

抗擊海盜——遵循最佳管理實踐 (BMP)

背景

儘管 2009 年亞丁灣的海盜活動大為減少，然而同期在索馬里海盆/印度洋發生的海盜活動數量均創下了歷史新高。這兩個地區仍應被視為海盜活動的極高風險地區。顯然，海盜有能力並且願意在距離索馬里海岸線越來越遠的地方發動襲擊。據統計，2009 年下半年海盜襲擊所覆蓋的範圍比上半年要大得多。統計資料還顯示，商船的自衛措施在抗擊海盜時往往起主要作用。海盜襲擊的總次數增多了；而襲擊成功的次數減少了。此外，大多數被海盜劫持的船舶並沒有在非洲之角海上保安中心 (MSCHOA)¹ 登記，而且它們沒有將船舶動態報告給英國海事貿易組織 (UKMTO)²，或者沒有採用最佳管理實踐。



本通函旨在強調海盜活動的趨勢，在非洲之角海上保安中心登記的重要性，以及船舶自我防衛措施和培訓的重要性。同時，本通函還介紹了非洲之角海上保安中心近期實施的一些舉措。

亞丁灣 (GoA)

2009 年 3 月至 2009 年 12 月期間，在亞丁灣共發生了 72 起襲擊事件，但其中僅有 20% 以海盜襲擊成功告終。在那些襲擊失敗的例子中，大約有一半是商船依靠自我防衛措施擊退了海盜。海盜的成功率自從 2008 年底達到 50% 的峰值後，呈現出穩定下降的態勢，現已降至 20% 以下，這顯示了商船自有措施和軍事干預的綜合效應。³

索馬里海盆/印度洋

2009 年 3 月至 2009 年 12 月期間，在索馬里海盆地區共發生了 85 起海盜襲擊。其中只有不到三分之一以船舶被劫持告終。在那些失敗的襲擊事件中，大約有 55% 是商船依靠自我防衛措施戰勝了海盜。海盜的成功率自從 2008 年底達到接近 60% 的最高點後，呈現下降趨勢，到 2009 年底時平均值已降至約 30%。由於該區域海軍力量較為薄弱，因此以往僅有一起襲擊事件中，海軍進行了果斷干預。憑該區域現有的海軍力量，無法保衛這片廣大海域的安全。這一情況凸顯了各商船及其船東和船員為可能發生的襲擊做好計畫和準備的必要性。

¹ 非洲之角海上保安中心管理著集體通行系統。對於途經亞丁灣（國際推薦過境航道）的船舶，各船東和船舶經營人須登陸非洲之角海上保安中心的網站（或者向非洲之角海上保安中心發送電子郵件）進行登記。

² 位於迪拜的英國海事貿易組織以自願報告體系為基礎，管理商船運輸。在該地區通行的船舶應當將其動態報告給該組織，並在航程中遭遇海盜襲擊時首先聯繫該組織。

³ 軍隊以途經亞丁灣的船舶發送的關於即將遭受海盜襲擊的報告為依據，發動果斷的軍事干預。距離最近的軍艦將在一定的回應時間內，通過一切手段爭取提供援助。目前，平均的響應時間為 15 至 20 分鐘。海軍部隊通過果斷介入，阻止襲擊演變為劫持的成功率只有不到 30%。

需要更多資訊，請聯繫：防止損失經理 Terje R. Paulsen，電郵 terje.paulsen@gard.no；或防止損失執行官 Marius Schønberg，電郵 marius.schonberg@gard.no。

本資料僅作一般資料之用。雖然我們已盡力確保最初公佈時資訊的準確性和品質，但是對於因依賴本資料而產生的無論任何種類的損失或損害，Gard AS 不承擔責任。www.gard.no。

船長的反海盜簡報包

自 2010 年 1 月 20 日開始，蘇伊士運河管理局/歐盟海軍部隊（EUNAVFOR）將選擇一些向南穿過蘇伊士運河的船舶，向其發放“船長反海盜簡報包”⁴。這些船舶將依據下列標準選定：速度（低於 15 節），幹舷（小於 7 米），以及應對海盜威脅的警惕程度和準備就緒程度。在塞得港登輪的首名引水員將對船舶進行評估，而在伊斯梅利亞登輪的第二名引水員將把簡報包帶給船上的船長。此外，在船舶不符合選擇標準的情況下，船長仍有可能可以索取該簡報包。

反海盜海圖（Q6099）

非洲之角海上保安中心製作了一幅供船上使用的反海盜海圖，作為船舶在進入亞丁灣前開展訓練和準備工作的指南。不遵守最佳管理實踐及報告程式，將減弱貴船本身和其他船舶預防和抗擊海盜襲擊的能力。因此，非洲之角海上保安中心在反海盜海圖中加入了關於全部最佳管理實踐的概述。該海圖被稱為“海圖清單”（List of Admiralty Chart），將分發給世界各地的海圖處理者，目前也可以向有關部門索取。當船舶進入海盜活動高風險區域時，該海圖可以作為一份完整的核對清單使用。⁵

建議

任何經過亞丁灣和西印度洋的船舶都可能遭受海盜的襲擊。強烈建議各船東和船舶經營人遵守行業各大集團、國際運輸工人聯盟（ITF）和歐盟海軍部隊所推崇的最佳管理實踐。在印度洋中航行的任何船舶都可能成為攻擊的對象，不論其大小和航行速度如何。而且由於這片海域面積廣闊，因此在這些水域內，船東不應當寄望於能夠得到海軍部隊的保護或迅速回應。船舶可以採取的最重要的措施是向非洲之角海上保安中心登記貴船的航程，向位於迪拜的英國海事貿易組織報告貴船的位置，並依據最佳管理實踐航行。船舶應當服從非洲之角海上保安中心、位於迪拜的英國海事貿易組織或者國際海事局（IMB）發佈的潛在威脅警告，以便於船長進行動態航程規劃。⁶

最佳管理實踐是本行業共有的最佳實踐。這些措施將確保船員為應對襲擊進行最好的準備和培訓，並將加強船舶在受到攻擊時的防禦能力。各公司必須承諾制定具體的安全政策，同時將最佳管理實踐作為公司風險評估的依據，並且針對特定船舶調整最佳管理實踐。

高風險地區的範圍是不斷變化的，需要給予持續的關注。印度洋中某一經度以東部分並不一定就是安全的——相反，船舶應當做好準備和計畫，全程保持警惕，遵守最佳管理實踐，並注意發佈的警告。在亞丁灣必須時刻保持警覺性——在幾次劫持獲得成功後，海盜活動又會再次猖獗起來的。即使有海軍部隊存在，亞丁灣也並非是一個不受海盜影響的地區。

⁴ 船長的反海盜簡報包中包括：（1）一本名為“抗擊海盜——給船長的建議和核對清單”的小冊子，（2）一張內容為最佳管理實踐的 DVD，（3）一個名稱為“如何在海盜襲擊中逃生”的資料夾，以及一份問卷。相關資訊也可以在 www.mschoa.org 上找到。

⁵ 同時參見 Gard 防止損失通函第 07-09 號：“進入海盜高風險區域前的船長簡報”。

⁶ 關於可疑事件或襲擊的報告將形成對報告區域內所有船舶的警告。這些警告的作用是，提前通知區域內的其他船舶避開該區域，或者在無法避開的情況下，為可能發生的襲擊做好準備。

需要更多資訊，請聯繫：防止損失經理 Terje R. Paulsen，電郵 terje.paulsen@gard.no；或防止損失執行官 Marius Schønberg，電郵 marius.schonberg@gard.no。

本資料僅作一般資料之用。雖然我們已盡力確保最初公佈時資訊的準確性和品質，但是對於因依賴本資料而產生的無論任何種類的損失或損害，Gard AS 不承擔責任。www.gard.no。