

創立解決國際爭端新模式譜「一國兩制」新篇章



國際調解院總部落戶香港，《關於建立國際調解院的公約》簽署儀式昨日在港舉行，中共中央政治局委員、外交部長王毅親臨香港出席簽署儀式。筆者亦有幸獲邀出席是次簽署儀式，見證歷史性時刻。國際調解院在港成立，不僅標誌着全球首個專門以調解方式解決國際爭議的政府間法律組織正式誕生，更突顯香港在國家法治建設與全球治理體系變革中的重要角色，反映香港在「一國兩制」框架下，國際化、法治環境優越、信譽度高的優勢，得到中央全力支持，受到國際社會廣泛認同。香港當以香港所長、貢獻國家所需，譜寫「一國兩制」實踐新篇章。

李慧琼 全國人大常委會委員

王毅在致辭時表示，國際調解院屬國際法治領域的創新之舉，相信調解屬和平解決國際爭端的優先方法之一，但此領域迄今未有一個政府間的法律組織，而國際調解院旨在根據各方意願，調解國家間、國家與他國投資者之間以及國際商務爭議，將填補國際調解領域機制的空白，是為完善全球治理提供的重要法治公共產品。王毅還指出，香港回歸本身就是和平解決國際爭端的成功範例，而且香港背靠祖國、聯通世界，營商環境便利及法治高度發達，同時兼具普通法系和大陸法系的優勢，在國際調解具有得天獨厚的條件。

填補國際爭議解決機制空白

筆者認為，國際調解院在港設立，正好填補了現行國際爭議解決機制的空白。被視作世貿「最高法院」的上訴機制，因受個別國家別有用心之阻撓，上訴機制已停擺。世貿組織爭端解決的機制改革受阻，傳統仲裁與訴訟模式面臨合法性危機。在此背景下，國家與香港攜手推動的國際調解院，以中華民族「以和為貴」的傳統理念，構建起「調解—仲裁—訴訟」全鏈條爭議解決方案。這三層調解機制的設計，從斡旋調解到專家評斷，再到具有約束力的調解協議，既保留傳統東方智慧，又革新國際法實踐，為東盟、金磚國家、「一帶一路」國家提供了解決爭端的替代方案。

香港國際仲裁中心（HKIAC）是亞洲領先的爭議解決中心，專注於仲裁、調解、審裁和域名爭議解決。致力於協助當事人選擇最佳方法來解決彼此之間的爭端。香港的仲裁水平受到國際充分認可。

國際調解院的設立，是國家參與全球治理體系變革的標誌性舉措。在「一帶一路」建設邁入高質量發展的新階段，國際調解院與亞投行、新開發銀行形成「軟硬實力」組合拳。香港作為調解院首個區域

中心，可吸引更多國際具聲望的調解專家到港，為香港提供更優質的調解服務。

未來，透過香港國際仲裁中心與國際調解院共同建立調解員資格互認機制，使同時掌握普通法與大陸法思維的調解專家，成為化解跨境爭議的「關鍵先生」，結合兩種法律制度，妥善處理更多國際糾紛。

當前，國家《仲裁法修訂草案》正進入審議關鍵期。國家正以「調解+仲裁」的雙軌制，創新建構國際爭議解決方案，揭示在百年變局下，中國推進法治現代化的戰略遠見與制度自信。

優化營商環境 促進中外交往

上月底，十四屆全國人大常委會第十五次會議對《中華人民共和國仲裁法（修訂草案）》進行二審，筆者作為全國人大常委會委員認真參與審議，並就該法律提出修訂建議，相關法律草案現正公開徵求意見，市民可在中國人大網站提供建議。《仲裁法》是推動我國企業「走出去」及外資「引進來」的重要法律，落實了「十四五」規劃相關要求，對完善國家仲裁制度，提高仲裁國際化水平，強化涉外法律服務發揮重要作用。

仲裁作為國際通行的爭議解決方式，是建設法治化、市場化、國際化營商環境的重要組成部分。建設與國際接軌的涉外仲裁制度，是加強法治建設的重要手段，可優化營商環境，有助吸引外資企業和海外人才落戶中國，亦有助內地企業帶資、帶人、帶技術「走出去」。在此基礎上爭取主動權，推動以中國作為仲裁地，以利更多中外企業透過公平公正的仲裁，有效維護合法權益。

香港是國際認可的爭議解決中心，在仲裁和調解都具有領先優勢，香港仲裁事業發展經歷三個階段。

第一階段，1963年至1990年，香港的仲裁條例套用當時的英國仲裁法，沒有區

分國際和本地仲裁。

第二階段，1990年至2011年，香港採用二元制立法模式，把仲裁分為國際仲裁和本地仲裁。在新仲裁條例中加入一章「國際仲裁篇」，國際仲裁的法律條文採用了示範法。本地仲裁則繼續沿用仲裁條例，並進行了一些修改。示範法一經採用，香港的國際仲裁案件隨之大幅增加，對香港成為國際仲裁中心起到積極助推作用，國際仲裁界也願意採用香港作為仲裁地，大大推進香港的國際仲裁業務發展。

第三階段，2011年至今。1990年後，香港本地仲裁不斷改進，逐漸適應了示範法的做法。在此階段香港不再區分國際仲裁和本地仲裁，所有仲裁全面採用示範法，示範法的全面實施，進一步鞏固香港作為國際仲裁中心的地位。

內地仲裁的發展可以參照香港經驗，先進入「二元制」的立法階段，內地企業和律師更容易推廣以中國為仲裁地的國際仲裁。內地必須抓緊機會，建立健全法律法規制度，大力推進內地的仲裁事業。

香港擔當法治建設「雙向橋樑」

這次在香港舉行建立國際調解院公約簽署儀式，充分體現中央支持香港建設成為亞太區國際法律及解決爭議服務中心。通過國際調解院，香港在國際調解的角色將顯著提升，香港的國際影響力亦顯著提升。

在暢通國內大循環方面，國際調解院可與內地主要城市，例如上海、北京等仲裁機構共建調解仲裁聯盟。建立「前端調解，後端仲裁」分階段收費機制，降低中小微企業解決爭議門檻。面向國際大循環，調解院亦可設立RCEP、「一帶一路」國家等調解機制，處理國際商事爭議。

香港應在國家法治現代化建設肩負起「雙向橋樑」的歷史使命，展示中華法治文明對構建人類命運共同體的貢獻。

藉調解院發揮香港優勢推動全球治理良性發展

容海恩 立法會議員



香港迎來了國際法治發展的重要里程碑，在中共中央政治局委員、外交部長王毅的見證下，《關於建立國際調解院的公約》昨日正式簽署，來自亞洲、非洲、歐洲、拉美及太平洋地區的33國代表簽約成為創始成員，國際調解院總部落戶香港，

標誌着全球首個專門以調解方式解決國際爭端的政府間組織誕生，亦體現了國際社會對和平解決爭端的共同期待。筆者認為，這項創舉不僅為解決國際爭端開闢了新途徑，更體現了中國推動國際關係民主化的不懈努力。

正如王毅在致辭中指出，國際調解院的成立蘊含着和合共生的文明智慧，以對話化解衝突、以協商調解紛爭，是世界各大文明的共同價值和普遍追求，調解院的誕生有助於超越你輸我贏的零和思維，促進國際爭議的友好解決，構建更為和諧的國際關係。在這個相互依存日益加深的時代，各國需要建立更加包容、靈活的爭端解決機制，筆者身為立法會議員和執業大律師，深刻理解這一機制對促進國際合作的重要意義，特別是在處理涉及多國利益的複雜議題時，調解能夠有效尋求各方都能接受的解決方案。

深化國際合作 促進相互理解

就此，筆者特別關注如何通過國際調解院這一平台深化香港與國際社會的法治對話，因為國際調解院的成立強化了香港在全球治理體系中的角色，不僅服務於國家間的爭端解決，更能夠促進不同文明之間的相互理解。而香港獲《公約》談判國一致同意作為國際調解院總部所在地，充分體現了其獨特的國際地位。香港融匯了中西文化，既有深厚的普通法傳統，又具備連接全球的区位优势，香港應充分發揮自身國際化的優勢，大力推動以有效調解協助解決爭議。

在當今國際格局下，調解服務的價值可在多個領域顯現，包括在金融調解領域。香港已建立專業的服務體系，能夠處理涉及跨境資本流動、金融市場監管等複雜糾紛，在處理跨境金融糾紛方面經驗豐富，加上香港作為國際金融中心，可以進一步整合全球資源，建立專業的金融調解機制，為國際金融體系的穩定運行提供支持。這對於促進全球經濟健康發展具有重要價值意義。

貢獻法律專業 助力規則制定

而國際商業調解是香港最具競爭力的專業服務之一，作為全球主要的金融和貿易樞紐，香港每年處理大量跨國商業糾紛，相信國際調解院的設立，將進一步提升香港在這一領域的專業水平，直接增強香港的商業樞紐功能。筆者認為，香港可以因應區域經濟合作愈發深入，跨境商業往來日益密切，爭端解決需求持續增長的情況，發揮自身國際化優勢，為各國提供專業服務，成為區域商業糾紛調解的重要平台。

此外，隨著商業航天活動的發展，香港法律界亦開始關注外空活動引起的潛在爭端，這將成為國際調解院未來的重要工作方向。當中包括衛星頻率協調、太空資源利用等新型爭端，香港可憑藉其國際化的法律環境，在制定相關調解規則方面發揮建設性作用，這不僅能提升香港在國際航天法律領域的影響力，更能夠為人類和平利用外空事業作出實質貢獻。

作為國際調解院總部所在地，香港肩負着特殊責任，一方面要為調解院運作提供專業支持；另一方面要通過這個平台，向國際社會展示「一國兩制」的成功實踐。在這個過程中，香港法律專業界應當積極參與，不僅在具體案件調解中發揮作用，更要在規則制定、標準建立等基礎工作中貢獻智慧和力量。

香港的發展歷程證明，開放包容是成功的重要基石。國際調解院的設立既為全球治理體系注入了新活力，亦為香港在新的國際環境下繼續發揮優勢提供了重要平台，當中充分反映了中央對香港的信任，亦包含了國際社會對香港的認可。筆者支持完善與調解相關的政政策，推動香港法律服務業與國際調解院的深度合作，讓香港的專業優勢更好地服務於國家發展和全球治理，把握這個珍貴機遇，以專業、包容、創新的精神，共同促進國際法治的進步與發展。

穩妥推進「粵車南下」便利灣區交流

李聖潑 全國人大代表 廣東省政協常委 香港工商總會會長



醞釀多時的「粵車南下」擬於今年內公布細節，機管局機場運行執行總監姚兆聰向傳媒表示，香港機場已針對「粵車南下」第一階段需求，於港珠澳大橋香港口岸禁區內設立「轉機停車場」及「訪港停車場」，分別服務轉機旅客及訪港旅客。筆者認為，「粵車南下」與「港車北上」同為便利灣區居民跨境往返的措施，對促進粵港澳大灣區民眾聯通有着積極作用，特區政府與內地相關部門宜穩步推進「粵車南下」，既進一步促進兩地人文交流，亦借助內地同胞的到來，提振香港各行業消費。

配額數量可適時增減

本港機場方面，無論是「轉機停車場」及「訪港停車場」，都已經接近完工階段，合共可提供約1,800個停車位，另有200個落客位。其中訪港停車場為在香港停留的旅客提供便利，方便他們探索香港的旅遊及購物景點。由於兩個停車場都位於港珠澳大橋香港口岸附近，將來「粵車南下」的旅客停車後，可以便捷地透過公共交通工具，往來機場以至全港各區。

對於如何推行「粵車南下」計劃，近日社會各界都非常關注，紛紛出謀獻策，例如有建議指出，港珠澳大橋是巨大投資，要充分發揮香港融入國家發展大局的經濟效益和社會效益，所以在第一階段以後，可以配額方式，准許一定數量的粵車進入大嶼山，可以去機場、迪士尼等，但不能駛進東涌，也不可以上青馬大橋；至於配額的數量，可以因應情況而停止增加，有必要時甚至可以減少。

「粵車南下」能善用港珠澳大橋，也能促進兩地人文交流，筆者贊成兩地政府穩步推進計劃，在計劃初期，如容許粵車停在口岸停車場，也是合理考慮；若然計劃進展順利，兩地政府則可以在安全、有序的情況下加快步伐，把粵車能駛進的範圍適當擴大，包括迪士尼、機場以至欣澳等，都可以研究成為擴展範圍，讓南下的粵車有更多選擇。

順暢兩地跨境消費

一如「港車北上」，「粵車南下」是便利兩地人文交流的重要措施，在港人北上潮流下，「港車北上」促進了港人更方便地北上消費；相同道理，隨着「粵車南下」將會推出，相關政策也會促進廣東以至澳門的同胞到港消費，形成更順暢的兩地循環。筆者認為，在適當、安全、可控的範圍一步步便利「粵車南下」，對本港酒店、零售以至餐飲等行業，都會帶來一定收益，助力香港經濟發展。

香港是好客之都，應以更開放、包容以及平等的態度對待「粵車南下」，坊間有意見提出左軚車、右軚車等問題，其實香港的兩地牌車也一樣，而內地亦十分歡迎港人駕車北上。在未來一段日子，兩地政府要做好準備，民間則應該營造良好環境，歡迎「粵車南下」。當前最重要的，還是盡快、合理以及穩妥地推進「粵車南下」，我們歡迎旅客以各種方式來港，並在安全的前提下，向旅客提供最佳的旅遊體驗。



政府修例為低空經濟開闢新天

張霆邦 中國香港低空經濟協會創會主席 香港註冊會計師

特區政府就低空經濟的相關法例提出修訂，主要包括《小型無人機令》和《1995年飛航（香港）令》，於本周三（28日）提交立法會審議，目標於7月18日生效。今次修訂為無人機發展推進一大步，例如因應無人機重量，將會新增「丙類無人機」，涵蓋重量超過25公斤但不超過150公斤的小型無人機，允許本地合法使用較大型的無人機，便利更多元場景的應用。從應用角度，修訂法例會令無人機重量以至應用有更廣闊空間。而從更宏觀角度出發，本港就發展低空經濟進行立法，更可設立世界級的管理標準，發揮香港在相關範疇的國際影響力。

莫低估無人機應用場景

今次修例，除了新增無人機分類以及重量，也明確了相關的投保要求，而不論無人機的重量多少，在進行跨境飛行前，都必須得到民航處許可；另外，根據最新提出的《1995年飛航（香港）令修訂令》，將批准進行非傳統航空器試驗，例如重量超過150公斤的非傳統航空器（業界稱為先進空中運輸系統），在修例以及嚴格控制安全之下，將來可以授權如電動垂直起降飛機等載

人試飛。運輸及物流局局長陳美寶就表示，這套法律框架不只是為了促成本港低空經濟發展，最終目標是讓香港的法律框架成為各司法管轄區發展低空經濟的參考。

低空經濟近年發展迅速，在內地的應用更是一日千里。在本港，不少人可能認為無人機以至低空經濟難以發展，其實是低估了無人機可以應用的場景。筆者隨舉一例，在偏遠地區或者離島，企業以至醫療機構等，可以利用無人機作醫療物資等運輸，繼而服務離島的長者和民生需要。而無人機的載重增加，更可以使用較大型無人機承載更多救援物資，應用於災難以至緊急情況。大家還可以想像一下，當內地可以用載人無人機作低空旅遊時，其實本港一樣可以發展無人機觀光事業，飽覽維港以至東平洲等城市或自然風光，推動發展香港新的特色低空旅遊事業。

可推動大灣區人貨流通

特區政府今次修例，既有眼前的實際需要以及發展，亦有遠大的目標以及視野，以香港密集的城市環境、緊密的山脈以及複雜的空域，如果香港也能建立一套透

明、安全而且思維縝密的低空經濟法律框架，這套框架不但能應用於香港以及對接內地，可能還可以成為不同司法管轄區發展低空經濟的參考，讓香港在低空經濟發展當中，發揮國際影響力。值得注意的是，特區政府推動跨境無人機的法規同時，其實也是在相關範疇推動大灣區融合發展，將來貨物以及載人服務，就不只限於陸路以及傳統空運。

不過，作為一個嶄新的領域，社會不宜低估建立標準、監管安全以至推動相關經濟的難度。以內地為例，就有三重「先與後」的安全邏輯，包括「先載貨後載人」、「先隔離後融合」以及「先遠郊後城區」，發展低空經濟，要有安全的「工程師思維」，無論是飛行高度以至載重限制等，整個行業都要堅守安全的底線。香港眼前的挑戰，在於要制定一套既符合香港獨特環境又能接軌國際的標準。筆者認為，今日的低空經濟還是整個航空經濟的小領域，但就如商業經典書籍《創新的兩難》所述，一個機構即使服務小眾、利益較小的客戶，最終也可以越做越大，繼而主導市場。低空經濟潛力無限，發展也是不可估量。