

美國海事管理局更新紅海、波斯灣及西印度洋區域安全警告

區域衝突、軍事活動升級和政治緊張局勢加劇均對上述地理區域內航行的商船構成威脅。



2021年9月1日，美國海事管理局（MARAD）向波斯灣、荷姆茲海峽、阿曼灣、阿拉伯海、亞丁灣、曼德海峽、紅海及西印度洋內航行的、美國籍商船發佈了一份修訂后的警告（[2021-009 號](#)）。該警告稱，區域衝突、軍事活動升級和政治緊張局勢加劇繼續對這些地理區域內航行的商船構成威脅，並進一步指出，此類威脅可能來自多種不同的來源，包括但不限於無人機（UAV）、水雷、爆炸艇及海盜。在毫無或幾乎毫無徵兆的情況下，上述區域內航行的船舶還可能遭遇導航或通信中斷，如 GPS 干擾、AIS 欺騙、駕駛台對駕駛台通信欺騙等。請特別注意 MARAD 就 GPS 干擾發布的 [2021-010 號](#) 警告。

在撰寫本文之時，MARAD 已向業界**通報**了 2021 年發生的七起涉及上述區域內航行商船的安保事件。其中一則威脅報警描述，船舶在波斯灣內行駛時，船體上被放置了一枚水雷。其他報警涉及爆炸事件，其中一起是船舶通過阿曼灣時水線附近發生爆炸，另外兩起發生在船舶在阿拉伯海航行時。儘管 MARAD 認識到，一些涉事船舶可能因為與某些國家、個人或公司有關聯而成為特定目標，但其同時強調，誤判或誤認的可能性依然存在，從而可能導致「非關聯」船舶遭受攻擊行動。MARAD 進一步強調，葉門國內的衝突繼續對通過紅海、曼德海峽和亞丁灣的船舶構成直接或間接風險，海盜行為也在亞丁灣、西亞丁灣、西阿拉伯海及西印度洋構成威脅。

建議

MARAD 建議在上述區域航行的船舶檢查已採取的安保措施，確保 AIS 始終在傳輸信號（除非在符合 SOLAS 規定的特殊情況下），並守聽甚高頻 16 頻道。此外，MARAD 還提供以下指引：

- 進行開航前風險評估，並將適當的保護措施納入船舶保安計劃。
- 遵守可獲得的行業指南中的建議，例如：
 - [《遏制紅海、亞丁灣、印度洋和阿拉伯海海盜活動及加強海上安全的最佳管理做法》](#)（BMP5）；
 - 波羅的海國際航運公會（BIMCO）、國際航運公會（ICS）、國際獨立油輪船東協會（INTERTANKO）、國際幹散貨船東協會（INTERCARGO）和石油公司國際海事論壇（OCIMF）於 2021 年 1 月發布的[建議採取的風險消減措施](#)；及
 - [國際海事安全聯盟（IMSC）](#)製作的[駕駛台參考卡](#)。
- 始終保持警惕的瞭望，特別是在錨泊、在操縱受限環境下航行或以低速前進時。應注意船舶水線，並警惕可疑活動，例如靠近的游泳者或小船。
- 避免進入葉門港口或在港口附近徘徊，如果進入紅海的葉門領海或沙特領海，則要提高警惕。
- 按照 BMP5 的規定，與英國海上貿易行動辦公室（UKMTO）建立並保持聯繫。如發生事件或發現可疑活動，立即向其報告。
- 接聽聯合海軍的所有甚高頻呼叫。

與 MARAD 一樣，[國際海事局（IMB）海盜報告中心（PRC）](#)鼓勵船長和船東按照 BMP5 程式，進行船舶登記和報告，並確保船舶在進入[印度洋海盜高風險區（HRA）](#)之前已經加強措施。在通過該水域時，必須保持 24 小時目視和雷達值守。牢記有關該區域的警告和警報內容，及早看到/發現駛近的小艇，就能做出準確評估，以便船長和任何私人僱傭武裝安保人員（PCASP）做出明智決策，遠離小艇、單桅帆船及漁船，必要時採取躲避行動並根據需要請求援助。海盜報告中心還提醒船長，該區域的漁民可能會為了保護其漁網而氣勢洶洶地靠近商船，有些漁民還可能會武裝起來保護漁獲。但不應將他們與海盜混為一談。

您也可以訪問我們的熱門話題頁面「[海盜和海上武裝搶劫](#)」及「[葉門——港口形勢](#)」，獲取更多資訊和建議。