경우
 - ◆ 다음을 이용하여 선박자율방어수단을 넘어오는 행위
 - 사다리
 - 갈고리
 - 선박을 향해 사용하는 무기류 등
 - BMP 목적상, 다음과 같이 해적활동을 수준별로 차별됨
 - ◆ **해적 공격(Pirate Attack)**
일반적인 선박 접근이 아니라, 해적선박이 공격적으로 접근하는 것을 의미하며 무기를 발포함.

◆ **납치(Hijack)**

선원의 의지에 반하여 해적이 승선하여 선박을 통제하는 것.

◆ **불법승선(Illegal Boarding)**

불법승선은 해적이 선박에 침입하였으나, 선박을 통제하지는 못한 상태로 선박에 대한 지휘가 아직 선장에게 있는 경우임. 예를 들어, 선원들이 선원대피처(Citadel)로 모두 피신한 경우임

4. **의심·공격적 접근/활동(Suspicious or Aggressive Approach/Activity)**

- ◆ 의심스러운 선박이 해당 해역에서 정상적이라고 볼 수 없는 명확한 변칙 및 급격한 선속 변화로 접근하는 행위
- ◆ 해당지역에서 통상적인 조업 시기가 아니거나 또는 통상적인 조업 거리가 아닌 해역에서 조업은 하지 않으면서 일정한 속력 및 침로를 유지하고 있는 소형선박
- ◆ 본선쪽으로 급변침하여 공격적인 움직임을 보이는 행위

5. **의심선박 판단 기준**

- (1) 소형선박의 크기에 비해 많은 수의 인원이 탑승
- (2) 본선과의 최근접거리(CPA)
- (3) 조업장비와 무관한 장비의 탑재(사다리, 갈고리, 많은 연료통 등)
- (4) 해당 지역에서 보지 못했던 정도로 선원이 무장된 경우
- (5) 허공으로 위협사격을 하는 경우
- (6) 기타, 본선 선장들이 고위험해역 내에서 경험한 의심행위 또는 국제 해사단체간에 공유되고 있는 정보 등

▣ 부속서 D. 해적사고 사후보고 양식(Piracy Attack Follow-up Report)

해적공격을 받았거나 해적 의심활동을 목격한 경우, 동 건의 상세 내용에 대한 아래 양식의 사후보고서를 작성하여 UKMTO, MSCHOA, IMB 및 해양수산부 종합상황실에 제출할 것

[사후보고서 양식]

A. 본선의 일반사항(General Details of Report Vessel)	
1	Ship's Name
2	IMO Number
3	Flag
4	Call Sign
5	Type of Ship
6	Tonnages in GRT, NRT, DWT
7	Owners(Address & Contact)
8	Managers(Address & Contact)
9	Last Port /Next Port
10	Cargo Detail(Type and Q'ty)
B. 사고 및 해적선박 명세(Details of Incident and Pirate vessel)	
11	Date & Time in LT and UTC
12	Position in (N/S)Lat. & (E/W)Long
13	Nearest Land Mark
14	Port/Anchorage Area
15	Nearest Country
16	Status (Berth, Anchored, Steaming)
17	Ship's speed
18	Ship's freeboard during attack
19	Weather during attack * Rain/Fog/Mist/Clear, Wind(Sp'd & Direction), Sea/Swell Height

20	Type of Attack(Boarded, Attempted, Hijack)
21	Any Crew injured/killed and Items/Cash stolen
22	Area of Ship being attacked
23	Last Observed Movement of Pirates/Suspect Craft
24	Type of vessel(Whaler, Dhow, Fishing vessel, Merchant Vessel)
25	Description of vessel(Colour, Name, Distinguishing Features)
26	course and Speed of vessel when sighted
C. 해적상세(Details of Raiding Party)	
27	Number of Pirates/Robbers :
28	Dress/Physical Appearance :
29	Language Spoken :
30	Weapons Used :
31	Distinctive Details :
32	Craft Used :
33	Method of Approach :
34	Duration of Attack :
35	Aggressive/Violent :
D. 추가사항(Further Details)	
36	Action Taken by Master and Crew and its effectiveness :
37	Was Incident Reported to the Coastal Authority? If so to Whom?
38	Preferred Communications with Reporting Ship: Appropriate Coast Radio Station/HF/MF/VHF/INMARTSAT IDS(Plus Ocean Region Code)/MMSI
39	Action Taken by the Authorities :
40	Number of Crew/Nationality :
41	Please Attach with this Report – A Brief Description/Full Report/Master – Crew Statement of the Attack/Photographs taken if any.
42	Details of Self Protection Measures.

▣ 부속서 E. MSCHOA 선박통항등록 양식

〈등록 절차 및 주의사항〉

■ 선박통항등록을 하기 위해서는 선사가 사전에 MSCHOA 웹사이트에 회원등록을 하여야 함

■ MSCHOA 웹사이트에 회원등록 이후, 선사는 MSCHOA의 웹사이트에서 게재되어 있는 선박통항등록 양식을 작성할 것(양식을 다운로드 받아 작성하여 팩스, 이메일로도 접수 가능함).

다만, 아래 양식의 각 항목을 반드시 누락 없이 작성하여야 하며, 누락시 등록 접수가 거부될 수 있음.

■ 선박통항등록은 고위험해역 진입시 작성·제출하되, MOSCHOA 홈페이지를 참고/확인하여 가장 최근 버전의 양식을 사용할 것

※ 선사가 MSCHOA 웹사이트에 회원등록 및 선박통항등록을 하지 않았을 경우, 선박(선장)이라도 이행 할 것.

[선박통항등록 양식 및 예시]

Entry Point to High Risk Area	78° E/10° S/23° N/Suez/Port		
Entry Date/Time to High Risk Area	Date(DD/MM/YYYY)	Hours(HH)	Minutes 00/15/30/45
Exit Point from High Risk Area	78° E/10° S/23° N/Suez/Port		
Exit Date/Time from High Risk Area	Date(DD/MM/YYYY)	Hours(HH)	Minutes 00/15/30/45
Do you intend to transit the IRTC?	(Tick box if applicable)		
Last Port of Call			
Next Port of Call on Leaving IRTC			

Do you intend to join a group transit?	Yes/No
Do you intend to join a National Convoy?	Yes/No
IMO Number	
MMSI Number	
Flag State	
Ship Name	
Call Sign	
Primay E-Mail contact	
Secondary E-Mail contact	
Crew numbers and nationalities	
Draft	
Freeboard of lowest accessible deck in Metres(M)	
Planned Transit Speed	
Vessel Maximum Speed	
Cargo	Crude Oil / Clean Oil / Arms / Chemicals / Passengers / Bulk Cargo / Containers / Fishing / Ballast / Others(Please Specify)
Hazardous cargo details (if applicable)	
Ships Master	
Ship contact number	
Ship contact E-mail	
Owner name	
Operator name	
Operator address	
Operator telephone number	
Operator E-Mail	
DPA name	
DPA telephone number	
DPA E-mail	

106 _ 2016 해적피해 예방·대응 지침서

AIS to be left on through GOA	Yes/No
AIS to be left on through HOA	Yes/No
Anti-piracy measures in place (if yes please provide details at the bottom of the page)	Yes/No
Crew Briefing	(Tick box if applicable)
Extra Lookouts	(Tick box if applicable)
Fire Hoses Rigged	(Tick box if applicable)
Fire Pump Ready	(Tick box if applicable)
Barbes/Razor Wire	(Tick box if applicable)
Locked Doors	(Tick box if applicable)
External Communication Plan	(Tick box if applicable)
Outboard Ladders Stowed	(Tick box if applicable)
Citadel	(Tick box if applicable)
Dummies Posted	(Tick box if applicable)
Night Vision Optics	(Tick box if applicable)
Manned Engine Room	(Tick box if applicable)
CCTV	(Tick box if applicable)
Crew Drills completed	(Tick box if applicable)
Unarmed Security Team Onboard	(Tick box if applicable)
Armed Security Team onboard	(Tick box if applicable)
Specify anti-pirate measures in place	
Weapons held onboard? (if yes please provide details at the bottom of the page)	Yes/No
Doctor onboard?	Yes/No
Helicopter winch area?	
Helicopter landing area?	
Any more information which may assist counter piracy	

▣ 부속서 F. 요트 등 레저 선박에 대한 추가 지침

고위험해역 내 해적공격 확대 추세임을 고려, 요트 등 레저선박은 고위험해역의 진입을 금지함.

동 지침에도 불구하고 요트 등 레저선박이 고위험해역을 진입하게 되는 경우, 사전에 연합해군세력과 연락을 취할 것.

- * 연락처는 MSCHOA(www.MSCHOA.com), NATO Shipping Centre (www.shipping.nato.int) 및 ISAF(International Sailing Federation, www.sailing.org/cruising)의 홈페이지를 참조할 것

▣ 부속서 G. BMP 제4판 개발 지원 국제기구 및 단체

1. BMP4에 서명한 단체(17개)

- Baltic and International Maritime Council(BIMCO)
- Cruise Lines International Association(CLIA)
- International Chamber of Shipping(ICS)
- International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I)
- International Maritime Bureau (IMB)
- International Maritime Employers' Committee Ltd(IMEC)
- International Association of Dry Cargo Ship Owners(INTERCARGO)
- International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
- International Shipping Federation(ISF)
- International Transport Workers Federation(ITF)
- International Parcel Tankers Association(IPTA)
- Joint Hull Committee(JHC)
- Joint War Committee (JWC)
- Oil Companies International Maritime Forum(OCIMF)
- Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO)
- The Mission to Seafarers
- The World Shipping Council(WSC)

2. BMP4 지원 해군세력 및 법집행기관

- Combined Maritime Forces(CMF)
- EU Naval force(EU NAVFOR)
- INTERPOL
- Maritime Liaison Office(MARLO)
- Maritime Security Centre Horn of Africa(MSCHOA)
- NATO Shipping Centre(NSC)
- Operation Ocean Shield
- UK Maritime Trade Operations(UKMTO)

V

아시아 지역 해적피해 예방을 위한 유조선 통항안전 지침(국문)

제1장 개요

본 지침서의 목적은 아시아 해역에서의 선박에 대한 해적행위 및 무장강도 행위, 특히 유류화물의 탈취와 관련된 사고의 위협을 명시하고, 이와 같은 사고를 방지·억제·지연함과 아울러 사고 사후관리를 돕기 위함에 있다. 지속적으로 발생하는 유류화물 탈취사고는 ‘아시아 해역 운항 유조선에 대한 유류화물 탈취관련 해적 및 무장강도 대응 지침서’의 발간 배경이 되었다. 유엔 해양법협약(UNCLOS)에 따른 ‘해적행위’의 정의와 국제해사기구(IMO)에 따른 ‘선박에 대한 무장강도 행위’의 정의는 첨부 2와 같다.

본 자료는 향후 마련될 ‘선박에 대한 해적 및 무장강도 행위에 관한 지침서’의 예비 지침서이다. 동 지침서는 아시아 해역에서 운항 중이거나 정박 중인 모든 종류의 선박의 사고 가능성을 다룰 것이다. 이러한 점에서 본 지침서에 모든 권고사항이 명시되지 않았더라도 향후 마련될 지침서의 발간 시 까지 다른 종류의 선박에도 잠정적으로 적용이 가능하다.

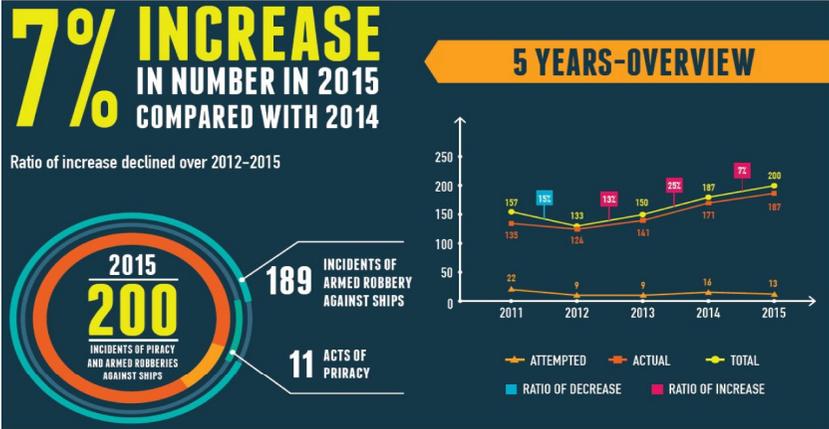
제2장 해적사고 통계

아시아해적퇴치협정 정보공유센터(ReCAAP ISC)에서 2014년에 발간한 특별보고서 “*Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia*”는 아시아 해역에서의 해적피해 발생 건수 증가에 따른 우려를 강조하고 있다. 해적발생 건수는 2011년에 1건, 2012년에 4건, 2013년에 3건, 그리고 2014년에 15건이 기록되었다.

ReCAAP ISC가 2015년에 발간한 “*Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia*”의 후속보고서는 해적들의 범행 수법에 초점을 맞추는 동시에 해적 조직 및 단체의 개입 가능성에 중점을 두고 있다. 후속보고서에서 특히 주목할 점은 2014년에 신고된 유류화물 탈취사고 15건 중 67%가 3,000톤(GT) 미만의 탱커선이라는 것이다. 동 15건 중 1,000~2,000톤급의 탱커선 피랍은 8건, 2,000~3,000톤급의 탱커선은 2건, 3,000~4,000톤급의 탱커선은 4건, 그리고 5,000톤 이상의 탱커선은 1건으로 기록되어 있다.

2015년 9월까지 보고된 해적발생 건수는 총 12건이며, 이 중 2건은 선장과 선사의 즉각적인 신고에 따른 당국의 신속한 대응으로 범인들을 체포함으로써 무산되었다. 2011년에서 2015년 9월 사이 접수된 아시아 해역 유류화물 탈취사고는 총 35건이며 이 중 반 이상이 남중국해에서 발생하였다.

[아시아해역 해적사고 전년대비 7% 증가]



제3장 주요 위험요인 및 피해 저감대책

항해 시작 전 철저한 위험요인 평가가 수행되어야 한다. 그 중에서도 선박이 강도의 대상이 되거나, 해적을 만나거나 심지어는 피랍될 가능성과 결과에 대한 검토뿐만 아니라 해적피해예방, 피해저감 대책 등 마련을 위한 적절한 대응방안을 강구해야 한다.

위험평가를 위해 해적행위와 해상강도 취약지역, 해상범죄의 대상이 되기 쉬운 선박과 화물의 종류, 해적들의 범행 수법 등을 고려하여 해당 지역의 해적행위와 해상강도에 대한 일반적인 상황을 이해해야 한다. 이러한 지식과 상황에 대한 이해를 통해 적절한 대응책을 개발하고, 필요한 조치를 적용하며, 관련 보고 경로와 조치계획을 확인하고 범죠헌장 증거 보존을 포함한 사고 후 관리 방안을 수립해야 한다.

3.1 원인 요소

2014년 이래 유조선화물 탈취를 목적으로 한 선박납치 빈도가 지속적으로 늘어나는 추세이다. 사건 발생 건수의 증가는 여러 가지 요소와 관련이 있다.

- 1) 범죄자들은 접근성이 용이한 저속의 선박, 고립된 선박 등 수익성이 높은 선박을 주요 타겟으로 한다
- 2) 기술 진보로 인해 선박 운영 효율성이 증가하여 선원의 수가 감소하였고, 범죄자들이 선박의 위치, 속도, 항해상태 및 표적선박에 적재된 화물의 정보를 추적하는 것이 가능해졌다. 인터넷과 라이브 포털을 통해 이러한 데이터에 접근하게 되면서 범죄 대상이 되는 선박에 대한 최신 정보를 얻는 것이 가능해졌다.

- 3) 글로벌 원유가격 하락을 틈타, 업계에서는 비축을 목적으로 원유를 대량 구매하고 있으며, 이에 따라 더 싼 원유에 대한 수요를 충족하기 위해 유조선 운송이 증가하게 되었다.
- 4) 이외의 다른 요소는 다음과 같다: 소형 선박과 어선의 값싼 석유에 대한 수요, 원유 시장가격의 변동, 잠재적 구매자들이 보다 가격이 낮은 원유를 찾을 수 있는 가능성, 훔친 원유를 사고 파는 암시장의 존재와 탈취 행위에 대한 기소를 위해 필요한 정보(원유의 원산지 또는 출처)를 추적하는 것의 어려움. 특히 해상 교통량이 많은 지리적 특성도 또 다른 요소가 될 수 있다.

3.2 사고 위치, 선종, 총톤수, 화물의 종류

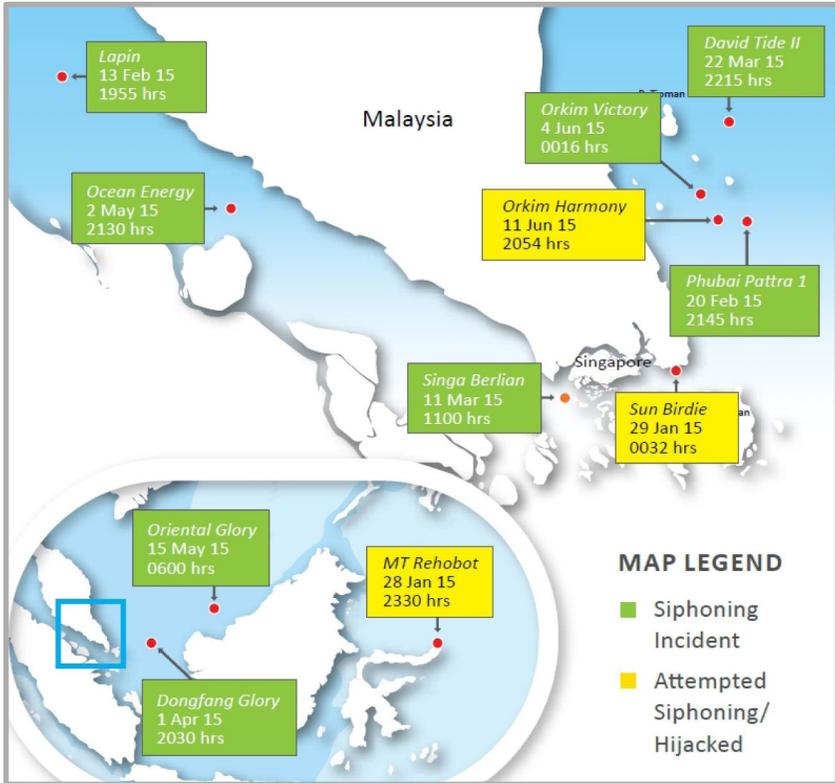
동남아시아 해역에서 일어나는 유조선 화물 탈취의 반 이상이 일일 해상 교통량이 많은 남중국해(SCS)에서 일어났다. 연안국의 단속을 피하기 위해, 통상적으로 해적들은 해안으로부터 떨어진 곳으로 납치한 선박을 이동시켜 선박의 원유를 탈취한다. 이러한 행위는 연안국 해군 및 해양기관의 단속을 더욱 어렵게 만들고 있다.

[주요 해적발생 해역]



- Category 1 : 심각(납치 또는 화물강탈 사고)
- Category 2 : 보통(해적 5명 이상이 무기를 가지고 승선, 물품강탈, 피해 경미함)
- Category 3 : 단순(해적 5명 이하가 무기를 가지고 승선 시도 후 실패)
- Petty Theft : 단순 강도

[유조선 화물강탈사고 지점]



■ 선박납치 후 화물강탈 ■ 화물강탈 및 납치 시도

2011년부터 2015년 9월까지 기간 중 아시아 해역의 유조선 화물 탈취 사건 보고에 따르면, 선박용경유(MGO)를 수송하는 5000톤 이하의 석유 제품/원유 탱커선이 주 표적이 되었고, 대다수의 사건이 SCS(South China Sea)에서 발생했다. 이러한 사건들의 발생 경향은 아래 표1에 요약되어있다.

표1: 동남아시아 해역 유류화물 절취 사건 분류 (2011-2015.9)

분류	하위분류	발생건수
사고장소	남중국해	21
	말라카 및 싱가포르 해협	6
	기타	8
선박 유형	석유제품/원유탱커선	24
	탱커선	6
	케미컬탱커선	2
	급유선	2
	보급선	1
총톤수	<2000GT	20
	2000-5000GT	9
	>5000GT	4
	알려지지 않음	2
화물유형	선박용 경유(MGO)	9
	디젤	4
	선박용 연료유(MFO)	4
	연료유	2
	가솔린	2
	경유	2
	가열 아스팔트	1
	윤활유	1
	선박용 디젤유(MDO)	1
	차량용 디젤연료(ADF)	1
	디젤 및 벌크선유	1
	팜유	1
	휘발유	1
	휘발유 및 디젤	1
	알려지지 않음	4

3.3 범행 수법 및 경향

유조선 화물 탈취가 목적인 탱커선 납치와 관련하여 2011년부터 2015년 9월 사이에 보고된 사건의 발생건수는 동남아 해상교역의 주요한 우려사항이 되고 있으며, 이러한 사건에 대한 분석정보를 기반으로 살펴본 해적의 특징, 범행수법 등은 아래와 같다.

(1) 해적 조직 및 연계단체

2014년 9월 싱가포르 해양경찰이 체포한 범인 중, 53인은 불법 선박 연료 거래에 연루되었으며, 범행 총책, 판매자와 구입자 사이를 오가는 중간책으로 구성된 연계단체로 활동하는 것으로 분석되었다. 2011년 이래 보고된 사건에 연루된 범인들의 범행 수법에 대해 선원들이 제공한 정보를 기반으로, ReCAAP ISC와 관련기관들은 이러한 해적 연계단체들이 범행 총책과 중간책으로 구성되 운영되며, 적어도 3개 이상의 해적조직 또는 연계단체가 있으며, 이들은 남중국해와 말라카 해협 이외의 장소에서 활동중인 것으로 파악하고 있다.

(2) 해적들의 범행 수법

일반적으로, 대다수의 유류화물 탈취 범인들의 수법은 상당히 비슷하다. 그들은 보통 어두운 시간에 피해선박에 승선하여, 선원들을 결박하거나 가두고, 피해선박을 장악한 뒤 해안으로부터 먼 곳으로 이동하며, 선원으로 하여금 유류화물을 피해선박 측면에 접안시킨 다른 탱커선 또는 바지선으로 빼내게 한다. 피해선박을 떠나기 전에, 범인들은 피해 선원들의 현금과 개인소유물을 탈취하고, 선원들이 당국에 피해 사실을 보고하는 것을 지연시키기 위해 선박의 통신 및 항해 장치를 파괴한다.

대다수의 경우, 범행 대상은 납치한 선박의 유류화물이다. 그러나 드물게는 범인들이 단순히 피해선박에 승선하여 화물을 탈취하는 것이 아니라 화물은 건드리지 않은 채 선박을 납치하고 발견을 피하기 위해 선박의 페인트칠을 다시 하는 경우도 있다.

한 이례적인 사건으로, 선박이 납치된 며칠 동안 일부 해적이 화물 구입자를 찾기 위해 선박을 떠난 사례와 범인들이 납치한 선박의 유류 화물이 그들이 찾고 있었거나 암시장에서 거래되는 종류가 아닌 것을 인지하고 화물을 남겨둔 채 선박을 떠난 사례도 있다. ReCAAP ISC는 이러한 현상의 원인은 범인들이 찾는 유류화물의 종류에 관한 ‘정보의 실패’가 원인이라고 보고 있다.

(3) 정보 접근성

사건 기록에 의하면, 해적조직과 연계단체가 아래와 같은 해상운송 산업 절차에 대한 지식과 정보에 접근 할 수 있다고 여겨진다.

- 피해 선박이 수송중인 석유화물의 종류
- 항해 경로
- 원유추출을 수월토록 하는 선박에 탑재된 장비의 종류
- 당국의 탐지를 피할 수 있는 원유 추출을 위한 장소
- 특정한 시간과 장소에 동 선박에 접안하는 또 다른 탱커선/바지선의 일정
- 강탈한 유류화물의 보관 및 이를 잠재적 구입자들에게 인도하는 장소
- 수요가 있는 원유의 종류 및 등급
- 구입자와 판매자 간 값싼 원유의 제공성에 대한 시장지식, 그리고 이러한 정보는 보통 입소문으로 전달된다.
- 공급망 과정에 대한 지식

3.4 일반적 위험 평가

표2는 2011년부터 2015년 9월 사이에 발생한 35건의 사건에 대한 정보를 토대로 일반적 위험평가를 보여준다. 여기서 위험노출 정도는 탱커선에서 발생할 수 있는 사건의 가능성이며, 낮음, 중간, 높음으로 표현됐다. 위험 정도를 파악하기 위한 기준은 탱커선의 총톤수, 수송되는 화물의 종류와 위치이다. 피해저감대책은 평가된 위험노출에 따라 달리 하여야 한다.

표2는 단지 현재까지 관찰된 사건의 유형에 따른 위험 평가에 대한 잠정적인 양식이라는 점을 주목해야 한다. 본 위험평가의 기준은 향후 상황 전개에 따라 조정될 수도 있다.

표2: 일반 위험 평가

위험		낮음	중간	높음
총톤수	<2000			X
	2000-5000			
	>5000	X		
화물종류	MGO, MFO, MDO			
	가솔린, 윤활유, 팜유		X	
	기타 (가열아스팔트 등)			
지역	남중국해			X
	말라카해협	X		
	기타		X	
가능한 피해저감 대책		Comms RSL/TSS	Comms RSL/TSS,SPM	Comms RSL/TSS,TID

범주

Comms(연안국과의 통신 유지)

RSL/TSS (인정된 항로/통항분리계획으로 통항)

SPM (적절한 선박보호조치 시행)

TID (낮 시간에 취약지역 통항)

3.5 예방 대책

선원들에 대한 해적대응훈련과 증거보전 교육은 매우 중요하며 강력히 권고된다. 또한 CSO와 선장은 적절한 선박 보안 계획이 수행되도록 해야 한다. 여기에는 항해 시작 전 선박방어대책(SPM)의 수립, 선원에 대한 브리핑/교육의 수행, 취약지역을 피하는 적절한 항해 계획과, 항해 경로의 기밀유지정책 등이 포함된다.

해적과 해상강도 문제는 사전에 준비하고 해적예방장치를 갖추는 것 외에 이를 해결하기 위한 더 나은 방법은 없다. 선주와 CSO는 특히 취약 지역을 포함한, 항해 지역 상황에 대한 최신 정보를 숙지함으로써 선박에 대한 보안계획과 자구책 마련 등을 지속적으로 검토해야 한다.

과거 화물 탈취에 활용된 범인들의 범행수법과 위험 평가를 고려한 결과, 항해 전 선주와 선장/선원들이 취하도록 권고되는 조치들은 다음과 같다.

선박관리자/보안책임자(CSO)

- 해양안전종합정보시스템(GICOMS), ReCAAP ISC와 정보융합센터(IFC)에서 제공하는 해적사고 보고를 통해 최신 상황을 숙지하고, 항해 계획 시와 항해 전에 선원에게 정보를 제공하며, 특히 우범지역을 통과할 때 각별히 경계하도록 선장과 선원들에게 통보해 줘야 한다.
- 주요 통신 수단이 고장난 경우 예비계획을 포함한 효율적인 선박보안 및 통신 계획을 수립하고 이를 선원들에게 알려야 한다.
- 수송되는 화물의 종류와 규모에 대한 정보의 기밀성을 유지하고 관리해야 한다.
- 선원들의 신원을 보장하기 위해 정기적인 신원조사를 수행하고, 선상 및 상륙시의 활동을 확인한다.
- 해사안전위원회회람 1334에 따라 기국과 연안국에 대한 적시 보고의 중요성을 선장과 선원들에게 교육하며, 항해 시작 전 연락처 세부사항을 작성해둔다.
- 물리적 선박방어장치를 설치하고, 경보장치, CCTV, 기타 해적들이 배에 오르는 것을 감지하고 막는 장치를 포함한 보안 장비를 설치하는 등 선박방어계획(SPM)을 수립한다.
- 선박 보안 담당자가 항해 전에 선박, 선원, 화물에 대한 불시 조사와 점검을 하도록 한다.

선장/선원

- 해적대응의 우수 사례 및 BMP4 내용상 필요 요소를 도입한다
- 만약의 사태에 대비하여 연안국 당국의 최신 연락정보를 확인한다.
- 취약 지역을 이동하는 경우 가장 가까운 연안국에 선박의 이동 계획을 보고한다.

3.6 보고

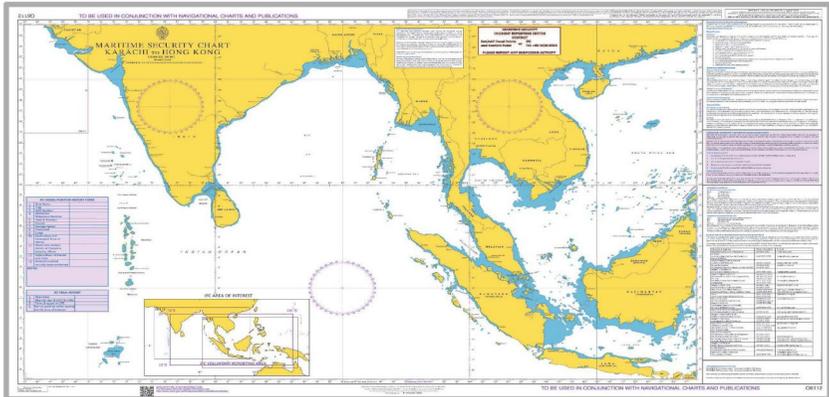
선주·CSO·선장·선원은 항해 전 계획과 항해 중 상황, 그리고 해적 또는 해상강도 공격에 대비하여 아래의 도표 보고 경로를 참고할 수 있다. 그 어떠한 공격 또는 의심스러운 활동이 감지된 이후, 선장은 당국과 선사에게 사건에 대한 상세한 보고를 하도록 권고하며, 사건 보고를 위한 양식은 첨부3에서 볼 수 있다.

(1) IMO의 해양안전위원회(MSC)회람 1334

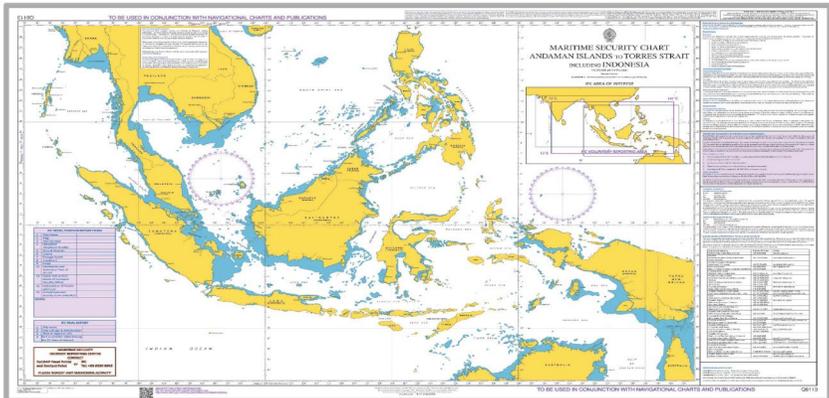
해적사고시 구조기관의 즉각적인 구조 및 대응조치 지원을 위하여, 선장은 연안국의 구조협조본부(RCC)에 보고해야 하며, 선주/운영자는 선장으로부터 보고받은 즉시 기국과 ReCAAP 전담연락창구에 보고해야 한다. 이는 선주와, 선박 운영자, 선장과 선원들에게 선박에 대한 해적행위와 무장강도를 예방하고 억제하기 위한 IMO MSC. 1/Circ 1334 지침에 따라야 한다. IMO MSC회람 1334의 아시아지역 사건 보고를 위한 흐름도표는 아래와 같다.

또한 동 해도는 선박이 이 지역을 통항할 때 선장들에게 상황정보를 제공한다. IMO MSC.1/Circ.1334와 더불어, 동 해도는 ReCAAP 전담 연락창구 연락 정보를 포함한다. IFC 또한 그들의 자율 지역 보고 (Voluntary Community Reporting)의 내용을 해도에 담았다. 2013년 5월 17일에 도입된 동 해도의 목적은 해적행위를 포함한 현존하는 해양 보안 위협을 다루고, 선원들에 대한 위협상황을 신속히 보고하도록 돕기 위함이다.

Q6112



Q6113



(3) ReCAAP 전담연락창구 보고

IMO MSC. 1/Circ.1334에 따라,선주/운영자들은 아시아의 모든 사건을 ReCAAP 전담연락창구에 보고해야 한다. 전담연락창구에서 집계된 다양한 출처의 정보를 통해 관련 당국은 자국의 정책과 관할권에 따라 사건에 신속하게 대응할 수 있다. ReCAAP 전담연락창구와 담당자의 연락정보는 첨부 4에서 볼 수 있다.

(4) 자율 지역 보고(Voluntary Community Reporting)

정보융합센터(IFC)가 운영하는 자율 지역 보고 프로그램에 선박의 참여가 독려된다. IFC는 IFC의 보고지역에 선박들이 진입할 때 VCR 계획에 기술된 보고 양식을 사용하여 IFC에 보고토록 권고한다. 첨부 5를 참조토록 한다.

(5) 해양수산부 종합상황실 보고

해적우범해역 진입전 비상대응계획을 수립하고, 최신 해적정보를 GICOMS를 통해 확인한다. 해적우범해역 통항시 비상연락망을 24시간 [회사보안책임자(CSO), 해수부 종합상황실]유지하고 해적당직을 강화한다. 해적공격 조우시 선박보안경보장치(SSAS) 작동, 증속, 지그재그 운항 등 회피조신을 실시하고, 회사보안책임자(CSO) 및 해수부 종합상황실(044-200-5893~6)에 보고한다.

제4장 해상보안계획시 고려사항

4.1 출항 전

선박관리자/보안책임자(CSO) 점검사항

- ✓ 선박보안계획(SSP)을 수립하고 갱신할 것
- ✓ 선주·CSO와 선장만이 공유하는 조난 신호를 설정할 것
- ✓ 선박비상통신계획(SECP)을 수립하고 갱신할 것
- ✓ 일반·비상 통신망을 설치하고 선장과 함께 주기적으로 점검할 것
- ✓ 사고를 대비하여 비상연락처를 최신화할 것
- ✓ 사고 시 연안국으로의 신속한 보고의 중요성을 강조할 것
- ✓ 평시·비상시 보고절차를 설정할 것
- ✓ GICOMS, ReCAAP ISC와 IFC 웹사이트에서 제공하는 해적·무장강도 행위에 대한 현황 및 최신 정보를 파악한 후 선장·선원과 공유할 것
- ✓ 선원의 신원을 조사할 것
- ✓ 가능한 경우 다국적의 선원으로 구성할 것
- ✓ 과적방지를 위해 적재화물 목록(석유화물의 양, 페인트 캔 등)을 확인할 것
- ✓ 인근 연안국에 선박의 항로 계획을 통보할 것
- ✓ 항로 계획에 대한 위험 평가를 실행하고 필요 시 보완할 것
- ✓ 항해당직을 위해 적절한 수의 선원을 보장할 것
- ✓ 가능한 경우 선박 내에 물리적 보호장치(조명, 추적장치, CCTV 등)를 설치할 것
- ✓ 선원에 대한 해적사고 증거보전 교육을 실시할 것

선장/선원 점검사항

- ✓ 선박보안계획서(SSP)와 해상보안규칙(ISPS Code)을 숙지할 것
- ✓ 선박비상통신절차(SECP)를 숙지할 것
- ✓ 개인별 임무, 의무 및 역할을 부여할 것 (평상·비상시)
- ✓ 선박의 통신장비 재고목록을 확인할 것
- ✓ 선박 내 물리적 보호장치 및 보안장비(경보기, 조명 등)를 숙지할 것
- ✓ 승선이 가능한 모든 경로에 밝은 조명을 유지할 것
- ✓ 사고를 대비하여 보고절차 및 통신절차에 대한 훈련을 실시할 것
- ✓ 해적공격 대응훈련을 실시할 것
- ✓ 위험 평가를 수행할 것

4.2 항해 중

선박관리자/보안책임자(CSO) 점검사항

- ✓ SSP와 SECP에 따라 정기적·주기적으로 선박과의 통신을 유지할 것
- ✓ 선박의 위치·속력·경로를 지속적으로 주시할 것
- ✓ 선장에게 일정간격의 상황보고서(SITREP)를 요청할 것
- ✓ GICOMS, ReCAAP ISC와 IFC 웹사이트에 게재되어 있는 해적·무장강도 행위에 대한 현황 및 최신 정보를 파악할 것

선장/선원 점검사항

- ✓ 선사에 선박의 위치 및 이동경로를 주기적으로 보고하고 취약해역 항해 시 선박위치보고 주기를 단축할 것
- ✓ CSO에 일정간격으로 SITREP을 송부할 것
- ✓ 선사와 승조원과의 체계적·지속적인 통신시스템을 구축할 것

- ✓ 주요 긴급 연락처 및 비상 메시지를 포함한 사고대비 통신대책을 준비할 것
- ✓ 취약해역 항로는 가능한 한 피할 것
- ✓ 전면적 경계·감시태세를 유지하며, 필요할 때마다 선박 내 보안 점검장치를 작동시킬 것
- ✓ 탐지기를 철저히게 주시 및 작동하여 접근하는 의심선박을 감시할 것
- ✓ 취약해역 진입에 앞서 선원들에게 대비사항 및 개별 임무에 대해 설명할 것
- ✓ 취약해역 통항 시 선박 유지보수 및 기관 수리, 거주구역 밖에서의 업무를 최소화할 것
- ✓ 취약해역 통항 시 모든 가능한 접근로와 진입점을 통제할 것
- ✓ 취약해역 통항 시 기관실 필수 장비(양수기·소화펌프)는 언제든지 즉시 사용 가능하도록 준비할 것
- ✓ 해적·무장강도의 승선 침입에 대비하여 명확한 이해 및 행동요령을 보장하기 위해 선원들에게 선박보안체계 및 선박보안비상계획에 대한 훈련을 실시할 것

제5장 선박방어조치(SPM)

취약해역 항해를 대비하여 선사에 권고되는 선박방어조치(SPM)은 다음과 같다.

5.1 권고되는 물리적 조치

- 해적의 승선 및 선박시설에 대한 접근을 방지·억제하기 위해 철조망, 갈고리 또는 업계에서 직질하다고 생각하는 수단을 사용한 선박 강화 조치의 시행을 고려해야 한다.
- 상갑판 방향의 출입문뿐 아니라 선교, 거주구역, 기계실과 연결되는 내부 출입문 등 모든 출입문 및 화물창은 열림을 방지하기 위해 적절히 잠겨있어야 한다.
- 출입문을 강화하는 자물쇠·철봉 등의 시건장치로 손쉬운 자물쇠 절단 등을 방지함으로써 화물창의 강화가 가능하다. 그러나 이러한 장치는 질이 낮을 경우 무용하므로 적절한 크기, 보안 등급(EN 12320) 및 방수처리 등 자물쇠의 품질에 대한 정기적인 점검이 필요하다.
- 보안순찰 및 일상출입에 사용되는 접근점은 지정되어야 하며 그 숫자를 제한하여야 한다.



선원 마네킹 배치시, 감시 인원이 훨씬 많아 보이는 효과를 낼 수 있음

< 철저한 경계는 의심선박 및 해적공격을 조기 식별함으로써 적절하고 체계적으로 해적에 대응할 수 있도록 하는 매우 중요한 자체 방어 조치임 >

- 선교 침입을 막기 위해 거주구역에 있는 사다리의 차단 및 제거 방법을 확보해야 한다.

[선교 보호조치]



[갑판 보호조치]



[선박 출입문 보호조치]



- 낮은 견현 부분 등 공격에 특히 취약한 선체의 낮은 부분에 위치한 통로에 가시철조망 설치가 가능하다. 시간에 제약이 있을 경우, 동 부분을 먼저 강화하고 나머지 부분은 항해 중 설치할 수 있다. 선원들이 대피해야 할 경우를 위해 동 사항에 대한 합의가 필요하다.
- 거주구역 침입에 사용할 수 있는 창문 또는 현창에 덧문 혹은 인테리어 그릴 등의 강화 장치를 설치해야 한다.

[현창 및 출입문 보호조치]



- 살수장치를 장착해야 한다. 호스는 예측 가능한 통로, 특히 양현 선미부분 및 다른 사각지대를 커버할 수 있도록 고정위치되어 즉각 사용 가능하도록 해야 한다.

[소화호스 장치 가동]



[경고문 예시, 소말리아 언어]



- 사용될 수 있는 장비 및 공구는 안전한 곳에 보관한다.
- 경보장치 - 경보장치는 선원들에게 침입 혹은 위협을 경고하기 위해 중요하고 유용하며, 이는 동시에 해적에게 그들이 탐지되었음을 경고할 수 있어 해적이 별다른 지형없이 물리나도록 하는 효과적인 도구로 사용되고 있다.



- 선박보안경보시스템(SSAS) - ISPS Code 및 IMO 지침서에 부합하여 각 항해 전 SSAS의 작동상태를 점검하고 선원들에게 SSAS의 기능 및 작동법을 주기적으로 숙지토록해야 한다.
- 추적장치와 통신장비는 타 상선 및 해군함정으로 하여금 선박의 위치와 장소 및 추가 상세정보에 대한 추적·식별·모니터링 가능하게 하며, 이는 항로를 운항하고 안정화하는데 있어 중요하다. 다양한 추적장치와 통신장비의 사용 및 설치는 특히, 조난 시 큰 이점이 될 수 있다.
- 이리듐 휴대전화와 같은 긴급통신장비는 선상에 보관하여 해적에 의해 선박의 주요 통신망이 비활성화 될 경우에 사용할 수 있다. 또한 비상 이리듐 휴대전화는 안전한 장소나 방에 보관해야 한다.
- 서치라이트는 접근하는 선박 및 보트를 먼 거리에서도 탐지할 수 있도록 하고 경고신호로도 사용할 수 있어 유용하다. 선박 주위를 비추는 조명은 야간 항해 중 또는 항만 정박 중에 해적·무장강도를 저지할 수도 있다. 조명은 갑판 및 선박 외측을 최대한 밝게 함으로써 선박주위의 경계에 용이한 시야를 확보할 수 있다.
- 폐쇄회로카메라(CCTV)는 취약 해역에 위치한 선박을 모니터링 하는데 유용하며 이를 통해 선주도 육상 통제실 및 선상에서 취약 부분을 살펴볼 수 있다.
- 선장실 밖에 CCTV를 설치하여 선장이 외부상황을 모니터링 할 수 있도록 하는 것을 권고한다.

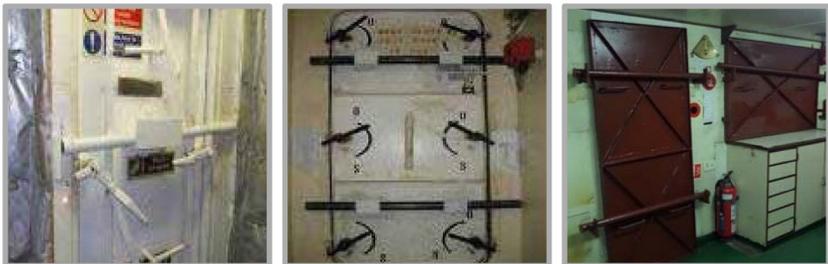


5.2 추가적 조치

선박관리자 및 보안책임자(CSO)는 다음과 같은 추가적 조치를 고려해볼 수 있다.

- 총기류에 대한 보호조치로서 상갑판 출입문에 가공된 철판 장착
- 선교 부분 보호 강화를 위해 경량의 피해저항용 폴리카보네이트 스크린 설치
- 의심스러운 움직임을 감지하기 위해 양현 선미 갑판 및 진입로 등 취약한 부분에 적외선 또는 레이저 모션센서 설치
- 선박관리자 또는 CSO가 적재유 절취나 선박의 AIS 작동을 무력화하는 시도를 원격으로 모니터링 할 수 있는 상용소프트웨어 설치
- 선박관리자 또는 CSO가 육지에서 선박의 항해를 추적할 수 있는 상용 소프트웨어 설치
- 선원대피처(Citadel) - 방탄 문, 최소 3일간의 비상식량, CCTV를 통해 원격으로 외부를 살피기 위한 USB 플러그. 전 선원은 해적 승선침입을 피할 수 없을 경우에 대비하여 선원대피처로의 대피 절차를 숙지하고 정기적으로 신속한 대피 훈련을 실시해야 한다. 선원 보호 목적의 선원대피처는 육상과의 신뢰할 수 있는 통신 수단을 확보하여 일정 수준의 상황 파악 및 당국의 대응이 제공 되도록 해야 한다. 일정한 시간 동안 강제적인 입실에 대한 저항을 가능케 하기 때문에 특히 선박통행이 많은 해역에서 충돌을 피하기 위한 선박 제어능력을 보장하는 것에 대한 적절한 고려가 필요하다.

[선원대피처 설치 예시]



제6장 해적공격시 대응방안

선박관리자/보안책임자(CSO) 점검사항

- ✓ 기국, 관련 당국, ReCAAP 전담연락창구에 사고보고를 할 것
[첨부 4 연락처 참조]
- ✓ 본 지침서의 양식을 기반으로 해적공격에 대해 상세내용을 작성하여 보고할 것
- ✓ 선장·선원들 간에 지속적으로 연락을 유지할 것
- ✓ 선박의 위치·속력·침로를 면밀히 확인할 것
- ✓ 지역 선사에 사고 내용을 통보할 것
- ✓ 선장·선원이 선박보안계획(SSP) 및 선박비상통신계획(SECP)을 이행하도록 지시 또는 상기시킬 것

[해적접근 방지를 위한 지그제그 운항]



선장/선원 점검사항

- ✓ 가장 가까운 연안국·선주·당국(해양수산부 종합상황실)·인근에 위치한 선박에 사고 사실을 즉시 보고할 것
- ✓ 비상 경보를 울릴 것
- ✓ 보안경보장치를 작동시킬 것

- ✓ 전 선원을 소집한 후 상황을 설명할 것
- ✓ 선내 진입 가능한 모든 출입 경로를 차단할 것
- ✓ 물리적인 해적침입 방지설비를 갖추고 있을 경우 이를 설치할 것
- ✓ 선박관리자·회사보안책임자와 지속적으로 연락을 취할 것
- ✓ 해적이 선박에 승선한 경우 저항하지 말 것
- ✓ 침착하고 안정을 유지할 것
- ✓ 해적들의 상세사항을 관찰할 것 (생김새, 복장, 사용언어, 국적, 소지한 무기, 해적선박, 해적의 도주방향 등)
- ✓ CCTV는 작동상태로 해 놓을 것
- ✓ 야간 항해 시 비상전등을 켜둘 것
- ✓ 사고 상황을 파악할 것
- ✓ 가능한 경우 가까운 항만에 진입하고 해양·항만당국에 보고할 것

[해적이 사용한 무기]



[사고현장 보관]



제7장 선원의 역할

2011년에서 2015년 9월 사이 아시아 해역 유조선에 대한 해적행위가 증가하면서 선사들은 선박에 적재된 유류화물과 동시에 더 중요한 선원의 안전을 확보해야 하는 어려움을 겪고 있다.

그러므로 선박관리자 및 선장은 피해발생 현황 및 최근 많은 사고가 발생한 해역의 위치를 숙지하고 있는 것이 중요하며, 취약 해역을 피해갈 수 있는 방안을 마련해야 한다. 만약 피해갈 수 없는 항로일 경우 취약 해역 항해 시 경계태세를 강화하는 등 특별한 주의를 기울여야한다.

ReCAAP ISC가 협력기관들과 공동으로 작업한 연구결과에 따르면 해적들의 승선 타이밍과 피해선박 인근에 의심스러운 탱커선/바지선이 접근하는 것은 결코 우연이 아니며, 대부분의 경우, 해적들은 피해선박에 적재된 유류화물, 선박의 항로 및 일정을 이미 파악하고 피해선박에 접근하는 것으로 알려졌다.

이렇듯이 선사들은 유류화물의 종류는 물론 선박의 항로나 일정을 보안사항으로 유지하는 것이 중요하며, 항해 전 다음의 기본 사항에 대한 위험 평가를 수행해야 한다.

7.1 선박·선원·화물의 상태

선박

- ISPS 코드에 부합할 것
- 최우선적으로 항해 적합성, 선박 안정성, 안전장비, 항해 제한 사항(속도, 항해능력, 건현) 및 제약성을 고려할 것
- 해당되는 해상보안 관련 해도 및 항해도, 이 밖의 항법장치를 보유할 것
- 가능한 승선 및 공격을 억제·거부하기 위한 강화 조치나 물리적 장치를 설치할 것

선원

- 해적대응을 위해 능력있고 잘 훈련되어야하며 숫적으로 충분할 것
- 유자격자 여야 하며 신원조회를 할 것

화물

- 화물은 안전하고 견고하게 적재할 것

7.2 항해 및 보안계획

항해계획

- 선박의 상태, 적재된 유류화물의 특성, 선원 규정, 해도, 지침 및 항법장치 등을 감안한 항해 관련 모든 정보를 포함하여 준비 할 것
- 항만과 항만간 전 항해구간에 관해 수립되어야 하며 해적·무장 강도 사고가 발생한 것으로 알려진 지역의 관할 당국에 대한 보고를 위한 지침 및 절차를 포함할 것

보안계획

- 사고대응 목적의 위기관리대응계획과 함께 승선에 대처하기 위한 비상계획, 보고, 범인의 기소를 위해 당국이 필요로 하는 증거 제공 및 가능한 한 빠른 시일 내 정상상태로의 조기복귀 방안 등을 포함할 것
- 해적우범해역 항해 시 선사·선박관리자 또는 CSO 또는 지역 센터에 대한 정기보고의 빈도를 늘릴 것

7.3 상황 파악

위치

- 선장 및 보안요원은 사고의 발생빈도가 상대적으로 높은 지역을 인지하고 상황발생 시 선택할 수 있는 대체경로를 결정할 것
- 선원은 평시보다 위험성이 높은 지역을 항해할 경우, 항해지역의 상태(해상조건 및 가시성), 특히 시간대(낮/밤)를 인지할 것

자문 및 보고서

- 선사와 CSO는 역내 해역, 특히 사고의 우려가 있는 해역의 일반 현황에 대한 분석을 제공하는 ReCAAP ISC 및 IFC가 작성하는 해적·해상강도 행위에 대한 보고서를 입수할 것

협력

- 선사 또는 선박은 항해예정 지역이 승선공격에 취약하다고 판단되거나 그러한 사례가 있는 경우 관련 집행기관에 항해를 통보하고 공조할 것
- 정상항해 확인 및 사고발생 시 보고를 위해 선사의 육상관리팀과 수시로 통신상태를 점검할 것

제8장 사고 후 보고 및 후속조치

선박관리자/보안책임자(CSO) 점검사항

- ✓ 당국과 협조하고 최신 정보를 제공할 것
- ✓ 선원 및 선박에 대한 필수 정보·문서·식별방법을 제공할 것
- ✓ 사건조사 시 당국과 협력할 것
- ✓ 사건조사 시 선원들이 협조토록 보장할 것
- ✓ 후속 보고를 제공하고 조사결과에 대한 피드백을 수집할 것
- ✓ 선원 및 선원가족에 대해 지원을 제공할 것
- ✓ 각종 컨퍼런스, 포럼, 회의 등에서 습득한 경험 및 교훈을 공유할 것
- ✓ 우수 관리사례를 개발하고 공유할 것
- ✓ IMO Circ. 1334에 부합하는 해적사고 사후보고서를 제출할 것

선장/선원 점검사항

- ✓ 선주/선박회사에 사고 세부사항 및 최신 정보를 제공할 것
- ✓ 연안국 및 기국에 추가 세부사항 및 정보를 보고할 것
- ✓ 가능할 경우 CCTV 녹화영상을 복사하는 등 사고기록을 보존하되 선상에 있는 가용한 증거물을 훼손하지 말 것 (2014년 3월 28일자 IMO reference A28/Res. 1091 “Guidelines on Preservation and Collection of Evidence Following an Allegation of a Serious Crime Having Taken Place on board a Ship or Following a Report of a Missing Person from a Ship, and Pastoral and Medical Care of Persons Affected” 참조)
- ✓ 조사관과 선원들간의 정보 및 경험을 공유할 것

첨부 1 전 세계 해적사고 발생 현황

1. 해적사고 발생 현황 (2015년 상반기)

□ (개요) 해군함정 호송 등으로 소말리아·서아프리카 해적사고는 전년 대비 감소(100%, 29%)한 반면, 동남아시아 해적사고는 대폭 증가(38.9%)

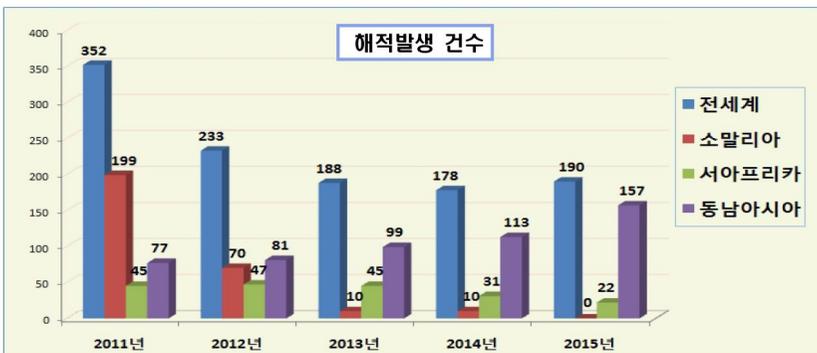
○ (전 세계) '15년도 해적공격 건수는 190건로 '14년(178건) 동기 대비 6.7% 증가함(선박 피랍건수 : 17척 → 15척*, 11.8% 감소)

* 발련(6), 인니(3), 말라카해협(4), 가나(1), 나이지리아(1)

- (소말리아) '14년도 총 10건의 해적공격이 있었으나, '15년에는 연합해군의 작전개시('09) 이후 처음으로 해적공격이 발생하지 않음

- (서아프리카) 해적공격 건수는 22건으로 '14년(31건) 동기 대비 29% 감소함(선박 피랍건수 : 5척 → 2척, 60% 감소)

- (동남아시아) 해적공격 건수는 157건으로 '14년(113건) 동기 대비 38.9% 증가함(선박 피랍건수 : 12척 → 13척, 8.3% 증가)



< 연도별 해적발생 건수 (2011~2015, 1월~9월) >

단위 : 건

구 분		2011	2012	2013	2014	2015
전 세계	해적공격 건수	352	233	188	178	190
	(선박피랍 건수)	(35)	(24)	(10)	(17)	(15)
소말리아		199	70	10	10	0
서아프리카	해적공격 건수	45	47	45	31	22
동남아시아		77	81	99	113	157

2. 동남아시아 지역

- 전 세계 해적사고(190건) 중 157건(82.6%), 선박피랍(15건) 중 13건 (86.7%)이 동남아시아 해역에서 발생

< 아시아 해적 발생현황 (2011~2015, 1월~9월) >

구 분	2011	2012	2013	2014	2015
방글라데시	18	719	10	15	11
인도네시아	30	51	68	72	86
말라카해협	-	2	1	1	5
싱가포르해협	7	6	5	8	9
말레이시아	14	85	5	15	11
남지나해역	13	1	4	-	-
베트남	6	4	6	2	19
필리핀	2	3	2	5	8
인도	6	6	7	10	7
태국	0	0	0	2	1
미얀마	1	0	0	0	0
합 계	97	877	108	130	157

- (인도네시아) 동남아시아 해적사고(157건) 중 54.8%(86건*), 선박 피랍(13건) 중 23%(3건**)이 인도네시아 해역에서 발생

* 86건의 해적공격은 항해중(60건), 묘박중(21건), 접안중(5건)에 발생

** ① '15.1월 Sulawesi 북방 Lembeh 섬 인근 해상 ② '15.3월 Pulau Repong 남방 37마일 해상 ③ '15.4월 Pulau Uwi 북방 62마일 해상

- (말레이시아) 총 11건의 해적공격이 있었으며 그 중 6척*(유조선 5, 예인선 1) 해적에 의해 피랍됨

- * ① '15.1월 Tanjung Ayam Johor 남방 1 마일 해상 ② '15.2월 Pulau Aur 남동방 18마일 해상 ③ '15.3월 Tioman 섬 동방 18마일 해상 ④ '15.5월 Sarawak Tanjung Sirik 북서방 64마일 해상 ⑤ '15.6월 Pulau Aur 남서방 8마일 해상 ⑥ '15.6월 Johor Aur 남방 17마일 해상

동남아시아 해적은 소말리아나 서아프리카 해적과 달리 선박 납치시 인명 피해를 주지 않는 대신, 통신장비 파손, 화물 및 선원귀중품을 강탈한 후 도주하는 행태를 보이고 있음

3. 유조선 해적 피랍사례

아시아지역 해적피랍 및 검거 사례

■ 항해중이던 유조선 피랍(6.11)

- 위치: Pulau Aur섬 남방 17마일 해상
- 피해: 선원 1명 부상(허벅지 총상), 구명정 절취

■ 사고 경위

- 예인선을 이용해 해적 13명이 항해중이던 유조선을 납치

화물강탈을 위해 목적지로 이동중 호주 항공순찰대에 발각(6.18)

베트남 해양경비대가 해적 8명 체포(6.19), 나머지 5명은 도주

- ReCAAP 회원국 공조로 해적 일당 검거 사례(해적은 모두 인니)
- 최근 잇따른 유조선 피랍사건과 관련 **화물류 절취단 조직의 전모를 밝힐 수 있는 계기가 될 수 있을 것으로 기대**




선명/선종	Orkim Harmony / 유조선
크기	168.6 × 16.8 × 6.8(m)
중량(DWT)	7,300톤 / 말레이시아



선명/선종 Orkim Harmony / 유조선

크기 168.6 × 16.8 × 6.8(m)

중량(DWT) 7,300톤 / 말레이시아

서아프리카 지역 선원납치 사례

■ 원유 적재차 투묘중인 유조선 선원납치(2.3)

- 위치: 나이지리아 Akwa Ibom 남방 20마일 해상
- 피해: 선원(3명) 납치, 석방금 요구

■ 사고 경위

- 나이지리아 남방 해상에서 투묘중인 유조선에 해적 8명 침입, 선박(3명)을 납치 후 석방금 요구

- 상당한 액수의 석방금을 지불하고 무사히 풀려남

- **기니만 연안에서의 유조선 급유 작업은 매우 위험하나, 인근 유전에서 하역작업을 해야하는 유조선 특성상 동 작업은 불가피**
- **보안요원 승선 조치 및 철저한 해적당직 필수**




선명/선종	KALAMOS / 유조선
크기/국적	330 × 60 × 10.7(m) / 몰타
중량(DWT)	281,037톤

선명/선종 KALAMOS / 유조선

크기/국적 330 × 60 × 10.7(m) / 몰타

중량(DWT) 281,037톤

4. 해적사고 발생 지역

全 세계 지역



IMB Piracy Report – January to September 2015

📍 = Attempted Attack
 📍 = Boarded
 📍 = Fired upon
 📍 = Hijacked
 📍 = Suspicious vessel



Total number of attacks – 190

아시아 지역

📍 - Attempted Attack
 📍 - Boarded
 📍 - Fired upon
 📍 - Hijacked
 📍 - Suspicious vessel



Total attacks Indian Sub-Continent – 18

Total attacks Far East & SE Asia – 139

첨부 2 해적행위 정의

해적행위의 의미를 유엔 해양법협약(UNCLOS) 제101조에 따라 다음과 같이 정의한다.

1. 해적행위는 다음 행위 중 어느 하나를 의미한다.
 - 가. 개인의 선박 또는 항공기의 승무원이나 승객이 사적인 목적으로 취한 폭력·억류·약탈 행위로서 그 대상은;
 - (1) 공해상의 다른 선박 또는 그 선박 내의 사람이나 재산
 - (2) 국가 관할권 밖의 장소에 위치한 선박, 사람 또는 재산
 - 나. 개인의 선박 또는 항공기라는 사실을 인지하고 선박 또는 항공기의 조작에 자발적으로 가담한 어떠한 행위
 - 다. (가)와 (나)에 기술된 행위를 교사하거나 고의적으로 조장하는 행위

국제해사기구(IMO)의 결의서 A. 1025(26)에 따른 **선박에 대한 무장강도 행위**의 정의는 다음과 같다.

2. 선박에 대한 무장강도 행위는 다음행위 중 어느하나를 의미한다.
 - 가. 일국의 내해, 군도수역 및 영해에서 선박 또는 선박 내의 사람이나 재산에 대해 사적인 목적으로 취한 해적행위 이외의 폭력·억류·약탈 또는 협박하는 불법행위
 - 나. 위에 기술된 행위를 교사하거나 고의적으로 조장하는 경우

아시아지역해적퇴치협정(ReCAAP) 규정 제1조2항에 따른 **무장강도 행위**의 정의는 다음과 같다.

- 일방 체약국의 관할권이 미치는 곳에서 사적목적으로 행하는 선박이나 그 선박내의 사람이나 재산에 대한 불법적 폭력행위, 억류, 약탈행위

첨부 3 해적 사고시 보고서 양식

보고서 양식(MSC.1/Circ 1334)

- 선박명 및 IMO 번호
- 선종
- 기국
- 총톤수
- 일시
- 위도, 경도
- 지역명
- 항해 중, 묘박 또는 접안 중
- 공격 방법
- 용의선박에 대한 기술 및 척수
- 해적·해상강도의 수와 인상착의
- 해적·해상강도가 소지한 무기의 종류
- 추가 정보 (사용 언어 등)
- 선원 혹은 승객 부상여부
- 선체피해 (공격받은 부위)
- 절취 당한 재산 및 화물
- 선장 및 선원들이 취한 조치
- 연안 당국에 보고했는지, 했다면 어디로 했는지?
- 신고 접수한 국가 또는 국제기구
- 연안국이 취한 조치

첨부 4 ReCAAP 전담연락처(Focal Points)

ReCAAP 전담연락창구(Focal Points)*, ReCAAP ISC, IFC, 말레이시아 당국의 연락처

(*ReCAAP 전담연락창구 및 문의처의 최신 정보는 ReCAAP ISC 모바일앱에서 확인 가능)

ReCAAP 전담연락창구 및 연락처		
국가명 & 담당기관명	연 락 처	
	전화	팩스
호주		
호주해상국경운영센터 [AMBOC] 해양국경수비대 [MBC] E-mail: amboc@border.gov.au	+61-2-6275-6000	+61-2-6275-6275
방글라데시		
해운부 Department of Shipping E-mail: cns@dos.gov.bd	+88-02-9553584	+88-02-9587301
브루나이		
국가해양협력센터 National Maritime Coordination Centre Email: p2mk@jpm.gov.bn	+673-2233751	+673-2233753
캄보디아		
상선부 Merchant Marine Department E-mail: mmd@online.com.kh	+85-5-2386-4110	+85-5-2386-4110
중국		
중국해상수색구조센터 - 베이징 China Maritime Search and Rescue Centre (Beijing)	+86-10-6529-2218 +86-10-6529-2219 +86-10-6529-2221	+86-10-6529-2245
해양구조조정센터 - 홍콩 Maritime Rescue Coordination Centre (Hong Kong) E-mail:hkmrcc@mardep.gov.hk	+85-2-2233-7999 +85-2-2233-7998	+85-2-2541-7714

ReCAAP 전담연락창구 및 연락처		
국가명 & 담당기관명	연 락 처	
	전화	팩스
덴마크		
덴마크해사청 DMA Email: ReCAAP-FP-DK@dma.dk	+45-9137-6000	+45-9137-6001
인도		
해양구조협력센터 - 뭄바이 [MRCC] 해양경비대 - 서부 뭄바이 - 인도 Email: indsar@vsnl.net icgmrc_mumbai@mtnl.net.in mrc-west@indiancoastguard.nic.in	+91-22-2431-6558 +91-22-2438-8065	+91-22-2433-3727 +91-22-2431-6558
일본		
일본연안경비대 운영본부 JCG Ops Centre Email: jcg-op@milt.go.jp	+81-3-3591-9812 +81-3-3591-6361	+81-3-3581-2853
한국		
해양수산부 운영센터 Ministry of Oceans and Fisheries Operations Centre Email: piracy@gjcoms.go.kr	+82-44-200-5895 to 98	+82-44-200-5886 to 88
라오스		
국제관계국 International Relations Department 공공보안부 Ministry of Public Security Email: keo_kkk@hotmail.com	+85-6-2121-2505	+85-6-2121-2505 +85-6-2121-2547
미얀마		
미얀마 해군 Myanmar Navy Email: mrcc.yangon@mptmail.com.mm	+95-313-1650	+95-1202-417
네덜란드		
네덜란드 해안경비대 Dutch Coastguard 해양정보센터 Maritime Information Centre Email: mik-nl@kustwacht.nl	+31-223-658-382	+31-223-658-358

150 _ 2016 해적피해 예방·대응 지침서

ReCAAP 전담연락창구 및 연락처		
국가명 & 담당기관명	연 락 처	
	전화	팩스
노르웨이		
노르웨이 해사청 Norwegian Maritime Authority Email: morten.alsaker.lossius@sjofartsdir.no	+47-5274-5000 +47-5274-5130	+47-5274-5001
필리핀		
필리핀 해안경비대 Philippine Coast Guard 작전센터 - 마닐라 PCG Action Centre Email: pcg_cg2@yahoo.com cg2@coastguard.gov.ph isc.cg2@coastguard.gov.ph	+63-2-527-3877 +63-2-527-8481 to 89 내선번호 6136/6137 +63-917-724-3682 +63-2-527-8481 내선번호 6122	+63-2-527-3877
싱가포르		
싱가포르 해운항만청 Maritime and Port Authority of Singapore 항만운영통제센터 [POCC] Email: pocc@mpa.gov.sg	+65-6226-5539 +65-6325-2493	+65-6227-9971 +65-6224-5776
스리랑카		
스리랑카 해군 작전센터 Sri Lanka Navy Operations Centre Email: nhqsoo@navy.lk nhqhydrographer@navy.lk nhqдно@navy.lk	+94-11-244 5368	+94-11-244 9718
태국		
태국 해군 Royal Thai Navy 해양정보공유센터 Maritime Information Sharing Centre Email: miscdutyofficer@misc.go.th	+66-2475-4532	+66-2475-4577

ReCAAP 전담연락창구 및 연락처		
국가명 & 담당기관명	연 락 처	
	전화	팩스
영국		
영국해양정보센터 National Maritime Information Centre 운영센터 Operations Centre Email : nmic-ws@mod.uk	+44 2392-211951	+44 2392-212024 팩스 전송시
미국		
미국 연안경비대 수색구조센터 USCG Rescue Coordination Centre Alameda Email: rccalameda@uscg.mil	+1-510-437-3701	
베트남		
베트남 해안경비대 Email: vietnamcoastguard@gmail.com vietnamfocalpoint@yahoo.com.vn	+84-4-3355-4378	+84-4-3355-4363
단체		
아시아지역해적퇴치협정 정보공유센터 ReCAAP Information Sharing Centre (ISC) Email: info@recaap.org	+65-6376-3091	+ 65-6376-3066
정보융합센터 Information Fusion Centre (IFC) Email : ifc_do@defence.gov.sg	+65-6594-5728 (During office hours)	+65-6594-5734
말레이시아 해양 경찰 Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA)		
Northern Region	604-966 9800	604-966 0542
Southern Region	607-219 9400	607-223 6101
Eastern Region	609-571 7300	609-573 3569
Sabah Region	608-838 5000 608-852 4600	608-838 4161
Sarawak Region	608-243 2553 608-243 2544	608-243 2502

첨부 5 자율지역보고(VCR) 양식

자율지역보고(VCR) 제도는 정보융합센터(IFC)에 의해 보안 강화의 목적으로 설치되었으며 동남아 및 인근 해역에서 안전항해를 유지하기 위한 필요한 정보 등을 제공하고 있다.

VCR 지역에서 항해하는 상선은 해상보안사고 및 의심스러운 활동에 대해 IFC에 보고토록 권고되고 있으며, 선박·선주·운영자·관리자의 사진보고가 없을 경우 해군·해경 등 연안당국이 선박의 동향을 예상하지 못하여 필요한 정보를 활용할 수 없게 됨으로써 사고발생 시 적시 지원이 지연될 수 있다 .

IFC는 선주 및 선장에 대하여 위치·항로·속력 등의 정보 및 의심스러운 활동에 대해 주기적으로 보고할 것을 권고하고 있으며, IFC도 항해안전정보를 선박에 제공한다. IFC는 필요에 따라 협력기관과 함께 정보를 공유하면서, 위험을 평가하고, 필요시 선박을 지정하여 모니터링을 실시할 수 있다. 다음의 경우 IFC에 선박정보 보고가 권고된다.

1. 동남아시아 해역 항해 시
2. 최초보고서로부터 변경된 사항
3. 해양보안사고 발생 시
4. 수상하거나 의심스러운 행위

동 보고제도 참여는 완전히 자발적이며 기국과 상관없이 모든 선박이 참여할 것을 적극 권고한다. 제공된 모든 정보는 상업적 기밀성이 보장되며 해군 및 관계기관 내에서만 사용된다.

의심행동이란 통상적인 해운, 상거래, 또는 해양관습 이외의 행위를 의미한다. 그와 같은 행위는 해양안보의 위협으로 암시될 수 있으며, 이러한 행동은 다음과 같지만 여기에 국한되지는 않는다.

- 화물 혹은 사람의 이송을 포함한 해상에서 선박의 이상 활동
- 항해등을 켜지 않은 선박
- 통상적이지 않은 위치에 정박한 선박
- 국기를 게양하지 않거나 선명을 표시하지 않은 선박
- 정상적인 항로를 벗어난 선박
- 적절한 장비를 탑재하지 않은 어선
- 정원이 초과되거나 감항력이 없거나 화물을 과도하게 적재한 선박
- 공해상에 운항중인 비 원양선박
- 본선이나 인근 타선박에 허가나 요청받지 않고 접근하는 선박
- 군함·정부선박 이외의 무장한 선박
- 승선 장비(긴 사다리, 갈고리 등)를 갖춘 선박
- 수상하거나 일상적이지 않은 음성 통신
- 선박자동식별장치(AIS)를 끄고 항해하는 선박

다음 분야의 정보가 포함된 VCR 보고서를
information_fusion_centre@defence.gov.sg로 제출할 것을 권고한다.

최초보고서	
1	선박명
2	기국
3	IMO 번호
4	해사위성통신(Immarsat) 전화번호
5	시간 & 위치
6	항로
7	속력
8	건현
9	운반화물
10	목적지 & 도착예정시간
11	CSO 성명 & 연락처
12	선장 및 선원의 국적
13	무장·비무장 승선요원
14	선사 (연락처 & 이메일)

일일보고서	
1	선박명
2	국제무선호출부호(IRCS)
3	IMO 번호
4	보고 시간 (UTC)
5	선박 위치
6	항로 & 속력
7	기타 중요 사항
8	선사

최종보고서	
1	선박명
2	국제무선호출부호(IRCS)
3	IMO 번호
4	보고 시간 (UTC)
5	항만 또는 위치
6	선사

의심활동보고서	
1	선박명
2	IMO 번호
3	의심활동 종류
4	사고 위치
5	사고 세부사항
6	해사위성통신(Immarsat) 전화번호
7	연락 받을 이메일 주소
8	보고 날짜 및 시간 (GMT)
9	선사

IFC 자율 보고 지역



첨부 6 협력 기관

정보융합센터(IFC)

정보융합센터(IFC)는 연중무휴의 역내 해상보안(MARSEC) 정보공유 센터이다. 2009년 4월 27일에 출범하였으며 해상보안 강화를 위한 파트너 기관간의 정보공유 및 협력 증진을 목표로 한다. 우리는 신속한 정보 공유를 통해 파트너 국가와 공조하여 해양사고에 시의적절하게 대응한다. 또한 우리는 해양상황에 대한 공동의 이해를 구축하여 역내 해양정보허브의 기능을 수행함으로써 해상보안위협을 조기에 경고하는 것을 목표로 한다.

IFC는 각국의 해군·해경 및 RSN 요원로부터 파견된 연락관(ILO)의 합동팀으로 구성되어있다. 우리는 총 35개국의 65곳 이상의 기관을 통해 광범위한 연락망을 구축하고 있다. 연락관들은 소속기관과 IFC간의 차질 없는 정보공유를 촉진함에 있어 각국 다양한 기관 운영센터의 전달자 역할을 수행하고 있다.

아시아해적퇴치협정 정보공유센터(ReCAAP ISC)

아시아해적퇴치협정(ReCAAP)은 역내 해적 및 무장강도 행위 퇴치에 대한 협력을 증진·향상시키기 위해 체결된 첫 번째 국가간 협정이다. 동 협정은 2004년 11월 11일에 채택되고 2006년 9월 4일에 발효되었다. 현재 총 20개국이 체결국으로 활동 중에 있다.

ReCAAP에 가입한 20개국은 호주, 방글라데시, 브루나이, 캄보디아, 중국, 덴마크, 인도, 일본, 한국, 라오스, 미얀마, 네덜란드, 노르웨이, 필리핀, 싱가포르, 스리랑카, 태국, 영국, 미국, 베트남이다.

아시아해적퇴치협정 정보공유센터(ReCAAP ISC)는 본 협정 하에 설립되었으며 2006년 11월 29일 싱가포르에서 본격 출범했다. ReCAAP ISC의 역할은 다음과 같다.

- 정보네트워크(IFN)를 통한 ReCAAP의 전담연락창구(Focal Points)와의 정보공유 플랫폼 기능; 회원국의 사고대응 개선을 위한 참여국간의 소통 및 정보교환 도모; 아시아 지역 해적현황에 대한 이해 증진을 위한 해적·무장강도 사고의 정확한 통계수치 분석 및 제공
- 회원국의 역내 해적·무장강도 대응을 강화하기 위한 능력배양 지원
- 체약국간 합의 하에 기관들과 인식을 함께하는 체약국과의 적절한 합동훈련, 정보공유, 능력배양 프로그램, 또는 이 외의 공조방안에 대한 협력

ReCAAP ISC는 안전한 웹 기반의 정보네트워크(IFN)를 통해 ReCAAP의 전담연락창구간의 정보교환을 도모한다. 동 네트워크를 통해 ReCAAP의 전담연락창구는 상호간, 그리고 ReCAAP ISC와 항시 연결되어 있으며, 사고에 대한 적절한 대응을 할 수 있다. 사고 보고서를 받은 기관은 자국의 국가정책·내용절차에 따라 사고조치를 취할 것이며 가능할 경우 피해선박에 도움을 제공할 것이다. 동 기관이 자국의 ReCAAP 전담연락창구에 사고 보고서를 제출하면 이를 통해 ReCAAP ISC와 역내 전담연락창구에 보고서를 전달할 것이다. ReCAAP와 ReCAAP ISC에 대한 자세한 사항은 <http://www.recaap.org>를 참조하면 된다.

S.라자라트남 국제학 학교(RSIS)

RSIS

S.라자라트남 국제학 학교(RSIS)는 2007년 1월 싱가포르 난양기술대 내에 독립적으로 설립되었다. 1996년 7월 국방전략연구원이라는 이름으로 출범한 바 있는 RSIS의 임무는 전략·국제학 분야에 있어 아시아태평양 지역의 선도적인 연구소이자 대학원이 되는 것이다. 이를 달성하기 위해 RSIS는

- 실용적인 측면이 강조된 철저한 전문대학원 교육을 제공하고,
- 국방·안보·국제관계·전략·외교에 대한 정책 관련 연구를 수행하고,
- 유사한 성향의 전문교육기관들과 글로벌 네트워크를 형성할 것이다.

국제학 대학원

RSIS는 선도적 사상가·전문가로 구성된 국제적 교수진이 가르치는 국제학 교육을 제공한다. 전략학, 국제관계학, 아시아 지역학, 그리고 국제정치경제학 석사(MSC)과정은 아태지역에 맞춘 초점, 국제협력에 대한 전문교육, 깊이 있는 학문소양으로 차별화된다. 현재 50국 이상의 학생들이 RSIS 프로그램 중 하나를 성공적으로 수료하였다. 2010년에는 워릭대학교(Warwick University)와 연계하여 첫 해는 워릭에서, 그리고 다음 해는 RSIS에서 공부하는 이중 석사 프로그램을 개시했다.

관심분야가 일치하는 교수진의 지도 하에 선발된 소수의 학생들에 대해 박사학위(PhD) 프로그램이 제공된다.

첨부 7 재외 공관 연락처

아시아 해적발생지역 재외공관 연락처

국가명	영사 핫 라인
인도네시아	+(62-811)852-446
말레이시아	+(60-16)381-9940
싱가포르	+(65)9654-3528
베트남	+(84-90)402-6126
필리핀	+(63-917)817-5703
태국	+(66-81)914-5803
인도	+(91-99)5359-6008
방글라데시	+(880-171)309-5460
스리랑카	+(94-77)736-4431
중국	+(86-139)1101-9526
미얀마	+(95-9)4211-58030

V

아시아 지역 해적피해 예방을 위한 유조선 통항안전 지침(영문)

SECTION 1 INTRODUCTION

The aim of this guide is to illustrate the threat of piracy and armed robbery against ships (hereafter referred to as 'sea robbery') in Asia, particularly incidents involving oil cargo theft; and to assist ships to avoid, deter or delay such incidents; as well as post-incident management. This continued occurrence of oil cargo theft incidents warrants the need to produce a "*Guide for Tankers Operating in Asia against Piracy and Armed Robbery Involving Oil Cargo Theft*". The definition of 'piracy' (in accordance with UNCLOS) and 'armed robbery against ships' (in accordance with IMO) can be found in Annex A.

This guide serves as a prelude to a regional guide on piracy and armed robbery against ships which will be published in due course. The regional guide will take into consideration the occurrence of incidents involving all types of ship while underway and at ports and anchorages in Asian waters. That being said, until the publication of the planned regional guide, it is noted that some if not all of the recommendations made in this Guide can potentially be applicable to other types of ships.

SECTION 2 THREATS TO MARINERS

In 2014, the ReCAAP ISC published a Special Report on “Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia”, highlighting its concern over the increase in the number of such incidents in Asia. Notably, one incident was reported in 2011, four in 2012, three in 2013, and 15 in 2014.

In 2015, the ReCAAP ISC published Part II of the Special Report on “Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia”, highlighting worrisome trends since 2014, focusing on the modus operandi of the perpetrators and highlighting possibility of the involvement of syndicates and organized groups. Of particular note in Part II of the Special Report is the observation that, of the 15 oil cargo thefts reported in 2014, two-thirds involved tankers of less than 3000 Gross Tonnage (GT). Of the 15 cases, eight involved tankers of 1000-2000 GT, two involved tankers of 2000-3000 GT, four incidents involved tankers of 3000-4000 GT and one involved tanker of > 5000 GT.

For the first nine months of 2015, a total of 12 incidents had been reported; of which two incidents were foiled by the authorities whose timely responses to the immediate reporting by the masters and shipping companies had resulted in the arrest of the perpetrators involved. Between 2011 and September 2015, a total of 35 oil cargo theft incidents had been reported in Asia with more than half of them occurring in the South China Sea.

SECTION 3

PRINCIPAL RISK FACTORS AND MITIGATION MEASURES

Before beginning a voyage, a thorough risk assessment should be carried out; among others, to examine the likelihood and consequences of the ship being robbed, pirated or even hijacked; as well as to identify the appropriate measures for prevention, mitigation, reporting and recovery.

To aid in the risk assessment, the planner should understand the general situation of piracy and sea robbery in the region taking into consideration factors contributing to certain trends, locations that are more vulnerable for piracy and sea robbery, type of ships that are targeted more often, type of cargo that are much sought after, modus operandi of perpetrators involved in particular type of attack, etc. Such knowledge and situation awareness will enable the planner to develop appropriate countermeasures, adopt necessary mitigation responses, identify the relevant reporting channels and procedures, and establish post incident management including recovery and evidence preservation.

3.1 Contributing Factors

The frequency of ship hijacking for oil cargo theft continues to escalate since 2014. There are several factors that account for the rising occurrence of these incidents.

- A) The accessibility of seaborne shipping which inadvertently generated significant numbers of slow-moving, isolated and lucrative targets which perpetrators are seeking.
- B) Technological advances have resulted in improved ship-operating efficiencies that reduce the size of the crew, enable perpetrators to track the position, speed, voyage, and information about the cargo carried on board the targeted ship. The accessibility of such data through internet and live portals permits 'interested parties' to obtain up-to-date information about ships that were targeted.
- C) Taking advantage of the fall in global oil prices, the industry is making bulk purchase of oil for stockpiling purposes, and this resulted in increased traffic by tankers especially in regional waters to meet the demand for cheaper oil.
- B) Other factors include: demand for cheaper oil by smaller boats and fishing vessels, fluctuating market price of oil, availability of potential buyers scouting for cheaper oil, presence of black markets for buying and selling of stolen oil, and difficulty in tracing the origin or source of the oil to facilitate prosecution for theft. The porous nature of the maritime environment, particularly areas with high volumes of sea traffic may constitute another possible factor.

3.2 Incident Locations, Type of Vessel, Gross Tonnage and Type of Cargo

More than half of the oil cargo thefts in Southeast Asian waters occurred in the South China Sea (SCS) where significant sea traffic volumes are observed daily. To avoid being detected by enforcement agencies, the perpetrators usually steer the hijacked ship further away from shore to carry out siphoning of the oil cargo on board. This makes enforcement by naval and maritime agencies; and maintenance of regular presence in these areas more challenging. This explains why such incidents have become more prevalent in and throughout the region especially in the SCS.

Based on reports on incidents of oil cargo theft in Asian region during 2011 – September 2015, product/oil tankers of less than 5000 GT carrying Marine Gas Oil (MGO) had been targeted more frequently, and majority occurred in the SCS. The observed trends of these incidents are summarized in Table 1 below.

Table 1: Classification of Oil Cargo Thefts in Southeast Asian Waters 2011- Sep 2015

Category	Sub-Categories	Number
Incident Location	South China Sea	21
	Straits of Malacca and Singapore	6
	Others	8
Type of Vessel	Product /Oil Tanker	24
	Tanker	6
	Chemical Tanker	2
	Bunker Tanker	2
	Supply Vessel	1
Gross Tonnage	<2000 GT	20
	2000-5000 GT	9
	>5000 GT	4
	Not known	2

Category	Sub-Categories	Number
Type of Cargo (1)	Marine Gas Oil (MGO)	9
	Diesel	4
	Marine Fuel Oil (MFO)	4
	Fuel Oil	2
	Gasoline	2
	Gas Oil	2
	Hot Asphalt	1
	Lube Oil	1
	Marine Diesel Oil (MDO)	1
	Automotive Diesel Fuel (ADF)	1
	Diesel and Bulker Oil	1
	Palm Oil	1
	Petrol	1
	Petrol and Diesel	1
Not known	4	

(1) As reported without further categorisation

3.4 Operations and Trends

The number of incidents reported during 2011-September 2015 involving hijacking of tankers for theft of the oil cargoes carried on board have been of significant concern to the regional maritime commerce. Based on the information about these incidents, the nature of the perpetrators, their modus operandi, knowledge and accessibility of information on the industry processes are as outlined below.

(A) Organised Groups and Syndicates

From the arrest made by the Singapore Police Coast Guard in September 2014, the 53 men apprehended were believed to be involved in illegal ship fuel trade and operated in syndicates comprising the mastermind and middle-men who served as the go-between for buyers and sellers. Based on information provided by crew regarding the modus operandi of perpetrators involved in incidents reported since 2011 till present, the ReCAAP ISC and its operational partners believed these syndicates operate in similar modality of having mastermind and middle-men; and there are at least three organised groups or syndicates involved, each operating in different locations of these incidents in the SCS and the Malacca Strait.

(B) Modus Operandi

Generally, the modus operandi of the perpetrators in most of the oil cargo thefts is fairly similar. They usually board the victim ship during hours of darkness, tie or lock-up the crew, take control of the ship and steer her further away from shore, order one of the crew to open the valve and siphon the oil cargo into another tanker or barge that comes alongside the victim ship. Before leaving the ship, the perpetrators will steal the crew's cash and personal belongings and destroy the ship's communication and navigation equipment to delay the crew from reporting to the authorities.

In most cases, the target was the oil cargo on board the hijacked ship; however, there were a few cases where the perpetrators opted to not just board the ship and unload the cargo, but hijacked the ship with its cargo intact and repainted it to avoid detection. Whether or not they have any plan to sell the ship and its cargo remains unknown. However, thus far there has been no evidence that the ship was intended to be sold. In all cases investigated so far, the oil cargo was the target.

It was unusual in one incident where the ship was hijacked for a few days while some of the perpetrators left the ship to look for buyer. In majority of the incidents, the perpetrators would have had readily-available buyers. The ReCAAP ISC believes that this could be an issue of 'intelligence' failure as to the type of oil cargo the perpetrators were looking for. This explains the situation in some incidents where the perpetrators left the ship without theft of the oil cargo after discovering that it was not the type that they wanted, or demanded in the black market.

(C) Knowledge and Accessibility of Information on Industry Processes

From description of the incidents, it is believed that the syndicates and organised groups would have good knowledge and accessibility of information on the industry processes, such as:

- Type of oil cargo carried by the victim ship;
- Route undertaken;
- Type of equipment on board the ship to facilitate the siphoning process;
- Preferred location for the siphoning operation to avoid detection by authorities;
- Scheduling of another tanker/barge to come alongside the ship at specific time and location;
- Storage of the siphoned oil cargo and the location to transfer it to potential buyers;
- Type and grade of oil on demand;
- Market knowledge on the availability of cheap oil among buyers and sellers, and such information is normally transmitted through word of mouth;
- Knowledge of the supply chain process.

3.5 Generic Risk Assessment

Table 2 presents generic risk assessment based on past available information of the 35 incidents during the period of 2011 till September 2015. The level of risk exposure is defined here as the likelihood of an incident that may occur to the tanker, and is categorised as low, medium and high. For the purpose of this table, parameters used to derive the level of risk are the tanker's, gross tonnage, type of oil cargo carried and location. The mitigation measures are differentiated according to the assessed risk exposure.

It needs to be noted that Table 2 only presents a tentative form of risk assessment based on the patterns of incidents observed thus far. The parameters of this assessment may be adjusted in order to keep in pace with how the future situation evolves.

Table 2: Generic Risk Assessment Table

Risk		Low	Medium	High
Gross Tonnage	< 2000			x
	2000 - 5000		x	
	> 5000	x		
Type of Oil Cargo	MGO, MFO, MDO, Diesel, ADF			x
	Gasoline, lube oil, palm oil and others		x	
	Others (e.g. hot asphalt)	x		
Location	South China Sea			x
	Malacca Straits	x		
	Other Locations		x	
Possible Mitigation Measures		Comms RSL/TSS	Comms RSL/TSS SPM	Comms RSL/TSS SPM TID

Legend

- Comms Maintain communications with littoral States
- RSL/TSS Transit within Recognised Shipping Lanes/Traffic Separation Schemes
- SPM Implement appropriate Ship Protection Measures
- TID Transit during daylight hours through vulnerable areas

3.6 Preventive Measures

Training of crew on anti-piracy drills and evidences preservation is critically important and strongly recommended. Also CSO and ship master should ensure that there is a proper ship security plan in place. This includes the installation of ship protection measures (SPMs), screening of crew, conduct of crew briefing/training, proper planning of voyage by avoiding vulnerable areas, if possible, maintaining confidentiality of the voyage route, as well as defining the AIS, reporting procedures and policies, etc.; prior to the start of the voyage.

There is no better way to address the problem of piracy and sea robbery other than to be ready, prepared and equipped before being confronted with it. Ship owners and CSOs must continually review their ship security plans and standard operating procedures by keeping abreast of the latest situation in the region, especially the vulnerable areas.

After considering the modus operandi adopted by perpetrators in past cases of oil cargo thefts and risk assessment, the following are recommended measures to be taken by the ship manager, ship master/crew before the voyage.

Ship Manager / CSO

- Must be updated of the latest situation through reports promulgated by the ReCAAP ISC and IFC, and brief crew during planning and before sailing while advising the master and crew to exercise vigilance especially when transiting vulnerable areas.
- Establish an effective ship's security and communication plan including a back-up plan in case the primary mode of communication failed and ensure that the crew know about these plans.
- Compartmentalize information on a "need-to-know" basis, particularly the type and volume of the cargo oil the ship is carrying to ensure the confidentiality of the information.
- Conduct regular background checks of crew to ensure their credibility and aware of the crew's activities on board the ship and while ashore.
- Ensure that the master and crew know the importance of timely reporting to flag State and coastal State in accordance with Maritime Safety Committee Circular 1334; and have readily compiled contact details before start of voyage.
- Establish SPMs, for instance rigging up physical barriers and installing security equipment on board ship such as alarms, CCTVs, tracking devices and others to detect and deter perpetrators from boarding the ship.
- Ensure that the ship security officer has conducted random inspection and checks on the ship, crew and cargo before set sail.

Ship Master / Crew

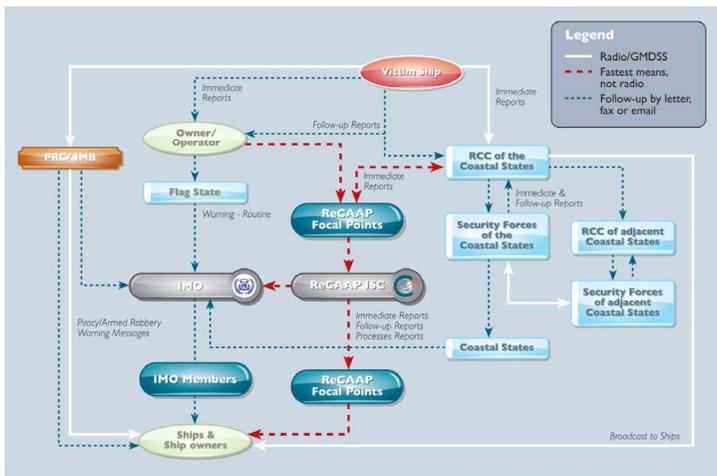
- Adopt best practices in anti-piracy efforts and other relevant elements of BMP 4.
- Equip with an updated list of authorities of the coastal States to contact in case of any eventualities.
- Inform enforcement agency in the nearest coastal State of the ship’s planned movement, especially when transiting areas that were vulnerable.

3.7 Reporting

Ship owner/CSO/master/crew may refer to the following recommended charts and reporting channels for pre-voyage planning, during voyage and in the event of piracy or sea robbery attack. Following any attack or suspicious activity, ship master is encouraged to make a detailed report of the incident to the authorities and the shipping company. The proposed format of reporting of an incident can be found in Annex B.

[A] IMO’s Maritime Safety Committee Circular (MSC) Circular 1334

To seek immediate response from the enforcement agencies at sea, ship master should report to the Rescue Coordination Centre [RCC] of the coastal State, and ship owner/ operator upon notified by the master to report to the flag State and ReCAAP Focal Point; as in accordance with the IMO MSC.1/Circ 1334 on *Guidance to ship owner, ship operator, ship master and crew on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*. The flow diagram of the IMO MSC Circular 1334 for reporting of incidents in Asia is as shown.



Flow Diagram for Reporting Incidents in Asia

(B) Maritime Security Planning Charts

The Maritime Security Planning Charts, Q6112 (Karachi to Hong Kong) and Q6113 (Andaman Islands to Torres Strait) issued by the United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) supported by the ReCAAP ISC and IFC are for shipping companies to plan their route; and provide situation awareness for masters when their vessels transiting the area. In conjunction with IMO MSC.1/Circ 1334, the charts contain the contact details of ReCAAP Focal Points. The IFC has also features their Voluntary Community Reporting features in the charts. Launched on 17 May 2013, the purpose of the charts is to cover existing maritime security threats of which piracy is one of them, and to enable quick promulgation of future threats to mariners.

(C) ReCAAP Focal Points Reporting

In accordance with the IMO MSC.1/Circ 1334, ships owners/operators are to report all incidents in Asia to the ReCAAP Focal Points. As the RCCs of some ReCAAP Contracting Parties are also ReCAAP Focal Points; Focal Points upon receipt of information from the ship owners/operators will also disseminate the information internally to their respective RCCs, maritime authorities and enforcement agencies as appropriate. Multi-sources of information gathered by the Focal Points enable the relevant authorities to respond to an incident promptly in accordance with their national policies and jurisdiction. The contact details of the ReCAAP Focal Points and Contact Point can be found in Annex C.

(D) Voluntary Community Reporting

Vessels are encouraged to participate in the voluntary community reporting program administered by the Information Fusion Centre (IFC). The IFC encourages ships in the IFC Area of Interest (AOI) to report to IFC using the reporting format described in the Voluntary Community Reporting (VCR) scheme when entering the IFC's AOI. Please refer to Annex D.

SECTION 4

MARITIME SECURITY PLANNING CONSIDERATIONS

4.1. Pre-sailing

Checklist for **Ship manager / CSO**

- Establish and update the Ship Security Plan (SSP).
- Establish a distress codeword which is only known between the owner/CSO and master.
- Establish and update the Ship Emergency Communication Plan (SECP).
- Establish and conduct regular communications check (primary and back-up net) with master.
- Update the list of contact details for incident reporting.
- Emphasize the importance of timely reporting of incident to the coastal State.
- Establish reporting procedures (both routine and emergency).
- Obtain the latest situation update from the ReCAAP ISC and IFC websites for updates/situational awareness on piracy and armed robbery against ships and brief the master/crew.
- Conduct of background checks on crew.
- Ensure non-homogeneous crew, if possible.
- Conduct checks on logistics manifest (e.g. quantity of oil cargo, cans of paint) to ensure items brought are not in excessive amount.
- Inform nearest coastal State of ship's planned route.
- Conduct risk assessment of planned route and review if necessary.
- Ensure adequate manpower on board ships for watch-keeping duties.
- Install relevant ship physical protection measures on board (e.g. lightings, tracking devices, CCTV), if possible.
- Educate the crew about evidences management (gathering and preservation) in the event of piracy/sea robbery incident.

Checklist for **Ship master / crew**

Familiarise with the SSP and ISPS code requirements.

Familiarise with the SECP.

Assign specific task, responsibilities and role for each individual (during routine or time of emergency).

Conduct inventory check of ship's communication equipment.

Familiarise with ship's physical protection measures and security equipment on board (e.g. alarms and lighting system).

Ensure that possible avenues of boarding are well illuminated.

Conduct drill on emergency reporting / communication procedures.

Conduct anti-piracy drill.

Conduct risk assessment.

4.2. During sailing

Checklist for **Ship manager / CSO**

Establish routine and periodical communication with the ship in accordance with its SSP and SECP.

Continuously monitor the ship's position, speed and movement.

Request master to provide a SITREP at regular intervals.

Maintain situational awareness/monitor updates on incidents of piracy and sea robbery from ReCAAP ISC and IFC websites.

Checklist for **Ship master / crew**

Update shipping company on the position and movement of ship at regular intervals and shorten reporting period especially transiting in vulnerable areas.

Submit SITREP to the CSO at regular intervals.

Establish systematic and continuous communication with shipping company and crew on board.

Prepare an emergency communication plan to include all essential emergency contact numbers and pre-prepared messages.

Avoid, whenever possible, coastal navigating in vulnerable areas.

Maintain all-round vigilance and lookouts. Security monitoring equipment on board is to be utilised whenever necessary.

Ensure radars are properly manned and operated to keep a lookout for approaching and suspicious-looking vessels.

Brief crew on the preparation and their respective duties prior entry into vulnerable areas.

Minimize all maintenance and engineering work; and work outside the accommodation quarters in vulnerable areas.

Control all possible access / entry points while transiting vulnerable areas.

Ensure all engine room essential equipment (e.g. water/fire pumps) is in ready-condition when sailing in vulnerable areas.

Exercise crew with ship security systems and ship security contingency plans to ensure a clear understanding and expectation of actions should the ship be boarded by pirates or armed robbers.

SECTION 5 SHIP PROTECTION MEASURES

The following are SPMs recommended for adoption by shipping companies for their ships when underway in vulnerable areas:

5.1. Recommended physical measures

- To discourage and deter boarding and access to the ship's accommodation, ship should consider implementing strong hardening measures such as barbed/razor wire barriers, spikes or other industry recognised methods as deemed appropriate.
- All doors and hatches, not just those facing the weather deck, but including interior ones providing access to the bridge, accommodation and machinery spaces must be properly secured to prevent them from being opened.
- Hatches can be reinforced with measures such as Padlock/Angle Bar Protection Box which reinforce weather-tight doors by preventing easy cutting or knocking of padlocks and eye-pads. However, such measures will be useless if poor quality padlocks are used. A regular review on padlock quality for suitable size, its security grades (EN12320) and water-proofing is necessary.



- In addition to the padlocking of the skyline hatch from outside, sling wire-lashing from the inside of the ship's stores onto the hatch can be made with the end secured to a turn-buckle to prevent slack. Without a turn-buckle, the hatch can still be breached and the sling wire-lashing may slack through vibration or other factors.



174 _ 2016 해적피해 예방·대응 지침서

- A designated and limited number of access points must be used for security patrols and routine access. The use of these doors or hatches must be controlled by the Officer of the Watch.
- Means of blocking or lifting external ladders on the accommodation block to prevent use and to restrict external access to the bridge.
- Barbed/razor wire barriers can be employed in particularly vulnerable, lower-entry zones of the ship, such as the low freeboard areas. In case of time restrictions, these areas ought to be hardened first whereas the remaining areas to do so while the ship is underway. Due consideration to be accorded for crew evacuation should the need arises.



- Accommodation port holes and windows which could be used to gain access to the ship accommodation must be fitted with hardening arrangements such as dead lights or interior grilles. To facilitate evacuation in times of safety hazards, mechanisms such as variable bolts and butterfly latches can be used to secure the interior grilles:



- Water sprays should be rigged - hoses and foam monitors (delivering water) in a ready state should be fixed in position to cover likely access routes, particularly the vulnerable quarter decks and other blind spots on board the ship:



- Tools and equipment that may be of use to attackers must be stored in a secure location
- Alarms - the alarm systems are important and useful to warn the crew on board regarding threat or intrusion. Alarm likewise serves as an alert to the perpetrators that they had been detected, thus, it has been an effective tool in compelling the perpetrators to leave after knowing that they had been spotted.



- Ship Security Alert System (SSAS) - In compliance with ISPS Code and guidelines from IMO, operational status of the SSAS should be checked prior each voyage and the familiarization of crew should be carried out with its functionally and discreet operations periodically.



- Tracking devices and communications equipment enable marine and naval ships to track, identify and monitor a ship's position, location and any other detail that might be important in manoeuvring and stabilizing a ship's route and course. The use and installation of different types of tracking devices and communication equipment gives added advantage to the ships especially during times of distress.
- Emergency communications equipment, such as iridium-powered phones, can be stowed on board and used in case of the ship's main communications were disabled by perpetrators. A backup iridium-powered phone should also be stowed in a secure location or any safe room.



- Search Light/Lighting – the use of search lights is useful as it can detect any approaching ships or boats at greater distance and can be used as a signalling device. Having sufficient lighting around the ship is also a source of deterrence to pirates and robbers at night whether the ship is at port or underway. Lighting can provide maximum illumination within and around the decks giving the watches and lookouts better view around the ship.



- Close-circuit television (CCTV) – is useful to ensure that vulnerable locations of ship are monitored, and the owner is able to view these vulnerable portions in the owner's control room ashore and on board the ship manned by an operator.
- It is advisable to install a CCTV outside the master's cabin for the ship master to monitor exterior situations.



5.2. Additional measures

The following additional measures can be considered by ship managers or CSOs:

- Fabricated steel plating on the weather deck doors for protection against firearms.
- Polycarbonate screens that are lightweight and damage-resistant for additional protection of the bridge area.
- Motion sensors (infra-red or laser) especially in vulnerable areas such as the quarter decks and entrances to detect suspicious movements.
- Commercial software that allows the ship manager or CSO to remotely monitor any attempts of oil cargo theft or disabling of AIS on board the ship.
- Commercial software to allow the ship manager or CSO onshore to track the ship on voyage.
- Citadel – with bulletproof doors, emergency rations lasting at least 72 hours, as well as USB plug for crew to remotely monitor the exterior via CCTV. The crew should be aware of the procedures of evacuation to the citadel and exercise regularly on swift evacuation in case of inevitable boarding by the perpetrators. The citadel which provides protection must ensure a reliable means of communication ashore to maintain certain degree of situation awareness and responses from the authorities. As it provides resistance to forced entry for a fixed period of time, due consideration is necessary to ensure the ability to control the ship to avoid collision especially in busy waters.

SECTION 6 SHIPS UNDER ATTACK

Checklist for **Ship manager / CSO**

Report incident to the flag State, relevant authorities and ReCAAP Focal Points (see Annex C on contact details).

Provide details of the incident based on the specified format in this guide.

Maintain continuous contact with ship master and crew.

Monitor the ship's position, speed and direction closely.

Inform local shipping organisations of the incident.

Direct/remind ship master/crew to execute SSP/SECP.

Checklist for **Ship master / crew**

Report incident immediately to the nearest coastal State, ship owner, authorities and ships within the vicinity (see MSC Circular 1333/1334).

Sound the emergency alarm.

Activate security alert systems.

Muster all crew and inform them about the situation.

Block all possible access and entry points.

Activate physical security protection measures on board, if any.

Remain in continuous contact with ship owner and authorities.

Do not resist the perpetrator should they manage to board the ships.

Remain calm.

Observe details of the perpetrators (e.g. physical and facial features, attire, language, nationality, type of weapons used, boats used for boarding, direction of escape route perpetrators took).

Keep the CCTVs on.

Switch on the emergency lighting system during hours of darkness.

Assess the situation.

Proceed to nearest port and inform the maritime/port authorities (if possible).

SECTION 7

ROLE OF MARINER IN IMPROVING SITUATION IN THE REGION

With the increase in oil cargo thefts in the Asian region during the period of 2011 till September 2015, shipping companies are facing the challenges of ensuring the safety of not just the oil cargoes on board their ships but most importantly, the safety of their crew.

Therefore, it is important for ship managers and masters to be cognisant of the latest situation and locations where relatively high number of incidents had been reported. Having such knowledge furnishes the option of avoiding routes through vulnerable areas. If it is not possible to avoid these routes, such knowledge will also promote higher level of vigilance during transit through these areas.

Based on joint studies performed by the ReCAAP ISC and its operational partners, the timing of boarding by perpetrators and the appearance of another tanker/barge to come alongside the victim ship appears to be more than coincidence. In most of the incidents, the perpetrators seemed to possess knowledge of the oil cargo carried on board the ship, its route and schedule.

As such, it is important for shipping companies to ensure the confidentiality of the type of oil cargo as well as the ship's intended route and schedule. Risk assessments in the following basic aspects ought to be conducted prior to the voyage.

7.1. Condition of the ship, crew and cargo

Ship

- Must be compliant with ISPS code requirements.
- Must be first and foremost seaworthy, taking into consideration its class certification, stability, equipment, operational limitations (speed, manoeuvrability, and freeboard) and restrictions.
- Must carry corresponding Maritime Security Planning Chart and navigation charts and other navigational equipment.
- Must be equipped with hardened measures/physical measures to ensure deterrence or denial against any possible boarding and attack.

Crew

- Crew must be competent, well-trained in anti-piracy measures and sufficient in number.
- Crew must be certified and had their backgrounds properly screened.

Cargo

- Cargo must be laden and stowed safely and securely.

7.2. Route or intended course of the vessel

Voyage Plan

- Must be prepared to include a review of all information relative to the voyage, taking into account the condition of the vessel, characteristics of the oil cargo, provision of competent crew, charts, guides and navigational equipment.
- Must cover the entire voyage from port to port, including direction and procedures to report to proper authorities in the area of operation where piracy or armed robbery was known to occur.

Security Plan

- Must include crisis management plan for the purpose of responding to incidents as well as contingency arrangements to cope with boarding, and reporting, providing evidence as needed by authorities to prosecute perpetrators, and returning to normal condition as soon as possible.
- Must increase the frequency of periodical reporting to shipping companies, managers or CSOs or regional centres, especially when transiting through vulnerable areas.

7.3 Situational awareness

Location

- Masters and Ship Officers must be aware of areas of relatively high number of incidents and decide on alternative routes which can be undertaken whenever the situation arises.
- Crew must be aware of the conditions for the transit area (calm/rough sea condition and visibility), especially the time (day/night) when the ship transits any area of higher than normal risk.

Advisories/Reports

- Shipping companies/CSOs are to be apprised of reports produced by the ReCAAP ISC and IFC on piracy and sea robbery which provide analysis regarding the general situation in regional waters, in particular areas of concern.

Coordination

- The shipping company or ship must coordinate with and inform the relevant enforcement agencies in the area of the planned voyage, especially if the route is considered vulnerable to boarding or has had previous occurrences of boarding.
- Frequent communication checks with the ship company's shore management teams to ascertain normalcy of passage and report concerns when they arise.

SECTION 8 POST-INCIDENT REPORTING AND FOLLOW-UP

Checklist for **Ship manager / CSO**

- Cooperate with authorities and provide updates.
- Provide essential information, documents and identification of crew and vessel.
- Cooperate with authorities during the conduct of investigation.
- Ensure crew are readily available during conduct of investigation.
- Provide follow-up reports and gather feedback on investigation outcome.
- Provide assistance to crew and their families.
- Share experience and lessons learned during conferences, forums, meetings etc.
- Develop and share Best Management Practices.
- Submit Post Incident Report as per IMO circular 1334 [see Section 3.7 (a)].

Checklist for **Ship master / crew**

- Provide details of the incident and updates to ship owner/company.
- Provide additional details and information to authorities.
- Preserve/document (e.g. back up a copy of the CCTV footage during the incident, if possible) but do not tamper with all available evidences on board the ship. Refer to IMO reference A28/Res. 1091 dated 28 March 2014 on the *Guidelines on Preservation and Collection of Evidence Following an Allegation of a Serious Crime Having Taken Place on board a Ship or Following a Report of a Missing Person from a Ship, and Pastoral and Medical Care of Persons Affected*.
- Share information and experience with investigators/seafarers.

ANNEX A DEFINITIONS

Piracy, in accordance with Article 101 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), is defined as:

1. "Piracy" means any of the following acts:
 - (A) any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
 - (i) on the high seas, against another ship, or against persons or property on board such ship;
 - (ii) against a ship, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
 - (B) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
 - (C) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

Armed Robbery Against Ships, in accordance with the Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships of the International Maritime Organisation (IMO) Assembly Resolution A.1025(26), is defined as:

2. "Armed robbery against ships" means any of the following acts:
 - (A) any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of "piracy", committed for private ends and directed against a ship, or against persons or property on board such ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;
 - (B) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.

ANNEX B REPORTING FORMAT

Reporting Format (as per MSC.1/Circ 1334)

- Ship's name and IMO number
- Type of ship
- Flag
- Gross tonnage
- Date and time
- Latitude and Longitude
- Name of the area
- While sailing, at anchor or at berth
- Method of attack
- Description/number of suspect craft
- Number and brief description of pirates/robbers
- What kind of weapons did the pirates/robbers carry?
- Any other information (e.g., language spoken)
- Injuries to crew and passengers
- Damage to ship (Which part of the ship was attacked?)
- Brief details of stolen property/cargo
- Action taken by the master and crew
- Was incident reported to the coastal authority and to whom?
- Reporting State or international organization
- Action taken by the coastal State

ANNEX C

CONTACT DETAILS

Contact Details of ReCAAP Focal Points and Contact Point*, ReCAAP ISC, IFC, and Malaysian Authorities

(* Please refer to the ReCAAP ISC Mobile App for the updated contact details of the ReCAAP Focal Points and Contact Point.)

ReCAAP FOCAL POINTS / CONTACT POINT		
Country & Agency In Charge	Point of Contact	
	Phone No	Fax Number
Australia		
Australian Maritime Border Operations Centre (AMBOC) Maritime Border Command (MBC) E-mail: amboc@border.gov.au	+61-2-6275-6000	+61-2-6275-6275
Bangladesh		
Department of Shipping E-mail: cns@dos.gov.bd	+88-02-9553584	+88-02-9587301
Brunei		
National Maritime Coordination Centre Brunei Email: p2mk@jpm.gov.bn	+673-2233751	+673-2233753
Cambodia		
Merchant Marine Department E-mail: mmd@online.com.kh	+85-5-2386-4110	+85-5-2386-4110
China		
China Maritime Search and Rescue Centre (Beijing) Email: cnmrcc@mot.gov.cn	+86-10-6529-2218 +86-10-6529-2219 +86-10-6529-2221	+86-10-6529-2245
Maritime Rescue Coordination Centre (Hong Kong) Email: hkmrcc@mardep.gov.hk	+85-2-2233-7999 +85-2-2233-7998	+85-2-2541-7714

Country & Agency In Charge	Point of Contact	
	Phone No	Fax Number
Denmark		
Danish Maritime Authority (DMA) Email: ReCAAP-FP-DK@dma.dk	+45-9137-6000	+45-9137-6001
India		
MRCC (Mumbai) Coast Guard Region (West) Mumbai – India Email: indsar@vsnl.net icgmrc_mumbai@mtnl.net.in mrcc-west@indiancoastguard.nic.in	+91-22-2431-6558 +91-22-2438-8065	+91-22-2433-3727 +91-22-2431-6558
Japan		
Japan Coast Guard (JCG) Ops Centre Email : jcg-op@mlit.go.jp	+81-3-3591-9812 +81-3-3591-6361	+81-3-3581-2853
Republic of Korea		
Ministry of Oceans and Fisheries Operations Centre Email: piracy@gicoms.go.kr	+82-44-200-5895 to 98	+82-44-200-5886 to 88
Laos		
International Relation Department Ministry of Public Security Email: keo_kkk@hotmail.com	+85-6-2121-2505	+85-6-2121-2505 +85-6-2121-2547
Myanmar		
MRCC Ayeyarwaddy (Myanmar Navy) Email: mrcc.yangon@mptmail.com.mm	+95-313-1650	+95-1202-417
Netherlands		
Dutch Coastguard Maritime Information Centre (MIK-NL) Email: mik-nl@kustwacht.nl	+31-223-658-382	+31-223-658-358
Norway		
Norwegian Maritime Authority Email: morten.alsaker.lossius@sjofartsdir.no	+47-5274-5000 +47-5274-5130	+47-5274-5001

186 _ 2016 해적피해 예방·대응 지침서

Country & Agency In Charge	Point of Contact	
	Phone No	Fax Number
Philippines		
Philippine Coast Guard PCG Action Centre-MRCC (Manila) Email: pcg_cg2@yahoo.com cg2@coastguard.gov.ph isc.cg2@coastguard.gov.ph	+63-2-527-3877 +63-2-527-8481 to 89 (ext: 6136/6137) +63-917-724-3682 (Text Hotline) +63-2-527-8481 loc6122	+63-2-527-3877
Singapore		
Maritime and Port Authority of Singapore Port Operations Control Centre (POCC) Email: pocc@mpa.gov.sg	+65-6226-5539 65-6325-2493	+65-6227-9971 +65-6224-5776
Sri Lanka		
Sri Lanka Navy Operations Centre Email: nhqsoo@navy.lk nhqhydrographer@navy.lk nhqdn@navy.lk	+94-11-244 5368	+94-11-244 9718
Thailand		
Royal Thai Navy Maritime Information Sharing Centre (MISC) Email: miscdutyofficer@misc.go.th	+66-2475-4532	+66-2475-4577
United Kingdom		
National Maritime Information Centre Operations Centre Email : nmic-ws@mod.uk	+44 2392-211951	+44 2392-212024 Please indicate "FAO NMIC – A leg" if send via fax
United States		
USCG Rescue Coordination Center Alameda (RCCAlameda) Email: rccalameda@uscg.mil	+1-510-437-3701	

Country & Agency In Charge	Point of Contact	
	Phone No	Fax Number
Vietnam		
Vietnam Coast Guard Email : vietnamcoastguard@gmail.com vietnamfocalpoint@yahoo.com.vn	+84-4-3355-4378	+84-4-3355-4363

Correct as at 12 October 2015

AGENCIES		
ReCAAP Information Sharing Centre (ISC) Email: info@recaap.org	+65-6376-3091	+ 65-6376-3066
Information Fusion Centre (IFC) Email : ifc_do@defence.gov.sg	65-6594-5728 [During office hours] +65-9626-8965 [After office hours]a	+65-6594-5734
Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA)		
Northern Region	604-9669800	604-9660542
Southern Region	607-2199400	607-2236101
Eastern Region	609-5717300	609-5733569
Sabah Region	608-838 5000 608-8524600	608-838 4161
Sarawak Region	608-2432553 608-2432544	608-2432502

ANNEX D

VOLUNTARY COMMUNITY REPORTING

The VCR merchant vessel voluntary reporting schemes has been established by the IFC for the purpose of enhancing security and provide the necessary support to maintain the freedom of navigation of all vessels in Southeast Asia and surrounding waters.

Merchant vessels operating in the VCR region are strongly encouraged to report maritime security incidents or anomalous behaviour to the IFC. Any vessel, owner, operator or manager choosing not to report may delay any assistance in the event of an incident as military and maritime enforcement assets will not be expecting the ship, resulting in valuable information not being available.

The Owners/Masters of the vessels are encouraged to send regular reports of their position/course/speed and other voyage information as well as report on anomalous activities to the IFC. In return, IFC provides maritime security advisories to the ships based on their reported position and intended destinations. IFC will risk evaluate and monitor selected vessels, sharing the information with other maritime enforcement agencies when required. Ships are encouraged to report under the following conditions:

- A) When transiting in Southeast Asia.
- B) Any items changed from the initial report.
- C) On the occurrence of a maritime security incident.
- D) Observing any suspicious or anomalous behaviour.

Participation in this reporting scheme is totally free and vessels sailing under any flag are strongly encouraged to participate. All information provided is treated with strict commercial confidentiality and will be used within the military and maritime enforcement agencies.

Anomalies are behaviours outside the normal expectations of shipping, commercial trade, or marine practice. They may be indicative of a maritime security threat. These can include, but are not limited to, the following:

- Unusual RVs of ships at sea including transfers of cargo or people
- Darkened ships/not illuminating nav lights
- Ships anchored in unusual locations
- Ships not flying a flag/displaying a name

- Ships navigating contrary to the ordinary practice of seamen
- Vessels outside of normal patterns/sea lanes
- Fishing boat without appropriate equipment
- Overcrowded/unseaworthy/overloaded vessels
- Non-ocean going vessels in the high seas
- Abandoned vessels
- Unwarranted/unsolicited approaches by vessels to your own vessel or other vessels in your vicinity
- Non-military/government vessels carrying arms
- Vessels carrying boarding equipment
- Suspicious/unusual voice communications
- Vessels underway/making way without AIS transmission

It is recommended that the VCR reports consist of the following fields of information and be sent to information_fusion_centre@defence.gov.sg

Initial Report	
01	Ship Name
02	Flag
03	IMO Number
04	Inmarsat Telephone Number
05	Time & Position
06	Course
07	Passage Speed
08	Freeboard
09	Cargo
10	Destination and Estimated Time of Arrival
11	Name and Contact of Company Security Officer
12	Nationality of Master and Crew
13	Armed/Unarmed Security Team Embarked
14	Company (Contact Details and Email)

190_2016 해적피해 예방·대응 지침서

Daily Position Report	
01	Ship Name
02	International Radio Call Sign (IRCS)
03	IMO Number
04	Time of Report (UTC)
05	Ship Position
06	Course / Speed
07	Any Other Important Information
08	Company

Final Report	
01	Ship Name
02	International Radio Call Sign (IRCS)
03	IMO Number
04	Time of Report (UTC)
05	Port or Position
06	Company

Suspicious Activity Report	
01	Ship Name
02	IMO Number
03	Type of suspicious activity
04	Position of incident
05	Details of incident
06	Inmarsat number
07	Email address to be contacted by
08	Date and Time of report (at GMT)
09	Company

IFC Voluntary Reporting Area



ANNEX E

PARTNER ORGANISATIONS

IFC

The Information Fusion Centre or IFC is a 24/7 regional Maritime Security (MARSEC) information-sharing centre. It was inaugurated on 27 Apr 2009 and aims to facilitate information-sharing and collaboration between partners to enhance maritime security. Through the speedy sharing of information, we facilitate timely responses with our partner countries on maritime incidents. We also aim to achieve early warning of maritime security threats by building a common maritime situation picture and acting as a maritime information hub for the region.

The IFC is manned by an integrated team of International Liaison Officers (ILO) from various navies/coastguards, and RSN personnel. We have wide and extensive linkages with more than 65 agencies in 35 countries. The ILOs serve as the conduit to their respective countries' various agencies' operation centres in facilitating the seamless sharing of information between their parent agencies and the IFC.

The IFC works with the shipping community to enhance maritime security through regular activities such as the Shared Awareness Meeting (SAM) and Tiger Team Visits (TTV) to companies. The Voluntary Community Reporting (VCR) is one of the initiatives by IFC to engage the shipping community through information sharing and reporting. In return, IFC shares shipping advisories to the VCR members through its weekly reports, monthly maps and SMS alerts warning mariners about the situation at sea. The IFC also conducts capacity-building activities on international information-sharing exercises and MARSEC workshops such as the biennial Maritime Information Sharing Exercise (MARISX) and the annual Regional Maritime Security Practitioner Course (RMPC). The IFC also hosts maritime information sharing portals such as the ASEAN Information Sharing Portal and the Regional Maritime Information exchange (ReMIX), which facilitates information sharing among ASEAN navies and Western Pacific Naval Symposium members.

ReCAAP ISC

The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) is the first regional government-to-government agreement to promote and enhance cooperation against piracy and armed robbery in Asia. It was finalized on 11 November 2004 and entered into force on 4 September 2006. To date, 20 States have become Contracting Parties to ReCAAP.

The 20 Contracting Parties to ReCAAP are Australia, the People's Republic of Bangladesh, Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Kingdom of Denmark, the Republic of India, Japan, the Republic of Korea, the Lao People's Democratic Republic, the Republic of the Union of Myanmar, the Kingdom of the Netherlands, the Kingdom of Norway, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, the Kingdom of Thailand, the United Kingdom, the United States of America and the Socialist Republic of Viet Nam.

The ReCAAP Information Sharing Centre (ReCAAP ISC) was established under the Agreement, and was officially launched in Singapore on 29 November 2006. The roles of the ReCAAP ISC are to:

- serve as a platform for information exchange with the ReCAAP Focal Points via the Information Network System (IFN); facilitate communications and information exchange among participating governments to improve incident response by member countries; analyse and provide accurate statistics of the piracy and armed robbery incidents to foster better understanding of the situation in Asia;
- facilitate capacity building efforts that help improve the capability of member countries in combating piracy and armed robbery in the region; and
- cooperate with organizations and like-minded parties on joint exercises, information sharing, capacity building programme, or other forms of cooperation, as appropriate, and agreed upon among the Contracting Parties.

The ReCAAP ISC facilitates exchange of information among the ReCAAP Focal Points through a secure web-based Information Network System (IFN). Through this network, the ReCAAP Focal Points are linked to each other as well as the ReCAAP ISC on a 24/7 basis, and are able to facilitate appropriate responses to incident. The agency receiving the incident report will manage the incident in accordance with its national policies and response procedures, and provide assistance to the victim ship where possible. The agency will in turn, inform their ReCAAP Focal Point which will submit an incident report to the ReCAAP ISC and its neighbouring Focal Points. For more information about the ReCAAP and ReCAAP ISC, please visit <http://www.recaap.org>.

RSIS

The S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS) was established in January 2007 as an autonomous school within the Nanyang Technological University. Known earlier as the Institute of Defence and Strategic Studies when it was established in July 1996, RSIS' mission is to be a leading research and graduate teaching institution in strategic and international affairs in the Asia Pacific. To accomplish this mission, it will:

- Provide a rigorous professional graduate education with a strong practical emphasis
- Conduct policy-relevant research in defence, national security, international relations, strategic studies and diplomacy
- Foster a global network of like-minded professional schools

Graduate Education in International Affairs

RSIS offers a challenging graduate education in international affairs, taught by an international faculty of leading thinkers and practitioners. The Master of Science (MSc) degree programmes in Strategic Studies, International Relations, Asian Studies, and International Political Economy are distinguished by their focus on the Asia Pacific, the professional practice of international affairs, and the cultivation of academic depth. Thus far, students from more than 50 countries have successfully completed one of these programmes. In 2010, a Double Masters Programme with Warwick University was also launched, with students required to spend the first year at Warwick and the second year at RSIS.

A small but select PhD programme caters to advanced students who are supervised by faculty members with matching interests.

Research

Research takes place within RSIS' five components: the Institute of Defence and Strategic Studies (IDSS, 1996), the International Centre for Political Violence and Terrorism Research (ICPVTR, 2004), the Centre of Excellence for National Security (CENS, 2006), the Centre for Non-Traditional Security Studies (Centre for NTS Studies, 2008); and the Centre for Multilateralism Studies (CMS, 2011). The focus of research is on issues relating to the security and stability of the Asia Pacific region and their implications for Singapore and other countries in the region.

The school has five endowed professorships that bring distinguished scholars and practitioners to teach and to conduct research at the school. They are the S. Rajaratnam Professorship in Strategic Studies, the Ngee Ann Kongsi Professorship in International Relations, the NTUC Professorship in International Economic Relations, the Bakrie Professorship in Southeast Asia Policy, and the Peter Lim Professorship in Peace Studies.

International Collaboration

Collaboration with other professional schools of international affairs to form a global network of excellence is a RSIS priority. RSIS maintains links with other like-minded schools so as to enrich its research and teaching activities as well as learn from the best practices of successful schools.

VI

만화로 보는 해적피해 예방·대응 요령

1. 해적 공격으로 인한 피해 규모는?



해적 공격이 날로
홍포화, 대형화 되고 있으며
이로 인해
선박과 선원의
피해가 갈 수록
심해지고 있습니다.

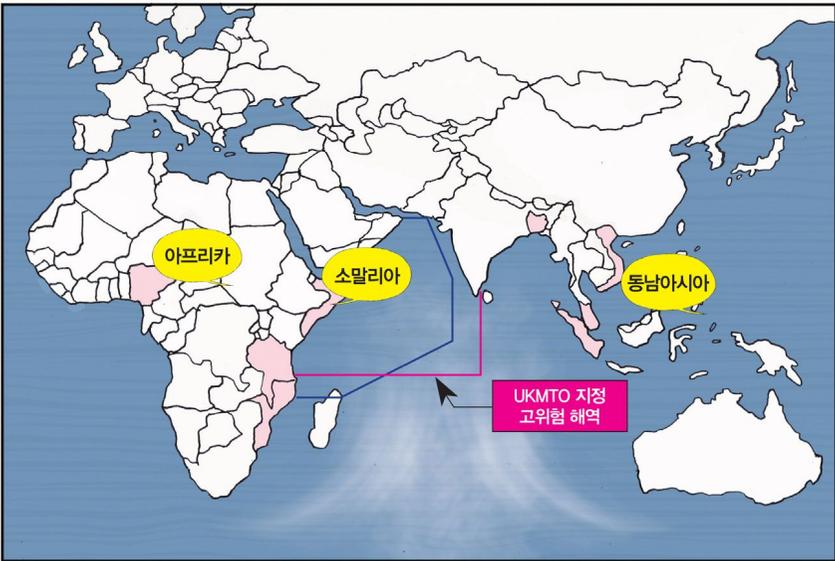
2011년 한 해 동안의 해적 공격은
전 세계 총 439건, 소말리아 지역 237건이 발생,
선원 3,863명이 해적으로부터 공격받음.
그 중 968명이 해적과 대면.



우리나라의 선박 피해
역시 적지 않습니다.

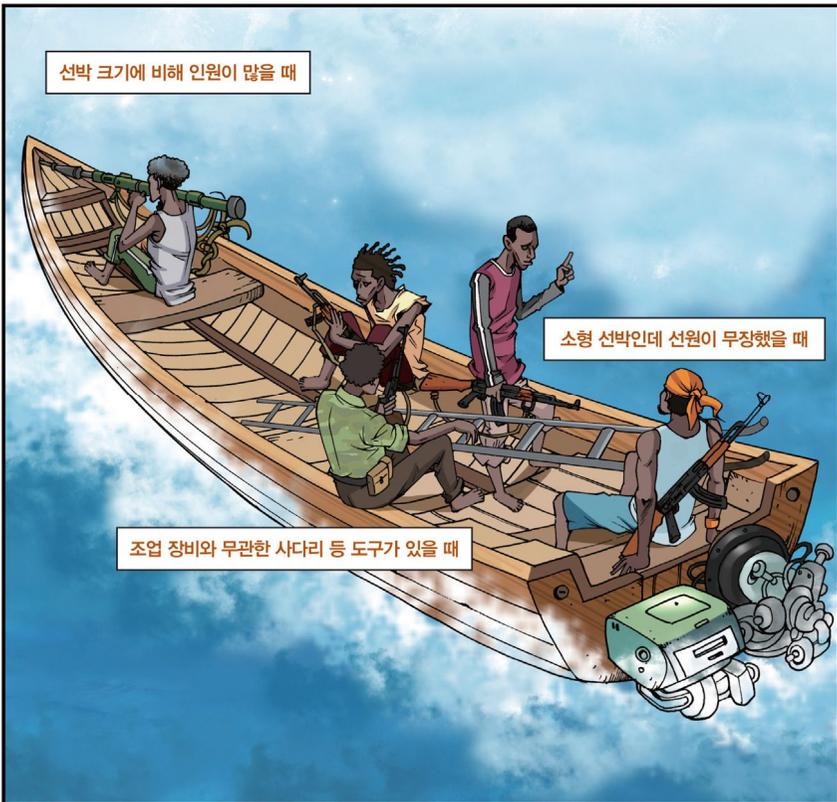
국적 선박 두 차례 피랍,
우리나라 선원이 승선한
외국적 선박 일곱 차례 피랍.

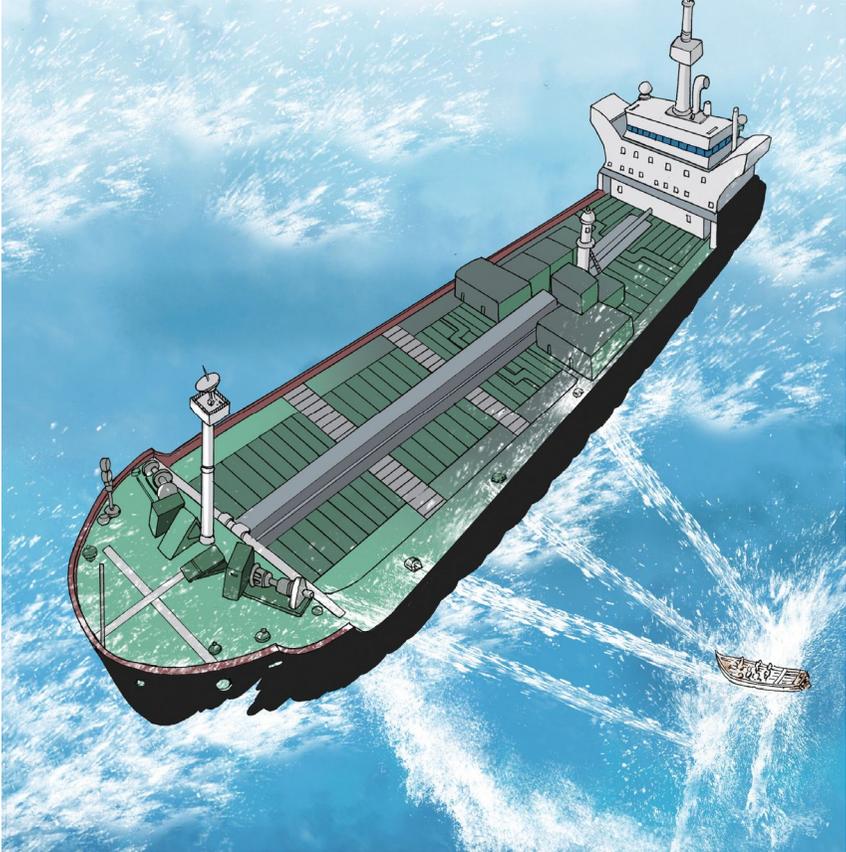
2. 해적 출몰 지역은 어디?



3. 무장 해적이란?







철저한 준비로 막는 해적 공격

해적의 공격을 피하기 위해서는 사전 대비 훈련이 필수이며, 고위험 해역 진입 전 철저한 준비와 훈련, 해적 침입 방지 설비 설치를 완전히 이해해야 한다.

특히 선장과 항해사는 물론 모든 선원이 책자 및 동영상 등 다양한 교육을 통해 사전 대비 훈련을 하는 것이 무엇보다 중요하다.

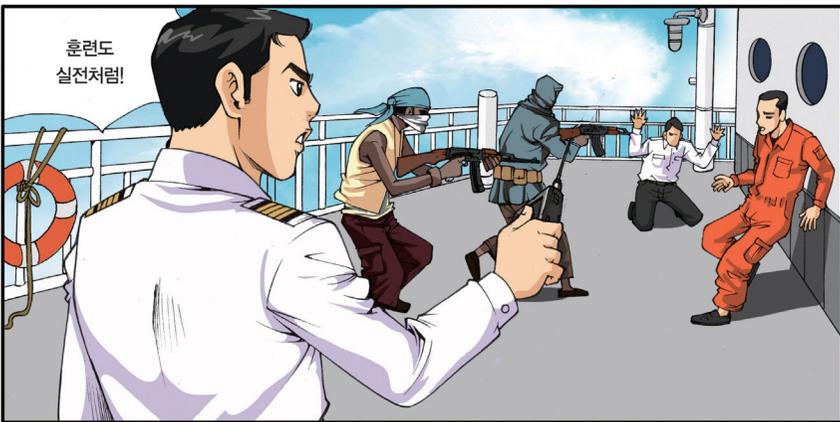


01 언제나 필요한 해적 대비 훈련

02 해적 대비는 고위험 해역 진입 전부터

03 꼭 설치, 점검해야 할 사항들

1. 언제나 필요한 해적 대비 훈련





2. 해적 대비는 고위험 해역 진입 전부터

우리 배도 위험할까? LNG 선박 및 취약 선박



해적 대비 기본 준비 사항들은?

(1)선교 경계 당직 강화하기



(2)선교 보호 조치 강화하기



(3)선교, 거주 구역, 기관실, 통로 통제하기

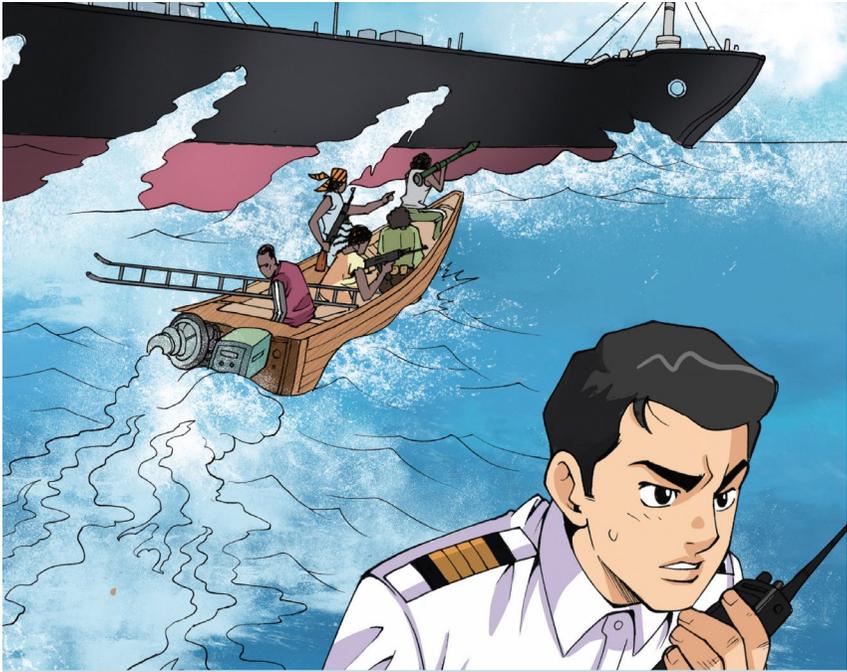












해적 공격 시 대응법

해적선으로 의심되는 선박이 접근할 때는 재빠르게 상황을 파악해야 한다.
각종 조치를 취하고 해적의 공격이 시작되면 절차에 따라 대응한다.
최종적으로 해적 승선이 불가피한 상황이 되면
전원이 선원대피처로 신속하게 대피하는 것이 피해를 최소화할 수 있다.



01 해적 의심 선박을 발견했을 때

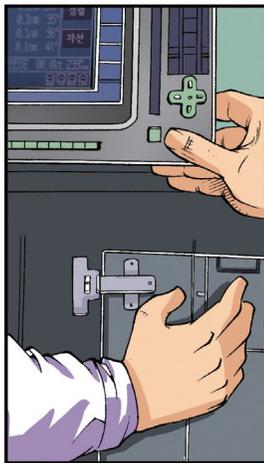
02 의심 선박이 해적선으로 확실시될 때

03 해적 승선이 확실시되었을 때

CASE 1 선원대피처로 전원 대피, 그리고 청해부대에 도움 요청

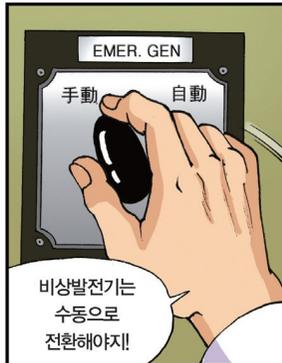
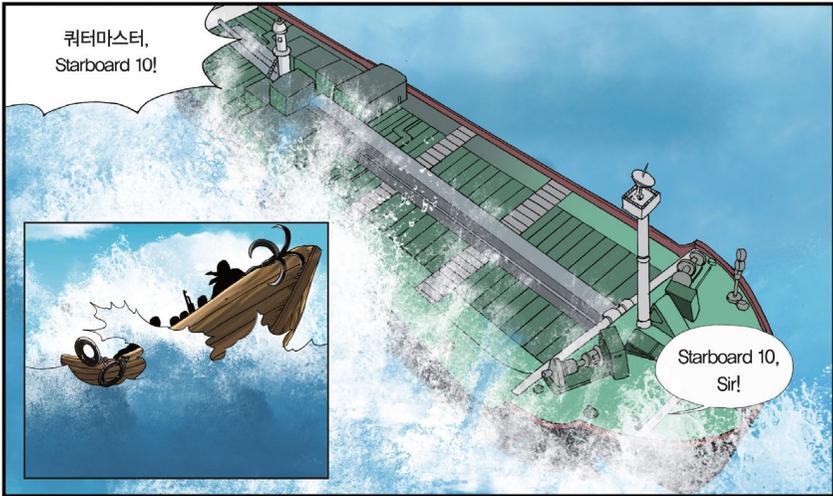
CASE 2 나포되었을 때 행동 수칙

이러야 산다 / 이러면 다친다



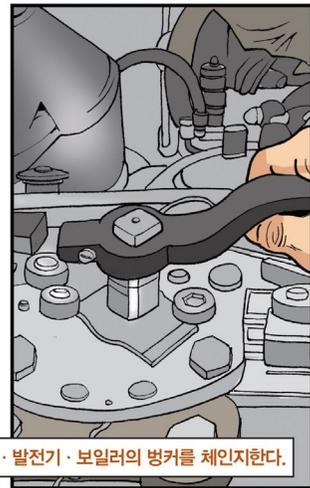
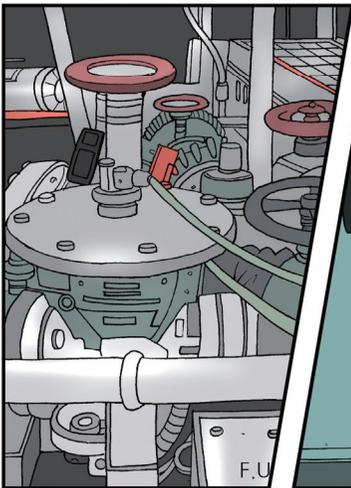
1. 해적 의심 선박을 발견했을 때







2. 의심 선박이 해적선으로 확실시될 때

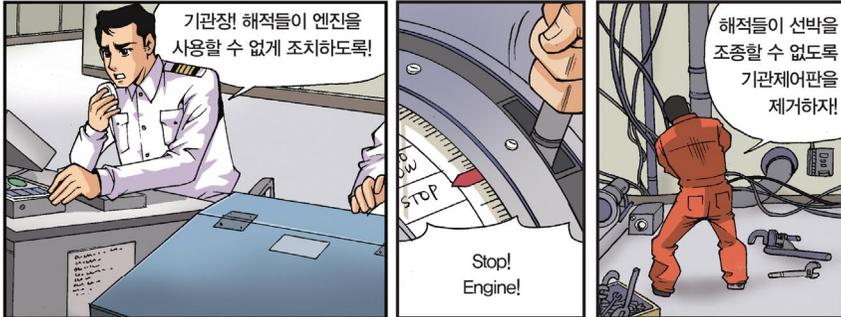


시간이 있다면 주기관 · 발전기 · 보일러의 병커를 체인지한다.

3. 해적 승선이 확실시되었을 때



CASE 1. 선원대피처로 전원 대피, 그리고 청해부대에 도움 요청





선원대피처에서 꼭 알아두어야 할 것



선원대피처로 피신한 뒤
다음은 반드시 알아두어야 해!

- 1. 선원대피처에 전원 피신했는지 확실하게 알리기!
- 2. 청해부대와 긴밀한 교신을 유지하기!
- 3. 본선 선원과 해적을 구분할 수 있게 하기!
- 4. 해적의 수와 위치를 알리기!



선원대피처 피신 시

통신을 할 때는
대피처의 위치가
노출되지 않도록!

카메라 및 핸드폰
등은 사용하면
안 되지.

출입문에서 최대한
멀리 떨어져 있자고!

CASE 2. 나포되었을 때 행동 수칙







참 고 자 료

1. 해적피해 예방·대응조치 이행점검표 225
2. 선박 대테러·해적공격 대응 훈련시나리오 229
3. 선원대피처(Citadel) 운영지침 234
4. 해적 의심선박 식별 및 대응방안 237
5. 해상보안요원 이용에 관한 IMO 권고사항 240
6. 해양안전종합정보시스템(GICMOS) 이용 매뉴얼 254
7. 해적퇴치를 위한 국제기구 및 관련단체 현황 270
8. 해적·테러 사고 관련 연락처 274



참고 1 해적피해 예방·대응조치 이행점검표

1. **해적위험해역** : 해양수산부에서 선원대피처 설치 의무화, 취약선박 보안요원 승선을 권고하고 있는 해역(고위험해역과 동일)
 * 남위 5°~동경 65°까지 내측 해역(오만만 : 북위 22°까지,
 홍해 : 북위 15°까지)
2. **위험예비해역** : 해양수산부에서 선원대피처 설치 및 취약선박 보안요원 승선을 권고하고 있는 해역(서아프리카 연안에서 200마일까지)
3. **자율관리해역** : 해적위험해역을 제외한 해역으로 선사의 자율적 해적피해예방활동 (통항보고, 보안활동 유지 등) 이행을 권고하는 해역

해적피해 예방·대응 조치 이행점검표

위험해역 운항 결정시/진입 10일전

1. 최신 해적정보를 입수, 분석하였는가?
 GICOMS MSC-HOA EUNAVFOR NATO Shipping Center IMB-PRC
2. 해양수산부 해적위험해역 통항지침 및 BMP4는 충분히 숙지하였는가?
3. 선박보안계획서(SSP)에 해적대응계획이 반영, 최신화 되었는가?
4. 선박과 선사에서 다음사항 등을 고려하여 각각 위험성 평가를 실시하였는가?
 선원 안전 선속 견현 해상상태 선박화물 선박설비결함
5. 4항에서 취약요인이 2이상인 경우, 보안요원 탑승계획은 수립하였는가?
6. 선원교육 및 비상대응훈련 계획은 수립하였는가?
7. 경계사각지역에 대한 추가 경계요원 배치 또는 침입방지설비 설치계획 등의 보안조치는 강구하였는가?
8. 선원대피처를 지정하여 필요 시설·비품 등을 규정대로 설치하였는가?
 출입문 내부잠금장치 공기구 등 개구 내부잠금장치
 양방향 초단파대 무선전화 휴대용 비상전등 및 소화기 응급의료구
 간이화장실 공기공급장치 위성통신설비

참고 자료

- 9. 선박장거리위추적장치(LRIT), 선박보안경보(SSAS) TEST는 실시하였는가? ...
- 10. 선박 주기관, 발전기 및 조타기 등 필수 장비의 상태는 양호한가?
- 11. 각국 해군의 아덴만 함정호송 일정 확인 및 호송 참여에 대해 고려하였는가?

위험해역 진입 3일전

- 1. 해양수산부에 통항보고 하였는가?
- 2. MSC-HOA에 통항선박 등록하였는가?
- 3. UKMTO/MARLO에 최초 보고 하였는가?
- 4. 최신 해적공격 정보는 확인하였는가?
- 5. 취약선박인 경우 보안요원을 탑승시키고 아래 사항을 만족하는가?
 - IMO MSC1.Circ.1405에 따라 보안요원 요건 등은 충족한가?
 - 보안요원과 지휘통솔체계에 대한 협의는 하였는가?
 - 보안요원에 대한 선박구조 숙지, 소화·퇴선 훈련 등은 실시하였는가?
- 6. 선원 및 승선원에 대한 통항계획 및 해적대응 비상훈련 교육은 실시하였는가?
 - 해적 접근, 공격, 승선, 침입 및 피랍 단계별 비상상황에 대한 개인별 임무는 부여되어 있고 모두 숙지하고 있는가?
 - 비상상황별 알람을 숙지하고 있는가?
 - 선박자체 방어조치 또는 방어설비 연습은 충분한가?
 - 거주구역 및 각종 출입구 잠금 훈련은 충분한가?
- 7. 해적침입방지설비는 설치 완료하였는가?
- 8. 비상연락망을 정비, 계시하였는가?
 - 선사 해양수산부(해운항만상황실) 청해부대 UKMTO MSC-HOA
 - MARLO IMB-PRC NATO-SC 지역 구조조정센터(RCC)

위험해역 진입 1일전

- 1. 비상출입구를 제외한 모든 출입 개구는 차단 또는 보호 조치하였는가?
 - 거주구역 계단·출입구·창문 화물구역 기관실 선수창고 조타실
 - 기타 취약 개소
- 2. 해적침입이 우려되는 상갑판 위치에 소화호스는 준비하였는가?

3. LRIT, SSAS 및 휴대용 위성통신설비 작동상태는 확인하였는가?
4. 해적공격 시 또는 피랍 시 비상통신을 위한 수단 및 은어체계는 숙지되었고,
회사보안책임자에게 통보되었는가?
- 선교-선원대피처 간 비상통신수단(위키토키 등) 은닉 대피처 접근시 은어
5. 위험해역 통항 중 발전기, 조타장치 등 필수장비의 병렬운전 준비는 하였는가? ...
6. 도끼, 용접도구 등 해적이 승선하여 선내 또는 선원대피처 침입을 위해 사용할
만한 도구나 설비는 치워두거나 숨겨두었는가?
- * 이 경우 선원들만 읽을 수 있는 언어(영어 X)로 그 위치 및 주의사항을 게시
7. 외부에 있는 가스통, 인화성 액체 등 화재·폭발을 야기할 수 있는 물품은
안전한 장소로 이동시켰는가?

위험해역 진입시

1. 선박장거리위치추적장치(LRIT) 위치보고 주기를 변경(6시간→1시간)하였는가? ...
- * 국적선은 해양수산부에서 원격 조정하므로 변경조치 불필요
2. ISPS CODE에 의한 보안 2등급 수준으로 보안조치를 강화하였는가?
3. 선박위치식별장치(AIS)는 작동 중지시켰는가?
- * 해적공격 시에는 “ON”, 합정호송 참가 중인 경우에는 호송합정 요구에 따를 것
4. 해적대응 당직 및 경계요원은 추가 배치하였는가?

위험해역 통항 중

1. UKMTO/MARLO에 매일 1회(GMT 08시 기준) 위치 통보하고 있는가?
2. 해적정보를 계속 수신하고 확인하고 있는가?
3. 최대속력(고속선의 경우 18노트 이상)으로 항해하고 있는가?
4. 항해등을 제외하고 야간 등화관제는 실시하고 있는가?
5. 당직자 이외에 가능한 한 외부 출입 및 노출은 금하고 있는가?
- * 부득이 상갑판 등 외부에서 작업 시 위키토키 등 비상연락수단을 갖추고 있는가?
6. 휴대형 위성통신장치 및 양방향 극초단파 무선전화의 충전 및 작동상태는
양호한가?

- 7. 해적선 식별요령은 숙지하고 있는가?
- 8. VHF 무선전화로 선박 위치가 노출되지 않도록 최소한의 교신만 실시하고 있는가?
- 9. 소화펌프 및 소화호스는 즉시 작동 가능한 상태를 유지하고 있는가?

위험해역 통항 완료 후

- 1. UKMTO/MARLO에 통항완료보고 하였는가?
- 2. 해적공격을 받았거나 해적 의심활동을 목격한 경우 해양수산부에 보고하였는가?
 - * 일시, 위치, 주요상황 및 특이사항

참고 2 선박 대테러·해적공격 대응 훈련시나리오

* 본 훈련시나리오는 예시이며, 각 선박별 특성 및 통항해역을 반영하여 수정 필요

시나리오 개요

구분	해적공격 대응
시나리오	<ul style="list-style-type: none"> ○ 한국국적 일반화물선이 싱가포르를 출항하여 이집트로 항해중 예멘 스코트라 동방 약 100마일 해상에서 해적의 공격을 받았으나, <ul style="list-style-type: none"> - 선박 자체적 대응 및 인근 청해부대의 출동으로 해적을 퇴치
주요대응	<ul style="list-style-type: none"> - 사건보고 (선박 → 연안국/선사/청해부대/해수부) - 관계기관 긴급대응협력체계 가동 - 본선은 BMP에 따른 자율적 대응 - 선원의 선원대피처(Citadel) 피신 - 청해부대 출동, 현장 도착 및 해적이 도주

훈련시나리오(선박 1, 일반화물선 해적대응 퇴치)

단계	시간	시나리오	기관별 대응조치(역할/임무)
1	hh:mm dd/mm/yy	○ 싱가포르 출항	<ul style="list-style-type: none"> ○ (선사) 선박에 아덴만 통항방법 확인/준비 <ul style="list-style-type: none"> - 해적정보 확인, 보안요원 탑승, 함정호송, 선박보안계획, 유사시 연락방안, 해적공격 비상대응계획, 선원피난처 위치 등 조치
2	hh:mm dd/mm/yy	○ 아덴만 IRTC 도착 1주일 전	<ul style="list-style-type: none"> ○ (선박) 해수부에 BMP 이행점검표 및 함정호송신청서 제출 등 통항보고 시행 ○ (해수부) 합참에 동 선박 호송신청서 송부

참고 자료

230_2016 해적피해 예방·대응 지침서

단계	시간	시나리오	기관별 대응조치(역할/임무)
3	hh:mm dd/mm/yy	○ 아덴만 IRTC 도착 3일전	○ (합참) 호송확정 통보 → 해수부 → 선사/선박 ○ (선박) UKMTO, MSCHOA에 통항보고 ○ (선박) 해적승선 방해설비 준비 - 선외철조망, 화염병, 계단장애물, 소호 호수, 출입구 폐쇄 - 선원피난처(시건장치, 식량, 통신장비, 비상등, 구명조끼 등) - 선교당직자 방탄복, 방탄헬멧
4	hh:mm dd/mm/yy	○ 아덴만 IRTC 도착 2일전	○ (선박) 보안2등급 상황 및 해당조치 - 해적당직 강화, VMS 발신주기 조정 (6시간→1시간) ○ 해적공격 비상대응계획 교육·훈련 실시
5	hh:mm dd/mm/yy	○ 소코트라 동방 200마일 해상에서 - 과선박(skiff) 2척을 Radar로 관측	○ (선박) - 해적대응 비상배치 실시 - 서치라이트 조명, 경적울림, 선속증가 등 - 해적공격 보고서 작성 준비 - SSAS 신호 발신 준비
6	hh:mm dd/mm/yy	○ 스코트라 동방 200마일 해상에서 - 과선박(skiff) 2척이 본선으로 접근	○ (선박) - 지그재그 조선, 소화펌프 작동, 가능하면 증거사진 확보 - 선박보안경보(SSAS) 작동 * 훈련시는 Test 모드에서 작동할 것 - 조난메시지 전송(위성, VHF 16) * 훈련시는 절차만 확인/교육하고, 실제 작동하지 말 것 - 해적신고(→선사, 청해부대, 해수부, 인근연안국, UKMTO, MSCHOA 등) * 훈련시는 절차만 확인·교육하고, 실제 통보는 생략

참고 2. 선박 대테러·해적공격 대응 훈련시나리오 _ 231

단계	시간	시나리오	기관별 대응조치(역할/임무)
			<ul style="list-style-type: none"> ○ (청해부대) <ul style="list-style-type: none"> - 피해선박 위치확인 - 사건통보(→ MSCHOA, 해수부) - 피해선박에 구난 출동 통보(소요시간) ○ (해수부) <ul style="list-style-type: none"> - 관계기관(국정원, 외교부, 합참 등)에 전파 및 상황관리 - 해운업계에 전파(GICOMS 정보게재, 이메일 발송 등) - IMB PRC, ReCAAP ISC ○ (ReCAAP ISC, IMP PRC) 회원국 정부에 전파 ○ (MSCHOA) 상황전파 → 인근 통항선박 ○ (선사, 선주협회, 선박관리업협회) 상황전파 → 소속선박
7	hh:mm dd/mm/yy	<ul style="list-style-type: none"> ○ 스코트라 동방 200마일에서 - 괴선박(skiff) 2척 총기공격 및 본선진입 시도 	<ul style="list-style-type: none"> ○ (선박) <ul style="list-style-type: none"> - 선박운항 최소인원 외의 선원들 대피 (→선원대피처) * 최악 상황을 대비 준비물품 소지하고 피신 - 잔류 선원은 회피조선을 계속 시행 - 해적정보(해적수, 무장종류, 선박특징) 통보 → 선사, 해수부, 청해부대, 연합함대 등 - 청해부대가 본선의 식별을 용이하게 할 수 있도록 작업등, AIS 등을 작동(ON) ○ (청해부대) 피해선박 보고상황 전파 (→ MSCHOA, 해수부) ○ (해수부) 상황전파 (→IMB PRC, ReCAAP ISC, 합참) ○ (합참) 상황전파, 대응협력 요청 (→청해부대, 연합함대)

단계	시간	시나리오	기관별 대응조치(역할/임무)
			<ul style="list-style-type: none"> ○ (MSCHOA) 상황전파 → 통항선박 ○ (ReCAAP, IMP PRC) 회원국 정부에 전파 ○ (선사, 선주협회) 상황 전파 → 소속선박
8	hh:mm dd/mm/yy	<ul style="list-style-type: none"> ○ 시나리오 1 (피랍의 경우) - 스코트라 동방 200마일 해상에서 무장 해적이 선박에 승선하였으나, 청해부대 또는 연합함대가 현장에 도착하여 해적을 진압할 경우 	<ul style="list-style-type: none"> ○ (선박) 잔류선원들 선원대피처로 합류 <ul style="list-style-type: none"> - 선원 전원 대피현황 보고(→선사, 청해부대) - 엔진 정지 ○ (청해부대) 상황전파 → 해수부 ○ (선사) 상황전파, 선원대피처 위치·통신방법 통보(→해수부) <ul style="list-style-type: none"> * 해군의 해적진압 후 선원대피처에 피신한 선원들과의 통신방법을 사전에 설정, 대외비 관리(예 : 망치로 “깡깡 깡깡깡 깡깡 깡깡깡” 반복 등) ○ (해수부) 상황전파, 선원대피처 위치·통신방법 통보(→합참) ○ (합참) 선원대피처 위치·통신방법 통보(→청해부대) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ○ (선박) 선원대피처 안쪽에서 청해부대 특공대의 통신신호 확인을 위해 대기하고 있다가, 정해진 통신신호 확인 후 선원대피처를 개방하고, 청해부대/연합해군의 검색 등에 협력 <ul style="list-style-type: none"> - 상황 종료후, 정상항해 재개 ○ (청해부대) 현장에 도착 본선에 특공대 투입 및 해적 진압 후 선원대피처에서 신호, “깡깡 깡깡깡” <ul style="list-style-type: none"> - 선원대피처 개방 및 선원신분 확인 - 상황종료 통보(→MSCHOA, 합참, 해수부)

참고 2. 선박 대테러·해적공격 대응 훈련시나리오 _ 233

단계	시간	시나리오	기관별 대응조치(역할/임무)
9	hh:mm dd/mm/yy	<ul style="list-style-type: none"> ○ 시나리오 2 (해적이 선박피랍 실패) - 본선에서 적극적인 해적 대응 계속 및 청해부대(또는 연합 함대)의 현장 도착 으로 해적이 도주 	<ul style="list-style-type: none"> ○ (선박) <ul style="list-style-type: none"> - 상황 종료후, 정상항해 재개 및 사고 상세 보고(→MSCHOA, 해수부, 선사) ○ (해수부)상황전파(→IMB PRC, ReCAAP ISC, 합참)

참고 3 선원대피처(Citadel) 운영지침

* 본 지침은 MSCHOA 웹사이트에 게재된 원문을 번역한 내용과 국내 관계기관을 통해 입수한 관련정보를 종합하여 구성한 것임

□ (추진배경) 그간 사례를 통하여 소말리아 해적의 피습을 받은 선박의 선원들이 Citadel 대피할 경우 선박 피랍을 지연시키고, 해적의 포기·도주 및 해군 함정의 피습 선박 구출 가능성이 높다는 인식 증가에 따라,

- 유럽연합 해군함대에서 산업계의 협의 및 지지를 통해 Citadel 운영 관련 주의사항 등 지침을 제공

□ (Citadel 개요) 해적이 본선에 승선·침입할 경우, 선원이 안전하게 대피할 수 있도록 선박의 은밀한 장소에 설치한 대피장소

□ Citadel의 조건(설치기준은 선박설비기준을 준수할 것)

- 외부에서 식별·내부 관찰이 어려운 장소에 설치할 것
- 충격·폭파 등으로 개방이 어려운 견고한 외벽 및 출입문을 설치할 것
- 폭파 시 비산되는 파편을 막을 수 있는 중간벽을 설치할 것
- Citadel 피신은 반드시 사전에 해군함정과의 연락이 있을 것
- Citadel로 피신할 경우, 낙오자 없이 전 선원이 함께 피신할 것
- 선박 통제장치, 공기조절장치, 비상통신 장비, 엔진차단 장치, 식음료, 응급약품, 비상전원, 화장실, 원격조정 CCTV 등이 구비될 것

* Citadel은 배의 형태·구조·비용 등을 반영하여 다양하게 설치

- **(주의사항)** Citadel을 운영하고자 할 경우, 다음 사항을 반드시 고려할 것.
 - 인근 함정이 진압작전을 시행하지 못하는 경우도 발행할 수 있음.
 - 해군함정의 진압작전도 없고, 해적들이 Citadel 개방을 실패할 경우 선교에 대한 총기사격, 방화 등 해적의 선박 가해를 자극시킬 수 있음.
 - 해적들이 절단장비의 소지 등 Citadel을 개방·무력화 시킬 수 있는 역량을 보유하고 있을 수도 있음.
 - 해적이 저항할 경우 해군함정의 진압이 장기화될 가능성이 있음.
 - Citadel의 설치·운영은 해적피해 방지 대응요령(BMP)의 보완 수단이지 이를 대체하는 방안이 아님을 명심할 것.

□ **운영절차**

- Citadel 운영절차를 수립할 것(선사와 협의·작성할 것).
- 해적위험해역 통항 전 Citadel에 비치된 시설·물자의 정상작동여부를 확인할 것.
- 위험해역 통항 전, Citadel 운영절차에 따라 훈련을 실시할 것.
- 해적 총기공격시 필수선원을 제외한 인원은 Citadel로 선 대피 및 인근 해군함정에 구조요청 및 Citadel 위치를 통보.
 - * Citadel 위치 통보시 해적에게 공개되지 않도록 위성통신 사용 (MHF 사용금지)
- Citadel로 피신시 해군과 2차 통신수단으로 사용할 수 있는 무전기를 지참하고, 선내에 방치금지
- Citadel 물품 운반자 지정 및 최대한 외부로 노출되지 않는 이동경로를 사전에 설정하고 승무원 교육/훈련 시행

- 해적이 본선에 승선·침입시, (표류할 안전수역이 확보되는 경우 선박 엔진을 정지시키고) 나머지 모든 선원이 Citadel로 피신할 것.
 - * 한 명의 선원이라도 낙오될 경우, Citadel은 무용지물이 될 수 있음.
- Citadel 피신 이후, 해적이 폭약 등으로 Citadel 개방 시도할 가능성이 있으므로, Citadel 출입문에서 떨어진 곳에 은신할 것.
 - * 진압작전 장기화로 위협이 가중될 경우는 선사/해군에 통보 후 투항할 것.

참고 4 해적 의심선박 식별 및 대응방안

- 해적위험해역 통항 시, 해적피해 방지를 위해서는 선박이 자체적인 해적피해 방지대책을 강구·대응하는 것이 최선의 대책이며,
 - 특히, 해적 의심선박에 대한 조기 탐지 및 대응이 중요함

□ 주요방안

- 자체보호대책을 설치·준비할 것(소화호스, 로켓신호, 철조망 등).
- 본선의 가시거리 내 전방위 경계 유지, 레이더를 12마일, 6마일, 3마일 스케일로 번갈아가며 모니터링하는 등 해적 경계를 강화할 것.
 - * 해상상태 양호시, 6마일 이상에서도 해적선(소형) 레이더 탐지 가능
- 특히, 레이더에는 탐지되나 AIS 신호가 없는 선박(물체)에 주의할 것.
 - 본선 쪽으로 비정상적인 변침 및 증속하는 소형선박
 - 통상적인 조업 시기·거리가 아닌 해역에서 조업은 하지 않으면서 일정한 속력 및 침로를 유지하고 있는 소형선박
 - 소형선박 크기에 비해 많은 수의 인원 탑승, 선원이 무장된 경우
 - 조업장비와 무관한 장비의 탑재(사다리, 갈고리, 많은 연료통 등)
 - 해당 지역에서 보지 못했던 정도로 선원이 무장된 경우
- 의심선박 탐지 시, 항해등·조명을 모두 끄고 침로 대각도 변침 등의 방법으로 의심선박(물체)과 4마일 이상 거리를 유지할 것
 - * 해적선(소형보트)이 선박탐지 장비(레이더 등)의 탑재는 어려울 것으로 판단
- 의심선박 탐지 시, 선박보안경보장치(SSAS) 작동준비를 할 것.
- 가능한 바람·파도 방향으로 변침하여 해적선의 추적을 어렵게 할 것.
- 해적공격이 시작되었다고 판단되면, 즉시 SSAS를 작동시킬 것.

▶ 해적선(Skiff) 특징



* 출처 : NATO Shipping Center



* 출처 : NATO Shipping Center

▶ 해적활동 의심 선박 유형



YEMENI 13



JELBUT 31



YEMENI 18



JELBUT 35



YEMENI 20



FV 02

참고 5 해상보안요원 이용에 관한 IMO 권고사항

MSC.1/Circ.1405/Rev.1

2011. 9. 16

고위험해역¹⁾에서 승선하는 민간무장보안요원 사용에 관한 선주, 선사, 선장을 위한 개정 잠정 기준

1. 서 문

소말리아 해적의 상선에 대한 위협의 증가는 무장보안요원의 사용 확대와 고위험해역을 통과하는 선박을 위한 무장해상보안서비스를 제공하는 업체들의 확대를 야기하고 있다. IMO는 민간무장보안요원(민간무장보안요원)의 사용을 공개적으로 지지하는 것은 아니지만, 해운업체가 신뢰할 수 있고 전문적인 민간무장보안제공업체를 찾는 데 어려움이 있다는 것을 이해하고 있다.

선주에게 승선 민간무장보안요원의 고용에 관한 결정은 복잡한 일이다. 총기류²⁾의 합법적 운송, 운반, 사용을 규율하는 복잡한 법적 요건과 더불어 적용 가능한 규정과 업계 자기규제의 부재는 우려할 만한 일이다. 이러한 상황은 민간해상보안업체(PMSC)의 수적 급증과 함께 더욱 복잡해졌

1) 고위험해역(High Risk Area): 기국이 달리 정하지 않는 한, 소말리아 해적 예방을 위한 해적대응요령(MSC.1/Circ.1339)에 규정된 해역

2) 동 권고들에서 언급되는 총기류(firearms)는 민간무장보안요원 관련 탄약, 소모품, 예비 부품, 유지보수장비를 포함하며, 언급되는 보안관련 장비(security-related equipment)는 민간무장보안요원이 사용할 방어 및 통신 장비를 포함한다.

으며, 일부 업체들의 역량과 원숙성(maturity)에 관한 의문이 제기되고 있다. 능력과 자질의 상당한 차이들이 서비스를 제공하는 계약자들의 전 범위에 걸쳐 존재한다.

이 기준의 목적은 선박소유자, 선박운항자, 선장들이 해적에 대한 추가적 보호를 제공받기 위해 승선 민간무장보안요원 사용하는데 있어 도움을 주기 위한 것이다.

민간해상보안업체 또는 민간무장보안요원 사용과 관련하여 기국에 의해 부과되는 기국관할권 및 기국의 법규가 민간무장보안요원 승선 선박들에 적용된다는 점을 주의하는 것은 중요하다. 나아가 민간무장보안요원 승선 선박이 항만국 및 연안국의 법의 적용을 받을 수 있다는 점을 주의하는 것은 중요하다.

민간무장보안요원의 사용이 BMP나 다른 보호조치를 대체하는 것으로 간주되어서는 안 된다. 선박과 선원을 보호하기 위한 수단으로서 무장보안요원의 승선배치는 위험평가 수행된 후에만 고려되어야한다. 이러한 의사결정과정에서 선장의 참여는 중요하다.

1.1 정의

고위험해역(High Risk Area) : 기국이 달리 정의되지 않는 경우, BMP에서 정의된 지역

민간해상보안업체(PMSC) : 해적으로부터 선박을 보호하기 위해 승선하는 무장 혹은 비무장 보안요원을 제공하도록 계약된 업체

민간무장보안요원(민간무장보안요원) : PMSC에 속한 무장 고용인

1.2 위험 평가

선주는 민간무장보안요원 승선 결정 검토 초기 단계에서 법적 요건 충족 여부를 확인하기 위하여 기국과 반드시 협의해야 한다.

고위험해역 내에서 민간무장보안요원 사용 여부는 위험평가와 다른 모든 실용적인 자구책들이 확보된 후 개별 선주가 결정한다.

위험평가는 조치를 취하는 결정을 내리기 전에 다음의 요소와 고려사항을 포함하고 서류로 입증되어야 한다:

- .1 선박과 선원의 보안(security), 안전(safety) 및 보호(Protection);
- .2 모든 실용적인 자구책이 사전에 효과적으로 이행되어 왔는가;
- .3 신체적 상해 또는 사망을 초래할 있는 총기류의 오용 가능성;
- .4 예측 불가능한 사고 발생 가능성;
- .5 책임 문제;
- .6 당면한 상황을 악화시킬 가능성;
- .7 국제법 및 국내법의 준수.

2. PMSC 선택 기준

2.1 일반 사항

다른 유형의 계약자들과 마찬가지로, 다음에 관한 조사와 문의를 포함하는 통상의 적절한 주의를 기울이는 것은 중요하다:

- .1 회사 조직 및 소재지;

- .2 회사 소유주;
- .3 재정상태 (예, 연차결산보고서/신용조회);
- .4 보험의 보상범위 (특히, 제3차에 대한 책임);
- .5 고위직 경영 경력 ;
- .6 품질관리지표 . 예, ISO 승인

2.2 PMSC 참고 정보

특히 체계적 승인제도가 없으므로 장래의 PMSC에 관한 문의를 통해 PMSC의 업무수행 능력 평가가 수행되어야 한다.

PMSC는 다음의 사항들을 포함하는 증거서류를 제공할 수 있어야 한다:

- .1 해상 경험;
- .2 팀 운영 기술, 권한 및 명령체계, 생명구조 책임 등을 포함하는 관리에 관한 문서화된 절차;
- .3 총기류 운반 및 사용에 관한 기국, 항만국, 연안국의 법에 대한 이해;
- .4 해운산업에서 이전 고객들로부터의 서면 평가의 이용가능성;
- .5 총기류의 합법적 조달, 운반, 승선, 하선에 대한 서면 증거의 이용가능성;
- .6 이지역에서의 군사 활동들을 포함하여 소말리아 해적에 대한 이해와 현재 지식을 유지하기 위한 수단;
- .7 BMP, 특히 선박보호 조치들에 대한 이해;
- .8 상시 법적 자문 활용 (예, 사내변호사/외부 법률자문)

2.3 PMSC의 선정 및 심사

서비스의 질은 대부분이 승선하는 민간무장보안요원팀을 이루는 개개인의 자질과 경험에 달려있기 때문에 업체를 선정하고 심사하는 것은 중요하다. PMSC는 업체의 민간무장보안요원의 적합성을 결정하기 위한 입증할 수 있는 문서화된 사내 정책 및 절차들을 설명해야 한다.

PMSC는 다음의 사항들을 포함하는 증거서류를 제공할 수 있어야 한다:

- .1 범죄 기록 확인;
- .2 직원의 이력 확인;
- .3 적절한 경우, 군사 및 법 집행 경력;
- .4 보안요원의 의학적, 육체, 정신 건강에 대한 기록(약물 및 알코올 검사 결과 포함);
- .5 보안요원의 지속적인 고용 적합성을 확보를 입증할 수 있는 제도;
- .6 총기류의 사용 및 운반에 있어서 관련 경험 및 인증에 관한 증거 서류;
- .7 보안신분증명서, 여행문서, 비자 등의 발급 체계.

2.4 민간무장보안요원 훈련

민간무장보안요원에 제공되는 전문적 훈련의 질은 가장 중요한 요소이기 때문에, 선주는 PMSC가 적절한 훈련절차를 갖추고 있는지를 확인해야 한다. 훈련 기록들은 민간무장보안요원이 관련 지식과 기술을 갖추고 있다는 확신을 주어야 한다.

PMSC는 다음 사항을 포함하는 증거 서류를 제공할 수 있어야 한다:

- .1 신규양성 훈련 및 보수교육 훈련을 포함한 포괄적이고 상세한 훈련 기록;

- .2 기국에 따른 추가적 요건에 맞추어 민간무장보안요원이 최소 통신 프로토콜을 포함하여 승선 적합화 훈련을 받았다는 사실;
- .3 보안요원이 기국이 인정하는 적절한 교전원칙 및 지침들에 맞추어 훈련되고 자격을 갖추고 있는지 여부;
- .4 승선할 선박에서 사용되고 배치될 총기류와 보안장비를 운영 하도록 훈련되었는지의 여부;
- .5 보안요원이 승인된 국제기준에 적합한 의료 훈련을 받았는지 여부;
- .6 보안요원이 선박 유형, 승선 선박이 어느 국가와 교역을 하는가, ISPS Code, ISM Code 및 BMP 규정 등에 따른 적합한 훈련과 관련 정보를 받았는지 여부.

3. 서비스 제공(Provision) 고려사항

3.1 보험

선주는 PMSC가 선주, 선원 및 제3자 책임 등을 보험으로 보장받을 수 있는지를 확인하고, PMSC 운영 지침이 선주보험의 보장범위를 침해하지 않는다는 것을 확인해야한다.

a) 선주보험의 보장범위

민간무장보안요원의 배치로부터 발생하는 책임, 손실 및 비용은 선주의 재산 및 책임 보험의 보호 범위에 영향을 미칠 수 있다. 선주는 민간 무장보안요원을 고용하기 이전에 자신의 보험사와 기존 보험에 미치는 잠재적 영향에 대해 협의해야 한다. 특별히 무장계약과 PMSC의 배상책임보험에 관련되어 있을 경우 더욱 그러하다.

b) PMSC 보험의 보장범위

PMSC는 다음 내용의 보험을 계약기간 동안 부담할 것이라는 증거를 제시하여야 한다:

- .1 적절한 수준, 그리고 선주가 요구하는 요건에 맞는 공적보험 (public insurance)과 고용자의 책임보험
- .2 개인상해, 의료비, 입원, 본국귀환 등을 보장하는 보험

PMSC는 공해, 영해에서 총기류를 소지하고 사용하는 피고용인(PCASC)이 총기류를 사용함으로써 야기된 사고, 상해 및 피해와 총기류의 소지 및 사용으로 야기된 어떠한 책임문제에 대해서도 보험으로 보장받아야 한다.

선주, 용선주 및 보험사(underwriter) 등은 관련 정책 및 조문 모두를 검토해야 하며, 제기된 의문에 대해 적절한 주의를 기울이도록 해야 한다.

3.2 민간무장보안요원 팀의 규모, 구성, 장비

PMSC와 계약하는 선주는 주의 깊게 민간무장보안요원 팀의 규모, 구성, 장비 등에 대해 검토해야 한다. 검토해야 할 요인은 다음과 같음:

- .1 **민간무장보안요원 팀의 규모** - 선박에 승선하는 민간무장보안요원 팀은 다음의 요소들에 의해 영향을 받을 것이다: 선박운항 예정시간, 최근의 위협평가, 민간무장보안요원팀의 합의된 의무 (민간무장보안요원 팀이 설치된 자구책에 도움이 되도록, 추가적 감시원으로써 활동할 것인가?), 선박의 크기와 유형 등. 분석은 상해나 질병의 경우 지속적인 보호를 고려하여, 보안팀으로 구성되어야 하는 최소 인원수를 제시하여야 한다.

- .2 **선박안전증명서(Ship safety certificate)** - 민간무장보안요원 팀과 선원을 합친 규모가 선박안전증명서에 기재된 수를 넘어서는 안 된다. 만약 초과한다면 기국 정부와 협의하여야 한다.

 - .3 **구성(Composition)** - 민간무장보안요원 팀은 위계질서, 경험 및 기술을 고려하여 적절하게 구성되어야 한다. 팀장은 선박의 취약성과 위험을 평가할 수 있는 능력이 있어야 하고 선박 보호 조치에 대해 자문할 수 있어야 한다. 팀원 중 한명은 위생병 역할을 맡을 수 있어야 한다.

 - .4 **장비 요건(Equipment requirements)** - 장비 요건은 선박운항 예정시간, 최근의 위험평가, PSASP 팀의 합의된 의무, 선박의 크기와 유형 등을 고려하여 정해진다. 첨단 의료장비를 갖추도록 권고한다.

 - .5 **총기류(Firearms)** - 원거리에서 정확하고 단계적으로 해적행위를 억지(deterrence)하기 위한 민간무장보안요원의 총기류 종류, 운반 및 사용에 적용되는 적용가능한 기국 국내법에 따라 사용될 적절한 총기류.
- 3.3 **승선보안팀의 명령 및 통제(선장과의 관계 포함)**

선주/선사는 PMSC와 계약할 때 선사, 선장, 항해사 및 민간무장보안요원 팀장의 명령 및 통제 시스템이 명확하게 정의되고, 문서화되었는지를 확인하여야 한다.

또한 선주는 민간무장보안요원을 승선시키기 이전에 선장과 선원에게 브리핑하여야 하고 고위험해역에 들어가기 전에 승선한 모든 인력에게 역할과 책임을 이해시키기 위한 훈련을 계획하고 실행하여야 한다.

문서화된 명령 및 통제 시스템은 다음과 같은 내용을 포함하여야 한다:

- .1 선장이 선박 내에서 최우선적 권위를 가지고 있다는 명확한 언급
- .2 선박 및 항해와 관련한 관리절차의 명확한 문서화
- .3 민간무장보안요원의 의무와 행위 등을 규정한 문서
- .4 선주, 용선주, 민간무장보안요원, PMSC, 선장, 항해사, 선원 간 투명한 쌍방향 정보소통 및 협력과 조정

이의 성공을 위해서는 다음과 같은 요인을 포함해야 함:

- .1 정보에 기초하여 정기적으로 업데이트된 위협평가를 제공하고, 이 정보를 선박의 항로에 관해 제안하는 데 활용하는 것
- .2 민간무장보안요원의 일상행동 모니터링;
- .3 24시간 비상대응 및 긴급사태 계획의 보유
- .4 민간무장보안요원이 제공한 보고서에 기초하여 선원훈련 및 선박 강화 필요조건 등에 대한 피드백 제공.

3.4 승하선시 총기류 및 탄약의 관리

민간무장보안요원 팀의 기본적 요건은 승선 시 항상 총기류와 탄약의 책임 있는 관리와 사용을 하는 것이다.

검토할 이슈는 다음과 같음:

- .1 승하선 지점과 항만 등에서 총기류, 탄약 및 보안장비의 수송, 공급을 담당하는 관련 기국, 연안 및 항구국의 법제에 대한 문서화된 준수. 민간무장보안요원은 실제 재고목록과 문서선언이 일치함을 증명할 수 있어야 함
- .2 총기류, 탄약 및 보안장비를 수송할 컨테이너;
- .3 도착 시 선박 내 총기류, 탄약 및 보안장비에 대한 재고목록작성을 위한 문서화된 기준 및 절차(재고목록은 모든 총기류 및 부속품의 구조, 모델, 구경, 일련번호, 회사 최종소비자 인증서 및 구매 증명서; 그리고 탄약 및 수량에 대한 세부내역);
- .4 총기류, 탄약 및 보안장비를 안전하게 배치하고 보관하기 위한 통제절차
- .5 총기류를 소지하거나 또는 소지하지 말아야 할 구역의 설정;
- .6 민간무장보안요원 계약을 통해 약정된 기간 동안 총기류 장전 및 사용 준비를 위한 상세한 실행순서의 확인 및 문서화
- .7 선박으로부터 모든 총기류와 탄약을 하역할 때 재고목록과의 일치

3.5 무력사용 수칙

모든 민간무장보안요원은 선주, PMSC, 선장 간 합의된 무력사용 수칙을 완전히 이해하고 준수하여야 한다. 민간무장보안요원은 기본적 역할이 최소한의 무력을 사용하여 해적들의 승선을 방지하는 것임을 충분히 인식하고 있어야 한다. PMSC는 민간무장보안요원 팀의 운영절차로서 해적 공격에 대해 상세한 등급별 대응계획을 제공해야 한다.

PMSC는 민간무장보안요원이 무력사용을 가능한 피하기 위한 모든 합리적인 조치를 수행하도록 해야 한다. 만일 무력이 사용된다면, 적용 가능한 법률에 따라야 한다. 어떠한 경우에도 필요 이상의 무력사용을 하지 말아야 하며, 모든 경우에 위협에 비례하고 상황에 적합해야 한다.

PMSC는 민간무장보안요원이 사망 또는 심각한 상해 등 급박한 위협에 대해 자신이나 다른 사람을 보호하기 위해, 또는 생명에 치명적인 위협을 주는 심각한 범죄를 예방하기 위한 경우를 제외하고는 사람에 대해 총기류를 사용하지 않도록 해야 한다.

3.6 보고 및 기록 보관

선장은 우연이든 의도되었든 총기류가 사용된 모든 상황에 대한 항해일지를 가지고 있어야 된다. 총기류사용 행위는 공식 문서기록을 위해 충분한 자세한 방법으로 문서화되어야 한다.

공식문서보고의 요건은 다음과 같은 내용을 검토해야 함:

- .1 사고의 시간 및 위치;
- .2 사고를 야기한 사건의 상세한 기록;
- .3 모든 목격자와 선원, 보안팀에 의한 문서화된 진술;
- .4 사고와 관련된 사람의 인적사항;
- .5 사고의 상세한 기록;
- .6 사고 중 발생한 상해와 물질적 피해;
- .7 사고로 얻게 된 교훈과 사고의 재발을 방지하기 위한 절차의 권고.

민간무장보안요원이 무력을 사용한 경우, 팀장은 법적 소송을 예상하여 사고 시에 있었던 모든 사람들로부터 문서화된 진술을 사진촬영, 기록, 보고, 수집하여야 한다.

사고 보고와 함께 민간무장보안요원 팀은 복무기간이 종료한 후 선주 및 선사에게 최종보고서를 제출하여야 한다. 이 보고서에는 배치, 운영상 문제, 훈련 등에 대한 상세한 내용 및 선박강화(ship hardening) 방안, 보안 개선방안 등을 담아야 한다.

3.7 민간무장보안요원의 분류(Categorization)

선주와 선사는 승선하는 민간무장보안요원의 분류와 관련하여 기국의 적용 가능한 국내법을 참조하여야 한다.

3.8 고위험해역내에서의 보고

선장은 민간무장보안요원, 총기류, 보안관련 장비를 승선하여 고위험해역을 통과하려하거나 통과할 경우 적절한 군당국에 보고하여야 한다.

3.9 선장 및 선원의 숙지

선주와 선사는 이 기준(guidance)을 선장과 선원이 숙지하도록 하여야 한다.

고위험해역에서 승선하는 민간무장보안요원 사용 관련 기국에 대한 개정 잠정 권고

1. 이 잠정 권고는 만약 기국이 민간무장보안요원(민간무장보안요원)의 사용 조치가 적절하고 합법적이라고 결정할 경우에 있어서, 민간무장보안요원의 사용에 관한 고려사항들을 제공한다. 이 권고는 민간무장보안요원의 사용을 지지하거나 제도화하는 것을 의도하지 않았다. 이 권고들은 승선 민간무장보안요원 사용에 수반될 수 있는 모든 법적 문제들을 다루지 않는다.
2. 해적사건의 급증으로 선주들은 고위험해역을 통과할 때 선상보안을 강화하기 위한 민간무장보안요원 사용을 고려하고 있다. 보안요원과 총기류 및 보안관련 장비의 운반은 기국의 법과 정책에 따르며, 이러한 행위의 허가조건을 결정하는 것은 기국의 재량사항이다.
3. 기국은 정책 결정시 총기류의 사용과 승선 무장보안요원의 승선으로부터 야기될 수 있는 폭력의 확대 가능성을 고려해야한다. 기국은 선장, 선원, 선주, 선사에게 무장보안요원 승선에 관한 국내정책에 관해 명확히 알려야 한다.
4. 기국은 관련 당사자들에게 기국, 항만국, 연안국의 모든 관련 법규 준수를 요구해야한다.
5. 기국은 어떠한 조건에 따라 민간무장보안요원의 사용이 허가될 수 있는지에 관한 정책을 마련해야한다. 기국이 그러한 정책 개발에 있어 다음의 권고사항들을 고려할 것을 권장하는 바이다:

- .1 첫 번째 단계로, 민간무장보안요원 사용 여부에 대한 검토
 - .1 국의 국내법에 따라 허용될 것;
 - .2 고위험해역을 항행할 때 자국 선박에 대한 해운업계가 개발한 BMP를 포함하여 IMO가 개발·공포한 관련 문건 및 가이드라인에 따라 보안강화를 위해 상황에 따라 적절한 조치를 행해야 한다; 그리고

- .2 두 번째 단계로, 민간무장보안요원의 사용이 적절하고 합법적인 조치라고 결정된다면, 특히 다음 사항들을 포함하는 정책을 수립:
 - .1 IMO의 고위험해역에서 승선 사설무장보안요원 사용에 관한 선주, 선사, 선장을 위한 개정된 잠정 기준에 관한 MSC.1/Circ.1405/Rev.1에 규정된 관련 기준들을 고려하여 민간무장보안요원이 준수해야 할 최소기준 및 요건;
 - .2 자국 선박들을 위한 최소 요건 충족하는 민간무장 보안요원 사용을 허가하는 절차;
 - .3 선주, 선사의 민간무장보안요원 사용을 위한 허가 절차;
 - .4 허가의 조건과 그에 수반된 이행책임(accountability for compliance)
 - .5 민간무장보안요원의 총기류 운반 및 사용, 승선시 민간무장보안요원과 선장과의 관계에 직접적으로 적용 가능한 국내법에 대한 참고자료;
 - .6 보고 및 기록 관리 요건; 그리고

- .3 회원국들의 회람을 위해 IMO에 민간무장보안요원 사용에 관한 정보 제공.

참고 6 해양안전종합정보시스템(GICOMS) 이용 매뉴얼

본 해적정보망 운영지침서는 해양수산부가 지정한 각 관계기관 및 개별 선박회사, 협회 등 해운업/단체의 GICOMS 관리자의 해적정보 안내서입니다.

목 차

1. GICOMS 해적정보망 개요
 - 1.1 GICOMS 해적정보망이란
 - 1.2 GICOMS 해적정보망의 구성 및 기능

2. GICOMS 해적정보망 운영 상세 지침
 - 2.1 아덴만 함정호송정보 조회 방법
 - 2.2 해적정보 조회/확인 방법
 - 2.3. 해적 및 ReCAAP 통계 조회 방법
 - 2.4. 회원가입 등록 방법

1. GICOMS 해적정보망 개요

1.1 GICOMS 해적정보망이란

해양안전종합정보시스템(GICOMS)는 해양수산부가 운영하는 해상안전 관련 정보 포털사이트입니다(General Information Center on Maritime Safety).

GICOMS 해적정보망은 동 포털사이트를 통해 해적의 공격으로부터 우리 선원 및 선박의 해적피해 방지 및 대응을 목적으로 안정적이고, 신속/정확하게 해적정보를 제공하기 위해 운영되고 있습니다.

※ 최신 해적공격 정보 제공, 해적경고 발령, 함정호송 정보, 공문발송 등 각 해운선사, 협회/단체에서는 GICOMS 보안책임자 연락처(담당자, 이메일, 전화번호)에 변경이 발생할 경우, 선사 관리자 정보 변경 후 변경 사항을 해양수산부 종합상황실(044-200-5895~6)로 통보하여야 합니다.

1.2 GICOMS 해적정보망의 구성 및 기능

GICOMS 해적정보망은 ‘해적동향정보, 함정호송 정보, 해적’ 및 ‘ReCAAP 통계’ 등 4개 분야로 구성되어 운영되고 있습니다.

1.2.1 (아덴만) 함정호송정보

(제공정보) 본 칼럼은 아덴만에 파견되어 통항 선박을 호송하는 한국, 일본, 중국, 러시아, 인도, EU함대 등의 함정별 선박호송 정보(호송 일시, 호송 상봉점, 호송구간, 함정연락처, 호송신청 절차 등)를 제공합니다. 본 칼럼은 해양수산부로부터 별도의 인증을 받아야 조회가 가능합니다.

* 별도의 인증을 받지 않은 경우, 메인화면에는 제목은 보이나 내용을 읽을 권한은 없습니다.

(접근방법) 인터넷상에서 GICOMS에 접속(www.gicoms.go.kr)

- 로그인 후, GICOMS 메인화면에서 해적정보 → 아덴만 함정 호송정보 메뉴를 클릭

1.2.2 해적정보

(제공정보) 본 메뉴는 최신 해적공격 정보, 해적경고 발령, 해적 피해방지 대응요령, 관련 정부대책 및 해적대응 국제사회 동향 등을 제공하며, 개편되는 GICOMS포탈에서는 구글맵을 이용해 해적사고현장의 위치를 연동시켜 GIS 기반 서비스를 제공합니다.

또한 IMB-PRC의 업무담당자가 해적사건 사고에 대한 정보를 GICOMS 사이트에 등록시켜 사건·사고에 대한 정보를 GIS 기반 맵을 연동해 사고위치를 조회 할 수 있도록 제공합니다.

(접근방법) 인터넷상에서 GICOMS에 접속(www.gicoms.go.kr)

- 로그인 후, GICOMS 메인화면 상단부분에서 해적정보 메뉴 클릭하고 해적동향 클릭

1.2.3 해적 및 ReCAAP 통계

(제공정보) GICOMS 웹상에서 해적사고 통계자료를 제공합니다. IMB-PRC로 부터 자료를 제공받아 통계자료를 지역별 발생현황 공격유형별로 나누어 년별 분기별 통계자료를 제공합니다.

(접근방법) 인터넷상에서 GICOMS에 접속(www.gicoms.go.kr)

- 로그인 후, GICOMS 메인 화면 상단부분에서 해적정보 클릭, 해적통계 클릭

2. GICOMS 해적정보망 운영 상세 지침

2.1 아덴만 함정호송정보 조회 방법

2.1.1 사이트에 접속한 후 해적정보 → 아덴만 호송정보로 이동하시면 게시물이 보입니다.

2.1.2. 게시물은 권한이 제한되어 사용자 로그인을 해야 내용을 조회할 수 있습니다.

아덴만 호송정보 ▶ 해적정보 > 아덴만 호송정보

■ 아덴만 호송정보 리스트

기간별 - 1개월 3개월 6개월 12개월

제목

전체게시물 [220] | 현재페이지 [1/22]

번호	제목	작성자	작성일	첨부파일
220	'14. 2월 청해부대 아덴만 상선호송 일정	ssas	2014-01-06	
219	아덴만 국제 합정호송 정보(~'14.1.31)	ssas	2013-12-24	
218	청해부대 아덴만 상선호송 일정('14.1월)	ssas	2013-12-03	
217	아덴만 국제 합정호송 정보(~'13.12.31)	ssas	2013-11-29	
216	'13. 12월 청해부대 아덴만 상선호송 일정	ssas	2013-11-01	
215	아덴만 국제 합정호송 정보(~'13.11.30)	ssas	2013-11-01	
214	아덴만 국제합정 호송(청해부대 포함) 정보(~11.2)	ssas	2013-10-17	
213	청해부대 14진 연락처 알림	ssas	2013-10-17	
212	청해부대 아덴만 상선호송 일정('13.11월)	ssas	2013-10-11	
211	아덴만 국제 합정호송(청해부대 포함) 정보(~10.31)	ssas	2013-10-02	

◀◀ 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 ▶▶

2.1.3 아덴만 호송정보 클릭하면 아래 화면으로 이동됩니다.

2.1.4 아래 화면에서 첨부파일을 선택하여 클릭하면 본문 내용을 볼 수 있으며, 첨부파일을 다운로드 할 수 있습니다.

아덴만 호송정보

홈 > 해적정보 > 아덴만 호송정보

제 목	'14. 2월 청해부대 아덴만 상선히송 일정				
작 성 자	ssas	작 성 일	2014-01-06	조 회 수	0
첨부파일	('14.2월) 청해부대 아덴만 통항선박 일정.hwp [30720 byte]				

'14. 2월 청해부대 아덴만 상선히송 일정을 첨부파일과 같이 알려드립니다.(출처: 청해부대)

* 청해부대 사정에 의해 일정이 변경될 수 있습니다.

목록

2.2 해적정보 조회/ 확인 방법

2.2.1 GICOMS 웹사이트를 접속(www.gicoms.go.kr) 하여, 사용자 등록시 등록한 계정(ID, Password)로 로그인한 후, 상단 메뉴의 해적정보 메뉴를 선택하면 아래 화면으로 이동합니다.

* 해적동향정보를 사용하시기 위해서는 로그인을 하셔야 내용을 확인하실 수 있습니다.

해적동향 ▶ 해적정보 > 해적동향

▶ 해적정보 서비스
 최신 해적동향(사고, 공격, 해적모선) 및 관련 공지사항(정부의 주의 촉구, 공문, 대책, 행동지침등)을 선별,선서에 제공함으로써 우리 선원 선박의 해적피해 예방을 도모하기위한 서비스 입니다.

구분	선택하세요	등록자	<input style="width: 90%;" type="text"/>
제목	해적정보 사고경보 공지사항	<input style="width: 95%;" type="text"/>	
최근	1개월 3개월 6개월 12개월	등록(사고) 일자	<input style="width: 40%;" type="text"/> - <input style="width: 40%;" type="text"/>

전체계시물 [2364] | 현재페이지 [1/237]

구분	제목	사고발생일	작성일	등록자
[해적정보]	홍해 부근 해적정보 알림		2014-01-19	상황관리실
[해적정보]	아덴만 해적 관련 정보 알림		2014-01-18	상황관리실
[해적정보]	인도양 일일해적활동현황(1.10~1.11)		2014-01-13	상황관리실
[해적정보]	인도양 일일해적활동현황('14.1.7~1.9)		2014-01-10	상황관리실
[해적정보]	적도기나, 실종 카메론 화물선 해적피랍 알림		2014-01-08	상황관리실

2.2.2 해적정보의 메인은 공격유형별로 사고위치를 기간으로 조회할 수 있습니다.

The screenshot shows the GICOMS web portal. At the top, there is a navigation bar with the GICOMS logo and menu items like '선박·선사검색', '해양안전정보', '해적정보', '해양기상정보', '해양안전통계', and 'MEH'. A search bar on the right contains the text '[속보] 유엔우주위 인공위성 고해(C)'. Below the navigation bar, a sidebar on the left lists '해적정보' with sub-items: '해적동향', '어떤안 호송정보', '해적통계', and 'ReCAAP통계'. The main content area is titled '해적동향' and features a search interface with date pickers for '사고일자' (2013-10-21 to 2014-01-21) and '조회기간' (1주일, 1개월, 3개월, 6개월, 12개월, 분기별, 선택하세요). A legend on the right side of the map identifies incident types: Boarded (red circle), Hijacked (red star), Actual Attack (red arrow), Attempt Attack (yellow checkmark), Mother Ship (green circle), Fled Upon (green circle), Suspicious (blue circle), and Other (blue circle). The map shows a high concentration of incidents in the Indian Ocean region, particularly around the Gulf of Aden and the Horn of Africa.

2.2.3 해적정보 메뉴를 선택 후, 아래 화면으로 이동 하여 해당 제목을 클릭하면 상세 정보를 조회할 수 있습니다.

2.2.4 조회조건은 구분으로는 사고정보를 조회할 수 있는 ‘사고정보’ 중요정보를 제공하는 ‘공지사항’ 해적에 대한 동향이나 관련 정보를 제공하는 해적 정보로 조건을 구별하여 조회할 수 있습니다.

해적동향

전체 게시물 [2364] | 현재 페이지 [1/237]

구분	제목	사고발생일	작성일	등록자
[해적정보]	홍해 부근 해적정보 알림		2014-01-19	상황관리실
[해적정보]	아덴만 해적 관련 정보 알림		2014-01-18	상황관리실
[해적정보]	인도양 일일해적활동현황(1.10~1.11)		2014-01-13	상황관리실
[해적정보]	인도양 일일해적활동현황(14.1.7~1.9)		2014-01-10	상황관리실
[해적정보]	적도기니, 실종 카메룬 화물선 해적피랍 알림		2014-01-08	상황관리실

2.2.5 해적정보 메뉴의 게시물 중 사고정보를 클릭시 IMB-PRC에서 연계되는 해적사고에 대한 사고일시, 사고유형, 사고위치정보를 보여주며, 관련하여 상세한 사고경위를 보여주며, 구글맵을 통해 사고위치를 보여줍니다.

해적동향

☞ > 해적정보 > 해적동향

제목	2013-12-28 Boarded		
사고일시	20131228	시간	LT 0100
사고위치	위도 : N 10° 18' 경도 : E 75° 33'	사고해역	Colombia
사고해역명세	Momanal, Colombia.	공격유형	Boarded
선박국적	Adelle Land	선박종류	Passenger Ship
선원국적		출처	IMB-PRC
사고개요	28.12.2013: 0100-0200 LT: Posn: 10:18N ? 075:32W: Momanal Anchorage, Colombia. Robbers boarded an anchored tanker via the hawse, stole ship properties and escaped without being noticed by the deck patrol. Robbery reported to the local authorities and port agent.		

▶ 사고 발생위치



2.3 해적 및 ReCAAP 통계 조회 방법

2.3.1 해적통계는 상단의 해적정보메뉴를 선택하여 해적사건의 지역별, 해적의 공격 유형별로 현황을 제공하며, 엑셀로 다운로드 할 수 있습니다.

해적통계

□ 최근 10년간 해적 및 무장강도 발생현황

구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	합계
전세계	445	329	278	239	263	293	410	445	439	297	3438

□ 지역별 발생현황



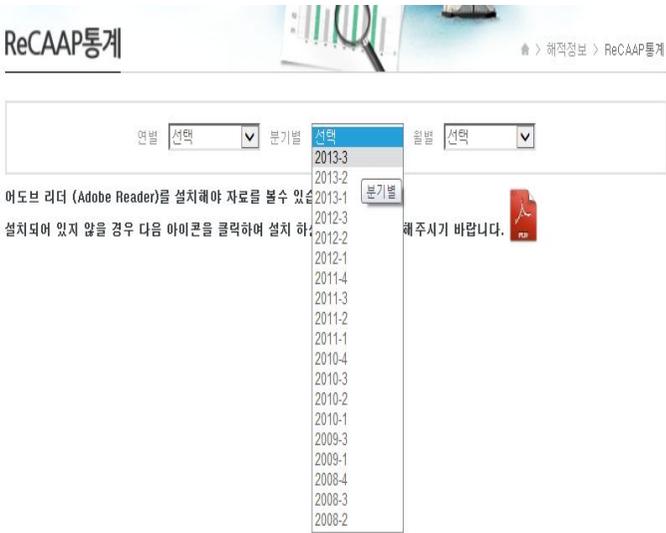
구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	합계
소말리아	170	158	102	83	70	64	46	70	80	104	937
적중	19	16	20	5	10	11	23	44	23	7	177
인도	87	32	36	83	30	23	30	28	16	19	364
말라	72	46	26	29	21	14	37	40	26	17	326
아프리카	93	73	80	61	120	189	268	269	293	150	1684
기타	4	6	13	8	12	2	8	4	2	0	69

□ 해적공격유형



구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	합계
인질사건	93	77	82	86	82	47	85	89	105	87	733
승선사건	20	13	19	7	14	46	121	107	113	28	488
인질	311	228	182	182	189	181	185	198	176	174	1904
기타	19	11	23	14	18	49	49	83	46	28	309
합계	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
총계	445	329	278	239	263	293	410	445	439	297	3438

2.3.2 ReCAAP 통계는 해적정보센터 ISC (information Sharing Center) 에서 해적사고에 대한 통계와 분석내용을 연별, 분기별, 월별로 제공하고 있는 정보를 PDF 형태로 제공하고 있습니다.



2.4 회원가입 등록 방법

2.4.1 GICOMS는 일반회원과 단체회원, 해양 수산부 내부 사용자로 나뉘어 집니다.

- * 일반회원 -누구나 가입 할 수 있으며, 개인화 서비스를 제공 받을 수 있습니다.
- * 단체회원 -기존에 등록신청을 선사중에 개인ID로 등록된 선사 사용자는 권한을 변경해야 하며, 단체회원(선사)만 가입할 수 있고 선사들이 필요한 자료들이 제공 됩니다.
- * 해양수산부 내부 사용자 -내부 사용자로 자료를 올릴 수 있고, 사이트를 관리 할 수 있습니다.

회원가입



☛ > GICOMS MEMBER8 > 회원가입

☐ GICOMS에 방문하신 것을 환영합니다.

GICOMS는 일반회원과 선사회원 해양수산부 내부회원으로 구분됩니다. 본인에 해당하시는 회원의 종류를 선택해 주세요. 가입하시려면 해당에서 (본인에게 해당되는 회원 종류) 버튼을 클릭해주시시오. VMS신청을 원하시는 사용자는 선사회원으로 가입하시기 바랍니다.

일반회원	선사회원	해양 수산부 내부 사용자
------	------	---------------

해양 안전 포털 사이트 가입은 무료이며, 가입 즉시 해양안전포털의 다양한 정보를 이용하실 수 있습니다.

2.4.2 선사 사용자로 선택한 경우 회원가입을 위한 약관동의 및 개인 정보 보호정책 약관을 선택하고 다음 버튼을 누릅니다.

회원가입

☛ > GIC

1 step 약관동의 2 step 선사조회 3 step 정보입력 4 step 가입완료

항상 정확한 정보서비스를 위해 노력하고 있는 GICOMS 회원으로 가입하시면 GICOMS가 제공하는 다양한 서비스를 제공받을 수 있습니다. 회원 가입을 원하시는 경우 아래의 서비스약관 및 개인정보보호정책을 반드시 읽고 약관 등의 여부에 체크 해 주십시오.

서비스 약관

제 1장 총칙

제 1 조 (목적)

본 약관은 대한민국 해양수산부의 해양안전종합정보시스템 인터넷사이트 (이하 "당 사이트")가 제공하는 모든 서비스(이하 "서비스")의 이용조건 및 절차, 이용자와 당 사이트의 권리, 의무, 책임사항과 기타 필요한 사항을 규정함을 목적으로 합니다.

서비스 약관에 동의합니다.

개인정보 보호정책

해양안전종합정보시스템 개인정보취급방침

현행 시행일자: 2011년 11월 02일

해양수산부는 "정보통신망 이용촉진 및 정보보호"에 관한 법률 등 서비스제공자가 준수하여야 할 관련 법령상의 개인정보보호 규정을 준수하며, 관련 법령에 의거한 개인정보취급방침을 정하여 이용자 권익 보호에 최선을 다하고 있습니다.

본 방침은 : 2011년 11월 02일부터 시행됩니다.

개인정보 보호정책에 동의합니다.

다음

2.4.3 회원약관을 확인 후 가입여부를 확인하기 위해 조건을 넣고 조회해 봅니다.

회원가입

1 step 약관동의 2 step **선사조회** 3 step 정보입력 4 step 가입완료

선사명 사업자 번호

1. 선사로 가입하시는 여러분들은 화면에서 선사명이나 사업자 번호로 조회하시고, 이미 등록되어 있는 선사의 경우 재등록이 안되며, 등록이 안되어 있다면, 선택해서서 회원가입을 하시면 됩니다.
2. 조회시 선사정보가 조회되지 않은 경우 종합상황실 (TEL : 044-200-5885) 에 문의후 '사업자등록증'을 FAX(044-200-5886)로 제출후 선사회원가입을 하시기 바랍니다.

2.4.4 가입여부를 확인 후 선사의 관련정보를 등록시킵니다. 선사 사업자 등록증을 제출하면 승인을 거쳐 로그인 할 수 있습니다.

회원가입

☆ > GICOMS MEMBERS > 회원가입

1 step
약관동의

2 step
선사조회

3 step
정보입력

4 step
가입완료

선사명 (한글)	<input type="text"/>	* 선사명 (영문)	<input type="text"/>
* 사용자ID	gicoms100286		
* 비밀번호	<input type="text"/> 영어 대문자, 소문자, 숫자 혼합 9~12자		
* 비밀번호 확인	<input type="text"/> 비밀번호 확인을 위해 다시 한번 입력하십시오.		
* 사업자 번호	<input type="text"/> 4178130415		
주력선종	<input type="button" value="여객선"/> <input type="button" value="일반"/>	* 정기구분	<input type="button" value="정기선"/>
* 연락처	<input type="button" value="선택"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/>	* 팩스번호	<input type="button" value="선택"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/>
* 휴대전화	<input type="button" value="선택"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/> 가입 승인 시 승인 문자가 전송되거나 정확한 휴대전화번호를 넣어주시기 바랍니다.		
* 주소찾기	<input type="text"/> - <input type="text"/> <input type="button" value="주소검색"/> <input type="text"/> 정확한 주소 편의를 위해 '주소검색' 버튼을 눌러 입력해 주시기 바랍니다.		
* E-Mail	<input type="text"/> @ <input type="button" value="선택하세요"/>		
뉴스레터신청	<input checked="" type="radio"/> 수신 <input type="radio"/> 미수신 GICOMS 뉴스레터(메일)로 받아보실 수 있습니다.		
SMS 수신여부	<input checked="" type="radio"/> 수신 <input type="radio"/> 미수신		

웹 VMS 서비스를 사용하기 위해서는 서비스 신청서를 등록하시고 난후 해양수산부 종합상황실 팩스(FAX: 044-200-5886)로 증빙자료를 보내주세요 합니다.

- 증빙자료
 1. 선박국적증서
 2. 기타: 소유선사나 운영선사가 아닌경우 서비스 동의서를 받으셔야합니다.
 -> 동의서 다운로드 받기

2.4.5 선사 정보를 다 등록하고 난 뒤 가입이 완료됩니다.



참고 7 해적퇴치를 위한 국제기구 및 관련단체 현황

1. 국제해사기구(IMO)

○ IMO 개요

- 명 칭 : International Maritime Organization
- 성 격 : UN산하 해사분야 정부간 전문기구
- 설 립 : '59. 1. 6(설립당시 명칭 IMCO → IMO : '82.5.22)
- 기 능 : 해상안전·보안에 관한 국제기준 제정 및 회원국 감독
- 회원국 : 정회원 166개국, 준회원 3개국(홍콩, 마카오, 파로제도)
- 한국가입 : '62. 4. 10 (북한가입 : '86. 4. 16)

○ 해적관련 협약현황

〈해상인명안전협약(SOLAS) 및 국제해상보안규칙(ISPS Code)〉

- 명 칭 : International Ship and Port Facility Security Code
- 근 거 : 국제해사기구(IMO)의 해상인명안전협약(SOLAS) 제11-2장
- 채택/발효 : '02. 12 .12 / '04. 7. 1
- (적용대상) 국제항해 여객선, 500톤 이상 화물선, 이동식 해상구조물, 국제항해 선박들이 이용하는 항만
- (주요내용) 선박은 보안심사 후 국제선박보안증서를 소지하고 운항, 항만은 보안평가 실시 및 보안계획 수립·시행 의무화

2. 아시아해적퇴치협력협정(ReCAAP)

- (협정명) 아시아 지역 선박에 대한 해적행위 및 무장강도 행위 퇴치에 관한 협력 협정(ReCCAP)

- * ReCAAP : Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
- * 협정채택('04.11.11), 한국 가입('06.4.7), 협정발표('06.9.4)

○ 구성

- (체약국) 아세안 8개국 및 韓, 中, 日, 인도, 방글라데시, 스리랑카, 노르웨이, 덴마크, 네덜란드, 영국, 호주, 미국 등 20개국
 - * ASEAN(10) : 체약국 8(필리핀, 싱가포르, 태국, 브루나이, 베트남, 라오스, 미얀마, 캄보디아), 미체약국 2(말레이시아, 인도네시아)
- (정부간 회의체) ReCAAP 관리이사회
- (사무국) : ReCAAP 정보공유센터(Information Sharing Centre)

○ 정보공유센터(ISC) 구성 및 기능(개설 : '06.11.29, 싱가포르)

- 사무국장 외 운영/조사/교육/행정부 직원 등 총 14명
- ReCAAP 협정 사무국 역할
- 체약국간 정보공유체계 유지 및 해적피해방지 역량강화
- 해적피해 대응 방안연구, 해적관련 사고접수·전파, 정보교환
- 해적사고 발생시 연안국에 구조요청 등

○ 아국 활동 현황

- ISC 운영인력 지원(과장급 1명 파견)
- ISC에 기술협력자금 기여('08~'12년:1억원, '13년~:1.5억원)

3. 소말리아 해적퇴치연락그룹(CGPCS)

* Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)

- (배경) 유엔 안보리 결의 제1851호에 의거, 소말리아 해적퇴치 관련 국제공조활동 조정을 위해, 미국 주도로 '09.1.14 뉴욕에서 창설
 - * 유엔안보리결의 제1851호 개요 : 해적퇴치를 위한 공통의 접촉 창구 역할을 수행할 국제협력 메커니즘을 수립할 것을 권고
- 업무 효율성 증대 및 비용 감소를 위해 5개 작업반 체제를 3개 작업반 및 1개의 법적 포럼으로 개편('14.5, 제16차 전체회의)

〈 개편 후 3개 작업반 〉

- ① 지역역량 강화 : 지역역량 강화 이슈를 중점적으로 논의
 - ② 해적퇴치 및 피해구제 : 해운업계, 해군 등 참여, 해적퇴치 논의
 - ③ 해적자금차단 : 해적자금 추적, 해적 중심인물 체포 논의
- ※ Legal Forum of the CGPCS : 포르투갈, 모리셔스 공동의장

* 5개 작업반(개편전) : ①군사작전 조정/지역역량강화 ②사법처리를 위한 법적 체계 강화
③해운업계 자구책 마련 ④해적퇴치 인식제고 ⑤ 해적퇴치 자금차단

4. 국제해사국 해적신고센터(IMB PRC)

- 명 칭 : International Maritime Bureau, Piracy Reporting Center
* 국제상공회의소(International Chamber of Commerce) 산하 비영리 민간단체
- 설 립 : IMO 및 Inmarsat의 지원으로 '92. 10에 설립
- 기 능 : 해적사건 신고접수, 통계분석, 정보교환 및 사건조사 수행
 - 정부당국 및 INTERPOL과 24시간 연락체계 유지
 - 전 세계 해적정보수집·전파, 해적사고 연차 보고서 작성 및 IMO 제출
 - 해적사건 접수 및 신속대응 등
- 운 영 : 해운업계 및 보험업계의 기부금으로 운영
- 전화 : +60 3 2031 0014, 팩스 : +60 3 2078 5769
- 텔렉스 : MA34199 IMBPC1, E-mail : piracy@icc-ccs.org

5. 기타

- UKMTO(Royal Navy's Maritime Trade Organisation, 두바이)
 - 영국해군의 정보기구로 통항보고를 하면 긴급 안전정보 제공
- * 통항보고 : 소말리아 해적 고위험해역(10°S-78°E-수에즈-호르무즈해협 북단) 진입 시

참고 7. 해적퇴치를 위한 국제기구 및 관련단체 현황 _ 273

- 통항선박 위치관리, MSCHOA/EU함대/선박간 연락통신망 운영
 - 전화 : +971 50 552 3215, +971 50 552 6007
 - 팩스 : +971 4 306 5710, 텔렉스 : (51)210473
 - E-mail : UKMTO@eim.ae
- **MSCHOA**(Maritime Security Center, Horn of Africa, 영국 소재)
- EUNAVFOR(EU Naval Force)가 운영 중인 아덴만 그룹통항제도 연락처이며, EU함대의 운영계획 및 조정을 수행
 - 통항선박이 아덴만 그룹통항제도 참가하고자 할 경우에는 MSCHOA 웹사이트에 선박 운항정보 등록(www.mschoa.org)
 - 전화 : +44 1923 958 545, 팩스 : +44 1923 958 520
 - E-mail : postmaster@mschoa.org

참고 8 해적·테러 사고 관련 연락처

□ 해적관련 국제대응 및 협조기관 연락처

기관명	연락처	
해양수산부 (종합상황실)	Telephone(24hrs) Fax Email	+82 44 200 5895~6 +82 44 200 5886 hra@gicoms.go.kr
외교부 (상황실)	Telephone(24hrs) Fax 영사 콜센터	+82 2 2100 7000 +82 2 2100 7998 +82 2 3210 0404
청해부대 (GICOMS를 통해 최신 연락처 확인 필요)	Telephone(24hrs) Email	001-1-203-574-6387 blueseas22@navy.mil.kr
IMB PRC (전 세계 지역 해적사고 접수 및 전파)	Telephone(24hrs) Email Telephone (Office)	+60 3 2031 0014(Hot Line) imbsecurity@icc-ccs.org +60 3 2078 5763
ReCAAP (아시아 지역 해적사고 접수 및 전파)	Telephone(24hrs) Fax Email	+65 6376 3091 +65 6376 3066 info@recapp.org
IFC (아시아 지역 해상보안, 해적정보 융합센터)	Telephone(24hrs) Fax Email	+65 6376 3091 +65 6376 3066 info@recapp.org
MDAT-GoG (사아프리카 통항선박 정보수집 및 해적정보 제공)	Telephone(24hrs) Email	+33 98 522 8888 watchkeepers@mdat-gog.org
UKMTO (인도양 해적위협해역 통항선박 관리)	Telephone (24hrs) Email	+971 50 552 3215 UKMTO@eim.ae
MSCHOA (연합함대 운영계획 수립)	Website Telephone Email	www.mschoa.org +44 (0) 1923 958545 postmaster@mschoa.org
INTERPOL	Telephone(24hrs) Website Email	+33(0) 472 44 7676 www.interpol.int os-ccc@interpol.int

□ [아시아 지역] 긴급대응 및 영사 핫라인 연락처

국가명		연락처 등
말레이시아	해양경찰	○ 전화 : +604-966-9800(Northern Region) +607-219-9400(Southern Region) +607-571-7300(Eastern Region)
	영사	○ 전화 : +60-16-381-9940
필리핀	해안경비대	○ 전화 : +63-2-527-3877 +63-2-527-8481
	영사	○ 전화 : +63-917-817-5703
싱가포르	해운항만청	○ 전화 : +65-6226-5539(해운항만청) ○ 전화 : +65-6325-2493(항만운영통제센터) ○ e-mail : pocc@mpa.gov.sg
	영사	○ 전화 : +65-9654-3528
베트남	해안경비대	○ 전화 : +84-4-3355-4378 ○ e-mail : vietnamcoastguard@gmail.com
	영사	○ 전화 : +84-90-402-6126
중국	해상수색 구조센터	○ 전화 : +86-10-6529-2218(베이징) +85-2-2233-7999(홍콩)
	영사	○ 전화 : +86-139-1101-9526
인도	해양구조 협력센터	○ 전화 : +91-22-2431-6558(뭄바이) +91-22-2438-8065(서부지역) ○ e-mail : mrcc-west@indiancoastguard.nic.in
	영사	○ 전화 : +91-99-5359-6008
스리랑카	해군	○ 전화 : +94-11-244 5368 ○ e-mail : nhqsoo@navy.lk
	영사	○ 전화 : +94-77-736-4431
인도네시아	영사	○ 전화 : +62-811-852-446
미얀마	영사	○ 전화 : +95-9-4211-58030
방글라데시	영사	○ 전화 : +880-171-309-5460

□ [중동, 아프리카 지역] 긴급대응 및 아국 대사관 연락처

국가명		연락처 등
사우디 아라비아	해상수색 구조센터	○ 전화 : +966-2-6855-812 ○ 팩스 : +966-2-6857-390
	대사관	○ 전화 : +966-1-488-1317
이란	해상수색 구조센터	○ 전화 : +98-21-8493-2175 ○ 팩스 : +98-21-8493-2190 ○ e-mail : tehran-mrcc@pso.ir
	대사관	○ 전화 : +98-12-8805-4900~4
쿠웨이트	해상수색 구조센터	○ 전화 : +965-481-4371, +965-484-4102 ○ 팩스 : +965-481-4372 ○ e-mail : marine-dept@mockw.net
	대사관	○ 전화 : +965-2533-9601~3
UAE	해상수색 구조센터	○ 전화 : +971-4-609-5040 ○ 팩스 : +971-4-221-5158
	대사관	○ 전화 : +971-2-643-9122
오만	연안 경비대	○ 전화 : +968-2433-4211~2 ○ 팩스 : +968-2433-4776 ○ e-mail : coastguard@rop.gov.om
	대사관	○ 전화 : +968-2469-1490
나이지리아 (대사관)		○ 전화 : +234-9-461-2701
앙골라 (대사관)		○ 전화 : +244-222-006-067
코트디부아르 (대사관)		○ 전화 : +225-2248-6701
카메룬 (대사관)		○ 전화 : +237-2220-3756
가나 (대사관)		○ 전화 : +233-30-277-6157
가봉 (대사관)		○ 전화 : +00241-0530-1900

주요 약어 및 용어

건현(freeboard)	수면으로부터 상갑판까지의 높이
선교(bridge)	선박운항통제 장소이며, 통상 선박의 최상부에 위치하여 조타장치, 레이다, 통신장치 등을 갖추고 있음
선미(stern)	선체의 뒤쪽 부분
선수(stem)	선체의 앞쪽 부분
시타델(citadel)	해적 피습 시 선원이 안전하게 대피하여 선박 피랍을 지연시키고, 함정의 군 구축작전이 가능케 할 목적으로 선박의 은밀한 장소에 설치된 공간
AIS	Automatic Identification System : 선박자동식별장치
BBC+HP	Bare Boat Charter with Hire Purchase : 국적취득조건부나용선, 용선기간이 끝난 후 용선자가 속한 국가의 국적을 취득하게 됨
BMP	Best Management Practice * 본 지침서에서는 해적피해 예방 및 대응 요령을 의미
CMF	Combined Maritime Forces : 연합함대, 청해부대가 속해 있음
CPA	Closest Point of Approach : 목표물(선박)과의 최근접거리
CSO	Company Security Officer : 회사보안책임자
Dhow	인도양 무역 중사 선박으로 원양항해가 가능하며, 최근 해적들이 이를 피랍하여 해적모선으로 활용하고 있음 * 해적공격 소형선박(skiff)의 운반 및 연료/부식 보급, 해적운반 등
DSC	Digital Selective Calling * 디지털선택호출 장치로써, VHF 주파수 등을 이용한 디지털 방식으로 조난 발신 및 통신이 가능함
DWT	Deadweight Tonnage * 재화중량톤수, 화물을 포함한 선박의 무게를 표시
ETA	Estimated Time of Arrival : 도착예정시각
EUNAVFOR	EU Naval Force : 유럽연합(EU) 함대
GICOMS	General Information Center On Maritime Safety and Security 해양안전종합정보시스템(www.gicoms.go.kr), 해적정보 등을 제공
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System 전세계 해상조난 및 안전제도

278 _ 2016 해적피해 예방·대응 지침서

GOA	Gulf Of Aden : 아덴만
GT	Gross Tonnage * 총톤수. 선박의 크기를 선박의 폐워된 부피를 환산하여 표시
HOA	Horn Of Africa * 소말리아가 자리 잡고 있는 아프리카 북동부. 이 곳 지형이 마치 코뿔소의 코와 같이 인도양으로 튀어나와 있는데서 유래된 이름
IMB PRC	International Maritime Bureau, Piracy Reporting Center 국제상공회의소 (International Chamber of Commerce) 산하 국제해사국 해적신고센터, 말레이시아 쿠알라룸푸르에 소재
IMO	International Maritime Organization : 국제해사기구
INMARSAT	International Maritime Satellite : 국제해사위성
INTERPOL	International Criminal Police Organization : 국제형사경찰기구
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor 아덴만 국제권고통항로
ISPS Code	International Ship and Port facility Security Code 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 규칙(해상보안규칙)
LT	Local Time : 현지시각
MARLO	Marine Liasion Office : 바레인에 소재한 소말리아 인근해역 내의 연합함대와 해운업계(선박)간 정보교환 연락처
MSCHOA	Maritime Security Center, Horn of Africa : 영국에 소재한 아덴만 선박그룹통항제도의 연락처이며, EU함대의 운영계획 및 조정을 수행
NATO	North Atlantic Treaty Organization : 북대서양조약기구
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Paricy and Armed Robbery against Ships in Asia : 아시아에서의 해적행위 및 선박에 대한 무장강도행위 퇴치에 관한 지역협력 협정
ReCAAP ISC	ReCAAP Information Sharing Center : 싱가포르에 소재한 ReCAAP 정보공유센터이며, ReCAAP 협정의 사무국 역할 수행
MDAT-GoG	과거 MTISC-GoG를 인계받아 서아프리카 위험예비해역 통항보고 접수 및 해적정보 수집·전달(영국, 프랑스 해군 운용)
RPG	Rocket Propelled Grenade : 로켓추진수류탄
Skiff	해적선으로 이용되는 소형보트
SPMs	Self Protection Measures : 선박의 자체적 보호수단

SSA	Ship Security Assessment : 선박보안평가
SSAS	Ship Security Alert System : 선박보안경보장치
SSO	Ship Security Officer : 선박보안책임자
SSP	Ship Security Plan : 선박보안계획서
SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation : 항해안전에 관한 불법행위 억제협약
UKMTO	Royal Navy's Maritime Trade Organization : 두바이에 소재한 영국해군의 정보기구로 인도양 통항선박 관리 역할 수행
UN CGPCS	UN Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia : UN 산하 소말리아 해적퇴치 관련 국제공조를 위한 연락그룹
UNCLOS	United Nations Convention on the Law Of the Sea : UN해양법협약
UTC	Universal Time Coordinated : 협정 세계시
VHF	Very High Frequency : 초단파
VMS	Vessel Monitoring System : 선박모니터링시스템

2016 해적피해 예방·대응 지침서

발행일 : 2016년 10월

발행처 : 해양수산부 해사안전관리과
339-012 세종시 다솜2로 94
Tel : [044] 200-5854
Fax : [044] 200-5869