

PENAHANAN KAPAL OLEH PIHAK MAHKAMAH: ZON PELAKSANAAN DI MALAYSIA

(SHIP ARREST BY THE COURT: THE ENFORCEMENT ZONE IN MALAYSIA)

Asmar Binti Abdul Rahim
Pusat Pengajian Undang-Undang,
Kolej Undang-Undang, Kerajaan dan Pengajian Antarabangsa (COLGIS),
Universiti Utara Malaysia, 06010 Sintok, Kedah, Malaysia.
asmar@uum.edu.my

Abstrak

Penahanan kapal oleh pegawai mahkamah di Malaysia dilaksanakan setelah waran penahanan berjaya diperolehi daripada Mahkamah Tinggi. Pegawai mahkamah perlu mengenalpasti lokasi kapal sebelum penahanan kapal dapat dilaksanakan. Kegagalan menahan kapal di dalam zon yang ditetapkan akan menyebabkan proses penahanan kapal menjadi tidak sah. Dengan menggunakan pendekatan analisa secara diskriptif, rencana ini membincangkan peruntukan undang-undang berhubung dengan had zon pelaksanaan penahanan kapal oleh mahkamah di peringkat antarabangsa dan Malaysia. Analisa rencana ini merangkumi peruntukan undang-undang seperti Fasal 28 Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982 (KUULA 1982), Aturan 70 Kaedah-Kaedah Mahkamah 2012 (KKM 2012) serta Arahan Amalan Admiralti. Rencana ini mendapati had maksimum penahanan kapal oleh pihak mahkamah bagi tuntutan sivil maritim adalah sehingga zon laut wilayah. Menerusi Arahan Amalan No. 2/2007 Tuntutan-Tuntutan Admiralti (TTA), pelaksanaan penahanan kapal oleh pihak mahkamah telah dilanjutkan sehingga zon laut wilayah. Namun begitu di atas faktor seperti lokasi, geografi, cuaca serta lokasi kapal, adakalanya pelaksanaan penahanan kapal dilaksanakan di zon lingkungan pelabuhan sahaja.

Kata kunci: *Penahanan kapal, Zon penahanan, Mahkamah*

Abstract

Ship arrest by the court officer in Malaysia executed once a warrant of arrest was obtained from the High Court. The court officer needs to identify the location of the ship prior to the execution of arrest. Failure to arrest the ship within the designated zone will cause the process of ship arrest is invalid. By using a descriptive analysis approach, this article discusses the provisions relating to the law in relation to the limits of the enforcement zone of arrest of ship by courts at the International and Malaysian levels. An analysis of this article comprises provisions of the law such as Article 28 of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982), Order 70 of the Rules of Court 2012 (ROC 2012) and Admiralty Practice Direction. This article found the maximum limit to arrest of ship by the court for civil maritime claims is up to the territorial sea zone. Through Practice Direction No. 2/2007 Admiralty Claims (TTA), the execution of the ship's arrest by the court in Malaysia now has been extended up to territorial sea zones. Due to factors such as location, geography, weather and the location of the ship, sometimes the arrest of ship is carried out in port zones only.

Keywords: *Ship Arrest, enforcement zone of arrest, court*

2017 GBSE Journal

1.0 PENGENALAN

Tindakan penahanan kapal merupakan satu bentuk tindakan bagi menghentikan atau menghalang sesebuah kapal daripada meneruskan pelayarannya. Umumnya sebuah kapal boleh ditahan bagi tujuan penguatkuasaan bidang kuasa sivil mahupun jenayah maritim (Fasal 27 dan Fasal 28, KUULA1982). Namun begitu, dalam konteks penahanan kapal oleh pihak mahkamah lazimnya dilaksanakan untuk mendapatkan jaminan menerusi tindakan *in rem*. Pelaksanaan penahanan kapal oleh pihak mahkamah hanya dilaksanakan setelah waran penahanan dikeluarkan oleh mahkamah.

Dalam memastikan proses penahanan kapal sah disisi undang-undang, pihak mahkamah perlu melaksanakan tugas ini di dalam zon pelaksanaan yang telah ditetapkan sahaja. Kegagalan mematuhi peraturan ini akan menyebabkan penahanan kapal menjadi tidak sah. Sehubungan itu, objektif rencana ini adalah membincangkan peruntukan undang-undang berhubung dengan zon pelaksanaan penahanan kapal yang boleh dilaksanakan oleh pihak mahkamah merangkumi diperingkat antarabangsa dan Malaysia.

Pendekatan secara diskriptif digunapakai dalam rencana ini dengan meneliti peruntukan berkaitan seperti Undang-Undang Laut Antrabangsa 1982 (KUULA 1982), Aturan 70 Kaedah-Kaedah Mahkamah 2012 (KKM 2012) serta Arahan Amalan Admiralti. Walau bagaimanapun perbincangan rencana ini tidak merangkumi penahanan kapal disebabkan oleh jenayah maritim.

2.0 DEFINISI DAN KONSEP PENAHANAN KAPAL

Artikel 1(2) Konvensyen Penahanan Kapal 1952 mendefinisikan penahanan (arrest) kapal sebagai ‘...*the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.*’ Manakala dalam Artikel 1(2) Konvensyen Penahanan Kapal 1999 selanjutnya mendefinisikan terma penahanan sebagai ‘...*any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other enforceable instrument...*’. Selanjutnya dalam konteks bidang kuasa admiralti, terma penahanan kapal (arrest) merujuk kepada ‘penahanan bagi tujuan jaminan tuntutan’ (Berlingieri, F., 2006) yang dilaksanakan oleh pihak mahkamah.

Selain bentuk remedi perundangan (Berlingieri, F., 1996), fungsi dan skop tindakan penahanan dalam konteks bidang kuasa admiralti juga boleh diklasifikasikan sebagai (Asmar Abdul Rahim, 2014):-

- a) bertindak sebagai satu remedi bentuk interim;
- b) berfungsi sebagai justifikasi kepada bidang kuasa (Kes *The Deichland* [1988] 2 Lloyd’s Rep. 454) terhadap merit yang diperlukan;
- c) merupakan satu cara yang boleh memastikan agar peluang penjualan menerusi perundangan boleh dilaksanakan menerusi tindakan *in rem*.

Kapal yang telah berjaya ditahan akan diletakkan di bawah pengawasan pihak mahkamah. Pelepasan kapal hanya akan dilakukan setelah pihak pemilik kapal berjaya memenuhi tuntutan yang telah difailkan di mahkamah.

3.0 BIDANG KUASA ADMIRALTI DI MALAYSIA

Bidang kuasa dan kuasa admiralti di Malaysia pada hari ini merupakan satu bidang kuasa spesifik yang dikhususkan di bawah bidang kuasa Mahkamah Tinggi. Sumber utama perundangan ini terdiri daripada peruntukan statut serta bidang kuasa semulajadi (*inherent jurisdiction*) (Halsbury’s of Law of England, 1990). Dalam perkembangan bidang kuasa dan kuasa admiralti di Malaysia yang sedia ada, ternyata kesan daripada penjajahan telah berjaya mempengaruhi perundangan sehingga kini. Selepas daripada pindaan pada tahun 1987, sehingga kini perihal bidang kuasa admiralti di Malaysia masih merujuk kepada AMA 1981 (UK). Malah seksyen 20 sehingga seksyen 24 AMA 1981 (UK) inilah yang menjadi rujukan utama perundangan bidang kuasa admiralti Malaysia.

Seksyen 24(b) Akta Mahkamah Kehakiman 1964 (AMK 1964) memperuntukkan bahawasanya:

- ‘Tanpa menjejaskan keluasan Seksyen 23, bidang kuasa sivil Mahkamah Tinggi hendaklah termasuk —
- (b) bidang kuasa dan kuasa yang sama berhubung dengan perkara admiralti seperti yang dipunyai oleh Mahkamah Tinggi Keadilan di England di bawah Akta Mahkamah Agung 1981 bagi United Kingdom;

Berpandukan kepada peruntukan ini, dalam perihalan penahanan kapal di Malaysia sehingga kini adalah tertakluk peruntukan kepada Akta Mahkamah Agung 1981 United Kingdom (AMA 1981 UK). Peruntukkan seksyen 20(2)(a)-(s) AMA 1981 UK menggariskan sebanyak 18 jenis tuntutan sivil maritim telah disenaraikan seperti melibatkan apa-apa tuntutan atau pertikaian yang melibatkan soal (a) pemilikan kapal, (b) hakmilik kapal; dan (c) hakmilik syer kapal (seksyen 20(2)(a) AMA 1981 UK), apa-apa persoalan yang timbul di antara pemilik bersama kapal sama ada perihalan pemilikan, pekerjaan atau pendapatan daripada kapal Seksyen 20(2)(b) AMA 1981 UK, apa-apa yang berkaitan dengan gadaian atau cagaran terhadap kapal atau apa-apa syer dalamnya (seksyen 20(2)(c) AMA 1981 UK) dan apa-apa tuntutan bagi kerosakan yang diterima oleh kapal (seksyen 20(2)(d) AMA 1981 UK).

Manakala bagi tujuan prosiding admiralti dan penahanan kapal, Aturan 70 KKM 2012 serta Arahan Amalan Admiralti digunakan.

4.0 JENIS PENAHANAN KAPAL OLEH PIHAK MAHKAMAH DI MALAYSIA

Kaedah tindakan penahanan kapal menerusi proses mahkamah pada asasnya boleh dilakukan sama ada sebelum penghakiman atau selepas penghakiman.

(a) Penahanan kapal sebelum penghakiman

Merujuk kepada situasi penahanan yang dikaji iaitu kapal ditahan bagi tujuan mendapatkan sekuriti. Sekuriti yang diperolehi ini digunakan bagi tujuan penghakiman penuh kes di mahkamah kelak. Pelaksanaannya dilakukan sebelum keputusan penghakiman penuh kes dibuat menerusi tindakan *in rem*.

(b) Penahanan kapal selepas penghakiman

Tindakan ini dilaksanakan selepas penghakiman penuh bagi tuntutan *in rem* telah diputuskan. Tindakan ini telah diterimapakai di United Kingdom menerusi peruntutannya iaitu Bahagian 65.5(1) *Civil Procedure Rules* 1998 (UK). Peruntukan ini telah menyemak keputusan dalam kes *The Alletta* [1974] 1 Llyod's Rep. 40 telah menerimapakai keputusan penghakiman kes di Singapura iaitu kes *Daien Maru* [1986] 1 Llyod's Rep 387. Bagi tujuan ini, pelaksanaannya dilakukan dengan menggunakan writ *fi fa*.

Bagi tujuan pelaksanaan penahanan kapal di bawah bidang kuasa admiralti, had zon maritim tidak dijelaskan dalam Aturan 70 KKM 2012. Namun berpandukan kepada peruntukkan seksyen 3 AMK 1964, setiap Mahkamah Tinggi di Malaysia mempunyai kuasa merangkumi apa-apa perihalan tindakan di perairan wilayah dan ruang udara di negeri-negeri di Malaysia. Pelaksanaan penahanan kapal di Malaysia boleh dibahagikan kepada amalan sebelum tahun 2007 dan selepas tahun 2007 (Asmar Abdul Rahim, 2014).

5.0 ZON PELAKSANAAN PENAHANAN KAPAL

Setiap negara perairan pantai berhak untuk melaksanakan zon maritim mengikut bidang kuasanya (Zou Keyuan, 2005). Zon maritim di bawah KULAA 1982 boleh dibahagikan kepada beberapa zon yang merangkumi perairan dalaman, laut wilayah, zon berdamping, laut lepas, pelantar benuar dan kawasan dasar laut dalam. Ketetapan setiap kelebaran zon maritim ini sangat penting bagi membolehkan aktiviti maritim dan sumber hasil laut dapat dinikmati oleh negara perairan pantai sepenuhnya tanpa pertikaian (Asmar Abdul Rahim, 2014). Namun begitu dalam konteks zon pelaksanaan penahanan kapal

5.1 Peringkat antarabangsa

Di peringkat antarabangsa pengiktirafan tindakan dan bidang kuasa penahanan kapal sebagai satu remedi bukan perkara baru. Malah keperluan terhadap bidang kuasa dan tindakan penahanan kapal menjadi agenda utama dan telah diberi perhatian sewajarnya sejak awal tahun 1930an lagi. Usul untuk menyeragamkan bidang kuasa dan tindakan penahanan kapal ini adalah disebabkan konflik yang seringkali dihadapi oleh pemilik kapal lantaran wujud kepelbagaian peruntukan bidang kuasa dan tindakan penahanan kapal (D.R.Thomas, 1979). Situasi ini telah menimbulkan rasa kegelisahan dan kesulitan kepada pemilik kapal khususnya apabila terdapat tuntutan yang dilakukan (Stanley Onyebuchi Okoli, 2010).

Dua konvensyen utama telah dirangka bagi tujuan di atas iaitu *International Convention Relating to the Arrest of Sea Going Ships 1952* (dirujuk sebagai Konvensyen Penahanan Kapal 1952) dan *International Convention on Arrest of Ships 1999* (dirujuk sebagai Konvensyen Penahanan Kapal 1999). Manakala bagi aspek sekuriti tuntutan maritim selanjutnya tertakluk kepada *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritim Liens and Mortgages 1926, 1967 and 1993*.

Selanjutnya, perihalan zon penahanan kapal oleh sesebuah negara pantai adalah tertakluk kepada Fasal 28 KUULA 1982. Umumnya Fasal 28 KUULA 1982 ini memperuntukan bahawa sebuah negara perairan pantai tidak boleh menahan mana-mana kapal asing yang melintasi zon laut wilayah kerana atas prinsip kebebasan sesebuah kapal untuk melintasi perairan di laut wilayah sesebuah negara pantai dengan aman. Walau bagaimana pun sebuah negara pantai boleh menahan sesebuah kapal sekiranya berlaku keadaan-keadaan berikut:-

- (i) jika tuntutan sivil dilaksanakan terhadap individu yang berada di atas kapal tersebut;
- (ii) jika melibatkan soal gantirugi yang dilakukan terhadap kapal;
- (iii) jika tujuan prosiding bidang kuasa sivil terhadap kapal asing telah dilakukan.

5.2 Malaysia

(a) Dalam lingkungan zon pelabuhan

Sebelum tahun 2007, pendekatan yang digunapakai oleh pihak mahkamah untuk menahan sebuah kapal dengan melakukan penahanan dalam lingkungan zon pelabuhan sahaja. Dalam kes *The Trade Resolve* [1999] 4 SLR 424 Mahkamah Tinggi di Singapura telah memutuskan bahawa penyampaian waran penahan kapal perlu diserahkan dalam lingkungan had pelabuhan sahaja. Jika pelaksanaan penahanan dijalankan diluar kawasan ini, maka tindakan penahanan kapal adalah tidak sah.

Berpandukan kepada keputusan kes ini, menjadi satu amalan di Malaysia sebelum tahun 2007 apabila pelaksanaan penahanan kapal yang dilakukan oleh pihak Mahkamah setelah kapal berada di dalam lingkungan zon pelabuhan atas sebab-sebab keselamatan (Asmar Abdul Rahim, 2014). Selain itu juga penahanan kapal di dalam lingkungan pelabuhan boleh menyebabkan masalah kesesakan trafik selain boleh menyukarkan proses muat turun barang daripada kapal yang ditahan (Tesoriero, Tony, 2009).

(b) Penahanan di luar zon pelabuhan

Walau bagaimanapun setelah Peraturan 16 Arahan Amalan No. 2/2007 Tuntutan-Tuntutan Admiralti (TTA) diperkenalkan, amalan penahanan kapal telah berubah. Had zon penahanan kapal tidak lagi terhad disekitar zon pelabuhan, malah dibolehkan sesebuah kapal ditahan di luar zon pelabuhan sehinggalah ke zon laut wilayah menerusi peruntukkan ini:-

‘...Notwithstanding that the res subjected to an admiralty action in rem is outside port limits, so long as such res is ascertained to be within the waters of West Malaysia, the Sheriff may effects service of a Writ of Summons in rem or execute a Warrant of arrest against such res...’.

Peruntukan ini adalah seiring dengan peruntukkan Fasal 28 KUULA 1982. Namun begitu pemakaian arahan amalan ini adalah terhad bagi Mahkamah-Mahkamah Tinggi di Semenanjung Malaysia sahaja.

6.0 BATASAN PELAKSANAAN PENAHANAN KAPAL DI LUAR ZON PELABUHAN DI MALAYSIA

Pada prinsipnya, peruntukkan yang membenarkan pihak mahkamah menahan sebuah kapal sehingga ke laut wilayah Malaysia suatu pembaharuan yang baik. Namun ia bukanlah semudah yang disangkakan kerana adakalanya syerif dan pegawai mahkamah menghadapi kesukaran untuk menentusahkan kedudukan sama ada kapal berada dalam perairan laut wilayah atau sebaliknya. Keadaan berlaku jika sesebuah kapal itu berada berhampiran dengan had laut

wilayah. Kekurangan kelengkapan teknologi serta masalah keselamatan pegawai mahkamah di laut ketika hendak melakukan penahanan kapal menjadi cabaran utama. Sebagaimana yang pernah dialami oleh pegawai Mahkamah Admiralti ketika dalam cubaan untuk menahan sebuah kapal iaitu 'Grand Alma'. Penahanan berjaya dilakukan setelah tiga kali cubaan dilakukan. Kegagalan penahanan pertama dan kedua disebabkan faktor kedudukan kapal tersebut berada di dalam atau di luar zon maritim wilayah Malaysia (Asmar Abdul Rahim, 2014).

Meskipun kini pelaksanaan penahanan kapal boleh ditahan diluar zon pelabuhan sehingga laut wilayah, namun usaha bagi mengesan sesebuah kapal menjadi mencabar yang besar kepada pegawai pelaksanaan (Asmar Abdul Rahim, 2014). Ini disebabkan pergerakan kapal yang berlabuh di setiap destinasi untuk jangka masa tertentu sahaja. Dalam amalan, pihak mahkamah bergantung dan berpandukan kepada maklumat daripada laman-laman beberapa pelabuhan utama dalam usaha menjejaki lokasi kapal yang akan ditahan. Meskipun Sistem Automatik Pengenalan atau AIS boleh dijadikan panduan, namun posisi kapal adakalanya tidak tepat lantaran tertakluk samada pengaktifan sistem pengesanan dihidupkan dan dimatikan (Mong Chung Seng dan Jennifer James Ilango, 2015). Hal ini memberi kesan yang besar kepada kejayaan untuk menahan kapal yang diperlukan.

7.0 KESIMPULAN

Zon pelaksanaan penahanan kapal oleh pihak mahkamah di Malaysia kini tidak lagi terhad di dalam zon perairan pelabuhan sahaja. Had maksimum bagi pihak mahkamah menahan sebuah kapal telah diperluaskan sehingga ke laut wilayah sejajar dengan ketetapan di peringkat antarabangsa. Tidak dapat dinafikan penahanan kapal sehingga laut wilayah lebih mencabar berbanding penahanan yang dilakukan dalam zon pelabuhan. Ketepatan lokasi kapal ketika penahanan dilakukan boleh dipertikaikan selain peluang pembolosan kapal untuk keluar daripada zon ini agak tinggi menyedari kedudukan zon maritim dan geografi Malaysia yang unik.

RUJUKAN

1. Akta Mahkamah Kehakiman 1964 [Akta 1961]
2. Arahan Amalan No. 2/2007 Tuntutan-tuntutan Admiralti
3. Asmar Abdul Rahim. (2014). Masalah Penguatkuasaan Penahanan Kapal Bagi Tuntutan Sivil Maritim di Malaysia. Tesis Phd. Fakulti Undang-Undang. UKM.
4. Berlingieri, F. (1996). *Berlingieri on Arrest of Ship a Commentary on the 1952 Arrest Convention*. Edisi ke 2. London. LLP
5. Berlingieri, F. (2006). *Berlingieri on Arrest of Ships A commentary on the 1952 and 1999 Arrest Convention*. Edisi Ke-4. London. Informa.
6. Civil Procedure Rules 1998 (UK).
7. D.R.Thomas, The sister-ship action *in rem*, 1979, LMLQR 158

8. Halsbury's of Law of England. (1990). Jil. 11 (1).
9. Kaedah-Kaedah Mahkamah 2012
10. Kes Daien Maru (No.180 [1986] 1 Llyod's Rep 387 (Hakim L.P. Thean).
11. Kes *The Alletta* [1974] 1 Llyod's Rep. 40.
12. Kes *The Deichland* [1988] 2 Lloyd's Rep. 454.

13. Mong Chung Seng and Jennifer James Ilango. (2015). Ship Arrest in Malaysia: Ideal Remedy or Nightmare?. Lee Hishamudin Allen & Gledhill. Advocate and Solicitor. http://static1.1.sqspcdn.com/static/f/419448/26734821/1450173050217/Fathom+August+2015_v5_02_Ship+Arrest+in+Malaysia.pdf?token=KsPUe1YolHRX27UCptXjwWFdMqM%3D [2 November 2016].
14. Stanley Onyebuchi Okoli. (2010). Arrest of Ships: Impact of the Law on Maritime Claimants. Tesis Master. Universiti Lund. Sweeden. <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1698588&fileId=1698590> [1 Ogos 2011].
15. Tesoriero, Tony. (2009). Practical issues arising from the arrest of ships. The Admiralty and Maritime Law Nation-wide Seminar - Federal Court of Australia. 21 May. http://www.fedcourt.gov.au/how/admiralty_papersandpublications30.html [1 April 2010].
16. Zou Keyuan. (2005). *Implementing United Nations Convention on Law of the Sea in East Asia: Issues and Trends*. Year Book of International Law: Singapore.