

国际航空临时仲裁制度的探析及对我国的启示

安栩娇

中国民航大学法学院，天津

收稿日期：2025年11月5日；录用日期：2025年12月17日；发布日期：2025年12月26日

摘 要

国际航空纠纷具有国际性并且在解决纠纷的过程中对高效有着高度追求，机构仲裁在启动和组成上的程序周期相较于临时仲裁而言，往往难以满足行业“快速止损”的需求。临时仲裁作为一种灵活的仲裁模式，为更好地解决国际航空纠纷提供了解决路径。但是我国国际航空临时仲裁程序发展仍面临诸多困难，文章意在探究我国国际航空临时仲裁程序目前存在的问题，并对促进该制度发展提出相应的建议。

关键词

国际航空纠纷，临时仲裁，争议解决

An Analysis of the International Aviation Ad Hoc Arbitration System and Its Enlightenment to Our Country

Xujiao An

Law School, Civil Aviation University of China, Tianjin

Received: November 5, 2025; accepted: December 17, 2025; published: December 26, 2025

Abstract

International aviation disputes are international and have a high pursuit of efficiency in the process of dispute resolution, and the procedural cycle of institutional arbitration in initiation and composition often finds it difficult to meet the industry's demand for "quick stop loss" compared with ad hoc arbitration. As a flexible arbitration model, ad hoc arbitration provides a way to better resolve international aviation disputes. However, the development of international aviation ad hoc arbitration procedures in our country still faces many difficulties, and this paper aims to explore the current problems existing in our country's international aviation ad hoc arbitration procedures and

put forward corresponding suggestions for promoting the development of the system.

Keywords

International Aviation Dispute, Ad Hoc Arbitration, Dispute Resolution

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 国际航空临时仲裁制度的基础理论

随着国际航空业的快速发展,通过传统诉讼方式解决国际航空仲裁纠纷,已经不能充分满足业界需求。仲裁因其特有的优势,在解决国际航空纠纷方式中,越来越受当事人的青睐。仲裁主要包括两种类型:机构仲裁和临时仲裁。其中因临时仲裁更具高效性、灵活性的特征,在纠纷解决中起到不容小觑的作用。所谓临时仲裁,亦称为特别仲裁、临时性仲裁,是指在事先并不存在仲裁组织的情况下当事人根据仲裁协议,将争议交给临时组成的仲裁庭进行审理并作出裁决的仲裁。临时仲裁中,仲裁结束,仲裁庭即自行解散^[1]。国际航空临时仲裁,既是将临时仲裁运用于解决国际航空纠纷的争议解决方式。

1.1. 对国际航空临时仲裁制度的简介

1) 国际航空临时仲裁的特点

临时仲裁具有高效自主、中立、费用适当的特点。国际航空临时仲裁的最突出的特点是最大限度体现当事人意思自治原则。首先,当事人可以自主选择仲裁规则,或者约定由仲裁庭约定,甚至当事人可以自主约定仲裁规则。其次,在程序上,当事人可以把握仲裁程序的节奏。另外,如果当事人愿意,可以授权专业的人士及机构管理临时仲裁项目。最后,仲裁结束临时仲裁庭便结束、不再存在。

2) 国际航空纠纷具有可仲裁性

争议事项的可仲裁性,是指根据仲裁所适用的法律,哪些争议事项可以提交仲裁,哪些事项不能提交仲裁。如果一个事项可以提交仲裁,通过仲裁的方式解决,那么该争议事项具有可仲裁性;否则就不具有可仲裁性。而调整争议事项可仲裁性的法律主要包括国内立法、国际条约^[2]。在《蒙特利尔公约》第34条中规定涉及货物运输项下承运人责任的相关争议可以通过仲裁解决。根据本条规定,与旅客伤亡,行李损毁灭失等争议则不能通过仲裁解决。故可以通过仲裁解决的国际航空纠纷类型与可仲裁性的标准息息相关。

国际航空纠纷的可仲裁性更多也体现在相关的航空仲裁规则之中。一般情况下,判断争议是否可以通过仲裁解决与一国的公共秩序有关。随着国际航空业的不断发展以及在解决国际航空纠纷过程中,当事人对解决航空纠纷效率的追求,国际航空纠纷的可仲裁范围不断扩大。

1.2. 研究发展国际航空临时仲裁制度的必要性

1) 研究发展国际航空临时仲裁制度的理论意义

研究并发展国际航空临时仲裁制度,有助于我国在国际航空仲裁与现有国际仲裁相衔接,提升我国在航空仲裁领域的国际影响力。根据我国2025年最新颁布的《仲裁法》第二十七条仍规定,仲裁协议中仍需当事人约定仲裁机构,所以我国现行《仲裁法》并没有赋予临时仲裁明确的法律地位。但是,上海国际仲裁中心在2024年发布了《临时仲裁协助服务指引》。根据该《指引》第二条规定,在解决国际航

空纠纷的过程中,在一定条件下可以适用临时仲裁制度。《临时仲裁协助服务指引》的颁布意味着我国在临时仲裁制度的道路上,进行了积极主动的探究,为日后将临时仲裁制度正式纳入相关法律提供了可能性,为丰富我国仲裁制度打下基础。

2) 研究发展国际航空临时仲裁制度的实践意义

解决国际航空纠纷仲裁除了需要得到法律在地位上的承认,更多依赖在实践中,通过仲裁机构依托仲裁规则解决。随着我国上海发布《航空仲裁规则》,《海牙航空仲裁规则》接踵而至。通过仲裁解决国际航空纠纷越来越受到国际社会的认可,航空相关的仲裁规则也不断发展。在不与我国《仲裁法》相冲突的范围内,对国际航空临时仲裁制度的研究,可以弥补机构仲裁在解决航空纠纷时的不足,当事人不需要依附于固定的仲裁机构,为多样化解决航空争议提供了路径。国际航空临时仲裁是临时仲裁在某一领域的探索,其实践经验有助于推动临时仲裁有更广的实际应用和发展。

2. 国际航空临时仲裁制度在我国的发展困境

我国在发展国际航空临时仲裁制度方面仍然面对多重困难。首先,现行法律对临时仲裁制度缺少明确的肯定,并且即使地方对临时仲裁进行了探索,但也尚未摆脱临时仲裁“机构化”的枷锁。其次,在相关机构规定的仲裁规则中,关于仲裁机构介入临时仲裁程序的设定仍然空白。最后,国际航空临时仲裁制度在监督层面也缺乏统一有效的安排,难以保障临时仲裁裁决的公平性与规范性。上述问题共同制约了国际航空临时仲裁制度在我国的发展与实践应用。

2.1. 我国现行法律文件对临时仲裁制度的态度模糊

2.1.1. 我国对临时仲裁制度的态度模糊

即使千呼万唤,2025 年最新颁布的《仲裁法》仍没有就临时仲裁制度进行明确的规定。《仲裁法》第 27 条规定仲裁协议仍然需要包含:意思表示、仲裁事项、仲裁机构三个要素。¹该规定在机构仲裁中具有充分的适用性,但是并不利于临时仲裁制度的发展。并且在《仲裁法》第 29 条中规定,如果当事人没有约定仲裁机构或者约定不明,并没有进行协议补充的,仲裁协议无效。²仲裁协议是当事人解决国际航空纠纷的基础,是排除法院管辖的依据。《仲裁法》27 条要求仲裁协议中明确仲裁机构,明显和临时仲裁中的制度要求相冲突,这对临时仲裁的合法性产生了一定的排斥。同时,使临时仲裁在我国法律下缺乏明确地位,限制了其灵活性和可操作性。

虽然我国在修订《仲裁法》时,没有对临时仲裁制度进行承认和肯定,但是我国作为《纽约公约》的成员国,并没有对临时仲裁裁决的承认和执行提出保留。根据《纽约公约》第一条第二款的规定得知,对涉外仲裁裁决的承认和执行的裁决书,不仅包括机构仲裁裁决,还包括临时仲裁裁决。³我国对临时仲裁制度的态度并非完全不支持。所以就以上两个角度来看,我国对临时仲裁制度的态度有一定的矛盾性。

综上,我国在新修《仲裁法》中对临时仲裁的态度相对模糊,但是在加入《纽约公约》时,也并未对临时仲裁裁决的承认和执行提出反对,并且上海国际仲裁中心相关仲裁规则也提及临时仲裁制度的适用。但是,我国没有赋予临时仲裁以合法地位。

2.1.2. 我国国际航空临时仲裁制度实践仍倾向于“机构化”

2023 年 11 月,上海市发改委通过《上海市推进国际商事仲裁中心建设条例》(下称“条例”)。在条

¹《仲裁法》第二十七条 仲裁协议包括合同中订立的仲裁条款和以其他书面方式在纠纷发生前或者纠纷发生后达成的请求仲裁的协议。仲裁协议应当具有下列内容:(一)请求仲裁的意思表示;(二)仲裁事项;(三)选定的仲裁机构。一方当事人在申请仲裁时主张有仲裁协议,另一方当事人在首次开庭前不予否认的,经仲裁庭提示并记录,视为当事人之间存在仲裁协议。

²《仲裁法》第二十九条 仲裁协议对仲裁事项或者仲裁机构没有约定或者约定不明确的,当事人可以补充协议;达不成补充协议的,仲裁协议无效。

³《纽约公约》第一条 二、“公断裁决”一词不仅指专案选派之公断员所作裁决,亦指当事人提请公断之常设公断机关所作裁决。

例第二十条第一款中规定,具有涉外因素的商事、海事领域的纠纷,可以通过临时仲裁方式解决纠纷。⁴至此,为通过国际航空临时仲裁制度解决国际航空纠纷奠定了一定的合法性基础。虽然规定相对笼统,但是该行为对于之后相关规定的细化,促进临时仲裁制度在国际航空纠纷领域施展拳脚提供了可能性。

因此,为了积极响应号召探索临时仲裁制度在涉外商事海事领域纠纷的适用,上海国际仲裁中心发布了于2024年1月1号开始施行的《临时仲裁协助服务指引》(下称“指引”)。在指引中第二条明确规定了可以适用临时仲裁制度的情形。⁵其主要内容包括:第一,当事人没有约定适用某仲裁规则,但是约定了仲裁委员会并对其进行了部分授权的情形。第二,当事人即便约定适用某仲裁规则,仍约定由仲裁委员会担任仲裁员制定机构的情形。第三,当事人不仅就适用的仲裁规则有约定,并且还专门申请仲裁委员会提供其他仲裁协助服务的。最后是可以适用临时仲裁制度的兜底条款。上述规定主要就三种可以适用临时仲裁制度的情形进行了明确的规定,但是不论是三者中哪一种情形,均体现当事人如果要适用临时仲裁程序解决国际航空纠纷需要对仲裁委员会提前进行选择。指引中进行这样的规定,与临时仲裁程序制度设计中“无需当事人事先约定仲裁委员会”有冲突。无论怎样,仲裁委员会都会在临时仲裁程序之始参与进来。所以,即使我国在国际航空临时仲裁制度上进行尝试,但是其仍存在强烈的“机构化”特征。

2.2. 仲裁规则中对有关机构介入临时仲裁的程序规定缺失

适用临时仲裁制度解决国际航空纠纷,赋予了当事人高度自治权。当事人对临时仲裁程序的掌控具有极强的灵活性,国际航空临时仲裁程序的推进也需要当事人之间建立信任。但事实上,发生争议的当事人在一定程度上存在彼此信任感不足的情况。当事人如果适用临时仲裁程序解决纠纷,可能会出现仲裁程序难以推进的问题。此时需要外界介入,以避免国际航空临时仲裁程序出现僵局。

2.2.1. 有关机构介入临时仲裁的必要性与可能性

国际航空临时仲裁程序的灵活性和流畅性高度依赖于当事人的合意,一旦当事人出现意见不一致时,仲裁程序就会陷入难以推进的地步。加上国际航空临时仲裁程序本就缺乏特定机构和人员进行管理,临时仲裁程序陷入僵局的可能性再次提高。在国际航空临时仲裁程序中,当事人的意思自治主要体现在:第一,当事人可以自主选择仲裁员。第二,当事人对仲裁程序具有控制权。第三,当事人可以自己约定解决国际航空纠纷的仲裁规则甚至自己设计一套规则加以适用。除此之外,当事人还具有其他与仲裁相关的自治权。正因如此,当事人往往在仲裁的开始就陷入争议,而临时仲裁程序在当事人没有进行约定的情况下没有对应的管理机构,后续在当事人进行仲裁事项约定的过程中,如果就某一事项产生意见分歧,临时仲裁的启动和推进完全可能陷入僵局。所以在仲裁规则中规定相关主体介入临时仲裁程序的规则具有必要性。

2.2.2. 国际航空临时仲裁程序缺乏机构介入导致程序僵局的问题分析

国际航空临时仲裁程序陷入僵局的情况主要分布在仲裁程序的四个阶段:启动、仲裁庭组成、仲裁程序运行和执行阶段。

⁴《上海市推进国际商事仲裁中心建设条例》第二十条 本市按照国家部署,探索在具有涉外因素的商事、海事领域,可以约定在上海、按照特定仲裁规则、由特定人员进行临时仲裁。依据前款规定开展的仲裁活动应当遵循诚实信用、公正独立、意思自治的原则,不得损害国家利益、社会公共利益和第三方合法权益,不得违反法律、行政法规的强制性规定。具体工作推进办法,由司法行政部门制定。鼓励本市仲裁机构和境外仲裁业务机构根据当事人的约定或者请求,提供协助组庭等服务。

⁵《临时仲裁协助服务指引》第二条 适用范围 本指引适用于以下依法进行的临时仲裁案件:1.当事人未约定仲裁规则,但约定由仲裁委员会担任仲裁员指定机构或者提供其他仲裁协助服务的;2.当事人约定适用《联合国国际贸易法委员会仲裁规则》或者《国际航空运输协会仲裁规则》或者其他仲裁规则,并约定由仲裁委员会担任仲裁员指定机构的;3.在适用《联合国国际贸易法委员会仲裁规则》或者《国际航空运输协会仲裁规则》或者其他仲裁规则的仲裁案件中,当事人或者仲裁庭申请仲裁委员会提供其他仲裁协助服务的;4.当事人约定适用本指引的其他仲裁案件。

第一, 临时仲裁程序的启动依赖临时仲裁协议的存在, 而仲裁协议是否有效是根据仲裁协议适用的法律决定, 我国对临时仲裁的含义也没有明确的界定, 上文提到我国新《仲裁法》中对仲裁协议成立的规定限于机构仲裁, 对临时仲裁的态度没有持完全肯定的态度, 目前还在试点阶段。即使当事人选择适用某具体的仲裁规则适用于国际航空临时仲裁, 但是各仲裁规则中, 并没有对临时仲裁的适用条件进行规定。比如在《横琴自由贸易试验区临时仲裁规则》第三条适用范围中规定体现出, 即使适用本规则于临时仲裁程序, 仍需要当事人具有临时仲裁的意思表示。⁶在该仲裁规则中, 当事人之间的临时仲裁意思表示是适用本规则的前提。而适用《上海国际仲裁规则》于国际航空临时仲裁程序并没有要求当事人提前做出该意思表示。所以, 适用临时仲裁程序解决国际航空纠纷在启动阶段就面临困难。第二, 在适用国际航空临时仲裁解决跨国航空争议时, 仲裁庭的组成具有重要意义。仲裁庭组成不仅直接关系到程序公正与当事人信赖, 仲裁庭的组成还影响裁决的权威性与专业性。在实践中, 因临时仲裁缺乏固定机构的支持和监督, 虽然当事人在仲裁员的选择、任命方式以及替补机制上有更大的自主性, 但同时也可能因双方分歧而造成仲裁僵局。第三, 在国际航空临时仲裁中, 容易出现运行僵局。临时仲裁当事人“三不管”困境, 是指当临时仲裁出现前文所述的仲裁迟延、仲裁僵局、程序失灵等情形而无法顺利进行下去时, 又因为有效临时仲裁协议的存在, 当事人无法向法院提起司法诉讼解决争议, 也无法向仲裁机构提请仲裁, 由此陷入临时仲裁庭、常设仲裁机构及法院均无法有效解决商事争议的困局[3]。在临时仲裁程序中, 当事人很容易陷入“三不管”这样尴尬的境地。最后, 由于临时仲裁缺乏法律支撑, 即使得到临时仲裁裁决, 临时仲裁也面临执行难这一窘境。

笔者在此做一个假设案例, 以更好地分析在国际航空仲裁案件中缺少介入机构而导致僵局的情形。假设 A 国当事人甲和 B 国当事人乙签订航空器长期经营性租赁合同, 并约定适用 2010 年联合国国际贸易法委会仲裁规则中临时仲裁之规则, 且允许申请紧急临时救济, 但当事人未指定任何仲裁机构。在此情形中, 当争议发生后, 申请人试图依据规则启动紧急仲裁程序, 以阻止承租人拆卸与出售航空器。然而, 由于双方互不信任, 在指定仲裁机构的选择上产生尖锐分歧, 进一步导致紧急仲裁员无法被有效任命; 同时, 双方互不承认对方单方面任命的仲裁员, 也导致正式仲裁庭无法组成, 临时仲裁程序由此陷入完全程序僵局。

2.3. 国际航空临时仲裁制度缺乏有效监督

2.3.1. 国际航空临时仲裁程序中司法监督内容缺失

在常设仲裁机构中, 通常设有完善的仲裁规则和机构管理机制, 能够对仲裁程序进行统一规范和适度监督。然而, 在国际航空临时仲裁中, 缺乏专门的机构性支持, 再加上当事人在程序选择上享有高度自治权, 很容易造成临时仲裁结果不公正。所以应当加强对临时仲裁的司法监督, 保证仲裁结果的公正性。司法监督是指法院对仲裁在所有程序环节中的司法支持与审查。国际航空临时仲裁中, 当当事人陷入僵局时, 当当事人委托仲裁机构进行管理推进临时仲裁程序进行时, 司法权应该提供相应的支持。同时, 司法权对国际航空临时仲裁的监督应当以当事人的意思表示为界限, 同时充分尊重仲裁庭的独立性性质。

在我国最新颁布的《仲裁法》中, 没有对临时仲裁的监督进行相关的规定。但是从对一般机构仲裁

⁶《横琴自由贸易试验区临时仲裁规则》第三条 适用范围(一) 本规则适用于自由贸易试验区内注册的企业之间的临时仲裁案件。当事人没有明确选择临时仲裁意思表示的, 不视为临时仲裁, 不适用本规则。(二) 其他当事人依据双方约定的解决财产权益纠纷的法律可以采用临时仲裁方式的, 可约定适用本规则。(三) 依照解决投资争端的国际条约和国内法而提起的一国与他国国民间的投资争端仲裁, 亦可约定适用本规则。(四) 当事人协议选定珠海临时仲裁规则、横琴新区临时仲裁规则、珠海仲裁委员会临时仲裁规则的表述, 或者其他可以推断为唯一选定本临时仲裁规则的表述, 均视为对本规则的有效选定。当事人约定适用《珠海仲裁委员会仲裁规则》《珠海国际仲裁院仲裁规则》的, 不属于临时仲裁, 案件应由珠海仲裁委员会或珠海国际仲裁院管辖。(五) 当事人约定变更本规则有关内容的, 从其约定, 但其约定无法实施或与法律强制性规定相抵触的除外。

的司法监督规定来看,我国法院的司法监督行为主要是撤销仲裁裁决。撤销仲裁裁决的理由主要包括:第一,仲裁协议及权限问题,即当事人未订立仲裁协议,或裁决事项超出仲裁协议范围、仲裁机构无权裁决;第二,程序与仲裁庭组成问题,包括仲裁庭组成或仲裁程序违反法定程序;第三,证据与事实认定问题,如裁决所依据的证据系伪造,或对方当事人隐瞒足以影响公正裁决的证据;第四,仲裁员不当行为问题,主要指仲裁员在仲裁中存在索贿受贿、徇私舞弊、枉法裁决的行为;第五,公共利益问题,即裁决违背国家法律规定的公共利益。上述内容主要是从结果上进行监督,如果临时仲裁类比适用该规则的话,对于临时仲裁程序得出结果之前难以做到同步监督,之前临时仲裁行为付出的时间也白白浪费。

2.3.2. 国际航空临时仲裁中对仲裁员的监督机制不足

在国际航空临时仲裁中,仲裁员的独立性、公正性和专业性直接关系到裁决的权威性和当事人的信任。然而,临时仲裁由于缺乏常设仲裁机构的系统监督,其仲裁员行为监管存在不足。首先,仲裁员的选任通常由当事人直接协商或单方提名,缺乏第三方机构的中立审查,这容易导致实力较强一方影响仲裁员的独立性或存在潜在利益冲突。其次,仲裁员在裁决过程中可能出现徇私舞弊、偏袒某一方或违反程序规则的行为,而临时仲裁缺少像机构仲裁中那样的纪律处分或回避监督机制。在国际航空临时仲裁程序中,当事人只能依靠事后的司法审查,救济程序滞后且有限。最后,针对仲裁员的专业水平和航空行业经验的评价机制不完善,参与国际航空临时仲裁案件的仲裁员应该在航空专业知识上有更强的专业性,只有这样才能更好地保护当事人的权利。

所以,在选任仲裁员参与国际航空临时仲裁时,应当加强对仲裁员的要求。除了经验丰富,还需相关人员具备专业性。加强对仲裁员选择的监督,有助于加强裁决的公正性和公信力。

3. 国际航空临时仲裁制度的域外经验对我国国际航空临时仲裁制度的建议

3.1. 在法律法规中明确对临时仲裁的肯定态度

3.1.1. 通过仲裁立法赋予临时仲裁合法地位

目前为止,我国虽然还没有在《仲裁法》中明确承认临时仲裁,但是我国在加入《纽约公约》时,并未对公约中临时仲裁相关规则提出保留。在2016年我国发布《最高人民法院关于为自由贸易试验区建设提供司法保障的意见》(下称《司法保障意见》)中,提及在自贸试验区中,对审判程序的改革和创新。该《意见》第九条中体现:允许自贸试验区企业约定在境内特定地点、依特定仲裁规则和仲裁员进行仲裁,法院应尊重其效力。这也为临时仲裁的发展提供可能性。其次,可以适用于上海国际航空仲裁的《上海国际仲裁规则》也就临时仲裁进行了相关的规定。

从多个角度来看,在《仲裁法》中确定临时仲裁程序的合法地位迫在眉睫。在仲裁法中赋予临时仲裁明确的法律地位,对于推动国际航空临时仲裁制度的构建与完善具有重要意义。这不仅能够从根本上解决临时仲裁在我国法律中“对临时仲裁态度模糊”的问题,还有助于提升我国仲裁制度与《纽约公约》及国际通行规则的衔接程度,增强我国裁决在国际航空仲裁领域的可执行性。

3.1.2. 规范国际航空临时仲裁协议的要件

虽然我国目前的法律政策逐步为临时仲裁的发展提供条件,但是根据最高法发布的《意见》,第九条明确规定即使可以适用临时仲裁程序解决纠纷,仍需要对仲裁地、适用的仲裁规则和特定的仲裁人员进行约定。按照当事人意愿进行仲裁,是机构仲裁和临时仲裁都需要遵守的核心规定。在最高法《意见》的指导下,在适用国际航空临时仲裁制度解决国际航空纠纷时,为了避免法院对仲裁协议的否定,当事人应该就以下仲裁协议要件进行约定。第一,对国际航空临时仲裁的仲裁事项进行约定。该约定为了给当事人最大限度的自治权,应该尽可能扩大仲裁事项。第二,当事人应当就仲裁地进行约定,以符合

《意见》的规定。第三，当事人应当就仲裁规则进行约定。在适用临时仲裁解决国际航空纠纷时，在仲裁庭组成之前，如果就仲裁规则没有进行约定，那么该案件将难以推进，导致案件陷入僵局。

3.1.3. 对我国现存上海国际仲裁中心《临时仲裁协议服务指引》的修改意见

针对上海国际仲裁中心《临时仲裁协议服务指引》仍显“机构化”，为提升制度适用性和国际竞争力。首先应明确当事人既可选择仲裁委员会作为默认指定机构，也可采取临时仲裁模式。当事人自行协商指定临时仲裁员，仲裁委员会仅在仲裁庭组建出现障碍时提供代为指定服务。其次，应建立临时仲裁庭组建的替补机制，确保在当事人无法指定仲裁员或机构未能及时介入的情况下，仲裁委员会或法院可在规定时限内完成替补指定，从而防止程序停滞。此外，指引中应增加宽泛的兜底条款，允许未约定机构或仲裁规则的案件直接启动临时仲裁。最后，应明确临时仲裁裁决的独立效力，使其可独立生效并向法院申请承认和执行，无需仲裁委员会再次确认，从而兼顾程序效率与国际可执行性。

3.2. 完善仲裁规则中有关机构介入临时仲裁的程序规定

3.2.1. 制定专门机构介入国际航空临时仲裁的仲裁规则

虽然没有相应的管理是传统临时仲裁的特点，但是本文在上述内容中也指出了临时仲裁在无人管理情况下容易出现的困境，仲裁规则作为临时仲裁过程中重要一环，在仲裁规则中制定临时仲裁管理规则具有必要性。介入国际航空临时仲裁的主体目前主要是仲裁机构本身和就临时仲裁案本身设立的管理机构。虽然仲裁机构可以作为国际航空仲裁案件中的管理机构履行相应的职责，但是当当事人指定仲裁机构作为相应的管理机构时，仲裁机构可能通过仲裁规则在受理临时仲裁案件后将其转变成机构仲裁案件。所以专门的管理机构更适合管理临时仲裁程序。

关于国际航空临时仲裁的仲裁规则，可以突破我国将仲裁机构作为临时仲裁管理机构的传统。国际航空临时仲裁规则中应就引入相应管理机构做出明确的规定：当事人首先可以在签署临时仲裁协议时即约定由一名专业人士或一所专业机构包括机构的负责人担任指定机构。如果签署临时仲裁协议时没有约定指定机构。同样，申请人在启动临时仲裁程序时，应在仲裁通知及或仲裁申请书中建议指定机构的人选或就指定机构的人选提出建议意见，给予被申请人一定期限作出答复。如果被申请人不同意或者未在申请人限定的期限内作出答复，任何一方当事人均可以请求一名专业人士或机构指派指定机构[4]。

3.2.2. 规定相关机构介入临时仲裁的具体方式

不论是仲裁机构还是管理机构介入国际航空临时仲裁进行管理，两者均是由于当事人授权或委托产生，均不影响临时仲裁案件的本质。所以，明确相关主体如何介入国际航空临时仲裁程序至关重要。

随着仲裁在解决国际航空纠纷中的广泛应用，仲裁机构已经具备较完善的管理机制和运行规范，应在临时仲裁发展中起到辅助作用。管理机构介入临时仲裁应当明确规定管理机构的职责，划定明确的界限。UNCITRAL 仲裁规则第六条规定主要包括以下内容：第一，介入机构可以在临时仲裁程序中指定仲裁员。在临时仲裁实践中，当事人依据意思自治选择仲裁员但无法决定仲裁员时，临时仲裁程序就容易陷入僵局。赋予相关介入机构制定仲裁员的权力，为临时仲裁程序有序进行保驾护航。第二，介入机构在临时仲裁中，具有监督职能。介入主体可以从：证据保全、替换仲裁员、决定仲裁员回避、恢复仲裁程序进行监督。除此之外，当适用临时仲裁程序实在无法推进，当事人始终难以达成共识时，可以根据当事人的申请将临时仲裁程序转为机构仲裁。除根据当事人意思自治进行程序转化外，仲裁规则中可以明确规定强制转化为机构仲裁的情形。

介入主体在介入国际航空临时仲裁程序的过程中，除了对介入的方式和介入程度都应当进行明确的规定，避免发生临时仲裁“机构化”的现象。首先应该明确的是，相关主体介入建立在当事人自愿的基

础上,在《贸易法委会仲裁规则》中,管理机构的介入则完全尊重当事人意思自治。管理机构的介入,主要是服务功能而非管理。在不违背公序良俗和危害国家公共安全的情况下,管理机构应该严格按照当事人的授权范围进行管理服务。

3.3. 完善国际航空临时仲裁制度的监督

3.3.1. 丰富国际航空临时仲裁程序的司法监督内容

根据我国现行《仲裁法》来看,关于对临时仲裁的司法监督除了可以借鉴现有在仲裁裁决产生后的监督方式,对于临时仲裁的监督还应该扩展到仲裁启动阶段和对临时仲裁员选任、挑战和回避方面。根据 UNCITRAL 仲裁规则的规定,规则允许仲裁机构或秘书长必要时在仲裁员的任命程序、仲裁庭组成等方面提供协助,对仲裁程序进行一定监督和协调,其监督程序覆盖相对全面。

首先,由于临时仲裁程序相对机构仲裁来说缺少仲裁机构对案件的受理、送达仲裁通知等环节,临时仲裁的启动标准相对机构仲裁来说更加模糊、难以确定,法律对仲裁程序启动标准的明确规定对于临时仲裁来说具有更加重要的实践意义[5]。司法机关可以在临时仲裁程序开始之前,对临时仲裁协议进行监督,避免之后的仲裁行为从源头上被否定。其次,仲裁员的产生对临时仲裁案件具有相当程度的影响。当事人在选任仲裁员时如果陷入了僵局,司法机关可以协助当事人选择合适的仲裁员,尽量减少不公正结果的产生。

3.3.2. 加强对国际航空临时仲裁员选任的监督

首先,可以通过强化仲裁员选任程序与独立性保障确保仲裁的公平性。比如,应通过引入前文中提及的专门管理机构或仲裁机构辅助参与仲裁员的选任,对仲裁员提名、协商或指派进行中立审查。其次,应建立利益冲突披露和回避机制,要求仲裁员在任职前全面披露与案件或当事人的潜在关联,并在发现冲突时启动替换程序,以确保仲裁员在裁决过程中保持公正。同时,可建立仲裁员行为档案和历史裁决记录,对违纪或不当行为实施相应约束,并通过机构监督与司法审查相结合,形成多层次、长期有效的监管机制,从而加强对国际航空临时仲裁的监督。

4. 国际航空临时仲裁的挑战与回应

随着国际航空业的快速发展,传统机构仲裁在启动与组成上周期较长,难以满足行业对迅速止损的需求。临时仲裁以高效、灵活、费用适中及尊重当事人意思自治的特点,成为解决国际航空纠纷的重要方式。但我国现行制度仍存在问题:其一,《仲裁法》未明确承认临时仲裁,且要求仲裁协议必须指定仲裁机构,与临时仲裁灵活性相悖;其二,仲裁规则缺乏机构介入规范,当事人意见不一致时易导致启动、仲裁庭组建及程序运行陷入僵局;其三,临时仲裁员的独立性、公正性及专业性缺乏监督,裁决不确定性较高。

为应对上述挑战,我国可借鉴国际经验:一是通过立法确认临时仲裁合法地位;二是增设宽泛兜底条款,确保未约定机构或规则的案件可直接启动临时仲裁;三是明确临时仲裁裁决的独立效力,可直接申请法院承认和执行;四是建立管理机构或专业人员制度,辅助程序运作并监督仲裁员选任和利益冲突,保障裁决的公正与权威。上述措施可提升我国国际航空临时仲裁的灵活性和可预期性,更好满足高时效性跨境争议解决需求。

5. 结语

国际航空纠纷的独特性质对争议解决机制的高效性与灵活性提出了极高的要求。临时仲裁以其程序自主、高效便捷的独特优势,成为弥补机构仲裁不足、满足航空业“快速止损”需求的理想路径。本文

通过对国际航空临时仲裁制度的基础理论、现存问题以及就问题提出建议三方面的研究,揭示了其在全球航空争议解决体系中的重要价值。我国在发展国际航空临时仲裁制度的道路上仍面临严峻挑战。现行《仲裁法》对临时仲裁法律地位的模糊态度、实践中难以摆脱的“机构化”倾向、仲裁规则中机构介入程序的缺失以及有效监督机制的不足,共同构成了制约该制度在我国进一步发展的主要障碍。然而,发展国际航空临时仲裁制度不仅是我国仲裁制度与国际接轨的必然要求,也能提升我国在国际航空领域话语权与影响力。只有通过立法、规则与监督三个方面的协同推进,才能突破现有困境,使临时仲裁在我国的法治土壤中焕发生机,更好地服务于我国乃至全球航空业的高质量发展。

参考文献

- [1] 黄进. 国际私法学[M]. 北京: 高等教育出版社, 2023: 411.
- [2] 张建. 国际商事仲裁法原理[M]. 北京: 首都经济贸易大学, 2023: 21.
- [3] 陈磊. 临时仲裁程序僵局及其机构介入[J]. 新疆大学学报(哲学·人文社会科学版), 2020, 48(4): 42-50.
- [4] 高菲, 徐建国. 中国临时仲裁实务指南[M]. 北京: 法律出版社, 2017: 199.
- [5] 何晶晶, 石绍梁. 临时仲裁制度的国际比较研究[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2020: 96.