

国际货物多式联运合同诉讼管辖权研究

王雨昕

华东政法大学国际法学院, 上海

收稿日期: 2022年5月16日; 录用日期: 2022年6月10日; 发布日期: 2022年6月20日

摘要

随着全球经济日益快速发展, 国际货物多式联运这种新兴的独立运输方式在全球运输领域内地位不断上升, 但由此合同纠纷引起的一系列法律问题也随之而来。其中的首要问题便是国际货物多式联运纠纷的管辖法院在司法实践中如何确定。本文分为四个部分: 第一部分介绍国际货物多式联运合同概述界定和构成要件; 第二部分对国际货物多式联运的现状以及存在的问题进行分析; 第三部分阐述分析现阶段国内立法以及司法实践中如何确定管辖权; 在前文分析的基础上, 第四部分有针对性地提出如何进一步优化该类纠纷的管辖权的建议, 以期能够为我国统一规范国际货物多式联运合同纠纷诉讼管辖权的确定提供一些新思路。

关键词

国际货物多式联运合同, 管辖, 诉讼

Study on Jurisdiction over Disputes over International Multimodal Transport Contracts

Yuxin Wang

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

Received: May 16th, 2022; accepted: Jun. 10th, 2022; published: Jun. 20th, 2022

Abstract

With the increasingly rapid development of the global economy, the new independent mode of international multimodal transport of goods is gaining prominence in the global transport arena, but a number of legal issues arise as a result of contractual disputes. The first and foremost issue

is how to determine the competent court in judicial practice for international multimodal transport disputes. This paper is divided into four parts: the first part introduces the definition and elements of the international multimodal transport contract; the second part analyses the current situation and problems of international multimodal transport; the third part explains and analyses how jurisdiction is determined in domestic legislation and judicial practice at this stage; on the basis of the previous analysis, the fourth part puts forward targeted suggestions on how to further optimize the jurisdiction of such disputes. On the basis of the foregoing analysis, the fourth part puts forward proposals on how to further optimize the jurisdiction of such disputes, with a view to providing some new ideas for the unified regulation of the determination of the jurisdiction of litigation in disputes over international multimodal transport contracts.

Keywords

International Cargo Multimodal Transport Contract, Jurisdiction, Litigation

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. 引言

自上世纪中叶开始, 世界各地涌起全球化浪潮以及集装箱革命。货物运输方式由传统陆运向全球范围内的货物多式联运不断拓展。国际货物多式联运这一新兴运输方式的诞生提升了货物运输效率, 加速国际货运市场的繁荣发展。但繁荣的同时也衍生出较多的国际货物多式联运合同纠纷。解决这些纠纷的第一步便是管辖权确定问题。因国际货物多式联运存在跨境性、运输流动性大的特点, 实践中纠纷当事人在选择管辖法院时常感到疑惑。本文通过对国际货物多式联运纠纷目前管辖权确定的几方障碍以及在我国的规定与实践操作方面进行分析, 以期在司法实践中合理解决国际货物多式联运管辖权问题提供可参考的理论意见。

2. 国际货物多式联运界定和构成要件

国际货物多式联运合同在《联合国国际多式联运公约》中的概念是指按照多式联运合同, 以至少两种不同的运输方式, 由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点的运输方式。国际货物多式联运是目前兴起的新型货运模式, 它的最显著特征基于托运人和货主的利益, 运营人与托运人订立一份货物运输协议, 经营人承担整个货物联运过程的责任, 支付运输费用、签发单据、一次保险、统一理赔。^[1]目前主要多式联运的形式有陆地航空联合运输、江海联合运输、海上陆地联合运输。国际货物多式联运作为符合目前经济全球化潮流的一种运输方式已经逐渐成为国际运输业发展中不可缺少的一环。但由此国际货物多式联运合同纠纷引起的一系列法律问题也随之而来。其中的首要问题便是国际货物多式联运合同纠纷的管辖法院在司法实践中如何确定, 实践中也遇到多重阻碍, 下文将对此一一展开论述。

3. 国际货物多式联运合同诉讼管辖权确定的障碍

(一) 现存不同运输领域的法律规定不一致

国际货物多式联运合同作为一种日益普及的运输合同在国际货物运输领域快速占据一席之地, 但由

于从签订到履行涉及到多个国家,每个国家的国内法规对于管辖的规定各不相同,且更为棘手的是海运、空运、铁路运输、公路运输等运输方式由于其自身特点所以对于国际纠纷管辖权的规定也并不一致。如目前在铁路运输中,《国际货协》规定了案件原告除了向被告铁路所属国提起诉讼外没有别的选择权;在航空运输领域,《蒙特利尔公约》规定行使案件管辖权的法院可以是承运人住所地或主要营业所在地以及合同签订地和目的地;在海路运输方式中,规定具有管辖权的法院有承运人住所地或主要营业所在地以及合同签订地和目的地、装货港货承运人接管货物的地点和合同约定的缔约国其他任何法院。而国际货物多式联运需要两种或者多种以上的货运方式进行联合,所以不同运输领域纷纭的法律规定常使司法机关或者当事人在审理案件或者选择管辖法院时感到困惑。

(二) 不存在具有统一效力的国际公约

目前,在单一的运输领域中均已存在具有统一效力的国际公约。而国际货物多式联运合同诉讼管辖的确定还涉及不同的国际条约的适用问题,现今国际社会尚无已经生效的具有统一规范法院管辖权的国际协议,而且某些条约仅限于特定地区。¹此外,目前我国加入的国际运输公约在审理国际货物多式联运的案件在司法实践中都有被法院选择作为审判依据的可能性。因确定法院管辖权是选择法律适用的前提,所以没有明确管辖权问题的情况下会导致适用并非一致的公约或者法律进行审判产生不同的案件结果。

(三) 学界尚未形成通说意见

在学界,研究者们更多讨论的是国际货物多式联运合同的其他问题如相关法律适用、承运人的责任限制等问题以及国内多式联运合同的诉讼管辖权研究,对于国际货物多式联运合同管辖权方面的研究讨论数量并不多,论文及专著数量较少,学界对此问题也并无较为普遍的通说观点,故而为立法与司法实践的提供的理论参考依据并不充分。而从诉讼案件的解决流程来看,确定案件管辖权是处理纠纷首先需要解决的问题。只有在案件受理法院确定后,讨论法律适用和诉讼策略才具有实际意义。由上述分析可知,明确国际货物多式联运合同纠纷的诉讼管辖权对妥善解决纠纷起到举足轻重的作用。

4. 国际货物多式联运合同诉讼管辖权在我国的确现状

(一) 国际货物多式联运合同管辖权在国内立法上的规定

若国际货物多式联运案件最终由我国法院管辖,那之后如何在我国众多法院中将管辖权落实到某一法院是一项较为棘手的问题。我国一般依据《民事诉讼法》、《海事诉讼法》以及部分有出台的专门有涉外因素的部分案件司法解释来确定管辖权。

首先要明确国际多式联运合同主要包括哪些运输方式。当该合同中的运输方式仅包括铁路运输、陆地运输而不包括海上运输时,皆以《民事诉讼法》中“涉外民事诉讼”一章的规定来认定管辖权,即在此纠纷中,对于被告的住所在国外而非中国境内的,国际货物多式联运合同签订地、合同实际履行地以及诉讼标的即被运输的货物的所在地、财产扣押地、或者被告在中国有代表机构的,该机构所在地的中华人民共和国境内的法院可以行使管辖权。当然,若合同双方签订了法院选择协议的,选择我国诉讼法规定上述地点以外的法院进行管辖的,也必须严格根据《民事诉讼法》中涉及管辖的内容来进行约束。

当多式联运合同中包括海上区段运输,则在明确该案管辖权时须根据《海事诉讼法》或者《海事诉讼法司法解释》当中的有关规定。其中,只有《海事诉讼法司法解释》在规定的时考虑到分辨该运输合同是否具有涉外因素。如果该运输合同被认定为国际货物多式联运,那么《民事诉讼法》中具有国际性涉外因素的条款即被认定为涉外案件的规定应当被优先考虑为解决管辖权的依据;当遇到并未在《民事诉

¹1968年欧洲国家之间缔结的《关于民商事案件管辖权及判决的执行公约》,1988年欧共体与欧洲自由贸易之间缔结的《关于民商事案件管辖权和判决承认的洛迦诺公约》以及1979年美洲国家之间缔结的《关于外国判决和仲裁裁决的域外有效性公约》。

讼法》中有明确规范的情况下，再考虑根据《海事诉讼法》中的条款，即货物运输首发地、货物送达目的地以及被告住所地法院的法院来管辖该类纠纷。若运输中有转运的情况，转运地的海事法院同样可以对纠纷案件进行管辖。

由以上规定可得，国内层面的国际多式联运合同管辖的认定离不开我国国内诉讼法和司法解释，而不能只根据涉外案件的规定进行管辖，以免管辖结果丧失公正性。

(二) 国际货物多式联运合同诉讼管辖权在我国司法实践中的确定

目前司法实践中对于具有国际性因素的多式联运合同的管辖有以下两种确定方式：1) 依据法院选择条款。根据目前在国际多式联运中最经常被选择采用作为运输合同的《1980年多式联运公约》、《鹿特丹规则》，这两种公约都明确规定承认双方当事人订立的有关选择法院的协议的效力。^[2]并且世界上大部分国家在国内诉讼法中都肯定了为了保障合同双方的意思自治，当事人有对管辖法院进行一致选择的权利。2) 根据该合同与其他地点空间上的密切程度确定管辖权。如果合同双方不存在选择法院的协议，那根据欧盟关于管辖权的条约《布鲁塞尔条例 I 修订》中第 7 条规定以及中国《民事诉讼法》第 272 条的规定，为了体现行使管辖权的法院与纠纷之间具有密切的联系，防止管辖权的不恰当行使而出现不公正的审判结果，大多数国家的司法机关以地域空间之间的关系来判断管辖权的归属。

1) 依据法院选择条款确定管辖权

按照双方的法院选择协议确定管辖权是指，货运合同两方同意采取订立协议的方式选择管辖案件的法院来明确纠纷管辖权的归属。也被称为协议管辖。因为现今并不存在发生效力的专门的国际公约来对国际货物多式联运合同管辖。协议管辖这一方式则成为确定案件管辖的首选方式，并且可以缓解双方当事人关于受理法院的矛盾。所以包括我国在内的各国均在某些程度上承认协议管辖的效力。

目前中国的法律对协议管辖做出了一些限制条件，比如第一，当事方之间达成协议所选择的法院必须是其所在地实际涉及案件争议的法院，即实际联系原则。但是该原则并不同样限制属于海事纠纷性质的诉讼纠纷，选择接受中国境内的海事法院来管辖案件的外国当事人不受到“实际联系原则”的限制，这一规定也扩大了中国法院的案件管辖范围。第二、该约定不得违反中国对专属法院管辖以及层级管辖权的相关要求。第三，我国现行法律及司法解释承认外国当事人通过协议的方式赋予中国法院案件管辖权，但对合同当事人选择外国法院进行管辖的协议的效力如何尚未出台有关法律及司法解释。从最高人民法院在《第二次全国涉外商事海事裁判工作会议纪要》中规定双方当事人具有非排他性法院选择管辖协议时，能够被认定为没有排除其他法院对该项争议的管辖权。^[3]

由上述分析可知，若有合同方向中国境内的法院进行纠纷诉讼，中国法院仍能根据《民事诉讼法》受理案件。而对当事人之间排他性管辖协议的效力问题，我国法律和会议纪要并未提及。世界其他各国对排他性管辖协议大部分持肯定态度，比如 2005 年《协议管辖法院公约》。虽然此公约并未生效，但从其内容可探知国际社会目前对此的赞同为多数观点。

2) 依据国际货物多式联运合同与法院地空间上的联系确定管辖权

依据我国《民事诉讼法》第 272 条规定，针对涉外合同纠纷，合同签订地或者合同履行地法院可以对外国法人行使管辖权。²但是当该条在实践中适用于多式联运合同案件时，存在两点问题。

一是随着如今现代化水平的提高，电子运输单证适用愈加频繁。而在使用该类型单证的情况下，合同签订地比较难以实际认定。在签订多式联运合同的情景之中，合同订立地与合同之间的天然关联显然

² 参见《民事诉讼法》第 272 条：“因合同纠纷或者其他财产权益纠纷，对在中华人民共和国领域内没有住所的被告提起的诉讼，如果合同在中华人民共和国领域内签订或者履行，或者诉讼标的物在中华人民共和国领域内，或者被告在中华人民共和国领域内有可供扣押的财产，或者被告在中华人民共和国领域内设有代表机构，可以由合同签订地、合同履行地、诉讼标的物所在地、可供扣押财产所在地、侵权行为地或者代表机构住所地人民法院管辖。”

不如货物发运地或者运输目的地关系密切。因此，根据上述分析不能僵化的根据合同签署地以及履行地确定管辖，而要灵活操作。[4]

二是司法实践中也较难确定合同履行地。虽然《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第18条解释了合同履行地怎样认定³，但国际货物多式联运合同涉及运输货物在多个区域不同国家的移动，对于如何明确合同履行地现有法律和司法解释并未作出详细解释。

5. 针对国际货物多式联运合同诉讼管辖权选择方面问题的建议

根据上述现存国内立法、国际公约以及司法实践中操作进行分析，笔者认为可以从以下三方面进一步优化我国关于国际货物多式联运纠纷管辖权的确定：

（一）将当事人双方法院选择条款作为首要考虑因素

从目前司法实践来看双方当事人合同中的法院选择条款是确定管辖权归属的首要考量因素。从法院审理案件的效率以及成本来看，法院选择条款能够避免不同国家的法院同时受理同一案件以此减少不必要的司法成本浪费，从而避免国际私法概念上“平行诉讼”的产生；此外，法院选择条款可以减少原告根据自己的利益选择法院进行诉讼的情形，节省纠纷双方在进行法律诉讼时付出的时间和金钱成本，使得纠纷能够及时化解；在进行到判决结果的承认与执行阶段时，双方的法院选择条款可以减少选择执行或承认的法院的难度，从而实现判决的顺利执行。[4]

因此，以争议双方的法院选择条款选择管辖法院作为首要考虑因素，这不单单是对合同两方意思自治的尊重，更是适应全球化背景促进商业合作节约交易成本而产生的大势所趋。其次，将当事人意思自治作为选择法院管辖首要因素也有利于明确合同的法律适用。因为确定法院管辖权是法院选择法律适用的前提，故而尽快确定诉讼管辖有利于法院正确适用法律迅速解决纠纷，节省司法资源。

（二）将国际多式联运合同起运地或目的地的法院作为首选管辖法院

若国际多式联运协议的当事方未选择管辖法院，则应由多式联运协议的起始地或者目的地法院行使管辖权。如果国际联合运输协议的经营者是外国公司，则行使法院管辖权会违反原告被告的一般原则。

[5]

司法机关对案件进行管辖是因为根据属地管辖权来行使的，即对于在该国领土内的任意行为引起的纠纷拥有管辖权。对于外国当事方而言，如果因为在法院地的经营行为使其获得盈利，那也应花费为取得收益而应支出的开销，其中含有前往该行为地解决法律纠纷的费用。[6]由上述分析可知，从对双方当事人公平的角度而言，当受理多式联运案件的法院地与纠纷有着实际联系时，并且外国当事人在行为地获得的收益高于其所承担的诉讼成本时，行为地法院才可获得管辖权。

国际货物多式联运中运输难免囊括两个以上国家或者两种以上运输区段，在如此多的地点中选择管辖法院较为困难并且不确定性较大，容易使当事人产生困扰。在众多地点中，合同的起运地和目的地是最为确定的，并且与运输合同有着密切联系。首先外国当事人由该运输活动取得利益，那让其接受起运地或者目的地法院管辖并非不合理。其次起运地与目的地在订立运输合同时的明确性能够消除跨国运输中因涉及地域众多而产生的管辖权归属不确定性，具有实际可操作性。

（三）借鉴国际货物多式联运人的“网状责任”规定

我国国内审理多式联运案件可以参考“网状责任制”。网状责任制是在能确定造成货物灭失，损害的区段时，则按该运输区段所适用的法律规定，如果不能则采用“隐蔽损害一般原则”，来确定使用一种

³ 参见《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第18条：“合同对履行地点没有约定或者约定不明确，争议标的为给付货币的，接收货币一方所在地为合同履行地；交付不动产的，不动产所在地为合同履行地；其他标的，履行义务一方所在地为合同履行地。即时结清的交易行为地为合同履行地。”

统一规范。

审判实践中，当事人明确知晓货损或者引起纠纷的行为是发生在何种运输区段的，那么根据该运输区段的不同性质来选择法院进行排他性管辖。如果引发纠纷的运输区段并不单一而是同时包括海运或者铁路运输，那么最先受理案件的法院取得专属管辖权。在当事人无法得知引发诉讼的行为是在哪个区段发生的，那所有与该国际货物多式联运合同相关的法院皆拥有进行的管辖权力，此时原告首先提起诉讼并受理案件纠纷的法院具有专属管辖权。

但是实践中可能会出现当事人隐瞒货物实际毁损灭失的区段，主要是因为自由选择法院能够保护自己的利益，而选择在起诉时可以不将情况写明。因此，法院只能被动地在审理过程中才能查明损失发生的具体区域，这也使得无法使用移送管辖进行管辖权纠错。所以在涉及到多式联运合同纠纷案件时，在立案审查时应该加大审查力度避免出现当事人瞒报的情况或者相关立法可以出台审理此案件的移送管辖的新规定，在尽可能减少司法资源浪费的情况下保证管辖权的正确行使，维护司法的公正性，增强公众的信赖度。

6. 结语

国际货物多式联运的地位在国际货物运输中逐渐上升，随之而产生的合同纠纷数量也日益增多。通过上文对国际货物多式联运合同纠纷管辖权的研究可知目前在国际层面的规定繁多、较为混乱，缺少统一规定的国际公约与学界通说。由此，笔者认为为了保证当事人的意思自治最大程度的实现，应该首先考虑双方的法院选择条款，在没有协议的情况下由起运地或者目的地法院进行管辖。当具有管辖权的法院确定为中国法院时，根据民事诉讼法的规定并且借鉴国际货物多式联运的“网状责任”解决国内法院管辖权冲突，同时建议加强案件审查以及移送管辖的相关规定。本文通过现行国际公约、各运输方式法律规定和我国法律相关规定进行分析，对目前法院管辖制度上的可改善之处提出一些建议，同时希望立法机关可以采用更加灵活的对策，并且在法律或司法解释上做出更明确的法律规定，希以早日解决国际货物多式联运合同的管辖权归属应如何确定这一问题。

参考文献

- [1] 司玉琢. 海商法专论[M]. 第4版. 北京: 法律出版社, 2018: 99.
- [2] Hartley, T. (2013) Choice-of-Court Agreements under the European and International instruments. Oxford University Press, Oxford, 2, 12.
- [3] 郭萍, 郑志立. 货物多式联运合同诉讼管辖问题[J]. 大连海事大学学报, 2009, 8(4): 11-15.
- [4] 张丝路. 国际多式联运合同法律适用问题研究[D]: [博士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2018.
- [5] Fawcett, J. (1988) A New Approach to Jurisdiction over Companies in Private International Law. *International and Comparative Law Quarterly*, 37, 645-667.
- [6] von Mehren, A.T. (1983) *Adjudicatory Jurisdiction: General Theories Compared and Evaluated*. Boston University Press, Boston, 5-8.