

从海事安全局扣油轮谈起印尼海洋法 上

上月下旬被印尼海事安全局扣留的伊朗籍油轮MT Horse和巴拿马籍油轮MT Freya至今仍被滞留在廖内群岛省巴淡岛港口。

此前，印尼政府不希望扣留油轮造成不良的国际影响，由政治、法律、安全统筹部主导的联合调查小组会议决定按照印尼民事法依法处理此案件，这两艘船只被指控怀疑污染了环境、违反了印尼海洋交通运输法，案件已经由海事安全局转交给交通部公务调查员处理，案件调查已经接近尾声，不久的将来将会提交给检察官。

油轮被扣留案件，让我们对印尼的国家海洋法的适用条件和方式有了更多的了解，此前有传言说这两艘船会受到行政处罚，并且对其处以2亿印尼盾的罚款。印尼法律程序冗长

而闻名，两艘油轮虽然大概率得到行政处罚，但是处理的法律程序却是一板一眼，时间会拖很久。

在2012年，新加坡籍船只Norgas Cathinka与印尼KMP Bahuga Jaya渡轮相撞，导致印尼渡轮沉没。印尼当局将新加坡船关押了将近一年时间，才将案件了结。

通过这个事件，我们可以初步了解到，印尼海洋是由数个同等权力的部门在共同执法，换句话说，这几个部门在海洋执法中，谁的地位也不比别的部门低。但是印尼海事安全局(Bakamla)却自认自己是所有海洋执法单位的班长。

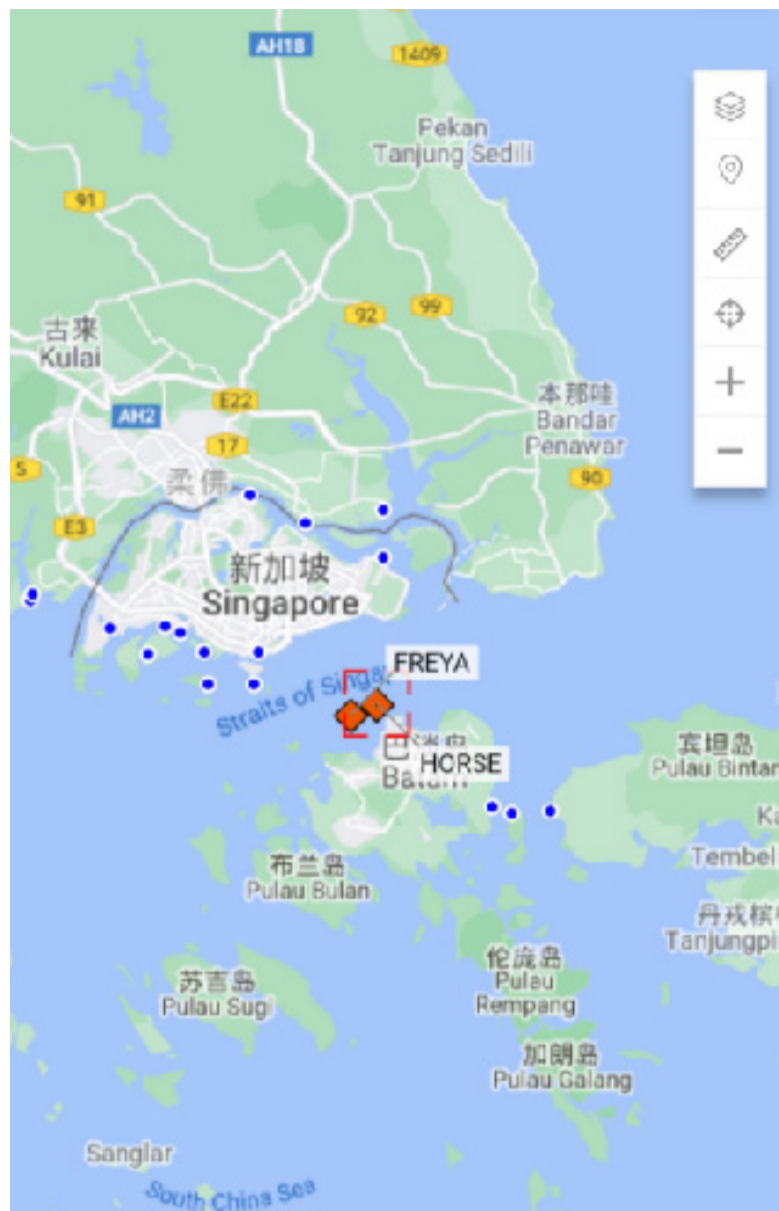
印尼海事安全局即是印尼海洋警卫队，令其尴尬的是，其自封的班长职务，并没有任何法律(UU)来背书。海事安全局是根据佐科维2014年总统令，对海事安全协调委员会(Bakorkamla)进行

改制成立，对总统负责，受政治、法律安全统筹部技术领导。

如果真的论其印尼海事执法单位的班长，大家公认的执法单位是交通部下属机构海上和海岸警卫队(KPLP)，这两个海事执法单位名字接近，却是两个完全不同的部门，所属部委也不同。

根据印尼第17/2008号法律，交通部下属机构海上和海岸警卫队(KPLP)负责海事执法以及海上治安和安全保障，在各海事执法单位居中，具有居中协调职能，也就是说是班长职务。

印尼第17/2008号法律第276条第3款规定，海上和海岸警卫队由总统设立并向总统负责，并由交通部进行技术上管理，该法规还规定，海上和海岸警卫队获得海事安全协调委员会(Bakorkamla)授权，丰富其协调职能。而海事安全协调委员会



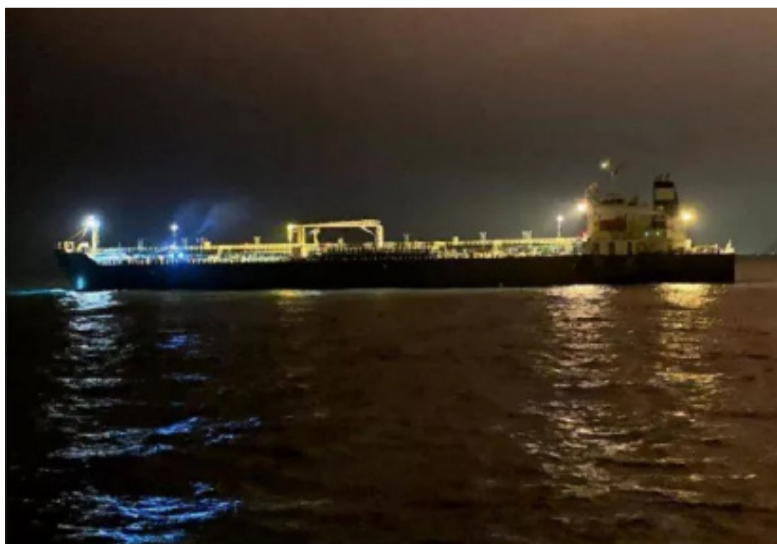
伊朗籍油轮MT HORSE和巴拿马籍油轮MT FREYA被扣留位置

正是海事安全局的改制之前的单位，也就是其前身。

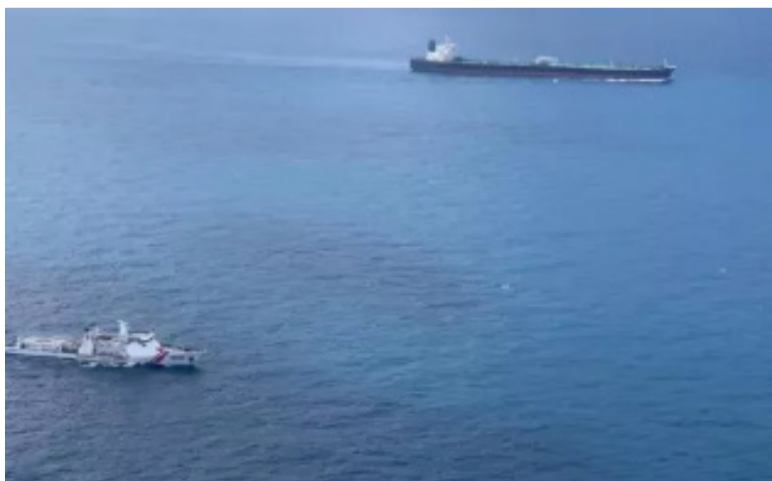
职能重叠

目前，印尼海事执法动态中，正在讨论政府规制计划(RPP)。该政府条

例如果获得总统的签署批准，将极大的改变印尼海事执法单位的框架结构。政府、法律和安全协调部门正大力促进这一条例的进程，但是从草案内容上看，好像是对海事安全局量身定制的尚方宝剑。该政府规制计划法案全称是印尼水域和主权管辖区域的治安、安全和执法管理政府规制计划。如果真的论其印尼海事执法单位的班长，大家公认的执法单位是交通部下属机构海上和海岸警卫队(KPLP)，这两个海事执法单位名字接



伊朗籍油轮MT HORSE在巴淡港口夜景照



海事安全局巡逻艇在加里曼丹水域抓捕油轮现场图