



# 为国际规则制定贡献中国力量

## 找准电商领域金融创新与法律监管的平衡点

■ 本报记者 刘禹松 实习记者 刘若然

中国国际贸易仲裁委员会副秘书长李虎在主持第四届东湖国际法律论坛“电商领域金融与法律风险和机遇”主题研讨时表示，“互联网的发展对国际贸易产生了深刻影响，电子商务的飞速发展带来了商业交易模式的革命，改变了人们的生活状态，也带来了一系列法律与金融方面的挑战。”围绕上述主题，与会嘉宾从金融空间、跨境电子商务、企业及数据合规等方面分享了观点。

中央财经大学金融法研究所所长黄震认为，金融科技是技术驱动的科技金融，金融与科技协同发展的新时代也是需要保证金融科技安全发展的新时代。金融科技经历了从自发探索到规范发展，从零星开拓到系统架构、地方试点到全国统筹的变化，要保障金融科技的安全发展，必须保证技术、市场、监管协同发展。在其发展过程中，消费者保护、独立投资者金融常识缺乏等问题，特别是P2P网贷和虚拟货币领域，亟待相关制度跟进。此外，金融业的发展也面临巨大瓶颈。近几年，我国不断推进金融科技与金融供给侧结构性改革，要求监管进入公共平台，但由于现行法律不完备，导致监管滞后，如何使法律跟上市场及技术创新的节奏仍是关键。

对于如何安全发展金融科技？黄震提出两点建议，一是实现技术、市场、监管协同发展，使金融科技持续健康发展。二是银保监会、证监会、网信办、公安部、工信部等机构应做好配套制度安排和汇报。目前，金融科技领域的监管呈现明朗态势，监管科技推广备受关注，金融信息保护更加严格，金融科技知识产权保护得到加强、金融科技严监管执法成新常态……建议金融科技制度的创新以监管制度标准化、企业内容合规化、软件技术代码化为路径，尝试监管沙箱、金融科技技术创新集中探索等模式，促进金融科技和谐、持续安全发展。

京东法律研究院高级研究员付伟指出，跨境电商已走过约14年的历程，从大量个人海外代购发展到专业跨境电商。现在，最受青睐的是跨境电商进口和海外直邮进口业务模式，而这一过程中隐私和数据安全保障问题突出。世界各国的隐私保护水平、规则、要求各异，不同的国家需要不同的合规策略。目前，世界各国和地区都在扩张数据领域的管辖权，导致数据管辖权的冲突日趋严重。

对于如何做好跨境业务中的数据合规，付伟认为，随着数字贸易规模的增大，企业所面临的数字合规及保护方面的挑战会不断升级，需要规则和技术来保护用户的隐私、数据的安全。一方面是因为整个跨境电子商务的活动都是基于规则来运行的，我们需要构建一套完整而清晰的规则，明确用户隐私保护和数据安全的目标和方式方法。另一方面，整个跨境电商业务是由技术驱动

的，所以还要通过技术化解数据合规问题。

对此，上海邦信阳中建中汇律师事务所合伙人袁颖，从律师的角度讲解了《跨境电子商务合规的新要点》。她认为，在产品合规方面，主要采取原产地质量标准原则以及告知义务，即与我国标准存在差异的，须告知消费者承担相关风险。第一，在进口产品标签内容边界，要确保能够获取中文电子标签。对于企业进口产品是否遵守国内产品质量的强制性规定，立法与实务中并不十分明确，但建议企业不要突破中国的法律监管和强制性规定。对于企业而言，要做好企业内部合规自查，如有差异应明确告知消费者。第二，在标签涉及广告合规问题上，商品的中文标签应与外语严格对应，不要增加其他内容或过多艺术处理。中文标签内容应当真实准确，体现产品本身功能，翻译内容不得违反国内强制性法律法规。第三，在零售进口商标合规方面，我国商标法未对商标平行进口的合法性问题进行明确，司法实践中主张国际用尽规则，承认平行进口合法性。

武汉仲裁委员会仲裁员、湖北忠三律师事务所合伙人杨勇就电商合规问题补充道，从立法进程上看，电商发展20余年后才有《电子商务法》，立法进程是十分缓慢的，但从产业发展角度看，这却给电商的迅猛发展留出了空间。在他看来，规则应给创新留出一定的空间，要平衡好二者的关系。

道琼斯中国区风险合规总监马建新在《中美贸易争端下的国际制裁合规实践》的演讲中，对中美贸易战背景下的国际制裁合规形势进行了分析。在中美贸易战背景下制裁合规、反洗钱合规、出口管制合规等的形势尤为严峻。例如在制裁合规方面，中国被制裁的机构及个人数量不断增加，理由多样，且机构及高管都会被制裁。

2018年，国家主席习近平在“一带一路”建设工作5周年座谈会上指出，企业要规范经营行为，合法合规经营。马建新认为做好合规体系建设十分必要。企业合规体系建设要做好管理层承诺、风险评估、内部控制、测试和审计、合规培训等方面的工作。此外，他也强调，合规不仅是遵守自己国家的法律，还要考虑具体场景下的其他国家法规。与此同时，合规要从供应端开始控制，做好客户身份识别工作，了解客户业务，保证尽职调查的有效性。

湖北省商务厅副巡视员艾力指出，企业合规不仅仅是企业内部的事情，如何帮助企业应对合规风险也是政府的一项职能。政府正在着力加强监管相关工作，如出台出口管制方面的立法、制定企业海外经营合规指导等。

中国管理科学研究院行业发展研究所企业风险管理与创新研究中心主任孟宪领强调了做好企业合规及风险防范的重要性。他认为，只有重视风控能力建设才能有效提升企业能力，助力企业高质量实现梦想。

## 未来科技视域下的国际竞争秩序

当前，全球科技飞速发展，衍生出众多新领域和新问题。在第四届东湖国际法律论坛上，围绕“未来科技视域下的国际竞争秩序”主题，专家学者探讨了科技创新给人类社会及未来生活带来的冲击和变化，以及当前国际秩序所面临的挑战与应对。从外太空资源利用到国际电信规则，从互联网大数据及个人信息到智能武器和商用无人船，专家们以法律为根基的精彩发言深深吸引着现场观众。

### 苏金远： 武汉大学国际法研究所教授

外空法管的是太空的一部分，实际的载体是卫星、天体、轨道等；航空法管制的是气球、飞机等。在外空资源开发利用方面，一些国家已经进行了国内立法，如美国2015年制定的《外空资源探索利用法》和卢森堡2017年制定的《探索与利用空间资源法》。在国际法方面，最被广泛接受的是1967年的《外空条约》，此外还有1979年制定的《月球协定》。

从有关外空矿产资源开发的国际立法动向上看，目前没有明确的规定，放任自由可能带来一些问题。为此，联合国机构和海牙工作组也提出了一些规则，来促进外空资源的良性开发活动。

### 黄西平： 联合国国际电联(ITU)(国际电信规则)专家组副主席

中国和平发展有利于全世界。中国应积极参与全球规则制定。国际规则是国与国之间有序交往的制度保障，参与规则制定往往能够最大化维护自身的权益。中国是发展中大国，不积极参与只能永远追随。新的国际形势渴望公平正义，呼唤负责任的大国有所担当，有所作为，共同维护世界公平正义。为此，学界、业界应当共同努力、共同参与。公共政策的制定需要汇集各界的广泛共识，踏实细致的基础工作决定取得国际共识的成败。

希望更多的国内法律专家、学者、教授加入我们的队伍；希望更多的国内信息通信的参与者、技术专家、产业引领者加入我们的队伍；希望国家通信主管部门的领导和专家，对此项工作给与更多的关注、指导和鼓励。让我们共同努力，为《国际电信规则》这一重要的信息通信领域的国际法规的审议和修订提出见解和建议，切实维护中国的国家利益，在制度性建设方面为世界信息通信健康发展贡献中国力量。

### 李寿平： 北京理工大学法学院院长、国际宇航科学院院士

致命性自主武器系统包括两个方面，自动武器和自主武器。自动武器系统是指那些虽然需要人类操作员部署或发布指令，但是能够通过自足和独立的方式发挥作用的武器或者武器系统。自主武器是能够学习并且根据所部署环境中情况的变化调整自身功能的武器或者武器系统。自主武器的发展是大势所趋。

自主武器系统是利用人工智能技术的作战新手段或新方法，自主武器系统的应用并不违反国际法。自主武器系统的应用及其使用的武器受现行国际人道法的约束。自主武器系统违法使用禁止性武器，或其使用武器采用非人道的袭击手段或产生非人道的后果，其产生的国际责任应归责于国家或相关实体。对自主武器系统实施额外监管是必要的，为此，一方面要在自主武器系统的研发中嵌入伦理和法律规则，另一方面，确立完善的国际责任制度，确保自主武器系统在国际法框架下应用。

### 王国华： 上海海事大学法学院院长

为了妥善应对商用无人船的安保问题，应明确界定未来商用无人船在海盗活动中的地位并厘清新型海盗行为与传统海盗行为的差异，以此为基础提出应对商用无人船保安问题的对策。在《1982年联合国海洋法公约》(UNCLOS)和《2005年制止危及海上航行安全非法行为公约》(SUA1988)中，对商用无人船作为被害方和侵害方的定义做出明确规定。两个公约还对传统海盗和新型海盗做出不同定义，对比出二者在行为地点、行为手段、行为对象之间的差异。应当全面梳理国际海事条约中保安责任相关内容，进一步规定商用无人船保安的行为要求，区分应对传统海盗和新型海盗的不同行为，并积极推动“海盗罪”立法以规制船舶无人化时代的海盗犯罪。

### 孟庆芬： 中国民航局国际合作服务中心主任

2015年是无人机发展的元年，市场规模大约为60多亿元，到2020年，无人机市场预计可以达到上千亿的市场规模。随着市场的快速发展，无人机在航空安全和安保问题上面临挑战。在民用航空领域，无人机主要由国际民用航空公约进行规制。但是航空器作为武器的犯罪形式并未涵盖在当时保安公约中，北京公约因此应运而生。在国内法律规制方面，我国已起草了相关的规范条例，其他国家也正在加速推进国内立法。现阶段，中国民用航空业发展迅速，预计不久将超越美国，但是目前民用航空领域还有许多亟待解决的问题，国际法专家学者应当多关注民用航空业。

### 平阳丹柯： 广州海事法院深圳法庭高级法官

中国目前的无人船舶技术基本与东亚地区保持同步，但仍以理论研究和小型试验为主。目前，研究试验基地主要在珠海和青岛两个地方。珠海基地的技术成熟，但只运用于小艇；青岛基地可运用于船舶，达到自主航行的程度，未来可能应用于120个集装箱承载量的商船。总体而言，目前自主避碰已经实验成功，但航迹不理想，现有技术仍有很大提升空间。青岛基地方面，自主船舶实验需经海事局审批批准；珠海基地因没有部门监管，可自由实验。在无人机的研究试验方面，应开放实验空间，减少行政干预。

(本报记者 刘禹松整理)

