

斯德哥尔摩商会仲裁院

斯德哥尔摩商会仲裁院(简称S.C.C.)系瑞典首都斯德哥尔摩商会的附属机构。该院主要通过仲裁方式协助最终解决有关贸易或工商业的争议事项并提供有关仲裁事宜的情报资料。依据《斯德哥尔摩商会仲裁院规则》的规定,该院设有三名委员组成的委员会。委员由商会执行委员会任命,任期三年。委员中一人充当主席,由对解决工商性质的争议富有经验的法官充任,另一人为开业律师,其他一人则由商界享有声望者充任之。每一委员并有一名个人代表,由商会执行委员会任命,同委员一样任期三年。代表具有与其所代表的正式委员相同的资格。委员会两名委员即可构成法定人数,如未达成多数,以主席投票决定之。委员会的决定是最终的,商会不得改变。

斯德哥尔摩商会仲裁院虽是办理商事仲裁的主管机构,但并不直接担任具体仲裁工作。该院不但受理那些一方为瑞典人和另一方为外国人之间的商事争议仲裁,也受理双方当事人均与瑞典无关而自愿提交的仲裁案件。争议双方当事人拟将争议事件交付该院仲裁时,首先要向该院提出书面申请并提供求偿所根据的合同副本,如仲裁协议未列入合同,应另交仲裁协议副本,送请该院审核。经该院初步审查后认为有管辖权,即协助筹设仲裁庭。如双方当事人同意交付一名独任仲裁员仲裁时,该独任仲裁员应由该院任命。在其他情况下,由每方当事人指定同等数目的仲裁员,而由该院指定一名仲裁员担任仲裁庭主席。除当事人已另有决定外,由该院指定仲裁地点并提供各项事务性的帮助。此外,如一方当事人以仲裁员不具备充当仲裁员资格或不能以适当方式执行其职责等原因提出异议时,经该院查核属实后得裁决撤销该仲裁员的职务。

瑞典有一套完整的仲裁法规,其仲裁院历史悠久,配备了不少精通国际商事仲裁的专业人员,态度也较公正,因而赢得了国际经济界人士的信赖,现已成为东西方国家商事仲裁的中心。该院已和我国对外经济贸易仲裁委员会建有业务上的联系。我国国际贸易促进委员会建议涉外经济合同中双方当事人在选择第三国仲裁机构时,可给以优先的考虑。为了正确运用这个机构,避免因不谙程序而遭受损失,我们对瑞典一整套仲裁制度及各项有关商事仲裁的法令,实有详加研究的必要。

准据法

准据法(Proper Law)即依据国际私法中的冲突规范以确定某一法律关系中双方当事人的具体权利与义务的实体法,也是用以检验某一法律关系是否具有法律效果的法律。例如,依据法律冲突规范,不动产的继承应以不动产所在地法解决,那末,该不动产所在地的法律即成为处理这一种法律关系的准据法。此外,如侵权行为应以侵权行为地或损害发生地的法律为准据法;有关人的行为能力应以当事人本国法或住所地法为准据法;有关不动产的产权问题应以不动产所在地法为准据法;有关合同问题应以合同成立地、履行地或与合同有密切关系地的法律为准据法等等。

原则上,某一法律关系只有一个准据法,但有时由于各国对某一法律概念具有不同的理解,因而导致适用两个不同的准据法。例如,在商业合同这一法律关系中,合同的双方当事人

人分属于甲、乙两个不同的国家，依据甲国法律的规定，承诺人作出承诺时，即认为合同已经成立；而依据乙国法律的规定，则以要约人确认承诺时，合同方才成立，在这种情况下，甲、乙双方当事人就有可能提出适用两个不同的准据法。

在涉外商事关系中，双方当事人还可以在合同中规定双方自由选择应适用的准据法，但这种自由选择不得违反法院所在地国的强制性法规及公共政策与善良风俗。

关于法律冲突规范的准则，除了见之于国际条约及地区性的国际私法典以外，有些国家分别于该国的民法法典中加以规定，或在民法法典以外，另行制定民法施行法或法律适用条例等单行法规，以列举的方式，加以具体的规定。

绕 航

DEVIATION一般译为“绕航”。船舶在航行中偏离了预定的航线就是绕航。船舶不论载货或载客，除非在运输合同或租船合同中明确地订明船方有保留绕航的权利的条款(LIBERTY CLAUSE)等特殊情况下，都有直航目的港的义务。船货双方往往在这个问题上发生纠纷。纠纷集中于两点：(一)是否构成绕航；(二)已发生的绕航是否为法律或航运习惯所接受。

并非船舶一旦偏离航线即构成法律上的绕航。例如导航设备发生偏差，船舶不知不觉地偏离了航线；船舶遭到巨风恶浪，一时失去控制，暂时漂离了航线……这些都不算作绕航。有些国家和地区对海运习惯绕道而行的作法，也不认为绕航。以若干美国判例为例：为了集结横渡大西洋的货物，船舶往返于诸如纽约和费城等邻近港口之间，不算绕航；沿海小轮不直接从美国海港横渡大海迤驶海地岛，而沿着海岸航行，不作为绕航；从巴拿马驶往日本的货轮弯往圣地亚哥装煤，再到檀香山装货，不作为绕航等等。再如船舶在航行途中机件发生故障，非进港修理不足以保障安全；或燃料告罄，非补充不足以继续前进，在这种情况下，船舶离开原来航线驶往邻近具备修理或添加燃料的港口，在一定条件下也可以不作绕航论。所谓一定的条件是指船舶在开航时必须完全处于适航(SEAWORTHY)状态，机件故障乃出于事先未能觉察的内在瑕疵；或者船方在开航时确已备足燃料，中途遇风浪或海事超额消耗了燃料，或因油罐漏油等原因以致临时引起短缺。否则，船方就需承担绕航的责任及其一切后果。

有一种相反的情况，绕航不但是可以接受的，而且还是船方应尽的责任。例如附近有船只遇难时，船长依法必须前往救援，而掉首不顾而去者，当受纪律和法律处分。再如在战争时期，明知前方发现敌方潜艇或军舰，而船长不果断决定改变航线因而遭受损失时，船长将受海事法庭审判。

在海洋运输中，绕航是一项对船货双方都有重大关系的问题。一旦发生不被认可的绕航时，船方不再享受各项免责条款的保障，即使运输合同原来订有有利于船方的特别条款，该项条款亦随之而失效。如发生共同海损，船方要求货方分摊份额时，货方得以拒绝，船方只能要求按其所提供的劳务，适量(QUANTUM MERUIT)收取运费，而不能要求获得原来合同中的全程全额运费(假使两者之间有差额)。同时，保险公司认为其所承保的危险已经发生了变化，原有保险单非经批改，一律无效，货方将失去保险的保障。

然而DEVIATION并不一定专指真正的绕航。法律上有所谓准绕航(QUASI-DEVIATION)一词，是指船方有任何背离合同中基本条款(FUNDAMENTAL TERM)的行为，这时受损害的一方可以认为合同已遭否定，提出撤销合同；也可以不撤销合同而对因船方违背某一基本条款所引起的损失诉请损害赔偿。