

一、船舶国籍与船旗国法原则

(一) 概述

船旗国法,即船舶所悬挂的国旗所属国家的法律。在许多情况下,船旗国法被认为是用来解决海事法律冲突的具有决定性的法律,船旗国法原则也构成了海事冲突法中最基本的法律选择原则。事实上,与船旗国法有关的问题和船旗国法原则的适用问题是十分复杂的,因此需要对船旗国法原则在海事冲突法中的地位和作用给予重新审视和评估。

船舶国籍是指船舶所有人(或船东)按照某一国家的船舶登记规则进行登记,取得该国签发的登记证书,悬挂该国国旗航行,使船舶隶属于登记国的一种法律身份。它表明了船舶与其登记国之间特定的法律关系,而这种关系的媒介或纽带就是船舶国籍。

在海事冲突法上,船舶国籍具有重要意义,主要表现在三个方面:第一,船舶国籍是区分内国船舶和外国船舶的重要标志。内国船舶是指拥有内国国籍证书并悬挂内国国旗航行的船舶;否则,为外国船舶。按照各国法律规定,内国船舶与外国船舶的法律地位是不相同的。世界上绝大多数国家的海商法规定,内河及沿海运输、贸易和捕鱼只能由内国船舶经营。如美国自东海岸至阿拉斯加之间的运输虽然经过巴拿马运河,但依美国法仍属沿海运输,外国船舶不得经营。《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第4条也规定:“中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航,由悬挂中华人民共和国国旗的船舶经营。”此外,内国船舶在税收和海事赔偿责任限额等问题上,也比外国船舶享有较为优惠的待遇。就外国船舶而言,除存在条约或互惠关系,或者内国法律有特别规定,或者遇有海难事故之外,不得在内国管辖的水域自由航行和停泊,更不用说从事贸易和营运活动了。进一步来看,船舶国也是判断某一海事关系是否含有国际因素,即是不是涉外海事关系的重要依据之一。

第二,船舶国籍是内国国家对内国船舶行使公法意义上的管理、监督和管辖的权力的重要依据。国家对悬挂其国旗的船舶实行管辖与控制是1958年《公海公约》和1982年《海洋法公约》规定的义务。根据上述公约,无论是不是沿海国,凡悬挂其国旗的船舶都有权在公海上航行。除国际法规定的特别事由,如从事海盗行为、贩卖奴隶、进行未经许可的广播等,船舶原则上只受船舶国籍所属国政府的专属管辖,并受该国政府的保护。悬挂两个以上国家的国旗航行的船舶,应视为无国籍船舶。无国籍船舶不仅不能受到国际法的保护,还将被视为海盗船,任何国家都有权对其采取强制措施。在战争期间,船舶国籍还是表明船舶是否具有中立性的重要标志。而且,国家有权依船舶国籍标准对内国船舶实施行政、技术和社会事项等方面的有效监管。此外,船舶在发生海难或其他意外事故,或者发生刑事或民事纠纷,且用尽当地救济措施或当地当局拒绝司法时,可以寻求船旗所属国家的外交保护及领事援助。

第三,船舶国籍是一国法院对某些海事法律关系行使司法管辖权、进行法律选择的重要的连结点。连结点,也称为连结因素或连结根据,它是法院借以确定涉外民事法律关系应当适用什么法律的根据。从形式上看,它是将冲突规范所涉法律关系与一定地域的法律联系起来起来的纽带或媒介;而在实质上,连结点反映了该法律关系与该地域的法律之间的内在的实

质的联系或隶属关系。正如英国学者威希尔和诺斯所指出的那样,所谓连结点或连结因素,就是指那些能在法院需要处理的事实情况和某一特定法域之间建立起“自然联系”的明显事实。在海事冲突法中,船舶国籍是一个重要的连结点,船旗国法原则也是很多海事法律关系的准据法原则。同时,船舶国籍也是很多国际条约和国内立法规定的海事管辖根据之一。

在海事冲突法中,船舶国籍的重要性集中体现在船旗国法原则上。这里,船旗国法原则是指某些类型的海事法律关系应当适用船旗国法,即应当以船旗国法作为其准据法。这是一条典型的海事冲突规范,其连结点就是船舶国籍。这也就是说,船舶国籍是特定海事法律系与其准据法之间的客观联系,是船旗国法原则得以适用的客观依据和基础。而船旗国法原则的适用则体现了船舶国籍所属国家的法律对该船舶及其所涉海事法律关系的有效管辖,集中反映了船舶国籍在海事法律关系中的意义和作用。没有船舶国籍,就无所谓船旗国法原则;而船旗国法原则在海事冲突法上的广泛适用,更加凸现了船舶国籍的重要意义。

船旗国法原则作为某些海事法律关系的准据法原则,具有两个明显的优点:一是在多数情况下,船舶悬挂哪一个国家的国旗——具有何国国籍——是很容易识别的,因而船旗国法的确定变得简便易行;二是船旗国法原则的适用还能实现使有关海事法律关系的处理结果达到一致的价值要求。因为船旗国法是同一的,所以无论海事法律纠纷交由何国法院审理,其判决结果总是同一的。

二、船旗国法原则的适用范围

一般认为,船旗国法是最适宜于国家航运业及其船舶的法律。立法者在制定海事法时,首先考虑的也是本国的航运业及其船舶。综观国际社会的法律实践可知,船旗国法原则主要适用于以下几方面:

第一,船舶物权。尽管对于物权的法律冲突,无论是动产物权的法律冲突还是不动产物权的法律冲突,世界各国一般主张依物之所在地法加以解决,但是船舶物权的法律冲突却不宜适用物之所在地法原则。这主要是由于船舶因营运需要而处于运动之中,难以确定其所在地。况且,当船舶航行于公海时,由于公海法律地位的影响,任何主权国家的法律之效力都不能及于这一地域,因而不存在冲突法意义上的所谓“物之所在地法”。因此,各国学者大都主张,应当以船旗国法(亦称船舶登记地法)作为船舶物权法律冲突的准据法。例如,巴蒂福尔主张以船舶国籍建立船舶与其所属国之间的法律关系,从而颁布其船舶物权法。^⑨沃尔夫认为:“在航海船舶的情况下,船旗的法律代替动产所在地法;在由几个地区组成的国家,例如联合王国,登记地具有决定意义。”我国台湾地区学者陆东亚教授也指出,船舶物权依船旗国法。而且,各国海事冲突法及有关国际条约的规定与上述学者的主张基本上是一致的。如1978年《奥地利联邦国际私法法规》第33条第1款规定,水上或空中运输工具的物权依注册国的法律。1928年《布斯塔曼特法典》第275条、第277条和第286条分别规定:“转移所有权所需要公告的方式,受船旗国法律的支配。”“关于船舶出卖后各债权人的权利及此项权利的消灭,依船旗国法律调整。”“船长对于船舶押款的权限,依船旗国法律予以确

定。”此外,意大利、英国、法国、日本、阿根廷、保加利亚和前南斯拉夫等国立法也有类似规定。

值得注意的是,上述一般原则并不排除权利人行使法定留置权或法定扣押权时适用物之所在地法,或者有关债权人把在外国领水内的船舶依其实际所在地法予以处置的权利。而这两类情况下的物之所在地法通常是那些与国家主权或公共秩序密切相关的立法。

第二,海上侵权行为。海上侵权行为是特殊类型的侵权行为之一。由于其情况的复杂性,各国有关海上侵权行为的法律选择规则存在较大差异。不过,船旗国法原则仍然是多种情况下的海上侵权行为法律冲突的准据法原则。

1. 对于发生在领海内的侵权行为,各国一般适用领海所属国法律。这主要是由于领海所属国国家主权的效力完全及于领海所致。但是,在其行为后果局限于船舶内部而不影响领海所属国的利益和法律秩序(如船上乘客或船员因相互斗殴而致人身或财产损害)应适用何国法律的问题上,有些国家主张适用船旗国法。但是,对于发生在领海内的船舶碰撞,更多的国家倾向于适用领海所属国法律。如《意大利航海法典》第12条规定,如果船舶具有同一国籍,其碰撞应适用该船旗国法。除此之外,应适用作为法院地法的意大利法律。但是,发生在领海、内水的船舶碰撞应适用侵权行为地法而无论双方船舶是否有过失。

2. 对于发生在公海上的侵权行为,如果其后果局限在船舶内部而未及于其他船舶或海上设施,各国一般适用船旗国法。由于公海上“私法”的缺失,这里的船旗国法便是唯一与该海上侵权行为有最重要联系的法律了。除上述情况以外的发生在公海上的侵权行为,如公海上的船舶碰撞或者船舶对公海设施(如海底电缆、海底管道和人工岛屿等)的损害等,一般应适用法院地法。在发生于公海上的船舶碰撞的法律适用问题上,英国、美国和荷兰等国家特别强调法院地法的适用,即使碰撞船舶具有相同国籍也不例外。而影响这些国家在此问题上的态度的因素主要有公海的特殊法律地位、个案公正和避免在碰撞船舶所具有的不同船旗国法之间抉择的难题以及法律适用上的便利等。

第三,海难救助。在合同救助的情况下,海难救助一般适用合同准据法。但在非合同救助的情况下,以船旗国法原则作为海难救助的准据法原则有其合理性。除了船旗国法易于确定和适用船旗国法原则易于获取一致的判决结果等优越性之外,对于在公海上进行的海难救助,如果当事船舶具有相同国籍,那么适用船旗国法原则就更加合理和易于被当事船舶认同。当然,无论如何,船旗国法原则都不构成适用当事船舶自主选择的法律的障碍。日本学者北胁敏一甚至认为,如果海难救助的当事船舶有共同的船旗国法,那么该海难救助适用其船旗国法,这应当是当事船舶之间默示的意思表示。如果海难救助发生在公海上,那么该海难救助适用提出请求的船舶的船旗国法;而当事船舶国籍相同时,该海难救助适用其共同的船旗国法。实践中,阿根廷法律规定,如果救助作业发生在公海上,那么海难救助适用救助船舶的船旗国法。而希腊法律规定,海难救助报酬的分配受救助船舶或者获救船舶的船旗国法管辖。

第四,共同海损。在共同海损的法律适用问题上,各国一般允许有关当事人选择准据法,

包括某一国家的立法和国际统一实体私法(如《1974年约克—安特卫普规则》等),以避免或消除法律冲突,也有很多国家立法和国际条约支持船旗国法原则。例如,阿根廷法律规定船旗国法是确定共同海损成立与否及其手续和分摊义务的准据法。《1940年关于国际通商航行法的公约》规定,海损的性质、有关共同海损的条件和手续等,均适用船旗国法。《布斯塔曼特法典》也规定,确定为单独海损或共同海损以及船舶和船货各自应分摊的比例额,适用船旗国法。

第五,海事赔偿责任限制。为了减少或避免法律冲突,国际社会制定了有关海事赔偿责任限制的国际公约,如1957年《船舶所有人责任限制公约》和1976年《海事索赔责任限制公约》等。但是,公约的规定缺乏周延性,而且各公约的规定不完全一致。因此,海事赔偿责任限制的法律冲突依然存在。在海事赔偿责任限制的法律适用上,主要有同则主义、异则主义和船旗国法主义等三种主张。其中,船旗国法主义认为,船舶所有人责任限制适用船旗国法。这里,适用船旗国法的意义主要表现在如下三个方面:首先,船旗国法原则增强了船舶所有人对其责任限制的可预见性和其责任限制本身的稳定性;其次,有助于简化各船舶所有人与其债权人之间的关系问题,并对此作出统一而便捷的处理;再次,有利于促使各国相互尊重其他有关国家的海事赔偿责任限制制度,保护船舶所有人的合法权益。在实践中,英国《1894年商船法》规定,除法律另有规定之外,关于船舶和船员的事件,包括船舶债权及所有人责任限制,均适用船旗国法。此外,意大利和阿根廷等国也有类似的立法。

三、船旗国法原则的局限性

在方便旗船盛行的今天,船旗国法原则的适用几乎失去其应有的意义。这是因为当船舶悬挂方便旗航行时,其旗国法与船舶本身往往没有什么实际联系,因而并不是解决有关海事法律冲突的“最好”的法律;而且,基于选择船旗的实际自由,一艘船舶可以依实际需要而悬挂不同国家的国旗航行。这意味着同一艘船舶可能应对着多个船旗国法,从而导致通常意义上的船旗国法的不确定。更有甚者,有些方便旗国家没有最基本的海事立法,必然导致准据法的落空。更进一步分析,上述情况的出现是船东或租船人选择船旗的自由与主权国家据此具有的航运管理权发生冲突的必然结果。在许多情况下,船东或租船人选择船旗的主要理由并不是要服从该国的法律,而是想规避其他国家的法律——税收、对船员的要求、社会保险、可接受的最低标准的船员劳动条件和环境等。

此外,在光船租赁的情况下,船东仅仅以光船的形式把船舶租给承租人,并收取租金,有关船舶的经营管理包括雇佣船员均由承租人负责。也就是说,是承租人而非船东对船舶行使着实际控制权。因此,船舶与船东之间的联系是十分微弱的。当船舶光船租给外国人时,实际产生了船舶国籍(船旗国法)的确定问题。对此,国际上主要有三种作法:一是船舶保留原国籍,即光船租进的外国船舶不允许在本国登记,光船租出的本国船舶不得在外国登记。日

本、韩国、马来西亚、意大利、希腊、比利时、奥地利、荷兰、新西兰和中东各国等采用这种作法;二是船舶取得承租人所属国国籍,光船租进的外国船舶可在本国登记,光船租出的本国船舶亦可在外国登记。德国、西班牙、澳大利亚和巴拿马等国采用这种作法;三是允许以光船租进的外国船舶终止原国籍后在本国登记,不允许以光船租出的本国船舶在外国登记。俄罗斯、法国、利比里亚和波兰等国采用这种作法。实际上,当船舶光船租给外国承租人时,原船旗国很少有机会管理船舶,有些国家更是对此不感兴趣。因此,在多数情况下,光船承租人所属国法律的介入便顺理成章了。也就是说,原船旗国法已在很大程度上被光船承租人所属国法律所取代了。

四、小结

国际海商海事争议国际性强,涉及的环节多,当事人和作为诉讼标的的船舶、货物可能位于不同的国家和地区,这就决定了解决这类争议的海事冲突规范的系属中的连接点呈现出多元化的特点。常见的这类连接点主要有各类海商海事合同的订立地、提单签发地、船籍港、船舶的装运港、卸货港和中途停泊港、旅客和行李的启动港、转运港、目的港、被代理船舶的到达港、碰撞发生地、碰撞船舶最初到达地、加害船舶被扣地、污染损害发生地、污染损害结果地、海难事故救助地、被救助船舶的最初到达地、发生共同海损的船舶最先到达地、航程终止地、共同海损理算地、船舶抵押权的设定地、被告主要营业所所在地、争议发生地、法院地、仲裁地等等。法院在确定准据法时应充分考虑海事冲突规范连接点多元化的这一特点,结合具体的法律事实选择具有决定性的连接点。但是,海事争议仍然是以船舶为中心,那么船旗国法具有天生的优越地位,也是法院判最为愿意采用的联结点。