

# 国际私法案例选编



西南政法学院国际法教研室

一九八一年十一月

# 国际私法案例选编



西南政法学院国际法教研室

一九八一年十一月

## 编 者 的 话

我们选编这些案例，主要是供学生学习国际私法一课参考之用。由于时间仓促，掌握资料不多，所选例案对适应本课课程内容来说，很不完备。部分案例系内部材料，请勿外传。

西南政法学院国际法教研室

# 目 录

1. 尼科耳斯诉柯里埃案…………… (关于识别) (1)
2. 安尼斯莱案…………… (关于反致) (2)
3. 马加里塔·阿斯扣案…………… (关于反致) (3)
4. 特鲁福特案…………… (关于转致) (4)
5. 爱沙尼亚轮船公司诉加拿大政府案  
…………… (关于国有化法令的效力) (5)
6. “海后”一号案…………… (关于国家财产豁免权) (6)
7. 总检察长诉威斯特魏案…………… (同上) (7)
8. 英国马修斯诉科威特贝契特尔公司案  
…………… (关于法院管辖权) (8)
9. 英国船“托尔顿”号案…………… (同上) (9)
10. “昆×轮”与日本“碧×丸”轮碰  
撞案…………… (关于管辖权及其他) (10)
11. 拉里兄弟案…………… (关于合同履行地法) (12)
12. 凯麦尔诉塞威尔案…………… (关于财产所在地法) (13)
13. 德国饭店诉法国电厂案…………… (关于侵权行为地) (14)
14. 英国乔治·门罗公司诉美国公司案…………… (同上) (14)
15. 北方航空公司诉丹尼思·费伦蒂仪  
表公司案…………… (关于契约) (15)
16. 一个瑞士商人诉印度公司案…………… (关于契约) (16)
17. 一家哥斯达黎加公司诉一家英国公  
司案…………… (关于所有权) (16)

18. 甘×诉甘×华的房屋所有权案  
..... (关于房屋所有权) (17)
19. ××省×××厂诉香港××××有限  
公司吴××案..... (关于外贸) (18)
20. 一件拖了十年的悬案..... (关于外贸) (20)
21. 外国×××××保险公司诉××远洋  
运输公司案..... (关于货损) (21)
22. ××保险公司诉外国××轮船公司案  
..... (同上) (24)
23. 外国×××保险公司诉××远洋运输  
公司案..... (同上) (25)
24. “威尔逊”号轮船案..... (关于扣船) (26)
25. 我国某轮碰撞澳大利亚港口码头案..... (27)
26. 豆油损失案..... (28)
27. 庞德有限公司 (卖方) 诉哈迪有限公  
司 (买方) 案..... (关于出口证) (30)
28. 潘查德·费里尔斯诉通用谷物公司案  
..... (关于不能事后指控) (31)
29. 进口索赔中换货的案例..... (32)
30. 危地马拉共和国诉努涅斯案  
..... (关于债权转让) (33)
31. 切斯特曼信托财产案..... (关于票面额原则) (34)
32. 梁××诉艾× (外国籍) 案..... (关于婚姻) (35)
33. 阿·黑×诉×××农场案..... (关于婚姻) (35)
34. 聂×云、玛格 (外国籍) 等继承权案..... (36)
35. 阿·贝·李×申请确认继承权案..... (39)

36. 沙尔都的继承人诉法国电影工业家联合公司案…………… (关于著作权) (40)
37. 美国政府诉纽约保证信托公司案  
…………… (关于诉讼时效) (41)
38. 波朗冬尼奥案…………… (关于文书送达) (42)
39. 马卡尔宾案…………… (同上) (43)
40. 一家外国公司诉我国某进出口公司的  
仲裁案…………… (44)
41. 我国某进出口公司诉外国某公司的仲  
裁案…………… (45)
42. 一家外国公司诉我国某进出口公司案  
…………… (关于调解) (60)

# 1. 尼科耳斯诉柯里埃案

De Nicals V. Curlier 1900年 (关于识别)

夫妇二人都住在法国。他们在法国结婚时，没有订立关于夫妻财产制的契约。在这种情况下，根据法国法律，他们的财产应受共同财产制的支配，即每一方在婚姻持续期中所获得的一切财产，各有一半。后来二人迁住英国，并在伦敦开设餐厅，营业兴隆，并定名为皇家餐厅。夫死亡时，约有60万英镑的财产。他以遗嘱将这笔财产全部作了处分。妻出来主张说，根据法国法律，她绝对可以享有这笔财产的半数，因此遗嘱只能对另外一半生效。英国上院接受了她的主张。

英国国际私法关于夫妻财产关系的准则是：

甲，如果没有约定，应依当时的住所地法。

乙，如果有约定，则依双方当事人意图适用与他们所订契约相合适的“准据法”。

这里有必要对上述法国法规进行识别，但在英国法律没有相同的法规。如果把法国法律关于夫妻财产制的规定当作契约问题，妻将获得胜诉；否则她的请求将决定于作为住所地法的英国法。法官们查明，在法国，如无明示契约，共同财产制即自动地适用，因此认定上述法国法的规定实质上是夫妻间的默示契约，尽管他们后来迁居英国，他们之间的财产权利仍受其支配。英国终审法院的这一判决，又一次强调

了审查一项外国法规，必须联系到它的适当背景，而在对它进行认别时，不应该采取国内法概念的狭隘观点。

## 2. 安 尼 斯 莱 案

(关于反致)

一九二六年英国妇女安尼斯莱 (Re Annesley) 死亡并留有遗嘱。她的住所在法国。死亡后，其亲属为继承她的遗产发生争议，并诉于英国法院。根据英国法律，她留下的遗嘱是有效的，但根据法国的法律，则是无效的。问题就在于该遗嘱是否有效。英国法官鲁塞尔认为，作为一个继承问题，案件应依被继承人的住所地法即依法国法处理。但是根据法国的继承法，案件应该适用死者的本国法，即依被继承人的国籍国法律审理，即按英国法审理。法官鲁塞尔根据法国法规定回过头来按英国法对案件再进行检查，这样又被英国法指引过去适用法国法律。案件的审理就这样停留在英、法两国的冲突规范上反复循环。现在的问题是，他如果作为一个法国法官，能否根据英国冲突规范的指引而适用法国的继承实体规范对案件作出判决。后来他查明法国法承认反致的办法，他就认定法国的实体法可以适用并作出结论，宣布遗嘱无效，因为它不符合法国国内法。



### 3. 马加里塔·阿斯扣案

(关于反致)

阿斯扣是一位在德国设有住所的英国人的非婚生女。她的父母是在她出生后才举行婚礼的。父亲在女儿出生时，还没有和他的前妻离婚。按照英国一九二六年的继承法案的规定，如果孩子在出生时父母亲之一方尚和第三者处于婚姻状态，那末，补行婚姻（孩子出生后的婚姻）无法使婚前出生的孩子取得合法子女的身份。但是德国法律中却没有这项限制。因此，按照英国法，马加里塔·阿斯扣被认为是“非婚生子女。”但依据德国法律她却是法定子女。究竟应适用哪一个国家的法律来解决这个问题呢？根据英国的冲突法，凡关系于法定身份的问题都依父亲的住所地法解决。本案中父亲的住所在德国，因此就必须适用德国法。但德国的冲突法在对与法定身份有关的问题上，都是依父亲的本国法解决的。因此，德国法又反致英国法。法官毛甘在判决该案时将反致问题与既得权问题联系起来。他认为：依住所地法，马加里塔·阿斯扣已经获得作为法定子女的权利，而对英国法的任何反致都不能取消这项既得权利。因此，根据英国冲突法援用住所地法（即德国法）确定阿斯扣的婚生子女的法定身份，英国则以承认既得权利的原则而承认她的婚生子女的身份。法官毛甘还认为：如果住所地法要求反致，那末这种反致就将具有决定的意义。换句话说，如果德国法要求反致

英国法的话，那就只能根据英国法律规定被认为是“非法出生子女”了。

## 4. 特鲁福特案

一八七八年  
(关于转致)

瑞士公民特鲁福特在法国设有住所。他在一八七八年死亡时，留下一项遗嘱，按该遗嘱，包括他在英国境内的财产在内的全部财产都归其教子继承。按照法国冲突法和法、瑞条约，特鲁福特的遗产的命运适用本国法即瑞士法解决。瑞士法规定被继承人子女享有全部遗产十分之九的应继份。死者之子（独子）就该遗嘱处理的办法提起诉讼，要求取得他的应继份。苏黎士法院满足了他的请求。于是死者的儿子极力设法想在英国执行瑞士苏黎士法院的判决。英国法院在重新审理该案时（因为它没有义务执行外国法院的判决）认为遗产的命运必须适用死者的住所地法，即法国法来判决。但法国却援引死者的本国法，即瑞士法。于是英国法院实行转致而适用了瑞士法。特鲁福特的儿子的请求获得了满足。

## 5. 爱沙尼亚轮船公司诉加拿大政府案

(关于国有化法令的效力)

一九四一年加拿大政府曾经强制出卖了一艘自一九四〇年起就停泊于加拿大港口的爱沙尼亚船舶“爱利沙”号。这艘船舶原先属于爱沙尼亚的一家私人公司，根据爱沙尼亚苏维埃社会主义共和国在一九四〇年颁布的法令，这家公司已被收归国有。爱沙尼亚国家轮船公司根据这项法令要求偿还卖得的款项中满足债权要求后所剩下的款项。

加拿大第一审法院在一九四八年五月判决原告胜诉，在判决中指出，既然爱沙尼亚苏维埃社会主义共和国的国有化是在给予部分补偿的基础上进行的，那就不能借口公共秩序而对它所颁布的私人轮船公司国有化法令的效力加以限制。但是，尽管有这公正的理由，加拿大最高法院还是借口爱沙尼亚国有化法令带有没收性质，而在一九四九年二月撤销了第一审法院所作的判决。

## 6. “海后”一号案

一九八〇年

(关于国家财产豁免权)

由我福州、大连启运并在香港转船由香港海后公司“海后”一号运往尼日利亚的货物，因该轮一九七七年三月二十日在南非海岸附近沉没，四十余家收货人在美国纽约南区法院（联邦法院）起诉，向中国远洋运输公司、日本大阪三井公司、香港海后公司等提出索赔。一九八〇年一月三十日，纽约南区法院驳回原告提出的向中国远洋运输公司作缺席判决的要求。判决的主要内容是：“……货方原告（都不是美国人）要求美国法院对中国远洋运输公司作缺席判决，中国远洋运输公司要求法院驳回此案……美国纽约南区法院认为，中国远洋运输公司由交通部并最终由中华人民共和国国务院管辖，确系一个外国的机构。根据美国外国主权豁免法，有两种例外情况下，外国机构设有司法豁免权，即涉及某些商业活动和放弃豁免权。法院认为，有关商业活动的例外，适用于以下三种情况：（1）在美国进行商业活动；（2）在美国履行的有关在美国以外的商业活动的行为；或（3）在美国以外的商业行为，但在美国造成直接影响者。但是，本案既不基于中国远洋运输公司在美国的商业活动，也不基于在美国履行的行为，而且原告也认为围绕着本案有关的事件，对美国并未造成任何直接影响，因此，该法有关商业活

动的例外在此不适用，即中国远洋运输公司有司法豁免权。”

## 7. 总检察长诉威斯特魏案

(关于否认国家财产豁免权)

一九四〇年挪威出口商卖给法国渔业贸易公司一批鱼。在希特勒分子占领挪威之后，支付商品的金额被转到法国银行为挪威政府开设的帐户上面。后来买受人与出卖人之间发生了争执，上述帐户被威斯特魏法院查封作为担保。所查封的实际上不是私人的特种帐户上的货币金额，而是挪威政府总帐户上的货币金额。上诉法院的总检察长以挪威政府的存款享有豁免权为理由，对查封的判决提出了抗议。法院拒绝了对挪威国有财产豁免权的要求，指出在该案的具体情况下，挪威政府并不比挪威私人出口商享有更多的权利，而查封存款也并未触犯挪威国家的财产。

## 8. 英国马修斯诉 科威特贝契特尔公司案

一九五九年

(关于法院管辖权的选择)

原告马修斯在英国同被告公司订立契约去科威特工作。由于被告在安全设备方面的缺点，原告在科威特受到了人身伤害。被告公司设在巴拿马，侵权行为则在科威特，但是原告主张合同既在英国订立，被告在英国承担了应对被告工作采取安全措施的义务，因此原告根据雇用契约关系，在契约成立地的英国法院对被告起诉，英国法院也受理了这一诉讼。

**注** 本案本来是侵权行为，应在科威特法院起诉，但被告已返回英国，要再去科威特起诉是会遇到困难的。现在他根据另一法律关系，即契约关系而在契约成立地英国法院起诉。

## 9. 英国船“托尔顿号”案

一九四六年

(关于船舶碰撞案的管辖权)

英船“托尔顿号”在尼日利亚的拉各斯港撞坏了码头。后来该轮驶入英国利物浦港内时，原告对它提起对物诉讼，请求赔偿它在拉各斯港所造成的损害。被告抗辩说，撞坏的码头是在外国领土上，依照英国法律，凡涉及外国不动产的案件，英国法院无权受理。英国受诉法院于一九四六年判令被告赔偿，理由是原告不是根据不动产受损害的原因起诉，而是因为加害的船舶在英国，英国法院对它有权管辖。根据这一判决的解释，即使“托尔顿号”不是英国船，英国法院也是有管辖权的。

**注** 各国对船舶碰撞案的管辖权的规定是各不相同的。英国主张的管辖范围更为广泛，即使两艘船舶在公海上发生碰撞，只要加害船舶在损害赔偿诉讼提出时是在一个英国港口内，英国海事法院就可以主张管辖权。本案中，英国法院主张就是这样的。美国的主张和英国相同。

## 10.“昆×”轮与日本“碧×丸”轮碰撞案

(关于管辖权及其他)

一九七六年二月十七日，香港××船务公司“昆山”轮，空载前往汕尾装货途中，和日本××××株式会社“碧洋丸”轮在汕尾海域相撞。“昆山”轮船头碰伤，“碧洋丸”当即沉没，船员二十一人中五人获救，十六人死亡；“碧洋丸”所载化肥、杂物等共计三千七百四十七吨全部淹没，广东东部沿海因被淹没的化肥和沉船外溢燃油的污染，使渔业生产遭到严重损失。

发案后，双方都误认为事件发生在公海上，故对应由何国法院管辖问题，双方意见不一。“昆山”轮表示希望在香港或伦敦根据英国法律按一般程序进行处理。而“碧洋丸”方有二十六个货主拟在美国法院起诉，并可能采取法律措施扣留“昆山”轮的姐妹船。经我国有关部门查实核定，碰撞地点在中国领海内，确定本案必须由我国审理，英美两国均无权管辖。

一九七八年五月，“碧洋丸”方和“昆山”轮律师及双方保险人代表在××港监的主持下进行了会谈。会谈期间双方就碰撞的责任分担问题，争论极为激烈。由于两船都未执行雾中航行规则，“碧洋丸”主要驾驶人员已死亡，“昆山”轮方律师举出对方三副证词，对方以其神志不清作辩护，谈判出现僵局。“昆山”轮律师提出海岸雷达站就两轮



航迹的雷达扫描图，证明“碧洋丸”在形成紧迫局面时，突然转向，横越“昆山”船头，是造成碰撞的主要原因，因此，“碧洋丸”应负主要责任。

双方达成协议如下：

(1) 碰撞责任的分担：“碧洋丸”负责60%；“昆山”轮负责40%。双方损失索赔按上述责任比例分摊。

“碧洋丸”方提出的索赔金额：船价损失1,445,723美元。货物损失1,978,582美元（加10%利息）。遇难船员损失189,392美元。燃油损失14,800美元。

“昆山”轮方提出的索赔额：修理费及营运损失193,595美元。

双方索赔额合计为：3,822,092美元，按责任比例承担损失：“碧×丸”方承担60%，计2,293,254美元（加利息39万美元）。“昆×”轮方承担40%，计1,528,837美元（加利息26万美元）

一九七八年六月，在××港监主持下，当事人双方和××环境保护办公室代表就污染索赔问题举行会谈，确认污染索赔金额是75万人民币，按碰撞责任比例由双方分担。

“碧×丸”方应付赔45万元人民币。昆×轮方应付赔30万元人民币。此75万元人民币赔给××港口环境保护办公室。全案结束。