

提单管辖条款的法律效力： 实践审视与规则续造

荆 鸣

内容提要：提单管辖条款是承运人寻求对其最有利的法院和准据法以规避诉讼风险的产物。我国现行法律部分承认提单管辖条款的效力，但零散模糊，缺乏可预见性。该条款是协议管辖的特殊形式，以意思自治为基础，其法律效力的争议核心是对当事人合意的解释与限制。我国司法实践中选择域外法院的大多无效，缺乏实际联系、不符合格式条款要求、不能反映当事人合意是常见理由。我国续造提单管辖规则的路径应当是，在基本立场上平衡司法主权和国际礼让原则，确立以客观联系为基础的实际联系标准；在具体规则上对当事人意思自治予以合理尊重，参照国际公约标准明确格式条款的具体要求。纾解提单管辖理论争议，有助于发展我国协议管辖制度，并逐步协调司法实践。

关键词：提单管辖条款 协议管辖 实际联系 格式条款

荆鸣，复旦大学一带一路及全球治理研究院助理研究员。

近年，国际局势显著变化，海上运输迎来新一轮高潮，我国法院受理的海事案件激增。^[1] 各类海事案件中，提单纠纷增幅尤为明显。^[2] 解决提单纠纷的首要步骤便是确定有管辖权的法院。当事人在提单中直接约定本提单项下纠纷由某国法院管辖，构成提单管辖条款。然而，《民法典》和《海商法》均未对提单管辖条款的法律效力作直接规定；明确裁判标准的欠缺，又导致司法实践中各地法院作出颇多争议甚至矛盾判决。^[3] 这极

[1] 根据最高人民法院2022年12月12日发布的《中国海事审判(2018—2021)》，“2018年至2021年，全国海事审判三级法院受理各类海事海商、海事行政、海事刑事以及海事执行案件132633件，审执结133309件”。

[2] 在“裁判文书网”以“案由：海上、通海水域货物运输合同纠纷”“全文检索：提单”进行检索(最后检索时间2024年2月13日)，可见在2015年之前，我国法院每年审理并公开的提单纠纷案件均为50起以下，2012年甚至为0，但自2016年开始，提单纠纷数量激增至200起以上，2018—2020年每年都超过200起。

[3] 例如在辽宁省高级人民法院(2010)辽立一民终字第64号民事裁定书中，辽宁省高院以“法律选择标准”判断出纽约州法院与案件存在实际联系。而在湖北省高级人民法院(2013)鄂民四终字第00104号民事裁定书中，湖北省高院却明确否认了“法律选择标准”，认为不能因选择适用法院地法就认定所选择的管辖法院与案件存在实际联系。

大地影响了我国的贸易、投资形象,妨碍我国打造一流国际航运中心愿景的实现,^[4]也挫伤了我国的司法权威,阻断涉外案件当事人选择我国法院作为争议解决场所的意愿。构建协议管辖制度在提单管辖权领域的适用体系、统一海事诉讼中提单管辖条款的效力认定标准迫在眉睫。为此,本文将在我国现行规范与司法实践的基础上,分析判决逻辑与焦点分歧,为构建我国的提单管辖制度提出规则续造之建议。

一 我国提单管辖条款法律效力的实践现状与理论困境

我国目前未对提单条款法律效力作完整明确的专门规定,部门法中存在零散的相关内容。这些规则整体上采有条件承认的立场,但内容含混且过于笼统,对司法实践的积极作用有限。法官在认定提单管辖条款的效力时缺乏可依据的明确标准,法律适用也较为混乱,出现较多“类案不类判”的现象。

(一) 我国有关提单管辖条款的规范现状

我国涉及提单管辖条款效力的规定,散落于《民事诉讼法》《海事诉讼特别程序法》《民法典》(2021年1月1日前为《合同法》)《海商法》中。这些条文主要包含对实际联系的要求、对格式条款的要求及对海运提单的强制性规定。

《民事诉讼法》第35条要求当事人协议选择的法院与案件具有实际联系,第276条同样遵循实际联系标准。《民事诉讼法》第277条、《海事诉讼特别程序法》第8条对海事诉讼中的协议管辖作了特殊规定,与我国法院不存在实际联系,但当事人协商选择我国法院管辖的,管辖协议有效。也即,当事人意思自治应受实际联系的限制,但选择我国法院的除外。提单管辖条款属于格式条款,还需满足《民法典》第496条对格式条款的相关规定。另外,《海商法》第44条规定提单条款不得违反第四章的强制规定,提单管辖条款作为提单的组成部分,也受该条约束。

根据前述规定,我国在实际联系和当事人意思自治之间,部分承认提单管辖条款的效力。但是,这些规定十分笼统且缺乏可操作性。例如,是否具有实际联系应如何判断?法官为此还需参考最密切联系、特征性履行等我国立法同样未予明确的原则。格式条款需遵循的具体要求在提单管辖条款上如何体现?承运人拟定提单时,怎样才属于尽到向对方说明的义务,使对方理解提单管辖条款内容?提单管辖条款中哪些内容与托运人具有重大利害关系?这些含混之处均为我国法院审理提单案件时合理判断实际联系对当事人意思自治的限制程度带来障碍。

(二) 我国法院认定提单条款效力的实践困境

在“北大法宝”司法案例数据库以“案由:海商海事”“全文:提单”“全文:管辖条款”为条件进行检索,可以得到案例285个;^[5]在“中国裁判文书网”以“全文:管辖条款”“全

[4] 习近平主席在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕主旨演讲《建设开放包容、互联互通、共同发展的世界》中,将“构建‘一带一路’立体互联互通网络”列于我国支持高质量共建“一带一路”八项行动的首位,指出应“积极推进‘丝路海运’港航贸一体化发展,加快陆海新通道、空中丝绸之路建设”。

[5] 参见北大法宝司法案例数据库, <https://www.pkulaw.com/advanced/case/pfml>, 最后检索时间2023年12月31日。

文:提单”“案由:海商海事”为条件进行检索,可以得到案例 112 个。^[6] 排除雷同、无关、关键信息不全及受理时间在 2013 年 1 月 1 日之前的案件后,^[7]将同一案件的一审、再审裁决剔除,有效的终审裁判文书为 57 件。研究这些裁判文书,可得到如下初步观察。

1. 我国内地法院很少被当事人合意选择

上述案例中,偶有几例选择内地法院的均是中远海运等我国航运公司出具的提单,^[8]《海事诉讼特别程序法》第 8 条的相关案例仅 1 个。^[9] 依照该条文,我国内地的法院即使与案件本身不具有实际联系,选择内地法院的提单管辖条款也是有效的。因此,对于选择我国内地法院的提单管辖条款的效力,法院没有裁量权,必须予以认可。

虽然并非所有相关案例的判决都被公开,但我国内地法院极少被选择的情况,至少能在一定程度上反映出我国司法的权威性在提单纠纷管辖领域不被认可的现状。相较英国、新加坡、香港这些在提单纠纷中具有相当影响力的国家或地区,我国内地法院处理海事案件尤其是涉外海事案件的经验不够丰富。另一方面,当事人无需选择我国内地法院管辖;因为如下文将介绍的,实践中选择外国法院管辖的条款不被承认,最终还是由我国法院管辖。这反映出我国现有法律规范偏保守的立场在实践中的反作用。

2. 选择域外法院管辖的条款通常被认为无效

如提单管辖条款选择域外法院管辖,通常会被认定为无效。在 57 个案例中,仅一例选择外国法院的提单管辖条款被认定有效。^[10] 该案中,承运人提交的格式提单背面条款的第 29 条第(1)项约定“非美国贸易;除下文第(2)项规定外,本协议项下产生的所有索赔须仅在英国伦敦高等法院提出和审理,任何其他法院除外,除本提单另有规定外,英国法律适用于此项索赔”。该提单管辖条款在一审、二审中均被认定有效。^[11]

本案的特殊性在于承运人而非托运人主张提单管辖条款无效,应由我国法院管辖;托运人反而主张承运人提供的格式条款有效,应由英国法院管辖。提单管辖条款通常由承运人事先拟定后印刷在提单上,选择承运人偏好的法院。可见,在我国实践中,唯一选择外国法院又被认可的属于承运人主动放弃了选择更为有利法院的情形。因此可以说,只有当承运人放弃对我国内地法院作为有利法院的选择时,当事人合意选择域外法院的提单管辖条款才可能在我国内地法院得到认可。

3. 提单管辖条款对第三人的效力基本被全盘否定

我国的相关法律规定未涉及提单管辖条款效力是否能够及于第三人的问题。在海事诉讼尤其是保险公司代位诉讼案件中,提单管辖条款效力是否及于第三人是常见争议焦点。这一问题有其复杂性:一方面,保险公司从未与承运人协商,托运人也不会将提单管辖条款内容事先通知保险公司,如果肯定该条款对第三人的效力,对保险人显然有失公

[6] 参见中国裁判文书网, <https://wenshu.court.gov.cn/>, 最后检索时间 2024 年 1 月 12 日。

[7] 现《民事诉讼法》于 2013 年 1 月 1 日生效。

[8] 上海海事法院(2018)沪 72 民初 3505 号民事裁定书;上海海事法院(2018)沪 72 民初 3050 号民事调解书;山东日照中级人民法院(2015)日商初字第 232 号民事裁定书。

[9] 上海市高级人民法院(2018)沪民终 504 号民事判决书。

[10] 山东高级人民法院(2019)鲁民终 2702 号民事裁定书。

[11] 该案入选青岛海事法院 2019 年海事审判典型案例。

平;另一方面,保险公司已代位诉讼,代替托运人承接提单权利义务,似乎亦可认为保险公司接受了该条款。

司法实践中我国法院持普遍否认态度,即提单管辖条款效力不及于第三人。在前述 57 个案例中,有 11 个涉及该问题,均未认可提单管辖条款对第三人的效力。如在某案中,法院认为保险人未明确表示接受提单管辖条款,该条款对其无约束力。^[12] 在另一起案件中,法院认为保险人在向被保险人作出保险赔偿后依法取得代位求偿权,其法律地位与提单持有人一致,在案涉提单所证明的海上货物运输合同关系中享有提单持有人的权利,并承担义务,但仅限实体的权利义务;管辖条款是程序性条款,保险人未参与该条款的协商过程,被告也不能证明原告明确表示接受提单管辖条款。^[13] 但程序性条款的独立性为何能突破代位诉讼的权利义务流转要求,在我国当下的法律体系中难以寻求理论基础,提单管辖条款对第三人为何无效在判决中说服力极为有限,该问题未得到真正解决。

(三)适当限制在提单管辖条款效力问题的理论困境

提单管辖是协议管辖的一种特殊形式。提单管辖条款由承运人事先拟定并印刷在提单上,约定该提单项下的一切纠纷均由某国法院管辖,并指明将适用何种法律。^[14] 与一般意义上的协议管辖相比,提单管辖条款具有格式性、独立性、流转性特征,^[15] 这些特征导致其与一般协议管辖存在差异,具有特殊性。

1. 格式性对当事人合意的冲击

提单是承运人或其代理人事先拟定并印刷的,提单管辖条款作为提单的组成部分也随之预先拟定,通常情况下承运人不会和托运人协商其内容。这符合我国《民法典》第 496 条对格式条款的定义。提单管辖条款作为格式条款,这种缔约形式相较于一般缔约,方便而高效。但格式条款的内容确定很难经过严密的商议程序。托运人在争议发生后,获得提单前不知晓提单上载有管辖条款,便以管辖条款未经过协商产生,不能体现双方的合意为由,请求法院判决管辖条款无效。此时,能否体现当事人合意便成为争议焦点。^[16]

此时存在两种可能性。第一,认为当事人的合意未达成。有案件判定提单管辖条款无效,理由是没有证据证明当事人达成合意,没有证据证明托运人知晓管辖条款的内容,如此,便推定提单管辖条款未订立。^[17] 但是,提单虽然不等于海上货物运输合同,但可以初步证明合同的内容,对当事人的权利义务关系也具有初步证明功能。当事人合意未达成的观点事实上与提单的证明功能相冲突。第二,认为当事人的合意已达成,托运人未表示异议即等于接受。^[18] 然而,海上货物运输合同订立时,双方没有机会对具体条款进行

[12] 湖北省高级人民法院(2014)鄂民四终字第 00045 号民事裁定书。

[13] 大连海事法院(2014)大海商初字第 173 号民事裁定书。

[14] 刑海宝著:《海商提单法》,法律出版社 1999 年版,第 391 页。

[15] 参见刘卫国:《论国际民商事司法管辖条款的独立性》,《法商研究》2002 年第 2 期,第 105-106 页。

[16] 典型的案件,参见上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 214 号民事裁定书、上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 119 号民事裁定书、上海市高级人民法院(2018)沪民辖终 304 号民事裁定书等。

[17] 例如上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 214 号民事裁定书。

[18] 例如上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 304 号民事裁定书。

逐一协商并达成最终文本,提单背面条款应被认为是对合同内容的补充,进而遵循要约与承诺的基本原则。如此,不具备双方的共同签字,就不应满足合同成立的条件。^[19]当事人达成合意的观点违背合同成立的基本要求。因此,不管推定格式条款是否订立,当事人合意是否达成,提单管辖条款的特殊性都挑战海商法、合同法的一般规定。

2. 承运人和托运人的非平衡地位对当事人合意的影响

提单管辖条款系由承运人拟定,在订立中承运人处于强势地位,托运人很难对其内容发表不同意见,处于弱势地位。当事人的非平衡地位可能触发保护弱者的需求和公平原则的适用。提单管辖条款中保护弱者表现为对承运人提示义务的审查。承运人如何行为才属于尽到提示义务,作为弱者的托运人受到何种保护才不违背公平原则,亦是适当限制的考虑内容。承运人的提单格式是事先印制且公开的,^[20]托运人通常具备争议解决经验,也具备获取业界争议解决信息的渠道。提单设置管辖条款是众所周知的商业惯例。要求承运人面面俱到地提示会严重降低缔约效率,与航运实践的效率要求不符。^[21]

国际海上货物运输合同是具有明显履行特征的双务合同,承运人为特征性履行方。^[22]发生争议时,承运人通常是被告。就国内的民事诉讼而言,通常遵循原告就被告的一般管辖原则,主要考虑是被告参与诉讼的便利性及标的执行的容易程度。提单管辖条款由承运人预判诉讼地点,可增强可预见性,节约成本。但托运人被限制了选择法院的权利,提单管辖条款是格式条款,即使托运人知道被选择的法院对其不利,也无法协商,只能接受或拒绝。约定承运人住所地管辖为行业惯例,托运人的拒绝权事实上形同虚设。承运人尽到提示义务,也无法缓解托运人的弱势地位。因此,症结回到当事人合意的真实性,重新陷入前述困境。

3. 独立性和流转性与合同相对性的挑战

提单管辖条款对第三人效力的困境问题也来自前述理论困境。提单管辖条款作为提单内容的组成部分,其效力又独立于提单。作为保障实体性权利实现而设的程序性条款,当实体性条款无效、终止或被撤销时,管辖条款并不当然失效。此外,提单还具有流转性,自由流转后,承运人客观上无法与受让人订立新的协议。条款在提单流转后能否约束受让人,存在争议。此时又存在两种情形。第一,否认提单管辖条款对第三人的效力。依据是合同相对性原则,即管辖条款未经承运人与受让人协商达成,管辖条款作为程序性条款的独立性被抑制。^[23]第二,认可提单管辖条款对第三人的效力。依据是程序性条款的独立性,^[24]但第三人无从知晓内容,却要承受其义务的约束,合同的相对性遭遇挑战,也不利于提单的流转。

[19] 参见肖永平、车英:《提单中管辖权条款和仲裁条款法律效力的比较分析》,《武汉大学学报(哲学社会科学版)》1997年第4期,第41页。

[20] 参见司玉琢著:《海商法》(第四版),法律出版社2018年版,第104页。

[21] 参见王瀚、李广辉:《提单管辖权条款效力比较研究》,《中国国际法年刊》2010年第1期,第239页。

[22] 参见许庆坤:《特征性履行原则的理论检视与规则构造》,《法商研究》2023年第6期,第183-196页。

[23] 典型的案件,参见湖北省高级人民法院(2014)鄂民四终字第00045号民事裁定书、大连海事法院(2014)大海商初字第173号民事裁定书等。

[24] 例如大连海事法院(2014)大海商初字第173号民事裁定书。

二 我国司法实践中对提单管辖条款效力的具体认定

(一) 涉及提单管辖条款效力的司法裁判

根据前文对我国司法实践的观察,我国法院在认定提单管辖条款效力时存在如下明显倾向:选择域外法院的通常不予认可,承运人要求提单管辖条款效力及于保险人的通常也不予认可。否认的理由有三:不具有实际联系、不符合合同法对格式条款的要求及没有充分的证据表明当事人达成合意。前两者反映了我国法院的审判逻辑对意思表示进行适当限制的理解,后者则体现了我国法院对意思表示存在与否本身的把握。一些法院会同时罗列两个理由以增强说服力。三者共同反映了我国目前司法体系下法院对何为适当限制、如何对当事人意思自治进行适当限制的实践解读。法院既希望弥合立法中有关适当限制的规则缺位,又担心过度解读产生被诟病为“司法造法”的风险。因此,实践中立场并不统一,而是围绕“适当限制”的核心概念在一定弧度内摇摆。表1统计了我国法院否认提单管辖条款效力的39个案例及裁判理由。^[25]

表1 涉及提单管辖条款效力的主要案例及裁判理由

裁判时间	裁判法院及案件号	裁判理由
2014	浙江省高级人民法院(2014)浙海终字第169号民事判决书	缺乏实际联系
	天津市高级人民法院(2014)津民终198号民事判决书	
	最高人民法院(2016)最高法民申9号民事裁定书	
2017	上海海事法院(2017)沪72民初3023号民事裁定书	
2018	浙江省高级人民法院(2018)浙民辖终221号民事裁定书	
2019	上海海事法院(2019)沪72民初548号民事裁定书	
2020	浙江省高级人民法院(2020)浙民辖终159号民事裁定书	缺乏实际联系+ 不能反映当事人 真实意图
2014	上海市高级人民法院(2014)沪高民四(海)终字第139号民事裁定书	
	天津市高级人民法院(2014)津民终60号民事判决书	
2016	福建省高级人民法院(2016)闽民辖终178号民事裁定书	
	上海市高级人民法院(2016)沪民辖终197号民事裁定书	
2020	浙江省高级人民法院(2020)浙民辖终164号民事裁定书	
	浙江省高级人民法院(2020)浙民辖终133号民事裁定书	
	上海海事法院(2020)沪72民初491号民事裁定书	
2021	上海市高级人民法院(2021)沪民辖终109号民事裁定书	

[25] 案件信息来自中国裁判文书网(<https://wenshu.court.gov.cn/>)。在笔者从中国裁判文书网搜集到的57个案例中,有18例裁判文书出于各种原因无法查看全文,因而无从精确总结这些案件中法院拒绝提单管辖条款效力的理由。其中有1例裁判认可了提单管辖条款,17例裁判结论为否认提单管辖条款效力。其余39个案例均列于表1,这些裁判文书均说明了拒绝承认提单管辖条款效力的理由。

(续表 1)

裁判时间	裁判法院及案件号	裁判理由
2015	浙江省高级人民法院(2015)浙辖终字第 25 号民事裁定书	格式条款提供方未尽提醒义务
	浙江省高级人民法院(2015)浙辖终字第 26 号民事裁定书	
	浙江省高级人民法院(2015)浙海终字第 150 号民事判决书	
2016	浙江省高级人民法院(2016)浙民辖终 295 号民事裁定书	
	浙江省高级人民法院(2016)浙民终 541 号民事判决书	
	上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 291 号民事裁定书	
2017	浙江省高级人民法院(2017)浙民辖终 70 号民事裁定书	
2018	天津海事法院(2017)津 72 民初 814 号之二民事裁定书	
2023	上海市高级人民法院(2023)沪民辖终 56 号民事裁定书	
	上海市高级人民法院(2023)沪民辖终 32 号民事裁定书	
2016	广东省高级人民法院(2016)粤民辖终 388 号民事裁定书	格式条款提供方未尽提醒义务+不能反映当事人真实意图
2013	浙江省高级人民法院(2013)浙辖终字第 125 号民事裁定书	不能反映当事人真实意图
2014	浙江省高级人民法院(2014)浙辖终字第 29 号民事裁定书	
2015	上海市高级人民法院(2014)沪高民四(海)终字第 163 号民事裁定书	
	上海市高级人民法院(2015)沪高民四(海)终字第 48 号民事裁定书	
	上海市高级人民法院(2015)沪高民四(海)终字第 49 号民事裁定书	
	浙江省高级人民法院(2015)浙辖终字第 162 号民事裁定书	
	浙江省高级人民法院(2015)浙辖终字第 21 号民事裁定书	
2016	上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 119 号民事裁定书	
	上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 214 号民事裁定书	
	上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 120 号民事裁定书	
	上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 116 号民事裁定书	
2017	上海海事法院(2017)沪 72 民初 2180 号之一民事裁定书	
2018	上海市高级人民法院(2018)沪民辖终 304 号民事裁定书	
2020	广东省高级人民法院(2019)粤民辖终 28 号民事裁定书	
	浙江省高级人民法院(2020)浙民辖终 107 号民事裁定书	

(二) 通过实际联系限制提单管辖条款

实际联系是对当事人协议管辖进行限制的常见路径。在 39 个案例中,有 13 个案例的裁判理由包括“提单管辖条款所指定的法院与案件没有实际联系”。

1. 不同法院对实际联系的解读方式

在 2009 年的一起案件中,承运人出具的提单背面管辖条款约定提单下纠纷由美国纽约州法院管辖,适用当地法律。一审法院以管辖条款选择的纽约州法院与争议没有实际联系为由,判定条款无效。^[26] 但二审法院改判认为,一审法院认定无实际联系的理由不充分,应由纽约州法院管辖,^[27] 这采用了“法律选择标准”。不过,最高院提审该案后,支持了一审法院的做法。^[28] 最高院也曾采用法律选择标准,批复“当事人选择适用瑞士法律的事实足以说明瑞士法院与本案有实际联系”。^[29] 但 2013 年以后,我国各级法院受理的案件中再无法院采取法律选择标准。在 2013 年的一起案件中,法院明确否认了法律选择标准。^[30] 我国当下司法实践中似已不再采用法律选择标准,以客观联系为基础的实际联系标准得到立法、司法的明确认可。

2. 我国法院适用实际联系限制提单管辖条款的保守立场

关于实际联系的确定,存在客观联系和法律选择两个理论学说。《民事诉讼法》第 276 条为实际联系提供了参考标准,即与“原告住所地、被告住所地、合同签订地、合同履行地、标的物所在地或涉外协议中侵权行为地”具有同类性质的地方。因此,我国立法主要采用的是客观联系标准,即要求当事人选择与争议存在客观联系的法院,实际联系地应与纠纷具有客观、外在的联系,但没有完全排除法律选择产生实际联系的可能性。实践中,也曾有法院认为只要当事人基于法律规定或允许协议选择一国法律,无论该国与争议是否具有客观联系,都因当事人的选择而产生了实际联系。^[31]

39 份判决无一阐释如何判断当事人约定的法院是否与案件有实际联系,也无一解释实际联系地是否限于法律条文中所列举的六类。在判断何为实际联系的问题上,各地法院十分保守,基本上机械地对标六个连接点。法律选择标准解释实际联系时,循环引用了当事人合意,事实上混淆了实际联系和意思自治原则。但法律选择能产生最大程度上尊重当事人意思自治,扩大当事人选择的法院的管辖权这一效果。彻底排除法律选择标准的适用,将在一定程度上抑制本国法院被选择的可能性。总体而言,司法对实际联系作为限制当事人意思自治的路径的解读立场虽不完全统一,但内容已较为充分,法院的谨慎立场也符合我国司法活动的一贯特征。实际联系这一问题我国立法中有章可循,司法活动也基本遵循了法律条文的规定。

[26] 大连海事法院(2009)大海商初字第 1 号民事裁定书。

[27] 辽宁省高级人民法院(2010)辽立一民终字第 64 号民事裁定书。

[28] 最高人民法院(2011)民提字第 301 号民事裁定书。

[29] 关于该批复的相关情况,参见王珺:《论涉外协议管辖制度中“实际联系原则”之困境》,《理论观察》2020 年第 1 期,第 89-93 页。

[30] 湖北省高级人民法院(2013)鄂民四终字第 00104 号民事裁定书。

[31] 例如辽宁省高级人民法院(2010)辽立一民终字第 64 号民事裁定书;并参见程冰:《涉外协议管辖与实际联系原则》,《中国法律》2012 年第 6 期,第 40 页。

(三) 通过格式条款规制对提单管辖条款的限制

对格式条款的特殊规定常见于各国的合同法,是在一些谈判地位不平等的合同中保护较弱的当事人的常见路径。在 39 个案例中,有 11 个无效理由中包含“提单管辖条款不符合《合同法》第 39 条对格式条款的规定”。

1. 各地法院对格式条款提示义务的要求

提单管辖条款通常被承运人印刷在提单背面,实践中很难被认为尽到提示义务。即使在正面标注提单背面存在该条款,也很难被认为满足提示要求。有的案件中,^[32]案涉提单在正面以加粗黑体字载明“提单条款续于本单背面”,仍被法院以“管辖条款未与其他条款区分显示”判定无效。少数直接将提单条款印刷在正面的情形,也未达到我国法院认可的格式条款提示义务门槛。有的案件中,承运人在一审中证明案涉提单管辖条款位于正面,在“管辖权和法律选择条款”加下划线以区分,但一审法院仍然认为其没有尽到提醒义务。承运人上诉后,二审法院认为:虽然加下划线,但该条款字体较小,仍然不足以证明承运人已经采取合理方式提醒对方注意。^[33]

2. 保护弱者对认定格式条款提示义务的影响

《民法典》第 496 条(《合同法》第 39 条)规定,提供格式条款的一方应采用“合理的方式”提醒对方注意免除或减轻自己责任的格式条款。根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国合同法〉若干问题的解释(二)》第 6 条,采用特殊的字体、符号就应被认为尽到合理提醒的义务。我国各地法院对提单管辖条款中采用“合理的方式”提示的要求偏高,明显超出其他行业的格式条款要求。形式上符合司法解释要求的提单管辖条款,几乎从未得到法院认可。

格式条款是为提高交易效率而设,但同时提出了格式条款接受者的保护问题。可以认为,我国法院审视格式条款时,通过保护弱者的价值判断限制了格式条款的使用,决定管辖条款法律效力的更多是当事人的不平衡地位,而非法律对格式条款的要求。换言之,我国法院在司法实践中演绎了提单管辖条款的形式要求,在《民法典》格式条款要求基础上增加了对弱者的额外保护。这一条件没有明确的法律依据,只能从公平正义中寻求答案,但符合我国在冲突法上重视弱者权利的长期立场。^[34]

(四) 对合意真实性的实质审查

否认当事人合意的真实性也是我国司法实践中否定提单管辖条款法律效力的常见方式。在 39 个案例中,有 25 个无效理由包括“不能证明托运人有接受提单管辖条款的真实意思”。

1. 各地法院对当事人真实意思的实质审查

有案件中,涉案提单管辖条款用加粗醒目字体印在正面,而法院却以托运人接受了提

[32] 浙江省高级人民法院(2015)浙辖终字第 23 号民事裁定书。

[33] 浙江省高院(2015)浙辖终字第 26 号民事裁定书。

[34] 关于我国在冲突法中的弱者保护倾向,参见袁发强:《我国国际私法中弱者保护制度的反思与重构》,《法商研究》2014 年第 6 期,第 98-99 页。

单,但无证据证明其接受提单管辖条款为由,否认了提单管辖条款的效力。^[35]有案件中,承运人的提单正面清楚醒目地印有管辖条款,约定提单项下纠纷由香港法院管辖,且上诉中出具证据证明其采用合适的方式告知了托运人提单上存在管辖条款,后者并未提出异议。二审法院仍以没有证据证明托运人接受管辖条款为由判该条款无效。^[36]

2. 实质审查托运人真实意思的证明责任和标准

审查当事人合意是否达成时,我国法院将举证责任分配给承运人。托运人接受提单并不能证明其具有接受管辖条款的真实意思,后者需要由承运人另外举证。在托运人接受提单管辖条款的证明标准方面,法院的要求很高。承运人履行《民法典》的提醒义务仍不足,还要有证据证明托运人注意到该提单管辖条款,并且需要单独出具接受提单管辖条款的声明。我国法院在实质审查当事人达成合意的真实性时,仍依托保护弱者的底层逻辑,将承运人的强势谈判地位作为分配举证责任的依据。这一举证责任分配和超高的证明标准使提单协议管辖制度首尾乖互。如果其他条款也需托运人逐一声明才能生效,就违背了提单制度追求效率的本意,显不足取。

三 我国关于提单管辖条款法律效力的立场与规则续造

自 2005 年《选择法院协议公约》(Convention on Choice of Court Agreements)以来,加强国际合作、推进判决互认制度已是国际社会的主流趋势。我国也已于 2017 年加入该公约,但我国法院在提单管辖问题上态度仍十分保守,极少承认或执行选择涉外法院的管辖条款。本部分参考代表性国家对提单管辖条款的立法规定,拟讨论我国提单管辖条款法律效力的立场选择,为完善立法和加强司法提出建议。

(一) 域外提单管辖条款的规范实践:承运人国家和货主国家的不同立场

提单是海上货物运输实践的产物,不同国家在国际航运中所处地位不同,在承运人和托运人之间有不同的立场偏好,对当事人意思自治的限制也存在差异。英美法系国家是海商法的鼻祖,也是早期船东国,对承运人利益十分保护,但英国和美国的立场也呈现微妙的差异。澳大利亚、南非等国作为货主国,更多考虑到国家的司法主权,对当事人意思自治持极其谨慎的态度。

1. 英国:裁量权较大、立场不稳定

布兰登大法官(Lord Brandon of Oakbrook)将判定选择域外法院管辖的提单管辖条款效力的基本原则总结如下:如果原告违反管辖协议在英国起诉,且被告援引管辖协议提出异议,英国法院有权决定是否准许异议;通常法院尊重管辖协议,中止诉讼,除非原告提供强力相反证据;行使自由裁量权决定是否中止诉讼时,法官应考虑哪个国家方便取证、当事人的诉讼费用等。科林勋爵(Lord Collins of Mapesbury)也总结三点:如合同规定双方

[35] 上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 214 号民事裁定书;相似的案件还有上海市高级人民法院(2016)沪民辖终 119 号民事裁定书。

[36] 上海市高级人民法院(2018)沪民辖终 304 号民事裁定书。

所有争议均受英国法院管辖,英国法院通常有管辖权;如果该案属于《布鲁塞尔一号条例》(*Brussels I bis Regulation*)或《卢加诺公约》(*The Lugano Convention*)的调整范围,除非被告自愿接受,否则英国法院无管辖权;如果该案不属《布鲁塞尔一号条例》或《卢加诺公约》的调整范围,当事人约定某一外国机构有排他管辖权,英国法院将中止审理,除非原告提出有力相反证据。^[37]

在判断法院自身是否有管辖权时,英国法官具有极大的裁量权。埃莱弗赛丽亚案在英国提单管辖司法实践中具有里程碑的意义。该案承运人总部位于希腊雅典,为托运人将胶合板从罗马尼亚运送至鹿特丹。承运人签发的提单包含法律适用和管辖条款,约定适用《海牙规则》(*The Hague Rules*),提单项下一切争议由承运人主营业地所在国管辖。1969年7月9日该船暂时停靠伦敦,9月18日前往该批货物卸货港鹿特丹;9月20日,船代突然通知托运人要行使提单第16条赋予的权利,^[38]在赫尔港而非鹿特丹港卸货。托运人在伦敦起诉,承运人提出管辖权异议。布兰登大法官认为该条款约定的希腊法院与本案有实际联系,在希腊法院诉讼对托运人也更方便,无证据表明托运人未接受提单管辖条款,故该条款有效。

但英国法院的立场并非明确而连贯。在萨蒙案中,上诉法院将分红协议解释成专属管辖的雇佣合同纠纷,根据《布鲁塞尔一号条例》第5节否认了排除英国法院管辖的条款。^[39]2015年皮特案中,法院以违反《布鲁塞尔一号条例》及《卢加诺公约》为由,否定了当事人选择马萨诸塞州法院的条款。^[40]

2. 美国:从属地管辖权扩张到国际礼让的明确分野

美国司法实践以1995年的威玛案为分界点,^[41]前后对提单管辖条款表现出截然相反的态度。该案前,美国法院一般会根据1936年《海上货物运输法》(*Carriage of Goods by Sea Act*)第3条第8款判定提单管辖条款无效,^[42]倾向于借保护货方名义扩大自身的管辖权。在1995年前,安德萨案确立的立场被美国法院奉为圭臬。该案法院以“让货方为2600美元去4200公里外的、不同语言和法律体系的国家起诉很不公平”为由判决提单管辖条款无效。^[43]在威玛案中,提单选择东京为仲裁地,美国法院认为前述第8条第3款中禁止减轻承运人责任的规定不能使提单管辖条款当然无效,批准了被告中止诉讼的请求。这一判决上诉后仍被支持。

[37] See Collins L. Dicey, *Morris & Collins on the Conflict of Laws*, Sweet & Maxwell, 2012, pp. 599-600.

[38] 该提单第16条第3、4项规定船长可决定在卸货港或其他更安全和便利的港口卸货。

[39] See *Samengo-Turner and Others v. J & H Marsh & McLennan (Services) Ltd and Others* [2007] EWCA Civ 723; [2008] IRLR 237. 参见曾二秀:《中英选择管辖协议效力及执行比较研究——基于轩辉国际物流有限公司与智利南美轮船有限公司三法域诉讼案的分析》,《中国海商法研究》2018年第4期,第24页。

[40] See *Petter v. EMC (No. 2)* [2015] EWCA Civ. 828.

[41] See *Vimar Sequros Reasaquros, S. A. v. M/V Sky Reefer*, 515 U. S. 528 (1995).

[42] 美国《海上货物运输法》第3条第8款规定:“运输合同中任何条款、约定或协议,如果免除承运人或者船舶对货物遭受的或者与货物有关的灭失或损失所应承担的责任,或以其他方式减轻承运人的责任,则这些条款、约定或协议都应无效,不具有法律效力。”

[43] See *Indussa Corporation, Appellant, v. S. s. Ranborg, Her Engines, Boilers, Etc. (erling Hansens Rederi A/s and Skibs A/s Linea, Claimants)*, Appellee, 377 F. 2d 200 (2d Cir. 1967).

1995 年后,美国法院对提单管辖条款态度骤变,从推定无效转为自由裁量并倾向于适度礼让。1999 年《海上货物运输法》明确规定提单管辖条款并不当然排除美国法院管辖,法官有决定是否中止诉讼的权利。法官裁量时的主要考虑是不方便法院原则及是否违反承运人最低责任限制,总体上没有体现出对承运人或货主的明显倾斜。这与英国法院的立场基本一致。两国法院的实践虽能反映一定的司法权扩张,但仍然伴随着礼让,且法院会列举充足依据。

3. 澳大利亚、新西兰、南非:以无效为原则的绝对限制

澳大利亚、新西兰、南非均是航运业的“货主国”,主要提供货源而非运力,其国家立法明确体现出对货主的倾斜保护。承运人在提单管辖条款中的强势地位对货主利益可能构成损害,因此这些国家对该条款态度十分坚定,可谓绝对限制。绝对限制是极端保守的立场,这一过度谨慎的立法站位必然会限制航运业的发展。

澳大利亚、新西兰、南非基本不会承认排除本国法院管辖的提单管辖条款的效力,在立法中通常表述为保护国家司法主权的明确目的。澳大利亚 1991 年《海上货物运输法》(*Carriage of Goods by Sea Act*)第 11 条规定:从澳大利亚出发、卸货港位于国外的货物运输,视为当事人已选择装船地澳大利亚管辖,任何试图排除澳大利亚法院管辖的条款均为非法。新西兰 1994 年《海上货物运输法》(*Carriage of Goods by Sea Act*)第 210 条第 1 款规定,排除新西兰法院管辖权的提单管辖条款没有效力。南非属于混合法系国家,其国内法既存在大陆法系的制度规定,也吸取了英美法系的规则内容。1992 年《海事管辖规则法》(*Admiralty Jurisdiction Regulation Act*)第 7 条第 1 款引入了不方便法院原则,但同时规定试图排除本国法院管辖的提单管辖条款无效。不方便法院原则可视为对当事人意思自治的合理限制,但在条款的约定可能排除本国法院管辖时,南非仍采绝对限制立场。

(二)我国立场:国际礼让原则与国家司法主权的一体两面性

美国经历了从绝对捍卫本国法院的管辖权到逐步认可国际礼让原则,越来越倾向于承认选择域外法院的提单管辖条款的效力的转变。相应地,美国在国际航运中的地位稳步上升,在 20 世纪末已成为当之无愧的世界头号海运国家。澳大利亚等国采取绝对限制的立场,伴随着在国际航运中地位的倒退。如今,拉丁美洲十余个地理面积较小的国家已在航运统计数据上超过澳大利亚。^[44]我国在“一带一路”国际合作向更高质量发展的关键阶段,法院在处理提单管辖权的效力问题时,不宜一概否认其效力,更不应采取不合理的理由否定选择域外法院的条款。充分考虑国际礼让原则,对实际联系、当事人合意、格式条款等概念作更为合理的解读,方能助力“海上丝绸之路”建设,彰显我国加强司法领域国际合作的决心。重视国际礼让原则与坚守司法主权不冲突,而是一体两面的关系,是统筹国内法治与涉外法治对冲突法提出的迫切要求。

1. 兼顾司法主权与国际礼让的现实可行性

在涉外争议的管辖权问题上,我国实务界支持保护国家司法主权的声浪较为主

[44] 航运数据的相关统计,参见 <https://www.ceicdata.com.cn/en/indicator/australia/container-port-throughput>,最近访问时间[2024-03-18]。

流。^[45] 但保护国家司法主权不代表无限制的管辖,任何一国司法主权的实现均不应被狭隘地理解为无限制的扩张。从务实的角度出发,为本国法院的判决能在他国得到执行,管辖权的行使也应有其边界。不少学者已经意识到在维护我国司法主权的同时,也要考虑国际礼让原则,如此才有可能合理解决国家间的管辖权冲突。^[46] 各国都遵循国际礼让原则,也有利于各国的司法协作。

兼顾司法主权和国际礼让原则要求一个国家的立法给予法院适当(不过当也不过度受限)的裁量权。选择某一法院作为争端管辖法院的提单管辖条款是否有效,需由法院判断,兼顾的立场也通过法院行为体现。如果法院的权限受到过度限制,事实上就已无从裁量。我国当下的立法中,选择我国内地法院的条款被明确规定为有效,法院已无需就这类条款的效力裁判。对于几类明确由我国专属管辖的案件,我国法院也不再置喙。对于非专属管辖的案件,选择其他国家法院管辖的条款,我国法院应审慎发挥其裁量权,在我国司法主权与国际礼让原则之间作出艰难而有价值的平衡。

兼顾司法主权和国际礼让原则对我国的国际司法形象具有显著的助益。增强国际合作,以签订双边和多边公约的形式构建国际海事诉讼领域管辖权分配制度,可以有效防范和减少管辖权的国际冲突。^[47] 欧盟布鲁塞尔—卢加诺体系的建立和良好运行正是通过国际协作解决管辖权冲突的范本。我国在“一带一路”建设中,也可考虑与共建国家协商签署“一带一路”管辖权分配体系,以表明我国在司法主权和国际礼让问题上权衡二者的合理立场。

2. 统筹国内法治与涉外法治对冲突法的要求

冲突法是涉外法治的重要内容,其关系到何种国际规则能在我国法院得到适用,我国当事人在外国法院又将被依照何种规则对待及如何对待。重视国际礼让原则正是发展涉外法治的突出表征,其促进冲突法发展、指引更为公平高效的国际规则适用于各国当事人,不仅能发展国际法,也有助于完善国内法治,捍卫我国司法主权,维护国际法治形象。因此,重视国际礼让原则,兼顾其与司法主权是统筹国内法治和涉外法治的必然要求。以冲突法规则统筹国内法治与涉外法治,首先表现为对“实际联系”的合理解释。实际联系源自威利斯·里斯(Willis Reese)的“最密切联系原则”,对保护国家司法主权具有重要意义。不过20世纪80年代后,取消实际联系原则对协议管辖制度的限制逐渐成为国际社会的主流趋势。不仅是英、美等主要航运国,瑞士、意大利、突尼斯、芬兰等国纷纷放宽对实际联系的具体要求。^[48] 2005年《选择法院协议公约》也取消了对实际联系的限制。

在提单管辖条款领域,保留实际联系原则十分必要。我国在国际海事诉讼的管辖权领域地位不高,尚不能与世界上最大的进出口贸易国这一身份相适应。贸然放弃实际联系原则,我国法院被选择的机会或将更少。与其取消实际联系原则,不如为实际联系赋予

[45] 参见湖北省高院民事庭著:《涉外民事诉讼管辖权问题研究》,武汉大学出版社2008年版,第97页。

[46] 参见肖永平、王承志:《英国诉讼竞合制度之判例研究——兼论〈布鲁塞尔公约〉第21条的内涵及外延》,《河南省政法管理干部学院学报》2001年第4期,第12页。

[47] 参见张晓梅:《我国涉外海事诉讼管辖权之研究》,《法律适用》2000年第7期,第28-32页。

[48] 参见王克友:《对国际民事诉讼中协议管辖原则几个问题的探讨》,《台声—新视角》2005年第6期,第11页。

清晰的内涵,指明其适用条件,扩大当事人可选择的范围。如此,既能维护我国的司法主权,也兼顾了国际礼让原则。实际联系的两种判断标准,即客观联系标准和法律选择标准,均有实践支持。如果仅采用客观联系标准,当事人选择范围过窄,而采用法律选择标准,当事人选择范围又会太大。我国在这一问题上的立场是复合的,仍以客观联系为主。《民事诉讼法》修改后第 276 条的兜底条款以“其他适当联系”为法律选择标准保留了空间。

统筹国内法治与涉外法治是习近平法治思想的核心要义之一,其深刻内涵是把握二者的辩证关系,^[49]共同致力于人类命运共同体建设。我国为维护以国际法为基础的国际秩序、实现各国共商共建共享的良好局面作出巨大努力,其成果需要法治来巩固。对话协商的结论需以规则为载体,共商共建的承诺也要通过法治来落实。涉外法治作为沟通国内法和国际法的纽带,对于更高质量共商共建具有巨大的推动力。国际礼让原则在我国法律体系中不存在理论障碍,且契合当下加强涉外法治建设的宏大目标。

(三)我国立法中围绕提单管辖条款效力限制的规则构造

将“一带一路”向法治化发展轨道推进,迫切要求提升我国在国际司法管辖领域的话语权。但法治化“一带一路”建设绝非一朝一夕之功,只有以现代化的司法理念为基础,构建相关问题上较为完善的立法规定,作出公正的司法判决,才能吸引国际贸易当事人更多地选择适用我国法律,接受我国法院的管辖。在我国立法中围绕提单管辖的效力问题进行规则续造时,除明确实际联系的判断标准,还需对当事人意思自治予以尊重,为提单管辖条款对第三人效力问题作出指引,并参照国际公约标准对格式条款作出合理的说明,为我国司法实践中经常用以否定提单管辖条款的理由设定限制条件和触发要求。

1. 对当事人意思自治的尊重

意思自治滥觞于合同法的契约自由原则,是私法的灵魂,更是协议管辖制度的理论基础。英国作为海商法和世界海运的始祖,给予法官充分的裁量权,将司法主权和国际礼让的平衡任务交给法院。这符合普通法国家对法院造法的定位,但也造成该国在提单管辖条款效力上立场不稳定。在司法主权能得到稳固捍卫前提下,澳大利亚等国的绝对限制立场对航运形象、司法形象均不利。

在立法中明确对当事人意思自治的尊重,与我国在世界航运中具有影响力的成文法国家这一形象相符合。《涉外民事关系法律适用法》第 44 条也明确了这一原则。尊重当事人意思自治可以极大提高诉讼风险的可预见性。航运业作为典型的重资产行业,风险的可预见性对承运人十分重要,有效的提单管辖条款有助于承运人合理地规划商业行为,提升商业活动的效率。正是商业效率价值支撑提单管辖条款作为一项国际惯例沿用至今。围绕实际联系对当事人意思自治进行适当限制,不可忽略对当事人意思自治的尊重。对当事人意思自治的适当限制还涉及承运人、托运人与第三人的关系问题。《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》即《鹿特丹规则》(*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, “Rotterdam Rules”*)

[49] 参见黄进:《论统筹国内法治和涉外法治》,《中国社会科学》2022 年第 12 期,第 84 页。

第 67 条第 1 款规定批量合同的管辖协议具有排他性;^[50] 还规定管辖协议特定情况下可突破合同相对性,对第三人产生效力。我国可出台司法解释,参考国际公约对“特定情况”的指引,规定“在有理由相信第三人对提单管辖条款的内容知情且认可的情况下,提单管辖条款对第三人的效力可能被认可”。

2. 对格式条款具体要求的说明

格式条款规定提供方的提醒义务是对被提供方的平衡性保护。但航运业中货主不一定处于弱势地位,大货主、大货代有足够议价能力,不需要法律倾斜保护。提单管辖条款的背后还可能存在当事人商业利益的让渡,货方以同意管辖条款为对价换得运费降低。要求承运人在托运人接受提单后证明托运人有接受提单管辖条款的真实意思,缺乏合理性,违背提高交易效率的初衷。

《鹿特丹规则》规定如果使用承运人事先拟好的格式合同,该合同包含选择法院条款,承运人必须向托运人指出(提醒)合同包含选择法院条款,且要达到“明确”的程度。参考公约标准,笔者建议以司法解释明确提单中这类格式条款的具体要求,规定“在提单正面以不同字体标注格式条款的内容,或在提单正面以不同字体提醒格式条款位于背面并在背面清晰地表达其内容,即为承运人尽到提醒义务;存在格式条款,实际运费又明显高于市场价格的除外”。这是为避免托运人确未注意格式条款蒙受巨大亏损的情形。

四 结语

我国现行法律缺乏对提单管辖条款效力的明确规定、司法实践中标准不一,严重损耗我国的司法公信力,阻碍我国司法“软实力”的提升,与建设航运强国、国际海事司法中心的目标背道而驰,也阻碍“一带一路”立体互联互通网络的重大行动。本文以问题为导向,围绕提单管辖条款法律效力的理论争议,审视我国关于提单管辖条款的司法实践,提出明确提单管辖条款效力的立场和规则续造建议。

维护国家主权同时兼顾国际礼让原则,推进各国管辖权合作与判决互认制度,将“一带一路”国际合作向纵深发展,也有利于协调周边国家的司法体系,形成长期合作关系网络,助力统筹国内法治与涉外法治和人类命运共同体建设。明确提单管辖条款的效力认定标准,尤其是“实际联系”的范围,有条件地扩大当事人选择范围,可提升我国法院的吸引力。把握司法主权与国际礼让的一体两面性,通过立法完善提单管辖条款的规则构造,明确当事人意思自治的界限,有助于在新时代下高质量共建“一带一路”行稳致远,建设开放包容、互联互通、共同发展的世界。

[本文为作者参加的 2023 年度研究阐释党的二十大精神国家社会科学基金重大项目“完善特别行政区司法制度和法律体系研究”(23ZDA121)的研究成果。]

[50] 据《鹿特丹规则》第 1 条第 2 款的规定,批量合同的特点是批次不确定、装运期间确定、装运的货物数量确定。批量合同最早出现在干散货运输和石油运输领域,起初被称为包运合同或者吨位合同。

The Legal Effect of Jurisdictional Provisions on Bill of Lading - Practical Examinations and Rule Continuation

[**Abstract**] The jurisdictional clause on bill of lading is a product of the carrier's effort to seek the most favorable court and applicable law to avoid litigation risks. The current laws in China partially recognize the effect of the jurisdictional clauses on bills of lading, but they are scattered, vague, and lack predictability. Such clauses are a special form of agreement jurisdiction and their theoretical source is the principle of autonomy of will. There is a theoretical controversy over the legal effect of such clause and at the core of the controversy are different interpretations of the "limitations on the autonomy of will". In judicial practice in China, the choice of courts outside jurisdiction is mostly invalid for such reasons as lack of practical connection, non-compliance with standard terms, and inability to reflect the agreement of the parties involved. Approaches to establishing China's rules on the jurisdiction over bill of lading clauses include balancing judicial sovereignty and international comity, formulating objective connection as the basis for practical connection standards, and constructing specific rules by clarifying the specific requirements of standard clauses. Resolving the relevant theoretical controversy with the legal effect of jurisdictional clause on bill of lading contributes to the development of the agreement jurisdiction system and the gradual coordination of judicial practices in China. In recent years, the international situation has undergone significant changes and the number of maritime cases accepted by Chinese courts has increased drastically. The increase in bill-of-lading disputes is particularly prominent. Through a jurisdictional clause, the parties directly agree in a bill of lading the court with jurisdiction over disputes arising from the bill of lading. Clarifying the legal effect of such clauses enhances judicial efficiency and the predictability of judicial documents. However, neither the Chinese Civil Code nor the Maritime Law of China directly stipulates the legal effect of jurisdictional clauses on bills of lading. The determination of the effect of jurisdictional clauses on bills of lading is important to the international justice of China. In some cases, courts do not have a clear judgment standard and make controversial judgments. As a result, the parties refuse to accept the verdict and appeal the case to the highest court, leading to a great waste of judicial resources. As a result of the international cooperation under the "Belt and Road Initiative" and the vigorous construction of the "Maritime Silk Road", there is an urgent demand for the proper settlement of bill of lading disputes and for the modernization of China's maritime justice. This paper, by initiating the discussion on the effect of the jurisdictional clauses on bills of lading, hopes to contribute to the infrastructure connection under the "Belt and Road Initiative".

(责任编辑:余佳楠)