



# 最高法院民事裁定 112 年度台抗字第 201 號

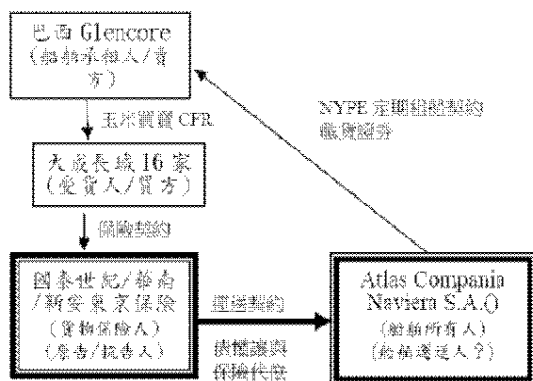
海商法—定期租船 NYPE/運送—玉米散裝貨  
毀損—妨訴抗辯—簡式載貨證券引置條款  
之效力—具引置條款的載貨證券轉讓與債  
權讓與之關係

國泰世紀產險  
華南產險  
新安東京海上  
(貨物保險人)  
(原告/被抗告人)

Atlas Compania  
Naviera S.A.  
(被告/抗告人/僱船  
運送人)

## 【案情摘要】

我國大成長城等 16 家公司以 CFR 國貿條件(成本加運費條件)共同向巴西 Glencore 公司購買玉米 3.7 萬噸乙批，Glencore 公司向本案被告 Atlas Compania 簽訂 NYPE 定期租船契約，該租僱船契約上有約定特別的仲裁條款。貨物裝載上船後，Atlas Compania 運送人簽發背面條款訂有將租船契約相關條款予以引置之簡式載貨證券。貨物抵達台灣後，發現有 8 百多噸貨物受潮發霉，國泰世紀等保險公司賠付大成長城等 16 家廠商受貨人，依債權讓與(非依保險代位)法律關係於我國法院向被告 Atlas Compania 主張貨損求償訴訟，被告(及抗告人)主張簡式載貨證券所引置租僱船契約上仲裁條款之效力。



## 【主要爭點或重要見解】

簡式載貨證券引置條款有效的前提為何？

Ans：應使受讓載貨證券之善意第三人有隨時閱讀、知悉仲裁條款內容之機會或可能性，或將僱船契約併送載貨證券持有人參考。

具引置條款的載貨證券轉讓與債權讓與之關係為何？

Ans：無關係，具引置條款的載貨證券為載貨證券本身的文義性使然。

## 【裁判要旨】

善意持有載貨證券之第三人究非僱船契約當事人，倘在未曾參與協商，又無法輕易得知僱船契約內容之情況下，一律承認其應受被引置之契約或約定(下稱引置約定)之拘束，非但利益失衡，未盡公允，亦與契約原則有違。準此，引置條款是否發生引置效力，即應綜觀引置約定之內容、引置條款之用語等事實，依具體個案妥為判斷；所引置者若為與貨物運送無直接關係之仲裁條款，鑒於仲裁協議以當事人間有仲裁合意為成立要件，該引置條款之文義除須明確清晰至足以引起載貨證券持有人注意，而可得知仲裁條款已構成載貨證券之一部，具有拘束載貨證券持有人之效力外，且應使受讓載貨證券之善意第三人有隨時閱讀、知悉仲裁條款內容之機會或可能性，或將僱船契約併送載貨證券持有人參考，否則即難僅憑引置條款記載之文義，逕行推認運送人與持有載貨證券之善意第三人就載貨證券法律關係所生之糾紛存有仲裁合意，該被引置之仲裁條款，自不拘束持有載貨證券之善意第三人。原法院依此見解，本於採證、認事之職權行使，並綜合一切訴訟資料，認定大成長城等公司至多僅知系爭僱船契約訂有仲裁條款，無法知悉或可得而知系爭仲裁條款之重要內容，亦無查閱之簡便管道及機會，因與仲裁法第 1 條第 4 項規定不符，系爭載貨證券所載引置條款，無從發生大成長城等公司與再抗告人成立仲裁協議之效力，而以上揭理由為不利再抗告人之裁定，經核於法尚無違誤。再抗告論旨，指摘原裁定適用法規顯有錯誤，聲明廢棄，非有理由。

僱船契約另行簽發載貨證券時，僱船契約約定之事項，僅適用於運送人與僱船人(託運人)間所生之法律關係，非託運人之載貨證券



持有人，不受傭船契約之拘束。縱因有效併用、引置而將傭船契約全部或部分約定納為載貨證券之內容，亦係載貨證券之文義性本質使然，與一般債權讓與之效力，顯屬不同。運送人自不得以其所得對抗傭船人之事由，對抗持有載貨證券之善意第三人。再抗告人就此部分指摘原裁定違反民法第 299 條規定，適用法規明顯錯誤，容有誤會。

【裁判字號】 112 台抗 201 裁定

【裁判日期】 1120614

【裁判案由】 請求損害賠償

### 【裁判全文】

再抗告人 Atlas Compania Naviera S.A.

法定代理人 Georgios Gaitanos

訴訟代理人 張慧婷律師

上列再抗告人因與相對人國泰世紀產物保險股份有限公司等間請求損害賠償事件，聲請停止訴訟、限期提付仲裁，對於中華民國 111 年 12 月 30 日臺灣高等法院高雄分院裁定(111 年度抗字第 112 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

一、相對人於臺灣高雄地方法院(下稱高雄地院)起訴主張：訴外人大成長城企業股份有限公司等 6 人(下稱大成長城等公司)進口之玉米乙批(下稱系爭貨物)，係由再抗告人運送並於民國 108 年 8 月 10 日簽發載貨證券(下稱系爭載貨證券)，因於途中發霉及焦損，其已賠償大成長城等公司損失而受讓請求損害賠償之權利，爰依載貨證券所表彰運送契約債務不履行損害賠償請求權及債權讓與之法律關係，請求再抗告人賠償。再抗告人以：系爭貨物係訴外人 Glencore Agriculture B.V.(下稱 Glencore 公司)以 CFR 交易條件出售，依 Glencore 公司與伊於 107 年 10 月 2 日簽訂之傭船契約(下稱系爭傭船契約)第 17 條約定，因系爭傭船契約所生之一切爭議，均應提交英國倫敦海事仲裁協會解決

(下稱系爭仲裁條款)。伊簽發之系爭載貨證券，除在正面明示與系爭傭船契約合併使用外，復於背面記載系爭傭船契約之所有約定、條件及條款，均一併引置適用(下稱引置條款)。Glencore 公司及系爭載貨證券持有人大成長城等公司，無論基於系爭傭船契約或載貨證券引置條款，均受系爭仲裁條款之拘束。相對人以系爭貨物保險人地位受讓大成長城等公司之權利，請求伊賠償系爭貨物於運送途中發生之損害，亦有系爭仲裁條款之適用等情。爰依仲裁法第 4 條第 1 項規定，聲請裁定停止訴訟程序，並命相對人於 30 日內向英國倫敦提付仲裁。經高雄地院准其聲請，相對人提起抗告。

二、原法院以：系爭載貨證券正、背面之記載，僅足使持有人大成長城等公司知曉系爭傭船契約包含仲裁條款，及再抗告人欲藉引置條款將仲裁條款適用於系爭載貨證券，然因未載所引入之傭船契約採用何一國際通用範本，再抗告人復未證明其曾與大成長城等公司締結傭船契約，或使其等能有簡便查閱系爭傭船契約內容之管道及機會，大成長城等公司實無經由系爭載貨證券文義得知系爭傭船契約之可能內容。再者，系爭傭船契約所採西元(下同)1946 年 NYPE 範本，原訂仲裁地為美國紐約，仲裁規則(即仲裁準據法)則未明訂。該範本於 1993 年、2015 年進行 2 次修訂後，關於仲裁地及仲裁規則雖有英國倫敦、英國法之選項，然各版本乃獨立併存，並無取代關係。縱大成長城等公司查悉 1946 年 NYPE 範本係再抗告人慣用之傭船契約版本之一，亦不因嗣後修訂，即可謂採用該範本者必隨之以英國倫敦為仲裁地，或大成長城等公司得以認知。遑論再抗告人與託運人 Glencore 公司已將系爭仲裁條款之仲裁地，由範本原定之美國紐約，變更為英國倫敦，且以範本所無之波羅地海商品航運交易所(BIMCO) 2013 年爭議解決條款 A 章節作為仲裁規則。此等於原範本外另為磋商合意之內容，顯非系爭載貨證券持有人經由一般電子網路搜尋所能知悉。又系爭載貨證券持有人為傭船契約以外之第三人，並無索取系爭傭船契約之義務，亦不因此即可認其放棄知悉之機會，而受系爭仲裁條款之拘束。如前所述，大成長城等公司依系爭載貨證券之文義、交易關係及國際商事慣例，至多僅知系爭傭船契約訂有仲裁條款，並無知悉或可得而知仲裁地、仲裁準



據法等內容之跡徵，欠缺得與再抗告人意思合致之標的，系爭載貨證券所載引置條款，自不發生使大成長城等公司與再抗告人依系爭仲裁條款成立仲裁協議之效力。則相對人受讓大成長城等公司基於系爭載貨證券之權利，請求再抗告人賠償時，再抗告人即無妨訴抗辯可資行使等詞，因而裁定廢棄高雄地院所為停止訴訟程序，及命相對人提付仲裁之裁定。再抗告人不服，對之提起再抗告。

### 三、本院之論斷：

(一)按訂定傭船契約而簽發載貨證券之海上貨物運送，為簡化載貨證券作業成本，並避免傭船契約與載貨證券約定不同，致運送人負擔額外風險，國際海運與貿易實務固普遍使用引置條款，將傭船契約之內容納入載貨證券，以拘束載貨證券持有人。然善意持有載貨證券之第三人究非傭船契約當事人，倘在未曾參與協商，又無法輕易得知傭船契約內容之情況下，一律承認其應受被引置之契約或約定(下稱引置約定)之拘束，非但利益失衡，未盡公允，亦與契約原則有違。準此，引置條款是否發生引置效力，即應綜觀引置約定之內容、引置條款之用語等事實，依具體個案妥為判斷；所引置者若為與貨物運送無直接關係之仲裁條款，鑒於仲裁協議以當事人間有仲裁合意為成立要件，該引置條款之文義除須明確清晰至足以引起載貨證券持有人注意，而可得知仲裁條款已構成載貨證券之一部，具有拘束載貨證券持有人之效力外，且應使受讓載貨證券之善意第三人有隨時閱讀、知悉仲裁條款內容之機會或可能性，或將傭船契約併送載貨證券持有人參考，否則即難僅憑引置條款記載之文義，逕行推認運送人與持有載貨證券之善意第三人就載貨證券法律關係所生之糾紛存有仲裁合意，該被引置之仲裁條款，自不拘束持有載貨證券之善意第三人。原法院依此見解，本於採證、認事之職權行使，並綜合一切訴訟資料，認定大成長城等公司至多僅知系爭傭船契約訂有仲裁條款，無法知悉或可得而知系爭仲裁條款之重要內容，亦無查閱之簡便管道及機會，因與仲裁法第1條第4項規定不符，系爭載貨證券所載引置條款，無從發生大成長城等公司與再抗告人成立仲裁協議之效力，而以上揭理由為不利再抗告人之裁定，經核於法尚無違誤。再抗告論旨，指摘原裁定適用法規顯有錯誤，聲明廢棄，非有理由。

(二)未查，載貨證券屬於文義證券，善意持有人對運送人之權義內容及範圍，端視載貨證券上記載之文義而為決定，此於傭船契約載貨證券(即傭船運送所發給之載貨證券)，亦復如是(海商法第60條、民法第627條參照)。換言之，傭船契約另行簽發載貨證券時，傭船契約約定之事項，僅適用於運送人與傭船人(託運人)間所生之法律關係，非託運人之載貨證券持有人，不受傭船契約之拘束。縱因有效併用、引置而將傭船契約全部或部分約定納為載貨證券之內容，亦係載貨證券之文義性本質使然，與一般債權讓與之效力，顯屬不同。運送人自不得以其所得對抗傭船人之事由，對抗持有載貨證券之善意第三人。再抗告人就此部分指摘原裁定違反民法第299條規定，適用法規明顯錯誤，容有誤會。又再抗告人於本院主張 Glencore 公司將系爭載貨證券背書轉讓予大成長城等公司時，依民法第296條規定，應一併主動交付系爭傭船契約，並告知系爭仲裁條款之限制條件，大成長城等公司若疏於行使上開規定之權利，亦應自行承擔因此所生之不利益等詞，核屬新攻擊方法，本院依法不得審酌。均併此敘明。

四、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，裁定如主文。

中華民國 112 年 6 月 14 日

### 【評析】

於國際管轄及涉外民事法律適用方面：本件區分二個訴訟程序，一妨訴抗辯程序(亦即本評析的重點案例)，另一妨訴抗辯程序最高法院確定後之實體案件審理程序。於妨訴抗辯程序，地院、高院及最高法院三審級均無處理國際管轄及準據法問題，一直至實體案件審理程序(高雄地院 109 年度海商字第 19 號判決，判決日期 112 年 10 月 31 日)，高雄地院才處理本案國際管轄及準據法。於國際管轄部分，高雄地院依海商法第 78 條第 1 項，認定我國具國際管轄權；於準據法部分，法院除認定我國為關係最切國外，當事人亦合意適用我國法，因此以我國法為準據法。