

# 海盗—东非/索马里局势

## 避免、阻止和拖延海盗攻击的实用措施

（非官方中文版）



### 翻译说明

本中文翻译未经原出版发行方OCIMF授权，旨在免费提供给使用中文的航运公司及船长作为配合英文原版使用的参考资料，不得用于商业目的。中文翻译内容与英文原版有歧义者，应以英文原版内容为准。特别提醒使用者应注意阅读并遵守英文原版中的“使用条款”（“Term of Use”）。特此说明。

2009年1月第1次印刷

2009年4月第2次印刷

本手册由石油公司国际海事论坛(OCIMF)发行, 由OCIMF、波罗的海航运理事会(BIMCO)、国际保赔协会(IGP&I)、国际海事局(IMB)、国际干散货船东协会(INTERCARGO)、国际航运公会(ICS)、国际独立油轮船东协会(INTERTANKO)和国际气体船及码头经营人协会(SIGTTO)联合制作, 欧盟海军部队(EUNAVFOR)和英国皇家海军海运贸易组织(UKMT0)提供支持。

### 使用条款

本指南所提供的建议和信息纯粹旨在指导用户, 风险需由使用者自行承担。在此不提供任何明示或暗示的保证。对于本指南内任何信息或建议的准确性, Oil Companies International Marine Forum(OCIMF)、其成员或其员工、以任何形式参与信息或数据提供、本指南的编辑或翻译、发行、供应或销售的任何个人、公司、企业或组织不提供任何保证或陈述, 对于因遵照、采纳或依赖本指南内包涵的任何指南而带来的任何直接或间接后果, 即使是由于本指南的编写中缺乏合理的注意而引起的, 上述各方也不承担任何注意义务或责任。

### Term of Use

The advice and information given in this guide ("Guide") is intended purely as guidance to be used at the user's own risk. No warranties or representations are given nor is any duty of care or responsibility accepted by the Oil Companies International Marine Forum ("OCIMF"), the membership or employee of OCIMF or by any person, firm, corporation or organization (who or which has been in any way concerned with the furnishing of information or data, the compilation or any translation, publishing, supply or sale of the Guide) for the accuracy of any information or advice given in the Guide or any omission from the Guide or for any consequence whatsoever resulting directly or indirectly from compliance with, adoption of or reliance on guidance contained in the Guide even if caused by a failure to exercise reasonable care on the part of any of the aforementioned parties.

## 目录

导言 .....	1
第 1 节 风险评估 .....	3
第 2 节 准备工作 .....	7
第 3 节 通过高风险区域期间的举措 .....	19
第 4 节 遭遇海盗时的措施 .....	25
第 5 节 事件后措施及报告 .....	29
附件 1 船舶信息标准格式 .....	31
附件 2 实用联系方式及信息来源 .....	33

## 导言

“海盗行为”一词用于描述针对处于国际水域的船舶实施的武装抢劫、绑架和其他恶意行为。这些行为旨在窃取船上贵重物品和/或通过挟持船舶或船员索要赎金的方式向船东和/或其他利益相关的第三方敲诈钱财。国际海事局(IMB)将“海盗行为”定义为“登入任何船舶企图实施偷窃或其他任何犯罪行为，以及企图使用或有能力使用武力达到上述之目的登船行为。”由于该定义反映了人们对“海盗行为”一词的普遍理解，本手册将通篇使用该词，用于描述任何针对船舶的此种行为。

在过去几个月中，对通过亚丁湾及“非洲之角”附近其他水域的商船进行的武装袭击频率在增加。2008年，海盗逼近船舶140次，至少39艘船被扣留(消息来源：UKMT0)。这些行动通常采取使用武力或武力威胁的方式，特别是对那些被直接牵涉其中的人员以及其家庭带来创伤。

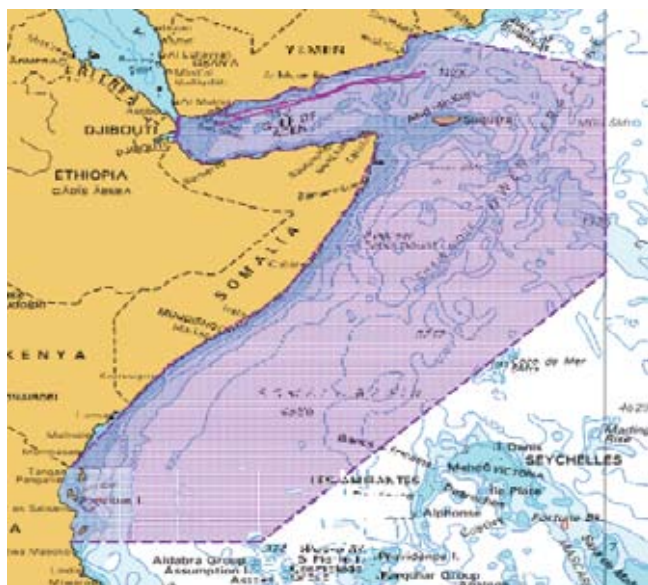


图1—高风险区域

本手册由OCIMF、INTERTANKO 、INTERCARGO 、国际海事局(IMB)和国际气体船及码头经营人协会(SIGTTO)联合制作,旨在提供实用信息,帮助海员经由亚丁湾及“非洲之角”附近其他水域(“高风险区域”——见图1)时面对潜在或实际发生的海盗行为。“高风险区域”包括编写本手册时(2009年1月)已经发生过袭击事件的海洋区域。但如果海盗改变其策略和/或扩大其活动区域,“高风险区域”可能会随着时间的推移而发生变化。

由于高风险区域的形势易发生变化,建议经常参考“海事保安中心—非洲之角”网站——[www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)。

**重要提示: 对本手册所提供指南的采用程度, 始终应由船东和船长自行决定。**

## 第 1 节 风险评估

在通过高风险区域之前，船东和船长应根据可获得的最新信息(见附件2 – 实用联系方式和可能的信息来源)，自行对海盗攻击船舶的可能性和后果进行风险评估。该风险评估结果应确定预防、减轻和恢复措施，并结合法令规定和补充措施来抗击海盗行为。

在风险评估中考虑的因素应包括(但不仅限于)如下方面：

**船员安全：** 应将确保船员安全作为首要考虑因素。在制定措施预防非法登船和从外部进入上层建筑时，应注意船员不会被困在船内，以致出现其他紧急情况(如火灾)时无法逃脱。

**干舷：** 海盗很可能会设法在水线以上的最低点登船，通常在船的艏部。最近的趋势表明，最小干舷大于8米的船舶比那些干舷较小的船舶成功逃脱海盗袭击的可能性要大得多。

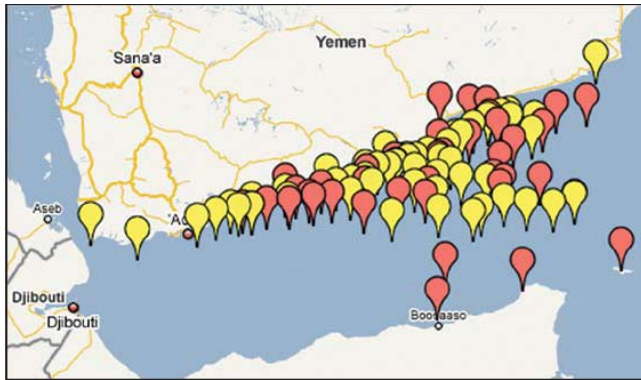
**航速：** 如果提早发现潜在攻击，航速比攻击者快将会有助于在其发动攻击前逃脱。因此，建议船舶全速航行。到目前为止，还没有成功攻击航速超过16节的船舶的报导。[如果船舶为“结群通行”(见19页，详情见[www.mschoa.org](http://www.mschoa.org))的组成部分，可能要求调整速度。]

**主要天气条件：**海盗驾驶小型船舶，这限制其只能在温和的天气条件下进行活动。虽然没有统计数据，但在海况3级及以上的条件下，可能很难操纵这些小型船舶。

**通过时间：**目前看来，在天黑期间通过高风险区域似乎是一个较低风险的选择。到目前为止，所有的袭击事件都在白天发生，唯一一次例外的袭击是在有明亮月光的情况下发生。白天袭击更可能发生在清晨或傍晚。船舶不太可能在天黑的几个小时内完全通过高风险区域。因此，船长可能会考虑哪些区域可能是最高风险区域(根据在通行之前获得的最新消息确定)，并计划在天黑期间通过这些区域。在黑暗中通过有利于降低风险，而在白天通过则有助于提早发现潜在攻击者，需要在这两个方面之间取得平衡。

在区分船舶能否成功逃脱攻击时，我们发现及早意识到即将发生的攻击是一个非常重要的因素。


**海盗活动：**在释放被劫持船舶和/或在一段恶劣天气之后，海盗攻击的风险似乎会立即增加。




### 2008 - Gulf of Aden

Total number of reported incidents **92**.

*Of these, there were:*

 **60 Attacks on merchant vessels**  
(31 vessels were fired at) and

 **32 Merchant vessels hijacked**

*(Source: IMB)*

### 2008——亚丁湾

报告事件总数：**92起**

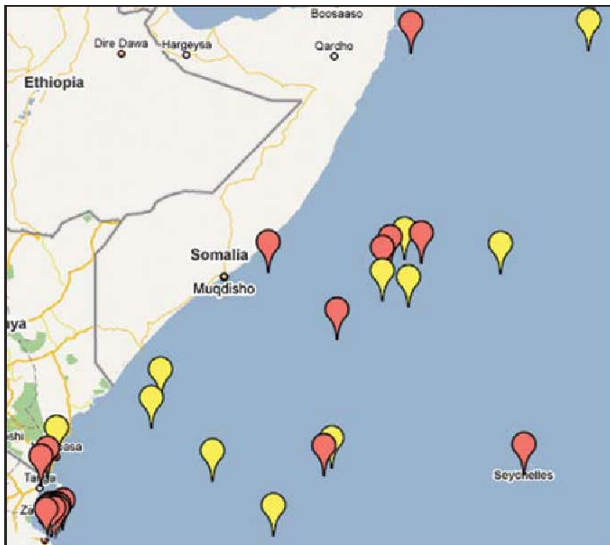
其中：

——**60次**攻击商船（向**31艘**开火）

——**32艘**商船被劫持

（来源：IMB）





**2008 - Area to the south of the Horn of Africa - Associated with Somali Piracy**

Total number of reported incidents **19**.

*Of these, there were:*

- **9** Attacks on merchant vessels (of which 8 were fired at) and
- **10** Merchant vessels hijacked

*(Source IMB)*

2008年——非洲之角以南区域——与索马里海盗相关

报告的事故总数：19起

其中：

——9次攻击商船（向8艘开火）

——10艘商船被劫持

（来源：IMB）

## 第2节 准备工作

近期经验表明，通过采取一些比较简单的准备措施，船舶可大大增加避免或拖延海盗攻击的机会。



典型的海盗攻击是从母船派出一艘小型高速敞舱船（航速达25节），母船经常是一艘海盗渔船（见第25页）。通常有两艘或更多的小型高速敞舱船从事攻击，它们经常会向预定目标船的船尾两侧靠近。

经验还表明，在海盗控制一艘船之前，海军部队从空中或海上突然出现经常会使他们放弃攻击。因此，在攻击的任何阶段拖延海盗争取额外时间，可大大增加海军干预的机会。

船舶应进行仔细准备，因为海盗对潜在目标进行近距离观察后，如果发现有许多保护措施，则可能会不再坚持攻击和劫持船舶。

如果海盗选择继续进攻，实物准备可防止或拖延其登船。如果海盗成功登船，船上准备仍可拖延或防止他们控制和劫持船舶。

频繁通过高风险区域船舶的船东可考虑对船舶进行超出本手册范围的进一步改造，和/或提供额外设备和/或人力，作为进一步降低遭海盗攻击风险的手段。

以下指南主要集中在船员力所能及的准备工作，使用的通常是可获得的设备和人力。该指南基于到目前为止的海盗攻击经验，如果海盗改变其攻击方式，可能在一段时间之后需要进行修正。

**重要提示：在开始任何实物准备前，按本节所述进行一次全面的风险评估，这非常重要。尤其需要注意的是，维护好消防出口路线以及进入救生艇和救生设备的通道至关重要。**

接下来的准备措施将是风险评估的结果输出，可能包括如下方面：

### 船舶保安计划（SSP）的实施

ISPS规则所要求的船舶保安计划（SSP）及其有效实施将成为任何应对海盗攻击响应的基础。本手册旨在对ISPS进行补充，而不是取代ISPS。因此，在进入高风险区域前，全体船员应已实施并完善SSP中规定的程序，考虑ISPS规则B部分指南，这非常重要。

是否雇用私人保安公司加强保安和/或进行船上培训完全由公司自行决定。

**不推荐为船舶和/或船员配备武装和雇用配备武装的私人保安员。**

### 值班与加强警戒

在开始通过高风险区域之前，建议通过如下方法进行准备工作，为加强警戒提供支持：

- ✧ 做好安排以确保在每次值班时增加守望员人数
- ✧ 保证为加强力量的驾驶台班组提供足够的双筒望远镜
- ✧ 如有，考虑提供夜视光学装置



在船上关键位置放置制作逼真的假人可让人产生值班人数更多的印象。

## 闭路电视（CCTV）

一旦海盗发起攻击并向船舶开火，观察海盗是否已经登船既困难又危险。利用CCTV的覆盖范围可在暴露较少的位置对海盗攻击的进展情况进行一定程度的监视：

- ✧ 考虑CCTV摄像头的使用能确保覆盖易受攻击区域，尤其是船尾甲板
- ✧ 考虑将CCTV监视器安放在驾驶台后部的受保护位置

- ✧ 可在“遇海盗攻击船员集合点”进一步安放CCTV监视器（见第17页）
- ✧ 在攻击后，CCTV记录胶片可提供有用证据。——见第28页

## 警报

拉响船舶警报/汽笛可用于通知船员海盗攻击已经开始，更重要的是，还可向任何潜在攻击者显示船舶已经意识到此次攻击，并正对此做出反应。确保如下方面很重要：

- ✧ 确保海盗警报易于区别，避免与其他警报混淆，从而导致船员在居住舱室外的错误地点集合的可能。
- ✧ 船员熟悉各种警报，包括攻击信号警报及警报解除信号，以及对此做出的适当响应。
- ✧ 在进入高风险区域前进行演习。

## 上甲板照明

建议下列照明灯可用并经过测试：

- ✧ 符合避碰规则第20（b）条要求的露天甲板上居住区周围的照明和船尾甲板上的背向照明
- ✧ 需要时可立即使用的探照灯

**航行灯夜间不得关闭。**

## 避免海盗使用船舶工具和设备

除了个人武器外，海盗登船时携带的设备很少。尽量避免海盗使用那些可用于登上船舶上层建筑的船舶工具和设备，这很重要。可能对海盗有用的工作和设备应储藏在安全的地方。

## 对储藏在上甲板上的设备的保护

轻武器和其他武器经常会对准船舶，尤其会集中对准驾驶室、居住舱室和船尾甲板。

- ✧ 应考虑使用沙袋或凯夫拉尔毯子为必须储存在这些场所的气瓶或可燃液体容器提供保护。
- ✧ 确保在通过之前卸下任何多余的气瓶或可燃液体容器。

## 控制居住舱室和机器处所的出入口

通过控制出入口通道来阻止或拖延已经登船并正试图进入居住舱室或机器处所的海盗，这非常重要。

- ✧ 为居住舱室或机器处所提供出入通道的所有门和舱口均应紧闭，防止海盗开启进入船舶上甲板。
- ✧ 应仔细考虑门和舱口的紧闭方法

- ✧ 一旦关闭门和舱口，建议指定有限数量的出入口供需要时使用。
- ✧ 如果门或舱口位于有人的舱室的逃生路线上，设法通过该路线开启出口的船员应能够打开这些门或舱口，这一点至关重要。当门或舱口被锁上时，在旁边的明显位置放置钥匙同样至关重要。
- ✧ 如系水密门和舱口，除锁之外，确保所有扣钩都已完全扣好。

### 加强驾驶室保护



*可通过安装安全玻璃防爆膜提供进一步保护，以防玻璃飞溅*

驾驶室通常是攻击的焦点。在攻击开始阶段，海盗将火力对准驾驶室，强迫船舶停止航行。一旦登上船舶，他们通常会设法利用驾驶室取得控制权。可考虑下列进一步加强保护措施：

- ✧ 为驾驶室小组提供凯夫拉尔夹克和头盔，以在攻击时为那些在驾驶室的人员提供一定程度的保护。（如可能，夹克和头盔应为非军用颜色）



- ✧ 虽然大部分驾驶室窗户采用的是层压材料，但仍可通过应用安全玻璃防爆膜提供进一步保护，以防玻璃飞溅
- ✧ 为驾驶室侧窗和后窗以及翼门窗装配金属（钢/铝）板，一旦受到攻击可迅速关闭
- ✧ 可通过放置沙袋墙为驾驶室侧翼平台（通常是敞开的）的后部提供保护
- ✧ 在通向驾驶室侧翼平台的船舶两侧的外部梯子上安装尖削/有刺的铁丝网式路障

## 实物障碍

海盗登上航行中船舶的典型方式是使用梯子和系着绳子的抓钩，因此可使用实物障碍增加其登船难度。在设置任何实物障碍之前，建议进行一次调查，确定海盗设法登船的薄弱区域：

- ✧ 置障碍将取决于其所应用的精确位置，但可能包括有刺或尖削的铁丝网式路障
- ✧ 可考虑扩大舷缘的宽度，防止梯子和抓钩获得抓点
- ✧ 可考虑给舷缘及其他潜在的薄弱结构涂上“防攀”油漆
- ✧ 不建议在运输碳氢化合物的船上使用通电障碍物，但在安全评估后可在某些船型船舶上使用
- ✧ 建议在通电围栏或障碍物上贴上警告标志——朝内用英语或船员所操语言标识，朝外用索马里语标识
- ✧ 即使实际上障碍物的任何部分都没有通电，也可考虑使用此种朝外警告标志



索马里语警告标志实例，标语为“高压电障碍物，危险”

## 喷水枪和泡沫枪

已发现使用喷水枪和/或泡沫枪可有效阻止或拖延试图登船的海盗。



- ✧ 不建议手动操作软管和泡沫枪，因为这很可能会使操作者处于尤为暴露的位置
- ✧ 建议（供水）软管和泡沫枪固定位置应覆盖海盗可能进入的路线。
- ✧ 一旦装配并固定在适当的位置，建议让软管和泡沫枪处于就绪状态，仅需远程启动消防泵即可开始供水。不应直接进行泡沫供应，因为这会较快消耗完毕，导致在需要泡沫灭火时船舶处于危险状态。
- ✧ 一旦设备固定在保证有效覆盖薄弱区域的适当位置，需观察喷水枪和泡沫枪的喷射情况

✧ 可通过在喷嘴前不远处安装挡板来改善喷水覆盖范围

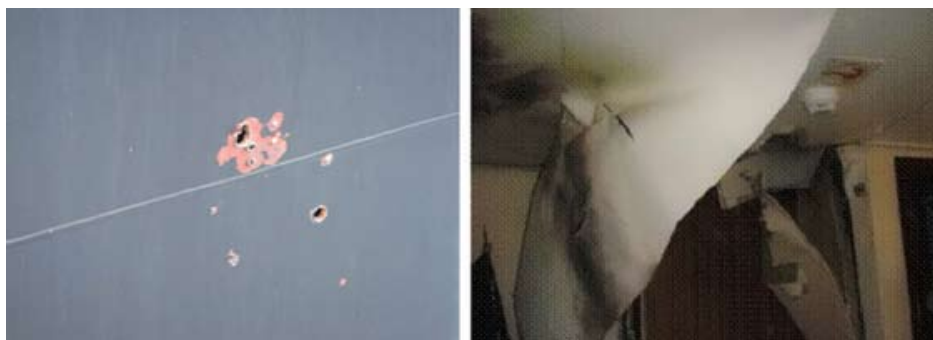


### 遇海盗攻击船员集合点

建议指定一个“遇海盗攻击船员集合点”供发生海盗攻击时使用。集合点应选择在能够为船员提供最大限度实物保护的位置。集合点可能选在居住舱室的中下部。建议集合点能提供：

- ✧ 食物和水
- ✧ 盥洗室
- ✧ 两个独立的与驾驶室通讯的工具（如无线电和电话）
- ✧ 消防设备
- ✧ 急救设备
- ✧ 移动照明
- ✧ CCTV监视器
- ✧ 船员名单

应建立程序，用于集合船员和保证所有人到达指定位置有记录可循。这些位置可能为“遇海盗攻击船员集合点”、驾驶室和机械操纵室。



### 第3节 通过高风险区域期间的举措

在进入高风险区域前，船东和船长应：

- ✧ 收集最新局势信息
- ✧ 根据最新信息重新审查风险评估（见第1节）
- ✧ 在风险评估的基础上做好所需准备工作（见第2节）
- ✧ 在“海上保安中心——非洲之角”（[www.mschoa.org](http://www.mschoa.org) - 见附件2）登记通行计划
- ✧ 向UKMTO报告（见附件2）

**重要提示：船舶通行计划中的任何变化或更新均应直接向UKMTO报告。在任何情况下，应向UKMTO直接发送每6小时位置报告。**

未设航行标志的“海上保安巡逻区”（MSPA）已在亚丁湾建立。为协助保护商船，已指定通过MSPA的“通行走廊”（进一步细节以及“通行走廊”的座标和结群通过该走廊的程序参见[www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)）。MSC鼓励“结群通行”的做法，因为这有助于优化海军资源（包括空中支持）协调，为商船提供进一步保护。

一旦进入高风险区域，加强警戒可能是防御海盗攻击的最佳形式。因此，进入高风险区域时，船长至少应设置ISPS中所界定的“保安等级2”。（应评审“保安等级2”的措施，确保其适用于应对相关威胁——不建议安排甲板巡逻）。

应进行一次最终检查，证实本节所述的所有防御和保安措施到位或随即可用，并且完全具备可操作性。可能需要临时用到的任何设备（如消防泵）应予以测试，并处于就绪状态。

建议全速航行通过高风险区域。

还建议船舶检查机器状况，考虑运转两台操舵电动机和两台发动机。

在船舶位于高风险区域期间是否应打开或关闭AIS系统的问题上存在不同观点。SOLAS要求安装AIS系统的船舶在任何时候都保持系统运转，除非国际协定、规则或标准规定保护航行信息。如果关闭AIS系统，海军部队很难对正在通过高风险区域的商船进行识别、跟踪和监控。

我们认为目前海盗不太可能具备监听AIS发送信息的能力，因此建议保持AIS系统处于打开状态，但信息量仅限于船名、船型、位置、航向、航速、航行状态和在受到攻击时可能对海军部队有用的安全相关信息。但是，船东可行使其决定权，关闭AIS系统。

**重要提示：如果关闭AIS，在受到攻击时应启动。**

下列额外行动清单主要涉及在准备阶段的动员或措施的实施。

### 值班和警戒:

#### ■ 增加驾驶室值班员和守望员人数

- ✧ 在驾驶室布置额外守望员。（注：在船上关键位置放置制作逼真的假人可让人产生值班人数增多的印象）
- ✧ 保持雷达监视（注：海盗使用的是小船，可能是木制或玻璃钢结构，因此不易被雷达探测到）
- ✧ 对所有遇险与安全频率保持持续的雷达守听，尤其是VHF16频道和受监控区域的海事安全广播，并由海军船只监听的VHF8频道作为备用。
- ✧ 如有，在天黑的几个小时使用夜视光学装置

#### ■ 机舱配备人员，并准备接受调遣

#### ■ 暂停甲板上所有非必要工作

- ✧ 增强把船上工作人员留在安全区域的能力
- ✧ 增加守望员人数的能力



### 阻止或预防海盗登船的措施：

- ✧ 全速航行通过高风险区域。（注：海盗驾驶的小船容易被船尾水流冲开）。
- ✧ 使用最大限度照明，照亮桥楼后部
- ✧ 保持CCTV运转（如已安装）
- ✧ 升高舷外设备，和/或将舷外设备放在船内
- ✧ 装配消防软管并固定在适当的位置，泡沫枪处于就绪状态

### 防止海盗进入机舱和居住处所的措施：

- ✧ 紧闭并控制驾驶室、机舱、舵机舱和居住舱室。从里面关闭外部门。
- ✧ 在紧闭的居住区内实施“避难所”保护方法，并确保在紧急情况下始终能够尽快逃离
- ✧ “遇海盗攻击船员集合点”装备齐全，且粮食供应充足。
- ✧ 将可能对海盗有用的工具和其他器具保存在安全的地方
- ✧ 在薄弱点设置实物障碍物



## 警报:

- ✧ 警报信号（包括船舶汽笛）可立即使用
- ✧ 船员熟悉船上使用的各种警报以及他们对此做出的响应

## 通讯:

- ✧ 联系人名单、准备好的信息和通讯策略应提供给所有可能需要使用的指定高级船员，并张贴在驾驶室。（注：这些信息还应纳入到“船舶保安计划”中）
- ✧ 将对外通讯（无线电、话机和AIS信息）减到最少，仅限于保安相关的通讯和SOLAS信息。
- ✧ 仅在特殊情况下允许船员在安全区域外工作，并应持续保持与驾驶室联系



## 第4节 遭遇海盗时的措施

### 行动可疑的船只

在高风险区域，会有一些小船从事合法活动。离这些船只的最近交会点距离（CPA）太近不可避免地会让人担心它们可能是海盗船。可通过打电话给UKMTO（详细联系方式见附件2），请其协助识别这些船是否可能是海盗船。

### 在自己船舶附近的已确定海盗船：



如果已经有效实施准备与预防措施，可能的攻击将会被提早发现。此时，船长应：

✧ 启动船舶保安警报系统

✧ 向下列组织发出警报，告知攻击可能发生

——英国海运贸易组织（UKMT0）

——海上保安中心—非洲之角（MSCHOA）

如果威胁加大或可能的攻击未出现，应进一步通知这些组织。

✧ 考虑是否应发出遇险信号

标准船舶信息格式详见附件1



海盗用来操纵小型敞舱船发动攻击的母船船型

## 即将来临的攻击:

### 阻止或预防海盗登船的积极措施:

- ✧ 保持最高可续航速
- ✧ 考虑躲避策略，同时保持最高速度制造混乱水流
- ✧ 操纵船舶，使其两侧都不会形成背风面（依据海况而定）
- ✧ 开启消防泵，开始使用覆盖容易登船区域的消防软管和喷水枪。喷洒水可能会阻碍海盗登船的企图，还可能使船只大量进水，淹没海盗或损坏发动机。

### 确保船员安全并保持船舶控制的措施:

- ✧ 让船员提高警惕，前往指定的遇海盗攻击集合位置
- ✧ 点名以确保所有船员安全且有记录可循——一旦完成，所有位置人员均应向驾驶室报告确认
- ✧ 紧闭“避难所”

### 正在进行的攻击:

- ✧ 继续实施上述躲避措施
- ✧ 在VHF16频道（和同样受监控的VHF8频道）上发出呼救信号
- ✧ 立即向UKMT0和MSCHOA报告
- ✧ 如适用)发送遇险信号
- ✧ 启动所有可用的防御措施

通过使用本手册所述的防御措施，船员曾多次挫败海盗攻击，迫其选择不再将攻击坚持到底。因此，在不会进一步危及船员安全的情况下，尽可能地坚持抵抗海盗攻击显得非常重要。

### 海盗登船：

一旦海盗登船：

- ✧ 尽量保持冷静
- ✧ 只要可行，尽可能呆在一起
- ✧ 在安全区域外行动的船员应持续保持与驾驶室联系
- ✧ 不抵抗
- ✧ 与海盗合作
- ✧ 保持CCTV录像机处于运转状态

### 勿：

- ✧ 使用武器，即使在武器可用的情况下
- ✧ 使用摄像装置，这可能会被海盗或派来援助的海军部队误认为是枪口火花
- ✧ 使用火把或其他烟火制品作为对抗海盗的武器

在军队采取行动登船的情况下，除非有人指挥，否则所有人员均应保持低身贴近甲板，双手护头（总是确保空着双手并且可以看见）。准确回答关于身份和状况的问题，因为军队人员可能会花一些时间区分船员和海盗。

## 第5节 事件后措施及报告

可能会很难确定攻击被击退的时间点。强烈建议船员留在安全位置，直到在一定程度上确定所有海盗都停止攻击或都离开船舶。

一旦得知攻击结束，在确保船舶和船员安全后：

- ✧ 将事件后报告发给：
  - UKMTO迪拜
  - MSCHOA
  - 国际海事局(IMB)
- ✧ 进行船公司内部汇报
- ✧ 向那些可能被事件影响的人提供专业咨询
- ✧ 向船东/营运商发出事件后报告
- ✧ 考虑通知亲属的适当办法
- ✧ 保护任何攻击的证据，包括CCTV覆盖区域。





## 附件 1 船舶信息标准格式

### 报告1——初始信息——海盗/武装抢劫攻击警报

1. 船名、船舶呼号、IMO号、Inmarsat ID（加上洋区代码）和MMSI

- 呼救信号/遇险警报（见注）
- 紧急信号
- 海盗/武装抢劫攻击

2. 船舶位置（和UTC时间）

- 纬度
- 经度
- 航向
- 航速（节）

3. 事件性质

---

注：预计该信息为遇险信号，因为船舶或人员在受到攻击时将处于严重或即将来来临的危险中。如果情况并非如此，应删除“呼救信号/遇险警报”字样。

使用Inmarsat系统中的遇险优先级（3）不要求纳入“呼救信号/遇险”警报。

## 报告2 一后续报告 - 海盗/武装抢劫攻击警报

- 1 船名、船舶呼号、IMO号
  - 2 标出大写的“PIRACY/ARMED ROBBERY ALERT”（海盗/武装抢劫警报）
  - 3 事件位置
    - ✧ 纬度
    - ✧ 经度
    - ✧ 区域名称
  - 4 事件细节：
    - ✧ 航行中、锚泊或靠泊
    - ✧ 攻击方法
    - ✧ 可疑船只的描述/数量
    - ✧ 海盗数量及简要描述
    - ✧ 海盗携带何种武器
    - ✧ 任何其他信息（如所操语言）
    - ✧ 船员和乘客的受伤情况
    - ✧ 船舶的损坏情况（船舶的哪个部分被攻击？）
    - ✧ 被盗财产/货物的简要描述
    - ✧ 船长和船员采取的措施
    - ✧ 事件是否向海岸当局报告？向谁报告？
    - ✧ 沿海国采取的措施
  - 5 观察到的海盗/可疑船员的最后行动
  - 6 所需援助
  - 7 与报告船舶的优先通讯方式：
    - ✧ 合适的沿海无线电站
    - ✧ HF/MF/VHF
    - ✧ Inmarsat ID（加上洋区代码）
    - ✧ MMSI
  - 8 报告的日期/时间（UTC）
- 1 MSC/Circ. 623/Rev. 2

## 附件 2 实用联系方式及信息来源

### 1) 英国海运贸易组织 (UKMT0) (将会转给海军部门)

- E-mail: UKMT0@eim.ae
- 电话: +971 50 552 3215
- 传真: +971 4 306 5710
- 电传: (51) 210473

### 2) 海上保安中心—非洲之角 (MSC - HOA)

- 通过网站: [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)

### 3) 联合特遣部队—非洲之角 (CJTF- HOA) (具备资源, 将会传递信息)

- E-mail: brett.j.morash@hoa.centcom.mil
- 或: brett.j.morash@hoa.usafrica.com.mil
- 电话: +253 358 978

### 4) 海事联络处——巴林 (Marlo - 巴林) (将会传递信息)

- 电话: +973 1785 3927
- 手机: +973 3944 2117

## 5) IMB海盗报告中心

IMB/ICC—CCS 24小时反海盗热线服务电话

■ 电话: +60 3 2031 0014

IMB海盗报告中心, 马来西亚吉隆坡

■ E-mail: piracy@icc-ccs-org

■ 或: imbk1@icc-ccs.org

■ 电话: +60 3 2078 5763

■ 传真: +60 3 2078 5769

■ 电传: MA34199 IMBPC1