



■ 本版撰文 本报记者 杨颖 霍玉茜

编者按:随着经济全球化不断深化,世界航运贸易获得了空前的发展,但是,在航运实践中产生的各种问题也给传统海事法律领域带来了诸多新的课题。

为更好地探讨、解决这些问题,近日,各界人士共聚北京,为推动世界海事法律制度的完善建言献策。业内人士表示,希望首次在中国举办的

国际海事委员会大会,可以让中国航运界更好地了解国际海事法律规则,同时也让世界更近距离地看到中国海商法的发展。另外,也希望会议的重要议题,即船舶司法出售国际公约、修订国际救助公约、约克-安特卫普规则等取得相应成果,从法律上、制度上保证航运业健康发展,为国际贸易投资带来更多活力。

国际海事委员会大会首次在中国举办

完善规则 加强合作 助力航运业健康发展



全国人大常委会副委员长华建敏



中国贸促会会长万季飞



国际海事委员会主席卡尔-约翰·贡布里

近年来,世界经济复苏缓慢,全球航运业持续低迷,国际航运贸易也出现了很多新现象、新问题,传统的海事法律出现了一定的不适应性,因此需要促进相关规则的修订、出台,不断完善世界海事法律制度,从而促进国际航运业的健康发展。

为加强国际交流、合作,共同探讨、完善世界海事制度,日前,由中国海商法协会承办的国际海事委员会第40届大会在京举行。这是国际海事委员会(英文简称CMI)成立100多年来首次在中国举办大会。全国人大常委会副委员长华建敏出席开幕式并发表演讲。中国国际贸易促进委员会(以下简称中国贸促会)会长万季飞、中国法学会常务副会长陈冀平、中国海商法协会主席魏家福、国际海事委员会主席卡尔-约翰·贡布里,以及来自48个国家和地区的海商法协会负责人、法官、学

者、律师、工商界代表以及来自12个国际组织的代表约400人出席了大会。

全球航运业低迷 需要更加完善的规则“保驾护航”

在开幕式上,华建敏指出,2008年爆发的全球金融危机,使一些国家和地区的实体经济遭受巨大创伤,最直接的表现就是全球贸易活跃程度显著减弱,全球海运行业陷入低靡状态。

据了解,自2011年下半年开始,随着经济增速持续放缓,全球初级原材料需求的疲软致使BDI指数走低,航运市场再次面临窘境。一些业内人士分析,当下,航运市场的低迷或将成为未来市场的常态。

不过,更令人担心的是,一些新的争端、问题的出现

也对航运业的健康发展造成了一定程度的阻碍,业界需要更加完善、系统的规则,增强国际贸易投资的活力。

“当前,世界经济正在缓慢复苏,但国际金融危机深层次影响远未消除。一些国家的主权债务危机复杂难解;一些国家贸易保护主义势头上升,导致贸易摩擦和投资争端增多,限制了国际贸易投资的活力,全球经济下行风险依然存在。”华建敏说。对此,他提出3点建议:一是坚定信心,开展务实合作;二是完善规则,维护公平的竞争环境;三是科技创新,推动航运业绿色发展。

中国拥有1.8万多公里海岸线和12.3万公里内河航运线,运力超过1吨的港口有20个,货物吞吐量已有7年位居世界第一,船舶出口覆盖了全球169个国家和地区,目前已成为世界航运大国之一。与此同时,中国海事部

门、司法机关、仲裁机构一直在致力于借鉴国际成功经验和通行做法,不断完善海上法律制度。华建敏表示,中国航运业在开放中不断发展壮大,国际竞争力不断提升,有力地支撑了中国经济和贸易的发展。中国将坚定不移地坚持改革开放,促进贸易投资市场化、便利化,推动区域和世界经济一体化,与国际社会一起,共同推动世界经济和国际航运业的平稳复苏。

加强国际合作 共同应对新问题

万季飞在致辞中表示,在经济全球化进程中,国际间的专业分工与合作进一步深化,世界贸易与航运以及全球实体经济与金融的联系变得更加紧密,并呈现出一种齐涨共跌、共荣共衰的态势。特别是在当前全球经济增长乏力,市场需求严重不足的情况下,各国、各地区之间贸易与航运的交流和合作,显得尤为必要。

“随着全球航运业的不断发展,航运实践中出现的新现象、新事物和新问题,给传统的海商法领域带来了新的课题,现有的国际公约或规则表现出一定的滞后性和不适用性。”万季飞说,“这需要世界各国、各地区共同努力,根据新情况适时修改旧公约、增加新条款、出台新政策,解决新问题,最大限度地发挥国际公约或规则的作用,规范国际航运市场。”

据悉,本届国际海事委员会大会于2012年10月14日至19日和10月20日至22日分别在北京(主会场)和上海(分会场)举办。会议的主要议题包括船舶司法出售、国际救助公约、约克-安特卫普规则等,同时还涉及扣船公约、跨境破产、南北极法律问题、海商法钻井平台、鹿特丹规则、海事仲裁、海上保险、船员问题、海盗等前沿议题。“希望通过广泛讨论,能够得到一些建设性的意见和方法,继续完善世界海事法律制度。”卡尔-约翰·贡布里说。

“近年来,国际航运和海事法律制度发生了较大变化,产生了许多新的热点问题,特别是航运形势的进一步恶化,导致破产、扣船、海上保险、仲裁等案例的增多等等。”魏家福呼吁,各界要对航运业予以更多的关心和帮助,寻求从法律上、制度上保证航运业及其相关产业的健康发展。

国际海事委员会大会重点议题

船舶司法出售国际承认公约草案

2008年,国际海事委员会(英文简称CMI)正式成立了船舶司法出售问题的国际工作组,由中国海商法协会副主席李海担任组长。

其间,工作组在2011年8月份形成公约草案第一稿,发送给各国海商法协会征求意见,并在2011年9月23日的奥斯陆会议上进行了讨论。2012年4月,工作组提交了公约草案第二稿,并将在征求各国海协意见后形成公约草案第三稿,提交本月召开的CMI北京会议,并力争在会上获得通过,定名为北京规则。

中国是法院扣押和拍卖船舶数量较多的国家,公约草案如能通过并被广泛接受,将会在很大程度上统一缔约国在这方面的法律规则。这将有利于使中国法院扣押进而出售船舶的效力获得更广泛的国际认可。

为配合以上议题的研究,争取到对中国最有利的公约条款,协会成立了由最高人民法院王淑梅审判长任组长的工作组,结合中国的法律规定和司法实践,针对公约第一稿提出了修改意见。目前,工作小组正在组织对公约草案第二稿进行讨论和研究,并提出进一步的意见和建议。

救助公约的修订

《1989年救助公约》扩大了适用范围,完善了救

助报酬的评定标准,增设了环境救助特别补偿条款,确立了船长代表船货双方签订救助合同的权利,在一定程度上突破了《1910年公约》确立的“无效果、无报酬”原则,可以对救助“造成环境污染或构成环境污染威胁的船舶或财产”的救助方给予特别补偿(即所谓的“安全网”条款)。但《1989年公约》也存在一定的局限性。特别是在财产救助与环境救助关系的处理方面,仍然以财产救助为中心,将环境救助置于从属地位,不能满足日益迫切的海洋环境保护需要。同时,其环境救助适用的地域范围也过于狭窄。此外,特别补偿制度在具体的操作过程中也产生了许多问题。

基于上述原因,近年来修订《1989年公约》的呼声日渐高涨。为此,国际海事委员会启动了《1989年公约》的修订工作,先后发出两份内容详实的调查问卷,正式征求各国海商法协会的意见。本次大会也特别把对《1989年救助公约》的修订作为一个重要议题加以讨论,并将请各国海商法协会举手表决。

为探讨研究上述议题,中国海商法协会特别组建了由交通部救捞局副局长洪冲为组长的救助公约修改工作组。通过工作组对国内救助业以及相关行业的分析和评估,中国对于修订公约应持的基本态度是:支持并积极参与修订,在修订的具体过程中充分表达中国的独立意志。一方面,综合比较《1989年公

约》的修订对中国航运业可能产生的正反两方面影响,应是利大于弊。另一方面,《1989年公约》的修订无疑可以为缓解救助业的窘境提供法律支持,符合中国救助业的客观需求,将对救助业发展产生积极影响,促进救助业的良性发展。

修改约克-安特卫普规则

2004年,约克-安特卫普规则制定后遭到了许多船东和船东组织的抵制,这其中包括波罗的海国际航运公会(英文简称BIMCO),它向其成员发出信函,建议拒绝使用该规则,并表示不会将该规则并入其标准文件。结果使得2004年约克-安特卫普规则很少被并入运输合同,也很少被使用。

为此,国际海事委员会在近年做了一些努力,希望能够通过修订而使2004年的约克-安特卫普规则得到普遍适用。但是,此次修订只限定于对建议内容的修改。

基于其国际工作组得出的意见,国际海事委员会向各国海商法协会发出了征求意见的函件。中国海商法协会为此成立了工作组,由中国贸促会海损理赔中心牵头,针对约克-安特卫普规则的修订问题进行了大量资料搜集、研究和讨论的工作,并通过秘书处向协会理事、会员等多次征求意见或建议,对该规则的适用规则、规则六救助报酬、规则十一等提出了相应的修改意见,已报国际海事委员会。

链接:

国际海事委员会(Comite Maritime International, CMI):是促进海商法统一的非政府间国际组织,1897年创立于比利时安特卫普。

国际海事委员会的宗旨是通过各种适当的方式和活动促进国际间海商法、海事惯例和实践做法的统一,促进各国海商法协会的成立,并与其他具有相同宗旨的国际性协会或组织进行合作。其大会每4年召开一次,由来自世界各国或地区的海商法协会代表以及相关国际组织的代表出席,会议议题一般集中于该时期国际海事立法的热点问题。

1989年,中国海商法协会成为国际海事委员会会员。

中国海商法协会:是由中国从事海商、海事、经贸、保险及法律工作的个人和单位组成的专业性民间团体。

中国海商法协会的主要任务是:组织会员对海商法、国际公约、海运惯例和习惯作法进行调查和研究;向政府及有关主管机关就海商法立法、司法和行政管理方面的问题提出建议或报告,为中国海上运输、对外贸易与经济合作、海上保险和有关行业的发展发挥积极的促进作用;组织会员收集、整理和编译出版国内外海商法规、案例和有关的文献资料;开展对外交流活动,加强与各国和国际海商法组织、人士的联系,研究国外海商法的发展动向,积极参加国际海事委员会和其他有关国际组织的活动。

国际海事委员会第40届大会由中国海商法协会承办。

中国海事仲裁委员会:简称“海仲委”,成立于1959年1月,是中国唯一一家以仲裁方式,解决产生于远洋、沿海及与海相通的水域的运输、生产和航行过程中的契约性或非契约性争议的海事仲裁机构。

1999年以来,海仲委先后在上海、天津、重庆设立分会,并在大连、广州、宁波、青岛等地设立办事处。同时,出于业务发展的需要,海仲委还成立了物流、渔业领域的争议解决中心,使得其可仲裁案件的类型更加多样化。除传统的租约、提单、救助打捞以及船舶碰撞争议外,海仲案件还涉及现代物流争议、船员劳务争议、集装箱租箱争议、修造船争议、货运代理争议、海上保险争议等。

海仲委为完善中国经济立法、推动中国仲裁事业发展以及中国航运、法律界参与国际海商立法工作做出了重要贡献。《仲裁法》、《海商法》都吸收、借鉴了海仲委的仲裁实践和经验。

