



海事货物索赔中的并存管辖*

刘兴莉

提 要:航海贸易中多重联系因素和多重管辖依据是海事货物索赔并存管辖产生的直接原因。并存管辖导致多个法院可行使管辖权,是择地诉讼和管辖权之争的必要条件。解决并存管辖所导致问题的根本出路在于遵循正当行使管辖权的原则确定适于审判案件的法院,避免不公正判决造成对货物索赔船货各方的不公平。

关键词: 海事货物索赔; 并存管辖; 择地诉讼

国际海事货物索赔诉讼中的并存管辖(Concurrent Jurisdiction),是指多个享有管辖权不同国家的法院可对涉及相同当事人和同一事因导致的争议事项行使管辖权的情形。等同于平行诉讼(Parallel Proceedings)或与过度管辖(Exorbitant Jurisdiction)有关。在国际海事货物索赔诉讼中,它因航海运输和国际贸易之特性而生,但也因此导致更为棘手的择地诉讼(Forum Shopping)和管辖权冲突,影响管辖权的正当行使。

一、并存管辖产生的基础

(一) 并存管辖的事实基础 —— 多重联系因素

航海运输和国际贸易的跨国性决定了并存管辖产生的事实基础——多重联系因素的同时存在,因为,无论是航海运输还是国际贸易都需要由分处不同国家的人以在不同国家实施或履行必要的行为来实现,这自然会与不同的国家产生一定的联系。例如,中国一粮油

* 作者刘兴莉,女,武汉大学法学院博士研究生、中山大学法学院副教授,研究领域为海商法、国际私法,代表作有《国际冲突法:普通法、大陆法及海事法》(译著)、《国际私法中弱化管辖权问题研究》(译文)、《论我国扣船管辖制度的立法完善——兼论海事诉讼中不便审理法院原则》、《国际公约下扣船法院实体管辖权行使的限制——评〈鹿特丹规则〉第70条》等。E-mail: syb96@yahoo.com.cn

本文系国家社科基金项目“经济全球化背景下的船舶扣押法律制度比较研究”(08BFX084)成果。

进出口商与美国一贸易商签订 CIF 货物买卖合同从美国购买小麦进口，通过新加坡的船舶经纪人租用一艘希腊籍船舶，在美国某港口将货物装载于租用的船舶上运抵中国某港口。

由此可见，围绕船舶会涉及处于不同国家的与此相关的人或行为地，如船舶所有人、受益船东、船舶经营人、承运人、实际承运人、租船人、租船经纪人、船旗、船籍港、船舶登记地、船公司住所地/注册地、经营地、海损事故发生地、救助地、避难港、救助入、抵押权人/银行、船舶保险人等。国际货物买卖则要求货物必须经由不同的人从一个国家运输至另一个国家，船载货物需在不同国家港口装船或卸船，货款、运费及其他费用则可能在不同国家的银行间支付，因此有关货物通常会涉及托运人/出口商/卖方、收货人/进口商/买方、提单持有人、装货港/始发港、卸货港/目的港、转运港、中途港、船舶扣押地、海上货物运输合同缔结地、履行地、提单签发地、货物保险人、银行等。这就是航海运输及国际贸易中多重联系因素的事实。以上这些与运输和贸易有关的人、财产，有可能因航海的固有风险遭受损害或承受经济损失，从而引发货物损害赔偿诉讼。对此，承运货物的船舶或与船舶有关的利益关系人（船东或受益船东）得对船载货物的损失负责，结果是，船舶航行所到达的任何港口都可能成为索赔请求人提起诉讼的法院所在地。

但是，并不是所有的这些联系因素都与货物索赔或当事人或法院地国有实际的联系，依不同联系因素所确定的管辖权则可能影响货物索赔的结果，影响航海运输和国际贸易的正常秩序。目前在实践中，对于这种事实上存在的多重联系缺乏判断“唯一”联系的标准，因此往往是多个国家的法院都可行使管辖，因为按照行使管辖权的一般要求，只要案件或争议事项与法院存在某种联系，该法院通常情况下会行使管辖权，这事实上造成了多个可行使管辖权的法院，或至少是存在多个法院有理由初步受理案件，即并存管辖的存在。

（二）并存管辖的法律基础 —— 多重管辖依据

在海事货物索赔诉讼中存在多个可行使管辖权的法院，根本原因在于取得对海事货物索赔争议行使管辖权的依据是多元而非单一的，表现为一般管辖依据与特殊管辖依据并存适用。

1、海事货物索赔管辖权取得的一般管辖依据

由于国际海事货物索赔不完全同于一般的民商事诉讼，有其特殊性，因此法院取得管辖权的一般管辖依据主要基于两方面：

第一基于属地管辖。属地管辖中最普遍认同的一般管辖权原则是“以原就被”（*Actor sequitur forum rei*）的普通审判籍原则，即是原告向被告住所地的法院提起诉讼，该法院享有对案件的管辖权。在国际海事货物索赔诉讼中，允许原告货物索赔人提起诉讼的法院首先是被告住所地所在国家的法院，这几乎已没有任何疑问并得到普遍支持，如《1978 年汉堡规则》第 21 条第 1 款允许原告在“（1）被告主营业地，或无主营业地时，则为其惯常居所地；（2）……”向被告提起诉讼。新的《2008 年鹿特丹规则》下无论是允许货物索赔人就货损/货差可以向承运人提出索赔请求，还是向海运履约方^[1]提出索赔请求，其在第 66 条和第 68 条中为此专门列明的可提起诉讼的管辖法院，分别是“（1）承运人的住所地；（2）……”和“（1）海运履约方的住所地；或（2）……”。为避免适用时解释的混乱，公约第 1 条第 29 项对“住所”作出明确界定，“住所”是指（a）公司、其他法人、自然人组织或法人组织的下列所在地（i）法定处所或成立地，或注册的主要办事处，以适用者为准，（ii）主要管理中心所在地，或（iii）主营业地；及（b）自然人的惯常居住地。^[2]

^[1] 海运履约方是《2008 年鹿特丹规则》中新创立的与海上货物运输船方有关的一方当事人。根据公约第 1 条第 7 项：“海运履约方是指凡在货物到达船舶装货港至货物离开船舶卸货港期间履行或承诺履行承运人任何义务的履约方。内陆承运人仅在履行或承诺履行其完全在港区范围内的服务时方为海运履约方。”

^[2] 参见《2008 年鹿特丹规则》第 1 条第 29 项。“Domicile” means (a) a place where a company or other legal person or association of natural or legal persons has its (i) statutory seat or place of incorporation or central registered office, whichever is applicable, (ii) central administration or (iii) principal place of business, and (b) the

尽管通常情况下，以被告住所地作为确定法院管辖权的依据几乎没有争议，但由于航海运输中船舶可移动的特性，仅以船公司住所地作为法院行使管辖权的依据是不够的，因为船公司可能设在与航海和货物运输无关的任何一个国家，因此与运输或货物有关的其他地域也成为属地管辖的依据，如装货港或卸货港，货物接受地或交付地、转运港等，如《1999年海诉法》第8条规定：因海上运输合同纠纷提起的诉讼，除依照《中华人民共和国民事诉讼法》第28条的规定以外，还可以由转运港所在地海事法院管辖。《民事诉讼法》第28条规定：因铁路、公路、水上、航空运输和联合运输合同纠纷提起的诉讼，由运输始发地、目的地或者被告住所地人民法院管辖。此处的“运输始发地”也即是“起运港”，通常是指承载货物的船舶开始航程的港口，船载货物的装货港。“目的地”即是“到达港”，通常是指运输合同中约定的航程终止地，船载货物的卸货港。

有关海上货物运输的国际公约也作类似规定，《1978年汉堡规则》第21条第1款：“（1）……（2）……或（3）装货港或卸货港；或者（4）海上货物运输合同中为此目的指定的任何其他地点。”《2008年鹿特丹规则》第66条“（1）……（2）运输合同约定的接受货物所在地；（3）运输合同约定的交付货物所在地；（4）货物的最初装货港或货物的最终卸货港；或（5）……”，以及公约第68条：“（1）……或（2）海运履约方接受货物的港口或海运履约方交付货物的港口，或海运履约方承担与货物有关的各种活动的港口”。

可见，在国际海事货物索赔诉讼中，以地域联系为基础的属地管辖原则，其属地性的联系因素是多元的，而非单一的，由此产生多个可行使或初步可行使管辖权的“适格”法院。

第二基于协议管辖。理论上讲，协议管辖是合同当事人共同达成协议赋予法院对争议行使管辖权，事实上也可以说是通过法院履行当事人之间有关争议解决约定的合同条款，当然最终其条款的有效以及履行与否取决于法院的裁判。协议管辖既是法院取得管辖权的一种依据，也是法院协调管辖权冲突的一种途径，在民商事诉讼中广泛采用。尽管相当长的一段时间里在国际海事货物索赔诉讼中，提单中记载的选择法院管辖条款是不被接受和认可的，原因在于：1）证明海上运输合同的提单是附意合同，提单中的法院管辖条款是船公司单方拟订的，并非船货双方共同意愿的表达；2）提单中的选择法院管辖条款，尤其是选择外国法院管辖条款被认为意图减轻或降低承运人原应承担的货物运输责任，是船方有意规避法律的安排。但是，近几十年以来，尤其是上世纪的后20年间，随着弱化管辖权规则范围的扩大，不方便法院原则在海事诉讼中的广泛采用，记载选择法院管辖条款的提单或其他运输单证中随处可见。目前国内立法及国际公约对于海上货物运输合同中当事人意愿确立管辖权给予承认和支持。如《民事诉讼法》第244条规定：“涉外合同或者涉外财产权益纠纷的当事人，可以用书面协议选择与争议有实际联系地点的法院管辖，选择中华人民共和国人民法院管辖的，不得违反本法关于级别管辖和专属管辖的规定”。该条款规定适用于国际海上货物运输合同

国际公约中较早承认当事人协议管辖的是《1952年船舶扣押公约》第7条第3款：扣船法院的实体管辖权让位于协议管辖或协议仲裁优先。尽管该公约只是从协调扣押船舶管辖权的角度作出规定，但它毕竟明确了法院可依当事人的意愿取得管辖权。此后，《1978年汉堡规则》第21条第1款第4项：“海上货物运输合同中为此目的指定的任何其他地点”。以及公约第21条第5款规定：“虽有上述各款规定，在根据海上货物运输合同提出索赔之后，当事各方达成的关于索赔人可以提起诉讼地点的协议，仍属有效”。

新的《2008年鹿特丹规则》第66条第1款第5项：“为裁定本公约下可能产生的向承运人索赔事项，托运人与承运人在协议中指定的一个或数个管辖法院”。以及第72条第1款：“争议产生后，争议各方当事人可以协议约定在任何管辖法院解决争议”。不仅如此，

公约第 67 条还就法院选择协议的排他性作出专门规定，事实上给予当事人协议选择法院诉讼留下更大的空间。

总之，对于海事货物索赔请求，基于一般管辖原则，法院既可因与运输或货物存在属地联系而行使管辖权，也可因当事人运输合同或运输单证中记载有效的选择法院管辖条款而行使管辖权。

2、海事货物索赔管辖权取得的特殊管辖依据

法院因扣押船舶或采取保全措施而取得对货物索赔请求行使管辖权是海事货物索赔诉讼中特殊的管辖依据，也是适用最为普遍广泛的海事管辖依据。它源自于罗马法的对物管辖（诉讼）原则，经英国普通法逐步完善为航运国家的海事法^[3]和国际公约^[4]广为接受和适用，成为一项最切合航海运输和国际贸易特色及需要的特殊的海事管辖原则。众所周知，航海贸易是一项高风险的行业，基于公平，最有效地平衡和维护各方当事人的利益，古老的海法形成了一项惯例——参与航海运输及贸易的各方当事人应共同分担航海运输的风险，具体地反映在海事诉讼中，即是海事请求人可以通过扣押船舶而赋予扣船法院取得实体管辖权，或甚至是直接对当事船舶提起诉讼——对物诉讼，这同时也是便于当事人诉讼原则的体现。因为载货船舶是可移动的，托运人/贸易商订舱或租船，交付货物或接受货物，都很有可能在远离船公司所在地的任何国家的港口，若发生货损货差，货方最容易辨识和寻找到的就是载货船舶，唯有通过对船舶实施而同时赋予扣船法院审判案件的权力，才能有效地保障海事请求人权益的实现。

在我国，自 1984 年设立海事法院进入专门海事司法时期起，就初步确立了扣船法院因实施船舶扣押而取得实体管辖权的海事管辖权原则。在此基础上，《1999 年海诉法》则确立了较为完善的特殊海事管辖依据，赋予海事法院因采取海事保全措施或接受海事赔偿责任限制基金的设立而取得实体争议的管辖权，如关于海事请求保全——第 13 条规定：“当事人在起诉前申请海事请求保全，应当向被保全的财产所在地海事法院提出”。第 14 条规定：“海事请求保全不受当事人之间关于诉讼管辖协议或仲裁协议的约束”。第 19 条规定：“海事请求保全执行后，有关海事纠纷未进入诉讼或仲裁程序的，当事人就该海事请求，可以向采取海事请求保全的海事法院或其他有管辖权的海事法院提起诉讼，但当事人之间订有诉讼管辖协议或者仲裁协议的除外”。申请海事强制令（第 52 条、第 53 条和第 61 条）和海事证据保全（第 63 条、第 64 条和第 72 条）也有类似的规定，以及设立海事赔偿责任限制基金程序（第 102 条和第 109 条）。可见在我国海事管辖权的特殊依据不仅仅限于船舶的扣押，还包括其他的保全措施。

概言之，航海运输和国际贸易的跨国性以及多种联系因素并存，且由于缺乏确定“最密切”或“实际”联系因素的标准，形成事实上管辖权取得依据的多元性，从而导致国际海事货物索赔中的并存管辖。

二、并存管辖存在的问题

如上所述，航海运输中船舶可到达任何国家的港口，众多的航运和贸易参与人，和为避免航海风险所采取的各种行为和措施，牵连出多重的联系关系，以及由此事实上存在的与联系因素有关的不同国家法院享有的管辖权，其结果是多个不同国家法院可对因同一事因产生的同一索赔请求行使管辖权，这造成海事货物索赔诉讼中管辖权确定的问题和困难，主要表现为：

^[3] 受英国海事法影响的普通法系国家几乎没有例外的接受了对物管辖（诉讼）原则，如澳大利亚、加拿大、新西兰、南非、新加坡等国家是在 20 世纪 80 年代通过制定法的形式完善了它们各自的海事管辖权规则。

^[4] 《1952 年扣船公约》第 7 条、《1999 年国际扣船公约》第 7 条和《1978 年汉堡规则》第 21 条均赋予扣船法院可对实体争议事项行使管辖权。

1、管辖权冲突与管辖权之争

并存管辖是管辖权积极冲突的直接原因，管辖权的积极冲突表现为一事两诉、一事再理、平行诉讼、重复诉讼或重叠诉讼、未决诉讼等现象，这些现象基于不同角度，当事人或法院，而采用了不同的表达术语，但其共同特点都是不同国家法院对因同一事因产生的同一索赔请求可同时行使管辖权，原因在于一国法院行使国际管辖权依据其国内法的规定，并且同时无权干预排斥他国管辖权的行使。2005年12月26日最高人民法院印发的《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》第10条对并行诉讼作了具体规定：“我国法院和外国法院都享有管辖权的涉外商事纠纷案件，一方当事人向外国法院起诉且受理后又就同一争议向我国法院提起诉讼，或者双方当事人就同一争议向我国法院提起诉讼的，外国法院是否已经受理案件或者作出判决，并不影响我国法院行使管辖权，但是否受理，由我国法院根据案件具体情况决定。外国法院判决已经被我国法院承认和执行的，人民法院不应受理。我国缔结或者参加的国际公约另有规定的，按规定办理。”由此可见，并存管辖不仅是管辖权冲突的必然，也同时是管辖权之争的根源。

在海事货物索赔诉讼中，并存管辖常常演变成一场船货双方争夺诉讼法院的“战争”，具体表现为扣船法院实体管辖权与其他法院管辖权的冲突，其激烈程度有时超过货物索赔争议本身，因此长久以来海事律师中盛传着“打索赔、先打管辖”这样一句箴言。

2、当事人选择诉讼法院的机会

毫无疑问，同时存在多个可对海事货物索赔请求行使管辖权的法院，事实上也为诉讼各方当事人选择它们“心仪”的某一特定方便法院提供了机会和可能，并在一定意义上鼓励当事人抢先去“有利”的法院诉讼，造成诉累的现象，浪费司法资源，而且还会导致判决的混乱和对当事人的不公平。通常情况下，在海事货物索赔诉讼中，货方通过扣押载货船舶或船东所有的其他船舶选择诉讼法院，以期获得利益的最大保障；船方则通过在运输单证中订立法院管辖条款，或在某一特定法院提起免除赔偿责任请求的诉讼来选择诉讼法院，或以此抗辩货方选择的诉讼法院。

3、“适当”法院甄别的困难

并存管辖既导致管辖权冲突引起管辖权之争，也给了当事人选择诉讼法院的机会。那末在司法实践中，最初提起诉讼的法院与最初享有管辖权的一个或多个法院，哪一个适于审判案件的法院，往往成了法院难以定夺的问题，以致影响诉讼及判决的有效性。因为不注重“适格”法院与“适当”法院的区别，或模糊二者的认识或区别，有可能放任一方当事人规避“适当”法院对案件的审判，获得不当判决，造成对另一方当事人的不平等及不公平对待。

4、管辖权确定缺乏预见性和判断性

并存管辖由于同时多个可行使或初步可行使管辖权的法院，使得当事人在争夺管辖权的战争中，难以把握或确定最终审判案件的法院，尤其是对于“方便”法院或“适于”审判的法院缺乏预见性和可判断性，同时也造成对可适用法律的不可预见性，易于将货物索赔人置身于不确定的“真空”状态。

5、不统一或相互抵触的判决

诚然，并存管辖可能会使案件置于不同国家的法院审判，适用不同法院地的程序法与法院审判规程，和适用不统一的实体法及冲突法规则，自然导致产生不相同的，甚至是相互抵触的法院判决。此问题目前在国际海事货物索赔诉讼中尤其突出，在不同国家法院诉讼，无论是货方获得的赔偿给付，还是船方承担的货物运输责任都有极大的差异和不同。假如货物索赔诉讼在美国法院提起，按照《1936年海上货物运输法》规定，货方在船方享有赔偿责任限制的情形下，无论货量单位如何，均为500美圆的赔偿限额。但如果在中国法院提起货物索赔诉讼，按照《1992年海商法》规定，高额可获得666.67特别提款权的赔

偿。再如，记名提单下无单放货的索赔，倘若在美国法院诉讼适用《1936 年海上货物运输法》，则船方不承担无单放货的责任，因为依美国法规定，记名提单下承运人交付货物认人不认单，只需向提单上载明的收货人交付货物。但若在中国法院诉讼适用《1992 年海商法》，船方承运人则必须承担无单放货的责任，因为按照中国法规定，提单构成承运人据此交付货物的凭证，无论记名提单还是指示提单，承运人只能凭单交付货物。可见，海事货物索赔诉讼中并存管辖导致判决的不统一或相互抵触是非常现实的问题，由此更加剧当事人择地诉讼的考虑。

6、增加诉讼成本

并存管辖由于可以在不同国家法院提起诉讼，或引起管辖权异议，陷入旷日持久并耗时费力的管辖权之战中，因此其所存在的一个潜在问题是导致诉讼成本的增加。在日益关注实质正义的今天，管辖权的确定需要确保原告不选择在使被告承担高额费用的法院提起诉讼，同时顾及对公平与效率的考虑。明显地，在不同国家法院提起诉讼，当事人各方可能承受及分担的诉讼成本是不同的。原告通常会选择在其承担最低费用的法院提起诉讼，其优势可能表现为被告付出的高额费用。例如，就海事货物索赔请求，原告在香港提起诉讼与在中国大陆提起诉讼所实际承担及支付的律师费用就大不相同，按照香港的法律规定，原告胜诉可以要求被告承担所有的为诉讼所支出的律师费用，并在判决前可获此费用担保；但在中国大陆，对此问题由于缺乏明确的法律依据，目前在司法实践中由法官酌情认定及支持合理费用的支出。

此外，正如 Michael J. Whincop 在 *Police and Pragmatism in the Conflict of Laws* 一书中指出的：在不同国家法院诉讼还可能通过改变民事诉讼程序影响诉讼成本，这主要会影响在诉讼过程中诉讼策略方式的性质。例如，跨国诉讼中各方当事人有义务考虑解决争议的提议，也有机会庭外解决管辖权争议。他将此称为“管辖权交易”（Jurisdictional trade），针对意图控制选择在费用过于昂贵的法院提起诉讼的管辖权异议程序（如依据不方便法院原则中止诉讼），其本身可能影响诉讼策略方式，包括在管辖交易中讨价的性质。^[5]

总之，航海运输和国际贸易形成的多重联系因素和管辖权行使的多重依据，造成国际海事货物索赔的并存管辖问题，由此导致管辖权冲突和当事人的择地诉讼，影响法院确定适当的管辖权。

三、并存管辖中确定适当法院的重要性

在国际海事货物索赔诉讼中，由于船舶的可移动性（通常是作为被告一方），以及事实上海上货物运输往往涉及多个国家的法院可行使管辖权，因此决定了因扣押船舶或采取其他保全措施而取得管辖权的受诉法院，具有极大的偶然性。当前中国海事法院已成为外国当事人优先选择诉讼的法院地之一，那么应当怎样确保其管辖权行使的正当性呢？存在着多个对同一诉讼当事人和同一诉因享有管辖权的法院时，事实上中国法院在某种情形下不当然是适于审判案件的法院，特别是当案件与中国无任何直接联系时，中国法院需要依据协调海事管辖权的规则确定其是否是“适当”或“唯一适当”审判案件的法院，这意味着“适当法院”的确定是受诉法院对于本国法院管辖权与外国法院管辖权作出选择的结果。因为协调管辖权冲突的一种基本共识是，不支持相同当事人就同一诉因同时向本国法院和外国法院提起诉讼，也不应允许本国法院和外国法院继续同时审判该相同的案件。^[6]而且，只有受诉法院在它和另一法院之间对案件能否进行审判作出明确裁判时，才可能使案件得到有效公正的判决，避免平行诉讼可能导致不一致、甚至相互矛盾抵触的判决。进一步地，

^[5] See Michael J. Whincop and Mary Keyes: *Police and Pragmatism in the Conflict of Laws*, Ashgate, 2001, p128.

^[6] See J.J.Fawcett: *Declining Jurisdiction In Private International Law*, Oxford University Press 1995, p.67.

如果中国法院在确定适当法院方面可以形成达成共识相对明确的标准条件，可以为当事人在中国海事法院诉讼提供更大的预见性，而不是如当前由各海事法院以个案自由裁定，^[7]导致含糊不清、相互矛盾的判决；同时避免和减少择地诉讼带给中国法院的诉累，以及可能造成对一方当事人的不公正。因此，确定适当法院具有如下重要意义：

1、协调管辖权冲突

并存管辖导致管辖权冲突的情形下，重要的在于确定一个适合于审判案件的法院。当事人通过双方协商约定解决他们之间争议的方式或地方，固然可以起到协调管辖权冲突的作用，但是当事人选择诉讼法院最终还得取决于法院赋予当事人共同意愿的效力。这在海事货物索赔诉讼中尤显突出，因为在过去几乎所有国家法院——特别是纳入或接受《海牙规则》或《海牙/维斯比规则》为国内法的那些国家法院——都非常看重管辖权的行使，禁止选择本国法院之外的外国法院诉讼，一般不支持提单中约定外国法院诉讼的管辖权条款，结果通常是中止诉讼的请求会遭到受诉法院拒绝。自上世纪末^[8]不方便法院原则在协调海事管辖权冲突方面获得认可以来，受诉法院在一定条件下需得对内外外国法院管辖权作出二者居其一的选择，以协调管辖权的冲突，避免和减少不统一判决的产生。

2、维护诉讼当事人的平等权利

理论上，海事货物索赔原告依法可以在被索赔人所属船舶达到的任何港口扣押船舶并提起诉讼，通常情况下，原告会选择胜诉机率大且利益得到最大保障便利的地方提起诉讼，当然正如 Bowen 大法官在 *Peruvian Guano Co. v. Bockwoldt* 案中所指出的：“无论是出于道义还是出于法律，我们没有任何权利剥夺原告可能拥有诉讼优势的任何潜在的机会”。^[9]然而这并不意味着原告择地诉讼是合乎情理、不加限制的，基于公平的考虑，以及维护正常的国际贸易及航运秩序，原告选择诉讼法院不得不合理地加重被告的负担，原告不可因选择法院提起货物索赔诉讼获得远高于正常合理预期的赔偿。诚然，在不同国家诉讼，适用不同一或不完全同一的法律，势必获得不同的判决结果，尤其是目前存在五种不同的运输制度以及九种不同的赔偿责任限制制度，更成为索赔人选择诉讼法院考虑的因素。同时一个不可忽略的事实是，管辖选择越来越倾向于成为一项功能性工具的今天，商人通过诉讼有时可以抵销或转嫁部分贸易风险，有时甚至可以更加容易地获取高于贸易利润的赔偿，而船方则需承担远高于其预期应承担的责任，毕竟在金钱给付的赔偿中，因不同法院诉讼而获得不同赔偿金额，带给商人更加直接和实惠的利益。对此 Michael J Whincop 教授在撰写有关禁诉令的论文时以“*Forum Shopping Duty Free: the Law and Economics of Anti-suit Injunctions After CSR v.CIGNA*”为标题就不以为奇了。^[10]因此，严格地讲，法院选择管辖权使当事人之间的争议能在一适当的法院解决，是维护当事人平等地位的最好保障。

3、保障判决的有效性

管辖权选择是冲突法三个主要组成部分——法律适用和判决的承认及执行——的其中一个部分，它对于当事人是否能获得一个公正有效的判决意义重大。因为，首先只有确定了一个正当行使管辖权的法院，才能保障依据可适用的冲突法规范确定案件可适用的法律，目

^[7] 法国达飞海运集团从 1999 年至 2009 年十年间因海上货物运输合同纠纷分别被告诉至天津海事法院（1999 年）、厦门海事法院（2000 年）、宁波海事法院（2009）以及广州海事法院（2009 年，在该四个案件中均涉及达飞公司签发的格式提单中载明“提单下索赔或纠纷应由马塞法院管辖权”的法院管辖条款，达飞公司以此提出管辖权异议。中国海事法院针对文字表述相同、约定管辖法院相同的提单法院管辖权条款，几乎以类似相同的理由“合理提示义务”作出了两种截然不同的判决，除厦门海事法院支持提单法院管辖权条款有效，放弃管辖之外，其余三家海事法院均认定该提单法院管辖条款无效。

^[8] 《1999 年国际扣押船舶公约》第 7 条首次以公约的形式接受了不方便法院原则。

^[9] 转引自：Andrew S Bell: *Forum Shopping and Venue in Transnational Litigation*, Oxford University Press 2003, p. 83.

^[10] Michael J Whincop: *Forum Shopping Duty Free: The Law and Economics of Anti-Suit Injunctions After CSR v. CIGNA*, (1998) 5 Canberra Law Review 77.

前国际海上货物运输实体法不统一，在不同国家诉讼获得赔偿差异巨大，通过“适当法院”的确定可间接地防范索赔人规避可适用的法律，尤其是强制性法律的适用。其次，法院判决能得到承认及执行是有效判决的一个重要标志，其先决条件在于该判决是由正当行使管辖权的一个“适当”法院作出的；否则，外国法院不享有管辖权往往会成为拒绝承认及执行外国判决的一个正当的理由。当然，在实践中，尽管判断外国法院是否享有管辖权尚未达成统一标准，但随着各国越来越关注管辖权协调以及判决可流通性，无疑对“是否享有管辖权的判断”应包含对于适当法院的判断。更何况，海事货物索赔诉讼中扣押船舶后如何协调管辖权以及确定可审判案件的法院是一个非常特殊的问题。最后，中国海事法院作为受诉法院对管辖权作出选择，既避免了“过度行使管辖权”，也最大限度地尊重了他国法院的管辖权。这表明我国已设立了开明的、可行有效的法院审判制度，也表明了我国法律的权威性和公正性。

由此可见，航海贸易中可移动的船舶，分处不同国家的多个当事人造成了事实上无处不可行使管辖权的法院，既为当事人各方择地诉讼提供了便利和可能，也为受诉法院提供了扩大管辖权的依据。在国际海事货物索赔诉讼中，由于目前国际海上货物运输法律不统一，各国的程序法和冲突法规则也存在极大差异，因此并存管辖和择地诉讼会一定程度上破坏航海贸易的正常秩序，打破正常状态下船货各方的平衡。我们一方面希望通过国际协调最大限度的统一海事货物运输法律规则，包括管辖权规则；另一方面则要求受诉法院正当地行使管辖权，顾及当事各方及法院地国的利益，促进各国间航海贸易的普遍合作和发展。

（初审编辑：梁丹妮）