

# 因應氣候變遷時代之企業風險管理 — 以保險機制為中心

廖亦萱\*

賴煥升\*\*

## 目次

### 壹、研究背景

### 貳、氣候變遷所生之實體風險

### 參、氣候變遷所生之法律風險

#### 一、減緩措施面向

#### 二、調適措施面向

#### 三、公司治理措施面向

### 肆、保險商品之檢視

#### 一、商業綜合責任保險

#### 二、董監事責任保險

#### 三、環境責任保險

#### 四、專門職業責任保險

#### 五、雇主補償責任保險

### 伍、台灣因應氣候變遷之相關法制概況

#### 一、溫室氣體排放範疇

#### 二、上市櫃公司永續發展路徑圖

#### 三、綠色金融行動方案 3.0 與永續金融評鑑

#### 四、金融機構防漂綠參考指引

### 陸、台灣氣候訴訟發展情況

#### 一、用電大戶案

#### 二、莫拉克風災案

#### 三、中油觀塘工業區三接開發案

#### 四、中科四期二林園區土地徵收案

### 柒、代結論—因應氣候變遷之法律風險管理

## 壹、研究背景

聯合國政府間氣候變遷專門委員會（Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC）於 2023 年發布了第六次總結評估報告（Sixth Assessment Report, AR6）<sup>1</sup>，針對現階段環境狀態進行觀察及整理，其中包含全球溫室氣體排放量的增加及地球表面平均溫度快速上升的情形；人為氣候變遷導致地球生物生存環境快速變化，而影響許多極端氣候事件的出現，包括海平面上升、乾旱和洪水等極端天氣事件、導致野火的氣溫升高以及降雨量變化更大<sup>2</sup>，地球原有生態系受到嚴重影響甚至消失；與氣候變遷有關之傳染疾發病機率亦逐漸增加。氣候變遷所導致極端氣候事件發生的頻率越來越高，不僅影響全球永續發展，更可能加劇人類貧富差距，造成生命財產的損失，阻礙社會經濟發展。

當面對氣候變遷所帶來的不確定性和挑戰時，風險管理相當重要。聯合國政府間氣候變遷專門委員會已於第五次評估報告指出，將風險管理融入決策過程是關鍵，從脆弱性轉變為基於風險的氣候變遷適應和減緩概念，並就風險評估中不確定性的表徵和術語的精確應用給出了進一步的指導，其重點是促進有效的長期適應解決方案<sup>3</sup>。依第六

\* 本文作者係國立臺北大學不動產與城鄉環境學系博士生。

\*\* 本文作者係逢甲大學風險管理與保險學系助理教授。

1. IPCC, AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023 (2023).

2. Bolan S, Padhye LP, Jasemizad T, Govarthanam M, Karmegam N, Wijesekara H, Amarasiri D, Hou D, Zhou P, Biswal BK, Balasubramanian R, Wang H, Siddique KHM, Rinklebe J, Kirkham

MB, Bolan N, 2024. Impacts of climate change on the fate of contaminants through extreme weather events. Science of the Total Environment 909, 168388 (2024).

3. Stephen Hincks, Jeremy Carter, Angela Connelly, A new typology of climate change risk for European cities and regions: Principles and applications, Global Environmental Change, Volume 83, 102767 (2023).

次總結評估報告指出，氣候相關的風險已比預估長期影響比目前高出數倍，並與其他風險相互影響，而產生更複雜的複合風險<sup>4</sup>。是以，風險分擔和風險轉移機制對於應對氣候變遷扮演了相當重要的角色。

值得注意者為，氣候變遷除帶來實體災害風險外，在法律風險領域亦值得關注，根據聯合國統計，至2022年底，全球六十五個法域內至少已產生2180件氣候訴訟，其中則以美國案件量最多<sup>5</sup>，且氣候訴訟也不僅限於針對政府部門之訴訟，亦可見到民間企業成為氣候訴訟當事人之案件增加趨勢，實質上已導致企業訴訟成本與法律責任風險<sup>6</sup>。除上述氣候變遷所生之諸如洪災損害等實體風險外，氣候變遷對人類社會各層面均產生影響，就法律風險角度觀察，氣候變遷對人類社會各層面均產生影響，根據聯合國統計，至2022年底，全球六十五個法域內至少已產生2180件氣候訴訟，其中則以美國案件量最多<sup>7</sup>，且氣候訴訟也不僅限於針對政府部門之訴訟，亦可見到民間企業成為氣候訴訟當事人之案件增加趨勢，實質上已導致企業訴訟成本與法律責任風險<sup>8</sup>。而有關氣候變遷之相關法律風險，大致有氣候變遷引發之實體損失風險、肇因氣候變遷之環境風險與法律風險，以及氣候變遷之法規遵循風險等<sup>9</sup>。

透過制定及執行有效的管理策略，使風險之不利影響減至最小，為風險管理（Risk

Management）之要義。風險管理之內涵，以企業單位為例，在於以最低的風險成本，達到企業經營安穩健全之目標，透過發見可能存在之風險，衡量損失頻率與損失幅度，採取適當方法加以防控。風險管理實施程序，一般應包含下列主要項目<sup>10</sup>：1、風險辨識：認知潛在各種風險，方可對風險為妥適管理；2、風險衡量：確認該風險發生頻率及損失範圍；3、擇定風險管理策略：擇定適當策略達到風險管理之目標，方法與策略大致有風險移轉、風險自留、風險規避及風險控制；4、策略執行與評估：切實執行風險管理策略並檢討評估有無改正必要。而有關法律風險管理（Legal Risk Management, LRM）之概念<sup>11</sup>，則是根據法令規範、辨識自我法律環境及法律風險、評估及回應管控法律風險之過程。

而面對氣候變遷引發之各式風險，企業應採取何種管理策略因應、保險實務又應如何回應，以達到保險機制之風險分散之制度功能，為本文研究背景與動機。本文以因應氣候變遷之災害風險管理與保險機制為研究範圍，就氣候變遷引發之實體環境風險、氣候訴訟暨法律風險等有關案例為介紹，再以美國保險市場現有各保險商品得否使被保險人面對上述氣候變遷引發之風險妥為保險規劃等議題加以闡述。未以台灣保險市場與台灣保險法制遭遇上述議題之因應作為提出分析。希冀可供為日後保險實務與司法實務得

4. IPCC, AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023 (2023).

5. U.N. Environment Programme, Global Climate Litigation Report: 2023 Status Review 13 (July 27, 2023), <https://www.unep.org/resources/report/global-climate-litigation-report-2023-status-review>

6. Camilla Hodgson & Ian Smith, Climate Litigation Threatens to Push Up Companies' Insurance Costs, Financial Times (Aug. 28, 2022), <https://www.ft.com/content/1115a034-3fa0-4814-9a87-42bb56128352>; WTW, Climate litigation risk - Is there shelter from the storm? 3 (2023).

7. U.N. Environment Programme, Global Climate Litigation Report: 2023 Status Review 13 (July 27, 2023), <https://www.unep.org/resources/report/global-climate-litigation-report-2023-status-review>

8. Camilla Hodgson & Ian Smith, Climate Litigation Threatens to Push Up Companies' Insurance Costs, Financial Times (Aug. 28,

2022), <https://www.ft.com/content/1115a034-3fa0-4814-9a87-42bb56128352>; WTW, Climate litigation risk - Is there shelter from the storm? 3 (2023).

9. Minter Ellison, The Carbon Boomerang - Litigation Risk as a Driver and Consequence of the Energy Transition 3 (2017), <https://2degrees-investing.org/wp-content/uploads/2017/09/Carbon-boomerang.pdf>; Mark Rothwell, Martin Earle, Choong Hern Ooi, James Orr, Shradha Shroff & Jianhua Siew, Practical Guide to Climate Change for General Insurance Practitioners 16 (2019), [https://www.actuaries.org.uk/system/files/field/document/Practical%20Guide%20to%20Climate%20Change%20for%20GI%20Practitioners\\_1.pdf](https://www.actuaries.org.uk/system/files/field/document/Practical%20Guide%20to%20Climate%20Change%20for%20GI%20Practitioners_1.pdf).

10. 鄭鎮樑，《風險管理理論與實務》，五南書局，第68、84-85頁，2022。

11. 施茂林、宋明哲、宋峻杰、陳維鈞，《法律風險管理：理論與案例》，五南書局，頁280，2016年。

以應對關於氣候變遷面臨之影響為參酌，本文遂就此相關議題進行討論與分析。

## 貳、氣候變遷所生之實體風險

災害保險可設計於鼓勵對於災害的預防、復原上，採取相對較少損失的工具並為受災者提供資金，不僅是一項具有減災效益的投資，亦可將主要負擔回饋於受災者<sup>12</sup>。然而自1990年代起全球巨型災害頻繁，保險業損失嚴重，傳統保險市場已逐漸不堪負荷<sup>13</sup>，亦導致國際保險界就開始加強對巨災風險管理方法的研究，許多房屋、商業建築以及其他財產因風災和水災而遭受損失，這對當地和全球的保險公司及再保險公司皆產生了巨大的負擔，促使保險業重新考慮在氣候變遷、氣候相關風險日益增加的情況下的保險，並開發新的工具來轉移風險，後期為保險業籌集資金並抵消其與自然災害相關的損失，更發展巨型災害債券作為因應氣候變遷災害來臨之工具之一<sup>14</sup>。

研究<sup>15</sup>指出，氣候保險研究涵蓋廣泛的主題，其進行氣候風險保險研究，將1975年至2022年涉及本議題出版文獻彙整及分析，依序分為啟動階段（1975-2007）、發展階段（2008-2014）和繁榮階段（2015-2022），研究中發現氣候保險研究以美國、中國、英國、德國及荷蘭等國為主，涵蓋領域則大多為經濟學、水資源、環境研究、環境科學及地球科學等學科。此外，1975-2007年代以金融保險之研究為主，而隨著全球受氣候變遷及大環境的改變影響，氣候風

險保險研究改以氣候變遷、洪水保險為主，近年來分別以洪災保險、風險、氣候變遷、調適、減緩、脆弱性、風險模型、風險知覺、農作物保險及道德風險等為主。

由上述討論可知，保險和災害風險管理利害關係人迫切需要跨部門合作，以建立協調一致的災害風險管理架構，在氣候變遷的背景下，傳統保險業及再保險業亦面臨挑戰，而由於極端氣候變化及災害風險的不確定性，增加訂定金融產品及適當條款之難度，研究指出未來新興的技術和的風險轉移創新的必要性，透過協調行動提高抗災能力的途徑，以大數據及人工智慧解決風險指標及保險承保範圍等問題<sup>16</sup>。

## 參、氣候變遷所生之法律風險

氣候變遷除帶來實體災害風險外，在法律風險領域，則為氣候訴訟及與此相關之法律風險。所謂氣候訴訟（Climate Litigation）或稱氣候變遷訴訟（Climate Change Litigation），按學者<sup>17</sup>定義，依據與氣候變遷之本質關聯性，大致可層級類型化為以下四種：1、以氣候變遷為訴訟標的之訴訟；2、以氣候變遷為訴訟標的部分或次要內涵之訴訟；3、氣候變遷非訴訟標的、但為原告提起訴訟之起因動機；4、氣候變遷非訴訟標的、亦非原告提起訴訟之起因動機，但判決結果影響溫室氣體減緩或調適措施<sup>18</sup>。本文以下便從因應氣候變遷之減緩措施（Mitigation）、調適措施（Adaptation）以及公司治理（Governance & Regulatory）

12. Howard Kunreuther, Mitigating Disaster Losses through Insurance, *Journal of Risk and Uncertainty*, 12(2-3), 87 (1996).

13. 張瑞益、李珍穎，《巨災債券暨巨災衍生性商品發展現況與趨勢》，*中華科技大學學報*，46期，頁128-129，2011年1月。

14. Kenneth Froot, The market for catastrophe risk: a clinical examination, *Journal of Financial Economics*, 60(2-3), 529-571 (2001).

15. Lin, Yang, Li-jun Wang, Xintong Shi and Min-Peng Chen, Evolution of research on climate risk insurance: A

bibliometric analysis from 1975 to 2022, *Advances in Climate Change Research*, 14(4), 592-604 (2023).

16. Sheehan, B., Mullins, M., Shannon, D. et al. On the benefits of insurance and disaster risk management integration for improved climate-related natural catastrophe resilience. *Environ Syst Decis* 43, 639-648 (2023).

17. Jacqueline Peel & Hari M. Osofsky, *Climate Change Litigation*, *Annual Review of Law and Social Science*, Vol. 16:21, 23-24 (2020).

18. 陳一銘、張靖慈，《氣候訴訟之介紹》，*全國律師*，頁63，2023年8月。

面向之氣候訴訟風險為說明<sup>19</sup>：

### 一、減緩措施面向

此泛指行為人因具有造成溫室氣體增量導致氣候變遷加劇之行為導致訴訟紛爭成為被告、或原告基於限制管控溫室氣體排發所產生之作為，因此所引發之法律訴訟。如企業銷售之產品或提供之服務造成溫室氣體增量導致氣候變遷加劇而遭到起訴；亦包含為造成溫室氣體增量導致氣候變遷加劇之行為人提供諮詢服務、風險規劃、財務挹注等間接導致氣候變遷加劇之行為。

此外當企業商業模式屬性與造成溫室氣體增量導致氣候變遷加劇有直接關聯時，此類氣候訴訟亦將導致董監事涉訟成為被告，如英國非營利組織 ClientEarth 對殼牌公司董事會提訴，主張董事會成員未能妥善採納並實施能源轉型措施，違反英國公司法之董事責任<sup>20</sup>，該案雖遭英國法院駁回，但此類氣候訴訟確實有日漸增加之趨勢<sup>21</sup>。

### 二、調適措施面向

對於氣候變遷所帶來之環境、社會或法規之影響，行為人未能適當提出規劃或調適措施，所引起之法律紛爭。例如氣候變遷引發森林野火或水患等氣象災害，就災害相關之基礎設施所有者或經營管理者提出訴訟；未考量氣候變遷因素所設計製造產品，導致專門技術人員職業責任（如建築師、工程師）及產品責任（如商品設計者、製造商、經銷商等）衍生訴訟；管理階層未考量氣候變遷因素而決定投資上述產業或基礎設施產生之董監事責任訴訟。

因此當行為人對於氣候變遷所帶來之環境、社會或法規之影響，未能適當提出規劃或調適措施，導致他人受損時，將可能產生氣候訴訟之紛擾，於 Fort Bend Cnty. v. United States Army Corps of Engineers<sup>22</sup> 案，本案原告主張，被告即美國陸軍工兵團（United States Army Corps of Engineers, USACE）負責當地水利基礎設施之管理維護，但並未與時俱進修正 2012 年版本之操作管理手冊（Water Control Manual），以因應氣候變遷可能產生的洪水風險，導致 2017 年哈維颶風期間原告受有損失，遂向被告求償。案經審理，聯邦上訴第五巡迴法院則認為被告知操作管理手冊為內部作業指引，並無更新計畫之法定義務，因此縱使果真未因應可能產生的氣候變遷洪水風險修正該指引手冊，原告仍無法據此向被告請求損害賠償。而由此案例亦可知，倘若法院認定原告確實具有更新計畫之法定義務，行為人將可能因未能適當提出規劃或調適措施，妥善因應可能產生之氣候變遷洪水風險，導致法律責任產生。

### 三、公司治理措施面向

違反與氣候變遷相關之法律規定義務，引發之訴訟行為。如政府機關以企業違反氣候變遷法規為由進行罰鍰；或企業對於氣候承諾、產品標示、永續揭露資訊等事項並未確實告知甚至有誤導之虞，即所謂漂綠行為（greenwashing），所引發之訴訟。如於 McVeigh v. Retail Employees Superannuation Trust<sup>23</sup> 案，被告澳洲信託基金因未能說明氣候變遷商業風險及應變計

19. WTW, Climate litigation risk - Is there shelter from the storm? 4 (2023).

20. Victoria Barnes, Derivative Action Commenced in UK Against Shell's Directors for Mismanaging Climate Risk, Burges Salmon (Mar. 9, 2023), <https://www.burges-salmon.com/news-and-insight/legal-updates/environment/derivative-action-commenced-in-uk-against-shells-directors-for-mismanaging-climate-risk>.

21. Gregory Barden, Sarah Batley, Michelle Bradfield, Aidan

Lawes, & Alex Macpherson, High Court Dismisses ClientEarth's Application to Initiate Proceedings Against Shell's Directors, JDSupra (Aug. 17, 2023), <https://www.jdsupra.com/legalnews/high-court-dismisses-clientearth-s-5541083/>.

22. 59 F.4th 180, 186 (5th Cir. 2023).

23. Amended Concise Statement, McVeigh v. Retail Employees Superannuation Trust, Federal Court of Australia, NSD1333/2018, (filed Sept. 21, 2018).

畫措施而遭訴，最終被告在允諾執行多項氣候變遷風險管理評估程序後雙方當事人達成和解<sup>24</sup>。

## 肆、保險商品之檢視

按保險為現代社會分散風險暨消化損失之最適化制度，得以消除或避免可能發生不確定事故之恐懼，及彌補因不確定事故發生而遭受之損害<sup>25</sup>。上述有關氣候訴訟衍伸之法律責任風險，保險制度得否作為風險分散之制度功能則有待探討，以下則以氣候訴訟發生件數最多之美國保險市場實踐發展情況為分析：

### 一、商業綜合責任保險

企業在進行風險管理時，利用責任保險機制，商業綜合責任保險（Commercial General Liability Insurance, CGL），將其風險移轉，即為常見之風險管理方式<sup>26</sup>。商業綜合責任保險在保險實務上通常之承保範圍，係被保險人於企業產品銷售或服務提供過程，對客戶或第三人造成人身傷害或財物損失，依法應承擔之法律責任。當企業面臨氣候訴訟時，為避免可能產生損害賠償之法律責任，商業綜合責任保險保險人將協助抗辯或賠償。

因此當被保險人對於氣候變遷所帶來之環境、社會或法規之影響，未能適當提出規劃或調適措施，導致他人受損時，氣候訴訟與商業綜合責任保險便產生互動，於 Fort Bend Cnty. v. United States Army Corps of Engineers<sup>27</sup> 案，本案原告主張，被告即美國陸軍工兵團（United States Army Corps of Engineers, USACE）負

責當地水利基礎設施之管理維護，但並未與時俱進修正 2012 年版本之操作管理手冊（Water Control Manual），以因應氣候變遷可能產生的洪水風險，導致 2017 年哈維颶風期間原告受有損失，遂向被告求償。案經審理，聯邦上訴第五巡迴法院則認為被告知操作管理手冊為內部作業指引，並無更新計畫之法定義務，因此縱使果真未因應可能產生的氣候變遷洪水風險修正該指引手冊，原告仍無法據此向被告請求損害賠償。而由此案例亦可知，倘若法院認定原告確實具有損害賠償之責任，自然責任保險人恐應對此為保險理賠，此應可認定為，被保險人未能適當提出規劃或調適措施，妥善因應可能產生之氣候變遷洪水風險，導致法律責任衍生之理賠責任。

### 二、董監事責任保險

董監事責任保險（Directors and Officers Insurance, D&O），主要承保範圍為公司董監事或重要職員於執行職務時，因過失行為造成第三人損害而受賠償請求，致所需負擔損害賠償及抗辯費用，請求損害賠償所引發之法律責任。常見與董監事責任相關之氣候訴訟如前述提及之漂綠行為，企業對於氣候承諾、產品標示、永續揭露資訊等事項並未確實告知甚至有誤導之虞，所生有關公司治理之董監事責任。

如此外當企業商業模式屬性與造成溫室氣體增量導致氣候變遷加劇有直接關聯時，此類氣候訴訟亦將導致董監事涉訟成為被告，如英國非營利組織 ClientEarth 對殼牌公司董事會提訴，主張董事會成員未能妥善採納並實施能源轉型措施，違反英國

24. REST, Statement from REST on Settlement of McVeigh Litigation (Nov. 2, 2020) (available at <https://climatecasechart.com/non-us-case/mcveigh-v-retail-employeesuperannuation-trust/>)  
25. 施文森，保險法論文（第三集），元照，2013年，序言第二段；江朝國，保險法基礎理論，瑞興，2009年，自序第一段；劉宗榮，保險法－保

險契約法暨保險業法，5版，自版，2021年，頁6-7。

26. 蕭涵熙、陳俊元，《論氣候變遷責任之保險理賠爭議－以 AES v. Steadfast 案為中心》，興大法學，28期，頁235，2020年11月。

27. 59 F.4th 180, 186 (5th Cir. 2023).

公司法之董事責任<sup>28</sup>，該案雖遭英國法院駁回，但此類氣候訴訟確實有日漸增加之趨勢<sup>29</sup>。如於 *McVeigh v. Retail Employees Superannuation Trust*<sup>30</sup> 案，被告澳洲信託基金因未能說明氣候變遷商業風險及應變計畫措施而遭訴，最終被告在允諾執行多項氣候變遷風險管理評估程序後雙方當事人達成和解<sup>31</sup>。

### 三、環境責任保險

環境責任保險，通常以被保險人企業意外事故導致法律賠償責任及污染整治費用等內容為承保範圍之保險。因氣候變遷影響，極端氣候引發之天災規模如洪水野火等將比過往劇烈，如被保險人對於氣候變遷所帶來之環境、社會或法規之影響，未能適當提出規劃或調適措施，導致氣候訴訟，則可能產生環境責任保險之相關理賠議題。如法國化學品企業阿科瑪（Arkema SA）在美國德州克羅斯比（Crosby）設有化學工廠，根據 2016 年保險人之報告內容，提出該設施恐有發生洪水致災風險，但保險人並未要求被保險人阿科瑪企業就該設施進行任何有關洪水風險之改善措施，仍完成核保<sup>32</sup>。後於 2017 年哈維颶風期間，因為遭到洪水侵襲工廠設施斷電，致生爆炸及有毒氣體外洩事故，後續衍生阿科瑪企業及董監事相關訴訟<sup>33</sup>，損害賠償責任則多由環境責任保險進行理賠<sup>34</sup>。

另值得注意者為，溫室氣體排放本身是否屬於污染物或污染事故？如保險契約內常見之一般污染除外條款對於污染物之定義，須屬於「刺激物」或者「致污物」，而考量溫室氣體在正常情況下不會使人意識狀態變化或神經亢奮；且溫室氣體皆為原本大自然中即存在之物質，亦難謂其為導致污染發生之有害物質<sup>35</sup>。因此在未有更明確定義之條款前，保險人恐難以援引一般污染除外條款作為除外免責事由。

### 四、專門職業責任保險

專門職業責任保險（Professional Liability Insurance），通常承保範圍為專業人員如醫師、會計師、建築師工程師、保險公證人、保險代理人、律師等因執行專門職業之過失行為，造成第三人損害而受賠償請求，致所需負擔損害賠償及抗辯費用，請求損害賠償所引發之法律責任。專門職業責任可能涉及之氣候訴訟，如 2017 年哈維颶風後，德州房屋開發商工程公司遭屋主起訴，鄰近地區堤防僅以百年洪水頻率為設計標準，未能適當提出規劃或調適措施，妥善因應可能產生之氣候變遷洪水風險，為設計缺陷<sup>36</sup>。

### 五、雇主補償責任保險

員工因為職務工作導致死亡、失能、傷害或疾病時，雇主依法應負擔相關補償責任，為雇主補償責任保險通常承保範圍。雇

28. Victoria Barnes, *Derivative Action Commenced in UK Against Shell's Directors for Mismanaging Climate Risk*, Burges Salmon (Mar. 9, 2023), <https://www.burges-salmon.com/news-and-insight/legal-updates/environment/derivative-action-commenced-in-uk-againstshells-directors-for-mismanaging-climate-risk>.

29. Gregory Barden, Sarah Batley, Michelle Bradfield, Aidan Lawes, & Alex Macpherson, *High Court Dismisses ClientEarth's Application to Initiate Proceedings Against Shell's Directors*, JDSupra (Aug. 17, 2023), <https://www.jdsupra.com/legalnews/high-court-dismissesclientearth-s-5541083/>.

30. Amended Concise Statement, *McVeigh v. Retail Employees Superannuation Trust*, Federal Court of Australia, NSD1333/2018, (filed Sept. 21, 2018).

31. REST, *Statement from REST on Settlement of McVeigh Litigation* (Nov. 2, 2020) (available at <https://climatecasechart.com/non-us-case/mcveigh-v-retail-employeesuperannuation-trust/>).

32. U.S. Chemical Safety & Hazard Investigation Board, *Organic Peroxide Decomposition, Release, and Fire at Arkema Crosby Following Hurricane Harvey Flooding* 81-82 (May 2018), <https://www.csb.gov/arkema-inc-chemical-plant-fire/>.

33. Martin Lockman, *Modelling Climate Litigation Risk for (Re) Insurers*, Sabin Center for Climate Change Law Annex 3 (July 18, 2023), [https://scholarship.law.columbia.edu/sabin-climate\\_change/201](https://scholarship.law.columbia.edu/sabin-climate_change/201).

34. Arkema, 2022 Universal Registration Document 329 (Mar. 28, 2023).

35. 蕭涵煦、陳俊元，同註 26，頁 285。

36. IAIS, *Application Paper on the Supervision of Climate-related Risks in the Insurance Sector* 14 (2021), <https://www.iaisweb.org/uploads/2022/01/210525-Application-Paper-on-the-Supervision-of-Climate-related-Risks-in-the-Insurance-Sector.pdf>.

主補償責任保險可能涉及之氣候訴訟，如熱浪等極端氣候導致工作環境惡化，未能提供適當員工保護措施之雇主，則可能產生依法應負擔之補償責任<sup>37</sup>。

## 伍、台灣因應氣候變遷之相關法制概況

2023年1月10日，立法院三讀通過將「溫室氣體減量及管理法」修正為「氣候變遷因應法」，明定應於2050年達成溫室氣體淨零排放，成為未來氣候治理主要法源。除氣候變遷因應法及其相關子法外，金融監督管理委員會基於企業社會責任及ESG永續目標之促進，亦有對於上市櫃公司及金融服務業設有上市櫃公司永續發展路徑圖、綠色金融行動方案3.0及永續金融評鑑等機制，以下簡述之：

### 一、溫室氣體排放範疇

按環境署2022年編制之「溫室氣體排放量盤查作業指引」，其將溫室氣體排放歸納為三大範疇，分別為<sup>38</sup>：(1)直接溫室氣體排放（範疇一），來自製程或設施之直接排放，如使用化石燃料、原物料產生碳排放、冷氣設備冷媒逸散等；(2)能源間接溫室氣體排放（範疇二），使用電力或蒸氣能源利用產生之間接排放；(3)其他間接溫室氣體排放（範疇三），非事業自有或可控制之事業活動溫室氣體排放，如租賃、委外業務、商務通勤等活動。而目前氣候變遷因應法並未針對範疇三部分為規範，僅對於範疇一及範疇二納入碳定價之適用範圍<sup>39</sup>。

### 二、上市櫃公司永續發展路徑圖

按金融監督管理委員會（以下簡稱金管會）2022年1月13日公告之「上市櫃公

司永續發展路徑圖」，其要求全體上市櫃公司於2027年以前完成溫室氣體盤查、2029年前完成溫室氣體盤查之查證<sup>40</sup>。全體上市櫃公司分三階段適用，2026年起資本額100億以上之上市櫃公司適用國際財務報導準則（International Financial Reporting Standards, IFRS）永續準則；2027年起資本額50億以上100億以下之上市櫃公司適用IFRS永續準則；2028年起其餘所有上市櫃公司適用IFRS永續準則；2029年起所有上市櫃公司揭露IFRS永續資訊（包含溫室氣體及確信）。

此和目前上市櫃公司所適用之永續報告書編制規定，即台灣證券交易所之上市公司編制與申報永續報告書作業辦法、財團法人櫃買中心之上櫃公司編制與申報永續報告書作業辦法，最大差異在於IFRS永續準則溫室氣體應盤查範圍包含範疇一、範疇三與範疇二；後者溫室氣體盤查範圍僅範疇一與範疇二，範疇三則為自願揭露。

### 三、綠色金融行動方案3.0與永續金融評鑑

為引導金融業及企業關注氣候變遷與永續議題，金管會自2017年起陸續提出綠色金融行動方案，而按2022年9月提出之「綠色金融行動方案3.0」，推動金融業者檢視自身碳排放外，亦應知悉投資融資對象之碳排情況，以透過金融手段強化產業與社會之淨零轉型，因此金管會推動金融業者揭露並查證溫室氣體盤查範疇一、範疇二及範疇三，促使金融業者從中了解自身投融資之碳排密集部位，利用金融市場力量支持並驅動整體社會達成淨零碳排<sup>41</sup>。

配合綠色金融行動方案3.0，台灣金融

37. See e.g., Rachel Frazin, Texas Heat Wave Invigorates Calls for Worker Heat Protections, The Hill (June 29, 2023), <https://thehill.com/policy/energy-environment/4072477-texas-heat-wave-workerprotections/>

38. 陳一銘、張靖慈，同註18，頁63。

39. 蔣念祖，《氣候變遷法制定後重要發展及整合方向之探討》，全國律師，頁36，2023年8月。

40. 同前註，頁37。

41. 蔣念祖，同前註，頁38；金融監督管理委員會，《綠色金融行動方案3.0》，頁4-8，2022年。

研訓院、保險事業發展中心、證券暨期貨市場發展基金會亦發布 112 年度第一屆永續金融評鑑作業指標，由此評鑑作業，引導金融業者及利害關係人更加重視綠色金融永續發展。按相關永續金融評鑑指引說明<sup>42</sup>，評鑑目的在於：「接軌國際趨勢並協助國內金融業因應氣候變遷及 ESG 相關風險之能力；引導金融業在擬定永續經營策略及採取行動方案時，能與國內現行推動之政策重點及監理方向同步，促進金融業強化永續經營規劃及金融服務品質；配合政府推動 2050 淨零碳排政策，發揮金融業對產業的永續影響力，引導產業持續推動減碳、碳盤查及永續轉型；鼓勵表現優良業者發揮業界的標竿功能，協助加速推動國內永續金融生態圈的建構。」

#### 四、金融機構防漂綠參考指引

有鑑於為避免金融機構對於其本身或其提供的金融商品及服務，在宣稱「綠色」或「永續」時出現名不符實或資訊不對稱的情況。金管會亦於 2024 年 5 月 30 日發布「金融機構防漂綠參考指引」，適用對象為於本國金融機構（含其海外分行、國際金融集團在台子公司），包括銀行、保險、證券、期貨、投信投顧、票券等，並於該指引中提供相關例示，協助金融機構自我檢視，以利遵循各相關法規<sup>43</sup>：

首先指引中明確定義了「漂綠」行為，該指引所稱「漂綠」，指金融機構在永續相關的聲明、行動或陳述中，提供無法讓人清楚理解或過於誇大的訊息，或僅選擇性揭露正面影響或缺乏證據支持其永續特徵的訊息，進而誤導金融消費者、投資人或其他市場參與者的判斷，並強調金融機構應遵循真實、直接、完整、可比較、符合規範等原則進行永續相關聲明。

其次，指引要求金融機構有責任確保與永續發展相關的聲明真實、清晰且有證據支持，同時避免誤導性的比較和未經證實的說法。為避免「漂綠」行為，金融機構應在提出「永續」或「綠色」聲明前進行內部審查或尋求外部驗證，並持續監督其符合性。他們還應該建立內部機制，定期審查聲明內容與實際情況是否一致。金融機構還必須確保其永續金融商品的資訊披露和投資決策過程符合永續發展規範，並納入風險監控。此外，當金融機構使用外部永續發展數據、分析和評級時，應對資訊提供者進行盡職調查，了解其數據、分析或評比的基礎和方法，並對外說明。

另指引也列舉了多種漂綠行為，以協助金融機構避免落入漂綠疑慮，諸如：1、聲明與事實不符：A 公司的文件聲稱其「綠色債券」資金將全數用於綠色產業，但實際上卻也包含高碳排產業；2、未定期審查及更新永續資金運用情形：B 銀行提供「轉型融資」給排放密集型企業，但這些企業缺乏可信的減排策略或轉型計畫，部分資金也未確實用於實施減排；3、聲明無法證實：C 公司宣稱其「綠色存款」授信對象和資金用途都經過永續特徵審查，但實際上永續特徵並非其授信決策主要依據，也並非所有授信對象的資金運用都經過審查；4、使用圖像、文字誤導消費者：D 公司在基金銷售網頁上放置綠色森林和地球圖片，並加上「永續投資」文字，但網頁上除了「ESG 基金」外，也包含其他一般基金，並非所有基金都投資或支持永續活動；5、聲明內容隱藏重要訊息：E 公司宣稱自己是「綠色企業」，提供淨零

42. 台灣金融研訓院，《第一屆永續金融評鑑說明》，頁 4，2022 年。

43. 金融監督管理委員會，金管會發布「金融機構防漂綠參考指引」，提醒金融業注意避免可能涉及的「漂綠」行為，2024 年 5 月 30 日，[https://www.fsc.gov.tw/ch/home.jsp?id=96&parentpath=0,2&mcustomize=news\\_view.jsp&dataserno=202405300001&dtable=News](https://www.fsc.gov.tw/ch/home.jsp?id=96&parentpath=0,2&mcustomize=news_view.jsp&dataserno=202405300001&dtable=News)



碳排融資計劃，卻隱瞞了同時繼續資助污染產業，且減碳方式是碳抵換；6、使用外部永續發展評級未說明其策略：F公司聲稱其「ESG 基金」投資符合永續性，投資 ESG 評等高於 4 的公司，卻未說明評比方法、風險評估，也未說明選擇 ESG 評等高於 4 的理由；7、未說明比較方法：G 公司聲稱提供「最環保的綠色信用卡」，卻沒有證據支持其如何對環境產生「最」正面影響，也未說明比較方法和基礎；8、未說明限制條件並解釋技術術語：H 公司聲稱投資其「ESG 基金」比投資其他「ESG 基金」更能減緩地球暖化，卻未說明比較只限於投資組合中標的公司之範疇 1 碳排，未比較範疇 2 及 3 的碳排，也未解釋範疇 1、2 及 3 碳排放的定義；9、金融商品僅於生命週期之特定部分具永續特徵者未清楚表明：I 公司聲稱長期投資其「生命週期基金」可永續愛地球，卻未說明該基金會逐步降低永續股票比例，轉投資政府公債，並非長期投入永續活動；10、永續特徵聲明未謹慎說明：J 公司聲稱將 ESG 納入投資和管理流程，符合 ESG 資訊揭露規範，是最優良的永續公司，卻未說明這些法令規範適用於所有同類型公司，並非 J 公司獨有。

末指引也要求金融機構應建立相關內部機制，定期檢視及監督「永續」或「綠色」聲明的內容與實際情況相符。在提供金融商品及服務並做出「永續」或「綠色」的相關聲明前，宜依內部權責劃分規定，經內部覆核或外部第三方機構進行驗證，並持續監督是否符合相關聲明，也宜透過內部控制或風險管理機制，定期檢視自身「永續」或「綠色」聲明的內容與實際情形是否相符，將 ESG 納入營運及風險管理的決策流程，並配置充分人力及給予人員必要的訓練。

## 陸、台灣氣候訴訟發展情況

除前述法制面之規範外，在氣候變遷所衍生之氣候訴訟部分，台灣首宗以氣候變遷為具體明確訴訟標的之訴訟，為 2020 年經濟部按再生能源發展條例所授權制定之「一定契約容量以上之電力用戶應設置再生能源發電設備管理辦法」，即俗稱用電大戶條款衍生之行政訴訟。對此，相關團體主張上述管理辦法未充分考慮整體氣候治理法制，導致法規制定之裁量出現缺失，遂向經濟部提起訴訟。另莫拉克風災衍生之國家賠償案，亦有對於造成災民損失之原因純屬天災所致，或有被告機關治理河川工程之疏失有所討論。此外，過往有關環評行政訴訟案件，部分主張亦與氣候變遷相關，以下就相關案件為介紹：

### 一、用電大戶案

原告財團法人綠色和平基金會認為被告機關訂定之系爭管理辦法未符再生能源發展條例第 12 條授權意旨，顯不能達成溫室氣體減量及再生能源推廣目標，及降低溫室氣體排放、改善能源結構以因應氣候變遷之立法意旨，乃主張再生能源發展條例具有保護易受氣候變遷侵害之特定人之意旨而為「保護規範」，原告有請求制定法規命令之權或制定規範應為「無瑕疵裁量決定」之請求權，請求被告應按再生能源發展條例第 1 條、第 4 條第 1 項、第 6 條第 1 項、第 12 條第 3 項、第 4 項所揭示之法定推廣目標之立法授權意旨，修訂系爭管理辦法。

案經審理，臺北高等行政法院以 110 年度訴字第 134 號裁定予以駁回，理由略以：「…基於立憲原則權力分立之要求，行政機關訂定法律授權之法規命令，應擁有形成自由以作出合目的性考慮與政策取向的決定，

司法機關對於法律授權之法規命令應如何制定，並無置喙之餘地，僅得於具體個案中為法規合法性之審查，且不及於其妥當性及合目的性。人民固得依同法第 152 條第 1 項規定，以書面敘明訂定目的、理由等項向主管機關提出訂定、修正或廢止法規命令之建議。受理提議之行政機關應視其提議內容，依同法第 153 條規定予以處理或答復，提議之本質為一種陳情，惟人民並無請求行政機關必須依其申請而為訂定、修正或廢止法規命令之公法上權利（參照最高行政法院 93 年度裁字第 385 號裁定意旨、100 年度裁字第 1237 號裁定意旨）。是人民對法規命令之制定，僅有提議權，尚無公法上之請求權，受理提議之行政機關認為無須訂定法規命令者，其通知提議人之函尚非行政處分，亦即我國行政訴訟法制尚未允許人民對此有訴權得以請求救濟。若人民就此提起行政訴訟，無論係選擇何種行政訴訟類型，均不合起訴要件，於法不合（最高行政法院 108 年度裁字第 629 號裁定意旨參照）。查被告訂定系爭管理辦法對再生能源義務用戶設置再生能源發電設備之裝置容量或其應繳納代金之義務，係基於再生能源發展條例第 12 條第 4 項授權主管機關即被告訂定之法規命令。在現行法制下，人民對法規命令之訂定或修正，並無公法上請求權，已如前述，當不因各該法規命令所涉內容之領域不同而有異，而環境基本法第 34 條『各級政府疏於執行時，人民或公益團體得依法律規定以主管機關為被告，向行政法院提起訴訟』之規定，僅係允許訴訟之宣示，其本身並未直接授權得提起行政訴訟，得否訴訟，仍取決於其他法律之規定，亦非原告所得據以訴請被告修訂系爭管理辦法之請求權依據。則原告雖基於氣候變遷議題，為促使被告修訂系爭

管理辦法，提起本件訴訟請求如先備位聲明所示，不論係一般給付訴訟抑或確認訴訟，依上開規定及說明，仍不合起訴要件…」

## 二、莫拉克風災案

本案為莫拉克風災產生崩積土石，導致災害致原告受有損失，遂向負責治理治理河川之被告機關請求國家賠償。

原告主張：伊等係高雄市桃源區拉庫斯溪河畔復興里下部落（下稱系爭部落）之居民，拉庫斯溪上游於 98 年 8 月間莫拉克颱風侵襲後產生崩積土石，臺南水保署未依同年 12 月 3 日修正之野溪淤積土石清疏作業要點第 8 點規定，妥適堆置拉庫斯溪清疏所生土石，亦未監督原審共同被告高雄市桃源區公所（下稱桃源區公所）確實辦理拉庫斯溪 2 期清疏工程，致土石回流堵塞拉庫斯溪河道，嗣該溪集水區於 101 年 6 月 10 日起連降大雨，夾帶大量土石流入系爭部落，淹沒伊等所有之土地、房屋（下稱系爭災害），並致伊等之原住民文化權、人格權受有重大侵害。伊等先位依國家賠償法（下稱國賠法）第 3 條第 1 項，備位依國賠法第 2 條第 2 項後段規定，請求臺南水保署賠償。被告臺南水保署則以：田德義等人依國賠法第 3 條第 1 項規定請求部分，未踐行書面協議先行政程序，並已罹於時效。伊非拉庫斯溪之主管機關，僅係核撥經費委由桃源區公所進行上開清疏工程，且多次派員進行督導，並無怠於執行職務情事。又清疏河道上堆積之土石，以蛇籠將之堆置河岸旁，以墊高河岸，防止河水溢流，係屬治理河川工程之一種工法，事前經專家評估可行，上開清疏工程業經完成驗收，系爭災害純屬天災所致，與清疏工程無相當因果關係等語為辯。

案經審理，臺灣高等法院高雄分院 111 年原重上國更二字第 1 號民事判決認定被

告臺南水保署於系爭災害發生前就拉庫斯溪之清疏、整治作業確有不足，客觀上無法保障溪流附近居民之安全，自堪認臺南水保署就拉庫斯溪之管理確有所欠缺，應負國家賠償責任，理由略以：「…拉庫斯溪自 99 年起即持續進行清疏工作，惟至系爭災害發生時止，因河道所淤土石量體龐大，且上游土石不斷因水力作用而順流至河道，造成不斷清疏，河道卻仍有土石淤積之狀態乙節，為臺南水保署所不否認。又系爭工程於施工期間遭逢豪雨，造成上游土石下移，將系爭工程已清疏部分再度淤滿，危及系爭部落鄰近之復興橋之情，前已敘及，參以臺南水保署之代表於 100 年 7 月 19 日豪雨後，於同年 7 月 27 日現地會勘時，亦表示「保守估計這 5 年內，類似此次土石災害會是常態性」等語，有卷附現地會勘紀錄可參，可見拉庫斯溪於系爭災害發生前，持續處於如遇大雨即可能發生土石災害之不安全狀態。而公共設施與人民生活密切相關，倘管理上有瑕疵，即屬國家職務義務之違反，並招致人民生命、身體或財產損害風險，自須課予國家相當之風險管控義務，藉此督促國家積極採取防範措施。本件拉庫斯溪於系爭災害發生前，雖有持續進行清疏、整治，然清疏、整治之目的即在於防止災害發生，以避免人民生命、身體或財產受到損害，但依前述之河川整治狀況，臺南水保署之作為客觀上顯仍尚未達到足以確保系爭部落居民生命、身體或財產安全之程度。佐參臺南水保署委託逢甲大學就系爭工程進行專案管理，逢甲大學委任工程督導即水土保持技師王威升於災害發生前之 101 年 1 月 17 日至現場勘查後評定清疏後之復興橋通水斷面明顯不足，且河道兩岸仍有大量土石堆積等情，並製有成果評定表、照片等件可參，足見臺南水保署於系爭災害

發生前就拉庫斯溪之清疏、整治作業確有不足，客觀上無法保障溪流附近居民之安全，自堪認臺南水保署就拉庫斯溪之管理確有所欠缺。…荖濃河流域（含拉庫斯溪）之淤積土石量體龐大，易因雨水、河水沖刷堵塞河道，係莫拉克颱風後即已確知之事，拉庫斯溪之整治及清疏工作本即應整體考量上游土石及水域、流量之因素，縱因預算問題而無法採取更有效但費用鉅大之工程方法，或更密集、快速之施工進度，此亦非客觀上完全無法彌補其安全上欠缺之理由。且公共設施設置或管理之欠缺應採客觀之判斷標準，於因人力所無從抵抗之自然力等不可抗力因素介入，造成該設施未具備通常應有之狀態、作用或功能時，亦須客觀上國家無法及時予以修護或採取應變且必要之具體措施時，始得主張免責，已如前述，而拉庫斯溪於系爭災害發生前已有前述管理上之欠缺，是縱因豪大雨之加入，致生系爭災害，除非臺南水保署能證明其客觀上已及時予以修護或採取應變且必要之具體措施，否則仍應依國賠法第 3 條第 1 項規定負賠償責任…」

### 三、中油觀塘工業區三接開發案

中油觀塘工業區三接開發案為設置天然氣接收站之環境影響評估程序衍生之行政訴訟，其中部分爭點論及氣候變遷影響。

原告主張：氣候變遷影響範圍廣大，系爭開發案將摧毀具減碳功能可減緩暖化的藻礁生態系，且錯誤將天然氣接收站選址在海象條件不佳、缺乏腹地的地方，不利減煤政策，包含原告潘忠政、程美玲在內的全體原告，均為氣候變遷的潛在受害人，就本案自有當事人適格。…依環評法第 4 條第 2 款規定，原處分作成前，就開發行為對氣候變遷之影響，應加以評估。藻礁具減碳功能，可減緩氣候變遷，且大潭海象條件不佳，影響

天然氣穩定供應，不利減煤，原處分作成前未充分評估開發對氣候變遷的影響，亦有判斷瑕疵。

被告抗辯：本案屬海岸地區填海造地案。中央氣象局考量防救災警戒作業需求、海嘯威脅程度評估及應變規劃參考等，增訂「臺澎金馬沿海地區海嘯危險性分級表」，以行政區域為基礎，參考過去的災害性海嘯紀錄，並考量區域性地震活動特徵以及鄰近海域地體構造，將海嘯危險性分成3個區級，桃園市海峽沿海地區列為區級Ⅲ「無海嘯紀錄，但可能受影響者」，故海嘯並非造成重大危害之風險。另查詢國家災害防救科技中心災害潛勢地圖網站，計畫主要場址並不在海嘯溢淹範圍內，惟臨海部分區域受1至3公尺的海嘯溢淹影響。亦即，海嘯可能影響相對可以藉由工程設計進行相關防制，考量極端氣候，系爭第三接收站已依據「港灣構造物設計基準」及「非都市土地開發審議作業規範」進行防波堤及造地高程設計，並此敘明。

案經審理，最高行政法院110年度上字第307號判決認定此相關主張並無實據，理由略以：「…上訴意旨主張被上訴人環評會於106年6月5日始要求參加人就藻礁生態系提出因應對策，同年6月21日始在大潭發現保育類野生動物柴山多杯孔珊瑚，原判決遽以防波堤平移20公尺屬減輕藻礁生態系影響之措施，顯有理由不備之違法；又原處分之作成未評估大潭藻礁附近有保育類野生動物臺灣白海豚棲息，亦未考量開發對海洋客家文化影響、開發對氣候變遷之影響，原判決未斟酌相關辯論意旨，亦未記載其意見，有理由不備之違法云云，核係重述其在原審業經提出而為原判決摒棄不採之主張，就原判決業已論駁之理由以及就原

審取捨證據、認定事實之職權行使事項，任加爭執，殊屬其一己主觀意見，並不足取…」

#### 四、中科四期二林園區土地徵收案

本案為中科四期二林園區開發者中科管理局為土地徵收之環境影響評估程序衍生之行政訴訟，其中對於氣候變遷影響，原告有所主張。

原告主張：…被告審查釋出大面積耕地之開發案時，應慎重考量我國之糧食安全與永續發展，非有必要不應許可：近年來世界人口快速增加，全球暖化氣候極度異常，造成糧食生產大減，能源價格上漲及生物燃料生產擴大等因素，導致國際市場糧食價格連續上漲，糧食不足問題始終揮之不去。臺灣地狹人稠，全島地勢山坡地多平原少，可供耕種之土地面積本屬有限。是行政院永續發展委員會於97年彙計43項永續發展指標，其中生態資源指標中，即包括「耕地總面積比」（指「耕地總面積」占「臺灣土地總面積」3,600萬6,814公頃之比例）此一指標值，顯見「耕地總面積比」為國家永續發展重要指標之一，其比率之消長與米穀產、存量息息相關，亦同時對國內糧食確保程度及國家永續發展產生影響。又根據立法院100年度中央政府總預算案整體評估報告顯示，我國「耕地總面積比」呈逐年下降之現象〔耕地總面積自88年的85萬5,073公頃（耕地總面積比23.75%），降至98年的81萬5,462公頃（耕地總面積比22.65%）〕，惟近年人口總數卻有逐年遞增之趨勢（自92年底的2,260萬4,550人，增至98年底的2,311萬9,772人），導致平均每人之「米穀實存量」（即「全國米穀實存量」除以「人口總數」）由92年底的37公斤，逐年遽降至98年底的17公斤（本院卷2第304至306頁）。再依農委會之「我國糧

食供需變更分析」及農委會 100 年 11 月 17 日農企字第 1000172605 號函（本院卷 1 第 165 頁背面至 167 頁、本院卷 4 第 297 至 298 頁），可知我國「農地釋出方案」實施前一年即 83 年間，耕地總面積為 89 萬 4,974 公頃，糧食自給率尚有 38.5%，惟自「農地釋出方案」實施以降，全國耕地總面積與糧食自給率，逐年下降，直到原處分作成之 98 年間，全國耕地總面積降為 81 萬 5,642 公頃，糧食自給率則降為 31.9%，均呈逐年下降之趨勢。準此，可知我國之糧食確保程度逐年縮減，已對國家糧食安全與永續發展造成威脅。是被告於審核須釋出大面積耕地之開發計畫時，即應將上開因素列入考量，非有必要，即不應輕易許可，對於國土之利用方屬適當而合理…。

但後續審理過程，則未見當事人就此爭點再提出其他論述，歷審法院亦無就此為相關判決見解。

### 柒、代結論－因應氣候變遷之法律風險管理

由上開用電大戶案實務見解可知，法院見解僅就當事人是否具備訴訟權能或當事人適格為審酌，並未審理因此其他有關諸如法院可否命行政機關對氣候變遷有所作為、探排行為與氣候變遷之因果關係認定等氣候訴訟之重要爭點<sup>44</sup>。迄今目前為止，第一層次之氣候訴訟（以氣候變遷為訴訟標的之訴訟），在臺灣法制尚無實質審理之案件。至於莫拉克風災案，法院見解則強調，而拉庫斯溪於系爭災害發生前已有管理上之欠缺，是縱因豪大雨之加入，致生系爭災害，被告機關仍有違失，應負國家賠償責任。因此面對氣候變遷之極端氣候加劇，行為人將可能因未能適當提出規劃或調適措施，妥善因應

可能產生之氣候變遷災害風險，導致法律責任。而有關氣候變遷與環境影響評估程序之關係，亦可見將對於氣候變遷影響更加以重視，甚至影響環評程序之行政處分結果。

就企業法律風險管理概念觀之，其他層次之氣候訴訟仍在發展中，諸如因應氣候變遷之減緩措施、調適措施以及公司治理面向之氣候訴訟風險，仍應謹慎看待。舉例而言，如本文前述提及上市櫃公司應適用 IFRS 永續準則，為永續報告書之編制與公告，固然永續報告書所揭露之公司資訊並非證券交易法所定義之「公司依證交法申告或公告之財務業務文件」，但公司揭露永續報告書仍屬次級市場之資訊揭露行為，如有重大不實陳述或重大隱匿，仍可能適用證券交易法第 20 條第 1 項證券詐欺之規範，因而產生民刑事法律責任。而企業未來如從事開發行為，環境影響評估程序亦可見將對於氣候變遷影響更加以重視，甚至影響環評程序之行政處分結果。

此外，目前氣候變遷因應法並未針對範疇三部分為規範，僅對於範疇一及範疇二納入碳定價之適用範圍，企業似乎尚無需考量範疇三之碳排，然如上述所述，無論係上市櫃公司永續發展路徑圖，其要求全體上市櫃公司依據 IFRS 永續準則，於 2027 年以前完成溫室氣體盤查、2029 年前完成溫室氣體盤查之查證；或綠色金融行動方案 3.0 與永續金融評鑑等措施，仍實質上對於企業產生金融業在資金鏈上之永續影響力，自然引導產業持續推動減碳、碳盤查及永續轉型之結果。因此企業仍應透過有效的法律風險管理程序，有效降低法律責任風險，縱使發生亦可避免法律紛爭及法律責任之擴大，達到法律風險管理之目的。

44. 陳一銘、張靖慈，同註 18，頁 77。

# 海運使用 Letter of Indemnity 之法律定位

## —評台灣高等法院 111 年度海商上易字第 1 號民事判決

羅俊璋\*  
洪志鈞\*\*

### 壹、台灣高等法院 111 年度海商上易 字第 1 號民事判決

#### 一、本案事實

運送人於 108 年 8 月 24 日，將託運人（訴外人）以系爭貨櫃所裝載之系爭貨物運送至我國基隆港，被上訴人並於同年 8 月 29 日簽具系爭電放切結書及系爭小提單切結書交付上訴人（運送人之代理公司），要求將小提單受貨人改為羅○德（訴外人），然羅○德因系爭貨櫃及系爭貨物夾藏毒品乙事遭查獲而遲未出面領取系爭貨物，基於以上之事實上訴人主張：「羅○德遲未提領系爭貨物，伊函催被上訴人亦未獲置理，伊為防止損害擴大，乃分批銷毀系爭貨物，且自 108 年 8 月 30 日系爭貨物到港卸船日起，迄至 109 年 6 月 18 日系爭貨物全數銷毀返還空櫃之日止，支付貨櫃租金美金 1411.2 元，伊支付聯○櫃場費用 24 萬 6803 元及銷毀費用 25 萬 2612 元，依被上訴人仍應依其簽具之系爭電放切結書、系爭小提單切結書之擔保內容及民法第 199 條、第 739 條、第 746 條規定，就系爭費用負清償之責；求為判命：被上訴人應給付上訴人美金 1411.2 元及新臺幣 49 萬 9415 元，及自支付命令送達之翌日起至清償日止之利息。」

被上訴人主張：「系爭貨物乃託運人向運送人申請電報放貨，非伊所申請，亦無正本提單之簽發，並由香港德○公司換發泓○船務代理股份有限公司（下稱泓○船務公

司）小提單予進口商羅○德憑以提領系爭貨物，伊循一般進口運送實務作業例行方式，依上訴人提供之制式表單，於 108 年 8 月 29 日出具系爭電放切結書及系爭小提單切結書，以擔保受貨人資料之正確性，經香港德○公司簽發受貨人為羅○德之小提單後，惟有羅○德方得憑該小提單領取系爭貨物，伊並無提領權限；羅○德已由其指定之訴外人佶○報關有限公司領得小提單，並持該小提單辦理進口報關及安排提領等事宜，故羅○德因系爭貨櫃及系爭貨物夾藏毒品為警查獲而遲延提領系爭貨物所生之系爭費用，與伊出具系爭電放切結書及系爭小提單切結書乙事並無因果關係，上訴人請求伊負賠償責任，實無理由。另系爭電放切結書及系爭小提單切結書乃伊對上訴人所出具，並非對運送人所為切結，伊按一般進口運送實務作業例行方式，依制式表單出具系爭電放切結書及系爭小提單切結書，並無對任何人為保證之意，伊僅係單純換單，必須提供進口商之真實資料給海關，並依船公司指定格式之切結書申報真實之進口商，故切結書旨在確保進口商之資料無誤，若因資料不正確導致罰款或產生費用，切結者願負擔之，切結意旨並未及於羅○德遲未提領系爭貨物所衍生之系爭費用負擔，上訴人主張之擔保範圍顯不合理。」

#### 二、爭點

\* 本文作者係國立中正大學法律學系教授。  
\*\* 本文作者係國立中正大學法學士。

本案爭點有以下二點：

- (一) 系爭切結書之契約性質為何？公司法第 16 條規定是否有適用？
- (二) 貨物受領遲延所生費用是否為切結書內容含括？

### 三、部分判決理由

#### (一) 前審法院判決

台灣台北地方法院 109 年度海商字第 17 號民事判決認為：「……(1) 按公司除依其他法律或公司章程規定得為保證者外，不得為任何保證人，公司法第 16 條第 1 項定有明文。查被告為公司，其章程亦無得為保證之規定，揆諸前揭法條規定，自不得為任何保證人，則原告依民法第 199 條、第 739 條、第 746 條規定，請求被告負保證責任，容有誤會。(2) 又採電報放貨方式，貨物無需憑載貨證券正本即可放貨，受貨人無須提示正本提單亦得請求運送人交付貨物，為免除運送人之風險，故託運人為電放申請時，除向運送人指示貨物得以電報放貨予特定受貨人而毋庸提示正本提單外，亦應擔保運送人免於因電報放貨方式受有損害，電放切結書之作用亦然，均在確保於不需出示正本提單即得請求運送人交付貨物之前提下，如何將貨物交付予真正權利人，並擔保運送人免於因貨物採電報放貨方式致生損害，此由系爭貨物之託運人出具之電放申請書記載：『In consideration of your complying with our above request, we hereby agree to indemnify you, your principal, and your agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, penalty, damage or expenses of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the cargo

in accordance with our request. (中譯：有鑒於貴司同意我司上述電報放貨之請求，我司謹此同意賠償貴公司、貴公司之委託人和代理人，因依我司前述交付貨物請求所受有，所有性質的任何責任、損失、罰款、損害或費用的損害，並保證貴公司等免受任何損害。)」即可見一斑。是系爭電放切結書記載：『整套正本提單已於國外繳回，請貴予以電報放貨。本公司為託運人指定且係有權提領上開提單所載貨物之人，若因此導致貴公司蒙受任何損害或發生任何問題時，本公司願負擔一切民刑事責任……。又如嗣後衍生任何提貨糾紛或產生其他費用（包括但不限於倉儲費及延滯費）及損失，本公司同意以到貨通知上所載之費率給付予貴公司，若因此而導致貴公司蒙受任何損害或發生任何法律上問題時，本公司願負擔所生之罰款、費用（包括但不限於訴訟費用、律師費等）及一切民刑事損害賠償責任。』及系爭小提單切結書記載：『請按上述資料向海關呈報進口艙單及分別簽發小提單。如因上列更改而使貴公司蒙受任何損害……本公司願承擔全部費用及責任並放棄先訴抗辯權。……』不論依字面文義或電報放貨實務運作，被告出具系爭電放切結書及系爭小提單切結書所擔保者，均為受貨人之正確性，使運送人毋庸承擔電報放貨不須出示正本提單即得領貨所可能產生之風險，既然系爭貨物之受貨人確為羅 O 德，並無受貨人資料錯誤之問題，且系爭費用之產生乃系爭貨物夾藏毒品為警查獲，羅 O 德因此遲未領取系爭貨物所致，與系爭貨物是否採用電報放貨方式實無關連，是系爭費用並非被告出具系爭電放切結書及系爭小提單切結書所擔保之責任範圍，原告亦不得據此請求被告賠償系爭費用。」

## (二) 高等法院判決

台灣高等法院 111 年度海商上易字第 1 號民事判決略以：被上訴人出具交付上訴人之系爭電放切結書載明：「整套正本提單已於國外繳回，請貴公司予以電報放貨。本公司為託運人所指定且係有權提領上開提單所載貨物之人，若因此導致貴公司蒙受任何損害或發生任何問題時，本公司願負擔一切民刑事責任……。又如嗣後衍生任何提貨糾紛或產生其他費用（包括但不限於倉儲費及延滯費）及損失，本公司同意以到貨通知上所載之費率給予貴公司，若因此而導致貴公司蒙受任何損害或發生任何法律上問題時，本公司願負擔所生之罰款、費用（包括但不限於訴訟費用、律師費等）及一切民刑事損害賠償責任。」等語其出具之系爭小提單切結書並記載：「請按上述資料（即受貨人由上訴人修改為羅 O 德）向海關呈報進口艙單及分別簽發小提單。如因上列更改而使貴公司蒙受任何損害或於裝貨港或卸貨港產生任何費用或提貨糾紛，本公司願承擔全部費用及責任並放棄先訴抗辯權。」等語（見司促字卷第 21 頁），即願意就修改收貨人所生之一切罰款、費用、民刑事損害賠償責任負責；被上訴人陳稱上開切結書為上訴人所提供要求伊出具等語，而上訴人為香港德 O 公司之臺灣代理人，顯見香港德 O 公司縱使同意小提單收貨人之修改，亦無免除被上訴人擔任受貨人之法律責任之意思，被上訴人既已簽署前開切結書，對於其要求上訴人修改收貨人為羅 O 德，羅 O 德卻未前往領取系爭貨物，導致香港德 O 公司或上訴人受有損害，自應依其立具之切結書內容負責。

依電報放貨運作方式，被上訴人應依系爭電放提單、系爭電放切結書以自己名義換

發小提單提領系爭貨物，方為海運進口之作業慣例，被上訴人要求上訴人修改小提單收貨人姓名，並非在託運人 VFL 公司 108 年 8 月 26 日出具之電放申請書擔保範圍內，故上訴人要求被上訴人出具系爭小提單切結書，實屬合理；被上訴人切結之內容記載：「如因上列更改而使貴公司蒙受任何損害或於裝貨港或卸貨港產生任何費用或提貨糾紛，本公司願承擔全部費用及責任並放棄先訴抗辯權」，並未表明其僅就「電報放貨之受貨人是否真正所衍生之爭議」負責，且被上訴人於公司網站標榜為專業物流公司，提供全面的海運、空運、陸運進出口服務（見司促字卷第 53 頁），對於海運業常見之「認賠書」、「保證書」、「切結書」內容及責任應知之甚明，難認其於簽立前開切結書後得再以其僅收取微薄費用云云為由，拒絕依其切結之內容負責。再系爭電報提單之受貨人即被上訴人並未更改，香港德 O 公司亦未因修改小提單收貨人而免除被上訴人所負受貨人之責任，已認定如前，依海商法第 51 條第 1 項規定，於受貨人怠於領取貨物時，香港德 O 公司得以被上訴人之費用將系爭貨物寄存於港埠管理機關或合法經營之倉庫，被上訴人自應就系爭貨物受領遲延所生之費用負責，是其出具前開切結書係就其自己之行為負責，而非負保證人責任，被上訴人辯稱伊不得擔任保證人云云，委無足採。

被上訴人雖辯稱本案所生之各項費用係因系爭貨櫃裝有違禁品所衍生，與電報放貨無關云云，惟查，系爭貨櫃中除毒品遭查扣外，其餘貨物（椰子）並未遭扣押，有銷毀完成證明書、基隆關 108 年 12 月 10 日基普法字第 1081031121 號函在卷可稽（見司促字卷第 39 頁、原審卷第 181 頁），則香



港德 O 公司與上訴人所受之損失實際上係因其要求更改之收貨人羅 O 德未提領貨物所造成，而非因刑事案件扣押所導致，被上訴人以此抗辯無庸負責，自無理由。

## 貳、現行海運交付貨物方式

現今國際貿易貨物運送，仍以海運為最大宗之方式。因造船技術快速發展，航海技術精進，船舶運行速度已非過往所能比擬，國際貿易進行過程亦因此而有大幅改變。過往因船舶運行速度緩慢，原有的載貨證券傳送過程，已無法滿足國際貿易之需求，因此產生 Letter of Indemnity 藉以因應。於國內有將 Letter of Indemnity 翻譯為「認賠書<sup>1</sup>」、「賠償保證書<sup>2</sup>」或「擔保提貨書<sup>3</sup>」等。

於商業實務中，Letter of Indemnity 主要運用於如下數種場合<sup>4</sup>：（一）無單放貨；（二）變更載貨證券之目的港；3. 換取清潔載貨證券等。本文將聚焦於無單放貨之討論。

### （一）提出載貨證券以領取貨物

我國海商法第 53 條明定，載貨證券為運送人或船長於貨物裝載後，應託運人之請求所發給。其上載明運送物之特徵、裝載港、目的港及其他運送條款。持有載貨證券者得以憑其受領、或處分所代表之貨物，其係屬有價證券<sup>5</sup>。

載貨證券之功能，通說認為係海上貨物運送契約證明(evidence of the contract)、運送人收受貨物之收據(a receipt for the goods delivered to the shipowner or

carrier) 和代表其上所載貨物之物權憑證(documents of title to the goods) 等三項功能<sup>6</sup>，茲分述如下：

1. 海上貨物運送契約證明：運送人於接受託運人委運之貨物後，運送契約即成立。於實務作業，載貨證券之簽發，通常係於運送契約訂定後為之，故載貨證券為運送契約存在之證明。
2. 收受貨物之收據：載貨證券會記錄託運人所提供之貨物相關資訊，此於我國海商法 54 條即有明訂，故其得以證明運送人收到貨物時之情狀，運送人則按其上所載文義對託運人、載貨證券持有人負擔一定之責任<sup>7</sup>。
3. 代表其上所載貨物之物權憑證：按我國海商法第 60 條第 1 項準用民法第 629 條之規定，載貨證券具物權性，其屬物權憑證之性質。於運送之貨物到達目的港時，受貨人得藉此請求運送人交付貨物。我國海商法於第 60 條第 1 項規定，民法第 630 條就提單之規定，於載貨證券準用之。故海上貨物之受貨人請求交付運送物時，應將載貨證券交還於運送人，此為載貨證券之繳回性。於最高法院 67 年度台上字第 1229 號原民事判例（註：我國於法院組織法修正後已無判例之制度）即論及：「第查運送貨物，經發給載貨證券者，貨物之交付，憑載貨證券為之。即使為實際之受貨人，苟不將載貨證券提出及交還，依海商法第五條準用民法第六百三十條規定，仍不得請求交付運送物。」於最高

1. 張新平，海商法，五南，五版，2016 年 8 月，169 頁；臺灣高雄地方法院 99 年度海商字第 12 號民事判決。

2. 臺灣臺北地方法院 109 年度海商更一字第 1 號民事裁定。

3. 最高法院 89 年度台上字第 166 號民事判決。

4. Felipe Arizon & David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 2(2014)。

5. 林群弼，海商法論，2003，438-439 頁。

6. 張新平，海商法，五南，五版，2016 年 8 月，120 頁；羅俊璋，論海上貨運單 (Sea Waybill)，政大法學評論，97 期，2007 年 6 月，13 頁。

7. 更多討論參羅俊璋，鹿特丹規則關於海上運送單證記載事項之效力，高大法學論叢，第 16 卷第 2 期，2021 年 3 月。

法院 90 年度台上字第 1793 號民事判決、台灣高等法院高雄分院 109 年度海商上更一字第 2 號民事判決、台北地方法院 108 年度海商字第 15 號民事判決等均採相同見解。

果若運送人未收回載貨證券即將貨物交付，就權利人因此所生之損害，其應負損害賠償責任。於最高法院 86 年度台上字第 2509 號原民事判例即論及：「故運送契約所載之受貨人不憑載貨證券請求交付運送物，運送人不拒絕而交付，如因而致託運人受有損害，自應負損害賠償責任。」<sup>8</sup>

## (二) 無單放貨

於海運實務，無單放貨之原因有數種情況<sup>9</sup>。如於海運過程，因裝載港與目的港距離較近，然若使用信用狀進行貿易，銀行審核文件需花費數個工作天<sup>10</sup>，於載貨證券與其他文件併同寄送時，將耗費較多時日。復於國際貿易過程，貨物可能轉手買賣數次，在各個交易過程須以背書轉讓載貨證券，因此需耗費大量之時間…等。於前揭情況，實務常出現貨物已抵達目的港，但受貨人尚未收受載貨證券，此時受貨人無法提示載貨證券藉以提領貨物，導致產生延滯費、倉儲費用。為解決前揭問題，因此有使用 Letter of Indemnity，藉以解決前揭窘境。

當然實務亦有採電報放貨之模式，即託運人於託運時即向運送人聲明，其將載貨證券交還於運送人，運送人於貨物目的地將貨物交付給託運人所指定之特定人，而運送人則將此一訊息以電報方式通知目的地之代理人。

而代理人於目的地則需確認請求提領貨物之人係為託運人所指定之特定人，始得將貨物交付於該特定人。然實務中，因各種因素，運送人或其代理人因擔心該確認之過程有失誤，將會負擔賠償責任。因此，通常其亦會要求請求提貨之人應備具 Letter of Indemnity，此原應由銀行簽發，但因請銀行簽發將會有成本問題。所以實務中有運送人對於請求提貨之人所備具之 Letter of Indemnity 亦加以接受。而於台灣海運業界實務運作，亦有將 Letter of Indemnity 之格式援用，但於標題則將其改為切結書、電報放貨切結書，然其內容均大同小異。當然，實際運行，均以雙方當事人於個案之事實以為決定。以本文討論之個案觀察，即屬此等類型。

## 參、Letter of Indemnity 之發展

Letter of Indemnity 之使用，最早可追溯於第一次世界大戰前。於二十世紀初，部分國家已出現有關 Letter of Indemnity 之相關判決，如比利時、法國、英國等。於 1905 年，法國法院已肯認 Letter of Indemnity 內容的有效性，比利時亦於 1923 年有相同之認定，英國則遲於 2005 年始就 Letter of Indemnity 加以承認（如後述）。

因部分國家對 Letter of Indemnity 的肯認，加上信用狀大幅使用與貨物運送速度之變動，海運實務出現大量使用 Letter of Indemnity 之情形。於 1927 年在阿姆斯特丹召開之 CMI<sup>11</sup> 會議，就 Letter of Indemnity 曾有如下之討論<sup>12</sup>，即：（一）希望改變國際貿易之流程，藉以取代 Letter

8. 此部分直至近期為多則各級法院裁判所援用，如最高法院 93 年度台上字第 14 號、高雄高分院 106 年度海商上字第 3 號、台北地院 106 年度海商字第 37 號等民事判決，在此不一一列舉。

9. Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 82(2014)。

10. UCP600, Article 14(b)。

11. Comit Maritime International: 一個非政府的國際組織，致力各國海事法之統一。

12. Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 40(2014)。

of Indemnity 換取清潔載貨證券之功能：即於銀行融資作業，一般要求以清潔載貨證券 (clean B/L) 始得進行押匯，因此有賣方於貨物交運時，出具 Letter of Indemnity，藉以請求運送人出具清潔載貨證券。有鑒於此，會議中便提案希望在押匯作業，由賣方向銀行擔保載貨證券之記載內容，使銀行因此願意收受不清潔的載貨證券而得以押匯，再由押匯銀行向開狀銀行保證該不清潔載貨證券，使開狀銀行接受該載貨證券，並使信用狀貿易順利進行，如此則無需由託運人以 Letter of Indemnity 換發清潔載貨證券。

(二) 有建議由保險人與船東達成協議，賦予保險人、受貨人於有 Letter of Indemnity 簽發時獲得通知之權利，在港口的 Lloyds 保險代理人<sup>13</sup> 有義務詢問是否有 Letter of Indemnity 簽發，Lloyds 保險代理人多透過寄送調查表格之方式為之。如有客觀合理懷疑時，得實施臨時確認 Letter of Indemnity 所換發的清潔載貨證券所記載貨物狀態是否正確之權利。(三) 以國際公約<sup>14</sup> 對 Letter of Indemnity 予以規範：CMI 於阿姆斯特

丹會議後即提出上述提案，其試圖藉此解決 Letter of Indemnity 不當使用之情況，但其後實務中仍以 Letter of Indemnity 換發清潔載貨證券。其後，CMI 認為 Letter of Indemnity 換發清潔載貨證券的風險，已經由航運慣例之運作而解決<sup>15</sup>。

於 1955 年左右，以 Letter of Indemnity 進行詐欺之情形增加，因此 CMI 在馬德里會議<sup>16</sup> 中，通過英國代表提案，將不合理之 Letter of Indemnity 的使用視為犯罪，期得杜絕將 Letter of Indemnity 作為犯罪用途之情形<sup>17</sup>，其並建議以 Form of Supplemental Indemnity<sup>18</sup> 替代，嗣後濫用 Letter of Indemnity 始大幅改善<sup>19</sup>。早期，Letter of Indemnity 已被運用於無單放貨之情形，然因當時貨物晚於載貨證券抵達之情形不似現今普遍，故其數量尚屬少數<sup>20</sup>。現今運送人因各種原因未收回載貨證券而放貨情形增加，因此就 Letter of Indemnity 之使用亦同時成長。以下先就 Letter of Indemnity 的相關重點進行說明：

#### (一) 內容

13. Lloyd's agent 中譯勞埃德保險代理人；勞合社代理商，解釋由勞埃德保險社委派的管理其成員業務的人，主要職責是及時向勞埃德保險社報告航運動態和海損事故、安排對海損事故的調查、處理海事保險的賠償等。世界各主要港口均駐有勞埃德保險代理人。源自元照英美法詞典於漢堡規則中即有換發載貨證券之規範，規則其中表明當運送人確定 Letter of indemnity 換發清潔載貨證券是不適當的運用時，該 Letter of indemnity 無效。但航運實務中時常使用 Letter of Indemnity 之當事人並無區分 Letter of Indemnity、Letter of Guarantee，這樣的區分甚至部分律師也未能為之。整理自 Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 6(2014)。而漢堡規則因為是有眾多國家所共同制定，各地對於 Indemnity、Guarantee 可能未有區分之意識，是可能因此之故，漢堡中之規範描述用 Guarantees 但應是欲規範 Letter of indemnity。

14. Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such a letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article, the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

15. Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 37(2014)。

16. Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 45(2014)。

17. 但其後各國都因用 Letter of Indemnity 詐欺之行為未廣泛至足以使用國際公約將此行為入罪化，最後未成功。Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 45(2014)。

18. 此文件之內容主要內容有使運送人允諾 (undertaking) 對於善意之載貨證券持有人載貨證券記載及託運人允諾 (undertaking) 對於善意運送人、善意受貨人、善意背書人、善意載貨證券持有人載貨證券之記載。用以證明使用載貨證券之當事人間對於是否為善意之問題，使濫用 Letter of indemnity 換取清潔的載貨證券詐欺之行為能較容易發現。

19. Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 47(2014)。

20. Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 37(2014)。

因無單放貨使用 Letter of Indemnity，通常是由受貨人或銀行向運送人或其代理人簽發，表明運送人或其代理人因未回收載貨證券而交付貨物所受損失，由出具 Letter of Indemnity 之人負賠償責任<sup>21</sup>。此係以契約約定，將運送人因未回收載貨證券而放貨所生風險轉嫁由他人承擔。應注意者為，早期英國認為運送人與出具 Letter of Indemnity 之人係侵害載貨證券真正持有人提領貨物之權利，因此應負共同侵權責任，而 Letter of Indemnity 係作為共同侵權行為人間之追償 (contribution) 或補償<sup>22</sup>(indemnity) 約定。然英國法院於 1799 年之 Merryweather v. Nixan 案<sup>23</sup>，表明共同侵權行為人間的補償係不被允許。復法院認為 Letter of Indemnity 係違反公共政策 (public policy) 或是違背道德之對價 (ex turpi causa)，因此無法就此要求法院執行<sup>24</sup>。於 1827 年之 Adamson v. Jarvis<sup>25</sup> 案，法院始將其限縮至請求權人在行為時明知其行為是不法時始有適用。若請求權人不知行為是不法時，則可透過法院向另一個共同侵權人追償。英國學說<sup>26</sup>亦認為共同侵權行為人間若事先以契

約約定追償或補償，應以契約是否係當事人故意約定由一方為侵權行為，作為得否允許之判斷基礎，不以雙方間有詐欺或犯罪之事實為必要。

但 Letter of Indemnity 得否透過法院請求執行，於 1984 年之 The Sagona<sup>27</sup> 案，英國法院認為海運實務慣例之無單放貨，有時目的僅係為避免貨物遲延而生經濟上不利利益，並非必然是故意侵占真正載貨證券持有人的貨物；且承認運送人無單放貨未必為故意侵權行為，其亦可能是過失所致，運送人雖需負法律責任，但未必不可請求他方補償。因運送人行為時，並非故意不遵守法律，此亦得於受貨人是否出現於與買賣契約相關之文件中，藉以判斷運送人是否故意為違法行為。其後 2005 年於 The Laemthong Glory (No.2)<sup>28</sup> 案，法院則直接承認 Letter of Indemnity 之有效性，並認定可向共同侵權人之他造請求補償或追償。

## (二) 當事人

實務中簽署 Letter of Indemnity 者，通常為銀行，但現今實務中，有時亦可見

21. 羅俊璋，論未回收載貨證券交付貨物，律師雜誌，283 期，2003 年 4 月，26 頁。如由 West of England P&I 所提供標準格式之 LOI 第一條：「To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expense of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the Cargo in accordance with our request.」

22. 國內將 contribution 翻譯為追償，是指某個共同侵權人因替另一個共同侵權人承擔賠償責任而有權獲得的部分金額返還。而將 indemnity 翻譯為補償，是移轉全部之損失。Vincent R. Johnson 著，趙秀文、楊智傑譯，英美侵權法，五南圖書，第一版，2006 年，274、277 頁。

23. Merryweather v Nixan, 101 E.R. 1337, Court of King's Bench, April 13, 1799: 「the plaintiff was nonsuited, the learned Judge being of opinion that no contribution could by law be claimed as between joint wrong-doers; and, consequently, this action, upon an implied assumpsit, could not be maintained on the mere ground that the plaintiff had alone paid the money which had been recovered against him and the other defendant in that action. Lord Kenyon, Ch.J. said, there could be no doubt but that the nonsuit was proper: that he had never before heard of such an action having been brought, where the former recovery was for a tort: that the distinction was clear between this case and that of a joint judgment against several defendants in an action of assumpsit: and that this decision would not affect cases of indemnity, where one man employed another to do acts, not unlawful in themselves, for the purpose of asserting a right.」

24. Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law From Routledge 110(2014)。

25. Adamson v. Jarvis, 4 Bmg. 66, 130 Eng. Rep. R. 693 (1827) From the inclination of the Court on this last case, and from the concluding part of Lord Kenyon's judg- [73] -ment in

Merryweather v. Nixon, and from reason, justice, and sound policy, the rule that wrong-doers cannot have redress or contribution against each other is confined to cases where the person seeking redress must be presumed to have known that he was doing an unlawful act.

26. Joseph Chitty, H.G. Beale, Chitty on Contracts, 31st edition, p.1236。

27. Hansen-Tangens Rederi III A/S v Total Transport Corp (The Sagona), 1984 WL 281798, Queen's Bench Division (Commercial Court), October 26, 1983: 「(1) it was common practice for masters not to insist upon the presentation of bills of lading when delivering oil cargoes and such practice formed part of an applicable course of dealing; (2) there was no general recognition that bills of lading should be checked prior to discharge; (3) there was no implied term to the effect that C had a duty to ensure that the receivers were entitled to the cargo; (4) C was not entitled to give the order to deliver the cargo to M, but the master acted reasonably in following previous practice and his delivery in the absence of bills of lading was not a novus actus interveniens. O was」

28. Laemthong International Lines Co Ltd v Artis (The Laemthong Glory) (No.2), 2005 WL 986921, Court of Appeal (Civil Division), May 05, 2005。

A shipowner was entitled under the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 to enforce a letter of indemnity against a receiver of cargo where the shipowner was the agent of the charterer for the purpose of complying with a request by the receiver, in the letter of indemnity, that the cargo be delivered to the receiver and where there was nothing in the letter of indemnity to indicate that the parties did not intend the relevant terms to be enforceable by the shipowner.

到由受貨人自行簽署者。為何由銀行簽署之擔保提貨書，其主要係因銀行財務狀況較為穩定，如此足以確保契約履行。但實務上或因資金問題，抑或當事人之信用等原因，其無法請求銀行簽發擔保提貨書<sup>29</sup>，故常出現由託運人或受貨人自行簽署 Letter of Indemnity，如 P & I Club 所提供之 Letter of Indemnity 的 LOI A 版本<sup>30</sup>，此等 Letter of Indemnity 若依我國實務見解<sup>31</sup>認為此係當事人自己之責任。相較於由銀行簽發之擔保提貨書，如 P & I Club 所提供之 Letter of Indemnity 的 LOI AA 版本，對於運送人可獲得較佳之擔保效果，及降低風險之作用。

在國際貿易運行中，為避免延滯費、倉儲等費用發生，當事人於買賣契約常約定當貨物已抵目的港，而相關文件尚未到達至目的地，賣方有義務出具擔保，使買方得以提取貨物，如 GAFTA<sup>32</sup> 擬具之 contract 48<sup>33</sup> 第 12 條第 d 項<sup>34</sup> 即有此等約定。於此時，Letter of Indemnity 成為契約當事人間權利義務之約定。

## 參、本案評析

### 一、契約性質

本案中運送人之代理公司得否對出具

電報放貨擔保提貨書之人求償，台北地方法院一審判決認為電報放貨擔保提貨書係保證契約。進而法院認為其違反公司法第 16 條規定，及原告主張之電報放貨擔保提貨書所保證之範圍不包含受領遲延所生之損害貨費用，故認定原告主張無理由。台灣高等法院則以 Letter of Indemnity 是簽發人負自己之責任而非保證契約，因此無公司法第 16 條之適用、且契約內容應包含受領遲延的損害為由，准許上訴人之請求。就此，上述台灣高等法院與台北地方法院判決結果不同，應係就電報放貨擔保提貨書之契約性質有不同之認定所致。

以下先整理實務見解與學說見解，並再提出本文之看法：

#### (一) 學說見解

我國學說就 Letter of Indemnity 之討論，多存在於換發清潔載貨證券之功能。於認定其為保證契約時，主張保證契約須有主債務存在始得成立，然因貨方與運送人間尚無主債務存在時即簽署 Letter of Indemnity，故於換發清潔載貨證券所使用之 Letter of Indemnity 非為保證契約，而是擔保契約<sup>35</sup>。就無單放貨使用之 Letter of Indemnity，則未能知悉學者之意見為何。

#### (二) 實務見解

29. Felipe Arizon & David Semark, *Maritime Letter of indemnity*, Informa Law from Routledge 117 (2014)。

30. LOIA、LOIAA 兩者之差異僅在是否有銀行參與。LOIA、LOI AA 放貨人、請求放貨人之權利義務相同，僅 LOIAA 是銀行加入補償之版本，增加之內容為銀行與放貨人之權利義務關係之約定，如下：

1. 銀行應支付補償之款項。
2. 並於收到放貨人證明基於 LOI 應給付金額或請求放貨人未完成其義務所生之賠償之函，且請求放貨人尚未付款時，銀行應立即支付款項。金額於約定之限度內，必足使放貨人為以下之行爲：  
A 給付放貨人安排做船隻保釋之準備金、其他避免船隻使用或交易被干預之擔保、釋放被扣留之船隻等。  
B 如果放貨人已提供擔保，應提供同等之替代，不論是否放貨人已透過本銀行為給付或是否超過船隻之價值。
3. 約定銀行補償金額之上限。
4. 契約終止之日期。
5. 放貨人得請求將終止之日期延長兩年，須於原終止之日期前為通知。
6. 銀行得選擇給付約定銀行補償金額之上限，並拒絕延長契約終止日期之請求。
7. 若銀行於終止日期前得放貨人之因放貨而被起訴之通知，終止日期

應延續至放貨人取得全部之補償。

8. 準據法、管轄法院同放貨人、請求放貨人之 Letter of Indemnity。

9. 若銀行持有全部之載貨證券，應將之交與放貨人。

10. 若雙方通知之地址有變，應即刻通知對方。

31. 台灣高等法院 111 年度海商上易字第 1 號判決，即本為文所評釋之判決。

32. GAFTA: Grain and Feed Trade Association 一個總部位於倫敦的國際貿易組織，藉由提供標準格式契約與仲裁等等以保障成員之利益。

33. CONTRACT FOR THE SHIPMENT OF GOODS FROM CENTRAL AND EASTERN EUROPE IN BULK PARCELS OR CARGOES TALE QUALE — CIF/CIFFO/C&F/C&FFO TERMS

34. In the event of the shipping documents not being available when called for by Buyers, or on arrival of the vessel at destination, Sellers shall provide other documents or an indemnity entitling Buyers to obtain delivery of the goods and payment shall be made by Buyers in exchange for same, but such payment shall not prejudice Buyers' rights under the contract when shipping documents are eventually available.

35. 張新平，海商法，五南，五版，2016 年 8 月，170 頁。

我國最高法院 59 年台上字第 655 號民事判決認為：「…從而姑毋論本件三夾板受潮之原因何在，均包括在『因此發生一切事故』之內，依此契約之保證，上訴人即難免其賠償責任…」，學說上即以本判決認定最高法院之見解為 Letter of Indemnity 係屬民法上保證契約之一種<sup>36</sup>，然應注意者為，本判決之 Letter of Indemnity 是為換發清潔載貨證券。另有最高法院 87 年台上字第 2067 號民事判決認為：「…擔保提貨乃運送人與銀行訂立保證契約，約定運送人准許受貨人於未交還載貨證券之情形下提貨，銀行則對運送人保證一旦受貨人取得載貨證券，當即交還運送人，否則，銀行保證對運送人之放貨行為所致之損害負賠償責任。亦即擔保提貨僅為銀行與運送人間之保證契約關係殊與託運人及載貨證券持有人無涉。故縱有擔保提貨之慣例，亦不足以免除運送人對託運人或載貨證券持有人之損害賠償責任。……」就此，最高法院認為 Letter of Indemnity 是銀行對運送人保證一旦受貨人取得載貨證券，當即交還運送人，即係銀行與運送人間簽訂保證契約。因此就 Letter of Indemnity 適用於無單放貨之情形，法院亦採如前揭換發清潔載貨證券之案例，同樣將其認知為保證契約。於高雄高分院 100 年海商上字第 5 號民事判決亦採相同見解，作為解釋擔保提貨書性質之基礎。

本文所涉之地方法院判決就電報放貨擔保提貨書，直接認為此係保證契約，不願履約之受貨人進而援引公司法 16 條規定，認為該公司不得為保證，並為法院所接受。但如此之見解或將使國際貿易與航運界行之有年之運作產生混亂，或將因此紊亂相關業務之運作。

## 二、本文見解

### （一）契約

一般認知，契約自由包含五種自由<sup>37</sup>。就契約內容自由而言，包含類型自由與以契約排除任意規定之適用。於契約是否屬於何種法定契約類型，其主要在於確認任意規定和強行規定的適用。民法以給付為基礎，而設各種契約類型，當事人所約定的給付，是否符合法定契約類型所定，應經由探求當事人真意及契約目的加以認定<sup>38</sup>。若於契約定性時，當事人所約定的給付，皆未符合法定契約類型所定特徵時，不應逕認當事人之契約無效，抑不得將現行法定契約規定強加於此等契約，果若如此將使契約偏離當事人間訂定契約之目的，並使契約自由原則嚴重破壞，而私法自治或將毀於一旦。是以，此等非典型契約應盡可能從當事人真意、契約目的為出發進行契約之解釋，於認為當事人約定有不足之處，始考慮是否以性質相似之規定進行類推適用，或以誠信原則補充當事人之權利義務關係。學說上認為非典型契約大致可分為三類<sup>39</sup>，即純粹的無名契約、契約聯立、混合契約。於純粹無名契約，學說認其法律關係應依契約目的、誠信原則，並斟酌交易慣例加以認定。擔保契約即屬學說所認定之純粹無名契約<sup>40</sup>。

復就契約之解釋，應視其是否有特定之任意規定、強行規定適用。若有疑問時，應先就契約定性。契約定性首應對契約進行解釋，認定當事人約定內容與締約目的，及探究當事人的主觀要素<sup>41</sup>，以辨別為典型契約或無名契約，再適用該類型之法律。我國司

36. 張新平，海商法，五南，五版，2016年8月，170頁。

37. 王澤鑑，債法原理，增訂新版校正，2021年8月，91頁。

38. 王澤鑑，債法原理，增訂新版校正，2021年8月，124頁。

39. 王澤鑑，債法原理，增訂新版校正，2021年8月，125頁。

40. 王澤鑑，債法原理，增訂新版校正，2021年8月，125頁。

41. 陳自強，契約之內容與消滅，新學林，第五版，2022年，282頁。

法實務最高法院 107 年台上字 1621 號民事判決即論及：「…按基於私法自治及契約自由原則，當事人得自行決定契約之種類及內容，以形成其所欲發生之權利義務關係。倘當事人所訂定之契約，其性質究係屬成文法典所預設之契約類型（民法各種之債或其他法律所規定之有名契約），或為法律所未規定之契約種類（非典型契約，包含純粹之無名契約與混合契約）有所不明，致造成法規適用上之疑義時，法院即應為契約之定性（辨識或識別），將契約內容或待決之法律關係套入典型契約之法規範，以檢視其是否與法規構成要件之連結對象相符，進而確定其契約之屬性，俾選擇適當之法規適用，以解決當事人間之紛爭。…」

## （二）保證契約與擔保契約之區分

### 1、保證契約

保證契約為我國民法所設典型契約之一，民法第 739 條規定：「稱保證者，謂當事人約定，一方於他方之債務人不履行債務時，由其代負履行責任之契約。」按保證債務，係屬從債務，其目的在擔保主債務之履行。基於此項擔保目的，保證契約具有補充性及從屬性之特質<sup>42</sup>。

所謂補充性，係指保證人原則上僅於主債務人不履行其債務時，始負履行之責任。民法第 745 條關於保證人先訴抗辯權之規定，即為保證債務補充性之表現。所謂從屬性，係指主債務與保證債務具有主從關係，保證債務之履行，以主債務存在為前提。主債務無效者，縱保證契約獨立觀察，並非無

效，保證債務仍不發生。主債務之發生，有得撤銷之情事者，於主債務人撤銷前，保證人得拒絕清償（民法第 743、744 條）。其次，保證債務，以主債務之限度為其範圍，且保證人之負擔，不得逾越主債務人（民法第 740、741 條）。再者，主債務人所有之抗辯，不論主債務人有無拋棄，保證人均得主張之（民法第 742 條）。復主債權移轉時，保證債權隨同移轉（民法第 295、304 條）。進而主債務消滅時，保證債務亦同時消滅（民法第 307 條）<sup>43</sup>。

上述補充性、從屬性之特徵是否為保證契約必要之特徵？學說上多認為，因補充性僅決定主債務人、保證人清償之順位，只要主債務依舊存在，保證人不因享有補充性之抗辯，而得終局地免除代為清償之義務，是以保證債務之補充性非保證契約特徵上不可或缺<sup>44</sup>。

然從屬性之特徵，學說上認為應屬保證契約絕對必要之特性<sup>45</sup>，因從屬性乃保證債務係「從債務」之表現，欠缺從屬性，將發生僅有從債務，卻無主債務之結果，此與保證契約之本質為「稱保證者，謂當事人約定，一方於他方之債務人不履行債務時，由其代負履行責任之契約。」顯有違背<sup>46</sup>。

### 2、擔保契約

學說有認為擔保契約之目的，在免除擔保受益人因一定結果應發生而未發生，或不應發生而發生所遭致之不利益。從而，若發生擔保事故時，擔保人應使擔保受益人處於如同擔保事故未發生之狀態<sup>47</sup>。

42. 詹森林，信用卡定型化保證條款之效力（三），月旦法學雜誌，第 9 期，1996 年 1 月，43 頁。

43. 以上均整理自詹森林，信用卡定型化保證條款之效力（三），月旦法學雜誌，第 9 期，1996 年 1 月，43 頁。

44. 詹森林，信用卡定型化保證條款之效力（三），月旦法學雜誌，第 9 期，1996 年 1 月，43 頁；陳自強，債之涉他關係，新學林，第一版，2022 年，233 頁。亦同見解。

45. 詹森林，信用卡定型化保證條款之效力（三），月旦法學雜誌，第 9 期，1996 年 1 月，43 頁；陳自強，債之涉他關係，新學林，第一版，2022 年，23 頁。亦同見解。

46. 詹森林，信用卡定型化保證條款之效力（三），月旦法學雜誌，第 9 期，1996 年 1 月，43 頁。

47. 陳自強，債之涉他關係，新學林，第一版，2022 年，251 頁。

擔保事故發生時擔保人之給付義務，類似損害賠償義務，學說上亦有稱為損害擔保契約<sup>48</sup>，其意指一方於他方因一定事項受有損害時，應獨立負擔賠償責任之契約，於我國民法未有特別規定<sup>49</sup>。

特徵上，擔保契約並非法定有名契約類型，依契約相對性原則，擔保契約所生之債務，法律上獨立於與其所擔保之債務。原則上，擔保契約之法律上命運，並不依存於被擔保之債務，縱被擔保債務附有抗辯或抗辯權，擔保人既非債權人與債務人之對價關係之當事人，不得以他人法律關係所生之抗辯對抗其債權人（擔保受益人）<sup>50</sup>。

### 3、小結

綜上，保證契約與擔保契約兩者之差異可歸納有二<sup>51</sup>：(1)、擔保非從契約，其不以主債務存在為必要，且其不具從屬性、補充性；保證則具從屬性、補充性。(2)、擔保契約不以擔保他人之債務為限，因其他事由致債權人受損害時，亦得為擔保之對象；保證原則上是擔保他人債務之履行，若其不履行債務時，由保證人代負主債務人之契約履行責任。於最高法院 94 年台上字 1134 號民事判決即論及：「當事人約定一方對於他方於一定擔保事故發生時，即應為一定之給付者，學說上稱之為擔保契約。此項契約具有獨立性，於擔保事故發生時，擔保人即負有為給付之義務，不以主債務有效成立為必要，自不得主張主債務人所有之抗辯，與民法上之保證契約具有從屬性或補充性不同。」

### (三) Letter of Indemnity 之性質

基於上述說明，學說、實務認為保證契約應具有從屬性。於契約解釋時，需探求當事人之真意，並就當事人間之契約有無從屬性之約定，亦或者該契約按當事人之約定具有獨立性，以區分究為保證契約抑或擔保契約。

以 Letter of Indemnity 而言，出具人（受貨人）之主給付義務，以下以 P&I Club 所提供之 Letter of Indemnity 為例，其文字約定為：“To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expense of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the Cargo in accordance with our request.”

英國法院對於 contracts of indemnity 曾於 *Yeoman Credit v Latter*<sup>52</sup> 案表明 indemnity 是一個維持他方處於無損失狀態之契約，guarantee 為當負有履行義務之債務人不履行債務時，應代為履行。其後有判決<sup>53</sup>認為 indemnity 之債務人責任較 guarantee 之債務人重，因為 indemnity 之債務人應填補他方之損失，確保他方處於無損害之狀態，可能包含 guarantee 無法賠償之範圍。

查 Letter of Indemnity 契約中，出具人之主給付義務係維持他方處於不因放貨而受有損失之狀態，並非對於特定之債務於債務人無法履行時，代為履行之契約。於未收回載貨證券而放貨之人因此受有損害時即須為給付，其無從屬於任何主債務，即不具任

48. 陳自強，債之涉他關係，新學林，第一版，2022年，251頁。

49. 林誠二，債法各論新解：體系化解說（下），瑞興圖書，初刷一版，2015年，288頁。

50. 陳自強，債之涉他關係，新學林，第一版，2022年，252-253頁。

51. 邱聰智，新訂債法各論（下），元照，初版，2003年，505頁；林誠二，債法各論新解：體系化解說（下），瑞興圖書，初刷一版，2015年，288-289頁。

52. Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 5(2014). *Yeoman Credit v Latter*, [1961] 1 W.L.R. 828, Court of Appeal, March 24, 1961

「In its widest sense a contract of indemnity includes a contract of guarantee. But in the more precise sense used in various cases dealing with \*831 section 4 of the Statute of Frauds, 1677 (and used in the arguments in this case), a contract of indemnity differs from a guarantee. An indemnity is a contract by one party to keep the other harmless against loss, but a contract of guarantee is a contract to answer for the debt, default or miscarriage of another who is to be primarily liable to the promisee.」

53. Felipe Arizon&David Semark, Maritime Letter of indemnity, Informa Law from Routledge 8(2014).



何之從屬性。且此於當事人間並未有約定應以主債務有效為前提之從屬性，亦或主債務人所可主張之抗辯皆可主張之實行上之從屬性，甚至是主債務消滅亦隨之消滅的消滅上之從屬性。是以 Letter of Indemnity 應可將其定性為擔保契約。

#### (四) 公司法第 16 條於此得否適用？

我國公司法第 16 條之規定：「公司除依其他法律或公司章程規定得為保證者外，不得為任何保證人。」本條規範之目的是杜絕公司之負責人以公司之名義擅自為他人做保，維持公司資本穩定。

若將 Letter of Indemnity 定性為保證契約，於文義上或有本條適用。若將其定性為擔保契約，則無本條之適用。就前述 Letter of Indemnity 之說明可知，之所以出具 Letter of Indemnity 是為避免生多餘之費用支出，多與公司事業之經營有關，且可能為完成交易之一環，若禁止公司出具 Letter of Indemnity，將使海運實務運作產生大量的受領遲延，因此於司法實務上認為有公司法規定之適用將對航運業產生巨大衝擊，且將使出具 Letter of Indemnity 的公司皆得以本條逃避其責任，此將不利於國際貿易與海運業務之進行。

#### (五) 是否含受領遲延

本文認此是契約解釋之問題，首應探究當事人之約定，按 Letter of Indemnity 之內容 "To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expense of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the Cargo in accordance with our request." 本文認為，就契約文義之解釋，可認為貨物

受領係與貨物交付有關之事項，是以因受貨人受領遲延而多支出之費用當然為 Letter of Indemnity 所應填補之損害。進而從契約風險分配之角度，受貨人對於已提出之給付盡快受領，可降低當事人雙方於契約上之成本支出，是以將受領遲延之費用解釋為契約之擔保範圍，或為較合理之解釋。

#### (六) 結論

海上運送貨物價值通常較高，當事人於實務運作均將於事前盡可能詳盡契約內容之約定，藉以明確分配風險，其中包含約定管轄之法院（通常於英國）及準據法（通常適用海牙規則、英國普通法），皆是希望當事人可於事前明確估計其風險。是以審判海事事件時，應先了解海運實務運作。果若特立獨行，破壞當事人事先規劃、契約目的，如此實務運作將難以進行。海運業之運行，係考慮國際實務之運作，我國法院欲為當事人信賴，實應與國際實務運作同步。

本文以台灣高等法院 111 年度海商上易字第 1 號民事判決為出發，針對電報放貨切結書、用於無單放貨之 Letter of Indemnity 在法律上之定性、公司法 16 條之適用、契約賠償之範圍等進行討論。就此等問題需先了解載貨證券之功能，若運送人未收回載貨證券即將貨物交付，就權利人因此所生之損害，運送人應負賠償責任，此為其所需承擔之風險。Letter of Indemnity 係為便利海運實務運行所生，透過由銀行或請求或物交付之人承擔賠償風險，並使運送人願意放貨，將可避免無法領貨而生之大量耗損。本文就 Letter of Indemnity 之發展過程加以探究，並參考英國法院判決，進而對於國際貿易之運行進行綜整，期能提供國內各界對於 Letter of Indemnity 有更進一步之認識。