

論國貿條規 (Incoterms) 之適用 及其新版本之修訂

蔡孟佳*

網 要

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| 壹、前 言 | 三、國貿條規與付款間可能的
衝突問題 |
| 貳、國貿條規的意義功用及解釋規則 | 四、貿易條件之本質可能遭到
變更問題 |
| 一、貿易條件的意義 | 伍、國貿條規的修訂 |
| 二、貿易條件的功用 | 一、歷次的國貿條規修訂 |
| 三、貿易條件的解釋規則 | 二、國貿條規之修訂與發展軌跡 |
| 參、國貿條規對於貿易經營的影響 | 三、新版國貿條規草案的修訂
特色與重點 |
| 一、Incoterms 2000 中貿易條
件的分類 | 陸、結 論 |
| 二、國貿條規的法律特性 | 一、對於國貿條規之屬性有正
確認知 |
| 三、國貿條規在實務上的適用 | 二、謹慎且正確適用國貿條規 |
| 肆、國貿條規在適用時出現的問題 | |
| 一、國貿條規與 UCC 相關規
定間之比較 | |
| 二、國貿條規與所有權的問題 | |

*國立政治大學國際經營與貿易學系專任副教授；奧地利因斯布魯克大學經濟學博士

壹、前言

由於當今全球並無法透過一超國家的立法機構以制定規範全球貿易的統一且具強制性的法律，故而往往需要透過當事人於契約加入準據法條款來選擇某一內國法律作為解釋或裁判之依據。但縱係適用內國法，其對於國際貿易之若干複雜問題亦往往需透過國際慣例以作為法律不足之補充。而為促進國際貿易之發展，國際間乃有一些組織或商業團體積極地將國際貿易長期實踐中所形成的習慣作法或先例加以編纂、法典化。其中，較重要的就是國際商會所制定的國貿條規 (Incoterms) ——一套針對國際貿易中買賣雙方所應負擔義務、費用及危險負擔界定之國際規則。由於貿易條件對於貿易之成交、履約及糾紛之處理都扮演著相當重要的地位，若不了解貿易條件，則不僅難以正確計算報價、提出報價條件，同時亦有訂立正確貿易契約之困難。因此，清楚認識國貿條規即成為促成貿易實務順利運作的重要基礎。故而國貿條規乃被喻為國際貿易訓練課程中之“ABC”。但實務上，卻往往因交易當事人對於國貿條規中所解釋條件之認知不是很清楚、正確，或是因當事人適用的解釋版本不同，致常有貿易糾紛之發生。

當然，國貿條規亦並非是對所有與交易有關的議題 (如所有權移轉、違約處理等) 皆有所規範，其間仍有待雙方再於契約中作清楚之約定。因此，如何對於國貿條規之屬性與內容建立正確認識，不僅有助於國際貿易之實務經營，且對於日後貿易糾紛之處理亦都將有極大裨益。故本文除欲透過相關文獻、判例來針對國貿條規屬性、分類、法律修訂及過去歷次的修訂，以及對過去一些國貿條規在實務適用上之問題進行介紹與討論之外，同時更期藉國際商會新修訂版本草案之分析，來進一步探討其對於相關問題之態度與處理以及其對於未來國際貿易經營與發展可能之影響。

因此，本文結構將分成六大部分，除了前言之外，第二部分將進一步探討什麼是貿易條件？為何要使用貿易條件？貿易條件在國際交易中有何作

用？第三部分則是討論國貿條規的分類在實際適用上有何意義？國貿條規中之對於每一個條件之解釋是否對於實際交易有拘束力？為何貿易商會偏好選擇某些條件從事交易？其著眼點為何？第四部分則討論國貿條規在實務上適用時所出現的問題，例如國貿條規與美國統一商法（Uniform Commercial Code；UCC）相關規定間有何差異？國貿條規對於交易貨物之所有權問題是如何處理？是否國貿條規中每個條件都能適切地適用在以信用狀付款之交易？其間是否可能有衝突問題？以及國貿條規對於交易當事人因交易需要而變更貿易條件內容之問題如何處理？等等，第五部分則是國貿條規為何要作修訂？本次之修訂重點為何？等進行分析，第六部分則是本文之結論與建議。

貳、國貿條規的意義功用及解釋規則

一、貿易條件的意義

由於國際貿易相較於國內貿易複雜，特別是對於在何地交貨？何方負責安排物流運送？何方安排進出口通關流程？以及對於貨物在運送交付過程中若遇危險而出現貨物毀損滅失時之相關責任誰屬等問題，在在都需要交易當事人間有明確之約定，俾以作為日後處理之依據。唯若欲於每次之交易則透過冗長之條文對相關事項做明確之規範，恐又不勝其煩且難免掛一漏萬，實難於符合講求效率之貿易經營需要。故而乃有透過採用一定的貿易術語或貿易條件（Trade Terms）方式（如 FOB、CIF 等）以解決此一難題。

而在此所謂之貿易條件，並非泛指包括買賣契約上所約定之有關買賣雙方權利義務之所有條件（如價格、品質、數量、交貨、付款、保險等），亦非是國際貿易理論中用以衡量一個國家一單位出口財貨所能換到進口財貨

數量之貿易條件 (Term of Trade , TOT), 而是長期在國際貿易實踐中形成且業已經獲得廣泛接受採用, 作為界定在不同價格基礎 (Basis of Prices) 買賣雙方應負擔之最低責任與義務的基準; 當這些條件被用於報價時, 其即成為報價條件的主要部分, 且一旦報價被接受之後, 則這些條件又將成為雙方之買賣契約中之主要部分, 對縮短交易磋商時間、節省交易成本極大裨益。

然上述之貿易條件或貿易術語在國際間卻似有不同的稱法與見解。在歐洲, 則仍多稱 Trade Terms, 但亦有稱為 Delivery Terms 或 Shipping Terms(如在英國), 或 Commercial Terms(如在法國)。在美國, 則稱為 Quotation Terms 或 Price Terms, 但亦有稱為 Trade Terms 或 Sales Terms 者, 但 UCC 則將其稱為 Delivery Terms。在日本早期則稱為 Price Terms, 但近年來學術界已漸改稱為 Trade Terms, 但實務界仍慣稱之為 Price Terms。至於台灣, 則似乎上述的用語都有人用, 但由於國際商會 (ICC) 所制定之「貿易條件釋義規則」 (International Rules for the Interpretation of Trade Terms), 係將 FOB、CIF 等稱為 Trade Terms, 故目前國內學術界多以貿易條件 (Trade Terms) 稱之。(註一)

二、貿易條件的功用

一如上述, 國際買賣之雙方在交易報價、磋商時, 若一旦達成合意, 則其報價磋商中所使用之貿易條件即成為其交易契約中之主要部分, 除非當事人間另有不同的規定或說明, 否則貿易條件中對於賣方應於何地交付貨物、貨物危險負擔何時移轉、運輸安排與運費應由何方負擔、進出口通關程序應由何方處理、相關貿易單據應由何方提供等有關貨物危險負擔、費用與責任事項之規定, 將會成為買賣雙方交易責任義務界定之依據。亦即, 貿易條件之主要作用乃在:

(一) 規定交易中有關貨物危險移轉的時點。由於在每一個貿易條件中都有明

註一: 張錦源 (1992), 貿易慣例—FCA、FOB、CIF、CIP 等條件解說, 三民書局, 1992 年, 頁 5-6。

確地規定，賣方應於何處將所交易貨物交付給買方或買方指定之代理人，且在當貨物完成交付後有關貨物之危險負擔亦隨之移轉由買方承擔。

- (二) 規定交易中有關進出口通關程序之責任歸屬。特別是在涉及國際貿易時，貨物在進出國境時都需經過報關、放行之通關流程，甚或有時還須在第三地進行轉口通關安排。因此，這些通關程序應由何方負責完成，對於交易雙方之責任界定與貿易之順暢完成自是關係重大。
- (三) 規定交易中相關運輸與保險安排的責任歸屬。一般所稱貿易，主要係指有形貨品 (tangible goods) 之買賣，故而交易過程中自然牽涉到貨物之運送與保險安排等相關事宜。因此，在每一個貿易條件中亦會對於應由何方來負責安排有關貨物之運送及保險等事項進行明確之規定，俾使日後雙方之交易責任更趨明確。
- (四) 規定交易中相關貿易單證提供的責任。由於在國際貿易中為處理貨物所有權、貨物通關、證明契約履行、請求付款等之需要，故常會使用一些貿易單證。因此，在每一個貿易條件除了規定相關應負責之程序外，其亦會要求應取得之貿易單證，縱或有毋需負擔取得該項貿易單證義務者，其通常亦會被要求有協助取得或提供該單證之義務。
- (五) 規定交易中相關成本或費用之負擔責任。除了明確規定上述有關之程序和責任之歸屬外，每一個貿易條件中亦會針對相關程序中可能之成本或費用 (如有關貨物運送、保險、通關、檢驗、單證取得等) 應由何方負擔做出明確的規定。故此，一旦貿易條件確定，則交易過程中哪些費用應由賣方負擔而包括在商品價格中？又哪些費用應由買方負擔而不包括在商品的價格中？ (註二) 等等相關問題即歸於明朗。

三、貿易條件的解釋規則

註二：蔡孟佳 (2008)，國際貿易實務，智勝文化事業公司，2008 年四版，頁 54。

雖然在國際貿易中，各種貿易條件的使用已有相當之歷史。然而，這些貿易條件在國際間經長久被使用之後，卻因各地歷史文化、法令規制、交易習慣、地理環境殊異，出現雖是同一條件而在不同地區有不同解釋的情況。如此，不僅徒增國際貿易之經營風險，甚且更嚴重阻滯國際商務之發展。因此，國際間乃有統一化或標準化解釋貿易條件之共同認知，在歷經幾十年之努力後，目前已陸續產生下列幾種貿易條件的解釋規則：

(一) 國貿條規

國際商會為解決各地區對於貿易條件之分歧解釋問題，乃於 1921 年在倫敦舉行的第一次大會時授權搜集各國所理解的貿易條件的摘要。同時亦廣泛徵求出口商、進口商、代理人、船東、保險公司和銀行等各行各業之意見，俾期對主要的貿易條件作出合理的解釋，使各方能夠共同適用。該摘要的第一版於 1923 年出版，內容包括各國對下列條件的定義：FOB, FAS, FOT 或 FOR, Free Delivered, CIF 以及 C & F。摘要第二版於 1929 年出版，內容有了充實，且摘錄了 35 個國家對上述 6 種條件的解釋。最後在經過十幾年的磋商和研討，終於在 1936 年制定了具有歷史性意義的貿易條件解釋規則。定名為 Incoterms 1936，副標題為 International Rules for the Interpretation of Trade Terms (貿易條件國際釋義規則)；在該規則中總共解釋了 11 種貿易條件(註三)。嗣後基於實務上的需要，乃分別在 1953、1967、1976、1980、1990、2000 年進行修訂。目前，國際間所適用的版本乃 Incoterms 2000，其所解釋的貿易條件有 13 種(註四)，為當前國際間最為普遍適用的一套規則。

(二) 美國對外貿易定義 (Revised American Foreign Trade Definitions)

註三：Incoterms 1936 年所解釋的 11 種貿易條件包括 FOR/FOT、Ex Works、FAS、Free (named port of shipment)、FOB、C&F、CIF、Free Delivered、Freight or Carriage Paid to、Ex Ship、Ex Quay 等

註四：Incoterms 2000 年所解釋的 13 種貿易條件包括 EXW、FCA、FAS、FOB、CFR、CIF、CPT、CIP、DES、DEQ、DAF、DDU、DDP 等。

美國對外貿易定義係於 1919 年在紐約 India House 所舉行的全美貿易會議時所制定，當時稱為“Definitions of Export Quotations”；其主要乃依據交運地點（出貨地、輸出地、輸出港）之差異共分三大系統，共 7 種 FOB 條件所組成，故又稱為“India House Rule for FOB”（註五）。嗣後，在 1941 年由美國商會、美國進口商會全國委員會及全國對外貿易委員會等三個機構所組成的聯合委員會再加以修訂，並改稱之為“Revised American Foreign Trade Definitions, 1941”，簡稱“American Definitions”（註六）。該解釋規則所解釋的貿易條件共有 6 類，除保留原先 6 種之 FOB 條件外，亦引進一些 Incoterms 1936 的條件。因此，其實際所解釋的貿易條件共有 11 個。雖然根據國際商會的文件指出，自 Incoterms 1980 推出之後，美國有關貿易機構已同意勸告其國內貿易商停止使用美國對外貿易定義中之條件，但實務上仍有相當多的美國貿易商仍然繼續沿用美國對外貿易定義中之條件的（註七）。故在過去的個案中亦發現不少係因未明辨其與 Incoterms 間之差異（特別是有關 FOB 條件部分），而引發貿易商間極大之糾紛者。

（三）華沙牛津規則（Warsaw-Oxford Rules）

華沙牛津規則則是國際法協會為統一解釋 CIF 契約下有關買賣雙方之權益義務，乃在 1928 年於華沙制定“Warsaw Rules”。嗣後，有在英國牛津開會加以修訂，並改稱為“Warsaw-Oxford Rules for CIF Contract”，簡稱“Warsaw-Oxford Rules, 1932”。該規則用 21 條文來規定 CIF 契約下之買賣雙方之權利和義務；由於其制（修）定年代較為久遠，故實務使用的情況較少，倒是對於學術研究頗有參考價值（註八）。

註五：方宗鑫（1998），國貿條規之研究—FOB 等交易價格條件之規定事項與法院相關糾紛案例判決之探討，華泰文化事業股份有限公司，1998 年，頁 11。

註六：張錦源（1990），貿易慣例，三民書局，1990，頁 9。

註七：同註 2，頁 55、56。

註八：同註 2，頁 56。

(四) 複合條件 (Combiterms)

複合條件係瑞典貨運承攬商協會 (Swedish Freight Forwarder's Association) 在 1969 年以 Incoterms 為基礎，將 Incoterms 中各貿易條件的條文予以重編，按其內容分別賦予標題 (headings)，並以代碼 (code number) 來表示貿易條件中各有關費用項目 (cost units) 以簡化買賣雙方的費用及危險的劃分，便利自動化作業 (特別是併裝併櫃的貨物運輸作業)，所產生的一套貿易條件釋義規則稱為 "Combiterms" (註九)。嗣後，為配合 Incoterms 1980，乃於 1982 年進行修訂，稱為 "Combiterms 1982"。一般而言，Combiterms 對於交易雙方義務之規定要較 Incoterms 來得詳盡。其目前較新的版本是 "Combiterms 2000"，主要乃通行於以瑞典為主的北歐國家商人之間的貿易。

(五) 交貨一般條件 (General Conditions of Delivery of Goods)

交貨一般條件，乃以蘇俄為首的東歐社會主義集團國家所組成的經互會 (Council for Mutual Economic assistance, CMEA) 在 1968 年為便於彼此間之貿易往來所制定，並於其間對於一些貿易條件 (FOB、CIF 及 CAF) 進行定義。嗣後，該條件亦於 1976、1979、1989 年進行修訂 (註十)。

參、國貿條規對於貿易經營的影響

一、Incoterms 2000 中貿易條件的分類

Incoterms 2000 版本對於貿易條件之分類，主要仍沿襲前一版本 (Incoterms 1990) 之分類方式；亦即，依據該條件特質之不同，分成下列四

註九：同註 6，頁 12。

註十：五南編輯部譯 (1991)，1990 年版國貿條規 (Incoterms 1990)，五南圖書出版公司，1991 年。

類：

類型	特質	涵括之條件
E 類型	起運 (Departure)	EXW Ex Works (...named Place) 工廠交貨條件
F 類型	主要運費未付 (Main Carriage Unpaid)	FCA Free Carrier (...named Place) 貨交運送人條件 FAS Free Alongside Ship (...named port of shipment) 船邊交貨條件 FOB Free On Board(...named port of shipment) 船上交貨條件
C 類型	主要運費付訖 (Main Carriage Paid)	CFR Cost and Freight (...named port of shipment) 運費在內交貨條件 CIF Cost, Insurance and Freight (...named port of destination) 運保費在內交貨條件 CPT Carriage Paid To (...named port of destination) 運費付訖交貨條件 CIP Carriage and Insurance Paid To (...named place of destination) 運保費付訖交貨條件
D 類型	到達 (Arrival)	DAF Delivered At Frontier (...named Place) 邊境交貨條件 DES Delivered Ex Ship(...named port of destination) 目的港船上交貨條件 DEQ Delivered Ex Quay(...named port of destination) 目的港碼頭交貨條件 DDU Delivered Duty Unpaid(...named place of destination) 稅前交貨條件 DDP Delivered duty Paid(...named place of destination) 稅訖 交貨條件

其中, (1) E 類型條件, 乃賣方僅在其營業場所將貨物交付買方; (2) F 類型條件, 乃賣方須將貨物於指定之裝運地點 (或港口) 交給買方指定運送人; (3) C 類型條件, 乃賣方須訂立運送契約, 但不負裝船後或發貨後貨物毀損滅失的風險, 或所發生事故而生的額外費用; (4) D 類型條件, 乃賣方須負擔將貨物運至目的地所需要的一切費用及風險。(註十一)

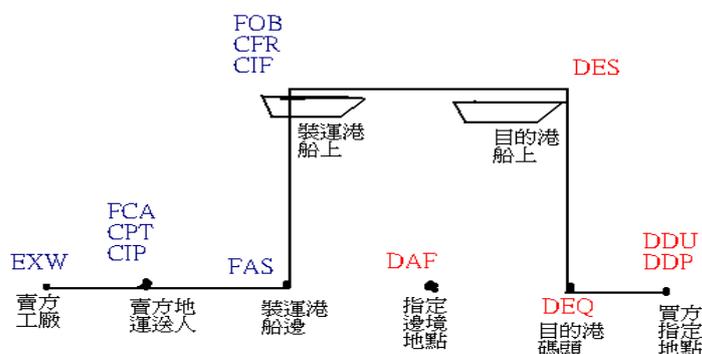
但除了上述之方類方式, 在實務運作時吾人尚可將各條件依其確切之貨

註十一：陳沖主編 (1999)，2000 年版國貿條規，國際商會中華民國總會印行，1999 年，頁 19。

物危險負擔移轉時點差異作如下之分類：

(一) 依據貨物危險負擔移轉由賣方移轉買方時點為區分 (參如圖一)：

1. 在工廠或倉庫指定地點移轉者：EXW
2. 在運地運送人所在地點移轉者：FCA、CPT、CIP
3. 在裝運港指定船舶邊移轉者：FAS
4. 在裝運港貨物越過船舷移轉者：FOB、CFR、CIF
5. 在目的港船上移轉者：DES
6. 在目的港碼頭移轉者：DEQ
7. 在目的地裝買方指定地點移轉者：DDU、DDP



圖一 Incoterms2000 各條件之貨物危險負擔移轉地點

(二) 依照該條件究係屬於裝運地契約 (註十二) (Shipment contract) 條件或目的地契約 (註十三) (Destination contract) 條件為區分：

1. 裝運地契約條件者：包括 EXW、FCA、FAS、FOB、CFR、CIF、CPT、CIP 等。
2. 目的地契約條件者：包括 DES、DEQ、DDU、DDP 等。

註十二：所謂裝運地契約係指賣方須將貨物於裝運地交付運送人運往指定地點，但賣方並不保證貨物安然運抵指定地點的買賣契約。換言之，有關貨物在運送中可能遭受的遲延、減失或毀損的危險，於賣方將貨物交付運送人占有時，即轉由買方負擔。

註十三：所謂目的地契約係指賣方須將貨物運至特定地點交付買方，並負擔貨物交付買方以前一切運送中可能遭受的遲延、減失或毀損危險的買賣契約。

(三) 依據應由賣方或買方負責安排運送及支付相關成本及費用為區分：

1. 應由買方負擔者：包括 EXW、FCA、FAS、FOB 等。
2. 應由賣方負擔者：包括 CFR、CIF、CPT、CIP、DES、DEQ、DAF、DDU、DDP 等。

(四) 依據其係屬於實際交貨 (付) (註十四) (actual delivery) 或單據 (象徵性) 交貨 (付) (註十五) (documentary delivery) 為區分：

1. 屬於實際交貨者：EXW、FCA、FAS、FOB、DAF、DES、DEQ、CPT、CIP、DDU、DDP 等。
2. 屬於單據交貨者：CFR、CIF 以及提供額外服務的 FOB 等條件。

(五) 依據其究屬於國內買賣型 (註十六) 或國際買賣型 (註十七) 之條件為區分：

1. 屬於國內買賣型者：EXW、FAS (此二種為出口地的國內買賣條件)、DEQ 與 DDP (此二種為進口地的國內買賣條件)。
2. 屬於國際買賣型者：FCA、FOB、CFR、CIF、DAF、DES、CPT、DDU 及 CIP 等條件。

二、國貿條規的法律特性

由於國貿條規乃係由國際商會所制定編纂而成，其並非屬條約亦不具有

註十四：實際交貨，乃指賣方將貨物實際地交給買方或其代理人或履行輔助人，使貨物的占有支配，得以直接而實際地移轉買方的方法而言。

註十五：單證交貨又稱象徵交貨 (symbolic delivery)，乃指賣方以表彰貨物所有權的單證交付買方或其代理人，以代替貨物的實際交付而言。

註十六：凡買賣過程中之輸出入通關事宜及輸出入稅捐、費用及輸出入許可證的申請，均歸由當事人中的一方全部負責，而他方當事人則僅負責協助者，則其形式上雖為國際買賣，但是買賣雙方所處地位，實與國內交易之買賣雙方所處地位並無二致。

註十七：凡交易過程中賣方須負責辦理輸出地一切出口所須的通關手續，負擔因此所生的稅捐、費用及申請輸出許可證，而買方須負責辦理輸入地一切進口所須的通關手續，負擔因此所生的稅捐、費用及申請輸入許可證者。

強制法的性質，故對於交易當事人間並不具有強制拘束力。因此，買賣雙方當事人對其所使用的貿易條件若欲避免出現不同解釋情況時，即可適用「當事人意思自治」原則，而於買賣契約中明確約定係適用國貿條規。一如 1980 年之聯合國國際貨物買賣契約公約 (United Nations Convention on contracts for the International Sale of Goods, CISG) 第 9 條第 (1) 項所規定，當事人應受經同意之任何慣例及經雙方間所建立之任何習慣所拘束。

但是若雙方並未於契約中明確約定係適用國貿條規時，則此時國貿條規是否仍得以適用作為解釋當事人交易契約之準據？儘管前雖枚舉國際間一些有關貿易條件之解釋規則，但除了一些少數地區外，一般多仍認為國貿條規係在國際間較普遍流行且為一般業者所採用的釋義規則；故應可適用 CISG 第 9 條第 (2) 項，除非另有約定，應認為當事人默認其所締結之契約，適用已知悉或應知悉之該交易在國際交易上被廣泛瞭解並經常遵守之慣例。只是在實際之國際交易個案中，國貿條規是否一定會被認係屬雙方所默認之慣例而為法院用以解釋雙方契約權義之依據，恐仍存有不確定性之風險。因此，為避免該種風險，當事人仍宜於契約中明訂其乃適用國貿條規(註十八)。

儘管未來當事人之交易係適用國貿條規，但因國貿條規時常修改而出現有各種不同版本，且各版本間多存有些許之差異。故若未於契約作明確之指定，則仍將產生實際適用上之可能之齟齬 (註十九)。因此，幾乎在國貿條規相關版本修訂時，總會在其前言中對於欲使用之業者提出建議，提醒其應於其契約中明確指定適用之國貿條規版本，避免淪入該交易究應適用修正後較新的版本抑或先前版本的尷尬。就以 2000 版的國貿條規為例，其乃建議有意適用 2000 年版本國貿條規之業者應清楚地約定其契約係受「2000 年版

註十八：Gardner, Dan (2008), A New Chapter in Incoterms, The Journal of Commerce, September 15, 2008, p.60.

註十九：楊璧慧 (2010)，合約詳載國貿條規預防貿易糾紛，國際商情雙週刊 291 期，頁 41。

國貿條規」的規範。(註二十)例如，在其契約中加註：This contract is governed by Incoterms 2000.

三、國貿條規在實務上的適用

(一) 進出口商對於貿易條件的選擇

由於國貿條規制訂之目的，主要乃在提供一套貨物買賣契約下有關貨物危險負擔移轉、成本分擔以及貿易單據與貿易程序責任承擔等在買賣雙方間如何劃分歸屬的國際解釋規則。故一旦貿易商選定了某個貿易條件時，則其除非在契約中另有約定，否則其即有依照相關規定履行交易之義務。即此，貨物危險負擔時點、承擔成本之高低以及負責貿易程序之繁簡等往往乃成為一般廠商在選用貿易條件之主要考量。雖不可諱言，常有廠商為凸顯其優越市場地位而進一步地在貿易條件之選用上表現，致使買賣雙方在交易過程中的談判力成為決定貿易條件的主要關鍵，例如處在市場獨賣(monopoly)之廠商可能就會主張以 EXW 條件交易；反之，獨買(monopsony)之廠商則可能主張 DDP 條件交易。不過實際上，廠商在選用貿易條件時，除了要受自身的談判及協商能力制約外，通常亦需顧及市場之競爭情形、其自身對於運輸及保險之長空能力、政府之政策或規定、未來實際執行能力、有關之貿易習慣、貨物之種類特性以及擬使用之運輸方式等因素(註二十一)，積極地尋求對手之合意與接受，而非是一廂情願地尋求利益之極大。

間或有以使用便利之角度，認為較佳的條件應是負擔義務較少的條件，因其相對所要擔負的履約責任、交易流程、成本相對就較低。然此卻可能與市場激烈環境中賣方廠商無不挖空心思冀期透過較低之報價、較多(豐富)之服務內容以求勝出之思維相扞格。更且，從對貨物控制的角度，對於未獲付款的賣方，當然更希望能保持對於貨物之控制直至對方付款為止。凡此，

註二十：同註 11，頁 17。

註二十一：同註 2，頁 69、70。

皆在說明廠商為求生存已不能再固守或單憑「負擔義務最少，就是最好」邏輯以選擇貿易條件。是故，若以賣方角度以觀察並比較國貿條規之各個條件時，可以發現下列條件係對於交易中賣方相對較為有利的貿易條件：

1.CIP 條件

在現今之貿易經營中，CIP 條件可謂是在 13 個條件中對於賣方而言最為理想的條件。因為，賣方可以在將貨物在指定地點交付與運送人之後，即將有關貨物之危險移轉由買方負擔，其可在無須負擔貨物運輸過程中之危險的情況下，取得更多掌控交易環節創造交易利潤的機會，且又不似 CIF 僅侷限於純船運的交易場合，而是可以更彈性地適用在陸、海、空運以及多式聯運之任何運送安排的交易場合。亦即，在 CIP 條件下基於對於賣方安排運送、保險等之義務要求，賣方更可以透過對於運輸、保險的掌控，選擇熟識且信用可靠之運送承攬人（或運送人）及保險公司以處理相關事務，從中獲得較佳的服務配合以及相對優惠的運費及保費費率，俾降低相關成本與增加獲利空間（註二十二）。加以賣方對於貨物之危險負擔係在交付運送人後即為移轉，故其只要取得備運之運送單證（received-for-shipment transportation documents）即可，而不須似 CIF 條件下之賣方尚須取得貨物裝船之提單（on board Bill of Lading）。此外，若萬一不幸遇貨物在運送途中發生意外而損失時，未獲買方付款之賣方亦可以憑藉手中所握有之保險單申請保險理賠，不致似其他應由買方洽保的出口地條件（CPT、CFR、FOB、FCA、FAS、...）一般，可能淪入買方藉故拒付貨款且又無法向保險公司索賠的窘境。所以，賣方可以不須似 D 類條件擔負過多在進口地交貨責任之情況下，取得對於貨物之控制以及貨款之保全。

2.CPT 條件

註二十二：IOMA(2007),Comparative Advantage: Expert Advice on How to choose the Best Incoterms, Managing Imports & Exports, April 2007,p.10.

CPT 條件與前述之 CIP 條件近似，只是其間少了對於賣方應為運送中貨物投保之義務要求，故在對賣方有利之排序上列名第二位。儘管其較 CIP 條件少了有關保險處理方面可能產生之利益，但其仍保留有在運輸過程中處理和降低成本的機會和利益，以及不須擔負過多在進口地交貨責任之便利。

3. CIF 條件

儘管在過去的國際貿易中，CIF 條件使用相當普遍，但相較於上述二條件，CIF 條件因其僅適用於有船艙之傳統運送交易之場合，此一適用之侷限性使其難以適應當今貨物之貨櫃化運輸和多式聯運 (Multi-modal Transportation) 之運輸經營模式 (註二十三)，故而大大地限縮了 CIF 條件適用之場域。不過，由於 CIF 與 CIP 條件都使得賣方可以透過對於運輸及保險的掌控來降低相關成本與增加獲利空間，所以在以純傳統海運運送的交易場合，自然是賣方絕佳的選擇。另外，賣方亦可以透過要求運送人簽發可轉讓之指示式提單 (order B/L)，且規定受貨人 (consignee) 應註記為 "To order of Shipper" (待託運人指示)，務使未來買方須取得經賣方背書轉讓之提單才得以提貨之機制 (註二十四)，俾以確保未受付款之賣方對於交運貨物之所有權。

4. CFR 條件

CFR 條件與前述之 CIF 條件近似，只是其間少了對於賣方應為運送中貨物投保之義務要求，故在對賣方有利之排序上又次於 CIF 條件。儘管其較 CIF 條件少了有關保險處理方面可能產生之利益，但其仍保留有在運輸過程中處理和降低成本的機會和利益，以及透過取得「待託運人指示」之可轉讓

註二十三：不過，在現今交易中仍有相當多的廠商將 CIF 條件誤用。不管是在陸運、空運或是在使用貨櫃運輸之場合，雖依照 Incoterms 規定不宜使用 CIF 條件，但仍有相當多廠商依然沿襲過去舊有習慣，皆將 CIF 條件適用在相關之交易中，致而產生日後貨物危險負擔移轉時點不明確、以及貨物在貨櫃場交付後至裝船前之間之風險負擔、相關成本分擔等之問題。

註二十四：同註 22，頁 11。

提單方式來確保其對於交運貨物之所有權。

5.FCA 條件

上述的條件都是屬於賣方在裝運地就移轉貨物危險但卻又能掌控有關運送及/或保險安排之「C 類型」條件，至於「F 類型」條件對賣方在交易中優勢，則恐將略遜一籌；因為以 F 類型條件從事交易之賣方，並無義務為買方處理交貨過程中有關運送及保險之安排，故自然就無法如上述條件之可透過對於運輸及保險的掌控來降低相關成本與增加獲利空間。就以 FCA 條件為例，因其可適用於各種不同運送方式的交易場合，所以是在 F 類型條件中相對較佳之選擇（註二十五）。但由於有關運送安排係由買方負責，故賣方所關切者乃於規定之時點將貨物依約完整地交付與買方所指定之運送人，至於交付運送人之後之有關運送即與賣方無涉。如此一來，賣方不僅無法藉由掌控運送安排之便以降低相關成本與增加獲利空間之外，其尚可能將須承擔未來運送人未依照賣方為完成通關時向出口地政府主管機關所做申報之相關究責。

6.FOB 條件

而 FOB 條件是過去空運及貨櫃運輸尚未普遍使用於國際貨運時，在賣方「負擔義務最少，就是最好」之交易思維下以及買方掌握較多運送資源而有意主導交易等情況下，頗為盛行的貿易條件（註二十六）。但實際上，FOB 條件在國際交易中對賣方可能產生之優勢排序不僅不如「C 類型」條件，且其雖與上述之 FCA 條件同屬無須負擔有關交運貨物運送安排之貿易條件，但因其不僅囿限於以純船運為運送之交易場合，且賣方對於貨物危險負擔亦須俟貨物安全越過指定裝運港買方所安排船舶之船舷後才移轉與買方負

註二十五：同註 22，頁 11。

註二十六：不過，目前實務上仍有相當多誤用現象。因有相當多的廠商，雖然以改變過去傳統船運之運輸作業而採空運方式運送或是透過貨櫃運輸方式進行物流處理，但卻仍沿襲舊有習慣採 FOB 條件進行交易，實甚不恰當！

擔，故其在有關貨物危險負擔方面顯要較 FCA 條件下之賣方來得多。故若純從賣方利益考量，FOB 條件顯略遜於 FCA 條件。不過儘管如此，若在賣方可以向買方所指定運送人取得運送單據之情況下，使用 FOB 條件之賣方仍可與前述之 CFR、CIF 條件一樣，透過取得「待託運人指示」之可轉讓提單方式來確保其對於交運貨物之所有權。

7.DDU 條件

一般皆以為「D 類型」條件是所有貿易條件中對於賣方最不利的條件，因為賣方須負責所有貨物之風險、交貨程序及相關費用至抵達目的地（或港口）交付買方時為止。不過儘管如此，賣方仍然是可以選擇 DDU 條件來從事交易的；因在 DDU 條件下，除了賣方可以保留對於貨物之控制直至進口地指定地點交付買方，以及由買方負責有關進口通關程序及相關成本、稅費之外，賣方仍能透過運送人在門至門（door-to-door）運輸作業模式下全權負責出口地之內陸運送、國際運送、進口地內陸運送等之一貫作業，則賣方仍可以產生類如前述「C 類型」條件下之掌控運輸及保險以降低相關成本與增加獲利空間等之優勢。此外，儘管賣方使用 DDU 條件，將使其須承擔貨物之危險直至進口國（地）交付買方為止，但亦正因為其對於買方產生似國內買賣之便利效果，對於買方尤具有吸引力，故相形地提升賣方之市場競爭力（註二十七）。

綜言之，上述賣方選擇貿易條件優先順序之主要著眼，乃是(1)賣方對於運送及/或保險的控制，(2)賣方對於貨物之控制，以及(3)有關貨物之風險負擔在出口地即由賣方移轉給買方，故除 DDU 條件外，賣方無須負擔貨物在運輸過程中之危險。故此，若賣方能以取得對於貨物運送之控制權，其不僅得以選擇運送人且增加了運送人接觸機會，自然較能取得較優惠運價以及取得相關運送單證和對於貨物較多之控制權利，其中尤以後者在單據交貨交易

註二十七：同註 22，頁 11。

中尤具意義。根據 2004 年美國一份出口管理期刊(IOMA'S Report on Managing Exports)針對美國出口商對輸往歐洲 16 個國家交易所使用的貿易條件進行調查發現，有 69% 的出口商較偏好選擇使用上述的條件（註二十八）。至若以相同標準和觀點來看買方對於貿易條件之選擇，其較佳之選擇應是選用「F 類型」的貿易條件，其次才是選用「D 類型」的條件。

因此，從貿易經營策略的角度，不管買方或賣方似皆應積極地選用可較多取得對運輸控制之條件；例如在賣方應選擇「C 類型」貿易條件，而買方應優先選用「F 類型」的條件。因為屆時負責安排運送的當事人，即可取得選擇運送人及和較多與運送人接觸機會，爭取較多運價優惠的可能和控制貨物的權利。所以，貿易條件的選用對於從事國際貿易的業者言，可謂是一項相當重要之策略工具。不過在實踐上，貿易商亦可能基於對方要求或本身對於經營認知因素，而未必依循上述的結論以選擇貿易條件。根據美國出口管理期刊(IOMA'S Report on Managing Exports)曾針對出口到歐洲之美國廠商進行調查，發現有 29% 的出口商是使用「C 類型」條件交易，有 28% 是用「F 類型」、使用「D 類型」者亦有 24%（註二十九）。對出口到中東市場者，有 45% 用「C 類型」條件，但有 25% 用 EXW 條件、20% 用「F 類型」、10% 用「D 類型」條件（註三十）。至於出口至亞太地區市場時，則有 40% 用「C 類型」條件、有 20% 是用 FOB 條件、有 5% 用「D 類型」條件，但值得注意的是有 27.5% 的出口商是用 EXW 條件交易（註三十一）。由於可見，貿易談判力強弱與貿易條件選擇間之關係。亦即，美國廠商在面對與其市場實力相

註二十八：IOMA（2004）· Exclusive ME Survey: Why 69% of Exporters to Europe Rely on Six Favorable Incoterms, IOMA'S Report on Managing Exports, February 2004, p.1.

註二十九：IOMA（2001）· Exclusive ME Survey: Incoterms Used by 90 U.S. Exports to EU Markets, IOMA'S Report on Managing Exports, September 2001, p.12.

註三十：IOMA（2001）· ME Survey: Incoterms Favored by Shippers to 8 Middle East Nations, IOMA'S Report on Managing Exports, October 2001, p.4.

註三十一：IOMA（2002）· Exclusive ME Survey: Shippers to Asia/Pacific Favor Competitive 'C' Incoterms, IOMA'S Report on Managing Exports, April 2002, p.10.

當之歐洲之廠商時即難若在中東、亞太市場般地對談判力較弱廠商採用對其較有利之 C 類型貿易條件。不過，近年來之調查亦發現，隨著美國出口商對於國貿條規中相關貿易條件之瞭解程度之增加，其使用 EXW 條件之比例似亦有隨之下降之趨勢 (註三十二)。

(二) 國貿條規對於供應鏈的影響

然在進出口商間若存在著供應鏈關係時，貿易條件之作為貿易商市場競爭策略之意義，就不似一般貿易往來般之凸顯。但儘管如此，貿易商在使用貿易條件時仍應對每一個條件的性質與內容要清楚的認知，否則可能弄巧成拙。例如，過去就有一歐洲出口商以 DDP 條件出貨到美國，但卻因出口商所委託之貨運承攬商不知如何與美國當地受貨人進行接洽，致貨物運抵進口港後因延遲了超過 40 天才提貨，而被課徵超過 US\$15,000 的延滯費 (demurrage) (註三十三)。

在有供應鏈關係存在之交易，因買賣雙方間多已存在相當之合作、信賴關係，故在有關貿易條件的選擇和使用上即相對存在較大的彈性空間。除了前述具有供應鏈關係之交易型態外，一般貿易條件多係取決於雙方之交易習慣或交易態勢強弱；故有頗多採取 DDP 或 EXW 條件的情況。但不論是採取 DDP 條件或 EXW 條件，其中皆須有一方要負起處理有關貨物從出口地至進口地之交貨與通關事宜之全部責任。而在此種情況下，買賣雙方所須思考和面對的問題，主要乃是方便與控制 (convenience versus control) 間之抉擇 (註三十四)。因為對於採取 DDP 條件進貨之買方言，其只要在所約定時間和地點接收貨物，至於所有貿易過程中之程序、責任和危險皆歸由賣方負責，故對於買方再方便不過了！反之，採取 EXW 條件出貨的出口商，亦是如此；其只要在所約定時間和地點交付貨物，至於所有貿易過程中之程序、責任和

註三十二：同註 28，頁 12。

註三十三：Mclymont, Rosalind(2008), Terms of Trade, Shipping Digest, July 14, 2008, p.6.

註三十四：同上註，頁 8。

危險皆將歸由買方負責。然而，賣（買）方是否有足夠能力處理買（賣）方地有關之通關、提貨及內陸運送安排等重要問題，卻往往是被忽略的。此外，對於採 EXW 條件之賣方，其一旦在賣方地交付貨物後，即失去對於貨物之控制，賣方根本無從知悉該貨物係運往何處？是否安全抵達？特別是未來若買方財務出現狀況或拒付貨款時之權利確保等情事時皆將嚴重影響賣方之權益。反之，對於使用 DDP 條件的買方，亦復如此；因其亦相當殷切希望能知悉或掌控其訂貨物係以何種方式運送？何時到達？等。即此以觀，對於貨物控制之重要性似乎要高於交易方便之考量（註三十五）。因此，縱是在供應鏈之交易關係架構下，EXW 及 DDP 條件似非是絕佳的選擇。

除貿易條件的選用之外，另一影響供應鏈運作的因素，乃係 911 恐怖攻擊事件之後由美國所推動之反恐計畫對於全球貿易的影響。美國因反恐，故在推動「貨櫃保全計畫」及「海運申報載貨艙單規定」後，續實施輸美空運快遞貨物於裝運 8 小時前、非快遞空運貨物於裝運 12 小時前向美國海關申報艙單資料，再由美國海關將所有載貨艙單資料輸入電腦系統，進行篩選及查驗；對於未符合申報規定之航商將遭受處罰，未依規定申報的貨櫃抵美後將不准卸貨。該相關規定之頒行，不僅使得相關貿易程序變得更加複雜，同時亦增加貿易的作業成本，故若是買賣雙方於契約中未有明確規定的話，則此時欲以當事人所使用之貿易條件作為雙方義務界定依據，恐不免所爭議。因為，或有主張認為國貿條規中關於買方、賣方在貨物運送安排和通關手續（formalities）等義務之規定即可準用；但事實上，通關手續與安全性問題畢竟還是有所差異（註三十六），故在國貿條規未有增訂之前，雙方仍宜於契約中針對該部分責任歸屬明確界定。

至若另從財務角度來看，縱是在供應鏈關係架構下，賣方允宜採取「C 類型」的貿易條件；因其不僅可以為賣方帶來前節所述之安排運輸、保險之

註三十五：同上註，頁 9。

註三十六：同註 18，頁 60。

利益並解決本節之對於貨物控制問題，同時亦可以在一般信用狀付款方式下憑貨物交付運送人後所取得運送單證押匯取款，並即獲取財務上之利益。至於買方，則可以採用「F 類型」條件，使其得以完全掌控及/或追蹤貨物，並於契約中搭配有關延後所有權移轉和付款之約定，如此一來，買方不僅減少資金壓力，同時更可以達到美化其財務報表的目的，避免過早披露鉅額存貨在其財務報表上，影響外界對於公司營運效率之評價；萬一若該筆進貨價值不斐時，其情況將更形嚴重！

肆、國貿條規在適用時出現的問題

雖然國貿條規之制訂頒行有助於促進國際交易之穩定性與可預測性(註三十七)，但因其不具法律上強制適用性質，故而若當事人使用相關貿易條件從事交易，但卻疏於契約中明確約定適用國貿條規時，則未來將衍生其究應依據何種規範來解釋貿易條件內含之爭議問題(註三十八)。特別是，相關國家法規中有針對貿易條件作規範者(如美國之 UCC)，其問題將更形複雜。又國際貨物買賣過程中，對於何時將構成或被認定貨物所有權移轉影響當事人權益至鉅，國貿條規是否用以作為處理或解釋此一問題之依據？而對於信用狀為付款之交易，其憑單付款之單據交易特性是否可以適用於各種不同之貿易條件？其間銀行及賣方之權益是否會受影響？再者，常有廠商為肆應其不同之交易情境與需求，將貿易條件加以剪裁、修改，或是在相關條件之後加上一些縮寫字或是加上附註條件，或是透過買賣約定來減縮或延長當事人應負擔貨物危險之時間地點或交貨責任的內容等，凡此皆是在適用國貿

註三十七：Roth, William V, JR &William V. Roth III(1997), Incoterms: Facilitating Trade in the Asian Pacific, University of Pennsylvania Journal of International Economic Law, Volume 18, No.3, Fall 1997,p.733.

註三十八：同上註，頁 734、735。

條規或相關條件時所經常出現的問題，且亦為當前國際貿易爭議過程中亟待處理之重要議題。

一、國貿條規與 UCC 相關規定間之比較

首先，就有關貿易條件之解釋依據問題，美國是國際間有特別針對貿易條件訂定法律規範的國家，故若與美國廠商間所從事之貨物買賣，雙方若未事先合意約定以國貿條規作為貿易條件之解釋依據且又未明確約定準據法時，則未來就有適用美國法律來作為解釋貿易條件之不確定性風險存在。因在貿易相當盛行的美國，之前曾在美國統一商法第二條中對於貿易條件進行規定；例如，FOB、FAS、C&F、CIF、Delivery Ex-ship 等。只不過，由於其規定之貿易條件已漸漸無法符合潮流需要，故乃於其後在 2004 年 2 月份美國法律協會 (American law Institute ; ALI) 及國家統一州法委員會 (National Conference of Commissioners on Uniform State Laws ; NCCUSL) 所提出的 UCC 修訂版本中被刪除 (註三十九)。未來儘管貿易商仍可經過雙方合意並於契約中明確約定繼續使用原 UCC 中的貿易條件，但畢竟該法已經修訂刪除，對於所使用之貿易條件將會失去如同過去可以有普遍被接受之定義，同時亦將增加其在使用上的誤解與紛爭。

針對此一變革，國貿條規在此似可用以填補、取代 UCC 刪除貿易條件後所餘留之空缺。因為國貿條規中對於貿易條件之規定不僅能順應潮流需要與國際商務發展，且亦不觸及有關貨物所有權移轉的複雜問題。更重要的是，國貿條規相當顧及使用者便利，對於各條件之買、賣方義務皆清楚明確規定，並不像 UCC 一樣，將常出現很多的參照再參照 (subreferences to subreferences) 等讓使用者無所適從的複雜情況。

不過，儘管國貿條規所解釋之貿易條件相對較多，且其對於買賣雙方義

註三十九：Reynolds, Frank(2004) · Latest UCC Revision Drives Universal Use of Incoterms 2000, IOMA'S Report on Managing Exports, September 2004, p.3.

務之規定亦相對地明確，但若進一步比較兩者間之差異，則可發現現階段欲以國貿條規完全取代 UCC 中對於貿易條件之規定仍存有相當難度，其主要原因有下：

(一) 國貿條規中並未有關於所有權之規定

由於國貿條規中並未似 UCC 有關於所有權之規定，故對於長久以來習慣使用 UCC 之貿易條件者，不僅已習於 UCC 中有關所有權之相關規定，甚且已將其深深紮根在一些的交易契約中。而今若欲以沒有所有權規定之國貿條規以為取代，勢必是難以完全涵蓋先前適用 UCC 條件之交易契約中所有約定（註四十）。

(二) 國貿條規對於貿易條件縮寫之意義與表達方式與 UCC 不盡相同

雖 UCC 所規定之貿易條件表面上似與國貿條規中之貿易條件無太大差異。然若進一步詳究，即可發現其間之差異。就以表達方式為例，在國貿條規中之 FAS 係指 Free Alongside Ship，但 UCC 中之 FAS 係指 Free Alongside，並未有船邊之意；又運費在內交貨條件在國貿條規中之表達方式為 CFR，但在 UCC 中之表達方式卻是 C & F 或 C.F.。另就條件之意義內涵而言，在國貿條規中之 FOB 係指使用在純船運場合的出口地交貨條件，但 UCC 中之 FOB，則不僅賣方之交貨地可以是在出口地 (place of shipment) 也可以是在進口地 (place of destination)，且其不一定是適用在純船運的交易場合。

二、國貿條規與所有權的問題

基本上，國貿條規係用以解釋國際貨物契約中所選用條件對於買賣雙方在貨物交付、貨物危險負擔移轉以及對於貨物之運輸、保險安排等之相關事

註四十： 同上註，頁 4。

項，但並不及於有關貨物所有權之移轉問題，其應由當事人於契約中另行加以約定。

不過在實務上，對於貨物危險負擔與貨物所有權之移轉問題，卻常有出現混淆的情況。像 2002 年在美國紐約地方法院就曾出現過一個案例，一個美國公司 Shared Imaging 同意以 CIF New York Seaport 條件自德國賣方 Neuromed 購進 MRI 機器，同時契約中更約定 Shared Imaging 應負擔貨物至進口地之通關及相關內陸運輸安排並支付相關費用。至於賣方 Neuromed 則將擁有該貨物之所有權，直到 Shared Imaging 在進口地付清款項。但是不幸地，當貨物運抵目的地時卻發現嚴重毀損，故而 Shared Imaging 乃向保險公司 (St. Paul Guardian) 要求保險的賠償；另，保險公司以出口商在買賣契約中仍保留對裝運後貨物之所有權，該契約已非純然之 CIF 契約，故乃代位要求德國出口商 Neuromed 應對於運送中貨物之毀損負責。

在該案例中所爭議者，主要乃 (1) 是否有國貿條規之適用？ (2) 對於賣方在契約中保留貨物所有權至目的地收到貨款之規定是否將影響貨物危險負擔移轉時點之認定？首先，儘管原告保險公司主張雙方在契約中並未明確規定適用國貿條規，故並不適宜以國貿條規中對於 CIF 條件之解釋來作為此案例中交易當事人權利義務以及貨物危險負擔移轉之判斷依據。不過，法院以雙方契約約定之準據法 (德國法) 係適用聯合國國際貨物買賣契約公約 (U.N. Convention on Contracts for the International sale of Goods, CISG)，而根據 CISG 第 9 條第 2 項，除非另有協定，雙方當事人應視為已默示地同意對他們的契約或契約的訂立適用雙方當事人已知道或理應知道的慣例，而這種慣例，在國際貿易上，已為有關特定貿易所涉同類契約的當事人所廣泛知道並為他們所經常遵守。因此，儘管準據法是德國法，但根據德國法規定其仍然適用國貿條規。故法院最後仍決定適用國貿條規來解釋契約下當事人之權益。而根據 CIF 條件之解釋，賣方應該負責安排有關貨物之運送、投保適當之保險，並將貨物在裝運港安全地裝上指定船舶；故當貨物在裝運港交付

船上運送人後之貨物危險即由買方承擔，故賣方是不須負擔賠償責任的 (註四十一)。

但是針對第二個問題，賣方在契約中保留貨物所有權之規定是否將影響雙方對於貨物危險負擔移轉之時點？原告保險公司認為賣方 Neuromed 在契約中保留對貨物所有權之作法已改變了原來 CIF 條件之危險移轉點，而使得賣方 Neuromed 負擔貨物危險直到在進口地收款交貨時為止。不過，在國貿條規中僅有規定貨物危險移轉，但卻並未有關於所有權移轉的規定。故儘管法院應原告要求以德國法之規定來做解釋，但德國法之規定亦正如 CISG 一樣係將危險移轉與所有權分別規定處理。對於貨物所有權之移轉，通常規定是在買方完全支付價款且是在貨物危險移轉及買方收到貨物之後。至於貨物危險則是在賣方將貨物交付與貨運承攬商、運送人或其他被指定擔任運送之人或機構後才方移轉給買方。因此，對於原告保險公司主張因賣方在契約中保留權利之約定亦將連帶造成貨物危險亦跟著保留至目的地時才移轉給買方之說法，並不成立。

針對上述爭議，最後紐約法院以當事人契約中並未明確約定有關貿易條件之解釋規則，故乃以雙方契約所約定之準據法 (德國法) 決定適用國貿條規作為解釋當事人權利義務之準據。而根據國貿條規中對於 CIF 條件之解釋，認為交易中貨物危險負擔應係在裝運港貨物越過船舷時即由賣方移轉給買方，國貿條規並未明確規定貨物所有權之移轉，而交易契約中對於賣方仍然保留貨物所有權直到買方支付貨款之約定並不會改變 CIF 條件對於貨物危險負擔移轉的規定。因此，法院判決認為在雙方未於契約明確約定適用之解釋規則時，根據準據法 (德國法) 規定應以國貿條規來作為解釋 CIF 條件之依據；且根據國貿條規解釋，CIF 條件下有關貨物之危險負擔在裝運地安全交付船上運送人時才移轉給買方，賣方對交付運送之貨物保留所有權之作法

註四十一：Schaffer, Richard, Filiberto Agusti, and Beverly Earle (2009), *International Business Law and its Environment*, 7th edition South-Western Cengage Learning USA, 2009, pp.179~180.

並不影響到有關貨物之危險移轉（註四十二）。故在該案例中，賣方並不負擔貨物在裝運地裝船交運之後所發生之毀損滅失責任。

基本上，國貿條規或聯合國國際貨物買賣契約公約（CISG）之所以不涉及所有權移轉問題，主要乃是因各國對於所有權之規定頗為分歧，一時間難於調和妥協，故為免影響到相關慣例或公約在國際間被接受和適用，故乃對分歧較大之議題暫時擱置不予規定和處理。吾人若更以國際間各國之立法來加以觀察，就同以大陸法系國家之所有權規定為例，法國民法之規定就與德國法有所差異。因為法國法原則上是以買賣契約的成立來決定貨物所有權之移轉，但在德國則另須依照物權法之相關規定，買賣契約並不能產生移轉所有權之效力（註四十三）。又，例如法國法對於特定物之買賣，在買賣雙方就標的物及價款達成合意時，即使標的物、價款皆尚未交（支）付，但標的物之所有權在買賣成立時即為移轉（註四十四）。至若買賣標的物係屬種類物時，則俟該物完成特定化之後，所有權即為移轉，而貨物是否已交付，則在所不問（註四十五）。至於若根據德國法，則有關動產所有權之出讓，必須所有人將物交付給取得人，而且就所有權之移轉，必須成立合意（註四十六）；亦即，須有合意、交付兩條件成立方能構成所有權之移轉。

至於美國統一商法，原則上允許買賣雙方當事人於契約中約定所有權移轉的時間，但在賣方未將貨物確定（劃歸）於契約項下（identification to the contract）（如依照契約規定進行包裝或分置等）之前，貨物所有權不移轉給買方。而且儘管賣方以保留貨物所有權之憑證（如提單）方式來保留其對於貨物之權益時，其亦將不會影響貨物所有權依當事人約定時間移轉與買方。亦即，除非當事人於契約中另有明確約定，貨物之所有權將於賣方履行交貨

註四十二：St. Paul Guardian Ins. Co. v. Neuromed Medical Systems & Support, GmbH WL465312(2002); United States District Court (S.D.N.Y.)

註四十三：張錦源(2007)，國際貿易法，三民書局，2007年增訂七版二刷，頁168-169。

註四十四：參法國民法第1583條。

註四十五：參法國民法第1585條。

註四十六：參德國民法第929條。

之實地移轉與買方，而不論賣方是否對於該貨物保留有所謂的「擔保利益」(security interest)(註四十七)。亦即，(1) 若契約要求賣方須將貨物運交買方，而卻未要求賣方須在目的地交付與買方時，則貨物所有權在貨物裝運時地即移轉買方；若是要求賣方須於目的交付時，則在目的交貨時所有權才移轉給買方。(2) 若在賣方進行交付時無須移動時，則在要求賣方交付物權單證時，所有權即在該單證之交付時地移轉；或是貨物在訂約時已特定(劃歸) (identified) 且無須交付物權單證時，則貨物所有權在訂約之時地移轉給買方。(註四十八)

在國際貿易慣例中，僅有華沙牛津規則對所有權之移轉有明確之規範。根據該規則第 6 條，在 CIF 契約中，貨物所有權移轉之時間為賣方將單證交付買方占有時移轉。但另依據第 20 條第 2 項規定，賣方對貨物行使留置權或中止運送權者，不在此限。亦即，貨物所有權是在賣方將代表貨物所有權憑證 (提單) 交付買方時移轉 (註四十九)。

Schmitthoff 氏亦主張，在 FOB 交易中，若是有很多買主之大宗貨物交易時，則在貨物未完成指撥 (appropriated) 特定之前，將不會構成所有權之移轉；但是在貨物已經相當確定 (ascertained) 情況時，則除另有其他規定外，否則當貨物裝載上船時即構成物權移轉。(註五十) 至於 CIF 交易，則當貨物交付運送人裝載上指定裝運船舶時，有關貨物之危險即由賣方移轉給買方，但有關貨物所有權部分，則通常是在買方支付貨款並取得海運提單時方才移轉至買方。(註五十一)

註四十七：在此係指賣方享有當無法向買方處取得貨款時，得行使其他救濟之依據；主要乃以載貨證券之作成方式及持有來認定。亦即，當載貨證券係以賣方為受貨人記名式或指示式作成者，儘管買賣標的物已實際交付買方，但此時賣方仍保留有對貨物之擔保利益。必俟買方支付貨款取得賣方轉讓之載貨證券時，買方才取得完整之所有權。

註四十八：參 UCC§2-401。

註四十九：同註 43，頁 171-172。

註五十：Schmitthoff, M.Clive(1989),Schmitthoff's Export Trade – The Law & Practice of International Trade, Ninth Edition, pp.24-25.

註五十一：同上註，頁 42-43。

三、國貿條規與付款間可能的衝突問題

(一) CIF 條件下之交貨與付款

由於 CIF 在過去之交易中使用相當地普遍，而一如前述可知，CIF 係屬於單據交易 (documentary sale) 性質之貿易條件；亦即，賣方需負責在裝運地點將貨物交付與運送人完成裝載，且只要賣方提示涵蓋契約貨物、且載有約定裝船期間內的日期之運送單證 (如可轉讓提單、不可轉讓海運貨單或內陸水路單據)，即可向買方要求支付價款，買方並不得主張未實際取得貨物或對該交易貨物進行檢驗而為拒絕支付 (註五十二)。因為當賣方依約將貨物交付與運送人後有關貨物危險負擔即移轉給買方，對於買方所承擔之危險亦有賣方為其所投保之保險來轉嫁可能之損失；而買方只要支付價款即可取得代表貨物所有權之海運提單，而為貨物之處分或收益，儘管貨物可能尚未到達目的地，買方卻能透過提單實現其交易之利益。特別是當萬一貨物在運送過程中遭遇意外而有損失時，買方若欲堅稱其尚未實際取得貨物或對貨物進行檢驗而拒付貨款者，則對於在 CIF 契約下之已依約履行交貨、投保並為相關單證 (包括海運提單、保險單以及契約所規定文件等) 提示義務之賣方顯失公平。因為此時買方實可以按契約履行相對之支付義務後，並藉由賣方手中取得之提單及保險單等文件來進行有關的索賠求償。(註五十三)

(二) 國貿條規與信用狀付款

在過去資訊不甚發達的年代，賣方在不明瞭買方信用且又未有任何擔保情況下，往往不敢貿然進行交易或出貨，故而信用狀 (letter of credit; L/C) 乃成為從事國際貿易的買方用以支付賣方貨款之一項重要付款工具。亦即，由買方根據買賣契約之約定，向其往來或契約指定銀行申請開發一張以賣方

註五十二：蔡孟佳 (2003)，國際貿易經營專題 (一)，智勝文化事業有限公司，2003 年 8 月初版，頁 6-8。

註五十三：參閱 Briddell Brothers v. E. Clemens horst Co., 1 King's Bench 934 (1911).

為受益人的保證付款書狀，由開狀銀行在該書狀上規定未來受益人若能依照其上規定提示符合之單證，則銀行即將對受益人兌現保證付款承諾。由於信用狀之開發係屬一項銀行對其客戶（買方）之授信業務，故銀行通常會於信用狀中約定賣方須提示貨物已裝船之提單（註五十四）(on board B/L)，透過海運提單之物權功能來作為擔保；亦即，銀行若萬一遇其客戶（買方）不能或不願支付款項時，其仍可透過掌握提單取得該運送貨物之物權，並透過對貨物之處分來減少損失。此外，提單對於買賣雙方亦可以產生一定的保障效果。因為若賣方未能確實地將貨物交付給船公司並裝上指定船舶，則其是無法取得貨物裝船提單的；所以，貨物裝船提單之提供可視為是賣方確實履行買賣契約交貨義務的證據。相對地，若買方未能依照契約規定支付貨款者，則賣方亦絕不會將該提單轉讓與買方。而上述提單之於買賣雙方保障效果之實踐，則端賴銀行居間來發揮守門員（gate-keeping）角色。不過，上述保障功能之彰顯，卻可能因所使用貿易條件以及貨運單證種類的改變而受到重大影響。

1. 使用不同貿易條件造成之影響

在過去貿易商以 CIF 或 CFR 等「C 類型」條件，然後再搭配信用狀付款安排之交易模式下，其相關運作中用以作為保障各方權益憑藉者，主要乃是貨物裝船提單。而貨物裝船提單，主要乃是船公司簽發給支付運送費用之託運人的運送文件（註五十五）。另現在貨櫃廣泛使用而出現所謂之複合運送（Combined Transportation）（或稱多式聯運 Multimodal Transportation）方式下，貿易商若使用 CIP 或 CPT 條件交易時，亦可透過複合運送人（multimodal

註五十四：我國海商法稱「載貨證券」，其不僅為運送人收到託運人所委託運送貨物之書面證據，其同時亦是兩者間所訂運送契約之憑證。此外，載貨證券亦為物權證券，不僅可作為質押借款之擔保品，且貨物運送途中，縱無直接占有，所有人仍能迅速處分貨物。

註五十五：當然在以 FOB 條件之交易實務中，船公司亦常會在託運人之要求下簽發運會待收之裝船提單（Freight Collect B/L）；俟貨物運抵目的港後，再由持有提單之收貨人來結清相關運費。

transport operator, MTO) 所簽發之具轉讓性質的運送單證 (註五十六)，來進行並達到上述操作之目的。因此，若當事人之交易所選用的貿易條件是屬於國貿條規中非由賣方擔任託運人並支付運送費用而係由買方負責運送安排之「E 類型」及「F 類型」的貿易條件時，船公司或運送人在貨物裝船後所簽發之提單將由買方取得，致使賣方將無法取得貨物裝船提單。此時，若交易仍以信用狀作為付款約定時，則不僅將使得一般信用狀中要求賣方須提示貨物裝船提單之規定變得窒礙難行，同時亦使得交易過程中之賣方及銀行可以受到之保障遭受嚴重的挑戰。是故，對於此種貨物控制權完全在買方手中之交易，一般銀行接受或承作之意願皆相當地低。

2. 使用不同種類貨運單證造成之影響

另隨著運輸技術之進步，為解決提單遞送遲緩所生「貨到證未到」而使受貨人無法憑領提貨，徒然增加費用、提高成本，造成無謂風險，故乃有以海上貨運單 (sea waybill) 取代提單之出現。因為海上貨運單具有以下之優點：(1) 避免提單可能導致的海運詐欺現象發生 (因為提單可以轉讓，又是物權憑證)；(2) 祇要能做到「合理謹慎地」(Due Diligence) 識別受貨人的身份即可以交付貨物，而不需要正本提單或副本加擔保函來進行放貨；(3) 不會發生「無正本提單放貨」對運送人所帶來的責任；(4) 不存在「提單遺失」的擔心；與(5) 海上貨運單可以較方便地轉化成「電子提單」，以利「提單無紙化」(Paperless) 的推行，進而可以逐步對航運界的傳統作法做一次根本性革新 (註五十七)。

只是如此一來，卻使得銀行在此種不要求貨物裝船提單的信用狀開發案中吃足苦頭。因為海上貨運單，其乃仿空運提單制度而來，係不得轉讓之單

註五十六：參閱 UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents.

註五十七：周獻隆(2010)，在「Sea Waybill」運輸方式下，誰有權在交貨之前變更受貨人？周獻隆的法律世界__Kelly's Digital Legal Desk，2010 年。

<http://kellychou.blogspot.com/2010/01/sea-waybill.html>

據，僅係用以作為海上貨物運送契約與接收、裝載貨物之證明，使運送人負有將貨物交付其上所載受貨人之義務（註五十八）；但其卻不具物權功能、以及流通轉讓之特性，故無法以背書及交付證券方式來處分貨物。

因此解決之道，在以信用狀作為買賣支付工具之交易下，最好還是選用「C 類型」的貿易條件，而且最好是 CIF 或 CFR 條件（註五十九）。因為，若使用其他的「C 類型」條件（如 CIP、CPT 條件）交易時，因其多乃係配合貨櫃運輸，因此當賣方將貨物送到貨櫃場之後，可取得收貨單（dock receipt），並據以向船公司換取海運貨運單（在船運場合），或向航空公司領取空運提單（在空運場合），或向複合運送人換取不具轉讓性的複合運送單證（combined transport document）（在複合運送場合）；由於這些運送單證不一定是表徵貨物所有權的物權證券（註六十），結果將使得原先所預期對於銀行和賣方之保障功能無從發揮。

3. 貿易條件與詐欺問題

以 CIF 條件進行買賣時，通常賣方之主要義務乃安排貨物之託運，並將買賣、運送及保險等有關單證寄送給買方。惟依據慣例之解釋，有關貨物是否抵達目的港及是否送達買方手中，多非賣方所關切焦點。故而，乃給予不肖賣方濫用此一特性，而得以偽造之海運提單運送並不存在之貨物以達到騙取貨款目的之機會。不過，此種情形在傳統的 FOB 條件交易時，卻不太可能發生。因為，在傳統之 FOB 條件下，有關貨物之託運以及運送單證（海運提單）等都是由買方負責。故前開之詐欺情形，當無由發生（註六十一）。

不過，對於當前實務常出現所謂「FOB Additional Service」（註六十二）

註五十八：張新平(1995)，海上貨運單之研究，海商法專題研究，國立政治大學法律學系法學叢書（二十八），月旦出版社股份有限公司，1995年，頁11。

註五十九：Reilly, Kevin (2005), *Exporters Must Ensure Coordination of Incoterms and Documentary Requirements for LC Payment*, Business Credit, p.71.

註六十：同註43，頁173。

註六十一：同註58，頁12。

註六十二：在此條件下，賣方除了需承擔原先 FOB 條件下應有義務外，是否還要有其他的服務

之交易，因係由賣方以買方代理人身份代為安排有關貨物運送並取得運送單證（海運提單）之故，致使前開 CIF 條件下之詐欺情形，仍易發生。

四、貿易條件之本質可能遭到變更問題

（一）因賣方在契約中保留其權利所造成之改變

雖國貿條規對相關貿易條件都有相當清楚明確的規定，但實務上買賣當事人卻可能為因應不同交易之需要而於相關交易內容上進行客制化之安排，殊不知此種安排卻可能因此變更了原貿易條件之根本性質和內涵，導致國貿條規中對於該條件所作之解釋無法適用的情況。例如，在一個約定以 CIF 為貿易條件之交易中，若買方不願擔負貨物在運送途中之風險，故乃於契約特別加入以貨物到目的港時卸岸之品質、數量（landed quality and quantity）為其付款準據之條款時，則此時該 CIF 條件已被變更成為目的地交貨的條件，而非國貿條規中所解釋及定義之裝運地交貨條件，因為此時 CIF 之為裝運地契約條件之基本屬性已因當事人之特約而被根本地改變，誠如 Schmitthoff 氏所言「如果根據當事人意圖，實際交貨給買方是履約的基本條件時，該契約就不再是 CIF 契約。」（註六十三）故在實際適用相關條件時，恐不能純就當事人所使用條件即直接判定其內涵而予適用。像在 *Comptoir d'Achat v. Luis de Ridder* 一案中，儘管賣方雖係使用 CIF 條件交易，卻在交易中仍保留其以海運提單換取提貨單（D/O）之權利，而買方則是在支付價金後取得提貨單；但卻不幸發生該貨物因二次大戰而未能抵達目的地致買方未能順利提貨一事，法院認定買方是有權要求退還已支付之價金。因為，買方之支付價金並非是為取得貿易單據，而是視為是一種契約的預付貨款；該

提供，一般端視雙方之契約內容而定。例如雙方可約定賣方代為保險或代墊運費等；若契約未有約定的話，則 FOB Additional Service 一般多僅止於由賣方代為找船、安排貨物之運送事宜。

註六十三：同註 50，頁 51。

契約在此已非一般之出口地交貨之 CIF 契約，而是屬於目的地交貨的契約。(註六十四) 因此，在一 CIF 交易契約中，若有規定賣方之實際提示海運提單或交付貨物都將構成一項有效之交付時，則該契約本意已非純然之 CIF 交易；因在此情況下，其已承認將貨物之交付當成是單據提示的替代方案。(註六十五)

(二) 因所使用不同之運送單據所造成之改變

按貨物交付及所有權之移轉是賣方在交易中之重要義務；故在國際貿易中，提單通常被用來代替貨物進行交付，此情況尤以在 CFR、CIF 等條件交易中為最。由於 CIF 交易，在性質上就是屬於「單據交易」的屬性；賣方在依約交貨物交付運送人之後，即自運送人處取得象徵運送契約、貨物所有權之單證，然後再藉由提示或交付代表貨物所有權之單據來代替實際貨物之交付。故有關運送單據之性質，即扮演著相當重要的角色。由於交付在法律含意中即具有占有移轉之意義，而提單代表的權利中有一項乃是向運送人要求交付貨物的請求權。(註六十六) 因此，在 CIF 條件交易下，若屆時賣方在運輸安排中所取得之運送單證未能讓日後該單證之受讓人取得可以向運送人直接求償之權利者，則將嚴重影響未來單據交貨目的之實現，該交易將不是一個真正的 CIF 交易。(註六十七) 因為在 FOB、CIF 等買賣契約中，受貨人、提單持有人應僅是運送契約當事人以外的關係人，但運送人為保護其自身之利益，當然希望將該關係人亦視為是契約的當事人；故如英國 1855 年提單條例 (Bill of Lading Act) 第一條乃規定，雖然第三者 (如提單持有人) 無契約關係 (privity of contract)，但可將其視為契約之一方，有直接向運送

註六十四：參閱 *Comptoir d'Achat v. Luis de Ridder* (1949) A.C.293.

註六十五：同註 50，頁 52。

註六十六：同註 43，頁 352。

註六十七：同註 50，頁 52。

人對於或損提出索賠的權利。(註六十八)

當前有相當多的 CIF 交易係透過運送承攬人來進行貨物之託運安排，故除非該運送承攬人係實際扮演運送人並以其自身名義簽發提單者外，由於運送承攬人並非運送人，其接受賣方託運貨物所發給之單證，一般稱為分提單 (house B/L)、貨運承攬人提單 (forwarder's B/L)、貨運承攬人收據 (forwarder's cargo receipt, FCR) 或裝運證明書 (shipping receipt) 等，這些單證都不是可轉讓之物權證券。所以，在此情況下之 CIF 條件並非是真正的 CIF 交易。同樣地，將 CIF 條件應用於以空運方式託運之場合，亦復如此。(註六十九)

(三) 將原貿易條件加以限制或擴張使用

除上述情形外，實務上亦常出現買賣雙方為因應實際交易之需要，而在其所使用的貿易條件之後另加上一些縮寫字或簡單約定，例如在 CIF 或 CFR 條件之後再加上 landed (起岸為止)、no latter than... (不遲於...)、afloat (在運送中)、payment on arrival of goods (貨到後付款)、payment X days after arrival of goods (貨到後 X 天付款) 等，此時該意義為何？並不甚確定，其有可能被解釋為賣方須於目的地交貨，或是貨物必須如期實際抵達目的港、或是須以契約成立時來界定運送中貨物危險負擔移轉時點而非在裝運港裝運時移轉等，可能與 CIF、CFR 條件之作為裝運地交貨條件之基本屬性相矛盾 (註七十) 之情況，故往往需要去推敲當事人締約本旨來作決定。因為，若當事人係將實際到貨來作為買方支付價款的條件時，則該 CIF 或 CFR 條件將解釋為目的地交貨條件，不僅與原先其之為裝運地交貨條件大相逕庭，且同時背離其等所特有之單據交貨屬性。惟若，其該項之附加係僅為表示買方之付款時間，而無關乎是否實際到貨，則此時該 CIF 或 CFR 之作為裝運

註六十八：同註 43，頁 339。

註六十九：同註 50，頁 52。

註七十：同註 11，頁 60-65。

地交貨之屬性並未因該附加而有所改變。所以，在過去的美國統一商法第二篇中所反映出來之實務也是傾向作此見解。不過，為避免產生不必要爭議，在實務使用上仍宜儘量避免。

伍、國貿條規的修訂

一、歷次的國貿條規修訂

(一) 1953 年的國貿條規

國際商會在 1936 年制定國貿條規後，在 1953 年為因應二次大戰後世界經濟發展之需要，乃委由英國委員會進行修訂並提出草案。在該次修訂中，不僅未增加新條件，反而將其中使用機會不多且相似度頗高、容易造成混淆的 Free...(named port of shipment)及 Free or Free Delivered...(named point of destination)條件加以刪除。

(二) 1967 年的國貿條規

1960 年代以後，國際貿易更加快速發展，且隨著區域經濟的成立，鄰國間及區域內各國關稅界線逐漸模糊和淡化，特別是北美的美加、歐洲共同市場國家間更發展出邊境交貨與在買方國境內交貨的交易型態。因此，國際商會乃在 1967 年加拿大蒙特婁 (Montreal) 召開總會上通過新訂兩個貿易條件：(1) Delivered At Frontier...(named place of delivery at frontier)簡稱“DAF”；(2) Delivered...(named place of destination in the country of importation) Duty Paid 簡稱“DDP”。因其係在蒙特婁制定，故乃有「蒙特婁規則」之稱；且又因係對 1953 年國貿條規所為補充，故又稱「1967 年補篇」(Supplement 1967)。

(三) 1976 年的國貿條規

1976 年，國際商會為因應航空貨物運送的普及，並修正以往條件之侷限於以陸上及海上為運送之交易模式，遂乃增訂 FOB Airport...(named airport of departure)，簡稱“FOA”，意為「指定啟航機場之機場交貨條件」，來配合以空運方式運送之交易需求。而此一增訂仍沿襲前次蒙特婁規則之模式，以補充規定方式行之，故稱「1976 年補篇」(1976 Supplement) 而隔年 1977 年，國際商會將 1953 年之國貿條規與 1967 和 1976 兩個補篇合併刊載於刊物第 274 號後，使得國貿條規正式成為共有 12 個條件所構成之解釋規則。

(四) 1980 年的國貿條規

其後隨著貨櫃運輸之盛行，國際商會乃在 1980 年增訂了兩個條件：(1) Free Carrier...(named point)，簡稱“FRC”、(2) Freight, Carriage and Insurance Paid to...(named point of destination)，簡稱“CIP”；並與之前的 12 個貿易條件合併成為 1980 年版國貿條規。其間，FOB、C&F 及 CIF 主要乃適用在傳統船運之海上運送之貿易條件，而與之相應而適用於貨櫃運輸方式的 FRC、DCP 及 CIP 條件。自 1980 年之修訂後，國貿條規不論係從貨物運送、保險制度等角度，都使其在規範買賣當事人義務方面成為一相當完整的統一規則。

(五) 1990 年的國貿條規

但隨著電子資料交換 (EDI) 出現、發展及國際貨物運送技術的革新，國際商會乃將其中一些條件合併並改寫，俾以因應電子資料交換的新發展，故而乃有 1990 年國貿條規修訂版的產生。其將 1980 年版本中之 FOA、FOR/FOT 併入 FRC 條件並改稱 FCA，以適應所有不同運送方式或結合這些運送方式的複合運送；此外為因應區域經濟之發展需要乃又新增了 DDU 條件，結果使得國貿條規 1990 版中所解釋之貿易條件共有 13 個，較 1980 年

版少了一個。此一修正版本的特色，主要有三：(1) 條件的分類表示方式：為了便於閱讀和了解，將 13 個貿易條件歸納為四大類，即 E 類型 (起運)，F 類型 (主要運費未付)，C 類型 (主要運費付訖)，D 類型 (到達)；(2) 條件內容的重整與齊一：改變過去每一個貿易條件內容條文數目多寡不一的現象，而將每一個貿易條件下買賣雙方義務均劃一為 10 項，相互對映，且每一個貿易條件相應的各項條文均賦予相同的標題，俾更易於閱讀與了解；(3) 確立電子資料交換文件的法律地位：對於當事人須提供各種單證 (如商業發票、通關所需單證或證明交貨的單證、以及運送單證) 時，甚或賣方須提出可流通運送單證 (尤其須提出作為轉售運送中貨物之提單) 時，若使用電子資料交換文件，則不僅可與使用書面單證產生相同效力，且可確保買方獲得猶如自賣方處收到紙本提單同等的法律地位。(註七十一)

(六) 2000 年的國貿條規

國際商會為顧及免稅關區 (customs-free zones) 的蓬勃發展，工商企業使用電子通訊的成長，以及運送實務的變化，因此乃將國貿條規在作進一步修訂，冀將 13 個貿易條件作更為簡明、更新的表達。不過，與前一版本相較，其修正幅度並不是很大，主要的改變有二：(1) 船邊交貨 (FAS) 及目的港碼頭交貨 (DEQ) 二個條件下有關通關及支付關稅的義務，按「賣方地程序由賣方負擔、買方地程序由買方負擔」之邏輯，分別進行修正。(2) 貨交運送人 (FCA) 條件下裝貨及卸貨的義務；當契約指定交貨地點為賣方之營業處所時，如貨物裝載於買方之收貨運送工具上時，即為已交付；至於在其他情形，將尚未從賣方運送工具上卸下的貨物交由買方處置時，即為已交付。(註七十二)

註七十一：參國貿條規 1990 年版之導言 (Introduction) 部分。

註七十二：參國貿條規 2000 年版之導言 (Introduction) 部分 B5。

二、國貿條規之修訂與發展軌跡

觀察歷次之國貿條規修訂過程，可以歸納出造成條件增刪修訂的原因，殆有：

(一) 原條件已無法滿足實際需要

國際商會在一開始制定國貿條規時，主要乃期透過統一化解釋當時被普遍使用之貿易條件並以反應當時的國際經營環境與交易習慣。但當解釋規則一旦制（或增）訂之後，卻往往隨著時間的經過，致使當初所制（或增）訂之條件可能出現無法順利地因應市場情勢的改變，或甚至窒礙難行，故而乃有需加以修訂、整併或刪除之需要，俾使國貿條規中之條件確能滿足市場情勢變更後之實際交易需求，同時獲得業者廣泛之支持與採用。例如，1953 年的國貿條規即將前一版本（1936 年的國貿條規）中罕用的 Free...(named port of shipment)及 Free or Free Delivered (named point of destination)刪除；同時，1953 年的國貿條規亦規定賣方之最低限度義務（minimum liabilities），如在 CIF 條件下，賣方所需投保的海上保險種類為 FPA（平安險）；倘若當事人依其交易貨物性質、航程及其他因素考慮後認為應投保 WA（水漬險）時，則其應透過在買賣契約中特別約定賣方應投保之險類。1990 年的國貿條規，則是為了因應新的運輸技術發展，而將 1980 年國貿條規中的 FOA、FOR/FOT 併入 FRC 並改稱為 FCA。2000 年的國貿條規，則是將前一（1990）版本中對於 FAS、DEQ 之有關通關及支付關稅義務之規定造成交易當事人窒礙難行部分，進行修訂；亦即，依據「賣方地程序由賣方負擔、買方地程序由買方負擔」之邏輯予以修正。再者，自 1980 年國貿條規開始，國際商會更幾乎是以十年為一週期來建立對於國貿條規修訂之慣例，因此乃有 1990 年國貿條規、2000 年國貿條規的出現，而且本文所欲探討之新版國貿條規修訂似亦遵循此一脈絡。此外，為因應電子商務之發展，乃在 1990 年的國貿條規中

容許以電子資料交換訊息 (EDI message) 取代傳統的貨運單證，以配合無紙化貿易之需要。

(二) 為便於閱讀和瞭解之目的

除了檢討相關條件在實務上之適用性外，幾乎在每次國貿條規修訂時都相當強調使用者是否能清楚精確地閱讀及掌握對於個別條件之解釋。例如，在 1953 年的國貿條規序言中，即提出該修訂旨在盡可能清楚而精確地界定買賣雙方當事人的義務。1990 年的國貿條規，則更是將 13 種貿易條件依其性質之差異，歸納為 E 類型 (起運)、F 類型 (主要運費未付)、C 類型 (主要運費付訖)、D 類型 (到達)；同時，重整貿易條件之條文，將每個貿易條件下買賣雙方當事人各自義務歸納在十個標題之下，對應賣方一邊的每個標題，在買方一邊對應之位置上亦都反映相同主題的內容，俾使得更容易閱讀與理解 (參如下表)。2000 年國貿條規，亦沿襲上述之表示方式。

表 1990 及 2000 年國貿條規對於買賣雙方義務所使用之代號及標題

代號	賣方義務	代號	買方義務
A.1	提供符合契約貨物	B.1	支付價金
A.2	許可證、批准書及手續	B.2	許可證、批准書及手續
A.3	運送及保險契約	B.3	運送及保險契約
A.4	交貨	B.4	受領貨物
A.5	危險移轉	B.5	危險移轉
A.6	費用劃分	B.6	費用劃分
A.7	通知買方	B.7	通知賣方
A.8	交貨證明、運送單據或等同的電子 訊息	B.8	交貨證明、運送單據或等同的電子 訊息
A.9	檢查、包裝、標示	B.9	檢驗貨物
A.10	其他義務	B.10	其他義務

(三) 國際經濟的發展與免稅關區之出現

由於將貿易條件作一有系統之編撰為今日眾所熟知之國貿條規，係始自 1936 年國際商會之努力而成。故以當時環境背景所蒐羅規範之貿易條件，恐將窮於應付瞬息萬變之環境變化，且難以一成不變地應用在不同時間或空間中交易之需求。尤以當國際關係改變，國際經濟互動日益頻繁密切之際，更是促使邊境貿易盛行、區域經濟整合組織與免稅關區如雨後春筍般出現，其結果卻使得廠商常很難在現有規範中尋得適當貿易條件以為適用。例如，1967 年的國貿條規所增補的 Delivered at Frontier (...named place of delivery at frontier) 及 Delivered Duty Paid (...named place of destination in the country of importation) 兩條件，乃是國際商會為因應 1950 年代末期以後西歐與東歐社會主義國家集團、以及東歐社會主義國家之間所盛行之邊境交貨及進口國交貨的貿易實務需求。1990 年國貿條規所增訂之 DDU 條件，則是為因應當輸入通關手續不成問題之區域經濟合作組織（如當時之歐洲共同市場）之交易，賣方可不需要辦理貨物輸出通關手續和支付關稅而在目的地交貨給買方；此外，DDU 條件亦可以幫助一些在進口國難以取得輸入許可證或難於獲得減免稅捐待遇（如加值稅扣減等）之國外公司，免除實務上運作的難處與尷尬（註七十三）。

(四) 運輸技術的進步與運送方式的發展

儘管國貿條規主要在規範或解釋買賣契約中所使用之貿易條件，其並不涉及那些可用於運送契約（尤其是各種傭船契約）中之條件，但是幾乎每一次的國貿條規修訂都與運輸技術或運送方式的改變有著極其密切的關聯。例如，1976 年的國貿條規所增訂的 FOB Airport (...named airport of departure)，

註七十三：不過須注意者，若進口國之輸入通關手續複雜且費時者，雖然依 DDU 條件 B.5 及 B.6，買方應負擔由於其未能完成貨物輸入通關的義務而生的額外風險及費用，但 1990 年國貿條規在序言中仍建議賣方對於此種可預見之貨物輸入通關困難國家，宜儘量避免使用 DDU 條件。

則是鑒於航空貨運使用日益普遍。而在 1980 年的國貿條規中增訂的 Free Carrier (...named point)及 Freight or Carriage and Insurance Paid to (...named point of destination), 並對 Freight or Carriage Paid to (...named point of destination)加以修訂, 則是為因應貨櫃運輸發展, 所產生多種運送方式的複合運送 (multi-modal transport)、門至門 (door-to-door) 交貨之貿易需求。1990 年的國貿條規, 則是針對國際運輸技術的變化, 特別是貨櫃貨物的單元化、複合運送及近海運送中汽車和火車之駛進駛出式運送, 而將原 1980 國貿條規中之 FOA、FOR/FOT 併入 FRC 並改稱 FCA 條件, 俾以適用於所有不同類型之運送方式。

(五) 電子商務的發展

傳統上, 國際貿易的賣方有義務提供其已履行交貨之證明以及未來作為移轉貨物所有權之裝船提單或是其他的書面運送單據, 俾以作為其履行交貨義務及向買方請求價金權力行使之憑據。但隨著電子商務的發展, 貿易無紙化的需求日益迫切, 前述之要求書面運送單證之規定, 將難以肆應電子商務中電子資料交換之發展。故乃在 1990、2000 年國貿條規之修訂時, 將當時電子商務中常用之 EDI 電子資料交換納入, 並在關於賣方義務 A8「交貨證明、運送單據或等同電子文件」一項規定「... 若賣方與買方同意以電子系統通訊, 前款單據得以等同的電子資料交換 (EDI) 訊息替代。」且於相對應之買方義務 B8 中規定「買方必須接受依 A8 項所規定而符合契約的運送單據」, 俾以為適應電子商務下貿易無紙化發展之需要。

三、新版國貿條規草案的修訂特色與重點

(一) 修訂的原因

國際商會制定國貿條規之目的，並不是在制定一套法律 (law)，主要乃冀為貨物貿易中最通用的貿易條件提供一套解釋規則，避免或降低因不同國家對同類貿易條件可能有不同解釋所可能產生之不確定風險。因此，過去七十多年來，國際商會一直努力地希望讓此套規則中之相關規定能跟上時代腳步，符合企業與貿易發展的實際需要，所以每隔一段時間就會進行檢討修訂。從上述過去修訂歷程來看，近年來主要的修訂主要是為因應運輸技術的發展 (特別是貨櫃化運輸作業) 以及電子化作業及電子商務的盛行。而今又逢國貿條規 2000 年版實行屆滿十年，加以原先有關之規定似已無法因應供應鏈安全問題之挑戰；尤其是九一一事件之後所引發對於安全議題之重視，但由於原來之國貿條規中對於相關部分卻未有著墨，致使其在作為買賣雙方責任劃分時產生尷尬的情況。其間，儘管有認為可適用 A2、B2 「許可證、批准書及手續」 (Licences, authorizations and formalities) 相關規定中「賣(買)方必須自負風險及費用取得任何輸出許可證或其他官方批准書，在可適用的情況下，並辦理貨物輸出(入)所需的一切通關手續。」來作為解釋賣(買)方應負擔相關貨物安全的責任依據；縱或不然，A10 或 B10 之「其他義務」，亦可適時地提供作為補充。不過，通關手續與安全畢竟是不同的概念且功能亦殊異，故實難以現行規定予以勉強準用，而應宜於相關的規則中作適當的區隔及規定 (註七十四)。

另外一個促成修訂的原因，乃是為因應能將國貿條規同時適用於國際與國內貿易 (domestic transactions) 的熱切期待。特別是當過去一些經常在美國國內交易中被普遍採用的貿易條件 (如 FOB Factory、FOB Destination 條件) 在 2004 年之統一商法修訂過程中被從統一商法中刪除後，更需要透過國貿條規的擴大適用來填補此一空缺。同樣地，在歐盟亦有類似的情形與需求；因為隨著歐盟不斷地東擴之後，越來越多的歐盟國家間貿易往來，亦有類此「國內」交易的屬性。

註七十四：同註 18。

(二) 修訂的重點及特色

國際商會在 2009 年初就已著手進行修訂工作，且於該年 9 月提出修正草案第二版，在徵詢各會員國意見後，而 11 月提交國際商會總部討論後再提出草案稿本（修正幅度並不大），預計將於 2010 年底出版正式修訂本，公諸於世，供各國採用（註七十五）。概述其修訂過程如下：

1. 在 2009 年 2 月 20 日所提出第一版本草案，乃係將貿易條件分為多式運送條件（multimodal terms）及純海運條件（maritime terms）兩大類：其中 EXW、FCA、CPT、CIP、DAP、DDP 等六項是屬於多式運送條件；而 FAS、FOB、CFR、CIF 等四項則屬於純海運條件。至於原 2000 年版本中之 DAF、DES、DEQ 及 DDU 則濃縮合併為 DAP 條件。至於新版本之名稱，則仿 UCP500、600 之命名模式，則名之為 Incoterms®3000。
2. 在 2009 年 9 月 18 日所提出之第二版修正草案，則將貿易條件分為任何運送方式條件適用（terms for any mode of transport）及僅海運條件適用（maritime-only terms）二大類共 11 項條件，相較前一版本則恢復了 DEQ 條件。至於在版本名稱亦由先前之 Incoterms®3000，改為 Incoterms®2011，俾以配合新版本將於 2011 年之 1 月 1 日施行。
3. 2010 年 1 月 21 日的第三版修正草案，則因架構已趨成熟完整，故除了版本名稱改為 Incoterms®2010 外，其餘僅作小幅變動。
4. 2010 年 5 月最後定稿預計於 9 月正式刊行（註七十六）。

至於有關新版本修正之內容方面，根據 2009 年 9 月國際商會所提出之修訂草案第二版，可以發現新版的國貿條規修訂具有下列幾項特色：

1. 減少所解釋的條件數

註七十五：陳正賢（2010），2010 年版國貿條規修訂登場（上），國際商情雙週刊第 284 期，2010 年 1 月，頁 138。

註七十六：楊安和（2010），談 Incoterms®2010 修訂意涵，國際商情雙週刊第 291 期，2010 年 5 月，頁 32。

雖然在過去一段時間，各國的國際商會分會針對如何修正國貿條規提出了有超過 160 個建議(註七十七)；其間包括哪些較少被使用的條件(如 FAS、DAF 等)應加以刪除、關切銀行對於文件(如交貨證明、運送單據及電子文件)之處理、讓貿易條件能同時適用在國際及國內之交易中、以及是否針對每個條件適合之運送方式加以分類等。但有些被採用，有些則被保留。從新版本修訂草案中可以看出，其所解釋的貿易條件相較前一版本的條件數有減少的情況；亦即，從原來的 13 個貿易條件減少為 11 個貿易條件。將先前較為少用的條件(如 DAF、DES、DDU 等)加以刪除，並新增一個條件 DAP (Delivered at Place) 來含括上述被刪除之條件，俾便交易當事人可以更自由、彈性地選擇是在邊境地點、目的港船上或買方國家境內地點交貨之使用。

2. 反應安全議題

新版本為回應 911 事件之後，國際間對於貨物移動中安全之關注，而需要查證貨物就其固有性質外的原因並未對生命或財產造成威脅。故在修訂中特別強調安全性之議題，區別其與貨物通關之不同，故乃將原 A2、B2 之買、賣方之「許可證、批准書及手續」義務中，加入有關安全通關方面之要求，使其修訂成為「簽證、批准書、安全通關及其他手續」(Licences, authorizations, security clearances and other formalities)，要求當事人應依適用條件之規定，負擔風險及費用取得相關簽證、官方批准書以完成通關程序，或在對方的風險及費用下協助取得本國相關簽證、官方批准書，俾提供對方順利完成通關。同時，亦在 A10 及 B10 之「其他義務」規定中，強調當事人有義務提供安全相關的資訊，俾利相對方進行有關貨運、出口及/或進口、以及過境第三國之安排。

3. 因應電子商務

為因應電子商務的快速發展，新版本將舊版本之 A8、B8「交貨證明、

註七十七：Field, M. Alan(2009)，Incoterms Revised, The Journal of Commerce, November 2, p36.

運送單據或等同的電子訊息」(Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message) 義務統一改成「交貨證明」(Proof of delivery), 且不再像以往要求當事人應在其本身的風險及費用下根據不同運送方式取得相關的運送單據, 以及在雙方同意下可以等同之電子資料交換 (EDI) 訊息代替。此改變, 不僅言簡意賅地表明當事人在相關條件下應行提供給對方適當的交貨證明之義務, 其同時亦肆應現行電子商務盛行之實際, 不再以特別列舉方式來凸顯其特殊性, 且亦不拘限以 EDI 訊息來表示電子文件。

4. 改變國貿條規的規則編排方式

新版本國貿條規在整體編排上除了仍將沿襲以往版本之對於買賣雙方各有規定十項之義務外, 其將可能會有下列之改變: (1) 將以往在規則最前面的之「導言」(Introduction) 部分以「一般指導」(General Guidance) 來取代, 將有關之定義以及在貫串所有關條件之概念解釋以及實際適用個別條件時之可能結果進行說明; (2) 在每個條件之買賣方義務介紹前, 除了對於條件定義之說明外, 另亦針對每個條件作更詳細的解釋、使用建議, 俾提供使用者更充分資訊以選擇適切的貿易條件。

5. 變更貿易條件的分類方式

新版本國貿條規的分類表示方式, 並不像之前國貿條規 1990 年版或 2000 年版之按各條件之開頭字母和該條件特質而作 E 類、F 類、C 類、D 類等之分類方式, 其主要乃係按各條件所適用之運輸模式 (mode of transport) 來區分為二類: (1) 可適用於任何運輸模式的條件, 如 EXW、FCA、CPT、CIP、DAP、DDP 等; (2) 僅適用海運模式的條件, 如 FAS、FOB、CFR、CIF、DEQ 等條件, 俾便使用者能更清楚知悉各條件之適用場合, 進而更容易選擇適當之條件以進行交易。

6. 擴大適用至國內貿易

從過往之國貿條規導言即可以相當清楚認知到，國貿條規之制訂目的及其適用主要乃係針對國際貿易，藉以避免不同國家對同類貿易條件可能有不同解釋的不確定因素。但隨著全球區域經經整合如雨後春筍般地出現，已使得國家界線漸形模糊，貨物通關程序亦隨之簡化甚至變得不重要（必要）。加以在過往諸多的交易實務中，已有相當多廠商將國貿條規中之條件導入在其國內的交易契約中。故而在新版本中乃正式承認該貿易條件不僅適用於國際貿易，且同時亦可以適用於國內交易中（註七十八）。

7. 明確規定貨櫃場作業成本之承擔責任

由於運輸成本常會將處理及在港口、貨櫃場設備內移動之成本包含在內，故常發生運送人或貨櫃場作業人員向前往收受貨物之買方收取上述費用之情形。故為避免有出現重複收取情況發生，故新版本對於一些由賣方負責安排運送貿易條件（如 CPT、CIP、DAP、DDP、CFR、CIF）之 A6/B6 乃規定賣方應負擔運費及與 A3 運送契約有關之一切成本（包括裝貨或在目的地卸貨或處理貨物等）依運送契約規定應由賣方負擔者（註七十九），俾使相關成本能在買賣雙方間作適當之分配。

8. 適用於帶狀銷售（string sale）

鑑於在大宗貨物買賣過程中，相關貨物經常在運送期間即伴隨而生一連串之買賣，而在此帶狀交易中間之賣方有可能是向其買方透過裝運貨物而履行其義務，但亦有可能係藉由獲得（procure）所裝運貨物而為義務之履行。因此，為鼓勵亦能在此類行交易中使用國貿條規，新版本乃在一些純海運條

註七十八：楊安和（2010），談 Incoterms®2010 修訂意涵，國際商情雙週刊第 291 期，2010 年 5 月，頁 34。

註七十九：A6 Allocation of costs

The seller must, subject to the provisions of B6, pay
b) the freight and all other costs resulting from A3 a), including the costs of loading the goods and any charges for unloading and handling at the place of destination that were for the seller's account under the contract of 1020 carriage; and

件 (如 FAS、FOB、CFR、CIF) 之賣方 A4 (Delivery) 裝運責任規定中，適當地納入了「獲得所裝運貨物」的新責任 (註八十)。

(三) 新版本對於上述問題之回應

在此次新版本修正雖已經相當幅度地反應在過去實務上常出現的問題與需要，如貿易安全、電子文件、明確各條件之適用場合 (純海運或是各種運送方式)、以及可適用於國內貿易場合等，但是對於有關所有權移轉、與信用狀付款方式間之衝突等問題似乎並未有因應或處理。若進一步推究其原因，就有關貨物所有權移轉一項，因其所涉及各國之立法以及其間問題相當錯綜複雜，國際商會以一民間團體組織，實無能力擔負該艱鉅法規調和工作，且其亦不願意針對尚未有共識之議題貿然地提出主張或立場，造成與現行已採用國貿條規國家之衝突，恐影響到日後國際間對於國貿條規之接受、採用。故其寧暫時將此部分保留，由相關交易當事人自行透過契約合意方式進行處理。

至於，有關與信用狀付款之衝突部分，由於其間涉及信用狀交易之特殊屬性以及運輸方式革新後有關運送單據形式種類之改變，若欲在相關條件限制當事人應提供或運送人應發行之運送單據類別，在貿易益趨自由化、多樣化情況下實屬不可能。而其解決之道，當為信用狀交易中當事人應針對其流程進行檢討以確保其權益，例如開狀銀行如何在無法取得全套裝運提單情況下仍能透過當事人所提供之擔保以確保其未來萬一開狀申請人 (買方) 拒絕贖單時可能之損失。當然，現今國際間對於信用狀使用比例之大幅下降 (註八十一)，亦相當程度地舒緩對於尋求此問題解決之迫切程度。

註八十： A4 Delivery

The seller must deliver the goods, or procure goods delivered, on board the vessel at the port of shipment on the agreed date or within the agreed period。

註八十一：根據統計，當前使用信用狀作為貿易支付之比例已大幅降低，平均使用比例已低於 20%。就以國內為例，根據中央銀行「出進口外匯付款方式統計」2009 全年累計使用信用狀 (包括即期、遠期信用狀) 進行匯付統計，出口部分為 12.2% (即期 7.3

陸、結 論

儘管國貿條規僅是一套由民間機構所制訂的貿易條件之國際釋義規則，但由於其長期來不斷修訂、與時俱進，故在國際間普遍地被接受與採用，實已具有貿易慣例之性質與地位。吾人從過往國貿條規之修訂與發展軌跡，其過往之修訂主要是在讓商人間對所使之貿易條件不僅能夠清晰閱讀，而且能夠迅速因應當時運輸技術進步、交易型態改變，甚至是國際經濟形勢變遷（如區域經濟和免稅關區之發展等）。而今新版本之修訂亦是循上述脈絡，如刪併一些條件同時改變其分類方式俾讓使用者能更清楚明瞭相關條件之屬性，避免造成誤用；或是進一步肯認電子商務之發展，以及電子（訊息）文件之地位和效力；或是回應免稅關區之發展趨勢，將國貿條規不僅適用於國際貿易且擴大適用至所有的國內貿易。此外，亦在此次修訂版本中加入眾所矚目的貿易安全議題之相關規定；且在若干由賣方負責洽運之交易可能會出現運送費用重複收費問題，作出明確之規範；同時亦針對時下盛行之帶狀銷售之賣方交貨問題，予以適當地納入。

不過，此新版本修訂亦並非完全地解決了過往國貿條規在適用上出現的一切問題。因為像關於貨物所有權移轉問題、以及國貿條規適用與信用狀付款間之衝突等問題，似並未能在此次修訂版本中尋出有效解決方案。故而，交易廠商若欲促使交易順暢並有效管理交易風險，除了要對於國貿條規有清楚正確任之外，更重要的是能夠選擇適用適切的貿易條件。亦即：

一、對於國貿條規之屬性有正確認知

(一) 國貿條規的任意適用性。由於國貿條規係由民間團體（國際商會）所制

％、遠期 4.9％），進口部分為 18.6％（即期 2.5％、遠期 16.1％），與國際間之使用比例相仿。

定，其對於從事交易之當事人並不當然之拘束力，且除國貿條規之外，尚有其他團體或機構所制定之貿易條件解釋規則（如修訂美國對外貿易定義、Combiterms 等）可供適用，除非當事人於交易中明示約定適用或根據準據法之指示，否則國貿條規並不當然地被用以作為解釋當事人交易所使用貿易條件之唯一解釋依據。因此，交易當事人若有意適用國貿條規時，則應依當事人意思自治原則，而於相關契約中作明確之約定。

- (二) 國貿條規規範之侷限性。國貿條規雖係在有形貨物買賣契約（非指運送契約、保險契約或融資契約）中用以解釋相關貿易條件下買、賣雙方之義務（如貨物交付、風險分擔、輸出入通關、包裝檢驗、接受貨物等），但其並不欲且無法將其他契約履行時可能發生的問題（如財產權的移轉、違約處理、當事人免責等）全然包括在內，故若昧於此一基本性質而強欲將其擴大解釋或適用，則往往徒生不必要的爭端與齟齬。

二、謹慎且正確適用國貿條規

廠商在具體貿易實務運作實踐時，除應在上述之基本前提下適用國貿條規外，更應注意於契約中作適當之安排及約定：

- (一) 明確約定適用國貿條規。廠商宜應接受國際商會之建議，在其相關之交易文件或契約中明確約定適用國貿條規及其版本名稱，俾便將日後可能產生在有關解釋當事人交易義務方面之不確定性風險降至最低限度。
- (二) 選擇適當的貿易條件。由於貿易條件間對於買賣方義務之規定殊異，故在貿易競爭激烈之市場中，負擔責任或義務最輕者，未必即是最佳之貿易條件。即或是在供應鏈關係架構下，貿易條件之選擇亦是相當重要的。一般而言，對賣方較佳之選擇，應是選用「C 類型」的貿易條件交易，因其可以讓賣方透過更多對於運輸、保險之控制及服務的提供，為其自身創造更多的利潤空間及市場競爭力，同時亦可以取得更多對於物

權的擔保；同理，以買方角度則宜應選擇「F 類型」條件，來為自身創造更優渥的獲利與市場態勢。

- (三) 不任意變更貿易條件內涵。國際或國內交易之當事人因感於國貿條規中所解釋貿易條件無法適應其所交易之標的與樣態之多樣化需求，故常對其所使用之貿易條件進行不同程度之修改或變更，以滿足不同交易之需要。然而，此種為因應客戶或交易需要便宜行事所為之變更，卻可能導致始料未及之經營風險；因其對於貿易條件所為之變更，有可能會改變該條件之基本屬性，使其內涵已非表面上所顯示之條件。因此，廠商宜應斟酌交易之實際需要，選擇適當之貿易條件，而不要寄望以勉強剪裁、修改方式來肆應或滿足交易之需要。例如，對於買方不願承擔貨物可能在運輸過程中可能產生之自然耗損或品質改變之交易，其貿易條件宜應選擇「D 類型」條件，而不要冀期在習慣使用之「C 類型」進行修改獲剪裁可以獲得解決，因此時若勉強使用經修改之「C 類型」條件，則只會引發更多在解釋買賣雙方義務上之不明確問題與爭議。
- (四) 妥善處理貿易安全議題。在過往以貿易便利為主之思維下，「負擔責任或義務最輕者，即是最佳之貿易條件」，故對於貿易條件之選擇往往是指向 EXW 和 DDP 條件。但事實上，上述之選擇卻往往使選擇該條件之廠商無法有效控制貨物，尤其是貿易之安全問題；因為對於採 EXW 條件之賣方，其一旦在賣方地交付貨物後，即失去對於貨物之控制，根本無從知悉該貨物係運往何處？是否安全抵達？特別是未來若買方財務出現狀況或拒付貨款時之權利確保等情事時皆將嚴重影響賣方之權益。反之，對於使用 DDP 條件的買方，亦復如此。特別是在 911 事件之後，貿易安全問題甚囂塵上，有關貨物運送、通關之安排以及相關文件或資訊之提供等都成為貿易流程中各方關切之焦點，更須交易當是人間有明確之責任界定。因此，在現行國貿條規未修訂前，當事人宜應重視此一議題並於契約中作明確之約定。

- (五) 注意貿易條件對於擔保利益之影響。在過往以 FOB、CFR、CIF 等貿易條件為主之交易場合，當事人多係利用信用狀付款及傳統船運進行運送，因此賣方常透過要求運送人簽發待託運人指示之提單以保留其對於貨物之所有權。但隨著貨櫃運輸、空運等方式的崛起和盛行、以及信用狀付款方式的沒落，貿易條件亦相應地改為 FCA、CPT、CIP 條件，此時運送人所簽發之運送單據多已不具物權功能、且付款方式亦多為直接匯付所取代，賣方以無法再透過昔日之作法以維繫其對於貨物之擔保利益。故為因應此種改變，賣方應更積極地在契約處理、信用風險規避等方面著力，以避免未來落入錢貨兩空的困境。
- (六) 配合信用狀付款選擇適當之貿易條件。廠商若欲使用信用狀方式付款，則除應要注意其單據交易之特性外，更須注意在交易過程中可能威脅到銀行對於貨物物權擔保之各種情況，儘量避免相關情況之發生，以免降低銀行承作信用狀融資之意願。故此，廠商除要先了解信用狀統一慣例 (UCP 600) 條文之內容及規定，俾以配合選用正確、適當之貿易條件 (如 CIF、CFR 等)，期以降低日後交易可能之風險及糾紛。
- (七) 明確規定有關貨物所有權移轉的適用準據。由於國貿條規本身並未對於貨物所有權何時由賣方移轉給買方作出明確的規定，而係由相關交易之準據法規來進行解釋及規範。故而為避免日後產生各說各話或法律適用的不確定性風險，最簡單作法即是在相關交易契約中明確約定有關的準據法規，俾以為日後作為解釋日後有關貨物所有權移轉的依據。只是，在作此約定時，廠商應事先瞭解相關法規對於所有權移轉規定及內涵之差異，俾以從中選擇對自己最有利或產生不利程度最小的法規。

參考文獻

中文資料

1. 方宗鑫 (1998), 國貿條規之研究—FOB 等交易價格條件之規定事項與法院相關糾紛案例判決之探討, 華泰文化。
2. 五南編輯部譯 (1991), 1990 年版國貿條規 (Incoterms 1990), 五南圖書出版公司。
3. 周獻隆(2010), 在「Sea Waybill」運輸方式下, 誰有權在交貨之前變更受貨人? 周獻隆的法律世界 _ Kelly's Digital Legal Desk, 2010 年。
4. 張新平(1995), 海上貨運單之研究, 海商法專題研究, 國立政治大學法律學系法學叢書 (二十八), 月旦出版社股份有限公司, 1995 年。
5. 張錦源 (1990), 貿易慣例, 三民書局, 1990。張錦源 (1992), 貿易慣例—FCA、FOB、CIF、CIP 等條件解說, 三民書局。
6. 張錦源 (1992), 貿易慣例—FCA、FOB、CIF、CIP 等條件解說, 三民書局, 1992 年。
7. 張錦源 (2007), 國際貿易法, 增訂七版二刷, 三民書局出版。
8. 陳沖主編(1999), 2000 年版國貿條規, 國際商會中華民國總會印行, 1999 年。
9. 陳正賢 (2010), 2010 年版國貿條規修訂登場 (上), 國際商情商雙週刊第 284 期, 2010 年 1 月。
10. 楊安和(2010), 談 Incoterms®2010 修訂意涵, 國際商情雙週刊第 291 期, 2010 年 5 月。
11. 楊璧慧 (2010), 合約詳載國貿條規預防貿易糾紛, 國際商情雙週刊 291 期, 2010 年 5 月。

12. 蔡孟佳 (2003), 國際貿易經營專題 (一), 初版, 智勝文化事業有限公司。
13. 蔡孟佳 (2008), 國際貿易實務, 第四版, 智勝文化事業有限公司。

英文資料

1. Briddell Brothers v. E. Clemens horst Co. , 1 King's Bench 934 (1911).
2. Comptoir d'Achat v.Luis de Ridder (1949) A.C.293.
3. Field, M. Alan(2009) , Incoterms Revised, The Journal of Commerce, November 2, 2009.
4. Gardner, Dan (2008) , A New Chapter in Incoterms, The Journal of Commerce, September 15,2008.
5. IOMA (2001) , Exclusive ME Survey: Sippers to Asia/Pacific Favor Competitive 'C' Incoterms, IOMA'S Report on Managing Exports, April 2002.
6. IOMA (2001) , Exclusive ME Survey: Incoterms Used by 90 U.S. Exports to EU Markets, IOMA'S Report on Managing Exports, September 2001.
7. IOMA (2001) , ME Survey: Incoterms Favored by Shippers to 8 Middle East Nations, IOMA'S Report on Managing Exports, October 2001.
8. IOMA (2002) , Exclusive ME Survey: Sippers to Asia/Pacific Favor Competitive 'C' Incoterms, IOMA'S Report on Managing Exports, April 2002.
9. IOMA (2004) , Exclusive ME Survey: Why 69%of Exporters to Europe Rely on Six Favorable Incoterms, IOMA'S Report on Managing Exports, February 2004.
10. IOMA(2007),Comparative Advantage: Expert Advice on How to choose the Best Incoterms, Managing Imports & Exports, April 2007.

11. Mclymont, Rosalind (2008) , Terms of Trade, Shipping Digest, July 14, 2008.
12. Reilly, Kevin (2005), Exporters Must Ensure Coordination of Incoterms and Documentary Requirements for LC Payment, Business Credit.
13. Reynolds, Frank (2004) , Latest UCC Revision Drives Universal Use of Incoterms 2000, IOMA'S Report on Managing Exports, September 2004.
14. Roth, William V, JR &William V. Roth III(1977), Incoterms: Facilitating Trade in the Asian Pacific, University of Pennsylvania Journal of International Economic Law, Volume 18, No.3, Fall 1997.
15. Schaffer, Richard, Filiberto Agusti, and Beverly Earle (2009), International Business Law and its Environment, 7th edition South-Western Cengage Learning USA, 2009.
16. Schmitthoff, M.Clive (1989) , Schmitthoff's Export Trade – The Law & practice of International Trade, Ninth Edition, October 1989.
17. St. Paul Guardian Ins. Co. v. Neuromed Medical Systems & Support, GmbH WL465312(2002); United States District Court (S.D.N.Y.)
18. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents.
<http://kellychou.blogspot.com/2010/01/sea-waybill.html>