

臺灣士林地方法院民事裁定

110年度海商字第4號

原告 纖宇企業股份有限公司

法定代理人 林榮隆

訴訟代理人 蔡宛靜律師

被告 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

上列當事人間請求損害賠償事件，本院裁定如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

理 由

一、原告主張：原告因出售FABRIC貨品乙批（下稱系爭貨物）予美國 Complete Clothing Company 公司（下稱CCC公司），而委託被告以海運方式將系爭貨物自臺北港裝載後，運送至美國洛杉磯港，被告遂於民國110年9月28日簽發編號KELAX000000之載貨證券一式三份（下稱系爭載貨證券），並交付予原告（下稱系爭運送契約）。系爭載貨證券現仍由原告持有，是以CCC公司雖為受貨人，然尚非有受領權之人。載貨證券具有繳回證券之性質，為國際貿易所共認。且系爭載貨證券亦已載明：領取貨物或提貨單時，需提出載貨證券原本1份。然被告將系爭貨物運抵目的港後，其目的港代理未經CCC公司提出並收回系爭載貨證券，即將系爭貨物交由CCC公司悉數提領完畢，顯有重大過失。而目的港代理，乃被告關於系爭運送契約之履行輔助人，被告自應就其重大過失負同一責任。被告因重大過失，未依系爭運送契約履行，致原告喪失系爭貨物、無法取得買賣價金，而受有約定價金美金245,375.1元之損害，依載貨證券所載匯率28.0050換算為新臺幣（下同）6,871,730元。被告經催告仍未賠償，即應給付自受催告之翌日即110年11月24日起算之利息。爰依載貨證

01 券法律關係及民法第638條第1項規定，請求被告賠償損害，
02 並聲明：被告應給付原告6,871,730元，及自110年11月24日
03 起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。原告願供擔保，
04 請准宣告假執行。

05 二、被告則以：

06 (一)系爭載貨證券背面條款第26條約定就該載貨證券所生爭議以
07 英國倫敦法院為專屬、排他之管轄法院。縱本院認本件不應
08 由英國倫敦法院管轄，依該條款，應由運送人即被告選定由
09 裝載港或卸貨港法院管轄，今被告選定於此情形由卸貨港之
10 美國法院管轄，是我國法院就本件並無國際管轄權，原告起
11 訴為不合法。

12 (二)系爭載貨證券係不可轉讓載貨證券。系爭貨物經由長榮海運
13 船隊運送，於110年9月28日運抵目的港。依據美國COGSA海
14 上貨物運輸法相關規定，記名不可轉讓載貨證券之受領權利
15 人，不需載貨證券正本，只需提出合法身份證明文件、托運
16 人提供之貨品清單（Packing List）及商業發票（Commerci
17 al Invoice）即可通關提領貨物。而CCC公司係系爭載貨證
18 券記載之受貨人，持有系爭載貨證券副本及商業發票，自屬
19 對於系爭貨物有受領權之人。CCC公司於目的港備齊提領相
20 關文件後，將系爭貨物報關提領完成，依海商法第56條第1
21 項本文規定，推定被告已依系爭載貨證券之記載，交清貨
22 物。又商業發票僅係發貨證明，不足以證明原告所受損害之
23 實際數額等語置辯。

24 (三)並聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回。如受不利之判
25 決，請准供擔保免為假執行。

26 三、按民事事件涉及外國之人、地、事、物、船舶等涉外成分
27 （Foreign Elements）者，為涉外民事事件，內國法院應先
28 確定有國際管轄權，始得受理，次依內國法之規定或概念，
29 就爭執之法律關係予以定性後，決定應適用之法律（即準據
30 法）（最高法院98年度台上字第2259號判決意旨參照）。再
31 按訴訟之全部或一部，法院認為無管轄權者，依原告聲請或

01 依職權以裁定移送其管轄法院；訴訟事件不屬受訴法院管轄
02 而不能為同法第28條之裁定者，法院應以裁定駁回之，民事
03 訴訟法第28條第1項、第249條第1項第2款分別定有明文。本
04 件原告主張其以系爭貨物交付被告，由被告簽發系爭載貨證
05 券後運送至美國洛杉磯港，被告未收回系爭載貨證券即將系
06 爭貨物交付CCC公司，遂依載貨證券法律關係及民法第638條
07 第1項規定，請求被告賠償。則本件係有涉外因素之涉外民
08 事事件。本院首應先就原告起訴之原因事實確定有無國際民
09 事裁判管轄，方得就本件爭執法律關係予以定性及選定其準
10 據法而為審判。

11 四、本院對於本件並無國際管轄權

12 (一)一國法院對某種涉外民事法律事件有無一般管轄權即審判
13 權，悉以法庭地法即本國法加以判斷，原告既向我國法院提
14 起訴訟，則關於一般管轄權之有無，即應按法庭地之我國法
15 律定之，惟我國涉外民事法律適用法並未就國際管轄權加以
16 明定，是應類推適用民事訴訟法之規定（最高法院97年度台
17 抗字第185號裁定意旨參照）。而依我國民事訴訟法第24條
18 規定，當事人本得以文書就一定之法律關係合意定第一審管
19 轄法院，此於涉外民事事件之國際管轄權亦應類推適用。再
20 訴訟當事人間，就非屬我國法律規定之專屬管轄，或其一造
21 為法人或商人，依其預定用於同類契約之合意管轄條款，而
22 與非法人或商人他造訂立契約，按其情形顯失公平等以外
23 之涉外事件，基於程序選擇權及處分權主義之原則，非不得
24 合意由外國法院專屬管轄，以排除我國法院之審判管轄權。
25 故當事人間就上開特定法律關係以外之涉外爭議，如明示合
26 意為排他管轄，而選定某外國法院為專屬、排他之管轄法院
27 者，該當事人所合意之外國管轄法院即具排他性，受選定以
28 外之法院縱有其他一般管轄或特別管轄之原因，亦因當事人
29 之排他合意而喪失其管轄權，僅受選定之法院得專屬、排他
30 的行使管轄權。此與英美法為解決併存合意之國際管轄所生
31 積極衝突，而採取「不便利法庭原則」之情形，究屬二事

（最高法院109年度台抗字第273號裁定意旨參照）。本件兩造均為法人，自得以預定用於同類契約之合意管轄條款，就一定法律關係合意由外國法院專屬管轄，以排除我國法院之管轄權。

(二)關於載貨證券背面所記載有關準據法之約款，對於託運人、運送人及載貨證券持有人有拘束力（最高法院108年度台上大字第980號大法庭裁定意旨參照）。該裁定雖係針對載貨證券背面所記載有關準據法之約款所為，然觀其理由所載：「涉外民事法律適用法於99年5月26日修正前，雖無如現行同法第43條關於因載貨證券而生之法律關係之準據法規定。惟載貨證券屬具物權效力之有價證券，亦有運送契約成立生效之證明效力，該證券雖由運送人或船長簽發，然係因受託運人之請求而為，一般海運實務，除有特殊情況，託運人對於載貨證券背面記載有關準據法約定，係屬重要約定事項，於貨物交付託運前，非無知悉該約款之機會，且於交付運送收受載貨證券時，如有異議可請求更正，或要求取回貨物，苟不予聞問，且將之轉讓予受貨人，其託運及轉讓載貨證券之過程，包括尋找託運對象、與運送人洽商運送事宜、交付託運貨物、收受載貨證券一連串動作，對載貨證券背面有關準據法約款，自非單純沈默，而達於默示同意該約款之效力。況從海商法第61條，載貨證券記載條款、條件或約定，非係免除運送人或船舶所有人對於因過失或海商法規定應履行之義務而不履行者，其條款、條件、約定，仍屬有效之反面解釋以觀，亦應解為系爭約款有拘束雙方當事人之效力。並揆以海運實務及載貨證券之流通性，尤應認有關準據法之記載，係雙方當事人之約定，修正前涉外民事法律適用法，雖無現行法第43條之規定，惟本於相同法理，修正前有關準據法適用，亦應為相同之解釋。末者，載貨證券持有人既係據該證券行使權利，關於準據法，自應依該證券所載有關準據法文義決之，以維持法律適用之明確及一致性。是載貨證券背面所記載有關準據法之約款，對於託運人、運送人及載

01 貨證券受讓人（持有人），應均有拘束力」，可知有關載貨
02 證券上所記載之約款，應認係運送契約當事人（含載貨證券
03 持有人）之約定，而有拘束託運人、運送人及載貨證券持有
04 人之效力，為最高法院所採之統一見解。是本於相同法理，
05 就載貨證券上所記載有關合意專屬管轄約款者，亦應得適用
06 上開裁定之見解，而認該合意專屬管轄約款有拘束託運人、
07 運送人及載貨證券持有人之效力。

08 (三)系爭載貨證券背面條款第26條（下稱系爭管轄約款）約定：

09 「Except as otherwise provided specifically herein a
10 ny claim or dispute arising under this Bill of Lading shall be governed by the laws of England and deter
11 mined in English courts sitting in the city of London to the exclusion of courts of any other place. In
12 the event this clause is inapplicable under local law then jurisdiction and choice of law shall lie in e
13 ither the port of loading or port of discharge at Carrier's option.（中譯：除本載貨證券另有約定外，本載
14 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
15 在倫敦市之英格蘭法院管轄之，排除任何其他地區法院之管
16 轄權。於本條款依當地法律不適用時，則管轄法院與準據法
17 各依裝載港所在地或卸載港所在地其中之一，均由運送人選
18 擇之）」（見本院卷第105頁）。依照前開裁判意旨，系爭
19 管轄約款對於託運人即原告、運送人即被告，應均有拘束
20 力，則原告須受系爭合意管轄約款之拘束，且兩造所合意之
21 外國管轄法院具有排他性，受選定以外之法院縱有其他一般
22 管轄或特別管轄之原因，亦因兩造之排他合意而喪失其管轄
23 權，僅受選定之法院得專屬、排他的行使管轄權。從而，被
24 告抗辯本件訴訟兩造就已合意約定由倫敦市之英格蘭法院專
25 屬管轄，我國法院對於本件並無國際民事裁判管轄權，尚非
26 無據。

27 (四)原告雖主張系爭管轄約款未指明特定之法院，不生合意管轄
28
29
30
31

之效力，縱有合意管轄之效力，亦未排除我國法院之管轄權，係屬併存之合意管轄，本院自仍得受理本件等語，然查：

1. 英格蘭與威爾斯1981年高等法院法（Senior Courts Act 1981）第20節第(1)款規定：「The Admiralty jurisdiction of the High Court shall be as follows, that is to say—(a) jurisdiction to hear and determine any of the questions and claims mentioned in subsection (2)...（中譯：高等法院之海事管轄權如下：(a)審理並判斷任何本節第(2)款所列之問題與請求…）」、同節第(2)款規定：「The questions and claims referred to in subsection (1)(a) are—...(g) any claim for loss of or damage to goods carried in a ship; (h) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship or to the use or hire of a ship;...（中譯：本節第(1)款第(a)目所稱問題與請求如下：(g)任何與船舶所運送貨物之喪失或損害有關之請求；(h)任何與船舶所運送之貨物、船舶使用或船舶租賃相關契約所生之請求…）」（見本院卷第268頁）。英格蘭與威爾斯民事訴訟規則（Civil Procedure Rules）第61編海事請求（Admiralty Claims）下第61.1條第2項規定：「In this Part—(a) 'admiralty claim' means a claim within the Admiralty jurisdiction of the High Court as set out in section 20 of the Senior Courts Act 1981; (b) 'the Admiralty Court' means the Admiralty Court of the King's Bench Division of the High Court of Justice;...（中譯：本編用語定義如下：(a)「海事請求」係指在1981年高等法院法第20節所定高等法院海事管轄範圍內所為之請求。(b)「海事法庭」係指高等法院王座分庭下之海事法庭…」（見本院卷第272頁）。第61.2條第2項則規定：「Any other admi

01 ralty claim may be started in the Admiralty Court.

02 （中譯：任何其他海事請求均得向海事法庭起訴。）」

03 （見本院卷第274頁）。而上開海事法庭址設倫敦市，亦
04 有該法院網頁列印資料存卷可查（見本院卷第341頁）。
05 則依系爭管轄約款及上開英格蘭及威爾斯法規，與系爭載
06 貨證券相關之爭議，均得向英格蘭及威爾斯海事法庭提
07 出，系爭管轄約款並非約定以不能管轄相關爭議之法院為
08 管轄法院，自應肯認系爭管轄約款之效力。

09 2. 雖依英格蘭及威爾斯民事訴訟規則第61.2條第1項，僅有
10 該項所定事件專屬海事法庭管轄，其餘事件依第2項規
11 定，僅係得向，而非應向海事法庭提出（見本院卷第273
12 至274頁），而載貨證券與運送契約所生相關爭議，亦非
13 均屬英格蘭及威爾斯民事訴訟規則第61.2條第1項專屬管
14 轄之範圍。系爭管轄約款僅約定系爭載貨證券所生請求及
15 爭議由倫敦市之英格蘭法院專屬管轄，則除英格蘭及威爾
16 斯海事法庭外，固尚有其他設置在倫敦市之英格蘭法院對
17 該等事件有事物管轄。然合意管轄本非必須選定單一之法
18 院，僅要得特定其範圍，而非漫無限制，縱選定數個法院
19 為管轄法院，亦無不可。系爭管轄約款已特定在倫敦市之
20 英格蘭法院為專屬管轄法院，於此情形，應解為依系爭管
21 轄約款，該等位在倫敦市就系爭載貨證券所生請求及爭議
22 有事物管轄之法院俱有管轄權，當事人向符合該條件之任
23 一法院起訴均屬合法。尚不能僅以倫敦市有複數法院，即
24 認系爭管轄約款無效。原告雖援引臺灣高等法院107年度
25 抗字第365號、106年度抗字第1275號裁定，主張本件應與
26 該等案件相同處理，認定系爭管轄約款無效等語。然細究
27 該等案件之背景事實，該等案件中載貨證券管轄條款僅約
28 定由英格蘭法院（English court）專屬管轄（見本院卷
29 第243頁、第248頁），並未進一步特定管轄法院之所在
30 地，與本案事實並非相同，自無從比附援引。

31 3. 解釋契約，如契約文字業已表示當事人真意，無須別事探

01 求者，即不得反捨契約文字而更為曲解（最高法院17年度
02 上字第1118號判決先例意旨參照）。系爭管轄約款已經明
03 白約定：「...any claim or dispute arising under th
04 is Bill of Lading shall be...determined in English
05 courts sitting in the city of London to the exclus
06 ion of courts of any other place.（中譯：本載貨證
07 券所生之所有請求或爭議均應…由位在倫敦市之英格蘭法
08 院管轄之，排除任何其他地區法院之管轄權。）」已明確
09 約定排除倫敦市英格蘭法院外其他任何地區法院之管轄
10 權，顯然屬排他之合意管轄，並無為其他解釋之空間，即
11 無從再由當事人訂約時其他情事解釋當事人之意思。至該
12 約款後段雖有運送人得選擇由裝載港或卸載港法院管轄之
13 文字（下稱後段條款），然此係前段由倫敦市英格蘭法院
14 專屬管轄之條款因當地法規不能適用時，方有後段條款之
15 適用，則前段條款與後段條款間有明確適用順序上之區
16 分，自不能以後段條款文義上包括裝載港法院即我國法
17 院，即認系爭管轄約款之約定係可由倫敦市英格蘭法院或
18 本院管轄之併存合意管轄，原告此節主張，尚非可採。至
19 原告所援引最高法院101年度台抗字第259號裁定，其背景
20 事實中兩造間僅「合意任一美國聯邦地方法院，對與系爭
21 協議有關之所有紛爭均有管轄權」，並未限定係在何地區
22 之美國聯邦地方法院，亦未有由該等法院排他性取得管轄
23 權之文字。原告另援引同院103年度台上字第1957號判決
24 中，兩造則僅約定「荷蘭海牙有管轄權之法院為終局決
25 定」，亦未約定該等法院排他之管轄，與本件事實均非相
26 同，亦無從作為本件對原告為有利認定之論據。

27 (五)原告固主張依我國海商法第78條第1項規定，我國就本件有
28 國際民事裁判管轄權，且該條項為法定專屬管轄，系爭合意
29 專屬管轄約款不得亦不應排除海商法第78條第1項規定之適
30 用等語。按我國海商法第78條第1項所定「裝貨港或卸貨港
31 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（最高法院111年度台抗字第173號裁定意旨參照），此觀該條項係規定「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亦明。而兩造間系爭管轄約款係為專屬管轄之合意，則僅受選定位在倫敦市之英格蘭法院得專屬且排他地行使管轄權，自無合意專屬管轄不得排除我國海商法第78條第1項規定適用之可言。

(六)原告另主張系爭載貨證券係於裝船後始簽發，原告無知悉該條款之機會，無從決定條款之內容，於收受系爭載貨證券時並無請求更正之可能，有違平等互惠之原則等語。然被告抗辯其所使用載貨證券背面最後一條均是相同文字，原告先前已經委託被告運送，載貨證券條款均屬相同，表示原告同意該等條款等語（見本院卷第97頁），而該等載貨證券樣本其於109年1月13日即已申請備查，有所提電子郵件列印資料可參（見本院卷第250頁），原告亦自承於系爭貨物前另有5批貨交付被告運送，並有收受被告開立之載貨證券正本後繳還放貨（見本院卷第72頁），可見原告先前已有收受被告所開立與系爭載貨證券有相同系爭管轄約款之載貨證券，如其反對該等條款，可請求被告修改，若不獲修改即拒絕交付被告運送，或於被告開立系爭載貨證券後，要求中止運送並取回交付運送之系爭貨物。原告既仍將系爭貨物交付被告運送，且於收受系爭載貨證券並審閱包含系爭管轄約款在內之條款後，仍未要求中止運送或取回系爭貨物，依照前開說明，即足認原告已默示同意系爭載貨證券上之系爭管轄約款，原告上開主張，即非有據。

(七)原告又主張本件兩造均為我國法人，裝載港及卸貨港亦非在英國，約定由英格蘭倫敦市法院管轄，無非係欲利用原告需遠赴英國求償不便之情事，藉此脫免或減輕責任，依海商法第61條規定不生效力，且屬權利濫用行為，不生合意管轄效

01 果等語。惟按海商法第61條係規定：「以件貨運送為目的之
02 運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，以減輕或免除
03 運送人或船舶所有人，對於因過失或本章規定應履行之義務
04 而不履行，致有貨物毀損、滅失或遲到之責任者，其條款、
05 條件或約定不生效力。」系爭管轄約款僅係約定專屬管轄之
06 法院，系爭運送契約當事人仍可向所約定之管轄法院為請
07 求，該約款並未免除或減輕被告之責任，實與海商法第61條
08 規定無涉。再系爭管轄約款約定以倫敦市英格蘭法院為專屬
09 且排他管轄法院，係兩造考量國際商務訴訟，事先約定就系
10 爭載貨證券所生之爭執由某國法院管轄，可藉此降低將來訴
11 訟管轄法院之不確定性，並可預先評估訴訟程序、訴訟成本
12 等利益及風險，而有利於交易事項之全盤規劃，降低商業風
13 險與成本，避免國際裁判管轄權產生積極衝突所帶來的時間
14 與成本之耗費，對於兩造均難謂無利益。且可能就系爭載貨
15 證券有所請求者，非必為託運人，運送人亦可能因貨物對於
16 船舶之損害、共同海損等情事，對託運人有所請求，斯時亦
17 一體受系爭管轄約款之約束，從而實難謂系爭管轄約款之約
18 定係對被告利益甚微而僅以損害原告為目的之權利濫用行
19 為。

20 (八)原告另主張系爭管轄約款所載之英國法院是否承認合意管轄
21 尚有不明等語。然查：

22 1.英國上訴法院(Court of Appeal)於94年在OT Aftica L
23 ine Ltd.v. Magic Sportwear Corporation and Others
24 案中認為：「…an English court would hope that a d
25 ecision to retain an action brought in England, pu
26 rsuant to an exclusive jurisdiction clause in a co
27 ntract governed by English law, would be respected
28 by any foreign court. (中譯：當事人依英格蘭法訂立
29 契約，而英格蘭法院依該契約中專屬管轄之條款作出在英
30 格蘭維持訴訟之裁定時，將期待該裁定為任何外國法院所
31 尊重)」(見本院卷第321頁第24段)，可見英格蘭法律

01 下，當事人確得以合意定有專屬國際管轄權之法院。

02 2.英國上議院（House of Lords，在98年前經英國最高法院
03 取代前，為英國之終審法院）於90年在Donohue v. Armco
04 Inc and Others案中就是否承認合意管轄揭示下列標準：

05 「If contracting parties agree to give a particula
06 r court exclusive jurisdiction to rule on claims b
07 etween those parties, and a claim falling within t
08 he scope of the agreement is made in proceedings i
09 n a forum other than that which the parties have a
10 greed, the English court will ordinarily exercise
11 its discretion (whether by granting a stay of proc
12 eedings in England, or by restraining the prosecut
13 ion of proceedings in the non-contractual forum ab
14 road, or by such other procedural order as is appr
15 opriate in the circumstances) to secure compliance
16 with the contractual bargain, unless the party sui
17 ng in the non-contractual forum (the burden being
18 on him) can show strong reasons for suing in that
19 forum. I use the word "ordinarily" to recognise th
20 at where an exercise of discretion is called for t
21 here can be no absolute or inflexible rule governi
22 ng that exercise, and also that a party may lose h
23 is claim to equitable relief by dilatoriness or ot
24 her unconscionable conduct. But the general rule i
25 s clear: where parties have bound themselves by an
26 exclusive jurisdiction clause effect should ordina
27 rily be given to that obligation in the absence of
28 strong reasons for departing from it. Whether a pa
29 rty can show strong reasons, sufficient to displac
30 e the other party's prima facie entitlement to enf
31 orce the contractual bargain, will depend on all t

he facts and circumstances of the particular case.

【中譯：如契約當事人合意賦予某特定法院審判兩造間所生請求之專屬管轄權，而當事人一造就合意範圍內之請求選擇在兩造合意以外之法院開始訟爭，英格蘭法院通常都會行使其裁量權（或在英格蘭裁定停止訴訟，或限制當事人在外國法院續行程序，或發其他依當時情況認為適當之程序命令），以確保契約雙方遵循其等於締約時折衝讓步下之合意，除非在非合意法院起訴之當事人能釋明有在該法院起訴之強烈理由，且此應由該當事人負舉證責任。我使用「通常」這個詞，以承認在需要法院行使裁量權時，就該裁量權之行使不可能存在一個絕對或不變之規則，我亦承認在衡平法救濟下，當事人可能因拖延或不誠信之行為，致其請求遭敗訴裁決。但一般性的法則是明確的：在契約當事人合意受專屬管轄條款拘束時，只要沒有例外應不受該條款拘束之強烈理由，就應遵守該等條款。至於當事人能否釋明該等強烈理由，足以推翻契約他造得請求履行專屬管轄條款之推定權利，則取決於個案之全部具體事實與情況。】」（見本院卷第296頁第24段）。自此足見英格蘭法院是否承認關於國際管轄權之專屬管轄合意，俱繫於該地區法院對於個案情況與事實之整體裁量，本院尚無從代其為之。而本件原告並未舉證證明其已向倫敦市英格蘭法院就本件請求起訴，而經該等法院拒絕受理，即難以該等法院不承認系爭管轄約款所定專屬管轄為由，認系爭管轄約款為無效。至原告另舉英國47年「The Fehmar n」案為英國將拒絕承認本件專屬合意管轄之論據，然該案中契約雙方係以載貨證券約定由俄羅斯行使專屬管轄權、載貨證券持有人為英格蘭人、船舶所有人則為德國人，且船舶所有人並不反對受英格蘭法院審判，該案中英格蘭法院法官因而決定駁回停止英格蘭法院訴訟程序之請求（見本院卷第297頁第26段），該案與本件事實完全不同，實難作為英格蘭法院在本案亦將拒絕承認兩造間管轄

01 合意之證據。

02 (九)原告再主張系爭管轄約款文義僅限於載貨證券之法律關係，
03 而不及於侵權行為等法律關係，本院對本件訴訟當具有管轄
04 權等語。查本件原告係依系爭載貨證券法律關係與民法第63
05 4條規定，請求被告就其損失系爭貨物負損害賠償責任（見
06 本院卷第14頁），原告所主張之訴訟標的始終不包含侵權行
07 為法律關係，其以系爭管轄約款不及於侵權行為法律關係為
08 由，主張本院就本件有管轄權，已有不合。況系爭管轄約款
09 既已約定有關係爭載貨證券所生所有請求或爭議均應由位在
10 倫敦市之英格蘭法院專屬管轄，探究其文義應不限以載貨證
11 券法律關係為請求者，基於運送契約及侵權行為等法律關係
12 所為之請求，亦應及之。另原告就不同之訴訟標的，對於同
13 一被告為同一聲明而提起重疊或選擇合併之訴，於其中一訴
14 訟標的為專屬管轄，他訴訟標的屬於特別審判籍之情形，參
15 照民事訴訟法第248條前段針對「客觀之訴的合併」，定
16 有：「對於同一被告之數宗訴訟，除定有專屬管轄者外，得
17 向就其中一訴訟有管轄權之法院合併提起之」，尋繹其規範
18 意旨，乃側重於「便利當事人訴訟」之目的，為有助於裁判
19 之正確及訴訟之進行而設，故此類訴訟事件，應得類推適用
20 前引規定，併由合意專屬法院審理，以兼顧兩造之訴訟利益
21 及節省司法資源之公共利益（最高法院102年度台抗字第67
22 號裁定意旨參照）。是原告另基於運送契約一併對於同一被
23 告為同一聲明提起訴訟，依上開裁判意旨，自應類推適用民
24 事訴訟法第248條前段之規定，併由合意專屬法院即倫敦市
25 英格蘭法院審理，方得達成便利當事人訴訟之目的。況載貨
26 證券之作用，即係為海上貨物運輸契約之證明，故載貨證券
27 運送契約條款有關合意管轄約款之記載，即係運送契約存有
28 國際裁判管轄約定內容之證明，原告基於運送契約之請求自
29 應受雙方載貨證券合意管轄約款之拘束，而由倫敦市英格蘭
30 法院為管轄。準此，原告所為上開主張，自非有理由。

31 (十)原告末主張：縱認系爭管轄約款有效，然被告係主營業所設

01 置在本院轄區內之我國法人，原告對本院起訴，遵循「以原
02 就被」之原則，對被告應訴並無不便等語。但英美法之「不
03 便利法庭原則」係適用於併存合意國際管轄所生積極衝突
04 （最高法院109年度台抗字第273號裁定意旨參照），在當事
05 人已達成專屬管轄合意之情形並無適用。本件兩造業以系爭
06 管轄約款達成由倫敦市英格蘭法院管轄系爭載貨證券所生一
07 切請求及爭議之專屬管轄合意，並排除我國法院之國際管轄
08 權，則原告向我國無管轄權之法院即本院起訴，縱便利被告
09 應訴，亦不使本院取得管轄權，原告此節主張，亦非可採。

10 (二)從而，兩造就系爭載貨證券所生一切請求及爭議，業以系爭
11 管轄約款約定以倫敦市英格蘭法院為專屬且排他之管轄法
12 院，本院就本件即無管轄權。被告抗辯本院對於本件無國際
13 國際民事裁判管轄權，為有理由。

14 六、綜上所述，我國法院對於本件訴訟並無國際民事裁判管轄
15 權，原告向無管轄權之本院起訴，顯有違誤，且本院無從依
16 民事訴訟法第28條規定為移送裁定，應依第249條第1項第2
17 款規定，以裁定駁回原告之訴。又原告之訴既經駁回，其假
18 執行之聲請即失所依附，一併駁回之。

19 七、依民事訴訟法第95條、第78條，裁定如主文。

20 中 華 民 國 112 年 4 月 11 日
21 民事第三庭法 官 江哲瑋

22 以上正本係照原本作成。

23 如對本裁定抗告，應於裁定送達後10日內向本院提出抗告狀，並
24 繳納抗告費新臺幣1,000 元。

25 中 華 民 國 112 年 4 月 11 日
26 書記官 張祐誠