

# 扣船法院管辖权问题研究

李 彤

华东政法大学国际法学院, 上海

收稿日期: 2022年4月11日; 录用日期: 2022年6月2日; 发布日期: 2022年6月10日

## 摘 要

法院依据船舶扣押而获得实体管辖权已被视为公认的原则, 本文通过对《海事诉讼特别程序法》(以下简称《海诉法》)相关条文进行理解和解释, 主要分析扣押船舶法院是否应当享有审理实体纠纷的管辖权, 以及该扣船法院享有管辖权的前提是否要满足“实际联系原则”。同时, 在扣船法院对实体纠纷享有“实际联系原则”时, 是否应当具有优先性。通过分析, 判断上述原则是否具有合理性, 并针对我国《海诉法》第19条提出修改的建议。

## 关键词

船舶扣押, 实体纠纷管辖权, 实际联系原则

# Study on the Jurisdiction of the Court for the Arrest of Vessel

Tong Li

School of International Law, East China University of Political Science and Law, Shanghai

Received: Apr. 11<sup>th</sup>, 2022; accepted: Jun. 2<sup>nd</sup>, 2022; published: Jun. 10<sup>th</sup>, 2022

## Abstract

It is regarded as a generally accepted principle that the court obtains substantive jurisdiction based on the arrest of a vessel, and this article analyzes the relevant provisions of the Special Procedures Law on Maritime Litigation (hereinafter referred to as the “Maritime Procedure Law”), mainly analyzing whether the court for the arrest of the vessel should have jurisdiction to hear substantive disputes, and whether the premise of the arrest court’s jurisdiction must meet the “principle of practical connection”. At the same time, whether the arrest court should have priority when it enjoys the “principle of practical connection” in the substantive disputes. Through analysis, it is judged whether the above principles are reasonable, and suggestions are proposed for amendment

to article 19 of “Maritime Procedure Law”.

## Keywords

Vessel Arrest, Substantive Jurisdiction Disputes, Principle of Practical Connection

Copyright © 2022 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 问题的提出

根据《海诉法》第 12 条规定，船舶扣押是海事请求保全行为类型的一种，是海事法院依据请求人的申请对特定船舶采取的特殊财产保全措施。<sup>[1]</sup>船舶扣押权仅是一项程序性措施的管辖权，扣船法院是否可依据此程序性措施进一步获得审理实体问题的管辖权还需进一步寻找法律依据。《海诉法》第 19 条明确了扣船法院可享有但非必然享有案件的实体管辖权。一方面肯定了扣船法院获得实体管辖权具有合法性，另一方面也不排除出现船舶扣押法院和案件实体审理法院分离局面的可能。<sup>[2]</sup>由此可知，为实现具有管辖权冲突法院之间的平衡，在特定船舶已被申请扣押之后，当事人要针对实体问题进行起诉，根据《海诉法》的规定，当事人有多种选择，一是协议优先，二是进行船舶扣押的法院或者其他有管辖权的法院，即扣船法院享有非专属性、非排他性的管辖权。

笔者对第 19 条协议选择管辖法院优先的规定无异议，但对该条的第二种选择存在异议，并在下文进行探讨。

## 2. 扣船法院享有实体纠纷管辖权的合理性

笔者认为首先需肯定享有海事请求保全的海事法院享有实体纠纷的管辖权。理由如下：

### 2.1. 符合国际公约的相关规定

国际公约普遍肯定扣船法院享有案件实体纠纷的管辖权。《1952 年扣船公约》第 7 条虽然对扣押船舶法院享有实体纠纷管辖权进行了一定限制，但也肯定了其享有管辖权的合理性。《1999 年国际扣船公约》第 7 条第 1 款规定协议管辖优先，同时明确了扣船法院应当享有实体纠纷管辖权。我国目前没有加入公约，依据条约相对效力的理论，我国作为非缔约方，该条约对我国没有约束力，除非已经成为国际社会普遍遵守的国际习惯。<sup>[3]</sup>但是，不排除在未来我国会选择加入这些国际公约的可能，而条约在国内的适用，其中一个需要解决的问题就是当条约规定与国内立法相冲突时应如何处理。一旦我国选择加入该公约，依据“国际条约优先原则”，国内法需要和国际公约保持一致，对于国内法中与公约中不相符的地方将会有选择性的进行修改，保持一致有利于实现法律的稳定。因此，笔者认为虽然没有加入公约，但是我们可以选择和国际公约接轨，避免日后加入公约所造成国内法律的不稳定。但是并不是说我们要和所有还未加入的国际公约保持一致，是否要移植该公约的具体制度，还需要考虑该种制度设计对我国是否有借鉴的价值。

首先，该制度具有实现司法判决的价值。国际公约做出如此规定是受到了英美法系对物诉讼的影响。需要肯定的是，对物诉讼相较于对人诉讼而言具有送达方便的优势。例如，如果某个案件的船东拒绝应诉，但是也可以将船舶作为判决的执行标的，从而避免判决成为一纸空文。虽然我国法学理论不承认对

物诉讼,但由于国际贸易和船舶运输业的发展,扣船行为的国际化必将导致扣船制度的国际化。若固守对物诉讼理论的否定态度,将会导致我国扣船制度与他国制度的割裂。[4]因此,我国立法者在设计船舶扣押制度时,便不再局限于我国法学理论,即认为所有法律关系的实质都是人与人之间的关系,而是在大陆法系财产保全的基础上,借鉴了英美法系的对物诉讼的合理性。[5]

其次,该种制度设计利于实现类案同判,实现法治公平精神。根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉涉外民事关系法律适用法若干问题的解释(一)》第9条的规定,涉外法律民事关系中,当事人意思自治选择适用我国未缔结的国际公约,法院将按照公约的内容来判断当事双方的权利义务。虽然我国没有加入上述扣船公约,但是涉外民事关系的当事人可以在合同中约定适用该条约,也即遵循条约适用的范围远大于条约执行的范围的原则。[6]这种法律选择仅仅适用于涉外案件的前提下,但根据《海诉法》第2条和第4条的规定可知其适用范围不仅仅是涉外案件。如我国扣船制度的规定和国际公约不一致,将可能导致国内案件和涉外案件的管辖权选择范围不同,无法实现法律的公平价值。

## 2.2. 有利于判决的承认与执行

海事请求大多具有国际性、流动性和不确定性。对人提起诉讼取决于能否有效送达令状;而对物诉讼管辖权确立只需证明属于海事诉讼管辖的范围以及船舶位于法院管辖区域内,即可向船舶送达令状,扣押地法院即取得实体管辖权,并启动下一步诉讼程序。因此,公约如此规定的目的也是考虑到扣船法院在实体纠纷审理时调取证据的便利性和经济性。同时,根据最高人民法院颁布的《关于海事法院诉讼前扣押船舶的规定》,<sup>1</sup>船舶扣押是一种财产保全制度,财产保全所保全的表面上是标的物或者被告的责任财产,实质上却是原、被告之间争讼法律关系的现有状态。[7]从财产保全的目的来看,扣船是为了保障当事人私权的实现,[8]通过对特定船舶事先采取措施,防止生效裁判的不能执行。[9]扣船法院对案件做出判决,而之前对船舶的扣押也就是一种担保,可以保证海事请求的实现,判决的有效执行。

## 3. “实际联系原则”存在的必要性

上文已经阐述了扣船法院享有实体纠纷管辖权的重要价值,因此,虽然我国没有加入公约,但该条规定确是可以借鉴学习的,具有其价值和现实意义。但却不能忽视其所存在的问题。

### 3.1. 时间成本因素考虑

有学者认为在扣押船舶的法院进行实体纠纷的审理,有利于节约诉讼时间。但问题在于是否真的会降低诉讼时间成本呢?根据我国《海诉法》的规定,当事人在进行船舶扣押之后,进行海事诉讼的可选择法院很多。《海诉法》第13条的规定确定了船舶扣押的管辖权依据属地原则。因此,扣船法院有可能仅因为属地原则而获得实体纠纷的管辖权,可能因为一次意外的船舶停靠而使毫无实际联系的法院进行实际纠纷的审理,所以被告便可能对管辖权提出异议,导致与降低时间成本的目的相背离。以“全洋海运股份有限公司诉台湾产物保险股份有限公司等船舶碰撞损害赔偿纠纷管辖权异议案”为例,<sup>2</sup>该案件原审法院为广州海事法院,上诉人全洋公司不服原审裁定,其提出的理由包括:其一,广州海事法院作为扣船法院获得案件实体管辖权的依据是《海诉法》第19条,但管辖权并不具有优先性;其二,上诉人主张产物保险公司已经在船舶被扣押之前已经就实体纠纷在高雄地方法院提起诉讼,全洋公司也在该院应诉,应视为双方已就审理法院达成协议,且本案不属于我国海事法院专属管辖的范围,高雄亦是本案的侵权行为地,当然具有案件的管辖权。此外,上诉人主张案件的事实和内地均无相关,全部事实均发生

<sup>1</sup>《最高人民法院关于海事法院诉讼前扣押船舶的规定》第一条:诉讼前扣押船舶,是指海事法院根据海事请求人在提起诉讼之前的扣押船舶申请,依照法律程序,对船舶实施扣押的诉讼前财产保全措施。

<sup>2</sup>《广东省高级人民法院民事裁定书(2013)粤高法立民终字第400号》

在台湾，法院在审理过程中，需要在台湾调取证据十分不便。在双方已经通过事实行为选择了高雄法院作为实体纠纷管辖法院的情况下，产物保险公司不应当再向广州海事法院提起诉讼。

由此可见，当事方对原审法院是否享有实体纠纷的管辖权存在异议。也正说明，原条文的规定容易使当事人不服扣押船舶法院所享有的实体纠纷的管辖权。海事案件的审理都不是一朝一夕之事，同时，案件诉讼标的往往很大，时间成本相对于法治的公平公正来说应当让位。若无实际联系原则，扣船法院将可能基于具有极大偶然性的船舶扣押权的行使导致获得案件实体管辖权，进而导致当事人提出管辖权异议，由此引起扣船法院与其他具有管辖权的法院之间昂贵耗时的管辖权之争。<sup>[10]</sup>

### 3.2. 管辖权冲突问题

海事管辖权相较于普通的民事管辖权更有其特殊性，各个国家在海事诉讼领域往往采取扩张性的管辖权制度，积极争夺海事管辖权。通过扣船措施而获得实体纠纷的管辖便是争夺海事管辖权的方式之一，即申请人选择对自己有利的法院所在地港口进行挂靠并申请船舶扣押，法院对其进而获得审理案件的管辖权，从而实现申请人“择地诉讼”的目的。<sup>[11]</sup>过度扩张的管辖权政策，将会导致更多的平行诉讼，多重诉讼等诉权滥用现象，造成国际诉讼资源的不必要的浪费，加剧相应管辖权的国际冲突。<sup>[12]</sup>国际海上运输合同具有国际性和长期性。除了装货港和卸货港，运输过程中会挂靠多个港口，经过数个国家，但是这些国家并不当然涉及托运人和承运人的权利义务关系或者并无重要的影响。<sup>[13]</sup>倘若扣船法院享有实体纠纷的管辖权并没有“实际联系原则”加以限制，则可能导致完全没有联系的法院仅仅凭借一次偶然的保全措施而享有案件的管辖权。这种情况的出现，是对国际私法最密切联系原则的背离，同时，会造成海事案件的受案法院及其裁决结果具有较大的不确定性。

### 3.3. “实际联系原则”的其他相关问题探讨

大陆法系和英美法系针对涉外协议管辖是否需要“实际联系原则”加以限制观点不一，即大陆法系要求协议管辖的法院需要与案件有实际联系，而英美法系并不对此要求。<sup>[14]</sup>学者对“实际联系原则”的探讨往往都基于协议管辖问题进行，但对扣船管辖法院审理实体纠纷是否需要“实际联系原则”的研究较少。

究竟何为“实际联系原则”，并没有明确和统一的界定。实际联系可以分为两类，一类是联系的客观标准，一类是联系的主观标准。某些国家的法律承认主观标准。例如，瑞士法律肯定当事人主观选定的瑞士准据法和被选瑞士法院之间的关系，被选瑞士法院应予以管辖。<sup>[15]</sup>我国《民事诉讼法》第34条对协议管辖采取的是以不完全列举的方式限制合同或者财产权益纠纷的当事人协议选择管辖法院的范围，且司法实践中仍然体现出我国民事诉讼立法和司法解释均确立了采用狭义的实际联系的客观标准。因此，对扣船法院享有案件实体管辖权加以实际联系的限制是实现法律协调统一的必然要求。其次，倘若没有“实际联系原则”加以限制，可能会出现下列弊端：一是，扣船地作为法院审理案件的连接点，相较于传统的管辖权连接点而言具有较大的灵活性。<sup>[16]</sup>因此，请求人通常会利用扣船地的不确定性，选择对自己更有利的法院作为扣船法院，引发“择地诉讼”的现象，同时会成为扣船法院争夺海事管辖权的筹码；二是，作为事物的相对面，扣船法院在获得实体纠纷管辖权的同时，亦可能导致累诉局面的产生。尤其伴随着国际运输业的发展，海事诉讼往往涉及到多个国家和地区，扣船法院在适用本国冲突法确定准据法后可能会造成外国法查明困难的现实问题，耗费过多的精力翻译外国法律文本，同时加大法官理解并运用外国法律的裁判压力。<sup>[17]</sup>

## 4. 是否需要在第19条中加入“不便审理法院原则”

我国《海诉法》第19条并没有对法官行使自由裁量权拒绝管辖作出规定，有学者指出，应当在法条

中列明“不便审理法院原则”，即扣船法院可以在另一国法院接受行使管辖权的情况下拒绝管辖。<sup>[18]</sup>其理由在于避免因承认原告“择地诉讼”可能导致对被告的不公正，它成为被告能够拒绝接受原告选择法院起诉或法院实施“长臂管辖权”的一项极为有用的原则。<sup>[18]</sup>但是否有必要在我国《海诉法》第19条中加入该原则还值得商榷。笔者认为无需加入。其一，涉及到法院的自由裁量权，目前该原则在我国的适用存在着拒绝管辖较为审慎、部分案件的说理明显错误或不规范、拒绝适用不方便法院原则的阐述较为模式化等问题；<sup>[19]</sup>其二，即便是要肯定“不便审理法院原则”，我国《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》中第11条以及我国《民事诉讼法解释》第532条关于“不方便法院原则”的规定也可以适用于制约扣船法院实体管辖权的行使，在必要时也不会出现无法可依的现象。

## 5. 对《海诉法》第19条修改的建议

综上，考虑到昂贵耗时的管辖权之争以及当事人“择地诉讼”导致的诉讼资源浪费等问题的存在，需将船舶扣押法院的实体纠纷管辖权进行一定的限制。但是存在实际联系的扣押船舶法院应当享有优先权，原因在于，一是，扣船法院在案件审理和判决执行过程中，对被保全对象的监管、证据的调取、和对被扣船舶的处分以及日后生效裁决的强制执行，均有其不可比拟的属地管辖优势；<sup>[20]</sup>二是，有利于法条更加明确和清晰，防止诉权滥用，更有利于诉讼效率的提升；三是，减少有管辖权的法院为争夺海事管辖权而造成的管辖权国际冲突，促进海事案件的受案法院的明确性。

因此，笔者对《海诉法》第19条中协议管辖的规定无异议，但对扣船法院享有实体纠纷管辖权提出修改建议。即需在肯定扣船法院有权对实体纠纷进行管辖的基础上加上实际联系原则，且在此种情况下，扣船法院应当具有管辖的优先性。

## 参考文献

- [1] 向明华. 论船舶扣押基本特征[J]. 广东行政学院学报, 2009(4): 52.
- [2] 陈宪民. 新编海商法教程[M]. 北京: 北京大学出版社, 2011: 365.
- [3] 王玫黎. 我国船舶油污损害赔偿案件的法律适用——以国内法和国际法的关系为中心[J]. 现代法学, 2007(4): 184.
- [4] 向明华. 对物诉讼与我国的船舶扣押法律制度[J]. 河北法学, 2006(4): 122.
- [5] 林申, 邓筱鹏, 王世超. 关于我国船舶扣押制度的几点思考[J]. 中国水运, 2008(4): 264.
- [6] 徐锦堂. 关于国际条约国内适用的几个问题[J]. 国际法研究, 2014(3): 70.
- [7] 郭小冬. 诉讼保全的实体法视角及其展开[J]. 北方法学, 2021(1): 107.
- [8] 杨春华. 财产保全的功能界定与思考[J]. 政法论坛(中国政法大学学报), 2007(2): 159.
- [9] 洪冬英. 财产保全功能有效实现的障碍及对策[J]. 法学, 2009(3): 109.
- [10] 蒋圣力. 涉及船舶扣押的海事案件的实体管辖权问题研究[J]. 赤峰学院学报(汉文哲学社会科学版), 2014(2): 77.
- [11] 张湘兰. 海商法问题专论[M]. 武汉: 武汉大学出版社, 2007: 117.
- [12] 张湘兰. 国际海事法新发展[M]. 武汉: 武汉大学出版社, 2012: 318.
- [13] 袁发强, 黄春美. 论特征性履行说在国际海上运输合同关系中的误用[J]. 国际法研究, 2019(6): 85.
- [14] 王吉文. “实际联系原则”的困境: 废抑或留[J]. 河南省政法管理干部学院学报, 2011(3): 83.
- [15] 刘晓红, 周祺. 协议管辖制度中的实际联系原则与不方便法院原则——兼及我国协议管辖制度之检视[J]. 法学, 2014(12): 45-46.
- [16] 王利, 邹宗翠. 海事诉讼中的船舶扣押与择地行诉[J]. 法律适用, 2000(5): 19.
- [17] 刘兴莉. 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[J]. 中国海商法年刊, 2010(2): 106.
- [18] 刘兴莉. 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[J]. 中山大学学报(社会科学

版), 2003(4): 115.

[19] 陈南睿. 不方便法院原则在中国法院的适用及完善——以 125 例裁判文书为视角[J]. 武大国际法评论, 2021(2): 114.

[20] 向明华. 海商法学[M]. 厦门: 厦门大学出版社, 2012: 237.