

## 1. 해적사건 발생현황

□ (전 세계) 해적사건 97건\* 발생, 전년동기(132건) 대비 26.5% 감소

\* 실제 피해가 발생한 해적사건은 86건(88.7%), 나머지 11건(11.3%)은 미수에 그침

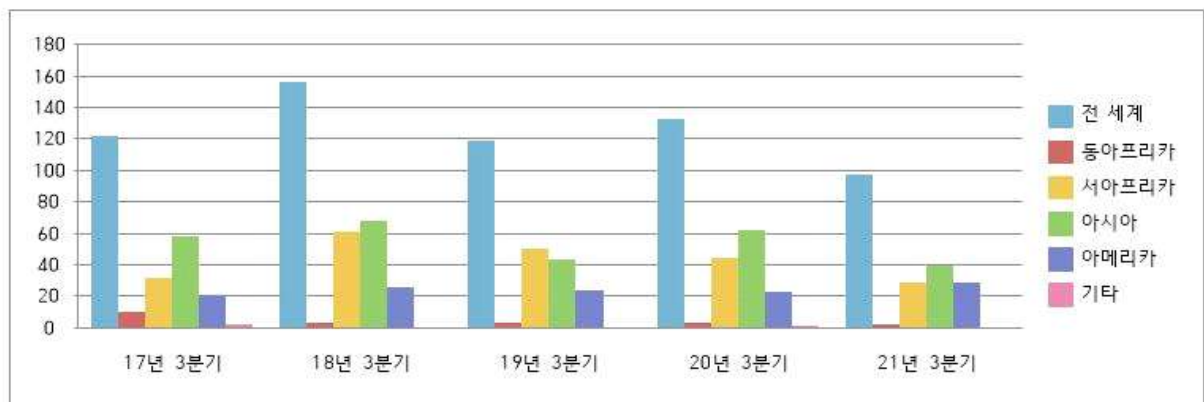
○ (소말리아·아덴만) 올해 1분기에 1건 발생

○ (서아프리카) 28건 발생(전체의 28.9%), 전년동기(44건) 대비 36.4% 감소

○ (아시아) 39건 발생(전체의 40.2%), 전년동기(62건) 대비 37.1% 감소

○ (아메리카) 28건 발생(전체의 28.9%), 전년동기(22건) 대비 27.3% 증가

【 연도별 해적사건 현황(2017년~2021년, 3분기 누적) 】



(단위 : 건/명)

구분			2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
전 세계	연간	해적공격	180	201	162	195	-
		선박피랍	6	6	4	3	-
		선원납치	75	83	134	135	-
	3분기 누적	해적공격	121	156	119	132	97
		선박피랍	4	4	3	1	1
		선원납치	49	39	70	85	51
동아프리카 (소말리아)		해적공격	10 (7)	3 (2)	3 (0)	3 (0)	2 (1)
서아프리카		해적공격	31	61	50	44	28
아시아		해적공격	58	67	43	62	39
아메리카		해적공격	20	25	23	22	28
기타		해적공격	2	0	0	1	0

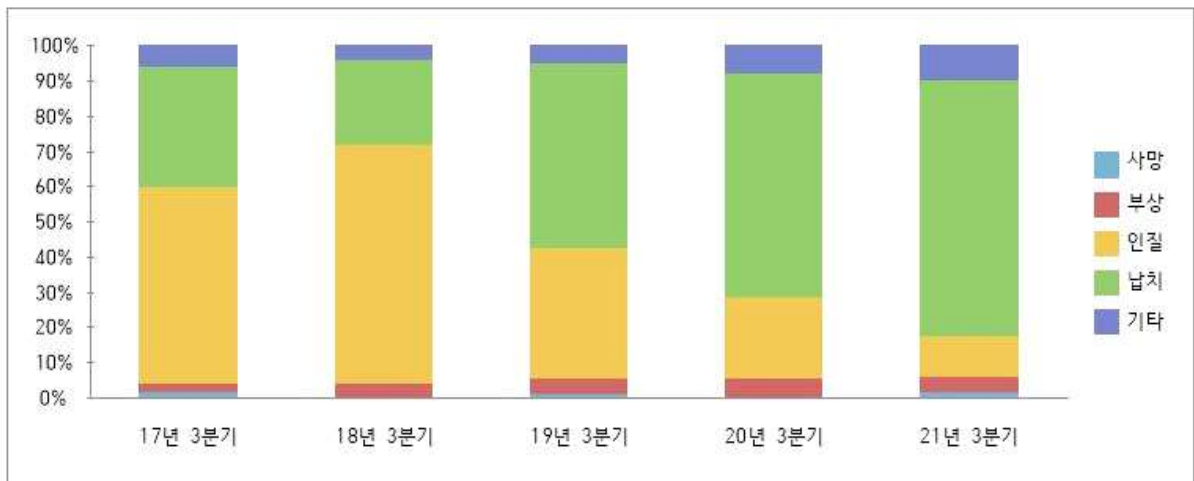
## 2. 해적사건 동향

□ **(인명피해) 70명\***으로 전년동기(134명) 대비 **47.8% 감소**

\* '17년(143명) → '18년(164명) → '19년(133명) → '20년(134명) → '21년(70명)

○ 선원납치로 인한 인명피해는 51명으로 전년동기(85명) 대비 40.0% 감소하였으나, 전체 인명피해의 72.9%로 높은 비율을 차지

【 연도별 인명피해 비율(2017년~2021년, 3분기 누적) 】



【 연도별 인명피해 현황(2017년~2021년, 3분기 누적) 】

(단위 : 명)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
연간	합계	191	241	210	191	-
3분기 누적	계	143	164	133	134	70
	사망	2	0	1	0	1
	부상	3	6	6	7	3
	인질	80	112	49	31	8
	납치	49	39	70	85	51
	기타(폭행·위협)	9	7	7	11	7

【 2021년도 선원납치 피해 현황(3분기 누적) 】

(단위 : 명, 건)

구분	베냉	상투메프린시페	가봉	가나
납치피해	20	15	11	5
해적사건	2	1	2	1
※ 외국적 어선에서 조업 중인 우리국민이 납치되는 사건 포함(베냉 1건, 가나 1건)				

□ **(선박피해)** 선종별로 산적화물선(34척), 컨테이너선(24척), 케미컬/석유제품 운반선(16척) 순으로 발생

- 상기 선종 뿐만 아니라 다양한 선종을 대상으로 해적사건이 발생하는 점을 고려, 모든 선박이 해적공격의 대상이 될 수 있음
- 선박피랍은 1건\*으로 전년동기와 동일하고, '18년 이후 해적에 의한 선박피랍 사건은 모두 서아프리카에서 발생\*\*

\* '21.2.8(월) 가봉 해역에서 항해중인 중국 국적의 어선이 해적에 의해 피랍

\*\* '18년(6/6건) → '19년(4/4건) → '20년(3/3건) → '21년 3분기(1/1건)

【연도별 선박종류별 피해현황(2017년~2021년, 3분기 누적)】

(단위 : 척)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
계	121	156	119	132	97
산적화물선	24	51	30	34	34
컨테이너선	14	13	12	20	24
케미컬/석유제품운반선	33	41	32	32	16
일반화물선	9	6	7	6	2
원유운반선	11	12	15	7	2
예인선	4	10	5	5	3
LPG/LNG 운반선	9	2	6	3	4
어선	1	5	3	6	3
기타(통선, 시추선 등)	16	16	9	19	9

□ **(운항상태)** 항해 중 40건(41.2%), 정박 중 50건(51.6%), 접안 중 7건(7.2%) 순으로 발생

- 운항상태에 따른 해적사건 발생경향은 해역별로 다르게 나타남
  - 대표적으로 싱가포르 해협은 모든 해적사건(20건)이 항해 중에 발생한 반면, 페루는 모든 해적사건(15건)이 정박 중에 발생

【2021년도 선박 운항상태별 해적사건 현황(3분기 누적)】

(단위 : 건)

선박의 운항상태	계	실제 피해 (Actual)	공격 미수 (Attempted)
계	97	86	11
접안중(Berthed)	7	7	-
정박중(Anchored)	50	46	4
항해중(Steaming)	40	33	7

## 1. 동아프리카 해역

- **(현황)** 2건 발생, 이 중 1건\*은 아덴만 해역에서 발생하였고, 다른 1건은 모잠비크 해역에서 발생

\* '21.1.14(목) 항해중인 마살제도 국적 산적화물선에 무장한 해적이 사다리를 탑재한 소형보트로 0.2마일 거리까지 접근, 해상특수경비원의 대응사격으로 도주

【연도별 동아프리카 해역 해적사건 현황(2017년~2021년, 3분기 누적)】

(단위 : 건)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
계		10	3	3	3	2
동아프리카 해역	아덴만	2	1	0	0	1
	홍해	1	0	0	0	0
	소말리아	4	1	0	0	0
	모잠비크	2	1	2	3	1
	케냐	1	0	1	0	0

- **(분석)** 해적퇴치를 위한 청해부대 및 연합해군의 해양안보작전 수행, 해상 특수경비원 승선 등으로 해적사건 발생이 억제되고 있으나 위험성은 상존

- 소말리아 해적은 중화기로 무장하고 모선(Mother Vessel) 및 소형 선박(Skiff)을 운영하는 등 현재도 충분한 공격능력 및 장비를 보유

◇ (주의사항) 소말리아 어선은 설치된 그물을 보호하기 위해 상선에 접근하거나, 어획물 탈취를 방어하기 위해 총기를 소지하는 경우가 있으므로 해적으로 오인하지 않도록 주의

- 모잠비크 해역에서도 해적사건은 매년 지속적으로 발생

- ☞ 지속적인 해적 의심선박 목격 및 해적사건 발생은 동아프리카 해역의 해적위협이 여전히 존재하고 있음을 나타냄
- ☞ 위험해역을 항해하는 선박은 높은 수준의 경계를 유지하고, 해적피해예방 대응지침(BMP5)과 해수부에서 제공한 해적피해 예방·대응 지침서에 따른 조치 필요

## 2. 서아프리카 해역

□ **(현황) 28건** 발생, 전년동기(44건) 대비 **37.1% 감소**

○ 나이지리아의 해적사건(4건)은 전년동기(17건) 대비 **76.5% 감소** 하였으나, 기니만 인근 해역에서의 해적사건은 지속 발생\*

\* 가나(5건), 상투메프린시페(5건), 가봉(3건) 등

○ 전체 인명피해(70명) 중에서 선원납치(51명) 및 사망(1명)은 모두 서아프리카 기니만 해역에서 발생

- 이 중에서 현지 외국적 어선에서 조업 중인 우리국민이 해적에 납치되는 사건이 2건 발생

【 2021년도 서아프리카 해역 우리국민 피랍사례(3분기 누적) 】

발생일	선박명	국적 (선종)	세부내용
'21.5.20	ATLANTIC PRINCESS호	가나 (어선)	가나 인근 해상, 우리국민 1명 피랍, 41일만에 석방
'21.6.1	IRIS S호	가나 (어선)	베냉 인근 해상, 우리국민 4명 피랍, 62일만에 석방

【 연도별 서아프리카 해역 해적사건 현황(2017년~2021년, 3분기 누적) 】

(단위 : 건)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
계		31	61	50	44	28
서아프리카 해역	나이지리아	20	41	29	17	4
	가나	1	8	3	5	5
	카메룬	0	2	5	0	1
	베냉	0	5	1	7	2
	상투메프린시페	0	0	0	1	5
	앙골라	1	0	0	5	3
	가봉	0	0	0	2	3
	기타	9	5	12	7	5*

\* 기니(3건), 콩고(1건), 콩고민주공화국(1건)

□ **(분석)** 전 세계 해적사건의 **28.9%** 차지, 몸값을 노린 **선원 납치피해**가 **서아프리카 기니만 해역 인접국에 집중**

○ 기니만 해역에서 활동하는 해적은 선박의 위치와 운항상태(접안·정박 중 14건, 항해 중 14건)에 **관계없이 공격**

- 육지와 가까운 정박지 뿐만 아니라 육지로부터 200마일 이상 떨어진 먼 해역에서도 해적사건이 발생

○ 나이지리아 해역 해적사건이 큰 폭으로 감소\*한 점(17건→4건, 전년 동기 대비 76.5% 감소)은 **Deep Blue Project\*\*** 등 당국의 해상보안 강화 노력이 영향으로 작용한 것으로 판단

\* 최근 나이지리아 해적사건 발생 현황(건수, 전체 해적사건에 대한 비율)

'16년(36건, 18.8%) → '17년(33건, 18.3%) → '18년(48건, 23.9%) → '19년(35건, 21.6%) → '20년(35건, 17.9%) → '21년 3분기(4건, 5.7%)

\*\* 나이지리아 정부의 해적행위 등 근절을 위한 함정, 고속정, 헬기, 드론 등 해상자산 현대화 및 유관기관 공조체계 구축 계획(공식출범 : '21.6.10)

- 하지만, 가나와 상투메프린시페 등 나이지리아에 인접한 기니만 해역에서 해적사건이 빈번하게 발생하므로 지속적인 주의 필요

○ 인명피해 중에서 가장 많은 비중을 차지하는 **납치피해\***가 발생한 해적사건은 총 6건이며, 모두 서아프리카 기니만 해역에서 발생

\* 베냉(2건/20명), 상투메프린시페(1건/16명, 사망 1명 포함), 가봉(2건/11명), 가나(1건/5명)

☞ 서아프리카 해역의 해적사건은 몸값을 노린 선원납치 피해가 집중적으로 발생

☞ 나이지리아 해역의 해적사건 감소에도 불구하고 기니만 해역에서 해적사건이 빈발하는 점, 해적사건의 대부분이 나이지리아에 거점을 둔 해적의 소행으로 파악되는 점을 고려 시 해적의 활동범위는 광범위한 것으로 판단

☞ 해수부에서 설정하여 권고 중인 고위험해역\*의 진입을 자제하고, 해적피해 예방·대응 지침서에 따른 선원대피처 설치, 해적피해 예방 교육 등 해적피해예방 대책의 철저한 이행 필요

\* 해수부는 '17년~'19년 서아프리카 해역의 선원납치 현황을 분석하여 발생률이 현저히 높은 지역을 고위험해역으로 설정, 진입제한을 권고 중('20.7~)

### 3. 아시아 해역

□ **(현황)** 39건 발생, 전년동기(62건) 대비 **37.1% 감소**

○ 싱가포르 해협에서 해적사건이 집중적으로 발생하고 있으며 전 세계 해적사건의 20.6%(최다 발생), 아시아 해역 해적사건의 51.2%를 차지

○ 인도네시아 해역 및 인도 해역의 해적사건은 감소 상태 유지

\* (인도네시아) '20년 3분기 23건(전 세계 최다 발생) → '21년 3분기 6건 / 73.9% 감소  
(인도) '20년 3분기 6건 → '21년 3분기 1건 / 83.3% 감소

【 연도별 아시아 해역 해적사건 현황(2017년~2021년, 3분기 누적) 】

(단위 : 건)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
계		58	67	43	62	39
아시아 해역	인도네시아	23	31	20	23	6
	인도	2	3	3	6	1
	싱가포르 해협	1	3	1	15	20
	말라카 해협	0	0	0	0	1
	필리핀	17	6	4	8	9
	말레이시아	6	9	10	4	1
	베트남	1	2	2	3	1
	중국	1	2	3	0	0
	방글라데시	7	11	0	2	0
	기타	0	0	0	1	0

□ **(분석)** 전 세계 해적사건의 **40.2%로 가장 높은 비율**, 대부분 **단순강도 형태**

○ 해적피해 예방을 위한 연안국과 ReCAAP 등 국제기구의 노력 지속

\* 아시아지역해적퇴치협정(ReCAAP : Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia / 협정발효 '06.9.4)

- 인도네시아 및 인도는 당국의 노력으로 해적사건 발생 감소 상태
  - 인도네시아는 해경의 위험해역 지정\* 및 집중 수색작전\*\* 지속 실시
  - \* (위험해역) Belawan, Dumai, Nipah, Tanjung Berakit/Bintan, Tanjung Priok, Gresik, Taboneo, Tanjung Butan, Muara Berau, Balikpapan
  - \*\* Road Map Program Police Reforms Wave III
- 싱가포르 해협의 해적사건은 '19년 하반기부터 급증\*
  - \* '17년(4건) → '18년(3건) → '19년(12건) → '20년(23건) → '21년 3분기(20건)
  - 대부분 단순강도 형태로 모두 항해 중에 발생하였으며, 주로 야간에 공격을 시도하고 발각될 경우 도주하는 경향을 보임
- 말라카 해협은 최근 5년간 해적사건이 없었으나, 올해 3분기에 해적사건 1건이 발생하여 항해 중 경계 강화 필요
  - \* '21.9.12(일) 항해중인 싱가포르 국적 석유제품운반선에 무장한 해적이 탑승하여 기관실 진입을 시도하던 중에 당직선원에게 발각되어 도주
- 필리핀 해역의 해적사건(9건)은 모두 접안·정박 중에 발생하였고, 발생한 해적사건 중 8건은 마닐라항에서 발생
  - 대부분 단순강도 형태로 발각될 경우 도주하는 경향을 보였으나, 선원을 결박하고 위협하는 해적사건(2건)도 발생
- 말레이시아 해역의 해적사건(1건)은 접안 중에 발생한 단순강도 형태이며, 당국은 Sabah 동부해역에 대한 순찰 지속
  - \* '21.4.11(일) 접안중인 덴마크 국적 석유제품운반선에 해적이 탑승하였으나, 당직 선원에게 발각되어 도주

☞ 해적피해 예방을 위한 연안국의 노력으로 해적사건은 감소하였으나, 전 세계 해적사건 발생의 가장 높은 비율을 차지

☞ 아시아 해역의 해적사건은 대부분 단순강도 형태이며, 선원들에게 발각될 경우 도주하는 경향이 있으므로 해적피해 예방·대응 지침서에 따른 추가 전시원 배치 및 해적당직 수행 등 해적피해예방요령 준수 필요



## 4. 아메리카 해역

□ **(현황)** 28건 발생, 전년동기(22건) 대비 **27.3% 증가**

○ 콜롬비아와 페루의 해적사건이 전년동기 대비 크게 증가

\* (콜롬비아) '20년 3분기 1건→'21년 3분기 5건 / (페루) '20년 3분기 5건→'21년 3분기 15건

【연도별 아메리카 해역 해적사건 현황(2017년~2021년, 3분기 누적)】

(단위 : 건)

구 분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
계		20	25	23	22	28
아메리카 해역	브라질	0	4	2	4	3
	콜롬비아	3	1	3	1	5
	에콰도르	2	4	3	4	2
	멕시코	0	0	1	4	1
	페루	2	3	5	5	15
	베네수엘라	11	8	6	0	0
	기타	2	5	3	4	2

□ **(분석)** 해적사건은 '17년부터 증가, 대부분 단순강도 형태이나 무장한 해적에 의한 인질피해도 발생

○ 아메리카 해역의 해적사건은 모두 중·남미 해역에서 발생하였고, 주로 접안·정박 중에 발생(24건, 85.7%)

○ 대부분 단순강도 형태이나, 선원을 인질로 삼아 개인소지품과 선내 물품 등을 강탈하고, 도주하면서 풀어주는 형태의 사건도 발생

☞ 올해 3분기 전 세계 주요해역 중에서 유일하게 해적사건이 증가한 해역이고, 코로나19 장기화로 인한 경기침체 등으로 해적활동은 지속될 것으로 예상

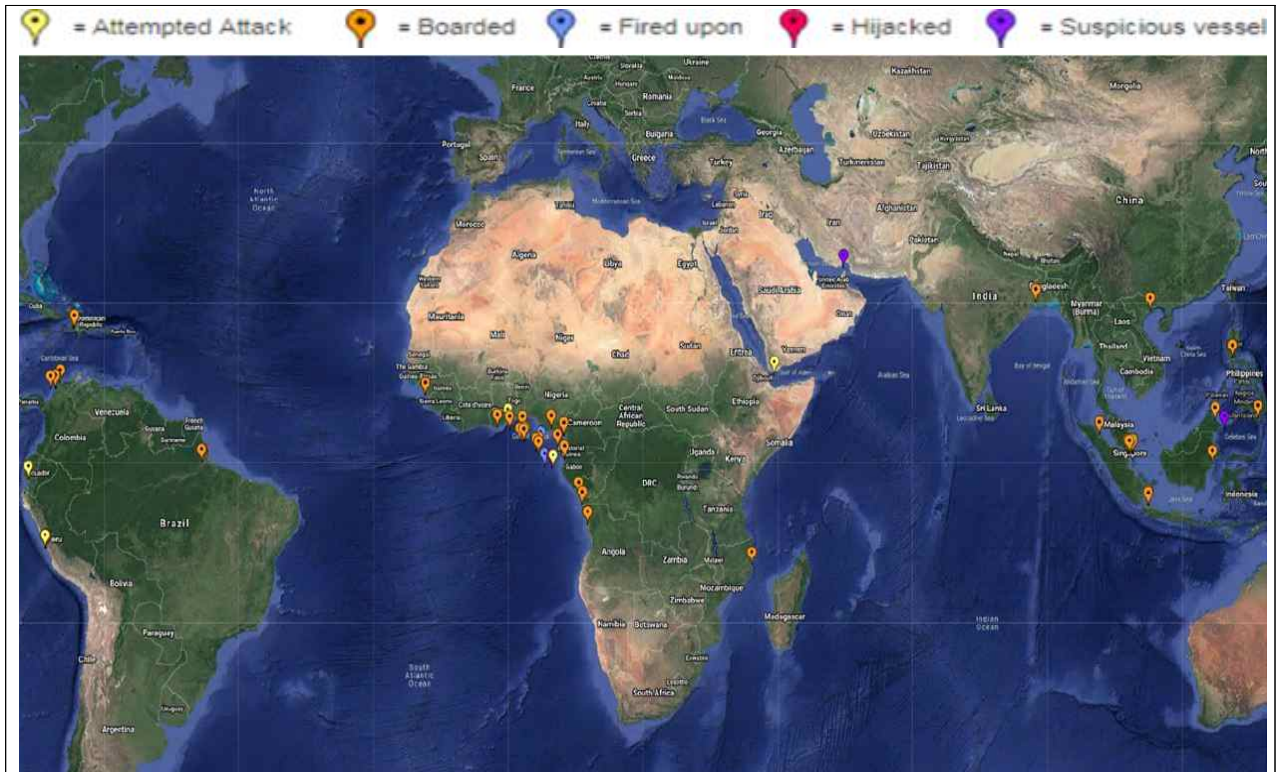
☞ 해적사건은 단순강도 형태로 발생할 뿐만 아니라, 무장한 해적에 의한 인질피해도 발생

☞ 해적사건의 위험성을 고려하여 우회통항, 연안국 통항보고 등 해적피해 예방조치 지속적 이행 필요

## 참 고

## '21년 3분기(1월~9월) 해역별 해적사건 발생 현황도

□ 전 세계 : 97건

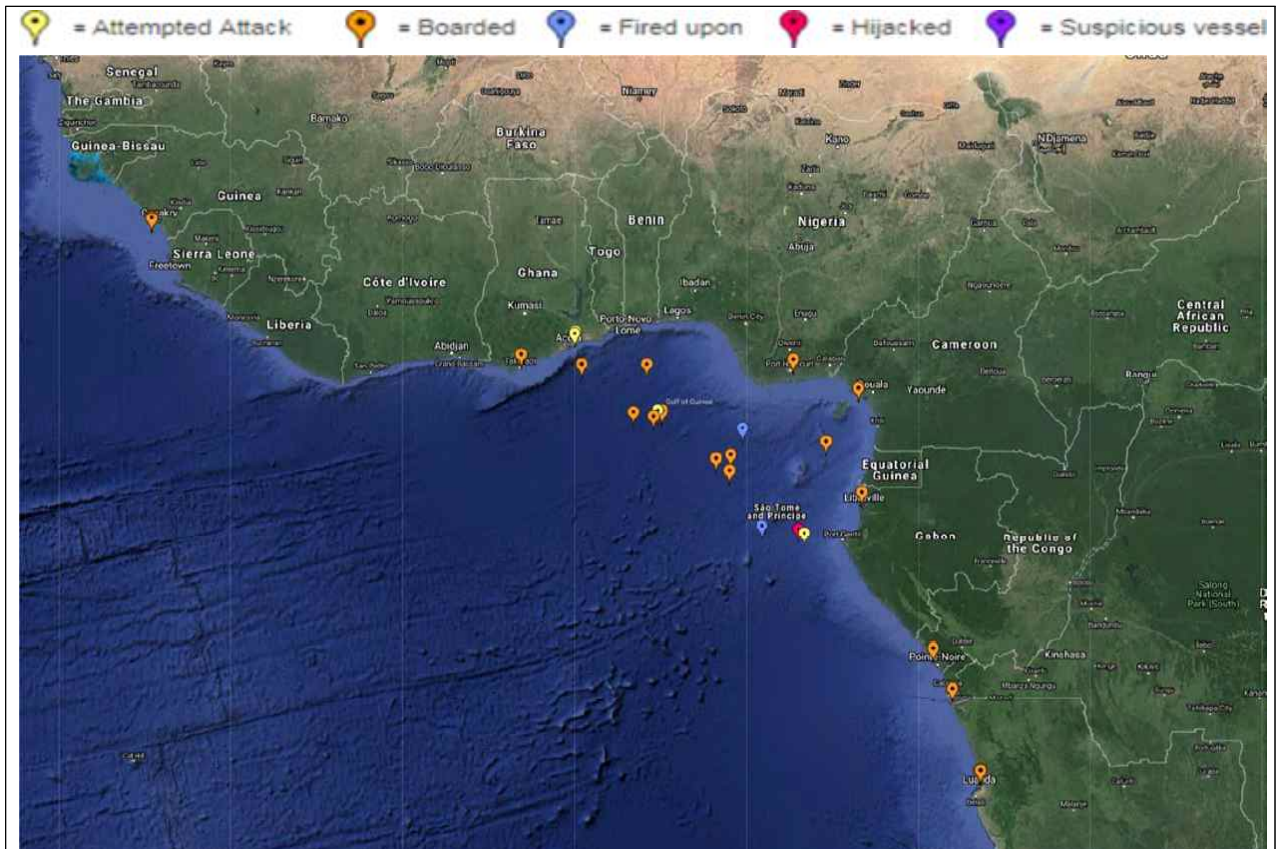


□ 동아프리카 : 2건(소말리아 인근 1건 포함)

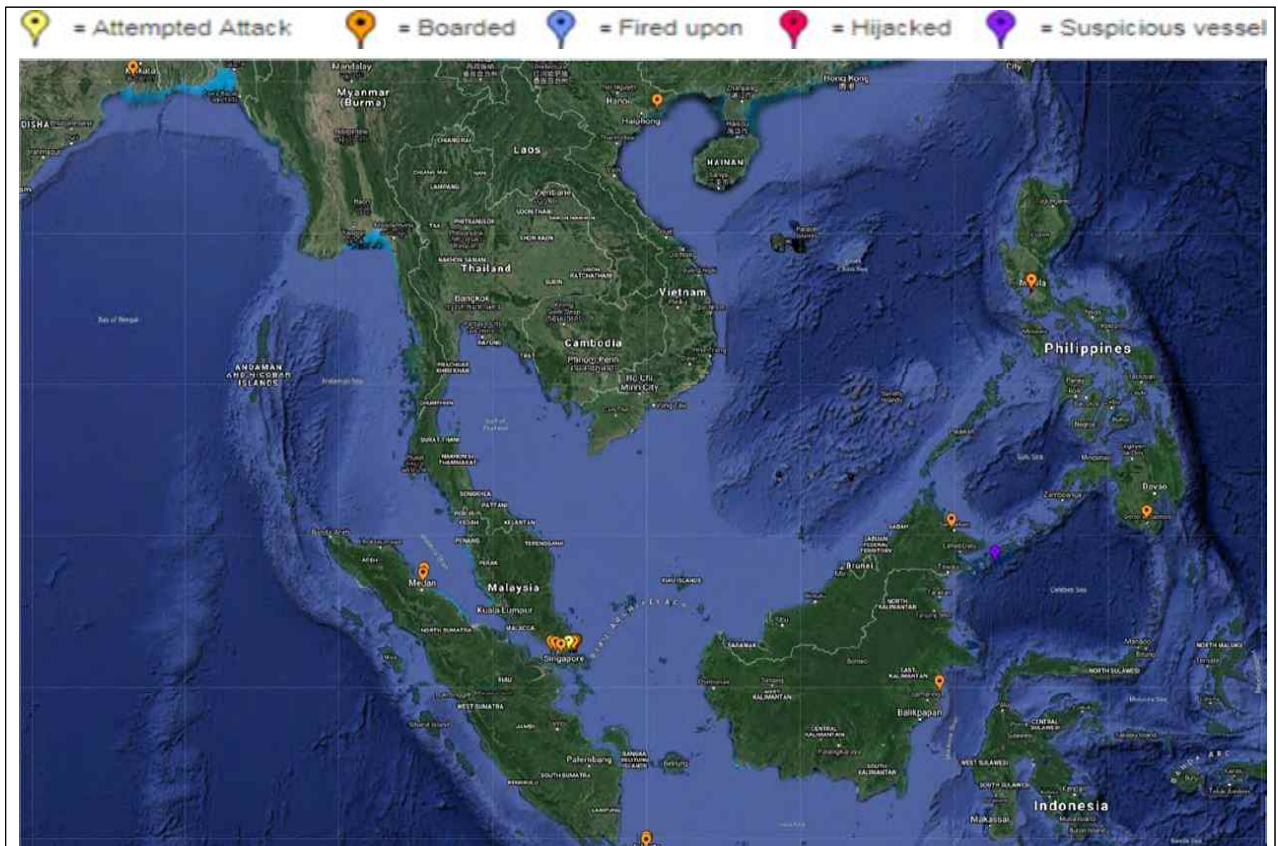




## □ 서아프리카 : 28건



## □ 아시아 : 39건



## □ 아메리카 : 28건

