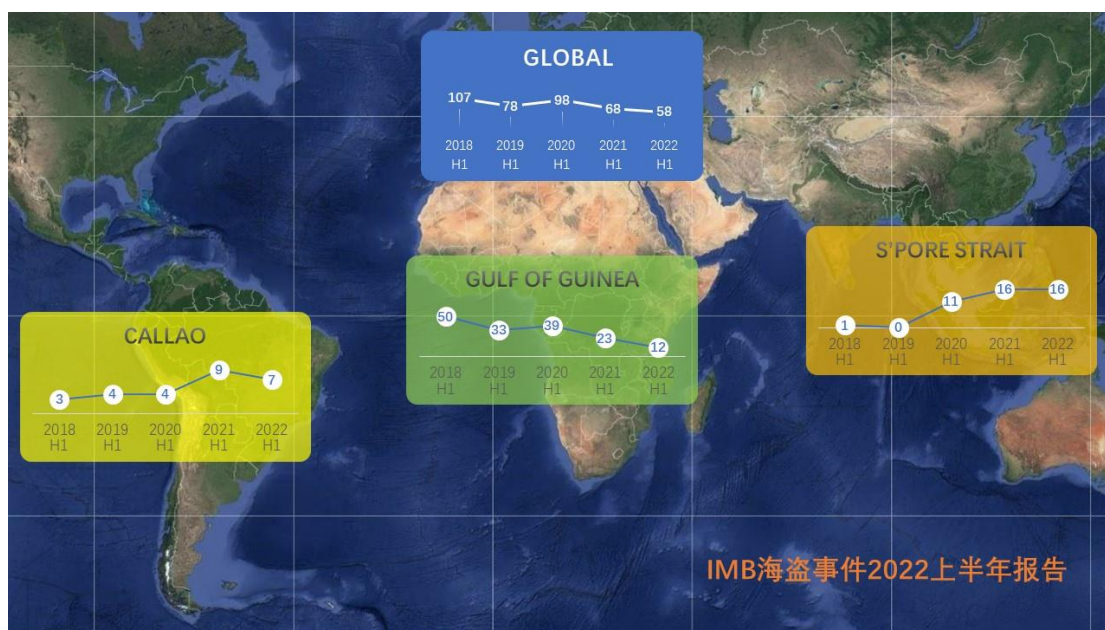


【海盗风险】全球海盗事件降至近年来最低，但两地仍需特别关注

作者：防损部 韦毓良



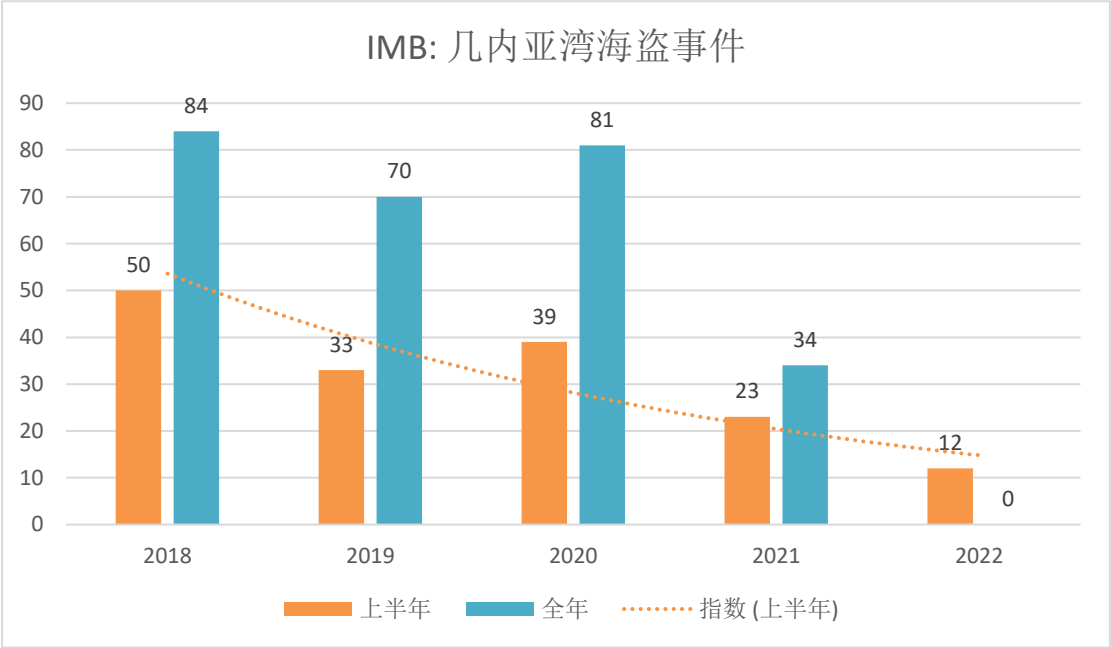
摘要：

根据国际海事局（IMB）2022 上半年海盗和武装抢劫报告，共计发生 58 起海盗和武装抢劫事件，其中 55 起海盗登船事件，两起袭击未遂事件，一起船舶被劫持事件。期间除有 23 名船员被扣为人质，5 名船员受到威胁外，没有船员被绑架。这是自 1994 年以来最低的上半年数据，低于 2021 年同期的 68 起事件，特别是几内亚湾的海盗事件大幅度下降到 12 起。但新加坡海峡和秘鲁的卡亚俄（Callao）港仍为海盗热土，上半年各报告 16 起（ReCAAP 数据为 27 起）和 7 起海盗事件，两地占了所有海盗事件的 40%。所以提醒会员船舶航经新加坡海峡和在卡亚俄锚地候泊时仍需保持高度警戒并采取切实有效的防海盗措施。

一、西非几内亚湾海盗事件

在几内亚湾沿岸国家和地区的海事主管当局、本地海军和国际海军的共同努力下，2022 年上半年几内亚湾海域没有报告有船员遭到绑架的事件，海盗事件也从 2021 年上半年的 23 起减少到 2022 年同期的 12 起。但在 1 月 2 日，科特迪瓦海岸附近一艘成品油轮被劫持，所有 17 名船员都被劫持为人质。同时 4 月 3 日在加纳海岸 260 海里处海盗登上了一艘巴拿马型散货船，由于船员及时进入庇护所并及时得到意大利海军的护航，最终海盗劫船没有成功。尽管报告的事件有所减少，但几内亚湾海盗和船员绑架的威胁仍然存在。途经这些水域的船

船仍应保持警惕，使用所有可用手段进行瞭望，同时建议会员遵循《西非最佳管理实践》的建议和指南。



二、亚丁湾海盗事件

自 2018 年以来，在亚丁湾水域只报告两起海盗和武装抢劫的事件，分别发生在 2018 和 2021 年，其余时间几乎没有海盗和武装抢劫事件的报告。但也有一些可疑事件的报告，红海南部和亚丁湾海域（包括也门和索马里海岸）仍然存在海盗威胁。尽管发生事件的机会减少了，但索马里海盗仍会继续存在并有很强的攻击能力，建议所有会员船舶在该水域航行时仍应遵守在红海、亚丁湾、印度洋和阿拉伯海遏制海盗和加强海上安全的最佳管理实践（BMP5）中的建议。随着海盗事件的持续减少，国际主要航运组织已同意减少印度洋海盗“高风险区域” (HRA) 的地理边界，该区域将于 2021 年 9 月 1 日起生效。（具体地理位置参下图）

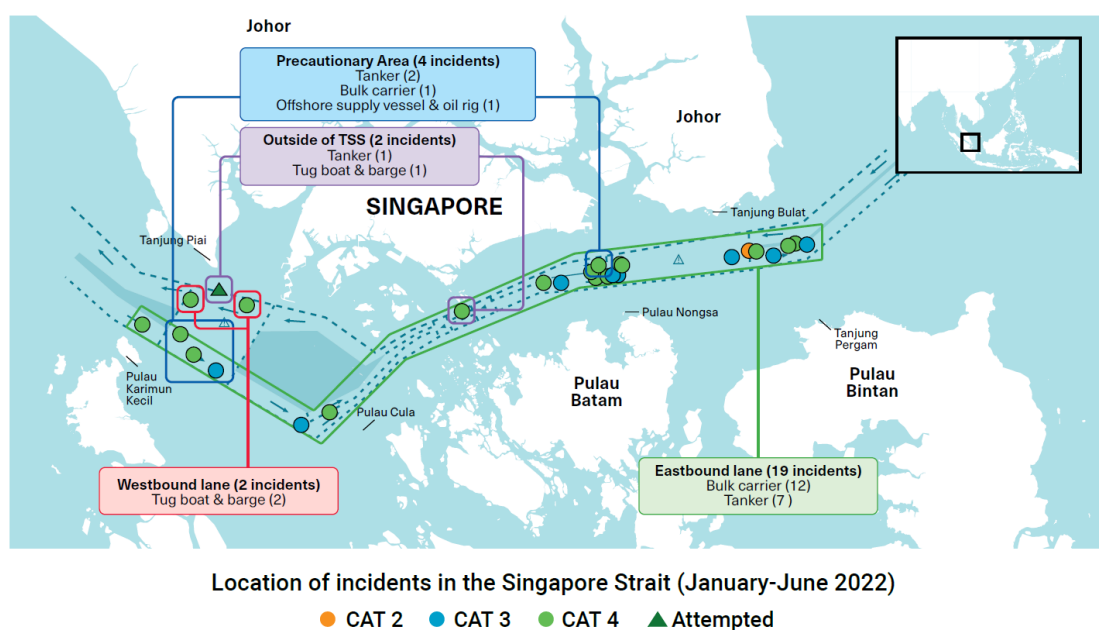
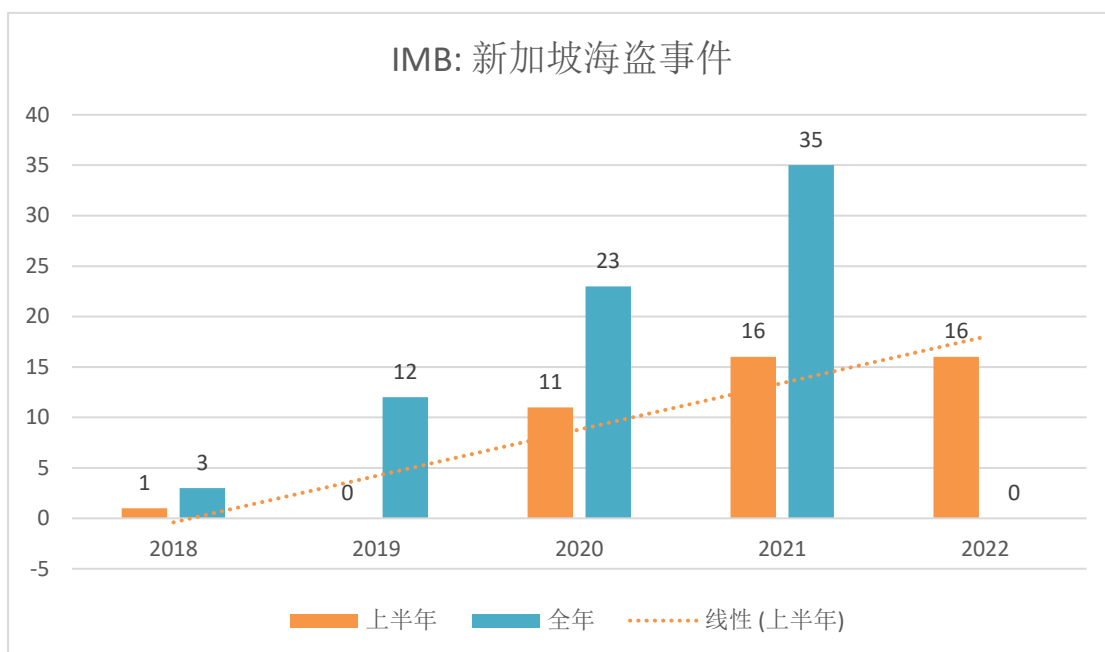


The new coordinates of the HRA are: From position A (Latitude of 01° 30' S on the Somali coast), a line to

- Position B (01° 30' S – 046° 00' E), a line to
- Position C (01° 00' N – 049° 30' E), a line to
- Position D (09° 00' N – 055° 00' E), a line to
- Position E (14° 20' N – 057° 30' E), a line to
- Position F (the Yemen coast at longitude 053° 00' E), then
- 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), then
- Follow southwards first Eritrea's and then Djibouti's territorial sea borders, to
- Position I (the coastal border point between Djibouti and Somalia), then
- Follow the Somali coast eastwards and then southwards, to
- Position A.

三、新加坡海峡海盗事件

相较几内亚湾和亚丁湾等其他地区海盗事件的持续减少的情况，新加坡海峡自 2019 年以来海盗事件却持续升高。有分析认为，新加坡海峡海上抢劫事件数量的增加可能是由于 COVID-19 情况的持续恶化，给当地社区带来了财政和经济困难，并影响了一些人的生计。2022 年上半年，新加坡海峡共报告 16 起海盗事件，基本与 2021 年持平，占全球海盗事件的 28%。在这所有 16 起事件中，海盗都成功登上了船舶。虽然新加坡海域发生的海盗事件被认为是低水平的机会主义犯罪，在至少六起事件中，船员们仍然面临着被携带武器的海盗所威胁的局面。另据 ReCAAP(亚洲反海盗及武装抢劫船舶区域合作协定组织)报告，2022 上半年新加坡海峡共报告 27 起海盗事件，其中 19 起事故发生在东向航道，特别是在 Batam 岛和 Bintan 岛附近的东向航道，其余 8 起发生在警戒区和西向航道。

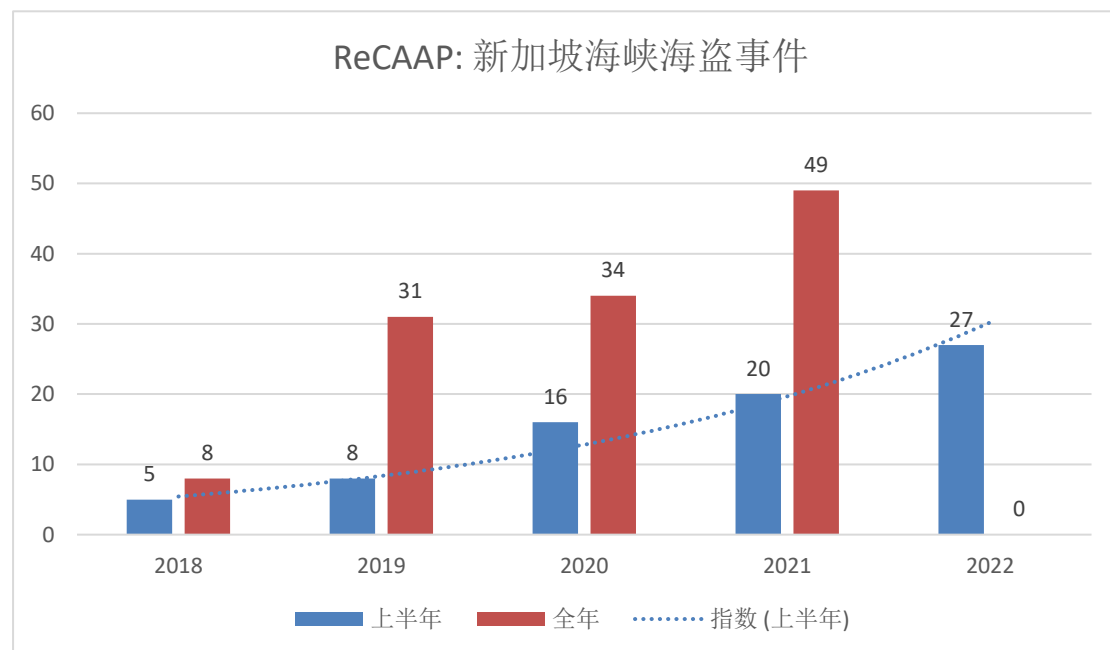


另外，通过对 ReCAAP 报告中 2018-2022 年间的 149 起事件分析发现，新加坡海峡海盗事件自 2018 年开始持续增加，从原先主要针对拖船/驳船转变为针对大型船舶，特别是散货船占比逐渐增高。在 2021 年，大宗散货船遭受的海盗袭击更是占到全年事件的 63%，这其中约有 75% 的袭击事件是发生在东行通航分道上，且从最初的西部水域发展到现在的东部水域，特别是 Batam 岛和 Bintan 岛附近的东行航道。海盗事件主要发生在晚上时间段，占比近 83%。所以会员船舶航经新加坡海峡，特别是东向航行，应积极做好以下防海盗措施：

- (1) 及时通过 ReCAAP 网站（www.recaap.org）了解新加坡海峡海盗的最新情况，特别是频繁发生事件的区域；
- (2) 参考《亚洲地区打击海盗及武装抢劫船舶的区域指南 2》，采取防范措施；
- (3) 当发现可疑的小船在船舶附近徘徊，或发现可疑人员在船舶上时，及时发出警报声，

能有效阻退海盗并向 VTS 报告；

(4) 建议船舶进入自愿报告区域时参照《Guidelines for Shipping Companies on Voluntary Community Reporting (VCR)》通过邮址 information_fusion_centre@defence.gov.sg 向资讯综合中心 (IFC) 报告船位以及异常事件。

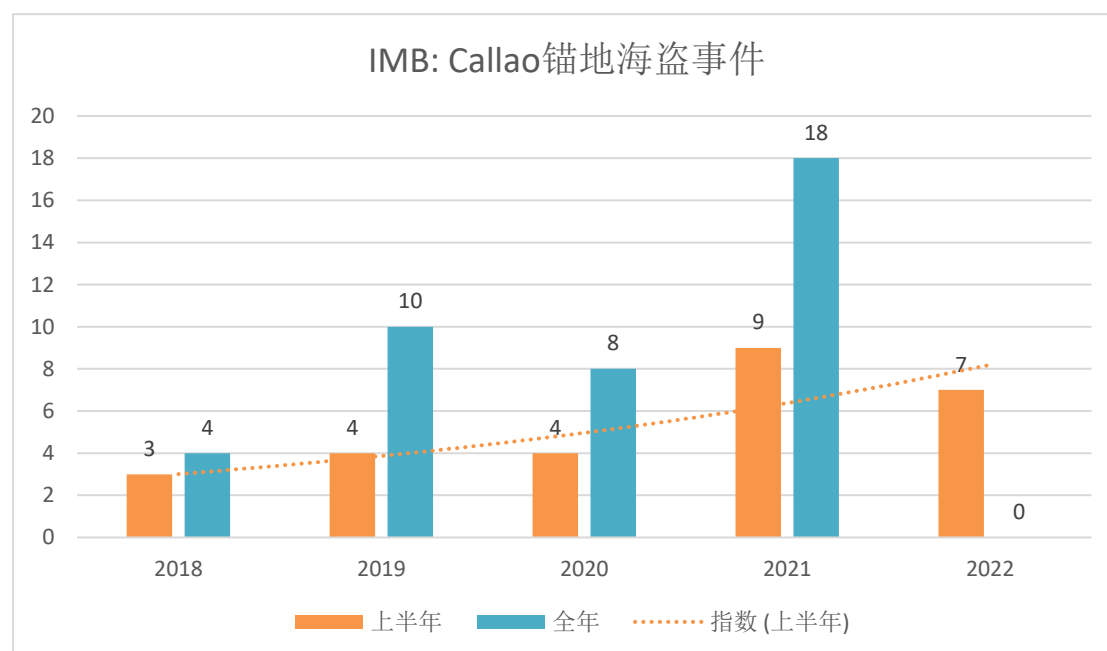


事件因素		2018	2019	2020	2021	2022H1	总计	百分比
船型	散货船	2	8	21	31	13	75	50.3%
	拖轮/驳船	3	17	6	7	3	36	24.2%
	油轮	2	5	6	8	10	31	20.8%
	杂货船	0	0	0	3	0	3	2.0%
	其他船	1	1	1	0	1	4	2.7%
通航分道	东行	4	16	30	43	19	112	75.2%
	西行	3	15	1	3	2	24	16.1%
	警戒区	1	0	2	3	4	10	6.7%
	航道外	0	0	1	0	2	3	2.0%
时间	晚上	5	22	28	44	24	123	82.6%
	白天	3	9	6	5	3	26	17.4%

四、秘鲁卡亚俄锚地

卡亚俄锚地海盗事件自 2018 年开始呈上升态势，2022 年上半年共报告海盗袭击事件 7 起，均在船舶锚泊时海盗登船，其中有四名船员被扣为人质。海盗通常以船舶缆绳、物料和船员财物为作案目的，趁着天黑时段在锚地登上满载和值守不严的船舶，同时也会在船舶减速或抛起锚作业时从船尾登船。大多数作案者携带枪支或刀具，也发生有船员在事件中受伤的案件。所以建议挂靠 Callao 港的会员船舶不要掉以轻心，协会当地通代也发布通函建议会员船舶在 Callao 锚地候泊时做好以下防范海盗措施：

- (1) 所有在锚地的船舶应保持良好的警戒和值守(特别注意艏楼和艉楼甲板)，以便及早发现任何意图靠近的小船；
- (2) 甲板和船舶周围应布置充足的照明，可使用探照灯不时地照射海面以便及时发现不明小船；
- (3) 尽管海盗通常不会正面冲突，但最近也发生海盗使用枪支和刀具，船员应做好防护和正确应对；
- (4) 甲板缆绳应绑好或不用的缆绳放进仓库避免被盗；
- (5) 所有登轮装置如引水梯和舷梯应收好，不要悬挂在船舷；
- (6) 保持和港方的联系，如发现有不明小船靠近或登轮，及时报告“Costera Callao”或“TRAMAR Callao”并要求安排巡逻艇



以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。