

文章编号: 1000-4653(2009)03-0036-05

全球海盗形势最新研究

曾向明, 陈宝忠, 顾磊
(上海海事大学 商船学院, 上海 200135)

摘要: 海盗问题是当前航运界的热点问题, 根据 1991—2008 年全球海盗攻击行为记录, 对全球海盗问题的发展趋势、海盗频发的区域、海盗攻击情况、海盗的武器使用情况、海盗对人质的处置以及不同船型受海盗攻击情况进行详细的数据分析, 对认清当前全球海盗问题的真实状况有很大帮助。通过探讨当今海盗泛滥的原因, 对如何治理海盗问题提出了若干建议。

关键词: 水路运输; 海盗问题; 最新形势; 数据分析; 原因; 建议

中图分类号: U 676.1 文献标志码: A

The Latest Situation of Global Piracy Problem

ZENG Xiang-ming, CHEN Bao-zhong, GULei

(College of Merchant Marine, Shanghai Maritime University, Shanghai 200135, China)

Abstract: Piracy problem is a hot topic in shipping industry now. To reveal the real state of global piracy problem, its development trend, the areas where piracy happens frequently, attack cases, the weapons used by pirates, the fate of hostages and the situations of attacked different ship types are analyzed in detail, based on the records of global piracy attacks from 1991 to 2008. By the discussion on the reasons for today's piracy inundation, some counter measures for tackling piracy problem are suggested.

Key words: waterway transportation; piracy problem; latest situation; data analysis; cause; suggestion

2008 年的全球金融危机给航运界带了了冬天般的严寒, 然而, 不断出现在新闻媒体中的海盗问题, 似乎又给航运雪上加霜的打击。根据国际海事局(International Maritime Bureau, IMB) 的统计, 2008 年有记录的海盗攻击(包括得逞的攻击和未遂的攻击) 达到 293 次^[1], 而关于海盗的报道, 仅 2009 年 2 月新华网上的报道就超过了 200 篇, 可见海盗问题已经由航运界关注的问题上升为全社会关注的焦点。结合瑞典世界海事大学(World Maritime University, WMU) 和国际海事局提供的相关统计数据, 对 1991 年以来全球海盗问题进行一些分析, 为搞清楚当前海盗问题的真实形势提供了一些依据。

1 当前海盗问题的总体形势

1.1 目前海盗问题的发展趋势

作为国际商会(International Commercial of Council, ICC) 的一个分支机构, IMB 是目前统计全球海盗问题的最权威的机构, 其宗旨在于打击海上

违法犯罪行为。国际海事组织(International Maritime Organization, IMO) 也在 1981 年 11 月制定的 A. 504(XII) 号决议中呼吁各国政府和相关组织与 IMB 合作与信息交流。图 1 是 1991 年以来全球有记录的海盗攻击数。由图 1 可见, 全球海盗问题在 1999—2004 年是最严重的, 其中 2000 年的海盗攻击数达到了 469 次, 之后全球海盗攻击有所下降, 但 2006 年以来又有明显增加的趋势。

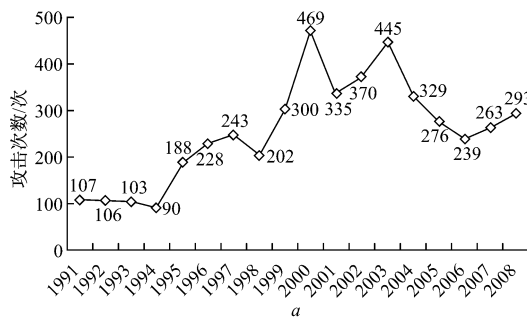


图 1 1991 年以来全球有记录的海盗攻击情况^[1-2]

Fig. 1 Recorded piracy attacks since 1991^[1-2]

收稿日期: 2009-04-21

作者简介: 曾向明(1979—), 男, 湖北石首人, 讲师, 硕士, 从事海事管理研究。E-mail: xmzeng@mm.c.shmtu.edu.cn.

1.2 海盗频发的区域

从 1991 年以来全球 4 591 次海盗攻击的地理分布情况看(见图 2), 东南亚地区一直是海盗最猖獗的地区, 其次是非洲及红海区域、美洲和印度半岛区域。这些区域海盗攻击数占全球总攻击数的 97%, 其中印度尼西亚、孟加拉海域、马六甲海峡、尼日利亚海域、印度海域、亚丁湾及红海海域、菲律宾海域、索马里及吉布提海域、马来西亚海域、巴西海域是全球海盗攻击数排名前 10 位的地区, 其中仅印度尼西亚海域就有 1 175 次, 约占所有海盗攻击数的 1/4。与我国相关的南中国海海域 18 年内共有 106 次海盗攻击, 居第 11 位, 也是海盗频发区。值得一提的是, 自 2003 年以来, 以往的海盗频发区如印度尼西亚海域的海盗攻击数都有所减少, 但非洲及红海地区却有了显著的增长。其中以尼日利亚和索马里海盗最为猖獗(见图 3、图 4、图 5)。由于 2006 年 IMO 建议船舶绕开索马里海域航行, 2008 年索马里海域海盗攻击数明显下降, 但海盗们纷纷转移到亚丁湾及红海海域作案, 导致亚丁湾区域成为 2008 年海盗攻击数最多的区域。

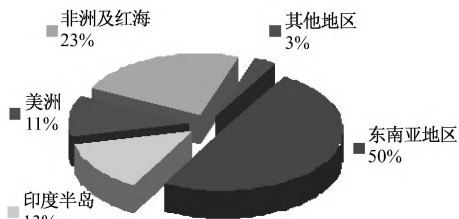


图 2 1991 年以来海盗攻击的地域分布情况^[1]

Fig. 2 Geographic distribute of piracy attacks since 1991-^[1]

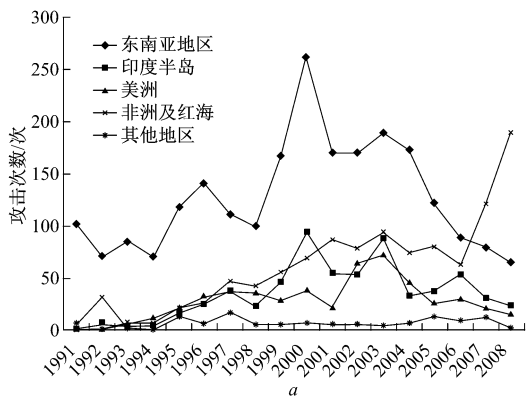


图 3 1991 年以来海盗攻击的地域分布情况^[2]

Fig. 3 Geographic distribute of piracy attacks since 1991-^[2]

1.3 海盗攻击情况

海盗攻击并非每次都能成功, 到目前为止, IMB 记录的数据也包括一部分未遂的攻击(见图 6), 有记录的海盗攻击行为中, 有约 1/3 的记录是攻击未

遂的。有些船长没有向主管机关汇报, 所以海盗攻击的成功率比统计的要低。也就是说并不是船舶一碰到海盗就一定会遭殃, 只要做好防范, 海盗是不一定能得逞的。从航行状况来看(见图 7、图 8), 得逞的海盗袭击中, 船舶处于锚泊状态的占 47%, 而未遂的海盗攻击中, 锚泊船舶只占 10%。可见锚泊期

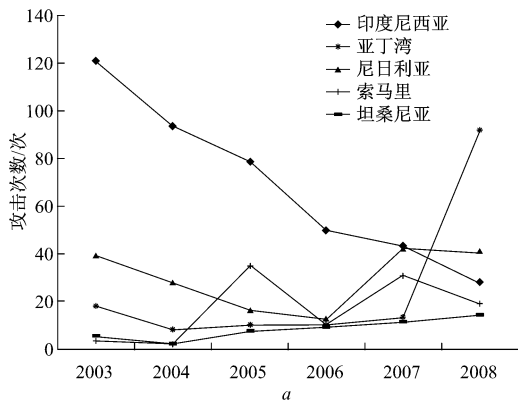


图 4 2003 年以来印尼及非洲部分地区海盗攻击情况^[1]

Fig. 4 Piracy attacks in Indonesia and some parts of Africa since 2003^[1]

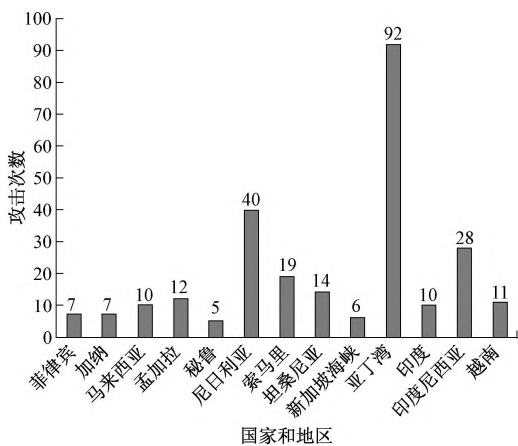


图 5 2008 年海盗攻击记录超过 5 次的国家和地区^[1]

Fig. 5 Countries and areas with 5 more piracy attacks^[1]

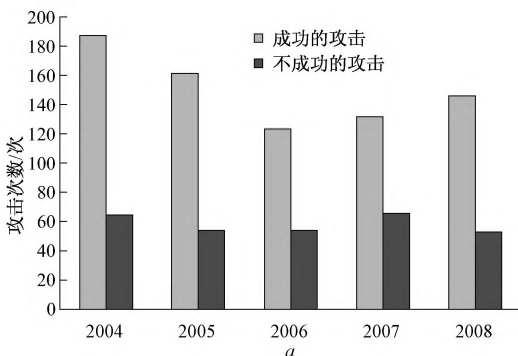


图 6 成功的攻击与不成功的攻击比较^[1]

Fig. 6 Comparison between successful and unsuccessful attacks^[1]

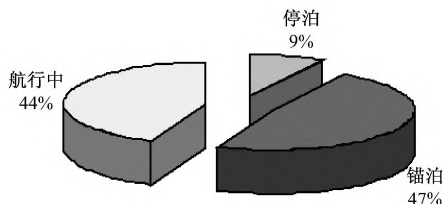


图7 得逞的攻击时船舶状况^[1]

Fig. 7 The ship's state of successful attacks^[1]

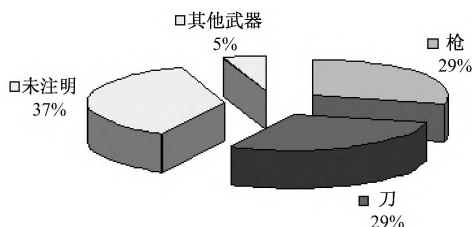


图10 2003年以来海盗武器使用情况^[2]

Fig. 10 Arms used in piracy attacks since 2003^[2]

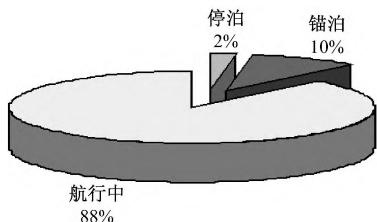


图8 未遂的攻击时船舶状况^[1]

Fig. 8 The ship's state of unsuccessful attacks^[1]

间是海盗袭击风险最大的。相反,88%的未遂攻击船舶处于航行状态中,可见船舶航行时规避海盗袭击要容易一些。

1.4 武器使用情况

海盗是一个鱼龙混杂的群体,他们大多是无业游民,仅从事小偷小摸,但也有部分是失业的军人甚至有组织的犯罪团体,能组织相当危险的武装袭击。从2003—2008年的1845起海盗袭击案例中使用武器的情况来看(见图9、图10)。当前海盗攻击时大部分是携带武器的,其中明确提到海盗携带枪支的占29%左右,携带刀具的占29%,具备相当的危险性,而且从发展趋势来看,近年来海盗携带枪支的比例正在激增。其中索马里及亚丁湾海域的海盗几乎都带枪,有的甚至还备有火箭炮等重型武器^[1]。

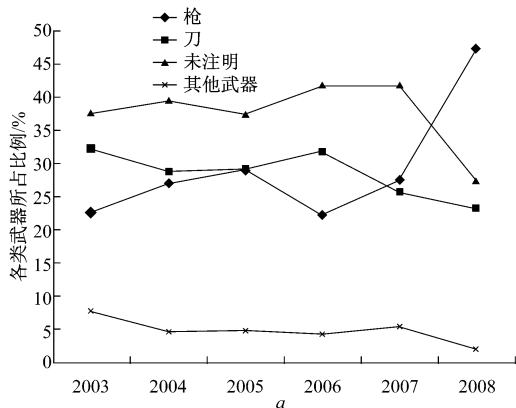


图9 2003年以来海盗武器使用情况^[1]

Fig. 9 Arms used in piracy attacks since 2003^[1]

1.5 海盗对船员/乘客的处置

海盗对船员/乘客处置的总体状况(见表1),近

表1 海盗对船员/乘客的处置^[1]

Tab. 1 The treatment of crew passengers^[1]

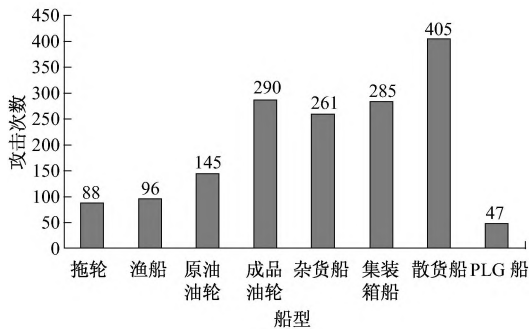
单位:人

人	年	2003	2004	2005	2006	2007	2008
暴力类型							
扣为人质		359	148	440	188	292	889
勒索赎金		0	86	13	77	63	42
威胁		65	34	14	17	6	9
殴打		40	12	6	2	29	7
伤害		88	59	24	15	35	32
杀害		21	32	0	15	5	11
失踪		71	30	12	3	3	21
总计		644	401	509	317	433	1 011

年来海盗袭击中被当作人质的船员数大大增加,特别是2008年达到了889人,这一点也从不断增加的媒体报道上能得到印证。但从数据分析来看,被海盗伤害和杀害的人质却有所减少,这也说明海盗袭击的主要目的是为了钱,一般不伤害船员,特别是非洲海盗,对人质的伤害率是很低的。但是值得指出的是,东南亚海盗要比非洲海盗更残忍,在1991年以来的海盗袭击记录中,印度尼西亚的船员死亡和失踪的比例远高于索马里和亚丁湾海域,例如2008年印尼海域共有16人被海盗扣留,其中2人死亡,6人失踪,而索马里海域被海盗扣留的186人中,只有1人死亡,3人失踪。

1.6 被攻击船型分析

从近6年的数据来看(见图11),散货船和油轮是海盗攻击最多的船型,这与这两种船航速普遍较慢有关。油轮如果算上成品油轮的话,就是目前受海盗袭击最多的船型。这可能与油轮干舷低,登轮容易有关。当然,这和亚丁湾区域油轮集中也有一定关系。杂货船的货物特别适合小股海盗的偷盗,故被海盗盯上的概率也很高。而船型中所占比例较高的集装箱船也成了受海盗袭击较多的船型。

图 11 被攻击最多的 8 种船型^[1]Fig. 11 The top 8 types of ships attacked^[1]

2 当今海盗频发的原因

许多学者认为现代海盗问题真正引起航运界的重视是在冷战期间,冷战之后,美苏之间的相互监控,使得海盗的生存空间也受到威胁,作为一种附加效应,海盗难以形成气候。然而,随着冷战的结束,海盗现象随之死灰复燃^[3]。除此之外,当今海盗泛滥通常是因为以下单个或多个因素所导致的。

2.1 政治原因

部分国家政局不稳,政府没有精力打击海盗,是某些地区海盗猖獗的主要原因^[4],如索马里,自 1991 年西亚德政权倒台后,这个国家陷入了持续的混战之中,整个国家长期处于无政府状态,连陆地上的治安都得不到保障,更不要谈海上秩序的维护了。

2.2 经济原因

海盗的频发,与周边国家的经济形势有着密切的关系,一方面打击海盗需要大量的资金支持,没有足够强大的海军和海岸警卫队,根本无法组织起有效的防海盗巡逻。例如非洲,许多国家根本就没有真正意义上的海军,根据其装备只能算做海警。另一方面,国家经济形势不好,失业人员增多,会促使许多人投入到海盗的队伍,从事海上非法活动^[4]。例如 1997 年的东南亚金融危机导致许多东南亚国家经济几乎崩溃,在接下来的几年里,也造成了东南亚的海盗犯罪出现了一次高峰期。

2.3 地理原因

有些国家和地区,海岛众多,许多小岛无人居住,适合海盗藏匿,如印度尼西亚,拥有约 1.7×10^4 个岛屿,其海域一直就是海盗高发地区。重要的海峡、航道由于船只密集,也是海盗最喜欢下手的地方,例如马六甲海峡,新加坡海峡,过往船只都要加强防范。

2.4 法律原因

目前国际法中对海盗的定义来自于《联合国海

洋法公约》,其中构成海盗的必要条件之一是这一行为发生在公海上,也就是说通常需要距离海岸线 200 n mile 以上,这样定义出来法律上的海盗在现实中是没有太大意义的。如果一伙海盗在某国的专属经济区犯罪,按照国际法就不算海盗行为。因此,IMB 在定义海盗时,不得不使用“海盗及海上对船舶的武装抢劫”(piracy and armed robbery against ship)这个词。而海盗行为经常涉及到两个或多个国家的利益方,其中管辖权、取证、审判和引渡问题必须由国际法来进行规范,因此解决海盗问题在当前的法律上非常复杂。

2.5 船舶自身原因

根据《联合国海洋法公约》中关于船舶无害通过权(Innocent passage)的定义,船舶配备武器装备进入他国领海可能会被拒绝,因此民用船舶上配备武器装备是不被国际惯例所接受的。而且随着船舶自动化程度的提高,如今船舶配员比 20 年前减少了将近一半,船员平时工作量大,普遍存在疲劳工作的现象,在海盗高发的海域连组织有效的防海盗值班都有困难,更不要谈组织对海盗进行反击了。因此当今航运界对于当船舶遭遇海盗袭击时防卫反击问题的看法趋向于英美法系中的观点,即“只要能躲避就不要自卫”。各国家政府都建议船员最好不要跟海盗斗争,以免受到更大的损失,所以正如 Max Mejia 所说,“抢劫一艘船比抢银行容易多了”^[2]。

3 治理海盗问题的若干建议

3.1 加强国际合作

海盗问题的治理经常需要多个国家的相互支持。例如在现实的海盗的追击过程中,常常出现海盗从一个国家海域逃窜到另一国家海域后,追击人员不得不停步而望洋兴叹,因此很有必要在海盗治理问题上开展国际合作。例如 2004 年起由马来西亚、印度尼西亚和新加坡 3 国开展联合巡逻保卫马六甲海峡的行动^[5],之后的几年该地区海盗事件大幅度的减少。

3.2 完善海盗问题的国际法规

如前所述,海盗问题常常涉及到多个利益国,其中的管辖权、调查取证、审理、引渡等问题上,需要有一套完善的国际法规。对于海盗这样严重影响航运安全的刑事犯罪行为,要有明确而合理的定义以及统一的惩罚标准,以达到法律应有的震慑力,因此,关于海盗问题的国际法规应当尽快完善。

3.3 加强船舶保安防卫

虽然民用船舶上不能配备武器,但是安装一些

防护设备,比如高压水枪,电网防护栏,以及目前在索马里海域某些客轮已经使用过的定向声波武器都是可行的办法。但更重要的是要加强防海盗值班,制定防海盗的应急方案。任何海盗都不会贸然袭击一艘有备而来的货船,只有那些疏于防备的船舶才是海盗最喜欢的攻击对象^[6]。因此,在海盗频发区一定要安排专门的值班,一旦发现可疑船舶,采取鸣笛示警、之字形航行,夜间开启探照灯等,都是预防海盗的可行办法^[7]。

3.4 及时报告海盗行为

发现海盗嫌疑行为或者受到海盗攻击,及时的向主管当局汇报,应该是船长的一项义务,从IMB的报告来看,许多海盗袭击过程都是因为海岸警卫队或者海军巡逻队及时接到报告后赶来援助,导致海盗放弃攻击,因此,引用IMB的话来说,就是“your report may save lives”(您的报告能挽救他人的生命)。

4 结语

自1991年以来,全球海盗行为在2000年时出现过一次高峰,之后有所回落,但近两年又有大幅度的增长。东南亚地区特别是印尼海域在过去一直是海盗事件最多的地区,但目前随着索马里及亚丁湾地区、尼日利亚海域海盗的猖獗,非洲地区已渐渐取代东南亚成为海盗问题的重灾区。从海盗使用武器来看,虽然目前海盗攻击中枪械的使用越来越多,但对人员的伤害并没有增加。从航行状态来看,船舶锚泊时最容易受海盗攻击,而航行中的船舶被海盗攻击成功的机会较低。在各类运输船舶中,油轮和散货船是受海盗攻击最多的船型。

当今海盗的猖獗,和政治、经济与地理因素都有密切的关系,更与船舶自身防卫能力下降有关。为

了有效地打击海盗,各国应该加强国际合作,完善相应国际法规。同时,船舶应加强防卫,并及时报告海盗行为。

参 考 文 献

- [1] IMB, Piracy and armed robbery against ships annual report 1991—2008[R]. London, UK.
 - [2] Max Mejia, Global Threats And Issues In Port & Maritime Security: An Overview[Z]. World Maritime University, Malmo, Sweden.
 - [3] 胡杰. 试析冷战后的东南亚海盗活动[J]. 凯里学院学报, 2008, (2): 79-81.
HU Jie. Analysis of piracy in South East Asia after the Cold War[J]. Journal of Kaili University, 2008, (2): 79-81.
 - [4] 赫凛冽. 当前国际社会海盗犯罪的特点及对策[J]. 辽宁警专学报, 2005, (4): 53-54.
HAO Lin lie. The Characteristics and Countermeasures of Current Piracy in International Society[J]. Journal of Liaoning Police Academy, 2005, (4): 53-54.
 - [5] 李凤宁. 当前海盗犯罪的特点、成因及对策研究[J]. 经济与社会发展, 2007, (3): 128-131.
LI Feng ning. The Cause, Characteristics, and Countermeasures of Piracy Today[J]. Economic And Social Development, 2007, (3): 128-131.
 - [6] 李先强, 王勇. 船舶预防和抗击海盗几个重要环节的对策研究[J]. 青岛远洋船员学院学报, 2008, (1): 36-39.
LI Xiarr qiang, WANG Yong. On Countermeasures of Preventing and Fighting against Pirates[J]. Journal of Qingdao Seafarer's Academy, 2008, (1): 36-39.
 - [7] 王国正. 预防海盗及防止船员人身伤亡[J]. 世界海运, 2005, (6): 19-20.
WANG Guo zheng. Prevention of Pirates' Attacks and Injuries and Deaths of Crew [J]. World Shipping, 2005, (6): 19-20.
-
- (上接第19页)
- [5] 王伟, 刘洋, 李欣. 基于迭代信息传递的PN码快速捕获方法研究[J]. 宇航学报, 2008, 29(4): 1375-1380.
WANG Wei, LIU Yang, LI Xin. Research on Rapid PN Code Acquisition Using Iterative Message passing Algorithm [J]. Journal of Astronautics, 2008, 29(4): 1375-1380.
 - [6] Kelley, C. A.; Sridhara, D. Pseudocodewords of Tanner Graphs [J]. IEEE Transactions on Information Theory, 2007, 53(11): 4013-4038.
 - [7] 徐定杰, 姜利, 郭少彬. 多路直扩信号并行IMPA捕获算法仿真实现[J]. 中国航海, 2007, (4): 44-49.
XU Ding jie, JIANG Li, GUO Shaobin. Simulated Realization of Multiple DS/SS Signals Parallel IMPA Acquisition [J]. Navigation of China, 2007, (4): 44-49.
 - [8] 刘翔, 李立华, 刘宝玲, 等. 适用LDPC码的改进译码算法[J]. 北京邮电大学学报, 2007, 30(5): 51-54.
LIU Xiang, LI Li hua, LIU Baoling, et al. An Improved Decoding Algorithm for LDPC Codes [J]. Journal of Beijing University of Posts and Telecommunications, 2007, 30(5): 51-54.
 - [9] 文磊. 基于图模型的LDPC码译码算法研究[D]. 国防科学技术大学硕士学位论文, 2005.
 - [10] 王育民, 李晖, 梁传甲. 信息论与编码理论[M]. 北京: 高等教育出版社, 2005.