

臺灣高等法院民事判決

114年度海商上字第1號

上訴人 白馬窯業股份有限公司

法定代理人 廖伸華

訴訟代理人 王國傑律師

複代理人 謝宜蓁律師

被上訴人 LYNEX SHIPPING LIMITED (凌遠航運有限公司)

法定代理人 Li Wai Chi Joey (李蕙芝)

訴訟代理人 蔡東賢律師

許祐寧律師

上列當事人間請求損害賠償等事件，上訴人對於中華民國113年3月29日臺灣士林地方法院111年度海商字第1號判決提起上訴，本院於114年12月24日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序方面

一、本件上訴人主張被上訴人為伊所持有載貨證券(B/L NO. NM3 0202，下稱系爭載貨證券)之發給人，為伊託運貨物之運送人，應依民法第622條、第634條、海商法第62條、第63條、第74條第1項規定負損害賠償責任，惟被上訴人為妨訴抗辯：上訴人將其貨物交由訴外人Million Super Corp. (下稱Million Super公司)運送，而伊與Million Super公司訂有傭船契約(下稱甲傭船契約)，依甲傭船契約約定相關運送爭議應在香港提付仲裁，系爭載貨證券引置此仲裁約定，上訴人應受拘束，本件訴訟不合法云云。惟按訂定傭船契約

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，應綜觀引置約定之內容、用語、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（最高法院112年度台抗字第201號裁定意旨參照）。上訴人係經Million Super公司背書交付而持有系爭載貨證券之第三人，系爭載貨證券背面運送條款雖記載：「在前頁日期簽署之傭船契約條款、條件、自由權及除外規定，包括準據法及仲裁條款，引置本載貨證券」（All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, including the Law and Arbitration Clause, are here with incorporated.）（見本院卷一第323、327頁），但無清晰足以引起上訴人注意、使其得隨時閱讀、知悉甲傭船契約所訂仲裁條款之可能性，被上訴人亦不能證明Million Super公司將甲傭船契約與系爭載貨證券併送上訴人參考，自難認甲傭船契約之仲裁條款拘束上訴人。被上訴人所為妨訴抗辯並非可取。

01 二、查上訴人為依中華民國法律設立之法人，被上訴人為依香港
02 法律設立之法人（見本院卷一第467頁、原審卷一第32頁之
03 上訴人商工登記公示資料、第127-131、175-180頁之臺北經
04 濟文化辦事處（香港）公證書、被上訴人公司註冊證明
05 書），本件為涉及香港之民事事件，依海商法第77條、香港
06 澳門關係條例第38條、涉外民事法律適用法第43條第1項規
07 定，本件應適用我國海商法及民法為準據法。又系爭載貨證
08 券之卸貨地在臺北（見原審卷一第22頁），依海商法第78條
09 規定，系爭載貨證券所生之爭議，原法院有管轄權。上訴人
10 向原法院提起本件訴訟，依系爭載貨證券法律關係為請求，
11 應屬合法。

12 貳、實體方面：

13 一、上訴人主張：被上訴人於民國110年8月24日向訴外人Bright
14 Concord Inc, Limited（下稱亮群公司）租用原審被告Hesi
15 ng Shipping Co., Ltd.（下稱Hesing公司）所有之船舶「NA
16 RIMOTO MARU」（成元丸輪，下稱系爭船舶），並訂立定期
17 傭船契約（下稱乙傭船契約），而實際指揮系爭船舶承攬運
18 送，被上訴人再於同年11月8日與Million Super公司訂立甲
19 傭船契約，伊則與Million Super公司訂立運送契約，約定
20 伊給付美金25萬6000元，由Million Super公司以系爭船舶
21 自馬來西亞承載運送黏土4000公噸（下稱系爭貨物）至臺北
22 港，並由訴外人Delight Star Shipping Agency Co., Ltd.
23 （貫倫船務代理有限公司，下稱貫倫公司）依甲傭船契約約
24 定、經被上訴人授權於110年11月25日簽發系爭載貨證券交
25 付Million Super公司，Million Super公司背書轉讓予伊，
26 伊交付第一銀行審核無訛後，第一銀行於同年月26日撥付運
27 費予被上訴人，被上訴人為系爭載貨證券之發給人及系爭貨
28 物之運送人。詎系爭船舶於110年12月1日航行前往臺灣途
29 中，因船上貨物移位導致系爭船舶傾斜、沉沒，造成系爭貨
30 物全部滅失，被上訴人應負損害賠償責任。爰依系爭載貨證
31 券法律關係及民法第622條、第634條、海商法第62條、第63

01 條、第74條第1項規定，請求被上訴人給付美金25萬6000元
02 並加計法定遲延利息。

03 二、被上訴人則以：上訴人持有之系爭載貨證券非在馬來西亞裝
04 貨港由船長簽發，其上記載簽發地為馬來西亞之內容不實，
05 應屬無效，上訴人不得執此主張權利。又Hesing公司為系爭
06 船舶之所有人，具指揮系爭船舶海員、船長之權限，並負責
07 貨物管理，系爭載貨證券係Hesing公司之代理人Chun An In
08 ternational Logistics Co., Ltd.（大連春安國際物流有限
09 公司，下稱春安公司）指示貫倫公司簽發，伊非系爭載貨證
10 券之發給人。且依乙傭船契約約定，伊非系爭貨物之運送
11 人，僅是船舶艙位之次提供人、貨運之仲介人，介紹託運人
12 將貨物放到實際操船者手中並收取費用，至於貨物實際如何
13 裝卸、如何簽發載貨證券等均是由實際操船者決定，伊不負
14 運送人之賠償責任。且上訴人在原審向Hesing公司求償、又
15 向訴外人明台產物保險股份有限公司（下稱明台保險公司）
16 請求系爭貨物滅失之保險金，有重複得利之嫌，伊依民法第
17 218條之1及第264條規定，在上訴人將其權利讓與伊之前，
18 伊得行使同時履行抗辯權等語，資為抗辯。

19 三、原審判決就上開部分，駁回上訴人之訴，上訴人不服，提起
20 上訴，聲明：(一)原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分
21 廢棄；(二)被上訴人應給付上訴人美金25萬6000元，及自起訴
22 狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利
23 息；(三)上訴人願供擔保請准宣告假執行。被上訴人則為答辯
24 聲明：(一)上訴駁回；(二)如受不利判決，願供擔保請准宣告免
25 為假執行。

26 四、兩造不爭執上訴人與Million Super公司約定上訴人給付運
27 費美金25萬6000元，於110年11月25日將系爭貨物交由Milli
28 on Super公司以系爭船舶從馬來西亞運送至臺北港；被上訴
29 人於110年8月24日與亮群公司簽訂乙傭船契約，Million Su
30 per公司於110年11月8日與被上訴人簽訂甲傭船契約，於系

01 爭貨物運送期間，甲、乙傭船契約均有效等情（見本院卷一
02 第238、467、481-482頁），堪認此部分事實為真實。

03 五、被上訴人是否為系爭載貨證券之發給人？被上訴人是否依系
04 爭載貨證券就系爭貨物負運送人責任？

05 按運送人或船長於貨物裝船後，因託運人之請求，應發給載
06 貨證券，載貨證券應由運送人或船長簽名；載貨證券之發給
07 人，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責，海商法
08 第53條、第54條、第74條第1項定有明文。上訴人據此主張
09 被上訴人為系爭載貨證券之發給人即系爭貨物之運送人，應
10 依系爭載貨證券法律關係負運送人責任，惟為被上訴人所否
11 認。查：

12 (一)系爭載貨證券記載託運人為Million Super公司，簽發人為
13 貫倫公司，而其「代表系爭船舶船長」（AS AGENT FOR AND
14 BEHALF OF THE MASTER OF MV. NARIMOTO MARU）（見原審卷
15 一第22頁、本院卷一第321-325頁）。一般載貨證券係由船
16 東或船長或裝貨港代理簽發，貫倫公司為卸貨港代理，然被
17 上訴人依甲傭船契約第15條約定，同意在臺北之卸貨港代理
18 商簽發載貨證券（見本院卷一第355、358頁），則Million
19 Super公司依此約定，請求貫倫公司簽發系爭載貨證券應屬
20 有效，被上訴人主張系爭載貨證券無效云云，即非可取。Mi
21 llion Super公司於110年11月26日填具製作提單切結書後，
22 貫倫公司於同年月29日發電子郵件詢問春安公司是否授權代
23 為簽發載貨證券，春安公司於同日回覆確認提單電報完備並
24 經船長確認，同意授權貫倫公司簽發載貨證券交予Million
25 Super公司辦理押匯等情，有貫倫公司回函及製作提單切結
26 書、電子郵件可稽（見本院卷一第273-281頁），故本件爭
27 點厥為春安公司代理何人授權貫倫公司簽發系爭載貨證券。

28 (二)貫倫公司雖函覆本院：伊當初協助租船方找船，是跟春安公
29 司談的，租船方提供租方為Million Super公司、春安公司
30 提供船東為被上訴人，並由Million Super公司與被上訴人
31 簽署甲傭船契約（Fixture Note，簡式合約），春安公司與

被上訴人為同一航運集團，故伊認為船東為被上訴人等語，但又表示：伊不清楚春安公司與被上訴人之業務及財務如何區分，且系爭船舶登記為Hesing公司所有，伊未與Hesing公司有任何聯繫，亦不清楚春安公司如何與Hesing公司或系爭船舶船長接洽此次航次運載及提單簽署、發放事宜等情（見本院卷二第65-67頁），貫倫公司僅憑甲傭船契約認定被上訴人為「船東」，實際上其不知春安公司如何聯繫取得系爭船舶所有人Hesing公司及船長授權簽發系爭載貨證券，自難逕依貫倫公司回函認定被上訴人為系爭載貨證券之發給人。

(三)查，春安公司曾於110年11月26日以電子郵件通知收件人「jintengshipping」：「由於客戶三方貿易原因，現申請提單更改發貨人收貨人通知方，原收貨人變為新提單的發貨人，並把提單分成三票（收貨人通知方不同），希望貴司能夠給予支持和配合，感謝！」，有春安公司電子郵件及大陸地區大連公證處公證書、財團法人海峽交流基金會（下稱海基會）核驗證明可稽（見本院卷一第451-453頁、卷二第229-234頁），此與Million Super公司於同日提出於貫倫公司之製作提單切結書記載系爭載貨證券共3份、通知方各不相同乙情相符（見本院卷一第277頁）；嗣貫倫公司於110年12月1日接獲春安公司轉寄系爭船舶船長所發之遇險通知：「成元丸今早01：30船舶左傾20度……」，發信人之電子郵件信箱為：「narim0000000teng.bjles.net」，副本寄送對象包含：「金騰」（見本院卷二第23頁），益證系爭船舶及船長均屬於「jinteng」或「金騰」；且系爭船舶在Equasis（Electronic Quality Shipping Information System）網站登錄資料記載其登記所有權人（Registered owner）為Hesing公司，商業經營及國際安全管理者（Ship manager/Commercial manager、ISM manager）為Jin Teng Shipping Co., Ltd.（下稱Jin Teng公司），有兩造所提Equasis網頁資訊為證（見原審卷一第28-30頁、本院卷一第394、473-475頁），參互以觀，堪認春安公司係取得系爭船舶管理者Jin

01 Teng公司之授權，由貫倫公司代理簽發系爭載貨證券交付Mi
02 llion Super公司。

03 (四)又亮群公司代表系爭船舶所有權人 (FOR AND ON BEHALF OF
04 OWNER) 與被上訴人簽訂乙傭船契約，其中第16條約定：

05 「船長應該為那些與大副收貨清單一致的貨物簽發載貨證券
06 或貨運提單。但經由船舶所有人之同意，傭船人及其代理人
07 得代理船長簽發載貨證券或貨運提單，只要貨物與大副收貨
08 清單一致」 (THE MASTER SHALL SIGN THE BILLS OF LADING OR WAYBILLS……. HOWEVER, CHARTERS OR THEIR AGENT/S
09 MAY SIGN BILLS OF LADING OR WAYBILLS ON BEHALF OF THE MASTER, WITH THE OWNER'S PRIOR WRITTEN AUTHORITY……) (見本院卷一第363、365、369、371頁)，是依乙
10 傭船契約約定，載貨證券應由系爭船舶船長簽發，或經系爭
11 船舶所有權人同意由傭船人被上訴人或代理人簽發，被上訴
12 人無權自行授權簽發載貨證券。
13
14
15

16 (五)至於貫倫公司經授權代理簽發系爭載貨證券後，將之郵寄給
17 Million Super公司，Million Super公司再持向第一銀行押
18 匯，經第一銀行總行審核無瑕疵後，付款予信用狀受益人Mi
19 llion Super公司，Million Super公司再匯款予被上訴人等
20 情，固有貫倫公司回函、第一銀行回函、信用狀、匯出匯款
21 水單為證，並據證人即第一銀行承辦人顏婉玲證述在卷 (見
22 本院卷二第17、65-67頁、卷一第293-295頁、原審卷一第28
23 9-293、331頁、本院卷二第40-44頁)，惟此係Million Sup
24 er公司依甲傭船契約第7條約定給付運費予被上訴人 (見本
25 院卷一第354、357頁)，尚難因此認定被上訴人為系爭載貨
26 證券之運送人。

27 (六)上訴人又主張：被上訴人為實際操控系爭船舶、指揮運送系
28 爭貨物之運送人云云，固以被上訴人與亮群公司所訂乙傭船
29 契約第15條、第29條、第30條、第31條約定為證 (見本院卷
30 一第363-364、369-370頁)。按運送人對於船舶之安全航行
31 能力、配置船員、設備、供應等事項有為注意及措置之義

01 務，對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送
02 及看守，有注意及處置之義務，此觀海商法第62條、第63條
03 規定自明。惟乙傭船契約第15條係關於貨物裝載於甲板之責
04 任分擔（海商法第73條參照），且須經船長許可，第29條關
05 於天候與航行安全仍須由船長負責，第30條關於裝卸工人損
06 壞首應由船長或船舶所有人負責修復，第31條關於船舶靠港
07 超過25天造成性能不足及船底污損之責任分擔，均難認被上
08 訴人得實質指揮「航海上事項」而有注意及處置之義務。且
09 乙傭船契約第18條及第37條明訂所有權人應保證系爭船舶於
10 被上訴人傭船期間內適航且可操作，倘因船舶或船員造成之
11 時間損失應停費，由海員引起之損失應由所有權人負責等情
12 （見本院卷一第363、365、369、371頁），足認乙傭船契約
13 約定就系爭船舶因適航力及船員過失所致損害，應由系爭船
14 舶所有權人負賠償責任，非屬被上訴人之責任。況上訴人在
15 原審主張Hesing公司應就其所僱用之船長、船員於執行職務
16 之過失導致系爭船舶沉沒、系爭貨物滅失等損害，負僱用人
17 之賠償責任部分，經原審為上訴人勝訴之判決確定，其既不
18 爭執系爭船舶及船長、船員係由Hesing公司管理指揮監督，
19 自應由Hesing公司就系爭船舶於「航海上事項」負運送人之
20 責。被上訴人抗辯：伊僅是仲介經營船舶運送商業活動，不
21 就「航海上事項」負責等語，尚非無據。

22 六、綜上所述，上訴人主張：被上訴人為系爭貨物之運送人，貫
23 倫公司係代理被上訴人簽發系爭載貨證券，被上訴人應就系
24 爭貨物於航行中滅失負運送人責任云云，難信可取。則上訴
25 人依系爭載貨證券法律關係及民法第622條、第634條、海商
26 法第62條、第63條、第74條第1項規定，請求被上訴人給付
27 美金25萬6000元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，
28 按週年利率5%計算之利息，洵非有據，不應准許。原審就
29 此部分為上訴人敗訴之判決，核無不合。上訴論旨指摘原判
30 決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由。

31 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

01 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
02 逐一論列，附此敘明。

03 八、據上論結，本件上訴為無理由，爰判決如主文。

04 中 華 民 國 115 年 1 月 14 日
05 民事第一庭

06 審判長法 官 蔡和憲

07 法 官 曾明玉

08 法 官 林晏如

09 正本係照原本作成。

10 如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其
11 未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀
12 （均須按他造當事人之人數附繕本），上訴時應提出委任律師或
13 具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師
14 資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項
15 但書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴
16 者，應一併繳納上訴審裁判費。

17 中 華 民 國 115 年 1 月 14 日

18 書記官 簡維萍