

---

2022년

# 전 세계 해적사건 발생 동향

---

2023. 1.



해양수산부  
해사안전관리과

# ||| 목 차 |||

## I. 전세계 해적사건 발생 동향

1. 발생현황 .....	1
2. 피해현황 .....	2

## II. 주요해역별 해적 동향

1. 서아프리카 해역 .....	3
2. 소말리아·아덴만 해역 .....	4
3. 아시아 해역 .....	5
4. 중·남미 해역 .....	6

III. 종합 .....	7
---------------	---

[참고] .....	8
------------	---

## 1. 발생현황

□ '22년 전세계 해적사건 총 115건 발생, 전년(132건) 대비 약 13% 감소

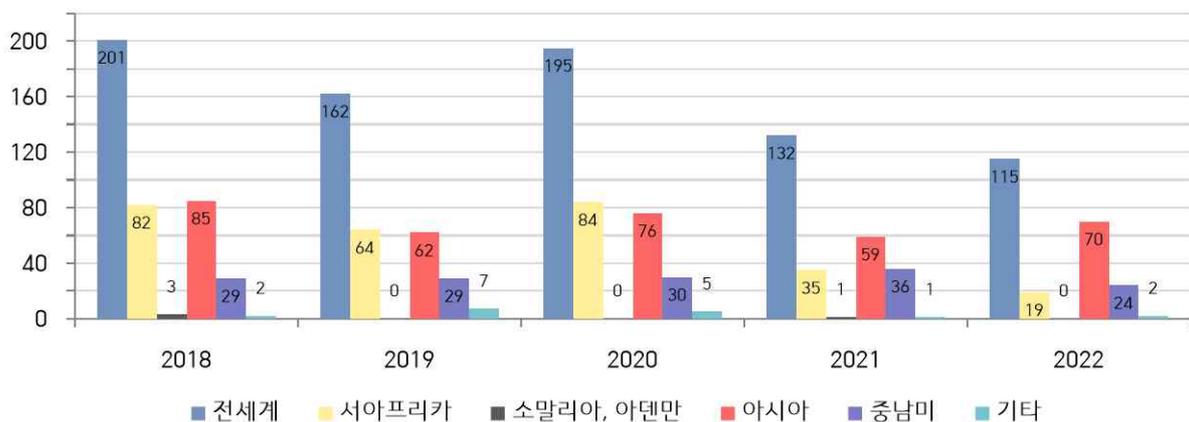
\* 선박피랍 3건(전년 1건), 선원납치 2명(전년 57명) 발생

○ (서아프리카) 총 19건 발생, 전년(35건) 대비 약 45% 감소

○ (소말리아·아덴만) 해적사건 없음(전년 1건 발생)

○ (아시아) 총 70건 발생, 전년(59건) 대비 약 19% 증가

○ (중·남미) 총 24건 발생, 전년(36건) 대비 약 33% 감소



【해적사건 발생 건수(2018 ~ 2022)】

(단위 : 건)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
합 계	201	162	195	132	115
서아프리카	82	64	84	35	19
소말리아·아덴만	3	-	-	1	-
아시아	85	62	76	59	70
중·남미	29	29	30	36	24
기 타	2	7	5	1	2

\*자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

## 2. 피해현황

- (우리선박·선원 피해) 우리선박 해적피해 無, 외국선박에 승선하는 우리선원의 일시적 억류\* 피해 2건(4명) 발생

\* 급유선 B호(마셜제도) 피랍 당시(1.24, 11.24) 화물 이송 완료시까지 선박 내 억류

- (인명피해) 총 74명 발생, 전년(82명) 대비 약 10% 감소

- 서아프리카 해적사건 감소 영향으로 선원납치 피해 대폭 감소(57명→2명)

\* 다만, 일시적인 선박피랍 증가(1건→3건)로 인해 선원 억류피해는 증가(8명→60명)

【인명피해 현황 (2018~2022)】

(단위 : 명)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
계	241	210	191	82	74
사 망	-	1	-	1	-
부 상	8	7	9	4	-
납 치	83	134	135	57	2
억 류	141	59	34	8	60
기 타(폭행·위협)	9	9	13	12	12

\* (납치) 몸값 요구 목적, (억류) 화물 등 탈취 목적, 선박 내에서 일시적으로 발생

- (선종별 피해) 산적화물선(50척), 탱커선\*(30척), 컨테이너선(11척) 순

- 특히, 항해중인 선박의 경우 산적화물선(25척), 탱커선(12척), 예인선(8척) 등 취약선박\*\*에서 피해가 집중

\* 유류·화학제품운반선, 원유운반선, LPG·LNG운반선

\*\* 선박 및 화물 특성으로 인하여 건현이 낮고 선속이 느린 선박

【선종별 해적피해 현황 (2018~2022)】

(단위 : 척)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
계	201	162	195	132	115
산적화물선	59	46	51	47	50
유류·화학제품운반선	50	45	53	22	19
원유운반선	16	19	10	5	9
LPG/LNG운반선	8	8	4	4	2
컨테이너선	18	17	27	30	11
일반화물선	6	7	13	4	3
예인선	11	7	7	3	8
어 선	12	4	6	3	-
기 타	21	9	24	14	13

- (운항상황별 피해) 접안·정박중 65건(57%), 항해중 50건(43%) 발생

1. 서아프리카 해역

□ (현황) 총 19건의 해적사건 발생, 전년(35건) 대비 약 45% 감소

○ (선박피랍) 기니만 연안에서 총 3건 발생, 전년(1건) 대비 증가

【'22년 선박피랍사건 현황】

일자	선명/국적	선종/톤수	운항상태	사건해역	피해내용
1.24.	B호/마살제도	석유제품 운반선 / 3,978톤	정류중	코트디부아르 아비장 남방 약 51해리 해상	- 유류 약 1100kℓ 현금탈취 * 선원 납치피해 없음
11.15.	A호/토고	RORO선 / 4,656톤	항해중	시에라리온 남서방 약 28해리 해상	- 선용품 등 탈취, 선박좌초 * 선원 납치피해 없음
11.24.	B호/마살제도	석유제품 운반선 / 3,978톤	정류중	코트디부아르 아비장 남방 약 200해리 해상	- 유류 약 3500kℓ 현금탈취 * 선원 납치피해 없음

○ (인명피해) 총 50명 피해 발생, 전년(63명) 대비 약 21% 감소

- 선원납치 피해는 총 2명 발생, 전년(57명) 대비 대폭 감소

\* 나머지 48명은 선박피랍시 발생한 일시적 억류로 선원납치 2명 외 실질적인 피해는 없음

【'22년 선원납치사건 현황】

일자	선명/국적	선종/톤수	운항상태	사건해역	피해내용
12.13.	W호/ 세인트 빈센트 그레나딘	기타선 / 59톤	항해중	적도기니 비오코섬 남동방 약 48해리 해상	- 항해중 승선한 해적에 의해 선원 2명 피랍

○ (상황별 피해) 항해 중 6건, 정박·접안 중 13건 발생

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

(단위 : 건)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	
계	82	67	84	35	19	
서아프리카 해역	나이지리아	48	35	35	6	-
	가나	10	3	9	5	7
	베냉	5	3	11	2	-
	상투메프린시페	-	1	2	5	-
	적도기니	-	2	3	2	1
	코트디부아르	1	1	3	-	2
	가봉	-	1	2	4	-
	앙골라	-	-	6	4	5
	기타	18	21	13	7	4

- (분석) 연안국의 지속적인 해적퇴치 노력, 유럽해군 주둔 영향으로 전체 해적사건은 감소하였으나, 일부 고도화된 해적공격 형태\* 확인
  - 기니만 연안국의 불안정한 정치, 경제, 빈곤, 취약한 치안 등 상황 변화에 따라 해적활동의 증가 가능성이 높음
    - \* 해적활동범위 확대(연안으로부터 200해리 이상), 치밀한 사전계획(화물이송을 위한 모선 준비 등)에 따라 화물(유류)을 탈취하는 사건 발생 / 급유선 B호 피랍사건(11.24)
    - \*\* 프랑스, 이탈리아, 포르투갈, 스페인 함정이 해양안보활동 수행중

**< 대응방안 >**

- ☞ 서아프리카 해적 위험해역에서 정박·정류를 자제하고, 높은 수준의 경계유지 등 해적피해 예방·대응 지침서의 철저한 이행 필요
- ☞ 고위험해역 진입을 자제하고, 나이지리아 등 고위험해역 내 연안국 항만 입항시에는 고위험해역 진입에 필요한 안전조치를 반드시 준수

## 2. 소말리아·아덴만 해역

- (현황) '22년 해적사건 없음

【 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	-

- (분석) 해적퇴치를 위한 청해부대 및 연합해군\*의 해양안보작전 수행, 해상특수경비원 승선 등으로 해적활동이 억제
  - 불안정한 소말리아 내부상황과 해적들의 축적된 경험 등을 고려할 때 여건 변화에 따라 해적활동 재개 가능성 상존
    - \* 총 7개국(韓, 美, 日, 영국, 프랑스, 스페인, 이탈리아)에서 총 13척 함정 파견

**< 대응방안 >**

- ☞ 소말리아·아덴만 해역을 항해하는 선박은 높은 수준의 경계를 유지하고, 해적피해 예방·대응 지침서에 따른 해적피해예방대책의 철저한 이행 필요
  - \* 국제해운단체 결정에 따라 인도양 High Risk Area는 해제('23. 1. 1.~)되었으나, 해적피해예방법에 따른 위험해역 진입 전 안전조치 및 해적피해예방요령 준수 필요

### 3. 아시아 해역

□ (현황) '22년 총 70건 발생, 전년(59건) 대비 **약 19% 증가**

- (인명피해) 총 8명 피해 발생, 전년(7명) 대비 소폭 증가
- (상황별 피해) 항해 중 43건, 정박·접안 중 27건 발생

【아시아 국가별 해적사건 현황(2018~2022)】

(단위 : 건)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
계	85	62	76	59	70
싱가포르 해협	3	12	23	35	38
인도네시아	36	25	26	9	10
말레이시아	11	11	4	2	4
필리핀	10	5	8	9	6
인도	6	4	6	2	3
방글라데시	12	-	4	-	7
기타	7	5	5	2	2

□ (분석) '20년을 기점으로 싱가포르 해협에서 생계형 해상강도사건\*이 급증하고 있으며, 그외 지역에서는 정박중 강도사건이 지속 발생

\* ('18년) 3건 → ('19년) 12건 → ('20년) 23건 → ('21년) 35건 → ('22년) 38건

- (싱가포르 해협) 주로 인도네시아 바탐섬·빈탐섬 인근에서 피해가 집중되고 있으나, 최근에는 싱가포르 해협 전반으로 확대
- (기타지역) 벨라완항·자카르타항(인도네시아), 치타공항(방글라데시) 등 동남아시아 특정 항구의 묘박지에서 해상강도사건이 지속 발생

\* 인도네시아 벨라완항 5건, 자카르타항 4건, 방글라데시 치타공항 5건 등 발생

#### < 대응방안 >

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

## 4. 중·남미 해역

- (현황) '22년 총 24건 발생, 전년(36건) 대비 약 33% 감소
  - (인명피해) 총 16명 피해 발생, 전년(12명) 대비 약 33% 증가
    - \* 인명피해상세 : 폭행 6명, 일시적 억류 7명, 위협 3명
  - (상황별 피해) 항해 중 1건, 정박 중 23건 발생

【중·남미 국가별 해적사건 현황 (2018~2022)】

(단위 : 건)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
계	29	29	30	36	24
페 루	4	10	8	18	12
브라질	4	2	7	3	5
베네주엘라	11	6	-	-	3
콜롬비아	1	3	1	6	-
에콰도르	4	3	5	4	-
기 타	5	5	9	5	4

- (분석) 단순 해상강도의 형태로, 대부분의 사건이 항만보안이 취약한 특정항구\* 내 정박중인 선박을 대상으로 발생
  - \* 페루 칼라오(CALLAO)항 12건 발생, 브라질 마카파(MACAPA)항 5건 발생
- 최근 동 해역에서 무장강도에 의한 폭행 등 인명피해가 증가함에 따라, 우발적인 인명피해로 이어지지 않도록 주의 필요

### < 대응방안 >

- ☞ 상습 해상강도 발생지역에서의 묘박 대기 최소화, 정박 중 해적당직 배치 등 철저한 대비 필요

## &lt; '22년 해적사건 동향·분석 &gt;

## □ 해적 발생동향

- (전세계) 총 115건 발생, 전년(132건) 대비 약 13% 감소
  - ⇒ 선박피랍 3건(전년 1건), 선원납치 2명(전년 57) 발생
- (서아프리카) 총 19건 발생, 전년(35건) 대비 약 45% 감소
  - ⇒ 연안국의 지속적인 해적퇴치 노력, 연합해군 주둔 등의 영향으로 해적사건 감소
- (소말리아·아덴만) 해적사건 없음(전년 1건 발생)
  - ⇒ 청해부대 및 연합해군의 해양안보작전 수행, 해상특수경비원 승선 등으로 해적활동 억제
- (아시아) 총 70건 발생, 전년(59건) 대비 약 19% 증가
  - ⇒ 싱가포르 해협에서 생계형 해상강도사건 급증, 그외 지역에서 정박중 강도사건 지속 발생
- (중·남미) 총 24건 발생, 전년(36건) 대비 약 33% 감소
  - ⇒ 항만보안이 열악한 특정항구에서 정박중 강도사건 지속 발생, 폭행 등 인명피해 증가

## □ 해적 피해현황

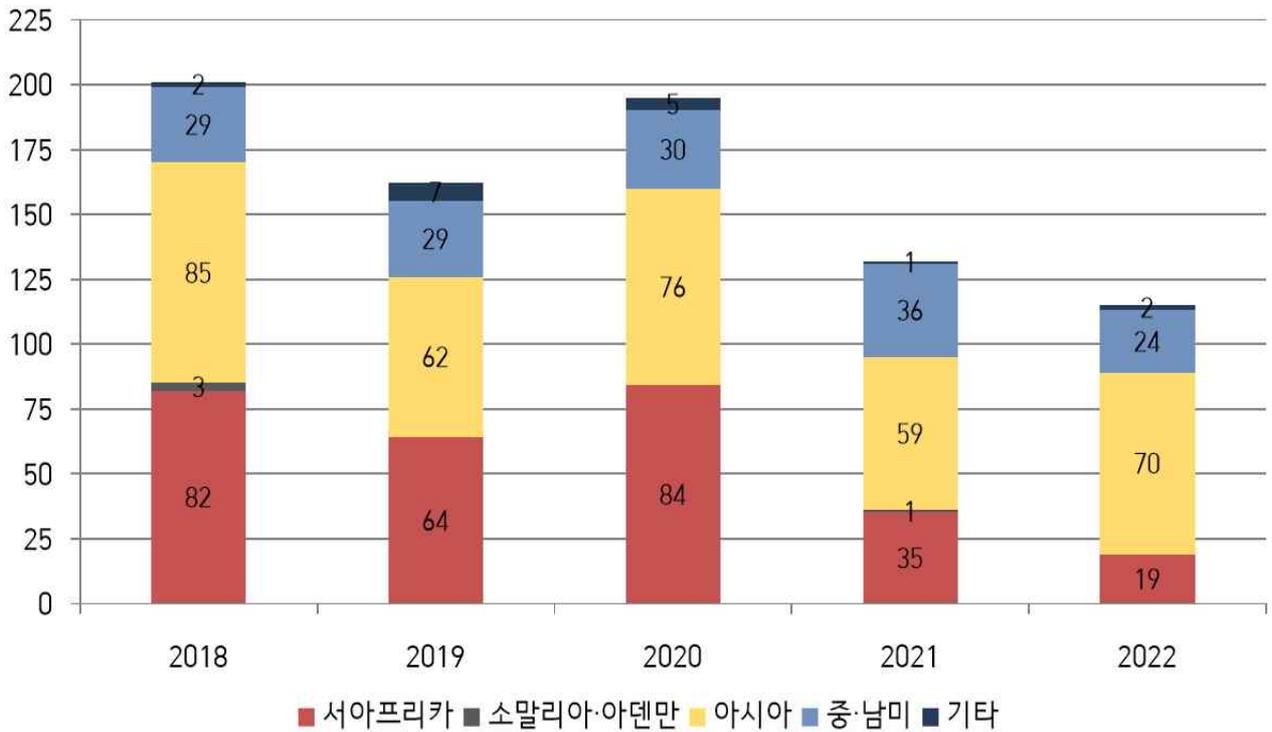
- (선박피랍) 기니만 연안에서 총 3건 발생, 전년(1건) 대비 3배 증가
  - ⇒ (서아프리카) 해적 활동범위 확대, 치밀한 사전계획에 따른 고도화된 해적공격 주의 필요
- (인명피해) 총 74명 발생, 전년(82명) 대비 약 10% 감소
  - ⇒ 서아프리카 해적사건 감소 영향 등으로 인명피해 감소(선원납치 57명 → 2명)
  - \* 주요 해역별 인명피해 : 서아프리카(50명), 중남미(16명), 아시아(8명)
- (선종별 피해) 산적화물선(50척), 탱커선(30척), 컨테이너선(11척) 순
  - ⇒ 산적화물선, 탱커선 등 건현이 낮고 선속이 느린 취약선박이 주된 공격의 표적이 되고 있음
- (상황별 피해) 접안·정박중 65건(57%), 항해중 50건(43%) 발생
  - ⇒ 싱가포르 해협(38건), 기니만 연안(6건) 등을 제외한 대부분의 해적피해가 접안·정박중 발생

## □ 시사점

- (공통) 해적 위험해역을 항해하는 선박은 항상 높은 수준의 경계를 유지하고, 해적피해예방지침서에 따른 철저한 예방조치 이행 필요
- (서아프리카) 해적 위험해역에서 정박·정류를 최대한 자제하고, 높은 수준의 경계태세 유지 및 해적피해 예방·대응 지침서의 철저한 이행 필요
- (아시아·중남미) 싱가포르 해협 통항 및 상습 해상강도 발생지역에 정박시 추가견시, 해적당직 배치 등 철저한 대비 필요

# 참고 1

## 최근 5년('18~'22년) 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
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
2022		19	50	3	-	-	-	70	8	-	24	16	-	2	-	-	115	74	3
계		284	642	17	4	-	-	352	84	-	148	53	-	17	-	-	805	798	17

\*자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

## 참고 2

## 주요해역별 해적사건 발생 현황

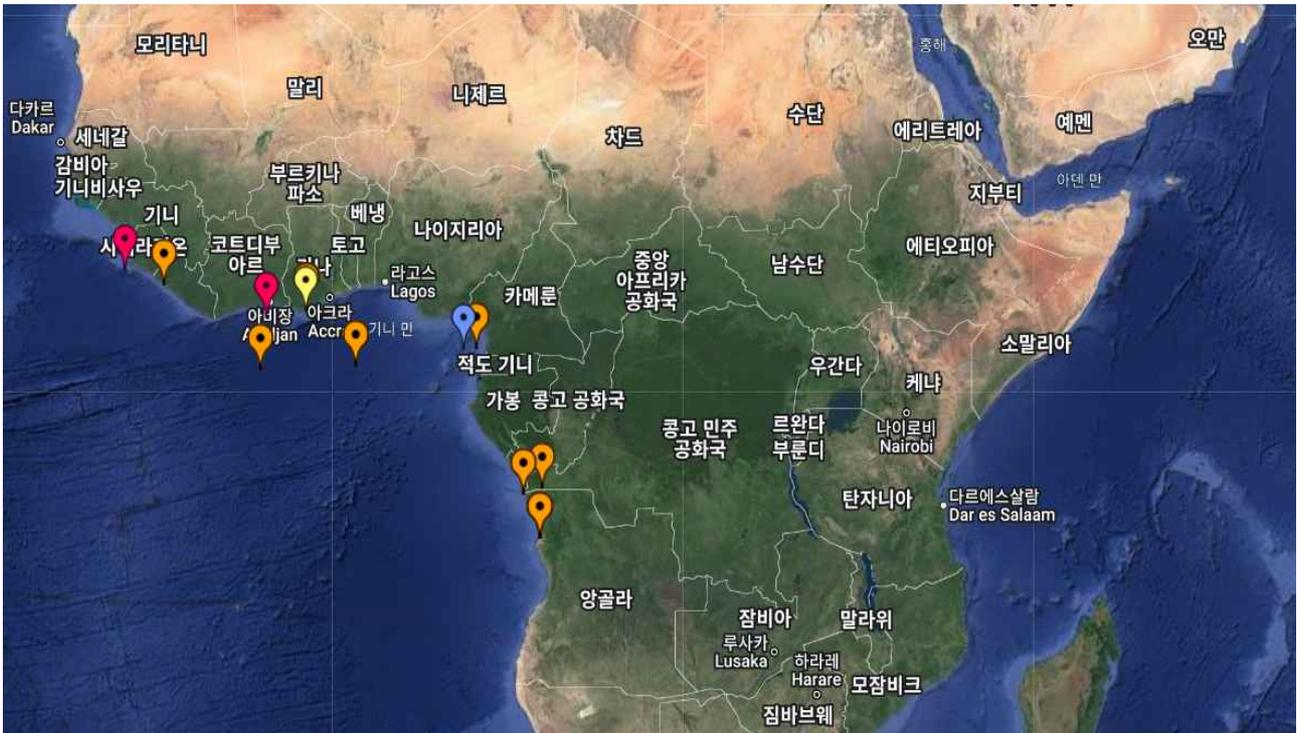
### □ 전세계 (115건)

📍 = 해적 공격시도   
 📍 해적 승선   
 📍 총격피해   
 📍 선박피랍   
 📍 해적 의심선박



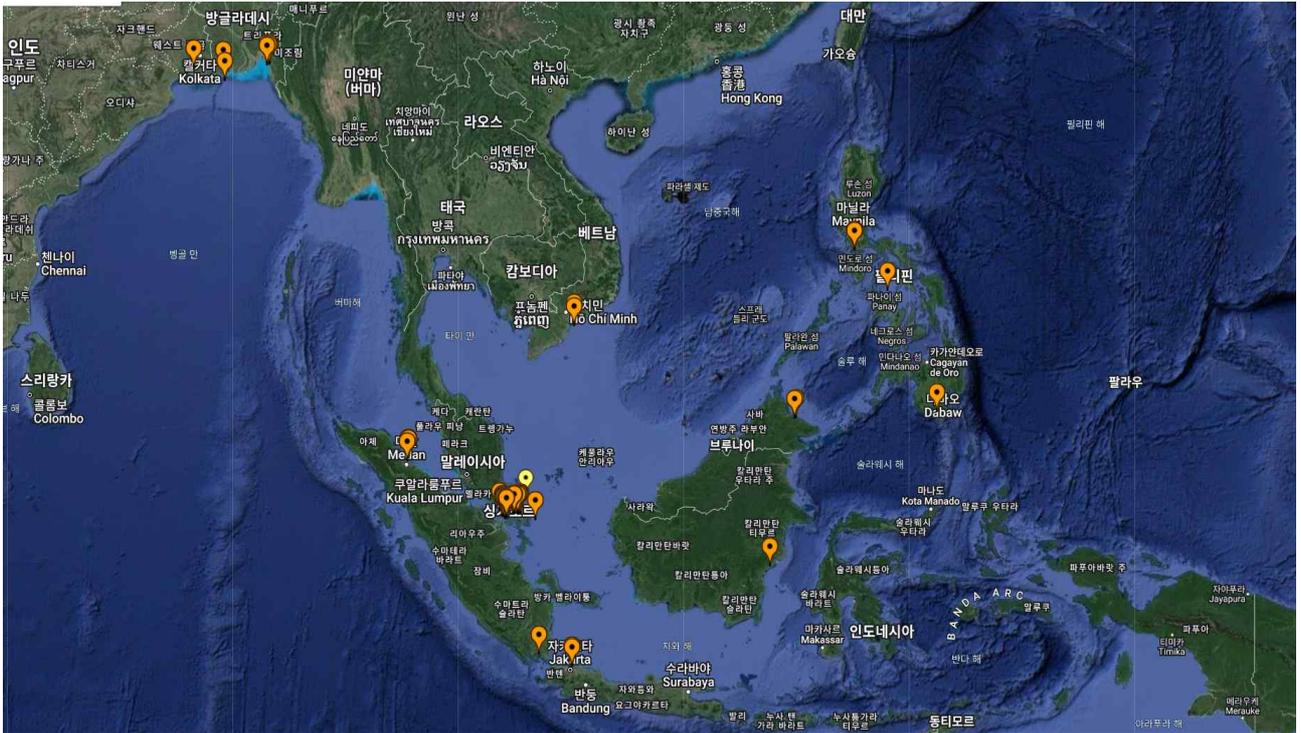
### □ 서아프리카 해역(19건)

📍 = 해적 공격시도   
 📍 해적 승선   
 📍 총격피해   
 📍 선박피랍   
 📍 해적 의심선박



## □ 아시아 해역(70건)

📍 = 해적 공격시도   📍 = 해적 승선   📍 = 총격피해   📍 = 선박피랍   📍 = 해적 의심선박



## □ 중남미 해역(24건)

📍 = 해적 공격시도   📍 = 해적 승선   📍 = 총격피해   📍 = 선박피랍   📍 = 해적 의심선박

