

普通高等教育“三海一核”系列规划教材

海事诉讼与仲裁法

主 编 袁 雪
副主编 赵 融 罗 猛
王 微

非
外
借



科学出版社

普通高等教育“三海一核”系列规划教材

海事诉讼与仲裁法

主 编 袁 雪

副主编 赵 融 罗 猛 王 微

科 学 出 版 社

北 京

内 容 简 介

本书主要分为海事争议解决概述、海事诉讼法律制度和海事仲裁法三编。第一编包括第一章和第二章，总体介绍海事争议解决方式和法律适用；第二编包括第三章到第九章，根据海事诉讼特别程序法的编排顺序介绍海事诉讼制度的基本内容；第三编包括第十章到第十四章，介绍海事仲裁制度的基本内容。

本书作为普通高等教育“三海一核”系列规划教材，可以满足法学专业本科生和研究生进行海商法、海事程序法等课程学习和研究的需要，同时也可作为海事司法实务人员的参考书。

图书在版编目(CIP)数据

海事诉讼与仲裁法/袁雪主编. —北京: 科学出版社, 2018.12

普通高等教育“三海一核”系列规划教材

ISBN 978-7-03-054972-3

I. ①海… II. ①袁… III. ①海事仲裁-诉讼法-高等学校-教材 IV. ①D997.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 255579 号

责任编辑: 王京苏 / 责任校对: 贾娜娜

责任印制: 霍 兵 / 封面设计: 蓝正设计

科学出版社 出版

北京东黄城根北街 16 号

邮政编码: 100717

<http://www.sciencep.com>

文林印务有限公司 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2018 年 12 月第 一 版 开本: 787×1092 1/16

2018 年 12 月第一次印刷 印张: 23 3/4

字数: 563 000

定价: 96.00 元

(如有印装质量问题, 我社负责调换)

前 言

在“建设海洋强国”和“一带一路”倡议背景下，海运业在国民经济发展中的地位 and 作用日益得到重视，我国在参与国际贸易和国际海上运输中的海事争议也越来越多。与国际贸易和海运业繁荣发展相适应，我国海事法院的受案量和受案范围也越来越大，尤其是我国 1999 年颁布出台了《中华人民共和国民事诉讼法》（以下简称《海事诉讼特别程序法》）之后，海事诉讼从普通民事诉讼中独立出来，熟练掌握和运用海事诉讼法律知识非常重要。另外，海事仲裁也是海事纠纷的重要解决方式，中国海事仲裁委员会在海事纠纷解决领域也发挥了重要的作用。因此，计划编写普通高等教育“三海一核”系列规划教材——《海事诉讼与仲裁法》，使其在原有的《海商法》教材的基础上，成为海商法课程教学的有机补充。

与国内同类教材比较，本书编写特色在于：第一，体系较为全面。国内现有同类教材或者单独写海事诉讼，或者在介绍国际商事仲裁中介绍海事仲裁方式，或者虽然包括海事诉讼和仲裁内容但忽略总论部分的规定。本书分为三编，包括海事争议解决概述、海事诉讼法律制度和海事仲裁法三部分。第二，体现了立法的更新。《海事诉讼特别程序法》是民事诉讼法的特别法，虽然海事诉讼拥有自己特有的一些制度，但民事诉讼中的一些制度也适用于海事诉讼，对海事诉讼具有影响。因此，本书编写中，结合新修订的《中华人民共和国民事诉讼法》（以下简称《民事诉讼法》）及其司法解释及最高人民法院关于海事诉讼的最新司法解释，及时反映立法动态。第三，体现了程序、立法和理论的结合。海事诉讼和海事仲裁虽然是海商法中的程序性内容，但是本书在编写中注重程序、理论和立法相结合的写作方式，突破现有的同类教材或者偏重程序和立法而忽略理论，或者偏重理论而忽略程序和立法等的局限性，打破现有教材的编写体例，在内容中注重程序、立法和理论的有机结合。因此，本书内容理论与实践结合，既研究海事诉讼和海事仲裁中的重要理论问题，又研究海事诉讼和仲裁立法、司法和航运实践中的问题；本书立足于我国海事诉讼和仲裁理论及实践研究，同时注意吸收国际公约和其他国家先进立法及最新研究成果，关注和反映国际、国内海事立法的最新趋势和进展。

本书作为普通高等教育“三海一核”系列规划教材，编写主要目的是满足法学专业本科生和研究生学习与研究海商法类课程的需要，同时也可作为海事司法实务人员的参考书。在编写本书的过程中，除了哈尔滨工程大学法学系的袁雪、赵融、罗猛以外，大连船舶重工集团有限公司法律事务室主任王微、法律顾问杜杰也参与了编写工作。大连海事大学法学院国际海事法律研究中心主任郭萍教授对教材大纲提出了宝贵的修改建

议。另外，哈尔滨工程大学法学系的研究生黄彦珺、周阳、童凯、刘艺、董琳、黄金同学参与了教材编写、资料搜集等工作。黄彦珺、周阳、童凯同学还协助主编统稿、校对并排版。在此，对他们的辛勤劳动表示感谢！

全书由袁雪统稿、审定。对于本书存在的问题与不妥之处，恳请广大同仁批评指正，以便本书在将来修订时加以改进，不断完善。

编 者

2018年6月

目 录

第一编 海事争议解决概述

第一章 海事争议与海事争议解决概述	3
第一节 海事争议概述	3
第二节 海事争议的解决方式	7
第二章 涉外海事关系的法律适用	12
第一节 概述	12
第二节 具体涉外海事关系的法律适用	21

第二编 海事诉讼法律制度

第三章 海事诉讼法概述	33
第一节 海事诉讼的含义及特点	33
第二节 我国海事诉讼制度的历史沿革	35
第三节 海事诉讼法的渊源	39
第四节 海事诉讼法的基本原则	41
第四章 海事诉讼管辖	44
第一节 海事诉讼管辖概述	44
第二节 海事诉讼的具体管辖	49
第三节 涉外海事诉讼管辖权的冲突	68
第四节 海事法院的受案范围	74
第五章 海事诉讼中的强制措施	80
第一节 海事请求保全	80
第二节 海事强制令	90
第三节 海事证据保全	94
第六章 海事担保制度	102
第一节 海事担保制度概述	102
第二节 海事担保的程序	108

第三节	海事担保的种类	112
第七章	海事送达制度	117
第一节	海事送达概述	117
第二节	海事诉讼文书的送达	120
第八章	海事审判程序	129
第一节	海事审判程序概述	129
第二节	船舶碰撞案件诉讼程序	132
第三节	共同海损案件诉讼程序	138
第四节	海上保险人行使代位请求赔偿权利的程序	140
第五节	简易程序	145
第六节	督促程序	147
第七节	公示催告程序	150
第九章	其他海事诉讼程序	156
第一节	设立海事赔偿责任限制基金程序	156
第二节	债权登记与受偿程序	161
第三节	船舶优先权催告程序	171

第三编 海事仲裁法

第十章	海事仲裁概述	181
第一节	海事仲裁的概念和特点	181
第二节	海事仲裁制度的历史发展	184
第十一章	国际海事仲裁机构	188
第一节	国际海事仲裁机构概述	188
第二节	中国海事仲裁委员会及其仲裁规则	192
第十二章	海事仲裁协议	194
第一节	海事仲裁协议概述	194
第二节	海事仲裁协议的内容	201
第三节	海事仲裁协议的效力	203
第四节	海事仲裁协议的独立性	204
第十三章	海事仲裁程序	209
第一节	海事仲裁的申请与受理	209
第二节	海事仲裁庭与海事仲裁员	212
第三节	海事仲裁审理程序	213
第四节	海事仲裁调解	218

第十四章 海事仲裁裁决	220
第一节 海事仲裁裁决概述	220
第二节 海事仲裁裁决的承认与执行	226
参考文献	233
附录	235

第一编 海事争议解决概述

第一章 海事争议与海事争议解决概述

【内容摘要】本章主要介绍海事争议的含义、范围、法律性质与海事争议解决的基本方式。通过本章学习，了解海事争议解决的重要性，对海事争议解决方式有一个概括了解。

第一节 海事争议概述

一、海事争议的含义

在界定海事争议的含义之前，首先要澄清“海事”的概念。

“海事”一词，在英语中通常称为“admiralty”，其含义通常有狭义和广义之分。狭义的“海事”，是海上事故、海损事故、海难事故、海上交通事故或船舶交通事故的简称，即船舶在海上或其他可航水域发生事故，导致船舶、其他财产的损失或人员的伤亡。广义的“海事”，是海运事业、海上事务、海上活动等的简称。其内涵包括狭义的“海事”，但不限于狭义的“海事”。另外，在海商法律理论、立法和实践中，通常存在着“海商”“海事”的区分。“海商”，在英语中通常称为“maritime commerce”，是海上商业活动的简称，也有狭义和广义之分。狭义的“海商”是指与海上货物运输合同、海上旅客运输合同、海上拖航合同、船舶租用合同、海上保险合同等有关的海上商业行为。广义的“海商”是指所有海上运输或其他与船舶有关的商业活动。

通常情况下，在我国海商法理论和实践中，均认为广义的“海事”与广义的“海商”同义。《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）第1条明确规定：“为了调整海上运输关系、船舶关系，维护当事人各方的合法权益，促进海上运输和经济贸易的发展，制定本法。”根据该规定，我国海商法的调整对象包括海上运输关系和船舶关系，既包括船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制等狭义的“海事”的内容，也包括海上货物运输合同、海上旅客运输合同、海上拖航合同、船舶租用合同、海上保险合同等狭义的“海商”的内容。这在我国海事法院的受案范围中也有所体现，根据《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》，我国海事法院的受案范围包括海事侵权纠纷案件、海商合同纠纷案件、海洋及通海可航水域开发利用与环境保护相关纠纷案件、其他海事海商纠纷案件、海事行政案件及海事特别程序案件等与海事、海商有关的

案件^①。在我国，海事诉讼是海事争议解决的主要方式。我国海事法院中一般设置海事庭和海商庭，其中海事法院中的“海事”是广义上的“海事”，而海事庭中的“海事”和海商庭中的“海商”均表示狭义上的“海事”^②。

与“海事”的含义分析相对应，海事争议也有广义和狭义之分。狭义的海事争议，是指造成船舶、其他财产的损失或人员伤亡的、发生于海上或其他可航水域的海损事故引起的争议；广义的海事争议，则包括航海贸易所涉及的与船舶和船舶活动有关的所有法律事实引起的争议。本书所指的海事争议是广义的。

二、海事争议的范围

实践中海商法的调整对象已经远远超出传统民商法的调整范围，具有较强的综合性、技术性和国际性等突出特点，很多海商法理论界和实务界人士认为将海商法作为一个独立的法律，符合国际海事海商法律的发展趋势。但是从我国海商法调整对象来看，海商法调整范围主要是海上运输关系和与船舶有关的社会关系，更多体现了传统民商法调整的范畴，因此当前海商法的性质界定为民法特别法更合理一些。海事争议从民法视角分析，主要表现为物权和债权纠纷。随着国际造船业和海运业的发展，国际海事海商法律关系的调整范围越来越广泛，已经远远超出了传统海商法律关系范畴。随着“海洋强国”和“一带一路”倡议的持续推进，我国海事争议纠纷越来越多样化，海事法院的受案范围也逐渐扩大，已经由原来受理海事海商民事案件，过渡到受理海事行政案件^①，当前海事刑事案件也被纳入了海事法院的受案范围^③。但从海商法调整对象来看，海事司法实践中绝大多数海事争议案件仍是传统的民商事案件。具体而言，传统的海事争议的范围主要包括以下四大类。

（一）因海商合同产生的争议

海商合同是指由海商法调整的，与海上运输和船舶有关的，当事人之间设立、变更、终止民事权利义务关系的协议。海商合同具体包括海上货物运输合同、海上旅客运输合同、船舶租用合同、海上拖航合同、海难救助合同及海上保险合同等。涉外性强是海商合同的特点之一，因为海商合同绝大部分与海上运输相关，而海上运输包括国际海上运输、沿海运输及内河运输，国际海上运输是其中的重要形式。我国《海商法》第2条第2款规定：“本法第四章海上货物运输合同的规定，不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。”根据该规定，我国《海商法》调整的海上货物运输合同仅限于国际海上货物运输，因此合同项下货物运输的始发港和目的港分别位于两个不同的国家，有可能合同当事人的营业地也位于不同国家，符合国际合同的特点。

因海商合同产生的争议是指海商合同当事人因一方或双方违反合同而产生的争议。

^① 详见2016年3月1日施行的《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》。

^② 胡正良：《海事法》，北京大学出版社，2009年，第2页。

^③ 罗沙、方列：《中国海事法院首次受理海事刑事案件》，http://news.xinhuanet.com/2017-06/06/c_1121097487.htm，[2017-06-07]。

（二）因海事侵权行为所引起的争议

界定海事侵权的含义，是研究海事侵权法律问题的一个理论前提。在海事海商领域，海事侵权是一个基础性概念，海事侵权是指船舶在可航水域因过错或无过错造成他人人身伤亡损害、本船舶外的财产损害及公共利益损害，依法应当承担赔偿责任的行为。海事侵权所包括的主要类型，在《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》中有比较详尽的列举，其中第1条“海事侵权纠纷案件”包括了10种情况，如船舶碰撞、船舶触碰、船舶损坏空中或水下设施、船舶污染损害赔偿纠纷、养殖损害赔偿纠纷、人身损害赔偿纠纷等案件。

在界定了海事侵权的概念之后，可以认为侵权海事争议由船舶碰撞、船舶污染等海事侵权行为引起的争议。传统海商法中海事侵权争议主要包括两大类：船舶碰撞损害赔偿争议和船舶污染损害赔偿争议。但海事司法实践中海事侵权行为已经超出了传统的船舶碰撞和船舶污染侵权损害赔偿的范围，具体说，包括船舶碰撞损害赔偿争议、船舶碰撞海上和港口设施损害赔偿争议、船舶油污损害赔偿争议、船舶燃油污染损害赔偿争议、船舶运输有毒有害物质损害赔偿争议、海上作业设施影响船舶航行造成损失的争议、人身伤亡事故引起的损害赔偿争议、海上运输和海上港口作业过程中的人身伤亡事故引起的损害赔偿争议等。

（三）物权方面的争议

民法中的物权，是一种绝对权，是人对物所享有的一种排他的权利。广义地说，物权方面的海事争议应当包括作为海上运输载体的船舶物权争议，也包括海上运输中的货物物权争议及其他海上财产物权争议。由于船舶是海商法中特有的物，具有合成物、拟人化和不动产化的性质，与民法中普通的物不同。传统海商法仅讨论船舶物权，其他非船舶财产物权适用其他法律调整。例如，我国《海商法》第二章“船舶”一章，仅规定了船舶所有权、船舶抵押权、船舶留置权和船舶优先权等以船舶为客体的物权。船舶物权属于民法物权的一种类型，具有与一般财产物权共同的特性。所谓船舶物权，是指权利人直接对船舶行使并排除他人干涉的权利，通常包括船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权和船舶留置权等担保物权。船舶是动产，但具有不动产性，船舶物权具有民法中普通动产物权不同的公示方式。《中华人民共和国物权法》（以下简称《物权法》）第24条规定：“船舶、航空器和机动车等物权的设立、变更、转让和消灭，未经登记，不得对抗善意第三人。”第188条规定：“以本法第一百八十条第一款第四项、第六项规定的财产或者第五项规定的正在建造的船舶、航空器抵押的，抵押权自抵押合同生效时设立；未经登记，不得对抗善意第三人。”这两条是对船舶物权最基本的规定，为我们进一步研究船舶物权提供了良好的契机。同时，2016年3月1日施行的《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国物权法〉若干问题的解释（一）》第6条规定，转让人转移船舶、航空器和机动车等所有权，受让人已经支付对价并取得占有，虽未经登记，但转让人的债权人主张其为物权法第二十四条所称的“善意第三人”的，不予支持，法律另有规定的除外。

其实，广义而言，有关物权方面的海事争议不仅包括有关船舶物权方面的争议，还应该包括关于海上货物所有权的争议及其他类型的物权争议。

（四）其他方面的海事争议

除了海商合同纠纷、海事侵权纠纷、物权纠纷以外，在海上发生一些特殊风险也会引起海事争议，如共同海损分摊争议、海事赔偿责任限制争议等。

共同海损分摊是共同海损法律制度中的一项基本原则，是指共同海损牺牲和费用应由同一航程的各受益方按各自的分摊价值比例分别摊付。共同海损分摊价值，是指由于共同海损措施而受益的财产价值与因遭受共同海损损失而获得补偿的财产金额的总和。共同海损分摊的前提条件是船、货由于采取了共同海损措施而没有全部损失，即有财产被保全下来，并抵达航程终止地。该分摊价值的计算方式为：按照货物装船时的价值加保险费加运费，扣减不属于共同海损的损失金额和由承运人承担风险的运费。由共同海损分摊问题产生的纠纷是共同海损分摊争议，共同海损分摊案件需要委托共同海损理算机构进行共同海损理算，出具理算报告，还需计算共同海损分摊价值和金额，相对于普通民事诉讼案件来说程序相对复杂，专业性和技术性较强，属于海事诉讼中的特有程序。我国《海事诉讼特别程序法》第八章第二节有关于审理共同海损案件的程序性规定。

海事赔偿责任限制是指发生海损事故，造成他人人身伤亡或财产损失时，依法将责任主体的赔偿责任限制在一定范围内的一种赔偿制度。海事赔偿责任限制是海商法所特有的一项法律制度。海事赔偿责任限制一般是针对一次事故所引起的各种索赔的综合性的责任限制，也被称作“综合责任限制”。这种综合责任限制不同于海上货物运输中规定的承运人对于货物损失赔偿的“单位责任限制”。二者虽然都是对违约或侵权责任主体的赔偿数额进行限制，但是具体限制的方式不同，分属于海商法不同的法律制度。在海事司法实践中，海事赔偿责任主体并非在任何情况下都能享受责任限制，如经证明，引起赔偿请求的损失是由责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，责任人无权请求责任限制。由海事赔偿责任限制问题产生的海事纠纷即是海事赔偿责任限制争议。我国《海事诉讼特别程序法》第九章有关于设立海事赔偿责任限制基金程序的规定，但没有海事赔偿责任限制程序的完整规定，这些内容在我国法律上还属于空白。^①

三、海事争议的性质

本质上讲，海事争议是一种特殊的民商事争议。首先，从我国《海商法》调整对象为海上运输关系和与船舶有关的社会关系出发界定海商法的性质，目前国内学者普遍认为海商法为民商法的特别法，因此，海事争议不论从广义还是狭义角度均可界定为民商事性质的争议。其次，从我国海事立法和司法实践的发展趋势来看，海事争议的范围也逐渐超越传统民商事争议的范畴。我国逐渐扩大了海事法院受理案件的范围，将海事行

^① 刘经纬：《海商法》，厦门大学出版社，2004年，第182页。

政案件和海事刑事案件都纳入受案范围。但是从根本上说,海事争议还是以民商事争议为主。因此,海事争议的本质仍可界定为一种民商事争议,但因其具有与普通民商事争议不同的一些特点,故可定性为一种特殊类型的民商事争议。

首先,海事争议具备民商事争议的共同属性。从民法角度看,传统的海事争议无非是物权争议和债权争议,物权争议包括基于船舶所有权、船舶抵押权、船舶留置权和船舶优先权等引起的争议,债权争议包括合同和侵权两类,其中大部分是因海上货物运输合同、海上旅客运输合同、船舶租用合同、海上拖航合同、海难救助合同及海上保险合同等海商合同,以及船舶碰撞和船舶污染等海事侵权行为引起,少部分是由于共同海损等海上特殊风险所致。海事争议的当事人处于平等的法律地位。另外,在海事争议中,当事人提出海事请求的目的,多是向责任方索取民事赔偿。而海事争议最终的解决办法也往往是通过民事赔偿来实现。

其次,作为一种民商事争议,海事争议具有与一般民商事争议不同的特殊性。主要表现为海事争议的当事人都是海上运输或者其他海上作业的参与者;海事争议的具体内容涉及的是构成海上运输关系或者船舶关系的权利和义务之间的争议;尤其是基于海上活动的特点,受海商法律制度制约,海事争议的处理适用特殊的程序法规则和实体法规则,如有关海事赔偿责任限制制度、共同海损制度、船舶扣押制度等规则。我国1999年的《海事诉讼特别程序法》及2002年的《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》是关于我国海事法院审理海事诉讼案件的程序性规定及海事争议解决的一些特殊制度。

第二节 海事争议的解决方式

在我国,对海事争议的处理大致可以概况为“四种途径、三种机构、两套制度”。处理海事争议的四条途径是协商、调解、海事仲裁和海事诉讼;处理海事争议的三种机构是港务监督、海事仲裁委员会和海事法院;两套法律制度是海事仲裁制度与海事诉讼制度。本书主要是围绕海事仲裁制度和海事诉讼制度展开。

一、协商

海事争议中的协商也叫和解或自行和解,指海事争议双方当事人无需第三方的参与,本着友好合作和互谅互让的精神进行磋商,达成和解协议而解决海事争议。一般仅适用于一些标的较小、争议不大、责任比较清楚的海事争议,体现了当事人双方互谅互让、立足长远的合作精神,具有经济、高效等特点。协商或和解的方式包括自行协商、委托代理协商、庭外和解等表现方式。实践中,当事人在发生海事纠纷后往往首先采取协商途径寻求解决方案,当双方在自愿基础上协商一致后,常通过和解协议加以确认。实践中,许多海事争议的双方当事人自己或通过他们聘请的代理人进行协商而达成和解

协议。但是由于和解协议不具有法律强制效力，任何一方反悔，都将使协议无法履行。

采取协商的手段解决海事争议的优点是手续简便、灵活、节省时间，而且是在当事人双方互谅互让的友好气氛中进行的，彼此不伤感情，有利于双方进一步交往，也有利于国际航运与国际贸易的发展。但不足之处是双方当事人达成的和解协议不具有法院强制执行的约束力，双方任何一方的反悔都会使协议无法履行，特别是海上争议所涉及的标的额一般都比较大的，技术标准也较为复杂，一方的违约会使原来的争议变得更加难以处理。因此，对于不具备和解条件的争议，应及时采取其他途径解决以避免拖延时间。

二、调解

海事争议调解是指在海事争议当事人以外的第三方的主持或协调下，当事人之间达成调解协议，解决海事争议的方法。是否有第三人的参与，是调解与协商的主要区别。在解决海事争议的实践中，根据调解人的不同，调解可以分为民间调解、行政机构调解、仲裁机构调解和法院调解。任何调解都必须在双方当事人同意并在实施和责任清楚的基础上依法进行。海事争议同一般的民事争议比较，涉及的问题更多、更复杂，不可能均依靠调解得以解决，所以，调解往往不被列为解决海事争议的独立途径，而仅作为仲裁或诉讼的辅助手段，但不是仲裁或诉讼的必经程序。

在我国，调解是解决包括海事纠纷在内的各种民商事纠纷的重要途径。

三、海事仲裁

（一）海事仲裁的概念

“仲裁”，在英文中指“arbitration”，是指争议当事人通过协商方式，自愿将争议提交第三方仲裁机构，由其作出裁决的方式。

海事仲裁是指海事争议的当事人根据合同中的仲裁条款或双方达成的仲裁协议，将海事争议提交给约定的仲裁机构予以裁决解决的方法。20世纪初，海事仲裁仅以租约、海上运输合同、保险合同等契约性纠纷为主要受案类型，现在已经发展成为以租约为主，同时涉及船舶碰撞、海上救助、船舶油污损害等非契约性争议，并且数量逐年呈现上升趋势。^①

（二）海事仲裁的特点

海事仲裁除了具有与商事仲裁共有的权威、公正、独立、经济等优越性以外，还具有自己的特点。

第一，海事仲裁具有很强的专业性。

海事仲裁涉及海事专业领域的内容较多，要求仲裁员应当是在海事界有一定权威、具有处理海事争议的专业知识和能力的专业人士。几乎大部分的海事案件都需要对有关

^① 屈广清：《海事诉讼与海事仲裁法》，法律出版社，2007年，第137页。

专门性问题进行界定,如船舶碰撞损害赔偿案件就需要对碰撞事实和碰撞责任进行划分;共同海损案件就需要对受益方进行确认、对共同海损进行理算和分摊;海难救助纠纷案件需要判断救助入采取的救助措施是否及时、合理;船舶油污损害赔偿案件需要确定污染海域的面积、受害人的损害范围及数额等,这些专业领域的问题往往需要具备海商、国际贸易、航海等专业知识和素养的仲裁员才能把握。

第二,海事仲裁具有较强的涉外性。

在我国,提交海事仲裁的案件既有国内海事纠纷,也有涉外纠纷,由于海事争议的涉外性强,大部分海事仲裁案件都具有涉外性。与国内海事仲裁相比,国际海事仲裁相对复杂。国内海事仲裁涉及的当事人在国内、涉及争议的海事在国内、仲裁裁决和执行在国内;而国际海事仲裁则是涉及涉外因素的海事仲裁,或者纠纷当事人有涉外因素,或者争议标的物在国外等,其裁决往往需要外国或境外地区法院予以承认和执行。我国商事仲裁机构包括中国国际经济贸易仲裁委员会和中国海事仲裁委员会,前者负责受理国际贸易纠纷,后者专门负责处理海事纠纷案件。

第三,海事仲裁与海事诉讼相比优势显著。

作为民商事争议解决的主要方式,诉讼和仲裁在我国民商事争议解决领域均发挥了重要作用。仲裁具有诉讼无法比拟的诸如程序简便、费用低廉、期限较短等优势。在海事争议解决方面,与海事诉讼相比,海事仲裁同样具有这些优势。尤其是海事争议案件,与普通的民事纠纷相比,由于其发生在水上,有些案件的调查取证相比发生在陆上的纠纷复杂,对及时性要求较高,海事仲裁解决往往比诉讼的程序要求简便;在费用方面来说,在我国,虽然一审诉讼收费低于仲裁,但由于仲裁是一裁终局,而诉讼为两审终审,再加上再审费用,相对来说,仲裁费用相对低廉;另外,在国外可执行性方面来说,大多数国家允许当事人之间订立仲裁协议,即承认了仲裁协议的可执行性,这赋予了当事人在解决海事纠纷方面很大的自主性,因而多数情况下被当事人采用。

(三) 海事仲裁机构

海事仲裁机构是指通过仲裁方式独立公正地解决海事争议的民间机构。很多国家都设立海事仲裁机构,作为解决海事争议的机构。海事仲裁机构一般是根据有关的国际公约和国家的海事仲裁立法而设立的,与法院管辖权不同,海事仲裁机构对海事案件行使管辖权是由于双方当事人的授权。只有存在有效的海事仲裁协议并在海事仲裁协议中约定了某个海事仲裁机构,该海事仲裁机构才可以取得对某一海事争议案件的管辖权。^①

世界上比较有影响的海事仲裁机构主要有:英国伦敦海事仲裁员协会、美国海事仲裁员协会、法国巴黎海事仲裁院、日本东京海事仲裁委员会、国际商会仲裁院、中国香港国际仲裁中心、瑞典斯德哥尔摩商会仲裁院等。

根据海事仲裁机构的组成形式不同,可以将其分为临时仲裁机构和常设仲裁机构。

1. 临时仲裁机构

临时仲裁机构是指根据各方当事人的仲裁协议,在争议发生后由各方当事人选定的

^① 屈广清:《海事诉讼与海事仲裁法》,法律出版社,2007年,第142页。