

中国审判理论研究丛书  
中国审判理论研究会海事海商审判理论专业委员会



# 国际海事司法中心建设 与司法体制改革



主 编：崔亚东

副主编：张勇健 蒋惠岭 赵 红

陈亚娟 黄有方

ESTABLISHMENT OF INTERNATIONAL MARITIME JUDICIAL  
CENTER AND JUDICIAL SYSTEM REFORM



法律出版社  
LAW PRESS · CHINA

中国审判理论研究丛书  
中国审判理论研究会海事海商审判理论专业委员会



# 国际海事司法中心建设 与司法体制改革



ESTABLISHMENT OF INTERNATIONAL MARITIME JUDICIAL  
CENTER AND JUDICIAL SYSTEM REFORM

主 编：崔亚东

副主编：张勇健 蒋惠岭 赵 红

陈亚娟 黄有方



法律出版社  
LAW PRESS · CHINA

## 图书在版编目(CIP)数据

国际海事司法中心建设与司法体制改革 / 崔亚东主  
编. —北京: 法律出版社, 2017  
ISBN 978 - 7 - 5197 - 1348 - 5

I. ①国… II. ①崔… III. ①海商法—审判—学术会  
议—文集 IV. ①D923.993.4 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 217944 号

国际海事司法中心建设与司法体制改革  
GUOJI HAISHI SIFA ZHONGXIN JIANSHE  
YU SIFA TIZHI GAIGE

崔亚东 主编

策划编辑 蒋 橙  
责任编辑 蒋 橙  
装帧设计 贾丹丹

出版 法律出版社  
总发行 中国法律图书有限公司  
经销 新华书店  
印刷 北京京华虎彩印刷有限公司  
责任校对 郭艳萍  
责任印制 吕亚莉

编辑统筹 法律应用·大众读物出版第二分社  
开本 720 毫米×960 毫米 1/16  
印张 34  
字数 545 千  
版本 2017 年 9 月第 1 版  
印次 2017 年 9 月第 1 次印刷

---

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

网址/www.lawpress.com.cn

投稿邮箱/info@lawpress.com.cn

举报维权邮箱/jbwq@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司销售电话:

统一销售客服/400-660-6393

第一法律书店/010-63939781/9782

西安分公司/029-85330678

重庆分公司/023-67453036

上海分公司/021-62071639/1636

深圳分公司/0755-83072995

---

书号: ISBN 978 - 7 - 5197 - 1348 - 5

定价: 92.00 元

(如有缺页或倒装, 中国法律图书有限公司负责退换)

## 编 审 委 员 会

---

主 任：沈德咏

副主任：李少平

委 员：王利明    陈卫东    李 林  
         甘藏春    赵秉志    徐显明  
         黄 进    景汉朝    蒋惠岭

## 编辑委员会

---

主 编：崔亚东

副主编：张勇健 蒋惠岭 赵 红

陈亚娟 黄有方

## 编辑部

---

主 任：王 珊 代秋影

成 员：刘怡如 王金凤 廖璐琪

连佑敏 冯雨春 蒋 橙

## 序

海事司法是经略海洋、管控海洋工作、实施国家海洋强国战略的重要组成部分。我国是海洋大国,拥有广泛的海洋战略利益。党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央实施海洋强国战略,作出了一系列重大部署。党的十八届五中全会提出创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念,强调拓展蓝色经济空间,推进“一带一路”建设,积极参与全球经济治理,对于推动经济持续健康发展,维护国家主权、安全和发展利益,实现中华民族伟大复兴的中国梦具有重大而深远的意义。2016年3月,周强院长在十二届全国人大四次会议上所作的最高人民法院工作报告中,提出要加强海事审判工作,建设国际海事司法中心,为海事审判工作发展指明了方向。

人民法院作为国家审判机关,在全面推进国家海洋强国战略实施、服务保障现代海洋经济发展方面担负着重要的职责和使命。上海作为全国改革开放的排头兵、创新发展的先行者,是海洋强国、“一带一路”、长江经济带、国际航运中心、自贸试验区等国家战略及倡议实施的先行地区。近年来,上海法院在上海市委的领导下,在最高人民法院的指导下,紧紧围绕党和国家工作大局,依法履行海事审判职责,为国家海洋战略实施和上海国际航运中心建设提供了有力的司法服务和保障。一是加强司法服务保障海洋战略制度建设。上海市高级人民法院先后出台了为“一带一路”建设、长江经济带发展提供司法服务保障的实施意见,上海海事法院制定了强化海事司法职能服务保障国家战略的工作意见等规范性文件,为司法服务保障海洋战略提供了制度遵循。二是精心审理海事海商案件。近年来,上海法院审理了一大批在国内外具有重大影响力的海事海商精品案件。其中,列为中国海事审判首例案件的有16件,最高人民法院公报案例16件、指导案例2件。“中威”轮船公司等诉日本商船三井株式会社案等3起案例入选中国海事审判30年十大典型案例。2016年,依法审结了南海黄岩岛附近海域海难事故重大系列纠纷等案件;2017年上半年,妥善处理涉哈萨克斯坦民生基建设备海事强制令案,为“一带一路”建设营造公平公正的营商环境,有力彰显了中国海事审判的司法公信力和国际影响力。三是积极参与国际航运中心治理。上海市高级人民法院和

海事法院作为《上海市推进国际航运中心建设条例》立法领导小组成员单位,全程参与了条例制定工作,使法治化、国际化要求在条例中得到进一步体现。2017年上半年,上海海事法院参与签署《中国(上海)自由贸易试验区航运法治建设公约》。四是大力推进国际海事司法中心建设。2017年上半年,上海海事法院被确立为“最高人民法院国际海事司法上海基地”,充分发挥海事审判职能作用,有效化解国际航运纠纷,加强海事司法国内外交流,提升我国海事司法水平。

中国审判理论研究会海事海商审判理论专业委员会于2016年11月在上海召开了以“国际海事司法中心建设与海事海商审判理论研究”为主题的学术研讨会,来自全国海事法院及其上诉审法院、主管机关、研究机构以及企业和法律服务组织的代表齐聚一堂,围绕“推进国际海事司法中心建设的路径与行动”“新的受案范围下海事审判理论及实务问题研究”“海事海商审判前沿问题研究”等议题展开了研讨和交流。本书就是这次研讨会论文精选汇编而成。相信这些研讨交流成果,会为我国海事审判的科学发展、国际海事司法中心建设的有力推进打下更加扎实的理论基础,为海事审判工作的改革发展起到积极的推动作用。

在今后工作中,我们也将以更加开放、积极、务实的姿态,坚持高起点、宽视野、广交流,搭建高端学术平台,加强海事审判工作重大基础性问题研究,探索海事审判服务保障国家战略的方法、途径和机制,破解制约海事审判发展的深层次问题。同时,充分利用上海的区位优势,构建多层次、宽领域的国际海事司法交流网络,扩大我国海事司法的国际影响,力争取得更加丰硕的研究成果,为提高我国海事司法的水平和公信力,推进海洋强国战略作出积极的贡献。

是为序。

上海市高级人民法院党组书记、院长  
中国审判理论研究会海事海商审判理论专业委员会主任

崔五东

2017年8月24日

# 目 录

## 上篇:国际海事司法中心建设与司法体制改革

|                             |           |     |
|-----------------------------|-----------|-----|
| 国际海事司法中心衡量指标与顶层设计之构想        | 宁波海事法院课题组 | 3   |
| 人民法院推进国际海事司法中心建设的路径研究       | 陈亚娟 董 敏   | 13  |
| 国际海事司法中心背景下的中国海事判例制度研究      | 李瑞雪       | 24  |
| 发挥海事审判职能作用 服务保障海洋强国战略       |           |     |
| ——新《受案范围》出台后海事法院所面临的挑战及应对之策 |           |     |
|                             | 曲 涛       | 33  |
| 推进海事审判精品化发展:现状、问题与建议        | 宁波海事法院课题组 | 48  |
| 海事法院派出法庭审判工作机制改革的思考与建议      | 王 炜 李 慧   | 57  |
| 海事派出法庭立案制度的问题与完善            | 何子康       | 64  |
| 海岸带开发利用相关纠纷的受理标准界定          | 俞建林       | 71  |
| 论海事行政案件立案审查之研究              |           |     |
| ——以新海事案件受案范围为视角             | 李国胜       | 78  |
| 新受案范围下海事行政诉讼对事故调查结论书的审查     | 王 勇       | 86  |
| 赋予海事法院刑事管辖权之必要性分析           | 张 颀       | 94  |
| 论海事法院“一院两审”制改革              | 许俊强       | 105 |
| 领海外国家管辖海域海事司法管辖权之完善         | 许俊强       | 112 |
| 补充型特别民法之海商法的丰富性与体系性         | 马得懿       | 121 |

## 中篇:海洋环境与海上航运的司法保障

|                           |         |         |
|---------------------------|---------|---------|
| 海上交通事故引发船舶污染事故之行政处罚的合法性研判 |         |         |
| ——以实体法为视角                 | 余少峰 贾博涵 | 李忱煜 147 |
| 海上环境污染案件移送程序之协调困境的思考      |         | 张孝光 163 |
| 论我国海洋环境损害的赔偿范围            |         |         |
| ——以船舶油污为视角                |         | 张 虎 172 |
| 船舶油污基金代位求偿权之法律制度构建        |         |         |
| ——以《油污基金管理办法》第26条为视角的解释论  | 王婷婷     | 183     |
| 海水养殖污染损害赔偿若干实务问题研究        | 刘善超 王珊珊 | 194     |

## 海洋环境民事公益诉讼中公权力机关诉权及顺位研究

——兼论对《民事诉讼法》第55条关于“法律规定的机关”的理解

宋文杰 202

## 水污染行政履行费用若干问题研究

汪朝清 211

## 环渤海地区海洋生态环境保护相关法律问题研究

——以天津海事审判实践为切入点

张洪川 张 昕 221

## 海洋环境污染纠纷的司法保护

单 丹 239

## 海洋环境保护公益诉讼的几个程序问题刍议

宋晓珂 246

## 一种实际承运人权益保障的视角:内河货物运输合同法律关系中连带责任

二维论

杨国峰 255

## 海上运输货物收货人的权利与义务论析

徐春龙 廖林锋 268

## 多重法律规制下我国记名提单货物控制权在司法实务中的冲突与协调

王 珊 周 焯 281

## 海事审判中如何判定目的港交付受阻责任

曹 克 291

## 论承运人与实际承运人的追偿权之行使

杜以星 辜恩臻 305

## 英美法下 Common Carrier 的渊源、流变与立法

马得懿 316

## 试论集装箱超期使用费的裁判规则

——以请求权理论为基础

黄志江 337

## 从委托人的角度探讨国际海上运输合同对委托代理合同的影响

陈国楼 344

## 信用证项下开证行/进口押汇行无单放货之诉

洪湏涵 350

## 货运代理人对 FOB 卖方货物失控索赔的抗辩事由分析

李 剑 360

## 海上保险重复保险分摊纠纷相关法律问题研究

杨 婵 367

## 《沿海内河船舶保险条款》的解释:现状、思路与方法

张 昕 378

## 下篇:海事海商审判前沿问题研究

## 船舶登记对抗制度适用范围研究

梁炳扬 张可心 403

## 船舶权属登记第三人保护研究

郭 灿 414

## 我国法律框架下扣押、拍卖船舶与企业破产的有关法律问题分析

张 波 422

## 略谈共有船舶的执行

鄢 坤 邓 毅 439

## 当下海事诉讼保全责任险的发展态势、省思与前瞻

程 鑫 448

## 关于船舶企业破产对海事审判新挑战及对策的思考

李 锋 罗孝炳 457

## 从船员权益保护谈船舶优先权制度的完善

林 申 466

## 船员劳动合同纠纷与劳务合同纠纷辨析

——以海事法院受理诉讼案件为视角

王建新 477

|                         |         |     |
|-------------------------|---------|-----|
| 论海事司法在国家海洋维权中的能动性       |         |     |
| ——以船舶及船员扣押及释放程序为切入点     | 马金星     | 484 |
| 关于虚假诉讼的审理与反思            |         |     |
| ——以“宏润8”船35名船员工资欠薪系列案为例 | 王凌云     | 490 |
| 海事仲裁司法监督的实践问题与思考        |         |     |
| ——以近年来审理的申请撤销仲裁裁决案件为样本  | 廖璐琪     | 499 |
| 仓单质押休矣                  |         |     |
| ——在现行中国法制下仓单质押的“零保护”    | 周 洁     | 509 |
| 从一起海事担保合同纠纷案件谈合同所附条件的认定 | 王智锋     | 517 |
| 论涉港澳台地区民商事送达制度的困境及优化    | 潘晓帆 陈 林 | 524 |

# **上篇：国际海事司法中心 建设与司法体制改革**



## 国际海事司法中心衡量指标与顶层设计之构想

宁波海事法院课题组\*

[论文摘要]我国是海洋大国,需要通过法治方式维护国家长远利益、战略利益、核心利益,建设国际海事司法中心势在必行。本文通过对以伦敦为代表的传统国际海事司法中心和以新加坡为代表的新兴国际海事司法中心发展特征的介绍,在归纳出国际海事司法中心衡量标准的基础上,结合我国国情,对我国建立国际海事司法中心提出顶层设计构想。围绕上述内容,主要进行了如下研究工作:(1)论述我国提出建立国际海事司法中心的历史背景和战略意义。(2)在对伦敦、新加坡等国际海事司法中心相关文献研究的基础上系统分析其各自的发展历史、特征优势。(3)讨论并提出当代国际海事司法中心应该具备可持续发展的海洋经济、完善的国际化涉海法律体系、普遍适用的“区域性规则”、公正透明的司法环境、先进的海事仲裁制度、高素质的海事法律人才等“硬实力”指标和“软实力”指标。(4)针对目前我国存在的“软实力”“短板”问题,对我国建立国际海事司法中心提出几点顶层设计构想,包括健全统一的涉海法律体系,打造具有普适性的“区域规则”,构建公正、透明、高效的海事司法体系,推动海事仲裁体制的完善与发展,创新海事法律人才培养机制等。

### 一、我国建设国际海事司法中心的历史背景和战略意义

作为海洋大国,我国拥有广泛的海洋战略利益,建设国际海事司法中心,对于树立中国海事司法良好形象、增强海事法治建设及国际航运话语权、实施海洋强国战略具有重要的现实意义。

#### (一)我国海事司法的发展历程

我国海事司法经过了从发展到逐渐完善的历程。1984年11月14日,第六届全国人民代表大会常务委员会第八次会议通过了《关于在沿海港口城市设立海事法院的决定》,并相继在广州、上海、青岛、天津、武汉、大连、海口、厦

\* 课题主持人:陈惠明,宁波海事法院党组书记、院长。课题组成员:李唯军、徐嘉婧、吴静、夏关根、马娟、王智锋。本文系宁波海事法院2016年院级重点调研课题《国际海事司法中心衡量指标与顶层设计之构想》的阶段性成果。

门、宁波和北海设立十家海事法院<sup>①</sup>,辐射范围涵盖了我国全部港口和水域,就地收案办案,形成了专门的海事审判格局。至2013年年底共受理各类海事案件225,283件,审结执结215,826件,其中涉外涉港澳台地区案件64,747件<sup>②</sup>,涉及70多个国家和地区,成为世界上受理海事案件数量最多的国家。2014年9月,最高人民法院宣布1997年提出的要在2010年前将我国建设成为亚太地区海事司法中心的目标已经实现。

### (二) 建设国际海事司法中心概念的提出

在实现亚太地区海事司法中心的目标后,我国开始将目光投向国际领域。2015年3月,“国际海事司法中心”<sup>③</sup>一词首次出现在《法治蓝皮书》中,同年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新体制和建设海洋强国提供有力司法保障的意见》中提出“围绕国际海事司法中心建设,开展前瞻性、预判性调研”<sup>④</sup>,同年12月,最高人民法院举行专题会议研究海事审判工作改革和发展,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”的新目标<sup>⑤</sup>,2016年3月,“建设国际海事司法中心”被正式写入最高人民法院工作报告。

### (三) 建立国际海事司法中心的战略意义

我国是贸易、航运、港口大国,需要通过法治方式维护国家长远利益、战略利益、核心利益,建设国际海事司法中心势在必行。

1. 有利于维护我国海洋主权、争夺海洋争端话语权。海事司法直接服务外贸航运、海洋开发,建立国际海事司法中心肩负着彰显海事司法主权、维护海洋权益的使命,通过在立法、执法、司法等方面保障我国海洋经济利益,维护海洋安全利益、服务海洋开发战略,可不断扩大我国在国际海事事务中的话语权和影响力。

2. 有利于树立我国海事司法公信、公开形象。我国是航运资源要素的聚集地,也是各种法律规则的碰撞、整合地,海事司法具有涉外性,着力于解决涉海法律纠纷,建立国际海事司法中心,以全球视野和开放姿态展示我国海事智慧,对于树立我国海事司法环境的国际声誉具有重要意义。

① 李国光:《海事司法公正的立法和制度保障——〈中华人民共和国海事诉讼特别程序法〉实施十周年回顾与展望》,载《中国海商法年刊》2010年12月第21卷第4期。

② 参见《中国海事审判白皮书(1984~2014)》。

③ 参见《法治蓝皮书》中的《中国海事司法透明度指数报告(2014)》。

④ 参见《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新体制和建设海洋强国提供有力司法保障的意见》(法[2015]205号)第14条。

⑤ 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。

3. 有利于服务保障“一带一路”建设、海洋强国等国家战略。海事司法是经略海洋、管控海洋工作的重要组成部分,国家战略的推进需要司法保障,建立国际海事司法中心将进一步凸显海事司法在国家战略推进和国家治理体系现代化中的重要意义和作用。

建设国际海事司法中心是一项宏大的工程,我们须从探寻现有国际海事司法中心的发展历程入手,总结共通标准,借鉴有益经验,在立足我国实际的基础上,强化顶层设计,寻求重点突破,逐步实现建立国际海事司法中心的目标。

## 二、当前国际海事司法中心的布局及特征

放眼全球,当前国际海事司法的重心呈现出“新老”争辉的两极格局。西方国家作为海上运输的起源,航运业经历了上百年的发展,拥有深厚的历史沉淀,其中尤以伦敦为重,百年来无可争议地稳居海事司法中心的地位。另外,亚洲航运业迅猛发展,新加坡近十数年在发展航运海事业上的努力,已使其成为东方新兴的海事司法中心。对伦敦与新加坡各自的发展历史、特征优势的分析将帮助我们获得建设海事司法中心的启示。

### (一) 以伦敦为代表的传统海事司法中心

伦敦是英国的政治、经济、文化和金融中心,也是欧洲最大的城市,100多年来,伦敦长期在国际海事司法中占据核心地位,是毫无争议的传统国际海事司法中心。

1. 悠久航运业发展历史。发达的国际海运和航运服务业是伦敦能成为并延续其国际海事司法中心地位最根本的原因。18世纪初开始的工业革命使英国成为世界工厂,跨国贸易和国际海运业务急速发展,逐渐成为世界航运中心,并汇聚着众多国际航运组织总部、国际性银行、保险公司和其他金融机构,航运服务业发达。

2. 优势海事审判及仲裁。英国一直保持的独立专业的海事审判体系,确保了伦敦海事司法能够高效专业运行。<sup>①</sup> 其具备精细完备的海事立法及高效便捷的仲裁服务,成立于1960年的伦敦海事仲裁员协会长期以权威性、公信力在海事仲裁领域一家独大,伦敦仲裁条款是众多船东在签订航运合同时的首选,也是国际航运业主要格式合同默认的仲裁选择。

3. 丰富海事人才资源。伦敦拥有众多知名的国际仲裁机构和跨国律所,有一大批能够为国际海事纠纷提供优质高效法律服务的仲裁员和海事律师。

<sup>①</sup> 刘慧茹:《英国海事法院历史简介》,载《法制博览》2014年第8期。

伦敦的世界著名学府如牛津大学、剑桥大学等,能够源源不断为伦敦国际海事司法中心建设输送优秀人才。

## (二)以新加坡为代表的新兴国际海事司法中心

近几十年来,亚洲海运贸易迅速增长,其中新加坡航运中心的发展特别引人瞩目,其在体制、机制方面做出的各项积极、有效的改革创新举措,使之成为国际认可的新兴海事司法中心。

1. 大力发展海事仲裁。新加坡于1995年出台的国际仲裁法的内容兼容普通法与大陆法系统,被视为建设海事仲裁中心进程中具有标志性的最初一步。新加坡法院将对海事仲裁的支持明确视为政策性目标,对仲裁提供最大化的支持与最小化的干预。新加坡海事仲裁院自2009年重组后,具有更高的独立性,相较伦敦在经济、便捷、高效等方面的优势更为突出。2012年,波罗的海国际航运公会(The Baltic and International Maritime Council, BIMCO)将新加坡列为其标准争端解决条款中的三大正式仲裁地之一,使新加坡毫无争议地成为与伦敦、纽约并驾齐驱的国际海事仲裁中心。

2. 各项政策充分支持。为统筹海事规划,1996年新加坡政府成立海运与港口管理局(MPA)专门负责监管港口和海运服务,又于2004年成立了新加坡海事基金会,专门致力于促进航运业多部门合作、建立公私领域协作关系。新加坡政府出台了各项针对企业、人才的特殊优惠政策,如对外籍仲裁员提供最长时间为60天的工作准证豁免(Work Pass Exemption),对报酬提供免税待遇;又如对外籍船舶适用“特许国际航运企业计划”(AIS),在10年内享受合格航运收入的税收豁免,成功争取到许多主要的国际航运企业落户新加坡、投资设立运营中心。

3. 广泛参与国际海事事务。新加坡是国际海事组织(International Maritime Organization, IMO)、国际航运公会(International Chamber of Shipping, ICS)、BIMCO等国际主要海事组织的核心成员。新加坡还积极举办各类具有影响力的国际性会议,吸引了各大主要航运企业参与,其对国际事务的积极参与极大提高了新加坡海事业的知名度与影响力。

现今全球海事司法聚焦地已形成以伦敦、纽约为代表的西方传统中心与以新加坡为代表的东方新兴中心的鼎立之势,且这一格局也面临着新的波动。新加坡的崛起不仅对西方港口造成冲击,在亚洲范围内也产生了集聚效应,未来格局的变化将取决于各地的进一步发展。

## 三、国际海事司法中心的衡量指标

从传统和新兴的海事司法中心的特征对比可以看出,海事司法中心的建

设并不仅仅在于司法层面,还与海洋经济发展、航运中心建设、海事法律、仲裁制度、海事人才培养等相关,国际海事司法中心衡量指标可概括为以下几点:

1. 可持续发展的海洋经济。国际海事司法中心都具备发达的航运经济、完善的港口服务、优惠的税收政策、配套的辅助行业、完备的环境保护,这一切均是可持续发展的海洋经济的必备要素,也自然是一国建设国际海事司法中心的具体衡量指标。

2. 完善的国际化涉海法律体系。国际海事司法中心本质上是解决纠纷的理想之地,应当具备完整性、可操作性、协调性的法律体系,确保涉海法律之间相互协调、互相补充,并在此基础之上推动与国际主流海事规则的衔接,保证涉海法律体系的完善性与国际性。

3. 普遍适用的“区域性规则”。伦敦和新加坡都具备自有规则,一国能否将本国经验和规则上升到“区域性规则”甚至“世界规则”的高度,是衡量国际海事司法中心的标志之一,比如对国际组织、国际化的本土海事组织的参与程度、在制定国际规则过程中的影响力等因素,均与国际海事司法中心的地位相关。

4. 公正透明的司法环境。公正透明的司法环境是国际海事司法中心的保障,没有公正透明的司法环境,再完备的法律也只会成为“纸面上的法律”,无法吸引国际社会选择该国作为纠纷解决中心。国际海事司法中心必然需要具备司法环境的高度透明、裁判尺度的统一,以保证其权威的司法公信力。

5. 先进的海事仲裁制度。先进的海事仲裁制度是伦敦、新加坡等城市成为海事司法中心的关键,其所在国政府都秉承给予仲裁最大的司法支持和最小的行政干预的原则,提供完善的设施和服务支持,加强保护仲裁程序的保密性。

6. 高素质的海事法律人才。任何制度的建立和实施都离不开人的因素,高素质的海事法律人才无疑是国际海事司法中心的核心因素,国际海事司法中心的建设需要高水平的海事专业教育、高端的海事法官群体、专业的海事仲裁员队伍、优秀的海事律师队伍贡献力量。

上述指标具有一般性和通用性,是一国建设国际海事司法中心的常规衡量标准,这些指标还可具体量化为“硬实力”指标(第1点)和“软实力”指标(第2~6点)两类。从中国海事司法建设的现状而言,我国在“硬实力”指标上已达到或初步达到世界先进水平<sup>①</sup>,但由于在“软实力”上差距较大,使我国尚未跻身世界一流,这也是我们建设国际海事司法中心过程中应着重补齐的

<sup>①</sup> 参见《2015年中国海洋经济统计公报》和《海运述评(2015)》。