

紅海南部和亞丁灣臨時通行建議



BIMCO、ICS、CLIA、IMCA、INTERCARGO、INTERTANKO、IMCA 和 OCIMF 等行業協會，針對航行于紅海南部和亞丁灣的船舶，聯合發佈了臨時通行建議。

該指南是在胡塞武裝對國際航運進行一系列襲擊之後發佈的，並強調了葉門紅海海岸線附近航行的威脅。

胡塞武裝聲稱，他們正在打擊他們認為與以色列、以色列國民有直接關係或有聯繫的船隻，以及與胡塞武裝衝突以沙特為首的聯盟所支持的葉門政府有直接聯繫的船隻。然而，有關最近被襲擊船隻的資訊，顯示與以色列、以色列國民並無任何直接關係，或與衝突有任何關聯。

胡塞武裝的資訊來源和準確性尚不清楚，船隻在經過該地區時應保持對潛在附帶損害的高度認知，並且不要理睬胡塞武裝改變航向的要求。

過去，胡塞武裝使用反艦導彈、水上簡易爆炸裝置（WBIED）和無人機（UAV）襲擊商船。此外，他們還佈設水雷以保護其控制下的港口入口，在極少數情況下，這些水雷會脫離其繫繩並飄入航道。

白天，空中活動的威脅可能更大，此時目標更容易識別和攻擊/登船，但在夜間，對小型接觸物（例如水上簡易爆炸裝置）進行目視偵測和分類的挑戰仍然存在。

鑒於最近的攻擊，使用海上安全通行走廊 (MSTC) 的通行建議維持不變。這方面請參見[聯合海上部隊 \(CMF\) 發佈的《海上安全通行走廊指南》](#)。

此外，建議在該地區運營的船舶格外謹慎，並遵守以下措施，以確保船舶安全通過：

1. 在進入該地區之前，請進行針對船舶和航程的風險評估。該評估應考慮安全速度、晝夜通行、駕駛台配員水準等因素；
2. 如果航行中使用武裝護衛，那麼在他們的雇傭管理上應謹慎，交戰規則應考慮升級的風險；
3. 無論打開和關閉 AIS，都有船舶遭到攻擊。關閉 AIS 會使跟蹤船隻變得更加困難，但也可能會妨礙軍方提供支援或直接聯繫的能力。IMO 第 A1106(29)號通告第 22 段概述了 AIS 的使用。它指出，“如果船長認為 AIS 的持續運行可能會損害其危及船舶的安全和安保，或者在即將發生安保事件的情況下，可以關閉 AIS。” 限制 AIS 資料欄位中的資訊或關閉 AIS 可能會使船舶更難定位，但不太可能最終阻止攻擊。可以考慮將 AIS 資料限制為必填欄位並省略下一停靠港 (NPOC)。
4. 最佳管理實踐 (BMP5) 中描述的加固措施，可應用於經由直升機降落武裝人員到船舶可能的區域。事實證明，使用堡壘/安全區可以成功防止劫持者掌握船舶的控制權；
5. 查閱[全球海事安全網站](#)、[OCIMF 船體脆弱部位研究](#)，以及針對該地區[最新的美國海事諮詢報告](#)；
6. 在 [MSCHOA 網站](#)上登記船舶過境，並向 [UKMTO](#) 報告任何可疑活動或擔憂；
7. 參考船旗國提供的指導，確保遵循 ISPS 保安級別；
8. 如果受到攻擊，請直接致電 +973 1785 3879 與駐巴林的美國海軍聯繫。