



第二節 國貿條規與貿易糾紛

一、為什麼需要制定國貿條規，其制定之背景為何？

首先應考量買賣雙方於從事國際貿易時，下列各要項將影響雙方之權益，因此在訂定契約時應審慎評估：

1. 賣方完成交貨義務之地點（亦即貨物之風險轉移買方負擔之分界點）。
2. 費用之負擔（亦即交易之價格除貨物之價金外，是否包含主要運費、保險費…等）。
3. 權利與義務之劃分（輸出/輸入通關手續、運送契約之訂定及主要運費之交付與否、是否代為投保保險、單據之交付…等）。

二、國貿條規之沿革

惟於訂約時倘欲將前述各點之考量，取得買賣雙方之一致之同意，並巨細無遺載入買賣契約，恐將曠日廢時且勞民傷財；另進出口商通常在簽訂買賣契約時，會遭遇三種不確定之情況：適用於契約之實體法不知為何國之國內法、對於適用之國內法欠缺瞭解及對適用之國內法在解釋上之分歧；因此，如有一可供全球國貿業者遵循之規則，將有助於解決前述問題，而國際商會（ICC）於1936年制定“國貿條規（the ICC Incoterms）”，明訂買賣雙方於國際貿易中之應負之責任、費用之分擔、應有之權利…

等，以套裝方式依買賣雙方權利義務之不同，分條訂定標準化之貿易條規（trade term），俾供買賣雙方訂立周詳之貿易契約，詳明權利與責任以共同信守，俾獲致國際貿易之圓滿達成。

國際商會（ICC）於1936年制定「國貿條規（the ICC Incoterms）」後，因國際貿易相關之交易方式、貨物之運送技術、保險契約之內容、貨款之支付方式…等之改變，其後迭經數次修改（分別於1953、1967、1976、1980及1990年，五次修改），目前使用者為「2000年版國貿條規（Incoterms 2000）」（2000年1月1日開始實行）。

而國際商會亦於2007年上半年，成立一工作小組，開始著手新版國貿條規之修訂工作。

三、國貿條規（Incoterms 2000）類型及內容之簡介

（一）2000年版國貿條規（INCOTERMS 2000）種類

貿易條件	條文名稱
E類型 起運	
EXW	Ex Works (… named place) —工廠交貨條件
F類型 主要運費未付	
FCA	Free Carrier (… name place) —貨交運送人條件
FAS	Free Alongside Ship (…name port of shipment) —船邊交貨條件
FOB	Free On Board (…name port of shipment) —船上交貨條件
C類型 主要運費付訖	



CFR	Cost and Freight (…name port of destination) —運費在內條件
CIF	Cost, Insurance and Freight (…name port of destination) —運保費在內條件
CPT	Carriage Paid To (…name place of destination) —運費付訖條件
CIP	Carriage and Insurance Paid To (…name place of destination) —運保費付訖條件

D類型 抵達

DAF	Delivered At Frontier (…name place) —邊境交貨條件
DES	Delivered Ex Ship (…name port of destination) —目的港船上交貨條件
DEQ	Delivered Ex Quay (…name port of destination) —目的港碼頭交貨條件
DDU	Delivered Duty Unpaid (name place of destination) —稅前交貨條件
DDP	Delivered Duty Paid (…name place of destination) —稅訖交貨條件

(二) 國貿條規所定義買賣雙方之義務項目

賣方之義務	買方之義務
A1 提供符合契約之貨物	B1 支付價金
A2 許可證、批准書及手續	B2許可證、批准書及手續
A3 運送及保險契約	B3運送及保險契約
A4 交貨	B4 接受貨物
A5 風險移轉	B5 風險移轉
A6 費用劃分	B6費用劃分

A7 通知買方	B7 通知賣方
A8 交貨證明、運送單據或等同的電子訊息	B8 交貨證明、運送單據或等同的電子訊息
A9 檢查、包裝、標示	B9 檢驗貨物
A10 其他義務	B10 其他義務

(三) 國貿條規內容摘要

相關內容 國貿條規	交貨地點 (風險之轉移)	輸出/輸入通關手續之辦理	訂立運送契約及主要運費支付	訂立保險契約及保費支付	適用之運送方式
EXW	於賣方營業處所或其他指定地，將尚未辦理輸出通關手續且尚未裝上任何收貨運送工具(亦即賣方不負責貨物之裝載)之貨物，交由買方處置，即屬賣方交貨；買方須負擔自此起所發生之一切費用及風險。	買方/ 買方	買方	買方	未規定（但適用於一切運送方式） “註：「工廠條件」(EXW)表示賣方負擔最小之義務之貿易條件。”
FCA	於出口地指定地點，將已辦妥輸出通關手續之貨物交付買方指定之運送人或以外之人。 若在賣方營業處所交貨，賣方負責裝載；若在其他地方交貨，賣方不負卸貨責任。	賣方/ 買方	買方	買方	適用於一切運送方式 “註：若買方指定運送人以外之人收受貨物，則賣方將貨物交付該人時，即視為已履行交貨義務”



FAS	將已辦妥輸出通關手續之貨物放置於指定裝載港船邊碼頭時即屬賣方交貨；即自該時點起買方須負擔貨物滅失或毀損的一切費用及風險。若當事人希望買方辦理輸出通關手續，則應於買賣契約載明。	賣方/ 買方	買方	買方	只能使用於海運或內陸水路運送
FOB	已辦妥輸出通關手續之貨物於指定裝載港越過船舷時即屬賣方交貨；即自該時點起買方須負擔貨物滅失或毀損的一切費用及風險。	賣方/ 買方	買方	買方	只能使用於海運或內陸水路運送 “註：倘當事人不願以越過船舷交付貨物，則應使用「貨交運送人」(FCA)條件”
CFR	同FOB；但賣方須支付將貨物運至指定目的地港所須費用及運費。	賣方/ 買方	賣方	買方	同FOB
CIF	同FOB；但賣方須支付將貨物運至指定目的地港所須費用及運費；且賣方亦須就買方所負貨物在運送中滅失或毀損之風險購買海上保險。	賣方/ 買方	賣方	賣方	同FOB
CPT	同FCA；但賣方須支付將貨物運至指定目的地所須費用及運費。	賣方/ 買方	賣方	買方	同FCA

CIP	同FCA；但賣方須支付將貨物運至指定目的地所須費用及運費；且賣方亦須就買方所負貨物在運送中滅失或毀損之風險購買海上保險。	賣方/ 買方	賣方	賣方	同FCA
DAF	於毗鄰國海關邊界之前指定地點，將已辦妥輸出通關手續，但尚未辦理輸入通關手續且尚未卸載之貨物交付買方處置。 倘當事人希望賣方負責將貨物自到達之運送工具卸下且負擔卸貨風險及費用，則應於契約中載明。	賣方/ 買方			適用於一切運送方式
DES	在進口地指定目的港船上將尚未辦理輸入通關手續之貨物交付買方處置，即屬交貨；賣方須承擔至目的港之一切費用及風險，但不包含卸貨費用及風險。	賣方/ 買方	賣方	賣方 *	只能使用於海運或內陸水路運送或在指定目的港船上交貨的複合運送
DEQ	在進口地指定目的港碼頭上將尚未辦理輸入通關手續之貨物交付買方處置；賣方須承擔至目的港之一切費用及風險，並包含卸貨費用及風險。	賣方/ 買方	賣方	賣方 *	與DES類似



DDU	<p>在進口地指定目的地，將尚未辦理輸入通關手續且未卸貨之貨物交付買方，並承擔至此之一切費用及風險（不包括輸入稅負）。倘當事人希望由賣方辦理輸入通關手續並負擔因此而生之費用及風險，以及其他費用，則應於契約中載明。</p>	賣方/ 買方	賣方	賣方 *	適用於一切運送方式
DDP	<p>在進口地指定目的地，將辦妥輸入通關手續但未卸貨之貨物交付買方，並承擔至此之一切費用及風險(在可適用之情況下包括在目的地國家之任何輸入稅負)。若當事人希望將貨物輸入時應負之某些費用(如加值稅)從賣方義務中排除，則應清楚的在買賣契約中，附加此一旨趣之明確詞語。</p>	賣方/ 賣方	賣方	賣方 *	同DDU “「稅訖條件」(DDP)表示賣方負擔最大之義務”

註一：在DES、DEQ、DDU及DDP等價格條件下，有關海上（或空運）保險之投保，雖未予以規定，但考量賣方交貨（風險轉移）之地點在進口國，因此，審慎之賣方應以自己之費用投保至進口國之交貨（風險轉移）地點。

註二：應注意，依據Incoterms 2000之規定，以DDU貿易條件交易時，輸入通關手續係由買方負責辦理；因此，擬由賣方代買方辦理並負擔報關相關費用時，應於買賣契約另行載明。

四、國貿條規正確之認識

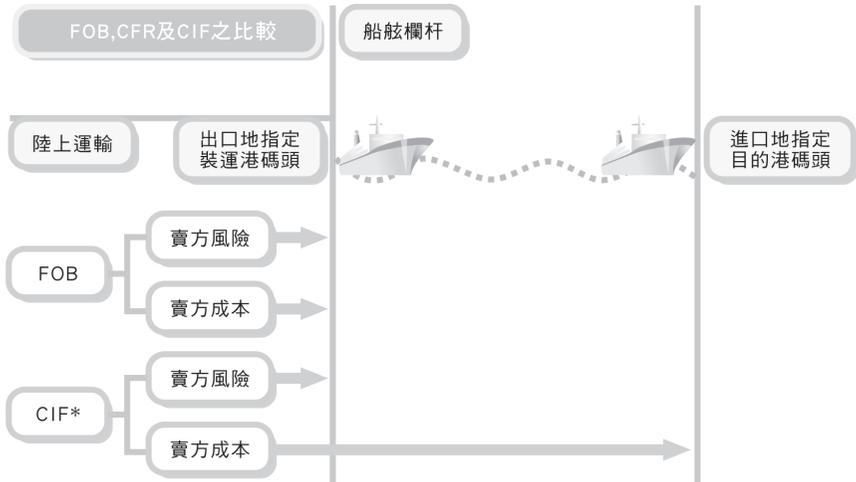
(一) 國貿條規之使用

國貿條規適用範圍僅限於貨物買賣契約當事人對於有關貨物（以“有體物”為限，不包括諸如電腦軟體之“無體物”）交付之權利及義務事項，尤其是賣方完成交貨及風險移轉之規定；國貿條規係使用於買賣契約，而非運送契約，除使用於國際貿易上，在實務上，有時也出現於純粹國內市場的貨物買賣契約中；另國貿條規不涉及違約後果的處理及肇因於各種障礙而得免除責任之情況，這些問題必須藉由買賣契約中其他約定及其所適用的法律來解決。

(二) FOB、CFR 及 CIF 條件與 FCA、CPT 及 CIP 條件之 關連性

此兩組貿易條件，雖其後所接續之地點不同（例如：FOB其後接續指定之裝載港—例如FOB KEELUNG，CIF其後接續指定之目的港），但各組貿易條件之賣方完成交貨及風險分界點皆相同，FOB、CFR及CIF為於指定裝運港越過船舷時，FCA、CPT及CIP為於指定地點將貨交付買方指定之運送人；其區別只有簽訂運送契約及繳交運費、投保保險及支付保險費負擔之不同（例如：以CIF條件交易之買賣價格係包含運費、保險費，因此，出口商須自付運費並按通常條件訂立運送契約及代為投保保險及支付保費，即CIF價格=CFR價格+保險費=FOB價格+運費+保險費，FCA、CPT

及CIP間之關係亦同），而其風險之承擔係相同的，僅以下圖說明FOB與CIF風險與費用之負擔情形：

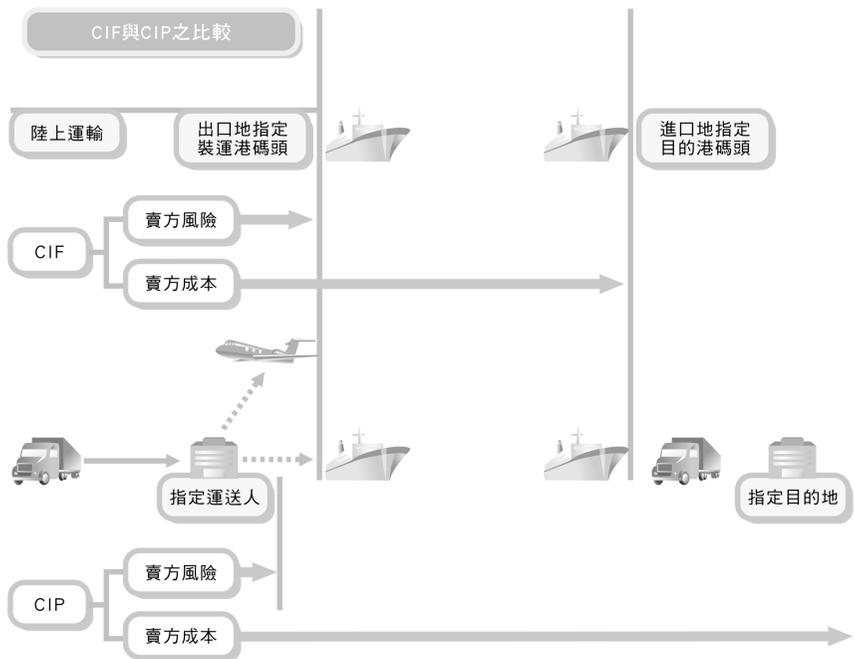


註：CIF條件下賣方之成本包含主要運費（付至指定目的港），保險費；CFR則有主要運費；此等費用係買方附加於交易價格內一起交付予賣方代為支付。

（三）FOB、CFR 或 CIF 條件與 FCA、CPT 或 CIP 條件之比較

FOB、CFR及CIF此組貿易條件有長久之歷史，基本上係使用於以傳統海上運送之國際貿易，惟此等為大多數貿易業者所熟悉之條規，卻經常被誤用，例如以空運方式或以貨櫃運送運送人於一內陸地點收受貨櫃等，皆不應使用此組貿易條件，而應使用FCA、CPT或CIP（即貨交運送人之條款）此組貿易條件。

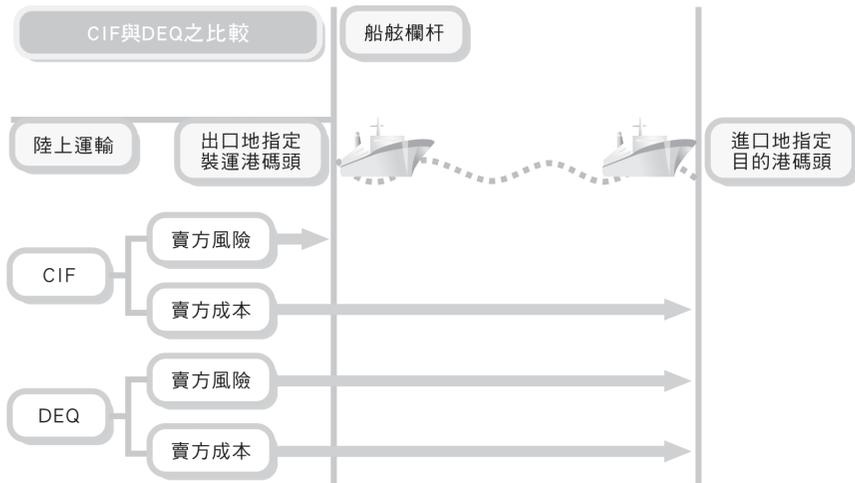
CIF 與 CIP 有關進 / 出口商風險移轉與費用承擔之區別



(四) CIF 及 CIP 與 “D” 類型條件之比較

“D” 類型係屬抵達類型之貿易條件，係指賣方須以其自身之風險及費用將貨物運至進口國之“目的地港之船上 (DES)”、“目的地港碼頭 (DEQ)”、“指定之目的地 (DDU/DDP)”，而以CIF及CIP條件交易，交易價格中包括主要運費及保險費，因此，以該等貿易條件交易時，進口商在進口地領貨時，不須繳交主要運費，亦不須另外購買海上運輸保險（當然如保險之航程未包含至買方倉庫，則須考慮另外投保陸上之運輸保險），惟兩者仍有

區別，在“D”類型之貿易條件，直至進口國之指定地點以前其風險係由賣方承擔，在此段航程貨物出險時，損失係由賣方負責，因此，其所投保之保險係承保賣方之危險，其理賠係由賣方申請；而在CIF及CIP條款，其風險在出口地（CIF—船舷，CIP—貨交運送人）即以轉由買方承擔，在此點之後，貨物出險時，損失係由買方承擔，其理賠係由買方申請。以下以圖解方式說明差異之處：



註：CIF條件下賣方之成本包含主要運費（付至指定目的港），保險費，此等費用係買方附加於交易價格內一起交付予賣方代為支付。DEQ之賣方成本亦包含主要運費、保險費，但為其自有成本及風險，因其完成交貨地點在進口地指定目的港之碼頭。

（五）DDU 與 DDP 之區別

DDU係指賣方在指定目的地將尚未辦理輸入通關手續且上尚未從到達之運送工具卸下之貨物交付買方，在此貿易條件下，賣方不負責辦理通關手續，亦不負擔輸入稅負及通關手續費；DDP係指賣方在指定目的地將已辦理輸入通關手續而尚未從到達之運送工具卸下之貨物交付買方，在此貿易條件下，賣方須負責辦理輸入通關手續及負擔輸入稅負及通關手續費。

（六）正確之表示方法

當事人如意圖將國貿條規納入其買賣契約中，明確的援引現行版本的國貿條規係屬重要，例如：INCOTERMS 2000 FOB XXX Port，如此倘發生貿易糾紛時，始能得到正確之仲裁；未載明適用現行版本的國貿條規可能導致當事人締約的真意究竟是使用現行版本或先前版本之糾紛。

（七）貿易條件之風險分界點

各貿易條件之風險分界點不同，因此從賣方倉庫至該風險分界點，或分界點至買方倉庫，倘有保險未涵蓋之範圍，買/賣方應個別考量己身風險，加保額外之風險，以保障自己之權益，例如：以FOB交易時，賣方須注意其風險分界點係越過船舷，而由其倉庫至船舷間之風險係由其承擔，因此，應考量相關之陸上運輸保險；同樣以DDU交易時，買方亦應考量從指定之目的地（實務上通常為進口地之保稅倉庫）至其倉庫之風險之承擔。



（八）使用時，應對個別條件之內容（尤其有關雙方之權利義務）詳加研讀

例如：以CIF或CIP條件交易時，買方應注意於契約中註明應投保之保險條款及最低保險金額，否則賣方依據國貿條規之規定，所須投保者，僅為最低承保範圍之保險，最低保險金額則為契約金額之110%。

五、國貿條規與貿易糾紛之案例研討

應注意國貿條規係由非政府組織之國際商會所訂定之貿易習慣法^{註二}，而不是國際法上之條約或公約；買賣雙方應於契約中載明適用國貿條規中之哪一貿易條件，如此國貿條規始能對當事人產生拘束力；但是貿易條件配合國貿實務之運輸、保險等，訂有不同之規定；因此，在使用上，可能當事人對於國貿條規規定之誤解或解讀之差異，或是選用不適當之貿易條件，或是國貿條規未予規定者，而導致糾紛之發生；較常見者，分述如下：

（一）FOB 條件貨物裝船後發生滅失之責任歸屬

最高法院民事判決64年度台上字第2571號乙案，我國之進口商S公司向日本M公司之代理人C公司以FOB JAPAN之貿易條件購買貨物一批，該批貨物經船公司運抵基隆，於提貨時發現貨物短

註二：柯澤東，國際貿易習慣法暨國際商務仲裁，元照出版公司，2008年4月出版一刷。

少，逐訴請M公司之台北分公司、C公司及船公司賠償其損失，最高法院判決之要旨，M公司已將貨物交由船公司運送，並有承運船舶之大副簽發之載貨證券可證，以該案係以FOB之貿易條件交易，在貨物已於指定之裝運港裝載於買方指定之船舶上，即屬賣方交貨；因此，以FOB條件交易，賣方僅須取得輸出許可，並辦理貨物輸出通關手續，並在約定期日或期間內，在指定裝運港買方所指定船舶上交貨（FOB條件賣方義務之A4項），即屬賣方完成交貨；其他有關運送及保險契約則賣方並無義務；但貨物自越過船舷相關風險與費用即歸屬買方負擔，因此賣方除須負擔貨物滅失或毀損的一切風險，直至其在指定裝運港越過船舷時為止，尚須將貨物已依A4項交付一事，給予買方充分的通知，俾便買方能安排包含投保保險在內之相關事宜；如果賣方履行前述各項義務，則貨物於越過船舷以後所發生之毀損或滅失，概與賣方無關，應由買方負擔。

（二）裝船前貨物發生損失

如非屬港至港之運送方式，則不應以FOB、CFR或CIF貿易條件交易；例如2001年納莉颱風襲擊台灣時，基隆河沿岸許多貨櫃場之貨櫃遭洪水衝入基隆河而毀損；如該貨櫃係屬出口尚未裝船之貨櫃，此時損失之歸屬，係依據其所選用之貿易條件來決定；如以FCA條件交易，倘貨櫃之貨物已報關並交付至買賣契約指定之運送人或其他運送或物流業者，則依據FCA條件之規定，視為已經交貨，風險及衍生之費用係歸由買方負擔；但如以僅適用於傳統港至港運送之FOB條件交易，則因FOB條件規定，須貨物在指定裝運



港越過船舷時，才視為賣方交貨；因此，貨櫃在貨櫃場被洪水衝入河中毀損所產生之損失係歸由賣方負擔。

（三）FOB 條件買方對運送契約之義務

如前所述，FOB條件與CFR或CIF條件最大差異之一，在於買方必須自負費用訂立自指定裝運港起的貨物運送契約；亦即依據國貿條規有關FOB條件對運送契約之規定，買方須負擔安排船舶及支付運費之義務，但因買方無法知悉出口地確定之船期；因此，實務上通常由賣方代為向運送人洽訂艙位並代為訂定運送契約；如此則可能衍生下述糾紛：

■ 因船期延滯所發生之貨物損毀

以FOB條件交易，買方負有安排船舶之義務，但倘買方怠於指定船舶或洽訂艙位，或是賣方代為向運送人洽訂艙位，但卻遲於所約定之最遲裝運日，而在貨物等待裝運之期間，貨物發生滅失或毀損時，其損失應由買方或賣方負擔？理論上，FOB條件交易，貨物須越過船舷，其滅失或毀損的一切費用及風險始移轉買方負擔，但FOB條件亦規定，買方負有安排船舶及須將船名、裝貨地點及交貨時間給予充分通知之義務；因此，理論上倘買方怠於指定船舶或洽訂艙位，或未為前述通知導致貨物於裝船前毀損，實無法歸責於賣方。

■ 貨物運抵目的港，買方拒絕領貨時，運費之收取

FOB條件交易，買方必須自負費用訂立自指定裝運港起的貨物運送契約；因此，買方須安排船舶，自訂運送契約，並於

貨物運抵目的港時，支付運費；但倘以FOB條件交易，而由賣方代為向運送人洽訂艙位並代為訂定運送契約，並於運送契約載明「運費待收（freight collected）」或類似用語，而貨物已運抵目的港，如因商業糾紛，買方拒絕提領貨物，致運送人無法收取運費時，運送人是否得向託運人（代為訂定契約之賣方）請求運費之給付？此時將因當事人之主張及法院之認定基礎不同，而有不同之答案；例如：66年度台上字第一三八六號之判決，運送人得不行使民法所規定之留置權，而選擇請求託運人（出口商）賠償其運費之損失；而66年度台上字第一二五四號之判決，則為運送人得對受貨人（進口商）請求運費。^{註三}

（四）“C” 類型貿易條件之完成交貨地點與貨物運抵時之數量差異

在國際貿易實務，另一經常發生糾紛之情形，在貨物運抵進口國時，經卸貨後之岸漕丈量，發生貨物品質不符或數量短少，甚或貨物係屬管制貨物無法報關進口；而倘以“c” 類型條件交易時，有買方認定賣方之交貨應於“c” 類型條件所加註之目的港或目的地，其時此為一誤解，在“c” 類型條件下，賣方須自負運費訂定將貨物運抵指定目的港（CFR及CIF條件）或目的地（CPT及CIP條件）運送契約，以及在約定之卸貨港（目的的）之卸貨費用，但貨物之交付與其滅失或毀損的一切費用及風險，賣方在出

註三：梁滿潮，貿易糾紛個案研究，大嘉出版社有限公司，1994年2月；pp.75。



口地將貨物交付指定之運送人（CPT及CIP條件）或貨物在指定裝運港越過船舷（CFR及CIF條件），即已移轉給買方承擔；因此，賣方如能證明貨物已確實依據前述規定交付，則貨物於運輸途中所發生之任何質變、滅失或毀損，基本上不能歸責於賣方；如擬以目的地交貨，則應選擇“D”類型貿易條件交易，如須以獲得輸入許可且辦妥輸入通關手續交貨，則應適用DDP貿易條件交貨。

另有關進出口貨物檢驗之時點，雖然係以交易及交易標的之特性及所使用之貿易條件所規定之賣方交貨地點，作為決定進出口貨物檢驗時點參考之依據，但應注意國貿條規對於檢驗貨物之規定，僅規定買方必須支付任何裝運前檢驗之費用；因此，有關進出口貨物檢驗之相關規定，諸如：檢驗之時點、檢驗之方法、檢驗之程序，以及其他相關之細節，應依據進/出口國之法令及國際慣例於買賣契約中載明，否則事後發生糾紛時無相關規定可資解決；例如國際商會在其Incoterms 2000之導言（introduction）第16點，即建議買方最好在賣方將貨物交運之時或之前安排驗貨事宜（即所謂之裝運前檢驗或PSI）。

（五）目的地為內陸地點而以 CFR 或 CIF 條件交易

國貿條規中之FOB、CFR及CIF係屬港至港之貿易條件（Port-to-port terms），而CFR與CIF條件中，賣方所須支付之運費，係支付至指定之目的地港之主要運費及卸貨費用，但是晚近貨櫃運輸之興起，產生門至門之複合運送方式，通常買賣契約所訂之目的地為內陸之貨櫃場；則此時倘使用CFR與CIF目的地（內陸地點）

之條件交易，則可能產生貨櫃在海運模式卸櫃之港口至買賣契約所約定之目的地（內陸地點）間之內陸運輸及相關保險費用負擔之歸屬問題；因此，在貨物之起訖地點，有一地點屬於內陸地點時，基本上應以CPT或CIP條件交易，較為適當；至如仍擬以CFR與CIF條件交易時，則應在買賣契約載明，自海運模式貨櫃卸櫃之港口至買賣契約所約定之目的地（內陸地點）間之內陸運輸及相關保險費用負擔之歸屬。

（六）對運送人中止運送之指示權

國際商會在其Incoterms 2000之導言（introduction）第21點指出，在“C”類型貿易條件下，支付價金之買方應確保其於付款給賣方的同時，得以防止賣方行使運送物中止權而指示運送人另行處分貨物。有些用於特定運送方式（航空、公路或鐵路）的運送單據，可藉由交付買方貨單正本貨副本方式，使賣方無從行使運送物中止權；但是，用以取代海上運送提單之單據，通常並不具備上開功能。國際海事諮詢組織制定之1990年「海運貨單統一規則」以補救上述單據之此項缺失，俾當事人得添加「禁止處分」條款，以使賣方喪失其處分貨物之權利，不得指示運送人將貨物交付予貨單所記載受貨人以外之其他第三人，或於貨單所記載交貨地方以外之其他地方交貨。^{註四}

註四：國際商會中華民國總會，2000年版國貿條規；pp.121。



（七）國貿條規之變型或未規定之條件

在國際貿易實務上，許多當事人為其交易之特殊須要或運輸之特性，在買賣契約中將國際商會之國貿條規添加用語予以使用，例如：在傭船契約中常用之“FOB stowed”、“FOB stowed and trimmed”或“CFR FO”等，以釐清在FOB條件下賣方必須履行貨物於船舶上積載及平艙到何種程度，或在CFR條件下，在目的地港卸貨之責任與費用之歸屬等，或是定期輪船之「定期輪條件（liner terms）」或「貨櫃場作業費（terminal handling charges或THC）」，此等用語在國貿條規中並未予以規範，在實務上，亦無權威性之定義；因此，各當事人，應於買賣契約中，對於這些用語予以定義，並釐清其對當事人之義務，及相關費用及風險之負擔。

至於使用國際商會之國貿條規所未規定之貿易條件，例如實務上之C&I，則應注意該等條件既非為國貿條規所規範，則倘發生交易糾紛時，擬延用國貿條規之類似規定為解決糾紛之依據，恐不盡洽當；因此，如執意使用此類條件，宜於買賣契約中將當事人之相關義務、費用與風險負擔之歸屬等，詳加記載，或是乾脆改用國貿條規中類似之貿易條件，俾使買賣契約能受一標準之規則規範。