



## 在馬六甲和新加坡海峽水域發生的海損事故 應適用哪國法律？



2014年12月14日

另有日文版 ( PDF )

*發生海損事故時，通常會對事故發生時船舶在哪國領海水域產生爭議。因為從船東的角度而言，確定對自己有利的管轄區尤為重要。本文旨在簡述於世界最繁忙航道之一發生的海損事故所引起的管轄權差異。*

馬六甲和新加坡海峽(SOMS)承接著約全世界三分之一的貨物貿易運輸。與其他主要航道不同的是，馬六甲和新加坡海峽沿岸分屬以下三個不同國家：

- 馬來西亞
- 新加坡
- 印尼

當事故發生于某國管轄海域時，管轄國當局在相關法律授權下會對事故進行調查，以防止類似事故的再次發生。

## 適用法律

碰撞事故在新加坡適用1911年《海事公約法案》。根據該法案的規定，在通常情況下，碰撞各方應按各自過錯程度的比例承擔責任；若無法確定各方過錯程度的比例的，則各方平均分攤責任。在馬來西亞，1956年《馬來西亞民法》第五條也有類似規定。

根據《印尼商法》的相關規定，碰撞各方的責任也類似地以各方對事故發生的過錯比例來決定。在印尼，最關鍵的問題是要證明各方的過錯，通常會以船員的專業素養，尤其是船長的專業素養，來鑒別和判斷。

## 責任限制

新加坡關於責任限制現行有效的法律為《1976年海事索賠責任限制公約》（1976年公約）。然而，馬來西亞當前適用的相關法律則為修正《1976年海事賠償責任限制公約》的1996年議定書（1996年議定書）。自2005年5月1日1976年公約生效以來，新加坡一直適用1976年公約（根據《商船法》第八章的規定）。但在馬來西亞，直至不久之前，其關於責任限制的適用法律仍為《1957年海船船東責任限制公約》（1957年公約）。該情形於今年初發生了改變，馬來西亞2011年《商船法》（修訂和補充案）的生效使得1996年議定書從2014年3月1日起成為馬來西亞現行關於責任限制的新適用法律。

在印尼法下，責任限制問題則應適用《印尼商法》（ICC），主要有以下兩種責任限制方式：

- 單位責任限制
- 噸位責任限制

在發生碰撞時，除非碰撞系因故意、重大過失或主要過錯所引起，否則，船舶的責任可以每立方米船舶淨噸位50印尼盧比為限。雖然《印尼民法》和《印尼航運法》均未就**重大過失**或**主要過錯**的作出明確定義，但其極有可能與船長的重大錯誤或過失有關，一般表現為船長應當預見其作為或不作為將會對船舶、乘客、船員和/或貨物的安全產生影響但實際卻未能預見的情形。

## 沉船清除

船舶一旦被宣告為沉船，如有必要，各相關當局都將接管沉船打撈的工作。在馬來西

亞，海事處長是沉船殘骸的主要接收人。根據1952年《商船條例》(MSO)，海事處長有權指導和監督與沉船打撈和救助有關的所有事宜。根據《商船條例》，如果沉船可能危害航行安全、妨害公共利益或損害海洋環境，沉船所有人有義務立即定位、標識和清除沉船，並採取有效措施防止污染發生。若沉船所有人不履行該項義務的，將面臨罰款。為保證船舶所有人或船長妥善履行其對沉船清除事宜所作出的承諾，海事處長可以要求船舶所有人或船長提供財務擔保。此外，馬來西亞現已批准了2007年《奈洛比國際船舶殘骸清除公約》，並對其《商船條例》作出了相應修改。至此，進出馬來西亞港口的船舶均應就可能的沉船清除責任（以1996年議定書規定的船舶責任限制為限）進行投保或提供其他財務擔保，一旦違反，船舶所有人將被處以罰款。新加坡和印尼則因尚未認可《奈洛比國際船舶殘骸清除公約》而沒有類似規定。

在新加坡，由海事和港務管理局(MPA)負責監督沉船清除，並可指定沉船接收人。除沉船所有人外，任何其他發現或佔有沉船的人都應儘快將沉船殘骸移交沉船接收人。若沉船發現人無正當理由未移交沉船，將不得主張救助款，並可能面臨沉船所有人或其他權利人在《商船法》第153條下所應承擔的責任。

印尼負責沉船清除的有關當局為交通部海上交通總局。根據印尼航運法，如若沉船和/或其上貨物影響了海上安全，總局可以指揮沉船所有人將沉船和/或其上貨物轉移至一個指定地點。沉船清除作業必須在船舶沉沒後180個日曆天內執行完畢，否則沉船所有人可能面臨刑事處罰，同時總局將自行清除沉船並向沉船所有人索賠相關費用。

## 污染

由於在馬六甲和新加坡海峽水域發生的海損事故可能會對三國海域造成污染，三國正竭力避免此類事故的發生。

印尼已批准了數個防污公約，如修正《1969年國際油污損害民事責任公約》的1992年議定書、《1973年國際防止船舶造成污染公約》及其1978年議定書。對於在船舶和港口營運過程中產生的水中廢物，印尼航運法進一步作出了規範，並規定對違法者給予刑事處罰。船員被禁止在印尼水域處理任何廢物、垃圾、危險或有毒有害的化學物質。船員應採取措施防止和減少污染事故的發生，且在船舶營運過程中一旦發生污染事故，應立即上報相關當局。

馬來西亞亦是數個國際公約的締約國，如《73/78防污公約》，《1992年國際油污損害民事責任公約》，《2001年燃油污染損害民事責任國際公約》。馬來西亞還制定法律<sup>i</sup>禁止船舶向其領海、專屬經濟區排放油污或有害物質，如來自船舶的油污、危險物質、污染物、廢物。違者將處以罰金、監禁或兩者並處。在獲得適當擔保之前，馬來西亞

當局有權扣留涉事船舶。如上文所述，進入馬來西亞領海或專屬經濟區的所有船舶均應就船東在適用公約下可能承擔的責任進行投保或提供其他財務擔保。

進入新加坡水域的船舶所有人應就其船舶排放的污染物承擔責任。新加坡法下的污染物不僅限於油污，還包括垃圾、廢物和塑膠製品等。根據《防止海洋污染法規》，除排放事項屬免責情形外(如為保護船舶安全或海上救助人命)，否則，船長、船舶所有人及其代理人對從船舶排放的污染物負有刑事責任。此外，船舶所有人有責任支付新加坡海事和港務管理局(MPA)為清汙採取的各種措施以及為防止或減少排汙損害所產生的費用。

與上述法律相比，專門被建造或調整用於載運散裝油為貨物的船舶排放油污所適用的法律則略有不同。《商船(油污民事責任及賠償)法》規定了此類船舶排放油污時船舶所有人所應承擔的民事責任。根據該法，此類船舶的船舶所有人對排放油污造成的損害以及為防止或減少此類排放採取措施所產生的費用應承擔嚴格責任，且此類責任同樣適用於因採取防汙措施所導致的損害。然而，在某些特定情況下船舶所有人可免責，例如，若船舶所有人能夠證明，污染是由於非船舶所有人的雇員或代理人有意造成污染的作為或不作為所造成的。在該法下應承擔責任的船舶所有人也可依據該法享受按船舶噸位計算的責任限制。但在某些情況下，船舶所有人不得享受責任限額，如船舶所有人故意或者明知可能造成該法下的損害或費用而輕率地作為或不作為。

其他類型的船舶排放燃油(或其殘留物)所應承擔的民事責任則由2008年《商船(燃油污染民事責任及賠償)法》規定。該法與《商船(油污民事責任及賠償)法》的規定類似。然而，在該2008年法下，不僅船舶登記所有人，連同光船承租人、船舶管理人和船舶經營人均應對排汙承擔嚴格責任。在該法下應承擔責任的船舶所有人同樣可以依據該法享受責任限制，但該責任限額系根據1976年公約計算。

Gard位於新加坡的辦事處可為會員及客戶解答關於掛靠或經過馬六甲和新加坡海峽水域的船舶的各種諮詢並提供事故處理幫助。

致謝：感謝以下各機構、單位提供的有用建議：新加坡Oon & Bazul LLP；馬來西亞TS Oon & Partners；印尼Christian Teo Purwono & Partners。

若對本文有任何問題或建議，可發送郵件至[Gard Editorial Committee](#)。

i 1994年《商船(油污及燃油污染責任及賠償)法》，1952年《商船條例》，1974年《環境品質法》，1984年《專屬經濟區法》。