



联合国国际贸易法委员会

第二工作组（仲裁）

第四十四届会议

2006年1月23日至27日，纽约

临时议程说明**增编****7. 其他事项**

1. 第三工作组（运输法）在其第十六届会议（2005年11月28日至12月9日，维也纳）期间审议了在（全程或部分途程）（海上）货物运输公约草案（“公约草案”）中加入仲裁一章（第17章草案）的问题。会上提议征求第二工作组（仲裁）对该章草案的意见。

2. 本文附件中摘录了第三工作组第十六届会议报告中涉及仲裁条款的段落（A/CN.9/591，第85至103段）和公约草案中其他相关的条文，供第二工作组审议。第三工作组以前关于该事项的讨论见A/CN.9/572号文件（第151至157段）、A/CN.9/576号文件（第176至179段），关于仲裁的早期文本见A/CN.9/WG.III/WP.32第16章和A/CN.9/WG.III/WP.56第17章。附件中转载的仲裁条款是根据荷兰的一项提案拟议的，该提案见于A/CN.9/WG.III/WP.54号文件。

* 本文件迟交是因为其中含有运输法工作组（第三工作组）第十六届会议（2005年11月28日至12月9日，维也纳）工作报告选段，该报告12月中旬才最后完成。



附件

公约草案第 17 章及第 75 和 76 条草案——第三工作组第十六届会议报告中涉及仲裁条款的段落 (见 A/CN.9/591 , 第 85 至 103 段)

仲裁——第 17 章

总体讨论

85. 与会者提醒工作组说, 工作组第十四届 (见 A/CN.9/572, 第 151-157 段) 和第十五届 (见 A/CN.9/576, 第 176-179 段) 会议已审议了关于仲裁的一章。据回顾, 在工作组那两届会议上曾发表了两种强烈的意见。一种意见是, 仲裁自由原则已根深蒂固, 现有的仲裁文书, 例如 1958 年《承认及执行外国仲裁裁决公约》(纽约公约) 和《贸易法委员会国际商事仲裁示范法》, 提供了仲裁的适当框架, 因此, 公约草案中可省去这样一章。另一种意见是, 纠纷的各方当事人应当能够诉诸于仲裁, 但仲裁不应当可被当事人用以规避公约草案第 75 条草案所列出的管辖权依据。

86. 有与会者向工作组解释了 A/CN.9/WG.III/WP.54 所载的提案的实质内容。据指出, 该提案的用意是就第十四届和第十五届会议上发表的关于仲裁的意见努力达成一项折衷。据称, 这一折衷的主要方面是删除关于仲裁的整个一章 (见 A/CN.9/WG.III/WP.54, 第 5(e) 段), 并在公约草案中增添第 78(2) 条草案 (见 A/CN.9/WG.III/WP.54, 第 5(b) 段), 这样做的用意是确保无法规避公约草案中关于管辖权的规则。提案的另外一个方面是在第 81 条草案中增加一些词语, 使当事人之间关于出现纠纷交付仲裁的任何约定具有效力。最后, 据解释, 如此折衷的用意是通过规定关于班轮行业最低限度仲裁规则而维持海上运输业使用仲裁的现状, 但同时又通过增添第 81 条之二草案为非班轮业提供仲裁自由 (见 A/CN.9/WG.III/WP.54, 第 5(e) 段)。

87. 另外, 与会者就 A/CN.9/WG.III/WP.59 中发表的评论作了解释, 其中指出参见该文件的最后一段, 该段称, 鉴于海运业总体上广泛依赖仲裁, 因此公约草案中最适当的解决办法将是载列一项不加限制的条款, 允许运输合同中的仲裁协议具有可执行性。

无限制的仲裁自由

88. 会议支持一种观点, 认为公约草案应当允许运输合同中的仲裁协议具有不受限制的可执行性。据指出, 对于运输合同方面的纠纷, 仲裁是全世界一种极为普遍的解决纠纷形式。关于是否需要通过减少班轮业的仲裁自由来捍卫公约草案中规定的管辖权制度, 与会者提出了怀疑, 因为班轮业从未对仲裁加以广泛使用, 据称也不可能通过这样做来阻挠管辖权。另外, 与会者还提出谨防有可能对仲裁的管理过度严厉, 从而影响其有效性。

《汉堡规则》中的仲裁条款

89. 与会者还表示认为，工作组应考虑通过与《汉堡规则》第 22 条所载的条文相类似的仲裁规则，这些规则已列入 A/CN.9/WG.III/WP.32 和 A/CN.9/WG.III/WP.56 的仲裁篇章供审议。据称，这些规则的一个优点是已经成为谈判达成的折衷产物。有些与会者对这一看法表示支持。然而据称，《汉堡规则》做法的一个困难是因为允许在一系列不同的可能地点之一进行仲裁而减少了商业上的确定性。据认为，A/CN.9/WG.III/WP.54 所载提案的一个优点是可以通过两种办法其中的一种解决纠纷，这就是或者在仲裁条款中所列特定地点进行仲裁，或者在依照第 75 条草案指定的地点通过法院加以解决。但是，也有与会者指出，可能的多个仲裁地点也可被视作《汉堡规则》的一个优点，即通过规定在不同地点进行仲裁但以同一套规则为准而促进仲裁的发展。

A/CN.9/WG.III/WP.54 中的折衷提案

90. 一些代表团指出，在当时工作组第十四届会议最初讨论仲裁时，其代表团的最初立场是赞成无限制的仲裁自由。但本着折衷的精神，这些代表团后来对 A/CN.9/WG.III/WP.54 中的提案表示支持，其原因特别是因为这一提案服从现有的国际仲裁制度，同时维持海运行业仲裁惯例方面的现状。有与会者提出了保留，认为折衷的提案是否有可能在事实上限制班轮业中的仲裁发展，因为商业企业除非可以确定知道将在何处进行仲裁，否则不太可能在合同中列入仲裁条款，而如果仲裁地的选择以第 75 条草案所列的为准，那么便不可能知道确切的地点。最后，虽然一些代表团指出，需要对提案的措词作进一步完善，至少鉴于就管辖权一章所审议的新条文需这样做，但也有与会者支持此项提案作为一种折衷，以推动工作组的努力，并作为今后讨论的基础。

对折衷提案预期达到的效果的澄清

91. 有与会者对第 78(2)条草案(a)项和(b)项之间的关系提出了一个问题，以及是否应要求索赔人提供一段短暂的时间，在这期间承运人将必须决定是否把程序从仲裁条款中指定的地点转移至第 75 条草案指定的一个地点。关于哪一方当事人可以根据第 78(2)(a)条草案对承运人提出索赔的问题，据答复指出，这一答案和其他答案可能最好在工作组审议关于诉权的一章和也许是关于诉讼时效的一章的时候加以处理，预期这两章都将在工作组下届会议上审议。

对折衷提案提出的修改

92. 除有鉴于正在审议的对文书草案管辖权条款的修改而需要对提案作出的一般性调整之外，还对提案提出了一些具体的修改。考虑到工作组对第 76 条草案规定的管辖权和选择法院条款所作的讨论的基本要点，有与会者表示认为，应当允许排他性的仲裁条款，并根据与排他性选择法院条款同样的理由执行排他性仲裁条款。有些与会者支持一项建议，认为仲裁协议对运输合同第三方的效力应加以阐明和协调统一，而不是如同第 81 条之二草案那样留给国内法处理。

据指出，这种做法的一个样板是公约草案第 83 条草案。对此，有与会者表示关切，认为创设关于第三方的规则无异于在仲裁协议可执行性方面侵入《纽约公约》的领域。另外，也有一些与会者支持列入与当前仲裁篇章第 85 条草案的措词大致相同的一款规定，要求仲裁员适用公约草案的规则。对此，据答复指出，不需要这样一条规则，因为仲裁员将查看运输合同来决定适用哪些规则，而这一查询将要么引导或要么不引导仲裁员适用公约草案。

93. 会议对案文提出了一些措词上的具体修改。有与会者支持一种观点，认为拟议的第 81 条之二草案中的“仅仅”二字应放在方括号内，或加以删除。还提出了一项建议，这就是方括号内的文字“[一项管辖权或者]”应从第 81 条之二草案中全盘删除，因为管辖权条款在非班轮行业中并不常见，而本提案的用意则是维持现状。还有一些与会者则是表示赞同保留这些文字，只将方括号删除。有与会者表示支持用以替代和澄清第 78(2)(b)条草案的下述备选案文：

“只有在对承运人提出索赔的人在仲裁协议指定的一个地点提起法院程序时，承运人才可要求依照仲裁协议的条款进行仲裁程序。”

工作组就仲裁条款达成的结论：

94. 经讨论后，工作组决定：

- A/CN.9/WG.III/WP.54 所列的折衷提案获得了广泛的协商一致；
- 在根据工作组讨论情况作出上述修改之后，并针对关于管辖权的第 76 条草案预期将进行的修订，本提案应构成今后工作的基础。

对仲裁一章提出的修订案文

总体讨论

95. 工作组在一些代表团提出的下述案文的基础上继续其讨论，该案文将放在公约草案关于仲裁的新的章节草案中：

“第 83 条. 仲裁协定

“在不违反第 85 条的情况下，如果由本公约规范的运输合同包括一项仲裁协定，则适用下述规定：

- “(a) 对承运人提出索赔要求的人有权作出以下选择之一：
- “(一) 在仲裁协定所规定的地方按仲裁协定的规定提起仲裁程序，
- “(二) 在第 75 条(a)、(b)或(c)项所规定的任何其他地方提起法院程序；

“(b) 如果一人对承运人提出索赔要求，那么只有在该人是在以下地点之一提起法院程序的情况下，该承运人方可根据仲裁协定的规定要求进行仲裁程序：

“(一) 仲裁协定中指明的地方；

“(二) 根据第 76 条将使排他性法院选择协定具有效力的法院，如果仲裁协定是关于对承运人的诉讼的排他性协定，排他性法院选择协定应指明仲裁协定中所指定的地方。

“第 84 条. 非班轮运输中的仲裁协定

“非班轮运输因下述原因之一而适用本公约或本公约规定的，本公约的规定概不影响在此种运输中执行运输合同中的仲裁协定：

“(a) 适用第 10 条¹，

“(b) 运输合同的各方当事人自愿纳入本公约作为本来不受本公约管辖的运输合同中的一项合同条款。

“第 85 条. 纠纷产生后的仲裁协定

“虽有本章和第 16 章的规定，但在纠纷产生后，纠纷各方当事人仍可约定在任何地方以仲裁方式解决纠纷。”

96. 会上重申，拟议的第 83、84 和 85 条草案力求在以下两类代表团之间达成折衷，一类代表团主张尽最大限度在公约草案中适用仲裁自由的原则，另一类代表团认为，尽管纠纷当事人可利用仲裁，但不应将其用于规避公约草案第 75 条草案中提出的管辖权依据。会上提醒工作组，这些条文草案的目的是反映从业人员对在海运业中使用仲裁的需要，为此对于不经常使用仲裁的班轮运输业提供了有限的仲裁，而对于以仲裁作为标准的纠纷解决办法的非班轮运输业则允许有广泛的仲裁自由。

97. 有与会者指出，根据工作组的讨论情况，新的拟议草案对 A/CN.9/WG.III/WP.54 号文件所载案文作了修订，包括：提出新的第 83(b)(二)项草案；删除第 84 条草案中的“仅仅”一词，但须在对第 10 条草案加以修订之后再作审查而定；删除第 84 条草案中置于括号内的“[一项管辖权或者]”；提出新的第 85 条草案，把 A/CN.9/WG.III/WP.54 第 5(c)款中所反映的原则列为一个单独的条款。

98. 有与会者对拟议的案文草案有些疑虑，尤其是担心该案文会导致任意选择诉讼地并造成多种诉讼。此外，有与会者对拟议的第 83 条草案表示关切并担心该条草案可能会对在某些情况下诉诸仲裁有所限制。总的来说，妥协的精神一再得到强调，对建议中提出的做法也表示了支持，但同时提出一些具体的关切，概括如下。

¹ 这一写法可以根据第 10 条今后的修订情况加以修改。

新增第 83(b)(c)项草案

99. 有与会者指出，排他性法院选择协定与仲裁协定有类似之处，因此公约草案在合同自由方面应赋予这两项协定类似的待遇。有与会者就此指出，第 83(b)(c)项草案的目的是在根据公约草案第 76 条草案承认排他性管辖权条款的情形下允许订立关于承认排他性法院选择条款的仲裁协定。据指出，第 83(b)(c)项草案将起到进一步扩大班轮运输业仲裁自由的作用。有与会者在被请求作出澄清时解释说，必须先有仲裁协定然后才能适用第 83(b)(c)项草案，对此，有与会者建议修正案文以便具体指明这一点。另据指出，第 83(b)(c)项草案仅适用于针对承运人的索赔，而由承运人提出的索赔不在其范围之内。

100. 但另一种观点认为排他性法院选择条款和仲裁协定的性质和作用均不相同，公约草案在对其的处理上应反映出这种区别，考虑到这种观点，有与会者表示对第 83(b)(c)项草案难以定夺。该项草案与第 76 条草案之间的关系尤其被视为很成问题，其原因是，该项草案把仲裁协定与一国就是否执行排他性法院选择协定所作的裁定联系在一起。另有与会者关切地指出，第 83(b)(c)项草案可能会使托运人丧失保护其权益的一个合理地点，其主要原因是仲裁的费用高于法院诉讼费。因此有与会者建议删除第 83(b)(c)项。

《纽约公约》与第 83 条草案

101. 有与会者指出，第 83 条草案所起的作用是允许法院在某些条件下宣布，仲裁协定尽管本着善意订立，但对当事方仍无约束力。有与会者就此补充到，此种结果不仅在现代贸易法中非同寻常，而且还违背了得到普遍接受的若干法规中所载的基本仲裁原则，例如《纽约公约》，尤其是其第 2(3)条，还有《贸易法委员会仲裁示范法》。有与会者补充说，尽管尊重仲裁协定的原则可能会容忍一定程度的偏离，例如《汉堡规则》第 22(3)条中所做的规定，但如果按新增第 83 条草案的规定，这些偏离达到妨碍诉诸仲裁的地步，就不可能不对这条原则产生根本的影响。有与会者建议工作组就公约草案中有关仲裁的规定征求贸易法委员会第二工作组(仲裁)的意见。

102. 有与会者就此指出，《纽约公约》的基本原则并不要求普遍承认所有仲裁协定，而只是要求仲裁协定相对于管辖权条款来说未受到歧视。有与会者补充说，在提案草案中，允许仲裁协定的情形恰恰是承认排他性管辖权条款的相同情形，因此，《纽约公约》的这条基本原则并没有因拟议案文而受到影响。此外，有与会者指出，对仲裁协定的有效性加以限制是海运业惯例使然，根据此种惯例，在某些情形下和在某些海运中必须对仲裁自由有所限制。

工作组就修订后的仲裁条款达成的结论：

103. 经讨论后，工作组决定：

- 支持第 83、第 84 和第 85 条草案的总体处理方式作为关于管辖权和仲裁的折衷案文的一部分；

- 第 83、第 84 和第 85 条草案应保留在公约草案有关仲裁的一章草案中，以便今后再加以讨论；
- 在第 83 条草案与《纽约公约》之间的关系得以澄清之前，并在这一两项文书之间任何潜在冲突最终解决之前，第 83 条草案的前导段应放在方括号内；
- 公约草案第 83(b)(c)项草案在下一次审读之前应留放在方括号内。

公约草案的其他相关条款

第 9 条. 具体的除外情形和涵盖内的情形²

1. 本公约不适用于：
 - (a) 租船合同；
 - (b) 使用船舶或船舶中任何舱位的合同；
 - (c) 第 2 款规定以外的非班轮运输中的其他合同；及
 - (d) 第 3 款规定以外的总量合同。
2. 在不违反第 1 条(a)款和(b)款的情况下，本公约适用于也作承运人或履约方收到货物证明的运输单证或电子运输记录所证明或所包含的非班轮运输合同，但租船合同当事人或利用船舶或船舶中任何舱位的合同当事人之间的非班轮运输合同除外。
3. (a) 本公约适用于总量合同中对每批装运加以规范的条款，但以本章条款对此作出规定为限。
 - (b) 对于总量合同中受本公约(a)项管辖的货运，如果其由总量合同的条款加以规范，本公约将适用于这些条款。

第 10 条. 对某些当事方的适用³

虽有第 9 条的规定，但运输单证或电子运输纪录是根据租船合同或第 9(1)(b)或(c)条下的合同签发的，本公约适用于承运人与发货人、收货人、控制人、持单人或第 34 条所涉非第 9(1)(b)或(c)条下租船人之间的运输单证或电子运输记录所证明或所包含的合同。

² 案文原载于 A/CN.9/576 第 52 段，并经核准载于 A/CN.9/576 段供进一步讨论。

³ 案文原载于 A/CN.9/576 第 52 段，并经核准载于 A/CN.9/576 第 73 段供进一步讨论，同时考虑到可能在第 10 条草案末尾处插入一段措词，提及第 9(1)(d)条草案，以及对如何处理收据问题做出任何必要的澄清。

第 75 条. 对承运人的诉讼

除非运输合同载有根据第 76 条规定而有效的排他性选择法院的协议，下列地点之一在某一法院的管辖范围内的，原告有权在该处具有管辖权的法院根据本公约提起司法程序：

- (a) 被告的住所；
- (b) 合同规定的收货地或合同规定的交货地；
- (c) 货物最初的装船港口；或货物最终的卸船港口；
- (d) 根据第 76(1)条为此目的而指定的任何地点。

第 76 条. 选择法院的协议

1. 托运人和承运人约定某一有管辖权的法院享有管辖权可裁定本公约下可能产生的纠纷的，该法院即享有非排他性管辖权，但授予此种管辖权的协议的订立或凭证须符合下列条件：

- (a) 有书面形式⁴；或
- (b) 采用其他任何通信手段，而该手段可使信息得以调取以备日后查用。

2. 只有经合同各方当事人协议约定并且授予管辖权的协议符合下列条件的，根据第 1 款所选择的法院才具有对合同当事人之间纠纷的排他性管辖权：

- (a) 协议载于总量合同中，该合同清楚列明各方当事人的名称和地址，并且
 - (一) 系分别谈判而成；或
 - (二) 其中含有一则显著声明，指出订有一项排他性的选择法院的协议，并在总量合同中指定了该法院的所在地；
- (b) 清楚列明所选法院的名称和所在地。

3. 只有符合根据受理案件的法院的[国际私法][冲突法规则]所确定的准据法，并且符合下列条件的，根据第 2 款订立的排他性选择法院的协议才对非属总量合同当事方的人具有约束力：

- “(a) 该人被给予有关可提起诉讼的所在地法院的充分通知；
- “(b) 诉讼地在第 75[(a)、(b)或(c)]条指定的地点之一。

⁴ 形式要求将在第 3 条下规定。

4. 以服从第 5 款为前提，本条不阻碍缔约国对不符合第 1、2 或 3 款的选择法院协议给予其效力。此类缔约国应[向_____]发出相应的通知。

5. 第 4 款或根据第 4 款而有效的选择法院的协议，概不阻碍第 75[(a)、(b)、(c)或(d)]条指定的位于不同缔约国的法院对纠纷行使其管辖权和根据本公约对纠纷进行裁定。除本条规定外，在根据本公约[对承运人]提起的诉讼中，一切选择法院的协议均不具排他性。
