

区域风险 | 红海航运危机仍在持续

作者：韦毓良



摘要：

作为以色列攻打黎巴嫩及空袭也门荷台达港和拉斯伊萨港的回应，胡塞武装在沉寂了近四周后，又恢复了对红海和亚丁湾航行商船的袭击。仅 10 月 01 日一天就先后袭击了“CORDELIA MOON”号油轮和“MINOAN COURAGE”号散货船，并导致两船遭受了不同程度的损坏，但没有人员受伤。随着以色列和黎巴嫩真主党冲突的持续和加剧，以及抵抗以色列国家和组织的反应，红海水域的航行风险又成为业内关注的焦点。为协助有计划航经该水域的会员和船员进行充分的风险评估和航次准备，协会收集了联合海上信息中心（JMIC）发布的袭击报告，和 9 月 24 日发布的行业指南《红海南部和亚丁湾安全通行暂行指南》等相关的最新信息，以供参考。

一、最新袭击事件

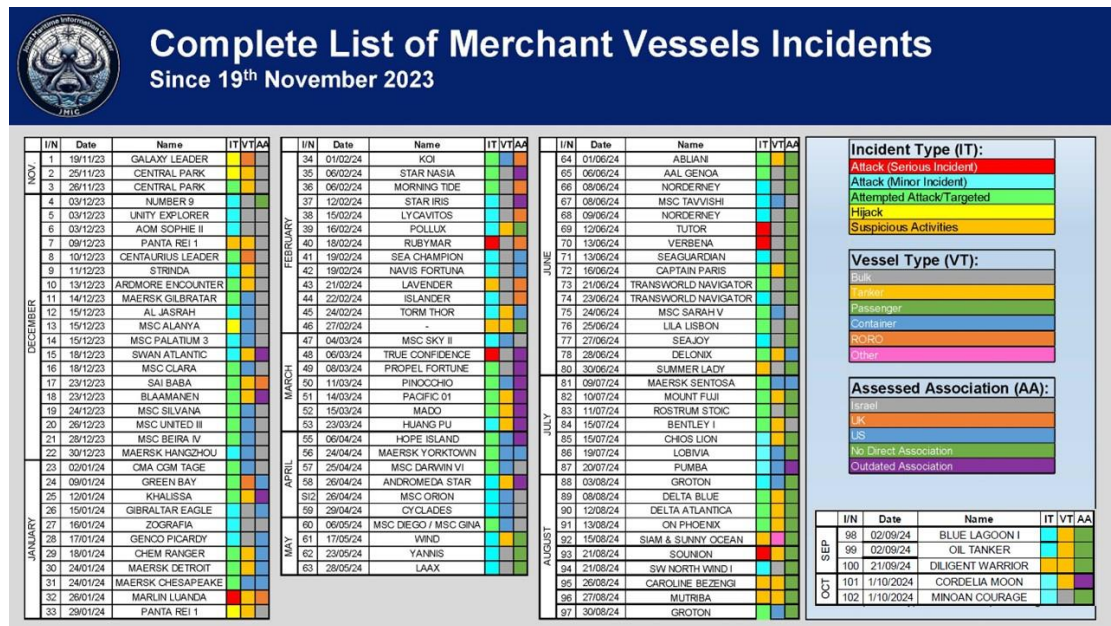
M.T CORDELIA MOON，据该轮船长报告，早晨时分船舶在 150828N/0414537E 位置，先后在左船艏和右船尾遭受四次导弹袭击，但没有被击中，最后被一艘无人小艇击中发生爆炸，导致船体破损，但没有影响到船舶的稳性，也没有人受伤，船舶能保持继续航行。

M.V MINOAN COURAGE，该轮和油轮“CORDELIA MOON”几乎在同一时间，于 153700N/0412600E 位置遭袭，袭击报告首先由油轮“CORDELIA MOON”船长报告。随后 MINOAN COURAGE 轮船长报告右船尾被导弹击中，主机受损，船舶处于漂航，所有船员安全。经过主机修理和应急处理以及评估后船舶恢复航行。

二、JMIC 袭击事件报告

1、自 23 年 11 月 19 日起到目前所有商船袭击事件：

共发生 102 次袭击事件。根据下图统计显示，最初被袭击船舶大都和以色列、美国和英国有关，但自 5 月份起，大都被袭击船舶和以色列、美国和英国没有直接关系，袭击目标可能会选择船队或集团组织架构中有挂靠过以色列港口的船舶，同时也存在被误击的情况，如散货船“MINOAN COURAGE”大概率就是在袭击油轮“CORDELIA MOON 时被误击的。



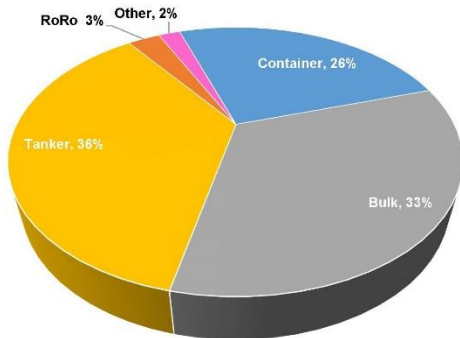
2、被袭击船型和关联利益方

被袭击主要船型为油轮、散货船和集装箱船，所占比例分别为 36%、33%和 26%。所有袭击中直接相关以色列、美国和英国的船舶占比 49%，曾经（过时的）和以色列、美国和英国的船舶占比 15%，没有直接关系的占比 36%。没有直接关系的也包括公司组织架构中最近有挂靠过以色列的船舶。

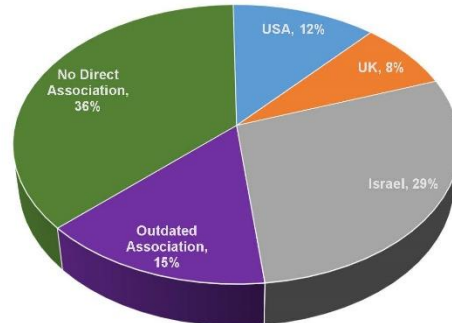


Incidents Involving Merchant Vessels Since 19th November 2023

Incidents by Vessel Type



Incidents by Assessed Association



Direct Association: The vessel itself has made a recent port call to Israel, or the Owner, Operator, Charterer, Manager or Flag State is Israeli, US or UK.

No Direct Association: Other vessels within the company structure that have made one or more recent port calls to Israel.

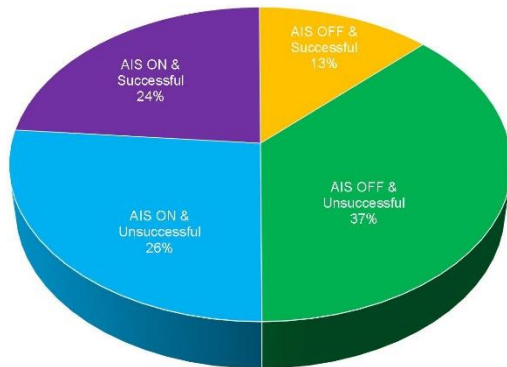
3、AIS 使用情况

船舶开启和关闭 AIS 被袭击的比例各占 50%，所以 AIS 使用与否不会影响是否会被选择为袭击目标。但根据现有袭击数据分析，关闭 AIS 能减少被击中的可能。



AIS Statistics

Attacks/Incidents Involving Merchant Vessels



Totals

Incidents:	102 ⁽¹⁾
AIS ON:	51
AIS OFF:	51
Successful ⁽²⁾ attacks:	35
Unsuccessful attacks:	65

⁽¹⁾ One incident with unknown details not included

⁽²⁾ "Successful" meaning attack with hit resulting in any damage to vessel

Serious Incidents⁽³⁾

Total number:	6
AIS ON:	4
AIS OFF:	2

⁽³⁾ Incidents resulting in:

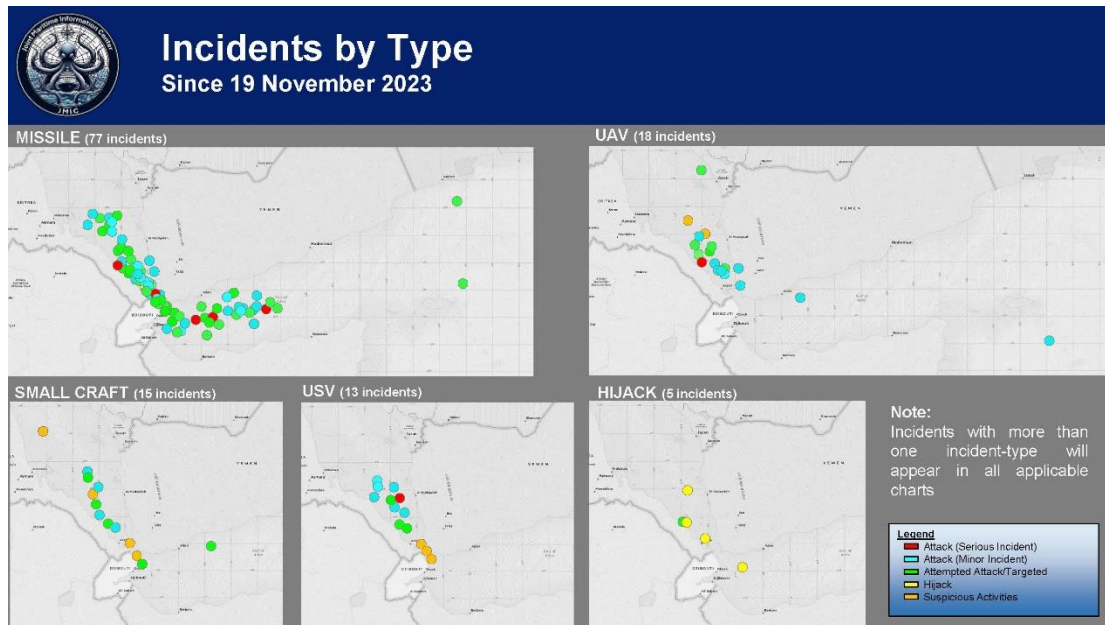
- Abandoned Ship
- Vessel Sunk
- Death
- Major Fire

Observations and Assessments

AIS on or off does not appear to have an impact on whether or not a vessel will be targeted. However, if targeted, based on the available data vessels with AIS off are less likely to be hit.

4、袭击类型

所有袭击事件中，被导弹袭击共 77 起，无人机 18 起，使用火箭筒和轻武器的小艇 15 起，使用水上简易爆炸装置的无人小艇 13 起，劫持 5 起。其中无人小艇的袭击主要发生在红海南部和曼德海峡。



三、红海南部和亚丁湾安全通行暂行指南

为应对红海南部和亚丁湾不断升级的安全问题，主要海事组织 BIMCO、ICS、INTERCARGO、INTERTANKO 和 OCIMF 于 9 月 24 日发布了最新的《红海南部和亚丁湾安全通行暂行指南》，旨在为船舶运营商和船长提供关于加强安全措施和应对该地区潜在威胁的详细建议。内容涵盖从初始航程规划到实时威胁响应和事件后管理，主要内容包括目前主要威胁类型、航前评估和计划、航线设计、加强船舶安全措施、使用 AIS 的考虑、武装保安和海军护航的使用、可疑通讯和遭袭时的应对等。

该指南提及目前对通航船舶的主要威胁有以下类型：

- 胡塞武装伪装成也门海岸警卫队或海军官员，试图胁迫商船驶向也门港口。
- 反舰巡航导弹。这些导弹具有复杂的末端制导，通常使用雷达和/光电。
- 反舰弹道导弹。这些导弹通常瞄准地理坐标，或者只有基本的、不可靠的末端制导。
- 水上简易爆炸装置（WBIED），也称为无人水面舰艇（USV）。通常小艇有时会安装假人，装有冲击引信和炸药。
- 偶尔会使用无人驾驶飞行器（无人机）。
- 使用 RPG 和小型武器的载人小艇。
- 据报道有无人驾驶的水下车辆，但没有船舶被该方式攻击的报告。
- 水雷通常位于胡塞武装控制的港口入口附近，在极少数情况下，水雷会脱离束缚漂入航道。
- 胡塞武装利用小艇劫持/绑架。
- 胡塞武装利用直升机劫持/绑架。尽管在晚上存在直升机空降攻击的可能性，但更多发生在白天。

以上两份文件可从以下网址获取：

JMIC 袭击事件周报：

<https://www.ukmto.org/partner-products/jmic-products/weekly-dashboard>

红海南部和亚丁湾安全通行暂行指南：

<https://www.maritimeglobalsecurity.com/media/xm1jsgjg/2024-09-24-interim-industry-transit-advice-srs-go.pdf>。

四、防损建议

1. 计划航经红海南部和亚丁湾水域应利用一切可用信息进行全面的风险评估，包括船旗国的任何额外建议、UKMTO/JMIC/MSCHOA 发布的袭击事件信息和通航建议、船舶营运历史、行业指南等。根据评估结果决定是否取消航程或采取充分有效的防范和应急措施。

2. 参考近期的袭击事件，在胡塞武装攻击目标的评估上，除需确认船舶目前是否和以色列、美国和英国有直接关系或是否最近挂靠过以色列港口外，还应调查确认营运历史上是否和以色列、美国和英国有关。同时需了解船队中或公司组织架构中近期是否有挂靠以色列港口的记录。为避免被错误袭击，航行时应尽量远离它船。

3. 计划进入亚丁湾红海战争险除外区域之前，及时联系保险人进行战争险加保或提供单航次保险。如船舶存在租船合同，结合抗辩险保险人和/律师的意见仔细评估是否可以合理利用合同条款拒绝前往该区域，如无法拒绝，是否可以按租船合同的约定，要求租船人补偿船东因船舶执行租船人旨意而执行进入某个特定除外区域航次而支付的战争险加费。但船东需注意，受前序不同保险人对风险评估不同，在面临较大金额加费时，船东经常需要面对租家对加费金额的异议。

4. 船舶航经红海南部和亚丁湾水域应结合《JMIC 袭击事件周报》，《红海南部和亚丁湾安全通行暂行指南》，《海上联合部队红海南部航行指南》，《JMIC 驾驶台应急指引卡》以及《最佳管理实践（BMP5）》等行业指南以及协会发布的风险提示，提前做好充分的准备和防范措施。

5. 据报在红亚丁湾红海水域，常常发生 GPS 信号被干扰或欺骗的情况，除督促船员保持对船位的严密监控外，建议船东在船上配备多个不同全球卫星导航系统或多模并带有星基增强（SBAS）功能的接收机，以避免和减轻被干扰和欺骗而发生搁浅等事故。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议，请与协会相关人员联系。