

“一带一路”倡议背景下的国际海事司法中心建设

张文广*

摘要：“一带一路”建设给海运业发展提供了历史机遇，同时对海事司法提出了更高的要求。在牢固确立亚太地区海事司法中心后，中国将目光投向国际海事司法中心建设。服务和保障海洋强国、“一带一路”、海运强国等国家战略实施，营造法治化、国际化营商环境，参与国际规则制定等是中国建设国际海事司法中心的主要原因。目前，中国初步具备成为国际海事司法中心的硬实力，但也面临着软实力不足及来自传统国际海事纠纷解决中心伦敦和新兴国际海事纠纷解决中心新加坡的竞争。中国应统筹推进国际海事司法中心建设，完善涉海法律制度，改革中国海事司法机制，提升海事司法公信力，扩大国际司法协助范围，加强国际海事司法研究基地建设，支持海事仲裁发展，努力实现从海事司法大国向海事司法强国的转变。

关键词：一带一路 海洋强国 海事司法 海事仲裁

“一带一路”是“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的简称。2013年9月7日，中国国家主席习近平在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表题为《弘扬人民友谊 共创美好未来》的重要演讲，倡议用创新的合作模式，共同建设“丝绸之路经济带”，以点带面，从线到片，逐步形成区域大合作。同年10月3日，习近平主席在印度尼西亚国会发表演讲时提出，东南亚地区自古以来就是“海上丝绸之路”的重要枢纽，中国愿同东盟国家加强海上合作，使用好中国政府设立的中国—东盟海上合作基金，发展好海洋合作伙伴关系，共同建设21世纪“海上丝绸之路”。

2015年3月28日，国家发展和改革委员会（以下简称国家发改委）、外交部、商务部三部委经国务院授权，联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》（以下简称《愿景与行动》）。2017年6月20日，国家发改委和国家海洋局联合对外发布《“一带一路”建设海上合作设想》。这是自发布《愿景与行动》以来，中国政府首次就“一带一路”海上合作提出中国方案，北极航道被明确为“一带一路”海上合作的三大通道之一。

至此，“一带一路”的线路更加清晰。“一带”的走向是从中国出发，一是经中亚、俄罗斯至欧洲（波罗的海）；二是经中亚、西亚至波斯湾、地中海；三是中国至东南亚、南亚、印度洋。“一路”重点建设三条蓝色经济通道：一是以中国沿海经济带为支撑，连接中国—中南半岛经济走廊，经南海向西进入印度洋，衔接中巴、孟中印缅经济走廊，共同建设中国—印度洋—非洲—地中海蓝色经济通道；二是经南海向南进入太平洋，共建中国—大洋洲—南太平洋蓝色经济通道；三是积极推动共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道。

* 中国社会科学院国际法研究所副研究员，最高人民法院“一带一路”司法研究基地副主任兼秘书长。

“一带一路”建设旨在打造包容开放的国际合作平台，是中国为世界提供的重要公共产品。2016年第71届联合国大会第A/71/9号决议首次写入“一带一路”倡议。截至2017年8月17日，与我国签署共建“一带一路”合作协议的国家和国际组织已达69个。^①

2017年5月14—15日，“一带一路”国际合作高峰论坛在北京召开。这是“一带一路”框架下最高规格的国际活动，也是1949年以来由中国首倡、中国主办的层级最高、规模最大的多边外交活动，^②中国正成为全球治理变革进程的参与者、推动者、引领者。论坛通过《“一带一路”国际合作高峰论坛圆桌峰会联合公报》，承诺将秉持和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢、平等透明、相互尊重的精神，在共商、共建、共享的基础上，本着法治、机会均等原则加强合作；尊重《联合国宪章》宗旨原则和国际法。

“一带一路”涉及多种运输方式，以及运输方式之间的联运。鉴于中国经济已经是高度依赖海洋的开放型经济，^③海运以及“海运+”将在“一带一路”建设中发挥重要作用。

在“一带一路”建设中，法治是重要保障，司法作用不可或缺。^④作为中国司法的国际窗口，涉外商事海事审判工作直接影响着中国司法的国际公信力，直接关系着国家海洋权益和国家利益的维护，直接决定着开放型经济新体制的司法环境。为做好“一带一路”的司法保障工作，2015年6月，最高人民法院发布了《关于人民法院为“一带一路”建设提供司法服务和保障的若干意见》（简称《意见》），统一法律适用，明晰裁判规则，为“一带一路”建设营造公平公正的司法环境，夯实“一带一路”建设的法治基础。^⑤《意见》实施后，最高人民法院又陆续发布了《关于海事法院受理案件范围的规定》^⑥《关于海事诉讼管辖问题的规定》^⑦《关于审理发生在我国管辖海域相关案件若干问题的规定（一）》^⑧《关于审理发生在我国管辖海域相关案件若干问题的规定（二）》^⑨等多项司法解释以及《关于为自由贸易试验区建设提供司法保障的意见》。^⑩

一 建设国际海事司法中心的提出历程

海事司法中心不是一个新提法。早在1995年底，时任最高人民法院院长任建新在第17次全国法院工作会议上提出“在2010年之前，使我国成为亚太地区海事司法中心之一”。^⑪“之一”

^① 《69个国家和国际组织与中国签署共建“一带一路”合作协议》，新华网，http://news.xinhuanet.com/fortune/2017-08/17/c_1121500544.htm，最后访问时间：2017年8月17日。

^② 《一带一路国际合作高峰论坛获得国际社会高度评价》，央广网，<http://china.cnr.cn/yaowen/201705181>，最后访问时间：2017年8月12日。

^③ 国家海洋局：《科学规划统筹安排 推动海洋经济迈上新台阶》，载《中国海洋报》2013年1月21日，第3版。

^④ 车丕照：《“一带一路”建设与中国法院的国际担当》，载《中国审判》2015年第15期，第16页。

^⑤ 刘敬东：《“一带一路”建设的法治化与人民法院的职责》，载《人民法治》2015年第11期，第17页。

^⑥ 法释〔2016〕4号，2015年12月28日最高人民法院审判委员会第1674次会议通过，自2016年3月1日起施行。

^⑦ 法释〔2016〕2号，2015年12月28日最高人民法院审判委员会第1674次会议通过，自2016年3月1日起施行。

^⑧ 法释〔2016〕16号，2015年12月28日最高人民法院审判委员会第1674次会议通过，自2016年8月2日起施行。

^⑨ 法释〔2016〕17号，2016年5月9日最高人民法院审判委员会第1682次会议通过，自2016年8月2日起施行。

^⑩ 法发〔2016〕34号，最高人民法院2016年12月30日发布。

^⑪ 李国光：《提高海事审判公信力 推进亚太海事司法中心建设》，载《人民法院报》2014年9月3日，第2版。经过多重验证，第17次全国法院工作会议确实提出了在2010年之前将中国建设成为亚太地区海事司法中心的目标，但第17次全国法院工作会议的召开时间不是文中所说的1997年，而是1995年。

表明亚太地区可以并存两个或两个以上的海事司法中心。事实上这个提法并没有引起媒体和学术界的太多关注。根据笔者在中国知网上的检索，关于“亚太海事司法中心”的文献不多。较有代表性的文章有二：第一篇刊登在1997年12月1日《瞭望新闻周刊》，题目为《我国正向亚太海事司法中心的目标迈进》。^①第二篇是刊登在《法律适用》2004年第3期的新闻稿，题目为《把我国建设成为亚太地区海事司法中心之一——全国海事派出法庭工作座谈会在深圳召开》。此后近十年，“亚太地区海事司法中心”很少被提及。

2013年11月，在第22届全国海事审判研讨会上，时任最高人民法院副院长贺荣首次提出“大力推进国际海事司法中心建设，努力打造具有广泛国际影响力的海事司法品牌”。^②

2014年9月，在海事法院成立30周年之际，最高人民法院发布了《中国海事审判白皮书（1984—2014）》，宣布中国海事审判初步确立亚太地区海事司法中心地位。其理由是“目前，我国是世界上设立海事审判专门机构最多最齐全的国家，也是受理海事案件最多的国家，具备较为完善的海事法院制度和海事司法服务保障体系”。^③在中国海事审判30周年座谈会上，全国人大常委会副委员长万鄂湘指出：“重点要在海事法治的质量及其国际影响力上下功夫，牢固树立我国在亚太地区海事司法中心的地位。”^④最高人民法院原副院长李国光认为，将中国建成亚太地区海事司法中心是由中国海洋大国和海运大国的地位决定的。“与其他国家相比，我国海事法院每年受理的海事海商案件数量及纠纷种类，无论是在亚太地区还是在全球海事司法领域都是最多的。我国当之无愧已经成为亚太海事司法中心。”^⑤从上述表述可见，此时所讲的“海事司法中心”，主要是从案件数量角度考虑。

在中国宣布成为亚太地区海事司法中心之后，学者将目光投向国际海事司法中心。2015年3月发布的《中国海事司法透明度指数报告（2014）》中出现了“国际海事司法中心”的提法。该文的重点已由强调海事案件的数量转向强调海事审判的国际公信力和影响力。^⑥

2015年7月，《最高人民法院关于全面推进涉外商事海事审判精品战略 为构建开放型经济体制和建设海洋强国提供有力司法保障的意见》^⑦第14条提出国际海事司法中心建设，这是最高人民法院文件中首次出现“国际海事司法中心”的提法。同年12月，最高人民法院举行海事审判工作改革和发展专题会议，提出“把我国建设成为具有较高国际影响力的国际海事司法中心”的目标，^⑧并于同月在青岛成立了国际海事司法研究基地。

2016年1月23日，在全国高级法院院长会议上，最高人民法院院长周强提出，要着眼于促进开放发展，围绕实施“一带一路”、海洋强国以及自由贸易区战略，加强商事、海事海商和涉外商事审判，推动完善法治化、国际化、便利化的营商环境，维护中国海洋主权和海洋权益。^⑨

^① 参见刘会生：《我国正向亚太海事司法中心的目标迈进》，载《瞭望新闻周刊》1997年第48期，第22—23页。

^② 张先明：《为海洋生态文明建设提供有效司法保障》，载《人民法院报》2013年11月29日，第1版。

^③ 罗书臻：《中国海事审判初步确立亚太海事司法中心地位》，载《人民法院报》2014年9月3日，第1版。

^④ 袁定波：《牢固树立亚太海事司法中心地位》，载《法制日报》2014年9月3日，第1版。

^⑤ 李国光：《提高海事审判公信力 推进亚太海事司法中心建设》，载《人民法院报》2014年9月3日，第2版。

^⑥ 参见中国社会科学院法学研究所法治指数创新项目组：《中国海事司法透明度指数报告（2014）》，载《中国法治发展报告（2015）》（《法治蓝皮书》），社会科学文献出版社2015年3月版，第221页。

^⑦ 法〔2015〕205号，最高人民法院2015年7月14日发布。

^⑧ 宁杰：《深入推进海事审判工作改革 努力建设具有影响力的国际海事司法中心》，载《人民法院报》2015年12月5日，第1版。

^⑨ 周强：《适应新常态 司法要有新作为》，载《人民日报》2016年1月28日，第5版。

2016年2月17日，新华社《经济参考报》刊发了笔者题为《海运大国应成为国际海事司法中心》的文章。^①“国际海事司法中心”的提法进一步为海事界、司法界所熟悉。

然而，真正令“国际海事司法中心”成为国内外媒体报道重点发生在2016年全国“两会”期间。2016年3月13日，最高人民法院院长周强在向全国人民代表大会报告工作时提出，“人民法院将服务和保障‘一带一路’、海洋强国等战略实施，坚决维护国家主权、海洋权益和其他核心利益。加强海事审判工作，建设国际海事司法中心”。^②国内外媒体迅速对“建设国际海事司法中心”这一提法进行了密集的报道。大多境外媒体忽略了“中国已成为海事审判机构最多、海事案件数量最多的国家”，其关注的侧重点多是将“建设国际海事司法中心”与所谓的“南海仲裁案”联系起来，认为中国试图另起炉灶。^③

2016年3月14日，外交部发言人在例行记者会上表示，“自1984年设立海事法院以来，中国海事审判工作取得了令人瞩目的成就，形成了专门化的海事审判体系，建立健全了海事审判制度。据了解，目前中国已是世界上海事审判机构最多、海事案件数量最多的国家，为加强海事审判工作，今年中国将建设国际海事司法中心。”^④这一表态并没有消除境外媒体的困惑。

2016年3月18日，最高人民法院召开全国法院学习贯彻十二届人大四次会议精神电视电话会议，周强院长在会上强调，“要加强商事、海事海商审判，积极推进国际海事司法中心建设，营造法治化、国际化、便利化的营商环境”。^⑤同日，中国社会科学院发布《中国海事司法透明度指数报告（2015）》，阐释了国际海事司法中心的提出历程及重大意义。^⑥2016年3月24日，新华社《经济参考报》刊发了笔者的文章《建设国际海事司法中心需要顶层设计》。^⑦上述两篇文章受到了境外媒体的关注和引用。2016年4月5日，《外交学者》（The Diplomat）刊发了题为《中国海事法院——司法主权卫士》的文章，指出“将中国建设成为国际海事司法中心，其目的在于提升中国法院的国际影响力和权威性，而不是设立新机构”。^⑧至此，境外关于“建设国际海事司法中心”的质疑逐渐平息。

境外的质疑逐渐平息，国内的热度越来越高。2016年11月15日，中国审判理论研究会海事海商审判理论专业委员会2016年年会在上海召开，与会代表围绕“推进国际海事司法中心建设的路径与行动”开展深入研讨。多家法院结合本院的实际情况和比较优势，探索国际海事司法中心建设方案。^⑨

回顾此次事件，“建设国际海事司法中心”成为境外媒体关注焦点的原因有二。其一，语言

^① 张文广：《海运大国应成为国际海事司法中心》，载《经济参考报》2016年2月17日，第6版。

^② 《两会授权发布：最高人民法院工作报告》，新华网，http://news.xinhuanet.com/politics/2016-03/20/c_1118384470.htm，最后访问时间：2017年8月12日。

^③ 《中国想建国际海事司法中心，外媒有些躁动》，财新网，<http://international.caixin.com/2016-03-14/100920077.html>，最后访问时间：2017年8月12日。

^④ 《外交部发言人就今年中国将建设国际海事司法中心等答问》，中国政府网，http://www.gov.cn/xinwen/2016-03-14/content_5053356.htm，最后访问时间：2017年8月12日。

^⑤ 罗书臻：《切实回应人民群众期待 坚持司法为民公正司法为“十三五”经济社会发展营造良好法治环境》，载《人民法院报》2016年3月19日，第1版。

^⑥ 张文广：《加大中国海事司法公开力度，助力国际海事司法中心建设——在〈中国法治发展报告（2016）〉发布会上的发言》，中国法学网，<http://www.iolaw.org.cn/showArticle.aspx?id=4708>，最后访问时间：2017年8月11日。

^⑦ 张文广：《建设国际海事司法中心需要顶层设计》，载《经济参考报》2016年3月24日，第8版。

^⑧ Susan Finder, “China’s Maritime Courts: Defenders of ‘Judicial Sovereignty’”, *The Diplomat*, <http://thediplomat.com/2016/04/chinas-maritime-courts-defenders-of-judicial-sovereignty/> (last visited August 12, 2017).

^⑨ 张可心：《迈向国际海事司法中心》，载《人民法治》2017年第5期，第10页。

的差异。“建设”一词被媒体翻译成“set up”“create”或“form”，并据此认为中国要成立新的机构——“国际海事司法中心”。其二，西方的焦虑。随着中国的快速发展，中国参与全球治理的能力和意愿不断增强，西方媒体对因中国实力上升而可能导致格局变化的焦虑与日俱增。

2017年3月12日，最高人民法院院长周强在向全国人民代表大会报告工作时，对上一年度报告中提出的“加强海事审判工作，建设国际海事中心”工作部署做出了回应。从报告内容看，“建设国际海事司法中心”是为了服务保障“一带一路”建设和海洋强国战略，2016年具体工作是“围绕把我国建设成为国际海事司法中心，指导各海事法院提升司法水平，加强国际海事司法研究基地建设”。^①建设国际海事司法中心的路径更加清晰。

二 建设国际海事司法中心的主要原因

建设国际海事司法中心，目的是营造良好的法治环境、吸引中外当事人在中国解决海事纠纷、提升海事软实力和司法公信力、扩大中国海事审判的国际影响力，核心是把中国打造成“国际海事诉讼目的地”。只有大量的国际海事纠纷选择在中国诉讼，中国才能成为公认的国际海事司法中心。

（一）服务和保障国家战略实施

《2016年中国海洋经济统计公报》显示，2016年全国海洋生产总值70507亿元，占国内生产总值的9.5%。^②我国经济已经发展成为高度依赖海洋的外向型经济，对海洋资源、空间、海上通道安全的依赖程度大幅提高，在管辖海域外的海洋权益也需要不断加以维护和拓展。

党的十八大提出建设海洋强国战略，党的十八届五中全会进一步提出“拓展蓝色经济空间。坚持陆海统筹，壮大海洋经济，科学开发海洋资源，保护海洋生态环境，维护我国海洋权益，建设海洋强国”。海洋强国战略下，中国海事司法的职能定位包括：保障海洋经济活动健康有序，服务航运中心建设；保障涉海法律体系的特殊性，推动涉海法律体系的发展；保护公民、法人合法权益，维护国家海洋主权。^③当前，中国维护海洋权益的形势严峻。管辖地域、管辖案件的特殊性，使海事法院在维护宣示国家司法主权等方面具有特别重要意义。扩大乃至积极行使海事司法管辖权，通过司法积累主权证据是维护国家海洋权益的重要途径。海事法院应根据《联合国海洋法公约》和中国国内法的规定，积极行使沿海国、港口国、船旗国司法管辖权，公正审理海洋开发利用、海上事故纠纷，依法保护海洋权益，维护“蓝色国土”安全。^④

党的十八届三中全会提出构建开放型经济新体制，要求推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设，形成全方位开放新格局。市场经济是法治经济，开放型经济新体制是国际化法治化的市场

^① 《最高人民法院工作报告》，最高人民法院网站，<http://www.court.gov.cn/fabu-xiangqing-37852.html>，最后访问时间：2017年8月12日。

^② 《海洋局发布〈2016年中国海洋经济统计公报〉》，中国政府网，http://www.gov.cn/shuju/2017-03/17/content_5177987.htm，最后访问时间：2017年8月12日。

^③ 司玉琢、曹兴国：《海洋强国战略下中国海事司法的职能》，载《中国海商法研究》2014年第3期，第10—12页。

^④ 海口海事法院：《海事司法在南海主权争议中的潜在价值和意义》，载《法制日报》2014年12月24日，第9版。

经济体制。^①作为法治的重要组成部分，司法越来越是各国培育国际竞争优势的新领域。司法作为重要的法律手段，已经成为维护国家安全的重要方式。作为经济大国，中国需要借助国际民事诉讼制度在全球范围内保护利益；作为法治大国，中国需要提升司法服务水平，增强本国司法制度在全球争议解决市场的吸引力。^②

党的十七大把自由贸易区建设上升为国家战略，党的十八大提出要加快实施自由贸易区战略。多个自贸试验区的《总体方案》均提出了“提升国际航运服务能级”“增强国际航运服务能力”的建设目标，允许中资公司拥有或控股拥有的非“五星红旗”船舶，试点开展外贸集装箱在国内沿海港口和自贸试验区内港口之间的沿海捎带业务。有关沿海捎带业务的规定已经突破了《海商法》第四条关于只能由“五星红旗”船舶经营沿海运输的规定。“中资外籍船舶沿海捎带”的实质性启动，其航线性质如何界定，将直接影响到法律适用的选择。^③

此外，到2020年，上海将基本建成具有全球资源配置能力的国际航运中心，中国要实现建成具有国际竞争力的现代化海运体系的阶段性目标，并以此为基础向建设海运强国迈进。^④上述战略的实施，离不开海事司法的服务和保障。

（二）营造法治化、国际化营商环境

在国际竞争日益激烈的当下，营商环境已成为世界主要国家关注的重心，成为提升国际竞争力的重要手段。尽管取得了长足的进步，但中国的营商环境排名并不理想。在世界银行发布的《2017年全球营商环境报告》中，中国的营商环境仅排名78位。^⑤

习近平总书记在中央财经领导小组第16次会议上强调指出，“要改善投资和市场环境，加快对外开放步伐，降低市场运行成本，营造稳定公平透明、可预期的营商环境，加快建设开放型经济新体制，推动我国经济持续健康发展”。^⑥

《最高人民法院关于为改善营商环境提供司法保障的若干意见》第6条规定：依法审理各类涉外商事海事案件，服务和保障“一带一路”等国家重大战略的实施。充分发挥审判职能作用，依法行使司法管辖权，公正高效审理各类涉外商事海事案件，平等保护中外当事人程序权利和实体权益。按照《最高人民法院关于人民法院为“一带一路”建设提供司法服务和保障的若干意见》，加强与“一带一路”沿线国家的国际司法协助，完善相关工作机制，及时化解争议纠纷，为“一带一路”建设营造良好法治环境。^⑦

国家统计局深圳调查队的统计结果显示，在影响营商环境的因素中，法治化排在第一位，超

^① 汪洋：《加强涉外法律工作》，载《人民日报》2014年11月6日，第6版。

^② 何其生：《大国司法理念与中国国际民事诉讼制度的发展》，载《中国社会科学》2017年第5期，第123页。

^③ 张勇健、刘敬东、奚向阳、杨兴业：《〈关于为自由贸易试验区建设提供司法保障的意见〉的理解与适用》，载《人民法院报》2017年1月18日，第5版。

^④ 《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》，国发〔2014〕32号。

^⑤ 郭言：《打造国际化法治化营商环境》，载《经济日报》2017年8月4日，第9版。

^⑥ 《习近平主持召开中央财经领导小组第十六次会议》，中国政府网，http://www.gov.cn/xinwen/2017-07/17/content_5211349.htm，最后访问时间：2017年8月12日。

^⑦ 《关于为改善营商环境提供司法保障的若干意见》，最高人民法院网站，<http://www.court.gov.cn/fabu-xiangqing-56132.html>，最后访问时间：2017年8月16日。

过7成企业在选择投资地时最看重的是公平公正的法治环境。^① 法治环境已成为营商环境的核心要素。作为法治竞争力的核心组成部分，司法对于建立产权清晰、公平竞争、诚实守信的营商环境至关重要。^②

(三) 参与国际规则制定

国际规则的制定是国际博弈的结果，是各国政治、经济、外交综合实力的反映。改革开放以来，中国的综合国力不断提高，但是中国仅仅作为现行国际经贸规则适应者、遵循者的角色没有根本改变。这与中国的大国地位不相匹配。建设国际海事司法中心的目的之一就是争取应有的规则话语权。

《中共中央关于全面推进依法治国若干重大问题的决定》要求积极参与国际规则制定，推动依法处理涉外经济、社会事务，增强中国在国际法律事务中的话语权和影响力，运用法律手段维护中国主权、安全、发展利益。

在中共中央政治局第19次集体学习时，习近平总书记强调，加快实施自由贸易区战略，是中国积极参与国际经贸规则制定、争取全球经济治理制度性权力的重要平台，中国不能当旁观者、跟随者，而是要做参与者、引领者，善于通过自由贸易区建设增强中国国际竞争力，在国际规则制定中发出更多中国声音、注入更多中国元素，维护和拓展中国发展利益。^③

现行的国际航运、海事规则主要是由西方发达国家主导制定的，中国的利益和诉求并没有得到充分的体现和尊重。在规则已经成型或生效的情形下，推倒重来并非易事，也未必符合中国的利益。好的法律实践者能够利用法律的不确定性和未完成性去最大限度地维护本国的利益。即使现有的规则已经明确，也仍然可以就该规则的含义、限度、例外提出一系列的解释措施和解释思路，这种方式就有助于中国在现行的国际法体制框架之内寻求主张维护自己利益的可能。^④

近年来，国际社会将国际争端司法化的趋势越来越明显。内国司法不仅可以通过案件审理对国际条约的解释和适用产生重要影响，而且还可以推动国际习惯以及国际法基本原则的形成和发展，甚至填补国际法领域的法律空白。^⑤

中国司法机构具有参与国际规则制定的丰富实践经验，自身又是国际规则的适用者和解释者，理应在推动与“一带一路”建设相关国际规则的制定和改革方面更有作为，积极地贡献司法智慧，提出中国法案，体现中国利益。^⑥ 丰富的司法实践经验和案例资源是中国的优势。在《中华人民共和国海商法》（修改建议稿）审核研究第一次工作会议上，最高人民法院民事审判第四庭副庭长王淑梅在开幕式致辞中透露，自1984年海事法院成立以来，中国海事法院审理的海事案件已经超过30万个。^⑦ 这些法律实践可为中国参与国际规则制定提供重要支撑。

^① 《广东：法治化营商环境成核心竞争力》，新华网，http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-12/17/c_1117498481.htm，最后访问时间：2017年8月15日。

^② 张勇健：《“一带一路”司法保障问题研究》，载《中国应用法学》2017年第1期，第162页。

^③ 《习近平主持中共中央政治局第十九次集体学习并发表重要讲话》，人民网，<http://cpc.people.com.cn/n/2014/1207/c64094-26161930.html>，最后访问时间：2017年8月12日。

^④ 何志鹏：《国际法治的中国方案——“一带一路”的全球治理视角》，载《太平洋学报》2017年5月，第4页。

^⑤ 贺荣：《论中国司法参与国际经济规则的制定》，载《国际法研究》2016年第1期，第9页。

^⑥ 张勇健：《“一带一路”司法保障问题研究》，载《中国应用法学》2017年第1期，第165页。

^⑦ 《〈中华人民共和国海商法〉（修改建议稿）审核研究第一次工作会议在我校举行》，大连海事大学网站，<http://news.dlmu.edu.cn/a/yaowem/2017/0710/2699.html>，最后访问时间：2017年8月12日。新闻报道并未提及具体数字，但会议简报里有。

三 建设国际海事司法中心面临的主要困难与有利条件

国际海事司法中心并无统一的标准。上海海事法院院长赵红在接受《人民法治》专访时提出：成为国际海事司法中心，首先应具备四个核心要件。一是发达完备的海事法律体系；二是大量优质的海事案件；三是素质精良的海事法官队伍；四是高效完善的海事审判机制。评估是否成为国际海事司法中心的衡量因素：一是国际关注度高；二是自身吸引力强，吸引更多的外籍当事人，基于海事裁判的国际公信力，主动选择到一国进行诉讼；三是国际影响力大；四是功能辐射力广。^①

黄进教授认为，把中国建成国际仲裁中心的核心是要把中国打造成“国际商事仲裁目的地”，要有“四个一流”的意识：一是要有一流的法治环境；二是要有一流的仲裁法律制度；三是要有一流的仲裁管理服务；四是要有一流的仲裁品牌机构。^②这虽是针对“国际仲裁中心”而言，但对国际海事司法中心的界定也有一定的借鉴意义。

笔者认为，国际海事司法中心反映的是海事审判的地位、司法公信力和国际影响力，其核心是要把中国打造成“国际海事诉讼目的地”，衡量标准包括：第一，完善的海事法律制度；第二，涉外海事案件的数量和标的；第三，国际影响力，包括处理大案、新型案件的比例，裁决被普遍接受的程度，以及经典案例被学界接受和认可程度；第四，引领国际规则的创新。

（一）建设国际海事司法中心面临的主要困难

中国要成为国际海事司法中心，势必会对原有的格局产生冲击。目前，伦敦、纽约、新加坡在国际海事纠纷解决中心建设中具有明显的优势。其共同的特点是：普通法系、工作语言是英语、航运要素聚集、司法公信力较高。

海事纠纷的解决途径主要有两种：诉讼和仲裁。国际海事纠纷解决传统上一直是“小诉讼、大仲裁”。^③ 当事人选择国际海事仲裁方式处理争议的原因主要是基于仲裁的执行力。截至2017年8月1日，世界上已有157个国家和地区加入《承认及执行外国仲裁裁决公约》（简称《纽约公约》），^④ 仲裁裁决在绝大多数国家能得到承认和执行。

就海事诉讼而言，自2012年以来，中国受理一审海事案件年均2万多件，远超英美等西方传统航运大国，中国已经成为世界上受理海事案件数量最多的国家。^⑤但是，这些案件大多数都是与中国有关的案件，当事人都是外国人并选择中国解决海事纠纷的案件数量不多。此外，中国法院审理的具有国际影响力并能引领国际规则发展的海事案件数量不多，这与中国的大国地位不相匹配。

^① 参见何晶晶、李强：《上海推进国际海事司法中心建设迈出坚实步伐——访上海海事法院党组书记、院长赵红》，载《人民法治》2017年第5期，第12—13页。

^② 黄进：《建立中国现代仲裁制度的三点构想》，载《中国法律评论》2017年第3期，第185页。

^③ 汪闽燕：《中国成为国际仲裁中心还有多远》，载《法制日报》2013年5月21日，第10版。

^④ 关于《纽约公约》缔约国的具体信息，参见 http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/arbitration/NYConvention_status.html，最后访问时间：2017年8月2日。

^⑤ 周强：《发挥海事司法职能 服务保障国家海洋战略》，载《中国审判》2014年第9期，第18页。

尽管在港口吞吐量方面并无优势，英国仍然是世界公认的国际海事纠纷解决中心。英国法院的判决受到国际贸易界、海事界、司法界和学术界的广泛关注，并在一些国家得到援引或遵循。在海事仲裁领域，伦敦更是一家独大。世界上 75% 的海事仲裁在伦敦进行，90% 以上的造船合同选择英国法律作为适用法律，80% 以上的造船合同选择在伦敦仲裁。^①

英国能够成为国际海事纠纷解决中心的原因包括：第一，法律的稳定性和裁判的可预见性强。英国是判例法国家，海事文化悠久，经历了多年的发展，英国法和重要海运公约的含义都比较明确，法官的整体水平较高，司法公信力较强。当事人愿意选择适用英国法解决纠纷。第二，大量的国际航运组织扎堆伦敦，由其制定并推荐使用的标准合同通常约定“适用英国法”“伦敦仲裁”。第三，英国航运金融领域实力很强，银行是出资人，保险公司和互保协会通常是海事纠纷的最终买单人，其在合同条款的拟定方面具有很强的话语权，选择熟悉的法律并在“主场”解决纠纷是其理性的选择。第四，伦敦人才汇聚，产业链完整，能够发挥协同效应，迅速且经济地解决纠纷。第五，路径依赖短期内难以改变。为了澄清英国法和国际海运公约的具体含义，海事界、贸易界已经支付了巨额的律师费用。对于商人而言，成本固然重要，但风险可控更加关键。除非其他选择具有明显的优势或是源于法律的强制性规定，商人通常不愿意改变原有做法。^②

新加坡正在努力建设国际海事纠纷解决中心，并在一些重要领域赢得先机。优越的地理位置、便利的商业环境和高效管理，让新加坡第三次登上全球海事之都排行榜首。^③ 全球七成的海事贸易使用波罗的海国际航运公会（BIMCO）制定的标准合同。2012 年 11 月，波罗的海国际航运公会在哥本哈根举行会议，正式批准并通过了一项决议，将新加坡列为其继伦敦、纽约之后第三个国际海事仲裁地。^④ 2016 年 11 月，新加坡交易所（SGX）按计划完成收购波罗的海交易所，新加坡国际航运中心的地位更加巩固。

（二）中国建设国际海事司法中心的有利条件

尽管在国际海事规则制定领域，中国面临着严重的话语缺失和“话语逆差”问题，但中国的硬实力仍在快速增长，这会给软实力的提升提供支撑。

1. 中国坚持对外开放的基本国策不会改变

2012 年 12 月 31 日，十八届中共中央政治局就坚定不移推进改革开放进行第二次集体学习。习近平总书记在主持学习时强调，坚持对外开放的基本国策，改革开放只有进行时没有完成时。^⑤

2017 年 3 月 5 日，李克强总理在政府工作报告里提出：积极主动扩大对外开放。面对国际环境新变化和国内发展新要求，要进一步完善对外开放战略布局，加快构建开放型经济新体制，推

^① 王纯：《中国建设国际海事司法中心》，载《人民周刊》2017 年第 11 期，第 17 页。

^② 参见张文广：《迈向海事司法强国》，载《人民法治》2017 年第 5 期，第 54—55 页。

^③ 《报告：全球海事之都榜我国居首》，新加坡联合早报网，<http://www.zaobao.com/finance/singapore/story20170427-753610>，最后访问时间：2017 年 8 月 12 日。

^④ 吴明华：《擦肩而过的亚洲海事仲裁地之痒》，载《航海》2013 年第 2 期，第 12 页。

^⑤ 《习近平主持政治局集体学习：以更大的政治勇气和智慧深化改革》，人民网，<http://cpc.people.com.cn/n/2013/0102/c64094-20070702.html>，最后访问时间：2017 年 8 月 9 日。

动更深层次更高水平的对外开放。^① 2017年度国务院政府工作报告四次提及“海洋”，分别是“海洋权益”两次，“海洋强国”一次，“海洋经济示范区”一次。

目前，中国是全球第二大经济体，贸易大国、港口大国、航运大国、造船大国和海员大国。虽然中国尚不掌握制定国际海事规则的主导权，但中国已经具备了国际海事规则能否生效或效力如何的否决权。中国在世界经济版图上的分量越重，中国成为国际海事司法中心的可能性就越大。

2. 航运要素聚集，航运中心东移

联合国贸易与发展组织（UNCTAD）《海运述评（2016）》显示，中国是世界第三大船东国，海运连接性指数全球第一。^② 全球贸易超过50%的货运量由亚洲船东承运，亚洲船队运力已占世界船舶总吨位的50%以上，全球90%的新造船也由亚洲完成。^③ 亚洲航运中心崛起趋势愈加明显。

国际海事司法中心与国际航运中心建设相互促进。2017年7月19日，《2017新华·波罗的海国际航运中心发展指数》和《上海国际航运中心建设蓝皮书2017》正式发布。全球排名前10的航运中心中，5个位于亚洲，4个位于欧洲，1个位于美洲。全球综合实力排名前3位的国际航运中心分别为新加坡、伦敦、香港。上海排名第5，广州、青岛、宁波—舟山、天津、深圳、厦门、大连等港口也跻身国际航运中心行列。^④ 航运法治环境建设已成为推进国际航运中心软环境建设的重要方面。中国要由“吞吐量”的航运中心变为“定规则”的航运中心，重点在于提升制度性的话语权，具体包括制定国际公约、标准规则等方面，提升海运软实力，为国际海运问题解决提供更多的中国方案。^⑤

3. 海事审判机构最多、海事案件数量最多

中国10个海事法院在沿海沿江重要港口城市设立了39个派出法庭，并积极组织开展巡回审判，有效覆盖了中国管辖的全部港口和水域；中国海事法院每年受理的海事海商案件数量和纠纷种类，无论是在亚太地区还是在全球海事司法领域都是最多的。^⑥ 随着“一带一路”建设的实施，海上经济活动更加兴旺，传统海事纠纷和新类型案件或将不断增多。中外当事人对中国司法环境的信任度不断提高，当事人协议选择中国法院诉讼解决纠纷的比例逐年上升。^⑦ 与此同时，中国海事司法的国际影响力也不断上升。^⑧

^① 《李克强说，积极主动扩大对外开放》，新华网，http://news.xinhuanet.com/politics/2017-03/05/c_1120570695.htm，最后访问时间：2017年8月9日。

^② Review of Maritime Transport 2016, <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1650> (last visited August 13, 2017).

^③ 《全球贸易逾半由亚洲船东承运》，人民网，<http://sh.people.com.cn/n2/2016/0519/c134768-28366854.html>，最后访问时间：2017年8月9日。

^④ 《2017年十大国际航运中心揭晓》，新华社，http://news.xinhuanet.com/mrdx/2017-07/21/c_136461351.htm，最后访问时间：2017年8月12日。

^⑤ 沈尚：《我国海运软实力透视》，载《中国水运报》2016年10月1日，第8版。

^⑥ 李国光：《提高海事审判公信力 推进亚太海事司法中心建设》，载《人民法院报》2014年9月3日，第2版。

^⑦ 刘贵祥：《充分发挥司法职能服务保障“一带一路”建设》，中国审判网，<http://www.chinatrial.net.cn/magazineinfo746.html>，最后访问时间：2017年8月16日。

^⑧ 《上海海事法院两起案例被法国权威商法期刊登载并获好评》，上海海事法院网站，http://shhssf.gov.cn/hsfyytwx/hsfyytwx/xwzx1340/hfxz1441/2016/12/28/d_306046.html，最后访问时间：2017年8月13日。

4. 中国开始走向世界海事立法舞台

丰富的案例，既给中国的海商法研究提供了素材，也提升了中国在国际海事界的地位和影响力。在《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》（简称《鹿特丹规则》）制定过程中，中国代表团提出的书面提案的数量在所有国家中位居第三，并在专家组会议中作出了巨大贡献。^① 2012年10月，国际海事委员会（CMI）第40届大会提出《承认外国船舶司法出售国际公约建议案草案》。这是第一次由中国人主导并积极参与的国际公约的立法过程。2014年6月17日，国际海事委员会第41届会议正式通过了《关于外国船舶司法出售及其承认的国际公约草案》（简称《北京草案》）。如果该公约未来能够生效，将会被命名为《北京规则》。在国际海事委员会一百多年的历史中，这还是第一次使用中国大陆的城市名字命名其国际文书。^② 司玉琢教授认为，这将成为一个里程碑，预示中国真正开始走向世界海事立法舞台。^③

四 建设国际海事司法中心的具体措施

建设国际海事司法中心是一项系统工程，需要顶层设计，统筹推进。

（一）完善涉海法律制度

“法治先行”是习近平总书记对全面深化改革提出的要求。2014年2月28日，习近平总书记在中央全面深化改革小组第二次会议上强调：“凡属重大改革都要于法有据。在整个改革过程中，都要高度重视运用法治思维和法治方式，发挥法治的引领和推动作用，加强对相关立法工作的协调，确保在法治轨道上推进改革。”^④ 党的十八届四中全会进而明确提出，法律是治国之重器，良法是善治之前提。实践证明行之有效的，要及时上升为法律。实践条件还不成熟、需要先行先试的，要按照法定程序作出授权。对不适应改革要求的法律法规，要及时修改和废止。要加强法律解释工作，及时明确法律规定含义和适用法律依据。^⑤

中国的涉海法律体系亟需完善。首先，中国《宪法》对海洋及相关问题没有作任何明确的规定。其次，中国“海法体系”缺乏系统性与协调性。再次，中国涉海法律尚未形成体系，缺陷严重，一些重要的法律尚未制定或者层次较低，比如中国至今没有制定海洋基本法、航运法、船舶法。第四，海洋程序立法滞后，目前中国法律中专门的海上程序法仅有《海事诉讼特别程序法》。^⑥

海运领域现有三个生效公约同时并存，即1924年《关于统一提单若干法律规定的国际公约》（简称《海牙规则》）、1968年《修改关于统一提单若干法律规定的国际公约的协定书》（简称

^① [奥] 凯特·兰纳：《〈鹿特丹规则〉的构建》，载《中国海商法年刊》2009年第4期，第4—5页。

^② 李海：《国际海事委员会的最新成果：〈北京草案〉》，载《中国海商法研究》2014年第3期，第24页。

^③ 姚亚平：《倾听中国好声音——国际海事委员会第40届大会侧记》，载《中国海商法研究》2010年第2期，第2页。

^④ 《习近平主持召开中央全面深化改革领导小组第二次会议》，中国政府网，http://www.gov.cn/ldhd/2014-02/28/content_2625924.htm，最后访问时间：2017年8月11日。

^⑤ 《习近平：运用法治思维和法治方式推进改革》，人民网，<http://cpc.people.com.cn/n/2014/1028/c64094-25919445.html>，最后访问时间：2017年8月11日。

^⑥ 司玉琢：《“海上丝绸之路”的法律保障问题研究》，载《中国审判》2015年第15期，第14页。

《维斯比规则》)和1978年《联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》)。然而,现有的三大国际海运公约只调整海运这一单一运输模式,而不能调整“海运+”,因此也就无法应对“一带一路”倡议下的“海铁联运”模式。2008年《鹿特丹规则》的创新点之一就在于统一“海运+”模式的多式联运规则。“一带一路”建设中,“海铁联运”将发挥重要作用。虽然《鹿特丹规则》是否能够生效尚不得知,但在国内修法或与其他国家签订双边协定时借鉴《鹿特丹规则》中先进的理念和规定却是一个可行的选择。

在中国《海商法》颁布并实施以来的二十余年里,国际贸易运输从形式到规模都有了很大的发展和变化。《海商法》修改的必要性主要体现在以下五个方面:第一,《海商法》不符合施行以来航运实践、航运经济和航运政策与发展战略的发展变化及其对海商立法的要求。第二,《海商法》不适应该法制定所遵循的具体原则的内容所发生重大变化。第三,《海商法》缺失船舶污染损害赔偿制度。第四,《海商法》与一般民事法律存在不协调。第五,《海商法》部分内容存在不足与缺陷。^①

目前,《海商法》的修改工作已经启动。本次修法与制定《海商法》时的情况大不相同:社会主义法律体系已经基本形成,最高人民法院出台了多部司法解释和3个海事指导性案例,各级法院审判经验、案例资源丰富,海商法的研究水平也有了很大的提高。《海商法》的修改应重视吸收中国司法经验,体现中国司法智慧,形成能被国际海事界普遍接受的“中国经验”“中国规则”。

(二) 改革海事司法机制

自1984年起,中国先后设立了10个海事法院,形成了“三级法院二审终审制”(海事法院——上诉审高级人民法院——最高人民法院)的专门法院体系。作为跨行政区域设立的专门法院,海事法院基本符合《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》提出的“司法机关的人、财、物由省一级统一管理及建立与行政区划适当分离的司法管辖制度”。但是,中国海事审判制度还存在着以下的问题与不足。首先,海事法院的法律地位不明确;其次,海事法院的管理体制不顺;再次,海事专门审判体制没有贯彻到底,存在“一审专门、二审不专门”的问题,导致最高人民法院再审案件压力过大;最后,海事法院受理案件数量偏少,海事诉讼管辖有待完善。^②

2014年9月,在中国海事审判30年座谈会讲话中,最高人民法院院长周强指出:“要按照人民法院‘四五’改革纲要的要求,进一步完善海事法院管辖制度,围绕国家海洋开发战略,积极探索将相关海事行政、海事执行案件和其他涉海民事、刑事案件统一纳入海事法院专门管辖的新模式。”^③

2015年2月,最高人民法院正式发布《最高人民法院关于全面深化人民法院改革的意见》,^④

^① 参见胡正良、孙思琪:《我国〈海商法〉修改的基本问题与要点建议》,载《国际法研究》2017年第4期,第53—58页。

^② 张文广:《改革和完善我国海事审判制度的几点建议》,载《中国海洋大学学报(社会科学版)》2017年第2期,第11页。

^③ 周强:《发挥海事司法职能 服务保障国家海洋战略》,载《中国审判》2014年第9期,第19页。

^④ 法发〔2015〕3号,最高人民法院2015年2月4日发布。

并将之作为修订后的《人民法院第四个五年改革纲要（2014—2018）》贯彻实施。第5条规定：“改革海事案件管辖制度。进一步理顺海事审判体制。科学确定海事法院管辖范围，确立更加符合海事案件审判规律的工作机制。”

1. 设立海事高级法院。早在1999年，《人民法院五年改革纲要（1999—2003）》第43条就明确提出“对设立海事高级法院进行研究”。^①设立海事高级法院，建立完整的海事专门法院体系，对进一步强化海事司法的专业性，更好地整合海事司法资源、统一海事司法的裁判尺度具有重要意义。

2. 试点涉海案件“三审合一”。自成立以来，海事法院受案范围不断拓展。2016年2月24日，最高人民法院发布了《关于海事诉讼管辖问题的规定》和《关于海事法院受理案件范围的规定》。自2016年3月1日起，海事法院对海事行政案件行使管辖权，海事法院受理案件类型拓展至108项。然而，海事刑事案件至今尚未正式纳入海事法院的管辖范围，海事刑事案件零星分散于各地方法院审理。随着建设海洋强国、“一带一路”等国家战略的深入推进，海事司法作用更加凸显。加大海事司法改革力度，充分发挥海事司法职能作用，推行海事案件“三审合一”的呼声越来越高。^②

2016年8月1日，最高人民法院发布《关于审理发生在我国管辖海域相关案件若干问题的规定（一）》和《关于审理发生在我国管辖海域相关案件若干问题的规定（二）》（以下简称涉海司法解释），进一步明确人民法院作为沿海国法院对中国管辖海域的司法管辖权，为中国涉海行政管理部门对中国管辖海域实行综合管理，依法维护中国海上秩序、海洋安全和海洋权益提供了明确的法律依据。涉海司法解释内容涵盖刑事、民事和行政诉讼三个领域，具有较强的综合性。涉海司法解释的颁布，为人民法院充分发挥司法职能作用提供了制度支撑，也给各级法院受理海事刑事案件提供了依据。

2017年7月6日，宁波海事法院一审公开开庭审理了被告人艾伦·门多萨·塔布雷（Allan Mendoza Tablate）交通肇事一案。2017年8月21日，宁波海事法院公开宣判，以交通肇事罪判处被告人有期徒刑3年6个月。^③该案是中国海事法院自1984年成立以来首次受理海事刑事案件，^④标志着海事案件“三审合一”试点正式启动。

（三）提升中国海事司法公信力

建设国际海事司法中心的关键在于提高海事司法公信力和国际影响力。

1. 实施精品战略。涉外商事海事纠纷案件存在一个大致的“二八现象”。在所有的案件中，80%以上是常规性或常见案件，争议涉及的绝大多数问题均已由相关司法解释和指导意见解决。涉外民商事案件的上诉率为13%，海事案件的上诉率则仅有7%。^⑤

2010年，第三次全国涉外商事海事审判工作会议提出了实施精品战略的总体要求。2015年，

^① 法发〔1999〕28号，最高人民法院1999年10月20日发布。

^② 参见司玉琢：《保障海洋发展战略 改革完善中国特色的海事司法管辖制度》，载《中国海商法研究》2015年第2期，第28—29页、第32页。

^③ 宁波海事法院官方微博，http://weibo.com/v/2588125712?is_hot=1，最后访问时间：2017年9月3日。

^④ 罗书臻：《中国海事法院首次受理海事刑事案件》，载《人民法院报》2017年6月6日，第3版。

^⑤ 罗东川：《开启涉外商事海事审判工作的新征程》，载《中国审判》2014年第12期，第60页。

最高人民法院发布《关于全面推进涉外商事海事审判精品战略 为构建开放型经济体制和建设海洋强国提供有力司法保障的意见》，明确提出“实施涉外商事海事审判精品战略是实现涉外商事海事审判科学发展的总体要求，强调以精取胜，注重品牌效应，实现案件办理精品化、人员素质精英化、法官视野国际化、体制机制创新化，着力提高我国涉外商事海事司法的公信力。”

在精品战略的推进方面，应完善海事精品案件的发现、审理和提炼工作机制，加强对国际影响大、具有规则确立和宣示意义的海事案件的审理，逐步实现由学习、认知、适用国际规则到影响、引领、发展国际规则的重大转变。

2. 探索海事案例指导制度。伦敦、新加坡、纽约是全球公认的国际航运中心和国际海事纠纷解决中心，其共同的特点是法律制度完善，裁判尺度统一，裁判结果可预见性强。中国要成为具有较高影响力的国际海事司法中心，必须做到法律制度完善，裁判程序透明，裁判结果公正，裁判尺度统一。

为进一步统一裁判尺度，《最高人民法院司法责任制实施意见（试行）》新创设了类案与关联案件检索机制，明确承办法官在审理案件时，应当对最高人民法院已经审结或正在审理的类案与关联案件进行全面检索，制作检索报告，并分情形作出处理。^①

截至2017年8月17日，最高人民法院共发布了16批合计87个指导性案例，但是直接涉及海事的案例仅有3个。最高人民法院先后发布了两批共计18个涉“一带一路”典型案例（涉及海事的案例有6个）和2016年十大典型海事案例。为充分发挥司法的确认、示范、引领作用，中国应加大典型海事案例的发布力度，探索实施案例指导制度。在法律、司法解释、指导性案例没有改变、上诉审法院没有不同判决或其他充分理由的情形下，下级法院应遵循由最高人民法院或其上一级法院发布的典型案例，从而达到增加判决的可预见性、统一裁判尺度、提高海事司法公信力的目的。

3. 提升海事司法透明度。中国是“一带一路”建设的倡议者和推动者，各国必然更加关注中国司法体制的运行情况。以公开促公正、以公正树公信成为中国海事司法的必然选择。

实践证明，加大海事司法公开力度，有利于提升海事司法公信力，有利于提升中国海事软实力，扩大海事审判的国际影响，提高海事司法的国际地位。中国海事司法透明度越高，海事司法公信力越强，当事人选择来中国法院进行扣船、诉讼的数量越多，建设国际海事司法中心的目标就能越早实现。

（四）扩大国际司法协助范围

管辖权是一国主权的主要组成部分，是国家主权在诉讼程序领域的集中表现。涉外管辖权有三重价值目标：维护国家主权、保护当事人利益、促进和保障国际交往。^②一国根据国家利益自愿决定是否限制行使主权，并不是对主权的弱化，而正是行使主权的方式。^③国际司法协助是人民法院参与国际治理的重要环节，直接服务和保障“一带一路”建设。

依据中国《民事诉讼法》（2017年修正）第282条的规定，条约和互惠是人民法院承认和执

^① 李万祥：《最高法创新类案检索机制统一裁判尺度》，中国经济网，http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201707/31/t20170731_24659759.shtml，最后访问时间：2017年8月12日。

^② 张勇健：《“一带一路”司法保障问题研究》，载《中国应用法学》2017年第1期，第159页。

^③ 江伟主编：《民事诉讼法专论》，中国人民大学出版社2005年版，第448页。

行外国民商事判决的法律依据。由于中国尚未加入海牙国际私法会议《选择法院协议公约》，而中国与“一带一路”沿线国签订包含民商事判决承认和执行内容的双边民商事司法协助条约数量偏少，国际条约发挥的作用较为有限。因此，如何理解和适用互惠原则，对于“一带一路”沿线国民商事判决在中国境内的承认和执行尤为重要。^①

最高人民法院《关于人民法院为“一带一路”建设提供司法服务和保障的若干意见》，明确提出：要加强与“一带一路”沿线各国的国际司法协助，切实保障中外当事人合法权益，促进沿线各国司法判决的相互承认与执行；要在沿线一些国家尚未与中国缔结司法协助协定的情况下，积极促成形成互惠关系，积极倡导并逐步扩大国际司法协助范围。

2017年6月8日，第二届中国—东盟大法官论坛通过《南宁声明》。《南宁声明》第七项规定：“区域内的跨境交易和投资需要以各国适当的判决的相互承认和执行机制为其司法保障。在本国国内法允许的范围内，与会各国法院将善意解释国内法，减少不必要的平行诉讼，考虑适当促进各国民商事判决的相互承认和执行。尚未缔结有关外国民商事判决承认和执行国际条约的国家，在承认与执行对方国家民商事判决的司法程序中，如对方国家的法院不存在以互惠为理由拒绝承认和执行本国民商事判决的先例，在本国国内法允许的范围内，即可推定与对方国家之间存在互惠关系。”^②中国长期司法实践中一直强调实存互惠、事实互惠，《南宁声明》首次提出推定互惠关系共识，是对既有理解的重大突破。

（五）加强国际海事司法研究基地建设

海事法官的素质决定了海事司法的水平。中国要成为国际海事司法中心，需要有一支熟悉法律、航海、贸易知识，能够站在国际海事司法理论和实践最前沿、充分参与国际交流的高素质法官队伍。加大培训和国际交流力度，是提升海事法官素质的有效途径。

2015年12月，最高人民法院国际海事司法研究基地和国家法官学院青岛海事分院同时成立。2017年3月10日，最高人民法院民事审判第四庭庭长张勇健在法制网举办的“两会”系列访谈中表示，2017年要继续加强最高人民法院国际海事司法研究基地的建设，支持上海、广东、浙江等地方建立国际海事基地。^③“等”字表明，国际海事司法基地可能并不限于这三地。

国际海事司法基地既可以对中国法官进行培训，也可以对“一带一路”沿线国家法官进行培训。通过交流知识、交换经验，相互学习各自的法律制度和法律文化，将中国法“输出”到目标国家，又通过他们将沿线国家的法律信息带回中国。

（六）大力发展海事仲裁

国际海事仲裁作为航运法律服务的高端产业，历来是欧美海运业竞争与追捧的重点。^④中国企业在境外海事仲裁败诉率高达95%。败诉的主要原因包括：中国企业在经营上可能不规范，

^① 张勇健：《“一带一路”背景下互惠原则实践发展的新动向》，载《人民法院报》2017年6月20日，第2版。

^② 《第二届中国—东盟大法官论坛南宁声明》，最高人民法院网站，<http://www.court.gov.cn/zixun-xiangqing-47372.html>，最后访问时间：2017年8月12日。

^③ 《最高法：推进建立“一带一路”争端解决中心》，法制网，http://www.legaldaily.com.cn/index_article/content/2017-03/10/content_7047748.htm?node=5955，最后访问时间：2017年8月12日。

^④ 王承杰：《发展海事仲裁事业 助力“一带一路”建设》，载《中国远洋航务》2016年第11期，第95页。

不熟悉境外法律和仲裁程序，语言上不占优势，缺乏境外仲裁经验，存在法律文化差异。^①

中国海事仲裁委员会（简称海仲委）是中国海事仲裁的核心力量。2017年5月3日，海仲委与中国国际经济贸易仲裁委员会正式“分家”。独立运营后的海仲委明确了其发展定位：成为亚太海事仲裁中心及国际海事仲裁机构。海仲委秘书长顾超在接受采访时 表示：“我们希望到2020年将海仲委打造成为国内外有一定影响的海事仲裁机构，2025年成为一流的国际海事仲裁机构，助力我国发展成为亚太及国际海事仲裁中心以及海事司法中心建设。”^②

海事诉讼和海事仲裁是解决海事纠纷的主要途径。2016年，中国各级法院审结海事案件1.6万件；海仲委受案量总计69件，审结案件68件。近三年间，海仲委没有一起裁决被法院裁定撤销和不予执行。^③ 完善海事诉讼与海事仲裁的衔接机制，促进海事司法与海事仲裁的良性互动，有利于营造法治化、国际化的营商环境，助力国际海事司法中心建设。

2011年，上海市高级人民法院与中国海事仲裁委员会共同签署了《关于建立海事纠纷委托调解工作机制协作纪要》，标志着中国首个海事纠纷委托调解工作机制正式启动。上海海事法院依据《上海海事法院关于委托海事仲裁机构调解工作规定》，将两起因船上火灾引发的货损案件委托中国海事仲裁委员会上海分会进行调解。^④ 2017年8月4日，中国海事仲裁委员会与广州海事法院签署了《关于建立海事纠纷委托调解工作机制合作备忘录》（简称《备忘录》）。与《备忘录》配套的《中国海事仲裁委员会华南分会接受人民法院委托调解规则》明确，海上、通海水域货物运输合同纠纷等八类海事纠纷被纳入委托调解范围。^⑤

建设国际海事司法中心与发展海事仲裁相互配合，相互促进。一方面，人民法院依法对仲裁进行支持和监督，是维护仲裁公正和裁决执行力强有力的方式，更是提高仲裁公信力、促进仲裁事业健康发展的有力保障。^⑥ 另一方面，作为解决海事纠纷的有效途径之一，海事仲裁的繁荣与发展将会减轻海事司法的重负，并利用其优势促进国际海事司法中心的建设。^⑦

结语

目前，中国是全球第二大经济体。自2013年以来，中国成为世界第一货物贸易大国，90%以上的外贸货物通过海运完成。中国还是第三大船东国，造船大国和海员大国。全球10大港口和10大集装箱港口中，中国均占据了7席。中国在海运领域的实力全球领先。然而，从《2017新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告》看，中国却无太大的优势。香港排名第3，上海排

^① 陶海青：《把中国建设成为国际仲裁中心》，载《中国贸易报》2016年3月10日，第1版。

^② 万学忠：《服务海上丝绸之路 法律界培育“并蒂莲花”》，载《法制日报》2017年6月24日，第6版。

^③ 张维：《海仲委与贸仲委“分家”》，法制网，http://www.legaldaily.com.cn/index/content/2017-05/03/content_7132893.htm?node=20908，最后访问时间：2017年8月12日。

^④ 《上海海事法院委托海仲调解两起案件取得良好效果》，上海海事法院网站，<http://shhssf.gov.cn/hsfyytwx/hsfyytwx/spdy1358/spdt1420/2017/07/21/2c9380995d37fd23015d65e8168a37d0.html>，最后访问时间：2017年8月12日。

^⑤ 《海仲委与广州海事法院建立海事纠纷委托调解工作机制》，中国海事仲裁委员会网站，<http://www.cmac.org.cn/index.php?m=Article&a=show&id=3140>，最后访问时间：2017年8月12日。

^⑥ 沈红雨：《继续完善仲裁司法审查制度 促进仲裁公信力提升》，载《人民法院报》2015年9月26日，第1版。

^⑦ 何晶晶、张慧超：《发展海事仲裁 助力国际海事司法中心建设——专访中国海事仲裁委员会副秘书长兼仲裁院副院长陈波》，载《人民法治》2017年第5期，第18页。

名第 5，全球第一大港宁波—舟山仅排名第 18。^① 可见，影响国际航运中心排名的关键因素是资源配置能力和软实力。中国应当由“吞吐量”的航运中心变为“定规则”的航运中心。

随着“一带一路”建设的推进，中国海事司法争取较高国际地位和国际影响力、积极参与国际规则的制定并引领国际规则的发展，已是紧迫的现实需求和大国的应有担当。中国应树立大国司法理念，加快推进国际海事司法中心建设。但是也不应忽视，自 1995 年提出至 2014 年宣布建成，中国成为亚太地区海事司法中心用了 19 年时间。建设国际海事司法中心，确立中国海事审判在国际海事司法中的应有地位，也将是一个长期的过程。

Building International Maritime Judicial Center under the Background of the “Belt and Road” Initiative

Zhang Wenguang

Abstract: The “Belt and Road” Initiative provides the shipping industry a historical opportunity for development, and ask for higher service from maritime judiciary. As the maritime judicial center of Asian-Pacific region, China eyes on international maritime judicial center. There are three reasons for building international maritime judicial center: first, serve and safeguard the national strategies, including but not limited to, maritime power, the “Belt and Road” Initiative, shipping power, etc. Secondly, form a rule of law and internationalized business environment. Thirdly, participate in the formulation of international rules. Now, China has economic strength of becoming international judicial center, but also faces competitions from historical international maritime judicial center London and emerging international judicial center Singapore. To be an international maritime judicial center, China has to perfect ocean related laws and regulations, reform maritime judicial regime, promote maritime judicial credibility, expand international judicial cooperation, and support the development of maritime arbitration.

Keywords: the “Belt and Road” Initiative, Maritime Power, Maritime Judiciary, Maritime Arbitration

(责任编辑：曲相霏)

^① 《2017 年十大国际航运中心揭晓》，新华网，http://news.xinhuanet.com/mrdx/2017-07/21/c_136461351.htm，最后访问时间：2017 年 8 月 2 日。