

## SHIP SECURITY ADVISORY No. 01-24J (Rev.1)

**To: Owners/Operators, Masters, Company Security Officers, Recognized Security Organizations**

**SUBJECT: THREATS TO COMMERCIAL SHIPPING IN THE STRAIT OF HORMUZ AND RED SEA REGIONS**

**Date: 9 February 2024**

以下の海域で運航中又は運航予定の弊旗国籍船は、本船舶保安通知書を(該当船に)速やかに配布、(内容について理解)共有して下さい。

- Bab-al-Mandeb (BaM),
- Gulf of Aden (GoA), or
- Southern Red Sea (SRS).

高まる軍事行動、及びこれらの地域における地政学的緊張が(この海域を航行する)商船に深刻な脅威をもたらしています。これらの海域を航行する船舶は警戒レベルを高め、維持して下さい。

### 1.0 最新情報

- 1.1 弊旗国要求として、船舶警戒レベル3(Ship Security Level 3)実施要求海域を、紅海南方(SRS:北緯18°以南)、バブ・エル・マンデブ海峡、及びアデン湾(東経48°以西)としました。
- 1.2 国際海運会議所(ICS)は、この船舶保安通知書(SSA)に(その内容を)取り込んでいる「紅海南方及びアデン湾航行に関する暫定アドバイス」 [www.maritimelglobalsecurity.org/media/k2vbmxxs/2024-02-05-interim-industry-transit-advice-srs-goA.pdf](http://www.maritimelglobalsecurity.org/media/k2vbmxxs/2024-02-05-interim-industry-transit-advice-srs-goA.pdf) を発行しました。
- 1.3 本書(SSA)はバブ・エル・マンデブ海峡、アデン湾、及び紅海南方(の状況把握)に特化し、アラビア・ペルシア湾、ホルムズ海峡、オマーン湾、及びアラビア海に関する船舶保安通知書(SSA)は、別途、発行しました。

### 2.0 脅威と危険度について

- 2.1 紅海南方、バブ・エル・マンデブ海峡、及びアデン湾に於ける敵対勢力の外航船攻撃は続いており、すべての商船は警戒が必要です。
- 2.2 「攻撃対象はイスラエル国とつながりのある船主、運航者、管理者、傭船者、積み荷、或いは乗組員、米国籍船、英国籍船、又は商業活動の為にイスラエル国港に出入りする船舶」と敵対勢力は主張していますが、気まぐれな攻撃によって(非対象船が)巻き添えになる事があります。

SSA No. 01-24J (Rev.1)

2.3 幾つかの襲撃事件は(攻撃対象)特定国、貨物、個人、或いは会社に関連する商船に対してでしたが、誤算、或いは誤認によって、あらゆる商船が過激な攻撃対象となり得ます。

2.2 紅海南方、バブ・エル・マンデブ海峡、及びアデン湾に於ける近隣国或いは近隣国以外からの勢力は商業海運を妨害、阻止、及び攻撃できる能力を示していおり、(航行中)商船の追尾、監視の為に沿岸レーダー設備、軍用艦船、又は哨戒艇、(攻撃能力を有する)改造型商船、及び無人航空機(UAV)等の装備を駆使することが出来ます。(これまでに)示された(攻撃)能力及び戦術は以下の通りです:

.1 小型艇による襲撃、阻止、或いは攻撃,

.2 (攻撃)対象船の特定、ヘリコプターによる攻撃,

.3 無人航空機或いは、ミサイルによる攻撃,

.4 急拵えの水中爆発物,

.5 港湾近辺又は航行中におけるリムペット水雷装着, 及び、

.6 戦略海域における機雷敷設

### 3.0 多国籍軍による推奨

3.1 本書末尾Appendix Aに、多国籍軍リスト、連絡の為の案内、及びそれら(多国籍軍)設立の経緯、を纏めています。

3.2 イスラエル、米国、或いは英国関連(の商船)の場合、襲撃の脅威が北緯12° から16° に集中しているとの事。

3.3 アデン湾に於いては(敵対勢力が) 海岸線から100海里沖の船舶に照準を合わせ攻撃出来る能力を示しているとの事。

3.4 上記§3.2に示す海域の航行前に状況確認のため待機する船舶は、紅海南方北緯18° 以北、アデン湾東経48° 以東で待機することを推奨。

3.5 危険海域内でAISを遮断して航行する船舶は、多国籍軍が(各商船の)船位を把握し、有事の援助が出来る様、2、3時間毎に英国海運貿易オペレーション(UKMOT)、及び米国中央指令部(US NAVCENT)「海軍協力・海運指針」に船位通報を行って下さい。ただ、船舶は幾多の方法で追跡されるためAISの遮断だけでは(敵対

SSA No. 01-24J (Rev.1)

勢力による)船位探知を防げません。

#### 4.0 非多国籍軍

4.1 非国家主体は「合法的外国軍」に扮し商船の航行速度、或いは(自らの)領海へ針路を変更させる事で知られています。

4.2 多国籍軍はVHFで「イエメン海軍」から(本船の)「船速を変えなさい」、或いは「針路を変えなさい」と通知を受けた場合、以下の対応をする様推奨しています:

- .1 (本船の)安全(に問題無し)を判断した場合、通知を無視し、針路を保つ。
- .2 VHFチャンネル16で多国籍軍艦船に、船位、状況、及び(先の)行動計画を知らせ指示を仰ぐ。
- .3 インシデント(不審なVHF傍受)をUKMOT、及びNAVGENT NCAGSに報告。

#### 5.0 危険緩和対策

5.1 紅海南方、バブ・エル・マンデブ海峡、及びアデン湾を航行する船舶は:

- .1 弊旗国要求として、本船が紅海南方(北緯18°以南)、バブ・エル・マンデブ海峡、及びアデン湾東経48°以西にあつては**Ship Security Level 3**(又は港内に於ける同等の警戒レベル)を実施。
- .2 紅海北方(北緯18°以北)にあつては**Ship Security Level 2**を実施。
- .3 船舶保安計画(SSP)の見直しをし、事前の警戒レベル及びリスクアセスメントで修正箇所が必要であれば変更を加える。
- .4 Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea, 5<sup>th</sup> Edition (BMP5: [www.register-iri.com/wp-content/uploads/BMP5-June-2018-1.pdf](http://www.register-iri.com/wp-content/uploads/BMP5-June-2018-1.pdf)) の考査。
- .5 慎重な航海計画とそれに伴う危険評価の実施。
- .6 イエメン沿岸より可能な限り距離を取った航行。
- .7 石油会社国際海事評議会(OCIMF)発行図書「Loitering Munitions – the Threat to Merchant Ships」

SSA No. 01-24J (Rev.1)

([www.ocimf.org/document-library/854-loitering-munitions-the-threat-to-merchant-ships-1/file](http://www.ocimf.org/document-library/854-loitering-munitions-the-threat-to-merchant-ships-1/file))の検討。

.8 危険度が高まる海域へ入る前の保安、及び消火訓練の実施。

.9 小型艇接近に対する船橋総員による用心深い監視の維持。

.10 VHFや他の会話チャンネルの監視。

.11 多国籍軍組織(UKMTO, MSCHOA, CMF, IMSC, 及びUS NAVCENT)からの助言/指示に従う。

5.2 民間武装警備隊(PCASP)を乗船させる船舶は、その派遣会社と武力行使についての取り決めに再度検討し、小火器による襲撃とはるかに強力な兵器を使う軍隊組織による襲撃の区別を明記し、(被害を)拡大させる 軍隊との交戦は避ける。

5.3 船長はSOLAS/Regulation V/34.1に従い海上における人命の安全、及び海洋環境保全の為に必要な職業上決断を下す事が出来、その決定を妨げる事があってはならない。船長が(迫る)脅威を軽減させ、本船の安全もしくは保安が確保できると判断すれば、AISの遮断も可。(IMO Assembly Resolution A.1106(29)/§22;[A 1106 29 \(imo.org\)](http://imo.org) 参照)。

## 6.0 自発的報告計画

6.1 UKMTO VRAを航行する船舶はBMP5の自発的報告計画を利用:

.1 UKMTO VRA進入後MSCHOA ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org))に登録。

.2 (BMP5 Appendix D) 船位報告書式([www.ukmto.org/indian-ocean/reporting-formats/daily-position-report](http://www.ukmto.org/indian-ocean/reporting-formats/daily-position-report))でUKMTOへ毎日船位報告。

## 7.0 インシデント又は(他船/未確認局による)不審な行動に対する報告

7.1 インシデント、又は不審な行動に遭遇した場合はUKMTOに連絡。

7.2 緊急事態発生時には船舶警報通報装置(SSAS)を作動させ、電話+973-1785-3879, 米国中央海軍指令部) US NAVCENT)戦闘監視部(Battle Watch)へ通報。

7.3 全ての保安に係るインシデントは弊局、電話+1-571-441-1885、[marsec@register-iri.com](mailto:marsec@register-iri.com) 及び [dutyofficer@register-iri.com](mailto:dutyofficer@register-iri.com) にご報告下さい。

SSA No. 01-24J (Rev.1)

## 8.0 補足情報

- 8.1 Maritime Global Security website, [www.maritimeglobalsecurity.com](http://www.maritimeglobalsecurity.com) は、BMP5を含む(海上保安に係る)海事業界最良の事例(ベストプラクティス)を提示、海事従事者の為の地域(情報)、(船舶が非常時に遭遇した場合の)連絡先、(計画航行)海域に於ける海上保安報告センターの情報を提供。上記海域航行前にBMP5、及び Maritime Global Security websiteへ(海域情報)確認をして下さい。
- 8.2 国際海運業界団体(ISIA)は、紅海南方、及びアデン湾を航行する船舶の新しい自発的航路の通航アドバイスを発行しています。
- 8.3 弊局、[Maritime Security – IRI | International Registries, Inc. \(register-iri.com\)](http://Maritime Security – IRI | International Registries, Inc. (register-iri.com)) も併せてご利用下さい。

### APPENDIX A: 多国籍軍

多国籍軍	連絡先	補足
MSCHOA (アフリカホーン海事安全センター)	<a href="mailto:postmaster@mschoa.org">postmaster@mschoa.org</a> <a href="mailto:jocwatchkeeper@mschoa.org">jocwatchkeeper@mschoa.org</a> +34-956-470 534; +34-661-442-365	MOCHOAは(EUと)海運業界の協力により欧州連合海軍(EU NAVFOR)が設立した(海上安全保障の)先駆者でUKMTO VRA通航船の為のEU NAVFORへの自発的登録の管理を行う。
UKMOT (英国海運貿易オペレーション)	<a href="mailto:watchkeepers@ukmto.org">watchkeepers@ukmto.org</a> +44-2392-222060	最近のこの海域に於けるセキュリティインシデントの一覧は <a href="http://www.ukmto.org/indian-ocean/recent-incidents">www.ukmto.org/indian-ocean/recent-incidents</a> で閲覧可。
US NAVCENT NCAGS (米国中央司令部「海軍協力・海運指針」)	<b>Primary:</b> +973-1785-0033  <b>Alternate:</b> <a href="mailto:m-ba-cusnc-ncags@us.navy.mil">m-ba-cusnc-ncags@us.navy.mil</a>  <b>Contingency:</b> +973-3940-4523 (mobile)  <b>Emergency: (NAVCENT Battle Watch)</b> +973-1785-3879 <a href="mailto:Cusnc.bwc@me.navy.mil">Cusnc.bwc@me.navy.mil</a>	US NAVCENT NCAGSは軍隊と商業海運間に重要な連携を提供し、船長、及びCSOに航海に係る脅威とその危険評価の情報と(対応)ガイダンスを提供。