

BMP West Africa (BMP WA)

ギニア湾を含む西アフリカ沖における海賊行為の防止と海事セキュリティ強化のためのベストマネージメントプラクティス

第1版

2020年3月発行

著者：ICS、BIMCO、IGP&Iクラブ、INTERTANKO、OCIMF

法律に関する注意点

BMP WA は、ユーザー自身の責任において使用するためのガイダンスとしてのみ作成されています。作成者、そのメンバー、または個人、会社、法人、組織は、BMP WA の情報の正確性や省略について、また BMP WA のガイダンスを適用したまたは信頼したことにより直接的あるいは間接的に生じたいかなる結果についても、仮に相当な注意を怠ったことによって引き起こされた場合でも、責任を負いません。

著作権に関する注意事項

BMP WA の著者は BMP WA を無料提供しています。BMP WA に含まれるすべての情報、データ、およびテキストは、全部または一部を問わず、以下を条件として、支払い、個別の申請または書面による認可なしに複製または複写することができます。

- ・非商業目的のみでの使用
- ・内容を変更しない

例外：

上記の許可は、写真が BMP WA の全部または一部で使用することを許可しています。これらの写真の著作権は第三者に属しているため、BMP WA 以外で写真を使用することは許可されていません。BMP WA 以外で写真を使用するための許可は、まず著作権者から取得しなければならず、その詳細は著者から入手できます。ロゴおよび商標は、BMP WA の不可欠な部分として使用されている場合を除き、上記の一般許可から除外されています。

BMP WA は、支援調印者により発行された現存のガイダンスに取って代わるものです。

目次

BMP で求められる基本要件

- 第 1 章 はじめに
- 第 2 章 脅威
- 第 3 章 脅威とリスクアセスメント
- 第 4 章 計画
- 第 5 章 船舶防護対策
- 第 6 章 通報
- 第 7 章 船舶が攻撃された場合

- 付属書 A 通報先の詳細
- 付属書 B セキュリティ海図
- 付属書 C 共通の理解
- 付属書 D MDAT-GoG 報告フォーム
- 付属書 E その他の海事関連脅威
- 付属書 F 漁業に従事する船舶のための追加ガイダンス
- 付属書 G ヨットを含むレジャー船への追加アドバイス
- 付属書 H 定義と略語
- 付属書 I 支援組織

BMP で求められる基本要件

脅威を理解する

- 海上の脅威はダイナミック
- リスクアセスメントおよびおよび意志決定において、脅威に関する最新情報収集が重要

リスクアセスメントの実施

- 会社にとってリスクアセスメント実施は必須
- 船舶防衛対策の確認

船舶防護対策の実施

- 船舶の強化
- 船員への説明と訓練
- 見張りの強化
- 旗国と保険契約およびおよび海軍のガイダンスに従う

通報

- MDAT-GoG への通報と登録
- 事件や不審な活動の報告
- 攻撃を受けた際の救難信号を発信

協力

- 他船や海軍との協力
- 証拠保全のための法執行機関との協力
- 福祉提供者との協力

第1章

はじめに

アフリカ西海岸沖の治安状況は複雑でダイナミックです。BMP WA は、同海域での事件の犠牲者とならないために、船と船員を支援する目的で作成されました。

このガイダンスの目的は、船が航海計画を立てるための支援をし、船が攻撃を発見、回避、阻止、遅延、報告する手助けをすることです。このガイダンスの推奨事項を実施することが船員の安全に大きな違いをもたらすことが経験により実証されています。

このガイダンスで紹介されているベストマネージメントプラクティス (BMP) は、海賊や武装強盗によるリスクを軽減します。ただし、どのような脅威かによって攻撃方法に違いがあるため、それぞれの脅威に適した対策をとることも必要です。

効果的な安全対策を講じなければ深刻な結果を招く恐れがあります。人質の船員に暴力その他の虐待を加えて長期間拘束したケース、また船体損傷や貨物の拘束を試み、船員の命を危険にさらそうとしたケースも発生しています。

銃器・麻薬・移民の密輸、人身取引、違法・無報告・無規制 (IUU) の漁業など、同海域でのその他の犯罪も不安要因となります。

MDAT-GoG (The Maritime Domain Awareness for Trade-Gulf of Guinea : 貿易のための海上領域認識-ギニア湾) はウェブサイト (<https://gog-mdat.org/home>) にアドバイスを載せています。附属書 A に連絡先が掲載されているのでご参照ください。

この BMP のいかなる内容も、船長の超越権限や乗組員、船舶およびおよび貨物の保護にする責任を減じるものではありません。

この BMP は、最新の国際海事機関 (IMO) の海上安全委員会 (MSC) サーキュラー (www.imo.org 参照) の海賊行為に関するガイダンスを補足するものです。

地理的特徴

このガイダンスでは、英国海洋情報部 (UKHO) の海図 Q6114 およびフランス海洋情報部 (SHOM) の海図 8801CSD に示されているように、自主通報海域を運航する船舶の推奨プラクティスと手順を紹介しています。

船舶と船員に対する攻撃は同海域全般で起きていますが、大半がギニア湾の東部で発生しています。脅威はダイナミックです。附属書 A に掲載されている組織から情報を得てください。

自主通報海域 (Voluntary Reporting Area)

MDAT-GoG の自主通報海域 (VRA) は、UKHO 海図 Q6114 や SHOM 海図 8801CSD のようなセキュリティ海図に記載されています。

VRA 内で運航する船舶は MDAT-GoG に登録することが推奨されています。登録すると報告を行う船と MDAT-GoG が直接連絡できるようになります。

戦争委員会連合指定海域

保険関係者のグループである戦争委員会連合 (Joint War Committee : JWC) は、高リスクと考えられる海域をリストアップしています。その海域を航行する船舶は、保険者に連絡しなければならず、追

加保険料が適用されることがあります。JWC は、ロンドン市場で船舶戦争保険引受業者の利益を代表する国際保険引受協会とロイズの保険引受業者で構成されています。JWC がリストアップした海域はウェブサイト (www.lmalloyds.com/lma/jointwar) に掲載されています。

第2章

脅威

西アフリカ沖の複雑な海事治安問題は、船員の安全に対する直接的および間接的な脅威を生み出しています。そのため、すべての海事犯罪に対処することが重要です。このガイダンスは船員に直接脅威を与える海上犯罪、貨物窃盗などの武装（および非武装）強盗、船のハイジャック、誘拐に焦点を当てています。

モンスーンがない時期（9月から3月）は沖合で攻撃される可能性はさらに高くなります。攻撃は昼夜を問わずいつでも起きる可能性がありますが、船員の大部分は暗い時間帯に誘拐されています。

船舶への攻撃

ほとんどの攻撃は沿岸付近、川、港で発生していますが、沿岸から 200 海里以上の沖合での攻撃も報告されています。

船舶への攻撃は様々な形態があります。盗難目的の攻撃はほんの数人の海賊により行われるかもしれませんが、船員誘拐そして/またはタンカーから降ろされる貨物の強盗が目的の船舶攻撃は、重武装した多人数の海賊により行われる場合があります。攻撃時には高速ボート、漁船、小型商船などのあらゆる種類の船が使われます。港外に錨泊中の船舶への攻撃のほとんどは夜間に発生しますが、より遠くの沖合での攻撃は昼夜問わず発生します。錨泊中、漂流中、または STS 移送作業中の船舶は特に高いリスクがあります。航行中の船舶への攻撃は低速航行中に発生することがあり、何らかの手口を使って船舶を強制的に停止させることもあります。母船が使われている場合は、その母船に海賊が乗り、蓄えや燃料や攻撃スキフを搭載し、天候の影響をあまり受けずにはるかに広い海域で攻撃を行うことを可能にしています。

海賊は小型武器と携行式ロケットランチャー（RPG）を使って船橋や居住区を狙う傾向があります。海賊は長い軽量はしごや結び目つきのロープ、長いフック付の棹を使って本船の舷側から船に登ります。一旦乗船すると本船をコントロールするために船橋に向かいます。船橋に到達すると、海賊仲間が乗り込めるように減速もしくは停船を要求します。

襲撃の目的は様々ですが、身代金を要求する目的の誘拐が多く発生しており、乗組員 1 人を誘拐することも船の乗組員全員を誘拐することもあります。船員は悲惨で不衛生な状態で拘束され、適切な医療を受けられず、その結果、病気になり、時には死に至ることもあります。

海上武装強盗では貴重品が盗まれ、航海・通信機器が破壊されます。機会に便乗する場合がありますが、ほとんどは慎重に計画されています。乗っ取りは通常は数日間続き、船舶は頻繁に領海基線を越えて別の国の海域に移動します。この間、乗っ取られた船は他船と何度も落ち合い、STS で貨物を移動させることもあります。

海上武装強盗や貨物盗難の標的となる船の乗組員は、攻撃中に海賊によってひどい扱いを受ける可能性が高いことが経験によって理解しています。通常は負傷を伴い、抵抗すると海賊による暴力がエスカレートする可能性があります。

自主通報海域（VRA）での武装強盗や乗っ取りや誘拐事件への軍と法執行機関の対応能力は向上しているものの、限度があります。排他的経済水域（EEZ）および/または領海内の商船に対して、安全錨泊区域（SAA : Secure Anchorage Areas）、警備護衛船（SEV : Secure Anchorage Areas）、および/または船舶護衛分遣隊（VPD : Vessel Protection Detachments）を提供または許可している国はわずかです。

海上安全上に関するその他の懸念事項については、附属書 E で概説されています。

第3章

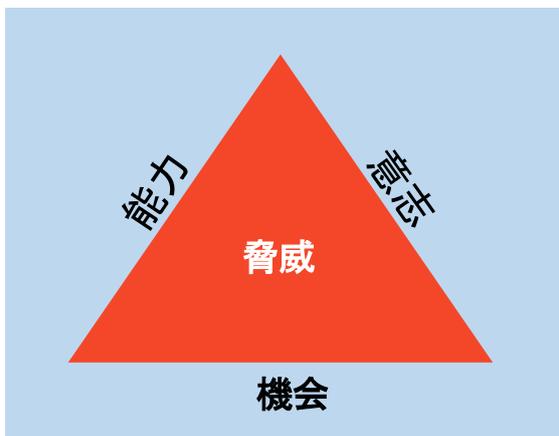
脅威とリスク評価

脅威評価

脅威評価では地域の海上セキュリティ脅威すべてを考慮しなければなりません。

自主通報海域（VRA）通航前のあらゆる船舶リスク評価の一環として、MDAT-GoG や民間情報提供会社から、その地域の脅威についての最新アドバイスを入手することができます。

脅威は、能力、意志、そして機会により形成されます。



能力とは襲撃者が襲撃を実行する物理的な手段を持っていることを意味します。意志は継続的な襲撃によって示されます。機会は会社、船舶および乗組員がこのガイダンスに説明されている対策をとることで軽減するものです。このガイダンスの情報だけでなく、附属書 A のリストにある地域の報告センターおよび組織からも、脅威の特性、特定のまたは新しい戦術、地域背景要因などの補足情報を得ることができます。

三角形の一边を削除できればリスクは最小化されます。会社や船長は海賊の能力や意志に影響を与えることはできないので、BMP は機会を最小限に抑える対策に焦点を当てています。

リスク評価

リスク評価は、安全管理システムにおける航海計画の不可欠な部分です。また、防止・軽減・回復のための対策を特定するものでなければならず、そのためには法的規制に追加対策を組み合わせなくてはなりません。

リスク評価ガイダンスは www.maritimeglobalsecurity.org に掲載されています。

リスク評価においては以下の事項を考慮すべきです。ただし、以下の事項に限定されるわけではありません。

- 脅威評価とリスク増加地域
- 旗国、会社、用船者、保険者による要件

- 安全錨泊区域 (SAA : Secure Anchorage Areas)、警備護衛船 (SEV : Security Escort Vessels)、および/または船舶護衛分遣隊 (VPD : Vessel Protection Detachments)
- 船の特性と脆弱性、および脅威に耐えるシタデル (船内の緊急避難場所) および/または安全な集合場所 (乾舷、船速、全般的な配置など) などの船固有の機能。
- 船と会社の手順 (訓練、当直勤務表、指揮系統、意思決定手順など)
- 状況を形成する背景要因、例えば漁船の活動を含む通航パターンや現地の生活パターン
- 軍との協力

同地域のすべての航海には、入手可能な情報すべてを取り入れた徹底した高度な計画が必要です。海上の脅威はダイナミックなものであるため、同地域内のそれぞれの各航海および活動に対して詳細な脅威およびリスク評価を行うことが不可欠です。

第4章 計画

会社による計画

航海計画の策定には、リスク評価の結果とあわせて以下の事項が役立ちます。

- 脅威およびリスク評価の定期的な見直し。必要に応じて航海計画は更新
- 船舶保安評価 (SSA)、船舶保安計画 (SSP) および船舶強化計画 (VHP) の見直し
- 推奨航路と集合要件についての船長へのガイダンス
- 警備員提供会社のリスク信用調査 (Due Diligence)
- 安全錨泊区域 (SAA : Secure Anchorage Areas)、警備護衛船 (SEV : Security Escort Vessels) およびターミナルセキュリティへの移送の使用に関するガイダンス
- 会社が定めた船舶防護措置 (SPM)
- 海賊が乗っ取り後最初に行うことのひとつは目に見える通信や追跡装置、アンテナを無効にすることなので、会社は、通信装置を隠して配置することを考慮すべきです
- 会社の人員配置要件の見直し。不可欠でない乗組員を下船させることを検討
- 乗組員訓練計画

情報セキュリティ

重要な航海情報が悪用されるのを避けるため、以下の事項が推奨されます。

- 外部との連絡は最小限にし、集合場所と待機位置の計画には細心の注意を払う
- VHF 使用を最小限に抑え、代わりに E メールまたは安全な衛星電話を使用することを検討する。可能な場合は、VHF では既知または正当な発信者にのみ応答し、重要な航海情報を最小限に抑える。
- 代理店、用船者およびチャンドラーとのメール交信を適切に管理し、メール内の情報は契約上必要最低限のみの簡潔なものにすべき
- 航海関連情報をソーシャルメディアに投稿しないように乗組員に通知する

瀬取り (STS) 作業

- STS 作業場所の脅威評価とセキュリティ対策を見直す

オフショアターミナル

- オフショアターミナルの場所の脅威評価とセキュリティ対策を見直す

船長計画

セキュリティはすべての航海計画の重要部分です

自主通報海域（VRA）に入る前に行うこと

- 最新の脅威情報の入手
- 航行警報区域（NAVAREA）の最新の警告・警報とインマルサット海上安全に関するメッセージサービスの確認
- 自主通報海域（VRA）への船舶登録および第 6 章と付属書 D で強調している報告要件の実施
- 民間武装警備員（PMSC）を配備する場合はその乗船計画の確認
- 警備護衛船（SEV）を使用する場合、集合地点および通信計画
- 警備が到着しない、または運航要件を満たすことができない場合の緊急時計画
- 最高速度で推進できることの確認
- 船舶保安計画（SSP）に沿ったセキュリティ対策の実施

船員への説明と操練の実施

乗組員は、対応するための利用可能なリソースと脅威、リスクおよび結果について認識しておくべきです。ベストプラクティスガイドは <https://www.seafarerswelfare.org/resources> に記載されています。乗組員は準備について十分に説明を受けなくてはならず、操練は船舶防護対策（SPM）が整った状態で実施しなくてはなりません。またその計画を定期的に見直してください。さらに乗組員全員は、襲撃および危険が去ったことを知らせるアラームの熟知や、両方の状態への適切な対応を含め、彼らの任務についての説明を受けなくてはなりません。

訓練では以下の項目をテストしてください。

- 船舶防護対策（SPM）、海賊が船に乗り込む可能性のあるアクセスポイントすべてのセキュリティテストを含む
- ロックダウン（船の封鎖と区画内への避難）の状態。乗組員の安全性の検討を含む
- 船橋チームのセキュリティについての知識と乗組員の認識
- 襲撃時に必要な行動についての乗組員の理解

自主通報海域（VRA）に入る際に行うこと

- 第 6 章と付属書 D で述べられている船舶報告の提出
- 最新の脅威情報のアップデートと監視
- 海賊が乗り込む可能性のあるすべてのアクセスポイントが制限され、制御されていることの確認
- VHF 使用を最小限に抑え、代わりに E メールまたは安全な衛星電話を使用することを検討します。可能な場合は、VHF では既知または正当な発信者にのみ応答し、重要な航海情報を最小限に抑えます。

他の検討事項

- 非常用連絡計画の準備とテスト：船長は、必要な非常時の連絡先（付属書 A を参照）と前もって準備したメッセージを含めた非常用連絡計画を準備することが推奨されます。準備したメッセージは、手元に置いておく、または安全な集合場所および/またはシタデルを含むすべての外部通信拠点の近くに恒久的に掲示してください。また通信機器と船舶警報通報装置（SSAS）もテストすべきです。
- 自動船舶識別装置（AIS）に関するポリシーを決める：海軍が本船を追跡できるようにハイリスク海域および自主通報海域（VRA）通航時には最初から最後まで AIS のスイッチをオンにしておくことが推奨されます。但し、表示情報は、船の ID、位置、航路、速度、航海状況および安全に関するもの

のみに制限してください。

- リスク評価で特定された海域の通航にあたり重要機器のメンテナンスのスケジュールを再調整し、攻撃が起きた場合にすべての機器を使用できる状態にしておいてください。

錨泊の場所と時間

- 錨泊時間を最小限に抑える。
- 錨泊当直を維持すること。
- 同じパターンを繰り返すことは避ける。
- 同地域の一部の国で運営している“安全錨泊区域”の使用を検討する。詳細は現地の水路通報または海図に記載されています。
- 船舶が最も狙われやすいのは、水上で停止している時、漂流中、錨泊中、瀬取り（STS）中、SBM 係留中、またはパイロット乗下船のために減速した時です。

到着調整

多くの船舶は沖合で待機し、STS および/またはオフショアターミナルを含む集合地点に時間ギリギリに到着（ジャストインタイム）するために高速で通航します。一部の船舶は安全に沖合に停泊している間にオンラインで荷役準備完了通知（NOR）を提出します。どちらのプラクティスもギニア湾で通航する多くの船舶により受け入れられています。

自主通報海域（VRA）内で恒久的に通航する船舶の計画考慮事項

ギニア湾地域の海洋事業は多様で、以下を含む多くの活動分野をカバーしています。

- オフショア供給
- 潜水と遠隔作業機（RoV）のサポート
- 移動式オフショア掘削ユニット（MODU/MOU）
- パイプ敷設
- 漁船
- 旅客船およびフェリー
- レジャー船

一般に、この地域で恒久的に通航している船の海上セキュリティの考慮事項は、同地域や港湾を訪れる船の考慮事項と同じです。

同地域を拠点とする船に対する攻撃場所に決まったパターンはありませんが、犯罪者はオフショア施設、STS および船の待機区域への通常の航路や、漁場、フェリーの定期航路を知っていると考えるべきです。

第5章

船舶保護対策（SPM）

この章では実証済みの船舶防護対策（SPM）に焦点を当てます。BMP は地域の襲撃経験に基づいており、襲撃手法の変化に応じて進化し続けます。

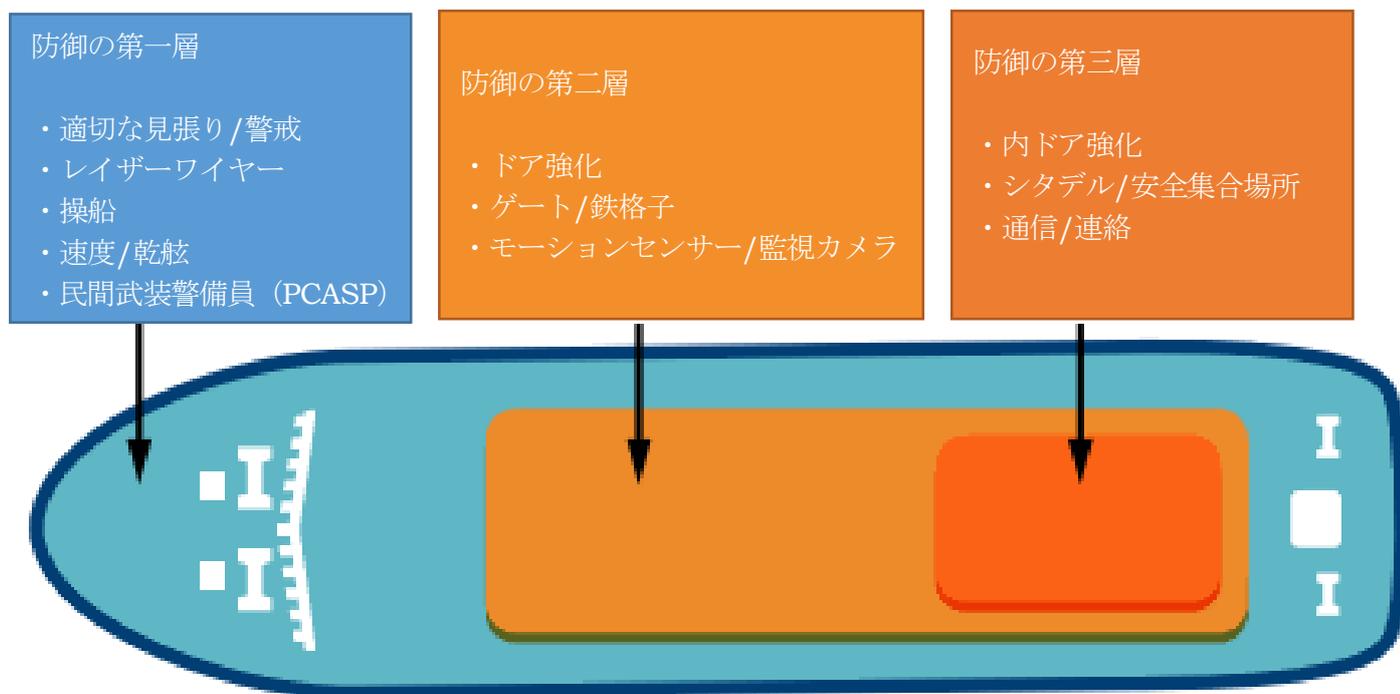
船舶防護対策を検討する際には、船舶が航行中あるいは停泊中にも攻撃を受ける可能性があることを認識することが重要です。船舶は、錨泊中または瀬取り（STS）または一点係留（SBM）を行っている場合に特に狙われやすくなります。

船舶強化計画（VHP）は、脅威増加海域で船舶が航行に備えていることを確保するものであり、航海準

備の一部として考慮されるべきです。VHP 要件は、セキュリティに関する企業管理手順が定義すべきです。会社の保安統括者 (CSO) は、保安リスク海域を通航または同海域で作業を行う前に、船長と船舶保安管理者 (SSO) と共に責任者として対策の内容を見直さなくてはなりません。

船舶防護対策 (SPM) の実施については、航海計画を立てる過程で決定し、船舶強化計画 (VHP) に明記して下さい。襲撃リスクをさらに軽減する手段として、会社は BMP の範囲を超えた船への追加変更および/または機器および/または人員の追加を検討するという選択もあります。

見張りと警戒の強化



船上の警戒強化のために船長は以下の項目を実施してください。

- 十分な説明を受けた見張りを追加で配置します。
- 高い位置から全方位を見渡せる見張りを維持します。乗組員は瀬取り (STS) 作業中は「外」ではなく「内」を見張る傾向にあります。
- 一点係留から外れる際、フェンダーや係船場には、警戒の強化が必要であるかもしれません。
- 見張りが注意力を最大限に発揮できるよう、ローテーション間隔の短縮を検討します。
- 強化された船橋チームのために十分な数の双眼鏡、できれば反射防止加工のものを準備します。
- 全天候および昼夜両方において効率的な監視ができるよう、赤外線カメラや暗視鏡の使用を検討します。
- 慎重なレーダー監視とすべての航行関連の警告と通信、特に VHF と GMDSS (海上遭難・安全システム) の警告の傍受を維持します。
- より多くの乗組員が見張りをしている印象を与えるために、精巧なダミー人形を船上の効果的な位置に配置することを検討します。
- より確実な監視を行えるよう、監視カメラ (CCTV) と固定サーチライトの使用を検討する。固定サーチライトは船尾からの接近阻止に役立ちます。
- 船尾を見やすくするために、ブリッジウィングに複数の海賊対策鏡を取り付けます。
- アコモデーションラダーとパイロットラダーはメインデッキに格納し、必要な場合にのみ下げます。
- 船が港湾内にいる場合：
 - 船舶へのアクセスを制御します。
 - 定期保安巡回を行います。
- 乗組員、特に保安業務担当の乗組員が十分な休息を確実にとれるようにします。

最も効果的な船舶防護は適切な見張りを行うことです。不審な接近や襲撃の早期発見に役立ち、それにより防御が可能になります。

操船

船長と航海士はその船の操縦特性を確実に熟知するために操船練習をすべきです。また船長は可能な限りの船速を維持しながら回避操船を行う訓練もすべきです。水圧の生成は速度以上の防御効果があるため、このような操船により、長時間のしつこい攻撃をも撃退することが実証されています。

警報

船の警報は、乗組員に船が襲撃されていることを知らせ、船が気づいて対応していることを襲撃者に警告します。さらに船の警笛が鳴り続けると、襲撃者の気を散らせるかもしれません。

以下のことが重要です。

- 混乱を避けるため、それぞれの警報に特徴をもたせる。
- 各警報、とりわけ襲撃警報と危険が去ったことを知らせる警報を乗組員が聞き分けられる。
- 居住区とデッキに設置されている PA 装置のアナウンスですべての警報をバックアップします。
- 警報が船中に確実に聞こえるか、また乗組員全員が安全な場所に移動するためにどれだけの時間を要するかを訓練で確かめます。

物理的障壁

物理的障壁は、不法に乗り込もうとする襲撃者が船に登りにくくし、船へのアクセスをできる限り難しくすることを目的としています。船尾甲板が低くなっている船に障壁の配置を計画する際には特別な配慮が必要です。

レーザーワイヤー

レーザーワイヤーは適切に組み立てられ固定されていれば効果的な障壁となります。品質には大きな差があり、低品質のものの効果は少なくなります。

推奨事項として以下のことが挙げられます。

- ハイテン（伸張性の高い）コンサーティーナ（らせん状）レーザーワイヤーで、らせんの輪の直径が 730mm または 980mm ものを使用します。手工具で切るのが難しいため。
- ダブルロール（二重）のものを使用します。それが無理な場合は、高品質のシングルロールのものを船の構造の外側に設置します。
- 船にしっかりと固定し、襲撃者がワイヤーを引き抜くのを防ぎます。例として、ワイヤーの3つの輪のうち少なくとも1つの輪を船の手すりに取り付け、輪の中心に鉄索を通す。
- レーザーワイヤーを移動または設置する際には、個人用保護具とワイヤーフックを使用する。
- ワイヤーを 10m 単位などの短い長さで入手すれば、より簡単に安全に動かすことができます。
- ターミナルでは係留作業の妨げにならないよう、係留フェアリーダーにワイヤーを近づけない。

他の物理的障壁

外板に障害物をぶら下げることから、船のレール乗り越えによる違法乗船防止のために特別にデザインされた突き出し防御柵の設置まで、他の障壁も有効であることが証明されています。

水噴射および泡消火砲

- 水噴射および/または泡消火砲の使用は、違法乗船を抑止するまたは遅らせるのに効果的です。水の使用は、無許可のボートが船の横にとどまるのを困難にし、船への乗り込みを遥かに難しくします。
- ホースと泡消火砲（放水）は、侵入予想経路をカバーする位置に固定し、遠隔で操作することが推奨されます。手動操作は、操作者が襲撃に晒される位置に行かなければならない可能性があるため、推

奨されません。

- ジェット方式の消火ホース使用と、ノズル前近くにバッフルプレートを固定することで水の噴射範囲を広げることが可能です。
- 放水銃は垂直に広がる弧を描くように水を放水し、船体の大部分を保護します。
- スプレーノズルを備えた水スプレーレールは、ウォーターカーテンを作り出し、より広い範囲に放水できます。
- 泡も利用できますが、船の標準の火災対応備品の追加として使用すべきです。泡は方向感覚を狂わせる上に非常に滑りやすいです。
- 全ての防御を効率的に稼働させるには、使用可能な消火/GS ポンプすべてを使う必要があるかもしれません。
- ポンプ使用には、追加電力が必要なことがあります。補助システムがすぐに使用できる状態になっていなければなりません。
- これらの機器が襲撃を受けやすい場所を効果的に網羅していることを確かめるため、練習、観察、操練が欠かせません。

船橋の保護強化

通常、襲撃の的となるのは船橋です。襲撃者は、乗組員を脅して船を減速または停止させるために船橋に直接射撃します。海賊が船に乗り込むと、船をコントロールするために通常はまず船橋に向かいます。対策としては以下の事項が考えられます。

- 船橋の窓は合わせガラスが使用されていますが、追加対策として爆破耐性フィルムを使用することでガラス飛散を防ぐことができます。
- 船橋の側面および後方の窓と船橋のウイングドア窓用の金属製(鋼製/アルミニウム製)プレートは、襲撃の際に素早く固定でき、破碎によるけがの危険性を大幅に軽減できます。
- 携行式ロケットランチャー弾(RPG)による被害を軽減するために金網フェンスを使うことも可能です。
- 砂袋は船橋ウイングの追加保護に使用できる。砂袋が劣化していないかを定期的を確認すべきです。
- 船橋のドアの脆弱性は考慮されるべきです。人命救助のためのアクセスを妨げてはなりません。

居住区域と機関区域へのアクセス管理

侵入を阻止または遅らせるために、居住区と機械区域へのアクセスを制御することが重要です。これらの区域へのアクセスを塞がなくてはなりません。

- 緊急時に乗組員の避難経路が確保されたままでなくてはなりません。
- 有人区域からの避難経路にドアまたはハッチがある場合は、ドアまたはハッチを内側から開けられるようにしておくことが不可欠です。施錠されているドアまたはハッチを内部から開ける手段が確保されていることが不可欠です。
- 船橋、居住区、機関室につながるドアやハッチは、海賊が外から開けられないよう適切に施錠されていなければなりません。
- すべてのドアとハッチが施錠され、指定され、限られたドアやハッチのみがセキュリティ巡回や定期的なアクセスのために使用されるべきです。また、これらのドアやハッチの使用は、当直士官によって管理されるべきです。
- 外部階段を塞ぐまたは居住区のはしごをはずすことで、使用を防止し、外部から船橋へのアクセスを制限します。
- 水密性閉鎖が要求されるドアやハッチは、施錠だけでなく完全密閉されるべきです。可能であればワイヤーロープなどで追加固定します。
- 船舶が港に到着する前に広範囲の障壁取り外しを行わなくてよいように、水先案内人の乗船地点の周りには取り外し可能な障壁を使うべきです。
- 海賊は一般的には舷窓その他の窓から侵入します。窓に鉄棒を取り付けることで侵入を防ぐことが可

能です。

- 乗組員に船橋、居住区、機関室、各ストアへのアクセスを制御する手順を説明しておくべきです。
- 海賊による船の推進力システムへのアクセスを防ぐべきです。

安全な集合場所および/またはシタデル

会社のリスク評価および計画過程で、船内の安全な集合場所および/またはシタデルの場所を指定すべきです。これらの安全な場所は効果的であることが実証されています。

安全な集合場所

安全な集合場所とは、

- 乗組員を物理的に最大限に保護するために選ばれた指定区域で、計画過程で特定します。
- 船が脅威にさらされた際に、船橋、機関室または制御室にいる必要のない乗組員が集まる場所です。
- 短期の安全な避難所であり、攻撃者が射撃開始した場合に乗組員を保護します。

シタデル（ろう城設備）

シタデルは乗っ取りが差し迫った場合に全乗組員が保護を求める指定区域です。強制侵入に抵抗するように設計、構築されています。ただし、シタデル使用により軍事的または法的執行の対応が保証されるわけではありません。

適切に構築されたシタデルは信頼性の高い通信設備（衛星電話と VHF が理想的）を備え、さらに食料、水、衛生設備が備わっているべきです。推進と操舵の制御は襲撃中の効果的な保護策となります。シタデルの使用はあくまで船舶防護対策（SPM）の補完であって、他のすべての SPM の代替となるものではありません。

シタデル使用操練も不可欠で、ロックダウン計画と手順にシタデルの使用条件と付属設備が定義されるべきです。

軍隊は船に乗り込む前に次の基準を適用する可能性が高いことに注意してください。

- 乗組員全員がシタデル内にいることが確認されている。
- シタデルと双方向通信ができている。

シタデル管理

乗組員をシタデルに入れる決定は船長にかかっています。ギニア湾においてシタデル使用を検討する場合、加害者が去った後、いつどのように乗組員がシタデルを出て船舶の制御を取り戻すかを考えることが重要です。加害者が本船を離れる前に救助隊が到着する可能性は低いあるいは全くないことが実証されています。

計画する際の検討事項

- 軍隊または法執行機関が事件に対応しない場合、シタデルを出るための計画はあるか。
- 船舶の状況認識の助けとして
 - シタデル内で見ることのできる CCTV 映像により、船舶内で起きていることを知ることができます。
 - 本社が船舶の CCTV 映像を受信、監視し、いつシタデルを安全に離れられるかをアドバイスできるようにします。
 - シタデル内に、会社、旗国そして MDAT-GOG の連絡先を確実に備えます。

船長はシタデルをいつ使うかを決定しなければなりません。

その他の対策

監視カメラ (CCTV)

いったん襲撃が行われると襲撃者が乗り込んだかどうかを判断することは難しいかもしれません。監視カメラ使用により、目立たない位置から襲撃の進行状況のある程度監視することができます。監視カメラ映像を陸上から監視し記録することができる会社もあり、軍に提供する場合に有益です。

以下のことを考慮する必要があります。

- 監視カメラは攻撃を受けやすい場所、特に船尾楼甲板と船橋が映る位置へ設置します。
- 監視カメラ映像受信機は船橋と安全な集合場所/シタデルに設置します。
- 監視カメラ映像は襲撃後の有益な証拠となる可能性があるため保管します。

照明

照明は重要です。居住区内部の照明すべてを消灯する方法があれば、海賊の侵入を阻止または既に侵入した海賊を混乱させることができます。次の事項が推奨されています。

航行中

- 夜間には航海灯のみを点灯し、他はそのままにします。
- 設置可能な場合は、緊急時に即座に使用できるサーチライトを使用します。
- 海賊を確認したまたは襲撃が開始されたら、舷灯がある場合は点灯すべき。舷灯は海賊の目をくらませ、乗組員が海賊を見やすくします。

停泊中

- 停泊中は、照明が十分に点灯している船は攻撃を受けにくいので、照明をつけたままにすべきです。
- 暗い時間帯は常に舷灯をつけておくべきです。

船の道具や設備を使わせない

海賊が船に侵入するために利用する可能性がある船の道具や設備は、使われないように厳重に管理することが大切です。海賊に利用される恐れのある道具や設備は、安全な場所に保管してください。

上甲板上のストアの保護

- ガスシリンダーや可燃性液体の容器を保護するために防弾や耐衝撃保護も検討すべきです。
- 余分なガスシリンダーポンベは安全な場所に保管するか、可能であれば通航前に陸揚げします。

瀬取り (STS)

- 瀬取り中の船の場合、攻撃者はヨコハマフェンダーをつたって乗り込みます。フェンダーを装備または整備する際に、レーザーワイヤーは操作要件を妨害する可能性があります。
- 船のサイドレールにチェーンフェンスを取り付け、ヨコハマフェンダーの近くの支柱バリアで補強すれば、さらにフェンスをレーザーワイヤーで覆えば、海賊の乗り込み阻止に効果的。最善の保護効果を得るにはチェーンフェンスとレーザーワイヤーの接続部分に注意すべきです。
- 格子 (特に取り付けを容易にするためのガラス強化プラスチック格子) をパナマチョックまたはフェアリーダーのローラーで固定することも海賊乗り込みの防止策になります。
- 水スプレーの使用もヨコハマフェンダーおよび船のフェアリーダーの付近の追加の防止策になります。
- 違法侵入を防ぐにはチェーンパイプを適切に固定すべき。アンカーウォッシュの使用も抑止策になります。
- 事故が発生した際に船長に出航の選択肢を与えるため、主機はすぐに使用できる状態とするべきです。
- セキュリティ任務に従事している乗組員には他の任務を与えるべきではありません。

浮体式生産貯蔵積出設備 (FPSO) / 浮体式貯蔵積出設備 (FSO) – セキュリティ対策
浮体式生産貯蔵積出設備とオフショア支援船は攻撃されやすいです。

F(P)SO の海上セーフティゾーン

F(P)SO を取り巻く船舶セーフティゾーンを確立するための手順は、許可されていない船舶への侵入を監視し、継続的に制御する必要があります。これらの手順には、連絡のチェックポイント、船舶の識別/検証のための方法、乗船前の承認が含まれている必要があります。ULCOS 条項 60.5 を参照する必要があります。望ましくは、2 マイル以内に接近する全ての船舶は、監視され、セーフティゾーンの 1 マイルに入域する前にチェックポイントで連絡を取り合い/審査を受け/承認を受けるべきです。

F(P)SO のセーフティゾーンに接近する船舶を継続的に監視し、検知する手段が必要です。

- 適切なレーダーワッチ
- 夜間監視のための赤外線検出/警報を備えた F(P)SO 周辺 360 度をカバーする CCTV
- 継続的なパトロールと監視のための専用のセキュリティ船舶

F(P)SO の保安計画

保安計画は以下のことが含まれるべきです。

- 管理の役割、責任、脅威レベルと上昇のために取るべき明確な行動
- SOLAS1974 と ISPS コードパート A/B で具体的にされている海上セキュリティ対策への順守

F(P)SO は SOLAS/ISPS に順守することが必要とされていないが、保安計画の向上のために考慮すべきです。

F(P)SO アクセスコントロール

アクセスコントロールの手順は、以下のことを踏まえて、立案されるべきです。

- 導入/習熟ブリーフィング
- 指定と許可された人のための制限区域のマーキング
- 物理的な制御監視とアクセス障壁のシステム
- F(P)SO 職員、業者、本船乗組員と訪問者の識別
- 個人の安全と保安要件のブリーフィング

F(P)SO 外周検知システム

ボートの乗下船場、階段塔などの水面からのアクセスポイントと、係留チェーンのフェアリーダー、係留策、マリンホースコネクションやライザーポーチといった攻撃されやすいエリアには、脅威を検出し、以下のような抑止装置を備える必要があります。

- 360 置外周照明
- 赤外線検知/警報の CCTV
- 視聴覚警報の電子動作検知
- 脅威レベルにより、専属の保安要員による、もしくは検知装置をとおしての脅威の監視と検知
- F(P)SO 周辺 360° スキャンできるサーチライト (スポットライト)。スポットライトは局所的でも良いが、遠隔操作できるものが望ましい。

F(P)SO 障壁

外周

攻撃されやすいアクセスポイントは、以下のような物理的な障壁が装備されるべきです。

- セキュリティフェンスと固い突き出し棒
- レーザーかコンサーティナーワイヤー

居住区と制御室と機関室

舷窓ガラスを含むアクセスポイントのための強固な障壁は、以下を含みます。

- 窓のないドアは内側から施錠できるようにする
- 人のアクセスポイントは1つに絞り、夜間作業中も施錠する
- すべての窓ガラス/舷窓は、ガラスが壊れても侵入を防ぐようにする

F(P)SO シタデル

F(P)SO は、安全強固であり、以下のような一元的なシタデルであるべきです。

- 小火器銃や侵入しようとする強力な力から、侵入を防ぐため、強固な部屋であること
- すべての人間が安全に収容できる十分な大きさであること
- CO₂ といった火災制御の危険がないこと
- 給水、医療品と衛生設備があること
- セキュリティ CCTV や F(P)SO の緊急停止や、非常用制御システムにアクセスできること

民間海事警備会社 (PMSC)

PMSC は警備サービスおよび護衛船 (SEV) を提供できます。

BMP では、一般的な PMSC の使用または護衛船 (SEV) の使用の推奨または支持は行っていません。これは、船舶の旗国、船舶/貨物保険、P&I クラグおよび航行海域の沿岸国が許可している場合、個々の船舶運航者が決めることです。

PMSC サービスに関わるすべての決定において以下を考慮すべきです。

- 沿岸国の法律と執行機関
- 現在の脅威とリスク環境
- 会社のリスクアセスメントの結果
- 航海計画の要件
- 船舶が従事する業務の種類 (地震探査やケーブル敷設など)
- 海軍、沿岸警備隊、海上警察による保護のレベル

護衛船

BMP では、商船に同行する一般的な護衛船 (SEV) の使用の推奨または支持は行っていません。これは個々の船舶運航者が決めることです。

SEV サービス提供に関する契約は以下のように締結されるべきです。

- 船の保険補償の取り決めに毀損しない。
- PMSC が契約の要件に準拠した有効な保険契約を持っていることを確認する。
- 該当 PMSC が SEV サービスを合法的に提供でき SEV を沿岸国法に基づいて運用していることを確認する。
- SEV が目的と合致していることを確認すること

一部のプロバイダーは標準以下の SEV サービスを行っていることが明らかになっています。したがって、SEV サービス使用に関するすべての決定において、PMSC についての上記のガイダンスを検討するとともに、以下のような船舶運航者であることを確認しなければなりません。

- 安定した品質保証プログラムを提供している。
- 安定したメンテナンスプログラムを行っている。
- 検査記録を保持している。

会社は PMSC の資格とライセンス/許可を確認しなくてはなりません。

護衛船との運航

- 護衛計画、RV の位置、および連絡方法について事前に合意しなくてはなりません。
- 護衛船がオペレーションの制限となるかもしれないことを計画段階で考慮する必要があります。
- 連絡は定期的に行わなくてはなりません。
- 護衛船 (SEV) は、常に船舶を防御し、近づいている疑わしい船を阻止するための行動を取れる位置にいます。
- 護衛船 (SEV) に乗船している軍の部隊の武力行使を承認します。
- 船長/船橋の乗組員は早期発見と警告により護衛船 (SEV) の手助けを行うことができます。
- 護衛船 (SEV) は指定された石油ターミナル航行禁止海域に入ってははいけません。

第 6 章

報告

全ての VRA を通航する船は、船舶動静を MDAT-GoG へ報告することが強く推奨されています。報告は軍事組織による状況認識と対応能力を向上させるために不可欠だからです。一旦通報した船舶はその航海において、共通理解を確かめるため、報告を継続し、この章および附属書 D のガイドラインに則り行動することが大切です。

MDAT-GoG (The Maritime Domain Awareness for Trade-Gulf of Guinea : 貿易のための海上領域認識-ギニア湾) MDAT-GoG は商船とその会社の保安統括者 (CSO) との主要連絡窓口として機能し、この地域の軍隊との連絡調整を行います。MDAT-GoG は「自主通報制度 (Voluntary Reporting Scheme)」を管理し、同制度は商船に以下の定期的な報告を推奨しています。

1. 第一報 (Initial report) (自主通報海域 (VRA) 入域時)
2. 日報 (Daily reports) (船の位置、航路、速度の更新)
3. 最終報告 (Final reports) (自主通報海域からの出域時または入港時)
4. 不審または変則的な活動についての報告 (必要な場合)。

MDAT-GoG は同海域内の事件の警告および勧告を広めるために、船舶および会社の保安統括者 (CSO) と直接連絡をとることができます。

- 警告：事件がいつ、どこで (緯度/経度) で発生したかを示す簡潔なメッセージです。通常はこのメッセージに伴い、MDAT-GoG は指定された半径の範囲内にあるすべての船舶に直接電話し、できるだけ早く警告を発します。
- 勧告：これは船舶への警告の次の段階であり、通常は同地域内の関連する目撃情報や報告書について行われます。

MDAT-GoG はウェブサイト <https://gog-mdat.org/home> にて本船向けの情報を、前週の活動を要約し週報として掲載しています。また MDAT-GoG は船長と CSO に同海域での航路計画を支援するための訓練を行う機会を提供しています。興味のある会社は 訓練専用ライン+33 298 221302 に連絡してください。

船舶と船舶運航者は船舶位置報告フォームに記入し、MDAT-GoG に提出してください。

海事保安・セキュリティの改善における船員の役割

一部の海事脅威や犯罪は船員を直接危険に晒すことはないものの、船員が海事セキュリティに貢献する機会があります。

これまでの経験では、法執行機関や軍隊の活動だけでは海事セキュリティは改善できないことが示されており、同海域で運航に従事する船員が支援することができます。

船長は不審な活動とその詳細を可能な限り報告することが推奨されています。安全性に問題がない場合は、不審な活動の写真、ビデオ、レーダー画面のデータがあれば、当局にとって大変有益です。活動が不審であるかどうか疑問がある場合は、報告することが奨励されています。

MDAT-GoG への不審な活動を報告

MDAT-GoG と ICC は地域の海事コミュニティにとって関心のある活動の種類について助言しています。不審な活動を特定するための手引きは附属書 C にあり、不審なまたは異常な活動報告は附属書 D に記載されています。船員が、ポートステートによる追加調査が行われて航行に遅れが出る可能性を心配し、不審な活動を報告しないことがよくありますが、不審な活動/襲撃報告はできるだけ早く MDAT-GoG に送られ、協力が要請されなければなりません。

MDAT-GoG は、受け取った情報を、行動を起こす権限のある最も適切な機関に匿名で送ります。不審な活動は重要ではないと思えるかもしれませんが、他の報告に照らし合わせると非常に重要な情報となることがあります。

MDAT-GoG から要求された特定の船舶の目撃および（または）活動の報告

MDAT-GoG は、特定の船舶の場所を把握するために、他の船舶にセンターへの報告を求める場合があります。これらは通常 AIS などの電子システムで見つけることができない船舶です。例えば乗っ取られた船舶が行方不明の場合、MDAT-GoG から情報を求めて直接送信することがあります。またインターポール（国際刑事警察機構）から紫手配書（国際特殊手口手配書）が発行された場合、MDAT-GoG は、インターポールが船舶の特定するのに支援するために、その船舶に関する詳細情報を求めることもあります。MDAT-GoG は、船舶に関する詳細情報を求める場合、VRA で自主通報を行っている船舶に連絡します。

第 7 章

船舶攻撃

概要

船舶は警告を殆どまたは全く受けずに攻撃を受ける可能性があります。視覚とレーダー両方を使った効果的な見張りは早期発見に役立ちます。

母船

母船はギニア湾海域で海賊ボートがそこから発進し、海賊ボートに補給を行う基地として使用されています。母船は船の種類によって様々で、オフショア支援船、漁船、小型の商船といった種類が含まれます。同海域を漂流している商船を見つけたら要注意です。

海賊や武装強盗の襲撃

海賊は通常、船に接近するまで、例えば 2 ケーブル（0.2 マイル）以内に近づくまで砲撃をすることはありません。

どんなに短くても利用可能な時間を使って追加の防御手段を稼働させてください。これにより、船が海賊の存在に気づいて乗っ取りに抵抗する準備をしていることを海賊に知らせることができます。

不審な接近に気づいた場合、またはその疑いがある場合は、直ちに **MDAT-GoG** に連絡してください。

接近の段階

効果的な見張りは襲撃の接近を特定するのに役立ちます。不審船の性質や意図は、海賊が近づくまではっきりしないかもしれません。いずれの場合も次の手順を行ってください。

- 緊急警報を鳴らし、船の緊急連絡計画に従って海賊攻撃のアナウンスをします。
- VHF Ch16 で救難信号を発信する。可能な場合は、デジタル選択呼出 (DSC) システムと Inmarsat-C による遭難信号も発します。
- SSAS を始動します。
- 船が最高速度で航行していない場合は、最高速度にして距離を開けます。
- 最高速度を維持するための舵を直すぐにします。
- 船舶の緊急時手順を開始します。
- 緊急連絡計画を始動させます。

直ちに MDAT-GoG に襲撃を報告します。電話で +33 298 228888 に、さらに watchkeepers@mdat-gog.org に報告します。

- AIS のスイッチがオンになっていることを確認します。
- 水スプレーを放水します。
- 外部ドアすべて、また可能であれば内部の公共スペースと居室をしっかりと施錠します。
- 船橋や機関室にいる必要のない乗組員は全員、船長の指示により安全な集合場所またはシタデルに集合します。
- 海象と航行の状態が許せば、接近するボートが風や波に晒される度合いが大きくなるよう、変針を考えます。
- 船の汽笛/霧笛を継続的に鳴らし、襲撃者と思われる者に対し、船が襲撃を認識しそれに対応していることを示します。
- 航海データ記録装置 (VDR) が記録を行っていること、記録が保存されていることを確認します。

襲撃の段階

海賊が接近している間、以下の手順を行ってください。

- 全乗組員が、船長の指示により安全な集合場所またはシタデルにいることを再確認します。
- 直ちに MDAT-GoG +33 298 228888 に電話で報告します。
- 海賊が船に近づいている間、船長は速度を維持しながら小さなジグザグ操船を行い、ボートが乗り込み準備のために船の舷側に横付けされるのを防ぎます。これらの操舵により波が起これ、ボートの操船を妨害できるでしょう。
- 舵を取りすぎるのは、船速を著しく落としてしまう可能性があるため推奨できません。
- 護衛船 (SEV) がいる場合は、交戦規定 (ROE) に従って行動します。

違法乗船された場合の行動

船に違法乗船された場合は、以下の措置を講じてください。

- 船を停止し、エンジンを止めます。
- 残りのすべての乗組員もシタデルまたは安全な場所に集合します。

- シタデルから MDAT-GoG と会社への通信を行い、乗組員全員がシタデルまたは安全な集合場所に無事にいることを伝えます。
- 状況によりやむなくシタデルを離れなければならない時まで、または会社や軍の指示を受けるまではシタデルにとどまります。
- もし乗組員の誰かが海賊により拘束された場合は、船は完全に海賊の支配下におかれたとみなすべきです。

海賊に船が支配された場合

すべての動きは、静かに、ゆっくりと、非常に慎重に行われなければなりません。乗組員はいつも自分の手が見えるようにし、海賊に完全に従わなければなりません。これにより暴力のリスクが大幅に軽減されます。

これまでの経験では、海賊は攻撃的で高度に扇動的で、薬物やアルコールの影響を受けている可能性が示されています。

忍耐強くいてください。
 精神的な活動をしていてください。
 時間の経過に注意してください。
 もし可能であれば、体を動かしストレスを軽減してください。
 落ち着いて尊厳を保ってください。
 ポジティブに前向きでいてください（当局があなたの解放に向けて不断の努力をしていることを忘れないでください）。
 監視カメラや音声録音機器を稼働したままにしておくことを忘れないでください。
 海賊に言われたとおりに行動し、その指示に従ってください。
 指示されたら飲食をしてください。
 もし上陸したら必要な常備薬を持参してください。

写真を撮らないでください。
 襲撃者に関わろうとしないでください。
 攻撃的であると誤解される可能性のある動きをしないでください。
 海賊と対立しないでください。
 抵抗しないでください。

誘拐と身代金

西アフリカ沖での海賊行為のタイプの一つは、船を乗っ取り、身代金のために乗組員を船から陸に移し拘束するものです。

各会社や組織は、誘拐や身代金といった事態への対策をとっておくべきです。以下の原則は誘拐された状況を生き延びるためのガイドラインです。

人質に取られた場合
 抵抗しないでください。
 海賊や同僚とは口論しないでください。
 写真を撮らないでください。
 貴重品は隠さないでください。
 感情的に反応しないでください。
 薬物やアルコールを摂らないでください。
 海賊と個人的な特権で交渉しないでください。

軍事介入の場合

MDAT-GoG は、船舶またはオフショアプラットフォームが攻撃されたまたは攻撃されそうになったという情報を受信すると、MDAT-GoG の管轄および権限の範囲内にある事件への対応可能な地域および国の海事オペレーションセンターすべてに直ちに連絡します。

MDAT-GoG には事件への各対応を調整する機能や権限がありません。領海内では同地域の管轄権を保有する国家当局の責任となります。公海上での対応は各国当局によって調整される場合もあります。このような理由から、MDAT-GoG/地域の調整センター/国際海事局への不安な/または攻撃されそう、または実際に接近/攻撃といった報告はとても重要です。

軍隊または法執行機関の介入の事前警告は困難な可能性があり、事前警告は乗組員にプレッシャーを与える可能性があります。軍隊または法執行機関が行動を開始したと思われる場合、以下を考慮しなければなりません。

乗組員には船上での軍事行動中は軍に完全に協力するよう説明し、準備し、次のように指示してください。

甲板上で姿勢を低く保ち、頭を両手で覆ってください。
両手が見えるようにしてください。
あなたが海賊と疑われる可能性もあることを覚えておいてください。
軍に完全に協力してください。

攻撃的と解釈されるような動きをしないでください。
写真を撮らないでください。
特別に指示されない限り、軍隊の行動に関与しないでください。

事故後の行動と報告

襲撃後は、会社、船長、乗組員が事件のショックから立ち直る難しい時間です。船員が、適切な時期に身体的・精神的両面からの適切な治療を受けること、また襲撃後や人質としての拘束後のケアを受けることが重要です。会社は、特定された脅威からの所有船への襲撃の影響を管理する緊急管理計画を策定しなくてはなりません。これらの計画には、誘拐された乗組員の家族に対する支援を含む、長引く人質交渉状況の管理も入っていなければなりません。

調査当局が加害者を逮捕できるようにするには、証拠が正しい方法で保存されることが重要です。会社や船長、乗組員は、証拠の保存と収集に関する IMO ガイドライン「Guidelines on Preservation and Collection of Evidence A28/ Res. 1091」その他の海運業界ガイドラインを参照してください。

襲撃や不審な活動が起きた場合、最初の報告の後、詳細な報告を完了させることが不可欠です。報告書は、会社、旗国および当局の適切な機関に送付されなくてはなりません。どんな報告書も詳細で包括的であることが重要です。これは、脅威活動の詳細な分析とその傾向を理解する手助けになります。

事件の被害者の証言を含む裏づけ証拠なしでは、容疑者が起訴される可能性は低くなります。

証拠の保護

証拠の収集と保護は非常に重要です。

船長と乗組員は、指名された法執行機関が到着するまで、以下の基本原則に従って犯罪現場を保護することができます。

- 可能であれば、犯罪現場とすべての証拠を保存します。

- 証拠となりえる可能性のあるものすべてに対して、触ったり動かしたり汚染することを避けます。疑わしい場合は、触らずにそのまま置いておきます。
- 犯罪現場は、洗い流すなどの掃除はせず。重要でないものに見えるものも含めて何も捨てないようにしてください。
- 乗組員から最初の供述をとってください。
- 複数の地点から犯罪現場の写真を撮影します。
- 今後の証拠として VDR を保護します。
- 盗まれた物品のリストを作成します（例：携帯電話とその電話番号）。
- 法執行当局のために犯行現場と関連文書へのアクセスを容易にしておきます。
- 警察当局からのインタビューに乗組員が応じられるようにしておきます。

捜査

質の高い証拠があり、乗務員が証言を行うことができれば、その後の調査または訴追に大きく役立ちます。どのような襲撃や事件の後でも、以下を含む外部要因によって調査当局を決定します。

- 船の旗国
- 船の所有
- 船の乗組員の国籍

すべての証拠を駆使し徹底的な調査を行うことは非常に重要です。

法執行機関は事件の順序と状況を理解するために船長および乗組員と話し合います。

乗組員が人質となっていた場合は、法執行当局は、解放後の乗組員の事情聴取を行い、人質拘束後の捜査と訴追のための証拠収集を行うことがあります。

船員は常に犯罪の被害者として敬意をもって扱われるべきです。

アドバイス

国際刑事警察機構（INTERPOL）は、ハイジャック被害にあった船舶の運航者に支援を提供する安全なウェブサイトを運営しています。INTERPOL の海上特別部隊（Maritime Task Force）は、犯行現場に残された証拠の完全性を保つために、適切な措置を講じる手助けができます。188 カ国が加盟する INTERPOL の司令調整センター（CCC）は危機に直面し緊急支援が必要な加盟国に支援を行っています。CCC は INTERPOL の 4 つの公式言語（英語、フランス語、スペイン語、アラビア語）で運営されており、1 年 365 日 24 時間体制でスタッフが待機しています。船舶運航者は、船舶乗っ取りから 3 日以内に INTERPOL に連絡することが推奨されています。

INTERPOL には、捜査を行う法執行機関に対して有用な証拠の保存に関する推奨手法についての相談もできます。

連絡先は、メール：os-ccc@interpol.int、電話：+33 472 44 7676 です。

船員福祉

船員とその家族は、援助の必要性を表明することや、さらには危険にさらされた後に支援が必要であると気づくことさえ困難な場合がしばしばあります。会社は、海賊その他の海事治安上の脅威にさらされた人々の肉体的、精神的な健康状態に注意し、必要に応じて独自のおよびその他の支援を適切に提供すべきです。国際船員福祉支援ネットワーク（ISWAN）やザ・ミッション・トゥ・シーフェローズなど、

海賊や海上犯罪の被害を受けた船員とその家族の支援を目的とした人道援助プログラムもあります。
www.seafarerswelfare.org および www.missiontoseafarers.org を参照してください。

暴力攻撃を受けた船員をアフターケアすることは重要であり、忘れてはなりません。

附属書 A

連絡先一覧

緊急連絡先

MDAT-GoG

メール：watchkeepers@mdat-gog.org

電話（24 時間）：+33 298 228888

ウェブサイト：www.gog-mdat.org/home

International Maritime Bureau (IMB)

メール：piracy@icc-ccs.org

電話：+60 3 2031 0014

ファックス：+60 3 2078 5769

テレックス：MA34199 IMBPC1

ウェブサイト：www.icc-ccs.org

便利な連絡先

INTERPOL Command and Coordination Centre

メール：os-ccc@interpol.int

電話（24 時間）：+33 472 44 76 76

ウェブサイト：www.interpol.int

Yaoundé Principal Centres:

ICC

メール：info@icc-gog.org

電話：+237 696281947/+237 222217529（月曜から金曜までの午前 8 時半から午後 6 時まで（現地時間））

アンゴラ

ルアンダ海事救助調整センター（MRCC）

メール：kangamiala@hotmail.com

電話：+244 2 2239 1399

+ 244 2 2233 0430

リベリア

モンロビア地域海事救助調整センター (Monrovia Regional Maritime Rescue Coordination Centre : RMRCC)

インマルサット C：#580-460173-111

AOR-E インマルサット C：#580-460199-019

AOR-W 国際ファックス：# (+231) 2430-0011

国際固定電話：# (+231) 770-092229

国際携帯および SMS：# (+ 231) 573-0144 VHF-DSC ラジオ

モンロビアは、リベリアと 4 つの近隣諸国（ギニア、ガーナ、リベリア、シエラレオネ、コートジボワール）の領海をカバーしています。

モロッコ

ラバト地域海事救助調整センター (Rabat Regional Maritime Rescue Coordination Centre :MRCC)

メール : mrcc.rabat@mpm.gov.mg

緊急電話 : + 212 5 37 625877

その他 : + 212 5 37 625897

ラバトは、モロッコ、セネガル、モーリタニア、ギニアビサウ、ガンビア、カーボベルデの領海をカバーしています

ナイジェリア

ラゴス地域海事救助調整センター (Lagos Regional Maritime Rescue Coordination Centre : RMRCC) /C4I センター

メール : rmrccnigeria@yahoo.com

電話 (24 時間) : +234 (1) 730 6618, +234 (1) 7053794383

ラゴス MRCC は 9 か国 (ベニン、カメルーン、コンゴ共和国、コンゴ民主共和国、赤道ギニア、ガボン、ナイジェリア、サントメプリンシペ、トーゴ) をカバーしています。MRCC はナイジェリアディープブルーC4I センターと協力しています。

南アフリカ

ケープタウン海事救助調整センター (Cape Town Maritime Rescue Coordination Centre :MRCC)

メール : mrcc.ct@samsa.org.za

電話 : + 27 21 938 3300,+ 27 21 938 3309

国際船員福祉と支援ネットワーク (International Seafarers Welfare and Assistance Network : ISWAN)

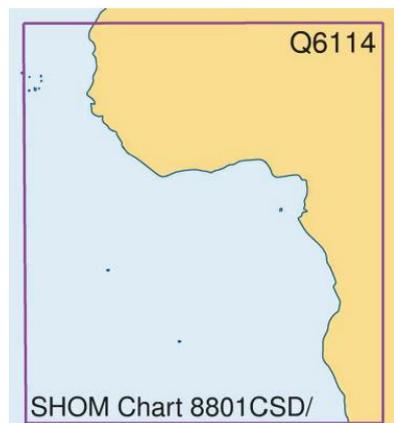
メール : iswan@iswan.org.uk

電話 : +44 (0) 300 012 4279

ウェブサイト : www.seafarerswelfare.org

附属書 B

セキュリティ海図



セキュリティ海図には、船橋の乗組員がハイリスク海域を通航する際の安全航路計画を立てる手助けとなる安全上重要な情報が含まれています。すべての情報は、UKHO によって収集され、各海図が入手可能な最も正確で最新かつ検証済みの情報を示していることが確認されています。

西アフリカのセキュリティ海図は、最新版の UKHO 海図 Q6114 または SHOM 海図 8801CSD となります。

各セキュリティ海図には以下の情報が含まれます。

- 航行安全についての危険性関連情報。この情報を公式海図と一緒に使用すれば、船舶、乗組員、貨物の安全確保に役立ちます。
- 一般的なセキュリティアドバイス、自衛策、安全手順、地域の連絡先、軍や治安部隊が定める航路設定と報告要件。

ヤウンデ行動規範 (CoC)

ヤウンデ CoC は、西アフリカおよび中央アフリカの各国間の協定で、海事分野での多国籍組織犯罪、海上テロ、違法・無報告・無規制 (IUU) 漁業、およびその他の違法活動の抑圧に最大限に協力するものです。

海上安全と海上スペースのためのヤウンデ構成

経済共同体、ECCAS、ECOWAS、および GGC の政府は、中央アフリカおよび西アフリカ海域の共通する海上スペースを含む海事戦略に同意しました。この協定は、地域戦略実施を担当するカメルーンの地域間調整センターが監督し、中央アフリカと西アフリカの共通海域における協力、調整、相互化、システムの相互運用する多くの海域を指定しました。

附属書 C

共通理解

襲撃や不審な活動を報告する際には、共通理解を持つことが重要です。

以下は、何が攻撃で何が不審な活動に該当するかの判断の手助けとなるガイドラインです。

襲撃

- 船舶や乗組員または貨物に対する暴力が行われる、または暴力が試みられる場合。
- 船長が海賊または乗船許可を得ていないと疑う人物が乗船を試みる場合。
- 発砲される場合。
- 船乗っ取りに成功するかどうかに関わらず、船に乗り込まれる場合。
- 以下を用いて船舶防護対策（SPM）を打破する試み：
 - －はしご
 - －グラップリングフック（掴み鉤）または他お乗り込むための道具

不審な活動

- 船の規模と比較した際の乗組員の人数。
- 最接近距離（CPA）。
- 漁業とは関係のない設備が船上にある場合。例えば、はしご、よじ登り用フック、大量の燃料など。
- 1隻の船が複数のスキフを曳航している、または船上に搭載している。
- その場所には珍しい種類の船。
- 高速で航行する小型ボート。
- 船が無人に見える場合。
- 船が AIS を発信していない。
- 海岸から遠く離れて航行しているスキフ。
- 通常の漁業区域外で漁をしている船。
- 船の窓が覆われているまたは中が隠されている。
- スキフが一緒に航行している。
- 暗闇の中でライトをつけていない。
- 2つ以上の船外機を搭載したスキフ。
- スキフが停船しており、漁業をしている確証がない。
- 舷外に荷物をつるした船。
- 過度の通信アンテナ。

これは包括的なリストではありません。同海域における正当な考慮を行う商船の船長の経験と海事コミュニティ間で共有される情報を考慮し、他の事象、活動、船舶も、船長によって不審であるとみなされる可能性もあります。

疑いがある場合は、MDAT-GoG に連絡してください。

附属書 D

MDAT-GoG の報告書

MDAT-GoG の船舶位置通報フォーム

船舶が VRA に入るという第一報 (Initial Report) を送付すると、MDAT-GoG は日報 (Daily Reports) の送信を求めます。港/錨地に到着するか VRA を出域する際に MDAT-GoG は最終報告 (Final Report) の送信を要請します。以下のフォームは watchkeepers@mdat-gog.org にメールでリクエストすることができます。

- 第一報 (Initial report)
- 日報 (Daily report)
- 最終報告 (Final report)
- 不審または異常な活動の報告
- フォローアップ報告

MDAT-GoG 船舶位置報告書 - 第一報 (Initial Report)

1. 船名
2. 旗国
3. IMO 番号
4. インマルサット電話番号
5. MMSI 番号
6. 時間
7. 位置
8. 針路
9. 船速
10. 最大速力
11. 乾舷
12. 貨物
13. 目的地および到着予定時刻
14. 会社の船舶保安統括者 (Company Security Officer) の氏名と連絡先
15. 船長および乗組員の国籍
16. セキュリティサービス利用

MDAT-GoG 船舶位置報告書 - 日報/通航位置通報 (Daily/Transit Position Report)

1. 船名
2. 船舶の識別信号と IMO 番号
3. 報告時間 (UTC)
4. 船舶位置
5. 針路および速力
6. その他の重要な情報*
7. VRA から出域する場合、日付と時間

*日報の送信に推奨される時間は 1200UTC です。

*「その他の重要な情報」とは、目的地や到着予定時刻の変更などです。

MDAT-GoG 船舶位置報告書 - 最終通報 (Final Report)

1. 船名
2. 船舶の識別信号と IMO 番号

3. 報告時間 (UTC)
4. 自主通報海域 (VRA) を出域した時の港名または錨泊位置

MDAT-GoG 不審/異常な活動についての通報 (Suspicious/Irregular Activity Report)

1. 自船の船名
2. 自船の船舶の識別信号と IMO 番号
3. 報告時間 (UTC)
4. 自船の位置
5. 自船の針路および速力
6. 不審な活動の目撃。目撃した船と活動の時間、位置、簡単な説明。

注：可能であれば、軍がより理解しやすいように映像・画像も送ってください。

ギニア湾の海上安全への脅威は複雑であり、しばしば船員に害を与えます。不審な活動の兆候があった場合、船長はそれを報告することが推奨されています。

MDAT-GoG および IMB へのフォローアップ報告

襲撃または不審な活動の後、その詳細な報告書を MDAT-GoG および IMB に送ることが重要です。事件についての適切な関連情報は、INTERPOL および地域の法執行機関の調査をサポートするために使用されます。

船舶詳細

1. 船名
2. IMO 番号
3. 旗国
4. 識別信号
5. 船種
6. トン数:、GRT:、NRT:、DWT:
7. 所有者の名前、住所、連絡先の詳細
8. 運航者の名前、住所、連絡先の詳細
9. 最終寄港地、次の寄港予定地
10. 貨物の詳細 (種類、量)

事件の詳細

1. 事故発生日時：現地時間 UTC
2. 位置： 緯度：(N/S) 経度： (E /W)
3. 最寄りの目印/場所：
4. 港/町/錨泊地：
5. 国/一番近い国：
6. 状態 (着棧中/投錨中/航行中)：
7. 自船の速度：
8. 攻撃中の船の乾舷：
9. 攻撃時の天気 (雨/霧/霞/晴れなど、風 (速度と方向)、海/うねりの高さ)：
10. 種類の攻撃 (乗り込み/攻撃/その他)：
11. 乗組員、船、貨物への影響：負傷/死亡した乗組員：物品/現金の盗難：
12. 攻撃された船の区画：
13. 最後に観察された不審船の動き：

- 14.不審船の種類（漁船、商船）：
- 15.不審船の説明（色、名前、特徴）：
- 16.目撃時の不審船の針路と速度

攻撃者の詳細（該当する場合）

- 17.攻撃者の数：
- 18.服装/外見：
- 19.話していた言語：
- 20.使用していた武器：
- 21.特徴の詳細：
- 22.使用船：
- 23.接近方法：
- 24.攻撃時間（長さ）：
- 25.攻撃/暴力：

その他の詳細

1. 船長と船員による行動とその効果：
2. 事故は沿岸当局に報告されたか？ 報告された場合、誰に？
3. 報告する船にとって都合の良い通信手段：適切な沿岸無線局/ HF / MF / VHF / INMARSAT IDS
（と Ocean Region Code） / MMSI
4. 各当局による措置：
5. 乗組員数/国籍：
6. 簡単な説明/詳細なレポート/船長報告書をこのレポートに添付してください。
7. 船舶防護措置（SPM）の詳細

付属書 E

その他の海上安全上の脅威

違法、未報告、無規制 (IUU) 漁業

IUU 漁業は西アフリカでは大きな問題です。違法漁獲は経済発展と漁業資源に悪影響を及ぼします。IUU は供給網を汚染し、国際市場への製品の合法的な輸出を潜在的に妨害する危険があります。

VRA における IUU 漁業には、不正に発行されたライセンスの広範囲にわたる使用、あからさまな無認可漁業、巾着網漁船とリーファー間の違法な海上積み替えが含まれます。

船員は、これらの漁船が他船の船員に直接影響を与える犯罪活動に関与していることを理解することが重要です。漁船は、何回も、他船への攻撃に使用されてきました。また、漁船は時折、密輸活動にも使用され、海上 STS による盗難バンカー燃料の受け取りに関与していることも分かっています。

船員が疑わしい漁船活動とは何かを理解するには、まず通常の漁業活動とは何かを認識することが重要です。通常の漁業活動の詳細については、MDAT-GoG のウェブサイトを参照してください。

麻薬の密輸

麻薬の密輸は、違法薬物の世界的な違法取引を指します。アフリカの西海岸沖を通る海上ルートは、生産地から主要消費者市場へのコカインとヘロインの密輸中継地として使われています。西アフリカは、法執行の一貫性がなく、地域内で違法薬物生産が増加しているため、麻薬密輸業者にとって重要な中間地点と見なされています。

VRA を通過する麻薬は、船の所有者、運航者、船長が知らずに、密封コンテナで、合法的な貨物輸送をするはずの国際貿易船で密輸されることがよくあります。コンテナ船は、知らずにコカインを南アメリカの生産者から西および南アフリカに輸送し、そこからヨーロッパの消費者に輸送される場合があります。最近起きた西アフリカの港と海でのヘロイン押収は、中央および東南アジアの生産拠点と北米の市場との間の海上輸送ルートの利用が増加していることを示しています。一部の麻薬の積み替えは、法的措置と介入の成功により減少しましたが、大量のコカインの移動は、西アフリカの輸送コンテナからの押収量の増加と合わせて、当局により懸念されています。

違法薬物は、さらに小さな船に積み替えられたり、他船に積み重ねられて運搬されます。

西アフリカで麻薬密売取引を阻止する責任は地域の法執行機関にあります。海運業界は不審な活動に警戒することにより、また適切な当局に通知できる MDAT-GoG に報告することにより、取締活動を支援することができます。

人の密輸、人身売買、密航者

人身密輸「Smuggling of persons」と人身売買「Trafficking of persons」は別の犯罪ですが、密接に関連しています。人または移民の密輸では、意思のある、つまり共謀者を不法に国境を越えて移動させます。人身売買は必ずしも国境を越えることを伴うものではなく、密輸とは異なり、力または強制または詐欺の要素を伴います。売買されている人々は犯罪に加担しているというよりむしろ犠牲者です。人がある国に密輸された場合、その後に搾取され、人身売買の被害者になる可能性があります。

海上ルートでの不法移民の人身売買または密輸では、危険な群船を使用することが多く、海難リスクが大幅に増加します。IMO ガイダンスでは、海上で遭難している人が救助され、安全に陸に着き、公正な待遇を受けることができるよう、海運業界は可能な限りの支援を行う準備をしておくべきとしています。この原則は、国際条約にあります。

附属書 F

漁業に従事する船舶のための追加ガイダンス

このガイダンスは、以下の国立水産業協会によって提供されています

- OPAGAC -大型冷凍マグロ船生産者団体
- ANABAC -全国冷凍マグロ船主協会

漁業区域内の船舶への勧告

- 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ください。
- 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を見つけた場合には、全速力でその場から離れ、海賊の操船を困難にすべく風上かつ沖側へ航行してください。
- 夜間の停船は控え、船橋、甲板および機関室での当直を継続し、警戒してください。
- 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できるだけ早く乗組員への周知と当局への通報を行えるよう、レーダー監視を怠らず、警戒してください。
- 夜間航行中は、海賊の注意を引くことを避けるため、法律で定められた航海灯と安全のために必要なライトのみ使用してください。海賊はレーダーを装備していないボートで機会をうかがっていることがあります。
- 夜間の操業のため船舶が漂流している間は船橋、甲板および機関室での警戒に当たってください。通常の航海灯および安全のために必要なライトのみ使用してください。
- エンジンは緊急始動できるように準備しておいてください。
- 不審な船舶からは離れていてください。
- 海賊に盗聴されないよう、また船舶位置の把握を困難にするために、VHF の使用は極力避けてください。
- 海上哨戒機が当該海域で警戒に当たっている場合、識別と追跡を容易にするために AIS を作動させてください。

識別

- 漁船の船舶管理会社は、西アフリカ沖合いでの操業期間中は MDAT-GoG 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、登録には乗船する乗組員全員のリストおよび漁船の行動予定を含むことが望まれます。
- 当該地域での操業および通航に先立ち訓練を実施してください。
- 漁船が船舶位置監視システム (VMS) 装置を搭載している場合には、船舶の管理者は MDAT-GoG に VMS データへのアクセスを提供することが望まれます。
- 漁船は国際的または各国による海賊対策オペレーションが派遣す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。
- 軍艦、商船および漁船は、接近を受ける側の漁船からの識別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 (特に船舶が漁業を行っている場合、逃避行動をできるだけ早く行うため)。

攻撃を受けた場合

- 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 (MDAT-GoG、CRESMAC および CRESMAC) と残りの船隊へ警告してください。
- 軍事介入を成功させるには (陸上にいる) 第二船長による当該船舶情報が有益になるので、第二船長の連絡先を伝えてください
- 巾着網漁船のみへの推奨事項
 - ー 甲板およびマストの見張り台から全乗組員を非難させてください。
 - ー 海賊が船を乗っ取り、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、誤解を避けるために装置の機能を説明してください。

付属書 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

自主通報海域 (VRA) の航行が安全かどうかを確かめるため、レジャーボートは、前もって海軍/軍事当局に連絡を取っておくべきです。海域では大型船・小型船の両方に対して襲撃が起きており、紛争地域付近での航行は避けるべきです。また航海中は MDAT-GoG と緊密に連絡を取り続けてください。最新情報については ISAF (International Sailing Federation) のウェブサイト (www.sailing.org) をご覧ください。

付属書 H

定義と略語

定義

VRA 内の船舶から報告される攻撃および不審な事件を分類するために以下の定義を知っておくと役立ちます。これによりパターンと傾向の識別の統一が図れます。

武装強盗 船舶への海賊行為や武装強盗の捜査のための行動規約では、以下のような船舶への武装強盗を強調しています。

- 国家の内水域、群島海域、領海内において、海賊行為以外の個人的な目的で、船舶または乗船中の人または所有物に対して直接行われる違法暴力行為、拘禁行為、略奪行為、または脅迫行為。
- 上記の行為を扇動する、または意図的に促進する行為。

ハイジャック

ハイジャックとは、攻撃者が乗組員の意志に反して船に不法に乗り込み、船を乗っ取った状態。ハイジャッカーの目的（武装強盗、貨物盗難、または誘拐）は常に同じとは限らない。

違法乗船

違法乗船とは、攻撃者が船に乗り込んではいるが、船をハイジャックしていず、指揮は船長が行っている状態。最も分かりやすい例は、船員がシタデルに籠城している状態。

海上セーフティゾーン

海上セーフティゾーンは、どの潮位でも海綿状に突き出る全ての設備の周囲に確立されていて、オフショア油・ガス全ての施設の（通常 500 メートル）周囲に広がっていて、これらのセーフティゾーンは、中心から半径 500 メートルとなっている。

海賊行為

海賊行為は、1982 年の海洋法に関する国連条約（UNCLOS）（条項 101）に定義されている。しかし、この BMP の目的上、疑わしい活動や海賊襲撃を正確かつ一貫して評価できるよう、明確かつ実用的な作業ガイダンスを業界に提供することが重要です。

以下のリストは海賊襲撃の評価に役立つかもしれませんが、これに限定されません。

- 船舶または船員に対する暴力行為、または暴力行為を試みること。
- 船長が海賊であると疑っている人たちが船に違法に乗り込もうとする試み。
- 船の乗っ取りが成功したか否かに関わらず、船に乗り込むこと
- 以下のものを使用して船舶防護策（SPM）を打破しようとする試み。
 - 梯子
 - 引っ掛けフック
 - 船舶に対して故意に使用される武器

不審または攻撃的な接近

次のいずれかが発生した場合、その行為を行った他船は不審であるとみなされる可能性があります（以下のリストは包括的なものではありません）：

- 不審船が、周囲の状況が原因でなく、急加速で本船に向かって明らかに針路変更した場合。
- 小型船が、通常の漁業行為や同海域の全体的な状況にそぐわずに、通常でない長い時間と距離を本船と同じ進路と速力で航行している。

- 船舶に向けた突然の針路変更と攻撃的な行動。

UNCLOS 60.5

安全地帯の幅は、該当する国際基準を考慮して、沿岸国が決定するものとします。

そのようなゾーンは、それらが人工島、設備、または構造の性質と機能に合理的に関連していることを保証するように設計され、それらの周囲の 500 メートルの距離を超えないものとします。一般的に受け入れられている国際基準、または管轄の国際機関によって推奨されている。セーフティゾーンの範囲については、適切な通知を行うものとします。

UNCLOS101

海賊行為は、次の行為のいずれかで構成されています。

- 乗組員または民間船または民間航空機の乗客によって私的目的のために犯され、次のように指示された、非合法または留置の違法行為、または非難の行為：(i)外洋上、別の船または航空機に対してまたはそのような船または航空機に搭乗している人または財産を再度必要としない;(ii)国家の管轄外の場所の塩、工作物、人または財産に対する;
- 海賊船または航空機となる事実を知っている船舶または航空機の運用における自発的な参加行為。
- サブパラグラフ (a) または (b) に記載されている行為を扇動または意図的に助長する行為。

略語

AIS	自動識別システム (Automatic Identification System)
CRESMAC	中央アフリカ海上安全地域調整センター (ポワントノワール) (Maritime Security Regional Coordination Centre for Central Africa (Pointe Noire))
CRESMAO	西アフリカ地域安全保障調整センター (アビジャン) (Maritime Security Regional Coordination Centre for Western Africa (Abidjan))
CSO	会社の保安統括者 (Chief Security Officer)
DSC	デジタル選択呼出 (Digital Selective Calling)
DSV	潜水作業船 (Diving Support Vessel)
EEZ	排他的経済水域 (Exclusive Economic Zone)
FPSO	浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備 (Floating Production Storage & Offloading)
FSO	浮体式海洋石油・ガス貯蔵積出設備 (Floating Storage & Offloading)
GCC	ギニア湾委員会 (Gulf of Guinea Commission)
GoG	ギニア湾 (Gulf of Guinea)
ICC	地域間調整センター (Interregional Coordination Centre)
IMB	国際海事局 (International Maritime Bureau)
IMO	国際海事機関 (International Maritime Organization)
JWC	戦争委員会連合 (Joint War Committee)
MSC	海上安全委員会 (Maritime Safety Committee)
MDAT-GoG	貿易のための海上領域認識-ギニア湾 (Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea)
MODU	移動式海洋掘削装置 (Mobile Offshore Drilling Unit)
MOU	移動式沖合ユニット (Mobile Offshore Unit)
PAG	海賊襲撃グループ (Pirate Action Group)
PCASP	民間武装警備員 (Privately Contracted Armed Security Personnel)
PMSC	民間海事警備会社 (Private Maritime Security Company)
ROV	遠隔操縦機 (Remotely operated underwater vehicle)

RUF	兵力使用規定 (Rules for the Use of Force)
SPM	船舶防護策 (Ship Protection Measures)
SAA	安全錨泊区域 (Secure Anchorage Area)
SEV	警備護衛船 (Security Escort Vessel)
SSA	船舶保安評価 (Ship Security Assessment)
SSAS	船舶警報通報装置 (Ship Security Alert System)
SSO	船舶保安職員 (Ship Security Officer)
SSP	船舶保安計画 (Ship Security Plan)
UNCLOS	国連海洋法条約 (United Nations Convention on the Law of the Sea)
VDR	航海データ記録装置 (Vessel Data Recorder)
VHP	船舶強化計画 (Vessel Hardening Plan)
VMS	船舶監視システム (Vessel Monitoring System)
VPD	船舶護衛分遣隊 (Vessel Protection Detachment)
VRA	自主通報海域 (Voluntary Reporting Area)

付属書 I

支援団体

BMP 署名者

BIMCO

BIMCO（ボルチック国際海運協議会）は世界最大の国際海運協会であり、世界のトン数の56%を占める120以上の国々で約2,000人の会員を擁しています。BIMCOの国際会員には、船主、運航者、管理者、ブローカーおよび代理店が含まれます。非営利団体であるBIMCOの使命は、海運業界の世界的な展開の最前線に立つことであり、会員のビジネスを保護し価値を高める実践的なアドバイスをを行い、専門知識を提供することです。

www.bimco.org

CDI (The Chemical Distribution Institute)

CDI（化学物質流通協会）は1994年に非営利団体として設立され、船舶およびターミナルの検査データを電子報告フォーマットで会員に提供しています。CDIの主な目的は、化学製品の海上輸送および保管の安全性と品質性能を継続的に改善すること：海運業界や教育機関と協力して、化学製品の海上輸送および保管についての業界のベストプラクティスの開発を推進すること：化学製品の海上輸送および保管のためのベストプラクティスおよび国際的な法律制定に関する情報とアドバイスを提供すること：化学製品企業にリスク評価のための費用対効果の高いシステムを提供すること：これにより会員によるレスポンシブル・ケアと流通管理プラクティスへの責任を支援することです。

www.cdi.org.uk

CLIA (Cruise Lines International Association)

世界最大のクルーズ産業の貿易協会であるCLIA（クルーズライン国際協会）は、世界のクルーズコミュニティの結束した声であり権威です。CLIAは毎年クルーズ船に乗船する2,500万人以上の乗客のために、安全で健全かつ持続可能なクルーズ船環境を育むポリシーとプラクティスをサポートし、クルーズ旅行体験の促進に貢献しています。同団体の使命は、結束したグローバル組織として、クルーズコミュニティの共通の利益のために提唱、教育、宣伝・促進を行うことで会員の成功を支援していくことです。

www.cruising.org

ICS (International Chamber of Shipping)

ICS（国際海運会議所）は商船運航者のための国際貿易協会で、様々な国、分野や取り引きから収集された国際産業界の見解を表明しています。ICS会員は全世界の商船の8割以上を保有する各国の船主協会で構成されています。

ICSの主要活動は海上での人命の安全および海洋環境保護を担う国連機関である国際海事機関（IMO）で、商船に影響を及ぼす技術的、法的、実務的問題などの様々な分野に深く関わっています。ばら積貨物船、タンカー、旅客船、コンテナ船の運航者といった産業界における様々な取引における国際的利益を代表する組織である点において独特な存在となっています。

www.ics-shipping.org

IFSMA (The International Federation of Shipmasters' Association)

IFSMA（国際船長協会連盟）は世界の船長団体をひとつに統合するため、1974年に8つの各国船長協会によって結成されました。純粋に船長の利益に貢献するための非営利かつ非政治的の団体で、各国協会または個人会員により、60カ国からの約11,000人の船長で構成されています。1975年にIMOからNGOとしての諮問資格を付与されたことで、IMOで船長の意見を表明し、船長の利益を保護できるようになりました。 www.ifsma.org

IGP&I Clubs (The International Group of P&I Clubs)

国際 P&I グループ (IG) には 13 の主要保険引受組合 (クラブ) が加盟していて、加盟クラブは世界の外航船舶トン数の約 9 割に責任保険 (protection and indemnity) を提供しています。各クラブは相互保険 組合であり、船舶の使用およ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提供しています。カバーには死亡、油や有害物質による汚染、船骸撤去、衝突、施設損傷などが含まれます。また各クラブは損害賠償請求、法的問題および損害防止に関するサービスを組合員に提供するとともに、大事故の対応・管理における調整の中心的役割を担っています。

www.igpandi.org

IMCA (The International Marine Contractors Association)

IMCA (国際海洋請負業者協会) は、世界の海洋建設業界の請負業者とそれに関連するサプライチェーンの大多数を代表する主要事業者団体です。当協会は、請負業者、供給業者、石油・ガス会社、海洋再生可能エネルギー会社および多数の NGO を含む 800 社の会員で構成されています。

www.imca-int.com

INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Ship-owners)

INTERCARGO (国際乾貨物船主協会) は質の高いドライ貨物船主の利益を代表する団体です。1980 年にロンドンで設立され、1993 年に IMO で NGO としての諮問資格を与えられました。

INTERCARGO は、ドライバルク船主、管理者、運航者が特に安全、環境関連についての主要テーマや規制上の課題についての情報を得て、話し合い、懸念を分かち合うフォーラムを開催しています。

また、自由で公正な競争の原則に基づいて戦略を立て、IMO その他の海運業界フォーラムにおいてメンバーの立場を促進しています。INTERCARGO は、運航効率と海洋環境保護に重点を置いて、船舶運航における安全と品質に取り組んでいます。

www.intercargo.org

InterManager (国際船舶管理者協会)

InterManager は 1991 年に設立された船舶管理業界の国際事業者団体で、船舶管理と船員管理業界を代表する唯一の組織です。今日の世界的な海運業界において、船員福祉に貢献する船舶および船員の管理部門における志を同じくする会社のニーズに対応しています。またベストプラクティスを共有し、ポジティブな変化をもたらすフォーラムとして活動しています。国際的に認められた組織として国際レベルで会員を代表し、世界の海運業界で会員の見解が確実に考慮されるよう働きかけを行っています。

www.intermanager.org

IMEC (International Maritime Employers' Council Ltd)

IMEC (国際海事雇使用者委員会) は海事労務関係に専念する唯一の国際雇用者組織です。英国とフィリピンに事務所を構え、235 以上の船主と管理者を会員として擁していて、その船舶約 8,000 隻を包括的労働協約 (CBA) でカバーしています。国際団体交渉協議会 (International Bargaining Forum) では会員を代表して交渉を行っています。海事訓練にも深く関わっており、フィリピンの IMEC 見習い船員強化プログラムでは現在 700 人以上の若者を訓練中です。

www.imec.org.uk

ITF (International Transport Workers 'Federation)

ITF (国際運輸労連) 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労働組合はどれも ITF の会員とすることができます。ITF は 1896 年以来船員の支援を行っていて、今日 ITF 加盟組合の組合員である世界中の 880,000 人以上の船員の利益を代表しています。すべての国籍の船員のための条件改善および労働者の利益と権利を保護するための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 www.itfglobal.org

INTERTANKO (International Independent Tanker Owners)

INTERTANKO (国際独立タンカー船主協会) は、同業界が集まり、方針について議論し、ベストプラクティスを策定するフォーラムです。1970 年以來、独立タンカー船主の声を代表し、世界を動かし続ける液体エネルギーの安全かつ責任と競争力のある形での輸送を確実にしてきました。

www.intertanko.com

IPTA (The International Parcel Tankers Association)

IPTA (国際パーセルタンカー協会) はケミカル/パーセル専用タンカーの利益を代表するために 1987 年に設立され、設立以降、IMO のケミカル/パーセルタンカークラスを運航する船主を代表する団体として発展し、規制当局と貿易団体がそれらの船主と連絡を取り合う際の中心団体として認識されています。IPTA は NGO として 1997 年に IMO での諮問資格が与えられており、国際海事法を導入し監視する唯一の機関としての IMO を全面的に支援しています。

www.ipta.org.uk

ISWAN (The International Seafarers Welfare and Assistance Network)

ISWAN (国際船員福利厚生支援ネットワーク) は、世界の船員の福祉促進のために設立された国際 NGO であり、英国登録チャリティー団体です。船主、労働組合、福祉団体をメンバーとする会員組織で、P&I クラブ、船会社、港湾、政府などさまざまな団体と協力しています。ISWAN は世界中の 150 万人の船員の福祉に力を注いでいます。

海賊襲撃の影響を受けた船員とその家族を支援していて、船員が世界中から無料で利用できる 24 時間多言語ヘルプライン「SeafarerHelp」のサービスも行っています。

www.seafarerswelfare.org

Joint Hull Committee and Joint War Committee

JHC (共同船体委員会) と JWC (戦争委員会連合) は、ロイズおよび IUA (ロンドン国際保険引受協会) 市場から選出された保険業者代表で構成され、ロンドン市場における船体および戦争ビジネスの保険引受業者の利益を代表しています。

両団体の保険引受業者は、海賊問題の影響を受けていて、船主が BMP を適用することで被害を軽減する支援をしています。船主と備船者の行動は、リスクと保険適用範囲への引受業者のアプローチに影響を与えます。

MTS (The Mission to Seafarers)

MTS は港湾の福祉サービスの最大手プロバイダーで、50 カ国に 200 の港湾付牧師と 121 の船員センターを提供しています。無料 Wi-Fi、休憩、交通手段のサービスに加えて、すべての牧師は心的外傷後のカウンセリング訓練を受け、襲撃および解放後の緊急支援、また船員の母国における関連する職業サービスの紹介をしています。さらにフィリピン、ミャンマー、ウクライナ、インドの家族支援ネットワークを運営し、教育、訓練、医療、法的サービスを提供しています。MTS は BMP5 作成とその関連物を支援し、すべての海事関係者にその使用を推奨します。

www.missiontoseafarers.org

OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)

OCIMF (石油会社国際海事評議会) は原油、石油製品、石油化学製品、ガスの輸送とターミナル荷役に利害関係を持つ石油会社 (会員) の自主協会です。OCIMF の使命は、タンカー、ターミナルおよび沖合

い補給船の安全で環境に配慮した運航に関する最高権威として、設計およ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

Sailors' Society

セイラーズ・ソサエティは世界中の船員やその家族を世話する世界で最も古い海事福祉組織です。同チャリティーは、30カ国の港で活動していて、メディカルセンターから子供達を学校に安全に届けるためのボート建造まで、幅広いプロジェクトを行っています。

また、危機対応ネットワークでも知られており、アジア、ヨーロッパ、アフリカで行っている海上での心的外傷の被害者救済活動の範囲拡大を計画しています。

訓練された牧師達が、海賊、誘拐、自然災害の被害者を24時間体制で支援していて、生存者であり愛されている人達に必要な限り心理的および財政的援助を行います。

www.sailors-society.org

SIGTTO (The Society for International Gas Tanker and Terminal Operators)

SIGTTO (国際ガスタンカーおよびターミナルオペレーター協会) は、ガスタンカーおよびターミナルの安全性および操作上の信頼性を高めることを目的に、業界メンバー間で技術情報と経験を共有するために設立された国際機関です。

業界のガイダンスとなる研究発表および情報や参考文献の作成を行い、ガス輸送および保管計画の安全性および整合性をより促進するために、他の業界団体、国際海事機関を含む政府および政府間機関との協力関係を維持しています。

www.sigtto.org

WSC (The World Shipping Council)

WSC (世界海運評議会) は国際定期船輸送業界を代表する業界団体です。WSCのメンバー会社は、世界の定期船の約9割を占めるコンテナ船やRO-RO船および自動車運搬船を運航しています。これらのサービスは全体で、世界の海上貿易額の約6割または年間4兆ドル超相当の商品を輸送しています。

WSCの目標は、世界の最も困難な輸送問題に対する現実的な解決策を見出すために政策立案者や他の業界団体と協力作業において、定期船輸送業界の意見を代弁することです。またWSCは国際海事機関(IMO)におけるNGOとしても活動しています。

www.worldshipping.org

海軍/軍事/政府機関

CISMAR

CISMARは、ブラジルの統合された海事セキュリティセンターです。それは、ブラジルに関心のある海上交通の安全に貢献し、海事状況の意識を高めることに加えて、海上交通の海軍管理および海軍の教義の協力とガイダンスによって想定される海運に関するガイダンスに関連するコミットメントを満たすことを目的としています。

cismar-secom@marinha.mil.br

+552121046353/6337

<https://www.marinha.mil.br/cismar/>

IFC

シンガポールに拠点を置く情報フュージョンセンター（IFC）は、インド太平洋地域のほとんどをカバーする地域海事安全保障（MARSEC）情報共有ハブとして機能します。19人以上の海軍と沿岸警備隊からの国際連絡係（ILO）で構成される統合チームです。IFCは、シンガポール共和国海軍（RS）からの個人的なものであり、パートナー間のMARSEC情報の共有とコラボレーションを促進し、運用上の対応を促します。40か国以上の海軍、法執行機関、海事機関からの90を超える運用センター（OPCEN）との連携、および海運業界との連携により、IFCに海事の状況認識を提供し、関心領域を超えた協力を可能にしています。

IFCはMARSEC情報を照合および分析して、正確でタイムリーで実用的な製品を作成します。これにより、パートナーはMARSECインシデントに適切なタイミングで対応できます。また、MARSECの傾向、インシデント、および賭けの実践に関する実用的で有用な情報を海運業界に提供します。

メール：ifc_do@defence.gov.sg

電話：+6596268965 (hotline) , +6565945728 (office)

<https://www.ifc.org.sg>

IMB (International Maritime Bureau) Piracy Reporting Centre

1992年に設立されたIMB PRC（国際海事局の海賊報告センター）は、世界各地で発生した海賊襲撃または武装強盗の報告サービスを24時間、海運業界に無料で提供しています。

IMB PRCは、これらの攻撃の危険にさらされている地域の意識を高めることを目的とした非政府の独立機関です。船長が世界中のどこからでも事件を報告できる頼れる窓口として、IMB PRCは直ちにすべての事件を地元の法執行機関に連絡し、援助を要請します。さらにインマルサット Safety Netでこれらの情報を全船舶に即座に伝え、注意を促しています。

www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre

INTERPOL

INTERPOLは、加盟国の警察、海軍、民間部門と連携している海賊襲撃専門部署を擁していて、乗っ取られた船の運航者に支援を提供することができます。INTERPOLのMTS（Maritime Security sub-Directorate）は、調査を行う法執行機関にとって有益となる、海賊攻撃後に残された有用な証拠の完全性を保つために推奨されるプラクティスと措置についてのアドバイスを行っています。

MTSは営業時間中（GMT8時から17時）に電話（+33 472 44 72 33）またはメール（dIMTSOPSupport@interpol.int）で連絡を受け付けています。

通常の営業時間外は、INTERPOLの指揮統制センター（Command and Co-ordination Centre: CCC）を介して連絡を取ることができます。同センターは24時間365日スタッフを配置しており、危機的状況に直面しているまたは緊急支援を必要とするINTERPOLの190の加盟国を支援しています。同センターはINTERPOLの公式言語（英語、フランス語、スペイン語、アラビア語）の4言語すべてで対応しています。連絡先は：tel +33 472 44 7676；メール os-ccc@interpol.int です。

船舶運航者は、船舶のハイジャックから3日以内にインターポールに連絡することが推奨されています。

MDAT-GoG（貿易のための海上領域認識-ギニア湾）

MDAT-GoG（貿易のための海上領域認識-ギニア湾）は、ヤウンデプロセスを支援する英国海軍のUKMTO（英国海上貿易オペレーション）とフランス海軍のMICAセンター（海事情報協力認識センター）の協力センターで、2016年6月から稼働しています。MDAT-GoGの主な活動は、中央および西アフリカ海域における海事状況認識を統一し、海運業界に情報提供を行い支援することです。それにより同地域の海事領域における船員の安全と治安に貢献しています。

連絡先：+33 298 228888

NIMASA

ナイジェリアの海事行政とセーフティエージェンシー (Nimasa) は、ナイジェリアでの海事サービスの提供において、グローバルな賭けの実務を行うことを約束しています。私たちが重点を置いている分野には、効果的な海上安全管理、海上労働規制、海洋汚染防止と管理、捜索救助、カボタージュの実施、Shipping の開発と船の登録、船員の訓練と認証、および海上能力開発があります。

効率と効果を保証する最新のツールを使用して、先住民の能力を開発し、すべての障害を排除することを決意しています。

ICC-Gulf of Guinea-Yaibde' ヤウンデ ICC

国際調整センター (ICC) は、中央アフリカ (Cresmac) の地域の海上安全センターと西アフリカ (Cresmao) の地域の海上安全センターを接続する調整および情報共有構造です。

以上