



平成20年度
海賊対策の普及啓発
海賊対策普及啓発セミナー実施報告書

平成21年3月
財団法人海上保安協会

「この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。」

平成20年度海賊対策の普及啓発

海賊対策普及啓発セミナー実施報告書

I. 目的

マラッカ・シンガポール海峡を含む東南アジア周辺海域は、我が国のエネルギー等の確保にとって極めて重要な海上交通路であるが、これら海域においては、小銃などで武装した海賊により、通航船舶が強盗、ハイジャックなどの被害に遭っている状況であり、日本船舶を含む日本関係船舶においてもその発生が報告されている。

海上保安協会としては、マラッカ・シンガポール海峡等の安全確保体制の構築を促進するため、各国と海賊事案関係に係る情報交換を行うといった連携強化を図るとともに、海上保安庁と協力して沿岸各国に対する海賊対策関係機関の人材育成・人材交流等を含めた海賊対策の普及・啓発を図る。

なお、本事業は、競艇公益資金による日本財団の助成事業として実施するものである。

II. 目標

マラッカ・シンガポール海峡、インドネシア海域など海賊等事件が多発する海域の大部分は沿岸国の領海であり、領海内で発生した事案は、基本的には沿岸国が対処することとなるが、これら沿岸国は、我が国に比べ、海上取締りなどの海賊対策のための組織、職員・船艇等の体制が貧弱である。また、沿岸国としてもこれら自国の状態を理解し、我が国をはじめとした先進諸国に対して、講じる対策に向けた援助を求めている状況であることから、マラッカ・シンガポール海峡等の重要交通路の安全確保のため、沿岸国に対し可能な限りの協力を行う。

具体的には、タイ、インドネシア、フィリピン三カ国の沿岸国海上保安機関職員を対象とした海賊対策普及・啓発研修セミナーを実施し、海賊対策関係機関の人材育成・人材交流等を含めた海賊対策の普及・啓発を推進する。

III. 日程、実施場所、参加機関等

海上保安庁が各国に派遣中であった巡視船や巡視船乗組員等職員の協力を得て、以下の日時、場所、参加者により実施した。

(1) タイ

日程；平成20年11月24日（月）から11月26日（水）までの3日間

場所；巡視船しきしま船内

参加機関；タイ海上警察、タイ海軍、タイ海事局

(2) インドネシア

日程；平成20年12月2日（月）から12月4日（水）までの3日間

場所；巡視船しきしま船内

参加機関；海上保安調整会議、海上警察、海運総局

(3) フィリピン

日程；平成21年2月17日（火）から2月19日（木）までの3日間

場所；巡視船りゅうきゅう船内

参加機関；沿岸警備隊

IV. 実施内容

(1) 講義

タイ、インドネシアでは、まず始めに、海上保安庁の任務・組織、海上保安庁が実施している海賊対策及び海賊事案の現状・分析のほか、国際法等について基礎的な講義を実施した。

また、海賊取締りに関する法学的講義だけでなく、実務的な取締り方法に関する講義として「移乗・容疑者制圧技術」を実施した。この講義自体は、今回が初めてであるが、研修生は現場職員であり、実際の実務面について非常に興味を持ち、活発に質疑応答が行われた。

フィリピンでは、フィリピンコーストガードと長年に渡って関係を構築しており、既に、海上保安庁が実施している海賊対策や海賊事案の現状についてほぼ理解している現状を踏まえ、踏み込んだ講義を実施した。

海賊の取締り自体は、事案に関する情報収集、海賊及び被害船舶に係る捜索海域の決定、捜索の実施、海賊船舶を発見した場合には、当該船舶の捕捉、最終的に海賊の逮捕及び捜査という流れになるが、この内、海賊船舶の捕捉において、フィリピン沿岸警備隊の巡視船の船内体制が不十分であるので、この部分に関して重点的に講義を実施することとした。

冒頭、「海賊の発生状況と取締り手法」の講義を実施して、海賊発生 of 現状と海賊事案の基本的な取締りの流れを説明した。その上で、海賊の捕捉に関して重点を置いて説明するため、「被疑船舶追跡捕捉部署における船内体制」、「搭載艇の運用」等について説明を行った。

研修生からは、フィリピン沿岸警備隊との体制と比較する意見がだされ、海賊取締りに関してどのような体制が必要なのか知識を深めることができた。

今後、海賊対策の啓発活動事業を実施していくにあたって、各国の事情や要望を組み入れた形で実施していくことが、各国機関を更に啓発することと

なる。各国における特記事項は以下のとおり。

① タイ

タイでは、法執行機関が、海上警察、海軍及び海運総局に分かれており、そうした機関が一同に集まり、海上におけるタイでの海上法執行取締りについて話あったことは非常に有意義であった。

② インドネシア

インドネシアでは、海賊対策に係る国際法や手法に関する講義よりも、資器材の紹介や使用方法について興味があるようだった。インドネシアにおいても、装備については、一様に持っているようであるが、正確な使用方法については理解していないようだった。

③ フィリピン

フィリピンでは、フィリピン沿岸警備隊の若手職員が参加したが、船艇勤務を経験しているものがほとんどであり、巡視船内の指揮命令系統について非常に興味を持っていた。

(2) 容疑者制圧訓練 (タイ、インドネシアのみ)

容疑船の船上での容疑者の制圧に関する訓練を実施した。まず始めに逮捕術の展示訓練を実施し、その後、研修生は、容疑者を機動部隊にて制圧する方法、武器を持った容疑者の制圧方法について見学した。

逮捕術については、研修生にも体験訓練を実施させたが、いずれの研修生も興味を持って、真剣に取り組んでいた。各国における特記事項は以下のとおり。

① タイ

海上警察については、基本的な制圧訓練については理解しているようであったが、海軍及び海事局については、あまり訓練の経験がないようだった。

② インドネシア

犯人の制圧逮捕については実施しているとのことだったが、海上保安庁が展示訓練で実施したような、組織的な制圧については経験したことがないとのことだった。

(3) 搭載艇揚降訓練 (フィリピンのみ)

船内での系統だった指揮命令を学ぶため小型艇の揚げ降ろしについて訓練を実施した。フィリピン沿岸警備隊においても、大型船に搭載されている小型艇の揚げ降ろしについては行っているとのことだったが、船内での指揮命令系統まで伴った搭載艇揚降訓練を実施しておらず、各自が独自に動き降

ろしてしまうこともありえるとのことであつた。安全確保の観点から指揮命令系統は必要であり、スクールが降る中、実施した訓練であつたが、研修生は熱心に訓練に取り組んでいた。

(4) 連携訓練見学

連携訓練は、海賊対策に関して海上保安庁と東南アジア沿岸国との連携の構築のため実施しているものである。連携訓練を通じて、お互いの対応能力の向上を図るとともに、海賊行為への対応・対策の必要性について共通認識を醸成している。こうした観点から研修生には、訓練内容を説明すると共に、連携の重要性も合わせて説明した。

なお、フィリピンの訓練では、乗船研修中、学んだことの取りまとめとして研修生を立入検査班として訓練に参加させた。

(5) 巡視船運航研修

講義や装備・資機材の見学、搭載艇の操船訓練等を通じ、海上保安庁における巡視船の運航体制について説明した。とりわけ、東南アジアの海上保安機関には、巡視船にヘリコプターを載せて業務に当たらせている巡視船は少ないことから非常に参考になるとのことであつた。

(6) 課題研修

海上保安庁から一方的に講義を実施するばかりではなく、研修生にも乗船研修で学んだことを生かして、実際に自ら考え身につけてもらうために課題研修を実施した。タイ・インドネシアでは、国際法を履修させたことから、「海賊対策のために必要な近隣国との協定案」との題で、フィリピンでは、海賊対策に関する船内体制を履行したことから「フィリピンの巡視船で必要な部署体制」との題で、グループに別れプレゼンを実施した。

(7) 添付資料

- 別添 1 研修セミナー日程表
- 別添 2 研修員名簿
- 別添 3 講義資料
- 別添 4 実施状況写真
- 別添 5 報道資料

V. 来年度へ向けての改善点

(1) 研修員の能力に合わせたカリキュラムの作成

本事業については、東南アジア各国で初めての事業であったため、当初、ほぼ一律的に同じ内容で実施してきたところ、東南アジア各国は、それぞれの国において海上保安能力に差があり、また、最近では海賊対策の中でも関心のある分野が異なる部分もわかってきた。こうしたことから、それぞれの寄港地で実施する講義・訓練については、一律に同じカリキュラムで実施するのではなく、現地海上保安機関と十分に打合せを行い、実施していくことが必要である。

(2) 外部会議場での講義の実施

現地海上保安機関からは、できれば多くの研修生に対して訓練を実施してほしいとの要望があるが、これまでは巡視船に乗船できる制限があるため、概ね 12 人程度受け入れに制限を設けてきたが、聴講でもよいので参加させてほしいと申し出る熱心な職員も出ている。こうしたことから、陸上で実施する講義については、例えば外部会議場を借りて、より多くの研修生に聴講させるといった手法について検討することも一考である。

別添 1

研修セミナー日程表

平成 20 年 11 月 24～26 日 タイにおける乗船研修セミナー・スケジュール

月日	時間		実施事項	場所
11/24	0900		研修セミナー参加者乗船(計9名)	
	0910		研修オリエンテーション	第1公室
	1000		乗船式	飛行甲板
	1015	1200	講義1:海上保安庁の活動 講義2:海上安全保障の現状	第1公室
	1200	1300	昼食	
	1300	1700	講義3:海賊取締りの基本的な流れと方法 講義4:ReCAAP・ISCの活動	第1公室
	1700	1800	夕食	
	1800	1930	個別課題研究 ・課題研修主旨説明	第1公室
	1930	2200	自由時間	
	2300		消灯	
11/25	0630		起床、海上保安体操	
	0700	0730	朝食	
	0730		出港30分前	
	0800		パイロット乗船後、出港	
	0900	1100	航海	
	1100		仮泊30分前	
	1130		仮泊(レムチャバン港沖)	
【研修関係者】				
	0730	0830	出港部署の見学	
	0900	1100	船舶運用(航機通航砲)見学	
	1100	1130	仮泊部署の見学	
	1200	1300	昼食	
	1300	1700	講義6:移乗及び容疑者制圧技術 実技:移乗及び容疑者制圧技術	第1公室 後部甲板
	1700	1800	夕食	
	1800	2000	個別課題研究	

	2000	2300	自由時間	
	2300		消灯	
11/26	0630		起床、海上保安体操	
	0700	0730	朝食	
			抜錨30分前	
			抜錨	
	0830	0900	訓練準備	
	0900	1030	連携訓練 参加船艇 ・しきしま ・タイ海上警察 ・タイ海事局 ・タイ海軍	
	1100		レムチャバン港向け航走開始(入港30分前)	
	1130		パイロット乗船後、入港用意	
	1200		入港	
【研修関係者】				
	0830	0900	抜錨作業見学	
	0900	0930	研修セミナー参加者に対する訓練概要説明	
	0930	1100	連携訓練見学	
	1100	1200	訓練評価会(研修セミナー参加者)	第1公室
	1200	1300	昼食	
	1300	1600	個別課題研究発表会	第1公室
	1600	1700	評価会	第1公室
	1700	1730	下船準備	
	1730		下船式	
	1900	2030	船長主催送別レセプション兼終了証書授与式	Garden Beach Hotel(パタヤ)

平成 20 年 12 月 2～4 日 インドネシアにおける乗船研修セミナー・スケジュール

月日	時間		実施事項	場所
12/2	0900		研修セミナー参加者乗船(計9名)	
	0910		研修オリエンテーション	第1公室
	1000		乗船式	飛行甲板
	1015	1200	講義1:海上保安庁の活動 講義2:海上安全保障の現状	第1公室
	1200	1300	昼食	
	1300	1700	講義3:海賊取締りの基本的な流れと方法 講義4:ReCAAP・ISCの活動	第1公室
	1700	1800	夕食	
	1800	1930	個別課題研究 ・課題研修主旨説明	第1公室
	1930	2200	自由時間	
	2300		消灯	
12/3	0630		起床	
	0700	0730	朝食	
	0730		出港30分前	
	0800		パイロット乗船後、出港	
	0900	1100	航海	
	1100		仮泊30分前	
	1130		仮泊(レムチャバン港沖)	
【研修関係者】				
	0730	0830	出港部署の見学	
	0900	1100	船舶運用(航機通航砲)見学	
	1100	1130	仮泊部署の見学	
	1200	1300	昼食	
	1300	1700	講義6:移乗及び容疑者制圧技術 実技:移乗及び容疑者制圧技術	第1公室 後部甲板
	1700	1800	夕食	
	1800	2000	個別課題研究	

	2000	2300	自由時間	
	2300		消灯	
12/4	0630		起床、海上保安体操	
	0700	0730	朝食	
			抜錨30分前	
			抜錨	
	0830	0900	訓練準備	
	0900	1030	連携訓練 参加船艇 ・しきしま ・インドネシア海上保安調整会議 ・インドネシア海上警察 ・インドネシア海運総局	
	1100		タンジュンプリオク港向け航走開始(入港30分前)	
	1130		パイロット乗船後、入港用意	
	1200		入港	
【研修関係者】				
	0830	0900	抜錨作業見学	
	0900	0930	研修セミナー参加者に対する訓練概要説明	
	0930	1100	連携訓練見学	
	1100	1200	訓練評価会(研修セミナー参加者)	第1公室
	1200	1300	昼食	
	1300	1600	個別課題研究発表会	第1公室
	1600	1700	評価会	第1公室
	1700	1730	下船準備	
	1730		下船式	
	1900	2030	船長主催送別レセプション兼終了証書授与式	Borubudur Hotel(ジャカルタ)

平成 20 年 12 月 2～4 日 フィリピンにおける乗船研修セミナー・スケジュール

月日	時間		実施事項	場所
2/17	0900		研修セミナー参加者乗船(計12名)	
	0900	0930	乗船式	飛行甲板
	0945	1015	研修オリエンテーション	第1公室
	1030	1245	講義1:海賊の発生状況と取締り手法 講義2:ReCAAP・ISCの活動	第2公室
	1245	1345	昼食	
	1345	1630	講義3:巡視船船内体制・業務について 搭載艇の運用 講義4:被疑船舶追跡捕捉部署における船内体制	第2公室
	1645	1700	課題発表会の説明	第2公室
	1700	1800	夕食	
	1930	2100	フィリピン沿岸警備隊主催のウエルカムパーティ	
	2300		消灯	
2/18	0630		起床	
	0700	0730	朝食	
	0900		出港30分前	
	0930		パイロット乗船後、出港	
	0930	1030	航海	
	1030		仮泊30分前	
	1100		仮泊(マニラ港沖)	
【研修関係者】				
	0900	0930	出港部署の見学	
	0930	1030	船舶運用(航機通航砲)見学	
	1030	1100	仮泊部署の見学	
	1200	1300	昼食	
	1300	1700	講義6:立入検査 訓練:搭載艇揚降・航走	第2公室 後部甲板
	1800	1900	夕食	

	1900	2000	訓練:搭載艇揚降・航走	
	2000	2300	自由時間	
	2300		消灯	
2/19	0630		起床、海上保安体操	
	0700	0730	朝食	
	0800		抜錨30分前	
	0830		抜錨	
	0830	0900	訓練準備	
	0900	1100	連携訓練 参加船艇 ・しきしま ・フィリピン沿岸警備隊	
	1100	1130	研修生による連携訓練検討会	
	1230		パイロット乗船後、入港用意	
	1300		入港	
【研修関係者】				
	0800	0830	抜錨作業見学	
	0830	0900	研修セミナー参加者に対する訓練概要説明	
	0900	1100	連携訓練見学	
	1130	1230	昼食	
	1400	1500	課題研究発表会	
	1515	1545	研修評価会	第2公室
	1545	1615	下船式	第2公室
	1900	2030	船長主催送別レセプション兼終了証書授与式	Manila hotel(マニラ)

別添 2

研修員名簿

乗船研修セミナー参加者名簿(タイ)

番号	氏名	所 属
1	Chatchai Sakdee	海上警察
2	Ruttasak Imrittha	海上警察
3	Jennarong Jarupa	海上警察
4	Pipat Malathammarat	海上警察
5	Kanokpong Samranjai	海上警察
6	Somchai Buangam	海軍
7	Adithep Tisadoldilok	海軍
8	Narong Wangdee	海軍局
9	Rapeepon Unyakeat	海軍局

乗船研修セミナー参加者名簿(インドネシア)

番号	氏名	所属
1	WIYOTO	海上保安調整会議
2	ANDRI PANCORO	海上保安調整会議
3	MUHAMAD YAMIN	海上保安調整会議
4	NOPANA PRIYATA	海運総局
5	HANDRY SULFIAN	海運総局
6	RONA WIRA PERKASA	海運総局
7	HARIYATMOKO	海上警察
8	RIYAJI	海上警察
9	JONI JUNAIDI	海事漁業省

乗船研修セミナー参加者名簿(フィリピン)

番号	氏名	所属
1	LTJG Vladimer T.Gaspar	フィリピン沿岸警備隊
2	ENS Jan J.Terazona	フィリピン沿岸警備隊
3	ENS Marilyn M.Labasan	フィリピン沿岸警備隊
4	ENS Jessica Joy R.Angeles	フィリピン沿岸警備隊
5	ENS Clariza A.Bulajo	フィリピン沿岸警備隊
6	ENS Lorelyn R.Milante	フィリピン沿岸警備隊
7	ENS Adonis P.Anasco	フィリピン沿岸警備隊
8	P/ENS Richard G.Gura	フィリピン沿岸警備隊
9	FN1EN Jerry V.Ehurango	フィリピン沿岸警備隊
10	FN1 Jessie C.Almerol	フィリピン沿岸警備隊
11	SN1 Renante Q.Pino	フィリピン沿岸警備隊
12	SN2 Dionel P.Villatania	フィリピン沿岸警備隊

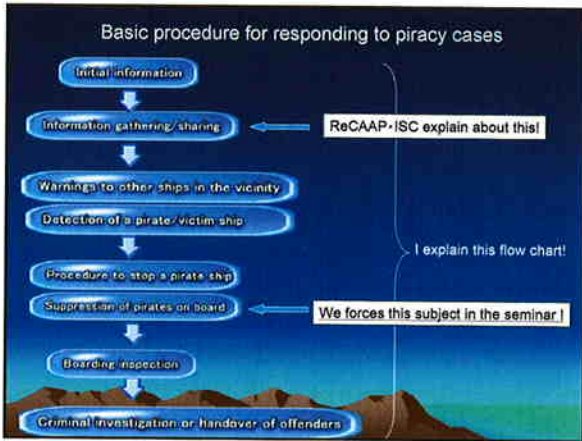
別添 3

講義資料

海賊の発生状況及び

海賊取締りの基本的流れと方法

(タイ、インドネシア及びフィリピンで使用)

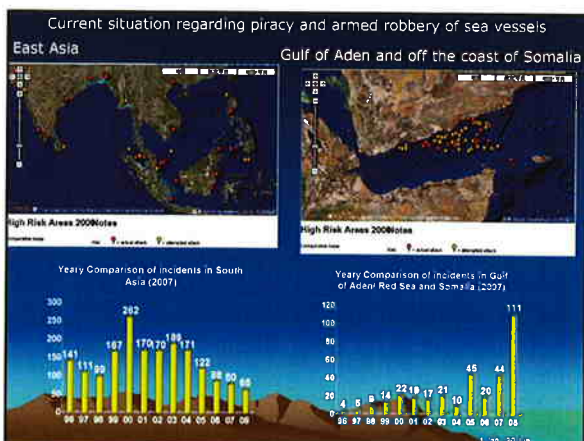
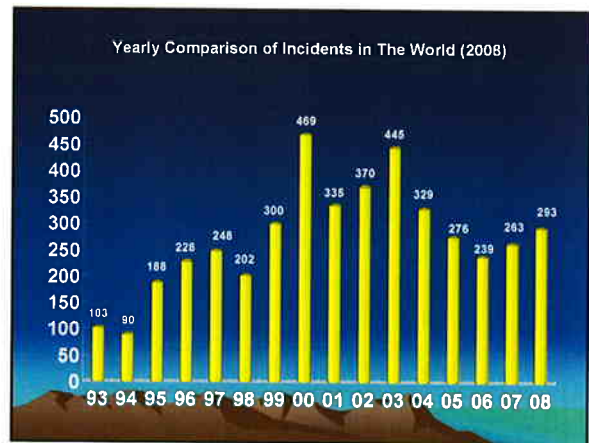


Statistic of piracy incident in the world

Basic Procedure for counter-piracy and armed robbery against ship

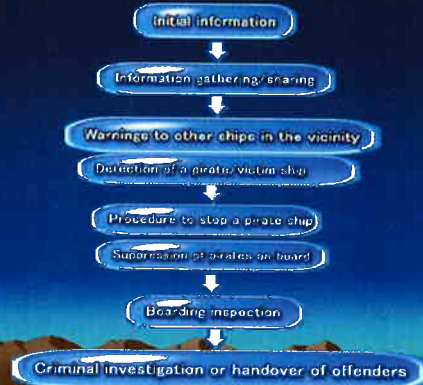
Japan Coast Guard
On-board training seminar 2009 in Philippine

Statistic of piracy incident in the world

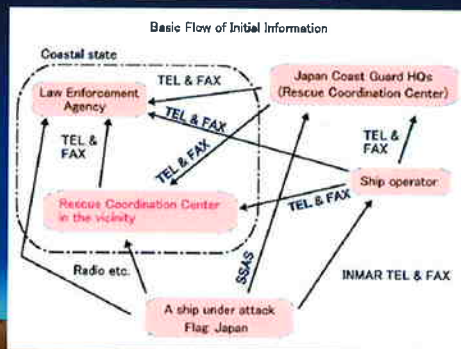


Basic procedure for responding to piracy cases

Basic procedure for responding to piracy cases



Initial information



- Contents of Initial information
 - Ship's name
 - Call sign
 - IMO number
 - INMARSAT IDs (plus ocean region code)
 - MMSI
 - Ship's position (and time of position UTC)
 - Nature of event

Contents of SSAS alert message

- Vessel Name
- MMSI
- IMN
- IMO No
- IMN-TEL
- IMN-FAX
- LAT
- LON
- Course
- Speed
- Time: 05/24/2007 19:30:34(UTC)
- Nature of distress

Information gathering/sharing

1. Date, time and position
2. Ship identity
3. Situation in which the victim ship was attacked
4. Damage to the ship
5. Casualties of ship crews/passengers
6. Characteristics of the ship
7. Information related to ship operations
8. Crew information
9. Details of kidnapped crews/passengers

Key elements

Key elements in the information gathering/sharing activity are as follows.

- - Reliability of information sources
- Accuracy of information
- Freshness (speed)
- Consistency

1. Date, time and position

1. Date and time of attack

Ship masters/crew are recommended to use UTC (Universal Time Coordinated) for piracy reporting (please refer to MSC/Circ.822/Rev.1 Annex 3). However, local time, which does not follow the local time zone where the ship is located, is often used. The recipient of the initial information should confirm the time zone to avoid confusion.

2. Ship position

Ship position should be expressed in the form of coordinates, if circumstances permit.

3. Course and speed

This information is sometimes useful for patrol ships dispatched to the scene to detect a victim ship.

4. Weather conditions, sunrise/sunset time, the age of the moon

5. Other vessels passing-by in the vicinity (ship identity, communication channel etc.)

2. Ship identity

1. Name
2. Type
3. Length overall (LOA) , breadth and depth
4. Flag state
5. Gross tonnage
6. Cargo (type, amount/volume, manifest, price, etc.)
7. Call sign
8. IMO number (ship registration number)
9. Ship owner
- etc

3. Situation in which the victim ship was attacked

1. Number and characteristics of pirate ships (e.g. size, color, materials, propulsion system (outboard engine, etc.), allocation of superstructure, ship mast, machinery, equipment)

2. Number and physical characteristics of pirates, their clothes, language, etc.

3. Details of used weapons (e.g. long knife, handgun, revolver, machine gun, rifle, grenade launcher)

4. Modus operandi of the attack (e.g. approach, boarding, treatment of crew/passengers, degree and nature of act of violence)

6. Characteristics of the ship

1. Overall photograph
2. Shape, color (hull, superstructure, funnel)
3. Other structures (ship mast, loading facility, others)

4. Damage to the ship

1. Damage to the hull, superstructure and cargo loading machinery, equipment, etc.

2. Stolen items

5. Casualties of ship crew/passengers

1. Killed/injured persons

2. Kidnapped persons

6. Characteristics of the ship

1. Overall photograph
2. Shape, color (hull, superstructure, funnel)
3. Other structures (ship mast, loading facility, others)

7. Information related to ship operations

1. Last port, departure date & time
2. Next port, estimated date & time of arrival
3. Scheduled navigational route
4. Normal navigational speed
5. Last known report position, date & time, course, speed
6. Latest amount of fuel oil, fresh water, food
7. Possible navigable date or distance

8. Crew information

1. Number of crew/passengers (by nationality)
2. Crew list
3. Passenger list
4. A copy of seamen's book or passport

9. Details of kidnapped crew/passengers

1. Identity of kidnapped crew/passengers
2. The room or compartment on board the ship, in which the kidnapped crew/passengers are captured, and its condition

Warnings to other ships in the vicinity

Once a piracy case occurs, ships navigating in the vicinity are exposed to great danger and another incident may occur consecutively. Therefore, navigational warnings should be issued in order to prevent another attack.

Detection of a pirate/victim ship

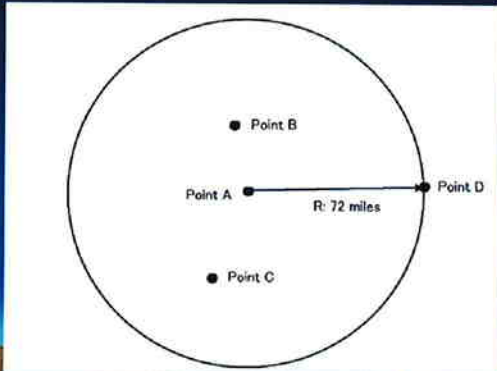
1. Establishing a search area

▶ Search planning

▶ SAR operations

▶ Difficulty to locate hijacked ship

Establishing a search area



- Point A:
The point where the last position report was made.
- Point D:
The farthest probable ship location of 6 hours later, considering its max navigation speed.
- Distance between A and D:
Max navigational speed (e.g. 12 knots) times passed time (6 hours) = 72 miles
- The target ship must be located in the circle within a radius of 72 miles (The total area of the circle is 16,278 square miles). The probability of the target ship being located at Point B in the circle is equal to the probability of the ship being located at other points (C or D) in the circle.
- Estimated time to complete search operation in the circle.
- Search object: Chemical tanker (1,980GT, 75.5m (LOA))
- Search units: 2 CG ships
- Search speed: 18 knots
- Sweeping width: 4 miles
- 16,278 square miles / (18 knots × 4 miles) × 2 ships = 4.7 days

2. Selecting search units to be deployed

The more search units are employed, the shorter the total time to complete a search operation in the search area becomes. However, operation officers should bear in mind the following restricted factors.

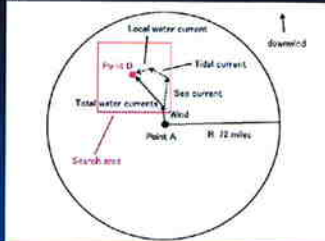
- 2.1 Other urgent missions in which search units are employed
- 2.2 Availability of search units
- 2.3 Seaworthiness of search units
- 2.4 Weather conditions

3. Search patterns to be used

There are the following established and standardised search patterns in IMSAR Manual.

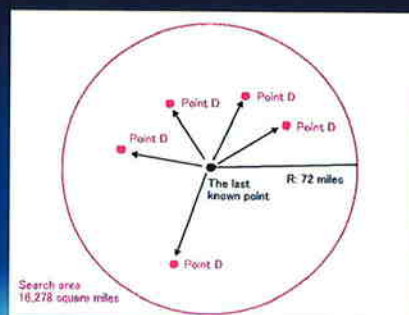
- 3.1 Sector search
- 3.2 Expanding square search
- 3.3 Track line search
- 3.4 Parallel sweep search
- 3.5 Creeping line search (in coordination with vessels)

SAR operations

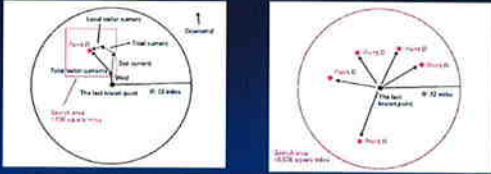


- Wind
- Total water currents
- Sea current
- Tidal currents
- River currents
- Local wind currents

Difficulty to locate hijacked ship



• Comparison

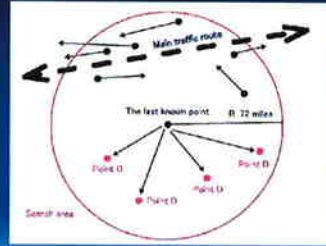


Prerequisite:
 Search object: Chemical tanker (1,980GT, 75.5m (LOA))
 Search units: 2 ships
 Search speed: 18 knots
 Sweeping width: 4 miles

	SAR	Hijacking
Total search area	1 600 square miles	16 276 square miles
Time required	0.5 days	4.7 days

Is it realistic? Are there any efficient ways to locate the target ship?

The hijacked ship does not proceed to congested traffic areas such as main traffic route.



Case 1

The hijacked ship does not proceed to congested traffic areas such as main traffic route.

Case 2

The hijacked ship does not leave far away from the coast line.

Case 3

The hijacked ship might anchor in shallow water, avoiding public notice. The anchoring area is not used for normal operation of commercial ships.

Utilizing of aircraft

Prerequisite:
 Search object: Cargo ship (LOA: more than 50m)
 Visibility: very clear

Search units	speed (knots)	height (feet)	sweeping width (miles)	1 hour search area (square miles)
ship	18	30	4	72
Helicopter	100	1000	20	2000
Airplane	220	2000	40	8800

Utilizing witness ships

In support of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), navigational warnings are promulgated by designated authorities to provide rapid dissemination of information critical to navigation and the safety of life at sea.

Navigational warnings are issued regularly and contain information about persons in distress, or objects and events that pose an immediate hazard to navigation.

If ships navigating in the vicinity of the piracy scene are aware of the piracy incident, information concerning the incident may be sent to law enforcement agencies in coastal State.

- ▶ GMDSS alert
- ▶ Navigational warning
- ▶ IMO alert

ShipLoc

There are a number of reliable ship tracking devices available on the market today based upon Inmarsat and other satellite systems. The International Maritime Bureau endorses ShipLoc, an inexpensive satellite tracking system, which allows shipping companies, with Internet access, to monitor the exact location of their vessels. ShipLoc is fully compliant with the IMO Regulation SOLAS XI-2/6 adopted during the diplomatic conference in December 2002, concerning a Ship Security Alert System.

Procedure to stop a pirate ship

- Pursuit of a pirate ship
- Order to stop
- Warning shots against the air or the surface of the sea - Use of fire arms -
- Warning shots against the hull of the ship - Use of fire arms -
- Boarding

Suppression of pirates on board

The Lecture and physical practice for law enforcement officers who are likely to encounter suspects on board will be conducted separately from this program.

Boarding inspection

A coast guard ship which encounters on the high seas a foreign ship is not justified in boarding it unless there is reasonable ground for suspecting that the ship is engaged in piracy.

The coast guard ship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.

If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that have been sustained.

Criminal investigation or handover of offenders

Criminal investigation into a piracy crime has to be conducted by the State which has criminal jurisdiction over the offense.

Domestic legislative scheme (Penal Code, procedural regulations, etc), and criminal investigation methods and techniques in each State are various. However, fundamental matters on criminal investigation are common to some extent.

In the event that the State which detains offenders on suspicion of piracy acts does not extend its criminal jurisdiction over the offense, the State should handover the appropriate States which have criminal jurisdiction over the offense. The negotiation to hand over the offenders to the appropriate States will be done by diplomatic channel. It is also possible to detain the offenders in a locked room on the ship and delegate the decision regarding treatment of the offenders to the shipmaster.

Thank you for your attention.



海上安全保障の現状
(タイ・インドネシアで使用)

Maritime Security

- Japan -



JAPAN COAST GUARD

Outline

- Maritime Security Threats
- Maritime Security Measures
- Regional Cooperation

Maritime Security Threats

1. Terrorism
 


2. Suspicious/Spy Boats
 

3. Unlawful Activities by Underground Syndicate
 

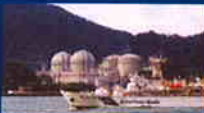



1. Terrorism

- Terrorism ... One of the "Greatest Threats" Since 9.11 attacks in US in 2001
- Target of "Al Qaeda" due to presence of US facilities including military bases, etc.
- Nuclear power plants, oil stockpiling bases, major passenger terminals, etc.
- Oil tankers, LNG/LPG carriers, passenger ferries, etc.
- A member of "Al Qaeda" in Japan from 2002 to 2003
- Proliferation of weapons of mass destruction (WMD) by vessels



Al Qaeda member
Lionel Dumont

2. Suspicious/Spy Boats

- Smuggling, stowaway, illegal migrants, maritime crimes, etc.
- Collecting Information, espionage, operations, abduction, etc.
- "North Korean spy boat" case in Dec. 2001 off the southwest of Kyusyu




Shooting Into North Korean Spy ship



Salvaged North Korean spy ship and her firearms

3. Unlawful Activities by Underground Syndicate

- Illegal migrants/ stowaways from East Asian countries
- Smuggling of firearms and drugs
- Piracy and armed robbery



Seized firearms



Arrested suspect of Trading stimulant



Suspect ship (carrying a hundreds of stowaways)



Arrested stowaways from East Asian countries



Seized stimulants (methamphetamine)



The Pirates at the sea off SOMALIA

Measures for Maritime Security

1. Improvement of Intelligence Activities
2. Physical Protection
 - Escorting and Protection of Vessels
 - Protection of Critical Infrastructures
 - Special Guard Team
3. Port Security and Border Control
 - Port Patrols and Boarding Inspection
 - Port Security Framework
4. Implementation of SOLAS Chap. XI/2, ISPS Code
5. Countermeasures against Suspicious/Spy Ships

1. Improvement of Intelligence Activities

- Expanded and established offices and divisions for intelligence gathering and analysis in JCG HQs as well as regional HQs.



2. Physical Protection

- JCG vessels and aircrafts conduct escorts and patrols to protect ships and critical infrastructures at sea.



- JCG has established a **Special Guard Team**, which is engaged in security operations.

3. Port Security and Border Control(1)

- Port Patrols and Boarding Inspection -

- JCG conducts routine patrols as well as visit & inspection against incoming vessels in ports.

Routine Patrol within ports area



Visit and Inspection by JCG Officials

3. Port Security and Border Control(2)

- Port Security Framework -

1. Establish **"Shoreline Crisis Management Team"** under the Cabinet secretariat

2. Station **Port Crisis Management Coordinators** in each airport/seaport

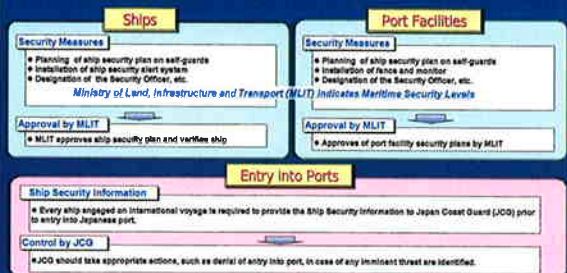
3. Establish **"Port Security Committee"** in each open port throughout Japan.



Port Crisis Management Coordinators appointed by the Chief Cabinet Secretary

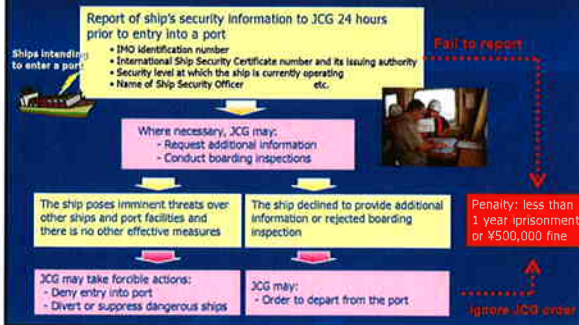
4. Implementation of SOLAS XI/2 and ISPS Code(1)

- "Law for the Security of Ships and Port Facilities" was enforced on July 2004
- Ships and Port Facilities take security measures while JCG controls the ships entering into Japanese ports.



4. Implementation of SOLAS XI/2 and ISPS Code(2)

- Control of Ships Intending to Enter a Port in Japan -



5. Countermeasures against Suspicious/Spy Boats

- JCG is the first line of defense against suspicious/spy boats as a maritime police organization.



- JCG has improved and reinforced its preparedness in terms of operations and equipment, and is also conducting training exercises in order to deal with suspicious/spy boats.



Regional Cooperation

1. Development of Frameworks for Cooperation
2. Establishing Coast Guard Agencies
3. Capacity Building

1. Frameworks for Cooperation

- JCG has been playing active role in developing frameworks for cooperation to maintain/enhance good order and maritime security around Japan and participants countries.



2. Establishment of Coast Guard Agencies

- JCG assists southeast Asian countries in their establishment or improvement of coast guard agencies.

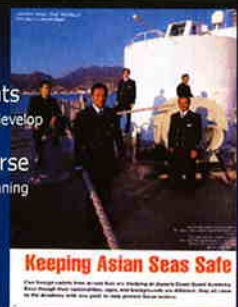
Malaysia
The Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) was established in 2005.

Philippines
Philippine Coast Guard was established in 1998, as a non-military organization separated from Department of National Defense.

Indonesia
"BAKORKAMLA" (Indonesian Maritime Security Coordinating Board) was established in 2008. Establishment of coast guard agency is also under consideration now.

3. Capacity Building

- Acceptance of Overseas Students
 - To provide advanced knowledge/skills and develop human networks
- Maritime Law Enforcement Course
 - To provide practical knowledge/skills for planning & supervising maritime law enforcement activities




- Combined Exercises with Coast Guard Agencies
 - To improve the practical operations on piracy and/or terrorism incidents

**Thank you very much
for your attention**



ReCAAP・ISCの活動

(タイ、インドネシア及びフィリピンで使用)




ReCAAP
Information Sharing Centre

Enhancing Regional Cooperation

Onboard Training for and Piracy Countermeasure In JCG vessel Ryukyu
17 Feb 2009
Assistant Director (Programmes) CDR Takanori MATSUMOTO

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia



Scope

- The ReCAAP (Video)
- Outline of ReCAAP
 - Background of ReCAAP
 - ReCAAP ISC
 - Focal Point Concept
 - Capacity Building Initiative
- Update on the piracy and armed robbery situation in Asia 2009
- Case Study; Whale 7
- Recommendation to FPs
- Proposed Flow Diagram for Reporting Incidents in Asia

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Background / Concerns



- concerns about piracy and armed robbery against ships in the 1990s
- threats to maritime navigation (safety of life; transport of cargo & energy supplies)
- loss of life.



Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

The ReCAAP Initiative
(from Concept to Reality ...7 yrs)




- The concept of a regional cooperation agreement was first mooted by the former Japanese PM Keizo Obuchi at the ASEAN+1 Summit Meeting in Manila (Nov 1999).
- The ReCAAP Agreement was finalised in Tokyo (11 Nov 2004) by 16 member countries (ASEAN+6).
- The Agreement came into force on 4 Sep 2006.
- 3 Pillars of the Agreement :
 - Information Sharing
 - Capacity Building
 - Co-operative Arrangements




Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

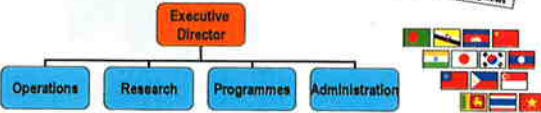
The ReCAAP ISC



- The ReCAAP-ISC was officially launched on 29 Nov 2006
 - 1st multilateral government-to-government anti-piracy effort in the region.
 - Oversees by a Governing Council
 - Staff with local staff & overseas secondees.
- Operating principles of ReCAAP ISC :
 - Respect for countries' sovereignty
 - Effectiveness
 - Transparency




Launched by Mr Raymond Lim, Minister for Transport, 2nd Minister for Foreign Affairs



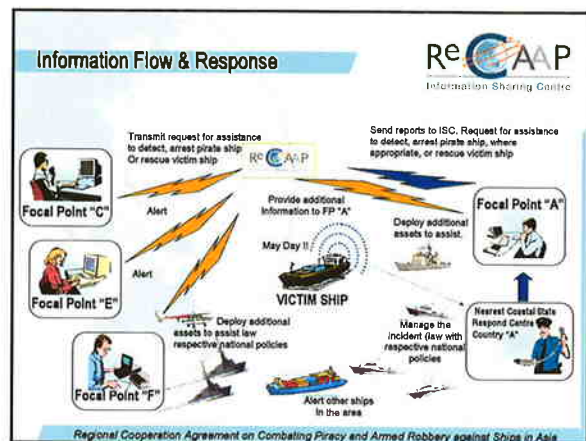
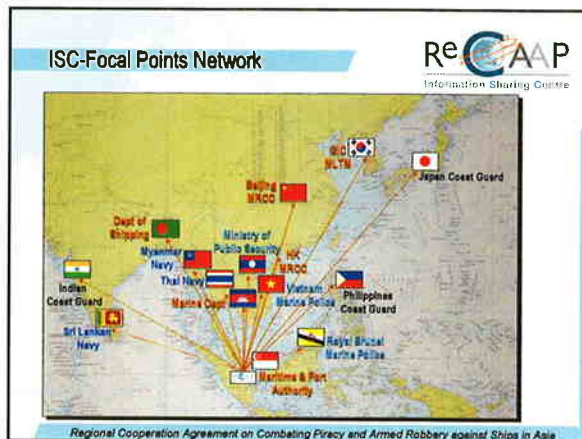
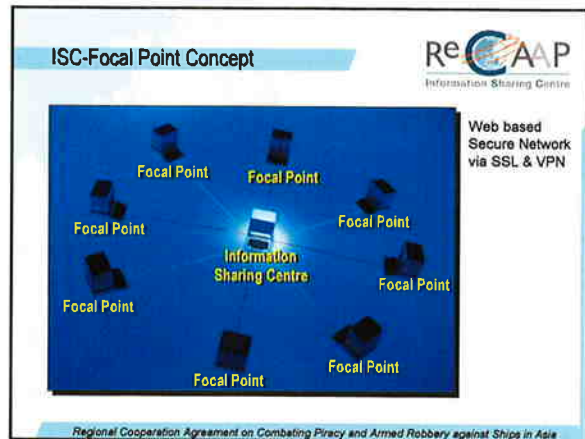
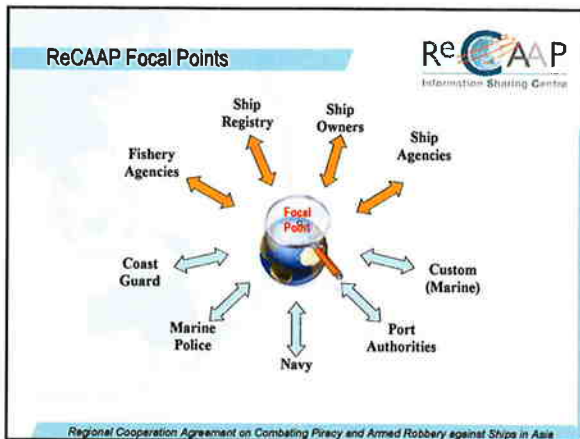
Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

ReCAAP Focal Points



- each ReCAAP signatory designates a Focal Point to be point of contact for the ISC
- role of a Focal Point:
 - manage piracy and armed robbery incidents
 - act as point of information exchange with ISC
 - facilitate its country's law enforcement investigations
 - co-ordinate surveillance and enforcement for piracy and armed robbery with neighbouring Focal Points

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia



- ### Capacity Building Initiatives
- **Information Sharing Exercise**
 - ☑ Bilateral with Japan (Feb 07, Mar 07), Korea (Oct 07) India (Feb 08)
 - ☑ Multilateral with China, India, Japan, Korea, Philippines, Singapore (May 08)
 - ☑ Multilateral with all FPs (16 Jan 09)
 - ☐ Next exercise with FPs (Tentative: 1st and 4th Qtr in FY 2009)
 - **Capacity Building Workshop**
 - ☑ Oct 07 in Singapore
 - ☑ Nov 08 in Hong Kong (including Table Top Exercise)
 - ☐ Next workshop in Singapore (Tentative: 3rd Qtr in FY 2009)
 - **FP Senior Officers Meeting**
 - ☑ Jul 08 in Singapore
 - ☐ Next Meeting in Singapore (Tentative: 2nd Qtr in FY 2009)
 - **Explore to conduct seminars & lectures in collaboration with ReCAAP FPs and other maritime stakeholders**
 - **Dispatching ISC officials to seminar as lecturer/panelist**
 - **Information Gathering on the Educational/Training programmes**
- Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

- ### Sources of Info for Research
- ☐ **Focal Points**
 - ☐ Internal sources.
 - ☐ Shipping Community.
 - ☐ **Other industry or third-party sources**
 - ☐ IMO, IMB, Fairplay, INTERTANKO newsletters, etc.
 - ☐ Shipping associations.
 - ☐ Ship registries, etc.
 - ☐ **Open sources**
 - ☐ Media.
 - ☐ News.
 - ☐ Publications, etc.
- Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Analysis and Dissemination

ReCAAP
Information Sharing Centre


- ❑ Reports and statistics
 - ❑ regular reports (monthly, quarterly, annual)
 - ❑ incident alert (situational)
- ❑ Analysis and assessments:
 - ❑ classify incidents (research methodology)
 - ❑ gain deeper understanding of piracy and armed robbery situation in the region (identify trends)
 - ❑ share of good practices (case studies)
 - ❑ identify threats and recommend preventive measures
- ❑ ReCAAP ISC reports are disseminated through the IFN to the ReCAAP Focal Points, and the public via the ReCAAP ISC Homepage (<http://www.recaap.org>)

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Research Methodology

ReCAAP
Information Sharing Centre

- ❑ Definitions:
 - ❑ Piracy: Part VII ; Article 101 of UNCLOS
 - ❑ Armed Robbery: IMO's Code of Practice for Investigation of the Crime of Piracy & Armed Robbery against ships.
- ❑ Matrix-based assessment of incidents:
 - ❑ Violence Factor
 - ❑ Types of weapons .
 - ❑ Treatment of crew.
 - ❑ Number of pirates/robbers involved.
 - ❑ Economic Factor
 - ❑ Type of property taken.
- ❑ Level of Significance:
 - ❑ Evaluates the significance of each incident based on its level of violence (V-factor) and the economic loss incurred (E-factor).



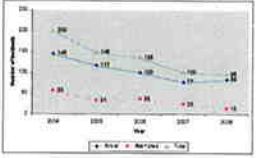
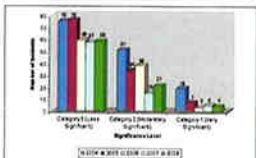
Category	Significance of Incident
CAT 1	Very Significant
CAT 2	Moderately Significant
CAT 3	Less Significant

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Jan-Dec 2008 : General Trends

ReCAAP
Information Sharing Centre

- ❑ Decrease in the total number of reported incidents in 2008
- ❑ Increase in the number of actual incidents reported in 2008 compared to 2007
- ❑ Largest Increase occurred in the Category 2 incidents
- ❑ Slight decrease in the number of Category 1 Incidents in 2008 compared to 2007
- ❑ Number of Category 3 incidents has remained fairly consistent since 2006

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Jan-Dec 2008: General Trends

ReCAAP
Information Sharing Centre



Majority of the incidents occurred while ships were at anchor. These were less significant incidents

Incidents occurring while ships were under way (steaming) were more likely to be very or moderately significant incidents




Tankers were most frequently targeted compared to other type of ships in 2008 and 2007.

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Jan-Dec 2008 : General Trends

ReCAAP
Information Sharing Centre

Characteristics of incidents involving ships anchored and berthed:

- Mostly occurred in ports and anchorages of Indonesia, Vietnam, Bangladesh and India
- 90% were CAT 3 incidents
- Robbers mostly operated in groups of one to six
- Knives were commonly used by robbers
- Robbers less likely to resort to violence
- Theft of ship stores and engine spares most common

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Jan-Dec 2008 : General Trends

ReCAAP
Information Sharing Centre

Characteristics of incidents involving ships under way:

- Mostly occurred in the Straits of Malacca and Singapore, South China Sea and off Pulau Tioman
- Majority were CAT 1 or CAT 2 incidents (i.e. incidents that exhibited some degree of planning and appeared well-organised) : 80%
- Decrease in the number of incidents involving attackers armed with guns
- Loss of cash and property most common
- Three hijacking incidents:
 - ❑ KNF7547, KNF7548 on 2 May 2008
 - ❑ Blue Ocean 7 on 25 May 2008
 - ❑ Whale 7 on 7 September 2008

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Jan-Dec 2008 : General Trends

ReCAAP
Information Sharing Centre

Observations of Incidents Reported in 2008:

- Marginal decrease in total number of incidents.
- Decrease in incidents in ports/anchorage of Indonesia and port of Chittagong
- Increase in incidents in the Straits of Malacca and Singapore, South China Sea, off Pulau Tioman and Tg Ayam, Johor.
- Increase in number of CAT 2 incidents, slight decrease in CAT 1 incidents compared to 2007.
- Number of CAT 3 incidents fairly consistent 2006-2008.
- Tankers targeted more frequently.
- Larger portion of incidents occurred while ships at anchor and at berth and during hours of darkness.

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Jan-Dec 2008 : General Trends

ReCAAP
Information Sharing Centre

Observations on Situation in 2008:

- Robbers commonly armed with knives. Use of guns least prevalent in 2008.
- More than half of reported incident involved robbers operating in groups of 1 and 6.
- Theft of ship stores and engines spares in incidents involving ships anchored and berthed.
- Loss of cash and properties prevalent in incidents involving ships when under way.


Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Hijacking of the Whale 7

7 September 2008 at 12 nm north of Pulau Tioman, Malaysia

ReCAAP
Information Sharing Centre

- ❑ The tug boat was en-route from Singapore to Can Tho, Vietnam
- ❑ At about 2030 hrs, Whale 7 was approached by three speed boats with 15 robbers on board whilst she was about 12 nm north of Pulau Tioman
- ❑ The robbers boarded the tug boat, and took control of the Whale 7
- ❑ All seven crew were tied, blindfolded and abandoned on a remote beach at Pulau Tioman
- ❑ Villagers from the island found them and brought them to the police station
- ❑ Ship owner reported incident to the ReCAAP Focal Point
- ❑ Ship master reported incident to the nearest coastal state



Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Hijacking of the Whale 7

ReCAAP
Information Sharing Centre

- ❑ **Two agencies reported incident**
 - ❑ Ship master reported incident to the MRCC of Malaysia
 - ❑ Ship owner reported incident to the ReCAAP Focal Point (Singapore)
- ❑ **Alert ships in the vicinity**
 - ❑ Ship owner reported tug boat's last known position to the ReCAAP Focal Point
 - ❑ ReCAAP Focal Point raised 4-hourly Navtex broadcast and twice daily SafetyNet broadcast to all ships
- ❑ **Action by MRCC**
 - ❑ The MMEA provided input to the ReCAAP ISC on where the hijacked boat was heading
- ❑ **Action by ReCAAP Focal Points**
 - ❑ ReCAAP Focal Point (Singapore) informed the ReCAAP ISC and all Focal Points
 - ❑ ReCAAP Focal Points disseminated information of incident to local shipping agencies and ministries
 - ❑ ReCAAP Focal Point (Cambodia) alerted the Cambodia's Marine Police to look-out for hijacked ship
 - ❑ ReCAAP Focal Point (Thailand) alerted the Thai Marine Police

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Hijacking of the Whale 7

ReCAAP
Information Sharing Centre

- ❑ **Follow up by the ReCAAP FP(Thailand)**
 - ❑ 24 Sep 08, the Thai Marine Police captured a tug boat named the Saga 01.
 - ❑ The Thai Marine Police discovered that Saga 01 bears the same IMO number as the Whale 7.
 - ❑ The Thai Marine Police believed that the robber had repainted the Whale 7 to another color and changed its name to Saga 01. Collate information from all sources
 - ❑ The Thai Marine Police arrested five robbers.
 - ❑ The robbers revealed that they were paid 1.2 Million bath to bring tug boat to Ko Chang, Trad Province

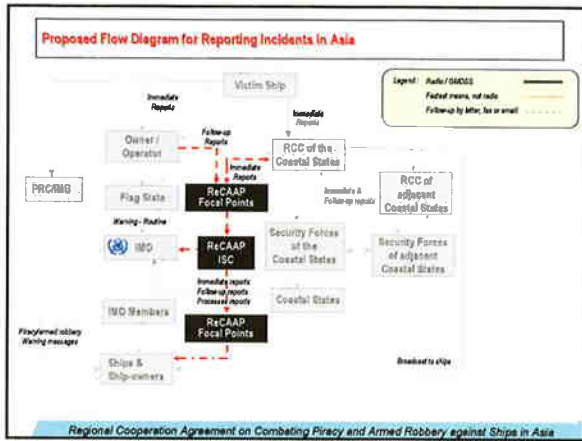
Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Recommendation to FPs

ReCAAP
Information Sharing Centre

- ❑ Investigate all acts of attack
- ❑ Conduct investigation without causing unnecessary delays
- ❑ Alert other ships operating in the area
- ❑ Strengthen cooperation between government and industry
- ❑ Encourage ship masters to report all incidents to nearest coastal state/port state and flag state
- ❑ Send the picture of the victim ship
- ❑ Inform the correct time

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia



Conclusion

- ReCAAP a step closer in **enhancing regional co-operation** through
 - Sharing of Information** through the ISC-Focal Point Network
 - Building on Contracting Parties' strength to share best practices through **Capacity Building** programme.
 - Engaging in **co-operative arrangement** activities to strengthen Focal Points ability to manage incidents at sea.

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Have a Jolly Good Day !!

<http://www.recaap.org>

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

別添 4

実施状況写真

タイにおける乗船研修セミナー実施状況



乗船式 (11月24日)



講義 (11月24日)



講義 (11月24日)



海賊制圧実習 (11月25日)



修了式 (11月26日)

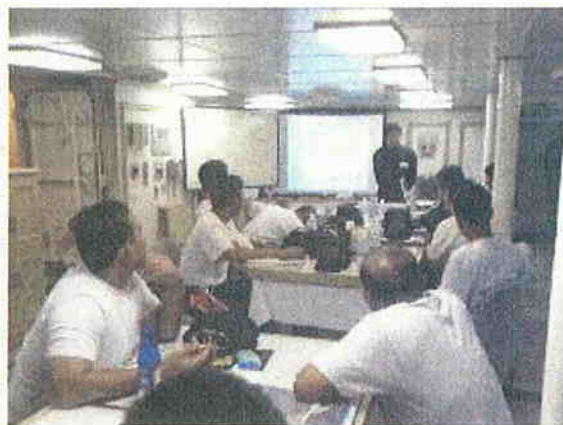


海賊対策連携訓練 (11月26日)

インドネシアにおける乗船研修セミナー実施状況



乗船式 (12月2日)



講義 (12月2日)



制圧訓練見学 (12月3日)



運航部署見学 (12月3日)



修了式 (12月4日)



海賊対策連携訓練 (12月4日)

フィリピンにおける乗船研修セミナー実施状況



乗船式 (2月17日)



講義 (2月17日)



講義 (2月17日)



搭載艇揚降訓練 (2月18日)



修了式 (2月19日)



海賊対策連携訓練 (2月19日)

別添5

報道資料

インドネシアでの報道資料

海保最大の巡視船「しきしま」

タンジユン・プリオク港に入港

海賊対策訓練の遠洋航海で

海上警備活動の連携を目的に遠洋航海中の海上保安庁最大の巡視船「しきしま」

（総トン数約六千五百トン、神戸史朗船長）が、一日午前北ジャカルタのタンジユン・プリオク港に入港した。神戸船長らは五日まで滞在し、保安庁職員が国際協力機構（JICA）専門家として派遣され、支援活動を展開しているインドネシア海上保安調整会議を訪問し、同会議や運輸省海運

総局、海上警察が参加して海賊対策の合同訓練を行う。第三管区海上保安本部（横浜）所属のしきしまは全長百五十メートル。中型ヘリコプターを二機搭載でき、コーストガードとしては世界でも珍しい大型の巡視船。

た核燃料ブルトニウムをフランスから茨城県東海村まで海上輸送する際の護衛に当たった。神戸船長と乗組員の黒澤正三郎・業務管理官、磯田和也・主任飛行士、尾関辰徳・主任機関士は、一日午後、中央ジャカルタ・ムナラ・タムリンのじゃがるた新聞を訪問。先月十一日に横浜を出港しバンコクを経由してジャカルタ入りするまでの航海について話し

た。神戸さんは今年四月、しきしま船長に就任。七月の北海道洞爺湖サミットでは海上警備の指揮官だった。会場となった洞爺湖畔のウインザーホテルは海側からも見えた。福田首相が霧がかからないと景色がよいのにな、と喋っていたように霧で見えないこともあった。海側から警備していたと大役だった体験を追想。



㊦（時計回りで）神戸船長（右前）、黒澤・業務管理官、尾関・主任機関士、磯田・主任飛行士㊦航海大学のプラスバンド演奏で、盛大に行われた入港セレモニー

した様子だった。しきしまは先月十七日、南シナ海で、商船三井の貨物船が海賊に襲撃されたとの想定で救助訓練を実施した。

二十一日、タイのレム・チャバンに入港。タイ海上警察と合同訓練を行った。五日、横浜に向けて帰途につく。

（石田礼 写真も）

た。神戸さんは今年四月、しきしま船長に就任。七月の北海道洞爺湖サミットでは海上警備の指揮官だった。「会場となった洞爺湖畔のウインザーホテルは海側からも見えた。福田首相が霧がかからないと景色がよいのにな、といっていたように霧で見えないこともあった。海側から警備していた」と大役だった体験を追想。

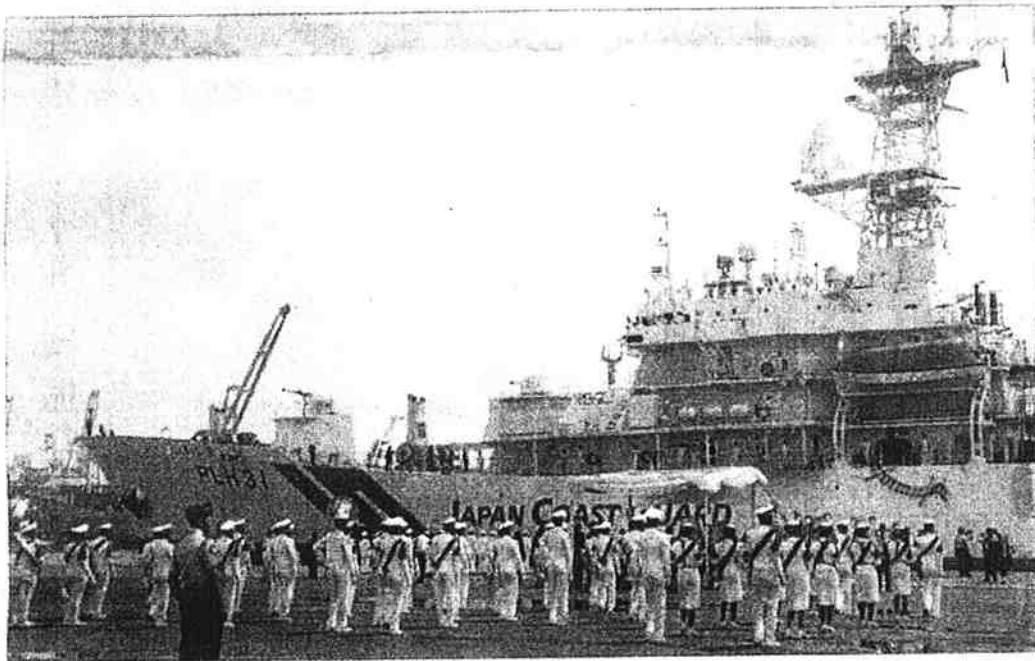
ジャカルタの印象について「初めて遠洋航海をしたハワイの青い空、青い海のイメージを抱いて来たが、まったくの大都会だった」と語り、南洋の港町どころか、高層ビルが林立する一千万人の大都会にびっくり



ⓐ (時計回りで) 神戸船長 (右前)、黒澤・業務管理官、尾関・主任機関士、磯田・主任飛行士 ⓑ 航海大学のプラスバンド演奏で、盛大に行われた入港セレモニー

した様子だった。しきしまは先月十七日、南シナ海で、商船三井の貨物船が海賊に襲撃されたとの想定で救助訓練を実施。

二十一日、タイのレム・チヤバンに入港、タイ海上警察と合同訓練を行った。五日、横浜に向けて帰途につく。(石田礼 写真も)



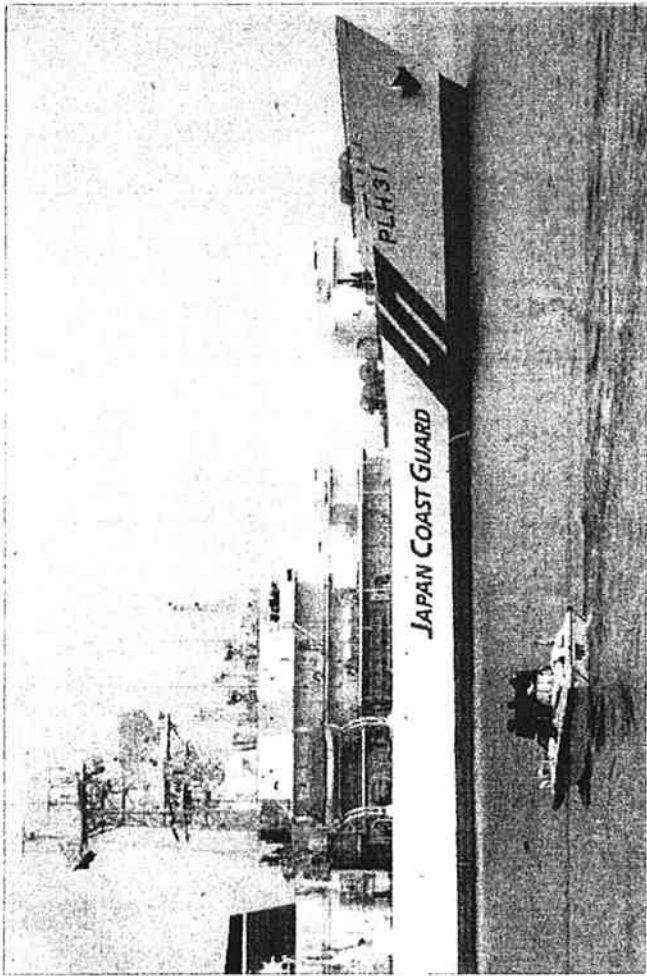
2008.12.5 じゃが子た新聞

「しきしま」合同訓練

「調整が不十分」

インドネシア海保組織
の巡視船「しきしま」
(総トン数六千五百ト
ン、神戸史朗船長と
インドネシアの海上保
安調整組織である海上

保安調整会議や海運総局、
海上警察は四日、北ジャカ



訓練後にしきしまに戻る小型船

ルタのタンジユン・プリオ
ク港沖約十キロの地点で合
同訓練を行った。今回の訓
練プログラムは、海上保安
庁の支援を受けながら、イ
ンドネシア側が独自に作成
組織間の情報伝達を重視し
た武装勢力の制圧訓練は、
課題も残ったが、全体的に
円滑に進んだ。

訓練は同日午前九時、日
本の会社が運航する民間貨
物船が武装集団に襲われた
という報告が船舶の所有会
社から、海運総局に入ると
いう想定で開始。しきしま
は、近海を航行していたと
いう想定で、海運総局から
一報を受けた日本の海上保
安庁からの連絡で、搭載し
ている小型船やヘリコプタ
ーを出動。武装勢力の追跡
から負傷者の救助までの支
援を行った。

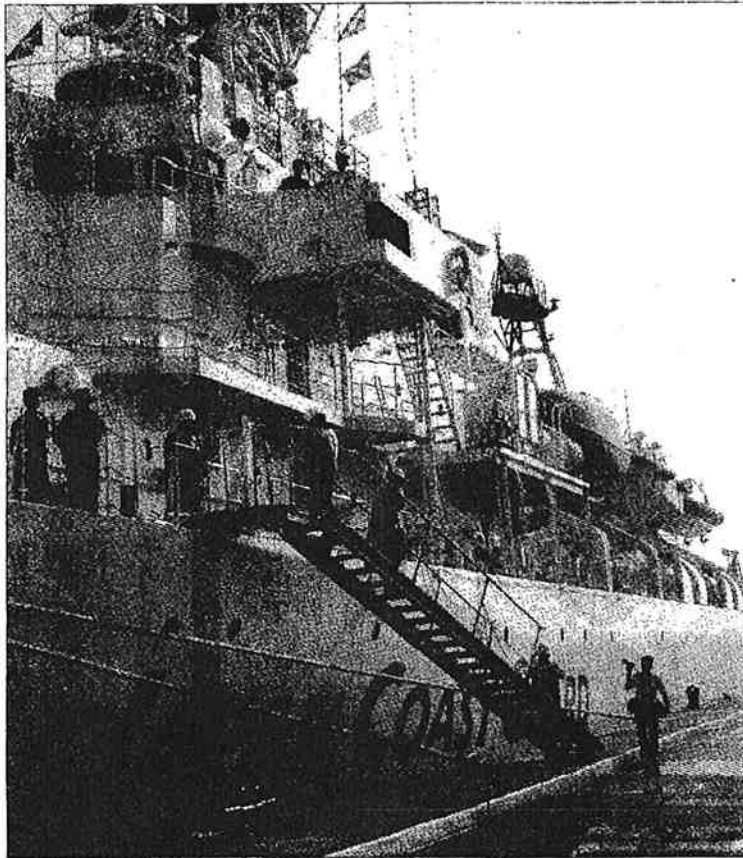
合同訓練は円滑に進んだ
が、訓練に協力した国際協
力機構（JICA）の、海
保から派遣されている榎本
雄太専門家は「各機関の調
整がまだ不十分」と課題を
語る。

訓練後にインドネシア側
の参加機関は改善点を議論
「今回の訓練では、項目や参
加機関を増やしたい」との
訓練内容への要望が上がり、
「補う部分が見えてきた」と
平冢隆雄JICAチーフア
ドバイザーは語った。

五日午後、しきしまは横
浜に向け出航する。

（石田礼 写真も）

フィリピンでの報道資料



マニラ南港に着岸した海上保安庁巡視船「りゅうきゅう」
=16日午後3時半ごろ写す

海賊対策で連携強化 海保巡視船が比到着

東南アジア域内での海賊
対策連携強化に向け、日本

の海上保安庁の巡視船「り
ゅうきゅう」(三千百トン、
乗組員四十五人)が十六日、
マニラ港に到着した。へ
「りゅうきゅう」は、ヘ
リコプター機を載せて、
沖繩・那覇(第十一管区海
上保安本部)を十三日に出
発。海賊への対応能力向上
とともに、比との協力関係

強化を目的に沿岸警備隊
(PCG)と情報交換や合
同訓練を行う。合同訓練は、
海賊および海上での強盗対
策として、十九日にマニラ
湾沖で実施される。そのほ

か海上保安庁による密輸防
止に関する講義も予定され
ている。

PCGは、合同訓練に当
たり、海難救助船「パンパ
ンガ」とヘリコプター機
を参加させる予定。

「りゅうきゅう」は訓練
後、二十日にマニラ港を出
港し、二十三日に那覇に帰
港する。

H21年2月20日

MAAT

マニラ新南 (一面)

海賊対策で合同訓練 PCGと海上保安庁 マニラ湾

比沿岸警備隊 (PCG) は十九日、マニラ湾沖で、海上保安庁第十一管区海上保安本部 (那覇市) との合同訓練を実施した。アフリカ東部ソマリア沖で海賊事件が相次ぐ中、訓練は「比領海内で日本の商船が海賊に襲われた」との想定で行われ、船員養成学校の比人学生や二〇〇八年に海賊被害に遭った日本の海運会社関係者らが見守った。

同本部からは海上保安官七十人と巡視船「りゅうき



「海賊」を制圧するPCG隊員=マニラ湾沖で19日午前9時ごろ写す

ゆう」(三、一〇〇トン)、PCGからは隊員十四人と海難救助船などがそれぞれ参加した。日本船籍の商船に見立てた海難救助船が海賊五人に乗っ取られたとの想定で訓練はスタート。海上保安官

とPCG隊員計約二十人がゴムボート二隻で海難救助船に接近し、縄ばしごで船体前後から乗り込んで「海賊」を一気に制圧した。巡視船搭載のヘリコプターを使った負傷者救出訓練も行われた。訓練に参加し

たPCG隊員十四人は、十七日から海賊の制圧、船の検査方法などについて海上保安庁による講義を受けており、海賊制圧などで成果を披露した。

国際協力機構 (JICA) の技術協力でPCGに専門家として派遣されている濱口壮介海上保安官は「短い事前訓練で熱心に取り組み、成果を見せてくれた」と話した。訓練を視察したPCG幹部も「装備不足のため技術レベルを高めなければならぬ」と述べ、合同訓練が技術習得に有意義だったと評価した。

川管本部巡視船
フィリピンに派遣

海賊対策合同訓練

第十一管区海上保安本部
(部長秀雄)は十三日、フィリピン近海で実施する現地当局との海賊対策合同訓練に参加するため、同本部の巡視船「りゅうきゅう」をフィリピンに派遣した。同日午後、出陣式が開かれ、約五十五人の海上保安官がフィリピンへ出発した。十一管区が参加するのは二〇〇六年以来三年ぶりだ。三回目。

海上保安庁では、マラッカ海峡など東南アジア近海で海賊対策を目的に、二〇〇〇年ごろから沿岸各国と連携し、海の安全確保のため、訓練を実施。昨年は、ケニア沖で真出身の船長が乗船した中国漁船が海賊に襲撃される事件も起きており、海賊対策は急務となっている。

訓練は十七〜十九日の日程で、十二隻とフィリピンコーストガードが海賊に関する意見交換や、海賊取り締まりと船への立ち入り訓練訓練などを実施する。

H21年2月20日 MANILA BULLETIN (一面)
SHIPPING AIR·SEA·LAND



JOINT PHILIPPINES-JAPAN COAST GUARD EXERCISE. A Japan Coast Guard rescue helicopter evacuates a Coast Guardsman on the helipad of the Philippine Coast Guard vessel Pampanga during a joint marine security training exercise in Manila Bay February 19, 2009. The training program included lectures and exercises in boarding inspection and anti-piracy measures. (Linus G. Escandor)

RP, Japan Coast Guards conclude exercises

By YUL MALICSE

The Philippine Coast Guard (PCG) and the Japanese Coast Guard (JCG) conducted a "well-prepared" training and exercise against "transnational maritime crimes, piracy and armed robbery on ships on board the JCG ship Ryuku" now docked at Pier 13 at the Manila South Harbor, and at the historic Manila Bay last Feb. 17 to 19, 2009.

Shortly after the courtesy call of the visiting Japanese coast guard contingent led by JCG fleet commander Cdr. Sosuke Hamaguchi on PCG commandant Vice Admiral Wilfredo D. Tamayo last Feb. 16 at the PCG headquarters in Port Area, Manila, a meeting was held between PCG and JCG participants. On Feb. 17, lectures from experts of both coast guards were conducted on board the "Ryuku," which were

interestingly highlighted by "interactions" from participants of both coast guards.

The interactions touched on occurrences of piracy and armed robbery on ships, and transnational maritime crimes. Included in the discussions and interactions were the "hot" issues in Somalia and Indian seas. The Somalia issues, which include the continued incidence of "kidnappings" in the Gulf of Aden surfaced as a major concern among seafarers from various parts of the world, including the Philippines.

The North Atlantic Treaty Organization (NATO) countries, China, and the United States, and other European nations have already moved to help put to stop piracy and kidnapping incidents, in Somalian waters where huge amount of money paid to kidnapers reportedly ran in millions of dollars as ransom.

The United Nations was now

asked to buttress actions of concerned nations to "halt" the piracy and kidnap for ransom "multimillion dollar" trade in the Somali waters.

At press time, it was reported that a Filipino seafarer had died in the Somali waters while a kidnapping act was being pulled by Somali groups, based on a report by the Associated Marine Officers and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP). However, AMOSUP president Capt. Gregorio S. Oca, (MM, Ph.D.) said the Filipino seaman was not reportedly shot to death directly by the gunman, but was hit by a bullet that recuscitated after hitting a steel wall of the vessel where the seaman was employed.

Admiral Tamayo said that the Somali situation is a big concern to the Philippines considering that more than 25 percent of seafarers deployed to inter-ocean vessels are Filipinos.



SECURITY TRAINING EXERCISE. Filipino and Japanese Coast Guard officers join an enactment of maritime security training exercises in Manila on 19 February 2009. The Japan Coast Guard was in the country for a three-day Maritime Security Joint Training Exercises with the Philippine Coast Guard, which included exercises on practical exercises on boarding inspections and countermeasures against piracy and armed robbery. (EPA)