

**BMP5**

## ベストマネージメントプラクティス (第5版)

## BMP5

海賊行為の防止と紅海、アデン湾、インド洋、アラビア海における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 (BMP)。

## 第5版

2018年6月発行

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

## 法律に関する注意点

BMP5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、それが相当な注意を怠ることによって引き起こされたとしてもBMP5の情報の正確性や記載漏れについて、またBMP5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または間接的に生じたいかなる結果についても、責任を負いません。

## 著作権に関する注意事項

BMP5の著者はBMP5を無料提供しています。BMP5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、以下の項目を条件として、支払い、個別の申請または書面による許可なしに複製または複写することができます。

- ・ 非商業目的でのみ使用する場合。
- ・ 内容が変更されていない場合。

## 例外：

上記の許可については、写真はBMP5の全部または一部として使用することを前提に許可されています。これらの写真自体は第三者に属しているため、BMP5以外で別途写真を使用することは許可されていません。BMP5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することができます。ロゴおよび商標は、BMP5としての構成要素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。

発行元：Wetherby Publishing Group Ltd  
4 Dunlop Square  
Livingston, Edinburgh, EH54 8SB  
Scotland, UK

電話番号：+44 (0) 1506 463 227  
ファックス番号：+44 (0) 1506 468 999  
メール：info@emailws.com  
ウェブサイト：www.witherbys.com

## 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 UKMTO 報告フォーム
- 付属書 E MSCHOA 報告フォーム
- 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 クルーザー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意志決定において、脅威に関する最新情報を収集することが重要

#### リスクアセスメントの実施

- ・ 会社はリスクアセスメントを実施しなければならない
- ・ 船舶防衛策を確認する

#### 船舶防護策の実施

- ・ 船舶の堅牢化
- ・ 船員への説明と訓練
- ・ 見張りの強化
- ・ 旗国と海軍のガイダンスに従う

#### 通報

- ・ UKMTO への通報と MSCHOA への登録
- ・ 事故や不審な活動の通報
- ・ 攻撃を受けた際の遭難信号の発信

#### 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
- ・ 福祉事業者との協力

## 第1章 はじめに

これまで船員は、紅海やアデン湾、インド洋、アラビア海を航行中にあらゆる危険に遭遇してきました。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、報告できるようにすることにあります。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立証されています。

海賊対策のベストマネジメントプラクティス (BMP)、国際海軍および陸上における能力強化は海賊活動の抑制に役立ちました。しかしソマリア海賊は根絶されてはおらず、まだ脅威として存在しています。

このガイダンスに含まれる BMP は、海賊とその他の海上治安リスクを緩和します。

同地域の不安定な情勢が引き起こしている海上治安リスクには以下のものが含まれます。

- ・ 過激派グループによる船舶への意図的な攻撃
- ・ 地域紛争に起因する二次的な被害

BMP の海賊対策は有効ですが、他の脅威の攻撃方法と異なることから、別の対策が必要な場合があります。例えば、過激派による攻撃は、より確固とした意志で行われ、命も厭わないことがあります。

安全対策を講じなければ深刻な結果を招くことがあります。人質の船員に暴力その他の虐待を加えて数年間拘束したケース、また船体に損傷を与えたり船員の命を危険にさらす行為を行うケースも起きています。

UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) ([www.ukmto.org](http://www.ukmto.org)) と MSCHOA (The Maritime Security Centre Horn of Africa) ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)) はウェブサイトにはアドバイスを載せています。付属書 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、船長の最優先の権限や乗組員や船舶、積荷を保護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 MSC サーキュラー ([www.imo.org](http://www.imo.org) 参照) の海賊行為に関するガイダンスと Maritime Security Transit Corridor (MSTC) についての勧告を補足するものです。

### 地理的特徴

バブ・エル・マンデブ海峡 (BAM) やホルムズ海峡などの交通の難所から外洋に開けたソマリ海盆に至るまで、同地域の地形は多様です。リスクも様々で、海域ごとに異なる問題があります。

同地域全般で船舶や船員が攻撃を受けており、脅威はダイナミックです。付属書 A に掲載されている機関からの情報入手が推奨されています。

### 自主通報海域 (Voluntary Reporting Area)

UKMTO の Voluntary Reporting Area (VRA) は、UKHO Q6099 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 UKMTO に登録することが推奨されています。登録すると自主通報を行う船と UKMTO が直接連絡できるようになります。

### MSCHOA 船舶登録海域

MSCHOA 船舶登録海域は、インド洋とアデン湾の商船通航情報を軍の海賊対策部隊に報告するために設けられています。MSCHOA 船舶登録海域はセキュリティ海図 Q6099 に記載されています。

## ハイリスク海域

ハイリスク海域 (HRA) とは、VRA でも攻撃リスクがより高く、追加の安全要件が必要となる可能性のある海域を海運業界で定めたものです。ハイリスク海域はセキュリティ海図 Q6099 に記載されています。ハイリスク海域での航路を計画する際には最新リスク情報を利用することが重要です。船舶は、航行警報または部隊が要注意とするリスクを回避するために、予定航路を直ぐに変更できる準備をしておくべきです。

## 海上安全通航回廊 (Maritime Security Transit Corridor, MSTC)

MSTC は、各国海軍が巡回と監視活動を強化している軍によって設定された通航路です。MSTC はセキュリティ海図 Q6099 に記載されており、以下の海域が含まれます。

- ・ 国際的に推奨された通航回廊 (IRTC)  
IRTC は分離通航帯 (TSS) ではなく、アデン湾で海軍が海賊対策パトロールを強化している通航回廊です。IRTC 内ではグループトランジットや艦船によるエスコートが行われたりしています。
- ・ BAM 分離通航帯とハニーシュ群島西分離通航帯
- ・ IRTC と BAM 分離通航帯を直接結ぶ双方向ルート

船舶は、海軍の巡回と監視活動を利用することが出来るため MSTC を通航することが推奨されています。

## 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、リスクが高いと考えられる地域をリストアップすることがあります。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 はロイズ社とロンドン市場で海上戦争保険者の利益を代表する国際保険引受協会のアンダーライター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](http://www.lmalloyds.com/lma/jointwar) で確認できます。

## 第2章 脅威

同地域の不安定な地域情勢により、海賊だけでなく以下の武器使用を含む安全への新たな脅威が発生しています。

- ・ 対艦ミサイル
- ・ 機雷
- ・ 水上簡易爆発物 (WBIED)

## 海賊

海賊は、異なる船団構成の複数隻の海賊襲撃グループ (Pirate Action Group, PAG) で襲撃を行います。(最大 25 ノットの) 小型高速オープンボートまたはスキフによるものが典型的ですが、襲撃グループの船団構成には次のようなものがあります。

- ・ スキフ (小型ボート) だけ
- ・ 大量の燃料を搭載した開口型捕鯨船。1 艇または複数のスキフを曳航していることが多い。
- ・ 母船。母船には商船、漁船なども使われるが、最も多いのはダウ船。

母船が使われる場合は、乗組員が人質として船上に拘束されることがよくあります。母船は気象の影響を受ける度合いが小型ボートよりはるかに少なく、資材や燃料、攻撃スキフを運べるため、海賊は母船を使うことではるかに広範囲で活動できます。襲撃に使われるスキフは母船に曳航されていることが多いですが、母船が大きい場合はスキフを母船に乗せて海賊船と分からないようにカモフラージュしてい

る場合もあります。

海賊は、小型武器やロケットランチャー（RPG）を使用して船長を脅し、乗り込めるよう減速もしくは停船させます。これら武器の主なターゲットとなりやすいのは船橋や居住区です。

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、他の海賊メンバーが乗り込めるように減速もしくは停船を要求します。

襲撃は昼夜を問わず行われる可能性があります。これまでは夜明けや夕暮れ時に特に多く発生しています。

ソマリア海賊の目的は船を乗っ取り、乗組員の身代金を要求することです。身代金の交渉中、通常は乗組員を船に拘束しますが、国籍ごとに分けて陸に連れて行くこともあります。海賊は自分たちの利益のために人質を生かしたまま拘束しますが、脅迫や拷問が行われることもあります。

#### 対艦ミサイル

対艦ミサイルは、長距離レンジで精度の良い強力な武器で、同地域では軍艦に対して使用されてきました。地域紛争における一般商船に対する使用は無視できません。もしミサイルが誤った船を標的にしてしまった場合、また意図していない目標に向けて誘導されてしまった場合、別の船が砲撃を受ける可能性があります。

#### 機雷

機雷はイエメンの主要港への入港の阻止または拒否に使用されてきました。これらの機雷は通常つながれているか係留されていますが係留策が切れ航路に漂流する可能性があります。通航する商船は標的ではなく、同海域では船舶はMSTCを通航することが推奨されます。

#### 水上簡易爆発物（WBIED）

水上簡易爆発物（WBIED）は、アデン湾西部、BAM および紅海南部で艦船と商船に対して使用されており、同地域では異なるグループによる襲撃が行われてきました。

- 地域紛争地域で使用される水上簡易爆発物は対抗組織の襲撃を目的としており、これらのボートは無人で遠隔操縦されています。
- 水上簡易爆発物は、過激派が一般商船を襲撃する目的でも使用されており、これらのボートは有人です。

水上簡易爆発物による攻撃の多くは、多くの人により単独もしくは複数の高速ボートで、小型武器とRPGの両方で砲撃しながら行われます。船長は、このような襲撃の目的は船を損傷させることで、必ずしも乗り込みが目的ではないことを知っておくべきです。

そしてこの高速ボートが船体に接触することを防ぐ対策は限られています。

### 第3章 脅威とリスク評価

#### 脅威評価

脅威評価には地域のセキュリティ脅威すべてを含めなければなりません。

ハイリスク海域通航前の船舶リスク評価の一環として、最新の軍事的脅威に関するアドバイスをUKMTO（[www.ukmto.org](http://www.ukmto.org)）から、脅威評価をMSCHOA（[www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)）（附属書A参照）から入手する必要があります。

脅威は能力、意思、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。意思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行う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、付属書 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、特定もしくは新しい戦術、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思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こと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、法的規制と追加対策を組み合わせた防止、軽減および回復の手段を特定するものでなければなりません。会社は、船舶がハイリスク海域を航行しなくても自主報告海域を通航する場合、これらの対策を考慮すべきです。

リスク評価のガイダンスは、Global Counter Piracy Guidance ([www.maritimeglobalsecurity.org](http://www.maritimeglobalsecurity.org)) に記載されています。

リスク評価においては以下を考慮すべきですが、これだけに限定されるわけではありません。

- ・ 旗国、会社、用船社、保険者の要求事項
- ・ 脅威評価とリスク増加地域
- ・ 状況を形成する背景要因、例えば漁船の活動を含む交通パターンや現地の生活パターン
- ・ 軍との協力。UKMTO から海軍の巡回情報を得るべき
- ・ 民間武装警備員 (PCASP) の乗船
- ・ シタデルや脅威に耐える安全な集合場所を含む船の特性、脆弱性および固有の機能 (乾舷、船速、一般配置など)
- ・ 本船と会社の手順 (訓練、当直勤務表、指示系統、意思決定手順など)

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先進的な計画が必要です。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必要不可欠です。

## 第4章 計画

### 会社による計画

船舶の航海計画の策定には、リスク評価の結果と共に以下の事項が役に立ちます。

- ・ 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を更新。
- ・ 船舶保安評価 (SSA)、船舶保安計画 (SSP) および船舶堅牢計画 (Vessel Hardening Plan, VHP) の見直し。
- ・ グループトランジットと各国の艦船エスコート (national convoys) の要件、最新の計画、推奨航路についての船長へのガイダンス。
- ・ 会社が定めた船舶防護策 (Ship Protection Measures, SPM)。

- ・ 民間武装警備員 (PCASP) を使用する場合に備えた民間警備会社 (PMSCs) のリスク信用調査 (Due Diligence)。
- ・ 海賊の最初の行為の一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、通信装置の隠れた配置を考慮すべき。
- ・ 会社の配乗要件の見直し。不可欠でない乗組員の下船の検討。
- ・ 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。
- ・ 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、メール上の情報は契約上必要な最低限のものだけの簡潔なものであるべき。

#### 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ある。

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
- ・ 最新の航行警報 (NAVAREA) の警告・警報の確認
- ・ VRA/MSCHOA への登録および第 6 章と付属書 D と E で強調している通報事項の実施
- ・ 民間武装警備員 (PCASP) を配備する場合はその乗船計画の確認
- ・ 最高速度で推進できることを確認

ハイリスク海域に入る前に行うこと

- ・ 船舶保安計画 (SSP) にそった保安対策の実施

#### 船員への説明と訓練の実施

乗組員が準備について十分に説明を受け、訓練は船舶防護策 (SPM) が整った状態で実施されるべきです。同計画は見直されなくてはならず、乗組員全員が、襲撃を知らせるアラーム、危険が去った状態、両方の状態への適切な対応を熟知することを含め、彼らの任務についての説明を受けるべきです。

訓練では以下の項目をテストしてください。

- ・ 船舶防護策。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安全確認テストを含む。
- ・ 船の封鎖と区画内への避難状態。乗組員の安全性の検討を含む。
- ・ 船橋チームの安全知識。
- ・ 海賊襲撃では他の種類の襲撃の場合とは違う行動が必要とされることについての乗組員の理解。

#### その他の検討事項

- ・ 緊急通信計画 (Emergency Communication Plan) 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) とメッセージを含めた緊急通信計画を準備しておく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か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おくべきです。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) に関するポリシーの決定：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 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みに制限する。
- ・ ハイリスク海域通航時における重要機器の計画、整備スケジュールの見直し

ハイリスク海域に入域する際に行うこと

- ・ 第6章の附属書DとEで説明されている船舶通報の実施。
- ・ 最新の脅威情報の確認。
- ・ すべてのアクセスポイントが制御、管理されていることの確認。
- ・ 漂流、待機、錨泊および低速航行、特に海上安全通航回廊（MSTC）における回避。
- ・ VHF使用の最小化および代替として、メールもしくは安全な衛星電話の使用。可能な限り、知っている相手または正当な発信者からのVHFのみに応答する。ただし、なりすまし犯がいる可能性にも注意する。

## 第5章 船舶防護策（Ship Protection Measures, SPM）

この章では3重構造から成る実績ある船舶保護対策を紹介します。BMPは地域の襲撃経験に基づいており、襲撃手法が変わるたびに変化し続けます。

船舶保護対策の実施については航海計画を立てる際に決定します。会社はBMPの範囲を超えて運航船の強化を行うおよび（または）襲撃リスクをさらに軽減する手段として機器追加および（または）人員配備を行うことを検討することでしょう。

見張りと警戒の強化

防御の第一層

- ・ 適切な見張り/警戒
- ・ レーザーワイヤー
- ・ 操船
- ・ 速度/乾舷
- ・ 民間武装警備員（PCASP）

防御の第二層

- ・ ドア強化
- ・ ゲート/鉄格子
- ・ モーションセンサー/監視カメラ

防御の第三層

- ・ 内ドア強化
- ・ シタデル/安全集合場所
- ・ 通信/連絡

船長は、船上の警戒強化策として以下の項目を実施すべきです。

- ・ 十分な説明を受けた追加の見張りを配置する。
- ・ 高い位置から全方位を見渡せる見張りを継続的に行う。
- ・ 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を短くすることを検討する。
- ・ 追加の船橋チームメンバー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する。
- ・ 全天候また昼夜両方における監視を確実にできるよう、赤外線カメラや暗視鏡の使用を検討する。
- ・ 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およびGMDSS警報）の監視を維持する。
- ・ 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する。

- ・ より確実な監視を行えるよう、**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つ。
- ・ 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る。

効果的な見張りは最も効果的な船舶防護です。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理解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最高速度を維持しながら回避操船を行う訓練もすべきです。その操船により船の周囲に接近を防げる水圧を作り出せば速度以上の防御効果があるため、長時間のしつこい攻撃をも撃退することが経験上明らかです。

回避操船は、そうすることが安全な時にのみ行うべきです。

### 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、それぞれの警報は区別できるものとする。
- ・ 乗組員は各警報、とりわけ襲撃警報と危険が去ったことを知らせる警報に精通しておく。
- ・ 居住区とデッキに設置されている **PA** 装置で、すべての警報のバックアップのアナウンスを行う。
- ・ 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る。

### 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いようにし、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。船尾甲板が一段低くなっている様な場合にはその配置に特別な配慮が必要です。

### レーザーワイヤー

有刺鉄線としても知られ、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、低品質のレーザーワイヤーはそれほど効果的ではありません。

推奨事項として以下のことが挙げられます。

- ・ ハイテン(高張力鋼)の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** ものを使用する。手工具で切るのが難しいため。
- ・ ダブルロール(二重)のものを使用する。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する。
- ・ 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ぐ。例として、ワイヤーの輪 **3** つ中少なくとも **1** つ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。
- ・ ワイヤーを短い長さ、例として、**10m** 単位で入手すれば、より簡単で安全に動かすことができる。
- ・ 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。

## その他の物理的障壁

船縁への障害物を吊るして揺らすことから、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柵まで、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、海賊ボートが船の横にとどまるのを困難にし、船への乗り込みを更に難しくします。
- ・ ホースと泡消火砲（放射方向）は、海賊進入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、操作者が海賊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。
- ・ 水の噴射範囲を広くするには、ジェット方式の消火ホースを使用し、ノズル近くにバッフルプレート（邪魔板）固定します。
- ・ 放水銃は船体外板の大部分を保護できるよう、水を垂直に弧を描くように放出します。
- ・ 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、より広い範囲をカバーします。
- ・ 泡も利用できますが、船の標準の消火設備の備品に追加すべきです。泡は方向感覚を狂わせ、非常に滑りやすいため効果的です。
- ・ 全ての防御を効率的に機能させるためには、使用可能なすべての消火/GSポンプを使う必要があるかもしれません。
- ・ ポンプを使用する場合は、追加電力が必要になることがあります。補助発電システムはすぐに使用できる状態になっていなければなりません。
- ・ これらの機器が海賊襲撃を受けやすい場所で効果的に機能するかを確かめるため、練習、観察、操練が欠かせません。

## 船橋の保護強化

通常、海賊襲撃の的となるのは船橋です。海賊は、乗組員を威嚇して船を減速または停止させるために船橋に直接射撃することがあります。さらに海賊は船に乗り込むと、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。

- ・ 船橋の窓には安全性の高い合わせガラスが使用されるが、追加対策として飛散防止フィルムを使用することでガラスの飛散を防ぐことができる。
- ・ 船橋の側面および後方の窓と船橋のウイングドア窓用に作成された金属製（鋼製/アルミニウム製）プレートは、襲撃の際に窓を素早く塞ぐことができ、破碎によるケガの危険性を大幅に軽減できる。
- ・ 金網フェンスはロケットランチャー（RPG）の被害を軽減できる。
- ・ 土のうは船橋ウイングの保護強化になる。土のうが劣化していないかを定期的を確認すべき。

## 居住区と機関室へのアクセス管理

海賊の侵入を阻止または遅らせるために、居住区と機関室へのアクセス経路を制御することが重要です。これらの区域に侵入させないための対策が必要となります。

- ・ 緊急時に乗組員の避難経路が引き続きアクセス可能でなくてはならない。
- ・ 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。ドアまたはハッチが施錠されている場合、内部からドアを開ける手段が必要。
- ・ 船橋、居住区、機関室につながるドアやハッチは、海賊が外から開けることを防ぐために適切に施錠されていなければならない。
- ・ すべてのドアとハッチが施錠され、セキュリティ巡回や定期的には指定された限定のドアやハッチ

- のみが使用されるべき。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。
- ・ 外部から船橋へのアクセスを制限するために、外部階段を塞ぐまたは取りはずし、使用を防止する。
  - ・ 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。可能であれば、ワイヤーによる追加固定などをする。
  - ・ レーザーワイヤーなどの海賊対策を船舶が港に到着する前に大規模に外す必要がないように、水先人の乗船地点の周りの部分は取り外し可能にしておくべき。
  - ・ 海賊は一般的には舷窓その他の窓から侵入することが知られている。窓に鉄棒をはめ込むことで侵入を防ぐことができる。
  - ・ 乗組員には船橋、居住区、機関室、各ストアルームへのアクセスを制御する手順を説明しておくべき。
  - ・ 海賊が船の推進システムにアクセスすることも防がなくてはならない。

#### 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、安全な集合場所および（または）シタデルの場所を特定する必要があります。

#### 安全な集合場所

安全な集合場所は、乗組員を最大限に保護するための区域で、計画過程で特定します。

脅威評価で、水線または水線より下の船体に破損のリスクが認められた場合は、集合場所は水線より上の安全な場所を指定しなければなりません。多くの船舶では、居住区により保護され、水線より上にある中央の階段が安全な場所として考えられます。

爆発の影響を最小限に抑えるために、爆風の経路の可能性を考慮して安全な集合場所を選ぶべきです。

#### 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、建造されています。ただし、シタデルの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。

シタデルは信頼性のある通信設備（理想的には衛星携帯電話と VHF）を備え、さらに食料、水、衛生設備も備わっている必要があります。推進および操舵を制御することができれば、襲撃中の効果的な防御が可能になります。シタデルの使用は他の船舶防護策（SPM）の補完であって、SPM の代わりとなるものではありません。

シタデル使用訓練も不可欠で、船舶保安計画（SSP）には、シタデルの要件や使用に当たっての付属設備について規定すべきです。

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することが重要です。

- ・ 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る。

船長はシタデルをいつ使うかを定めるべきです。

#### 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に設置する。
- ・ 監視モニターは船橋と安全な集合場所/シタデルに設置する。
- ・ 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り、録画保管されるべき。

## 照明

照明は重要であり、次の事項または照明の設置が推奨されています。

- ・ 海賊を警戒していることを示すための居住区周辺の外回りの照明と船尾楼甲板の後ろ向き照明。
- ・ 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。
- ・ 海賊が確認された、または襲撃が開始されたら、舷外を照らす照明がある場合は点灯すべき。この照明は海賊の目をくらませ、乗組員が海賊を見やすくする。
- ・ 夜間には航海灯のみを点灯しておくべき。
- ・ 夜間には航海灯を消さない。消すことは国際規制に違反し、衝突リスクの方が襲撃リスクよりも高いため。
- ・ 照明が点灯している船の方が襲撃を受けにくいので、錨泊中は甲板照明を点灯させておくべき。
- ・ 居住区内部の照明すべてを消灯する方法があれば、海賊に侵入することを思いとどまらせたり、既に侵入した海賊を混乱させることができる。

## 船の道具や設備の使用拒否

海賊が船に侵入するために使われる可能性のある船の道具や設備は、厳重に管理することが大切です。海賊が使用する可能性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てください。

## 民間海上警備会社 (PMSC)

このセクションは民間海上警備会社 (PMSC) 使用に関するガイダンスとなっています。PMSC は武装または非武装のサービスを提供します。民間武装警備員 (PCASP) 使用に関する追加ガイダンスを以下に紹介します。

BMP は、商船に乗船させるための PMSC の一般的な使用についての推奨または指示は行っていません。これは、船舶の旗国および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。しかし、経験豊かで有能な非武装 PMSC の使用は、特に地元の法執行機関、海軍、沿岸警備隊との連携や調整が必要な場合には、有益な防護策となります。

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。

- ・ 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
- ・ 船速
- ・ 乾舷
- ・ 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

一部の旗国は PMSC の配備を許可していません。

海運会社は、現行の ISO 28007-1 : 2015 「民間武装警備員 (PCASP) を船上に派遣する民間海上警備会社 (PMSC) のためのガイドライン」 の認定を受けた PMSC のみを雇用することが推奨されています。

PMSC 契約は次のようなものでなければなりません。

- ・ テクニカルマネージャーと PMSC の間で取り交わされている。
- ・ 船の保険契約に損害を与えるものではないこと。
- ・ PMSC が現在の契約条件に準拠した保険契約をしていることを保証している。
- ・ 武力使用の手順を明確に特定している。
- ・ 船長に最優先の権限があることを認めている。

#### 民間武装警備員 (PCASP)

PCASP サービスに関わるすべての決定において、上記の PMSC ガイダンスと以下の事項を考慮すべきです。

BMP は、商船における PCASP の一般的な使用の推奨または指示は行っていません。PCASP の使用は、船舶の旗国および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。

会社は、PMSC (また必要に応じて PCASP) の資格証明書と許可証とが適切な機関によって発行され、彼らが特定された脅威に対して合法的に活動していることを確認する必要があります。

一部の旗国は PCASP 雇用を許可していません。また一部の旗国は PCASP の代わりに軍による船舶護衛分遣隊 (VPD) を派遣しています。VPD は、旗国の承認を条件として、別の国が派遣することも可能です。場合によっては、PCASP または VPD の配備は、旗国へ報告し、承認されなければならない、VRA に入る際に報告されなければならない (第 6 章および附属書 D および E 参照)。

#### 船長の最優先の権限

民間武装警備員が乗船した場合、船長の最優先権を明確に理解しておく必要があります。

PCASP が従うべき兵力使用規定 (Rules for the Use of Force : RUF) は、旗国と会社が認めるものでなくてはなりません。

船長と PCASP は以下の事項を行うべきです。

- ・ 契約書に記載されている RUF を明確に理解し、同意する。
- ・ 武器や弾薬の携帯を許可する書類を保持する。
- ・ 武器や武力の使用に関するすべての事件は旗国と船舶保安統括者 (CSO) に出来るだけ早い段階で報告しなければならない。

さらに PCASP は以下のことをしなければなりません。

- ・ 合意された RUF に従って行動しなければならない。これには船上の乗組員のための防衛において、武力に対する段階的で、妥当で、バランスの取れた、また明らかに必要性のある場合の拡大について規定しておかなければならない。

PCASP は、他の対策の代替としてではなく、軽減と保護のための追加策としてのみ使用すべきです。PCASP を乗船させるという決定は会社のリスクアセスメントの結果であり、PCASP の乗船なしでハイ

リスク海域を通過する船舶についても BMP に完全に準拠していると考えられます。本船の乗組員による銃器の取り扱いと使用は禁止されています。

## 第6章 報告

すべての船舶は軍事組織に船舶動静を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であるからです。船舶は関係する航海開始後、共通理解を確実に図るため、報告を継続し、この章および附属書 C、D、E のガイドラインに則り行動することが大切です。連絡を取るべき主要な軍事組織は UKMTO (UK Maritime Trade Operation) と MSCHOA (Maritime Security Center-Horn of Africa) の2組織です。

### UKMTO

UKMTO は、この地域の軍隊との連絡を行い、商船と CSO の主要な連絡窓口として機能します。UKMTO は商船が定期的な報告を送ることを奨励する「自主通報制度 (Voluntary Reporting Scheme)」を実施しています。これには次の事項が含まれます。

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)。

UKMTO は、周辺海域の事件の警告および勧告を周知するために、船舶および CSO と直接通信することができます。

警告： 事件が何時にどの緯度/経度で発生したかを示す簡潔なメッセージ。通常はこのメッセージに伴い、UKMTO 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する。

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内容です。

UKMTO は、ウェブサイト [www.ukmto.org](http://www.ukmto.org) および前週の活動を要約した週報に定期的に船舶への情報を掲載しています。また UKMTO は船長と CSO に危険海域での航路計画を支援するための訓練と演習を行う機会を提供しています。興味のある会社は UKMTO +44 (0) 2392 222060 または [watchkeepers@ukmto.org](mailto:watchkeepers@ukmto.org) に連絡してください。

船舶と船舶運航者は、UKMTO の船舶位置報告フォームおよび MSCHOA への登録の両方を行ってください。

### MSCHOA

MSCHOA は EU 海軍部隊 (EU NAVFOR) の計画・調整センターです。MSCHOA は、船舶がハイリスク海域に入る前に、そして Web ( [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org) ) 経由グループトランジットに参加する場合は、船舶の動静を登録することを会社に奨励しています。

船舶は自主通報海域を出る際に、NATO 海運センター (地中海 - 海図 Q6010) や ReCAAP 情報共有センター/シンガポール情報融合センター (東南アジア - 海図 Q6012) など、隣接する地域の報告要件に注意する必要があります。

EU NAVFOR および合同海上部隊 (CMF) は、会社のリスク管理を支援するための海運業界内限定公

開脅威査定 (Industry Releasable Threat Assessments : IRTAs) を発表しています。脅威査定は、軍の知識と情報を活用し、同地域の脅威と動向に関する共通理解を図るものです。IRTA は、特定の出来事をカバーする海運業界内限定公開脅威公報 (Industry Releasable Threat Bulletins : IRTBs) によって補完されています。これらの文書は重要なリソースであり、脅威とリスク評価過程の一部として考えられるべきです。

#### 海事安全・保全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、船員が海事安全・保全に貢献する機会があります。

これまでの経験では、法執行機関や軍隊だけでは海事安全・保全は改善できないことが示されていますが、同地域で働く船員が助けることが出来ます。これは、海軍、沿岸警備隊、法執行機関のリソースが限られているソマリア沖とイエメン沖ではより重要です。

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。安全性に影響がない場合は、不審な活動の写真、ビデオ、レーダー画面のデータは、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に、報告することが奨励されます。

#### 不審な活動を UKMTO に報告

UKMTO は、地域の海事コミュニティにとって関心のある活動のタイプについて助言することができます。不審な活動を特定するための手引きは附属書 C にあり、不審なまたは変則的な行動の報告フォームは附属書 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本船予定に遅れが発生する可能性を心配し、不審な活動を報告しないことがよくありますが、UKMTO は受け取った情報を匿名で、行動を起こす権限のある適切な機関に送ります。不審な行動はそれだけで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。

## 第 7 章 攻撃下の船舶

### 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。視覚とレーダーの両方で効果的な見張りを行うことは、早期発見に役立ちます。

### 海賊襲撃

海賊は通常、かなり船に接近するまで、例えば 2 ケーブル (0.2 海里) 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、または何か疑いがある場合は、直ちに UKMTO 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タイプを特定するのに役立ちます。海賊その他の襲撃の様子は初期段階において似ており、海賊が近づくまで襲撃のタイプが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。

- ・ 船がフルスピードで航行していない場合は、フルスピードにして海賊との距離を開く。

- ・ 最高速度を維持するための直進航路をとる。
- ・ 船舶の緊急時手順を開始する。
- ・ 緊急通信計画を発動させる。
- ・ 緊急警報を鳴らし、船の緊急通信計画に従って海賊攻撃の周知をする。
- ・ 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する。
- ・ 船舶警報通報装置 (SSAS) を作動させる。
- ・ 直ちに電話で UKMTO (+44 2392 222060) に襲撃を報告する。
- ・ AIS のスイッチがオンになっていることを確認する。
- ・ 放水スプレーを始動する。
- ・ 外部ドアすべて、また可能であれば内部の公室および各居室のドアをしっかりと閉める。
- ・ 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する。
- ・ 海象が許せば、接近するスキフが風や波に晒される度合いが大きくなるよう、船の針路を変えることを考える。
- ・ 船の汽笛/霧笛を継続的に鳴らして、船が襲撃を認識しそれに対応していることを海賊と思われる船に明示する。
- ・ 航海データ記録装置 (VDR) が記録を行っていることを確認する。
- ・ 民間武装警備員 (PCASP) が乗船している場合、襲撃者に警告するための合意された措置を講じる。

#### 襲撃の段階

海賊が襲撃のために近づく際、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する。
- ・ SSAS が稼動していることを確認する。
- ・ まだ行っていない場合は、すぐに UKMTO (+44 2392 222060) に電話で報告する。
- ・ 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、スキフが乗り込み準備のために船の側面に横付けされるのを防ぐ。これらの操舵により波が起り、スキフの操船を妨害できる。
- ・ 大舵を取るのは、船速を著しく落としてしまう可能性があるため推奨されない。
- ・ 航海データ記録装置 (VDR) のデータが保存されていることを確認する。
- ・ 民間武装警備員が乗船している場合、兵力使用規定 (RUF) に従って行動する。

#### 不法乗船された場合の行動

海賊が船に乗り込んだ場合は、以下の措置を講じてください。

- ・ 船の周囲をクリアにして、エンジンを止める。
- ・ 残りのすべての乗組員もシタデルまたは安全な集合場所に進み、その途中のすべての内部ドアを施錠する。
- ・ 民間武装警備員が乗船している場合、同警備員は、会社および船長と合意した手順に従う。
- ・ 乗組員全員がシタデルまたは安全な集合場所にいることを確認する。これには、船長、ブリッジチーム、民間武装警備員も含まれる。
- ・ シタデルから UKMTO 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る。
- ・ 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、または軍の勧告を受けるまではシタデルにとどまる。
- ・ 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ある。



#### 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。

忍耐してください。

精神的な活動をし、自身で忙しくするようにしてください。

時間の経過に注意してください。

もし可能であれば、体を動かシ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（当局はあなたが解放されるために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いてください。

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。

写真を撮らないでください。

海賊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。

#### ハイジャック—人質の状況

ソマリア沖の海賊は、身代金目的で船をハイジャックし、乗組員を拘束します。船と乗組員を安全に拘束することは海賊の利益になることだと覚えておいてください。

各会社や組織は、誘拐と身代金の事態をカバーするための保険を備えているはずです。以下の原則は、人質の状況を生き抜く指針となります。

落ち着きを保ち、自己制御を保ってください。

海賊に対し控えめで丁寧な態度を保ってください。

同僚の健康に注意してください。

可能であればチームとして一緒にいてください。

海賊による新しいリーダーシップを受け入れてください。

船上の職制を維持してください。

海賊との普通のコミュニケーションをとることを心掛けてください。

各人の衛生状態を維持してください。

水と必需品を節約してください。

ポジティブに前向きでいてください（多くの人があなたの解放に向けて努力をしています。）

忍耐強さを保ち、（海賊が許す限り、あなたの精神的ニーズを含め、）習慣を維持してください。

呼吸を規則正しく保つようにしてください。

瞑想し、精神的に活動的にしてください。

あなた自身、あなたの同僚と海賊の宗教を尊重してください。

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を交渉しないでください。

#### 軍事介入の場合

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事前に説明、準備し、次のことを指示してください。

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があることを覚えておいてください。  
軍に全面的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。

#### 他の脅威からの攻撃

##### ・ 対艦ミサイル

ミサイル発射または発射警告の際は、軍の勧告に従ってください。  
警告を受けずにミサイルが目撃された場合、PA により乗組員に警告を行う以外に対応策を講じる時間はありません。商船が意図的に目標になる可能性は低いです。船長は間近にいる船舶の動きに気付くべきであり、また海上スペースが許す場合は艦船や海軍関連船舶からの距離を取ってください。

##### ・ 機雷

船舶は、公表または確認された機雷の危険海域をすべて避け、軍当局との緊密な連絡を維持すべきです。機雷の危険海域を航行する船舶の船長は、機雷の繋ぎが切れて航路に漂う可能性があることを認識すべきです。船舶は浮遊物を避けて航行しなければならず、乗組員は船の前部にいるべきではありません。効果的な見張りは不可欠です。機雷の危険海域を航行する際の自己防衛策に関する具体的なアドバイスは UKMTO から得ることができます。

##### ・ 水上簡易爆発物 (WBIED) による攻撃

初期段階において、海賊襲撃と WBIED 攻撃を区別できない場合があります。このガイダンスに記載されている海賊襲撃の接近段階における初期の行動に従ってください。軍の脅威評価では、ある種類の攻撃が他の種類の攻撃よりも可能性の高い海域を示すこともあります。複数の人が乗っている高速ボートは、WBIED である可能性は低いと言えます、なぜなら WBIED は通常無人あるいは乗組員は一人だからです。

WBIED 攻撃は船体を破損する可能性があります。水線の下にあるシタデルに入る前に、安全な集合場所に集まることが推奨されます。

WBIED である場合は非常に短い対応時間しかありません。下の図は可能な対応時間の例を示しています。

1 海里優れた見張りが不可欠。乗組員と武装警備員全員に警告。接近しているボートと連絡を試みる。

時間があれば救難信号を送り UKMTO に連絡する。

1500 メートル フルスPEEDで航行する。武装警備員が警告行動。

1000 メートル 武装警備員が兵力使用規定（RUF）に従って行動する。乗組員を水線より上の安全な集合場所に集める。

500 メートル 乗組員が安全な集合場所に集まる。

脅威とリスクの評価は爆発（通常は爆風と呼ばれる）にまき込まれる可能性のある海域を特定します。船長は、爆発が感知された場合にどのような姿勢をとるべきか危険海域に入る前に乗組員に伝える必要があります。船長は乗組員に以下の事項を伝える検討をしてください。

- ・ 甲板上に平らに横たわる。爆風への露出を最小限に抑え、身体への影響を軽減するために不時着時の姿勢（ブレースポジション：腕や脚を曲げ、しっかりと固定されたものに手でつかまり、足は甲板にしっかりと置く）をとる。
- ・ 左舷側、右舷側、船尾楼甲板または機関室などの特定の場所から離れる。

#### 水上簡易爆発物（WBIED）攻撃後

- ・ 乗組員と武装警備員 PCASP の全員が無事であることを確認する。
- ・ 遭難信号を送信する。
- ・ 爆発が発生した区画を調査する。
- ・ 損傷対応を実施する。
- ・ CSO と UKMTO に連絡する。

#### 事故後の行動と報告

襲撃後の時間は、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、身体的・精神的両面から適切な医療診断を受けること、また襲撃後や人質としての拘束後の医療ケアを受けることが重要です。会社は、所有船において特定されたあらゆる脅威による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」および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、詳細な報告で完了させることが重要です。報告書は、会社、旗国および必要な関係当局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、容疑者は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必要がある。

- ・ 可能であれば、犯罪現場とすべての証拠を保存する。
- ・ 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、汚染したりすることを避ける。疑わしい場合は、触らずにそのまま置いておく。
- ・ 犯罪現場は、洗い流したり掃除はしない。いくら重要でないものに見えても、何も捨ててはいけな

い。

- ・ 乗組員から最初の供述をとる。
- ・ 複数の地点から犯罪現場の写真を撮影する。
- ・ 今後の証拠として VDR を保護する。
- ・ 盗まれた物品のリストを作成する（例：携帯電話の場合はその電話番号も）。
- ・ 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く。
- ・ 法執行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く。

## 捜査

確かな証拠提出と乗組員からの証言を得ることは、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が決定されます。

- ・ 船の旗国
- ・ 船舶所有者
- ・ 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。

法執行機関が事件の経緯と状況を理解するために船長および乗組員に事情を聞きます。

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でしょう。

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 の海上特別部隊は、犯行現場に残された証拠の健全性を保つために、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、船舶の乗っ取りから 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。

連絡先の詳細 : email : [os-ccc@interpol.int](mailto:os-ccc@interpol.int)

電話 : +33 472 44 7676

## 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考えることが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、精神的な健康状態を監視し、必要に応じて独自に支援や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）とザ・ミッション・トゥ・シーフェローズなど、海賊や海事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広範な人道援助プログラムがあります。[www.seafarerswelfare.org](http://www.seafarerswelfare.org) および [www.missiontoseafarers.org](http://www.missiontoseafarers.org) を参照してください。

## 附属書 A 連絡先一覧

### 緊急連絡先

#### UKMTO

メール [watchkeepers@ukmto.org](mailto:watchkeepers@ukmto.org)  
電話 (24 時間) +44 2392 222060  
ウェブサイト [www.ukmto.org](http://www.ukmto.org)

#### MSCHOA

メール [postmaster@mschoa.org](mailto:postmaster@mschoa.org)  
電話+44 1923 958545  
+ 44 1923 958700  
ファックス +44 1923 958520  
ウェブサイト [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)

#### US Naval Cooperation and Guidance for Shipping

メール [cusnc.ncags\\_bw@me.navy.mil](mailto:cusnc.ncags_bw@me.navy.mil)  
電話 (24 時間) +973 3904 9583  
電話 (事務所) +973 1785 1023

### 便利な連絡先

#### IMB (International Maritime Bureau)

Email [piracy@icc-ccs.org](mailto:piracy@icc-ccs.org)  
電話 +60 3 2031 0014  
Fax +60 3 2078 5769  
テレックス MA34199 IMBPC1  
ウェブサイト [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)

#### INTERPOL

Email [os-ccc@interpol.int](mailto:os-ccc@interpol.int)  
電話 (24 時間) + 33 472 44 76 76  
ウェブサイト [www.interpol.int](http://www.interpol.int)

### 隣接地域報告センター

#### 地中海

#### NATO Shipping Centre

メール [info@shipping.nato.int](mailto:info@shipping.nato.int)  
電話 (24 時間) +44 1923 956574  
ファックス +44 1923 956575  
ウェブサイト [www.shipping.nato.int](http://www.shipping.nato.int)

## 東南アジア

### ReCAAP Information Sharing Centre

メール [info@recaap.org](mailto:info@recaap.org)

電話 +65 6376 3063

ファックス +65 6376 3066

### Singapore Information Fusion Centre

メール [ifc\\_do@defence.gov.sg](mailto:ifc_do@defence.gov.sg)

電話番号 +65 9626 8965 (24 時間)

+65 6594 5728

ファックス +65 6594 5734

## 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、NATO その他の政府機関との協力を通じて 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反映していることが確認されています。

各セキュリティ海図には以下の情報が含まれます。

- ・ 海賊、テロ、禁輸、機雷戦、航海禁止海域、封鎖、違法漁など、航行安全に関する危険情報。この情報は、公式の航行用海図と合わせて使用すると、船舶、乗組員および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

## 附属書 C 共通理解

襲撃や不審な活動を報告する際には、共通の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。
- ・ 武器や RPG が発砲される場合。
- ・ 船体に対する WBIED 配備が試みられる場合。
- ・ ミサイルの発射が目撃される場合。
- ・ 船の掌握に成功するかどうかに関わらず、乗り込まれる場合。
- ・ 以下を用いた船舶防護策への抵抗
  - はしご
  - 引っ掛けフック
  - 武器（船舶に対してまたは船上で故意に使用される）

## 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)。
- ・ はしご、よじ登り用フック、大量の燃料など、漁業とは関係のない設備が船上にある。
- ・ 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。
- ・ 船が旗を掲げていない。
- ・ 船が 2 つ以上の旗を同時に掲げている。
- ・ 海岸から遠く離れて航行しているスキフ。
- ・ 通常の漁場の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。
- ・ 複数のダウまたはスキフと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。
- ・ 海上で停泊しているが漁業をしている様子のないダウやスキフ。
- ・ ソコトラの東、マクラン海岸の南、ザンジバル周辺、ダルエスサラーム、ペンバ、サララ、ラスファルタックまたは IRTC にいる船。
- ・ 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。他の事象、活動、船舶も、同海域における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、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、UKMTO に連絡してください。

## 附属書 D UKMTO の報告書

### UKMTO の船舶位置報告フォーム

船舶が VRA に入るという第一報 (Initial Report) を送付すると、UKMTO は日報 (Daily Report) の送信を求めます。港に到着するか VRA を出る際に UKMTO は最終報告 (Final Report) の送信を依頼します。以下のフォームは [www.ukmto.org](http://www.ukmto.org) で入手でき、それぞれの内容は以下のとおりです。

- ・ 第一報 (Initial report)
- ・ 日報 (Daily reports)
- ・ 最終報告 (Final reports)
- ・ 不審または変則的な活動の報告

UKMTO 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	時間および位置
6	針路
7	通航速度
8	乾舷
9	貨物
10	目的地および到着予定時刻
11	会社の船舶保安統括者 (Company Security Officer) の氏名と連絡先
12	船長および乗組員の国籍
13	乗船している武装または非武装警備員

UKMTO 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	IRTC ポイント A / B への到着予定時刻 (該当する場合)

\* 「その他の重要な情報」とは、目的地や到着予定時刻の変更、船上の英国人乗組員の数などです。

UKMTO 船舶位置報告書 - 最終通報 (Final Report)

1	船名
2	船舶のコールサインと IMO 番号
3	報告時間 (UTC)
4	自主通報海域 (VRA) を出た時または港名

UKMTO 不審/変則的な活動についての通報 (Suspicious/Irregular Activity Report)

1	船名
2	船舶のコールサインと IMO 番号
3	報告時間 (UTC)
4	船舶位置
5	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。

UKMTO および MSCHOA への事後報告

襲撃または不審な活動の後、その詳細な報告書を UKMTO および MSCHOA に送ることが重要です。報告書のコピーを国際海事局 (IMB) に提出することも役に立ちます。



附属書 E MSCHOA (the Maritime Security Centre Horn of Africa) 報告書

MSCHOA への船舶登録と事故報告

MSCHOA に登録することで、海賊対策部隊がハイリスク海域を通航中の船舶を監視できます。さらに、登録した船会社や船長は、定期的な脅威評価の更新、警告および最新の自衛情報を利用することができます。

UKHO 海図 Q6099 で表示されている MSCHOA 船舶登録エリア内では登録が要求されます。

「船舶の動きを登録する ‘Register a Vessel’ s Movements’」のフォームは、MSCHOA ウェブサイトと UKHO 海図 Q6099 から入手できます。

次の点に注意してください。

- ・ 船舶動静を MSCHOA に登録するには、主に 2 つの方法があります。
  - オンライン [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org) のウェブサイトで登録する。(アクセスするには MSCHOA に登録する必要があります。これはウェブサイトの登録タブに従って行うことができます。)
  - オフライン ダウンロード可能なフォームを [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org) から入手するまたは [postmaster@mschoa.org](mailto:postmaster@mschoa.org) に要請して入手する。このフォームは 2018 年 3 月に更新され、インターネット接続が不安定な船でもオフライン登録が簡単になりました。

上記のオプションが不可能な場合は、MSCHOA Vessel Registration という件名で下の表の情報を記載したメールを [postmaster@mschoa.org](mailto:postmaster@mschoa.org) に送信してください。\*印は必須項目です。

船舶詳細

船名*	旗国*
IMO 番号*	MMSI 番号*
コールサイン*	船長名
主要 E メールアドレス*	予備 E メールアドレス
船舶連絡先番号*	船舶連絡先 E メールアドレス*
所有者名	運航者名
運航者住所	管理責任者 (DPA) 名
DPA 電話番号	DPA の E メール

動静詳細

MSCHOA 船舶登録海域\*

(78° E / 10° S / 23° N / スエズ / 港) への入域地点	MSCHOA 船舶登録海域への入域日時* (DD / MM / YYYY) (HH) (MM)
MSCHOA 船舶登録海域からの出域地点* (78° E / 10° S / 23° N / スエズ / 港)	MSCHOA 船舶登録海域への終了日時* (DD / MM / YYYY) (HH) (MM)
IRTC を通航する予定ですか?	
IRTC までの ETA (UTC 時間) *	
方向* (東/西)	
グループトランジットに参加する予定ですか?	艦船によるエスコートに参加する予定ですか?

	どの国の艦船によるエスコートに参加していますか？*
乗組員の数と国籍	喫水
最も低いアクセス可能な甲板の乾舷（メートル） *	予定している航行速度*
船舶の最高速度*	貨物(原油/クリーンオイル/武器/化学薬品/ガス/乗客/ばら積み貨物/コンテナ/漁業/バラスト/その他…内容を記入してください)
	有害な貨物
次の寄港地	最終寄港地
乗船している武装警備員の数	武装警備チームの国籍

### MSCHOA および UKMTO への事後報告

襲撃または不審な活動の後、その詳細な報告書を UKMTO および MSCHOA に提供することが重要です。また、IMB にその報告書の写しを提出することも役立ちます。

### 事件報告書：船舶の詳細

事件の間、時間が十分でないことがあり、乗組員は多くのプレッシャーとストレスを受けることが認識されています。\*印が付いている行は、非常に困難な状況においても、報告されなければならない重要な要件です。これらのデータがなければ、対応の計画または準備ができず、評価は不完全で不正確になる可能性があります。

事故報告 1 部 - 船舶の詳細				
船舶		応答/包含		書式
(a)	(b)			(d)
船舶識別	1.1	A	船名	
		B	IMO 番号	
		C	旗国	
		D	コールサイン	
		E	船主名および連絡先の詳細	
		F	会社の船舶保安統括者 (CSO) / 管理責任者 (DPA) の連絡先	
乗組員 / 貨物	1.2	A	乗組員の人数	
		B	乗組員の国籍	
		C	船長の国籍	
		D	貨物	
		E	貨物の大きさ / 量	
航路/ 予定	1.3	A	最後の寄港地 (LPOC)	
		B	仕出港	
		C	仕出港 (NPOC)	
		D	仕向港入港予定日	
		E	仕出港を出港後の海上での日数	

事件報告 2 部 - 事件の詳細				
船舶		応答/包含	書式	
(a)	(b)		(d)	
詳細	2.1		報告時刻	DTG (DDHHMM)
		2.2	A	事故発生場所
	B		事件時の船速と方位	
	2.3	A	事件発生時間	DTG
		B	事件終了時間	DTG
		C	事件中の天候状態	
事件	2.4	A	目撃/接近/やりとり/襲撃/乗り込み	いずれかを選択
		B	襲撃の対象となった船の区域	
不審者	2.5	A	不審船の数	数字
		B	不審者の数	数字
		C	不明/私服/制服/混合	いずれかを選択
		D	人種/言語	
武器	2.6	A	見えなかった/目撃した/発砲された	いずれかを選択
		B	ピストル/ライフル/マシンガン/グレネードランチャー (RPG)	いずれかを選択
はしご	2.7	A	最後の寄港地 (LPOC)	いずれかを選択
		B	追加情報	
船	2.8	A	船舶の種類 捕鯨船/ダウ/漁船/商船	いずれかを選択
		B	船舶の説明 (色、船名、特徴)	
本船	2.9	A	シタデル / 安全な場所	はい/いいえ
		B	警備員は非乗船/非武装チームが乗船/武装チームが乗船	いずれかを選択
		C	事件時のフリーボードの高さ	
		D	事件前に実施されていた自己防護策	
		E	防衛措置の採用	はい/いいえ
		F	その他	
対応	2.10	A	警報を鳴らした	はい/いいえ
		B	乗組員はシタデルに集合したか?	はい/いいえ
		C	船速増加/回避操船	いずれかを選択
		D	状況の記述	
		E	武器を見せて/または威嚇射撃をして/または狙い撃ちをして通過/通過しなかった	
		F	事件は当局に報告されましたか? された場合、どこに報告されたか?	
状況	2.11	A	事件は終了した/進行中	いずれかを選択
		B	事件は不審者による終了/本船により終了	いずれかを選択
		C	詳細の有無	はい/いいえ

事件報告 3 部 - 状況および支援要請				
船舶		対応/包含		書式
(a)	(b)			(d)
状況	3.1	A	船舶は安全/襲撃を受けている/乗り込まれた	いずれかを選択
		B	船舶は航行中/船舶は停止している いずれかを選択	いずれかを選択
		C	船舶は自力で電力供給している/支援を受けている/停電	いずれかを選択
		D	船舶に損傷なし/小規模の損傷あり/大規模の損傷あり	いずれかを選択
傷害/医療状態	3.2	A	傷害の詳細	
		B	乗組員は集合場所にいる/シタデルにいる/船にはいない	いずれかを選択
		C	乗組員の負傷者	数字
		D	傷害の詳細	
		E	乗組員死亡者	数字
		F	死亡者の詳細	
行動予定	3.3	A	予定通り航行/航路変更	いずれかを選択
		B	損傷修復/退船/操船断念	
		C	現在の船速	数字
		D	現在の方位	数字
		E	その他	いずれかを選択
画像	3.4	A	事故は記録されていきましたか?	はい/いいえ
		B	CCTV 映像/写真	いずれかを選択
		C	画像添付 (画像があれば添付してください)	はい/いいえ
追加情報	3.5	A	その他の有益となりそうな情報はありますか?	いずれかを選択
		B	簡単な説明/詳細報告/襲撃についての船長 - 乗組員の供述をこの報告書に添付してください	

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

#### 漁業区域内の船舶への勧告

- 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 海里以内での操業および通航は控えるべきです。
- 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、海賊の操船を困難にすべく風上かつ沖側へ航行し、全速力でその場から離れてください。
- 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。

- ・ 夜間の航行中は、海賊の注意を引くことを避けるため、通常の航海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。海賊はレーダーを持っ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泊している間は船橋、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、ソマリア沖合いでの操業期間中は 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、登録には乗船中の全乗組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。
- ・ 漁船は国際的な海賊対策もしくは各国による海賊対策オペレーションにより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。
- ・ 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)。

#### 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 (UKMTO および MSCHOA) 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 2 船長による当該船舶情報が有益になるので、第 2 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
- ・ 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。
- ・ 海賊が船を乗っ取った後、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、誤解を避けるために装置の機能を説明し、揚収要領に従ってください。

#### 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、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。同海域では大型船・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 UKMTO との緊密な連絡を継続してください。最新情報については MSCHOA ([www.MSCHOA.com](http://www.MSCHOA.com)) および ISAF (International Sailing Federation) のウェブサイト ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)) をご覧ください。

## 附属書 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名づけたり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

海賊行為や船舶への武装強盗の捜査のための行動規約では、以下のような内容の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、船舶または船に乗船している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。

### 攻撃

攻撃は、接近の対語として、未確認の船が船舶に好戦的に接近しており、船舶に向けて武器を発射した状態。

### 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。ハイジャッカーは常に同じ目的を持っているとは限りません（武装強盗、貨物盗難、または誘拐）。

### 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おらず、指揮は船長が行っている状態です。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）に定義されています。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

### 不審または好戦的な接近

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（リストは全てを含んだ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、本船と同じ進路と速力で通常あり

得ない長い時間と距離を航行している場合。

- ・ 船舶に向けた突然の針路変更と攻撃的な行為。

#### 略語

AIS	Automatic Identification System	船舶自動識別装置
BAM	Bab el Mandeb	バブ・エル・マンデブ海峡
CMF	Combined Maritime Forces	統合海上部隊
CSO	Chief Security Officer	セキュリティ最高責任者（通常は Company Security Officer を言う）
DSC	Digital Selective Calling	デジタル選択呼出
EU NAVFOR	European Union Naval Force	EU 海軍部隊
HRA	High Risk Area	ハイリスク海域
IMB	International Maritime Bureau	国際海事局
IMO	International Maritime Organization	国際海事機関
IRTA	Industry Releasable Threat Assessment	海運業界へのリリース可能な脅威評価
IRTB	Industry Releasable Threat Bulletin	海運業界へのリリース可能な脅威報告
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor	国際推奨通航回廊
JWC	Joint War Committee	戦争委員会連合
MSC	Maritime Safety Committee	海上安全委員会
MSCHOA	Maritime Security Centre - Horn of Africa	アフリカの角海事安全センター
MSTC	Maritime Security Transit Corridor	海上安全通航回廊
NATO	North Atlantic Treaty Organisation	北大西洋条約機構
PAG	Pirate Action Group	海賊襲撃グループ
PCASP	Privately Contracted Armed Security Personnel	民間武装警備員
PMSC	Private Maritime Security Company	民間海上警備会社
RECAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia	アジア海賊対策地域協力協定
RPG	Rocket Propelled Grenade	携行式ロケットランチャー
RUF	Rules for the Use of Force	兵力使用規定
SPM	Ship Protection Measures	船舶防護策
SSA	Ship Security Assessment	船舶保安評価
SSAS	Ship Security Alert System	船舶警報通報装置
SSP	Ship Security Plan	船舶保安計画
TSS	Traffic Separation Scheme	分離通航方式
UKMTO	United Kingdom Maritime Trade Operations	英国海運貿易オペレーション
VDR	Vessel Data Recorder	航海データ記録装置
VHP	Vessel Hardening Plan	船舶強化計画
VMS	Vessel Monitoring System	船舶監視システム
VPD	Vessel Protection Detachment	船舶護衛分遣隊
VRA	Voluntary Reporting Area	自主通報海域
WBIED	Water-Borne Improvised Explosive Devices	水上簡易爆弾

## 付属書 I 支援組織

### I.1 BMP5 署名者

#### BIMCO (Baltic and international Maritime Council)

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 のグローバルな会員には、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](http://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、化学海上輸送と貯蔵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、海上輸送や化学製品の保管における業界のベストプラクティスの開発を推進すること、海上輸送および化学製品の保管のためのベストプラクティスおよび国際的な法律に関する情報とアドバイスを提供すること、化学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で、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します。

[www.cdi.org.uk](http://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](http://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す。ICS 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) を主要な活動の場としており、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。ばら積貨物船運航者、タンカー運航者、旅客船運航者、コンテナ船運航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となっています。

#### 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](http://www.ifsma.org)



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

国際 P&I グループ (IGP&I Clubs) には 13 の主要クラブが加盟しており、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、重大事故の対応・管理における調整の中心的役割を担います。

[www.igpandi.org](http://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](http://www.imca-int.com)

### INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Ship-owners:)

INTERCARGO (国際乾貨物船主協会) はドライ貨物船主の利益を代表する自主的非営利団体で、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、質の高いドライバルク船主、管理者、運航者が、安全、環境、質の高い運営に関する主要テーマや規制上の課題についての情報を得て、話し合う場を提供しています。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や幅広いビジネス状況においてベストプラクティスを促進し、ドライ貨物輸送の利益を代表しています。

[www.intercargo.org](http://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、船舶および船員の管理に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機能します。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](http://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業者組織です。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おり、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](http://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すべて 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おり、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)

#### INTERTANKO (International Independent Tanker Owners)

INTERTANKO (国際独立タンカー船主協会) は、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 年以来、独立タンカー船主の声を代表し、世界を変え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](http://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/パーセルタンカー船の利益を専門に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主のための代表団体として発展し、規制当局と貿易団体がケミカル/パーセルタンカー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](http://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、国際 NGO であり、世界の船員の福祉促進のために設立された英国登録チャリティー団体です。船主、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おり、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](http://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保険ビジネスの保険引受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おり、船主の BMP 適用による被害軽減を支援しています。船主と傭船者の行動は、引受業者のリスクと適用範囲へ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](http://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

合い補給船の安全および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](http://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おり、メディカルセンターや子供達を学校に安全に届けるためのボート建造などを含む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における傷害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おり、生存者であり愛され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](http://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、業界のメンバー間で技術情報交換および経験共有を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](http://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、RO-RO船、自動車運搬船を運航しています。全体として、これらのサービスは、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](http://www.worldshipping.org)

## 1.2 海軍部隊/軍事/政府機関

### CGPCS (The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia)

CGPCS (ソマリア沖海賊対策コンタクト・グループ) は、国連安保理決議1851に則り2009年1月14日に設立されました。この特別国際フォーラムでは、60を超える国々と地域および国際団体が集まり、ソマリア沖の海賊襲撃阻止に向けて協力しています。CGPCSは海賊襲撃に対応するために政治的、軍事および非政府的な取り組みを調整し、海賊の裁判が確実に行われるように努め、また地方自治体が持続可能な海上警備能力を開発できるよう支援を行っています。同グループのアプローチは、非公式、包括的、また多くの関係者からなる代議制に焦点を当てており、正式な国際機関外での革新的な解決法を見つける試みとなっています。

### CMF (Combined Maritime Forces)

CMF (多国籍軍合同海上部隊) は、海事環境の安全と安定のための海事セキュリティ作戦(MSO)実施という共通の目的で連携している32の協力国による永続的な海洋パートナーシップです。CMFは、紅海、アデン湾、ソマリア海盆、北アラビア海、オマーン湾、インド洋およびアラビア湾における3つ

の合同任務部隊（Combined Task Force：CTF）を稼働させています。CTF150は海上保安とテロ対策を、CTF151は海賊行為の抑止、阻止、鎮圧を、CTF152はアラビア湾の海上保安とテロ対策を担当しています。[www.combinedmaritimeforces.com](http://www.combinedmaritimeforces.com)  
[cmf\\_info@me.navy.mil](mailto:cmf_info@me.navy.mil)

#### EU NAVFOR（European Union Naval Force）

##### MSCHOA（The Maritime Security Centre Horn of Africa）

海賊およびその他の海事セキュリティ問題は、紅海南部、アフリカの角および西インド洋を通過する船員にとって脅威であり続けています。EU NAVFOR（欧州連合海軍部隊）の使命は（1）世界食糧計画やその他の脆弱な船舶の護衛（2）海賊行為や海上での武装強盗の抑止、阻止、鎮圧です。そのためには、（3）幅広い海事セキュリティ体制での航行の自由を維持するために、さらに幅広い海洋関係者との協力と調整を強化することが必要です。EU NAVFORの任務には（4）ソマリア沖の漁業監視も含まれます。このように、行動を促進させる役割を果たすEU NAVFORは、地域の海事セキュリティ問題への解決策を引き続き促進し、EUのより幅広い安全保障、能力開発と戦略的に重要な場所における能力開発作業に貢献していきます。

##### MSCHOA（The Maritime Security Centre Horn of Africa）

MSCHOA（アフリカの角海事安全センター）は、EU NAVFOR 作戦本部内に機能的に設置され、軍事および民間の要員が駐在するEU NAVFORの重要な部分です。MSCHOAは、アデン湾、ソマリ海盆、アフリカの角沖の船員にサービスを提供しています。国連安保理決議（UNSCR）1816およびその後の見直しに沿って、同海域の商船への攻撃リスクの視点から航行の合法的自由を守るために貢献している調整センターです。EU NAVFORとCMFは、MSCHOAが発行する定期的な最新の脅威評価と事件情報を船員に確実に提供しています。MSCHOAは、海運会社、船長およびその他の関係者との緊密な対話を通して、彼らの取り組みと同海域での脆弱な輸送状況を理解しており、海上交通の支援と護衛のための情報共有センターとしての機能を可能にしています。重要な世界貿易航路を守りながら、船舶や乗組員を不法かつ危険な攻撃から保護する必要があることは明らかです。

<http://eunavfor.eu>

[www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)

#### 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、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](http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre)

#### Information Fusion Centre

シンガポールに本拠を置くIFCは、地域の海上安全管理システム（MARSEC）の情報共有拠点として機能しています。海運業界だけでなく、39か国の海軍および法執行機関の地域および70ヶ所以上の地域外の運営センター（OPCEN）とつながっています。世界16カ国の国際渉外担当者（ILOs）を擁するアジア太平洋地域の唯一のセンターです。IFCは関連情報を照合して分析し、連携機関がMARSEC事件に適切に対応できるよう、正確でタイムリーかつ実行可能な対応を行います。さらにMARSECの動向、事件、ベストプラクティスに関する実用的で有用な情報を海運業界に提供しています。商船が異常な事象や事件を報告するためのVCR（Voluntary Community Reporting）を管理し、すべての人が

安全な海域に貢献できることを可能にしています。

## 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おり、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。調査を行う法執行機関は、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、INTERPOL の MTS (Maritime Security sub-Directorate) に相談することができます。MTS は営業時間中 (GMT8 時から 5 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ます。

## NCAGS (Naval Cooperation and Guidance for Shipping)

NCAGS はアメリカ中央軍 (CENTCOM) の担当地域における米海軍、多国籍軍合同海上部隊、海運コミュニティ間の情報交換促進を目的としています。NCAGS は、輸送の安全と保安に重点を置いた情報のパイプ役として機能しており、海運コミュニティの全メンバーを支援することに全力を尽くしています。NCAGS は、海賊鎮圧を支援するために、支援を必要とする船員にとって (UKMTO に続く) 第二次緊急連絡窓口として機能し、通航ガイダンスを海運業界に広く提供しています。NCAGS は海運業者に対し、海軍演習、乗船検査、航行援助、環境問題、医療搬送 (MEDEVAC) 支援、警備保障、地域の捜索救助センターに関するガイダンスを説明会、ウェブサイト、電子メール、および電話を通じて普及させています。

## UKMTO (UK Maritime Trade Operations)

UKMTO (英国海運貿易オペレーション) は、商船の最初の連絡窓口であり、そして地域内の軍隊との連絡係として機能しています。UKMTO はまた、セキュリティ海図 Q6099 に従って、商船が位置、速度および次の港の ETA の情報を定期的に通報することを奨励する自主通関制度 (VRS) を管理しています。通航に影響する最新情報や時間関連情報は航行中の船舶および展開中の部隊に直接伝えられ、それにより事件への包括的なより良い対処をすることができます。

UKMTO の詳細については以下にお問い合わせください。

緊急電話番号 : +44 (0) 2392 222060 または +971 5055 23215

メール : watchkeepers@ukmto.org ウェブサイト : www.ukmto.org

以上