

在新加坡港外的马来西亚水域锚泊

今年的早些时候，我们讨论了在新加坡外港拥堵地区锚泊的一些问题。¹ 在本通函中，我们将讨论在新加坡港外的马来西亚水域锚泊时出现的问题。迄今为止，已经有三艘 Gard 承保的船舶，由于没有向马来西亚主管机构提交到港通知，而且在丹戎帕拉帕斯港和柔佛港外港界以外锚泊，以及没有支付灯标费，因而遭到了扣留或罚款。



众所周知，在新加坡领海以外没有“公海”；船舶要么在新加坡，要么在马来西亚，要么在印度尼西亚。在马来西亚港外锚泊时，应当切记：在不受其他国家边界限制的地方，马来西亚领海是从基线向外延伸 12 海里。

1952 年《商船法令》的修订

《1952 年马来西亚商船法令》² 第 491B 条规定了哪些船舶必须通知海事局局长（Director of Marine）其在马来西亚水域内的活动。局长可以在允许该等活动的同时附加条件，包括收费。船舶的船东、船长和代理人如果违反该法令的，可能被判有罪，并有可能被处以 100,000 林吉特的罚款³ 或最高两年的监禁。

最近，马来西亚海事局修改了《商船法令》，将实施下列活动的船舶也纳入上述规定中：

- a. 闲置
- b. 焊接和其他热加工
- c. 在非锚泊区域锚泊
- d. 任何形式的水下作业

马来西亚海事局称⁴，给海事局局长的通知可以在正常工作时间提交至最近的港务局（port office）。

至于支付灯标费，在 250 号法案，即 1953 年《联邦灯标费法案》⁵ 中有相应的规定。该法案规定，“除豁免船舶外，每一艘在航行期间进入马来西亚半岛境内任何港口或地点的船舶，都应当按规定支付灯标费。”⁶

¹ Gard 防止损失通函第 11-09 号：在新加坡水域锚泊时的危险。

² MDC Legal Advisers, “《1952 年商船法令》”, MDC Publishers Printers, 1996 年。

³ 林吉特 = 马来西亚林吉特。

⁴ 马来西亚海事局，2009 年 10 月 13 日 MSN 15/2009 号马来西亚商船通告。

⁵ 《马来西亚法律》，250 号法案——《1953 年联邦灯标费法案》，2006 年重印本。

⁶ 其他信息可以在马来西亚海事局网站 www.marine.gov.my/ 上找到。

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 terje.paulsen@gard.no；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 marius.schonberg@gard.no。

本资料仅作一般资料之用。虽然我们已尽力确保最初公布时信息的准确性和质量，但是对于因依赖本资料而产生的任何一种损失或损害，Gard AS 不承担责任。www.gard.no。

罚款的风险

应当注意的是，一旦船舶由于没有支付灯标费而被扣留的话，取得放船令的代价会是相当昂贵的。罚款的金额为净登记吨 $\times 0.20$ 林吉特 $\times 10$ 。在放船前，主管机构可能要求船舶提交一份由当地注册银行出具的 50,000 林吉特的保函。较之于保赔协会的代表，马来西亚海事局似乎更愿意同当地注册的船舶代理打交道，而且在等待银行出具保函期间（最多可能花费五个工作日），也只接受船舶代理的担保函。

建议

由于不支付港口费等而被处以的罚款不属于 Gard 规则第 47 条规定的内容，因此在保赔保险的范围之外。我们对进入马来西亚领海的会员和客户的建议是：委托一家马来西亚的船舶代理，安排办理到港通知，并支付应付的费用。

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 terje.paulsen@gard.no；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 marius.schonberg@gard.no。

本资料仅作一般资料之用。虽然我们已尽力确保最初公布时信息的准确性和质量，但是对于因依赖本资料而产生的任何一种类的损失或损害，Gard AS 不承担责任。www.gard.no。