



恩得利 物流團隊: 海空進/出口報關、陸/海/空運攬貨運輸、保險鑑介、全球快遞運送。

營業專長: 費用最便宜. 速度最快. 文件最精美. 服務最親切!

台中市忠明南路 1151 號 電話:04-2262 0983 傳真:04-2262 5619 E/M:leisureinn_tw@yahoo.com.tw

4-11: 理單主管對已出廠之貨物(櫃), 異常問題的處理方式.

AAA: 會發生的問題狀況分析

於 3-5 節中, 筆者有提到出口商於將貨物(櫃)交運輸工具運出後, 會遇到的異常狀況, 於此異常狀況發生時, 理單主管一般都會自出口商或運輸公司處, 得到第一手的異常資訊; 對於貨物(櫃)的動態, 一般可以貨物進儲到集散站之前及之後, 以及報關行報關之後等分為三個段落, 大致會發生的問題種類如下:

1>. 於運交抵貨物集散站前, 可能會發生下列的狀況:

- 1-a. 於運途當中, 因有交通延誤問題, 以致未能如期運抵.
- 1-b. 或是因併貨多筆其他的貨物於同一車輛, 但因不同的卸貨地點, 司機先後卸貨的運輸路線順序, 而造成未能如期運抵.
- 1-c. 或是因資料的錯誤提供, 以致於貨物運交到非指定的出口倉庫地點, 故造成未能如期運抵.
- 1-d. 或是貨物已進到貨櫃站內, 但是倉庫沒有進倉許可(S/O)資料, 或者進倉的資料 (如船名. 航次. 目的港等錯誤.), 故導致貨物無法卸交進倉.
- 1-e. 貨物已到站, 但原進倉(S/O)號碼, 因已被別家出口商先重複報關傳輸使用時, 故無法以原預定的進倉許可(S/O)卸交進倉.

2>. 或於貨物進站後, 於簽發進倉單時發現下列狀況:

- 2-a. 貨櫃重量不符.
(如貨櫃超重)
(或是和申報的 PACKING 資料偏差 5% 以上時, 報關行人員簽進倉單時, 或許不會有問題, 但是報關後估價時, 若發現存疑時, 可能會派驗查明徒增加費用, 甚至會因需更改報單內容, 而產生罰款.)
- 2-b. 或是數量/麥頭, 和廠商所通報的資料不符,

(報關行人員簽進倉單時,可能就會因要查明真正的隸屬貨主,而產生浪費時間有問題;倘若因未查明而報關後於 C2 或 C3 情況下估價員(驗貨員)審(查驗)本張報單時,若發現錯誤甚至會因需更改報單內容時,可能會因而產生額外費用或罰款.)

2-c.或是櫃號/櫃種類/櫃數量不符,

2-d.或是多筆同時出口時,貨物錯誤對掉,

2-e.來貨包裝體破損,

(簽進倉單時,不會有問題,但是報關後領提單時,船公司可能會簽發不清潔提單,造成押匯時的困擾.)

2-f.運交的貨物,並非於此集散站結關之出口貨物,

2-g.當日同時多批報關,櫃號或倉單號對調,致貨物(櫃)運交錯誤.

3>. 或是於報關行報關(傳輸)後,發現下列的狀況:

3-a.甚至於貨物進倉後,船公司臨時變更船名.航次,以致結關貨櫃場也跟著變動.

3-b.貨物進倉後,因故要部份(或全部)貨物,要退關,或退倉,或轉船,或押運轉倉.

3-c.不同出口廠商的貨物,要併成於同一個貨櫃中運輸.

3-d.貨物進倉後,才發現尚有其它的貨物未裝運出廠,但這些短漏的貨物,一定要和已進倉的貨物同時出口.

3-e.因船席(公司)的因素,故貨物需於原集散站,或於目前的貨需暫存海關,轉船等候下班船席,或做全部(或部份)的退關申請.

3-f.因涉及違反海關之通關法律,或因仿冒商標、債權債務糾紛,而致貨物被海關暫扣留,或被權益人員申請扣押,或假扣押執行.

3-g.報關內容中的價格,數量,貨名,退稅資料,有誤需要更改.

3-h:實際運出的規格,或數量,和先前所提供的通關資料不符.

於上列諸種貨物裝船前,所遭遇到的各種奇奇怪怪的情況,通常客戶,或貨櫃場,或港邊代理,或運輸公司,都會很迅速的通知理單員主管,或若直接通知理單員時,則理單員應依照執勤規定,立刻轉通知理單主管協調因應的處理方式,由其指導排解此類的異常問題,理單主管平日更應提醒理單人員,絕對不可以對此類似情況獨自逕予處理,以免因誤判造成莫大的時間掌控損失.

BBB. 理單主管對問題解決的方式介紹.

理單主管對於報關之貨物於裝船前, 所遭遇到各種奇奇怪怪的情況, 於客戶或貨櫃場, 或港邊代理, 或運輸公司, 迅速的通知理單員轉呈報之後, 理單主管所採行的協調, 或因應的處理方式介紹如下:

4-11-BBB-1:

於運交抵貨物集散站前, 可能會發生下列的狀況:

1-a. 於運途當中, 因有交通延誤問題, 以致未能如期運抵.

<處理方式>

- i. 再洽詢船公司可以等待的時間, 必要時申請倉庫夜間進倉, 但應注意會產生額外的夜間進倉費用, 依貨櫃場而異, 理單主管應事前告知出口商會有此類額外費用產生.
- ii. 若是遲延進倉後, 又抽中應查驗時, 則需加快海關的查驗程序完成, 才可以經估價放行後, 交由船公司裝船(櫃).
- iii. 若仍來不急時, 則若裝船地海關及船公司, 不可以將截止收貨的時間較遲緩一或兩天, 以讓報關行有足夠時間, 完成通關程序時, 則可考慮退關(倉)、或註銷報關, 將貨物轉運往裝船地海關結關.
- v. 若仍來不急時, 則唯有退關改下航次船隻出口.

1-b. 或是因併貨多筆於同一車輛, 但因不同的卸貨地點, 而造成其他的貨物未能如期運抵.

<處理方式>

- i. 再洽詢船公司可以等待的時間, 必要時申請倉庫夜間進倉, 但應注意會產生額外的夜間進倉費用, 依貨櫃場而異, 理單主管應事前告知出口商會有此類額外費用產生.
- ii. 若是遲延進倉後, 又抽中應查驗時, 則需加快海關的查驗程序完成, 才可以經估價放行後, 交由船公司裝船(櫃).

- iii. 若仍來不急時, 則若裝船地海關及船公司, 不可以將截止收貨的時間較遲緩一或兩天, 以讓報關行有足夠時間, 完成通關程序時, 則可考慮退關(倉), 將貨物轉運往裝船地海關結關.
- v. 若仍來不急時, 則唯有退關改下航次船隻出口.

1-c. 或是因資料的錯誤提供, 以致於貨物運交到非指定的地點, 故造成未能如期運抵.

<處理方式>

i. 若可以於原地結關時.

接洽船公司, 是否可以於卸錯貨的地點, 辦理結關申報手續; 若可以時, 則請船公司重新給一個新的倉單(s/o)號碼, 以此新的號碼重新傳輸.

ii. 若不可以於原地結關時.

趕快申請退倉, 轉運到正確的結關貨櫃場(站), 辦理通關手續.

1-d. 或是貨物已進到貨櫃站內, 但是倉庫沒有進倉許可資料, 或者進倉的資料 (如船名. 航次. 目的港等錯誤.), 故導致貨物無法卸交進倉.

<處理方式>

i. 如因缺少船公司的資料時, 請船公司速傳輸本批貨的倉單(S/O)資料,

ii. 或港邊報關行速通知貨櫃場, 或運輸的司機, 本批貨物的倉單(S/O)資料, 先行卸貨進倉.

1-e: 貨物已到站, 但原進倉(S/O)號碼, 因已被別家出口商先重複傳輸使用時, 故無法卸交進倉.

<處理方式>

通知船公司 S/O, 被錯誤佔用情況, 並請船公司重新給一個新的倉單(S/O)號碼, 以此新的號碼卸貨進倉, 重新傳輸通關資料.

4-11-BBB-2:

或於貨物進站後,於簽發進倉單時發現下列狀況:

2-a.貨櫃重量不符.

(如貨櫃超重)

(或是和申報的 PACKING 資料偏差 5%以上時,)

<處理方式>

簽進倉單時除非重櫃已超重,一般不會有問題,但若報關後估價員,存疑時,可能會派驗,甚至會因需更改報單內容,而產生罰款.

因應處理方式如下:

i. 如重貨櫃超重時,請出口商直接和船公司洽商,是否可憑切結責任後,請其立刻通知貨櫃場收櫃.

ii. 如超重量出口商有異議時,則可自行付費申請重磅,此時若欲減輕重量時,則可考慮以較輕的拖車板架載櫃過磅,則往往相差有 500KGS

iii. 如以上兩方法皆不可行時,則可考慮將貨櫃內的貨物卸下部份,再行更改通關的資料處理.

唯下卸的貨物應以種類劃一,箱號順序排列為原則.至於貨櫃是應於貨櫃場內、或外卸下時,則可自裝卸費、倉儲等成本考慮,一般以貨櫃場外,自行卸貨成本較低;

但卻因往往發現時,貨櫃已通過貨櫃場的管制站,或已完成交櫃手續,故往往需於貨櫃場內申請監視卸貨,以使重量符合.

會發生的費用為:貨櫃封條費,海關監視規費,吊櫃費,拆卸費..等等須先向出口商報備.

2-b.或是數量/麥頭,和廠商所通報的資料不符,

<處理方式>

需由理單主管通報出口商,找出實際狀況,如資料仍不符時.報關人員於簽進倉單時,可能就要先查明真正的隸屬貨主,而走可能產生浪費時間等問題;倘若因未查明而報關後於 C2 或 C3 情況下,估價員

(驗貨員)審(查驗)本張報單時,若發現錯誤甚至會因需更改報單內容時,可能會因而產生額外費用或罰款,不可不慎,其應對有下列兩大項.

AA.時間充裕時:

- i. 修改原輸入的通關資料,為正確後,於海關電腦尚未放行前,重新傳輸,應追蹤是否後傳輸的正確資料,會取代蓋壓過,先前傳輸的錯誤資料.
- ii. 如後傳輸的正確資料,並未取代蓋壓過,先前傳輸的錯誤資料時,於海關電腦回應應查驗前,書面申請查驗更正.

BB.時間不充裕時:

- i. 通關的資料不改,但是押匯的文件,和給國外的文件再修改成為正確的資料.
- ii. 如因押匯的總金額,和出口報單申報的金額不符時,則放行後,因數量欄不能申請更改,但單價及總價欄可以更改,因之可以再藉申請海關調高,或降低報單貨品的單價方式解決.

於報關放行後,若申請更改單價及總價時,應檢附下列文件:

說明/申請書,
國外的訂單,
結匯水單或信用狀,
正確的出口 INVOICE,

向出口地海關申請更改報單總金額,以便國稅局的電腦勾稽核銷.

iii. 如涉及報單修改時,應注意下列的重要原則:

iii-a:非退稅報單以放行日起計三個月內需修改完畢.如超過時間時,需提供國稅局之異常申報(通知)表,才得予以修改.

iii-b:副報單修改以一次為限.

iii-c:如涉及總金額變更時,於\$20,000 以下時,授權稅捐單位直接憑證明認可,不予修改.

2-c.或是櫃號 / 櫃種類 / 櫃數量不符,

<處理方式>

- i. 需由理單主管通報出口商,找出實際狀況,應懷疑是否有因同日出口商(或製造廠商)結關多筆,故將貨櫃號/櫃種類/櫃數量弄錯,一定要依下列程序判明出正確的櫃號,貨櫃場管制站人員可能也能依據其手邊的貨櫃資料,而協助找出原因,但是這祇能由港邊的外務員轉提供給理單主管三考,其正確的櫃號仍應由出口商決定,理單主管絕對不可以隨便猜測,或代為決定,任性的的交附港邊的外務

員簽出進倉單,以免錯運交貨櫃,引起後面貨櫃到目的地後,更難處理的窘境及承擔無謂的責任。

- ii. 若一直仍未能找出正確資料前,應囑咐港邊的外務員勿簽出進倉單,則會因貨櫃場尚未傳輸貨櫃資料進入海關的資料庫,將會自動的註銷此筆報關申報;為防意外產生,理單主管應照會船公司勿調運出此未明的貨櫃。
 - iii. 正確的櫃號找出後,若不同於已傳輸報關的櫃號時,則應修改原輸入的通關資料,為正確後,於海關電腦尚未放行前,重新傳輸。並應追蹤新傳輸的正確資料,是否業已取代蓋壓過,先前傳輸的錯誤資料。
- v. 如後傳輸的正確資料,並未取代蓋壓過,先前傳輸的錯誤資料時於海關電腦回應應查驗訊息前,書面申請查驗更正。

2-d.或是多筆同時出口時,貨物錯誤對調。

<處理方式>

需由理單主管通報出口商,找出實際狀況,應懷疑是否有因同日出口商(或製造廠商)結關多筆,故將貨物(櫃)弄錯對掉,

- i. 應找出正確的資料後,,
 - ii. 若未找出正確資料前,應撤銷此筆報關申報。
 - iii. 若需退倉對調時,應等貨物(櫃)對調手續完成後,修改原輸入的通關資料,為正確後,於海關電腦尚未放行前,重新傳輸,應追蹤是否後傳輸的正確資料,會取代蓋壓過,先前傳輸的錯誤資料。
- v. 如後傳輸的正確資料,並未取代蓋壓過,先前傳輸的錯誤資料時,於海關電腦回應查驗前,書面申請查驗更正。

2-e.來貨包裝體破損,

<處理方式>

發生此情況時,若未正確處理,於簽進倉單時,可能不會有問題,但是報關後領提單時,船公司可能會簽發不清潔提單,或要求出口商具決責任,而會造成押匯時的困擾。其處理順序如下:

- i. 需由港邊現場的人員,親自到貨物存放的現場,查看貨物破損的實際情形,並將之分析如下,回報給市區的理單人員記錄後,由理單主

管將狀況通知出口商, 或如本案有投保內陸運輸險(LANDING RISKS)時, 則需同時通知保險公司.

港邊現場人員, 親自查看貨物破損情況後, 分析和回報給市區理單主管的要點如下:

(理單主管可於遇到破損狀況時, 影印下段稿, 貼黏或傳真給出口商, 以避免聯絡時口誤, 影響處理方式的選擇或判斷.)

i-a: 破損的件數為若干?

i-b: 包裝破損範圍為:

 外包裝體破損.

 主包裝體破損.

i-c: 包裝破損原因為:

 折裂,

 折灣,

 撞洞,

 繃破,

 鬆網,

 水浸,

 雨淋,

i-d: 包裝破損情形為:

 外觀: 部份 / 全部 內物: 漏出 / 未漏出 視覺: 破壞 / 未破壞

=====

 外箱部份暴開, 內裝物未漏(露)出.

 外箱部份暴開, 內裝物已顯漏(露)出.

 外箱部份暴開, 內裝物已顯漏(露)出, 且目視未明顯破壞.

 外箱部份暴開, 內裝物已顯漏(露)出, 但目視已明顯破壞.

 外箱全部暴開, 內裝物未顯漏(露)出, 且目視未明顯破壞.

 外箱全部暴開, 內裝物未顯漏(露)出, 但目視已明顯破壞.

 外箱全部暴開, 內裝物已顯漏(露)出, 且目視未明顯破壞.

 外箱全部暴開, 內裝物已顯漏(露)出, 但目視已明顯破壞.

ii. 出口商如就報關行理單主管, 所回報的破損情況分析, 如對貨物本身無大礙時, 則可通知保險公司取銷出險通報, 而且於貨櫃場同意時, 則可以出口商名義擔保, 出具切結放棄貨損索賠(CLAIM)聲明書, 貨櫃場仍以清潔無瑕疵方式登錄收貨, 否則若其於收貨單簽註收貨瑕疵時, 船公司亦會於提單上登錄收貨時的瑕疵狀況, 而使提單成為非清潔提單(UNCLEAN B/L); 或是要求出口商具決破損的責任, 才不會產生違反 L/C 條款規定, 而不能押匯的迴境.

- iii. 如果貨物損壞情況，符合內陸保險的條款時，出口商且擬提出索賠時，則貨物應留存原地保留原貌，由保險公司派員公證後，由保險公司允許後，才得移動貨物做整修處理，程序如後(iv)。
- v. 於(ii)或(iii)的動作完成後，則可以辦理退倉的手續，將貨提領出，運交出口商指定的處所，做適當的改善補救處理。

2-f. 運交的貨物，並非於此集散站結關，

<處理方式>

此情況大部份發生於，

- a. 貨櫃場收貨人員於收貨進倉單時，因麥頭或箱數的不符，
- b. 或運卡車司機於卸貨進倉單時，因麥頭或箱數的不符，
- c. 或報關行現場人員，於清點或簽進倉單時，因麥頭或箱數的不符，
- d. 或是於貨櫃運輸情況，無法於原應進倉的貨櫃場，找到該貨櫃號碼的進倉資料，

而發現和原擬報關之貨物(櫃號)不符；

此時現場人員應將到貨的狀況通知市區的理單人員記錄後，由理單主管將狀況通知出口商查明原因後。

- i. 若僅是單純的來貨麥頭書印錯誤時，則由報關行向海關申請監視後請工人(或量少可為時，自行更改)理貨更改麥頭。或為貨櫃時，由出口商提出正確的櫃號，簽出進倉單。
- ii. 若因為出口商當日出口貨物多筆，故倉庫(司機)混淆出(卸)貨時，
 - ii-a: 若正確的貨物均於同一貨櫃場，祇是進倉錯誤時，則請貨櫃場將貨物(櫃號)對調，重新進倉於正確的倉儲位置，即可憑以簽出正確的進倉單憑以報關。
 - ii-b: 若正確的貨物均不同於一個貨櫃場，則需各自辦理退倉手續後，各自領出後將貨物(櫃)對調，重新進倉於正確的倉儲位置，再憑以簽出正確的進倉單憑以報關。

為避免錯誤的產生，故理單人員對於同一出口商，同一天，於同一貨櫃場(站)，結關申報 2 個(批)以上貨櫃(物)，(或散裝/併裝貨物時)，雖以不同的報單申報，(或不同的進口商，或 L/C，或買主，或訂單號碼)，仍需要求出口商書面確認，相關的麥頭及倉單資料，以避免弄錯誤運。

於 4-5 節中的部份，筆者曾建議理單主管，於管理下列事項時：

(摘錄 4-5 節原稿如下。)

2. 理單主管應立刻或當日複核，理單員輸入後印出的

INVOICE 及 PACKING 資料。

- i. 若無誤時，始可傳輸給海關，及列印出口報關。
- ii. 於未提供結關完整之 INVOICE 及 PACKING 資料的案件，報關行理單主管，應提醒理單員，於此兩種 INVOICE，及 PACKING 表格印出後，應速 FAX 廠商，請其確認無誤後"簽名" FAX 回傳報關行，以為日後若有錯誤時，海關判明的責任的依據。

若出口商不簽回時，則可能會因出口商未提供 INVOICE 及 PACKING 可供報關行核對時，若怕自我核對時，"百密一疏"資料有誤，而且無出口商簽署時，兩報表傳輸報關時，會和規定不符，恐若造成通關障礙。)

理單主管可以於要傳真給出口商簽名確認的 INVOICE 及 PACKING 表格中，明確的表示出該表格貨物之 S/O 號碼及相關的櫃號，和麥頭資料。則於出口商確認簽署回傳後，亦可確認為憑，避免以後的紛爭。

2-g. 當日同時多批報關，櫃號或倉單號對調，致貨物(櫃)運交錯誤。

<處理方式>

此情況大部份發現於：

- a. 貨櫃場管制站收貨人員於收貨時，發現運交的貨櫃非 S/O 所屬的船公司貨櫃。
- b. 或報關行現場人員，於抽中應驗 C3 案件，於陪驗貨物時，發現實際貨物，和原申報內容不符，
- c. 或是於貨櫃運輸情況，無法於原應進倉的貨櫃場，找到該貨櫃號碼的進倉資料，而發現擬報關之貨物(櫃號)不符；

此時港邊現場人員，應將到貨的狀況，通知市區的理單人員，由其記錄後，轉報給理單主管，再將狀況通知出口商查明原因後。

- i. 若僅是單純的來貨貨櫃號碼錯誤時，則憑正確的貨櫃號碼，簽出正確的進倉單後，就可憑辦理後續的報關手續。
- ii. 若因為出口商當日出口貨櫃多個，故倉庫(司機)混淆出(拖)櫃時，
 - ii-a: 若正確的貨櫃均仍於同一貨櫃場，祇是進倉錯誤時，則請貨櫃場將貨櫃號對調，重新進倉於正確的倉儲位置，即可憑以簽出正確的進倉單憑以報關。

- ii-b: 若正確的貨櫃均已經卸於不同的貨櫃場時, 則需各自辦理退倉手續後, 各自領出後將貨物櫃對調, 重新進倉於正確的倉儲位置, 再憑以簽出正確的進倉單憑以報關。

為避免錯誤的產生, 故理單人員對於同一出口商, 同一天, 於同一貨櫃場(站), 結關申報 2 個(批)以上貨櫃(物), (或散裝/併裝貨物時), 雖以不同的報單申報, (或不同的進口商, 或 L/C, 或買主, 或訂單號碼), 仍需要求出口商書面的確認, 相關的麥頭及倉單資料, 以避免弄錯誤運。

於 4-5 節中(摘錄原稿如下)筆者曾建議理單主管, 採下列管理事項時:

2. 理單主管應立刻或當日複核, 理單員輸入後印出的

INVOICE 及 PACKING 資料。

i. 若無誤時, 始可傳輸給海關, 及列印出口報關。

ii. 於未提供結關完整之 INVOICE 及 PACKING 資料的案件, 報關行理單主管, 應提醒理單員, 於此兩種 INVOICE, 及 PACKING 表格印出後, 應速 FAX 廠商, 請其確認無誤後"簽名" FAX 回傳報關行, 以為日後若有錯誤時, 海關判明的責任的依據。

若出口商不簽回時, 則可能會因出口商未提供 INVOICE 及 PACKING 可供報關行核對時, 若怕自我核對時, "百密一疏" 資料有誤, 而且無出口商簽署時, 兩報表傳輸報關時, 會和規定不符, 恐若造成通關障礙。)

理單主管可以於要傳真給出口商簽名確認的 INVOICE 及 PACKING 表格中, 明確的表示出該表格貨物之 S/O 號碼及相關的櫃號, 和麥頭資料。則於出口商確認簽署回傳後, 亦可確認為憑, 避免以後的紛爭。更可以藉此動作確保不會面臨將來被訴訟為冒用廠商名義報關之官司風險存在。

4-11-BBB-3:

或是於報關後, 發現下列的狀況:

3-a. 甚至於貨物進倉後, 船公司臨時變更船名. 航次, 以致結關貨櫃場也跟著變動.

<處理方式>

i. 若可以於原地結關時.

接洽船公司, 是否可以於原卸貨的地點, 辦理結關申報手續, 若可以時, 則船公司可能會重新給一個新的倉單(s/o)號碼, 報關行以此新的號碼重新傳輸報關資料.

BB. 若不可以於原地結關時.

通知原掛船號的船公司, 此貨物(櫃)海關雖已放行, 但不出口, 請其貨櫃場作業人員, 勿裝(拖)櫃.

於該船號的短結關貨單(SHORTING MEMO), 簽發退回後, 向海關申請退關, 轉運到正確的結關貨櫃場(站), 再辦理通關手續.

換言之, 可能會延遲一航次的船期.

3-b. 貨物進倉後, 因故要部份(或全部)貨物, 要退關, 或退倉, 或轉船, 或押運轉倉.

<處理方式>

i. 若原傳輸入的報關資料, 業經放行時, 若為經抽中應驗的 C3 案件, 則仍需經海關驗明無訛後, 才可以向海關申請辦理退關手續或領出倉庫.

ii. 通知船公司, 那些貨物(櫃)不出口, 請其貨櫃場作業人員, 勿裝(拖)櫃.

v. 於該船號的短結關貨單(SHORTING MEMO)退回後, 再辦理退關, 退倉, 領出要退關之貨物(櫃). 或轉船, 或押運轉倉等手續.

3-c. 不同出口廠商的貨物, 要併成於同一個貨櫃中運輸到國外.

<處理方式>

一般情況為國外的同一買方向台灣多家的出口商購貨, 並絕大多數會指定一家台灣的攬貨公司實施併裝作業.

則接此類出口報關案的理單主管, 應於理單的封面上記錄、並應通知船公司那些倉單號碼的貨物, 要合併成櫃;

也有時候攬貨公司已先安排好併裝計劃, 並主動的通知出口商(報關行)於 S/O 中表述那些號碼的 S/O 要交叉併裝;

於材積數足夠併裝情況下，都可以由各出口商單獨報關放行後，再，申請船公司將散裝貨物於貨櫃場內併裝成整櫃運輸。

理單主管及下屬人員，最需要留意的為，現行海關作業規定，為不同名義之出口商，其貨物不得於貨櫃場外併裝。

雖然有些船公司的貨櫃場，對於此情形的出口案件，仍以散(併)裝(CFS/CFS)的名義，簽出多份的進倉單，供報關行以散(併)裝報關。但是若非抽中C3應驗則罷，倘於抽中應驗的情況下，則應驗的貨物，仍依規定需卸下為CFS方式，供海關查驗。或則會行成額外名義的開銷費用產生，故如以此方式進行通關手續時，出口商及報關行的理單主管應深思會發生的情況，才可決定採行與否。

3-d.貨物進倉後，才發現尚有其它的貨物未裝運出廠，但這些短漏的貨物，一定要和已進倉的貨物同時出口。

<處理方式>

i. 若於傳輸資料給海關之前，則祇需將短裝的貨物，運到貨櫃場後，吊出原整櫃的櫃號，申請海關監視，將貨物裝入該櫃後，以同一倉單(S/O)號碼後傳輸資料報關即可。

ii. 若是已傳輸資料，且已放行後，則於**散裝**的情況，而且時間充裕的情況下，

ii-a:則祇需將短裝的貨物，重新以一新的倉單號碼進倉，另行單獨傳輸報關資料，

ii-b:通知船公司，將此兩筆(或以上)的倉單S/O貨物，合併成一張提單。

當然若時間不充裕時，

則唯有原已報關放行之貨物，辦理退關轉船手續後，和後進倉短裝的貨物，選擇(i)或(ii-a)(ii-b)的方式辦理。

iii. 若是已傳輸資料，且已放行後，則於**整櫃**的情況，而且時間充裕的情況下，

iii-a:則祇需將短裝的貨物，重新以一新的倉單號碼進倉，另行單獨傳輸報關資料，

- iii-b:通知船公司,或吊出原整櫃的櫃號後,申請海關監視,將貨物裝入該櫃後,將此兩筆(或以上)的倉單貨物,合併成一張提單.
- iii-c:而若此兩筆通關的資料,於彙總後和實際的櫃裝資料不符時,即通關的資料不改,但切結書呈船公司,請依所給的實際櫃裝資料發提單,即押匯的文件,和給國外的文件,再修改成為正確的資料.
而出口商會面臨第二次補進的貨物重複報關因需多開發票,產生營業額虛帳的會計沖銷作業.
或如第二次補進的貨物以免費樣品(04)、或補償無價品(92)方式報關,亦可達到無需重複開發票虛增營業額情況.

當然若時間不充裕時,
則唯有原已報關放行之貨物,辦理退關轉船手續後,和後進倉短裝的貨物,選擇(i)或(ii-a)(ii-b)的方式辦理.

3-e.因船席(公司)的因素,故貨物需於原集散站,
或於目前的貨需暫存海關,轉船等候下班船席,
或做全部(或部份)的退關申請.

<處理方式>

- i. 若於結關地的海關即已發生,而且為全船的貨物均同樣狀況時,則由船公司向海關辦理整批(船)轉船手續即可.
- ii. 若為單獨的退關事件時,則可由船公司或報關行,於結關地或裝船地海關,辦理退關或轉船手續就可以.

3-f.因涉及違反海關之通關法律,或因債權債務糾紛,而致貨物被海關暫扣留,或被權益人員申請扣押,或假扣押執行.

<處理方式>

- i. 若是報關之物品於海關查驗貨物時,發現申報不符時,而不符的部份若為涉及沖退稅辦法,或違反其他法律規定之罰責時,則海關會取樣由報關行陪驗人員簽署後,貨物先依正常程序放行後,溢退稅捐部份,再依章科罰鍰.
- ii. 若為涉及禁止性之輸出貨品時,則全貨依章,應予查扣留滯,待全案確定後,再依裁決情況處理.

- iii. 若為不易保存之物品時, 可由報關義務人, 換以海關同意等值之抵押品(款), 外加可能之罰款金額, 於抵押品存關後全貨領回.
- v. 若為海關因接到法院通知由債權人申請之扣押通知時, 則唯有等案情確定後, 由債務人(報關義務人)申請法院解除扣押, 准許後得以憑法院通知辦理.
- vi. 若為海關因接到法院通知由債權人申請之假扣押通知時, 由債務人(報關義務人)提出反假扣押之擔保金後, 申請法院解除假扣押, 准許後得以憑法院解除假扣押通知, 海關依法應放行該貨物, 由報關義務人辦理運輸或領回之申請.

3-g. 報關內容中的價格, 數量, 貨名, 退稅資料, 有誤需要更改.

<處理方式>

- i. 修改原輸入的通關資料, 為正確後, 於海關電腦尚未放行前, 重新傳輸, 應追蹤是否後傳輸的正確資料, 會取代蓋壓過, 先前傳輸的錯誤資料.
- ii. 如後傳輸的正確資料, 並未取代蓋壓過, 先前傳輸的錯誤資料時, 於海關電腦回應查驗前, 檢附完整的書面向海關申請查驗更正.
- iii. 若已公佈或海關訊息回應, 抽中應驗時, 則若申請更改時, 有涉及沖退稅之利益時, 則應依海關緝私條例徵處. 故出口商若採用此法時, 則需考量此利害得失關係.

3-h: 實際運出的規格, 或數量, 和先前所提供的通關資料不符.

<處理方式>

AA. 時間充裕時:

- i. 修改原輸入的通關資料, 為正確後, 於海關電腦尚未放行前, 重新傳輸, 應追蹤是否後傳輸的正確資料, 會取代蓋壓過, 先前傳輸的錯誤資料.
- ii. 如後傳輸的正確資料, 並未取代蓋壓過, 先前傳輸的錯誤資料時, 於海關電腦回應應查驗前, 書面申請查驗更正.

BB.時間不充裕時:

- i. 通關的資料不改, 但是押匯的文件, 和給國外的文件再修改成為正確的資料.
- ii. 如因押匯的總金額, 和出口報單申報的金額不符時, 則放行後, 再藉調高或降低報單的單價後, 檢附下列文件, 含說明/申請書, 國外的訂單, 結匯水單或信用狀, 正確的出口 INVOICE, 向出口地海關申請更改報單總金額, 以便國稅局的電腦勾稽核銷.
- iii. 如涉及報單修改時, 應注意下列的重要原則:
 - iii-a:退稅報單: 以自海關首次核發副報單之翌日起計六個月內需修改完畢.
非退稅報單:以自出口放行翌日計四個月內需修改完畢.
如超過時,除提供國稅局之異常申報表外,逾期不得更正..
 - iii-b:副報單修改限以一次為原則.
 - iii-c:如涉及總金額變更時,於離岸價格\$20,000 以下時,授權稅捐單位直接憑證明認可,海關不予修改.

3-i:若因申報不符,而致被海關依章處分時,可能的應對處理方式.

<處理方式>

AA.若是海關對所申報的出口稅則號碼存疑時:

- i. 若確實申報錯誤時, 則於照會海關同意之稅則號碼後, 貼\$100 規費重新傳輸正確之號碼, 修改原輸入的通關資料, 報關行理單主管應更正內部的存檔資料之稅則號碼, 以便往後出口報關同樣品名時延用.
- ii. 若由英文翻譯為中文之品名後, 若稅則號碼為正確時, 則應向疑詢的關員接洽, 告知出口品之功能作用後, 無需更改.

BB.若是海關對所申報的出口品之退稅清表存疑時時:

若對於未抽中應驗之案件,

- i-a. 於關員存疑查詢時, 則應詳細解釋申報內容填寫計算數量之依據;
- b. 或於其同意情況下, 由出口廠商提供實際貨樣供其比對;
- c. 或於上兩項化解存疑方式未獲採納時, 由關員逕行改派查驗或取樣澄清疑點.

而對於抽中應驗之案件,

除非異常的情況下, 一般如驗貨員就所申報事項挑認無訛後, 估價部門關員或機動隊關員, 除非接獲具體的檢舉內容外, 或事態嚴重者外, 大都不會再予複驗.

CC.若是海關對所出口商申報的出口報關內容錯誤時:

- i. 若對於不符部份依海關緝私條例及懲治走私辦法及沖退稅辦法依章課罰,
- ii. 若罰款不逾五千元時, 除非累犯, 都將予免罰處分.
- iii. 出口廠商如對海關處分不予接受時, 可依程序提出異議及訴願等行政救濟.
有關行政救濟之程序及提出時限等, 請參閱本書「6-10. 理單人員應瞭解海關的行政救濟基本規定」之解說.
- iv. 若於每一階段的行政救濟評定前, 出口廠商自行撤回該階段之異議或訴願者, 海關將依法視為未於該階段中提出行政救濟程序, 對於延誤處分之罰鍰, 應依有關規定加徵滯納金.

3-j:於貨物報關放行後,要修改報單之出口數量或單價及總價格時,可能的應對處理方式.

<處理方式>

AA.若是要修改數量時:

- i. 若是於報關放行之後要修改出口貨物之數量時, 因為貨物已出口, 貨物已不在海關, 所以海關無法查核出口商所要求修改之事實, 故無法准予修改出口報關數量.
- ii. 若是於報關放行之後要修改出口貨物之退稅清表之數量時, 出非所修改之項目, 於報關時有驗關或已由海關取樣留存, 而原該筆報單之驗貨關員也認可所申請修改退稅清表之事實之外, 其餘情況均因為貨物已出口, 貨物已不在海關, 所以海關無法查核出口商所要求修改之事實, 故無法准予修改出口報關貨物退稅清表之數量.

AA.若是要修改單價及總價金額時:

若是於報關放行之後要修改出口貨物之單價及總金額時, 需符合下列基本條件:

- a. 海關准予修改之唯一理由為報關筆誤(錯務)原因, 如其它買賣之間同意變更金額, 或外力影響, 或金融因素等原因, 皆不准予修改.
- b. 而且同一份報單僅能以修改一次為限.
- c. 除非能提出國稅局之異常報告單外, 報關修改以報關日起算六個月為限.
- d. 同一報單修改之總金額需於新台幣二萬元以上, 以下時由國稅局自行依事據認定, 無需由海關修改認可.

再依下列程序於報關放行之後要修改出口貨物之單價及總金額:

- a. 需由報關行依擬修改之單價及總金額內容, 先列印出正確之出口報單.
- b. 出口商於收到報關行重新列印之出口報單時, 需依據其中所檢附的出口報單申報之
 - i. 報關日期;

ii. 報關之匯率;

iii. 報關之數量及數量,

開立統一發票, 並於統一發票本聯號碼之後再預留一連號之空白統一發票, 供不符時之備份使用.

若於獲海關准予修改後再以此份修改金額後之統一發票, (或併入月結報表)向國稅局申報營業金額.

出口廠商為避免錯誤產生, 於開立此份擬修改金額之統一發票時, 可以採用下列方式:

於發票正面寫入:

i. 報單上之進口商名稱為買方;

ii. 金額欄填入” FOB 價(離岸價) 加 運費 加 保險費 加/減項 乘 報關匯率 ”計算所得之金額, 及大寫欄.

iii. 品名欄則填寫 “如背貼附表”後;

於發票正背面:

i. 將出口報單整頁縮影後黏貼於發票背後.

- c. 一次檢附修改申請書及下列文件向海關提出修改:

i. 統一發票第二聯正本.

ii. 信用狀或及修改書證明擬修改金額無誤.

iii. 或無第 ii 項之信用狀時, 改以國外匯入款水單.

iv. 正確之擬修改之報關用 INVOICE.

v. 原成加之訂購單如 PROFORMA INVOICE, PURCHASE ORDER, SELLER'S NOTE 等等.

vi. 如有特殊情況時, 需再以說明書敘述原委.

若確實申報錯誤時則於海關同意修改後, 需貼\$100 規費由海關重新傳輸正確之單價及總價金額資料, 修改原輸入的通關資料.

報關行理單主管應追蹤將送關之文件中之統一發票及信用狀或水單回收, 送回給出口商正式報稅之用.

<4-11 附表>

報關行 貨物破損報告單

報告日期: ___/___/___ 時間:__:__

敬啟者:

有關 貴公司於___/___/___ 日結關委由敝公司,

以出口報單號碼： ____ / ____ / 89 / ____ / ____ 之貨物，

目的地港為：_____ 報關件數為：_____

船名為：_____ 航次：_____

貨物存儲的貨櫃場為：_____

相關的貨櫃櫃號（或卡車牌號）為：_____

經我港邊現場人員檢視後，發現下列破損情況，報告如下，請於收到通知後，立刻通知我方應處理之方式。

發現破損的時間為：

- .貨物運抵貨櫃場時已破損. .貨物於海關查驗時，才發現破損.
.貨物於貨櫃場卸貨時才破損. .貨物於裝船時，才發現破損.

破損的情況為：

i-a:破損的件數已知為若干？

i-b:包裝破損範圍目視為：

- .外包裝體破損. .主包裝體破損.

i-c:包裝破損原因可能為：

- .折裂, .繃破, .雨淋, .撞洞
.折灣, .鬆網, .水浸,

i-d:包裝破損情形為：

外觀:部份 / 全部 內物:漏出 / 未漏出 視覺:破壞 / 未破壞

- .外箱部份暴開,內裝物未漏(露)出.
.外箱部份暴開,內裝物已顯漏(露)出.
.外箱部份暴開,內裝物已顯漏(露)出,且目視未明顯破壞.
.外箱部份暴開,內裝物已顯漏(露)出,但目視已明顯破壞.
.外箱全部暴開,內裝物未顯漏(露)出,且目視未明顯破壞.
.外箱全部暴開,內裝物未顯漏(露)出,但目視已明顯破壞.
.外箱全部暴開,內裝物已顯漏(露)出,且目視未明顯破壞.
.外箱全部暴開,內裝物已顯漏(露)出,但目視已明顯破壞.

4-11-BBB-4:

或是於貨物運抵目的港後，發現下列的狀況：

4-a.於貨物抵達進口國的目的港，或是進口商清關領取貨物進倉盤點後，發現數量有短缺現象時，理單主管應採行的處理方式。

<處理方式>

於理論上而言，這是屬於進出口商雙方面的貿易損失賠償責任問題，應當和報關行不相關，但於報關道義上，因台灣的出口商往往未有處理此情況的經驗，而且不明白責任的劃分點所在，所以報關行應負有協助查明原因的義務。發生這種貨物遺失情形，是居中理單的報關行所最不願意見到，但卻是不得不面對的，而處理得當時，則報關行會得到貨主的欣賞和更倚信重用，相反的處理不得宜時，則會因而斷裂生意。

往往一發生此類情況時，出口商就會不明究理的，將所有到貨短缺責任歸咎於報關行，此時唯有報關行的理單主管，以親切和耐心加熱情的心情，幫出口商找出貨物短缺問題原因，則理單主管將會因經此考驗，使出口商更為信任，培養出真正的報關情誼。

報關行理單主管，應提醒進出口商雙方應快速的，明確的進行下列第一到第四的程序，以避免因國際上，進出國之間的時差，而導致聯絡時失去時效，使因短缺貨物損害擴大：

1). 蒐整貨物短缺原因的基本資料。

- 一. 首先應請出口商保持鎮定，並僅速的聯絡進口商，查明短缺的出口貨物之明細，基本的計有三項資料：
 - a. 如短缺的件數，
 - b. 短缺的包裝箱號，
 - c. 及其他已到貨物之外觀是否有破損現象。如為整櫃運抵時，貨櫃封條號碼為何？
 - 如為併櫃運抵時，
 - i. 於進口地海關貨櫃場領出時之件數為何？
 - ii. 包裝外關是否破損？如有時，破損現象為何？
- 二. 其次應請出口商，應就進口商所提出的上列短到貨物之資料，由先前之出貨之包裝單(PACKING LIST)，和出貨發票(INVOICE)的資料中，清查下列項：
 - a. 如短缺貨物明細之貨品短到發票(SHORT INVOICE)，此表內容應包含：品名，數量，單價，總價。
 - b. 短缺貨物明細之貨品短到包裝單(SHORT PACKING LIST)
此表內容應含：包裝箱號，品名，數量，淨重，毛重。
 - c. 貨物出口之買賣條為何？是 FOB, C&F?；或 CIF, C&I. ?
 - i. 如為 FOB, C&F 條件時，則進口商應自行承擔貨物短缺的責任；

若於出口時賣方(出口商)已通知裝船資料,而進口商未辦理進口貨物保險時,則貨物裝船後所面臨的短缺風險,需由進口商承擔。

- ii. 如為 CIF, C&I 條件時,於出口時賣方(出口商)未辦理出口保險時,則貨物裝船後的短缺風險,需由出口商承擔。

然於實務上,不管任何情況之下,報關行都有協助出口商道義協助查明短缺原因的責任。

- d. 報關行理單主管應自裝運的資料中,判定裝運方式為以下的那一項:

於整櫃接收運輸中的

<1>. 整櫃對整櫃 (CY/CY, FCL/FCL)

<2>. 併櫃對整櫃 (CFS/CY, LCL/FCL),

或是併櫃接收運輸中的

<1>. 整櫃對併櫃 (CY/CFS, FCL/LCL)

<2>. 併櫃對併櫃 (CFS/CFS, LCL/LCL).

2>. 由進/出口商發出出險通知給保險公司、船公司。

理單主管應建議出口商,迅速的通知進口商,由進口商(或是出口商)通知目的地(或是出口地)的保險公司代理商,提出出險通知(DAMAGED RISKS OCCURRED ADVICE),並於此通知書中:

- a. 表明貨物載運工具資料,及運到達時,實際貨物短缺的情況,即目前貨物的儲放地點。
- b. 及檢附短到之貨物價值及包裝資料,如短到發票(SHORT INVOICE),短到包裝單(SHORT PACKING LIST),請其派員公證鑑定,以進入理賠申請階段。
- c. 於此階段中進口商應特別注意以下的事項,以避免被保險公司找出不賠的理由,而不予理賠。
 - i. 貨物短到時,於發現時,應即刻通知保險公司的代理行出險情況。
 - ii. 於保險公司代理行允許移動貨物之前,應將貨物保持原狀。如未徵求其同意而移動時,保險公司可能會以未保存現場情況,無法明顯判定出險原因為由,提升申請理賠的困難度。進口商仍應對出險貨物保持善意的看管,避免肇成二次傷使損失擴大,如因未盡善意保護時,二次傷害的損失,保險公司將不予理賠。
 - iii. 應避免保險公司以包裝不良為由,記入出險報告中。

如因出口品包裝不良，不耐運輸裝運時，屬於道德因素，大部份保險公司將不予理賠。

- v. 進口商應自行拍照、或儘量留存留存貨物損失狀況資料，以免保險公司的公證行的出險報告不公正時，無法提出做為反駁或訴訟時之佐證。

3>. 就運輸途徑清查貨物出險的可能地點。

- 一. 報關行理單主管，應迅速的清查此批貨物於台灣報關時，是否有經海關查驗？

如有查驗時，應請港邊陪驗人員查明，海關於查驗時是否有留存取樣。

報關行亦可自海關所核發的”商港建設費稅單”中，的右上角

“查驗”乙欄的“Y”表示有查驗，“N”表示無查驗得知。

此項清查動作應確實，才能引為第六程序的研判資料。

- 二. 報關行理單主管，應就以上第一到第四項清查所得的運輸方式，及是否有查驗的狀況資料中，仔細的分析可能貨物短缺的情況如下：

AA: 於出口地海關有查驗的情況下：

<1>. 整櫃對整櫃 (CY/CY, FCL/FCL)

若到貨的封條號碼和提單(B/L)的號碼一致時，表示貨物於離開台灣之前，就已短缺或破損。

換言之，有兩種可能性：

若非於海關查驗時，發生短缺，報關行應負擔責任；即是工廠裝櫃時，就已短缺，工廠應負擔責任。

若到貨的封條號碼和提單(B/L)的號碼不一致時，表示貨物於離開台灣之後，才產生短缺或破損。

換言之，即是船公司於轉運過程中產生損失，應請船公司清查是於運輸中的那一站出問題，船公司應負擔責任。

<2>. 併櫃對整櫃 (CFS/CY, LCL/FCL),

若到貨的封條號碼和提單(B/L)的號碼一致時，表示貨物於離開台灣之前，就已短缺或破損。

唯因是併櫃貨進入台灣的海關貨櫃場，而且於裝櫃時，會由船公司的貨櫃場人員清點併櫃時的貨物件數，故如短缺時，船公司應負相關短缺責任。

若到貨的封條號碼和提單(B/L)的號碼不一致時，

表示貨物於離開台灣之後，才產生短缺或破損。
換言之，即是船公司於轉運過程中產生損失，應請船公司
清查是於運輸中的那一站出問題，船公司應負擔責任。

<3>. 整櫃對併櫃 (CY/CFS, FCL/LCL)

表示貨物於離開台灣之前，就已短缺或破損。
換言之，有兩種可能性：
若非於海關查驗時，發生短缺，報關行應負擔責任；
即是工廠裝櫃時，就已短缺，工廠應負擔責任。

<4>. 併櫃對併櫃 (CFS/CFS, LCL/LCL).

有兩種可能性。
第一種可能性為：
表示貨物於離開台灣之前，就已短缺或破損。
唯因併櫃貨於進入台灣的海關貨櫃場，貨櫃場於裝櫃時，
會由船公司的貨櫃場人員清點併櫃時的貨物件數，故如
短缺時，船公司應負相關短缺責任。
第二種可能性為：
或表示貨物於離開台灣之後，才產生短缺或破損。
換言之，即是船公司於轉運過程中產生損失，應請船公司
清查是於運輸中的那一站出問題，船公司應負擔責任。

BB: 於出口地海關無查驗的情況下：

<i>. 整櫃對整櫃 (CY/CY, FCL/FCL)

若到貨的封條號碼和提單(B/L)的號碼一致時，
表示貨物於離開台灣之前，就已短缺或破損。
即是工廠裝櫃時，就已短缺，工廠應負擔責任。

若到貨的封條號碼和提單(B/L)的號碼不一致時，
有兩種可能性，
第一種可能性為：
貨物於離開台灣之前，就已短缺或破損。
即是工廠裝櫃時，就已短缺，工廠應負擔責任。

第二種可能性為：
貨物於離開台灣之後，才產生短缺或破損。
換言之，即是船公司於轉運過程中產生損失，應請船公
司清查是於運輸中的那一站出問題，船公司應負擔
責任。

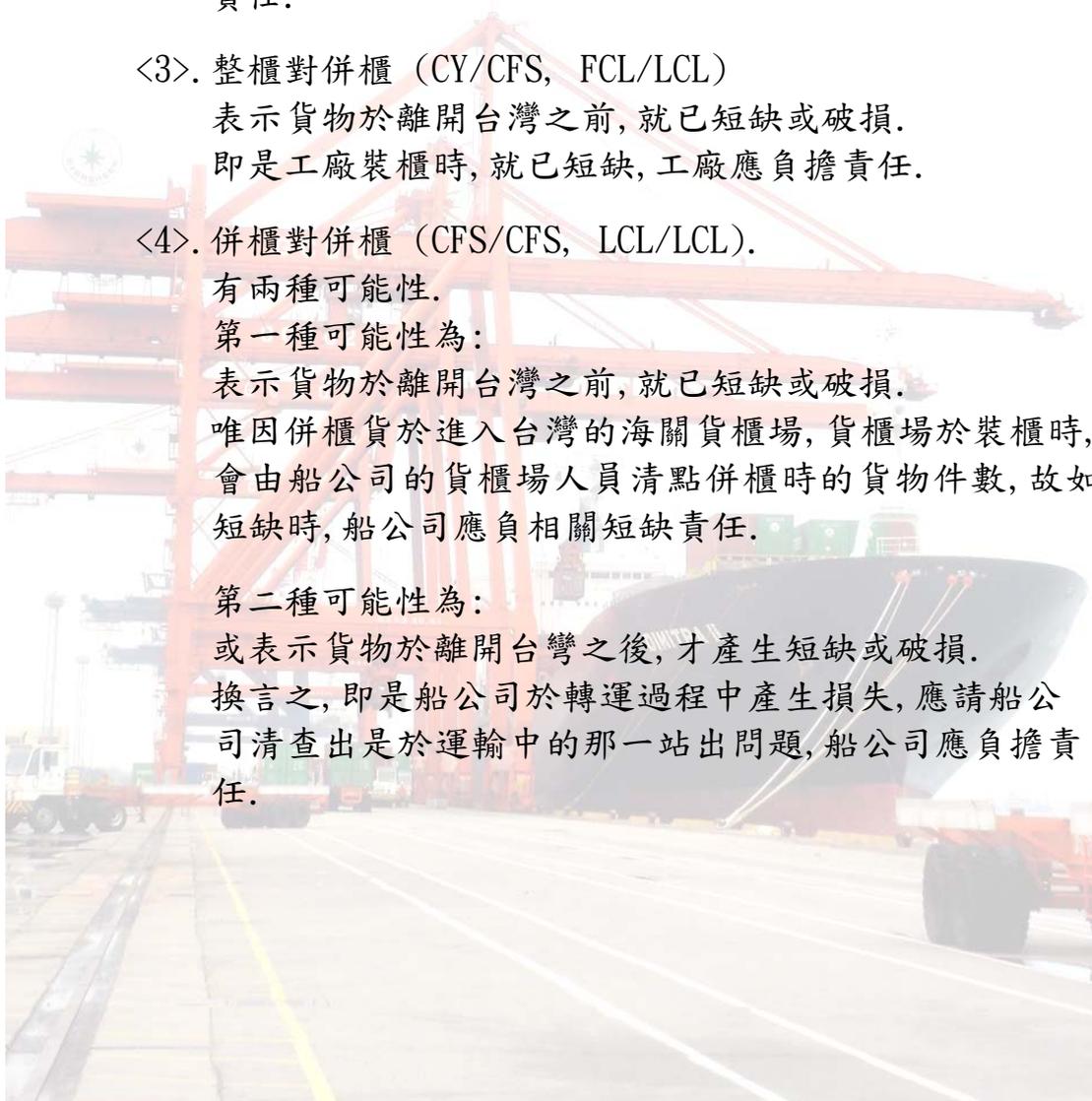
<2>. 併櫃對整櫃 (CFS/CY, LCL/FCL),
若到貨的封條號碼和提單(B/L)的號碼一致時,
表示貨物於離開台灣之前, 就已短缺或破損。
唯因是併櫃貨進入台灣的海關貨櫃場, 而且於裝櫃時, 會
由船公司的貨櫃場人員清點併櫃時的貨物件數, 故如短
缺時, 船公司應負相關短缺責任。

若到貨的封條號碼和提單(B/L)的號碼不一致時,
表示貨物於離開台灣之後, 才產生短缺或破損。
換言之, 即是船公司於轉運過程中產生損失, 應請船公
司清查是於運輸中的那一站出問題, 船公司應負擔
責任。

<3>. 整櫃對併櫃 (CY/CFS, FCL/LCL)
表示貨物於離開台灣之前, 就已短缺或破損。
即是工廠裝櫃時, 就已短缺, 工廠應負擔責任。

<4>. 併櫃對併櫃 (CFS/CFS, LCL/LCL).
有兩種可能性。
第一種可能性為:
表示貨物於離開台灣之前, 就已短缺或破損。
唯因併櫃貨於進入台灣的海關貨櫃場, 貨櫃場於裝櫃時,
會由船公司的貨櫃場人員清點併櫃時的貨物件數, 故如
短缺時, 船公司應負相關短缺責任。

第二種可能性為:
或表示貨物於離開台灣之後, 才產生短缺或破損。
換言之, 即是船公司於轉運過程中產生損失, 應請船公
司清查是於運輸中的那一站出問題, 船公司應負擔
責任。





4>. 理單主管應建議廠商風險預防之道

1. 對於任何非信用狀付款之出口貨物, 不論是 FOB, C&F, 或是 CIF 條件, 均全部投保下列條款之保險:

COVERING:

110% 貨物實際價格之

ALL RISKS AND ANY DAMAGED RISKS AND WAR RISKS
FROM SHIPPER'S WAREHOUSE TO BUYER'S WAREHOUSE
EXTEND 7 DAYS

保險單正本並僅可能的保留一份正本於台灣以便申請理賠之需要。(保險公司一般會同時簽出二份正本)

2. 於比率上損失險中之貨物遺漏短少較頻繁之地區如中東地區, 菲律賓, 印尼, 緬甸, 中南美地區, 出口商應採下列加強措施:

a. 對於貨櫃之出口品掛鎖處理.

廠商可以私自購買貨櫃專用之號碼鎖, 於貨物出廠時, 將鎖號通知台灣之報關行以供若需開櫃查驗時使用, 並於貨物到達進口國海關需開驗時, 或於免驗情況俟貨櫃送達進口商倉庫時, 由台灣出口商再行通知進口商該鎖號以供查驗或清點之用.

b. 對於 CFS 貨務已膠膜全面簽封.

散裝或併櫃貨物可以棧板上置放紙箱後, 再以塑膠薄膜全面簽封, 以預防於貨進達進口商倉庫前容易被盜取損失.

3. 出險時請進口商和出口商一起配合採行上列之處理程序. 於貨物損失發生時, 進出口商雙方應心平氣和的共同依上列所提之應對程序處理, 則可以很快的查明貨物損失原因, 及保障向保險公司申請理賠之權益, 以免因程序錯誤或造成進出口雙方交惡, 甚或因爭執之間而延宕申請理賠之時效.

5>. 簡述本節出險之責任歸屬及處理之方式.

【本節要點:】

1. 貨物於離開出口商倉庫前造成損失狀況: 責任歸屬於出口商.
2. 貨物於離開出口商倉庫貨物後, 運抵台灣結關之貨櫃場前造成損失狀況: 責任歸屬於出口商所委任之拖(卡)車行.
3. 貨物於運抵台灣結關之貨櫃場後, 運離台灣結關之貨櫃場前造成損失狀況: 責任歸屬於台灣結關之船公司所屬之貨櫃場.
4. 貨物於運離台灣結關之貨櫃場後, 抵達港邊之船舶碼頭前造成損失狀況: 責任歸屬於台灣船公司所屬所委任之拖(卡)車行.
5. 貨物於運抵達港邊之船舶碼頭後, 吊櫃上(進)到船舶前造成損失狀況: 責任歸屬於台灣船公司所屬所委任之吊車車行或吊櫃之貨櫃場.

6. 貨物於吊櫃上(進)到船舶後, 於海面運送運抵目的國之海關倉庫前造成損失狀況: 責任歸屬於台灣船公司.
7. 貨物於海面運送運抵目的國之海關倉庫後, 進口商報關放行前造成損失狀況: 責任歸屬台灣船公司於目的港之貨櫃場.
8. 貨物於進口商報關放行離開進口商倉庫貨物後, 運抵進口商之倉庫前造成損失狀況: 責任歸屬於進口商所委任之拖(卡)車行.
9. 貨物於運抵進口商之倉庫後, 進口商清前造成損失狀況: 責任歸屬於進口商所委任之倉庫.
10. 貨物於進口商清後造成損失狀況: 責任歸屬於進口商.

於以上十項損失狀況產生時, 對有保險之案件, 貨物一定不要移動, 並且善盡保護責任, 並立刻通知上列責任歸屬方, 定同時通知保險公司或其海外之代理行出險狀況, 由其派員蒞出險現場公證.

