



中国海事仲裁委员会  
CHINA MARITIME ARBITRATION  
COMMISSION



中国贸促会研究院

ACADEMY OF CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE

# 海事仲裁护航企业 参与全球供应链研究



# 海事仲裁护航企业参与全球供应链 研究

中国海事仲裁委员会

中国贸促会研究院

2025年7月



# 目 录

前 言.....	1
第一章 全球供应链面临的海事领域新挑战.....	3
一、全球海运运营风险提高.....	4
（一）地缘政治冲突频发.....	4
（二）贸易保护主义抬头.....	6
（三）气候变化影响加深.....	8
二、航运企业合规风险增多.....	9
（一）环境保护合规.....	9
（二）数据管理合规.....	11
（三）规避贸易制裁.....	13
三、海事争议解决难度加大.....	14
（一）不可抗力认定愈发困难.....	14
（二）港口拥堵与停运引发争议增多.....	15
第二章 海事仲裁护航企业参与全球供应链的作用机理.....	17
一、物流顺畅：化解运输梗阻，保障供应链连接.....	18
二、资金维稳：维护金融安全，保证资金流稳定.....	19
三、信息保护：规范讯息传递，促进链上信息交互.....	20
四、人员聚合：汇聚专业智慧，畅通人员跨境流动.....	21
第三章 海事仲裁护航企业参与全球供应链的中国实践.....	23
一、完善海事仲裁规则实践.....	24
（一）创新海事仲裁规则.....	24

(二) 推动临时仲裁服务规则发展与实践落地.....	26
二、提升海事仲裁专业化服务能力.....	28
(一) 拓宽海事仲裁服务网络.....	28
(二) 提高海事仲裁国际化水平.....	28
(三) 高度重视涉外人才培养.....	29
(四) 深化公共法律服务.....	30
三、积极融入全球海事治理网络.....	31
(一) 参与联合国贸法会工作.....	31
(二) 加强海事仲裁国际合作.....	31
四、服务全球供应链典型海事仲裁案例.....	32
(一) 航次租船合同纠纷仲裁案.....	33
(二) 船舶建造合同纠纷仲裁案.....	35
(三) 货运代理争议仲裁案.....	38
第四章 境外海事仲裁实践与经验.....	41
一、依托区位优势与航运基础发展海事仲裁.....	42
二、法律制度为海事仲裁提供基础保障.....	43
三、政策支持助力海事仲裁竞争力提升.....	45
四、广泛采用临时仲裁.....	46
第五章 中国海事仲裁护航企业参与全球供应链建议.....	49
一、重视服务保障, 充分发挥海事仲裁维护全球供应链稳定畅通作用.....	50
二、完善法律制度, 保障我国海事仲裁高质量发展.....	50
三、加大政策支持, 助力我国海事仲裁竞争力提升.....	50

四、借鉴境外临时仲裁经验，推动我国海事仲裁制度规则创新....	51
五、构建协同培养机制，大力推进我国海事仲裁人才队伍建设....	51
六、加强国际仲裁合作，积极参与全球海事仲裁治理 .....	52



## 前 言

维护全球产业链供应链韧性和稳定是推动世界经济发展的重要保障，符合世界各国人民共同利益。习近平主席多次强调，要“维护全球产业链供应链韧性和稳定”。作为全球供应链最关键的物流基础设施和国际贸易基石，海运承载着全球 90% 以上的贸易量。保障高质量海事发展可谓促进全球供应链安全稳定的题中之义和应有之举。

近年来，全球海运接连受到乌克兰危机、巴拿马运河干旱、美国港口劳资谈判、“巴以冲突”与红海袭击等事件冲击影响。海事领域普遍存在的航程延长、保险费率飙升、交易价格上涨等问题，间接引发了各类国际海事争议。海事争议多点频发，类型亦日趋复杂多样。

海事仲裁作为国际航运界普遍认可和广泛采用的争议解决方式，高效解决海事海商争议、切实维护国际经济贸易秩序，在助益和维护全球供应链安全稳定中发挥着不可替代的重要作用。海事仲裁凭借专业性、高效性、灵活性、保密性以及国际可执行性等方面的独特优势，有效解决全球供应链上各类海事海商纠纷，所作裁决在全球范围内得到广泛承认和执行，配套各类法律服务保障，有力提升全球供应链运转效率和安全水平。

中国正以全球最大的货物贸易国和重要的航运大国之姿，深度融入全球供应链体系，不断在护航全球供应链稳定畅通中积极实践。党的二十届三中全会就深化仲裁制度改革、健全国际商事仲裁和调解制度、推进海事仲裁制度规则创新，作出新部署、注入新动力。2025 年

7月1日刚刚召开的中央财经委员会第六次会议，强调推动海洋经济高质量发展，提出五个“更加”，为推进中国式现代化、走好中国特色的向海图强之路进一步明确方向。经略海洋的中国积极完善海事仲裁法律制度体系，大力提升专业化服务能力，主动融入全球海事治理网络，在护航企业参与全球供应链方面取得了显著成效。同时，境外海事仲裁实践与经验也为中国进一步提升海事仲裁服务水平提供了重要借鉴。

本报告基于全球供应链重构的时代背景，深入研究全球供应链面临的海事领域新挑战，系统分析海事仲裁护航企业参与全球供应链的作用机理，全面梳理中国海事仲裁发展的实践成就，深度总结境外海事仲裁实践与经验，并在此基础上提出优化建议。

报告认为，海事仲裁通过发挥物流顺畅、资金维稳、信息保护、人员聚合的“四维协同”机制，为企业参与全球供应链提供了完善的法律保障和争议解决服务。在大变局下，海事商事仲裁护航全球供应链稳定畅通愈需要适应时代发展需求，以更高质量的仲裁实践促进全球经贸合作。面向未来，需要进一步加强国际交流协作，坚持创新驱动发展，积极参与全球治理，不断提升中国海事仲裁的专业化、国际化水平，更好地服务企业参与全球供应链。

本报告的完成得益于众多仲裁工作者和研究学者的大力支持与悉心指导。在全球化深入发展和供应链重构的关键时期，我们希望这一研究能够提供更多有益参考，尽可能保证各国企业在国际经济合作中权利平等、机会平等、规则平等，更好地参与全球供应链。

## 第一章

# 全球供应链面临的海事领域新挑战

全球供应链始于海运<sup>1</sup>。在全球化的浪潮中，海运作为国际贸易的基石，承载着全球 90% 以上的贸易量，是连接各国经济的重要纽带。然而，气候变化、地缘政治紧张局势加剧、全球经济波动以及技术革新等多重因素交织影响<sup>2</sup>，正深刻改变全球海运，对全球供应链的安全运转形成挑战，给诸多链上企业带来了系统性风险。在全球供应链加速重构、全球海运面临挑战的当下，海事争议不可避免地多点频发。

## 一、全球海运运营风险提高

在全球经济一体化浪潮下，航运业作为国际贸易的主动脉<sup>3</sup>，连接各国经济命脉，但当前影响全球海运互联互通的不利因素仍然存在，对全球供应链造成冲击，拉高全球海运运营风险。2024 年 2 月，联合国贸易和发展会议（UN Trade and Development，以下简称“联合国贸发会议”）在《2024 年海运评述》中指出，黑海、巴拿马运河以及红海等全球海运要道面临巨大压力，地区冲突局势升级、地缘政治紧张以及气候变化引致极端天气等多重因素叠加，导致海运航线延长、成本上升以及供应链中断风险加大，全球海运体系遭受前所未有的冲击<sup>4</sup>。

### （一）地缘政治冲突频发

地缘政治冲突对全球海运互联互通的影响持续存在。自 2022 年以来，乌克兰危机继续延宕，对黑海航线贸易与全球能源供应市场产

---

1 资料来源：中国贸促会，《全球供应链促进报告 2024》。

2 资料来源：联合国贸发会议，<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>。

3 资料来源：联合国，<https://news.un.org/zh/story/2024/10/1132781>。

4 资料来源：联合国，<https://news.un.org/zh/story/2024/02/1126857>。

生强烈冲击，导致黑海航线商用船只航行受阻，乌克兰粮食走廊出现运力紊乱，诸多重要港口贸易活动被迫停滞或中断，传统海运贸易被迫转向西部陆路和多瑙河内河运输，造成企业运输时间延长和成本提高。

西方国家制裁俄罗斯的一系列措施使黑海航线贸易陷入低迷。为弥补因制裁俄罗斯而出现的巨大能源缺口，欧盟转向从美国、中东等地进口液化天然气，传统原油以及成品油运输流向发生转变，引发了能源运输需求的结构性变化与国际海运航线的深度重塑。随着船舶燃油成本上涨、运费和保险费用增加，欧洲地区的航运成本进一步上涨，加剧了海运中断风险。

2023年10月新一轮“巴以冲突”爆发以来，也门胡塞武装频繁袭击红海水域目标，苏伊士运河海运风险上升，迫使主要航运企业减少从苏伊士运河通行。2024年，苏伊士运河船只通行量降至13200艘，同比减少约50%，日通行量从近80艘跌至不足35艘，运河收入从2023年102亿美元降至2024年40亿美元，同比减少60.7%<sup>5</sup>。为降低潜在的航运风险，许多公司不得不采用更长路线，即绕行南部非洲好望角，这使得过往红海船舶的航行距离和时间均大幅增加。世界银行《红海航运危机深化：影响和展望》报告数据显示，截至2024年10月，与2023年前9月红海航道危机前的基准相比，货船和油轮的航行距离分别增加了48%和38%，货船和油轮的航行时间分别增加

---

<sup>5</sup> 资料来源：中国商务部，

[https://eg.mofcom.gov.cn/ajhgjj/art/2025/art\\_e34039f9e34c457797d0a3f2898b0cdf.html](https://eg.mofcom.gov.cn/ajhgjj/art/2025/art_e34039f9e34c457797d0a3f2898b0cdf.html)。

45%和 28%<sup>6</sup>。船只燃料成本、集装箱现货运费等支出上升，导致运输成本显著增加。

霍尔木兹海峡作为全球能源运输的关键通道，据美国能源信息局估计，2024 年该海峡日均运输石油 2000 万桶，占全球石油日消费量的 20%，同时承载全球 20%的液化天然气贸易<sup>7</sup>。2025 年 6 月以来，以伊紧张局势加剧，直接威胁海峡安全，6 月 22 日，伊朗议会表态支持关闭霍尔木兹海峡，但最终是否关闭须由伊朗最高国家安全委员会决定<sup>8</sup>。一旦海峡封锁，将导致原油供应锐减、国际油价剧烈攀升，进而推高运输成本，影响全球贸易格局。

## （二）贸易保护主义抬头

不断加剧的贸易保护主义给全球海运行业带来较大不确定性，扰乱全球海运贸易。美国系列举措冲击全球海运市场。

一是发动对华航运业 301 调查。2025 年 4 月，美国贸易代表办公室（Office of the United States Trade Representative, USTR）正式公布针对中国海事、物流和造船业 301 调查结果，宣布将在 180 天宽限期结束后（2025 年 10 月 14 日起），对中国船舶经营者和所有者、中国建造的船只，按航次或连续靠港次数实行阶梯式收费，并对非美造汽车运输船以每汽车等效单位（CEU）150 美元标准收费；3 年后逐步提高液化天然气（LNG）出口的美国船舶运输比例要求，至 2047 年

---

6 资料来源：世界银行，<https://documents.worldbank.org/pt/publication/documents-reports/documentdetail/099253002102539789>。

7 资料来源：新华网，<https://www.news.cn/world/20250623/92630931d87347139fda6f939dd6bdcc/c.html>。

8 资料来源：央广网，[https://finance.cnr.cn/jjgd/20250623/t20250623\\_527226114.shtml](https://finance.cnr.cn/jjgd/20250623/t20250623_527226114.shtml)。

达到 15%(见表 1)<sup>9</sup>。在散货船队中,中国船舶占全球船队的 75%<sup>10</sup>,此举将大幅提高全球航运成本。

表 1 2025 年 4 月 USTR 针对中国船舶及运营商限制措施时间表

实施时间	实施阶段	具体措施
前 180 天	宽限期	适用费率为 0。
宽限期结束后 (2025 年 10 月 14 日起)	第一阶段	<p>(1) 根据船舶的净吨位,对中国船舶经营者和所有者实行阶梯式收费。若船舶在前往境外目的地前多次进出美国港口,将按航次或连续靠港次数收费:180 天宽限期结束后按 50 美元/净吨计收,并在未来三年内逐步提高费率,至 2028 年 4 月达到 140 美元/净吨。</p> <p>(2) 根据船舶净吨位与集装箱数量两种计费方式更高者,对中国建造的船舶阶梯式收费,模式与(1)相同。将在未来三年内逐步提高费率,至 2028 年 4 月达到 33 美元/净吨或 250 美元/箱。部分类型船舶享有豁免权利。</p> <p>(3) 根据 CEU 容量,对非美造汽车运输船以每 CEU 150 美元标准收费。船舶经营者若在三年内订购并接收同等或更大容量的美国造新船,可享受费用减免。</p>
3 年后 (2028 年 4 月 17 日起)	第二阶段	要求使用美国船舶运输一定比例的液化天然气(LNG)出口,至 2047 年达到 15%。若运营商在三年过渡期内订购并接收容量相当或更大的美国建造 LNG 运输船,则该运营商及其非合规 LNG 船舶可继续获得最长三年的临时运营许可,视同已满足相关要求。

资料来源:美国贸易代表办公室。

二是对等关税政策加剧全球航运市场波动。美国对等关税政策导致市场产生贸易量急剧下降的担忧,多家国际航运龙头公司警告美国关税政策正在“抑制需求”,并将给全球航运流量带来新的不确定性

<sup>9</sup> 资料来源:美国贸易代表办公室, <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/april/ustr-section-301-action-chinas-targeting-maritime-logistics-and-shipbuilding-sectors-dominance>。

<sup>10</sup> 资料来源:Veson Nautical, <https://veson.com/resources/2024-end-of-year-market-report/>。

和下行压力。

美国贸易保护政策对国际海运市场造成了扭曲与扰动，例如运价出现较大波动，相关海路的运输成本和企业进口成本上升，货运量和贸易流量受到较大影响，船只满载率降低；迫使企业重新规划供应链和海运路线安排，调整运力配置并改变航线布局。

### （三）气候变化影响加深

航运行业高度依赖海洋环境和气象条件，因而受气候变化的影响较大。一方面，在实际运输中，干旱（水位下降）、暴风、洪水等极端情况不断出现，导致部分港口设施损毁、船只搁浅、航道堵塞或暂停使用，货物装卸无法及时完成，严重影响海上货物运输的正常运行与整体效率。2023年10月巴拿马运河创下73年来最严重干旱记录，巴拿马运河管理局被迫将单日最高通行船只数量从31艘逐步下调至18艘<sup>11</sup>。根据联合国贸发会议估算，巴拿马运河商船吞吐量较高峰期下降49%<sup>12</sup>。另一方面，在高温天气下，船舶设备故障率增加，容易发生船舶发动机过热故障、制冷系统负荷加重等问题。同时，船员在高温环境下更易出现疲劳、中暑等健康问题，影响船员的工作效率。

联合国贸发会议指出，与极端天气相关的风险和影响不断增加，可能会导致货物丢失或损坏的情况增多，舱面货运输风险增加，停泊、装卸作业面临特殊安全挑战，延误和中断、海上事故、环境污染、搁浅和燃油泄漏的风险上升。各类风险事件直接威胁航运安全，更对相

---

11 资料来源：光明网，[https://m.gmw.cn/2023-11/02/content\\_1303557376.htm](https://m.gmw.cn/2023-11/02/content_1303557376.htm)。

12 资料来源：联合国，<https://news.un.org/zh/story/2024/02/1126857>。

关合同履行、法律责任认定以及损失赔偿等方面产生较大影响，引发相关纠纷<sup>13</sup>。

## 二、航运企业合规风险增多

在全球经济格局深度调整、国际贸易规则重构的新形势下，航运企业面临的环保法规、海事法律法规日趋严格，数据监管等合规要求持续提高，贸易制裁措施不断强化，相应的合规风险日益增多。

### （一）环境保护合规

随着国际社会对航运业减排的要求不断提高，各层级环保法规密集出台并持续收紧，全球航运业正面临前所未有的环境保护合规挑战。

一是全球温室气体减排要求趋严。2023年7月，国际海事组织（International Maritime Organization, IMO）海上环境保护委员会第80届会议（MEPC80）通过《2023年IMO船舶温室气体减排战略》。该战略明确提出在2050年前后实现净零排放的长期目标，并设定明确的阶段性目标：到2030年国际航运温室气体年度排放总量较2008年至少降低20%，力争降低30%；到2040年至少降低70%，力争降低80%。在技术路径方面，战略要求到2030年零/近零排放技术、燃料和能源在国际航运中占比至少达到5%，力争达到10%<sup>14</sup>。持续提高的减排要求使航运企业面临较大合规压力：一方面需要投入大量资金进行技术改造和设备升级，另一方面还需建立完善的排放监测和数据报送体系。特别对于中小型航运企业，如何在有限的资金和技术条

---

13 资料来源：联合国贸易和发展，<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>。

14 资料来源：中国交通运输部，[https://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/202307/t20230711\\_3863101.html](https://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/202307/t20230711_3863101.html)。

件下满足这些强制性要求，将是一项重大挑战。

二是区域性环保监管持续加码。欧盟通过多层次法律体系强化环境监管，给航运企业带来多重合规压力。2015年，欧盟第2015/757号法规（EU MRV 法规）生效实施。该法规首次建立了规范化的碳排放监管体系，要求在欧洲经济区港口停靠的5000总吨以上大型船舶运营企业，每年必须报告二氧化碳排放数据，并由具备资质的独立检验机构对排放数据及相关信息进行验证。2023年，为进一步加强航运业减排力度，欧盟对MRV法规进行了全面升级。修订内容主要包括：

（1）航运企业严格遵守碳排放交易体系各项规定；（2）扩大报告温室气体监测范围。2025年前仅监测二氧化碳排放，2026年起将甲烷和一氧化二氮纳入监测范围；（3）扩大减排监管覆盖面。自2025年1月1日起，400至5000总吨的杂货船以及400总吨及以上的海工船舶均被纳入监管范畴<sup>15</sup>。2025年1月，《欧盟海运燃料条例》（The Fuel EU Maritime Regulation）正式生效，其中规定要求在欧盟港口运营的5000吨以上的商船减少船用重油（Bunker fuel）碳排放量，否则其将面临罚款<sup>16</sup>。

三是特殊海域的环保标准不断提升。2025年1月1日起，《国际防止船舶造成污染公约》（International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL）附则I和附则V中关于红海<sup>17</sup>及亚

---

15 资料来源：碳排放交易，<http://www.tanpaifang.com/tanjiliang/2024/1206/109782.html>。

16 资料来源：欧盟委员会，[https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueleu-maritime\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueleu-maritime_en)。

17 注：对于附则I和附则V，红海特殊区域定义为包括苏伊士湾和亚喀巴湾在内的红海海域，其南部以拉斯西阿内和胡斯恩穆拉德之间的恒向线为界。

丁湾<sup>18</sup>特殊区域的污染排放新规正式生效，进一步提高航运业环保门槛。新规禁止 400 总吨及以上船舶在红海和亚丁湾特殊区域内向海中排放油类或油性混合物，同时禁止油轮在货油区域进行相关排放（清洁压载水或隔离压载水排放除外）<sup>19</sup>。区域性的特殊要求给航运企业带来新的合规难题。企业需要针对不同海域的差异化环保标准，制定相应的操作规程，显著提升了船舶管理的复杂程度。同时，企业必须加强船员对特殊海域规则理解的培训，全面提升合规操作能力。此外，为满足日益严格的排放标准，企业还需投入大量资金对船舶污染防治设备进行改造和升级。

## （二）数据管理合规

随着物联网、区块链、人工智能等新技术在航运业的深度应用，传统航运业正经历数字化转型的深刻变革。在提升航运企业运营效率的同时，数据合规要求不断提高。在数据安全已上升至国家安全战略高度背景下，我国相继实施《中华人民共和国网络安全法》《中华人民共和国数据安全法》《中华人民共和国个人信息保护法》《关键信息基础设施安全保护条例》等法律法规，对航运企业的数据合规管理提出了更高要求。

航运数据具有高度敏感性和战略价值，其安全性直接关系到企业乃至国家利益。企业在数据安全方面面临多重合规压力：一是应对多样化数据泄露风险，包括内部人员操作失误、外部黑客恶意攻击、

---

18 注：对于附则 I，亚丁湾特殊区域定义为位于拉斯哈德和拉斯法斯特之间恒向线西北方向的海湾区域。

19 资料来源：信德海事网，<https://www.xindemarinenews.com/data/haishifagui/2024/1224/57776.html>。

供应链安全漏洞等。一旦发生数据泄露事件，企业不仅要承担相应的法律责任，还可能遭受巨额经济损失和声誉损害。二是需要满足多重法规对数据全生命周期管理要求。航运业务受《国际海运危险货物规则》《中华人民共和国海上交通安全法》等多重法规约束，企业需要建立完善的数据分类分级制度，实施严格的访问控制和加密保护措施。三是要建立数据安全事件应急响应机制，确保在发生安全事件时能够及时有效处置，最大限度降低不利影响。

航运单证和证书的电子化正加速推进，但同时带来诸多法律合规难题。2025年1月1日起，《海员培训、发证和值班标准国际公约》（International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW）允许海员证书采用电子形式<sup>20</sup>。2025年10月起，《压载水管理公约》（Ballast Water Management Convention, BWM）修正案将正式引入电子记录簿定义<sup>21</sup>。电子提单、电子记录簿等数字化单证的普及应用，正在重塑传统航运法律体系和业务流程。要求企业必须重新审视电子交易的法律效力、电子证据的司法采信以及跨境数据流动的合规性等问题。

智能航运系统的广泛应用使网络安全风险日益凸显。数据泄露、黑客攻击、系统故障等安全威胁可能导致船舶运营中断、货物损失，甚至引发客户信息泄露等重大事件，给企业带来巨大的经济损失和法律责任风险。物联网设备普遍存在的安全隐患，如设备漏洞、未授权

---

20 资料来源：航运在线，<https://news.sol.com.cn/html/2025-01-06/A00EEF0D074A44DD3.shtml>。

21 资料来源：信德海事网，<https://www.xindemarinenews.com/data/haishifagui/2024/1216/57621.html>。

访问等问题，可能被不法分子利用，对航运数据安全构成严重威胁。即便是新兴的区块链技术，在提升数据安全性的同时，仍可能面临数据篡改和隐私泄露等潜在风险。

面对日趋复杂的数据合规环境，航运企业需要构建全方位的数据治理体系，在确保合规运营的同时，充分发挥数字化转型的效能优势。不仅需要企业持续加大技术投入和人才培养，更要建立健全数据安全管理制度，实现技术创新与合规建设的良性互动。

### （三）规避贸易制裁

在全球经济格局深度调整与贸易保护主义抬头背景下，国际制裁与贸易限制日趋复杂，为航运业带来前所未有的合规挑战。主要经济体之间的政治关系变化更加剧了行业不确定性，深度参与全球市场竞争的航运企业面临更为严峻的挑战。

美国等国家正通过多重路径对航运业施加制裁压力。一方面，通过贸易制裁法规直接干预国际航运和贸易秩序。美国将船舶自动识别系统（AIS）纳入制裁工具，通过介入租船合同，采取公私并行路径，将 AIS 转化为实施航运和贸易制裁的重要工具。另一方面，借助“长臂管辖”原则不断扩大制裁影响范围。美国对中国海事、物流和造船业发起的“301 调查”，不仅影响企业正常经营，还可能引发更严厉的贸易限制措施。一旦航运企业在国际运营中违反相关规定，将面临罚款、船舶扣押、市场准入受限，甚至承担刑事责任等严重后果。

多国贸易制裁增加了航运企业合规难度。2024 年 2 月，“俄乌冲突”爆发“两周年”之际，以美国、欧盟和英国为代表的多国针对俄

罗斯启动新一轮经济制裁措施，直接冲击航运企业和涉俄运输行业。为应对多层次的制裁风险，企业需要投入大量资源建立健全合规体系，包括完善风险评估机制、强化内部控制、优化业务流程等，加重了企业的经营负担。

此外，制裁措施往往通过金融手段实施，给航运企业的资金结算带来重大挑战。美国凭借其金融体系的全球主导地位，将制裁触角延伸至使用美元结算或通过美国金融支付系统的交易。欧盟则在对俄制裁措施中特别禁止向俄罗斯及其境内个人或实体提供欧元现钞服务，或在俄罗斯境内使用欧元现钞。复杂的金融制裁环境要求企业探索多元化结算方案，增加企业合规成本。

### 三、海事争议解决难度加大

当今世界百年变局加速演进，经济全球化遭遇逆流，全球供应链面临前所未有的冲击并加速重构。在全球供应链韧性面临严峻考验背景下，海事领域往往受地缘政治、经济制裁、环境变化等多重因素影响。全球范围内不可抗力事件频发、港口运营中断等问题频出，引发了更多海事争议。相应地，对海事争议的成因认定、责任划分和纠纷解决也面临新的挑战。

#### （一）不可抗力认定愈发困难

联合国贸发会议指出，地缘政治不稳定、环境挑战和经济动荡相互叠加，形成“复合危机”，严重影响供应链，导致全球船期可靠性降低、运力受限问题突出、运费波动剧烈<sup>22</sup>。当前企业援引不可抗力

---

<sup>22</sup> 资料来源：中国商务部，<http://chinawto.mofcom.gov.cn/article/ap/p/202501/20250103559681.shtml>。

条款显著增多，由此引发的争议也相应增多。

2020年，国际商会（International Chamber of Commerce, ICC）发布《不可抗力及艰难情形条款 2020》及相关指导文件《商业合同中不可抗力条款应当考虑的一般因素》，明确规定不可抗力事件须符合三项条件：无法合理预见、超越合理控制范围、对于结果无法合理避免或克服。依此定义，受影响当事人只要符合上述要件，无须达到无履行可能性（impossibility of performance）程度，即可主张遭遇不可抗力而免除相关履约责任，或暂时免于履行契约责任直到不可抗力产生的履约障碍排除<sup>23</sup>。

在全球不确定性因素持续增多的环境下，传统不可抗力认定面临新的挑战。航运业高度依赖全球港口网络和海上航道，任何一个环节的中断都可能产生连锁反应。当地缘政治冲突、极端天气事件、疫情管控措施等多重外部因素连同当事方自身原因复合影响单一事件时，不可抗力的认定变得复杂。在多重不确定性叠加的情况下，“无法合理预见”和“超越合理控制范围”等传统标准或难以准确适用，各方对免责范围的理解产生分歧，争议解决难度显著增加。

## （二）港口拥堵与停运引发争议增多

全球港口拥堵与停运事件频发，导致船舶在装运港无法按期装货、航行至目的港无法正常靠泊或及时卸货情况增多，引发了大量托运人、承运人及港口运营方等多方之间的海事纠纷，因而对纠纷解决的质效提出了更高要求。

---

<sup>23</sup> 资料来源：国际商会，<https://iccwbo.org/news-publications/icc-rules-guidelines/icc-force-majeure-and-hardship-clauses/>。

近年来，全球港口拥堵与停运事件显著增多。自 2024 年 10 月起，美国东海岸、加拿大东西海岸、法国、比利时等地的主要港口接连出现大规模罢工事件，造成港口货物装卸停滞，运营效率大幅下降。同时，受美国关税政策、劳动力短缺和内河水位下降等综合影响，今年以来欧洲主要枢纽港口持续拥堵。伦敦海事咨询公司 Drewry 报告显示，2025 年 3 月下旬至 5 月中旬，德国不来梅港等候泊位的时间增加了 77%；汉堡港的延误时间增加了 49%；安特卫普港的延误时间增加了 37%<sup>24</sup>。

港口拥堵与停运将产生额外滞期费、港口费、仓储费等费用，还可能提高货物贬值毁损风险，以圣诞节用品等季节性商品为例，一旦错过特定销售窗口期，其市场价值必然大幅缩水，引发托运人与承运人、船东等运输相关方之间的纠纷。此外，涉及多国主体的国际运输，在发生争议时天然面临复杂的法律冲突问题。以 2021 年 3 月发生的“长赐”轮（Ever Given）苏伊士运河搁浅阻塞事件为例，该轮由日本公司拥有，中国台湾企业期租，德国公司管理，悬挂巴拿马船旗，配备印度籍船员，承载来自多国的货物；事发后涉及荷兰和日本的救助公司、英国保赔协会的保险服务，以及在英国法院提起的相关诉讼。多重法律关系交织，使得责任认定、管辖权确定和适用法律选择等问题变得更加复杂<sup>25</sup>。

---

24 资料来源：上海金属市场网站，<https://www.metal.com/en/newscontent/103345073>。

25 资料来源：中国法学网，[http://iolaw.cssn.cn/zxzp/202104/t20210414\\_5326257.shtml](http://iolaw.cssn.cn/zxzp/202104/t20210414_5326257.shtml)。

## 第二章

# 海事仲裁护航企业参与全球供应链的作用机理

当前，全球供应链加速重构，国际海运体系面临多重挑战，企业参与全球供应链的不稳定、不确定因素明显增多，运用法治方式及时帮助企业定纷止争、化解纠纷更显迫切。海事仲裁作为重要的争议解决机制，始终秉承独立、公正、勤勉、廉洁等基本理念，凭借其在专业性、高效性、灵活性、保密性以及国际可执行性方面的显著优势，通过发挥物流顺畅、资金维稳、信息保护、人员聚合四方面作用，疏导和保障全球供应链的物流、资金流、信息流、人流运转，为链上企业参与全球供应链保驾护航。

### 一、物流顺畅：化解运输梗阻，保障供应链连接

物流是全球供应链互联互通的基石，支撑着全球供应链的高效流动。当前，地缘政治冲突、气候变化等不稳定因素持续扰动全球海运连接能力提升，苏伊士运河、巴拿马运河等关键航道的船舶通行量下降，严重干扰全球航运与贸易的正常秩序。在此复杂形势下，船舶碰撞、货物损坏、运费争议、港口作业纠纷等海事争议频发，而物流中断引发的时间成本损失具有显著外溢效应，亟需专业、高效的争议解决机制排除梗阻，保障物流体系稳定运转。

海事仲裁具有专业性、高效性、保密性及跨国可执行性等优势。海事仲裁员通常是海事、航运、物流、造船等领域专家，精通《统一提单的若干法律规定的国际公约》（简称《海牙规则》）、《1978年联合国海上货物运输公约》（以下简称《汉堡规则》）等国际公约，且熟悉提单条款及 FOB、CIF 等贸易术语，能够在承运人、托运人、保险人等多方复杂关系中精准界定责任边界，有效解决相关争议。海

事仲裁的国际可执行性为跨境物流纠纷解决提供了制度保障。依据《联合国关于承认及执行外国仲裁裁决的公约》（以下简称《纽约公约》），海事仲裁裁决可在全球 170 多个缔约国家和地区获得承认和执行，企业可在被申请人或其财产所在国直接申请裁决执行。国际油污损害赔偿基金（International Oil Pollution Compensation Funds, IOPC FUNDS）2023 年数据显示，全球油污案件平均赔偿执行率为 74.7%，其中通过仲裁解决的案件执行率高达 92.3%<sup>26</sup>。此外，海事仲裁遵循意思自治原则，允许当事人自主选择适用法律、仲裁地点、仲裁语言和仲裁员，自主对仲裁程序进行特殊约定等，使来自不同法域的物流企业能在中立、公正的平台上高效解决争议，推动企业积极参与全球供应链，进而保障全球物流网络的高效稳定运行。

## 二、资金维稳：维护金融安全，保证资金流稳定

全球供应链的高效运转高度依赖稳定、安全的资金流。《全球支付报告 2024》显示，2018-2023 年全球支付市场总收入从 1.7 万亿美元增长至 2.4 万亿美元，年均复合增长率达 7%<sup>27</sup>。但当前地缘政治紧张与金融制裁频发，导致跨境支付不确定性陡增，资金中断风险显著上升。在国际海运贸易中，运费、滞期费、保险费等关键支付环节，常因违约、单证瑕疵或汇兑限制等问题引发资金回收困难，直接影响企业现金流与供应链稳定。

针对涉及船舶融资、海运保险、信用证、保函等复杂金融工具的

---

26 资料来源：国际油污损害赔偿基金，[https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2025/04/IOPC-Annual-Report-2024\\_e.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2025/04/IOPC-Annual-Report-2024_e.pdf)。

27 资料来源：麦肯锡，《全球支付报告 2024》，<https://www.mckinsey.com/industries/financial-services/our-insights/global-payments-in-2024-simpler-interfaces-complex-reality>。

海事纠纷，海事仲裁展现出独特的专业优势。专业仲裁机构配备精通国际金融规则及海事惯例的仲裁员，能够精准解读复杂金融合同条款，准确界定承运人、托运人、银行、保险人等多方主体的权利义务，确保金融争议得到专业、公正的解决。同时，海事仲裁以保密为原则，为处理敏感金融争议提供了严密保护，可避免公开诉讼可能引发的市场恐慌与信用危机，最大限度降低信息泄露风险，维护市场信心与交易方声誉。在应对借款人违约、船舶扣押等紧急金融事件时，海事仲裁凭借高效灵活的程序优势，能够迅速厘清各方权责并作出具有约束力的裁决，大幅缩短纠纷解决周期，有效避免因诉讼拖延导致的资金链断裂风险。

### 三、信息保护：规范讯息传递，促进链上信息交互

信息流作为全球供应链的中枢神经系统，连接着物流、资金流与人流等多维要素。船期安排、货物状态、交易条款、保险单据等信息的准确传递与及时共享，直接影响合同履行效率与风险控制水平，而信息不对称、滞后或失真往往是引发争议的关键诱因。当前，5G 等前沿技术正推动全球供应链信息传输效率显著提升。截至 2024 年底，全球 5G 连接数<sup>28</sup>突破 20 亿，预计到 2030 年将占移动连接总数的 57%<sup>29</sup>，为全球供应链上中下游密切协作提供了有力的技术支撑。但信息化程度的提升也带来了新的挑战，信息安全问题日益突出，供应链信息泄露、数据侵权、商业秘密窃取等事件频发，对企业利益和供

---

28 注：5G 连接数指连接到通信网络上的 5G 手机终端数。

29 资料来源：GSMA《2024 年移动经济报告》，<https://www.gsma.com/solutions-and-impact/connectivity-for-good/mobile-economy/wp-content/uploads/2024/02/260224-The-Mobile-Economy-2024.pdf>。

供应链整体安全构成严重威胁。

面对信息共享与安全保护的双重需求，海事仲裁凭借其严格的保密机制和专业化处理能力，为企业提供了安全可靠的争议解决途径。海事仲裁恪守保密原则，仲裁程序不公开进行，仲裁文书通常不对外公布，能有效保护当事人的商业秘密和敏感信息。

#### 四、人员聚合：汇聚专业智慧，畅通人员跨境流动

全球供应链的稳定运行离不开高效的人员网络支撑，船员、船东、港口管理人员、航运经理等专业人员的流动与集聚，关系船舶运营效率与合同履行质量。跨境人员流动在为供应链注入活力的同时，也带来了复杂法律风险和争议隐患。在此背景下，海事仲裁凭借其国际化特色与专业化优势，为全球供应链“人流”畅通提供了有力支撑。

航运人员流动地域广泛、用工合同条款复杂，其工作地点、用人单位所在地、侵权行为发生地以及合同履行地等往往分属不同国家，涉及多个法域。面对跨境法律适用难题，传统诉讼在管辖权认定、适用法律选择等方面效率低下，难以及时解决争议。相比之下，仲裁程序赋予当事人自主选择适用法律、仲裁地及仲裁员的权利，能够有效规避管辖权争议，显著提升争议解决效率。同时，海事仲裁裁决可在其他国家得到强制执行，为跨国人员争议的最终解决提供了可靠保障。

在处理航运人员争议方面，海事仲裁的专业性优势尤为突出，要求仲裁员具备丰富的实务经验和准确的专业判断力。海事仲裁员凭借深厚的海事专业背景，能够准确理解和适用相关专业规则，快速处理此类复杂案件，维护供应链人流的稳定性。



# 第三章

## 海事仲裁护航企业参与全球 供应链的中国实践

在外部冲击对中国影响加大、国际经贸形势错综复杂的大变局中，各类海事争议多样频发，跨境贸易纠纷解决需求急剧增长，对中国海事仲裁服务体系提出了更高要求。党的二十届三中全会就深化仲裁制度改革、健全国际商事仲裁和调解制度、推进海事仲裁制度规则创新作出新部署。面对新形势新挑战，中国积极完善海事仲裁规则实践，大力提升海事仲裁专业化服务能力，主动融入全球海事治理网络，不断增强海事仲裁的公信力和国际竞争力，为保障全球供应链、维护中外企业合法权益、优化法治营商环境提供了坚实的仲裁服务保障。

作为中国唯一一家专业海事仲裁机构，中国海事仲裁委员会（China Maritime Arbitration Commission，以下简称“中国海仲”）持续修订《仲裁规则》、更新《仲裁员名册》，满足不断变化的仲裁实践需要，以其丰富的实践经验和精深的理论研究为中国仲裁法治建设和国际仲裁事业发展做出了突出贡献。自1959年根据国务院决定成立以来，中国海仲以事实为依据，以法律为准绳，参考国际惯例，尊重合同约定，已独立公正地审理裁决案件数千件，所涉案件专业性强，国际案件占比高，裁决的独立性、公正性、专业性和权威性得到了国际社会的普遍确认，其优质高效的仲裁服务在国内外享有盛誉。因此，以下主要以具有代表性的中国海仲的规则与实践，反映中国海事仲裁的最新发展。

## 一、完善海事仲裁规则实践

### （一）创新海事仲裁规则

创新是提升海事仲裁服务核心竞争力的关键所在。近年来，中国

海仲始终坚持以创新为驱动，积极回应用户群体的现实关切，将中国仲裁特有的“东方经验”与域外实践加以衔接、融合，通过规则层面的一系列重要突破，充分发挥了我国机构仲裁的优势作用，实现了仲裁机构管理与仲裁庭独立裁决的有机结合。

2021年，中国海仲修订《仲裁规则》，增加仲裁管理透明度。明确区分机构案件经办人和仲裁庭秘书，界定职责边界；将疑难案件专家咨询制度纳入规则，明确咨询意见和仲裁庭裁决之间的关系，有效防范不当干预，促进机构管理和仲裁庭独立裁决的有机结合，有效提高机构公信力；改革机构“大包大揽”的传统做法，进一步尊重当事人意思自治，由当事人双方选定的仲裁员共同推举首席仲裁员；系统规定证据规则，填补《仲裁法》和司法解释空白；完善程序规则，顺应技术变革对电子送达、视频开庭、视频作证、电子签名以及网络安全和隐私及数据保护做出规定，为当事人提供便捷、高效的仲裁服务；同时明确可采用案件管理会议、庭前预备会议、庭前证据交换，以及开庭日期确定条件等，督促仲裁庭高效推进程序，强化仲裁庭裁判担当，推进机构管理由“重管理”向“轻管理”过渡。

此外，为更好地从操作层面规范案件经办人和仲裁庭秘书仲裁管理与专业协助工作，为我国境内仲裁机构提供参考借鉴，中国海仲于2023年制定并发布《案件经办人指南》和《仲裁庭秘书指南》。《案件经办人指南》旨在规范案件经办人案件管理工作，提高仲裁机构仲裁管理质效。《仲裁庭秘书指南》则为机构仲裁案件或临时仲裁案件聘用仲裁庭秘书、规范仲裁庭秘书服务工作提供操作指引。

## （二）推动临时仲裁服务规则发展与实践落地

作为航运领域最古老的争议解决制度之一，以仲裁庭为主导的临时仲裁服务在历史上积累了庞大的用户群体，得到了国际航运界的广泛认可。但长期以来，中国仲裁法仅认可由机构全程管理的机构仲裁，临时仲裁在中国的发展缺乏法律依据。2016年，最高人民法院发布《关于为自贸试验区建设提供司法保障的意见》，允许在自贸试验区内注册的企业相互之间可以就纠纷约定临时仲裁，为临时仲裁在中国开展试点探索提供了依据。

2022年，中国海商法协会首次在国内发布临时仲裁规则《中国海商法协会临时仲裁规则》，中国海仲同步配套制定并发布《中国海事仲裁委员会临时仲裁服务规则》，共同率先开展临时仲裁服务<sup>30</sup>，这一模式借鉴了国际惯例，在国内亦属首创，被国际海事界权威报告评价为中国海事仲裁的“重要发展”<sup>31</sup>。

2023年6月30日，中国海仲依约作为指定机构提供指定仲裁员服务的内地首起临时仲裁案件顺利审结，脱敏裁决已根据当事人约定公开。该案一方当事人来自中国香港，协议仲裁条款约定：“因本协议引起或与本协议有关的一切争议，双方同意以仲裁方式解决，适用《中国海商法协会临时仲裁规则》……仲裁协议准据法为香港仲裁法，开庭地点山东青岛，本协议适用《中华人民共和国民法典》为实体法，指定机构为中国海事仲裁委员会或中国海事仲裁委员会青岛仲裁中

30 资料来源：中国海事仲裁委员会，<https://www.cmac.org.cn/index.php?id=606>。

31 资料来源：夏礼文律师事务所（HFW），<https://www.hfw.com/app/uploads/2024/04/005239-HFW-Maritime-Arbitration-Universe-in-Numbers-Sep-23.pdf>

心。”仲裁庭从案件涉港纠纷的性质出发，依据双方当事人未明确约定仲裁地的事实，根据《中国海商法协会临时仲裁规则》有关“仲裁地”的规定，考虑到申请人住址、案涉标的，以及双方当事人约定的开庭地均位于山东省青岛市，首先确定案件仲裁地为中国青岛，明确案件仲裁程序适用仲裁地法即中国内地有关仲裁法律规定；继而根据中国《涉外民事关系法律适用法》以及《最高人民法院关于审理仲裁司法审查案件若干问题的规定》有关“当事人可以选择约定涉外仲裁协议的准据法”的规定，依据双方当事人明确约定仲裁协议的准据法为香港仲裁法的事实，认定本案临时仲裁条款合法有效。该案的顺利审结，标志着临时仲裁的实践在中国取得突破性进展，能更好地满足境内外经营主体的争议解决服务需求，为企业参与全球供应链提供便捷的法治保障。

2023年8月，中国海仲联合相关机构，在厦门首发《中国（福建）自贸试验区临时仲裁指南》，梳理在福建自贸试验区通过临时仲裁解决争议的法律依据、程序规则及注意事项，为企业等市场主体选择临时仲裁提供规则和操作指引，为中国自贸港（区）临时仲裁实践提供借鉴，填补了中国自贸港（区）临时仲裁实践指引的空白。截至2024年9月30日，中国海仲又相继在浙江、辽宁、山东和广西自贸试验区发布《临时仲裁指南》，进一步推动临时仲裁在各自贸试验区落地发展。

在既有临时仲裁实践的基础上，上海、海南等地陆续出台相应的地方条例/办法，明确支持临时仲裁在中国自贸试验区的探索实践。同

时，临时仲裁作为重点创新被纳入中国仲裁法的修订草案，对于拓宽中国海事仲裁服务范围，提升仲裁服务效能，满足中外当事人多元化法律服务需求将发挥重要作用。

## 二、提升海事仲裁专业化服务能力

### （一）拓宽海事仲裁服务网络

中国海仲以北京总会为核心，设有上海总部，在天津、重庆、广州、舟山、海口、大连、厦门、青岛等港口城市设立分会或仲裁中心，在香港特别行政区设有香港仲裁中心，形成了覆盖全国主要港口城市的专业海事仲裁服务网络。充分动员协调主要港口城市的海事法律资源，就近为当事人提供优质海事仲裁服务，以全方位的海事仲裁服务体系为港口城市和自贸港/区经济高质量发展的坚强助力，更好服务区域发展战略和供应链产业链稳定。

### （二）提高海事仲裁国际化水平

中国海仲案件国际化程度不断提高，在服务企业参与全球供应链中发挥积极作用。数据显示，自 2021 年 1 月到 2025 年 5 月，中国海仲受理案件共 1698 件，涉外案件占比达到 40%，每年案件平均涉及 30 余个国家和地区，案件结构不断优化，海事仲裁案件数量稳居世界前列。

中国海仲业务领域不断拓展，增强企业应对海事争议能力。就海事争议案件细分类型来看（见表 2），2024 年货运代理和提单类仍为中国海仲的主要案件类型，两者占比达到 49%，传统业务优势日益巩固；海上工程、船舶融资租赁等新案件类型陆续出现，反映出随着海

运行业对新兴领域纠纷解决需求不断增加，中国海仲业务范围正不断拓展以适应经济新业态发展，为企业出海提供了更加精准的法律保障和风险防范机制。

表 2 2024 年中国海事仲裁委员会受理案件类型占比

案件类型	案件数量占比	案件类型	案件数量占比
货运代理	28%	货物买卖	3%
提单	21%	船舶买卖	3%
海上财产与人身损害	11%	航次租船	3%
船员劳务	8%	船舶类其他争议	3%
船舶建造	6%	船舶修理	3%
保险	4%	光船租赁	2%
定期租船	4%	海上工程	1%

资料来源：中国海事仲裁委员会 2024 年工作报告。

### （三）高度重视涉外人才培养

中国海仲积极着眼于长远发展，围绕人才培养持续发力，为企业参与全球供应链提供人才保障。

1. 优化仲裁员队伍建设。中国海仲根据仲裁实务需要，动态调整仲裁员名册，严格依法依规做好仲裁员聘任和管理工作，完善仲裁员选任标准，严把仲裁员准入门槛；进一步拓宽仲裁员聘任渠道，逐步建立起分类别、适应多层次需求的仲裁员队伍。常规化分地域组织仲裁员培训，提升仲裁员办案水平，强化职业操守教育；为仲裁员提供参加国内外高端研讨等机会，搭建学习交流的平台。目前中国海仲在册仲裁员 915 名，共来自 36 个国家和地区，内地仲裁员 786 名，港澳台及外籍仲裁员 129 名。整体而言，仲裁员国别、地域、行业分布科学广泛。

2. 深化高校合作与联合培养。中国海仲不断深化“机构—高校”

人才协同培养机制，注重涉外法治人才培养，已与中国人民大学和中国政法大学等全国 9 所知名高校、韩国海洋大学和高丽大学等 3 所境外高校签署合作协议，担任大连海事大学、上海海事大学涉外法治人才培养基地联合培养单位，联合培养涉外法治人才。通过主办大型海事商事仲裁会议、举办涉外法律人才培养和职业规划交流会、举办“海仲杯”中国海事商事仲裁征文大赛、汇集资深专家和青年学者优秀文章并出版《中国海事商事仲裁评论》等活动，积极搭建机制平台，培养涉外法治人才<sup>32</sup>。

#### （四）深化公共法律服务

中国海仲及时总结发布典型案例，系统发布行业标准合同，贴近服务便利广大用户。2023 年，中国海仲及时梳理汇编已审结的 8 个代表性涉疫案件，于 2024 年发布《涉疫典型案例》；2024 年，汇总整理已审结的 10 个自贸试验区企业海事海商典型案例，于 2025 年发布《自贸试验区企业海事海商典型案例集》，旨在梳理案件的审理思路，充分发挥典型案例的示范指导作用，引导依法妥善化解矛盾纠纷，提高仲裁透明度和裁决可预期性，为相关法律制度完善、企业合规建设以及仲裁实践发展提供有益的参考与借鉴。陆续发布《海上打捞合同》《救助合同》《船舶融资租赁合同》《重大件租船合同》等标准合同，供企业在交易中参考适用，筑牢法律防线，推动航运业向规范化、法治化方向发展。

---

32 自 2022 年起，中国海仲自 2022 年起联合国内三十一所高校法学院连续举办四届“海仲杯”仲裁征文大赛并配套开展涉外法治人才培养与职业规划交流会，参赛者覆盖全国高校法学院学生和青年法律从业者。。

### 三、积极融入全球海事治理网络

#### （一）参与联合国贸法会工作

仲裁是我国参与全球经济治理的重要组成部分。中国海仲充分发挥在仲裁法律领域积累的丰富经验和专业优势，精心组织专家参与贸法会工作组议题讨论和活动开展，密切跟踪国际海事法律立法热点和进程，为全球航运经济发展贡献“中国智慧”。

在中国海仲的全力支持下，首个以内地城市命名的国际海事公约《船舶司法出售国际效力公约》（《北京公约》）于2022年由联合国第77届大会正式通过。2023年5月，中国海仲正式成为联合国国际贸易法委员会（以下简称“贸法会”）<sup>33</sup>观察员，有利于中国仲裁进一步扩大对外宣传，增强中国仲裁机构在国际争议解决、海事法律规则制定中的发言权，提升在国际海事争议解决、海事法律规则制定中的公信力和影响力。

#### （二）加强海事仲裁国际合作

为更好地服务于全球化的供应链体系，中国海仲积极拓展国际交往，加强国际合作。

2024年2月，中国海仲联合中国国际经济贸易仲裁委员会、中国贸促会调解中心与新加坡国际仲裁中心、新加坡海事仲裁院、新加坡国际调解中心，在2024年中国—新加坡经贸合作论坛上共同发布

---

33 注：贸法会是联合国核心法律机构之一，总部设在奥地利维也纳，自1966年成立以来，一直致力于促进国际商法改革和国际商业规则现代化，是目前制定国际商事法律、引领国际商事规则发展的权威国际组织。贸法会目前下设中小微企业、争议解决、投资人与国家间争议解决的改革、电子商务、破产法、可转让多式联运单证6个工作组。

《为区域经济发展提供法律服务保障的联合声明》（以下简称《联合声明》）。《联合声明》系由中国海仲发起，中新两国代表性的仲裁、调解机构就增进理解互信、共促经贸发展所形成的一致意见，旨在倡导各方携手向区域商业主体提供国际领先、高效灵活、独立公正的法律服务，助力实现区域经贸投资规范化、法治化、现代化<sup>34</sup>。

2024年12月11日，在第二届粤港澳大湾区发展工商大会上，中国海仲牵头，协同粤港澳仲裁、调解机构8家共同发布《推动商事纠纷多元解决，助力大湾区高质量发展联合倡议》（以下简称《联合倡议》）。《联合倡议》聚焦服务区域经济发展的核心目标，回应了区域内工商界和法律界对于深化三地争议解决服务合作、全面提升区域内法治化营商环境的现实需要，通过强化法治的引领与保障作用，为区域经济高质量发展注入强大动能<sup>35</sup>。

#### 四、服务全球供应链典型海事仲裁案例

海事仲裁与航运经济相伴而生，迄今为止依然以其专业性、灵活性、跨境执行的便利性、保密性、一裁终局等诸多优势得到航运用户的高度认可，在妥善化解跨境纠纷、维护企业合法权益等方面发挥着不可或缺的重要作用。本章特别选取中国海仲的3起典型海事仲裁案例，集中展示海事仲裁以事实为依据、以法律为准绳并充分参照行业惯例、交易习惯的裁判方式，以期给业界提供富有价值的参考。

---

34 资料来源：中国国际贸易促进委员会，<https://www.ccpit.org/a/20240202/20240202uqzk.html>。

35 资料来源：中国海事仲裁委员会，<https://www.cmac.org.cn/index.php?id=920>。

### （一）航次租船合同纠纷仲裁案

2023年5月8日，申请人（某船东公司），被申请人（某租船人公司），通过经纪人J某签署《租船确认书》（本案合同），约定被申请人提供7万吨货物，A船运输。合同还约定了运费、装港装率、滞期费率以及违约责任等内容。

当地时间2023年5月15日，A船于11时30分抵达装港。申请人递交准备就绪通知书，但没有签收信息。13时52分，船长将准备就绪通知书电子邮件发送给装货港船舶代理人及其他相关方，但没有发送被申请人或托运人。14时05分，J某告知被申请人船已到港，已递交准备就绪通知书，但没有附准备就绪通知书。5月26日，J某向被申请人表示确实没货，可以发取消函。被申请人答复“直接放掉了，其他货你们不接，我也没办法”，但被申请人没有发函确认撤船。5月30日，被申请人表示，经双方协商，被申请人同意该船由申请人自行安排载运业务。A船在2023年6月5日01时15分驶离装货港。

申请人遂提起仲裁，请求被申请人支付滞期费、违约损失等。

本案是一起典型的航次租船合同纠纷，仲裁庭围绕申请人的仲裁请求重点就以下三个问题进行审理并裁决。

其一，本案因申请人方和运输港口具有涉港、涉外因素，因此需先明确本案法律适用。合同约定，争议适用中国法律。案涉合同约定是从印尼某港到国内港口的航次运租船运输，应适用《海商法》；《海商法》中没有规定的，应适用《民法典》。又根据《海商法》第九十四条以及合同约定了其他条款参照金康94格式租约，仲裁庭因此认

定本案的处理原则：如果合同有约定的，按合同约定处理；如果合同没有约定的，按金康 94 格式租约处理；如果合同和金康 94 格式租约都没有约定的，适用《海商法》第四章第七节“航次租船合同的特别规定”；《海商法》没有规定的，适用《民法典》。本案法律适用顺序的明确，为案件审理提供了清晰且全面的法律框架，保障裁判的合法性与公正性。

其二，滞期费的计算。合同第 8 条约定了准备就绪通知书的递交时间、装卸时间（在递交准备就绪通知书后 12 个小时开始计算）和滞期起算（装卸时间开始后 7 日），但没有关于准备就绪通知书向谁递交的约定。仲裁庭根据金康 94 格式租约第 6 条（c）项约定，认定申请人向船舶代理人、船长，向不包括租船人/托运人的多个其他接收方发送准备就绪通知书的行为属于无效的递交。仲裁庭结合本案 J 某于 2023 年 5 月 15 日 14 时 05 分告知被申请人船已到港并递交了准备就绪通知书的事实以及被申请人在《业务回函》中对于船舶到港日、滞期起算日的确认，认定 2023 年 5 月 15 日 14 时 05 分为递交准备就绪通知书的时间，进而确定了本案装卸时间、滞期期间和滞期费。

其三，违约损失赔偿。该问题涉及违约损失范围的确认。仲裁庭认为，第一，根据《海商法》第一百条的规定，因未提供约定的货物致使出租人遭受损失的，承租人应当负赔偿责任。赔偿责任可以根据《民法典》第五百八十四条、《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉合同编通则若干问题的解释》第六十条予以确定。第二，申请人可以收取的总运费是申请人在履行合同后获得的总利益，包括

了预备航次的成本费用、装货期间的成本费用、装完货物以后驶往卸港的成本费用、卸货期间的成本费用，以及因履行合同而获取的利润等。根据前述《解释》第六十条，应扣除被申请人因为没有装货而不再发生的费用，即装完货物以后从印尼某港驶往 P 港的成本费用、在 P 港卸货期间的成本费用等。另外，滞期费是约定损失赔偿，已经包括了成本及可能的利润。因此仲裁庭认为，申请人索赔滞期期间的成本损失不能成立。

仲裁庭最终裁决被申请人向申请人支付滞期费，并赔偿因不能提供约定货物而给申请人造成的损失，既保障了申请人合法权益，又避免了被申请人承担过度负担，平衡了双方利益，为航运纠纷中损失赔偿认定提供了范例。

## （二）船舶建造合同纠纷仲裁案

2016 年 5 月 25 日，申请人（某船舶公司）与被申请人（某工程公司）签订《船舶设计、采办、建造合同》（“《合同》”），约定由申请人为被申请人建造一艘工程船，被申请人分期支付款项。被申请人有权在该合同下向申请人提出增、减、变更工作的要求，申请人完成相应工作后，工程变更费用在工程费用最终结算时由被申请人予以确定并支付。“工程质量保证和保修”条款约定，质保期为交船后 12 个日历月，自双方授权代表签署《交船确认书》之日起算。

2017 年 11 月 16 日，申请人向被申请人交付船舶并签署《交船确认书》。2018 年 11 月 15 日，申请人、被申请人签署关于船舶维保的《会议纪要》。2018 年 11 月 22 日，申请人、被申请人签署《船舶

保修期结束函》。2018年12月17日，被申请人代表在《会议纪要》末页批注：“除了DP系统问题未解决，其他均完成”。2019年6月13日，申请人和被申请人签署《工程结算审定签署表》，确定船舶工程的审定结算造价。2019年8月，被申请人聘请审计机构出具审计书，确认结算金额。2019年11月15日，申请人向被申请人发送变更费用付款通知书，要求被申请人支付最后一期工程变更费用，并于2019年12月12日开具相应发票。2019年12月13日，被申请人通过邮件确认收到该发票。2019年12月16日，被申请人向申请人发送邮件称，对船舶主机故障是否属于质保范围存疑，拒付最后一期工程变更费用。

申请人遂申请仲裁，请求被申请人支付工程变更费用及利息等其他合理费用。被申请人提出反请求，请求申请人赔偿因船舶主机故障导致的损失及利息等其他费用。

本案系船舶建造合同纠纷中的船舶质量瑕疵纠纷问题，涉及合同、侵权、产品责任等多重法律关系。仲裁庭认定，本案纠纷系《中华人民共和国民法典》施行前履行合同发生，因此适用当时的法律、司法解释的规定，具体适用《中华人民共和国合同法》（“《合同法》”）的规定。

争议焦点一：船舶主机故障属于申请人应该负责的质量保证和保修范围或者质量缺陷，还是属于被申请人在使用过程中操作不当所致。

本案中，双方当事人均认可，船舶主机故障原因为主机气缸中吸入了沙砾。双方专家证人在其针对主机故障原因提供的分析意见或报

告中给出了不同结论，依法应视为当事人的陈述。其中关于沙砾与主机故障之间的关联性 or 这种沙砾的来源，以及主机故障是否属于维修保养和管理的问题，都是一种基于学术理论或实践经验的推论，应该结合其他相关证据进行认定。

争议焦点二：被申请人是否在船舶质量保证期内提出保修要求，以及船舶主机故障是否属于质保范围。

本案中，船舶 2 号主机在质保期内曾出现故障。被申请人在质保期内通过电子邮件的形式向申请人发送了关于这起主机故障的通知，申请人对此予以确认，并且将此故障作为合同的保修项目进行了处理。根据《保修期结束函》《会议纪要》以及被申请人代表于 2018 年 12 月 7 日在《会议纪要》中最后的签批确认，被申请人在合同质保期内提出的关于 2 号主机需要保修的问题，已处理完毕。对此，申请人已经按照合同关于质量保证和保修的规定，履行了保修义务。船舶 1 号、3 号、4 号主机故障，属于在船舶质保期届满之后提出。根据合同关于工程质量保证和保修的规定，由于没有可以被纳入合同质量保证和保修范围的充分理据，故不应将其归属于申请人的保修责任。据此，仲裁庭认定被申请人要求申请人赔偿因船舶主机故障产生的修理费用的主张不成立。

争议焦点三：被申请人是否依合同约定向申请人发出有效“缺陷通知”。

本案中，双方当事人的往来电子邮件，属于商务活动中的广义“信函”，具备《合同法》规定的“书面”形式通知的性质。本案《合同》对

于“缺陷通知”的要求是较高的纸面信函形式。电子邮件的作用和效力，不能取代《合同》所规定的“缺陷通知”。由于产品缺陷成立与否涉及产品质量侵权损害赔偿，其与质保期内的保修性质不同，只有按照《合同》特别规定的形式要求正式提交的书面函件，才应被认定为有效的“缺陷通知”。而被申请人抄送给申请人的电子邮件，只是知会申请人，并没有明确要求申请人就主机故障承担质量保修责任的意思表示。据此，仲裁庭认定被申请人关于船舶主机存在产品质量缺陷的主张不成立。

最终仲裁庭裁决被申请人向申请人支付工程变更款及利息，未支持被申请人提出的仲裁反请求。在本案的审理过程中，专家证人出庭接受仲裁庭和当事人的询问和盘问，突出反映了专家证人制度的实际运用对于本案公正审理和裁决具有积极作用。

### （三）货运代理争议仲裁案

某货运代理公司（以下简称“被申请人”）与另一某货运代理公司（以下简称“申请人”）签订《货运代理协议》，于2020年4月至10月间委托申请人代理从中国部分港口运输货物到F国部分港口，申请人随即向C公司订舱。C公司根据被申请人的指示和提供的材料，签发了8票海运单。涉案货物于2020年5月14日至10月10日陆续运抵各目的港。

申请人后得知，因涉案货物存在瞒报，实为香烟，F国海关陆续将涉案货物销毁。货物处理完毕后，C公司于2021年7月21日向申请人发送因此产生的目的港费用账单，涉案8柜货物产生的费用折后

共计 59,585.97 美元。2021 年 8 月 3 日，申请人分别向 C 公司支付上述费用。鉴于被申请人一直不回复申请人，申请人提起仲裁，请求裁决被申请人向申请人支付弃货费等。

本案是典型的国际货物运输纠纷，仲裁庭围绕仲裁请求就以下两个问题进行重点审理并裁决。

其一，本案适用法律。本案中，涉案货物自中国运至 F 国后，因单货不符产生目的港费用纠纷，因此本案具有涉外因素。仲裁庭根据《货运代理协议》关于适用中华人民共和国法律和中华人民共和国参加的国际公约、条约的约定，结合本案当事人均为中国境内法人，与本案合同有最密切联系的国家应为中国，并根据《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十一条关于“当事人可以协议选择合同适用的法律”的规定，认定本案应适用中华人民共和国法律解决实体争议。

其二，瞒报货物问题。仲裁庭认为，涉案《货运代理协议》明确约定单货不符引发的风险和责任承担，货物运抵目的港后出现了货物申报不实、F 国海关销毁货物的情形，按照约定应当由被申请人承担风险和责任，相应费用、责任也应当由被申请人承担。被申请人未能举证证明申请人在履约过程中存在过错，没有证明申请人未尽勤勉尽责的义务，不足以推翻合同中约定的风险和责任承担原则。

因此，仲裁庭裁决被申请人向申请人支付部分弃货费及利息。本案反映了国际货物运输中一直存在的瞒报、漏报问题。货代企业作为国际货物运输中的重要环节，必须谨慎对待此问题。



## 第四章

# 境外海事仲裁实践与经验

海事仲裁作为国际通行的经贸投资争议解决途径，对于维护国际产业链、供应链稳定，服务保障国家高质量、高水平对外开放具有重要意义，是统筹推进国内法治和涉外法治的重要实践<sup>36</sup>。深入研究英国、新加坡、中国香港等境外受欢迎的海事仲裁地经验，总结其提升海事仲裁竞争力的要素和措施，有利于加快推进中国海事仲裁国际化专业化建设、更好护航企业参与全球供应链。

### 一、依托区位优势与航运基础发展海事仲裁

优越的地理位置为航运业发展创造了天然条件，而发达的航运业又为海事仲裁提供了充足的市场需求和丰富的实践场景。从国际经验来看，主要海事仲裁地的崛起依托于其独特的地理区位优势 and 高度发达的航运产业集群，二者相互促进、协同发展，共同构筑了海事仲裁的竞争优势。

英国的海事仲裁优势源于其悠久的海洋文明传统和完整的航运产业生态系统。英国凭借其深厚的海洋文明传统和庞大的海上贸易网络，在数百年间逐步构建了一套成熟完备、具有广泛国际影响力的海事仲裁制度。伦敦作为历史悠久的全球航运枢纽和英国首都，天然具备了发展海事仲裁的地缘优势，汇聚了波罗的海交易所（Baltic Exchange）、劳氏船级社（Lloyd's Register）等众多具有全球影响力的航运机构，同时也是国际海事组织总部所在地，为伦敦海事仲裁的发展创造了得天独厚的条件。英国航运业的发展历程充分体现了地理区位与产业发展的良性互动关系。英国四面环海的地理特征促使其很早

---

36 资料来源：新华网，<https://www.news.cn/legal/20250606/9029e86c426a45659a92296abb5e51ab/c.html>。

便开始发展航运业，而伦敦作为政治经济中心，自然成为各类航运相关产业的聚集地。随着时间推移，高密度聚集的航运产业逐渐呈现出规模化、体系化的特征，产业链上下游企业以及相关服务机构之间形成了紧密的横向和纵向联系，最终演化为高度协同的航运服务产业集群。相关产业通过互相支撑、协同发展，逐步形成了具有显著规模经济效应的航运服务体系，为海事仲裁提供了丰富的案源和专业支撑。

新加坡则凭借其战略性地理位置和现代化港口设施，成功实现了从传统航运中心向综合性海事服务中心转型。新加坡地处马六甲海峡东南端，扼守太平洋与印度洋之间的关键航道，独特的地理位置使其自 13 世纪起便成为重要的国际贸易枢纽。新加坡港作为全球领先的国际航运中心、亚太地区重要的转口港和世界主要集装箱港口之一，长期位居全球最繁忙港口前列，在国际航运网络中占据举足轻重的地位。作为重要的国际集装箱中转中心，新加坡有效整合了集装箱中转、船舶修造等传统海运产业，并充分利用其国际金融和贸易中心的地位优势，成功实现了由生产型航运中心发展成为现代意义上的服务型国际航运中心<sup>37</sup>，为海事仲裁在新加坡的蓬勃发展创造了重要的行业基础。

## 二、法律制度为海事仲裁提供基础保障

健全的法律体系为海事仲裁提供了清晰的规则框架，通过减少法律适用的不确定性，增强当事人对争议解决结果的可预见性。境外主

---

37 吴明华.新加坡成为全球第三大海事仲裁地[J].珠江水运,2013(05):46-48。

要海事仲裁地的实践表明，完善的法律制度对海事仲裁业的发展具有重要作用。

在立法层面，仲裁立法为海事仲裁提供了制度框架。英国《1996年仲裁法》确立了三项基本原则：当事人意思自治、兼顾效益的公正以及有限的法院干预，为高效、自主解决海事争议提供了清晰的法律边界，减少了法律不确定性对供应链交易的干扰。《香港仲裁条例》以联合国国际贸易法委员会《国际商事仲裁示范法》为框架，同时兼顾普通法传统，为当事人提供了多元化纠纷解决机制，包括机构仲裁<sup>38</sup>、临时仲裁、调解、简易仲裁、小额索赔程序等。根据《香港仲裁条例》第15条、第32条的规定，允许当事人在仲裁与诉讼、仲裁与调解之间进行程序转换。

司法对仲裁的支持是海事仲裁蓬勃发展的基础。英国法院通常对仲裁协议书面形式作放宽解释、仲裁缺陷条款作扩大解释，以维护仲裁协议有效性。伦敦海事仲裁员协会(London Maritime Arbitrators Association, 以下简称 LMAA) 前主席 Chris Fyans 曾指出，2012 年对 LMAA 裁决提起上诉的案件不足 4%，其中只有少于 1% 的案件被成功上诉，即裁决被撤销或改判<sup>39</sup>。香港 2024 年全球法治指数(Rule of Law Index) 评分为 0.72，在全球排名第 23 位，整体排名维持高位<sup>40</sup>，其独立、高效、支持仲裁的司法体系，为海事仲裁裁决的执行提

38 注：目前，香港主要有四个国际仲裁机构，一是香港国际仲裁中心，二是中国国际经济贸易仲裁委员会香港仲裁中心，三是国际商会国际仲裁院（亚洲事务办公室），四是中国海事仲裁委员会香港仲裁中心。

39 资料来源：时任 LMAA 主席 Chris Fyans 于 2013 年 4 月 15 日在上海举办的“从伦敦仲裁员的实践角度谈谈艰难市场条件下的仲裁”发言资料。

40 注：世界正义工程(World Justice Project, WJP) 是非营利性机构，其总部设在美国，每年公布世界法治指数排名，主要评估维度包括：政府权力的限制，腐败程度，政府开放度，基本权利，安全，法律实

供了强有力的背书，极大增强了国际企业选择香港解决涉及供应链争议的信心。

### 三、政策支持助力海事仲裁竞争力提升

政府支持是推动海事仲裁服务业发展的关键因素。国际经验表明，系统性的政策支持使仲裁服务更贴合全球供应链企业的需求，持续提升海事仲裁服务的国际吸引力与专业水准。

新加坡政府强调法律服务业的经济价值和社会效益，实施全生命周期扶持策略。在培育初期，新加坡政府采取了全方位的扶持策略。从新加坡国际仲裁中心（Singapore International Arbitration Center, SIAC）、新加坡海事仲裁院（Singapore Chamber of Maritime Arbitration, SCMA），到配套的麦士威国际争议解决中心（Maxwell Chambers）和新加坡海事基金会（Singapore Maritime Foundation, SMF）等支持性组织，在创立初期均获得了新加坡政府强有力的政策扶持和必要的种子资金。进入成长期后，为巩固其国际吸引力，新加坡自 2012 年起实施了一系列税收激励政策，包括对在本土进行的仲裁程序费用给予最高 50% 的减免，并为从事国际仲裁的法律专业人士提供最长 5 年的相关收入税收豁免等。当仲裁服务步入成熟期，政府逐步减少对仲裁机构的直接行政干预，转而着力于健全法律框架以规范市场运行，推动仲裁机构向市场化、专业化运作模式转型。

英国政府则通过积极参与国际合作和强化规则制定话语权，巩固其海事仲裁的全球领先地位。英国政府高度重视国际航运领域的规则

---

施，民法和刑法的公正性。

制定话语权，积极派遣高级别代表团深度参与联合国贸发会议、国际海事委员会、国际海事组织、联合国国际贸易法委员会等关键国际组织的事务，在全球航运治理中积极发声。同时，英国在波罗的海国际航运公会、国际航运公会等行业组织起草标准文件时，主动推动伦敦仲裁条款的纳入与推广<sup>41</sup>，通过强化国际合作网络与规则话语权，持续扩大伦敦海事仲裁的全球影响力。

#### 四、广泛采用临时仲裁

临时仲裁是与机构仲裁并行的一种重要仲裁类型，在国际海事争议解决中发挥了重要作用。临时仲裁是指根据双方当事人的仲裁协议，在争议发生后由双方当事人选定的仲裁员临时组成仲裁庭，负责审理当事人之间的相关争议，并在审理终结作出裁决后即行解散的仲裁形式<sup>42</sup>。临时仲裁的核心特征在于其高度的当事人意思自治。在临时仲裁中，仲裁庭的组成、仲裁地点、仲裁程序规则、适用语言等关键事项均可由当事人在仲裁协议中自行约定。此外，由于参与仲裁、了解争议的人员较少，而且当事人还可以约定限制仲裁员对外透露仲裁结果，保密性得到加强；临时仲裁可以免除仲裁机构内部程序的时限要求，处理案件更快捷且没有机构管理费用，对当事人来说更经济。

境外主要仲裁地的实践以临时仲裁为主，可为我国推动海事仲裁制度规则创新提供参考借鉴。

英国的临时仲裁制度发展较为完善。伦敦是公认的国际海事仲裁

---

41 蔡鸿达.中国海事仲裁的发展、现状及有关问题的思考[J].中国国际私法与比较法年刊,2000,3(00):142-153。

42 张斌生.仲裁法新论（修订版）[M]. 厦门：厦门大学出版社，2004:176。

中心，其中的绝大部分纠纷都由伦敦海事仲裁员协会解决。伦敦海事仲裁员协会提供临时仲裁，不对仲裁业务进行监督和管理，仲裁程序由仲裁庭根据当事人的约定和相关法律规定自行确定。

新加坡通过借鉴成熟经验，推动临时仲裁发展。新加坡海事仲裁院采用与伦敦海事仲裁员协会相似的临时仲裁模式，不直接管理仲裁程序<sup>43</sup>，通过提供灵活便捷的争议解决服务，有效降低企业在全供应链中的交易成本和争议解决风险。

香港作为临时仲裁活跃的地区，具有深厚的历史基础。香港的仲裁实践主要为临时仲裁形式。香港海事仲裁协会(Hong Kong Maritime Arbitrators Group, HKMAG)作为香港最具代表性的海事仲裁员组织长期大力倡导以仲裁庭为主导的临时仲裁制度，定期在香港和内地举办相关海事仲裁推广活动，共同推动海事仲裁在服务供应链产业链方面发挥更大作用。

---

43邓珊.新加坡国际航运中心法律服务体系研究[J].东南亚纵横,2012(11):10-15。



## 第五章

# 中国海事仲裁护航企业参与全球供应链建议

## 一、重视服务保障，充分发挥海事仲裁维护全球供应链稳定畅通作用

我国应顺应全球供应链重构、国际经贸规则重塑趋势，大力发挥我国航运大国的区位优势，结合海洋强国建设和航运中心建设，高度重视海事仲裁在高效解决航运贸易争议、推动我国海洋经济高质量发展和维护全球供应链稳定畅通的重要作用，在经略海洋的新征程中大力支持和发展我国海事仲裁，并以国际化、专业化的海事仲裁实践促进全球经贸合作。充分发挥海事仲裁服务保障全球供应链的机制作用，高水平疏导和保障全球供应链的物流、资金流、信息流、人流运转，有效护航企业参与全球供应链。

## 二、完善法律制度，保障我国海事仲裁高质量发展

立法层面，在《仲裁法》《海商法》等相关重要法律的修订过程中，应广泛听取法律实务界和工商界的意见建议，重点就海事仲裁制度规则创新、海事仲裁中适用的实体法和程序法等加强研究和完善相关规定，增强适用法律的先进性、科学性、可预期性。

司法层面，健全完善涉外海事仲裁与司法的衔接机制，在确保仲裁程序独立的前提下，加大司法对海事仲裁的支持力度并进行适度监督，进一步提升我国海事仲裁服务的吸引力，为我国海事仲裁的高质量发展提供强有力的制度保障。

## 三、加大政策支持，助力我国海事仲裁竞争力提升

参考世界主要海事仲裁地的先进做法，坚持开放包容、鼓励创新的政策导向，大力支持我国海事仲裁机构的体制机制改革和业务发展，

对海事仲裁予以更加灵活的劳务、税收、监管、商务政策支持，为外籍主体参与我国海事仲裁提供工作许可、居留许可、出入境等方面的便利服务，制定相关人才支持和保障政策，通过行之有效的激励手段推动我国海事仲裁服务高质量发展，吸引全球更多企业选择中国作为海事仲裁的优先目的地。

#### **四、借鉴境外临时仲裁经验，推动我国海事仲裁制度规则创新**

借鉴境外临时仲裁的成熟经验和做法，探索符合中国国情的涉外海事纠纷临时仲裁制度，制定相关司法审查规定、临时仲裁规则，从立法、司法、规则、人才等各方面完善配套支持和监督制度，充分发挥仲裁机构作为“指定机构”提供临时仲裁相关协助服务的作用，努力提升临时仲裁服务的公信力。重点关注临时仲裁中出现的热点难点问题，加强业内交流研讨，积极追踪临时仲裁裁决的执行情况，及时总结司法观点并提出相关完善建议。

#### **五、构建协同培养机制，大力推进我国海事仲裁人才队伍建设**

进一步强化仲裁员队伍建设，加强对仲裁员的监督管理，做好仲裁员聘任、换届和培训工作。鼓励开展国际交流培训，提升仲裁员对新技术、新业态的理解和判断能力，培养懂技术、精法律、通规则的复合型的海事仲裁专家。完善涉外法治人才培养的工作机制，加强海事仲裁后备人才的培养和储备，扩大“海仲杯”等品牌活动人才培养效应，深化“机构—高校”人才协同培养机制，集聚多方力量，共同搭建涉外海事仲裁人才培养的机制和平台。

## 六、加强国际仲裁合作，积极参与全球海事仲裁治理

推动优化国际海事仲裁合作机制，完善覆盖全球的仲裁协同服务网络。加强与主要国际仲裁机构的交流合作，通过互荐仲裁员、共享开庭设施、共同举办仲裁活动等多种形式，共同提升海事仲裁服务的专业性、便利性和国际化，扩大中国海事仲裁的国际声誉和影响力。主动参与联合国贸法会、国际海事组织、国际海事委员会等国际组织的海事仲裁规则制定和全球治理，为构建更加安全、稳定和具有韧性的全球供应链体系贡献中国法治力量。



