

再次聚焦几内亚湾海盗袭击

中船舶防损部韦毓良

摘要

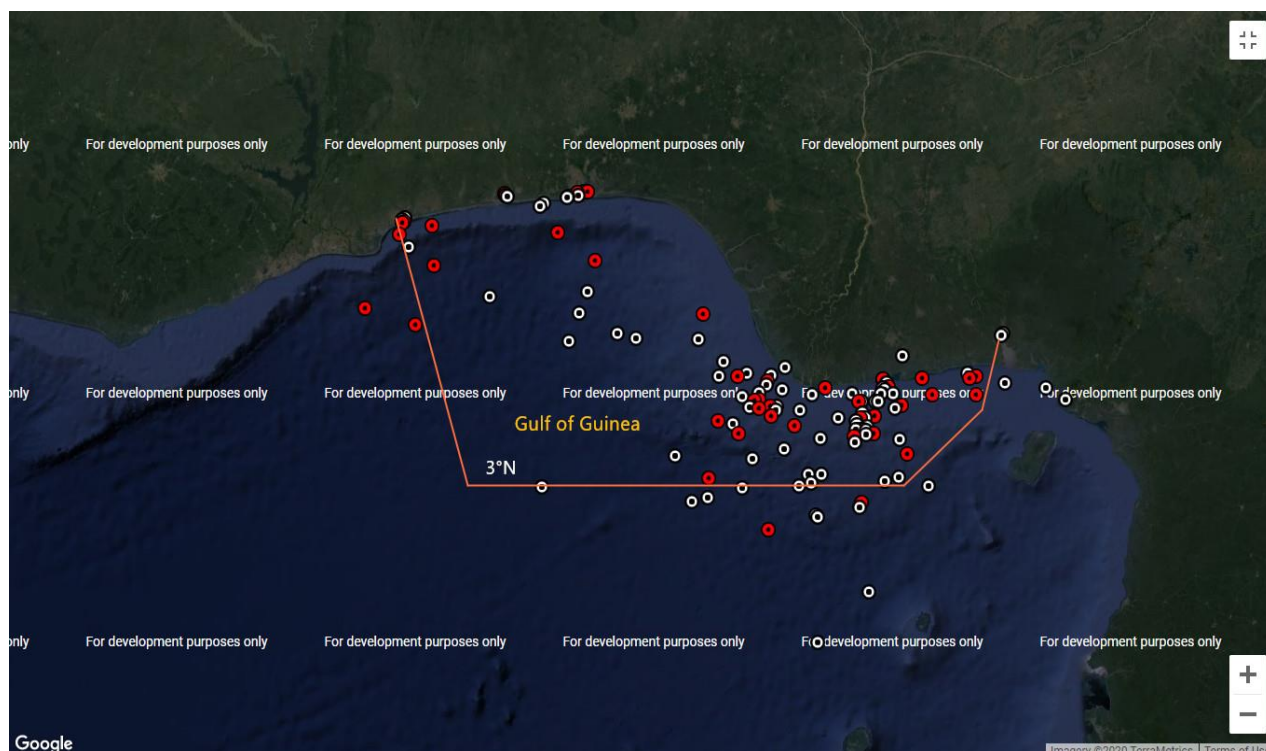
几内亚湾海盗袭击近年来一直“高烧不退”，协会入会船也偶有“中招”，2020年3月5日，协会战争险一艘入会船舶在离开拉各斯港后不久即遭遇海盗袭击，袭击中海盗使用了枪支弹药，船员在尝试阻止海盗登船失败后，主动撤离到安全舱，十几个小时后，在确认海盗已经离开后，船员出舱恢复航行并联系尼日利亚海军护航至拉各斯锚地接受调查，幸运的是所有船员安然无恙。同日，在几内亚湾内距贝宁最大港口科托努以南43海里处，一艘油轮遭海盗袭击，船员撤离到安全舱。贝宁巡逻艇驶近后，袭击者逃离，1名船员失踪，怀疑该船员未进入安全舱而遭绑架。

一、几内亚湾高风险区域概述

根据联合战争委员会 JWC 于 2019 年 5 月 17 日发布的战争险除外区域通函 JWLA-024，几内亚湾战争险除外区域除列明的相关国家，尚包括下图所示高风险区域，其中包含：

- 尼日利亚、贝宁、多哥三国沿岸 12 海里领海水域；以及
- 北纬 3 度以北尼日利亚、贝宁、多哥三国的专属经济区。

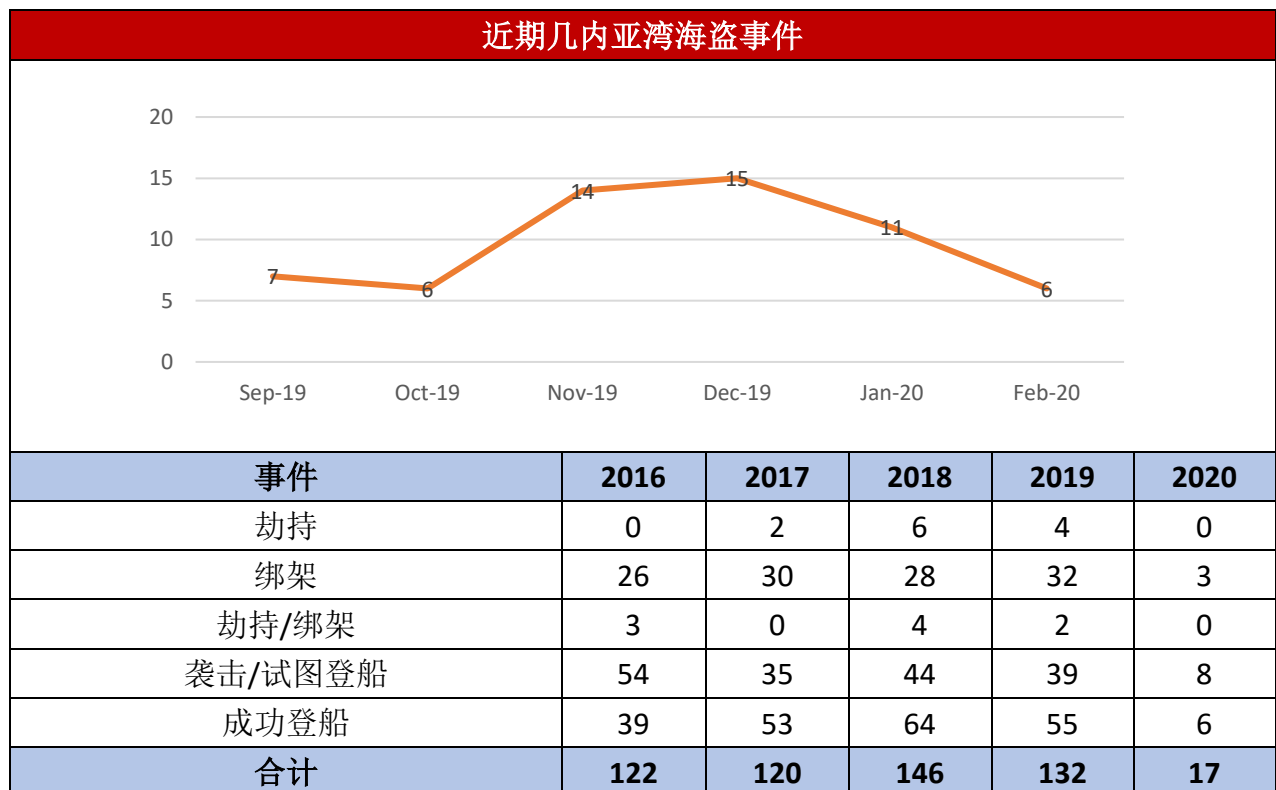
另据国际海事组织 GISIS 关于海盗袭击事件统计，从 2012 年 1 月 1 日起至 2020 年 3 月 13 日止，在西非水域共发生海盗持枪械抢劫案件共 154 起，其中在 JWC 划定的高风险区域内约发生 121 起，在高风险区域外约 33 起，在北纬 3°附近约发生 23 起。这充分说明，西非海盗的活动范围越来越大，即使是 JWC 划定的高风险区域外也不是绝对安全的。



二、几内亚湾海盗袭击事件追踪

根据国际商会下属的国际海事局的数据统计，2019 年几内亚湾地区发生了 132 起海盗和海上武装抢

劫事件，数据上虽然比 2018 年减少了 11%，但绑架案却达到了 11 年来的最高水平。今年前两个月已发生 3 起船员被绑架事件和 6 起海盗成功登船事件。该地区海盗从原来主要针对油轮袭击，到现在对所有类型的船舶发动袭击并挟持船员，而且手段非常“致命和残酷”，如被绑架的船员没有价值则有可能被伤害致死。因此，协会提醒会员船东保持足够警惕，并提前做好所有防范海盗的必要措施。



2020 年所有通报的几内亚湾海盗武装袭击和船员被绑架事件：		
发生日期	船位	事件详细信息
2020-01-16 2057 UTC	3° 38.00' N 6° 40.20' E	五名武装海盗乘一艘小船靠近一在航油轮。船上拉响警报并操船迂回闪避。油轮上的武装保安鸣枪示警后海盗开枪还击，最后放弃接近并离开。
2020-01-19 2010 UTC	5° 08.30' N 2° 17.90' E	两名海盗带着 AK47 步枪登上了一艘漂航的集装箱船。船上立即拉响警报并关闭甲板灯，封闭生活区，启动主机驶向特马(Tema)。加纳海军收到警报后要求登船搜查。所有船员的安全，没有东西被偷窃。
2020-01-21 0835 UTC	4° 05.26' N 5° 44.52' E	15 名武装海盗在一艘快艇上追赶正在航驶的集装箱船并向其开火。船上拉响警报，非必要的船员进安全舱避难。船舶加速航行，船上的武装海军保安进行了还击，导致小艇放弃攻击并离开。船舶和船员安全。
2020-02-14 0759 UTC	1° 33.00' N 5° 19.00' E	武装海盗乘坐两艘小船靠近并登上一艘正在航行的船舶。船长拉响警报并发出求救信号，停船后所有船员进入安全舱。IMB PRC 在收到遇险信息后，立即向该地区有关当局发出警报，并开始与有关当局和船舶经营人联络。一艘尼日利亚海军舰艇被派去协助。圣多美海军/当局也请求附近的一艘葡萄牙巡逻艇提供援助。船员们在尼日利亚海军到达后从安全舱出来。船上的一些设备被损坏。在保安船的护送下，船驶向一个安全的港口。
2020-02-20 0103 UTC	5° 08.31' N 2° 06.14' E	海盗武装袭击了一艘在航的油轮并绑架了 9 名船员。船驶往安全的港口。调查正在进行。

2020-02-21 0220 UTC	2° 49.30' N 4° 40.50' E	在航船的值班驾驶员注意到一艘快艇正高速驶来。立即拉响警报并加速航行，所有非必要的船员都进入安全舱，并通知了公司 CSO。当海盗船靠近时，船长进行规避动作。驶近的海盗船通过 VHF Ch 16 呼叫该船停下，并听到开枪声音。大约过一个小时后，海盗船放弃并离开。所有船员安全。
2020-02-27 0824 UTC	8° 10.40' S 12° 41.60' E	一艘小船上的八名海盗靠近并试图登上一艘正在航行的油轮。所有非必要的船员进入安全舱，并通知了公司 CSO。船长操纵船舶进行闪避导致海盗们中途放弃登船。船舶及船员安全。
2020-03-05 1246 UTC	5° 36.09' N 2° 20.37' E	6 名武装人员登上正在航行的油轮。船员立即激活遇险警报，并通知该区域当局。所有非必要的船员进入安全舱。贝宁海军驰援并登上油轮营救了船员。一名船员报告失踪。
2020-03-05 1827 UTC	4° 57.00' N 3° 21.00' E	六名罪犯携带自动武器，开枪击退使用消防皮龙阻止其登轮的船员后，登上了一艘在航货船。船员立即启动 SSAS，并躲进安全舱。海盗劫掠财物后离开。驾驶台有部分玻璃破碎。船员安全。

三、防海盗指南及建议

国际海事组织和航运业针对防海盗发出了切实可行的指南和通函，协会也一直密切关注几内亚湾海盗风险并及时提醒会员（请参以前通函）。针对 3 月 5 日发生的袭击案件以及几内亚湾海盗的高风险，协会再次提醒会员及船长船员在几内亚湾航行时需特别谨慎小心，现就其中一些切实可行的防海盗要点再次提醒会员：

1. 在进入该地区之前，针对相关航程进行威胁和风险评估、审查船舶保安计划、采取相关预防措施，并遵循《全球公司、船长和船员防海盗指南》以及《船东、经营者、船长防范几内亚湾地区海盗和持械抢劫的指南第三版》提出的防损措施。根据会员和船长的报告，会员船舶在此次遭遇海盗时能免遭海盗劫持，以及所有船员安然无恙，就是很大程度上参照了以上指南的建议和良好做法：良好的预案 → 熟练的演练 → 完善的措施 → 谨慎的瞭望。

2. 进入几内亚湾前，制定详细的防海盗预案。预案应包括航行、锚泊、港内靠泊等各种情况遇到海盗的应对计划，并对船员进行培训，按《防海盗应急部署表》进行演练，使船员充分理解应急情况下的行动。同时需制定船员撤离进入安全舱室的程序，并进行重复演练。

3. 强烈建议船长按照英版图 Q6114 向 MDAT-GOG 报告（电话：+ 33 (0) 2 98 22 88 88 /电子邮箱：watchkeepers@mdat-gog.org），从而能分享该区域内任何海上安全相关事件或威胁的最新情况，并能在紧急情况下提供帮助。

4. 如已不能阻止海盗登船，应提前发出预定的撤离警报，按预设的撤离程序让船员进入安全舱室。船舶设置安全舱室是船员的最后屏障，能非常有效阻止海盗挟持和绑架船员，这已通过很多案例得到证明。安全舱室的设置和选择应能有效防止海盗进入，安全舱室进出口的关闭装置应有足够的强度，通风系统可在内部控制，并能防止外部破坏带来的风险，同时方便船员对船舶关键设备的操作，并能够满足船员基本生存需要，保障与外界通信畅通，维持必要的卫生健康条件并具有防火分隔功能。但实际上可能由于安全舱内通讯和感知外面情况的设备缺少，船员也是冒着危险在不明情况下出舱探查情况。这也是很多船上存在的问题。因此在安全舱内，除了配备食品、饮用水、药品、应急电等设施外，建议配备双套通讯设备，如 VHF 和卫星通讯（常见使用铱星）以及 CCTV 监视器以便船员在安全舱室监控海盗在船情况。具体要求可以参照 BMP5 和中国海事局发布的关于《中国籍船舶防海盗安全舱室功能设计指南》。

如需驶往海盗高风险区的船舶安全舱确实没有配备前述的通讯设备和 CCTV 监视器此类获知外面情况的设备，为降低出安全舱室时由于不明外面情况被海盗挟持的风险，建议：

- 进海盗区前做好使用安全舱的详细预案，除快速安全撤退进舱的预案外，也应包括如何在不知海盗是否离开的情况下出安全舱的行动，以及救援人员上船开门的暗号。
- 如条件允许，尽量延长在安全舱躲避时间直至救援人员登船，但同时也要考虑到救援人员不能来救援的情况。躲避时间的长短需考虑遭遇海盗地点、离岸距离以及海军/军队等外来救援反应时间等。
- 在出舱探查前，一定要首先确认出口附近无海盗人员，同时第一批出去探明情况的人应尽量少，并安排人员在门旁把守，以便探查人员有危险能及时返回并迅速关门。

5. 武装保安在索马里海域防止海盗袭击起到了很大的作用，但不同于索马里海域船舶在公海航行，船舶航经几内亚湾都不可避免要进入沿岸国水域，而几乎所有的沿岸国都不允许外国的私人武装保安在船进入其领海，仅允许授权的保安公司雇佣本国的海军或海上警察。现在的通常模式是保安公司派一位符合沿岸国签证要求不携带武器的安全联络官（maritime security liaison officers (MSLO)）登轮，负责协调船舶与沿岸国海军或海上警察人员之间的沟通。但尼日利亚当局已不允许任何武装人员在其领海水域的商船上，包括本国的海军和海上警察，仅允许雇佣护航船并由其海军人员指挥。所以会员在风险评估后确需雇佣保安公司，一定要提前联系当地代理或协会通代，获取相关准确信息，在选择私营海事保安公司时进行尽职调查，并遵循 IMO 通函 MSC/ Circ.1405 - 船东、经营者和船长在高风险区使用私人武装保安的临时指南的指引以及船旗国的规定，避免船被滞留或罚款的额外风险。

6. 做好充分的防海盗准备，阻止海盗登船。只要海盗不能登船，船员就是相对安全的。根据《全球公司、船长和海员防海盗指南》，在船舷设置刺栏、刀网、消防水枪、掩体等，对生活区和机舱通往甲板的门、窗进行内部锁闭。在船舷安装防海盗器材时，要做到全方位安装，不留漏洞。同时，船舶在离港时应避免麻痹侥幸的心态，需及时把靠港时移除的防海盗设施恢复，防止海盗趁虚对船舶发起攻击。

7. 没有靠港计划的船舶通常选择离岸 200 海里附近漂航，但随着海盗活动范围的增大，海盗的攻击范围已从原来的 50 海里扩大到现在的 200-300 海里，所以在漂航仍应保持密切瞭望和防海盗值班，并保持主机随时可用状态。

8. 尽量选择白天时间进港，如不可避免在夜间航行进港，遮蔽船上所有灯光包括关闭航行灯，并关闭 AIS，以减少船舶被发现的几率。但在受到海盗攻击时 AIS 系统务必处于开启状态。

9. 如需在锚地候泊，应考虑在可行的情况下使用受巡逻船保护的安全锚地，并保持严密的防海盗值班。如在几内亚湾靠近 Lagos 港的安全锚地：安全锚地区域、STS 锚地；贝宁的锚地已强制要求安排免费的武装保安。

10. 在受到海盗攻击，特别是受到武装海盗攻击时，船员在没有保证安全前提下不要与海盗进行正面交锋避免受伤。船舶应保持全速前进，通过改向、加速以阻止小船靠近，尽可能早地采用 Z 字形路线以极力阻止海盗登轮。同时船长应及时激活 SSAS 和其他遇险警报，并启动应急通讯计划寻求紧急救援。

11. 最重要的是，保持正规的视觉瞭望！《全球公司、船长和海员反海盗指南》称，这是保护船舶最为有效的方法。在早期，正规瞭望能有助于识别可疑船艇驶近或攻击，留出时间部署防御，而且可以对意图攻击者形成有效威慑。同时能让船员有时间安全撤离到安全舱室。

12. 袭击事件发生后，除向公司，船旗国报告外，船舶应填写国际海事局海盗报告中心（IMB PRC）规定的报告格式，向 IMB PRC 报告（邮件: piracy@icc-ccs.org / Tel: +60 3 2031 0014）以便能充分分析和确

定海盗和武装劫匪活动的趋势，并将能够评估海盗技术或战术的变化，此外还能确保向附近的其他船只发出适当的警告。

提醒： 正如 JWLA-024 所示，尼日利亚及几内亚地区是战争险除外区域，协会提醒前往该地区的会员船东务必通知战争险保险人加保，同时协会也建议会员可考虑购买绑架及赎金险（K&R 保险），如有涉及战争险事项，敬请联系协会船舶险部获取详情，邮箱：hulluw@chinapandi.com

四、防海盗备忘录（Aide Memoire）

避免成为海盗和武装抢劫的受害者	
避免被孤立	● 向有关的报告中心报告和注册通过 ● 当有海盗任务时与军队或其他反海盗机构合作 ● 建议保持开启 AIS
避免被发现	● 保持跟踪航行警告，并访问相关网站获得海盗活动区域 ● 考虑在危险的区域使用适当的照明
避免被突袭	● 提高警惕 – 瞭望、CCTV 和雷达
避免易受攻击	● 使用可见(威慑)和物理(预防)的船舶保护措施 ● 这些可以包括: 铁丝网，水/泡沫的使用等 ● 为驾驶台团队提供额外的个人防护
避免被登轮	● 增加到最高速 ● 操纵船并不要大幅减速
避免被控制	● 遵循良好实践的程序和演练 ● 使用安全舱室 (必须经船长/公司事先同意；充分准备和训练；切记：并不保证海军/军队能及时响应) ● 严控使用工具、设备和通道