

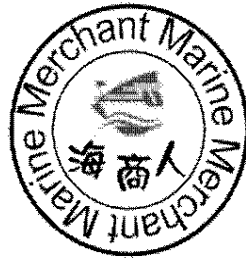


再論海上貨物運送管轄及外國管轄條款效力
- 我國最高法院 110 年度台上大第 980 號裁定後的影響

**Advanced discussion on Sea-Carriage jurisdiction and the effectiveness
of the foreign jurisdiction clauses**

**- The impacts of the Supreme Court of the People's Republic of China 2021 Tai-
Shang-Da No. 980**

黃裕凱博士¹ 2024.9.1



¹ 黃裕凱，英國南安普敦大學法學博士(1998)，現任輔仁大學法律學院教授。



目次

| | |
|--|----|
| 目次 | 2 |
| 中文摘要 | 6 |
| 英文摘要 | 7 |
| | |
| 壹、前言及國內文獻分析 | 8 |
| 一、前言 | 8 |
| 二、國內文獻分析 | 8 |
| 三、本議題應有的四個前提認知 | 10 |
| | |
| 貳、航運實務上所使用的「管轄條款」及「仲裁條款」 | 14 |
| 一、全球前十大貨櫃航商_載貨證券 | 14 |
| (一) UNCTAD排名一：地中海航運公司_義/瑞士 | 15 |
| (二) UNCTAD排名二：馬士基航運_丹麥 | 16 |
| (三) UNCTAD排名三：達飛海運集團_法國 | 16 |
| (四) UNCTAD排名四：中國遠洋運輸集團_中國 | 17 |
| (五) UNCTAD排名五：赫伯羅德公司_德國 | 18 |
| (六) UNCTAD排名六：長榮海運_中華民國 | 18 |
| (七) UNCTAD排名七：海洋網聯船務(ONE)_新加坡 | 19 |
| (八) UNCTAD排名八：現代商船海運公司_韓國 | 19 |
| (九) UNCTAD排名九：陽明航運_中華民國 | 20 |
| (十) UNCTAD排名十：以星綜合航運_以色列 | 21 |
| (十一) Alphaliner 排名十一：萬海航運_中華民國 | 21 |
| (十二) Alphaliner排名二十一：德翔海運_中華民國 | 22 |
| 二、全球前十大海運承攬運送人_載貨證券 | 22 |
| (一) A&A 排名一：Kuehne + Nagel (德迅)_瑞士 | 23 |
| (二) A&A 排名二：DHL Supply Chain & Global Forwarding (洋基)_美國 | 24 |
| (三) A&A 排名三：DSV _丹麥 | 25 |
| (四) A&A 排名四：DB Schenker (台灣：信可)_德國/香港 | 25 |
| (五) A&A 排名五：Sinotrans 中國外運_中國 | 26 |
| (六) A&A 排名六：Expeditors _美國 | 26 |
| (七) A&A 排名七：CEVA Logistics _美國 | 28 |
| (八) A&A 排名八：Nippon Express 日本通運 _日本 | 29 |
| (九) A&A 排名九：C.H. Robinson _美國 | 30 |
| (十) A&A 排名十：Kerry Logistics _香港 | 30 |
| (十一) 國際貨運代理協會聯合會 FIATA | 31 |
| 三、全球慣用的「論航傭船 Voyage Charter」契約條款 | 31 |
| (一) BIMCO 通用型的論航傭船 Voyage Charter -GENCON 2022 | 31 |



| | |
|---|-----|
| (二) ASBA 油輪運輸的 ASBATANKVOY 1977 | 33 |
| (三) BIMCO 2017 年爭議解決條款 Dispute_Resolution_Clause_2017 | 34 |
| 四、本章_整理及短結 | 39 |
| | |
| 參、國際管轄與合意管轄_基本概念 | 41 |
| 一、管轄、管轄權概說 v.s 審判權(籍) | 41 |
| 二、國內管轄 v.s. 國際管轄 | 43 |
| 三、大陸法系國際管轄權的確定方式 | 43 |
| 四、英美法系國際管轄權的確定方式 | 45 |
| 五、「歐盟規範」、「對物訴訟」、「不方便法院」 | 47 |
| (一) 歐體規範：布魯塞爾體制 Brussels Regime | 48 |
| - 1968 年布魯塞爾公約及歐盟理事會 EC 44/2001 條例 | |
| 1. 1968 年布魯塞爾公約→布魯塞爾 I 規則(2017 年最後修正) | 49 |
| (1) 1968 年關於民商事管轄權及判決執行的布魯塞爾公約 | 49 |
| (2) 布魯塞爾 I 規則(2017 年最後修正) | 50 |
| 2. 1988 年盧加諾公約 2007 年修正 | 52 |
| 3. 2005 年海牙選擇法院公約 | 57 |
| (二) 「對物訴訟 Action in Rem」 | 59 |
| (三) 「不方便法院 Forum non conveniens」 | 62 |
| 六、「合意專屬管轄條款」的效力_我國學理一般見解 | 66 |
| (一) 「國內管轄」之合意專屬管轄條款的效力 | 66 |
| (二) 「國際管轄」之合意專屬管轄條款的效力 | 67 |
| | |
| 肆、國際公約 | 69 |
| 一、1924 年海牙規則 | 69 |
| 二、1968 年海牙/威斯比規則(包括 1979 年 SDR 議定書) | 69 |
| 三、1978 年漢堡規則 | 70 |
| 四、1980 年多式聯運公約 | 73 |
| 五、2009 年鹿特丹規則 | 74 |
| 六、國際公約_短結 | 80 |
| | |
| 伍、主要國家有關運送契約「管轄權條款」之法律規定及見解 | 83 |
| 一、美國 | 83 |
| (一) 第一階段：早期外國管轄條款「不生效力」 | 83 |
| (二) 第二階段：外國管轄條款「推定有效」 | 84 |
| 二、英國 | 96 |
| (一) 英格蘭不方便法院原則的發展 | 96 |
| (二) El Amria 案所確定的原則_簡稱「El Amria 原則」 | 98 |
| (三) 既判力與英國公共政策 | 100 |
| (四) 1994 年 Pioneer Container 案參考 | 101 |
| (五) 英國 2021.1.1 脫歐後的影響 | 102 |



| | |
|---------------------------------------|-----|
| 三、其他英美法系國家 | 102 |
| (一) 澳洲_排除澳洲/大英國協屬地管轄之條款無效 | 102 |
| (二) 紐西蘭_排除紐西蘭屬地管轄之條款無效 | 104 |
| (三) 南非_排除南非屬地管轄之條款不受拘束 | 105 |
| (四) 加拿大 | 106 |
| 四、主要大陸法系國家 | 107 |
| (一) 法國 | 107 |
| (二) 挪威 | 108 |
| (三) 丹麥 | 110 |
| (四) 西班牙 | 112 |
| (五) 德國 | 115 |
| (六) 日本 | 118 |
| (七) 韓國 | 119 |
| (八) 中國大陸 | 121 |
| 五、其他 | 124 |
| (一) 巴拿馬 | 124 |
| (二) 新加坡 | 124 |
| (三) 香港 | 125 |
| (四) 菲律賓 | 126 |
| (五) 巴西 | 126 |
| (六) 印度 | 127 |
| (七) 以色列 | 128 |
| (八) 義大利 | 129 |
| (九) 智利_漢堡規則 | 129 |
| (十) 奈及利亞_漢堡規則 | 130 |
| 六、本章_短結 | 131 |
| | |
| 陸、我國現行海商法第 78 條第 1 項立法背景及評論 | 136 |
| 一、我國現行海商法第 78 條第 1 項立法背景 | 136 |
| 二、我國現行海商法第 78 條第 1 項評論 | 137 |
| | |
| 柒、高等法院/最高法院相關裁判總整理 | 139 |
| 一、最高法院裁判_統計上為 11 案，實質上為 6 案 | 139 |
| 二、台灣高等法院裁判_統計上為 36 案，實質上為 17 案 | 140 |
| 三、台灣高等法院台中分院裁判_統計上為 1 案，為第 78.II 仲裁案件 | 143 |
| 四、台灣高等法院台南分院裁判_統計上為 1 案，實質上為 1 案 | 143 |
| 五、台灣高等法院高雄分院裁判_統計上為 19 案，實質上為 10 案 | 143 |
| 六、現行海商法第 78 條最高法院/高等法院裁判總整理 | 145 |
| | |
| 捌、108 年台上大 980 號裁定之後最高法院相關裁定 | 148 |
| 一、108 年台上大 980 號裁定_109.7.15 | 148 |



| | |
|-----------------------------------|-----|
| 二、111 年度台抗字第 173 號裁定_111.3.10 | 155 |
| 三、112 年度台抗字第 1026 號裁定_113.4.3 | 157 |
| | |
| 玖、交通部航港局 113.1.海商法第 78 條第 1 項修正草案 | 170 |
| | |
| 拾、結論及建議 | 173 |
| 一、結論 | 173 |
| 二、建議 | 175 |
| (一)給航運實務 | 175 |
| (二)給司法實務 | 176 |
| (三)給立法部門 | 176 |
| | |
| [參考文獻] | 181 |
| 一、網路資料 | 181 |
| 二、各國際航商及國際海運承攬運送人載貨證券管轄條款資料 | 182 |
| 三、中外判決資料 | 183 |
| [我國法院裁判] | 183 |
| [最高法院] | 183 |
| [高等法院裁判] | 183 |
| [歐洲法院判決] | 185 |
| [美國法院判決] | 185 |
| [英國法院判決] | 186 |
| [其他地區法院判決] | 187 |



中文摘要

於海商海事法領域，因船舶的移動性及高度跨國性，除某些海岸線較長的大國或有較多的國內海運外，協助國際貿易運行的海上運送通常涉及數法域/多管轄問題，因此國際管轄及準據法的選擇本具有高度國際統一的需求。但相對於海上貨物運送的「準據法選擇」，已有諸多的國際公約可適用或採用(例如 1924 年海牙規則、1968 年威斯比規則及 1978 年漢堡規則等)，但海上貨物運送「國際管轄」的國際統一工作卻仍十分分歧。過去在「擴大內國管轄」的思潮下，各國法院大都選擇捍衛自己的管轄權，並對運送契約中的「外國管轄條款」保持較為不利或反對的態度或立場。晚近則在「不方便法院 *forum non conveniens*」的發展下，各國對運送契約/載貨證券「外國管轄條款」及不方便法院原則的適用上，已改採較為開放的態度。

我國最高法院大法庭 108 年台上大 980 號裁定肯認「載貨證券背面」準據法條款」的效力後，筆者於諸多場合，無論是著作或研討會等，均提出一重要預測：「載貨證券背面」外國管轄條款」效力的承認是遲早的事」，也提出「一旦二者均肯認其效力，我國可能會面臨」無法(我國法)可據、無案可審」的尷尬處境。言猶在耳，最高法院 111 年度台抗字第 173 號裁定(111 年 03 月 10 日)及 112 年度台抗字第 1026 號裁定(113 年 04 月 03 日)連續二年即作出類似的裁定！

「準據法」與「國際管轄」雖均屬國際私法的關鍵主題，但二者在法律屬性、國家司法主權等基礎上，仍有不同，不僅必須有效釐清二者間關係，且更應釐清「國際管轄」與「國內管轄」的差異，方能針對「載貨證券背面管轄條款」的效力問題有更為明確的統一解釋及見解。

本文廣泛收集全球前十大國際航商及海運承攬業者載貨證券管轄條款、分析國際管轄與合意管轄的基本概念，包括歐盟規範、對物訴訟及不方便法院原則等、各國國際公約相關規定及英、美、法、北歐等 24 國家相關規定及見解，期待對運送契約/載貨證券「外國管轄條款」有更為完整的論述，另說明現行海商法第 78 條的立法背景、相關最高法院及高等法院判決及最新修正草案及其評析，以提供長期以來我國對運送契約/載貨證券「外國管轄條款」的分歧見解而有更為完整的分析及說明。

關鍵字：海上貨物運送、載貨證券、外國專屬管轄條款



Abstract

In the field of maritime law, due to the mobility and high transnational nature of ships, except for some larger countries with long coastlines that have more domestic shipping, maritime transportation that assists in the operation of international trade usually involves multiple jurisdictions/multi-jurisdictional issues. Therefore, the international jurisdiction and choice of applicable law has a high degree of international uniformity. However, with respect to the "choice of applicable law" for the carriage of goods by sea, there are many international conventions that can be applied or adopted (such as the 1924 Hague Rules, the 1968 Visby Rules and the 1978 Hamburg Rules, etc.), but contrary to the "choice of applicable law" for the carriage of goods by sea, the work on international unification of "international jurisdiction" remains very divided. In the past, under the trend of "Expanding Domestic Jurisdiction", most courts in various countries chose to defend their own jurisdiction and maintained a relatively unfavorable or opposing attitude or position towards the "foreign jurisdiction clause" in the transportation contract. Recently, with the development of "forum non conveniens", countries have adopted a more open attitude towards the application of "foreign jurisdiction clauses" and forum non conveniens in contracts of carriage/cargo securities and the principle of forum non conveniens.

After the Grand Chamber of the Supreme Court of China ruled in Taiwan No. 980 in 2018 that the validity of the "applicable law clauses on the back of Bills of Lading" was affirmed, the author made an important prediction on many occasions, whether in books or seminars, etc.: "It is only a matter of time before the validity of the "foreign jurisdiction clause" on the back of Bills of Lading is recognized." I also pointed out that "once both were recognized their validity, R.O.C. may face " No law (R.O.C. law) will be applied and no maritime cases will be tried" embarrassing situation. The words are still ringing in my mind. The Supreme Court's ruling Taikangzi No. 173 of 2022 (March 10, 2022) and Taikangzi No. 1026 of 2023 (April 3, 2023) were issued for two consecutive years, which made similar decisions. Although "applicable law" and "international jurisdiction" are both key topics of private international law, they are still different on the basis of legal attributes and national judicial sovereignty. Not only must the relationship between the two be clarified effectively, but also the relationship between them must be clarified effectively. Only through the differences between "international jurisdiction" and "domestic jurisdiction" can we have a clearer and unified interpretation and opinion on the validity of the "jurisdiction clause on the back of Bills of Lading".

This article extensively collects the Bills of Lading jurisdiction clauses of the world's top ten international shipping companies and forwarders, analyzes the basic concepts of international jurisdiction and consensual jurisdiction, including EU legislations, action in rem and the principle of forum non conveniens, relevant provisions of various international conventions and relevant regulations and courts opinions from 24 countries including the United Kingdom, the United States, France, and Northern Europe. We look forward to a more complete discussion of the "foreign jurisdiction clauses" of transportation contracts/ Bills of Lading. It also explains the legislative background of Article 78.I of the current Maritime Law and the relevant Supreme Court, and the High Court judgment and the latest draft amendments and their comments were provided to provide a more complete analysis and explanation of R.O.C.'s long-standing divergent views on the "foreign jurisdiction clause" of contracts of carriage/ Bills of Lading.

Keywords: Carriage of goods by sea, Bills of Lading, foreign exclusive jurisdiction clause