

STRATEGY 21

통권41호 Vol. 20, No.1, Spring 2017

## 해적행위의 최근 발생 동향과 국제사회의 대응

김 석 균\*

---

I. 들어가는 말

II. 현대해적의 유형

III. 해적행위 발생 현황

IV. 해적피해

V. 선원의 무장

VI. 해적퇴치를 위한 국제사회의 노력

VII. 맺는말

---

---

\* 전 해경청장, 현 한양대 겸임교수.

## I. 들어가는 말

19세기 말 이후 해적질이 확연히 줄어들면서 바다에서 해적들이 자취를 감춘 듯했다. 바다는 평온을 되찾았고 해적은 별다른 신경을 쓸 해상위협 요인이 더 이상 아니었다. 오늘날 국제사회가 해결해야 할 최대 현안 중의 하나인 해적은 사멸된 해적이 다시 살아난 것은 아니다. 병원균이 활동할 수 있는 적당한 온도와 습도가 만들어지면 일시에 확산되듯이 해적들도 발호할 수 있는 여건이 만들어지자 한 세기가 되지 않아 1970년대부터 ‘현대해적’이란 이름으로 부활하였다.<sup>1)</sup>

사라졌던 해적이 부활하여 발호할 수 있는 환경은 무엇이었을까? 현대해적은 여러 가지 요인들이 복합적으로 작용한 결과이다. 오늘날 지역에 따라 해적의 발생유형이 다르듯이 한 지역의 특수한 지형적 여건과 역사적 전통, 연안국가의 정치·경제·사회적 요인 등이 복합적으로 작용하여 해적의 원인이 되고 있다. 무엇보다 이들이 노리는 값비싼 화물을 실은 선박의 통항이 많아졌다는 것이 가장 중요한 요인일 것이다. 제2차 세계대전이 끝난 후 위축되었던 해상운송이 활기를 띠면서 해적행위도 동시에 증가했다. 세계경제가 글로벌화되고 교역량이 늘어나면서 해상운송 의존도는 더욱 커졌다. 값비싼 화물을 싣고 대양항해를 하는 국제통항 선박이 많아졌다는 것은 해적이 노리는 먹잇감이 풍부해졌다는 것을 의미한다.

또한 해적문제는 불안정한 세계질서와 중요한 해상교통로를 접하고 있는 연안국가의 혼란스러운 정치, 경제상황과 해적이 활동하기 좋은 지형적 여건과 밀접한 연관이 있다. 역사적으로 세계질서의 헤게모니를 쥐 국가가 제해권을 행사할 때는 해적활동은 상대적으로 위축되었다. 제2차 세계대전 후 탈냉전 시기를 거쳐 해양안보위협이 다양화됨에 따라 우월적 제해권의 의미가 퇴색해지고 있다. 아울러 탈냉전 이후 저개발 국가를 중심으로 민족·지역·종교분쟁이 격화되고 연안국들의 정치·경제체제의 혼란스러운 상황과 해상 치안력 상실은 해적들이 다시 발호할 수 있는 좋은 토대를 제공해 주었다.

오늘날 해적은 자유로운 해상무역을 방해하고 바다의 안전을 위협하는 최

1) Maximo Q. Mjia, Pierre Cariou and Francois-Charles Wolff, “Ship Piracy: Ship Type and Flag,” in Wanyne K. Talley, *Maritime Safety, Security and Piracy* (informa: London, 2008), p.103.

대의 위협요인이 되고 있다. 그간 몇 년 간 국제사회의 강력한 퇴치 노력의 결과 해적발생은 줄고 있지만 해적문제가 해결되었다고 보기에는 아직 이르다. 이러한 배경에서 본 논문에서는 최근의 해적발생의 동향을 분석하고 국제사회의 퇴치노력과 앞으로의 과제에 대하여 설명하고자 한다.

## Ⅱ. 현대해적의 유형

근대 대항해 시대의 해적의 유형은 사략선·코르세어·버커니어 등으로 분류할 수 있다. 시대가 변하고 해적행위의 환경이 변함에 따라 오늘날은 해적의 발생 유형도 근대 해적과 전혀 다른 형태로 변화하였다. 근대 해적의 유형은 주로 해적과 국가권력과 관계, 해적들이 활동하는 지역을 기준으로 구분하였다면 오늘날의 해적은 해적질의 수법 및 공격 형태에 따라 다음과 같이 구분할 수 있다.<sup>2)</sup>

### 1. 절도형

절도형은 줍도둑과 같이 가장 수법이 단순하고 무장 수준이 낮은 해적질이다. 선박이 정박이나 투모 중 이물이나 고물에 접근하여 갈고리를 던져 승선하여 값나가는 물건이나 현금을 절도하는 행위를 말한다. 말라카해협, 인도네시아 등 주로 동남아 해역에서 주로 발생하며 ‘아시아형 해적’으로 불린다.<sup>3)</sup> 가장 낮은 수준의 폭력이 사용되며 국제해사국은 이를 ‘저수준 강도 행위’(low-level robbery)로 정의한다.

### 2. 노상 강도형

이것은 ‘치고 빠지는’ 유형의 강탈 및 강도 행위를 말한다. 선박이나 화물의

2) 국제해사국(IMB)은 해적의 유형을 해상절도, 해상강도, 유령선형으로 구분하고 있다. 김석균, 『바다와 해적』, (서울: 오션 & 오션, 2014), pp.465-469.

3) Wayne K. Talley, 『전개서』, p.107.

납치와 같은 중대 행위보다는 배에 올라 선원의 소지품이나 선박의 금고에서 현금이나 귀중품을 훔쳐서 도망가는 유형이다. 수법은 소형선박으로 표적 선박에 접근한 후 견현에 따라 표적 선박의 이물이나 측면에 접근 후 승선한다.

해적들은 총이나 칼 등 무기로 무장한 채 야간에 표적선박이 좁은 해로를 통과하면서 속력을 낮추는 때를 이용하여 승선하여 현금이나 귀중품을 강탈하고 신속히 빠져나가는 수법을 사용한다. 국제해사국은 이런 유형의 해적행위를 ‘중수준 무장강도’(medium-level armed assault and robbery)로 정의한다.

### 3. 유령선형

납치한 선박에서 화물을 탈취하고 선원을 살해한 뒤 배를 완전히 개조하여 팔거나 새로운 해적행위에 이용하는 수법이다. 납치한 배의 선명을 변경하고 도색을 새롭게 하고 선원을 교체하여 재등록한 후 완전히 다른 배로 만든 다음 팔거나 다른 해적질이나 국제 해상무역에 사용하는 경우이다. 국제해사국은 이런 유형의 해적행위를 ‘중요 납치 범죄’로 규정하고 있다. 이 같은 유형의 대표적인 사례가 1998년 9월 25일 일어났던 ‘텐유’호 사건이다.

유령선형은 과거 동남아시아에서 주로 발생하던 해적의 유형이었다. 1996년에서 2013년 사이에 일어난 총 53건의 유령선형 해적 중 48건이 동남아 해역에서 발생했다. 최근 동남아 해역에서는 사라졌지만 서아프리카에서는 이런 유형의 해적행위가 이어지고 있다. 유령선형은 치밀하게 계획된 국제범죄로서 잘 훈련되고 중무장한 해적들이 동원된다. 이런 유형의 해적행위는 여러 나라가 관련되어 있기 때문에 수사주체와 형사 관할권과 관련하여 복잡한 문제가 발생하며 관련 국가들의 적극적인 협력 없이는 문제 해결이 어렵다는 특징을 가지고 있다.

### 4. 선박납치·몸값 요구형

소말리아 인근 및 아덴만 주변의 해역에서의 해적행위의 특징은 인근해역을 항행하는 선박을 납치한 후 해적 근거지로 끌고 가서 선박을 억류하고 선원을 감금한 채 석방을 대가로 몸값 또는 보상금을 요구하는 형태이다. 이런 ‘몸

값 요구형' 해적행위는 이전의 해적행위 유형과 전혀 다른 형태로서 장기간에 걸쳐 선원을 감금한 후 몸값을 챙기고 석방해 주는 유형이다.<sup>4)</sup>

해적들은 납치한 선박의 선주나 선원의 정부를 상대로 오랜 협상을 통해 몸값을 챙긴 후 선박과 선원을 풀어주는 형태이다. 이들은 선박이나 화물보다는 몸값을 받는 것을 목적으로 하기 때문에 몸값이 합의되면 대부분 선원과 선박을 무사히 풀어준다. 해적들이 요구하는 몸값은 수년 사이 몇십 배가 높아졌다. 소말리아 해적들은 협상과정에서 선원들의 살해위협은 있었지만 실제로 살해한 경우는 거의 없었으나 2010년 10월 피랍된 벌크 선박 오르나(Orna) 호는 예외였다. 2년간의 몸값 협상이 결렬되자 선원 19명 중 1명을 살해하고 1명을 상해했다.

## 5. 선박납치·화물 탈취형

소말리아·아덴만 해역의 몸값 요구형에 비해 점차 증가하고 있는 서아프리카의 기니만 해역에서 해적행위는 그 양상이 다르다. 이들은 인질을 억류하고 몸값을 요구하는 소말리아 해적과 달리 선박을 납치한 후 기지로 끌고 가서 오일 등 선박에 적재되어 있는 화물을 강탈하고 선박과 선원은 석방하는 형태를 보이고 있다.

# Ⅲ. 해적행위 발생 현황

## 1. 전 세계 해적발생 현황

국제해사국(IMB) 통계<sup>5)</sup>에 의하면 1990년대 초부터 증가하기 시작한 해적행위는 2000~2004년 시기에 매년 350~450건이 발생하여 정점을 이루었다. 2007~2016년 사이 매년 190~440여 건이 발생하였다. 최근 10년간 매년 평균 300여 건이 발생한 셈이다.

4) 김석균, 『전계서』.

5) IMB, "Annual Piracy and Armed Robbery Against Ships Reports 2007-2016" 분석.

〈표 1〉 세계 해적발생 현황

구분	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	합계	
전 세계	263	293	410	445	439	297 (28) <sup>1)</sup>	264 (12)	245 (21)	246 (15)	191 (7)	3,093	
동남아시아	전체	110	88	99	142	119	130	167	183	202	1,341 (43%)	
	말라카 해협 <sup>2)</sup>	9	8	11	5	12	8	10	9	14	2	88
	인도네시아	43	28	15	40	46	81	106	100	108	49	616
아프리카	전체	120	190	266	259	293	150	79	57	35	62	1,511 (49%)
	나이지리아	42	40	29	19	10	27	31	18	14	36	266
	소말리아 <sup>3)</sup>	44	111	197	192	197	62	13	7	0	2	628

1) 선박피랍 건수

2) 싱가포르해협 포함

3) 아덴만 해역 포함

자료: IMB, Annual Piracy and Armed Robbery Against Ships Reports

지난 10년 동안 세계에서 총 3,093건의 해적 발생이 국제해사국에 신고되었다. 같은 기간 동안 동남아시아 해역에서 1,341건(43%), 아프리카 해역에서는 1,511건(49%)이 발생하여 두 지역에서 대부분의 해적 행위가 발생하고 있다. 2010년 445건의 해적 발생으로 정점을 찍은 이후 최근 5년간 전 세계적으로 해적발생은 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있다. 2016년에는 191건의 해적이 발생하여 98년(202건) 이래 최저 해적발생을 기록하였다.

## 2. 동남아 해적 증가

동남아 해역은 2000년 초·중반까지만 해도 전 세계 해적공격의 3분의 2를 차지 할 정도로 세계에서 해적사건이 가장 많이 발생하는 곳이었다. 말라카 해협을 중심으로 한 동남아 해상교통로는 통항 선박에게 가장 위협한 해역이었

다. 연안국(costal states)과 이용국(user states)의 강력한 공동 해적퇴치 노력으로 동남아 해적은 2000년대 중반 이후 몇 년간 크게 감소해 왔다. 그러나 2010년 이후 최근 몇 년 동안 인도네시아 해역을 중심으로 다시 큰 폭으로 증가하는 추세를 보이고 있다. 동남아 해역에서는 2007년 110건, 2008년 88건, 2009년 99건으로 매년 해적행위가 감소해 왔으나 <표 1>에서 볼 수 있는 바와 같이 2010년 142건이 발생한 후 매년 많은 수의 해적행위가 발생하고 있다. 2016년에는 101건 발생하여 가장 큰 폭으로 감소하였으나 2015년에는 202건이 발생하여 최고치를 기록하며 전 세계 해적 발생의 82%를 차지하고 있다.

2016년의 동남아 해적발생 현황을 분석해 보면 그 심각성이 더 분명해진다. 2016년에는 전 세계 해적발생 191건의 53%(101건)를 차지하면서 선박 피납(7건)의 57%(4건), 선원납치 피해(62명)의 55%(34명)가 동 해역에서 발생하고 있다. 특히 인도네시아 해역에서 최근 몇 년 동안 해적발생이 가장 크게 증가하고 있다. 동 해역에서는 2009년 15건의 해적행위가 발생하였으나 2010년 40건, 2011년 46건, 2012년 81건, 2013년 106건이 발생하는 등 매년 가파르게 증가하였다. 2015년에는 108건이 발생하여 2009년 15건이 발생한 것에 비하면 몇 년 사이에 700%의 폭발적인 증가를 보여 주고 있다. 인도네시아 해역의 해적은 항구에 정박 중이거나 투모 중인 선박에 승선하여 물건을 훔치는 ‘절도형’이 대부분이다.

동남아에서 발생하는 해적행위를 분석하면 다음과 같은 특징을 발견할 수 있다. 첫째, 동남아 해적은 해적의 여러 유형 중 낮은 수준인 ‘절도형’이 다수를 차지하고 있으나 ‘노상 강도형’이나 최근에는 선원을 납치한 후 몸값을 요구하는 사건이 증가하고 있다. 절도형이나 노상 강도형은 정박 중인 선박에 승선하거나 복잡한 연안지역과 좁은 해로를 저속으로 항해하는 선박에 승선하여 현금이나 귀중품을 약탈하고 도주하는 수법이다. 2016년 동남아 해적발생 현황을 보면 정박 중 배에 승선하여 절도나 강도가 70%를 차지하고 있고 항행 중인 선박을 대상으로 해적행위를 하는 경우는 30% 수준이다.

둘째, 다수의 해적무리에 의한 선원납치·몸값 요구형 해적행위가 증가하고 있다. 해적공격의 형태는 최대 17명에 이르는 다수의 해적무리가 총으로 무장을 하고 고속보트를 이용해 속력이 느리고 견현이 낮은 예인선이나 어선에 승선하여 선원을 납치하여 몸값을 받아내는 내는 유형이 증가하고 있다. 해적들은 최근에는 통항하는 일반 화물선박이나 유조선의 납치를 시도하는 사례도 증가하고 있어 앞으로 중대한 해적사건으로 발전할 수 있는 가능성이 높다.

셋째, 필리핀 해역은 전체적인 해적 발생은 낮은 편이지만 최근 몇 년 사이 새로운 해적위험 해역으로 등장하고 있다. 특히 술루-셀레베스 해(Sulu-Celebes Seas)에서 지속적으로 해적 발생이 증가하고 있어 새로운 해적위험 해역이 되고 있다. 이 해역에서의 해적공격의 형태는 운항 중인 선박을 대상으로 무장 해적들이 승선하여 선원을 납치하거나 화물을 탈취하는 것이다. 2016년 10월 한국 선박 ‘동방 자이언트’호가 인근 해상에서 이슬람 무장단체 아부 사야프(Abu Sayyaf) 소속 무장 괴한들에 의해 피납되었다. 한국, 필리핀 정부와 선사의 기민한 대응으로 한국인 선장과 필리핀인 선원 한 명이 3개월 만에 무사히 풀려났지만 소말리아 해적에만 국제사회의 관심이 쏠려있는 사이 날로 심각해지는 동남아 해적 상황을 보여 주는 사건이라 할 수 있다.

넷째, 말라카 해협과 싱가포르 해협의 해적 상황은 비교적 안정적으로 관리되고 있다. 말라카 해협과 싱가포르 해협은 유럽과 아시아를 잇는 지리적 위치와 폭이 좁고 연안국 해안에 인접한 지형적 여건 때문에 오랜 옛날부터 해적질이 성행했다. 그간 말라카 해협은 동남아의 해적 중심지였으나 연안 국가들과 국제사회의 강력한 해적퇴치 노력으로 해적발생은 급감했고 안정적으로 관리되고 있다. 2016년에는 2건의 해적행위만 신고 되었다.

그러면 최근 몇 년간 동남아 해역에서 해적행위가 다시 증가하고 다시 해적 중심지로 부활하는 원인은 무엇일까. 다음 몇 가지 요인으로 분석된다.

첫째, 고대로부터 이어져 온 연안 주민들의 생계를 위한 오랜 해적행위 전통이다. 해적행위는 연안 주민들의 생계 수단 중의 하나이기 때문에 해적행위에 대한 관대한 분위기도 해적행위가 지속되는 요인의 하나이다. 둘째, 해안선이 복잡하고 좁은 수로와 함께 연안국들이 인접하고 있기 때문에 해적들이 은신하고 도주하기 좋은 지형적 여건이다. 동남아 해역은 수많은 섬으로 이루어진 군도수역이고 해안선이 복잡하고 국가들이 인접하고 있기 때문에 해적들이 은신하기 쉽고 관할권이 미치지 어려운 타국 연안으로 신속하게 도주하기 쉽다. 셋째, 해적행위는 아부 사야프 등 이슬람 반군 세력들의 자금 공급원이 되고 있다. 2016년 10월의 ‘동방 자이언트’호 납치 사건에서와 같이 동남아시아 지역은 아부 사야프, 제마 이슬라미야(Jemaah Islamiyah) 등 이슬람 무장 단체들이 해적행위를 활동자금을 확보하기 위한 수단으로 활용하고 있다. 넷째, 광대한 수역의 안전을 확보할 연안국의 치안력이 부족하다. 해경(Coast Guard), 해군의 인력, 함정, 항공기 등 관할수역을 담당하기에는 그 세력이 아주 부족한 실정이다. 다섯째, 어려워진 경제여건과 느슨해진 해적 대응을 틈타 해적행위가



늘고 있다.

말라카 해협 등 동남아 해역의 해상교통로에 절대적으로 의존하는 한국을 비롯한 동북아 국가들은 해적의 피해에 직접적으로 노출되어 있다. 동남아 해적은 대부분 저수준의 해적행위에 머물고 있지만 아부 사야프의 해적행위에서 볼 수 있듯이 운항 중인 선박에 승선하여 선원 납치·몸값 요구, 재물 약탈 같은 고수준의 해적행위가 증가하고 있다. 테러단체의 조직화된 해적행위의 증가는 더 높은 수준의 해적행위로 옮겨 갈 수 있음을 예고한다. ‘유령선’형 형태의 해적행위의 부활도 충분히 예상할 수 있다.

### 3. 서부아프리카 해적

아프리카 해역은 2000년대 중반 이후부터 해적발생이 급속히 증가하였으나 2012년 이후 아프리카 해역에서 해적발생은 급속히 줄고 있다. 아프리카 연안에서 해적이 주로 발생하는 지역은 동부의 소말리아·아덴만 해역과 서부의 기니만 인근의 나이지리아 해역이다. 아프리카 해역에서 전체 해적행위는 2010년 293건이 발생한 이후 2013년 79건, 2014년 57건, 2015년 35건, 2016년에는 62건으로 크게 줄고 있다. 2008년부터 2012년까지 5년간 년 평균 230여 건의 해적이 발생한 것에 비하면 큰 변화이다. 이것은 뒤에 소개할 소말리아 해역에서 해적퇴치가 주요 원인으로 분석된다.

이러한 가운데 서부 아프리카에서는 해적이 발생이 증가하고 있다. 기니만 해역이 그 중심지가 되고 있다. 특히 나이지리아는 서부 아프리카에서 일어나는 해적발생의 대다수를 차지하고 있다. 주된 원인은 보코 하람(Boko Haram), 니제르델타 해방기구(Movement for the Emancipation of the Niger Delta) 등 반정부 테러 단체가 몸값을 목표로 선원 납치시도가 증가하고 있기 때문이다. 2016년 총격피해 사건의 75%(9건)를 차지하고 있고 연안에서 110마일 떨어진 해상에서 유조선이 피랍되고 있는 사건에서 볼 수 있듯이 소말리아 해적과 같이 흉포화, 조직화된 해적행위의 양상을 띠고 있다.<sup>6)</sup> 이러한 사정 때문에 보험 업계에서는 베닌, 나이지리아, 토고 해역을 소말리아와 같은 고위험지역(high risk areas)으로 지정하고 동 해역운항에 선박에 대해서 높은 보험료를 부과하

6) 해양수산부, “전 세계 해적발생 동향 2016” 참조.

고 있다.<sup>7)</sup>

#### 4. 소말리아·아덴만 해적

대항해 시대의 카리브 해 해적처럼 소말리아·아덴만 해적은 오늘날 현대 해적의 대명사가 되고 있다. 내전으로 피해를 입은 소말리아에서 해적질은 국가의 주요한 수입원이 되고 해적은 가장 인기 있는 직업이 될 만큼 만연해 있다. 국제사회의 여러 퇴치 노력에도 불구하고 소말리아 해역에서는 2008년 111건, 2009년 197건, 2010년 192건이 발생할 만큼 소말리아 해역은 해적들의 무법지대였다. 소말리아·아덴만 해적의 발생은 전 세계 해적 발생의 3분의 1을 차지하고 있지만 피해의 심각성과 국제사회에 미치는 피해를 따진다면 다른 지역의 해적을 압도하고도 남을 정도이다.

이후 국제사회의 강력한 해적 퇴치 노력의 결과로서 <도표 1>에서 볼 수 있듯이 최근 3~4년간 해적발생은 현저히 줄었다. 2015년에는 1건의 해적도 발생하지 않았고 2016년에는 2건의 해적만 발생하였다.<sup>8)</sup> 이러한 상황이 앞으로 지속되면 소말리아 해적의 완전한 퇴치를 선언할 수 있을 수 있다는 전망이 나온다. 그간 소말리아 해적퇴치를 위한 UN을 중심으로 한 국제사회의 집중적인 노력은 높이 평가할 만하다.

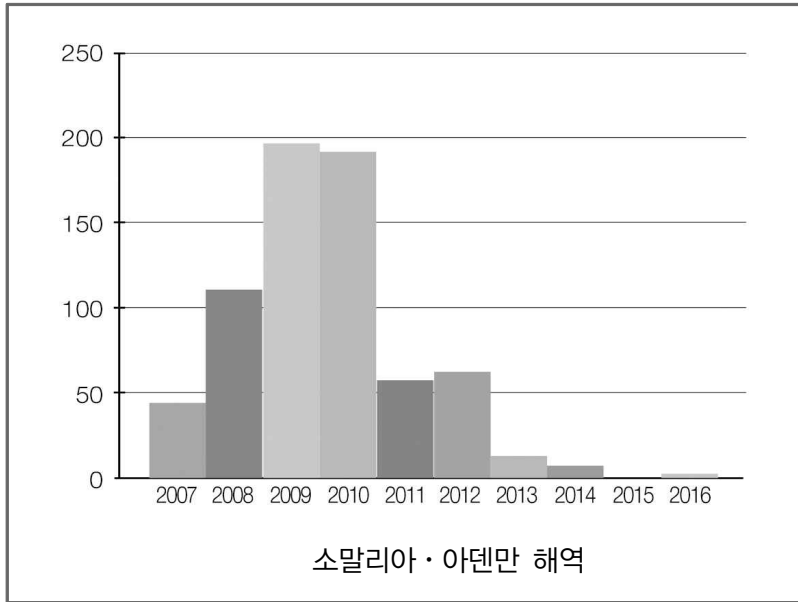
그러나 아직 안심하기에는 이르다. 국제사회의 강력한 퇴치작전 앞에 해적들이 숨죽이고 있지만 해적들은 퇴치노력이 느슨해지면 그 틈을 타고 언제든지 다시 발호할 수 있다. 국제사회의 해적퇴치 작전이 종료되고 해군세력들이 철수한다면 소말리아 해역은 다시 해적의 바다가 될 수 있다. 그것은 소말리아·아덴만 해역의 연안국가들이 해적을 퇴치할 치안역량이 갖춰져 있지 않은 상태에서 아직 연안국가의 불안정한 정치·경제 상황이 개선된 것이 없으며 해적이 활동할 수 있는 해상의 여러 여건은 전혀 변하지 않았기 때문이다.

---

7) Mark McNames, "Piracy on the Rise in the Gulf of Guinea as Niger Delta Militants Move Offshore," *Terrorism Monitor*, 2012, 10(15), p.6.

8) IMB, "Annual Piracy and Armed Robbery Against Ship 2016" 참조.

〈도표 1〉 소말리아·아덴만 해역 해적현황



#### IV. 해적피해

해적행위에 따라 국제사회가 지불하는 경제적 비용은 몸값 지급, 선박 및 화물 피해, 화물운송 지연, 위협에 따른 선박 보험료 증가, 군사적 비용 등 막대하다. 2012년 2월에 발표된 유엔 보고서에 의하면 국제사회가 소말리아 해적에 지불하는 몸값은 3억 달러 미만이지만 보이지 않는 경제적 피해는 70억 달러에서 120억 달러에 달한다고 분석했다.<sup>9)</sup>

피해 중 먼저 돈으로 환산할 수 없는 선원들의 인명피해이다. 2011년에만 1,118명의 선원들이 인질로 잡혔고 이중 24명이 사망했다. 이들을 석방하기 위해 31번 지급한 몸값으로 1억 6천만 달러가 지불되었다.<sup>10)</sup> 〈표 2〉에서 볼 수 있는 바와 같이 매년 해적공격으로 부상당하거나 인질로 잡히는 경우는 수백 명에 달하고 있다.

9) One Earth Future Foundation, “The Economic Cost of Somali Pirates 2011.”

10) 전계문서.

〈표 2〉 선원 피해현황

구분	2012	2013	2014	2015	2016
계	662	373	479	333	236
사망	6	1	4	1	0
부상	28	21	13	14	8
인질	585	304	442	271	151
납치/몸값요구	26	36	9	19	62
기타	17	11	11	28	15

자료: 해양수산부

해적행위는 국제무역에도 큰 영향을 미친다. 선박들이 해적이 발호하는 소말리아·아덴만 해역을 피하기 위해 수에즈 운하를 통과하는 대신 희망봉으로 우회하는 경우 운송비용도 크게 증가한다. 대체항로의 거리는 3,500마일, 항해기간은 12~15일 정도가 더 소요되고 하루에 2~3만 달러의 추가비용이 들어간다. 우회하는 비용은 2011년 기준으로 4억 8천~6억 8천만 달러에 달했다.

소말리아 해적의 공격이 유조선 등으로 확대되면서 세계 에너지 시장에 어떤 악영향을 미칠 수 있는 지 보여주는 사례가 있다. 사우디 유조선 ‘시리우스 스타’가 해적들에 납치되었을 때의 일이다. 사우디의 하루 원유 생산량의 4분의 1에 해당하는 원유를 실은 이 선박의 피랍으로, 하락세를 보이던 12월 인도 분 텍사스 경질유는 장중 한때 배럴당 1달러가 오른 58달러에 거래되기도 했다.

해적이 기승을 부리면서 보험료도 가파르게 인상되고 있다. 보험업계는 소말리아 해적이 활개 치는 인도양을 ‘전쟁 위험지역’으로 분류하고 2008년 후반기에 아덴만을 통과하는 선박의 보험료를 10배나 올렸다. 당시 보험업계는 해적 사건 하나당 200~300만 달러의 손실을 보았고 이로 인해 2008년 한 해 동안 비용이 1억 달러에 달했다. 이 때문에 아덴만을 통과하는 전체 수송비용이 올라가는 결과를 낳았다.<sup>11)</sup> 보험료와 해상 수송비용의 증가는 결국 중동산 유가를 올리고 그 석유에 의존하는 많은 국가들은 그만큼 더 높은 유가를 지불해야 한다. 이것은 연쇄적으로 모든 산업의 비용을 상승시키고 무역비용도 증가

11) 전계문서.

시킨다. 소말리아 해적이 중동산 석유가격을 올리고 그 비용은 고스란히 전 세계 경제에 전가되는 구조이다. 2011년 납치와 몸값, 전쟁 위험지역 요소를 반영한 보험료는 약 6억 3백만 달러였다.<sup>12)</sup>

해적공격을 피하는 방법의 하나로는 위험지역을 지날 때 고속으로 항해하는 것이다. 지금까지 해적들은 18노트(시속 33km) 이상 속도로 항해하는 선박을 공격해서 성공한 경우는 없었다. 그러나 고속으로 항해하기 위해서는 많은 연료를 소모해야 하는데 이것 또한 운항비용을 크게 증가시킨다. 컨테이너선만 기준으로 해도 한해 20억 7천 달러의 추가비용이 든다고 한다.

해적피해가 커지면서 선사들은 자구책으로 보안장비를 강화하고 무장요원을 승선시키고 있다. 선사들은 장비를 설치하고 사설 무장요원을 고용하기 위해 10~11억 6천만 달러의 비용을 지불하고 있다.<sup>13)</sup> 해적퇴치 활동에 참여하고 있는 30여 국가가 군대·장비·함정을 지원하기 위한 비용으로 10억 2천만 달러를 썼다. 해적을 잡아도 이들을 사법처리하는 비용도 만만치 않았다. 2011년 20개국 해적을 체포하여 이들을 기소하는 비용만 천 6백만 달러가 소요되었다.

## V. 선원의 무장

국제사회는 해적들에게 잡힌 인질들을 구출하기 위해 무력사용을 가급적 자제해왔다. 무력을 사용하면 인질들의 생명이 위협받을 수 있기 때문에 몸값을 지불하고 인질을 구하는 경우가 대부분이었다. 해적들은 인질 구출작전을 하는 경우 보복이나 살해위협으로 맞선다.

인질 구출작전 시 해군 특수부대와 해적과의 교전에서 인질로 잡힌 선원이나 승객이 살해되거나 총탄에 맞아 사망하는 경우가 종종 발생한다. 2009년 4월 소말리아 해안에서 프랑스 해군이 해적들에게 납치된 자국민 가족을 구하기 위한 구출작전을 펼치는 과정에서 요트에 타고 있던 배 주인이 사망하기도 했다. 2011년 1월 ‘아덴만 여명’으로 불리는 우리나라 해군의 ‘삼호 주얼리’호

12) 전계문서.

13) 전계문서.

구출작전 과정에서 해적들이 쏜 총과 교전 과정에서 날아온 유탄에 석해군 선장이 복부 등에 심각한 부상을 입은 경우가 그 같은 사례다.

인질구출 작전 중에 발생한 가장 비극적인 사례로 소말리아 해적에 납치된 미국 요트 ‘퀘스트(Quest)’ 호 사건이 꼽힌다. 2011년 2월 22일 미 해군 특수부대가 ‘퀘스트’ 호를 구출하는 과정에서 인질로 잡힌 미국인 4명 전부가 살해되었다.<sup>14)</sup> 미 해군이 해적들과 협상을 벌이는 사이 구출 팀이 은밀히 접근하던 중 요트에서 총소리가 났다. 특수부대가 승선했을 때는 인질전원이 사살된 뒤였다. 그동안 소말리아 해적은 미국 상선이나 선박은 거의 공격하지 않았다. 미국 정부가 테러범들과는 몸값지불이나 협상을 하지 않는다는 원칙을 고수해왔기 때문이었다.<sup>15)</sup>

해적들의 무장공격에 대응하기 위해 선원을 무장시키거나 무기를 소지한 사설 보안요원을 승선시켜야 한다는 주장이 있다. 그러나 해운업계와 국제사회는 이러한 방안을 달갑게 여기지 않는다. 실행에는 많은 위험성과 더불어 비용 문제 또한 무시할 수 없었기 때문이다. 먼저 선원이 무장을 하는 경우 다른 나라의 항구에서 테러 위험 때문에 입항이 금지될 수 있다는 문제가 있다. 또한 무장 상선과 해적 사이에 물리적 충돌이 계속되면 전반적으로 폭력의 수위가 높아질 것이고 이것은 위험수역에서 항해하는 모든 선박의 안전을 위태롭게 할 수 있다.

선원들에게 무기를 지급하더라도 전문적인 훈련을 받지 않은 선원들이 해적의 공격에 얼마나 효과적으로 대응할 수 있을지 의문이고 더불어 교전과정에서 선원들의 인명 손실이 불가피해진다. 그리고 선원들이 무기를 사용해도 해적공격을 막지 못하고 피랍되는 경우 보복 살해 등 더 큰 불상사가 생길 수도 있다. 선원을 무장시키더라도 로켓포 등 중화기로 무장한 해적에 맞서기에는 역부족이다. 유조선 등 폭발성이 강한 물질을 실은 선박에서 발포는 화재·폭발 등 치명적인 결과를 초래할 수 있다. 이러한 배경으로 인하여 국제해사기구(IMO)는 회원국에게 선원의 총기 휴대를 강력히 반대하고 있다.<sup>16)</sup> 같은 이유로 ReCAAP에서도 선원의 총기 휴대를 지지하지 않는다.<sup>17)</sup>

다른 방안은 사설 무장보안요원(Privately Contracted Armed Security

14) 전계문서.

15) U.S. Congressional Research Service, “Piracy off the Horn of Africa,” April 2009.

16) IMO, “MSC Cir. 623, annex para. 40,” 1993; “MSC. 1-Cir.1333-Rev. 1, 2015” 참조.

17) ReCAAP, “Annual Report 2016: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia.” 참조.

Personnel)을 고용하여 승선시키는 것이다. 실제 소말리아 해적은 목표선박에 무장 보안요원이 탑승하고 있는지 여부를 최우선으로 확인하고 그러한 선박은 납치를 포기하는 특징을 보이고 있다. 해적이 많이 출몰하는 해역의 오만·지부티·더반·스리랑카 등 몇몇 국가는 사실 무장보안요원을 고용하여 승선을 허용하고 있다. 우리나라도 여러 선사들이 외국 해사 보안업체를 통하여 사실 무장보안요원을 고용하고 있다. 이들 해사 보안업체(Private Maritime Security Company)의 대부분은 영국 런던에 본사를 둔 회사들이다.

그러나 무장요원의 이용과 무장 해사보안 서비스를 제공하는 회사의 수가 크게 증가하고 있는 현실을 고려하여 국제해사기구(IMO)는 2011년 5월 해사안전위원회(MSC)의 권고문<sup>18)</sup>을 통해 사실 무장보안요원의 고용에 관한 지침을 제시하고 있다. 기본 방침은 무기사용과 사실 무장보안요원을 승선시키는 문제는 기국(flag states)의 입법과 정책에 따라 결정하는 것이고 이에 맞는 적절하고 합법적인 정책을 수립해야 한다고 권고하고 있다.

무력사용의 수칙과 관련하여 해사안전위원회는 사실 무장보안요원의 임무는 최소한의 무력을 사용하여 해적의 승선을 방지하는 것에 제한하고 있다. 무력사용은 다른 수단을 사용하고 난 후 최후의 수단으로 사용할 것을 권고하고 있다. 어떠한 경우라도 필요 이상을 초과하는 무력사용은 허용하지 않고 모든 경우 위협에 비례하고 상황에 적합하게 사용되어야 한다고 하고 있다.<sup>19)</sup>

사실 무장보안 요원을 고용하는 데는 비용문제도 만만치 않다. 앞에서 보았듯이 해운회사는 연간 막대한 추가비용을 지불해야만 한다. 보안요원을 승선시키는 것이 오히려 몸값을 치르는 것보다 더 비쌀 수 있다. 또한 선상에서 총격전이 벌어지면 향후 법적 책임문제가 뒤따르고 여러 항구에서 입항이 금지되면서 항해에 큰 제약을 받는다.

균함의 호송을 받는 것도 한 가지 방법이다. 그러나 선박회사로서는 이것도 썩 내키지 않는 방안이다. 호송함정의 교대를 위해 항해 도중 여러 차례 기착을 해야 하고 일정이 맞지 않으면 오래 기다려야 하기 때문에 몸값보다 호송비용이 더 클 수 있다.

18) MSC.1/Circ.1405, 2011.5.23.: ‘고도위험지역의 선상에서 사실 무장보안요원의 사용에 관한 선박소유자, 선박운용자, 선장의 잠정지침’(Interim Guidance to ship owners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area).

19) 전계문서.

## VI. 해적퇴치를 위한 국제사회의 노력

국제사회는 ‘21세기의 재앙’으로 불리는 해적을 퇴치하기 위하여 심혈을 기울이고 있다. 해적문제는 전 세계를 휩쓰는 전염성 질병이나 지구 온난화, 환경오염문제와 같이 한 국가나 지역의 노력만으로 해결하기 어려운 글로벌 이슈이다. 그렇기 때문에 해적문제의 해법은 전 지구적 차원에서 국제사회·연안국·이용국·해운업계·법집행기관 등 해적퇴치를 위한 국제사회의 핵심요소들이 협력해서 대응하는 글로벌 거버넌스(Global Governance)의 틀에서 찾아야 한다. 이러한 점을 인식하고 있는 국제사회는 UN을 중심으로 해적 퇴치를 위한 노력에 직접 나서고 있다.

### 1. 유엔 안보리 결의 및 CGPCS 창립

UN 안전보장이사회는 여러 차례의 결의안을 통하여 소말리아 해적문제의 심각성을 알리고 회원국들의 해적퇴치를 위해 군함파견, 국내법 정비, 사법공조 등을 권고하고 있다. UN은 국제법상의 추적권 행사의 제한요건을 완화했다. 유엔해양법협약 상 군함이 해적을 뒤쫓다 자국의 영해나 다른 국가의 영해로 도망치는 경우 추적권을 행사할 수 없지만<sup>20)</sup> 소말리아 영해까지도 해적을 추적할 수 있도록 허용하였다. 또한 해적이거나 해상강도를 처벌하도록 국내법을 정비하도록 요청하고 있다. 그간 소말리아 해적퇴치를 위한 UN 안보리의 결의안을 정리하면 다음 표와 같다.

---

20) 유엔해양법협약 제111조.



〈표 3〉 유엔안전보장이사회 해적대응 결의안(08~16년)

안보리 결의(채택일자)	주요 내용
제1816호(08.6.2)	소말리아 영해 진입을 6개월간 허용
제1838호(08.10.7)	회원국들에게 함정과 군용 항공기 파견 요청
제1846호(08.12.2)	소말리아 영해 진입 1년 연장
제1851호(08.12.6)	소말리아 내륙까지 해적 추적 허용
제1897호(09.11.30)	소말리아 영해 진입 및 관련 조치 1년 연장
제1918호(10.4.27)	해적 및 해상 무장강도 처벌에 관한 국내법 정비 요청
제1950호(10.11.23)	소말리아 영해 진입 및 관련 조치 1년 연장
제1976호(11.4.11)	소말리아와 주변국가에 해적퇴치 특별법정 설립 요청
제2015호(11.10.24)	해적 및 무장강도의 형사 소추에 관한 국내법·협정 정비 요청
제2020호(11.11.22)	소말리아 영해 진입 및 관련 조치 1년 연장
제2077호(12.11.21)	소말리아 영해 진입 및 관련 조치 1년 연장
제2125호(13.11.18)	· 소말리아 영해 진입 및 관련 조치 1년 연장 · 소말리아 해적에 대한 형사관할권 행사
제2184호(14.11.12)	소말리아 정부당국의 해적퇴치 노력 촉구

자료: 유엔안전보장이사회

국제사회는 ‘소말리아 해적퇴치 연락그룹’(Contact Group On Piracy off the Coast of Somalia: CGPCS)과 ‘투자신탁기금’(Trust Fund)을 설립했다. CGPCS는 유엔 안보리 결의 제1851호에 따라 2009년 1월 창설된 국제 협의체로서 60개국 및 20여 개 국제기구, 해운업계가 참여하고 있다. CGPCS는 군사 활동 역량강화, 사법공조, 해운업계 자구책, 해적 자금 차단 등의 논의를 목적으로 한다. 현재 세 개의 실무그룹이 운영되고 있다.

CGPCS는 해적의 기소 및 해적퇴치와 관련된 연락그룹(Contact Group)의 모든 활동에 소요되는 비용을 위해 기금(trust fund)을 마련하고 있다. 펀드 분담금은 각국 정부, 국제기구, NGO, 해운업계 등의 민간으로부터 충당되며, 2011년 기준으로 펀드 총액은 약 620만 달러에 달한다. 기금은 12개 프로젝트에 약 420만 달러를 사용하였으며 주로 케냐·세이셸·소말리아에서 기소·구금 관련 활동에 사용한 것으로 파악되고 있다. 우리나라는 2011년부터 분담금을 5만 달러에서 50만 달러로 상향하였다.

## 2. 군함파견

### 1) NATO의 ‘Operation Ocean Shield’

소말리아 해적문제가 심각해지자 국제사회는 급기야 군함을 직접 해적위험 해역에 파견했다. 제일 먼저 북대서양 조약기구(NATO)는 UN의 요청으로 2008년 10월 소함대(flotilla)를 파견하였다. 미국·영국·이탈리아 등 6개국 군함으로 이루어진 NATO의 소함대는 세계 식량기구(WFO)의 소말리아 식량 지원 선박 및 인근 통항선박의 보호를 주 임무로 하였다. 이 작전은 그 해 12월 초에 종료되고 2009년 8월부터 ‘대양방패 작전’(Operation Ocean Shield)이라는 이름하에 미국과 영국 함정이 주축을 이룬 연합함대로 대치되었다. 1일 3~5척이 순찰활동을 하면서 소말리아 해적퇴치에 많은 기여를 한 것으로 평가되고 있다. NATO는 소말리아 해역의 해적공격이 감소하자 2016년 12월 작전을 종료하였다.

### 2) EU의 ‘Operation Atlanta’

소말리아 해적이 심각성이 높아지자 유럽연합(EU)은 2008년 12월 ‘EU 해군함대 Atalanta’(EU NAVFOR)을 창설했다. EU NAVFOR는 약 1,200명의 인력과 4~6척의 군함, 2~3척의 항공기로 구성되어 해적으로부터 민간선박을 보호하기 위한 ‘애틀란타 작전’(Operation Atlanta)을 수행하고 있다. EU NAVFOR은 홍해 남부, 아덴만, 인도양을 작전범위로 하여 해적위험 해역에서 순찰, 호송지원 임무를 수행하고 있다. EU 회원국이 주축이지만 노르웨이, 몬테네그로, 세르비아, 우크라이나 등 비회원국도 참여하고 있다. EU NAVFOR은 2012년 5월 15일 처음으로 육상의 해적 기지를 공격했다. 함정에서 발진한 항공기와 헬기를 이용하여 소말리아 중부 하라드히어 해적 기지를 공습했다. 2016년 11월 EU 이사회는 EU NAVFOR 임무를 2018년 12월까지 연장했다.

### 3) Combined Task Force 151

국제사회는 미국 주도의 연합기동부대 ‘Combined Task Force 151’을 창설하여 소말리아 해적 대응에 나서고 있다. ‘CTF-151’은 바레인에 기지를 둔 연

합해양부대(Combined Maritime Forces)소속으로서 유엔안보리결의 1816호에 따라 2009년 1월 창설된 아덴만과 소말리아 해적대응 전담을 위한 함대이다.

한국·미국·터키·호주 등에서 파견된 함정으로 편성되어 있고 3~6개월 주기로 파견국간 지휘관 임무를 교대하여 작전을 수행하고 있다. CTF-151, NATO, EU 소속으로 2013년 1월 현재 전 세계 31개국<sup>21)</sup>에서 해군함정(주요 7,000톤 이지스급)이 아덴만에 파견 중이다. 우리나라는 2009년 3월 13일 파견된 1진을 시작으로 청해부대의 군함 1척을 동 해역에 지속적으로 파견하여 임무수행 중에 있다. 우리 해군의 경우 독자적으로 선박 호송 임무를 수행하고, 호송 안보작전 등 연합합동 작전 시에는 연합해군사에 편제되어 해적 퇴치 임무를 수행한다.

소말리아 해역에 파견된 군함들이 활동을 개시한 후 해적의 납치 성공률이 38%에서 13%로 급감하고 최근 해적발생이 거의 발생하지 않고 있는 것에서 볼 수 있듯이 군함의 파견의 효과는 해적퇴치에 큰 성과를 보이고 있다. 그러나 이러한 성과에도 불구하고 장기적으로 보면 소말리아의 국내 정치안정, 해상치안력 강화 등 근본적인 문제해결의 노력이 없다면 광활한 바다에서 소수의 외국 군함만으로 해상감시 및 해적퇴치에는 한계가 있을 수밖에 없다. 또한 군함을 파견하는 나라는 장기간 원양에 함대를 파견함으로써 막대한 비용을 부담해야 하고 군함이 자국으로부터 수천 마일 떨어진 곳에서 장기간 활동하는 동안 함정보급, 기항지, 합동작전, 사법공조 등 여러 가지 어려운 문제를 해결해야 한다.

#### 4) IMO의 Djibouti Code of Conduct

2009년 IMO 주도로 지부티에서 17개 지역 정부 대표가 모여 ‘지부티 행동규정’<sup>22)</sup>을 채택하였다. 동 규약에 의하여 케냐의 해양구조조정센터, 탄자니아의 지역조정센터, 예멘의 정보센터가 정보교환 지원업무를 맡게 되었다. 그리고 지부티에 지역훈련센터 설치 및 기술 협력에 관한 결의안에 합의하였다. 지

21) 호주, 벨기에, 불가리아, 캐나다, 중국, 콜롬비아, 말레이시아, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 인도, 이란, 이태리, 일본, 한국, 네덜란드, 파키스탄, 포르투갈, 루마니아, 러시아, 싱가포르, 사우디, 스페인, 스웨덴, 태국, 터키, 우크라이나, 미국.

22) 서부 인도양 및 아덴만 해역에서 해적 및 무장 강도 퇴치를 위한 행동규약(Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the western Indian Ocean and the Gulf of Aden).

부터 규정의 채택은 소말리아 지방정부와 해적퇴치 기술 협력체인 ‘해적퇴치 소말리아 접촉그룹’(Somali Contact Group on Counter-Piracy)의 형성으로 이어졌다.

## VII. 맺는말

오늘날 해적문제는 연안국가, 지역국가들뿐만 아니라 국제사회가 다 같이 해결해야 할 글로벌 이슈이자 과제이다. 해적문제는 자연재해, 금융위기, 전염병과 같이 특정 국가, 지역에 국한된 문제가 아니고 국경을 초월하는 문제이기 때문이다. 그렇기 때문에 국제사회와 지역국가, 연안국 정부, 해운업계가 긴밀한 공조체제를 확립하여 대응해야 해결할 수 있는 초국가적 문제이다.

최근 몇 2~3년간 소말리아 해역에서 해적행위가 큰 폭으로 감소하거나 해적행위가 한 건도 발생하지 않아 해적들이 퇴치 된 듯 하지만 결코 그렇지 않다고 본다. 현재 국제사회의 강력한 대응으로 인하여 해적행위가 위축되었을 뿐이지 결코 완전히 해결된 것이 아니다. 그것은 소말리아와 같이 정정(政情)이 불안하고 치안력이 바다에 미치지 못하며 경제가 무너져 빈곤이 만연해 있는 사회에서 해적질은 큰 돈을 벌 수 있는 기회이기 때문에 국제사회의 대응이 느슨해진 틈을 타 언제든 다시 발호할 수 있다.

동남아 해역에서는 국제사회의 노력과 말레이시아·인도네시아·싱가포르 등 말라카 해협 연안국을 중심으로 합동순찰, 항공감시, 상대방 영해에 추적권 허용 등 다방면의 해적대응을 위한 국제협력을 펼쳐왔다. 아세안(ASEAN)도 지역 안보차원에서 해적대응에 적극 나서고 있다. 한국·일본 등 말라카 해협을 이용하고 있는 무역국들도 퇴역함정 지원, 인적교류, 교육훈련 등의 형태로 동남아 국가의 해적퇴치 노력을 지원하고 있다. 이러한 노력의 결과 전 세계 해적발생의 70퍼센트를 차지하던 아시아 해적은 한 동안 30퍼센트 수준으로 감소했다.

그러나 이런 국제사회의 노력에도 불구하고 최근 몇 년간 동남아 해역은 해적행위가 급증하고 있다. 한동안 평화와 질서를 되찾은 듯 했던 바다가 다시 ‘해적의 바다’라는 오명을 되찾고 있다. 이러한 상황은 말라카 해협 등 동남아 해역의 해상교통로에 절대적으로 의존하는 한국을 비롯한 동북아 국가들에게

직접적인 위협이 되고 있다. 아직 동남아 해적은 대부분 저수준의 해적행위에 머물고 있지만 아부 사야프의 해적행위에서 볼 수 있듯이 선박납치나 ‘유령선’ 형 같은 고수준의 해적행위로 발전할 가능성도 충분히 있다.

해적문제 해결을 위해서는 연안국들의 역할이 가장 중요하지만 국제성 범죄라는 해적의 특성상 연안국과 이용국간 긴밀한 협력 없이는 해적퇴치가 어렵다. 동남아 해적상황이 더 심각해지면 소말리아 해역에서와 같이 해적퇴치를 위한 다국적 해군이나 코스트 가드의 창설도 검토해 볼 필요가 있다. 또한 조직화 되고 기업화되고 있는 현대해적의 근절을 위해서는 원인에 대한 근본적인 해결노력과 함께 해상에서 해적에 대한 단호한 대응, 해적집단에 대한 엄정한 법집행과 육상근거지에 대한 소탕작전 등이 병행되어야 한다.

## 참고문헌

- 김석균, 『바다와 해적』, (서울: 오션 & 오션, 2014).
- 해양수산부, “전 세계 해적발생 동향 2016”.
- 유엔해양법협약 제111조.
- Mark McNames, “Piracy on the Rise in the Gulf of Guinea as Niger Delta Militants Move Offshore” *Terrorism Monitor*, 2012, 10(15).
- Maximo Q. Mjia, Pierre Cariou and Francois-Charles Wolff, “Ship Piracy: Ship Type and Flag,” in Wanyne K. Talley, 『Maritime Safety, Security and Piracy, 『informa, London, 2008).
- Oceans Beyond Piracy, “The Economic Cost of Somali Pirates 2011,” Working Paper, One Earth Future Foundation.
- IMB, “Annual Piracy and Armed Robbery Against Ships Reports 2011 & 2016.”
- IMB, “Annual Piracy and Armed Robbery Against Ship 2016.”
- IMO, “MSC Cir. 623. annex para. 40 (1993)”; MSC. 1-Cir.1333-Rev. 1 (2015).
- ReCAAP, “Annual Report 2016: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia.”
- U.S. Congressional Research Service, “Piracy off the Horn of Africa,” April 2009.

Abstract

## Recent Developments in Piracy Attacks and Counter-Efforts of the International Community

Kim Suk-Kyoon\*

The purpose of this article is to explore recent developments in piracy attacks at the global level. This article provides an overview of global trend of recent piracy attacks and presents global counter-piracy efforts at the international and governmental as well as industry level.

The issue of piracy has been a grave concern of the globe, becoming the biggest threat to the safety and security navigation and seaborne trade. Overall, piracy attacks in recent years have greatly diminished owing to multi-faceted counter-piracy efforts. However, Southeast Asia and West Africa have reemerged as a hotspot of piracy. A worrisome trend in these regions is that many of piracy attacks are committed by militant groups for financing their activities. As a result, the level of violence and the sophistication of attacks have escalated.

The problem of contemporary piracy is beyond a particular region or coastal state, but a common concern of the international community. In order to address the global piracy problem, international cooperation should be further strengthened at the global level as well as the regional level. As a way of counter-piracy measures in Southeast Asian waters, the creation of a joint regional coast guard to patrol the highly piracy concentration areas needs to be considered.

**Key Words : Piracy, Security Navigation, Violence, Southeast Asia**

논문접수 : 2017년 5월 1일 | 논문심사 : 2017년 5월 15일 | 게재확정 : 2017년 5월 20일

---

\* The former ROK Coast Guard Commandant currently working as visiting professor at the Hanyang University, Seoul.