

國際貿易法研究叢書

國際貿易法實務

第二冊

商品買賣法案例解說

葉永芳 著

國際貿易法研究叢書

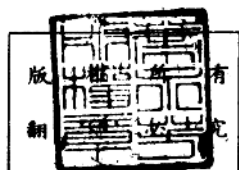
D997.2
Y386

國際貿易法實務

第二冊

商品買賣法案例解說

葉永芳 著



中華民國七十四年三月再版

訂價：第二冊 新台幣 400 元

國際貿易法實務

第二冊：商品買賣法案例解說

著者

與：葉永芳 律師

發行人

德時國際通商法律事務所

地址：台北市忠孝東路四段一八三號六樓之一
(三普大飯店正對面)

電話：(02)751-1983 ; (02)772-2220

經銷處：三民書局股份有限公司

地址：台北市重慶南路一段 61 號

印刷所：龍岡彩色印刷公司

地址：台北市雙園街 76 巷 34 號 (地下樓)

直接函購九折優待郵政劃撥 0155162-9 號葉永芳帳戶以掛號寄奉

© Mar. 1985, TAIPEI.

敬以本書獻給

法學啓蒙恩師——

梅仲協先生(1900—1971)

自序

自從拙著：「國際貿易法實務第一冊：貿易糾紛與司法實務」推出以來，承蒙各界熱心支持與鼓勵，余衷心感激之。鑑於國際貿易的法律關係，係以買賣法與運送法為二大骨幹架構而成，而買賣法基本原理又是許多法律的基礎，因此對於中外等國的買賣法不深一層地比較與探討不可。尤其作為我國貿易最大對手與市場的美國，其商品買賣法的運作，鉅細靡遺，更不宜掉以輕心。本書承第一冊餘緒而將大部分精力集中於商品買賣法的差異與其運作之上，期能對中外商品買賣法有個輪廓的描述。

國際貿易法大師 Clive Schmittoff 曾感嘆言之：各業貿易行商尤宜聘請專業律師就該行業特殊性質來設計適宜之買賣契約之表格、條款，俾保護各該進出口行商之利益。觀之我國，重視貿易法律的貿易商已屬不多，能有周全設計的契約、報價單等表格、條款者更是少之又少，顯然在貿易法律的知識傳播與靈活運用，尚有待一番時日。吾輩小子誠宜奮勉努力之。

本書完成，首要感謝中國經濟通訊社所出版的「商展雜誌」特闢專欄連載，也感謝徐重仁伉儷（統一企業公司）與蘇朝沅先生（經濟部法規會）協助翻譯有關資料。呂喬松、葉滄輝先生所譯介日本學者森井清所著「貿易糾紛之分析與預防」一文給予我在國際貿易法研究上啓迪甚多。本書亦承白丹光女士幫忙籌劃工作，葉游美霞、范建得協助編輯、宋曉黛、游玲玲擔任校對工作，備極辛苦。最後特別感謝張公錦源（中央信託局）多年來的督促與指導，使我受益良多。張公

治學之勤與授業之殷，常令後輩青年汗顏不已，爰綴數語，敬致心意。

又余修習法律十幾年來，屢屢憶及恩師梅仲協先生和藹可親地一一解答我們幼稚可笑的疑問，那種謙沖的胸懷淵厚的法學修養與他授課時常脫落的假牙，永遠是所有門生永難忘懷的情景，敬以本書獻給他。

葉 永 芳

民國 71 年 12 月，于台北市

商品買賣法案例解說

目 錄

1. 如何辨別託運契約與目的地契約	1
2. 裝運通知，疏忽不得	12
3. 望穿秋水，不見信用狀開來	24
4. 信用狀與買賣契約效力的比較	45
5. 合作外銷的法律性質	61
6. 出口外銷的價格紛爭	72
7. 浮動匯率下，價格條款應如何訂定	81
8. 通貨膨脹下，談價格條款的訂定	87
9. 談不可退貨條款的效力與運用	96
10. 現狀就地(As Is, Where Is) 條款在買賣契約的效力	111
11. 廣告宣傳單是否構成契約的一部分	124
12. 出賣人吹牛(PUFFING) 要不要負責？——談產品促銷的言 論尺度問題——	132
13. 談出賣人故意不告知瑕疵	152
14. 公證報告的效力是否絕對	162
15. 貨物遭海關銷燬，原生產商是否須負責	177
16. 外銷工廠如何以「不安抗辯」來保護自己，拒絕繼續供貨	188
17. 出賣人違約拒不交貨，買受人轉購的損失如何認定	205
18. 品質糾紛中契約解除權的行使	216
19. 談國際買賣違約的損害賠償	226
20. FOB 買賣下，因船期遲延所生滯倉費由誰負擔	236
21. 國際商會國貿條規的逐項分析：	246

(1) Ex Works 工廠交貨價	251
(2) FOR-FOT 鐵路交貨價——貨車上交貨價	254
(3) FAS 離岸船邊交貨價	258
(4) FOB 離岸船上交貨價	262
(5) C&F 運費在內價	268
(6) CIF 運保費在內價	273
(7) FOB-Airport 機場交貨價	280
(8) Free Carrier 向運送人交貨價	288
(9) Freight or Carriage Paid to 運送費或運費付至價	294
(10) Freight, Carriage and Insurance Paid to 運費，運 送費及保險費付至.....價	299
(11) Delivered at Frontier.... 邊境交貨價	303
(12) Ex Ship 到岸船內交貨價	311
(13) Ex Quay 碼頭交貨價	314
(14) Delivered..... 於..... 交貨價	317
(15) 國貿條規的代號	323
22 出口商如何找工廠——談出口商與工廠關係之建立與協調 ...	324
23 談小提單	336
24 商務仲裁人並非個個是法律專家	351
25 日本海事仲裁實務	369
附錄一	
貿易糾紛之分析與預防對策	383
附錄二	
美國統一商法典買賣篇概論	423
本國案例索引	503
外國案例索引	505

如何辨別託運契約與目的地契約

—— Pestana v. Karino Corp. 案判決評釋 ——

—— 美國佛羅里達州上訴地區法院 1979 年 2 月 27 日

民事判決 (25 UCC Reporting Service (106) ——

【案情摘要】

1 系爭重點：買賣契約中規定買賣標的物應寄往的地點，但是(a)對於貨物於運送人保管中的危險並未有明白劃分的規定；(b)並未有 F.O.B. place of destination 等類似的交貨條件；在此情況下，該買賣契約依法應為託運契約 (shipment contract) 抑或是目的地契約 (destination contract) ？

2 案情經過：本件買賣糾紛中買受人係墨西哥籍 Nahim Amar B. (係原告 Pestana 的被繼承人，以下簡稱買受人)於1975年3月4日透過其授權之代表，與美國佛羅里達州有執照出口商 Karinol Corporation (即本件被告，以下有時簡稱出賣人)訂立買賣契約。該契約係由出賣人以西班牙文寫的一張發票構成。依照該契約內容，買受人同意以6,006美元向出賣人訂購電子錶64個。該契約下端以大寫方式註明：請以硬紙箱包裝本件貨物並捆以金屬條，以航空包裹寄至墨西哥國 Chetumal 市，文件寄至下開銀行 Banco de Comercio De Quintano Roo S. A.；在契約內對於買賣標的物置於運送人持有(運送)下的危險負擔，並未規定，且並未使用 F.O.B.；F.A.S.；CIF或 C&F 等交貨條件用語在契約內。付款辦法是分期付款，貨物裝運前先付買賣總價金的 $\frac{1}{4}$ 。

在1975年4月11日出賣人將2個硬紙箱包裝的貨物交付美國國

際空運貨物承攬公司（亦即本案第 2 被告），俾發送至買受人處（本事實雙方有爭執，但法院認為出賣人有足夠證據證明此事），承運商並以買受人名義向一家保險公司（Fidelity & Casualty Company of New York，即本案第 3 被告）辦理投保手續完竣後，將該貨物捆以金屬條，並以買受人所指定之代表人中南美洲 Belize City 的 Bernar Smith 為受貨人，交付 TACA 航空公司運送。本件運送事宜係由出賣人所安排，因為從美國佛羅里達州邁阿密市並無直接航線可抵達墨西哥國 Chetumal，Smith 係以買受人代理之身份保管這些貨物並安排以卡車轉運到墨西哥國 Chetumal 市。

1975 年 4 月 15 日這批貨物經由空運運抵 Belize 市，並且合法通知 Smith 先生；於是買受人乃依約付清其餘貨款予出賣人。1975 年 5 月 2 日 Smith 經過一番周折將貨物轉入海關倉庫後聲請提貨。在當時，為辦理通關程序俾貨物能轉運至墨西哥 Chetumal，於是當海關關員之前，Smith 先生打開系爭貨物的包裝，發現裏面並無電子錶在內，於是趕緊通知出賣人（第 1 被告）、運送人（第 2 被告）、保險公司（第 3 被告），但皆被置之不理，未獲補償。於是原告（買受人遺產之代表）乃向美國佛羅里達州地方法院起訴，控訴上述 3 被告，請求賠償其損失，原審判決原告敗訴，原告不服，提起上訴。

【上訴法院判決】

在分析法律上有關託運契約與目的地契約的不同之後，上訴法院認為本件買賣係屬於託運契約。被告 Karinol 依照契約同意將買賣標的物送至墨西哥國 Chetumal 市；雙方並無特別就運送中貨物滅失的危險負擔加以規定，而且於契約中並未使用 F.O.B. Chetumal 的交貨條件的規定。

假如本件是託運契約的話，則出賣人依統一商法典的規定，已履行出賣人的義務；將標的物託付運送人，訂立契約俾貨物得以安全運

至買受人處，出賣人並已適時通知買受人有關事宜，並交付必要單據俾買受人得以佔有買賣標的物。

原告強調本件為目的地契約，因此貨物滅失的危險須於貨物運抵墨西哥 Chetumal 市始移轉為買受人負擔，而貨物始終沒有運抵 Chetumal 市。原告論點最主要的依據乃在於雙方契約下端的註記規定貨物將被運送到 Chetumal 市。上訴法院並不同意原告論點。買賣契約上牽涉運送事宜而有“寄至”，“運至”（send to; ship to）的用語並不對於區分系爭契約為託運契約或目的地契約有所定性之影響。

因此本件貨物滅失的危險於出賣人將貨物交付承運商承運，且訂定合理運送契約將貨物運送至買受人處 Chetumal Mexico 時（訂定契約時），風險移轉由買受人承擔。原告並不能將出賣人、運送承攬人、保險公司三者告在一起，主張須負連帶責任，原審判決洵屬正確，上訴顯無理由，因而駁回原告的上訴。

【評 釋】

在美國統一商法典之前的立法（統一買賣法）規定：如買賣契約內規定出賣人須付運費或運輸貨物至買受人處所之費用者，即可認定出賣人負有於買受人處所或在特定地點交付貨物的義務，這一原則已為統一商法典所不採納。在本法下，託運契約為常態，目的地契約為變型。依據 U.C.C.2 — 503 條官方評註意見第 5 點闡釋，法律基本原則為出賣人並不須負責將貨物運至某特定地點始為交付，亦無須承擔貨物於運達目的地之前貨物滅失的危險，除非出賣人同意如此地交付或雙方使用商業上所了解的用語含有這種交付規定者不在此限。

這個立法原則揭開了長期以來託運契約與目的地契約混淆不清的狀態，使得法院在處理因運送物滅失而引起買賣雙方糾葛，有了一條清晰明確的準則可資依循（註 1）。首先，託運契約與目的地契約其本質或內容有何不同？

託運契約最重要的特色在於——出賣人須將買賣標的物託交運送人運至買賣人所指定的地點，但是出賣人並不擔保貨物順利運至特定的目的地，換句話說，有關貨物運送途中可能遭受遲延、毀損、滅失的危險，於出賣人將貨物交付運送人佔有之時，轉由買受人負擔。

至於目的地契約 (destination contract, destination term)，一般而言與原地交付或現地買賣契約很相像，同樣受到U.C.C. 2 — 503 條第 1 項規定的拘束：「出賣人爲交付之提出時，須將符合契約的買賣標的物置於買受人得處分狀態，並適時發出通知，使買受人得爲標的物之受領。

目的地契約最大的特色在於出賣人必須將標的物於特定地點交付買受人佔有，並且承擔貨物於運送過程中以迄交付前，貨物滅失毀損的危險，此點與託運契約截然相反。

危險的承擔與否，會發生什麼法律效果呢？假定在出賣人所承擔危險的期間，貨物發生毀損滅失，則出賣人另須補交付另批無瑕疵的貨物以取代遭滅失毀損的貨物，否則即屬違背出賣人義務。同樣的，如於買受人承擔貨物危險期間，貨物發生毀損滅失者，則買受人不得以貨物滅失而拒付價金。另外，在國際買賣，尤其是牽涉海上貨物運送的場合，舉凡船舶進出港口、運送航程中所可能發生的事故：觸礁、碰撞、擱淺、翻覆、沈沒、火災等造成貨物的滅失，買受人仍須支付價金；船舶遇難獲救，貨主必須分擔共同海損費用、打撈費用等等，買受人欲提領貨物，則非付清上揭額外費用不可，貨物裝載的船舶發生船務糾紛，被債權人聲請法院扣押、假扣押者，買受人須付出相當精力向法院打官司主張所有權，並付出龐大費用卸貨、搬移、轉運到目的地，這些額外且龐大的支出，視危險承擔的原則而由該當事人負擔（通常是買受人）。

惟有當事人於支付額外龐大費用時，才會深切體認到「危險承擔

與移轉」的重要，也惟有這些不幸事件接續發生，痛定思痛，如何認識危險承擔的原則方成為重要的課題，從而如何區分託運契約與目的地契約便相形日益重要了。

託運契約與目的地契約的區分，有下列幾個原則：

(1) 託運契約是常態，因此買賣雙方未特別約定情況下，一律推定是託運契約，換句話說，出賣人在此情況下所負責任最小。

(2) 除非出賣人特別允諾願於特定地點交付貨物或出賣人明示願意承擔運送過程之危險或雙方於契約中使用 FOB place of destination (註 2) 或 EX Ship, EX Dock, Delivery... Duty Paid 等商業習慣上含有目的地契約之交貨條件外，其他一律視為託運契約。

(3) "SEND TO" "SHIP TO" 對區別目的地契約與否，不生影響，在此情況下，如無其它規定，仍為託運契約。

紐約州民事法庭在 La Casse v. Blaustein 一案 (23 UCC Reporting Service 907) 判決理由中，對於託運契約與目的地契約的劃分，提供一個更為清晰的說明。法院指出：買受人的信函中要求出賣人將貨物運到其住所，這種意思表示並無充分的理由可將託運契約（向運送人交貨）轉變為目的地契約（在目的地交貨）的，買受人此種要求充其量僅為裝運指示而已。另外，如果選擇運送人在買賣契約中為一重要因素，並且當事人的真意為向運送人交貨而非在目的地交貨，則依據統一商法典。2-509 條規定，貨物滅失的危險自貨物交付於運送人佔有保管時起，轉由買受人負擔。本件買受人先寄運費予出賣人，並於託運指示中使用郵資字眼，因此可解釋為係指示出賣人須將貨物交付運送——美國郵政當局。從而該契約為典型的託運契約。當事人間有關「交付貨物於運送人俾貨物得以運至某特定目的地」的約定，並不足以使該契約為目的地契約，除非當事人明白約定在某特定地交貨。

總而言之，當事人必須在契約上明白訂明係屬目的地契約，否則全視為託運契約。

一、例外的情形——出賣人須負擔運送風險

如上所述，在託運契約下，除非另有規定外，出賣人一般對於貨物於運送途中可能遭毀損、滅失的危險是不承擔的，但是於出賣人違背託運契約不應作為的義務，此時貨物的危險並沒有移轉，仍由出賣人承擔；美國統一商法典第 2—504 條第 2 項規定：「出賣人違反本條第 1 項(c)款或(a)款的規定，僅於造成重大遲延或損害者，買受人得拒絕履行契約。」此種情形包括：

(1)出賣人怠於為裝運通知，致使發生重大遲延或損害者。

(2)出賣人怠於合理地安排運送契約或保險契約，致使發生重大遲延或損害者。

(3)當事人另有約定。買賣中當事人使用託運條件如 F. Q. B. ; C & F, C. I. F. ; 但是就貨物之危險另有約定者，則依該規定處理。此時使用 F. Q. B. ; C & F 等條件，其法律效力不再是交貨條件，僅為價金計算之基礎而已。換句話說，當事人明文的規定有變更或修訂一般商業習慣用語的效力。

(4)出賣人怠於交付提貨單據，致使貨物發生損害或造成重大遲延者。

二、我國法律的規定

我國民法並未像美國統一商法典一般，對於託運契約與目的地契約，加以詳細的區分。民法第 373 條規定：「買賣標之物之利益及危險，自交付時起，均由買受人承擔，但契約另有訂定者，不在此限。」，而第 374 條規定：「買受人請求將標之物送交清償地以外之處所者，自出賣人交付其標之物於運送承攬人時起，標之物之危險，由買受人負擔。」，乍看之下，本條似是託運契約的規定，但是危險移轉的先決條件是「買受人請求將標之物送往清償地以外之處所」，在異

地買賣時，出賣人將標的物發送往異地之買受人，此時危險依第 374 條規定於託運時移轉？抑或須俟買受人實際受領貨物，亦即具體之交付，而依 373 條之規定，危險始移轉由買受人負擔？此時不免因法條過分簡略之規定，適用上滋生疑義。

實務上，最高法院在協良貿易股份有限公司控訴宏吉企業公司及泉盛股份有限公司及日商三菱商事股份有限公司台北分公司（六十四年台上字第 2571 號判決），指出：「三菱公司雖為系爭貨物之出賣人，負有交付該貨物與上訴人之義務，惟本件交易雙方約定係以船上交貨價格（F. Q. B.）之交貨條件為之，為上訴人所是認，三菱公司將上訴人訂購之系爭貨物全部交由晴海汽船株式會社之神佑一號輪船運送，有該輪大副簽發之載貨證券可證，則三菱公司已盡交貨之義務，此後貨物之喪失毀損，乃屬運送人之責，與出賣人無關，三菱公司台北分公司及泉盛公司殊無賠償責任之可言。」

由此判決可知，由於國際慣例的影響，我國法院亦承認託運契約類型的交易條件的法律效力。不過在兩造同為中國法人，而貨物由國外供應商運送來台的場合，買賣雙方使用 C I F 或 C & F、F Q B 之國際慣例上之交易條件，則是否在實務上發生託運契約的效果，實務上不免有所爭執而擾攘不休，歸根究底，這些糾紛產生的原因莫非國際貿易慣例就託運契約的特質有所明顯的規定與區劃，而國內的法律對於託運契約的規定卻付諸闕如，不免引起僥倖者作為逃避不利買賣的藉口，致使買賣雙方權利義務曖昧不明，有待修訂民法時對此問題廓清之。

三、國際貿易慣例的規定

國際商會 1953 年國貿條規所規定交貨條件共為 14 種，其中託運契約與目的地契約的概念，截然可分，屬於託運契約的有 F O R — F O T（鐵路火車上交貨價）、F O B（船上交貨價）、F O B A i r — p o r t（空運地機場交貨價）、F A S（船邊交貨價）、C & F（運費

在內價)、C I F (運保費在內價)、Free Carrier(交運地交貨價)、Freight, Carriage paid to (運費付至……價)、Freight, Carriage and Insurance paid to (運費、保險費付至……價)等數種；屬於目的地契約的則有Ex Ships(目的港船上交貨價)、Ex Quay (目的地碼頭交貨價)、Delivered... Duty Paid (運至……，關稅付清在內價)等等。值得注意的是國際商會在其所出版的「國際條規指導手冊」中，亦開始引進上述託運契約與目的地契約的概念，對於各種交貨條件的解析，提供一明確可循的準則，貢獻至大。

另外，在國際貿易立法運動中，很值得密切注意的是聯合國1980年商品買賣公約中，將我們上述機述分析的美國統一商法有關託運契約與目的地契約的概念與原理原則，一一規定在公約下，以為國際間商人買賣的準則。本公約六十七條規定：(1)如買賣契約規定貨物須運送而出賣人無須於特定地點交付貨物者，於出賣人依契約將貨物交付第1運送人運交買受人時起，貨物之危險移轉由買受人承擔。若出賣人負責須於特定地點交付運送人運送者，於出賣人在該特定地點交運貨物之前，貨物之危險不移轉由買受人承擔。貨物危險之移轉，不因出賣人保留支配貨物處分權之單據之事實而有所影響。(2)但從貨物之唘頭或從運送單據或給買受人之通知或縱其它方法可辨認該貨物屬於買賣契約之前，貨物之危險不移轉由買受人承擔。」

本公約上揭法條的規定，與1964年海牙國際商品買賣公約 (Convention relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods, 1964) 相較之下，我們可以訝異的發現，1980年買賣公約竟受到美國統一商法典概念影響之深刻。因為1964年買賣公約僅於第九十九條第一項中簡略地規定了危險移轉的基本原則：「自出賣人依契約及本公約規定完成交付時起，商品之危險移轉於買受人」，至於託運契約目的地契約之劃分，則付之闕如。

另外，1980年買賣公約亦引進了大陸法系有關種類貨物須變為特定貨物，危險始移轉的概念。在國際商會1953年國貿條規中，對於任何交貨條件，均明確規定「買受人應自出賣人交付貨物後，承擔貨物的危險，但以該貨物經正式撥定屬於契約，意謂經明確分置或得以其它方式認定其為屬於契約下之貨物者為限。」

秉承這個概念，1980年買賣公約對於在貨物之唘頭、運送單據、給買受人之通知或其它方法可辨認屬於買賣契約之貨物之前，危險不移轉由買受人承擔。這也可說是託運契約下危險移轉原則的另一個例外情況，允宜注意。其它有關買受人或出賣人違約下，危險負擔移轉原則亦有所例外的規定，大概與上揭所述相同，規定於公約第六十七條至七十條，茲不復贅。

【檢討與建議】

1. 美國統一商法典對於未明白約定交易條件下的買賣契約，幾乎全部推定為託運契約，從而出賣人對於貨物於運送途中遭毀損、滅失的風險，概由買受人負擔；如果買受人欲使出賣人承擔貨物運送途中的風險，則非明白表示該契約屬於目的地契約，或明白規定出賣人須負責於某特定目的地交付貨物不可，光是以「將貨送至某地」這些用語是不足以使系爭契約變成目的地契約的。

2. 在國際貿易慣例上，使用 F. Q. B 條件，則屬於託運契約，並無疑義，惟須特別注意，在美國統一商法典或1942年修正美國對外貿易定義下，並不做同樣解釋，F. O. B. 後面所接地點不一定是裝貨港。申言之，在美國統一商法典2—319條規定下，F. Q. B. 有2種性質截然不同的情況，為「F. O. B. 託運地」，（不一定是海港，內陸啓運地亦可）；一為「F. Q. B. 目的地」，如該條件為「F. Q. B. 目的地」時，則出賣人須以自己之費用及危險，將該貨物依2—503條之規定，運抵該目的地，是為目的地契約。