



# 美国海事仲裁制度多维检视及中国选择

——从建设国际海事仲裁中心的视角出发

邓 杰\*

**摘 要：**先进的海事仲裁制度是一国海事仲裁业健康发展与建设国际海事仲裁中心的保障和支撑。纽约作为与伦敦、新加坡、香港一样被业界认可的国际海事仲裁中心，能在日益激烈的国际竞争中保持一定优势和一席之地，无疑得益于其不断发展完善的海事仲裁制度。在支持仲裁发展的联邦政策牵引下，美国《联邦仲裁法》得以在实践中发展完善，州仲裁法逐渐走向统一，海事仲裁规则得到不断修改完善。与其他国际海事仲裁中心的海事仲裁制度相比，美国海事仲裁制度既呈现出国际共性，亦不乏独特个性，既有优势，亦存在不足，但面向国际航运界提供其熟悉和习惯的海事仲裁服务，则是其不变追求。上海在建设面向全球的亚太仲裁中心及全面建成国际航运中心的战略背景下，亦作出了建设亚太海事仲裁中心的战略选择。当前，我们应立足中国国情及已有的制度优势，参考美国海事仲裁制度的经验得失，推动中国海事仲裁制度改革完善。中国当下的务实举措具体包括推进《中华人民共和国仲裁法》修订、推动地方仲裁立法先行先试、推动海事仲裁规则不断修改完善，以此进一步彰显海事仲裁的专业特色，更好满足海事仲裁发展的实践需求，从而为上海建设亚太海事仲裁中心构建出国际一流的海事仲裁法治环境。

**关键词：**海事仲裁 联邦仲裁法 统一仲裁法 纽约海事仲裁员协会仲裁规则 亚太海事仲裁中心

## 一 问题的提出

海事仲裁是一国海运软实力的象征。推动本国海事仲裁发展，争得国际航运界尤其是波罗的海国际航运公会（The Baltic and International Maritime Council, BIMCO）<sup>①</sup>的支持和认可，

\* 邓杰，上海师范大学教授。本文是教育部人文社会科学研究项目“‘21世纪海上丝绸之路’沿线国家海事争议多元化解决机制构建研究”（20YJA820006）和上海仲裁委员会“开放基金项目”研究课题“海事争议多元化解决机制下上海打造亚太海事仲裁中心研究”的阶段性成果。本文中所有网络资源最后访问时间均为2023年9月27日。

① BIMCO成立于1905年，总部设在哥本哈根，在休斯顿、伦敦、雅典、布鲁塞尔、新加坡和上海均设有办事处，是一个拥有来自约130个国家超过2000个会员的全球性国际组织，全球约62%的商船队均是BIMCO的会员。作为全球知名的国际航运组织，BIMCO虽非政府间国际组织，却在国际航运界掌握重要话语权，占据举足轻重的地位。See BIMCO official website, <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members>.

在本国建设国际公认的全球性或区域性海事仲裁中心，提升本国在国际海事争议解决中的制度话语权，支持和保障本国海运业的繁荣发展，一直是各国尤其是海运大国或海运强国孜孜以求的发展目标。近年来，随着国际航运中心的东移，国际海事仲裁中心亦呈全球化扩张并向亚太地区转移，新加坡和中国香港抓住机遇迅猛发展，先后得到 BIMCO 的支持和认可，一举成为继伦敦和纽约之后的第三大和第四大国际海事仲裁中心。面对日益激烈的国际竞争形势，上海在建设面向全球的亚太仲裁中心及全面建成国际航运中心（“两个中心”）的战略背景下，能否发挥优势、抓住契机以谋求建设面向全球的亚太海事仲裁中心，便成为一个迫切而现实的问题。

从国际仲裁实践来看，先进的海事仲裁制度是建设国际海事仲裁中心的保障和支撑。面向同一个国际航运界和仲裁服务市场参与竞争，四大既有国际海事仲裁中心的海事仲裁制度不乏共性，并在竞争中互学互鉴、日益趋同。但是，由于各国（地区）政治经济文化、航运发展有差异，建设国际海事仲裁中心的竞争优势不同，为保持和提升这种优势所不断采取的制度改革、规则创新也有区别，所以各自的海事仲裁制度亦表现出鲜明的个性和特色。纽约作为仅次于伦敦的第二大国际海事仲裁中心，虽在近年来日渐遭遇来自新兴国际海事仲裁中心的竞争和挑战，但其在国际航运界的地位声望及影响力仍不容低估，<sup>①</sup> 这无疑得益于其颇具特色且不断完善的海事仲裁制度。本文拟从联邦制定法、统一州法、海事仲裁规则、比较法等多个维度对美国海事仲裁制度进行检视和剖析，揭示其制度逻辑，总结其经验得失，以期对亦谋求建设国际海事仲裁中心的国家尤其是中国能有所助益或启示。

## 二 联邦制定法之维：经由 FAA，超越 FAA

美国虽为普通法国家，却非常重视仲裁法的制定。而且，几乎就是为了打破传统普通法对现代仲裁<sup>②</sup>发展的束缚，美国早在 20 世纪 20 年代就率先推出其现代仲裁立法——《联邦仲裁法》（Federal Arbitration Act, FAA），并从此成为美国仲裁法的基本法（the fundamental law）。不过，自出台以来，FAA 一直保持着最初的简约风格，不仅条文数量少，<sup>③</sup> 语言表述也较为抽象模糊，使得其在实践中具体适用时常现歧义或留白，有赖于司法补充和解释。对此，美国联邦法院尤其是美国联邦最高法院总是不遗余力、乐此不疲，并认为这是其职责和义务。<sup>④</sup> 回望百年，美国国会当初把握时机一举推出 FAA，旨在确立仲裁协议的有效性、不可撤销性及强制执行性，<sup>⑤</sup> 以抵

① 纽约仍是 BIMCO 制定或推荐的格式航运合同中位列第二的仲裁地选项，在有些租船格式合同如纽约土产交易所（NYPE）期租格式（Time Charter）中一直是默认或位列第一的仲裁地选项。

② 有学者认为，区分现代和非现代仲裁立法的主要标志在于，前者确认将争议特别是将来可能发生的争议提交仲裁的协议是不可撤销和具有完全强制执行力的，后者则并非如此。See Ian R. Macneil, *American Arbitration Law: Reformation, Nationalization, Internationalization* (Oxford University Press, 1992), pp. 15 - 16.

③ 作为 FAA 主体部分的第 1 章（Chapter 1）只有 16 条。

④ 从过往的判决和实践来看，一个基本的共识就是美国联邦最高法院有义务重新解释 FAA，以使其转变为现代仲裁法，适应实践发展的需要。See William F. Fox & Ylli Dautaj, “The Life of Arbitration Law Has Been Experience, Not Logic: Gorsuch, Kavanaugh, and the Federal Arbitration Act”, (2019) 21 (1) *Cardozo Journal of Conflict Resolution* 1, p. 29.

⑤ See Preston Douglas Wigner, “The United States Supreme Court’s Expansive Approach to the Federal Arbitration Act: A Look at the Past, Present, and Future of Section 2”, (1995) 29 (5) *University of Richmond Law Review* 1499, p. 1499.

抗和打消法院对仲裁的司法敌意。<sup>①</sup> 这一立法意图直接体现在 FAA 第 2 条, 而该条文成为其最重要的核心条款之一。不过, 实践中围绕该条款产生的分歧和争议恰恰最多也最激烈。最具代表性的当属 *Southland Corp. v. Keating* 案<sup>②</sup> (以下简称 *Southland* 案), 该案引发了一场对 FAA 适用范围及隐藏背后的立法意图的考察和争论。从中可见美国联邦最高法院对 FAA 的解释所形成的判例, 既是对简约模糊的 FAA 的厘清和补充, 更是对其进行完善和发展, 即经由 FAA, 超越 FAA, 进而在 FAA 之外生成一套“活”的联邦仲裁普通法。这充分体现了法律的生命在于经验而非逻辑。<sup>③</sup>

### (一) *Southland* 案中的激烈争论<sup>④</sup>

虽然 FAA 第 2 条明确规定, 任何海事交易或涉及商事交易的合同中包含的书面仲裁条款或争议产生后达成的书面仲裁协议均是有效的、不可撤销的和可强制执行的, 除非普通法或衡平法中存在可撤销的理由。但是, 结合 FAA 第 1 条关于“商事”的界定规则, 仍难以确定何为“涉及商事的交易”的范围, 进而引发争议的可仲裁性问题、约定相关争议提交仲裁的仲裁条款或仲裁协议是否具有有效性和强制性问题, 以及在此问题上 FAA 的适用范围问题。FAA 的适用范围问题具体包括了 FAA 是仅适用于联邦法院还是亦可适用于州法院, 若州法与 FAA 相冲突时应适用何法或何者优先等一系列问题。*Southland* 案正是围绕这些问题展开的。

在该案中, 7 - Eleven 便利店的特许经营人 *Southland* 在加利福尼亚州法院被其特许经营许可人起诉。*Southland* 依据特许经营协议中的仲裁条款主张本案应提交仲裁, 初审法院批准了除涉及《特许经营投资法》事项之外的仲裁请求。加利福尼亚上诉法院则推翻了初审法院就《特许经营投资法》所涉争议作出的判决, 并下令将所有事项提交仲裁。上诉法院认为, 作为一个州法问题, 《特许经营投资法》没有任何规定排除将该法项下的索赔提交仲裁。而且如果不按上诉法院的方式进行理解, 该法将与 FAA 及其优先适用原则相冲突。由此, 上诉法院援引先例认为绝大多数规则都显示 FAA 应得到适用, 并要求州法院执行仲裁条款, 即便该州的法律或政策中有相反的规定。加利福尼亚州最高法院推翻了上诉法院的意见, 认为《特许经营投资法》项下的索赔请求不具有可仲裁性, 并驳回了 *Southland* 关于 FAA 优先于加利福尼亚州的不具可仲裁性的规则而得到适用的主张, 同时指出将《特许经营投资法》项下索赔排除在可仲裁的事项之外, 既不体现对仲裁的敌意, 亦不会阻碍按照联邦法要求的方式执行仲裁协议。因此, 上诉法院的结论是“国会意图通过 FAA 推翻这种性质的州政策是完全不可能的”。<sup>⑤</sup>

美国联邦最高法院不仅裁定该案属于其上诉管辖范围, 而且裁定 FAA 适用于州法院, 并优

① 一般认为, 这种敌意源于英国法院表现出来的类似敌意, 因为英国法官是基于他们裁判案件的数量获得酬劳的, 而仲裁侵害了他们的生计, 英国法院通常也不愿意放弃对各种争议的管辖权。See Jon O. Shimabukuro, “The Federal Arbitration Act: Background and Recent Developments”, (Updated August 15, 2003) *Congressional Research Service Report for Congress*, CRS - 2.

② 465 U. S. 1 (1984).

③ See Oliver Wendell Holmes, *The Common Law* (Little, Brown & Company, 1881), p. 1.

④ See Christopher R Drahozal, “In Defense of *Southland*: Reexamining the Legislative History of the Federal Arbitration Act”, (2002) 78 (1) *Notre Dame Law Review* 101, pp. 108 - 115.

⑤ *Keating v. Superior Court*, 645 P. 2d at 1202.

先于加利福尼亚州法律。首席大法官伯格（Burger）撰写了多数意见，奥康纳（O'Connor）大法官持不同意见，史蒂文斯（Stevens）大法官持部分不同意见。提出不同意见的法官给出的理由是，不允许通过仲裁解决《特许经营投资法》项下的索赔属于一州的公共政策，而这恰是 FAA 第 2 条规定的允许撤销任何合同的普通法或衡平法上的理由。通过考察 FAA 的立法史（legislative history），多数意见认为，在立法当时国会面临两个方面的问题：一是旧的普通法对仲裁仍怀有敌意，二是州仲裁法未能强制执行仲裁协议。将该法的适用限定在联邦法院寻求强制执行仲裁协议的范围内，将使国会打算制定一项能得到广泛适用，以满足解决重大问题需求的仲裁法的目的落空。多数意见还认为，FAA 第 2 条规定的州际贸易要求只有在国会打算将该法适用于州法院时才有意义，而且将 FAA 限定在联邦法院内的适用会鼓励当事人择地行诉。不过，多数意见也承认，FAA 并未扩充联邦事项管辖权（federal subject-matter jurisdiction），只有 FAA 第 2 条而非第 3 条或第 4 条，适用于州法院。

奥康纳大法官亦认为，作为该法“实施条款”（implementing provisions）的第 3 条和第 4 条仅适用于联邦法院，并指出 FAA 没有扩充联邦事项管辖权这一事实，进一步证明 FAA 只适用于联邦法院。因此，考虑到 FAA 的立法史及联邦权力的收缩，她认为现在的判决违背了国会将 FAA 仅适用于联邦法院的意图，这样做没有必要且令人费解，虽然仲裁对于诉讼是一个有价值的替代选择，但今天的司法修正主义走得太远了。<sup>①</sup>

## （二）*Southland* 案之后的尘埃落定<sup>②</sup>

在 *Allied-Bruce Terminix Cos. v. Dobson* 案<sup>③</sup>（以下简称 *Allied-Bruce* 案）中，美国联邦最高法院再次审议了 FAA 是否适用于州法院。该案的主要问题就是关于 FAA 在州际贸易关系中的适用。法院认为，该法的适用及于国会商业权力所及的范围，而且合同只需事实上涉及商业问题，无需要求当事人在签订合同时就已预料到实质性的（substantial）州际活动（interstate activity）。尽管美国联邦最高法院也承认，美国国会在 1925 年通过该法时很可能认为商事条款的适用范围不会扩张到本案中的程度，但其还是基于其他判例认定 FAA 的适用范围应随商事条款权力范围的扩大而扩大。

在讨论州际贸易问题之前，美国联邦最高法院考虑了 20 个州的司法部长要求驳回 *Southland* 案判决的请求。这些司法部长认为 FAA 的立法史所证明的事实恰恰与 *Southland* 案的多数意见所确认的事实相反，该案极大地改变了联邦和州司法系统之间的平衡。然而，主审 *Allied-Bruce* 案的布雷耶（Breyer）大法官撰写的意见书拒绝了这一请求，并确认了 *Southland* 案的判决。*Allied-Bruce* 案多数意见完全是依照遵循先例理论来支持其判决的，并指出 *Southland* 案的法院承认优先权（即 FAA 优先于州法适用）是一个困难的问题，它已经充分考虑了被告及其代理律师提出的论点和主张。在 *Southland* 案之后的 10 年里，司法实践没有发生任何实质性改变，没有新判例挑战或削弱该案判决的权威性，也没有不可预见的实际问题产生。在此期间，当事人很可能就是遵照 *Southland* 案的权威判决签订合同，而且国会无论是在 *Southland* 案之前还是之后，都颁布了扩

① *Southland*, 465 U. S. at 36 (O'Connor, J., dissenting).

② See Christopher R Drahozal, "In Defense of *Southland*: Reexamining the Legislative History of the Federal Arbitration Act", (2002) 78 (1) *Notre Dame Law Review* 101, pp. 116 - 170.

③ *Allied-Bruce Terminix Cos. v. Dobson*, 513 U. S. 265, 283 (1995).

大而不是缩小仲裁范围的立法。奥康纳大法官虽然勉强同意该案的多数意见，但她依旧重申了自己的观点，即国会从未打算将 FAA 适用于州法院，过去 10 年法院放弃了考察和厘清国会的意图，而是通过一系列判例重塑了 FAA。<sup>①</sup> 因此，她呼吁国会如果希望在州法院维护州自治权，就应对这一解释作出纠正。

在 *Allied-Bruce* 案之后，美国联邦最高法院援引 *Southland* 案判决排除了蒙大拿州 (Montana) 一项法律的适用，该法否定一项未经明确通知而形成的仲裁协议有效。<sup>②</sup> 随后，在 *Circuit City Stores, Inc. v. Adams* 案<sup>③</sup>中，美国联邦最高法院在对 FAA 关于雇佣合同适用例外进行狭义解释时驳回了论点，即在等待仲裁结果作出之时，州法院不应否定或排除州法的适用。美国联邦最高法院指出，这一问题在 *Southland* 案和 *Allied-Bruce* 案中已经解决，无需再作讨论。

### (三) 小结

至此，围绕 FAA 第 2 条关于该法适用范围的争论终于尘埃落定。尽管从州法院到联邦法院尤其是联邦最高法院内部，法官之间不同意见的对立或分歧从未停止或消失过，但主张通过考察 FAA 的立法史探寻国会的立法意图，并结合现代仲裁实践的发展变化和实际需求，对 FAA 的规定及适用作更大胆甚至超越文本的解释，以赋予其新的时代内涵的观点，似乎总在个案的处理中占据主流并成为多数意见。虽然这些观点总是受到反对意见的强烈批判，但在支持仲裁发展的强有力的联邦政策 (strong federal policy favoring arbitration) 牵引下，借由法院能动、务实的司法解释，FAA 在其文本之外获得了新生，虽跨越百年仍保有最初的效力与活力。

## 三 统一州法之维：从 UAA 到 RUAA 的修正

除 FAA 外，美国各州还有其州仲裁法，但彼此歧异，与 FAA 支持仲裁的联邦政策和水平也存在较大差距。为此，统一州法全国委员会 (the National Conference of Commissioners on Uniform State Laws, NCCUSL)<sup>④</sup>，也称统一法委员会 (The Uniform Law Commission, ULC)，不遗余力于 1955 年推出了《统一仲裁法》(Uniform Arbitration Act, UAA) 作为范本，供各州制定或修改本州仲裁法时参考，以减少州法冲突，同时确保仲裁协议的强制可执行性，以消除州法对仲裁的敌意。<sup>⑤</sup> UAA 在推出第二年 (即 1956 年) 第一次修订，直至 2000 年才被第二次修订。这也是较为显著的一次，以适应 40 余年间仲裁发生的深刻变化。

① 对此，奥康纳大法官称之为法院另起炉灶，建造了一座自己的大厦 (edifice of its own creation)。See *Allied-Bruce*, 513 U. S. at 283 (O'Connor, J., concurring).

② *Doctor's Assocs. v. Cassarotto*, 517 U. S. 681 (1996).

③ 532 U. S. 105 (2001).

④ 它是成立于 1892 年的一个非营利性组织，旨在创立超越党派的统一州法 (create nonpartisan state legislation)。超过 300 名志愿者委员 (包括律师、法官、立法人员、法学教授等) 并肩工作、制定法律，所涉范围从统一商法典到知识产权法、信托法、房地产法、家庭法、刑法以及其他希望制定统一州法的领域。See ULC official website, <https://www.uniformlaws.org/aboutulc/overview>.

⑤ “Uniform Arbitration Act (Last Revisions Completed Year 2000), Prefatory Note”, ULC official website, <https://www.uniformlaws.org/search?executeSearch=true&SearchTerm=UAA&l=1>.

## （一）UAA 的推出：推动州仲裁法走向进步和统一

ULC 以统一法（uniform law）形式推出 UAA，虽其为不具有法律约束力也不能直接适用的软法规范，但在推动减少各州仲裁法的差异并实现各州仲裁法的统一方面所具有的价值却不容低估。不仅如此，UAA 的制定还重点解决了两个方面的问题：一是允许当事人在争议实际产生之前约定将争议提交仲裁解决，突破了传统普通法的禁止和束缚；二是为仲裁的开展提供了基本的程序规则。自推出 60 余载以来，UAA 可谓成效显著，已基本实现既定目标，成为美国国内 49 个法域仲裁法的立法基础，其中 35 个法域直接采纳了 UAA，14 个法域则按照 UAA 的文本制定了本州（特区）仲裁法。<sup>①</sup>

从时间上看，UAA 的出台比 FAA 晚了整整 30 年，虽吸收和采纳了许多与 FAA 相似的规则，但也增加了 FAA 颁布时尚未考虑和包含的规则，反映了仲裁法发展中越来越支持扩大仲裁运用的趋势。近几十年来，随着仲裁日益发展成为当事人欢迎、法院支持的主要争议解决机制，ULC 决定成立一个起草委员会对 UAA 进行修订，以满足现代仲裁实践新的发展需要，并最终推出了《统一仲裁法（修订版）》（The Revised Uniform Arbitration Act, RUAA）。

## （二）RUAA 的跟进：制度改革与推进州仲裁法的统一

自 RUAA 推出后，许多州按照该版本制定或重新制定了本州的仲裁法。<sup>②</sup> 相比之下，鉴于 UAA 缺少了许多应对现代仲裁实践新问题的规定，出现了一定的滞后性或不适应性，起草委员会在对 UAA 修订时，首先就以下原则达成了一致。其一，仲裁是一种协议性程序，基于当事人意思自治达成的仲裁协议应受到应有的尊重，只要该协议不违反基本的公平理念。这就意味着当事人可以根据实际需要程序作出设计和安排，而在大多数时候如果当事人没有就特定事项作出约定，则 RUAA 提供的是一种拾遗补缺的机制。其二，很多当事人之所以选择仲裁是因为看中了仲裁的快速、低费及高效，RUAA 对这些因素予以了充分考量，例如，第 10 条允许将涉及多方当事人的争议合并仲裁。其三，在大多数案件中，当事人都希望裁决是终局的，并将法院的介入降到最低，除非出现了明显不公或违反正义的情形。仲裁的契约性，决定了第 23 条规定的裁决撤销理由是有限的。同理，第 21 条规定了仲裁员可以裁决律师费、惩罚性赔偿及其他惩罚措施，第 14 条规定了仲裁员免受诉讼指控，以保证其独立行使权力并享有责任豁免。

可见，在 RUAA 的规范框架中，不仅当事人的意思自治得到了突显，仲裁庭的权限也空前扩大，从可受理的争议范围、可行使的权力、可采取的措施以及可享有的豁免等来看，仲裁庭的地位几乎能与法官比肩（on the same footing as judges），<sup>③</sup> 无形中大大减少了法院介入和干预仲裁的

① “Uniform Arbitration Act (Last Revisions Completed Year 2000), Prefatory Note”, ULC official website, <https://www.uniformlaws.org/search?executeSearch=true&SearchTerm=UAA&l=1>.

② 自 2001 年起至今已有 23 个州（特区）按照新版本制定或重新制定了本州（特区）仲裁法。See ULC official website, <https://www.uniformlaws.org/committees/community-home?CommunityKey=a0ad71d6-085f-4648-857a-e9e893ae2736>.

③ “The Revised Uniform Arbitration Act (2000) - A Summary”, ULC official website, <https://www.uniformlaws.org/committees/community-home?CommunityKey=a0ad71d6-085f-4648-857a-e9e893ae2736>.

机会。此外，其余新增的条款则主要反映了仲裁法的最新发展及保障仲裁程序的公正性。例如，第12条要求仲裁员须对当事人作重要的信息披露，第8条允许法院在特定情形下发布临时性救济措施以维护仲裁程序的连贯性，第17条规定了有限的证据开示以确保仲裁程序快捷高效地进行。

鉴于美国联邦最高法院已处理涉及FAA的一系列案件并形成判例，按照优先理论（the doctrine of preemption），对UAA所作的任何修订，都应遵守FAA已确立的标准尤其是法院解释FAA所秉持的支持仲裁的政策标准。这些既有标准，不仅适用于联邦法院亦适用于州法院。一直以来，美国联邦最高法院都是从仲裁程序的两端介入以提供司法保障。一是仲裁程序的前端，在一系列判例中，法院保证了仲裁协议的强制执行。<sup>①</sup>此种（联邦）判例法为州法确立了一项原则或标准——任何对仲裁协议的限制不应与FAA第2条至第4条规定的支持仲裁的公共政策相冲突。二是仲裁程序的后端，主要涉及裁决的撤销、确认及修改的程序和标准等问题。这些内容规定在FAA第9条至第12条。由于此端不像前端那样有美国联邦最高法院的一系列判例提供指引，加之美国联邦巡回上诉法院的大多数意见认为FAA第10条第1款规定的裁决撤销理由并非排他性的，州法院在此问题上应遵循何种既有标准变得有些复杂：如果美国联邦最高法院认为FAA第10条第1款规定的撤销理由是唯一的，则其关于仲裁程序后端的法律规定优于州法的适用便是确定无疑的，其所追求的依该款规定实现裁决撤销结果的一致性也才能实现。否则，FAA优于州法的适用就只能限于州法不得取消、限制或修改该款规定的4项理由范围内。同时，最高法院围绕该款规定形成的联邦“普通法”（federal “common law”）也优于州法中的相反规定。但是，如果FAA下的撤销标准并非唯一，则州法应可纳入其他撤销理由。<sup>②</sup>

由于RUAA未专门针对国际商事仲裁作出规定，各州便以不同方式进行了这方面的立法。其中，12个州出台了专门的国际商事仲裁法，7个州按1985年《联合国国际贸易法委员会国际商事仲裁示范法》（以下简称《示范法》）制定了州仲裁法，<sup>③</sup>1个州按2006年修订后的《示范法》制定了州仲裁法，<sup>④</sup>其他州则在部分采纳《示范法》、部分采纳《承认及执行外国仲裁裁决公约》（Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, the “New York Convention”，以下简称《纽约公约》）的基础上进行了仲裁立法，还有州在其仲裁法中设计和制定了专门的国际仲裁法条款。由于州法很少适用于国际仲裁案件，州法院也很少处理此类案件，起草委员会于是决定不在修订UAA时纳入对国际仲裁的专门性规定，但仍在RUAA的条款中参考了《示范法》《纽约公约》及英国《1996年仲裁法》的语言表述。<sup>⑤</sup>

① *Prima Paint Corp. v. Flood & Conklin Mfg. Co.*, 388 U. S. 35 (1967); *Moses H. Cone Mem'l Hosp. v. Mercury Constr. Corp.*, 460 U. S. 1 (1983); *Southland Corp. v. Keating*, 465 U. S. 2 (1984); *Perry v. Thomas*, 482 U. S. 483 (1987); *Allied-Bruce Terminix Cos. v. Dobson*, 513 U. S. 265 (1995); *Doctor's Assocs. v. Cassarotto*, 517 U. S. 681 (1996).

② “Uniform Arbitration Act (Last Revisions Completed Year 2000), Prefatory Note”, ULC official website, <https://www.uniformlaws.org/search?executeSearch=true&SearchTerm=UAA&l=1>.

③ 这7个州分别是加利福尼亚州（1988年）、康涅狄格州（1989年）、得克萨斯州（1989年）、俄勒冈州（1991年）、伊利诺斯州（1998年）、路易斯安那州（2006年）、佐治亚州（2012年）。See UN official website, [https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial\\_arbitration/status](https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial_arbitration/status).

④ 即佛罗里达州于2010年出台的州仲裁法。See UN official website, [https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial\\_arbitration/status](https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial_arbitration/status).

⑤ “Uniform Arbitration Act (Last Revisions Completed Year 2000), Prefatory Note”, ULC official website, <https://www.uniformlaws.org/search?executeSearch=true&SearchTerm=UAA&l=1>.

### （三）小结

UAA 的推出及 RUAA 的跟进，不仅使存在冲突和歧异的州仲裁法逐步走向统一，更使参差不齐的州仲裁法向 FAA，以及美国联邦最高法院在一系列判例形成的仲裁普通法中确立的更高水准看齐和靠拢。这既可避免州仲裁法与 FAA 之间可能存在的冲突，亦可有效消除州仲裁法对仲裁的敌意或不利规定，尤其是对支持仲裁的联邦政策的违反。如此，不仅在联邦法层面，在州法层面仲裁的发展也能获得先进的立法保障和司法支持，这为美国仲裁业的持续发展进步及国际竞争优势的保持和提升提供了助力。

## 四 海事仲裁规则之维：不断发展完善的 SMA 仲裁规则

纽约能成为国际海事仲裁中心，直接得益于纽约海事仲裁员协会（The Society of Maritime Arbitrators, SMA）多年的努力与奉献。<sup>①</sup> 不同于其他仲裁机构，SMA 要求其仲裁员只能作出附具充分理由的裁决，并通过裁决订阅服务及 Lexis-Nexis 和 Westlaw 等文献检索系统向国际航运界发布。<sup>②</sup> 同样，区别于其他仲裁机构的做法，SMA 并不向当事人收取任何服务费，也不监督和管理仲裁程序，而是将此重任交给仲裁庭自由裁量和负责。为提供优质的仲裁服务，SMA 制作并发布其会员/仲裁员名册<sup>③</sup>供当事人选择，按照 FAA 制定仲裁规则并适时修改，如果当事人选择适用州法或其他国家的法律，其意愿亦会得到尊重和满足。某些时候，SMA 仲裁规则虽未被订入合同，当事人仍可约定（事实上也经常特别约定）适用该规则。此外，SMA 还根据航运界当事人的实际需要推出了简易仲裁程序（Shortened Arbitration Procedure）和海难救助仲裁程序（Salvage Arbitration Rules, SMASALV），以满足当事人对不同程序的选择需求。

### （一）SMA 仲裁规则

SMA 自 1963 年成立后即推出了自己的海事仲裁规则，后于 1983 年作了一次修订。1994 年，SMA 与美国海商法协会下属的仲裁及 ADR 委员会合作，对仲裁规则作出重要修订以提高仲裁程序的效率，主要涉及 3 个方面：一是增加了合并仲裁，当然如果当事人不愿合并仲裁，也可在其仲裁条款中予以排除（opt out）；二是规定了强制被申请人参加仲裁的更有效方式；三是授权仲

① 正如其自我标榜的那样，依托 SMA 这个非营利性专业组织，纽约已成为国际公认的海事和商业仲裁的首选地（an internationally recognized leading forum for the arbitration of maritime and commercial disputes）。See SMA official website, <https://smany.org>.

② 截至目前，SMA 已发布超过 4300 个裁决。See “SMA Award Service”，SMA official website, <https://smany.org/award-service-main/>.

③ 名册中包含对每位仲裁员一般背景和专长的简要介绍，SMA 的会员须是商业人士（commercial people），在各自行业是担任过至少 10 年商业负责人职位（responsible commercial positions）的业界领袖（recognized as leaders）。要取得 SMA 会员资格，须经会员资格委员会审查并获理事会和大会批准，SMA 会员资格只授予具备最高专业水准和人品的人，这些人通常来自船舶经营管理、租船及代理、保赔协会（P&I Clubs）、保险、索赔管理、装卸、银行、勘测、工程、造船、码头运营等行业。See “Maritime Arbitration In New York”，SMA official website, <https://smany.org/maritime-arbitration-in-new-york/>.



裁庭对一方当事人合理支出的律师费或其他费用的补偿作出裁决。<sup>①</sup>

为应对日益激烈的市场竞争，并维持纽约作为国际海事仲裁中心的地位，SMA近10余年来修订仲裁规则的频率明显增加，先后于2003年、2009年、2010年、2013年、2016年、2018年、2022年对仲裁规则作了修订，使仲裁规则能紧跟实践的发展而不断完善。依SMA仲裁规则（下文简称SMA规则）确定的仲裁程序，通常被称为标准程序或普通程序。现行有效的SMA规则，自2022年6月1日起生效实施，共38条及3个附件，延续和突显了SMA海事仲裁的鲜明特色和程序优势。

### 1. 以临时仲裁为基础的程序设计

SMA虽是一个专司海事仲裁的专业组织，但并不介入或管理案件，而旨在聚集最优秀的海事仲裁员，为当事人提供最专业的海事仲裁服务。因此，在SMA海事仲裁中，当事人及秉持当事人意旨行事的仲裁庭才是最关键的要素，SMA只在案件审理需要时提供必要且免费的服务或协助。这正是国际航运界熟悉和习惯的临时仲裁，SMA规则亦是以此为基础进行程序设计，着力彰显的是对当事人意愿的尊重及对赋予仲裁庭足够权限的支持。

在SMA规则下，当事人才是仲裁程序的主人，即便当事人在合同中约定按该规则仲裁，除那些授权仲裁庭管理仲裁程序的规定外，当事人仍可约定在仲裁中变更或修改SMA规则，对裁决的公布也须是在当事人没有事先作出相反约定的前提下才能实施。<sup>②</sup>由于没有仲裁机构对案件进行管理，仲裁中几乎所有权力都向仲裁庭集中，而这正是仲裁庭基于当事人的协议授权并按当事人意愿行事所必须配置或享有的权力，否则其难以独立、高效地对案件进行审理和裁决。

### 2. 以效益为价值导向的制度架构

除了公正，效益是仲裁的又一重要价值目标，亦是仲裁在诉讼外蓬勃兴起、脱颖而出的关键。依SMA规则进行的仲裁亦毫不例外地注重效益、强调程序的快捷经济，并围绕这一价值目标进行规则设计和制度架构，主要表现在以下几个方面。

#### （1）合并仲裁

面对海事仲裁中日益常见的多方、多合同争议，<sup>③</sup>SMA早在1994年修订仲裁规则时便在第2条增加了合并仲裁条款，一直沿用至今。这不仅成为SMA海事仲裁的一大特色和优势，更为SMA海事仲裁国际竞争力的提升提供了重要助力。引入合并仲裁的一个显著优点就是，多方当事人的索赔可在同一个仲裁庭的主持下通过同一个仲裁程序，从关联争议尤其是同一交易链条上的连锁争议（如连锁租船合同中船舶的出租和多层次转租引发的争议）的一端，依次传递到另一端以实现追索到底。同样，被申请人的抗辩或反请求，亦可在此交易链条上依次传递回来。这样做不仅节省了仲裁资源，减少了分别仲裁中重复程序引发的人力、物力、时间、金钱的浪费，更可有效避免矛盾裁决的产生。

#### （2）时限与弃（失）权

为防止仲裁程序中出现不必要的延误，SMA规则与诸多仲裁规则一样，在仲裁程序的各个环节（如仲裁员的指定、开庭审理、裁决的作出等）都设定了时限，并辅以弃（失）权制度作

① “Maritime Arbitration In New York”, SMA official website, <https://smany.org/maritime-arbitration-in-new-york/>.

② 参见2022年SMA规则第1条。

③ 参见池漫郊：《多方多合同仲裁的主要法律问题研究》，厦门大学出版社2006年版，第1页。

为配套。尽管如此，SMA 规则还是在第 34 条保留了必要的变通性，即当事人可一致约定并经仲裁庭同意修改任何时限，仲裁庭亦可基于正当理由延长或缩短任何时限并告知当事人，这无疑有利于平衡仲裁程序的灵活性与稳定性。

### (3) 灵活的庭审调查及书面审理<sup>①</sup>

在 SMA 仲裁中，虽然程序操作一般都是参照诉讼程序展开，但基于仲裁的契约性及对效益的强调，无论是在庭审调查还是在是否开庭等问题上，SMA 规则对仲裁程序的设计都更加务实并更具个性化，尤其注重发挥仲裁庭在组织推进仲裁程序高效开展方面的自由裁量权和积极作用。SMA 规则也允许并鼓励当事人自行协商约定仲裁程序，以作出最恰当、最实际的选择，从不机械照搬诉讼中的某些程序或步骤。

### 3. 最低限度的正当程序

仲裁作为一种可与诉讼比肩的争议解决手段，由于有着与诉讼相似的程序结构和实现公正的价值目标，因而亦须遵循源自诉讼的正当程序原则。当然，同样基于仲裁的契约性及对效益的重视，仲裁只须满足最低限度的正当程序即可，而不必对标诉讼程序的公正要求以免陷入严格或复杂程序的困顿。对此，SMA 规则主要采取如下保障措施：一是通过完善的仲裁员披露和回避制度来保证仲裁庭的中立性和公正性；二是结合仲裁员的宣誓就职、宣誓证据的提交以及质证、文书送达的灵活多样等制度确保仲裁程序操作的快捷、经济、公正。<sup>②</sup>

## (二) 简易仲裁程序

为满足一定金额标准以下的简单争议或小额争议快速低费解决的需要，SMA 在其标准程序或普通程序基础上进行简化，推出了一套简易程序。该程序最早推出于 1989 年，后经 1991 年、2001 年、2007 年、2010 年、2022 年 5 次修订。现行有效的是自 2022 年 6 月 1 日起生效实施的程序规则。

按照 SMA 补充仲裁条款 (Supplement to the Arbitration Clause) 的规定，尽管简易程序规则作出了与普通程序规则不同的规定，但只要仲裁申请人的索赔金额不超过该条款空白处填入的争议金额 (不包括索赔款的利息、仲裁费用及律师费)，则该争议就应按简易程序处理。由此，简易程序是基于当事人在仲裁条款中的约定而得到适用，即取决于当事人在仲裁条款空白处填入的争议金额，凡索赔金额不超过该空白处约定的金额，争议即应适用简易程序。一旦当事人按简易程序规则申请仲裁，即应在 SMA 仲裁员名册中指定 1 名独任仲裁员，并要求对方当事人接受或同意。<sup>③</sup>

简易程序只采取不开庭的书面审理且不进行证据开示，除非仲裁员认为有必要。在简易程序中，当事人双方可提交的争议事项不得超过 4 个，争议总额不得超过当事人在合同中约定的金额，但仲裁员有权对上述限制作适当调整；当事人可委托律师或商业代理人，仲裁员亦可对一方补偿另一方的律师费及在申辩过程中产生的时间、费用等进行裁定，但总额不得超过 6000 美金；裁决应在收到当事人提交的最后一次回复或仲裁员宣布仲裁程序终结之日起 30 日内作出；应偿

<sup>①</sup> 参见 2022 年 SMA 规则第 21 条、第 27 条。

<sup>②</sup> 参见 2022 年 SMA 规则第 9 条、第 19 条、第 23 条、第 24 条、第 35 条。

<sup>③</sup> 参见 2022 年 SMA 简易仲裁程序规则第 1 条。

付给仲裁员的报酬和开销不得超过 5000 美金，除非被申请人提出了反请求，但即便如此也不得超过 6000 美金。<sup>①</sup>

### （三）海难救助仲裁程序

为能给海难救助过程中产生的海事争议提供更具针对性的仲裁程序，SMA 亦在其标准程序或普通程序基础上制定了一套海难救助仲裁规则，亦即 SMASALV。SMASALV 推出于 1994 年，先后于 1997 年、2010 年、2017 年、2022 年作了修订，现行有效的仲裁规则自 2022 年 6 月 1 日起生效实施。该套程序目前仅适用于索赔金额不超过 25 万美金的争议，亦以简易、快捷、经济为其基本特征。

为减少延误，SMASALV 在组庭阶段就采取了积极有效的措施，使组庭能快速地完成。虽然 SMASALV 主要采用独任仲裁，但亦允许当事人约定由 3 人组成仲裁庭。面向不超过 25 万美金的海难救助案件，SMASALV 设计的是简易快捷的书面审理程序，当事人向仲裁庭提交的书面证据材料包括所有能支持其仲裁请求的文件，如海难救助报告、评估报告、保险凭证、照片、调查报告、维修费用估算及收据等，以及与案件相关的宣誓证据。<sup>②</sup> 基于争议的性质，如果需要开庭，或出现了超出上述证据材料范围的更多复杂证据，则仲裁庭应允许开庭审理。<sup>③</sup>

为提高效率、降低成本，SMASALV 还规定了裁决时限和仲裁员报酬标准：仲裁员（庭）应在仲裁程序终结之日起 30 日内作出裁决，并应在裁决中扼要阐明所认定的事实及所作出的裁定；独任仲裁员的报酬不得超过 5000 美金，三人仲裁庭中每位仲裁员的报酬不得超过 3750 美金，首席仲裁员可获得 1250 美金的额外补偿。<sup>④</sup> 这些费用以当事人提交的书面证据材料为基础进行计算，并不包括开庭审理的费用。仲裁庭在公布裁决之前，可要求各方当事人为其预估的仲裁庭费用和开销提供全额担保。<sup>⑤</sup>

## 五 比较法之维：共性与个性

相比于作为国际海事仲裁中心的伦敦、新加坡、香港的海事仲裁制度，美国海事仲裁制度不仅表现出与前者趋同的诸多共性，亦不乏自身的个性特点，并直接影响到纽约在全球国际海事仲裁中心日益激烈的行业竞争或市场竞争中的吸引力和影响力。

### （一）比较法视野下的制度共性

四大国际海事仲裁中心均在普通法区域，这其中当然有其历史文化、法律传统等方面的原因。除此之外，四大国际海事仲裁中心虽然都跻身为国际公认的国际经济、金融、贸易、航运中心以及卓越的“全球城市”（global city），但要面向国际航运界提供其熟悉和习惯的海事仲裁服务，并得到 BIMCO 的认可，无疑还须具备先进的海事仲裁制度。由此，后起的国际海事仲裁中

① 参见 2022 年 SMA 简易仲裁程序规则第 6 条至第 9 条。

② 参见 2022 年 SMA 海难救助仲裁规则第 3 条第 1 款、第 7 条。

③ 参见 2022 年 SMA 海难救助仲裁规则第 3 条第 4 款。

④ 参见 2022 年 SMA 海难救助仲裁规则第 4 条、第 5 条。

⑤ 参见 2022 年 SMA 海难救助仲裁规则第 6 条。

心无不参考伦敦率先确立的模式或标准塑造自己的海事仲裁制度，并在日益加剧的国际竞争中不断寻求制度优势，进而形成了彼此间制度的“竞争性趋同”，由此造就了一套国际通行的制度规则，主要表现在以下几个方面。

### 1. 重视仲裁法的制定与完善

四大国际海事仲裁中心所在的英国、美国、新加坡以及中国香港，虽均为普通法区域，但却惊人一致重视仲裁法的制定，并在立法风格、语言表述、规则设计等方面与《示范法》保持一致。例如，英国《1996年仲裁法》虽在内容上没有直接采纳《示范法》，但在语言表述、结构上尽量参考《示范法》，以便那些熟悉《示范法》的人理解和运用。中国香港和新加坡则先后于1990年、1994年在其各自的仲裁立法中纳入了《示范法》。<sup>①</sup> 美国 FAA 虽一直未采纳《示范法》，但其简约的立法风格及制度框架却与《示范法》不谋而合。重视仲裁法的制定与完善，有利于以最简单高效的方式一步到位在国内确立或引入现代商事仲裁制度，不仅可有效消除传统普通法对仲裁的敌意，更有利于对标国际标准、对接国际通行规则，与其他国家先进的仲裁立法保持同步发展和制度趋近。

### 2. 以海事临时仲裁为基础进行立法

无论是美国 FAA 还是英国《1996年仲裁法》以及新加坡《国际仲裁法》（International Arbitration Act, IAA）、中国香港《仲裁条例》（Arbitration Ordinance），均是以临时仲裁而非机构仲裁为基础进行制度安排和规则设计。这恰恰符合海事仲裁的实践需求，毕竟临时仲裁才是海事仲裁的主流模式，更是国际航运界熟悉和习惯的仲裁模式。由此，各国际海事仲裁中心所在地的仲裁法都有意或无意地面向或针对海事仲裁进行立法，这应是其海事仲裁得以脱颖而出的制胜之处。例如，就曾学者指出，150年来英国仲裁法的发展，在很大程度上受到了海事仲裁实践的影响，以至于许多其他行业仲裁界人士都曾抱怨，英国仲裁法没有针对他们行业的仲裁，甚至有人认为没有海运就没有国际仲裁。<sup>②</sup> 美国 FAA 虽只有3个条文提及海事争议，却足以使 FAA 作为一个整体全面适用于所有的海事仲裁。其第1条首先规定 FAA 无限制地适用于所有海事争议，第2条进一步强调任何海事交易合同中订立的仲裁条款或仲裁协议都是有效的、不可撤销的和可强制执行的，除非普通法或衡平法中存在撤销任何合同的理由。其第8条则专门针对海事仲裁中的船舶及财产扣押作了规定。

### 3. 秉持快速低费仲裁的价值目标

快速低费是仲裁的生命线。当事人之所以选择仲裁，既非仲裁比诉讼更具权威性，亦非仲裁比诉讼更公正，而是看中了仲裁的快捷经济性，这在以临时仲裁为主的海事仲裁中表现得尤为明显。例如，伦敦海事仲裁员协会（London Maritime Arbitrators Association, LMAA）除有普通程序外，还针对不同类型案件推出了灵活多元、快捷经济的小额索赔程序（Small Claims Procedure, SCP）、中额索赔程序（Intermediate Claims Procedure, ICP）及快速低费仲裁程序（Fast and Low

① 早在1990年，香港就已将1985年《示范法》纳入其《仲裁条例》，并将其适用于满足《示范法》第1条第3款下“国际”仲裁协议标准的国际仲裁。参见莫石、郑若骅编著：《香港仲裁实用指南》，法律出版社2004年版，第16—17页。2011年，香港修订《仲裁条例》时则采纳了2006年修订后的《示范法》，以之取代之前采纳的1985年《示范法》；新加坡自1994年《国际仲裁法》采纳的则一直是1985年《示范法》。See UN official website, [https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial\\_arbitration/status](https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial_arbitration/status).

② 参见杨良宜：《国际商务仲裁》，中国政法大学出版社1997年版，第1页。

Cost Arbitration, FALCA); SMA 亦在普通程序之外推出了简易程序及快捷经济的 SMASALV; 新加坡海事仲裁院 (Singapore Chamber of Maritime Arbitration, SCMA) 则有快速程序 (Expedited Procedure, EP)、碰撞索赔快速仲裁决定程序 (SCMA Expedited Arbitral Determination of Collision Claims, SEADOCC) 及同样快捷经济的燃料仓索赔程序 (Singapore Bunker Claims Procedure, SBC); 香港海事仲裁协会 (Hong Kong Maritime Arbitration Group, HKMAG) 亦有直接从 LMAA 复制的小额索赔程序。

## (二) 比较法视野下的制度个性

由于各自情况 (政策、战略规划、行业发展、法治环境等) 不同, 四大国际海事仲裁中心所采用的日益趋同的海事仲裁制度仍不乏鲜明个性, 美国海事仲裁制度主要在以下方面呈现殊异, 既有取胜之处, 亦暴露任性与不足。

### 1. 联邦法与州法二元并立、融合发展

美国作为联邦制国家, 在仲裁领域亦呈联邦法与州法二元并立的局面。前已述及, 美国联邦最高法院多数意见认为, FAA 并未扩充联邦事项管辖权, 各州保有本州仲裁立法权并在 FAA 适用范围之外适用本州仲裁法。按照 FAA 第 1 条和第 2 条的规定, FAA 仅适用于州际或国际商事争议, 但却适用于所有海事争议, 无论涉州际或国际与否。这一方面当然体现了联邦立法对海事仲裁的格外重视, 另一方面则可能是源于海事仲裁普遍具有涉外 (州) 性或国际性特征。为推动各州仲裁法缩小差异, 尤其减少州法对仲裁的敌意及与 FAA、联邦政策之间的冲突或抵触, ULC 通过统一州法积极推动各州仲裁法走向统一、实现现代化。由此, 美国联邦制下仲裁领域虽仍保持联邦法与州法二元并立, 但在支持仲裁的联邦政策牵引下, 以及 ULC 不遗余力的推动下, 州法在统一立法运动中逐步向 FAA 靠拢, 并走向现代化、国际化。正是二者的协调推进、融合发展, 为美国商事海事仲裁的繁荣发展抢占了先机, 为纽约国际海事仲裁中心的缔造奠定了法治基础。

### 2. 简约立法与惰性修法: 任性与不足

作为一部单行的仲裁法典, FAA 虽结构完整、内容全面系统, 但因出台较早, 后续又刻意保持了简约风格及制度的延续性和稳定性, 其主体部分 (即第 1 章) 自 1925 年颁布以来基本未作修改或变动。除因 1938 年《联邦民事程序规则》的通过, FAA 对其有所反映, 及在 1988 年增加了第 15 条和第 16 条 2 个条文外, 其余条款与最初通过时几无二致。这与英国尤其是新加坡和中国香港高度重视并频频修改仲裁法殊为不同。FAA 的简约立法, 无疑为保持仲裁制度的本色、维护仲裁固有的程序优势创设和预留了足够的空间, 既不必担心规则太多导致“立法过剩”,<sup>①</sup> 更不必担心仲裁迷失契约性本质而落入司法化的窠臼。之所以如此, 无非在于 FAA 产生于美国社会推动程序复杂、负荷过重的司法系统进行改革, 以谋求更灵活自由、快捷经济的争议解决机制构建之时。而作为以契约自由为基础、程序民主为导向、没有积案负累的私人性质争议解决方式, 仲裁不仅成为司法的替代性首选, 更直接被纳入一场以司法改革为重心的更广泛的程序改革运动中。从一开始, FAA 就基于简化程序、简化规则的价值追求深深浸染了简约立法的

<sup>①</sup> 有学者认为, 在国际商事仲裁程序规则方面, “非规则化”是必需的, 否则“法之过多将导致无法状态”。参见杨玲:《国际商事仲裁程序研究》, 法律出版社 2011 年版, 第 60 页。

理念。<sup>①</sup>

FAA 的简约立法，为法院尤其是美国联邦最高法院提供了巨大的解释空间。美国联邦最高法院通过一系列判例几乎发展出了一套仲裁“普通法”，而 FAA 也因此生机勃勃、与时俱进。但是，围绕 FAA 这部国会制定法应如何解释，法官们的意见却从未统一过，并引发了保守派与自由派之间关于 FAA 的解释是采原旨主义（originalism）还是实用主义（pragmatism）的方法之争。按照保守派的观点，无论是普通立法还是宪法，都应按照立法者所理解的字面含义解读，因为只有这样才能避免解读者将自己的政治倾向或道德取舍掺杂其中，也才能保持法官的中立性和客观性；法官不得立法或修改法律，因而须以严格的字面含义限制他们对法条的合理解读范围。同时，法官绝不应分析所谓的立法史，并试图从中挖掘出立法者的本意（legislative intent）。<sup>②</sup> 自由派则认为，支持仲裁的联邦政策一直都是 FAA 解释的唯一准则，更好的办法也许就是承认这一点。他们还强调，美国联邦最高法院已获国会批准或至少是默许来建立仲裁的理论框架。<sup>③</sup>

可见，FAA 的简约立法与惰性修法，使得实践中法官面对稀少的条文、模糊的语言、抽象的表述，从不同立场以不同方法进行解释时，将不可避免地陷入“拉锯式”的司法分歧，并由此引发了不确定性，一定程度影响了 FAA 仲裁在效率、稳定、可预期等方面的吸引力和竞争力。

### 3. 追求国际标准与遵循国际礼让：冲突与平衡

FAA 不仅是美国国内商事仲裁立法的先驱，在对接国际规则方面也是积极有为。而且，通过美国联邦法院在实践中对 FAA 进行解释和适用，美国在国际层面推动协调并建立更有利于仲裁发展的国际统一标准上总是走在前面。例如，美国先后于 1970 年和 1990 年加入了《纽约公约》和《美洲国家国际商事仲裁公约》<sup>④</sup>（Inter-American Convention on International Commercial Arbitration），并通过国内立法的方式将公约内容吸收进 FAA。<sup>⑤</sup> 为国际商事仲裁协议的强制执行及外国（国际）仲裁裁决的承认与执行提供了制度保障，也为两个公约的国内执行奠定了国内法基础。

在公约体系中，除各缔约国国内仲裁法之间的差异或冲突能得到应有的协调外，各缔约国之间共同参照和遵守的国际统一标准亦将逐步建立。如此，一个在公约统领下的国际仲裁共同体便得以形成，不仅仲裁协议能得到一致的尊重和维护，仲裁裁决无论在哪里作出，亦能在其他缔约国得到承认和执行，至少实现裁决在缔约国之间的自由流通。在实践中，美国联邦法院总是从支持仲裁的政策和理念出发，对公约相关规定作出解释，在满足一定条件下甚至大胆承认和执行已被撤销的外国仲裁裁决。首开先河的当属哥伦比亚特区联邦地区法院 1996 年判决的 *Chromalloy Aeroservices Inc. v. Arab Republic of Egypt* 案<sup>⑥</sup>（以下简称 Chromalloy 案）。在针对该案的评论中，

① See Imre S. Szalai, “Exploring the Federal Arbitration Act through the Lens of History”, 2016 (1) *Journal of Dispute Resolution* 115, pp. 135 – 136.

② 参见〔美〕安东宁·斯卡利亚：《联邦法院如何解释法律》，蒋惠岭、黄斌译，张泰苏校，中国法制出版社 2017 年版，第 2—3 页。

③ See William F. Fox & Ylli Dautaj, “The Life of Arbitration Law Has Been Experience, Not Logic; Gorsuch, Kavanaugh, And The Federal Arbitration Act”, (2019) 21 (1) *Cardozo Journal of Conflict Resolution* 1, pp. 5 – 6.

④ 该公约 1975 年 1 月 30 日签订于巴拿马，1976 年 6 月 16 日生效。美国 1978 年 6 月 9 日签署该公约，1990 年 9 月 27 日正式批准该公约。See OAS official website, <http://www.oas.org/juridico/english/sigs/b-35.html>.

⑤ FAA 第 2 章和第 3 章属于在国内执行所加入国际条约的执行力立法。See 9 U. S. C. § 201 & § 301.

⑥ 939 F. Supp. 907 (D. D. C. 1996).

简·鲍尔森 (Jan Paulsson) 教授曾提出执行地法院应“漠视撤销裁决的地方标准” (disregard Local Standard Annulments) 这一建议,旨在推动裁决撤销标准在国际层面的协调和统一,对其后诸多国家的司法实践都产生了一定影响。<sup>①</sup>

在2020年6月29日向美国哥伦比亚特区联邦地区法院申请确认(承认与执行)已被北京市第四中级人民法院撤销的中国判决书的 *UNI-TOP Asia Investment Limited v. Sinopec International Petroleum Exploration and Production Corporation* 案<sup>②</sup> (以下简称 *UNI-TOP* 案) 中, *UNI-TOP* 亦援引 *Chromalloy* 案,主张被请求承认与执行仲裁裁决的法院,在某些令人信服的情形下有权裁定执行已在仲裁地国被撤销的裁决。然而,值得注意的是,让一项已在他国遭到否定并被撤销的裁决“起死回生”,不仅须有正当合法的理由,在具体操作上更须谨慎克制,不可在司法中任性自大,违反或损害国际关系的基本准则——国际礼让原则,否则将难免陷入司法“沙文主义”,侵犯他国司法主权,破坏良好国际关系,并造成公约体系下裁决承认与执行标准的冲突或分裂。基于此,美国联邦法院在追求确立国际标准的同时亦审慎遵循国际礼让原则,对承认与执行已被撤销裁决确立了严格的条件。<sup>③</sup>

面对 *UNI-TOP* 案,美国哥伦比亚特区联邦地区法院已于2022年4月22日判决驳回了申请人关于承认与执行已在中国被撤销裁决的申请,理由是其对该案没有地域管辖权。<sup>④</sup> 这一审慎处理,或可看作美国联邦法院努力兼顾国际标准与国际礼让原则的一个例证。总之,一国在追求国际标准的同时基于国际礼让原则尊重他国司法主权,在两者的冲突中找到合理平衡,才是可取之道。

#### 4. 寻求透明度与保密性的兼容

前已述及,除非当事人预先作了相反约定, *SMA* 的一项例行服务是向社会大众尤其是国际航运界公布其裁决。显然,这一做法在尊重当事人意思自治及仲裁保密性的前提下,大大提升了 *SMA* 仲裁的透明度、可预见性和用户友好性 (user-friendliness)。这些裁决虽非有法律约束力的先例,但的确有助于当事人研判和预见类似案件的裁决结果,同时可为未来的商事交易活动提供借鉴和指引。<sup>⑤</sup> 从目前来看,采此做法的仲裁实践已越来越多,但在国际海事仲裁中最早开此先风的应是 *SMA* 仲裁。

## 六 中国海事仲裁制度完善的战略选择

为应对新的国际竞争形势,促进和服务“两个中心”建设,上海在其“十四五”规划中已

① 按照简·鲍尔森教授的观点,那些超出《纽约公约》第5条或《示范法》第34条、第36条规定的拒绝承认与执行或撤销 (set aside) 裁决的情形之外的各种规定,均不是国际社会普遍接受的国际标准,而是撤销裁决的地方标准 (LSAs),执行地法院可漠视此标准,并承认和执行按此标准被撤销的裁决。See Jan Paulsson, “Enforcing Arbitral Awards Notwithstanding Local Standard Annulments”, (1998) 6 (2) *Asia Pacific Law Review* 1, pp. 25 – 28.

② 1: 20 – cv – 01770 – DLF (US District Court for the District of Columbia), JUSTIA US Law, <https://cases.justia.com/federal/district-courts/district-of-columbia/dcdce/1;2020cv01770/219524/38/0.pdf?ts=1650707015>.

③ Sherina Petit, “Awards set aside or annulled at the seat – Zombies, ghosts and buried treasure”, Norton Rose Fulbright, <https://www.nortonrosefulbright.com/en/knowledge/publications/e202e90e/awards-set-aside-or-annulled-at-the-seat>.

④ See 1: 20 – cv – 01770 – DLF (US District Court for the District of Columbia), JUSTIA US Law, <https://cases.justia.com/federal/district-courts/district-of-columbia/dcdce/1;2020cv01770/219524/38/0.pdf?ts=1650707015>.

⑤ “Maritime Arbitration in New York”, *SMA* official website, <https://smay.org/maritime-arbitration-in-new-york/>.

明确要建设亚太海事仲裁中心。<sup>①</sup> 由此，在国家战略与国际形势碰撞、顶层设计与底层逻辑呼应的背景下，上海迅速完成了从建设亚太仲裁中心到亚太海事仲裁中心的战略聚焦，这无疑对中国海事仲裁制度的改革完善提出了新的要求。而在中国《仲裁法》修订深入推进之际，为支持浦东新区高水平改革开放，打造社会主义现代化建设引领区，上海获得了中央立法授权，可以“比照经济特区法规”将立法变通适用于浦东新区。<sup>②</sup> 同时，自2023年3月15日起施行的《中华人民共和国立法法》（以下简称《立法法》）第11条第10项，首次在只能制定法律的事项中将“仲裁制度”调整为“仲裁基本制度”。<sup>③</sup> 这就为上海在回应《仲裁法》修订的同时，用好中央立法授权或放权，率先推动地方仲裁立法，并推动中国内地唯一的专业性海事仲裁机构——中国海事仲裁委员会（以下简称CMAC）不断完善其海事仲裁规则，健全和完善中国海事仲裁制度以为上海建设亚太海事仲裁中心护航，创造了前所未有的契机。在探求正确的立法方向与制度选择时，美国海事仲裁制度百年以来的经验得失，或能提供一定借鉴或启示。

### （一）中国海事仲裁制度走向完善的传统优势：成熟机构仲裁的制度自信

中国海事仲裁制度的构建始于CMAC的成立及其推出的海事仲裁规则，<sup>④</sup> 从一开始确立的就是机构仲裁。1994年中国《仲裁法》出台，进一步确立和巩固的仍是依托仲裁机构开展的机构仲裁，临时仲裁并未得到承认亦无存在的制度空间。数十年来，机构仲裁作为中国海事仲裁的唯一模式已日益走向完善和成熟，并成为中国海事仲裁制度的自身特色和优势。然而，毕竟机构仲裁不是国际航运界熟悉和习惯的仲裁模式，中国海事仲裁一直难以融入国际竞争主流。在现行《仲裁法》制度框架下，CMAC不断修改其仲裁规则以求突破，努力缓解机构仲裁带来的束缚。2021年10月1日生效实施的CMAC新仲裁规则即以“八个首次”作了诸多创新和突破，<sup>⑤</sup> 一方面吸收了国际商事仲裁近年来发展的新经验、新成果，提升其机构仲裁的传统优势；另一方面则着重突出海事仲裁的专业特色，尤其在扩大仲裁庭权限，弱化仲裁机构的管理、强化其服务等方面，使机构仲裁向临时仲裁靠拢，大大提升了机构仲裁在海事仲裁中的适应性。2021年，CMAC受理的85个案件中，涉外案件占到43件，相比于2020年涉外案件26%的占比，2021年涉外案件的占比迅速提升至51%，<sup>⑥</sup> 与2021年仲裁规则的出台与实施不无关系。

① 参见《上海市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》（2021年1月27日上海市第十五届人民代表大会第五次会议批准）；《上海国际航运中心建设“十四五”规划》（沪府发〔2021〕7号，2021年6月23日发布）。

② 参见《中共中央 国务院关于支持浦东新区高水平改革开放打造社会主义现代化建设引领区的意见》（2021年4月23日），以及《全国人民代表大会常务委员会关于授权上海市人民代表大会及其常务委员会制定浦东新区法规的决定》（2021年6月10日第十三届全国人民代表大会常务委员会第二十九次会议通过）。

③ 这是为贯彻党中央关于强化涉外法律服务的战略部署，适应高水平对外开放工作需要而作出的修改，在立法权限上为地方制定相应的仲裁制度规则留下了空间。参见童卫东：《新〈立法法〉的时代背景与内容解读》，载《中国法律评论》2023年第2期，第197页。

④ 参见1958年11月12日国务院通过的《关于在中国国际贸易促进委员会内设立海事仲裁委员会的决定》、1959年1月8日中国国际贸易促进委员会第七次委员会会议通过的《中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会仲裁程序暂行规则》。

⑤ 参见《中国海事仲裁新规则首次对视频开庭等作出系统规定》，光明网，<https://m.gmw.cn/baijia/2021-10/11/35222874.html>。

⑥ 参见CMAC《2020年工作报告》和《2021年工作报告》，中国海事仲裁委员会网站，<http://www.cmac.org.cn/index.php?catid=13>。



## (二) 中国海事仲裁制度改革完善的进取方向：建设亚太海事仲裁中心的制度需求

要使中国海事仲裁制度发生实质性的改变和提升，彻底扭转目前海事仲裁相对落后的局面，仅有海事仲裁规则层面的修改完善显然不够，立法层面的制度改革与突破才是根本。党的二十大报告指出要“加强重点领域、新兴领域、涉外领域立法”，推进高水平对外开放，“稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放”。为此，参考镜鉴美国海事仲裁制度表现出来的国际共性与个性，吸收其有益经验、避免其任性不足，应能为中国《仲裁法》修订及地方仲裁立法探求正确的立法方向与制度选择提供某些助益或启示。

### 1. 《仲裁法》修订的守正创新与地方仲裁立法先行先试

《仲裁法》修订自2019年正式启动以来，一直在紧锣密鼓地有序推进，并于2021年7月30日推出《中华人民共和国仲裁法（修订）（征求意见稿）》（以下简称《意见稿》），在广泛征集意见的基础上继续打磨，目前已被列入第十四届全国人大常委会立法规划第一类项目，拟在任期内提请审议。作为统一适用于全国范围的中央立法，《仲裁法》修订既要接轨国际改革创新，又要立足中国国情，兼顾各地仲裁发展水平的差异而稳步推进。《仲裁法》施行近30年间那些契合实践、行之有效尤其与国际通行规则本就一致的制度规则无疑应予以保留，那些滞后于仲裁普遍实践、阻碍中国仲裁健康发展的短板则应尽快补齐。由此，中国《仲裁法》修订既要守正以保持制度环境的连续、稳定和可预期性，又要紧跟国际潮流、对接国际通行规则，大胆改革创新。与此同时，为满足“特定区域”<sup>①</sup>仲裁法治先行先试、建设良好仲裁法治环境甚至打造国际仲裁中心<sup>②</sup>的实践需求，率先推动地方仲裁立法以谋突破和发展亦是明智和务实之举。

基于中央对上海面向浦东新区变通立法的授权以及《立法法》对地方仲裁立法的放权，上海依托“特定区域”<sup>③</sup>率先推动地方仲裁立法，不仅必要亦为可行。无论是在不触及或不违反仲裁基本制度的前提下变通立法<sup>④</sup>，推出适用于浦东的浦东新区仲裁法规，还是行使地方立法职权，在仲裁基本制度之外探索制定一般地方性仲裁法规<sup>⑤</sup>适用于上海市全域，都可力争为上海建设亚太海事仲裁中心提供适应性的制度供给和法治保障，并与《仲裁法》修订协调呼应、携手共进。这种中央与地方立法并存格局的形成，虽与美国联邦法与州法的关系在形式与逻辑上均有不同，但在促进仲裁发展的效果上却似有异曲同工之妙。

① “特定区域”意指那些经中央政府明确批示，一方面获得了相应法律地位而与自然形成的区域相区别，另一方面获得了更多优惠政策，特别是税收、土地开发利用、人才引进、贸易便利化等方面的优惠政策，从而获得了更多发展动力和助力的区域，具体包括自由贸易试验区、各类开发区、跨省际的大区域等。参见王春业：《论我国“特定区域”法治先行》，载《中国法学》2020年第3期，第111—113页。

② 按照司法部《全国公共法律服务体系建设规划（2021—2025年）》的战略规划，要“努力将我国打造成为国际商事仲裁新目的地。推动面向世界的、面向区域的国际商事仲裁中心建设”。

③ 在上海，“特定区域”应包括上海自由贸易试验区、临港新片区、浦东新区社会主义现代化建设引领区等服务国家战略，并得到中央政策支持、赋权赋能的特定经济发展区域。

④ 对于《立法法》第11条规定的中央专属立法事项，地方立法不能触碰亦不能变通，当属共识。参见姚建龙、俞海涛：《论浦东新区法规：以变通权为中心》，载《华东政法大学学报》2023年第3期，第92页。

⑤ 有学者指出，除中央专属立法事项外，其他事项国家尚未制定法律、行政法规的，不享有变通立法权的普通地方性法规均可先制定地方性法规，亦可对已有的法律规定作出实施性、细化性规定。参见丁伟：《我国特定经济区域变通适用国际私法规范的前瞻思考》，载《政治与法律》2022年第9期，第13页。

## 2. 彰显仲裁契约性的制度构建

无论是《示范法》还是英国《1996年仲裁法》，抑或是美国 FAA、新加坡 IAA 及中国香港《仲裁条例》，无不高举当事人意思自治大旗，彰显仲裁的契约性本质。在此基础上，相关仲裁立法要么以拾遗补缺的任意性条款为主，要么对一些事项不作规定而留给仲裁机构、仲裁庭或当事人去补充。也就是说，一般仲裁法中除涉及国家公共政策外，几乎所有问题都允许当事人自由协商约定。这样既可防止和减少法院对仲裁不必要的干预，又有利于仲裁程序按照当事人的约定安排和运行。相比之下，中国《仲裁法》似乎没有充分考虑到这一点，而是采用了大量强制性条款，表现出较浓厚的行政化和诉讼化色彩，这应是对仲裁的契约性本质缺乏准确认识所致。

由此，顺应国际商事仲裁的发展潮流，忠于仲裁的契约性及当事人选择仲裁的愿望和初衷，对中国《仲裁法》下相关制度进行改革完善，当为明智和务实之举。而地方仲裁立法无疑应秉持仲裁的契约性，对标国际标准、对接国际通行规则，作出最有利于保障和促进仲裁发展的制度选择和安排，为上海建设亚太海事仲裁中心提供更有力的制度支撑。从其规定来看，《意见稿》在彰显仲裁契约性方面的确有较大进步，但仍不乏进一步完善的空间。例如，对于仲裁程序，《意见稿》在第四章以多达 48 个条文<sup>①</sup>作出了详细的规定，其中一些问题如仲裁申请书应载明的事项、送达方式等，其实是可以交由当事人约定、仲裁机构的仲裁规则规定抑或仲裁庭自由裁量决定的，不必都在立法中一一列明或交待。这点尤与崇尚“简约立法”的 FAA 存在一定反差。立法体现过多“父爱关怀”的“规则过剩”，显与仲裁的契约性存在出入，常给仲裁程序本身及当事人带来不必要的束缚或负累。

## 3. 面向国际航运界引入临时仲裁

多年来，中国仲裁实践及《仲裁法》下临时仲裁的缺失，不仅束缚了中国商事仲裁尤其是海事仲裁的健康发展，更因不符合国际航运界的习惯和需求而难以融入国际竞争主流，这显然与中国加快建设海洋强国、海运强国、仲裁强国的战略需求存在一定差距。为此，2016 年《最高人民法院关于为自由贸易试验区建设提供司法保障的意见》<sup>②</sup>和 2019 年《最高人民法院关于人民法院为中国（上海）自由贸易试验区临港新片区建设提供司法服务和保障的意见》<sup>③</sup>先后提出可在自由贸易试验区和临港新片区开展“三特定”仲裁，<sup>④</sup>使得临时仲裁在一定范围内有所松动，对缓解中国海事仲裁的发展困境或有一定助益，然而此类实践尚未有效开展，预期效果亦有待观察。

《意见稿》则一举引入了临时仲裁，却将其限定在涉外仲裁范围内。相比于 SMA 等仲裁机构临时仲裁的通行实践，《意见稿》的规定在以下方面还有待进一步斟酌：首先，对于临时仲裁，《意见稿》采用了“专设仲裁庭仲裁”这一表述，而未直接采用“临时仲裁”这一国际通行概念；其次，将临时仲裁限定在涉外仲裁范围内，与仲裁的契约性不符，与国际通行实践存在差异，在操作层面亦存在难以明确区分涉外仲裁与非涉外仲裁的困难。为在浦东新区乃至上海市全域打造国际一流的仲裁法治环境，上海地方仲裁立法显应紧密对接国际通行实践，尝试逐步突破

① 参见《意见稿》第 29 条至第 76 条。

② 法发〔2016〕34 号，2016 年 12 月 30 日发布。

③ 法发〔2019〕31 号，2019 年 12 月 13 日发布。

④ 即在自由贸易试验区或临港新片区内注册的企业之间约定在特地点、按照特定仲裁规则、由特定人员对有关争议进行仲裁。

“三特定”仲裁或《意见稿》中对临时仲裁适用范围的设限，有序引入临时仲裁。

2022年3月18日，中国海商法协会推出《临时仲裁规则》，<sup>①</sup>CMAC配套推出《临时仲裁服务规则》。这意味着中国海事仲裁实践首次明确承认了临时仲裁，并正式引入了临时仲裁规则，为中国海事仲裁发展补上了最关键的一块短板。

#### 4. 秉持快速低费仲裁的理念

快速低费，是仲裁相比于诉讼的重要优势，也是仲裁契约性的本质特征。在海事仲裁中，国际航运界对快速低费仲裁尤为重视。为此，包括纽约在内的各国际海事仲裁中心，无论是在仲裁法上还是仲裁规则上，无不秉持快速低费仲裁的理念进行制度设计，并以此作为寻求和保持竞争优势的利器。上海建设亚太海事仲裁中心，当然亦需在快速低费仲裁的价值指引下进行制度建构。例如，《意见稿》首次在第30条第4款明确规定“仲裁程序应当避免不必要的延误和开支”。不过，稍有遗憾的是，《意见稿》第58条仍保留了现行《仲裁法》第39条关于“仲裁应当开庭进行”的规定，即以开庭审理为原则、（当事人协议）不开庭审理为例外。相比之下，四大国际海事仲裁中心的实践明显不同，应是考虑到开庭审理比不开庭审理要昂贵费时得多。鉴于目前中国仲裁尤其是海事仲裁发展水平及仲裁员队伍整体水平，《仲裁法》修订虽不一定一步到位对接国际通行规则，但不在立法中明确硬性规定应开庭审理，而留给当事人或仲裁庭根据案件实际情况灵活掌握，应是更符合仲裁契约性也更有利于实现快速低费仲裁的制度安排。上海地方仲裁立法作为对仲裁发展的支持性和保障性立法，以快速低费仲裁为价值指引进行制度设计，亦是题中之义。

#### 5. 在仲裁地基础上构建内外一体化的司法监督

美国FAA及其后陆续出台并完善的英国《1996年仲裁法》、新加坡IAA、中国香港《仲裁条例》，均是以仲裁地而非仲裁机构所在地为基础面向临时仲裁进行制度设计，这无疑是仲裁契约性的要求和体现，并成为现代国际商事仲裁法的制度基础和共同标志。同样基于仲裁的契约性或对海事仲裁的特别关照，FAA自始未对海事仲裁作涉外与非涉外的制度区别，英国《1996年仲裁法》、中国香港《仲裁条例》则先后取消了“内外有别”的制度分轨而走上了一体化的发展道路。<sup>②</sup>新加坡虽一直保持国内仲裁法与国际仲裁法在形式上的分立，但两者可基于当事人的约定灵活适用于国内仲裁和国际仲裁。<sup>③</sup>由此，在仲裁地基础上不区分国内仲裁与国际仲裁构建一体化的仲裁制度，已成为一种新的国际趋势。

上海建设亚太海事仲裁中心，离不开先进完善的司法监督制度，以此充分发挥司法支持和保障作用。近年来，中国仲裁司法监督制度经过一系列的改革完善，已取得长足进步，<sup>④</sup>《意见稿》还首次明确提出“人民法院依法支持和监督仲裁”。<sup>⑤</sup>结合目前的司法实践及新的国际趋势来看，中国仲裁司法监督制度仍有进一步完善的空间，主要表现在两个方面。

① 该规则由中国海商法协会第十五届六次常务理事会审议通过并于2022年3月18日发布。

② 英国《1996年仲裁法》的一个重大改革就是取消了国内仲裁与国际仲裁的区别，实现了两者的制度统一。参见罗楚湘：《英国仲裁法研究》，武汉大学出版社2012年版，第58页。2011年，中国香港《仲裁条例》修订，一个重要突破就是以2006年修订后的《示范法》为基础，消除本土仲裁与国际仲裁之间的区别，建立了统一的仲裁制度。参见2011年香港《仲裁条例》第5条第1款。

③ 参见IAA第5条第1款、第2款及第15条第1款。

④ 参见宋连斌：《仲裁司法监督制度的新进展及其意义》，载《人民法治》2018年第3期，第21页。

⑤ 参见《意见稿》第10条。

一是需在仲裁地基础上明确仲裁裁决的籍属，进而明确仲裁司法监督的管辖权和法律依据。其实，尽管中国《仲裁法》一直是以仲裁机构所在地为基础进行制度建构的，但近年来，无论是在仲裁规则层面还是司法实践层面，对接国际通行规则引入仲裁地概念完善仲裁司法监督制度已渐成共识，亦是《仲裁法》修订的制度选择，《意见稿》中的相关规定即是明证。<sup>①</sup> 直接服务保障上海建设亚太（海事）仲裁中心的地方仲裁立法，更应顺应《仲裁法》修订的方向、对接国际通行规则，率先引入仲裁地概念并在此基础上进一步细化和完善仲裁司法监督制度，以打造国际一流的“仲裁友好型”司法环境。

二是取消“内外有别”的双轨制监督，并将司法监督限定在程序审查范围内。其实，在顺应国内仲裁与国际仲裁制度一体化发展的国际潮流中，取消《仲裁法》及《民事诉讼法》下“内外有别”的双轨制司法监督，尤其是取消对国内仲裁的实体监督，已是势在必行。然而，《意见稿》虽取消了双轨制监督，却保留了裁决撤销事项中的实体审查。<sup>②</sup> 下一步应如何抉择，无疑还需更专业务实的考量与权衡。

#### 6. 增强裁决透明度，提升仲裁可预见性

2021年CMAC仲裁规则第58条第10款，首次允许仲裁机构在征得当事人同意的前提下，对裁决进行脱密处理后予以公布。这应是对SMA多年行之有效且受当事人欢迎的成熟经验的吸收和采纳，不仅有利于增强裁决透明度及在一定范围内统一仲裁尺度，更有利于提升仲裁的可预见性和公正性。这在中国海事仲裁制度改革中无疑是一个突破，未来在推动上海建设亚太海事仲裁中心的实践中能发挥多少助益，值得期待。

## 七 结论

美国虽沿袭了英国的普通法，但在仲裁领域却通过制定法——FAA率先推出并确立了现代仲裁制度，以摆脱传统普通法对仲裁的束缚或敌意。面对FAA的简约立法，美国联邦最高法院总是秉持支持仲裁发展的联邦政策作出解释，并通过一系列判例发展出一套联邦仲裁“普通法”，以满足实践需求并推动FAA与时俱进。致力于统一州法的ULC先后推出了UAA和RUAA，以软法方式积极推动各州仲裁法走向统一并实现现代化，力争为仲裁的发展打造一个良好、统一的国内法治环境。20世纪60年代，基于自身优势，纽约海事仲裁界不失时机成立了SMA，并借由专业的海事仲裁规则面向国际航运界提供其熟悉和习惯的海事仲裁服务，为纽约发展成为BIMCO认可的国际海事仲裁中心夯实了基础。

与伦敦、新加坡、香港等其他国际海事仲裁中心的海事仲裁制度相比，纽约的海事仲裁制度既表现出国际共性，亦不乏独特个性，既有其优势亦显现不足。尤其是FAA多年来保持简约立法与惰性修法的风格，常在个案适用中引发美国联邦最高法院对相关条文解读的司法分歧，一定程度影响了FAA仲裁在效率、稳定、可预期等方面的吸引力和竞争力。上海在建设“两个中心”的战略背景下，亦作出了建设亚太海事仲裁中心的战略选择。为此，立足中国国情及已有的制度优势，多维检视美国海事仲裁制度并参考镜鉴其经验得失，推动中国海事仲裁制度改革完善，为

<sup>①</sup> 例如《意见稿》第27条、第77条。

<sup>②</sup> 参见《意见稿》第77条第1款第5项。

上海建设亚太海事仲裁中心构建国际一流的海事仲裁法治环境，应是中国当下的务实选择，亦是中央推动上海实行高水平对外开放、扩大制度型开放的题中之义。

## Inspection on the U. S. Maritime Arbitration System from Multiple Dimensions and China's Choice: From the Perspective of Building the International Maritime Arbitration Center

*Deng Jie*

**Abstract:** The advanced maritime arbitration system can guarantee and support a country's steady development of maritime arbitration and its building of international maritime arbitration center. Due to its advanced maritime arbitration system, New York, just as London, Singapore and Hong Kong, has become one of the international maritime arbitration centers recognized by the international shipping community, and has also gained its own advantages and position through increasingly fierce international competition. By inspecting and analysing the U. S. maritime arbitration system from multiple dimensions, we can see not only the improvement approach of the Federal Arbitration Act under the U. S. federal policy favoring arbitration, but also the value pursuits of the state arbitration law's unification and the constant revision and improvement of the maritime arbitration rules. Compared with the maritime arbitration systems of other international maritime arbitration centers, the U. S. maritime arbitration system presents both international commonalities and unique characteristics and has both advantages and shortcomings. However, providing maritime arbitration services the international shipping community is familiar with and accustomed to is always the invariable pursuit of the U. S. As for Shanghai, under the strategic background of building the global-oriented Asian-Pacific arbitration center and building the international shipping center, it has also made a strategic choice to build the Asian-Pacific maritime arbitration center. To achieve this, based on China's national conditions and existing institutional advantages, we should learn gains and losses from the development of the U. S. maritime arbitration system to promote the reform and improvement of China's maritime arbitration system. Specifically speaking, it includes propelling the revision of the Arbitration Law of the People's Republic of China, promoting the pioneering and experimental work for the local arbitration legislation, and pushing forward the continuous revision and perfection of maritime arbitration rules. These mentioned above can further show specialized features of maritime arbitration better satisfy the practical needs of maritime arbitration's development, and build a world-class maritime arbitration for Shanghai to build the Asian-Pacific maritime arbitration center. Therefore, the reform and improvement mentioned above should be China's pragmatic choice at the moment.

**Keywords:** Maritime Arbitration, Federal Arbitration Act, Uniform Arbitration Act, Maritime Arbitration Rules of SMA, Asian-Pacific Maritime Arbitration Center

(责任编辑: 林 强)