

【风险提示】新加坡港界外东锚地扣船仍在继续

作者：防损部 韦毓良

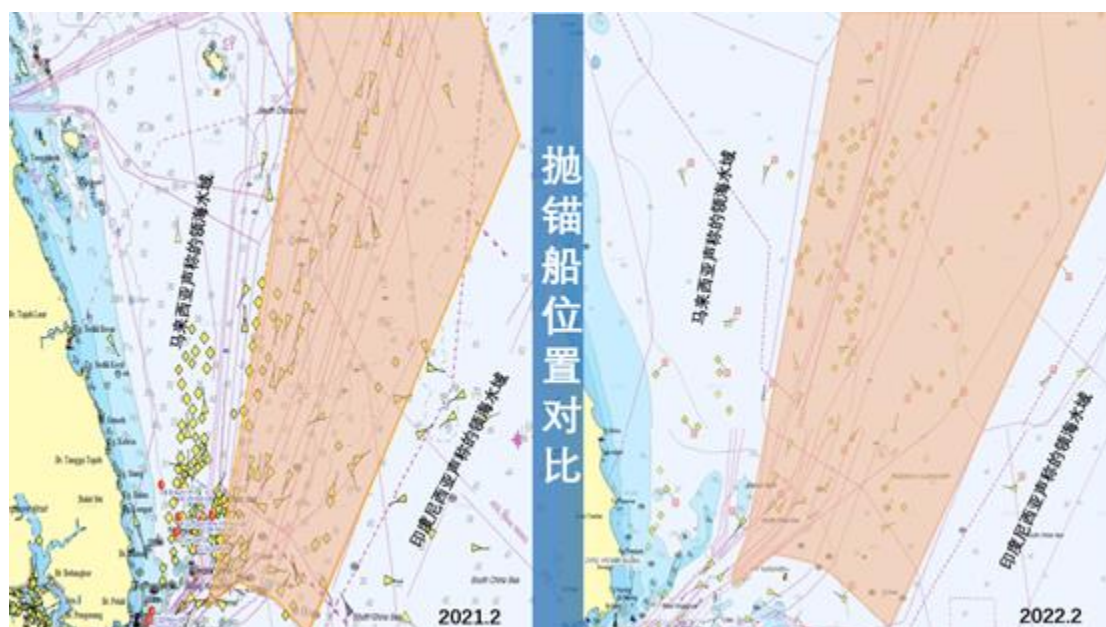


摘要

尽管航运界对船舶在新加坡港界外东锚地（EOPL）抛锚有被扣船的风险进行了持续的关注和警告，各个保赔协会也相继发布通函对会员进行了提醒。但近来我们通过会员咨询和报案以及业内新闻发布也注意到，船舶在新加坡港界外东锚地由于“非法抛锚”被沿岸国（主要是马来西亚和印度尼西亚）扣留的情况仍在继续，且扣船数量不减反增。究其原因，除沿岸国领海基线模糊容易导致船长和船员产生误解外，沿岸国加强执法以及执法的不确定性也使得扣船事故多发。藉此，我们再次提醒会员船舶，如需在新加坡港界外东锚地抛锚，应充分评估锚位，避免被扣船。

一、锚泊船位对比

相比于 2021 年年初，船舶在新加坡港外东锚地附近水域抛锚的锚位选择，大部分船舶都选择了在马来西亚和印度尼西亚领海外水域抛锚，仅有少部分船舶在沿岸国领海水域抛锚。



二、马来西亚扣船分析

1. 扣船情况

据马来西亚海事部门 MMEA 网站最新发布的信息，最近的扣船发生在 2022 年 1 月 31 日，当日有一艘油轮和一艘货轮由于违反 1952 年《商船条例》第 491B（1）（L）条规定非法抛锚被扣留，其中货轮位置在 Tanjung Sedili 以东约 30.7 海里，接近马来西亚政府声称的领海边线附近。

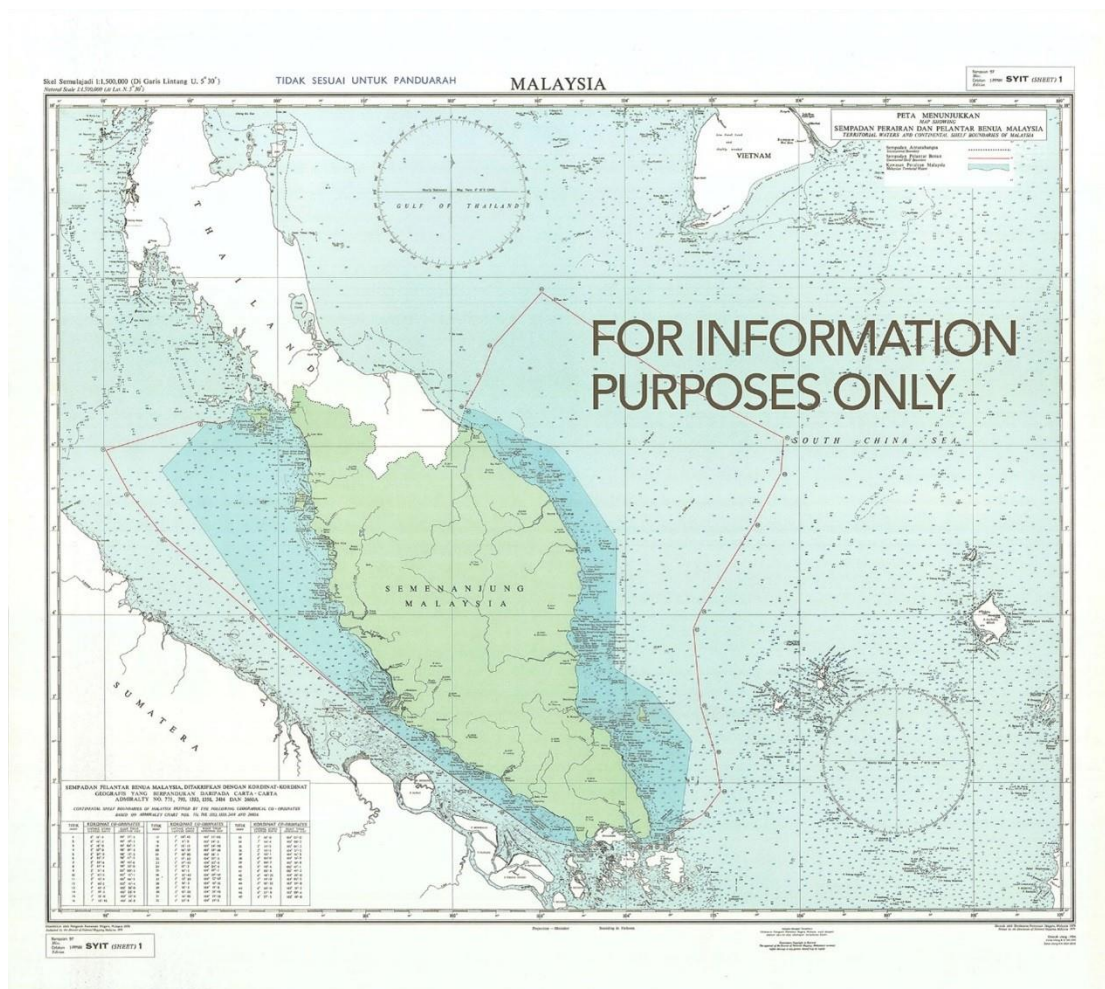
马来西亚柔佛海事部门曾于 2021 年 9 月 26 日召开新闻发布会，发布自 2021 年 3 月 24 日开展“非法抛锚行动”以来已扣留 83 艘船舶并进行了调查，加上行动前年初扣留的 18 艘船舶和 9 月 26 日后面扣留的 14 艘船舶，整个 2021 年扣留了不少于 115 艘“非法锚泊”的船舶，扣船数创了历年来的新高。

同时马来西亚马六甲海峡北部槟榔屿（Pulau Pinang）至巴生岛（Pulau Klang）之间的水域也一直在马来西亚海事执法局的严密监控下，也是船舶扣留发生的热点区域。



2. 扣船原因分析

马来西亚海事执法局通常根据其 1952 年商船条例第 491B 项以及马来西亚航运通告 MSN 05/2014 的规定，对没有获得许可的船舶进入马来西亚领海水域抛锚以非法抛锚进行扣留处理。然而马来西亚于 1996 年 11 月 14 日加入《1982 联合国海洋法公约》并颁布了《2006 海域基线法则》和《2012 领海法则》，宣称采用直线基线、领海宽度为基线外 12 海里，但一直没有公布其领海基线。而海事执法局主要依靠马来西亚在 1979 年发布的海区新图（如下图深蓝色水域为领海）来确定船舶是否进入其领海水域，该图的领海水域有些地方大大超过了 12 海里，所以船舶经常误进入海事部门声称的领海水域而被扣留。



三、印度尼西亚扣船分析

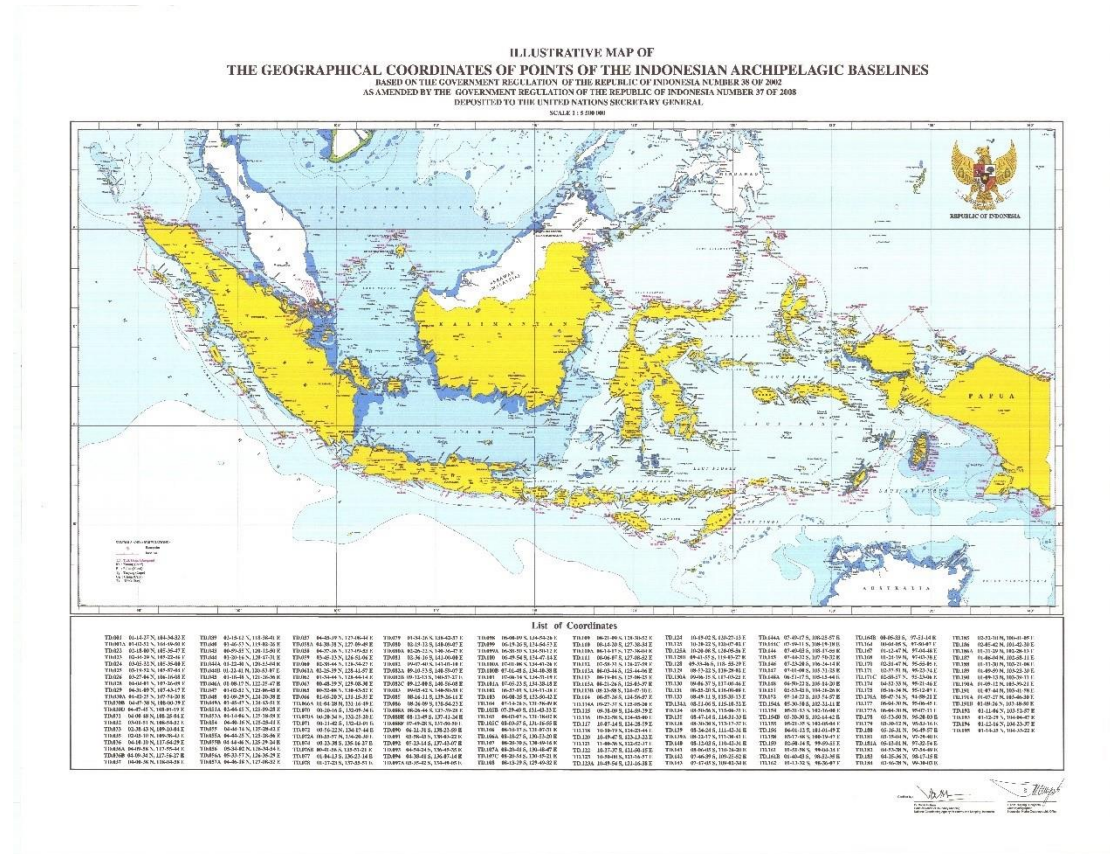
1. 扣船情况

相对马来西亚的扣船行为，印度尼西亚的扣船信息比较不透明，扣船数量无法统计，但从当地通代和公开报道获悉被扣船舶不在少数且扣船数量也在增加。据劳氏情报（Lloyd's List Intelligence）在 2021 年 11 月报告称，在过去三个月有多达 25 家船东为避免 6-8 个月长时间的司法程序，通过向印度尼西亚海军直接支付罚款的方式以释放船舶。一名印度尼西亚少将在出面回应时尽管没有承认海军直接收取罚款，但也证实了过去三个月里，因未经许可在印度尼西亚水域抛锚、偏离航道或中途停船时间过长而被扣留的船舶越来越多。

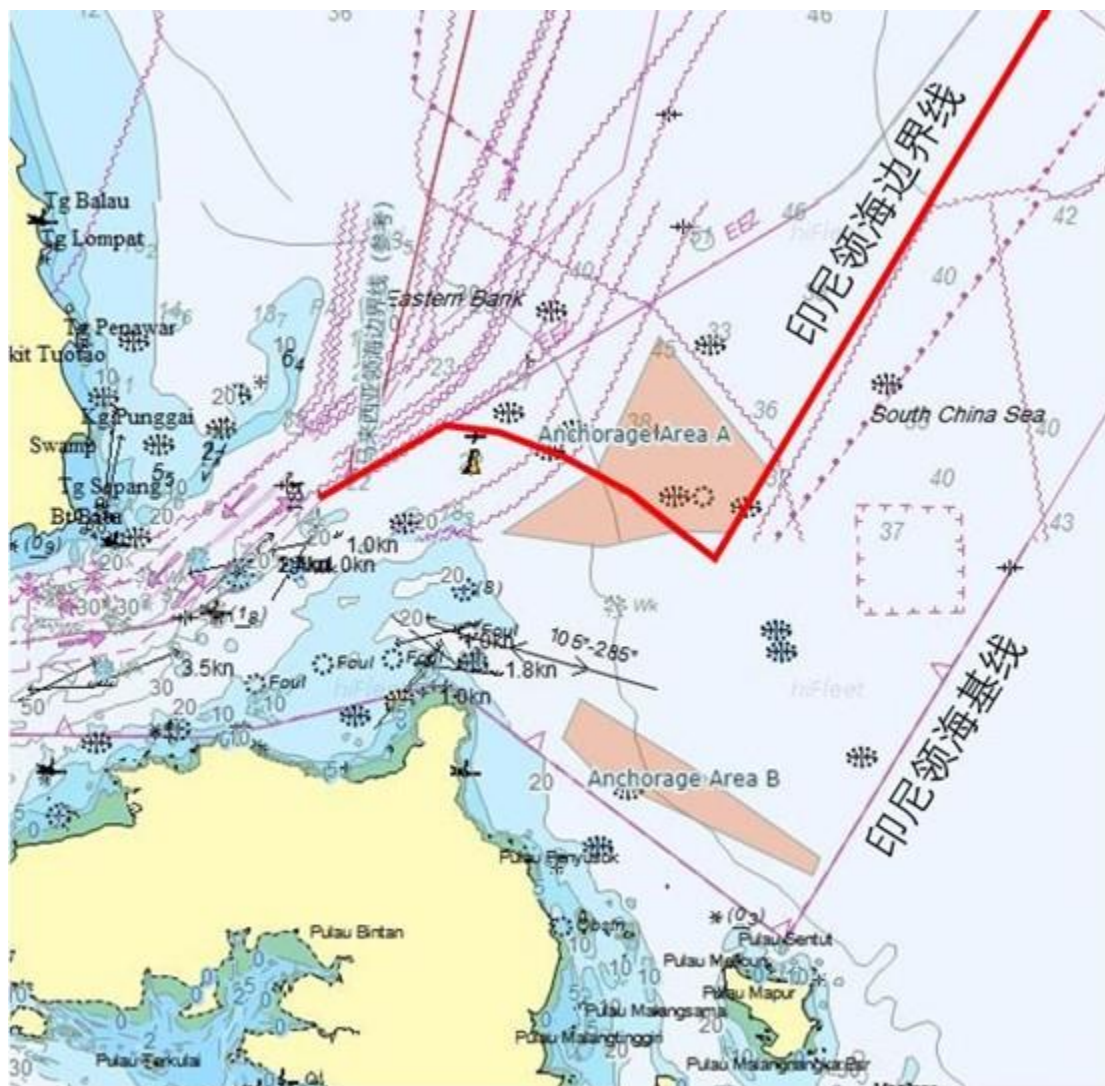
2. 扣船原因分析

据印度尼西亚 17/2008 号航运法律，印度尼西亚适用沿海贸易原则，规定领海水域内的所有作业包括过驳、装卸货物、供应、更换船员等仅允许印度尼西亚航运公司营运的印度尼西亚籍船和船员来进行；同时除无害通过外，任何船舶进入印度尼西亚领海即

使无货物作业、船上补给、替换船员等行为，船东也需委请当地代理办理进出港手续。尽管印度尼西亚颁布了其领海基线，但印度尼西亚海军在执法时可能超出其领海水域。据当地通代提供的信息，有不少船在离岸 60 海里的锚地被海军滞留。



另外，印度尼西亚海事部门 DGST 于 2021 年 2 月 3 日颁布了 KM30 号法令，在宾丹岛（Pulau Bintan）以东海域设立了两个锚地，要求所有船舶进入这两个锚地前需获得批准，但这两个锚地并没有在所有商船常用的航用海图中标出，且其中 A 锚地的部分区域已超出领海边界线，这很容易导致船员产生误解，以为自己在国际水域抛锚而被扣留。



四、协会建议

当一条船被扣留后，除了要面临罚款和刑事处罚外，被扣留/逮捕的船舶和船长可能需要经历一个漫长的过程才能获释。特别是被印度尼西亚海军扣留后，从对船舶提起刑事诉讼到地方法院作出裁决，可能花费几个月的时间。所以船舶如需在新加坡港界外东锚地抛锚候命或作业，应特别谨慎，避免船舶被滞留的风险，至少做好以下几方面准备工作：

1. 锚泊前，船长应通过公司或当地代理获取有关领海边界、指定锚地等充分的信息，包括马来西亚 1979 年海区新图 No. R97 (Peta Sempadan Perairan Pelantar Benua Malaysia (1:1 500 000) - No. Siri Rampaian 97)、印度尼西亚领海基线图 (The

geographical coordinates points of the Indonesia Archipelagic Baselines (sidn_mzn67_2009)、印度尼西亚 KM30/2021 法令 (Minister-of-Transportation-Dec-No-km-30-2021-Anchorage-Activites-Indonesia-2021)、当地航海用图等。

2. 如船长对锚位是否处于沿岸国领海水域不确定,出于良好和谨慎的做法,建议指定沿岸国当地代理进行报告并申请以获得地方当局对锚泊作业的许可。

3. 船舶在印度尼西亚海域航行应保持 AIS 设备始终“开启”状态,正确输入船舶动态和静态数据信息,印度尼西亚海事主管当局已经强制要求船舶配备并开启船载 AIS。

4. 除新加坡港界外东锚地(马来西亚柔佛东部海域),会员船舶也应避免进入马来西亚任何其他领海水域锚泊并作业,特别是马来西亚马六甲北部槟榔屿(Pulau Pinang)至巴生岛(Pulau Klang)之间的水域,也一直受到马来西亚海事执法局(MMEA)的严密监控。

5. 船东在安排航次任务或签订租船合同时需谨慎对待 OPL 的操作和 OPL 的条款,以避免违法和/或违约的责任事故发生。

以上仅供会员参考,如需具体建议请联系协会相关人员。