

# 世界海盗活动状况与国际反海盗机制建设\*

张家栋

[内容提要] 海盗活动的兴衰,与特定地区或国家的政治、社会、经济和文化状况有着密切的联系。东南亚海域和北非海域一向是海盗活动的热点地区,2007年以来索马里海域的海盗活动异常猖獗,成为影响国际经济活动和国际政治的重要因素。国际社会虽然已经建立起一系列国际反海盗机制,但未能有效遏制海盗活动的蔓延。为了有效打击海盗活动,世界各国必须加强国际合作,治标与治本并重。

[关键词] 海盗活动 索马里 国际反海盗机制

[作者介绍] 张家栋,复旦大学美国研究中心副教授,主要从事反恐怖、非传统安全、美国问题研究。

海盗是一个古老现象,相关文字记录至少可以追溯到公元前 1350年。<sup>1</sup> 进入 21 世纪后海盗活动曾一度衰落,但自 2007年以来,海盗活动又有猖獗之势,特别是索马里海域发生的海盗活动,在规模、形式和影响等方面都为二战以来所罕见。索马里海盗不仅袭击一般商船,连世界第二大油轮都为其掳获,而拥有重兵的世界大国只能“望盗兴叹”,中国海军也因此不得不在 600多年来首次出征远洋。在此背景下,考察海盗活动的现状与危害,审视现存国际反海盗机制的能效与缺陷,就成为一个重要课题。

## 一、当前世界海盗活动状况

与很多全球性问题一样,海盗不是什么新现象,却是一种很难被彻底清除的威胁。从产生根源看,特定国家或地区的政治、社会问题往往是海盗活动滋生的土壤;从活动方式看,现代海盗活动主要分为登船掠夺钱财、劫持船只获取赎金、登船盗窃货物、暴力夺取船只及货物四种类型,目前引起国际社会特别关注的索马里海盗主要采取第二种方式。

就地区分布而言,近年东南亚、非洲、南亚和南美洲一直是世界海盗活动的热点地区,其中东南亚是世界海盗活动最多的地区。根据各国向国际海事

局报告的数据,2003年至 2008年 9月,东南亚共发生海盗事件和未遂海盗事件 669起,占同期世界海盗活动总数的 38.2%;非洲位居第二,占 33%;南亚和南美分列第三和第四位,分别占世界总数的 14.7%和 11.5%(见表 1)。各地区海盗活动的数量变化差异也很大,非洲海域海盗活动持续增加,世界其他海域的海盗活动则在不断下降,如东南亚海域的海盗活动就在逐年减少。

表 1 2003-2008年世界海盗活动地区分布(单位:起)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	合计
东亚	4	11	10	2	5	0	32
东南亚	185	162	112	86	75	49	669
南亚	87	32	36	53	30	20	258
非洲	97	79	93	69	120	119	577
南美	72	45	25	29	21	9	201
其他	4	6	13	8	12	2	45
合计	449	335	289	239	263	199	1782

资料来源:International Maritime Bureau “Piracy and Armed Robbery against Ships”, Annual Report 2007 and Report for the Period 1 Jan - 30 Sept 2008

除了具有地区性特征外,世界海盗活动还相对

\* 本文为上海社科项目“非传统安全理论研究”(项目编号:2008BGJ003)的部分成果。

<sup>1</sup> /Piracy Timeline”, [http://pirateshock.buccaneersoft.com/pirate\\_timeline.html](http://pirateshock.buccaneersoft.com/pirate_timeline.html) 访问时间:2008-11-23

集中于一些特定国家、海峡和海湾地区。从表 2 可以看出,在过去 6 年中,印度尼西亚一国就报告了 410 起海盗活动,占同期世界总数的 23%。这与印尼的社会政治问题以及群岛国家的地理特征有着密切联系。索马里 亚丁湾 / 红海是位居世界第二的恐怖活动热点地区,过去 6 年中发生的海盗活动占同

期世界总数的 12%,并且这一海域的海盗活动还在呈上升趋势,特别是 2007 年以来,其数量和规模都大大超出其他国家和地区而位居世界第一。另外,孟加拉国、尼日利亚和马六甲海峡也是世界海盗活动较多的国家和地区,分别占同期世界海盗活动总数的 9%、7% 和 5%。

表 2 2003-2008 年海盗活动主要发生国(地区)(单位:起)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	小计
印度尼西亚	121	94	79	50	43	23	410
索马里 / 亚丁湾 / 红海	21	10	45	20	44	63	203
孟加拉国	58	17	21	47	15	9	167
尼日利亚	39	28	16	12	42	24	161
马六甲海峡	30	46	19	16	10	4	125
印度	27	15	15	5	11	10	83
越南	15	4	10	3	5	8	45
坦桑尼亚	5	2	7	9	11	14	48
小计	316	216	212	162	181	155	1242
世界总计	449	335	289	247	263	199	1782

资料来源: International Maritime Bureau, "Piracy and Armed Robbery against Ships", Annual Report 2007 and Report for the Period 1 Jan - 30 Sept 2008

仅从数据看,海盗活动所造成的人身伤害并不多(见表 3),但造成了重大经济损失,扰乱了世界海运秩序。据估计,光是针对运输船舶的海盗活动,每年就在世界范围内造成了 130 亿 - 160 亿美元的经济损失。<sup>1</sup>而且,海盗活动造成的经济损失往往很难准确、完整地评估,其受害者至少包括货主、承运人和保险公司三方。在高度竞争的航运市场上,很多受害航运公司经常选择不向政府或相关国际组织报告所遭遇的海盗袭击,以免在声誉、保险费和停泊费等方面蒙受二次损失。

表 3 2003-2008 年世界海盗活动造成的人身伤害情况

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
死亡人数	21	32	0	15	5	9
失踪人数	71	30	12	3	3	7
劫持人数	359	234	453	265	355	590

资料来源: International Maritime Bureau, "Piracy and Armed Robbery against Ships", Annual Report 2007 and Report for the Period 1 Jan - 30 Sept 2008

另外,由于海盗组织力量和活动区域方面的差异,各国所遭受的海盗活动威胁也有很大不同。考察表 4 可以发现,从拥有船只经营权和控制权的国

家来看,德国面临的海盗活动威胁最为严重。在过去两年中,针对德国船只的海盗活动达 81 起,占同期世界海盗活动总数的 17.5%;新加坡次之,占 14.3%;希腊、日本和中国香港分别占 8%、5% 和 4.5%。从船只的登记国籍看,巴拿马籍船只所遭受的海盗活动次数位居首位,占同期世界总数的 14.9%;利比里亚和新加坡次之,分别占 9.1% 和 8.9%。这些数据表明,虽然海盗活动是一种国际普遍性管辖罪行,但不同国家面临的威胁程度相差甚远。尤其值得注意的是,海盗活动发生的热点地区和国家往往并不是海盗活动的主要受害者,因而也就没有强烈的意愿采取积极措施去控制或打击海盗活动,这使得一些受害国家为了保护自身利益,不得不远涉重洋去从事反海盗活动。

<sup>1</sup> Gal Luft and Anne Korin, "Terrorism Goes to Sea", *Foreign Affairs*, November/December 2004, <http://www.foreignaffairs.org/20041101faessay83606/gal-luft-anne-korin/terrorism-goes-to-sea.html> 访问时间: 2008-11-23; Dana Robert Dillon, "Piracy in Asia: A Growing Barrier to Maritime Trade", <http://www.heritage.org/Research/AsiaandthePacific/BG1379.cfm?render6print=1>, 访问时间: 2008-11-23.

表 4 2007、2008年世界海盗活动主要受害国(地区)(单位:起)

按船只经营者(控制者)国籍排序			按船只登记国籍排序		
	2007	2008		2007	2008
德国	43	38	巴拿马	42	27
新加坡	42	24	利比里亚	28	14
希腊	24	13	新加坡	23	18
日本	11	12	马绍尔群岛	16	12
香港	12	9	安提瓜和巴布达	13	12
世界总数	263	199		263	199

资料来源: International Maritime Bureau, "Piracy and Armed Robbery against Ships", Annual Report 2007 and Report for the Period 1 Jan - 30 Sept 2008

目前,随着全球化进程的深入与发展,海盗活动也出现了现代化、网络化和产业化发展趋势。早期海盗的装备十分简陋,主要是一些冷兵器和轻武器,而今的许多海盗组织已经发展成为拥有 GPS 全球定位系统、摩托快艇、轻重武器齐备的现代化武装力量。网络化是当前海盗活动的另一个重要特征。考察东南亚海域捕获的一些海盗嫌疑犯的身份就可以发现,拥有不同国籍的人以及不同国家的走私集团与犯罪组织相互合作,形成了一个跨国、跨区域、联系密切的网络。就产业化而言,海盗业(如果可以这样称呼的话)已经成为一些国家(如索马里)和穷困地区(如东南亚国家的一些偏僻岛屿)最赢利的行业,吸引着很多人投身其中。海盗组织和国际走私集团与非法商业网络合流,已经形成一个巨大的国际产业链条。

## 二、当代国际反海盗机制

海盗活动作为一种全球性威胁,理所当然地成为国际社会关注和打击的对象。当前的国际反海盗机制主要由国际反海盗法规、国际海事机构和地区性反海盗合作机制三个部分组成。

国际反海盗法规是整个国际反海盗机制的基础,主要包括国际公约和联合国安理会相关决议两部分,其中国际公约是起长效作用的部分,而安理会相关决议则直接为成员国的反海盗活动规定了职责、提供了合法性。目前与反海盗相关的国际公约主要有《联合国海洋法公约》和《制止危及海上航行安全非法行为公约》。1958年有关国家在日内瓦签订《公海公约》将 19 世纪以来国际习惯法对于惩治海盗犯罪的一贯主张明确化,形成了人类历史上

第一个惩治海盗犯罪的国际公约。在此基础上,1982年《联合国海洋法公约》重新明确了海盗犯罪的定义,并对相关问题进行了全面规定。在 1988 年的罗马会议上,国际社会通过了《制止危及海上航行安全非法行为公约》,该公约成为国际反海盗活动所依赖的另一个重要国际法律文书。此外,2005 年的《制止危及海上航行安全非法行为公约》和《制止危及大陆架固定平台安全非法行为议定书》中包含有反恐怖、防扩散内容,也在国际反海盗事务中发挥一定的作用。

联合国安理会通过的相关决议也在国际反海盗活动中发挥着日益重要的作用。2008年 6 月以来,随着索马里海盗活动日益猖獗,联合国安理会史无前例地相继通过了四个决议。特别是 2008 年 12 月 16 日一致通过的第 1851 号决议,不仅承认以前决议中对外国军队在获得索马里过渡政府允许情况下可进入索马里领海打击海盗活动的授权,还授权有关国家和国际组织在必要情况下可以从事地面反海盗活动。<sup>1</sup> 这些公约、议定书和安理会决议,为各国和国际组织的反海盗活动提供了合法性和动因,中国政府就是在第 1851 号决议通过当天,宣布向索马里海域派遣三艘军舰参与国际反海盗活动的。

与打击海盗活动直接相关的国际海事安全机构主要有国际海事组织(International Maritime Organization, IMO)和国际海事局(International Maritime Bureau, MB)。国际海事组织是联合国负责海上航行安全、防止船舶污染的一个专门机构,成立于

<sup>1</sup> "Security Council SC/9541", <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>, 访问时间: 2008-12-29.

1959年1月,原名政府间海事协商组织,1982年5月改为现名,现有正式成员167个,总部设在伦敦。该组织宗旨是促进各国间的航运技术合作,鼓励各国在促进海上安全、提高船舶航行效率、防止和控制船舶对海洋污染方面采取统一标准,处理相关的法律问题。国际海事局总部设在马来西亚首都吉隆坡,是国际商会(International Chamber of Commerce, ICC)的一个下属部门,为一非政府间国际组织,但在业务上得到国际海事组织的认可与支持,并与国际刑警组织和世界海关组织进行合作。这两个国际海事机构的主要工作是建立海盗事件数据库,发展反海盗技术和国际法规。虽然本身并不具备反海盗活动的能力,但这两个组织尤其是国际海事局,通过发布海盗警报和建立信息交流与联系渠道等方式,为国际反海盗活动提供着重要的技术支持。

一些区域性或次区域性多边合作机制也在打击海盗活动方面起到了重要作用。2004年11月,东盟与中国、日本、印度、韩国、斯里兰卡、孟加拉国签订了地区反海盗合作协议(Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy, ReCAAP),成立了亚洲第一个政府间反海盗机制。<sup>1</sup>这一机制于2006年9月在印度尼西亚和马来西亚两国批准后正式生效。虽然不拥有反海盗能力,但是通过2006年11月在新加坡成立的信息分享中心(Information Sharing Centre, ISC),该机制可以帮助成员国提高对东南亚特别是马六甲海峡海盗活动的反应能力。2008年东盟进一步成立反海盗特别工作小组,它成为东盟针对贩毒、洗钱恐怖活动等设立的8个专门工作小组之一。不仅如此,在具体反海盗能力建设与协调方面,东南亚国家也有一些创举。2004年,印尼、马来西亚和新加坡签署协议,成立马六甲巡逻(Malacca Straits Patrols MSP)联合协调委员会(Joint Coordinating Committee),正式启动了海上联合统一巡逻行动,以确保这一国际海运通道的安全。<sup>④</sup>东南亚海域海盗活动之所以逐年减少,与这些多边合作机制的反海盗努力有着密切的关系。此外,随着索马里海盗问题的日益猖獗,一些国际组织也新增了反海盗职能。欧盟就启动了一个“邻近支持保护”(Close Support Protection)的护航系统,为通过亚丁

湾的船只提供安全保护。但总体上看,这些地区性机制的反海盗能力十分有限。以欧盟的护航系统为例,每次只有两艘船有机会获得保护小组的登船保护,其他船只只能得到伴随护航,<sup>⑤</sup>海盗一旦寻找到机会或打个时间差,护航舰只仍然是鞭长莫及。

### 三、国际反海盗机制存在的主要问题

虽然国际社会已经建立起一系列反海盗机制,各国也进行了一定程度的国际合作,但是不同行为体在对海盗活动威胁程度的认识,以及海盗活动定义和反海盗法律等方面,都存在着严重的分歧与摩擦,大大降低了国际反海盗活动的有效性,妨碍着国际反海盗合作的深入发展。

第一,不同行为体对海盗活动的威胁程度认识不一。就国家层面而言,各国面临的海盗威胁程度不同,影响到它们具体的反海盗政策和力度。东南亚海域是海盗活动的热点地区,不过,该地区海盗的主要袭击目标是日本等国的船只,而日本虽然一直在积极推动东南亚国家进行反海盗合作,但并未得到同样积极的反应。而且,一些国家不愿意承认本国存在严重的海盗问题,以免影响自己的国家形象;它们也不愿接受以反海盗为目标的国际援助,仍然习惯于自扫门前雪。

同时,企业、国家和国际组织等不同行为体在对海盗活动威胁程度的认识和反海盗能力方面也存在严重差异。虽然海运企业是海盗活动的主要受害者之一,但在经济成本与可能的安全收益之间进行评估后,它们常常选择维持现状,在反海盗活动方面的投入并不积极。海运企业往往也不愿积极参与对海盗嫌疑犯的审判,导致很多海盗逍遥法外。对海运企业而言,派船员出庭作证不仅会损害企业的安全

<sup>1</sup> “Asian nations support on fighting maritime piracy”, <http://news.indianin.com/2006/06/22/2206asian-nations-policy.html> 访问时间:2009-1-5。

<sup>④</sup> 随着泰国的加入,这一反海盗机制已经包括4个国家。参见“ASEAN: Boost for anti-piracy measures”, <http://www.siaonline.org/?q=programmes/insights/asean-boost-anti-piracy-measures> 访问时间:2009-01-05。

<sup>⑤</sup> “A alert to all ships transiting the Gulf of Aden”, [http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=307-alert-to-all-ships-transiting-the-gulf-of-aden-&catid=60-news&Itemid=51](http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=307-alert-to-all-ships-transiting-the-gulf-of-aden-&catid=60-news&Itemid=51), 访问时间:2008-12-4。

形象,还必须承担其交通、住宿等相关费用和工时损失,同时又担心来自海盗组织的可能报复。结果,海运企业往往只是单方面地要求各国政府拿出切实行动。<sup>1</sup>在多数情况下,政府的反海盗积极性也相当有限。海盗的主要意图是获取钱财,多选择在国家权威不能及之处行事,不仅没有挑战国家核心利益的意图,有时甚至可能对某些国家、地区的经济发展有利。因此,对于注重宏观安全议题的国家来说,反海盗往往就不会成为一项重要事务。在反海盗方面最积极的可能就是国际海事局这样的国际组织,但是它们又缺少必要的反海盗能力。

第二,各行为体对海盗活动的定义和界定存在分歧。各国对发生在公海上的海盗活动一般没有异议,但是很多国家不愿意将发生在领海上的类似活动定义为海盗活动。这种分歧使得大量海盗活动不仅没有受到应有的打击,甚至也未能列入相关国际组织的统计数据,不利于国际社会准确评估海盗活动的威胁程度。相关国际组织虽然在推动反海盗合作方面比较积极,但相互间也存在定义分歧。国际海事组织对海盗的定义与1982年《联合国海洋法公约》一脉相承,将海盗活动定义为在公海或沿海国司法管辖以外区域发生的、出于私人目标(private ends)、由私人船只针对私人船只的非法暴力活动或扣留活动,而将发生在国家司法管辖范围之内的非法暴力或扣留活动定义为“海上武装抢劫”(armed robbery at sea)。国际海事局则更加宽泛地将海盗活动定义为“一种强行登临或企图强行登临任何船只的行为,目的是盗窃或进行其他犯罪,并打算或能够使用武力完成这一行为”。相比之下,国际海事局的定义更能准确反映国际海运业所面临的严重威胁,而国际海事组织对国家主权海域和国际海域发生的非法暴力事件的差别定义,却更能准确地反映国际社会在海盗问题上的分歧。对海盗活动定义的分歧所造成的恶果是非常明显的:各国可以根据本国法律和需要随心所欲地决定如何处罚发生在本国司法管辖范围之内的“海盗活动”,使得国际反海盗合作大打折扣。

第三,不同国家之间存在着严重的法律冲突。国际反海盗活动所面临的严峻挑战不仅来自海盗活

动本身,还来自不同主权国家在反海盗法规上的巨大差异。美国《宪法》第1条第8款明文规定,国会明确界定并惩罚在公海上所犯的海盗罪与重罪以及违反国际法的犯罪行为;加拿大《刑法》第2章规定海盗罪可处终身监禁;中国根据犯罪事实按《刑法》第232条规定的故意杀人罪和第263条规定的抢劫罪进行量刑;根据英国的人权法规,英国不能将海盗引渡回有死刑或肢体切除惩罚的国家。另外,一些国家对海盗活动的惩罚过轻,难以发挥司法威慑作用。例如,2003年2月,印度对抓获的海盗只判处7年劳役;印尼一般将海盗判刑3-4年,并允许保释。

相关法律上的矛盾和冲突使得很多海盗即使被捕获,也往往不会受到相应的惩罚。一些国家甚至因此放弃打击海盗。英国外交部就曾建议皇家海军不要扣押拥有某些国籍的海盗,因为这将导致一些海盗在英国获得政治庇护权,从而增加英国的经济负担。<sup>④</sup>2008年9月,一艘丹麦军舰捕获了10名索马里海盗嫌疑犯,但因找不到合适的法律依据,只好在关押一周以后将他们释放。这种状况使得索马里海盗常常对游弋于海盗船旁边的外国军舰不屑一顾,甚至在其眼皮底下作案。还有一些国家不愿意起诉在其他国家海域从事海盗活动、在本国落网的海盗,而是宁愿将其驱逐出境。更重要的是,各国出于维护国家主权的目的,一般不允许其他国家进入自己的领土和领海打击海盗,这直接影响到国际反海盗合作的效率。这些现象都表明,现有国际法和国内法规不足以应对海盗活动所带来的挑战。

#### 四、几点思考

总体上看,各国在是否要打击海盗方面立场一致,但在对海盗活动威胁程度的认知以及打击力度和打击方式等操作层面存在着严重分歧。在海盗活动已经威胁到世界各国特别是世界经济大国的情况下,国际社会应该采取一致行动加以应对。

<sup>1</sup> “ASEAN shipowners urge coordinated patrol and surveillance against piracy”, <http://www.seatradeasia-online.com/News/3416.html> 访问时间:2009-1-5.

<sup>④</sup> Marie Woolf “Pirates can claim UK asylum”, *The Sunday Times* April 13 2008

首先,各国应该增加在海盗活动热点地区的反海盗力量。目前,美国、俄罗斯、印度和一些欧洲国家已经在索马里和其他海域部署了一定的反海盗力量,中国等国也积极加入到国际武装反海盗活动之中。但这些努力仍然不够,很多国家依然受困于法律和外交传统,还在是否应该出兵打击海盗活动方面犹豫不决。各国军舰在海盗活动海域也缺乏有效分工和配合,遇事船只能否及时得救,在很大程度上取决于其旁边是否恰好有军舰在巡航。总体上看,军事手段虽然只能治标、不能治本,但是可以体现出国际社会对海盗活动的强硬态度,从而发挥一定程度的威慑作用,为最终减轻威胁、解决问题赢得时间。

其次,国际社会应尽快制订全面的反海盗公约,详细规定海盗活动发生国、受害国、海盗来源国之间的权利与义务。只有这样,才能堵死海盗生存与活动的国际法律空间,防止有关国家在反海盗方面敷衍塞责,推动更多国家参与国际反海盗合作。

再次,国际社会应该注意发展私人安保力量,在一定程度上赋予其携带武器的权利。海盗活动并非一种针对国家主权和国家安全的传统安全问题,而具有非传统安全挑战的特征。动用军舰等传统安全维护手段虽然可以起一时之效,但毕竟成本太高。目前,商船面临的主要安全隐患在于航速慢、船员少、没有合法的自卫武器。如果能够动员民间安保力量,发展可靠的“海上保镖”业务,就能对海军力量起到重要的补充与替代作用。

最后,海盗虽然主要是在海面上活动,但海盗问题的根源还在陆地上。只要索马里这样的国家仍处于无政府状态,只要其经济仍然处于破败状态,海盗活动就不会绝迹。因此,从治本的角度来看,国际社会应该帮助这类处于政治混乱的国家建立起有效的行政管理体系,恢复其社会和经济秩序,唯此才能使海盗失去生存、发展的社会基础。○

(责任编辑:黄丽梅)

(接第 29 页)问题”。<sup>1</sup>

其次,索马里局势复杂混乱,海盗问题难以根治。联合国负责维和事务的助理秘书长雷苏丁·泽嫩加明确指出:“(索马里)海盗活动以及最近针对国际目标的恐怖袭击只是索马里国内无政府状态这一根本问题的一些表现。”<sup>④</sup>根治海盗问题必须立足于索马里本国,然而,索马里局势短期之内难有根本好转。索马里和平进程的推进受限于以下几个主要因素:民族国家构建;宗教与部族冲突;外部势力的强行干预;索马里与国际社会的关系等。就目前情况而言,这些问题都比较棘手:索马里仍然处于激烈的摩擦和冲突阶段,民族国家构建步履维艰;宗教与种族问题在索马里有深刻的历史和文化根源;地区外部势力的干预是家常便饭,源远流长;多年来,索马里已经被世界“遗忘”。早在 19 世纪中期,在欧洲帝国主义国家的分别支持下,埃塞俄比亚和埃及等阿拉伯国家便已经开始在索马里争夺控制权。这一“传统”延续至今。<sup>⑤</sup>2006 年埃塞俄比亚出兵索马里,其主要目的就是加强对索马里的控制并获得美国的反恐加分。<sup>⑥</sup>目前国际社会打击索马里海盗的努力基本上都与索马里不发生联系,这种打击

行动治标不治本,故难以见效。

此外,索马里海盗组织可谓羽翼丰满,网络完善并且获得军阀武装势力和部分群众(尤其是从海盗活动中直接受益的人群)的支持,因而具备较强的抗打击能力。例如,2008 年 7 月 20 日被劫持的日本商船“斯特拉·玛丽斯”号,被海盗扣押在索马里东北部一个尽人皆知的小镇——伊利。这里是海盗的天堂。劫持了“斯特拉·玛丽斯”后,海盗索要赎金 300 万美元。这些举动得到了伊利村居民的支持,海盗和村民们联合在村外筑成人体围墙,防止政府军的强行进攻。同时,由于海盗组织本身所具有的隐蔽性、机动性等特点,国际社会想要在短时期内铲除索马里诸海盗组织是不可能的。○

(责任编辑:沈碧莲)

<sup>1</sup> 赵阳:“没有法治 索马里海盗将继续猖獗”,《法制日报》2008 年 11 月 24 日。

<sup>④</sup> “海外媒体:索马里海盗让世界动怒”,新华网,2008 年 11 月 22 日, [http://news.xinhuanet.com/world/2008-11/22/content\\_10396856.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2008-11/22/content_10396856.htm)。

<sup>⑤</sup> The International Crisis Group, “Somalia: The Tough Part Is Ahead”, *Africa Briefing* N°45, 26 January 2007, p. 2.

<sup>⑥</sup> Sally Healy, *Lost Opportunities in the Horn of Africa: How Conflicts Connect and Peace Agreements Unravel*, the Royal Institute of International Affairs, London, July 2008, p. 40.