



HONG KONG
MARITIME AND PORT BOARD

香港海運港口局

电子简报 2025 年 1 月



香港海事仲裁

Bill Amos 先生是香港海事仲裁协会（HKMAG）的独立仲裁员兼副会长。该协会由多名在海事事務方面拥有丰富专业知识的香港仲裁员组成，旨在致力于以迅速、经济和高效的方式解决和处理各种海事商事纠纷。

Bill Amos 先生在下文中主要阐述了与伦敦海事仲裁相比，香港海事仲裁如何在授予禁令时让申请人拥有更多的选择。由于《联合国国际贸易法委员会国际商事仲裁示范法》（《示范法》）已纳入了《仲裁条例》（第 609 章），申请人在香港无需承担与法庭诉讼相关的延迟和额外费用。

仲裁庭授予禁令的权力 - 伦敦仲裁与香港仲裁的区别

在争议的最初阶段，仲裁一方可能迫切需要法庭授予禁令。常见的做法是通过冻结令 / 玛瑞瓦禁令或限制外国法院提起诉讼的禁诉令来保护资产。

伦敦仲裁与香港仲裁之间存在一个有趣的差异，亦是英国法律与《示范法》之间的差异，这种差异主要体现在临时禁令上，而并非最终禁令。

简而言之，香港仲裁庭有权授予临时措施 / 禁令，但伦敦临时仲裁庭一般不会授予此种禁令，除非双方明确表示同意。

在相关法规中也能发现这种差异。

香港

香港《仲裁条例》（第 609 章）主要以联合国国际贸易法委员会的《示范法》为核心。《示范法》第 17 条明确规定：

“除非当事人另有约定，仲裁庭经一方当事人请求，可以准予采取临时措施”

反之，由于英国《1996 年仲裁法》对此并没有做出相应声明，因此伦敦仲裁庭无权授予冻结令或禁诉令等临时性措施。

此外，《仲裁条例》将“临时措施”定义为一种命令，包括：要求一方不得采取任何可能违反仲裁程式的行动的命令（如禁诉令）以及提供一种保存资产以履行仲裁庭其后作出的裁决的方法（如冻结令 / 玛瑞瓦禁令）。



Hong Kong Maritime Arbitration Group 香港海事仲裁協會



Bill Amos

香港海事仲裁协会独立仲裁员兼副会长



该条例为仲裁庭在下令采取临时措施时提供了明确的指引。仲裁庭必须确信：损害赔偿不能作为补救措施，授予上述禁令只是权衡之下的一种选择，且申请人很有可能在索赔中胜诉（第 36 节）。

伦敦

在英国海事仲裁中，各方可以自由商定仲裁庭在诉讼程式中行使的权力。除非获得各方一致同意，否则仲裁庭不具有准予临时性措施的权力（《1996 年仲裁法》第 39 节）。

第 38 节第（4）条明确规定了仲裁庭可以行使的一般权力：

“仲裁庭在进行仲裁程序时，可作出命令，就任何有关财产（即任何财产受而是仲裁程序的标的，或在仲裁程序中产生关乎该财产的任何问题，而该财产是由仲裁程序的一方拥有或管有）作出（a）检查、拍摄、保存、保管或扣留等命令”。

因此，若财产是由仲裁程序的一方拥有或管有；而该财产是仲裁程序的标的，仲裁庭有权对有关资产发布资产保全令。如资产存在耗散风险，则伦敦临时仲裁程序中的一方应该向高等法院申请发布冻结令。

结论

《英国仲裁法》规定由法院负责受理紧急禁令的申请，特别是对于临时仲裁程序中的争议案件。考虑到有专门的法官负责处理紧急事务，因此在处理效率和可执行性方面具有很大优势。

相比之下，香港仲裁临时禁令的申请人可能需要在法院和仲裁途径之间作出选择。如上所述，香港仲裁庭甚至有权在临时仲裁中采取临时措施。如果仲裁属于香港国际仲裁中心、国际商会、中国国际经济贸易仲裁委员会或香港海事仲裁协会等授权机构的管辖范围，则中国内地法院也有权授予资产冻结令。

香港仲裁在授予临时措施和禁令方面能够为用户提供多种选择。

以上是 Amos 先生发表在《香港律师会会刊》上的一篇文章摘要。

[本文首次发表于 2024 年 4 月《香港律师会会刊》 <https://www.hk-lawyer.org/>]

在第二篇有关香港海事仲裁方面的文章中，海问律师事务所合夥人刘洋先生主要探讨了香港与内地在仲裁方面的相互协作，从而大大提高了两地仲裁程序的竞争优势。

海事纠纷的解决方案 - 香港与内地相互协作的独特优势

传统上，国际海事交易往往涉及不同司法管辖区的多方参与。因此，关键在于：与全球其他海事仲裁中心相比，香港如何能够成为海事仲裁地的不二选择？

作为中国唯一的一个普通法司法管辖区，香港享有“一国两制”的独特制度优势。这一制度框架使香港能够与内地在仲裁方面建立重要的协作关系，从而提升其作为仲裁地的吸引力。

特别是 2019 年 4 月 2 日签署的《关于内地与香港特别行政区法院就仲裁程序相互协助保全的安排》（《安排》）将香港定位为第一个除内地以外允许当事人向内地法院申请采取临时措施的司法管辖区，反之亦然。作为上述指定机构之一，香港海事仲裁协会专门负责处理海事和商事纠纷，协会的仲裁员大多数是拥有丰富经验的航运从业人员。



截至 2023 年底，香港仲裁机构已经受理了 105 宗内地法院的临时措施申请。值得注意的是，上述《安排》正式生效一周后便接获第一份向上海海事法院提交的海事纠纷财产保全申请。

除《临时措施安排》外，1999 年签署的《安排》为内地和香港之间的仲裁判决建立了精简而有效的机制。于 2020 年签署的补充安排更是进一步完善了这一框架，从而使该框架与国际仲裁惯例保持高度一致。

此外，香港于 2024 年 1 月落实新机制，就民商事案件中作出的判决与内地建立相互认可及强制执行判决的安排。这将意味着在符合特定要求下，在香港发布的判决结果可以同步在中国大陆得到有效执行，反之亦然。此机制大大提高了香港海事争议解决中的可信度和效率。

总括而言，香港以其独特的法律环境和与内地的战略协作成为解决海事争议的首选仲裁地。香港具有大量经验丰富的从业人员、完善的法律框架和与内地制定的互惠协作机制不仅可以保证仲裁程序的顺利进行，亦为选择香港作为仲裁地的国际各方树立了更强的信心。随著海运业的不断发展，香港作为主要法律中心的作用将进一步加强，其作为海事争议解决中心的吸引力亦不断提升。



刘洋
海问律师事务所合伙人

在香港投资：航运公司的首选目的地

香港一直是世界主要的航运和贸易中心。凭藉各方面强大的基础优势，例如战略地理位置、低税制度、普通法制度、经商便利性以及 1997 年开始实施的「一国两制」治理方针，香港成为众多著名航运公司的办事处所在地。

顾建纲先生 (Kenneth) 是泰昌祥轮船（香港）有限公司第三代主席兼总裁。在他看来，香港独特的自然优势以及与中国内地日益融合的强大优势，未来将继续吸引世界各国航运投资者。

「香港具有得天独厚且不容忽视的地理位置和自然优势，香港距离东亚和东南亚主要城市（和其他海事中心）的飞行距离只有不到五小时。透过高铁等交通基础设施亦大大提高了来往内地的出行效率。中国内地在全球航运市场中占据了举足轻重的地位（包括船舶拥有、建造、维修、租赁和货运等），香港坐拥背靠祖国、面向世界的优势。」

顾先生还补充道：「中国的人才库拥有取之不尽的资源。中国各所海事大学每年培养出获得世界各地航运企业一致认可的高素质毕业生。」

「从这个角度来看，『一国两制』为香港带来了另一个独特的优势。我们发现，从内地招聘人才很容易，内地的大学毕业生（无论是海运还是其他学科）普遍都愿意来港工作。」



最后他总结：「香港目前仍然拥有坚实的海运传统及氛围。经过长期发展，这种氛围已经发展的相当成熟，一直是一众家族船东汇聚之处。」

Angad Banga 先生是香港船东会主席，Fleet Management 母公司拓维集团的首席运营官。

Banga 先生对顾先生认为香港地理位置至关重要这一看法表示认同。但他认为，公营和私营机构应充分利用这一自然优势促使香港成为全球航运投资的首选地区。

Banga 先生亦表示：「香港在航运业的竞争优势主要体现在三个重要方面：综合服务、与全球紧密连系和有效的公私营协作关系，从而共同推动航运业快速发展。」

「香港是航运业服务生态圈的重要枢纽。作为全球领先的金融服务、商业以及物流中心，香港海运历史悠久，提供一系列针对行业需求的专业服务。香港凭著其独特的战略位置极大地推动了大湾区的发展，特别是发展高增值物流服务、行业的可持续发展和其它相关领域。随著贸易路线的不断扩展，加强互联互通和充分利用专业知识在未来将变得越来越重要。」

同时，Banga 先生还指出，政府在推动香港航运生态圈发展和提升其吸引力方面扮演重要角色。

「香港政府公布的《海运及港口发展策略行动纲领》旨在大力振兴和发展多元化航运业，并帮助航运业面向未来。其中大部分内容已在 10 月份公布的 2024 年度施政报告中获得批准。」

Banga 先生表示：「上述行动纲领充分体现了香港致力推动绿色科技发展及投资，同时通过人才培养及发展提升从业人员的技能水平。这些措施作为香港稳健的根基，加强香港作为航运商业中枢的地位。」

最后，专营散装干货航运业的 KC Maritime 总裁 Gautam Chellaram 先生指出，香港强大贸易联系和政治稳定性是香港作为商业营运基地的重要基础。

Chellaram 先生表示：「香港与全球多个主要经济体有著紧密的贸易联系，各大航运公司得以充分利用众多的商业机遇，迅速扩大全球业务范围。凭藉稳定的政治环境和自由贸易市场，香港在地区地缘政治具有不确定性的情况下，为航运企业营造出一个安全稳定的营商环境。」

Banga 先生、顾先生和 Chellaram 先生均表示支持香港作为投资目的地，这类评论是鼓励海外和内地航运企业在香港投资的最好印证。

同时，未来有计划在香港投资的企业应该注意到，2020 年香港政府针对船舶租赁业务推出了税收优惠和豁免政策。另外在 2022 年，政府向从事海事保险、船舶管理、船舶代理和船舶经纪的企业提供半税优惠。上述措施自推出以来，广受业界特别是高增值服务业欢迎。



顾建纲
泰昌祥轮船(香港)主席兼总裁



Angad Banga
香港船东会主席及拓维集团首席运营官



Gautam Chellaram
KC Maritime 主席



事实证明，这些税务优惠是壮大航运生态圈发展的有力工具。为此，香港政府在最新一份施政报告中承诺，未来将加大推广现有航运服务税务宽减措施，并将研究推出新的税务优惠。

根据正在进行的研究结果，香港政府将按照经济合作与发展组织公布的有关「税基侵蚀及利润转移」（BEPS 2.0）国际税务改革框架方案进一步检视及优化税务优惠。未来，政府将大力探索如何推行更多类似措施向大宗商品交易商提供更多支援。

网络安全成为全球航运业关注的三大商业风险之一

根据国际航运协会（ICS）最新发布的《海运晴雨表报告》，网路攻击已经成为行业三大风险之一。

随著电子系统的广泛采用，具有破坏性的网路攻击有不断增加的趋势。根据国际航运协会展开的调查显示，人们对在网路威胁挑战下的营运能力信心具有下调趋势。

如果缺乏强而有力的标准规范，网路风险将无法得到有效控制。国际船级社协会（IACS）今年对所有新建船舶提出了网路安全系统和整合要求，与全球其他行业经营者一样，香港航运界亦应严格遵守这一要求。

与此同时，香港和不同地区的船东也纷纷投入大量资源在网路安全防护上。目前，一些主要的国际航运公司和重要港口仍然是骇客事件的最大受害者。另外，保险行业亦积极为网路安全制定专门的保险产品，为海运业务公司提供全面的风险管理（包括但不限于船舶本身）。

国际风险管理公司韦莱韬悦（WTW Willis）的香港网路负责人 Carlos Grijalva 先生表示，网路攻击的存在是必然的，关键是攻击何时发生。他表示，目前保险公司和被保险人都处于学习和摸索阶段。保险公司正在学习如何调整保单内容令其覆盖范围更广以及更加有效。同时，越来越多香港和其它地区的船东正在寻求为所有船舶投保更全面的保险，包括船舶的物理性损坏。企业如果能够建立强大的安全网路，保险公司亦能够同时提供更多额外的风险管理保障，相信可以降低风险事故发生的概率。

