臺灣高雄地方法院民事裁定

107年度海商字第12號

原　　告　和發冷凍食品股份有限公司
法定代理人　陳肇慶
訴訟代理人　黃國瑋律師
被　　告　CMA CGM S.A.
法定代理人　Rodolphe Saade
訴訟代理人　楊思莉律師
　　王國傑律師
被　　告　達飛通運有限公司
法定代理人　劉佑民
訴訟代理人　王國傑律師
複代理人　許峻瑋律師

當事人間請求損害賠償事件，本院裁定如下：

主　文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

理　由

一、原告主張：

㈠被告CMA CGM S .A .（下稱CMA公司）雖係未經我國認許之法國法人，然其所簽發之載貨證券副本（實係電報放貨通知單，詳後述，下稱系爭電放單）上所載卸貨港為高雄港，故本院依海商法第78條第1項規定就本件關於海上貨物運送契約等法律關係所生爭議，自有國際民事裁判管轄權及內國管轄權。又伊與被告達飛通運有限公司（下稱達飛公司）均為我國籍，貨物卸貨港為高雄港，應認我國為運送契約關係最切地國，是以本件運送契約之準據法應以我國法律為準據法。

㈡伊向訴外人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公司即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）代為向被告CMA公

司洽訂艙位，約定運送人需全程以溫度設定-25 ℃以下之冷凍貨櫃運送之，系爭魚貨於西元2017年7 月14日自莫三比克國之那卡拉港裝入被告CMA 公司所提供，設定-25 ℃預冷之CRSU0000000 號冷凍貨櫃（下稱系爭309 號櫃）中完成裝櫃，並於同日交予被告CMA 公司，並裝載於被告CMA 公司所有之「HARALD S」輪上等待運送，翌日因櫃號系爭309 號櫃之冷凍設備故障，系爭魚貨遂重裝至被告CMA 公司提供之TTNU0000 000號冷凍貨櫃（下稱系爭704 號櫃）中，並於同日裝載至「HARALD S」輪上，同時簽發以伊為受貨人之系爭電放單。嗣裝載系爭魚貨之系爭704 號櫃自模里西斯之路易港由被告CMA 公司以「FRISIA HANNOVER 」貨櫃輪於西元2017年8 月23日運抵新加玻，再由被告CMA 公司以「CMA CGM COLUMBIA」貨櫃輪於西元2017年9 月2 日運抵高雄港，並於同一天儲存至鄰近高雄港68號碼頭之貨櫃中心。伊於西元2017年9 月5 日接獲到貨通知後，遂向被告CMA 公司在台灣之代理人即被告達飛公司換發提貨單（俗稱小提單，下稱系爭小提單），並辦理報關手續後，隨即將系爭704 號櫃拖運至前鎮魚市場，詎伊於翌日拆櫃取貨時發現該貨櫃內之系爭魚貨有部分已變色、解凍、變形且有異味，伊遂停止作業程序並通知訴外人中華海事檢定社股份有限公司（下稱中華海事檢定公司）前往調查，經中華海事檢定公司調查後，認定系爭魚貨損壞歸因於當時系爭309 號櫃之冷凍設備故障，伊遂向被告CMA 公司請求貨損賠償，惟均未獲置理。系爭魚貨中有6,630 公斤完全損壞而無法出售，全損金額為新臺幣（下同）1,701,921 元，其餘10,610公斤則存有瑕疵，遂以折價方式，以每公斤140 元之價格出售予訴外人陽信貿易有限公司，損失金額為1,238,187 元，綜上，伊受損金額總計為2,940,108 元。系爭魚貨因被告CMA 公司提供之系爭309 號櫃冷藏設備故障而受有損壞，伊自得請求運送人即被告CMA 公司賠償，而被告達飛公司代理被告CMA 公司簽發系爭小提單，並代理被告CMA 公司依運送契約及載貨證券所生之

法律關係交付系爭魚貨，其亦應與被告CMA 公司對伊之貨損負連帶賠償之責。為此，爰依民法總則施行法第15條、民法第227 條、第634 條、第628 條、第644 條、海商法第62條第1 項第3 款、第63條規定提起本件訴訟，並聲明：㈠被告應連帶給付原告2,940,108 元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；㈡願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則均以：本件原告係根據運送契約提起訴訟，而依被告CMA 公司簽發予訴外人FU JYI公司之系爭電放單已有清楚約定因本件運送契約衍生之索賠或訴訟，專屬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，且原告在向被告達飛公司換發小提單時，亦有出具進口電放切結書予被告達飛公司，允諾攸關運送契約之權利及義務，原告同意概依系爭電放單之提單條款規定為依據，當然包含國際裁判專屬管轄之約定，故本訴訟事件本院並無國際裁判管轄權等語置辯，並聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回。

三、本件為涉外民商事事件：

查本件原告所主張之原因事實，係其向訴外人FU JYI公司購買系爭魚貨，由被告CMA 公司擔任運送人，並於接獲到貨通知後，持系爭電放單向被告CMA 公司在台灣之代理人即被告達飛公司換發系爭小提單辦理報關，嗣經領櫃、拆櫃取貨後發現系爭魚貨早於運送過程中因系爭309 號櫃冷凍設備故障而損壞，爰依兩造間之運送契約法律關係，請求被告賠償損害等情（見本院卷第158 頁背面）以觀，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涉訟爭議，應屬涉外民商事件甚明。則本院應先就管轄原因事實確定有無國際民事裁判管轄，方得就本案原因事實所爭執法律關係之性質予以決定及選擇應適用之法律。

四、本院就本件系爭魚貨運送契約之貨損之爭議並無國際民事裁判管轄權：

㈠按內國法院對於涉外民事事件有無國際民事裁判管轄，乃訴

訟提起之程序要件，屬法院之職權調查事項；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，否則在不具合理國際管轄基礎下所為之裁判，不僅容易引起國際爭執，縱使判決確定，亦難為外國法院所承認，致無法於外國為強制執行，進而失去訴訟之功能及目的。基此，法院受理涉外民事事件審核有無國際民事裁判管轄時，除應審酌個案之原因事實及訴訟標的法律關係外，尚應就該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之規範（包含實務判決所揭示見解之一貫性與可預測性）及國際民事裁判管轄規則之法理，兼顧當事人間之公平互惠、程序利益保障，作成適正之判斷，如衡諸契約自由及處分權主義原則，當事人已預先作成合意由外國法院管轄之約定，且該外國法院亦無禁止當事人合意指定其管轄之規定，該約定復無民事訴訟法第28條第2項顯失公平之情形，亦無不許之理。

㈡本件原告主張其係根據與被告CMA公司間就系爭魚貨所成立之運送契約請求被告CMA公司及其在台灣之代理人即被告達飛公司負債務不履行之貨損賠償責任已如前述，則本院就兩造間系爭魚貨貨損之爭議是否具備國際裁判管轄權，允應針對該運送契約相關約定進行審認，合先敘明。又原告雖主張被告CMA公司針對系爭魚貨之運送契約有簽發載貨證券云云，然載貨證券與電報放貨通知單（俗稱電放單）迥異，前者需由海上貨物運送人或其船長簽（作成）與發（交付）予託運人，後者則係過去海上貨物運送之實務上，為因應託運之貨物比載貨證券提前送抵目的港，致受貨人無法提示載貨證券以憑券提貨，乃由託運人將整套載貨證券交還給運送人（甚至實務上亦有約定不需製作正本之載貨證券者），由託運人提出保證書或聲明，請求運送人拍發電報（現則為傳真或電子郵務）給其在目的港之代理人，准許受貨人就該指定之貨物可不需憑載貨證券提領貨物，同時由運送人發給託運人

一份電報放貨通知單（通常會如本件一般在與載貨證券外觀相似之文件上註記有TELEX RELEASE 字樣），由託運人傳真或以電子郵務傳送予受貨人，由受貨人據以換取小提單提領貨物，本件原告所提出之系爭電放單既無任何被告CMA 公司或「HARALD S」船舶之船長簽名，甚至在系爭電放單上除有註明TELEX RELEASE 字樣外，原告於系爭魚貨到港時，亦持系爭電放單向被告達飛公司書立載明「全套正本提單已於國外交回並辦理電放手續」字樣之切結書（見本院卷第165 頁），再再顯示被告CMA 公司於本件所交付者，實係前揭所謂電報放貨通知單，且本件原告亦始終未能提出或清楚交代其所謂載貨證券原本之所在，故而本件並不存在任何載貨證券或其副本，附此敘明。

㈢又海上貨物運送契約乃係由運送人（carrier ）與託運人（shipper ）約定將特定貨物運送抵達目的地，並交付予契約指定之受貨人（consignee ）或載貨證券持有人之諾成契約，本件全球公司為FU JYI公司向被告CMA 公司訂艙時曾備註其貿易條件為C/F （見本院卷第81頁），有原告所提出訴外人全球公司向被告CMA 公司訂艙時所製作之預訂確認書在卷可稽（BOOKING CONFIRMATION，見本院卷第77頁至第82頁），而依國際商會（ICC ）所制定之國際貿易條規（International Commercial Terms，簡稱為Incoterms ）顯示，C/F （或稱C&F ；CFR ）乃係指買賣雙方之貿易條件議訂由賣方在起運地（裝貨港）船上交貨，需由賣方負責洽訂運送之船舶、裝船，並預付至目的港運費及貨物通過大船欄杆前的一切費用與風險，買方則自己負責海上保險以及貨物通過大船欄杆後的一切費用與風險，此核與原告自己提出之系爭電放單記載託運人（shipper ）為FU JYI公司，而受貨人（consignee ）為原告乙情及原告自己在起訴狀所敘明之原因事實相符（見本院卷第85頁、第4 頁），則實際上與運送人即被告CMA 公司成立運送契約者應係FU JYI公司，原告至多僅係能依我國民法第644 條之規定或其法理（依通常審

理程序，需先確定我國具備國際管轄權後，始有再依內國法之規定或概念，就爭執之法律關係予以定性並決定應適用之法律即準據法之餘地，且就該條學說上亦有認係法律規定說者，亦即受貨人此部分之權利係來自「法律特別規定」所授與，故謂「其法理」），可主張運送物抵達目的地，經受貨人請求交付後，由受貨人取得託運人因運送契約所生之權利。而原告所取得者既係來自託運人即FU JYI公司，則原告就託運人FU JYI公司與運送人即被告CMA 公司間在系爭魚貨運送契約所為之約定，在享有權利之同時自然併應負擔其義務，乃為事理與法理之平。本件託運人FU JYI公司與被告CMA公司成立系爭魚貨之運送契約時，並未簽發載貨證券，而係核發系爭電放單已如前述，而系爭電放單之正面附加條款已清楚載明：「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 jurisdiction with regards to any such claim or action .」（見本院卷第85頁，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。），則託運（貨）主FU JYI公司與運送人被告CMA 公司間，就系爭魚貨之運送契約顯已作成以法國馬賽商業法院專屬且排他之國際管轄約定，本院審酌涉外民商事件受訴法院於受理事件後首要調查之爭點乃在國際裁判管轄之有無（且兩造於本件就此亦確有爭執），為釐清國際裁判管轄權存否，往往在受訴法院進行實體爭點調查、辯論前已耗費兩造相當之訴訟成本，甚至最終因審認本國無國際裁判管轄權而裁定駁回者亦所在多有，此將使前所經歷之訴訟勞力、時間與費用歸於虛無，是故涉外民商事件由潛在之兩造於訟爭發生前以契約

合意約定日後專屬之國際裁判管轄法院者比比皆是，此由2005年海牙合意選擇法院公約（Conventi on on Choice of Court Agreements , The Hague 2005 ）第3 條第2 款規定「achoice of court agreement which designates the courtsof one Contracting State or one or more specific courtsof one Contracting State shall be deemed to beexclusive unless the parties have expressly providedotherwise 」（中譯：除非當事人另有約定，選定一締約國之法院或一締約國中其一或某些特定法院之合意，應被視為排他），可見一斑，再根據法國民事訴訟法（Code de procedure civile）第48條規定「Toute clause qui , directement ou indirectement , deroge aux regles de competence territoriale est reputee non ecrite a moins qu'elle n'ait ete convenue entre des personnes ayant toutes contracte en qualite de commercant et qu'elle n'ait ete specifiee de facon tres apparente dans l'engagement de la partie a qui elle est opposee .」（中譯：任何直接或間接排除屬地管轄之約定，除非係由兩造均為商人間所作成之明確約定，否則不生效力），換言之，兩造均係商人所為之合意管轄約定亦為系爭電放單上所指向之馬賽商業法院所在國即法國所承認，故系爭電放單約定以法國馬賽商業法院為排他之專屬管轄法院，若係雙方考量在國際商務訴訟之脈絡下，事先約定就關於契約所生之爭執由某國法院管轄，可藉此降低將來訴訟時管轄法院之不確定性，並可預先評估訴訟程序、訴訟成本及應適用法律之利益及風險，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，是被告CMA 公司抗辯其係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排他之專屬國際管轄法院等

情（見本院卷第213 頁背面），似非全然無據。另原告乃設立於我國以冷凍海產品、農產品買賣進出口為業之企業，有相當程度之國際貿易經驗與經濟實力，有經濟部公告原告公司基本資料（含原告資本額達新臺幣5 千萬元之揭示）在卷可參（見本院卷第218 頁），故本件之託運人即FU JYI公司應係在充分考量關於該特別約定所根基之原因事實、經濟目的或交易之習慣後，就系爭魚貨之運送契約與被告CMA 公司作成以法國馬賽商業法院專屬且排他之國際管轄約定，否則一般託運人對於運送契約所制訂之載貨證券內容有爭議時，尚得要求運送人或船長另定運送契約，或改用僅載有法定應記載事項約款之簡式載貨證券（Short Form Bills of Lading），甚至取回貨物以另覓運送人，本件之託運人FU JYI 公司如對於宛若寫在額頭上般清楚之系爭電放單正面條款上針對系爭魚貨運送契約之國際裁判管轄約款有異議時，鑑於電報放貨通知單本無任何製式之格式限制，其大可以隨時要求運送人即被告CMA 公司調整修正前揭相關約定，託運人FU JYI公司卻無任何異議，顯見託運人FU JYI公司對於前揭專屬且排他之國際管轄之約定，亦係明知且無異議，則依前所述，原告欲以其取得自託運人FU JYI公司之運送契約法律關係對與被告CMA 公司間主張權利時，自應一併繼受此專屬國際管轄之約定所拘束，況原告與託運人FU JYI公司間就貿易條件並非概無商議討論之餘地，原告既能自主擇定要採取C/F 而將運送契約締結選擇權完全託付予FU JYI公司，其更無拒絕接受託運人FU JYI公司在運送契約中所共同決定之運送特約條款之餘地，否則原告大可在與FU JYI公司成立系爭魚貨買賣契約時，將運送之權責收回自主決定（即採行所謂FOB 之貿易條件），或使託運人FU JYI公司在選定系爭魚貨之海上運送人時，排除任何其所不欲受拘束之條件（例如本件之國際裁判管轄特約條款），是基於風險事前控管之可能性與成本考量，原告要無任意於事後藉詞僅欲享有託運人FU JYI公司為向被告CMA 公司締結之運送契約之利益，而脫

免對應之特約條款的餘地。

㈣尤有甚者，原告在取得系爭電放單後，欲持以向被告CMA 公司在台灣之代理人即被告達飛公司換發系爭小提單時，亦有親自向被告達飛公司書立進口電放切結書，該切結書上已清楚載明「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（原告）同意概以貴公司（被告CMA 公司）提單條款規定為依據。」（見本院卷第165頁），而前揭指定法國馬賽商業法院作為系爭魚貨運送契約將來發生訟爭時之排他專屬國際管轄法院約定，正係清楚條列在系爭電放單「正面」上，原告作為以冷凍海產品、農產品買賣進出口為業之企業已如前述，又豈會不知或無能力注意自己手邊持有之系爭電放單所載條款內容明細？原告先是任意不予設限託運人FU JYI公司向運送人即被告CMA 公司洽訂系爭魚貨之運送契約條件，又在取得系爭電放單後向被告達飛公司同意概以被告CMA 公司在系爭電放單上約定之條款作為與系爭魚貨運送契約相關權利、義務之規範，無論從運送契約、切結書之約定，或訴訟上由誠信原則所推導出之禁反言原則，均無由免除原告受前揭排他專屬國際管轄法院約定拘束之餘地。

㈤原告雖主張系爭魚貨之卸貨港為高雄港，依海商法第78條之規定得由我國卸貨港之法院管轄云云，惟該條所規範者，乃基於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，而本件原告所據之請求權基礎乃其與被告CMA 公司間之運送契約糾紛，是否該當載貨證券所生之爭議已非無疑，況該規定乃係關於我國管轄之補充規定，並非排他性質之專屬管轄規定，兩造就系爭魚貨之運送契約既有合法有效之排他之專屬國際管轄法院約定如前所述，則位居一般補充管轄層次之海商法第78條規定，要無由取代前揭排他專屬國際管轄法院約定之餘地，是原告此部分之主張要難認為可採。原告復主張系爭電放單上關於排他專屬國際管轄法院約定乃被告CMA 公司等所為之單方意思表示，並無拘束原告之效力云云

，惟臚列在系爭電放單上之條款雖係由被告CMA 公司所預先擬定，此並無礙於原告或其所由繼受運送契約權利與義務之託運人FU JYI公司附合接受並以之成立運送契約，況原告自己在系爭切結書上亦主動、清楚表示同意以之作為系爭魚貨運送契約之相關權利、義務之規範，足見該約款已非單純單方意思表示文字敘述，而係在原告先透過其所由繼受運送契約權利與義務之託運人FU JYI公司主動與被告CMA 公司接洽訂約，再由原告在收執系爭電放單後，續根據該電放單上所載約款向被告CMA 公司在台灣之代理人即被告達飛公司再次表明同意受該排他專屬國際管轄法院約定之拘束，故兩造間就該排他專屬國際管轄法院之條款顯已非僅由被告CMA 公司單方擬定並對外宣告般單純，而係多有原告或原告之使用人FU JYI公司介入確認，原告否認有與被告CMA 公司或達飛公司達成前揭排他專屬國際管轄法院條款之約定，難認可信。原告雖又主張系爭電放單乃被告CMA 公司所製作之定型化契約，其上所載排他專屬國際管轄法院約款有違公平互惠原則，甚至係以減輕或免除運送人對於債務不履行致系爭魚貨毀損之責任，該等約定依民法第247 條之1 、海商法第61條應屬無效云云，然前揭專屬管轄之約定僅係就運送契約應由何法院管轄為具體之約定，並非直接減輕或免除被告CMA 公司在運送契約所負之責任，要與海商法第61條所欲規範之情事有別，另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；使他方當事人拋棄權利或限制其行使權利者；其他於他方當事人有重大不利益者，民法第247 條之1 第1 款、第3 款及第4 款固定有明文規定。然所稱「免除或減輕預定契約條款之當事人之責任者」、「使他方當事人拋棄權利或限制其行使權利者」，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，本件關於系爭魚貨運送契約之排他專屬國際管轄法院約款制訂，乃為原告及其使用人FU

JYI 公司確認後所作成，而原告及其使用人FU JYI公司依前揭說明在事前本有修正系爭電放單正面表列條款或不與被告CMA 公司或達飛公司締約、書立切結書之自由決定權，自不存在原告及其使用人FU JYI公司事前不及知此條款或無磋商變更可能之情事，至所謂「按其情形顯失公平者」，則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，凡事均無絕對之利與弊，關於此專屬國際管轄之約款雖客觀上有使原告可能針對系爭魚貨之運送契約糾紛需赴法國馬賽商業法院涉訟之可能，惟原告對此亦相對享有國際審判籍預先特定之利益，此一來一往之間原告未必受有何重大不利益，是原告僅以系爭魚貨運送契約有前揭專屬管轄之約定，逕認該約款無效，實難認為可採。至原告主張託運人即FU JYI公司與收貨人即原告均為我國國籍，且目的港與法國無關，認本件不應由法國馬賽商業法院管轄云云，實乃兩造間無排他專屬國際管轄法院條款之約定時，本院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，本件兩造間既有前揭排他專屬國際管轄法院條款之約定，兩造自應受其拘束，原告此部分所述既無足改變排他專屬管轄之約定，即無再予贅論之必要。

㈥綜上，依首開說明，本院對於本件並無國際管轄權，原告向無管轄權之本院起訴，顯有違誤，且無法移送於其他有管轄權之法院，揆諸前開法律規定及實務見解，原告之訴應予駁回。

五、綜上所述，我國法院對原告之訴無管轄權，且無法移送於其他有管轄權之法院，是原告之訴應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請失所附麗，併予駁回。

六、依民事訴訟法第249 條第1 項第2 款、第95條、第78條，裁定如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　2　　月　　11　　日

民事第六庭　法　官　謝宗翰

以上正本係照原本作成。

如對本裁定抗告須於裁定送達後10日內向本院提出抗告狀，並繳納裁判費新台幣1,000元。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　2　　月　　15　　日

書記官　蔡靜雯