

イエメン - 港湾の状況について（2021年9月22日付更新）

こちらは、英文記事「[Yemen - port situation](#)」（2021年9月22日付更新記事）の和訳です。



イエメンがモカ港の再開を発表しましたが、援助団体は同国では新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の第3波の懸念が高まり、コレラなどの伝染病患者も増加していると警告しています。

港湾状況

Gardのコレスポンデントの Gulf Agency Co. (Yemen) Ltd. (GAC) が2021年8月2日に発表した情報によると、イエメン運輸省は[モカ港の商業輸送再開](#)を発表しました。同国の紅海沿岸に位置するモカ港では、6年以上前のイエメン内戦の勃発以降、商業輸送が禁止されていました。モカ港の再開に伴い、**2021年9月22日**現在のイエメンの港湾状況は以下のとおりとなっています。

- **稼働中の港:** アデン (Aden)、リュードウム (Rudhum) 石油ターミナル、ムッカラー (Mukalla)、アシュ・シール (Ash Shihr) 石油ターミナル、ニシュトゥン (Nishtun)、モカ (Mokha)、サリーフ (Saleef)、フダイダ (Hodeidah)
- **閉鎖中の港:** ラス・イサ (Ras Isa) マリナーターミナル ([FSO セイファー](#))、ラス・イサ (Ras Isa) 石油製品受け入れ施設、バルハフ (Balhaf) の LNG ターミナル

稼働中の港でも、燃料供給やその他の基本サービスが不十分なことがあり、港としての対応能力は限定的である可能性があるため注意が必要とのことです。同コレスポンデントは、イエメン諸港で数量

不足や損傷から生じる貨物クレームの可能性もあると指摘しています。イエメン諸港に入港を計画している場合には、特別な入港条件が導入されたり、サウジアラビア主導の連合国により各種検査が実施されたりするなどの理由で、入港の延期や遅延が生じる可能性も考慮しておく必要があります。

なお、2021年6月8日付のUNDP（国連開発計画）の記事「[The faces of Yemen's sea ports（イエメンの港の人々）](#)」は一読の価値があります。イエメンの港で働く人々や近隣の住民の視点からの状況が描かれ、彼らがどのような働き方をし、一緒に何を達成したいと望んでいるのかを理解するのに役立ちます。

イエメンの状況

2014年後半に勃発し、現在も進行中のイエメン内戦は、複数の原因が複雑に絡み合っており、その複雑さ故に、同国の平和の確保を目指した国際社会による幾度もの介入の試みも失敗に終わっています。残酷な争いと世界最悪の人道危機を終わらせるために、フーシ派とイエメン政府とが国連による調停のもとスウェーデンにおいて協議をしてから3年が経とうとしています。しかしその結果である[ストックホルム協定](#)の実行の進捗は遅れています。武力衝突を解決するために2019年11月5日にイエメン政府と南部暫定評議会との間で署名された[リヤド協定](#)についても同様のことが言え、実行は計画通りには進んでいないと報告されています。

COVID-19のパンデミックにより、イエメンの食糧危機悪化への懸念が高まっています。イエメンでは2020年4月にCOVID-19の最初の症例が報告され、確認された症例数は増加の一途をたどっています。本稿執筆時点では、イエメンでCOVID-19の第3波の懸念が高まり、「[国境なき医師団](#)」はイエメンに完全に機能するCOVID-19治療センターが殆どないことを警告しています。さらに、イエメンではコレラやジフテリアなどの伝染病も増加しています。また、2021年の雨季にイエメンの多くの州で洪水が発生した結果、水・衛生等のインフラが破壊され、コレラなどの水系感染症リスクがさらに高まっていると[赤十字社](#)は警告しています。

イエメンは内戦が続き、治安情勢は極めて不安定と言えます。紛争は主に陸上で起きているものの、イエメン沖の一部沿岸地域や紅海南部の海上の治安は紛争の影響を受けており、同地域で運航する商船への直接的・間接的損害は無視できません。また、紛争の継続に伴い、現在、寄港や沿岸での活動に対し特別な入港条件が設定されています。さらに、最近ではイエメンの港湾当局がCOVID-19の感染拡大防止に向けた厳格な検疫措置と規制措置を実施しています。したがって、運航者と船長は継続的に状況を調査し、イエメン海域を通航する際は事前に関連リスクの評価を実施するようにしてください。港湾当局が実施する規制措置の順守と船舶・船員の安全確保のために、必要なすべての事前対策を講じるようにしてください。

新型コロナウイルス感染症に伴う入港条件

本稿執筆時点におけるコレスポンデントの GAC の報告によると、イエメンの港への入港許可は、港湾保健当局の検査を経て、ケースバイケースで与えられるとのこと。しかしながら、新型コロナウイルス感染症については状況が急速に変化する可能性があり、感染地域や施行されている港湾制限、渡航制限を常時完全に把握することが難しくなっています。したがって、運航者と船長には港湾に到着する前に十分な余裕を見て、現地の港湾当局、船舶代理店から実施中の規制、予防措置に関するアドバイスを求めることを強くお勧めします。なお、国際 P&I グループは、船主、傭船者、運航者、その他の海運セクターの関係者が世界中の国や港湾のアドバイスを把握するのに役立つ [COVID-19 オンライン追跡ツール](#) を立ち上げています。

継続中の紛争に伴う入港条件

イエメン政府の直接的支配下でない港に、国連機関または公認の国際的人道支援組織を経由しない相互支援目的の物資を含め、商用の物品・サービスを輸送する船会社や船主は、UN Verification and Inspection Mechanism [UNVIM]（国連照合検査機構）から事前に入港許可を取得する必要があります。入港許可の申請は船舶の書類の入手状況に応じ、遅くともイエメンの仕向港に到着する 5 日前までに、できれば船舶が貨物の仕出港から出港する前に、提出する必要があります。この期間を過ぎて受領された申請は許可までに遅延が生じます。UNVIM の標準実施要領、必要書類リスト、入港許可申請フォームなどの詳細は、UNVIM のウェブサイト (<https://www.vimye.org>) をご覧ください。

イエメン政府の支配下にある港に寄港する船舶については、引き続き [Entry permission for commercial and relief ships to Yemeni ports](#) の申請書を用いてイエメン運輸省に入国許可の申請を行う必要があります。この申請書は、入港または到着の少なくとも 1 週間前までに記入して、Operations Unit of the Supreme Relief Committee 宛にメール (yemen.transport@gmail.com) で送付しなければなりません。

イエメン領海への入域は、サウジアラビア主導の連合海軍による検査を通過した場合のみ認められます。イエメン領海からおよそ 3 海里の地点にあるバブ・エル・マンデブ海峡（Bab el-Mandeb）の入口周辺に到着後に、船長は VHF（チャンネル 16）で到着を通知しなければなりません。その後、サウジアラビア主導の連合海軍から、検査が終了し入港許可が下りるまでの間の錨泊場所が指示されます。入港許可が下りた後、船長は VHF（チャンネル 14 または 16）で港湾当局に船舶の到着を登録しなければなりません。その後、港長から、接岸時刻までの係留地が割り当てられます。

推奨事項

イエメンに寄港する際には、上記の入港許可手続きに注意するとともに、クレーン、燃料、労働力などが不足している可能性がありますので、入港前に十分余裕を持って安全状況と港湾サービスの状況を確認するようにしてください。

新型コロナウイルス感染症と保安状況は急変する可能性がありますので、船員らに注意喚起し、イエメン海域を通航する際には事前に関連リスクの評価を実施するようにしてください。船舶代理店、Gard のコレスポンデントなどに頻繁に問い合わせして、新型コロナウイルス感染症と保安状況に関

して現地の最新かつ信頼性の高い情報を入手することが重要です。情報は **Gulf Agency Co. Ltd** (GAC) のウェブサイトの“[Hot Port News](#)”からも入手可能です。

イエメン内戦によって、紅海南部とバブ・エル・マンデブ海峡では、海賊以外にも安全上の脅威が生じています。当事者間の紛争による巻き添えにあたり、商船がターゲットにされて被害が生じる可能性もあります。したがって、紅海とアデン湾地域を運航する際には、[BMP5（紅海、アデン湾、インド洋およびアラビア海における海賊阻止と海上安全強化のためのベストマネージメントプラクティス）](#) のガイダンスに厳密に従うことが重要です。各船は、同地域を航行する際は、そのことに軍隊に気づいてもらえるように、アフリカの各海事安全センター（[Maritime Security Center Horn of Africa \[MSCHOA\]](#)）に登録するとともに、英国海軍商船隊司令部（[United Kingdom Maritime Trade Operations \[UKMTO\]](#)）に報告するようにしてください。また、海軍が監視対象としている海上保安航路帯（[Maritime Security Transit Corridor \[MSTC\]](#)）を利用するようにしてください。

本アラートは、Gard のコレスポンデントである **Gulf Agency Co. (Yemen) Ltd.** からの情報に基づいて作成したものです。

その他の Gard 刊行物

- 「[米海事局、紅海・ペルシャ湾・西インド洋の治安警告を更新](#)」 (2021 年)
- 「[インド洋の海賊行為「ハイリスク海域」の縮小](#)」 (2021 年)
- 「[ハイリスク海域の航行に役立つ「ブリッジカード」](#)」 (2021 年)
- 「[ペルシャ湾航行時の海上セキュリティに関する推奨事項](#) (オマーン湾、アデン湾、紅海に関する情報を含む)」 (2021 年)
- 「[イエメン - 脅威の評価に関する新ガイドライン](#)」 (2018 年)
- 「[紅海/アデン湾航行に関する新ガイダンス](#)」 (2017 年)
- 「[COVID-19（新型コロナウイルス）](#)」
- 「[海上での海賊行為と武装強盗](#)」
- 「[Sanctions（英文）](#)」

米国の国際港湾保安プログラム（International Port Security Program）

最新の [Port Security Advisory](#) によると、米国コーストガード（USCG）は、イエメンの諸港（バルハフの LNG ターミナルを除く）では有効なテロ対策措置が実施されていないと判断しています。コーストガードは、バルハフから米国に到着する船舶について、より厳格な安全保障上の手続きを別途適用しています。バルハフから米国に到着する予定の船舶は、管轄のコーストガードの港長に事前に十分な余裕をもって連絡をとるべきです。ただし、本稿の執筆時点では、バルハフのターミナルは閉鎖されているとの報告があります。

米国海事保安法（**Maritime Transportation Security Act [MTSA]**）に基づき、コーストガードは、米国向け船舶（米国登録船舶や外国船）の国外出航港と、国際海上貿易に安全上のリスクをもたらすと判断されるその他の国外の港において実施されているテロ対策措置の有効性を評価することを義務付けられています。有効なテロ対策措置が講じられていないと判断された場合には、その港の情報が連邦公報で発表されます。コーストガードは、直近 5 箇所の寄港地の中にそうした港が含まれる船舶に対して、米国への入港時に特定の入港条件を課す予定です。入港条件に基づき、該当する船舶は以下を行わなければなりません。

- イエメンの港に寄港中は、船舶保安計画のセキュリティレベル 2 に相当する措置を実施すること。
- イエメンの港に寄港中は、船舶の各アクセスポイントを確実に警備し、かつ、船舶外部（陸上および海上の両方）に警備の死角が生じないようにすること。
- イエメンの港に寄港中は、保安宣言（**Declaration of Security**）の実施に努めること。
- 船舶保安記録にすべての保安活動を記録すること。
- 米国海域に入域する前に、管轄のコーストガードのキャプテン（大佐）に実施した活動を報告すること。

こうした条件を順守しないと、米国への入港を拒否される可能性があります。

有効なテロ対策措置を実施していないと判断されている港のリストと、入港条件については、米国コーストガードのウェブサイト（[International Port Security Programs](#)）に掲載されています。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。