

東ジョホール沖のマレーシア領海内での錨泊に関する注意喚起 (2021年8月26日更新)

こちらは、英文記事「[Reminder - Anchoring in Malaysian Waters off East Johor](#)」(2021年8月26日更新版)の和訳です。

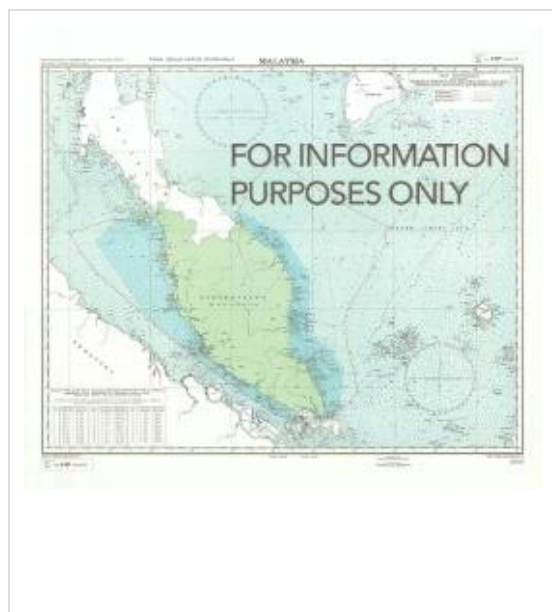
数年にわたり、Gard に加入している複数の船舶が、当局から必要な許可を受けずに東ジョホール沖の領海で錨泊していたとして、マレーシア海上法令執行庁 (MMEA) によって拘束され、罰金を科される事件が発生しています。この傾向は今年増加しています。



情報筋によれば、このところマレーシア当局は「*Jangkar Haram* (不法錨泊)」という名の特別作戦を実施中であり、マレーシア海事局長から事前に書面での許可を得ずに東ジョホール沖の領海で錨泊していた船舶が拘束の標的にされているとのことです。

東ジョホール沖のマレーシア領海の範囲

Gard が取り扱ったほぼ全ての事件において、船員が錨泊中の場所をマレーシア領海の外だと誤解していました。Gard のコレスポンデントである Spica 社が先日発行した[サーキュラー](#)でも報告されていますが、この海域はシンガポールの東側港外錨地 (OPL) とされることもあれば、時には公海とされることさえあります。



マレーシア領海の範囲を定めているのは 2012 年領海法 (TSA) と呼ばれる法律です。そして、船舶がマレーシア領海へ入域したかを判断する際に MMEA とマレーシア海事局が用いているのが、「1979 年領海・大陸棚地図」です。本件については 2012 年に Gard Alert で度々取り上げており、[そのうちの 1 つ](#)にこの地図を掲載しています。あくまで船舶が拘束された海域を紹介するのが目的ですが、ここにその地図を再掲します。地図上の青く塗られた部分がその海域です。この海域は商船で通常使われている海図には記されていないため、船員の間でもはっきり認識されていません。つきまして

は、この「1979年領海・大陸棚地図」の複写を現地代理店から入手しておくことをお勧めします。
--

1952年商船令と1953年連邦灯台税法

MMEAによる最近の拘束はいずれも、1952年マレーシア商船令（Malaysian Merchant Shipping Ordinance 1952）（MSO）の第491B(1)項を根拠に行われています。同項では、船舶は「マレーシア領海内で各種活動を行う際には、その活動について海事局長に必ず通知しなければならない」と定められています。また、同項の関連条項である491(1)(I)項はスウィープアップ条項（網羅規定）となっており、「海事局長が定めた以外のいかなる活動」にも活動の承認を得なければならないと定めています。文言の意味するところが広く、異議を唱えるのが難しい条項です。

この「その他のいかなる活動」の定義を明確にする目的で、マレーシア海事通知 [05/2014](#) 号が公布されており、「係船」、「溶接およびその他の高温作業」、「錨泊地でない区域での錨泊」、「あらゆる水中作業」が含まれることになりました。この通知があることから、船舶が拘束されても、船主は「錨泊に際して許可が必要だとは知らなかった」と主張しづらくなっています。

またこれまでは、灯台税（light dues）を支払っていないとして MMEA に拘束された船舶もありました。1953年連邦灯台税法（Federation Light Dues Act 1953）の第3(1)項は、マレーシア半島内の港や場所を訪れるすべての船舶の船主や代理店、船長に対して、灯台税を支払うよう求めています。

拘束および船員への事情聴取

船舶が拘束されると、次のような流れで MMEA による調査が行われることが予想されます。

1. 事情聴取のため、船長および一等航海士/機関長が MMEA の事務所に連行される。
2. それぞれの資格や経験、航海の詳細、その場所で錨泊した理由などについての質問を受ける。
3. 船員のパスポートや船の書類も差し押さえられる。

解放に向けた対応には、マレーシアの現地代理店の起用が必要となるでしょう。MMEA の調査官が事情聴取を行う際には、代理人（現地代理店、コレスポンデント、弁護士）を船員に同伴させることをお勧めします。代理人が現地の人であれば、調査官の質問を英語に翻訳してもらえますし、当局への対応も代わりに行ってくれるでしょう。

調査にはどんな場合でもだいたい1~3日はかかり、時にはそれより長くなることもあるので、代理店を介して船長らの宿泊場所の手配が必要になることもあるかもしれません。

船舶の解放

事情聴取が終わると事件は MMEA から海事局に引き渡され、船舶の解放のため、おそらく治安判事の前での審問日程が組まれることになります。審問には通常、弁護士を代理人に立てます。船舶の解放には、刑事訴訟法（CPC）の第 413 項に基づき保釈金の支払いを求められるでしょう。保釈金は、船舶の解放を求める船主が支払い、これが後日決定される罰金や示談金の担保となります。裁判所が指名した保釈保証人（通常は現地代理店）を名義人として開設した口座から定期預金の形で支払います。

保釈金が支払われ船舶書類が船に戻ってきたら、船舶は解放されます。責任を認めて示談金を支払う、つまり、起訴内容の責任を認める代わりに減額された罰金を支払うか、または起訴内容について争うかの決断はその後でかまいません。1 つの犯罪に対する罰金の最高額は 10 万リンギット（約 24,000 米ドル）です。

解放までには全部で数日から数週間かかります。

推奨事項

- 現地代理店を通じて「1979 年領海・大陸棚地図」の複写を本船に用意しておきましょう。
- 「1979 年領海・大陸棚地図」で領海とされている場所で錨泊する場合、マレーシアの現地代理店を起用しましょう。マレーシア海事局が東ジョホール沖領海に専用のレイアップ用錨泊地を設置したとの情報が寄せられています。詳細については現地代理店にお問合せください。
- 錨泊する旨の連絡を事前に海事局長に行い書面での許可をもらっているか、船員から現地代理店に必ず確認してください。
- この種の罰金は Gard のクラブルール第 47 条ではてん補されず、P&I カバーの対象外となるおそれがあります。ですが、このような拘束・拘留の場合にも Gard がサポートいたしますので、ぜひご連絡ください。

本 Alert は、*Joseph & Partners* 法律事務所の *Jeremy Joseph* 氏および *Matthew Van Huizen* 氏からの情報に基づいて作成したものです。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。