

商事法判解

載貨證券所生爭議之法院管轄

臺灣高等法院110年度海商上易字第1號民事判決

【實務選擇題】

依海商法規定，載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中華民國者，下列敘述何者正確？

- (A) 載貨證券之爭議，應由我國法院管轄
- (B) 載貨證券訂有仲裁條款者，經契約當事人同意後，得於我國進行仲裁
- (C) 載貨證券所生之法律關係，應適用我國海商法之規定
- (D) 當事人於爭議發生後另有書面合意於他國仲裁者，仍須於我國進行仲裁

答案：B

【裁判要旨】

按民事事件涉及外國之人、地、事、物、船舶等涉外成分（ForeignElements）者，為涉外民事事件，內國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。次按關於外國人或外國地涉訟之國際管轄權，我國涉外民事法律適用法並未規定，故就具體事件受訴法院是否有管轄權，應顧及當事人間實質上公平、裁判之正當妥適、程序之迅速經濟等訴訟管轄權法理，類推適用內國法之民事訴訟法有關管轄規定及國際民事審判管轄規則之法理，妥適決定之。又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。海商法第78條第1項定有明文。而對於私法人或其他得為訴訟當事人之團體之訴訟，由其主事務所或主營業所所在地之法院管轄。被告住所、不動產所在地、侵權行為地或其他據以定管轄法院之地，跨連散在數法院管轄區域內者，各該法院俱有管轄權。被告不抗辯法院無管轄權，而為本案之言詞辯論者，以其法院為有管轄權之法院。民事訴訟法第2條第2項、第21條、第25條亦分別定有明文。國際事務管轄權之有無，法院應依職權調查，在訴訟進行中，如兩造就管轄權生有爭執，而有舉證證明之必要時，應由主張有管轄權之原告就有管轄權

之事實負舉證之責。

【爭點說明】

1. 載貨證券我國海商法就載貨證券所生爭議之法院管轄之相關規定：

我國海商法第七十八條規定：「第一項：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。」

2. 其目的與特色：

海商法第七十八條第一項規定，非海牙/威士比規則模式。關於海商涉外爭議案件之訴訟管轄審判籍問題，一般均依各內國訴訟法及國際訴訟管轄原則進行訴訟。故海牙/威士比規則並未為特別規定，威士比規則亦未另為增修。惟漢堡規則第二十一條，卻規定原告法院管轄選擇權。漢堡規則第二十一條第一項規定原告得就管轄法院為廣泛選擇；第二項之規定，於有船舶被扣押之情形，則為例外。第三項進而規定，第一項規定與第二項之船舶扣押地法院管轄外（被告得申請由扣押船舶地管轄法院，移轉至第一項中之管轄法院），不得於其他法院進行司法訴訟。第二十一條可謂為對貨主選擇法院之強制規定。此一廣大之法院選擇，適用於運送人向貨主求償之法院選擇情形。故新法之該項定為雷同於上述漢堡規則第二十一第一項(c)款之規定。惟就我國之規定應予申述者：

- (1) 此一規定為擴大原告對訴訟法院之選擇，對在我國之託運人、運送人、貨主或其他貨物之權利人有利。
- (2) 此一規定有利於我國當事人之利用我國法院。
- (3) 由於條文中訂有「得由」，故載貨證券上雖有外國管轄條款之載明者，原告仍得主在我國管轄，法院亦得依據本條規定進行訴訟。惟本項規定並不絕對排除載貨證券上外國管轄條款之效力，僅當事人得優先選擇我國法院，不受管轄條款之拘束。易言之，外國法院管轄條款非必然生效拘束我國受貨人，故多數之情形，為有利於我國貨人原告，不受外國託運人與外國送人以載貨證券（如CIF商品買賣契約）之管轄條款法院地在外國之不利益所拘束。本項下之原告當事人若為外國人（如運送人）雖亦對其有利，但通常機會最有利之情形為本國運送人或受貨人。蓋不論載貨證券上是否有任何管轄條款，祇要裝貨港或卸貨港有一港口為我國港口者，均得以我國法院管轄為優先之選擇，最為方便，不受任何約束。

(4)本項之規定，除對我國當事人有利外，並不排除我國當事人之作任何如同上述漢堡規則下，若有利執行或保全權利，得向外國法院依管轄條款或以原就被原則起訴，或在被告之主營業所在地法院、居所地法院等提出訴訟。

3. 故第七十八條法院管轄之規定，為海牙/威士比規則所未規定者，而為漢堡規定者，而為漢堡規則之型態，此說明運送人責任制度為非純屬海牙/威士比規則之原型。此一規定對受貨人提供不少方便，雖非直接與責任制度所關，但訴訟地之方便與利益，可抵消或減少部分責任之實體法規定之不利益。

【相關法條】

海商法第78條

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！