

船舶燃油供应商：

巧订合同化解风险 保障自身合法权益

■ 本报记者 张凡



海运是进行国际贸易的重要运输途径之一,在带动航运业、船舶制造维修业持续发展的同时,也让船舶燃油供应商持续获利。但进行国际贸易的船舶都是在多个国家、地区间奔波,一些船东损害船舶燃料供应商利益的行为,例如拖欠款项

等,让不少燃料供应商头疼不已。在11月27日举办的首届自由贸易港(区)国际商事法律论坛上,新加坡立太律师事务所合伙人余正给广大燃料供应商支招,将风险化解在签订燃油供应合同时。

余正认为,一份优秀的燃油供

应合同应包括以下几个方面:

一是适当提高迟延付款的利息。在中国,需要掌握好利息的额度,否则设置过高的迟延付款利息可能被船东、仲裁员、法官等认为是不道德行为。而在新加坡等一些国家,提高迟延付款利息则被认为是理所应当的。

二是设置不得抵消条款。在某些情况下,船东往往会以燃油质量问题为由,拖欠款项。对此,供应商就可以设置不得抵消条款,先结完燃料款项,再就燃料质量问题进行调解、仲裁或诉讼,一码归一码。

三是除了燃油质量问题,燃油有时也会使船舶出现故障,对此,供应商可及时提出自身有赔偿义务,并与买方商议索赔时效。

四是在条款中还应规定追偿费用,包括仲裁、诉讼等费用。

五是约定海事优先权。在一些

案例中,供应商与银行可能会因为船舶抵押问题发生争议,为了保障供应商及时获得款项,就需要规定海事优先权。

六是选择争议解决方式。余正推荐用仲裁的方式解决,他认为,在不同国家或地区,诉讼效率会不同,为了可以及时扣押船舶,选择仲裁比较高效。

七是在条款中规定美国制裁条款。有些船舶因为违反美国禁运令而会受到美国的制裁,导致燃料供应商也受到牵连,遭到罚款或者制裁。为此,必须在合同中设置美国制裁条款。

“当然,在选择合同准据法时,也要考虑到海事优先权、利息、时效、合同自由度、国际通行程度。”余正说,除了在合同中设置条款外,追讨债务的关键是如何扣船。为此,他根据不同国家法律的特点,将扣

船地点划分了三个“梯队”:

第一梯队扣船地包括新加坡、马来西亚、中国香港、澳大利亚和南非。这些国家、地区的优势是当地有关机构公正、高效,而且无需反担保,在南非还可以扣押关联船只。

第二梯队扣船地包括印度、孟加拉等国家。这些国家执行扣船任务的特点是费用低廉、无需反担保、司法效率低、需要提供本地银行保函来放船。这些国家扣船有时不利于外国人,因为有些执法人员比较腐败,可能会放本国船只一马。

第三梯队扣船地包括中国、韩国、日本、中国台湾。这些国家和地区的特点是司法相对高效公正、需要反担保、不方便外国人。

余正还特别指出,为了应对船东更换导致无法扣船的情况,供应商可通过在船只所有权还未变化时申请告票的方式来解决。

最高法:拟出台规定明确知识产权诉前行为保全效力期限



最高人民法院日前召开审判委员会全体会议,审议并原则通过《最高人民法院关于审查知识产权与竞争纠纷行为保全案件适用法律若干问题的规定》。该《规定》将根据会议讨论意见进行修改,按程序报批,适时发布。

《规定》主要包括四个方面内容:一是程序性规则,包括申请主

体、管辖法院、申请书的载明事项、审查程序、复议、行为保全措施的执行等;二是实体性规则,包括行为保全必要性的考量因素、担保、行为保全措施的效力期限等;三是行为保全申请有错误的认定及反赔诉讼、行为保全措施的解除等;四是同时申请不同类型保全的处理及先前司法解释的处理等其他

问题。

据不完全统计,2013年至2017年五年间,全国法院分别受理知识产权诉前停止侵权和诉中停止侵权案件157件和75件,裁定支持率分别为98.5%和64.8%,行为保全措施对知识产权权利人迅速制止侵权行为、及时获得司法救济发挥了重要作用。(李万祥)

商标网上服务系统全面上线

■ 张维

国家知识产权局11月27日举行商标网上服务系统全面上线启动仪式,国家知识产权局局长申长雨出席活动并讲话。“商标网上服务系统上线是近年来商标注册便利化改革进程中具有里程碑意义的一件事情,是商标服务载体和服务手段一次突破性变革。”申长雨说。

据了解,今年以来,国家知识产权局持续推进商标注册和专利申请便利化改革,取得积极成效。目前,“大幅缩短审查周期”年内商标改革目标已经提前完成,11月9日,商标注册平均审查周期已经缩短至5个月28天,提前52天实现将商标注册平均审查周期缩短到6个月以内的目标。

今天公布的数据显示,今年1月

至10月,商标注册申请量601.7万件,同比增长36.4%。截至2018年10月,商标累计申请量3386万件,累计注册量2106.3万件,有效注册商标量1835.1万件,平均每5.9个市场主体拥有一个有效商标,累计注册地理标志商标4718件;商标注册审查量为607.2万件,同比增长87.07%。

商标变更续展审查周期、商标注册和驳回复审受理通知书发放时间稳定在1个月以内,商标转让审查周期已缩短至4.5个月;商标国际注册马德里领土延伸审查周期缩短至6.3个月,国际转让审查周期缩短至3个月,国际变更续展审查周期缩短至1个月;撤销连续3年不使用注册商标审查周期缩短至8个月,提前两个月实现年底目标;商标检

索“盲期”稳定在10天以内。

1月至10月,世界知识产权组织国际局共收到中国申请人马德里商标国际注册申请4640件(一件申请多个类别指定多个马德里缔约方),暂列马德里联盟第三位。截至今年10月,我国马德里商标国际注册有效量为30152件。

申长雨指出,知识产权注册审查是知识产权保护的源头,事关创新驱动发展战略实施和营造良好营商环境,是知识产权工作的重中之重。要牢牢把握稳中求进工作总基调和高质量发展的要求,坚持质量第一效益优先,不断完善制度建设、改进业务管理、加强信息化建设,推动知识产权审查理念提升,管理手段优化,审查质量提高。

武汉建设航运中心 海仲仲裁不可或缺

■ 本报记者 陈璐

2018武汉长江中游航运中心建设与法治保障专题研讨活动上介绍。

虽然伦敦海事仲裁处于“领头羊”的地位,其他国家及地区也不甘落后,如香港与新加坡相互竞争以期成为亚洲海事仲裁的中心。我国作为造船和航运大国,法律体系和争议解决服务也日趋成熟,如何在国际上获得海事仲裁领域的一席之地?伦敦经验或许值得借鉴。

政府支持、优越的地理位置、功能定位明确、配套资源优势突出,武汉的资质可谓得天独厚。

“三中心、一门户”是武汉长江中游航运中心的战略定位:以长江黄金水道为主轴、港口为核心的综合交通运输中心,以发展铁水联运、江海直达为主的多式联运物流中心,以航运交易、科技研发、投融资、保险、人才培养、信息交流等服务重点的现代航运服务中心,以综合保税区、临港产业物流园区、国际航线

为推进抓手的对外开放水上门户。

“由于海事案件的特殊性,大多数海事仲裁案件都天然具有涉外连接点,中国海仲受理的案件具有较强的涉外因素,几千件海事案件中,涉外案件平均约占总受案量的75%,当事人涉及世界40多个国家和地区。”齐骥称,此外,中国海事仲裁委员会修订的新版《仲裁规则》已于今年10月1日正式实施,受案范围由原来局限在海事、海商和物流争议案件,扩展至航空、铁路、公路、贸易、金融、保险、建筑等非传统海事海商争议领域,逐步与国际仲裁的最新实践接轨。

海事仲裁服务不仅作为上游产业的航运服务业不可或缺的组成部分,而且可将其他航运服务带动起来,并推进高端航运服务整体发展,有助于武汉航运中心软环境的建设。当然,金融服务也是不可缺少的一环。武汉金融控股有限公司投资发

瑞士全新的专利审查指南 将于明年生效

自2019年1月1日起,瑞士将实施新的《国家专利申请实质审查指南》。届时,那些进行儿科医药产品研究的企业可在瑞士联邦知识产权局(IGE)申请延长普通的补充保护证书(SPC)或儿科药品SPC(如果不存在普通的SPC)的保护期限。

IGE已将相关的法律修订内容整合至了新的《国家专利申请实质审查指南》(仅存在德语和法语版本)中。其中,一些重要的法律变更如下:新指南的第13章不仅涉及普通药品以及植物保护产品的SPC,同时还对儿科药品SPC的授予流程作出了规定。新指南中的第14章对儿科药品SPC授予流程的具体细节作出了详细的说明。新的指南还包含了一些形式上的变化。此外,第11.4.2章节还进一步列出了遗传资源和传统知识来源披露等方面的要求。

在2018年10月,IGE根据瑞士联邦最高法院第4A_576/2017号的裁决对指南进行了更新。该知识产权机构对SPC的授予程序以及第13.2.1章进行了调整。(来源:中国保护知识产权网)

▼贸易预警

墨西哥对华无缝钢管启动反倾销日落复审立案调查

11月21日,墨西哥经济部在墨西哥官方公报发布公告,宣布对原产于中国的无缝钢管启动反倾销日落复审立案调查。本案倾销调查期为2017年10月1日到2018年9月30日,损害调查期为2013年10月1日到2018年9月30日。利益相关方可于本决定发布次日起28个工作日内进行应诉登记,提交调查问卷答卷、案件评述及相关证据。

2012年11月21日,墨西哥对原产于中国的无缝钢管启动反倾销立案调查。2014年1月7日,墨西哥经济部在官方公报发布公告,对进口自中国的无缝钢管作出反倾销终裁,决定对华无缝钢管征收每吨1568.92美元的反倾销税。

新西兰对涉华空芯型钢作出反倾销否定性终裁

近日,新西兰商业、创新和就业部对进口自中国和马来西亚的空芯型钢作出反倾销否定性终裁,认定进口自中国和马来西亚的涉案产品与新西兰国内产业的实质性损害不存在因果关系,因此决定终止反倾销调查。

本案倾销调查期为2017年1月至2017年12月,损害调查期为2011年1月至2017年12月。

今年4月9日,应生产商NZ Steel于去年11月6日提交的申请,新西兰商业、创新和就业部对进口自中国的空芯型钢进行双反立案调查,同时对进口自马来西亚的涉案产品进行反倾销立案调查。

(本报综合报道)

自由贸易港发展离不开商事仲裁

■ 本报记者 张凡

11月27日,在由中国贸促会贸易投资促进部主办,中国贸促会浙江自贸区服务中心、中国海仲浙江自贸区仲裁中心、舟山市贸促会、舟山市港航管理局、舟山市司法局承办的首届自由贸易港(区)国际海事法律论坛上,“商事仲裁”这个关键词自然成了嘉宾们热议的话题。

从目前世界主要自由贸易港的建设经验来看,伦敦通过发展海事仲裁、保险和理赔公估,掌握了航运产业的游戏规则,从而使得伦敦虽然没有大规模的航运实体,依然是航运业的中心和焦点。新加坡则是抓住航运业实体中心东移的机会,以海事仲裁为抓手,全力支持新加坡仲裁走出去,鼓励订立以新加坡为仲裁地的仲裁条款。

“从伦敦和新加坡的经验我们可以看出,商事仲裁既是自贸港(区)建设过程中的需要积累的要素,也是其建设的重要抓手。”中国海仲(浙江)自由贸易试验区仲裁中心副秘书长、中国海仲仲裁员黄晨亮列出了4个自贸港(区)建设需要商事仲裁的理由:第一,商事仲裁是国际通行的解决商事争议的重要法律途径;第二,商事仲裁有益于消除投资与贸易的障碍;第三,商事仲裁是区别于法院诉讼并与之平行的多元争议解决方式;第四,商事仲裁是中国企业走出去和保障国家战略的重要手段。

“作为全球商贸中心,自贸港应该建立起与之相配套的经济纠纷解决机构。中国特色自由贸易港虽不可能仿效迪拜国际金融中心,照搬普通法系的司法制度和使用英语作为工作语言,但是在仲裁方面仍然可以做到与国际接轨。”上海海事大学法学院教授、中国海仲仲裁员沈秋明便提出了以下建议,鉴于我国法律还不承认临时仲裁,自贸港可以尝试适当放开临时仲裁,包括有条件地承认境外临时仲裁在自贸港的执行,吸引外国投资仲裁机构将仲裁放在自贸港内;自贸港提供对国际投资仲裁服务和管理,并通过对仲裁员免签入港、给予仲裁员个人所得税减免、给予仲裁机构在港内较低甚至免除其税收的优惠政策。

“境外仲裁机构在自贸港仲裁的法律障碍是市场准入问题和外国仲裁机构在自贸港作出的裁决性质如何认定的问题。”沈秋明还建议,我国是否可以通过修改新版的外资准入“负面清单”解决市场准入障碍。对于外国仲裁机构在自贸港作出的裁决性质,目前认定其为“涉外仲裁裁决”更为妥当。为此,我国应该尽快修改《仲裁法》,将认定仲裁裁决性质的“仲裁机构所在地标准”改为“仲裁地标准”。

WTO改革中欧联合提案出炉

据商务部网站消息,为维护多边贸易体制,保障并完善争端解决机制,11月22日,欧盟、中国、加拿大、印度、挪威、新西兰、瑞士、澳大利亚、韩国、冰岛、新加坡、墨西哥等WTO成员向WTO提交了关于争端解决上诉程序改革的联合提案,并计划在12月12日的WTO总理事会会议上就此发表联合声明。

欧盟也发表声明称,欧盟与前述WTO成员方一起提交了针对WTO的具体改革建议,希望能令WTO上诉机构不再陷入僵局。

在启动上诉机构成员遴选问题上,该联合提案称,“应当澄清的是,替换即将离任的上诉机构成员的甄选程序,应不迟于他们任期届满前6个月自动展开。”

需要指出的是,正如商务部在网站上消息所称,当前正是个别WTO成员阻挠上诉机构成员遴选,严重威胁争端解决机制的正常运行,给多边贸易体制的正常运转带来体制性风险。上诉机构成员遴选问题已成为WTO面临的迫在眉睫的危机,亟须尽快解决。

商务部网站消息并称,中欧会同其他WTO成员联合提出提案,旨在回应并解决相关成员对上诉程序关注,维护和加强上诉机构的独立性和公正性,并推动尽快启动上诉机构成员遴选程序。该提案是中方就推进WTO改革、优先处理危及WTO生存的关键问题所提出的一项具体方案,也是中欧WTO改革联合工作组的一项积极成果。

此前,商务部副部长兼国际贸易谈判副代表王受文在WTO组

织改革有关问题新闻吹风会上表示,2018年7月第20次中欧领导人会晤发表了一个联合声明,决定中欧就WTO改革开展合作,并为此建立一个WTO改革副部级的联合工作组。目前为止,双方举行了两次非正式会议和一次正式会议,中欧双方都坚定支持多边贸易体制,这是双方合作的一个基础,双方是本着求同存异的原则,就世贸组织改革的相关问题进行沟通和交流。王受文称,双方目前已经就上诉机构成员遴选问题达成一些共识,今后还将就加强WTO日常工作和其他问题继续交流和沟通。

商务部网站消息显示,争端解决机制是WTO的核心支柱,在维护多边贸易体制的可靠性和可预期性、迅速解决成员间贸易争端、确保WTO的有效运转方面发挥了重要作用。

上诉机构是WTO专门审理上诉案件的常设机构,是争端解决机制的重要组成部分。

中方高度关注上诉机构遴选危机问题,愿迅速与WTO成员积极开展讨论,尽早启动上诉机构成员遴选程序,共同保障争端解决机制的正常运行,坚定维护多边贸易体制。

根据相关法律,WTO上诉机构常设7位法官。但由于近一年多,有关国家对于上诉机构启动法官纳新/连任程序的蓄意阻挠,目前上诉机构仅剩3位大法官,这三人中,有两位的任期将在2019年12月到期,剩余一位的任期将在2020年11月结束。各方已经意识到情况越来越危急。(江玮)