

ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のためのベストプラクティス
(2009年8月 バージョン2)

ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のため、これらベストプラクティスは、以下の国際団体によって支持されている。

- 1 国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO)
- 2 国際海運集会所 (ICS)
- 3 石油会社国際海事評議会 (OCIMF)
- 4 バルチック国際海事協議会 (BIMCO)
- 5 国際ガスタンカー・ターミナルオペレーター協会 (SIGTTO)
- 6 国際乾貨物船主協会 (INTRCARGO)
- 7 国際船主責任保険組合 (IGP&I)
- 8 国際クルーズ船協会 (CLIA)
- 9 国際海員組合 (IUMI)
- 10 戦争委員会連合 (JWC)
- 11 国際海事局 (IMB)
- 12 国際運輸労働者連盟 (ITF)

本ベストマネジメントプラクティスは、MSCHOA、UKMTO、MARLOの協力を頂いている。

ソマリア沖・アデン湾を通行する船舶の船長、管理会社、運航会社、所有者に対して推奨される運航計画及び操船方法

目的

1 この文書の目的は、会社及び船舶がソマリア沖・アデン湾における海賊の襲撃を避け、又は阻止し、襲撃の成功を遅らせることを手助けするためのベストマネジメントプラクティスを提供することである。本文書に記載された組織は、この地域を通航する多くの船舶の運航会社や所有者を代表する。

2 これらの組織はBMPを利用するよう会員に推奨するとともに、この地域で海賊と戦うため、他の船舶関係者にも普及させるよう努力する。この文書はIMOのMSC回章623号にあるガイダンスを補完する。

典型的な攻撃事例と教訓

1 2008年の間、ソマリア沖・アデン湾を通行する商船を狙う海賊は非常に増加した。それらのほとんどはアデン湾の北側に集中しているが、一部の襲撃はソマリア東岸はるか沖においても発生している。

2 襲撃に成功した事案を分析すると、一般的に以下の弱点が海賊から狙われやすい。

- a 低速力
- b 低乾舷
- c 不十分な航海計画、手続き
- d 目に見えて警戒態勢がとられていない／自主警備対策が講じられていない。
- e 船舶によるレスポンスが明らかに遅い場合

3 一般的に2隻又はそれ以上の小型のハイスピードボート（25ノット以上、スキフ）が使用され、左舷側や船尾付近から接近し襲撃を行う。

4 人や装置やより小さい急襲用ボートを運ぶのに十分な大きさの海賊母船の使用が、沿岸から遠く離れた海域での襲撃を可能にする。

5 明け方と暮れ方の時間帯は、大多数の襲撃が発生している時間帯なので、警戒が必要である。

6 より高速（15ノット以上）の船舶が攻撃に対して安全であるとはならない。スピードは防御に関する効果的な防御である。小火器やロケットランチャーを使用し、船長を脅してスピードを落とさせる事案が発生している。そのような状況であっても、最高スピードを落とさないことが効果的であることが示されている。

7 ハイジャック未遂事案の大多数は、通行の前段階においてよく訓練し、計画を練り、効果的な受動的対策を用いた船員によって防がれている。

8 天候や海面状況にも打ち勝つことは、攻撃者の操船能力に強く影響する。18ノット以上の強風や2メートル以上の高波により、攻撃されやすい船舶を除き、ほとんどすべての船は、海賊に対し十分に保護されると考えられる。

推奨されるベストマネジメントプラクティス

1 はじめに

- a. この地域での海賊の襲撃を阻止し、遅らせ、妨げる適切な方法に関しては船長の裁量にあることを認識する一方、この優良事例のチェックリストが船主、運航会社、管理会社、船長、乗組員に提供される。
- b. すべての項目がそれぞれの船舶に当てはまるものわけではない。このため、その船舶に最適なBMPの決定が推奨される。しかし、以下の事項については、一般的に効果があることが証明されている。

2 通航前—一般的な運航計画

a. 一般

- i UKMTO・ドバイはその地域における最初のコンタクトポイントである。UKMTOによって、船長と海軍とのインターフェースが毎日提供されている。そして、UKMTOは直接船舶の乗組員と話しをし、MSCHOAや海軍の司令官に連絡する。UKMTOは船位の定期的なアップデートを要求している。：彼らはこの情報を海軍が正確な船舶の動性を把握するために利用している。（詳細はANNEX Aの用語解説を参照）
- ii 海上安全センター（アフリカの角；MSCHOA）は、ソマリア沿岸地域及びアデン湾におけるEU軍の計画及び調整当局である。（詳細はANNEX Aの用語解説を参照）
- iii MARLOはその地域における有志連合軍（CMF）と商船との間の連絡調整を行っている。（詳細はANNEX Aの用語解説を参照）
- iv ハイリスクエリアを通行する前に、船主と船長は最新の利用可能な情報に基づき、海賊の襲撃結果や可能性を評価するためリスク評価を実施すべきである。このリスク評価の

実施により、海賊襲撃被害の予防や軽減、回復のための措置を特定するとともに、法令による要件と補完措置を融合させることになる。

- vi 会社による危機管理手順は、船種毎やそれぞれの環境に応じたIMOや他の産業界の勧告措置を採用することにより、海賊に遭遇した際の適切な方法を考慮すべきである。
- vii 海軍当局が当該船舶の脆弱性や適切な保護計画を立案するために、通行予定の事前の連絡が海軍当局によって求められている。これは以下によってなされる。
 - 1) UKMTOへの最初の連絡 (E-mail、Fax)
 - 2) MARLOへの最初の連絡 (E-mail、Fax)
 - 3) 加えて、仮にアデン湾や北緯12度、東経58度、南緯10度で囲まれた海域を通航する際は、MSCHOAに対して船舶の動性の登録 (オンライン、E-mail、Fax)
- viii 海賊の乗船を阻止する措置をとるべきである一方、乗組員及び乗客の安全がもっとも重要である。

b 会社による計画

管理会社、運航会社は安全回廊 (IRTC) を通航する前にMSCHOAに登録することが強く推奨される。登録した情報について見直すとともに、適切に情報を共有することが推奨される。

- i 安全回廊に進入する4~5日前、又は、北緯12度、東経58度、南緯10度で囲まれた海域に入る場合には、確実に「船舶動静登録」がMSCHOA (オンライン、E-mail、Fax) に提出されるようにする。メモ：これは船舶又は会社によって行われる。
- ii 海賊に対処するため、国際船舶港湾保安コード (ISPSコード) によって要求される船舶保安評価 (SSA) や船舶保安計画 (SSP) を見直す。
- iii 船舶保安統括者 (CSO) は、船舶保安管理者や船長とともに、ハイリスク海域の通航に関して非常時計画 (a contingency plan) を準備し、実行し、乗組員に周知し、検討することが推奨される。
- iv 周知されている特にリスクの高い地域について認識すること。
- v 船長にその地域の通航に関して利用できる方法 (グループトランジット、エスコートによるグループトランジット、船団方式など) に関して、ガイダンスを提供すること。
- vi 通航の前段階において、乗組員に訓練を実施させること。
- vii セキュリティーガードを乗船させることは、会社の裁量である。しかし、武装職員の乗船は推奨されない。
- viii 追加的な見張り要員の増員を検討する。
- ix ハイリスクエリアを通航する前に、自己防衛 (SPM) 手段を与えることを検討する

こと。

c 船長による計画

i UKMTOやMALRO（E-MAIL又はFAX）への最初の報告の通信は、東経78度、南緯10度とスエズに囲まれた海域に進入した際になされること。海賊対策用のチャートQ6099を確認すること。

ii 安全回廊に進入する4～5日前、又は、北緯12度、東経58度、南緯10度で囲まれた海域に入る場合には、確実に「船舶動静登録」がMSCHOA（オンライン、E-mail、Fax）に提出されるようにする。メモ：これは船舶又は会社によって行われる。

iii 船舶の通航がMSCHOAに登録された場合、船長は、ソマリア沖やアデン湾の通航の計画段階（アデン湾への入域又はソマリア沖の通過3～4日前が好ましい）において、船舶の位置や動静をUKMTOに更新通報することが推奨される。

iv 当該地域を通航する前に、乗組員に徹底的なブリーフィングを実施すべきである。

v 海賊対策のための計画を前もって実施することがもっとも効果的であることが示されている。訓練は海域に到着する前に実施すべきであり、その計画はリバイスされ、すべての乗組員の役割（海賊の襲撃を示す警告信号への精通を含む。）がブリーフィングされるべきである。

vi 船長はまた、緊急時の通信計画を準備することが推奨される。それには緊急時の通信番号やあらかじめ用意した遭難信号のメッセージが含まれる。それらはすぐに利用できるようにしておくか、通信パネルの近くに恒久的に掲示されているべきである（MSCHOA、IMB、PRC、CSOなどの電話番号やANNEXBのコンタクトリスト参照）

vii 船舶に搭載されたAISの考え方を明確にする。：SOLAS条約では、もしAISスイッチをオンにすれば脆弱性が増大する場合には、AISスイッチをオフにする裁量を船長に与えている。しかし、アデン湾内での捕捉情報を海軍に提供するため、AIS装置は起動しておくことが推奨される。ただし、船舶を特定するための情報、位置情報、針路、速力、航海や安全に関する情報に制限される。ソマリア沿岸沖では、その決定は再度船長の裁量に委ねられているが、現在海軍のアドバイスでは完全にオフにすることである。

これはMSCHOAに確認すべきである。

3 通航前の航海

a 船長はその地域を航行する際には、UKMTOとMALROに対して、正午の位置、針路、速力、推測及び実際の到着時刻を報告することが推奨される。

b 船舶はハイリスクエリアを航行する際やアデン湾のポイントAとBの間を通航する際には、そのような報告の頻度を増やすことが推奨される。

c アデン湾内

1. EUNAVFORは安全回廊を通航することを強く推奨している。西航船は回廊の北側を航行すべきであり、東航船は回廊の南側を航行すべきである。集団航行（グループトランジット：GT）を予定している場合、MSCHOAのウェブサイトには時間やスピードなど、グループトランジットのための指針が掲載されている。
 2. 通航している間はイエメン領海に入ることは避けるべきである。これは国際慣習法により、国際的な軍隊（イエメン軍隊を除く。）はイエメン領海内において攻撃を受けている船舶を守ることができないためである。
 3. 船舶は、MSCHOAの通航に関するアドバイスに従うために通航計画の変更を行うように要求される可能性がある。
 4. 集団航行を行っている船舶が常に艦船に護衛されているとは限らない。しかし、アデン湾内でのEUNAVFORの艦船や活動をともしている艦船のいずれもアデン湾の集団航行の船舶を監視しており、脆弱性の高い船舶の詳細情報にアクセスできるようにしている。
 5. MSCHOAはアデン湾のハイリスクエリアでは可能な限り夜間通航をするように強く推奨している。（MSCHOAから船舶にアドバイスされる。）これは、夜間においてはほとんど襲撃が発生していないからである。
- d. アデン湾の外での航行
- i. ソマリア東岸を航行する船舶は、最新の情報を入手するため、UKMTOやMSCHOA WEBSITEにコンタクトすべきである
 - ii. 船長は引き続き船位や航海の詳細をUKMTOに通報すべきである。
- e. 役立つ連絡先がANNEX Bに記載されている。

4 通航前—防御方法

- a. 船員配乗レベルを考慮しつつ、よく休養のとれた、よくブリーフィングされた乗組員が当直を行い、十分な数の見張り員がいることを確実にするように、前もって船舶の運航計画を十分に調整するべきである。
船長と当直士は、海賊がボートの上にいる状況であれば、ジグザク航行による影響を熟知すべきである。（どのような天候でも）これらの操船がボートのスピードを減少される効果がある。
- b. ソマリア沿岸やアデン湾通航中には、重要な安全・保安に係る通信及び SOLAS 条約に規定された通信以外の外部との通信（無線、ハンドセット、AIS情報）は最小限にすることを考慮する。
- c. 発電機や操舵機を含む補機を稼働することにより、即応性と冗長性を確保する。
- d. 見張り及び船橋の乗組員を増加する。
- e. エンジンルームに人を配乗させる。
- f. 船橋、エンジンルーム、操舵室、舷梯、居住区へのアクセスをコントロールし、ドア

- などをしっかり閉める。特に海賊にとって進入するのに十分な大きさと考えられるような場合には、すべての可能性のあるアクセスポイント（ドア、穴など）はリスク評価がなされ、しっかりと閉めるべきである。危険海域を通航する際、船の活動場所に入る梯子からのアクセスは一箇所に減らすべきである。船外の海賊のアクセスから安全を確保する場合如何なる場合であっても、船の活動区域から緊急脱出口への通路を遮断すべきではない。
- g. 緊急時には、艦船とはVHFのc h 1 6でコンタクトできる。（バックアップc h 8）
 - h. すべての梯子、船外に出る施設は格納するか、甲板上から取り去る。
 - i. 自己防衛策を前もって確認し、意図的に安全をしっかりと確保すべきである。一時的な対策の怠りが防護レベルの低下を招くことを肝に銘じるべきである。
 - j. もし、船舶の乾舷が低いようであれば、フックがかからないように、船べりを広くとることも考慮する。
 - k. 海賊の襲撃を受けた際に集合地点、ろう城する場所を決めて、船舶内への進入を遅らせるために、閉鎖手続きをリハーサルしておくことが推奨される。このような場所は外部に面する隔壁や開口から離れた場所とすべきである。理想的なことを言えば、出入り口や舷窓（丸窓）から離れるべきである。ろう城場所の使用や利用方法について議論するため、船長は定期的にMS CHOAに確認することが推奨される。
 - l. 追加の見張りを装うために手すりにダミーの見張りを使うことも考慮すべきである。しかし、仮に船舶の設計上見つかりにくい見張りを行う箇所があり、セキュリティー評価の結果リスクがある場合には、人によってカバーされるべきである。
 - m. 消火ポンプとホースに圧力をかけておき、切迫した危険がある場合放水できる状態にしておくことが推奨される。
 - n. 乗船を更に遅らせるために、船舶の周りの水のカーテン（水幕）を準備することを考慮すべきである。
 - o. 後部やアクセスしやすいもともと低い場所では、乗組員の安全や避難とのかね合いであるが、レーザーワイヤや物理的な障害物の使用を考慮する。
 - p. 受身的な防御装置の使用を考慮する。
 - q. 暗闇の間、暗視装置の使用を考慮する。
 - r. （もしあれば）CCTV（監視カメラ）を使用する。

5 通航時のオペレーション

- a. 乗組員は自己防衛策を行う際に、不適切なリスクを負うべきではない。
- b. アデン湾を通過するすべての船舶は、安全回廊を通航し、また、MS CHOAのウェブサイトに公表されている、MS CHOAの集団航行のタイミングやアドバイスに従うことを強く推奨される。
- c. 2009年8月4日付、IMO回章シリアルNO.1.281号には海事関係者への注意喚起が記載されており、「アデン湾を通航する際、安全回廊に関する情報」には、安全回廊は、

状況に応じて、軍事当局によって変わる可能性があるという助言が記載されている。それゆえに、海事関係者はMSCHOのウェブサイト (<http://www.mschoa.org>) や、その海域で公表されている航行警報を確認すべきである。

- d. もし、安全回廊を集団航行で航行しようとするのであれば、速力の限界を認識しつつ、集団航行のスピードで航行する。(現在のアドバイスとして、最高速力が16ノットであれば、2ノットの余裕を残し、14ノットで航行する。)
- e. もし、安全回廊を集団航行で航行しようとしないのであれば、ハイリスクエリアを最強速力を維持して航行する。(現在のアドバイスとして、18ノット以上の最強速力を有する場合、スピードを落とさず維持する。)
- f. 船舶はいかなるときにも衝突予防に関する国際規則に従うべきである。航海灯は夜間は消灯すべきではない。旗国の勧告に従うこと。(たとえば、英国海事ガイダンスの通知298)
- g. デッキライトについては、安全性を担保できる必要性があるもののみを点灯する。影になっている部分に光を当てることは、見張りにとっては視界が広がるかもしれないが、安全航行と両立する場合に限る。もし可能であれば、遠隔操作のできるサーチライトが直ぐに使用できるように検討し、もし船の周りで疑わしい行為を確認した場合には、サーチライトを使用して驚かせ、襲撃を遅らせても良い。(現在、海軍では航海灯のみを点灯して通航するよう推奨している。)
- h. 海賊「母船」の写真を船橋に掲示しておく。もし母船を確認した場合には、すぐさま報告すること。UKMTOやIMB-PRCに、母船と疑わしきすべての目撃情報を報告する。(添付Cは、例えばそのような襲撃、目撃情報等の報告様式である。)
- i. 船長は、できる限り早期に脅威評価を行うべきである。船長は、脅威が迫っていると感じたらすぐにUKMTOに通報すべきである。
- j. 疑わしい船舶の見張りをしっかり行う。(特に後方)。殆どの襲撃は左舷後方で起こっていることに留意すること。
- k. 乗組員を不要なリスクから守る。ハイリスクエリアを航行中は真に必要な甲板作業しか行わせない。常時必要とされる適切かつ十分な見張りは必要であるが、船長は可能な限り、夜間、乗組員を外のデッキに近づけるべきではない。
- l. 海賊と疑わしい者を発見した際は、灯火、警報、乗組員の活動を使い周知する。
- m. 他にも商業的に利用可能な、武器を使用しない種々の防御方法が考えられる。しかしこれらの方法の使用は、その利点及び当該船舶の特性について会社で評価されるべきである。

6 海賊に襲われたら

- a. 予め用意された船舶非常計画に従う。
- b. 非常通信計画を以下の優先順位で稼働する。
 - i. UKMTO (英国海上貿易オペレーション)

- ii. MSCHOA (アフリカの角安全センター)
- iii. IMB (国際海事局)
- c. 会社の保安責任者及び旗国に通報するために船舶保安警報装置 (SSAS) を稼働させる。襲撃に関する報告は、9項目に記載されている海賊関係の報告センターに対して、可能な限り速やかに実施されるべきである。
- d. 船長が裁量で AIS のスイッチをオフにしている場合は、海賊の襲撃を受けた場合はスイッチをオンにする。
- e. 船舶非常計画に従い、警報を発するとともに、音響による海賊襲撃の放送を行う。
- f. VHF16ch (バックアップは 8ch で艦船が傍受) で「メーデー」の送信を行う。可能な場合はデジタル選択呼出装置 (DSC) 及びインマルサット C で遭難信号を発信する。UKMTO と電話で連絡する。
- g. 可能な場合は針路を変えたり、スピードを上げて海賊ボートの接近を避ける。海賊は以下の場合船舶に乗り移るのは非常に困難である。
 - i. 船速 15 ノットをこえる場合
 - ii. (巧みな) 操縦 — 船長は可能な限り早期に、船速を維持しながらジグザグ航行を行うことが推奨される。海賊に風や波が当たるようにすること、船首波や船尾波を使って海賊に船に近づかせないようにすることを考慮する。船長や航海当直士は自船の操縦の特性や操船方法を確認すべきである。舵をとることの影響に対して、特別な注意が払われるべきである。
- h. 消火ポンプ稼働の準備。
 - i. 残っている乗組員を決めておいた安全な籠城場所に召集する。自船に注意を引き付けるため、及び到着した海軍によって襲撃された船舶として認識するため、前部のデッキライトを点灯することも考慮すべきである。へ
 - j. 船速を最高にする。最近の海賊の襲撃失敗例では、30-45 分間乗り移りができない場合、襲撃を諦める。もし艦船が来るまでの間時間が稼げるなら、これでしばしば襲撃を諦めさせることができる。

7 海賊に船上に乗り込まれたら

- a. 海賊が船上に乗り移る前に、UKMTO、MSCHOA そして時間があれば会社に連絡する。
- b. 抵抗しない。抵抗は不必要な暴力と乗組員の危害に直結しうる。
- c. 船橋やエンジンルームを明け渡すことになる場合、可能なら主機関は停止し、他の船舶から離れて航行するようにすべきである。
- d. 静かにし、海賊に完全に従う。
- e. 船橋担当を除き、すべての乗組員が一つの場所にかたまる。
- f. 籠城箇所にいるときは、海賊が強引に進入しようとする場合は内部の防護が確実に使用できるようにする。すべての窓や進入口をクリアにする。進入に抵抗しない。

8 軍の救出行動に際して

- a. あらゆる軍の行動中には、乗組員はフラッシュつきのカメラを使ってはならない。
- b. 軍隊の人間が船上で行動しているときには、すべての人員は姿勢を低く保ち、両手で頭を覆う。常に両手が見えて何も持っていないようにすること。さらに友軍からの指示があった場合を除き突然の動作はしないこと。
- c. 船上では、身元及び状態に関する兵隊の質問に答えられるようにしておくこと。
- d. この地域では、必ずしも英語がすべての海軍の使用言語ではないことを認識すること。
- e. 第一に、海軍は遭遇した全ての人の安全を確保する。これは基本的な行動である。船上での軍事活動の最初のステージで十分に協力できるよう、前もって隊員を準備しておき、十分に打ち合わせがなされるべきである。

9 襲撃の事後報告 (ANNEX C)

- a. 疑わしい船舶や海賊の襲撃については、MSCHOA、UKMTOやIMBに対する詳細な襲撃に関する報告が極めて重要である。
- b. 海賊行為の傾向や十分な分析は、海賊行為の技術や戦術の変化の評価を可能とするとともに、付近の商船に対して適切な警報を発出することができる。
- c. 船長はANNEX C に記載されている標準化された海賊に関する報告をしっかりと報告すべきである。

ベストマネジメントプラクティスの改訂

- 1 これらの BMP は、実際の経験からの教訓をベースに定期的に改訂されることが予定されている。この文書の作成者は BMP 改訂のために定期的に会合し、改訂内容を各自団体のメンバー及び他の関心を有する機関に周知するよう努力する。
- 2 疑義がある場合は、MSCHOA のウェブサイトアクセスすれば常に追加的情報を得ることができる。(ただし、これはすべての上述の機関に支持されている訳ではないことに留意)

付録A 用語解説

関係する調整組織の役割と相互関係

EUNAVFOR

EUNAVFOR は、アフリカの角安全センター（MSCHOA）を運用する主の調整機関である。すべての情報及び詳細コンタクト先は MSCHOA のホームページに記載されている。

MSCHOA

MSCHOA は、欧州保安自衛政策イニシアティブの一環として、アフリカの角地域の海賊に対処するため EU によって設立された。この活動は、2008 年 9 月の EU NAVCO の設立とともに開始した。ブリュッセルで活動しているこの調整組織は広範な海事社会とのリンクを設立し、当該地域での EU 軍の運用との調整を担っている。2008 年 11 月には、EU 理事会は、海賊の襲撃を防止し当該地域の商船の安全に寄与することでソマリア沿岸の海事保安を強化すべく、海軍ミッション（EU NAVFOR ATALANTA）を設立し、新たな一歩を踏み出した。

UKMTO - UK Maritime Trade Operations

ドバイにある英国海事貿易オペレーション（UKMTO）は、産業界と連合軍（CMF: Combined Military Force）とのリエゾンのためのコンタクトポイントとなっている。ドバイの UKMTO は更に、任意の通報制度を管理しており、これにより商船は、スエズと東経 78 度南緯 5 度の境地域を航行中、位置、次港の到着予想時刻（Estimated Time of Arrival: ETA）を毎日通報することが推奨されている。UKMTO は船舶を追尾し、船舶の位置情報は CMF と EU 本部に送られる。商船の通航に影響を及ぼす新たな情報及び関連情報は、会社の担当職員を通さず船舶に直接送ることができ、事象への対処及び時間節約に寄与している。

更なる情報及び任意通報制度への加入は、UKMTO ドバイにコンタクトすること。

ukmtodubai@eim.ae

付録B 有用なコンタクト先詳細

UKMTO

電子メール UKMTO@eim.ae

電話 +971-50-552-3215

FAX +971-4-306-5710

テレックス 51 210473

MSCHOA

ウェブサイトを通じた通報 www.mschoa.org

電話 +44(0) 1923 958545

FAX +44(0) 1923 958520

電子メール postmaster@mschoa.org

IMB PRC

電子メール piracy@icc-ccs.org

電話 +60 3 2078 5763

FAX +60 3 2078 5769

テレックス MA34199 IMBPC1

MARLO

電子メール Marlo.bahrain@me.navy.mil

電話 +973 1785 3927

+973 3944 2117

付録C 事後報告 海賊襲撃

○船舶の情報／詳細

- 1 船名
- 2 IMO 番号
- 3 船籍
- 4 信号符字
- 5 船種
- 6 船の大きさ 総トン数、純トン数、排水トン数
- 7 所有者（住所、詳細な連絡先）
- 8 船舶管理会社（住所、詳細な連絡先）
- 9 前の寄航地／次の寄港地
- 10 貨物の量、種類

○ 襲撃の詳細

- 11 襲撃の日時、場所 地方時、世界時
- 12 位置（緯度、経度）
- 13 最も近い陸上物標／位置
- 14 港／町／錨泊場所
- 15 国／最も近い国
- 16 状態（係留中／錨泊中／航海中）
- 17 自船の船スピード
- 19 襲撃時の天候（雨／霧／快晴 など、風（風速、方向） 波（波高））
- 20 襲撃の状況（乗船／未遂）
- 21 乗組員、船体、積荷への被害（全ての乗組員の殺傷／物品や貨物の盗難）
- 22 攻撃された船の場所
- 23 海賊や不審な船の動向

○ 襲撃した船団の詳細

- 23 海賊や盗賊の数
- 24 服装／外見
- 25 使用している言語
- 26 使用された武器
- 27 特徴
- 28 ボートの使用
- 29 接近方法

3 0 襲撃の期間

3 1 攻撃性／暴力性

○その他

3 2 船長や乗組員のとった行動

3 3 襲撃に関して沿岸国に報告したか？ もし報告した場合誰にしたのか？

3 4 報告を受けた船舶との好ましい通信方法（適切な陸上無線局、HF、MF、VHF、インマルサットIDS（追加：オーシャン・リージョン・コード）、MMSI）

3 5 乗組員の国籍、人数

3 6 船長や乗組員の証言（概要、全体版）や写真をこの報告書に添付してください。