



# 让商事调解更具吸引力

## 中国贸促会调解中心发布新调解规则

法眼财经

□ 本报记者 张维

近日,中国国际贸易促进委员会/中国国际商会调解中心(以下简称“调解中心”)发布了最新修订的调解规则。作为业内标杆,作为首批被最高人民法院纳入“一站式”国际商事纠纷多元化解决机制的调解机构,调解中心的这一重大动态自然备受关注。

新规则亮点纷呈,既有对多年调解经验的总结,也有对国际先进调解规则的参照。用中国贸促会副会长、中国国际商会副会长于健龙的话来讲,“着力打造彰显中国特色与调解优势同时具有国际竞争力的商事调解制度”。

新规则颁布实施后,有望改变长期以来企业对商事调解应用率不高的现象。于健龙近日在接受《法治日报》记者采访时表示,新规则专门就进一步推广商事调解的应用,增加当事人对商事调解的信任与认可度,便利其进入调解程序上作了相应规定,将极大增强企业主动参与调解的积极性,充分发挥商事调解的优势。

### 顺势而为 回应需求

商事调解作为一种替代性争议解决方式,被认为能够有效维护商业合作关系,实现争议双方的互利共赢。

从源头上减少诉讼增量,充分发挥调解“抓前端、治未病”作用是重要途径之一。“将调解服务向前延伸,是我们商事调解机构需要回应的时代课题。”于健龙说。

向前延伸,也需要商事主体接得住。商事调解作为一种友好、快捷、有效的解纷方式,优势明显,但一个不容忽视的现实是,由于我国社会还没有形成“优先调解”的氛围,企业主体对调解的信任还没有完全建立,企业主动参与调解的积极性不高,这在很大程度上制约了调解优势的发挥。本该在商事争议解决中扮演重要角色的调解,有待进一步扩大“施展能力”的空间。

外部原因,也使得这种“求变”成为必然。联合国大会于2018年12月审议通过了《联合国关于调解所产生的国际和解协议公约》(即《新加坡调解公约》),为调解达成和解协议的跨境执行确立了统一的规则。我国于2019年8月7日作为首批签约国签署了该公约。这就决定了,做好与公约的衔接,是与国际接轨的必然。

中国贸促会商会法中心主任、中国贸促会调解中心执行副主席蔡晨风告诉《法治日报》记者,调解中心现行的调解规则于2012年生效实施,至今已超十年。在这十余年间,商事调解事业取得了巨大的发展,调解中心也积累了宝贵的调解实践经验,有必要通过修订规则对新形势下的调解实践予以进一步规范;同时,网络技术与人工智能等新兴科技不断发展,对传统的商事调解方式和手段提出了挑战,也需要通过规则完善使调解能够适应数字化时代的要求。

于是一,一套更加贴合政策要求、更加顺应国际趋势、更能满足调解需求的商事调解新规则应运而生。

### 强化便利 彰显优势

翻开新规则,不难发现,在进一步推广商事调解的应用上,调解中心可谓用心良苦,着墨颇多。

让更多的纠纷可以顺利进入商事调解的范畴,无疑是首要之举。新规则为此扩大了调解的受案范围。蔡晨风介绍说,为满足当事人多元化争议解决的需求,新规则增加了可受理投资者与东道国或地区因投资产生的争议,可受理其他机构委托、委派调解的案件,可接受使领馆、商会等邀请或委托的案件,以此回应诉调对接、调仲结合、联合调解的现实需求,拓宽案件进入调解

## 《大型活动可持续性评价指南》国家标准正式实施

本报讯 记者张雪泓 近日,《大型活动可持续性评价指南》(以下简称《指南》)国家标准正式实施。这一标准总结了成功举办北京2022年冬奥会的可持续性管理经验,设置了举办各类大型活动的7大类35个可持续性评价指标,将提高大型活动可持续性管理水平、科学评价大型活动可持续性提供参考。

北京市市场监督管理局有关负责人介绍说,《指南》全面覆盖了可持续性采购、碳中和、场地利用、生态修复等关键领域,致力于提升大型活动的绿色低碳水平,强化对生态环境的保护,优

## 海口国际邮件互换局兼交换站正式运营

本报讯 记者邢东伟 翟小功 通讯员谢东良 近日,4票出境至悉尼的邮件在海口海关所属海口港海关邮检现场查验装车后,运抵海口美兰机场国际货站直飞悉尼,这是海口国际邮件互换局叠加交换站功能后的首批国际出口邮件,它们顺利通关标志着海口国际邮件互换局兼交换站正式运营。

国际邮件互换局兼交换站是指向境外邮政封发国际邮包,接收、开拆、处理境外邮政发来的国际邮包或与邮政进行国际邮包交换的邮件处理场所,由邮政企业运营,海关进行监管,邮件通过互换局可实现与全球127个国家和地区互联互通。

海口国际邮件互换局兼交换站的正式运营,意味着海口地区进出口邮件不必再绕行广州、上海等地的互换局,可在海口国际邮件互换局直接办理总包通关,实现进出境邮件在海口直封直达,这进一步提高了海南自贸港邮件的通关效率和寄递时效,可有效提升海南跨境物流产品竞争力。

为推动海口国际邮件互换局兼交换站启动

### 核心阅读

中国国际贸易促进委员会/中国国际商会调解中心近日发布了最新修订的调解规则。新规则专门就进一步推广商事调解的应用,增加当事人对商事调解的信任与认可度,便利其进入调解程序上作了相应规定,将极大增强企业主动参与调解的积极性,充分发挥商事调解的优势。



的路径。

纠纷解决成本往往是当事人选择纠纷解决方式的关键因素之一。新规则看准了这一点,降低了调解费用。为凸显调解低成本优势,新规则对调解收费标准进行了全面调整,蔡晨风将其归纳为3个方面:一是启动成本降低,登记费不再与争议标的额大小挂钩,无论标的额多少,申请人只需缴纳1000元案件登记费就可以启动调解程序,增加一种纠纷的可能;二是调解费收取比例整体下调。“我们计算过,随着争议标的额的增加,调解费占诉讼费的比例将从90%递减至30%。”蔡晨风说。三是调解费缴纳方式灵活,当事人可以选择以案件争议标的额为计费依据,也可以选择以调解员小时费率为依据,为当事人提供自主性。

调解启动程序也在新规则中被简化,以方便当事人进入调解程序。鉴于商事调解实践中存在被申请人进入调解积极性低的问题,新规则对被申请人进入调解程序的规定进行了修改,在调解意愿确认环节,若被申请人作出明确有困难的,可以申请延期回复;若被申请人以自己的行为表明同意参与调解程序,则视为同意调解。

蔡晨风补充说,新规则充分体现了调解程序中当事人的自主性与保密性原则。新规则在调解员选择阶段给予了当事人充分的自主选择空间,充分尊重当事人选定、更换调解员的自主权,当事人无需通过额外审查即可直接更换调解员,凸显了调解程序相较于其他程序灵活、尊重当事人意愿的特点。此外,新规则还修改了关于调解情况记录的规定,强调了调解过程不记笔录;明确并细化了调解员保密义务,以进一步增强调解程序保密性,多方面满足当事人需求。

此外,新规则明确规定了调解程序与其他程

序的衔接。如对和解协议的司法确认,调解与仲裁或公证的衔接,当事人及调解员在其他程序中的义务与责任豁免等内容进行了详细规定,使当事人由调解程序进入其他程序的过程明确化、便利化、多样化,达到方便进入、方便衔接的效果,以此增加调解程序对当事人的吸引力。

### 创新体系 引领发展

完善的调解规则离不开体系化的构架设计。新规则从框架到内容都体现出体系化、国际化、现代化的特点,彰显独具匠心之处。

新规则共3章39条,分别是总则、调解程序、调解与其他程序的衔接三章,对调解的受案、启动、进行、终止等全流程进行了详细规定,每一条规则都设置了对应的标题,方便当事人查阅适用。“据我们观察,这样的体例在国内调解机构现行的调解规则中还是第一份,我们希望通过这样系统的结构设计,引领我国商事调解规则的进一步规范。”蔡晨风说。

于健龙表示,调解中心立足数十载商事调解实践经验,凝聚智慧,锐意创新,相信以新规则为依托,调解中心在商事调解领域将作出更多积极探索,为我国商事调解发展贡献更大力量。

新规则与国际规则的接轨,也值得关注。新规则注重构建与《新加坡调解公约》的衔接,突出了该公约对于调解“友好”属性的强调,引入了该公约中商事调解的概念,以及“调解员无权将解决争议的办法强加于当事人”等类似的表述。规则还将《新加坡调解公约》明确作为申请和解协议执行与救济的依据,做好与公约的良好对接。

蔡晨风补充说,新规则还参考了联合国国际贸易法委员会(UNCITRAL)、国际商会(ICC)、新加坡国际调解中心(SIMC)、日本商事仲裁协会(JCAA)等国际机构的调解规则,对国际上普遍重视的“保密性”“调解员披露义务”进行了详细规定。

在运用新兴科技方面,新规则增加了电子化办案相关内容,允许当事人通过能获得传送记录的网络电子方式提交电子化材料并利用适当的音视频通信等技术手段进行在线调解。将在线技术应用用于商事调解之中,旨在便利跨地区、跨地域当事人利用调解的方式解决纠纷,降低调解成本,提高调解效率。

与此修订调解规则相配合,调解中心正在打造更为专业化的调解员队伍。“商事调解的推进离不开调解员这个关键要素。一方面需要保持中立和公正,另一方面需要凭借高超的调解技巧推动当事人积极沟通、达成和解。”蔡晨风说。

据了解,调解中心同时修改了《中国贸促会调解中心调解员聘任管理办法》,将该办法修改为《授予调解员资格规定》,提高了调解员的授予资格条件,比如将申请人的最低工作年限由五年修改为十年;覆盖了更多的从业领域,除接受传统经济贸易实务工作者的申请外,还特别增加了接受“科技、金融、建设工程、房地产”等行业实务工作者以及“从事知识产权代理工作”人员的申请,以满足当事人对行业专家的要求。

于健龙表示,调解中心立足数十载商事调解实践经验,凝聚智慧,锐意创新,相信以新规则为依托,调解中心在商事调解领域将作出更多积极探索,为我国商事调解发展贡献更大力量。

水运是我国综合运输体系的重要组成部分,具有运量大、成本低、绿色低碳的显著优势。推进水运高质量发展,将有力推进我国交通强国建设。

“近年来,水路货运量屡创新高。2023年水路货运量达93.7亿吨,首次突破90亿吨的大关。”据交通运输部副部长付绪银介绍,我国水路运输持续较快发展,水运建设投资保持高位运行,多点发力加快转型升级,水路旅客运量加快恢复。

“下一步,交通运输部将按照党中央、国务院的决策部署,继续深入推进水运高质量发展,加快建设交通强国水运篇,奋力当好中国式现代化的开路先锋。”付绪银表示。

### 水路运输持续较快发展

近年来,我国水运发展成效显著。我国港口货物、集装箱吞吐量连续多年位居世界第一,与此同时,内河货运量连续多年稳居世界第一,内河通航里程世界第一,长江干线连续多年成为全球内河运输最繁忙、运量最大的黄金水道。

据付绪银介绍,当前我国水运发展主要呈现4个方面的特点:在运量方面,水路运输持续较快发展,沿海和内河,内贸和外贸水路货物运输均呈增长态势。今年1月至5月,水路货运量完成38.6亿吨,同比增长7%;港口集装箱吞吐量突破1.3亿标箱,同比增长8.8%。

在投资方面,水运建设投资保持高位运行。1月至5月,水运建设固定资产投资完成786亿元,同比增长7.2%。一批水运重大项目正在稳步推进,平陆运河工程累计完成了335亿元,3座船闸均已进入船闸主体施工阶段。

值得注意的是,今年6月《交通运输部关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设的意见》印发实施,提出了加快建设国家港口枢纽体系,全面攻坚国家高等级航道,打通内河航运堵点卡点,实施内河水运联通体系工作,高质量构建现代化港口与航道体系等政策措施。付绪银说,“各地交通运输部正在以意见为抓手,进一步加快水运规划和建设,推进水运的高质量发展。”

在可持续发展方面,多点发力加快转型升级。今年以来,新能源、清洁能源继续加快应用,上海、深圳、宁波舟山港等沿海港口已具备液化天然气的加注能力。全国已建电子航道图覆盖航道里程超过5700公里,今年将加快推进形成长江水系电子航道“一张图”。

在出行服务方面,水路旅游客运加快发展。已有40多个城市开辟了自然景观、特色文化、沿海观光游等业务,国际邮轮运输加速恢复,呈现加速增长的态势。

### 研究建立智慧港口评价体系

“目前,我们智慧港口正在逐步成为水运高质量发展的美丽名片,一些领域已经实现从‘跟跑’‘并跑’到‘部分领跑’的重要转变。”付绪银介绍说,近年来,我国持续深入推进码头装卸设备、水平运输设备以及堆场装卸设备等自动化,在码头实现全面的自动化、智能化技术创新这些工作在不断推进,我国港口的自动化技术水平和应用规模总体位居国际前列。

2023年发布的《交通运输部关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》(以下简称《意见》)提出,到2027年,全国港口和航道基础设施数字化、生产运营管理和对外服务智慧化水平全面提升,建成一批世界一流的智慧港口和智慧航道。

《意见》还提出,强化标准支撑,建立健全智慧港口和智慧航道标准体系,制修订出台智慧港口和智慧航道建设相关技术指南和标准规范。鼓励各地方、学会协会、企业先行先试,探索出台地方标准、团体标准、企业标准。

“我们形成了成套的技术标准体系。我国制定发布了自动化集装箱码头、自动化煤炭矿石码头设计规范等一系列的行业技术标准,充分发挥标准的引领作用,带动和支撑了智慧港口建设发展。”付绪银说,“同时,我们也在推动相关技术和标准‘走出去’,中国的自动化集装箱码头建设技术方案已走出国门,在部分国家港口也得到了很好的应用。”

目前,我国已建成的自动化集装箱码头有21座,自动化的干散货码头有28座,已建及在建的自动化码头数量位居世界首位。基于5G技术的新一代自动驾驶车、无人集卡等智能化水平运输设备率先投入使用,有的已经实现集卡自动化长距离运输。

付绪银表示,“下一步,我们将加快完善顶层设计和标准体系,研究建立智慧港口评价体系,大力推进传统码头智能化改造,持续提升港口服务智慧化水平,加快发展新质生产力,为水运高质量发展贡献更大的力量。”

### 加强铁路水联运标准规则联通

推进铁路水联运发展,是交通运输部近年来一直持续推进的一项重点工作。

据交通运输部水运局局长杨华雄介绍,交通运输部一直把铁路水联运工作作为推进“公转水”“公转铁”的重要抓手,会同相关部门积极采取有效措施,取得明显成效。

在推进基础设施硬联通方面,重点解决铁路进港“最后一公里”问题。“十四五”期间,交通运输部会同财政部实施国家综合货运枢纽补链、强链,支持了110个铁路水联运枢纽,引导铁路专用线接入港区。目前,全国沿海和长江干线主要港口铁路进港率已经超过了90%,今年还将新增5条重点港口进港铁路线,建成后港口铁路水联运网络将更加完善。

在加强标准规则软联通方面,交通运输部印发了《铁路水联运标准化行动方案(2023—2025年)》,发布了《港口海铁联运电子数据交换技术要求》(多式联运货物分类与代码)等多项国家和行业标准,铁路水联运的标准体系不断健全。江苏、浙江、湖北等地建立了省级多式联运公共信息服务平台,福建、山东、江西等地港口和铁路电子数据交换系统实现了数据对接,铁路水联运信息互联互通取得了实质性进展。同时,加快推进“一单制”“一箱制”,示范推进了联运服务“一单到底”、联运组织“一箱到底”、联运信息“一站共享”,支持政策“一体联动”,使铁路水联运衔接更加顺畅。

“为了充分发挥铁路水联运效能,交通运输部积极推动集装箱、大宗货物铁路水联运发展,全国铁路水联运保持了较快增长。”杨华雄说,1月至5月份全国港口铁路水联运完成了479万标准箱,同比增长了17.6%;我国“北煤南运”的煤炭下水全部采取铁路集港,1月至5月完成了4亿吨,充分发挥了水路、铁路运输的比较优势和综合运输的组合效率,有效降低了物流成本,有力促进了综合运输的高质量发展。

去年我国水路货运量首次突破九十亿吨

## 加快水运规划建设推进水运高质量发展

□ 本报记者 刘欣

水运是我国综合运输体系的重要组成部分,具有运量大、成本低、绿色低碳的显著优势。推进水运高质量发展,将有力推进我国交通强国建设。

“近年来,水路货运量屡创新高。2023年水路货运量达93.7亿吨,首次突破90亿吨的大关。”据交通运输部副部长付绪银介绍,我国水路运输持续较快发展,水运建设投资保持高位运行,多点发力加快转型升级,水路旅客运量加快恢复。

“下一步,交通运输部将按照党中央、国务院的决策部署,继续深入推进水运高质量发展,加快建设交通强国水运篇,奋力当好中国式现代化的开路先锋。”付绪银表示。

### 水路运输持续较快发展

近年来,我国水运发展成效显著。我国港口货物、集装箱吞吐量连续多年位居世界第一,与此同时,内河货运量连续多年稳居世界第一,内河通航里程世界第一,长江干线连续多年成为全球内河运输最繁忙、运量最大的黄金水道。

据付绪银介绍,当前我国水运发展主要呈现4个方面的特点:在运量方面,水路运输持续较快发展,沿海和内河,内贸和外贸水路货物运输均呈增长态势。今年1月至5月,水路货运量完成38.6亿吨,同比增长7%;港口集装箱吞吐量突破1.3亿标箱,同比增长8.8%。

在投资方面,水运建设投资保持高位运行。1月至5月,水运建设固定资产投资完成786亿元,同比增长7.2%。一批水运重大项目正在稳步推进,平陆运河工程累计完成了335亿元,3座船闸均已进入船闸主体施工阶段。

值得注意的是,今年6月《交通运输部关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设的意见》印发实施,提出了加快建设国家港口枢纽体系,全面攻坚国家高等级航道,打通内河航运堵点卡点,实施内河水运联通体系工作,高质量构建现代化港口与航道体系等政策措施。付绪银说,“各地交通运输部正在以意见为抓手,进一步加快水运规划和建设,推进水运的高质量发展。”

在可持续发展方面,多点发力加快转型升级。今年以来,新能源、清洁能源继续加快应用,上海、深圳、宁波舟山港等沿海港口已具备液化天然气的加注能力。全国已建电子航道图覆盖航道里程超过5700公里,今年将加快推进形成长江水系电子航道“一张图”。

在出行服务方面,水路旅游客运加快发展。已有40多个城市开辟了自然景观、特色文化、沿海观光游等业务,国际邮轮运输加速恢复,呈现加速增长的态势。

### 研究建立智慧港口评价体系

“目前,我们智慧港口正在逐步成为水运高质量发展的美丽名片,一些领域已经实现从‘跟跑’‘并跑’到‘部分领跑’的重要转变。”付绪银介绍说,近年来,我国持续深入推进码头装卸设备、水平运输设备以及堆场装卸设备等自动化,在码头实现全面的自动化、智能化技术创新这些工作在不断推进,我国港口的自动化技术水平和应用规模总体位居国际前列。

2023年发布的《交通运输部关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》(以下简称《意见》)提出,到2027年,全国港口和航道基础设施数字化、生产运营管理和对外服务智慧化水平全面提升,建成一批世界一流的智慧港口和智慧航道。

《意见》还提出,强化标准支撑,建立健全智慧港口和智慧航道标准体系,制修订出台智慧港口和智慧航道建设相关技术指南和标准规范。鼓励各地方、学会协会、企业先行先试,探索出台地方标准、团体标准、企业标准。

“我们形成了成套的技术标准体系。我国制定发布了自动化集装箱码头、自动化煤炭矿石码头设计规范等一系列的行业技术标准,充分发挥标准的引领作用,带动和支撑了智慧港口建设发展。”付绪银说,“同时,我们也在推动相关技术和标准‘走出去’,中国的自动化集装箱码头建设技术方案已走出国门,在部分国家港口也得到了很好的应用。”

目前,我国已建成的自动化集装箱码头有21座,自动化的干散货码头有28座,已建及在建的自动化码头数量位居世界首位。基于5G技术的新一代自动驾驶车、无人集卡等智能化水平运输设备率先投入使用,有的已经实现集卡自动化长距离运输。

付绪银表示,“下一步,我们将加快完善顶层设计和标准体系,研究建立智慧港口评价体系,大力推进传统码头智能化改造,持续提升港口服务智慧化水平,加快发展新质生产力,为水运高质量发展贡献更大的力量。”

### 加强铁路水联运标准规则联通

推进铁路水联运发展,是交通运输部近年来一直持续推进的一项重点工作。

据交通运输部水运局局长杨华雄介绍,交通运输部一直把铁路水联运工作作为推进“公转水”“公转铁”的重要抓手,会同相关部门积极采取有效措施,取得明显成效。

在推进基础设施硬联通方面,重点解决铁路进港“最后一公里”问题。“十四五”期间,交通运输部会同财政部实施国家综合货运枢纽补链、强链,支持了110个铁路水联运枢纽,引导铁路专用线接入港区。目前,全国沿海和长江干线主要港口铁路进港率已经超过了90%,今年还将新增5条重点港口进港铁路线,建成后港口铁路水联运网络将更加完善。

在加强标准规则软联通方面,交通运输部印发了《铁路水联运标准化行动方案(2023—2025年)》,发布了《港口海铁联运电子数据交换技术要求》(多式联运货物分类与代码)等多项国家和行业标准,铁路水联运的标准体系不断健全。江苏、浙江、湖北等地建立了省级多式联运公共信息服务平台,福建、山东、江西等地港口和铁路电子数据交换系统实现了数据对接,铁路水联运信息互联互通取得了实质性进展。同时,加快推进“一单制”“一箱制”,示范推进了联运服务“一单到底”、联运组织“一箱到底”、联运信息“一站共享”,支持政策“一体联动”,使铁路水联运衔接更加顺畅。

“为了充分发挥铁路水联运效能,交通运输部积极推动集装箱、大宗货物铁路水联运发展,全国铁路水联运保持了较快增长。”杨华雄说,1月至5月份全国港口铁路水联运完成了479万标准箱,同比增长了17.6%;我国“北煤南运”的煤炭下水全部采取铁路集港,1月至5月完成了4亿吨,充分发挥了水路、铁路运输的比较优势和综合运输的组合效率,有效降低了物流成本,有力促进了综合运输的高质量发展。



第八届中国—亚欧博览会于近日在新疆维吾尔自治区乌鲁木齐市举办。展会期间,乌鲁木齐海关派员进驻会场开展监管工作,并为展会参展商提供海关通关指南和政策宣传“一体化”服务。图为乌鲁木齐海关关员正在对参展产品中原产自吉尔吉斯斯坦的蜂蜜进行抽检,现场核对产品信息。

本报记者 潘从武  
本报通讯员 丁梅 摄