



ISSUE 129
September 2013

FACTS & FINDINGS

PROSPECTS FOR GERMAN FOREIGN POLICY

海賊との闘い： ドイツの海洋安全保障についての 考察

ダヴィッド・ペトロヴィッチ (David Petrovic) (ext.)

ペーター・ヘーフエレ (Peter Hefe) は論文「脆弱なサプライチェーン」(ANALYSE&ARGUMENTE 125号、2013年7月 <http://www.kas.de/wf/de/3.34915/>) で、ドイツにとっての海洋安全保障の重要性について論じた。この論点を、ダヴィッド・ペトロヴィッチ (David Petrovic) は、海洋安全保障において主要なテーマである海賊制圧を例にとって掘り下げる。なぜなら、ゲーテがファウストにおいてメフィストフェレスに言わしめたように、「戦争、貿易、海賊は三位一体であり分かち合えない」からである。この3つは、今日かつてないほど密接に関わり合っている。グローバル化した21世紀の世界は、自由で支障のない海洋貿易なくして成り立たない。海洋は各国が勢力圏を巡って対峙する安全保障の舞台となり、同時に、現代の海賊のような非対称の脅威はますます深刻になっている。ドイツ経済にとって海運は必須であることから、特にここ数年の動向によりドイツは大きな影響を受けている。

以上を背景に、本稿では海賊行為の現在の動向を概観するが、特にソマリア沖の海賊行為に焦点を当てた上で、海上貿易に依存するドイツは、公海における挑戦に対して今後より一層取り組むべきであると論じる。



Konrad
Adenauer
Stiftung

目次

- 3 | 背景
- 4 | 海賊行為のホットスポット:ソマリア
- 5 | 展望と提言

著者について:

コンラート・アデナウアー財団の奨学生であったダヴィッド・ペトロヴィッチ (David Petrovic) は、ケルン大学で「ソマリア沖における海賊行為」についての博士論文を執筆中である。

コンラート・アデナウアー財団 お問い合わせ先

日本事務所

〒107-0052 東京都港区赤坂 7-5-56 ドイツ文化会館 4F

電話: +81 (0)3 6426 5045

E-Mail: KAS-Tokyo@kas.de

www.kas.de/japan/ja

www.facebook.com/KAS.Japan

ドイツ本部

Konrad-Adenauer-Stiftung, 10907 Berlin

Dr. パトリック・ケラー (Patrick Keller)

外交および安全保障政策コーディネーター

欧州および国際協力部

電話: +49(0)30 2 69 96-35 10

E-Mail: patrick.keller@kas.de

www.kas.de

publikationen@kas.de

ISBN 978-3-944015-91-0

原文(ドイツ語)

Bekämpfung der Piraterie: Ein Aspekt maritimer Sicherheit für Deutschland

David Petrovic, Analysen und Argumente, Nr. 129, Sankt Augustin, 27. Sept. 2013

Herausgeber: Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

http://www.kas.de/wf/doc/kas_35520-544-1-30.pdf?130927095930

翻訳

萬代倫子

萩原イルカ

背景

ドイツ連邦共和国の外交および安全保障政策に関する議論において海洋安全保障が重要視されるようになったのは 5 年ほど前、ソマリア沖での海賊行為の増加を背景としてであった。

海賊は何も新しい現象ではなく、要は頻発する場所が移動したということだ。遠く離れた東南アジアの海域から、アデン湾やインド洋といったヨーロッパの門前に近い海域、つまり、グローバルな貿易の要路へと移動したのである。海域がヨーロッパに近づいたことに加え、海賊行為そのものも新しい様相を呈しつつある。東南アジアでは窃盗や略奪を目的とした襲撃が多いが、ソマリアの「ビジネスモデル」は船舶を乗っ取り乗組員を人質として身代金を要求するというものであり、欧米諸国の海賊に対する見方を著しく変化させることとなった。襲撃件数が増加し、乗っ取られた上に莫大な身代金を支払わされるという事態が増えてくると、もはや経済的な痛手のみならず、ドイツ経済にとって欠くことのできない海上交通路の安全をも脅かす問題になっているのだ。

ドイツと海洋

海洋のもつ重要性を過小評価することはできない。海は地球表面の 4 分の 3 以上を占め、世界のたいていの国が沿岸国である。安全保障における従来の理解では、海洋は国家間紛争が繰り広げられる場であり、国家の勢力を映し出す場である。加えて、海は資源と食糧の供給源であり、何よりも輸送の場だ。毎年、世界の遠隔地貿易のおよそ 9 割が海上輸送で行われている。地域をつなぎ、国々を結ぶ海上交通路なくしてグローバル化は考えられない。世界貿易は海上貿易なのである。

貿易路を管理し、海洋を支配し、それにより世界市場へのアクセスを有する者が経済的に成功する。19 世紀のアメリカの戦略思想家アルフレッド・セイヤー・マハンのこのテーゼは、グローバル化した海洋の 21 世紀にあってなお有効である¹。ソマリア沖の状況は、新しい世界秩序をめぐる争いの舞台がインド洋になったことを示している。中国は太平洋圏でその影響力を強める一方、東南アジアにも手を伸ばし、その勢いはインド洋にも及ぶ可能性がある。アジア太平洋圏で軍拡競争が繰り広げられる中、ヨーロッパの海軍は予算の減少を反映して縮小しつつある。極端な言い方をすれば「海洋からひとつの文化圏が退き、別の文化圏が、兵器を満載した戦闘機と船舶で空と海に進出してきた」²のだ。

ドイツはこの動向を注視すべきだ。輸出立国ドイツは、「単に」ヨーロッパの中央に位置する経済大国、先進工業国であるのみならず、海運に依存する経済立地、経済的「海洋国家」³なのである。

「海洋の良好な秩序」⁴はドイツにとって戦略的な利益だ。輸出に依存する経済、資源やエネルギー源を輸入に頼るドイツの事情を鑑みれば、世界の海洋への自由なアクセスと、安全で支障のない海上交通は不可欠である。安

全な海上輸送路はドイツ経済の要であり、国の豊かさや輸出志向の貿易の戦略的方向性にとって極めて重要なのだ⁵。

国家の脆弱性により不安定化する海洋

現在、商船にとって危険度が高いとされているのは、東南アジアからインド洋を経由してソマリア沖に至り、西アフリカのギニア湾に向かう海上輸送路である。ソマリア沖の海賊が示すように、航路の安全を脅かす危険が、陸上の局地的、地域的情勢に端を発していることは明白である。国家の脆弱さとりわけ国家権力による暴力独占の一部喪失、脆弱な安全保障、高い汚職率一が組織犯罪の温床になっているというのは通説である。軟弱な国家体制と海上輸送の要路への近さが相まって海賊行為を頻発させている。

このように、海賊行為の根本的な原因は、現地の社会的、政治的および経済的状况にある。1997/1998 年のアジア危機、ソマリア内戦、ナイジェリアのニジェール川デルタ地帯の不安定な情勢のような局地的、地域的な危機と紛争は、あたかも触媒のように作用し海賊行為を発生させているのだ⁶。

海賊とは誰なのか？

国際法でいう海賊とは *hostis humanis generis* (人類共通の敵) であり、各国は、海賊行為という具体的な嫌疑がある場合にはそれを制圧する権利を有している⁷。国際法は、海賊行為の構成要件を厳格に定義している。海洋法に関する国際連合条約 (UNCLOS) 101 条⁸は、海賊とは第一に、船舶から別の船舶に対して襲撃を行う者であり、第二に、私的な利得のために当該行為を行う者で、第三に、領海以外において襲撃を行う者であると規定している。

とはいえ、実際には襲撃の多くは港湾施設や沿岸海域で起きており、国際法上の海賊行為には該当しない。そのため、沿岸諸国に海上能力がない、あるいは、あっても非常に限られたものでしかない場合には、海賊を国際的に取り締まることが困難となっている。このような襲撃は統計上、「船舶に対する海上武力強盗 (armed robbery against ships)」として扱われている⁹。

現代の海賊—グローバルな現象

国際海事局 (IMB) の統計によると、海賊事件の件数は、2012 年は世界で 297 件と、2008 年以来初めて 300 件を下回った。2011 年はソマリアの海賊によるものだけで 237 件の襲撃が行われ、合計 439 件のうち半分以上を占めていた。船会社や船舶所有者には船舶が襲撃を受けても申告義務がないため、実際の数はいくら多いと一般に想定されており、西アフリカに関しては公表されていない事例が非常に多くあると考えられる¹⁰。

海賊行為はグローバルな現象ではあるが、地域によって明らかな違いがある。東南アジアにおいては、いわゆる Hit-rob-run【記者注：通常武器を保持していないか、簡単

な武器を持った小人数の集団による粗雑で無計画な攻撃]タイプの襲撃から、公海上での攻撃に至るまで、現代のあらゆるタイプの海賊行為が見受けられるのに対して、ソマリアの「ビジネスモデル」は商船の乗っ取りに特化している。ギニア湾では、主にナイジェリアの海賊が標的としているのは小型タンカーの積荷や船舶内の金庫などだ。乗組員に対する暴力行為や拉致も増えている。

ドイツの商船団はその規模の大きさから、2009年のコンテナ船 Hansa Stavanger や 2010年の Taipan¹¹ の乗っ取り事件にみられるように、しばしば海賊の標的となっている。ドイツの船会社および船舶所有者が直接被害に遭った件数は、2011年は少なくとも64件、2012年は41件であった¹²。IMBによると、2008年から2013年にかけて3,500人以上の船員が海賊の人質となった。人質は何ヶ月、場合によっては何年にもわたり極悪な条件下で拘束され、拷問を受けていたケースもあった。

海賊行為のホットスポット:ソマリア

自動小銃 AK47 で武装しスキフと呼ばれる小型のモーターボートを乗り回すソマリアの民兵は、現代の海賊として世間にその姿を印象づけた。船舶はソマリア沖で乗取られた後に沿岸へと移動させられ、乗組員は身代金が支払われるまで人質として拘束される。ソマリア沖はアデン湾とアラビア海に近いので、年間2万隻の船舶が通行する通商上戦略的に重要な海域であり、海賊にとっては標的が高密度に存在する活動地域となっている。

ソマリア沖の海賊行為は、比較的小さい人的リスクで高額な身代金が見込めることをあてにした組織犯罪である。2004/2005年までは、近海での組織化されていない単発的な犯罪が多かった。その後、船舶を乗っ取り身代金を要求するという目的のために、小集団が集まりシンジケートのようなものまで結成するようになった。そのため、2008年以降は襲撃件数がまさに爆発的に増加した。2005年は45件であったのが、2008年には111件に増えている。乗っ取られた船舶数は42隻であったので、ほぼ2回に1回の割合で海賊の襲撃は成功していたということになる¹³。

このように、ソマリアの海賊行為は、違法漁民の防衛や有毒廃棄物の違法海洋投棄との戦いであると言われているが、そうではなく、明確な構造をもち、事前に交渉や場合によっては契約で益分配を取り決めた上で展開する魅力的な「ビジネスモデル」なのである。2009年以降、年間の身代金総額は1億5,000万米ドルに達している¹⁴。2010年以降は1隻あたりの平均身代金額は400~500万米ド

ルとなっていた。これら身代金の大部分は投資家および現地の権力者に流れるのではあるが、「海賊」としてシンジケートに参加していれば、1回の身代金につき約15,000~20,000米ドルの収入があることから、かなり儲かる仕事である¹⁵。

商船が襲撃の犠牲になる確率は1%をはるかに下回る。また、経済損失という点でも、2012年はおよそ60億ユーロと見込まれており、世界貿易額からすると差しあたり小さいと思われる。とはいえ、個々の企業にとって海賊行為は保険料の上昇を引き起こし、自衛策への投資、あるいは、危険海域を回避するなどの措置を必要とさせるため、著しい財務リスクを意味する。海運業界だけで、そのコストは2012年で50億ユーロ近くに達した¹⁶。さらに、アデン湾の沿岸諸国にも、港湾施設の保険料の上昇や観光収入の減少などの影響が及んでいる。ソマリアでは、物価上昇、人道援助物資の供給が脅かされるなどの問題が起き、また、武力紛争による経済繁栄という事態に直面している。何よりも、海賊行為は西洋のリベラルな秩序モデルの構成要素である海洋自由を侵害している。

海軍による商船の保護

ドイツ海軍は、2008年12月からソマリア沖で、EUの枠組みである海軍による商船の保護を目的としたアタランタ作戦に参加している。当該作戦の主要目的はソマリアへの人道支援物資の輸送の確保であり、次に、民間商船の護衛および海賊行為の制圧となっている。EUの他に、NATOのオーシャン・シールド作戦と米国が指揮する「合同任務部隊(CTF)」が展開しており、「ビッグスリー」が居並ぶ形となっている。NATOおよびCTFにおいては主要任務が海賊行為の制圧であることから、その断固たる対応により、海賊の手から乗っ取られた船舶を解放するに至っている。この他にも、中国、ロシア、インドなどの国々が当該海域に兵力を送っている。これらは非常に活発な部隊で、自国の商船の護衛を最優先としており、護衛船団を組み、乗っ取られた船舶の奪還を果たしている。

問題は、このように複数の部隊が展開しているがゆえに、様々な優先順位および権限が存在していることだ。加えて、国によって活動の条件や制約が異なっている。従って、任務内および任務間の調整がどうしても必要となる。とはいえ、実務レベルでの実践的な協力関係は個々の作戦の効果を高め、また、協力することにより、ひとつの作戦における国ごとの条件や制約を他の作戦を通して調整できる可能性が生まれる。

成果をあげる海賊行為の制圧

2008年までは、アデン湾および沿岸海域での襲撃が多かったが、海軍を投入して船舶の護衛を行ったことにより、当該海域の航行の安全は改善した。決定的だったのは、Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)を設けたことであった。この安全航行回廊では、海軍の厳しい監視のもと民間商船がアラビア半島に沿ってアデン湾を航行することができる。

この状況の変化を受けて、海賊は活動海域を西インド洋のほぼ全域に拡大した。襲撃は、インド沖わずか数100海里の海域で起こることもあれば、マダガスカル沖で発生することもあった。活動海域の移動に伴い、その後2~3年間で襲撃件数は激増した。2010年は襲撃が219件、

乗っ取りが 49 件であった。

当該海域を効果的に監視するためには、国際社会が投入しようとしている数を遥かに上回る巡視船が必要となるため、警備はほとんど不可能である。現在、ドイツの国土面積の 10 倍以上の海域を 15 隻の船舶で警備しようとしている状況だ。加えて、海軍の活動範囲は任務規定の中で限定されてしまっている。

海賊の行動範囲が拡大し、襲撃件数が増加するのに伴って、船会社は自衛策への投資を強化するようになった。監視対象海域が拡大したことにより、襲撃を受けた時に海軍の介入に頼れる保証がないため、船会社は民間の武装警備員を雇って乗船させるようになってきている。これまでのところ成果を上げており、民間の警備員が乗船して乗っ取られた船舶はない。

軍事作戦によって当初は海賊行為を抑えることができなかったとしても、その実行は正しく必要なことであった。なぜなら、航路を守ることは国家主権に基づく使命であるからだ。アタランタと NATO は緊密に調整し合いながら情勢の変化に対応し、2011 年春からは襲撃する海賊に対して以前よりはるかに断固とした対応をとるようになり成果をあげた。アタランタは 2012 年 5 月に、陸上においても海賊を制圧する権限を得るに至ったが、これはそれまでの経験からして理に適っていた。終わりの見えない展開 (mission creep) に陥るのではないかという危惧も杞憂に終わった。さらに、海上での海賊行為の制圧に関しては、追加的な対策として、ソマリアの治安部隊に対する教育訓練 (EU トレーニングミッション EUTM)、ならびに最近では、Regional Maritime Capacity Building for the Horn of Africa and the Western Indian Ocean (EU-CAP NESTOR) の枠組みの中で、沿岸諸国の海軍部隊、沿岸警備隊、警察に対する能力育成が実施されている。

ソマリア海賊は廃業か？

ソマリア沖での海賊行為は、2012 年は 75 件 (2011 年は 237 件) となり、同年以降明らかに減少している。決定的な要因は 3 つある。第一の要因は、多くの海賊集団がアタランタや NATO の断固とした作戦によって早々に捕獲されてしまったことである。加えて、ソマリア沿岸地域の海賊村に対して海軍による「武力の誇示 (show of force)」を直接行ったことで抑止力が働いた。第二の要因としては、商船が自衛策として、特に武装した民間警備員を乗船させるようになったことにより、海賊の「成功率」が著しく低下したことが挙げられる。海賊は投資回収が困難となり、ビジネスとして成り立たなくなった。第三の要因は、陸上においても海賊に対する圧力が高まったことだ。軍隊が沿岸部の村落に介入したことにより、いくつかの活動拠点を放棄せざるを得なくなったのである。

海上および陸上における軍事圧力と襲撃の成功率の低下は、海賊「ビジネス」をさらに落ち込ませることとなった。2013 年前半はわずか 8 件、乗っ取られた船は 2 隻だった。2 年前の同時期には 163 件が記録されていた¹⁷。現在このように海賊行為はほぼ制圧された状態ではある

が、引き続き注意していく必要がある。なぜなら、ソマリア国内での紛争が特定地域の支配を巡る戦いを引き起こしているからだ。一般的には、武力紛争は海賊のビジネスモデルに弊害をもたらすものである。海賊が再び体制を立て直せるのか、また、海賊集団が現状の争いの中でどのような位置を占めるようになるのかは依然として不明である。ソマリアの海賊はまだ敗北したわけではない。従って、アタランタ作戦および能力育成と支援の枠組みにおけるドイツ軍の参加は依然として必要である。

展望と提言

アデン湾の航路がソマリアの海賊によって脅かされるという事態は、遠く離れた国々の不安定な情勢が先進国に直接的な影響を及ぼし得ることを示した。西アフリカ諸国の脆弱な国家情勢および襲撃件数の増加を考えると、中期的に、ドイツがこの海域の航路の安全確保にも一層関わることを余儀なくされる可能性がある。海運に依存するドイツの状況を考えれば、今後さらなる関与が求められる。具体的な推奨事項を以下に記す。

1. ドイツは海運に依存していることを自覚する必要がある。 海洋は資源と食糧の供給源、輸送の場、国家間紛争が繰り広げられる場であり、21 世紀においてその重要性はさらに増していく。その利益について、ドイツはこれまでに以上に戦略の中で大胆に強調していくべきではないか。そのためには、ドイツ国民に向けて、国の豊かさにとって海洋がいかに重要であるかを説明すること、また、自由な貿易路の安全を確保するために政治的、軍事的能力を展開することが求められる。

2. 西アフリカ沖の海賊の制圧についても、ドイツは関与の準備をしておく必要がある。 西アフリカ沖では襲撃件数が増えており、懸念材料となっている。EUCAP NESTOR にならったナイジェリアとベナンの沿岸警備隊の能力育成の支援、あるいは、西アフリカ諸国経済共同体 ECOWAS の支援などが考えられよう。このような状況になった場合に、政治的にも軍事的にも適切な対応ができるよう準備を整えておかねばならない。

3. 当該地域の国々の国家体制を強化し、不安定な海域が生じるのを予防する必要がある。 海賊は軟弱な国家体制の現れであることから、現在、西洋諸国は国家体制の構築と整備に特に力を入れている。しかし、国として海賊に対して行動をとる意志がないことが明白な場合には、ドイツは、地域やその土地の権力者と協力して海賊制圧にあたらねばならない。ソマリアの場合であれば、偵察活動や訴追を地元の沿岸警備隊や民兵と協力して行うという形態が可能であろう。

4. 軍に対する法的安定性を得るために、ドイツは法的基盤を作らねばならない。 軍隊が警察任務を肩代わりするという状況は、非対称紛争において顕著である。たとえ警察が法的権限を有していても、例えばソマリア沖で活動するための手段はない。ドイツ軍のアタランタ作戦への参加は、基本法 24 条 2 項に準拠し、集団安全保障として EU

の枠組みで行われている。なぜなら、基本法 87a条はこの種の出動に適用するには不十分だからだ。アタランタ作戦の場合のように、たとえ実際的アプローチで実務に耐える解決策が導き出されとしても、次の立法期で行うべきことがふたつある。第一は、基本法 35 条(司法共助および職務共助)を適応させること。第二に、基本法 87a条 2 項を補足し、連邦当局を支援するためにも国際法に則ったドイツ軍の領海外出動を含めることだ¹⁸。

5. ドイツには戦闘力のある海軍が必要だが、これはヨーロッパのパートナーとの連携があってこそ維持できるものである。ソマリア沖の海賊制圧に軍隊を出動させたことが示しているのは、第一に、ドイツが貿易航路の安全を確保するという利益のために軍隊を出動させる覚悟があるということ。第二に、EU が、インド洋での初めての海軍部隊任務により「区域外(out of area)」に出たということ。第三に、インド洋とアジアにおける勢力の移動に鑑み、安全保障環境が戦闘力のある海軍部隊を必要としていることである。これらが意味するのは、ドイツには守備範囲の広い、いつでも出動可能な海軍が必要であるということだ。しかし、国家財政を考えれば、必要な軍事力を一国のレベルで維持するのはもはや無理である。この点からも、ヨーロッパの能力を増強することが一層必要であると思われる。そのためにドイツは、何より海軍の分野における相乗効果を高めるべく、共有・共用(Pooling and Sharing)のようなイニシアティブを推進すべきであろう。

- 1| 推奨文献: Mahan, A. T. (1890): *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. 12. Boston: Little, Brown and Company.
- 2| Yoshihara, T.; Holmes, J. R. (2011): *Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy*. Hamburg: Mittler & Sohn, 3 頁。アジアに
13| おける軍拡競争については以下を参照のこと: Hefe-
le, P.; Tensi, J.; Barth, B. (2012): *Military Build-up Dynamics and Conflict Management in East and Southeast Asia*, KAS International Reports 6/2012, 64-94 頁。
- 3| Feldt, L.; Masala, C.; Stricker, H.-J. & Tsetsos, K. (2013): *Kein Land in Sicht*, 2013 年 4 月 1 日付 FAZ。アクセス
日: 2013 年 7 月 20 日。
- 4| Till, G. (2009): *Seapower. A Guide for the 21st Century*.
第二版。London, New York: Routledge, 10 頁。
- 5| 詳細については以下を参照のこと: Hefe-
le, P. (2013): *A fragile value chain: The need for German maritime en-
gagement, Facts and Findings no. 125*, Konrad-
Adenauer-Stiftung: Sankt Augustin。以下も参照:
Petretto, K. (2013): *Der maritime Raum und maritime
Sicherheit: Deutschlands zwiespältige Dimension*, in:
Bruns et al.: *Maritime Sicherheit*, Wiesbaden: Springer
15| VS, 147-164 頁。
- 6| Chalk, P. & Hansen, S. (2012): *Present Day Piracy:
Scope, Dimensions, Dangers, and Causes*, *Studies in
Conflict & Terrorism*, Vol. 35:7-8, 497-506 頁。
- 7| 海賊行為の疑いがある場合、軍艦あるいは公船である
ことが明白な船舶は、公海において海賊行為の嫌疑
のある船舶を停止させ検査することが認められている。
具体的な証拠が存在する場合、当該海賊船を拿捕し、
16| 海賊の容疑者を逮捕し、船内の財産を押収することが
認められている。参照: 海洋法に関する国際連合条約
100 条以下、特に 105 条および 110 条。
- 8| 法に関わる議論、特にドイツ法に関しては以下を参照の
こと: König, D.; Salomon, T.; Neumann, T. & Kolb, A.
(2011): *Piraterie und maritimer Terrorismus als
Herausforderung für die Seesicherheit: Objektive
18| Rechtsunsicherheit im Völker-, Europa und deut-
schem Recht*. Hamburg: Institut für Friedens und Kon-
fliktforschung, Arbeitspapier 7。
- 9| 海上テロについてはここでは詳しく取り上げない。詳細
については以下を参照のこと: Lehr, P. (2013). *Mariti-
mer Terrorismus*, in: Bruns et al.: *Maritime Sicherheit*,
Wiesbaden: Springer VS, 115-127 頁。
- 10| 数字については国際海事局 (IMB) による 2008~2012
年の年次報告書 "Piracy and Armed Robbery against
Ships" を参照のこと。襲撃件数の常時更新版につい
ては IMB Live Piracy Map を参照のこと。
<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>
- 11| Taipan はオランダ海軍により救出され、襲撃者はドイツ
で 400 年ぶりに行われた海賊裁判で 7 年以下の禁錮
を言い渡された。
- 12| 世界的な状況の詳細については国際海事局 (IMB) によ
る 2008~2012 年の年次報告書 "Piracy and Armed
Robbery against Ships" を参照のこと。最初の半年間
で、世界で報告された 138 件のうち、ドイツの船会社
および船舶所有者はすでに 23 件を占めていた。
これについては以下を参照のこと: ICC Interna-
tional Maritime Bureau (2013). *Piracy and Armed
Robbery against Ships: Report for the period of 1
January-30 June 2013*, 16 頁。
13| 海賊行為の動向についての詳細な概況は以下を
参照のこと: *Piracy in the Greater Gulf of Aden.
Myths, Misconception and Remedies*. Norwegian
Institute for Urban and Regional Research Report
2009:29。最新動向の詳細については以下を参照
のこと: Petretto, K. & Petrovic, D. (2012): *Fernab
jeder Romantik - die moderne Piraterie vor der
Küste Somalias*, *Aus Politik und Zeitgeschichte
(APuZ) 48/2012*, 10-16 頁
14| 比較: 海賊の活動拠点の大部分が沿岸部に集まっ
ているソマリア沖のブントランド地域は、年間で推
定 1,600 万から 2,000 万米ドルの予算をもつ。著
者による Saeed Mohamed Raage とのインタビュー
[http://www.ims-
magazin.de/index.php?
p=artikel&id=1322049300,1,dnp](http://www.ims-magazin.de/index.php?p=artikel&id=1322049300,1,dnp)。アクセス日: 2013
年 7 月 20 日
15| 以下を参照のこと: Geopolicity (2011). *The Eco-
nomics of Piracy. Pirate Ransoms & Livelihoods
off the Coast of Somalia*.
[http://www.geopolicity.com/upload/content/pub_
1305229189_regular.pdf](http://www.geopolicity.com/upload/content/pub_1305229189_regular.pdf)。アクセス日: 2013 年 7 月
20 日。以下も参照: Financial Action Task Force
(2011). *Organised Maritime Piracy and Related
Kidnapping for Ransom*, Paris。
経済的影響については以下を参照のこと: Bellish,
J. (2013): *The Economic Cost of Somali Piracy
2012*, Broomfield: Oceans Beyond Piracy。
17| ICC International Maritime Bureau (2013): *Piracy
and Armed Robbery against Ships: Report for
the period of 1 January-30 June 2013*, 5-6 頁, 18
頁。
以下を参照のこと: Feldt, Lutz (2009): *Was ist zu
tun? Seesicherheit, Piraterie und Terrorismus auf
See*. [http://www.marineforum.
info/html/body
feldt.html](http://www.marineforum.info/html/body_feldt.html)。アクセス日: 2013 年 8 月 8 日。