

【区域风险】红海危机外延，牵连无辜海员

作者：王勇



摘要

也门胡塞武装于 2023 年 11 月驾驶一架军用直升机，登上并劫持了汽车运输船“Galaxy Leader”轮至也门的荷台达港，随后又以导弹和无人机等武器多次袭击通行红海的商船和军舰，此轮红海航运危机正式爆发。胡塞武装近期表示，到目前他们已经锁定了 98 艘试图前往以色列的船舶，并阻止他们通过红海。在非洲之角海事安全中心（MSCHOA）最新发布的红海安全事件统计中显示，截止 4 月中旬，已经有 140 艘商业船舶和军舰遭到了也门胡塞武装的袭击，而且袭击事件已经扩散到印度洋地区。在此背景下，很多航运公司不得不选择绕航好望角来规避航行风险，红海航运危机依旧存在。

一、袭击扩散

尽管联合国和欧美国家采取了很多措施对红海航行危机进行干预，包括美国国防部向多国发起了繁荣守护者行动（OPG）；以美国为首的多国政府联合呼吁胡塞武装立即结束对国际航运的非法袭击；联合国安理会呼吁胡塞武装停止袭击，尊重商船航行权利和自由的决议；欧洲理事会启动的新的海上安全海军行动（ASPIDES）。但这些措施仍然没有停止也门胡塞武装对过往商船和军舰的袭击。

也门胡塞武装在今年三月的最后一个星期，曾有过短暂的停息，但没有证据表明是上述措施起了直接作用。胡塞武装发言人表示，在进入四月的两周内，他们已经在红海、亚丁湾、阿拉伯海、曼德海峡和印度洋又发动了 14 次袭击行动。甚至在同一日，还使用导弹和无人机连续袭击了三艘商船和一艘美国驱逐舰，袭击发生的地点也在逐渐扩大，距离也门港口几十海里至上百海里外的不等。

胡塞武装发言人在近期已经明确表明，该组织已经采取行动，多次向以色列南部港口埃拉特发动了袭击，将此视为与以色列的直接对抗，同时将海上袭击的行动扩大到印度洋地区。

二、海员安全

在红海航运危机背景下，在商船上工作的船员的安危一度成为航运业关注的焦点。截止目前，胡塞武装依然扣押着汽车船“Galaxy Leader”轮上的 25 名船员作为人质。

随后在 2023 年 12 月初，连续有三艘船舶在红海南部遭到威胁和袭击。BIMCO 发言人在接受媒体采访时就曾表示，胡塞武装将攻击任何与以色列或以色列人有关联的目标，不会顾及由此造成的附带损害，比如船员的人身安全。

2024 年三月初，悬挂巴巴多斯船旗的散装货轮“True Confidence”轮在亚丁湾被一枚反舰导弹击中，导致船上两名菲律宾船员和一名越南船员死亡，另外还有四名船员受伤。这一事件标志着自去年 11 月以来，胡塞武装在红海和亚丁湾对商船和军舰发动的一系列袭击中首次造成人员伤亡，同时也表明，美国和英国发起的联合护航等努力在恢复该地区的和平方面收效甚微。

在“True Confidence”轮事件后，作为海员外派输出大国的菲律宾与国际运输工人联合会达成了一项协议，菲律宾海员有权拒绝受雇于前往和处于高风险地区的船舶。

国际运输工人联合会秘书长也表示要对海员提供更好的保护，他强调没有任何贸易运输是值得牺牲海员生命为代价的，他还呼吁业界号召船舶都采取绕航好望角，直到红海彻底恢复航行安全。

国际海事组织秘书长在一份声明中也表示，此次袭击事件令人深感悲痛，并对受害者家属表示哀悼。他还再次呼吁采取集体行动保护海员，永远不应该让无辜的海员成为附带的受害者，我们都需要做更多的工作来保护海员。

另外，在伊朗扣押了集装箱船“MSC ARIES”后，16 家航运协会和社会团体联合致信联合国秘书长，强调了海员和海事不应该被政治化，敦促联合国采取更多措施保护海上安全和无辜的船员。



三、海上安保

2023 年 12 月 13 日，胡塞武装用小艇袭击了“*Ardmore Encounter*”号油轮，油轮上的武装护卫与胡塞武装小艇上的人员发生交火，这是船上部署武装护卫首次与武装攻击者发生交战事件，也是红海水道风险不断升级的另一个迹象。当然在保护“*Ardmore Encounter*”号油轮的行动中，也有美国海军的参与。因此，很难评估船舶雇佣的海上安保或武装护卫对抗和驱离胡塞武装小艇的功效，这也是红海当前航行安全危机与之前索马里和西非海盗区航行危机的区别所在。

海上安保对付海盗行为是很有效果的，但是对付拥有导弹、无人机和火箭弹等武器装备的胡塞武装，还是要谨慎对待。在之前由多家航运机构发布的《联合航行安全指南》中也特别提及，如果船舶在航行中使用武装护卫，那么在他们的雇佣管理上应谨慎，开火交战应考虑威胁升级的风险。

四、船舶绕航

曼德海峡是连接红海和亚丁湾到苏伊士运河的交通要塞，每年大约有 23,000 艘船舶通行于这条狭窄的航道，船舶运量约占全球贸易的 12%。自从胡塞武装下场开始对通行红海和亚丁湾的船舶进行袭击和威胁以来，彻底扰乱了全球航运的局面。

去年 12 月份，挪威籍油轮在曼德海峡被一枚反舰导弹击中，一些航运公司开始选择绕航到好望角。随后，当伦敦保险市场联合战争险委员会发布了新的战争险除外区域清单 JWLA-032 后，红海和厄立特里亚的战争险除外区域范围向北扩大，从北纬 15 度扩大到北纬 18 度。这预示着船舶通行该区域所支付的保险成本也随之增加，尤其是液货船和集装箱船。因此，包括马士基、地中海航运、达飞、英国石油公司、挪威国家石油公司等多家班轮运输公司和航运巨头纷纷选择暂停红海航行，越来越多的船舶不得不选择绕航到非洲南部的好望

角。选择绕航好望角，这不仅会增加大约 7-14 天的海上航程，还提高了船舶的运营成本，同时也会推迟全球供应链稳定输出。

根据克拉克森 2024 年 3 月份数据表明，在非洲南端航行的船舶数量比去年 12 月上半月增加了 85%。另据国际货币基金组织（IMF）在 2024 年 3 月份的数据显示，由于胡塞在红海地区的袭击，亚洲和欧洲之间的主要海上航线苏伊士运河在 2024 年前两个月的贸易额同比下降了 50%。

丹麦航运巨头马士基在 3 月 22 日表示，由于胡塞武装在红海的袭击风险持续存在，该公司将继续在好望角附近转移集装箱船。这一决定发出了一个强烈的信号，即红海航运危机暂时看不到短期解决方案，可能将无限期地持续下去。

五、危机外延

船舶绕航好望角在非洲沿岸航行时，索马里和尼日利亚附近的海盗事件也令人担忧。近期，已经出现了索马里海盗劫持船舶的事件。

红海航运危机的另一方面的担忧是来自于非洲的港口效率，有些物流专家表示，即便绕航非洲的船舶数量有所增加，但是非洲的大多数港口效率低下，有些港口已经出现拥挤状况。这对非洲来说可能是一个真正的机会，但还需要投资才能使这些非洲港口能够具有竞争力。

此外，经英国海事安全公司 Ambrey 证实，4 月 13 日，悬挂葡萄牙船旗的集装箱船“MSC ARIES”在霍尔木兹海峡附近被伊朗扣押，并连同 25 名船员被带到伊朗领海。伊朗外交部声称，这艘船被扣押的原因是违反海事法，并无视伊朗当局的呼叫。对此，Ambrey 公司评估了该地区对以色列航运的威胁仍然在增加。Xeneta 首席分析师警告称，这一事件可能会扰乱中东的海运集装箱进口和石油出口，并加剧红海和亚丁湾本已紧张的局势。Container xChange 的首席执行官也警告说，中东的紧张局势可能会导致战争风险溢价和运费飙升。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。