

# 第一屆貿易經營師 「貿易經營個案分析」測驗試題及參考答案

鈴響前請勿翻開試題！

請詳讀下列注意事項並聽從監試人員的指示後開始作答！

請先確認您的准考證、答案卷與座位標籤是否一致無誤。

## - 作答注意事項 -

考試時間：

\* 測驗時間自 9：30 到 11：30，共 120 分鐘。

題型題數：

\* 共計三大題，總分合計為 100 分。

\* 採雙面印刷，共 4 頁。

注意事項：

\* 作答開始與結束請聽從監試人員的指示。

\* 應考人須持測驗准考證及貼有照片之身分證件入場應試。未攜帶測驗准考證者，應先至試務中心申請補發。未攜帶身分證件者，須於測驗完畢後至試務中心辦理身分確認。

\* 限用黑色或藍色原子筆或鋼筆作答，作答請書寫端正整潔以利評分，並請勿在答案卷上作任何與答題無關之註記，違者不予計分。

\* 非應試用品一律置於教室前後方地板上；行動電話必須關閉電源 去除鬧鈴或去除電池後亦置於教室前後方地板上。電話鈴或鬧鈴響者扣本科總分五分，電話震動者扣本科總分二分。

\* 本試題不得以任何理由攜帶出場，違者本科不予計分。

\* 本科測驗在 10:00 後方得繳卷離場。一經離場，概不得以任何理由再進入試場。不得在試場附近逗留、高聲喧譁或宣讀答案，違者扣減本科全部成績。

請於鈴（鐘）響後才翻頁作答

祝考試順利

# 貿易經營個案分析試題及參考答案

共三大題，總分計 100 分，請依序作答。

## 第一題 (30 分)

### 個案

買賣契約中除了約定付款、價格、品質與規格、數量、交貨、包裝與刷嘜及保險等基本條件外，買賣雙方為避免因發生不可抗力(Force Majeure)事故，無法履行契約義務而必須賠償他方損失之風險，通常在契約中亦約定了不可抗力條款(Force Majeure Clause)。

2004 年以來國際原油價格持續飆漲，2007 年 6 月每桶更突破 70 美元的大關，請就以下兩則個案回答後面的問題。

- 1.台灣遊艇製造商 P 公司於 2003 年 2 月 12 日出售遊艇一艘給美國 T 公司,約定價金 US\$45,000，買賣契約上載明 P 公司應於收到信用狀後 5 個月內完工交貨。T 公司於 2003 年 5 月 5 日依約先交付訂金 US\$4,500，並於 2003 年 5 月 21 日開出信用狀。按契約約定 P 公司應在同年 10 月底交付遊艇，但屆期 P 公司並未依約履行交貨義務。T 公司遂於 2004 年 5 月底委請律師催告 P 公司於 10 日內交付遊艇，否則解除買賣契約，但 P 公司仍未履行交貨義務，T 公司以契約當已解除為由，請求 P 公司返還上開訂金及自 2003 年 5 月 5 日起加付之利息。P 公司辯稱該遊艇之引擎及部分原料必須分別由英國及日本進口，而 2004 年起，國際原油價格飆漲，原物料價格飛漲，英、日兩國暫時不供應零件，此乃屬於不可抗力事故，非 P 公司所能預料，故不應由其負擔遲延責任，且原料已能進口，該遊艇在 2004 年 6 月底前即可交貨，T 公司先前所開出之信用狀已逾期失效，並未能開出有效的新信用狀，更未表示是否仍欲購買所訂之遊艇，導致 P 公司已建造一半之遊艇未敢繼續建造，其催告函所訂 10 日期限，應不具催告之效力，P 公司並非不能履行契約，T 公司不得解除買賣契約。
- 2.台灣 F 公司於民國 2003 年 7 月及 8 月間向 S 公司訂購棉胚布 1,750,000 碼，S 公司僅交付 1,705,000 碼，尚欠 45,000 碼，已逾約定之交貨期限，S 公司仍拒不交貨，導致 F 公司出口日本的泡泡布無法如期交貨，日本進口商 A 公

司乃向 F 公司索取 US\$30,000 的賠償，F 公司於賠付 A 公司後，認為因 S 公司之違約使 F 公司無法履行其與日本進口商 A 公司間之契約，所造成之損失應由 S 公司負責。S 公司則主張訂約後國際間原油價格飆漲，帶動原、物料價格猛漲，此乃屬於不可抗力事故，非其所能控制，不可歸責於賣方，故不應由其負賠償責任。

### 問題

- 1-1.依信用狀統一慣例(UCP 600)第 36 條之規定，不可抗力事故包括那些情形？(6 分)
- 1-2.賣方在買賣契約書應如何訂定不可抗力事故條款，以避免因不可抗力事故所造成違約之賠償？(9 分)
- 1-3.上述個案中，原油價格飆漲(即所謂的能源危機)可否視為不可抗力事故？(5 分)
- 1-4.上述個案(2)中，若 S 公司在交付了 1,705,000 碼之後，主張其已經完成交貨，此一說法根據一般的貿易交易慣例(如 UCP 600)是否能成立？(10 分)

### 參考解答

- 1-1.依其規定，不可抗力事故指天災(Acts of Gods)，暴動(riots)、內亂(civil commotions)、叛變(insurrections)、戰爭(wars)、恐怖活動(acts of terrorism)、罷工(strikes)、營業場所封閉(lockouts)或其他非當事人所能控制之事由(any other causes beyond its control)。
- 1-2.不可抗力事故發生之機會雖然不多，但以台灣而言，颱風、地震發生之頻率仍高，故應在買賣契約中明白約定：(1)不可抗力事故之種類，如天災、暴動等；(2)發生不可抗力事故後應如何處理之事項，如通知、證據；(3)發生不可抗力事故後賣方得取消買賣契約或延遲交貨，買方不得要求損害賠償等事項。
- 1-3.原油價格飆漲(即所謂的能源危機)原則上不得認為不可抗力事故，因為原油價格飆漲雖非當事人所能預料或能控制，但債務人得使用適當方法避免其影響而達到履約之目的，如事先確定能夠取得原料或零件才確認買賣契約。
- 1-4.S 公司實際交付數量 1,705,000 碼，短交 45,000 碼，數量不到 3%，所以根據信用狀統一慣例(UCP 600)第 30 條規定，貨物之數量未逾 5% 上下之差額為可容許，但以信用狀未以包裝單位(packaging units)或個別件數(individual items)規定數量，且動支總金額未逾信用狀金額為條件。

## 第二題 (30 分)

### 個案

展芳公司為一家經營玩具為主之出口貿易商，產品行銷至歐洲、美洲以及東南亞等地區之國家，數十年的出口貿易經驗在玩具業界深獲好評。某日接到國外客戶 A 公司的 e-mail，言明從國貿相關網站得知展芳公司為台灣玩具產品的主要出口商之一，該公司對展芳公司的產品極感興趣並敘明其公司亦是在東南亞地區主要玩具進口商之一，期望能與展芳公司建立商務關係。

由於展芳公司在經營業務方針上採取謹慎態度，故依 A 公司來函之資料透過徵信機構進行信用調查，得知該公司信譽良好應可以進行交易。展芳公司隨即依照 A 公司要求提供產品相關資料如目錄及說明書，經過聯繫後展芳公司也按照 A 公司所挑選出之產品項目報出最好價格，同時免費寄送樣品供 A 公司參考與瞭解其產品之品質、特性、功能與色澤等等是否真正符合其市場需求。經過一連串的貿易交易必經過程，同時雙方也談及有關國際貿易七大主要條件諸如品質、數量、價格、包裝、保險、交貨與付款等條件，一切似乎進行得相當順利。在國際貿易交易進行中付款條件對賣方而言是非常重要的，賣方依約生產製造貨物、安排裝運出口完成交貨義務，而買方則依約履行付款，在付款條件上由於初次交易故展芳公司要求以信用狀作為付款條件，A 公司也欣然同意，因此雙方達成協議，不久展芳公司收到 A 公司的訂單，貿易條件為 CIF，金額 USD50,000，並寄發 Sales Confirmation 予 A 公司以資確認其所下之訂單同時催促 A 公司開發信用狀。

事隔數週展芳公司一直未收到銀行通知信用狀到達之信息，因此去函 A 公司詢問是否已開出信用狀，不料 A 公司回覆還未開發信用狀並要求展芳公司能接受 under value 開發信用狀(信用狀金額為 USD35,000)，該項要求對展芳公司來說是前所未聞，展芳公司百思不解為何 A 公司會如此要求？因此請教銀行界與業界朋友是否可接受 under value 信用狀以及其風險性？依本題案例請協助展芳公司解決下列疑惑。

### 問題

- 2-1. 請問若從商業道德角度,展芳公司是否該接受此項要求？請說明理由何在？ (10 分)
- 2-2. 若展芳公司接受 A 公司要求，在保險方面應有哪些可能處理(金額及方式等) 以對展芳公司之交易利益不會造成太大影響？ (10 分)
- 2-3. 為何 A 公司會提出 under value 開發信用狀？ (10 分)

## 參考答案

2-1.若從商業道德角度,對於初次交易並考量自身風險應委婉的拒絕,因為:

- (1)**A 公司不支付或拖延 under value 之款項:** 付款條件可說是國際貿易交易中最重要的一環,出口商依照買賣雙方簽訂的契約或訂單來生產製造貨物並裝運出口後,接著就是希望能順利取得貨款。本案例中展芳公司以信用狀方式付款之款項,一般而言,只要提示與信用狀所規定相符合的單據,就不用擔心,貨款應可順利取得。但對於 under value 之款項部份展芳公司則要承擔高風險,因為有可能屆時 A 公司不支付或拖延此筆款項。因此展芳公司應考慮先與 A 公司談妥該部份的付款之方式與時點,若 A 公司能在貨物裝運前先付款,對展芳公司才比較有利。
- (2)**通關風險:** 以高價低報的方式申報通關出口,雖然我方經由 C1(免審免驗)通關大致上不易被海關發現,卻不知進口國家之海關是否有所察覺,因此基於生意考量,展芳公司若配合 A 公司要求以達到對方節省關稅與降低成本的目的,但若萬一被海關發現,不僅將會被罰款或遭受刑罰處分,陷自身於嚴重之經營風險中。
- (3)**影響公司商譽:** 因為在被海關發現情況下,不僅將會被罰款或遭受刑罰處分外,且日後通關公司在申報通關時之待遇將會受到降等,對於公司在對外往來商譽上有嚴重的負面影響。

2-2.貨物運輸保險是承保貨物在運輸過程中,因遭遇危險或意外事故所致貨物之毀損或滅失、或連帶發生之費用或責任,而可獲得補償,因此投保金額愈高,保障也就愈高,相對地對貨物所有權人則愈有利。本題案例貿易條件為 CIF,投保事宜應由展芳公司負責辦理,因此辦理投保手續時其保險金額部分,展芳公司可有下列幾種情況:

- (1)**以信用狀金額投保:** 雖然符合信用狀規定,有可能是低於貨物實際價值投保。一般而言,保險公司皆可接受在商業發票金額之 150% 內的投保,若欲超過此範圍保險公司會要求投保人須提出高額保險的正當理由,如無特殊的原因,通常保險公司會拒絕接受。依本案例以貨物實際價值辦理投保,其保險金額高於商業發票金額甚多,有可能遭保險公司拒絕。所以,只要投保之成數夠大,使其保險金額可以達到 USD55,000 以上,且保險公司願接受要保,則對 A 公司與展芳公司權益才不會造成損害。
- (2)**處理方式:**
  - A.**投保兩張保險單:** 實務上,可向保險公司辦理投保兩張保險單,第一張先按信用狀金額(USD35,000)辦理投保,若加一成投保則保險金額為 USD38,500,第二張則投保 under value 之價額(USD15,000),若加

一成投保則保險金額為 USD16,500，第一張保險單作為押匯單據，經由銀行轉交 A 公司，第二張保險單則由展芳公司逕寄 A 公司，貨物運抵目的地時，若有毀損或滅失發生，A 公司可將兩張保險單合併向保險公司提出索賠，以達到貨物實際價值投保的保障。

**B.貿易條件改為 FOB 或 CFR:** 將貿易條件改為 FOB 或 CFR 交易，則保險事宜依國貿條規(INCOTERMS 2000)規定應由買方負責，那麼展芳公司就可不必擔憂投保金額的問題。

2-3.(1)**降低進口成本:** 在高關稅率的進口國，進口商為減少關稅之負擔，通常會以 under value 方式採購與開發信用狀，如此其進口成本相對地降低。

(2)**因應國家外匯短缺:** 有些外匯短缺國家或地區，進口商可能無法申請到交易金額全額之外匯來開發信用狀，因此產生信用狀金額低於實際交易金額，此情況下出口商應特別注意其差額款項的收取。

### 第三題 (40 分)

#### 個案

台灣齊威公司日前在參加過國際商展之後，隨即自美國客戶(Unioncon Ltd.)收到一張訂單；希望以 FOB Los Angeles 以及 D/A 60 days 的付款條件向齊威公司進口物料一批。齊威公司業務經理獲悉上述條件之後，頗感困惑與為難，故在幾經與美國進口商洽談磋商之後，最後雙方確定以 CIP Los Angeles 條件進行交易，且付款條件亦勉強改成為即期信用狀付款。

在雙方簽約確認交易條件後不久，齊威公司即收到對方所開來之信用狀，在該信用狀上有關之單據要求部分規定如下：

1. SIGNED COMMERCIAL INVOICE IN 3 COPIES, INDICATING L/C NO..
2. PACKING LIST IN 3 COPIES.
3. CERTIFICATE OF INSPECTION IN 1 COPY.
4. 2/3 SET OF CLEAN ON BOARD BILLS OF LADING MADE OUT TO THE ORDER OF UNIONCON LTD., MARKED "FREIGHT PREPAID", AND NOTIFY BUYER.
5. INSURANCE POLICY OR CERTIFICATE IN NEGOTIABLE FORM, IN DUPLICATE COVERING MARINE INSTITUTE CARGO CLAUSES (W.A.) WITH EXTENDED COVER; INSTITUTE WAR CLAUSES; INSTITUTE

STRIKES, RIOTS & CIVIL COMMOTIONS CLAUSES FOR FULL INVOICE VALUE PLUS 10% WITH CLAIMS PAYABLE IN LOS ANGELES IN THE CURRENCY OF THE DRAFT IRRESPECTIVE OF PERCENTAGE.

6. BENEFICIARY'S CERTIFICATE STATING THAT 1/3 ORIGINAL B/L AND ONE SET OF NON-NEGOTIABLE DOCUMENTS HAVE BEEN AIRMAILED DIRECTLY TO THE APPLICANT.

對於屢經折衝獲致上述的成果，齊威公司管理階層感到相當滿意；特別是從一開始之詢報價到最後成交的過程，以及美國客戶所提出的條件到最後雙方妥協的結果看來，不得不對齊威公司業務經理之表現表示讚嘆！只是，上述交易條件之轉折對於齊威公司利益將有如何之影響？試請您就下列問題進行分析。

### 問題

- 3-1. 試說明 CIP Los Angeles 與 FOB Los Angeles 有何不同？齊威公司若接受以 FOB Los Angeles 條件交易時，在貨物進出口貿易流程安排上其應負責哪些程序？（10分）
- 3-2. 試解釋 D/A 60 DAYS 是什麼樣的付款條件？在此條件下，進口商應於何時付款給出口商？與信用狀相比較，其對於出口商在經營上可能造成哪些不同之影響？（10分）
- 3-3. 根據上述信用狀有關提單之規定，是否將會影響到出口商權益，試評論之？（10分）
- 3-4. 在該信用狀有關保險單據規定中，述及“IRRESPECTIVE OF PERCENTAGE”，其意義為何？何種情況下會出現這樣的條件？（10分）

### 參考解答

- 3-1.(1) CIP Los Angeles 是屬於 Incoterms 下所解釋的貿易條件，至於 FOB Los Angeles 則是 RAFTD 下的條件；而且，CIP Los Angeles 是屬於出口地的交貨條件，FOB Los Angeles 則是屬於目的地的交貨條件，與傳統所認知之 FOB (named port of shipment) 在內涵及實際使用上截然不同。
- (2) 齊威公司若接受以 FOB Los Angeles 條件交易時，其所需承擔的責任即如同在 Incoterms 下之 DDP 條件與對手成立交易一般。亦即，齊威公司屆時即須負責所有貨物進出口貿易的相關流程安排，直到在進口地 Los Angeles 指

定地點將貨物實際交付給進口商時為止的所有的貨物風險及相關費用。

3-2.(1)D/A 60 DAYS 就是一種承兌交單的付款安排。出口商在將貨物安排出口後即開立 60 天期之遠期匯票連同契約規定單據向銀行申請託收，而託收銀行在接受出口商委託之後，就根據指示委託進口地代收銀行向進口商提示；當進口商向代收或提示銀行就所提示匯票進行承兌後，代收銀行即將出口商所委託單據交付進口商憑以辦理有關提貨事宜，至貨款則於票據到期時再由進口商進行支付。

(2)有關在 D/A 60 DAYS 條件下進口商應於何時付款，有各種不同解釋，尤其是分從進、出口商角度，其主張勢必又有所不同，一般慣例係以見票日（或承兌日）來計算 60 天，為進口商之付款日。故為避免爭議起見，貿易商應儘量避免以此方式來表示有關付款之約定。

(3)使用 D/A 60 DAYS 與使用信用狀對於出口商在貿易經營上將造成資金周轉與交易安全方面極為不同之影響。

(I)資金周轉方面，只要出口商依約交貨後，其通常即可根據信用狀規定申辦押匯，並自押匯銀行處取得交易款項；但是，在 D/A 60 DAYS 方式下，交貨後並無法立即取得款項，而是需透過向銀行申辦託收之後，再由銀行去進口地向進口商提示匯票及單據，且亦需在進口商承兌後一定時日始能取得有關貨款，故通常將造成出口商在資金調度上極大的困擾。

(II)交易安全方面，使用信用狀因有開狀銀行之付款承諾，故只要出口商依照規定提示符合之單據即可自銀行處取得交易貨款，一般而言較有保障。但若是 D/A 60 DAYS 付款的話，則因未有銀行信用之介入，故對於出口商未來是否能順利取得貨款，則完全視進口商之信用而定，因此交易風險相對地高出信用狀付款甚多。

3-3.本題中有關運送單據之規定，對於出口商之權益將會造成極大的影響，可分從兩方面敘述：

(1)提示提單份數部分，由於提單是有價證券，且具有物權證書功能，因此握有全套提單方能掌握完整之貨物所有權。但如今信用狀中規定出口商屆時向銀行提示單據時，並非是提示全套的提單，而是只要其中的 2/3 套即可，其中 1/3 部分則是另行以空郵方式寄送交進口商。如此一來，將會影響到出口商（甚至銀行）對於貨物權利的掌控。亦即，未來縱使進口商未結匯付款贖單，其仍有可能憑其手中之 1/3 正本提單逕為提貨，致使出口商落入錢貨兩空的窘境。因此，較理想的提示提單份數規定，應是要求要全套（FULL SET）提示。

(2)提單收貨人之記載部分，本提單係要求以指示方式來記載收貨人。但是“TO THE ORDER OF UNIONCON LTD.”的記載方式，將使未來出口商在



未獲貨款清償時，同時欲進行提貨再次回復對於貨物控制權時，產生須取得進口商背書轉讓之困擾。因此，理想的提單收貨人記載方式，應是“TO THE ORDER OF SHIPPER”。

- 3-4.(1) “IRRESPECTIVE OF PERCENTAGE” 簡稱 I.O.P.，係對海上貨物保險單上排除免賠額條款（FRANCHISE CLAUSE）限制的文句。亦即，只要保險事故發生所生損害，不管其損害比例多寡，都不會因比例過於輕微而發生保險人不須賠償之情形。
- (2)在貨物運輸險之水漬（W.A.）險條款下，通常會在保險單上規定保險人負責賠償的免賠額，這種免賠額條款在保險單上都係採印定式方式表示。因此，若要在要保時特約要求希望保險人對於未來因保險事故所導致不管如何輕微的損害都能負擔賠償責任的話，則在保險人同意的情況下，亦可以將該特約「不受免賠百分比限制」之事項特別於保險單上標示；其該項特約表示之文句效力將優於保險單上之印定條款規定。