
2025년도

전 세계 해적사건 발생 동향

2026. 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	5
2. 소말리아·아덴만 해역	7
3. 아시아 해역	9
4. 중·남미 등 해역	11

III. 종 합

[참고 1-2] 연도별·해역별 현황표	13
----------------------------	----

[참고 3] 해적위험지수 안내문	16
-------------------------	----

1. 발생 현황

□ 전 세계 해적피해 총 137건 발생, 전년(116건) 대비 **약 18.1% 증가**

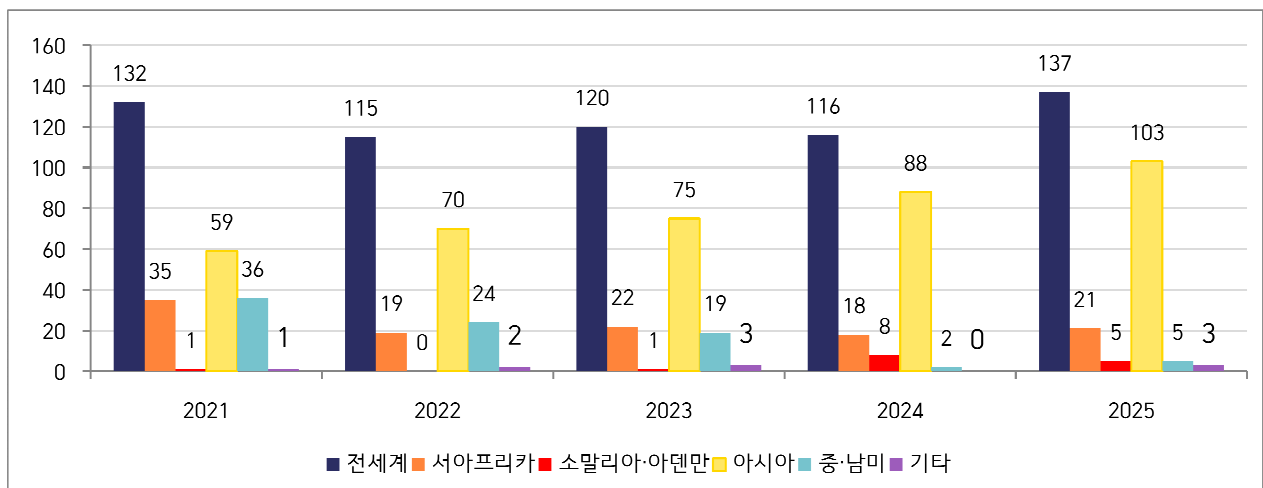
* 선박 피랍 4건('24년 6건) / 납치·억류 등 승선자 피해 88명('24년 151명)

○ (서아프리카) 총 21건 발생, 전년(18건) 대비 **약 16.7% 증가**

○ (소말리아·아덴만) 총 5건 발생, 전년(8건) 대비 **37.5% 감소**

○ (아시아) 총 103건 발생, 전년(88건) 대비 **약 17% 증가**

○ (중·남미 등) 총 8건 발생, 전년(2건) 대비 **6건 증가**



【연도별 해적사건 발생 건수(2021 ~ 2025)】

(단위 : 건)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
전 세계	132	115	120	116	137
서아프리카	35	19	22	18	21
소말리아·아덴만	1	-	1	8	5
아시아	59	70	75	88	103
중·남미	36	24	19	2	5
기타*	1	2	3	-	3

* 모잠비크, 이집트, 남아프리카공화국

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

2. 동향 분석

□ (우리 국민·선박 피해) 우리 국민·선박에 대한 해적피해* 없음

- * ▲ 국민: ('21) 5명/2건 → ('22) 4명/2건 → ('23) 1명/1건 → ('24) 피해없음 → ('25) 피해없음
- ▲ 선박: 최근 5년간('21~'25) 총 3건('21년 승선 1건, '24년 승선·시도 각 1건)

□ (승선자 피해) 총 88명* 발생, 전년(151명) 대비 약 41.7% 감소

- * (해역별) 아시아 31명 > 서아프리카 27명 > 소말리아 26명 > 중·남미 등 4명

○ 일시적 억류 등 인질 피해가 46명으로 전년(126명) 대비 약 63.4% 감소한 반면, 납치 피해는 25명으로 전년(12명) 대비 2배가량 증가

- * (유형별) 인질(일시 억류) 46명 > 납치 25명 > 위협 10명 > 부상 4명 > 폭행 3명

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

【연도별 해적에 의한 승선자 피해 현황(2021 ~ 2025)】

(단위 : 명)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
계	82	55	102	151	88
사망	1	-	-	-	-
부상	4	-	4	1	4
납치	57	2	14	12	25
인질(일시 억류)	8	41	73	126	46
폭행	3	6	1	-	3
위협	9	6	10	12	10

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

□ (선종별 피해) 산적 화물선(50척), 액체화물 운반선*(39척), 컨테이너선(20척), 기타선**(15척), 일반 화물선(9척), 어선(4척) 순으로 피해 발생

- * 유류·화학제품 운반선 24척 > 원유 운반선 10척 > LPG 운반선 4척 > LNG 운반선 1척

** 예인선·부선 9척 > 급유선·아스팔트 운반선·보급선·냉동물 운반선·거주용 부선·범선 각 1척

○ 건현이 낮거나 속력이 느린 산적 화물선 등이 주로 피해를 입었으나, 건현이 높은 컨테이너선도 예외 없이 피해 발생

【선종별 해적피해 현황(2021 ~ 2025)】

(단위 : 척)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
계	132	115	120	116	137
일반 화물선	4	3	7	10	9
산적 화물선	47	50	45	50	50
유류·화학제품 운반선	22	19	26	15	24
원유 운반선	5	9	6	4	10
LPG 운반선	2	2	1	4	4
LNG 운반선	2	-	1	-	1
컨테이너선	30	11	18	11	20
어선	3	-	4	4	4
기타선	17	21	12	17	15

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

□ (피해 형태) 선박 피랍 4건(소말리아 3건, 서아프리카 1건), 해적 승선 121건, 총격 사건(미승선) 2건, 선박 접근 시도 10건 발생

※ (승선) 해적의 선박 불법 침입, (피랍) 해적의 선박 불법 침입 후 선박통제권 탈취

○ 전체 해적사건(137건)의 약 91%(121건)가 직접 피해(피랍·승선)로 연결

【피해 형태별 해적사건 현황(2021 ~ 2025)】

(단위 : 건)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
계	132	115	120	116	137
시도	11	5	9	13	10
총격(미승선)	5	1	2	3	2
승선	115	107	105	94	121
피랍	1	2	4	6	4

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

○ (무기 유형) 해적행위 시 총기류 42건, 칼·도검류 33건, 불분명 (미소지 포함) 58건, 기타(쇠막대기 등) 4건 사용

- 총기류 사용 건수(42건)가 전년(26건) 대비 약 61.5% 증가하였고, 아시아 해역에서의 총기류 사용 건수가 2배 이상 증가(12→27건*)

* 특히, 아시아 해역 총기류 사건은 모두 싱가포르 해협에서 발생하였고, 전년(8건) 대비 3배 증가

【2025년 해역별 해적사건 무기 유형】

(단위 : 건)

구 분	계	총기	칼·도검	불분명(미소지 등)	기타
계	137	42	33	58	4
서아프리카	21	8	3	10	-
소말리아·아덴만	5	5	-	-	-
아시아	103	27	26	46	4
중·남미	5	1	2	-	2
기타	3	1	2	-	-

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

□ (운항 형태) 항해 중 101건(73.7%), 접안·정박 중 36건(26.3%) 발생

○ 항해 중 발생한 사건의 약 91.1%(92건)가 직접 피해(피랍·승선)로 연결 되었고, 접안·정박 중에도 선용품 탈취를 노린 승선 피해(33건) 발생

【2025년 운항 형태별 해적사건 현황】

(단위 : 건)

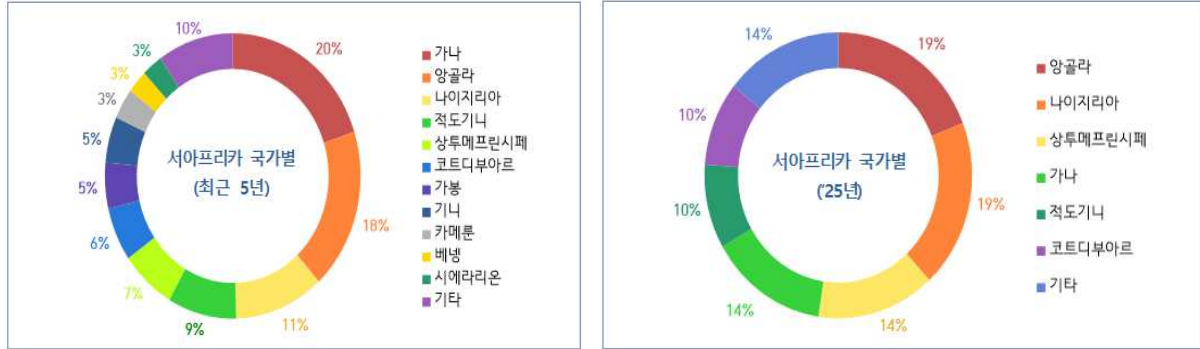
선박의 상태	계	시도	총격	승선	피랍
계	137	10	2	121	4
접안(Berthed)	6	-	-	6	-
정박(Anchored)	30	3	-	27	-
항해(Steaming)	101	7	2	88	4

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

1. 서아프리카 해역

□ (현황) 총 21건 발생, 전년(18건) 대비 약 16.7% 증가

【서아프리카 국가별 해적사건 발생 현황(2021 ~ 2025)】



(단위 : 건)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
계	35	19	22	18	21
앙골라	4	5	3	5	4
베냉	2	-	-	1	-
카메룬	1	-	3	-	-
상투메프린시페	5	-	-	-	3
적도기니	2	2	-	4	2
가봉	4	-	1	1	-
가나	5	7	6	2	3
기니	3	-	2	1	-
코트디부아르	-	2	2	1	2
나이지리아	6	-	2	1	4
시에라리온	-	1	2	-	-
기타*	3	2	1	2	3

※ (연간 1건 이하 발생 국가) 카보베르데, 라이베리아, 콩고민주공화국, 콩고

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

○ (선박 피해) 피랍 1건(상투메프린시페), 승선 18건, 접근 시도 2건 발생

* (승선) 앙골라 4건, 가나·나이지리아 각 3건, 상투메프린시페·적도기니 각 2건, 코트디부아르·라이베리아·콩고민주공화국·콩고 각 1건 / (시도) 코트디부아르·나이지리아

【서아프리카 선박 피랍 및 승선자 납치 사건(1건)】

일자	선명/국적	선 종	운항형태	사건해역	특이사항
3.17	A호/ 파나마	아스팔트 운반선	항해중	상투메프린시페 상투 안토니오 남동방 37해리 해상	○ 총기류 무장 해적(10명) 승선 후 선박 피랍 ○ 선원 10명 납치 ○ 선박장비 손상 및 금품 탈취

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

○ (승선자 피해) 총 27명* 발생, 전년(43명) 대비 약 37.2% 감소

* (유형별) 납치 23명 > 인질(일시 억류) 3명 > 부상 1명 /
(해역별) 적도기니 13명 > 상투메프린시페 11명 > 가나 3명

【서아프리카 승선자 피해 사건(총 4건 중 3건)】

일자	선명/국적	선 종	운항형태	사건해역	특이사항
3.27	M호/ 가나	어선	항해중	가나 아크라 남방 17해리 해상	○ 총기류 무장 해적(5명) 승선 ○ 선원 3명 납치 ○ 총격 위협, 통신장비 손상 및 금품 탈취
5.30	N호/ 퀴라소	냉동 운반선	항해중	상투메프린시페 상투 안토니오 북서방 71해리 해상	○ 총기류 무장 해적(7명) 승선 ○ 선원 1명 납치
12.3	O호/ 포르투갈	LPG선	항해중	적도기니 바타 서방 52해리 해상	○ 총기류 무장 해적(인원 미상) 승선 ○ 선원 9명 납치, 3명 인질 (일시 억류), 1명 부상

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

○ (무기 유형별) 총기류 8건, 도검류 3건 사용 외 불분명(미소지 등) 10건

* (총기류) 상투메프린시페 3건, 적도기니·가나 각 2건, 나이지리아 1건 /
(도검류) 앙골라 2건, 코트디부아르 1건

○ (운항 형태별) 항해 중 9건, 정박 중 10건, 접근 중 2건(나이지리아) 발생

* (항해) 상투메프린시페 3건, 적도기니·가나·나이지리아 각 2건 /
(정박) 앙골라 4건, 코트디부아르 2건, 가나·라이베리아·콩고민주공화국·콩고 각 1건

□ (분석) 승선자 피해는 감소('24년 43명→'25년 27명)하였으나, 해적사건은 증가('24년 18건→'25년 21건)하는 등 위험성은 상존

○ 전 세계 승선자 납치 피해(25명) 중 92%(23명/4건)가 동 해역에서 발생하였고, 선박 피랍 사건(1건) 또한 지속적으로 발생* 중

* 선박 피랍사건: ('21) 1건 → ('22) 2건 → ('23) 3건 → ('24) 1건 → ('25) 1건

○ 상투메프린시페와 나이지리아에서 해적사건이 '24년 대비 급증*

* 상투메프린시페: ('22~'24) 피해 없음 → ('25) 3건 / 나이지리아: ('24) 1건 → ('25) 4건

- 특히, 상투메프린시페에서 발생한 해적사건(3건) 모두 총기류를 사용하여 승선하였고, 이 중 2건에서 납치 피해 11명* 발생

* (3.17 발생) 선원 10명 납치, 선박 피랍 / (5.30 발생) 선원 1명 납치

- 또한, 나이지리아 사건(4건) 중 3건이 라고스 항에서 승선 피해로 이어졌으며, 항해(1건)·접안(2건) 중 발생

☞ (시사점) 선박 피랍, 승선자 납치 등의 피해가 이어지고 있고, 접안·정박 중에도 빈번하게 발생 중이므로 높은 수준의 경계 유지 필요

< 대응 방안 >

☞ 선박 피랍·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)

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

▲최대 선속 운항, ▲통신장비 작동 확인, ▲비상통신 24시간 유지, ▲철저한 경계 및 당직 유지

☞ 정박·접안 시에도 기니만 해역 내에서는 높은 수준의 경계태세 유지 필요

2. 소말리아·아덴만 해역

□ (현황) 총 5건 발생, 전년(8건) 대비 약 37.5% 감소

【소말리아·아덴만 해적사건 현황(2021~2025)】

(단위 : 건)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
계	1	-	1	8	5
소말리아 해역	-	-	1	7	5
아덴만	1	-	-	1	-

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

- (선박 피해) 선박 피랍 3건, 승선 1건, 총격 1건 발생하였으며, 모두 소말리아 해역에서 발생
- (승선자 피해) 총 26명(모두 인질 피해)으로 전년(50명) 대비 46% 감소
- (무기 유형별·운항 형태별) 5건 모두 총기류 사용 및 항해 중 발생

【소말리아 해역 사건(5건)】

일자	선명/국적	선종	운항형태	사건해역	특이사항
2.7	A호/예멘	범선 (Dhow)	항해중	소말리아 에일 남동방 6해리 해상	○총기류 무장 해적(6명) 승선 ○승선자 13명 인질(일시 억류) ○선박 피랍 후 해제(2.13 이전)
2.17	S호/예멘	어선	항해중	소말리아 에일 북방 가르말 인근 해상	○총기류 무장 해적(6명) 승선 ○선원 5명 인질(일시 억류) ○선박 피랍 후 스페인 해군이 구출(223)
3.16	A호/예멘	어선	항해중	소말리아 두르두라 인근 해역	○총기류 무장 해적(6명) 승선 ○선원 8명 인질(일시 억류) ○선박 피랍 후 해제(3.20)
11.3	S호/케이맨 제도	화학제품 운반선	항해중	소말리아 모가디슈 동남동 330해리 해상	○무장 해적(4명) 총격 접근(미승선) ○해상특수경비원의 경고 사격으로 모션으로 후퇴
11.6	H호/몰타	화학제품 운반선	항해중	소말리아 에일 남서방 560해리 해상	○총기류(소총, 로켓추진식수류탄) 무장 해적(인원 미상) 승선, 인근에 모션 의심 선박 발견 ○스페인 해군이 구출(11.7) ○유럽연합, 인도 해군이 모션(이란 국적 범선) 압류(11.11)

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

□ (분석) 사건 수와 인명 피해는 작년보다 줄었으나, 5건 중 3건이 선박 피랍 및 승선자 일시 억류(인질)로 이어지는 등 피해* 발생

* 전 세계 선박 피랍의 75%(3건/4건), 승선자 일시 억류 약 56.5%(26명/46명) 발생

○ 특히, 중동해역 불안정 장기화*로 인한 해적사건 발생 위험도가 높음

* 후티 반군의 민간선박 공격('23.11.19.~) 이후 연합해군 전력 배치 이동(아덴만→홍해) 등으로 '23.12월, 소말리아 해역에서 선박 피랍이 6년만에 발생→'24년 1~5월, 8건(아덴만 포함) 발생

○ 동 해역에서 발생한 사건(5건) 모두 총기류로 무장*

* 후티 반군.알샤바브(소말리아의 이슬람 무장단체)와의 연계가 의심되고, 해적 단체들이 풍부한 자금으로 지역 어부들과 쾌속정 임대를 협상하는 등 해적 위협 재점화 /

<출처> 영국 해운 전문 매체 Lloyd's List 논평, 유엔 안전보장이사회 패널 보고서

☞ (시사점) 해적들의 모선 압류 등 영향*으로 해적활동이 다소 감소된 것으로 보이나, 중동 정세 불안정 장기화 등에 따른 해적행위와 선박 피랍에 따른 일시 억류 등의 인명 피해 위험성은 여전

* △ 11.3. 케이맨 제도 국적 선박 총격 사건으로 유럽연합(EU)의 군함 배치(11.5), △ 유럽연합과 인도 해군이 11.6. 몰타 국적 선박 승선 사건에 사용된 해적들의 모선(이란 국적 범선-다우선) 압류(11.11)

○ 따라서, 선박 운항 시 경계 강화와 피해예방 활동 지속 필요

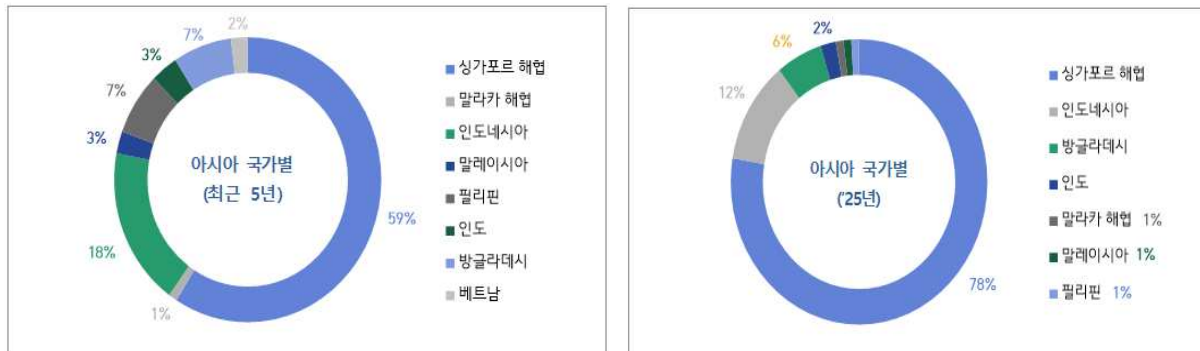
< 대응 방안 >

- ☞ 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 및 주변 선박 등에 신속 전파

3. 아시아 해역

□ (현황) 총 103건 발생, 전년(88건) 대비 약 17% 증가

【아시아 해역 해적사건 현황(2021 ~ 2025)】



(단위 : 건)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
계	59	70	75	88	103
싱가포르 해협	35	38	37	43	80
말라카 해협	1	-	1	1	1
인도네시아	9	10	18	22	12
말레이시아	2	4	2	1	1
필리핀	9	6	9	3	1
인도	2	3	4	2	2
방글라데시	-	7	1	14	6
베트남	1	2	3	2	-

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

○ (선박 피해) 승선 96건*, 접근 시도 7건 발생

* 승선 사건의 약 82.3%(79건)는 선박 기부속 등 선용품을 노린 강도 행위이며, 싱가포르 해협에서 약 78.1%(75건)의 사건 발생

○ (승선자 피해) 총 31명* 발생, 전년(57명) 대비 약 45.6% 감소

* (유형별) 인질(일시 억류) 17명 > 위협 10명 > 부상 3명 > 폭행 1명 / (해역별) 싱가포르 해협 26명 > 인도네시아 3명 > 방글라데시 2명

○ (무기 유형별) 총기류 27건(모두 싱가포르 해협), 도검류 26건, 쇠막대기 등(기타) 4건 사용 외 불분명(미소지 등) 46건

* (도검류) 싱가포르 해협 18건 > 방글라데시 4건 > 인도네시아 3건 > 필리핀 1건 / (기타) 싱가포르 해협 3건 > 인도네시아 1건

○ (운항 형태별) 항해 중 83건*, 정박 중 17건, 접안 중 3건 발생

* 항해 중 발생 사건이 전년(46건) 대비 약 80.4% 증가했고, 대부분(약 96.4%)이 싱가포르 해협에서 발생(80건)하였으며 인도네시아 2건, 말라카 해협 1건 발생

□ (분석) 전 세계 해적사건(137건)의 약 75.2%(103건)가 아시아에서 발생하였고 '15년(202건) 이후 최다 및 '16년(101건) 수준*으로 발생

* ('15) 202건 → ('16) 101건 → ('17) 95건 → ('18) 85건 → ('19) 62건 → ('20) 76건

○ 특히, 싱가포르 해협 사건*은 전년(43건) 대비 약 86% 증가했으며, 인질 피해(14명) 등 승선자 피해**(26명)도 동 해협에 집중(약 83.9%)

* '25년 분기별 건수: (1분기) 27건 → (2분기) 30건 → (3분기) 15건 → (4분기) 7건

** 인질(일시 억류) 14명 > 위협 8명 > 부상 3명 > 폭행 1명

- 또한, 총기류로 무장한 사건이 전년(8건) 대비 3배 급증하였고, 동 해협에서 발생한 80건 모두 항해 중 공격을 받았으며, 이 중 75척(93.75%)에 해적이 승선하여 직접적인 피해 발생

☞ (시사점) 싱가포르 해협 통과 중 발생한 사건이 급증하고, 총기 무장 사례도 증가하고 있어 해적피해 예방 활동을 강화 및 사건 발생·목적 시 우리부 또는 연안 당국 등에 신속한 신고 필요

< 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

* ReCAAP-ISC(아시아해적퇴치협정 정보공유센터) 모바일앱(ReCAAP ISC)·웹페이지(<https://portal.recaap.org>)를 통해 해적사건(개요·피해사항 등) 통보 가능

4. 기타(중·남미 해역 등)

□ (현황) 총 8건 발생, 전년(2건) 대비 **6건 증가**

【기타(중·남미 해역 등) 해적사건 현황(2021 ~ 2025)】

(단위 : 건)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	
계	37	26	22	2	8	
중·남미	페루	18	12	14	-	1
	브라질	3	5	1	-	-
	베네수엘라	-	3	-	-	-
	콜롬비아	6	-	2	1	2
	에콰도르	4	-	1	-	1
	아이티	4	1	-	-	1
	가이아나	-	2	-	1	-
동아프리카	모잠비크	1	-	2	-	3
기타*	1	3	2	-	-	

※ (연간 1건 이하 발생 국가) 멕시코, 파나마, 이집트, 남아프리카공화국

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

○ (선박 피해) 승선 6건, 총격 및 접근 시도 각 1건 발생*

* (승선) 콜롬비아·모잠비크 각 2건, 아이티·페루 각 1건 / (총격) 모잠비크 / (시도) 에콰도르

○ (승선자 피해) 총 4명* 발생, 전년 동기(1명) 대비 **3명 증가**

* (유형별) 납치 2명, 폭행 2명 / (해역별) 아이티 3명, 모잠비크 1명

【선원 납치·폭행사건(2건)】

일자	선명/국적	선 종	운항형태	사건해역	특이사항
4.2	C호/ 파나마	산적 화물선	항해중	아이티 포르토프랑스 (Port-au-Prince) 서방 6해리	○ 총으로 무장한 해적(1명) 승선 ○ 선원 2명 납치·1명 폭행
4.14	N호/ 마셜제도	유류화학 제품 운반선	정박중	모잠비크 베이라 묘박지	○ 칼로 무장한 해적(8명) 승선 ○ 선원 1명 폭행

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

○ (무기 유형별) 총기류 2건, 도검류 4건 사용 외 불분명(미소지 등) 2건

* (총기류) 모잠비크·아이티 각 1건 / (도검류) 모잠비크 2건, 아이티·콜롬비아 각 1건

○ (운항 형태별) 항해 중 4건, 정박 중 3건, 접안 중 1건(모잠비크) 발생

* (항해) 콜롬비아, 에콰도르, 아이티, 모잠비크 / (정박) 콜롬비아, 페루, 모잠비크

□ (분석) '24년 이후, 중·남미 해역 등의 해적 피해는 급감하였으나, 승선 및 납치 피해 지속 발생에 따른 대비 필요

< 대응 방안 >

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

< '25년 해적사건 동향·분석 >

- ◆ '25년 전 세계 해적사건은 전년 대비 **약 18.1% 증가**(116→137건)하였으나, 인질 등 승선자 피해는 **약 41.7% 감소**(151→88명) ※ 우리 국민·선박 피해 없음

□ **해역별 발생 현황**

- **(서아프리카) 총 21건 발생**, 전년(18건) 대비 **약 16.7% 증가**
 - ⇒ 선박 피랍 1건 발생 / 승선자 피해는 27명(납치 23명, 일시 억류 3명, 부상 1명)
- **(소말리아·아덴만) 총 5건 발생**, 전년(8건) 대비 **37.5% 감소**
 - ⇒ 선박 피랍 3건이 발생하여, 승선자 26명의 일시 억류(인질) 피해로 이어짐
- **(아시아) 총 103건 발생**, 전년(88건) 대비 **약 17% 증가**
 - ⇒ 싱가포르 해협 사건 증가(43→80건) / 승선자 피해는 31명(일시 억류 17명)
- **(중·남미 등) 총 8건 발생**, 전년(2건) 대비 **6건 증가**
 - ⇒ 중·남미 5건, 동아프리카(모잠비크) 3건 / 승선자 피해는 4명(납치 2명, 폭행 2명)

□ **동향 분석**

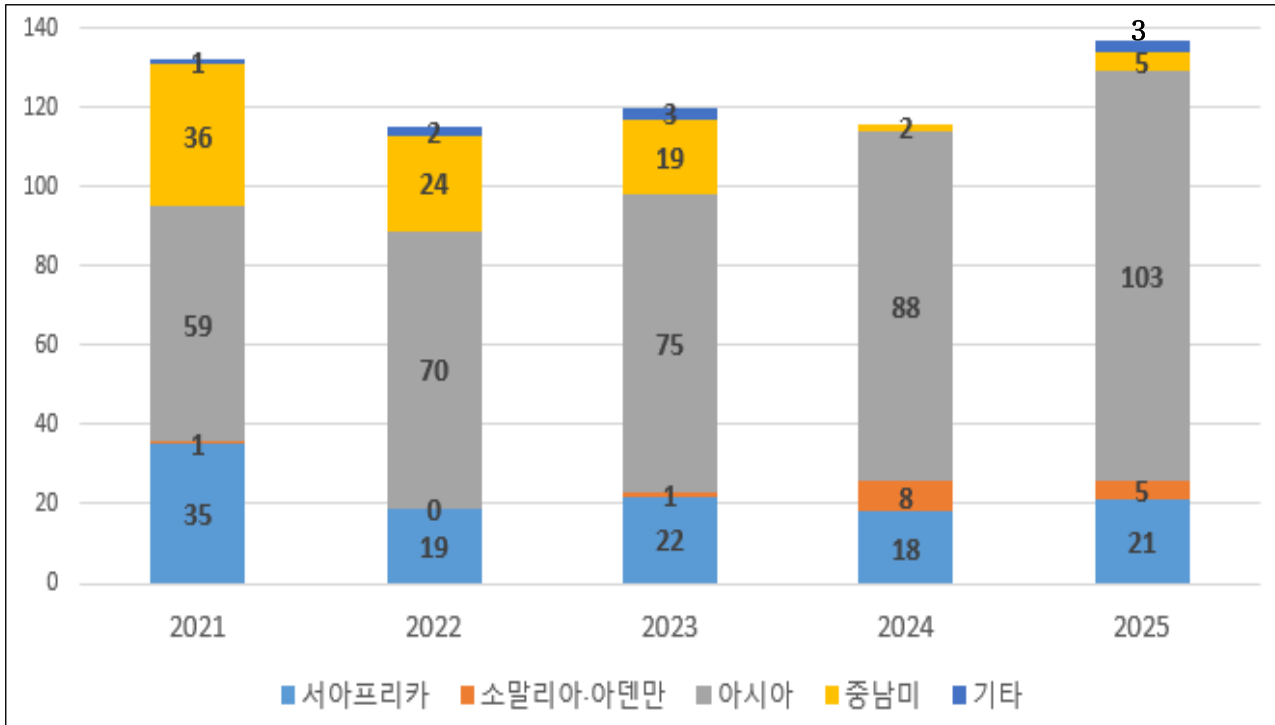
- **(우리 국민·선박 피해) 우리 국민·선박에 대한 해적피해 없음**
- **(승선자 피해) 총 88명 발생**, 전년(151명) 대비 **약 41.7% 감소**
 - ⇒ 일시적 억류 등 인질 피해가 전년 대비 **약 63.4% 감소**(151→46명)한 반면, 납치 피해는 **2배 가량 증가**(12→25명)
- **(선종별) 산적 화물선(50척), 액체화물 운반선(39척), 컨테이너선(20척) 순**
 - ⇒ 건현이 낮거나 속력이 느린 산적화물선 등이 주로 피해를 입었으나, 건현이 높은 컨테이너선의 피해도 증가(11→20척)
- **(무기 유형별) 총기류 42건(약 30.7%), 칼·도검류 33건(약 24.1%), 기타 4건(약 2.9%)**
 - ⇒ 아시아 해역 총기류 사용 증가(12→27건)로 총기류 사용 건수 증가(26→42건)

□ **시사점**

- 서아프리카, 아시아 등의 사건 증가로 전 세계 해적사건이 증가하였으며, 소말리아·아덴만 등에서 선박 피랍 및 납치 등 승선자 피해가 지속 발생
- 선사·선박은 해적사건 빈발 해역 통항 시 경계 등 피해 예방 활동을 강화하고, 예방·대응 지침의 철저한 이행 필요

참고 1

연도별 해적사건 발생 현황('21년 ~ '25년)



* (단위) 발생 건수(건), 승선자 피해(명), 선박 피랍(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
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		21	27	1	5	26	3	103	31	-	5	3	-	3	1	-	137	88	4
계		115	252	9	15	94	7	395	126	2	86	41	0	9	1	0	620	514	18

<자료출처> 국제상공회의소 국제해사국(IMB-PRC)

참고 2

해역별 해적사건 발생 현황('25년)

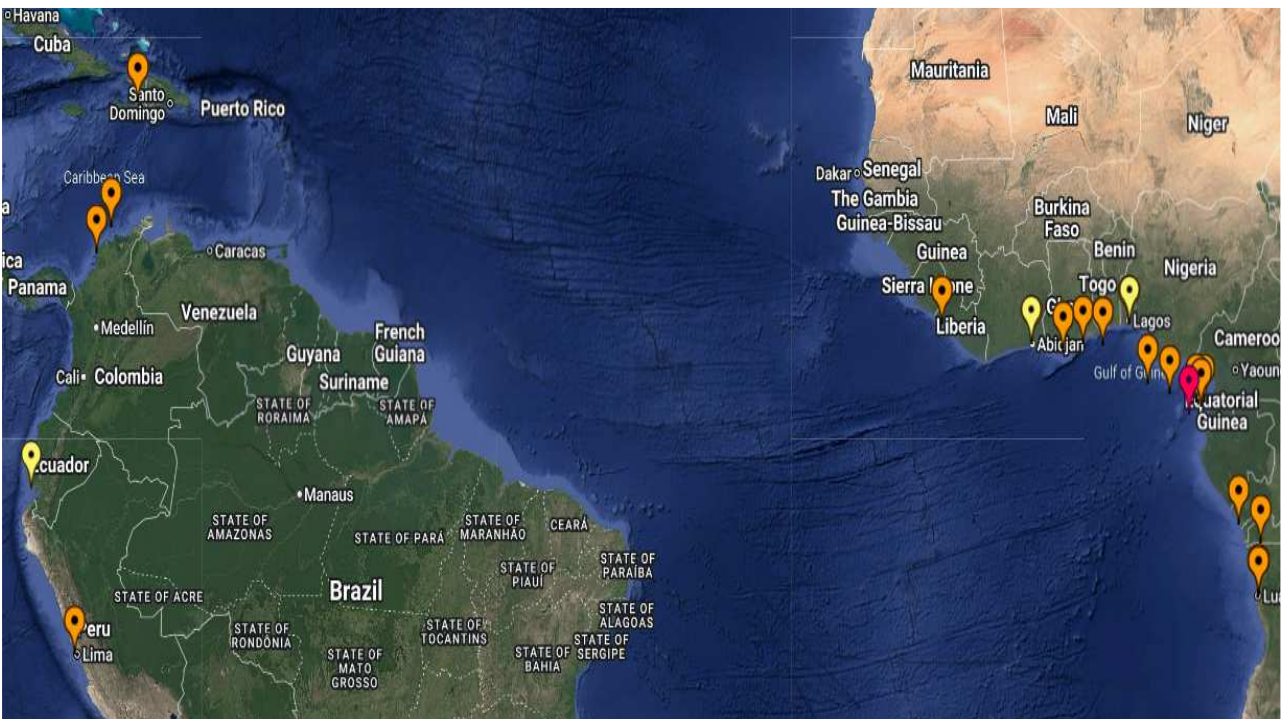
□ 전 세계(137건)

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



□ 서아프리카 해역(21건) 및 중·남미 해역(5건)

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



□ 소말리아 · 아덴만 해역(5건) 및 기타(모잠비크) 해역(3건)

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



□ 아시아 해역(103건)

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



< 해적위험지수 안내문 >

◎ 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, 벵골만

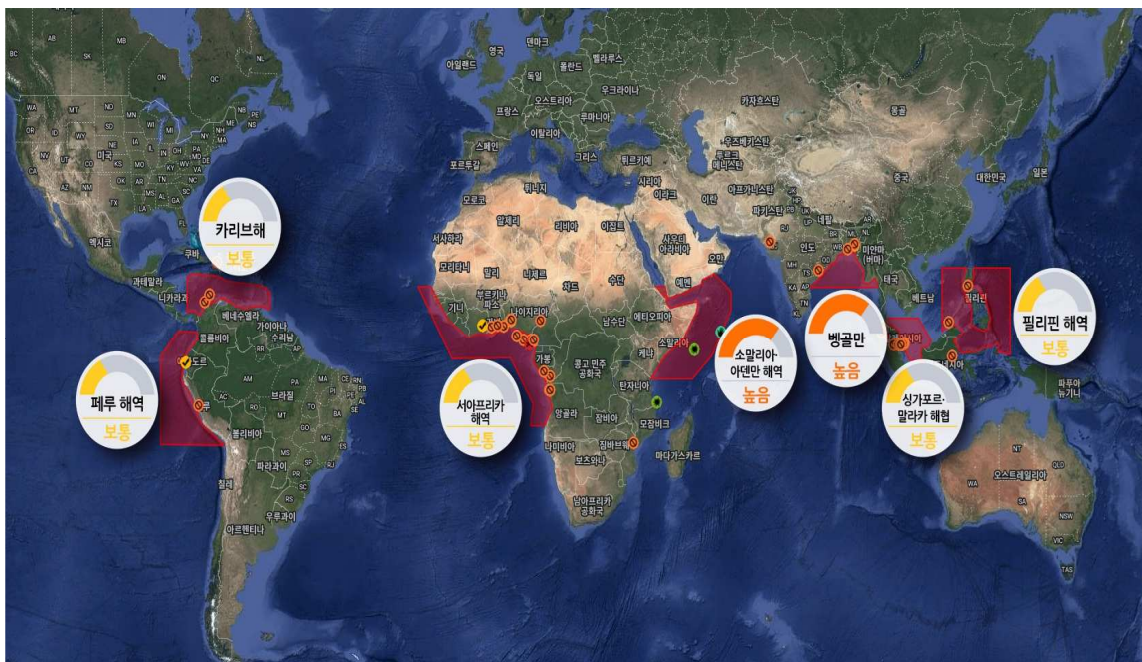
◎ 특별위험경보

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

◎ 확인 방법

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

< 해적위험지수 표출화면(예시)>



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