



規定更明確 提升交易效率

新版國貿條規解析與應用

隨著國際貿易相關的運輸、保險等產業技術之改變，為符合國際貿易實務之需要，新版國貿條規（Incoterms® 2010）自2011年1月1日起適用。此次修訂，主要將各交易條件的規定明確化，及規範當事人配合運送方式選擇正確的規則條件，更可導正以往使用國貿條規時的偏差。

◎撰文／陳賢芬

國際貿易遠較國內交易複雜，不論就買賣雙方之距離、交易所適用之法規、交易方式、運送方式及運送距離、貨款支付等交易細節，經常對國際貿易的交易，產生干擾，進而引發交易的爭議或糾紛。

因此，在國際貿易實務上，亟須一個為全球所接受，用於規

範國際貿易運作，並提供國際貿易交易時，詮釋普遍使用之交易條件的國際規則（international rules），避免以個別當事人國家之法律對於相同貿易條件有不同的解釋，而導致爭議甚或糾紛。

為此，國際商會（ICC）於1936年制定「國貿條規（the ICC Incoterms）」，以買賣雙方於國

際貿易中貨物的交付（即風險之移轉）、應負之義務（例如輸出入通關之辦理）、費用（包含主要運費與保險費）之分擔、應有之權利等為依據，訂定標準化的貿易條件（trade terms），供買賣雙方在訂定契約時使用，條規所訂標準化之買賣方權利與義務，有助於提升交易效率，降低

買賣雙方對契約解釋之爭議，使國際貿易得以順利進行。

2010年版國貿條規上路

國際商會於1936年制定「國貿條規」後，因與國際貿易相關之運輸、保險等產業技術迭經改變，致國貿條規須予修改，以符合國貿實務之需要，而分別於1953、1967、1976、1980及1990年作5次修訂，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）。

但為因應國際貿易相關產業技術之日新月異，國際商會銀行銀委員會於2007年4月於新加坡召開半年會時，宣布成立工作小組著手修訂Incoterms，歷經3年之修訂，名稱亦經數次改變，新版國貿條規（Incoterms® 2010）在2010年9月國際商會確認，並自2011年1月1日起適用。

國貿條規屬習慣法 雙方合意即生效

依據柯澤東教授在其《國際貿易習慣法暨國際商務仲裁》一書之所述：「……而其中以進出口方式營業……為國際商業活動中最重要之一環——為國際貿易法所規範。國際貿易法包括以國家為主體制定之國際統一立法及由國際商業社會制定之貿易習慣法」，至於國際貿易法包含



國貿條規屬國際貿易法之一，屬習慣法，只要契約當事人雙方合意，將慣例或條規載入契約中，即生效力。

哪些法源，依據同書所撰，有三種：一為商業同業或專業團體制定之既定契約書（Standard Contract Form, Contract Type）；二為國際商會所制定者，包含貿易條件（Incoterms；即國貿條規）與信用狀統一慣例及實務（Uniform Customs and Practice for Documentary Credits）；三為國際商業社會之商務仲裁判決；依照此等說明，國貿條規屬國際貿易法之一，且屬貿易習慣法，應無疑義。

由於國貿條規屬於習慣法而非具強制力之法律，因此，國貿條規之適用方式為何？參考陳沖先生之《信用狀基本法律理論》書中有關同屬前述柯書所提亦屬貿易習慣法之信用狀統一慣例之適用，即：統一慣例之適用，係以載入信用狀及其申請書等文件

之方式，成為契約條款之一部分，而取得其法律地位；亦即契約當事人須以合意之方式，將此等慣例或條規載入契約，表明願意接受所載慣例或條規之拘束，該等慣例或條規始生效力。

參考此項見解，則國貿條規之適用，亦應於買賣契約中載明選用的條件規則，並且應使用國貿條規的標準用語，例如依據新版國貿條規導言有關如何使用國貿規則所述載明諸如：FCA Kaohsiung Incoterms® 2010，則國貿條規始生效力；且應注意，當事人國家法律之強制力超過買賣契約之約定與國貿條規之規則，而優先適用；且由於國貿條規迭經修改，契約中亦應載明適用現行版本的國貿條規，未載明適用現行版本的國貿條規可能導致當事人締約之意思究竟係使用

何種版本之糾紛；因為不同版本的部分規定，可能有完全相反之規定；因此，當事人擬使用2010年版之國貿條規，必須於買賣契約中，明確記載該契約係受2010年版國貿條規規範。

僅適用實體商品交易

國貿條規適用之範圍（scope of Incoterms）僅限於貨物買賣契約當事人有關貨物交付相關權利與義務之劃分與承擔等事項之規範，例如貨物交付與風險移轉之地點、支付貨物價金與收取貨物、訂立貨物運送契約與保險契約、貨物通關之辦理等事項之劃分與承擔，但以「實體」（tangibles）商品交易為限，不包括諸如勞務、專利權、商標權等「無實體」（in tangibles）物的交易，由於此等「無體物」之

交易並無實體貨物之交付，亦無運輸的風險，更無貨物通關的必要，自無適用國貿條規的必要。

另國貿條規是否僅能使用於國際貿易？以往皆認定國貿條規通常係使用於跨國的貨物交易，即屬國際貿易之專用規則而2000年版國貿條規之副標題僅表明「ICC official rules for the interpretation of trade terms」，但對「trade」乙字並未定義究為「international trade」抑或「domestic trade」。

但實務上，在許多國內交易或經濟整合成功之區域經濟體系（例如歐盟「European Union」）等不跨越國界或不須通關之貨物交易，亦使用國貿條規，即國貿條規應可適用於國際貿易與國內交易。

因此，此次新版國貿條規

之副標題即加註適用國內交易之文字：「ICC rules for the use of domestic and international trade terms」，正式表明國貿條規亦可使用於國內交易。

且有關國際貿易所須辦理之輸出入通關手續之規定，國貿條規各條規中之規定，皆表明：在可適用之情況下（Where applicable；即在需要辦理輸出／入通關手續時），買／賣方始有依據各該等規定履行輸出／入通關手續的義務。

此項條規副標題之改變與條規之修訂確認了國際貿易與國內交易皆可使用國貿條規，而使國內交易與國際貿易接軌。但另應注意，在新版國貿條規工廠交貨條件規則（EXW）之導引（guidance note），載有「It is suitable for domestic trade, while FCA is usually more appropriate for international trade」，即表示EXW條件規則適合使用於國內交易，而國際貿易則適合使用FCA條件規則。

國貿條規之正確使用

如何正確使用國貿條規之各條件規則：

1.將選用之國貿條規載入買賣契約並載明適用之版本

當事人如擬使用國貿條規時，應將條規載入買賣契約並載明適用之國貿條規版本。



新版國貿條規的修訂，有助提升國際貿易的效率。

2.配合貨物之交付與運送選擇適當之條規

貨物之運送因方式之不同，使貨物的交付與風險的移轉有所差異，例如同屬海運的雜貨輪與貨櫃之貨物交付地點即有不同，以貨櫃運送之出口貨物通常在出口地之貨櫃場將貨物交給運送人，則視為賣方已交貨，貨物滅失或毀損之風險自此點移轉買方承擔。

例如，倘交易之貨物係以貨櫃運送，則不宜使用船邊交貨（FAS）條規或船上交貨（FOB）條規，以免發生貨櫃在貨櫃場至裝運港間，發生之費用與貨物滅失或毀損時，其應歸由買方或賣方承擔之爭議或糾紛。因此，依據貨物運送方式之不同，選擇適合之條件規則，係正確使用國貿條規之重要前提之一。

3.明確表明交貨或費用移轉之地點

例如：在國貿條規之EXW、FCA、FAS及FOB等條規，須於條規用語縮寫的英文字母後面加註指定之交貨地（named place of delivery）或指定裝運港（named port of shipment），此等地點係指賣方已為交貨及風險移轉買方承擔之地點。

而在CPT、CIP、CFR及CIF等條規，須於條規用語縮寫後加註指定之目的地（named place of destination）或指定目的港（named port of destination），此等地點係指運費付訖的地點，而



通關作業為國際貿易工作流程中極為重要的一環，在辦理通關時，應先確認各項規定，避免權益受損。

非貨物交付或風險移轉的地點。

DAT、DAP及DDP等條規，須於條規用語縮寫之後加註目的港或目的地之指定終點站（named terminal at port or place of destination）或指定之目的地（named place of destination），但此等地點與前述CPT等條規之目的地為運費付訖地點之規定不同，而為賣方已為交貨及風險移轉買方承擔之地點。

因此，在選用之條規後面加註之地點，給予精確之約定及記載，以避免可能發生風險移轉或費用分擔上的爭議或糾紛。

4.在須辦妥輸出／入通關之情況，當事人應先確認依據所選用之條件規定本身應承擔之通關手續是否能辦理

在EXW條規，買方須負責辦理輸出通關手續，倘買方無法直接或間接辦妥輸出通關，則不宜使用該條件；而使用DDP條規交易時，賣方須負責辦理輸入通關手續，倘若賣方無法直接或間接辦妥輸入通關，則不宜使用DDP條規。

5.國貿條規在買賣契約使用的限制

國貿條規僅就貨物與貨款之交付、貨物之通關、運送與保險契約之訂立、風險之移轉、費用之負擔、對交易對手有關交貨細節之通知、交貨單據或證明之提供、貨物之檢驗／包裝／標示、資訊提供的協助等事項，規範買賣方各自應付的義務。國貿條規並非買賣契約之全部，例如：貨

物所有權之移轉、特定之交貨條件、貨款收付之方式與條件、爭議與糾紛之解決（仲裁或訴訟）、管轄之法院與法律等，國貿條規皆未予規範；因此，當事人在簽訂買賣契約時，對於此等事項，須於契約中明確約定。

新版國貿條規之修訂

1. 國貿條規結構之改變

2000年版國貿條規之分類係以交貨地點與交易價格之結構（是否包含運費與保險費）之不同，區分成E、F、C與D四大類型條件，計13種條件。2010年版國貿條規則分成兩大類——「Rules for any mode or modes of transport」（即適用於一切之運送方式與逾一種以上之運送方式

之條件）與「Rules for sea and inland waterway transport」（適用於海運及內陸水陸運送之條件）。茲將新版國貿條規與2000年版國貿條規列表對照如下表。

2. DAT與DAP條件之增修訂

新版國貿條規之修訂，取消Incoterms 2000之DAF、DES與DEQ三條件，新增訂「終點站交貨條件（Delivered at Terminal）」—DAT條件，並將Incoterms 2000之DDU條件更改名稱為「目的地交貨條件（Delivered at Place）」—DAP條件及將DDU條件內容部份增修訂而成本條件。

3. 新版國貿條規重點解析

一、任何或多種運送方式之規則

（一）工廠交貨（EXW）

條規：其定義為在賣方營業場所或其他指定地（the seller's premises or another named place）將尚未辦妥輸出通關亦不須裝載於買方所安排任何運送工具上之貨物，交付買方處置時，即為賣方已為貨物之交付；自此地點起，導因貨物運送所衍生的一切風險、費用（含主要運費及保險費用）及相關之輸出／入關稅、相關稅賦及相關費用或成本等，一概歸由買方負擔，新版國貿條規中，僅EXW條規之輸出通關係由買方辦理，倘買方無直接或間接辦妥輸出通關者，不宜使用本條規；另工廠交貨條件為賣方承擔最小義務之條規。

（二）貨交運送人（FCA）

條規：賣方於其營業場所或其他指定地將貨物交付買方指定之運送人或其他人，此即為賣方已為貨物之交付，貨物滅失或毀損之風險及相關之費用自此地點移轉買方承擔；另以本條規交易，交易價格未含主要運費及保險費用，運送單據與保險單據之安排或訂立原則上與賣方無關，但倘因買方要求，或有實務上作法，且買方未於預定之時間內作出相反之指示的情況下，則賣方得以「買方」之風險及費用，依據習慣上之條件，代訂運送契約。

另與FCA條規（CPT與CIP條規亦同）有關之運送人，在新版國貿條規之定義為與其訂立運送

新版國貿條規與2000年版國貿條規對照表

新版國貿條規	2000年版國貿條規
Rules for any mode or modes of transport:	E類型 起運
EXW(insert named place of delivery)	EXW(..... named place)
FCA (insert named place of delivery)	F類型 主要運費未付
CPT (insert named place of destination)	FCA (..... name place)
CIP (insert named place of destination)	FAS (.....name port of shipment)
DAT (insert named terminal of port or place of destination)	FOB (.....name port of shipment)
DAP (insert named place of destination)	C類型 主要運費付訖
DDP (insert named place of destination)	CFR (.....name port of destination)
Rules for sea and inland waterway transport:	CIF (.....name port of destination)
FAS (insert named port of shipment)	CPT (.....name place of destination)
FOB (insert named port of shipment)	CIP (.....name place of destination)
CFR (insert named port of destination)	D類型 抵達
CIF (insert named port of destination)	DAF (.....name place)
	DES (.....name port of destination)
	DEQ (.....name port of destination)
	DDU (name place of destination)
	DDP (.....name place of destination)



定約時應視當事人貨物交付需求，明訂適當的交貨運送條件（包括運送方式、運費、交貨地），以降低貿易糾紛發生的機率。

契約之當事人（party）。

（三）運費付訖（CPT）條

規：賣方於約定地將貨物交付買方指定之運送人或其他人，此即視為賣方已為貨物之交付，貨物滅失或毀損之風險及相關之費用自此地點移轉買方承擔；本條規的交易價格包含運費但未包含保險費，因此，賣方必須訂立運送契約並支付將貨物運送至指定目的地所須之運送費用，但無義務訂立保險契約。

以本條規交易，由於風險移轉及費用轉換地點不同，因而具有兩個分界點。風險移轉之地點在出口地約定之交貨地，運送契約之目的地與運費須付訖之地點在進口地指定目的地。

另以本條規交易時，倘將貨物運至進口地指定目的地，須使

用超過一個以上的運送人時，而當事人未議定交貨地點，則貨物交付給第一運送人時，風險即已移轉。另新版國貿條規增訂，倘當事人希望風險於一個運送全程中「a later stage」之地點移轉，亦即風險移轉點在交貨地之後，則須於契約中載明。

（四）運保費付訖（CIP）

規：本條規之定義，除因交易價格包含保險費，賣方須代替買方訂立保險契約外，有關買賣方權利與義務之規定，與CPT條規同。另新版國貿條規在本條規（及CIF條規），增訂包含：投保保險之保險條款、承保範圍、保險單據之交付等較2000年版更詳細之投保保險相關規定。

（五）終站交貨（DAT）

規：本條規為新版國貿條規新

制定之條規，係指賣方須將貨物運抵（通常為進口地）契約所指定目的港或目的地之指定終點站（terminal），並從運送之工具卸載完成之際（once unloaded）交付買方處置，視為賣方交貨；賣方須承擔至此地點之一切風險、費用（包含卸貨費用）及其他相關作業（例如：運送契約之訂定與輸出通關手續之辦理），但不須辦理輸入通關。

（六）目的地交貨（DAP）

條規：本條規相當於Incoterms 2000之DDU條規，賣方須在（進口地）契約所指定目的地，將已運送抵達此目的地但尚未從承運之運送工具上卸載，亦未辦理輸入通關的貨物，交付買方處置時，視為賣方交貨。除由買方辦理辦理輸入通關手續及繳交進口稅賦外，賣方須承擔將貨物運抵（進口地）指定目的地，所衍生的一切費用（但不包含卸貨費用），風險及其他相關作業。

另本條規與前述DAT條規有兩點差異：

- DAT條規須於指定終站卸貨後交付買方處置，DAP條規不須卸貨。

- 倘當事人擬從前述終站將貨物運至另一目的地並由賣方承擔此段航程之風險與費用時，依據新版國貿條規之規定，不宜使用DAT條規，而應使用DAP或DDP條規。

（七）稅訖交貨（DDP）

條規：須在（進口地）指定目的地，將已運送抵達此目的地並辦妥輸入通關手續，但尚未從承運之運送工具上卸載之貨物，交付買方處置時，始視為賣方交貨。賣方須承擔將貨物運抵（進口地）指定目的地，所衍生之一切費用及風險，包含辦理貨物之輸出及輸入通關及相關手續，並支付一切出口相關稅負（如有者）及進口相關稅賦（如需繳交者），DDP條規係11個條規中，唯一由賣方辦理輸入通關者；因此，賣方無法直接或間接辦妥輸入通關者，不宜使用本條規。

二、適用於海運及內陸水陸運送之條規

（一）船邊交貨（FAS）條規

條規：賣方須將貨物運送至指定裝載港放置於買方所指定之船舶邊之碼頭或駁船上，或配合大宗貨物在運送途中之轉售，「取得」已如此交付（procuring the goods so delivered；註：即原貨主已將貨物放置於前述地點，此為新版國貿條規增訂者）之貨物，視為賣方交貨。

（二）船上交貨（FOB）條規

條規：賣方須將貨物運送至指定裝載港並將貨物裝載於買方所指定之船舶上（……placing them on board；不同於Incoterms 2000之越過船舷），或配合大宗貨物在



在新版國貿條規中，將明確規範當事人選擇適當之海運交易條件，讓交易更順暢。

運送途中之轉售，「取得」已如此交付之貨物（procuring the goods so delivered；亦即已裝船之貨物），視為賣方交貨。

（三）運費在內（CFR）

條規：運費在內條件交貨地之規定如同前述FOB條規，但賣方須訂定將貨物運送至指定目的地之運送契約，並支付運費至此目的地。

（四）運保費在內（CIF）

條規：本條規除賣方須代訂保險契約並支付保險費外，其餘條規定義同CFR條規。

新版條規讓規定更明確

新版國貿條規雖然在條規之架構上有根本的改變，且在各

條規中有許多相關的增修訂，但原則上，並無太重大規定的改變，細探其原因，主要因國貿條規已為一非常成熟且與實務有緊密配合之規則，而此次修訂，主要在使各條規之規定更明確（例如：明訂保險契約之相關細節或FOB、CFR及CIF條規已裝船之規定），及規範當事人配合運送方式選擇正確之條規（例如前述貨物以貨櫃運送時，不適用FAS、FOB、CFR及CIF條規），尤其後者可導正以往許多進出口商在使用國貿條規之偏差，例如：實務上，幾乎全部之以海運運送貨物之交易係使用FOB、CFR及CIF條規，而在目前之海運實務，貨櫃應屬主要之運送方式。■