



JAPAN P&I NEWS

外航組合員各位

インドネシア海軍による船舶拘留

インドネシアの現地コレスポンデント、SPICA Services (Indonesia)より、シンガポール海峡東部においてインドネシア海軍による船舶の拘留件数が増加傾向にあるとの連絡を受けましたのでお知らせします。特に、Bintan 島近辺での拘留案件が多発しています。同海域は港外錨地として知られていますが、シンガポールの OPL (Outer Port Limit) では無く、インドネシア領海内です。

船舶が拘留される理由の大半を占めるのが、違法投錨の疑いです。「海洋法に関する国際連合条約」では領海内を通行する船舶に無害通航権を認めていますが、領海内で貨物の積替え、船員交代、カーゴオペレーションなどを実施した場合にはこの権利を主張できません。従って、当該海域では当局の許可なく貨物の積替え、船員交代、カーゴオペレーションなどは行わないようにしてください。

SPICA Services (Indonesia)は、トラブル予防のために、必ず現地代理店を起用してクリアランスを取得する必要があるとコメントしています。

以上

添付資料： SPICA Services (INDONESIA) Circular
SPICA Services (INDONESIA) Circular (当組合試訳)

Indonesia – vessel detentions

Indonesia

We have at Spica recently seen an increase of incidents where the Indonesian Navy have detained vessels anchored in waters around the island of Bintan, in the Eastern portion of the Singapore Straits. Bintan is the island furthest to the East on the chart below and a popular place to anchor (“waiting for orders”) because it is close to shipping lanes, and believed to be OPL Singapore. However, these waters are within Indonesian territorial waters!

Our Jakarta office is currently aware of 20 detentions in Indonesia (not just around Bintan). Each case is different, but there are a majority of cases where it is alleged, or we suspect that the charge is or will be, ‘illegal anchoring’.

This is a recent development and the correct procedure of how to deal with this once the vessel is detained is not yet established. This is frustrating for Members and the Club because of the delays and the lack of information/directions. It must be stressed that each case is different, so we follow the directions given by the Navy and it usually requires the appointment of lawyers to deal with the statutory aspects of detentions.

The typical reasons for the infringement are (i) misunderstanding of where territorial waters of Indonesia legally begins and ends and (ii) what local laws require. Be advised:

Innocent passage (i)



Once a vessel is southbound in the Malacca Strait (past Port Klang) and through the Singapore Strait until entering the South China Sea, either Malaysia, Singapore or Indonesia will claim territorial waters. It has perhaps been (mis)understood in the past that there are waters in these Straits not claimed by any of the three countries. This would be a mistake. There are no OPL anchorages in the area.

Only if a vessel is passing through territorial waters without stopping, will it not be subject to the jurisdiction. The right of “innocent passage” is secured in article 17 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). The passage, however, needs to be *continuous* and *expeditious* (art. 18.2). In practice, this means the vessel cannot stop except when forced to *incidentally* stop for reasons of safety, danger or distress.

Ship-to-Ship (STS) operations is a good example of this. It is not an incidental stop and the right of innocent passage is ‘lost’. Slowing down (crew change or taking stores) also disqualifies the right of innocent passage.

Local law (ii)

When a vessel is located within the territorial waters, it needs to be cleared in and out of Indonesia. This also applies if the vessel is only anchored and has no intention of ‘interacting’ with Indonesia, such as cargo operation, taking supplies, crew change, etc. An agent needs to be appointed.

It has often been overlooked that activities such as transshipment, crew change and cargo operations within Indonesian waters can only be performed by an *Indonesian shipping company*, operating an

Indonesian flagged vessel and manned by Indonesian crew.

Transshipment activities (including launch boats carrying stores or crew) are categorised as activities that may violate Indonesian Law No. 17 of 2008. The Indonesian Navy have recently been upholding this rule strictly. We have been made aware that live ammunition has been fired by the Indonesian Navy towards a commercial vessel for an undisclosed reason

Recommendation

Do not anchor in/around Indonesian territorial waters, without checking the position with local agents and, if necessary, clearing in.

Should your vessel be detained we suggest you contact our Jakarta office immediately. They are dealing with a number of vessels, act for numerous Clubs already and have contacts in the relevant branches of the Navy.

The sooner we know, the quicker we can assist and work on getting the vessel released.

SPICA Services (INDONESIA)

Wisma PMI, 6th Floor

Jl. Wijaya 1 No. 63, Kebayoran Baru

Jakarta Selatan 12170 – Indonesia

Ph.: +62 21 2751 3535

General email: indonesia@spicaina.co.id

インドネシア海軍による船舶拘留が増加傾向に

インドネシア海軍による船舶の拘留件数が増加傾向にあり、とりわけ、シンガポールに寄港する船舶が同国東端に程近いインドネシア **Bintan** 島周辺でインドネシア海軍に違法投錨と見なされて拘留される件が頻発しています。その理由は、多くの船舶が「沖待ち」で錨地とするこの海域は、シンガポール港外の錨地と誤認されがちですが、インドネシア領海内だからです。

インドネシアでは少なくとも 20 件の船舶拘留案件が報告されていますが、その大半が違法投錨の疑いによるものです。船舶の拘留解除手続は現在も確立していないため、ひとたび拘留されれば組合員に多大な負担をもたらします。個々の案件に応じて当局の命令を遵守し、弁護士を起用して法的に対応する他に方法がない状況です。

違反行為とされる典型的な根拠について、詳細を以下のとおり説明します。

違反行為の原因と詳細

(1) 領海誤認について

マラッカ海峡を南下後、シンガポール海峡を通過して南シナ海に到達するまでの海域はマレーシア、シンガポール、インドネシアが領有権を主張していて、これらの海域には港外錨泊地が存在しません。

「海洋法に関する国際連合条約」17 条では領海内を通行する船舶には無害通航権が認められています。同条約 18 条 2 項では「通航は、継続的かつ迅速に行わなければならない」と定めていますが、不可抗力および救助を目的とする意図的な停船は例外的に認められる旨が明記されています。つまり、Ship to Ship (STS) や船員交代、物資供給のような不可抗力が原因ではなく救助目的でもない作業を領海内で実施する場合には、無害通航権が認められません。

(2) インドネシア法について

上述の無害通航権が認められる場合を除き、インドネシア領海内に存在する船舶はインドネシア当局へ届出が必要です。この規則は錨泊や荷役、物資供給、船員交代といったインドネシアと直接関係しない場合にも適用されます。また、現地代理店を起用する必要があります。

インドネシアの会社が運行するインドネシア人船員を配乗させたインドネシア籍船のみが、貨物の積替え、船員交代、カーゴオペレーションなどをインドネシア領海内で実施できますので、ご注意ください。

貨物の積替え、物資供給、船員交代はインドネシア法 No.17 of 2008 に抵触する恐れがあります。近時インドネシア海軍はこの法令の適用を厳格化しており、詳細な理由は不明ですが商船に発砲したとの情報もあります。

対策方法

- インドネシア領海内および周辺海域では、現地代理店と連絡を取らずに錨泊することは避けてください。
- 船舶が拘留された場合には、一刻も早く SPICA Services (INDONESIA) の Jakarta 事務所へ連絡してください。

SPICA Services (INDONESIA)

Wisma PMI, 6th Floor Jl. Wijaya 1 No. 63, Kebayoran Baru

Jakarta Selatan 12170 – Indonesia

Ph.: +62 21 2751 3535

General email: indonesia@spicaina.co.id

以上