
2022년도 상반기

전세계 해적사건 발생 동향 분석

2022. 8.



해양수산부
해사안전관리과

||| 목 차 |||

I. 전세계 해적사건 발생 동향

| | |
|--------------------|---|
| 1. 해적사건 발생현황 | 1 |
| 2. 해적사건 동향분석 | 2 |

II. 해역별 해적동향

| | |
|----------------------|---|
| 1. 서아프리카 해역 | 4 |
| 2. 소말리아·아덴만 해역 | 6 |
| 3. 아시아 해역 | 6 |
| 4. 중·남미 해역 | 8 |

| | |
|----------------|---|
| III. 종 합 | 9 |
|----------------|---|

| | |
|------------|----|
| [참고] | 10 |
|------------|----|

1. 해적사건 발생현황

□ (전세계) 해적사건은 총 58건 발생, 전년 동기(68건) 대비 약 15% 감소

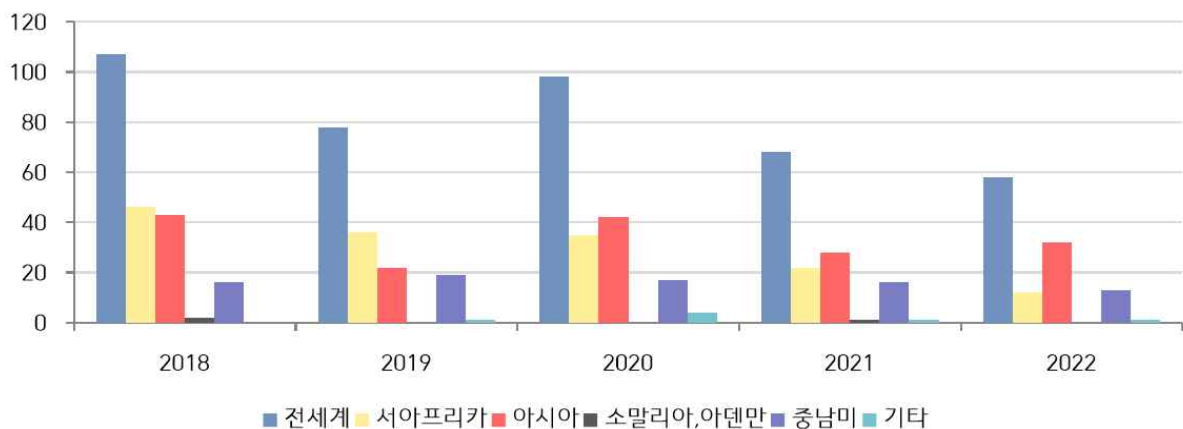
* 선박피랍 1건 발생(전년 동기 1건), 선원납치 피해 없음(전년 동기 50명 대비 대폭 감소)

○ (서아프리카) 총 12건 발생, 전년 동기(22건) 대비 약 45% 감소

○ (소말리아·아덴만) 해적사건 없음(전년 동기 1건 발생)

○ (아시아) 총 32건 발생, 전년 동기(28건) 대비 약 14% 증가

○ (중·남미) 총 13건 발생, 전년 동기(16건) 대비 약 19% 감소



【연도별 상반기 해적사건 발생 건수(2018 ~ 2022)】

(단위 : 건)

| 구 분 | | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 2022년 |
|-------|----------|-------|-------|-------|-------|-------------|
| 연간 합계 | | 201 | 162 | 195 | 132 | 58 (상반기) |
| 상반기 | 계 | 107 | 78 | 98 | 68 | 58 |
| | 서아프리카 | 46 | 36 | 35 | 22 | 12 |
| | 소말리아·아덴만 | 2 | - | - | 1 | - |
| | 아시아 | 43 | 22 | 42 | 28 | 32 |
| | 중·남미 | 16 | 19 | 17 | 16 | 13 |
| | 기 타 | - | 1 | 4 | 1 | 1 |

*자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

2. 해적사건 동향분석

- (인명피해) 상반기 총 28명 발생, 전년 동기(60명) 대비 53% 감소, 서아프리카 해적사건 감소 영향 등으로 인명(납치)피해 급감

* ('22년 상반기) 인질 23명, 위협 5명 발생 / (납치피해) '21년(50명) → '22년(0명)

- 서아프리카 해역은 '21.12월 이후 선원 납치피해가 발생하지 않고 있으나, 여전히 높은 인명피해(17명) 발생 비중(61%)을 차지

* 상반기 해역별 인명피해 : 서아프리카(17명), 중남미(7명), 아시아(4명)

【연도별 상반기 인명피해 현황 (2018 ~ 2022)】

(단위 : 명)

| 구 분 | | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 2022년 |
|-----|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 상반기 | 계 | 136 | 83 | 93 | 60 | 28 |
| | 사 망 | - | 1 | - | 1 | - |
| | 부 상 | 3 | 2 | 6 | 1 | - |
| | 인 질 | 102 | 38 | 23 | 3 | 23 |
| | 납 치 | 25 | 37 | 54 | 50 | - |
| | 기 타(폭행·위협) | 6 | 5 | 10 | 5 | 5 |

* (납치) 선원의 몸값 요구 목적, (인질) 화물 등 탈취를 위해 선원을 일시적으로 억류

- (선종별 피해) 산적화물선(30척), 탱커선(18척), 컨테이너선(5척) 순

- 산적화물선 등 일부 취약선박*이 주된 공격 표적이 되고 있으나, 운항상태에 따라 모든 선박이 해적공격의 대상이 될 수 있음

* 선박 및 화물 특성으로 인하여 견현이 낮고 선속이 느린 선박

- 파나마(13척), 마셜제도(13척), 라이베리아(7척) 등 편의치적 선박에 피해 집중

【선종별 상반기 해적피해 현황 (2018 ~ 2022)】

(단위 : 척)

| 구 분 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 2022년 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 계 | 107 | 78 | 98 | 68 | 58 |
| 산적화물선 | 39 | 20 | 21 | 20 | 30 |
| 케미컬·화학제품운반선 | 30 | 22 | 26 | 11 | 12 |
| 원유운반선 | 9 | 12 | 7 | 2 | 5 |
| 컨테이너선 | 6 | 9 | 17 | 17 | 5 |
| LPG/LNG운반선 | - | 2 | 2 | 4 | 1 |
| 어 선 | 3 | 1 | 5 | 3 | - |
| 기 타 | 20 | 12 | 20 | 11 | 5 |

*자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

□ (피해형태) 전체 해적사건(58건)의 96.5%(56건)에서 실제 피해가 발생, 나머지 3.5%(2건)는 미수에 그침

○ 전체 해적사건(58건)의 67.2%(39건)는 접안·정박중에 발생하였으며, 항해 중에는 32.8%(19건) 발생

- 선박 피랍(1건), 싱가포르 해협 해상강도 사건(16건) 등을 제외한 대부분의 해적피해가 접안·정박중 발생

【2022년 상반기 운항상태별 해적사건 현황】

(단위 : 건)

| 선박의 상태 | 계 | 실제 피해 | 공격 시도 |
|---------------|----|-------|-------|
| 계 | 58 | 56 | 2 |
| 접안중(Berthed) | 7 | 7 | - |
| 정박중(Anchored) | 32 | 30 | 2 |
| 항해중(Steaming) | 19 | 19 | - |

*자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

□ (선박피랍) 서아프리카 코트디부아르 연안에서 1건 발생

* '18년 이후 해적에 의한 선박피랍 사건은 모두 서아프리카 해역에서 발생

| 일자 | 선명/국적 | 선 종 | 운항상태 | 사건해역 | 비 고 |
|-------|---------|----------------|------|-------------------------|--------------------------------|
| 1.25. | B호/마살제도 | 석유제품 운반선 (급유선) | 정류중 | 코트디부아르 아비장 남방 약 51해리 해상 | ○경유 약 1100kl 탈취 ○우리국민 2명 승선 |

○ (개요) 급유대기차 해상에서 정류 중 피랍, 해적들은 모션을 이용하여 화물·현금 등을 탈취 후 도주(인명피해 없음)

○ (시사점) 해적 활동범위 확대, 모션을 이용한 화물탈취 등 사전계획이 의심되며 그 방법이 고도화됨을 감안하여 철저한 해적대응 필요

* 최근 서아프리카에서는 선박피랍 대신 선원을 납치하는 사건이 주를 이뤘으나, 화물탈취를 위해 선박을 피랍하는 사건형태도 배제할 수 없음을 시사

II

해역별 해적 동향

1. 서아프리카 해역

□ (현 황) 상반기 총 12건 발생하여 전년 동기(22건) 대비 약 45% 감소

○ (선박피랍) 서아프리카 코트디부아르 연안에서 1건 발생

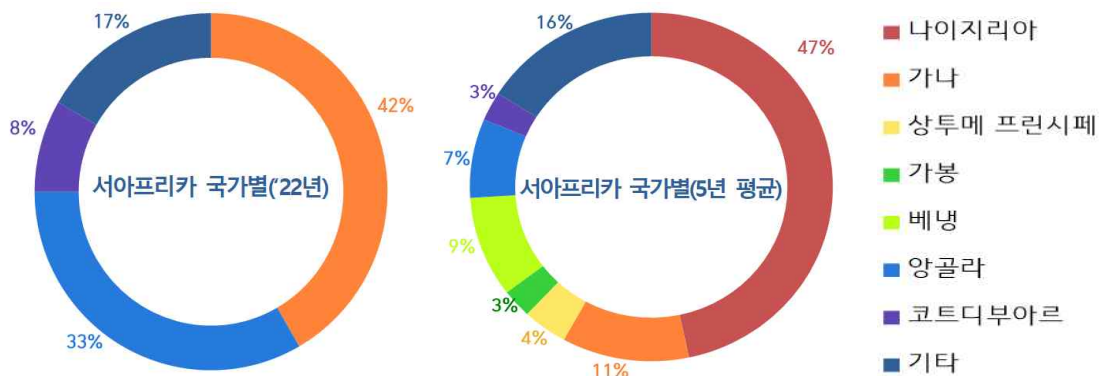
| 일자 | 선명/국적 | 선 종 | 운항상태 | 사건해역 | 특이사항 |
|-------|---------|----------------------|------|-------------------------------|------------------------------------|
| 1.25. | B호/마살제도 | 석유제품 운반선 (급유선) | 정류중 | 코트디부아르 아비장 남방 약 51해리 해상 | ○ 경유 약 1100kl 현금탈취 * 우리국민 2명 승선 |

○ (인명피해) 총 17명 피해 발생, 전년 동기(51명) 대비 약 67% 감소

- 상반기 인명피해 17명은 선박 피랍사건(1.25)시 발생한 인질피해로서, 선원납치를 포함한 실질적 인명피해는 발생하지 않음

○ (운항상태별 피해) 항내 정박·접안 중 피해 10건, 항해 중 피해 2건

【서아프리카 국가별(발생해역 기준) 해적사건 발생현황 (2018 ~ 2022)】



| 구 분 | | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 2022년 |
|-------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 계 | | 46 | 36 | 35 | 22 | 12 |
| 서아프리카 해역 | 나이지리아 | 31 | 21 | 14 | 4 | - |
| | 가나 | 5 | 3 | 1 | 3 | 5 |
| | 베냉 | 5 | 1 | 6 | 2 | - |
| | 상투메프린시페 | - | - | 1 | 5 | - |
| | 코트디부아르 | - | 1 | 2 | - | 1 |
| | 가봉 | - | - | 2 | 2 | - |
| | 앙골라 | - | - | 4 | 3 | 4 |
| 기타 | | 5 | 10 | 5 | 3 | 2 |

*자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

□ (분 석) 연안국의 지속적인 해적퇴치 노력, 연합해군 주둔 등의 영향으로 기니만 연안 해적사건 및 인명피해 상당수 감소

○ 나이지리아 정부의 軍 인프라 확충을 통한 해상보안활동 강화, 해적처벌 이행 등 단속 강화로 인해 해적활동이 크게 위축

* 나이지리아 해적사건 현황 : '18년(33건)→'19년(48건)→'20년(35건)→'21년(6건)→'22년上(0건)

** 최근 고유가로 인해 해적들이 송유관 석유탈취에 집중한 것도 일부 영향을 미침

○ 연합해군의 기니만 해상안보작전은 해적활동을 억제하고 피해를 최소화하는데 긍정적인 결과로 작용

* '21년부터 연합해군 함정들이 교대로 파견되고 있으며, '22년 7월 기준 프랑스, 포르투갈, 미국 해군 함정이 해양안보활동 수행중

○ 선박피랍(1건)을 제외한 해적사건(11건)은 모두 단순 강도사건으로, '21년 12월 이후 선원납치 사건은 발생하지 않고 있으나,

- 기니만 연안국의 불안정한 정치, 경제, 빈곤, 취약한 치안상황 등에 대한 근본적인 문제해결 없이는 해적활동의 증가 가능성이 높음

< 대응방안 >

☞ 가능한 고위험해역의 진입 및 대기를 자제하고, 진입시 필요한 안전조치를 반드시 준수하며, 가장 높은 수준의 경계 유지 필요

☞ 최근 해적사건은 일부감소하였지만, 해적들의 활동이 지속 목격되는 등 여전히 기니만 해역의 해적사건 발생 가능성이 높으므로 해적피해 예방·대응 지침서에 따른 해적피해예방대책의 철저한 이행 필요

2. 소말리아·아덴만 해역

□ (현 황) 상반기 해적사건 없음

【상반기 소말리아·아덴만 해역 해적사건 현황(2018 ~ 2022)】 (단위 : 건)

| 구 분 | | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 2022년 |
|-------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 계 | | 2 | - | - | 1 | - |
| 소말리아·아덴만 해역 | 소말리아 | 1 | - | - | - | - |
| | 아덴만 | 1 | - | - | 1 | - |

*자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

□ (분 석) 해적퇴치를 위한 청해부대 및 연합해군*의 해양안보작전 수행, 해상특수경비원 승선 등으로 해적활동이 억제

- 식량수급 불안 등 소말리아 내부상황과 해적들의 축적된 경험 등을 고려할 때 여건 변화에 따라 해적활동 재개 가능성 상존

* 총 13개국(韓, 美, 日, 영국, 프랑스, 스페인, 이탈리아, 사우디, 바레인, UAE, 인도, 러시아, 중국)에서 27척 합정 파견('22.6.30. 기준)

< 대응방안 >

☞ 위험해역을 항해하는 선박은 항시 높은 수준의 경계를 유지하고, 해적피해 예방·대응 지침서에 따른 해적피해예방대책의 철저한 이행 필요

3. 아시아 해역

□ (현 황) 상반기 총 32건 발생, 전년 동기(28건) 대비 14% 증가

- (인명피해) 총 4명 피해 발생, 전년 동기(3명) 대비 소폭 증가
- (운항상태별 피해) 항해 중 피해 17건, 정박 중 피해 15건 발생

【상반기 아시아 해역 해적사건 발생현황(2018 ~ 2022)】 (단위 : 건)

| 구 분 | | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 2022년 |
|---------|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| 계 | | 43 | 22 | 42 | 28 | 32 |
| 싱가포르 해협 | | - | - | 11 | 16 | 16 |
| 인도네시아 | | 25 | 11 | 15 | 5 | 7 |
| 말레이시아 | | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 |
| 필리핀 | | 3 | 3 | 4 | 5 | 2 |
| 인 도 | | 2 | 2 | 5 | - | 2 |
| 기 타 | | 11 | 3 | 5 | 1 | 4 |

*자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

□ (분 석) '20년을 기점으로 싱가포르 해협에서 해상강도사건이 증가 추세에 있으며, 그외 지역에서는 정박중 강도사건 지속 발생

* 최근 5년간 사건발생건수 : ('18~'19년) 0건 → ('20년) 11건 → ('21년) 16건 → ('22년) 16건

○ (싱가포르 해협) 해적들은 주로 야간에 인도네시아 바탐섬·빈탐섬 인근에서 동쪽으로 향해하는 취약선박*을 대상으로 공격을 시도

* 선박, 화물 특성으로 인해 견현이 낮고 선속이 느린 선박

** '22년 상반기 선종별 해적피해 : 산적화물선 8척, 탱커선 8척

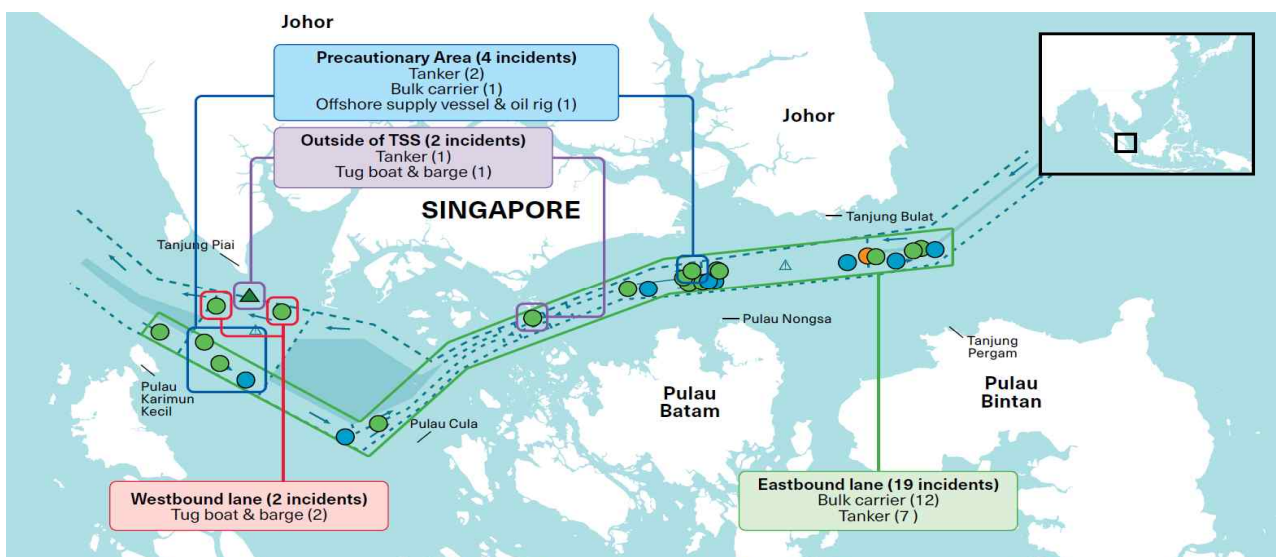
- 연안국의 순찰강화 영향으로 급격한 사건증가 추세는 둔화(1분기 11건 → 2분기 5건) 되었으나, 여전히 최근 5년 평균(8.6건) 대비 높은 수준

○ (기타지역) 벨라완·자카르타(인도네시아), 치타공(방글라데시) 등 동남 아시아 특정 항구의 묘박지에서 해상강도사건 지속 발생

< 대응방안 >

- ☞ 싱가포르 해협에서 선용품 탈취 목적의 해적활동이 급증하고 있으므로, 통항 시 추가견시 배치 등 필요
- ☞ 상습 해상강도 발생지역에서의 묘박 대기 최소화, 묘박 중 해적당직 배치 등 철저한 대비 필요

【상반기 싱가포르 해협 해상강도사건 발생현황】



* 자료출처: 아시아해적퇴치협정(ReCAAP) 해적정보센터(ISC)

4. 중 · 남미 해역

□ (현 황) 상반기 총 13건 발생, 전년 동기(16건) 대비 약 19% 감소

○ 13건 모두 표박 중 발생하였으며, 7명의 인명피해(인질·위협) 발생

【상반기 아메리카 지역 해적사건 발생현황 (2018 ~ 2022)】

(단위 : 건)

| 구 분 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 2022년 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 계 | 16 | 19 | 17 | 16 | 13 |
| 페 루 | 3 | 4 | 4 | 9 | 7 |
| 브라질 | 2 | 2 | 2 | 1 | 4 |
| 베네주엘라 | 7 | 6 | - | - | 1 |
| 콜롬비아 | - | 3 | 1 | 4 | - |
| 에콰도르 | 1 | 2 | 3 | 1 | - |
| 기 타 | 3 | 2 | 7 | 1 | 1 |

*자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

□ (분 석) 단순 해상강도의 형태로, 대부분의 사건이 항만보안이 취약한 특정항구* 표박지에 정박중인 선박을 대상으로 발생

* 페루 칼라오(CALLAO)항 7건 발생, 브라질 마카파(MACAPA)항 4건 발생

○ 상반기 브라질(마카파항)에서 피해사례가 증가하였으며, 콜롬비아(카르타헤나항)의 경우 신고된 피해는 없으나 여전히 주의 필요

○ 동 지역 해적들은 선원들과 대치하거나 공격하는 경우는 드물지만, 최근에는 무기로 위협하거나, 선원을 포박하는 사례도 발생

< 대응방안 >

☞ 상습 해상강도 발생지역에서의 표박 대기 최소화, 표박 중 해적당직 배치 등 철저한 대비 필요

< 상반기 해적사건 동향·분석 >

□ 해적 발생동향

- (전세계) 상반기 총 58건 발생, 전년 동기(68건) 대비 약 15% 감소
 - ⇒ 선박피랍 1건 발생(전년 동기 1건), 선원납치 피해 없음(전년 동기 50명 대비 대폭 감소)
- (서아프리카) 총 12건 발생, 전년 동기(22건) 대비 약 45% 감소
 - ⇒ 연안국의 지속적인 해적퇴치 노력, 연합해군 주둔 등의 영향으로 해적사건 감소
- (소말리아·아덴만) 해적사건 없음(전년 동기 1건 발생)
 - ⇒ 청해부대 및 연합해군의 해양안보작전 수행, 해상특수경비원 승선 등으로 해적활동이 억제
- (아시아) 총 32건 발생, 전년 동기(28건) 대비 약 14% 증가
 - ⇒ 싱가포르 해협에서 해상강도사건이 증가추세, 그외 지역에서 정박중 강도사건 지속 발생
- (중·남미) 총 13건 발생, 전년 동기(16건) 대비 약 19% 감소
 - ⇒ 단순 해상강도의 형태, 주로 항만보안이 열악한 특정항구의 묘박지에 정박중인 선박에서 발생

□ 분 석

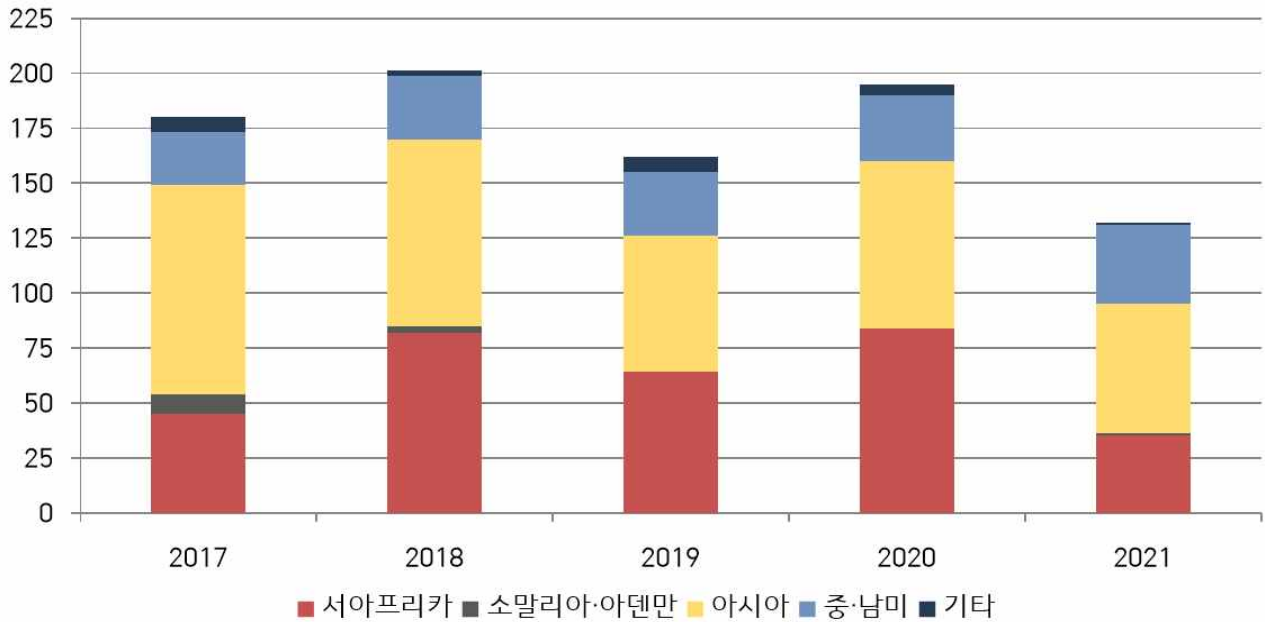
- (인명피해) 상반기 총 28명 발생, 전년 동기(60명) 대비 53% 감소, 서아프리카 해적사건 감소 영향 등으로 인명(납치)피해 급감
 - ⇒ 상반기 해역별 인명피해 : 서아프리카(17명), 중남미(7명), 아시아(4명) / 납치피해 없음
- (선종별 피해) 산적화물선(30척), 탱커선(18척), 컨테이너선(5척) 순
 - ⇒ 산적화물선, 탱커선 등 건현이 낮고 선속이 느린 취약선박이 주된 공격의 표적이 됨
- (피해형태) 전체(58건)의 67.2%(39건)는 접안·정박중, 32.8%(19건)는 항해중 발생
 - ⇒ 선박 피랍(1건), 싱가포르 해협(16건) 등을 제외한 대부분의 해적피해가 접안·정박중 발생

□ 시사점

- (공통) 위험해역을 항해하는 선박은 항시 높은 수준의 경계를 유지하고, 해적피해 예방·대응 지침서에 따른 예방대책의 철저한 이행 필요
- (서아프리카) 고위험해역의 진입 및 대기를 자제하고, 진입시 필요한 안전조치를 반드시 준수하며, 가장 높은 수준의 경계 유지 필요
- (아시아·중남미) 상습 해상강도 발생지역에서의 묘박 대기 최소화, 묘박 중 해적당직 배치 등 철저한 대비 필요

참고 1

최근 5년('17~'21년) 연도별 해적사건 발생 현황



* (단위) : 발생건수(건), 인명피해(명), 선박피랍(척)

| 연도 | 구분 | 서아프리카 | | | 소말리아·아덴만 | | | 아시아 | | | 중·남미 | | | 기타 | | | 합계 | | |
|------|----|-------|------|------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 발생건수 | 인명피해 | 선박피랍 | 발생건수 | 인명피해 | 선박피랍 | 발생건수 | 인명피해 | 선박피랍 | 발생건수 | 인명피해 | 선박피랍 | 발생건수 | 인명피해 | 선박피랍 | 발생건수 | 인명피해 | 선박피랍 |
| 2017 | | 45 | 70 | - | 9 | 40 | 3 | 95 | 67 | 3 | 24 | 10 | - | 7 | 4 | - | 180 | 191 | 6 |
| 2018 | | 82 | 214 | 6 | 3 | - | - | 85 | 24 | - | 29 | 3 | - | 2 | - | - | 201 | 241 | 6 |
| 2019 | | 64 | 169 | 4 | - | - | - | 62 | 31 | - | 29 | 10 | - | 7 | - | - | 162 | 210 | 4 |
| 2020 | | 84 | 165 | 3 | - | - | - | 76 | 14 | - | 30 | 12 | - | 5 | - | - | 195 | 191 | 3 |
| 2021 | | 35 | 63 | 1 | 1 | - | - | 59 | 7 | - | 36 | 12 | - | 1 | - | - | 132 | 82 | 1 |
| 계 | | 310 | 681 | 14 | 13 | 40 | 3 | 377 | 143 | 3 | 148 | 47 | - | 22 | 4 | - | 870 | 915 | 20 |

*자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

참고 2

해역별 해적사건 발생 현황 ('22년 상반기)

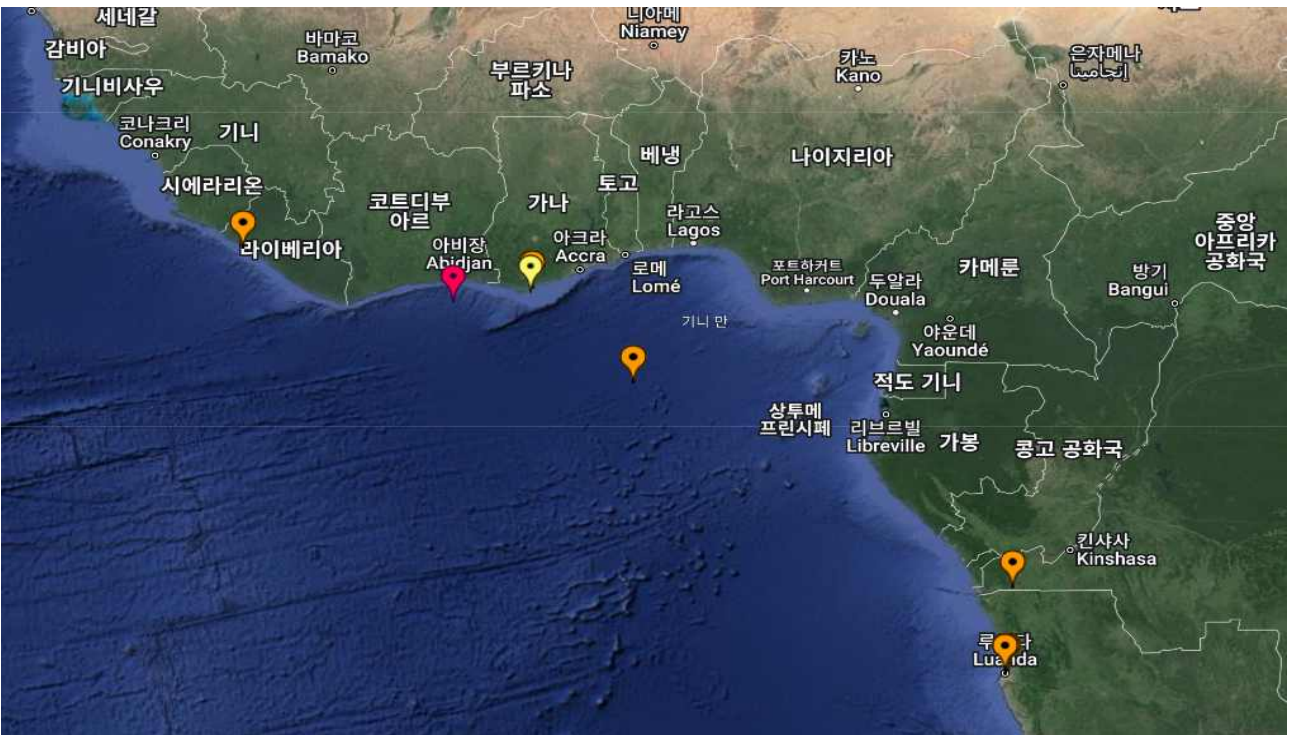
전세계 (58건)

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



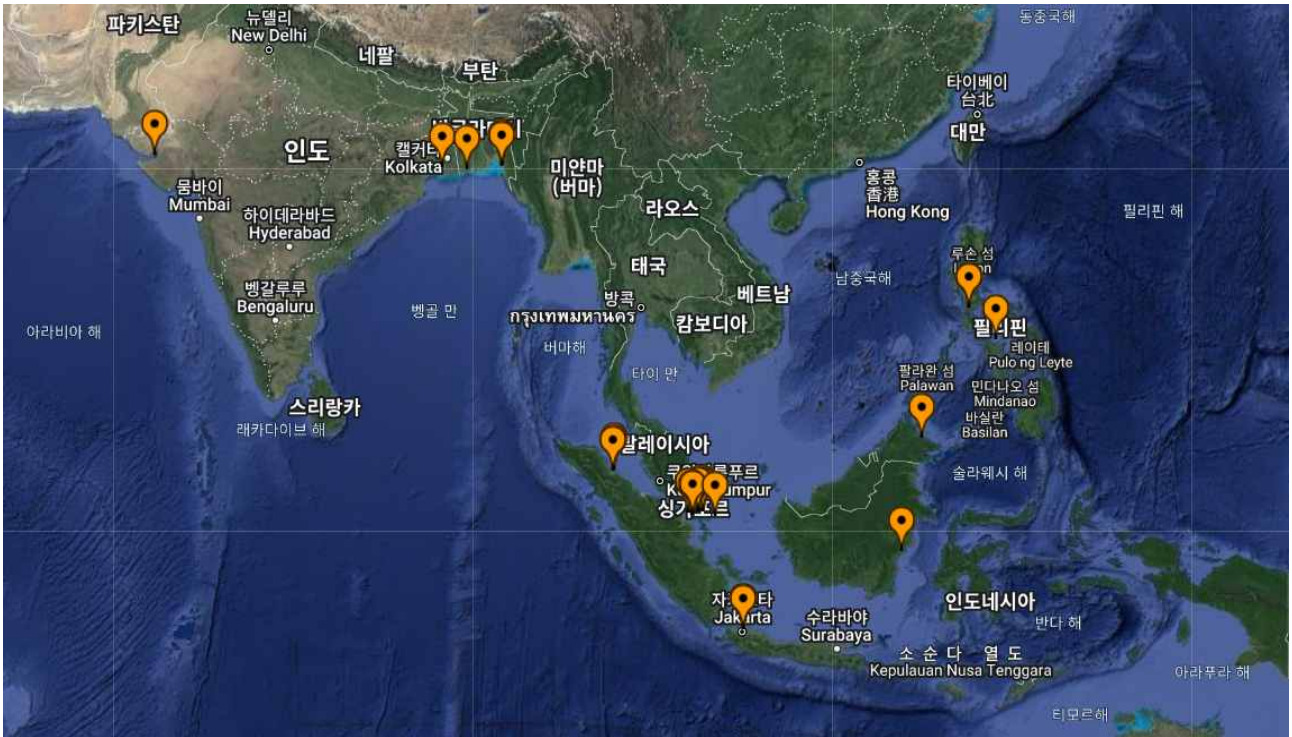
서아프리카 해역(12건)

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



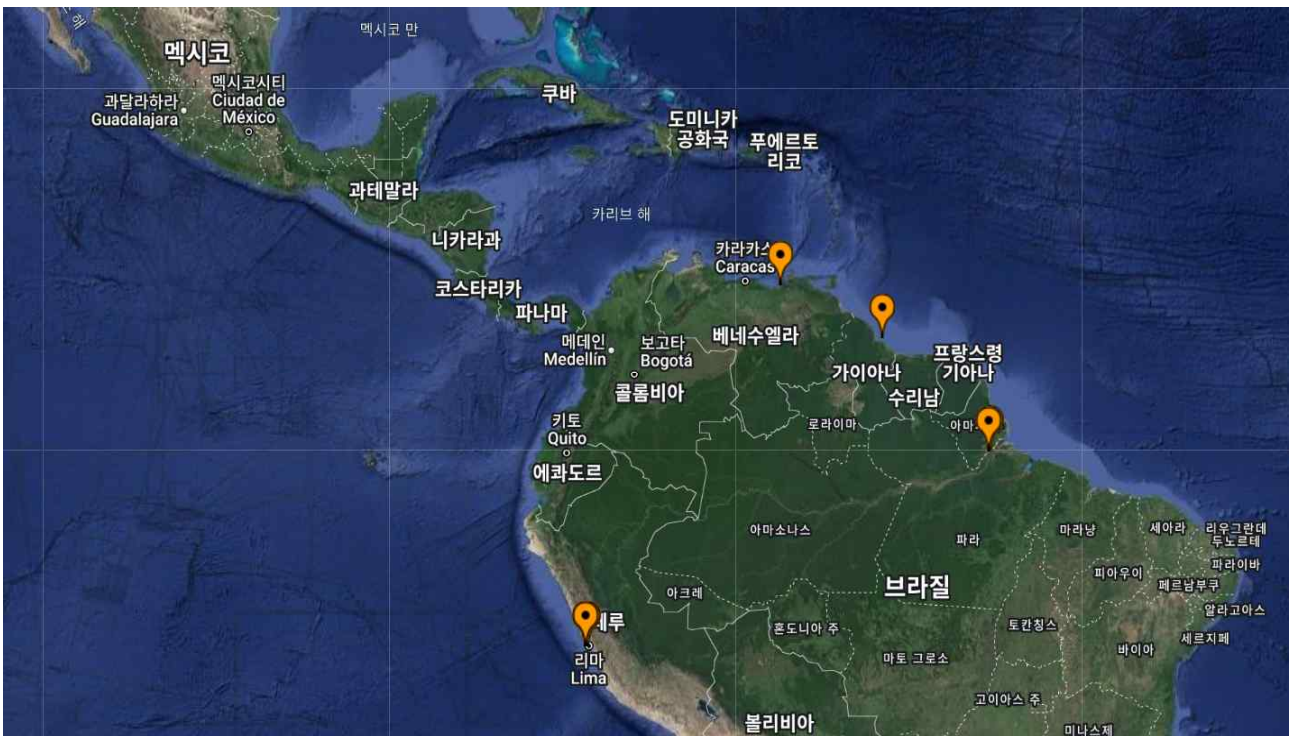
□ 아시아 해역(32건)

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



□ 중남미 해역(13건)

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



□ 기타(남아프리카) 해역(1건)

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

