

在印尼水域非法抛锚的船舶会被扣留

多年来，印度尼西亚当局扣留未经当局许可在其海域抛锚的船舶。最近的案例表明，锚泊在民丹岛和其他廖内岛附近的船舶受到了越来越多的关注。



据协会当地通代 [Spica](#) 信息，印度尼西亚长期以来一直反对在其海域非法抛锚，即未经当局事先批准并支付适当的费用就下锚。这些船舶可能会被扣留，船舶及船员面临刑事指控。协会建议会员及客户向在该区域运营或正前往该区域的船舶的船长们分享本警示内容。

印度尼西亚海域

印度尼西亚水域及其指定锚地的边界并未在所有商船常用的航用海图中标出。这导致海员产生误解，他们可能认为自己是在国际水域抛锚。

当地水文中心 [Pushidrosal](#) 的[网站](#)包含有关印度尼西亚[群岛基线](#)的详细信息。这些信息仅供参考，因为指定锚地可能位于已标记领海以外的水域，例如 [Tanjung Berakit](#) 附近的北部锚地，其坐标在 2021 年 KM30 号法令中提及。

释放船舶所面临的挑战

被扣留/逮捕的船舶和船长获释可能要经历一个漫长的过程。所需时间从几周到几个月不等。协会从通代 **BUDD Indonesia** 处获悉，在最近的一起案件中，从对船舶提起刑事诉讼到地方法院作出裁决，花费了 8 个月的时间。

这个过程可概括如下：船舶被扣留后，通常由印度尼西亚海军进行调查，随后进入起诉阶段，最后由地区法院作出裁决。目前尚不清楚是否有一些特别的因素导致释放进程延长，因为每种案例都有所不同。这也可能是多种因素的综合作用，如不同主管机关的参与、处理这类扣留的程序不明确、地方法院未及时审理案件等。

建议

- 在锚泊之前，指定当地代理非常重要，且在该地区锚泊时，需要获得地方当局的许可。不管船舶是否打算停靠印尼港口、等待指令或进行任何其他操作(如船员换班、船靠船作业、修理等)。
- 从当地代理处获取有关指定锚地的信息，若航用海图上尚未显示，则进行标记。购买当地航海图也可能有所帮助。
- 船舶 AIS 设备应始终保持“开启”状态。会员们也可参考协会此前的警示信息《[印尼水域内强制使用 AIS](#)》，以获取进一步的指导。

感谢协会通代 **SPICA** 及 **BUDD Indonesia** 协助发布本警示。