

## 簡介 2020 年版國貿條規

鐘苡甄 編譯

### 摘要

國際商會已推出 2020 年版之國際貿易條件解釋規則，此為國際貿易通用之貨品貿易術語的最新版本，預計於 2020 年 1 月 1 日生效。2020 年版對先前之 2010 年版進行了重大修正，主要變化包含將「終點站交貨」條件更名為「下貨點交貨」並更改定義、於「運保費在內」和「運保費付訖」條件中調整不同的保險範圍、改善買賣雙方成本分配問題、更注重運輸安全義務、買賣雙方得使用自己的運輸工具、以及允許在約定「貨交運送人」條件的賣方仍能取得載貨證券。本次國際貿易條件解釋規則之更動，預計對貿易相關從業人員帶來程度不一的影響，故業者應密切留意。

(本篇取材自：David Lowe, *ICC Incoterms® 2020 Has Arrived—Key Changes and How to Prepare for the Rules Coming into Force*, GOWLING WLG (Sept. 10, 2019), <https://gowlingwlg.com/en/insights-resources/articles/2019/icc-incoterms-2020-has-arrived/>.)

國際商會 (International Chamber of Commerce, ICC) 於今 (2019) 年 9 月公布了 2020 年版「國際貿易條件解釋規則」(International Rules for the Interpretation of Trade Terms, 以下簡稱國貿條規)<sup>1</sup>，此為最新版的國貿條規，預計於 2020 年 1 月 1 日生效<sup>2</sup>。ICC 於 1936 年首次發佈國貿條規，旨在建立全球貿易夥伴間針對貨物運送相關的公認定義和規則<sup>3</sup>。其使破碎的國際貿易體系，包含各國差異甚大而相互衝突之商業和司法標準，因國貿條規之引入產生一致性<sup>4</sup>。此後，為了反映國際貿易體系中的變化，ICC 會定期修訂國貿條規<sup>5</sup>。

2020 年版國貿條規針對其前一版 (即 2010 年版) 進行相當多的修正，例如變更了若干義務與責任、增刪若干條件，並改變了進口商、出口商、買方、賣方、

<sup>1</sup> 國際貿易條件解釋規則之簡稱為「國際商業條件」(International Commercial Terms)，依其英文縮寫而定名為「Incoterms」，國際商會中華民國總會將其譯為「國貿條規」。蔡緣、翁正恣、劉淑琴，*國際貿易實務*，31 版，頁 71 (2016 年)。

<sup>2</sup> *ICC Announces Launch Date for Incoterms® 2020*, INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (June 28, 2019), <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-announces-launch-date-incoterms-2020/>.

<sup>3</sup> *Incoterms® Rules History*, INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> (last visited Nov. 25, 2019).

<sup>4</sup> INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, *supra* note 2.

<sup>5</sup> 第一版本的國貿條規在 1936 年發布，並於 1953 年、1967 年、1974 年、1980 年、1990 年、2000 年、2010 年以及 2020 年均有修訂版本。INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, *supra* note 3.

託運人、承攬運送人、物流商、銀行、信用狀發行人以及其他參與國際貿易之業者的義務與責任<sup>6</sup>。2010 年版國貿條規內的條件雖然並非全數受到更改，但引用任一版本國貿條規下之貿易條件時，清楚知道哪些條件已受到修改、已被刪除、或為新增訂者是相當重要的<sup>7</sup>。

以下將先敘述國貿條規之涵義與重要性，以明白為何國貿條規之修正將造成廣泛影響，進而在第貳部分說明本次修訂之主要變化。由於 2020 年版國貿條規將於 2020 年 1 月 1 日生效，相關貿易從業人員勢必面臨從發布至生效之過渡期，故第參部分將介紹業者面對新版國貿條規之因應辦法。

## 壹、國貿條規之含義與重要性

國貿條規係全球貨品銷售之重要貿易條件<sup>8</sup>，無論是採購訂單的提交、貨物運輸的包裝及標示、或是在港口準備原產地證明等工作，皆為頻繁參與國際貿易進出口活動之各方提供了具體指引<sup>9</sup>。歷屆的國貿條規版本係以多種語言的方式出版，多年來為國際貿易之買賣雙方、託運人以及其他參與者提供了一套共同用語<sup>10</sup>。使用共同定義之貿易條件為契約締約方提供了可預測性，也避免就過去常見的關鍵交易事項<sup>11</sup>產生冗長的談判與爭端<sup>12</sup>。國貿條規以貿易條件之縮寫為特色，例如 FOB<sup>13</sup>、DAP<sup>14</sup>、EXW<sup>15</sup>、CIP<sup>16</sup>等，這些縮寫之術語在全球貨品銷售中

<sup>6</sup> Barry J. Bendes, *Incoterms® 2020 Changes Rules for Buyers, Sellers and Shippers of Goods in International Trade*, LOCKE LORD LLP 1 (Sept. 17, 2019), [https://www.lockelord.com/-/media/intrans\\_incoterms-2020\\_bendes.pdf?la=en&hash=6BCC187701AF54C73CD4AE66E976E750](https://www.lockelord.com/-/media/intrans_incoterms-2020_bendes.pdf?la=en&hash=6BCC187701AF54C73CD4AE66E976E750).

<sup>7</sup> *Id.*

<sup>8</sup> 貿易條件 (trade terms) 係指規範買賣雙方在貨物交接方面的責任、費用和風險劃分的各種縮寫術語。蔡孟佳，國際貿易實務，1 版，頁 74 (2001 年)。

<sup>9</sup> *Incoterms® 2020*, INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/> (last visited Nov. 25, 2019).

<sup>10</sup> Barry J. Bendes, *supra* note 6, at 1.

<sup>11</sup> 例如責任、風險、成本分配問題。

<sup>12</sup> Barry J. Bendes, *supra* note 6, at 1.

<sup>13</sup> 2010 年版 FOB 為「船上交貨」條件 (Free on Board) 之縮寫，其係指「於該條件下，賣方必須辦妥貨物出口通關事宜，並擔負一切風險及費用，直到將貨物送至指定裝運港之裝載地點，安全裝載於買方所指定的船上，其後一切風險及費用轉由買方負擔。」蔡緣等，前揭註 1，頁 81。

<sup>14</sup> 2010 年版 DAP 為「目的地交貨」條件 (Delivered at Place) 之縮寫，其係指「於該條件下，賣方必須於規定之期日或期間內，擔負所有風險及費用直到安全運抵指定目的地，將置放於送達之運輸工具上準備卸載之貨物交由買方處置，並向買方提供接受貨物所需之任何通知及單據為止。」同上註，頁 90。

<sup>15</sup> 2010 年版 EXW 為「工廠交貨」條件 (Ex Works) 之縮寫，其係指「在該條件下，賣方必須在約定的時間內，於指定交貨地，將未辦理出口通關之貨物交由買方處置；而後，買方則必須安排運輸工具前往指定交貨地點接管貨物，並自此負擔一切風險及費用。」同上註，頁 77。

<sup>16</sup> 2010 年版 CIP 為「運保費付訖」條件 (Carriage and Insurance Paid to) 之縮寫，其係指「在該條件下，賣方必須於規定之時間內，將貨物送至指定地點交予運送人接管，其後一切風險轉由買方承擔。」同上註，頁 87。

均具有精準之定義<sup>17</sup>。

儘管世界上有其他關於國際貿易的條款，例如美國的統一關稅表規則 (Harmonised Tariff Schedule of the United States)<sup>18</sup>，但國貿條規有別於此類僅具國家或區域適用性的條款，其適用範圍涵蓋全球<sup>19</sup>。同樣地，國貿條規不包含以基於國內使用目的而編纂之貿易條件，例如美國的「零擔貨運 (Less than Truckload Shipping)」<sup>20</sup>規則<sup>21</sup>。國貿條規與國家貿易政策不同之處在於，國貿條規具有全球通用性，為貿易業者帶來經營上的明確性與可預測性<sup>22</sup>。

## 貳、2020 年版國貿條規之主要變化

為迎合時代變遷之需要，ICC 歷年來均會適時地更新國貿條規，以使貿易條件更符合國際貿易活動的變化與發展。以下將詳細說明 2020 年版國貿條規相較於前一版本之主要變化。

### 一、「終點站交貨」條件更名為「下貨點交貨」

在 2010 年版國貿條規中，「終點站交貨」(Delivered At Terminal, DAT) 條件係指賣方在指定的終點站 (named terminal)<sup>23</sup>從承運之運送工具上完成卸載、交付買方處置即視為交貨<sup>24</sup>。國貿條規的使用者反應，其需要一項不限於在「終

<sup>17</sup> INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, *supra* note 9.

<sup>18</sup> 美國統一關稅表規則 (Harmonised Tariff Schedule of the United States,) 為美國特有的 10 位數代碼的進口分類系統。美國統一關稅表代碼由美國國際貿易委員會 (International Trade Commission) 管理，因為商品關稅是根據此分類進行評估，所有美國進口商都必須了解並正確使用美國統一關稅表代碼。David Noah, *HS Codes, HTS Codes, and Schedule B Codes: What's the Difference?*, SHIPPING SOLUTIONS (May 8, 2019), <https://www.shippingsolutions.com/blog/whats-the-difference-between-hs-codes-hts-codes>.

<sup>19</sup> INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, *supra* note 9.

<sup>20</sup> 零擔貨運之縮寫為「LTL」。所謂零擔貨運，用於運輸小件貨物或不需要使用整個拖車的貨物，當貨運重量在 150 到 15,000 磅之間時，可以使用這種運輸方式。運送零擔貨物時，託運人支付其裝載於標準拖車內的部分，而其他託運人可以其貨物填補剩餘空缺。What is LTL Freight shipping?, FREIGHTQUOTE BY C.H. ROBINSON, <https://www.freightquote.com/define/what-is-ltl-freight-shipping> (last visited Nov. 25, 2019); 而美國貨物運輸協會 (National Motor Freight Traffic Association) 基於貨品重量、屬性、價值等，將零擔貨運分類成 18 種類型，稱之為「美國汽車貨運的貨品運費分類 (National Motor Freight Classification)」，其旨在為州際、州內以及跨國貿易的零擔貨運貨品設立運費標準。Rick LaGore, *NMFC LTL Freight Codes Defined & Why Important*, INTEK FREIGHT & LOGISTICS INC (July 11, 2019), <https://blog.intekfreight-logistics.com/nmfc-ltl-freight-codes-defined-and-importance>.

<sup>21</sup> INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, *supra* note 9.

<sup>22</sup> *Id.*

<sup>23</sup> 2010 年版國貿條規「終點站交貨條件」(Delivered at Terminal, DAT) 條件規定，買賣雙方須於契約中約定詳細且精確的指定終點站，終點站可以是任何地方，包含碼頭、貨櫃堆場、倉庫等。Incoterms DAT: Delivered At Terminal, AIT WORLDWIDE LOGICS, <https://www.aitworldwide.com/incoterms-dat> (last visited Nov. 25, 2019); *Delivered at Terminal (DAT) – Incoterms 2010*, INCOTERMS EXPLAINED.COM, <https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/delivered-at-terminal/> (last visited Nov. 25, 2019).

<sup>24</sup> 在 2010 版 DAT 條件下，賣方交貨於買方後，風險及費用負擔即轉移至買方，故買方必須自行辦理貨物輸入通關事宜，並擔負一切進口稅捐及費用。蔡緣等，前揭註 1，頁 89。

點站」交貨的貿易條件，舉例來說，資本設備製造商可能會同意在工廠現場交貨。因此，2020 年版國貿條規刪除使用「終點站」一詞，以使本項術語更具通用性，並將此條件更名為「下貨點交貨 (Delivered at Place Unloaded, DPU)」<sup>25</sup>，其定義為：賣方負責安排運輸以及在指定地點 (named place) 交付從抵達的運輸工具上卸載之貨物<sup>26</sup>。國貿條規並未對「指定地點」做出任何限制<sup>27</sup>。

## 二、調整「運保費付訖」條件保險級別

「運保費付訖 (Carriage and Insurance Paid to, CIP)」<sup>28</sup>條件係指賣方將貨物交予運送人，並負責支付運送至指定目的地的運費和保險費。「運保費在內 (Cost, Insurance and Freight, CIF)」條件與 CIP 相同，惟其只適用於水運 (即交貨地在船上且目的地為港口)。

根據 2010 年版國貿條規，賣方有義務為買方提供相當於「協會貨物運輸條款(C) (Institute Cargo Clauses (C)，以下簡稱條款 C)」之保險<sup>29</sup>，此為最基本的保險等級，通常適用於散裝貨物 (bulk commodity cargoes)，但可能較不適用於製成品 (manufactured goods)。在 2020 年版國貿條規中，CIF 維持了相同的保險要求 (即條款 C)，但 CIP 的保險要求提升至保險範圍較廣之「協會貨物運輸條款(A) (Institute Cargo Clauses (A))」，其背後的原因在於 CIF 多用於散裝貨物之貿易，而 CIP 可適用於風險較高之多式聯運<sup>30</sup>，較常使用於製成品之貿易。

## 三、釐清費用負擔之分配

2020 年版國貿條規改善了買賣雙方確切費用分擔之細節，其將所有費用負擔義務彙整於各個貿易條件的「賣方從清點、包裝到標記貨物所應負擔之相關義務」(以下簡稱 A9)、以及「買方貨物檢查之相關義務」(以下簡稱 B9) 中<sup>31</sup>。這是為了因應使用者對於費用分配爭議日益增加的意見所提出之解決方法，特別

<sup>25</sup> ICC Releases Incoterms® 2020, INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (Sept. 10, 2019), <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-releases-incoterms-2020/>.

<sup>26</sup> Delivered at Place Unloaded DPU (Incoterms 2020), INCOTERMS EXPLAINED.COM, <https://www.incotermsexplained.com/delivered-at-place-unloaded/> (last visited Nov. 25, 2019).

<sup>27</sup> *Id.*

<sup>28</sup> 運保費付訖之定義請見前揭註 16。

<sup>29</sup> 貨物運輸保險適用主條款為「協會貨物運輸條款」，共有 A、B、C 三種條款，條款 A 的承保範圍最廣，承保一切風險，除了部分除外責任不保外，其所承保之風險最大，保費亦最高；條款 B 次之，保費較條款 A 低，其除外責任不保之項目亦較條款 A 多；條款 C 承保風險最小，只承保重大意外事故，而不承保自然災害及非重大意外事故。蔡緣等，前揭註 1，頁 144。

<sup>30</sup> 「多式聯運」又稱多式運送，係指「多式運送營運人以至少兩種以上不同之運送方式，譬如海運與鐵路運或空運，將貨物由一地運至他地，託運人與多式運送營運人僅訂定一個單一貨物運送契約。」張新平，海商法，5 版，頁 259-260 (2017 年)。

<sup>31</sup> 國際商會將十一種貿易條件的買賣雙方義務統一劃分訂為十項，彼此相互對照，便於檢索。賣方義務分別為 A1 到 A10，買方義務則為 B1 到 B10。Incoterms® 2010 by the International Chamber of Commerce (ICC), ONEWORLD SHIPPING NETWORK INC., <https://oneworldship.com/wp-content/uploads/2017/09/INCOTERMS-2010.pdf> (last visited Nov. 25, 2019).

針對發生在交貨港或交貨地周圍之爭議。關於費用分配的廣義原則在於，賣方應負擔直至交貨為止的所有費用，而買方應負擔超出此範圍之費用。

#### 四、有關運輸的安全要求與相關費用

運輸安全性之要求（例如對貨櫃的強制檢查）已越來越普遍，然而，這些要求導致費用增加、及因產品不符規定所致的延遲風險。2010 年版國貿條規已簡略提及與安全要求及費用承擔有關之責任<sup>32</sup>。2020 年版更加重視安全義務，舉例而言，2020 年版在各個貿易條件下的「賣方於送貨過程之義務」（A4）以及「賣方之告知義務」（A7）中，針對與安全有關之義務有更明確之分配原則；而相關之費用則包含在 A9 與 B9 中<sup>33</sup>。

#### 五、買賣雙方得自行運輸

2010 年版國貿條規假定買賣方間之貨物運輸係由第三方運送人進行，其並未處理「買方或賣方自行提供運輸」（例如使用賣方自己之卡車）之問題。此問題於 2020 年版獲得解決，相關變化反映在「貨交運送人」（Free Carrier, FCA）<sup>34</sup>、「稅訖交貨」（Delivered Duty Paid）<sup>35</sup>、DAP 及 DPU 之規範上<sup>36</sup>；舉例來說，FCA 條件規定：「買方必須自行承擔訂定運輸契約或安排運輸貨物之責任。」<sup>37</sup>

#### 六、協助於「貨交運送人」條件下使用信用狀之賣方

FOB 條件<sup>38</sup>常用於貨櫃運送，為此，賣方承擔了相當高的風險，因為其通常在貨櫃抵達出口港時失去對貨櫃之控制，但直到貨櫃裝載上船前，仍需繼續承擔責任，這使賣方面臨費用及風險之承擔。舉例來說，即使賣方與貨櫃堆積場營運者間沒有契約關係，若貨櫃於貨櫃堆中毀損，仍能歸咎於賣方；另外，ICC 的的國貿條規起草小組曾收到來自業者的反應，表示其曾意外地從港口內貨櫃碼頭業

<sup>32</sup> *The Incoterms® Rules 2010*, INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, <https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2010/01/ICC-Introduction-to-the-Incoterms-2010.pdf> (last visited Nov. 25, 2019).

<sup>33</sup> William Blagbrough, Carl Walker & Ruaridh Guy, *ICC Incoterms 2020*, INCE GORDON DADDS LLP (Sept. 13, 2019), <https://www.incegd.com/en/knowledge-bank/icc-incoterms-2020>.

<sup>34</sup> 2010 版國貿條規之「貨交運送人」（Free Carrier, FCA）條件係指，賣方將承擔貨物之風險及費用直到送至約定地點、並交付於買方所指定之運送人接管為止，其後才轉由買方負擔。蔡緣等，前揭註 1，頁 79。

<sup>35</sup> 2010 版國貿條規之「稅訖交貨」（Delivered Duty Paid）條件係指，賣方將擔負所有風險及費用直到貨物安全運抵指定目的地、辦妥進口通關及任何強制的裝運前檢驗、並繳清各項進口稅捐與費用後、將運輸工具上準備卸載之貨物交由買方處置、並向買方提供接受貨物所需之任何通知及單據為止。同上註，頁 91。

<sup>36</sup> INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, *supra* note 25.

<sup>37</sup> *What is Incoterms 2020?*, TRADE FINANCE GLOBAL, <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms-2020/> (last visited Nov. 25, 2019).

<sup>38</sup> FOB 條件之解釋請見前揭註 13。

者收到倉儲和裝貨成本之付款通知，導致需負擔額外之一筆費用。

若要解決該問題，賣方原應使用 FCA 條件<sup>39</sup>，然而，賣方通常希望能使用信用狀 (Letter of Credit)<sup>40</sup>來確保付款，使用信用狀付款通常會要求提示「已裝提單」(On Board Bill of Lading)<sup>41</sup>，對於使用 FOB 條件之賣方而言，由於責任範圍涉及裝載貨物上船，因此使其獲有取得已裝提單之機會；相反地，使用 FCA 條件之賣方的交貨地為賣方指定地點，故幾乎沒有機會獲得已裝提單。

因此，2020 版國貿條規變更 FCA 條件為：經買賣雙方同意，買方應指示運送人向賣方開具銀行常在信用狀中要求的文件，例如已裝提單。惟上述問題之根本解決方案係提供貿易融資的金融機構改變要求賣方需提示已裝提單此一規定，但國貿條規無法強迫金融機構改變做法，使得 FCA 條件之更動僅為一效果有限的補救方式。

### 參、貿易相關業者應如何因應 2020 年版國貿條規

2020 年版國貿條規已於今 (2019) 年 9 月發布，將於 2020 年 1 月 1 日方生效。這表示若買賣契約在生效日或其後簽訂，除非契約另有約定，否則很可能適用 2020 年版國貿條規。此外，若契約明訂應適用 2020 年版規則，貿易業者亦得在生效日前就開始適用 2020 年版國貿條規。不過國貿條規的使用者並無義務使用此版本，若契約中具體指定使用 2010 年之版本，該版本仍可繼續沿用。

至於貿易業者應如何因應 2020 年版國貿條規，其首應確認企業通常使用的貿易條件為何；其次，其應思考是否使用了正確的貿易條件，接著應詳探 2020 年版國貿條規所做出之變更，以考量新修訂是否對企業產生任何影響；接下來，應更新定型化契約，使其內容符合 2020 年版國貿條規之要求。

### 肆、結論

國貿條規形成了全球貨品交易之買賣雙方得以依循之定型例規，亦提供了參與國際貿易之各方一套具有共識的條款，面對貿易實務的變化，ICC 亦定期更新國貿條規，以提供買賣雙方一具有可預測性以及穩定性之貿易環境。然而，也因 2020 年版國貿條規之誕生，將使相關業者於締約上、義務與責任之分配等層面

<sup>39</sup> FCA 條件之解釋請見前揭註 34。

<sup>40</sup> 「信用狀」係指銀行在開狀申請人 (即進口商) 的指示及要求後，開給受益人 (即出口商) 的一種「附有條件的承擔付款責任」的憑證。蔡孟佳，前揭註 8，頁 210。

<sup>41</sup> 「提單」係航運實務及國貿實務之用詞，在我國海商法稱為「載貨證券」。提單為運送人因貨主之請求而簽發，上面記載貨物及運送條款等內容，作為運送人與貨主之間權利與義務的依據。張新平，前揭註 30，頁 119-120；「已裝提單」係指「貨物已裝載於提單上所標明之船舶或運輸工具之提單。」蔡緣等，前揭註 1，頁 358。

受影響，故應多加留意才得以完善應對。

