

臺灣高等法院高雄分院民事裁定

110年度抗字第39號

抗 告 人 泰 安 產 物 保 險 股 份 有 限 公 司

法 定 代 理 人 李 松 季

代 理 人 鄭 鈞 瑋 律 師

相 對 人 Maersk Line A/S

法 定 代 理 人 Caroline Pontoppidan

相 對 人 台 灣 快 桅 股 份 有 限 公 司

法 定 代 理 人 馬 偉 民

上 一 人

代 理 人 程 學 文 律 師

上列抗告人因與相對人等間損害賠償事件，對於中華民國110年1月7日臺灣高雄地方法院108年度海商字第16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、相對人快桅公司之法定代理人原為馬偉民，嗣變更為艾司高，有台北市政府109年10月29日變更登記函暨該公司變更登記表可稽（見本院卷第137、139頁），快桅公司具狀聲明承受訴訟（見本院卷第133頁），核無不合，應予准許。

二、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（最高法院106年台抗字第445號裁定要旨參照）。

三、本件起訴及抗告意旨略以：

(一) 訴外人即阿爾及利亞籍之 SNC Polymex Freres Mezloug (下稱 SNC 公司) 向訴外人新龍光塑料股份有限公司 (下稱新龍光公司) 訂購發泡性聚苯乙烯一批共 160 袋 (下稱系爭貨物)，約定貿易條件為 CFR、買賣價金為美金 18 萬 4,680 元，嗣新龍光公司於民國 107 年 2 月間出口系爭貨物，並分裝於 8 個貨櫃內而委託丹麥籍之相對人 Maersk Line A/S (下稱 Maersk 公司) 進行運送 (下稱系爭運送契約)，並由相對人台灣快桅股份有限公司 (下稱快桅公司) 代理簽發載貨證券 (編號 MAEZ000000000，下稱系爭 B/L) 交付新龍光公司，自臺灣高雄港以 Maersk Suzhou 輪運送至新加坡後，再轉由 Maersk Honam 輪 (下稱浩南輪) 欲運送至阿爾及利亞之貝賈亞港 (Bejaia Port)。嗣系爭貨物裝載於浩南輪後，自新加坡往蘇伊士運河途中，因浩南輪起火，Maersk 公司員工未善盡貨物照管義務，致系爭貨物燒毀全損，SNC 公司與新龍光公司受有損害共計新臺幣 (下同) 595 萬 4,268 元。快桅公司代理 Maersk 公司簽發系爭 B/L，係以 Maersk 公司名義與他人為運送契約之法律行為，應依民法總則施行法第 15 條規定，就本件貨損與 Maersk 公司負連帶賠償責任。而受貨人 SNC 公司於本件貨損發生後，即將其就系爭貨物運送所有之一切權利讓與新龍光公司，新龍光公司於受領伊所支付之保險金後，復以債權讓與方式，將本件貨損對相對人之相關請求權，均讓與伊，伊亦以起訴狀繕本送達做為債權讓與之通知。爰依載貨證券、運送契約、債權讓與等法律關係，及民法總則施行法第 15 條規定，提起本訴。

(二) 詎原審竟以系爭 B/L 背面條款既已約定系爭 B/L 所生一切爭議合意專屬英國倫敦高等法院管轄，該合意外國法院專屬管轄條款應拘束運送人 Maersk 公司、託運人新龍光公司及受貨人 SNC 公司，且快桅公司應同受新龍光公司與 Maersk 公司間系爭 B/L 約定條款之拘束，故認無管轄權，且不能為本法第 28 條之裁定移送，而駁回抗告人之訴與假執行之聲請。惟原審所引最高法院大法庭 108 年度台上大字第 980 號民事裁定

01 意旨，係就準據法條款所為闡釋，與管轄權條款之效力無涉
02 ；原審所引最高法院109年度台抗字第273號民事裁定之事
03 實與本件事實不同，均不得作為本件之判斷依據。且系爭
04 B/L係於運送契約成立後始簽發，新龍光公司事前顯不具有
05 修正或磋商載貨證券條款之能力或機會，成立在前之運送契
06 約法律關係自無受簽發在後之系爭B/L所載條款拘束。又系
07 爭B/L條款文義僅限於載貨證券之法律關係，伊所主張之運
08 送契約及侵權行為等法律關係，均不應受系爭B/L背面條款
09 之拘束。另依海商法第78條第1項規定之立法目的及諸多學
10 者見解，載貨證券背面之管轄權條款不應排除該項規定之適
11 用，亦即意定之管轄權條款不得排除法定管轄即海商法第78
12 條第1項規定之適用；最高法院105年度台上字第105號民
13 事判決亦肯認此旨，並認貨物裝載港口如在我國，我國法院
14 非屬「不便利法院」。再者，快桅公司非系爭B/L法律關係
15 之當事人，亦未與新龍光公司間存有任何管轄約定或條款，
16 其自不得爰引Maersk公司之系爭B/L條款而為主張。末者，
17 依我國海商法第78條第1項規定及1978年漢堡規則、2009年
18 鹿特丹規則等國際公約可知，裝貨港法院為決定海事案件國
19 際管轄權之重要聯繫因素，且本件除裝貨港為我國港口外，
20 運送契約係於我國成立、運費係於我國給付、託運人及系爭
21 B/L之簽發人快桅公司均為我國法人，可證我國具有諸多與
22 本件有關連之重要聯繫因素，我國法院自有管轄權等語，爰
23 聲明：原裁定廢棄，並發回原審法院。

24 四、經查，抗告人主張之原因事實，係受貨人SNC公司向託運人
25 新龍光公司訂購系爭貨物，由Maersk公司擔任運送人，並由
26 快桅公司代理簽發系爭B/L，嗣系爭貨物轉載於Maersk公司
27 之浩南輪後，自新加坡往蘇伊士運河途中，因Maersk公司員
28 工未善盡貨物照管義務，導致系爭貨物燒毀全損，SNC公司
29 與新龍光公司受有損害，快桅公司代理Maersk公司簽發系爭
30 B/L，應就本件貨損與Maersk公司負連帶賠償責任，而SNC
31 公司已將系爭貨物損害賠償之債權讓與新龍光公司，新龍光

公司再將該債權讓與抗告人，爰依載貨證券、運送契約、債權讓與等法律關係，及民法總則施行法第15條規定，請求相對人賠償損害，堪認本件為含有外國之人、事等涉外成分之運送契約、載貨證券及債權讓與等債務不履行法律關係爭訟，核屬涉外民商事件。則原法院首應先就抗告人起訴之原因事實確定有無國際民事裁判管轄，方得就本件爭執法律關係予以定性及選定其準據法。

五、按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、運送人及載貨證券受讓人（持有人），應均有拘束力（最高法院108年度

台上大字第980號裁定意旨參照)。次按，訴訟當事人間，就非屬我國法律規定之專屬管轄，或其一造為法人或商人，依其預定用於同類契約之合意管轄條款，而與非法人或商人之外他造訂立契約，按其情形顯失公平等以外之涉外事件，基於程序選擇權及處分權主義之原則，非不得合意由外國法院專屬管轄，以排除我國法院之審判管轄權。故當事人間就上開特定法律關係以外之涉外爭議，如明示合意為排他管轄，而選定某外國法院為專屬、排他之管轄法院者，該當事人所合意之外國管轄法院即具排他性，受選定以外之法院縱有其他一般管轄或特別管轄之原因，亦因當事人之排他合意而喪失其管轄權，僅受選定之法院得專屬、排他的行使管轄權。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）。又按債權讓與係以移轉特定債權為標的之契約，附隨於原債權之抗辯權，不因債權之讓與而喪失，所謂得對抗讓與人之事由，不獨實體法上之抗辯，訴訟法上之抗辯亦包括在內，如合意管轄之抗辯及仲裁契約之抗辯等（最高法院95年度台上字第2553號判決意旨參照，臺灣高等法院暨所屬法院100年法律座談會民事類提案第34號法律問題研討結果亦採相同意旨）。抗告人主張原法院就本件有國際管轄權等語，相對人則爭執，並以前述三之(二)為其論據。查：

(一)系爭B/L正面右下方記載：「Shipped ,as far as ascertained by reasonable means of checking ,in apparent good order and condition unless otherwise stated herein , the total number or quantity of containers or other package or units indicated in the box entitled “Carrier ’ s Receipt ” for carriage from the Port of Loading (or the place of Receipt , if mentioned above) to the Port of Discharge (or the place of Delivery ,if mentioned above) ,such

01 carriage being always subject to the terms , rights
02 ,defences ,provisions , conditions ,exceptions ,
03 limitations ,and liberties here of (INCLUDING ALL
04 THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HERE OF
05 NUMBERED 1-26 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS
06 COTAINED IN THE CARRIER ' S APPLICABLE TARIFF) and
07 the merchant ' s attention is drawn in particular to
08 the carrier ' s liberties in respect of on decks
09 towage (see clause 18) and the carrying vessel (
10 see clause 19) … 」 (中譯文：此貨物於裝運時，在合理
11 的檢查方式核對範圍內，除本載貨證券另有註記外，其外觀
12 情狀及狀況良好；此筆貨物的貨櫃數量、或其它包裝單位的
13 總件數，記載於標明為“運送人收受”的欄位，而自裝載港
14 (或收貨地，如上面另有記載)，載運到卸載港 (或交貨地
15 ，如上面另有記載)。而此一貨物運送，始終都受本載貨證
16 券記載之約定條款、權利、抗辯、規定、條件、免責事由 (
17 抗告人主張中譯文為「例外」)、責任限制 (抗告人主張中
18 譯文為「限制」)及自由特權的拘束規範 (包含本載貨證券
19 背面第1 ~ 26條所記載之約定條款與條件；以及運送人所適
20 用的費率表所記載之約定條款與條件)。再者，貨方必須特
21 別注意，運送人有關甲板裝載 (見第18條)以及載運船舶 (
22 見第19條)之自由特權的約定…」等語 (見原審卷一第27、
23 29頁第87至91頁)。系爭B/L背面運送契約條款第26條約定
24 ：「 In all other cases ,this bill of lading shall be
25 governed by and construed in accordance with English
26 law and all disputes arising hereunder shall be
27 determined by the English High Court of Justice in
28 London to the exclusion of the jurisdiction of the
29 courts of another country . 」 (中譯文：在所有其他情
30 況下，本件載貨證券應受英國法律管轄並依其解釋，有關
31 本件載貨證券所生一切爭議，須由倫敦之英國高等法院管轄

01 裁判，而排除其他任何國家法院之管轄）等語（見原審卷二
02 第17、147頁、本院卷第201、202頁）。足見系爭B/L正
03 面已載明系爭貨物之運送，應受其背面條款之拘束，而其背
04 面條款已有合意專屬英國倫敦高等法院管轄之記載，揆諸前
05 揭意旨，系爭B/L背面所記載有關外國法院專屬管轄之約款
06 ，對於託運人即新龍光公司、運送人即Maersk公司及載貨證
07 券受讓人（持有人）即SNC公司，應均有拘束力。

08 (二)抗告人固主張：原審所引最高法院108年度台上大字第980號
09 民事裁定意旨，係就準據法條款所為闡釋，與管轄權條款之
10 效力無涉；原審所引最高法院109年度台抗字第273號民事裁
11 定之事實與本件事實不同，均不得作為本件之判斷依據云云
12 。惟上開大法庭裁定意旨，雖係就載貨證券背面所記載「準
13 據法」約款之效力，揭示其統一之法律見解，然參酌其裁定
14 理由，關於載貨證券背面所記載之管轄約款，亦屬重要事項
15 ，且文義簡明，並為託運人締約、交付運送過程中甚易知悉
16 ，本於相同情形應為同一解釋之原則，有關係爭B/L背面之
17 「合意專屬管轄」條款之效力，自得適用上開裁定之見解。
18 至最高法院109年度台抗字第273號民事裁定之基礎事實，
19 雖與本件事實略有不同，然其對交易雙方之間約有「合意專
20 屬管轄」條款之效力，既已明白揭示其肯定之見解（詳見本
21 裁定之理由五、中段），且其內容合於法理而無違背法令，
22 自可採為本件判斷基礎。

23 (三)抗告人又主張：系爭B/L係於運送契約成立後始簽發，新龍
24 光公司事前顯不具有修正或磋商載貨證券條款之能力或機會
25 ，成立在前之運送契約法律關係自無受簽發在後之系爭B/L
26 所載條款拘束云云。按運送人或船長於貨物裝載後，因託運
27 人之請求，應發給載貨證券，海商法第53條定有明文。本件
28 快桅公司開立予新龍光公司之發票日期為107年2月21日，
29 系爭貨物之裝載日為107年2月15日，系爭B/L之簽發日為
30 107年2月26日等情，此有電子發票證明聯、系爭B/L附卷
31 可稽（見原審卷一第27、29、87、89頁，中英譯本；本院卷

第85頁），可見系爭B/L係於系爭運送契約及系爭貨物裝載後所簽發，核與海商法第53條所規範者相同。又系爭B/L背面所記載之約款，均已在運送人Maersk公司之官網公開揭露，任何人均可自行瀏覽得悉其內容，業經本院查證屬實（<https://terms.maersk.com/carriage>，英文版本件本院卷第189至202頁，另有中文、俄文、西班牙等版本），且新龍光公司與Maersk公司均為商人，新龍光公司交付系爭貨物予Maersk公司運送並收受系爭B/L時，對系爭B/L背面有關合意專屬管轄約款，並未表示異議而請求更正，亦未依民法第642條第1項規定要求中止運送、取回系爭貨物（抗告人未主張或舉證新龍光公司有要求Maersk公司或其代理人快桅公司更正系爭B/L內容及請求中止運送、取回系爭貨物各節），甚而將系爭B/L轉讓予SNC公司（為兩造所不爭，見原審卷四第351頁），自難認新龍光公司完全未具有修正或磋商系爭B/L條款之能力或機會。再者，系爭B/L背面條款約定以英國倫敦高等法院為專屬且排他管轄法院，衡情應係Maersk公司與新龍光公司雙方考量國際商務訴訟，事先約定就系爭B/L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，而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，是自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，而抗告人既以系爭B/L之法律關係為其請求權基礎，即應併受該合意國際管轄約定之拘束。抗告人上開主張，亦屬無據。

(四) 抗告人另主張：系爭B/L條款文義僅限於載貨證券之法律關係，伊所主張之運送契約及侵權行為等法律關係，均不應受系爭B/L背面條款之拘束云云。按關於涉外事件之國際管轄誰屬，受訴法院非不得就具體情事，在與國際管轄規範性質不相抵觸，且具有妥當性之基礎上，類推適用國內法之規定，以定其訴訟之管轄（最高法院104年度台抗字第1004號、

01 109 年度台抗字第1084號裁定意旨參照)。又因契約涉訟者
02 ,如經當事人定有債務履行地,得由該履行地之法院管轄。
03 民事訴訟法第12條定有明文。另原告就不同之訴訟標的,對
04 於同一被告為同一聲明而提起重疊或選擇合併之訴,於其中
05 一訴訟標的為專屬管轄,他訴訟標的屬於特別審判籍之情形
06 ,參照民事訴訟法第248條前段針對「客觀之訴的合併」,
07 定有:「對於同一被告之數宗訴訟,除定有專屬管轄者外,
08 得向就其中一訴訟有管轄權之法院合併提起之」,尋繹其規
09 範意旨,乃側重於「便利當事人訴訟」之目的,為有助於裁
10 判之正確及訴訟之進行而設,故此類訴訟事件,應得類推適
11 用前引規定,併由合意專屬法院審理,以兼顧兩造之訴訟利
12 益及節省司法資源之公共利益(最高法院102年度台抗字第
13 67號裁定意旨參照)。查,抗告人固併主張運送契約法律關
14 係為其對相對人為同一聲明之訴訟標的,且系爭貨物運送之
15 收貨地高雄港,屬民事訴訟法第12條之「債務履行地」,抗
16 告人依運送契約法律關係所為請求,固得由原法院管轄,然
17 抗告人基於系爭B/L法律關係為同一聲明之請求,而系爭
18 B/L既有託運人、運送人及載貨證券持有人均應受其拘束之
19 合意專屬管轄條款,則本件應類推適用民事訴訟法第248條
20 前段規定,認關於抗告人依運送契約所為請求,併由該合意
21 專屬之法院即英國倫敦高等法院審理。況載貨證券係本於運
22 送契約而簽發,具有貨物收據、運送契約證明及物權或權利
23 證券之性質,故載貨證券與運送契約關連密切,載貨證券持
24 有人、託運人對運送人之損害賠償請求,往往同其命運,此
25 為國際海運實務所常見,故抗告人依運送契約所為請求併由
26 系爭B/L合意專屬法院管轄,與國際管轄規範之性質尚無抵
27 觸,亦無不當,自得以此定之。另抗告人係以載貨證券、運
28 送契約及債權讓與等法律關係,請求Maersk公司就系爭貨物
29 負損害賠償責任,不主張以侵權行為之法律關係為其請求權
30 基礎乙節,業據其陳明在卷(見原審卷二第377頁、卷三第
31 21、151頁、卷四第345、347頁),則本件訴訟之國際管

轄權之爭議，顯與侵權行為法律關係無涉。

(五) 抗告人復主張：系爭B/L已記載裝貨港為我國高雄港，依我國海商法第78條第1項規定，我國就本件當有國際民事裁判管轄權，系爭B/L之背面約款不得排除該條項之適用云云。然本件抗告人基於運送契約、載貨證券及債權讓與所主張之訴訟，本非專屬於我國法院管轄，且我國海商法第78條第1項規定係屬我國管轄之補充規定，並非排他性質之專屬管轄規定，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即明。本件新龍光公司與Maersk公司就系爭B/L所生一切爭議，既已明示合意選定英國倫敦高等法院為專屬且排他之管轄法院，英國倫敦高等法院即具排他性，受選定以外之法院縱有其他一般管轄或特別管轄之原因，亦因新龍光公司與Maersk公司之排他合意而喪失其管轄權，僅受選定之英國倫敦高等法院得專屬且排他的行使管轄權，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。另最高法院105年度台上字第105號民事裁定意旨係載：「載貨證券雖為運送人或船長單方所簽發者，然係因託運人之請求而為，揆以海運實務及載貨證券之流通性，載貨證券持有人係據該證券行使權利，則載貨證券上事先印就之制式記載，性質上屬定型化契約條款，除有顯失公平應認為無效之情形外，對託運人、運送人及載貨證券持有人均生拘束力」等語，是該裁定意旨並未認交易雙方間不得以合意專屬管轄之約定條款排除我國海商法第78條第1項規定，亦未認裝貨港非屬不便利法院。故抗告人上開諸主張，均非可採。

(六) 依系爭B/L背面條款第4.2 (C) 條約定：「Without prejudice to the generality of the foregoing provisions of this clause , every exemption , limitation , condition and liberty contained herein (other than Art III rule 8 of the Hague Rules) and every right , exemption from liability , defence and

immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder including the right to enforce any jurisdiction provision contained herein (clause 26) shall also be available and shall extend to every such Subcontractor , agent or servant , who shall be entitled to enforce the same against the Merchant .

」(中譯文：在不違背上述條款一般性的前提下，本條款中所含的(海牙規則第III條規則8除外)適用於運送人或運送然在本條款項下有權享有的任何性質的每一豁免、限制、條件和特權及每一權利、責任免除、抗辯和豁免權，包括執行本條款中包含的管轄權條款(第26條)之權利，應亦適用於並延伸至有權對貨方行使同等權利的每一該等分包商、代理人或服務人員)等語(見原審卷二第17、123頁；本院卷第190頁)。是系爭B/L第26條合意專屬管轄之約定，亦得適用於運送人Maersk公司之代理人。而據抗告人主張快桅公司代理Maersk公司簽發系爭B/L，係以Maersk公司名義與他人為法律行為，應依民法總則施行法第15條規定，就本件貨損與Maersk公司負連帶賠償責任等語，快桅公司既代理Maersk公司簽發系爭B/L，則依系爭B/L背面運送契約條款第4.2(C)條之約定，快桅公司自得行使系爭B/L第26條合意專屬管轄之抗辯。故抗告人主張快桅公司非系爭B/L法律關係之當事人，亦未與新龍光公司間存有任何管轄約定或條款，其自不得爰引Maersk公司之系爭B/L條款而為主張云云，即屬無據。

(七)抗告人再主張：依我國海商法第78條第1項規定及1978年漢堡規則、2009年鹿特丹規則等國際公約可知，裝貨港法院為決定海事案件國際管轄權之重要聯繫因素，且本件除裝貨港為我國港口外，運送契約係於我國成立、運費係於我國給付、託運人及系爭B/L之簽發人快桅公司均為我國法人，可證我國具有諸多與本件有關連之重要聯繫因素，我國法院自有

管轄權云云。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，已如前述，故抗告人上開主張，亦不足採。

六、綜上所述，原法院對本件訴訟並無國際管轄權，抗告人向無管轄權之原法院起訴，顯有違誤。從而，原審以新龍光公司與Maersk公司就系爭B/L所生一切爭議，已合意選定英國倫敦高等法院為專屬且排他之管轄法院，抗告人以相對人為被告，向無管轄權之原審法院提起訴訟，經相對人認有管轄權之法院為外國法院而為無管轄權之抗辯後，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，為無理由，應予駁回。

七、據上論結，本件抗告為無理由，爰裁定如主文。

中華民國 110 年 7 月 28 日

民事第四庭

審判長法官甯馨

法官羅培毓

法官何悅芳

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 110 年 7 月 28 日

書記官戴育婷

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。

- 01 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
02 再抗告或委任時釋明之。