

## SHIP SECURITY ADVISORY No. 01-24J (Rev.3)

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

**SUBJECT:** THREATS TO SHIPPING IN THE RED SEA REGION

**Date:** 30 September 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)共有をして下さい。

- Arabian Sea;
- Bab-al-Mandeb (BaM);
- Eastern Mediterranean Sea (EMED);
- Gulf of Aden (GoA);
- Northwestern Indian Ocean; or
- Red Sea.

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 本船舶保安通知書は、前回の改訂版から紅海南方/アデン湾での大きな進展を反映しています。下記の点についてご注意下さい。

- .1 セクション§2.5、2.6を追加し、フーシ派の攻撃対象となりうる最新の標的・脅威情報、
- .2 セクション§8.2内リンクの海運業界暫定ガイダンス更新

### 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:

SSA No. 01-24J (Rev.3)

1/7

注) 本和訳はご参照頂き易い様に用意されたものでマーシャルアイランド海事局発行の公式文書ではありません。本和訳とマーシャルアイランド海事局発行の公式英語版内容に齟齬が生じた場合は常に英語版を正とします。  
今回の改正箇所を赤字で示します。

- .1 小型艇による**商船への襲撃、阻止、或いは攻撃**,
  - .2 ヘリコプターによる攻撃,
  - .3 無人航空機/無人艇或いは、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
- 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敵対勢力の外航船攻撃は続いており、可能性は低いですが、紅海北部、アラビア海、インド洋北西部、東地中海でも攻撃が試みられるかもしれません。これらの地域ではすべての商船は警戒が必要です。
- 2.3 「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」と当初フーシ派は主張していましたが、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。特定の国、貨物、個人、企業との関係から、特定の商船を標的にしている一方で、誤算や誤認により、あらゆる商船に対する攻撃的な行動につながる可能性も残っています。
- 2.4 2024年5月3日、フーシ派は、地中海からイスラエルへの寄港を計画する船舶を“直ちに”射程内に収める意向を表明しています。さまざまな安全保障情報筋は、フーシ派のミサイルやドローンはイエメンから東地中海に到達する十分な射程距離を持っていると評価する一方、連合軍や現地の軍隊はこういった攻撃に対抗する十分な防空システムを保有しているとも評価しています。
- 2.5 フーシ派は、イスラエル、アメリカ、イギリスとつながりがあると思われる船舶だけでなく、過去2年以内にイスラエルの港に寄港した事のある会社の船団全てを標的としています。フーシ派が使用している情報は正確性に欠け、誤った攻撃による巻き添え被害が後を絶ちません。
- 2.6 2024年9月29日、イスラエルはフーシ派支配下のイエメン ホデイダ港に大規模な報復攻撃を開始しました。この攻撃によって、紛争はエスカレートし、商船が紅海南方、アデン湾、イスラエル領海にて攻撃されるリスクが更に高まりました。

### 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

SSA No. 01-24J (Rev.3)

注) 本和訳はご参照頂き易い様に用意されたものでマーシャルアイランド海事局発行の公式文書ではありません。本和訳とマーシャルアイランド海事局発行の公式英語版内容に齟齬が生じた場合は常に英語版を正とします。

今回の改正箇所を赤字で示します。

めています。

- 3.2 イスラエル、米国、或いは英国と(過去または現在)関連する商船の場合、襲撃の脅威が北緯12° から16° に集中しているとの事。この地域は高危険度地域(HTA)とみなされます。
- 3.3 アデン湾に於いては(フーシ派が)イエメン海岸線から170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 多国籍軍は、船舶の安全が損なわれると船長が判断しない限り、高危険度地域(HTA)通過中はAISのスイッチを切るよう、船舶に強く勧告しています。
  - .1 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(敵対勢力による)船位探知を完全には防げません。
  - .2 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評価すれば、AISの遮断も可。  
([IMO Assembly Resolution A.1106\(29\)/§22; A 1106 29 \(imo.org\)](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/AIS/Resolution%20A.1106(29).pdf)  
([https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/AIS/Resolution%20A.1106\(29\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/AIS/Resolution%20A.1106(29).pdf)) 参照)。

#### 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。

SSA No. 01-24J (Rev.3)

- .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NAVCENT NCAGSI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(<https://www.register-iri.com/maritime/maritime-security/>)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°以西にあっては**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)にあっては**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: <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」([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))及び「Ship Security: Hull Vulnerability Study」(<https://www.ocimf.org/publications/information-papers/ship-security-hull-vulnerability-study>) の検討。
- .8 NATO発行図書「ATP-02.1 NCAGS Guide to Owners, Operators, Masters and Officers」([https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/ATP-02.1\\_NCAGS\\_Guide-SSA-01-24.pdf](https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/ATP-02.1_NCAGS_Guide-SSA-01-24.pdf)) 第4章の検討
- .9 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。
- .10 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。
- .11 VHFや他の会話チャンネルの監視。

SSA No. 01-24J (Rev.3)

.12 多国籍軍組織(UKMTO, MSCHOA, EUNAVFOR, 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。

## 6.0 自発的報告計画

6.1 [UKMTO VRA](https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/images/qcharts/q6099.pdf?la=en-gb&rev=bca18021890a4338a6db51c318c74b54&hash=E8DB281561C6E7FE6ACD6E717CC772D5) (<https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/images/qcharts/q6099.pdf?la=en-gb&rev=bca18021890a4338a6db51c318c74b54&hash=E8DB281561C6E7FE6ACD6E717CC772D5>)を航行する船舶はUKMTOの自発的報告計画を利用:

- .1 UKMTO VRA進入後[MSCHOA](http://www.mschoa.org) ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org))に登録。EUによる紅海での安全保障作戦「EUNAVFOR ASPIDES」へ情報若しくは支援を要請する場合、発行されている[指示書](https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/20240617-aspides-flyer_final_jun-1-SSA-01-24.pdf) ([https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/20240617-aspides-flyer\\_final\\_jun-1-SSA-01-24.pdf](https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/20240617-aspides-flyer_final_jun-1-SSA-01-24.pdf))に従う。
- .2 [船位報告書式](https://www.ukmto.org/reporting-formats/daily-report) (<https://www.ukmto.org/reporting-formats/daily-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及び不審な行動は弊局、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。

## 8.0 補足情報

8.1 [Maritime Global Security website](http://www.maritimeglobalsecurity.com) ([www.maritimeglobalsecurity.com](http://www.maritimeglobalsecurity.com)) は、[BMP5](http://www.register-iri.com/wp-content/uploads/BMP5-June-2018-1.pdf) ([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)) 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

SSA No. 01-24J (Rev.3)

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](https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/2024-09-24-INTERIM-INDUSTRY-TRANSIT-ADVICE-SRS-GoA-SSA-01-24.pdf)(<https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/2024-09-24-INTERIM-INDUSTRY-TRANSIT-ADVICE-SRS-GoA-SSA-01-24.pdf>)を発行しています。
- 8.3 関連する多国籍軍(CMFのOperation PROSPERITY GUARDIANやEUNAVFORのOperation SPIDESを含む)からの最新の治安事故情報、速報、助言は、リンク先の[UKMTO](https://www.ukmto.org/indian-ocean) (<https://www.ukmto.org/indian-ocean>)と[MSCHOA](https://on-shore.mschoa.org/latest-news-bulletins-and-information-of-interest-for-seafarers/) (<https://on-shore.mschoa.org/latest-news-bulletins-and-information-of-interest-for-seafarers/>)のウェブサイトに掲載されています。
- 8.4 商船に対するフーシ派の攻撃に関する正確でタイムリーな情報を共有するため、共同海事情報センター(JMIC)が設立された。複数の軍事関係者がJMICに参加し、オープンソースの非機密情報をメッセージング・サービスに融合。JMICの成果は[UKMTO](https://www.ukmto.org/indian-ocean/jmic-products) (<https://www.ukmto.org/indian-ocean/jmic-products>)のウェブサイトに掲載されています。
- 8.5 弊局、[Maritime Security](https://www.register-iri.com/maritime/maritime-security/) (<https://www.register-iri.com/maritime/maritime-security/>) も併せてご利用下さい。

SSA No. 01-24J (Rev.3)

6/7

注) 本和訳はご参照頂き易い様に用意されたものでマーシャルアイランド海事局発行の公式文書ではありません。本和訳とマーシャルアイランド海事局発行の公式英語版内容に齟齬が生じた場合は常に英語版を正とします。  
今回の改正箇所を赤字で示します。

APPENDIX A: 多国籍軍

多国籍軍	連絡先	補足
<p><a href="https://www.mschoa.org/">MSCHOA</a> (<a href="https://www.mschoa.org/">https://www.mschoa.org/</a>) (アフリカホーン海事安全センター) <a href="#">EUNAVFOR Operation ASPIDES</a>(<a href="https://on-shore.mschoa.org/eunavfor-aspides/">https://on-shore.mschoa.org/eunavfor-aspides/</a>)</p>	<p><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</p>	<p>MOCHOAは(EUと)海運業界の協力により欧州連合海軍(EU NAFOR)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。</p> <p>EUNAVFOR Operation ASPIDESからインシデントの情報、助言はリンク<a href="https://on-shore.mschoa.org/latest-news-bulletins-and-information-of-interest-for-seafarers/eunavfor-aspides/">MSCHOA website</a> (<a href="https://on-shore.mschoa.org/latest-news-bulletins-and-information-of-interest-for-seafarers/eunavfor-aspides/">https://on-shore.mschoa.org/latest-news-bulletins-and-information-of-interest-for-seafarers/eunavfor-aspides/</a>)で閲覧可。</p>
<p><a href="https://www.ukmto.org/">UKMTO</a> (<a href="https://www.ukmto.org/">https://www.ukmto.org/</a>) (英国海運貿易オペレーション) CMF Operation PROSPERITY GUARDIAN</p>	<p><a href="mailto:watchkeepers@ukmto.org">watchkeepers@ukmto.org</a> +44-2392-222060</p>	<p>最近のこの海域に於けるセキュリティインシデントのガイダンス/情報一覧は<a href="http://www.ukmto.org/indian-ocean/recent-incidents">UKMTO ウェブサイト</a>(<a href="http://www.ukmto.org/indian-ocean/recent-incidents">www.ukmto.org/indian-ocean/recent-incidents</a>)で閲覧可。</p> <p>UKMTOのウェブサイトでは、JMICの成果も紹介している。</p>
<p>US NAVCENT NCAGS (米国中央指令部「海軍協力・海運指針」)</p>	<p>Primary: +973-1785-0033</p> <p>Alternate: <a href="mailto:m-ba-cusnc-ncags@us.navy.mil">m-ba-cusnc-ncags@us.navy.mil</a></p> <p>Contingency: +973-3940-4523 (mobile)</p> <p>Emergency: (NAVCENT Battle Watch) +973-1785-3879</p> <p><a href="mailto:Cusnc.bwc@me.navy.mil">Cusnc.bwc@me.navy.mil</a></p>	<p>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CSOI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。</p>

SSA No. 01-24J (Rev.3)

注) 本和訳はご参照頂き易い様に用意されたものでマーシャルアイランド海事局発行の公式文書ではありません。本和訳とマーシャルアイランド海事局発行の公式英語版内容に齟齬が生じた場合は常に英語版を正とします。  
今回の改正箇所を赤字で示します。