



在马六甲和新加坡海峡水域发生的海损事故 应适用哪国法律？



2014年12月14日
另有日文版 (PDF)

发生海损事故时，通常会对事故发生时船舶在哪国领海水域产生争议。因为从船东的角度而言，确定对自己有利的管辖区尤为重要。本文旨在简述于世界上最繁忙航道之一发生的海损事故所引起的管辖权差异。

马六甲和新加坡海峡(SOMS)承接着约全世界三分之一的货物贸易运输。与其他主要航道不同的是，马六甲和新加坡海峡沿岸分属以下三个不同国家：

- 马来西亚
- 新加坡
- 印度尼西亚

当事故发生于某国管辖海域时，管辖国当局在相关法律授权下会对事故进行调查，以防止类似事故的再次发生。

适用法律

碰撞事故在新加坡适用1911年《海事公约法案》。根据该法案的规定，在通常情况

下，碰撞各方应按各自过错程度的比例承担责任；若无法确定各方过错程度的比例的，则各方平均分摊责任。在马来西亚，1956年《马来西亚民法》第五条也有类似规定。

根据《印度尼西亚商法》的相关规定，碰撞各方的责任也类似地以各方对事故发生的过错比例来决定。在印度尼西亚，最关键的问题是要证明各方的过错，通常会以船员的专业素养，尤其是船长的专业素养，来鉴别和判断。

责任限制

新加坡关于责任限制现行有效的法律为《1976年海事索赔责任限制公约》（1976年公约）。然而，马来西亚当前适用的相关法律则为修正《1976年海事赔偿责任限制公约》的1996年议定书（1996年议定书）。自2005年5月1日1976年公约生效以来，新加坡一直适用1976年公约（根据《商船法》第八章的规定）。但在马来西亚，直至不久之前，其关于责任限制的适用法律仍为《1957年海船船东责任限制公约》（1957年公约）。该情形于今年初发生了改变，马来西亚2011年《商船法》（修订和补充案）的生效使得1996年议定书从2014年3月1日起成为马来西亚现行关于责任限制的新适用法律。

在印度尼西亚法下，责任限制问题则应适用《印度尼西亚商法》（ICC），主要有以下两种责任限制方式：

- 单位责任限制
- 吨位责任限制

在发生碰撞时，除非碰撞系因故意、重大过失或主要过错所引起，否则，船舶的责任可以每立方米船舶净吨位50印度尼西亚卢比为限。虽然《印度尼西亚民法》和《印度尼西亚航运法》均未就重大过失或主要过错的作出明确定义，但其极有可能与船长的重大错误或过失有关，一般表现为船长应当预见其作为或不作为将会对船舶、乘客、船员和/或货物的安全产生影响但实际却未能预见的情形。

沉船清除

船舶一旦被宣告为沉船，如有必要，各相关当局都将接管沉船打捞的工作。在马来西亚，海事处长是沉船残骸的主要接收人。根据1952年《商船条例》(MSO)，海事处长有权指导和监督与沉船打捞和救助有关的所有事宜。根据《商船条例》，如果沉船可能危害航行安全、妨害公共利益或损害海洋环境，沉船所有人有义务立即定位、标识

和清除沉船，并采取有效措施防止污染发生。若沉船所有人不履行该项义务的，将面临罚款。为保证船舶所有人或船长妥善履行其对沉船清除事宜所作出的承诺，海事处长可以要求船舶所有人或船长提供财务担保。此外，马来西亚现已批准了2007年《内罗毕国际船舶残骸清除公约》，并对其《商船条例》作出了相应修改。至此，进出马来西亚港口的船舶均应就可能的沉船清除责任（以1996年议定书规定的船舶责任限制为限）进行投保或提供其他财务担保，一旦违反，船舶所有人将被处以罚款。新加坡和印度尼西亚则因尚未认可《内罗毕国际船舶残骸清除公约》而没有类似规定。

在新加坡，由海事和港务管理局(MPA)负责监督沉船清除，并可指定沉船接收人。除沉船所有人外，任何其他发现或占有沉船的人都应尽快将沉船残骸移交沉船接收人。若沉船发现人无正当理由未移交沉船，将不得主张救助款，并可能面临沉船所有人或其他权利人在《商船法》第153条下所应承担的责任。

印度尼西亚负责沉船清除的有关当局为交通部海上交通总局。根据印度尼西亚航运法，如若沉船和/或其上货物影响了海上安全，总局可以指挥沉船所有人将沉船和/或其上货物转移至一个指定地点。沉船清除作业必须在船舶沉没后180个日历天内执行完毕，否则沉船所有人可能面临刑事处罚，同时总局将自行清除沉船并向沉船所有人索赔相关费用。

污染

由于在马六甲和新加坡海峡水域发生的海损事故可能会对三国海域造成污染，三国正竭力避免此类事故的发生。

印度尼西亚已批准了数个防污公约，如修正《1969年国际油污损害民事责任公约》的1992年议定书、《1973年国际防止船舶造成污染公约》及其1978年议定书。对于在船舶和港口营运过程中产生的水中废物，印度尼西亚航运法进一步作出了规范，并规定对违法者给予刑事处罚。船员被禁止在印度尼西亚水域处理任何废物、垃圾、危险或有毒有害的化学物质。船员应采取措施防止和减少污染事故的发生，且在船舶营运过程中一旦发生污染事故，应立即上报相关当局。

马来西亚亦是数个国际公约的缔约国，如《73/78防污公约》，《1992年国际油污损害民事责任公约》，《2001年燃油污染损害民事责任国际公约》。马来西亚还制定法律ⁱ禁止船舶向其领海、专属经济区排放油污或有害物质，如来自船舶的油污、危险物质、污染物、废物。违者将处以罚金、监禁或两者并处。在获得适当担保之前，马来西亚当局有权扣留涉事船舶。如上文所述，进入马来西亚领海或专属经济区的所有船舶均应就船东在适用公约下可能承担的责任进行投保或提供其他财务担保。

进入新加坡水域的船舶所有人应就其船舶排放的污染物承担责任。新加坡法下的污染物不仅限于油污，还包括垃圾、废物和塑料制品等。根据《防止海洋污染法规》，除排放事项属免责情形外（如为保护船舶安全或海上救助人命），否则，船长、船舶所有人及其代理人对从船舶排放的污染物负有刑事责任。此外，船舶所有人有责任支付新加坡海事和港务管理局(MPA)为清污采取的各种措施以及为防止或减少排污损害所产生的费用。

与上述法律相比，专门被建造或调整用于载运散装油为货物的船舶排放油污所适用的法律则略有不同。《商船（油污民事责任及赔偿）法》规定了此类船舶排放油污时船舶所有人所应承担的民事责任。根据该法，此类船舶的船舶所有人对排放油污造成的损害以及为防止或减少此类排放采取措施所产生的费用应承担严格责任，且此类责任同样适用于因采取防污措施所导致的损害。然而，在某些特定情况下船舶所有人可免责，例如，若船舶所有人能够证明，污染是由于非船舶所有人的雇员或代理人有意造成污染的作为或不作为所造成的。在该法下应承担责任的船舶所有人也可依据该法享受按船舶吨位计算的责任限制。但在某些情况下，船舶所有人不得享受责任限额，如船舶所有人故意或者明知可能造成该法下的损害或费用而轻率地作为或不作为。

其他类型的船舶排放燃油(或其残留物)所应承担的民事责任则由2008年《商船（燃油污染民事责任及赔偿）法》规定。该法与《商船（油污民事责任及赔偿）法》的规定类似。然而，在该2008年法下，不仅船舶登记所有人，连同光船承租人、船舶管理人和船舶经营人均应对排污承担严格责任。在该法下应承担责任的船舶所有人同样可以依据该法享受责任限制，但该责任限额系根据1976年公约计算。

Gard位于新加坡的办事处可为会员及客户解答关于挂靠或经过马六甲和新加坡海峡水域的船舶的各种咨询并提供事故处理帮助。

致谢：感谢以下各机构、单位提供的有用建议：新加坡Oon & Bazul LLP；马来西亚TS Oon & Partners；印度尼西亚Christian Teo Purwono & Partners。

若对本文有任何问题或建议，可发送邮件至[Gard Editorial Committee](#)。

i 1994年《商船（油污及燃油污染责任及赔偿）法》，1952年《商船条例》，1974年《环境质量法》，1984年《专属经济区法》。