

印度洋海盗活动“高风险区”缩小

索马里海盗活动呈持续减少趋势，这使得一些主要的航运组织缩小了印度洋海盗活动“高风险区”的地理边界范围。尽管如此，船舶在通过这些水域时，仍须保持警惕，注意不断变化的海上安保形势。



2021年8月17日，波罗的海国际航运公会（BIMCO）、国际航运公会（ICS）、国际干散货船东协会（INTERCARGO）、国际独立油轮船东协会（INTERTANKO）和石油公司国际海事论坛（OCIMF）代表全球航运和石油行业宣布达成共识——由于印度洋地区安保事件的持续减少，同意缩小印度洋海盗活动高风险区（HRA）的边界范围。这些变化自2021年9月1日起生效。据此，广义上“高风险区”的边界范围将缩小至也门和索马里领海及其东部和南部的专属经济区。

相关的联合新闻稿（包括以下示意图和修订后的高风险区的确切坐标）可从[海事全球安保（Maritime Global Security）网站](#)的“红海、亚丁湾、索马里盆地、阿拉伯海”专栏下载。



The new coordinates of the HRA are:

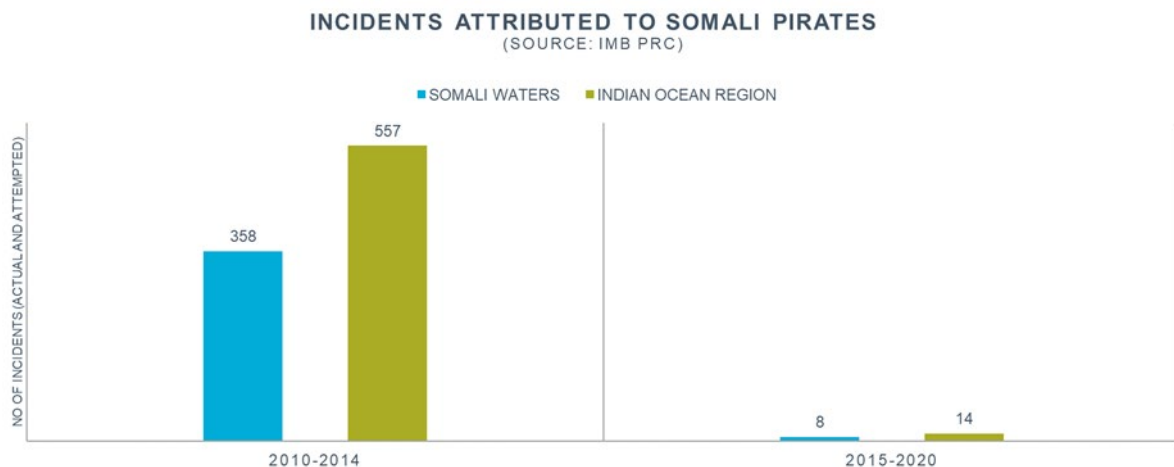
- From position A (Latitude of 01° 30' S on the Somali coast), a line to
 - position B (01° 30' S – 046° 00' E), then a line to
 - position C (01° 00' N – 049° 30' E), then a line to
 - position D (09° 00' N – 055° 00' E), then a line to
 - position E (14° 20' N – 057° 30' E), and then a line to
 - position F (the Yemeni coast at longitude 053° 00' E).
- From position F, follow the Yemeni coast westwards and northwards, to
 - position G (the Yemeni Red Sea coast at latitude 15° 00' N), then a line to
 - position H (the Eritrea territorial sea border at latitude 15° 00' N).
- From position H, follow southwards along first Eritrea's, and then Djibouti's, territorial sea borders, to Position I (the coastal border point between Djibouti and Somalia).
- From position I, follow the Somali coast eastwards and then southwards, to Position A.

然而，印度洋地区的地理环境多种多样，从曼德海峡（Bab el-Mandeb Strait）和霍尔木兹海峡（Strait of Hormuz）等狭窄的“咽喉”要道到索马里盆地的广阔海洋，不一而足。各地面临的挑战和威胁也各不相同。因此，尽管缩小高风险区的边界范围，是对当前索马里海盗问题的正确做法，我们仍建议所有通过印度洋海域的船舶继续保持警惕，注意不断变化的海上安全形势。请记住，做好准备和事先计划至关重要，缺乏有效的安保措施可能会带来严重的后果。

索马里海盗活动

高风险区是在 2010 年索马里海盗威胁最严重的时候划定的，目的是向船东、船舶经营人和海员指明海盗活动位置以及需要格外警惕以避免袭击的区域。高风险区的后续更新反映出该区域内威胁性质的不断变化，包括对索马里海盗行动的成功镇压。

国际海事局（IMB）海盗报告中心（PRC）的数据显示，印度洋地区由索马里海盗发动的袭击事件总数在 2011 年达到顶峰，当时记录了 237 起事件，并在 2010 至 2014 年五年间飙升至 557 起。这个数字后来在 2015 至 2020 年六年间骤降至仅 14 起，这被广泛认为是各方合力打击海上犯罪的结果。据报道，自 2017 年起至撰写本文之时，索马里海盗团伙从未成功袭击过一艘商船。



注意事项

- 虽然索马里海盗活动有所减少，但 IMO PRC 警告称，索马里海盗团伙仍有能力在索马里盆地和更广阔的印度洋上发动袭击。他们往往拥有装备精良的自动武器和火箭筒，并已知会使用从母船（可能是被劫持的渔船或单桅帆船）施放的小艇。因此，建议所

有商船在通过上述水域时，遵照最新的行业最佳管理做法（[BMP](#)）中的建议。

- 高风险区仅是 BMP 中界定的“自愿报告区（VRA）”的一部分。建议船舶在进入该区域之前，向非洲之角海事安保中心（MSCHOA）登记，并向英国海上贸易行动办公室（UKMTO）报告。
- 威胁具有动态性，因此在通过相关水域前开展风险评估时，必须考虑关于自愿报告区和高风险区当前威胁的最新资讯。请从 BMP 附件 A 中列出的组织获取资讯，船舶在做好在接到通知后迅速偏离计划航线的准备，以免遭航行警告或军队所强调的威胁。
- 除海盗威胁之外，也门的国内冲突还给红海南部和曼德海峡带来了新的海上安全威胁。建议通过该海域的船舶使用现有的海事安保通行通道（MSTC）。这是一条军方确定的通道，由海军部队集中力量驻守并负责监视。

另请注意，最近修订的高风险区边界范围仅适用于 BMP 措施的实施。印度洋地区是[联合战争危险委员会（JWC）](#)清单中在列的区域，也是[国际协商论坛（IBF）/国际运输工人联盟（ITF）船员合同](#)规定的高风险区域。但这些区域的坐标/边界与海盗高风险区（HRA）并不完全一致。

您可以在 Gard 网站上的“[海盗和海上武装抢劫](#)”专栏中找到相关网站、指南和 Gard 资料的链接汇总。这些信息可以帮助船舶经营人、船长和船员保持警惕，准备好应对海盗袭击和武装抢劫袭击。有关也门港口和相关的入港许可程序信息，请参阅 Gard 网站上的“[也门——港口形势](#)”页面。