

---

2025년도 1분기

# 전 세계 해적사건 발생 동향 분석

---

2025. 5.



해양수산부  
해사안전관리과

# ||| 목 차 |||

## I. 2025년 1분기 전 세계 해적사건 발생 동향 ..... 1

1. 발생 현황 ..... 1

2. 동향 분석 ..... 2

## II. 주요 해역별 해적 동향 ..... 4

1. 서아프리카 해역 ..... 4

2. 소말리아·아덴만 해역 ..... 5

3. 아시아 해역 ..... 6

4. 중남미 해역 ..... 7

## III. 종 합 ..... 8

[참고 1] 연도별 해적사건 발생 현황 ..... 9

[참고 2] 해역별 해적사건 발생 현황 ..... 10

[참고 3] 해적위험지수 안내문 ..... 12

## 1. 발생 현황

□ 전 세계 총 45건 발생, 전년 동기(33건) 대비 **12건(36.4%) 증가**

\* 선박피랍은 4건 발생(전년 동기 2건), 선원납치 13명(전년 동기 9명)

○ (서아프리카) 총 6건 발생, 전년 동기(6건)와 같음

\* 선박피랍 1건 발생 / 승선자 피해(13명/2건) 모두 선원납치 사건에서 발생

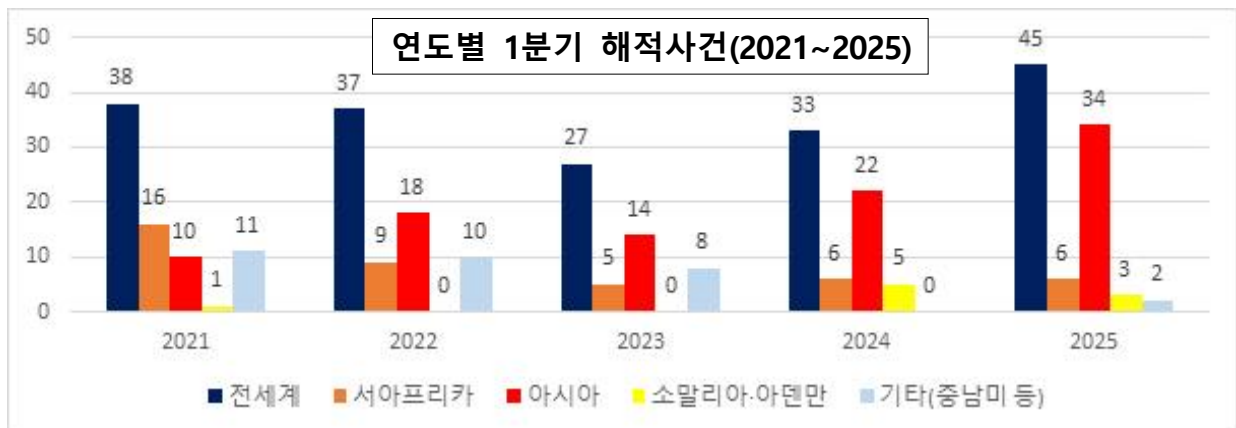
○ (소말리아·아덴만) 총 3건\* 발생, 전년 동기(5건) 대비 **2건(40%) 감소**

\* 모두 선박피랍 사건이며, 후티반군 공격 이후('23.11~) 해적활동이 지속되는 양상

○ (아시아) 총 34건 발생, 전년 동기(22건) 대비 **12건(54.5%) 증가**

\* 전 세계 해적사건의 약 76% 차지 / 싱가포르 해협 해상강도 피해 급증(5건→27건)

○ (중·남미) 총 2건 발생, 전년 동기(미발생) 대비 **2건 증가**



【연도별 해적사건 발생 건수(2021 ~ 2025)】

(단위 : 건)

구 분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
연간 합계		132	115	120	116	45
1분기	계	38	37	27	33	45
	서아프리카	16	9	5	6	6
	소말리아·아덴만	1	-	-	5	3
	아시아	10	18	14	22	34
	기타(중남미 등)	11	10	8	-	2

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

## 2. 동향 분석

□ (승선자 피해) 1분기 총 53명 발생\*, 전년 동기(45명) 대비 **약 18% 증가**

- 우리 국민·선박 피해는 없었으나, 선원납치 피해(13명)는 모두 서아프리카에서, 인질 피해는 주로 소말리아(26명)에서 발생

\* (유형별) 인질(일시억류) 37명 > 납치 13명 > 기타(위협 등) 2명 > 부상 1명

\*\* (해역별) 소말리아 26명 > 아시아 14명(싱가포르 해협 13명) > 서아프리카 13명

【연도별 승선자 피해 현황(2021 ~ 2025)】

(단위 : 명)

구 분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
연간 합계		82	55	119	151	53
1분기	계	45	27	11	45	53
	사 망	1	-	-	-	-
	부 상	-	-	-	-	1
	인질(일시억류)	2	23	2	35	37
	납 치	40	-	6	9	13
	기타(폭행·위협)	2	4	3	1	2

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

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

□ (선종별 피해) 산적·일반화물선(20척), 액체화물운반선\*(13척), 컨테이너선(6척), 어선(3척), 기타선\*\*(3척) 순

\* 유류·화학제품, 원유, LPG·LNG 운반선 등 / \*\* 예인선, 보급선, 범선 등

- 산적화물선 등 건현이 낮거나 속력이 느린 선박이 주로 피해를 입었으나, 속력이 빠른 컨테이너선에서도 피해(3→6건)가 증가

【선종별 해적피해 현황(2021 ~ 2025)】

(단위 : 척)

구 분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
연간 합계		132	115	120	116	45
1분기	계	38	37	27	33	45
	산적·일반 화물선	12	19	11	13	20
	화학제품 운반선	4	7	6	7	8
	원유 운반선	1	4	1	1	5
	컨테이너선	9	2	3	3	6
	LPG·LNG 운반선	2	1	-	2	-
	어 선	1	-	-	2	3
	기타선	9	4	6	5	3

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

- (피해 형태) 선박 피랍 4건(소말리아 3건, 서아프리카 1건), 해적 승선 37건, 선박 접근시도 4건이 발생했으며, 총격 사건(미승선)은 미발생
- 전체 해적사건(45건)의 약 91%(41건)가 직접 피해(피랍·승선)로 연결

【피해 형태별 해적사건 현황(2021~2025)】

(단위 : 건)

구 분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
연간 합계		132	115	120	116	45
1분기	계	38	37	27	33	45
	시 도	2	2	2	6	4
	총 격	2	-	-	1	-
	승 선	33	34	24	24	37
	피 랑	1	1	1	2	4

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

- (무기 유형) 해적행위 시 총기류 20건, 칼·도검류 6건, 불분명(미소지 포함) 17건, 기타(쇠막대기 등) 2건
- 총기 사용 건수(20건)가 전년 동기(8건) 대비 2배 이상 증가하였고, 특히, 아시아 해역\*에서의 총기 사용 건수가 대폭 증가(2→14건)
- \* 아시아해역의 총기 사용(14건)은 모두 싱가포르 해협에서 발생(전년 동기 1건)

【2025년 1분기 해역별 해적사건 무기 유형】

(단위 : 건)

구 분	계	총기	칼·도검	불분명(미소지 등)	기타
분기 합계	45	20	6	17	2
서아프리카	6	3	1	2	-
소말리아·아덴만	3	3	-	-	-
아시아	34	14	5	13	2
기타(중남미 등)	2	-	-	2	-

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

- (운항 형태) 항해 중 35건(78%), 접안·정박 중 10건(22%) 발생
- 항해 중 발생한 사건 비율이 전년 동기 대비 2배 이상 급증\*(36%→78%) 하였으며, 모든 선박피랍 사건(4건) 또한 항해 중 발생
- \* 싱가포르 해협 등 아시아 해역의 항해 중 사건 빈발(25건)이 주된 원인으로 추정

【2025년 1분기 운항 형태별 해적사건 현황】

(단위 : 건)

선박의 상태	합계	시 도	총 격	승 선	피 랑
분기 합계	45	4	-	37	4
접안(Berthed)	2	-	-	2	-
정박(Anchored)	8	1	-	7	-
항해(Steaming)	35	3	-	28	4

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

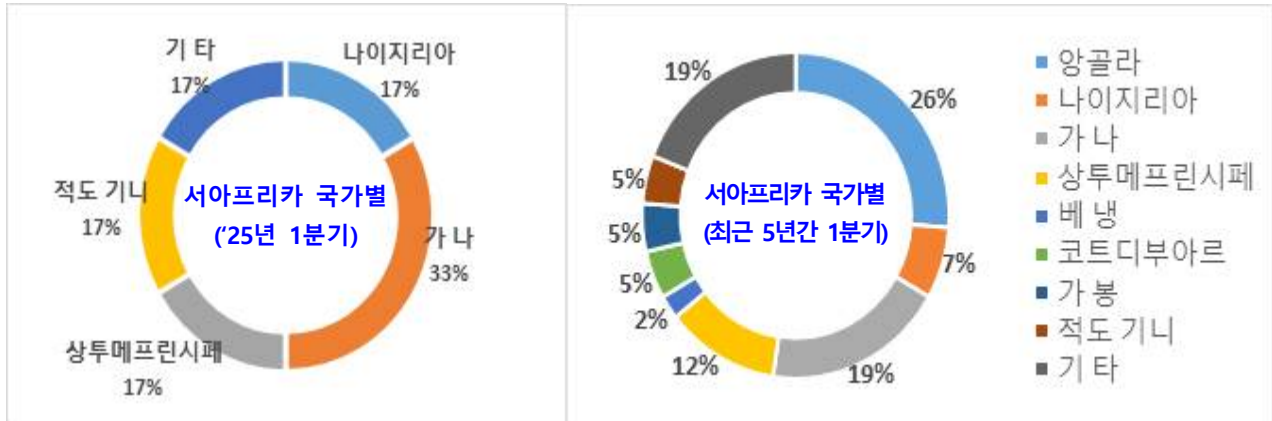
## II

## 주요 해역별 해적 동향

### 1. 서아프리카 해역

□ (현황) 총 6건\* 발생하여 전년 동기(6건)와 동일함

【서아프리카 1분기 해적사건 발생 현황 (2021 ~ 2025)】



(단위 : 건)

구 분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
분기 합계		16	9	5	6	6
서아프리카 해역	앙골라	2	4	1	4	-
	나이지리아	2	-	-	-	1
	가 나	2	2	2	-	2
	상투메프린시페	4	-	-	-	1
	베냉	1	-	-	-	-
	코트디부아르	-	1	1	-	-
	가봉	2	-	-	-	-
	적도 기니	-	-	-	1	1
기 타		3	2	1	1	1

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

- (선박피해) 선박 피랍 1건(상투메프린시페), 해적 승선 5건 발생
- (승선자 피해) 총 13명(모두 납치) 발생, 전년 동기(9명) 대비 약 44% 증가

【서아프리카 선원 납치사건(2건)】

일자	선명/국적	선 종	운항형태	사건해역	특이사항
3.17	N호/ 파나마	아스팔트 운반선	항해중	상투메프린시페 상투안토니오 남동방 37해리 해상	○무장해적(10명) 승선(선박피랍) ○선원 10명 납치, 선박장비 손상 및 금품 탈취
3.27	M호/가나	어선	항해중	가나 아크라 남방 17해리 해상	○무장해적(5명) 승선 후 총격위협 ○선원 3명 납치, 통신장비 손상 및 금품 탈취

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

- (운항 형태별) 항해 중 3건, 정박·접안 중 3건 발생

□ (분석) 서방의 역량강화\* 지원 등이 해적사건 감소에 기여 중이나, 선박피랍(1건) 및 선원 납치(13명/2건) 사건은 지속적으로 발생 중

\* 연합해군과의 훈련, 함정 양여(美→가나/'24.9월, 이스라엘→코트디부아르/'24.10월) 등

○ 특히, 선원납치 사건의 경우, 선원대피처(Citadel)를 뚫거나 도주시 통신장비 훼손 등으로 해적행위가 고도화·지능화되고 있음

○ 참치 금어기(3.16.~4.30.)\*가 1분기 사건 감소에 일부 기여하였으나, 금어기 종료 이후 어선에 대한 해적피해예방 활동 강화 필요

\* 대서양참치보존위원회에서 어족자원 보호를 위해 참치집어장치(FAD) 사용금지 기간 설정

☞ (시사점) 선박피랍, 선원 납치 등의 조직화·고도화된 형태의 사건이 이어지고 있으므로 높은 수준의 경계 유지 필요

#### < 대응 방안 >

☞ 주·야간에 관계 없이 위험·고위험해역 진입 시 해적 당직 실시, 연안국의 호송 서비스 이용 등 해적피해예방 대책의 철저한 이행 필요

\* ▲최대선속 운항, ▲통신장비 작동 확인, ▲비상통신 24시간 유지, ▲철저한 견시 및 당직 유지

☞ 고위험해역 진입을 자제하고, 만약 고위험해역 내 연안국 항만 입항하는 경우, 고위험해역 진입에 필요한 안전조치를 반드시 준수

## 2. 소말리아·아덴만 해역

□ (현황) 총 3건 발생, 전년 동기(5건) 대비 2건(40%) 감소

#### 【 소말리아·아덴만 1분기 해적사건 현황(2021 ~ 2025) 】

(단위 : 건)

구 분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
분기 합계		1	0	0	5	3
소말리아·아덴만 해역	아덴만	1	-	-	-	-
	소말리아	-	-	-	5	3
	기 타	-	-	-	-	-

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

○ (선박피해) 해적사건 3건 모두 선박피랍 사건이며, 항해 중 발생

#### 【아덴만·소말리아 해역 선박피랍 사건(3건)】

일자	선명/국적	선 종	운항형태	사건해역	특이사항
2.7	A호/예멘	범선(Dhow)	항해중	소말리아 예일 남동방 6해리 해상	○ 무장해적(6명) 승선 선원 등 억류 ○ 선박피랍 후 해제(2.13. 이전)

일자	선명/국적	선 종	운항형태	사건해역	특이사항
2.17.	S호/예멘	어선	항해중	소말리아 에일 북방 가르말 인근 해상	○ 무장해적(6명) 승선, 선원5명 억류 ○ 선박피랍 후 스페인 해군 함정이 구출(2.23)
3.16	A호/예멘	어선	항해중	소말리아 두르두라 인근 해역	○ 무장해적(6명) 승선, 선원8명 억류 ○ 선박피랍 후 해제(3.20)

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

○ (승선자 피해) 26명(모두 억류)으로 전년 동기(29명) 대비 약 10% 감소

□ (분석) 홍해상 불안정 상황\*의 장기화로 해적 사건이 지속 발생 중

\* 홍해상 후티 반군의 민간선박 공격(23.11.19.~) 이후, 연합해군 전력 이동(아덴만→홍해)

○ 소말리아 해적에 의해 피랍된 선박이 해적 모선으로 이용될 수 있다는 해적정보 수집기관(IMB-PRC)의 보고가 있으므로 주의 필요

○ 최근 미국과 후티 간의 공격 중단 합의(5.6) 이후에도 이스라엘과 후티 간의 공격이 지속되고 있어 홍해 안정화는 불투명한 상황

☞ (시사점) 지역 불안정 장기화로 소말리아 해적 활동이 지속될 것으로 예상되므로 선박피랍 등 피해 예방을 위한 경계 강화 필요

#### < 대응 방안 >

☞ 소말리아·아덴만 해역을 항해하는 선박은 높은 수준의 경계를 유지하고, 해적피해 예방·대응 지침서에 따른 해적피해예방대책의 철저한 이행 필요

☞ 해적 의심 소형선의 접근 시도 방지를 위한 해상특수경비원 승선 권고, 위험해역 내 특이동향 포착 시 해수부 종합상황실·청해부대 신속 전파

### 3. 아시아 해역

□ (현황) 총 34건 발생, 전년 동기(22건) 대비 12건(54.5%) 증가

#### 【 아시아 해역 1분기 해적사건 현황(2021 ~ 2025) 】

(단위 : 건)

구 분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
분기 합계		10	18	14	22	34
아시아 해역	싱가포르 해협	6	11	8	5	27
	인도네시아	2	3	4	6	4
	말레이시아	-	1	1	1	-
	필리핀	1	-	1	1	-
	인 도	-	2	-	2	2
	방글라데시	-	1	-	7	1
	기 타	1	-	-	-	-

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)



- (선박 피해) 선원납치·선용품탈취 등 승선 31건, 접근 시도 3건
  - (승선자 피해) 총 14명\* 발생, 전년 동기(7명) 대비 2배 증가
    - \* (아시아) 인질 11명 > 위협 2명 > 부상 1명 ⇒ 싱가포르 해협에서 13명 발생
  - (운항 형태별) 항해 중 27건, 정박·접안 중 7건 발생
- (분석) 전 세계 해적사건(45건)의 약 76%(34건)가 아시아에서 발생하였으며, '15년 1분기(41건) 이후 10년 만에 1분기 최다 발생
- \* 1분기 사건 : ('15) 41건 → ('17) 24건 → ('19) 8건 → ('21) 10건 → ('23) 14건 → ('25) 34건
- 특히, 싱가포르 해협의 해상강도 사건이 전년 대비 급증(5건→27건)하였으며, 인질피해(10명) 등 승선자 피해(13명)가 동 해협에 집중
    - \* 대부분 선용품 등을 탈취 목적이나, 총기로 무장한 사건이 급증(1건 → 14건)
- ☞ (시사점) 싱가포르 해협 통과 중 발생한 사건이 급증하고, 총기 무장 사례도 증가하고 있어 선박별 철저한 예방대책 이행 필요

< 대응 방안 >

- ☞ 상습 해상강도 발생지역 내 입항 대기 최소화 및 추가 견시자 배치 필요
- ☞ 싱가포르 해협은 야간에 항해중인 선박에 침입하여 선원을 위협하거나 일시적으로 구금하여 선용품을 탈취하는 경우가 많으므로 선내순찰 강화 등 대비 필요

## 4. 중남미 해역

- (현황) 총 2건 발생, 전년 동기(미발생) 대비 2건 증가

【 중·남미 1분기 해적사건 발생현황(2021 ~ 2025) 】

(단위 : 건)

구 분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
분기 합계		11	10	8	0	2
중남미 해역	페 루	5	6	5	-	-
	브라질	1	3	1	-	-
	베네주엘라	-	1	-	-	-
	콜롬비아	3	-	2	-	1
	에콰도르	1	-	-	-	1
	기 타	1	-	-	-	-

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

- (분석) 항해 및 정박 각 1건 등 사건 수는 적으나, 과거 사례를 고려하여 특정 항구(페루 CALLAO 등)에서의 해상강도에 대비 필요

< 대응 방안 >

- ☞ 상습 해상강도 발생지역에서 묘박 최소화, 묘박 중 철저한 견시·순찰 필요

## &lt; '25년 1분기 해적사건 동향·분석 &gt;

## □ 발생 동향

- (전 세계) 해적피해 총 45건 발생, 전년 동기(33건) 대비 12건(36.4%) 증가
  - ⇒ 선박피랍은 4건 발생(전년 동기 2건), 선원납치 13명(전년 동기 9명)
- (서아프리카) 총 6건 발생, 전년 동기(6건)와 같음
  - ⇒ 선박피랍 1건 발생 / 승선자 피해(13명/2건) 모두 선원납치 사건에서 발생
- (소말리아·아덴만) 총 3건(모두 선박피랍)\* 발생, 전년 동기(5건) 대비 2건 감소
  - ⇒ 후티반군 공격 이후('23.11~) 소말리아 해역의 해적활동이 지속되는 양상
- (아시아) 총 34건 발생, 전년 동기(22건) 대비 12건(54.5%) 증가
  - ⇒ 전 세계 해적사건의 약 76% 차지 / 싱가포르 해협 해상강도 피해 급증(5건→27건)
- (중·남미 등) 총 2건 발생, 전년 동기(미발생) 대비 2건 증가

## □ 피해 현황

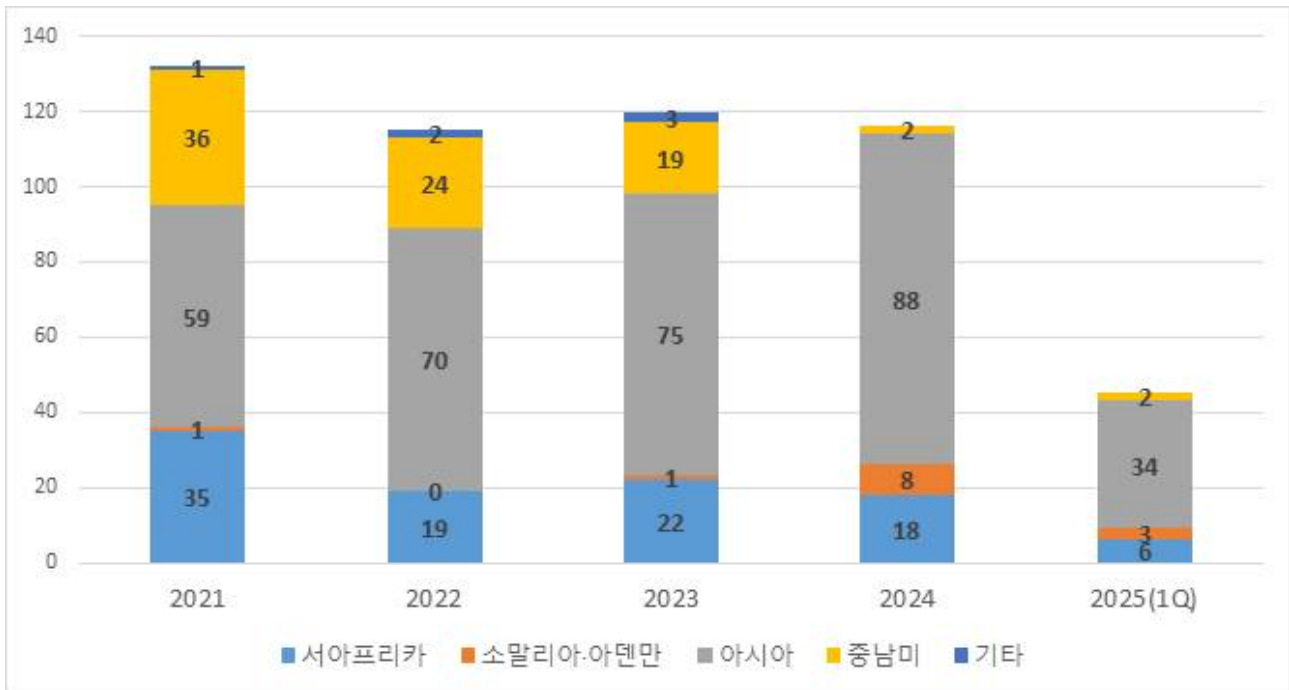
- (승선자 피해) 총 53명 발생, 전년 동기(45명) 대비 약 18% 증가
  - 서아프리카 납치피해 증가(9→13명), 소말리아 억류피해 지속(29→26명)
  - ⇒ 인질(일시억류) 37명 > 납치 13명 > 기타(위협 등) 2명 > 부상 1명 (사망 없음)
- (선종별) 일반·산적화물(20척) > 액체화물(13척) > 컨테이너(6척) > 기타(6척) 순
  - ⇒ 산적화물선 등 건현이 낮고 속력이 느린 선박이 주된 표적이 되고 있으나, 상대적으로 건현이 높고 속력이 빠른 컨테이너선도 피해(3건→6건) 증가
- (운항형태별) 항해 중 35건(78%), 접안·정박 중 10건(22%) 발생
  - ⇒ 항해 중 발생한 사건 비율이 전년 동기 대비 2배 이상 급증(36%→78%)하였으며, 모든 선박피랍 사건(4건)이 항해 중 발생

## □ 시사점

- (공통) 싱가포르 해협의 사건 급증 및 중동 불안정 장기화 등으로 인한 소말리아 해적 사건 등으로 전체 사건 수와 승선자 피해 모두 증가
- 선사·선박은 해적피해 예방지침의 철저한 이행이 필요하며, 연안국과 협력 등 해적퇴치를 위한 국제사회의 지속적인 노력 병행 필요

## 참고 1

## 연도별 해적사건 발생 현황(2021년 ~ 2025년 1분기)



단위 : 발생건수(건), 승선자 피해(명), 선박피랍(척)

연도	구분	서아프리카			소말리아·아덴만			아시아			중·남미			기타			합계		
		발생건수	승선자 피해	선박 피랍	발생건수	승선자 피해	선박 피랍	발생건수	승선자 피해	선박 피랍	발생건수	승선자 피해	선박 피랍	발생건수	승선자 피해	선박 피랍	발생건수	승선자 피해	선박 피랍
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
2023		22	69	3	1	18	1	75	23	-	19	9	-	3	-	-	120	119	4
2024		18	43	1	8	50	3	88	57	2	2	1	-	-	-	-	116	151	6
2025 (~1분기)		6	13	1	3	26	3	34	14	-	2	-	-	-	-	-	45	53	4
계		100	238	9	13	94	7	326	109	2	83	38	0	6	0	0	528	479	18

\* 자료출처 : 국제상공회의소 국제해사국

## 참고 2

## 해역별 해적사건 발생 현황('25년 1분기)

### □ 전 세계(45건)

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



### □ 서아프리카 해역(6건)

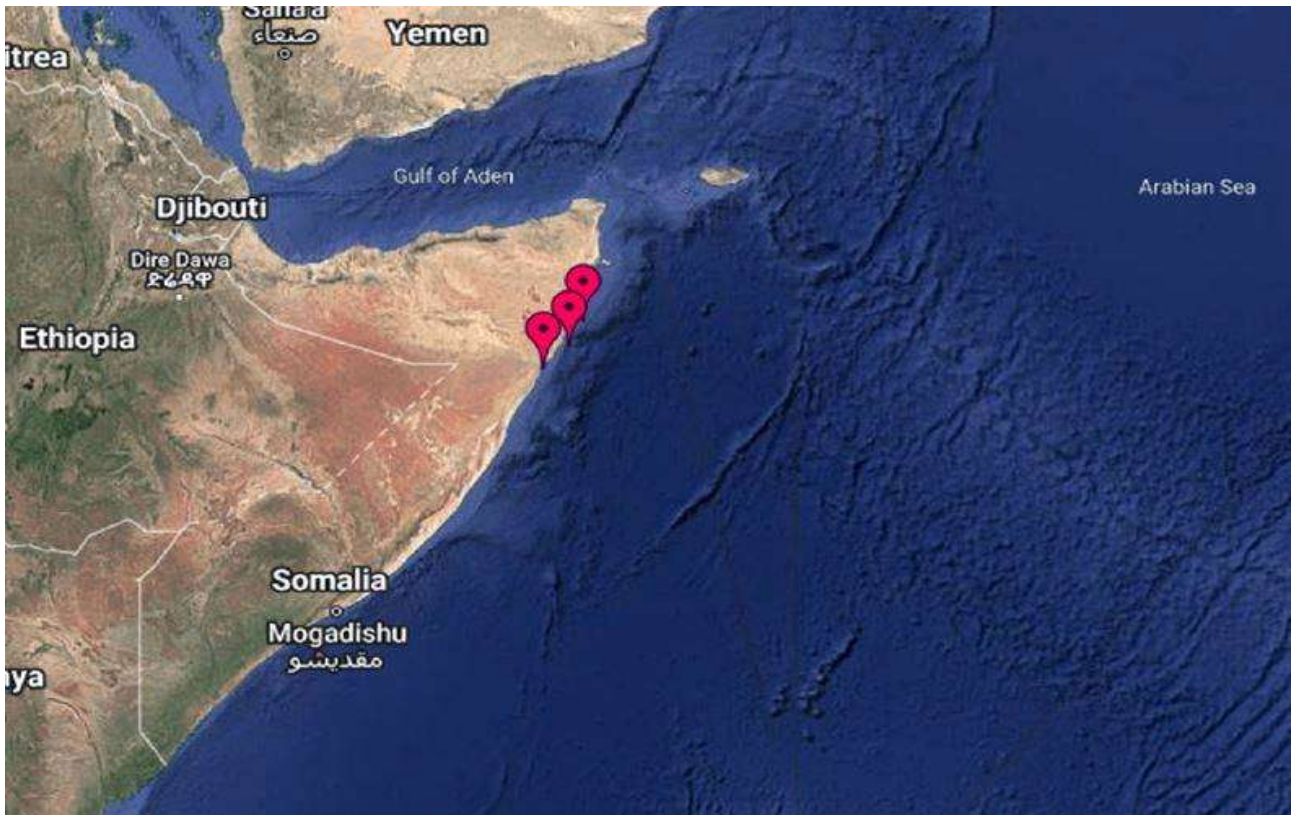
📍 = 해적 공격시도   📍 = 해적 승선   📍 = 총격피해   📍 = 선박피랍   📍 = 해적 의심선박





## □ 아덴만 · 소말리아 해역(3건)

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



## □ 아시아 해역(34건)

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