

# 「只要一絲希望，我們絕不放棄搜救」

## 十國搜救

本月初發生的馬航客機MH370班機失蹤事件牽動各方視線。在失蹤了17天後，馬來西亞總理納吉布於24日晚10時宣布，失聯的MH370客機已於澳洲珀斯以西的南印度洋海域墜毀，機上無人倖存。而在事件的另一面，南海周邊國家仍合力在海上不斷地搜救及查找飛機失蹤的原因。目前中國與東南亞各國在南海海域搜救一事上是如何合作，又在合作的過程中遇到了哪些困難？下文將作一探討。

■陳振寧、戴子熙 亞太國際關係學會

### 作者簡介

戴子熙：《環球時報》、《環球人物》、《鳳凰週刊》等內地媒體撰稿人。另定期為香港《成報》、《新報》、《香港商報》撰寫時政評論文章。亞太國際關係學會成員。  
陳振寧：一國兩制研究中心研究員。亞太國際關係學會成員。定期於香港《成報》、《香港商報》發表評論文章。曾參與《通識詞典3》的撰寫工作。電郵：jambon777@yahoo.com.hk。



失蹤馬航的中國家屬大多情願留在北京等候消息。 資料圖片

### 新聞背景

## 17日海陸空大搜救 馬方：機墜印度洋

3月8日凌晨1時21分，一班從馬來西亞前往中國的波音777-200ER航機，從吉隆坡國際機場起飛，計劃在當天早晨6時30分在北京首都國際機場降落。不過，馬航客機起飛後不足一小時，機內通訊系統即被人為關閉，導致飛機在民航雷達上消失，並且與馬來西亞航空中心失去聯繫。機上共有12名機組人員和227名乘客，乘客來自14個國家及地區，其中中國

乘客有154名。3月9日至14日：各方均相信客機已墜落大海，亞洲多國在越南與馬來西亞之間的南海展開海空大搜索，但未有發現。

3月15日，馬來西亞公布失蹤客機可能轉向西飛入印度洋後，各國搜救行動均轉往印度洋。3月24日，馬來西亞總理納吉布宣布，相信航機已墜落南印度洋，無人生還。

## 組南海合作搜救 助化解南海「死結」

從馬來西亞通報失聯客機疑似失蹤區域到現在，各國救援力量已匯集疑似飛機墜機海域。中國救援力量與馬來西亞、印度尼西亞、越南、菲律賓及美國等多方一起全力展開搜救行動。由此可見，組成南海區域搜救合作的必要性可以體現在以下幾個方面：

- 1. 履行國際公約**  
為展開國際搜救合作而制定的《1979年國際海上搜尋救助公約》，鼓勵各締約國與其鄰國簽訂搜救協定，建立搜救區，合作使用設備，建立共同的搜救程式以及進行培訓和互訪，以便對海上遇險船舶和人員能夠提供及時、快捷的搜救服務。南海周邊國家加強海上搜救合作，是履行國際公約義務的表現。
- 2. 符合人道理由**  
南海海域長約3,000千米，寬約1,700千米，面積約359萬平方千米，連接周邊很多國家與地區。在如此廣闊的水域內，靠某個國家來保障廣闊海域的海上安全是很難做到的，必須尋求與南海周邊國家在人命救助方面的協調與合作，才能有效地完成南海搜救任務。海上人命救助不分國界與地區，互相合作與支援。
- 3. 促進經濟發展**  
南海是多條國際海運線和航空運輸線的必經之地，



中國空軍前方指揮組組長劉殿君（左）抵達澳大利亞珀斯以北的皮爾斯空軍基地。 資料圖片

每天有來自世界各國的數百艘裝運各種物資的船舶穿梭其間。南海海域對周邊國家的海洋發展十分重要。若能完善南海搜救區域合作，將對周邊國家經濟等方面的發展有直接的正面影響。

**4. 化解南海問題**  
近年中國與東南亞多個國家在領土方面存在爭議。鑒於海上人命救助活動的政治敏感度較低，如果各國可以在這方面合作，將有助於化解或淡化南海議題的敏感度，並可能為各方南海合作探索出新出路。

### 小知識

## 《國際海上搜尋救助公約》

1979年，國際海事組織（前稱政府間海事協商組織）在漢堡召開會議，制定了《國際海上搜尋救助公約》。公約規定，締約國在本國法律許可的情況下，應批准其他締約國的救助單位為了搜尋發生海難的地點和營救遇險人員，而立即進入或越過其領海或領土。公約的附則對搜尋救助的國家間的合作、工作程式等作了規定。公約自1985年6月22日起生效。中國於1985年核准了公約。

1. 根據上文，試列舉有哪些國家在此次馬航事件中參與搜救行動。
2. 參考上文並就你所知，指出在合作搜救的過程中，各國遇到了甚麼困難？試舉例說明。
3. 你認為南海周邊國家應該採取什麼措施，以加強在南海區域進行搜救合作呢？
4. 有人認為，「各國政府應建立統一的搜救協調機制，加快救援進度」，你有多大程度同意這一觀點？
5. 你認為在南海搜救合作上，本港能否扮演一定的角色呢？解釋你的答案。

■香港文匯報記者 李慧

### 延伸閱讀

1. 《馬航搜救擴數十倍 情報共享成關鍵》，香港《文匯報》，2014年3月17日，<http://paper.wenweipo.com/2014/03/17/YO1403170002.htm>
2. 《各國加強協作 做好救援善後》，香港《文匯報》，2014年3月10日，<http://paper.wenweipo.com/2014/03/10/MW1403100002.htm>
3. 《154國人失蹤 十國大搜救》，香港《文匯報》，2014年3月9日，<http://paper.wenweipo.com/2014/03/09/YO1403090001.htm>

## 聯東盟達協議 在南海施救助

近年，南海周邊國家和地區不斷協調，並達成相應協議，展開了形式多樣的海上搜救區域合作活動。

譬如，2002年，中國與東盟簽署《南海各方行為宣言》。宣言強調：「在和平解決它們的領土和管轄權爭議之前，有關各方承諾本着合作與諒解的精神，努力尋求各種途徑建立相互信任。」其中一個重要途徑就是「搜查與救援合作」。

### 建立求助熱線 建立合作機制

2012年，中國和東盟領導人簽署《落實中國—東盟面向和平與繁榮的戰略夥伴關係聯合宣言的行動計劃》（2011-2015），強調在海上航行和交通安全、海上搜救、海上遇險人員的人道待遇等領域加強對話與合作。

在落實宣言的過程中，中國於去年提出建立中國與東盟國家海上緊急救助熱線，進行中國與東盟國家海上聯合搜救等合作倡議。



中國海軍第909艦隊專馬航失聯航班的蛛絲馬跡。 資料圖片

在此情況之下，中國與南海周邊國家和地區不斷探討建立搜救合作機制。在過去多年，多國搜救力量成功救助了許多中外遇險船隻和人員。

### 馬方救中漁民 打下合作基礎

譬如，2005年9月，中國海南省一艘漁船在海上遇險，隨風浪漂流到馬來西亞附近海域。在馬來西亞軍方和海上搜救協調中心的幫助下，遇險的漁民得到幫助，並安全返回國內，為以後兩國的合作打下了基礎。

2006年5月，越南有幾十艘漁船和數百名漁民因受颶風影響在南海東沙群島附近海域失蹤。中國海上搜救中心迅速組織搜救力量趕往現場進行搜救行動，最後成功救助了15艘越南漁船，並為330名越南漁民提供了食品和藥品，從而完成了新中國成立以來救助外國漁船數量和漁民人數最多、規模最大的海上國際救援行動。

## 救援爭分奪秒 合作浮現困難

近年來，南海周邊國家在海上搜救合作方面取得了很大發展，但由於受各種因素的影響，尤其是南海爭端，導致在海上搜救合作方面存在一些困難。本月初發生的馬航客機失聯事件，更再次令外界看到南海搜救合作上的困難所在。

### 缺合作機制 資訊難暢通

《1979年國際海上搜尋救助公約》要求各締約國採取措施便利其他締約國救助設備快速進入其領水，但在南海由於種種原因而難以很好地貫徹實行。由於缺乏合作機制，導致各國資訊管道不暢通，難以調動最便利的救助力量進入對方海域進行搜救，這會給搜救工作造成很大的不便。有媒體指，馬來西亞一直不同意外國進入其領海搜救，直至後期才開放給外國進入。而根據印度傳媒的報道，印度政府為了防止中國以搜索馬航客機為「藉口」在安達曼群島「窺探」，也拒絕北京提出讓4艘軍艦進入該海域搜索的請求。

另外，馬航H370班機失蹤後，逾十國的船艦在位於存有主權爭議的南海海域參

與搜尋，但各國合力搜救的同時，由誰主導的問題也浮上台面，有意見指，美國和中國動員軍艦參與救援，背後也有政治角力意味。

### 設備存差異 影響合作效果

南海周邊一些國家的搜救機構建制相對簡單，甚至沒有專門的搜救機構，救助力量薄弱。譬如，在今次馬航事件中，雖然馬來西亞和越南都派出數十架飛機進行搜救，但由於設備等原因日夜後就停止空中搜索，從而一定程度上影響了搜救區域合作的效果。

### 欠溝通協調 失最佳時機

海上搜救要求以最快捷的速度獲取最準確的資訊情報。如果通訊不暢通阻礙了資訊情報的獲取，會導致錯過最佳救助時機，嚴重影響搜救效果。在今次事件中，馬航客機由吉隆坡出發往北京不久後失去通訊，但外界隔了7個多小時才得知其失蹤，有意見指，各國在今次事故中通訊不暢通，嚴重影響搜救效果，導致各國錯過了最佳救助時機。

參與搜索工作的澳大利亞「獵戶座」飛機機組人員討論燃油消耗。 資料圖片

### 概念鏈接

國際合作（International Co-operation）：不同國家或組織之間透過雙邊或區域往來方式，結合人員、技術、經費互通，彼此相互支援配合，以達成特定之目標。

■香港文匯報記者 李慧

### 概念圖

