

BMP4

防範索馬利亞海盜之最佳管理措施

(第四版-2011年8月)

Best Management Practices for
Protection against Somalia Based Piracy



Produced and supported by:



UKMTO

UKMTO +97150 55 23215

9781856095051



9 781856 095051

供船舶經營者及
通過高風險區域船舶船長
參考之規劃及操作措施

BMP4

防範索馬利亞海盜之最佳管理措施

（第四版-2011 年 8 月）

供船舶經營者及

通過高風險區域船舶船長

參考之規劃及操作措施

本手冊由外交部取得石油公司國際海洋論壇組織（OCIMF）授權於非商業用途使用
財團法人中華民國對外漁業合作發展協會翻譯
行政院農業委員會漁業署印刷發行
廣告

2011 年 8 月印刷

ISBN : 978 1 85609 505 1

使用條款

本手冊所提供之建議及資訊僅旨在提供參考指南，風險仍由使用者自行承擔，本手冊並未提供任何形式的保證。據此作者成員，或以任何方式提供資訊或資料、編撰、翻譯、出版或供應手冊之任何個人、公司、企業或組織的受雇者，對本手冊所提供之任何資訊或建議之正確性、手冊之任何疏漏，或因遵照、採納或依賴本手冊內的任何參考指南，所帶來的任何直接或間接後果，不承擔任何注意義務或責任，即使係因上述各方缺乏合理注意所致。



Witherby Publishing Group Ltd. 2011 年出版

地址：4 Dunlop Square,

Livingston, Edinburgh EH5 8SB

Scotland, UK

電話：+44 (0) 1506 463 227

傳真：+44 (0) 1506 468 999

電郵：info@emailws.com

網址：www.witherbys.com

目錄

BMP 之三項基本要求	5
第 1 節 導言	7
第 2 節 索馬利亞海盜活動-高風險區域	8
第 3 節 風險評估	9
第 4 節 典型的海盜攻擊	11
第 5 節 最佳管理措施之回報程序	12
第 6 節 船公司規劃	13
第 7 節 船長規劃	15
第 8 節 船舶保護措施	18
第 9 節 海盜攻擊	28
第 10 節 若海盜已控制船舶	30
第 11 節 當軍事行動發生時	31
第 12 節 事後報告	32
第 13 節 最佳管理措施之更新	34
附錄 A 有用的聯繫資訊	35
附錄 B 英國海洋貿易組織 (UKMT0) 之船舶位置回報表	36

附錄 C	海盜之定義	38
附錄 D	海盜攻擊後之報告	40
附錄 E	歐盟海事安全中心 (MSCHOA ¹) 之船舶動向登記表	42
附錄 F	對漁船之額外指南	44
附錄 G	對包括遊艇在內的休憩船舶之附加建議	46
附錄 H	贊助團體	47

¹ Maritime Security Centre – Horn of Africa

最佳管理措施（BMP）之三項基本要求

在 MSCHOA 註冊 — 向 UKMTO²報告 — 實施船舶保護措施

1. 在 MSCHOA 註冊

確保船舶在進入高風險區域（北由蘇伊士峽地、荷姆茲海峽至南緯 10 度、東經 78 度間環繞之區域）前，向 MSCHOA 提交船舶動向登記表。船舶經營者可直接經由網路、傳真或電子郵件完成（詳情見附錄 E 之 MSCHOA 船舶動向登記表）。

所有船舶動向均應向 MSCHOA 登記，即使該船是作為國家艦隊護航的一部份，而且船上有保安隊航行通過，或即使該船不會通過亞丁灣。

2. 向 UKMTO 報告

確保船舶在進入 UKMTO 自願回報區（由蘇伊士至南緯 10 度、東經 78 度間區域）時，已提交 UKMTO 船舶位置回報表-最初報告（詳如附錄 B）。

強烈鼓勵船舶在高風險區域內作業時，每日於 GMT 時間 0800 時透過電子郵件向 UKMTO 報告，且應使用 UKMTO「船舶位置報告表-每日位置報告」（詳如附錄 B）。

UKMTO 係作為商船與區域內軍事部隊之主要聯繫窗口，亦係船舶受到攻擊時的主要聯繫窗口，因此其應知道通過高風險區域之船舶。

3. 實施船舶保護措施

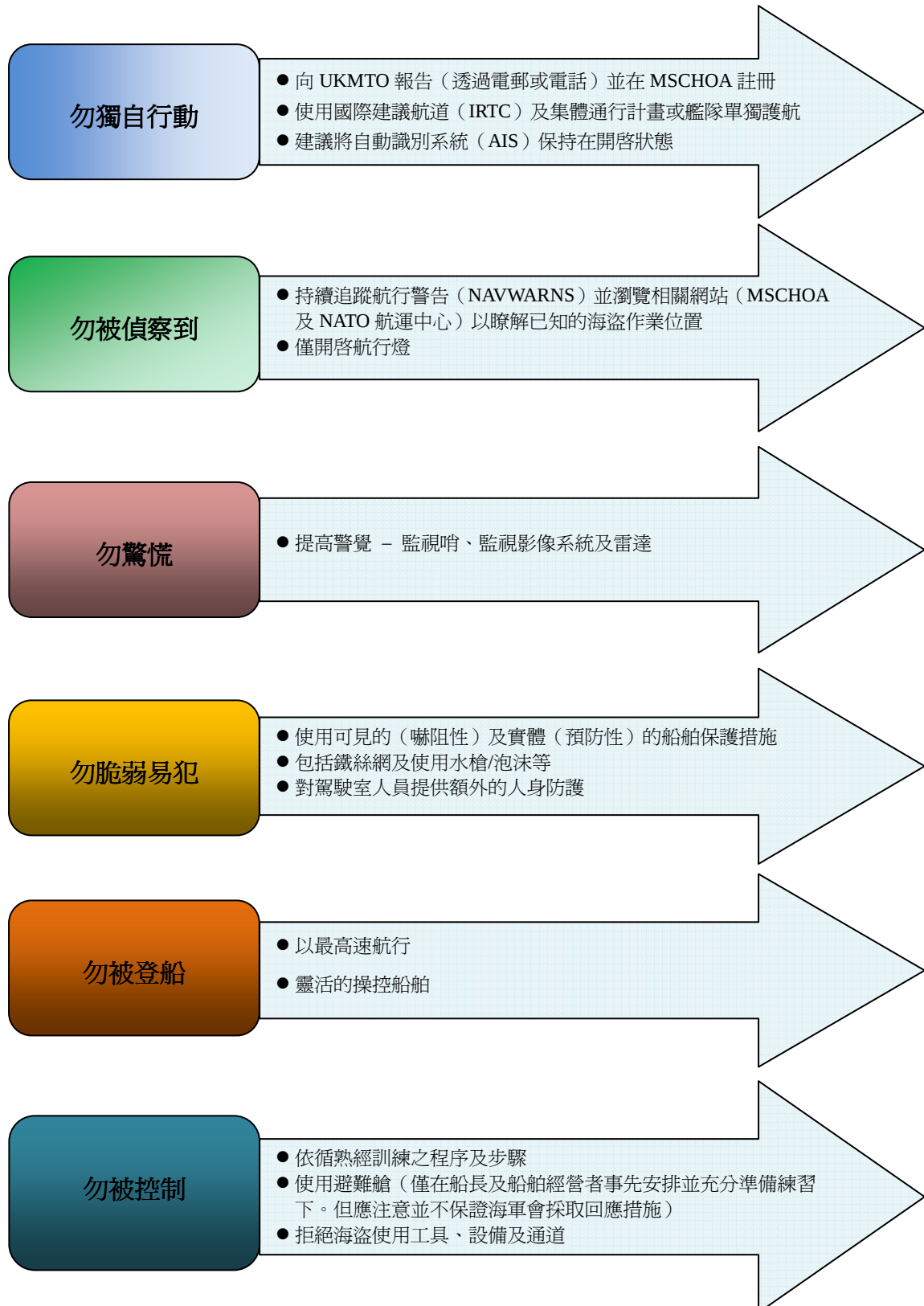
BMP 中所描述之船舶保護措施為最基礎且可能有效的。船主可考慮採取本手冊範圍外的替代性措施，及/或提供額外的設備及人力，以進一步降低海盜攻擊的風險。

海盜若不能登上某一船舶，就無法挾持它。

² UK Maritime Trade Organization（英國海洋貿易組織）

記憶要點

避免成為海盜的受害者



第 1 節

導言

- 1.1 本手冊所載之業界最佳管理措施 (BMP) 旨在協助船舶避免、抵擋或延遲發生第 2 節 (見第 4 頁) 定義的高風險區域中的海盜攻擊。根據各國海軍所蒐集的經驗及資料顯示，執行本手冊所載建議對避免船舶成為海盜受害者有顯著的功效。
- 1.2 未遵循本手冊所設定 BMP 之潛在後果相當嚴重。已有案例指出海盜使人質遭受暴力或其他不友善的待遇。船舶及船員遭受挾持的平均時間超過 7 個月。(請注意，各國海軍通常稱該等船舶為「被海盜掠奪」船舶，而非「被挾持」船舶，但其意涵並無差異。)
- 1.3 本手冊所稱「海盜」包括所有對船舶、船員及貨物之暴力行為。這些行為包括武裝搶劫及試圖登船並控制船舶，不論其在何處發生。直到現在，索馬利亞海盜通常會挾持船舶、船員及貨物，直到船主支付所要求的贖金。
- 1.4 若可能的話，除閱讀本手冊外，亦應參考歐盟「海事安全中心-非洲之角」(MSCHOA) 網站 (www.MSCHOA.org) 及「北大西洋公約組織 (NATO) 航運中心」網站 (www.shipping.NATO.int)。該等網站提供定期更新之額外建議，包括最新的海盜攻擊警報。
- 1.5 本手冊中所提及之船舶保護措施，並非完全適用於所有類型的船舶。
- 1.6 本手冊 (BMP4) 係 2010 年 6 月公佈之 BMP 第三版的更新版。
- 1.7 本手冊補充「國際海事組織」(IMO)「海事安全委員會」(MSC) 最新公告中所提供與海盜有關建議之不足，該公告請見 IMO 網站 (www.imo.org)。

本手冊所載之任何內容並不減損船長保護其船員、船舶及貨物之至高權威。



第 2 節

索馬利亞海盜活動-高風險區域

- 2.1 派往亞丁灣並集中於國際建議航道（International Recommended Transit Corridor; IRTC）之各國海軍，已大幅減少該區域內之海盜攻擊事件；故索馬利亞海盜活動範圍已被迫移至阿拉伯海及其他水域。儘管如此，在亞丁灣海盜的威脅仍然嚴重。
- 2.2 索馬利亞海盜攻擊已發生在亞丁灣、阿拉伯海及北印度洋，影響所有在此等區域內的航運。近來使用被挾持商船、漁船及單桅三角帆船當作「母船」的情形增加，使得海盜得以攜帶攻擊小艇及武器並在離索馬利亞較遠水域作業。
- 2.3 海盜活動
- 因天候狀況變化及各國海軍活動等因素，高風險區域內之海盜活動等級亦隨之不同。
 - 海盜活動通常在受西南季風影響的區域會減少，並在季風季節過後隨之增加。
 - 東北季風的到來對海盜活動的影響通常低於西南季風。
 - 當海盜活動在高風險區域內的某一處減少時，很可能會在另一處會增加（例如肯亞及坦尚尼亞外海、亞丁灣及曼德海峽（Gulf of Bab al-Mandeb）在西南季風季節通常會出現較多的海盜活動）。
- 2.4 「高風險區域」意指海盜活動或攻擊發生的地點。在本手冊中，高風險區域為蘇伊士、荷姆茲海峽至南緯 10 度和東經 78 度間區域（註：UKMTO 自願回報區略大於高風險區域，尚包括阿拉伯灣）。海盜攻擊曾發生在高風險區域界線之地點，甚至向南延伸至莫三比克海峽。因此，即使在高風險區域以南，仍應保持高度戒備。
- 2.5 在規劃通過高風險區域路線時，使用海盜作業區域的最新資訊是很重要的。此外也很重要，船舶要做好準備，俾在航行警告（NAV WARNINGS）及/或各國海軍提供資訊時，能在短時間內變更航向以避開海盜活動。天候對海盜也可能造成阻礙，因此在規劃航線時亦可列入考量。建議隨時向 MSCHOA、NATO 航運中心及 UKMTO 取得有關海盜活動範圍及最新位置的最新建議/更新。
- 2.6 強烈建議在通過高風險區域時應採用最佳管理措施。

第 3 節

風險評估

- 3.1 通過高風險區域前，船舶經營者及船長應依據最佳可得資訊（詳見附錄 A 所述有幫助的聯絡資訊，包括 MSCHOA、NATO 航運中心、UKMT0 及美國海軍海事聯絡辦公室（MARLO）），對海盜攻擊該船的可能性及後果進行完整的風險評估。該風險評估的結論應提出預防、減緩及復原措施，並結合法制性管理及輔助措施以對抗海盜。很重要的是，應進行個別船舶及航次之風險評估，而非僅普遍性的評估。

風險評估應考量之因素包括，但不限於下列：

3.2 船員安全：

- 確保船員安全應為首要考量。當建立措施預防非法登船及由外部進入船艙時，應注意不讓船員被困在船內，並在其他緊急事故（如火災）發生時得以逃脫。
- 應審慎考慮安全集合點或避難艙之設置地點（詳見第 8.13 節）。
- 鑒於海盜向駕駛室開火以迫使船舶停止之情形增加，因此在海盜攻擊時必須留在駕駛室的船員，應考量提供其防彈設備。



3.3 乾舷：

- 海盜有可能企圖從被攻擊船舶距離吃水線最低點處登船，通常是在尾舷或船艉處，以便攀爬上船。
- 經驗指出乾舷最低高度 8 公尺以上的船舶，成功逃脫海盜攻擊的機會遠高於最低高度較矮的船舶。
- 若船舶結構讓欲登船的海盜有攀爬的通道，即使有大型乾舷，其防護效果並不佳，甚至等同於無。因此尚須考慮進一步的防護措施。
- 僅有大型乾舷並不足以嚇阻海盜攻擊。

3.4 速度：

- 抵禦海盜攻擊最有效的方法之一，為利用速度試圖逃離攻擊者，並/或使其難以登船。
- 至今為止，尚無速度超過 18 節之船舶被海盜登船的案例。然而，**隨著海盜戰術及技術的發展，不能完全排除其具有登上快速移動中船舶能力之可能性。**
- 在通過高風險區域時，建議船舶全速航行前進，或在具較高航速能力時，至少以 18 節以上的速度前進。
- 於發現任何可疑船舶後，很重要的是，應盡快在安全限度內提昇至最大航速，並嘗試拉開與任何可能攻擊者間之最近距離點（Closest Point of Approach; CPA），並/或使船舶更難被登上。
- 若船舶航行在國際建議航道（IRTC）中，並為集體通行（集體通行詳見第 7.9 節）計畫的一部份，可能被要求調整速度。
- 建議應向 MSCHOA、NATO 航運中心及 MARLO 網站查詢有關海盜攻擊速度能力之最新威脅指南。

3.5 海況：

- 即使有大型船舶或「母船」之支援，海盜通常藉由小型快艇發動攻擊，因此小型快艇傾向在溫和海況下作業。
- 當海況在三級浪或以上時，很可能讓小型快艇難以有效運作。

第 4 節

典型的海盜攻擊

- 4.1 通常海盜以 2 艘快速（最高至 25 節）無甲板船或快艇進行攻擊，並由尾舷或船艉接近。快艇通常配備 2 具舷外引擎或一具較大型的 60 馬力引擎。
- 4.2 海盜行動小組是由許多不同的船隊組合而進行作業。至目前為止，不論何種組合，攻擊行動均是由快艇發動。海盜行動小組之船隊組合包括：

- 只使用快艇 - 通常有二艘。
- 攜帶大量油料之無甲板拖船，通常拖著 2 艘或更多的攻擊快艇。
- 母船，包括大型商用船舶、漁船及單桅三角帆船。

這些母船是被海盜掠獲，且通常會將原船員留在船上當作人質。母船被用以搭載海盜、物品、油料及攻擊快艇，使海盜能大幅擴張作業區域，並將天候的影響降到最低。攻擊快艇通常拖在母船後方，但當母船尺寸許可時，有越來越多的快艇被放置在母船上並加以偽裝，以降低被各國海軍制止的機會。



- 4.3 越來越多海盜使用小型槍枝及火箭炮（RPGs）嚇阻船長減速及停船，使海盜得以登船。這些武器通常是瞄向駕駛室或住艙。不論在如何惡劣的環境下，很重要的是維持全速航行，若可能則增加船速，並小心操控船舶以抵擋攻擊。
- 4.4 索馬利亞海盜會試圖將其快艇與被攻擊船舶並排，使一名或多名武裝海盜得以攀爬上船。海盜常使用輕材質之長梯及繩索，或帶鉤之長竿搭配具可攀爬繩結之繩索，爬上被攻擊之船側。一旦登上船舶以後，海盜通常會前往駕駛室試圖控制該船。進入駕駛室後，海盜會命令該船減速/停船讓其他海盜上船。
- 4.5 攻擊大多是在白晝時發生，但也有許多是發生在黎明之際。攻擊也曾晚上發生，特別是月明時候，但整體而言晚間攻擊並不常見。
- 4.6 大部分海盜攻擊未能得手之船舶，係船員遵循本手冊所載之最佳管理措施及在航前進行訓練及規劃所致。

第 5 節

最佳管理措施回報程序

5.1 最佳管理措施中最重要的一點，為所有船舶均應與各國海軍保持聯繫。這是為確保各國海軍察覺到船舶將航行的航道及該船面對海盜攻擊之脆弱程度。該等訊息對各國海軍能妥善安排可運用的資源而言相當重要。當船舶開始航行後，應持續向各國海軍更新進度。下列為兩個主要的海軍/軍事組織聯繫資訊：

5.1.1 UKMTO

英國海洋貿易組織（UKMTO）杜拜辦公室是船舶於該海域之首要聯繫對象。UKMTO 提供船長及各國海軍之每日聯繫平台，包括與商船之直接對話及與 MSCHOA 及海上和岸上海軍指揮官之直接聯繫。強烈建議商船定期向 UKMTO 報告，報告內容包括進入高風險區域前的最初報告、每日報告及離開高風險海域或進港後之最終報告。

UKMTO 自願回報區內使用之報告表格附在附錄 B。UKMTO 利用該等資訊協助各國海軍對商業運輸情形維持正確瞭解（詳細聯繫資訊附錄 A）。

5.1.2 MSCHOA

海事安全中心-非洲之角（MSCHOA）為歐盟海軍（EUNAVFOR）之計畫協調中心。MSCHOA 鼓勵各船公司於進入高風險區域（包括國際建議航道）前，透過該中心網站（www.mschoa.org）登記船舶動向（詳細聯繫資訊附錄 A）。請注意 EUNAVFOR 作業區域僅在東經 65 度以西。

船舶經營者填寫 UKMTO 船舶位置報告表，並向 MSCHOA 登記，對船舶而言相當重要。



UKMTO 控管中心

第 6 節

船公司計畫

船公司計畫之檢查清單

船公司計畫-進入高風險區域前		
6.1	於 MSCHOA 網站登記	強烈建議船舶經營者在進入高風險區域前，先上 MSCHOA 網站 (www.MSCHOA.org) 登錄進入限定區域，以取得額外及最新的訊息。 <u>應注意這與登記船舶動向不同-見下列說明。</u>
6.2	自 MSCHOA 及 NATO 船舶中心取得最新資訊	鑒於海盜攻擊範圍自索馬利亞沿海延伸至很廣的範圍，規劃高風險區域內航程時應非常謹慎。規劃及執行航程計畫時，隨時自 MSCHOA 及 NATO 航運中心網站 (www.MSCHOA.org 及 www.shipping.NATO.int) 取得最新資訊是很重要的。
6.3	檢視「船舶安全評估」及「船舶安全計畫」	依「國際船舶暨港口設施安全規則」(ISPS) 之規定，檢視「船舶安全評估」及執行「船舶安全計畫」，以因應海盜威脅。
6.4	執行「船舶安全計畫」	鼓勵船舶公司之安全主管 (CSO) 制訂通過高風險區域之「船舶安全計畫」，並與船長及船舶安全主管 (SSO) 進行演練、簡報及討論。
6.5	關注海盜相關網站以瞭解特定威脅	確保船舶注意公布在 MSCHOA 及 NATO 航運中心網站 (www.mschoa.org 及 www.shipping.NATO.int) 上之高風險區域內任何特定威脅。此外，應隨時關注所有的衛星航行警告 (航行警告電傳僅適用於限定區域)，並由船長據以採取適當行動。
6.6	提供船長有關建議路線之指導	提供船長有關通過高風險區域建議路線之指導及有關海盜威脅之詳細資訊，特別是通過國際建議航道的可行措施 (如集體通行計畫或艦隊護航，若有的話)。 ■ 集體通行計畫是由 MSCHOA 在國際建議航道內協調安排，經由船舶集體維持同樣的速度航行，以達成最大的防護效果。集體通行計畫的進一步資訊，包括啟航時間，可於 MSCHOA 網站查詢。 ■ 國家艦隊護航：有一些國家的海軍在國際建議航道內提供護航服務，護航行程細節可於 MSCHOA 網站查詢。
6.7	計畫並裝設船	強烈建議在船舶通過高風險區域前，審慎的進行

	船舶保護措施	船舶保護措施之規劃及裝設。建議的船舶保護措施列舉於本手冊第 8 節。船舶保護措施的使用已被證明能大幅增加成功抵擋海盜攻擊之可能性。
6.8	進行船員訓練	在通過前進行船員訓練（若有設置避難艙，亦應進行訓練），並於通過後聽取船員之任務報告。
船公司計畫-進入高風險區域時		
6.9	向 MSCHOA 提交船舶動向登記表	確認已將船舶動向登記表送交 MSCHOA。這可由船舶經營者直接於網路，或透過傳真、電子郵件完成。（MSCHOA 船舶動向登記表資訊詳附錄 E）

應注意當船舶在 UKMTO 自願回報區外時，UKMTO 無法作為船舶保安警示系統的被通知方並採取回應。

船舶經營者在進入高風險區域前，應確保已採取最佳管理措施措施

第 7 節

船長計畫

船長計畫-進入高風險區域前		
7.1	對船員簡報並進行訓練	進入高風險區域前，建議應對船員進行完整的簡報並進行演練。所有船員應溫習船長的計畫並明瞭各自職責，並熟悉海盜攻擊之警報訊號及瞭解其應採取之適當回應。演練亦應考量下列事項： ■ 檢驗該船之船舶保護措施，包括檢驗所有通道處的安全性。 ■ 徹底檢視船舶安全計畫（見第 6.4 節）。
7.2	預備一緊急通訊計畫	建議船長預備一緊急通訊計畫，包括所有重要的緊急聯絡號碼及預先準備的簡信，並放置於手邊或張貼在對外聯絡設備之附近（如 UKMTO、MSCHOA、公司安全主管等電話號碼。見附錄 A 聯絡清單）。
7.3	規範船舶「自動定位系統」(AIS) 方針	儘管船長可在認為使用 AIS (automatic Identification System) 會增加船舶風險時關閉 AIS，然為利於各國海軍追蹤船舶位置資訊，建議在通過高風險區域時開啟該系統，但僅限於船舶識別、位置、航向、速度、航行狀況及安全相關資訊。本項有關開啟 AIS 之建議將持續進行檢視，任何更新變動將公告於 MSCHOA 及 NATO 船舶運輸中心網站。
7.4	若船公司未向 MSCHOA 提交船舶動向登記表	確保船公司已填寫並提交 MSCHOA 船舶動向登記表。若公司並未提交該表，船長應以電子郵件/傳真提交。
船長計畫-進入高風險區域時		
7.5	進入時向 UKMTO 提交船舶位置報告表-最初報告	當進入 UKMTO 自動回報區（蘇伊士峽地以北至南緯 10 度、東經 78 度間區域）時，確保有向 UKMTO 提交船舶位置報告表-最初報告（見附錄 B）。

船長在進入高風險區域前，應確保已採取最佳管理措施措施。

通過高風險區域時		
7.6	將保養及輪機工作降至最少程度	在高風險區域內進行保養及輪機工作時，建議依下列進行： ■ 任何住艙外的作業應嚴格管控，並應對類似的通道處進行限制及管控。 ■ 機艙的所有基本設備須維持在立即可用狀態－不對基本設備進行保養。
7.7	每日向 UKMTO 提交船舶位置報告表-每日位置報告	強烈建議船舶於高風險區域內航行時，每日應使用 UKMTO 船舶位置報告表－每日位置報告（詳如附錄 B），於 GMT 時間 08：00 時以電子郵件向 UKMTO 報告。
7.8	仔細檢視所有的警告與資訊	船長（及公司）應體認到航程路線可能隨時須依最新資訊而重新檢討。該等資訊及警告訊息可由許多不同的管道提供，包括衛星航行警告（及在限定區域內之航行警告電傳）。仔細的檢視所有的警告與資訊是很重要的。
進入國際建議航道（IRTC）前		
7.9	經過亞丁灣時使用國際建議航道之集體通行計畫	強烈建議船舶在各國海軍聚集的 IRTC 內航行。在 MSCHOA 協調下，各國海軍配合進行集體通行計畫。該計畫是在通過國際建議航道時，經由船舶集體維持同樣的速度航行，以達成最大的防護效果。集體通行計畫的進一步資訊，包括啟航時間，可於 MSCHOA 網站查詢或以傳真方式向 MSCHOA 取得（聯絡資訊見附錄 A）。 建議使用集體通行計畫。船長應注意的是，軍艦不一定會在集體通行船舶目視範圍內，但這並不減損該計畫的防護效果。
7.10	遵循 MSCHOA 建議而調整航行計畫	船舶可能會被要求遵循 MSCHOA 建議而調整其航行計畫。加入集體通行計畫的船舶應： ■ 仔細計算到達集合點（A 點或 B 點）的時間，避免低速靠近集合點。 ■ 避免在集合點（A 點或 B 點）等待。 ■ 應注意，若船舶低速靠近集合點或在集合點等待，將極易受到海盜攻擊。
7.11	國家艦隊護航	有些國家個別提供艦隊護航，由軍艦護衛商船通過國際建議航道。有關護衛行程及如何申請

		加入的詳細資訊刊載於 MSCHOA 網站 (www.mschoa.org)。應注意，多數國家的艦隊護航要求事先登記才能加入。加入國家艦隊護航的船舶應注意第 7.10 節的內容，因為船舶及時到達護航艦隊的會合點亦相當重要。
--	--	---

船舶在通過時應避免進入葉門領海(12 海浬)，因為非葉門籍的國際海軍難以保護在葉門領海內遭受攻擊的船舶。



第 8 節

船舶保護措施

8.1 序言

本節所提供的指南主要集中於在船員能力所及，或藉由外力協助下所能完成的準備。

本指南是基於迄今為止之海盜攻擊經驗，隨著時易事移，可能需因應海盜行為模式之變更而有所調整。

本手冊列舉之船舶保護措施可能係有效的最基礎措施。船主可考慮採取本手冊範圍外的替代性措施，及/或提供額外的設備及人力，以進一步降低海盜攻擊的風險。海盜若不能登上船舶，船就無法被挾持。

8.2 瞭望及提高警戒

進入高風險區域前，建議進行下列準備以支持提高警戒之需求：

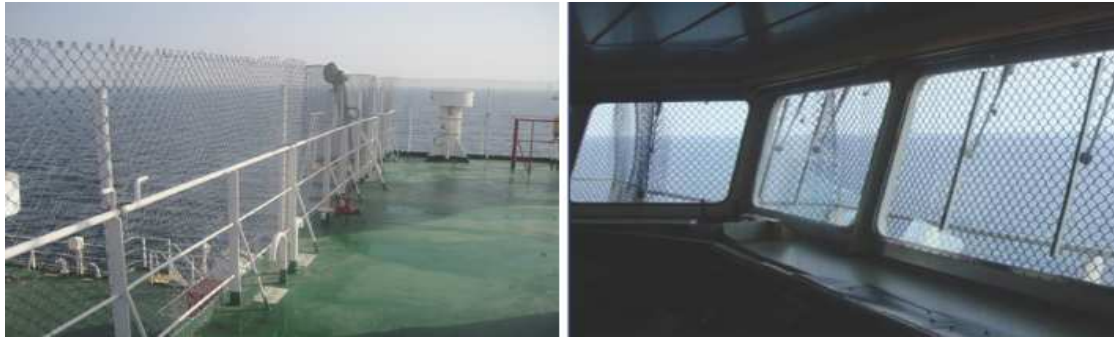
- 增加每次值班的瞭望人員。增加的瞭望人員應接受充分的簡報。
- 考慮縮短輪班瞭望人員的值班時間，使瞭望人員保持最高警覺。
- 確保有足夠的望遠鏡供增加的駕駛室人員使用，最好是有防炫光效果的。
- 考慮使用夜視裝備。
- 保持全程仔細的雷達警戒。

在船上關鍵位置放置製作逼真的假人，可有瞭望人數眾多的假象。



適當瞭望人員之安排是最有效保護船舶的單一措施，可確保對可疑船舶之接近或攻擊有及早的預警效果，以立即展開防禦。

8.3 加強駕駛室保護



駕駛室通常是海盜攻擊的焦點。在攻擊初期，海盜會將火力對準駕駛室試圖迫使船舶停止。若海盜成功登船，通常會試圖前往駕駛室以控制該船。可考慮下列的進一步加強保護措施：

- 提供駕駛室人員防彈纖維夾克及頭盔，使艦橋遭受攻擊時能具有一定程度的防護（若可能，夾克及頭盔最好不是軍用的顏色）。
- 多數駕駛室窗門都是由夾層玻璃組成的，為避免玻璃飛濺，可使用安全玻璃薄膜（通常稱為防爆膜）以提供進一步的防護。
- 在駕駛室側窗和後窗及側翼門窗裝配金屬（鋼/鋁）板，一旦遭受攻擊時可迅速關閉。
- 在駕駛室側翼平台（通常是開啟的）的後側堆放沙袋牆以提供保護。
- 在駕駛室兩側、尾部及側翼使用雙層金屬柵欄以提供保護，經驗顯示其可降低火箭炮攻擊的效果。市面上也有已申請專利的防火箭炮隔板。

8.4 控制駕駛室、住艙及機房的出入口

藉由控制出入口通道來阻止或拖延已經登船的海盜進入住艙或機艙，這點非常重要。必須瞭解的是，當海盜進入船舶上層甲板後，將盡一切努力前往住艙及駕駛室。強烈建議在進入高風險區域前，應做出重大努力以避免海盜進入住艙及駕駛室。

- 所有通向駕駛室、住艙及機房的門和艙口均應緊閉上鎖，以防海盜開啟。
- 應仔細考慮緊閉上鎖門與艙口的方式，盡可能提供船舶最大限度的保護。
- 如果門或艙口位於逃生路線上，必須確保其可被從該路線逃生的船員打開。當門或艙口上鎖時，必須確保鑰匙放在附近的明顯位置。
- 一旦門或艙口緊閉後，建議指定並限定出入口數量以供日常需要使用，並由瞭望船員主管嚴格管控。
- 應考慮封鎖或收起住艙外部的梯子，以防止海盜藉此從外部進入駕駛室。
- 若需要關閉門或艙口以維持完全水密，除上鎖外，亦應確保所有扣鉤

完全扣好。若可能，額外的防護如金屬環索可能可增加艙口的安全性。

- 由經驗所知，海盜會從舷窗及窗戶進入。若於窗戶裝設鋼條，即使海盜砸碎窗戶亦無法進入。
- 進入高風險區域前，應建立管制住艙、機房及儲藏室出入口的程序，並加以練習。

8.5 實體障礙

海盜通常使用輕材質長梯及繩索，或帶鉤之長竿搭配具可攀爬繩結之繩索，以登上航行中的船舶。應使用實體障礙增加海盜攻擊時攀爬之高度及難度，以盡可能讓海盜難以登上船舶。



在設置任何實體障礙前，建議進行實地勘查，以指出利於海盜登船的脆弱區域。

■ 刺刀蛇籠

若仔細佈置刺刀蛇籠（帶刺鐵絲網）可構成有效的障礙。鐵絲網上的棘刺，目的在產生刺穿或夾牢的效果。由於品質（鐵絲規格及棘刺密度）與類型差異很大，應仔細考慮選擇合適的刺刀蛇籠。品質較差的刺刀蛇籠效果可能較差。常見的三種主要刺刀蛇籠為：

- ◆ 削尖鐵絲網（直線型）
- ◆ 螺旋鐵絲網（類似電話線）
- ◆ 伸縮鐵絲網（鏈式螺旋型）



建議使用伸縮鐵絲網，因為相互連接的螺旋可以構成最有效的障礙。刺刀蛇籠應使用高強度鋼絲製造，方難以使用手工器具切斷。建議使用的籠圈直徑為 730 公釐或 980 公釐的伸縮鐵絲網。

安裝刺刀蛇籠時，必須使用可保護雙手、雙臂及臉部的個人防護設備。應使用鐵鉤（類似掛肉鉤）而不是戴手套搬動刺刀蛇籠，以免受傷。建議使用較短的刺刀蛇籠（如每段 10 公分），因為與沉重而難以搬運的較長刺網相比，較短刺網在使用上更為輕鬆安全。

若刺刀蛇籠障礙物能符合下列情形，將更為堅固有效：

- ◆ 建構在船體結構以外（亦即外伸懸掛），這將使海盜用以登船的梯子/爪鉤更難掛上船體結構。
 - ◆ 建構二重伸縮鐵絲網—有些船舶甚至使用三重伸縮鐵絲網，更加有效。
 - ◆ 適當地固定在船舶上，以防海盜使用鉤子或登船梯將刺刀刺網扯下。此外，應進一步考量以鋼索穿過刺刀蛇籠加以固定，以避免被移除。
-
- 有些船舶使用頂端配置金屬尖釘的固定金屬架作為有效的障礙物。
 - 不建議在運輸碳氫化合物的船上使用通電障礙物，但對做過完整風險評估的其他類型船舶，仍是適當及有效的。
 - 建議在通電柵欄或障礙物上張貼警告標誌，朝內的一側使用英文或船員使用的語言標示，朝外的一側使用索馬利亞文標示。
 - 即使障礙物並未真的通電，仍可考慮使用前述朝外的警告標示。





以索馬利亞文標示之警告範例，標語為「高壓電網，危險」



圖片來自於 NATO

8.6 噴水及泡沫設備

水泵及/或泡沫設備的運用對阻止或延緩海盜登船頗具成效。水的運用可讓海盜快艇難以靠近船舷行駛，並使海盜登船極為困難。選項包括：

- 救火軟管及泡沫設備—不建議手動操作救火軟管及泡沫設備，這可能會使操作者處於高度暴露的位置。建議將救火軟管及泡沫設備（供水）固定在能覆蓋海盜可能入侵路線的位置。在噴嘴前方不遠處固定一塊

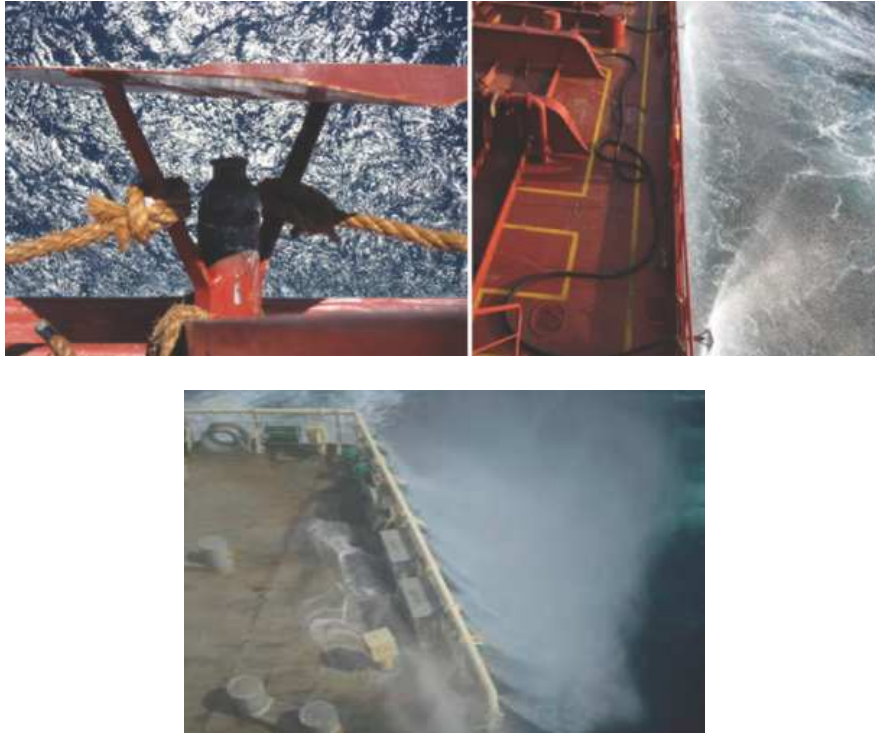
擋板並將救火軟管調至噴射模式，可將噴水的涵蓋範圍擴大。

- 水炮—水炮的設計為以垂直弧形的方式供水，以保護較大範圍的船身，許多是由洗艙機器發展而來。
- 壓艙水泵—若可能，船舶可使用壓艙水泵使水淹沒甲板，以在船側產生強勁的水幕。這可在壓載船沉時，使用既有管線將壓載艙內的水溢滿甲板，或船在滿載時，改造管線使水溢滿甲板。必須注意確保壓載艙不至因壓力過大而對船殼或船艙造成傷害，或損害船舶的穩定性。若有所懷疑，建議可向各自的船級協會聯絡尋求建議。
- 蒸汽—用熱水或擴散噴嘴產生蒸汽來阻止海盜，對抵禦海盜攻擊相當有效。
- 水簾噴管—有些船舶使用連接玻璃纖維（GRP）供水總管的水霧噴管，透過霧噴頭產生水幕，從而覆蓋更廣的區域。
- 雖然可使用泡沫，但必須是船舶防火設備（FFE）標準量以外的庫存。泡沫是有效的工具，可讓海盜不知所措，且非常油滑不易攀爬。



下列幾點亦值得注意：

- 一旦裝備並固定在適當的位置，建議讓軟管及泡沫設備處於就緒狀態，僅需遙控啟動消防泵供水即可。
- 若可能，在船舶通過高風險區域時，不應對船舶的海水系統進行保養。在使用全部的水泵時，可能需要額外的動力，因此應維持該系統在隨時可用的狀態。
- 須練習使用該等設備並觀察其效果，以確保能有效覆蓋到脆弱的區域。



8.7 警報

拉響船舶警報/汽笛可用於通知船員已發生海盜攻擊，更重要的是，向任何潛在的攻擊者表明船上人員已意識到此次攻擊，並且已經做好應對準備。若海盜繼續接近，以霧角或汽笛發生聲響使海盜轉向，並讓其知道已被發現。確保下列事項很重要：

- 海盜攻擊警報應易於分辨，避免和其他警報混淆，以免導致船員在住艙外的錯誤地點集合。
- 船員應熟悉各種警報，包括海盜攻擊警報及警報解除信號，並採取適當的應對措施。
- 在進入高風險區域前進行演練。

8.8 船舶操縱練習

在進入高風險區域前練習操縱船舶會大有助益，並將確保熟悉船舶的操縱性能，並瞭解如何在維持最大可能航速狀態下，有效的操縱船舶以對抗海盜。（若未在海盜攻擊前練習就太晚了！）

在滿足航行安全的前提下，鼓勵船長在不造成明顯降低航速情形下，練習機動操縱船舶，透過一系列舵令改變航向來製造惡劣海況，以阻止海盜快艇的攻擊企圖。

8.9 閉路電視

一旦海盜發起攻擊並向船舶開火，觀察海盜是否已經登船既困難又危險。使用閉路電視系統，能在一定視野內，以更隱蔽的方式，監視海盜攻擊的進展情況。

- 考慮閉路電視攝影機的運用，以確保有涵蓋易受攻擊的脆弱區域，尤其是船艙甲板。
- 考慮將閉路電視監視器裝設在駕駛室後部受保護的位置。
- 可進一步考慮在船員安全集合點/避難艙室安裝閉路電視監視器（見第 8.13 節）。
- 錄下的閉路電視影像，可在海盜攻擊後提供有用的證據。

8.10 上甲板之照明燈具

建議下列燈具應隨時可用，並經過測試：

- 根據海上防止碰撞國際規則第 20（b）條，住艙外露天甲板上周遭的照明燈具，及船艙甲板上的後照燈。
- 遇有需要時，可立即使用的探照燈。
- 在船舶航行時，建議僅開啟航行燈，並關閉上述照明設備。一旦發現海盜或海盜開始攻擊時，立即開啟上述照明設備，以向海盜表明船上人員已發現其行蹤。
- 夜間航行時不應關閉航行燈。

8.11 避免海盜使用船上的工具及設備

海盜登船時通常很少攜帶除個人武器外的其他設備。很重要的是，應盡量避免海盜使用船上的工具及設備來進入船艙。可能被海盜利用的工具及設備應收存在安全的地點。

8.12 保護存放在上甲板的設備

海盜經常會用輕武器及其他武器對準船舶，特別是會集中對準駕駛室、住艙及船艙甲板。

- 應考慮使用沙袋或防彈纖維毯保護存放在前述位置的可燃氣瓶（即氧乙炔）或可燃液體容器。
- 在航行經過高風險區域前，確保多餘的可燃氣瓶或可燃材料被卸下。

8.13 安全集合點/避難艙

船舶決定航經其安全可能受到威脅的海域時，需要仔細考慮和周密計畫，以確保船舶及船員的安全。應考慮建立船上的安全集合點或避難艙，並說明如下：

安全集合點

- 安全集合點為能提供船員最大限度人身保障的指定處所，最好是在船舶內部深處。
- 當有可疑的船舶接近時，無須留守駕駛室或輪機房的船員應集合。
- 安全集合點為一短期的安全避難點，若海盜以輕武器或火箭炮開火時，其能提供防彈的保護效果。

避難艙：

若使用避難艙，其應為本手冊所列其他船舶保護措施之補充，而非替代品。**避難艙之建構可能超過船員幹部本身能力所及，而須向外尋求技術建議及支援。**

避難艙為預先規劃並在船上專門建造的特定處所，當海盜即將登船時，所有船員可到此尋求庇護。避難艙的設計及建造應足以在一定時間內抵擋海盜的強行入侵。關於避難艙之建造及運作等細節，不在本手冊說明的範圍，刊載相關指南及建議之詳細文件置於 MSCHOA 及 NATO 航運中心之網站。

如果在避難艙安全關閉前尚有船員被困在外，那麼避難艙就失去其存在的意義。

強烈建議船舶經營者及船長查看 MSCHOA 網站，以瞭解避難艙建造及運作之最新建議與指南，包括各國海軍在考量採取登船行動從避難艙解救船員時，所據以判斷的標準。（聯絡資訊見附錄 A）

- 應注意的是，各國海軍在登船解救避難艙人員前，會考慮下列標準：
 - ◆ 所有船員必須均被保護在避難艙內。
 - ◆ 船員必須有可控制、獨立、可靠的雙向對外通訊設施（僅有特高頻（VHF）設備並不足夠）。
 - ◆ 海盜必須被阻隔無法接觸船舶動力系統。
- 在使用避難艙時，就算前述條件均已達成，亦不保證海軍一定會採取回應行動。

8.14 非武裝海上保全公司

非武裝海上保全公司之運用，應由個別船舶經營者依其本身航程風險評估的結果而自行決定。保全公司人員派遣上船需依照船旗國法規。具有經驗且稱職的非武裝海上保全公司之運用，對最佳管理措施而言，係寶貴的加分。

8.15 武裝海上保全公司

是否派遣武裝海上保全公司人員上船，應由個別船舶經營者依其本身航程風險評估的結果而自行決定，並經船旗國核准。本項建議並不構成對普遍使用武裝海上保全公司之建議或背書。

當考量武裝警衛時，在風險分析、審慎計畫及協議前提下，派遣軍事船舶保護特遣艦隊以保護脆弱船舶，為較推薦的選項。

若雇用武裝海上保全公司，其必須作為船舶的額外保護，而非最佳管理措施的替代方案。

若有武裝海上保全公司人員在船上時，應將此一事實列入送予 UKMTO 及 MSCHOA 的報告。

國際海事組織（IMO）對於在高風險區域內派遣武裝海上保全公司人員上船，已透過 IMO 通函方式，提供指南予船舶經營者、船長及船旗國。

有關運用武裝海上保全公司之 IMO 最新指南，已置於 MCHOA 網站（www.mschoa.org）上。

第 9 節

海盜攻擊

9.1 當船員懷疑可能即將遭受海盜攻擊時，建議分別在海盜接近階段及攻擊階段，採取一些特定的行動。應注意的是，一般而言，海盜在接近船舶直到距離 2 鏈（約 0.2 海浬）內才會使用武器攻擊，因此，在此之前階段可被認為是接近期。這段期間給予船舶寶貴的時間啟動防護機制，並可向海盜清楚的展示其已被發現，且該船已準備好且將會抵抗。

9.2 接近階段

- 若船舶當時並非全速前進，將速度增加至最高以拉開最近距離點（CPA）。試著直線行駛以維持最高航速。
- 開始船上預先準備好的緊急程序。
- 啟動緊急通訊計畫
 - ◆ 依據船舶緊急計畫，開啟緊急警報並通告「海盜攻擊」。
 - ◆ 立即向 UKMTO（+971 505 523 215）報告攻擊事件。UKMTO 是在遭受攻擊時的首要聯絡窗口，MSCHOA 可作為備用的聯絡窗口。一旦聯絡上 UKMTO，應持續維持聯繫。即使已參加艦隊護航，遇到攻擊時仍請向 UKMTO 報告，以便警告其他商船。
 - ◆ 啟動船舶安全警報系統（Ship Security Alert System; SSAS）向船公司安全主管及船旗國報警。以特高頻（VHF）第 16 頻道發出「Mayday」呼救信號（也可使用海軍單位監控的第 08 頻道作為備用頻道）。
 - ◆ 若適用，透過「數位選擇呼叫系統」（Digital Selective Calling, DSC）或 Inmarsat-C 發出遇險信號。



- ◆ 確保自動定位系統（AIS）保持開啟。

- 除了必須留在駕駛室或機艙的船員外，所有船員應在安全集合點或避難艙（若有建造的話）集合，以在海盜接近到可能使用武器的距離時，盡可能受到最佳防彈保護。
- 若可能，改變航向以遠離正在靠近的快艇及/或母船。若海象狀況許可，可考慮改變航向，以增加接近中快艇所承受的海風/海浪。
- 開啟灑水設備及其他合適的自衛措施。
- 確保所有對外艙門完全封閉，若可能，內部公共艙室及客艙亦應緊閉。
- 除緊急警報及告知船員之通告外，持續開啟汽笛/霧角，以讓所有潛在的攻擊者知道船上人員已發現其攻擊，並將採取應變措施。

9.3 攻擊階段

- 再次確認所有船上人員均位於安全位置。
- 當海盜接近船舶時，船長應維持速度並稍微調整航向，以阻止快艇並排靠在船邊做登船準備。這樣的船舶操縱可造成額外的水流，妨礙快艇的操作。
- 不建議大幅度的改變航向，因為這可能使船速驟然降低。



第 10 節

若海盜已控制船舶

- 10.1 盡量保持鎮定。
- 10.2 在海盜進駕駛室前，通知 UKMT0。確保船舶安全警報系統（SSAS）已啟動，及自動定位系統（AIS）保持開啟。
- 10.3 一旦海盜衝進駕駛室，不要抵抗。進入駕駛室後，海盜可能會具攻擊性且非常激動，並可能受到藥物（包括阿拉伯茶，一種有如興奮劑的安非他命）影響，故應保持鎮定並採取完全配合的態度，這將大幅降低受傷害的風險。
- 10.4 如需撤離駕駛室/機艙，應關閉主機，若可能（在航行安全的狀態下），關閉所有通道。所有剩下的船員應以雙手可見的方式，前往指定的安全集合點。



- 10.5 讓任一閉路電視系統持續運作。



第 11 節

當軍事行動發生時

- 11.1 當各國海軍在船上採取行動時，所有船員盡量貼近甲板，雙手抱頭，並把手放在別人可見的位置。不論在什麼情況下，都不要採取動作，以免被誤認為攻擊行動。
- 11.2 不要使用閃光燈拍照。
- 11.3 預先準備接受身分查核，及與在船上之軍事行動充分配合。
- 11.4 須注意，英語並非所有在該區域值勤海軍部隊唯一的工作語言。

各國海軍將盡力對正在發生的海盜行動採取迅速回應，然而，由於高風險區域範圍很大，不見得都能採取軍事因應行動。



事後報告

- 12.1 在遭遇海盜攻擊或發現可疑活動後，向 UKMTO 及 MSCHOA 繳交詳細事件報告（見本手冊附錄 D）是非常重要的。同時將一份報告送交國際海事局（IMB）也是有所幫助的。很重要的是，報告內容應提供觀察到的可疑船舶之描述及可辨識特徵。此報告除可用於向附近其他商船提供有用的警告外，還可用以全面分析、推測海盜活動的趨勢，有助於評估和掌握海盜活動的技術及策略變化。
- 12.2 因此敦請船長使用附錄 D 所附的「標準海盜活動報告表」進行報告。
- 12.3 應注意，船舶經營者可能會被要求將填妥的「標準海盜活動報告表」（附於附錄 D），亦提交一份送予船旗國，在此也鼓勵這樣的行為。

協助執法機關起訴海盜

- 12.4 在海盜事件發生後，為了扣押海盜嫌疑犯，各國海軍需要受到海盜事件影響者的目擊證詞。鼓勵船員在被要求時，提供各國海軍或執法官員目擊證詞，以扣押海盜嫌疑犯並移交給起訴的國家。若沒有佐證，包括受海盜事件影響者的目擊證詞，海盜嫌疑犯可能無法被起訴。
- 12.5 在海盜挾持結束後，為當下及未來的調查與起訴，執法機關將依程序要求同意對被釋放的船員進行偵訊並蒐集證據。徹底的調查對確保潛在實體證據不受污染或破壞及潛在的目擊證詞不被疏忽，是非常重要的。建議船公司及船員提供高品質的證據及讓船員出席作證，這對案件調查或後續的起訴行動，將有相當大的幫助。
- 12.6 國際刑警組織（INTERPOL）是擁有 188 個會員國的國際警察組織，旨在促進跨國界之警察合作以打擊國際犯罪。
- 12.7 國際刑警組織設立了一個安全網站，協助曾遭受挾持的船舶之經營者。國際刑警組織認知到船員是海盜的受害者，必須以同理心及專業的方式對待。國際刑警組織海事海盜特別小組能協助採取適當措施，以保存遺留在犯罪現場證據之完整性。國際刑警組織設立「指揮協調中心」（CCC），支持 188 個會員國面對危機情形或緊急技術協助的支援。該指揮協調中心有英文、法文、西班牙文及阿拉伯文等四種官方語言，且一年 365 天，一天 24 小時持續運作。建議船舶經營者在其船舶挾持事件三天內，與國際刑警組織聯絡。
- 12.8 可向國際刑警組織諮詢討論受推薦的之最佳措施及程序，以保存證據及其他實體線索供執法單位調查該事件使用。指揮協調中心及國

際刑警組織海事海盜特別小組的 24 小時聯絡電話資訊及網站列在附錄 A，同時臚列如下：

指揮協調中心 24 小時電話協助專線：+33 (0) 4 72 44 76 76

網站：www.interpol.int

第 13 節

最佳管理措施之更新

- 13.1 參與本手冊編制的各行業組織將定期開會，並確保在需要時，最佳管理措施將根據經驗和教訓而加以更新。
- 13.2 最新的建議可上 MSCHOA、NATO 航運中心及美國海軍海事聯絡辦公室網站查詢。此外亦可隨時聯絡 UKMT0 尋求更新的建議。



附錄 A

有幫助的聯繫資訊

1) UKMTO (英國海上貿易組織)

- 電子信箱：UKMTO@eim.ae
- 電話 (24 小時)：+971 50 552 3215

2) MSCHOA (歐盟海事安全中心-非洲之角)

- 透過網站報告：www.mschoa.org
- 電話：+44 (0) 1923 958545
- 傳真：+44 (0) 1923 958520
- 電子信箱：postmaster@mschoa.org

3) NATO SHIPPING CENTRE (北大西洋公約組織航運中心)

- 網站：www.shipping.nato.int
- 電子信箱：info@shipping.nato.int
- 電話 (24 小時)：+44 (0) 1923 956574
- 傳真：+44 (0) 1923 956575

4) MARLO (美國海軍海事聯絡辦公室)

- 網站：www.cusnc.navy.mil/marlo/
- 電子信箱：marlo.bahrain@me.navy.mil
- 辦公室電話：+973 1785 3925
- 值勤電話 (24 小時)：+937 3940 1395
+937 1785 3930
- 傳真：

5) INTERPOL (國際刑警組織)

- 網站：www.interpol.int
- 電子信箱：os-ccc@interpol.int
- 電話 (24 小時)：+33 (0) 4 72 44 76 76

6) IMB (國際海事局)

- 電子信箱：piracy@icc-ccs.org
- 電話：+60 3 2031 0014
- 傳真：+60 3 2078 5769
- 電報：MA34199 IMBPC1

附錄 B

英國海洋貿易組織（UKMTO）船舶之位置回報表

一旦船舶將最初報告傳送給 UKMTO，UKMTO 將回覆要求傳送每日報告。在進港或離開高風險區域後，UKMTO 將要求傳送最終報告。本附錄提供下列表格：

- 最初報告格式
- 每日報告格式
- 最終報告格式

船長及船主應檢視 MSCHOA 網站（www.MSCHOA.org），或直接與 UKMTO 聯絡（+971 505 523 215），以瞭解有關 UKMTO 自願回報區的最新資訊，

UKMTO 船舶位置回報表－最初報告

01	船名	
02	船旗	
03	國際海事組織號碼	
04	INMARSAT 電話號碼	
05	時間及船位	
06	航向	
07	航行速度	
08	乾舷	
09	貨物	
10	目的地與預計抵達時間	
11	公司安全主管姓名及聯絡方式	
12	船長及船員國籍	
13	登船的武裝/非武裝保安小組	

UKMTO 船舶位置回報表－每日報告

01	船名	
02	船舶國際呼號及國際海事組織號碼	
03	報告時的世界標準 UTC 時間	
04	船舶位置	
05	船舶航向及航速	
06	任何其他重要資訊	
07	預計抵達國際建議航道 A/B 點的時間 （倘適用的話）	

其他重要資訊可以是改變目的地或時間、船上的英國人數量等。

UKMT0 船舶位置回報表－最終報告

01	船名	
02	船舶國際呼號及國際海事組織號碼	
03	報告時的世界標準時間	
04	離開自願回報區的位置或港口	

海盜之定義

1. 在回報海盜攻擊或可疑活動時，使用統一的定義與指南是很重要的，因為這樣才能確保：
 - 資料評估的統一性。
 - 報告提交的一致性。
 - 情報蒐集的統一性。
2. 1982 年聯合國海洋法公約（UNCLOS）已為「海盜」做出定義（第 101 條）。然而，就本手冊而言，向業界提供清晰、實用、有效的指南，以確保對可疑活動及海盜攻擊進行準確和一致的評估，是很重要的。
3. 以下為最佳管理措施指南，用以協助評斷什麼是海盜攻擊和可疑活動
 - 海盜攻擊包括，但不限於諸如下列行為：
 - ◆ 對船舶或船員使用暴力，或企圖使用暴力。
 - ◆ 當船長懷疑企圖登船的人員是海盜時。
 - ◆ 無論可否控制船舶，但實際上已登船。
 - ◆ 企圖使用下列工具，突破船舶的保護措施：
 - 梯子。
 - 爪鉤。
 - 對船舶或在船上蓄意使用武器。
 - 就本手冊而言，下列定義，區分不同程度的海盜活動：

海盜攻擊

海盜攻擊為某艘船舶受到海盜快艇的侵犯，並且武器已開火。

挾持

挾持為海盜已經登船，並以違反船員意願的方式控制船舶。

非法登船

非法登船為海盜已經登船，但尚未控制船舶。船舶控制權仍在船長手中。此情形最明顯的例子為避難艙方案。

可疑或侵略性之活動

4. 判定可疑活動之指南為：
 - 任何一船舶採取下列行動時，均可被認定為可疑活動（本清單並未列舉所有項目）：
 - ◆ 可疑船舶突然轉向目標船舶並急遽加速，其行為明顯有別於該

區域中之正常活動現象。

- ◆ 小艇不尋常地與目標船舶保持相同航向與航速行駛一段距離和時間，並且有別於正常漁業作業或該區域之其他正常活動現象。
- ◆ 向目標船突然轉向，並採取侵略行為。



5. 指南註釋：

- 下列因素可用於判定可疑船舶的性質，以幫助評估可疑活動：
 1. 船上船員數量與船舶大小的比例。
 2. 該船與目標船舶之最近距離點（CPA）。
 3. 船上存在不尋常且與漁業作業無關的設備，如梯子、攀爬鉤或大量燃油。
 4. 船上配備的武器是否超過該區域的正常水準。
 5. 是否有對空開火。
- 上述並未列舉所有因素。船長可根據自己在高風險區域內的航海經驗，及國際海事社會分享的資訊，自行認定其他的可疑事件、活動及船舶。上述案例僅供參考，既非絕對的也不是全面的。

附錄 D

海盜攻擊後之報告

在任何海盜攻擊或可疑活動發生後，向 UKMTO 及 MSCHOA 報告該事件的詳細情形是很重要的。同時，將一份報告送交國際海事局（IMB）也是有所幫助的。

遭海盜攻擊之船舶詳細情形報告：

一般項目

01	船名：
02	國際海事組織號碼：
03	船旗：
04	國際呼號：
05	船舶類型：
06	噸位：總噸： 淨噸：載重噸：
07	船主（地址及聯絡資訊）：
08	經理（地址及聯絡資訊）：
09	上一抵達港口/下一抵達港口：
10	載運貨品詳情（類型/數量）：

事故詳情

11	事故發生日期及時間： 當地時間標準時間
12	船位： （南/北）緯度：（東/西）經度：
13	最近的地標/地點：
14	港口/城鎮/錨地：
15	國家/最近的國家：
16	船舶狀態（靠泊/錨泊/行駛）：
17	本船速度：
18	遭受攻擊時船舶乾舷：
19	遭受攻擊時的天氣狀況（雨/濃霧/薄霧/晴/等，風（風速及風向）， 海浪/浪高：
20	攻擊類型（登船/登船未遂）：
21	遭攻擊後之船員/船舶/貨物狀況： 任一人員傷亡情形：

	被盜物品/金錢：
22	船舶遭攻擊之區域：
23	最後一次觀察到海盜/可疑船舶動向：
24	船舶類型（無甲板拖船/單桅三角帆船/漁船/商船）：
25	船舶描述（顏色/船名/特徵）：
26	發現時船舶的航向及航速：

攻擊者之詳情

27	海盜/劫匪人數：
28	服裝/外貌特徵：
29	使用的語言：
30	使用的武器：
31	顯著的特徵：
32	使用的船舶：
33	靠近目標船舶的方式：
34	攻擊持續時間：
35	攻擊性/暴力程度：

進一步資訊

36	船長及船員採取的措施及其效果：
37	是否已向沿海國當局報告此事故？如果是，向哪個機關報告？
38	報告船舶偏好的通訊聯絡方式： 合適的沿海廣播電台/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS（加上洋區碼）/MMSI
39	主管當局採取的行動：
40	船員數量/國籍：
41	請將下列資料附在本報告後－關於海盜攻擊的概要敘述/完整報告/ 船長及船員的陳述聲明/拍攝的照片（若有的話）
42	自我保護措施詳細之情形。

附錄 E

歐盟海事安全中心 (MSCHOA) 之船舶動向登記表

下列「船舶動向登記表」取自 MSCHOA 網站。注意事項如下：

- 請上 MSCHOA 網站查閱最新版的登記表，以確保您使用的是最新版本。
- 要求在東經 78 度、南緯 10 度、北緯 23 度及蘇伊士峽地所包圍區域內的船舶登記。
- 此表格可由船舶經營者（或船舶上可使用網路的船長）登記，但填表人須先在 MSCHOA 網站註冊後才能填交表格。
- MSCHOA 亦接受登記表以傳真或電子郵件傳送。船舶經營者應確保其船舶收到的登記表為最新版本。
- 有星號 (*) 之欄位皆必填。

船舶詳細資料

船名*	船旗*
國際海事組織號碼*	水上行動業務識別碼*
國際呼號*	船長姓名
首要電子信箱*	次要電子信箱
船舶聯絡電話*	船舶聯絡信箱*
船舶所有人名稱	經營者名稱
經營者地址	經營者電話
經營者電子信箱	岸上指定代表姓名
岸上指定代表電話	岸上指定代表電子信箱

船舶動向詳細資料

進入高風險區域之位置*	進入高風險區域日期/時間* (日/月/年)(時)(分)
離開高風險區域之位置*	離開高風險區域日期/時間* (日/月/年)(時)(分)
是否打算從國際建議航道通過？	
預定抵達國際建議航道時間(標準時間)*	(若可行，請在表格中標記)
航向(東/西)*	
是否打算加入集體通行計畫？	是否打算加入國家艦隊護航？
	加入哪一國家的艦隊護航？(中國、印度、日本、韓國、俄羅斯、土耳其)*
船員數量及國籍	船舶吃水深度

可進入甲板之最低乾舷高度（公尺）	預定通過之航速*
船舶最高航速*	裝載貨物（原油/輕質油/武器/化學物品/瓦斯/乘客/散裝貨/貨櫃/漁船/壓艙物/其他...請指明）
	危險貨物
下次進入之港口	上次進入之港口

註釋：a. 斜體字項目僅在前一項目答案為肯定時才需填寫。

b. 括弧中的項目為（網站上）下拉式清單中的選項。

船舶動向詳細資料

自動識別系統在通過亞丁灣時保持開啟？	自動識別系統在通過非洲之角時保持開啟？
具備反海盜措施？	
向船員簡報	增加瞭望人員
防火軟管已就位	防火泵已準備妥當
尖刺/剃刀刺網	艙門鎖閉
對外通訊計畫	舷外梯已收妥
避難艙	有放置假人
夜視設備	機艙人員就位
閉路電視	完成船員訓練
船上有非武裝保全人員	船上有武裝保全人員
有直昇機吊掛區？	船上有醫生？
有直昇機降落區？	船上持有武器？
額外措施	其他可能有助於反擊海盜的資訊？

註釋：斜體字項目僅在有勾選「具備反海盜措施」項目時才須填寫。

對漁船之額外指南

以下指南是由下列國家之漁業協會提供：

OPAGAC—西班牙圍網船船東協會

ANABAC—西班牙國家冷凍鮪漁船船東協會

給在亞丁灣和索馬利亞沿海作業漁船之指南

I. 給漁區內作業漁船之建議

1. 非索馬利亞籍漁船應避免在索馬利亞海岸 200 哩區域內作業或通行，不論該船是否領有進行此類活動之執照。
2. 當雷達探測到身份不明船舶時，不要開始作業。
3. 如果發現海盜慣常使用的小艇，請全速駛離並駛往海盜小艇較不易航行的風浪處。
4. 避免夜間停航，保持警覺並安排人員看守駕駛室、甲板及機艙。
5. 漁船在作業時較易遭受攻擊，應保持警覺並確保雷達正常運作，以便倘攻擊發生時可給予當局機關最大程度的通知。
6. 夜間航行時，只使用法定要求的航行燈和安全照明，以避免燈光引起海盜注意，海盜有時候潛伏在未裝設雷達的船上。
7. 漁船在夜間作業漂航時，需安排人員看守駕駛室、甲板及機艙，並僅使用法定要求的航行燈及安全照明。
8. 引擎須處於可立即啟動的狀態。
9. 遠離身份不明的船舶
10. 儘可能不使用 VHF，以避免海盜收聽到，讓海盜難以掌握船位
11. 巡邏機在區域內巡邏時，開啟 AIS，以便巡邏機識別漁船和追蹤

II. 身份識別

1. 強烈建議漁船經營者在漁船於索馬利亞沿海水域作業的完整期間，向 MSCHOA 登記其漁船。在可能情況下，應提供船員的完整名單和漁船作業目的。
2. 在該水域航行或作業前，先進行訓練。
3. 當漁船裝設 VMS 設備時，其經營者應提供 MSCHOA 取得 VMS 資料

之途徑。

4. 當漁船得知某區域疑似出現海盜母船時，漁船應避免在該區域航行，並儘快用各種方法偵查任何大型或小型可疑船舶之行動。
5. 對歐盟亞特蘭大行動小組（Operation ATALANTA）、其他國際或國家反海盜行動之飛機或船舶發出身份識別請求時，漁船應出示其身份。
6. 軍艦、商船和漁船對另一艘向其靠近漁船發出的身份識別請求時，應立即給予回應（以便漁船儘早採取逃離行動，特別是在作業時）。

III. 遭受攻擊時

1. 當遭受攻擊或發現可疑船舶時，立即向當局（UKMTO 和 MSCHOA）及其他船隊發出警報。
2. 將岸上船長之聯絡資料告知主管機關，該船長對該船的認識應有助於軍事介入成功。

以下建議僅適用於圍網船

3. 撤離甲板和起居室的所有人員。
4. 在海盜已控制漁船且漁船已下網情況下，請求海盜允許收網。如果海盜允許，按照收網的指示收網，並向海盜解釋收網設備的作用，以避免發生誤會。

附錄 G

對包括遊艇在內的休憩船舶之附加建議

鑒於高風險區域內海盜攻擊情形持續惡化，建議不要進入此區域。

然而，儘管有上述建議，對仍決定通過此區域的遊艇/休憩船舶，建議應事先聯繫各國海軍當局。

前往 MSCHOA 網站 (www.MSCHOA.com) 及國際帆船總會 (International Sailing Federation, ISAF) 網站瀏覽與此相關的最新資訊。NATO 航運中心網站 (www.shipping.nato.int) 上亦有相關資訊。

ISAF 航遊微型網站 — www.sailing.org/cruising

附錄 H

贊助團體（詳如英文資料）

i. 本手冊的簽約團體組織



波羅的海國家海事聯盟（BIMCO）

BIMCO 是一個獨立的國際航運組織，會員由船東、船舶經營者、船舶經紀人及在航運業擁有既得權利的其他利益相關者所組成。該組織代表其全球會員，促進規章事宜有更高標準與更大之協調性。BIMCO 身為一非政府組織（NGO），是發展與提倡公正公平國際航運政策的推手。該組織在諸多聯合國機構中擔任觀察員，並與歐盟、美國及亞洲的海事管理機關及其他利益相關者保持緊密聯繫。該協會向其會員提供最廣泛的航運實務性訊息及資源服務。其網址為 www.bimco.org。



國際遊輪協會（CLIA）

CLIA 是世界上最大的遊輪協會，由全球 25 家主要的遊輪公司所組成。CLIA 參與國際管理及政策制定的過程，提倡營造一安全、安心及健康的遊輪環境。CLIA 積極監控國際航運政策發展，並向其會員提供建議。CLIA 現為國際海事組織的非政府顧問機構。其網址為 www.cruising.org。



ICS

國際航運商會（ICS）

ICS 是為商船經營者設立的國際商會，代表來自不同國家、領域及行業的國際業界之共同觀點。ICS 會員組成包括各國船東組織，其會員擁有全世界超過 75% 的商船船隊。ICS 的活動主要集中在負責海上人身安全及海洋環境保護的國際海事組織。ICS 也深入參與和商船有關的各領域，包括技術、法律及營運等事務。ICS 的獨特性在於它代表著全球航運界不同貿易類別經營者（包括船東及第三方船舶管理者）的利益，如散貨船經營者、油輪經營者、客運船經營者及貨櫃船營運等。其網址為 www.marisec.org。



International Group of P&I Clubs

國際船東責任互保協會組織（IGP&I）

IGP&I 下的十三個主要保險協會，提供的責任擔保服務（保障及賠償）約佔全世界遠洋船舶噸位數之 90%。每一保險協會均為獨立、非營利性的互助保險組織，為船東和租船者成員提供與船舶使用與營運有關的第三方責任險。每一保險協會透過經選舉的董事會或委員會來管理協會所屬之成員，該組織涵蓋責任險的範圍很廣，包括船員、乘客及船上其他成員的人身傷害、貨物遺失或損壞、油類污染、沉船打撈清除及碼頭損壞等。保險協會並為其會員提供廣泛的索賠、法律事務及損害防止等服務，且通常在海難事故處理中擔任主導的角色。其網址為 www.igpandi.org。



ICC International Maritime Bureau

國際總商會之國際海事局（IMB）

國際海事局海盜報告中心（PRC）的主要目的係船長報告海盜襲擊、襲擊未遂、或可疑行為的第一個聯絡點，以啟動因應程序。PRC 提高航運界，包括船長、船東、保險公司、貿易商等，對海盜襲擊高風險區域或遭遇船上武裝搶劫特定港口或錨地的警覺。該中心與各國政府及執法單位密切合作，資訊分享以意圖減少並最終根除海盜。其網址為 www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre。



國際海事雇主委員會 (IMEC)

IMEC (International Maritime Employers' Committee Ltd) 是唯一致力於海事產業關係之國際雇主組織，在倫敦及馬尼拉設有辦公室，其會員超過 140 個，包括世界大型船東及經理人，並涵蓋約 7,500 艘船舶及 185,000 名海員。由於 IMEC 身為國際協商論壇協定 (IBF agreements) 聯合協商團 (Joint Negotiating Group) 的創立成員並代表會員參與協商，因此這些船舶/海員中有許多都適用於該協定。IMEC 大力投入訓練，該團所管理之見習生計畫 (Cadet Programs)，免費為其會員訓練超過 800 名的未來船上幹部。其網址為 www.imec.org.uk。



國際散裝乾貨船東協會 (INTERCARGO)

INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) 是國際散裝乾貨船東協會的簡稱。自 1980 年以來，其代表散裝乾貨運輸船東、船舶經營者及管理者的利益，並與其他國際協會密切合作，促進其成為一安全、高品質、有效率及有利潤的產業。其網址為 www.intercargo.org。



國際航運管理人協會 (InterManager)

InterManager 係航運管理業界所設立的國際商會，其成員為航運界船公司內或第三方的航運管理者、船員管理者、或航運業界各方面相關組織或企業。InterManager 之會員參與超過 4,370 艘以上船舶之管理，並對約 25 萬名海員負有責任。InterManager 是唯一專門致力於代表航運管理業界的組織，且為各界認可且受敬重的組織，在國際上代表其會員進行遊說，以確保其觀點和需求在世界海事產業中被考慮到。InterManager 旨在增進航運的公開透明及治理，並確保在整體航運管理部門維持高標準。其網址為 www.intermanager.org。



國際獨立油輪船東協會(INTERTANKO)

INTERTANKO 是指國際獨立油輪船東協會，自 1970 年起代表獨立油輪船東為傳聲筒，確保安全、負責任及有競爭力運輸維持世界運轉的石油。該協會歡迎符合資格的獨立油輪船東、油及液體化學品船經營者，亦即非屬石油公司或非由國家掌控的油輪船東加入成為會員。獨立船東經營約 75% 的全球油輪船隊，其中大多數為 INTERTANKO 的會員。到 2011 年 1 月為止，該組織有 250 名會員，所屬船隊約有 3,050 艘油輪，總載重噸位達 2 億 8 千 5 百公噸。INTERTANKO 的準會員分佈於與油類及化學品航運有關的 320 家公司。其網址為 www.intertanko.com。



國際海運聯合會 (ISF)

ISF (The International Shipping Federation) 是航運界主要的國際雇主組織，代表海運各領域及業界的利益。ISF 會員由各國船東協會所組成，所屬航運公司經營的船舶佔全球商船噸位的 75%，雇用的海員佔全世界 125 萬海員中相當比例。ISF 於 1909 年成立，其關切對國際航運可能影響的勞工事務、人力與培訓和海員健康及福利等議題。其網址為 www.marisec.org。



國際運輸工人聯盟 (ITF)

ITF (International Transport Workers Federation) 是運輸工會的國際行業工會聯盟。所有擁有運輸行業成員的獨立行業工會都有資格成為 ITF 的成員。ITF 從 1896 年起就開始對海員提供協助，如今其代表全世界海員的利益，其中有超過 60 萬人為 ITF 所屬工會成員。ITF 的工作，為改善各國海員的工作條件，並確保航運業法規之完善以保護勞工的利益與權利。不論船員國籍或是船舶懸掛的船旗為何，ITF 均會提供協助。其網址為 www.itfseafarers.org。



國際大宗油輪協會 (IPTA)

IPTA(The International Parcel Tankers Association)於1987年成立，代表專業化學品/大宗油輪船隊的利益，其後發展成為代表國際海事組織(IMO)所定義化學品/大宗油輪船東的組織，並被視為係管理當局與行業組織與上述船東間的聯繫窗口。IPTA身為非政府間組織，在1997年獲得IMO所授予的顧問身分，其全力支持IMO，是唯一引進國際海事法規並監控其執行情形的組織。其網址為 www.ipta.org.uk。



聯合船舶保險委員會 (JHC)

JHC成立於1910年，由來自勞依茲辛迪卡(Lloyd's syndicates)及倫敦國際保險協會(IUA)公司市場的保險業代表所組成，討論所有與船舶保險相關的事務，並代表倫敦市場內承保海洋船舶保險企業的利益。該組織與海事行業有著廣泛的聯繫。JHC定期向與船舶保險業相關市場發出公告，內容可能包括新措辭範例、航運發展資訊及簡報。



聯合兵險評估委員會 (JWC)

JWC由來自勞依茲辛迪卡及倫敦國際保險協會公司市場的保險業代表所組成，討論所有與船舶兵險相關的事務，並代表倫敦市場內承保海洋船舶兵險企業的利益。JWC聽取獨立安全顧問提供的建議，定期發佈其公告的表列區域的最新信息。這些區域對承保兵險(範圍可能包括財產沒收、遺棄的武器、海盜、罷工、恐怖活動及戰爭)的保險公司而言，屬於具有高風險的區域。



石油公司國際海事論壇 (OCIMF)

OCIMF (The Oil Companies International Marine Forum) 是由石油公司自發組成的協會，關注原油與石油產品的船運送與輸油碼頭運接。其目標係成為以安全且以對環境負責方式操作油輪、輸油碼頭及離岸支援船的重要權威，並促進設計及操作標準的持續提昇。其網站為 www.ocimf.org。



國際油氣輪及碼頭營運商協會 (SIGTTO)

SIGTTO (The Society of International Gas Tanker and Terminal Operators) 成立於 1979 年，鼓勵安全及負責任的操作液化油氣輪及提供液化氣的海上輸油氣碼頭，並向其會員提供業界最佳實踐的建議與指南，為所有對液化油氣輪及輸油氣碼頭的持續安全營運負有責任或利益相關者，提倡最佳實踐標準。該協會為在百慕達註冊的非營利組織，會員大多是液化天然氣船/液化石油氣船及碼頭營運業的資產所有人。該協會擁有 IMO 的觀察員資格。其網址為 www.sigtto.org。



對船員的使命

「對船員的使命」提供船員緊急協助及實際的支援，並在全世界 230 個港口友善地歡迎船員。不論是照料海盜受難者或救助在外國港口無依無靠的船員，該使團均為全球 1,200 萬名不分階級、國籍和信仰的商船海員提供服務。其網址為 www.missiontoseafarers.org。



世界海運理事會 (WSC)

WSC 是代表國際定期航運業的商會，其會員航線營運包括貨櫃船、可直接駛進/駛出型之貨櫃船及車輛運輸船，佔全世界定期航運船約 90% 的裝載量，每年運載的貨品價值超過 40 億美元，以價值而論，約佔全球海上運輸貿易的 60%。WSC 的目標是在與政策制定者及其他業界團體合作，替定期航運業提出整合一致的意見，並為世界上最具挑戰的運輸問題發展可執行的解決方案。WSC 以非政府組織的身分參與國際海事組織 (IMO)。其網址為 www.worldshipping.org。

ii. 支持本手冊的海軍及執法單位組織



聯合海上艦隊（CMF）

CMF (Combined Maritime Forces) 是由 25 個國家所組成，致力於保障區域安全。CMF 遵照國際法和聯合國安理會的相關決議執行任務，分成三個獨立的特遣艦隊。第 150 聯合特遣隊 (CTF150) 在紅海、亞丁灣、印度洋、阿拉伯及阿曼灣執行海上保安工作。第 151 聯合特遣隊 (CTF151) 在亞丁灣、索馬利亞海域及印度洋嚇阻、干預及壓制海盜，保護各國船舶的海上通行安全。第 152 聯合特遣隊 (CTF152) 在阿拉伯灣與海灣合作理事會 (GCC) 一同執行海上保安作業，防範可疑行為。其網址為 www.cusnc.navy.mil/cmf_command.html。



歐盟海軍（EUNAVFOR）

EUNAVFOR (The European Union Naval Force) 是負責海事安全中心（非洲之角）運作的主要協調機構。「亞特蘭大行動」(Operation Atlanta) 包括派遣重要的歐盟海軍特遣隊前往索馬利亞沿海，以提升該區域的海上安全。此外，其職責還包括在區域內及與業界進行廣泛的聯繫，以協助建立最佳實踐，並透過其全天候有人值班之海事安全中心-非洲之角 (MSCHOA) 及網站 (www.mschoa.org) 傳佈信息。



國際刑警組織（INTERPOL）

INTERPOL 是世界上最大的國際刑警組織，擁有 188 個會員國。該組織於 1923 年成立後促進了跨國界的警察合作，並支援及協助所有旨在預防或打擊國際犯罪的組織、機關及行政部門。

INTERPOL 之海事特別小組（MPTF）於 2010 年 1 月成立，旨在透過下列各點，協調該組織在面對海盜威脅時所採的國際措施：

- 增進全球對海盜相關證據的採集、保存、分析及傳佈，並提供信息協助其會員國進行犯罪調查及起訴；及
- 與主要的國際參與者及贊助者，發展東部非洲的警察及司法調查和起訴等能力。

其網址為 www.interpol.int。



美國海軍海事聯絡辦公室（MARLO）

MARLO (The Maritime Liaison Office) 的任務為促進美國海軍、聯合海上艦隊及美國中央司令部 (the United States Central Command; CENTCOM) 責任區 (中東及中亞) 內的商業海事界間的資訊交換。MARLO 作為航運安全及保安方面訊息的溝通管道，致力於幫助商業海事界的所有成員。為協助打擊海盜，MARLO 擔任船員在遭遇危難時的第二緊急聯絡點 (UKMTO 是第一聯絡點)，並向海事產業傳佈通行指南。MARLO 透過簡報、網站、電子郵件、值班電話向商業船舶人員傳佈指南，內容包括海軍演練、登船檢查、航行援助、環境議題、醫療後送協助、安全警戒、區域搜尋及搜救中心。



海事安全中心-非洲之角 (MSCHOA)

MSCHOA (The Maritime Security Centre - Horn of Africa) 旨在為亞丁灣、索馬利亞海域及非洲之角附近海域的船員提供服務。在支持聯合國安理會第 1814、1816 及 1838 號決議下，及基於該區域海盜攻擊商船的風險與日俱增下，身為協調中心之 MSCHOA 致力於保衛合法的航行自由。透過與航運公司、船長及其他有關係的各方緊密的對話，MSCHOA 將指出該海域中易受攻擊船舶之水域範圍及因應措施。該中心由來自數個國家的軍方及商船人員當值，並與在該區域內值勤的各國海軍協調，為船員提供支持與保護。確有必要保護船舶及船員免受非法及危險的攻擊，以保衛關鍵的全球貿易路線安全。其網址為 www.mschoa.org。



北大西洋公約組織航運中心 (NSC)

NSC (NATO Shipping Centre) 提供商業與北大西洋公約組織 (NATO) 海軍間的商業聯繫。NSC 是 NATO 與海事界間的第一聯絡點，被 NATO 用以作為與其他軍事部門（特別是 UKMT0、MSCHOA 及 MARLO），及直接與海事界間溝通協調行動及努力的工具，俾透過整體的努力以減少海盜事件的發生。其網址為 www.shipping.nato.int。



海洋之盾任務 (Operation Ocean Shield)

海洋之盾任務是 NATO 為國際打擊非洲之角海盜努力所做出之貢獻。該任務基於北約聯盟的廣泛力量，經由採用更全面性的途徑打擊海盜，確立 NATO 在此方面的獨特地位。NATO 對於打擊海盜的努力，主要體現在海上反海盜行動、支持海事界採取行動減少海盜事件的發生，及區域-國家間反海盜的能力建設。該任務旨在補充現有國際組織及在此區域內值勤部隊努力的成果。



英國海洋貿易組織 (UKMT0)

UKMT0 在杜拜的辦公室，是本區域內商船與軍事部隊聯繫的第一個聯絡點。UKMT0 並執行自願回報計畫 (Voluntary Reporting Scheme)，鼓勵商船在通過由蘇伊士至南緯 10 度、東經 78 度間區域時，定期提交報告提供其船位/航向/航速及預計抵達下一個港口的時間等資訊。UKMT0 會持續追蹤船舶，並將船舶位置資訊送到聯合海上艦隊 (CMF) 及歐盟總部。若發現影響商業運輸的相關資訊，將直接傳送予船舶，而非船公司辦公處，以提高對於任何事件的應變能力並節省時間。進一步資訊或加入自動回報計畫，請透過電子信箱 (ukmto@eim.ae) 聯絡 UKMT0 或 MSCHOA。

