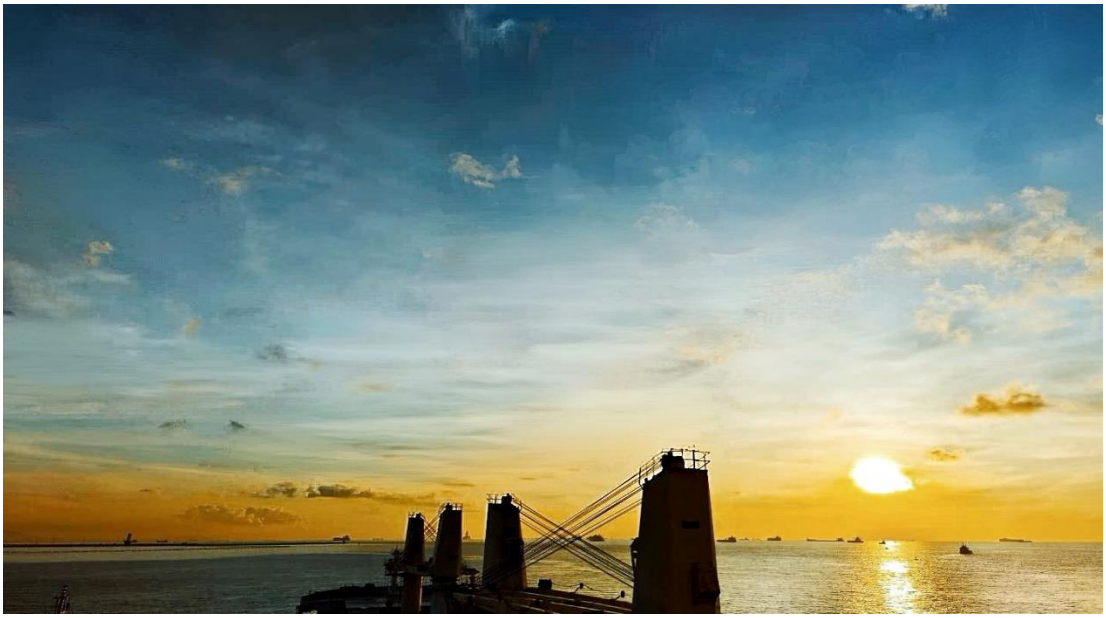
风险提示丨马来西亚设立海洋敏感区对船舶操作的影响

作者：韦毓良



摘要：

近年来，新加坡东 OPL 锚地水域因船舶误入马来西亚和印尼两国领海水域锚泊、作业而屡遭扣留罚款，备受业内关注。为加强对专属经济区的管控，马来西亚于 2026 年 6 月 29 日颁布施行《2026 年专属经济区条例》（EEZ Regulations 2026），并依据该条例于 9 月 11 日发布施行《海洋敏感区通告》（Marine Sensitive Area Notice 01/2026），在马六甲海峡/新加坡海峡分道通航东进口附近划设“海洋敏感区”（MSA），同时配套划定“指定航道/海上通道”（Designated Fairways or Sea Lanes），进一步强化了对该水域的控制。对长期依赖新加坡海峡东口附近水域 OPL 抛锚待命、加油、过驳、备舱的船舶而言，可合法锚泊的空间被进一步压缩，其航线规划、锚泊策略乃至航行安全都将面临新的合规与运营风险。值得警惕的是，尽管该通告已于 9 月 11 日生效，仍有不少船舶在敏感区域内锚泊。

一、各水域限制措施对比

货物转运：指在两船之间转运石油、液化气、散装液体化学品或石油制品。除非获得政府书面许可，否则一律禁止。例外情形包括：军舰及辅助军用船舶之间的转运；经政府依据相关法律授权作业的船舶；政府非商业性服务船舶；以及为保障船舶安全、救助海上人命或应对海洋污染之目的。申请须在计划转运前至少 48 小时提交，并附经船旗国批准的船对船（STS）作业计划、环境声明，以及船名/船旗/IMO 编号、拟转运时间地点、货物种类与方

式、安全措施等信息。故意提供虚假信息、以虚假陈述骗取许可、未将 STS 作业计划随船备妥、未按计划实施转运，均构成犯罪。

加油：指船舶发动机用油的转运。原则上禁止一切海上加油。例外情形包括：船舶与其救生艇之间的加油；军舰；政府授权作业的船舶；政府非商业性服务船舶；以及为搜救作业或应对特定污染事件而有必要加油的情况。

锚泊：在海洋敏感区内全面禁止。例外情形包括：搜救、船舶损坏避险、应对明确污染事故。

生态伤害：在海洋敏感区域内，禁止船舶从事任何活动（如排污、螺旋桨转动等），亦禁止捕杀、取走、破坏或扰乱任何种类的生态物种。

海底活动：禁止或限制可能对海床及受保护的海洋生物造成损害的活动。下列活动须取得政府许可方可进行：疏浚、打捞、结构安装、海底电缆和管道的安装/修理/更换、科学考察和地质活动、海底资源开采。

渔业活动：任何在海洋敏感区域内开采渔业资源的活动，均须依据《1985 年渔业法》（317 法令）获得马来西亚渔业局的批准。

指定航道/海上通道：指定航道（紫色水域）位于海洋敏感区（绿色水域）范围之内，但并未豁免海洋敏感区的任何限制措施。其设立目的是在海洋敏感区内规划允许合规过境航行的通道，实现有序管控，避免船舶无序进入整个海洋敏感区，同时加强该水域的航行安全。

<table>
<tr><th>限制措施</th><th>专属经济区</th><th>海洋敏感区</th><th>指定航道/海上通道</th></tr>
<tr><td>货物转运</td><td>禁止
除非事先获得许可</td><td colspan="2">禁止，除非事先获得许可</td></tr>
<tr><td>加油</td><td>禁止</td><td colspan="2" rowspan="3">禁止</td></tr>
<tr><td>抛锚</td><td rowspan="5">无具体规定</td></tr>
<tr><td>生物伤害</td></tr>
<tr><td>海底活动</td><td colspan="2">需获得渔业局批准</td></tr>
<tr><td>渔业活动</td><td rowspan="2">原则上禁止或
限制船舶驶入</td><td>船长≤300 米
船宽≤40 米</td></tr>
<tr><td>船舶尺度</td><td>12 节</td></tr>
<tr><td>航速</td></tr>
</table>

二、敏感区的划定对锚泊位置和航行安全的影响

1. 锚泊选择大幅收窄

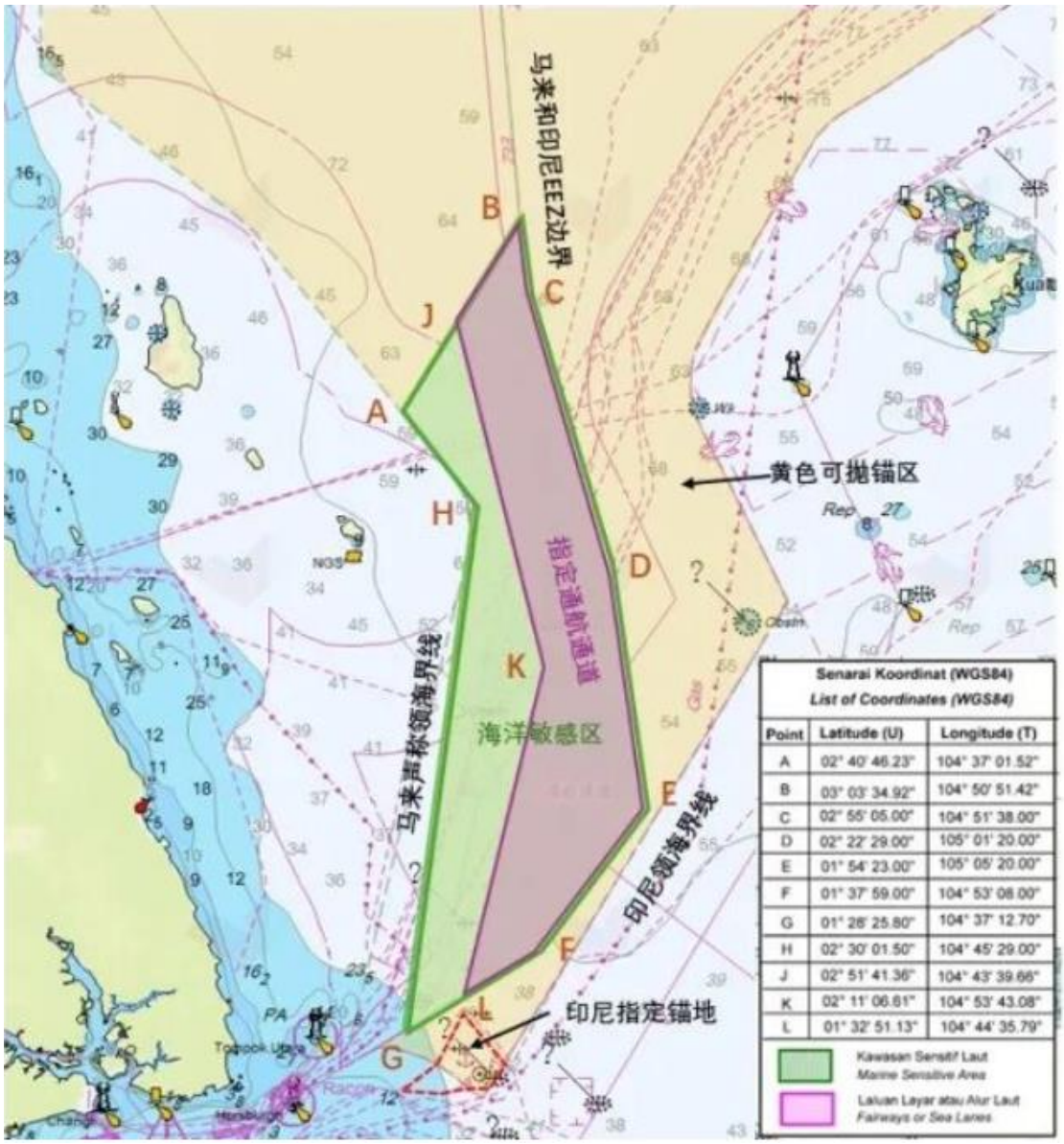
从上图可以看出，海洋敏感区的划定进一步压缩了可锚泊水域（黄色区域）。原先马来西亚允许加油和货物 STS 作业的领海外专属经济区水域，如今也开始禁止和限制货物 STS 作业及加油。

2. 违规风险上升

可锚泊和可航水域不断收窄，若船员对敏感区边界、限制措施和豁免条件不熟悉，极易误入敏感区或违反限制措施，从而招致扣留和处罚。

3. 交通流重塑，碰撞风险上升

受航道尺度限制，超大型船舶须改走敏感区外围，部分西行船舶需在敏感区以南转向后再进入西行航道，导致新加坡海峡东进口附近汇聚、交叉交通更加集中，碰撞风险升高，驾驶台工作负荷和瞭望压力明显增大。



三、违法行为和法律责任

依据 EEZ 2026 条例第 5（3）款及 MSA 01/2026 第 4 条，未能遵守通告中任何限制措施即构成违法行为，船舶将由马来西亚海事执法机构（Malaysia Maritime Enforcement Agency，MMEA）扣留处理。扣留期间，在等待相关法律程序完成前，船舶所有人或船长可出具保证书或提供其他形式的经济担保，并由一名或多名居住在马来西亚的担保人共同担保；担保金额上限为 100 万林吉特，作为船舶获释的担保条件。

此外，违反专属经济区条例的下列规定，同样构成违法行为：

1. 违背环保减损义务

MMEA 如有合理理由相信区内正在发生或可能发生严重海洋环境损害，可书面或通过无线电指令船东、船长或代理，按照安全航运实践采取防止或减轻损害的措施；不服从即构成违法。

2. 违背事故报告义务

船舶若在区内遭遇火灾、爆炸、碰撞、搁浅或其他可能威胁海洋环境的紧急情况，船东、船长或代理须在 6 小时内通过任一官方通信渠道向政府报告，否则构成违法。

3. 违背信息提供义务

MMEA 有权要求航行于马来西亚专属经济区和大陆架的船舶提供身份、船籍港、前后挂靠港等信息；若船长拒不提供或提供明显不实信息，即构成违法。MMEA 可实施登船检查和扣船。

4. 破坏或损坏海底电缆或管道

任何人在海洋敏感区、专属经济区及大陆架内的任何区域弄断或损坏海底电缆或管道，或致使、允许船舶弄断或损坏海底电缆或管道，即构成犯罪。



四、防损建议

1. 对船长和驾驶员开展专项培训，使其充分了解马来西亚 EEZ 2026 条例和 MSA 通告的规定，特别是海洋敏感区的边界、各项限制措施及豁免条件。

2. 仔细核查计划航经该区域船舶的航行计划，确保已将《MSA 01/2026 通告》划定的相关区域纳入其中，并进行充分的航行评估和操作风险评估。
3. 指导船员在 ECDIS 上手动标绘海洋敏感区，正确设置偏航报警和禁区报警，建议将报警边界外扩 2 至 3 海里作为安全缓冲。
4. 船舶航经敏感区时，应确保在紫色指定航道内航行，原则上避免进入其他绿色敏感区，同时控制航速不超过 12 节。对于船长和船宽超限的船舶，禁止从敏感区穿越，建议从敏感区东侧和南侧绕行。
5. 船舶如需在黄色非限制区域抛锚作业，应充分核对和评估，并远离海底电缆和管道。此外，应密切关注马来西亚在专属经济区限制措施的最新规定，并了解黄色非限制区域南侧印尼指定锚地的强制申请要求。
6. 计划在该水域作业时，应联络当地代理获取详细规定，提前办理相关许可；必要时，与马来西亚相关主管机关直接沟通对接。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。