

2020 年版國際貿易條規的修訂與 貨物保險期間安排

曾文瑞

一、國際貿易條規的背景

貿易盛行的時代，國與國之間以貿易活動互通有無，尤以海島型國家對於貿易活動行為更加重視。國際貿易為跨國之間貨物交易，就買賣雙方而言，相較於國內貿易複雜，如兩地間距離、運送模式、交易方式及危險移轉與承擔、各國內法規規範及慣例習慣等，均有不同，極易產生權利與義務間因見解不同與認知的紛爭，間接影響國際貿易的發展（張錦源、劉鶴田，2012）。有鑑於此，國際貿易上須有統一之標準貿易規範，提供買賣雙方參考依據，避免因各國間法令與作業習慣不同，而產生相異的見解。國際商會為統一適用與解釋免除各國間之分歧，解決因貿易契約內容規定所產生的爭議，遂於 1936 年制定「國貿條規」（The ICC International Commercial Terms, 以下簡稱 Incoterms），其為標準化套裝條件，明定買賣雙方於國際貿易中應負之義務、費用之分擔、危險移轉、運送及保險契約簽訂等，分條訂定標準化之貿易條規，供買賣雙方參考與使用。

國貿條規於國際被廣泛的使用，其主要說明買賣雙方的費用、風險、貨物保險的責任歸屬，係全球貨品銷售之重要貿易

條件。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，皆為國際貿易進出口活動提供具體指引。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，使用共同定義之貿易條規為契約提供了可預測性，也避免就過去常見的關鍵交易事項產生冗長的談判與爭端。

2010 年版之國貿條規國際商會首度將“Incoterms”專業名詞予以註冊登記為該組織之專屬商標。貿易契約中使用該名詞時，應於“Incoterms”商標後貼近加記註冊商標®，方為正確之用法。而衍生之中文使用稱呼不再為「條件」，而是「條件規則」（國際商會，2010）。再隨著產業環境的改變，國際間因為區域經濟的整合及全球產業分工模式，國際貿易業者在微利競爭之壓力下，不斷調整其產銷策略與整合供應鏈管理，全球物流管理模式遂而成型。隨著產業變革、貨物之運送技術、海上貨物保險條款、貨款支付方式等事項之改變，國貿條規自也必須配合趨勢進行修改，以符合國際貿易實務之需求。故國際商會於 2019 年 9 月中公布新版之國貿條規，並於 2020 年元月 1 日施行。

二、2020 年國貿條規修訂之重要內容

2020 年版之國際貿易條規解釋規則為現行國際貿易通用之貨品貿易術語的最新版本。2020 年版對先前之 2010 年版進行修正，主要變化包含將「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」條件的賣方仍可取得載貨證券。本次國貿條規解釋規則之修訂，預計對貿易相關從業人員帶來影響（鐘苡甄，2019）。

同時，2020 年版跟 2010 年一樣，最

新版 2020 年國貿條規仍然延續 2010 年版對於 2000 年版國貿條規採 E、F、C 及 D 類型模式的劃分，改為以適合任何模式運輸（Rules for any Mode or Modes of Transport）的國貿條規，以及僅適合於海運或內河航運（Rules for Sea and Inland Waterway Transport）的國貿條規，但相較於 2010 年版則將終站交貨條件（DAT, Delivered At Terminal）刪除，並新增卸貨地交貨條件（DPU, Delivered at Place Unloaded），同時將目的地交貨條件（DAP, Delivered at Place）的排序列於 DPU 的前面。茲將 Incoterms 2000、2010 及 2020 分類與名稱比較如表 1。

表 1 Incoterms ® 2000、2010 及 2020 分類及名稱比較表

Incoterms ® 2000		Incoterms ® 2010		Incoterms ® 2020	
E 條件	EXW	適合任何模式運輸	EXW, FCA, CPT, DAT, DAP, DDP	適合任何模式運輸	EXW, FCA, CPT, DAP, DPU, DDP
F 條件	FCA, FAS, FOB				
C 條件	CFR, CIF, CPT, CIP	適合於海運或內河航運	FAS, FOB, CFR, CIF	適合於海運或內河航運	FAS, FOB, CFR, CIF
D 條件	DAF, DES, DEQ, DDU, DDP				

資料來源：本文整理

2020 年國貿條規之主要修訂如下：

（一）FCA 條件與裝船提單

新版本針對「貨交運送人（FCA）」條件，經雙方協議得加註：「買方將指示運送人在貨物裝載後簽發裝船提單給賣方，賣方有義務提供此提單給買方」。此一項目新增之後，買賣雙方同意買方指定的運送人，在貨物裝載上船之後須簽發提單交賣方收執，而賣方再藉由銀行押匯、託收之

管道，將「裝船提單」轉給賣方，為其在目的地港提貨之用（鐘苡甄，2019）。

（二）調整「運保費付訖」條件保險範圍

「運保費付訖（Carriage and Insurance Paid to, CIP）」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)(鐘苡甄, 2019)。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, 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, 較常使用於製成品之貿易。「運保費在內 (CIF)」及「運保費付訖 (CIP)」等二項條件目前 2010 年版僅規定賣方須投保最低承保範圍之保險, 2020 年新版則分別就 CIF 及 CIP 條件規定應投保的保險範圍:

1. CIF: 賣方必須投保協會貨物保險 (C) 條款或類似之最低承保範圍保險條款。
2. CIP: 賣方必須投保協會貨物保險 (A) 條款或類似條款 (Smooth Bay, 2019)。

(三) 終站交貨條件刪除, 並新增卸貨地交貨條件

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) 從承運之運送工具上完成卸載、交付買方處置即視為交貨。國貿條規的使用者反應, 其需要一項不限於在「終點站」交貨

之貿易條規, 舉例來說, 資本設備製造商可能會同意在工廠現場交貨 (楊璧慧, 2019)。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「卸貨地交貨 (Delivered at Place Unloaded, DPU)」, 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。國貿條規並未對「指定地點」做出任何限制。同時將目的地交貨條件 (DAP, Delivered at Place) 的排序列於 DPU 的前面。

(四) 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)、「稅訖交貨」(Delivered Duty Paid) 及 DAP 及 DPU 之規範上; 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 (楊璧慧, 2019)。

(五) 安全相關之要求及費用

國際間對運輸安全性的要求越來越普遍, 如貨櫃強制性檢查。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 年版國貿條規僅簡略敘述, 如提供貨物安全通關所需之任何資訊 (A2/B2), 以及提供與安全有關資訊之協助與費用之負擔 (A10/B10)。而在 2020 年版則明確規定:

1. 與運送相關之安全要求 (transport-related security requirements)。
2. 出口(進口及轉口)安全通關(security clearance for export (import and any transit))，於每一條件規則之 A4/B4 及 A7/B7;且於 A9/B9 規定與此等安全要求相關費用之負擔。針對執行跟安全有關義務之費用，則包含在 A9 與 B9 中有更明確之分配原則 (楊璧慧，2019)。

三、海上保險期間與國貿條規之風險移轉問題

自海上保險實務角度而言，海上保險之貨損索賠案是否可以成立，保險人於理賠時必須考慮三個重點；第一是對於被保險人之保險利益的確認，第二是確定事故發生之原因是否在承保範圍或是除外不保項目，第三則是確認事故發失之時間是否在保險期間內。就國際貿易而言，因買賣雙方位於不同國家，須靠國貿條規規範並界定買賣雙方之責任分界，然而國貿條規

之危險移轉，與保險契約承保期間，兩者間發生無法一致之情況，亦即貨物保險之保險期間規定無法與不同貿易條規間進行無縫之連接。

不同貿易條規分別規定買賣雙方所約定之交貨地點、費用負擔、權利與義務劃分，因此可依據國貿條規來判定貨物所有權移轉時機、運費、保險費等費用應由何方負擔；不同貿易條件於國貿實務上亦會影響或改變保險規劃的方向 (曹有諒，2010)，就保險請求權與保險利益角度而言，貨物自賣方出口國所在地運送至買方進口國所在地，究應由何人負責安排貨物運送期間之保險，以及事故發生後何人才有權利提出索賠，則端視買賣雙方所訂貿易條件以及索賠人是否存在保險利益而定。不同之國貿條規都有其風險負擔移轉的規定，整理最新 2020 年版國際貿易條規之不同貿易條規下，其風險負擔移轉情形如表 2。

表 2 Incoterms ® 2020 風險負擔移轉時點

貿易條規	風險負擔之移轉時點
EXW	賣方營業場所或其他指定地交付後
FCA、CPT、CIP	營業場所或其他指定地，交付買方指定之運送人或其他人後
DAP	目的地指定地點 (不包含卸貨)，並未辦理通關手續交貨後
DPU	目的地指定地點，從運送工具卸載完成，並未辦理通關手續後
DDP	指定目的地 (不包含卸貨)，並辦妥輸入通關手續交貨後
FAS	指定裝船港指定裝船邊
FOB、CFR、CIF	裝載於船舶上時

資料來源：本文整理

再者，由於貨物保險是航程保險即保險期間是從保險單上載明之「某特定地點」開始直到「某特定地點」終止。然而這個「某特定地點」到底是指那裡？什麼情況之下開始生效？又該在什麼時候終止？都是在實務操作時應該知道的問題，否則被保險人將不知道其貨物受到保障的期間是如何，嚴重的話將損及其求償權益，故貨主在國貿條規風險的移轉規定下，如何與保險期間的無縫搭配，實為重要的風險管理與保險課題。

如買賣雙方以 FCA (Free Carrier 貨交運送人條件) 作為貿易條件時，貨物在指定地點，如為賣方的營業處所，則必須將貨物裝載於買方所安排的運輸工具，視為交貨(劉鶴田，2011)。如在其他地點(如櫃場或航空貨運集散站)，則貨物在賣方運輸工具上，使買方指定之運送人可隨時卸貨時，視為交貨，換言之，貨物損壞之風險即移轉由買方負擔。但就海上保險契約而言，實務上海上保險是由買方自行投保，故賣方常忽略內陸運送期間或運往物流倉庫之運輸風險。同時，當賣方將貨物自指定地點交付給運送人或貨櫃場後，ICC 條款只能約定從指定地點開始以運送為目的運輸時保險期間才開始，並不會包含在倉儲或櫃場待運期間的風險，在此情況下可能造成保險期間的開始與買方承擔危險的期間不同，而造成保險期間的承保空窗。

申言之，縱使買方投保 ICC, 2009 條款，然依 ICC, 2009 之保險航程約定為出口港到進口商的內陸倉庫 (port to door)，則依第 8.1 條中關於保險期間之規定，保

險契約承保之生效時間為「本保險自被保險標的物於保險契約中載明之倉庫或儲存處所內，為了立即裝上或裝進運送車輛或其他運輸工具，並開始以運送為目的之第一次移動時開始生效。(曾文瑞、林慧珊，2011)」故當「貨物交給運送人保管時起，至貨物為了立即裝上或裝進運送車輛或其他運輸工具開始，以運送為目的之第一次移動之前」，這段待運期間因不屬於 ICC, 2009 所承保之期間，將出現保險空窗，萬一於待運期間貨物發生毀損滅失時，進口商並無法自保險契約獲得補償。相類似情況，如果保險契約是投保 ICC, 1982，由於 ICC, 2009 相較於 198 而言，只是多了於倉庫內移動搬運的風險，兩者均不含倉儲待運期間的風險。ICC, 1982 之保險期間乃自貨物以運送為目的離開港口倉庫，則保險承保期間的空窗期將比 ICC, 2009 更大。

四、結語

不同的貿易條規均有規定買賣雙方承擔危險之移轉時間點，不論是貿易條規中包含保險條件還是如 D 條規中賣方以自己利益投保，或買方以自己的利益投保的貿易條規，或多或少出現了相關的保險期間承保空窗問題，被保險人於安排保險時不可不慎，建議可以與保險公司洽商討論以附加條款方式或託運人利益保險來補充保險期間承保的空窗。

本文作者：
國立高雄科技大學航運管理系
暨研究所教授