

海事国际私法的冲突原则及 我国立法的有关规定

王 国 华

涉外海事法律关系具有不同于一般的涉外民事法律关系的特殊性。传统的国际私法规则不能完全适用于涉外海事法律关系的法律冲突问题的解决,而须借助一系列特殊的冲突规范。本文着重论述了海事国际私法的冲突原则:国际条约优先、国际惯例补缺、意思自治与最密切联系原则、侵权行为地法、法院地法、理算地法、公共秩序保留等。这些冲突原则在我国的有关立法中也有规定。

随着我国对外贸易的不断扩大,海上运输事业得到进一步发展。据统计,我国85%以上的进出口货物是通过海上运输来完成的。随着海上货物运输合同、船舶租用合同、海上拖航合同等涉外海商关系及船舶碰撞、海难救助、共同海损等涉外海事关系大量产生,海事法律冲突也不断产生。因此,研究解决涉外海事法律关系中的法律冲突问题具有很重要的现实意义。涉外海事关系具有不同于一般的涉外民事关系的特殊性。因而,对于有关涉外海事关系的法律冲突不能完全适用一般的国际私法规则,而须通过一系列的特殊的冲突规范来解决。1992年11月7日颁布,1993年7月1日生效的《中华人民共和国海商法》,在第十四章中系统地规定了我国涉外海事关系的法律适用问题。该章的规定是我国处理有关涉外海事案件中法律冲突的法律依据。世界上其它国家也都通过各自的法律,规定了海事国际私法的冲突规则,以利于解决海事关系中的法律冲突问题。归纳起来,主要有以下各项冲突规则和原则。

一、国际条约优先原则

国际条约是国家之间的明示协议。条约只对缔约国有拘束力,而对非缔约国无拘束力。在海事法律领域,世界各国缔结了大量的多边国际公约和双边国际条约,而国际公约在海事法律渊源中占据重要的地位。大量有关海事的国际条约的存在充分表明各国对于减少海事法律冲突的要求和愿望,对协调相互之间利益的重要性。在所有缔结的国际条约中,比较重要且正式的有:1910年9月23日制定的《船舶碰撞公约》、《海上救助公约》;1924年8月25日

制定的《海船船东责任限制公约》、《提单公约》；1926年制定的《海上留置和抵押权公约》；1952年5月10日制定的《船舶碰撞案件或其他航行事故中刑事管辖权公约》、《扣船公约》；1967年5月27日制定的《海上留置权与抵押公约》、《海上旅客行李运输公约》等。在处理国际条约与参加国的国内法关系问题上，各国都规定了国际条约优先的原则，从而使海事方面的国际公约得到各参加国的优先适用。当然，各国声明保留的条款例外。

我国也参加了许多海事方面的国际公约，如《船员遣返公约》、《船舶装御工人伤害防护公约》、《1966年国际载重线公约》、《1974年海上人命安全公约》、《1969年国际油污损害民事责任公约》、《1978年船员培训、发证和值班标准国际公约》等等。而且，按照“条约必须信守”的国际法原则，国家必须遵守其所缔结或加入的国际条约。我国《民法通则》、《涉外经济合同法》等法律中就规定了国际条约优先的原则。如《涉外经济合同法》第6条规定：“中华人民共和国缔结或参加的与合同有关的国际条约同中华人民共和国法律有不同规定的，适用该国际条约的规定。但是，中华人民共和国声明保留的条款除外。”《中华人民共和国海商法》第268条第1款规定：“中华人民共和国缔结或参加的国际条约同本法有不同规定的，适用国际条约的规定；但是中华人民共和国声明保留的条款除外。”

国际条约优先原则已成为各缔约国或参加国普遍遵守的原则。

二、国际惯例补缺原则

虽然海事方面的国际条约颇多，但仍不能解决海运中所有复杂的问题。即使是象海牙规则这种为大多数海运国家所承认的国际条约来说，也仅仅是对承运人的权利、义务、责任、豁免等方面作了规定，尚未涉及其他问题。此外，在许多海事领域尚没有国际条约。对于没有制定出国际条约的领域或者国际条约尚无规定的有关问题，需要利用经过长期实践形成的国际惯例来填补空缺或加以解决。

国际惯例是在国际交往中逐渐形成和发展的，具有确定内容的和普遍适用的行为规范。国际海事惯例大多为任意性的规范，只有经过国家认可才有约束力。海运中的国际惯例为数颇多，且应用广泛。如有关共同海损的《约克·安特卫普规则》，有关租船合同中的港口习惯、运输习惯的《租船和航运用语》等。对于国际惯例，只要当事人愿意采用，就可以将之订入合同，成为合同的组成部分。在没有国际条约可以适用的场合，国际惯例往往起支配性的作用。如涉及到海上运输合同中的运价问题，就需要在长期的国际贸易中形成的价格条件来解决。如果甲乙双方以F. O. B价格成交一批货物，双方当事人就要根据《1990年国际贸易术语解释通则》这一任意性国际惯例中对于F. O. B价格的有关规定来确定双方各自的权利义务关系，在租船、运费、保险费等一系列问题上明确各自的责任。又如涉及到共同海损理算问题，各国也都是依据《约克·安特卫普规则》这一任意性的国际惯例来进行的。这一规则填补了各国有关共同海损理算方面的法律法规的空白。

《中华人民共和国海商法》第268条第2款规定：“中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或参加的国际条约没有规定的，可以适用国际惯例。”这一规定，对于解决涉外海事关系中出现的新问题具有不可忽视的作用，也有利于我国海事法院在既无条约规定又无国内法规定的情况下及时审案、结案。

三、意思自治与最密切联系原则

16世纪的法国法学家杜摩兰在他的《巴黎习惯法律评述》一书中,提倡统一当时法国各地的法律,并且提出在合同关系中,应该把当事人双方都愿意让自己的合同受其支配的那个习惯法适用于合同,来决定合同的成立和效力问题;而在当事人未直接表明适用何种习惯法时,法院也应推定其默示的意向。这种观点,后人称之为意思自治原则。

在涉外海事关系中,合同关系大量存在。大多数国家许可当事人在海事领域中完全的合同自由。如造船合同、修船合同、销售船舶合同、租船合同、拖航合同等,当事人可以自由决定他们的合同将受哪一国家的法律或法规支配。意思自治原则在解决涉外海事法律冲突问题上发挥了不可低估的作用。由当事人自主选择适用于海事合同的法律,有利于当事人预见法律行为的后果,并维护法律关系的稳定性,有利于海事争议的迅速解决。

但合同当事人意思自治,也要受到具有强制性的法律和习惯的限制。在海运合同中,强制性规定在不断增加,尤其表现在保护巡班轮提单运输货物中关于货主方面的有关规定。例如,美国的1893年的《哈特法》(Harter Act)在船东和货主的利益方面采取了妥协方式,规定不能订立有损于货主的合同。因此,在法律选择方面,则要绝对顾及到货主的利益。另外,旅客也受到了许多国家限制性规定的保护。如1974年的雅典公约,规定当事人可以在合同中明确订明法律选择的条款或者间接地选定合同的准据法。

而在当事人没有对合同应适用的法律作出明示选择的情况下,可以最密切联系原则来推定可以适用的法律,如缔约地法、合同履行地法、旗国法、住所地法或营业地法、当事人的共同本国法等等。如英国法律认为,有关造船修船合同,其双方没有明示选择某一法律时,应按关于合同的一般适用法律原则确定应适用的法律。在合同双方没有默示的法律选择的情况下,应适用与该合同有最密切联系的国家或法律制度的法律,并主要考虑适用船旗国法,造船商、修船人和船东住所地法及修造船作业地法。

我国海商法第269条亦采用了意思自治和最密切联系原则,它规定:“合同当事人可以选择合同适用的法律,法律另有规定的除外,合同当事人没有选择的,适用与合同有最密切联系的国家的法律。”

四、旗国法原则

旗国法是指旗帜所属国家的法律。在许多情况下,旗国法被认为是基本的海事法律选择规范,一条适用的——除非在特殊情况下需要不同的解决方式时——法律选择规范。凡是获得了船舶的船东能够从他所请求悬挂国旗航行的各种国旗中进行选择。选择了船旗就是选择了在法律上隶属于某一国家,船旗选择具有法律选择之深远意义。

在公海上,原则上只有船旗国才可对船舶行使权利。船旗国法是各国对船舶和航运业进行规制和监督的主要法律选择规范。把旗国法作为与法律选择规范相关的法律还有明显的好处。首先,在许多情况下,易于识别船舶所悬挂的哪一个国家的旗帜,并就此可以确定相应的旗国法。只有在船舶出售、更换船籍时,才会在这方面产生疑问。其次,适用旗国法还能使得对有关问题的处理获得一致的结果。因为船舶的旗国法是相同的,不管案件提交给哪一

国法院。而这正是国际私法所追求的目标。并且，一般认为，旗国法是最适于国家的航运业及其船舶的法律。国家立法者在制定本国的海事海商法律时，首先考虑的亦是本国的船舶和航运业。

(一) 旗国法可以作为船舶物权及特殊情况下船舶碰撞的准据法 对于船舶的物权问题，尽管人们习惯将船舶作为不动产处理，但它毕竟是用于海上运输而不断地改变其地理位置的。因此，不宜用物之所在地法原则来确定船舶的准据法。尤其是当船舶航行于公海上时，由于公海属于全人类所有，没有任何国家能在公海上施行统治，更不宜于适用物之所在地法。因此，各国的国际私法及海事私法一般也以旗国法作为船舶所有权和船舶抵押权的准据法。如英国，确定在公海上船舶所有权转让的有效性法律为船舶旗国法。意大利局限性地将旗国法作为首先要考虑的连结因素来确定船舶的所有权。《保加利亚海商法典》第10条第1款规定：船旗国法制约着船舶所有权。船旗国法同样制约转让所有权的销售合同的登记。

(二) 同一国籍船舶之间的碰撞的损害赔偿，各国也多以旗国法作为此类案件的准据法 如《保加利亚海商法典》第14条第2款规定：在公海上，如果船舶悬相同国旗，适用旗国法，或适用法院地法。阿根廷民法典第1209条规定：在公海上发生于相同船旗的船舶之间的碰撞适用旗国法。日本也作了类似规定。

但是，如果旗国法被普遍接受，一国就有可能为本国所拥有的船舶设置有效的国际保护，从而使他们具备不正当的竞争优势；而悬挂方便旗的船舶，其旗国法往往含糊不清，且难以确定；在许多涉及光船租赁的场合，旗国法必然被光船租船人的本国法取而代之。因此，上述情况会导致减少旗国法作为海事法律选择规范的适用性。

我国海商法从我国实际出发，对我国海事冲突规范中以旗国法作为准据法的情况作了规定。海商法第270条规定：“船舶所有权的取得、转让和消灭，适用船旗国法律。”第271条规定：“船舶抵押权适用船旗国法律。船舶在光船租赁以前或者光船租赁期间，设立船舶抵押权的，适用原船舶登记地的法律。”第273条规定：“同一国籍的船舶，不论碰撞发生于何地，碰撞船间的损害赔偿适用船旗国法律。”

五、侵权行为地法及法院地法原则

侵权行为地法和法院地法也是海事国际私法中解决法律适用问题的冲突原则。

(一) 侵权行为地法 侵权行为地法是指加害行为地或损害发生地所在国的法律，通常用来解决因侵权行为而发生的债的法律冲突问题。在涉外海事案件中，船舶碰撞是典型的侵权行为。船舶碰撞是指两艘以上船舶直接或间接地在水面上的接触。如果过失碰撞是在不同国籍的船舶之间发生时，便会产生海事关系中法律适用的冲突问题。各国海事法对船舶碰撞的有关规定不尽相同。原则上，由于碰撞所引起的损害赔偿冲突的解决适用侵权行为地法，包括碰撞行为发生地法和船舶碰撞损害发生地法。但对于特殊情况下所发生的损害赔偿问题适用旗国法。如阿根廷航海法第605条规定：在领水或内水发生的碰撞，适用沿岸国的法律。德国法律适用法第17条规定：在领海或内水的碰撞适用损害发生地法；如果加害方和受害方悬挂同一国旗，应适用该旗国法。我国海商法第273条第1款规定：“船舶碰撞的损害赔偿，适用侵权行为地法律。”

(二) 法院地法 法院地法是指审理涉外案件的法院所在地国的法律。在内国审理涉外民

事案件的诉讼程序问题上,由于各国的程序法都有严格的地域性,内国法院只适用内国的程序法。但法院地法原则也常用来指定实体法。

在海事国际私法中,一些程序性的问题(如船舶优先受偿顺序问题)和其他一些问题(诸如船舶于公海上发生碰撞的损害赔偿问题和海事赔偿责任限额问题)都涉及到法院地法的适用。船舶优先权是指海事请求人依照有关规定,向船舶所有人、光船租船人、船舶经营人提出海事请求,对产生该海事请求权的船舶具有优先受偿的权利。各国对产生船舶优先权的海事请求事项均在各自的海商法中作了规定,但规定并不完全相同,因此会在优先权项目的规定方面产生冲突。同时,在优先受偿的顺序方面也存在差异。一般来讲,作为法定的担保物权,其实体法即优先权项目的规定,多适用船旗国法,而其受偿顺序作为程序法,适用受理案件的法院所在地国的法律。如英国认为,海事优先权问题是程序性问题,因而受法院地法制约。《保加利亚海商法典》第11条也规定:法院地法制约优先请求权。

由于优先权具有随船特性,在实施优先权时,可能原来登记的国籍几经变动,如果按照产生优先权时的旗国法,则可能要分别用若干国家的法律,这对于法院审理优先权案件十分不利。而法院地法,则是可以采用的解决船舶优先权受偿顺序的海事冲突原则。因此,我国海商法第272条规定:“船舶优先权,适用受理案件的法院所在地法律。”

船舶碰撞作为一种侵权行为,原则上应适用侵权行为地法作为损害赔偿的准据法。但如果碰撞发生在公海上,且碰撞的船舶国籍不同,则会产生异常复杂的法律适用方面的问题。一般各国通常采用侵权行为地法、船舶本国法和法院地法作为解决冲突的准据法。如《阿根廷航海法》第605条规定:“在领海或内水的碰撞,适用沿岸国的法律”。德国则规定:“在领海或内水发生碰撞,适用该碰撞发生地法;如果加害方和受害方悬挂同一国旗,应适用该船旗国法。”英国则认为,如果碰撞发生在法院地国的领海或内水,适用法院地法。采用侵权行为地法的国家,如阿根廷认为,关于侵权行为,一般都必须选择事实发生地法作为准据法。这一原则也同样适用于公海上发生的不同国籍船舶之间的碰撞。在公海上的碰撞,碰撞过失在加害船上,因其过失的侵权行为,使两艘船的接触在被害船上发生。因此,两艘船舶都是不法行为地。船舶拥有各自国籍,在国际法上视为其所属国领土的延伸。因此,作为所属国领土延伸的船舶,即为不法行为地。其所属国的法律即为不法行为地法。尽管原告可以碰撞关系船这两种内国法中之一对自己最适宜的法作为不法行为地法,作为损害赔偿请求权的基础,且这种作法亦受到一部分有影响的学者的支持,但由于成为其根据的所谓“船舶领土说”总是建立在拟制上的,两种不法行为地法中应该选择哪一种也非常困难,难以立即适用。采用船舶本国法的国家,如德国,认为由于对公海上发生的不同国籍船舶之间碰撞缺乏作为确定适用法的连结点的属地要素,所以这种案件应以海事国际私法上所承认的船舶国籍作为连结点予以解决。但以船舶国籍为连结点,应根据加害船的旗国法还是被害船的旗国法仍是一个问题。通常,加害船对于在公海上发生的侵权行为,有服从自己本国法的义务,并不当然有服从被害船舶本国法的义务,所以,加害船只根据自己的本国法负有不法行为上的责任。但作为实际问题减轻船东责任国家的船舶,对加重船东责任国家的船舶来说,往往占有有利地位。因此,从维持公平出发,必须加以更正。即加害船在碰撞上的责任,以根据其本国法的规定为原则,同时出于公平的考虑应在被害船本国法承认的范围内限制其责任,在双方法律共同认可的范围内确定双方应有的权利和义务,从而维持国际之间利益的平衡。

采用法院地法的国家(如英国)则认为,对于公海上的船舶碰撞,不可能适用碰撞发生

地法，而且，除非碰撞关系船舶本国法相同，否则适用本国法也有问题。受诉法院依据法院地法解决公海上的船舶碰撞问题，既简便又能获得公平的结果。英美有关公海上不同国籍船舶之间的碰撞所引起的损害赔偿案例，几乎都是适用法院地法。

我国对于此类问题，也是采用法院地法的。我国海商法第273条第2款规定：“船舶在公海上发生碰撞的损害赔偿，适用受理案件的法院所在地法律。”

法院地法的原则也适用于海事赔偿责任限制问题。所谓海事赔偿责任限制，是指在发生重大海损事故时，作为责任人的船舶所有人和救助人等可以根据法律的规定将自己的赔偿责任限制在一定范围内的法律制度。这种制度不同于一般民事损害赔偿制度。这也是由海运业的特殊性所决定的。各国实施这种制度的目的在于促进海上运输业、救助业和保险业的稳步发展。在各国海事立法中，限制责任的立法不尽相同，有委付制、执行制和金额制、船价制及选择制、并用制等多种做法，因而会产生责任限制方面的法律冲突。《1976年海事赔偿责任限制公约》的制定，减少了参加国之间有关责任限制方面的法律冲突。但由于公约规定缔约国可以对责任人对沉船物的打捞、清除等费用的规定提出保留，因而，在公约的缔约国之间仍存在海事赔偿责任限制方面的冲突。在如何规定责任限制的准据法的问题上，存在同则主义和异则主义两种对立的主张。

同则主义认为，对由于船长在其法定权限内所做的行为和船长及其他船员的不法行为所产生的债务，船东本身负有责任。有关船长及其他船员所做行为效力的准据法，应作为由于该行为所发生的有关船东责任的准据法。而船东有限责任的准据法，必须为其发生原因的准据法，即必须是债务关系本身的准据法，即船东的有限责任依与各种债务发生原因所适用的不同法律相一致的准据法。这实际上肯定了适用准据法的多样性。这种同则主义，即对船东债务发生原因和普遍效力的准据法，以及对船东责任限制的准据法，都应视为同一的准据法。

异则主义则认为，对于船长和其他船员的契约或者不法行为的法律适用问题，以及总债务共同的船东有限责任的法律适用问题，即对于各种债务原因和普遍效力的准据法要分别加以考察。船东的责任限制应适用船舶本国法。意大利和德国均有类似规定。由于不受航海中船长为了船东而缔结契约之地和不法行为的事实发生地的法律支配，也不受为此而提起诉讼国家的法律支配，而具有相对的稳定性，因而船东的责任限制得到统一。

但对于船东的责任限制，英国《1894年商船法》第503条承认法院地法的适用，原因在于英国认为船东有限责任具有有关救济的程序法的性质。

我国海商法规定：“海事赔偿责任限制，适用受理案件的法院所在地的法律。”这主要是考虑到海事责任限制不但体现了法院所在国的政策，而且与有关的程序问题不可分。

六、理算地法原则

共同海损是海商法中特有的法律制度。它是指在同一航程中，船舶、货物和其他财产遭遇共同危险，为了共同安全，有意而合理地采取措施所直接造成的特殊牺牲、支付的特殊费用。共同海损发生后，应由各受益方分摊共同海损损失。这样，就需要确定共同海损损失金额，进行共同海损理算，由合格的理算机构或理算师按照共同海损理算规则，对各有关方的共同海损牺牲金额、各受益方的分摊价值以及它们应当分摊的金额和应当受偿的金额进行审核和计算。

各国海商法对共同海损的法律适用大都做了规定。如《意大利航海法》第10条规定:共同海损适用旗国法,至于理算,可以适用法院地法。德国则规定:有关共同海损事宜适用共同海损理算地国法。《阿根廷航海法》第603条规定:旗国法确定共同海损成立与否及其手续和分摊义务,理算地国的法律适用于理算。《约克·安特卫普规则》也仅是任意性的国际惯例,只有在当事人选择适用时才对有关方具有拘束力。

对于共同海损的准据法,一般准许当事人按照意思自治原则,在运输合同、提单中指定特定国家的法律或采用《约克·安特卫普规则》作为准据法。同时,对于规则中没有规定的事项,约定应依据理算地的法律和习惯。

共同海损理算具有统一的不可分性。船舶和货物必须依据同一法律进行理算。对于船舶和货物的全部,必须指定共同的准据法。在未指定准据法的场合,则多根据航次终止地法、旗国法等来选择共同海损理算的准据法。

在共同海损理算中,理算地的确定比较重要。通常以航程终止地和航程中断地来确定理算地。

由于共同海损是海商法中一种特有的制度,其法律适用问题不同于一般民事关系的法律适用。有必要在海事私法中体现出这一制度的特殊性。因此,我国海商法第274条规定:“共同海损理算,适用理算地法律。”

七、公共秩序保留原则

公共秩序就是指当内国法院按照冲突规范本应适用外国法时,如该外国法的适用将违反内国的公共秩序,内国法院就可以据此为理由而拒绝适用。这种对外国法适用的限制,即是公共秩序保留。

各国海事私法中都有关于公共秩序的规定。我国海商法中也对外国法的适用作出限制,从而使国家主权原则在海事私法中得到体现。我国海商法第276条规定:“依照本章规定适用外国法律或者国际惯例,不得违背中华人民共和国的社会公共利益。”

总而言之,海事国际私法中的法律关系不同于一般涉外民事法律关系,具有其特殊性。因此,解决涉外海事法律关系需要特殊的海事私法的冲突规则及原则。各国海事法院在处理涉外海事案件时既需援引一般的国际私法规则,也必需考虑到海事法律关系的特殊性,适用特殊的调整海事私法关系中的冲突规则和原则,尤其是要注意旗国法、法院地法、理算地法等冲突原则在海事案件中法律适用问题上的重要地位。

注 释:

①⑤ 韩德培:《国际私法》,武汉大学出版社1983年版,第148、56页。

②③④⑥ 侯军主编:《当代海事国际私法》,上海科学技术文献出版社1990年版,第232、230、242、168、160页。

(责任编辑 丰 英)

魏晋南北朝时期财政管理制度的变革

黄惠贤

一、从大司农到度支尚书

东汉时期,存在两个与财政管理有关的机构:一个是少府;一个是大司农。它们都属于九卿之一。

东汉的少府,掌管“中服御诸物、衣服、宝货、珍膳之属”,即负责宫廷衣物、珍宝和杂物、肴膳的保管和供给,只是一个负责皇室内部消费品调集、储存、分配的机构;而负责全国财政收支的机构是大司农。

大司农的职责是统管全国钱谷、金帛的征收和支付。所有郡国每年四季都向大司农上报月旦钱谷簿,簿计要分别记载郡国现存和拖欠的钱谷数额等细目;边郡官员,凡请求调剂钱谷,也要呈报大司农,由大司农酌情调剂余缺,以保证供给。京师入库的金帛钱财,由司农部丞负责保管;郡国漕运入京师的粮谷,大司农太仓令收存入仓;大司农平准令,主要负责全国物价的平衡,兼管“练染作采色”。后一点与司农导官令负责皇室食用米(御米)和干粮制作的职能很相近,都是为宫廷服务的。

汉献帝建安(196—219)年间,曹操专政,大兴屯田。大司农属官增置了掌管“民屯”的典农中郎将、典农校尉和典农都尉等农官系统,其职权似有较大扩展。但是,魏晋时期,随着尚书台(省)行政职权范围的扩大,大司农的财政权力却在缩小。魏文帝以司马孚为度支尚书,“军粮计较”均由其负责。魏晋之际,罢“民屯”,农官转为太守、令长,大司农所属的农官系统被裁省;即使还有屯田事宜,亦似由“屯田尚书”(或“田曹尚书”)所掌管,大司农职权衰落。东晋哀帝(362—365)时,省大司农并入都水台;至孝武帝宁康元年(373)才复置大司农。南朝宋元嘉二十九年(452),文帝又省大司农,孝武帝大明四年(460)才再次复置。从哀帝以来,大司农屡次并省,说明它实际统辖的事务很少,已经成为一个可有可无的机构。至萧梁时,司农卿似乎又受到重视,但从它“主农功仓廩”来推测,已经丧失掌管全国金帛货币的职能;其僚属增置左、中、右三仓丞,莢、荻、箬三库丞来看,它实际上已向仓库大总管这个事务官方面转变。北齐时,司农寺卿“掌仓市薪米、园池果实”,成为货真价实的以负责京师粮食、薪材等储存、保管为主要职能的事务官官署;而东汉时执掌全国财政收支的大权,已经转移到创建于曹魏的度支尚书手中。