



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

10-6. 一般船舶運載的疑詢

1. 若審查廠商之 PACKING 發現有下列情況,可能會影響船載時,報關行理單人員之正確之作法為何?

<答>

報關理單人員應於 S/O 中明確表明,並和運輸船公司確認是否可行。

- PACKING 中若有單一包裝體積超過 200 x 240 x 550 cm
- PACKING 中若有單一包裝體重量(毛重)超過 2000kgs
- PACKING 中若全批貨總包裝體積小於 30 x 30 x 30 cm
- PACKING 中若全批貨總包裝體重量(毛重)小於 20kgs

如果船公司不接受時,應請示廠商處理方式。

(對體積超大者可以改散裝輪船,或開天櫃或平板櫃處理。)

(對重量超重者可以廠商額外自行付費方式,一般外請"天車"/大型吊車,天車費用很高有基本出車費用,而再依每半小時為一節計算外加。

於船公司允許"船邊裝船"基本要件時,我方於結關當日/或之前報關同時,送海關出口業務課長批准"船邊驗放"方式處理。)

(對體積和材積較小者,建議廠商改為"航空貨運"處理,貨物反較安全,而且費用亦可能反較便宜。)

2. 進出口貨櫃的封條是否可由運輸業者自備?

<答>

於海運通關自動化以後,為降低船公司負擔及達到加速通關的目的,海關同意於運輸業者提出申請後,以船公司自備的封條加封進出口櫃通關。

經關稅總局驗證合格之出口貨櫃封條,可以直接使用於國外加封完成之進口貨櫃,不需再申請驗證。

唯所使用之封條應報明封條之前三碼為識別碼，且不得與他人重複。如封條號碼超出電腦檔中海關倉單(5101S)訊息中之 10 碼長度時，應以於進口倉單中報明封條之前三碼為識別碼及後 7 碼為序號碼。

若不使用自備封條時，請於倉單中勿申報封條號碼，倘如有聯營成員之代碼時，亦需一并報明。

此項措施已於 88 年 02 月 01 日起，將由台中關稅局率先使用。

3. 目前保稅倉庫及貨棧是否得以電腦連線作業，替代目前的書面放行單提貨手續？

<答>

海關目前積極的鼓勵保稅倉庫及貨棧連線作業，於配合關貿網路公司開發的軟體後，將來可查詢放行資料訊息，以替代目前的書面放行單提貨手續。

4. 存積過久之貨品，倉儲業者可否向海關申請監視銷毀？

<答>

對於存積過久之貨品，倉儲業者可於進口納稅義務人的同意或委託下，向海關申請監視銷毀。

但對於無主之貨物，目前除非已逾期出現變形，腐壞，發臭影響環境而需處理外，海關得由倉儲業者具結承擔法律責任，於海關監視下銷毀。其餘情況，倉儲業者不得申請代位銷毀。

5. 船舶貨物裝卸承攬業是否得從事船舶理貨業務？

<答>

船舶貨物裝卸承攬業依商港法第 23 條之一規定，惟有依船舶理貨業，船舶貨物裝卸承攬業，備相關文書申請商港管理機關核發許可證，並依法辦理公司或商業登記後，始得營業；

故此兩業為各有其營業範圍，故船舶貨物裝卸承攬業不得

從事船舶理貨業務。

6. 何種情況下航商應繳交加封費\$100, 請海關監視加封海關封條?

<答>

進口貨櫃以自備封條加封者, 應依海關規定之方式及位置(即貨櫃右外扇門內側桿)固封者, 或自備貨櫃封條損壞, 或未固封, 或實到貨櫃號碼及(或)封條號碼與原(艙單), 申報不符者, 航商應依自備封條注意事項中規定, 向海關繳納每支新台幣\$100 封條費, 申請海關監視加封海關封條。

7. 新造的船舶以外銷出口交貨者, 是否應徵收助航費?

<答>

新造的船舶以外銷出口交貨者, 與一般運輸工具不盡相同, 應免徵收助航費。

8. 進口船舶如已連線申請卸貨時, 是否得以免填申請書?

<答>

進口船舶如已連線申請卸貨時, 已連線傳輸進口船舶申請普通卸貨准單及特別作業准單

者, 除以下兩種特殊情形外, 均得以免填申請書

- 一. 貨物控制系統當(停)機時, 業者仍需提出普通卸貨准單(GDP)申請書, 特別作業准單(SP)申請書, 及貨櫃清單, 供海關鍵入該類檔案資料。
- 二. 停泊碼頭或卸存地點, 貨櫃號碼有所變動時, 業者仍應提供碼頭異動文件, 及提單等相關文件, 供海關更改貨控系統之電腦檔資料。

9. 轉口貨櫃利用海運走廊轉運其他關區時, 應如何申報?

<答>

依海關管理貨櫃辦法第六條條文規定, 出口船公司於裝船後, 將比照一般 T2(轉運申請書)列入 "出口貨櫃清單" 及 "出口艙單"

並以其他接貨轉運關區出口船隻的掛號, 及 S/O 號碼, 為出口編號, 傳輸 EDI 的 T2(轉運申請書).

而管制站關員則憑"轉運准單" 於進口貨物控制系統" 之 "海上走廊作業" 將貨櫃控管資料, 傳輸送到其他接貨轉運關區, 而"海上走廊貨櫃清單" 及 "轉運申請書" 各兩聯, 則隨關封後隨船轉交到其他接貨轉運關區.

因為為"海上走廊作業" 故無出口艙單, 倘貨運抵其他接貨轉運關區後, 發生全船退關時, 則應比照新的出口案件處理, 若為部份退關時, 則其他關區應電傳通知原艙單單位分割出口艙單, 而其剩為餘未出口之貨櫃, 應重新申報"轉運申請書", 原貨櫃不用退運回原關區, 可於其他接貨轉運關區裝他船出口.

10. 那些情形海關需對船/ 機 /站, 徵收特別監視費? 費用如何計算?

<答>

海關需徵收特別監視費的情形如下:

- 一. 每一船(機)海關需徵收特別監視費之項目為新台幣\$2000.
- 二. 每一貨櫃集散站, 航空貨物集散站(倉庫)海關需徵收特別監視費新台幣\$1000.
- 三. 每一保稅運貨工具, 海關需徵收特別監視費, 每一班為新台幣\$450, 但已經海關核准實施自主管理之事項, 免徵特別監視費.

11. 請詳述貨櫃的種類及規格?

<答>

A: 20' STEEL DRY CARGO CONTAINER (20' 呎鋼製乾貨用貨櫃)

外圍: 19' 10" X 8' 0" X 8' 6"

6.06M X 2.44M X 2.59M

內徑: 19' 4" X 7' 8" X 7' 9"
5.90M X 2.35M X 2.39M

總負重: 52910LB 空櫃重: 5120LB 載重: 47790LB
24000KGS 2320KGS 21680KGS
櫃門寬: 7' - 8" 櫃門高: 7' - 5"
2.337M 2.273M

B: 20' FULL HEIGHT OPEN TOP CONTAINER

(20呎全高開天頂貨櫃)

外圍: 19' 10" X 8' 0" X 8' 6"
6.06M X 2.44M X 2.59M

內徑: 19' 4" X 7' 8" X 7' 9"
5.90M X 2.35M X 2.39M

總負重: 44800LB 空櫃重: 4850LB 載重: 39950LB
20320KGS 2200KGS 18120KGS
櫃門寬: 7' - 7" 櫃門高: 7' - 5"
2.330M 2.263M

C: 20' HALF HEIGHT OPEN TOP CONTAINER

(20呎半高開天頂貨櫃)

外圍: 19' 10" X 8' 0" X 4' 3"
6.05M X 2.43M X 1.29M

內徑: 19' 4" X 7' 8" X 3' 1"
5.89M X 2.33M X 0.94M

總負重: 44800LB 空櫃重: 4190LB 載重: 40610LB
20320KGS 1900KGS 18420KGS
櫃門寬: 7' - 6" 櫃門高: 2' - 11"
2.286M 0.899M

D: 20' FLAT BED WITH COLLAPSIBLE CONTAINER

(20呎摺疊床式貨櫃)

外圍: 19' 10" X 8' 0" X 8' 6"
6.05M X 2.43M X 2.59M

內徑: 19' 4" X 7' 1" X 7' 8"
5.89M X 2.18M X 2.32M

總負重: 55997LB 空櫃重: 6516LB 載重: 49481LB
25400KGS 2956KGS 22444KGS

櫃門寬：竟開無尺寸。

E: 20' STAK BED CONTAINER (20呎床式, 平台兩用貨櫃)

外圍: 19' 10" X 8' 0" X 8' 6"

6.05M X 2.43M X 2.59M

內徑: 19' 4" X 7' 2" X 6' 10"

5.91M X 2.19M X 2.08M

總負重: 55997LB 空櫃重: 6007LB 載重: 49990LB

25400KGS 2725KGS 22675KGS

櫃門寬：竟開無尺寸。

F: 40' HI-CUBE HANGER CONTAINER (40呎超高成衣櫃)

外圍: 40' 0" X 8' 0" X 9' 6"

12.19M X 2.44M X 2.90M

內徑: 39' 5" X 7' 8" X 8' 9"

12.03M X 2.35M X 2.69M

總負重: 67200LB 空櫃重: 10406LB 載重: 56794LB

30480KGS 4720KGS 25760KGS

櫃門寬: 7' - 8" 櫃門高: 8' - 5"

2.343M 2.585M

G: 40' STEEL DRY CARGO CONTAINER (40呎鋼製乾貨用貨櫃)

外圍: 40' 0" X 8' 0" X 8' 6"

12.19M X 2.44M X 2.59M

內徑: 39' 5" X 7' 8" X 7' 9"

12.03M X 2.35M X 2.38M

總負重: 67200LB 空櫃重: 8690LB 載重: 58510LB

30480KGS 3940KGS 26540KGS

櫃門寬: 7' - 8" 櫃門高: 7' - 5"

2.340M 2.2261M

H: 40' FULL HEIGHT OPEN TOP CONTAINER

(40呎全高開天頂貨櫃)

外圍: 40' 0" X 8' 0" X 8' 6"

12.19M X 2.44M X 2.59M

內徑: 39' 5" X 7' 8" X 7' 8"

12.03M X 2.35M X 2.33M

總負重: 67200LB 空櫃重: 9040LB 載重: 58160LB
30480KGS 4100KGS 26380KGS

櫃門寬: 7' - 8" 櫃門高: 7' - 5"
2.340M 2.260M

I: 40' HALF HEIGHT OPEN TOP CONTAINER

(40呎半高開天頂貨櫃)

外圍: 40' 0" X 8' 0" X 4' 3"
12.19M X 2.43M X 1.29M

內徑: 39' 5" X 7' 8" X 3' 1"
12.02M X 2.33M X 0.94M

總負重: 67200LB 空櫃重: 9072LB 載重: 58128LB
30480KGS 4118KGS 26362KGS

櫃門寬: 7' - 6" 櫃門高: 2' - 11"
2.286M 0.899M

J: 40' HICUBE REFRIGERATED CONTAINER (40呎超高冷凍櫃)

外圍: 40' 0" X 8' 0" X 9' 6"
12.19M X 2.438M X 2.896M

內徑: 38' 1" X 7' 6" X 8' 2"
11.618M X 2.286M X 2.507M

總負重: 67200LB 空櫃重: 9700LB 載重: 57500LB
30480KGS 4400KGS 26080KGS

櫃門寬: 7' - 6" 櫃門高: 7' - 5"
2.286M 2.260M

溫度空調負荷:

AIR EXCHANGE RATE:

CFM: 0-180

CU. M/HR: 0-305

EVAPORATOR FAN CAPACITY:

CFM: 2646

CU. M/HR: 4502

COOLING CAPACITY:

W(KCAL)/C-D (F-D)

9.011 (7.750)/1.7 (35)

4.825 (4.150)/- 17.8(0)

TEMP. CONTROL PRECISION: 0.25C-D (+-)

K:40' UNIVERSAL COLLAPSIBLE FLAT RACK CONTAINER

(40呎床式, 平台兩用貨櫃)

外圍: 40' 0" X 8' 0" X 8' 6"

12.19M X 2.44M X 2.59M

內徑: 38' 5" X 7' 1" X 6' 6"

11.71M X 2.18M X 1.98M

總負重: 99212LB 空櫃重: 10042LB 載重: 89170LB

45000KGS 4555KGS 40445KGS

櫃門寬: 竟開無尺寸.

L:40' PLATFORM CONTAINER (40呎平台式貨櫃)

外圍: 40' 0" X 8' 0" X 1' 10"

12.19M X 2.43M X 0.55M

內徑: 竟開無尺寸.

總負重: 78396LB 空櫃重: 10340LB 載重: 68056LB

35560KGS 4690KGS 30870KGS

櫃門寬: 竟開無尺寸.

M: 40' HICUBE STEEL DRY CARGO CONTAINER

(40呎超高鋼製乾貨用貨櫃)

外圍: 40' 0" X 8' 0" X 9' 6"

12.19M X 2.44M X 2.90M

內徑: 39' 5" X 7' 8" X 8' 9"

12.03M X 2.35M X 2.69M

總負重: 67200LB 空櫃重: 9172LB 載重: 58029LB

30480KGS 4160KGS 26320KGS

櫃門寬: 7' - 8" 櫃門高: 8' - 5"

2.340M 2.585M

12. 請詳述海洋運送人的責任.

<答>

依據海商法第118條 有關載貨證券發給人責任中規定, 載貨證券之發給人, 對於依載貨證券所記載應為之行為均應負責.

前項發給人對於貨物之各連續運送人之行為, 應負保證之責, 但

各連續運送人僅對於自己航程中所發生之毀損滅失及遲到負其責任。

13. 目前台灣區船商對於吊櫃費的計收標準為何？

<答>

依據台灣區船商會議決定，自88年03月24日起，台灣區的吊櫃費計收的標準如下：

普通櫃：	冷凍櫃：	併櫃費：
20'..... NT\$5200.-	NT\$6880.-	普通櫃...NT\$380/CBM
40'..... NT\$6600.-	NT\$8700.-	冷凍櫃...NT\$494/CBM
45'..... NT\$8460.-		

14. 遠東運協的會員為何？

<答>

到88年03月止計有：

YANG MING LINE	(陽明海運)
HYUNDAI LINE	(韓國現代)
CMA	(法國達飛)
DSR	(德國勝利)
HAPAG-LLOYD LINE	(德國赫伯羅德)
MISC	(馬來西亞)
APL	(美國總統) (已為丹麥麥司克所併購)
NSCSA	(沙烏地阿拉伯)
NYK	(日本郵船)
OOCL	(中國航運)
P & O NEDLLOYD	(鐵行渣華)
SEA LAND	(美國海陸)
K LINE	(日本山崎)
MAERSK LINE	(丹麥麥司克)

15. 何謂「跨陸路通點運輸」？

<答>

輸往美洲之貨物，往往以海運船舶運抵其太平洋或大西洋岸後，於進口商的報關行於海港完成報關手續後，再交由鐵路或拖(卡)車公司，依進口商或其報關行的指示，將貨物橫越大陸轉運至其內陸的任何指定車站交貨，此種運輸方式謂之「跨陸路通點運輸」(OVERLAND COMMON POINTS)簡稱OCP運輸。

此種OCP運輸方式提單的NOTIFY PARTY, 通常為進口商之報關行, 船公司於提單上亦會表明 OCP LOS ANGELES, 或LOS ANGELES OCP 表示, 而其責任亦祇到海運口岸為止。

15. 何謂「陸橋運輸」「小型陸橋運輸」「微陸橋運輸」?

<答>

運用洲陸的鐵路或拖(卡)車為橋樑, 使海運貨物運抵洲海岸港口時, 改以鐵路接運至洲的彼方海岸, 再行用海運船舶接運至最終的目的地; 此段鐵路或拖(卡)車的費用, 由船公司支付; 此種方式謂之「陸橋運輸」(LAND BRIDGE SERVICE)

運用洲陸的鐵路或拖(卡)車為橋樑, 使海運貨物運抵洲海岸港口時, 改以鐵路接運至洲的彼方海岸或貨櫃(物)集散站後, 再以拖(卡)車運抵最終目的地; 反之由內陸起運地, 改以鐵路接運至洲的彼方海岸或貨櫃(物)集散站, 再經由鐵路或拖(卡)車運到洲海岸港口後, 再以海運船舶接運至最終目的地; 此段鐵路或拖(卡)車的費用, 由船公司支付; 此種運輸方式只佔「陸橋運輸」的一部份, 故謂之為「小型陸橋運輸」(MINI-LAND BRIDGE SERVICE)

運用洲陸的鐵路或拖(卡)車為橋樑, 使海運貨物運抵洲海岸港口時, 改以鐵路或拖(卡)車接運至最終目的地; 反之由內陸起運地, 經由鐵路或拖(卡)車運到洲海岸港口後, 再以海運船舶接運至最終目的地; 此段鐵路或拖(卡)車的費用, 由船公司支付; 此種運輸方式謂之「微陸橋運輸」(MICRO-LAND BRIDGE SERVICE)

16. 進口艙單中未依規定申報合成包裝時, 海關如何處分?

<答>

依目前的報關驗放辦法中尚無合成包裝(COPACKAGE)未申報之處分規定, 但於海關緝私條例中卻規定「貨物由二包以上合成一件而未在艙單或載貨清單內註名者, 處船長、管理人四千元以上六萬元以下罰鍰, 責任歸屬貨主者, 則處罰貨主」。

因之貨運業者必需於關貿網路中的合成註記欄位 (COPACKAGE) 中申報為「Y」另於貨名欄位 (DESCRIPTION OF GOODS) 中申報合成

包裝之件數明細，不得以PACKAGE，SKID為包裝單位，如此始可避免遭受處分。

17. 敘明FIATA復合運送提單 (FBL)，及FIATA復合運送貨單 (FWB)的差別？

〈答〉FIATA復合運送提單 (FBL)，及FIATA復合運送貨單 (FWB)，兩者的共同點為：

都是由船舶攬貨業者以「運送人身份」，由FIATA授權台北市海運攬貨公會之會員自行印製，並據貨載實情所簽發之運送單據 (TRANSPORTATION DOCUMENTS)，並承擔運送人的責任，若對已投保運送人責任險之業者而言，其單據的適用已主動的由FBL延伸到FWB。兩者並都具有收據、運送契約的證明作用。

而兩者最大差異為：

FIATA復合運送提單 (FBL)：可以流通 (NEGOTIABLE)是認單不認人的憑提單提貨方式。屬於物權證券及有價證券。

FIATA復合運送貨單 (FWB)：不可以流通 (NON-NEGOTIABLE)是認人不認單的憑身份提貨。不屬於物權證券及有價證券。

17. 敘述海關對貨櫃不卸岸規避檢查時之處分方式？

〈答〉海關碼頭緝私人員通常經由過濾艙單，或透過海關查緝走私情報系統，或由密報檢舉方式，鎖定特定進口或轉口貨櫃，俟其卸岸準備出站之際加以查緝。但船方若以艙單誤報進口港或以國外誤裝、短裝為由，將該貨抵留置船上以規避查緝時，海關將依下列方式處理。

- i. 船舶離境(開航)前申請貨櫃不卸岸者，海關將查核該貨櫃之通關狀態，及是否有密報、通報，並查對該船貨櫃放置艙位配置圖 (VAN BAY PLAN)，如貨櫃確實在船上時，則將強行要求卸櫃檢查。

若檢查結果與艙單申報不符時，則貨物本身依海關緝私條例相關規定議處；同時對運輸業者開具不實短卸報告書，另行依運輸工具進出口通關管理辦法議處。

- ii. 船舶離境(開航)後申請貨櫃不卸岸者，如經查明該櫃之貨物已先行預報，且通關方式經核定為C3應審應驗時，因無法依該船貨櫃放置配置圖查核該貨物。海關將依運輸工具進出口通關管理辦法第二十八條規定處理，並對該貨櫃收貨人加強控管。

iii. 空運貨物亦將比照此方式辦理，

