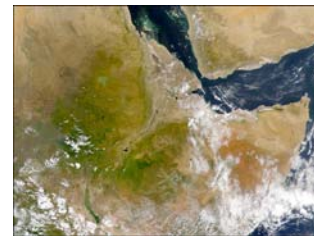


海上安全—反海盗措施

简介

海盗对领水内船舶的威胁水平在船舶保安计划中通常被规定为一个特定的安全水平，然而，这一特定水平往往会随当地和地理情况做出变更。各国情报部门可能拥有更为详尽的当地信息，如果这些地区对该国政府而言有特殊利益的话。遗憾的是，此类信息和评估通常是受限或保密的。船东会依靠其船员关于当地的知识 and 经验，但也可以购买专业私人公司的评估报告。



所有船舶，不论其航行水域内的威胁水平如何，都应当有一份最新的保安计划。船舶保安计划应当包括将采取的、与可能遭遇的威胁水平相当的措施。措施的数量和范围，包括对通常船上工作的限制，都必须与保安计划需符合的该计划中规定的措施还应当成为定期演习训练的一部分。船员可以学习和理解计划及其各自的职责，但只有通过演习训练，才能适当的检验计划并发现任何弱点。

准备工作

从事与安全相关之职责的船员人数必须充足，与威胁水平相当。当高度警戒状态长时间持续，疲劳是不可避免的，尤其是船舶在潜伏危险的地区一次航行数天的情况下。因此，船长必须将这些因素加入考虑和计划中。

全体警戒

当进入较易发生海盗袭击的水域时，必须向所有全体船员强调全体警戒的重要性。当前高风险地区的威胁评估和相应的准备工作水平，应当成为安排特定保安职责船员人数的决定性因素。但是，全体船员应当更加警惕可能的威胁或可疑的活动，不论是否当班，也不论船舶在锚泊还是在港内。在进入高风险地区之前，保安计划中提及的反海盗措施应当到位。

保持了望

当接近高风险地区时，除持续雷达监控以外，还应当在船尾保持了望，覆盖雷达“盲点”，并且在夜间使用夜视（红外）望远镜。对任何攻击者来说，奇袭都是重要的因素，及早发现很可能使攻击被挫败。较早发现还能使船舶有时间拉响警报，防止船员在没有准备的情况下被俘。

需要更多信息，请联系：防止损失执行官 Trygve C Nøkleby，电邮 trygve.nokleby@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无论任何形式的损失或损害，Gard AS 不承担责任。www.gard.no。

无线电值班

应当在安全频率上，对岸上和海上相关部门保持连续无线电值班守听，以监控该地区的海上安全播报。如果发现船舶受到攻击，除了激活船舶保安警报系统外，船长还可以决定是否发送遇险信号，但始终须谨记，袭击者可能正在监控船舶的通信系统，并拦截传送的信息。

锚泊期间

锚泊船最常成为海盗袭击的目标。如果可能，船东应当争取缩短锚泊的时间。在等待泊位时减速航行可以帮助减少船舶处于更高风险之中的时间。如果聘用保安的，应确保保安公司及其雇员已通过有关部门的审查。聘用保安公司应当被视为对保安措施的执行，而且使用该等措施的准则、任务和限制都应当在保安计划中说明。在离开港口或锚地前后，应当彻底搜查船舶。锚泊船和靠泊船应当使用所有可用的灯光，尤其是船舷和船尾处的灯光。灯光可以在袭击者的行动最易受攻击的阶段暴露他们，而且可能造成袭击者重新考虑是否攻击船舶。

以上列举的措施并不详尽，而旨在突出一些问题。

感谢 Bestia Risk Consulting 公司提供以上信息。www.bestia.no

需要更多信息，请联系：防止损失执行官 Trygve C Nøkleby，电邮 trygve.nokleby@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无论何种类型的损失或损害，Gard AS 不承担责任。www.gard.no。