

## SHIP SECURITY ADVISORY No. 04-26J

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

**SUBJECT: POSSIBLE RESURGENCE OF SOMALI-BASED PIRACY IN THE INDIAN OCEAN REGION**

**Date: 04 May 2026**

(SSA No.04-25は絶版となります)

以下の海域で運航中又は運航予定の弊旗国籍船舶主、及び運航者の皆様は、本船舶保安通知書を(該当船に)速やかに配布、(内容についてご理解)ご共有を願います。

- Gulf of Aden (GoA);
- Arabian Sea; or
- Indian Ocean

### 1.0 最新情報

- 1.1 本船舶保安通知書は、インド洋地域におけるソマリア拠点の海賊行為が最近激化している状況を反映するため、改訂されました(詳細は§2.0参照)。
- 1.2 第3.0節は、同地域での活動において警戒態勢を一層強化するための助言を盛り込む形で更新されました。

### 2.0 脅威及びリスク

#### 2.1 最近のインシデント

- 2.1.1 ソマリア拠点の海賊行為を示唆する活動は、2023年11月以降、インド洋地域で再び顕在化しています。2026年4月および5月にかけて新たな激化が確認され、ソマリア沖において複数の商船および漁業用ダウ船が接近、銃撃され、拿捕されています。直近では、アデン湾南部およびイエメン南岸の停泊地においても同様の兆候となる活動が報告されています。当初、これらの事案は地域的な漁業紛争によるものと見られていましたが、現在では、拿捕されたダウ船がインド洋(アデン湾およびアラビア海を含む)において海賊の母船として使用されている可能性が高いことが明らかになっています。

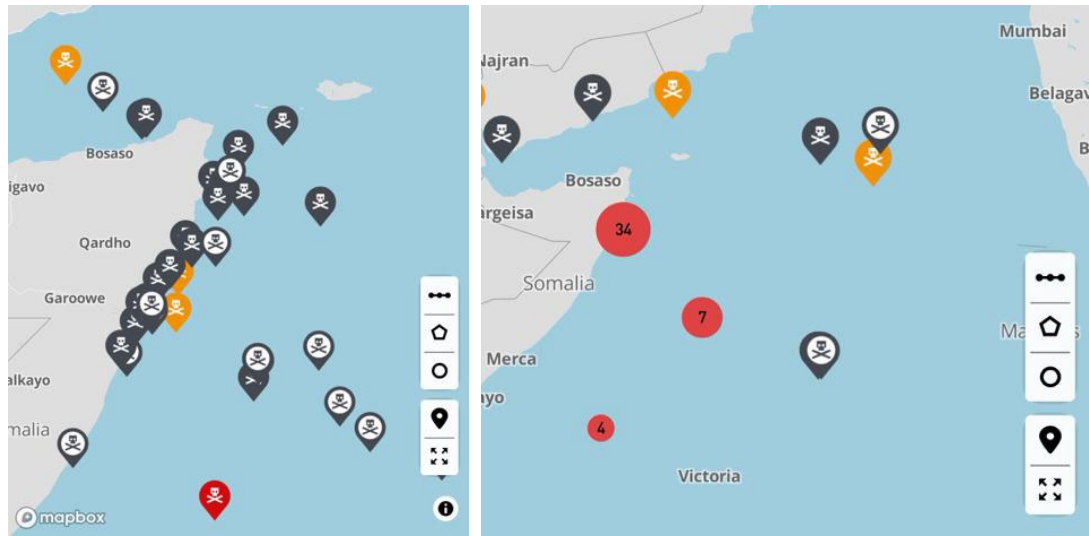
本船舶保安通知は、毎年弊局によって審査され、特段の記載が無い限り、また置き換え、取り消しが無い限り、発行・更新から1年後に失効します。

SSA No. 04-26J

1/6

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。

2.1.2 以下イメージ図で2023年11月以来、拿捕、乗り込み未遂、及び襲撃を図った海賊行為を示します：



Source: Risk Intelligence

2.1.3 最近のソマリア拠点による海賊行為および船舶に対する武装強盗事案には、多数の漁業用ダウ船や小型船舶の拿捕成功、複数の商船に対する乗り込み未遂、さらにはばら積み船2隻およびタンカー2隻の拿捕が含まれています。これは、インド洋地域において、海賊行為の疑いがある活動またはPAG（海賊武装集団）に関する複数の目撃情報が報告されていることに加えて発生しているものです。最近の事案には、以下が含まれます。

- 1 2026年4月21日、パラオ船籍のケミカル/オイルタンカー HONOUR 25 (IMO番号：1099735) は、ハフンの南南東約32.5海里にあたる北緯08°57' 東経050°34'の位置で、AK系小銃およびロケット推進擲弾 (RPG) で武装した6名の人物によりハイジャックされました。同船の乾舷は約0.9メートルで、速力3~5ノットで航行中であり、武装警備員は乗船していませんでした。乗り込みの際、パキスタン人およびスリランカ人の一部乗組員はシタデル（退避区画）を使用しました。その後、同船はプントランド州のハーファン (Xaafun) とバンドルベイラ (Bandarbeyla) の間の海域で投錨させられ、17名全乗組員は引き続き船内に留まっています。
- 2 2026年4月23日、バルバドス船籍のGeneral Cargo Ship ELFRIEDE (IMO番号：9300946) は、モガディシュからパキスタンのカラチへ向けて航行中、北緯06°23' 東経049°48'、エイル (Eyl) の南東約83海里の地点で攻撃を受けました。2隻の小型船が接近したため、乗船していた民間武装警備チームが警告射撃を実施しましたが、これに対し攻撃側の船舶が反撃しました。ELFRIEDEは沿岸近くを北上する形で増速し、その後、接近していた船舶は追跡を断念して沿岸方向へ引き返しました。

SSA No. 04-26J

- .3 2026年4月25日、乾貨物を輸送していた貨物ダウ船 FAHAD 4 (UAE船籍、MMSI: 470007178) は、北緯07°00' 東経049°00'、ソマリアのディノウダ (Dhinowda) 沖約10海里の地点で、約11名の海賊によりハイジャックされました。同船がハイジャック前に確認された最後の位置は、2026年4月23日 北緯05°18.5' 東経048°43.7'でした。
  - .4 2026年4月26日20時00分 (UTC)、General Cargo Ship, SWARD (IMO番号: 9174244) は、ベルベラからケニアのモンバサへ向けて航行中、ソマリアのガラカド (Garacad) 付近、ゴドブジラン (Godobjiran) 地域近くのソマリア領海外側海域において、3隻のスキフで接近した推定10名の武装者によりハイジャックされました。同船には武装警備員は乗船していませんでした。その後、同船は進路を変更させられ、ソマリア領海内の北緯07°13' 東経049°32'の地点に投錨させられました。乗組員15名のうち大半は武装した状態で船橋に集合させられ、機関士2名は機関室内に拘束されました。
  - .5 2026年4月28日16時00分 (UTC)、マルタ船籍の原油タンカー MINERVA PISCES (IMO番号: 9410179) は、サウジアラビアのジャザンからケニアのモンバサへ向けて航行中、北緯03°15' 東経056°24'、ガラカド (Garacad) の南東約471海里の地点において、母船およびスキフとみられる船舶による不審な接近を報告しました。スキフは右舷船首400メートル以内まで接近しましたが、乗船していた武装警備員が防御態勢をとり、同船が増速および回避操船を実施したことを受けて、接近船舶は離脱しました。
  6. 2026年5月2日、現地時間約05時00分 (UTC 02時00分)、トーゴ船籍のタンカー M/T EUREKA は、イエメン・シャブワ県のカナ港 (Qana Port) 沖の停泊地にて、武装した人物らにより乗り込まれ、拿捕されました。MSCIO ALERT 41/26 (2026年5月2日 12時15分UTC) によれば、ハイジャック後、同船は航行中と判断されており、速力約5ノットでソマリア沿岸方向へ向かって移動しているとされています。現在、オペレーション・アタランタ (Operation ATALANTA) が調査を行っており、イエメン沿岸警備隊の部隊も同船の所在確認のため展開されています。イエメンの領海内にある停泊地で商業用タンカーが拿捕されたことは、今回の周期の初期に見られた、ソマリア沿岸の至近域や沖合で母船から発進する形態とは異なる、注目すべき新たな傾向を示しています。
  - .7 2026年5月2日06時40分 (UTC)、UKMTOはアデン湾において、北緯13°35.0' 東経050°12.9'の位置で不審な接近事案を報告しました。この事案では、母船とみられる船舶およびスキフが、商船の500メートル以内まで接近しました。航行中の当該船舶は船体防護および保安対策を実施し、その結果、不審な2隻はいずれも離脱しました。この接近事案と M/T EUREKA のハイジャック事案との間には、時間的に数時間以内という近接性と、地理的に約110海里という比較的短い距離が認められ、注目されています。MSCIO、UKMTO、およびオペレーション・アタランタからの追加報告を待つ必要があり、現時点で犯行主体の特定 (アトリビューション) は不明のままです。
- 2.1.4 現在、拿捕された漁業用ダウ船は海賊の母船として利用されており、これにより海賊は長距離を移動して攻撃を実行することが可能となっています。2025年には、アラビア海においてソマリア沿岸から約600海里離れた地点で、商船1隻が実際にハイジャックされる事案が発生しました。また、ソマリア沿岸から最大で約900海里沖合において、乗り込み未遂やその他の海賊行

SSA No. 04-26J

為の疑いがある活動も報告されています。さらに、EUREKA のハイジャック事案がソマリア系勢力によるものと確認された場合、脅威の範囲はイエメン南岸の停泊地にまで拡大していると評価され、ソマリア以外の停泊地における船舶が悪用される可能性を示すものとなります。

- 2.1.5 2026年4月21日に発生した HONOUR 25 のハイジャックは、2017年3月の ARIS-13 事案以降、ソマリア海域 (ソマリ・ベイسن) において商業用タンカーが拿捕された初の成功事例であると評価されています。これに加え、2026年4月26日にソマリア・ガラカド (Garacad) の北東約6海里で発生した一般貨物船 SWARD のハイジャックと併せると、これら2件は、現在の海賊活動サイクルにおいて、商船が沿岸近傍で拿捕された初の成功事例となります。これらは、2023年12月の MV RUEN および 2024年3月の ABDULLAH に対する、沖合で母船を基点として実行された過去の拿捕事案とは、様相を異にしています。また、ソマリア系PAG (海賊武装集団) が同時に2隻の商船を支配下に置いている状況は、2023年12月から2024年3月にかけて発生した RUEN/ABDULLAH 事案以来、初めての同時商船ハイジャック事態となります。
- 2.1.6 [IRTB 052 Update 2](#) (2026年4月29日) によれば、連合海上部隊 (CMF) およびオペレーション・アタランタは、ソマリア海域 (ソマリ・ベイسن) において、異なる様式で活動する2つの独立した海賊武装集団 (PAG) が同時並行で行動していると判断しています。このうち PAG A は、ガラカド (Garacad) およびゴドブジラン (Godobjiran) 周辺の沿岸近傍で活動しており、2026年4月23日の ELFRIEDE への攻撃および、同年4月26日の一般貨物船 SWARD のハイジャックの双方に関与した可能性が最も高いと判断されています。さらに、CMFおよびEU NAVFOR オペレーション・アタランタは、このPAGについて、すでに人質事案を確立・固定化していることから、短期的には商船に対するさらなる攻撃を試みる可能性は極めて低いと判断しています。
- 2.1.7 PAG B は、2026年4月25日の貨物ダウ船 FAHAD 4 のハイジャックおよび、同年4月28日に発生した MINERVA PISCES に対する母船発進型の接近事案の双方に関与した可能性が高く、拿捕したダウ船を母船として使用し、沖合での活動を行っている判断されています。2026年4月23日の ELFRIEDE 事案および4月28日の MINERVA PISCES 事案の結果は、BMP-MS対策、乗船武装警備員の配置、ならびに積極的な回避操船が、乗り込みを抑止する上で引き続き有効であることを示しています。一方で、HONOUR 25 および SWARD の両船はいずれも、攻撃当時、武装警備員を乗船させていませんでした。
- 2.1.8 2026年5月2日にイエメンの停泊地で発生した EUREKA のハイジャック事案については、現時点では、これまでに特徴付けられている PAG A または PAG B のいずれによるものとも判断されていません。そのため、第三の独立した脅威主体 (“PAG C”) が関与している可能性も排除できない状況です。
- 2.1.9 弊局は、2026年4月21日から5月2日までの一連の活動について精査を行い、その評価・結果は以下となります。
- .1 ソマリアの海賊活動は、再び作戦行動範囲を拡大しつつ実行されており、事案によってはソマリア沿岸から600海里を超える海域にまで及んでいます。
  - .2 現在の活動が含まれる春季のモンスーン移行期 (概ね3月から5月) は、外洋におけるスキフによる行動および母船の展開にとって、年間で最も活動しやすい時期であると判

SSA No. 04-26J

断されています。一方、南西モンスーン期(概ね6月から9月)は、沖合での作戦行動を抑制し、脅威の中心を沿岸域、特にガラカドおよびモガディシュ沿岸回廊へと移行させる可能性が高いと見られています。次に同程度に海賊活動が成立しやすい期間は、概ね2026年10月頃から再び到来すると評価されています。

- .3 北部およびインド洋沿岸に位置するソマリアの陸上地理環境は、現在、物資や人員の集結、商業航路内外での海上作戦への出航、ならびに拿捕した船舶をソマリア沿岸付近に投錨させるといった、ソマリア海賊の活動に適した状況にあります。この複合的な前線環境には、北部のプトランド、インド洋沿岸のガラカド、ならびにエイル (Eyl) が含まれます。
- .4 ソマリア海賊の戦術・技法・手順 (TTPs) は、歴史的な活動様式と概ね一致している一方で、一定の進化も示しています。主な変化としては、拿捕した商船を停泊地へ移送する前の洋上段階において、船内に配置される海賊の人数が増加している点、また少なくとも1件において、ソマリア沿岸の停泊地で人質として拘束されている船員が家族と連絡を取ることを許可された事例が確認されている点が挙げられます。

### 3.0 リスク低減に関する考慮事項

3.1 船舶は、インド洋地域で運航する際、以下の予防措置を講じる必要があります。

- .1 最近の事案および同地域で報告されている海賊武装集団の疑いに関する情報を踏まえ、可能な限り、船舶はソマリア沿岸から少なくとも600海里の距離を保って航行することが推奨されます。本助言は、今後の動向次第で見直される可能性があります。
- .2 [BMP-MS](#) (実務上可能な範囲で)を確認し、実施してください。
- .3 航海前に、脅威およびリスクに関する十分かつ詳細な評価を実施してください。
- .4 航海前の保安上の脅威およびリスク評価を実施した上で、船舶保安計画 (Ship Security Plan)を見直し、必要に応じて改訂してください。
- .5 高リスク海域に進入する前に、保安訓練/演習を実施してください。
- .6 接近してくる小型船舶に対して、十分かつ警戒を怠らない船橋当直体制を維持してください。

3.2 海上における人命の安全および海洋環境の保護のために必要な判断を行うにあたり、SOLAS 第V章規則34-1に基づき、船長が専門的判断を用いることを妨げてはなりません。船長の裁量には、船舶の安全または保安に対する脅威を低減できると判断される場合に、自動船舶識別装置 (AIS) を停止する権限も含まれます ([IMO Res A.1106\(29\)](#) 第22項参照)。

## 4.0 報告

4.1 英国海事貿易オペレーション(UKMTO)の自主通報区域を航行する船舶は、弊局MN [2-011-39](#)の§5.0に従い、自主通報制度に参加しなければなりません。

- .1 UKMTOに登録し、同機関へ通報を行ってください([通報様式](#)参照)。
- .2 欧州連合海軍部隊 (EUNAVFOR) への情報提供または支援要請を行う場合は、[MSCIOのウェブサイト](#)に掲載されている手順に従ってください。

## 5.0 インシデントまたは不審な活動の報告

5.1 **緊急事案の場合**: 直ちにSSASを作動させ、米国海軍中央司令部 (US NAVCENT) バトル・ウォッチ (+973-1785-3879) に連絡してください。

5.2 **不審な活動の場合**: UKMTO (英国海事貿易オペレーション) および IMB PRC (国際商業会議所・国際海事局 海賊通報センター) に連絡してください。

5.3 **すべての保安事案について**: 以下の連絡先まで、弊局へ報告してください。[marsec@register-iri.com](mailto:marsec@register-iri.com)、[dutyofficer@register-iri.com](mailto:dutyofficer@register-iri.com)、および/または +1-571-441-1885。

5.4 関連する連絡先の全一覧については、弊局 Global Maritime Security Contacts ([MARSEC-210](#)) を参照してください。

## 6.0 補足情報

6.1 [Maritime Global Security のウェブサイト](#)では、業界が発行したベストプラクティスが提供されており、BMP-MS、地域別の船員向けガイダンス、ならびに地域海上保安通報センターの連絡先および購読情報などが掲載されています。上記に示した海域で運航する前には、BMP-MSおよびMaritime Global Securityのウェブサイトを参照してください。

6.2 弊局、[Maritime Security webpage](#) も併せてご利用下さい。