

---

2024년도

# 전 세계 해적사건 발생 동향

---

2025. 2



해양수산부  
해사안전관리과

# ||| 목 차 |||

## I. 전 세계 해적사건 동향

1. 발생 현황 .....	1
2. 동향 분석 .....	2

## II. 주요 해역별 해적 동향

1. 서아프리카 해역 .....	4
2. 소말리아 · 아덴만 해역 .....	6
3. 아시아 해역 .....	8
4. 중 · 남미 해역 .....	10

## III. 종 합 .....

[참고 1-2] 연도별 · 해역별 현황표 .....	12
[참고 3] 해적위험지수 안내문 .....	15

## 1. 발생 현황

□ 전 세계 해적피해 총 116건 발생, 전년(120건) 대비 약 3% 감소

\* 선박피랍 6건('23년 4건) / 선원 일시감금(억류) 126명('23년 72명) · 납치 12명('23년 14명)

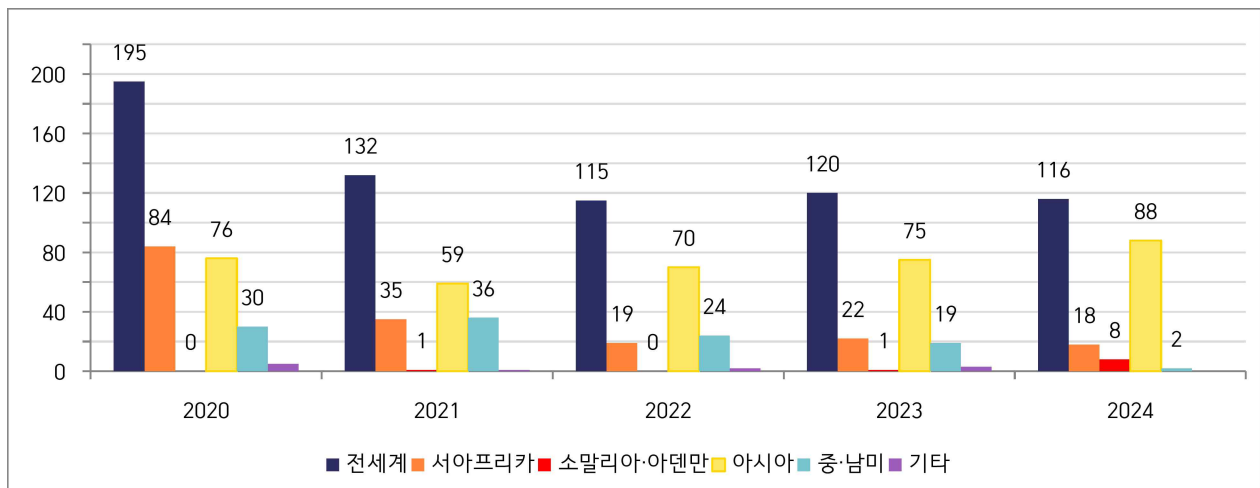
○ (서아프리카) 총 18건 발생, 전년(22건) 대비 약 18% 감소

○ (소말리아·아덴만) 총 8건\* 발생, 전년(1건) 대비 8배 증가

\* '24년에 해적공격 사례는 총 30건(잠정)이 접수(국제해사국 해적정보센터, IMB-PRC) 되었으나, 사건정보가 명확한 8건을 공식통계로 집계

○ (아시아) 총 88건 발생, 전년(75건) 대비 약 17% 증가

○ (중·남미) 총 2건 발생, 전년(19건) 대비 약 89% 감소



【연도별 해적사건 발생 건수(2020 ~ 2024)】

(단위 : 건)

구 분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
전 세계	195	132	115	120	116
서아프리카	84	35	19	22	18
소말리아·아덴만	-	1	-	1	8
아시아	76	59	70	75	88
중·남미	30	36	24	19	2
기 타*	5	1	2	3	-

\* 모잠비크, 이집트, 남아공, 이라크

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

## 2. 동향 분석

### □ (우리 국민·선박 피해) 우리 국민·선박에 대한 해적피해\* 없음

\* 국민 피해 : ('20) 8명/3건 → ('21) 5명/2건 → ('22) 4명/2건 → ('23) 1명/1건 → ('24) 피해없음  
 ※ 최근 5년간 우리 국민 피해는 모두 외국적 선박에 승선 중 발생(우리 선박 피해없음)

### □ (승선자 피해) 총 151명 발생, 전년(119명) 대비 약 27% 증가

○ 사망 사건은 발생하지 않았으나, 선원의 일시적 감금 등 인질 피해가 126명으로 전년(72명) 대비 약 75% 급증

\* (유형별) 인질(일시억류) 126명 > 납치 12명 > 위협 12명 > 부상 1명

\*\* (해역별) 아시아 57명 > 소말리아·아덴만 50명 > 서아프리카 43명 > 중남미 1명

#### 【연도별 해적에 의한 승선원 피해 현황(2020 ~ 2024)】

(단위 : 명)

구 분		2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
총 계	계	191	82	55	119	151
	사 망	-	1	-	-	-
	부 상	9	4	-	4	1
	납 치	135	57	2	14	12
	인 질(일시억류)	34	8	41	72	126
	기 타(폭행·위협)	13	12	12	11	12

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

※ (납치) 선원 석방금 요구 목적, (인질) 화물 등 탈취를 위해 선원을 일시적으로 억류

### □ (선종별) 일반·산적화물선(61척), 액체화물운반선\*(23척), 기타선\*\*(17척), 컨테이너선(11척), 어선(4척) 순으로 피해 발생

\* 유류·화학제품 운반선(15), LPG·LNG 운반선(4), 원유 운반선(4)

\*\* 예인선(9), 항만 내 보급선(4), 중량물 운반선(3), 소방정(1)

○ 산적화물선 등 건현이 낮거나 속력이 느린 선박이 주로 피해를 입었으나, 속력이 빠른 컨테이너선에서도 지속적으로 피해 발생

#### 【선종별 해적피해 현황(2020 ~ 2024)】

(단위 : 척)

구 분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
계	195	132	115	120	116
일반·산적 화물선	64	51	53	52	61
유류·화학제품 운반선	53	22	19	26	15
원유 운반선	10	5	9	6	4
LPG·LNG 운반선	4	4	2	2	4
컨테이너선	27	30	11	18	11
어 선	6	3	-	4	4
기타선	31	17	21	12	17

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

- (피해형태) 선박 피랍 6건(소말리아 3건, 아시아 2건, 서아프리카 1건), 해적 승선 94건, 총격 사건(미승선) 3건, 선박 접근시도 13건 발생
- 전체 해적공격(116건)의 86%(100건)가 직접 피해(피랍·승선)로 연결

#### 【피해 형태별 해적사건 현황(2020 ~ 2024)】

(단위 : 건)

구 분		2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
총 계	계	195	132	115	120	116
	시 도	20	11	5	9	13
	총 격	11	5	1	2	3
	승 선	161	115	107	105	94
	피 랑	3	1	2	4	6

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

※ (승선) 해적의 불법 선박침입, (피랍) 해적의 불법 선박침입 후 선박통제권 탈취

- (무기 유형) 해적행위 시 칼·도검류 39건, 총기류 26건, 불분명(미소지 포함) 48건, 기타(쇠막대기 등) 3건 사용
- 특히, 소말리아·아덴만 해역의 모든 사건(8건)에서 총기가 사용되었고, 아시아 해역의 총기 사용 건수도 증가('23년 4건→'24년 12건)

#### 【해역별 사용 무기 유형】

(단위 : 건)

구 분		계	총 기	칼·도검	불분명(미소지 등)	기 타
총계	계	116	26	39	48	3
	서아프리카	18	6	2	10	-
	소말리아·아덴만	8	8	-	-	-
	아시아	88	12	36	37	3
	기타(중남미 등)	2	-	1	1	-

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

- (운항형태) 접안·정박 중 56건(48%), 항해 중 60건(52%) 발생
- 모든 선박피랍 사건(6건)은 항해 중에 발생하였으며, 접안·정박 중에는 선원납치·선용품 탈취를 노린 해적승선 사건(47건)이 다수

#### 【운항 형태별 해적사건 현황】

(단위 : 건)

선박의 상태	계	시 도	총 격	승 선	피 랑
계	116	13	3	94	6
접안중(Berthed)	7	1	-	6	-
정박중(Anchored)	49	8	-	41	-
항해중(Steaming)	60	4	3	47	6

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

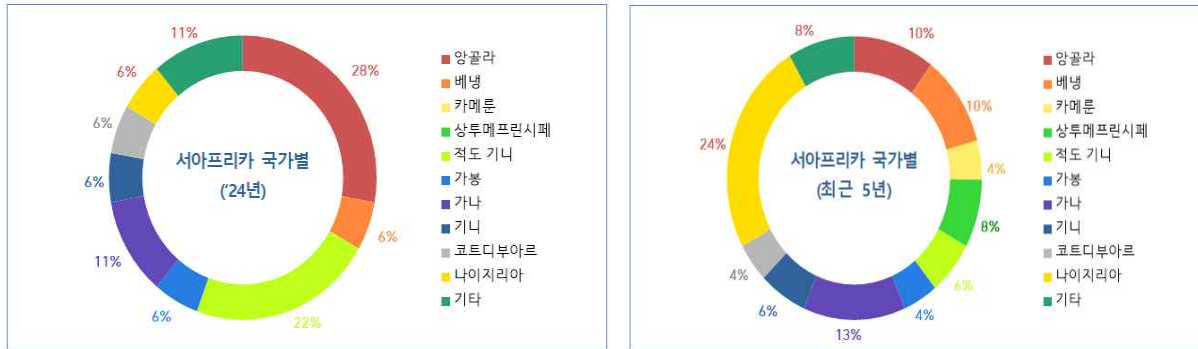
## II

## 주요 해역별 해적 동향

### 1. 서아프리카 해역

□ (현황) 총 18건 발생, 전년(22건) 대비 약 18% 감소

【서아프리카 국가별 해적사건 발생 현황(2020 ~ 2024)】



(단위 : 건)

구 분		2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
계		84	35	19	22	18
서아프리카 해역	앙골라	6	4	5	3	5
	베냉	11	2	-	-	1
	카메룬	-	1	-	3	-
	상투메 프린시페	2	5	-	-	-
	적도 기니	3	2	2	-	4
	가봉	2	4	-	1	1
	가나	9	5	7	6	2
	기니	5	3	-	2	1
	코트디부아르	3	-	2	2	1
	나이지리아	35	6	-	2	1
	기타	8	3	3	3	2

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

○ (선박피해) 선박 피랍 1건, 해적 승선 16건\*, 총격 1건 발생

\* 앙골라(5건), 적도기니(3건), 가나(2건), 베냉·가봉·기니·코트디부아르·나이지리아·라이베리아·각 1건

【서아프리카 선박 피랍사건(1건)】

일자	선명/국적	선 종	운항형태	사건해역	특이사항
5.17	F호/ 팔라우	석유제품 운반선	항해중	카보베르데 노바신트라 남서방 363해리 해상	○ 선박 피랍(항해·통신 설비 손괴) ○ 선용품 탈취 후 도주 * 우리국민 없음, 21명 일시억류

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

- (승선자 피해) 납치 12명, 인질(일시억류) 30명, 위협 1명 등 총 43명\* 발생, 전년(69명) 대비 약 54% 감소

\* (납치) 적도기니 11명, 베냉 1명 / (인질) 카보베르데 21명, 베냉 6명, 나이지리아 3명

#### 【서아프리카 선원 납치사건(3건)】

일자	선명/국적	선 종	운항형태	사건해역	특이사항
1.1	H호/ 투발루	석유제품 운반선	항해중	적도기니 비오코섬 남방 45해리 해상	○ 무장해적 총격 및 승선 ○ 선원 9명 납치, 석방(1.30)
5.29	선명미상/ 가나	일반 화물선	항해중	적도기니 비오코섬 남서방 28해리 해상	○ 해적 승선 및 선용품 탈취 ○ 선원 2명 납치
12.5	미상	어선	항해중	베냉 코토누 정박지	○ 무장해적 승선 및 선용품 탈취 ○ 선원 1명 납치

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

- (운항상태별 피해) 항해 중 6건, 정박\*·접안 중 12건 발생

\* 앙골라 루안다(Luanda) 4건 등 특정 항구의 정박지에서 해적 승선 빈발

- (분석) 서방의 해적대응 역량강화 지원\* 등이 해적사건·승선자 피해 감소에 기여 중이나, 여전히 여러 국가\*\*에 해적사건이 분포

\* 연합훈련(佛·가봉 등/5월·11월), 함정 양여(美→가나/9월, 이스라엘→코트디부아르/10월) 등

\*\* 최근 3년간 해적 발생국가 : ('22) 7개국 → ('23) 10개국 → ('24) 10개국

- 앙골라\*·적도기니 등은 해적사건이 전년 대비 증가

\* ('20) 6건 → ('21) 4건 → ('22) 5건 → ('23) 3건 → ('24) 5건

- 또한, 나이지리아 남부 내수면(강)에서는 인명피해를 수반하는 무장강도 사건\*(비해적사건 4건)이 지속 보고되고 있음

\* 온네강(Onne) 수역에서 수상 보트를 대상으로 하는 강도행위(여객납치 28명·살해1명)

- ☞ (시사점) 해역 내 해적사건·인명피해는 감소하였으나, 사건이 10개국에서 광범위 발생함에 따라 높은 수준의 경계 유지 필요

- 또한, 나이지리아의 내수면 강도 사건이 지속 보고됨에 따라 해상의 해적사건으로 발전할 가능성이 있으므로 지속 관찰 필요

#### < 대응 방안 >

- ☞ 선박피랍·승선자 납치 등 피해예방을 위한 선박·선사별 대비·대응 능력 강화 필요
  - ▲해적 대응 훈련(선원대피처 대피 등), ▲선박보안경보장치 테스트(필요 시 조난신호로 활용 등)
- ☞ 위험·고위험해역 내 뿐만 아니라 정박지 등 기니만 해역 내에서는 높은 수준의 경계태세 유지, 연안국 호송 서비스 이용 등 피해예방 대책 마련·이행 필요

## 2. 소말리아·아덴만 해역

□ (현황) 총 8건 발생, 전년(1건) 대비 **약 8배 증가**

【소말리아·아덴만 해적사건 현황(2020 ~ 2024)】

(단위 : 건)

구 분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
계	-	1	-	1	8
소말리아 해역	-	-	-	1	7
아덴만	-	1	-	-	1

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

○ (승선자 피해) 피랍 3건, 해적승선 2건, 총격 2건, 접근시도 1건

【아덴만·소말리아 해역 선박피랍 사건(3건)】

일자	선명/국적	선 종	운항형태	사건해역	특이사항
1.27	L호/ 스리랑카	어선	항해중	소말리아 모가디슈 동방 960해리 해상	○선박 피랍 * 6명 일시억류 ○세이셸 경비대가 구출(1.29)
3.12.	A호/ 방글라데시	벌크선	항해중	소말리아 모가디슈 동방 550해리 해상	○선박 피랍 * 23명 일시억류 ○선사측 협상으로 피랍해제(4.14)
5.13.	A호/ 이란	어선	항해중	소말리아 라스 카바이드 동방 60해리 해상	○선박 피랍 * 21명 일시억류 ○선용품 탈취 후 해적 도주

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

※ (우리선박 추격사례) '24.1.24.(수), 우리국적 원양어선에 해적보트(무장해적 6명)가 접근, 원양어선 승선 해상특수경비업자 경고 사격으로 현장이탈

○ (승선자 피해) 인질(일시억류) 피해 **총 50명/3건**(전년도 피해없음)

※ [참고] '24년 해적공격 사례는 30여건(잠정)이 국제 해적정보 수집기관에 접수 되었으나, IMB-PRC\*는 사건정보가 명확한 8건을 공식통계로 집계

\* 전 세계 해적정보를 제공하는 국제상공회의소 산하 전문 조직으로, 국제해사기구(IMO)의 해적동향 보고서 발간 시 정보출처로 활용

< 국제 해적정보 수집기관 >

기관명	접수 건수('24년)	정보수집 경로	대상 해역
IMB-PRC <sup>1)</sup>	22건	선사·선박·정부·군사기관 * 해수부·해군 등에서 참고	전 세계
MSC-IO <sup>2)</sup>	16건	선사·선박·정부·군사기관	소말리아·아덴만·인도양
UKMTO <sup>3)</sup>	3건	선사·선박·정부·군사기관	소말리아·아덴만·인도양

1) IMB-PRC(International Maritime Bureau-Piracy Report Center) : 국제해사국 해적정보센터

2) MSC-IO(Maritime Security Center-Indian Ocean) : EU연합함대 해양보안센터

3) UKMTO(United Kingdom Maritime Trade Operations) : 영국해사무역기구



□ (분석) '23.11월부터 이어진 홍해·호르무즈 해협 불안정으로 인한 국제 연합해군 전력 이동(아덴만→홍해) 등으로 소말리아 해적사건 증가

\* 중국의 對아프리카 주도권 강화(해상경제 투자 확대 등)도 해적 유인의 원인으로 작용

○ '24년 중 발생한 해적사건(8건)은 지난 5년간('19~'23) 발생한 사건(2건)의 4배에 이르며, 선박피랍과 승선자 피해도 급증\*

\* (선박 피랍) '23.12월, 소말리아 해역에서 6년 만에 발생 → '24년에 3건으로 증가  
(승선자 피해) '23년 중 피해 없음 → '24년에 50명 피해 발생(모두 인질 피해)

○ 우리부 공식 집계 해적사건(8건) 외 해적 의심사례는 총 30건\*이며, 발생 해역 또한 아라비아해 전역\*\*으로 확대하고 있어 주의 필요

\* 국제 해적정보 수집기관 의심사례 : 피랍 8건, 승선 3건, 총격 6건, 접근시도 13건

\*\* 소말리아 모가디슈 동방 960해리에서 피랍 등 인도양 세이셸 주변 해역까지 확대

○ 모든 해적사건(8건)은 1월~5월 중에 발생하였으며, 그 밖의 기간은 인도양 계절풍(6~9월), 군사활동 강화\*(10~12월) 등 영향으로 활동 위축

\* 美-파키스탄-케냐 공동경비 훈련(10.8~14), EU해군-케냐 해상차단 훈련(10.24~27)

☞ (시사점) 최근 후티반군의 민간선박 공격 중단 발표(1.20) 등 지역 정세는 다소 호전되고 있으나, 완전한 안정화는 불투명\*한 상황

\* △트럼프 美 대통령의 후티반군에 대한 테러단체 재지정 추진(1.22), △인질 석방을 둘러싼 美-후티반군 간의 갈등상황 등은 지역정세 불안 요인

- 따라서 소말리아 해적에 대한 피해예방 활동을 지속 강화해야 하며, 해적사건이 집중되는 시기(1~5월)에는 특별히 경계 강화 필요

#### < 주요 사례 및 대응 방안 >

##### ○ 주요 사례

- ① '24.1.4. 소말리아 아일(Eyl) 남동방 455해리에서 라이베리아 벌크선(선원 21명)에 해적 7명이 승선, 선박 SSAS 발신 및 전 선원 선원대피처(CITADEL) 대피  
→ 인도 해군이 SSAS 신호 청취 및 현장 도착(헬기함정), 해적 미발견
- ② '24.5.13.(월) 예멘 아덴(Aden) 남동방 190해리 해상에서 마셜제도 석유제품운반선(선원 27명)에 해적보트(소총·로켓발사기 무장해적 5~6명) 접근·총격  
→ 선박 회피기동(변침·증속) 및 해상특수경비원 대응 사격으로 해적 현장이탈

##### ○ 대응 방안

- ☞ 소말리아·아덴만 해역을 항해하는 선박은 높은 수준의 경계를 유지하고, 해적피해 예방·대응 지침서에 따른 해적피해예방대책의 철저한 이행 필요
- ☞ 해적으로 의심되는 소형선박의 접근시도 방지를 위한 해상특수경비원 승선 권고, 위험해역 내 특이동향 포착 시 해수부 종합상황실·청해부대 신속 전파

### 3. 아시아 해역

□ (현황) 총 88건 발생, 전년(75건) 대비 **약 17% 증가**

#### 【아시아 해역 해적사건 현황(2020 ~ 2024)】

(단위 : 건)

구 분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
계	76	59	70	75	88
싱가포르·말라카 해협	23	35	38	37	44
인도네시아	26	9	10	18	22
말레이시아	4	2	4	2	1
필리핀	8	9	6	9	3
인 도	6	2	3	4	2
방글라데시	4	-	7	1	14
기 타(태국·베트남 등)	5	2	2	4	2

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

- (선박피해) 피랍 2건, 해적 승선 75건, 선박 접근 시도 11건 발생

#### 【아시아 해역 선박피랍 사건(2건)】 ⇒



일자	선명/국적	선 종	운항형태	사건해역	특이사항
2.1	R호/ 인도네시아	예부선	항해중	인도네시아 탄중 말라타유르 남서방 18해리 해상	○ 선박 피랍 ○ 화물 탈취 후 해적 도주
9.22.	R호/ 인도네시아	예부선	항해중	인도네시아 탄중 말라타유르 남방 47해리 해상	○ 선박 피랍 ○ 화물·선용품 탈취 후 해적 도주

※ (우리선박 피해사례) '24.6.25.(화), 인도네시아 카빌(Kabil) 정박지에 투묘중이던 국적 중량물운반선에 해상강도 2명 승선, 발전기용 기부속 탈취 후 도주

- (승선자 피해) 인질(일시억류) 46명, 선원 위협 10명, 부상 1명 등 총 57명\* 피해 발생, 전년(23명) 대비 **약 60% 증가**

- (운항상태별 피해) 항해 중 46건, 접안·정박\* 중 42건 발생

\* 방글라데시 치타공 13건, 인도네시아 두마이 6건 등 특정 항구의 정박지에서 발생

□ (분석) '22년 이후 해적 피해가 계속 증가하고 있으며, 전 세계 해적 사건(116건)의 약 76%(88건)가 아시아에서 발생

○ 싱가포르·말라카 해협 해적피해 증가 외에도 방글라데시\*와 인도네시아(18→22건, 전년대비 22% 증가)에서도 피해 급증

\* 방글라데시 : ('20) 2건 → ('21) 없음 → ('22) 4건 → ('23) 1건 → ('24) 14건

- 싱가포르 해협은 항해선박의 선용품 등의 탈취를 위한 침입(승선)이 보고되고 있으며, 인도네시아 해역\*은 7년만에 선박 피랍(2건) 발생

\* 인니 해역 승선자 일시억류 : ('20) 3명 → ('21) 2명 → ('22) 5명 → ('23) 12명 → ('24) 46명

☞ (시사점) 선상 절도 등 해상강도 사건에 대한 대비 뿐만 아니라 선박피랍(2건)과 일시억류 피해에 대한 경계 강화 필요

○ 피랍사건(2건)\*은 동일 해역·인접위치(인니 탄중말라타유르 남방)에서 동일 선종(예부선)을 대상으로 치밀하게 이루어졌음에 유의

\* 4~8명의 무장인원(총기·도검)이 항해중인 예부선에 승선하여 선원 억류(화장실·식당) 및 항해·통신장치 손괴, 미리 준비된 수급선을 통해 화물 탈취 및 도주

- 특히, 아시아 해역의 총기 사용 건수가 증가('23년 4건→'24년 12건)하고 있어 주의가 필요하며, 상시 무장화 여부에 대해 지속 관찰 필요

○ 연안국에 의한 해상강도 체포 노력이 지속 이루어지고 있으므로 사건발생·목격 시 연안당국 또는 ReCAAP ISC\*에 즉시 통보

\* 아시아지역의 해적·해상강도 퇴치를 위한 역내 협력기구로서, 모바일앱([recaap](https://portal.recaap.org))·웹페이지(<https://portal.recaap.org>)를 통해 해적사건(개요·피해사항 등) 통보 가능

#### < 대응 방안 >

☞ 상습 해상강도 발생지역 내 정박·대기 최소화 및 추가 견시자 배치 필요

☞ 싱가포르 해협은 야간에 항해중인 선박에 침입하여 선원을 위협하거나 일시적으로 구금하여 선용품을 탈취하므로 선내 야간 순찰 강화 등 대비 필요

☞ 인도네시아 남부 해역을 항해하는 선박은 특히 높은 수준의 경계상태를 유지

## 4. 중·남미 해역

□ (현황) 총 2건 발생, 전년(19건) 대비 약 89% 감소

○ (선박피해) 접안·정박 중 해상강도 승선 1건\*, 접근시도 1건 발생

\* 가이아나(베네주엘라 동쪽 남미국가) 조지타운항

○ (승선자 피해) 선원 위협(1명)

### 【중·남미 지역 해적사건 현황(2020 ~ 2024)】

(단위 : 건)

구 분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
계	30	36	24	19	2
페 루	8	18	12	14	-
브라질	7	3	5	1	-
베네주엘라	-	-	3	-	-
콜롬비아	1	6	-	2	1
에콰도르	5	4	-	1	-
기 타(가이아나 등)	9	5	4	1	1

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국

□ (분석) 카리브해 연합 훈련(英-브라질/10.29~30) 등으로 해상강도 사건은 급감하였으나, 중·남미 국가들의 만성적 정치·경제적 불안정\* 등으로 해상강도 사건 발생 가능성 상존

\* (에콰도르) 국가 비상사태 선포(갱단과의 전쟁), (콜롬비아) 반군 간 충돌(80여명 사망), (아이티) 갱단이 정박중인 벌크선 점거·식량탈취(4.4), 경찰 현장출동 및 선박구조(4.8)

### < 대응 방안 >

☞ 상습 해상강도 발생지역에서의 묘박 대기 최소화, 묘박 중 당직자 추가 배치 등 철저한 대비 필요

## &lt; '24년 해적사건 동향·분석 &gt;

◆ '24년 전 세계 해적사건은 전년 대비 약 3% 감소(120→116건)하였으나, 선박피랍(4건→6건)과 납치·억류 등 승선자 피해(119명→151명)는 오히려 증가

## □ 해역별 해적사건 동향

- (서아프리카) 총 18건 발생, 전년(22건) 대비 약 18% 감소
  - ⇒ 해적사건·승선자 피해 모두 감소 / 기니만 내 사건 발생국가 수 유지('23년 10개국 → '24년 10개국)
- (소말리아·아덴만) 총 8건\* 발생, 전년(1건) 대비 8배 증가
  - ⇒ 후티반군 공격 이후('23.11~) 소말리아·아덴만 해역의 해적활동 재개 및 활동범위 확대
- (아시아) 총 88건 발생, 전년(75건) 대비 약 17% 증가
  - ⇒ 세계 해적사건(116건)의 약 76% 발생 / 방글라데시·인도네시아 해상강도 피해 증가
- (중·남미) 총 2건 발생, 전년(19건) 대비 약 89% 감소

## □ 피해 현황

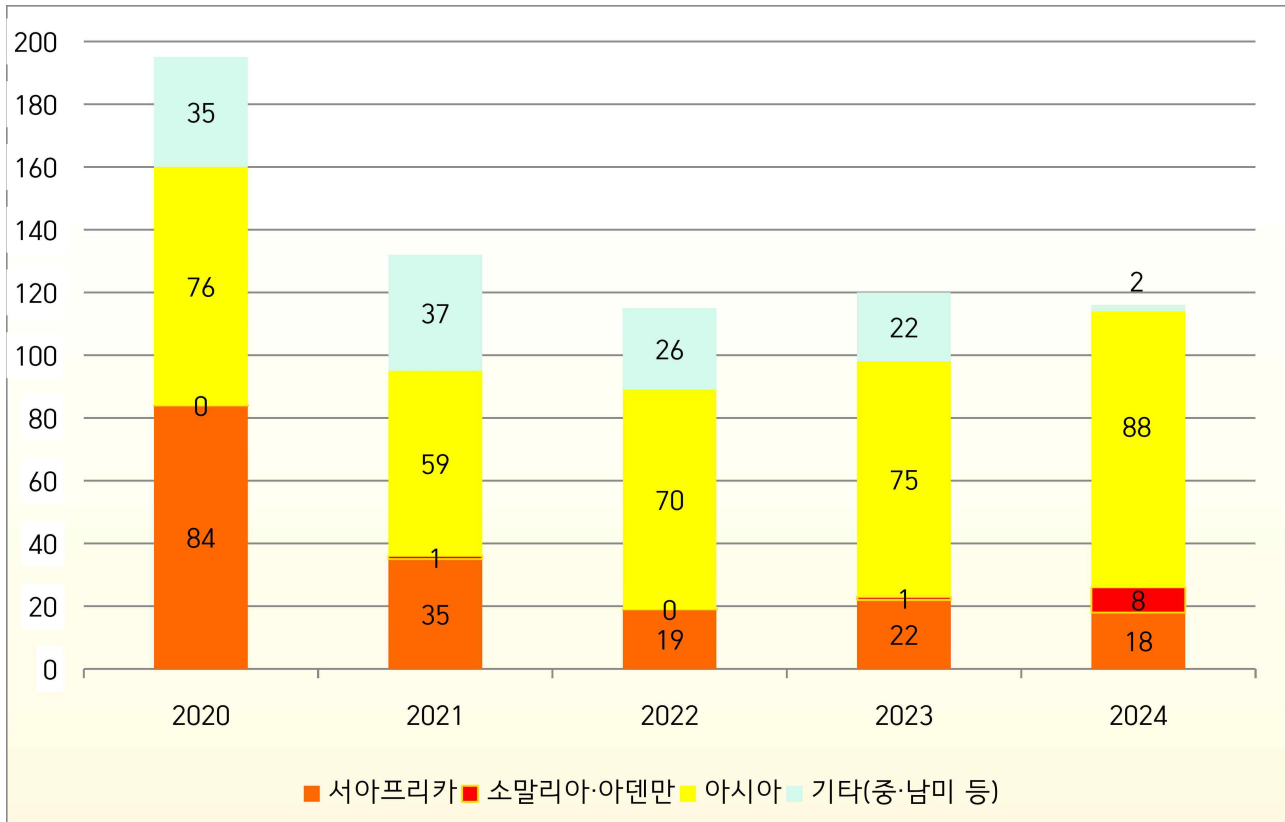
- (승선자 피해) 총 151명 발생, 전년(119명) 대비 약 27% 증가, 특히 아덴만·소말리아 해역 승선자 억류피해 급증(0→50명)
  - ⇒ (해역별) 아시아 57명, 소말리아·아덴만 50명, 서아프리카 43명, 중남미 1명
- (선종별) 일반·산적화물선(61척), 액체화물운반선(23척), 기타선(17척) 순
  - ⇒ 산적화물선 등 건현이 낮고 속력이 느린 선박이 주된 표적이 되고 있으나, 속력이 빠른 컨테이너선(11건)도 예외 없이 피해 발생
- (운항형태별) 접안·정박 중 56건(48%), 항해 중 60건(52%) 발생
  - ⇒ 모든 선박피랍 사건(6건)은 항해 중 발생하였으며, 접안·정박 중에는 선원납치·선용품 탈취를 노린 해적승선 사건(47건)이 다수

## □ 시사점

- (공통) 지난해 대비 해적사건은 소폭 감소했으나, 소말리아·아덴만의 해적 활동 증가 등으로 선박피랍 및 승선자 피해는 증가
  - 선사·선박은 해적피해 예방지침의 철저한 이행이 필요하며, 연안국과 협력 등 해적퇴치를 위한 국제사회의 지속적인 노력 병행 필요

## 참고 1

## 연도별 해적사건 발생 현황('20년 ~ '24년)



\* (단위) 발생건수(건), 승선자 피해(명), 선박피랍(척)

연도	구분	서아프리카			소말리아·아덴만			아시아			중·남미			기 타			합 계		
		발생 건수	승선자 피해	선박 피랍	발생 건수	승선자 피해	선박 피랍	발생 건수	승선자 피해	선박 피랍	발생 건수	승선자 피해	선박 피랍	발생 건수	승선자 피해	선박 피랍	발생 건수	승선자 피해	선박 피랍
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	2	-	-	-	70	8	-	24	16	-	2	-	-	115	74	2
2023		22	70	3	1	-	1	75	23	-	19	9	-	3	-	-	120	102	4
2024		18	43	1	8	50	3	88	57	2	2	1	-	-	-	-	116	151	6
계		178	391	10	10	50	4	368	109	2	111	50	0	11	0	0	678	600	16

\* 자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국



## 참고 2

## 해역별 해적사건 발생 현황('24년)

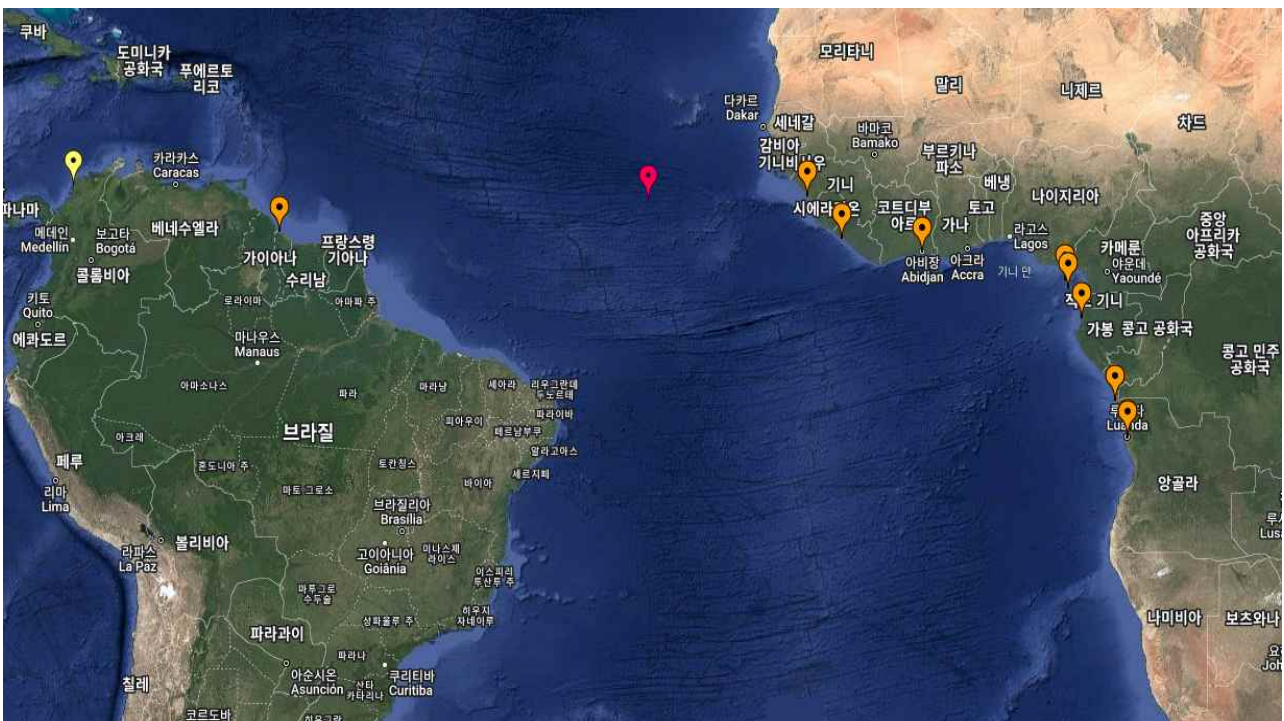
### □ 전 세계(116건)

📍 해적 공격시도 
 📍 해적 승선 
 📍 총격 피해 
 📍 선박 피랍 
 📍 해적 의심선박



### □ 서아프리카 해역(18건) 및 중남미 해역(2건)

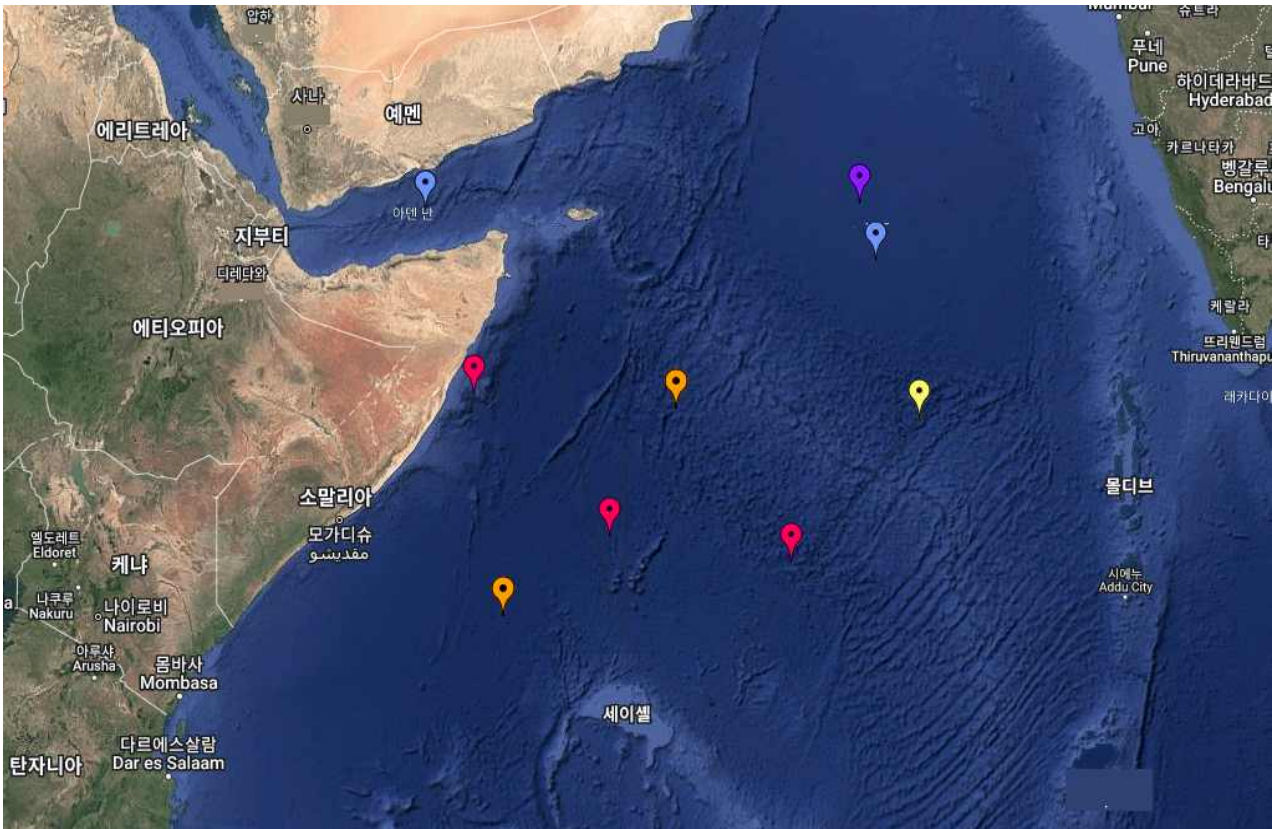
📍 해적 공격시도 
 📍 해적 승선 
 📍 총격 피해 
 📍 선박 피랍 
 📍 해적 의심선박





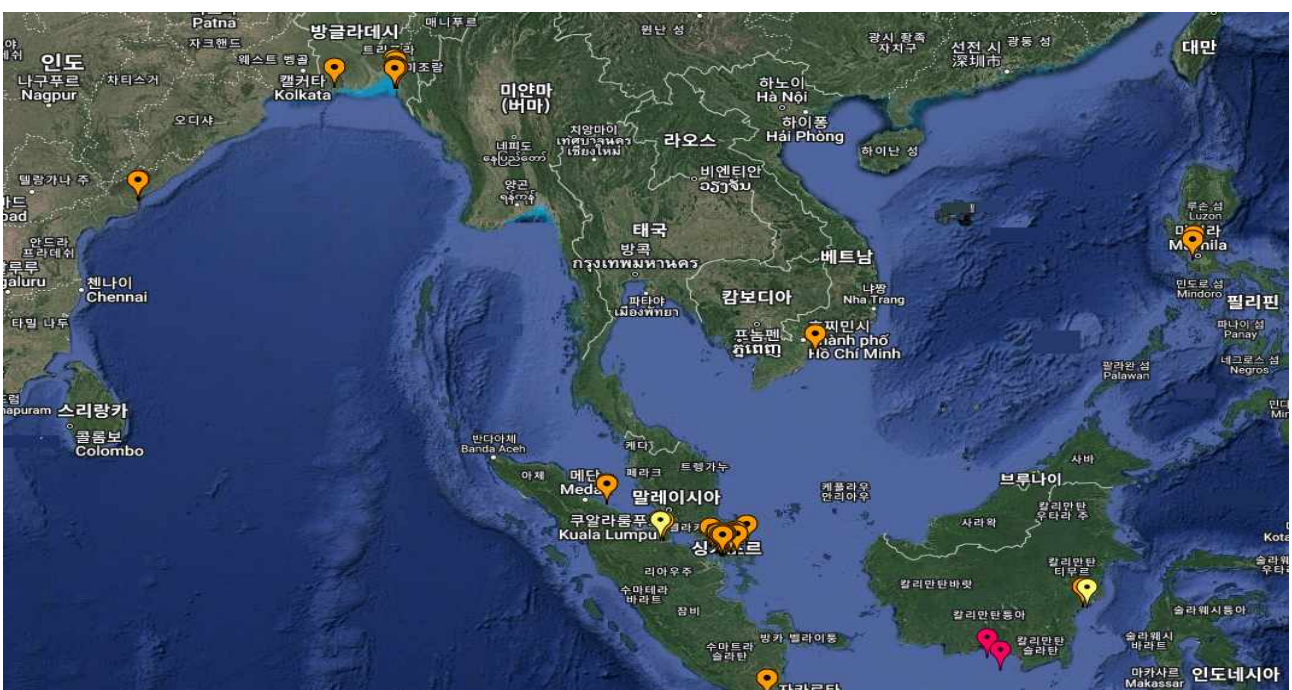
## □ 아덴만 · 소말리아 해역(8건)

📍 = 해적 공격 시도   📍 = 해적 승선   📍 = 총격피해   📍 = 선박피랍   📍 = 해적 의심선박



## □ 아시아 해역(88건)

📍 = 해적 공격 시도   📍 = 해적 승선   📍 = 총격 피해   📍 = 선박 피랍   📍 = 해적 의심선박





## &lt; 해적위험지수 안내문 &gt;

## ◎ 해적위험지수란?

- 해양수산부는 해적행위로부터 국제항해를 하는 우리 선박과 선원의 피해 예방을 위하여 2023년에 '해적위험지수'를 개발하였습니다.
- 우리 선박과 선원이 해적위험으로부터 스스로의 안전을 확보하고 사전에 대비할 수 있도록 선박 운항시 주의가 요구되는 해역의 해적위험 수준을 알려 드립니다.

## ◎ 단계별 해적위험지수

- 해적위험지수는 4단계로 구분하며, 7개 해적 빈발해역을 대상으로 보여줍니다.
  - 해적위험지수 : **매우높음**, **높음**, **보통**, **낮음**,
  - 해적빈발해역 : 서아프리카 해역, 소말리아·아덴만 해역, 말라카·싱가포르 해협, 필리핀 해역, 남아메리카 해역, 카리브해, 벥골만

## ◎ 특별위험경보

- 해적 활동 및 위험 징후가 있어 특별히 주의가 요구되는 해역은 단기적으로 특별위험경보(**특색**)를 발령할 수 있습니다.

## ◎ 확인 방법

- 해양수산부 해양안전종합정보시스템([www.gicoms.go.kr](http://www.gicoms.go.kr)) '해적정보' 에서 해적위험지수를 확인할 수 있습니다. (2024년 5월 24일부터 정식운영 중)

## &lt; 해적위험지수 표출화면(예시)&gt;



※ '해적위험지수'는 지난 10년간 해적사건수와 공격 유형 별 분석 결과, 해적행위와 밀접한 관계가 있는 세계 테러지수 및 무기 밀매지수를 종합적으로 고려합니다.