

本文章已註冊DOI數位物件識別碼

▶ 從國際公約與比較法觀點論載貨證券仲裁條款之效力

The Validity and Effects of Arbitration Clauses in Bills of Lading-An
Analysis of International Conventions and Comparative National Laws

doi:10.30390/ISC.201103_50(1).0003

問題與研究, 50(1), 2011

Issues & Studies, 50(1), 2011

作者/Author：高啓中(Chi-Chung Kao)

頁數/Page：67-96

出版日期/Publication Date：2011/03

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

[http://dx.doi.org/10.30390/ISC.201103_50\(1\).0003](http://dx.doi.org/10.30390/ISC.201103_50(1).0003)



DOI Enhanced

DOI是數位物件識別碼 (Digital Object Identifier, DOI) 的簡稱，
是這篇文章在網路上的唯一識別碼，
用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



從國際公約與比較法觀點論載貨證券仲裁條款之效力

高 啓 中

(銘傳大學科技法律學系專任助理教授)

摘 要

我國實務見解對於載貨證券仲裁條款，拘泥於當事人簽名與否，不符國際公約與英美法制，亦抵觸仲裁法。按仲裁法理，載貨證券載有仲裁條款，而未抵觸相關定型化契約規範時，透過載貨證券交付，構成當事人仲裁合意；海商法第 78 條允許運送關係當事人約定仲裁地與仲裁規則，並視為仲裁協議一部份，明文承認載貨證券仲裁條款效力。關於載貨證券引置傭船契約仲裁條款之效力，因仲裁法強調仲裁合意之彰顯，故引置條款未指明引用傭船契約仲裁條款者，應認為未形成仲裁合意；反之、若明確指向傭船契約仲裁條款，則構成運送人與載貨證券第三持有人間之仲裁合意。惟仲裁法或海商法就載貨證券引置條款無明文規範，宜明文納入以免爭議。海商法第 78 條第 2、3 項試圖以在我國仲裁達到保護內國人目的，惟條文未跳脫仲裁合意之拘束，形同具文。值此鹿特丹規則制訂之際，宜再檢討相關規範。若欲保障內國人，應貫徹漢堡規則或鹿特丹規則精神，使受貨人不受仲裁協議拘束而得片面指定仲裁地或仲裁規則。

關鍵詞：海事仲裁、聯合國國際貿易法委員會、海牙-威士比規則、漢堡規則、鹿特丹規則

* * *

壹、前 言

臺灣四面環海，海上貨物運送乃經濟命脈。海上貨物運送難免發生事故或糾紛，此等紛爭之順利解決，對我國海運法制發展有關鍵性的影響。海上貨物運送本質具備有國際性；蓋其通常涉及非本國當事人，一旦發生紛爭，即構成涉外民事或商事事件；若依循民事訴訟途徑，即需先為國際管轄權之認定。惟實務上亦有利用仲裁程序審理海事糾紛之慣例。仲裁乃係具備準司法性質之爭端解決程序；當事人訂定仲裁協

議，排除民事訴訟，由自行選擇之仲裁人爲法律適用與事實認定作出具有拘束力之裁決（仲裁判斷）。相較於民事訴訟程序，仲裁制度具備程序彈性，迅速、經濟、便利等優點。①依仲裁法理，仲裁協議乃是仲裁程序得以進行之基礎。②海運糾紛當事人欲將其紛爭交付仲裁解決，須以紛爭當事人間訂有仲裁協議爲前提；除當事人於紛爭發生後另行訂定提交仲裁之協議（*agreement of submission to arbitration*）外，當事人亦依據在爭端發生前預先訂立於海上運送契約或海運單據之仲裁條款進行仲裁。惟在涉及非海上運送契約原當事人，而持有記載或引置仲裁條款之海運單據（如載貨證券）時，此時爭端當事人間是否有仲裁合意而得據以進行仲裁？本文目的即在探討此種載貨證券仲裁條款之法律地位與效力。以下第二部分，先就實務上載貨證券仲裁條款之應用加以介紹；第三部分則從主要海運國家之國內法規範探討載貨證券仲裁條款之效力；第四部分則從國際公約角度觀察此議題；第五部分則回歸我國國內法相關規範之評析。

貳、國際海運實務上載貨證券仲裁條款之應用

海上貨物運送主要分爲件貨運送與傭船契約（*charterparty*）二大形態：③前者注重貨物件數或重量，並據以計算運費；以貨櫃運送爲主要形態；後者則著重船舶載貨空間之利用；以傭船人使用貨艙空間爲計算運費之基準；如散裝貨輪運送。④件貨運送爲非要式契約、諾成契約，當事人多半不簽訂書面契約，而由運送人簽發載貨證券（*bill of lading; B/L*）作爲運送契約當事人權利義務之憑據。⑤而在傭船契約，則多以制式書面契約記載相關條款爲之；⑥惟貨物裝載後，應傭船人請求，運送人通常亦會另行簽發載貨證券。準此，載貨證券可大致區分爲：基於件貨運送所簽發與基於傭船契約所簽發。理論上，二者均可能有仲裁條款之記載，以便運送關係當事人據以提起仲裁，解決其間之爭議。

註① 楊崇森等，*仲裁法新論*（臺北：中華民國仲裁協會，2008年），頁11~15；Nigel Blackaby, et al., *Redfern and Hunter on International Arbitration* (Oxford: Oxford University Press, 2009), pp. 31~34.

註② 吳光明，*商事爭議之仲裁*（臺北：五南，1999年），頁9~10；尹章華、黃達元，*仲裁法概要*（臺北：文笙，2001年），頁5~1；Nigel Blackaby, et al., *Redfern and Hunter on International Arbitration*, pp. 85~86。在例外狀況，基於政策考量，以立法明文規範之強制仲裁事件，則不以當事人間預先訂有仲裁協議爲必要。此時係以法律規範作爲仲裁依據，如我國證券交易法第166條第1項但書之情形。

註③ 我國海商法第38條即採此分類。亦參見劉宗榮，*新海商法—海商法的理論與實務*（自版，2007年）頁163~164；柯澤東，*海商法—新世紀幾何觀海商法學*（臺北：元照，2006年），頁120~121；楊仁壽，*最新海商法論*（自版，2002年），頁193。

註④ 關於件貨運送與傭船契約之比較，參見張新平，*海商法*（臺北：五南，2008年），頁84~85；劉宗榮，*新海商法—海商法的理論與實務*，頁171。

註⑤ 張新平，*海商法*，頁91；劉宗榮，*新海商法—海商法的理論與實務*，頁171。

註⑥ 張新平，*海商法*，頁91；劉宗榮，*新海商法—海商法的理論與實務*，頁171。

一、仲裁條款於件貨運送載貨證券之應用

實務上，基於件貨運送簽發之載貨證券，因當事人間通常別無書面契約，為免爭議，載貨證券上往往以細體字（fine print）印有繁雜條款以規範當事人權利義務關係，通常稱之為繁式載貨證券（long-terms B/L）。^⑦然而此種載貨證券鮮有仲裁條款之約定；以目前國際上主要貨櫃運送人觀之，^⑧其等所採件貨運送載貨證券定型化條款大多無仲裁條款之記載。以 2009 年排名第一之丹麥 AP Moller-Maersk 為例，其載貨證券條款第 26 條：準據法與法院管轄權（law and jurisdiction）並無任何關於仲裁之條款；^⑨再以同年排名第四之我國長榮海運為例，其 2009 年 5 月 1 日起適用之最新版件貨運送載貨證券條款第 29 條亦如同 AP Moller-Maersk，僅規定準據法與法院管轄權而未採納仲裁。^⑩

二、仲裁條款於備船契約載貨證券之應用

備船契約屬要式契約，實務上，當事人多半直接援用重要國際海事組織所制訂之標準備船契約。此種標準備船契約對當事人之實體權利義務關係有詳盡之規範。在爭端解決程序方面，通常亦訂有仲裁條款。如波羅的海暨國際海事公會 The Baltic and International Maritime Council; BIMCO 之 Uniform General Charter (GENCON 94) 第 19 條即明訂準據法與仲裁條款，^⑪提供當事人選擇在英國倫敦或美國紐約進行仲裁。^⑫

至於基於備船契約而簽發之載貨證券，因當事人間已訂有書面契約規範其權利義務關係，故與件貨運送載貨證券相較，備船契約載貨證券針對運送當事人權利義務關係之規範往往較為簡潔；如 BIMCO 制訂適用一般備船契約之標準格式載貨證券 CONGENBILL 2007，其運送條款（condition of carriage）相較前述 GENCON 94 備船

註⑦ 黃裕凱，「載貨證券之仲裁條款」，月旦法學教室，第 31 期（2005 年 5 月），頁 106。

註⑧ 2009 年全球貨櫃運送人排名，<http://www.eyefortransport.com/content/global-top-15-container-lines>，最後瀏覽 31 August 2010。

註⑨ 依該條款，本載貨證券應適用美國法，或裝載港、目的港之一為美國港時，關於載貨證券所生之一切糾紛，由美國紐約南區聯邦地方法院（The U.S. District Court for the Southern District of New York）管轄；而在其他情形則由英國倫敦高等法院管轄（The High Court of London, England），參見 http://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/general_business_terms/bill_of_lading_clauses#lawandjurisdiction，最後瀏覽 31 August 2010。

註⑩ 依此條款，關於本載貨證券所生求償事件，載貨證券裝載港或目的港其一為美國港口者，由美國紐約南區聯邦地方法院管轄；裝載港與目的港均非美國港口者，由英國倫敦高等法院管轄；與 AP Moller-Maersk 條款相同，均以英美法院為管轄法院。參見長榮海運提單條款 29. (1)、(2)，http://www.evergreen-line.com/static/html/EGLV_BLCclause.pdf，最後瀏覽 31 August 2010。

註⑪ BIMCO 成立於 1905 年，由海運業者與其他海上運送利害關係人等組成，並以推動海運相關規範之整合為其宗旨。參見 https://www.bimco.org/en/Corporate/About/About_BIMCO.aspx，最後瀏覽 31 August 2010。

註⑫ 參見 BIMCO，https://www.bimco.org/~/_media/Documents/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx，最後瀏覽 31 August 2010。

契約，僅簡短五個條文，^⑬故通常稱為簡式載貨證券（short-terms B/L）。^⑭蓋備船契約本身若已包含仲裁條款，則基於備船契約所簽發之載貨證券即不再與該備船契約為重覆之仲裁條款記載，而以引置條款之方式在備船契約載貨證券上明訂引用特定備船契約之仲裁條款。如上述 BIMCO CONGENBILL 2007 之 condition of carriage 第 1 條即明訂：

“All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated.”^⑮

由上述實例可知，實務上載貨證券仲裁條款主要以備船契約載貨證券引置併入備船契約之仲裁條款為主要態樣。而載貨證券大多由運送人事先印製制式條款（包括引置條款）。託運人或第三持有人除了決定收受與否，別無選擇。由於載貨證券為運送人與託運人以外之第三持有人間權利義務關係之依據，^⑯利用引置條款將備船契約仲裁條款引入載貨證券，能否認為在運送人與載貨證券第三持有人間形成仲裁之合意；申言之，此種載貨證券仲裁條款之效力為何？是否符合一般仲裁法理對於仲裁協議之要件規範？縱使符合形式要件，此種運送人單方制訂之仲裁條款，是否構成不公平定型化契約條款而影響其效力？得否拘束受讓該載貨證券之第三持有人（如受貨人）？為以下探討之重點。基於上述引用之載貨證券條款內容觀察，可得知載貨證券求償事件準據法多以英國法或美國法為主之事實，以及英國倫敦與美國紐約為國際海事仲裁／訴訟案件主要集中地，故下文將先以英國與美國法規為探討對象。

參、英美法制下載貨證券仲裁條款之效力

一、英國法規範

英國為歐盟會員國，欲探討英國法對載貨證券仲裁條款之規範，必須先留意在歐盟層級是否有統一性之公約，指令（directive）或規定（regulation）。以民商事事件之法院管轄權與裁判之承認與執行為例，歐盟會員國均需遵守由 1968 年布魯塞爾民事商事事件管轄權與判決執行公約公約（The 1968 Brussels Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters; Brussels Convention），1988 年盧加諾公約（Lugano Convention），以及 2000 年布魯塞爾規定（Regulation

註^⑬ 參見 BIMCO，https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Bill_of_Ladings/Sample_Copy_CONGENBILL_2007.ashx，最後瀏覽 31 August 2010。

註^⑭ 黃裕凱，「載貨證券之仲裁條款」，頁 106。

註^⑮ 參見 BIMCO，https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Bill_of_Ladings/Sample_Copy_CONGENBILL_2007.ashx，最後瀏覽 31 August 2010。

註^⑯ 張新平，海商法，頁 182；劉宗榮，新海商法—海商法的理論與實務，頁 270~271。

(EC) 44/2001 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgment in Civil and Commercial Matters; Brussels I Regulation) 所建構之『布魯塞爾－盧加諾體制』(The Brussels-Lugano regime) 規範。^{①⑦}相較於法院管轄權與裁判之承認與執行，歐盟法對載貨證券仲裁條款並無整合性規範，實則因為紐約公約 (Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, 1958; New York Convention) 之存在，似亦無此必要，^{①⑧}故關於英國法對載貨證券仲裁條款之規範，可直接以英國國內法分析之。

(一) 仲裁條款之形式要件

英國無論在學說與實務上均肯定利用仲裁制度解決海事爭議。^{①⑨}仲裁條款之實質要件，一般認為屬於普通法下契約法之範疇，^{②⑩}關於形式要件，則受到 1996 年仲裁法 (Arbitration Act 1996) 之規範。現行 1996 年仲裁法大致上參照聯合國國際貿易法委員會 (UNCITRAL) 制訂之 1985 年國際商務仲裁模範法 (Model Law on International Commercial Arbitration; UNCITRAL Model Law)，特別強調當事人自治 (party autonomy) 原則，並適度限制法院對仲裁之干預。^{②⑪}然而二者仍有顯著不同之處：英國 1996 年仲裁法相較於 UNCITRAL Model Law，其適用範圍並未限縮於特定仲裁類型，且對於仲裁協議之形式要件要求更為寬鬆。^{②⑫}

儘管在普通法領域，口頭諾成之仲裁協議效力仍被承認，^{②⑬}1996 年仲裁法的第 1 部分 (Part I) 條文規範 (即針對一般仲裁，包括海事仲裁) 只適用於具備書面 (in writing) 形式之仲裁協議。^{②⑭}而該法所謂書面仲裁協議，不以當事人之簽名為要件，且仲裁協議可以透過當事人書面意思交換 (exchange of communications in writing) 或透

註①⑦ 1968 Brussels Convention 規範當時歐洲共同體 (European Community; EC) 會員國，而 1988 Lugano Convention 之實質內容與 Brussels Convention 相同，僅係將公約效力延伸至當時 EC 與 European Free Trade Association (EFTA) 會員國 (當時為奧地利、芬蘭、冰島、挪威、瑞典、瑞士) 間，而 2000 Brussels I Regulation 則取代 1968 Brussels Convention。參見 Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents* (Heidelberg: Springer, 2010), pp. 24-25.

註①⑧ 截至目前為止，紐約公約已有 114 個締約國，幾乎包含大部分主要貿易國家。參見 UNCITRAL, http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/arbitration/NYConvention_status.html，最後瀏覽 31 August 2010.

註①⑨ 英國相關學者與判例肯定見解，參見柯澤東，*國際貿易習慣法暨國際商務仲裁* (臺北：元照，2008 年)，頁 251。

註②⑩ Clare Ambrose & Karen Maxwell, *London Maritime Arbitration* (London: LLP, 2002), p. 25.

註②⑪ Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 35.

註②⑫ Robert Merkin, *Arbitration Law* (London: LLP, 2004), para.1.22.

註②⑬ 依據 Arbitration Act 1996, s.81 (1) (b)，該法不得被解釋為排除與該法規範一致之普通法法律原則之適用，特別是關於口頭仲裁協議效力之普通法法律原則。法院依據普通法，對於是否裁定停止民事訴訟程序而令當事人進行仲裁，有裁量餘地。參見 *Channel Tunnel Group Ltd. v. Balfour Beatty Construction Ltd.*, [1993] A.C. 334, 351-352 (HL).

註②⑭ 參見 Arbitration Act 1996, s.5 (1).

過書面證明 (evidenced in writing) 被認定滿足形式要件而成立。^⑤該法更進一步定義：所謂書面應包含以任何方式所為之記錄 (being recorded by any means)。^⑥論者乃謂：此規範可解釋為包括電子郵件或其他形式之電磁記錄 (electronic recordings)。^⑦

由上開規範可知，1996 年仲裁法對於仲裁協議形式要件之要求，較之紐約公約 (英國為締約國之一) 更為寬鬆。早在該法制訂之前，英國法院實務見解已認定：紐約公約並未對締約國課予義務要求締約國僅能承認具備當事人簽名或透過書信或電報往來構成之仲裁協議。^⑧簡言之，1996 仲裁法之架構下，該法第一部份 (即針對一般仲裁，包含海事仲裁) 適用於所有滿足其第 2 條範圍之仲裁協議，不論該仲裁協議是否符合紐約公約之形式要件要求。^⑨因此，備船契約上若有關於仲裁之約定，只要備船契約本身係以任何方式之記錄存在，其仲裁條款即符合 1996 年仲裁法之書面要件要求。

(二) 載貨證券引置仲裁條款之形式要件

1996 年仲裁法對於備船契約仲裁條款書面要件採取從寬認定，然而在備船契約載貨證券之情形，若載貨證券本身並無仲裁條款，而係引置內含仲裁條款之備船契約時，此種引置條款能否被認為等同載貨證券上有仲裁之合意而構成載貨證券本身之仲裁條款？進一步言，此種引置條款是否必須明確引用 (express reference) 備船契約上之仲裁條款，始發生引置之效力？1996 年仲裁法原則上承認引置條款之效力，但採取較為嚴格之規範：第 6 條第 2 項明訂，以引置條款引置另一書面仲裁條款或包含仲裁條款之文書，若此引置係將該仲裁條款作為本身協議之一部分，則此引置條款本身構成仲裁協議。^⑩換言之，載貨證券仲裁條款得否以引置條款之形式成立，成為契約條款

註^⑤ “There is an agreement in writing— (a) if the agreement is made in writing (whether or not it is signed by the parties), (b) if the agreement is made by exchange of communications in writing, or (c) if the agreement is evidenced in writing.” Arbitration Act 1996, s.5 (2)。關於何種情形得被認定符合上開書面仲裁協議之進一步探討，參見 Robert Merkin, *Arbitration Law*, para.3.10-3.14.

註^⑥ “References in this Part to anything being written or in writing include its being recorded by any means.” Arbitration Act 1996, s.5 (6).

註^⑦ Clare Ambrose & Karen Maxwell, *London Maritime Arbitration*, p. 29; Robert Merkin & Louis Flannery, *Arbitration Act 1996* (London: Informa, 2008), p. 28.

註^⑧ 參見 *Zambia Steel & Building Supplies Ltd. v. James Clark & Eaton Ltd.*, [1986] 2 Lloyd’s rep. 225, 234 (CA)：儘管如此，並不保證當事人能順利在另一紐約公約締約國法院請求執行仲裁判斷：蓋不服該仲裁判斷之一造可能主張仲裁協議不符紐約公約 art.2 (2) 所要求之書面要件。參見 David Joseph, *Jurisdiction and Arbitration Agreement and Their Enforcement* (London: Sweet & Maxwell, 2005), p. 81. 不過一般認為紐約公約締約國仍得制訂較公約更為寬鬆之仲裁協議書面要件之國內法。參見 Andrew Tweeddale & Keren Tweeddale, *Arbitration of Commercial Disputes* (Oxford: Oxford University Press, 2005), p. 100.

註^⑨ Arbitration Act 1996, s.2.

註^⑩ “The reference in an agreement to a written form of arbitration clause or to a document containing an arbitration clause constitutes an arbitration agreement if the reference is such as to make that clause part of the agreement.” Arbitration Act 1996, s.6 (2).

解釋問題。^①實務判例見解亦採取相同之立場，引置條款是否有效，端視其條款用字；若引置條款採取概括引用備船契約之模式，則被認為僅發生將備船契約關於貨物運送之條款引置到載貨證券之效果，而不包括仲裁條款。^②引置條款中必須明確指出引用備船契約之仲裁條款，始發生引置之效力。^③換言之，載貨證券引置條款若明確指向備船契約仲裁條款，此引置條款可拘束載貨證券第三持有人。^④

承上，明確引用備船契約仲裁條款之載貨證券引置條款應屬有效，且該引置條款本身構成載貨證券上之仲裁協議。^⑤因此該引置仲裁條款亦需符合 1996 年仲裁法第 5 條之形式要件要求。實務判例對此之態度是，只要備船契約與載貨證券均滿足書面要件，則備船契約仲裁條款被引用至載貨證券並無礙其書面形式，^⑥因此一般而言，載貨證券上引置備船契約仲裁條款，符合 1996 年仲裁法規範之書面要件，得被認定構成有效成立之仲裁條款。

（三）載貨證券引置仲裁條款之公平性問題

實務上，載貨證券條款大多係由運送人單方制訂之制式條款，託運人或備船人基本上只能選擇接受與否。是故，載貨證券以引置條款引用備船契約仲裁條款，縱使符合仲裁法規範之形式要件，此形式上存在之仲裁條款，能否拘束當事人，仍須檢視其是否構成不公平契約條款而論。英國 1996 年仲裁法對於何種仲裁條款是否構成不公平契約條款，並無直接明文規範；英國法院必須認可任何仲裁協議，除非該協議形式上無效（null and void），效力終止（inoperative），或無法被履行（incapable of being performed）。^⑦而英國 1977 年不公平契約條款法（Unfair Contract Terms Act 1977）亦排除仲裁協議之適用；該法不認為仲裁協議構成「排除或限制」契約當事人責任之條款。^⑧因此，關於載貨證券仲裁條款是否構成不公平條款，必須回歸普通法下一般契約法理論斷之。對此，英國實務上鮮見相關案例。理論上而言，以載貨證券仲裁條款指定對一造當事人不利之仲裁地，或載貨證券仲裁條款指定之仲裁程序費用高昂而造成一造當事人沉重財務負擔之情形，法院有可能基於“unconscionability”原則或

註① Clare Ambrose & Karen Maxwell, *London maritime arbitration*, p. 32.

註② 參見 *The “Annefield”*, [1971] 1 Lloyd’s Rep. 1, 4 (CA)；以及 *Sea Trade Maritime Corp. v. Hellenic Mutual War Risk Ass’n*, [2007] 1 Lloyd’s Rep. 280 at [62]-[80] (QBD)。

註③ 參見 *T.W. Thomas & Co., Ltd. v. Portsea Steamship Co., Ltd.*, [1912] A.C. 1, 6 [HL]；*The “Annefield”*, [1971] 1 Lloyd’s Rep. 1, 4 (CA)；亦參見 Guenter H. Treitel & Francis M. B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading* (London: Sweet & Maxwell, 2005), p. 95.

註④ 參見 *The Rena K*, [1979] Q.B. 377, 390-391 (QBD)；*The Nerano*, [1996] 1 Lloyd’s Rep. 1, 4 (CA)。

註⑤ Adrian Briggs & Peter Rees, *Civil Jurisdiction and Judgment* (London: LLP, 2005), p. 610.

註⑥ 參照 *Daval Aciers d’Usinor et de Sacilor v. Armare Srl (The Nerano)*, [1994] 2 Lloyd’s Rep. 50, 55 (QBD)；*The Nerano*, [1996] 1 Lloyd’s Rep. 1, 5 (CA)（確認前開判決）。

註⑦ Arbitration Act 1996, s.9 (4)。

註⑧ “[A]n agreement in writing to submit present or future differences to arbitration is not to be treated under this Part of this Act as excluding or restricting any liability.” Unfair Contract Terms Act 1977, s.13 (2)。

“economic duress”原則而得認定此仲裁協議無效。³⁹

（四）載貨證券引置仲裁條款對第三持有人之拘束力

承上所述，假設載貨證券仲裁條款符合形式要件，亦無不公平契約條款之情形，接下來的問題是，載貨證券引置備船契約仲裁條款，得否拘束非備船契約當事人之善意第三持有人（如受貨人）？根據英國普通法之契約相對性（*privity of contract*）原則，非契約當事人不受該契約權利義務關係之拘束。⁴⁰然而考慮海上運送關係通常涉及非契約當事人之第三人（如受貨人），堅持契約相對性之概念，對於解決海上運送契約當事人與第三人間之關係並無助益。為解決此問題，英國採取明文立法緩和契約相對性原則之適用。就一般契約而言，1999年契約與第三人權利法（*The Contract (Rights of Third Parties) Act 1999*）即顯著淡化契約相對性原則之重要性。⁴¹在海上運送契約領域亦採取相同立法。1992年海上貨物運送法（*The Carriage of Goods by Sea Act 1992; COGSA 1992*）即明訂載貨證券受讓人或受貨人被賦予運送契約下之權利，如果其等根據運送契約主張受領貨物或其他求償，則亦需承擔相對應之運送契約義務。⁴²準此，若運送契約中包括仲裁條款，則載貨證券受讓人或受貨人所承擔之運送契約義務亦包含遵守該仲裁協議而依循仲裁途徑行使求償權之義務。⁴³

除開上述1992年海上貨物運送法明文規範，在普通法領域，非運送契約當事人之第三人仍有可能單純基於持有載貨證券之事實而被認定與運送人成立默示契約關係，而受到運送契約仲裁條款之拘束。⁴⁴在此情形下，此默示契約所包含之仲裁條款亦需滿足1996年仲裁法對仲裁協議書面要件之要求，而根據1996年仲裁法第5條第3項，當事人間之非書面協議，若引用以書面形式存在之條款，則其協議仍得被認定滿足書面形式。⁴⁵換言之，非運送契約當事人之第三人與運送人間成立默示運送契約，只要其引用之仲裁條款滿足書面要件，則其等間亦可認為成立符合書面要件之仲裁協議。

註³⁹ 參見 *Irvani v. Irvani*, [2000] 1 Lloyd's Rep. 412, 423-424 (CA). 亦參見 Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 144. 所謂“unconscionability”乃涉及當事人雙方締結契約時，一方當事人利用壓迫性的優勢致使對造陷入弱勢談判立場之情形。參見 H. G. Beale, *Chitty on Contracts* (London: Sweet & Maxwell, 2004), para.7-114. 而所謂“economic duress”乃係指締約當事人一造不法利用商業上壓力，致使對造因別無其他實際選擇而屈從。參見 *Enimont Overseas A.G. v. Ro Jugotanker Zadar, (The “Olib”)*, [1991] 2 Lloyd's Rep. 108, 114 (QBD).

註⁴⁰ Guenter H. Treitel, *The Law of Contract* (London: Sweet & Maxwell, 2007), para.14-043.

註⁴¹ Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 174.

註⁴² COGSA 1992, s.2 (1), s.3 (1).

註⁴³ 參照 *Primetrade AG v. Ythan Ltd. (The “Ythan”)*, [2006] Lloyd's Rep. 457, at [7]-[8] (QBD).

註⁴⁴ 參照 *Brandt v. Liverpool Steam Navigation Co. Ltd.*, [1924] 1 K.B. 575 (CA).

註⁴⁵ “Where parties agree otherwise than in writing by reference to terms which are in writing, they make an agreement in writing.” *Arbitration Act 1996*, s.5 (3).

二、美國法規範

如同上述英國法體系，欲檢視美國法對仲裁條款之規範，需先留意美國作為締約國之國際公約規範。美國除加入紐約公約以外，尚為美洲國際商務仲裁公約（Inter-American Convention）之締約國。^{④⑥}此二公約主要規範仲裁協議之落實與外國仲裁判斷之承認與執行，並透過美國聯邦仲裁法（Federal Arbitration Act; FAA）之修訂併入而取得美國國內法之法律地位。^{④⑦}聯邦仲裁法第 1 章主要包含適用於海事交易，洲際與國際商務契約之一般仲裁規範，^{④⑧}第 2、3 章則分別納入紐約公約與美洲國際商務公約之規範，且效力優於第 1 章之一般規範。^{④⑨}當公約規範不適用時，即依第 1 章之一般規範處理。儘管有聯邦仲裁法成文法典存在，關於仲裁協議之效力，聯邦仲裁法僅規定：「有效之書面仲裁協議應被執行」，^{⑤⑩}除此之外別無其他相關規範。理論上，此仲裁協議效力規範之真空，乃落入各州契約法規範之領域。^{⑤⑪}

雖然仲裁協議之一般效力屬於州契約法規範之對象，但州法之適用仍有幾項前提：當州法牴觸「盡量認定仲裁協議成立」之聯邦政策時，聯邦仲裁法仍得取代州法適用，^{⑤⑫}特別是當州法對仲裁協議設有一般契約所未見之額外限制時，得為聯邦仲裁法所預先排除（pre-empted）。^{⑤⑬}再者，關於海運單據（如載貨證券）仲裁條款之效力，原則上屬於海事法（admiralty law）而非州法規範。^{⑤⑭}此處海事法之範圍，包括成文法典與一般海事法（包含契約法與代理之普通法原則）。^{⑤⑮}再其次，基於當事人意思自主原則，當事人亦得合意選擇準據法，包括規範當事人實體權利義務之實體準據法，以及關於仲裁協議效力之準據法。^{⑤⑯}若選擇州法作為仲裁協議準據法，必須明確表示有取

註④⑥ Inter-American Convention on International Commercial Arbitration, 30 January 1975. 論者謂此公約實為紐約公約之美洲區域版本。參見 Heather A. Purcell, "State International Arbitration Statutes: Why They Matter," *Texas International Arbitration Law Journal*, Vol. 32 (1997), pp. 525-553; David W. Rivkin & France L. Kellner, "In Support of the FAA: An Argument Against U.S. Adoption of the UNCITRAL Model Law," *American Review of International Arbitration*, Vol. 1 (1990), pp. 535-538。

註④⑦ 參見 9 U.S.C. §§ 1-307.

註④⑧ 9 U.S.C. § 2.

註④⑨ 參見 9 U.S.C. §§ 201, 301。聯邦仲裁法僅在不牴觸該等公約規範下適用；9 U.S.C. §§ 208, 307。

註⑤⑩ 9 U.S.C. § 2.

註⑤⑪ 參照 Gary B. Born, *International Commercial Arbitration* (Deventer: Kluwer, 2009), p. 141；亦參見 Leonardo D. Graffi, "Securing Harmonized Effects of Arbitration Agreements under the New York Convention," *Houston Journal of International Law*, Vol. 28 (2006), pp. 733-736.

註⑤⑫ 參見 *Perry v. Thomas*, 482 U.S. 483, 489 (1987)；關於將 9 U.S.C. § 2 解釋為支持仲裁協議之聯邦政策，參見 *Moses H. Cone Memorial Hospital v. Mercury Const. Corp.*, 460 U.S. 1, 24 (1983)。

註⑤⑬ *Perry v. Thomas*, 482 U.S. 483, 489 (1987)；亦參見 *Southland Corp. v. Keating*, 465 U.S. 1, 12 (1984)。

註⑤⑭ 參見 *Red Cross Line v. Atlantic Fruit Co.*, 264 U.S. 109, 122 (1924)。

註⑤⑮ 參見 Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law* (St. Paul: Thomson West, 2004), p. 5.

註⑤⑯ 參見紐約公約 art.5. (1) (a)；亦參見 *Restatement (Second) of Conflict of Laws* § 218 (1988)；*Freundensprung v. Offshore Technical Services, Inc.*, 379 F.3d 327, 338 f.n. 7 (5th Cir. 2004)。

代聯邦仲裁法適用之意思。⁵⁷理論上而言，涉外仲裁協議效力問題，應與單純國內仲裁協議適用相同之原則，⁵⁸但實務上，法院未必會認同當事人合意選定外國法作為仲裁協議效力準據法。⁵⁹

為推動仲裁制度並吸引外國投資，近來各州紛紛制定本州之國際仲裁法。⁶⁰此等州法層級之國際仲裁法大多以 UNCITRAL Model Law 或統一仲裁法（Uniform Arbitration Act; UAA）為藍本。⁶¹雖然州仲裁法不得牴觸聯邦仲裁法，但由於聯邦仲裁法並未涉及仲裁程序之規範，故州仲裁法至少可提供當事人仲裁程序規範之依據。⁶²

（一）仲裁條款之形式要件

根據聯邦仲裁法第 2 條規範，除非存在有普通法或衡平法下關於撤銷契約之事由，否則在任何海事或商務交易關係中，具備書面要件之仲裁條款應被認為有效並被執行。⁶³然而，是否符合書面要件，實務上認為並不以有當事人簽名或完整的書面形式為必要。⁶⁴更有甚者，若當事人僅口頭上接受書面契約內含之仲裁條款，而未實際簽署該條款，仍可認為符合聯邦仲裁法之要求。⁶⁵相較之下，納入聯邦仲裁法第 2 章之紐約公約，對於仲裁協議之書面要件採取較嚴格之立場：所謂書面仲裁協議，限於契約之仲裁條款或仲裁協議，經當事人簽名或包含在文書或電報往來中。⁶⁶實務上，關於此書

註⁵⁷ 參見 *Jacada (Europe), Ltd. v. International Marketing Strategies, Inc.*, 410 F.3d 701, 710-712 (6th Cir. 2005)。

註⁵⁸ 參見 *The Restatement (Second) of Conflict of Laws* §§ 218, 187, 188 (1988)，並未區分涉外，或國內、州際案件而一體適用。亦參見 *The Restatement (Second) of Conflict of Laws* § 10。

註⁵⁹ 以下列案件為例，法院承認並適用當事人合意外國準據法：*Savannah Sugar Refining Corp. v. S. S. Hudson Deep*, 288 F.Supp. 181 (S.D.N.Y. 1968)；*Fox v. The Giuseppe Mazzini*, 110 F.Supp. 212, 213-214 (E.D.N.Y. 1953)；*Chole Z Fishing, Inc. v. Odyssey Re (London) Ltd.*, 109 F.Supp.2d 1236, 1249 (S.D. Cal. 2000)。

註⁶⁰ Heather A. Purcell，前註⁶⁰，p. 258。

註⁶¹ UAA 為美國州法統一委員會議（The National Conference of Commissioners on Uniform State Laws; NCCUSL）推動之立法範本，以便各州制訂仲裁法參考。目前版本為 2000 年 Uniform Arbitration Act（RUAA 2000），已獲得 49 州採為立法範本。參見 NCCUSL，<http://www.nccusl.org/Update/ActSearchResults.aspx>，最後瀏覽 31 August 2010。

註⁶² Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 34.

註⁶³ 9 U.S.C. § 2.

註⁶⁴ 參見 *Caley v. Gulfstream Aerospace Corp.*, 428 F.3d 1359, 1369 (11th Cir. 2005)；*Genesco, Inc. v. Kakiuchi & Co.*, 815 F.2d 840, 846 (2nd Cir. 1987)；*Medical Development Corp. v. Industrial Molding Corp.*, 479 F.2d 345, 348 (10th Cir. 1973)。

註⁶⁵ *Valero Refining, Inc. v. M/T Lauberhorn*, 813 F.2d 60, 63-64 (5th Cir. 1987)；亦參見 Gary B. Born，*International Commercial Arbitration*, p. 608。

註⁶⁶ “The term ‘agreement in writing’ shall include an arbitral clause in a contract or an arbitration agreement, signed by the parties or contained in an exchange of letters or telegrams.” Art.2 (2) of the New York Convention.

面協議之定義，是否要求契約仲裁條款需有當事人簽名，尚無定論。^⑥聯邦仲裁法第 3 章所納入之美洲國際商務仲裁公約則要求仲裁協議必須包含在當事人所簽署之單據，或當事人間文書，電報、或電傳往來。^⑧儘管在用字上略有不同，但解釋上採取與紐約公約相同較為限縮之立場。

由以上敘述可知，聯邦仲裁法第 2, 3 章納入之紐約公約與美洲國際商務仲裁公約，與第 1 章一般仲裁規範，對於仲裁協議之形式要件採取不同之立場，似乎在下級法院間造成分歧見解；如在 *Chole Z Fishing, Inc. v. Odyssey Re (London) Ltd.* 一案，法院即拒絕接受聯邦仲裁法放寬前開公約關於書面要件之主張；^⑨在 *Standard Bent Glass Corp. v. Glassrobots OY* 一案，法院則直接引用紐約公約關於書面要件之規範。^⑩惟在大多數屬於前開公約適用範圍之案件，法院若非直接引用聯邦仲裁法第 1 章關於一般仲裁協議書面要件之規範而採取寬鬆認定之立場，^⑪即是採取將聯邦仲裁法第 2, 3 章條文（第 202, 302 條）解釋為適用於所有符合第 1 章第 2 條書面要件之仲裁協議。換言之，即便是屬於紐約公約或美洲國際商務仲裁公約範圍之案件，關於仲裁協議書面要件問題，仍適用聯邦仲裁法第 2 條規範之。^⑫

實則，無論上述何種見解始為對聯邦仲裁法關於仲裁協議書面要件之正確解釋，對所有仲裁協議均一體適用第 1 章第 2 條一般仲裁規範之寬鬆書面要件，與紐約公約第 7 條第 1 項彰顯之最優惠內國法原則一致。雖然紐約公約第 7 條第 1 項字面上僅允許締約國在關於仲裁判斷之承認與執行範圍內，適用比公約更寬鬆之內國法，但一般解釋認為此原則也可適用於仲裁協議之效力。^⑬再者，從體系一致性之觀點言之，對於

註⑥ 聯邦第五巡迴上訴法院認為，紐約公約並未要求契約中仲裁條款需有當事人簽名，始滿足書面要件。見 *Sphere Drake Ins. PLC v. Marine Towing, Inc.*, 16 F.3d 666 669-670 (5th Cir. 1994)；第二巡迴上訴法院則採相反見解。見 *Kahn Lucas Lancaster, Inc. v. Lark Intern. Ltd.*, 186 F.3d 210, 215-218 (2nd Cir. 1999)；第三巡迴上訴法院亦同。見 *Standard Bent Glass Corp. v. Glassrobots OY*, 333 F.3d 440, 449 (3rd Cir. 2003)。

註⑧ Art.1 of the Inter-American Convention.

註⑨ *Chole Z Fishing, Inc. v. Odyssey Re (London) Ltd.*, 109 F.Supp.2d 1236, 1243-12469 (S.D. Cal. 2000)。

註⑩ *Standard Bent Glass Corp. v. Glassrobots OY*, 333 F.3d 440, 448-450 (3rd Cir. 2003)。

註⑪ 如 *Vimar Seguros Y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky Reefer*, 1993 WL 137483 2-3 (D. Mass)；aff'd 515 U.S. 528；*Societe Generale de Surveillance, S.A. v. Raythe European Management and System Company*, 643 f.2d 863, 867 (1st Cir. 1981)。

註⑫ *Siderurgica Del Orinoco (Sidor), C.A. v. Linea Naviera De Cabotaje, C.A.*, 1999 WL 632870, at 5 (S.D.N.Y.)；*Paramedics Electromedicina Comercial Ltda. v. GE Medical Systems Information Technologies, Inc.*, 2003 WL 23641529, at 7 (S.D.N.Y.)。聯邦仲裁法第 302 條引用第 2 章之規範，而第 202 條復規定第 2 條所描述之契約或協議屬於紐約公約之適用範圍，因此解釋上可將屬於第 2、3 章範圍之仲裁協議之書面要件問題，依第 2 條較寬鬆之標準為認定。

註⑬ UNCITRAL 官方見解即採此觀點。參見 The Draft Recommendation on the Interpretation of Art.7 (1), in UNCITRAL, Settlement of Commercial Disputes: Preparation of Uniform Provisions on Written Form for Arbitration Agreements, A/CN.9/WG.II/WP.139 para 37, at [13] (2005)。學者亦多認同此見解，參見 Gary B. Born, *International Commercial Arbitration*, pp. 541~542；Emmanuel Gaillard & John Savage (eds.), *Fouchard, Gaillard, Goldman on International Commercial Arbitration* (The Hague: Kluwer, 1999), pp. 375~375；Albert Jan van den Berg, R. van Delden & H.J. Snijders, *Netherlands Arbitration Law* (Deventer: Kluwer, 1993), p. 149。事實上，第 7 條正式版本條文未將仲裁協議之效力一併納入最優惠內國法原則，乃係公約制訂程序無意疏漏之結果。參見 Albert Jan van den Berg, *The New York Convention of 1958* (Deventer: Kluwer, 1981), p. 86。

仲裁協議之效力採取嚴格要件，會牴觸紐約公約整體提倡仲裁之立場，且可能造成實務上某些仲裁判斷可以被法院承認與執行，但其等所據以立基之仲裁協議效力卻可能被法院否定之矛盾現象。^④

在備船契約方面，仲裁協議準據法適用之分歧對仲裁協議形式要件之認定幾無妨礙；聯邦仲裁法第 2 條並未明文要求仲裁協議需有當事人簽名，故備船契約仲裁條款縱無當事人簽章，在聯邦仲裁法第 1 章一般規範之適用下，應被認定有效。再者，備船契約縱無當事人簽章，在紐約公約與美洲國際商務仲裁公約之架構下，通常亦被認為滿足形式要件而有效；蓋備船契約在正式締結前，通常涉及雙方締約書面之往來，若相關往來文書上有明確之仲裁條款之記載，即滿足紐約公約對於書面之定義。^⑤據此而論，通常無託運人簽章之備船契約載貨證券仲裁條款，依上開見解，採取較寬鬆要件之聯邦仲裁法第 2 條規範，應認為其滿足書面要件而有效；縱使適用紐約公約或美洲國際商務仲裁公約較嚴格之要件，因載貨證券乃當事人間往來之文書，縱無持有人簽名，亦無礙其書面要件之滿足。

（二）載貨證券引置仲裁條款之形式要件

備船契約仲裁條款之引置適用問題，基本上屬於普通法下契約法一般法律原則之範圍。^⑥基於契約法之基本法理，載貨證券持有人必須對引置條款有事實上或擬制之知悉 (actual or constructive notice)。^⑦所謂擬制知悉 (constructive notice) 通常指對備船契約之明確引用，特別是指明備船契約之簽署日期。^⑧惟明確指出引用仲裁條款並非必要。^⑨然而，若備船契約仲裁條款明文限縮僅適用於船舶所有人與備船人間之糾紛，則載貨證券引置條款即不得拘束非原備船契約當事人之載貨證券第三持有人。^⑩

至於載貨證券引置條款之形式要件問題，實務上，法院有時並未考慮聯邦仲裁法

註④ Albert Jan van den Berg, *Netherlands Arbitration Law*, p. 87.

註⑤ 蓋依紐約公約第 2 條第 2 項，書面協議之定義包含當事人間交換之文書上所包含之仲裁條款，而不以簽名為必要。參見前註⑥。

註⑥ 參見 *Thomson CSF, S.A. v. American Arbitration Ass'n*, 64 F.3d 773, 776 (2nd Cir. 1995).

註⑦ *Salim Oleochemicals, Inc. v. M/V Shropshire*, 169 F.Supp.2d 194, 198 (S.D.N.Y.); *Midland Tar Distillers, Inc. v. M/T Lotus*, 362 F.Supp. 1311, 1313 (S.D.N.Y.)；亦參見 William Tetley, *Marine Cargo Claims* (Toronto: Thompson Carswell, 2008), pp. 1450~1451.

註⑧ Michael H. Bagot & Dana A. Henderson, "Not party, Not bound? Not necessarily: Binding Third Parties to Maritime Arbitration," *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 26 (2002), pp. 452~453；亦參見 William Tetley, *Marine Cargo Claims*, pp. 1450~1451.

註⑨ 參見 *Duferco Steel Inc. v. M/V Kalisti*, 121 F.3d 321, 325 (7th Cir. 1997)；*State Trading Corp. of India, Ltd. v. Grunstad Shipping Corp. (Belgium) N.V.*, 582 F. Supp. 1523, 1524 (S.D.N.Y. 1984)；亦參見 John P. McMahon, "The Hague Rules and Incorporation of Charter Party Arbitration Clauses into Bills of Lading," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 2 (1970), pp. 1~7.

註⑩ *Salim Oleochemicals, Inc. v. M/V Shropshire*, 169 F.Supp.2d 194, 198-199 (S.D.N.Y.)；*In re Southwind Shipping Co., S.A.*, 709 F. Supp. 79, 82-83 (S.D.N.Y. 1989).

之形式要件規範，^⑧有時則僅檢視備船契約仲裁條款之形式要件，而非檢視引用備船契約之引置條款之形式要件，^⑨不過，有學者主張載貨證券引置條款本身構成仲裁協議之一種，故亦需滿足關於仲裁協議形式要件之規範。^⑩準此，則載貨證券引置條款是否滿足形式要件，端視聯邦仲裁法第 1 章第 2 條與第 2、3 所納入公約規範之關係而定。如前文所述，主流觀點是：聯邦仲裁法第 2 條對於所有仲裁協議均得適用，包括屬於紐約公約與美洲國際商務仲裁公約範圍之仲裁協議。^⑪因此，載貨證券引置條款僅需滿足聯邦仲裁法第 2 條之寬鬆書面要件即可。^⑫

（三）載貨證券引置仲裁條款之公平性問題

縱使載貨證券引置仲裁條款符合聯邦仲裁法之形式要件，此一形式上存在之仲裁協議能否拘束當事人，仍須檢視其是否構成不公平契約條款。此涉及美國普通法下關於不公平契約之認定，主要是以“unconscionability”原則為判斷依據。^⑬根據統一商法典（Uniform Commercial Code；UCC）規範，若契約或契約條款被法院認定為“unconscionable”，法院得拒絕認可此等條款或限制其適用。^⑭所謂“unconscionability”，一般而言係指契約整體所呈現之失衡（an overall imbalance of the contract）之情形，加上當事人陷於別無選擇（absence of a meaningful choice）之境況。^⑮在適用上，必須二種情況並存；若觀察契約整體並無實質上不公平之情形，不能僅以事實上當事人間締約地位不平等而認定構成“unconscionable”。^⑯在載貨證券引置仲裁條款之情形，此仲裁條款是否構成“unconscionable”，單以「仲裁條款為運送人單方制訂，屬於定型化契約條款」為理由，尚不足以認定“unconscionability”，必須再考

註^⑧ 如 *Duferco Steel Inc. v. M/V Kalisti*, 121 F.3d 321 (7th Cir. 1997).

註^⑨ 如 *Thyssen, Inc. v. M/V Markos N*, 1999 A.M.C. 2515, 2519-2520 (S.D.N.Y. 1999).

註^⑩ Gary B. Born, *International Commercial Arbitration*, p. 695; Martin Davis, “Litigation Fights Back: Avoiding the Effect of Arbitration Clauses in Charterparty Bills of Lading,” *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 35 (2004), pp. 626-627.

註^⑪ 參照前文：標題：參、二、（一）以下討論。

註^⑫ 在少數針對載貨證券引置條款形式要件加以探討之案件，法院通常認為適用聯邦仲裁法第 2 條關於一般仲裁條款之形式要件規範為已足。如 *Nissho Iwai Corp. v. M/V Joy Sea*, 1999 WL 970335 at 3 (E.D. La. 1999)：本案認定載貨證券引置條款構成仲裁協議，必須依聯邦仲裁法第 2 條，關於執行具備書面要件之仲裁協議之規範，加以執行。

註^⑬ Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 131.

註^⑭ “If the court as a matter of law finds the contract or any clause of the contract to have been unconscionable at the time it was made the court may refuse to enforce the contract, or it may enforce the remainder of the contract without the unconscionable clause, or it may so limit the application of any unconscionable clause as to avoid any unconscionable result.” UCC § 2-302. (1). 雖然根據 UCC § 2-102, UCC 僅規範一般商業交易而不適用於海運契約，但 UCC § 2-302 所揭示之“unconscionability”原則已被廣泛接納為普通契約法之重要原則。參見 *Restatement (Second) of Contracts* § 208 (1981).

註^⑮ Allen E. Farnsworth, *Farnsworth on Contracts* (New York: Aspen Publishers, 2004), pp. 582-584.

註^⑯ M. P. Ellinghaus, “In Defense of Unconscionability,” *Yale Law Journal*, Vol. 78 (1969), pp. 766-767.

量一造當事人是否陷入上述別無選擇之締約劣境。⁹⁰申言之，縱使定型化仲裁條款指定對當事人不便利之仲裁地，若當事人求償金額高過特定數額，因當事人仍有求償之實益，並未陷於別無選擇之不利困境，故此定型化仲裁條款尚不構成“unconscionable”，除非預估仲裁費用可能高過求償金額，導致仲裁對當事人而言毫無實益，此時得認定此種仲裁協議無效。⁹¹

(四) 載貨證券引置仲裁條款對第三持有人之拘束力

承上，在載貨證券引置仲裁條款符合形式要件，並通過“unconscionability”原則對定型化契約條款效力之檢驗後，接下來的問題：是此仲裁條款如何對第三持有人發生拘束力？依據聯邦載貨證券法（Federal Bill of Lading Act），可轉讓載貨證券之受讓人可對運送人主張運送契約下之權利，但並非同時受到載貨證券所記載相對義務之拘束。⁹²但基於契約法一般法理，非仲裁協議當事人仍有可能受仲裁協議之拘束。⁹³實務上通常也認定，載貨證券第三持有人受載貨證券仲裁條款之拘束；法院所持之理由，有基於默示同意理論（theory of implied consent）者，⁹⁴亦有主張當事人若依據載貨證券求償，必須遵循載貨證券所載條款為之，包括在程序上依循載貨證券所記載（引置）之仲裁條款進行仲裁。⁹⁵

註⁹⁰ 參見 *Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky Reefer*, 515 U.S. 528 (1995).

註⁹¹ *Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky Reefer*, 1993 WL 137483 at *4 (D. Mass.), aff'd 515 U.S. 528.

註⁹² Notes, “Ocean Bill of Lading and Some Problems of Conflict of Laws,” *Columbia Law Review*, Vol. 58 (1958), pp. 212-223.

註⁹³ 參見 *Daisy Mfg. Co., Inc. v. NCR Corp.*, 29 F.3d 389, 392 (8th Cir. 1094); *Fisser v. International Bank*, 282 F.2d 231, 233 (2nd Cir. 1960). 實務與學者見解，對於基於何種契約法原則，得使非仲裁協議當事人受仲裁協議之拘束，看法不一：有主張基於引置（incorporation by reference）、義務承擔（assumption）、代理（agency）、揭露面紗（veil-piercing）、禁反言（estoppel）等等。參見 *American Bureau of Shipping v. Tencara Shipyard S.P.A.*, 170 F.3d 349, 352 (2nd Cir. 1999); *Thomson CSF, S.A. v. American Arbitration Ass'n*, 64 F.3d 773, 776 (2nd Cir. 1995); Michael H. Bagot & Dana A. Henderson, “Not party, Not bound? Not necessarily: Binding Third Parties to Maritime Arbitration,” p. 436; Charles Lee Eisen, “What Arbitration Agreement? Compelling Non-Signatories to Arbitrate,” *Dispute Resolution Journal*, Vol. 56 (July 2001), pp. 40-42.

註⁹⁴ *Salim Oleochemicals, Inc. v. M/V Shropshire*, 169 F.Supp.2d 194, 200 (S.D.N.Y.); *Thyssen, Inc. v. M/V Markos N*, 1999 A.M.C. 2515, 2523 (S.D.N.Y. 1999).

註⁹⁵ *F.D. Import & Export Corp. v. M/V Reefer Sun*, 248 F. Supp.2d 240, 248-249 (S.D.N.Y. 2002); *Thyssen, Inc. v. M/V Markos N*, 1999 A.M.C. 2515, 2523 (S.D.N.Y. 1999); *Kanematsu Corp. v. M/V Gretchen W*, 897 F. Supp. 1314, 1317 (D. Org. 1995).

肆、國際公約關於載貨證券仲裁條款之規範

基於海上貨物運送關係之國際性本質，⁹⁶國際社會對於整合海上貨物運送之立法運動一直持續不斷地進行。⁹⁷概括言之，目前規範海上貨物運送關係之國際公約可分為二大體系：⁹⁸其一為國際海事委員會（Comite Maritime International; CMI）所主導之海牙規則體系，⁹⁹包括：1924年載貨證券統一規則國際公約（海牙規則），1968年布魯塞爾議定書（威士比規則；此規則修訂海牙規則，二者合稱海牙威士比規則），與1979年特別提款權議定書。其二則為UNCITRAL所推動之系列公約，包括：1978年漢堡規則（The Hamburg Rules）、1980年多式聯運公約與2008年鹿特丹規則（The Rotterdam Rules）。一般論者以為，海牙規則體系規範較為偏向運送人立場，而UNCITRAL公約體系則對託運人提供較多保障。¹⁰⁰以下就各該公約規範加以探討。

一、海牙規則體系

海牙規則草擬當時，制訂者認為關於載貨證券仲裁條款之要件與效力，各國已有相關規範，故海牙規則體系對此採取開放態度而未做任何特別規定。¹⁰¹而UNCITRAL體系公約則一反海牙規則體系之開放立場，對載貨證券仲裁條款訂有特別規範。鑑於主要海運國家（包括本文前段討論之英、美二國）尚未簽署任何UNCITRAL體系公約，此等公約對於載貨證券仲裁條款之規範，仍有加以探討之必要。¹⁰²

二、漢堡規則

（一）漢堡規則概說

1978年制訂通過之漢堡規則，於1992年隨著第二十個締約國批准正式生效。相較於海牙規則體系對運送人船方利益較為保障，漢堡規則致力於尋求運送人（船方）

註⁹⁶ 劉宗榮，*新海商法—海商法的理論與實務*，頁13；張新平，*海商法*，頁4；梁宇賢，*海商法精義*（自版，2007年），頁5。

註⁹⁷ 關於相關國際公約之介紹，參見劉宗榮，*新海商法—海商法的理論與實務*，頁13-19；張新平，*海商法*，頁5。

註⁹⁸ 楊仁壽，*最新海商法論*（自版，2002年），頁7；黃裕凱，「載貨證券之仲裁條款」，頁108。

註⁹⁹ 關於CMI簡介，參見<http://www.comitemaritime.org/histo/his.html>，最後瀏覽31 August 2010。

註¹⁰⁰ 賴來焜，*最新海商法論*（臺北：元照，2008年），頁26-27；劉宗榮，*新海商法—海商法的理論與實務*，頁15-16。

註¹⁰¹ 柯澤東，*國際貿易習慣法暨國際商務仲裁*，頁243、298-299、306。

註¹⁰² 1980年多式聯運公約因尚未生效，且條文規範與漢堡規則幾近相同，且2009年鹿特丹規則亦涵蓋多式聯運契約，故不贅述。參見Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, pp. 196-197.

與託運人（貨方）利益之衡平。^⑩雖然截至目前為止尚無主要海運國家加入或批准漢堡規則，不過其締約國數量仍在緩慢穩定成長。^⑪海牙規則亦係經過相當期間始達到今日廣為接受之地位。驟然論斷漢堡規則不成氣候，恐言之過早。因此，仍有探究其規範之實益。

雖然漢堡規則所建構之運送責任並非本文探討範圍，但其適用範圍仍值得注意。首先，不論簽發何種海運單據，甚至無簽發海運單據，漢堡規則均涵蓋所有型態之海上運送契約，^⑫除了多式聯運公約以外。^⑬漢堡規則不僅適用於締約國所締結之運送契約，亦可能適用在非締約國所締結之運送契約；如卸載港為締約國港口之運送契約。^⑭換言之，漢堡規則於裝載港與卸載港其一位於其締約國時即有適用餘地。^⑮反之，海牙威士比規則僅於裝載港位於其締約國時始適用之。^⑯此二套國際規範間即有形成適用衝突之可能。^⑰

（二）漢堡規則對載貨證券仲裁條款之規範

除開上述適用範圍之差異，關於載貨證券仲裁條款，相較於海牙規則體系之放任立場，漢堡規則對於載貨證券仲裁條款有較詳盡之規範。首先，關於形式要件，仲裁協議必須以書面為之。^⑱但書面之定義，包括但不限於電報、電傳；^⑲解釋上，凡當事人間有紀錄之通訊往來，且不以簽名為必要，即可滿足此一要件。^⑳漢堡規則對此採取寬鬆認定之立場，與現有主要國際仲裁公約之規範尚屬一致。

其次，關於載貨證券引置備船契約仲裁條款之效力，漢堡規則明訂：載貨證券引置條款必須被特別註明（special annotation）援引備船契約仲裁條款；^㉑換言之，引置條款必須明確引用（express reference）備船契約仲裁條款，始得拘束載貨證券善意第三持有人。此規範與前述英國法立場亦屬一致。

漢堡規則更進一步規範關於仲裁地（seat of arbitration）選定之問題；漢堡規則第

註⑩ Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 189.

註⑪ Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 190.

註⑫ Art.14 (3) of the Hamburg Rules；亦參見 William Tetley, "The Hamburg Rules – A Commentary," *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (1979), pp. 1-16.

註⑬ Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 190.

註⑭ 參照 art.2 (1) of the Hamburg Rules.

註⑮ 且漢堡規則規範具有強制規定之效力，不容減輕或變更責任之約款。參見 art.23 (1) of the Hamburg Rules.

註⑯ Art.10. (b) of the Hague-Visby Rules.

註⑰ 關於此二套國際規範適用之可能衝突情形，參見 William Tetley, "Bills of Lading and the Conflict of Laws," in Berlingieri et al. (eds.), *The Hamburg Rules: A Choice for the E.E.C.?* (Antwerpen: MAKLU, 1994), pp. 78-81.

註⑱ Art.22 (1) of the Hamburg Rules.

註⑲ Art.1 (8) of the Hamburg Rules.

註⑳ Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 195.

註㉑ Art.22 (2) of the Hamburg Rules.

22 條第 3 項明訂：仲裁程序應 (shall) 在索賠人 (claimant) 選定之下列地點之一進行：包括被告營業地或住所地，契約締結地 (前提為被告透過在當地之營業或分支機構或代理人締結契約)，裝載港或卸載港，或仲裁條款選定之仲裁地，但不限於締約國領土。^⑩根本而言，此規範抵觸仲裁法理之當事人自治原則 (對於仲裁人、仲裁地、仲裁規則等，得由當事人透過仲裁協議之合意選定之權利)。^⑪即便基於立法政策考量，限制當事人自治原則，改採法定仲裁地而欲達到保護受貨人之目的，漢堡規則第 22 條第 3 項固然使載貨證券持有人 (受貨方) 得以透過選擇貨物卸載港 (假設是受貨人本國港口) 而達到以其本國地點作為仲裁地，從而使其本國仲裁法取得對仲裁之程序控制與司法監督 (如撤銷仲裁判斷之訴訟)。^⑫然而仲裁地之選定，其法律意義大於實質意義：蓋仲裁地僅為仲裁程序之法律上根據地 (如仲裁判斷之作成地與國籍)，實際程序之進行，可能隨仲裁程序不同階段進程而至不同地點，甚至不同國家舉行聽證或調查證據，詢問證人。^⑬無論仲裁地為何，當事人仍可能必須至其他地點參與特定階段仲裁程序之進行。此亦係對當事人程序參與權之保障，任何爭端解決程序 (包括訴訟與仲裁) 無可或缺之重要環節，但對當事人之程序經濟與便利 (如跨國聽證差旅費用與耗費時間) 可能造成相當影響，不一定能達到「讓受貨人選定仲裁地而保障其利益」之目的。

如上所述，漢堡規則承認實務上載貨證券仲裁條款之利用，對於形式要件採寬鬆認定，符合國際趨勢。又，關於引置條款需明確指出引用特定備船契約仲裁條款之要求，與主要海運國家內國法 (如英國法) 見解一致，亦值得肯定。然其對仲裁地作出強制規範，可能抵觸現有國際仲裁公約統合關於仲裁協議效力規範之努力。以紐約公約為例，儘管有論者主張：漢堡規則僅對仲裁地做出限制，而紐約公約並未規範此議題，故二者之間並無直接衝突；^⑭然而，漢堡規則畢竟對仲裁協議之具體內容 (即仲裁地) 作成限制，相較於紐約公約僅規範仲裁協議之形式要件，對於仲裁協議內容

註^⑩ “The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places: (a) a place in a State within whose territory is situated: (i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or (ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or (iii) the port of loading or the port of discharge; or (b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement. Art.22 (3) of the Hamburg Rules.

註^⑪ 楊崇森等，*仲裁法新論*，頁 11。關於當事人得利用仲裁協議約定之事項，參見吳光明，*商事爭議之仲裁*，頁 10~13；亦參見 Nigel Blackaby, et al., *Redfern and Hunter on International Arbitration*, pp. 112~116.

註^⑫ 關於仲裁地在仲裁程序之意義與功能，參照楊崇森等，*仲裁法新論*，頁 204~206；Nigel Blackaby, et al., *Redfern and Hunter on International Arbitration*, pp. 180~184.

註^⑬ 楊崇森等，*仲裁法新論*，頁 206；Nigel Blackaby, et al., *Redfern and Hunter on International Arbitration*, pp. 181~182.

註^⑭ 參照 Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 191, 註 1208 所引資料。

(如仲裁地) 尊重當事人自治原則, 未加干預, ⑩二者有格格不入之虞。漢堡規則對仲裁地之強制規範, 限制當事人自治原則, 又不一定能達到保障受貨方之目的, 誠屬遺憾。

三、鹿特丹規則

(一) 鹿特丹規則概說

UNCITRAL 於 1996 年針對國際海上貨物運送之實務與法律規範進行研究; 研究結論指出: 無論在國際公約層次與國內法層級均存有相當落差導致國際貿易之障礙。⑪基於上述結論, UNCITRAL 邀請相關國際組織提出解決方案; 其中, CMI 提交一份運輸法公約草案, ⑫獲得 UNCITRAL 採納。⑬隨後經過數次修訂, 於 2008 通過正式版本, 名為「全程或部分海上國際貨物運送契約公約」(即一般所稱之鹿特丹規則) 並於 2009 年開放簽字。⑭

根據鹿特丹規則第 5 條第 1 項與第 1 條第 1 項, 其規範對象為必須包含海上運送階段之運送契約; 除海運階段外, 受規範之運送契約仍可能包含其他運送模式。⑮以地理區域觀之, 鹿特丹規則適用於交貨地、貨物受領地、裝載港和卸載港位於締約國境內之情形。⑯再以海運單據觀之, 不論運送契約簽發何種海運單據, 甚至未簽發任何單據, 鹿特丹規則均有適用餘地。⑰鹿特丹規則並未明確使用載貨證券字眼, 僅將海運單據區分為可轉讓與不可轉讓單據二種, ⑱並明文承認海運單據得以電子運送記錄 (electronic transport records) 之形式發行。⑲如同其他海運公約, 鹿特丹規則亦不適用於傭船契約。⑳另外值得一提的是, 鹿特丹公約首次規範「定量運送契約」

註⑩ 除紐約公約以外, 其他國際仲裁公約落實當事人自治原則之實例, 可參照 art.4 (1) (b) of the European Convention on International Commercial Arbitration 1961, 明文強調當事人有權選定仲裁地。

註⑪ UNCITRAL, Possible Future Work on Transport Law: Report of the Secretary General, A/CN.9/497 para 2 (2001).

註⑫ CMI Draft Instrument on Transport Law, 登載於 CMI Yearbook 2001, pp. 532-597.

註⑬ UNCITRAL, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, A/CN.9/WGIII/WP.21 (2002).

註⑭ Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 198.

註⑮ Art.5 (1), 1 (1) of the Rotterdam Rules.

註⑯ Art.5 (1) of the Rotterdam Rules.

註⑰ 鹿特丹規則對此並無明文, 但根據學者解釋意見得到如此結論。參見 Alexander von Ziegler, "Jurisdiction and Forum Selection Clauses in a Modern Law on Carriage of Goods by Sea," in Davies (eds.), *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law*, (2005), pp. 85-91; G. J. van der Ziel, *Survey on History and Concept* (International Symposium on UNCITRAL's Attempt towards Global Unification of Transport Law), (TransportR, 2004), pp. 275, 276-277.

註⑱ Art.1 (15), (16) of the Rotterdam Rules.

註⑲ 參見 Art.1 (17)-(22), and art.8-10 of the Rotterdam Rules.

註⑳ Art.6 of the Rotterdam Rules.

(volume contracts)，^⑭且對其採取較寬鬆之規範；當事人得以在滿足特定條件之情形下以定量運送契約條款對公約規範為增減之約定。^⑮儘管鹿特丹規則對定量運送契約之規範屬於例外規定，實務上因為此種運送模式占大西洋與太平洋跨洋運送百分之八十以上運量，^⑯故此例外規範之重要性可能超越鹿特丹規則關於一般運送契約規範之影響。

(二) 鹿特丹規則對載貨證券仲裁條款之規範

如同漢堡規則，鹿特丹規則亦對載貨證券仲裁條款作相關規範。^⑰關於仲裁條款之形式要件，鹿特丹規則亦採取與漢堡規則近似寬鬆之書面要件，且進一步明文規範書面定義包括電子、光學、數位方式等現代通訊技術所為之往來通訊。^⑱其次，鹿特丹規則亦如同漢堡規則，對仲裁地為詳盡之規範。首先，對於以運送人為對造之求償事件，求償人得就下列地點選定其一作為仲裁地，包括：仲裁條款約定地、運送人所在地（如法人之主要營業地或總部所在地，或自然人之住所地）、^⑲運送契約約定受貨地、運送契約約定交貨地或貨物原始裝載港或最終卸載港所在地。^⑳此即如同漢堡規則，藉由限制當事人自治原則，以期達到提供受貨方較多程序保障之目的。

關於前述定量運送契約 (volume contracts) 之仲裁條款，鹿特丹規則另訂有例外規範。根據第 75 條第 3 項，在定量運送契約當事人間，若特定定量運送契約明確記載當事人名稱，而該契約是當事人個別談判 (individually negotiated) 訂定，或該契約以顯著聲明 (prominent statement) 之方式指向仲裁條款所在，則該契約當事人應受契約仲裁條款所載仲裁地之拘束。^㉑換言之，此情形下，即回復當事人自治原則，完全尊重仲裁協議中仲裁地之約定。而第三人僅在特定條件下始受到定量運送契約仲裁條款之拘束，包括：此仲裁條款指定仲裁地與第 75 條第 2 項第 b 款地點相同，且第三人收到關於仲裁地之及時通知，且運送契約準據法允許第三人受此仲裁協議之拘束。^㉒

關於載貨證券引置備船契約仲裁條款，得否拘束非備船契約當事人之受貨人或第三持有人，鹿特丹規則第 7 條明文規定，此規範適用於備船契約運送人與非備船契約

註⑭ 所謂定量運送契約，源自於美國海運實務上定期遠洋航班。運送當事人約定在特定期間內以一連串之定期航班載運特定數量貨物之運送契約。參照 art.1 (2) of the Rotterdam rules. 在美國法概念下此種契約又稱為 service contracts。參照 46 U.S.C. § 40102 (20)。

註⑮ Art.80, 79 of the Rotterdam Rules.

註⑯ Francesco Berlingieri, *Freedom of Contract under the Rules; Forum and Arbitration Clauses* (TransportR, 2004), p. 303; 亦參見 William Tetley, "Reform of Carriage of Goods – The UNCITRAL Project Draft and Senate COGSA '99," *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 28 (2003), pp. 1-10.

註⑰ 注意鹿特丹規則改用概括之「海運單據」用語。

註⑱ Art.3, 75, 1 (17) of the Rotterdam Rules.

註⑲ Art.75 (2) (b) (i), 1 (29) of the Rotterdam Rules.

註⑳ Art.75 (2) of the Rotterdam Rules.

註㉑ Art.75 (3) of the Rotterdam Rules.

註㉒ Art.75 (4) of the Rotterdam Rules.

當事人之受貨人或載證券第三持有人。^⑭此時根據第 76 條第 2 項規定，海運單據（包含載貨證券）上訂有引置仲裁條款者，除非其引置條款特別指明備船契約簽訂日期與當事人，並特別引用（specific reference）該備船契約之仲裁條款，否則第 75 條第 2 項關於仲裁地之規範仍有適用餘地。^⑮

縱上所述，鹿特丹規則對於載貨證券仲裁條款之立場，與漢堡規則近似：均以規範特定仲裁地之方式，排除原仲裁協議約定仲裁地，試圖達到保障受貨人程序利益之目的。是否恰當，從上文對漢堡規則之批評，可見一斑。再者，鹿特丹規則仲裁協議章節之條文，允許締約國選擇加入（opt-in）；締約國若未明示接受相關條文，即不受拘束。^⑯此等規範能否達成其目的，似在未定之天。^⑰

伍、我國法關於載貨證券仲裁條款之規範

因海牙體系對仲裁條款採取自由放任之立場而未加規範，乃逐漸形成實務上由運送人主導，於運送契約或海運單據納入仲裁條款，包括載貨證券引置備船契約仲裁條款，^⑱UNCITRAL 體系公約如漢堡規則與鹿特丹規則，則試圖透過對運送契約與海運單據仲裁條款關於仲裁地之約定以指定仲裁地之設計限制仲裁協議當事人自治原則。此立法政策考量乃在調整船貨雙方之利益。惟如上所述，指定仲裁地在實務上不一定能達到保護當事人程序利益之結果。總之，從二大公約體系對仲裁條款規範態度之差異，可見海上運送船方與貨方利益衝突之難解。船主國與貨主國乃各依其立場，在國內法層級對載貨證券或其他海運單據仲裁條款之效力為或寬或嚴之規範。上文已對英國法與美國法加以探討，以下則對我國相關法制加以評析。

一、仲裁條款之一般規範

根據仲裁法第 1 條第 3 項規定：仲裁協議應以書面為之；依民法第 3 條第 1 項規定，以書面所為之法律行為，必須由當事人簽名。故理論上仲裁協議需有當事人簽名以證明其同意仲裁之意思。唯仲裁法與民法就仲裁協議之形式要件有特別法與普通法之關係，故仲裁法之相關規範應優先適用。依仲裁法第 1 條第 4 項復規定：當事人間文書、證券、信函、電傳、電報，或其他類似方式之通訊，足認有仲裁合意者，視為仲裁協議成立。則當事人間通訊所構成之仲裁協議即無須以當事人之簽名為要件。當

註⑭ Art.7 of the Rotterdam Rules.

註⑮ Art.76. (2) of the Rotterdam Rules.

註⑯ Art.78 of the Rotterdam Rules.

註⑰ 論者有謂，基於鹿特丹規則對仲裁協議所設種種限制，主要海運國家（如英國）就算最後加入鹿特丹規則，恐難預期其等選擇接受仲裁章節之拘束。參見 Anthony Diamond, "The Next Sea Carriage Convention?" *Lloyd's Maritime and Commerce Law Quarterly* (2008), pp. 135~186.

註⑱ 柯澤東，國際貿易習慣法暨國際商務仲裁，頁 313~314。

代國際公約與主要仲裁國家國內立法例，對仲裁協議形式要件採取從寬認定之立場，亦未要求仲裁協議需有當事人簽名。^⑭學者見解認為，載貨證券若有仲裁條款之記載，如對仲裁地、仲裁機構、仲裁規則等約定，則應視為有仲裁之合意而符合仲裁法規範要件，無須有當事人簽名即可成立仲裁協議。^⑮

儘管學者見解承認載貨證券仲裁條款之效力，但我國以往實務見解，如民國 67 年第 4 次民事庭庭推總會決議決議第 3 則，仍以「載貨證券仲裁條款僅有運送人或船長單方簽名」為理由，否定載貨證券上仲裁條款之效力。此見解無視上文所述國際仲裁公約與英美國內法關於仲裁條款形式要件，僅以滿足書面格式為已足，與是否有當事人簽名無涉，更遑論需有當事人雙方之簽名；且昧於載貨證券由運送人單方簽發乃航運習慣之累積，與當事人合意無關之事實。^⑯所幸學者對此實務見解多採否定態度。^⑰惟最高法院民國 92 年第七次民事庭會議針對上開實務見解作成補充決議，仍謂「載貨證券僅有運送人或船長單方簽名，其仲裁條款之記載，除足認有仲裁之合意外，尚不能認係仲裁契約」云云，仍未放棄「當事人簽名」之論點，對於概念之釐清似無實益；其謂「除有仲裁合意外，尚不能認為仲裁契約」云云，本即為現行仲裁法下當然之法理，亦似無庸贅言。

二、載貨證券引置備船契約仲裁條款之效力

在載貨證券上並無仲裁條款直接約定仲裁地，仲裁機構，仲裁規則等事項，而係由引置條款引用備船契約條款之情形，若備船契約條款中包含仲裁條款，此時該引置條款是否得發生等同於仲裁協議之效力？我國相關法律對此無明文規範。仲裁法僅規定：當事人間文書、證券或通訊往來，足認有仲裁之合意者，構成仲裁協議。載貨證券固然為當事人間往來之文書，但引置條款引用備船契約，而備船契約包含仲裁條款，此時是否足認有仲裁之合意，對此，未見相關法律有所規範。^⑱惟從載貨證券文義性角度探討，似可得出載貨證券第三持有人應受到載貨證券引置仲裁條款拘束之結論。蓋載貨證券文義性根據海牙威士比規則乃係針對載貨證券上「外表顯而易見」，關於貨物描述之必要記載事項，^⑲其他載貨證券記載事項並不具備文義性，運送人仍得以對抗載貨證券讓與人之事由對抗受讓人，^⑳引置仲裁條款亦不在上述文義性範圍

註⑭ 楊崇森等，*仲裁法新論*，頁 75~76。

註⑮ 柯澤東，*國際貿易習慣法暨國際商務仲裁*，頁 325；亦參見梁宇賢，*海商法精義*，頁 186；林群弼，*海商法論*（臺北：三民，2005 年），頁 479。

註⑯ 柯澤東，*國際貿易習慣法暨國際商務仲裁*，頁 324。

註⑰ 參見柯澤東，*國際貿易習慣法暨國際商務仲裁*，頁 324；林群弼，*海商法論*，頁 146。

註⑱ 載貨證券本質上屬於運送單據之一種。我國海商法第 60 條第 1 項明文：載貨證券準用民法提單之相關規定。故關於載貨證券之規範，海商法有特別規定者，應從其規定；無特別規定者，依海商法第 60 條第 1 項，準用民法提單之相關規定。唯無論海商法或民法，對於運送單據引置條款均無明文規定。

註⑲ 劉宗榮，*新海商法—海商法的理論與實務*，頁 286~287。

註⑳ 劉宗榮，*新海商法—海商法的理論與實務*，頁 287。

內，故運送人得援引其與傭船人間之載貨證券引置仲裁條款而對抗第三持有人。換言之，載貨證券第三持有人應承繼其前手之負擔，包含受仲裁條款拘束之義務。

關於引置條款如何引用之形式問題，依前文所述英國法見解，¹⁵引置條款必須明確指出引用傭船契約之仲裁條款，始發生將傭船契約仲裁條款引置到載貨證券之效力，從而才能認為載貨證券上透過該引置條款形成當事人之仲裁合意。美國法見解則認為載貨證券引置條款無須明確指出引用傭船契約之仲裁條款，仍可拘束載貨證券第三持有人。¹⁶惟鑑於我國仲裁法明確要求當事人間文書往來需足以表彰「仲裁合意」，若引置條款並未特別指出引用傭船契約之仲裁條款，對非傭船契約當事人之載貨證券第三持有人而言，因其並非傭船契約當事人，對於傭船契約所載條款，包括仲裁條款，無從知悉，如何僅經由概括引置而認定其有同意接受仲裁之意思？故從契約法理之角度思考，美國法見解不如英國法見解對於第三持有人有所保障。

我國學者見解亦認為載貨證券引置條款用語需明確。以載貨證券引置傭船契約仲裁條款為例，引置條款應載明「(某)傭船契約之仲裁條款引置於本載貨證券」，或「(某)傭船契約之仲裁條款，對本載貨證券持有人亦有拘束力」等，¹⁷以免爭議。而我國實務見解，如民國 87 年 11 月 9 日台灣高等法院法律座談會民事類第 22 號提案討論，第 2 點結論略謂：如載貨證券僅記載「引用傭船契約之規定」而傭船契約中雖有仲裁條款之約定，仍難認有仲裁合意。申言之，若系爭載貨證券本身無仲裁條款之記載，運送人或載貨證券前手亦未提供系爭傭船契約予第三持有人，則載貨證券第三持有人對於傭船契約內仲裁條款毫無知悉，僅憑一概括引用條款，尚難謂第三持有人對於傭船契約上所載之仲裁條款有所合意，自然不構成運送人與第三持有人間之仲裁協議。¹⁸此等見解與上開英國法見解及我國學者看法相符，堪稱正確。

三、海商法對載貨證券仲裁條款之規範

我國海商法於民國 88 年進行重大修正，基本上參照海牙威士比規則，但關於載貨證券仲裁條款之規範，則參考漢堡規則。¹⁹根據新修訂海商法第 78 條第 1、2 項，裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券訂有仲裁條款者，經契約當事人同意後，得於我國進行仲裁，不受載貨證券內仲裁地或仲裁規則記載之拘束。第 78 條第 3 項則

註¹⁵ 參見 *T.W. Thomas & Co., Ltd. v. Portsea Steamship Co., Ltd.*, [1912] A.C. 1, 6 [HL]; *The "Annefield"*, [1971] 1 Lloyd's Rep. 1, 4 (CA); *The Rena K*, [1979] Q.B. 377, 390-391 (QBD); *The Nerano*, [1996] 1 Lloyd's Rep. 1, 4 (CA); Guenter H. Treitel/Francis M.B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading* (London: Sweet & Maxwell, 2005), p. 95.

註¹⁶ 參見 *Duferco Steel Inc. v. M/V Kalisti*, 121 F.3d 321, 325 (7th Cir. 1997); *State Trading Corp. of India, Ltd. v. Grunstad Shipping Corp. (Belgium) N.V.*, 582 F. Supp. 1523, 1524 (S.D.N.Y. 1984)；亦參見 John P. McMahon, "The Hague Rules and Incorporation of Charter Party Arbitration Clauses into Bills of Lading," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 2 (1970), pp. 1-7.

註¹⁷ 張新平，*海商法*，頁 173。

註¹⁸ 如臺灣臺中地方法院 94 年海商字第 7 號民事裁定理由要旨。

註¹⁹ 柯澤東，*國際貿易習慣法暨國際商務仲裁*，頁 322。

規定，前項規定視為當事人仲裁契約之一部。但當事人於爭議發生後另有書面合意者，不在此限。

此立法例可見漢堡規則第 22 條第 3 項之神韻。修正理由即明白表示欲保障我國受貨人之利益，使仲裁在我國受貨人選定之仲裁地進行。^⑮如前所述，此係以限制仲裁協議當事人自治原則為手段，試圖達到保護受貨人之程序利益。然而仲裁地之重要性主要是針對仲裁程序之法律控制，實際仲裁程序之進行，不一定均在仲裁地為之，故即便立法限制仲裁地，對受貨方當事人之程序經濟與便利不一定有所助益。^⑯但此乃我國立法政策之展現，有其利益調整之考量，亦無可厚非。但海商法第 78 條之立法技術似有未妥，表面上雖採取漢堡公約限制仲裁地之立場，法條文字卻未能達到如同漢堡規則之效力。其瑕疵分析如下：

首先，海商法第 78 條第 2 項謂：「載貨證券訂有仲裁條款者，經契約當事人同意後，得於我國進行仲裁」云云；此處所稱「契約當事人」意指為何？必須加以釐清。若係指狹義之原運送契約當事人，則原契約當事人基於契約自由原則，與當事人自治原則，本即得於運送契約訂定仲裁條款，並得嗣後另行變更其約定內容（如仲裁地或仲裁規則之變更），如此則本條規範實屬贅言。再從載貨證券之功能觀察，載貨證券一旦由託運人轉讓於第三人，即成為規範運送人與第三持有人間關於運送之權利義務關係之依據，斷無再任憑已因轉讓而脫離持有關係之「原託運人」去和運送人「同意」變更仲裁條款內容，而影響當前持有人之權利義務（包括於何地或依何規則進行仲裁）關係。因此，學者認為本條所謂「契約當事人」，不應拘泥於其字面意義，而係指廣義之運送關係當事人，包括載貨證券第三持有人、受貨人，或任何得基於載貨證券主張權利之人。^⑰

其次，海商法第 78 條第 2 項參考漢堡規則，意圖藉由指定仲裁地達到保障內國受貨人於內國仲裁之結果。然而，漢堡規則採取法定仲裁地之規範，由載貨證券持有人以求償人身份跳脫仲裁協議約定仲裁地之拘束，單方選定仲裁地，雖與仲裁法理有所牴觸，但有其政策考量。海商法第 78 條第 2 項則謂：「經當事人同意」，始得脫離原仲裁地或仲裁規則之拘束。實則，仲裁協議當事人本即得基於當事人自治原則與契約自由原則，於原仲裁協議約定仲裁地（或仲裁規則）之外，再行合意約定新仲裁地（或仲裁規則）。反面言之，當事人若不同意變更，則仍應受原仲裁協議關於仲裁地或仲裁規則之拘束，如何能達到保障內國人於內國進行仲裁之目的？本條規範對此並無助益可言。

再者，既然海商法第 78 條修訂係參照漢堡規則，但並未如同漢堡規則對載貨證券引置條款之效力為明文規範。^⑱雖然實務與學者見解均承認在載貨證券引置條款明確

註⑮ 賴來焜，最新海商法論，頁 574-575；張新平，海商法，頁 299-300。

註⑯ 參見前文標題：肆、二、（二），以下第三段，關於仲裁當事人程序利益之討論。

註⑰ 柯澤東，國際貿易習慣法暨國際商務仲裁，頁 326；張新平，海商法，頁 303；黃裕凱，「載貨證券之仲裁條款」，頁 112-113。

註⑱ 參見 art.22 (2) of the Rotterdam rules.

引用 (express reference) 備船契約仲裁條款之前提下，載貨證券引置條款本身構成仲裁協議，而拘束載貨證券持有人，但畢竟不如納入法條明文規範更能杜絕疑義，誠屬可惜。

陸、電子載貨證券引置仲裁條款

以上關於載貨證券仲裁條款的討論均以紙本載貨證券 (paper bill of lading) 為主。紙本載貨證券因倚賴郵遞寄送，在實際使用上可能因為寄送延誤，導致貨載已經運抵目的港而載貨證券尚未送達相關當事人受領之情形；紙本載貨證券亦有可能遭偽造或變造而妨礙載貨證券正當權利人行使權益。^⑩隨著電腦科技與網路通訊技術的發展，海運實務上出現無紙化的電子載貨證券 (electronic bill of lading) 以解決傳統紙本載貨證券之缺失。

申言之，所謂電子載貨證券係指關於貨物運送相關資料不再記載於實體紙本，而係以電子訊息 (electronic message) 形式，透過電子訊息交換 (electronic data interchange; DEI) 平台傳輸於海運當事人間之應用形態；在作業流程上，透過運送人、託運人、受貨人、銀行等海運當事人電腦網路連線，將貨物運送相關資訊以預先同意之格式輸入電腦，轉換成電子訊息進行傳輸；託運人取得一組個人密碼，取代紙本載貨證券之持有，作為運送中貨物支配與處分之憑證，並憑此密碼指示運送人交付貨物於受貨人。^⑪

此種電子載貨證券是否得視為等同於紙本載貨證券而具備同等法律地位與效力，涉及到「應以書面形式存在之文件得否以電子訊息取代」之議題？從國際立法趨勢觀察，以 UNCITRAL 制訂之電子商務模範法為例，其第 5 條即明訂：任何資訊不應僅因其為電子訊息形式而否定其法律效力；^⑫同法第 6 條第 1 款進一步規範：任何依法應具備書面形式之資訊此書面要件得以電子訊息形式滿足之只要此電子訊息所包含之資訊得以讀取以便後續引用。^⑬在國際海運公約方面，漢堡規則與鹿特丹規則均承認電子訊息於載貨證券之適用。^⑭在國內法層面，英國 COGSA 1992 亦明文承認電子載貨

註⑩ 關於傳統紙本載貨證券缺點的討論，參見張新平，*海商法*，頁 136；賴阿蕊、吳培基，「電子載貨證券中參考引用之探討」，*航運季刊*，第 10 卷第 3 期（2001 年 9 月），頁 16；Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents*, p. 56.

註⑪ 張新平，*海商法*，頁 134-135。

註⑫ “Information shall not be denied legal effect, validity or enforceability solely on the grounds that it is in the form of a data message.” UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, article 5.

註⑬ “Where the law requires information to be in writing, that requirement is met by a data message if the information contained therein is accessible so as to be usable for subsequent reference.” UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, article 6. (1).

註⑭ 根據漢堡規則第 14 條第 3 款，載貨證券上的簽名得以電子方式為之；鹿特丹規則第 8 條進一步規範，只要運送契約當事人同意，關於運送事項之記載，得以電子記錄取代紙本海運單據，且電子海運單據與紙本海運單據具備同等效力。

證券之效力，^⑩美國現行 COGSA 雖無明文，但其 1999 年 COGSA 草案亦承認在當事人同意的前提下得以電子載貨證券取代紙本載貨證券。^⑪我國海商法雖無明文規範電子載貨證券之效力，但電子簽章法第 4 條第 2 項規定：依法令規定應以書面為之者，如其內容可完整呈現，並可於日後取出供查驗者，經相對人同意，得以電子文件為之。從體系解釋論之，我國海商法雖要求載貨證券「應以書面為之」，但配合電子簽章法前開規範，此書面格式在當事人同意之情形下，應得以電子訊息形式取代之。綜上所述，在現今立法潮流下，應肯定電子載貨證券與紙本載貨證券具備相同之法律地位與效力。實務上，國際海事委員會（CMI）早於 1990 年制訂電子載貨證券規則（CMI Rules for Electronic Bills of Lading）以規範海運當事人合意利用電子載貨證券之相關問題。^⑫

在電子載貨證券之法律地位與效力獲得承認之前提下，若在構成電子載貨證券內容之電子訊息中，亦包含仲裁條款或引置備船契約仲裁條款之內容，此等電子載貨證券上的仲裁條款或引置條款是否符合其法定形式要件，參照先前之討論，應可認為此等條款亦具備與紙本條款相同之效力，茲不贅述。值得特別探討的是，如何認定電子載貨證券引置備船契約之仲裁條款，對善意受讓該證券之第三人產生拘束力。從先前討論可知，根據相關國際公約，國內法規範與契約法理，載貨證券上的引置條款必須明確引用（express reference），即需特別指示引用備船契約之仲裁條款，而非概括引用備船契約，方能認為受讓載貨證券之第三人有同意受此引置於備船契約之仲裁條款拘束之意思，此原則於電子載貨證券之引置條款亦應一體適用；重點在於讓載貨證券受讓人知悉所引用之備船契約條款包含備船契約之仲裁條款，故在實務運用上，除於其電子訊息中特別指明引用備船契約仲裁條款外，基於網路技術之特殊功能，在紀錄電子載貨證券之電子檔案，^⑬提供備船契約仲裁條款之超連結（hyperlink），使電子載貨證券受讓人能即時點擊引置條款之連結，而知悉所連結之備船契約仲裁條款，即可達到明確引用之要求。此亦值得我國海商法未來修法規範電子載貨證券時，一併參考納入，以杜絕爭議。

柒、結 論

有效成立之仲裁協議乃是爭端當事人據以進行仲裁之基礎。海事仲裁亦不例外。主要海運國家法制，如英美等國，均承認仲裁在海事爭議之適用，並對紙本或電子載貨證券仲裁條款之要件與效力採取寬鬆之認定標準，且在符合成文法規範或一般契約

註^⑩ English COGSA 1992, s.1 (5).

註^⑪ U.S. Senate COGSA 1999, s.2 (C).

註^⑫ 關於 CMI Rules for Electronic Bills of Lading 規範略述，參見張新平，海商法，頁 136-138。

註^⑬ 如以 Word、PDF，或 Html 網頁格式所製作傳輸之電子載貨證券。參見賴阿蕊、吳培基，「電子載貨證券中參考引用之探討」，頁 20。

法理原則之條件下，承認紙本或電子載貨證券仲裁條款對第三持有人之拘束力。即便是採取較為偏向保護託運人與受貨人立場之 UNCITRAL 公約體系，亦明文承認紙本或電子載貨證券仲裁條款之法律地位。其相關規範，或有違反仲裁法理關於當事人自治原則，於仲裁協議中選定仲裁地與仲裁程序效力之嫌，然此有其立法政策之考量，反映海上貨物運送關係中，運送人（船方）與託運人（貨方）間利益衝突與妥協之困境，亦屬無可厚非。

我國仰賴海上貨物運送作為經濟命脈，對於海事仲裁制度應特別注意比較法制之發展，以免與國際脫軌，自外於國際立法例之演進。我國實務見解，對於載貨證券仲裁條款之形式要件，拘泥於當事人簽名與否，對照英美法制與相關國際公約，似有落伍之嫌，亦與我國仲裁法之規範牴觸。現行仲裁法概念下，載貨證券本身有仲裁條款之記載，並無牴觸關於定型化契約之相關規範時，可認為已經訂入載貨證券而且有效，即構成當事人間往來文書或通信之仲裁合意；海商法第 78 條第 2、3 項，允許運送關係當事人另行約定仲裁地與仲裁規則，並視為仲裁協議之一部，等同間接承認載貨證券上仲裁條款之效力。我國實務見解仍抱持載貨證券仲裁條款應有雙方當事人簽名之見解，實有檢討修正之必要。針對載貨證券引置傭船契約仲裁條款之效力，因仲裁法要求當事人間文書往來需足以彰顯仲裁合意，故概括引置條款未特別指明包括引用傭船契約仲裁條款者，應認為尚未形成仲裁合意；反之，若明確指出引用傭船契約之仲裁條款，則得認為構成運送人與載貨證券第三持有人間之仲裁合意。我國實務與學者見解對此看法相符，堪稱正確。惟仲裁法或海商法就紙本或電子載貨證券引置條款要件無明文規範，若能將前開見解明文立法，更能杜絕爭議。

我國海商法第 78 條第 2、3 項參考漢堡規則，試圖以在我國仲裁海事爭議達到保護內國託運人或受貨人之目的，可謂用心良苦。惟因立法技術問題，法條中「經契約當事人同意」用語，並未跳脫仲裁協議之拘束，使本條規範形同具文。值此鹿特丹規則制訂通過之際，似可再就海商法關於載貨證券仲裁條款效力相關規範加以修正檢討。若仍欲仿效 UNCITRAL 公約體系立場，保障內國受貨人，則應貫徹漢堡規則或鹿特丹規則明文限制當事人自治約定仲裁地或仲裁程序，使受貨人不受原仲裁協議拘束而得另行片面指定仲裁地或仲裁規則，始能達成立法目的，俾使我國海事仲裁法制能更臻完善。

*

*

*

The Validity and Effects of Arbitration Clauses in Bills of Lading – An Analysis of International Conventions and Comparative National Laws

Chi-Chung Kao

Assistant Professor
Department of Law and Technology
Ming Chuan University

Abstract

Regarding the formality of arbitration clause on bills of lading, our judiciary opinions are insistent upon the signature requirement of the involving parties, which contradict not only the international conventions and the Anglo-American legislations, but also our Arbitration Law. Under the Arbitration Law, a bill of lading containing an arbitration clause that constitutes consent to arbitration by exchange of letter or other communications between parties if the rules for adhesive contract terms are satisfied. Article 78 of the Maritime Commercial Law recognises the validity of arbitration clause on bills of lading as it allows parties to re-negotiate the seat and rules of arbitration thereof. With respect to the validity of incorporation clause on bills of lading referring to charter parties, specific reference to arbitration clauses is required as the Arbitration Law emphasises on the consent to arbitration. Article 78 attempts to secure domestic arbitration of maritime dispute so that domestic consignees are protected. However, the actual wordings of the provision are contradictory. As the Rotterdam Rules are recently enacted, amendment to the aforementioned legislations may be reconsidered. If the goal of protecting domestic consignees still takes priority, the UNCITRAL conventions must be implemented into our legislation precisely so parties can deviated from the

arbitration seat or procedural rules in the original arbitration clause in order to protect domestic consignees.

Keywords: maritime arbitration, UNCITRAL, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Rotterdam Rules

參考文獻

- 尹章華、黃達元，*仲裁法概要*（臺北：文笙，2001年）。
- 林群弼，*海商法論*（臺北：三民，2005年）。
- 吳光明，*商事爭議之仲裁*（臺北：五南，1999年）。
- 柯澤東，*國際貿易習慣法暨國際商務仲裁*（臺北：元照，2008年）。
- 柯澤東，*海商法—新世紀幾何觀海商法學*（臺北：元照，2006年）。
- 梁宇賢，*海商法精義*（自版，2007年）。
- 黃裕凱，「載貨證券之仲裁條款」，*月旦法學教室*，第31期（2005年5月），頁105~114。
- 張新平，*海商法*（臺北：五南，2008年）。
- 楊崇森等，*仲裁法新論*（臺北：中華民國仲裁協會，2008年）。
- 楊仁壽，*最新海商法論*（自版，2002年）。
- 劉宗榮，*新海商法—海商法的理論與實務*（自版，2007年）。
- 賴來焜，*最新海商法論*（臺北：元照，2008年）。
- 賴阿蕊、吳培基，「電子載貨證券中參考引用之探討」，*航運季刊*，第10卷第3期（2001年9月），頁15~23。
- Ambrose, Clare & Karen Maxwell, *London Maritime Arbitration* (London: LLP, 2002).
- Bagot, Michael H. & Dana A. Henderson, "Not party, Not bound? Not necessarily: Binding Third Parties to Maritime Arbitration," *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 26 (2002), pp. 413~461.
- Blackaby, Nigel, et al., *Redfern and Hunter on International Arbitration* (Oxford: Oxford University Press, 2009).
- Born, Gary B., *International Commercial Arbitration* (Deventer: Kluwer, 2009).
- Briggs, Adrian & Peter Rees, *Civil Jurisdiction and Judgment* (London: LLP, 2005).
- Davis, Martin, "Litigation Fights Back: Avoiding the Effect of Arbitration Clauses in Charterparty Bills of Lading," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 35 (October 2004), pp. 617~642.
- Diamond, Anthony, "The Next Sea Carriage Convention?" *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (2008), pp. 135~187.
- Eisen, Charles Lee, "What Arbitration Agreement? Compelling Non-Signatories to Arbitrate," *Dispute Resolution Journal*, Vol. 56 (July 2001), pp. 40~45.
- Gaillard, Emmanuel & John Savage (eds.), *Fouchard, Gaillard, Goldman on International Commercial Arbitration* (The Hague: Kluwer, 1999).
- Graffi, Leonardo D., "Securing Harmonized Effects of Arbitration Agreements under the New York Convention," *Houston Journal of International Law*, Vol. 28 (2006), pp. 663~769.

- McMahon, John P., "The Hague Rules and Incorporation of Charter Party Arbitration Clauses into Bills of Lading," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 2 (1970), pp. 1~16.
- Merkin, Robert & Louis Flannery, *Arbitration Act 1996* (London: Informa, 2008).
- Merkin, Robert, *Arbitration Law* (London: LLP, 2004).
- Purcell, Heather A., "State International Arbitration Statutes: Why They Matter," *Texas International Arbitration Law Journal*, Vol. 32 (1997), pp. 525~544.
- Rivkin, David W. & France L. Kellner, "In Support of the FAA: An Argument Against U.S. Adoption of the UNCITRAL Model Law," *American Review of International Arbitration*, Vol. 1 (1990), pp. 535~561.
- Schoenbaum, Thomas J., *Admiralty and Maritime Law* (St. Paul: Thomson West, 2004).
- Sparka, Felix, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Documents* (Heidelberg: Springer, 2010).
- Tetley, William, *Marine Cargo Claims* (Toronto: Thompson Carswell, 2008).
- Tetley, William, "Reform of Carriage of Goods – The UNCITRAL Project Draft and Senate COGSA '99," *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 28 (2003), pp. 1~44.
- Tetley, William, "Bills of Lading and the Conflict of Laws," in Berlingieri et al. (eds.), *The Hamburg Rules: A Choice for the E.E.C.?* (Antwerpen: MAKLU, 1994), pp. 47~82.
- Tetley, William, "The Hamburg Rules – A Commentary," *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (1979), pp. 1~20.
- Treitel, Guenter H. & Francis M. B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading* (London: Sweet & Maxwell, 2005).
- Tweeddale, Andrew & Keren Tweeddale, *Arbitration of Commercial Disputes* (Oxford: Oxford University Press, 2005).
- Van den Berg, Albert Jan, R. van Delden & H. J. Snijders, *Netherlands Arbitration Law* (Deventer: Kluwer, 1993).
- Van den Berg, Albert Jan, *The New York Convention of 1958* (Deventer: Kluwer, 1981).
- Von Ziegler, Alexander, "Jurisdiction and Forum Selection Clauses in a Modern Law on Carriage of Goods by Sea," in Davies (eds.), *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law* (2005), pp. 85~117.