

抗击海盗——遵循最佳管理实践（BMP）

背景

尽管 2009 年亚丁湾的海盗活动大为减少，然而同期在索马里海盆/印度洋发生的海盗活动数量均创下了历史新高。这两个地区仍应被视为海盗活动的极高风险地区。显然，海盗有能力并且愿意在距离索马里海岸线越来越远的地方发动袭击。据统计，2009 年下半年海盗袭击所覆盖的范围比上半年要大得多。统计数据还显示，商船的自卫措施在抗击海盗时往往起主要作用。海盗袭击的总次数增多了；而袭击成功的次数减少了。此外，大多数被海盗劫持的船舶并没有在非洲之角海上保安中心（MSCHOA）¹ 登记，而且它们没有将船舶动态报告给英国海事贸易组织（UKMTO）²，或者没有采用最佳管理实践。



本通函旨在强调海盗活动的趋势，在非洲之角海上保安中心登记的重要性，以及船舶自我防卫措施和培训的重要性。同时，本通函还介绍了非洲之角海上保安中心近期实施的一些举措。

亚丁湾（GoA）

2009 年 3 月至 2009 年 12 月期间，在亚丁湾共发生了 72 起袭击事件，但其中仅有 20% 以海盗袭击成功告终。在那些袭击失败的例子中，大约有一半是商船依靠自我防卫措施击退了海盗。海盗的成功率自从 2008 年底达到 50% 的峰值后，呈现出稳定下降的态势，现已降至 20% 以下，这显示了商船自有措施和军事干预的综合效应。³

索马里海盆/印度洋

2009 年 3 月至 2009 年 12 月期间，在索马里海盆地区共发生了 85 起海盗袭击。其中只有不到三分之一以船舶被劫持告终。在那些失败的袭击事件中，大约有 55% 是商船依靠自我防卫措施战胜了海盗。海盗的成功率自从 2008 年底达到接近 60% 的最高点后，呈现下降趋势，到 2009 年底时平均值已降至约 30%。由于该区域海军力量较为薄弱，因此以往仅有一起袭击事件中，海军进行了果断干预。凭该区域现有的海军力量，无法保卫这片广大海域的安全。这一情况凸显了各商船及其船东和船员为可能发生的袭击做好计划和准备的必要性。

¹ 非洲之角海上保安中心管理着集体通行系统。对于途经亚丁湾（国际推荐过境航道）的船舶，各船东和船舶经营人须登陆非洲之角海上保安中心的网站（或者向非洲之角海上保安中心发送电子邮件）进行登记。

² 位于迪拜的英国海事贸易组织以自愿报告体系为基础，管理商船运输。在该地区通行的船舶应当将其动态报告给该组织，并在航程中遭遇海盗袭击时首先联系该组织。

³ 军队以途经亚丁湾的船舶发送的关于即将遭受海盗袭击的报告为依据，发动果断的军事干预。距离最近的军舰将在一定的响应时间内，通过一切手段争取提供援助。目前，平均的响应时间为 15 至 20 分钟。海军部队通过果断介入，阻止袭击演变为劫持的成功率只有不到 30%。

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 terje.paulsen@gard.no；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 marius.schonberg@gard.no。

本资料仅作一般资料之用。虽然我们已尽力确保最初公布时信息的准确性和质量，但是对于因依赖本资料而产生的任何一种的损失或损害，Gard AS 不承担责任。www.gard.no。

船长的反海盗简报包

自 2010 年 1 月 20 日开始，苏伊士运河管理局/欧盟海军部队（EUNAVFOR）将选择一些向南穿过苏伊士运河的船舶，向其发放“船长反海盗简报包”⁴。这些船舶将依据下列标准选定：速度（低于 15 节），干舷（小于 7 米），以及应对海盗威胁的警惕程度和准备就绪程度。在塞得港登轮的首名引水员将对船舶进行评估，而在伊斯梅利亚登轮的第二名引水员将把简报包带给船上的船长。此外，在船舶不符合选择标准的情况下，船长仍有可能可以索取该简报包。

反海盗海图（Q6099）

非洲之角海上保安中心制作了一幅供船上使用的反海盗海图，作为船舶在进入亚丁湾前开展训练和准备工作的指南。不遵守最佳管理实践及报告程序，将减弱贵船本身和其他船舶预防和抗击海盗袭击的能力。因此，非洲之角海上保安中心在反海盗海图中加入了关于全部最佳管理实践的概述。该海图被称为“海图清单”（List of Admiralty Chart），将分发给世界各地的海图处理者，目前也可以向有关部门索取。当船舶进入海盗活动高风险区域时，该海图可以作为一份完整的核对清单使用。⁵

建议

任何经过亚丁湾和西印度洋的船舶都可能遭受海盗的袭击。强烈建议各船东和船舶经营人遵守行业各大集团、国际运输工人联盟（ITF）和欧盟海军部队所推崇的最佳管理实践。在印度洋中航行的任何船舶都可能成为攻击的对象，不论其大小和航行速度如何。而且由于这片海域面积广阔，因此在这些水域内，船东不应当寄望于能够得到海军部队的保护或迅速响应。船舶可以采取的最重要的措施是向非洲之角海上保安中心登记贵船的航程，向位于迪拜的英国海事贸易组织报告贵船的位置，并依据最佳管理实践航行。船舶应当服从非洲之角海上保安中心、位于迪拜的英国海事贸易组织或者国际海事局（IMB）发布的潜在威胁警告，以便于船长进行动态航程规划。⁶

最佳管理实践是本行业共有的最佳实践。这些措施将确保船员为应对袭击进行最好的准备和培训，并将加强船舶在受到攻击时的防御能力。各公司必须承诺制定具体的安全政策，同时将最佳管理实践作为公司风险评估的依据，并且针对特定船舶调整最佳管理实践。

高风险地区范围是不断变化的，需要给予持续的关注。印度洋中某一经度以东部分并不一定就是安全的——相反，船舶应当做好准备和计划，全程保持警惕，遵守最佳管理实践，并注意发布的警告。在亚丁湾必须时刻保持警觉性——在几次劫持获得成功，海盗活动又会再次猖獗起来的。即使有海军部队存在，亚丁湾也并非是一个不受海盗影响的地区。

⁴ 船长的反海盗简报包中包括：（1）一本名为“抗击海盗——给船长的建议和核对清单”的小册子，（2）一张内容为最佳管理实践的 DVD，（3）一个名称为“如何在海盗袭击中逃生”的文件夹，以及一份问卷。相关信息也可以在 www.mschoa.org 上找到。

⁵ 同时参见 Gard 防止损失通函第 07-09 号：“进入海盗高风险区域前的船长简报”。

⁶ 关于可疑事件或袭击的报告将形成对报告区域内所有船舶的警告。这些警告的作用是，提前通知区域内的其他船舶避开该区域，或者在无法避开的情况下，为可能发生的袭击做好准备。

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 terje.paulsen@gard.no；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 marius.schonberg@gard.no。

本资料仅作一般资料之用。虽然我们已尽力确保最初公布时信息的准确性和质量，但是对于因依赖本资料而产生的任何一种类的损失或损害，Gard AS 不承担责任。www.gard.no。