



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[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案**管辖权和仲裁：丹麦代表团在第十五届会议上提交的材料****秘书处的说明**

在2005年4月18日至28日于纽约举行的第三工作组（运输法）第十五届会议期间，丹麦代表团在[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案管辖权和仲裁章节的讨论过程中非正式散发了本文附件一所载概览表。丹麦代表团告知工作组，该案文将各国代表团的意见和看法汇集成一份文件，供工作组讨论，目的是为工作组审议管辖权和仲裁专题提供方便。除丹麦代表团收到的一些个别评论意见外，以下代表团发表了附件中所反映的评论意见：中国、日本、新西兰、挪威、大韩民国、国际海运局（海运局）、波罗的海和国际海事理事会（海事理事会）及保赔协会国际集团（保赔协会）。

工作组获知，附件一概览表中的第一栏由A/CN.9/WG.III/WP.32中相关条文的案文组成，该案文已经过2004年11月29日至12月10日在维也纳举行的工作组第十四届会议的修正。此外，工作组还获知，该表第二栏载有第一栏中所载案文的拟议备选案文，第三栏载有各代表团有关第一和第二栏中案文的评述的概要。

附件一中的概览表按秘书处收到时的原样转载。



附件一

管辖权和仲裁

经工作组 2004 年在维也纳修正的第 15 章	2005 年 4 月	评述 – 概要
<p>管辖权</p>	<p>管辖权</p> <p>第 1 条(xx) [除非本文书另有规定，]“收货时间”和“收货地”系指运输合同中商定的时间和地点，此类合同中关于收货未作任何具体规定的，则系指根据行业习惯、做法或惯例的时间和地点。运输合同中无任何此类规定或无此类习惯、做法或惯例的，货物的接收时间和地点为承运人或履约方实际接管货物的时间和地点。</p> <p>第 1 条(xxx) [除非本文书另有规定，]“交货时间”和“交货地”系指运输合同中商定的时间和地点，此类合同</p>	<p>发表评述意见的有些代表团仍然对列入有关管辖权和仲裁的规则表示关切。据认为，有关管辖权和仲裁的条文可能会成为影响新公约得到广泛批准的一个障碍，原因是这些问题敏感且有争议的问题。另据称，列入有关管辖权的条文，规定货主能够在多处法院中任一法院提起诉讼以此取代制定一套统一规则规定所有索赔要求均由一个法院审理的做法，将会损害公认运作良好的现行制度的效率。</p> <p>另一种观点认为，管辖权规则若无有关承认和执行的相应规则配套，即会形成僵局。据指出，根据公约现在所载管辖权条款，托运人或其他货权方只能在某些法院提起诉讼，从而对索赔人选择法院的范围作了限制。资产所在地通常为其中某个法院的所在地，但在这方面根本没有任何保证。如果其他缔约国没有承认和执行根据公约所作判决的相应义务，索赔人实际上就无法实际执行该判决。</p> <p>为澄清收货地/交货地系商定地点，而不是实际地点，有的代表团提出拟订这方面的定义（见对第 72 条 b 和 c 款的评述）。必须确定“收货地/交货地/收货时间/交货时间”是否也用作“合同规定的”收货地/交货地/收货时间/交货时间。如果不具备此种用途，则应对含义有所不同的此种条文分别加以澄清。如果在各处均使用“合同规定的”的用语，则应删除置于括号内的词句。</p> <p>如果添加“收货地”和“交货地”的定义，则应将 (b)和(c)款改为：</p> <p>“第 72 条 (b) 收货地或交货地；或”。</p> <p>见上文的评述</p>

经工作组 2004 年在维也纳修正的第 15 章	2005 年 4 月	评述 – 概要
<p>第 72 条 .</p> <p>在根据本文书规定进行的有关货物运输的司法程序中，原告[货物索赔人]可在其选择的<u>一缔约国</u>法院提起诉讼，该法院按其所在国法律规定有权管辖，而且下列地点之一在其管辖范围之内：</p> <p>(a) 被告的[主要营业地]或，无主要营业地的，惯常居住地[或住所]；或</p>	<p>中关于交货未作任何具体规定的，则系指根据行业习惯、做法或惯例的时间和地点。运输合同中无任何此类规定或无此类习惯、做法或惯例的，交货的时间和地点为从根据运输合同运载货物的最后船舶或车辆上卸货或卸载货物的时间和地点。</p> <p>第 72 条 .</p> <p>在托运人的或其他货权方根据本文书对承运人进行的有关货物运输的司法程序中，货物索赔人可选择在一缔约国的法院提起诉讼，条件是该院按其所在国的法律对此享有管辖权，而且下列地点之一在其管辖范围之内：</p> <p>(a) 被告的主要营业地，或[，无主要营业地的，]被告的惯常居所；或[订立</p>	<p>本条文的适用限于货权方根据本文书对订约承运人提出索赔的情形。此规定使承运人无法为避免货物索赔人选择法院而根据本文书提起诉讼，申明不负赔偿责任。但有的代表团表示，作为承运人的索赔人和货物索赔人都应受相同的规则约束。</p> <p>注意到本条文服从于第 74 条之三。还注意到并未将承运人和海事履约方的诉讼完全从草案中加以删除，而是由第 74 条之三第 2 款加以规范。有的代表团提出将第 74 条之三并入本条，以尽可能减少条款的数目。</p> <p>使用了“货物索赔人”这一用语。这样一来似乎就不必有一个定义，因为该用语不同于“索赔人”。</p> <p>提案中采纳了下述要求，即指定地点必须在一缔约国。</p> <p>根据《维也纳条约法公约》，“contracting state（缔约国）”一词改为“State party（缔约国）”。</p> <p>发表评述意见的大多数代表团均赞成就针对订约承运人的诉讼和针对海运履约方的诉讼的关联因素分别订立条文，并普遍支持按所提方式拟订案文。但有与会者建议将“托运人或其他货权方”改为“运输单证持有人”；将“货物索赔人”改为“此种持有人”。另一位评述者指出，必须在有关第 13 章（诉权）的讨论有了结果以后才可就该用语作出最后决定。</p> <p>本条文反映了管辖权的一般规则。普遍支持此种条文，但就如何草拟该条文提出了一些建议。</p> <p>有的代表团支持删除同一则条文中两个关联因素之</p>

经工作组 2004 年在维也纳修正的第 15 章	2005 年 4 月	评述 – 概要
<p>合同的分支机构]; 或</p> <p>备选案文 1: (a)被告的主要营业地或[, 无主要营业地的], 居所; 或</p> <p>备选案文 2: (a)被告的主要营业地或[, 无主要营业地的], 惯常居住地; 或</p> <p>[(b) 合同订立地, 但该合同需是通过被告在该地的营业所、分支机构或代理机构订立的; 或]</p> <p>(c) <u>[实际/合同规定的]</u>收货地或<u>[实际/合同规定的]</u>交货地; 或</p> <p><u>[(d) 货物最初装上远洋船舶的港口; 或]</u></p> <p><u>[(e) 货物最终卸下远洋船舶的港口; 或]</u></p> <p>[(d) 运输单证或电子记录中为此目的而指定的任何其他地点。]</p> <p>(b) 承运人或履约方[依照第 7(2)条]从发货人处最初接受货物的地点,</p> <p>(c) 承运人或履约方[依照第 7(3)或第 7(4)条]最终交付货物的地点; 或</p> <p>(d) 在运输单证或电子记录中为此目的而指定的其他任何地点。</p> <p><u>备选案文: (d) 运输合同或其他协议中规定的地点。</u></p> <p>第 72 条之二</p> <p>在托运人或其他货权方根据本文书对海运履约方进行的有关货物运输的司法程序中, 索赔人可选择在一缔约国的法院提起诉讼, 条件是该院按其在所在国的法律对此享有管辖</p>		<p>间的方括号。另一方面, 另一些代表团反对扩大关联因素的数目。</p> <p>关于实际行文措词提出各种建议。关于“居所”一词, 建议应以此取代“惯常居住地”, 而不是添加在其后。还提议使用《公路货运公约》和 1929 年《华沙公约》中使用的“被告惯例居住地”这样的用语。</p> <p>虽然有的评述者支持列入‘订立合同的[被告]的分支机构’, 但大多数评述者均主张删除这一句。</p> <p>尽管本条文仍得到一些代表团的支持, 但发表评述意见的大多数代表团均支持工作组第十四届会议作出的删除该款的决定。</p> <p>绝大多数代表在谈到该问题时均赞成指明本条文所涉收货地和交货地应为约定的收货地和交货地, 而不是实际收货地和交货地。据指出, 合同规定的地点对当事人更具可预测性。举例说, 实际交货地点可能是订约当事人无法预测的避难港。</p> <p>注意到拟将定义插入上文第 1 条。</p> <p>在这方面所作的评述并不影响就管辖权条款是否应为专属条款而展开的基本讨论。</p> <p>有的代表团对备选案文表示支持, 据认为, 管辖权如属约定即为有效, 而不论以何种形式阐明或载于哪一种文件。但发表评述意见的大多数代表团均主张这一条文应按最初案文的写法力求更加明确, 范围更窄。</p> <p>尽管有代表团表示某种关切, 发表评述意见的代表团大体接受对海运履约方适用单独关联因素的想法。就第 72 条的行文措词所发表的许多评述意见也与此有关。</p>

经工作组 2004 年在维也纳修正的第 15 章	2005 年 4 月	评述 – 概要
<p>[第 73 条.]</p> <p>尽管有第 72 条，如果载货船舶（或任何载货船舶）或任何其他属于承运人的船舶，在一缔约国的任何港口或地点，按照该国适用的法律规则和国际法规则被扣留，就可在该港口或该地点的法院提起诉讼。但在这种情况下，经被告申请，索赔人可选择将诉讼转移到本条第一款本章前几条所涉某一管辖法院就索赔作出裁定，但在转移诉讼以前，被告必须提供足够的保证金，以确保在诉讼以后所作出的任何裁决可能判给索赔人的损害赔偿金得以偿付。]</p>	<p>权，而且下列地点之一在其管辖范围之内：</p> <p>(a) 被告的[主要营业地]或[，无主要营业地的，]惯常/永久居住地；或</p> <p>(b) 海运履约方的[最初]收货地；或</p> <p>(c) 海运履约方的[最终]收货地；或</p> <p>[第 73 条.]</p> <p>尽管有第 72 条，如果载货船舶（或任何载货船舶）或任何其他属于承运人的船舶，在一缔约国的任何港口或地点，按照该国适用的法律规则和国际法规则被扣留，就可在该港口或该地点的法院提起诉讼。但在这种情况下，经被告申请，索赔人可选择将诉讼转移到本章前几条所涉某一管辖法院就索赔作出裁定，但在转移诉讼以前，被告必须提供足够的保证金，以确保在诉讼以后所作出的任何裁决可能判给索赔人的损害赔偿金得以偿付。]</p> <p>备选案文：本章规定概不影响[依照当地国法律或国际法适用规则]所确立的对扣船事宜的管辖权。]</p> <p>第 73 条之二</p> <p>1. 当事人可商定只能在前几条所列的一处或多处地点提起诉讼。</p>	<p>在不违反就第 72 条所发表的评述意见的前提下，也普遍支持拟议的关联因素。但指出一点，在针对海运履约方的诉讼中，收货地和交货地为实际的而不是合同约定的收货地和交货地更为合适。因为与针对订约承运人的诉讼不同，索赔人和被告之间有联系的决定因素是实际履约情况，而不是合同。还指出一点，对于搬运人和港站经营人等只在一个法域从事其服务的海运履约人，“最初”和“最终”等词语不合适。</p> <p>发表评述意见的所有代表团几乎都反对在本文中增设扣留管辖权。有些代表团希望干脆删掉这一条文，但另有一些代表团赞成拟订一则条文，指明本文书的各项规则尊重各国和国际上有关扣留的现行规则。据指出，在本文中对该问题不予涉及会造成这两套规则之间的关系的不确定。为此提出了全面的建议，对拟议的第 73 条所造成的问题及是否应干脆删除这一条进行了解释。最获赞许的一种做法是，在就行文重新措词以后列入一则与备选案文的行文大致类似的条文。</p> <p>这一拟议的条文涉及管辖权条款的专属性问题。各代表团的反应基本上体现了在工作组中发表的各种看法，支持无专属性，有限专属性和无限专属性的都有。</p>

经工作组 2004 年在维也纳修正的第 15 章	2005 年 4 月	评述 – 概要
<p>第 74 条. 根据本文书进行的有关货物运输的任何诉讼程序，不得在第 72 或 73 条没有规定的地点进行。本条不妨碍各缔约国采取临时性或保护性措施的管辖权。</p>	<p>2. 尽管有第 1 款的规定，约定只能在被告的主要营业地或[，无主要营业地的][惯常/永久]居住地提起诉讼并不妨碍货物索赔人在其他可加以利用的法院中的某一法院提起诉讼。</p> <p>第 74 条. 根据本文书进行的有关货物运输的任何诉讼程序，不得在第 72 条、第 72 条之二或第 73 条没有规定的地点进行。本条不妨碍各缔约国采取临时性或保护性措施的管辖权。</p> <p>[2. 在本条中，‘临时性或保护性措施’系指： (a) 关于保留、临时保管或者出售系纠纷标的物的任何货物的命令；或 (b) 对纠纷所涉数额加以</p>	<p>主张无专属性者认为，应始终赋予货主在本国法域提起诉讼的权利，否则实际上的诉讼程序费用就会成为影响大宗索赔的一个障碍。</p> <p>赞成无限专属性者认为，专属性若非无限就会成为影响在具有裁决商事争端经验的法院提起诉讼的一种障碍。据指出，只有规定将案件提交具有一定海事或商事经验的法院审理，方可宣布约定的诉讼地无效。</p> <p>但发表评述意见的大多数代表团都愿意将有限专属性视为一种可能的折衷办法。尽管如此，有些代表团对第 73 条之二拟议的格式发表了一些评述意见和看法。</p> <p>据指出，“前几条所列地点”的提法应将第 72(d) 条排除在外，否则专属性就没有任何限制。实际上，是否列入第 72(d) 条取决于就该条拟作出的决定。</p> <p>建议将该条放在第 73 条之前。</p> <p>还建议澄清指定应精确到什么程度——究竟是一具体的法院还是一法域。</p> <p>最后，一些代表团就第 2 款提出了一些关切。它们倾向于将第 72(a) 条列入可就专属管辖权取得一致意见的诉讼地名单之中。</p> <p>发表评述意见的大多数代表团都支持这一条文。有些代表团提议应对“临时性或保护性措施”的词句加以澄清。有与会者建议将《贸易法委员会仲裁示范法》第 9 条作为范文。已将该案文作为第 2 款置于方括号内。</p>

经工作组 2004 年在维也纳修正的第 15 章	2005 年 4 月	评述 – 概要
<p>[第 75 条.]</p> <p>如果已经在按第 72 或第 73 条规定有管辖权的法院提起诉讼，或已经由这样</p>	<p>担保的命令；或</p> <p>(c) 指定接收者的命令；或</p> <p>(d)任何旨在确保仲裁程序中可能作出的任何裁决不会因对方耗散资产而变得徒劳无益的其他命令，或</p> <p>(e) 临时禁令或其他临时命令。]</p> <p>第 74 条之二</p> <p>货物索赔人根据本文书在第 72 条和第 72 条之二所列地点提起诉讼的，随后根据本文书提起的任何与同一事件有关的诉讼均应根据被告的请求移送至提起第一次诉讼的地点。</p> <p>第 74 条之三</p> <p>[1. 货物索赔人对订约承运人和海运履约方提起整体诉讼的，必须在第 72 条之二所述地点之一提起这种诉讼，海运履约方的诉讼可在该地点提起。]</p> <p>2. 承运人或海运履约方根据本文书对托运人或其他货方提起诉讼的，则索赔人必须根据被告的请求并按被告的选择将该诉讼案件移送至第 72 条或第 72 条之二中提及的地点之一。</p> <p>第 75 条.</p> <p>1. 如果已经在按第 72 或第 73 条规定有管辖权的法院提起诉讼，或已经由</p>	<p>发表评述意见的大多数代表团均原则支持有关竞合诉讼的规则。但同时表示关切，主要原因是在海牙国际私法会议上提出该问题时已证明无法就此取得一致意见。</p> <p>还有一点是，现行草案中规定的程序十分繁琐，毫无必要。有的代表团提议须要求索赔人在被告指定的管辖地提出索赔，但前提条件是此管辖地作为管辖地的理由成立。</p> <p>原则上也支持这一条文，但在行文上需进一步斟酌。据指出，所概述的制度不太灵活。举例说，如果约定的管辖地系第 72 条或第 72 条之二所列举的地点，则该条不应凌驾于承运人和海运履约方之间的管辖权条款之上。</p> <p>所有发表评述意见的代表团均支持删除本条。</p>

经工作组 2004 年在维也纳修正的第 15 章	2005 年 4 月	评述 – 概要
<p>的法院作出判决，相同当事方之间不得基于相同理由提起新的诉讼，除非受理第一次诉讼的法院的判决在新诉讼提起地所在国不能执行。</p> <p>2. 就本章而言，为执行判决而采取措施，不应视为提起新的诉讼。</p> <p>3. 就本章而言，按照第 73 条将诉讼转移到同一个国家的另一法院，或转移到另一个国家的法院，不应视为提起新的诉讼。</p> <p>第 75 条之二。 尽管有本章以上各条款，[在按照运输合同提出索赔之后，]各方当事人达成的指定索赔人可以提起诉讼的地点的协议应属有效。</p>	<p>这样的法院作出判决，相同当事方之间不得基于相同理由提起新的诉讼，除非受理第一次诉讼的法院的判决在新诉讼提起地所在国不能执行。</p> <p>2. 就本章而言，为执行判决而采取措施，不应视为提起新的诉讼。</p> <p>3. 就本章而言，按照第 73 条将诉讼转移到同一个国家的另一法院，或转移到另一个国家的法院，不应视为提起新的诉讼。</p> <p>第 75 条之二。 尽管有本章以上各条款，在按照运输合同提出索赔之后，<u>纠纷</u>各方当事人达成的指定索赔人可以提起诉讼的地点的协议应属有效。</p> <p>第 XX 条 <u>远洋班轮运输业务协定当事人只有在以下条件下方可将管辖权协议扩大至第三方：</u></p> <p><u>(一) 远洋班轮运输业务协定当事人在远洋班轮运输业务协定中明确约定所选定的法院延伸适用于以后的当事人；</u></p> <p><u>(二) 向应受约束的以后当事人提供关于可能提起诉讼的地点的书面通知或电子通知；</u></p> <p><u>(三) 在根据相关的远洋班轮运输业务协定而进行的</u></p>	<p>普遍支持这一条。有的代表团表示支持规定应明示此种协议，但另一方面，有些代表团赞成交由法院决定是否订立了此种协议。</p> <p>对“按照运输合同提出索赔之后”一语表示支持，认为这是一个适当的时间点。</p> <p>发表评述意见的大多数代表团在就远洋班轮运输协定问题发表看法时均无意局限于管辖权问题。</p> <p>发表了下述看法：“如果在本文中纳入远洋班轮运输业务协定，那么根据其中的非强制性规则，当事人之间的管辖权条款是可以接受的。至于管辖权条款的约束力，这一问题涉面很广，不只是限定于远洋班轮运输业务协定。第 XX 条中载有对第三方有利的合理的保护性规则。能够通过约定选择的诉讼地极为有限。由于装货港或卸货港不应成为管辖权条文‘主要部分’中的关联因素，那么考虑到管辖权条款对远洋班轮运输业务协定第三方的约束力，装货港或卸货港也不应成为关联因素。”</p>

经工作组 2004 年在维也纳修正的第 15 章	2005 年 4 月	评述 – 概要
<p>仲裁</p> <p>[第 76 条.] 在不违反本章的情况下，各方当事人可以[用书面证明的协议]规定，任何可能发生的有关运输合同的争议，只要适用本文书，均应提交仲裁。</p> <p>第 77 条. 可转让运输单证或可转让电子记录已签发的，此种</p>	<p><u>一次或多次运输中，远洋班轮运输业务协定当事人所选定的一个或多个地点是：</u></p> <p><u>(a) 承运人或履约方最初从发货人处接收货物的地点或货物最初装上远洋船舶的港口，或</u></p> <p><u>(b) 承运人或履约方依照第 7(3)或 7(4)条交付货物的地点或货物最终卸下远洋船舶的港口或</u></p> <p><u>(c) 被告的主要营业地或惯常居住地；及</u></p> <p><u>(四) 远洋班轮运输业务协定中选定的地点系在一缔约国内。</u></p> <p>[第 76 条.] 在不违反本章的情况下，各方当事人可以[用书面证明的协议]规定，任何可能发生的有关运输合同的争议，只要适用本文书，均应提交仲裁。</p> <p>第 77 条. 可转让运输单证或可转让电子记录已签发的，此种</p>	<p>对在文书中列入管辖权规则表示关切的代表团表示，这个问题在仲裁方面更突出。如果列入仲裁规则，则加上几条限制：申明应允许此种安排；要求仲裁员适用本文书的规则；及视可能将租船合同中的仲裁条款纳入提单的有效性。</p> <p>笼统发表评述意见的代表团均对本条予以支持。关于该条文的形式，应顾及 WP.45 第 1 至 9 段中所载贸易法委员会秘书处发表的评述意见。其中第 9 段指出：“第三工作组似宜考虑是否最好将文书草案有关书面形式要求的定义与第二工作组最近的工作协调一致起来，但是，为了在对形式问题的规定上不与示范法重复（对形式问题的审议尚未结束），第三工作组似宜作出结论，表明文书草案仲裁条文的目的应当只不过是当事人提供选择仲裁的自由（从关于海上货物运输的一些国家的法律角度来看，这将是有利的），从而可以使用比较概括性的措词草拟第 76 条草案。”</p> <p>笼统发表评述意见的代表团均对本条予以支持。贸易法委员会秘书处还就此提出第二工作组已笼统处理过以提及方式予以纳入的问题并建议考虑将本条</p>

经工作组 2004 年在维也纳修正的第 15 章	2005 年 4 月	评述 – 概要
<p>单证或记录必须载入仲裁条款或协议，或以提及方式明确将其纳入。租船合同载有该合同引起的争端应提交仲裁的条款，而依据租船合同签发的可转让运输单证或可转让电子记录并未特别注明此条款对持单人具有约束力的，承运人不得对已经诚信取得可转让运输单证或可转让电子记录的持单人援引该条款。</p> <p>第 78 条.</p> <p>原告可以选择在下列地点之一，提起仲裁程序：—</p> <p>(a) 一国的某一地点，其境内应有：—</p> <p>(一) 被告的主要营业地，— 或者无主要营业地的，被告的惯常居所；或</p> <p>(二) 合同订立地，但该合同须是通过被告在该地的营业所、分支机构或代理机构订立的；或</p> <p>(三) 承认人或履约方收取交运货物的地点或交付货物的地点；或</p> <p>(b) 仲裁条款或协议中为此目的而指定的任何地点。—</p> <p>[第 79 条.</p> <p>仲裁员或仲裁庭应当适用本文书的各项规则。]</p>	<p>单证或记录必须载入仲裁条款或协议，或以提及方式明确将其纳入。租船合同载有该合同引起的争端应提交仲裁的条款，而依据租船合同签发的可转让运输单证或可转让电子记录并未特别注明此条款对持单人具有约束力的，承运人不得对已经诚信取得可转让运输单证或可转让电子记录的持单人援引该条款。</p> <p>第 78 条.</p> <p>除非是班轮运输的运输合同否则不能约定，无法在某地依照第 15 章提起诉讼就必须在该地进行仲裁程序。</p> <p>备选案文：除了非班轮运输的运输合同外，与根据本文书的货物运输有关的仲裁地必须是第 15 章所规定的提起诉讼地。</p> <p>[第 79 条.</p> <p>仲裁员或仲裁庭应当适用本文书的各项规则。]</p>	<p>与一般性辩论得出的结论协调一致起来。参见 WP.45 第 10 和 11 段。</p> <p>对本条文的看法不一，一方认为应将此种限制扩大至本文书下的所有运输业务，而另一方则认为在所有情形下都应将此事交由当事方处理。但有的代表团支持按拟议条款的写法寻求解决之道。</p> <p>关于措词，提出了下述意见：“根据我们的理解，与法院庭审不同，仲裁庭审可在世界任何地方进行，但正式‘地点’系规定地点，前提条件是当事人已经约定或仲裁庭已作出裁决。任何此种听证都必须依照伦敦海事仲裁员协会规则和所在地法律等任何适用的规则进行。因此保留了诉诸于正式所在地法院的权利。”据指出，拟议的备选案文可能较好的反映了这一点。</p> <p>还注意到 WP.45 第 12 至 15 段中贸易法委员会秘书处发表的评述意见。尽管这些评述意见大体引述 WP.32 中所载的第 78 条，但还应顾及就如何对所在地作出规定的一般性评述。</p> <p>笼统发表评述意见的代表团均对本条予以支持。</p> <p>但注意到 WP.45 第 16 至 19 段中贸易法委员会秘书处所作的评述意见指出由当事人决定可适用法律的一般性规则。</p>

经工作组 2004 年在维也纳修正的第 15 章	2005 年 4 月	评述 – 概要
<p>第 80 条. 第 77[和 78]条应被视为任何仲裁条款或协议的一部分，此种条款或协议中任何与此不一致的内容，均应归于无效。</p> <p>第 80 条之二. 本章的任何规定概不影响有关运输合同的索赔提出之后，各方当事人所订立的仲裁协议的效力。</p>	<p>第 80 条. 第 77[和 78]条应被视为任何仲裁条款或协议的一部分，此种条款或协议中任何与此不一致的内容，均应归于无效。</p> <p>第 80 条之二. 本章的任何规定概不影响有关运输合同的索赔提出之后，各方当事人所订立的仲裁协议的效力。</p>	<p>笼统发表评述意见的代表团均对本条予以支持。</p> <p>还注意到 WP.45 第 20 段中贸易法委员会秘书处所发表的评述意见。</p> <p>笼统发表评述意见的代表团均对本条予以支持。</p> <p>还注意到 WP.45 第 21 段中贸易法委员会秘书处所发表的评述意见。</p>