

美国海事责任限制的法律适用

邢 娜

[摘 要] 《第二次冲突法重述》虽然没有直接就责任限制的法律适用做出规定,但它所采纳的最密切联系原则或多或少地影响了美国法院在审理责任限制之诉时对选择适用法律的态度。尽管在美国司法实践中,责任限制之诉适用法院地法是惯常的做法,但与原先直接适用法院地法不同的是,现在美国法院普遍承认,外国的责任限制法也应该纳入考虑的范围之内,只不过大部分情况下,适用法院地法是最合适的。

[关键词] 海事赔偿责任限制;法律适用;最密切联系原则

[中图分类号] DF97 [文献标识码] A [文章编号] 1672-7320(2009)05-0600-04

一、美国责任限制法律冲突

在海事赔偿责任限制问题上,国际社会先后制定了一系列公约,主要有 1924 年《关于统一海上船舶所有人责任限制的国际公约》、1957 年《海船船舶所有人责任限制的国际公约》及 1979 年对该公约修正的议定书、1976 年《海事赔偿责任限制公约》,这些国际公约的制定在某种程度上和一定范围内缓和了该领域的法律冲突。可是,这些公约的规定也有相互矛盾的地方,再加上并不是所有的国家都是公约成员国,比如美国就没有加入任何一个责任限制公约,如此一来,法律冲突就在所难免。此外,各国的国内法中有关海事赔偿责任限制的规定不尽相同,其形式各种各样,包括委付制度、执行制度、船价制度、金额制度等,这些法律之间就同一问题的规定也难免产生冲突。

美国法院在审理海事案件时,也常常会面临案件超越美国的范围,涉及到其它国家的情况。但是,美国并不是上述任何一个公约的成员国,也就是说在美国有关责任限制的法律冲突主要是源于各国国内立法的不同,而不会涉及到国际公约的规定,因此,美国法院在审理案件的时候不会援引公约。比如,依照美国的责任限制法,对于人身损害赔偿,船主的责任被限制在每吨位 60 美元,而英国的船主责任限制在每吨位 15 英镑,因此,就人身损害赔偿而言,适用美国的法律显然对船主更为有利^[1](第 231 页)。可见,美国的法院在审理涉外责任限制诉讼时,确定适用的法律,解决法律冲突就显得尤为重要。

此外,由于美国法院普遍认为责任限制制度由两部分组成:第一是有关责任限制权利的内容,包括适用责任限制的船舶、有权提起责任限制的主体、责任限制的条件、限制性债权、责任限制基金的数额计算以及分配等,这些内容规定在《责任限制法》中,是实体性的;第二是有关责任限制之诉程序的法律,包括责任限制基金的设立、责任限制之诉的审理、管辖法院等,这部分内容主要规定在《海事补充规则》的规则 F 中,是程序性的。美国法院在面对一项具有涉外因素的海事赔偿责任限制之诉时,主要考虑的是有关责任限制权利应该适用哪一国的法律,也就是说有关责任限制的法律冲突主要产生在规定的责任限制的权利的《责任限制法》和涉案国家的规定责任限制权利的法律之间。对于责任限制程序的部分,只要案件是由美国法院审理的,法院自然就会适用本国关于责任限制之诉的程序法,因此不会存在真正

意义上的法律冲突。

二、美国责任限制法律适用

在美国,有关责任限制法律适用的内容规定在《第一次冲突法重述》和之后的《第二次冲突法重述》中^[2](第219页)。

1.《第一次冲突法重述》。1934年美国《第一次冲突法重述》第411条严格规定:规范责任限制的法律完全不同于确定船舶碰撞的法律。责任限制的所有方面适用法院地法,海事诉讼中的责任限制由法院地法确定,不考虑导致诉讼产生的事件发生的国家的法律。

2.《第二次冲突法重述》。1969年美国《第二次冲突法重述》虽然没有特别涉及到责任限制的法律适用问题,但《第二次冲突法重述》在第145条规定:侵权问题适用侵权行为最密切联系地的法律。根据《第二次冲突法重述》的规定可以推出,对于由侵权行为引发的责任限制之诉,有关责任限制的实体部分的每一个问题,包括责任限制的条件、责任限制基金的确定、基金的分配等,都依据最密切联系原则,适用其各自的准据法。

3.《责任限制法》。美国1976年的《责任限制法》明确规定:所有船主均可依据本法提起责任限制之诉,不考虑船主的国籍、航程出发地、目的地以及损害的发生地。此外,《责任限制法》还规定:从事往返美国和其他国家间运输的船主,不得以任何行使的协议和任何人约定有关海事损害赔偿责任的免除、责任限制的金额、损害的衡量等事项,所有有关责任限制的约定和协定都被视为无效的并且违反美国的公共政策。类似责任限制的约定如果出现在提单或者船务文件中时,也被视为是无效的。

三、美国法院的司法实践

(一)适用法院地法

对任何一个国家而言,在涉外海事审判中适用法院地的法律一方面是司法主权上的需要,另一方面法官无疑最熟悉自己国家的法律,适用法院地法对法官而言轻车熟路,简便易行,而且法官普遍认为适用法院地法是实现审判公正的保障。但是,在海事责任限制之诉中,适用法院地法的一个最大的不足之处在于会引起挑选法院现象的产生。由于在不同国家的起诉会适用不同的法律,而不同国家的法律有不同的责任限制标准,对责任限制基金的数额、基金的分配等制度也有不同的规定,因此起诉的法院会直接影响当事人的实体权利。因此,涉外责任限制之诉的当事人会竞相选择对自己有利的国家进行诉讼,由此产生平行诉讼与管辖权之争,这无疑不利于国际民商事交往的发展。更重要的是,它会使海事赔偿责任人无法合理地预见自己的责任限额,而海事赔偿责任限制制度的宗旨就是要限制海事赔偿责任人的责任,将他们的责任控制在一个可以合理预见的范围内。当然,对于海事赔偿责任限制中的提起责任限制之诉和设立责任基金的程序性问题适用法院地法,可以说是现代各国的一项普遍原则。

最早涉及责任限制的法律适用的案例是发生在1882年。此案与其说是一个法律冲突问题,不如说是一个有关美国的法律能否适用于英国的船舶的问题。司法审判权的实质是双方当事人的权利将依据哪个国家的法律决定。当某一碰撞发生在哪个国家,通常来说,就意味这适用这个国家的法律。因此,如果本案的船舶碰撞发生在英国,或者碰撞的船舶都是英国籍的,即便船主在美国的法院提起责任限制之诉,美国的法院也可以适用英国的法律中有关责任限制的规定。但是,本案的船舶碰撞发生在公海,不涉及任何一个国家,因此也就不必须适用任何一个国家的法律。此时,如果发生碰撞的船舶属于同一国籍,则应适用他们共同的船旗国法;可是本案中船舶的国籍不同,而且英美两国的法律规定也不相同,不论适用哪一国的法律对一方当事人来说都是不公平的。在这种情况下,适用法院地法是恰当的。Bradley法官这番推论,在之后的法院判决中经常被引用,作为法院适用美国法律的理由。

这之后的The Titanic案中,英国的船舶Titanic号在公海上沉没。英国的船主在美国联邦地区法院提起责任限制之诉。联邦地区法院将责任限制识别为实体问题,认为美国的法律对该实体问题没有

治外法权,并以此为由撤销了原告的起诉。随后该案上诉至联邦第二巡回法院,第二巡回法院的态度模棱两可,同时还向联邦最高法院提出三个问题,这些问题的核心内容是:如果英国的责任限制法有不同于美国法的规定,英国的船舶能否在美国的法院申请责任限制?如果可以的话,美国的法院应适用哪个国家的责任限制法?本案的主审法官 Holmes 认为,英国的船主可以在美国法院提起责任限制之诉,并且适用美国的《责任限制法》。最后,美国法院以法院地法(《美国责任限制法》)为依据,审理了该案,而没有适用任何其他国家的法律。美国法院在审理责任限制之诉时适用法院地法的做法再一次得到了确认,并且在这以后的 35 年中都没有改变过^[3](第 1184 页)。

(二)最密切联系地法

与单纯适用法院地法不同,依最密切联系原则去选择适用的法律能够避免用一种固定的连接点指引准据法,造成所适用的法律不切合案件实际情况也不符合公平公正原则的缺陷。在法律选择的过程中运用该原则,可以使法官结合个案的具体情况,灵活地选择最合适的法律。但是,最密切联系原则赋予法官过大的自由裁量权,从而与冲突法追求的法律适用的确定性、可预见性和一致性相矛盾。

美国的《第二次冲突法重述》中,侵权问题适用与侵权行为有最密切联系地的法律。法官在确定适用由海事侵权纠纷引发的责任限制之诉的法律时,应依最密切联系原则确定准据法,而不是绝对地适用法院地法。在 *Black Diamond Steamship Corp. v. Robert Stewart & Sons, Ltd* 案中,一艘美国的船舶和一艘英国的船舶在比利时的水域发生碰撞,原告英国船主在纽约联邦地区法院起诉美国船主,同时被告美国船主向法院提起责任限制之诉。英国船主要求依据 1924 年的《责任限制公约》来确定责任限制的金额,理由是船舶碰撞发生在比利时水域,而比利时是公约的缔约国,所以应该适用公约;而美国船主则要求适用美国的《责任限制法》,联邦地区法院驳回了被告的责任限制之诉。在上诉过程中,第二巡回法院的 Hand 法官认为, Holmes 法官在 *The Titanic* 案中的判决并不能排除外国责任限制法的适用。因为在本案中,海事债权人要求的赔偿数额小于船舶的价值,按照美国的《责任限制法》,此时船主不能要求责任限制,比利时的责任限制法就成为唯一可以适用的法律,责任限制基金的数额就要依据比利时的法律确定。该案的另一法官 Frankfurter 认为:联邦地区法院错误地驳回了被告的责任限制之诉,联邦地区法院应该适用外国的责任限制法,而不是驳回被告的请求。法官认为,责任限制究竟是实体问题还是程序问题目前还是悬而未决,但责任限制制度的目的是将所有的索赔集中起来,使赔偿金额限制在一定的数额之内。法院地法的适用是出于一种国内政策的考量,如果说这种考量是出于国内政策的需要,维护美国船主的利益,那么在外国法责任限制低于美国的责任限制时,这种考量的必要性值得怀疑。在 *Black Diamond* 之后的 *The Lauritzen* 案中,一艘丹麦籍的船上发生了针对船员的人身伤害,受伤的船员依据美国的《琼斯法》向联邦地区法院提起损害赔偿之诉,而船主却依据丹麦的责任限制法请求责任限制。在决定适用的法律时,受伤的船员要求以 *The Titanic* 案为先例,适用法院地法。但是美国法官认为,针对外国的船舶和船主适用美国的责任限制法是否合适并不明了,如果美国冲突法的目的之一是为了法律适用的同一,那么 *Black Diamond* 案中不纠缠于“实体或程序的分析”而是进行多方面的考量,从而选择适用有最密切联系国家的法律的做法值得借鉴。但是以上都只是法官的推理和分析,第一个真正适用外国责任限制法的案例是 *In re Chadade S. S. Co.* 案,该案中一艘巴拿马的游船在公海沉没,船主向美国联邦地区法院提起责任限制之诉。法院同意了船主要求适用巴拿马责任限制法的请求。法官 Mehrtens 在判决中阐述了他对 *The Titanic* 案中确立的适用法院地法的理解。法官认为,现代冲突法是建立在合理的预期基础上的,所以责任限制法应该被识别为实体法,从而可以适用外国的责任限制法。但法官 Mehrtens 的做法在之后的案例中被推翻。

在美国,要把责任限制问题永远识别为实体问题,并且允许适用外国法是比较困难的,除非外国的责任限制金额低于美国的规定。当外国法责任限制高于美国法时,大多数法官会认为适用法院地法要比适用船旗国法、侵权行为地法更为方便、合适,即便是依据《第二次冲突法重述》适用最密切联系原则衡量也是如此。

四、对我国相关立法、司法实践的启示

我国《海商法》第 275 条规定:“海事赔偿责任限制,适用受理案件的法院所在地法律。”从海商法的规定可以看出,我国对责任限制的法律适用是以法院地法理论为基础的。法院地法理论将法院地法作为海事赔偿责任限制的唯一准据法,其理由是将责任限制问题识别为程序问题,而程序性问题应适用法院地法。但是这种对责任限制问题单一适用法院地法的做法,存在着一定的缺陷。

从法理上分析,所谓程序法,是指保证权利和义务得以实现或职权和职责得以履行的有关程序为主的法律;所谓实体法,是指规定和确认权利和义务或职权和职责为主的法律。就责任限制法律规范的内容来分析,债务人能否享受责任限制,在多大范围内承担责任,责任限额的计算等问题是确认权利和义务的问题,应属于实体法的范围;而设立责任限制基金程序等问题可以界定为程序法问题。所以,法院地法作为海事赔偿责任限制的准据法在理论上是有缺陷的。

我国《海商法》第 275 条对海事赔偿责任限制单纯地以法院地法为准据法的规定,无论从理论还是从司法实践上看都存在一定的缺陷。我们不妨参考美国法院的做法,以适用法院地法为原则,在通常情况下对海事赔偿责任限制问题适用法院地法;而对于责任限额等实体性问题,在法律选择过程中,应当允许海事法院适当运用最密切联系原则,在某一外国的责任限制法明显与案件有最密切联系,且适用该外国法有助于得到更加公正合理的判决时,也可以将外国的责任限制法纳入法院考量的范围之内。

[参 考 文 献]

- [1] Symeon 1982. “Symposium on Choice of Law and Admiralty: Maritime Conflict of Law From the Perspective of Modern Choice of Law Methodology,” *Tulane Maritime Law Journal* (7).
- [2] 王国华:《海事国际私法研究》,北京:法律出版社 1999 年版。
- [3] Greenman, Donald C. 1989. Symposium on American and International Maritime Law: Comparative Aspects of Current Importance *Tulane Law Review* (57).

(责任编辑 车 英)

Application of Laws Related to Limitation of Maritime Liability in USA

Xing Na

(Wuhan University Law School, Wuhan 430072, Hubei, China)

Abstract: Although the Second Restatement of Conflict of Laws did not directly focus on the applicable laws of limitation of maritime liability, but the doctrine of the most significant relationship adopted by the Second Restatement impacted the attitude of U. S. courts when they chose the applicable laws for the limitation of maritime liability. Different from the original method which is directly use the law of the forum, the courts of the United States widely acknowledged that the foreign laws of limitation of maritime liability should also be taken into account at present, although in most cases, the law of the forum is deemed to the most suitable laws.

Key words: limitation of maritime liability; application of laws; doctrine of the most significant relationship