

# JAPAN P&I NEWS

No.831-16/7/27

外航組合員各位

ナイジェリア港湾情報

## Lagos 港/Port Harcourt 港における海賊

今般、当組合のフランス Marseille のコレスポンデント Eltvedt & O'Sullivan より、ナイジェリアの Lagos 港/Port Harcourt 港における海賊についての情報を受領いたしましたので、当組合要訳とともにご参考に供します。

当該海域を航行する各船舶の安全航行と事故防止を祈念いたします。

以上

日本船主責任相互保険組合

添付：コレスポンデント報告及び当組合要訳

## **NIGERIA PORTS INFORMATION**

### **- PIRACY AT LAGOS/PORT HARCOURT**

The waterways/sea is being monitored by the Nigeria Naval Police and other enforcement Agents. The Naval Police patrol along the coast on 24hrs.

However, it is essential to warn that pirates are very active in the region. We dealt with pirates attack last year. They used to hijack the tankers, switch navigation equipment basically AIS and other communication system. Then, they transship the cargo into other tanker before releasing the vessel few days later.

It is important that in the Gulf of Guinea, the crew remains particularly vigilant. In case of congestion in the port, the vessel should stay out of reach of pirates tug. In no event, Members should accept STS operation, except if application is made to the local authorities and the area secured.

One issue your insured might anticipate is that of congestion at the port which could entail the vessel having to wait on the roads (or at Bonny inner anchorage if calling at Port Harcourt / Onne) for some time. This will usually depend on the type of cargo being carried; container vessels and tankers do not have so many problems in this regard as they usually have preference / priority over general cargo / bulk vessels.

Should there be such a waiting time, the Master is advised to stay as far away as possible from the FWB in order that the possibility of any pirates boarding the vessel is greatly minimised. There have been incidents of piracy attacks off Lagos / Bonny (Bight of Benin), but these have mainly occurred on tankers with low freeboard and small off-shore support craft. However, the vessel should take all appropriate means to prevent unauthorised boarding either at sea, at the anchorage or whilst alongside. (Use of razor wire, increased look-outs, pressurized fire main/hoses, restricted / secure access to accommodation, cargo spaces and deck stores, increased deck patrols etc. etc.). The anchorage areas and coastal waters are supposedly patrolled by the Nigerian Navy. No authorized persons should be allowed on board during the waiting time.

Alternatively it is possible for vessels to anchor at the SAA (Safe Anchorage Area) to West of Lagos where ships may anchor in a specified area that is guarded / patrolled by vessels from a private security company (OMS) working in collaboration with the Nigerian Navy. Details are available on [www.saawestafrika.com](http://www.saawestafrika.com)

Once alongside access to the vessel should be controlled 24/24 in order to prevent any unauthorised entry and /or attempted robbery. Any crew venturing ashore should be vigilant against personal attack / robbery.

If taking bunkers in the area the Master/Agents need be very careful and insist on using only very official channels. There is some oil (usually bunker grade) theft in the area at the moment and even though not related, taking bunkers illegally could carry serious consequences. Any STS operations (bunkers or cargo) should be announced / declared to the official authorities so that they can be properly monitored. Several vessels have been attacked during undeclared STS operations being carried out far off-shore away from any supervision or surveillance.

With regards to piracy there have been some attacks in the Bight of Benin and Gulf of Guinea (even as far south as off Angola). These attacks are usually highly coordinated and have generally been on small tankers with a low freeboard that are carrying MGO and / or IFO or on off-shore vessels. In such cases it is the highly valuable cargo that is targeted with the vessel being released some days later once some or all of the cargo has been discharged to another waiting vessel / barge (for subsequent sale on the black market). The pirates can be extremely violent and such criminal activity is almost exclusively carried out by Nigerian based organisations, doubtlessly with the collusion and support from well-organised business and political connections most probably situated in Nigeria.

**H. Romain Soglo**

ELTVEDT & O'SULLIVAN

As Agents to the Managers of TCI AFRICA

Tel: +33 491 140 460 | D/Line: +33 491 140 463 | Mobile: +33 613 380 965 | Skype: r.soglo | Fax: [+33.4.91.56.12.81](tel:+33491561281)

Website : [www.eltvedtosullivan.com](http://www.eltvedtosullivan.com)

**Duty Officer Emergency No: [+33 6 25 73 08 08](tel:+33625730808)**

2016年7月

## ナイジェリア港湾情報

### Lagos 港/Port Harcourt 港における海賊

当該水路/海域は Nigeria Naval Police 及び他の執行代理人によりモニターされている。Naval Police は 24 時間沿岸域をパトロールしている。

しかし、当該地域で海賊が非常に活発に活動していると警告せざるをえない。昨年、我々は複数の海賊襲撃事案を取り扱ったが、海賊らの手口は、タンカーを乗っ取り、AIS のような航行機器や他の通信システムを切断し、貨物を他のタンカーに積み替え、そして数日後に本船を解放するというものであった。

ギニア湾では乗組員は特に警戒を怠らず継続することが重要である。港が混雑している場合には、船舶は海賊船が到達できない場所に停泊すべきである。現地当局に申請がなされ、安全が確保されている場合を除いて、メンバーはいかなる場合にも STS オペレーションを受諾してはならない。

メンバーは、港での船混みのため錨地 (Port Harcourt/Onne 寄港の場合は Bonny inner anchorage) で暫く待機しなければならないと当然予想していることだろう。ただし、積荷の種類次第で待機時間は変わる。コンテナ船及びタンカーは、通常、一般貨物船/撒積船よりも優先されるため、この点であまり多くの問題を生じない。

もしそのような待機時間があるならば、海賊乗船の可能性を最小限にするために、船長は FWB(Lagos Fairway Buoy)より出来るだけ離れて停泊すべきである。Lagos/Bonny (ベニン湾) 沖で海賊の襲撃事故が発生したが、これらは主として乾舷が低いタンカーや小さなオフショア支援船で発生した。しかし、船舶は公海上、錨地あるいは着岸中のいずれにおいても、不法な乗船を防ぐためにあらゆる適切な手段を講じるべきである (たとえば、レーザーワイヤーを使用したり、見張りを増加させ、高圧消火管/ホース、居住区/貨物スペース/甲板倉庫へのアクセスを制限し安全確保に努めたり、甲板パトロールの頻度を上げたり、等々)。錨地及び沿岸水域は Nigerian Navy がおそらくパトロールしている。待機時間中に承認された者以外の乗船は許可してはならない。

代替手段として、Lagos 西方の SAA(Safe Anchorage Area)への錨泊は可能である。ここでは、Nigerian Navy と協調して活動する民間警備会社(OMS)が船舶を防護/パトロールする特定区域に錨泊できる。同社の詳細は [www.saawestafrica.com](http://www.saawestafrica.com) で入手可能である。

一旦着岸したら、不法な侵入や強奪の企てを防ぐため、本船へのアクセスは 24 時間管理されるべきである。揚陸しようとする乗組員は、陸上での個人に対する襲撃/強奪に警戒を怠ってはならない。

当該地域で補油する場合は、船長/代理店は非常に注意深くあるべきであり、極めて公式なルートでのみ手配すべきである。現在、当該地域では油（通常、燃料油グレード）のごまかしがあり、たとえごまかしと関連がなかったとしても、不法な補油は深刻な結果をもたらす可能性がある。いかなる STS オペレーション（燃料油あるいは貨物）も、適切にモニターされるよう、当局に通知/申告されるべきである。数隻の船舶は、申告せずに沖合離れた場所で監視なしに実施された STS オペレーション中に襲撃された。

ベニン湾及びギニア湾（アンゴラから南方へ離れてはいるが）でも海賊襲撃が発生している。これらの襲撃は通常高度に組織化されており、概して、MGO や IFO を運送する乾舷の低い小型タンカーやオフショア船に対してなされている。このような場合、標的にされるのは高価な貨物であり、待機している他の船舶/バージに（闇市場での売却のために）一部あるいは全部の貨物が揚げられ、数日後に本船は解放される。海賊は非常に暴力的で、彼らの犯罪的活動は専らナイジェリアに本拠を置く組織によりなされている。かかる組織が、ナイジェリアに存在すると思われる闇の商業・政治的組織と繋がっていたり、その援助を受けていることに疑念の余地はない。

以上