

海牙规则和维斯比规则及其法律效力

张 湘 兰

本文主要论述的是海牙规则和维斯比规则及其法律效力问题，并结合考察维斯比规则、哈特法、海上货物运输法以及美国在这方面所采取的措施对“海牙规则”和“维斯比规则”及其法律效力提出了自己的看法。

海上贸易具有国际性质，调整海上贸易的理想法律应是世界各国共同遵守的统一法律。

在中世纪，公认的惯例被编纂成各种“海事法典”，然而民族主义的崛起则大大地阻挠了依据惯例所达到的一致，因为新法律的制订是为了捍卫民族利益，而不是捍卫海事组织的利益。在世界航运历史中，随着殖民帝国的崩溃，主权国家日益增多，着眼于民族利益的商业关系法规越来越不能令人满意。在这种形势下则出现了统一法律的先兆，进而推动了“国际海事委员会”（CMI）这一组织及致力于统一制订世界海事法的其他组织的建立。为实现这些目的，先后成立的这些组织则首先颁布的是有关处理海事法各种问题的国际公约。这些公约都是些战略性的措施，有的在当时发挥着巨大的作用，之后随着形势的发展而被淘汰，有的则自制订之日起发挥着积极作用，至今已成为世界各国所遵守的国际公约，如1924年在布鲁塞尔通过的“关于统一提单某些法律规定的国际公约”，即“海牙规则”和1968年通过的“关于修订统一提单某些法律规定的国际公约议定书”，即“维斯比规则”。

本文试图结合考察维斯比规则、哈特法、海上货物运输法以及美国在这方面所采取的措施对“海牙规则”和“维斯比规则”及其法律效力作一探讨。

—

最初“国际法学会”和“国际海事委员会”（CMI）率先促进制订了有关海上货物运输中承运人的权利和义务的统一国际法规。在经过几年的筹备工作后，国际法学会在1921年的海牙会议上通过了闻名于世的“1921年海牙规则”。随后，比利时政府给1922年在布鲁塞尔举行的第五届海洋法外交会议上提交了一份国际法规草案。经过两年多的数轮谈判，于1924年8月25日在布鲁塞尔签署了统一提单的某些法律规定的国际公约，即“海牙规则”。

该公约所涉及的一切提单均应遵从最低准则,这些准则界定了不能为相反的约定改变承运人所应承担的赔偿责任,也界定了承运人在当事双方未另行协议前可享受的豁免权。一般说来,对承运人在装载、管理、收藏、保存、运输、发货等方面因疏忽而造成的责任事故免责条款以及在提供适航船舶方面免责条款,均视为无效。承运人在船舶的“航行或管理”方面及绝对保证适航性方面因疏忽而造成的责任事故,则免于负责。该公约的规定适用于“任何缔约国所签发的一切提单”。

1968年,国际海事委员会(CMI)在比利时召开的外交会议上签署了所谓的“维斯比规则”(即修订“海牙规则的布鲁塞尔议定书”)。召开这次会议的原因是,普遍认为每包或每件赔偿100英镑的限额及海牙规则的其他条款都不适当,维斯比议定书将赔偿限额提高到每公斤30法郎(美国每磅0.09美元)和每件10000法郎(美国每件662美元)。对此,很多航运国家已经通过了“维斯比规则”,已于1977年生效。而美国至今尚未批准该规则。

“维斯比规则”的通过和适用因下列原因而变得复杂化:1971年由于国际间的协议和美国的国内立法,黄金失去了货币功能而不再标出官价。维斯比规则议定书于1979年通过了以“计算单位”(SDR)取代作为计算单位的法郎,因为SDR的价值不受通货膨胀的影响,很多国家批准了海牙规则。维斯比规则和海牙规则一样采用了“黄金条款协议”或以其他方式将每包或每件的赔偿限额折算成他们本国的货币作出具体规定。因此,即使在已批准维斯比规则的国家中也可能适用不同的赔偿限额。

二

最近,联合国贸易发展会议(UNCTAD)及有关的联合国国际贸易法委员会(UNCITRAL)倡议修改“布鲁塞尔公约”。这些组织都同情发展中国家,他们认为国际海事委员会一类组织不能适应他们的需要。他们争辩说,国际上制定的海运法规是由传统海运国家制订的,并且是不公正的,公约维护船主和承运人的利益,而没有考虑广大发展中国家作为货主的利益。美国国会于1893年通过了“哈特法”。该法很有意义,国会在制订实质性条款时,拒绝听命于极有势力的民族利益集团(货主们),结果是货主和船主之间达成了妥协。在免除航行开始时未能提供适航船舶的责任方面或在妥善管理货物以求免除他们作为公共承运人对“航行中的过失”或其他过失应负法律责任方面,承运人基本上放弃了签订合同的自由。至此,世界范围内的航运情况极为混乱,人们“急切地谋求妥协”,以致哈特法很快便成为旨在统一有关货物运输的实质性法律的国际谈判的基础。在美国海事法协会(MLA)推荐下,国际海事委员会制订了以哈特法的基本方案为广泛依据的统一的提单。1921年国际法学会在海牙通过了规范性的条款。

1936年,美国国会通过了“海上货物运输法”,它采用了“布鲁塞尔公约”1—8条的规定,但作了些改动。该公约附有补充条款,其中最重要的是现已编入第46届美国国会文件附录的1311节和1312节。1311节特别规定,在“海上货物运输法”未涉及的运输方面,“哈特法”仍然适用。1312节把该法适用于运输的范围限于“到或由美国各港口进行对外贸易”。和公约第10条相比较,该节既宽又窄,它表明美国接受了按普遍法对第10条的解释。

第二年,美国批准了“布鲁塞尔公约”。虽然这是一件好事,它被认为是完善地制订了一

项至高无上的法律，即同由议院或国会通过的自动生效的条约具有同等的司法效力，但美国给它的批准文件附加了一项“谅解”，即该公约如果和“海上货物运输法”之间发生任何抵触的话，必须以后者为准。因此，尽管该公约是宪法下的“该国的最高法律”，但它没有任何约束力，除非在“海上货物运输法”中说明。根据美国国务院的解释，所作的修改有：1. 澄清公约中含义不明确的条款，以免为解释条款而在美国花钱诉讼。2. 协调“海上货物运输法”与美国其他法律。国务院对于意向所作的说明，对大部分修改都是适用的，少数修改明显地反映了偏袒货主利益的国内政策。3. 对货主利益表示让步是对免除因罢工和停工所负责任而作出的保留，“此处未包含的意思应解释为免除承运人对其本身行为所负的责任。”

“海上货物运输法”和“布鲁塞尔公约”之间也有不利于货主的因素，在第46届美国国会文件附录1308节中，“海上货物运输法”通过了公约第8条中所作的保留，说该条不会影响承运人根据原有的船东应享有的船东责任限制的权利。国会在作出说明的同时，还特别指出应包括“维斯比规则”中的第4281节—4289节，即众所周知的“限制责任条款”，该政府认为所有这些条款都在保留范围之内。“维斯比规则”第4282节“火灾条款”与“限制条款”不同，与其说是限制责任，倒不如说是免除责任更为恰当。有争议的是，第4282节似乎作为哈特法的相似条款，被置放在“海上货物运输法”的补充条款中。

“火灾条款”对“海上货物运输法”早先制订的章节中提到的责任和豁免权有哪些影响，现在还不明确。“海上货物运输法”第1303(1)节将航行开始时提供适航船舶的责任强加在承运人身上，而1304(2)(b)却免除他对于“由火灾，并非由其实际过失或私谋”所造成的损失应负的责任。在另一方面，“火灾条款”免除了船主对“并非由其蓄谋或疏忽”引起的火灾所负的责任。相比之下，运输方面的问题更不明确。美国法院一般都拒绝适用外国法律，该国法院在面对详细解释外国法律的主要条款时，一般都以“海上货物运输法”第1303(8)节为依据，该节规定：“凡运输合同中免除承运人或船舶在履行本节所规定责任和义务的过程中对货物或与货物有关因疏忽、过失或失误而造成的损失所负的责任或减轻其应负的在本章外另有规定的责任的任何条款、约定或协议均属无效，即不具任何效力”。

根据通行的逻辑，因为“对外国法律作出的某项规定必须有减轻承运人责任的效力，否则……对于引入该项规定的承运人来说，是毫无价值的”，所以该项规定是无效的。然而，这很难说是不可避免的结论。这是“1. 理由非常清楚，海牙规则已写进提单，主要是把“……承运人和货主之间存在着的和海牙规则所规定的义务、责任、权利和豁免的同一标准放到契约中。”关于主要条款写入提单是为了规定责任的标准，因这些条款经常被包摄而得到了支持，不像那些具有更多的抗辩性的附件，有时法律并不需要它们。2. 一项选择法律的条款可能得当地将一条比“海上货物运输法”要求承担更多义务法律强加在承运人身上，这是完全可能的，在有关适用的每件赔偿限额时尤为突出。而且，在火灾损失的案例中，“海上货物运输法”改变了有利于承运人的举证责任。

三

关于管辖权条款，弗兰德利法官争辩说，管辖权条款同美国“海上货物运输法”第1303(8)节是有矛盾的，因为那些条款可能减轻承运人的责任。尽管外国法院可能应用海牙规则

或者应用“海上货物运输法”，但是“要求在国外审判可能会减轻承运人的责任，因为不可能保证外国法院会像美国法庭那样服从最高法院的统一监督，应用海牙规则或“海上货物运输法”。而且，要求的只是可能的而不是实际的减轻责任，因为制度上的积重难返，难以预料实际出现的情况，同时任何这样的企图都是极端不可靠的，提出有关选择法庭条款的无效性更加强有力的论证，是布莱克教授关于选择法律条款的理论的必然结果。因为“海上货物运输法”的冲突标准只制约着国内的法院，它的指令因展延给另一个管辖区域而遭到违抗。如果有人不接受布莱克关于“海上货物运输法”具有指令性质的这一观点，那么也许着手解决这些案件的最佳方法就是有条件的运用法庭不方便原则。许多能使管辖权条款合理化的特征，如当事双方都是外国人，证人也是外国人等等，也可能以法庭不方便为理由将该案驳回。因此在很多案件中，如果对于外国法庭运用的法律确实有怀疑，别的法院运用海牙规则或该国相同的法律，就可以将案子驳回。根据法庭不方便原则提出驳回要求的实践，已表明这一做法的合理性，条件是法庭在最初行使权利期间对限制条款作出“适当的”中止审理。

至于谈到仲裁条款，则仍有某些分歧意见，但在美国占优势的看法是，按照“联邦仲裁条例”，那些条款从其措辞看来是有效的。在“联邦仲裁条例”的有关部分，即该条例的第2节规定“在任何海上交易中……通过仲裁解决……该项交易中……发生的争执”的协议“应是有效的，不能改变的，而且是可以实施的。”“海上货物运输法”的第1303(8)节似乎可以同样适用于仲裁条款和管辖权条款，但前者的有利地位看来是相当重要的。

这个领域的最后一个问题应是现代冲突法的作用问题。现代冲突法的正当作用与“海牙规则”有关，是由可能运用“罗马协定”以促进国际组织的有效利益而提出来的。当某国法庭的法律不能表明冲突标准时，就必须请求该国执行“布鲁塞尔公约”。如果在美国提起诉讼，适用美国的法律必须求助于选择法律原则来决定。如果以机械性的冲突法规，如签约地法、履约地法或船旗国法作为依据，那么，十分明显，其所代表的利益将只能由偶发事件来处理。

四

综上所述，必须承认，国际海事委员会多年来的努力并没有白费。“布鲁塞尔公约”及其修订的议定书极大地统一了大多数海运国家有关海上运输的法律。然而，正如前面已经指出的，很多重大的分歧仍然存在。而且，现在很多国家或支持“海牙规则”，或支持“维斯比规则”，随着这些国家有可能接受“联合国海上货物运输公约”，这些问题将会有所缓解。虽然有许多其他约因和变数阻碍着行动方针的推行，但必须强调，对不利于统一行动问题的认识，必须在各级主管当局决策过程中占据主导地位。无论作决定的人是打算批准一项国际公约还是执行货主要求“正当法律”的法官，统一的重要性和对待统一（它在历史上曾受到偏见的损害）所持的态度，应和其他因素一起受到严肃认真的考虑。因此，应该尽一切努力来提高在本领域的现行法律和拟议中的法律的国际文本上作决定的人的认识，并提高他们对随之而来的阐释和实施该法律的责任的认识。虽然布莱克教授可能是正确的，但说到底，在断定技术方法上有严重缺陷时，任何改进也需要海事组织的支持。