

doi:10.16060/j.cnki.issn2095-8072.2021.06.009

论“一带一路”建设的航运法律保障^{*}

孙思琪 胡正良

(上海海事大学法学院, 上海 201306)

摘 要: 航运法律以海商法、航运经济法和航运行政法为主要部门构成, 负有保障“一带一路”建设的使命。“一带一路”建设的航运法律保障应当遵循充分发挥航运法律的规范作用和社会作用、实现“一带一路”建设中我国航运软实力输出的目标。发挥此种保障作用的基本途径主要涉及三个方面: 一是完善我国航运法律, 重点在于《海商法》的现代化, 并且力争使之成为“一带一路”沿线国家航运法律的示范法; 二是提升我国海事司法与仲裁的公信力; 三是通过主导“一带一路”沿线国家制定航运立法指南以及协助沿线国家完善航运法律的途径, 促进沿线国家航运法律的完善与统一。

关键词: 一带一路; 航运法律; 法制保障; 《海商法》修改; 海事仲裁

中图分类号: F744/DF96 **文献标识码:** A **文章编号:** 2095-8072(2021)06-0111-12

航运作为国际经济贸易发展的重要依托, 属于“一带一路”建设尤其是21世纪海上丝绸之路建设涉及的核心产业之一。法律则是“一带一路”建设的重要保障。推进“一带一路”建设, 打造新欧亚大陆桥等国际经济合作走廊, 建设畅通安全的海上通道, 促进基础设施建设、国际贸易、跨国投资、能源资源合作、航运金融等, 均需要法律护航(中华全国律师协会, 2017)。历史经验表明, 法治化是国际经济秩序的必要保障, 逐步建立为“一带一路”沿线各国认同的法律规则是“一带一路”建设的基本抓手之一(陈惊天, 2015)。航运法律作为调整航运活动产生的特定社会关系的法律, 对于“一带一路”建设有其独特的保障作用, 重点无疑应是21世纪海上丝绸之路, 但对于丝绸之路经济带建设也不无意义, 因为丝绸之路经济带的走向多处涉及海洋,^①《“一带一路”建设海上合作设想》总体上也同时针对21世纪海上丝绸之路和丝绸之路经济带。

随着“一带一路”建设不断推进, “一带一路”已然成为我国法学研究的热点所在, 以海商法为主的航运法律研究亦不例外。航运法律保障“一带一路”建设必要性主要体现在两个方面: 一是“一带一路”建设与航运关联密切, 而保障航运活动的安全、有序、有效、可持续发展正是航运法律的社会作用所在; 二是“一带一路”沿线国家经济发展和法律总体水平需要提升。但是, 既有海商法研究总体上未能准确反映

^{*}基金项目: 本文受国家社科基金青年项目“海上公共卫生法律治理研究”(项目编号: 21CFX019)的资助。

^①《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中指出: 丝绸之路经济带重点畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲(波罗的海), 中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海, 中国至东南亚、南亚、印度洋。

海商法与“一带一路”建设的内在关联。本文基于航运法律的范围界定,分析航运法律保障“一带一路”建设的主要目标以及基本途径。

一、航运法律的范围界定

(一) 航运法律的部门构成

论及航运法律对于“一带一路”建设的保障作用,首先需要界定航运法律的范围。本文所指航运法律,是调整航运活动涉及的特定社会关系的法律总称。航运法律并非严格意义上的法律部门,而是具有明显的跨部门法特征,应当属于当今法学研究所称领域法,即调整特定经济社会领域的法律集合,主要由海商法、航运法以及航运行政法组成,同时涉及相应的程序性法律。

海商法是各国在航运立法、司法与学术研究中关注较多的领域,主要调整平等主体之间在航运活动中形成的特定人身关系和财产关系,属于民事特别法的范畴。海商法在我国以《海商法》为主体,包含船舶物权、船员、海上客货运输、船舶租用、船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制、海上保险等特殊法律制度或规则。

航运法主要调整国家在管理航运经济活动中产生的特定社会关系,此种社会关系主要是纵向经济关系,是基于国家对于航运经济的管理而发生在国家与企业或个体经营者之间,因而具有管理与被管理、监督与被监督、指令与服从的行政隶属性特征。航运法属于经济法部门,规定政府航运管理体制,反映国家基本航运政策,主要由航运市场准入规则、包括航运市场竞争规则在内的航运经营行为规则、航运市场宏观调控规则和对航运经营中违法行为的调查处罚规则构成规则体系。目前我国航运法以《国际海运条例》《国内水路运输管理条例》为主要表现形式,“航运法”虽起草多年,但尚未出台。

航运行政法属于行政法部门,是规范和控制政府航运行政管理部门行政权力的法律规范系统,主要调整航运活动中的行政管理关系,同时涉及行政法制监督关系、行政救济关系以及内部行政关系等行政关系。我国航运行政法主要体现为《海上交通安全法》《港口法》《航道法》以及相关行政法规和部门规章。港口和航道同为重要的航运基础设施,法律保障港口和航道畅通与有序使用,对于航行安全、促进航运发展具有重要作用。《海洋环境保护法》以保护和改善海洋环境、保护海洋资源、防治污染损害、维护生态平衡、保障人体健康、促进经济和社会的可持续发展为宗旨,亦有部分规定涉及航运,尤其是该法第八章“防治船舶及有关作业活动对海洋环境的污染损害”。

海商法、航运法和航运行政法从不同角度共同规范航运活动,因而共同构成航运法律的组成部分。《海上交通安全法》《海商法》《港口法》和尚未出台的“航运法”被合称为我国航运领域的四大“龙头法”。

（二）航运法律的共性基础

1. 航运法律的外在共性

航运法律的外在共性是对航运活动中产生的特定社会关系的调整。法律的作用分为规范作用和社会作用，前者主要针对人的行为，后者主要针对社会关系。航运法律的规范作用在于规范航运活动的参与者的经营行为，航运法律的社会作用则是保障航运作为海洋资源利用方式的安全、有序、有效和可持续发展。

2. 航运法律的内在共性

航运活动涉及的海上风险和国际性等特点对于法律制度的影响，是航运法律的主要内在共性。海上运输或者其他海上商业活动具有投资大、回报周期长和回报率较低的特点，由此决定了此种商业活动较之陆上运输活动及其相关商业活动具有较大的相对风险。海上相对风险可以理解为海上绝对风险、人们从事海上运输或其他海上商业活动的成本与收益以及抵御此种风险的能力这三者之间的函数关系。海上相对风险总体上反映了航运生产力的发展水平（胡正良，2016：5）。同时，船舶跨国航行使得航运活动也具有国际性特点，要求一国航运法律不但须从本国利益出发，而且应当兼顾国际社会的共同利益，谋求航运法律逐渐实现国际统一。

航运活动涉及的海上风险和国际性特点对于海商法的影响最为明显，使得海商法具有很多不同于一般民事法律的特别制度和规则。例如，民事损害赔偿的最高原则是完全赔偿原则，力求促使受害人回复到尚未遭受侵害时应处之状态（程啸，2015），也即“赔偿被害人所受之损害，俾于赔偿之结果，有如损害事故未曾发生者然”（曾世雄，2005）。但是，基于海上特殊风险以及鼓励人们投资航运业、保障海上运输的特殊政策之考量，海商法背离完全赔偿原则而创设海事赔偿责任限制制度，赋予船舶所有人等特定主体将其对单次船舶海损事故引起的特定损失所承担的赔偿责任限定在一定数额之内的权利（胡正良，2016：596）。此一制度客观上导致事故受害者的损失无法得到充分的赔偿，但符合促进航运经济健康发展，进而保障海上贸易运输和其他航运活动的公共利益。

航运法的核心制度之一是航运反垄断豁免制度，即通过立法赋予航运业一些具有垄断性质行为的反垄断豁免，主要对象是船舶经营人之间达成的一些协议，如多种形式的集装箱班轮公司联营协议，广义上也延伸至托运人组织、港口经营人合作组织、无船承运人之间的合作等（於世成，2007）。航运反垄断豁免制度的理论基础总体上也来源于海上特殊风险的影响：航运经济具有规模经济的特征，船舶现代化和老龄化需要巨额投资，并且投资回收周期长、利润低、专业化程度高，市场竞争日趋激烈，致使航运产业成为巨型企业的角逐场所。航运企业通过各种形式的结合以实现优势组合的大型化规模经营发展，可以提高自身在市场中的生存能力和竞争力（胡正良，2003），并提升航运生产力的发展，且不损害或者不严重损害航运服务用户的利益。一些以此为目的、具有垄断性质的行为因而在经济上具备享有反垄断豁免的正当理由。

海上特殊风险对于航运行政法亦有明显影响。例如,以维护海上交通环境与秩序、保护海上人身和财产安全为宗旨的《海上交通安全法》,是航运行政法因应海上特殊风险而设立特别法律制度最为直接的体现;再如,船员作为海上劳动者,必须适用特殊的就业条件、船上生活条件、劳动保障等方面的法律规定。

值得说明的是,航运法律并不等同于涉海法律,二者之间是包含关系,即涉海法律包括航运法律。受到中菲南海仲裁案以及我国海洋维权发展的影响,我国法学研究对于海洋法以及海上刑法的关注渐多,已然成为国内海商法研究热点的海法理论也将海洋法、海上刑法等内容明确列为海法的组成部分(司玉琢,2010)。海洋法是关于各种海域的法律地位和调整各国在各种海域从事有关活动的原则、规则和制度的总称(杨泽伟,2012),海上刑法则属于刑法范畴。此类法律对于航运活动固然产生一定影响,但并非直接或者主要用于规范航运活动,相应的规范内容也不随着航运生产力不断提高、海上相对风险逐渐减弱而产生明显变化。此外,船舶是海洋环境的主要污染源之一,但海洋环境保护法作为涉海法律的另一主要分支,亦非全部属于航运法律,只是其中有关规制船舶污染海洋行为的内容属于航运法律的范畴,比如《海洋环境保护法》第八章“防治船舶及有关作业活动对海洋环境的污染损害”。

二、我国航运法律保障“一带一路”建设的主要目标

目前我国已经形成比较完善的航运法律体系,并且正在进一步完善。1992年通过的《海商法》对于调整海上运输关系和船舶关系发挥了巨大的规范作用,同时对于维护当事人各方的合法权益、促进海上运输和经济贸易的发展发挥了巨大的社会作用。《海商法》的修改已列入十三届全国人大常委会立法规划,并且作为激发市场主体活力和推动形成全面开放新格局的重点领域立法,该法修改后将有望再次成为世界范围内的先进海商法典。航运经济法方面,虽然由于我国基本航运政策难以固定等原因,“航运法”迟迟未能出台,但《国际海运条例》《国内水路运输管理条例》等行政法规实质上发挥着航运法的作用,而且自由贸易试验区航运政策先行先试的成功经验有望在《国际海运条例》的修订中被适当吸收。至于航运行政法,《海上交通安全法》《港口法》《航道法》等法律以及《船舶登记条例》《船员条例》等行政法规构成了较为完善的法律体系。加之“一带一路”倡议是由我国提出并且发展态势良好,可以认为我国航运法律保障“一带一路”建设已经具有较为充分的现实基础。具体而言,我国航运法律保障“一带一路”建设,应当遵循两个方面的具体目标:一是充分发挥航运法律的规范作用和社会作用;二是实现“一带一路”建设中我国航运软实力输出。

(一) 充分发挥航运法律的规范作用和社会作用

充分发挥航运法律的规范作用和社会作用,应是航运法律保障“一带一路”建设的首要目标。

法律的规范作用是法律自身作为调整人们行为的社会规范所表现出来的、对人们的行为或社会关系的可能影响,即法律作为一种行为规范,明确告诉人们行为的模式与标准,对人们的行为起指引、评价、教育、预测和强制的作用(高其才,2015)。在“一带一路”建设中,航运法律的指引作用是为航运活动的参与者提供一种既定的行为模式,从而引导参与者在法律范围内实施正确的行为,合法地参与航运活动;预测作用是指使得航运活动的参与者可以预先估计到自己行为的后果,以及他人行为的趋向与后果;评价作用是指航运法律评价航运活动参与者行为的合法与不合法的作用;航运法律的强制作用是指航运法律能运用国家强制力制裁违法行为,保障航运法律规定得以实施的作用;航运法律的教育作用是指航运法律通过其规定和实施而影响航运活动参与者的思想,培养和提高其法律意识,引导其依法行为的作用。

法律的社会作用是指对于社会关系的实际影响,主要包括维护社会整体利益和公共生活秩序,规划和指引经济社会整体发展,控制经济和技术发展带来的不良后果,救济不测事件的受害者等(周永坤,2016)。在“一带一路”建设中,航运法律的社会作用主要表现为:保障航运安全,保护海洋环境;维护航运秩序,促进航运活动有序开展;以公平为价值准则,确认航运活动参与者的权利和义务,维护参与者的权益;为政府航运相关部门实施行政管理行为提供法律根据,并对其滥用权力或者不尽职责的行为进行制约;预防航运活动参与者之间、参与者与政府航运相关部门之间的争端,并为解决争端提供法律依据;预防航运活动中的违法行为,并为制裁违法行为提供法律依据;为航运法律本身的实施和发展提供制度和程序保障。

(二) 实现“一带一路”建设中我国航运软实力的输出

习近平总书记在中共中央政治局第十九次集体学习时明确指出:“加快实施自由贸易区战略,是我国积极参与国际经贸规则制定、争取全球经济治理制度性权力的重要平台,我们不能当旁观者、跟随者,而是要做参与者、引领者,善于通过自由贸易区建设增强我国国际竞争力,在国际规则制定中发出更多中国声音、注入更多中国元素,维护和拓展我国发展利益。”目前我国在“一带一路”建设中对硬实力输出着力较多,但对软实力输出的关注相对欠缺。软实力是与硬实力相对的概念,是指一国的文化、价值观念、社会制度、发展模式的国际影响力和感召力,构成一国综合国力的重要组成部分(夏征农和陈至立,2009:1910)。法律是软实力的主要因素之一。

“一带一路”建设中软实力输出是实现硬实力输出目的的必要保障,也应是“一带一路”建设的重要内容。“一带一路”建设的艰巨性、复杂性、多元性和长期性决定了不能仅仅依靠经济、外交等传统硬件(周汉民,2017)。而且,很多“一带一路”沿线国家航运法律存在不足、需要完善,我国航运法律作为软实力输出不但必要,而且具有很大空间。

同时,“一带一路”建设中航运法律作为软实力的对外输出,是提升我国航运法律领域国际话语权的理想路径。当前我国在国际上最为缺乏的结构性权力便是国际话

话语权（王义桅，2016）。所谓国际话语权，并不是指一国在国际上发言的权利，而是指发言的有效性和影响力，尤其强调发言所具有的强制性和排他性的影响力（夏征农和陈至立，2009）。国际话语权是一国软实力的重要组成部分。^①一国对于特定领域是否具有国际话语权，应当考察两方面的因素：第一，该国对于特定领域是否具有足够的实力；第二，该国如何运用自身在特定领域所具有的实力（王江雨，2016）。我国航运法律已有较完善的体系，制度和规则较为先进，虽然较之国际上最为先进的国家在某些方面仍有一定差距，但在“一带一路”沿线其他国家之中无疑居于领先地位。问题更多在于目前此种实力的运用现状不甚理想，我国在航运法律领域缺乏足够的国际话语权。在“一带一路”建设中，需要运用我国在航运法律领域的实力，通过软实力输出，引领“一带一路”沿线国家的航运立法，构建和提升我国航运法律的国际话语权。

若要实现上述目标，需要改变我国航运法律领域长期存在的盲目追求与国际接轨、片面倡导承担大国责任的错误理念。任何国家均不可能以牺牲本国的重大经济利益为代价来推动航运法律的国际统一，国际社会事实上也并未提出此种要求。在我国，航运法律作为国内法应当具有的国家自主性时常遭到忽视。最为典型的实例便是近十年来我国关于是否应当参加《鹿特丹规则》的争论。不少学者认为我国应当推动该公约尽早生效，并适时地加入公约，以促进我国航运业和国际贸易的发展（司玉琢和蒋跃川，2012）。然而，目前我国国际航运业发展结构性不均衡问题突出，国际航运企业总体上仍以中小型企业居多。中小航运企业在国际航运市场中的竞争力相对较弱，其他相关产业也存在总体大而不强、强弱不一、强少弱多的现实，而《鹿特丹规则》构建的海上货物运输法律制度要求一国的国际航运生产力发展达到较高水平、具备较高的市场竞争力。因此，《鹿特丹规则》与我国现实国情存在明显矛盾，目前和今后一个时期该规则的实施对我国整体经济利益将是利少弊多（胡正良等，2014）。随着我国综合国力不断提高、航运产业快速发展，我国可以并且应当逐渐摆脱以往被动接受航运领域国际规则的窘境。

有效利用“一带一路”建设的契机，通过我国航运法律的软实力输出，营造符合我国整体经济利益的区域航运法律环境，从而实现我国航运法律国际话语权的提升，既是我国航运法律保障“一带一路”建设的一个出发点，也是一个落脚点。

三、我国航运法律保障“一带一路”建设的基本途径

（一）完善我国航运法律

我国航运法律发挥保障“一带一路”建设的作用，第一要务是完善我国航运法律，力争成为“一带一路”沿线国家航运法律的示范法。我国航运法律虽已较为完

^① 国际话语权包含一国对于国际议程的设置能力、政治操作能力、对于国际舆论的主导控制能力与理念贡献能力，对于国际事务或国际事件的定义、各种国际标准和游戏规则的影响能力，以及对于国际事务的主导权、市场定价权与利益分配权等，涉及的内容包括政治、经济、军事、文化、外交、传媒等多个方面，本质上体现的是一国在国际社会权力结构中的地位影响力（陈正良等，2014）。

备,但仍有一定的完善空间,其中尤以《海上交通安全法》《海商法》《港口法》和尚未出台的“航运法”这四大龙头法的修改或制定为重点。《海上交通安全法》的修改目前处在我国航运法律完善进程的前列,已于2021年4月29日通过,2021年9月1日起施行。《海商法》修改已经列入国家立法规划,《港口法》和《国际海运条例》的修改也已分别列入交通运输部的立法规划和议事日程。

《海商法》自1993年7月1日起施行至今已近30年,存在的主要问题包括不符合施行以来航运实践、航运经济和航运政策与发展战略的发展变化及其对海商立法的要求,不适应该法制定所遵循的具体原则的内容发生的重大变化,缺失船舶污染损害赔偿制度,与《民法总则》等一般民事法律存在不协调,并且自身内容存在不足与缺陷等,表明该法应当尽快进行修改。《海商法》的修改应以依法治国纲领为统领,以反映当前和今后一个时期国家基本航运政策,有利于海运强国、贸易强国和相关国家战略的实施,适应海上运输和其他航运活动的新形势和航运经济新常态以及现代海商法国际发展趋势,充分反映海商法的特点,公平维护船方和其他各方正当权益,规范、引导和保障航运经济健康与可持续发展为总体方向,以通过科学立法和民主立法,确立完善的海商法律制度和规则条文,实现《海商法》的现代化为根本目标。

《海商法》修改应当继续遵循该法制定时遵循的五项具体原则,一是从我国海上运输、经济贸易等实际情况出发,二是以通行的海事国际条约为基础,三是吸收体现国际海事惯例的民间规则,四是借鉴有广泛影响的有关合同格式,五是适当考虑国际海事立法的发展趋势。具体而言,《海商法》修改应当着重关注以下内容:创设船舶污染损害赔偿责任制度;扩大《海商法》的适用范围至我国沿海以及内陆可航水域的运输和船舶;增加船员权益保障制度;通过增设“国内水路货物运输合同的特别规定”一节,借鉴或者吸收《鹿特丹规则》中先进、合理的规定,以及增加港口货物作业合同制度,实现《海商法》第四章“海上货物运输合同”的变革;修改或者废除陈旧、过时的内容,增强法律规范的合理性和可操作性,克服《海商法》自身存在的不足;保持海商法特殊性的同时,实现《海商法》与《民法典》等一般民商事法律的协调。此外,对于“一带一路”建设的相关重点问题,该法的修改应当有所回应。例如,《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》提出“推动21世纪海上丝绸之路邮轮旅游合作”,我国邮轮经济正在蓬勃发展,但《海商法》第五章“海上旅客运输合同”的规定却无法较好地适应邮轮旅游、特别是我国特有的旅行社包船模式的特殊性。因此,该法第五章修改时应当考虑增设邮轮旅游的特别规则,明确邮轮旅游涉及的基础法律关系,着重规定邮轮旅游涉及的告知义务、航程变更等事项。

至于其他航运法律的完善,“航运法”起草工作始于1996年,其间由于我国从计划经济向市场经济转变、加入WTO等重要原因而使得我国航运基本政策作出重大调整,起草工作几度停滞,目前仍处于停滞状态。随着我国社会主义市场经济体制不断完善,以及航运管理体制改革的深入与管理机制的完善,《国际海运条例》《国内水路运输管理条例》为主体的航运市场管理法律效力层次较低的问题日渐突出。我国

已确立航运发展中长期目标与基本政策体系,但国内航运市场与国际航运市场仍然存在许多需通过健全法律制度方能逐步解决的现实问题。因此,制定“航运法”的必要性和紧迫性已愈发明显。发挥航运法律保障“一带一路”建设作用,也要求尽快制定“航运法”。同时,应当首先尽快完成《国际海运条例》的修改,因应现阶段“一带一路”建设中我国国际航运市场管理的需要。例如,《国际海运条例》第28条规定的国际海上运输业和国际海上运输辅助业对外开放程度,低于自由贸易试验区负面清单的开放程度,已不适应“一带一路”建设的要求;又如,《国际海运条例》虽然并未排除对于国际海上旅客运输的适用,但对于邮轮行业涉及较少,无法满足“一带一路”建设中推动21世纪海上丝绸之路邮轮旅游合作的要求,邮轮行业的市场准入、市场行为监管、市场监测和统计制度以及邮轮企业信息披露和信用体系制度,应当是《国际海运条例》修改的重点内容之一。

(二) 提升我国海事司法与仲裁的公信力

提升我国海事司法的公信力是我国航运法律发挥保障“一带一路”建设作用的基本途径之一。司法在本质上是指拥有司法权的国家机关按照诉讼程序应用法律规范处理案件的活动,即法律的适用过程。^①司法公信力是司法赢得社会公众信任和信赖的力量,反映社会公众与司法之间的关系,尤其是司法公正与司法机关及其工作人员以及司法权之间的信用关系(于慎鸿,2006)。法律的生命在于实践,守法、执法、司法是法律实施的基本形式。法律调整的目的就是要使国家创制的法律规范通过一系列制度和机制在社会生活中得以实现,而法律所确认的权利也只有通过法的实施方能为权利人实际享有,才能实现法律调整的预期目标(朱景文,2015)。如果法律不能得到有效实施,其规范作用和社会作用就无法充分发挥,法律的存在便会形同虚设。任何先进的航运法律都必须通过具备充分公信力的司法制度运用于实践,才能够切实发挥其规范作用和社会作用。《最高人民法院关于人民法院为“一带一路”建设提供司法服务和保障的若干意见》中明确指出应当“充分发挥审判职能作用,提升‘一带一路’建设司法服务和保障的国际公信力”,要求公正高效审理涉“一带一路”建设相关案件,依法行使司法管辖权,准确适用国际条约和惯例、查明和适用外国法律,加强涉及沿线国家当事人仲裁裁决的司法审查工作,以及与“一带一路”沿线各国的国际司法协助。

我国自1984年成立首批海事法院以来,海事审判工作取得了令人瞩目的成就,实现了建设亚太地区海事司法中心的目标。目前我国是世界上海事审判机构最多、海事案件数量最多的国家,2013年至2017年的5年间全国各级法院共审结一审海事案件7.2万件(周强,2018)。《2016年最高人民法院工作报告》明确提出了“建设国际海

^① 也有观点认为,现代意义上的司法是指包括基本功能与法院相同的仲裁、调解、行政裁判、司法审查、国际审判等解决纠纷机制在内,以法院为核心,并以当事人的合意为基础的国家强制力为最后保障的、以解决纠纷为基本功能的法律活动(北京大学法学百科全书编委会,2010)。

事司法中心”的目标。国际海事司法中心建设无疑是进一步提升我国海事司法公信力的目标。司法公信力的结构性要素包括司法权威、司法独立、司法公正、司法信仰等（关玫，2004），但审判机构及其受理案件的数量并不是司法公信力的必然反映。我国海事司法公信力的提升需要改变长期以来以量取胜的传统思维，更多关注案件的裁判质量。以近来引起广泛讨论的交通运输部南海救助局与阿昌格斯投资公司、香港安达欧森有限公司上海代表处海难救助合同纠纷再审一案为例，该案入选“2016年推动法治进程十大案件”，并且列入《2017年最高人民法院工作报告》，学界给予该案再审判决的正面评价不在少数，但该再审判决关于雇用救助合同法律适用等事项的处理不无争议。一起案情并不复杂的雇佣救助合同案件历经三次审理，并且在最高人民法院再审后仍然存在争议，作为一个实例可以说明我国海事审判的公信力仍有较大的提升空间。

海事仲裁也是航运争议解决的主要方式之一。然而，我国海事仲裁的公信力较之海事司法更有不及，此种现象很大程度上与我国海事仲裁尚未实现专业化有关。我国海事仲裁呈现专业性海事仲裁机构与综合性仲裁机构并存的局面，除中国海事仲裁委员会、上海国际航运仲裁院、广州国际航运仲裁院等专业性海事仲裁机构外，其他仲裁机构亦可受理海事海商案件。而且，我国海事仲裁机构的仲裁员构成存在不合理现象。^①总体而言，我国海事仲裁员数量过多，与案件数量明显不对称，而且仲裁员尚未实现职业化，不少仲裁员甚至缺乏充分的法律或者其他专业知识。但是，不少仲裁机构为了扩大影响、更多揽取案件，仍在不断扩大仲裁员数量。此种舍本逐末的发展理念一定程度上阻碍了我国海事仲裁的进一步发展。因此，提升公信力应是我国海事仲裁发展的当务之急。《中共中央关于全面推进依法治国若干重大问题的决定》明确提出：“完善仲裁制度，提高仲裁公信力。”海事仲裁作为现代高端航运服务业之一，我国应当尽快完善海事仲裁制度，切实提高海事仲裁公信力，服务于我国航运法律发挥保障“一带一路”建设的作用。

（三）推进“一带一路”沿线其他国家完善航运法律

推进“一带一路”沿线其他国家完善航运法律，是航运法律发挥保障“一带一路”建设作用的基本途径之一。具体而言，包括我国主导制定“一带一路”沿线国家的航运立法指南，以及协助航运法律建设较为薄弱的“一带一路”沿线其他国家完善其航运法律两种方式。

制定航运立法指南在国际上已有先例，联合国亚洲及太平洋经济社会委员会曾于1982年与国际海事委员会、联合国贸易和发展会议以及国际劳工组织合作，组织专家制定了《海运立法指南》（Guidelines for Maritime Legislation），并于此后多次修

^① 以中国海事仲裁委员会2017年5月1日开始施行的仲裁员名册为例，该名册共有仲裁员363名，其中中国内地仲裁员288名，港澳台及外籍仲裁员75名，但中国海事仲裁委员会2016年受案量仅有69件。因此，仲裁员数量与受案量比仅为1: 0.19，即平均每名仲裁员每年处理案件不足五分之一件。相比之下，伦敦海事仲裁委员会目前仅有全职会员（Full Members）33人，但每年受案量却在3000件左右。

订更新,对于协助亚太地区发展中国家制定或完善国内航运立法发挥了积极作用,同时促进了海事立法的统一(朱曾杰,1990)。《海运立法指南》序言中指出:指南的主要目的是向发展中国家提供现成的、来源相同的参考资料,使其起草和修订航运法律时能够有所借鉴和帮助。《海运立法指南》在介绍海运立法以及相关国际立法基本概念的基础上,详细提供了船舶国籍、船舶登记与船舶权利登记、吨位丈量、船舶安全、航海安全、船长和船员、船舶污染、海运欺诈、船舶管理人、船舶代理、码头经营人与货运代理、船舶建造与买卖合同、船舶优先权与抵押权、海事赔偿责任与责任限制、船舶使用合同与货物和旅客运输合同、海上保险、海上事故与调查、海事国际私法以及程序规则等航运法律各个方面的立法指南(联合国亚洲和太平洋经济和社会委员会,1997)。《海运立法指南》为我国主导制定“一带一路”沿线国家的航运立法指南提供了可资借鉴的成功经验。

我国主导制定“一带一路”沿线国家的航运立法指南,必须具备两项基本条件:第一,尽快完善我国航运法律,为主导制定该指南奠定基础;第二,我国对于“一带一路”沿线国家的航运法律情况具有系统、充分的了解。中华全国律师协会组织编写的《“一带一路”沿线国家法律环境国别报告》,但涉及航运法律较少,而以投资、贸易、劳动、知识产权、环境保护、争议解决等方面的法律为主。目前我国对于“一带一路”沿线其他国家航运法律的系统研究仍付阙如。因此,可以参照该报告的编纂模式,针对“一带一路”沿线其他国家的航运法律进行系统梳理,但此项工作的开展需要耗费大量的人力、物力和财力,需要依托政府部门的重视和支持。

协助航运法律建设较为薄弱的“一带一路”沿线其他国家完善其航运法律,具有多种可供选择的形式,既可以是政府层面,也可以是民间学术层面;既可以是直接帮助沿线某些国家起草航运法律,也可以采用间接方式,为沿线某些国家制定航运法律提供咨询、培训等。

无论是我国主导制定“一带一路”沿线国家的航运立法指南,还是协助航运法律建设较为薄弱的“一带一路”沿线其他国家完善其航运法律,都必须围绕发挥航运法律对于“一带一路”建设的保障作用,遵循国家发展改革委、外交部、商务部联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》第二部分明确的“共建原则”,即恪守联合国宪章的宗旨和原则,坚持开放合作,坚持和谐包容,坚持市场运作、坚持互利共赢。尤其是,坚持和谐包容原则所要求的尊重各国发展道路和模式的选择、求同存异、兼容并蓄,坚持市场运作原则所要求的遵循市场规律和国际通行规则、充分发挥市场在资源配置中的决定性作用和各类企业的主体作用、同时发挥好政府的作用,以及兼顾各方利益和关切原则所要求的寻求利益契合点和合作最大公约数、把各方优势和潜力充分发挥出来。而且,需要对航运法律不同的组成部分作适当的区别对待。具体而言,对于海上安全、防止船舶污染海洋、海上便利运输等内容,尤其是其中涉及的技术性规范,应当倡导和促进“一带一路”沿线国家实施《国际海上人命安全公约》《国际防止船舶造成污染公约》《国际便利海上运输公

约》等国际海事组织制定的、在国际上普遍适用的国际公约；各国航运法律完善的重点应当是在“一带一路”沿线国家乃至全球范围内缺乏相对统一性的海商法、航运法、港口法调整的内容，并且需要寻求沿线国家航运利益契合点和合作最大公约数，求同存异、兼容并蓄，遵循市场规律和国际通行规则。

此外，我国航运法律发挥保障“一带一路”建设作用，无论针对哪一种基本路径，都要求我国学界加强对航运法律的系统理论研究。长期以来，我国对于航运法律的理论研究呈现重私法而轻公法的局面，对海商法的理论研究颇为成熟，即使在世界范围内研究水平也居于前列，但对于航运经济法、航运行政法的理论研究有限，系统研究成果问世不多。法学作为理论的构成部分，既是法律制定的引导，也是法律实施的引导（卓泽渊，2014）。我国航运法律的研究需要适当拓宽视野，更多关注航运经济法、航运行政法的研究，同时重视对于“一带一路”沿线国家航运法律的比较研究，为我国航运法律发挥保障“一带一路”建设作用提供可靠的理论支撑。

四、结 论

通过上文分析，可以得出以下结论：

第一，航运法律以海商法、航运经济法和航运行政法为主要部门构成，分别从不同角度规范航运活动，共同负有保障“一带一路”建设的使命。

第二，我国航运法律保障“一带一路”建设，应当遵循两个方面的具体目标：一是充分发挥航运法律的规范作用和社会作用，二是实现“一带一路”建设中我国航运软实力的输出。

第三，发挥我国航运法律对于“一带一路”建设的保障作用，主要存在三个方面的基本途径：一是完善我国航运法律，重点在于《海商法》的现代化，并且力争使之成为“一带一路”沿线国家航运法律的示范法；二是提升我国海事司法与仲裁的公信力；三是通过主导“一带一路”沿线国家制定航运立法指南以及协助沿线国家完善航运法律的途径，促进沿线国家航运法律的完善与统一。

参考文献

- [1] 北京大学法学百科全书编委会. 北京大学法学百科全书: 法理学·立法学·法律社会学[M]. 北京: 北京大学出版社, 2010: 884-885.
- [2] 陈惊天. 抓住“一带一路”机遇期 提升国际法治话语权[J]. 人民法治, 2015(11): 3.
- [3] 陈正良, 周婕, 李包庚. 国际话语权本质析论——兼论中国在提升国际话语权上的应有作为[J]. 浙江社会科学, 2014(7): 79.
- [4] 程啸. 侵权责任法[M]. 北京: 法律出版社, 2015: 664.
- [5] 高其才. 法理学[M]. 北京: 清华大学出版社, 2015: 153-154.
- [6] 关玫. 司法公信力的结构性要素[J]. 长春大学学报, 2004(5): 52.
- [7] 胡正良. 中国航运法之研究[D]. 大连海事大学博士学位论文, 2003.
- [8] 胡正良. 海事法[M]. 北京: 北京大学出版社, 2016: 5-596.
- [9] 胡正良, 於世成, 郑丙贵. 《鹿特丹规则》影响与对策研究[M]. 北京: 北京大学出版社, 2014: 447.

- [10] 联合国亚洲和太平洋经济和社会委员会. 海运立法指南[M]. 交通部《水运法》起草小组, 1997: I-XVI.
- [11] 司玉琢. 面向海洋世纪 确立海法研究体系[J]. 中国海商法年刊, 2010(2): 2.
- [12] 司玉琢, 蒋跃川. 国际货物运输的世纪条约——再评《鹿特丹规则》[J]. 法学杂志, 2012(6): 27.
- [13] 王江雨. 地缘政治、国际话语权与国际法上的规则制定权[J]. 中国法律评论, 2016(2): 42.
- [14] 王义桅. “一带一路”的国际话语权探析[J]. 探索, 2016(2): 46.
- [15] 夏征农, 陈至立. 辞海[Z]. 上海: 上海辞书出版社, 2009: 941.
- [16] 杨泽伟. 国际法[M]. 北京: 高等教育出版社, 2012: 171.
- [17] 于慎鸿. 影响司法公信力的因素分析[J]. 河南师范大学学报(哲学社会科学版), 2006(4): 91.
- [18] 於世成. 美国航运法研究[M]. 北京: 北京大学出版社, 2007: 61.
- [19] 曾世雄. 损害赔偿法原理[M]. 台北: 新学林出版股份有限公司, 2005: 17.
- [20] 中华全国律师协会. “一带一路”沿线国家法律环境国别报告(第一卷)[M]. 北京: 北京大学出版社, 2017: 1.
- [21] 周强. 最高人民法院工作报告——2018年3月9日在第十三届全国人民代表大会第一次会议上[N]. 人民日报, 2018-03-26(2).
- [22] 周汉民. 将软实力建设贯穿“一带一路”全过程[N]. 团结报, 2017-05-13(2).
- [23] 周永坤. 法理学: 全球视野[M]. 北京: 法律出版社, 2016: 123-124.
- [24] 朱景文. 法理学[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2015: 270-271.
- [25] 朱曾杰. 试论国际海事立法的统一活动[J]. 中国海商法年刊, 1990: 12.
- [26] 卓泽渊. 法学导论[M]. 北京: 法律出版社, 2014: 178.

【作者简介】孙思琪: 上海海事大学法学院讲师, 硕士生导师, 管理学博士, 上海海事大学海商法研究中心研究人员。研究方向: 海商法。

胡正良: 上海海事大学法学院教授, 博士生导师, 法学博士, 上海海事大学海商法研究中心主任。研究方向: 海商法、航运法。

On the Functions of Shipping Law in Ensuring the “Belt and Road” Construction

SUN Si-qi & HU Zheng-liang

(School of Law, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306, China)

Abstract: Shipping law consists of maritime law, shipping economic law and shipping administration law. The objects of ensuring the functions of the Chinese shipping law in the construction of B&R are to realize the normative effect and social effect of shipping law, and the export of the shipping soft power of China. The basic ways of Chinese shipping law to secure the construction of B&R are: improving the domestic shipping law of China, promoting the credibility of Chinese maritime jurisdiction and arbitration, drawing up guidelines for shipping legislation of B&R countries with the leading of China, and assisting B&R countries with shipping legislation.

Keywords: Belt and Road; shipping law; legal safeguard; revision of Chinese Maritime Code; maritime arbitration

(责任编辑: 山草)