



**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

## 10-4. 一般押匯的疑詢

### 1. 概述 UPC500 信用狀單據的種類.

<答>

於國際商會 UPC500 的運送單據 (TRANSPORT DOCUMENTS), 可以分為四大類:

#### 一. 運送單據部份 (TRANSPORT DOCUMENTS):

- a. 海運(洋)提單. (MARINE / OCEAN BILLS OF LADING)
- b. 不可轉讓海運貨單 (NON-NEGOTIABLE SEA WAYBILLS)
- c. 傭船提單 (CHARTER PARTY BILLS OF LADING)
- d. 複合運送單據 (MULTIMODEL TRANSPORT DOCUMENT)
- e. 航空運送單據 (AIR TRANSPORT DOCUMENT)
- f. 公路、鐵路、內陸、水陸運送單據 (ROAD'S、RAILS'S、INLAND'S、WATERWAYS TRANSPORT DOCUMENTS)
- g. 快遞或郵局收據 (COURIER、POSTAL RECEIPTS)
- h. 承攬運送人簽發的運送單據 (FREIGHT FORWARDER'S TRANSPORT DOCUMENTS) 或其他由 L/C 開狀人同意由承攬運送人簽發的運送單據.

#### 二. 保險單據:(INSURANCEDOCUMENTS)

- a. 保險單 (INSURANCE POLICY; POLICY)
- b. 保險證明書 (INSURANCE CERTIFICATE)
- c. 保險聲明書 (INSURANCE DECLARATION)

#### 三. 商業發票 (COMMERCIAL INVOICE):

#### 四. 其他常見的要求單據 (OTHER COMMON DOCUMENTS REQUIRED)

- a. 包裝單 (PACKING LIST)
- b. 重量單 (WEIGHT LIST)
- c. 容量單 (MEASUREMENT LIST)
- d. 包裝 / 重量單 (PACKING / WEIGHT LIST)
- e. 重量 / 容量單 (WEIGHT / MEASUREMENT LIST)
- f. 產地證明書 (CERTIFICATE OF ORIGIN)
- g. 檢驗證明書 (INSPECTION CERTIFICATE)
- h. 公證報告 (REPORT OF FINDING) (SURVEY REPORT)
- i. 領事發票 (CONSULAR INVOICE)
- j. 海關發票 (CUSTOMS INVOICE)

- k. 受益人證明書 (BENEFICIARY'S CERTIFICATE)
- l. 裝船通知書 (SHIPPING ADVICE (ADVISE))
- m. 轉讓書 (LETTER OF TRANSFER)
- n. 船公司證明書 (SHIPPING COMPANY CERTIFICATE)
- o. 保險公司證明書 (INSURANCE COMPANY CERTIFICATE)
- p. 郵政收據 (POST RECEIPT)
- q. 電報 / 電傳 / 傳真稿影本 (CABLE / TELEX / FAX COPY)

## 2. 出口通關(CUSTOMS CLEARANCE)過程中,於簽押作業概略程序為何?

<答>

- a. 首次予報關行承辦之客戶,首先需提供出口印鑑卡影本.
- b. 報關行於結關(CUSTOMS CLOSE)前,派員前往該客戶,預蓋出口的委任書等空白資料.
- c. 廠商於決定出貨船公司後,可預先向船公司預定艙位 (SHIPPING SPACE).
  - c-1. 理單人員,應確認(a).該筆貨物,是否需合併其它貨主,或 S/O 號碼實施併裝,或是(b).已先取得 S/O 號碼及船名/航次.
  - c-2. 如為 "電報放貨時",
    - (a). 需貨主文件上有明顯登錄或標示
    - (b). 否則應由"理單主管"親自以電話和廠商之權責人員確認後,才可通知船公司,採"電報放貨"處理 B/L.
  - c-3. 若為 CY 時,則下貨單號由船公司給予時,即艙位簽訂 (BOOKING)生效.
  - c-4. 若為 CFS 時,則需提供正確的 B/L 或 S/O 資料,給予船公司"正式"簽妥艙單後才生效.
  - c-5. 報關行應於船公司提供正確,之貨櫃(物)收提/集散地點資料後,通知廠商安排貨櫃(物)提送交資料.
  - c-6. S/O 的資料正確時,報關行之理單人員會將之 FAX 或送船公司.簽訂 S/O.
- d. 廠商出口的貨物,如需公證時,應請廠商提供儘量可能的正確資料,及正確之擬辦理公證日期後,先投單申請公證行安排日期公證.
- e. 若需領事簽證之案件,於廠商資料正確後,先送往相關的大使館簽證.  
(相關的擬簽證文件,可能需先經商會簽證.)



- f. 於廠商資料均確認後，報關行就進入網路建檔。建檔後如更改則需退關後，才能撤銷該筆報關。  
於此同時，報關行亦需同時辦理申請產地證明，公證報告換發，及 L/C 押匯所需文件之繕製。
- g. 待廠商貨櫃(物)已進入集散場後(結關日 AM8:00-->AM12:00 PM13:00--->PM17:00)，則櫃號(CY 時)，艙號(CFS 時)正確後，海關的電腦會完成碰檔接受報關。此時報關中"收單"(FILING)的手續才完成。

如為申請"船邊驗放"之貨物案件，則報關行於"結關日"之前，應備齊報單資料，呈送海關專案批准，貨物直接於船靠港日，送貨到碼頭由海關派員實施"船邊驗放"。

- h. 若於每週一到週五，廠商於正常的時間，AM8:00 到 AM12:00 PM13:00 到 PM17:00，週六為 AM8:00 到 AM 12:00 前，貨物如未能進倉時，則若欲辦理保留艙單(KEEPING SPACE)時，則應於 PM 16:00 前，向海關及倉庫(或駐庫海關)，提出保留艙單申請，則貨物最遲可於 PM24:00 前入站。待廠商貨櫃(物)已進入集散場後，則櫃號(CY 時)，倉號(CFS 時)正確後海關的電腦會完成碰檔接受報關。此時報關中"收單"的手續才完成。

於海關更改結關時間為收單時間後之關區，

**於週末沒休假的週一到週五，出口貨物及報關資料**

應於正常的時間，AM8:00 到 AM12:00 PM13:00 到 PM17:00，

週六為 AM8:00 到 AM 12:00 前，

**於週末實施休假的週五，出口貨物及報關資料**

應於正常的時間，AM8:00 到 AM12:00 前

貨物或報關資料，如未能於上列時間完成動作時，儘管船公司願意等候，但仍會有可能遭遇未放行而被退關的情況。

- i. 海關電腦於 PM24:00 後，會彙總所有的船公司，及報關行，及貨物集散站的資料後，依廠商等級及貨物退稅類別，決定是否應驗，若應驗時，會回報給報關行；若為 CY 櫃且應實施集中查驗時，則亦會通知貨櫃場吊櫃於次日上午驗貨。
- j. 而對於免驗之貨物，則會轉由估價員次日估價。若稅則分類及大部資料，及應檢附之配檢證件，如商品檢驗局之合格證，或檢疫證。  
稅捐單位之貨物稅照。或交通部之電信護照等無誤時，則會給予放行交由船公司裝(拖)櫃裝船。

而對於存疑或被密告之貨物,則可簽發查驗單通知海關驗貨單位,及報關行,及貨櫃場吊櫃或就貨查驗。

海關稽核單位(或機動隊),亦可就當日報關案件加以複審,而對於存疑,或被密告之貨物,則亦可簽發查驗單通知報關行,及貨櫃場吊櫃或就貨查驗。

- k. 對於查驗貨證不符的案件,由查驗人員依實情批註於報單上。再交由業務課估價員,依章簽請依規定處理。  
對於查驗貨證無不符的案件,由查驗人員挑認後,退交分發予估價員放行。
- l. 於貨物放行後,則海關將開發商港建設費稅單,或對於違章貨物依章簽罰後則海關作業過程中的  
收單-->抽驗-->查驗-->複驗-->估價-->放行-->徵稅-->議處  
步驟則完全結束。
- m. 而船公司之貨櫃場,則將貨物實施併櫃,或將 CY 櫃轉運,或者直接拖赴船隻停靠之碼頭裝船。
- n. 船公司於貨物裝船(ON BOARD),及開船(SAILING)後,將簽發提貨單(B/L)給予託運人(SHIPPER)(出口商)。
- o. 報關行應於 B/L 的簽發日,會於詢問應繳付之費用後,當日前往船公司領 B/L。  
(如為"電放"B/L 時,應經由"主管"於作業單上簽署。)
- p. 而於 B/L 可領取後的 2 小時內,則押匯文件,會立刻送到廠商經辦人員手上押匯,或由廠商轉寄國外進口商提貨。

如此一個循環整個通關簽押程序才算結束。

### 3. 何謂"押匯" (NEGOTIATION) (PRESENTATION)?

<答>

廠商於貨物出口後,依信用狀(LETTER OF CREDIT)的規定,備齊相關的文(證)件(DOCUMENTS)後,檢付信用狀送到往來外匯銀行審核後,如果所有的裝船文件,均符合 L/C 的條款規定時,銀行將依額度付予款項,或待國外信用狀開狀行付款後,再轉付款予廠商該款項。

則依此項作業之款項回收方式,謂為"押匯",而國內的收單銀行則為押匯銀行(NEGOTIATION BANK)。

信用狀押匯的依據,為國際商會 1993 年第 ICC 500 號之信用狀押匯統一慣例。(ICC PUBLICATION NO. 500)



#### 4. 何謂"託收" (COLLECTION)付款?

<答>

出口商於貨物出口後,檢附相關的裝船文件,送往來銀行後,由往來銀行將之轉往付款銀行,請其依指式轉進口商付款(PAYMENT),或承兌(ACCEPTANCE),付款銀行則於收到這些文(票)卷後,通知進口商付款,或承兌後,再將款項轉付台灣的託收銀行,而台灣的託收銀行再轉付款給出口商。則此一全程的動作謂之"託收",而國內的收單銀行,則為託收銀行(COLLECTION BANK)。而國外交單的銀行,則為受託銀行(COLLECTED BANK)託收的依據,為國際商會 1995 年第 URC 522 號之託收統一慣例。(ICC PUBLICATION NO. 500)

#### 5. 何謂"買斷"、"賣斷"?

<答>

出口商於貨物出口後,檢附相關的裝船文件,送往來銀行辦理押匯或託收的手續,而此時若銀行業為兼做收款代理業務(FACTORING)時,則由此銀行業買入所有的單據,並擔當除貿易糾紛外(WITHOUT RECOURSE FACTORING EXCEPT TRADING CLAIMS)之所有信用風險後,若買方(進口商)不付款時,銀行業不得向顧客要求返還墊款。

此種押匯或託收方式對銀行業而言謂之「買斷」(BOUGHT CUTOFF),而對出口商而言,謂之「賣斷」(SOLD CUTOFF)

#### 6. 何謂"即期信用狀"(SIGHT L/C)?

<答>

信用狀上載明匯票的付款期,為"見匯票(DRAFT),或提單(BILLS OF LADING)時,則此信用狀謂之"即期"(SIGHT)信用狀(L/C),此類 L/C 會表明即期天數(AT..SIGHT).和遠期信用狀(USEANCE L/C)是相對稱的。

#### 7. 何謂"循環信用狀"(REVOLVING L/C)?

<答>

信用狀於一定的期間信用狀之金額,可以回復循環使用者,謂之。

除非信用狀中有特別表示"可循環" (REVOLVABLE) 字樣, 否則為不可循環使用。

可循環使用的信用狀, 其循環方式可分為:

(a). 依金額循環:

i. 需憑開狀行通知後, 始可生效。

一般的字意為: THIS L/C WILL BE REGISTERED AUTOMATICALLY ON PAYMENT BY OUR ADVISE.

ii. 押匯後自動恢復循環:

一般的字意為: THIS L/C AMOUNT PAID WILL BE AVAILABLE AGAIN TO YOYU AUTOMATICALLY AFTER YOUR PRIOR NEGOTIATION EFFECTED.

iii. 一定期間後自動恢復循環。

一般的字意為: THIS L/C WILL BE REVOLVABLE AGAIN AUTOMATICALLY AFTER DUE DATE \_\_\_\_\_ DAYS.

(b). 依時間循環:

i. 依月份自動循環並累積使用。

一般的字意為: THIS L/C WILL BE REVOLVABLE AGAIN CUMULATIVE MONTHLY.

ii. 依月份自動循環但不得累積使用。

一般的字意為: THIS L/C WILL BE REVOLVABLE AGAIN BUT NON-CUMULATIVE MONTHLY.

## 8. 何謂"交貨付款" (CAD) (CASH AFTER DELIVERY)?

<答>

出口商於接受國外買方之訂購後, 於貨物生產完成後, 將貨物運交到買方的指定之地點後, 買方才付款的方式謂之, 如買方於貨到後, 以現金電匯時, 則類似於 T/T 電匯案件。如買方於貨到後, 以向賣方的通匯銀行繳款, 領取領貨文件時, 則類似於 D/P 付款交單之案件。

## 9. 何謂"電匯" (T/T) (TELEGRAPHIC REMITTANCE) (CABLEPAY) (WIRE)?

<答>

於不同的國度或區域, 彼此之間款的收支, 若用票證往來時, 則會較慢, 故銀行間款項匯兌, 透過電訊往返及密碼確認程序後, 則完成款項撥付動作, 則此動作謂之"電匯"。一般叫

作 T/T, 而美加地區則叫作 " WIRE "。

## 10. 何謂"付款交單" (D/P) (DOCUMENT AGAINST PAYMENT)?

<答>

出口商於貨物出口後, 檢附相關的裝船文件, 送往來銀行後, 由往來銀行將之轉往付款銀行, 請其依指式, 轉進口商於收受此文件時, 需同時付"即期"款(SIGHT PAYMENT)給交單銀行; 而此交單銀行於交單時, 需負責收回付款(PAYMENT), 再將款項轉付台灣的託收銀行, 而台灣的託收銀行, 再轉付款給出口商. 則此一款項收回方式謂之"付款交單".

## 11. 何謂"承兌交單" (D/A) (DOCUMENT AGAINST ACCEPTANCE)?

<答>

出口商於貨物出口後, 檢附相關的裝船文件, 送往來銀行後, 由往來銀行將之轉往付款銀行, 請其依指式, 轉進口商於收受此文件時, 需同時簽署承兌文件, 給交單銀行, 承諾 (ACCEPTANCE)於指定日前, 會前來支付此承諾支付的貨款; 而此交單銀行於交單後, 則責任結束, 不需負收回付款項 (PAYMENT)之責任(DUTY); 而若到期日, 進口商前來付款時, 交單銀行再將款項, 轉付台灣的託收銀行, 而台灣的託收銀行, 再轉付款給出口商. 則此一款項收回方式謂之"付款交單".

此項作業風險很大, 一般均不採行, 若採行時則以投保 "輸出保險" 搭配為避險之方.

## 12. 何謂「境外金融中心」(OFFSHORE FINANCIAL CENTER) 之押匯業務操作?

<答>

本國的廠商於押匯時, 因收支列帳之憑證, 均受財經稅機構的監管, 故於進出押匯帳時, 均受稅捐稽徵法的管核. 而最近許多廠商均於外國設立跨國公司, 故於資金移動上, 需較往昔更為靈活頻繁. 又政府為促成亞太金融中心的成立及恢宏, 故對於外國企業之資金, 有意影響催促, 而使之以台灣為支付



調度中心。故於本國的金融單位，允許以外國公司的名義，前來和本國銀行業往來，開設各項外匯押匯帳戶。而其運作，不受以在台灣本國內地企業為管轄，之各項財經法規約束，此種銀行業務謂為"境外金融中心"業務 (OFFSHORE FINANCIAL CENTER)；而此類處理境外金融中心金融業務的銀行，稱為「國際金融業務分行」(OFFSHORE BANKING UNIT) 簡稱(OBU)。

其優點為能夠為銀行業取得成本較低的國外資金。目前較有名的境外金融中心為：倫敦、紐約、香港、新加坡、巴拿馬、百慕達、中東巴林、馬尼拉

而本國廠商在運用上，往往於出口時，時常以高價低報予海關，以降低營業額，達到降低營業稅，及年終所得稅之目標；而真正的貨款，則於貨物出口後，將所有文件，請報關行將相關憑證，轉換為以其所屬名下，登記外國公司名義，再轉持此合乎付款憑證，如信用狀(LETTER OF CREDIT)等，於境外金融中心押匯，或託收，以收回真正較高額之貨款，而貨款再以該境外公司名義運用去向。

於向國外採購進口貨品時，則可以此境外金融中心的公司名義開發信用狀或直接以外幣付款，其所支付的金額為實際之成交金額，但是於所有的進口裝船文件上，則以台灣公司名義為進口人，並且比較低的價格申繕裝船文件，並由報關行持該境外公司名義開出之較低價裝船文件，並以本國廠商名義向海關辦理進口通關手續，此種操作方式則為 OBU 境外金融中心作法。

本項"境外金融中心"業務之上列操作方式，所造成的後遺症為本國之相關出口業務之稅收，及本國之外匯結存金額，會因此項規避之操作而明顯降低，使稅徵機關及外匯管理機關未能掌握正確之統計數據，於國庫調度研判上會有嚴重之誤差產生。故自 89 年 06 月 18 日起財政部行文各行庫規定"若出口港為台灣時，出口廠商不得以其"境外金融中心"業務之帳戶，於各行庫辦理出口押匯業務"，以便能使本國之相關出口業務之稅收，及本國之外匯結存金額，不會因此項規避之操作而明顯降低。

唯廠商之可行應對方式為：



- a. 請將國外進口商將所開來之付款信用狀規定起運港 (LOADING PORT) 改為非台灣之港口,
- b. 而請攬貨公司將運輸貨單據 (TRANSPORTATION DOCUMENTS) 之起運港 (LOADING PORT) 改為非台灣之港口, 如此即可以其 "境外金融中心" 業務之帳戶, 於各行庫辦理出口押匯業務; 如此除可以於出口時享有低稅之功能外, 於進口之反向操作時, 亦可保有多餘之自有外匯, 以達套匯降稅之目的;

唯廠商於運用此項操作時, 需留意中央銀行外匯局之每年每一廠商允許五百萬美元之免查匯限制, 及其本身台幣款項調度能力, 可以其 "境外金融中心" 業務之帳戶款項, 匯移出口報關金額到其本國公司於各行庫之出口押匯帳戶中, 使其外匯收支帳戶借貸平衡, 如此之操作方式雖較往昔繁瑣, 但卻是規避本國政府單位嚴以其 "境外金融中心" 帳戶業務之管理, 於各行庫辦理出口押匯業務管理趨嚴之化解方式.

### 13. 於案例中, 若通關價和 L/C 不同時, 之押匯作法?

<答>

簽押人員於解讀文件時, 發現通關價和 L/C 不同時, 則應分出:

- I. 若通關價小於 L/C 時. L/C 是否可分批出口. 若不可時則
  - (1). 應通知廠商修改 L/C.
  - (2). 同時審批出 L/C 中的那幾個項目不出. 篩選出正確品名.
- II. 若通關價大於 L/C 時.
  - (1). 若大於部份的金額為 T/T 時. 則再確認廠商是否申報.
    - a. 如果 T/T 不申報時. 則可減低營業額有利廠商. 但押匯文件, 應請廠商決定是否恢復原大於的金額. 如是時封面明顯處加批 "價差加一份 INVOICE" 字樣.
    - b. 如果 T/T 也要申報出口海關時. 則批於電腦 INV #83 REMARK 中 (INVOICE 的備註欄中空白處) 分別標示出 T/T AMOUNT: \_\_\_\_\_ 及 L/C AMOUNT: \_\_\_\_\_
  - (2). 若大於部份的金額為不結匯貨樣時. 則批於出口報單結匯方式欄為 "04" 非一般 "02", 則可出口後免開發票免繳營業稅.
- III. 若超出 L/C 金額部份之之品名時. 原 L/C 品名若未包括超出金額部份的品名時.

- (1). 請再和廠商確認 B/L(S/O)中是否要額外申報加註此品名上去. 若要時請其提供此概略性品名.
- (2). 如不要時. 則依原 L/C 品名.  
但則應再次提醒廠商進口國可能會罰款

**14. 若 L/C 的條款, 或是其它的國外文件中, 有指定船公司 或者國籍, 或者船齡 或者限制靠港 或是附加項目運費支付條件 / 不同出口或收貨港口限制 或運輸優惠/ 同盟/ 契約號碼時之作法?**

<答>

(一般文詞為 "APPOINTED". "EFFECTED". "CARRIED". "ISSUED". "SHIPPED". "FORWARDED". "HANDLED". "ARRANGED" ... BY "???" LINE". "???" VESSEL". )

首先判明指定之船公司聯絡電話為何?

I. 若 L/C 有表明時, 檢查廠商所要求的運輸公司是否一致.

若不同時. 請通知廠商提示正確處理方式.

II. 若有時, 檢查接洽所要求的運輸公司, 於其它載運條款上, 是否可條件一致.

若和 L/C 要求不一致時. 請通知廠商提示處理方式.

III. 若是貨物運輸方式為 CY+CFS 情況時.

我方簽押人員, 請務必於簽註的 S/O 中, 明確的表示出 "CY+CFS". 並且洽船公司 (或是攬貨公司) 明確表明. 此貨為 CY 貨和 CFS 貨需送交同一貨櫃場 (或集散站). 而且需以同一 S/O 號碼報關. CY 和 CFS 的貨需合併領同一張 B/L.

若運輸公司表示為 "不可行" 時.

請通知廠商經辦人員. 指示我方應接下來之處理方式.

(若 L/C 允許 "分批裝船" 時. 怎祇要廠商允許時. 則可以 CY 和 CFS 分開為 2 張 S/O. 我們以兩張報單於不同關區報關. 而船公司再合併成 1 張 B/L. 國外以同一票貨提領.)  
[注意: 唯是否可以同一票貨提領, 仍需運輸船公司確認.]

**15. 如何判明提單(B/L) (BILLS OF LADING)  
或保單(INSURANCE POLICY)  
(INSURANCE CERTIFICATION)**



## 是否有指定背書(LIMITED / RESTRICTED ENDORSEMENT)

的特別限制?

<答>

若有時, L/C 上之一般特別批註文詞為:

B/L: MARKED TO ORDER AND ENDORSED DELIVER THE ORDER TO????).

(ISSUED TO THE ORDER OF ?????).

(CLAIM PAYABLE TO ???)

## 16. 大陸出口台灣押匯 (中轉) 的案件應如何處理?

<答>

貨物於大陸出口時, 若是以信用狀(L/C)付款時, 則應特別留意信用狀中, 是否允許裝貨港(LOADING PORT)為大陸, (一般均為 (ANY ASIAN PORT 即 任何亞洲港口), 如果允許時, 則可持大陸船公司, 或其在台灣代理商所簽發的提單(B/L), 以台灣押匯廠商的名義, 為提單(B/L)之託運人(SHIPPER), 繕製信用狀所要求的押匯文件後, 就可以送押匯銀行核押。

而押匯的方式, 可以於一般的外匯銀行, 以大陸出口台灣押匯方式申請。

亦可以境外金融中心的押匯帳戶核押。

此類案件比較要留意的, 為押匯文件中的優惠產地證明書, (GSP FORM A) 或 (CERTIFICATE OF ORIGIN), 因為需由大陸檢驗局簽發, 故於文件上繕書申請時, 則應以台灣押匯廠商的名義為申請書中的託運人(SHIPPER), 並依信用狀所要求的押匯文件內容填寫收貨人(CONSIGNEE)等等資料. 以避免此等文件寄達台灣後, 於押匯時才發現和信用狀不符之窘境。

## 17. 如果 L/C 中需要的押匯文件(REQUIRED DOCUMENTS)

引述條文如下:

+"DUPLICATE" CLEAN OCEAN BILLS OF LADING

MARKED FREIGHT COLLECT.....  
+" ORIGINAL" AND "TRIPPLICATE" SHIPPING  
DOCUMENTS MUST BE SENT DIRECT TO L/C  
APPLICANT WITHIN 3 DAYS AFTER SHIPMENT HAS  
BEEEN EFFECTED

則押匯時的正確翻譯解釋為何？

<答>

+" 兩份" 正本的海運已裝船之清潔提單, 表明運費到付.....

+" 首份正本" 文件及" 參份" 裝船文件, 應於裝運後 3 天內送  
交給信用狀申請人.

### 18. 貨物運銷墨西哥(MEXICO)時, 於外箱上須有何種 特別標示.

<答>.

我國貨物出口至墨西哥時, 依據墨西哥海關的規定, 應於  
貨品包裝箱上標明品名, 原產地國名, 出口廠商名稱及住址,  
墨西哥進口廠商名稱及住址, 材質標示, 使用方法及注意事  
項等. 如果未標示上述資料時, 視貨品之不同, 墨西哥海關將  
處以 70%到 100%之罰款.

進出口商可以於 30 日內繳納罰款後補註, 如逾期時, 將予沒  
入處罰.

### 19. 若 L/C 的條款, 或是其它的國外買方指示文件中, 有 文詞指出" HARMONISED SYSTEM COMMODITY CODE NUMBER FOR EACH ITEM AS DEFINED BY CUSTOMS CO-OPERATION COUNCIL, BRUSSELS IS REQUIRED ON THE INVOICE" 時, 其意涵為何?

<答>.

所謂的" HARMONISED SYSTEM COMMODITY CODE NUMBER", 就是  
"調和關稅制貨品號列的編號", 是由在布魯塞爾(BRUSSELS)的  
關稅合作理事協會(CUSTOMS CO-OPERATION COUNCIL)所制定,  
為全球各國海關所通用的貨品分類碼. 簡稱為"HS 號列".

我國海關於 78 年元月同步實施採用.

如以本文詞中的涵意, 即要求於 INVOICE 上的每一項目, 均需  
分別列標出它表示的貨名所對應的稅則號列. 唯若需注意的



為有分列單價之貨名，才需要逐一標示出其號列，並非每一名稱貨品均需標出所對應的號列；例如為 CKD(拆開分裝)案件時，往往祇會表示出攏統的大略品名為單價項目，儘管於大品名項下有標列出詳細的細目品名，但仍需以 CKD 的大略品名為正確的對應稅則號列。

全球貨品採用共同的稅則號列目的，為讓進口地的海關估價，或分類，或統計，或蒐尋，或彼此不同國的進出口資料流通時，更為方便順暢。

20. 若於信用狀中有文詞表述如下：

“DRAWEE: ISSUING BANK”

“IF L/C CONFIRMED, IN WHICH CASE THE DRAFTS  
MUST BE DRAWN ON CONFIRMING BANK....”

則匯票的付款人欄應如何填註。

<答>。

首先應向出口商查明，此張 L/C 是否於收到後有向銀行(一般為 L/C 通知銀行)，辦理(妥)保兌手續。

如有時，則應以 L/C 的保兌銀行為匯票之付款人；

反之，則以 L/C 的開狀行為付款行，填註相關資料。

21. 若於信用狀中有文詞表述如下：

“INVOICE AND ALL DOCUMENTS CONSIGNEED TO  
M/S ABC CORP.”

“B/L TO ORDER OF XYZ BANK, MANILA”

則 INVOICE 和其他文件應如何表述。

<答>。

首先應查明報關行擬列印押匯的表格中，其於買方欄中的文字表述為何，目前幾乎都是以文詞“FOR ACCOUNT & RISKS OF”來表述，因之為符合文件化的要求，報關行的理單人員應該將文詞“ CONSIGNEED TO M/S ABC CORP.”當做進口買方名稱，全部載註。

否則應於表格空白處，或 REMARK 欄中特別的標示：

“CONSIGNEED TO M/S ABC CORP.”文詞。

如此才符合信用狀統一慣例的要求。

而於提單的部份，因印定的提單表格中，都已預先印出  
 ”CONSIGNEE”或”CONSIGNEE TO”文詞，所以直接於該欄位中  
 填註” TO ORDER OF XYZ BANK, MANILA”，如此也就符  
 合信用狀統一慣例的要求了。

**22. 提單(B/L), 或保單(INSURANCE POLICY)  
 (INSURANCE CERTIFICATE), 或是成交的預先發票  
 (PROFORMA INVOICE), 訂單(PURCHASE ORDER)中,  
 是否有對運費或保險費有指定金額的表示時, 應如  
 何處理.**

<答>.

若有時, 則應特別的於檔案封面批註, 提醒不要遺漏, 並依下式  
 之一處理.

- a. 若為 PREPAID 海運費時, 而且 B/L 運費欄資料, 船公司  
 可以配合更改記錄方式時.
  - i. 於提單上表明”FREIGHT PREPAID AS ARRANGED”, 而不  
 表述出實際的海運費金額, 以免和 L/C 或 P/I 不符.
  - ii. 或是由船公司另外開據 DEBIT NOTE, 載明海運費  
 FREIGHT 金額和 L/C 或 P/I 一致.
- b. 貨物出口時, 若需保險時, 因為保險費是 PREPAID 情況,  
 而且於印定的保單上, 慣例上亦無需表示出保險費金額.  
 所以可由保險公司另外開據 DEBIT NOTE, 載明保險費  
 金額(INSURANCE PREMIUM), 使其和 L/C 或 P/I 要求一致.
- c. 若是船公司或保險公司, 無法或不願意於提單(B/L), 或保  
 險單的收費單(DEBIT NOTE)上更改時,  
 則可於 INVOICE 中, 依原來的提單海運費金額, 或保險單  
 的保險費金額, 再加註一項加/ 或減金額, 使和 B/L 及  
 INSURANCE DEBIT NOT, 及 P/I 一致.

例如: B/L 的海運費為 USD 450. -, 但是 P/I 為 USD500. -時,  
 則可於押匯的 INVOICE 中表示如下:

OCEAN FREIGHT:.....USD 450. -  
 ADJUST: OCEAN FREIGHT:.....USD 50. -

則國外進口商報關用的 INVOICE, (或出口商之押  
 匯 INVOICE), 之海運費 OCEAN FREIGHT 中內容表示,  
 均會符合 P/I 的要求, 及符合 B/L 的記述金額.



## 23. 何謂「機動匯率制度」？

<答>.

所謂的「機動匯率制度」(FLEXIBLE EXCHANGE RATE), 和外匯學術研究的「浮動匯率制度」(FLOATING EXCHANGE RATE), 相似; 唯一的不同為政府外匯管理當局運用外匯供需的主控權, 適度的對市場的干預, 使維持波段間適度匯率穩定之外匯管理制度謂之, 目前台灣外匯管理的制度就是此一制度, 它和「固定匯率制度」(FIXED EXCHANGE RATE)是相反的外匯管理制度。

## 24. 何謂「保結書」？

<答>.

出口商於收到國外進口商透過銀行開付的信用狀時, 往往不予預先詳細檢視其規定的條款, 是否符合原本洽談內容或可履行之常規, 而往往於押匯時, 才發現所提示的押匯單據和信用狀的某些條款不符, 造成瑕疵 (DESCRIPACY) 情況發生, 此時本國押匯銀行會要求出口商提出「LETTER OF INDEMNITY」, 表明承諾若因此項瑕疵押匯, 而遭遇任何損害時, 出口商負責全額賠償, 此份約定書謂之「保結書」或「賠償允諾書」。

唯依台灣最高法院的判例, 僅管出口押匯時, 沒有開附給押匯銀行保結書, 但是若因文件有瑕疵而遭拒付時, 押匯銀行可依總質權書之約定, 請求出口押匯廠商加計利息墊還押匯款。

## 25. 何謂「SWIFT L/C」？

<答>.

開狀行將信用狀的內容, 以設於比利時 (BELIGUM) 布魯塞爾的環球銀行財務電信協會 (SOCIETY FOR WORLDWIDE INTERBANK FINANCIAL TELECOMMUNICATION) (簡稱 SWIFT), 所規定的信用狀 (DOCUMENTARY CREDITS) 電信格式輸入後, 透過其設於美國、比利時、荷蘭之操控中心 (OPERATING CENTER) (簡稱 OPC) 將信用狀透過電訊傳輸到電信局的區域數據交換機 (REGIONAL PROCESSOR) (簡稱 RGP), 而銀行業者於啟用其設於銀行之終端機 ST200 時, 則可接收到全部的訊息. 此種方式的傳輸之信用狀, 優點為具有自動核算密碼功能, ST200 去訊及收訊的押碼不同, 所竊聽到的也祇是亂語或碼, 使偽造信用狀難度加高; 其通信內容於 OPC 中, 也會留有備檔資料, 可供爭議參考; 而且傳輸

的速度很快,符合今日的國際貿易需求.以此種方式開出的信用狀謂之「SWIFT L/C」,也有學者譯為【思維 L/C】.

此類之 SWIFT L/C 無需表示 UCP 500 字樣即符合信用狀統一慣例第一條文之生效規定.

## 26. 何謂「陳舊提單」?

<答>.

除非信用狀的內容中,有規定於提單簽發後,應於若干日內提示押匯外,提單自簽發日起算二十一日內押匯,超過此時間的提單,就稱為「陳舊提單」(STALE BILLS OF LADING),唯於 UPC500 號解釋中因最後押匯日的明確定義,故已無此陳舊提單一詞.

## 27. 何謂「簡式提單」?

<答>.

在美國地區,運送業者所簽發的提單,於提單的背面均未詳細列出運送條款,此種提單稱為「簡式提單」(SHORT FORM BILLS OF LADING)

相對稱的於歐洲地區國家,運送業者所簽發的提單,於提單的背面均詳細的列出運送條款,此種提單稱為「正常詳式提單」(DETAILED FORM BILLS OF LADING)

除非信用狀有特別的不接受簡式提單條款外,此類提單將為可接受的運送單據.

## 28. 何謂「貨物承攬業收據」?

<答>.

運送業者於收到貨物後,所簽發之證明收到承攬託運貨物之收據謂之.「貨物承攬業收據」英譯為: FORWARDER'S CARGO RECEIPT, 或 FORWARDER'S AGENTS RECEIPT, 簡稱 FCR, 這種收據為承攬業者和託運人間的契約,除非信用狀中允許,這收據並非信用狀中可接受的運送單據 (TRANSPORT DOCUMENTS), 交貨時不一定要收回此 FCR.

唯其裝運日期之認定,於 1974 年信用狀押匯統一慣例中,規定以「貨物」之「收到日期」為準,但於 1983 年的 UPC500 修正案中,並未有所規範,故對於裝運日期究竟以「收到日期」



為準，或以 FCR、FCT 的「簽發日期」為準，宜於 L/C 上個別規定清楚。

## 29. 何謂「貨物承攬業證明書」？

<答>。

運送業者於收到貨物後，所簽發之證明收到承攬託運貨物之收據謂之。「貨物承攬業收據」英譯為：FORWARDER'S CERTIFICATE OF TRANSPORT，或 FORWARDING AGENTS CERTIFICATE OF TRANSPORT，簡稱 FCT，這種收據為承攬業者和託運人間的契約，除非信用狀中允許，這收據並非信用狀中可接受的運送單據 (TRANSPORT DOCUMENTS)，因可以背書轉讓，所以交貨時一定要收回此 FCT。

唯其裝運日期之認定，於 1974 年信用狀押匯統一慣例中，規定以「貨物」之「收到日期」為準，但於 1983 年的 UPC500 修正案中，並未有所規範，故對於裝運日期究竟以「收到日期」為準，或以 FCR、FCT 的「簽發日期」為準，宜於 L/C 上個別規定清楚。

## 30. 何謂「承攬運送業協會國際聯盟聯合運送提單」？

<答>。

由 FIATA (承攬運送業協會國際聯盟) (FEDERATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET ASSIMIL'ES; 英文: INTERNATIONAL FEDERATION OF FORWARDING AGENT'S ASSOCIATION), 所簽發之 COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING，其表格中須蓋有「裝船戳記」(ON BOARD DATE: \_\_\_\_\_)，稱為「承攬運送業協會國際聯盟聯合運送提單」，則此種提單簡稱為 FIATA FBL，其為信用狀可接受之貨物運送單據 (TRANSPORT DOCUMENTS)，唯依 UPC500 號第 30 條之「承攬運送人」(FORWARDING AGENTS) 規定，需於信用狀中開狀人授權可予接受時，才可以接受。

## 31. 信用狀遺失時，應如何處理？

<答>。

信用狀雖為有價證件，但因內署條款的限制，故於程序上對於遺失的信用狀，對第三者而言，沒有多大的獲利之處，但對出口商而言，卻會因信用狀的遺失而無法押匯，其處理的方式如下：

一. 選擇押匯銀行的信用狀副本押匯承諾:

因押匯時, 押匯銀行僅需於信用狀背銷核押的金額, 該正本信用狀無需轉送國外開狀行, 所以祇要出口商的開狀銀行承諾以信用狀副本押匯的情況之下, 出口商僅需切結風險承擔責任後, 則對於債信良好之出口商, 押匯銀行往往會給予方便及融通。

二. 改以電報押匯方式辦理。

將信用狀的遺失視為瑕疵的一項, 由押匯銀行將情況以電報通知開狀行, 表明除信用狀正本遺失的唯一原因外, 無其他的瑕疵後, 由開狀銀行回電答應接受後, 得依正本信用狀之條款審及轉寄所有的押匯文件。

二. 請台灣的通知銀行補發信用狀  
出口商於登報作廢、及向原信用狀的台灣通知銀行辦妥切結責任、和繳交相關的電報查詢費用後, 由台灣的通知銀行去電徵詢原開狀行的同意後, 再補印原信用狀; 或做廢原信用狀後, 以心發信用狀方式, 達到補發信用狀給出口商的目的。

### 33. 信用狀中於金額、或及數量欄有不確定的用詞時, 應如何處理?

<答>.

於 L/C 中的下列兩項指示條款中:

a. WHAT'S THE L/C (AMOUNT) (TOTAL VALUE) (MAXIUM VALUE)?

L/C 的 (金額) (總金額) (最大價額)?

b. WHAT'S THE BALANCE OF PLUS OR MINUS [RATE][AMOUNT]

[QUANTITY]?

允差值上下加減之

[比率][金額]

[數量]?

於"a"、"b"兩項中如有"about"(約)、

"approximately"(大概)、"circa"(大約)等字或類似之用

語時, 應依據 UPC500 信用狀統一慣例第三十九條 信用狀金額、數量及單價之寬容範圍

之下列規定研判如下:

a) "about"(約)、"approximately"(大概)、"circa"(大約)



等字或類似之用語，使用於有關信用狀之金額或信用狀內所載之數量或單價者，解釋為容許不逾該金額、數量或單價百分之十上下之差額。

- b) 除信用狀規定特定貨物之數量不得增加或減少外，百分之五上下差異應屬容許，但恆以動支之金額不超逾信用狀之金額為條件。至如信用狀係以包裝單位或個別件數規定數量者，此差異額度即不適用。
- c) 除禁止部分裝運之信用狀另有規定，或適用上述(b)項者外，如信用狀載有貨物之數量，而讓數量業已全部裝運，且如信用狀載有單價而讓價格未減少者，少動支之金額在百分之五以內之差額應屬容許。信用狀中使用上述(a)項有關用語者，本項規定則不適用。

### 34. 信用狀中於有效期限欄有不確定的用詞時，應如何處理？

<答>.

於L/C中的指示條款中：

L/C (EXPIRY DATE) OF THE (CALENDAR LOCATION)?

L/C 押匯(有效期)及生效(地點)?

若有不確定的字或類似之用語時，應依據UPC500 信用狀統一慣例，**第四十二條 單據提示之有效期限及地點** 條文規定研判：

- a) 一切信用狀規定有效期限及為請求付款、承兌之單據提示地，或為請求讓購之單據提示地，但自由讓購之信用狀除外。為請求付款、承兌或讓購而規定之有效期限解釋為提示單據之有效期限。
- b) 除依第四十四條(a)項規定外，單據須於該有效期限當日或之前提示。
- c) 如開狀銀行敘明信用狀得在 "一個月"、"六個月" 等期間使用，而未訂明起算日期者，開狀銀行之開狀日期將視為起算日。銀行應勸阻以此種方式表明信用狀之有效期限。

暨 **第四十三條 有效期限之限制** 條文規定研判：

- a) 除規定提示單據之有效期限外，要求運送單據之每一信用狀亦應規定裝運日後依信用狀條款提示單據之特定期間。如未就該項期間予以規定，銀行將不接受遲於裝運日後二十一日始向其提示之單據。無論如何，單據之提示，決不得遲於信用狀之有效期限。

b) 於適用第四十條(b)項情形者，所提示運送單據中最遲之裝運日期將認係裝運日期。

**暨 第四十四條 有效期限之展延 條文規定研判：**

- a) 如信用狀之有效期限及 / 或依信用狀規定或依第四十三條推算之提示單據期間之末日，適逢應向其提示之銀行因第十七條所述以外之理由而休業之日，則該有效期限及 / 或裝運日後提示單據期間之末日，依各該情形，應順延至該銀行次一營業日。
- b) 最遲裝運日不因有效期限及 / 或裝運日後之提示單據期間依本條上述(a)項規定展延而順延，如信用狀或其修改書中未規定該最遲裝運日期者，銀行將不接受裝運日遲於信用狀或其修改書中所訂有效期限之運送單據。
- c) 銀行於上述次一營業日受理提示者必須聲明謂：該單據係依信用狀統一慣例一九九三年修訂本，國際商會第五〇〇號出版物，第四十四條(a)項於所規定之展延期限內提示。

**暨 第四十五條 提示時間 條文研判**

銀行無義務在其營業時間外受理單據之提示。

**35. 信用狀中於裝運期欄有不確定的用詞時，應如何處理？**

<答>.

於 L/C 中的指示條款中：

WHEN IS THE (LATEST SHIPPING DATE)?

L/C 貨物最後裝運日為何？

若有不確定的字或類似之用語時，應依據 UPC500 信用狀統一慣例，**第四十六條 裝運期日之一般用語** 做下列研判：

- a) 除信用狀另有規定外，"裝運" 一詞如用以規定最早及 / 或最遲之裝運日期時，將解為包括諸如 "裝載"、"發送"、"收受待運"、"郵政收據日期"、"收取日期" 等類用語，而在信用狀要求複合運送單據之情形，將解釋為 "接管"。
- b) "prompt"(速即)、"immediately"(立即)、"as soon as possible"(儘快)等類用語不應使用。此類用語如經使用，銀行將不予理會。
- c) "on or about"(在或於其前後)或類似之用語如經使用，銀行將解釋為自特定期日前五日迄特定期日後五日(含首尾日)之期間內應辦理裝運之規定。



**暨 第四十七條 裝運期間之期日用語** 做下列研判：

- a) "to"(至)、“until" (迄)、“till"(訖)、“from"(自)等字及其他類似意義之文字，如用於信用狀任何有關裝運之期日或期間，則將解為包括所提及之期日。
- b) "after"(之後)一字將解為不包括所提及之期日。
- c) "上半月"、“下半月" 應分別解為各該月之第一日至第十五日及第十六日至末日，並均含起迄期日在內。
- d) "上旬"、“中旬"、“下旬" 應分別解為各該月之第一至第十日，第十一日至第二十日及第二十一日至末日，並均合起迄期日在內。

