



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

拾伍. 進口貨物短缺或毀損原因之追查.

進口商收到進口貨物短缺時,則應依下列程序進行進口貨物短缺或毀損原因之追查.

進出口商雙方應同時、快速、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:

一. 查明短缺或毀損之明細資料.

首先進口商應查明短缺的進口貨物之明細,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,貨櫃封條是否仍原封未拆?

貨櫃封條號碼為何?

如為併櫃或散裝運抵時,

- a. 於進口地海關貨櫃場領出時之件數為何?
- b. 包裝外關是否破損? 如有時,破損現象為何?

二. 開出短到或毀損的書面資料.

其次進口商應就所查出的上列短到貨物之資料,和先前出口商所提供之出貨之包裝單(PACKING LIST),

和出貨發票(INVOICE)

的資料中,開列出下列要項單據:

- 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.

三. 判認出買賣之條件釐清責任承擔.

進口商應查明此次貨物進口之買賣條為何?

是 FOB, C&F?; 或 CIF, C&I. ?

- a. 如為 FOB, C&F 條件時, 則進口商(或其已接受保險之保險公司)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保險時, 則貨物裝船後的短缺風險, 需由進口商承擔。

- b. 如為 CIF, C&I 條件時, 則出口商(或其已接受保險之保險公司)應自行承擔貨物短缺的責任;

若於出口時賣方(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。

然而於實務上, 不管任何情況之下, 出口商都負有道義協助查明短缺原因的責任。

四. 進口商之出險通知/照會動作.

原則上報關行經辦的案件, 保險公司"以客戶方便"為準, 客戶可指定特約的保險公司, 如無指定時, 報關行將為以平常配合的產物保險公司"為承保公司。

原因為:

- <1>. 保費低廉
- <2>. 保費可月結支付 60 天期票。
- <3>. 理賠迅速. 出險時絕不推延, 理賠速度最快。
- <4>. 由報關行同步發單, 讓押匯速度更快。
- <5>. 遇有出險時, 報關行亦能配合爭取權益。

於實務上進口產物保險公司不論是由進口商所指定, 或由報關行所代選定, 如貨物遇有到貨短缺或損壞時, 進口商應採行的通知程序如下:

- a. 通知保險單上所登註的目的地的保險公司代理商,
及運輸之海(空)運公司

提出出險通知(DAMAGED RISK OCCURED/HAPPENED ADVICE),

1. 表明貨物到達時, 實際貨物短缺的情況,
2. 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。

五. 避免不理賠情形的發生.

於此發現貨物毀損事情之階段中，進口商應特別注意確實的履行下列的事項，以避免被保險公司找出不賠的理由，而不予理賠。

a. 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。

(如未通知時，保險公司會以無從查證為由，而不予理賠。)

b. 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，無法判定為由，提升申請理賠的困難度。)

c. 應避免保險公司或其代理行或其指定之公證行以包裝不良為由，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。)

d. 進口商應自行拍照留存貨物損失狀況，以免保險公司的出險報告不公正時，無法提出做為反駁或訴訟時之佐證。

六. 進口貨物短到或毀損的可能原因追查。

進口商應出口商詢問，請其查明本批貨物於出口地報關時，是否有經出口地海關查驗？

如有查驗時，應請報關行報告海關於查驗時，是否有留存取樣。

貨物由出口商運輸到進口商之運輸方式計有：

於整櫃運輸中的

<1>. 整櫃對整櫃 (CY/CY, FCL/FCL)

<2>. 併櫃對整櫃 (CFS/CY, LCL/FCL),

或是併櫃運輸中的

<1>. 整櫃對併櫃 (CY/CFS, FCL/LCL)

併櫃對併櫃 (CFS/CFS, LCL/LCL).

出口商就上列貨物的運輸方式，及是否有查驗的狀況，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：

<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,
表示貨物於離開出口地之前,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,
表示貨物於離開出口地之前,就已短缺或破損.

唯因是併櫃貨進入出口地的海關貨櫃場,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,
表示貨物於離開出口地之後,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)

表示貨物於離開出口地之前,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:

表示貨物於離開出口地之前,就已短缺或破損.

唯因併櫃貨於進入出口地的海關貨櫃場,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：

或表示貨物於離開出口地之後，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，
表示貨物於離開出口地之前，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,

表示貨物於離開出口地之前, 就已短缺或破損。

唯因是併櫃貨進入出口地的海關貨櫃場, 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,

表示貨物於離開出口地之後, 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)

表示貨物於離開出口地之前, 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:

表示貨物於離開出口地之前, 就已短缺或破損。

唯因併櫃貨於進入出口地的海關貨櫃場, 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:

或表示貨物於離開出口地之後，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。



七. 雖已投保但保險公司卻不理賠的狀況.

如果你所投保的條款，未含蓋出險的風險時，出險後保險公司將不會理賠. 這是一般常見到的狀況.

另外儘管你的保單含蓋了出險的狀況,但是你的投保行為有下列的情況時,保險公司對所承保的案件,理賠原則有"五不賠"

(MFCCA01) (譯音:沒蓋)例外排他原則存在:

- <1>. 為道德因素(MORALITY),不保亦不賠.若已承保則亦不賠.
(如貨物由相關權義人[單位]蓄意毀損,或包裝不良,固定裝置不善等出險時不賠.)
- <2>. 可預知風險(FORECASTABLE),不保亦不賠.若已承保則賠.
(如一些戰亂區域,長期於戰爭風險中,則保險公司一般均不承保;若要承保時,保費則很高,倘若其已承保時,則出險需理賠.)
- <3>. 保險條款衝突(CONFLICT)時,以最小範圍條款理賠.而非點到點之風險,若承保亦不賠.
(如保險為保險含蓋的"時間期限"內,指定的地點,到特定的目的地點間,所產生的風險才賠.若出險時間,雖為承保期限內,但出險地點已不在承保的地點之間時,則出險時不賠.)
- <4>. 若於投保時,"起運時間"及"運輸工具"未肯定時,倘於肯定(CERTAINED)後,若未通知(ADVISE)承保人,正確之起運時間及運輸工具時,若雖已承保,則出險時亦不賠.
- <5>. 出險(OCCURRING)時,未立刻通知(INFORM)承保人,或指定代理,協調處理後續程序,而破壞現場,或逕行繼續拆卸貨物時若已承保亦不賠.

八. 保險的分類.

一般而言概括性的區分保險計有

a. 水漬險(MARINE RISKS)

- (單獨海損不賠及全船均損失時才賠),
- 全險(ALL RISKS)(單獨海損時亦賠),
- 兵險(WAR RISKS)(即戰爭險)
- 暴動險(STRIKE RISKS),
- 罷工險(CIVIL RIOTS RISKS),
- 內陸運輸險(LANDING RISKS),
- 五不賠外任何損失險 (ANY DAMAGED RISKS),
- 火險 (FIRE RISKS),
- 碰撞險 ((COLLISION RISKS)

b. 而保險的生效地點, 如無特別指明時, 則為起運港到目的地港 (PORT TO PORT), 如有延伸時, 則一般為自賣方倉庫, 到買方倉庫 (FROM SHIPPER'S TO BUYER'S WAREHOUSE)

c. 而保險的時(期)間, 若無特別指明時, 則為貨物自運交起運港收貨開始, 到目的地港買方領貨止. 如有延伸時, 則為自運交起運港收貨開始, 到目的地港買方領貨後, 延伸一定時間(如例為 30 天)止.
(FROM SHIPPER'S TO BUYER'S WAREHOUSE EXTENDING 30 DAYS).

d. 如概括性的含蓋條款應為
ALL RISKS AND ANY DAMAGED RISKS AND WAR RISKS
AND CIVIL RIOTS AND COMMOSSION RISKS AND LANDING
RISKS FROM SHIPPER'S TO BUYER'S WAREHOUSE
EXTENDING 7 DAYS.

則幾乎所有條款均已包含.

e. 全險 (ALL RISKS)的定義.

概括性的風險, 除了特殊的列舉險(ESPECIALIZED RISKS)外, 如兵險(WAR RISKS), 暴動險(CIVIL RIOTS RISKS). 罷工險 (STRIKE RISKS), 堆舉裝卸險(LIFT FOR LOADING AND UNLOADING RISKS), 內陸運輸險(LANDING RISKS), 漏破損險 (LEAKAGE OR BREAKAGE RISKS)外的風險(RISKS)謂之" 全險 " (ALL RISKS).

它含概了海上碰撞險(MARINE COLISION RISKS), 海險(MARINE RISKS), 及單獨海損(PARTICULAR AVERAGE) 及 水漬險(WITH AVERAGE).

f. 單獨海損不賠(FREE FROM PARTICULAR AVERAGE)的定義.

於海運保險中有所謂的" 平安險", 它是指如於" 整船" 貨物, 均因故" 全部" 損失時才賠, 意即如果祇有自己投保險的標的物, 因故毀損時除了 擱淺(STANDED), 沉沒(SINK), 燒船(BURNT), 碰船(COLLISION), 避難卸貨 (URGENT DISTRESS), 等之合理因果 (REASONABLE CONCLUSION)解釋外, 保險人均不予理賠時, 謂之單獨海損不賠, 俗稱為平安險.

- g. 單獨海損全賠(IRRESPECTIVE OF PERCENTAGE)的定義。
反之若非單獨海損不賠(FREE FROM PARTICULAR AVERAGE)時，
即為單獨海損全賠(IRRESPECTIVE OF PERCENTAGE)。
- h. 免賠額 (FRANCHISE)的定義。
於水漬險中，於貨物遭遇損失時，若該損失於一定的投保額度之
內時不賠，一般的記述為(WA ?%)，即?%之內的損害不賠，則該
"?"謂之為免賠額。俗稱為自付額。

