联合国 A/CN.9/WG.III/WP.59

大 会

Distr.: Limited
18 November 2005*
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第十六届会议
2005 年 11 月 28 日至 12 月 9 日，维也纳

运输法：拟订一项[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

大不列颠及北爱尔兰联合王国关于仲裁的意见

秘书处的说明

第三工作组（运输法）第十六届会议预计将根据秘书处的一份说明(A/CN.9/WG.III/WP.56)继续对[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案进行二读，因此，为筹备该届会议，大不列颠及北爱尔兰联合王国政府于 2005 年 11 月 18 日提交了关于仲裁的意见，供工作组审议。现将这些评论按秘书处收到的原样予以转载，作为本说明的附件。

* 本文件提交迟延与这些意见送交秘书处的日期有关。

V.05-90130 (C) GH 241105 241105

附件

大不列颠及北爱尔兰联合王国关于仲裁的意见

1. 仲裁是合同当事人选择的一种合意过程，作为解决可能产生的任何纠纷的一种手段。1958 年《承认及执行外国仲裁裁决公约》（《纽约公约》）第二和第三条载有仲裁自由、执行仲裁协议和执行及承认仲裁裁决的原则。已有 134 个国家成为《纽约公约》的签署国，其中许多是主要海运国家。

2. 仲裁是解决主要是在散装和不定期船运中产生的纠纷的优先机制。这种纠纷的性质往往涉及法律或商业原则的问题。这种运输所使用的租船合同几乎总是列有一项在发生纠纷的情况下指定一个特定法院地和一项特定法律的仲裁条款，而且这种条款往往明确列入根据这些租船合同签发的提单中。尽管如此，特别是在专门贸易的情况下，也会有仲裁可能适用于班轮货运的情形。数年来，建立了一些高级研究中心，其中的具体技术和法律问题专家可随时对海上贸易中的纠纷进行仲裁。

3. 商业当事人对仲裁制度在涉及以下两个方面的运作表示满意：发端当事方之间的纠纷和通过一项并入条款对提单的第三方持有人适用的安排（或未来适用的运输单证）。这一制度已被涉及与整个交易链中意识到本人的权利和义务的买方和卖方进行商业交易的当事人所理解。第三方买方将此视为其预计可获得利润的更广泛商业交易的一部分。这些安排可有效处理可能在这些概念上产生的少数投诉或实际困难。

4. 广泛接受的《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》并未确立对仲裁加以调整的条款：这是一个留给缔约方和国家法律处理的事项。与此相对照，《汉堡规则》中的时效条款被认为是本公约尚未得到广泛实施的主要原因之一。作为一个原则问题，对于是否存在着将任何仲裁条款列入贸易法委员会文书草案的强制情形是有疑问的。不过，如果载列这种条款，最直接的做法将是根据各当事人的协议载列一项坚持某一仲裁协议的效力和可执行性的条款，包括将这种协议延伸至约束第三方买方。

5. 文书草案中的目前案文提供了两项替代案文，即备选案文 A 和备选案文 B。但是备选案文 A 的第 84 条反映了《汉堡规则》模式并向求偿人提供了在何处提起诉讼程序的选择。这意味着受本文书约束的运输合同中所载仲裁协议无论是对于例如托运人这样的合同原始当事人还是第三方买方都是不可执行的。

6. 备选案文 B 将所在地留给各当事人加以约定。这将反映目前的做法。不过，这被认为是给承运人提供规避目前的第 16 章的管辖权条款的机会。这一点并不被视为实践中一个问题，因为班轮运输中的货运合同一般并不载列那些仲裁协议，而是载列指明将纠纷交由指定法院或国家的专属管辖权处理的条款。

7. 荷兰提出了一项替代建议，以使散装/不定期船运方面的仲裁自由与对班轮货运适用管辖权条款相一致。这有助于为找到一条前进的道路奠定基础，但需要对下列要点作进一步的考虑：

- 拟议的第 78 条第 2 款被理解为对文书草案将强制适用的由合同规定的仲裁权施加限制。这将使求偿人有权终止履行合同中确立的仲裁协议并决定是进行仲裁还是将纠纷交由所列举的法域之一中的法院处理，从而可能在推翻指定的适用法律上增添混淆；
- 拟议的第 81 条之二寻求通过不适用第 10 条而将租船合同仲裁协议的可执行性延伸至提单（或其他运输单证）的第三方持有人。不过，事实上结果可能不会如此，因为第 10 条将那些根据否则在第 9 条下加以排除的租船合同或一般合同签发的提单置于文书草案的强制范围之内。这可能是一项起草上的事项；以及
- 可能有必要为仲裁作出安排，供作为各当事人在某些专门班轮运输方面约定的纠纷解决机制加以接受。

8. 所述做法的方向是正确的，但需要对各项问题作进一步的研究。不过，能避免本文件中查明的困难的解决办法是载列一项不加限制的允许运输合同中的仲裁协议具有可执行性的条款，这一制度已证明数年来对于解决海事纠纷是令人满意和有效率的。