



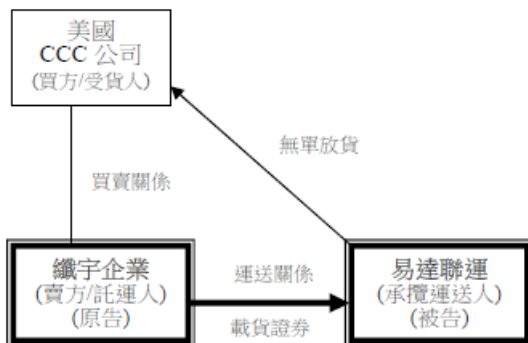
# 最高法院民事裁定 112 年度台抗字第 1026 號

海商法—海運承攬運送(台北港至美國)—無單放貨(美國)—**載貨證券背面倫敦專屬管轄條款之效力** v.s **民事訴訟法第 2 項** v.s **海商法第 78 條—記名載貨證券與美國 straight B/L 的效力**

**織宇企業** (賣方/託運人) v.s. **易達聯運** (承攬運送人)  
(原告/被抗告人) (被告/再抗告人)

## 【案情摘要】

原告織宇公司於 110 年 9 月間出售布料乙批給美國洛杉磯港 CCC 公司，委被告易達聯運承運，從我國台北港運至美國洛杉磯港。貨抵洛杉磯港後，被告無單放貨給 CCC 公司，致尚持有全套載貨證券正本的原告受有損失達 687 萬台幣。原告依載貨證券法律關係及民法 638 條第 1 項(目的地價值)向被告為訴請，被告抗辯應以載貨證券管轄條款由英國倫敦法院管轄或依卸貨港美國法院管轄，另依美國 Straight B/L 規定，無須受貨人繳還正本載貨證券，受貨人只要提出合法身分證明即可提貨等理由為抗辯。



## 【主要爭點或重要見解】

載貨證券背面倫敦專屬管轄條款是否有民事訴訟法第 28 條第 2 項但書適用？

Ans：最高法院：有，應尊重載貨證券之合意。

## 【裁判要旨】

惟按民事訴訟法第 24 條之合意管轄，如當事人之一造為法人或商人，依其預定用於同類契約之條款而成立，按其情形顯失公平者，他造於為本案之言詞辯論前，得聲請移送於其管轄法院。但兩造均為法人或商人者，不在此限，民事訴訟法第 28 條第 2 項定有明文。考其立法意旨，係針對當事人之一造為法人或商人而與非法人或商人他造訂立契約之情形，為防止合意管轄條款之濫用，保障經濟弱勢當事人之權益，爰明定契約之合意管轄條款如有顯失公平之情形，非法人或商人他造於本案言詞辯論前，得聲請移送於其法定之管轄法院。是以，兩造均為法人或商人而締約之情形，並無上開規定本文之適用，此觀該條項但書規定自明，尚不因合意管轄條款適用地域為內國或國際而有不同。本件兩造均為法人，依上開說明，當無上開規定之適用。原法院徒以系爭條款為再抗告人單方簽發，相對人無從與其磋商修訂，處於相對經濟弱勢地位為由，遽認本件應類推適用民事訴訟法第 28 條第 2 項本文規定，進而為不利於再抗告人之認定，於法自有未合。又原裁定就系爭條款究否屬於專屬管轄約定之認定，先謂兩造合意由倫敦市之英格蘭法院「專屬」管轄，又稱並無約定「專屬」何種英格蘭法院管轄，究應由倫敦市何種法庭管轄，尚屬不明，倘倫敦市之法庭均無管轄權，則依系爭條款後段約定，先後論述亦有不一，此部分事實之認定，與海商法第 78 條規定之適用所關頗切，原裁定未查明釐清，亦有可議。本件事實未臻明瞭，本院尚無從為法律上之判斷。再抗告意旨，指摘原裁定不當，求予廢棄，非無理由。

【裁判字號】 112 台抗 1026 裁定

【裁判日期】 1130403

【裁判案由】 請求損害賠償

## 【裁判全文】

再抗告人 易達聯運股份有限公司

法定代理人 吳佳珍

訴訟代理人 周立仁律師

上列再抗告人因與相對人織宇企業股份有限公司間請求損害賠償事件，對於中華民國 112



年 9 月 12 日臺灣高等法院裁定（112 年度抗字第 658 號），提起再抗告，本院裁定如下：

### 主文

原裁定廢棄，應由臺灣高等法院更為裁定。

### 理由

一、本件相對人以伊委託再抗告人將系爭貨物自我國臺北港裝船運送至美國洛杉磯港，再抗告人並於民國 110 年 9 月 28 日簽發系爭載貨證券交付伊，惟再抗告人之目的港代理人未經買受人提出系爭載貨證券即交付系爭貨物，致伊喪失系爭貨物而受有價金損害新臺幣（未標示幣別者，下同）687 萬 1,730 元，爰依載貨證券法律關係及民法第 634 條本文、第 638 條第 1 項規定，向臺灣士林地方法院（下稱士林地院）訴請再抗告人賠償損害。該院以系爭載貨證券背面所載運送契約條款第 26 條（下稱系爭條款）約定，系爭載貨證券所生之所有請求或爭議，均應適用英格蘭法，並應由位於倫敦市之英格蘭法院管轄，該院無管轄權，且無法移送，因依民事訴訟法第 249 條第 1 項第 2 款規定裁定駁回相對人之訴。相對人不服，提起抗告。原法院以：本件為涉外民事事件，再抗告人具有經濟上之優勢地位，其單方面簽發系爭載貨證券並納入系爭條款，相對人無從與之磋商談判修訂國際管轄合意約定，相對人顯然處於相對經濟弱勢地位，與民事訴訟法第 28 條第 2 項本文規定締約當事人地位不平等之情形相類似。基於上開規定保護經濟弱勢當事人權益之規範目的，應認為上開規定未就國際管轄合意之當事人為弱勢法人者加以規範，核屬法律漏洞，應予類推適用上開規定，依平等原則，以系爭條款約定是否顯失公平為標準，審查該約定是否有效。海商法第 78 條第 1 項規定並非專屬管轄規定，兩造合意創設國際管轄權，並無違反我國專屬管轄規定，惟兩造既合意指定位於倫敦市之英格蘭法院有專屬管轄權，則位於倫敦市之英格蘭法院必須依英格蘭法就本案訴訟有管轄權，否則應認系爭條款排除我國法院管轄權之約定顯失公平。系爭條款僅約定就系爭載貨證券所生之所有請求或爭議，適用英格蘭法，並排除位於倫敦市之英格蘭法院以外之其他法院民事審判管轄權，但無約定專屬何種英格蘭法院管轄，且本件訴訟標的金額約英鎊 18 萬元，究應由位於倫敦市之何種

法庭管轄，尚屬不明，系爭條款逕行約定排除我國法院管轄權，顯然不利於相對人行使權利。又本件託運人、運送人均為我國私法人，主事務所均設於臺北市，裝貨港位於我國，卸貨港位於美國，系爭條款所指定之法院地國為英格蘭，顯然欠缺與本案訴訟有任何涉外要素之連結關係存在，是該條款排除我國法院管轄權之約定，欠缺必要性。況且相對人之資本額僅為 553 萬元，衡情顯難期待相對人遠赴英格蘭法院起訴求償，是再抗告人訂定系爭條款之目的，係迫使相對人因不便起訴而放棄求償，為兼顧相對人之正當利益及程序保障，應認系爭條款關於排除我國法院管轄權之約定部分，顯失公平，應屬無效，士林地院就本案訴訟應有管轄權。因以裁定廢棄士林地院之裁定。

二、惟按民事訴訟法第 24 條之合意管轄，如當事人之一造為法人或商人，依其預定用於同類契約之條款而成立，按其情形顯失公平者，他造於為本案之言詞辯論前，得聲請移送於其管轄法院。但兩造均為法人或商人者，不在此限，民事訴訟法第 28 條第 2 項定有明文。考其立法意旨，係針對當事人之一造為法人或商人而與非法人或商人他造訂立契約之情形，為防止合意管轄條款之濫用，保障經濟弱勢當事人之權益，爰明定契約之合意管轄條款如有顯失公平之情形，非法人或商人他造於本案言詞辯論前，得聲請移送於其法定之管轄法院。是以，兩造均為法人或商人而締約之情形，並無上開規定本文之適用，此觀該條項但書規定自明，尚不因合意管轄條款適用地域為內國或國際而有不同。本件兩造均為法人，依上開說明，當無上開規定之適用。原法院徒以系爭條款為再抗告人單方簽發，相對人無從與其磋商修訂，處於相對經濟弱勢地位為由，遽認本件應類推適用民事訴訟法第 28 條第 2 項本文規定，進而為不利於再抗告人之認定，於法自有未合。又原裁定就系爭條款究否屬於專屬管轄約定之認定，先謂兩造合意由倫敦市之英格蘭法院「專屬」管轄，又稱並無約定「專屬」何種英格蘭法院管轄，究應由倫敦市何種法庭管轄，尚屬不明，倘倫敦市之法庭均無管轄權，則依系爭條款後段約定，先後論述亦有不一，此部分事實之認定，與海商法第 78 條規定之適用所關頗切，原裁定未查明釐清，亦有可議。本件事實未臻明瞭，本院



尚無從為法律上之判斷。再抗告意旨，指摘原裁定不當，求予廢棄，非無理由。

三、據上論結，本件再抗告為有理由。依民事訴訟法第 495 條之 1 第 2 項、第 477 條第 1 項、第 478 條第 2 項，裁定如主文。

中華民國 113 年 4 月 3 日

### 【評析】

- **於國際管轄及涉外民事法律適用方面**：本案一審起訴雖有若干實體法主張，但一審至三審均僅針對本案載貨證券背面『倫敦專屬管轄』的效力為裁定，分述如下：
- **一審士林地院**：認為該條款具效力，應尊重專屬合意管轄，相關理由非常多，包括：兩造均為商人及法人，依民事訴訟法第 24 條及第 28 條應尊重當事人之合意管轄；參考最高法院 108 年度台上大第 980 號裁定『載貨證券背面準據法條款對託運人、受貨人及載貨證券持有人均應受拘束』之同樣法理；本案載貨證券條款第 26 條合意專屬管轄用語明確；依英格蘭民事訴訟規則規定，英國具管轄權；海商法第 78 條第 1 項並未排除『專屬管轄條款』之約定效力；原告先前已有五批貨物交運送，等同默示該條款之效力；該條款與海商法第 61 條規定無效，無權利濫用知情況；依英國判決，合意管轄具效力；基於民訴第 248 條客觀之訴之合併，無論是基於契約關係，抑或侵權行為關係，均有適用；本案英國倫敦法院是否為『不便利法院』，由英國審理，非因此就認定我國為方便法院。
- **二審高等法院**：本審認為我國仍具國際管轄權，理由有：除有明顯違反當事人間實質公平及程序迅速經濟等，只要存有聯繫因素，原則上均應認為我國法院有管轄權，兩造均為我國籍人，我國原則上應有管轄權；民訴第 28 條 2 項法人商人間之合意之例外為『顯失公平』，載貨證券為單方所簽發，國際管轄條款為事先印就之記載，與雙方地位不平等情況類似；兩造均為我國籍，竟約定適用英格蘭法院，顯然欠缺必要性並顯失公平；海商法第 78 條第 1 項並非專屬管轄規定，另必須視英國法就倫敦英格蘭法院對本案是否有專屬管轄權為斷，而倫敦法院有多個法院，管轄條款未約定是哪一法院，且刻意排除

我國法院，有顯失公平；裝貨港為新北地院、卸貨港為洛杉磯法院，以該條款排除我國管轄，顯失公平，應屬無效；抗告人（即原告）資本額不高，如於英國進行訴訟，應兼顧其正當利益及程序保障，管轄條款刻意排除我國法院管轄，顯失公平等。高等法院最後認為：係爭載貨證券管轄雖為有效，但就排除我國法院管轄而言，英格蘭法院顯欠缺與本案訴訟的涉外要素連結關係，將迫使抗告人遠赴英國訴訟顯失公平，該排他管轄部分應屬無效，我國仍有管轄權。

- **三審最高法院**：民事訴訟法第 28 條 2 項於本案因兩造均為法人或商人，因此無上開規定之適用。高院以載貨證券為單方簽發，相對人無從磋商修正，處於經濟弱勢為由，驟認應適用民訴第 28 條第 2 項規定，於法未合。且應由倫敦哪一法院管轄？且與海商法第 78 條適用有所關係，原審對此亦未查明，因此本案事實未臻明確，最高法院無從為法律上之判斷，因此廢棄原判決。

### 初步評論

- 本案三審法院事實上『均』承認載貨證券背面合意管轄條款之效力，差異點在該管轄條款是否具『排他性』？致使我國法院有無管轄權有不同見解。筆者多年來從事國際航運爭訟及在大學講授國際私法的經驗，平心而論，**各審判決很難說誰對誰錯，因為國際管轄本來就無完整的法律明文，主要仍屬學理規範，而地院審論述最為詳盡，但高院審比較符合現實，雖然在若干論述上有些瑕疵。**本評析試圖從海商法的獨特性及航運慣例、海商法第 78 條立法角度、英美法及大陸法系國際管轄的一般原理原則、英國 1994 年 Pioneer Container 案、108 年台上大 980 號裁定與 111 年度台抗字第 173 號裁定、各國國際公約相關規範、最新(2024.1)海商法修正草案等角度為分析，試圖找出我國針對此問題解決的一個平衡點：

### 海商法的獨特性及航運慣例：

- 本案很大爭點集中在民事訴訟法第 28 條第 2 項的適用及解釋問題。該項規定：『**第二十四條之合意管轄，如當事人之一造為法人或商人，依其預定用於同類契約之條款而成立，按其情形顯失公平者**，他造於為本案之言詞辯論前，得聲請移送於其管轄法院。但兩造均為法人或商人者，不在