

## 红海南部和亚丁湾临时通行建议



BIMCO、ICS、CLIA、IMCA、INTERCARGO、INTERTANKO、IMCA 和 OCIMF 等行业协会，[针对航行于红海南部和亚丁湾的船舶，联合发布了临时通行建议。](#)

该指南是在胡塞武装对国际航运进行一系列袭击之后发布的，并强调了也门红海海岸线附近航行的威胁。

胡塞武装声称，他们正在打击他们认为与以色列、以色列国民有直接关系或有联系的船只，以及与胡塞武装冲突以沙特为首的联盟所支持的也门政府有直接联系的船只。然而，有关最近被袭击船只的信息，显示与以色列、以色列国民并无任何直接关系，或与冲突有任何关联。

胡塞武装的信息来源和准确性尚不清楚，船只在经过该地区时应保持对潜在附带损害的高度认知，并且不要理睬胡塞武装改变航向的要求。

过去，胡塞武装使用反舰导弹、水上简易爆炸装置（WBIED）和无人机（UAV）袭击商船。此外，他们还布设水雷以保护其控制下的港口入口，在极少数情况下，这些水雷会脱离其系绳并飘入航道。

白天，空中活动的威胁可能更大，此时目标更容易识别和攻击/登船，但在夜间，对小型接触物（例如水上简易爆炸装置）进行目视侦测和分类的挑战仍然存在。

鉴于最近的攻击，使用海上安全通行走廊 (MSTC) 的通行建议维持不变。这方面请参见[联合海上部队 \(CMF\) 发布的《海上安全通行走廊指南》](#)。

此外，建议在该地区运营的船舶格外谨慎，并遵守以下措施，以确保船舶安全通过：

1. 在进入该地区之前，请进行针对船舶和航程的风险评估。该评估应考虑安全速度、昼夜通行、驾驶台配员水平等因素；
2. 如果航行中使用武装护卫，那么在他们的雇佣管理上应谨慎，交战规则应考虑升级的风险；
3. 无论打开和关闭 AIS，都有船舶遭到攻击。关闭 AIS 会使跟踪船只变得更加困难，但也可能会妨碍军方提供支持或直接联系的能力。IMO 第 A1106(29)号通告第 22 段概述了 AIS 的使用。它指出，“如果船长认为 AIS 的持续运行可能会损害其危及船舶的安全和安保，或者在即将发生安保事件的情况下，可以关闭 AIS。” 限制 AIS 数据字段中的信息或关闭 AIS 可能会使船舶更难定位，但不太可能最终阻止攻击。可以考虑将 AIS 数据限制为必填字段并省略下一停靠港 (NPOC)。
4. 最佳管理实践 ([BMP5](#)) 中描述的加固措施，可应用于经由直升机降落武装人员到船舶可能的区域。事实证明，使用堡垒/安全区可以成功防止劫持者掌握船舶的控制权；
5. 查阅[全球海事安全网站](#)、[OCIMF 船体脆弱部位研究](#)，以及针对该地区[最新的美国海事咨询报告](#)；
6. 在 [MSCHOA 网站](#)上登记船舶过境，并向 [UKMTQ](#) 报告任何可疑活动或担忧；
7. 参考船旗国提供的指导，确保遵循 ISPS 保安级别；
8. 如果受到攻击，请直接致电 +973 1785 3879 与驻巴林的美国海军联系。