

中国海事仲裁委员会

地址：北京市西城区桦皮厂胡同2号国际商会大厦13层（100035）
电话：010-82217900
传真：010-82217966
电邮：cmac@cmac.org.cn
网址：<http://www.cmac.org.cn>

中国海事仲裁委员会上海总部

地址：上海市浦东新区东方路710号
汤臣金融大厦13楼1301、1314室（200122）
电话：021-58200329, 50810729
传真：021-50810965
电邮：cmacshanghai@ecmac.org.cn

中国海事仲裁委员会天津海事仲裁中心 （天津分会）

地址：天津市河东区六纬路与大直沽八号路交口
天津万达中心写字楼万海大厦第18层
1803/1804单元（300170）
电话：022-66285688, 010-82217767
传真：022-66285678
电邮：tianjin@cietac.org

中国海事仲裁委员会西南分会

地址：重庆市江北区聚贤岩广场8号
力帆中心1号楼15-5, 15-6（400024）
电话：023-67860011, 010-82217921
传真：023-67860022
电邮：cietac-sw@cietac.org

中国海事仲裁委员会香港仲裁中心

地址：香港中环雪厂街11号律政中心西座5楼503
电话：852-25298066
传真：852-25298266
电邮：hk@cietac.org

中国海事仲裁委员会（浙江）自由贸易 试验区仲裁中心

地址一：浙江省舟山市定海区临城定沈路619号
舟山港航国际大厦A座2层（316000）
电话：0580-2880015
传真：0580-2880065
电邮：cmaczj@cmac.org.cn
地址二：浙江省宁波市鄞州区和源路中银大厦34楼
（宁波办公室）（315000）
电话：0574-56172260
电邮：cmaczj@cmac.org.cn

中国海事仲裁委员会海南仲裁中心

地址：海南省海口市美兰区国兴大道15A号
全球贸易之窗大厦505室
（570100）
电话：010-82217900, 010-82217920
传真：010-82217966
电邮：cmac@cmac.org.cn

中国海事仲裁委员会青岛仲裁中心

地址：山东省青岛市市北区连云港路66号
青岛国际航运中心大厦34层
（266034）
电话：0532-58577577
传真：010-82217966
电邮：qingdao@cmac.org.cn

中国海事仲裁委员会东北亚国际仲裁中心

地址：辽宁省大连市大连保税区洞庭路1号
自贸大厦620室（116000）
电话：0411-66171230, 0411-87180780
传真：0411-66171230
电邮：dalian@cmac.org.cn

中国海事仲裁委员会海上丝路仲裁中心 （福建分会）

地址：福建省厦门市湖里区象兴一路15号
自贸法务大楼4层
（361006）
电话：0592-5551519, 0592-5551356
传真：010-82217966
电邮：xiamen@ecmac.org.cn

中国海事仲裁委员会大湾区仲裁中心 （华南分会）

地址：广东省广州市黄埔区黄埔大道东983号
广州国际港航中心1期13层
（510710）
电话：020-82003507
传真：010-82217966
电邮：guangzhou@cmac.org.cn



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

从仲裁典型案例透视 供应链争议解决报告



www.cmac.org.cn



从仲裁典型案例透视 供应链争议解决报告

中国海事仲裁委员会

2026 年 6 月

第一章 引言	05
--------------	----

第二章 当前国际供应链面临的新形势、新风险	07
-----------------------------	----

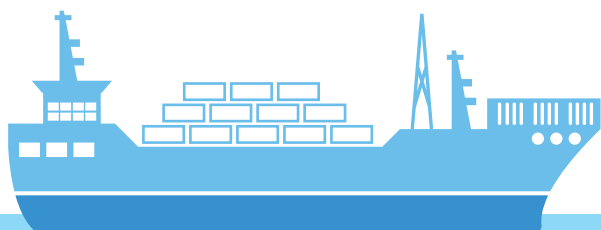
（一）全球经贸规则和治理体系承压重塑，加速供应链重构趋势	07
（二）地缘冲突与自然条件冲击相互叠加，供应链连续性遭受严峻考验	09
（三）多重因素复合叠加，全球供应链进入高度不确定期	11

第三章 供应链争议的基本类型	12
----------------------	----

（一）商业争议及其主要类别	12
（二）合规争议及其主要类别	15

第四章 仲裁服务国际供应链韧性和稳定的机制与价值	19
--------------------------------	----

（一）提升解纷效率，减少供应链停滞成本	19
（二）明确权利义务，稳定交易预期和资金流	20

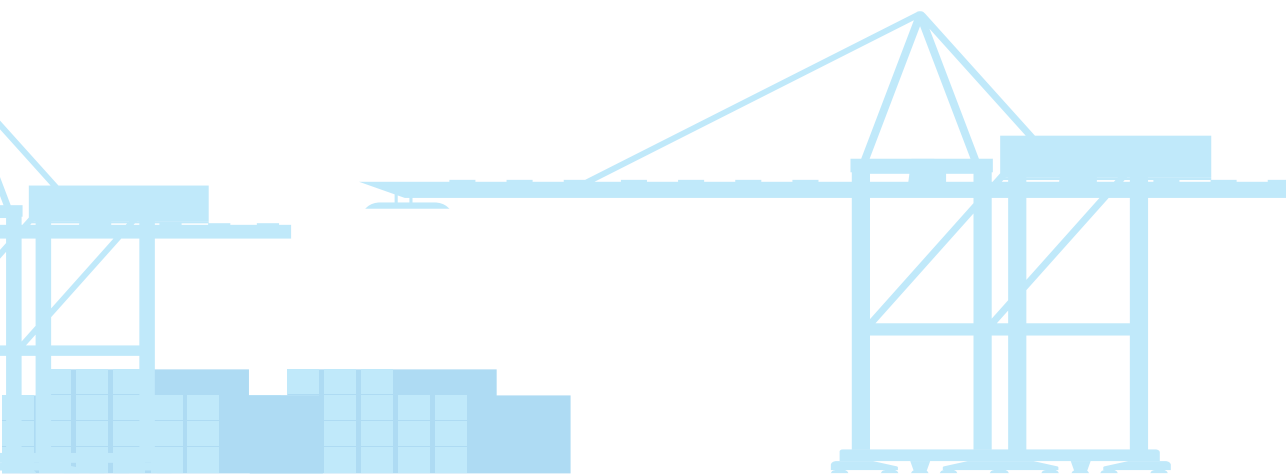


（三）强化专业判断，提升复杂争议处理能力	21
（四）注重保密和协同，维护商业关系与信息安全	22
（五）通过典型案例和格式合同引导行业合规经营	24
（六）服务高水平对外开放和国际经贸合作大局	24

第五章 中国海仲典型案例分析与法律风险提示..... 26

（一）供应链上游典型案例	27
（二）供应链中游典型案例	31
（三）供应链下游典型案例	37
（四）供应链配套服务典型案例	43
（五）对典型案例的综合评析	48

第六章 国际供应链争议解决机制发展的 路径展望与实践建议 50



第一章 引言

全球超过 80% 的贸易货物通过海路运输，海运已成为国际贸易的重要支柱。¹ 我国约 95% 的进出口贸易货物量通过海运完成。² 海运的顺畅与否，直接影响国际供应链的安全稳定畅通。

党的十八大以来，习近平总书记始终心系产业链供应链安全稳定，在赴各地考察时，多次为维护产业链供应链安全稳定等指出明确方向。2026 年 3 月 13 日国务院第 81 次常务会议通过了《国务院关于产业链供应链安全的规定》，其中明确规定产业链供应链安全工作应贯彻总体国家安全观，统筹发展和安全，统筹国内国际，推进高水平对外开放，促进全球产业链供应链稳定畅通。³ 而且，该《规定》也特别指出，国务院各部门按照职责分工，负责承担产业链供应链安全工作。

当前，国际形势错综复杂，地缘政治冲突、贸易保护主义抬头、气候变化影响加剧等使得国际供应链的稳定性、安全性与可持续性面临前所未有的多重压力。苏伊士运河、巴拿马运河、霍尔木兹海峡等关键通道持续受到地缘紧张局势影响，航运链条的脆弱性进一步显现。在此背景下，国际供应链争议已从传统的运输、交付和货损货差责任认定问题，大幅度向上下游延伸，呈现出类型多样化、主体多元化、风险传导迅速等新特征，制裁与出口管制、绿色低碳履约、供应链尽

1 来源链接：<http://news.un.org/zh/story/2025/04/1137866>

2 来源链接：https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202507/content_7031669.htm

3 来源链接：https://www.gov.cn/gongbao/2026/issue_12686/202604/content_7066322.html

职调查、电子单证及数据安全等新型争议不断浮现。

国际仲裁是国际供应链主体解决争议、快速定分止争、稳定交易预期、维护上下游协同运转的重要机制。中国海事仲裁委员会（以下简称“中国海仲”）作为我国唯一以海事海商、物流供应链争议解决为特色的国家级专业仲裁机构，长期致力于服务国家对外开放和海洋强国战略。中国海仲受理的案件类型涵盖了租船运输、货运代理、跨境电商物流等类型，积累了丰富的案例资源。本报告依托中国海仲近年审结的典型案例，结合供应链上、中、下游及配套服务，揭示不同环节的常见法律风险，提炼具有较强指导意义的规则和实务指引。通过对这些具有代表性、典型性案例的深度剖析，精准捕捉当前供应链争议的热点、难点与发展趋势，为行业提供专业、权威的风险指引与解决路径。本报告不仅有助于市场主体防范风险、规范履约，也有利于展现仲裁服务高水平对外开放、保障全球产业链供应链安全稳定的制度价值。



第二章 当前国际供应链面临的新形势、新风险

（一）全球经贸规则 and 治理体系承压重塑，加速供应链重构趋势

在当今的全球政治经济格局下，以大国博弈为核心的战略竞争深刻冲击着既有的全球经贸治理体系，基于 WTO 框架的多边自由贸易体系面临根本性重塑。经贸规则不再单纯立足于商业逻辑，而是越来越多地融入国家安全、科技竞争和地缘政治等多重考量，供应链治理被政治化、安全化乃至武器化的倾向日益明显。

2025 年，中美贸易摩擦显著升级。2 月初，美方以所谓芬太尼问题为由，依据本国《国际紧急经济权力法》对中国商品加征 10% 关税。4 月初，美方又进一步推出“对等关税”政策，对包括中国在内的主要贸易伙伴普遍加征关税，其中对华加征幅度高达 34%。面对美方的单边关税措施，中方依法采取了对等反制，加征自美进口的农产品关税，并保留进一步采取必要措施的权利。中美双方持续的关税博弈，不仅造成全球前两大经济体的经贸关系剧烈震荡，更引发了各界对全球贸易自由化进程的深刻反思。

上述关税冲击对全球供应链产生了直接而显著的外溢效应。2025

年，中美贸易额降幅显著。⁴ 这种贸易收缩正倒逼全球企业加速供应链重构，以降低地缘政治与政策波动风险。为规避高额关税，部分跨国公司将产能与采购订单转向印度、东盟等经济体。其中，印度对美智能手机出口已升至原中国供应量的约 40%，⁵ 东盟则承接了美国约三分之二的笔记本电脑进口缺口，⁶ 成为供应链转移的主要承接地。全球企业的核心决策逻辑已从过去单一追求效率与成本最优，转向效率与韧性并重、兼顾地缘安全的双重目标。

全球供应链重构的趋势，在海事海商领域体现得尤为突出。以欧盟为代表的绿色监管密集落地，正从成本结构、合规链条、全球布局三个维度重塑航运供应链的底层逻辑。自 2026 年 1 月 1 日起，欧盟将航运业正式纳入碳排放交易体系（EU ETS）的全面实施阶段，欧洲相关航线的单位燃油碳合规成本显著抬升，带动在欧洲运营船舶的“燃油总成本（燃油价 + 碳成本）”上行。欧盟新规不仅覆盖二氧化碳，还将海运产生的甲烷、一氧化二氮排放纳入管控，直接推高亚欧等主干航线的运营成本。马士基等头部航运企业已上调 40%—50% 的气候附加费，这部分成本沿供应链传导，迫使货主与物流商重新核算跨境物流总成本，部分低利润订单被迫调整或转移。这不是简单的“环保政策升级”，而是一场航运成本结构的重构革命。⁷

4 来源链接：https://d.drcnet.com.cn/?docid=8185228&leafid=3008#_ftn11，原文来源麦肯锡全球研究院（MGI），原文链接：<https://www.mckinsey.com/-/media/mckinsey/mckinsey%20global%20institute/our%20research/geopolitics%20and%20the%20geometry%20of%20global%20trade%202026%20update/geopolitics-and-the-geometry-of-global-trade-2026-update.pdf?shouldIndex=false>

5 来源链接：<https://www.communicationstoday.co.in/india-fills-40-of-us-smartphone-demand-earlier-met-by-china/>

6 来源链接：<https://d.drcnet.com.cn/?docid=8185228&leafid=3008>，原文链接同脚注 2

7 来源链接：<https://mp.weixin.qq.com/s/OPs4iPFcTjyMG8B5n5RMug>

紧随其后，2024 年 7 月颁布的欧盟《企业可持续尽职调查指令》（CSDDD）已经进入多个欧盟国家的转化立法程序。⁸ 对商事主体而言进一步将合规压力向子公司以及上游供应链深处延伸。该指令要求企业追溯至三级供应商的 ESG 数据，航运作为跨境贸易的核心环节，需全程提供可核查的碳排放与合规证明。合规链条的延长与数据追溯的严苛，显著抬高了供应链的合规门槛，商事主体应为合规要求做好准备。

（二）地缘冲突与自然条件冲击相互叠加，供应链连续性遭受严峻考验

如果说关税与监管壁垒构成的是制度性的“人为博弈”，那么当下频发的地缘武装冲突与极端自然条件，则正在对全球物流链条的物理通道造成直接而猛烈的冲击。

始于 2023 年下半年的红海危机，在 2024 至 2025 年间持续发酵。由于也门胡塞武装在红海水域频繁袭击商船，主要航运公司被迫放弃苏伊士运河这一传统亚欧贸易动脉，转而绕行好望角。数据显示，2025 年原油油轮和干散货船的绕行比例分别攀升至 48% 和 56%，集装箱船的绕行比例则维持在 90% 的高位。⁹ 由此产生的直接影响是亚欧航线航程增加约 30%，全球海运“吨英里”指标（货物重量乘以运输距离的总和）在 2024 年激增 5.9%。¹⁰ 所谓“吨英里”增长，意味着从宏观视角看，全球为运送等量货物付出的总运力被大幅损耗，迫使供应链管理不得不支付高昂的物流溢价。船期延误已从偶发冲击演变为全

8 来源链接：https://commission.europa.eu/topics/business-and-industry/doing-business-eu/sustainability-due-diligence-responsible-business/corporate-sustainability-due-diligence_en#what-are-the-next-steps

9 来源链接：https://mp.weixin.qq.com/s/Mg54Z8_476VdxrZdhAeILQ
<https://www.xindemarinenews.com/world/58835.html>

10 来源链接：<https://www.xindemarinenews.com/world/61962.html>

链条的系统性成本压力，商品交付的准时性与可靠性大幅下降。

与此同时，黑海与霍尔木兹海峡的紧张局势也显著加剧了全球供应链的不稳定性。俄乌冲突长期延宕继续扰乱黑海粮食贸易通道，2025年前8个月，俄乌两国粮食出口总量同比锐减49%；¹¹ 全球关键物流通道受阻，引发能源与化肥市场的连锁波动。2025年6月以色列—伊朗爆发冲突，霍尔木兹海峡这条承担全球约20%石油日消费量及20%液化天然气贸易的能源主通道一度面临关闭风险。¹²2026年2月美以联合空袭伊朗后，双方冲突全面升级，霍尔木兹海峡长期处于军事对峙与选择性通行状态，能源主通道的中断风险持续高悬、航运安全威胁常态化。这些地缘冲突交织共振，导致国际航运保险费率急剧攀升、港口运营经常中断，并最终将供应链中断风险向上下游层层传导。

而气候变化带来的极端天气事件，正在使供应链的自然脆弱性暴露无遗。2023年至2024年，巴拿马运河遭遇70多年来最严重干旱，加通湖水位显著下降，运河管理局被迫将单日最大通行船只数量从正常状态下的36—38艘降至18艘。尽管运河于2025年年中基本恢复运营，但干旱周期缩短、极端气候频发的趋势并未逆转。¹³ 地缘政治冲突与自然条件限制的相互叠加，使得苏伊士运河与巴拿马运河这两条世界最重要的“黄金水道”同时面临通行障碍，全球物流企业被迫陷入“绕航”与“等待”的双重困局。全球供应链的连续性和弹性正面临前所未有的

11 来源链接：<https://wap.sol.com.cn/nin.asp?/A2FD951292CB821D3.shtml>

12 来源链接：<https://www.xindemarinews.com/world/61962.html>
<https://www.xinhuanet.com/world/20250623/92630931d87347139fda6f939dd6bdcc/c.html>

13 来源链接：<https://www.project44.com/supply-chain-insights/recovery-of-the-panama-canal/>
<https://pancanal.com/en/the-panama-canal-authority-celebrates-nine-years-since-canal-expansion-with-increases-in-transits-and-tonnage/>

的压力测试。

（三）多重因素复合叠加，全球供应链进入高度不确定期

过去数年间，全球供应链运行的底层逻辑发生了深刻质变。从新冠疫情的全球大流行，到“长赐”轮搁浅造成苏伊士运河堵塞，再到地缘冲突、极端气候与贸易保护主义的频繁冲击，曾被视为“黑天鹅”的突发事件正日益演化为“灰犀牛”式的常态化系统性风险。多条全球航运主通道同时高度承压，2024年下半年至2025年全球大宗商品海运价格经历了罕见暴涨——原油主要航线的日均运输费用增幅一度高达467%，液化天然气与铁矿石的运费分别增长四倍多和两倍多。¹⁴

多重冲击在时间与空间上的复合叠加，是理解当前供应链“脆弱化”新常态的关键。美国关税政策的不确定性引发企业提前抢运，加剧了运力在特定时段的高度拥挤，跨太平洋航线的货量与运价大起大落。¹⁵巴拿马运河的干旱迫使船只减载约30%，直接削减了有效运力供给。红海危机造成的长期绕航进一步加剧了港口拥堵与船舶周转压力。由于供给端的瓶颈相互纠缠，每个环节运力损失的叠加效应逐级放大，最终导致全球物理运输能力被显著稀释。

在此背景下，企业被迫调整供应链布局决策：一方面推动采购来源的多元化以降低单一依赖风险，另一方面加强库存管理以应对交付延迟——而这些调整本身又会转化为额外的运输需求，反过来抬高运价，形成自我强化的循环。追求效率最大化让位于优先保障安全与韧性——这一供应链管理理念的深层范式转变，正是当前国际供应链新形势的题眼所在。

14 来源链接：<https://xinwen.bjd.com.cn/content/s6932241de4b0377c883a2c9e.html>

15 来源链接：<https://www.xindemarinenews.com/world/61962.html>

第三章 供应链争议的基本类型

（一）商业争议及其主要类别

供应链争议中最主要的部分为商业争议，主要归纳为如下几类：

（1）价格与支付争议。该类争议是供应链中最常见的商业争议类型。其产生时常基于如下原因：因原材料或者末端市场的价格出现剧烈波动，各方无法就合同价款调整方案达成一致；因买方认为交易对象隐瞒了价款中的隐形成本，比如税费、物流或者海外交易中额外的技术、行政认证费等而拒绝支付部分或者全部价款；因货物存在数量对账问题、供应链下游未支付货款、企业自身流动资金周转困难等导致买方拒绝支付或迟延支付等。

（2）质量和标准争议。国际供应链常常涉及多个国家和地区，国家对进口货物的管理横跨海关、税收、质检、知识产权、环保、技术认证、检验检疫、金融乃至国际劳工权利法等多种法律法规，涉及多种强制性市场准入标准或者当事人自行约定的货物标准。经营者拟进出口的产品可能因产品违法、质量不合格引发争议。以欧盟近年来通过的《2025新版包装条例》¹⁶《电池条例》¹⁷等法律为例，即使产品本身没有质量问题，也可能因包装材料不合规、运输措施不当、回收体系不达标、售后服务网点建设不符合标准等问题，被欧盟成员国采取禁止上市等

16 来链接源：<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj/eng?eliuri=eli%3Areg%3A2025%3A40%3Aoj&locale=en>

17 来链接源：<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj/eng>

行政措施，进而引发商业争议。

(3) 交付和物流争议。随着世界海运量逐年上涨，国际供应链呈现出新的发展和变化。但实务中因交期延误、货物数量不符以及因货物在运输途中损坏、incoterms 国际贸易术语定义含糊导致货物责任转移划分失当、交付节点模糊的争议出现频繁。

(4) 合同履行与终止争议。商业交易主体之间存在涉及排他性条款的履行、行使抗辩权及提前解约、单方解约、不可抗力等免责事由、情势变更、违约金确定等都属此类争议。

(5) 知识产权争议。商业交易主体之间因在知识产权归属、授权使用范围、分成、专利侵权、使用技术是否侵犯第三方权益等问题上发生的争议都可归于此类。我国日益重视进出口领域的知识产权保护，2018 年修订的《中华人民共和国知识产权海关保护条例》等行政法规，对进出口活动经营者提出了知识产权许可备案的详细要求。¹⁸

从供应链管理的角度来看，商业争议的爆发往往是多重因素叠加的结果，可以归纳为外部宏观环境、内部管理机制和交易格式三个维度。

(1) 外部市场环境导致的争议，大多体现在原料产品或者关键设备价格的暴涨暴跌。除了难以预测和避免的“黑天鹅”事件以外，市场供需的异常变化、金融市场的波动、相关国家政策和法规变化（如突发性税费调整、进出口政策变化、标准日益升级）等原因，都有可能经营者面临的外部市场环境发生剧变，进而引发争议。

(2) 供应链上的“牛鞭效应”因为沟通不畅显现威力，需求信息

18 来源链接：https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5468830.htm

在传递过程中被逐级放大，导致上游盲目生产或下游过度订货，最终引发库存堆积，经营者的利润空间受到打击，也可能产生与仓储、物流等经营者的其他争议。

企业部门之间存在内在冲突，企业为了提升竞争优势、融资上市等需求，可能会采取激进的降本和提效策略，包括压低物料成本，接收可能存在风险的订单，删减必要的质检、认证环节，通过回扣、佣金等账外交易快速获取利润和交易机会。这些做法虽然能够获得短期的账面收益，但在供应链中埋下了不稳定因素，短期的业绩迅速提升可能以潜藏风险快速膨胀为代价。企业人员不仅可能因其经营行为承担法律责任，还可能会连累企业整体，导致供应链上下游之间的争议此起彼伏。¹⁹

供应链涉及主体沟通不畅亦有可能是争议的成因。因经营者和他人订立的合同未明确采取书面形式，导致口头承诺难以通过实践补足；跨国公司的跨文化、跨语言交流沟通导致合同履行的关键条件，比如计费方式、计量单位、零件规格等信息在供应链信息流中失真，可能会带来产品质量瑕疵乃至诱发重大事故，从而造成经营者的严重损失。²⁰

(3) 经营者在交易中采用的交易格式合同和具体交易条件，也有可能成为供应链争议的来源之一。国际商业贸易模式发展日新月异，而商贸格式合同的修订往往具有一定滞后性。格式合同的技术标准、适用法律可能已经被废止或者取代，格式合同的争议解决条款形式可能不再符合相关国家法律的强制规定。格式合同自身的交易条件规定

19 来源链接：https://www.spp.gov.cn/spp/xwfbh/wsfbt/202307/t20230731_623340.shtml#1

20 来源链接：<https://www.peopleapp.com/column/30051131315-500007289696>

可能也会存在约定过于笼统，导致双方各执一词产生争议的现象，交易条件之中过于模糊且难以找到法律或者习惯上的解释标准的措辞，比如“合理期限”“适当方式”“谨慎处理”等含混表述将会为合同主体合理主张权利和履行义务，通过友好协商自行解决争议带来阻碍。

除了格式合同本身不清晰以外，经营者的文化背景、交易地位不同等因素也可能是争议发生的原因。在全球化的供应链中，不同国家的法律体系、商业习惯、磋商风格可能影响当事人在纠纷处理中的实际选择。例如重视关系而不重视合同文本，自身处于强势地位时设置不合理的交付条件或者任意更改合同条款以尽可能实现己方利益最大化等因素，可能会导致弱势方以降低质量或者延长交付期限作为博弈和应对的手段，由此产生纠纷。

综上所述，供应链争议的成因及类型日趋复杂多样、牵涉主体和环节也有增加的趋势，基于供应链管理和发展的实际情况，对现有的争议解决机制和解决机构提出了“适应变化，改革创新”的新要求。

（二）合规争议及其主要类别

商事主体在供应链管理之中应当遵守经营活动相关的国家和地区法律，然而由于在全球化的经营活动中，其可能未能有效对照相关国家和地区多维度的监管框架组织经营活动，产生了合规性缺失或制度性偏离的现象。经营者可能出于降低成本、扩大盈利的考虑，对合规成本进行机会主义选择，即通过选择性遵守法律法规、逃税漏税、转让禁止出口技术等赚取超额收益，或虽遵守法律法规，但因合规审计意识不足在监管中面临被动，或和受制裁主体交易或者遭到“风险穿透”

管理波及而面临“长臂管辖”等现象。企业的上述行为导致企业成为了当事国监管、贸易制裁、贸易摩擦的直接承受者，从而引发供应链上相应的商业争议。

近年来，包括我国在内的部分国家和地区持续健全涉外法律与监管制度体系，陆续出台系统集成、衔接配套的涉外供应链治理规则和监管措施。与此同时，企业在就业平等、保障劳动者权益、绿色环保等方面的社会责任义务日益刚性化，相关处罚规则日趋严格；以实现全覆盖、全链条、全时段、无死角监管为导向的监管态势持续加强。在此背景下，供应链合规风险引发的争议的风险点，已从传统的海关申报和财税缴纳等领域转向企业认知不足的多个新兴板块。

当下供应链合规风险主要包括如下几个方面：

❁ 1. 出口管制和制裁合规

出口管制是指国家有关部门依法对明确列举的敏感物项，包括物质、技术、服务等对境外特定或者不特定的主体转移的限制性管理制度。依法管控军民两用物项等关键技术出口对维护国家安全具有重要意义。我国已经出台《出口管制法》²¹并施行《两用物项出口管制条例》，²²进一步完善经营者就相关物项实施进出口、境外制造、集成、转移等行为所应尽到的义务。然而，当下部分国家将“国家安全”概念泛化，通过“长臂管辖”或“实体清单”²³管理，将含有本国产品和技术成分

21 来源链接：<https://flk.npc.gov.cn/detail?id=ff80808175265dd401753fb348ce1266&title=%E4%B8%AD%E5%8D%8E%E4%BA%BA%E6%B0%91%E5%85%B1%E5%92%8C%E5%9B%BD%E5%87%BA%E5%8F%A3%E7%AE%A1%E5%88%B6%E6%B3%95>

22 来源链接：https://www.gov.cn/gongbao/2024/issue_11686/202411/content_6985161.html

23 来源链接：<https://media.bis.gov/regulations/ear/interactive-commerce-control-list>

的物项作为遏制他国战略产业发展和国际地缘政治博弈的武器使用，使得原本正常的商业贸易活动和合法经营的商事主体的供应链被迫中断，不但造成受管控的主体经济利益和商业声誉的双重损失，也严重损害了本国经营者通过交易可得的经济利益。

❖ 2. 劳工合规

劳工合规是指对生产链条之中劳动力系自愿劳动、禁止使用童工和劳动环境符合标准等要素进行监管的制度规范。随着联合国、国际劳工组织（ILO）等国际组织积极完善劳工权益国际公约体系，与主权国家联合制定劳工权益发展国别计划，²⁴ 旨在调动主权国家力量以打击人口贩卖、强迫劳动等有组织犯罪的国际法律文件，日益强调劳工权益保护。包括欧盟在内的主要经济体纷纷出台更为严密的劳工保护法制。欧盟在《企业可持续发展尽职调查指令》²⁵ 以及《禁止强迫劳动产品条例》²⁶ 等法律中明确要求向欧洲出口的企业应当将人权标准从企业自身延伸至整个供应链，终端品牌上游出现的侵害劳工权益瑕疵将会影响到最终端的企业产品，从而倒逼企业通过签署供应商行为准则，区块链追溯劳动力合规证据等方式固定劳工合规证据，防止出口产品被扣而陷入争议漩涡。

❖ 3. 环保和绿色贸易壁垒风险（ESG）

环保合规主要指对产品及其包装材料、物流、原材料资源溯源以及

24 来源链接：<https://www.ilo.org/zh-hans/publications/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E4%BD%93%E9%9D%A2%E5%8A%B3%E5%8A%A8%E5%9B%BD%E5%88%AB%E8%AE%A1%E5%88%922023-2025%E5%BC%88%E5%BB%B6%E6%9C%9F%E8%87%B32027%E5%B9%B412%E6%9C%88%E5%BC%89>

25 来源链接：<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/1760/oj/eng>

26 来源链接：https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202403015

回收处理的一系列环保监管体系，旨在将技术性的环保标准变成事实上的贸易准入标准，促使企业建立绿色供应链管理体系，引入第三方认证机构对产品的碳排放量和原料来源进行合规认证。2026 年，欧盟全面实施碳边境调节机制（CBAM）²⁷ 以及《零毁林法案》²⁸ 等环保监管法律，强制要求进口特定商品的企业承担相应碳排放成本，禁止涉及森林砍伐活动的特定商品进入欧盟市场等。

4. 跨境数据保护与安全

数据保护和安全监管合规指对企业在经营活动中收集、保存的电子数据进行匹配、发掘、传输、出售等行为的监督和约束。供应链的运行，例如跨境电商、集装箱班轮企业等，在其日常经营之中往往会收集、储存、掌握众多包括敏感个人信息在内的电子数据，且可能产生数据的跨境流动和处理。近年来，“数据权益”观念的影响力越来越大。欧盟率先出台《通用数据保护条例》（GDPR），初步定义了相关主体对涉及其自身相关数据的权益内涵及属性。²⁹ 我国也出台了《数据安全法》³⁰ 以及《个人信息保护法》³¹ 等涉及相关主体数据保护的法律法规，对利用数据实施侵犯国家安全、公共利益、个人隐私的活动或者违反网络安全管理规定³² 利用网络数据从事非法活动，比如将数据未经审批非法传送至境外等行为进行严格监管。

27 来源链接：https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism_en

28 来源链接：<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32023R1115>

29 来源链接：https://commission.europa.eu/law/law-topic/data-protection_en

30 来源链接：<https://flk.npc.gov.cn/detail?id=ff80818179f5e0800179f885c7e70392&fileId=&type=&title=%E4%B8%AD%E5%8D%8E%E4%BA%BA%E6%B0%91%E5%85%B1%E5%92%8C%E5%9B%BD%E6%95%B0%E6%8D%AE%E5%AE%89%E5%85%A8%E6%B3%95>

31 来源链接：<https://flk.npc.gov.cn/detail?id=ff8081817b6472a3017b656cc2040044&fileId=&type=&title=%E4%B8%AD%E5%8D%8E%E4%BA%BA%E6%B0%91%E5%85%B1%E5%92%8C%E5%9B%BD%E4%B8%AA%E4%BA%BA%E4%BF%A1%E6%81%AF%E4%BF%9D%E6%8A%A4%E6%B3%95>

32 来源链接：https://www.mee.gov.cn/zcwj/gwywj/202410/t20241003_1087417.shtml

第四章 仲裁服务国际供应链韧性和稳定的机制与价值

受地缘政治冲突、全球疫情蔓延、贸易保护主义抬头、极端天气频发等多重因素影响，国际供应链频繁遭遇中断、拥堵、违约等风险，供应链的韧性与稳定性面临严峻挑战。在此背景下，作为国际公认的跨境商事争议解决主流方式，仲裁凭借其程序灵活、专业高效、保密便捷、跨境执行力等独特优势，在化解供应链争议、防范供应链风险、维护供应链稳定、提升供应链韧性方面发挥着不可替代的作用。

（一）提升解纷效率，减少供应链停滞成本

国际供应链的显著特征是环节多、链条长、跨域性强，涉及原材料采购、生产加工、仓储物流、跨境运输、终端销售等多个节点，且参与主体分散于不同国家和地区，适用法律、交易习惯、监管规则存在较大差异。一旦供应链各环节发生争议——无论是买卖合同中的交货延迟、质量不符，物流运输中的货物损毁、滞港滞箱，还是供应链金融中的违约拖欠、担保纠纷，若未能及时有效化解，极易导致整个供应链出现“多米诺骨牌效应”，引发订单中断、货物滞留、产能停摆、资金链断裂等一系列问题，产生高额的时间成本、经济成本和机会成本。

与传统诉讼程序相比，仲裁在提升解纷效率、减少供应链停滞成本方面具有天然优势。一是仲裁程序灵活自主，可实现快速立案与审理。仲裁实行“当事人意思自治”原则，当事人可以自主约定仲裁机

构、仲裁员、仲裁地点、仲裁程序、审理期限等核心事项。例如，当事人可约定简化立案流程，通过线上平台完成立案申请；同时可约定缩短审理期限，确保争议在最短时间内得到解决，大幅缩短解纷周期，为供应链恢复运转争取宝贵时间。二是“一裁终局”，避免程序重复拖累供应链。诉讼实行两审终审制，部分案件还可能进入再审程序，程序繁琐、周期漫长，而仲裁实行“一裁终局”原则，裁决作出后即发生法律效力，当事人不得就同一争议再向法院起诉或向其他仲裁机构申请仲裁，避免了因程序重复导致的时间和经济成本增加。对于供应链而言，快速、确定的裁决结果能够及时明确当事人的权利义务，推动各方尽快恢复履约，减少因争议久拖不决导致的供应链停滞后的产能损失、订单违约赔付、滞港滞箱费等间接成本。三是跨境执行流程便捷，依托《纽约公约》形成全球执行力。在跨境供应链纠纷中，仲裁的核心优势之一在于裁决可依托《纽约公约》在全球 170 多个缔约国快速获得承认与执行。相较于法院判决跨境执行需重新起诉、面临复杂司法审查与主权壁垒，仲裁裁决跨境执行程序极简，而且法院不审查案件实体争议，仅在程序严重瑕疵、违反公共政策等极窄例外情形下可拒绝执行，有效破解跨境纠纷“执行难”痛点，防止因跨境执行阻滞导致的供应链断裂、资金占用与合作信任崩塌。在全球供应链不确定性加剧的背景下，仲裁的高效性能够快速化解节点纠纷，防止争议扩散蔓延，最大限度维护供应链的正常运转，减少停滞成本，为供应链韧性提升提供时间保障。

（二）明确权利义务，稳定交易预期和资金流

国际供应链交易多依托长期跨境合同开展，交易条款复杂且受国际

市场价格波动、汇率变化、监管政策调整等因素影响，各方当事人的权利义务边界往往存在模糊地带，会加剧市场主体的合作猜忌与履约观望，破坏交易预期，进而影响供应链的稳定性。

仲裁通过其专业判断，严格依据合同约定与商事规则，结合国际贸易惯例（如《国际贸易术语解释通则》《联合国国际货物销售合同公约》等）、相关国家的法律规定以及行业交易习惯，厘清权责边界，对模糊的合同条款、复杂的责任归属作出权威界定，明确各方应履行的义务和应享有的权利。这不仅解决了历史争议，更为未来的同类交易树立了明确规则，稳定了市场主体的商业预期，保障了供应链资金流的顺畅。例如，在“某重工有限公司与某海运公司重大件运输合同案”中，仲裁庭对合同中“双方互免责任条款”（Knock for Knock）效力的认定，为重大件运输这一高风险领域的责任划分提供了高度确定性的裁判规则，使得双方能够在缔约时即清晰预见风险，稳定合作基础。

此外，国际供应链的正常运转离不开稳定的资金流，而资金流的顺畅与否，取决于交易预期的稳定性。仲裁通过作出明确、可执行的裁决，消除了当事人之间的不确定性，让各方能够清晰预判自身的权利义务与履约风险，从而增强合作信心，保障跨境回款、信用证结算、供应链金融等资金流转环节的顺畅。

（三）强化专业判断，提升复杂争议处理能力

仲裁凭借其复合型专家优势与专业的争议处理机制，能够有效应对国际供应链中的复杂争议，提升争议处理能力。仲裁机构通常会建立仲裁员名册，配备复合型仲裁员队伍，仲裁员来自法律、航运、贸易、

金融、工程、知识产权、物流等多个领域，其中不乏具备丰富行业经验的专家、学者、企业高管和资深律师。这些仲裁员不仅精通相关法律规定，还熟悉行业实操惯例、技术标准和交易模式，能够精准研判复杂供应链争议中的专业问题，作出贴合商业逻辑与行业实际的裁决。仲裁庭对“船舶是否适航”“货损因果关系”“合理滞期时间”等专业问题的判断，往往会更为精准、贴近商业实际。这在第五章“某船东与某保险公司海上保险合同案”中关于“船舶不适航与货损是否有直接因果关系”的认定，以及“某货运代理公司案”中关于“勤勉尽责义务边界”的把握上，体现得尤为充分。

为更好地应对国际供应链中的复杂争议，仲裁机构可针对不同行业的特点，结合行业实操特点，优化审理流程、举证规则、裁决标准，制定专门的仲裁规则，更高效、更精准地处理行业内复杂争议。此外，国际供应链争议往往涉及大量的证据，如合同、提单、报关单、检验报告、物流记录、金融凭证等，且证据可能分散于不同国家和地区，举证难度较大。仲裁机构在审理过程中，可根据案件的实际情况，灵活调整举证规则，允许当事人提交电子证据、远程作证，同时可委托专业机构进行鉴定、评估，帮助仲裁庭准确认定案件事实。

（四）注重保密和协同，维护商业关系与信息安全

国际供应链合作多为长期战略性伙伴关系，各环节的企业之间往往存在紧密的合作联系，涉及大量的核心商业信息，如商业报价、货源渠道、客户资源、经营数据、技术秘密、生产工艺等。一旦发生争议，若采用公开审理的方式，不仅会泄露企业的核心商业信息，损害企业的商业利益，还可能激化合作矛盾，破坏长期合作基础。此外，国际

供应链中的部分争议还涉及国家经济安全、行业敏感信息等，公开审理可能会带来潜在的安全风险。

仲裁秉持保密、协同的理念，通过完善的保密机制与柔性解纷方式，维护企业商业关系与信息安全，保障供应链协作网络的稳定。一是严格的保密原则，保护商业隐私与信息安全。仲裁实行“不公开审理”原则，庭审过程、仲裁裁决、当事人提交的证据材料等均严格保密，不向社会公众公开，也不允许无关人员参与庭审。同时，仲裁员、仲裁机构工作人员均需遵守保密义务，不得向外界泄露案件相关信息。这一机制能够有效保护企业的核心商业信息，避免因信息泄露导致的商业损失，维护企业的竞争优势。

二是柔性解纷与协同发力，维护长期商业关系。国际供应链的稳定依赖于上下游企业之间的长期合作，争议的解决不仅需要明确当事人的权利义务，更需要兼顾双方的商业利益，维护长期合作关系。仲裁秉持“柔性解纷”理念，仲裁庭可充分发挥其自主性，采取仲裁与调解相结合的方式，在厘清专业争议的同时，促成当事人达成和解，既解决了争议，又维护了供应链上下游的合作关系，实现了法律效果与商业效果的统一，帮助双方化解矛盾、达成共识，实现“双赢”。

仲裁机构还与相关的行业协会、法院等协同合作，推动完善多元争议解决机制，提前防范争议发生，及时化解潜在矛盾。例如，中国海仲与全国 10 家海事法院建立了诉调对接机制，多元化解海事纠纷，合力护航供应链健康发展。

（五）通过典型案例和格式合同引导行业合规经营

国际供应链的稳定与韧性，不仅需要事后化解争议，更需要事前防范风险，引导行业合规经营。当前，部分企业存在合同签订不规范、履约管理不到位、风险防控意识薄弱、合规体系不完善等问题，导致同类争议反复发生。本报告后续分析的案例，在保函效力、增值税税率变化、合同解除权边界等方面，为市场提供了清晰、可预期的行为准则，引导企业规范单证操作、完善合同条款、理性行使权利，从源头上减少履约风险和交易纠纷。

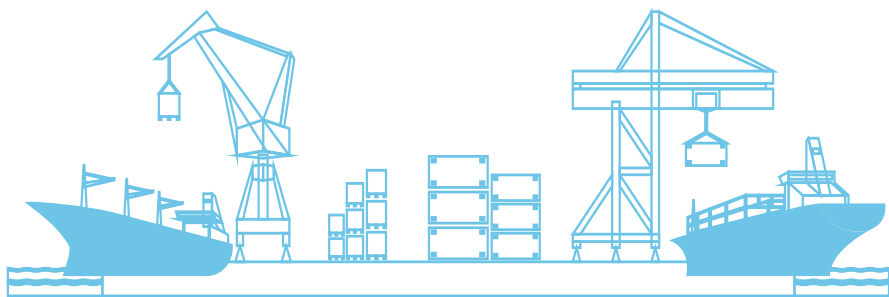
中国海仲充分发挥仲裁经验和专家资源优势，紧跟国内航运行业的发展动态，整合海事海商、航运、金融等领域的专家资源，经过走访调研、专家研讨，案例分析，了解中国航运企业在国际市场中订约履约的困境，在借鉴、吸纳国际标准合同成熟经验和优点的同时，结合国内航运企业的发展状况，考虑国际海事界陆续推出新规范、新标准的现状，广泛征求行业意见，创新性制定了一系列“既有中国特色又与国际接轨”的格式化合同，包括造船、货运代理、海上运输、租船、船舶融资合同等一系列中英文行业标准合同，帮助企业更好地规范经营行为，提前规避风险，推动行业整体合规化、标准化发展。

（六）服务高水平对外开放和国际经贸合作大局

高水平对外开放的核心是营造市场化、法治化、国际化的营商环境，而争议解决机制的完善是营商环境的重要组成部分。国际供应链争议的解决，不仅需要作出公正合理的裁决，更需要确保裁决能够在全球范围内得到执行，否则无法有效保障当事人的合法权益。目前，全球

已有 170 多个国家和地区加入了《联合国关于承认及执行外国仲裁裁决公约》（即《纽约公约》），根据该公约，成员国之间的仲裁裁决能够得到相互承认与执行，无需经过复杂的司法程序，大幅降低了裁决执行的难度与成本，保障了仲裁裁决的跨境执行力。仲裁凭借其专业性、高效性、保密性、跨境执行力等优势，能够有效优化营商环境，增强外资企业来华投资、布局供应链的信心，提升我国在国际供应链治理中的话语权，服务高水平对外开放和国际经贸合作大局。

近年来，我国仲裁机构不断提升国际化水平，扩大外籍仲裁员队伍、完善仲裁规则和实践、加强国际合作与交流，培养国际仲裁人才等方式，逐步打造具有国际影响力的仲裁品牌。中国海仲通过支持自贸区、自贸港建设，优化机构仲裁服务，开创临时仲裁实践，与“一带一路”国家、金砖国家等司法辖区争议解决机构建立合作机制，为参与全球供应链的中国企业提供了坚实的涉外法律服务保障，有效维护了国家经济安全与企业海外权益。



第五章 中国海仲典型案例分析与法律风险提示

供应链主要涉及上游、中游、下游和配套服务四个核心环节。其中，上游环节主要涵盖原材料的生产与采购活动，是整个供应链的起点，负责为后续流程提供必要的物资基础；中游环节则聚焦货物的运输以及相关单证的处理与流转，确保商品在物理空间和信息流上的顺畅衔接；下游环节包括最终产品的交付、仓储管理以及面向终端客户的派送服务，直接关系到客户体验与市场响应效率；此外，配套服务环节虽不直接参与货物流动，却在整个供应链体系中发挥着不可或缺的支撑作用，具体涵盖保险、基础设施建造（如港口、仓库等）、航道疏浚等专业服务，为供应链的稳定运行提供坚实保障。这四大环节环环相扣，相互关联，协同运作，共同构成一个完整、高效且具备韧性的现代供应链体系。

本章精选中国海仲受理的供应链各环节共计十二个典型案例进行剖析，揭示各环节的法律风险，提供具有较强指导意义的实务指引，以期提升市场主体的风险防范意识和争议解决能力，同时展示仲裁在具体案例中发挥的促进供应链正常运转的积极作用。

（一）供应链上游典型案例

✦ 案例 1：买卖合同仲裁案

📋 案情概要

- 供应商 A 公司与采购商 B 公司签订定制化工业密封组件买卖合同。因市场需求骤降，B 公司未按约定计划下达供货通知，导致 A 公司储备的定制化物料老化报废或无法转售，产生超 8,000 万元备货损失。双方后签订补充协议和解，约定 B 公司分担损失的上限为 4,000 万元。A 公司据此补充协议向 B 公司提起仲裁，要求 B 公司支付 3,500 万元赔偿款。

🔍 争议焦点与仲裁庭意见

- 本案争议焦点为申请人是否有权要求被申请人支付备货损失赔偿款。仲裁庭经审理认为，A 公司基于合同信赖和上游原料紧俏的现实情况提前备货，是为保障供应的合理商业行为。B 公司长期未下达供货通知导致损失的发生，存在过错。尤为关键的是，双方事后达成的《补充协议》是双方对供应链履约风险 and 责任的合意分配，合法有效。最终，仲裁庭依据该协议约定及庭审查明的事实，裁决 B 公司向 A 公司支付 3,500 万元赔偿款。

案例评析与风险提示

- 本案是典型的“牛鞭效应（Bullwhip Effect）”引发的供应链风险，即终端需求的微小波动向上游传导时被逐级放大，导致上游供应商承受巨大库存损失。该案提示我们：首先，供应商应建立动态库存预警与滚动需求预测机制。对于有效期严格、专用性强的产品，应在合同中要求采购方提供更具约束力的滚动需求预测，并设定“安全库存红线”，降低自身备货风险。其次，合同应预设损失分担条款。在长期采购合同中，应明确约定在需求大幅波动或合同提前解除情形下，已备货产品的处理机制和损失分担规则，防患于未然。最后，事后合意分担风险是高效解决方案。本案中，申请人基于商业秘密无法提供采购单价，备货损失系根据《买卖合同》约定的单价乘以库存数量再扣除 15% 的利润计算，合计 8,100 万元。仲裁庭注意到，双方于 2025 年 3 月签订的《补充协议》明确约定，被申请人同意为申请人分担部分备货损失，且最终分担金额不超过 4,000 万元，而申请人在本案中请求赔偿未超过该上限。而且，被申请人对于申请人的计算方式无异议，因此被申请人应依约向申请人承担 3,500 万元的赔偿责任。因此，企业在履约中断时，应优先通过协商方式明确损失分担方案，签订清晰的和解协议，这比诉诸情势变更等复杂法律原则更为高效、经济。仲裁庭高度尊重了当事人之间这种事后协商的意思自治，体现了效率优先的裁判导向。

❖ 案例 2：买卖合同仲裁案

案情概要

- 内河运营船舶因事故沉没后，船东和船舶保险人获得了湿损货物的处分权，并将其转卖给被申请人。合同约定“现状立即交付”，货物以指示交付的方式完成。后被申请人以未收到货为由拒付余款，双方就交付方式、货款计算标准（干吨 / 湿吨换算率）等发生争议。

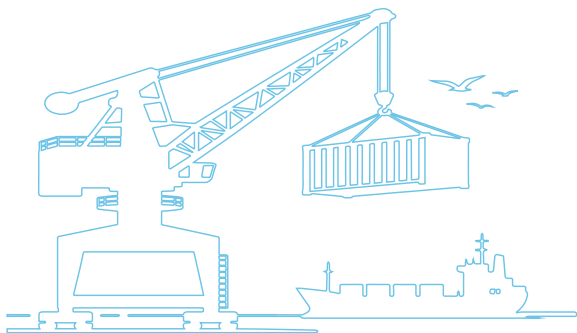
争议焦点与仲裁庭意见

- 本案争议焦点为 1. 本案货物的交付方式为何。2. 货款金额计算问题。仲裁庭认定，当事人在合同中约定“现状立即交付”是指将现场驳船上的全部货物立即交付给被申请人。结合被申请人当天即转移对货物的占有，将货物运抵其指定的码头之后卸货的情况，说明双方当事人约定的内容是只要现状改变，请求占有人返还货物的当事人一旦改变，全船货物即告交付。
- 关于被申请人《买卖合同》未规定货款金额因此无法履行，以及因货物含有大量水分而无法确定干吨和湿吨换算比率的主张，仲裁庭认定双方在合同中规定了该笔货物的种类和单价，货款金额可以通过货物单价、过磅数量、干吨数量来计算。结合货物后来可以被实际销售的情况，仲裁庭

认定该换算比率并未影响到货物的流通性。鉴于被申请人未举证证明含水量的合理比率，因此仲裁庭根据货物种类和商业交易中惯常的交易习惯，结合法律规定酌定货物含水量。

案例评析与风险提示

- 本案基于内河散货运输中常见的“非现实交付”现象——即通过指示交付（转让请求货物实际占有人返还货物的权利）的方式完成物权变动。仲裁庭认定双方在合同中规定了该笔货物的种类和单价，货款金额可以通过货物单价、过磅数量、干吨数量来计算。结合货物后来可以被实际销售的情况，仲裁庭认定该换算比率并未影响到货物的流通性。鉴于被申请人未举证证明含水量的合理比率，因此仲裁庭根据货物种类和商业交易中惯常的交易习惯，结合法律规定酌定货物含水量 13%（基于行业习惯、申请人主张及被申请人未提出合理异议），从而计算出应付货款和违约金。



（二）供应链中游典型案例

✦ 案例 1：航次租船合同仲裁案

案情概要

- 船东 A 船按约抵达装港并多次递交《准备就绪通知书》（NOR），但因租船人未备妥货物，船舶长期滞留。事后租船人认可存在滞期，但双方对滞期起算时间及违约损失范围发生争议，船东遂提起仲裁。

争议焦点与仲裁庭意见

- 本案争议焦点为准备就绪通知书（NOR）的效力及滞期时间的计算。合同约定滞期时间起算以 NOR 递交后 7 日计算，仲裁庭认定虽然船长递交 NOR 的形式不完全符合合同约定（金康 94 格式），但证据显示，租船人的经纪人已在船舶到港时告知其相关情况，且租船人事后在函件中明确认可了滞期起算日。仲裁庭据此认定，租船人以实际行为接受了 NOR 的递交，滞期时间应从其经纪人通知之时后 7 日起算。在违约损失计算上，仲裁庭严格遵循“合同约定优先—格式租约补充—法律规定兜底”的法律适用顺序，精准区分了滞期费（约定赔偿）与其他违约损失（实际损失 + 预期利润），并扣除了因未装货而节省的成本，实现了对守约方的公平填平，又避免违约方过度承担赔偿责任。

案例评析与风险提示

- 首先，NOR 递交须遵循“实质重于形式”原则，即使递交形式有瑕疵，但只要能证明租船人已确知船舶到港且具备装载能力的事实，租船人的后续行为（如开始备货、认可滞期）可构成对瑕疵递交的补救或认可。船东务必留存好所有沟通记录。其次，合同条款的完善是风险防控的基础，当事人应在合同中明确 NOR 的递交对象、方式和确切时间起算规则，避免因未有确定或约定不明引发争议。当租船人明确无法提供货物时，船东应及时寻找替代货载，否则对未采取减损措施导致的扩大损失部分，无权要求赔偿。通过契约完善与规范履约，可有效防范运输环节风险，保障国际供应链连续、稳定、高效运行。



❖ 案例 2：多式联运货损纠纷仲裁案

📋 案情概要

- 多式联运经营人承运一批汽车内饰件从上海至加拿大多伦多。货物在加拿大境内公路运输段发生事故导致全损。保险人赔付后取得代位求偿权，双方就经营人能否享受责任限制、适用哪国法律作为准据法产生争议。

🎯 争议焦点与仲裁庭意见

- 本案争议焦点为被申请人是否享有责任限制及适用的法律。仲裁庭依据我国《海商法》（1992 年版）第一百零五条“网状责任制”，认定货物的灭失或损坏发生于某一特定运输区段的，赔偿责任限额适用调整该区段运输方式的有关法律规定。据此，本案的赔偿责任限额应适用货损发生地——加拿大不列颠哥伦比亚省关于公路运输的法律。通过审查双方提交的外国法律专家意见和判例，仲裁庭最终采信了被申请人提供的加拿大律师意见，认定其有权享受每公斤 4.41 加元的赔偿责任限制。



案例评析与风险提示

- 首先，多式联运合同双方均须关注各区段强制性法律。合同约定责任限额若低于货损发生地法律规定的强制性限额，该约定可能无效。承运人应确保运单条款符合各区段法律，货主则应清楚了解各区段承运人的责任上限。其次，外国法查明能力是跨境签约和维权的前提。本案胜负关键在于哪一方能成功证明并说服仲裁庭采信对其有利的外国法。企业应在签约和履约初期，就有意识地提前了解、固定相关目的国或途经国的法律规定，做好知识储备。最后，证据链的完整性至关重要，分清货损发生的具体区段是适用法律的基础。这依赖于全程物流信息的透明、可追溯，GPS轨迹记录等在此类争议中会成为决定性的证据。

案例 3：货运代理争议仲裁案

案情概要

- 货主委托一级货代（被申请人）将其货物（实为香烟）从中国运往 F 国，但存在瞒报行为。货物运抵目的港后被海关销毁，产生巨额费用。二级货代（申请人）垫付了相关目的港费用后向一级货代追偿，主张一级货代应就单货不符承担相应的风险及责任

争议焦点与仲裁庭意见

- 本案争议焦点为本案适用的法律及合同效力，申请人垫付费用的合理性。仲裁庭认为，根据双方《货运代理协议》约定，因“单货不符”引发的风险和责任由委托方承担。申请人（二级货代）未能举证证明被申请人（一级货代）在履约过程中存在审查不严或处置不当的过错。对于协议约定，应被尊重。但同时，仲裁庭也行使了合理性审查，对申请人垫付的部分畸高费用（如误宣费）未予支持，认为这部分损失的不合理性不应由被申请人承担，体现了对负有垫付义务一方的审慎要求。

案例评析与风险提示

- 首先，货代的“表面审查”义务并非无限责任，其义务应以一个具有一般专业知识的理性主体所能作出的判断为限度，主要在于核对单证信息的一致性，而非开箱验货或实质审查。其次，专业服务方应恪守“勤勉尽责”义务，但不能被不合理加重责任。货代作为专业方，应提供清晰的申报指引，对明显可疑的委托（如低值高运、品名模糊）进行必要的询问核实，并留存相关沟通证据。但其责任不应无限扩大，破坏权责对等的商业原则。最后，风险防范从源头抓起。供应链上的任何“瞒报”“误报”行为，都如同

定时炸弹，会给自己和整个链条带来灾难性后果。托运方应坚守合规底线，切勿心存侥幸。

✿ 案例 4：保函纠纷仲裁案

📋 案情概要

- 托运人为避免不清洁提单造成结汇障碍，向承运人出具保函，换取清洁提单。事后收货人发现货损，承运人赔偿后依据保函向托运人追偿。托运人辩称双方构成对收货人的“恶意串通”，保函应属无效。

🌀 争议焦点与仲裁庭意见

- 本案争议焦点为案涉《担保函》的效力认定。仲裁庭遵循国际航运惯例与最高人民法院的批复确立的原则，认为“恶意串通”的认定需同时满足主客观要件，即双方主观上有损害第三方的故意，客观上相互勾结实施了该行为。本案中，货物的包装瑕疵轻微（仅占总货量 4%），承运人签发清洁提单不存在欺诈收货人的主观意图，反而维护了贸易结算和交付的顺畅。因此，该保函属于合法的“善意保函”，对双方具有约束力，托运人应按约赔偿承运人遭受的一切损失。

案例评析与风险提示

- 首先，区分“善意”与“恶意”保函是定责关键。以掩盖货物严重缺陷、欺诈善意的收货人或提单受让人为目的保函，是无效的恶意保函，而为解决轻微瑕疵、促进贸易流程顺畅进行而出具的，通常被认定为有效，二者区分的边界在于“瑕疵的严重程度”和“是否存在欺诈意图”。其次，承运人应审慎接受保函，务必客观评估货物瑕疵程度，并在保函中明确载明已知的货物状况，留存货物装船时的客观记录（如照片、录像），以证明自身无欺诈意图。再次，托运人应诚信履约。依赖保函并非万全之策，若货物状况严重不良，最终责任仍会倒追至托运人，且可能因被认定为“恶意”而丧失保函的保护，甚至面临商业信誉损失。

（三）供应链下游典型案例

案例 1：跨境仓储物流服务合同纠纷仲裁案

案情概要

- 海外仓服务商与某跨境电商企业通过电子邮件换文的书面方式订立了《跨境仓储物流服务合同》。后因电商企业欠付服务费，服务商提起仲裁。电商企业以合同未经盖章、无书面原件为由，主张合同未成立，并提出违约金过高。

争议焦点与仲裁庭意见

- 本案争议焦点为1. 合同效力应如何认定。2. 违约金计算标准。
- 仲裁庭认定，以数据电文（电子邮件）形式作出的要约与承诺，只要内容具体确定且达成合意，合同即告成立，盖章并非成立或生效的必然要件。
- 基于合同约定及被申请人逾期付款的违约事实，仲裁庭支持了申请人关于拖欠费用的请求。但就违约金约定（日万分之五），仲裁庭接受被申请人的调减请求，认为该标准显著高于同期资金占用成本，将其调整为同期美元贷款平均利率的标准，以体现公平。

案例评析与风险提示

- 仲裁庭在本案中就对电子换文方式订立的合同以及通过电子换文系统签订的书面仲裁条款效力给予明确支持。
- 首先，市场主体应树立“电子数据互换方式订立合同亦成立有效，不以书面签章为必需”的法律意识。同时，当事人在仲裁活动中提交电子数据订立合同的证据时，为保证其证明力，应在签订时即使用可靠的电子签名，并通过邮件标题、正文等清晰记录缔约过程，确保数据电文的完整性、可溯及性、使得仲裁庭可由单纯的电子合同完成鉴真过程。

- 其次,企业在设置费率、违约金标准时,应参考市场公允水平,避免漫天要价。最后,海外仓模式下费用异议的处理规则须明确。本案合同中“先付款后申诉”的条款(合同约定:若对费用有异议,需先付款再凭凭证申诉)是典型的商业安排,被仲裁庭认可。服务供应商应建立透明的账单核对与异议处理流程,并保留完整的服务记录和数据,以应对客户质疑。

✦ 案例 2: 运输代理合同纠纷仲裁案

📋 案情概要

- 跨境电商物流企业因与货主之间存在另一合作纠纷(补偿款争议),在本案运输合同项下留置了货主的货物。货主提起仲裁,主张物流企业非法留置,要求赔偿货物价款及运费损失。

🎯 争议焦点与仲裁庭意见

- 本案争议焦点为被申请人主张的留置权是否成立。仲裁庭严格审查了留置权的成立要件。根据《民法典》规定,留置权成立的前提是“债务人不履行到期债务”。本案中,被申请人主张留置所依据的“补偿款 35 万元债权”本身尚在

法院诉讼中，性质、数额均不确定，不属于“到期债务”。本案货代的留置行为缺乏合法基础，构成不当留置。仲裁庭进一步指出，即使留置有依据，但在事发后物流企业在另案中已通过法院取得了足额担保，此时继续留置已无必要，其坚持不派送货物的行为构成违约。最终，仲裁庭参照《海商法》（1992年版）关于迟延交付的规定，认定货物超期未送达，推定灭失（申请人多次要求派送，但被申请人在长达几个月的时间内没有派送货物，且被申请人也没有提供证据证明货物目前的状况，故参照《海商法》（1992年版）第五十条的规定，延期送达时间超过六十天，可以视为货物已经灭失），裁决物流企业赔偿货款并退还相关费用。

案例评析与风险提示

- 首先，跨境电商物流企业行使留置权必须严格符合法定要件。债权必须是“到期”“确定”的，且留置的动产必须与债权属于“同一法律关系”（或企业间商事留置有例外）。物流企业不能将不同合同的债权混为一谈，作为留置的借口。物流企业应优先通过催告、收取滞期费、谈判或申请仲裁、财产保全等合法方式维权，而非草率扣货。其次，行使留置权后仍有妥善保管和及时止损的义务。负有履约承运义务的一方，在合理期限内仍应完成派送。留置是手段，

不是目的,应避免因不当留置造成损失扩大,由“有理”变“没理”。最后,货物价值凭证的预先明确至关重要。本案中,由于缺乏明确的货物价值约定,最终只能以采购合同低价而非销售合同高价来认定货损,影响了货主获得的赔偿。贸易企业应在委托运输时,通过保险或合同明示货值。

✦ 案例 3: 航次租船合同纠纷仲裁案

案情概要

- 重大件货物在卸货港吊装时发生倾覆,造成严重货损。货主向船东索赔,船东则援引合同中的“双方互免责任条款”(Knock for Knock Clause)抗辩。货主认为货损是因船东故意或重大过失造成,主张该免责条款无效。

争议焦点与仲裁庭意见

- 本案的争议焦点为涉案《运输合同》中互免责任条款的效力与适用。仲裁庭认为,在重大件运输领域,由于作业风险极高、事故原因复杂,双方通过互免责任条款来明确责任边界、简化事故处理,以便于安排保险,这是行业惯例。本案中的合同是双方在标准格式基础上充分协商修改而成,是真实意思表示,不构成格式条款。对于货主主张的“故

意或重大过失”导致条款无效，根据“谁主张谁举证”的原则，由于货主未能提供充分证据证明船东存在此类主观过错，仲裁庭裁决案涉互免责任条款有效，驳回了货主的全部索赔请求。

案例评析与风险提示

- 首先，“互免责任”条款（Knock for Knock）是特殊行业的风险共担工具。它的核心并非逃避责任，而是将各自的风险和损失转化为各自的保险成本，从而避免耗费巨大的事故调查和诉讼。理解和使用此类条款，必须结合其行业背景。其次，“故意或重大过失”是这类条款的效力红线。否定条款效力的一方承担举证责任，必须证明对方存在严重疏忽或恶意，而非仅是操作失误或判断错误。最后，仲裁庭的裁决本质上是认可“互免责任”条款在供应链风险管控中的核心作用，恪守条款约定可避免无意义的纠纷拉锯，减少供应链履约中的不确定性，保障运输环节有序推进。



（四）供应链配套服务典型案例

❖ 案例 1：海上保险合同纠纷仲裁案

案情概要

- 船东投保了船东保障和赔偿责任保险，其运输的柴油在目的港被发现硫含量超标，船东听从保险人建议与货主达成和解赔偿。其后，船东向保险人理赔时，保险人以“船舶在开航时不适航（未洗舱导致）”为由拒赔，并质疑和解金额的合理性。

争议焦点与仲裁庭意见

- 本案的争议焦点为被申请人能否以“船舶不适航导致货损”为由主张免责，申请人是否尽到减损义务，即达成的和解协议是否合理。仲裁庭认为，保险人若以“不适航”这一除外责任为由主张免责，必须承担严格的举证责任，证明“不适航”与“货损”之间存在直接的、决定性的因果关系。本案中，保险人提供的证据（航海日志等）只能间接证明存在“可能未洗舱”的事实，无法排除货物自身特性、环境等因素，更无法证明“未洗舱”是导致硫含量升高的唯一原因，举证未达到“排除合理怀疑”的标准。关于和解，仲裁庭认为，双方在保险人建议和指导下达成和解，其事

后在无充分证据的情况下质疑和解合理性，有违诚信原则，不予支持。

案例评析与风险提示

- 首先，保险人的除外责任抗辩须以直接因果关系为基础。保险人不能仅凭“可能性”或“怀疑”来拒赔，必须提供能够形成完整证据链的充分、直接证据。这警示保险人，在承保和事故勘察时，应建立专业、规范的证据固定流程。其次，被保险人的减损行为在保险人指导下进行，则风险由保险人承担。一旦保险人参与了减损决策（如建议和解），其对后续和解结果合理性的质疑将受到严格限缩。被保险人应及时、完整地告知和请示，并保留保险人的书面指示。此外，仲裁庭尊重了商业实践中的一揽子和解安排，未支持保险人要求按部分超标货物重新核定损失的复杂计算主张，明确只要减损行为合理未显失公平，保险人即应按该结果理赔。最后，诚信原则贯穿保险合同始终。无论是保险人的抗辩，还是被保险人的索赔和减损，都必须以最大诚信为基础。任何试图通过含糊其辞、事后反悔来获取不当利益的行为，都难以得到仲裁庭的支持。

❖ 案例 2：船舶建造合同纠纷仲裁案

📋 案情概要

- 船舶建造合同约定总价为每船不含税价人民币 23,050 万元，税赋由买方承担，合同约定税率 20%（含增值税、关税）。合同履行期内，国家下调了增值税税率：2018 年 5 月 1 日起增值税税率调整（17% 调为 16%），2019 年 4 月 1 日起再次调整（16% 调为 13%）。2019 年 3 月至 2020 年 7 月，双方就税率调整多次沟通。买方请求按新税率支付（含 13% 增值税、3% 关税），而不是按 120% 付款。

🔍 争议焦点与仲裁庭意见

- 本案的争议焦点为关于合同价格和合同付款金额，关于合同确定 20% 比率的性质，现实情况下合同确定的 20% 税率能否进行调整。仲裁庭认为，20% 税赋比率系双方依据合同签订时的国家税率确定，合法有效。但目前国家税率已下调，继续执行原 20% 税率既无依据也无法实施。若仍按原税率执行，国家税率下调部分的款项无需被申请人缴纳，将导致被申请人意外获利、合同价格变相上涨，有失公允，也超出双方签订合同时的共同预期，与合同目的不符。增值税税率由国家立法机关确定，税款由税务机关收取，任何人不得变更税率或变相截留税款。因此，被申请人主张

20% 税率不可调整、申请人拒绝按原税率付款构成违约的观点，缺乏事实和法律依据，其试图通过“固定打包税率”获取意外收益，违背公平合理原则，仲裁庭不予采纳。因此，仲裁庭支持买方按调整后的增值税税率 13% 支付，从而将国家减税降费的政策红利通过合同管道传导至供应链终端的买方。

案例评析与风险提示

- 首先，“不含税价 + 法定税率”模式下，税率变动的利益或损失由买方享有或承担。这与“包税价”模式截然不同，后者由卖方享有利益并承担风险。合同条款的措辞和逻辑结构，决定了税收政策变化时谁受益、谁受损。缔约时必须清晰约定，避免使用“打包税率”等不精确的术语。其次，长周期合同应设立“税率变更”调控条款。船舶建造期跨数年，其间政策变化是常态。应约定“多退少不补”“多退少补”或因重大变化重新议价等调整机制，避免事后发生巨大争议。最后，供应链上的税负转嫁必须合规。企业不得通过合同锁定非法定税率，截留国家税款或政策红利，这不仅面临合同纠纷，更存在税务合规风险。

❖ 案例 3：疏浚服务合同纠纷仲裁案

📄 案情概要

- 疏浚服务提供方进场施工后，工程项目方以船舶试挖时出现倾斜（后已排除隐患）、业主要求退场等为由，单方发函解除合同并拒付预付款。提供方提起仲裁，主张解约行为违约，索要调遣费、应付服务费及 150 万元解约补偿金。

🌀 争议焦点与仲裁庭意见

- 本案的争议焦点为被申请人单方解除合同是否构成违约；被申请人行使不安抗辩权等抗辩理由是否成立以及申请人请求的违约金计付标准和数额是否具有事实与法律依据。仲裁庭首先驳回了采购方基于“不安抗辩权”拒付预付款的主张，指出其未能提供确切证据证明服务方丧失履约能力，而船舶缺油、偶发倾斜属于可修复的问题，不构成根本性履约障碍。其次，采购方以“业主要求”为由单方解约，违反了合同相对性原则，不构成合法的解除事由。上游项目业主的指令不能成为中游企业向下游疏浚服务提供方单方毁约的合法依据。在违约金认定上，仲裁庭将 150 万元补偿金定性为违约金，并以服务方约 47 天的预期利润损失为参照，认定该金额并不过高，予以全额支持，有力维护了守约方的合同利益。

案例评析与风险提示

- 首先，单方解除合同必须严格遵循法定或约定条件。除非合同有明确约定，或有不可抗力、对方根本违约导致合同目的落空等法定事由，否则，任何轻率的单方解约行为都将构成严重违约，并可能面临巨额违约金索赔。其次，业主指令不能作为对抗下游供应商的免责金牌。合同相对性是基本原则。上游压力须通过自身与前手的合同条款去化解，而不能成为对后手毁约的合法理由。最后，“不安抗辩权”的行使需有确凿证据，权利门槛较高。主张方必须有确切证据证明对方存在丧失或可能丧失履约能力的情形，如经营状况严重恶化、转移财产逃避债务等，而不能仅凭怀疑或偶发、可修复的履约瑕疵行使此权利。

（五）对典型案例的综合评析

通过上述覆盖供应链全链条的典型案例，我们可以清晰地看到，仲裁机制在维护供应链稳定畅通方面发挥着不可替代的核心作用。

第一，定规则之锚，稳固商业预期。在充满不确定性的全球市场中，仲裁通过一个个具体案件，对“船舶适航的证明标准”“清洁提单保函的善意边界”“税率调整的利益归属”“互免责任条款的效力”等风险高发地带，作出了符合行业实践和法律原理的权威界定，为市场提供了明确、稳定的行为规则和裁判预期，使企业能够依法规划、安心缔约。

第二，化风险之墙，阻断传导效应。当履约障碍发生时，仲裁以其专业、高效的裁决，迅速厘清是非、锁定责任、计算损失，防止争议像血栓一样堵塞物流、冻结资金。无论是确定运费由谁承担、货物损失如何分担，还是认定解约行为是否合法，仲裁都及时地将单一节点的风险限定在合同框架内解决，有效遏制了其向供应链上下游无限传导。

第三，架合作之桥，修复商业关系。商事仲裁的保密性与灵活性，为当事人在不公开、不对抗的环境下，通过调解、和解或协商一致的裁决结果来化解纠纷创造了条件。尤其是在供应链的长期合作中，这种柔性机制保全了双方的商业关系，为未来的继续协同保留了可能。

第四，树诚信之风，净化市场环境。仲裁庭在裁判中，无不贯穿对诚实信用、公平合理原则的恪守。从惩戒单方毁约、不当留置，到否定恶意串通、反对不当得利，仲裁用裁决结果引导市场主体诚信履约、合规经营，推动形成了更健康、风险更低的供应链生态系统。



第六章 国际供应链争议解决机制发展的路径展望与实践建议

当前，世界百年变局加速演进，全球供应链正进入以安全优先、韧性增强、区域重构、数字赋能、绿色转型为特征的深刻变革期。地缘政治冲突、贸易规则重塑、极端事件频发与可持续发展要求叠加，使供应链风险呈现全域化、传导快、影响深的新态势，对争议解决的专业性、前瞻性、协同性与公信力提出更高要求。立足产业链供应链安全稳定的国家战略需要，结合本报告对新形势、新风险的梳理与典型案例的实践启示，仲裁作为保障交易预期、阻断风险蔓延、维护链条畅通的重要争议解决机制，亟需加快机制创新与服务升级，朝着更加前置化、集成化、数智化、价值化、全球化的方向迭代发展，为全球供应链稳定畅通提供坚实法治支撑。

推进全链条风险管控，构建“嵌入式”争议预防机制。推动争议解决从事后处置向事前预防和事中控制延伸，实现风险源头治理。仲裁机构应联合行业协会、龙头企业、平台组织，将典型案例提炼的裁判规则、责任边界与实务要点，转化为标准化合同范本、风险评估工具与高频条款库，嵌入供应链各环节。针对供应链高频风险点，提供可直接适用的合规指引，从源头上减少纠纷、降低中断成本，稳定交易预期。

适配新业态发展，打造“集成化”专业仲裁服务。顺应中欧班列、

陆海新通道、跨境电商、海外仓等新业态发展，应对争议跨区段、跨主体、跨法域等复杂化趋势，加快构建一体化供应链仲裁服务平台。整合海事商事专业力量，优化跨域专家指定与跨境证据采信程序，实现海陆空多式联运、上下游全链条、配套服务全场景争议一站式受理、一体化审理、一次性解决，避免程序割裂与重复审理，提升争议解决效率与精准度。

拥抱数字技术革命，升级“智慧仲裁”生态系统。以数智化重塑仲裁流程，全面适配跨境交易数字化场景。运用区块链技术实现提单、合同、物流单证等关键证据固定与核验，依托人工智能技术开展类案推送、证据梳理与早期争议分流，普及在线立案、视频审理、电子送达等数字化技术手段，降低时间与经济成本。构建安全可信、跨境兼容的数字仲裁生态，强化电子证据效力与裁决可执行性，以科技赋能提升服务质效。

对标绿色与合规新要求，树立“价值导向”裁判理念。紧跟碳边境调节机制（CBAM）、供应链尽职调查、ESG 合规、出口管制与地缘风险等产生的新型争议需求，仲裁裁决在遵循商业逻辑基础上，应兼顾可持续发展、国际公约与公共政策。统一裁判尺度，厘清合规义务与责任边界，引领企业低碳履约、溯源管理与合规经营。加强对复杂合规争议的规则研究，提升裁决稳定性、权威性与跨境执行效力。

跨境协同与规则互认，构筑“全球化”争议解决协作网络。面向供应链区域化、全球化并行格局，聚焦争议跨境属性增强的现实需要，中国仲裁机构应持续拓展国际合作版图。深化与“一带一路”共建国家、金砖国家、东盟、RCEP 成员国等主要贸易伙伴争议解决机构的合作，

推进程序衔接、专家共享与规则对接，主动输出中国仲裁实践与制度方案，提升在全球供应链争议解决领域的制度性话语权，为中国企业海外履约与权益保护提供法律保障。

全球供应链的稳定畅通，是世界经济复苏与高质量发展的重要基石。面对多重风险叠加的复杂外部环境，以专业、高效、灵活、保密为核心优势的海事商事仲裁，既是快速定分止争的优选路径，也是稳定交易预期、阻断风险传导、维护上下游协同的关键制度支撑。以中国海仲为代表的中国海事商事仲裁机构，将坚守专业定位、强化创新驱动、深化开放合作，持续输出具有规则引领力与行业影响力的“中国方案”，以公正、高效、专业的仲裁服务护航全球产业链供应链的韧性与安全，在服务国家战略、推进高水平对外开放中展现更大作为。

