

20세기 이후 동남아시아 해적의 현황과 요인

최용태 박사 (남북수산 회장)

1. 이끄는 말

태평양과 인도양 사이 그리고 동북아시아와 서남아시아 사이에 놓여 있는 동남아시아 지역은 예로부터 인도인 및 서남아시아 사람들이나 유럽인들이 동북아시아로 들어오는 관문과 같은 곳이며 동북아시아 사람들을 서남아시아 세계로 연결시키는 징검다리의 역할을 하는 곳이다. 바로 이러한 지정학적 위치 때문에 동남아시아에는 기원 전후부터 현대에 이르기까지 세계의 다양한 지역과 나라로부터 많은 사람들이 오가고 많은 물자와 문화가 유입되어 왔다. 이러한 외부로부터의 영향에 대해 호응하여 동남아시아 사람들은 일찍부터 해상 활동에 참가해 왔으며, 그것은 특히 바다를 끼고 있는 연안국들인 필리핀, 인도네시아, 말레이시아 등 도서 동남아시아의 주민들에서 잘 엿볼 수 있다.

동남아시아는 인도네시아와 말레이시아 그리고 필리핀 해역에 약 2만5천 개의 섬들이 있고, 태국만, 므라카(Malacca)해협, 카리마타(Karimata)해협, 자와(Java)해, 술라웨시(Sulawesi)해, 솔루(Sulu)해, 반다(Banda)해 등에 복잡한 해안선이 발달해 있다. 동남아시아의 많은 섬들은 상당 부분 무인도이며, 그 해안은 대부분 홍수림을 비롯한 열대 식물들로 뒤덮여 있다. 또 길고 복잡한 해안선을 따라 곳곳에 소택지와 후미가 발달해 있다. 수마트라섬, 칼리만탄섬, 말레이반도 등에는 해안에서 내륙 지방으로 작은 배로 향해 가능한, 밀림으로 뒤덮인 강들이 발달해 있다.

동남아시아의 이러한 생태환경적 조건과 도서 동남아시아 주민들의 해상 활동을 통한 전통적인 생계활동 방식은 이 지역에서 오래 전부터 해적활동을 낳아 왔다. 동남아시아의 해역에서 해적행위는 적어도 5세기 이후 거의 변함없이 지속적으로 일어난 그리고 일어나고 있는 현상이다. 최근까지 동남아시아 특히 므라카해협 일대는 세계에서 해적의 위험이 가장 심각한 지역 중 하나이다. 므라카해협은 세계 무역량의 약 3분의 1이 그리고 세계 원유 수송의 2분의 1이 통과하는 곳이다. 동남아시아 해역에서의 해적행위는 이 지역에서 전개된 정치적 및 경제적 경쟁의 일환에서 이루어졌고 또 사회적 상황 및 지위 등과 관련된 복잡한 사회구조의 일부이었다.

이 글은 20세기 동남아시아 해역에서 일어난 해적활동의 현황을 소개하고 분석하고자 한다. 20세기 동남아시아에서의 해적활동은 시기별 분석이 중요하다. 여기서 중시하는 시기 구분은 1970년대까지와 1980년대 이후의 상황이다. 1980년대 이후는 동남아시아에서 해적활동이 크게 증가하는 시기이다. 특히 1980년대 말은 세계화의 영향으로 동남아시아 지역이 정치적으로뿐만 아니라 경제적으로 큰 변화를 겪게 되는 시기이다. 20세기 해적활동의 현황은 연대기적인 서술 대신 해적활동의 주요 측면과 특징을 중시한 분석적인 작업으로 설명될 것이다. 그리하여 1980년대 이후 동남아시아에서의 해적행위의 특징과 요인 그리고 1990년대 이후 동남아시아에서의 해적사건의 발생추이를 분석하고 태국만에서의 보트피플에 대한 해적공격을 다룬다.

2. 동남아시아의 주요 항로

현재 동남아시아에는 인도양과 남중국해를 연결하는 3개의 항로가 운용 중이다. 므라카해협, 순다(Sunda)해협 그리고 롬복(Lombok)해협이 그것이다. 세계에서 운항되는 전체 선박의 50% 이상이 이 세 개의 해협을 이용한다. 이 해협들을 지나가는 원유 물동량은 수에즈 운하와 세계 전체의 송유관을 통해 운송되는 것보다 3배 많고, 파나마운하를 통과하는 것보다 15배가 넘는다.

세 해운루트 중 가장 중요한 것은 므라카해협이다. 인도네시아 수마트라섬과 말레이시아, 싱가포르 사이에 걸쳐 있는 므라카해협은 세계에서 가장 긴 해협이다. 므라카해협은 길이 900km에 폭은 최대 350km서 최소 3km다. 가장 얇은 곳은 수심이 25m이다. 이 해협은 수마트라섬의 동쪽 해안에서 싱가포르섬과 말레이반도 동남쪽 끝을 경유해서 인도네시아의 라인(Rain)열도의 북쪽에 걸쳐 있다. 이 해협은 인도양의 안다만에서 남중국해로 연결될 수 있는 가장 짧은 해로이다. 이 해협의 입구는 동남쪽 방향을 향해서 깔때기 모양을 하고 있다. 그리고 북위 3도와 팔람방향의 남쪽에서 인도네시아와 말레이시아의 12마일 영해가 중복된다. 넓은 의미의 므라카해협에서 특히 싱가포르(Singapore)해협과 필립해협(Philip Channel)은 폭이 3km 정도의 가장 좁은 지점으로 이미 자연스러운 병목구간이 되어 있다. 이곳에서 선박들은 해적과 테러리스트의 공격에 배를 피할 곳을 찾지 못할 것이다.

남중국해와 인도양을 잇는 해상무역의 길목인 므라카해협은 전 세계의 주요 해협 중 가장 분주한 해협의 하나로, 매년 세계 해상 물동량의 3분의 1의 선박들이 통과하는 전략적 요충지이자, 전 세계 공급 원유의 2분의 1이 지나가는 에너지 해상 실크로드로 불리는 곳이다. 므라카해협은 2007년 경우 매일 평균 약 200척의 각종 선박이 이곳을 통과한다. 컨테이너선과 유조선 등이 주종을 이루고 있다. 2007년에 므라카해협을 지나간 선박은 총 70,718척으로, 이 중 컨테이너선이 23,736척, 유조선이 14,931척, 벌크화물선(bulk carrier)이 9,684척, 화물선이 8,467척 등이었다. 또한 므라카해협은 2004년 기준으로 볼 때, 연간 세계 상품의 25%, 원유의 50%가 통과하고 있다. 아시아의 많은 에너지 수요 증가로 인해, 2000년에 하루 15억1천만 배럴이, 그리고 2025년에는 거의 33억6천만 배럴이 필요할 것이다. 추가적인 공급 선적화물 역시 므라카해협을 통과할 것이다. 므라카해협의 연간 이용 선박의 숫자는 수에즈 운하의 2배 이상이며, 파나마 운하를 이용하는 선박의 거의 3배에 이른다.

매일 1천만 배럴의 원유가 페르시아만(중동)에서 이 므라카해협을 지나 중국, 한국, 일본으로 향한다. 일본이 수입하는 석유의 대략 80%가 이 해협을 지난다. 한국이 중동에서 수입하는 수입 원유의 99%와 수출화물 35%가 동남아시아 해역을 통해 운송되고 있다. 말레이시아 해운청은 이 해역을 통과하는 300톤 이상의 선박 6만여척 가운데 3분의 1 이상이 원유와 천연가스 등 에너지 관련 화물을 실은 선박이라고 주장한다. 만약 테러, 해양오염 등의 사고로 인해 므라카해협이 봉쇄된다면 순다해협이나 롬복해협 등 다른 해협을 통과해야 하는데, 그 경우 므라카해협 통과보다 1,500km를 우회할 수밖에 없어 운송비 등 여러 가지 경비가 인상되어 석유제품 가격 상승이 이어질 수 있다. 므라카해협은 해협의 폭이 비교적 좁고 수심이 낮아 고속보트를 탄 해적들이 수시로 출몰하여, 선주들이 입는 피해액만 연간 4억5천만 달러에 달하는 ‘마의 뱃길’로 악명이 높다.

인도네시아에 있는 롬복해협은 므라카해협보다 더 넓고, 더 깊고, 그리고 덜 혼잡하다.

롬복해협은 롬복섬과 발리섬을 나누고 있다. 롬복해협에서 폭이 가장 좁은 곳은 약 18.5km 이고, 깊이는 150m 이상이다. 따라서 롬복해협은 초대형 유조선에게 가장 안전한 수송로로 간주되고 있다. 동북아시아를 향하는 대형 선박은 롬복해협을 통과하는 경우가 많다. 예를 들면 20만DWT를 초과하는 유조선은 므라카해협의 깊이 제한 때문에 롬복해협을 통과하도록 우회시키고 있다. 롬복해협을 통과하는 대부분의 선박은 인도네시아 칼리만탄섬과 술라웨시섬 사이의 마카사르해협을 통과한다. 마카사르해협은 평균 폭이 17.7km이고 길이는 약 960km다. 대략 3,900척이 매년 롬복해협을 통과하고 있다. 호주에서 동북아시아로 가는 철광석과 무연탄을 운반하는 선박은 대개 롬복해협을 통과한다.

동남아시아 해협 중에서 규모가 가장 작고 이용률이 가장 낮은 곳은 순다해협이다. 순다해협은 므라카해협에 비해 더 멀다. 자와섬과 수마트라섬 사이에 위치해 있는 이 해협은 길이가 80km로서 므라카해협의 또 다른 대안이다. 순다해협의 동북부 입구는 폭이 24km이다. 강한 조류와 제한된 깊이 때문에 10만DWT 이상의 선박들은 순다해협을 통과할 수 없다. 매년 3,500척이 순다해협을 통과하고 있다. 최근 순다해협은 한국, 중국, 일본, 대만 같은 동북아시아 국가들의 석유와 철광석 운송로로 이용되는 등 많은 컨테이너 물량을 처리함으로써 전체적인 가치가 높아지고 있다.

동남아시아 해역의 큰 항구들은 해협의 양쪽에 자리 잡고 있다. 므라카해협을 따라 자리 잡고 있는 항구들에는 말레이시아의 주요 항구인 클랑(Klang)항과 탄중 팔레파스(Tanjung Pelepas)항뿐만 아니라 싱가포르항도 포함되어 있다. 인도네시아에서 탄중 프리옥(Tanjung Priok)항은 순다해협에 자리 잡고 있다. 싱가포르항은 주요 운송의 중심축이고 세계적인 물류중심지로서 컨테이너 네트워크에서 주요 동서루트를 장악하고 통제하고 있다. 2005년 자료에 의하면 싱가포르항은 2,220만TEUs(Twenty-Foot Equivalent Units)를 처리하는 세계 최대의 컨테이너항구이다. 클랑항은 550만TEUs를 처리할 수 있는 세계 14번째 항만이고, 탄중 팔레파스항은 420만TEUs를 처리할 능력이 있는 19번째 항만이고, 탄중 프리옥항은 330만TEUs를 처리할 수 있는 24번째 항만이다.

인도양과 남중국해를 연결하는 그 외의 해운 루트로 필리핀 제도의 동부 해안을 이용하는 경우도 있다. 예컨대 18세기 말 중국의 광둥 즉 오늘날 광주(廣州)항을 출발한 영국 선박은 종종 대만과 필리핀 루손섬 사이를 지나 필리핀제도의 동쪽 해안을 따라 내려가 뉴기니섬의 서부를 지났고, 거기서 호주의 북부 해안을 따라 서쪽으로 항해하여 인도양으로 진입한 후 곧장 아프리카 남단의 희망봉으로 향했다. 이 항로는 중국에서 출발하여 므라카해협을 지나 인도양으로 진입하는 항로보다 6,500km가 더 멀었다. 그럼에도 불구하고 이 항로를 택한 이유는 항로 중의 풍향이 보다 유리하게 작용했기 때문에 시간이 적게 걸렸으며, 특히 므라카해협에서의 해적 위협을 피할 수 있었기 때문이었다고 한다.

3. 동남아시아 해적의 유형

해적의 유형은 여러 기준에 따라 분류할 수 있다. 해적행위가 발생한 지역이나 해적공격의 규모 또는 공격의 수행방식 등에 따라 다양하게 분류될 수 있다. 해적행위가 발생한 지역에 따라 그 유형을 나눈다면, 크게 세 가지로 분류된다. 항구에 정박해 있는 동안 발생하

는 해적행위, 묘박 중에 발생하는 행위, 그리고 가장 전형적이고 일반적으로 인정되고 있는 해적행위로 항해 중에 발생하는 해적행위이다. 항해 중에 발생하는 해적행위는 다시 그 억류 기간에 따라 세 가지 형태로 분류된다. 영구적인 억류, 장기적인 억류 그리고 단기적인 억류이다.

영구적인 억류는 선박을 취득하기 위한 방편으로 억류된 선박은 은밀한 곳에서 개조되어 다른 회사에 판매되며 새로이 등록되어 추적이 불가능하게 된다. 장기적인 억류는 전통적인 해적행위 유형과 유사하며, 남중국해에서 가장 빈번하게 발생하고 있다. 선박에 침입하여 승무원을 제압하고 항로를 이탈시켜 화물을 강탈한 후 선박과 승무원을 풀어주는 방식이다.

단기적인 억류는 수적으로 가장 빈번하게 발생하는 해적행위이며 수마트라섬 서남부, 몰라카해협 그리고 몰라카해협의 동남부 해역에서 주로 발생한다. 주로 소형 고속정을 타고 선박에 접근하여 침입한 후 승무원을 제압하고 금고에 보관된 현금과 귀중품만 훔친 후 달아난다. 해적공격의 수행방식 및 해적의 규모에 따라서는 조직적인 해적, 기회주의적 해적, 그리고 인질의 몸값을 요구하는 유괴형태로 구분할 수 있다. 여기서는 이 마지막 구분에 따른 해적 유형을 중점적으로 살펴보고자 한다.

1) 기회주의적 해적

기회주의적 해적행위는 대부분 작은 규모의 조직에 의해 저질러진다. 그 소규모적 성격과 많은 조직력이 필요치 않은 해적행위의 성격 때문에 기회주의적 해적은 종종 ‘비조직 해적’이라고도 불린다. 기회주의적 해적행위는 일반적으로 제한된 구역에서 상대적으로 작은 국소적인 지역에서 독립적으로 이루어진다. 주된 동기는 단기적인 경제적 목적의 달성이다. 이득은 해적 행위자들에게 분배된다. 그것은 다음의 해적행위에 재투자되거나 다른 불법적인 활동을 위해 소비된다.

방식은 두 가지로 나눌 수 있다. 첫째, 배가 항구나 항구 인근에 정박하고 있을 때 기회를 보아 승선하여 화물을 훔치는 형태로 이루어진다. 일부 국가에서는 이러한 형태의 해적행위를 단순 범죄로 간주하거나 일반적인 절도의 경우처럼 불가피한 사회현상으로 받아들이는 경향을 보인다. 인도네시아에서 2005년경 발생한 해적사건의 72건 중 51회가 이러한 유형에 속했으며, 대상은 대부분 영해에서 항해 중인 선박이었고 야간 시간을 이용하여 이루어졌다. 해적들은 늦은 밤이나 새벽 시간에 승선하여 항해 장비나 고가의 화물, 현금이나 귀중품 등을 약탈한다. 동남아시아의 경우 이런 유형의 해적행위는 덜 폭력적인 성향을 띠는데, 이는 해적들의 주된 관심이 약탈에 있기 때문이다. 묘박 중에 발생하는 해적행위도 이와 유사한데 차이점은 선박에 침입하고 약탈한 화물을 옮기기 위한 이동수단이 필요하다는 것이다. 주로 서아프리카 인근 지역의 정박지에서 빈번하게 발생했으며 이 경우 해적들은 카누 등을 이용하여 은밀하게 접근한 후 선박용 장비, 승무원 소지품이나 화물 등을 훔쳐서 달아나는 양상을 보였다.

최근 들어 항구에서 발생한 해적행위 사례를 보면 사전에 치밀하게 계획되고 조직적으로 이루어지며, 극단적인 폭력이나 인명 살상으로 이어지는 경우도 많다. 1992년 5월 25일 카메룬의 도우알라(Douala)항 사건에서는 중무장한 괴한 8명이 야음을 틈타 항구에 정박 중인 선박에 침입하여 컨테이너를 뜯고 화물을 훔치려 하였고, 이를 제지하려 했던 선원은 해적

들의 공격으로 중상을 입었다.

둘째, 항해 중인 선박에 접근하여 갈고리를 걸어 배에 오른 후, 귀중품과 항해 장비, 고가의 화물 등을 재빨리 약탈하는 방식이다. 이런 해적행위는 종종 ‘아시아적 해적행위’로 불리며 섬과 암초가 많은 동남아시아 해역에서 주로 이루어진다. 훔친 물건의 가치는 대략 1-2만 달러 사이인 경우가 많다. 최근 들어 여러 척의 배로 대상 선박을 가로막고 발포하여 멈추게 한 후 탈취하는 방식으로 해적행위가 이루어지기도 하는데, 이런 경우 보트와 무기를 위한 투자와 약탈 대상의 선박 운송에 관한 정보 수집을 위한 조직력이 요구된다.

2) 조직적 해적

항해 중에 발생하는 해적행위로 가장 전형적이고 일반적인 해적행위의 유형에 속하며, 그 규모는 기회주의적 해적보다 크다. 선박의 탈취, 억류 또는 하이재킹의 방식으로 이루어지며, 앞에서 언급한 단기적 억류, 장기적 억류, 영구적 억류 등의 유형으로 세분화할 수 있다. 조직적 해적행위는 해적이 항해 중인 선박을 습격하여 승무원에게 폭력을 휘둘러 현금, 귀중품, 적하는 물론 선박마저 강탈하는 경우이다. 승무원을 구명보트에 태워 하선시키는 경우가 많지만 바다에 투기하는 경우도 있다. 조직적 해적행위 유형은 최근 동남아시아 해역에서 빈번하게 발생하고 있다.

해적들은 화물의 선적서류를 위조하여 출항한 항구와는 다른 항에서 화물을 팔아넘기거나 게다가 선박 자체도 변경하고 국적증명서 등을 위조하여 다시 매각한다. 이런 해적사건은 전형적인 하이재킹 유형의 해적행위이다. 화물을 노린 하이재킹 사건도 종종 일어난다. 예컨대 2005년 4월 22일 총으로 무장한 해적들은 인도네시아 해역의 링가(Lingga)제도를 막 출발한, 460만 달러어치의 주석을 운반하던 선박을 하이재킹했다. 그 배는 싱가포르를 향하고 있었는데, 이 배에 올라탄 해적들은 선원들에게 배를 말레이시아 남부의 조호르(Johor)주에 위치한 파시르 구당(Pasir Gudang)항으로 항해하도록 명령했다. 그 배는 이틀 동안 파시르 구당에 정박했고 그동안 선원들은 협조하지 않으면 죽이겠다는 해적들의 위협 하에 주석을 한 창고로 옮겼다. 4월 25일, 해적들은 그 배를 인도네시아 해역으로 돌려보내고 선원들을 온전하게 남겨둔 채, 쾌속정을 타고 사라졌다.

3) 유괴형태

선원을 납치, 유괴하여 몸값을 요구하는 형태의 해적행위이며 2001년에 처음으로 등장했다. 이후 동남아시아 해역에서 이러한 유형의 해적행위는 급속히 증가했으며 2004년 한 해 동안 몰라카해협에서 유괴형태의 해적행위가 14회나 발생했다. 이러한 해적행위의 전형적인 방식은 해적들이 무력으로 선박을 탈취하고 2-3명의 고참 선원들을 유괴하여 협상이 진행되는 동안 그들을 억류하고 몸값을 받게 되면 석방하는 식이다.

선원 석방의 대가로 요구되는 몸값은 10만 달러에서 20만 달러 정도이나 실제 협상과정을 거쳐 지불되는 몸값은 1만 달러에서 2만 달러 수준이다. 이런 유형의 해적행위는 주로 필리핀의 이슬람 분리주의 조직인 아부 사아프(Abu Sayyaf) 그룹이나 인도네시아 아체(Aceh)의 분리주의 운동단체인 아체해방운동(GAM: Gerakan Aceh Merdeka) 등의 테러리스트 단체에

의해 이루어진다고 간주되었다. 특히 므라카해협 입구에 위치해 있는 아체의 GAM은 인도네시아 영해에서 해적행위와 밀수를 통해 테러활동의 자금을 조달해왔다고 알려져 있다. 그러나 최근 들어 유괴형태 해적행위의 급격한 증가는 해양안보 분야 당사자들로 하여금 새로운 결론에 도달하도록 만들었다. 즉 이러한 유형의 해적행위가 반드시 테러리스트 집단들에 의해서만 감행되는 것이 아니라, 범죄집단이 유괴형태의 해적행위를 모방함으로써 손쉽게 자금을 얻으려 한다는 것이다.

4. 20세기 초~1970년대 동남아시아 해적의 역사

동남아시아의 역사에서 20세기 초 특히 제1차 세계대전이 발발한 1910년대와 전쟁이 끝난 후 1920년대는 식민통치의 전성기로 간주된다. 서양인들에 의해 도입된 정치적, 경제적, 사회적 제도들은 식민지들에서 정착되었고, 그러한 제도들에 따라 식민지 사회는 식민당국의 견고한 통제하에 놓여 있었다. 19세기 중엽부터 추진된 해적활동에 대한 통제는 20세기 초가 되면 더욱 강화되어, 동남아시아 도처에서 해적들은 거의 사라진 것처럼 보였다. 동남아시아에서 19세기까지 해적활동이 가장 활발하게 전개된 지역 가운데 하나인 필리핀 남부의 술루제도에서는 특히 1903년부터 1913년까지 미국 식민당국이 민다나오섬과 술루제도 일대의 모로(Moro)족 무슬림 반군을 진압한 캠페인 과정에서 그 일대의 해적들도 대부분 소탕되었다. 1920년 술라웨시해에서 11명의 네덜란드인을 태우고 가던 보트 한 척이 24명의 무장된 모로족에게 공격당한 사건이 발생했으나, 이러한 해적공격은 미국의 필리핀 식민지배 기간 하나의 예외적인 경우에 속했다.

동남아시아 해역에서 전통적으로 해적활동이 가장 활발했던 므라카해협에서의 해적 위협도 19세기 영국과 네덜란드 식민당국의 해적 소탕으로 거의 사라졌다. 그리하여 20세기 전반기 이 지역에서 보고된 해적공격의 사례는 별로 없다. 므라카해협에서 그리고 필리핀 남부와 술루제도의 맞은편의 칼리만탄섬 동북부 일대에서 해적 위협이 다시 주목을 받기 시작한 것은 1940년대 이후였다. 1941년 말 이후 일본 군대의 필리핀 열도와 말라야 및 싱가포르 그리고 인도네시아의 서양 식민지들에 대한 공격으로 이 일대의 해역에 대한 식민당국의 통제는 약화되거나 심지어 작동하지 않게 되었다. 그 결과 1942년부터 3년간 지속된 일본 점령 시기 므라카해협에서는 해적들이 어느 정도의 조직과 규모를 다시 갖추어 활동을 재개했던 것으로 보인다. 그리하여 1945년 8월 일본의 패망 후 영국이 말레이반도로 다시 돌아왔을 때, 므라카해협 북부의 말레이반도 서안의 해역, 특히 태국과의 국경 근처 연안 일대에서 해적활동은 너무 만연되어 있어 현지인들의 항해에 지장을 줄 정도였다. 상황이 이처럼 심각하자, 영국 식민당국은 1945년 12월부터 그 이듬해 3월까지 해적퇴치 작전을 실시하여 특히 태국-말레이시아 국경도시인 프를리스(Perlis) 부근의 랑카위(Langkawi)섬과 타루타오(Tarutao)섬의 해적 기지를 소탕했다. 이 작전 이후 므라카해협의 북부는 20세기 말까지 해적의 위협으로부터 거의 자유롭게 된 것으로 보인다.

일본의 점령과 제2차 세계대전 후 혼란의 상황에서 해적의 위협은 필리핀에서도 다시 나타났다. 1942년부터 1945년 8월까지의 일본 점령 동안 필리핀 남부 지방의 해역에 대한 당국의 통제는 느슨했고, 특히 전쟁 기간 많은 무기들이 모로족 반군 지역과 술루제도 일대로

흘러 들어갔다. 이로써 해적활동을 포함한 다양한 형태의 해상 위협이 재발될 수 있는 중요한 물리적인 토대가 마련되었다. 해적활동은 1946년 필리핀이 미국으로부터 독립한 후 전국적인 정치적 혼란과 사회적 무질서 상황에서 증대된 것으로 보인다. 예컨대 이사벨로 ‘벨로이’ 몬테마요르(Isabelo ‘Beloy’ Montemayor)가 이끄는 해적집단은 그가 1975년 필리핀 당국에 의해 살해되기까지 1950년대와 1960년대에 세부(Cebu)섬을 중심으로 비사야스(Visayas)제도의 바다에서 연안 마을의 상인들에게서 보호비를 갈취했을 뿐만 아니라 밀수입을 하고 여객선과 어선 등을 공격했다.

해적활동이 보다 심각한 곳은 필리핀 남부 지방이었다. 그리하여 마닐라의 영국 공사는 1950년 “모로족이 본래의 모습으로 되돌아가 손쉬운 생계방식으로 해적질과 밀수에 다시 종사하고 있다”고 런던에 보고했다. 필리핀 남부에서 해적활동이 심했던 곳은 민다나오섬과 솔루제도 일대의 해역이었다. 특히 솔루제도의 해역은 칼리만탄섬의 영국령 사바의 해역과 연결되어 있었다. 1950년대 말에서 1960년대 초 사이에 사바주 동부 해안의 연안주민들과 그 부근을 항해하는 사람들은 종종 해적의 공격을 받았는데, 해적은 주로 솔루제도에서 가장 남쪽에 있는 타위타위(Tawitawi)군도 출신이었다. 영국 식민당국에 의해 기록된 것만으로도 1959년에서 1962년 사이에 232건의 해적공격이 있었다. 그러나 이 수치는 실제 일어난 공격의 빙산의 일각이었을 것이다. 해적공격으로 피해를 본 것은 대부분 인도네시아 상인이었지만, 해적들은 연안 마을과 심지어 식민지의 서양인 구역까지 습격했다. 여기서 언급한 타위타위 해적은 넓은 의미의 ‘솔루 해적’으로서, 이들은 19세기 스페인 군대의 진압으로 세력을 잃은 뒤 타위타위군도에 이주하여 정착한 사말레스(Samales)군도의 발랑잉이(Balangingi) 해적의 후예로 간주된다.

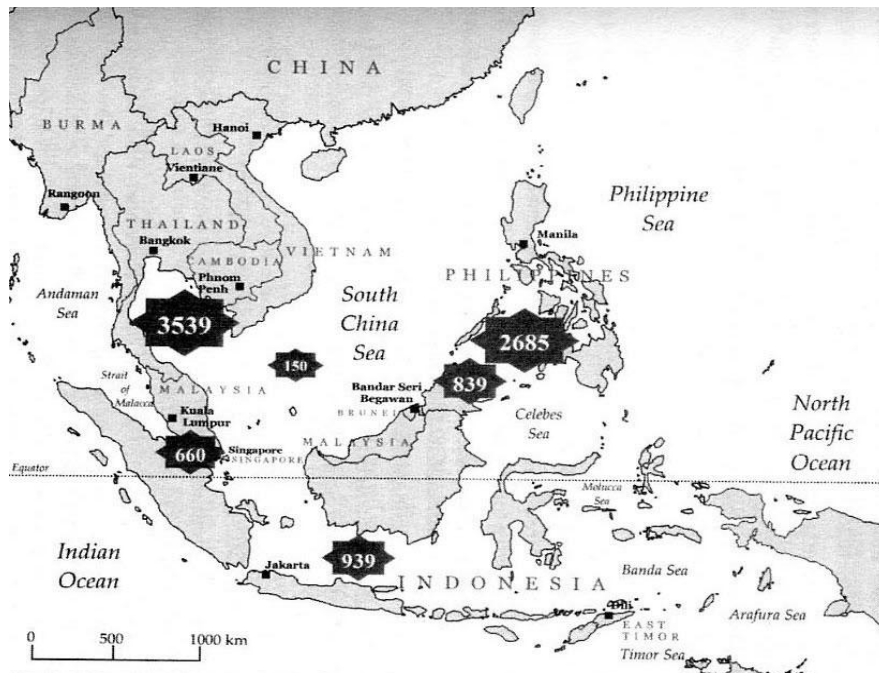
1960년대 솔루제도 해역에서 해적활동을 벌인 또 다른 종족은 타우숙(Tausug)족이었다. 19세기 초반 하더라도 솔루제도의 지배적인 종족집단이었던 타우숙족은 19세기 후반 그리고 20세기 전반 불법적인 해상 및 무역 활동에 대한 스페인과 미국의 통제로 그들의 전통적인 경제기반이 상실하여, 20세기 중엽에는 적어도 부분적으로 해적활동에 종사했던 것으로 보인다. 타우숙족의 한 마을에서 1960년대 인류학적인 관찰을 한 미국의 인류학자 토마스 키퍼(Thomas Kiefer)에 의하면, 타우숙 해적들의 습격은 과거에 일라논(Illanun) 해적이 했던 노예 사냥이 아니라 지나가는 화물선과 여객선을 공격하고 특히 중국 상인들과 부유한 기독교인들을 겨냥하여 강탈했다. 종종 인근의 가난한 무슬림 마을도 약탈의 대상이 되었다. 해적공격에 가담한 자들은 대부분 어부 혹은 농부 출신의 젊은이들로 전문적인 전업 해적은 거의 없었다.

필리핀 남부의 무슬림 지역에서의 해적위협은 민다나오섬 남부의 다바오(Davao)에서도 있었다. 1961년 8월 다바오 해상에서 필리핀 여객선이 8명의 해적에게 공격당하여 선장을 포함한 6명의 승무원이 살해되고 보석과 현금이 약탈당했다. 1962년 12월에는 칼리만탄섬 동북부 연안의 타와우(Tawau)에서 한 일본 회사의 어업기지가 해적의 습격을 받았는데, 타와우는 타위타위군도의 서쪽 맞은편에 위치해 있다. 필리핀에서의 해적에 의한 피해는 남부뿐만 아니라 마닐라 인근 바다에서도 일어났다. 예컨대 1971년 6월과 7월에 마닐라만에서 일본 화물선들이 해적선의 공격을 받았다.

5. 1980년대 이후 동남아시아 해적의 현황

동남아시아에서 해적사건은 1980년대부터 크게 증대했다. 해적들의 활동이 증가한 것의 가장 중요한 배경 및 원인으로서는 1980년대 동남아시아의 경제적 침체를 들 수 있다. 1979년에 시작된 제2차 석유파동으로 인한 석유가격의 국제적인 상승으로 동남아시아 국가들 중 산유국인 인도네시아와 말레이시아는 일시적인 이익을 보았으나, 그 후 수년간 세계적인 경기침체는 이 두 나라에도 영향을 미쳤다. 특히 인도네시아와 말레이시아에서는 1982년부터 1985년 사이에 유가가 폭락했다. 또한 동남아시아 국가들은 이 시기 외환유동성의 위기를 겪어, 환율이 크게 하락했다. 이 시기 동남아시아 국가들의 경제적 침체는 경제성장률에서 나타나, 인도네시아는 1980~1983년간 6.0%인 평균 성장률이 1985년에는 2.3%로 떨어졌으며, 말레이시아는 6.6%였던 것이 -1.0%로, 싱가포르의 8.6%였던 것이 -1.6%로 하락했다. 특히 필리핀은 3.5%였던 1980~1983년 평균 성장률이 1984년에 -7.3%, 1985년에는 -7.0%로 급락했다. 이처럼 악화된 경제적 상황은 여러 동남아시아 국가들에서 주민들을 생계를 위한 해적질로 내몰았을 것이다. 또 해적퇴치를 위한 행정제도 및 장비와 재정적 지원이 원래부터 부실했던 여러 동남아시아 국가들의 정부들은 경제적 침체로 해적문제에 신경을 쓸 겨를이 더욱 없게 되었을 것이다.

<그림 1> 1980~2004년 동남아시아 해역에서의 해적공격 숫자



1980년대 이후 동남아시아 해역에서 발생한 해적사건은 너무 많다. 이에 대한 기록과 관련 문헌의 정보는 너무 방대하다. 따라서 이 절에서는 1980년대부터 최근까지의 동남아시아에서의 해적 현황을 앞 절에서처럼 연대기적으로 서술하기보다는 전반적인 흐름의 주요 측면과 특징을 중시하여 보다 분석적으로 다루고자 한다.

1) 1980년 이후 동남아시아에서의 해적 현황의 실제

동남아시아의 해역에서 1980년부터 2004년까지 25년간 발생한 해적공격의 수는 국제해사기구(IMO), 국제해사국(IMB), 유엔난민기구(UNHCR) 등 국제기구들과 동남아시아의 해적 관련 기관들에서 제공된 정보와 해적에 대한 다양한 연구를 참고로 보면, 총 약 8,800건이 된다(그림 1 참고). 이에 대해 스테판 에클뢰프(Stefan Eklöf)는 우리가 알고 있는 해적사건의 수치가 실제 일어난 것보다 훨씬 적다고 본다. 우선 IMO의 통계와 관련하여, 해적공격이 IMO에 제대로 보고되지 않았다는 문제를 들 수 있다. 여기에는 여러 원인이 있다.

첫째 사고를 당한 배의 선주가 속한 국가의 행정당국의 자세이다. 선주가 사고를 자국의 관련 기관에 보고했다라도 그 사건이 자국의 영해에서 자국의 해적 혹은 선박무장강도에 의해 저질러진 것이라면, 행정당국은 이것이 자국의 취약한 해양경비 능력을 폭로할 뿐만 아니라 자국의 국제적 명성에 해가 될 것으로 보고, 그것을 국제기구에 통보하지 않을 수 있다.

둘째는 선주 자신이 보고를 기피하는 경우로, 이에 대해서는 IMB의 1983년 보고서가 분석하고 있다. 이 보고서는 선주가 해적공격을 보고하지 않는 이유로 ① 사고가 언론에 공개될 경우, 선박회사의 평판의 악화 ② 선주가 특정 항만의 해상보안에 대해 불평할 경우 비공식적으로나마 현지인들에게서 차별대우를 받을 위험성 ③ 특정 지역의 해적위험이 감당할 수 없을 정도로 인식될 경우 발생할 수 있는 선원조합과의 마찰 ④ 보험료의 인상 등 네 가지를 든다. 여기에 추가로 공격당한 선박이 보고할 경우 그 조사를 위해 여정이 며칠간 지연됨으로써 발생하는 비용이 해적공격으로 인한 비용보다 더 클 수 있다는 부담을 들 수 있다.

또한 IMB가 제시하는 해적공격의 수치도 불확실한 것으로 보아야 한다. 그것은 무엇보다도 IMB가 비상업적인 선박에 대한 해적공격의 정보를 수집하려는 체계적인 노력을 기울이지 않았기 때문이다. 말레이시아의 정책연구소인 말레이시아 해사연구소(Maritime Institute of Malaysia)는 IMB가 제시한 수치를 말레이시아의 해사집행 협력센터(MECC: Maritime Enforcement Co-ordination Centre)의 것과 비교했다. 그 결과 1993년에서 2000년 사이 MECC는 사바주 해역에서 일어난 공격을 230건으로 보고한 데 비해, IMB는 22건만 기록해 놓았다.

필리핀에서도 사정은 비슷했다. 필리핀 해군·해안경비대(Philippine Navy and Coast Guard)의 통계수치에 의하면, 1993~2003년 필리핀 해역에서 총 1,233건의 해적공격이 발생했다. 이에 비해 IMB는 144건만 기록하고 있다. 소규모 어선과 지방의 작은 선박들에 대한 해적공격이 많이 일어나는 인도네시아에서도 그 수치와 관련된 문제는 비슷할 것이다. 이상의 문제를 감안할 때, 실제 일어난 해적공격의 반 혹은 그 이상이 관련 국가의 해사당국이나 국제기구에 보고되지 않았다고 볼 수 있다. 그리하여 에클뢰프는 만약 보고되지 않은 것을 모두 포함시킨다면, 1980-2004년 동남아시아 해역에서의 해적사건의 수가 8,800이 아니라 그것의 2배 정도일 것이라고 말한다.

2) 태국만에서의 보트피플에 대한 해적공격

동남아시아에서 1970년대 후반부터 1990년대 초까지 특이한 배경의 해적행위가 특별한

해역에서 일어났다. 1975년 베트남, 캄보디아, 라오스의 공산화 이후, 이 세 나라에서 많은 사람들이 공산 정권 치하에서 사는 것을 거부하고 외국으로 탈출했다. 피난민들은 부분적으로는 라오스와 캄보디아에서 육로를 통해 태국에 갔으며, 부분적으로는 캄보디아 남부와 베트남 남부에서 보트를 타고 바다로 피난길을 떠났다.

소위 ‘보트피플’로 알려진 후자에 속한 피난민들은 홍콩, 대만, 일본, 한국 등 동북아시아 국가들이나 태국, 말레이시아, 인도네시아 등 동남아시아 국가들로 망명을 시도했다. 그들 중 특히 베트남 출신의 슬한 ‘보트피플’이 태국만을 가로질러 태국이나 말레이시아로 가려고 하다가 해상에서 태국 해적들을 만나 폭행과 강간을 당하고 재산과 생명을 잃었다. 위에서 ‘특별한 해역’이라고 칭한 이유는 동남아시아에서 해적이 일반적으로 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 등 도서 동남아시아에서의 현상인 데 비해, 이 경우 동남아시아 해적역사에서 역할이 별로 없었던 태국만이라고 하는 해상 공간에서 일어났기 때문이다.

태국만에서의 해적 공격은 두 가지 주요 형태로 일어났다. 첫째는 대부분 태국 어민 출신의 해적들이 저지른 덜 폭력적이고 기회주의적인 해적행위로, 그것은 주로 ‘보트피플’의 초기 단계부터 이미 나타나기 시작했다.



<그림 2> 베트남 난민 보트피플

둘째는 더 폭력적이고 잔인한 방식으로 행해진 해적행위로, 거기에는 어민뿐만 아니라 태국의 전문적이고 조직화된 범죄집단들도 가담했다. 특히 후자 형태의 해적들에 의해 여자들이 유괴되고 성폭행을 당했으며 남자들은 구타당하거나 총살되거나 바다에 던져졌다.

미국에 소재하는 비정부기구인 Boat People S.O.S.가 기록한 다음의 증인진술은 1980년 3월 20일 13m 길이의 정크를 타고 베트남에서 탈출하여 태국으로 향하던 42명의 피난민들이 겪은 참혹한 운명을 생생하게 보여준다.

3월22일 오후 3시에 태국 해적선은 그들을 공격하고 난민들을 수색하고 모터를 파괴한 후 놓아주었다. 정크는 계속 표류했으며 다음날 아침에도 상황은 마찬가지였다. 세 번째의 공격은 두 척의 해적선이 그들에게 곧바로 다가온 그날 오후에 일어났다. [중략] 당시 세 명의 베트남 젊은이들이 돛을 잡고서 정크의 뱃머리에 서있었다. 해적들은 갑자기 이 세 명에게 발포했다. 29세인 응우옌 반 Y(Nguyen Van Y.)는 총을 맞아 바다로 떨어졌으며,

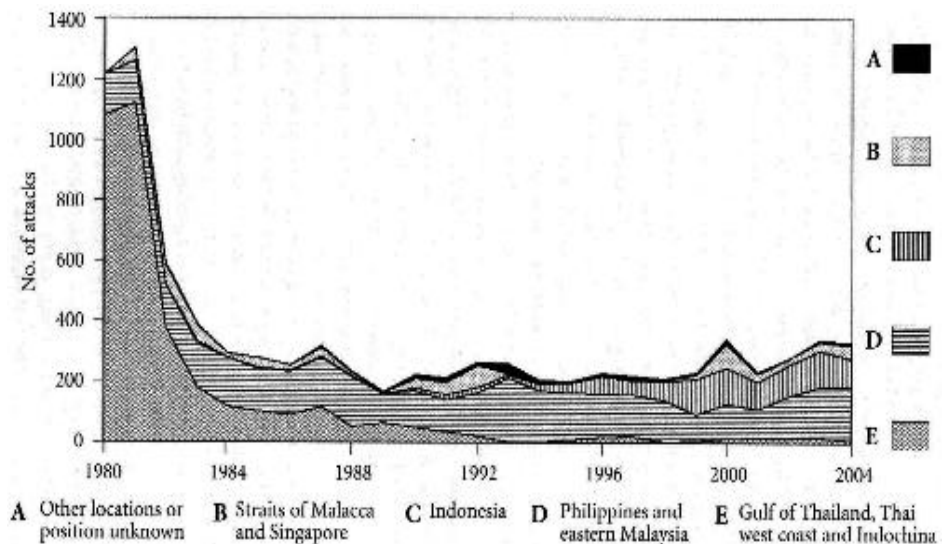
그의 매형인 32세의 전직 공군장교 응우옌 응옥 리(Nguyen Ngoc Ly)는 그의 추락을 막고자 달려갔으나, 해적들은 그에게도 총격을 가했다. 그러고는 해적들은 정크에 뛰어들어 희생자들을 바다로 던져버렸다. 총격으로 부상만 당한 리와 Y는 보트로 돌아오려고 안간힘을 썼으나 해적들은 그들을 때려 떨어버렸다. [중략]

나머지 40명의 피난민들은 해적선으로 옮겨졌다. 남자들은 얼음 구덩이에 넣어졌으며 여자들은 강간당했다. 그 후 그들은 모두를 정크로 강제적으로 돌려보내고 떠나갔다. 피난민들은 그들의 모터도 없이 계속 표류했다. 음식과 물도 바닥나버렸다.

3월24일, 그들은 또 다른 해적선을 만났다. 공포에 질려 여자들은 자신의 얼굴과 몸에 끈적이는 기름을 발라 해적들에게 혐오감을 주려고 했지만 강간하려고 덤벼드는 공격자들을 단념시키기에는 역부족이었다. 그들은 숨겨진 금을 찾으려고 정크에 구멍을 파고 지렛대로 배의 널빤지를 들어 올렸으며, 결국 16세의 응우옌 티 A (Nguyen Thi A.)와 18세인 레 티 A. (Le Thi Y.)라는 두 소녀를 찾아 데리고 갔다.

이런 사건은 1970년대 말과 1980년대 말 사이에 태국만에서 일어난 숭한 해적공격의 한 에피소드에 불과하다. UNHCR에 의하면, 1981년 한 해에만 349척의 보트들이 태국에 도착하기 전에 해상에서 해적의 공격을 받았다. 이 숫자는 그 해 태국에 도착하여 보고된 모든 보트들의 77%이다. 보트들은 해상에서 1번만 공격을 받은 것이 아니었다. 1981년의 경우, 해적에게서 피해를 입은 보트들은 보트당 평균 3.3회의 공격을 받았다. 1981년 한 해에만 454명이 살해되었고 571명의 여자들이 강간당했으며 228명이 유괴되었다. 유괴된 자들은 대부분 젊은 혹은 어린 여자였으며, 이들은 대부분 방콕 등 태국의 주요 도시의 매음굴로 인신매매되었다.

<그림 3> 1980~2004년 동남아시아에서의 해적공격 발생추이



1980년대부터 2000년대 초까지 동남아시아 해역에서의 해적공격의 전반적인 흐름을 보면 <그림 3>에서 볼 수 있는 것처럼, 1980년대 초에 해적공격이 가장 많이 발생했다. 그것은 상

당 부분 태국만 등에서의 보트피플에 대한 해적공격이 그 시기에 집중적으로 일어났기 때문인 것으로 설명될 수 있다.

태국만에서의 해적행위는 전문적인 조직범죄단의 소행이었으며, 이 범죄조직의 배후에는 종종 태국의 지방정부의 부패한 관료들이 있었다. 태국 정부는 태국만에서 광범위하게 벌어진 잔혹한 범죄에 대해 수동적으로 임했다. 이에 대해 태국 정부가 난민들이 자국에 유입되는 것을 저지하기 위해 의도적으로 해적을 진압하지 않았다고 보는 시각도 있다. 어쨌든 UNHCR와 미국 등 국제사회의 해적퇴치를 위한 노력으로 1982년부터 태국만에서 해적에 의한 피해가 감소하기 시작했다. 그리하여 1987년에는 해적으로 인한 사망의 사례에 대한 보고가 없었으며, 강간과 유괴의 사례도 현저히 줄어들었다. 그러나 1988년에 태국만에서의 해적행위가 다시 기승을 부리기 시작하여 1989년에는 베트남을 탈출한 난민들의 약 20%가 해적들에게 살해된 것으로 추정되었다. 보트피플의 수는 1980년대 말부터 크게 줄었고, 그에 따라 해적공격도 거의 사라졌다. 1991년경에는 태국만에서의 해적의 위협이 태국 당국에 의해 효과적으로 통제될 수 있는 수준으로 낮아졌다.

3) 1980년대 이후 동남아시아에서의 해적행위의 특징

1980년대 이후 동남아시아에서의 해적사건의 특징 중 하나는 해적 신디케이트 즉 전문적인 해상범죄조직에 의한 선박 하이재킹이 많았다는 점이다. 선박 하이재킹은 종종 소위 ‘유령선’(phantom ship)이라고 불린 해상범죄 수법으로 연결되었다. ‘유령선’은 하이재킹한 배를 새로 페인트칠하고 이름을 바꾼 뒤 선적 등록절차가 비교적 쉬운 나라에 선박의 국적을 등록한 다음 적재된 화물을 예정된 항구의 수령인에게 배달하지 않고 제3자에게 팔아치우는 사기행각을 반복적으로 저지르는 수법을 일컫는다. 그 대표적인 사례의 하나로 에밀리오 첵코(Emilio Chengco)가 두목인 필리핀의 한 해적 신디케이트가 1988년 10월 마닐라만에서 하이재킹한 *Silver Med*호 납치사건이 있다. 이 화물선은 납치된 지 2주 후 *Lambamba*란 이름을 달았다가 그 후 *Sea Rex*라는 선명으로 인도네시아의 사마린다(Samarinda) 항구에서 중국으로 가는 합판을 선적했으나 화물은 필리핀 남부의 잠보앙가(Zamboanga)에 가서 팔아치웠다. 1989년 1월에는 말레이시아와 싱가포르에 *Stamford*란 선명을 달고 나타나 홍콩으로 운반되어야 할 철강, 야자유, 스테아린, 고무 등을 적재하고는 화물을 필리핀에 가서 처분했고 거기서 선명을 *Star Ace*로 바꿨다. 이러한 ‘유령선’ 수법은 무엇보다도 적절한 비용만 지불하면 선적 등록의 서비스를 제공하는 ‘편의치적선(flags of convenience) 제도’가 있기 때문에 가능하다. 이 제도는 주로 해양 통제가 느슨한 온두라스, 파나마 등의 국가들이 제공하는데, 이런 나라들의 부패한 관료들은 정상적인 등록비보다 수 배 비싼 등록비를 받고 선명, 용적톤수, 선박의 크기, 선주 성명 등 선박의 정체성과 관련된 엉터리 정보를 그대로 수용하여 등록증을 발행한다.

동남아시아에서의 해적 신디케이트에 의한 선박 하이재킹과 ‘유령선’ 수법의 해적행위의 또 다른 중요한 특징은 특히 1990년대 이후 그것이 중국의 부패한 관료와 결탁되어 행해졌다는 점이다. 이 점은 1998년 4월 발생한 *Petro Ranger*호의 사례에서 잘 드러난다. 싱가포르에서 호치민으로 가던 탱커인 *Petro Ranger*호를 말레이반도 동부 연안에서 하이재킹한 해적들은 선명을 5주 전 온두라스에서 등록한 *MV Wilby*로 바꾸었다. 해적들은 배를 중국의 해남

도로 끌고 가 화물인 디젤오일을 처분했는데, 그 과정에서 중국의 해군장교들의 보호를 받았다. 중국 당국이 해적들을 체포했지만 그들은 감옥에서 단지 몇 달을 보낸 후 석방되었다. 이처럼 동남아시아 해역에서 1990년대 하이재킹된 선박의 화물은 대부분 중국에 가서 팔렸고 그 불법거래에는 중국의 부패한 해군과 관료들이 결탁되어 있었다. 중국 관료들은 그밖에 종종 해적들에게 사법적 보호망이 되어주기도 했다.

1980년대와 1990년대 해적 신디케이트들이 선박을 하이재킹하여 ‘유령선’으로 사용한 것에는 사기적인 화물운송과 판매 외에도 마약운반 혹은 밀항사업 같은 다른 목적의 추구도 있었다. 마약운반을 위한 ‘유령선’ 수요는 동아시아에서의 마약 수요가 1990년대 이후 급증함에 따라 이루어진 것으로 보인다. 밀항은 1980년대부터 동아시아에서 그 수요가 급증하기 시작한 것으로 특히 중국에서 미국 등 서방 선진국으로 밀입국하려는 자들이 많았다. 예컨대 1992년의 경우 중국 복건성에서만 약 10만 명이 불법적인 루트를 통해 미국으로 들어갔다. 1993년경 중국에서 태평양을 가로질러 미국으로 불법이민을 실어 나르는 화물선이 17 내지는 20척 있었다고 한다.

2000년대 이후 동남아시아에서 상선에 대한 해적공격이 감소했다. 여기에는 여러 요인이 있다. 우선 2001년 9·11테러 이후 해양안보에 대한 국제사회의 노력이 강화되었기 때문이다. 2004년에 500톤 이상의 모든 국제무역선에 자동인식시스템(Automatic Identification System) 장비의 부착이 의무화된 것도 그러한 노력의 일환에서 이루어진 것이었다. 또한 뒤에서 상세히 분석될 아시아 및 동남아시아 국가들 차원에서 추진된 각종 해적퇴치 프로그램도 중요한 기여를 했다. 그밖에 1990년대 말 중국 정부가 시행하기 시작한 강력한 부패척결 및 해적통제 정책도 동남아시아 해역에서의 해적공격 감소에 상당한 영향을 미친 것으로 보인다. 중국 당국은 1998년 10월에 광둥성에서만 600명의 부패 공무원을 해고했다. 특히 중국에서 말레이시아로 가던 벌크선인 *Cheung Son*호를 납치하고 그 선원들을 잔인하게 살해한 해적들 중 13명이 1999년 12월 중국 법정에서 사형선고를 받은 것은 동남아시아에서 중국인 범죄조직과 부패 관료가 결탁된 해적사건이 감소하는 데 기여했다.

이러한 변화의 결과 2000년대 이후 동남아시아 해역에서 상선에 대한 공격 대신 예인선과 바지선 등에 대한 해적공격이 늘었다. 예인선과 바지선은 속도가 느리기 때문에 승선하기가 쉽고 배 자체의 가치는 작지만 종종 돈이 되는 화물을 싣고 가는 경우가 많았다. 또 이들은 항구들과 국제 해로에서 흔히 보이는 것이기 때문에 의심을 피할 수 있다. IMB에 따르면, 2003년 동남아시아 해상에서 모두 13척의 선박이 하이재킹되었는데, 그 중 10척이 혼자 항해하거나 바지선을 끌던 예인선이었다. 비록 2004년에 그 수가 줄어들었지만, 8척의 하이재킹 발생건수 중 5척이 예인선이었던 점을 고려한다면, 표적의 유형이 변하지 않았다는 것을 알 수 있다. 도난된 예인선들은 테러리스트에 의해 몰라카해협에서 항해하는 선박에 대한 공격을 수행하는 데 사용될 수 있을 것으로 우려되었다.

4) 1990년대 이후 동남아시아에서의 해적사건의 추이

IMO가 제시한 1984~2010년 전세계 해적사건의 발생 추이에서 몰라카해협과 남중국해에서의 해적사건 수의 변화를 보면, 몰라카해협에서의 해적사건은 1991년경 그리고 2000년경 급증했으며, 남중국해의 경우 1990년대 중엽부터 크게 늘기 시작하여 2003년경 절정에 이르

렸다가 그 후 점차 감소하고 있다는 것을 알 수 있다.

동남아시아 해역에서 발생한 해적사건은 1991년에 88건에서 1992년에 63건, 1993년에 16건, 1994년에 38건이었다가 1995년에 71건 그리고 1996년에는 124건으로 뛰었다. 그 수치는 또 1999년 158건, 2000년에는 242건으로 크게 증가했다 (표 1). 1995년경 동남아시아 해역에서의 해적행위 증가는 이 지역에서의 해상유통이 증가한 것에 따른 현상으로 분석된다.

<표 1> 1991~2000년 세계 주요해역의 해적행위 발생건수

해역	1991	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
동남아시아	88	38	71	124	92	89	158	242
극동	14	32	47	17	19	10	8	20
인도양	0	3	24	26	40	22	45	93
중남미	0	11	21	32	36	35	24	39
아프리카	0	6	21	25	46	41	49	68
기타	5	0	4	5	14	5	5	7
합계	107	90	188	228	247	202	300	469

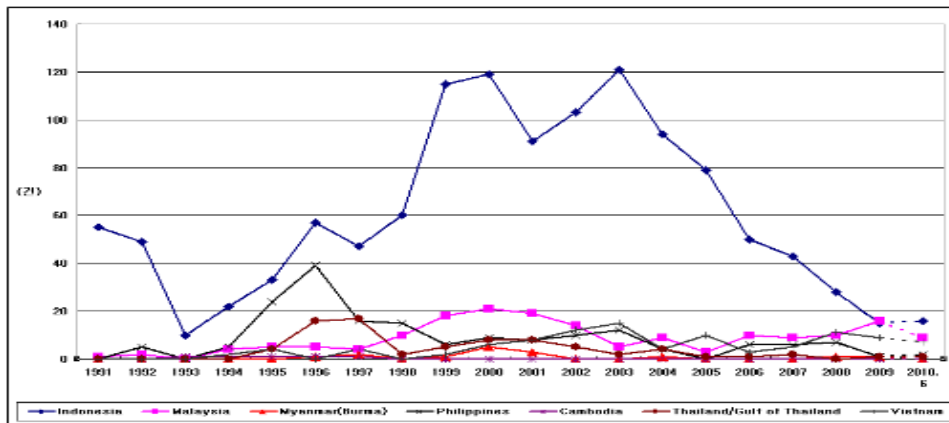
<표 2> 2003~2008년 세계 주요해역 해적발생 동향

지역	2003	2004	2005	2006	2007	2008
인도네시아	121	94	79	50	43	28
플라카해협	28	38	12	11	7	2
기타 역내	21	26	11	22	20	24
동남아 소계	170	158	102	83	70	54
극동 지역 (베트남 포함)	19	15	20	5	10	11
인도양 소계	87	32	36	53	30	23
아프리카 소계	93	73	80	61	120	139
미주 지역	72	45	25	29	21	14
기타 지역	4	6	13	8	12	2
총 계	445	329	276	239	263	293

1999년에 시작한 동남아시아에서의 해적사건 수의 급증 현상은 2000년대 초까지 지속되었다. 그리하여 IMB의 2008년 보고서에 의하면(표 2), 동남아시아에서 해적사건은 2003년에 170건, 2004년에 158건이었다. 이 지역의 해적사건 수는 2005년에야 102건, 2006년 70건, 2008년 54건 등으로 떨어졌다. 1990년대 말부터 2000년대 초까지 동남아시아 해역에서 해적사건이 많이 발생한 것은 1990년대 말 동아시아에서의 외환위기에 따른 경제약화의 여파인 것으로 보인다. 그에 비해 2005년부터 그 수치가 감소한 것은 2004년 이후 특히 플라카해협에서의 해상순찰이 강화된 점 그리고 2004년에 플라카해협 일대를 중심으로 발생한 쓰나미 재해로 연안 지역의 해적들의 기반시설이 파괴된 점 등에 기인한 것으로 이해된다.

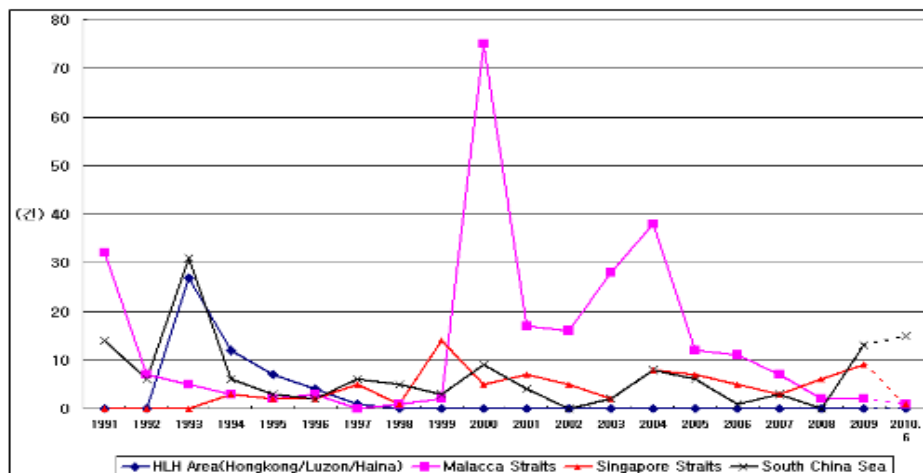
1991년부터 2010년 6월까지 ASEAN의 전체 10개 국가 중에서 인도네시아, 말레이시아, 미얀마, 필리핀, 캄보디아, 태국, 베트남 등 7개 국가에서 1,755건의 해적사건이 발생했으며, 몰라카해협, 남중국해, 홍콩·루손·해남도 해역 등의 공해 및 국제 해협에서 537건의 해적사건이 발생했다. 동남아시아 지역 국가들 중에서 해적사건이 가장 많이 발생한 국가는 인도네시아이며, 공해 및 국제 해협의 경우 몰라카해협에서 가장 많은 해적사건이 발생했다.

<그림 4> 1991~2010년 동남아시아 국가별해적사건 발생현황



<그림 4>를 보면, 1991년부터 2010년까지 인도네시아 해역에서 일어난 해적사건은 다른 동남아시아 국가들의 해역에서 일어난 것보다 많을 때는 5배 이상 많았다. 두 번째로 해적사건이 많이 발생한 나라는 말레이시아였다. 이 사실에서도 이 두 나라가 연안국이 되어 있는 몰라카해협이 동남아시아 해역에서의 해적문제의 핵심 지역임을 알 수 있다. 이 점은 <그림 5>의 해역별 해적사건 현황에서도 선명하게 드러난다. 이 통계 정보에서 싱가포르해협을 몰라카해협에 포함시킬 때, 특히 2000년부터 2007년경까지 몰라카해협에서의 해적사건 발생은 타 해역에 비해 압도적이라는 것이 더욱 분명해진다.

<그림 5> 1991~2010년 동남아시아 해역별해적사건 발생현황



최근에는 남중국해에서의 해적사건이 증가하고 있다. 남중국해의 경우, 2009년 상반기 동안 총 7건의 해적사건이 발생했으며, 2010년 상반기 동안에는 총 15건의 해적사건이 발생했다. 인도네시아 해역의 경우, 2009년 상반기 3건에서 2010년 상반기 16건으로 해적행위가 증가했으며, IMB에 보고되지 않은 해적사건 건수도 많은 것으로 추정된다. 말레이시아에서는 2009년 및 2010년 상반기에 각각 9건의 해적사건이 발생했다. 한편 베트남에서는 2009년 상반기 5건에서 2010년 상반기 7건으로 증가했다. 이처럼 2009년 이후 해적사건이 약간 증가한 것은 2008년 이후 전세계적인 경제 불황의 여파에 따른 것으로 보인다.

6. 동남아시아에서의 해적행위의 요인

해적행위는 동남아시아에서 오랜 시간 지속되어 온 문제이다. 19세기 이 지역에 온 서구 열강들도 이 문제의 해결을 위해 노력했다. 냉전시기 동안, 특히 1970년대까지는 미국과 소련의 강력한 영향력 때문에 해적사건이 비교적 많이 일어난 편이 아니었다.

자급자족이 어려운 지역에서는 만성적인 식량부족과 빈곤의 괴로움을 당하면 자주 해적이 발생한다. 즉 해적행위가 하나의 생계수단이 되는 것이다. 해적 발생의 배경에는 선진공업국과 개발도상국간의 빈부격차, 이른바 경제적 모순이 있는 현실도 간과할 수 없다. 동남아시아 지역에서 최근 발생하는 높은 빈도의 해적행위는 우선 1997년 동아시아 금융위기로 인한 경제충격에서 유발된 것으로 간주되고 있다. 이미 빈곤 문제로 시달리던 동남아시아의 몇몇 지역이 금융위기로 인해 재정상황이 악화되었다. 특히 해안 지역의 사람들은 수입을 충당하기 위해 해적행위에 의존하지 않을 수 없게 되었다. 인도네시아의 경우, 경제적 붕괴는 정치적 불안정도 야기했다. 그 기간 인도네시아 방위비는 65%나 줄어들었다. 이로 인해 인도네시아 정부는 해양안보를 위한 예산을 확보하지 못하게 되었고, 결국 이 지역에 대한 군과 경찰의 통제력이 약화되었다.

해적행위의 발생건수 증가에 대한 또 다른 요인은 이 지역의 해역을 통과하는 상업적 해상교통이 증가한 것이다. 므라카해협에서만 연간 3만 척, 여기에 싱가포르해협과 인도네시아 해역을 포함하면 연간 약 8만 척의 선박이 이 해역들을 항행한다. 그리고 화물의 가격도 올라 해적에게는 더 큰 이익이 된다. 1945년 이래 매 십년마다 해양 무역은 갑절로 늘었으며, 전 세계에서 건조되는 선박의 톤수는 1990년 이래 두 배가 되었다. 특히 1990년대 이후 동아시아 국가들의 높은 경제성장과 수출산업의 발달은 동아시아 국가들의 무역 활동을 증대시켰고, 이로써 해적들이 공격할 잠재적 표적의 수가 본질적으로 증가한 셈이었다.

그리고 이 해역에는 전통적으로 ‘해적문화’라고 칭하는 것이 있었다. 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 등 동남아시아 국가들에서는 ‘오랑 라웃’(Orang Laut) 즉 ‘해상민족’이라고 불리는 사람들이 교역에 종사하는 동시에 종종 상선을 습격하여 금품과 사람을 약탈·매매·노예화했다. 오늘날에도 빼앗은 금품을 연안부의 주민과 해상주민들에게 나누어 주는 해적이 있다고 한다. 이런 문화 이른바 해적에 대한 사회적인 허용도가 높은 것도 한 원인이 되고 있다.

또 다른 요인은 선박들이 꼭 필요한 최소한의 선원만 승선시키는 경향이 커지고 있다는 점이다. 이 선원들은 실무자 차원의 복수 과제를 수행해야 하기 때문에, 해적퇴치의 보안 조치까지 수행하기는 어려울 것이다. 그러한 선박들은 해적들이 더 쉽게 승선하여 탈취할 것이다. 반면에 대부분의 해운회사들이 그들의 선박을 강탈하려는 해적들을 막기 위해 필요한 비용 지출을 충분히 감수할 능력이 있지만, 그들의 선박 내 보안 정도를 개선하고자 하는 노력이 상당한 추가 비용을 발생하게 될 경우에는 그에 대해 거의 관심을 보이지 않는다. 대부분의 사용자들은 - 아마도 일본의 경우를 제외하고 - 이 일대 해협의 순찰에 필요한 재

정 혹은 해협 국가들의 역량을 개선해 줄 수 있도록 하는 재정에 공헌할 준비가 되어 있지 않다.

다른 한편으로는 제도적·법적 요인이 있다. 해적행위가 근절되지 않고 지속적으로 발생 하는 것은 해적을 처벌할 수 있는 제도 또는 법이 구체적으로 수립되어 있지 않거나 아예 부재하기 때문이기도 하다. 해적은 기본적으로는 해적이 출몰하는 국가에 의해 단속되어야 하며, 해당 국가의 국내법에 의하여 처벌을 받아야 할 것이다. 그러나 해적이 출몰하는 국가 들은, 인도네시아의 경우에서 볼 수 있는 것처럼, 대개 해적을 단속할 수 있는 해상치안력이 부족하다. 따라서 해적을 체포하는 경우는 주로 해상치안력이 강한 국가 또는 그러한 국가 의 인근 국가이다. 그러나 해적을 체포하더라도 국제법 또는 국내법에 따라 해적을 처벌하 는 명확한 지침이 없거나 부족한 경우가 많다. 해적을 처벌하기 위해 기소 등의 복잡한 법 적 절차를 밟아야 하고 압송·구금·재판·변호 등에 따르는 경제적인 비용도 고려해야 할 것이다. 이처럼 해적의 처벌은 간단하지 않아, 대부분의 국가들은 이 문제의 본질적인 해결 을 위해 적극적인 노력을 기울이지 않는다. 이와 더불어 동남아시아 국가들 특히 인도네시 아 같은 나라에서의 해양안보를 직접 담당하고 있는 일선 공무원과 지역 군·경찰의 부패문 제도 해적행위가 근절되지 않는 데 중요한 기여를 한다.

마지막으로 이 지역이 해적활동에 적합한 지형이라는 점이다. 대부분의 해적공격은 만과 수로 그리고 군도 등에서 일어난다. 동남아시아의 지형은 해적활동에 이상적인 지형을 갖고 있다. 몰라카해협의 가장 좁은 지역은 폭이 3km에 지나지 않는다. 수천 개의 섬들과 셀 수 없을 만큼 흩어져 있는 마을들, 밀림, 들쭉날쭉한 해안선, 숨겨진 만들과 강의 지류들이 해 적들의 피신처가 되고 있다. 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아 그리고 필리핀 사이의 영해 경계선 사이를 오가며 각국의 공권력으로부터 도피하기에도 좋다.

이상 살펴본 동남아시아에서의 해적의 역사와 현황 그리고 해적행위의 요인 분석에서 알 수 있는 것은 이 지역에서의 해적문제가 동남아시아 해역의 광대하고 복잡한 구조 그리고 아시아의 해상교통상 가장 중요한 항로라는 지정학적인 배경, 그리고 빈곤과 관료들의 부패 및 해적과의 결탁 등 사회경제적 뿌리를 갖고 있다는 점이다. 동남아시아 해역에서의 해적 문제의 중요성과 심각성 때문에 식민주의 시대 서양 식민당국은 해적문제를 해결하기 위해 지속적인 노력을 기울였으며, 오늘날에도 국제사회와 미국, 일본 등 개별 국가와 동남아시아 의 주요 연안국들이 다양한 대책을 강구해오고 있다. 그러한 대책은 2004년 일본 도쿄에서 채택된 ‘아시아지역 해적 및 선박무장강도 방지협력협정’(ReCAAP), 2004년 발족된 몰라카해 협에서의 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아 삼국 합동순찰 체제인 ‘말신도’(MALINDO) 등 다양한 차원의 해적퇴치 레짐으로 나타나 발전해 왔다.

참고문헌

- 김석수. “동남아해협의 해적과 해양테러리즘 및 해양안보협력을 위한 국제관계.” 『동서연구』 20(1), 2008: 33-57.
- 한용섭·이신화·박균열·조홍제. 『마약·조직범죄·해적 등 동남아의 초국가적 위협에 대한 지역적 협력방안』. 경제·인문사회연구회 세계지역 종합연구 협동연구총서 10-04-17. 대외경제정책연구원. 2010.
- Kwa Chong Guan and John K. Skogan. eds. *Maritime Security in Southeast Asia*. Abingdon: Routledge. 2007.
- Eklöf, Stefan. *Pirates in Paradise: A Modern History of Southeast Asia's Maritime Marauders*. Copenhagen: NIAS Press. 2006.
- ICC-IMB. *Piracy and Armed Robbery against Ships Report 2008*. Annual Report.
- Liss, Carolin. *Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies. 2011.
- Warren, James. *Pirates, Prostitutes and Pullers: Explorations in the Ethno- and Social History of Southeast Asia*. Crawley: University of Western Australia Press. 2008.