

案例解析 | 澳大利亚联邦法院关于碰撞管辖权最新判决的解读与启示

作者：项琳涵



摘要：

2026年4月22日，澳大利亚联邦法院就 Mitsui O.S.K. Lines Ltd v The Ship “Y 轮” (No 2) [2026] FCA 476 一案作出判决，永久中止了本案原告（以下简称“V 轮”或原告）在澳大利亚提起的对物诉讼，事实上驳回了原告的诉讼请求。本案涉及船舶碰撞发生在 2024 年 12 月，地点在中国上海港水域，碰撞双方分别为“V”轮与“Y”轮。案件的争议核心在于澳大利亚法院是否为“明显不适当的法院”，是否应基于“不方便法院原则”永久中止本地诉讼。

一、案件事实

涉案的两艘船舶“Y”轮与“V”轮于 2024 年 12 月底，在中国上海港北槽进港航道发生碰撞。碰撞发生后，“Y”轮的所有人率先在中国上海海事法院提起多项程序，2025 年 1 月申请设立中国法下的责任限制基金，并申请扣押“V”轮（后被担保获释）。2025 年 3 月提起碰撞损害赔偿诉讼。“V”轮的船东及其承租人参与了上述诉讼程序，提出管辖权异议但被驳回，上海高院明确认定中国海事法院对本案具有专属管辖权。

在此背景下，本案原告于 2025 年 4 月 28 日在澳大利亚联邦法院提起对物诉讼，依据《1988 年海事法》第 15(2)(b) 主张因船舶造成的损害构成船舶优先权，并于 2025 年 5 月 8 日扣押了靠泊于澳大利亚纽卡斯尔港的“Y”轮。被告提供附条件担保后船舶获释，随即申

请永久中止（Permanent stay）澳大利亚诉讼。“Permanent stay”是澳大利亚法律下的程序性裁定，意为诉讼程序在本院永久停止推进。在法律性质上属于“中止”（stay），但在本案中结果上导致涉案程序在澳大利亚的诉讼状态实际结束，不再继续。

二、争议焦点

本案的核心争议在于，原告主张澳大利亚法院具有合法管辖权，且其享有三重合法司法优势——更高的责任限额、对物诉讼制度以及已获得担保，中止诉讼将不当剥夺这些优势；而被告则认为澳大利亚法院属于“明显不适当的法院”（clearly inappropriate forum），继续审理将对其构成“压迫或骚扰”（oppressive or vexatious）。双方争议的根本问题是当存在中国平行诉讼，事故发生于中国内水，原告已接受中国法院管辖的情况下，澳大利亚法院是否应中止本地诉讼。

为解决这一争议，澳大利亚法院适用了其特有的“明显不适当法院”标准。早在 1610 年苏格兰的 *Vernor v Elvies* 案中，法院就承认即使具有管辖权，若审判不便也可中止诉讼。此后英国法院在 *St Pierre* 案中要求证明继续诉讼构成“压迫性或骚扰性”，直至 1987 年 *Spiliada* 案确立了“更适当法院”的两阶段测试。然而，澳大利亚高等法院在 1988 年 *Oceanic Sun Line v Fay* 案中拒绝了 *Spiliada* 标准（*Spiliada test*），随后在 1990 年 *Voth v Manildra Flour Mills* 案中正式确立了“明显不适当法院”标准，要求被告证明澳大利亚法院是如此不适当的审理地，以至于继续诉讼将对被告构成“压迫或骚扰”。这一选择基于三大理由，即，澳大利亚法院不应评判外国法院的公正能力，国内法院有义务行使法定管辖权，国际上对 *Spiliada* 标准并无共识。本案法官在适用 *Voth* 标准时，重点引用了若干关键先例。在 *CMA CGM FLORIDA v The Ship “Chou Shan”* 案中，法院认定中国海域的碰撞事故使中国成为“自然且明显的诉讼地”（*natural and obvious forum*），本案碰撞发生于中国内水，这一认定更为有力。此外，*CSR Ltd v Cigna Insurance* 案和 *Henry v Henry* 案均明确，相同事实基础下的平行诉讼，原则上具有骚扰性和压迫性，法院应尽力避免。这些先例共同构成了本案判决的法律基础，原告不能“两头下注”，一旦先行接受外国法院管辖，便难以再主张澳大利亚法院为适当管辖法院。

三、法律适用与判决结果

经全面分析，法院最终于 2026 年 4 月 22 日作出裁决，本案诉讼程序永久中止，原告承担被告的申请费用，并准许原告提起上诉。在作出上述决定前，法院重点考察了被告提出的以下支持中止的八大因素：

第一，法院未掌握全部争议。上海海事法院已受理 17 项索赔，涵盖责任分摊、损害赔偿、打破限制等事项，而澳大利亚法院无法审理全部争议，存在明显的不一致判决风险。

第二，碰撞发生在中国内水。事故地点位于中国上海港航道，损害亦发生在中国水域，中国是“自然且明显的诉讼地”。

第三，准据法为中国法。澳大利亚是普通法体系，且与中国不存在类似澳大利亚与新西兰之间《跨塔斯曼诉讼程序法》所建立的协调机制。

第四，证据位于中国。碰撞及环境损害相关的实物证据均在中国，甚至可能需要现场勘验。

第五，证人在中国。所有关键事实证人、专家及第三方机构（如海事局、清污公司）均位于中国，且中国民事诉讼法要求证人出庭接受交叉询问。

第六，强制证人出庭困难。如需强制外国证人出庭，需通过委托取证方式，费用高昂且程序复杂。

第七，文件获取困难。第三方文件，尤其是中国国家机构的文件，需中国政府协助才能获得，澳大利亚法院无法直接命令。

第八，平行诉讼不可避免。上海海事法院的诉讼将继续进行，无论澳大利亚法院如何判决，均无法改变中国程序的进程，且原告已向中国法院登记债权并接受管辖。

针对原告主张的更高责任限额、对物诉讼、已获担保的三重合法司法优势，法院逐一作出回应：

第一，虽然较高的责任限额是一项合法优势，但鉴于国际海事实践中各国责任限额标准存在差异，原告不能以此否定中国作为自然诉讼地的地位；

第二，中国法下亦有如诉前扣押船舶的“准对物诉讼”机制，实质差异有限；

第三，原告已获得担保以澳大利亚诉讼为前提，不能反过来证明澳大利亚为适当法院。

综上，法院认为继续在澳大利亚审理将造成不一致判决风险并对被告构成压迫，澳大利亚法院属于明显不适当的管辖法院，故裁定永久中止诉讼。本案原告未提出上诉，判决已生效。

四、案例启示

本案再次确认了澳大利亚“明显不适当法院”标准（Voth 原则）在海事管辖权冲突中的严格适用，并做出了若干重要贡献。

第一，明确了“合法司法优势”（legitimate juridical advantage）的有限性。原告主张更高责任限额及对物诉讼制度构成合法司法优势，但法院明确表示，责任限额差异属于国际航运已知风险，从事海上商业的主体应知晓各国法律差异，单一优势不能否定自然诉讼地的地位。这一认定限制了原告利用限额差异进行择地行诉的空间。

第二，厘清了“submission of jurisdiction”的时间节点与法律效果。法院认定，原告向中国法院登记债权且未保留管辖权异议，即构成自愿接受管辖，此后在澳大利亚提起的对物诉讼将难以维持。

第三，确认了中国作为“自然且明显的诉讼地”的认定标准。碰撞发生在中国内水、污染损害在中国、所有证人和证据均在中国、中国法院已受理 17 项相关索赔，这些因素叠加使中国成为自然的诉讼地。法院引用 CMA CGM FLORIDA v “Chou Shan” 案，进一步强化了事故地点在判断是否适用“不方便法院原则”（The Doctrine of Forum Non Conveniens）时的权重。

第四，在比较法视角下对“对物诉讼”的重新定位。法院通过分析中国《海事诉讼特别程序法》下的诉前扣押制度，指出中国已具备“准对物诉讼”功能，澳大利亚对物诉讼的独特性并非绝对，这为跨法域程序比较提供了有益参考。

本案判决体现了澳大利亚联邦法院在海事管辖权冲突中的审慎立场。即使原告享有更高的责任限额等合法司法优势，当外国法院（尤其是事故发生地法院）已深入介入争议、且当事人已实质接受该法院管辖时，澳大利亚法院可作为“明显不适当的法院”而永久中止诉讼。这一判决强化了国际海事争议解决中的限制当事人择地行诉(forum shopping)的司法态度，同时也对当事人的诉讼策略选择提出了重要警示。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。