



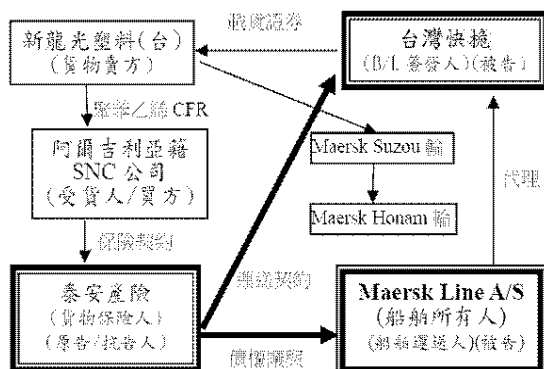
# 最高法院民事裁定 111 年度台抗字第 173 號

海商法—海上貨物運送—貨櫃運送—船上失火造成貨損—**載貨證券專屬管轄條款(或載貨證券外國管轄條款)約定效力**

泰安產險 (貨物保險人) (原告/抗告人) v.s. Maersk Line A/S (船舶所有人) 台灣快桅公司 (載貨證券簽發人) (被告/相對人)

## 【案情摘要】

本案為 2019 年 3 月航運界相當知名的 Maersk Honam 阿拉伯海重大失火事故所導致的貨損。本案台灣新龍光公司以 CFR 條件自高雄出口一批化學品給阿爾及利亞商 SNC 公司，交由原告泰安產險承保。貨物交給 Maersk(馬士基)公司承運，並由 Masesk 公司在台總代理台灣快桅公司簽發載貨證券。貨物於台灣先裝載上 Maersk Suzhou 輪，後於新加坡轉運上 Maersk Honam 輪，Maersk Honam 輪於行經阿拉伯海時，因船上其他化學品貨物發生失火，造成嚴重的船員死傷及財產毀損，包括本案貨物。原告泰安產險賠付後，依運送契約、債權讓與等法律關係於高雄地方法院向 Maersk 及台灣快桅公司訴請求償。Maersk 及台灣快桅主張 Maersk 載貨證券背面專屬管轄條款效力，我國無管轄權。



## 【主要爭點或重要見解】

貨損請求權人是否受件貨運送載貨證券背面專屬管轄條款(外國管轄條款)效力之拘束？

Ans：是。(地方、高等、最高法院)

## 【裁判要旨】

查我國海商法第 78 條第 1 項規定：「裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券所生之爭議，得由我國裝貨港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄」，係規範涉外載貨證券事件之管轄權，使當事人得自由決定是否於我國法院訴訟，非謂當事人不得以合意排除。系爭載貨證券條款既成立由英國倫敦高等法院專屬管轄之合意，我國法院對本件自無管轄權。原法院駁回再抗告人之抗告，經核於法並無違誤。

【裁判字號】 111 台抗 173 裁定

【裁判日期】 1110310

【裁判案由】 請求損害賠償

## 【裁判全文】

再 抗 告 人 泰安產物保險股份有限公司  
法定代理人 李松季  
訴訟代理人 鄭鈞璋律師

上列再抗告人因與台灣快桅股份有限公司等間請求損害賠償事件，對於中華民國 110 年 7 月 28 日臺灣高等法院高雄分院裁定(110 年度抗字第 39 號)，提起再抗告，本院裁定如下：

## 主文

再抗告駁回。

再抗告訴訟費用由再抗告人負擔。

## 理由

本件再抗告人主張：訴外人阿爾及利亞籍之 SNC Polyme Freres Mezlug(下稱 SNC 公司)向訴外人新龍光塑料股份有限公司(下稱新龍光公司)訂購發泡性聚苯乙烯一批(下稱系爭貨物)，新龍光公司於民國 107 年 2 月間委託丹麥籍之相對人 Maersk Line A/S(下稱 Maersk 公司)運送(下稱系爭運送契約)，相對



人台灣快桅股份有限公司(下稱快桅公司)代理 Maersk 公司簽發載貨證券(下稱系爭載貨證券)交付新龍光公司。詎系爭貨物自吾國高雄港裝船運送至新加坡,再自新加坡轉往蘇伊士運河途中,因輪船起火致燒毀全損,受貨人 SNC 公司與託運人新龍光公司受有損害共計新臺幣(下同)595 萬 4,268 元,相對人應依載貨證券、運送契約等法律關係,及民法總則施行法第 15 條之規定負賠償責任。SNC 公司已將其因貨損所生一切權利、地位及利益讓與新龍光公司,新龍光公司再將之轉讓予伊等情,向臺灣高雄地方法院(下稱高雄地院)起訴,求為命相對人不真正連帶給付伊 595 萬 4,268 元本息之判決。高雄地院認我國法院對本件訴訟無管轄權,且無從移送至系爭載貨證券約定管轄之英國倫敦高等法院,以裁定駁回再抗告人之訴。再抗告人不服,對之提起抗告。原法院以:按訴訟當事人間,就非屬我國法律規定之專屬管轄,或其一造為法人或商人,依其預定用於同類契約之合意管轄條款,而與非法人或商人之外造訂立契約,按其情形顯失公平等以外之涉外事件,基於程序選擇權及處分權主義之原則,非不得合意由外國法院專屬管轄,以排除我國法院之審判管轄權。系爭載貨證券背面運送契約條款第 26 條約定:「在所有其他情況下,本件載貨證券應受英國法律管轄並依其解釋,有關本件載貨證券所生一切爭議,須由倫敦之英國高等法院管轄裁判,而排除其他任何國家法院之管轄(In all other cases, this bill of lading shall be governed by and construed in accordance with English law and all disputes arising hereunder shall be determined by the English High Court of Justice in London to the exclusion of the jurisdiction of the courts of another country.)」(下稱系爭約款)。該約款已在運送人 Maersk 公司之官網公開揭露,且新龍光公司收受系爭載貨證券時,對系爭約款並未表示異議或請求更正,亦未依民法第 642 條第 1 項規定要求中止運送、取回系爭貨物,甚至將該載貨證券轉讓予 SNC 公司,足認其已同意該約款之效力。而 Maersk 公司與新龍光公司事先約定就系爭載貨證券所生之爭執由英國倫敦高等法院為專屬且排他管轄法院,可預先評估訴訟程序、訴訟成本等利益及風險,避免國際裁判管轄權產生積極衝突所帶來的時間與成本之耗費,亦未顯失公平。系爭約款對於託運人新龍光公司、運送人 Maersk 公司及載貨證券受讓人(持有人)SNC 公司,均有拘束力。快桅公司代理 Maersk 公司簽發系爭載貨證券,依系爭載貨證券背面運送契約條款第 4.2(C)條約定,其與 Maersk 公司均得對本於系

爭載貨證券主張權利之再抗告人行使系爭約款所約定合意專屬管轄之抗辯。我國海商法第 78 條第 1 項規定,裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券所生之爭議,得由我國裝貨港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄,僅屬我國管轄之補充規定。新龍光公司與 Maersk 公司就系爭載貨證券所生一切爭議,既明示合意選定英國倫敦高等法院為專屬且排他之管轄法院,自得排除我國海商法第 78 條第 1 項規定之適用,我國法院對本件涉外訴訟事件並無管轄權。因而維持高雄地院裁定,駁回再抗告人之抗告。查我國海商法第 78 條第 1 項規定:「裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券所生之爭議,得由我國裝貨港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄」,係規範涉外載貨證券事件之管轄權,使當事人得自由決定是否於我國法院訴訟,非謂當事人不得以合意排除。系爭載貨證券條款既成立由英國倫敦高等法院專屬管轄之合意,我國法院對本件自無管轄權。原法院駁回再抗告人之抗告,經核於法並無違誤。再抗告意旨,指摘原裁定適用法規顯有錯誤,聲明廢棄,非有理由。

據上論結,本件再抗告為無理由。依民事訴訟法第 495 條之 1 第 2 項、第 481 條、第 449 條第 1 項、第 95 條、第 78 條,裁定如上文。

中華民國 111 年 3 月 10 日

#### 【評析】

##### 於國際管轄及涉外民事法律適用方面:

- 本案運送人、買方/受貨人、承運船舶、事故發生地均為外國,屬涉外事件。本案單純僅就「國際管轄」(載貨證券專屬管轄條款效力)乙點為程序上的審理,並未處理本件實體法上的責任及爭議。

##### Maersk Honam 案概要:

- Maersk Honam (中文名“馬士基海南輪”), 2017 年 8 月於南韓建造完成,造價將近 1.4 億美元,153,153 總噸,可搭載 15,226 只標準櫃,交給馬士基新加坡公司營運。2018 年 3 月 6 日下午 1445 時,該輪搭載 7,860 只貨櫃及 27 名船員,於阿拉伯海航行途中,第三貨艙發生嚴重失火,船員救火未果,船長宣告棄船,但仍造成 4 名船員死亡。救助工作隨後進行,火勢一直延燒至 4 月,船上貨櫃約有 35% (或將近