

# 论新形势下海事争议解决机制的完善

## ——从海事判决承认与执行切入\*

罗雅馨\*\*

**摘要：**海事判决的承认与执行既是海事争议解决机制中的关键一环，也是外国法院民商事判决承认与执行机制中的重要组成部分。海事判决能否在全球领域内得到全面流通是航运业界高度关切的法律焦点问题。由于外国海事判决的承认与执行长期以来缺少国际性统一规则对其加以调整，同时各国关于外国法院判决承认与执行的标准和规定差异较大，使得外国海事判决的承认与执行在实践中存在诸多障碍。海牙《选择法院协议公约》和《承认与执行外国民商事判决公约》均排除了部分海事事项公约的适用，该做法或将影响全球海事争议解决机制的完善。现已生效的涉及海事事项承认与执行的国际公约难以满足多数海事判决全球流通的需求，应坚持开放、包容立场探索外国海事判决承认与执行国际统一性问题的完善进路。

**关键词：**外国海事判决；承认与执行；选择法院公约；海事争议解决

### 一、引言

诉讼、调解与仲裁是解决平等主体间海商海事纠纷的主要途径，同时也是多层次、立体化海商海事争端解决机制的核心组成部分。国际海事司法制度不仅是国际航运争端解决机制中的重要一环，还是各个国家经略和管控海洋的重要手段，在新形势下，其更是各国家依法管海、治海、护海，维护领土主权和海洋权益的关键性手段。完善国际海事司法制度，应充分尊重当事人协议选择管辖法院的自由，积极推动外国海事判决承认与执行，明确法律适用标准，统一航运纠纷案件裁判尺度，为平等保护各国当事人合法权益提供制度性保障。

随着世界各国间贸易往来日渐频繁，经济全球化趋势不断加深，私法规范与司法制度趋同化发展已成为必然，作为海事司法中的重要组成部分，外国法院海事判决的全球流通过度面临着更高的要求。然而海事判决作为民商事判决中的重

\* 本文系国家社科基金重大研究专项“新时代海洋强国战略法制保障研究”（18VHQ004）阶段性成果。

\*\* 罗雅馨，上海海事大学法学院博士研究生、中国仲裁法学研究会海事仲裁专委会研究助理。

要组成部分，其承认与执行机制却仍主要依赖各国国内法，缺少统一的国际规则对其加以调整。由于各国国内法对于判决承认与执行的标准不一，加之海事纠纷相较其他民商事纠纷具有一定的专业性与复杂性，使得海事判决在各国的承认与执行的实践中受到一定限制，存在较大的阻碍，直接影响海事司法的确定性与公信力，不利于国际民商事活动参与者对于自身权利的维护。就目前而言，世界各国对于外国法院判决承认与执行的判定标准不尽相同，虽有部分国际公约对外国海事判决的承认与执行作出了规定，但在实践中往往难以发挥效力。在 2005 年第 20 届海牙外交会议通过并于 2015 年 10 月 1 日起正式生效的《海牙选择法院协议公约》（简称《选择法院公约》）<sup>①</sup>以及在 2019 年 7 月 2 日海牙国际私法会议第 22 届外交大会上通过的《承认与执行外国民商事判决公约》（简称《海牙判决公约》）<sup>②</sup>均通过较为明细的排除清单将大量事项排除在公约的适用范围之外，其中就包括了部分海事事项。<sup>③</sup>作为国际司法制度规则的改变者，《选择法院公约》与《海牙判决公约》为外国民商事判决的承认与执行确立了较为统一的新规则，但在海事判决的承认与执行问题上却有留白。两个公约均排除了部分海事事项的适用，此种安排虽在一定程度上避免了与其他公约的冲突，但却带来了海事判决在全球范围内的流通问题、现行的国际海事公约规定是否能满足多数海事判决的承认与执行的争论。

在构建人类命运共同体和建设“一带一路”等世界级理念和方案的推动过程中，中国始终以负责任大国形象推动世界各国共同发展。<sup>④</sup>相应的，在新时代背景下，中国应积极参与公约的研究中去，开展承认与执行外国海事判决的相关实践，为海事争端解决机制的构建与完善贡献中国方案，并使其充分体现中国元素、中国理念以及中国智慧，以促进自由贸易的繁荣、推动世界经济前进、保障经济

---

<sup>①</sup> See Convention of 30 June 2005 on Choice of Court Agreements adopted by the Twentieth Session and Explanatory Report by Trevor Hartley & Masato Dogauchi, HCCH Publications, 2007. 公约原文可见海牙国际私法会议网站 <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=98>, 2021 年 6 月 7 日访问。

<sup>②</sup> See Convention of 2 July 2019 on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters. 公约原文可见海牙国际私法会议网站 <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=137>, 2021 年 6 月 7 日访问。

<sup>③</sup> 《海牙选择法院协议公约》第 2 条第 2 款将 9 类共 16 种事项排除在外，具体分类参见肖永平等主编：《批准〈选择法院协议公约〉之考量》，法律出版社 2017 年版，第 33-40 页；《承认与执行外国民商事判决公约》第 2 条第 1 款将 17 种事项排除在公约的适用范围之外。

<sup>④</sup> 参见曲颂等：《中国展现负责任大国形象——国际人士积极评价中国对外工作成果》，《人民日报》2018 年 6 月 22 日，第 3 版。

全球化的成果。因此，本文从国际公约入手，对目前已生效且涉及海事事项的国际公约的相关规定进行研究，梳理海事判决承认与执行的国际统一规定，比较不同公约所规定的海事判决承认与执行机制，结合公约适用时存在的问题，分析现行海事判决承认与执行机制的利弊，进而期望为海事判决承认与执行的国际统一机制的构建提供思路。

## 二、国际公约中海事判决承认与执行机制的规范分析

国际统一的海事管辖权规则以及国家间海事判决承认与执行机制是外国海事判决全球流通机制的重要组成部分，但由于各国现行的海事管辖权规则差异较大，难以形成一项接受度较高且同时规定管辖权和判决承认与执行的双重公约。因此多数国际公约仅对海事管辖权作出规定而并未涉及海事判决承认与执行的内容，只有少数公约在规规定海事管辖权的基础上同时还增设了海事判决承认与执行的规定。回顾海事判决全球流通机制的国际立法沿革，其立法模式可以分为三种：单一式、统一式以及混合式。单一式的立法模式针对海事判决的全球流通机制进行专门立法，将海事事项与其他民商事事项进行区分，这种立法模式主要体现在部分国际海事公约中，如 1952 年《统一海船扣押某些规定的国际公约》等公约实现了海事管辖权规则在海上运输、海事侵权等领域的国际统一，而 1974 年《海上运输旅客及其行李雅典公约的 2002 年议定书》等公约则在规规定海事管辖权的同时还规定了海事判决承认与执行。统一式的立法模式不再单独区分海事事项，将海事事项作为民商事事项的其中一部分进行统一规制，即如《选择法院公约》与《海牙判决公约》。混合式立法模式则是在将海事事项作为民商事事项的其中一部分进行统一规制的基础之上再针对海事事项的特殊性作出特殊的规定，如《布鲁塞尔条例 I》以及《卢加诺公约》等公约对部分海事事项的管辖权作出了特别规定。目前海事判决承认与执行机制主要体现在单一式立法模式的国际海事公约中以及混合式立法模式的《布鲁塞尔条例 I》中。

### （一）国际海事公约中海事判决承认与执行机制

截止至目前，在业已生效的国际海事公约中，有部分公约对外国海事判决的承认与执行作出了规定，具体而言如下表 1：

表 1 国际公约中海事判决承认与执行机制一览

序号	公约	条款	规定内容
1	1974 年《海上运输旅客及其行李雅典公约的 2002 年议定书》	第 11 条	<p>增加以下条文作为本公约第 17 又条： 第 17 又条承认和执行</p> <p>1. 按第 17 条具有管辖权的法院做出的任何判决，如在原判决国是可执行的且不再接受普通形式的审查，则应在任何缔约国中被承认，除非： （a）判决系因欺诈而获得，或 （b）被告未得到合理的通知和陈述其案情的公正机会。</p> <p>2. 根据第 1 条被承认的判决，在履行了该国规定的程序后即应在每一缔约国中均可以得到执行。程序不应允许重新审查案件实体问题。</p> <p>3. 本议定书缔约国可应用其他有关承认和执行判决的规则，但其作用应是确保判决至少在与第 1 和 2 款规定的相同程度上得到承认和执行。</p>
2	《国际油污损害民事责任公约》	第 10 条	<p>1. 由具有第 9 条所述管辖权的法院所作的任何判决，如何在原判决国家实施而无需通常的复审程序时，除下列情况外，应为各缔约国所承认： （a）判决是以欺诈取得的；或 （b）未给被告人以合理的通知和陈述其立场的公正机会。</p> <p>2. 按本条第 1 款确认的判决，一经履行各缔约国所规定的各项程序之后，便应在该国立即实施。在各项程序中不得允许重提该案的是非。</p>
3	《设立国际油污损害赔偿基金公约》	第 8 条	<p>根据第 4 条第 5 款关于分配问题的任何决定，按照第 7 条第 1 和第 3 款，具有审判权的法院对“本基金”的任何判决，当它已在原判决国成为可实行的和在该国不再受普通方式审查时，应在与责任公约第 10 条所规定的同等条件的各缔约国中，得到承认和实施。</p>
4	1992 年《设立国际油污损害赔偿基金国际公约的 2003 年议定书》	第 8 条	<p>1. 以本议定书第 4 条第 3 款中所述的有关分配的任何判决为准，按本议定书第 7 条具有管辖权的法院做出的对“补充基金”的任何裁决，当其在原判决国成为可执行并在该国无需普通形式的审查时，应在《1992 年责任公约》第十条规定的相同条件下，在每一缔约国中得到承认并可以执行。</p> <p>2. 缔约国可应用承认和执行裁决的其他规定，但其效果应是确保裁决至少在第 1 款规定的同样范围内得到承认和执行。</p>

序号	公约	条款	规定内容
5	2001年《国际燃油污染损害民事责任公约》	第10条	<p>1. 具有第6条规定的管辖权的法院作出的任何判决,如在原判决国具有执行力而无需再作一般形式的检查,应在任何缔约国中得到承认,除非:</p> <p>(a) 判决系以欺诈获得; 或</p> <p>(b) 被告未得到合理通知和陈述其案件的公正机会。</p> <p>2. 根据第1款得到承认的判决,在该国要求的手续一经履行,即应在每一缔约国执行。这些手续不应允许对案情作重新审理。</p>

通过对比上表中涉及海事判决承认与执行的各项国际海事公约的规定可知,各公约对外国海事判决的承认与执行的规定内容较为相近且较为笼统,难以形成较为一套完整的法律体系,缺少具体性、细节性的规定以及相关的判断标准和法律适用依据,仅依靠现行国际海事公约中的规定无法满足海事判决全球流通的实际需求。1974年《海上运输旅客及其行李雅典公约的2002年议定书》第11条对1974年《雅典公约》第17条的内容进行了补充,对于承认与执行的条件、审查标准以及拒绝承认与执行的情形作出规定。该公约规定应予承认与执行的判决需具备以下条件:(1)作出判决的法院依据公约规定具有管辖权;(2)该判决在原判国是可执行的;(3)该判决为终局判决。满足条件予以承认的判决在原判国履行完所有手续后在被申请国不需再作实质审查即可在所有成员国中得到执行。同时该公约还明确了两种判决拒绝承认与执行的情形:欺诈和没有合理地通知被告以及被告未能获得陈述案情的同等机会。并且该公约并未排除其他有关承认与执行公约或国内法的适用,但要求其认定标准不得低于本公约的规定。《国际油污损害民事责任公约》对于承认与执行的条件、审查标准以及拒绝承认与执行的情形作出规定,具体内容与1974年《海上运输旅客及其行李雅典公约的2002年议定书》基本一致,但未对其他有关承认与执行公约的适用问题作出规定。《设立国际油污损害赔偿基金公约》仅规定了判决承认与执行的条件,要求应予承认与执行的判决应是根据该公约有关分配问题的针对该基金的判决。同时还规定应予承认与执行的判决需具备以下条件:(1)作出判决的法院依据公约规定具有管辖权;(2)该判决在原判国是可执行的;(3)该判决为终局判决。满足承认与执行条件的判决可在所有成员国中得到承认与执行。1992年《设立国际油污损害赔偿基金国际公约的2003年议定书》在《设立国际油污损害赔偿基金公约》

的基础上将应予承认与执行的判决的范围扩大到对补充基金作出的任何裁决，其他规定仍保持不变。同时增加了有关其他公约相关事项适用问题的规定，该公约并不排除其他有关承认与执行公约或国内法的适用，但同时要求其认定标准不得低于该公约的规定。2001年《国际燃油污染损害民事责任公约》则对于承认与执行的条件、审查标准以及拒绝承认与执行的两种情形作出规定，具体规定与1974年《海上运输旅客及其行李雅典公约的2002年议定书》的规定基本一致。

具体而言，现行的国际海事公约中海事判决的承认与执行机制存在以下问题：第一，海事判决的确定性要件缺少判断标准。海事判决的确定性要件是其承认与执行的首要条件，但反观表中各项公约却缺少相应的明确规定，未区分海事判决的承认以及执行且未规定应依据何国法律判断海事判决的确定性，缺少确定性要件的审查标准。第二，拒绝承认与执行理由过少。表中多数公约对于拒绝承认与执行的理由仅有欺诈和原审法院在审判时存在程序性问题两个理由，少数公约未规定拒绝承认与执行的理由。如此规定过于宽泛，一方面不利于当事人权利的保护，另一方面会导致海事判决在申请承认与执行时过度依赖被申请国国内法以及被申请国法院的自由裁量，进而难以形成国际性统一的判决承认与执行规制。第三，公约规定过于笼统。上表中多数公约仅用概括性的表述对海事判决的承认与执行进行规定，因此在公约实际适用过程中势必会与各国的国内法产生交集，如判决是否在原判国具有执行力，何为“欺诈获得的判决”，何为“合理的通知”等问题都需依据国内法来判断。若被申请国的国内法对于拒绝承认与执行的规定与公约规定不同，可能会导致海事判决无法顺利得到承认与执行，例如在The “IRINI A” 案<sup>①</sup>中，英国法院在依据原判国法律来判断申请承认与执行外国法院判决是否具有确定性（final and conclusive）的同时，还要求该外国法院判决须满足普通法中的规定，即申请承认与执行的判决应为针对金钱给付的判决（Judgement must be for a definite sum of money），且不能违反自然主义（Contrary to natural justice）与公共政策（Contrary to public policy）。

---

<sup>①</sup> 参见 ASCOT COMMODITIES N.V. v. NORTHERN PACIFIC SHIPPING ([1999] 1 Lloyd's Rep. 196)。

## （二）区域性公约中关于海事判决承认与执行的规定

“布鲁塞尔体系”<sup>①</sup>是目前在判决承认与执行领域最为成功的国际合作模式，严格说来，《布鲁塞尔条例 I》实质上是一个区域性公约，是欧盟成员国之间的一次成功的实践。通过该公约实现了判决在欧盟成员国境内自由流动的目标。<sup>②</sup>

《布鲁塞尔条例 I》自 2002 年 3 月 1 日生效以来对欧盟各成员国间的民事交往以及民事诉讼制度的发展起到了巨大的促进作用，但随着全球电子商务的不断普及以及其他新兴技术的推广应用，《布鲁塞尔条例 I》也逐渐暴露出一些问题与技术层面的不足。欧盟委员会在 2009 年的报告中指出，经过广泛论证，应启动对《布鲁塞尔条例 I》的修订工作，调整修改其中的部分条款以便于更好地促进民商事判决的流通。后于 2012 年完成了修订并通过了《关于民商事案件管辖权和判决执行的第 1215/2012 号条例（重订）》（《布鲁塞尔条例 I（重订）》），并于 2015 年起在所有欧盟成员国生效。<sup>③</sup>

根据《布鲁塞尔条例 I（重订）》规定，海事判决的承认与执行可以适用该条例。《布鲁塞尔条例 I（重订）》第 1 条对其适用的实质范围进行了规定，规定公约适用于民商事事项，并排除了部分事项对于公约的适用。<sup>④</sup>由此可见海事事项作为民商事事项的一部分且不属于公约的排除事项因而可以适用该公约的规定。同时，《布鲁塞尔条例 I（重订）》第 2 条对予以承认和执行判决的定义和范围进行了规定。广义上的民事判决是指法院根据查明的事实和有关法律的规定，对当事人之间有关民事权利义务的争议，或申请人提出的申请，作出的具有强制约束力的裁判。<sup>⑤</sup>由于各国的法制差异，“判决”的概念在不同国家法律制度中规定不尽相同，例如在匈牙利，法院就案件事实作出的裁决称为“判决”，

---

① 多数学者将 1968 年欧共同体成员国签订的《民商事案件管辖权和判决执行公约》（《1968 年布鲁塞尔公约》）和 2000 年欧盟理事会通过的《民商事管辖权与判决承认及执行规则》（《布鲁塞尔条例 I》）以及 1988 年欧共同体成员国与欧洲自由贸易联盟成员国之间签订的《民商事管辖权和判决执行公约》（《卢加诺公约》）还有 2012 年欧洲议会及欧盟理事会通过的《关于民商事案件管辖权和判决执行的第 1215/2012 号条例（重订）》（《布鲁塞尔条例 I（重订）》）统称为“布鲁塞尔体系”。

② 参见王吉文：《外国判决的承认和执行的国际公约模式研究》，中国政法大学出版社 2010 年版，第 97-98 页。

③ Regulation (EU) No. 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on jurisdiction and enforcement of judgments in civil and commercial matters (recast), [2012] OJ 351/1.

④ See EU, Regulation (EU) No.1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (Recast), Official Journal of European Union L 351/1, 20.12.2012, Article 1.

⑤ 参见徐宏：《国际民事司法协助》，武汉大学出版社 2006 年版，第 223 页。

就其他事项作出的裁决则称为“命令”。<sup>①</sup>出于上述原因,《布鲁塞尔条例 I (重订)》对判决的范围也做出了灵活规定,<sup>②</sup>条例中所指的“判决”不仅包括裁决、命令、决定或执行令状以及由法院书记官就诉讼费或其他费用所作的决定。另外,对案件实体问题具有管辖权的法院或法庭所做出的临时措施(包括保护措施)也属于条例规定的判决的范畴,但不包括该法院或法庭在未传唤被告出庭情况下所做出的临时措施,除非在执行前包含该措施的判决已送达被执行人。基于上述条款设计,从条例的适用范围来看,诸如扣押船舶的决定或命令、设立海事赔偿责任限制基金的裁定等外国法院作出的海事判决都可以依据条例予以承认和执行。

《布鲁塞尔条例 I (重订)》对于海事请求事项的管辖权也进行了明确的规定。《布鲁塞尔条例 I (重订)》从实质上来看其实是一个双重公约,既规定了法院的直接管辖权同时也对法院的间接管辖权作出了具体要求。基于部分诉讼标的的特殊性,条例对一些特别事项以及特别诉讼形式的特别管辖权规则进行了规定。条例第 7 条第 7 款对法院基于扣押被救助货物以及运费而产生的管辖权进行了规定:在海上货物运输因海难救助报酬或运费支付所发生的争端,可以在货物为担保付款而被扣押地法院以及货物本应被扣押但由于提供了保释金或其他保证而免于扣押的所在地法院被诉,且以主张被告对该货物或运费具有利益或在救助时曾有利益的情况为限。<sup>③</sup>在 1968 年《布鲁塞尔公约》的文本中未对此项内容作出规定,在之后的 1978 年文本的第 5 条第 7 款首次增加了此项规定。<sup>④</sup>《布鲁塞尔条例 I (重订)》对于海事请求事项的特别管辖权进行明确规定的同时针对部分海事事项还允许成员国国内法作为法院管辖权判断的依据,如条例第 9 条规

---

① 参见徐宏:《国际民事司法协助》,武汉大学出版社 2006 年版,第 224 页。

② 参见《布鲁塞尔条例 I (重订)》第 2 条规定的“判决”系指某一成员国法院或法庭所作的任何决定,而不论该决定的名称是什么,如裁决、命令、决定或执行令状,以及由法院书记官就诉讼费用或其他费用所作的决定。该条例还进一步规定了公证文书和法院和解书也同样可以予以承认与执行。第 58 条规定:“在诉讼程序中经法院许可,并可在达成和解的成员国内执行的和解办法,在被请求国也应以与公证文书同样的条件予以执行。许可和解办法成员国法院或有关机构,经利害关系当事人的请求,应该出具符合本规则附件五标准格式的证明文书。”值得注意的是该条未规定公证文书和法院和解书的承认,仅仅规定了执行,该做法被《选择法院公约》所继承并在公约的解释报告中说明此举的原因, See T. C. Hartley & M. Dogauchi, *Convention on Choice of Court Agreements: Explanatory Report (First Draft) of May 2006, Paragraphs 210-211.*

③ See EU, Regulation (EU) No.1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (Recast), Official Journal of European Union L 351/1, 20.12.2012, Article 7(7).

④ See EC, The 1968 Brussels Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters, Official Journal of European Union C27, 26.1.1998, Article 5(7).



定若某一成员国法院根据本条例对有关船舶使用或经营责任的相关诉讼享有管辖权，则该法院有权审理有关海事赔偿责任限制纠纷的案件，同时任何依据该成员国国内法为相同目的而建立的其他法院，对有关海事赔偿责任限制的请求也可以行使管辖权。<sup>①</sup>同时《布鲁塞尔条例 I（重订）》也确认了对于成员国已加入的其他已生效的国际公约中有关海事事项的特别管辖权规定。条例第 71 条规定，本条例不影响成员国作为成员方涉及特别案件的管辖权或判决承认与执行的公约的效力，即国际公约中的特别管辖权规则具有优先效力。<sup>②</sup>

尽管《布鲁塞尔条例 I（重订）》进一步促进了欧盟成员国间民商事判决的流通，但在实践中仍然存在着诸多问题，例如欧盟跨国民事诉讼规则呈现出“碎片化”的状态，每一欧盟成员国参与欧盟统一立法的方式都不同，使得每项立法在不同的成员国内适用情形也都不尽相同。<sup>③</sup>本文认为对于外国海事判决的全球流通，布鲁塞尔体系虽不能解决海事判决在世界各国间的承认与执行问题但仍具有一定的借鉴意义。前文述及布鲁塞尔体系所采用的混合式立法模式既可以提高海事判决承认与执行的国际统一化程度又可以兼顾海事诉讼的特殊性，但缺点是接受度较低。那么构建海事判决承认与执行的国际统一化机制是否可以在统一立法模式的基础上部分引入混合式的立法模式，即在现有承认与执行国际公约的基础上增加海事间接管辖权的规定，同时扩大公约的适用范围，将海事事项全部纳入国际民商法判决承认与执行机制中。这样既可以使海事判决承认与执行机制作为国际民商法判决承认与执行机制的一部分，实现二者全球化的协同发展，还可以完善海事判决承认与执行机制自身体系化建设，用更为开放、温和的方式构建一项更易于各国接受的海事判决承认与执行机制。

---

① See EU, Regulation (EU) No.1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (Recast), Official Journal of European Union L 351/1, 20.12.2012, Article 9.

② See EU, Regulation (EU) No.1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (Recast), Official Journal of European Union L 351/1, 20.12.2012, Article 71.

③ 参见杜涛：《欧盟跨国民事诉讼制度的新发展——评欧盟〈布鲁塞尔第一条例〉之修订》，载《德国研究》2014 年第 1 期，第 103 页。

### 三、海牙判决公约体系<sup>①</sup>下海事判决承认与执行机制的规范分析

缔结一项全球性的判决承认与执行公约一直是海牙国际私法会议以及世界各国长期以来不断努力的目标之一。作为第一个全球性民商事管辖权和判决公约,《选择法院公约》在历经 13 年的讨论与磋商后于 2005 年第 20 届海牙国际私法会议第 20 次大会上获准通过,并于 2015 年 10 月 1 日起正式生效。<sup>②</sup>《选择法院公约》是迄今国际社会最为关注的就私法进行国际统一的一个世界性的多边国际公约,更是该领域我国参与讨论和制定的第一个这样的公约。该公约对于法院的选择、被选择法院和其他法院的权利与义务以及判决的承认与执行进行了明确的规定。

相较于布鲁塞尔体系,《选择法院公约》作为全球性的管辖权和判决承认与执行的公约其规定更为温和且接受度更高,是司法确定性、法院管辖合理性、判决流通性和当事人权利救济等多种要素平衡之下的结果。在《选择法院公约》的基础之上,2019 年 7 月 2 日海牙国际私法会议第 22 届外交大会上通过的《海牙判决公约》<sup>③</sup>成为第一部全球性多边外国民商事法院判决承认与执行的国际公约,该公约被国际社会誉为国际司法制度规则的改变者(game changer)。1958 年的《承认及执行外国仲裁裁决公约》即《纽约公约》,在过去 60 年中使得国内仲裁裁决全球流通成为可能。但是,国际上很长时间都没有一部像《纽约公约》一样的创设国内法院判决全球流通机制的全球性的多边国际公约。《海牙判决公约》是迄今为止国际社会就外国民商事法院判决承认和执行所制定的最受关注也是获得最多国家参与的一项国际司法制度建设的项目工程,它和《选择法院公约》一起铺设了一条法院判决全球流通的大道。<sup>④</sup>前文已经述及《选择法院公约》和《海牙判决公约》中均通过较为明细的排除清单将包括部分海事事项在内的大量

<sup>①</sup> 由于《选择法院公约》以及《海牙判决公约》在内容上有较强的关联性,且这两项公约是海牙国际私法会议 1992 年启动“海牙判决计划”以来最为重要的成果,因此本文用“海牙判决公约体系”作为二者的统称,用以描述两项公约中的共通规则与特性。

<sup>②</sup> See Convention of 30 June 2005 on Choice of Court Agreements adopted by the Twentieth Session and Explanatory Report by Trevor Hartley & Masato Dogauchi, HCCH Publications. 2007. 公约原文可见海牙国际私法会议网站 <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=98>, 2021 年 6 月 7 日访问。

<sup>③</sup> See Convention of 2 July 2019 on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters. 公约原文可见海牙国际私法会议网站 <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=137>, 2021 年 6 月 7 日访问。

<sup>④</sup> 参见徐国建:《被攻克的最后堡垒:2019 年<海牙判决公约>所涉关键问题评析》,载《上海政法学院学报(法治论丛)》2020 年第 2 期,第 1 页。

事项排除在公约的适用范围之外，就我国而言，《选择法院公约》和《海牙判决公约》中规定的适用范围与我国海事法院受理案件范围不尽相同，这意味着即使公约在以后生效后，有些海商海事案件的判决无法依据公约在域外国家进行承认与执行，该做法或对外国法院海事判决的承认与执行产生重要影响。

#### （一）《选择法院公约》中海事事项排除的规定

《选择法院公约》第2条列举了排除公约适用的特殊事项，其中第2款第(f)项排除适用全部运输事项，无论运输对象是旅客还是货物，无论运输方式是海上运输、公路运输、铁路运输还是航空运输，或任意三种的组合。<sup>①</sup>在《选择法院公约》修订之初，2004年产生的公约草案文本《关于排他性选择法院协议的公约草案》中，仅将海上旅客运输合同以及海上货物运输合同排除在公约适用范围之外。如此安排有两个原因，其一是当时考虑到《海牙——维斯比规则》<sup>②</sup>的缔约国可能不愿意接受提单中的选择法院条款。因为如果该选择法院条款指定具有管辖权的国家不是《海牙——维斯比规则》的缔约国，则可能发生船主规避《海牙——维斯比规则》中的强行法规则的行为，而这不是《海牙——维斯比规则》的缔约国所愿意看到的。第二个原因是该事项已被联合国贸易法委员会列为一个新的立法项目，海牙国际私法会议无意对此项进行重复立法，并且诸如船东责任限制或共同海损这些涉及到社会或第三方利益的诉讼往往可能引发特殊问题，因此海牙国际私法会议认为应当对当事人的意思自治加以限制。<sup>③</sup>公约的第2条第2款第(g)项还专门排除了五类海事事项：海洋污染、海事赔偿责任限制、共同海损以及紧急拖航和海上救助。<sup>④</sup>公约将上述这些海事事项排除在外的原因在于海牙国际私法会议认为部分国家的国内法就上述这些纠纷在签订选择法院协议时会产生一些问题，<sup>⑤</sup>但是根据公约的解释报告，如海上保险、非紧急拖航和救助、造船、船舶抵押和留置等海事事项仍属于公约适用的范围。<sup>⑥</sup>

#### （二）《海牙判决公约》中海事事项排除的规定

<sup>①</sup> See HCCH, Convention of 30 June 2005 on Choice of Court Agreements, Art. 2(2).

<sup>②</sup> “They were adopted in 1924 and were amended by the Brussels Protocol of 1968. They are sometimes called the ‘Hague - Visby Rules’”, see Dogauchi / Hartley Report( Dec 2004 ), Preliminary Document No 26 of December 2004 ,p.10 ,para.25.

<sup>③</sup> Dogauchi / Hartley Report( Dec 2004 ), Preliminary Document No 26 of December 2004 ,p.11.

<sup>④</sup> See HCCH, Convention of 30 June 2005 on Choice of Court Agreements, Art. 2(2).

<sup>⑤</sup> T. Hartley & M. Dogauchi, ‘Explanatory Report on the 2005 Hague Choice of Court Convention’, in Proceedings of the Twentieth Session (2005), Tome III, Choice of Court Agreements, 2010, p. 803, para. 59.

<sup>⑥</sup> See Hartley / Dogauchi Report (2007) , p. 34 , para. 30.

《海牙判决公约》部分沿袭了《选择法院公约》的结构，也在公约的第2条列举了排除公约适用的特殊事项，其中第2款第(f)项的规定与《选择法院公约》相同，排除适用全部运输事项，<sup>①</sup>无论是旅客运输还是货物运输，无论是海上运输、公路运输、铁路运输还是航空运输，或是以上任意三种的结合。<sup>②</sup>公约的第2条第2款第(g)项相较于《选择法院公约》有所改变，排除了三类海事事项：三种情况下的海洋污染——跨界海洋污染（transboundary marine pollution）、非国内管辖区域的海洋污染（marine pollution in areas beyond national jurisdiction）以及源于船舶的海洋污染（ship-source marine pollution）以及海事赔偿责任限制和共同海损。<sup>③</sup>根据公约解释报告，《海牙判决公约》对海事事项的排除的做法是由《选择法院公约》引入的。<sup>④</sup>特别是在海洋污染的问题上，已经有一些与海洋污染相关的公约对于该类判决的承认与执行已经做出了规定，海牙国际私法会议为避免公约之间在判决承认与执行的适用问题上产生冲突从而将部分海洋污染事项排除在公约的适用范围之外。同时，在第22届外交大会之前就该问题各国存在较大的意见分歧，美国认为应将所有类型的海洋污染都纳入公约的适用范围中去，而欧盟的观点则认为仅应排除船舶造成的海洋污染。最终各国在外交大会上达成共识，将对海洋污染事项的排除限制在公约第2条第2款第(g)项规定的三类海洋污染中，其他的海洋污染仍属于公约的适用范围之内。<sup>⑤</sup>与《选择法院公约》不同的是，《海牙判决公约》没有排除紧急拖航和海上紧急救助，《海牙判决公约》的解释报告指出是因为其他公约尚未涵盖这些事项的承认与执行，并且海牙国际私法会议认为有充分的理由去鼓励救助方去提供这些救助，尽管如若未能有效补偿救助方可能会导致其承担风险和承担提供救助的成本

---

① See HCCH, Convention of 2 July 2019 on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgements in Civil Commercial Matters, Article 2(2).

② See Francisco Garcimartín & Geneviève Saumier, Explanatory Report on the 2019 HCCH Judgments Convention, p. 61, para. 54.

③ See HCCH, Convention of 2 July 2019 on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgements in Civil Commercial Matters, Article 2(2).

④ See Francisco Garcimartín & Geneviève Saumier, Explanatory Report on the 2019 HCCH Judgments Convention, p. 61, para. 55.

⑤ See “Note on reconsidering ‘marine pollution and emergency towage and salvage’ within the scope of the draft Convention on the recognition and enforcement of foreign judgments in civil or commercial matters”, Prel. Doc. No 12 of June 2019 for the attention of the Twenty-Second Session on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments (18 June – 2 July 2019) (hereinafter, “Prel. Doc. No 12 of June 2019”), para. 10.

的意愿下降,但是值得注意的是由于某些紧急拖航和救助是由国家政府部门负责或根据情况进行的强制性作业,因此某些判决将不符合公约第2条规定的民事或商事事项。<sup>①</sup>正因如此,不同国家对紧急拖航和海上紧急救助问题的定性也存在一定的差异,在外交大会之前有部分国家认为该事项属于法律强制性的规定,是一种行政性的强制法而并不属于民商事性质,所以应该被排除出公约的适用范围;但另一种观点认为,尽管该事项具有一定的法律强制性,可在总体上还应认定为民商事性质,不应该排除出公约适用范围。最终公约选择了一个折衷的方案。<sup>②</sup>此外,上述内容除海事赔偿责任限制外,其他海事事项,如海上保险、造船或船舶抵押和留置也都包括在公约的适用范围之内。<sup>③</sup>

《海牙判决公约》相较于《选择法院公约》已经扩大了部分海事事项的适用范围,根据公约的解释报告,海牙国际私法会议在制定《海牙判决公约》的过程中也逐渐意识到了海事判决承认与执行的重要性,但是出于海牙判决公约体系的立法目的,增加公约的接受度,仍有部分存在争议的海事事项最终被公约排除在外。而根据前文所述,现已生效的涉及海事事项的国际公约在实践中是否能得到适用还要依据各缔约国国内法的规定进行判断,因此若将海事事项全部纳入海牙判决公约体系未必会与其他国际公约产生冲突。最后,由于海事诉讼的特殊性,在公约的制定过程中,是否在某种程度上过于放大海事事项的专业性而忽略了海事判决承认与执行规则应具备的国际统一性,这也是影响外国海事判决流通性提升的关键因素之一。

#### 四、结论

,本文认为今后海事判决承认与执行国际统一机制的构建可以从以下几点入手:首先,可以考虑逐步将全部海事事项纳入海牙判决公约体系,先扩大《海牙判决公约》对于海事事项的适用范围。基于上文所述,海牙国际私法会议认为将

---

<sup>①</sup> See HCCH, Convention of 2 July 2019 on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgements in Civil Commercial Matters, Art. 1(1) of the Convention; see Prel. Doc. No 12 of June 2019, para. 76.

<sup>②</sup> 参见徐国建:《被攻克的最后堡垒:2019年<海牙判决公约>所涉关键问题评析》,载《上海政法学院学报(法治论丛)》2020年第2期,第29页。

<sup>③</sup> Hartley / Dogauchi Report, para. 59. For an explanation of the scope of the terms “limitation of liability for maritime claims”, see P. Schlosser, “Report on the Convention of 9 October 1978 on the Association of the Kingdom of Denmark, Ireland and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Convention on jurisdiction and the enforcement of judgments in civil and commercial matters and to the Protocol on its interpretation by the Court of Justice”, Official Journal of the European Communities, 5.3.1979, No C 59/71, Luxembourg, 1979 (hereinafter, “Schlosser Report”), paras 124-130.

海事事项纳入到海牙判决公约体系可能存在的问题其实在一定程度上都可以得到解决。海牙判决公约体系对国际民商事判决承认与执行机制的影响不言而喻，它进一步明确了国际民商事判决承认与执行的规则，填补了国际民商事法律中的空白。现行的国际海事公约中有关海事判决承认与执行的规定具有一定的滞后性，已经不能满足目前海事判决全球流通的需求，如若可以将海牙判决公约体系的适用范围扩大至所有海事事项，可以更好地推动海事判决在世界各国间的流通。其次，增加海事事项间接管辖权的规定。海牙判决公约体系适用范围内的海事事项中目前还缺少对应的特别管辖权规定，容易导致部分依据海事特殊管辖权规则作出的判决无法在海牙判决公约体系下得到承认与执行。因此，可将涉及海牙判决公约体系适用范围内海事事项的国际海事公约中的海事管辖权规则作为审查原判国法院是否具有管辖权的审查依据，如此还可以避免就海事诉讼管辖权作出专门规定，同时还能兼顾到海事诉讼管辖权的特殊性。

《选择法院公约》的生效与《海牙判决公约》的通过对于外国海事判决的流通起到了一定的促进作用，也为学界带来了更多地思考。海牙判决公约体系在制定过程中产生的争议问题虽然在公约中都得到了一定的解决，但在之后的研究中仍值得进行深入探讨，如何在海牙判决公约体系的基础之上构建完备的海事判决承认与执行的国际统一性规则，如何将国际公约的规定与专门性公约的内容相融合等这些问题存在的原因以及可能的解决方案都需要进行深入研究。最后正如《海牙判决公约》所希冀的，在与《选择法院公约》相互补充之下，未来海事判决实现全球流通，构建较为完善的国际统一机制将具有更大的可能性。