

臺灣高等法院民事裁定

112年度抗字第658號

抗 告 人 纖宇企業股份有限公司

法定代理人 林榮隆

代 理 人 蔡宛靜律師

相 對 人 易達聯運股份有限公司

法定代理人 吳佳珍

代 理 人 周立仁律師

上列當事人間損害賠償事件，抗告人對於中華民國112年4月11日臺灣士林地方法院110年度海商字第4號裁定提起抗告，本院裁定如下：

主 文

原裁定廢棄。

理 由

一、抗告人主張：伊因出售貨品一批（下稱系爭貨物）予訴外人美國 Complete Clothing Company公司（下稱CCC公司），乃委託相對人自我國臺北港裝船運送至美國洛杉磯港，相對人於民國110年9月28日簽發編號KELAX0000000之載貨證券（下稱系爭載貨證券）交付予伊。惟相對人之目的港代理人未經CCC公司提出系爭載貨證券，即交付系爭貨物予CCC公司，致伊喪失系爭貨物而受有價金損害新臺幣（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，向原法院起訴，求為命相對人給付687萬1,730元本息之判決（下稱本案訴訟）。嗣經原法院以：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，排除任何其他地區法院之管轄權，乃以無管轄權為由裁定駁回本案訴訟。抗

01 告人聲明不服，提起抗告意旨略以：我國法院應有國際管轄
02 權，並無違背當事人間實質公平及程序迅速經濟要求之情
03 事。原裁定駁回本案訴訟，尚有違誤，為此提起抗告，請求
04 廢棄原裁定等語。

05 二、關於國際管轄合意之創設效部分：

06 (一)按當事人間為國際管轄合意之行為，其目的在於使一國法院
07 取得國際管轄權之法律效果，此項合意行為應屬訴訟行為，
08 性質上為訴訟契約，其合法性應依法院地法律為判斷（參照
09 陳榮宗、林慶苗，民事訴訟法〔上〕，第100頁，102年11月
10 修訂8版1刷；民事訴訟法〔中〕，第77頁，103年3月修訂8
11 版1刷；最高法院100年度台上字第42號判決、102年度台上
12 字第2262號判決亦同此旨）。次按民事訴訟法第24條第1項
13 規定：「當事人得以合意定第一審管轄法院。但以關於由一
14 定法律關係而生之訴訟為限。」，從而本院即應依上開規
15 定，審查兩造是否因系爭條款約定而成立國際管轄合意（同
16 此見解，參照陳瑋佑，論載貨證券背面之管轄條款，台灣法
17 學雜誌，第337期，第9至13頁，107年2月14日）。

18 (二)系爭條款約定：「除本載貨證券另有約定外，本載貨證券所
19 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
20 之英格蘭法院管轄，排除任何其他地區法院之管轄權。於本
21 條款依當地法不適用時，由運送人選擇以裝載港所在地或卸
22 載港所在地法院為管轄法院，並以法院地法為準據法。」
23 （見原法院卷第105頁）。經查系爭載貨證券雖為相對人單
24 方所簽發，然係因抗告人之請求而為，揆以海運實務及載貨
25 證券之流通性，載貨證券持有人係據該證券行使權利，則載
26 貨證券上事先印就之制式記載（包括系爭條款），性質上屬
27 定型化契約條款，除有顯失公平應認為無效之情形外，對兩
28 造均生拘束力（最高法院105年度台上字第105號判決亦同此
29 旨）。從而本院審酌載貨證券背面記載管轄條款，為國際海
30 事商業慣例，且為一般公認而屬公知者，應推認為託運人即
31 抗告人所知悉，且抗告人收受系爭載貨證券時，對系爭條款

並無異議或請求更正，亦未依民法第642條第1項規定要求中止運送或取回系爭貨物，足認抗告人已同意該約款之效力。從而本件應認為兩造已達成國際管轄合意，系爭條款具有創設效，約定就系爭載貨證券所生之所有請求或爭議，選定由位於倫敦市之英格蘭法院為管轄（但系爭條款關於排除我國法院管轄權約定即排除效部分，顯失公平而無效，詳如後述）。

三、關於國際管轄合意之排除效部分：

(一)按解釋契約，應於文義上及論理上詳為推求，以探求當事人立約時之真意，並通觀契約全文，斟酌訂立契約當時及過去之事實、交易上之習慣等其他一切證據資料，本於經驗法則及誠信原則，從契約之主要目的及經濟價值作全盤之觀察，以為其判斷之基礎，不能徒拘泥字面或截取書據中一二語，任意推解致失其真意（最高法院96年度台上字第2631號判決意旨參照）。是本院應基於上開原則，斟酌具體情事，探求兩造成立國際管轄合意時，系爭條款關於排除我國法院管轄權之約定（即國際管轄合意之排除效）是否有效，不因本件為涉外民事事件而異，先予敘明。

(二)次按法院受理涉外民商事件，審核有無國際民事裁判管轄權時，應就個案所涉及之國際民事訴訟利益與特定國家（法域）關連性等為綜合考量，並參酌內國民事訴訟管轄規定及國際民事裁判管轄規則之法理，衡量當事人間實質公平、程序迅速經濟等，以為判斷。故除由我國法院行使管轄權，有明顯違背當事人間實質公平及程序迅速經濟等特別情事外，原則上均應認我國法院有管轄權（最高法院105年度台上字第105號判決意旨參照）。經查相對人為依我國法律登記成立之私法人，主事務所設於臺北市○○區○○○路0段000號6樓（見本院卷第52頁），則抗告人以相對人為被告，向法院提起本案訴訟，依民事訴訟法第2條第2項規定，原法院自有管轄權，並無違反當事人間之實質公平，亦無礙於訴訟程序進行之迅速經濟。則系爭條款排除我國法院管轄權，有

01 無顯失公平之情形，即應加以審酌（詳如後述）。

02 (三)民事訴訟法第28條第2項規定：「第24條之合意管轄，如當
03 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
04 成立，按其情形顯失公平者，他造於為本案之言詞辯論前，
05 得聲請移送於其管轄法院。但兩造均為法人或商人者，不在
06 此限。」，僅將「顯失公平」之效力審查標準，適用於當事
07 人之一造為法人或商人之定型化管轄條款，立法理由則在於
08 締約之他造非為法人或商人者，就合意管轄條款多無磋商變
09 更之餘地，為防止合意管轄條款之濫用，保障經濟弱勢當事
10 人之權益，而為上開規定。經查本件為涉外民事事件，相對
11 人具有經濟上優勢地位，單方面簽發系爭載貨證券，並以事
12 先印就制式記載納入系爭條款，抗告人無從與相對人磋商談
13 判修訂國際管轄合意約定，故抗告人顯然處於相對經濟弱勢
14 地位，核與上開本文規定締約當事人地位不平等之情形相類
15 似。則基於上開規定保護經濟弱勢當事人權益之規範目的，
16 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
17 以規範，核屬法律漏洞，應類推適用民事訴訟法第28條第2
18 項本文規定，依平等原則，以本件國際管轄合意關於排除我
19 國法院管轄權之約定是否顯失公平為標準，審查系爭條款關
20 於排除效之約定是否有效。

21 (四)系爭條款約定：「除本載貨證券另有約定外，本載貨證券所
22 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
23 之英格蘭法院管轄，排除任何其他地區法院之管轄權。於本
24 條款依當地法不適用時，由運送人選擇以裝載港或卸載港所
25 在地法院為管轄法院，並以法院地法為準據法。」（Except
26 as otherwise provided specifically herein any claim
27 or dispute arising under this Bill of Lading shall b
28 e governed by the laws of England and determined in
29 English courts sitting in the city of London to the
30 exclusion of the courts of any other place. In the e
31 vent this clause is inapplicable under local law the

n jurisdiction and choice of law shall lie in either the port of loading or port of discharge at Carrier's option. 見原法院卷第105頁）。經查：

1. 本件託運人即抗告人、運送人即相對人均為依我國法律登記成立之私法人，主事務所均設於臺北市（見原法院卷第344、346頁），系爭貨物裝貨港位於我國，而卸貨港位於美國，則系爭條款合意管轄所指定之法院地國即英格蘭，顯然欠缺與本案訴訟有任何涉外要素之連結關係存在。且依民事訴訟法第2條第2項規定，原法院就本案訴訟有管轄權，已如前述，故審酌上開一切情狀，不能認為兩造有合意選擇英格蘭法院為管轄法院之合理原因，系爭條款關於排除我國法院管轄權之約定，顯然欠缺必要性，而有顯失公平之情形。
2. 按海商法第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（最高法院111年度台抗字第173號裁定意旨參照）。則因載貨證券所生爭議，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，足見其並非專屬管轄規定，無從因其制定係繼受自漢堡規則第21條第1項第c款規定，即認其為法定專屬管轄規定。故兩造合意創設國際管轄權，並選定由位於倫敦市之英格蘭法院管轄，並無違反我國法關於專屬管轄規定，依民事訴訟法第26條規定，固屬有效。但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，否則應認為系爭條款排除我國法院管轄權之約定顯失公平，即屬無效（詳如後述）。
3. 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，但並無約定專屬何種英格蘭法院管轄。經查英格蘭與威爾斯法院體系複雜，與本件相關之民事訴訟

第一審管轄法院如下（見本院卷第53至81頁）：

(1)多數民事事件由郡法院（County Court）管轄，標的金額為英鎊2萬5,000元以下。

(2)複雜民事事件則由高等法院（High Court）管轄，高等法院下設王座法院、衡平法院與家事法院，茲就與本件相關之王座法院與衡平法院分述如下：

①王座法院（King's Bench Division）下設數種特殊法庭：

(甲)海事法院（Admiralty Court）：受理海事事件如船舶碰撞、海難救助、貨物運送、消滅時效、抵押權爭議、船舶對物訴訟等，為最古老的特殊法院。

(乙)商事法院（Commercial Court）：受理商事事件，絕大多數含有涉外因素，於過去20年內所受理事件中，有75%以上之一造當事人為外國人。

(丙)財務法院（Financial List）：主要受理標的金額英鎊5,000萬元以上之財務爭議事件、或特別需要市場專業知識之事件、或具有一般市場重要性之事件。該法庭兼具王座法庭與衡平法院（Chancery Division）性質，當事人得向財務法院或王座法院起訴。

(丁)企業法院（Business List）：受理事件範圍很廣，包括內國事件與涉外事件，凡不歸屬於其他法庭管轄之事件，即由企業法庭管轄。

②衡平法院（Chancery Division）下設數種特殊法院，包括上述財務法院與企業法院，以及競爭法院、破產與公司法院、財產信託與遺囑認證法院、財稅法院等共七種類型。

(3)本件抗告人提起本案訴訟並主張：相對人之目的港代理人未經CCC公司提出系爭載貨證券即交付系爭貨物，致伊喪失系爭貨物，受有價金損害新臺幣687萬1,730元等語。經查：

①本案訴訟標的金額僅約英鎊18萬元，究應由位於倫敦市之上開何種法庭管轄，尚屬不明，系爭條款逕行約定排除我

國法院管轄權，顯然不利於抗告人行使權利，應認為系爭條款排除我國法院管轄權之約定，顯失公平，應屬無效。

②若位於倫敦市之上開法庭就本案訴訟均無管轄權，則依系爭條款後段約定，應由運送人即相對人選擇以裝載港即我國臺北港、或卸載港即美國洛杉磯港所在地法院為管轄法院，並以法院地法為準據法。經查：

(甲)臺北港位於新北市八里區，管轄法院為臺灣新北地方法院（下稱新北地院），則若相對人選擇以新北地院為管轄法院，固屬明確，惟據此足證系爭條款前段排除我國法院管轄權之約定，顯無實益，衡情應認為系爭條款關於排除我國管轄權之約定顯失公平，應屬無效。

(乙)洛杉磯港位於美國加利福尼亞州洛杉磯市，則本案訴訟依美國法若經定性為海事事件，即應由聯邦地方法院即加州中部法院（United States District Court, Central District of California）管轄；若非屬海事事件，且與聯邦法律無涉，則由加利福尼亞州洛杉磯郡高等法院（Los Angeles County Superior Court）管轄（見本院卷第83至97頁）。惟本案訴訟究竟是否應定性為海事事件，尚屬不明，則據此益證系爭條款約定排除我國法院管轄權，顯然不利於抗告人行使權利，顯失公平，應屬無效。

4.抗告人之資本額僅為553萬元，經營布疋、五金、化妝品等批發業（見本院卷第49頁），並非資本雄厚、組織龐大之跨國企業體，則若抗告人依約在位於倫敦市之英格蘭法院起訴，相較於在我國法院起訴，將付出顯不相當之勞費，而陷於事實上不能起訴之狀態，衡情顯難期待抗告人遠赴英格蘭法院起訴求償。相對人制定該等文字之目的，應在於追求一己之利益，迫使抗告人因不便於遠赴英格蘭起訴而放棄求償。從而為兼顧抗告人之正當利益及程序保障，本院認為系爭條款關於排除我國法院管轄權之約定，顯失公平，該部分之約定應屬無效，不發生排除我國法院管轄權之效力，原法

01 院就本案訴訟應有管轄權（至於是否發生排除其他國家法院
02 管轄權之效力，則屬另一問題，並非本件所得審究）。

03 5.此外最高法院111年度台抗字第173號裁定意旨雖肯定國際管
04 轄合意之排除效，惟其事實與本件不同，茲分述如下：

05 (1)上開裁定所示事實為：託運人為我國籍新龍光塑料股份有限
06 公司（下稱新龍光公司），受貨人為阿爾及利亞籍SNC公司
07 （下稱SNC公司），運送人為丹麥籍Maersk Line A/S公司
08 （下稱Maersk公司），其代理人為我國籍快桅股份有限公司
09 （下稱快桅公司），裝貨港為我國高雄港，卸貨港為阿爾及
10 利亞之貝賈亞港，由快桅公司簽發載貨證券予新龍光公司。
11 該載貨證券運送條款約定由位於倫敦之英格蘭高等法院（Hi
12 gh Court）管轄，並排除其他任何國家法院之管轄，且無約
13 定運送人得選擇其他管轄法院。嗣因輪船運送途中起火致貨
14 物全損，受貨人SNC公司將其損害賠償請求權讓與託運人新
15 龍光公司後，新龍光公司再將其權利讓與我國籍泰安產物保
16 險股份有限公司（下稱泰安產物保險公司），泰安產物保險
17 公司於我國法院起訴請求運送人Maersk公司及其代理人快桅
18 公司賠償損害等情。

19 (2)經查上開裁定所示原告為泰安產物保險公司，資本額高達29
20 億7,411萬8,920元，本件原告即抗告人資本額則僅為553萬
21 元（見本院卷第49、99頁），二者就跨國訴訟之實施能力顯
22 有巨大差異。上開裁定所示被告為丹麥籍Maersk公司與我國
23 籍快桅公司，而Maersk公司並無於我國設籍，則依民事訴訟
24 法第2條第2項規定，我國法院對之並無管轄權；核與本件被
25 告即相對人為我國籍公司，我國法院依上開規定對之有管轄
26 權之情形不同。從而上開裁定所示意旨自無從於本件比附援
27 引，併予敘明。

28 四、綜上所述，系爭條款關於「除本載貨證券另有約定外，本載
29 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
30 於倫敦市之英格蘭法院管轄」之約定為有效，兩造就此已達
31 成合意創設國際管轄權，由位於倫敦市之英格蘭法院取得就

01 本案訴訟之管轄權。但系爭條款就「排除任何其他地區法院
02 之管轄權」之約定，其中關於排除我國法院管轄權之部分，
03 則因兩造合意管轄所指定之法院地國即英格蘭，顯然欠缺與
04 本案訴訟之涉外要素連結關係，且將迫使抗告人因遠赴英格
05 蘭起訴不便而放棄求償，故該等排他管轄之約定顯失公平而
06 為無效，我國法院即原法院就本案訴訟仍有管轄權，不因該
07 等排他管轄之約定而遭排除。從而抗告人向原法院提起本案
08 訴訟，應屬合法。原法院以無管轄權為由，裁定駁回抗告人
09 之本案訴訟，尚有誤會。抗告人抗告意旨指摘原裁定不當，
10 聲明廢棄，為有理由，爰由本院予以廢棄，發回原法院另為
11 適法之處理。

12 五、據上論結，本件抗告為有理由，爰裁定如主文。

13 中 華 民 國 112 年 9 月 12 日
14 民事第二庭

15 審判長法 官 陳容正

16 法 官 紀文惠

17 法 官 邱 琦

18 正本係照原本作成。

19 本裁定除以適用法規顯有錯誤為理由外，不得再抗告。如提起再
20 抗告，應於收受送達後10日內委任律師為代理人向本院提出再抗
21 告狀。並繳納再抗告費新臺幣1千元。

22 中 華 民 國 112 年 9 月 13 日

23 書記官 常淑慧