

海商法第273条当修改----从船舶碰撞的法律适用原则论 PDF  
转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/484/2021\\_2022\\_\\_E6\\_B5\\_B7\\_E5\\_95\\_86\\_E6\\_B3\\_95\\_E7\\_c122\\_484676.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/484/2021_2022__E6_B5_B7_E5_95_86_E6_B3_95_E7_c122_484676.htm) 船舶碰撞属于海上侵权行为，是指两艘或两艘以上船舶的某一部位同时占据同一空间，只是一方或几方发生损害的物理状态。我国海商法第165条规定：“船舶碰撞是指船舶在海上或者与海相通的可航水域发生接触造成的损害的事故。”目前，在涉及船舶碰撞的案件如何适用法律，已经成为国际私法上的重要问题。纵观有关国际公约及国内法的有关规定，综合一些国家的审判实践，船舶碰撞的法律适用主要遵循以下原则：第一，侵权行为地法原则。侵权行为地法原则是船舶碰撞法律适用的基本原则。长期以来，传统的侵权行为法律适用规范均采用侵权行为地法原则，是国际私法上最早确立的原则之一。船舶碰撞作为海上侵权行为的典型代表，理所当然地也应以侵权行为地法作为其基本准据法。事实上，这一原则也确实为广大国家在理论和实践中确立。其意义在于：一，船舶碰撞作为一种侵权行为通常涉及到碰撞发生地国家的经济秩序和社会安定，与该国有着直接的利害关系。因为船舶碰撞直接威胁着海上交通安全，其后果必将造成船舶、货物灭失或损坏及船上人员的伤亡，给国际海上运输造成巨大损失。二，船舶碰撞作为侵权行为是法定之债，由法律严格加以规定，排除当事人的合意，因而非常明确，极易判断当事人的法律责任，并且适用起来方便。基于以上两方面的原因，船舶碰撞案件原则上仍是适用侵权行为地法。但是侵权行为地法原则也就有了其特定的适用条件，即只有在船舶碰撞发生于一

国的领海或内水且碰撞船舶国籍不同时才适用侵权行为地法，即领海或内水所属国家的法律。该原则应是船舶碰撞法律适用的基本原则，以便维护侵权行为地国家的根本利益和正常秩序。第二，法院地法则。法院地法也是解决船舶碰撞的损害赔偿问题的准据法之一，当船舶碰撞事故发生在公海上且船舶碰撞的国籍不同时，法院地法便发挥出其作用。众所周知，公海属于全人类共同所有的财产，任何国家不得在公海上行使管辖权，设定法律制度。在公海上发生的碰撞，就没有侵权行为地法的存在，侵权行为地法原则在这种情况下不适用。《1977年统一船舶碰撞中有关民事管辖权、法律选择、判决的承认和执行方面若干规则的国际公约》第4条规定：“如果碰撞发生在领海以外的水域，则适用受理案件法院地法律。第三，船旗国法原则。船旗国法是指船舶悬挂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则，一条普遍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。当船舶碰撞发生在公海上且两船同属同一国籍时，就可适用其共同的船旗国法来解决纠纷。该原则的法律意义在于：适用起来方便易行，因为船旗易于识别，便于确定相应的旗国法；使有关问题获得一致的结果，而这正是国际私法所要追求的目标。我国海商法273规定：“船舶碰撞的损害赔偿，适用侵权行为地法律。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。同一国籍的船舶，不论碰撞发生于何地，船舶碰撞间的损害赔偿适用船旗国法律。”该规定存在以下几方面不足：一，缺乏对认定侵权行为地的法律规定。海商法第273条将侵权行为地法规定为船舶碰撞的一项基本法律适用原则，但该

法没有对侵权行为地的认定作出明确规定。我国《民法通则》也缺乏对侵权行为地的规定，目前可依据的只是高法关于贯彻执行《民法通则》若干问题的意见(试行)中的解释，侵权行为地法包括侵权行为发生地法和侵权结果发生地法。若两者不一致时，由法院选择适用。这样，最高人民法院的司法解释赋予法官行使自由裁量权认定侵权行为地。由于船舶的可移动性，船舶发生碰撞后往往导致船舶碰撞的发生地与船舶碰撞的损害结果发生地不在同一地点，由于缺乏认定侵权行为地的法律依据，由法官行使自由裁量权予以判定，就有可能导致侵权行为地法适用的不统一和不确定。因此，应该在海商法中明确规定认定侵权行为地的规则，即结合船舶碰撞的特性，船舶的可移动性，船舶碰撞中涉及到更多的法律关系及相关的法律问题，如船舶优先权和海事赔偿责任限制等，应适用与船舶碰撞的受损害方有最密切联系国家的法律来认定侵权行为地。二，海商法第273条只是就船舶碰撞作了专门规定，而缺乏对一般海事侵权的明确规定。现在，法院对于一般的海事侵权通常适用《民法通则》第146条有关侵权的法律适用原则，即适用侵权行为地法。但是，针对不同类型的海事侵权均适用单一的侵权行为地法，这在目前我国法律没有明确规定认定侵权行为地的原则情况下，会导致法律适用的困难，而且也不利于保护受损害方的利益。因此，笔者认为，在对我国海商法进行修改时，可以根据不同类型的海事侵权作出规定：1.在位于公海的船舶上发生的侵权，由于方便旗的滥用和一些国家实行双重登记原则，适用单一的船旗国法，有时不能够确定正确的可适用的法律。因此，应规定适用与侵权行为有最密切联系国家的法律，而将船旗

作为一个可考虑的联系因素。2.在位于领水内船舶上发生的侵权，在确定可适用的法律时，应区分两种不同的情形：一是位于领水内船舶上发生的侵权行为的后果仅限于船舶内，不造成对港口的影响，应适用船旗国法。二是位于领水内船舶上发生的侵权影响了港口的次序和安全，而且涉及船舶外的非船员，应适用侵权行为发生地法，也就是领水所属国家的法律。3.发生在公海上船舶外的侵权，由于公海的特殊法律地位，应适用与过失行为有最密切联系国家的法律。4.在一国领水内或公海上船舶碰撞其他物体，前一种情形一般是指船舶在领水内与港口设施发生碰撞，应适用侵权行为发生地法，即港口国的法律；后一种在公海上船舶碰撞其他物体，应适用船旗国法。5.领水内的油污损害，应考虑各国的港口安全及公共利益，适用领水所属国的法律。三，在对海商法进行修改时，对船旗国法的适用，应考虑船旗作为法律适用的联系因素所存在的问题，如方便旗、双重国籍等因素。应明确规定，船舶的登记排除光船租赁的登记，以避免船旗的不确定性。四，由于船舶碰撞往往会涉及多个方面的法律问题，而我国海商法第273条只是概括性地规定了船舶碰撞的损害赔偿适用侵权行为地法，缺乏对船舶碰撞所涉及的不同方面的法律适用的规定。实践中，船舶碰撞所涉及的损害赔偿的分类、对第三人的责任等问题一般也都适用侵权行为地法，或事实上适用法院地法，这样会导致对受害方的不公平或为当事人提供择地诉讼的便利。因此，笔者认为，船舶碰撞涉及到的不同方面应适用其自身的准据法，在确定可适用的法律时，不应只考虑单一的联系因素，而应考虑与受损害方或过失方的联系确定可适用的法律。（作者系安徽职业技术学

院教师) 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)