

臺灣高等法院民事判決

110年度海商上易字第1號

上訴人 台灣德迅國際運輸股份有限公司

法定代理人 齊偉利

訴訟代理人 楊思莉律師

被上訴人 世野交通器材股份有限公司

法定代理人 巫恭湖

訴訟代理人 江楷強律師

巫秋萍

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國109年10月13日臺灣士林地方法院109年度海商字第3號第一審判決提起上訴，被上訴人於本院減縮部分聲明並為訴之追加，本院於110年7月27日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

一、原判決除減縮部分外廢棄。

二、上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

三、追加之訴及假執行之聲請均駁回。

四、第一、二審（除減縮部分外）及追加訴訟費用由被上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、按民事事件涉及外國之人、地、事、物、船舶等涉外成分（Foreign Elements）者，為涉外民事事件，內國法院應依內國法之規定或概念，決定爭執法律關係之性質（定性）後，以確定內國對訟爭事件有國際民事裁判管轄，始得受理。次按關於外國人或外國地涉訟之國際管轄權，我國涉外民事法律適用法並未規定，故就具體事件受訴法院是否有管

轄權，應顧及當事人間實質上公平、裁判之正當妥適、程序之迅速經濟等訴訟管轄權法理，類推適用內國法之民事訴訟法有關管轄規定及國際民事審判管轄規則之法理，妥適決定之。又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。海商法第78條第1項定有明文。而對於私法人或其他得為訴訟當事人之團體之訴訟，由其主事務所或主營業所所在地之法院管轄。被告住所、不動產所在地、侵權行為地或其他據以定管轄法院之地，跨連散在數法院管轄區域內者，各該法院俱有管轄權。被告不抗辯法院無管轄權，而為本案之言詞辯論者，以其法院為有管轄權之法院。民事訴訟法第2條第2項、第21條、第25條亦分別定有明文。國際事務管轄權之有無，法院應依職權調查，在訴訟進行中，如兩造就管轄權生有爭執，而有舉證證明之必要時，應由主張有管轄權之原告就有管轄權之事實負舉證之責。經查：

- (一)兩造均為依我國公司法成立之法人，有商工登記公示資料查詢服務查詢所得公司基本資料可按（原審卷第28至31頁）。而觀被上訴人以上訴人列為被告起訴之請求原因事實及訴訟標的，可知被上訴人主張兩造成立運送契約，約定交貨條件採 CFS/CFS 模式，其將售與英國客戶 Norton Motorcycles(UK) LTD.（下稱Norton公司）之自行車零件1批（下稱系爭貨物），交付上訴人運送至目的地港即英國倫敦GATEWAY港，其因此自上訴人處取得提單編號0000-0000-000.020號之載貨證券（下稱系爭載貨證券）作為證明文件等語，有起訴狀可參（原審卷第12至16頁）；又被上訴人已在上述人指定之桃園貨櫃集散站內，將系爭貨物交付上訴人，經上訴人以陸上運送方式載運至我國高雄港安排裝船，以海上運送方式運抵倫敦GATEWAY港卸貨等情，為兩造所不爭執（本院卷一第366至367頁），堪認屬實。因系爭貨物是約定運送至英國之目的地港卸貨，受貨人則為被上訴人之英國客戶Norton公司，已如前述，足徵本件確具涉外因素，屬

01 涉外民事事件無疑。

02 (二)兩造就系爭載貨證券背面之運送契約條款 (TERMS AND  
03 CONDITIONS)約定內容為何乙事，上訴人於原審提出被證1影  
04 本為證 (原審卷第154頁)，被上訴人則於本院110年4月21  
05 日準備程序期日，當庭提出系爭載貨證券原本全套3張及影  
06 本為憑，經受命法官當庭核對被上訴人提出之載貨證券原本  
07 第1頁與原證5之系爭載貨證券影本相符後，交付上訴人閱  
08 覽，並命被上訴人提出該載貨證券全套原本之全部影印內  
09 容，且經上訴人當庭表示「對於原本無意見，請被上訴人庭  
10 後交付法院時，以彩色影印提出，因為原本下方是以藍色印  
11 泥蓋印。」等情，有本院準備程序筆錄 (本院卷一第371  
12 頁)及系爭載貨證券全套3張之彩色影本 (本院卷二第21至  
13 26頁)可稽。審酌被上訴人所提系爭載貨證券原本，正面已  
14 記明載貨證券應記載事項 (船舶名稱、託運人名稱、貨物名  
15 稱、件數及重量等、裝載港及卸貨港、載貨證券份數共3  
16 份、填發日期)，背面則印有完整運送契約條款共21條，3  
17 張原本正反面內容均相同，相較於上訴人所提僅運送契約條  
18 款影本單張，未見與該條款附連之正面載貨契約內容乙情，  
19 故本院認被上訴人因託運系爭貨物乙事而取得之載貨證券及  
20 其運送契約條款 (下稱系爭約款)，應以被上訴人所提前開  
21 載貨證券正反面之內容為本，而據此判斷本件被上訴人與運  
22 送人間關於以系爭載貨證券為證明文件之運送契約約定為  
23 何。至上訴人所提單張背面條款影本 (原審卷第154頁)，  
24 雖經被上訴人於訴訟中表示不爭執其真正，且誤認該影本為  
25 系爭載貨證券背面之條款內容 (本院卷一第370頁)，惟本  
26 院既認定系爭載貨證券正反面內容應以被上訴人提出之原本  
27 為據，已如前述，則上訴人所提單張且無附連載貨證券之背  
28 面條款影本及其中文譯本，即不足以作為本院判斷被上訴人  
29 本件所主張運送契約條款 (含準據法、管轄法院在內)之依  
30 據，合先敘明。

31 (三)觀諸系爭約款第1條 (定義)關於「US Carriage」之定義，

01 係謂凡運輸之目的地、出發地或途中經過美國任一部分者即  
02 稱之（"US Carriage" means to, from or through of the  
03 United States of America.），而「Non-US Carriage」之  
04 定義，則指任何不是美國運輸糾紛者均屬之（"Non-US  
05 Carriage" means an carriage which is not US  
06 Carriage.）；且同約款第21.1條針對因系爭載貨證券引起之  
07 美國運輸糾紛，約定由美國紐約南區聯邦法院具排他管轄權  
08 （For US Carriage, this bill of lading is governed  
09 by United States law and the United States Federal  
10 Court of the Southern District of New York ...）；第  
11 21.2條針對因系爭載貨證券引起之非美國運輸糾紛，約定由  
12 香港法院進行裁決，除非雙方明確同意另一方的選擇法院或  
13 仲裁庭（for Non-US Carriage, disputes arising under  
14 this bill of lading shall be determined by the  
15 courts of HONG KONG and in accordance with this law  
16 of HONG KONG. No proceedings may be brought before  
17 other courts, unless both parties expressly agree the  
18 choice of the other courts or arbitration tribunal  
19 and the law to be then applicable）等節，有系爭約款  
20 可稽（本院卷二第22、24、26頁）。是觀上訴人經被上訴人  
21 交付系爭貨物之地點、陸上運送路線、系爭貨物裝載港（高  
22 雄港）、卸貨港（倫敦GATEWAY港），且海上運送係由我國  
23 出發前往英國等事實行為，均無發生在美國領地之情形，自  
24 不屬系爭約款第21.1條約定之美國運輸糾紛類型，則關於系  
25 爭載貨證券所記載之管轄地，即應參諸第21.2條約定及類推  
26 適用我國民事訴訟法、海商法關於管轄法院之規定來綜合判  
27 斷之。依前開說明，雖系爭約款第21.2條約定因系爭載貨證  
28 券引起之非美國運輸糾紛，係由香港法院進行裁判，然該條  
29 並非專屬管轄之約定，又未排斥合意管轄或應訴管轄之情  
30 形，而參本件被上訴人主張於託運系爭貨物時取得系爭載貨  
31 證券為證明文件，裝載港為我國高雄港，且其起訴請求之原

01 因事實是指系爭貨物遭上訴人無單放貨而請求貨物滅失之損  
02 害，且上訴人之主事務所設在臺北市內湖區等情，併參酌國  
03 際事務管轄權及我國民事訴訟以原就被原則，暨海商法第78  
04 條第1項規定，可知於類推適用法庭地法即我國民事訴訟  
05 法、海商法等關於普通審判籍、特別審判籍之管轄法院規定  
06 之結果，本件涉外事件得由我國裝貨港高雄港所在地法院即  
07 臺灣高雄地方法院，或其上訴人之主事務所所在地法院即原  
08 審法院管轄，此對於上訴人在我國進行訴訟程序而言，並無  
09 不便或不符合迅速經濟之情事。準此，被上訴人既是主張上  
10 訴人為運送人而將之列為被告，並向上訴人主事務所所在地  
11 之原審法院起訴請求，縱與系爭約款第21.2條約定不合，然  
12 既屬有利於上訴人就近應訊，且本件非屬我國法律規定專屬  
13 管轄之訴訟，應認我國法院就本件涉外民事事件具有國際事  
14 務管轄權，原審本此而為審判，核無不合。至上訴人所執本  
15 件應專屬美國紐約南區聯邦法院管轄云云，自無可取。

16 二、海商法第77條規定：「載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中  
17 華民國港口者，其載貨證券所生之法律關係依涉外民事法律  
18 適用法所定應適用法律。但依本法中華民國受貨人或託運人  
19 保護較優者，應適用本法之規定。」而涉外民事法律適用法  
20 （下稱涉民法）第20條第1項規定：「發生債之關係者，其  
21 成立及效力，依當事人意思定其應適用之法律。」及同法第  
22 43條第1項規定：「因載貨證券而生之法律關係，依該載貨  
23 證券所記載應適用之法律；載貨證券未記載應適用之法律  
24 時，依關係最切地之法律。」海運實務上所稱之「電報放貨  
25 （Telex Release）」，係附麗於載貨證券而存在，該方式  
26 之提貨，通常是貨物比載貨證券較早到目的港時，由託運人  
27 提供擔保，再由運送人通知其在目的港之代理人，准許受貨  
28 人提出該電報放貨通知單，即可換取小提單（D / O），而  
29 不須交付載貨證券以提領貨物之權宜方法。該電報放貨之通  
30 知單，僅為一不得轉讓之單據證明，與已取得物權效力而得  
31 以背書轉讓之載貨證券未盡相同（最高法院104 年度台上字

第643號裁判要旨參照)；載貨證券影本(即電報放貨)固係運送契約及接收、裝載貨物之證明，而非表彰貨物所有權之載貨證券。惟該載貨證券影本既能證明運送契約及接收、裝載貨物，則該影本所載之管轄及準據法條款即能做為訴訟之依據(最高法院99年度台上字第1352號裁判要旨參照)。

經查：

(一)被上訴人起訴主張運送契約法律關係是存在於兩造之間，如認其主張屬實，性質上為以法律行為發生債之關係，且因系爭貨物需以海上運送運抵英國而具涉外因素，類推適用涉民法第20條第1項規定，應依當事人意思定其應適用之法律。又被上訴人雖於本院追加依民法總則施行法第15條規定為請求，且以系爭載貨證券為證明文件，而該載貨證券上之運送人名義為訴外人Transpac Container System LT.D所屬之Blue Anchor Line(下稱BAL公司)乙節，此觀系爭載貨證券正面右下角之運送人署名欄及系爭約款第1條所約定「運送人」("Carrier" means Transpac Container System Limited of Hong Kong, trading as Blue Anchor Line)之記載即明(原審卷第40頁；本院卷二第21至24頁)；又上訴人主張其是受BAL公司委託在台船舶貨運承攬業務總代理，代理期間自82年2月1日起無限期乙事，亦據提初改制前臺灣省交通處基隆港務局82年4月19日備查函為佐證(本院卷一第471至472頁)。可徵被上訴人追加主張者，乃是因系爭載貨證券而生之法律關係，依前開說明，應依該載貨證券所記載應適用之法律；載貨證券未記載應適用之法律時，依關係最切地之法律。但依我國海商法對中華民國受貨人或託運人保護較優者，應適用我國海商法之規定。

(二)承上，系爭載貨證券記載之運送人為BAL公司，託運人為我國私法人、系爭載貨證券亦為上訴人以BAL公司名義簽發後交付被上訴人、系爭貨物裝載港為我國高雄港，被上訴人交付貨物予上訴人之地點在桃園、實際進行運送之事實為上訴人自桃園收受系爭貨物後，係以陸上運送方式運至高雄港安

01 排裝船，再經海上運送方式運抵英國倫敦GATEWAY港卸貨、  
02 上訴人亦為我國私法人且其主事務所在臺北市內湖區等情，  
03 已如前述；故縱認被上訴人主張系爭貨物係遭無單放貨而滅  
04 失之損害賠償債權屬實，依兩造不爭執其形式真正之系爭約  
05 款第21.2條約定（本院卷二第21至24頁），併揆諸前述涉民  
06 法第34條、海商法第77條第1項規定，應認被上訴人本件起  
07 訴，是本於系爭載貨證券所生法律關係而為之請求，如適用  
08 我國海商法規定，應認與兩造之關係最切，且對於託運人即  
09 被上訴人之保護，衡情應較優於系爭約款第21.2條約定之香  
10 港法律。是以，被上訴人主張本件應適用我國法律為準據法  
11 等語，尚屬有據。至上訴人雖不同意適用我國法律為準據  
12 法，然本件被上訴人起訴請求之涉外事件，既非因系爭載貨  
13 證券引起之美國運輸糾紛，要無適用系爭約款第21.1條之餘  
14 地，亦如前述，則上訴人逕以無從認定是系爭載貨證券背面  
15 約款之原審卷附運送契約條款影本第21條，抗辯本件應適用  
16 美國法即西元1936年4月16日經美國議院通過施行之美國海  
17 上貨物運送條例（本院卷一第81至83頁）審理云云，亦屬無  
18 據。

19 （三）被上訴人固另主張：系爭約款關於準據法之約定係定型化契  
20 約，依最高法院67年度第4次民事庭庭推總會決議、103年度  
21 台上字第1193號判決意旨，系爭約款乃運送人所發給，不能  
22 認為是雙方當事人之約定，有民事訴訟法第247條之1所規定  
23 顯失公平情形而無效，其不受拘束等語（本院卷二第99  
24 頁）。惟查系爭約款第21.2條之準據法條款，雖係由簽發載  
25 貨證券之運送人所預先擬定，然審酌兩造均係商人，且載貨  
26 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  
27 明效力，該證券雖由運送人或船長簽發，然係因受託運人之  
28 請求而為，一般海運實務，除有特殊情況，託運人對於載貨  
29 證券背面記載有關準據法約定，係屬重要約定事項，於貨物  
30 交付託運前，非無知悉該約款之機會，且於交付運送收受載  
31 貨證券時，如有異議可請求更正，或要求取回貨物，苟不予

01 聞問，且將之轉讓予受貨人，其託運及轉讓載貨證券之過  
02 程，包括尋找託運對象、與運送人洽商運送事宜、交付託運  
03 貨物、收受載貨證券一連串動作，對載貨證券背面有關準據  
04 法約款，自非單純沈默，而達於默示同意該約款之效力（最  
05 高法院民事大法庭108年度台上大字第980號裁定意旨、同院  
06 108年度台上字第980號判決意旨參照）。依此，系爭載貨證  
07 券既為託運人即被上訴人所接受，且經被上訴人以之為證明  
08 文件，主張運送契約下之法律關係而提起本件訴訟，被上訴  
09 人事後自不得再以系爭約款上關於準據法約定，係屬運送人  
10 單方所為意思表示，其不受拘束置辯。況系爭約款有關準據  
11 法之約定，僅係就運送契約所生爭訟，具體約定應適用何國  
12 之法律，尚非直接減輕或免除運送人或其代理人在運送契約  
13 下應負之損害賠償責任，自與海商法第61條所欲規範之情事  
14 有別。再者，依照當事人一方預定用於同類契約之條款而訂  
15 定之契約，為左列各款之約定，按其情形顯失公平者，該部  
16 分約定無效：免除或減輕預定契約條款之當事人之責任者。  
17 固為民法第247條之1第1款所明定。然所稱「免除或減輕  
18 預定契約條款之當事人之責任者」，係指一方預定之該契約  
19 條款，為他方所不及知或無磋商變更之餘地，始足當之。茲  
20 被上訴人在取得系爭載貨證券之前，已先後於107年2月8日  
21 取得其以BAL公司名義發給之提單號碼0000-0000-000.015號  
22 載貨證券、於同年3月29日取得提單號碼0000-0000-000.012  
23 號載貨證券、於同年5月23日取得提單號碼0000-0000-  
24 000.013號載貨證券、於同年7月18日取得提單號碼0000-  
25 0000-000.019號載貨證券，且各紙載貨證券之受貨人均為  
26 Norton公司，均為電放提單等情，有前開載貨證券為憑（本  
27 院卷一第237至243頁上證3），並經被上訴人於本院自認：  
28 上證3之4張載貨證券的託運人都是被上訴人沒錯等語（本院  
29 卷一第365頁）。是本件關於系爭約款上準據法之約定，應  
30 係經被上訴人確認而作成，自難謂系爭約款記載準據法條款  
31 未經磋商云云。此外，所謂「按其情形顯失公平者」，係指

01 依契約本質所生之主要權利義務，或按法律規定加以綜合判  
02 斷，有顯失公平之情形而言，本件關於適用何國法律之約  
03 定，客觀上固有使被上訴人就系爭載貨證券所生爭議，需適  
04 用他國法律進行訴訟之可能，然尚不得據此遽謂該約定已有  
05 免除或減輕預定契約（即運送契約）條款之當事人責任之效  
06 果。故被上訴人此部分主張，應無可採。至被上訴人援引最  
07 高法院67年度第4次民事庭庭推總會決議有關準據法問題之  
08 裁判意旨，於涉外法修正後，已經最高法院106年度第8次民  
09 事庭會議決定不再供參考（本院卷一第401頁）；則最高法  
10 院103年度台上字第1193號判決參照前開67年度第4次民事庭  
11 庭推總會決議所為裁判之意旨，亦與現行法律規定不相符，  
12 自無於本件比附援引之餘地，附此說明。

13 三、在第二審為訴之變更或追加，非經他造同意，不得為之。但  
14 請求之基礎事實同一者、減縮應受判決事項之聲明者，不在  
15 此限，民事訴訟法第446條第1項、第255條第1項第2款、第3  
16 款定有明文。經查：

17 （一）被上訴人於原審依運送契約法律關係及民法第638條規定，  
18 請求上訴人給付新臺幣（下同）113萬1332元本息，嗣於本  
19 院減縮其聲明請求金額為112萬1904元本息（本院卷一第368  
20 頁）。核屬減縮應受判決事項之聲明（減縮部分已非本院審  
21 理範圍），核符規定，應予准許。

22 （二）被上訴人於本院第二審訴訟程序，新增主張縱上訴人非運送  
23 人，然上訴人以未經我國認許之外國法人BAL公司名義簽發  
24 系爭載貨證券給其後，因上訴人無單放貨而致其受有貨物滅  
25 失之損害，依民法總則施行法第15條規定，上訴人就該法律  
26 行為應與BAL公司負連帶責任，其得據此而請求上訴人給付  
27 其112萬1904元本息等語（本院卷一第165至167頁），核屬  
28 追加請求權基礎。上訴人固不同意其追加（本院卷一第213  
29 頁），然斟酌被上訴人原訴及追加之訴所主張之原因事實，  
30 均是就其託運之系爭貨物是否遭上訴人無單放貨而致貨物滅  
31 師導致其受有損害而請求上訴人賠償金錢，核其追加之訴與

01 原訴所為請求之社會基礎事實同一，證據資料亦可併用。其  
02 於本院第二審程序追加請求權基礎，核符規定，應予准許。

03 四、上訴人抗辯其是代理BAL公司簽發系爭載貨證券給被上訴  
04 人，被上訴人以其為運送契約當事人而請求賠償損害，如其  
05 因本件訴訟受敗訴之判決，該訴訟結果於BAL公司有法律上  
06 利害關係，乃依民法第65條規定以書狀提出本院聲請對BAL  
07 公司告知訴訟（本院卷二第27至28頁），本院業以前開書狀  
08 送達BAL公司而為告知，有本院通知及送達證書可按（本院  
09 卷二第83至85頁），惟BAL公司受告知後，未參加訴訟，附  
10 此敘明。

11 貳、實體事項：

12 一、被上訴人主張：伊於107年12月委由上訴人運送系爭貨物至  
13 英國倫敦GATEWAY港卸貨，欲交貨予Norton公司，兩造間成  
14 立運送契約，上訴人於108年1月26日將系爭貨物運抵目的地  
15 港後，明知應待Norton公司依商業發票電匯付清貨款，經伊  
16 以電報通知放貨時始可交貨，且Norton公司遲至109年2月仍  
17 未付貨款亦未領貨，經上訴人於同年2月3日以電子郵件通知  
18 伊辦理退運，經伊提供提單號碼予上訴人查詢後，上訴人竟  
19 於同年2月12日前之某時，以電話告知伊Norton公司已申請  
20 破產，系爭貨物不知何時遭不明人士領取乙事，顯見上訴人  
21 當時有無單放貨之行為，系爭貨物既因上訴人無單放貨而致  
22 滅失，且伊尚未自受貨人Norton公司處取得貨款美金3萬  
23 4282.8元，自屬受有損害，且系爭貨物滅失之損害額應以前  
24 開貨款數額加計10%合理利潤後，依本件起訴時之美金兌換  
25 新臺幣收盤匯率換算後，伊得依兩造間運送契約關係請求上  
26 訴人賠償之損害額應為112萬1904元。上訴人縱非運送人，  
27 其以未經我國法律認許之BAL公司名義簽發系爭載貨證券，  
28 亦應依民法總則施行法第15條規定，就該法律行為與BAL公  
29 司負連帶責任。為此，提起本件訴訟，爰依前開規定求為判  
30 命上訴人應給付其112萬1904元，及自起訴狀繕本送達翌日  
31 起至清償日止，按週年利率5%計算之利息等語。

01 二、上訴人抗辯：伊為BAL公司在臺灣之代理人，代理BAL公司簽  
02 發系爭載貨證券予被上訴人，並自被上訴人處受領系爭貨物  
03 而予理貨裝船運送至英國，運送契約關係是由BAL公司與被  
04 上訴人成立，伊並非與被上訴人成立運送契約之本人；嗣系  
05 爭貨物以海運方式運抵目的地港英國倫敦GATEWAY港後，另  
06 由BAL公司在當地委託之代理行安排交貨事宜，系爭貨物之  
07 放貨與伊無關，被上訴人逕依運送契約關係請求伊負運送人  
08 賠償責任，應屬無據。又系爭貨物已於108年3月交付Norton  
09 公司，被上訴人遲至109年8月25日始為本件之起訴，且迄未  
10 向運送人BAL公司請求賠償損害，已逾海商法第56條第2項及  
11 美國海上貨物運送條例第6條第4項規定之1年除斥期間，運  
12 送人BAL公司已解除其責任，伊得併援引為抗辯事由。縱認  
13 BAL公司之運送人賠償責任尚未解除，惟被上訴人於108年3  
14 月間已知系爭貨物已交貨，遲至109年8月25日為本件起訴，  
15 其基於託運人地位行使損害賠償請求權，亦罹於民法第623  
16 條規定之1年時效而消滅，不論運送人BAL公司或伊均得拒絕  
17 被上訴人之請求。退步言之，縱被上訴人之請求權尚未罹於  
18 時效消滅，然依系爭載貨證券上所載「No Value  
19 Declared」字樣，可知被上訴人於託運時並未聲明系爭貨物  
20 之價格，載貨證券上亦未顯示貨價，伊有權主張僅在每件  
21 666.67單位特別提款權，或每公斤2單位特別提款權之範圍  
22 內免其責任（從其高者），其責任額應以1724.04單位（計  
23 算式： $2\text{SDR} \times 862.02\text{KG} = 1,724.04\text{SDR}$ ）之特別提款權為限；  
24 縱認伊不得主張責任限制規定之保護，本件賠償額應以系爭  
25 貨物交付時目的地之市價為限，被上訴人未舉證證明系爭貨  
26 物之目的地市價若干，不得逕以出口報單發票總金額加計  
27 10%利潤計算所得之112萬1904元請求伊賠償等語。

28 三、原審判決被上訴人全部勝訴。上訴人全部不服上訴，被上訴  
29 人則為前揭聲明減縮（減縮部分非本院審理範圍，不贅），  
30 並追加依民法總則施行法第15條規定為請求。上訴人之聲  
31 明：(一)原判決廢棄。(二)被上訴人在第一審之訴及其假執行之

01 聲請均駁回；暨就被上訴人追加依民法總則施行法第15條規  
02 定為請求部分，聲明駁回追加之訴。被上訴人則答辯聲明：  
03 上訴駁回。

04 四、下列事項為兩造所不爭執，應可信為真實（本院卷一第366  
05 至367頁）：

06 （一）系爭載貨證券下方確有經上訴人署名之事實。

07 （二）上訴人有在設於桃園之貨物集散地，向被上訴人收取系爭貨  
08 物，自桃園以陸上運送方式，將系爭貨物運至高雄港；系爭  
09 貨物經裝船完畢後以海上運送方式運送至英國倫敦GATEWAY  
10 港卸貨之事實。

11 （三）上訴人有開立原證4之電子發票及進倉通知單予被上訴人。

12 （四）在系爭載貨證券發出之前，被上訴人曾以託運人身分另成立  
13 上證3之4份載貨證券，而該上證3之4份載貨證券下方均有經  
14 上訴人署名之客觀事實。

15 （五）系爭貨物已運抵目的港即英國倫敦GATEWAY港。

16 五、被上訴人以其委託上訴人運送之系爭貨物在高雄港裝載後運  
17 抵英國倫敦GATEWAY港卸貨後，上訴人未經其同意即無單放  
18 貨，致其受有貨物滅失之損害為由，依運送契約法律關係起  
19 訴請求上訴人賠償損害；如認上訴人非本件運送人，即改依  
20 民法總則施行法第15條規定請求上訴人就所為法律行為與  
21 BAL公司負連帶責任等語，均為上訴人所否認，並以前詞置  
22 辯。經查：

23 （一）以系爭載貨證券為證明文件之運送契約，是存在於被上訴人  
24 與運送人BAL公司之間，上訴人僅為BAL公司之代理人，被上  
25 訴人逕依運送契約關係請求上訴人負運送人損害賠償責任，  
26 為無理由。

27 1.運送契約為運送人與託運人間之契約，須運送人與託運人雙  
28 方互相意思表示一致，始能成立（民法第153 條第1 項參  
29 照）。又當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之  
30 責，民事訴訟法第277 條定有明文。請求履行債務之訴，除  
31 被告自認原告所主張債權發生原因之事實外，應先由原告就

其主張此項事實，負舉證之責任，必須證明其為真實後，被告於其抗辯事實，始應負證明之責任，此為舉證責任分擔之原則（最高法院43年台上字第377號民事判例參照）。是以，被上訴人主張兩造合意成立系爭運送契約乙情，為上訴人所否認，則被上訴人自應就此事實負舉證之責。

## 2.經查：

(1)上訴人自82年起受BAL公司委任處理船舶貨運承攬及有關業務，為BAL公司在我國之船務代理公司乙情，有上訴人之公司變更登記表及基隆港務局備查函可據（本院卷一第467至472頁）；又上訴人主張系爭載貨證券及上證3所示另4張載貨證券，均是被上訴人託運貨物而自上訴人處取得之載貨證券乙事，已為被上訴人所肯認（本院卷一第365、367頁）。觀諸系爭載貨證券是由上訴人以BAL公司名義簽發，於該紙文書正面右下角之運送人署名欄及背面之系爭約款第1條內，已載明運送人為BAL公司，且該紙文書正面右下角運送人署名欄之下方，亦註明「"As Agents for the Carrier"（意指基於運送人代理人之身分）字樣，有系爭載貨證券及系爭約款可憑（原審卷第40頁；本院卷二第21至24頁）。足見上訴人係基於BAL公司代理人之地位，以BAL公司名義與被上訴人成立運送契約並發給系爭載貨證券予被上訴人作為證明文件之用，揆諸民法第103條第1項、第167條規定，上訴人前開代理簽發系爭載貨證券並向被上訴人收取系爭貨物進行運送之法律行為，其法律上之效果係直接歸屬於本人BAL公司，與代理人無涉。至上訴人代理BAL公司履約之過程中，因受領系爭貨物所出具予被上訴人之電子發票證明聯（原審卷第36頁），僅可作為其收到該預付運費9116元之證明，不足證明上訴人是以自己締結運送契約之意思而出具該紙發票。又被上訴人所提進倉通知單，係上訴人於107年11月30日針對提單號碼0000-0000-000.018號載貨證券所示託運貨物而簽發者，此觀該進倉通知單記載即明（原審卷第38頁），則上訴人開立並交付前開進倉通知單予被上訴人之

行為，核與其於同年12月19日以BAL公司名義簽發系爭載貨證券予被上訴人之法律行為無涉，亦無從據以為有利於被上訴人之判斷。從而，上訴人於本院抗辯：其僅是BAL公司之代理人，不是與被上訴人成立運送契約之本人等語，應係實情。

(2)又被上訴人就系爭貨物遭無單放貨乙事，於109年2月12日下午3時37分，以電子郵件通知上訴人應全額賠償後，上訴人於同日下午4時14分回信告知被上訴人需提出正式索賠函，由其協助被上訴人求償等語後，上訴人又於同年2月13日上午11時43分以電子郵件向被上訴人表示已收到索賠文件，會協助後續索賠相關事宜等語，再於同年2月19日上午9時32分以電子郵件通知被上訴人，表示其已將索賠文件交付上海理賠部同事處理，當日早上收到外站回覆再請被上訴人在索賠函上加註"Blue Anchor Line"的字樣，以利後續與保險公司處理索賠事宜等語，並於信件內附寄上海理賠部英文回信摘要內容（即the correct entity should be Blue Anchor Line (Trade name of Transpac) not KN entity, please advise the customer add BAL as new claim entity），被上訴人於同日下午1時56分回信詢問「英文是不是應該要全名Blue Anchor Line C /O Kuehne + Nagel LTD」，上訴人於同日下午2時9分回信肯認，並要求被上訴人先在索賠函上加註「Blue Anchor Line C /O Kuehne + Nagel LTD」之後再回傳，及於同日下午2時42分答覆被上訴人稱「收到」等語後，兩造自同年2月25日起至4月24日止之電子郵件往來內容，均是有關上訴人向被上訴人轉達保險理賠部門僅同意50%之理賠金額，惟不為被上訴人接受並希望百分之百求償等情之磋商內容乙節，有兩造間往來電子郵件及已加註BAL公司名稱之索賠函可參（原審卷第50至78頁）；益徵上訴人為運送人BAL公司之船務代理人，而非運送人本人，自難認兩造間有運送契約之意思表示合致。

(3)依上說明，上訴人僅是代理BAL公司與被上訴人就系爭貨物

01 成立運送契約並代理簽發系爭載貨證券予被上訴人作為證明  
02 文件，並無以自己名義與被上訴人成立運送契約之意思，既  
03 如前述；則被上訴人逕以上訴人有在系爭載貨證券右下角欄  
04 位簽名，向其收取系爭貨物及開立發票給其之情事，遽謂兩  
05 造間已合意成立運送契約法律關係，而主張得就系爭貨物滅  
06 失之損害請求上訴人負運送人損害賠償責任云云，自屬無  
07 據。

08 3.此外，被上訴人主張上訴人於受貨人未出示提單之情況下，  
09 將系爭貨物無單放貨完畢，固與系爭載貨證券之附註事項記  
10 載不符；惟被上訴人仍持有系爭載貨證券，得對於運送人  
11 BAL公司行使所有權人之權利，自難逕認因其所稱上訴人無  
12 單放貨行為，造成被上訴人喪失系爭貨物之所有權，其依民  
13 法第638條規定請求按系爭貨物交付時目的地之價值計算其  
14 所有權喪失之損害云云，自不足取。

15 4.從而，被上訴人以原訴主張依運送契約法律關係及民法第  
16 638條規定，得請求上訴人給付及112萬1904元及加付法定遲  
17 延利息云云，應無理由。

18 (二)被上訴人依民法總則施行法第15條規定請求被上訴人負連帶  
19 責任，為無理由。

20 1.被上訴人於本院審理中新增主張：縱上訴人非運送人，然上  
21 訴人以未經我國認許之BAL公司名義簽發系爭載貨證券，後  
22 又無單放貨致其受有貨物滅失之損害，依民法總則施行法第  
23 15條規定，上訴人就該法律行為應與BAL公司負連帶責任等  
24 語（本院卷一第165至167頁），屬在本院提出新攻擊方法，  
25 上訴人復未異議而為辯論（本院卷一第214頁第230至232，  
26 卷二第66至71頁），本院自得加以審究，應先敘明。

27 2.按海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律  
28 之規定，海商法第5條定有明文。又未經認許其成立之外國  
29 法人，以其名義與他人為法律行為者，其行為人就該法律行  
30 為應與該外國法人負連帶責任，為民法總則施行法第15條所  
31 明定。又按海商法運送之貨物之全部或一部毀損、滅失者，

01 自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送  
02 人或船舶所有人解除其責任。前開運送人得主張之抗辯，運  
03 送人之代理人亦得主張之。海商法第56條第2項、第76條第1  
04 項分別定有明文。前開海商法關於運送代理人抗辯之特別規  
05 定，應優先於民法第279條規定為適用。本院既認定本件因  
06 系爭載貨證券所生之運送契約法律關係，因載貨證券所載之  
07 裝載港為我國高雄港，且認適用我國海商法規定，對於我國  
08 託運人保護較優，已如前述；則海商法第56條第2項、第76  
09 條第1項規定，於本件即有適用。

### 10 3.經查：

11 (1)上訴人陳述BAL公司非依我國公司法成立之私法人，未經我  
12 國法律認許，不得在我國為法律行為乙情，被上訴人並無異  
13 詞，堪認屬實。又上訴人是以BAL公司名義與被上訴人成立  
14 本件運送契約，並以BAL公司名義簽發系爭載貨證券交付被  
15 上訴人作為證明文件乙節，業如前述。茲上訴人以未經我國  
16 法律認許之BAL公司名義為法律行為之責任，於海商法並無  
17 規定，惟依海商法第5條規定，固非不得適用民法總則施行  
18 法第15條規定來認定該行為人應否負連帶責任。

19 (2)惟觀被上訴人於本院新增主張之請求原因事實，係謂：系爭  
20 貨物於108年1月26日運抵目的地港卸貨後，經上訴人於109  
21 年2月3日告知其因受貨人迄未領櫃，詢其是否退運，嗣於同  
22 月12日致電告知其系爭貨物已遭領取且於同日以電子郵件通  
23 知其有關Norton公司已申請破產之事，其乃於同年2月13日  
24 以電子郵件寄送正式索賠函予上訴人，要求上訴人賠償損  
25 害，故上訴人無單放貨之時間應為109年2月等語（本院卷一  
26 第370頁，卷二第132頁），核與兩造間於109年2月3日起至  
27 109年2月19日止之電子郵件往來內容相符，有前開電子郵件  
28 可參（原審卷第68至72頁）；足證訴人於109年2月3日尚發  
29 信詢問被上訴人因英國受貨人尚未領櫃，需要退運，要求被  
30 上訴人提供提單號碼以向英國分公司查詢延滯費及退運事  
31 宜，經被上訴人提供系爭載貨證券所載提單號碼等資料予上

01 訴人後，上訴人於同年2月7日即發信回覆稱Norton公司已申  
02 請破產，其外站無法聯繫上客戶，請被上訴人儘速告知是否  
03 要退運，嗣於被上訴人以109年2月12日下午3時37分、同月  
04 13日上午11時14分、同月19日上午8時51分，接連寄發電子  
05 郵件向上訴人表示：上訴人未經其同意，即就提單號碼  
06 0000-0000-000.020之貨物無單放貨，致其蒙受損失達美金3  
07 萬4282.8元，向上訴人要求全額賠償等情甚明。故被上訴人  
08 所稱上訴人於109年2月間始無單放貨，其因此得知受有損害  
09 等語，應係實情。

10 (3)雖被上訴人於109年2月13日出具之索賠函內記載「提單號碼  
11 0000-0000-0000.020，…貴司未經世野通知及確認，於108  
12 年3月無單放貨給英國Norton公司，導致世野產生損失貨款  
13 USD34,282.8，今已確認損失，請貴司於文到5日內電匯支付  
14 金額USD34,282.8」等語（原審卷第50頁），然對照前開電  
15 子郵件內容，可知上訴人在109年2月3日尚在詢問被上訴人  
16 因受貨人未領櫃是否退運乙事，已如前述，且觀被上訴人提  
17 出之系爭載貨證券全套3張內，均未蓋有「電放提單」字  
18 樣，有前開載貨證券可稽（本院卷二第21至25頁），顯見系  
19 爭貨物並未經被上訴人同意報關行電報放貨；而上訴人所提  
20 上證2出貨單影本（本院卷一第235頁），業經被上訴人否認  
21 其形式真正，上訴人並未提出證據原本釋明該出貨單之真  
22 正，且自該出貨單記載之貨物重量亦與系爭載貨證券記載之  
23 系爭貨物重量不一致，本院自難信其為真正。由是應認系爭  
24 貨物是在109年2月3日至同月12日間之某時放貨無疑。至被  
25 上訴人事後主張：本件應由上訴人舉證證明系爭貨物應受領  
26 之日為何時云云，即無可取。另被上訴人在前開索賠函內自  
27 述108年3月放貨云云，核與本院調查證據結果不符，亦不具  
28 訴訟上自認效力，本院自不受其拘束，附此說明。

29 (4)承上，系爭貨物既是於109年2月3日至同月12日間之某時無  
30 單放貨完畢，足認BAL公司依系爭載貨證券所運送之系爭貨  
31 物業經受領，被上訴人既主張系爭貨物是遭無單放貨予不詳

01 之人，並依民法第638條關於運送物有喪失、毀損或遲到  
02 者，其損害賠償額，應依其應交付時目的地之價值計算之規  
03 定，作為其計算本件損害賠償額之依據，堪認其係因系爭貨  
04 物滅失而請求賠償損害，參酌海商法第56條第2項關於運送  
05 人或船舶所有人責任解除之除斥期間規定，被上訴人至遲於  
06 1年內之110年2月12日之前，應對運送人BAL公司起訴，如其  
07 逾該1年期間未對運送人起訴，本件運送人即依法解除其責  
08 任甚明。

09 4.從而，上訴人已於110年7月5日向本院提出民事辯論意旨  
10 狀，抗辯被上訴人迄斯時為止均未對BAL公司起訴等語（本  
11 院卷二第69頁），未據被上訴人對此有所爭執，被上訴人迄  
12 本院辯論終結前，猶主張BAL公司並非運送人等語，而未提  
13 出可證明其已於110年2月12日之前對BAL公司起訴之證據為  
14 佐證，依海商法第56條第2項、第76條第1項規定，BAL公司  
15 因系爭貨物滅失所生損害賠償責任即行解除，上訴人亦得援  
16 用上開抗辯。故上訴人執前詞抗辯其就本件已無庸負連帶賠  
17 償責任等語，應為可取。

18 六、綜上所述，被上訴人起訴依運送契約法律關係及民法第638  
19 條規定，請求上訴人賠償112萬1904元及其利息，為無理  
20 由，不應准許。原審就上開部分判決被上訴人勝訴，併為被  
21 上訴人於供擔保後准許假執行之宣告，容有不當，上訴意旨  
22 指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本  
23 院將原判決此部分廢棄，並改判如主文第2項所示。被上訴  
24 人追加之訴依民法總則施行法第15條規定，請求上訴人應給  
25 付112萬1904元及其利息，為無理由，應予駁回，其假執行  
26 聲請失所附麗，應併駁回之。並依民事訴訟法第78條規定，  
27 為訴訟費用負擔之判決。

28 七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證  
29 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不  
30 逐一論列，附此敘明。

31 八、據上論結，本件上訴為有理由，被上訴人追加之訴為無理

01 由，爰判決如主文。  
02 中 華 民 國 110 年 8 月 17 日  
03 民事第八庭  
04 審判長法官 陳邦豪  
05 法 官 湯美玉  
06 法 官 胡芷瑜  
07 正本係照原本作成。  
08 不得上訴。  
09 中 華 民 國 110 年 8 月 17 日  
10 書記官 莊智凱