

在印尼水域非法拋錨的船舶會被扣留

多年來，印度尼西亞當局扣留未經當局許可在其海域拋錨的船舶。最近的案例表明，錨泊在民丹島和其他廖內島附近的船舶受到了越來越多的關注。



據協會當地通代 [Spica](#) 信息，印度尼西亞長期以來一直反對在其海域非法拋錨，即未經當局事先批准並支付適當的費用就下錨。這些船舶可能會被扣留，船舶及船員面臨刑事指控。協會建議會員及客戶向在該區域運營或正前往該區域的船舶的船長們分享本警示內容。

印度尼西亞海域

印度尼西亞水域及其指定錨地的邊界並未在所有商船常用的航用海圖中標出。這導致海員產生誤解，他們可能認為自己是在國際水域拋錨。

當地水文中心 [Pushidrosal](#) 的 [網站](#) 包含有關印度尼西亞 [群島基線](#) 的詳細信息。這些信息僅供參考，因為指定錨地可能位於已標記領海以外的水域，例如 [Tanjung Berakit](#) 附近的北部錨地，其坐標在 2021 年 KM30 號法令中提及。

釋放船舶所面臨的挑戰

被扣留/逮捕的船舶和船長獲釋可能要經歷一個漫長的過程。所需時間從幾周到幾個月不等。協會從通代 **BUDD Indonesia** 處獲悉，在最近的一起案件中，從對船舶提起刑事訴訟到地方法院作出裁決，花費了 8 個月的時間。

這個過程可概括如下：船舶被扣留後，通常由印度尼西亞海軍進行調查，隨後進入起訴階段，最後由地區法院作出裁決。目前尚不清楚是否有一些特別的因素導致釋放進程延長，因為每種案例都有所不同。這也可能是多種因素的綜合作用，如不同主管機關的參與、處理這類扣留的程序不明確、地方法院未及時審理案件等。

建議

- 在錨泊之前，指定當地代理非常重要，且在該地區錨泊時，需要獲得地方當局的許可。不管船舶是否打算停靠印尼港口、等待指令或進行任何其他操作(如船員換班、船靠船作業、修理等)。
- 從當地代理處獲取有關指定錨地的信息，若航用海圖上尚未顯示，則進行標記。購買當地航海圖也可能有所幫助。
- 船舶 AIS 設備應始終保持“開啟”狀態。會員們也可參考協會此前的警示信息《[印尼水域內強制使用 AIS](#)》，以獲取進一步的指導。

感謝協會通代 **SPICA** 及 **BUDD Indonesia** 協助發布本警示。