

【风险提示】未经许可可在马来西亚和印尼水域停泊，船舶仍可能被扣留

作者：郑宇辉



摘要：

未经许可可在马来西亚和印度尼西亚水域停泊，船舶被扣留事件仍时有发生。本文将尝试分析船舶被扣留的直接原因、梳理案件处理思路、并结合船舶频繁被扣留的原因提供防损建议。

一、船舶被扣留原因

据新加坡海军信息汇集中心（Information Fusion Centre, IFC）2022 年 8 月通函，在今年 1 月至 7 月间，仍有 10 艘外国籍商船，包括 5 艘货轮和 5 艘油轮，因在 Tanjung Berakit 东部未经许可停泊而被印尼当局扣留[1]。2022 年 9 月，协会一入会船也在马来西亚水域被扣留，据悉，该轮执行压载航次前往马来西亚关丹港装货。在驶往装港途中，船舶为避大风浪，临时抛锚，但随后却遭遇马来西亚执法机关（Malaysian Maritime Enforcement Agency, MMEA）扣留，被指称涉嫌违反马来《1952 年商船条例》第 491B(1) (L)[2]，不仅船舶证书原件和航海日志被执法机关带走，船员也被要求上岸配合调查。

就性质而言，上述案例接近于外国籍船舶涉嫌违反在他国领海停泊的法律法规，而被要求配合调查。进而导致上述案例中船舶证书原件被带走、船员被带上岸配合调查、船舶被扣留的情形。

二、案件处理基本思路

当局一般会在完成调查程序后作出是否处罚的决定。在马来西亚，部分案件会由法院裁定。除非有严重的违法情节或数次违法，罚款金额一般不会太高。据协会当地通代（SPICA）介绍，在马来西亚一次违法一般罚款 5 万林吉特（约合 1.07 万美元）。而在印度尼西亚，罚款金额最高为 6 亿印尼盾（约合 3.9 万美元），船长最高面临 5 年监禁；如有其他违法行为，船东还将面临最高 2 亿印尼盾（约合 1.3 万美元）的额外罚款，船长也将面临 1 年的监禁。

在缴纳罚款后，船舶一般会被释放。因此，船舶“解扣”的快慢很大程度上取决于当局调查进度。据协会通代经验，马来西亚当局的调查一般会持续 14 个工作日，在罚款金额最终确定前，船东可以提供银行担保或存钱到法院申请释放涉事船舶。印度尼西亚的执法机关是海军，其通常会在船舶被扣留 3 天后才开始调查；印尼当局有可能同意船东快速结案的申请；如案件进入法院程序，耗时可能长达数月乃至一年。

为缩短调查时间、减少船期损失，船东一方面应配合当局调查，如实报告；另一方面应委请有经验的代理，与有关部门沟通协调。如果会员在当地没有熟悉的代理，协会可以请通代推荐一到两家代理供船东选择；通代也可以为代理提供必要的指导；如遇到法律争议（例如罚款金额畸高），协会还可以推荐当地律师协助处理。

三、防损建议

《联合国海洋法公约》虽然规定“在本公约的限制下，所有国家，不论为沿海国或内陆国，其船舶均享有无害通过领海的权利”，但同时也在第十八条中，具体阐明了“通过”的含义：

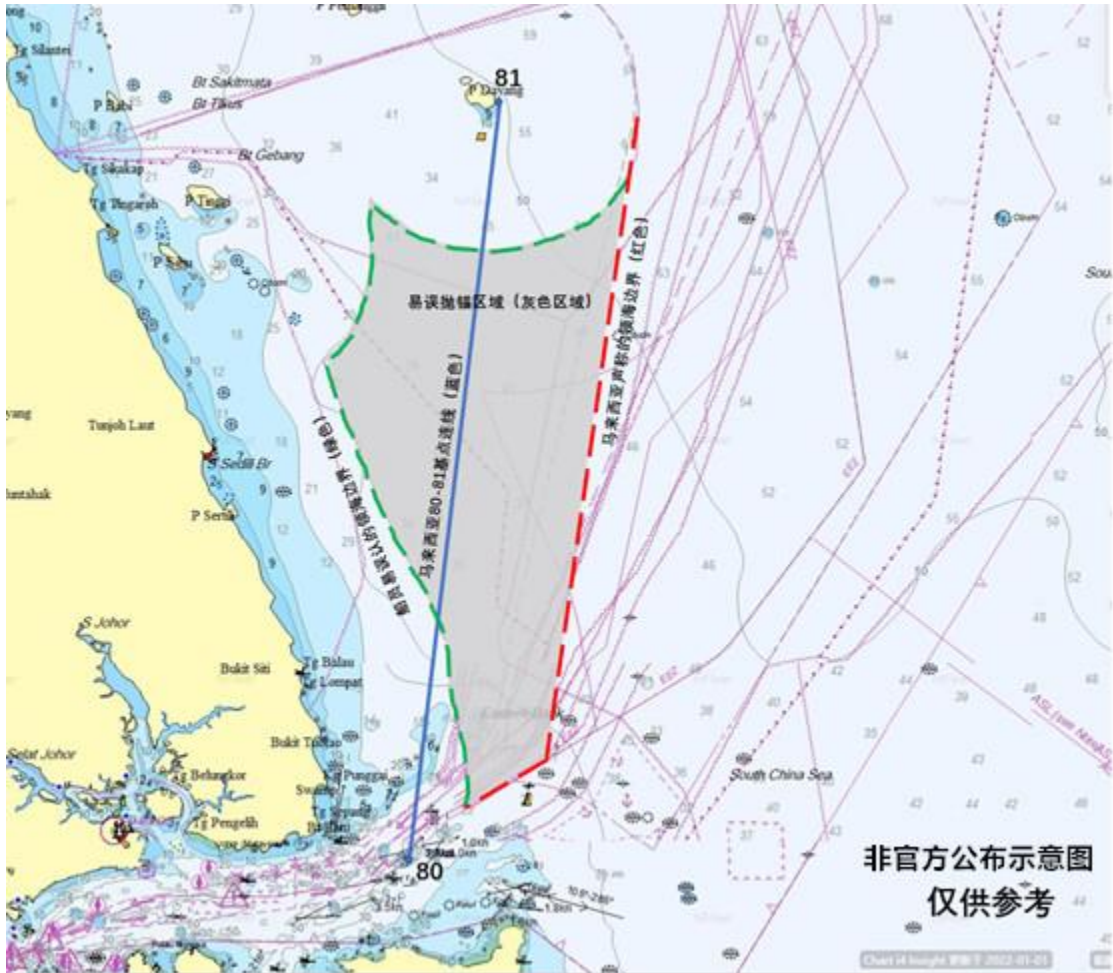
1. 通过是指为了下列目的，通过领海的航行：（a）穿过领海但不进入内水或停靠在领海以外的泊船处或港口设施；或（b）驶往或驶出内水或停靠在泊船处或港口设施。

2. 通过应继续不停和迅速进行。通过包括停船和下锚在内，但以通常航行所附带发生的或由于不可抗力或遇难所必要的或为救助遇险或遭难的人员、船舶或飞机的目的为限。

即，原则上应“继续不停和迅速进行”，只有在特定情况下的“停船和下锚”才属于上述“通过”，即“以通常航行所附带发生的或由于不可抗力或遇难所必要的或为救助遇险或遭难的人员、船舶或飞机的目的为限。因此，缔约国的船舶虽然享有无害通过领海的权利，但并不当然有权未经许可在他国领海停泊。

在他国领海停泊一般需申请许可，在哪些水域须取得许可，不同国家的规定不尽相同：我国《海上交通安全法》规定：“外国籍船舶临时进入非对外开放水域，应当依照国务院关于船舶进出口岸的规定取得许可。”马来西亚《1952 年商船条例》第 491B(1)则规定：“在马来西亚水域[3]从事或打算从事下列任何活动的船舶须向 the Director of Marine 通报：(A)疏浚、……（L）the Director of Marine 认定需要通报的其他活动。”其中第（L）项通常作为未经许可在马来西亚水域停泊的处罚依据。为避免处罚，如需在他国领海内停泊，应及时联系当地代理，核实是否须取得当局许可，切莫抱着侥幸心理或盲目相信过去的经验（近年马来西亚和印尼有从严执法的趋势）。

有时是否处于一国领海也可能存在不同理解，当局对领海范围的认定有时会超出船员的理解。据马来西亚通代经验，所谓“新加坡港界外锚地（OPL）”已不复存在，该片海域处于新加坡、马来西亚、印度尼西亚三国交界处，如此处的某片海域不属于新加坡海域，便有可能被马来西亚或印尼当局认定是其所属海域。此外，2022 年 7 月，马来西亚依据《联合国海洋法公约》向联合国秘书长交存了地理坐标表[4]。根据该坐标表，标绘了以下易误抛锚区域示意图，仅供一般性参考，不作为选择停泊海域的依据。



此外，据印尼通代介绍，曾有船在距印尼海岸线 60 海里处，认为船位已不可能在印尼海域，但仍被印尼海军认为在其领海，因为印尼是群岛国，其将部分有争议的海岛也作为其领土，并以此划定基线，导致船方认为是“公海”的海域也被其认定为领海。

总的来说，船舶在事故高发地区（例如，马来西亚的 Johor 东部海域、印尼民丹岛周围等区域。更多处罚高发地区，请参【风险提示】新加坡港界外东锚地扣船仍在继续）停泊前，应及时与代理核实：船舶是否处于当局认定需要申请停泊许可的海域、当地对外国籍船舶停泊的最新要求，并严格遵守当地法律法规

四、结语

鉴于马来西亚和印度尼西亚当地的处罚程序具有耗时长、难以预测等特点（详情请参【风险提示】持续关注近期印尼扣船风险）。因此，如果入会船由于未经许可停泊而导致船舶在当地被扣留后，建议会员应及时联系协会。

参考资料：

- 1.https://www.ifc.org.sg/ifc2web/Publications/Other%20Products/Shipping%20Advisories/Shipping%20Advisory%202_22.pdf
- 2.Section 491B. Notification to the Director of Marine of activity engaged by a ship.
3. "Malaysian waters" means the territorial waters of Malaysia as determined in accordance with the Emergency (Essential Powers) Ordinance No. 7 1969 [P.U. (A) 307A/1969]
- 4.<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DEPOSIT/ListofCoords.pdf>

本文内容仅为交流目的，不应视为针对特定事务的意见或依据。任何依据本文的全部或部分内容而作出的决定及因此造成的后果由行为人自行负责，协会及文章作者不承担任何责任。