

Circular From GARD
Date: 30 November 2023

红海局势的最新情况

自巴以冲突爆发以来，红海的地缘政治局势加剧紧张，这对以色列关联船舶穿越该水域影响尤甚。

最近“GALAXY LEADER”轮在红海遭受袭击后，Gard 保赔协会重申之前发出的警报，即商船在红海、亚丁湾和波斯湾面临持续威胁（[Persistent threats to merchant vessels in the Red Sea, Gulf of Aden and Persian Gulf and its approaches](#)）。

在征得海上安保公司 Ambrey 的许可后，协会重新发布 [Ambrey](#) 最近提供的风险评估通函，以供在该地区运营船只的会员参考：

局势

自 2023 年 10 月 7 日巴以冲突爆发以来，红海的紧张局势有所加剧。2023 年 10 月 19 日，总部设在也门的安萨尔安拉运动（胡塞武装）向以色列领土发动了第一枚导弹和无人机（UAV）袭击。随后又有几次导弹和无人机袭击。

首次空袭发生的 12 天后，胡塞武装声称对袭击事件负责，并公开威胁要对以色列发动进一步袭击。11 月 14 日，胡塞武装领导人阿卜杜勒-马利克·巴德尔-丁·胡塞首次直接威胁在红海的以色列船只，强调了其知晓以色列船只在穿越红海南部之前会关闭 AIS 信号。此外，Ambrey 在 2023 年 11 月 18 日收到报告说，胡塞武装将专门针对那些不发送 AIS 信号的船只。

最新风险

针对以色列为袭击目标期间，虽然没有船只受损，但这仍然是一个威胁。

此外，数枚炮弹曾在海上被拦截，产生的碎片对船员构成威胁。2023 年 11 月 19 日，一艘悬挂巴哈马船旗、与以色列有关联的车辆运输船在前往印度的航程中，在红海南部的也门荷台达（Hodeida）附近被扣押。在事发前 24 小时位于事故地点以北约 250 海里处船舶关闭了其 AIS 信号。胡塞武装发布的视频片段显示，有八到九名武装人员从一架军用 Mi-17 直升机上跳下，控制了这艘船。此外，还有九艘小船押送该轮。

这是胡塞武装首次通过直升机进行登船，而通过直升机扣押商船是伊朗的作案手法。以色列的声明证实了这次扣押，但声称该船不是以色列的。

该船船员来自多个国家，但据报道船上没有以色列国民，该船目前停在荷台达锚地。

该船船东公司显示为 Ray Car Carriers，是 Abraham Rami Ungar 的子公司，后者在以色列注册。自事件发生以来，该公司旗下另外两艘船只已被命令禁止通过红海南部。2021 年，Abraham Rami Ungar 的另一家子公司 Ray Shipping 的两艘船只在海湾地区遭受袭击并受损。

这一事件表明，胡塞武装破坏商船运输的能力显著增强。过去，胡塞武装只在红海使用水雷、导弹和遥控简易爆炸装置。无人机已被成功用于瞄准固定的港口设施，以破坏也门南部政府控制的港口的石油和天然气出口。2022 年 4 月停战之前，沙特阿拉伯港口也成为袭击目标，自 2022 年 10 月停火结束后袭击没有再次发生过。以前从未目睹过伊朗作案风格的扣押船只事件。

正如哈马斯所展示的那样，劫持资产和人质为胡塞武装提供了一个谈判筹码，而造成船舶损失的袭击是不会有此筹码的。这次行动的复杂性表明伊朗极有可能参与其中。Ambrey 从高度可信的消息来源获悉，在此事件发生之前，伊朗在陆上和海上的活动有所增加，但有限，甚至没有相关报告。

缓解措施

Ambrey 建议船公司安保人员评估其船只在过去一年中是否由以色列关联公司拥有或管理，如有，那么建议：

- 评估船只的航线，特别是靠近伊斯兰革命卫队、伊朗海军和胡塞武装控制的地点。建议考虑路线的可预测性。
- 确定船舶前往这些地点的预计到达时间，以及相对于其它潜在目标的位置，建议可以调整航程时间表。
- 建议斟酌电子讯号政策，包括进入红海，曼德海峡和亚丁湾之前的信息和最小化天数。
- 必须向驾驶团队介绍和演练如何处理海上突发骚乱事件，包括预先准备好应对预案。
- 在进入红海、曼德海峡和亚丁湾之前，应测试规避机动操作和推进力。
- 商船根据《最佳管理实践》进行加固，以延迟袭击者登船并减缓进入船员所在区域和船上控制系统。
- 应向船员简要介绍遇到袭击者登船时应采取什么措施，包括是否在繁忙航区停止航行的政策，以及指定一个可以控制灭火系统和独立通信系统的加固的安全舱或安全集合点。
- 建议船员采取防弹措施。刺栏、刀网、隔离板等解决方案有助于降低进入关键区域的风险。其它措施包括指定安全集合点，尽量减少甲板上和外立面区域的活动。

- 记录好发生骚乱、登轮或袭击事件时应实施的紧急通信程序并加以演练。其中应包括军事联络员和指定的危机应对协调员，这些人员可以添加到船舶安全警报系统的紧急广播接收名单中。
- 船只应提高对军事通信的认识，包括 UKMTO，IMSC，EUNAVFOR，并进行独立部署。
- 建议私人海上安保团队不要升级冲突，但建议加强《最佳管理实践》，通过采取临时措施，进行演习并向驾驶台团队提供了望和建议。

感谢 Ambrey 分享以上风险评估，并向协会的会员和客户提出建议。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Gard P&I Club