



预防和应对 亚丁湾及索马里水域海盗袭击 工作指南

中华人民共和国海事局组织编写



人民交通出版社
China Communications Press

预防和应对

亚丁湾及索马里水域海盗袭击

工作指南

中华人民共和国海事局组织编写



人民交通出版社

China Communications Press

图书在版编目(CIP)数据

预防和应对亚丁湾及索马里水域海盗袭击工作指南/
中华人民共和国海事局编. —北京:人民交通出版社,
2009.11

ISBN 978-7-114-08063-0

I. 预… II. 中… III. ①海盗-预防-基本知识-亚丁
湾②海盗-预防-基本知识-索马里 IV.
D718.468.8 D742.288

中国版本图书馆CIP数据核字(2009)第206017号

书 名: 预防和应对亚丁湾及索马里水域海盗袭击工作指南

著 者: 中华人民共和国海事局

责任编辑: 钱悦良

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.chinasybook.com>

销售电话: (010) 64981400, 59757915

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 人民交通出版社交实书店

印 刷: 中国电影出版社印刷厂

开 本: 787 × 1092 1/32

印 张: 1.5

字 数: 25千

版 次: 2009年11月 第1版

印 次: 2009年11月 第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-08063-0

印 数: 0001-8000册

定 价: 10.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

编写说明

自2008年以来,亚丁湾及索马里水域海盗活动日益猖獗,给航经该水域的船舶及船员安全造成了极大威胁。随着各国舰队在该水域实施护航任务,加大打击力度,海盗也不断变化袭击手段,活动范围逐渐扩大,因此,有效防止海盗袭击,加强船舶自身的防范和准备尤为重要。为了指导船舶及其公司预防和应对海盗袭击,保护船舶和船员的财产和生命安全,我们通过分析研究近期的海盗袭击案例,借鉴国际海事组织、相关政府间组织、我国主管部门及各航运公司有关防海盗的政策措施,制定本指南。

本指南详细介绍了亚丁湾及索马里海域海盗袭击活动的特点与规律,在充分借鉴国际海事组织有关建议和指南,综合我国主要航运公司预防和应对海盗袭击的好的经验和做法的基础上,按照“预防为主,防反结合”的原则,从公司支持、船舶计划和准备,船舶在该水域航行中的行动措施、遭遇海盗袭击时的应对措施、海盗登船后的应对措施,以及驶离水域后的报告等提出了相应的对策建议。对于航经该水域的船舶及其公司了解该水域海盗活动特点及规律,提前采

取针对性的防范和准备措施或申请参与护航,有效防止和应对海盗袭击具有一定的指导意义和参考价值。同时,本指南的一般性的防范措施和建议对公司和船舶在其他水域防范和应对海盗袭击也具有借鉴作用。

本指南由张宝晨、智广路同志主审,鄂海亮、周尊山同志主编,参加编写的同志有:谢辉、宁波、赵耀、宋明、王敏宁、张辰、崔文龙、盛萍、刘斌、畅达。本指南编写过程中,山东海事局研究中心做了大量的工作,中国海上搜救中心、中国远洋运输(集团)总公司、中国海运(集团)总公司、中国外运长航(集团)有限公司也给予了大力的支持,在此一并表示感谢。

由于编者水平有限,在指南编写过程中难免出现疏漏和错误,敬请广大读者批评指正。

编 者

2009年6月

目 录

第 1 章 总则	1
1.1 目的	1
1.2 说明	1
第 2 章 海盗袭击活动特点及规律	2
2.1 海盗行为	2
2.2 袭击特点	3
2.3 规律	4
第 3 章 计划准备	6
3.1 公司支持	6
3.2 船舶计划	8
3.3 驶入亚丁湾及索马里水域前的准备	10
第 4 章 航行中的行动措施	13
4.1 调整航速	13
4.2 加强瞭望	13
4.3 防范措施	14
4.4 注意事项	14
第 5 章 遭遇海盗袭击时的应对措施	15
5.1 有可疑船只接近时应采取的措施	15

5.2 确定遭遇海盗跟踪和袭击时应采取的措施	15
第6章 海盗登船后的应对措施	18
6.1 撤回安全区	18
6.2 反击与固守	18
第7章 驶离危险区域的后续工作	20
7.1 报告	20
7.2 其他	20
附件1 船舶申请护航程序	22
附件2 报告的渠道	24
附件3 索马里水域和亚丁湾船舶航行须知	28
附件4 遭受海盗攻击,应报告的内容	31
附件5 MSC(HOA)群组航行指南	33
附件6 船舶自制防海盗设备	35
附件7 亚丁湾及索马里地理位置简介	41

第1章 总 则

1.1 目的

自2008年以来,亚丁湾及索马里水域海盗活动日益猖獗,给航经该水域的船舶及船员安全造成了极大威胁。为了预防和应对海盗袭击,保护船舶和船员的财产和生命安全,通过分析研究近期的海盗袭击案例,借鉴国际海事组织、我国政府及各航运公司有关防海盗的政策措施,制定本指南。

1.2 说明

本指南为建议性指南,供航经亚丁湾及索马里水域的船舶、航运公司参考使用,不同的船舶应根据实际情况自行采取最适合的措施。

第2章 海盗袭击活动特点及规律

2.1 海盗行为

2.1.1 按照《联合国海洋法公约》(UNCLOS)对海盗的定义,下列行为中的任何行为构成海盗行为:

(1)私人船舶或私人飞机的船员、机组成员或乘客为私人目的,对下列对象所从事的任何非法的暴力或扣留行为,或任何掠夺行为:

- 在公海上对另一船舶或飞机,或对另一船舶或飞机上的人或财物;
- 在任何国家管辖范围以外的地方对船舶、飞机、人或财物;

(2)明知船舶或飞机成为海盗船舶或飞机的事实,而自愿参加其活动的任何行为;

(3)教唆或故意便利上述行为的任何行为。

2.1.2 但是,亚丁湾及索马里水域的海盗也与传统意义上的海盗存在很大的区别:

(1)连年战争给索马里人民带来了无穷灾难,当

海盗成为“金领”职业。当前的索马里海盗,主要在亚丁湾劫持各种船只和人质,索取高额赎金。

(2)组织健全,内部分工专业化。索马里海盗组织编制健全,设立了各种等级职位,对内实行严格管理,对外自称“索马里海军陆战队”。

(3)装备先进,训练有素,袭击行动具有很高的机动性、隐蔽性。索马里海盗出击时往往配备卫星电话、全球定位系统等先进通讯器材。

(4)善于运用战略战术,令过往船只防不胜防。索马里海盗往往会通过某种形式的伪装(如伪装海上捕捞作业),蒙蔽过往船只的船员,在他们放松警惕的时候趁机下手。

2.2 袭击特点

2.2.1 袭击时,海盗通常使用2艘或者更多的高速(达25节)小艇从左舷尾部或船尾位置靠近商船。

2.2.2 海盗“母船”使海盗能在离岸更远的海域发起袭击。海盗“母船”是一种稍大一点的船,能运载人员、设备以及稍小一点的攻击小艇。

2.2.3 海盗袭击船舶的手段,由原来母船释放

几艘小艇追逐、围攻船舶,发展至“狼群战术”,母船、小艇多达 10 余艘共同攻击船舶,甚至公然向海军护航编队挑衅。

2.2.4 海盗袭击船舶的时间,由原来的白昼行动,改为昼夜交替行动。

海盗活动的范围有向索马里以南印度洋转移的趋势,经常扩及索马里中部、南部及至肯尼亚沿岸海域,海盗袭击地点距海岸越来越远。

2.3 规律

2.3.1 最近的袭击事件表明凡是途经该海域的船舶都有可能成为海盗袭击的对象,因此所有途经船舶都要提高警惕,做好准备。

2.3.2 对一些袭击事件的分析表明,以下的弱点常会被海盗利用:

- (1) 低速;
- (2) 低干舷;
- (3) 警戒级别低或明显的自我保护措施不足;
- (4) 船舶应急反应明显的缓慢。

2.3.3 海盗袭击未得逞的案例证明:

- (1) 速度 15 节或以上的船舶很少被成功劫持过;

(2) 海盗如果在 30 ~ 45 分钟之内未能登船一般会放弃;

(3) 如果能够坚持等到军队的支援, 海盗将会放弃袭击行动;

(4) 航经该水域前事先制定了应急计划并进行了训练, 而且成功有效地使用了反制措施。

第3章 计划准备

3.1 公司支持

3.1.1 制定船舶保安计划、应急预案和紧急报警程序

(1)各航运公司应通过采用国际海事组织和其他行业推荐的适合特殊环境和船型的实用方法来制定配套的《船舶保安计划》和应急预案,将防海盗工作规范化、制度化。

(2)各航运公司在船舶 GMDSS 设备中应编制遭遇海盗袭击的单键紧急报警程序(在 GMDSS 系统中编制海盗袭击电文,作为船舶保安报警之外的有效补充),一旦遭遇海盗袭击的紧急情况,可立即报警,以求得最快救援。

该程序应包括船名、船籍、船位、船员人数等基本情况以及附近护航军舰和沿岸应急联络机构的联系方式。

3.1.2 有计划地组织防海盗培训学习

组织动员船员学习防海盗知识和文件,增强防海盗意识和自我保护意识。

考虑到防海盗工作的持久性,建议每次进入危险水域前,向船员通报海盗活动的相关信息,学习公司有关防海盗的通电和文件,进行防海盗、防劫持总动员,部署船舶防海盗工作。

组织防海盗演习和训练。演习完毕后,船舶要正式向公司保安部门报告防海盗准备情况。

3.1.3 为船舶配备相应的设备器材

(1) 对讲机、强光手电筒、信号发射装置,包括应急火箭及信号发射枪等。

(2) 在有条件的情况下,可配发防弹头盔和防弹背心,配备供夜间值班瞭望使用的红外线望远镜等夜视光学设备和可使人暂时失明的大功率探照灯、可以有效干扰海盗视线的大功率激光手电等。

(3) 各航运公司在条件允许的情况下,可为重点航线、重点船舶配备红外线或微光闭路电视监控系统,在驾驶台设立监控中心,在船首、船尾、两舷各设监控摄像头。提高监控和防范能力,为以后的证据和资料收集提供便利。

3.1.4 及时收集有关海盗活动信息

通过公司、国际反海盗中心及航行于该航线的船舶收集最新信息,及时了解掌握该水域海盗活动的范围、规律、袭击方式等信息,从而制定相应的防范措施。国际反海盗信息在 C 站的 EGC 上每天 0000UTC 都有最新的广播,船舶应正确设置 C 站以接收最新的信息。

3.2 船舶计划

3.2.1 航次计划制定

航运公司和船长应当根据现有的最新信息进行合理的风险评估,以分析海盗袭击船舶的可能性和准备措施的有效性,并制定相应的航次计划。

船舶在制定航次计划时应综合考虑气象、海况、航速等因素。

3.2.2 航线设计建议

(1) 申请军舰护航

船舶通过亚丁湾及索马里水域时,可申请我国军舰护航(具体申请程序见附件 1)。

船舶应科学计算进入护航集结点的时间,如需等待,建议东行船舶尽量选择保持在红海水域内,西行船舶保持在 57°经线以东水域。

(2) 参加联合编队

船舶在进入该水域前,建议船长和航运公司与迪拜分会(UKMTO)、非洲之角海事保安中心(MSCHOA)、国际海事组织(IMO)、EU NAVFOR取得联系,争取编队通过该区域(具体联系方式详见附件2)。

(3) 自行通过

航行于亚丁湾及索马里水域的船舶,应尽量避免进入海盗侵袭事件频发的高风险水域,将航线设计在联合海军巡逻水域范围之内,具体位置在以下8点的连线区域:

12°00'N,045°00'E;14°30'N,053°00'E;

11°55'N,045°00'E;14°25'N,053°00'E;

11°53'N,045°00'E;14°23'N,053°00'E;

11°48'N,045°00'E;14°18'N,053°00'E。

东西通道分别为5海里宽,并以一条宽为2海里的缓冲区分隔。

船舶在航行时应避免进入也门领海,基于国际法传统,参与护航的国际军事力量(非也门军事力量)不可能在也门领海为遭到袭击的船舶提供保护。

航经索马里东部和南部海岸驶往东非港口的船

船应考虑在马达加斯加东部海域航行或与海岸线保持 600 海里距离。

(4) 群组通过

如果考虑群组通过亚丁湾及索马里水域,可以参考 MSC(HOA)网站上有关亚丁湾水域内群组航行指南(见附件 4)中关于时间和速度的建议。

3.2.3 应急通信计划

建议船舶准备一份应急通信计划,计划中应包含所有必要机构的联系方式以及事先准备好的信息,包括我国护航军舰、附近联合巡逻舰队和应急联络机构、航运公司等。计划应随时可用或永久性地显示在电台的操作台上,同时备好各种情况下中、英文报警电文,以便在紧急情况下能够及时有效地发出报警信息。

3.3 驶入亚丁湾及索马里水域前的准备

参加护航编队、群组通过和自行通过的船舶均应采取以下措施。

3.3.1 检查驾驶、轮机和通信设备

(1)对驾驶和轮机设备进行检查,确保其处于正常运转状态,并保证应急系统随时可用。