

SHIP SECURITY ADVISORY No. 07-25J (Rev.1)

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

SUBJECT: THREATS TO SHIPPING AMID THE UNITED STATES / ISRAEL / IRAN CONFLICT

Date: 25 June 2025

1.0 最新情報

- 1.1 イランとイスラエル間の停戦が過去 24 時間維持され、複数の米国関係船舶がホルムズ海峡 (SoH) 地域を問題なく通過したため、ホルムズ海峡 (SoH) 地域を通過するすべての船舶のセキュリティレベルが**セキュリティレベル 2**に引き下げられました。

2.0 背景

- 2.1 弊局では海運業界団体、英国海運貿易オペレーション(UKMTO)、インド洋海事安全センター(MSCIO)、東郷海上保安センター([JMIC](#))と緊密に連携し、現在の米国・イスラエル・イラン紛争における統一ガイドラインの策定を支援しています。JMICは、状況に応じて[最新の勧告](#)を発表していきます。
- 2.2 Company Security Officer (CSO)は UKMTO よりメールにて JMIC 勧告を受信しているかと思われますが、[UKMTO](#) および [MSCIO](#) ウェブサイトにも同勧告は掲載されています。UKMTO よりメールにて JMIC 勧告を受け取るには、info@ukmto.org へリクエストを送信してください。
- ~~2.3 マーシャル籍船の内、米国またはイスラエル関連船(即ち実質的所有者、運航者、船舶管理者、傭船者、または貨物)は、ペルシア湾(アラビア湾)、アラビア海、オマーン湾(GoO)、若しくはホルムズ海峡(SoH)を通過中は、セキュリティレベル 3 (もしくは港内における同等の警戒レベル)で運航する必要があります。~~
- ~~2.4 マーシャル籍船の内、米国またはイスラエル関連(上述)でない船舶は、ペルシア湾(アラビア湾)、アラビア海、オマーン湾(GoO)、若しくはホルムズ海峡(SoH)を通過する際は、セキュリティレベル 2 (もしくは港内における同等の警戒レベル)で運航する必要があります。~~
- 2.3 本船舶保安通知は、船舶保安通知 SSA No.[05-24](#)、[01-25](#)、及び [03-25](#) と合わせてご参照ください。

本船舶保安通知は、毎年弊局によって審査され、特段の記載が無い限り、また置き換え、取り消しが無い限り、発行・更新から1年後に失効します。

SSA No. 07-25J (Rev.1)

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

3.0 電磁障害および全球測位衛星システム(GNSS)妨害またはスプーフィング(なりすまし被害)

3.3 ホルムズ海峡(SoH)においては、広範囲にわたる電磁障害が報告されています。この電磁障害は、イランのバンダレ・アッバースを起点として、イランをミサイル攻撃から防衛する目的で行われたものと考えられます。しかしながら、この電磁障害は、この地域における商船の安全な航行を妨害するという意図せぬ結果ももたらしています。

3.4 JMICからの勧告:

- .1 電磁障害に備えて、すべての電子機器と通信ネットワークを注意深く監視してください。航行支援装置が故障した場合に備えて、代替手段を用意しておいてください。
- .2 ホルムズ海峡(SoH)およびアラビア湾全域で船舶自動識別装置(AIS)のスプーフィング(なりすまし)や深刻な妨害が報告されていることから、JMICは船舶は代替手段の準備(レーダー/視覚、地文航法/海図、等)また、ジャイロ コンパスも影響を受けているため(GPSの緯度補正フィードによる)、注意深く監視してください。

3.5 ホルムズ海峡(SoH)での補足勧告

- .1 地文航法と推測航法を用いて航行する。可能であれば、レーダー上の平行指標線と電子海図情報表示システム(ECDIS)へのレーダーオーバーレイを活用して船舶の位置を確認し、推測航法による位置測定頻度を高める事。
- .2 干渉が明らかな場合は、ECDISをGPSから完全に遮断することを検討し、視覚およびレーダーによる位置をプロットするためのチャートとして使用。
- .3 混乱を避けるために、レーダーおよび ECDIS ユニットへの AIS オーバーレイ機能をオフにすることを検討。
- .4 航海装置のスプーフィング(なりすまし被害)の可能性を考慮し、他船のAIS位置情報を信用しない事。周囲の船舶にも影響が出る事を覚えておく事。
- .5 全ての船舶が日中に航行することを選択した場合、影響を受ける地域で航行船舶量が多くなる可能性に注意。
- .6 特に AIS を発信していない場合は、他船舶との安全な距離を保つ事。
- .7 必要に応じて手動操舵を使用する事。

SSA No. 07-25J (Rev.1)

- .8 [INTERTANKO発行](#)の全球測位衛星システム(GNSS)妨害またはスプーフィング(なりすまし被害)についての出版物を検証する事。
- .9 電磁障害および全球測位衛星システム(GNSS)妨害またはスプーフィング(なりすまし被害)を受けた場合は[UKMTO](#)へ報告。

4.0 規制ガイダンス

4.3 AIS

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(何人も)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 :参照)。

4.4 Power Reserve (EPL/SHaPoLi 制限以上)の使用

若し船長が船舶の安全とセキュリティのために、MARPOL 附属書 VI 規制に準拠するために装備されている軸出力制限 (SHaPoLi) または機関出力制限 (EPL) システムを解除することを決定した場合、船主/運航者は Marine Notice [2-013-12](#) のセクション 3.2.3 記載に従い報告する事。

4.5 補足注意事項

- ~~.1 イスラエルまたは米国と関連のある船舶(所有、管理、傭船、貨物、国籍など)は、現時点では紅海南部およびホルムズ海峡(SoH)を航行しないよう勧告します。これには紅海南部(北緯 18 度以南)、バブ・エル・マンデブ海峡、アデン湾、アラビア海、オマーン湾、ホルムズ海峡(SoH)、ペルシア湾(アラビア湾)が含まれます。~~
- .1 イスラエルまたは米国と関連のある船舶(船主、運航者、管理者、傭船者、貨物など)は、紅海南部またはホルムズ海峡(SoH)を高レベルでの注意と警戒をもって航行することが推奨されます。これには、紅海南部(北緯 18 度以南)、バブ・エル・マンデブ海峡、アデン湾、アラビア海、オマーン湾、ホルムズ海峡(SoH)、ペルシア湾(アラビア湾)が含まれます。
- .2 海運業界団体発行の航路ガイダンス Maritime Security Transit Corridor – SoH ([MSTC-SoH](#))に従う事。
- .3 JMIC 発行の“[Bridge Emergency Reference Cards](#)” (非常用簡易参照)ガイドにいつでもアクセス可能である事。

SSA No. 07-25J (Rev.1)

- .4 イラン領海を避ける事。
- .5 海上セキュリティに関する業界のベストマネジメントプラクティス([BMP-MS](#))を検証し実施する事。
- .6 乗組員の Welfare(健康・安全・環境等)、経路変更、緊急対応、船速調整を含む緊急時対応計画を実施する事。
- .7 無人航空機(UAV)、無人水上艇、浮遊機雷、高速小型艇に対して、常に警戒を怠らない事。
- .8 無人航空機または飛翔体を目撃した場合は、乗組員に説明を行い、指定された安全集合場所(SMP)に集合してください。SMP は水線上部の船体上部構造内に設置する事。また、石油会社国際海洋評議会(OCIMF)の出版物「[徘徊型兵器 - 商船への脅威](#)」および「[船舶の保安- 船体の脆弱性調査](#)」も参照の事。
- .9 ホルムズ海峡(SoH)では、商船にリムペット(貝殻型機雷)が取り付けられる可能性があります。現在、その危険は確認されていませんが、特に停泊中は、船側外部の点検を強化を勧告。
- .10 インシデント又は(他船/未確認局による)不審な行動を [UKMTO](#) 及び弊局へ直ちに報告する事。連絡先の詳細は、Global Maritime Security Contacts ([MARSEC-210](#))を参照の事。