

※仮訳のため、英文も併せて参照願います。

BMP4

ベストマネジメントプラクティスは、ソマリア海賊から船員を保護します。

(バージョン4 – 2011年8月)

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

BMP の 3 つの重要要件 V

- セクション 1 はじめに 1
- セクション 2 ハイリスクエリアのソマリア海賊活動 3
- セクション 3 リスク評価 5
- セクション 4 典型的な海賊攻撃 9
- セクション 5 BMP 報告手順 11
- セクション 6 会社による計画 13
- セクション 7 船長による計画 17
- セクション 8 船舶防護手段 23
- セクション 9 海賊攻撃 41
- セクション 10 もし海賊に支配されたら 45
- セクション 11 軍事行動の場合には 47
- セクション 12 事件報告の投稿 49
- セクション 13 ベストマネジメントプラクティスの更新 51

- 付録 A 有効な通報先の詳細 53
- 付録 B UKMT0 の船舶位置報告用紙 55
- 付録 C 海賊行為の定義 57
- 付録 D フォローアップレポート 61
- 付録 E MSCHOA 船舶動静登録様式 64
- 付録 F 漁業に従事する船舶への追加的ガイダンス 68
- 付録 G ヨットを含むレジャー船舶への追加的ガイダンス 71
- 付録 H 支援組織 72

BMP の 3 つの重要要件

UKMT0 への報告 - MSCHOA への登録 - SPMs の実施

1. MSCHOA への登録

ハイリスクエリア(スエズ及びホルムズ海峡を北端として、南緯 10 度線及び東経 78 度線で区切られる海域)に入る前、MSCHOA に「船舶動静登録様式」が提出されたことを確認してください。これは、船舶運航者とオンラインで、ファックスあるいは電子メールで直接行われるかもしれませんが。(MSCHOA の船舶動静登録様式の詳細は付録 E を参照してください。)

たとえば、船舶が各国の護衛に入って通航する場合、警備員が乗船している場合、アデン湾を通航しない場合でさえ、全ての船舶の動静が MSCHOA に登録されるべきです。

2. UKMT0 への報告

UKMT0 の自主報告海域(スエズを北端として、南緯 10 度線及び東経 78 度線で区切られる海域)に入域する場合には、船舶位置報告様式-初期報告が UKMT0 に送られたことを確認して下さい。(付録 B 参照)

船舶は、ハイリスクエリアを航行中、世界時の 8 時に、電子メールによって UKMT0 に対して毎日報告することが強く奨励されます。UKMT0 の「船舶位置報告様式-定時位置報告書」(付録 B で述べられています)が使用されるべきです。

3. SPMs (船舶保護手段) の実施

BMP に述べられている船舶保護手段は、有効である最も基礎的なものです。船舶所有者はこの小冊子の範囲外の船舶の改造を行うことおよび(または)、付加的な装備および(または)、さらに海賊行為攻撃のリスクを減らす手段としての人員を用意することを考慮したいかもしれません。海賊が船舶に乗船することができなければ、彼らはハイジャックすることができません。

備忘録

海賊被害を回避するために

単独行動しないこと

- ・ UKMT0 への報告(電子メールか電話)と MSCHOA への登録
- ・ 国際推奨通航回廊(IRTG)、グループトランジットや各国の直接護衛の使用
- ・ AIS スイッチ ON の継続が推奨されます

探知されないこと

- ・ 航行警報に注意し続け、海賊の活動位置を把握するために関連する（MSCHOA や NATO シッピングセンター）ウェブサイトにご注意してください
- ・ 航海灯のみ使用

奇襲されないこと

- ・ 見張り、CCTV（監視カメラ）とレーダーによる警戒強化

弱点を作らないこと

- ・ 目に見える（抑止）物理的な（予防）船舶保護手段
- ・ レーザーワイヤー、水/泡等の使用が考えられる
- ・ 船橋班に身体保護を追加する

乗り込まれないこと

- ・ 最大速力まで増加すること
- ・ 操船

支配されないこと

- ・ 十分に練習した手順と反復訓練に従うこと
- ・ シタデルの使用（船長/船舶運航者との事前合意かつ十分に準備・反復訓練した場合のみ - 海軍部隊の対応は保証されない）
- ・ 道具、装備、侵入経路の使用を許さないこと

はじめに

1.1 この小冊子に含まれている産業界のベストマネジメントプラクティス (BMP) の目的は、セクション 2 (4 ページ参照) で定義されているハイリスクエリアで攻撃してくる海賊の攻撃を回避するか、防止するか、遅らせることを支援することです。これまでの経験及び海軍部隊が収集したデータにより、この小冊子に含まれる推奨事項を適用することで、海賊被害船を防止に関し、かなりの効果があることを示しています。

1.2 BMP に従わない潜在的な厳しい結果が、この小冊子で述べられています。人質被害および他の虐待を行う海賊の実例があったのです。船舶と乗組員のハイジャックの平均期間は、7 か月以上です。(注釈—海軍部隊は、しばしば「ハイジャックされた (hijacked)」船舶という表現よりむしろ「略奪された (pirated)」船舶と表現します。しかしながら、意味は同じです。)

1.3 BMP において、「海賊」は、船の乗組員および積荷に対する全ての暴力行為を含みます。これは場所を問わず武装強盗や船をコントロールする目的で乗船を試みることを含んでいます。ソマリア海賊は、船舶、積荷および乗組員をハイジャックし、かつ身代金要求が払われるまで、留め置こうと努力するはずで

1.4 可能な場合、この小冊子は、MSCHOA のウェブサイト (www.mschoa.org) 及び NATO シッピングセンターのウェブサイト (www.shipping.NATO.int) と一緒に読まれるべきです。当ウェブサイトは、(最新の海賊攻撃の警報を含む) 補足事項や最新の助言を与えます。

1.5 BMP4 で議論している船舶保護手段の全てを船舶の全種類に適用することはできないかもしれません。

1.6 この BMP4 の小冊子は、2010 年 6 月に出版された BMP3 に含まれているガイダンスを更新したものです。

1.7 この小冊子は、最新の IMO MSC 回章で提供される海賊ガイダンスを補足しています。IMO のウェブサイト (www.imo.org) を参照してください。

この小冊子における如何なるものも、乗組員および積荷を保護する、船長の最優先の権限を減じるものではありません。

ソマリア海賊活動ーハイリスクエリア

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

2.2 ソマリアを拠点とする海賊の攻撃は、アデン湾、アラビア海およびインド洋北部のいたる所で発生しており、その海域の海運すべてに影響しました。最近増加したハイジャックした商船、漁船、ダウ船の母船としての使用が、海賊にとっては、攻撃する小舟 (スキフ) と武器を搭載したうえで、ソマリアから遥か彼方への運用を可能にしています。

2.3 海賊活動

- ・海賊活動の水準は天候と海軍部隊の活動によってハイリスクエリア内で変化します。
- ・海賊活動は、一般に南西モンスーンによって影響を受けた海域で減少し、モンスーンの次の時期に増加します。
- ・北東モンスーン時期は、一般に南西モンスーン時期の海賊活動に比べて影響は少なくなっています。
- ・ハイリスクエリアの中である海域の活動が減少すると、他の海域の活動が増加する可能性が高いです。(例えば、ケニアとタンザニア沖の海域、アデン湾およびバブエルマンデブ海峡のすべての海域は、一般的に南西モンスーン時期に海賊活動が増加します)。

2.4 ハイリスクエリアは海賊活動および(または)攻撃がどこで行なわれたかによって定義します。BMPにおいて、ハイリスクエリアは、スエズ及びホルムズ海峡を北端として南緯 10 度線及び東経 78 度線によって区切られる海域です。(注釈 - UKMT0 自発報告海域は、アラビア湾が含まれているのでわずかに大きいのです。) 海賊攻撃が、ハイリスクエリアの末端海域でも起こりました。南部の攻撃はモザンビーク海峡へ広がりました。準備と警戒が、ハイリスクエリアの南端以南でさえ維持されるべきです。

2.5 ハイリスクエリアを通航する航海計画をたてる場合、海賊が何処で活動しているかに関する最新の位置情報が使用されることは重要です。船舶にあっては、航行警報および(または)海軍部隊による情報が与えられた際に、海賊攻撃を回避するために短時間で針路を変更する準備を行うことが重要です。天候は、同様に海賊に対して障害を与えることができ、ハイリスクエリアを航行する計画をたてる場合には、要素として考えることができます。MSCHOA、NATO シッピングセンターおよび UKMT0 から海賊活動の範囲および最新の位置に関する最新の助言/最新版を入手することが勧められます。(連絡詳細はこの小冊子の付録 A に記載してあります)。

2.6 BMP がハイリスクエリアのあらゆる場所で適用されることが強く勧められます。

リスク評価

3.1 ハイリスクエリアを通過する前に、船舶運航事業者と船長は、最新の利用

可能な情報に基づいた船への海賊攻撃の可能性および結果を評価するためにリスク評価を実行すべきです (MSCHOA、NATO シッピングセンター、UKMTO、MARLO を含む有用な連絡先は付録 A を参照)。このリスク評価のアウトプットとして、海賊被害の防止、軽減および回復のための手段を特定すべきです。それは、海賊と戦うための補助的手段と法的規制の組み合わせを意味するでしょう。リスク評価は一般的なものではなく、個々の船舶と航海にとって特定のものであることが重要です。

リスク評価の中で考慮される要因は次のことを含まれるべきですが、これに限りません。

3.2 乗組員の安全：

- ・乗組員の安全の保証が第一に考慮されるべきです。不法な乗船と外部からの居住区画への接近を防ぐための手段を確立する時、乗組員が船内で窮地に陥ることのないよう、例えば、火事のように他の非常事態の場合には逃げることができるよう配慮するべきです。
- ・安全集合地点とシタデル（ろう城場所）の設置場所について考慮されるべきです。（セクション 8.13 を参照）。
- ・海賊は船舶を停船させようとして船橋を銃撃してくるので、海賊からの攻撃を受けている際の船橋配置の者を銃撃等から防護するための措置も考慮すべきです。（セクション 8.3 を参照）。

3.3 乾舷：

- ・海賊は、乗船することがより簡単な、海面からより近いポイントを攻撃できる船に乗ろうとする傾向にあります。これらのポイントはしばしば両舷後方及び船尾にあります。
- ・経験では、最小の乾舷が 8 メーターを超える船舶は、それ以外の船舶に比べてはるかに大きい可能性を持って海賊攻撃の試みを回避できることを示唆します。
- ・但し、船舶の構造が、海賊の乗船を容易にするものである場合、高い乾舷は殆ど役に立たないでしょう。したがって、更なる保護対策が考慮されるべきです。
- ・高い乾舷は海賊攻撃を防止するのに、それだけでは十分ではないかもしれません。

3.4 速度：

- ・海賊の攻撃に打ち勝つ最も有効な方法の一つは、攻撃者を超過し、かつ、（ま

たは)、乗船を困難にするような速力を用いることです。

- ・現在まで、海賊が 18 ノット以上で進んでいる船舶に乗りこまれたり、攻撃されたりした報告はありません。しかしながら、海賊がより速く航行している船に乗りこむことを可能にするために、海賊の戦術や技術が発展するかもしれません。

- ・ハイリスクエリア中、より高速力が出せる海域では、船舶は最高速力又は少なくとも 18 ノットで航行することが推奨されます。

- ・あらゆる可能性のある攻撃者から CPA(最接近距離)を広げつつ、または船舶への乗船をより困難にするために、あらゆる疑わしい船舶の識別を行った直後に、できるだけ早期に最大安全速度に増加することが非常に重要です。

- ・船舶が国際推奨通航回廊(IRTG)内の「グループトランジット」(詳細についてはセクション 7.9 を参照)の一部である場合、速度は調整するように要求されるかもしれません。

- ・海賊攻撃と速力に関する最新の脅威ガイダンスのための MSCHOA、NATO シッピングセンターおよび MARLO のウェブサイトを参照することが推奨されます。

3.5 海象:

- ・海賊はより大きな船や母船に支援される場合でさえ、小型ボートから攻撃を仕掛けます。そして彼らの活動は穏やかな海象状況に制限されます。

- ・これら小型ボートを効果的に運用するには海象状況 3 かそれ以上では難しくなりそうです。

典型的な海賊攻撃

4.1 一般に、2 隻の小さな高速(25 ノットまで)オープンボードあるいは「小舟」が攻撃に使用され、しばしば後部か船尾から接近してきます。小舟には、2 台の船外機あるいは 1 台の大型 60 馬力エンジンが取り付けられています。

4.2 海賊活動グループは多くの異なるボート構成で運用しています。

形態が何であれ、攻撃過程では小舟によって実行されます。

海賊活動グループのボート形態は次のものを含んでいます:

- ・小舟だけ - 通常 2 隻です

- ・2 隻またはそれ以上の攻撃用の小舟を曳航している相当量の燃料を積載した無甲板型の捕鯨船

- ・かなり大型の商船、漁船、ダウ船を含む「母船」

これらの母船は海賊によって乗っ取られたものであり、通常は人質としてその船舶の乗組員が乗せられています。母船は、海賊がよりはるかに広大な海域で活動できるように海賊、必需品、燃料や攻撃用小舟を運ぶために使用され、天候によってそれほど著しい影響をうけません。攻撃用小舟は、母船の後ろにしばしば曳航されます。そして母船の大きさが許す限りの小舟が搭載され、海軍部隊の取締りの機会を減らすために装い隠されています。

4.3 海賊が乗船することを可能にするために小銃と携帯グレネードランチャー（RPG）を使用して船長を脅し、減速や停船を強要することが増加しています。これら武器の利用は、一般的に船橋および居住区画に集中します。困難な状況下では、最高速力を維持し、可能なところで速度を増加させる、注意深い操船を行うことは攻撃に対抗するため非常に重要です。

4.4 ソマリア海賊は、1人以上の武装した海賊の乗船を可能にするために、攻撃されている船の側に彼らの小舟を位置させようとします。海賊は、攻撃されている船舶の舷側を登るために長い軽量のハシゴ、ロープ、又は結び目があるロープが付いている長い鍵状の棒をしばしば使用します。一旦海賊（海賊たち）が乗り込むと、通常、船を支配しようとするために、船橋へと進みます。一旦、船橋に乗り込んだら、海賊/海賊たちは、仲間を乗り込ませるために船舶を減速/停止することを要求するでしょう。

4.5 攻撃は一日の内ほとんどの時間帯で起きています。しかしながら、多くの海賊攻撃が日の出直後に起きています。攻撃が特に晴れた月夜に生じたこともありましたが、夜間の攻撃はそれほど一般的ではありません。

4.6 大多数のハイジャックの試みは、通航に先立って計画的に訓練され、そして、この小冊子内に含まれていた BMP を適用した船の乗組員によって撃退されました。

BMP 報告手順

5.1 すべての船舶について適用される BMP の本質的な部分に、海軍部隊との連絡があります。これは、船舶が航行し始めようとしている海上ルートがあり、その船が海賊の攻撃に対しどれくらい脆弱な状況になっているかを海軍部隊に認識させるという目的があります。通航路の船舶がこれから向かう海航路で船舶が海賊攻撃に対してどれくらい脆弱なのかに気づいていることを確認することです。この情報は海軍部隊を最大限利用することを可能とするために重要です。

一旦船舶が航行を始めたならば、航行と同時に海軍に対して更新し続けることが重要です。

連絡をとるべき海軍部隊組織の2つの要所は：

5.1.1 UKMTO

ドバイの英国海運貿易オペレーション(UKMTO)事務所は、この地域の船舶のための最初のコンタクトポイントです。UKMTOによって、船長と海軍部隊とのインターフェイスが毎日提供されています。そして UKMTO は直接船舶の乗組員と会話し、MSCHOA 及び海上の海軍司令官に連絡を取ります。商船は、UKMTO に定期的に報告書を送信することが強く奨励されます。

これらは次のものを含まれます：

1. 初期報告、
2. 定時報告、
3. 最終報告(ハイリスクエリアからの出発あるいは到着)

UKMTO 自発報告海域で使用する報告様式は付録 B に含まれています。

この情報は、海軍部隊が船舶の正確な情報を把握するために使用します。(付録 A で連絡の詳細を参照)。

5.1.2 MSCHOA

アフリカの角海事安全センター(MSCHOA)

MSCHOA は、アデン湾及びソマリア水域での EU 軍隊(EU NAVFOR)の作戦立案および調整機関です。MSCHOA は、それらのウェブサイト(www.mschoa.org)経由でハイリスクエリア(国際推奨通過廊下(IRTG)を含む)へ入域する前に、船舶動静を登録するように船社に対して奨励しています。(付録 A で連絡詳細を参照。)。EUNAVFORの運用海域が東経65度の東側へは及ばないことが注目されるべきです。

船舶と運航事業者は、UKMTO 船位報告様式と MSCHOA での登録の両方を完了することが重要です。

会社による計画

会社による計画のチェックリスト

会社による計画 - ハイリスクエリアに入域する前に		
6.1	MSCHOA ウェブサイトでの船舶登録	運航事業者は、ハイリスクエリアに入る前に、MSCHOAのウェブサイト (www.mschoa.org) の制限されたセクションにアクセスするための登録手続きをすることが強く勧められます。同セクションには追加され、更新された情報が掲載されています。 <u>船舶動静登録と同じことではないことに注意してください-以下を参照。</u>
6.2	MSCHOA および NATO シッピングセンターのウェブサイトからの最新情報の入手	海賊攻撃がソマリア沿岸からかなり離れた場所で発生しているので、ハイリスクエリアでの航海計画は最大限注意されるべきです。
6.3	船舶保安評価 (SSA) 及び船舶保安計画 (SSP) の再検討	海賊行為の脅威に対処するため、国際船舶港湾保安コード (ISPS) で要求されている船舶保安評価 (SSA) 及び船舶保安計画 (SSP) の実施を再検討して下さい。
6.4	船舶保安計画 (SSP) の適所への配置	ハイリスクエリア通航の際、船舶保安統括者 (CSO) は船舶保安計画 (SSP) が実行可能であり、かつ、これが船長および船舶保安管理者 (SSO) により訓練され、伝達されて、検討されるよう推奨されます。
6.5	海賊の監視と具体的脅威のウェブサイトでの関連づけ	船舶は、MSCHOA および NATO シッピングセンターのウェブサイト上で周知されたハイリスクエリアの中では、どんな特定の脅威をも認識しておいてください。さらに、船長よって適切であるように、すべての航行警—SAT—C (制限海域の NAVTEXT) が監視され作動されるべきです。

6.6	推奨ルートに関する船長へのガイダンスの提供	<p>ハイリスクエリア及び海賊脅威の詳細に関して船長にガイダンスを提供してください。IRTC(例えばグループトランジットあるいは各国の直接護衛が存在するところ)を通過する利用可能な方法に関して船長にガイダンスを提供してください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・MSCHOAによるIRTC内のグループトランジットは最大の保護のため、速度ごとに船団を形成します。出発のタイミングを含むグループトランジット計画のさらなる詳細はMSCHOAウェブサイトを見てください。 ・直接護衛。いくつかの海軍部隊はIRTCで保護された護送船団を提供します。護送船団スケジュールの詳細はMSCHOAウェブサイトを見てください。
6.7	船舶保護手段の計画および設置	<p>ハイリスクエリアを通過する前に注意深く計画したうえで導入する船舶保護手段(SPM)の準備は、非常に強く推奨されます。この小冊子内一セクション8で船舶保護手段(SPM)が提案されています。船舶保護手段(SPM)の使用により、海賊攻撃からの防御可能性が著しく増加することが証明されています。</p>
6.8	乗組員訓練の指導	<p>通過に先立ち乗組員の訓練を行い、通過後には報告を行ってください。(利用する場合には、シタデル訓練を含んでいること。)</p>
会社による計画ーハイリスクエリアへの入域と同時に		
6.9	MSCHOAに対する「船舶動静登録様式」の提出	<p>MSCHOAに「船舶動静登録様式」が提出されたことを確認してください。これは、船舶運航者からオンラインで、ファックスあるいは、電子メールで直接行われたかもしれません。(MSCHOAの船舶動静登録様式の詳細は付録Eを参照してください。)</p>

船舶がUKMTO 自主報告海域の外側にいる時、SSAS 指定の受取者として、UKMTO が応答することができないことを承知しておいてください。

運航事業者は、BMP の措置がハイリスクエリアへの入域に先立って適切であると確認するべきです。

船長による計画

船長による計画 - ハイリスクエリアに入域する前に		
7.1	乗組員への説明と訓練の実施	<p>ハイリスクエリアへの進入に先立ち、乗組員への準備の説明は十分に行われ、訓練されることが推奨されます。計画は見直されるべきであり、すべての乗組員は、海賊攻撃の危険あるいは同危険が去った、またそれら各々に対する適切な応答を意味するアラーム合図への習熟を含む彼らの任務について説明を受けなくてはなりません。訓練もまた以下を考慮されるべきです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・すべてのアクセスポイントの保安テストを含む船舶における船舶保護手段のテスト ・船舶保安計画を徹底的に見直すこと (6.4 参照)
7.2	緊急通信計画の用意	<p>船長は、すべての重要な緊急連絡番号と用意されたメッセージを含む、緊急通信計画を準備するように推奨されます。そして、それは手元に準備されるか、あるいは、外部との通信機器が設置されている場所の近くに、常に掲示されていなければなりません。(例：UKMTO、MSCHOA、船舶保安統括者などの電話番号一付録 A の連絡先リスト参照)</p>
7.3	AIS 使用についての考え方を明確にする	<p>船長は、AIS の使用が船の脆弱性を増加させるのであれば、AIS のスイッチを切る裁量を有していますが、海軍にアデン湾内の追跡情報を提供するために、AIS 送信を継続することは推奨されます。しかし船の ID、位置、コース、速度、航海状況および安全性関連の情報に制限されます。AIS の使用継続の薦めは、常に見直しが要求される一すなわち、すべての更新は、MSCHOA 及び NATO 海運センターのウェブページへ通知されるからです。</p>
7.4	会社が「船舶動静登録」を MSCHOA に提出していない場合	<p>MSCHOA 船舶動静登録様式を完成させ、会社から提出してください。もし、様式が会社より提出されていない場合は、船長が、電子メール又は FAX により様式を提出してください。</p>

船長による計画－ハイリスクエリアに入域したら		
7.5	船位通報様式－初期報告－を UKMOTO へ提出	UKMTO の任意報告海域（スエズを北端として、南緯 10 度線および東経 78 度線によって区切られる海域）に入域する際は、UKMTO 船位通報様式－初期報告－を確実に送らなければなりません。（付録 B 参照。）

船長は、ハイリスクエリアに入域する前に BMP による対策を確実に行わなければなりません。

ハイリスクエリア通過中		
7.6	保守及び機関作業は最小限に減らす	ハイリスクエリアにおける保守及び機関作業は、以下のことが推奨されます。 <ul style="list-style-type: none"> ・居住区外での作業は、厳しく管理され、また同様にアクセスポイントは、制限かつ管理されます。 ・機関室のすべての重要機器は、すぐに使用できるよう、重要機器に対しては保守をしない。
7.7	船位通報様式－定時報告－を毎日 UKMOTO へ提出	船舶は、ハイリスクエリアを航行中は、UKMTO へ 08:00 (GMT) に電子メールにより、定時報告するよう強く推奨されます。船位通報様式－定時位置報告－を使用します。（付録 B に添付。）
7.8	すべての警告と情報を慎重に見直す	船長（及び会社）は、受領した最新情報を基に航海予定の航路を見直すべき必要があるかもしれないことを認識すべきです。この情報や警告は、SatC 上の航行警報（及びナブテックスは限られたエリア）を含む多くの違った手段により提供されます。すべての警告と情報を慎重に見直すことは重要です。

国際推奨通過回廊（IRTC）の通航の前に		
7.9	アデン湾通過時の IRTC「グループトランジット」の利用	船舶は海軍が集中している IRTC 内を航海することが強く勧められます。海軍部隊は、MSCHOA の調整により、IRTC 内部の「グループトランジット」を運用します。この仕組みは、船舶が IRTC を通過する際の保護を最大限にするため、船速によって船団をひとまとめにします。異なるグループごとの出発のタイミングを含むグループトランジットの更なる案内が、MSCHOA ウェブサイト経由、又はファックスで MSCHOA から得ることができます（付録 A の連絡詳細参照）。グループトランジットの使用が勧められます。船長は、グループトランジットでは軍艦が船の視界内にない可能性があることに留意すべきですが、このことはグループトランジットによる保護が小さくなるものではありません。
7.10	アデン湾通過時の IRTC「グループトランジット」の利用	船舶は、MSCHOA からの助言に従い通航計画を調整するよう依頼されるかもしれません。グループトランジットする船は以下のことを行うべきです： <ul style="list-style-type: none"> ・ 集合ポイント（ポイント A, B）に遅い速度で接近することとならないように到着時間に注意して下さい。 ・ 集合ポイント（ポイント A, B）で待機することは避けて下さい。 ・ 船舶は、集合ポイント（ポイント A, B）にゆっくりと接近したり待機したりすることが特に海賊の攻撃に弱いことに注意すべきです。
7.11	各国の護衛	いくつかの国は、IRTC 内において、軍艦による商船への護衛を独自に行っています。護衛スケジュールの詳細及び参加の申請手続きの詳細は、MSCHOA のウェブサイトにあります。（ www.mschoa.org ）多くの各国の護衛は、船舶が護衛に参加するためには、事前に登録が必要であることに注意してください。護衛に参加する船舶は、7.10 に記載されているとおり、護衛の集合ポイントへの到着時間に注意する必要があります。

船舶は、通航している間、イエメンの領海（12マイル）に進入しないよう

にするべきです。これはイエメン以外の海軍は、イエメン領海内で攻撃されている船舶を保護することが難しいからです。

船舶保護手段

8.1 イントロダクション

このセクションのガイダンスは、船舶の乗組員、あるいは外部からの援助で可能な範囲でできる準備について、主に重点をおいています。

このガイダンスは、海賊攻撃の現在までの経験に基づいており、海賊が方法を変更すれば、修正されます。

この BMP で述べられる船舶保護手段は、効果がある最も基本的なものです。船舶所有者は海賊による攻撃のリスクを減少する手段として、この小冊子に記載する範囲を超えて船舶に更なる改造を加えること、追加の設備を導入すること、追加の人員を導入することを考慮し得ます。海賊が船舶に乗り込むことができなければ、乗っ取ることはできません。

8.2 見張りと強化された警戒

ハイリスクエリアに入域する前に、次のような警戒強化のための準備が薦められます：

- ・追加の見張りを配置する。追加された見張り要員は十分にブリーフィングされるべきです。
- ・当直に最大限集中できるよう、当直の短時間交代も考慮すべきです。
- ・強化された見張り要員のための十分な双眼鏡を確実に用意する。防眩性のものが望ましい。
- ・暗視鏡の使用を考慮する。
- ・注意深くレーダー監視を継続する。

船上に戦略的位置に配置された、精巧なダミー人形は、監視に多くの人が従事している印象を与えることができます。

適切な見張りは、船舶を守る1つの最も効果のある方法であり、不審な接近や攻撃に対して早期の警告を行うことができ、防御のための行動が速やかに行えます。

8.3 船橋の保護強化

船橋は通常、海賊の攻撃的となります。攻撃の初期段階では、海賊は、船舶を止めようとするために船橋に直接発砲します。もし船舶に乗り込むことが可能であれば、海賊は、通常、船舶をコントロールすることができるよう船橋に進みます。次のような一層の保護強化が考えられます：

- ・船橋が攻撃されたときのために、船橋班に一定の保護水準のケブラージャケットとヘルメットを準備すること。（できれば、ジャケットとヘルメットは非軍隊的な色であるべきです。）
- ・多くの船橋窓は積層化されているので、耐爆性フィルム (Blast Resistant Film) といわれる安全ガラスフィルムを使用することで更なるガラス飛散に対する保護が得られます。
- ・側面及び後方の船橋窓と船橋ウイングドアの窓に組み込まれた金属（鋼/アルミニウム）プレートは、攻撃された際の速やかな安全な所になるかもしれません。
- ・両舷ウイングの後方部分（大抵、開放）は、砂袋の壁で保護できます。
- ・船橋の両側と後方及び船橋ウイングは、RPG の発砲からの被害を減らすとみられる二重の金網フェンス (Chain Link Fence) により保護されます。

8.4 船橋、居住区及び機関区域へのアクセスコントロール

どうにか船舶に乗り込んで、居住区または機関室に進入しようとしている海賊を断念させるか遅らせるためにアクセス経路を管理することは非常に重要です。もし海賊が船舶の上甲板への経路を確保したならば、彼らは居住区域へ、そして特に船橋への経路の確保に固執するというのを認識することが非常に重要です。ハイリスクエリアに入る前に 海賊が、居住区や船橋へのアクセスができないよう効果的な対策を行うよう強く薦められます。

- ・船橋、居住区そして機関室に繋がっているすべてのドアとハッチは、海賊によって開けられるのを防ぐために施錠すること。
- ・船舶が最大限考えられる保護が受けられるよう、ドアとハッチの施錠手段については、慎重に考慮されなければなりません。
- ・ドアまたはハッチが有人区画からの脱出ルートにある所では、そのルートで脱出しようとしている乗組員によって開けることができるようにすることは重要です。ドアまたはハッチがロックされる所では、ドアまたはハッチのそばのはっきりと目に見える位置に鍵があり、利用できることが重要です。
- ・一旦ドアとハッチが施錠されたならば、必要な時の、指定かつ限られた回数のみ日常のアクセスのために使われ、それらの使用は、当直士官により厳しく管理されることが、推奨されます。

- ・海賊に居住区にある舷側はしごを使わせないように、また外部から船橋へのアクセスを制限するために、それらを格納したり移動したりしておくことを考慮すべきです。
- ・水密閉鎖が要求されるドアやハッチにおいては、鍵に加えて、すべての留め金具（クリップ）を確実に効かせて下さい。加えて可能であれば、ワイヤーストラップなどの追加固縛により、さらにハッチの安全性が向上するでしょう。
- ・海賊は、舷窓や窓を通じ、アクセス確保をすることが知られています。窓への鉄柵の設置は、彼らが窓を打ち砕こうとしても、進入を防ぐでしょう。
- ・ハイリスクエリアに入る前に 居住区域、機関室及び倉庫へのアクセス管理に関する手順を作成し、実行されるべきです。

8.5 物理的障壁

海賊は、航行中の船舶に乗り込むため、一般的に長くて軽いフックのついたはしごやロープ付きの引っ掛けフックを使用します。物理的障壁は、海賊攻撃に対して、よじ登る高さや困難さを増大することにより、船舶への接近をできるだけ困難にするために使用されるべきです。

どんな物理的障壁にせよ、船舶に接近しようとする海賊に対して脆弱なエリアを特定するために、調査を行うことが推奨されます。

・レーザーワイヤー

レーザーワイヤー（棘の付いた紐として知られています）は効果的に設置されれば、有効な障壁になります。ワイヤー上の棘は、ものを突き刺し、掴む形状になっています。品質（ワイヤ寸法および棘の頻度）およびタイプが相当豊富なので、適切なレーザーワイヤーを選択する場合、注意する必要があります。低品質のレーザーワイヤーはそれほど有効ではないようです。主に次の三つの形式のレーザーワイヤーが一般的に利用されます：

- ・留め金具（クリップ）がないもの（直線ストランド）
- ・螺旋（電話コードのような）および
- ・コンチェルティーナ※「アコーディオンの一種」（リンクした螺旋）

リンクした螺旋が最も有効な障壁になるので、コンチェルティーナ・レーザーワイヤーが推奨されます。レーザーワイヤーは工具で容易に切断できないよう、高張力ワイヤーから造られるべきです。コンチェルティーナ・レーザーワイヤー・コイルの直径は、約 730mm あるいは 980mm が推奨されます。

レーザーワイヤーを展張する際に、手や腕、顔を保護するための個人装具を

使用しなければなりません。レーザーワイヤーを移動させる時は、ハンドグローブを使用するよりもワイヤフックを使用する方が怪我の危険を減らすことができます。非常に重くなり、扱いにくくなり得る大きなセクションよりも、著しく簡単でより安全な、レーザーワイヤーがより短いセクション(例えば 10 メーターのセクション)で用意されることが勧められます。

次のようなものである場合、頑丈なレーザーワイヤー障壁は特に有効です:

- ・海賊が乗船するための梯子/引っ掛け用フックを船舶の構造物に引っ掛けることを困難とするために船舶の舷外に(つまり、突き出して)設置されること
 - ・二重巻きのコンチェルティーナワイヤー - いくつかの船舶は、更に有効な三重巻きのコンチェルティーナ・レーザーワイヤーを使用します。
 - ・例えば乗船用梯子のフックで、レーザーワイヤーを取り外す海賊を防ぐために、船舶に適切に固定されていること。
-
- ・ある船舶は、有効な障壁として、金属スパイクが上部に付けられた固定金属グリルを利用します。
 - ・炭化水素を運んでいる船舶には、電氣的な障壁は推奨されません。しかし十分なリスク評価に従えば、他の種類の船舶の中には適切かつ効果的なものとなり得ます。
 - ・通電されたフェンスや障壁に、内側は乗組員のために英語で、外側はソマリア語で警告表示を行うことが勧められます。
 - ・電気が実際に障壁に通されていない場合であっても、抑止力として外部に向けて警告表示を行うことが考えられます。

ソマリア語の警告表示(危険高電圧電気障壁)の例

8.6 水噴霧および泡消火銃

水噴霧および(または)泡消火銃の使用は、船舶への乗船を試みる海賊を阻止するか遅らせるのに有効であると分かりました。水の使用は、海賊の小舟の並走を困難にすることができ、海賊の乗船を著しくより困難にします。選択可能な物としては:

- ・消火ホースと泡消火銃 - 著しく暴露された部分に操作者を置く可能性があることから、ホースや泡消火銃の手動操作は勧められません。ホースと泡消火銃(水の配管)は海賊の侵入経路をカバーするよう取り付けられるべきです。水の到達範囲の拡大は、ノズルの前に固定されたバッフルプレートではなく、ジ

ェットモードの消火ホースを用いることで実現できるかもしれません。

- ・高圧放水砲—これらは、水を垂直で広範囲に円弧を描くように放水するよう設計されているため、船の大部分を守ることができます。これらの多くは、タンククリーニング装置から開発されたものです。

- ・バラストポンプ - 船を守るための可能性として、バラストポンプを利用して甲板上を水浸しにし、水のカーテンで舷側を覆うことは非常に効果的です。これは、バラスト状態において既存の配管を使用することにより、あるいは積荷状態である間、甲板上の水浸しを許容する配管を改造することにより、バラストタンクから甲板上へ溢れさせることにより達成されます。バラストタンクの過剰気圧調節がなされない場合、その結果、船体及びタンクの損害が引き起こされる、あるいは、船体の安定性を損なうことに注意しなければなりません。疑問である場合の助言について、それぞれの船級協会と連絡を取ることをお勧めします。

- ・蒸気—海賊を阻止するため、熱湯や熱せられた散布ノズルの使用が攻撃を防止するのに非常に有効であることが分かっています。

- ・水スプレーレール - いくつかの船は、GRP(ガラス繊維強化プラスチック)製主管を用いたスプレーレールが取り付けられており、より広範囲なエリアをカバーする水カーテンを発生させるために噴射ノズルが付いています。

- ・泡原液は、海賊を阻止するために使用されることもあるが、船の標準的装備の在庫に加えられるべきです。泡原液は海賊を混乱させるのに効果的であるし、また、とても滑りやすいので船舶に昇るのを困難にします。

同様に、次のポイントが注目に値します：

- ・一旦、艀装され、位置が固定されるとホースと泡消火銃は準備完了状態で、水の供給を開始する消火ポンプの遠隔操作のみが要求される状態とすることが推奨されます。

- ・可能であれば、ハイリスクエリアを通航している間に船舶の海水系統を整備することは避けてください。全てのポンプを使用可能にするためには追加動力が必要となりますが、これらシステムは必要な時にすぐ使用できるようにしておくことが肝要であることを留意してください。

- ・ 装備により確実に脆弱なエリアを有効的にカバーできているかを確認するため、練習、観察、操練が必要です。

8.7 警報

船の警報/汽笛の吹鳴は、海賊攻撃が始まったことを船の乗組員に認識させ、かつ、重要な点として、自船が攻撃に気づいておりそれに反応していることを潜在的な攻撃者に明示します。海賊の襲撃を受けた際は、船舶の霧中信号/汽笛を継続して吹鳴することによって、海賊や潜在的な攻撃者の気を削ぐとともに、彼らがすでに見つかっていることを知らせてあげましょう。以下のこと確実に言うことは重要です：

- ・ 海賊警報は他の警報との混同を避けるために特徴的であること。これは乗組員が居住区画外の誤った召集場所に集合するおそれがあるからです。
- ・ 乗組員が、各々の警報（攻撃と危険は去ったという合図を警告している信号を含む）とそれに対する適切な反応を熟知していること。
- ・ 訓練がハイリスクエリアに進入する前に実施されること。

8.8 操船訓練

ハイリスクエリアに侵入する前の操船訓練は、とても効果的で、船の特性に精通していることや可能な限り早い速度を維持することで、どうしたら、海賊に対する操船となるかが確かなものとなるでしょう。（船が攻撃されるまで待っていたら遅すぎます！）

安全な場合においては、船長は一連のどの操舵号令が、船速を落とすことなく、攻撃しようとしている海賊小型ボートに最も困難な海象状況を生じさせるかについて確かめるために、自船の操船訓練をするよう奨励されます。

8.9 監視カメラ（CCTV）

一旦攻撃が展開され、海賊が船に武器類を発砲していれば、海賊が接近を企てているか確認するのは難しく危険です。CCTV の使用は、より目立たない位置から海賊攻撃の進行状況を監視することを可能にします：

- ・ CCTV の使用は、攻撃を受けやすい場所（特に船尾楼甲板）を確実にカバーするように考慮してください。
- ・ CCTV カメラのモニターを保護された船橋の後方の位置に設置することを考えて下さい。

- ・追加の CCTV のモニターは安全集合場所に設置されるべきです（8.13 参照）
- ・ CCTV の画像録画は、攻撃後の有効な証拠となります。

8.10 上甲板照明

次に示す照明がテストされ、利用可能であることが推奨されます：

- ・国際海上衝突予防法 20 (b) と一致した、居住区ブロックの周囲の暴露甲板照明と船尾楼甲板照明。

- ・必要な時に直ちに使えるサーチライト。

- ・しかしながら、船舶は航海灯を点灯して航行し、上記のライトは消灯することが勧められます。一旦海賊が認識されたか、攻撃が始まれば、上に記述された照明を照らすことは、海賊に対し、自分たちが認識されたことを示します。

- ・航海灯は夜間切られるべきではありません。

8.11 船舶の道具及び設備を使用させない

海賊は、一般に個人の武器類の他には殆ど装備なく乗り込んできます。

海賊に船舶へ入り込むために使用し得る船の道具あるいは設備を使用させないようにすることは重要です。海賊に利用され得る道具および設備は安全な位置に格納されるべきです。

8.12 上甲板上に格納された設備の保護

携帯兵器および他の武器類は、船にしばしば向けられ、船橋、居住区画および船尾楼甲板に特に集中されます。

- ・ガスボンベ（すなわち酸素アセチレン）またはこれらの場所に保管されなければならない可燃性液体のコンテナは、砂袋またはケブラーブランケットで、保護することを考慮すること。

- ・余分なガスボンベあるいは可燃性物質は通過に先立って確実に陸上げすること。

8.13 安全集合地点/シタデル

船舶の安全が脅かされるかもしれない海域で航海する際、乗組員と船舶の安全

性を保証し、熟慮した詳細な計画が要求されます。内部の「安全集合地点」あるいは安全な「シタデル」のいずれかを確立することが考慮されるべきです。各々の説明は以下のとおりです：

安全集合地点：

- ・安全集合場所は、乗組員に最大の物理的防護を供給する選ばれた指定区域であり、船舶内の下部が望ましいです。
- ・不審者が接近してきた場合には、船橋か機関制御室にいる必要のない乗組員が集合します。
- ・安全集合場所は短期間の安全避難所であり、海賊が携帯武器類あるいは RPG で攻撃し始めれば、弾道保護手段となるでしょう。

シタデル（ろう城場所）：

シタデルの使用は、BMP4 で述べられている他の全ての防衛策の代替手段としてではなく、補足的なものとして位置づけられるべきです。

シタデルの使用は、乗組員だけによる対処が不可能となっており、外部からの技術的助言又は支援が必要となった状況でしょう。

シタデルは、海賊による切迫した乗船の場合、全乗組員が保護を求める所で、船に組み込まれ、あらかじめ計画された指定区域です。シタデルは限られた時間で侵入する意志の固い海賊に抵抗するために設計され、構築されます。シタデルの構造および運用の詳細はこの小冊子の範囲外です。ガイダンスと助言を含んでいる詳細な文書は、MSCHOA および NATO シッピングセンターのウェブサイトに含まれています。

安全になる前に、乗組員が外部に置き去りにされれば、シタデルの取り組み概念全体が失われます。

運航事業者と船長は、シタデルからの乗組員解放のための乗船作戦を考慮に入れる前に、海軍部隊が適用する基準を含むシタデルの構築および作戦に関する、詳細な最新の助言およびガイダンスがあるかどうかについて、MSCHOA ウェブサイトをチェックするように強く助言されます。

(付録 A の連絡詳細参照)。

- ・海軍部隊は、シタデルの解放を考慮するにあたって、乗船前に次の基準を適用することに注意が重要です。

- ・乗組員の 100%がシタデルで安全であること。
- ・乗組員が独立・自己完結しており、信頼できる 2 種類の対外的な連絡手段を確保していること。(VHF のみでは十分とは言えません)
- ・海賊が船舶の推進力を操作できないようになっていること。

・上記の基準が適用されたとしても、シタデルを使用することが海軍部隊の対応を保証するものではありません。

8.14 非武装民間警備員

非武装民間警備員の利用は、自己航海リスク評価に従うそれぞれの運航事業者の問題です。乗船配備については、旗国の法律の問題です。経験を積んだ有能な非武装民間警備員の利用は、BMP にとって価値のある追加事項になりえます。

8.15 民間武装警備員

商船に乗船する民間武装警備員の利用の可否は、自己航海リスク評価およびそれぞれの旗国の承認に従って決定するそれぞれの運航事業者の問題です。商船に乗船する民間武装警備員の利用の可否は、自己航海リスク評価およびそれぞれの旗国の承認に従って決定するそれぞれの運航事業者の問題です。この助言は民間武装警備員の一般的な利用に関して、勧告および支持するものではありません。

危険分析を条件として、攻撃されやすい船舶を保護するために船舶護衛分遣隊 (VPDs) を配置した、注意深い計画および契約は、武装警備員を検討する場合に推奨される選択肢です。

民間武装警備員が利用されることになっている場合、それらは、BMP の代替策としてではなく防護に関する付加的な措置でなければなりません。

民間武装警備員が商船に乗船している場合、この事実は UKMTO と MSCHOA への報告書で報告されなければなりません。

国際海事機構 (IMO) の加盟国および産業界は、運航事業者と船長およびハイリスクエリアの船舶に乗船している民間警備員の利用と同時に、旗国のために IMO 回章の書式でガイダンスを作成しました。

船舶の武装に関する現在の国際海事機構 (IMO) のガイダンスは MSCHOA ウェブサイト (www.mschoa.org) にあります。

海賊攻撃

9.1 海賊による攻撃が懸念される場合には、接近段階のうちに、必要な措置をとることが大切です。注目すべきは、海賊は一般的に2ケーブル(0.2海里)以内に接近してくるまで武器を使用しないという点です。それゆえ、2ケーブル(0.2海里)に接近されるまでの間を「アプローチ」段階と考えることができ、この間に船舶側は防御態勢をとり、海賊に対して、既に海賊を発見しており防御態勢もできているということアピールすることができます。

9.2 接近段階

- ・まだ最大速度ではなかった場合は、少しでもCPA（最接近距離）を稼ぐために全速度まで増速し、最大速度を維持するため、直線コースをとってください。
- ・あらかじめ船で決めてある緊急措置を開始してください。
- ・緊急連絡計画を発動してください。
 - ・船舶の緊急事態計画に従って、非常警報を鳴らすとともに「海賊攻撃」を放送してください。
 - ・第一通報窓口である UKMTO（+971-505-523-215）に直ちに報告してください（MSCHOA はバックアップ用の通報窓口です）。一度連絡体制を確立した後は、UKMTO との通信を維持してください。護衛船団の中において、他船がすでに情報を把握しているといった状況でも UKMTO へ通報してください。
 - ・船舶警報通報装置（SSAS）を起動させ、船舶保安統括者（CSO）と旗国に通報してください。
VHF16ch を通じて“メーデー”のコールを行ってください。（海軍部隊によって監視・聴守されている Ch08 がバックアップです。）
 - ・DSC（デジタル選択呼出装置）およびインマルサット C を通じて、遭難信号を送ってください。
 - ・AIS が起動していることを確認してください。
- ・船橋や機関室に配置されている者を除く全乗組員は、指定集合場所もしくはシタデルに参集し、海賊が武器を使用する距離に接近してきた際に、可能な限り身を守ることができるようにしてください。
- ・その際可能であれば、海賊の小型船及び／もしくは母船から遠ざかるように変針してください。海上の気象条件にもよりますが、海賊船が、より波風を受けるようなコース取りも検討してください。
- ・放水装置その他適当な防御手段を講じてください。
- ・船外につながる全ての出入り口が施錠されていることを確認してください。もし余裕があれば、船内の公共区画や船室に通じる出入り口も施錠してください。

い。

- ・ 緊急警報と放送に加えて、汽笛や霧中信号を繰り返し鳴動させることにより、「攻撃に気づいており、すでに措置をとっている」ということを攻撃者に示威してください。

9.3 攻撃段階

- ・ 全乗組員が安全なところに避退していることを再確認してください。
- ・ 海賊がいよいよ船に接近してきたら、海賊が接舷し乗り移って来られないように、船長等は速力を維持しつつ最小限に舵を切るようにします。こういった操船を行うことによって航走波などの波が立ちやすくなり、海賊船の行動を妨害できます。
- ・ 舵を大きく取ると、船速が大きく減ってしまうため、推奨しません。

もし海賊に支配されたら

10.1 落ち着いて行動して下さい。

10.2 海賊が船橋へ到着する前に、UKMT0 に通知してください。SSAS 及び AIS が起動済みであることを確認してください。

10.3 一旦、海賊が船橋に到達すれば、海賊に抵抗しないでください。船橋においては、海賊がより興奮しがちであり、薬物（カート：khat）を使用していることが考えられる場合は、努めて冷静にし、落ち着いて、全面的に協力することにより、危害のリスクを大幅に減らすことができるでしょう。

10.4 船橋/機関室を明け渡すことになる場合、（航海上安全であれば）主機関を停止させ、全機能を停止させます。残る全乗組員は、手が見えるように頭の上に置いて、指定の安全集合場所に移るべきです。

10.5 監視カメラ（CCTV）を作動したままにしてください。

軍事行動の場合には

11.1 船上で軍人が行動している場合には、全ての乗組員はデッキ上で身を低くしておき、両手が見える状態で頭を覆うべきです。決して誤解を与える恐れがあるような行動を取らないでください。

11.2 フラッシュ撮影をしないでください。

11.3 あなたの身元を明らかにできるように準備しておいてください。船の乗組員に事前に説明して準備してください。そして、船上でのいかなる海軍部隊の軍事行動にも全面的に協力して下さい。

11.4 その地域において、英語がすべての海軍部隊の使用言語とは限らないことを承知しておいて下さい。

海軍部隊は海賊行為に迅速に対処していますが、部隊から発生現場まで危険区域を渡って長距離移動が必要な場合は、対処に時間がかかる場合もあります。

事件報告の投稿

12.1 疑わしい船舶や海賊の襲撃については、MSCHOA、UKMTO に対する詳細な襲撃に関する報告（この冊子の付録 D を参照）が極めて重要です。また同じ文書を IMB に提供していただくと非常に有益です。重要な点は、不審な船舶に関する際立った特徴や描写を記載するということです。これにより、海賊行為に関する十分な分析や傾向が確立され、海賊行為の技術や戦術の変化に関する評価が可能となります。さらに付近航行船に対して適切な警報を発出することができます。

12.2 船長は、したがって、付録 D. に記載されている完全に記入された海賊攻撃報告様式に記入するよう求められます。

12.3 留意すべき点として、運行事業者は上記報告書（付録 D に含まれています）のコピーを旗国にも提出することが要求され、推奨されています。

海賊の刑事訴追 — 法執行機関の援助

12.4 海軍部隊が海賊の疑いのある者を拘束するため、関係者による目撃証言が必要となります。海賊を拘束し訴追を行う国に引き渡すために必要であると海軍部隊から求められた際には、船員は海軍部隊に目撃証言を提供することが推奨されています。目撃証言を含む証拠がないと、海賊の訴追は困難です。

12.5 法執行機関は職務上決まって、解放されたクルーの同意に基づき話を聞き、捜査及びその後続く訴追のため証拠を集めようとします。

電子的証拠を含む潜在的な物的証拠が汚されたり消去されたりしていないか、

証言が見過ごされていないか、といった点について確認するために完璧な捜査が必要になります。事業者と乗組員は、証拠の質と乗組員による証言が、捜査と訴追において非常に重要な要素となることを認識してください。

12.6 インターポールは、188ヶ国が参加する国際的な警察機関であり、国際犯罪と戦うために国境を越えた協力を行っています。

12.7 インターポールは、自社船舶が海賊に乗っ取られてしまった船舶事業者に対し、ウェブサイトを通じた協力を行っています。インターポールは、海賊の被害者となった船員達は、手厚く扱われると同時にプロフェッショナルとして扱われるべきだと考えています。インターポールの海賊タスクフォースは、犯罪現場に残された証拠を保全するにあたっての適切な手続について助言を行っています。インターポールは司令調整センター（CCC）を有し、188の加盟国が直面したいかなる緊急事態、緊急支援要請にもサポートしています。司令調整センター（CCC）はインターポールが定める公用語4カ国語（英語、フランス語、スペイン語、アラビア語）に対応できるスタッフにより、24時間365日運用されています。船舶事業者は自船が海賊に乗っ取られた場合、3日以内にインターポールへ連絡を取ることを推奨します。

12.8 インターポールは、ベストプラクティス（最良事例集）や証拠の保全にかかる手続、あるいは法執行機関の捜査の一助となるような他の手がかりについて、よく支援を求められています。24時間対応電話窓口の詳細な連絡先や、インターポールの海賊タスクフォースが掲載されているHP情報は、付録A及び下記のとおりです。

CCC 24hr telephone helpline: - +33(0) 4 72 44 76 76

Website: - www.interpol.int

ベストマネジメントプラクティスの更新

13.1 この小冊子の制作に従事していた産業機構は、定期的に会合しようと努力し、必要なときに BMP が運用上の経験や教わった教訓に基づいて更新されることを確実にします。

13.2 最新の助言は MSCHOA、NATO シッピングセンターおよび MARLO ウェブサイト上で見つけることができます。

さらに、UKMT0 は、最新の助言のためにいつでも連絡を受け付けています。

付録 A

有効な通報先の詳細

1) UKMTO

- ・ 電子メール:UKMTO@eim.ae
- ・ 電話:+971 50 552 3215

2) MSCHOA

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

3) NATO シッピングセンター

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

4) MARLO

- ・ ウェブサイト www.cusnc.navy.mil/mar lo/
- ・ 電子メール:mar lo.bahrain@me.navy.mil
- ・ 事務所:+973 1785 3925
- ・ 義務 (24 時間):+973 3940 1395
- ・ FAX : +973 1785 3930

5) INTERPOL

- ・ ウェブサイト www.interpol.int
- ・ 電子メール : os-ccc@interpol.int
- ・ 電話 : +33 (0) 472 44 76 76

5) IMB

- ・ 電子メール: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

付録 B

UKMT0 船舶位置報告様式

一旦、船舶が UKMT0 に初期報告を送信したならば、その後、UKMT0 は返信し、毎日報告を送信するよう要求します。入港と同時に、あるいはハイリスクエリアを出域すると同時に UKMT0 は、最終報告を送信するよう要求します。次の形式が用意されています：

- ・ 初期報告様式
- ・ 定時報告様式
- ・ 最終報告様式

船長及び船舶所有者は、(www.mschoa.org) もしくは直接 UKMT0 (+971 505 523 215) にて、UKMT0 の任意報告海域に関する最新情報を MSCHOA ウェブサイトで確認するべきです。

UKMT0 船舶位置通報様式－初期報告

- 01 船名
- 02 旗国
- 03 IMO 番号
- 04 インマルサット電話番号
- 05 時間及び位置
- 06 針路
- 07 通航速力
- 08 乾舷
- 09 積荷
- 10 目的地および到着予定時刻
- 11 船舶保安統括者の名前と連絡詳細
- 12 船長と乗組員の国籍
- 13 武装または非武装警備員の乗船

UKMT0 船舶位置通報様式－定時報告

- 01 船名
- 02 信号符字及び IMO 番号
- 03 世界時での時間
- 04 船位
- 05 針路及び速力
- 06 他の重要情報

07 IRTC でのポイント A/B 到着予定時刻（該当する場合）

別の重要な情報としては、目的地あるいは到着予定時刻（搭乗中の英国要員などのいくつか）の変更です。

UKMT0 船舶位置通報様式－最終報告

01 船名

02 信号符字及び IMO 番号

03 世界時での時間

04 自主報告海域を離脱する際の港および位置

付録 C

海賊の定義

1. 海賊攻撃および疑わしい活動を報告する場合、共通の定義およびガイドラインを利用することは重要です。なぜなら、

- ・統一されたデータ評価
- ・一貫した報告準備
- ・統一された情報収集

といったものを確保するからです。

2. 「海賊」は、1982年の国連海洋法条約(UNCLOS)(第101条)に定義されています。しかし、BMPの目的は、疑わしい活動と海賊攻撃についての明確で、実践的で、正確かつ一貫した評価を可能にする産業界へのガイダンスを提供することです。

3. 以下は、何が海賊攻撃であるかということ、何が疑わしい活動であるかということについての判断の手助けのためのBMPガイドラインです。

- ・海賊攻撃は、下記のような(しかしこれだけに限らず)行動を含む可能性があります。

- ・船舶または乗組員に対する暴力、あるいはそのそぶり
- ・船長が海賊ではないか疑う場所で、船舶に接舷しようとする
- ・船舶のコントロールを得ることに成功するかどうかに関わらず、実際に乗船すること。

- ・次のものの使用によって船の保護手段に対抗しようとします：

- ・ハシゴ
- ・引っ掛けフック
- ・船舶に対して、あるいは船上で故意に使用される武器

- ・BMPのために、次の定義が、海賊活動の異なる段階を分類します：

海賊攻撃

「アプローチ」とは対照的に「海賊攻撃」は、船舶が海賊の小舟による攻撃的な接近を受け、かつ、武器類が発射された場合を指します。

ハイジャック

ハイジャックとは、海賊が、乗組員の意思に反し乗船したうえで船舶を支配することを指します。

違法乗船

違法乗船は、海賊が乗船したものの、支配されなかった場合です。指揮権は船長にあります。最も分かりやすい例はシタデルのシナリオです。

疑わしいあるいは積極的な接近

4. 疑わしい活動を定義するためのガイドライン:

- ・ 下記のうちのどれかが生じる場合(リストは全て網羅しているわけではありません)、別の船舶によって講じられた処置は疑わしいと考えられるかもしれませんが:
 - ・ その海域の一般的な状況下での通常の活動として説明できない、急に速度を増加する疑わしい船舶が、明確に針路を変更すること。
 - ・ その海域での通常の漁業あるいは他の一般的な状況下ではない、普通ではない時間と距離により、同じ針路及び速度で航行している小型ボート。
 - ・ 船舶への突然の針路変更と攻撃的な動き。

5. ガイダンスの注釈:

- ・ 疑わしい活動を評価することを支援する際、下記は疑わしい船舶の性質を決定するための助けになるかもしれません:
 1. 大きさに応じた乗船中の乗組員数。
 2. 最接近距離(CPA)。
 3. 見慣れない、または、漁船にはない装置の存在、例えばハシゴ、よじ登り用フックあるいは多量に搭載された燃料。
 4. 小舟がその海域において一般的な経験上のレベルを越えて武装する場合。
 5. 武器が上空に発射される場合。
- ・ これは全てを網羅しているリストではありません。他の出来事、活動および小舟は、ハイリスクエリアあるいはアデン湾海域および国際的な海事共同体で共有される情報内で自分自身の航海経験に基づいた商船の船長によって疑わしいと考えられるかもしれません。上記の例はガイダンスとしてのみ扱われるものであり、最終決定でもなく、全てを網羅しているものでもありません。

付録 D

フォローアップレポート

あらゆる海賊攻撃あるいは疑わしい活動に追従する、出来事の詳細報告は、UKMTO と MSCHOA に提供することは重要です。

同様に、IMB に報告書のコピーを提供することは有用です。

海賊攻撃報告書船舶詳細/詳細:

一般的事項の詳細

- 01 船名:
- 02 IMO 番号:
- 03 旗国:
- 04 コールサイン:
- 05 船種:
- 06 トン数: GRT: NRT: DWT:
- 07 船舶所有者(アドレス&連絡詳細):
- 08 船舶管理会社(アドレス&連絡の詳細):
- 09 前港/次港:
- 10 積荷詳細:(種類/量)

事件の詳細

- 11 事件の日付及び時間:LT UTC
- 12 位置:緯度:(N/S) 経度:(E/W)
- 13 最も近い陸上物標/位置:
- 14 港/町/錨泊地:
- 15 国/近い国:
- 16 状況:(停泊/錨泊/航行)
- 17 自船速力:
- 18 攻撃の際の乾舷:
- 19 攻撃中の天候(雨/霧/もや/快晴、風(風速と風向)(海/うねりの高さ)):
- 20 攻撃の種類(乗船された/試みられた):
- 21 乗組員、船および積荷の結果: 乗組員の傷害/死亡: 盗まれた物品、現金:
- 22 攻撃されている船のエリア:
- 23 最後に観察された海賊/疑わしい小舟の動き:
- 24 船種(捕鯨船、ダウ船、漁船、商船)
- 25 船舶の詳細(色、名前、識別特徴)
- 26 視認した際の船舶の針路及び速力

襲撃隊の詳細

- 27 海賊/強盗の数:
- 28 服/身体外観:
- 29 使用言語:
- 30 使用武器:
- 31 特記事項:
- 32 使用船舶:
- 33 接近方法:
- 34 攻撃時間:
- 35 積極的な/暴力的:

更なる詳細

- 36 船長と乗組員によって講じられた処置およびその有効性:
- 37 事件は沿岸当局に報告されたか。そうである場合誰に?
- 38 報告した船舶との好ましい連絡手段: 適切な沿岸ラジオ放送局 /HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (加えて海洋地域コード)/MMSI
- 39 当局によって講じられた処置:
- 40 乗組員/国籍の数:
- 41 事件の概要/報告書全文/攻撃についての船長 - 乗組員の供述/もしあれば写真をこの報告書に付けてください。
- 42 自己保護手段の詳細。

付録 E

MSCHOA 船舶動静登録様式

「船舶動静登録」様式を、MSCHOA ウェブサイトから以下に複写します。

注意点は下記のとおりです：

- ・最新バージョンの様式が使用されていることを確認するため、MSCHOA ウェブサイトが常に調べられるべきです。
- ・東経 78 度、南緯 10 度、北緯 23 度及びスエズで囲まれる海域で登録が要求されます。
- ・様式は運航事業者（インターネット環境が整っている船舶の船長）によって完了します。しかしながら、しかし様式が完了する前に MSCHOA ウェブサイトで登録が必要であることに注意が必要です。
- ・MSCHOA は同様にファックスによる様式及び電子メールによる様式を受理します。また、運航事業者は、彼らおよび(または)船舶が、最新バージョンの様式を受領していることを確認するべきです。
- ・ アスタリスク (*) 付きの項目は全て必須です。

船舶詳細

船名*	旗国*
IMO 番号*	MMSI 番号*
コールサイン*	船長名
優先的な電子メール*	予備の電子メール
船舶連絡先番号*	船舶連絡先電子メール*
船舶所有者名	運航事業者名
運航事業者住所	運航事業者電話番号
運航事業者電子メール	DPA の名前
DPA 電話番号	DPA 電子メール

動静詳細

ハイリスクエリアへの入域場所* 東経 78 度/南緯 10 度/北緯 23 度/スエズ/港	ハイリスクエリアへの入域時間* 日付 (DD/MM/YYYY)、時 (HH)、分 (00/15/30/45)
ハイリスクエリアからの出域場所* 東経 78 度/南緯 10 度/北緯 23 度/スエズ/港	ハイリスクエリアからの出域時間*日付 (DD/MM/YYYY)、時 (HH)、分 (00/15/30/45)

IRTC を通航しますか？	(チェックボックスをクリック)
IRTC への到着予定時刻(時間は UTC/Z) *	
方向*(東航/西航)	
グループトランジットに参加しますか？	各国実施の直接護衛に参加しますか？
	どの国の直接護衛に参加しますか？* (中国、インド、日本、韓国、ロシア、トルコ)
乗組員数と国籍	喫水
アクセス可能な甲板の最低乾舷高さ(メートル) *	通航予定速力*
船舶の最高速力*	積荷 原油/精製油/武器/化学製品/ガス/乗客/ばら積み貨物/コンテナ/漁獲物/バラスト/その他(明白にしてください)
	危険な積荷
次の寄港地	直前の寄港地

動静詳細

アデン湾通航中、AIS はそのままですか？	アフリカの角海域を航行中、AIS はそのままですか？
ふさわしい場所での海賊対策	
乗組員ブリーフィング	特別見張り
消火用ホースの装備	消火ポンプの準備
有刺鉄線/レーザーワイヤー	施錠されたドア
外部への連絡計画	外舷梯子の揚収
シタデル	ダミー人形の配置
ナイトビジョン光学機器	人員配置されているエンジン・ルーム
監視カメラ (CCTV)	乗組員訓練の完了
非武装警備員の乗船	武装警備員の乗船
ヘリコプター吊上げ場所は？	医師は乗船していますか？
ヘリコプター着陸場所は？	武器を所持していますか？
追加手段	海賊対策に役立つような他の情報は？

付録 F

漁業に従事する船舶への追加的ガイダンス

漁業に従事する船舶のためのガイダンスが次の国立水産業協会によって提供されました：

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

アデン湾およびソマリアの沖合において漁業に従事する船舶に対しての追加的ガイドライン

1. 漁業区域中の船舶に対する勧告

1. ソマリア以外の漁船は、許可証を発行されたかどうかに関係なく、ソマリアの沿岸から 200 海里以内で操業ないしは通航しないようにする必要があります。
2. レーダーが未確認のボートの存在を示す場合、操業を開始しないでください。
3. 海賊が典型的に使用する種類であるポリエステルの小舟が観測された場合は、それらの操縦をより困難にするために風と波へ向かって航海して、全速力で立ち去ってください。
4. 夜間には停船しないように警戒し、船橋、甲板および機関室の監視を維持してください。
5. 操業中は、船舶がより攻撃を受けやすく、もし海賊の攻撃を受けた場合は、当局に対して最大限の注意が払われるように警戒及びレーダー監視を維持すべきです。
6. 夜航海している間、時々レーダーに映らないボートや、ただ周囲に潜伏している海賊の目標となる灯火の輝きを防ぐために、必要な航海灯と安全のために必要な灯火の使用だけにしてください。
7. 夜間漁業のために船舶が漂流している間、船橋、甲板上、機関室で警戒をしてください。必要な航海灯と安全のために必要な灯火のみを使用してください。
8. 機関は緊急発動の準備をしておかなければなりません。
9. 不審な船舶から離れていてください。
10. 海賊によって聞かれないようにし、かつ位置をより困難にするように、VHFの使用は極力避けてください。
11. 海上警戒航空機の識別と補足を容易にするために、その海域で行動している場合、AIS を作動してください。

II. 識別

1. 船舶管理会社は、ソマリア沖合の活動の全期間、MSCHOA に漁船を登録するように強く勧められます。できれば、これは乗船中の全乗組員のリストおよびそれらの船の予定されている行動の通知を含んでいるべきです。
2. この海域においては、通航及び操業に先立って、訓練を実施して下さい。
3. 漁船が VMS 装置を装備している場合は常に、船舶管理会社は、MSCHOA に VMS データの利用を供給するべきです。
4. 漁船は不審な海賊『母船』が特定されたことを知った地域を航海することを避けなければならない、できるだけ早く不審な大型船又は小型船のどんな動きでも見つけるため、すべての手段を使用しなければなりません。
5. 漁船は、アタランタ作戦あるいは他の国際的もしくは国家機関の対海賊作戦から派遣されている航空機や船からの要望を常に確認するべきです。
6. 軍艦、商船および漁船は、接近している漁船によってなされた識別要求にすぐに答えるべきです。(特に船舶が漁業に従事している場合には、回避を可能にする初期動作を促進すること。)

III. 攻撃の場合には

1. 攻撃あるいは疑わしい船舶を視認した場合には、当局 (UKMTO と MSCHOA) および残りの船隊に警告してください。
2. その知識が軍事介入の成功に貢献することができる船舶の第二船長(この人は陸上にいます)に連絡の詳細を通信してください。

巾着網漁船のみに対しての提言

3. 甲板とマストの見張り台からすべての人員を避難させてください。
4. 海賊が船舶を管理しており、巾着網が広げられている場合は、網を揚収するよう海賊に働きかけてください。海賊が網の回収に同意した場合は、揚収要領 (マニュアル) に従い、かつ、誤解を防止するため装置の機能を海賊に説明してください。

付録 G

ヨットを含むレジャー船舶への追加的ガイダンス

ハイリスクエリアの海賊攻撃の段階的拡大を考慮した上でのアドバイスとしては、この海域に侵入しないことです。

しかしながら、このアドバイスにもかかわらず、そのような通航を行うヨット/レジャー船舶は海軍部隊と前もって連絡することが推奨されます。

この手順についての最新の情報については、MSCHOA (www.MSCHOA.com) および ISAF (国際航海連合) ウェブサイトを参照してください。

同様に NATO シッピングセンターのウェブサイト (www.shipping.nato.int) に情報があります。

ISAF Cruising microsite - www.sailing.org/cruising.

付録 H

組織

i. BMP4 署名者

BIMCO

BIMCO（バルチック国際海事協議会）は、確立された海運業において、船舶所有者、船舶管理会社、仲介代理店と多くの投資家から成る会員で組織された独立した国際的輸送協会です。協会は、定期的な問題において高標準および大きな調和を促進するために、全世界の会員に代わって行動します。BIMCO が非政府機構 (NGO) として公認されることは、公明正大で公正な国際的な輸送方針の発展と促進を進め、いくつかの国連機関のオブザーバーとしての地位を持ち、海事調整機関団体や EU、アメリカやアジアの投資家と対話を行います。協会は、最も包括的で実践的な輸送情報源と幅広い範囲の相談サービスをその会員に提供します www.bimco.org

Cruise Lines International Association (CLIA)

国際旅客船協会 (CLIA) は世界で最大のクルーズ協会で、世界の主要な 25 のクルーズ会社で構成されます。CLIA は国際規定及び政策の開発過程に関与し、安全安心で健康的なクルーズ環境を促進する全ての措置を奨励します。CLIA は積極的に国際的な輸送政策を監視し、その会員に対し提言を作成します。CLIA は国際海事機関 (IMO) において民間の諮問機関を務めます。

ICS (International Chamber of Shipping)

国際海運集会所 (ICS) は商船運航事業者のための国際貿易協会です。ICS は、異なる国、活動分野及び取引から集められた、国際産業界の見解を主張します。ICS の会員は、全世界商船隊の 75% 以上に相当する船主協会を含みます。ICS 活動の主な焦点は、国連機関である国際海事機関 (IMO) において、海上での人命の安全および海洋環境の保護に対する責任を持つことです。ICS は、商船に影響するどんな技術的な問題、法的な問題および運用上の問題も含む種々様々なエリアに深く関係します。ICS は、船主及び船舶管理者といった第三者も含む、ばら積貨物船運航事業者、タンカー運航事業者、旅客船運航事業者、および船主と第三者を含む定期コンテナ船貿易といった、すべての異なった産業界の取引について、世界的な利益を代表するという点で独特です。

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

P&I クラブ (グループ) 国際グループの 13 の以下の主要なメンバー・クラブは、世界の国際航海船舶のトン数のおよそ 90% の責任をカバー (保護と補償) します。グループ・クラブはそれぞれ、独立した、非営利的な相互保険協会であり、船

船の使用及び運航に関連して発生した第三者への損害責任のために船舶所有者および備船会員のために提供されます。各々のクラブは理事会を通して会員によって監督され、あるいは、会員から選ばれる委員会は、乗船している乗組員、乗客及びその他の者への怪我、貨物損失と損害、油汚染、残骸除去とドック損害を含む広範囲にわたる損害を負担します。クラブはさらに、クレームと法律問題及び損失防止に関して広範囲にわたるサービスを会員に提供し、しばしば大事故の処置で主要な役割を果たします www.igpandi.org。

IMB ICC 国際海事局

国際海事局の海賊被害報告センター (PRC) の主要目的は、船長が実際もしくは試みられた攻撃あるいは疑わしい動きでさえも報告する最初の連絡場所であることです。海賊被害報告センターは、海賊攻撃に関連した危険性の高い海域または乗船した武装強盗に関連した特定の港と錨泊地について、船長、船主、保険会社、仲介業者等を含む海運業内での意識を高めます。彼らは各国政府や法執行機関と密接に関係し、海賊の減少についての試みと最終的な根絶に関する情報の共有に関与しています。

IMEC (International Maritime Employers' Committee Ltd)

国際海事雇用者委員会は海事事業の交渉に専従する唯一の国際的雇用者の組織であり、ロンドンとマニラに事務所を置き、140を超える世界最大級の船舶所有者と船舶管理会社の会員を持ち、約7,500隻と18万5千名の船員を網羅しています。その船舶と船員のほとんどは国際団体交渉協議会 (IBF) 協定の対象になっており、合同交渉グループの創始者の一人として国際海事雇用者委員会は会員に代わって交渉を行います。国際海事雇用者委員会は他のプロジェクトの中でも訓練に大きく貢献しており、無料で海員になれる800人以上の未来の船舶職員向けに自前で行われている実習生プログラムがあります。 (www.imec.org.uk)

INTERCARGO

インターカーゴとは、国際乾貨物船主協会の略称です。1980年以來、乾性貨物の船舶所有者、運航事業者および船舶管理会社の利益を代表し、安全で、高品質、効率的で、有益な産業を促進するために他の国際的な協会と緊密に協力します。

INTERMANAGER

国際船舶管理者協会は船舶管理者事業の国際的な協会です。国際船舶管理者協会の会員は組織内または独立した船舶管理者、乗組員管理者、または海運事業関連機関ないしは事業者です。全体として、国際船舶管理者協会は4,370隻

以上の船舶を管理し、約25万人の船員について責任を持ちます。国際船舶管理者協会は船舶管理事業を代表することに専従する唯一の機関です。国際的レベルで会員を代表することで知られる立派な組織であり、会員の考え方と要求が確実に世界中の海上事業に採り入れられるよう、ロビー活動を行っています。国際船舶管理者協会は海運の世界での透明性と統治を高め、船舶管理部門全体で高い基準が確実に保たれることに力を注いでいます。(www.intermanager.org)

INTERTANKO

インタータンコとは、国際独立タンカー船主協会であり、世界で取引される油が安全に、かつ、競争力をもって責任を持って輸送されることを確保するために、1970年以來、独立したタンカー所有者からの意見をもっています。会員は、協会の会員基準を満たした、油およびケミカル・タンカーの独立したタンカー所有者およびオペレーターに（つまり石油会社ではなく、また、国家の監督下にあるタンカー所有者ではない）に開放されています。独立した所有者は、世界のタンカー船隊の約75%を運航します。それらの大多数はインタータンコの会員です。2011年1月時点で、組織は250の会員になりました。その合計船隊は、約3,050隻で、合計2億8500万載貨重量トンです。インタータンコの会員は、油と化学薬品の運送に関係ある約320の会社で成り立っています。
www.intertanko.com

ISF (INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION)

国際海運連盟 (ISF) は、海運産業の全ての活動分野および貿易を代表する主要な国際的雇用主のための組織です。ISF 会員は、世界商船トン数の75%を運航し、世界の125万人の船員を雇用している、各国の船主協会から成り立っています。1909年に確立された ISF は、国際的海運に影響を及ぼすすべての労働事務、人材、訓練、船員の健康と福利厚生に関する問題に関係しています。

ITF (INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS FEDERATION)

国際運輸労働者連盟 (ITF) は運輸労働者の国際労働組合です。運輸産業の独立した職業組合の会員であれば、ITF の会員資格を有します。ITF は、1896年以來、船員を援助しており、今日、ITF 加盟組合の会員600,000人以上の、世界中の船員の利益を代表しています。ITF は、すべての国籍の船員のための条件を改善し、かつ労働者の利益および権利を保護するために、海運産業の適切な規則を確保するために働いています。ITF は、国籍あるいは船舶の船籍にかかわらず乗組員を支援します。

IPTA (THE INTERNATIONAL PARCEL TANKERS ASSOCIATION)

国際区画タンカー協会は、専門の化学薬品/区画タンカー船隊の利益を代表するため1987年に、IMOによって分類された化学/区画タンカーを運航する船舶所有者を代表する団体として設立され、調整当局と貿易組織を通じる中心的な組織であり、そのような船舶所有者との連絡を取り得る認定された機関です。IPTAは1997年に国際海事機構（IMO）で非政府機構として顧問の地位を与えられており、国際海事法を広め、施行を監視する唯一の団体として、IMOを全面的に支持します。

JHC (JOINT HULL COMMITTEE)

共同船体委員会 (JHC) は1910年に設立され、ロイズ組織およびIUA加盟会社、双方の代表から成ります。JHCは、船体保険に関連する全ての事項について協議し、ロンドン市場における船体保険ビジネスの利益を代表します。JHCは幅広い海事分野と連絡しあっています。JHCは時々、船体保険業界の関連事項に係る回章を発出します。また、これら回章では新しいモデル文書、海運業界情報や状況説明も掲載されます。

JWC (Joint War Committee)

戦争委員会連合 (JWC) はロイズ組織およびIUA加盟会社、双方の代表から成ります。JWCは、船体戦争保険と関係がある問題についてすべて議論し、ロンドン市場における船体保険ビジネスの利益を代表します。JWCは独立した保安アドバイザーからの助言に従い、時々、公表及び記載された海域について最新版を発出します。これらは、押収、放棄された武器、海賊、ストライキ、テロリズムおよび戦争の危険に対しての保険が補償される範囲の戦争市場において、保険付きの危険範囲を記述するために強調された危険海域です。

OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)

石油会社国際海事評議会 (OCIMF) は、原油、石油製品の輸送及び荷役に利害関係がある石油会社の自主的な組織です。その目的は、石油タンカー及びターミナルのオペレーションについて、また、設計とオペレーションの基準の継続的改善について、安全及び環境に責任をもつことを第一に活動することです。

www.ocimf.com

SIGTTO

国際ガスタンカー・ターミナルオペレーター協会は、液化ガスの取扱について、安全と責任ある運用を促進するために、その会員への助言や産業界のベストプラクティスの作成を行うために、ガスタンカーとターミナルの継続的な安全について、責任がある、あるいは関心がある、全ての者が行うベストプラク

ティスの基準促進のために、1979年に設立されました。協会は、バミューダにおいて『非利益体』で登録され、主にLPG/LNG船とターミナル運営の財政に影響力を持つ会員によって運営されています。協会はIMOではオブザーバーの資格をもっています。(www.sigtto.org)

The Mission to Seafarers

The Mission to Seafarersは、世界中の230もの港を訪れる乗組員に対して、緊急援助、実践的支援、友好的歓迎を行います。海賊被害者の保護から外国の港でのライフラインの提供まで、階級、国籍、信条を問わず、世界中の120万人全ての商船船員のための組織です。(www.missiontoseafarers.org)

The World Shipping Council (WSC)

世界海運評議会 (World Shipping Council) は国際定期海運事業を代表する貿易協会です。世界海運評議会会員各社はコンテナ船、ロールオン・ロールオフ船、自動車運搬船を運航しており、それは世界の定期船船腹量の約90%に達しています。これらの船舶が輸送する貨物の金額は、全世界の海上輸送貿易の約60%、年間4兆ドル以上になります。世界海運評議会の目標は、最も難関な輸送問題の現実的な解決達成に向けて、政策立案者や他の業界団体とともに定期運航業界の声を届けることです。世界海運評議会は国際海事機関において非政府組織として扱われています。(www.worldshipping.org)

ii. BMP4 を支援する海軍部隊/法の執行機関:

Combined Maritime Forces (CMF)

有志連合海上部隊 (CMF) は地域的安全保障の保証を委ねられた25の国家による連合部隊です。CMFは、国際法および関連する国連安全保障理事会決議に従って運用され、また、3つの明瞭な任務に支持されます。連合部隊 (CTF) 150は、紅海、アデン湾、インド洋、アラビア海、および海事保安作戦を行なうオマーン湾で運用されています。CTF 151は、いかなる国籍の船舶の安全航行をも保護し、海賊活動を妨害及び抑圧するために、ソマリア沖・アデン湾およびインド洋で運用されます。CTF 152は、反政府活動を防止するため、湾岸協力会議 (GCC) の仲間と共に、海事保安作戦が実施されているアラビア湾で運用されます。
www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc_command.html

EU NAVFOR (THE EUROPEAN UNION NAVAL FORCE)

EUNAVFORは、海事安全センター(アフリカの角)を運用する中心的調整機関で

す。アトランタ作戦では、ソマリア沿岸沖の安全を改善するため、その地域への主要な EU 海軍グループの配備を含んでいます。さらに、作戦は、ベストプラクティスを確立することを支援するために、そして、24 時間週 7 日体制のアフリカの角海事安全センター(MSC-HOA)、およびウェブサイト www.mschoa.org を経由して情報を普及させるために、地域的及び産業界での両方において、幅広いリエゾンを網羅します。

INTERPOL

INTERPOL は 188 か国の加盟国による、世界最大の国際的警察組織です。1923 年に創設され、国境を越えた警察協力を促進し、その任務が国際犯罪の防止および戦いである組織、当局および事業をすべて支持し、援助します。

次のような様々な様相の海賊脅威に対する組織間の国際的対策を調整するため、INTERPOL の海事特別対策本部(MPTF)は、2010 年 1 月に設立されました：

- ・ その加盟国による犯罪捜査と起訴の支援における世界的な情報収集、海賊活動に関連する証拠および情報の保存、分析および普及を改善すること；そして
- ・ 重要な国際的な関係者および提供者と共同で東アフリカにおける警察および司法の捜査と起訴能力を発展させること

(www.interpol.int)

MARLO (THE U.S. NAVY MARITIME LIAISON OFFICE)

海事連絡事務所 (MARLO) の使命は、米国海軍との連合海軍と米中央軍 (CENTCOM) 担当地域の商業海事共同体間の情報交換を促進することです。MARLO の活動は、海運の安全と保安の情報伝達に重点を置き、また、商業海事共同体の全メンバーを支援します。海賊との戦いを支援するために、MARLO は、遭難時の船員のために (UKMT0 の後の) 第 2 の緊急連絡場所として貢献し、海事産業へ通過時のガイダンスをさらに普及させます。MARLO は、状況報告、ウェブサイト、電子メール、海軍の演習に関する当直電話、乗船、航行援助、環境問題、急患輸送援助、保安と増大、地域搜索救助センターによってガイダンスを荷主へ普及させます。

MARITIME SECURITY CENTRE HORN OF AFRICA (MSCHOA)

アフリカの角海事安全センター (MSCHOA) の目的はアデン湾、ソマリア及びアフリカの角沖の船員にサービスを提供することです。国連安全保障理事会決議 (UNSCR) 1814、1816 および 1838 を支持し、この地域の商船に対する海賊攻撃のリスクを増加させることに照らし合わせ、航海の正当な自由を保護することに専念している調整センターです。船会社、船長および他の利害関係者との綿密

な対話を通じて、MSCHOA は、上記海域と方法により、脆弱な海運の状況を強化するでしょう。各国からの軍人及び民間人によって人員構成されるセンターでは、船員への支援と保護を提供するために、その地域で運用する様々な軍隊と調整します。重要かつ世界的な通商航路を保護し、違法で危険な攻撃から船舶と乗組員を保護するという明確な必要性があるのです。 www.mschoa.org

NATO SHIPPING CENTRE (NSC)

NATO 海運センター (NSC) は、NATO の海軍力と商業へのつながりを提供します。NSC は NATO と海事共同体との第一の連絡場所であり、直接海事共同社会とも他の軍事関係者 (特に、英国の MTO、MSCHOA および MARLO です) とともに主導権や取り組みについて連絡及び調整し、海賊の発生率を縮小する全面的な努力を支援するために NATO により利用されています。

www.shipping.nato.int

OPERATION OCEAN SHIELD

オーシャンシールド作戦は、NATO のアフリカの角沖の海賊行為に対処する国際的協力への貢献です。作戦は、反海賊行為協力へのより多くの広範囲なアプローチの採用により、連合の幅広い強さに基づいた特殊な NATO の役割を発揮します。NATO の対海賊行為への協力は海賊作戦に焦点を当て、海賊発生率を縮小する処置を講ずるために、地域における国家的な対海賊能力の開発と同様に海事共同体を支援します。作戦は、既存の国際的な組織、およびその海域で運用する軍の取り組みを補足することを目指しています。

UKMTO (THE UK ROYAL NAVY' S MARITIME TRADE ORGANISATION)

ドバイの英国海運貿易オペレーション (UKMTO) 事務所は、その地域において商船と連合軍との連絡のための第一のコンタクトポイントとなっています。UKMTO はさらに、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、東経 78 度および南緯 10 度で区切られる海域を航行中、位置/針路/速度および次港への到着予定時間を定期的に通報することが推奨されています。UKMTO は船舶を追跡し、位置情報は CMF と EU 本部へ送られます。商船の通航に影響を及ぼす新たな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、事態への対処及び時間節約に寄与しています。更なる情報及び任意通報制度への加入は、UKMTO あるいは MSCHOA 電子メール ukmto@eim.ae と連絡をとってください。