

美国海上保险的立法走向

张 湘 兰

作者 张湘兰, 武汉大学法学院教授, 武汉, 430072

关键词 美国海上保险 立法 Ad Hoc委员会

提要 美国“威尔伯恩船舶”案的判决, 反映了 50 个州在海上保险方面不同的法律解释, 在美国海上保险界引起了极大混乱, 进而促使美国制定统一的海上保险法。该法将仿效英国 1906 年制定的海上保险法, 但也不可能有太大建树。该法将于 1999 年出台。

1995 年 5 月, 美国海商法协会在纽约召开了一个关于海上保险的会议, 会上详细讨论了美国最高法院在“威尔伯恩船舶公司诉消防员保险公司”(Wilburn Boat Co. v. Firemen's Insurance Co.) 一案判决中所产生的新问题。该判决认为, “如果有联邦海商法规则, 州法不得适用, 如果没有联邦海商法规则, 州法方可适用。”该判决在美国海上保险界引起极大混乱, 使大多数法律工作者感到震惊, 由爱德华卡特尔主持产生的关于制定美国海上保险立法委员会 (Ad Hoc Committee) 通过调查分析英国 1906 年的海上保险法来制定美国的海上保险法。该法将解决“威尔伯恩船舶”案的两难处境, 并以此来促进海上保险法的国际统一。特别委员会勤勉地工作并对当代美国海上保险的判例法与英国 1906 年海上保险法进行详细、全面的比较研究。

海上保险的立法议案不久将要提交协会讨论, 特别委员会为此就海上保险问题进行专题讨论, 并设特刊报道海商法界, 特别是海上保险界专家、学者、律师、司法工作人员对该法起草工作提出意见或建议。特刊评论员发表文章, 美国海上保险法特别委员会主席爱德华卡特尔为特刊作序, 由美国海商法界人士对美国海上保险法议案进行讨论, 将美国几十年来海上保险的判例法同英国 1906 年海上保险法逐条进行对比研究。众多学者围绕美国 1995 年海上保险的立法议案撰写文章, 特别委员会将在充分考虑、研究所有建议的基础上尽量圆满解决海上保险法存在的问题。美国海商法协会希望海上保险的立法工作能在 1999 年庆祝海商法协会成立 100 周年之前完成。

美国海商法协会成立的特别委员会负责海上保险法的起草工作, 该法将作为英国 1906 年

海上保险法的一部分，其目的是为了解决“威尔伯恩船舶”一案所产生的新问题。其实，美国立法机构很早以前就有这种立法意图，特别是自加拿大在广泛遵循英国 1906 年海上保险法的原则基础上，结合加拿大的实际情况于 1993 年制定了加拿大海上保险法之后，这一问题显得更为突出。

英国议会在 1906 年通过了海上保险法，至今仍然有效。英国海上保险法的确具有海上保险的性质，至今如同当初制定该法时那样仍被英国及其他地区法院所接受。该法对国际航运界、保险界影响很大，以致于被世界大多数海运国家保险界不同程度地接受或采纳。它的影响绝不亚于任何一个国际公约或惯例，这也是国际航运界至今尚未统一海上保险法的原因所在。

在该法的指导下，英国法院认为，法律能圆满解决问题时，可以避免花大量时间来对案件进行研究和辩论。美国在海上保险方面的判例法在很大程度上同英国海上保险法有着密切联系。正如“拖航和引航法”中所述，在许多情况下，最高法院陈述他们有特殊的理由同英国海上保险法保持一致和按照英国海上保险法所制定的原则。实际上，美国在海上保险案件的裁决中长期追随英国法所制定的原则，加拿大的裁决长期以来也寻求与美国裁决的一致。

美国在威尔伯恩案前后，其海上保险的大部分判例都与大不列颠的海上保险成文法和普通法相一致。在威尔伯恩案以后的判决中强调英国法律的重要性，特别是在“西北互助人命保险公司”一案中，美国第二巡回法院指出，在海上保险领域，英国的判决极具影响力。在“伦费斯特诉科德韦尔”一案中，法院指出，在海上保险领域美国法院应参照英国法的解释或定义。总之，美国海上保险方面的裁决经常遵循英国 1906 年海上保险法所确立的原则。

美国最高法院对“威尔伯恩船舶”一案的裁决，改变了海上保险界长期以来毫无疑问适用联邦海商法这一传统做法。此裁决令大多数法律工作者所震惊并在海上保险界引起极大混乱。这一裁决不仅威胁到美国海上保险法和实践的统一，而且还导致维持美国和英国海上保险法的和谐同步政策的相背离。自“威尔伯恩船舶”案裁决后的 40 年里，对任何涉及到违反担保的案件是适用联邦海商法还是州法的规定，海商法律工作者没有可靠的把握，非常之不确定。理想的联邦海上保险法律的无缝之网已被撕破，海上保险的保险人即使在他们开出保险单时也不知道他们能否做到与担保相符。

“威尔伯恩船舶”案裁决的实质影响是指示法院在裁决一个不能适用联邦海商法解决争议时可适用州法。这种提法看起来似乎很明确，然而在实践中却是相当困难。因为许多联邦法院法官对州法比较了解，而对海商法案件则完全没有经验，其次某个问题是否将其作为海商法问题来解决往往取决于个别法官的偏见。在一个法官眼里认为是很好的海商法判例，另一个法官并非如此认为，甚至会完全相反。而且各州法律规定也不完全一致，同一个案件在不同州裁决，其结果可能异常悬殊。

值得庆幸的是，佛罗里达南部地方法院对“霍尔姆保险公司诉弗蒙霍尔丁斯”一案的裁决使这种混乱状况趋于明朗，至少就海上保险法的某一特定领域而言，该法院裁决，联邦海商法适用于被保险船舶所有人违反保险单设定的贸易和航海限制担保的案件。法院还指出，它对一个既定的并被普遍承认的海商法规定作出了结论，联邦海商法使得可能成为作出相反裁决的佛罗里达州不能适用，裁决所适用的联邦海商法要求被保险人的行为与设定特定的贸易和航海限制担保“字面相符”。因此，只要证明有这种违约，保险单自动失效，而不问州法对

导致保险单失效的违约和损失之间的因果关系如何。为了证实这种观点,戴维斯 (Davis) 法官引用了两个案例。他认为,这两个案例表明已经存在要求严格遵守海事限制担保既定的联邦海商法规则,戴维斯法官认为,对该联邦海商法规则的违反将导致保险单无效。

戴维斯法官引用的第一个案例是“列克星敦保险公司诉库克斯海味”案,该案中航海限制担保将赔偿范围限制于被保险船舶在海岸线 100英里之内航行的情况。第 11巡回法院裁决:“海商法要求对海上保险合同中明示担保的严格遵守,被保险人对明示担保的违反将免除保险人的责任,哪怕是遵守担保也不能避免的损失。”戴维斯法官引用的第二个案例是“纽约海上和共同保险公司诉海上拖航有限公司”案,在该案中,路易斯安那州东部地方法院沿袭了“列克星敦”案的裁决,也找到了“威尔伯恩船舶”案中所要求的既定的联邦海事判例。为了拒绝佛罗里达州法的适用,戴维斯阐述了“威尔伯恩船舶”案已构成对“私人利益”担保的违反,他将眼前的案件中的贸易和航海限制担保与“威尔伯恩船舶”案中特定的担保进行比较,戴维斯法官在引用第 11巡回法院对“列克星敦”案作出裁决之前的下级佐治亚南部地方法院的观点,并解释说,航海担保独特之处在于它属于海事性质。接着戴维斯法官对最后一个障碍进行了解释,第 11巡回法院对“向风群岛贸易商人有限公司诉弗雷德·S·詹姆斯和纽约公司”案的裁决,该案中陪审团似乎赞成引用佛罗里达州保险法规来对一个涉及违反航海限制担保的案件进行裁决,戴维斯法官说道,由于“向风群岛”案的当事人已事先约定适用佛罗里达州实体法,所以第 11巡回法院不需要决定是适用佛州法律还是联邦海商法,故“列克星敦”案和“向风群岛”案并不一致。戴维斯法官引用如此多的案例,就是要说明联邦海商法适用于海事限制担保,而违约是否会增加受损失的危险无关紧要,更精确地说,违约本身就排除了追索权。

由此可见,佛罗里达南部地方法院对“霍姆”案的裁决构成了对“列克星敦”案裁决的基础,人们只能期望它能对违反海上保险担保法律适用的回归至统一和确定产生有益的效果。佛罗里达南部和整个第 11巡回法院管辖区域内的律师现在可以有把握地对他们的当事人说,违反航海限制担保会导致海上保险单的无效,而对私人利益担保的违反则仍然不会导致保险单无效,尽管事实上保险单中经常会同时包含这两种条款,并且这两种条款还可以互相补充。在这个进程中,像“威尔伯恩船舶”案这样的裁决将逐渐消除,戴维斯法官的裁决无疑表明了这种可能性,它无疑是所有与海商法运作之统一相关的人员所虔诚希望的结果。

海商法协会曾通过一项议案敦促国会将海上保险适用海商法调整的范围并作为成文法加以采纳。这本应是颇具成果的建议,海事法官们可以根据已制定的海商法或没有可以依据的法律可以由他们认为适当的外国法、州成文法、州普通法等来形成海商法的新规则。但遗憾的是,这项颇具成效的议案未被国会采纳。

1993年,加拿大采取初步行动,制定了加拿大海上保险法,该法在很大程度上参照英国海上保险法的原则,英国海上保险法大部分条款被加拿大海上保险法所采纳,只不过语言更简练,现代化罢了,但有些语言仍予以保留。国际海事委员会也正在对 1906年海上保险法的条款进行认真研究。继这两个重大举措之后,美国前海商法协会主席乔治·亨利 (Geodge Henly) 指定由 Ad Hoc委员会专门负责调查美国海上保险立法的可能性。在过去的两年里,Ad Hoc委员会从海上保险、救助、海损委员会、司法实践委员会、海商法统一委员会中抽调一批专家,对英国 1906年海上保险法进行研究,旨在决定英国 1906年海上保险法的条款是

否仍为美国海商判例法所支持，同时，美国海商法协会同国际海事委员会一直保持联系，目前，第一阶段的研究工作已大体完成。研究结果将以备忘录的形式表现出来，备忘录将详细记载海商法专家对美国目前各州判例法和 1906 年海上保险法逐条的解释。在许多情况下，英国成文法和美国判例法完全一致。然而，由于“威尔伯恩船舶”一案，在某些领域美国判例法同 1906 年海上保险法所确立的原则有分歧或处于不断变化之中。

Ad Hoc 委员会同海商法学界专家、律师、司法人员保持密切联系来起草美国海上保险法，此法将解决美国海上保险领域存在的问题。在某个领域，法律是确定的无争议的，但在巡回法院之间存在分歧，甚至存在着海商法是否确定的问题。在这种情况下，委员会的草拟工作就不那么容易了。正如前面所讲到的，委员会的目标与 1906 年英国议会的目标相同，委员会不是寻求改革海上保险法或是以州成文法来规范保险的方式以此调整海上保险法，而是要陈述法的条文规定是什么，最重要的是法要确定下来，怎样确定并不重要。“威尔伯恩”一案反映出了 50 个州不同的法律，如果那样的话，问题永远也不可能得到解决。

美国海商法协会将在立法草案中加入一项说明，即在美国，海商法调整海上保险。目前海事法官判案时如能有成文法作依据时，从某种程序上来讲可以决定适用的法律。随着海商法的发展，新近产生并讨论的问题将被解决。如果必要的话，成文法将被修改以制定一个稳定连贯的关于何谓法的陈述。目前，Ad Hoc 委员会正在研究各州海上保险规范的性质和范围，也正忙于美国海上保险法案的草拟工作。

综上所述，美国海上保险法的出台，总体上不会脱离英国 1906 年海上保险法的框架。其一，美国长期以来在海上保险案件的裁决上大多是按照英国 1906 年海上保险法进行裁决，美国的判例法试图与英国的成文法保持一致；其二，美国海上保险法的起草工作是从研究英国 1906 年海上保险法的全部条文，在每一条文下列举了美国多年来海上保险案件的判决着手的；其三，加拿大 1993 年海上保险法在很大程度上参照英国 1906 年海上保险法来制定，只是语言更精练更现代化罢了。多年来加拿大在案件的判决上是按照美国类似案件的判决来作出判定，美国不大可能有太大的建树，主要是要解决联邦海商法中存在的问题，特别是“威尔伯恩”案所产生的问题；其四，英国 1906 年海上保险法实施 90 年来基本上未进行修改，并且被越来越多海运国家的保险界所适用，可见它的影响之大。美国海上保险法总体上会同英国海上保险法保持一致。这些海上保险法对广大海运国家的海上保险立法以及对国际海上保险法的形成和发展都有较大影响。

目前，国际航运界尚无统一海上保险法的国际公约或规则，英国 1906 年海上保险法、加拿大 1993 年海上保险法、美国 1999 年海上保险法的出台为建立国际海上保险统一法规开创了先河，因此，国际海事委员会不得不考虑制定统一海上保险法的国际公约。随着我国航运和对外经济贸易的日益发展，国际海上保险业务不断渗入我国保险市场，船舶保险、货物保险及其他保险必将涉及法律适用问题和法院选择问题。笔者认为，我国应尽早着手研究英、美、加三国的海上保险法及应采取对策，这将对我国航运立法与司法实践，特别是对海上保险业的开展有所裨益。