



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

4-2:理單主管確認倉位及初審資料觀念.

報關行單位主管,於接受出口商擬結關之資料通知後時,須依下列的管理部驟,完成**確認**倉位

及**初步**預審廠商所提供資料的職務.

1>. 複查出口商所提供之船舶資料.

即需先向出口商指定之船公司聯絡,複查出口商所提供之結關,收貨之方式,(散裝.併櫃.整櫃),截止收貨時間(結關日期),結關港口地點,船名航次,及倉單號碼(S/O NO.)等資料.無誤

其中應特別注意:

- 如為貨櫃運送的情況下,領空櫃的地點(櫃場),和交重櫃(已完成裝載貨物的貨櫃)的地點(櫃場),是否有不一樣的情形?
- 如為整櫃加併櫃運送的情況下,整櫃的情況除了”a”點情況外,併櫃貨的部份,與整櫃貨結關的貨櫃場,是否有不一樣的情形?
如不相同時是否船公司有給予兩個 S/O 號碼呢?
- 如為散裝碼頭船邊驗放情況下,則預估出口廠商需將貨物運送抵達指定的船邊時間,及碼頭號碼,聯絡現場之理貨作業人名,等等的資料都需要要求船公司提供正確之訊息.
(此情況更應注意是否有保險,若沒有時,應提醒出口廠商是否要加保全險及內路運輸險,以避免船邊作業的風險.)
- 上列的情況若有時,都需於檔案的封面,應詳細批註出來,讓理單部屬於發出結關通知單給出口廠商時,能於該通知單內區分註明出來,以轉移責任及封險

2>. 找出特殊包裝規格於 S/O 中特別註記.

理單主管於執行此項 "**複查**"動作時,對於特殊包裝體之貨品,應採取較特別的方式處理.若於審查廠商之PACKING資料中發現,或是出口商已預先告知有下列情況時,則應於和運輸的船公司,或航空貨運公司確認是否可以接受託運承載.並應將此類特殊的包裝方式,理單主管應轉交待其所屬的理單員,於向船公司簽訂艙位的s/o表格中登錄.

- PACKING 中若有單一包裝體體積超過 200 x 240 x 550 cm
(即單件包裝體尺寸任一面超過 240cm 時即應注意.)

- b. PACKING 中若有單一包裝體重量(毛重)超過 2000kgs
- c. PACKING 中若全批貨總包裝體積小於 30 x 30 x 30 cm
- d. 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. 應請出口商考慮循以下之方式處理.

- a. 對體積超大者可以改散裝輪船. 或開天櫃 或平板櫃處理.)
- b. 對重量超重者可以廠商額外自行付費方式. 我方外請"天車"/大型吊車, 於船公司允許"船邊裝船"基本要件時. 請報關行於結關當日/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.
- c. 對體積和材積較小者. 建議改為"航空貨運"、或"航空快遞"之類的運輸方式處理. 貨物反較安全. 而且費用亦可能反較便宜.

3>. 應立即的照會任何變更原出口商所提供之船舶資訊.

如發現裝船的資訊有錯誤, 或有所變更時, 即需 "立刻" 照會出口商, 轉通知製造商修正先前的結關資料, 以避免結關日期的提前或延後時, 廠商於不知情或太晚知道情況下, 影響到其配合結關進度的作業;

4>. 於結關前兩天應再度確認原船舶資訊是否正確.

應於截止收貨前 2 天, 若下屬 "再次確認" 查閱船期資料(如船報), 如發現船期有變化時, 即需立刻和船(機)務公司聯絡, 若資料變化屬實時, 應立即照會出口商, 轉通知製造商修正先前結關的船期資料;

5>. 概審及註記下屬理單員之應補齊資料.

報關行的理單主管, 於收到出口商擬結關之資料時, 會先 "概略的預審" 其所提供資料, 並將短缺的資料記錄於檔案封面上, 提醒下屬理單人員繼續後面的 "追蹤聯絡", 補齊短缺的資料, 不可因而產生遺漏.

6>. 若 L/C 有效期或 L/C 最晚裝船日急迫時理單主管應親自提醒.

如果發現 L/C 有效期(EXPIRY DATE), 小於或等於 B/L 簽發(送押匯)日時, 需由報關行單位 "主管, 親自" 向出口廠商 "提醒", 提醒出口商要求國外 L/C 開狀人修延有效期. 以免萬一船隻有任何遲延時, 而造成押匯逾期的現象.

7>. 若 L/C 有滯礙難行條款時理單主管應親自提醒.

如果報關行單位主管，發現L/C有滯礙難行，不利出口商的條款時，需由報關行單位 "**主管，親自**" 向出口廠商提醒，他們需要求國外L/C開狀人，儘速的修改(刪除)此等不利條款。

以避免因出口商無法履行，或文(證)件不符，於押匯時被拒付 (UNPAID)，遭受損失。

或因為出口商相信開狀申請人，會稍候即修改 L/C 不符之條款，故先行出貨裝船，但是於提單領出後，因一直在等待修改正確的 L/C 到來，故讓提單變成遲延提單 (STALE B/L)，而致押匯銀行拒絕承做押匯，或反而又因而導致違反 L/C 規定，裝船後需於幾天內押匯的時間條款限制。

8>. 若輸出地點是否有管制簽證之特別規定. 而其規定對該出口廠商而言礙難行條款時理單主管應親自提醒.

例如輸出高科技之器材，是否需受限於高科技器材輸出的規定，或是為因應美國反恐措施，對輸往伊朗或北韓地區之貨品，受限輸出 SO1 的規定，而需事前向國貿局提出，轉美國軍情局同意後才可以出口。或是運送單據需輸入國領事簽證時，但該輸入國於台灣無外交領事館，代為此項領事簽證之作業，或者需轉往該輸入國於日本或香港的領事館簽證...等等都需事先考量。而其規定對該出口廠商而言礙難行條款時理單主管應親自提醒。

上列的這幾項動作應絕對由理單主管操作，目的為讓客戶感覺到你有在關心他的案件，並非於初次聯絡後及產生架空情形，如此可以於客戶的心中建立良好印象。

