



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

6-7:理單員最後的核對確認裝船文件及指揮整個通關流程.

理單員於通關的過程中,於此段落,會因出口貨物已運移至港邊的結關貨櫃場,故改為由港邊報關行人員,進行貨存現場報關查驗的手續,但是畢竟這祇是整個官出口過程中的一環而已,其於每一個部驟程序,仍需由市區的理單員,給予全程的穿梭指揮,和調度解決所遇到的障礙,如此才能將整個出口手續一氣呵成.

以下所介紹的分段動作,為理單人員於此階段過程中的管理要項.

6-7-1. 再次核對船隻動態

船公司所安排的結關(收貨)日期,均為預定性質,因船隻於海面航行時,可能會遭遇到,下列各種難以預控的情況:

- a-1:有時為氣象因素
- a-2:有時為船隻機械維修因素,
- a-3:有時為碼頭作業因素,
- a-4:有時為貨源因素,
- a-5:有時為國際法規執行因素,
- a-6:或其它人為的因素,(如資金,拍賣,扣押,決策).

故雖因現今船舶工業的發達,故讓影響和不可抗力的因素,減到最低,船期排班幾乎會如同預定表,但總是偶而會碰到突發的狀況,而致船隻動態有所變更,如果於變更時,未能迅速的通報相關作業單位,則可能會引起不必要之麻煩或紛爭,甚致會導致客戶的誤會和不悅,影響所及可謂非同小可.

故理單員應對於所經手的案件,運輸工具的變動,

- b-1:要保持很敏銳的觀察
- b-2:和持續性的追縱
- b-3:及通報內部的主管,外部的客戶.

6-7-2. 提出不符合條款的二次警告通報.

於理單員就手邊的資料,完成輸入及比對,和追蹤船隻的動態資料後,如發現有問題時,請立刻向理單主管提出報告,由理單主管判認本案件,是否有衝突或毛盾或錯誤,若有時,對不符的條款,由主管親自向客戶提出預警:

a-1:理單員絕不可以將二次預警程序,冒然向出口商提出.

a-2:報關行主管,再根據向廠商提出預警後,廠商的反應意見,來修訂理單的資料,並做適當的批註或變更,以便理單員接辦後,能不失原意的承辦案件,而且不會因重複的詢問廠商,而給客戶不好的印象.

6-7-3. 確認通關之最後資料.

於客戶通知貨物運離工廠後,整個報關資料才算確定,則可能包裝明細,櫃號或包裝體等以前客戶所提供的資料會有所變更,則理單員應再次的進入以前輸入的資料庫,加以變更原輸入的資料,

a-1:請特別注意:若箱號資料有變更時,一定要再進入項目(ITEM)區中,第一筆(ITEM 1)中的

148 10 MARKS & NO. (麥頭欄)更改麥頭資料;

這是一般理單員最常忽略的動作,以致時常印出錯誤的表格,而致需重新輸入後,再列印而浪費時間和資源.

a-2:列出正確的 INVOICE, 及 PACKING, 及 S/O 表格,

a-3:並於 INVOICE 上填入商標(或 NO BRAND)和 HS CODE(稅號)

a-4:並應詳細的就 INVOICE, 及 PACKING 資料,詳細核(比)對退稅清表資料,再次的檢查是否有所毛盾,或不符,和衝突. 並依規定程序處理.

a-5: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),仍需由出口商書面確認,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,於管理時可以採行下列方式,以避免錯誤和糾紛產生.茲再將原稿摘錄如下,以方便理單員執行時的參考.

(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.



6-7-4. 傳輸通關資料給海關資料庫,暨 遞出通關之相關書面文件給港邊報關行(海關)

如所有的通關資料均確定後,則理單員可將結關的資料傳輸給海關,由關貿網路中心,彙總貨物進倉後的資訊,由電腦篩選應驗或免驗案件,逕予核放裝船.而對於資料不符者,電腦亦會於回應通關進度時,將資訊通知報關行.

如果資料都齊全後,理單員就列印出出口報單,並將結關的正確報關所需表格如下,填妥資料或蓋章後,交由外務人員送交海關的收單單位,完成補送書面資料手續;

如果報關行採取市區,和港邊分開作業的模式時,則傳輸通關資料給海關,及補遞送海關的書面資料的工作,則由港邊的報關行自行獨立運作,而市區的報關行理單人員,則只須將下列填蓋好出口商印章的表格,遞出交給港邊報關行即可,

而由其於港邊填寫,
並補印出"出口報單"後,
再轉遞交海關收單單位.:

- a-1:委任書
- a-2:INVOICE
- a-3:PACKING
- a-4:倉單表(S/O),

或可能因情況不同,而需增加的其它文件,如下:

- a.退稅清表
(如有退稅,需申請海關核發發退稅副報單時)
- b.貨物稅照 (或免徵貨物稅照)
(如為稅捐處所公告之需課徵貨物稅物品)
- c.其它機關之證明函 .
(依情況之特殊性而訂)
如國貿局的輸出許可證,
或商檢局的合格證,
或其它依輸出規定需要之證明函.
- d.電信護照 (電信管制器材)
- e.商品檢驗(疫)合格證
- f.管制列物品通關所需的,核准函或簽章,或配額表.

如果出口品為私人後送行李時,因通關海關而異,可能尚

需追加以下的文件資料：

- a. 國民護照
- b. 登機證或機票影本。
(如遺失時,需申請航空公司出具旅客搭機名單影本)
- c. 身份證影本
- d. 私人印張
- e. 外國 或 本國的遷徙簽證,或證明影本。
(如外交使節人員,留學簽證,移民簽證,或職業簽證等
簽證證明影本.)

於上列傳輸給港邊報關行之通關用 INVOICE, 報關行的理單人員, 一般都會於繕印完成後, 直接代出口商簽署, 這個動作雖然為目前大多報關行所採用, 一種簡捷的方式. 但若以法律的嚴謹度而言, 可能會為報關行招來隱憂. 故筆者建議：

1. 往後如果廠商的進口, 或轉口 INVOICE, 需要變更內容時, 一律請廠商自行更改後, 報關行再憑以報關.
我方可幫為以我方的表格繕打, 但是仍需由對方廠商簽名後, 報關行再憑其"簽名之頁" 傳給港邊報關.
2. 如為出口之案件, 需要變更 INV 內容時, 或幫繕正式的 INV 時. 報關行可幫為以我方的表格繕打, 但是仍需由對方廠商簽名後, 再憑其"簽名之頁" 傳給港邊報關.
3. 執行時, 應抓好時間, 不要讓廠商有因人不在之藉口.
 - a. 可將末頁由其預簽名和蓋章應變. (1ST 優先順序)
 - b. 或是傳真給港邊之文件只有蓋章, 而無簽名應變. (2ND)
 - c. 若海關估價發現時, 再行補入應變. (3RD 優先順序)

因此項建議雖然海關於法令觀點上而言, 本來就是如此要求, 但因循錯誤方式已久, 如有出口廠商問變更之原因時, 可以下列順序婉轉應答. 此條例本來就有規定, 只是沒有確實施行, 但最近的公告中, 卻發現有許多別家報關行報關之案件中, 許多廠商被退關. 因海關現在抓的很嚴格, 如由報關行簽名時, 一律退關處分, 故為維護廠商的通關順利, 故我方寧可多此道手續, 多花一點時間, 將程序合法化, 以免到時後退關影響廠商的權益.

如廠商推說由其授權報關行簽名, 仍要求報關行代為簽名時, 請仍以下詞婉拒: 因到時後如被抓到時, 報關行也會被停牌, 所以於目前的風頭上, 最好還是依規定辦理,

6-7-5: 來貨運抵貨物集散站後包裝體破損之處理.

貨物集散站的倉儲人員, 於收貨時, 或併裝的過程中, 如發現來貨的包裝破損時, 他們會主動的照會船公司, 或於報關行簽進倉單時告知, 則此情況,

- a. 首先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, 依下表分析和回報的要點, 直接通報市區的理單員,
- b. 並將之分析如下, 回報給市區的理單人員記錄後, 轉通知理單主管
- c. 由理單主管將狀況通知出口商,
- d. 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.
- e. 於港邊現場的人員, 親自到貨物存放的現場, 查看貨物破損的實際情形, 分析和回報的要點如下:

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。

理單員應填具破損通知單(如附表),記錄港邊現場人員,所通報之損壞狀況後,轉通報理單主管依管理程序執行。

f. 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),會造成因違 L/C 條款,而不能押匯的迴境。

g. 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(h)。

h. 於(f)或(g)的動作完成後,則可以辦理退倉的手續,將貨理領出,運交出口商指定的處所,做適當的改善補救處理。



<4-10 & 6-7 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：___/___/88/___/___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.

6-7-6: 指揮港口現場人員配合通關查驗手續的進行

對於電腦抽中應驗的貨物,或是海關估價人員存疑,或是經檢舉派驗案件,均應由港邊的外務人員,配合海關的查驗人員,於作業的時間內完成查驗的手續,如於查驗的過程中,海關查驗員發現和申報的資料貨證不符時,

則港邊外務人員,應立刻通知市區的理單人員,
由理單員將發生的情形自行初步研判後,
立刻通知理單主管,自行研判的初步結論,
由理單主管和出口商聯絡,明瞭事實真象,並商討解決之道,
或依章由海關課罰.

6-7-7:通知船公司確認後的提單資料

如果結關的提單資料,和原先提供給船公司(或攬貨公司)不同時,則理單人員應主動的於 CBS 資料庫更正後,列印出正確的提單資料,若一張提單有多櫃時,更應分出每櫃之裝箱數量及重量,給船公司(或攬貨公司),以避免其列印出的提單錯誤,需重做浪費時間和金錢.

6-7-8:預核提單(B/L)樣稿,及詢問船公司費用, 並通知出口商確認金額無誤.

於貨物裝船後,一般約是結關後隔天或第三天,理單員應自行歸納出每一家船公司的作業習性,

a:理單員應請船(攬貨)公司,傳真提單的樣稿,理單員應詳細的預先校核,如有錯誤時,請速通知船公司訂正,以避免外務人員領提單時,要花很常的時間去校對,而且可避免忙碌中出差錯.

b. 於理單員要求船公司傳真 B/L 樣稿的同時,亦可同時詢問領提單的費用為多少,這些費用可能包含了

- b-1:海運費,
- b-2:吊櫃費,
- b-3:併櫃費,
- b-4:提單費
- b-5:滯留費

b-6: 燃料附加費

b-7: 匯率變動調整費

等等的名目, 理單員應詳細的記錄於封面, 如何計算, 匯率如何, 總金額為多少等等,

c. 然後再將這些計算所得的船公司費用資料, 通知客戶, 請其做確認.

c-1: 如果無誤時, 則可依主管所預批於封面之執行方式處理.

c-2: 如有錯誤時, 則請客戶直接和船公司訂正;

(如果為報關行代為接洽船公司之案件時, 則由主管審核是否和原訂洽時之條件一致; 若不一致時, 由主管親自和船公司接洽更正. **完成此階段繳船公司費用, 領取提單, 和領取保險單的任務.**)

6-7-9. 提前列印出押匯文件, 辦理投保及依付款憑單配分押匯文件送理單主管預

於貨物裝船前, 可能會發生的許多奇怪現象, 可能會讓你不能大膽的於結關日, 列印出所有的押匯文件; 你的顧慮固然沒有錯, 但是對一家報關行的理單員而言, 妳於同一艘船結關的案件, 絕不會祇有一筆, 而且你一天絕不會祇有一家廠商結關, 也不會祇有在一處海關結關;

當然等提單領到時, 表示所有的通關作業告一段落, 文件內容也肯定, 不會再有所修改, 但是試想若此際, 你才要列印出押匯文件時, 是否會於一時之間, 因一次同時要趕印很多文件時, 變得倉促而忙亂易錯, 倘到這種局面時, 豈不弄巧成拙.

故對於貨物裝船前的可能發生狀況, 吾人固不可不謹慎以待, 但機率似乎很低; 換言之, 為避免急措易噪致誤發生, 一位理單人員, 要對於通關中的貨物, 保持推測的心境, 預期目前的進度, 用你的默氣於適當的時機,

a-1: 將押匯所需的文件, 自 CBS 資料庫中, 依 L/C 的要求列印出來, 並依 L/C 的要求份數, 及公司的作業規定,

區分成套包含:

A. L/C 押匯用

- B. 客戶留存
- C. 國外開狀人留存
- D. 其它單位留存

a-2: 而後將這些區分成套之押匯文件, 先送主管預先審核, 或將部份文件送商會/領事館辦理簽證。

a-3: 理單員當然不能忘記, 應將正確的提單(B/L)資料, 傳真給船(攬貨)公司, 以便其印出正確內容之提單. 若一張提單有多櫃時, 更應分出每櫃之裝箱數量及重量。

a-4: 理單員並對應保險之案件, 將要保書或 INVOICE 資料上書要保條款後, 於結關當日傳真給保險公司, 完成投保的程序。

這個動作最好能做到, 於結關日時, 除了 B/L, 或公證報告, 或需簽證未簽證動作的文件外, 其它的押匯文件, 一律齊全的, 於下班前, 送交主管審核; 這種程序的理單控制方法, 會讓原本感覺忙碌的報關行理單員, 變得有秩序, 不忙碌, 也不會出錯。

而對於理單主管預審後, 所找出錯誤的文件部份, 經主管詳細的解說原因後, 理單員應確實的知道錯誤之所在, 而能真正的糾正缺點, 避免往後類似情況再發生; 絕不可以再度發生。

理單員或許對於文件需提出預審, 初期會感覺較吃重些, 但卻可以讓你於領提單日, 不會手忙腳亂, 不會同時趕印押匯文件, 你會發現苦盡甘來, 不知覺之間你所送預審的押匯文件中, 錯誤也很變得少之又少, 有狀況時, 理單員也能從容不迫的依程序解決, 那種真正的主管成就感, 恐將非筆墨所能形容。

6-7-10. 依 L/C 合併押匯文件送主管二次核定押匯文件

由於理單員之前已先將押匯文件，送交主管先行審核過，所以當提單可發放的日子，就可輕鬆的依下列程序運作：

a-1: 向理單主管領取運費或船公司費用之支票，轉交給外務員於領回提單，及保險單後，即可依據 L/C 條款，所要求區分的份數，夾入原已預審妥善的押匯文件中，

a-2: 當然應該就保險單的

- 1: 索賠地點，
- 2: 保險標的物品名，
- 3: 保險金額(是否為 110% INVOICE 價)
- 4: 保險的含蓋條款，
- 5: 船名，航次，開航日是否和提單一致，
- 6: 是否需登載 L/C 的支付條款語彙(DRAWN UNDER)，
- 7: 保單是否已由要保人(ASSUER)(出口商)背書等，

再次的加以和 L/C 條款核對

a-3: 而提單則需再次的核對：

- 1: 託運者(SHIPPER)
- 2: 收貨人(CONSIGNEE)
- 3: 到貨通知人(NOTIFY)
- 4: 麥頭箱記(SHIPPING MARK)
- 5: 件數(PACKAGE)
- 6: 品名(DESCRIPTION)
- 7: 毛重(GROSS WEIGHT)
- 8: 是否需登載 L/C 的支付條款語彙(DRAWN UNDER)，
- 9: 提單是否需由要託運人(出口商)(SHIPPER)背書等，再次的加以和 L/C 條款核對

a-4: 同時再就其他的押匯文件中，有

- 1: 船名
- 2: 航次
- 3: 開航日
- 4: 毛重
- 5: 包裝件數

的表格欄位地方，加以和 L/C 核對看是否一致。

如經過上面的手續後，才算完成押匯理單的職務。？

6-7-11. 整個案件轉由帳務開帳單收費。

當理單員將押匯文件，交由主管遞送出去後，接下來則由帳務人員，

- a-1: 就封面之經辦記錄，及墊支費用主管批註事項。
- a-2: 及港邊報關行所送來之計費單等資料彙總後，
- a-3: 依據業務人員原先承攬生意時之報價單內容，
- a-4: 進入 CUS87 資料庫，輸入開列帳單各欄的金額，
- a-5: 於每月六日之前，依廠商別就該月份之經辦案件明細，
列印出帳單總表計收服務手續費。
- a-6: 而對於代墊付的款項，則依據檔案封面主管所批註的
處理方式，由帳務人員管制收回代墊款，並進入
CUS87 帳務銷帳。
- a-7: 開帳後之檔案文件，應裝訂成冊後，由外務
人員送入地下式依號碼順序排列歸檔。

6-7-12. 領回及登錄商港建設費

港邊的報關行於貨物報關放行後，海關會核發出商港建設費的稅單，此稅單的繳費期間為列印後 14 天，帳務人員應：

- a-1: 進入 CUS87 的資料庫登錄，寄(送)客戶日期，及稅單金額，
- a-2: 及若有轉船更改報單號碼時，應於資料庫中註載後，
交由外務人員彙總後，送(寄)出商建費收據。

6-7-13. 領回退稅副報單或出口證明聯。

對於出口報關有申請退稅之案件，於出口報關放行後 21 天內，海關會據以核發沖退稅報單。

如果因故遲延核發為海關之責任時，則遲延核發副報單時間，自報關日到此副報單核發日之日期，於申請沖退稅時，得自進口報單一年六個月有效日期，或出口報單六個月有效期中展延之。

理單人員於收到副報單後，應於 CUS87 的資料庫中建檔後，儘快的遞給出口商，而再由製造廠商或原料進口商，或出口商擇一或彙總後，再憑以向保稅處申請沖退稅。

6-7-14. 違章(規)(法)案件之處理.

於出口報關時，假如海關發覺有錯誤申報時，將以報關義務人(即出口商)為懲處對象，於海關查緝實務上，一般常較會發生的情況，有下列幾項：

- a. 違反海關沖退稅法規，有溢退稅金之案件。
- b. 違反海關緝私條例之案件。
- c. 違反/仿冒商標或著作權法者。
- d. 違反禁止輸出規定之案件。
- e. 違反菸酒專賣條例之案件。
- f. 違反槍砲彈藥條例之案件。
- g. 違反麻醉藥品管制條例之案件。
- h. 違反野生動物保護法之案件。
- i. 其他違反刑法或民法之案件。

於違反 a. 及 b. 兩項者，若違犯之情節非屬嚴重者，海關大都予以行政罰方式，以罰鍰或禁止報關處理；其餘之情況均需移交管轄機關，依其情節之輕重，或轉移法院審理。

海關於審理此列案件時，有時會將審理情況經報關行，轉通知給報關義務人，報關行之理單人應轉該類照會事項，迅速通知給出口商，以確保抗辯權力。

6-7-15. 理單過程中出口貨物(櫃)的異常問題歸類

廠商於將貨物交運輸工具運出後，一般會發生的情況，可以歸類為
於運交抵貨物集散站前
貨物進站後，於簽發進倉單時
或是於報關後

三大類，筆者將此三大類可能會發生的狀況，條例如下。

6-7-15-1:

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.
- 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.
- 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.
- 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.

6-7-15-2:

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,簽進倉單時,不會有問題,但是報關後估價時,若發現存疑時,可能會派驗,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,
(簽進倉單時,不會有問題,但是報關後估價時,若發現存疑時,可能會派驗,甚至會因需更改報單內容,而產生罰款.)
- 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,
- 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.

6-7-15-3:

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.
- 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.

貨物往往會於裝船前,遭遇到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,則理單員應依照執勤規定及程序,轉通報此類的異常問題給理單主管知道.

廠商於將貨物(櫃)交運輸工具運出後,理單員應會不斷的自出口商處,取得貨物(櫃)的動態變化資料,並應加以不斷的追縱和轉報給理單主管;

遇到此類的異常狀況時,往往時間緊迫,而且為讓問題的處理,更為順暢和迅速,並避免和出口商間因言詞的溝通失真不和,所以筆者建議報關行於發生此類問題時,由理單人員收集資料,並於過程中學習分析,但應堅持要將狀況,迅速的轉報給所屬的理單主管週知,於理單主管的處理方式中,理單人員則會漸次的學習到類似問題的化解方式,成長了自己,並為將來榮膺主管要職之準備.並從中揣摩學習類似狀況應變之方法.

6-7-16. 理單人員學習主管對貨物(櫃)的異常處理

以下的模擬狀況,為理單主管的應變處理方式,供理單人員學習成長的參考.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,迅速的通知理單員後,理單主管所採行的協調,或因應的處理方式介紹如下:

6-7-16-1:

於運交抵貨物集散站前,可能會發生下列的狀況,處理方式:

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.

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,而且裝船地海關及船公司,不允許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.

iv.

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.

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，而且裝船地海關及船公司，不允許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。

iv.

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。

6-7-16-2:

或於貨物進站後, 於簽發進倉單時發現下列狀況, 處理方式:

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,)

(簽進倉單時, 不會有問題, 但是報關後估價時, 若發現存疑時, 可能會派驗, 甚至會因需更改報單內容, 而產生罰款.)

<處理方式>

i.

如貨櫃超重時, 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。致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

2-b. 或是數量/麥頭, 和廠商所通報的資料不符,

(簽進倉單時, 不會有問題, 但是報關後估價時, 若發現存

疑時,可能會派驗,甚至會因需更改報單內容,而產生罰款。)

<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。

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。

報關後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計三個月內需修改完畢.如超過時間時,需提公國稅局之異常申報表,才得修改.

iii-b:副報單修改以一次為原則.

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

2-c.或是櫃號 / 櫃種類 / 櫃數量不符,

<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,故將貨櫃號/櫃種類/櫃數量弄錯,

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.

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.

iv.

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.

2-d.或是多筆同時出口時,貨物錯誤對掉,

<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,於海關電腦回應應查驗前,書面申請查驗更正.

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
可能會簽發不清潔提單,造成押匯時的困擾.)

<處理方式>

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消出險通報,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),會造成因違L/C條款,而不能押匯的窘境。

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,將貨理領出,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),仍需由出口商書面確認,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>

此情況大部份發生於,

- a. 貨櫃場收貨人員於收貨時,發現貨櫃非所屬的船公司貨櫃.
- b. 或報關行現場人員,於抽中應驗,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),仍需由出口商書面確認,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.

6-7-16-3:

或是於報關後,發現下列的狀況,處理方式:

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.

ii.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時.

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.

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,檢附完整的書面向海關申請查驗更正.

iii.

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。

iv.

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。

<處理方式>

通知船公司那些倉單號碼的貨物, 要合併成櫃, 若於材積數足夠併裝情況下, 都可以將散裝貨物, 申請船公司於貨櫃場內, 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。但是若非抽中應驗則已,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,併入同一倉單(S/O)號碼後;或吊出原整櫃的櫃號後,申請海關監視,將貨物裝入該櫃後,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。

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，
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:非退稅報單以放行日計三個月內需修改完畢.如超過時間時,需提公國稅局之異常申報表,才得修改.

iii-b:副報單修改以一次為原則.

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.



<4-10 & 6-7 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： ___ / ___ / 88 / ___ / ___ 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.

