

# BMP4

ベストマネジメントプラクティス (BMP) は、ソマリアを拠点とする海賊行為を防止のためのものです。

(バージョン 4—2011 年 8 月)

船舶運航者及び危険海域を航行する船長のために、計画と運用上の実施について提案します。

## 目次

### BMP で求められる 3つの基本要件

- セクション 1 はじめに
- セクション 2 ソマリアの海賊活動、危険海域
- セクション 3 リスク評価
- セクション 4 典型的な海賊攻撃
- セクション 5 BMP の報告手続き
- セクション 6 会社による計画
- セクション 7 船長による計画
- セクション 8 本船防御の方法
- セクション 9 海賊による攻撃
- セクション 10 もし海賊に本船を支配されたら
- セクション 11 軍事行動の場合
- セクション 12 事後の報告
- セクション 13 BMP の更新

付録 A 有効な通報先の詳細

付録 B UKMTO (英国海軍の情報収集機関) の船舶位置報告フォーム

付録 C 海賊の定義

付録 D 追跡報告

付録 E MSCHOA への船舶移動登録フォーム

付録 F 漁業に従事する船舶への追加的ガイダンス

付録 G ヨットを含むレジャー船への追加的ガイダンス

付録 H 支援組織

## BMP で求められる 3つの基本要件

### 1. MSCHOA への届け出

ハイリスク海域（スエズとホルムズ海峡を北として、南緯 10 度線及び東経 78 度線によって区切られる海域）に入る前に、「本船移動登録フォーム」を MSCHOA に届けなければなりません。この報告は、直接に一本船の運航者より on-line、Fax、Email 等によって行われます。

（付録 EMSCHOA への船舶移動登録フォームを参照）。

本船がたとえ国家の護送船団の一部として航行する場合であっても、護衛チームが本船に乗り込んでいる場合であっても、またアデン湾を通過しない場合であっても、全ての船舶の動静を MSCHOA に届けることが求められます。

### 2. UKMTO への報告

UKMTO の自主的報告地域（スエズ運河を北に、南緯 10 度線及び東経 78 度線によって区切られる地域）に入る際は、UKMTO の「船舶位置報告フォーム-第一報」（付録 B を参照）を送付すべきです。ハイリスク海域を航行するときには、世界標準時の午前 8 時に、毎日 UKMTO 宛に「船舶位置報告-日報」を送付することが強く推奨されます。UKMTO は商船のための主要な連絡先として、またその地域の軍と連絡をとり海賊が行われたときの主要な連絡先として活動しています。それ故、UKMTO は船舶がハイリスク海域を通行中であることを承知しておくべきなのです。

### 3. SPMs の実施

BMP に記載されている「船舶防御方策」（The Ship Protection Measures = SPMs）は、有効でもっとも基本的なものです。船主は、この冊子の範囲を超えた別途の方策、あるいは追加の装置や海賊の攻撃の危険を減ずる人的資源などをお考えになっているかもしれません。

海賊が本船に上がってくることができなければ、本船を乗っ取ることはできません。

## セクション 1

### はじめに

1.1 この小冊子に含まれている産業界のベストマネジメントプラクティス（BMP）の目的は、セクション 2 で定義されるハイリスク海域での海賊の攻撃を回避、防止、あるいは遅らせることを支援することです。これまでの経験および海軍によって集められデータは、この小冊子に含まれている推奨事項を適用することにより、船舶が海賊被害から免れるのにかなりの効果があることを示しています。

1.2 この小冊子に書かれておりますように、BMP に従わないことによる潜在的結果は、非常に厳しいものとなります。海賊が人質に暴力をふるったり、虐待行為を行ったりする事例もあります

し、乗っ取られた船舶とその船舶の船員が拘束される期間の平均は、7ヶ月以上に及んでいます（注：海軍は「乗っ取られた(hijacked)船舶」という言葉ではなく、「海賊に略奪された(pirated)船舶」という言葉をよく使っているが、意味するところは同じです）。

1.3 BMP において、「海賊」には、船舶、乗組員及び積荷に対する全ての暴力行為が含まれます。これは場所を問わず、武装強盗や本船に乗り込み本船の支配を奪おうとする行為を含んでいます。ソマリアを本拠とする海賊は、これまでのところ、本船、積荷及び乗組員を乗っ取り、身代金が支払われるまでそれらを拘束しています。

1.4 可能な限り、この小冊子は、MSCHOA のウェブサイト ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)) と NATO の海運センターのウェブサイト ([www.shipping.NATO.int](http://www.shipping.NATO.int)) をも参照しながら読まれるべきです。それらのウェブサイトから最新の補足や助言を得ることができます（海賊攻撃に関する最新の注意喚起も含まれています）。

1.5 但し、BMP 第 4 版で議論されている全ての防御方法が、全ての船舶に適用できるわけではないことに留意して下さい。

1.6 BMP 第 4 版は、2010 年 6 月に発行された BMP 第 3 版に書かれた指針を更新したものです。

1.7 この小冊子は、最新の IMO MSC 回章で提供される海賊に関するガイダンスを補足しております。

本船の船長には、本船の乗組員、本船および積荷を守るという最も重要な権限が存するが、この小冊子のいかなる箇所も、その本船船長の権限を損なうものではありません。

## セクション 2

### ソマリア海賊活動ーハイリスク海域

2.1 アデン湾の国際推奨通航回廊 (IRTC) に集中配備された海軍力の存在は、この海域の海賊攻撃を著しく減少させました。海軍がこの海域に集中されることで、ソマリアの海賊活動は、アデン湾からアラビア海へ移ることを余儀なくされました。しかしながら、アデン湾での海賊の深刻な脅威がまだ残っていることに注意して下さい。

2.2 ソマリアを拠点とする海賊の攻撃は、アデン湾、アラビア海、北インド洋の及ぶ地域で発生し、その地域の海運に影響を与えています。最近、乗っ取られた商船、漁船、ダウ船を母船として

使用する事例が最近増えていますが、それらが小型モーターボートや武器を運ぶことで、ソマリアから非常に離れた海域においても海賊行為が可能となっています。

## 2.3 海賊活動

- ハイリスク海域における海賊活動のレベルは、気象条件、海軍の活動によって変わってきます。
- 海賊活動は、一般的に南西モンスーンの影響を受ける水域で少なくなり、モンスーンシーズンが終わると増加します。
- 一般に、南西モンスーンに比べると、北東モンスーンは海賊活動への影響は小さい。
- ハイリスク海域の一部で海賊活動が不活発になれば、他の地域で活発になっています（例えば、南西モンスーンの季節には、ケニヤとタンザニアの沖、アデン湾及び Babal-Mondb 地域の海賊活動が活発になっています）。

2.4 ハイリスク海域は、海賊の攻撃がどこで発生したかによって定義されます。この BMP においては、スエズ運河とホルムズ海峡を北にして、南緯 10 度線および東経 78 度線によって区切られる海域を言います。(UKMTO の自主的報告地域は、アラビア湾を含んでいるため、ハイリスク海域より若干広がっています)。海賊攻撃は、ハイリスク海域のもっとも端においても発生しています。攻撃の南端は、モザンビーク運河にも達しています。ハイリスク海域の南端の南側においても、高いレベルの準備と警戒を維持すべきです。

2.5 ハイリスク海域の通航を予定するときは、海賊活動がどこで起きているかに関する最新の情報を有することが重要になります。さらに、海賊を避けるべく NAV WARNINGS や海軍からもたらされる情報に依拠して、すぐに進路を変更する用意をしておくことも重要になります。天候も海賊活動の障害になる場合があります、ハイリスク海域を航行する場合の考慮の要素になりえます。海賊活動がどの地域でどの程度行われてかの最新の情報を MSCHOA や NATO 海事センターから入手することが推奨されます。(連絡先の詳細は、付録 A を参照)。

2.6 ハイリスク海域の全てにおいて、BMP が適用されることをつよく推奨するものです。

## セクション 3

### リスクの評価

3.1 ハイリスク海域を通過する前に、船舶オペレーターと船長は、最新の利用可能な情報に基づいた船舶絵の海賊攻撃の可能性と結果を評価するリスク評価を行うべきです (MSCHOA、NATO

Shipping Center、UKMTO 及び MARLO を含む有用な連絡先については付録 A を参照)。このリスク評価のアウトプットとして、海賊被害の防止、軽減及び回復のための手段を特定すべきです。それは、海賊と戦うための補助的手段と法的規制の組合せを意味します。リスク評価は、包括的なものではなく、船舶と航海に特定、限定して行うことが重要になります。リスク評価で考慮される要素は、次の事項を含むべきですが、それらに限定されるわけではありません。

### 3.2 乗組員の安全

- 乗組員の安全の確保が第一に考慮されるべきです。不法な乗船と外部からの居住区画への接近を防ぐための手段を確立するとき、乗組員が船内で窮地に陥ることがないように、例えば、火事のような非常時と同じように、逃げることができるように配慮すべきです。
- 安全な集合場所、保護を得るための場所には注意深い考慮がなされなくてはなりません（セクション 8 と 13 を参照）。
- 海賊は船舶を停止させようと火器を使って船橋を襲うことが多くなっていることを念頭に置いて、海賊攻撃時に船橋に留まらなければならない船員ための弾道防御にも留意しなければなりません（セクション 8.3 を参照）。

### 3.3 乾舷

- 海賊は、海面から一番低いポイントから攻撃対象船に乗り込もうとします。これらのポイントはしばしば両舷の後方にあります。
- 経験では、最小乾舷が 8 メーターを超える船舶は、乾舷がそれより低い船舶に比べると遙かに海賊攻撃の試みを回避できることが示されています。
- 但し、高い乾舷を持っていても、船舶の構造が海賊の乗船を容易にするものである場合には、高い乾舷も殆ど役に立たず、別途の防御方法を考えなくてはなりません。
- 高い乾舷は、それだけでは海賊攻撃を防止するのに十分ではないかもしれません。

### 3.4 スピード

- 海賊の攻撃に打ち勝つ最も有効な方法の一つは、攻撃者（海賊）を振り切り、あるいは乗船を困難にするような早いスピードを用いることです。
- 現在まで、18 ノット以上で進んでいる船舶に、海賊が乗り込んだという報告はありません。ただ、今後、海賊の戦術や技術が進歩して、速度の速い船にも海賊が乗り込んでくる可能性があります。
- ハイリスク海域では、船は最高速力もしくは 18 ノット以上で航行できる船の場合は少なくとも 18 ノットで航行することが推奨されます。
- 不審な船を見つけたら、予想される攻撃に出来る限り早く対応し、本船への乗り込みを困難

にするために、直ちに本船の速度を安全運航上の最大速度にあげることがとても重要です。

- 船舶が国際的に推奨された通航回廊内の船団の一部である場合は、速度は調整するよう求められるかもしれません。
- 海賊の攻撃の速力に関する最新のガイダンスに関しては、MSCHO、NATO 海運センター、MARLO のウェブサイトを参照することが推奨されます。

### 3.5 海の状態

- 海賊は大きな船や母船に支援されている場合でも、小型ボートから攻撃を仕掛けます。即ち、海賊の活動は比較的穏やかな海の状態のときに限られる傾向があります。
- 海の状態（風力）が3以上の場合、小型ボートを有効に活用するのは難しそうです。

## セクション 4

### 典型的な海賊攻撃

4.1 通常、2 隻の小型高速（25 ノットまで）オープンボートあるいは「小型ボート」が、攻撃に使用され、それらは後部か船尾のいずれかからしばしば接近してきます。小型ボートは、多くの場合、船外に二つのエンジンを有するか、大型の 60 馬力のエンジン一つを有しています。

4.2 海賊軍団は、いろいろな種類のボートを組み合わせて使用しています。但し、これまでところ、実際の攻撃には小型ボートを用いています。海賊軍団の持っている船の構成は以下の通りです。

- 小型ボートのみ ----- 通常は 2 隻
- 燃料を非常にたくさん積んだオープン捕鯨船、通常 2 隻以上の攻撃用小型ボートを曳航しています。
- 非常に大きな商船や漁船やダウ船を含んだ母船

これらの母船は海賊により乗っ取られたもので、通常その船の乗組員は人質とされています。母船は、海賊、備品、燃料および小型ボートを運ぶのに使用され、母船を用いることで、海賊は著しくより広い範囲で、天候の影響を受けることなく海賊活動を行うことができるようになっています。攻撃用の小型ボートは、しばしば母船に曳航されています。母船の大きさが許せば、小型ボートを本船上に載せて隠蔽し、海軍による停止命令の機会が少なくなるようにしています。

4.3 海賊が乗船することを可能にするために小銃と携帯対戦車グレネー度ランチャー（RPG）を使用して船長を脅し、減速や停船を強要することが珍しくありません。このような武器の使用は、通常船橋や居住区に集中します。困難な状況下では、最高速力を維持し、可能なところで速度

を増加させ、注意深い操船を行うことは攻撃に対抗するために非常に重要になります。

- 4.4 複数の武装した海賊の本船乗り込みを可能にするために、ソマリア海賊は攻撃されている船の側に彼らの小型ボートをつけます。海賊は、攻撃されている船に舷側を登るために長い軽量のはしごとロープ、もしくは結び目のついたロープとフックのついた長いポールをしばしば使用します。一旦海賊たちが船に乗り込むと、通常、船を支配するために船橋へと進みます。船橋にたどり着いたら、海賊たちは、仲間を乗り込ませるために船舶の減速／停止を要求します。
- 4.5 攻撃一日の内、殆どの時間帯で起きています。ただ、多くの海賊攻撃は日の出直後に発生しています。海賊攻撃が夜に、特に月明かりの夜に起こったこともあります。それほど一般的ではありません。
- 4.6 多くの海賊攻撃は、運航に先立って計画的に訓練され、そしてこの小冊子内に含まれている BMP を適用した船の乗組員によって撃退されています。

## セクション 5

### BMP の報告手続き

- 5.1 全ての船に当てはまる BMP の重要な部分は、海軍との連絡です。これにより、海軍は、船舶がこれから向かう航路及び海賊攻撃に対してどれくらい攻撃を受けやすいかにつき了知します。この情報は、海軍が自ら有するアセットを最も効果的に使用するために不可欠です。一旦通航を始めたら、船舶は、任務について行動中の海運に自らの情報を更新し続けることが重要になります。連絡をとるべき二つの重要な海軍の組織は次の通りです。

#### 5.1.1 UKMTO

英国海軍海事交易オペレーション(The UK Maritime Trade Operation = UKMTO)は、この地域の船舶のための最初の連絡ポイントです。船長と海軍の連絡機会が毎日提供されています。そして UKMTO は直接に乗組員と会話し、MSCHOA 及び海軍司令官に連絡をとります。商船は、UKMTO に定期的に報告を行うことを強く推奨されます。その報告の次のものから成ります。

1. 最初の報告
2. 毎日の報告
3. 最終報告（ハイリスク海域を出たときあるいは港に到着したとき）

UKMTO 自主的報告地域において使用される通報様式は、付録 B に含まれている。UKMTO は、この情報を海軍が船舶の正確な情報を把握するために使用します（通報先の詳細は、

付録 A を参照)。

### 5.1.2 MSCHOA

アフリカの角海事安全センター (MSCHOA =The Maritime Security Centre – Horn of Africa) は EU 海軍 (EUNAVFOR) の作戦立案および調整機関です。MSCHOA は、船舶がハイリスク海域に入る前に (国際推奨通航回廊=IRTC を含む)、船会社に船舶の動静を彼らのウェブページ ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)) を通じて登録することを奨励しています。(連絡先詳細は付録 A を参照) なお、EU 海軍の活動範囲は、東経 65 度を超えていません。

## セクション 6

### 会社による計画

チェックリスト-ハイリスク海域に入る前の会社による計画

#### 6.1 MSCHOA のウェブサイト に船舶を登録

船舶運航者は、ハイリスク海域に入る前に、MSCHOA のウェブサイト ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)) の制限されたセクションにアクセスするための登録手続きを行うことを強く推奨されます。同セクションには追加情報、更新された情報が掲載されています。この登録は、下段の本船動静の登録とは異なったものです。

#### 6.2 MSCHOA と Nato Shipping Centre ウェブサイトから最新情報の入手

ソマリア沿岸の端から端までの海域で海賊攻撃が行われていることを考えれば、ハイリスク海域を航行する場合、最大限の注意を払わなくてはなりません。航海を計画し、実際の航海を遂行する前に、MSCHOA と NATO Shipping Center のウェブサイトから最新の情報を入手することが重要となります。 ([www.MSCHOA.org](http://www.MSCHOA.org) と [www.shipping.NATO.int](http://www.shipping.NATO.int))

#### 6.3 SSA (船舶保安評価) と SSP(船舶保安計画)の検討

海賊行為の脅威に対処するため、酷使船舶港湾保安コード(ISPS)で要求されている SSA (船舶保安評価) と SSP(船舶保安計画)の実施を再検討してください。

#### 6.4 SSP (船舶保安計画)の導入

会社の保安オフィサー (Company Security Officer=CSO) は、ハイリスク海域を航行するための SSP(船舶保安計画)を導入し、それが訓練され、簡潔に説明され、船長と会社の保安オフィサーで論ぜられるようにしなければならない。

## 6.5 特定の脅威の関する海賊に関連するウェブサイトの監視

MSCHOA と NATO Shipping Centre で公表されたハイリスク海域における全ての脅威につき、船舶が知っておくようにしなければなりません。さらに、船長は全ての NAV WARNING を監視しておくことが求められます。

## 6.6 船長に対して推奨航路に関する指針を提供

ハイリスク海域において推奨される航路及び IRTC（例えばグループトランジットや自国護送船団が存在するところ）を通過する、利用可能な方法に関して船長に指針を提供して下さい。

- MSCHOA が調整を行う IRTC 内のグループトランジット、防御の効果を最大限にするスピードによりグループで船を運航する。出発時間を含むグループトランジットの詳細情報は、MSCHOA のウェブサイトで確認することができます。
- 自国護送船団。複数の海軍が IRTC における護送船団通航を提供する。護送船団のスケジュールは MSCHOA のウェブサイトで見つけることができます。

## 6.7 船舶を守る方法の計画と設置

ハイリスク海域を通航する前に、船舶を防御するための計画を周到に作成し、備えておくことが強く求められます。船舶を防御する方法につきましては、この小冊子に説明されています。セクション 8 をご参照下さい。船舶を防御する方法を用いることは、海賊攻撃に対抗することにかかなり有用であることが立証されております。

## 6.8 乗組員の訓練

通過の前に乗組員の訓練を行い（出来るならば要塞の訓練を含む）、通過後に乗組員への報告を行って下さい。

ハイリスク海域に入る際の会社の計画

## 6.9 本船動静登録フォームを MSCHOA へ提出する

本船動静登録フォームを MSCHOA へ提出して下さい。これは直接に、船舶運航者によりオンラインで行ったり、ファックスや電子メールで行えます（付録 E をご参照）。

本船が UKMTO 自主的通報地域の外にいるときは、UKMTO は船舶警報通報の指定受領者にならないことに留意して下さい。

船舶運航者は、船舶がハイリスク海域に入る前に、BMP 方策が準備されているようにしなければなりません。

## セクション 7

### 船長による計画

#### ハイリスク海域に入る前

##### 7.1 乗組員への説明と訓練の実施

ハイリスク海域に入る前に、その海域に入る準備と訓練について、乗組員に事前に説明し、訓練を行うことが推奨されます。計画は見直されるべきですし、かつ全ての乗組員に彼らの任務につき説明されていなければなりません。乗組員は、海賊攻撃の危険及び同危険が去ったという合図と各々に対する適切な反応を意味するアラーム信号にも慣れていなければなりません。

- 本船へのすべてのアクセスポイントの安全を含む、本船の船舶防御方法の検証を行う。
- 本船の安全計画は徹底的に検証されなければなりません（セクション 6.4 を参照）。

##### 7.2 緊急時の通信計画の準備

船長は、すべての重要な緊急連絡番号と用意されたメッセージを含む、緊急通信計画を準備することを推奨されます。それは手元ですぐに参照できるように準備され、また、恒久的に通信パネルに掲示されていなければなりません（UKMTO、MSCHOA、会社のセキュリティーオフィサーなどの電話番号等、付録 A のコンタクト先リストを参照）。

##### 7.3 AIS ポリシーの定義づけ

船長は、AIS の使用により本船が襲われる可能性を増加させると考えれば、AIS のスイッチを切る裁量を有していますが、海軍に本船の追跡情報を提供するために、ハイリスク海域の通航時は AIS 送信を継続することが推奨されます。但し、その情報は、船の ID、位置、コース、速度、航海状況及び安全に関する情報を制限されます。AIS をオンにすべしとの推奨は検証中で、この点に関する検証については、MSCHOA と NATO 海事センターのウェブサイトに掲載される予定です。

##### 7.4 会社が本船の動静登録を MSCHOA に行っていない場合

会社は、本船の動静登録を完成させ、MSCHOA に提出するようにして下さい。万が一、会社によってこの船舶動静登録がなされていない場合は、船長は電子メールあるいはファックスで提出すべきです。

#### ハイリスク海域に入る際

##### 7.5 ハイリスク海域に入る際、本船の位置に関する最初の報告を UKMTO に提出

UKMTO の自主的報告海域（スエズを北として、南緯 10 度線及び東経 78 度線によって区切られる海域）に入る際、本船の位置に関する最初の報告を UKMTO に提出するようにして下

さい（付録 B を参照）。

ハイリスク海域を航行するとき

#### 7.6 メンテナンスと技術的作業を最小限に減らす

ハイリスク海域でのメンテナンスと技術的な作業に関しては、以下が推奨されます。

- 居住区外での全ての作業は、厳重に管理されるべきであり、同様にアクセスポイントでの作業も制限され、管理されるべきです。
- エンジン室の重要な機器はすぐに使えるようにしておくことつまりメンテ作業は行わないようにすべきです。

#### 7.7 本船の位置情報を UKMTO に毎日報告する

ハイリスク海域を通航するときは、世界標準時の午前 8 時に、船舶は毎日 UKMTO に位置情報を報告することが強く推奨されます。その場合、UKMTO 本船位置情報フォーム（日毎の位置報告）が用いられるべきです（付録 B を参照）

#### 7.8 全ての警告と情報を注意深く検証する

船長（及び会社）は、最新の情報を参考に、航路を変更する必要があるかもしれないことを認識すべきです。この情報と警告は様々なソースから提供されます。例えば NAV WARNINGS – Sat C（それから限定された地域での NAVTEXT）。全ての警告と情報を注意深く検証することが重要です。

国際推奨通航回廊（IRTC）に入る前に

7.9 アデン湾を航行するとき、国際推奨通航回廊の「グループトランジット」の仕組みを利用する船舶は海軍が集中している IRTC 内を航行することを強く推奨されます。海軍部隊は、MSCHOA の調整により、IRTC 内でグループトランジットを行います。これは、船舶が IRTC 内を通航する際の保護を最大限にするため、スピードによって船をグループにまとめて通航させるものです。グループ毎の出発のタイミングを含むグループトランジットに関するさらなる案内は、MSCHOA のウェブサイト経由、またはファックスで MSCHOA から得ることができます（付録 A の連絡詳細を参照）。グループトランジットの利用が推奨されます。船長は、グループトランジットで、軍の船が視界内にない可能性があることに留意すべきですが、このことはグループトランジットによる保護が小さくなるものではありません。

#### 7.10 MSCHOA のアドバイスに従って通航計画を修正する

船舶は MSCHOA のアドバイスに従って通航計画に修正を求められるかもしれません。グループトランジットに参加する船舶は以下のことを行うべきです。

- 集合ポイント（ポイント A,B）に遅い速度で接近することとならないように到着時間に留意して下さい。
- 集合ポイント（ポイント A,B）で待機することは避けて下さい。
- 船舶は、集合ポイント（ポイント A,B）にゆっくり接近したり、待機したりすると、海賊の攻撃に晒されやすくなることに注意すべきです。

### 7.11 国家による護送

いくつかの国は、IRTC 内の商船の通航に、しばしば軍艦による護送を提供しています。護送スケジュールの詳細や参加の申請については、MSCHOA のウェブサイト ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)) を参照。殆どの国の護送に参加するには、事前の登録が必要なことに留意すべきです。国家による護送に参加するにも、7.10 で説明した事項（集合場所への行く際の注意事項）に留意すべきです。

船舶は、通航している間、イエメンの領海（12 マイル）に入らないようにする必要があります。これはイエメン以外の国の海軍は、イエメン領海で攻撃されている船舶を保護するのが極めて困難だからです。

## セクション 8

### 本船防御の方法

#### 8.1 はじめに

このセクションのガイダンスは、乗組員の能力の範囲内あるいは若干の外部の助力を得て行う準備について主に焦点をあてます。このガイダンスは、海賊攻撃の現在までの経験に基づいており、海賊が攻撃方法を変更すれば、修正されることになります。BMP に書かれている本船防御の方法は、最も基本的で有効なものであります。船主は海賊攻撃のリスクをさらに減ずるべく、この小冊子に書かれている範囲を超えて、船の改造を行ったり、追加の設備や人員を導入することをお考えになるかもしれません。海賊が船に乗り込んでこなければ、船を乗っ取ることはできません。

#### 8.2 見張りと警戒の強化

ハイリスク海域の通過の前に、次のような準備を行い、警戒を強化することが推奨されます。

- 追加の見張りを配置。追加の見張り要員にも十分な事前説明が行われるべきです。
- 見張りの効果を最大限とすべく、見張りの間隔を短くすることを考慮すべきです。
- 追加の見張り要員のために、十分な双眼鏡を用意し、できれば眩しさに対応しているものを用意すべきです。
- 暗視鏡の使用を考えるべきです。

- 注意深くレーダーによる見張りを維持すべきです。

船上の戦略的位置に配置された、精巧なダミー人形は、見張りに多くの人員が従事している印象を与えることができます。

### 8.3 船橋の保護強化

船橋は通常攻撃の的になります。攻撃の初期の段階では、海賊は船舶に止まることを強制しようとして、船橋めがけて直接発砲します。海賊が一旦船舶に乗り込むと、彼らは通常船舶を支配下におこうと船橋に進みます。次のような対策が考えられます。

- 船橋が攻撃されたときのために、船橋担当の者には一定の保護のため、ケブラージャケットとヘルメットを準備すべきです（できれば、ジャケットとヘルメットは非軍事的な色にすべきです）
- 多くの船橋の窓は階層化されていますが、安全ガラスフィルムを用いることで更なるガラスの飛散に対する保護を得ることができます。
- 側面及び後方の船橋の窓と船橋のウィングドアの窓のために作られた金属（銅／アルミニウム）プレートは、攻撃された際に速やかに確保されるべきでしょう。
- 両舷ウィングの後方部分は（しばしば開いている）、砂袋の壁で保護できます。
- 船橋のサイドと後方及び脇は、鎖で結ばれた二重のチェーンで結ばれたフェンスによって保護し、それは携帯型対戦車発砲火器（RPG）の効果を減ずることができます。RPGに対抗するためのスクリーンもまた準備できます。

### 8.4 船橋、居住区、機関区域へのアクセスのコントロール

船舶に乗り込んで、居住区や機関区域に進入しようとする海賊を断念させるか進入を遅らせるために、アクセス経路を管理することは非常に重要です。海賊が船舶の上甲板にたどり着いたら、彼らは次に必ず居住区、特に船橋に入ろうとすることを認識しておくことは非常に重要となります。ハイリスク海域に入る前に、海賊に居住区、船橋に入らせない準備をしっかりと行っておくことが強く求められます。

- 船橋、居住区、機関区域と繋がっている全てのドアとハッチは、海賊に開けられるのを防ぐために適切に施錠する。
- 船舶の守りを最大限にすべく、ドアとハッチの施錠手段は慎重に考慮されなければなりません。
- ドアまたはハッチが有人区画からの脱出ルートにあれば、そのルートから脱出しようとしている乗組員によって開けることができることが重要になります。ドアまたはハッチがロックされるとすれば、ドアまたはハッチのすぐ近くにはっきりと見えるところで鍵が利用できることが重要です。
- 一旦ドアとハッチが施錠されるならば、当直士官によってドアとハッチが厳しく管理され、

必要な時に指定され限られた数のドアとハッチが、日常のアクセスに使われることが推奨されます。

- 居住区にかかる外部のはしごを塞いだり、外したりして、海賊にはしごを使わせないようにしたり、船橋へのアクセスを制限したりすることを考慮すべきです。
- 水密閉鎖が要求されるドアやハッチにおいては、鍵に加えて、全てのクリップが確実に下がっていることを確保してください。できるならば、例えばワイヤーの環索でさらなる施錠を行ってハッチの安全性を高めるようにして下さい。
- 海賊は舷窓や窓から侵入してくることが知られています。窓に鉄のバーが取り付けられていれば、たとえ海賊が窓を割ったとしても、窓から入ることができません。
- ハイリスク海域に入る前に、居住区、機関室、貯蔵室へのアクセスを管理する手続きをきちんと定め、訓練するようにして下さい。

## 8.5 物理的障壁

海賊は、航行中の船舶に乗り込むために、一般的に長い軽量はしご、ロープ付きの引っ掛けフック、登山用ロープのついたフックのついた長いポールを使用します。侵入場所を高くしたり、攻撃をしかけてくる海賊が船舶によじ登ってくることを困難にして、海賊の侵入行為を出来る限り困難にするような物理的障壁を用いなければなりません。

物理的障壁を建設する前に、海賊の侵入を受けやすい場所はどこであることをしっかりと検証し把握することが推奨されます。

### ● レーザーワイヤー

レーザーワイヤー（とげの付いた紐として知られています）は有効な障壁になります。但し、効果的に設置しなければなりません。ワイヤー上のとげは、ものを突き刺し、ひっかけるようになっています。品質（ワイヤーの寸法ととげの密度）および型が相当に変わってきますので、適切なレーザーワイヤーを選ぶように配慮すべきです。品質の落ちるレーザーワイヤーはさほど有効ではありません。主に次の三つの形状のレーザーワイヤーが通常使われています。

- ◆ クリップされていないもの（直線ストランド）
- ◆ 螺旋（電話コードのような）
- ◆ コンチェルティーナ（リンクした螺旋）

リンクした螺旋が最も有効な障壁になるので、コンチェルティーナ・レーザーワイヤーが推奨されます。

レーザーワイヤーは、手で使う工具で容易に切断できないよう、高張力のワイヤーで造られるべきです。コンチェルティーナ・レーザーワイヤーの直径は、約 730mm あるいは 980mm のものが推奨されます。

レーザーワイヤーを展張する際には、手、腕及び顔を保護するための個人装具を使用しな

ければなりません。レーザーワイヤーを移動させるときは、手袋を使用するよりワイヤーフックを使用するほうが怪我の危険を減らすことができます。大きなセクションは非常に重くなり、扱いが難しくなるので、レーザーワイヤーはより簡単で安全な短いセクション（例えば 10 メートルのセクション）で用意することが推奨されます。

丈夫なレーザーワイヤーは次のような場合、とくに有効となります。

- ◆ 海賊が乗り込む際のはしごやひっかけフックの使用をより困難にする船舶の外（船舶の突き出たところ）にレーザーワイヤーを設置する。
- ◆ コンスタンティナーワイヤーを二重に巻く — ある船舶は三重に巻いたものを用いて、海賊の船舶乗り込みをさらに困難にしています。
- ◆ 例えば、昇ってくるのはしごのフックを用いて、レーザーワイヤーを適切に固定して、海賊がレーザーワイヤーを取り外すのを防ぐ。ワイヤーストッパーを使った、さらなる固定を考えてみて下さい。

- ある船舶は、有効な障壁として、金属上の突起を上に乗せた固定の金属板を使っています。
- 炭化水素を運ぶ船舶には、電気的な障壁は推奨されません。しかし、その他の船舶で、十分な安全面での検証を行えば、電気を使った障壁が適切で有効な手段になる可能性があります。
- 電気が実際に障壁に使用されていない場合であっても、外部に向けてはその旨の警告表示を行うことで抑止力を得ることができるかもしれません。

## 8.6 水噴射および泡消火銃

水噴射及び、または泡消火銃の使用は、船舶への乗り込みを試みる海賊を阻止するか乗り込みを遅らせるのに有効な手段であることが分かりました。水の使用は、海賊の小型ボートの並走を困難にすることができ、海賊が船舶の乗り込んでくるのを著しく困難にすることができます。

- 消火ホースと泡消火銃 — ホースと泡消火銃の手動操作は、操作者を海賊の攻撃に晒されやすい場所に置く可能性があるため、手動操作は推奨できません。ホースと泡消火器は、海賊の侵入ルートのカバーした場所に固定されるべきです。水のカバーする範囲を大きくするには、ジェット方式の消火ホースを利用することが考えられます。また、バップルプレートを用いて、ノズルの前方の短い距離に固定することもできます。
- 放水 — これは垂直に弧を描くように水を放出し、船体を防御するものです。この装置の多くはタンククリーニングの機械から発展しています。
- バラストポンプ — そうすることが可能であれば、船舶はバラストポンプを使って、海水をデッキ上に溢れさせ、船舶の側面に有効な水のカーテンをつくることができます。バラストを張っている状況では、現存のパイプ作用を用いて、デッキ上に海水を溢れさせる

ことができ、貨物を積んでいる状況では、パイプ作用を改良してデッキ上に海水を溢れさせることができる。もっとも、バラスタンクに圧力をかけすぎて、船体やタンクに損傷を与えたり、船舶の安定を損なわないように注意しなければなりません。この点、疑義があれば、船級協会のアドヴァイスを求めるとよいでしょう。

- 蒸気 — 熱湯もしくは散布機のノズルを使って蒸気をつくって海賊の攻撃を阻止することは、とても有効です。
- 水のスプレーレール — 船によっては噴射ノズルのあるガラス強化プラスチック製主管を用いたスプレーレールを使って大きなエリアをカバーするための水カーテンを発生させています。
- 泡も利用でき、船の標準の火災対応備品に追加されるべきです。泡は、方向感覚を狂わせて非常に滑りやすくするので、海賊が本船に乗り込んでくるのを困難にすることができるので有効です。

次の諸点にも留意すべきです。

- 一旦艀装され、位置が固定されるとホースと泡消火銃は準備が完了した状態で、水の供給を開始する消火ポンプの遠隔操作のみが要求される状態とすることが推奨されます。
- できれば、ハイリスク海域の通航時には、船舶の海水システムのメンテは行うべきではありません。全てのポンプを利用するには、追加の電力が必要であることを了解しておくべきで、それによりこれらのシステムがすべてすぐに利用できるようになります。
- これらの装置が、船舶が海賊の攻撃を受けやすい場所に有効に機能するかどうかを見極めるため、試用、観察、訓練を行うことが求められます。

## 8.7 警報

船の警報/汽笛を鳴らすことは、海賊攻撃が始まったことを船の乗組員に認識させ、また重要な点として、船が攻撃に気付いてそれに反応していることを潜在的な攻撃者に明示することになります。海賊が近づいてきたら、船舶の霧笛/警笛を吹き続けることにより、海賊を動転させ、海賊が船舶に察知されていることを海賊に知らしめるのです。以下のことが重要になります。

- 海賊を知らせる警報は他の警報との混同を避けるべく、海賊警報とわかりように特徴的であること。そうでなければ、乗組員を居住区外の誤った召集場所に集合させてしまうからです。
- 乗組員は、各々の警報（攻撃が去ったという合図を含みます）を熟知し、それらの警報に適切に反応できなければなりません。
- 訓練は、ハイリスク海域に入り前に実施されておくべきです。

## 8.8 操船訓練

ハイリスク海域に入る前に、操船訓練を行い、船舶の特徴や最良の船舶の速度を維持しながら海賊攻撃にどのように対応するか慣れしておくことは非常に有益です（船舶が海賊攻撃を受けるまで訓練を行わずに待っているのは、行動が遅すぎます）。安全に航行できるときに、船長は一連の操舵号令が、船の速度を落とすことなく、攻撃しようとしてくる海賊小型ボートに最も困難な海象状況を生じさせるかについて確認するために、操船訓練を行うことが奨励されます。

## 8.9 監視カメラ（Closed Circuit Television=監視カメラ）

一旦攻撃が始まり、海賊が武器類を使用していれば、海賊が近づいて船舶に乗り込もうとしているのを確認するのは難しく危険なことです。CCTVの使用は、目立たないところから海賊攻撃の進行状況を監視することを可能にします。

- CCTVカメラのモニターは、攻撃を受けやすい場所（特に、船尾楼甲板）を確実に捉えられるように考えて下さい。
- CCTVカメラのモニターは保護された船橋の後方の位置に設置することを考えて下さい。
- さらに、安全集合場所にも CCTVのモニターを設置するよう考えて下さい（セクション 8.13 をご参照下さい）。
- CCTVの画像録画は、攻撃終了後の有効な証拠となります。

## 8.10 上甲板照明

以下に示す照明が検証されて、利用可能であることが推奨されます。

- 国際海上衝突予防規則 20 (b) に沿った、居住区の周囲の天候甲板照明と船尾楼甲板照明。
- 必要なときに直ぐに使えるサーチライト
- しかしながら、船舶は航海灯をつけて航行し、上記の照明は消しておくことが推奨されます。一旦海賊が認識されたとか、海賊の攻撃が始まれば、上述の照明をつけることは、海賊に対し自分たちが認識されたことを示します。
- 航海灯は、夜間でも切られるべきではありません。

## 8.11 船舶の道具及び設備を使用させない

海賊は、通常、個人の武器を持つ他は、ほとんど何の装備もなく乗込んできます。海賊に、船の上部に入り込むために利用できる船の道具あるいは設備を使用させないようにすることが重要になります。海賊に利用される可能性のある道具あるいは設備は安全に場所に格納されるべきです。

## 8.12 上甲板上に格納された設備の保護

携帯兵器及びその他の武器類は、しばしば船に向けて使用される。特に船橋、居住区画および船尾楼甲板に特に集中されます。

- ガスのボトル（即ち、酸素アセチレン）またはそれらの場所に保管されるべき可燃性液体のコンテナは、砂袋あるいはケブラーブランケットで保護することを考えて下さい。
- 余分なガスのボトルあるいは可燃性物質は、通過に先立って、陸揚げするようにして下さい。

## 8.13 安全な集合場所

船舶の安全が脅かされる可能性のある海域で航海を行う際、最もよく船舶と乗組員の安全を保証する熟慮した詳細な計画が要求されます。内部の「安全集合場所」もしくは安全な「ろう城場所」の確立を考えなければなりません。各々に関するガイドラインは以下の通りです。

### 安全集合場所

- 安全集合場所は、乗組員に最大の物理的防護を提供する指定区域です。船舶内の低い場所が好ましいでしょう。
- 海賊が接近したと疑われる場合、船橋やエンジンルームでの勤務が要求されない乗組員がその場所に集まります。
- 安全集合場所は、短期間の避難場所で、海賊が小型の銃などで攻撃をしかけてきたときに、その攻撃から身を守る場所になります。

### ろう城場所

ろう城場所が採用されたとしても、それはあくまで **BMP4** で説明された他の方策に代わるものではなく、それらの方策を補充するものであるべきです。ろう城場所を設けることは、船舶のスタッフだけでは手にあまるものであり、外部の技術的アドバイスや助力が求められるものです。

ろう城場所は、海賊による切迫した乗船の場合に、全乗組員が保護を求める場所で、船に組み込まれた、あらかじめ計画された指定区域です。ろう城場所は、侵入しようとする海賊に抵抗するために設計され、構築されます。ろう城場所の建設と運用の詳細は、この小冊子の範囲外となります。それに関する指針と助言を含んだ詳細な文書は、**MSCHOA** と **NATO** 海事センターのウェブサイトに掲載されていますので、それをご参照下さい。

安全が確保される前に、乗組員が外部に置き去りにされれば、ろう城場所の取組み概念全体が失われてしまいます。

運航事業者と船長は、**MSCHOA** のウェブサイトをチェックして、ろう城場所の建設と運用（ろう城場所から乗組員を解放するための船舶への乗込み作戦を考える前の軍の力の行使に関す

る基準を含む)に関する最新の助言と指針を入手することが強く推奨されます(付録 A の連絡詳細を参照)。

- ろう城場所の乗組員を解放するために船舶に乗込む前に、海軍は次の基準を適用することを知っておくことは重要です。
  - ◆ 全ての乗組員がろう城場所にて安全を確保していること。
  - ◆ 船舶の乗組員が、自給の独立した信頼のおける双方向の通信手段を有していること(VHF による交信だけでは不十分です)
  - ◆ 海賊が、船舶の推進機関へのアクセスを拒否されていること
- 但し、上述の基準が満たされているろう城場所であっても、それで海軍が対応するかどうかは保証されているわけではありません。

#### 8.14 非武装の私的海事安全請負業者について

非武装の私的海事安全請負業者を使用するかどうかは、各々の船舶運航者が航路の安全を検討した上で、決めるべき事項です。船舶に配乗させることは、旗国の法律によります。経験豊かで優秀な非武装の私的海事安全請負業者は、BMP の重要な追加になりえます。

#### 8.15 武器を有した私的海事安全請負業者について

武器を有した私的海事安全請負業者を商船に乗せて使用するかどうかは、各々の船舶運航者が航路の安全を検討し、旗国の政府の同意を得たうえで決定すべき事項です。このアドバイスは、武器を有した私的安全請負業者の使用を推奨するものでも、承認するものでもありません。もし、武装の護衛を考える場合、リスクの分析に基づき、危険に晒された船舶を守るために派遣される軍事的護衛に関する条項を注意深く検討し、そうした派遣の計画を注意深く計画することが推奨されます。

もし、武装私的海事安全業者が使用される場合、それらは BMP の代替物ではなく、保護の追加層とみななければなりません。

武装私的海事安全業者が商船に乗っている場合は、その事実を UKMTO と MSCHOA への報告のなかに入れなければなりません。

IMO (International Maritime Organisation) は、船舶運航者、船長および旗国のために、ハイリスク海域における私的海事安全業者に使用に関する指針を IMO サーキュラーの形で作成しています。

武装海事安全請負業者の使用に関する現在の IMO の指針は、MSCHOA のウェブサイトに載っています ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org))。

## セクション9

### 海賊による攻撃

9.1 船舶の乗組員により海賊の攻撃が疑われる場合、海賊が接近してくる段階と攻撃の段階で推奨される行為があります。通常海賊は船舶から2ケーブル以内まで近づかない限り、武器は使用しないということを認識すべきで、この段階までを「接近」といい、この時間は船舶にとって貴重なもので、防御態勢を始動させたり、船舶が海賊の存在に気付いて海賊に抵抗する旨を海賊に知らしめたりする。

### 9.2 接近の段階

- もし、船速がフルスピードでなければ、CPA をあけるため、最高速度にあげる。最高速度を維持するために、直進航路をとるようにすべきです。
- 船舶の予備的緊急手続きを開始します。
- 緊急交信計画を始動します。
  - ◆ 船舶緊急プランに沿って、救急警報を流し、「海賊の攻撃」のアナウンスを行います。
  - ◆ 攻撃をすぐさま UKMTO (+971 505 523 215) へ報告します。UKMTO は、海賊攻撃時の主要な連絡先となりますが、MSCHOA もバックアップ連絡先として機能します。UKMTO と連絡がとれたら、その連絡態勢を維持します。国家の護送船団で航行しているとき、護送船団の一部、他の商船が警告をうける場合であっても、攻撃を UKMTO へ報告を行って下さい。
  - ◆ 本船安全アラートシステム (SSAS) を稼働させて、会社の安全オフィサーと旗国を警戒態勢に入らせます。VHF Ch.16 で「メーデー」の呼び出しを行って下さい。(海軍で監視されている Ch 08 がバックアップとなります)
  - ◆ Digital Selective Calling システム(DSC) とインマルサット Cにより遭難信号を送って下さい。
  - ◆ 自動船舶識別装置 (AIS) のスイッチをオンにして下さい。
- 船橋とエンジン室で必要とされる人員を除き、全ての乗組員は安全集合場所もしくはろう城場所（それが作られていれば）に集合しなければなりません。そこで、海賊が十分に接近して武器を使用する場合に最大限の防御を乗組員に提供することになります。
- できれば、接近してくる海賊の小型ボートや母船から離れるためにコースを変えて下さい。海象が許せば、接近してくる小型ボートが風や波の影響に晒されるよう、コースを変えることを考えて下さい。
- 水の噴射やその他自己防御装置を稼働させて下さい。
- 全ての外部ドア、できれば、内部のパブリック部屋やキャビンをしっかりと閉めるように

して下さい。

- 緊急警報やアナウンスに加えて、船舶の乗組員のために資するように、船舶の汽笛、ドラを鳴らし続けて、潜在的攻撃者に対して、船舶は攻撃を察知しており、その攻撃に対応していることを知らしめて下さい。

### 9.3 攻撃の段階

- 本船にいる人間が安全な位置にいることを再確認して下さい。
- 海賊が船のすぐ近くにいるとき、船長は連続的な小さいジグザク操船を行って、海賊の小型ボートが船舶のすぐ横にくるのを避けて下さい。この動きが、海賊の小型ボートの動きを妨げる波を作り出すのです。
- ただ、舵を取りすぎるのは、船舶のスピードを著しく遅くしてしまうので、推奨できません。

## セクション 10

もし海賊に本船を支配されたら

10.1 落ち着いて下さい。

10.2 海賊が船橋へ到着する前に、UKMTO に通知して下さい。SSAS を稼働させ、AIS のスイッチをオンにして下さい。

10.3 一旦、海賊が船橋に到達すれば、海賊に抵抗しないで下さい。船橋においては、海賊はより興奮しがちです。多分ドラッグ（麻薬のチャットや覚醒剤のアンフェタミンを含む）の影響もあると思われます。だから、冷静を保ち全面的に協力する姿勢をみせることで、海賊から危害を加えられる危険性を減らすようにして下さい。

10.4 船橋/機関室を明け渡すようになる場合、できればメインエンジンを止めて、他の船舶から離れて航行するようにすべきです（もし、航行上安全にできれば）。残る全乗組員は、手が見えるようにして、指定の安全集合場所に移るようにして下さい。

## セクション 11

軍事行動の場合には

11.1 船上で、軍事行動が行われているときは、全ての人員は甲板上で身を低くして、両手が見え

る状態で頭を両腕で覆うべきです。いかなることがあっても、戦闘的だと思われるような行動は控えるべきです。

11.2 フラッシュ撮影はしないで下さい。

11.3 あなたの身元を明らかにできるように準備をしておいて下さい。船の乗組員に事前に説明してこの事態に準備して下さい。そして、船上の軍事行動には全面的に協力して下さい。

11.4 その地域において、英語がすべての海軍で通用する言語ではないことを承知して下さい。

## セクション 12

### 事後の報告

12.1 海賊の活動の後あるいはその疑わしい活動があったら、UKMTO や MSCHOA に詳しい報告を行うことが極めて重要になります(本小冊子付録 D に従って)。またその報告の写しを IMB にも送ることも有用です。報告には、疑わしい活動の様子や際立った特徴が含まれるべきです。その報告により、海賊活動を分析し傾向をつかむことができ、海賊活動の技術や戦術の変化の評価が可能になり、この地域の商船に対して適切な警報を出すことができるようになるのです。

12.2 それゆえ、船長は付録 D に含まれる海賊襲撃に関する標準報告書を完成させることが要求されます。

12.3 船舶の運航者は、海賊攻撃の標準報告書の完成版を旗国に送ることが求められますし、とにかくそうすべきです(海賊襲撃に関する標準報告書は、付録 D に含まれています)。

### 海賊の告訴 – 法を執行する政府当局を助ける

12.4 海賊事件の後、海賊行為の被疑者を拘束した海軍のために、海賊行為を受けた者は、証人としての口述宣誓書を要求されます。乗組員は、求められたら適切に、海軍や法の執行者に証拠の宣誓書を提供することが推奨されます。これにより海賊行為の被疑者を訴追する国の政府に引き渡すことができるのです。海賊行為の影響を受けた者からの宣誓供述書がなければ、海賊行為の被疑者を訴追することが難しくなります。

12.5 法を執行する政府当局は、必ず将来の調査や逮捕後の起訴のために、解放された乗組員から

事後に事情を尋ねる許可を求め、証拠を集めます。十分な調査のためには、電子証拠を含む物理的証拠を毀損させていけないのであり、潜在的な証人を見過ごす訳にはいかないのです。乗組員が証言することは、調査や訴追を行うのに極めて重要になります。

12.6 INTERPOL は、188 の加盟国より国際警察の機構であり、国際的犯罪と戦う国をまたがった警察の国際協力機構です。

12.7 INTERPOLE は、船舶を乗っ取られた船舶運航者を支援するウェブサイトを持っています。INTERPOLE は海賊被害の犠牲になった乗組員に対して思いやりをもったプロとしての方法で取り扱わなければならないことを承知しています。INTERPOLE の海賊タスクフォースは、海賊犯罪の証拠を完璧に保全するためにどのようなことをすべきかにつき、助力してくれます。INTERPOLE は、指揮協力センター（CCC）を有し、そこが危機に直面し緊急の助力を必要とする 188 の加盟国のいずれの国でも支援します。CCC は INTERPOLE の公用語である、英語、フランス語、スペイン語、アラビア語の 4 つ全ての言葉で活動しており、そのスタッフは 1 日 24 時間、1 年 365 日いつでも対応してくれています。海賊被害にあった船舶運航者は、事件発生後 3 日以内に INTERPOLE に連絡を行うことが推奨されます。

12.8 INTERPOLE は証拠保全のための最善の方法や法の執行当局が事件の調査のために有用な物理的証拠保全をどのように行えばいいのかについて相談に乗ってくれます。CCC や INTERPOLE の海賊タスクフォースの 24 時間電話連絡先は、付録 A と以下を参照して下さい。

CCC 24 時間電話番号 - +33(0) 4 72 44 76 76

ウェブサイト - [www.interpol.int](http://www.interpol.int)

## セクション 13

### ベストマネジメントプラクティスの更新

13.1 この小冊子の作成に従事した機関は、定期的に会合をもち、運用上の経験や得られた教訓に基づき、BMP が必要な更新が行われるようにします。

13.2 最新のアドバイスは、MSCHOA、NATO 海事センターおよび MARLO のウェブサイトで得られます。さらに、UKMTO にコンタクトして最新のアドバイスを得るようにして下さい。

## 付録 A

### 連絡先一覧

#### 1) UKMTO

- ・ 電子メール : [UKMTO@eim.ae](mailto:UKMTO@eim.ae)
- ・ 電話 : +971 50 552 3215

#### 2) MSCHOA

- ・ ウェブサイト経由で報告のために : [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)
- ・ 電話 : +44 (0) 1923 958545
- ・ ファックス : +44 (0) 1923 958520
- ・ 電子メール : [postmaster@mschoa.org](mailto:postmaster@mschoa.org)

#### 3) NATO シッピングセンター

- ・ ウェブサイト : [www.shipping.nato.int](http://www.shipping.nato.int)
- ・ 電子メール : [info@shipping.nato.int](mailto:info@shipping.nato.int)
- ・ 電話 : +44 (0) 1923 956574
- ・ ファックス : +44 (0) 1923 956575

#### 4) MARLO

- ・ ウェブサイト : [www.cusnc.navy.mil/marlo/](http://www.cusnc.navy.mil/marlo/)
- ・ 電子メール : [marlo.bahrain@me.navy.mil](mailto:marlo.bahrain@me.navy.mil)
- ・ 事務所 : +973 1785 3925
- ・ 24 時間 : +973 3940 1395
- ・ ファックス : +973 1785 3930

#### 5) INTERPOL

- ・ ウェブサイト : [www.interpol.int](http://www.interpol.int)
- ・ 電子メール : [os-ccc@interpol.int](mailto:os-ccc@interpol.int)
- ・ 電話 : +33 (0) 4 72 44 76 76

#### 6) IMB

- ・ 電子メール : [piracy@icc-ccs.org](mailto:piracy@icc-ccs.org)
- ・ 電話 : +60 3 2031 0014

- ・ファックス：+60 3 2078 5769
- ・テレックス：MA34199IMBPC1

## 付録 B

### UKMTO 船舶位置報告書式

本船から Initial Report が UKMTO に送信されると、UKMTO より返信があり Daily Report の送信が求められます。港に到着後、あるいはハイリスクエリアを出次第、UKMTO から Final Report の送信が求められます。報告書式は以下のとおりです。

- ・ Initial Report Format
- ・ Daily Report Format
- ・ Final Report Format

船長及び船舶所有者は UKMTO の Voluntary Reporting Area に関する最新情報を MSCHOA のウェブサイト ([www.MSCHOA.org](http://www.MSCHOA.org)) で、あるいは直接 UKMTO(+971 505 523 215)に確認して下さい。

### UKMTO Vessel Position Reporting Form – Initial Report

01	船名	
02	旗国	
03	IMO 番号	
04	インマルサット電話番号	
05	時間及び位置	
06	針路	
07	通航速力	
08	乾舷	
09	積荷	
10	目的地及び到着予定時刻	
11	船舶保安統括者名及び連絡先	
12	船長及び乗組員の国籍	
13	乗船した武装または非武装警備員	

### UKMTO Vessel Position Reporting Form – Daily Position Report

01	船名	
02	コールサイン及びIMO 番号	
03	報告時間 (UTC)	
04	位置	
05	針路及び速力	
06	その他重要情報	
07	IRTC Point A/B 到着予想時刻	

その他重要情報とは、目的地、到着予定時刻、乗船している英国人スタッフの人数等の変更が該当します。

### UKMTO Vessel Position Reporting Form – Final Report

01	船名	
02	コールサイン及びIMO 番号	
03	報告時間 (UTC)	
04	港または Voluntary Reporting Area を出た際の位置	

## 付録 C

### 海賊の定義

- 海賊行為及び疑わしい活動を報告するに際して共通の定義とガイドラインを用いることが重要になります。それにより以下の効果が確保されます。
  - 一貫したデータ評価
  - 一致した報告の提供
  - 一貫した情報収集
- 「海賊」は 1982 年の国連海洋法条約(UNCLOS)(第 101 条)に定義されています。しかしながら、本 BMP の目的において、疑わしい活動及び海賊行為について正確かつ一致した評価が可能となるよう明確で実践的な作業ガイダンスを提供することが重要になります。
- 以下は、何が海賊行為に該当し、何が疑わしい活動に該当するかの判断基準となる BMP ガイドラインです。
  - 海賊行為は以下の行為を含む(但し、これらに限定されない)。

- ・船舶または乗組員に対する暴力行使、あるいは暴力行使の試み
- ・船長が海賊と疑うような場所で乗船を試みようとする事
- ・船舶を支配したかどうかに関らず実際に乗船すること
- ・以下を用いた船舶防衛手段への対抗
  - ・はしご
  - ・引っ掛けフック
  - ・船舶に対する、あるいは船上での意図的な武器の使用

・BMPの目的において以下の定義により様々なレベルの海賊行為が区別されます。

#### 海賊行為

単なる接近とは異なり海賊行為とは船舶が海賊船による攻撃的アプローチの対象となっておりかつ武器が使用された場合を言う。

#### ハイジャック

ハイジャックとは海賊が乗船し乗組員の意思に反して船舶の支配を奪われた場合を言う。

#### 不法乗船

不法乗船とは海賊が乗船したものの支配はされていない場合を言う。船舶の指揮権は依然として船長が有する。最も分かり易い例はろう城のケースである。

#### 疑わしいあるいは攻撃的アプローチ

##### 4. 疑わしい行為の定義に関するガイドライン

- ・別の船舶による行為で以下のいずれかが生じる場合、それは疑わしい行為と看做されます(但し、以下のリストはすべてを網羅しているわけではありません)。
- ・その海域の一般的な状況下で通常の活動として説明できない疑わしいボートによる急激なスピード増加を伴う明確な針路変更。
- ・その海域での通常の漁業や一般的な状況とは異なり、通常ではない時間と距離を同じ速度と針路で航行している小型ボート。
- ・船舶への突然の針路変更と攻撃的な動き

##### 5. ガイダンス注釈

- ・疑わしい活動の判断に際して、以下の事項が疑わしい船舶の特定に役立つ可能性があります。

- 1.船舶のサイズと比較した乗組員の数
- 2.最接近距離(CPA)

- 3.見慣れない、漁業用とは考えられない設備の存在、例えばハシゴ、よじ登り用フック、多量の燃料等
- 4.小型ボートがその海域での一般的なレベルを超えて武装している場合
- 5.武器が使用された場合
  - ・上記は全てを網羅したリストではありません。ハイリスクエリアを航行した経験を持つ船長の判断もしくは国際海事機関の情報により、その他の出来事、活動、小型ボートが疑わしいと看做される場合があります。上記の例はガイダンスとして扱われるものであり、全てを網羅したものでも最終決定されたものでもありません。

## 付録 D

### フォローアップレポート

海賊または疑わしい行為に遭遇した場合、事件の詳細なレポートを UKMTO 及び MSCHOA に提出することが重要になります。また同レポートの写しを IMB に提出することも必要になります。

### 海賊攻撃報告書船舶詳細/詳細

#### 基本情報

01	船名：
02	IMO 番号：
03	旗国：
04	コールサイン：
05	船種：
06	トン数： GRT: NRT: DWT:
07	船舶所有者(アドレス及び連絡先詳細)：
08	船舶管理会社(アドレス及び連絡先詳細)：
09	前港/次港：
10	積荷詳細：(種類/数量)

#### 事件詳細

11	事件日及び時間：LT UTC
12	位置：緯度：(N/S) 経度：(E/W)
13	最も近い目印/位置：
14	港/町/錨泊地：

15	国/最も近い国：
16	状況(停泊/錨泊/航行)：
17	自船速力：
18	攻撃の際の乾舷
19	攻撃中の天候(雨/霧/もや/快晴等、風(風速及び風向)、海/波高)：
20	攻撃の種類(乗船された/試みられた)
21	乗組員、船及び貨物の状況： 乗組員の負傷/死亡： 物品/現金の盗難：
22	攻撃された船のエリア
23	最後に目撃された海賊/疑わしいボートの動き
24	船の種類(捕鯨船、ダウ船、漁船、商船)
25	船の詳細(色、名前、特徴)
26	発見時の船のスピード及び針路

#### 襲撃部隊詳細

27	海賊/強盗の人数
28	衣服/身体の概観
29	使用言語
30	使用武器
31	特記事項
32	使用ボート
33	接近方法
34	攻撃時間
35	攻撃的か/暴力的か

#### 更なる詳細

36	船長及び乗組員により講じられた措置とその効果
37	沿岸当局に通報したか？通報済の場合は誰に通報したか？
38	通報船舶との通信手段： 適当な Coast Radio Station/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (+海洋地域コード)/MMSI
39	当局による処置
40	乗組員の数/国籍

41	事件概要/報告書全文/攻撃に関する船長-船員の供述書/写真(あれば)を当該レポートに添付すること。
42	自己防衛手段の詳細

## 付録 E

### MSCHOA 船舶動静登録フォーム

以下の「船舶動静登録」フォームは MSCHOA のウェブサイトに掲載されているものです。赤字部分の全質問事項に回答する必要があり、そうしなければ受領されません。以下の事項について注意が必要です。

- ・最新のフォームが使用されるように MSCHOA のウェブサイトを必ず参照して下さい。
- ・登録は東経 78 度、南緯 10 度、北緯 23 度からスエズにかけた地域にて必要とされます。
- ・フォームは船舶運航者(または船舶がインターネットを利用可能な場合には船長)がオンラインにて記入することが出来ませんが、フォームを完成させる前に MSCHOA のウェブサイトに登録する必要があります。
- ・MSCHOA へのフォーム提出は Fax 及び E-mail でも可能です。その場合でも、船舶運航者は最新のフォームを入手していることを確認して下さい。

ハイリスクエリアへの侵入地点	78° E/10° S/23° N/Suez/Port		
ハイリスクエリアへの侵入日/時刻	日付(何年何月何日)	時間(何時)	分 00/15/30/45
ハイリスクエリアからの出脱地点	78° E/10° S/23° N/Suez/Port		
ハイリスクエリアからの脱出日時	日付(何年何月何日)	時間(何時)	分 00/15/30/45
有刺鉄線/レーザーワイヤー	あれば✓		
鍵付きドア	あれば✓		
外部コミュニケーションプラン	あれば✓		
収納型船外ラダー	あれば✓		
ろう城場所	あれば✓		
ダミーの設置	あれば✓		
暗視装置	あれば✓		

有人エンジンルーム	あれば✓
CCTV	あれば✓
実施済乗組員ドリル	あれば✓
非武装警備員の乗船	あれば✓
武装警備員の乗船	あれば✓
実施中の海賊対策方針	あれば✓
船上に備えられている武器の有無 (ある場合には本ページの最終項 に 詳細を記載のこと)	有り/無し
船上の医師	有り/無し
ヘリコプターウィンチ場所	
ヘリコプター着地場所	
海賊対策に有効と考えられる情報	

## 付録 F

漁業に従事する船舶のための追加ガイダンス

漁業に従事する船舶のための以下のガイダンスが次の国立水産業協会により提供されています。

OPAGAC - Organizacion de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores  
ANABAC – Asociacion Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores

アデン湾及びソマリア沖で漁業に従事する船舶のための追加ガイドライン

### I. 漁業区域内の船舶への勧告

1. 非ソマリア漁船はライセンスの所有に関らずソマリア沿岸から 200 海里以内での操業ないし通航は控えるべきです。
2. レーダーが未確認ボートの存在を捉えた場合は操業を開始しないで下さい。
3. 海賊が使用する典型的な船であるポリエステルの小型ボートが発見された場合には、海賊の操船を困難にするべく風上かつ海側へ航行し、全速力でその場から離れて下さい。
4. 夜間の停船は控え、船橋、甲板及び機関室での監視を怠らないよう警戒して下さい。
5. 船舶が海賊の攻撃を受けやすい操業中は、攻撃を受けた場合に当局へ最大限の通報が可能となる

ようにレーダー監視を怠らないよう注意して下さい。

- 6.夜間の航行中は、灯火がレーダーに映らずに周囲に潜伏している海賊の標的になるのを避けるため通常の航海及び安全のために必要な灯火のみ使用して下さい。
- 7.夜間の操業のため船舶が漂流している間は船橋、甲板及び機関室での警戒に当たして下さい。通常の航海及び安全のために必要な灯火のみ使用して下さい。
- 8.機関は緊急発動出来るように準備しておいて下さい。
- 9.不審な船舶からは離れていて下さい。
- 10.海賊に盗聴されないよう、船舶の位置を把握されにくくするために、VHFの使用は極力避けて下さい。
- 11.海事警戒航空機がその海域で警戒に当たっている場合、識別と補足を容易にするためにAISを起動させて下さい。

## II. 識別

- 1.船舶管理会社は、ソマリア沖合いでの操業期間中MSCHOAに漁船を登録することが強く推奨されます。可能であれば、それには乗船中の全乗組員のリスト及び漁船の行動予定を含むことが望まれます。
- 2.当該地域での操業及び通航に先立ち訓練を実施して下さい。
- 3.漁船がVMS装置を搭載している場合には、船舶管理会社はMSCHOAにVMSデータの利用を提供することが望まれます。
- 4.漁船は不審な海賊「母船」が特定されたとの情報があった海域を航海することは避け、できるだけ早く不審な大型あるいは小型船舶の動きを察知するべくあらゆる手段を講じる必要があります。
- 5.漁船はアタランタ作戦あるいは他の国際機関もしくは国家による海賊対策から派遣されている航空機や船からの要請があれば常に身元を明かす必要があります。
- 6.軍艦、商船及び漁船は、接近しつつある漁船からの身元照会の要請があった場合には遅滞なく返答することが求められます(特に船舶が漁業に従事している場合、逃避のための速やかな行動を可能にするため)。

## III. 攻撃を受けた場合に

- 1.攻撃を受けた場合もしくは疑わしい小型ボートを発見した場合は、当局(UKMTO及びMSCHOA)と残りの船隊へ警告して下さい。
- 2.当該船舶の情報が軍事介入の成功に必要なため、第二船長(陸上にいる)の連絡先を伝えて下さい。

巾着網漁船のみに対する提言

- 3.甲板及びマストの見張り台から全ての人員を非難させて下さい。
- 4.海賊により船舶が支配され巾着網が展張されている場合には、網を揚収するよう海賊へ働きかけてください。網の揚収に海賊が同意した場合には、揚収要領に従い、かつ誤解されるのを防ぐために装置の機能を説明して下さい。

## 付録 G

クルーザーを含むレジャーボートへの追加アドバイス

ハイリスクエリアでの海賊攻撃の深刻化を考慮すると、アドバイスとしては同エリアに入らないことです。

しかしながら、それにも関わらず同エリアを航行することを決断したクルーザー/レジャーボートは、あらかじめ海軍/軍事当局に連絡を取っておくことが勧められます。

当該手続きの最新情報については MSCHOA([www.MSCHOA.com](http://www.MSCHOA.com))及び ISAF(International Sailing Federation)のウェブサイトをご覧ください。また、NATO Shipping Center のウェブサイト([www.shipping.nato.int](http://www.shipping.nato.int).)にも情報が掲載されています。

ISAF Cruising microsite – [www.sailing.org/cruising](http://www.sailing.org/cruising).

## 付録 H

支援組織

### i .BMP4 署名者

#### BIMCO

BIMCO は、船舶所有者、船舶管理会社、仲介代理店及び海運産業において既得権を有する多数の出資者から成る独立した国際海運協会です。協会は全世界の会員の代理として規制分野でのより高度な標準及び調和を促進する活動を行っています。公正かつ公平な国際海運規則の発展と促進のための触媒として、BIMCO は非政府機構(NGO)として公認されており、複数の国連機関のオブザーバーとしての地位を有し、海事行政機関、規則制定機関及び EU、米国、アジアのその他の利害関係者との密接な対話を行っています。協会は実務的な海運情報の最も包括的な情報源の一つである

とともに広範囲な相談サービスを会員に提供しています([www.bimco.org](http://www.bimco.org))。

#### CLIA (Cruise Lines International Association)

Cruise Lines International Association (CLIA)は、世界最大のクルーズ協会であり世界の主要な船旅会社 25 社で構成されています。CLIA は国際会議及び政策策定に参画し、安全、安心、かつ健全なクルーズ環境の促進に努めています。CLIA は国際海事機関(IMO)の非政府諮問機関としての役割を担っています([www.cruising.org](http://www.cruising.org))。

#### ICS (International Chamber of Shipping)

国際海運集会所(ICS)は商船運航事業者のための国際貿易協会です。ICS は様々な国、分野及び通商から収集された国際産業界の見解を表明します。ICS の会員には全世界の商船隊の 75%以上を有する各国の船主協会が含まれています。海上での人命の安全及び海洋環境保護を担う国連機関である国際海事機関(IMO)が ICS の主要な活動の場になります。ICS は技術的、法的、実務的問題を含む商船に影響を及ぼす様々な分野に深く関わっています。ICS は、船主及び船舶管理会社のような第三者を含むばら積貨物船運航事業者、タンカー運航事業者、旅客船運航事業者、コンテナ船運航事業者といった産業界における様々な取引における世界的利益を代表する組織である点において独特な存在です。

#### IG P&I (The International Group of P&I Clubs)

国際 P&I グループ(グループ)に加盟している 13 の主要なクラブは、世界の外航船舶トン数の約 90%以上に責任保険(Protection and Indemnity)を提供しています。それぞれのグループクラブは独立した非営利の相互保険組合であり、船舶の使用及び運航に関して生じる第三者への賠償責任に対するカバーを船主及び傭船者組合員に提供しています。各クラブは組合員から選出される理事会を通じて組合員により運営され、乗組員、乗客及びその他の乗船者の傷病、貨物損失と損害、油汚染、船骸撤去、施設損傷を含む広範囲の責任をカバーします。また、クラブは損害賠償請求、法的問題及び損害防止に関して広範囲にわたるサービスを組合員に提供するとともに、大事故の処置において中心的役割を担います([www.igpandi.org](http://www.igpandi.org))。

#### IMB (ICC International Maritime Bureau)

国際海事局の海賊報告センター(PRC)の主目的は、船長が海賊に実際に攻撃を受けたあるいは攻撃を試みられた際の、また疑わしい動きについて報告するための最初の連絡先であることです。PRC は、海賊攻撃の危険が高い海域または乗船した武装強盗に関連する特定の港及び錨泊地について、船長、船主、保険会社、貿易業者等を含む海運業界の意識啓発を行っています。PRC は各国政府及び法執行機関と密接に連携し、海賊の減少そして最終的な根絶に向けた情報共有を行っています。

## IMEC (International Maritime Employers' Committee Ltd – IMEC)

IMEC は、ロンドンとマニラに事務所を持ち、7,500 隻の船舶と 185,000 人の船員を有する 140 社以上の世界の大手船主及び管理会社が加盟している海運産業関係に従事する唯一の国際的な雇用者の組織です。これらの船舶及び船員の多くは IBF 協定によりカバーされ、IMEC は共同交渉グループの創立メンバーとしてその交渉に参画しました。また、IMEC は教育に重点をおいており、その中でも自前の Cadet プログラムが 800 人以上の仕官候補生のために実施されており、組合員には無料で提供されています([www.imec.org.uk](http://www.imec.org.uk))。

## INTERCARGO

INTERCARGO は International Association of Dry Cargo Ship-owners の略称です。1980 年以来、Dry Cargo 運搬の船舶所有者、運航事業者及び船舶管理会社の利益を代表し、安全で高品質、効率的、かつ有益な産業の促進のため他の国際機関と密接に協力しています([www.intercargo.org](http://www.intercargo.org))。

## InterManager

InterManager は船舶管理業界のための国際的な事業団体です。InterManager の会員は社内または外部の船舶管理者、船員管理会社または関連会社、または海運業界の会社です。総じて InterManager の会員は、4370 隻以上の船舶の管理と 250,000 人程度の船員の管理を行っています。InterManager は船舶管理業界のみを代表する唯一の組織です。InterManager は国際レベルで会員を代表する広く認知された組織で、彼らの見解を確保するための働きかけを行っており、世界的な海事産業においてその必要性が認識されています。InterManager は海運業界における透明性と統治の改善及び船舶管理部門を通じた高水準の維持に尽力しています([www.intermanager.org](http://www.intermanager.org))。

## INTERTANKO

INTERTANKO は国際独立タンカー船主協会で、世界中で取引される油が安全に責任を持って競争力を持って輸送されることを確保するため 1970 年以来独立したタンカー船主の意見表明機関となっています。会員資格は、石油会社と国家の管理下にあるタンカー船主以外の協会の会員基準を満たした油及びケミカルタンカーの独立した所有者及び運航会社にかかれています。世界のタンカー船隊の約 75%が独立したタンカー船主であり、その大多数が INTERTANKO の会員です。2011 年 1 月時点で、同協会は 250 社の会員を有し、その合計船隊は約 3,050 隻、2 億 8500 万積貨重量トンに上ります。INTERTANKO の準会員は油及び化学薬品の輸送に関係する約 320 社に達しています([www.intertanko.com](http://www.intertanko.com))。

## ISF (INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION)

国際海運連盟(ISF)は海運産業のあらゆる分野及び取引を代表する雇用者のための主要な国際組織

です。ISF の会員は、世界の商船トン数の 75%を運航し、世界の 125 万人の船員を雇用している、各国の船主協会により構成されています。1909 年に設立された ISF は、国際輸送に影響を及ぼすあらゆる労働問題、人材及び訓練、船員の健康と福利厚生に関与しています([www.marisec.org](http://www.marisec.org))。

#### **ITF (International Transport Workers Federation)**

国際運輸労働者連盟 ITF)は運輸労働者の国際労働組合です。運輸産業における独立した職業組合の会員であれば ITF の会員資格を有します。ITF は 1896 年以来船員の援助を行っており、今日 ITF 加盟組合の組合員である 600,000 人以上の世界中の船員の利益を代表しています。ITF は全ての国籍の船員のための条件改善及び労働者の利益と権利を保護すべく海運産業の適切な規則制定のために尽力しています。ITF は国籍や船舶の船籍に関わらず船員を援助します([www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) [www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org))。

#### **IPTA (The International Parcel Tankers Association)**

国際パーセルタンカー協会は、特定のケミカル/パーセルタンカー船隊の利益を代表する団体として 1987 年に設立され、設立以降 IMO の定義に基づくケミカル/パーセルタンカーを運航する船舶所有者のための広く認知された代表団体として発展し、監督官庁と貿易機関がケミカル/パーセルタンカー船主との連絡を取り合う際の中心的機関として認識されています。IPTA は非政府組織として 1997 年に国際海事機構(IMO)での諮問資格が与えられており、国際海事法の遵守を広め監視する唯一の団体として全面的に IMO を支援しています([www.ipta.org.uk](http://www.ipta.org.uk))。

#### **JHC (Joint Hull Committee)**

共同船体委員会(JHC)は 1910 年に設立されロイズシンジケート及び IUA 加盟各社、双方の代表により構成されています。JHC は船舶保険に関するあらゆる事項を取り扱い、ロンドンマーケットにて船舶保険ビジネスに従事するものの利益を表明し、様々な海事部門と幅広く連携を取り合っています。JHC は船舶保険業界に関係するマーケット向けにサーキュラーを発行しており、そこには新しいモデル文書、海運業界情勢に関する情報や通知も掲載されます。

#### **JWC (Joint War Committee)**

戦争委員会連合(JWC)はロイズシンジケート及び IUA 加盟各社、双方の代表により構成されています。JWC は船舶戦争保険に関するあらゆる問題を討議し、ロンドンマーケットにて船舶保険ビジネスに従事するものの利益を表明します。JWC は独立の Security Adviser からのアドバイスに従い公表している記載地域を更新しています。当該地域は、押収、武器の遺棄、海賊、ストライキ、テロリズム及び戦争といった危険に対する保険が手配される戦争マーケットにて提供される危険範囲を引き受ける場合の危険海域となります。

### OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)

石油会社国際海事評議会(OCIMF)は、原油及び石油製品の輸送と荷役に関係する石油会社の任意団体です。その目的は、石油タンカー、ターミナル及び沖合い補給船の安全及び環境保護に責任を持ち、設計及び運用基準の継続的な改善を促進することにあります([www.ocimf.org](http://www.ocimf.org))。

### SIGTTO (The Society of International Gas Tanker and Terminal Operators)

国際ガスタンカー及びターミナルオペレーター協会は、液化ガスタンカー及び液化ガス取り扱いターミナルの安全で責任ある運用を促進し、会員相互の産業界のベストプラクティス作成を図り、ガスタンカー及びターミナルの継続的な安全性に責任あるいは関係を持つ全てのものが行うベストプラクティスの基準を作成するため、1979年に設立されました。協会はバミューダで非営利団体として登録されており、主にLPG/LNG船及びターミナルビジネスにおける資産所有者である会員により運営されています。協会はIMOのオブザーバー資格を与えられています([www.sigtto.org](http://www.sigtto.org))。

### The Mission to Seafarers

The Mission to Seafarersは、世界中の230港で船員へ緊急援助、実務的サポート及び歓待を行っています。海賊被害者の保護から外国の港でのライフラインの提供まで、ランク、国籍、信条を問わず世界中120万人の全ての商船船員のための組織です([www.missiontoseafarers.org](http://www.missiontoseafarers.org))。

### The World Shipping Council (WSC)

世界海運評議会(WSC)は、国際定期運航業界を代表する貿易協会です。WSCの会員は、世界の定期運航船の約90%に及ぶコンテナ船、ローロー船、自動車運搬船を運航しています。これらの船舶が輸送する貨物の金額は、全世界の海上輸送貿易の約60%、年間4兆ドル以上になります。WSCの目的は、最も難関な輸送問題の現実的な解決達成に向けて、政策立案者や他の業界団体とともに定期運航業界の声を届けることにあります。WSCはIMOにおいて非政府組織として扱われています([www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org))。

### ii .BMP4 を支持する海軍/軍隊/法執行機関

#### Combined Maritime Forces (CMF)

統合海上部隊(CMF)は、地域安全保障に取り組む25カ国の連合軍です。CMFは国際法及び関連の国連安保理決議に則って活動し、3つの異なる使命を持っています。CTF150は紅海、アデン湾、インド洋、アラビア海、及びオマン湾で海上安全保障活動を行うものです。CTF151は、アデン湾、ソマリア沿岸及びインド洋で、海賊の抑止、壊滅、鎮圧と、船籍を問わず海洋航行船舶の安全航行のための保護活動を行います。CTF152は、かく乱活動抑止のため湾岸協力会議(GCC)と連携して、アラビア湾で海上安全保障活動を行っています([www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc\\_command.html](http://www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc_command.html))。

## EU NAVFOR (The European Union Naval Force)

EU NAVFOR は、海事安全センター(アフリカの角)を運営する中心的調整機関です。アトランタ作戦では、ソマリア沿岸沖の海上安全を改善するためその地域に主要な EU 海軍グループが配置されました。さらに、ウェブサイト([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org))及び 24 時間週 7 日体制のアフリカの角海事安全センター(MSC-HOA)を通じ情報を広め、ベストプラクティスの確立を支援するため、地域及び産業界の両方において広範囲の連絡網を構築することも使命としています

## INTERPOL

INTERPOL は 188 カ国が加盟する世界最大の国際警察機構です。1923 年に設立され、国境を越えた警察の協力体制を促進し、国際犯罪の抑止及び撲滅のためあらゆる組織と当局をサポートします。

INTERPOL の海事特別捜査班は 2010 年 1 月に設置され、以下の活動を通じて様々な面で海賊対策に関する国際組織の対応を調整する役割を果たしています。

- ・海賊関係証拠の世界的収集、保存、分析及び普及、ならびに犯罪捜査と加盟国による訴追のための諜報活動の強化
- ・世界中の支援関係者と協力し東アフリカにおける警察、司法、検察能力の向上([www.interpol.int](http://www.interpol.int))

## MARLO The U.S. Navy Maritime Liaison Office

海事連絡事務所(MARLO)の使命は、米国海軍、統合海上部隊、米中央軍(CENTCOM)担当地域の商業海事団体間の情報交換を促進することです。MARLO は、海上輸送の安全と危機管理に関する情報の繋ぎ役であり、商業海事共同体の全メンバーの支援に尽力しています。海賊対策のため、MARLO は窮地にある船員のための(UKMTO に次ぐ)第二の緊急連絡場所となっており、海事業界への通航ガイダンスの普及に努めています。MARLO は、説明書、ウェブサイト、電子メール、電話業務を通じて、海軍軍事演習、臨検、航路標識、環境問題、医療支援、安全保障、各地の捜索救難センターの強化について、商業荷送人へのガイダンスの普及を行っています。

## Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA)

アフリカの角海事安全センター(MSCHOA)の目的は、アデン湾、ソマリア沿岸及びアフリカの角沖合いの船員にサービスを提供することです。国連安全保障理事会決議(UNSCR)1814、1816 及び 1838 に基づき、当該地域の商船に対する海賊襲撃リスクの増加を踏まえ、航海の合法的な自由を保護することを目的とした対応センターです。船会社、船長及び他の関係者と緊密に連絡を取り合い、MSCHOA はこれら海域での攻撃を受けやすい海上輸送とアプローチの実態を構築していきます。センターは各国からの軍人及び民間人によって構成され、船員に保護と支援を提供するためその地域で活動している様々な軍隊と連携を取っています。重要かつ世界的な通商航路を保護し、危

険で違法な攻撃から船舶と乗組員を保護することが必要とされています([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org))。

### NATO Shipping Centre (NSC)

NATO 海運センター(NSC)は NATO 海上部隊と民間とを繋ぐ役割を担います。NSC は海運業界が NATO にコンタクトする際の最初の連絡先であり、海運業界と直接連絡を取り合うのはもちろんのこと、他の軍事関係機関(中でも UK MTO、MSCHOA 及び MARLO)とも構想や取り組みについて連絡及び調整を行い、海賊事件の発生を減少させる全体の取り組みを支援する機関として NATO により用いられています。

### Operation Ocean Shield

オーシャンシールド作戦は、アフリカの角沖の海賊を撃退するための国際協力に NATO が寄与しているものです。作戦では反海賊対策の様々なアプローチが採用され、それにより広範囲の同盟力をベースとした NATO の明確な役割が発展してきました。NATO の反海賊対策は、海上での海賊行為対応と、地域的/国家的海賊対応能力を構築し海賊事件を減らすための行動を取るよう海運業界をサポートすることに重点が置かれています。作戦は、既存の国際組織及びその海域で活動する軍隊の行動を補完することを目的としています。

### UKMTO

英国海運貿易オペレーション(UKMTO)のドバイ事務所は、商船による第一のコンタクトポイントであるとともに当地の軍隊との連絡所となっています。UKMTO は任意通報制度を持ち、商船は、スエズ、東経 78° 及び南緯 10° で区切られた海域を航行中、位置/針路/速度及び次港の到着予定時間を定期的に通報することが推奨されます。UKMTO は船舶を追跡し、位置情報は CMF と EU 本部へ送られます。商船の通航に影響を及ぼす新たな関連情報は、会社を通さずに船へ直接送られ、事件への速やかな対応と時間の節約に寄与しています。更なる情報または任意通報制度への加入については、UKMTO(電子メール：[ukmto@eim.ae](mailto:ukmto@eim.ae))もしくは MSCHOA に照会して下さい。