臺灣高等法院高雄分院民事裁定

108年度抗字第54號

抗　告　人　和發冷凍食品股份有限公司
法定代理人　陳肇慶
相　對　人　CMA CGM S.A.
法定代理人　Rodolphe Saade
相　對　人　達飛通運有限公司
法定代理人　劉佑民
上　一　人
訴訟代理人　王國傑律師

上列抗告人因與相對人間損害賠償事件，對於中華民國108 年2月11日臺灣高雄地方法院107 年度海商字第12號所為裁定提起抗告，本院裁定如下：

主　文

抗告駁回。

抗告費用由抗告人負擔。

理　由

一、按訴訟之全部或一部，法院認為無管轄權者，依原告聲請或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而不能為同法第28條之裁定者，法院應以裁定駁回之。民事訴訟法（下稱本法）第28條第1 項、第249 條第1 項第2 款分別定有明文。次按衡諸契約自由及處分權主義原則，合意由外國法院管轄，如非專屬於我國法院管轄，且該外國法院亦承認當事人得以合意定管轄法院，復無本法第28條第2 項顯失公平之情形，應無不許之理（高法院106 年台抗字第445 號裁定要旨參照）。

二、抗告意旨略以：抗告人向訴外人FU JYI Marinenavigation S .A .（下稱FU JYI公司）購買冷凍魚貨乙批（下稱系爭魚貨）後，FU JYI公司委由訴外人全球國際物流股份有限公司（即Transworld Logistics INTL CORP，下稱全球公司）代為向相對人CMA CGM S .A .公司（下稱CMA 公司）洽訂艙位，並約定全程以溫度設定-25 ℃以下之冷凍貨櫃運送。而系

爭魚貨於西元（下同）2017年7月14日自莫三比克國之那卡拉港裝入CMA公司所提供設定-25℃之CRSU0000000號冷凍貨櫃（下稱309貨櫃），並於同日交付CMA公司，翌日因309貨櫃之冷凍設備故障，系爭魚貨改重裝於CMA公司提供之TTNU0000000號冷凍貨櫃（下稱704貨櫃）中，且於同日裝載於「HARALD S」輪上，CMA公司並同時簽發以抗告人為受貨人之載貨證券副本（下稱系爭副本）。嗣704貨櫃自模里西斯之路易港由CMA公司以「FRISIA HANNOVER」貨櫃輪（下稱FH船舶）於同年8月23日運抵新加玻，再由CMA公司以「CMA CGM COLUMBIA」貨櫃輪（下稱CC船舶）於同年9月2日運抵高雄港，並於同一天儲存於高雄港68號碼頭之貨櫃中心。抗告人於2017年9月5日接獲到貨通知後，向CMA公司在台灣之代理人即相對人達飛通運有限公司（下稱達飛公司）換發提貨單（下稱小提單），隨將704貨櫃拖運至前鎮魚市場。詎抗告人於翌日取貨時，發現上開貨櫃內之系爭魚貨有部分變色、解凍、變形且有異味，即通知訴外人中華海事檢定社股份有限公司（下稱中華公司）前往調查，經該公司查認系爭魚貨損壞原因，係出於309貨櫃之冷凍設備故障，即請求CMA公司賠償貨損，惟未獲置理。抗告人因而依運送契約債務不履行約定，訴請相對人連帶給付系爭漁獲所受損害額等情。詎原審以CMA公司就運送契約所交付系爭副本屬於電放單性質，抗告人始終未能提出或清楚交代所謂載貨證券原本為何，故認本件並無載貨證卷或其副本，而以原審無管轄權，且不能為本法第28條之裁定移送，駁回抗告人之訴與假執行之聲請。惟抗告人所提出之電放單，已載明正本提單數量為三，足認CMA公司就運送契約確曾簽發載貨證券。其次，系爭副本正面附加合意管轄條款（下稱合意條款），係指本件以載貨證券為證明之運送契約關係下，運送人與託運貨主間索賠或訴訟，專以馬賽商業法院為管轄法院，始有其適用，原審認定抗告人需受此合意條款之拘束，自係認定CMA公司就運送契約已經簽發載貨證券，卻又認本件並無載

貨證券之簽發，顯自相矛盾。又合意條款雖約定本件專屬馬賽商業法院為管轄法院，惟參酌該條款後段約定：「Notwit-hstanding the above , the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office」（下稱合意條款後段）等語，即表示儘管有上述約定，承運人還是有權將訴訟提交相對人所在地法院審理，足見合意條款並未排除其他法院管轄權。此外，託運人FU JYI公司及抗告人均為設址我國之法人，運送契約之目的地為我國高雄港，該專屬馬賽商業法院為管轄法院之約定，使抗告人僅能遠赴法國求償，實有違平等互惠原則，參酌海商法第61條規定精神，應為無效等語。爰聲明：原裁定廢棄，並發回原審法院。

三、經查，抗告人主張之原因事實，係其向託運人FU JYI公司購買系爭魚貨，由CMA 公司擔任運送人，抗告人於接獲到貨通知後，持系爭副本向CMA 公司在台灣之代理人即達飛公司換發小提單辦理報關，嗣經領櫃、拆櫃取貨後，發現系爭魚貨早於運送過程中因309 貨櫃冷凍設備故障而損壞，爰依運送契約法律關係，請求相對人賠償損害（見原審卷第4 頁背面至5 頁、158 頁背面），堪認本件為含有外國之人、事涉外成分之運送契約債務不履行法律關係爭訟，核屬涉外民商事件。其次，抗告人主張根據託運人與運送人CMA 公司間就系爭魚貨所成立之運送契約，請求相對人負擔債務不履行損害賠償責任，如前所述，則原法院關於兩造就系爭魚貨貨損之爭議是否具備國際裁判管轄權，即應針對該運送契約相關約定進行審認，先此敘明。

四、次按海運實務上所稱之「電報放貨（Telex Release ）」，係附麗於載貨證券而存在，該方式之提貨，通常是貨物比載貨證券較早到目的港時，由託運人提供擔保，再由運送人通知其在目的港之代理人，准許受貨人提出該電報放貨通知單，即可換取小提單（D ／O ），而不須交付載貨證券以提領

貨物之權宜方法。該電報放貨之通知單，僅為一不得轉讓之單據證明，與已取得物權效力而得以背書輾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）。抗告人固主張原法院就本件爭訟具有國際管轄，惟相對人則抗辯：抗告人係根據運送契約提起訴訟，而依CMA 公司簽發予FU JYI公司之系爭副本記載，已清楚約定本件運送契約衍生之索賠或訴訟，專屬以法國馬賽商業法院為管轄法院，其他任何法院對於運送契約衍生之索賠或訴訟均無管轄權，參以抗告人向達飛公司換發小提單時，亦出具切結書，允諾攸關運送契約之權利及義務，抗告人同意概依系爭副本之提單條款約定為依據，故應受包含國際裁判專屬管轄約定之拘束，原法院就本件爭訟並無國際裁判管轄權等語。經查：

（一）全球公司代理FU JYI公司向CMA 公司訂艙時，曾備註其貿易條件為C/F （見原審卷第81頁），並有抗告人提出全球公司向CMA 公司訂艙所製作之預訂確認書在卷（見原審卷第77-82 頁）可稽，而參酌國際商會（ICC ）所制定國際貿易條規（International Commercial Terms）顯示，所謂C/ F（或稱C&F ；CFR ）貿易條件，係指買賣雙方議訂由賣方（即託運人）在起運地（裝貨港）船上交貨，需由賣方負責洽訂運送之船舶、裝船，並預付至目的港（卸貨港）運費及貨物通過大船欄杆前的一切費用與風險，買方（即受貨人）則自行負擔海上保險以及貨物通過大船欄杆後的一切費用與風險。而上開說明，核與抗告人提出系爭副本記載託運人（shipper ）為FU JYI公司、受貨人（consignee ）為抗告人及抗告人於起訴狀陳述之原因事實相符（見原審卷第4-5 、83-85 頁）。據此，堪認本件運送

契約係成立於運送人CMA 公司與託運人FU JYI公司之間。其次，系爭副本係由運送人CMA 公司簽發，據抗告人陳述綦詳（見原審卷第4 頁），且為相對人不爭執，堪可認定。而參酌系爭副本（見原審卷第83、85頁）記載「COPY NON NEGOTIABLE BILL OF LADING 」（即不得轉讓提單副本）、「BILL OF LADING NUMBER DAC0000000」（即提單號碼DAC0000000）、「NUMBER OF ORIGINAL BILL OF LADING THREE⑶」（即提單原本數量3 份）、「TELEX RELEASE 」（即電報放貨）等語；暨前揭海運實務上所稱「電報放貨」係附麗於載貨證券而存在之意旨；及抗告人於取得系爭副本，持以向CMA 公司在台灣之代理人即達飛公司換發小提單時，亦親自向達飛公司書立進口電放切結書（下稱切結書），依切結書載明「…全套正本提單已於國外交回並辦理電放手續…」（見原審卷第165 頁）等情相互以觀，堪認CMA 公司就本件運送契約，係有簽發提單（即載貨證券）3 份，並根據其中編號DAC0000000之提單簽發系爭副本，且系爭副本係屬電報放貨之電放單性質無訛，而系爭副本雖屬不具物權效力及不得轉讓之單據證明，致與提單不盡相同，然依前揭說明，仍可作為運送契約及接收、裝載貨物之證明。

（二）其次，系爭副本（即電放單）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，如前所述。惟參酌上開說明，系爭副本既能證明運送契約及接收、裝載貨物，則該副本所載合意管轄條款即可為本件訴訟管轄之依據。本件抗告人係援引託運人FU JYI公司與運送人CMA 公司間成立運送契約所生債務不履行損害賠償請求權，提起本件訴訟，則系爭副本記載關於約定運送契約關係下，運送人與託運人間所生索賠與訴訟之國際裁判管轄合意條款，自得適用於抗告人所提本件訴訟。此參諸抗告人於取得系爭副本，親自書立切結書，持以向達飛公司換發小提單時，該切結書上清楚記載「…全套正本提單已於國

外交回並辦理電放手續…攸關運送契約之權利及義務，本公司（即抗告人）同意概以貴公司（即CMA 公司）提單條款規定為依據。」（見原審卷第165 頁）等語，益堪認系爭副本所載合意管轄條款即可為訴訟管轄之依據。

（三）又依系爭副本正面附加合意管轄條款記載：「All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdicti-on with regards to any such claim or action .」（中譯：本件以載貨證券為證明之運送契約關係下，運送人與託運之貨主間所有索賠與訴訟，均專屬【exclusively】以馬賽商業法院為管轄法院，其他任何法院對於索賠或訴訟均無管轄權。見原審卷第84-85 頁）等語觀之，應認FU JYI公司與CMA 公司間，就系爭魚貨之運送契約已作成以法國馬賽商業法院專屬且排他之國際管轄約定。再者，FU JYI公司與CMA 公司均係商人，彼等所為上開合意管轄約定，為系爭副本指向之馬賽商業法院所在國即法國所承認乙節，為抗告人不爭執，且本件抗告人基於運送契約所生債務不履行請求權之訴訟，亦非專屬於我國法院管轄。參以系爭副本約定以法國馬賽商業法院為專屬且排他管轄法院，應係FU JYI公司與CMA 公司雙方考量在國際商務訴訟之脈絡下，事先約定就關於運送契約所生之爭執由某國法院管轄，可藉此降低將來訴訟管轄法院之不確定性，並可預先評估訴訟程序、訴訟成本等利益及風險，有利於交易事項之全盤規劃，降低商業風險與成本，避免國際裁判管轄權產生積極衝突所帶來的時間與成本之耗費，確有其必要性，此參諸CMA 公司抗辯其為使運送契約之當事人可預先清楚知悉訴訟法院，避免將來產生國際裁判管轄之困難與爭議，而透過書面之方式與運送契約之締約對造協議

專屬且排他之國際管轄法院（見原審卷第213 頁背面）等語，亦得相互印證，難謂上開合意專屬且排他之國際管轄約定，有何顯失公平之情形，而抗告人既係主張運送契約下之法律關係，即應一併受該合意國際管轄約定之拘束。

（四）至抗告人雖主張系爭魚貨之卸貨港為高雄港，依海商法第78條第1 項規定，得由我國卸貨港之法院即原法院管轄云云。惟該條所規範者，係基於裝貨港或卸貨港為中華民國港口，且因載貨證券所生之爭議，觀本件抗告人所依據之請求權基礎，係FU JYI公司與被告CMA 公司間之運送契約糾紛，即無海商法第78條第1 項規定之適用餘地。其次，抗告人固又主張系爭電副本上關於排他專屬國際管轄法院約定，係屬CMA 公司單方所為意思表示，並無拘束抗告人之效力云云。惟系爭副本上記載之合意管轄條款，雖係由CMA 公司所預先擬定，然既為託運人FU JYI公司所接受，仍無礙於該合意管轄約定之效力。而抗告人既主張運送契約下之法律關係，自不得再以系爭副本上關於排他專屬國際管轄法院約定，係屬CMA 公司單方所為意思表示，其不受拘束置辯。況抗告人於切結書上，亦主動、清楚表示同意接受系爭副本上記載運送契約之相關權利、義務約定，亦難謂系爭副本有關合意管轄之約款，係屬單純單方意思表示，益徵抗告人此部分主張無據。又抗告人雖另主張系爭副本記載合意管轄條款，係CMA 公司所製作定型化契約，有違公平互惠原則，甚至減輕或免除運送人對於債務不履行所生魚貨損害賠償責任，依民法第247 條之1 、海商法第61條規定，應屬無效云云。然系爭副本有關合意專屬管轄之約定，僅係就運送契約所生爭訟，具體約定應由何國法院管轄，尚非直接減輕或免除CMA 公司在運送契約下應負之損害賠償責任，自與海商法第61條所欲規範之情事有別。再者，依照當事人一方預定用於同類契約之條款而訂定之契約，為左列各款之約定，按其情形顯失公平者，該部分約定無效：免除或減輕預定契約條款之當事人之責

任者。固為民法第247 條之1 第1 款所明定。然所稱「免除或減輕預定契約條款之當事人之責任者」，係指一方預定之該契約條款，為他方所不及知或無磋商變更之餘地，始足當之，本件關於系爭副本上合意管轄法院條款之約定，係經託運人FU JYI公司確認而作成，參以抗告人取得系爭副本於換發小提單時，並同時提出切結書表示接受乙節，如前所述，自難謂系爭副本上記載合意管轄條款未經磋商，已與抗告人所指上情不符。此外，所謂「按其情形顯失公平者」，係指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斷，有顯失公平之情形而言，本件合意管轄約定，客觀上固有使抗告人就運送契約下所生漁貨損害糾紛，需赴法國馬賽商業法院提起訴訟之可能，然尚不得據此，遽謂該合意管轄約定，已有免除或減輕預定契約（即運送契約）條款之當事人責任之效果，故抗告人此部分主張，不能採信。末者，抗告人固再主張託運人FU JYI 公司與受貨人即抗告人均為我國國籍，且目的港與法國無關，故認本件不應由法國馬賽商業法院管轄云云。惟此係當事人間無排他專屬國際管轄法院條款之約定時，法院於依涉外民事法律適用法第20條第2 項判斷關係最切之法律時，始需審酌之事實，本件既有排他專屬國際管轄法院條款之約定，且抗告人並應受其拘束，如前所述，故抗告人此部分主張，亦不能為其有利之認定。

五、綜上，原法院對於本件爭訟，既無國際管轄權，抗告人向無管轄權之原法院起訴，顯有違誤。從而，原審以兩造就運送契約所生爭議，既合意以法國馬賽商業法院為排他專屬之合意管轄法院。抗告人以相對人為被告，向無管轄權之原審法院提起訴訟，經相對人為原審無管轄權之抗辯後，認有權管轄之法院為外國法院，原審無從依本法第28條規定為移送裁定，因而以起訴不合法，裁定駁回抗告人之訴，於法並無違誤。抗告意旨，指摘原裁定不當，求予廢棄，非有理由，應予駁回。

六、據上論結，本件抗告無理由，依民事訴訟法第495條之1第1項、第449條第1項及第95條，裁定如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　5　　月　　6　　日

民事第四庭

審判長法　官　徐文祥

法　官　黃悅璇

法　官　李昭彥

以上正本證明與原本無異。

如不服本裁定應於送達後10日內向本院提出再抗告狀（須按他造當事人之人數附繕本），並繳納再抗告費新臺幣1,000元。再為抗告僅得以適用法規顯有錯誤為理由，並應委任律師為代理人。如委任律師提起再抗告者，應一併繳納再抗告費。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　5　　月　　6　　日

書記官　黃月瞳

附註：

再抗告人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或再抗告人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認適當者，亦得為第三審代理人。

再抗告人或其法定代理人具有律師資格者及前項情形，應於提起再抗告或委任時釋明之。