



CHOICE OF
JURISDICTION ON INTERNATIONAL
MARINE CARGO CLAIMS

Competing Court and Appropriate Forum

刘兴莉 / 著

国际海事货物索赔 管辖权的选择

从适格法院到适当法院

择地诉讼在国际海事货物索赔诉讼中最常见且最棘手，它既是国际私法中的一个重要理论问题，也是航运实务中的一个实践问题。



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS



CHOICE OF
JURISDICTION ON INTERNATIONAL
MARINE CARGO CLAIMS

刘兴莉 / 著

国际海事货物索赔 管辖权的选择

从适格法院到适当法院



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

国际海事货物索赔管辖权的选择:从适格法院到适当法院/刘兴莉著. —北京:北京大学出版社, 2011. 10

ISBN 978 - 7 - 301 - 19342 - 6

I. ①国… II. ①刘… III. ①海上运输:货物运输 - 索赔 - 法院 - 管辖权 - 研究 IV. ①D997.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 157912 号

书 名: 国际海事货物索赔管辖权的选择——从适格法院到适当法院

著作责任者: 刘兴莉 著

责任编辑: 苏燕英

标准书号: ISBN 978 - 7 - 301 - 19342 - 6/D · 2904

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址: <http://www.yandayuanzhao.com>

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62117788

出版部 62754962

电子邮箱: law@pup.pku.edu.cn

印 刷 者: 三河市富华印装厂

经 销 者: 新华书店

965 毫米 × 1300 毫米 16 开本 17.25 印张 250 千字

2011 年 10 月第 1 版 2011 年 10 月第 1 次印刷

定 价: 34.00 元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究。

举报电话: 010-62752024 电子邮箱: fd@pup.pku.edu.cn

摘 要

择地诉讼是国际海事货物索赔诉讼中最常见且最棘手的,它既是国际私法中一个重要的理论问题,也是航运实务中一个实践问题。典型的货物索赔人通过扣押船舶选择诉讼法院,与船方在提单或运输单证中订立法院管辖条款选择管辖法院形成对弈,导致管辖权冲突。

本书通过对中国海事货物索赔管辖权实施状况的观察和剖析,探讨中国海事法院作为受诉法院应如何正当行使管辖权。本书以海事货物索赔管辖权的选择——从适格法院到适当法院为主题展开研究。

第一章导论。首先对本书的研究问题及研究范围作简要的交代,然后在梳理中国海事管辖权确立历程基础上,通过典型案例分析阐明中国海事法院行使国际海事货物索赔管辖权的当前状况及存在的问题,同时概略性地描述主要航运国家行使及协调海事货物索赔管辖权的发展趋势,勾勒出本书的研究背景。

第二章影响海事货物索赔管辖权选择的因素。首先探讨造成国际海事货物索赔诉讼中并存管辖的原因,指出航海贸易中的多重联系因素和多重管辖依据是并存管辖权的产生基础。在此基础上分析并存管辖存在的问题,进一步指出并存管辖是择地诉讼和管辖权冲突的必然结果。然后阐释海事索赔请求人选择在中国诉讼的动因,从规范海上货物运输实体法的不统一、选择诉讼法院地的冲突规范以及程序性规范的差异三个方面,分析海事索赔请求人在中国诉讼会占有哪些先机及优势。

第三章海事货物索赔人选择管辖权。第一,从国际航海贸易特征入手,分析海事货物索赔人根据一般国际管辖权依据起诉船方的困难及障碍,说明扣押船舶确立海事管辖权的必要性。第二,进一步阐释为什么扣押船舶确立海事管辖权是海事索赔请求人选择诉讼地的先决条件,同时指出扣船确立管辖权是目前海事货物索赔人择地诉讼及与船方争夺管辖权的一种博弈手段。第三,从维护航海贸易的正常秩

2 国际海事货物索赔管辖权的选择

序以及损害原则的角度,阐释限制货物索赔人选择管辖权的必要,指出限制扣船法院行使实体管辖权是对海事货物索赔人择地诉讼的一种限制。

第四章船方选择管辖权。第一,分析船方为什么会在提单或其他运输单证中订立法院管辖条款。第二,具体阐释船方选择管辖权的方式及其依据。在此基础上,进一步探讨船方选择管辖权的效力问题,分别论述与效力有关的两个重要问题,一是认定运输单证中选择法院管辖条款效力适用的法律;二是运输单证中选择法院管辖条款的效力,尤其是对第三人的效力。

在海事货物索赔诉讼中,船方在提单或其他运输单证中订立法院管辖条款是船方择地诉讼的一种手段,也是其对抗货物索赔人通过扣押船舶择地诉讼的一种策略。它可以避免货方选择的诉讼法院对其不利,阻止货方在其选择的法院诉讼,而迫使货方接受提单或运输单证中的法院选择条款。这事实上造成了海事货物索赔诉讼中作为原告的货物索赔人与作为被告的船方进行选择管辖权的对弈,导致管辖权冲突。

第五章法院选择管辖权。第一,阐明受诉法院选择管辖权的意义,以及应遵循的步骤。第二,对目前法院选择管辖权遵循的法律原则进行分析对比,指出适用中存在的问题。第三,强调为保障受诉法院正当行使管辖权,确定适当法院必须采取具体、实在的方法,考量与案件及当事人有关的各种因素。

第六章结论。总结现有协调管辖权冲突规则存在的问题,指出目前协调管辖权冲突规则以及适用条件的差异,无法达到减少或消除海事货物索赔诉讼中择地诉讼和管辖权之争的目的。减少或避免海事货物索赔中择地诉讼,以及消除管辖权冲突的有效途径是统一国际海事货物运输法律,不仅实现国际货物运输实体法律规则的统一和国际化,同时也包括海事货物索赔管辖权规则在各航运国家的统一适用。

目 录

第一章 导论	1
第一节 研究问题与研究范围界定	1
第二节 研究背景	5
第三节 本书的结构、研究方法与学术创新	27
第二章 影响海事货物索赔管辖权选择的因素	34
第一节 国际海事货物索赔诉讼中的并存管辖	35
第二节 海事货物索赔诉讼中的择地诉讼	43
第三章 海事货物索赔人选择管辖权	
——扣押船舶	62
第一节 海事货物索赔人选择管辖权的先决条件	63
第二节 海事货物索赔人选择管辖权的限制	69
第四章 海事货物索赔船方选择管辖权	87
第一节 船方选择管辖权的意图	88
第二节 船方选择管辖权的方式及依据	93
第三节 船方选择管辖权的效力	103
第五章 法院选择管辖权	118
第一节 法院选择管辖权的意义及步骤	118
第二节 法院选择管辖权遵循的法律原则	124
第三节 法院选择管辖权考量的因素	135

2 国际海事货物索赔管辖权的选择

第六章 结论:协调管辖权冲突	
——现状与未来	149
附录一 国际私法中弱化管辖权问题研究	175
附录二 《1978 年联合国国际海上货物运输公约》	237
附录三 《2008 年联合国全程或部分海上货物运输合同公约》	241
参考文献	249
后 记	267

第一章 导 论

第一节 研究问题与研究范围界定

一、研究问题

众所周知,国际海事货物索赔缘于航行于不同国家的港口间的船舶及船载跨国交易的货物。船舶是地球表面可移动的最大的人造物体,^①悬挂不同国旗的船舶在不同国家的港口间航行,船载货物在不同国家的港口装船或卸船,货款、运费及其他费用在不同国家间支付,而船舶在航行运输过程中,由于航海的固有风险造成的损害和经济损失是巨大的,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,因此,海事货物索赔中的联系因素是多样复杂的。海事货物索赔一般包括装货港/始发港、卸货港/目的港、中途港、船籍港、船舶扣押地、海损事故发生地、救助地、避难港、船旗、船舶所有人、受益船东、船舶经营人、租船人、托运人、收货人、银行、保险人、救助人等,结果是,船舶航行所到达的任何地方都可能成为索赔请求人提起诉讼的法院所在地。当下,即使基于国家利益考虑,一国法院对于不涉及本国国民或本国经济及政策的案件不愿意行使管辖权^②,但是,在海事货物索赔诉讼中,只要案件与受诉法院存在某种联系,如实施船舶扣押或采取保全措施等,该法院通常情况下会行使管辖权,因此,这自然会导致不同国家法院的管辖权——并存管辖(Concurrent Jurisdiction)及适用不同法律的问题。另一方面,这也

① See Nigel Meeson, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, 3rd ed., LLP, 2003, p. xi.

② See Michael J. Whincop and Manry Keyes, *Policy and Pragmatism in the Conflict of Laws*, Ashgate, 2001, p. 128.

2 国际海事货物索赔管辖权的选择

会为海事货物索赔的各方当事人提供一种机会——挑选法院诉讼(Forum Shopping)。事实上,近数十年来,在国际海事货物索赔中,无论是原告(海事请求权人/货方当事人)还是被告(承运人或其他船方当事人),甚至他们的诉讼代理人,比以往任何时候都更加重视确定审判案件的法院(Forum appropriate for trial),以便通过诉讼地的选择取得胜诉先机,保障其利益最大化,因此,诉讼参与人会力图确保案件的审判在他们愿意的法院地进行。结果是,海事货物索赔管辖权的确定演变为一场管辖权争夺战,其激烈程度甚至远胜于货物索赔本身。在这样一场争夺管辖权的战争中,最初提起诉讼的法院与最初享有管辖权的一个法院或数个法院之间必然发生管辖权冲突。哪个法院应是适于审判案件的法院呢?此问题的解决对于防范和消除择地诉讼意义重大。

中国目前是除美国之外的航运和贸易大国^①,货物进出口运输导致的货物损害所涉及货物索赔纠纷,几乎涵盖了所有的形式和类型。自1984年11月28日最高人民法院决定正式成立海事法院以来^②,涉外海事案件的比例始终保持在海事法院受理案件总数的20%左右,先后扣押外轮1100余艘,拍卖外轮100余艘,案件当事人遍及70多个国家和地区,我国海事法院已成为国外当事人优先选择的诉讼法院。近十年来,我国法院受理与我国没有直接联系的海事索赔案件明显增多,据不完全统计,截止到2006年年底共有726件。^③如此一来,中国海事法院自然会面对外国法院管辖权的选择或承认问题,该问题由于

① 据官方公布的资料,中国是世界上第三贸易大国,位于美国和德国之后;中国船队的船舶吨位位居世界第四位(不包括方便旗国家)。

② 1984年11月14日第六届全国人民代表大会常务委员会第八次会议通过了《关于在沿海港口城市设立海事法院的决定》。最高人民法院为贯彻这一决定,于1984年11月28日作出了《关于设立海事法院几个问题的决定》,决定设立大连、天津、青岛、上海、广州海事法院。随后,最高人民法院决定设立武汉海事法院。1990年3月2日,最高人民法院决定增设厦门、海口海事法院。1992年12月4日,最高人民法院又增设宁波海事法院。1999年最高人民法院再增设北海海事法院。迄今为止,中国已设立了10个专门审理海事海商纠纷的海事法院,是世界上建立专门海事司法机构最多的国家。

③ 参见万鄂湘:《把握机遇 开拓进取 努力开创海事审判工作新局面——在全国海事审判工作会议上的讲话》,载《涉外商事海事审判指导》2006年第2辑(总第13辑),人民法院出版社2007年1月版,第154页—第156页。

海事货物索赔中特有的通过扣押船舶确定管辖权规则,以及运输单证中法院管辖权条款的并存而变得更加复杂。因此,如何保障中国国际海事司法管辖权正当有效的行使以及协调海事管辖权冲突,就成为中国海事诉讼中必须面对的一个问题。对这一问题的解答,必然会面对国际管辖权的一个基本理论问题:一个主权国家应如何正当行使国际管辖权?在什么情形下行使管辖权是正当的?具体到本研究的核心问题,可以表述为:在海事货物索赔当事人双方选择诉讼法院所导致的管辖权冲突中,中国海事法院在什么情形下对海事货物索赔争议行使管辖权具有合理依据且是正当的?借用 Lord Denning 在 *The Atlantic Star* 案陈述意见中的一句话:“You may call this ‘forum-shopping’ if you please, but if the forum is England, it is a good place to shop in, both for the quality of the goods and the speed of service.”[如果你愿意,你可将此(行为)称作“挑选购物商场”(Forum-shopping),如果你所挑选的购物商场在英国,它会是最理想的购物场所,无论是货物的品质还是提供服务的速度。]^①将此陈词进一步转换演绎,即是说,如果当事人选择诉讼的法院是中国法院,中国法院就应当是最值得选择诉讼的法院,它不仅享有对案件的管辖权——它是适格法院(Competing Court),而且它还是适于或唯一适于审判案件的适当法院(Appropriate Forum),中国法院将会保障争议各方的合法权益,使其纠纷的解决公平正当,维护和促进国际贸易的正常发展。

二、研究范围界定

对于上述问题的研究,需要从以下几方面予以界定:

1. 海事货物索赔

海事货物索赔是海事请求的一类,广义地讲,可区分为两类,一类是指船载货物(包括行李)或者与其有关的灭失或者损坏^②,也即是一般的货损货差(any claim for loss or damage to goods carried in a ship)。

^① See Andrew S Bell, *Forum Shopping and Venue in Transnational Litigation*, Oxford University Press, 2003, p. 86.

^② 参见 1999 年《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》(以下简称《海事诉讼法》)第 21 条(8)。

4 国际海事货物索赔管辖权的选择

航海贸易中跨国交易的货物一旦由船方收受并装载在船舶上,运输该船载货物的船方当事人无论是否与货方当事人订立海上货物运输合同,载货船方当事人都必须对置于其控制下的货物负责,发生货损货差,货方当事人既可依海上运输合同(提单),也可因侵权损害提起索赔请求。另一类则是指基于船舶的使用、租用协议和货物运输、旅客运输协议提起的索赔请求^①,既包括租约(光船租船外)、拖航合同等索赔请求^②,同时也包括倒签(预借)提单、无单放货、错误留置货物等索赔请求。本书所称海事货物索赔是广义的,包括上述两类,是在海事货物索赔诉讼中最为常见的,其他的海事请求由于内容繁杂不纳入本书中。此外,海上货物运输既指以提单或其他运输单证所证明的公共班轮运输(contract of carriage goods by sea),也指船舶所有人提供船舶或船舶舱位的租船运输(contract of affreightment)。

(1) 海事货物索赔原告

海事货物索赔原告又称海事货物索赔请求人,指国际海上货物运输中的货方当事人,包括托运人、交货人、收货人、提单持有人,或者因船载货物灭失、损坏或者发生其他损害遭受经济损失的其他利益关系人,如银行、保险人等。

(2) 海事货物索赔被告

海事货物索赔被告指国际海上货物运输中的船方当事人,包括承运人、实际承运人、船舶所有人、租船人、受益船东、船舶经营人,或者因船载货物损坏需承担责任的其他人,如保险人、保赔人等。

2. 国际管辖权

从国际私法上讲,国际管辖权是指一国法院或具有审判权的其他司法机构受理并审判具有跨国因素的民商事案件的权力。它具有双重意义:一是指一国法院或具有审判权的其他司法机构依据其国内法规则或国际公约享有对具有跨国因素的民商事案件行使管辖权的权限,即适格法院取得的依据。二是指一国法院或其他司法机构对具有跨国因素的民商事案件行使管辖权与不行使管辖权的依据,它侧重多

^① 参见1999年《海事诉讼法》第21条(6)和(7)。

^② 由于此类合同与海上货物运输直接相关,合同项下当事人参与货物运输,对所承运货物同样承担货物运输的责任与义务。

个管辖法院并存、平行诉讼情形下管辖权的协调。本书所研究的国际海事货物索赔管辖权是国际管辖权的特殊组成部分,本研究主要立足于国际管辖权第二层意义上国际海事货物索赔管辖权冲突的协调,它涉及在解决海事货物索赔纠纷时可能有两个以上法院可行使管辖权的协调,不涉及管辖权取得的一般依据。特别需要指出的是,本书中“国家”,是指国际私法语境下一主权国家内不同法域的每个领土单位,本研究侧重于中国大陆的法律。

(1) 适格法院

适格法院是指依一国的国际管辖权规则或国际公约有权对涉外海事索赔争议行使管辖权的法院。在海事货物索赔诉讼中,由于船舶的可移动性,被告不可能只与一个享有管辖权的国家存在联系,而各国赋予其法院取得管辖权的依据又不完全相同,因此,有权对海事货物索赔行使管辖权的法院往往不止一个法院,或至少是初步享有管辖权的法院不止是一个法院,多个适格法院的存在是管辖权冲突的必要条件。适格法院不完全等同于受诉法院(Seized Court),但通常情况下,受诉法院则被要求是有权并已经对争议行使管辖权的法院。

(2) 适当法院

适当法院是指取得国际管辖权并适于对案件进行审理作出判决的法院,简言之,是适于审判案件的法院。在并存管辖的情形下,最初提起诉讼的法院与最初享有管辖权的一个法院或数个法院之间管辖权冲突的解决,事实上在于确定一个正当行使管辖权的法院。具体在海事货物索赔诉讼中,多数情况下是行使非实体管辖权法院与协议管辖法院之间管辖权的选择。

第二节 研究背景

本书的主题是在国际海事货物索赔诉讼中,面对船货双方选择管辖权的冲突,中国海事法院应如何正当行使管辖权,基于什么条件从适格法院转变到适当法院。对此我们从以下两个方面,揭示该问题研究的背景。

一、中国国际海事管辖权实证分析

任何法学理论的研究都建立在对现实解释的基础上,它既包括法律规则本身的制定,也包括法律的具体实施应用。本书通过对中国国际海事管辖权确立历程的考察和评价,以及对海事管辖权规则当前实施状况的剖析,为本研究提供实证依据。

(一) 中国国际海事管辖权确立的历程

以1984年11月28日最高人民法院决定正式成立海事法院审理海事海商纠纷,中国进入专门海事司法时期为标志,中国涉外海事货物管辖权经历了缺失、孕育到初步确立和渐进完善的四个不同阶段,反映出中国对于涉外海事货物索赔行使国际海事管辖权所遵循的不同原则和依据。由于涉外海事货物管辖权是国际海事管辖权的组成部分,只有通过对中国国际海事管辖权总体制度的剖析,才能更好地揭示涉外海事货物索赔管辖权的实际状况,因此本节以海事管辖权总体制度为基础,通过粗略地回顾中国行使国际海事管辖权处理涉外海事货物索赔纠纷的历程及现状,可以对中国国际海事管辖权的变迁及当前状况作一概括性的描述,实际上也是为本书所要研究的问题作一个交代。从建国至今,中国处理国际海事海商纠纷及国际海事管辖权制度的建立大致上经历了以下几个阶段:

1. 缺失阶段(1949—1982年)

这一阶段,中国法院对于涉外海事货物索赔行使国际海事管辖权缺乏依据,在当时,对于发生在中国海域内涉外海事纠纷的解决几乎不纳入司法解决途径,国际海事诉讼处于空白时期。尽管中国在1954年10月至1955年7月间,根据1954年《中华人民共和国人民法院组织法》在天津、上海和武汉设立了三个水上运输法院,最高人民法院内设立了交通运输审判庭^①,但是,水上运输法院主要审理水上运输系统内部的刑事案件,以及刑事附带民事、交通事故、重大责任事故、海事

^① 1957年下半年根据1957年9月国务院通过的《撤销铁路、水上运输法院的决定》撤销了三个水上运输法院和最高人民法院的交通运输审判庭。此后国内的一般海事海商纠纷,尤其是水运系统内部的刑事案件由地方法院受理。

货损、一般货损、货差等国内的运输纠纷案件。^①

国际海事货物索赔与国际贸易、国际货物运输密切相关,在建国初期,由于美国等西方国家对我国实行封锁禁运政策,我国对外进出口货物极为有限,当时我国尚无远洋船队^②,货物进出口主要通过铁路与苏联、东欧等国家进行,涉外海运货物索赔案件极为少见。当时发生在中国海域的涉外海事纠纷主要涉及外轮的船舶碰撞、船舶救助案件^③,主要由交通部所属港务局海事处理委员会处理,辅之以外交途径。由于采取单一的海事行政手段解决涉外海事纠纷招致外国船东的不满,为维护我国主权,1958年国务院全体会议第82次会议通过《关于在中国国际贸易促进委员会内设立海事仲裁委员会的决定》,1959年1月22日海事仲裁委员会正式成立。海事仲裁委员会尊重当事人意思自治,根据争议双方当事人达成的仲裁协议受理案件,当时主要受理仲裁的案件具有涉外因素的三大类海事纠纷案件^④,虽然上述《规定》第8条^⑤有关海事仲裁中的财产保全——扣押船舶或货物交由人民法院执行,但是人民法院仅依据仲裁委员会主席作出的保全措施决定予以执行,不同于海事诉讼中诉前扣押船舶取得实体争议管辖权的扣船管辖原则。因此,在相当长的时间里,我国由于法院对国际海事货物索赔缺乏行使国际管辖权的依据,国际海事货物索赔争议几乎不通过法院诉讼解决,而主要通过司法外途径,由交通部所属港务局海事处理委员会调解,或交由海事仲裁委员会仲裁解决。

① 参见李守芹、李洪积:《中国的海事审判》,法律出版社2002年7月版,第2页。

② 1961年4月27日我国成立第一个远洋船队——中国远洋运输公司(COSCO)。1993年2月16日以中国远洋运输(集团)总公司为核心组建为中国远洋运输集团。

③ 如,1953年英国船东所有的“贝兰普轮”救助报酬请求纠纷;1954年英国船东所有的“查普林轮”海难救助案。

④ 海事仲裁委员会根据仲裁规则受理的海事仲裁案件包括:第一类,船舶救助,包括海上船舶互相救助、海上船舶和内河船舶救助之间报酬的争议;第二类,船舶碰撞,包括海上船舶碰撞、海上船舶和内河船舶碰撞或者海上船舶损坏港口建筑或设备所发生的争议;第三类,海上船舶租赁业务、代理业务、运输业务和根据运输合同、提单或者其他运输文件而办理的海上运输业务以及海上保险业务等发生的争议。

⑤ 参见1958年《关于在中国国际贸易促进委员会内设立海事仲裁委员会的决定》第8条第1款:“对于海事仲裁委员会有权受理的案件,委员会主席可以作出保全措施的决定,并且规定保全要求的数额和方式。”第2款:“前项规定,由中华人民共和国人民法院依一方当事人的申请依法执行。”

8 国际海事货物索赔管辖权的选择

2. 孕育阶段(1982—1986 年)

这一阶段我国进入涉外民事诉讼立法的初级阶段,也是我国国际海事管辖权规则初步确立的时期。其中可区分为:

(1) 1982 年《中华人民共和国民事诉讼法(试行)》^①[简称《民事诉讼法(试行)》]

《民事诉讼法》的颁布,该法第五编为涉外民事诉讼程序的特别规定,这是我国首次关于涉外民事诉讼程序的正式立法,也是我国首次以立法形式确立国际民事诉讼管辖权规则,包括适用于国际海事诉讼中的管辖权规则。该法除了规定我国法院对于涉外民商事案件行使管辖权的一般原则外^②,还特别规定了协调管辖权冲突的规则,如第 187 条对于外国法院管辖权效力确立的对等原则,第 188 条基于司法豁免限制法院管辖权的行使。此外,该法第 192 条第 1 款规定:“对外经济、贸易、运输和海事中发生的纠纷,当事人明确有书面协议提交中华人民共和国的涉外仲裁机构仲裁的,不得向人民法院起诉;没有书面协议的,可以向人民法院起诉。”该款确立了涉外海事纠纷协议仲裁优先的原则。第 192 条第 2 款进一步规定:“外国企业、组织之间的经济、贸易、运输和海事中发生的纠纷,当事人按照书面协议,可以提交中华人民共和国的涉外仲裁机构仲裁,也可以向有管辖权的人民法院起诉。”该款明确了当事人双方均为外国当事人的情形下,中国法院行使管辖权尊重当事人意思自治,基于当事人选择法院诉讼的结果。

(2) 1984 年 8 月 30 日最高人民法院在《关于贯彻执行〈民事诉讼法(试行)〉若干问题的意见》

在该意见中,进一步说明了对涉外民事纠纷行使管辖权坚持主权、对等和当事人的诉讼权利、义务同等原则,以及尊重涉外案件当事人选择中国法院诉讼的权利。^③ 尽管《民事诉讼法(试行)》和司法解

① 1982 年 3 月 8 日中华人民共和国第五届全国人民代表大会常务委员会第二十二次会议通过,1982 年 10 月 1 日起试行。后被 1991 年《中华人民共和国民事诉讼法》取代。

② 参见 1982 年《民事诉讼法(试行)》第 17 条、第 20 条、第 21 条、第 22 条—第 28 条,第 185 条和第 186 条。

③ 参见 1984 年 8 月 30 日最高人民法院《关于贯彻执行〈民事诉讼法(试行)〉若干问题的意见》第 13 章涉外诉讼程序问题。第 75 条第 1 款。

释对于国际海事诉讼管辖权规则的规定较为单一、笼统,不够全面,但是它对我国国际海事诉讼制度的确立意义重大,一方面,它赋予中国法院对涉外海事纠纷行使管辖权,结束了在我国国际海事索赔主要通过非司法途径解决的历史;另一方面,也奠定了我国国际海事管辖权制度的基本特征——根植于一般涉外民商事管辖权原则,而不是基于国际航运、国际贸易以及海事请求本身的特点所确立的有别于一般涉外民商事管辖权规则独立的专门管辖规则。^①

此外,这一时期颁布的海事法律和司法解释进一步明确中国法院对涉外海事纠纷行使管辖权,如1982年《中华人民共和国海洋环境保护法》^②第41条^③、第42条^④和《中华人民共和国海上交通安全法》^⑤第46条。^⑥特别是1983年12月30日最高人民法院《关于审理涉外海上交通事故案件的几个问题的通知》^⑦第3条对关于船舶扣押作了具体规定,明确船舶扣押是一项保全海事请求的措施,由具有管辖权

① 所谓具有海事索赔特征独立的专门海事管辖原则,主要从其行使管辖权的依据来看,海事管辖权不完全依赖于属地原则,往往是赋予海事请求权人通过扣押船舶而直接对当事人船舶提起诉讼,从而确立海事管辖权。

② 1982年8月23日中华人民共和国第五届全国人民代表大会常务委员会第二十四次会议通过,1983年3月1日起实施。该法适用于进入我国管辖海域从事航行、海上石油勘探和开发等活动的外国船舶、外国企业公司。

③ 参见1982年《海洋环境保护法》第41条规定:“凡违反本法,造成或者可能造成海洋环境污染损害的,本法第五条规定的有关主管部门可以责令限期治理,缴纳排污费,支付消除污染费用,赔偿国家损失;并可以给予警告或者罚款。当事人不服的,可以在收到决定书之日起十五日内,向人民法院起诉;期满不起诉又不履行的,由有关主管部门申请人民法院强制执行。”

④ 参见1982年《海洋环境保护法》第42条规定:“因海洋环境污染受到损害的单位和个人,有权要求造成污染损害的一方赔偿损失。赔偿责任和赔偿金额纠纷,可以由有关主管部门处理,当事人不服的,依照《中华人民共和国民事诉讼法(试行)》规定的程序解决;也可以直接向人民法院起诉。”

⑤ 1983年9月2日中华人民共和国第六届全国人民代表大会常务委员会第二次会议通过,1984年1月1日起实施。

⑥ 参见1983年《海上交通安全法》第46条规定:“因海上交通安全事故引起的民事纠纷,可以由主管机关调解处理,不愿意调解或调解不成的,当事人可以向人民法院起诉;涉外案件的当事人,还可以根据书面协议提交仲裁机构仲裁。”

⑦ 最高人民法院1983年12月30日发布,1984年1月1日起实施,现已废止。《关于审理涉外海上交通事故案件的几个问题的通知》是最高法院针对《海上交通安全法》实施过程中涉及涉外海上交通事故出现的问题特别发出的通知。

的法院实施。^①

(3) 最高人民法院《关于设立海事法院几个问题的决定》

在这一阶段,对国际海事诉讼及国际海事管辖权制度的确立具有重大意义的事件是根据最高人民法院 1984 年《关于设立海事法院几个问题的决定》在大连、天津、青岛、上海和广州设立专门处理海事纠纷的海事法院,由此标志着我国进入专门海事司法时期。1984 年最高人民法院《关于设立海事法院几个问题的决定》第 3 条^②规定:海事法院不但受理国内企业、组织、公民之间的国内海事争议案件,而且受理中国企业、组织、公民同外国企业、组织、公民之间,外国企业、组织、公民之间的国际海事争议案件。该国际海事管辖权的行使具体针对 18 种海事争议事项,可概括为四大类海事纠纷:海事争议案件、海商争议案件、海事保全案件和海事执行案件,更进一步地明确了海事法院不仅对实体争议事项享有管辖权,而且还享有海事保全管辖权——诉前扣押船舶和海事执行管辖权,尽管第 3 条第 15 款^③的规定只强调了当事人一方申请采取保全措施扣押船舶,而没有与此相关的规定,但是该条款区分了海事法院行使管辖权的不同情形。这意味着海事法院成为对国际海事索赔案件行使司法管辖权的适格法院。

综上所述,这一阶段通过多部法律的颁布实施,特别是 1984 年海事法院的设立,使中国结束了国际海事索赔基本通过非司法途径解决的历史,开始了专门的海事司法。

3. 初步确立阶段(1986—1999 年)

在这一阶段,我国首次明确规定了海事法院对国际海事索赔行使管辖权的基本规则,一方面赋予我国海事法院行使国际海事管辖权的依据,另一方面还初步确立了协调国际管辖权冲突的规则。具体表

^① 参见 1983 年《关于审理涉外海上交通事故案件的几个问题的通知》第 3 条第 5 款规定:“依照法律程序扣押外国海运船舶的目的,是为了保全海事请求,它是一项诉讼保全措施……”

^② 参见最高人民法院 1984 年《关于设立海事法院几个问题的决定》第 3 条。该条款将海事法院受理的海事争议案件具体限定在 18 类海事争议,可概括为海事争议案件、海商争议案件、海事保全案件和海事执行案件四大类。

^③ 参见最高人民法院 1984 年《关于设立海事法院几个问题的决定》第 3 条第 15 款规定:“因海事、海商纠纷,起诉前一方当事人申请采取保全措施扣押船舶的案件。”