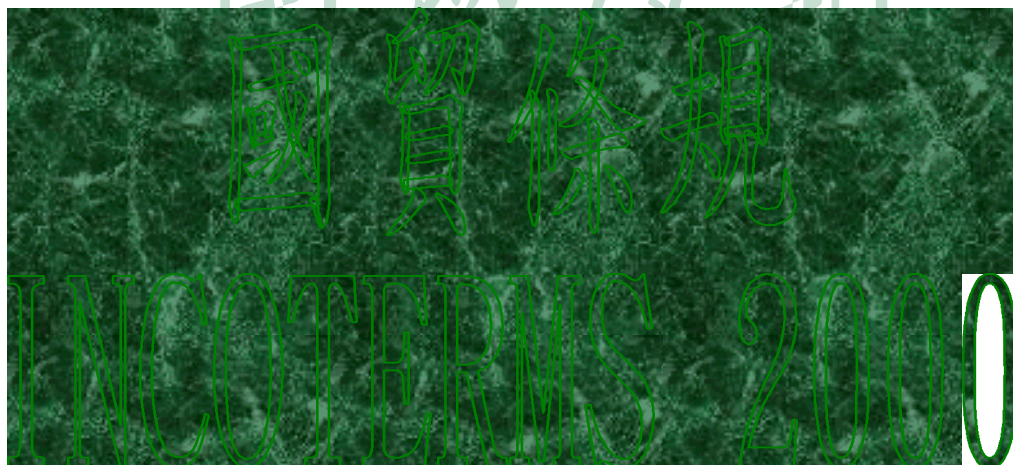


國際貨價



吳曉倩

民國九十五年二月十二日

第一章 國貿條規

第一節 Trade Terms 的意義及其重要性

一、Trade Terms 的意義

國際貿易乃跨越國境的商業活動，它所涉及的層面至為廣泛，從事國際貿易的當事人必須在不同的國境及不同的法制下，利用各種不同的設施或服務，以完成其所從事的交易活動。今日的國際貿易雖呈多元多樣，而國際商品買賣活動仍屬其中最重要的一環。

從事國際商品買賣的當事人，對其所從事的交易首先應予考慮的問題：

- (一) 貨物由某一地點運至另一地點，應由誰負責安排及支付費用？
- (二) 倘若上述作業無法完成，其風險究應歸誰負擔？
- (三) 貨物在運送途中所生毀損或滅失的風險究應由誰負擔？
- (四) 與交易有關的單據文件應由誰負責提供？

以上各問題與貨物的取得，即由賣方交付買方有密切的關係，自特別引人關懷注意。關於國際商品交易中，有關貨物運送所涉及的成本、風險及責任等，在買賣雙方間，那一項應歸那一方負擔或負責，依一般商業習慣予以界定的標準即通常所稱的 Trade terms，如 FOB 或 CIF 等。這些條件在國際貿易中，長久以來即被廣泛使用，而形成為一種重要的商事習慣。當這些條件用於報價時，即成為報價條件的主要部分。等到報價被接受以後，這些條件載明於買賣契約中，則又成為買賣契約的主要部分。

基本上，貿易條件係用來確定買賣貨物的交付（delivery）方式，例如 FOB 即稱為「（出口港）船上交貨條件」；CIF 為「運保費在內交貨條件」；FAS 為「（出口港）船邊交貨條件」。買賣雙方藉由不同貿易條件的慣習涵義，可明白確定買賣貨物的交付方式。貿易條件除用以確定買賣貨物的交貨方式外，通常也用以表示買賣貨物的價格結構。例如 FOB 即常稱為「（出口港）船上交貨價」，稱 CIF 為「運保費在內價」，稱 FAS

為「(出口港)船邊交貨價」,買賣雙方可藉由這些貿易條件所表彰的價格結構,進行交易。

在貿易實務上,由於買賣雙方對於價格最為關心,故以貿易條件表彰貨物價格結構的意義,反而比以貿易條件確立買賣契約貨物交付方式的意義更受重視。然而,貿易條件在國際貿易實務上,具有極技術性的法律涵義,絕非一般人所認為僅係用來表示買賣貨物的價格結構。

二、Trade Terms 在國際貿易中的重要性

貿易條件在國際貿易實務中的重要性,可分述如下:

- (一) 國際商品買賣契約的成立而言,買賣雙方以貿易條件做為報價與接受的基準。
- (二) 就國際商品買賣契約的履行而言,買賣雙方以所選用的貿易條件做為各自履行義務,享受權利的依據。
- (三) 就國際商品買賣契約的糾紛而言,買賣雙方以所選用的貿易條件做為解決糾紛,劃分責任的準則。

由上述可知我們欲求國際貿易工作的順利進行,減免貿易糾紛的發生,不僅對於貿易條件的內涵須有充分的認識,而且必須能隨情況的不同,活用各種貿易條件。

第二節 Trade Terms 的譯名商權

FOB、CIF 等,在英文稱為 trade terms,但在實務界或學術界,其名稱卻頗為不統一。在歐洲方面,雖大都將 FOB、CIF 等稱為 trade terms,但也有將其稱為 delivery terms 或 shipping terms (尤其在英國方面)或 commercial terms (尤其在法國方面)者。

在美國方面,一部分人將 FOB、CIF 等稱為 quotation terms 或 price quotation,一部分人將其稱為 trade terms,更有一部分人則將其稱為 sales terms 或 terms of sales。而著名的美國統一商法(Uniform Commercial Code)則又將其稱為 deliver terms。

在日本方面，實務界及早期的學術界，都將 FOB、CIF 等稱為「價格條件」(price terms)；近年來，學術界雖已逐漸改稱為「貿易條件」(trade terms)，但實務界則大部分仍稱其為「價格條件」。

至於在我國，對於 FOB、CIF 等的稱呼更為不統一。實務界多仿照日本，將其稱為「價格條件」(Price terms)，在學術界，有的將其稱為「貿易條件」(trade terms)，有的將其稱為「價格條件」(Price terms)，有的則將其稱為「報價條件」(quotation terms)，更有的人則將其稱為「定型貿易條件」或「交易條件」，也有人譯成「價格術語」或「商業用語」。其名目之多，簡直令人眼花撩亂，無所適從。

持平而論，將 FOB、CIF 等條件稱為 trade terms，也就是貿易條件，似乎失之過廣，因為「貿易條件」一詞，涵義甚廣，除指 FOB、CIF 條件以外，凡是一筆交易的品質、數量、交貨、保險、價格、索賠 等條件，都可以包括在內，用來專指 FOB、CIF 等條件，並不十分相宜。

又如將 FOB、CIF 等條件稱為 delivery terms 或 price terms，也就是交付條件或價格條件，其失之過狹，也甚顯然，因為這些條件並不限于表示交付或價格而已。

至於將 FOB、CIF 等條件稱為 quotation terms，即報價條件，也並不適合。因為契約是報價經接受而告成立，契約中所使用 FOB、CIF 等用語，顯然是在報價成功之後。既然在報價成功之後，就不應再稱其為報價條件。

將 FOB、CIF 等條件稱為 trade terms (貿易條件) 固然並不十分相宜，然而由於國際商會 (International Chamber of Commerce) 所制定，且被廣泛採用的「貿易條件的國際解釋規則」(International Rules for the Interpretation of Trade Terms)，簡稱「國貿條規」(Incoterms)。將 FOB、CIF 等條件稱為 trade terms，所以本書也將此等條件稱為 trade terms，並譯成「貿易條件」。同時將後述 Incoterms，Warsaw-Oxford Rules 及 American Foreign Trade Definition 等規則中所規定的 trade terms 稱為定型貿易條件或標準化貿易條件 (standardized trade terms)，而將這些規則以外的貿易條件，諸如 FOB&C、CIFFO、FOB airplane 等稱為非定型貿易條件或非標準化貿易條件。

第三節 貿易條件的解釋規則

一、國際商會貿易條件解釋規則

本規則在 1936 年由國際商會制定，定名為 "Incoterms 1936"，副題為「貿易條件的國際解釋規則」(International Rules for the Interpretation of Trade Terms)，在 1953 年修訂時，標題改為 "Incoterms 1953"，副題仍同。Incoterms 1953 所解釋的貿易條件共有九種，"Incoterms" 為 "International Commercial Terms" 的略語，意即「國際商業用語」。嗣為因應事實需要，先後於 1967、1976、1980、1990 年及 2000 年補充或修訂。現行「國際商會貿易條件解釋規則」(我國通稱為「國貿條規」)為 2000 年所修訂者，通稱 Incoterms 2000，由國際商會以 ICC Publication No. 560 刊行(自 2000 年 1 月 1 日生效)，本版(2000 年版)規則所解釋的條件共有十三種。

二、美國對外貿易定義

本解釋規則係於 1919 年在紐約 India House 舉行全美貿易會議 (National Foreign Trade Convention) 時制定，原名為 Definitions of Export Quotations，但通稱 India House Rules for FOB。1941 年由美國商會 (the Chamber of Commerce of the United States of America)、美國進口商全國委員會 (the National Council of American Importers Inc.) 及全國對外貿易委員會 (the National Foreign Trade Council Inc.) 等三機構組成的聯合委員會 (Joint Committee) 再加以修訂，並改稱為 Revised American Foreign Trade Definitions，1941 (1941 年修訂美國對外貿易定義)，簡稱為「美國定義」(American Definitions)。本規則所解釋的貿易條件共有六種，不過其中 FOB 條件，又分為六種，所以實際上其所解釋的貿易條件共有十一種之多。

三、華沙牛津規則

本規則的前身是華沙規則(Warsaw Rules, 1928)，該規則為國際法協會(International

Law Association) 於 1928 年在波蘭首都華沙制定，共有 22 條規則。旨在統一解釋 CIF 買賣契約下，買賣雙方的權利與義務。嗣於 1932 年由各國商會的協助下，在英國牛津 (Oxford) 開會，予以修訂並改稱為「華沙牛津規則」(Warsaw-Oxford Rules, 1932)，共有廿一條規則，本規則解釋的貿易條件僅有 CIF 一種。

四、東歐交貨一般條件

1968 年以蘇俄為首的東歐社會主義集團國家所組成的經濟互助協會 (Council for Mutual Economic Assistance, CMEA) 為了便於彼此之間的貿易，制定了「商品交付一般條件」(general conditions for delivery of merchandise)。其中若干條款對於某些貿易條件 (例如 FOB、C&F、CIF) 有所定義，嗣於 1976 年 1 月再度修訂。

五、複合條件

瑞典貨運承攬業者協會 (Swedish Freight Forwarders' Association) 為解決因現代複合運輸條件所引起在買賣雙方間有關費用負擔問題，乃於 1969 年制定了 combiterms 1969 (1969 年複合條件)，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，對於併裝併櫃的貨物運輸具有莫大的助益。嗣為配合 Incoterms 1980 的修訂，於 1982 年重新修訂，改稱 Combiterm 1982，其中各種貿易條件及所規定買賣雙方義務、危險及費用負擔的劃分，與 Incoterms 1980 大致相同，只是重點放在詳列買賣雙方應負擔的費用項目 (detailed breakdown of cost elements)。Combiterns 主要通行於以瑞典為主的北歐國家 (Northern European Countries) 商人之間的貿易。

Combiterns 將 Incoterms 中的 trade terms，依其適用運輸方式的不同，歸為四大類，即：

1. All modes of transport : EXW, FRC, DAF, DCP, CIP, DDP

2. Rail transport only : FOR

3. Air transport only : FOA
4. Sea transport only : FAS, FOB, CFR, CIF, EXS, EXQ

第四節 貿易條件解釋規則的選擇

前節所述各種貿易條件解釋規則都是由民間機構所制定的統一規則，並非由國家政府所制定，也非條約，故這些解釋均無法律的強制性，對當事人並無當然的拘束力。換言之，唯有當事人在契約中約定採用這些解釋規則，才對當事人發生法律上的約束力。同時，這些解釋規則，對於同一形式的貿易條件，其解釋也不盡相同，有時甚至頗有出入。故為避免無謂的爭議，制訂這些規則的機構，均於其各規則的序言中強調，要求貿易商在其所訂買賣契約中訂明究竟採用那一規則。

Merchants wishing to use these rules should specify that their contracts will be governed by the provisions of “Incoterms”. If they wish to refer to a term in a previous version they should specifically so state.

“American Definitions”在其序言中則有以下文字：

“These revised definitions have no status at law unless there is specific legislation providing for them, or unless they are confirmed by court decisions. Hence, it is suggested that sellers and buyers agree to their acceptance as part of the contract of sale. These revised definitions will then become legally binding upon all parties.”

第五節 貿易條件的分類

一、依貨物運送有關成本、費用與危險分擔標準分：

(一) 貨物運送的費用及危險均歸買方負擔者 (goods moving at buyer's risk and

cost)：包括 EXW、FCA、FAS、FOB 等。

(二) 貨物運送費用由賣方負擔,危險由買方負擔者(goods moving at buyer's risk and seller's cost)：包括 CFR、CIF、CPT、CIP 等。

(三) 貨物運送的危險及費用均歸賣方負擔者(goods moving at seller's risk and cost)：包括 DES、DEQ、DAF、DDU、DDP 等。

二、依出口地交貨條件與進口地交貨條件分：

(一) 出口地交貨條件：包括 EXW、FCA、FAS、FOB、CFR、CIF、CPT、CIP 及 DAF 等。

(二) 進口地交貨條件：包括 DES、DEQ、DDU、DDP 等。

三、依裝運地契約與目的地契約標準分：

(一) 所謂裝運地契約(place-of-shipment contract, shipment contract)或稱發送契約,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、滅失或毀損的危險,於賣方將貨物交付運送人占有時,即轉由買方負擔。在裝運地契約類型之下,除買賣雙方另有合意外,賣方必須:(UCC § 2-504)

1. 將貨物交付運送人占有,並依貨物性質及其他情況,與運送人訂立合理的運輸契約。
2. 取得並適時交付或提供買方以適當形式的單證,俾使買方得以占有貨物,或交付其他依契約或交易習慣所要求的單證。
3. 適時通知買方有關貨物交運事宜。屬於裝運地契約類型的貿易條件有:FCA、FAS、FOB、CFR、CIF、CPT、CIP 等,但如 FOB 等條件如運用於國內買賣,

則視 FOB 後面所列地點的不同，或屬於裝運地契約，或屬於後述的目的地契約。例如臺中的工廠以 FOB Keelung 的條件，將貨物出售予臺北的出口商，則該 FOB 係屬於目的地契約的貿易條件。

(二) 所謂目的地契約 (Place-of-destination contract, destination contract, arrival contract) 或稱送交契約，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、滅失或毀損危險的買賣契約。因此，貨物的危險於賣方在特定地點適時適法地交付買方後，才轉由買方負擔。在目的地契約下，如貨物於賣方應負擔的危險之下發生滅失或毀損的事故，則賣方因不完全交付，須對買方負賠償責任，除非賣方另行交付無瑕疵的貨物以代替受損或已滅失的貨物。反之，若貨物的滅失或毀損係於買方應負擔的危險之下所發生者，則買方不得以貨物滅失或毀損為由而拒絕支付貨款。屬於目的地契約類型的貿易條件有：DES、DEQ、DDU 及 DDP 等。

四、依國內買賣與國際買賣標準分：

從買賣當事人是否須負責辦理貨物輸出入通關手續及負擔因此而生的稅捐、費用區分，凡是賣方須負責辦理輸出地一切出口所須的通關手續，負擔因此而生的稅捐、費用及申請輸出許可證，而買方則須負責辦理輸入地一切進口所須的通關手續，負擔因此而生的稅捐、費用及申請輸入許可證者，則這種買賣屬於國際買賣或出口買賣 (export sale)。在此情形下，必須由買賣雙方共同分工協力，才能順利完成交易。屬於這類型的貿易條件有：FCA、FOB、CFR、CIF、DAF、DES、CPT、DDU 及 CIP 等條件。

反之，凡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，他方當事人則僅負責協助者，在這種情形下，雖為國際買賣，但是買賣雙方所處的地位，與國內交易的買賣雙方所處地位並無不同者，則這種買賣屬於國內買賣 (domestic sale)。屬於國內買賣類型的貿易條件：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)

五、依實際交付與象徵交付標準分：

貨物的交付方法可分為實際交付（actual delivery）與象徵交付（symbolic delivery）兩種。實際交付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。例如 EXW、FCA、FAS、FOB、DES、DEQ、CPT、CIP、DDU、DDP 等貿易條件均屬實際交付的貿易條件。象徵交付又稱單證交付（documentary 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。例如 CFR、CIF 以及提供額外服務的 FOB 等條件，即屬於象徵交付的貿易條件。

第六節 國際商會貿易條件解說與運用

在解釋國際商會貿易條件各條件內容之前，擬先就國際商會制定這個解釋規則的基本特性加以說明。FOB、CIF 等用語起源很早。幾世紀來一直廣泛使用，可說是已成為定型的貿易條件。但因各國貿易習慣不同，各國進出口商之間對於這些術語的解釋，難免有出入，而導致誤會發生爭執。國際商會為克服這項困難，乃出面制定了這項國際統一解釋規則，期能有助於貿易的圓滑進行。國際商會制定這項解釋規則是把 FOB、CIF 等這些用語視為已確立的定型貿易習慣，並且希望這些定型的貿易習慣予以國際規則化。所以其所作的解釋，不僅僅是將這些貿易條件當作價格條件，表示價格的構成，並且將買賣雙方的義務，貨物危險的移轉界限，以及賣方應向買方提出何種單證等，都予以條款式的規定。所以國際商會的貿易條件，實不能單純地歸為一種價格條件，這是在採用這種規則時不能不加以注意的。

國際商會為配合國際貿易實務的不斷發展，於 1999 年 7 月，正式發布了它的第六次修訂版，即 “Incoterms 2000”，藉以替代 “Incoterms 1990”，並自 2000 年 1 月 1 日正式生效。

Incoterms 2000 共有十三種 trade terms，可區分為四種類型（group），即：

一、 Group E : Ex Works

二、 Group F : Free Carrier ; Free Alongside Ship 及 Free on Board.

三、 Group C : Cost and Freight ; Cost Insurance and Freight ; Carriage Paid To 及 Carriage and Insurance Paid To.

四、 Group D : Delivered at Frontier ; Delivered Ex Ship ; Delivered Ex Quay ; Delivered Duty Unpaid 及 Delivered Duty paid.

茲將各貿易條件項下，買賣雙方的基本義務分述於下：

一、 EXW Ex Works (named place) 工廠交貨條件

指賣方僅需在規定的日期或期限內，將貨物備妥，存放在其營業處所(即工場、工廠、倉庫等)，交買方處置即可。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 賣方不負責把貨物裝上買方所提供的運送工具上，也不負責辦理貨物輸出通關手續。
- (二) 賣方所需負的責任最輕，買方須負擔自賣方所在地受領貨物至目的地的一切費用及風險。若買方無法直接或間接辦理貨物輸出通關手續時，不宜使用本條件，較建議宜使用 FCA 條件。
- (三) 在國際貿易中，較少採用；除非買方在出口國有分支機構、代理人或派有代表，否則將很難處理有關在出口地的提貨、通關事宜。

二、 FCA Free Carrier (named place) 貨交運送人條件

指賣方在規定的期限內，將貨物送到指定交貨地點交給買方指定的運送人。若買方未明確指定交貨地點，則賣方可在所規定的地方或區域內，選定運送人接管貨物的地點為交貨地點。本條件是從 FOB 條件所發展出來的，目的主要是為了適應貨櫃運輸、駛上駛下船運輸及複合運送的需要。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 本條件是由 Incoterms 1990 的 FRC、FOR/FOT 及 FOA 等三個條件所合併，

所以無論貨櫃運輸、空運、鐵公路運輸或是海運皆適用本條件。

- (二) 賣方須負責辦理貨物輸出所需的一切出口通關手續。
- (三) 若契約指定交貨地點為賣方營業處所，則在賣方將貨物裝載於買方的收貨工具上時，就算是已交貨；至於在其他情形，則賣方將尚未從運輸工具上卸下的貨物交由買方處置時，就算是已交貨。
- (四) 若買方所指定地方內未明確指定交貨地點，且又有數處地點可資選擇時，則賣方可在所規定的地方或區域內，選定最適合其本意的地點為交貨地點。因此，若契約中未精確約定交貨地點，則雙方當事人有必要就運送人收管貨物的地方或區域作明確規定。
- (五) 賣方在本條件下交付予買方的運送單證，一般並不像海運提單(ocean B/L)具月代表貨物所有權的性質，所以買方在此應要求賣方交出該運送單證的「託運人聯」(sender's copy of the waybill ; copy for shipper)，如此賣方即無法在收受價金後又要求運送人將貨物改運。
- (六) 為補救貨物風險移轉點(即貨交運送人時)與一般保險契約生效的始點(貨物離開倉庫或儲存處所)間之不同所造成貨物無保險狀態，故保險業界有一"Free Carrier Attachment Clause"以保障貨主(買方)。

三、FAS Free Alongside Ship (. named port of shipment) 輸出港船邊交貨條件

指賣方應於規定之期間內在指定的裝船港，依該港口慣用的方法將貨物交到買方指定裝船港船邊。同時，賣方需辦理貨物輸出口通關手續，這一點與以前版本(Incoterms 1990)的內容相反。因此，若希望仍由買方辦理出口通關手續者，則應於契約中加以明訂。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 所謂「船邊」，本條件並未加以界定，但實務上一般係指船舶吊貨機或其他裝貨索具可及的範圍。

- (二) 賣方並無義務為該貨物安排運送契約及保險契約。
- (三) 由於實務上出口地之關手續多由賣方負責；因此，FAS 條件在此次修訂即採此實務，而要求賣方須負責辦理出口通關事宜。
- (四) 買方須負責安排運送事宜，並將相關運送事宜(如裝運船舶、裝運地、交貨時間)給予賣方充分知。若買方怠為通知、或所指定船舶未按時抵達、或不能承載貨物、或提早截止收貨，則對於經適當指撥於契約項下之貨物所生之滅失、毀損或任何額外費用，皆由買方承擔。
- (五) 若裝船港擁擠，賣方應事先微得買方同意將交貨條件改成「駁船上交貨」(free on lighyer)，此時，賣方的責任僅於貨物越過駁船船舷時為止，駁船費及駁船風險由買方負擔。

四、FOB Free on Board (. named port of shipment) 輸出港船上交貨條件

指貨物在指定裝運港越過船舷時，賣方即為履行其交貨義務。也就是說，賣方須講規定日期或期間內，以指定裝運港口的習慣方法在買方所指定的船舶上交貨，並負擔貨物越過船舷以前的一切風險及費用。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 賣方需負責辦理出口通關事宜。
- (二) 以 FOB 條件交易時，賣方並無訂立運送契約的義務，但茜買方要求賣方代為安排時，則此時賣方僅係以提供額外服務的立場代訂運送契約，其相關費用與風險仍歸買方承擔。
- (三) 在本條件下，買方有義務安排在指定裝運港裝運貨物的觸送契求，並將相關

訊息(如船名、裝貨地、交貨時間)給予賣方充分通知。若買方怠為通知、或所指定船舶未按時抵達、或不能承載貨物、或提早截止收貨，則對於經適當指撥於契約項下之貨物所生之滅失、毀損或任何額外費用，皆由買方承擔。

- (四) 在船位難訂或運、保費費率不穩定的情況下，出口商通常即喜採用本條件來進行報價或訂約。至於進口商，其若與運費同盟訂有運送契約或與保險公司訂有預保，則為節省運費及保險費，亦希望能以 FOB 條件來進行交易。
- (五) 以本條件交易時，賣方若已運貨物，然貨物因意外事故致發生毀損滅失，而買方又拒付貨款時，賣方為確保能獲得適當之補償可考慮投保「或有保險」(Contingency Insurance)。

五、CFR Cost and Freight (named port of destination) 運費在內交貨條件

指賣方須負擔貨物運至指定目的港所需的費用及運費，但貨物滅失或毀損的風險及貨物在船上交付後由於事故而生的任何額外費用，則自貨物在裝船港越過船舷時起，由賣方移轉予買方負擔。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 賣方在本條件下雖負責訂立運送契約並支付運送費用，但亦僅止於安排運送並支付運費，其係屬於裝運地契約(shipment contract)的本質並未改變，有關運送中的任何遲延或風險均需由買方負擔。
- (二) 使用本條件交易時，由於保險部初是由買方負責，所以在交易若有涉及對買方授信的情況時(例如 L/C、D/P、D/A 等作為付款條件時)，賣方須考慮投保「或有保險」。
- (三) 當船舷無實際意義時(如駛上駛下或貨櫃運輸)，則宜使用 CPT 條件，而不宜

使用 CFR 條件。

六、CIF Cost ,Insurance and Freight (. named port of destination) 運費在內交貨 條件

指賣方除須負有如「運費在內」條件上同樣義務外，尚須就買方所負貨物在運送中滅失或毀損的風險投保海上保險。因此，賣方須訂立保險契約，並支付保險費。但須知在本條件下，除非另有約定，賣方僅需投保最小承保範圍的保險。

使用本條件時應注意下列事項：

- (一) CIF 條件是國際貿易中最具特性的一種貿易條件，使用最普遍。各國海關對於進出口貨物的統計，有關出口值，大多根據 FOB 值(離岸價格)，而進口值則根據 CIF 值(到岸價格)。
- (二) 賣方為買方利益所作有關保險的安排，賣方僅須投保最低承保範圍的保險；若買方有所要求且有付保的可能時，賣方應以買方費用加保戰爭、罷工、暴動、民變的風險。至於最低保險金額，應為契約所定價金加一成(即 110%)，並應按契約所訂貨來進行投保。
- (三) 買方則負擔自貨物越過船以後的一切風險及費用，包括進口通關費、稅捐及過境通關費、PSI 費用、償還賣方為取得貨物輸入或通過第三國所需由交貨國或原產國發行或傳輸的任何單證或等同電子訊息所支付費用。
- (四) CIF 條件仍然是於裝運地契約。賣方並不因負有締結運送、保險契約的義務，即使其責任延伸至目的港。賣方只要依規定提出相關的貿易單證，買方即須依照契約支付價金，不管貨物債否存在。

七、CPT Carriage Paid To (. named place of destination) 運費付訖交貨條件

指賣方須負擔貨物運至指定目的地為止的運費，有關貨物的風險及費用，自貨物交付運送人保管時，由賣方移轉予買方。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 由於本條件與上述的 FCA 條件有非常密切的關係，故講使用上應注意的事項與 FCA 條件相仿。
- (二) 本條件與"CFR"相似，由賣方負擔貨物運至指定目的地運費，但貨物滅失或毀損的危險以及運費以外的任何費用，則於貨物交付第一運送人收管時移轉於買方負擔，而非以船舷為危險或費用負擔移轉的界限。
- (三) 若利用相繼運送人將貨物運至約定目的地，則風險於貨物交付第一運送人時移轉。

八、CIP Carriage and Insurance Paid To (. named place of destination) 運保費付訖條件

指賣方除須負有「運費付訖」條件下的義務外，尚須就貨物在運送中的滅失或毀損風險，為買方投保貨物保險，並支付保險費，買方須知在本條件下，除非另有約定，賣方只需投保最小承保範圍的保險。在本條件下，賣方須辦理貨物輸出通關手續。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 賣方為買方利益所作有關保險的安排，賣方僅須投保最低承保範圍的保險；若買方有所要求且有付保的可能時，賣方應以買方費用加保戰爭、罷工、暴動、民變的風險。至於最低保險金額，應為契約所定價金加一成(即 110%)，並應按契約所訂貨來進行投保。
- (二) 由於本條件與上述的 CPT 條件有非常密切的關係，故講使用上應注意的事項與 CPT 條件相仿。
- (三) 本條件與 CIF 類似，由賣方負擔將貨物運至指定目的地的運費及保險費，但貨物滅失或毀損的危險以及運保費以外的任何費用，則於貨物交付第一運送人收管時移轉於買方負擔，而非以船舷為危險或費用負擔移轉的界限。

九、DAF Delivered At Frontier (. named place) 邊境交貨條件

指賣方在毗鄰國海關邊界之前的邊境指定地點及地方，辦妥輸出通關手續後，將貨物(備妥)交由買方處置，即為已履行其交貨義務。這裡的「邊境」，可用於包括輸出國在內的任何邊境因此，該邊境需以指定地點及地方的方式，精確地予以界定，這是很重要的。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 本條件本來主要適用於歐洲大陸國家之間，以鐵路或公路方式進行運送的交易。不過，其他的運送方式如海上運輸或航空運輸，亦可使用本條件進行交易，基本上並無限制。
- (二) 使用本條件進行交易時，應於條件之後精確規定交貨地點，否則賣方有權選擇對其最月利的邊境地點作為交貨點，買方不得有議；不過，該地點須設有通關設施才可以。
- (三) 像現今西歐大陸，貨物以鐵路或公路運送跨越邊境並毋須辦理進出口通關手續，所以有關的貨物風險移轉即因運輸在槩境未曾中斷，而產生難以確定的問題。為解決此一問題，建議最好是約定以運輸起程點、中途車站或最終的目的地作為交貨地點。若買方要求將貨物越過持郝買方指定輸入國之最終目的地時，則賣方得在買方之風險及費用下依通常條件作相關之安排；惟賣方若選擇拒絕該項要求時，則應迅速將該決定通知買方。

十、DES Delivered Ex Ship(named port of destination) 目的港船上交貨條件

指賣方須負擔將貨物運至指定目的港的一切風險及費用，然後在指定目的港船上將尚未辦理輸入通關手續的貨物交由買方處置。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 本條件是屬於實際交貨條件，賣方須在指定目的地港船上將貨物實際地交由買方處置，不能以貨運單證來代替交貨。所以賣方若不能在目的港船上實際地將貨物交付給買方的話，便無要求付款的權利。此點和前述的 CIF 有相當大的區別。
- (二) 本條件下買賣雙方的費用負擔雖與 CIF 條件相差甚少，但就貨物風險移轉的

規定則有相當大的差別，故一般仍慣用在出口地履行交貨的 CIF 條件，而甚少採用這種在目的地履行交貨的 DES 條件。

(三) 若買方希望由賣方負擔卸貨費用及風險者，則應改用 DEQ 條件。

十一、DEQ Delivered Ex Quay (Duty Paid) (named port of destination) 目的港碼頭交貨條件

指賣方須負擔將貨物於該交貨地交付為止的一切風險及費用，包括稅捐及其他費用，然後賣方在指定目的港碼頭上，辦妥輸入通關後，將貨物(備妥)交由買方處置時，即為已履行其交貨義務。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 由於實務上進口地之通關手續多由買方負責；因此，DEQ 條件在此次新修訂時即採此實務，而要求買方須負責辦理進口通關事宜，並支付貨物在進口時一切通關手續費用、關稅、稅捐及其他費用。
- (二) 本條件只適用於在目的港自船上卸下碼頭交貨的海運或內陸水運或複合運送之場合。

十二、DDU Delivered Duty Unpaid (named place of destination) 輸入國稅前交貨條件

指買方則須負擔辦理輸出通關手續的風險及費用，以及將貨物運至輸入國指定目的地點為止的一切風險及費用（輸入時應付的稅捐及其他官方費用除外而生的額外）後，在輸入國指定地點將貨物交由買方處置。若買方未能及時辦理貨物輸入通關而生的費用及風險，則由買方負擔。使用本條件時應注意下列事項：

- (一) 對於加工出口區、免稅特區，以及進口貨物享免稅待遇或特定進口商其進口貨物可享免稅待遇者，尤適合使用本條件。
- (二) 對於若干區域經濟整合地區或國家(如 EU)，因其輸入通關手續已不成問題，亦相當適合使用本條件。

(三) 若希望由賣方負責輸入通關手續(但輸入關稅仍由買方負擔時)，則可依“DDU cleared for import”來進行交易。

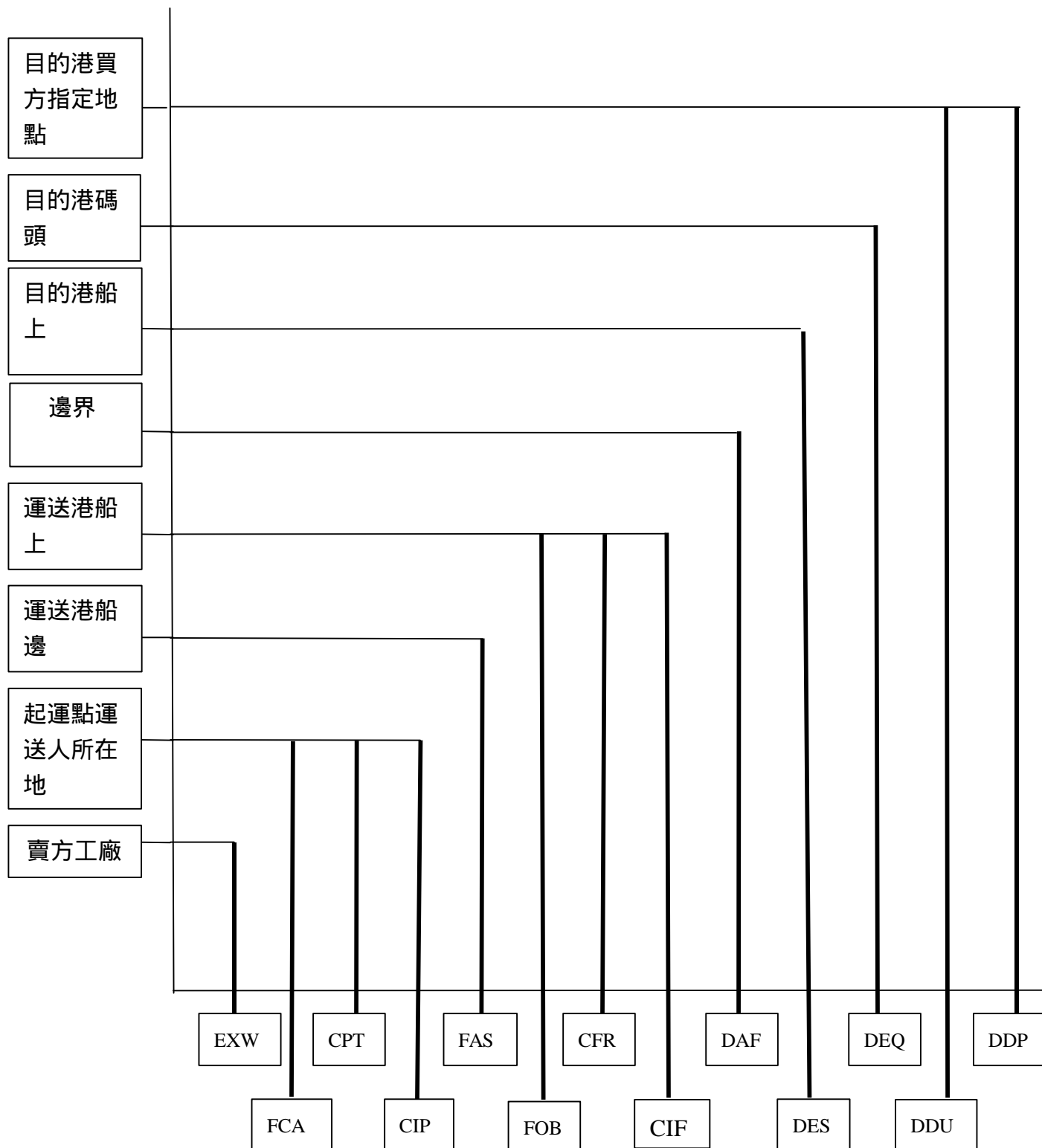
(四) 若希望由賣方負擔增值稅時，則可依“DDU, VAT Paid”條件來交易。

十三、DDP Delivered Duty Paid (named place of destination) 輸入國稅訖交貨條件

指賣方須辦理輸入通關手續，並將貨物交到上述地方為止的風險及費用，包括稅捐及其他費用，然後在輸入國指定地點將貨物交由買方處置。EXW 條件表示賣方義務最小，反之，DDP 則表示賣方義務最大。使用本條件時應注意下列事項：

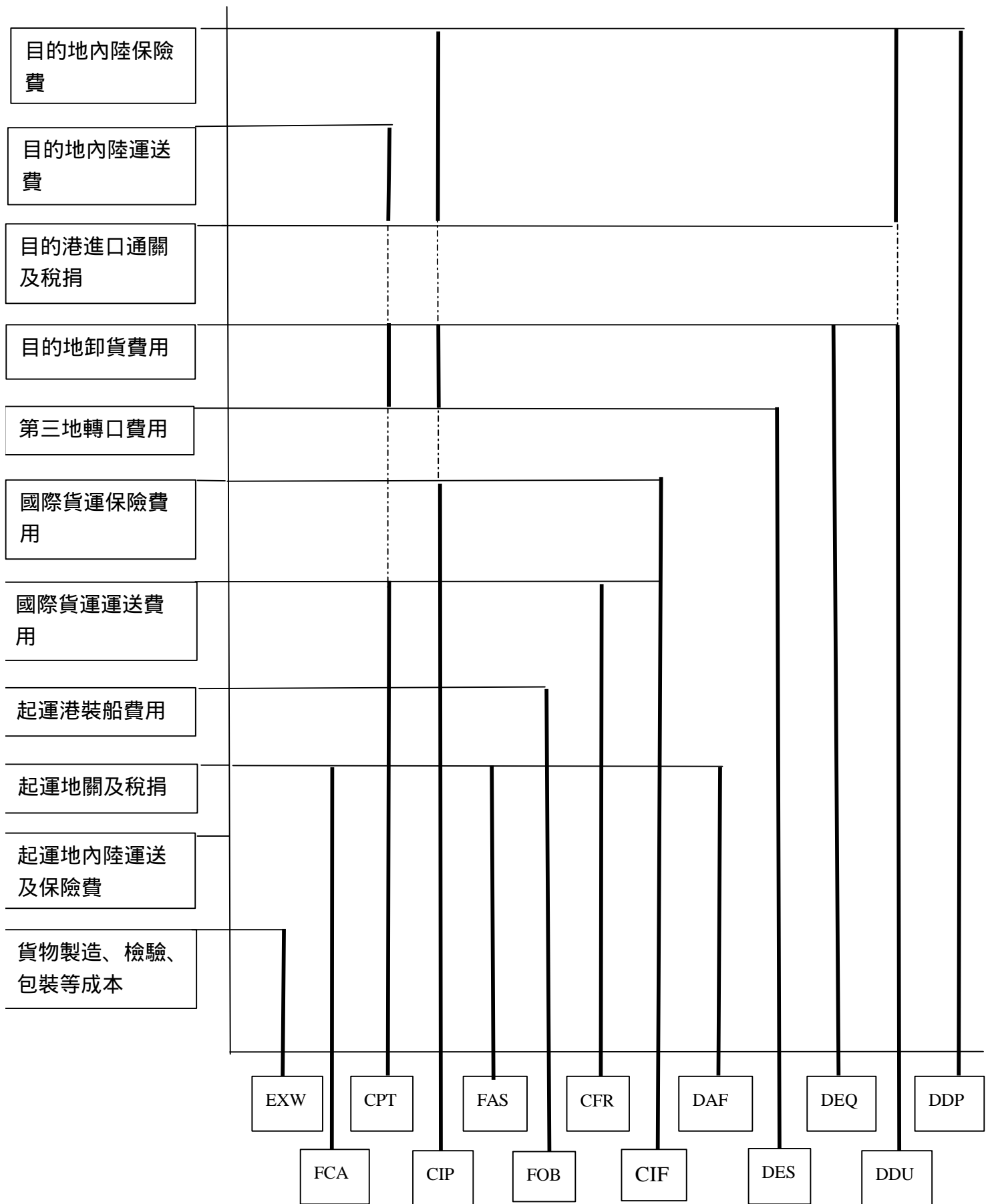
- (一) 多國籍企業，因在世界各地設有分支機構，故其可利用在進口地分支機構就近辦理輸入通關手續及代墊關稅的優勢，以本條件進行交易提供更多服務，增加國際競爭力。
- (二) 若當事人希望貨物輸入時應付的若干費用(例如增值稅)。自賣方義務中排除，則應明確地註明這旨趣的詞語：“Delivered Duty paid, VAT unpaid (named place of destination)” (輸入國稅訖交貨，增值稅未付訖)本條件不拘運送方式，均可適用。
- (三) “Duty” 一詞包括了 “taxes, fees or charges”，因此，進口國家所徵收的增值稅 (value added tax, VAT) 也須由賣方負擔。
- (四) 若指定之輸入國之交貨地點為目的港船上或目的港碼頭時，則宜使用 DES 或 DEQ 條件。

第七節 貿易條件之圖解



圖一 買賣貨物風險移轉點

改編至：蔡孟佳，(國際貿易實務；智勝文化)，2003年9月。



圖二 各條件所包含相關成本費之圖示

改編至：蔡孟佳，(國際貿易實務；智勝文化)，2003年9月。

表一 賣方應負責取得文件之內容

	商業發票	出口通關 文件	國際貨運單證	國際貨運保險單證	轉口通關 文件	進口通關 文件
EXW	√	×	×	×	×	×
FAS	√	√	×	×	×	×
FOB	√	√	√ (運費待收)	×	×	×
CFR	√	√	√	×	×	×
CIF	√	√	√	√	×	×
FCA	√	√	√ (運費待收)	×	×	×
CPT	√	√	√	×	×	×
CIP	√	√	√	√	×	×
DES	√	√	√	√ (賣方為自己 利益取得)	√	×
DEQ	√	√	√	√	√	×
DAF	√	√	√	×	×	×
DDU	√	√	√	√ (賣方為自己 利益取得)	√	×
DDP	√	√	√	√ (賣方為自己 利益取得)	√	√

註：√：賣方有義務取得；×：賣方無義務。

參考來源：蔡孟佳，(國際貿易實務；智勝文化)，2003年9月。

表二 進出口通關責任

	出口通關	轉口通關	進口通關
EXW	買方	買方	買方
FAS	賣方	買方	買方
FOB	賣方	買方	買方
CFR	賣方	買方	買方
CIF	賣方	買方	買方
FCA	賣方	買方	買方
CPT	賣方	買方	買方
CIP	賣方	買方	買方
DES	賣方	賣方	買方
DEQ	賣方	賣方	買方
DAF	賣方	無	買方
DDU	賣方	賣方	買方
DDP	賣方	賣方	賣方

參考來源：蔡孟佳，(國際貿易實務；智勝文化)，2003年9月。

表三 適合之場合

	傳統海運	貨櫃船運	鐵、公路陸運	空運
EXW	✓	✓	✓	✓
FAS	✓	×	×	×
FOB	✓	×	×	×
CFR	✓	×	×	×
CIF	✓	×	×	×
FCA	✓	✓	✓	✓
CPT	✓	✓	✓	✓
CIP	✓	✓	✓	✓
DES	✓	×	×	×
DEQ	✓	×	×	×
DAF	✓	✓	✓	✓
DDU	✓	✓	✓	✓
DDP	✓	✓	✓	✓

註：✓：適用；×：不適用。

參考來源：蔡孟佳，(國際貿易實務；智勝文化)，2003年9月。

參考資料

1. 林錦龍，「貿易條件(國貿條規)解說與運用」。

參考網址：[\(www.fa.gov.tw/chn/organization/](http://www.fa.gov.tw/chn/organization/)

[download/fish_project/fish_project_03_b.doc](#) – 補充資料)

2. 蔡孟佳，(國際貿易實務；智勝文化)，2003年9月。