

朱西周
方周
編著

國際貿易叢書

中華書局印行

朱西周
朱覺方
編著

國
際
貿
易
實
務

中華書局印行

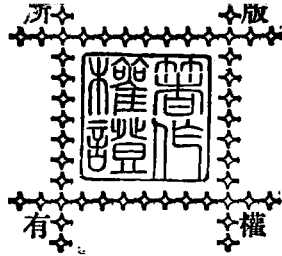
國二十九年二月印刷
國二十九年二月發行

社會科學叢書

國際貿易實務(全一册)

◎ 實價國幣一元八角

(郵運匯費另加)



編著者

朱西周
朱覺方

發行者

中華書局有限公司
代表人 路錫三

印刷者

美商^{上海}永寧有限公司_{澳門路}

發行處 昆明

中華書局發行所

發行處 各埠

中華書局

國際貿易實務目錄

第一章 緒論.....	一一四
第二章 國際貿易實務總述.....	五一—四
第一節 出口手續之概述.....	五
第二節 進口手續之概述.....	九
第三節 進出口行號事務之組織及其進行.....	一一
第三章 國際貿易買賣上之基本條件.....	一五—四二
第一節 緒論.....	一五
第二節 品質之條件.....	一六
第三節 數量之條件.....	一八
第四節 貨價之條件.....	二一
第五節 裝運時期之條件.....	二七

第六節 付款之條件.....三一

第四章 進出口價格之計算.....四三一—六〇〇

第一節 出口價格之計算.....四三

第二節 進口價格之計算.....五七

第五章 外國電報.....六一—一〇一

第一節 緒說.....六一

第二節 外國電報之種類.....六一

第三節 外國電報之構成.....六七

第四節 字數計算法.....六九

第五節 特別電報.....七四

第六節 外國電報費之納付.....七八

第七節 電報掛號之註冊登記.....八〇

第八節 電報密語簿及其使用法.....八六

第九節 外國電報之收發.....九四

第六章	出口貿易之初步	一〇二—一二八
第一節	市場之尋求	一〇二
第二節	顧客之選擇	一〇四
第三節	促成締結買賣關係	一〇六
第四節	顧客信用調查	一〇九
第五節	買賣條件之約定	一一六
第七章	兜攬顧客與成立出口契約	一二九—一五二
第一節	兜攬顧客	一二九
第二節	輸出契約之成立	一三一
第三節	關於出口契約必備之帳單	一四九
第八章	信用狀之接受	一五三—一五九
第一節	信用狀傳達方法	一五三
第二節	有效期間之延長	一五八
第九章	裝貨準備	一六〇—一七二

第一節	裝貨指定與出口檢查	一六〇
第二節	運貨備忘錄	一六三
第三節	出口包裝	一六五
第四節	包裝表面記載事項	一七〇
第十章	海上運輸契約與運費	一七二—一九二
第一節	提單之發行及其作成方法	一七三
第二節	提單種類	一七七
第三節	提單之製作方法	一八〇
第四節	提單之背書	一八二
第五節	海上運費及其支付之原則	一八三
第六節	運費額計算之基礎	一八四
第七節	運費額計算方法	一八五
第八節	運費回扣	一八七
第十一章	出口商用發票	一九三—二〇二

第一節	出口商用發票之種類及性質	一九三
第二節	出口商用發票之格式及其記載事項	一九四
第三節	貨物明細單	一九七
第四節	出口報關用發票之調製	二〇一
第十二章	出口證明書類	二〇三—二二一
第一節	原產地證明書	二〇四
第二節	輸出特許證	二〇六
第三節	領事簽證貨單	二〇八
第十三章	海上保險	二二一—二六三
第一節	海上保險之重要	二二三
第二節	海上保險契約之釋義	二一四
第三節	出口貨物保險手續	二一六
第四節	海上保險貨物及其種類	二一九
第五節	保險單	二二一

第六節	保險人責任之終始	二二四
第七節	海上保險者之危險負擔之範圍	二二六
第八節	海上保險契約中損害賠償之種類	二四五
第九節	委付	二五二
第十節	共同海損	二五三
第十一節	預定保險	二六〇
第十四章	出口貨物報關手續	二六四—二八五
第一節	一般輸出手續	二六四
第二節	出口報關	二六五
第三節	退關貨物	二七二
第四節	貨物轉口	二七四
第五節	復出口報關及請領返還稅手續	二八〇
第六節	退稅	二八二
第十五章	出口貨款之歸收	二八六—三二一

第一節	出口押匯	二八六
第二節	委託歸收票據	三一二
第三節	附帶信用證歸收票據	三二〇
第十六章	訂立進口契約	三二二—三二九
第一節	進口契約概述	三二二
第二節	定貨之處理及上海一般處理習慣	三二三
第十七章	發行押匯信用證	三三〇—三五四
第一節	押匯信用證概述	三三〇
第二節	押匯信用證發行手續	三三一
第三節	信用證有效期間之延長	三五三
第十八章	進口押匯票據之承兌及支付	三五五—三六〇
第一節	進口押匯票據承兌概述	三五五
第二節	見票後定期付款匯票承兌手續	三五六
第三節	定期付款匯票(板期匯票)承兌及付款	三五八

第十九章 進口貨物提卸手續..... 三六一—三七一

第一節 碼頭卸貨..... 三六一

第二節 提卸手續..... 三六一

第三節 河中及口外卸貨..... 三六八

第四節 起岸貨物之受領及其應注意事項..... 三七〇

第二十章 進口貨物報關手續..... 三七三—四〇八

第一節 船舶入港..... 三七三

第二節 輸入貨物報關..... 三八一

第三節 關棧（保稅）..... 三九八

第四節 派司（關單）..... 四〇六

附錄 國外貿易業者之會計..... 四〇九—四二四

第一節 緒說..... 四〇九

第二節 輸出業之會計..... 四〇九

第三節 輸入業之會計..... 四一八

插頁一	提單(二之一)	.....	一八〇頁後
插頁二	提單(二之二)	.....	一八〇頁後
插頁三	出口證明書(二之一)	.....	二一〇頁後
插頁四	出口證明書(二之二)	.....	二一〇頁後
插頁五	領事簽證單	.....	二一二頁後
插頁六	轉口稅繳納證	.....	二七〇頁後
插頁七	復出口報單(二之一)	.....	二八〇頁後
插頁八	復出口報單(二之二)	.....	二八〇頁後
插頁九	進口報單	.....	三八二頁後
插頁十	進口稅繳納證	.....	三八八頁後
插頁十一	入關棧報單(二之一)	.....	四〇二頁後
插頁十二	入關棧准單(二之二)	.....	四〇二頁後
插頁十三	已定進口稅洋貨憑證(三之一)	.....	四〇六頁後
插頁十四	進口土貨蓋印憑據(三之二)	.....	四〇六頁後

插頁十五	進口土貨蓋印憑據(三之三).....	四〇六頁後
插頁十六	輸出業會計記帳關係圖解.....	四一六頁後

國際貿易實務

第一章 緒論

吾人終日營營，無非生計。然在人類文化萌芽之初，人各習於自給自足狀態，老死不相往來，莫如也。其後因自然利源之偏倚，人類慾望之相異，乃有個人及地理之勞工人人生產活動漸趨專一，爾互相交換以滿足其日增複雜之慾望，而一切生活手段，遂成爲間接化。惟此最初之物物交易，仍由生產者與消費者直接授受，迨交易漸盛，遂有從事於非爲本身消費，而專爲營利及投機買賣之中間人（商人）生產、貨物之交易，全轉爲間接由中間人有組織之進行，於是始有所謂「商業」之存在。而人類文化愈進步，慾望愈增加，交易範圍愈擴大，寔至有超越國境，而由個人或有組織之團體行使者，故今日有所謂國內商業（Domestic trade or Home trade）及國外貿易（Foreign trade）之稱焉。

國外貿易者，詳細言之，有如左列各項之解釋。

（A）就貨物移動之方向觀，可分輸出貿易（Export trade）輸入貿易（Import trade）及通過貿易（Transit trade or Transhipment trade）等三大分類。所謂輸出貿易，無論其買賣性質爲定購

或爲委託，凡由本國將貨物運往外洋時皆屬之。反之，從外洋購入貨物，或從外洋運入本國貨物，俱稱輸入貿易。至於通過貿易，則指一切由輸出國到輸入國，其貨物之移動，須途經本國時而言。

(B) 就行使交易之方法觀，可分自動貿易(Active trade)及被動貿易(Passive trade)。前者指本國商人設法進求海外之貿易而言，後者乃指由駐在本國洋商之媒介而經營出口業務，若俗稱之洋行買賣是也。

(C) 就兩國商人於經營進出口時直接或間接交易之區別觀，則有直接貿易(Direct trade)及間接貿易(Indirect trade)之分。直接貿易即經營進出口兩國商人直接成立交易，無第三國商人介乎其間。反之間接貿易則係經由第三國商人之手，而成立之交易；例如甲國之貨物，由乙國商人經手而向丙國出賣是也。

此際貨物之移動，又有兩種區別，即(一)通過乙國，(二)不通過乙國，直接由輸出國運往輸入國，而以乙國之立場言，第一項即前述之通過貿易，第二項則通稱爲居間貿易(Intermediate trade)。

(D) 就行使貿易之場所言，則可分陸上貿易，海上貿易，沿岸貿易，河川貿易等。

(E) 就對方國家名稱言，則有對美貿易，對英貿易，對德貿易，對日貿易等之區別。

至一國對其本國之殖民地，或他國殖民地，及殖民地與殖民地相互間之交易，則統稱爲殖民地貿易。

(Colonial trade)

不問其營業範圍爲進口或爲出口或兼營進出口，凡屬經營國外貿易之行號公司，均稱爲國外貿易商，或國際貿易商 (Foreign traders)；專營輸出貿易者稱爲出口商或輸出業者 (Exporters or Export house)；專營輸入貿易者稱爲進口商或輸入業者 (Importers or Import house)；兼營輸出入者，則稱爲進出口商或稱輸出入業者 (Importers and exporters)。

前述之商業，即貨物之交換現象，因買賣當事者居住國土之異同，而發生國內商業（又稱埠際貿易）與國外貿易之區別。然此兩者之本質上，原無特異之區別，如列脫門 (Litann) 之言曰：「在常態之下，兩者俱關係爲營利而從事於商品買賣，均爲私人之買賣活動 (Private merchandising activity) 也。」惟前者關於貨物之移動，僅限於一國之內，而後者則居於兩國之間；所謂分別，僅此而已。

然細觀之，則亦不僅此也。因國外貿易，概以大量交易爲主，故經營時需要鉅額之資金。又貨物之移動，距離較遠，其間多賴水路運送，故於海上之運輸事務及其附帶之投保水險等均極重要，且裝運貨物必須通過輸出入兩國之海關，而各國稅制不同，須明瞭各個之關稅法規，以杜遺漏失誤等弊。更因彼此貨幣制度相異，又非精於國際匯兌問題不可。此外如社會習慣，個人嗜好，語言，度量衡制，法規，商業習慣等等不同之點頗多，故經營進出口商人，非惟需要熟練多數之外國語言，且須具有各方面專門知識；蓋國外貿易，其

業務之煩雜，自非國內商業所可同日而語也。尤有進者，年來各國盛行採用極端之輸入防遏政策，對於報關手續及代收貨價辦法，予以種種之限制，若管理匯兌，實施輸入比額及平衡貿易等之設備，此種新通商政策層出不窮，致對外貿易手續益呈錯綜。故經營進出口貿易商，必須深切注意，慎重將事，若僅闡明國內商情未可爲足，更須廣知世界經濟狀態，國際政治情形以及商品供需大勢，而於交通、運輸、保險、關稅、國外匯兌、國際公法、商業習慣等，在學理上與事實上，均宜有恆久積極之研究，庶幾可操勝算矣。

第二章 國際貿易實務總述

第一節 出口手續之概述

於未入本問題之前，就進出口貨物所必經之手續，經營進出口行號內部之組織，及其業務之進行等，請先擇要述之，以明其梗概。

(一) 市場之探求與買主之選擇

出口行號運貨出洋，首先探查其貨物之消費市場，即決定國外某地市場，為貨物輸出之目的地，然後慎選買主，謀結商業上之關係 (Business connection)。至於買主之選定，其方法固多，要皆各以其環境不同，而定選擇之方針；故有轉請親友而探悉其信用狀況者，或有囑託有往來之銀行從中調查者，或有查閱可靠之工商名錄，而知悉其近狀者。

(二) 申請交易與信用調查

(A) 申請交易 買主既已選定，即便開始交易。而在交易未成立之前，須對買主寄送通告 (Circular)、商品目錄、樣本單、價目表、貨樣等，此等舉動，即所以促使買主之注意；申言之，為引起買主定購貨物。然普通寄送一兩次商品目錄、價目表、貨樣等，往往不能引起買主之重視，故當持之以恆，繼續寄送，必有一日而獲

得買主之注意，則交易終必成立。

(B) 信用調查 商人希望買賣成立，必須賴有往來之銀行，或其他方面出而調查對方之財政狀況 (Financial standing)、營業情形 (Mode of business) 調查結果如認為確實可靠，而後力謀締結貿易關係。

(三) 買賣條件之協定

信用調查既然告一段落，當進一步採取具體辦法，以期交易之實現。通常為預防日後發生糾紛，而謀交易之簡便敏捷起見，須先成立一協定大綱 (General terms and conditions)，備作將來貿易之基準 (所謂協定大綱，即交易之申請與接受約定，及解決將來之糾紛辦法)。此種協定之成立，為實現交易之前提條件。

(四) 輸出契約之成立

上述協定大綱既已成立，賣主即蒐集市場報告、價目表等寄交買主，同時檢發賣貨申請書、磋商貨價、數量、運出日期，倘經雙方趨於一致，輸出契約即告成立。

晚近各國經營進出口商人，其在國外之活躍，大抵由於各該商人自動促進；而我國今日進出口行號雖比比皆是，但能自動促進其對外貿易之發展者，則寥寥無幾。須知吾人處今之世，商業競爭異常劇烈，人

皆鉤心鬥角，努力向外發展，惟恐市場被奪；而我猶墨守成規，不事改進，靜待洋商定貨單之送來，實不啻坐以待斃。故吾國一般進出口商，亟須警覺，襲他人之長，補吾人之短，庶幾亡羊補牢未為晚也。

(五) 輸出貨物之裝運

(A) 貨物之準備 貨物運出之日期，既於契約上已有規定，故備貨出口之船隻，亦可大體決定。蓋在事前，應有充分準備，即向國內廠商或其他貨物之供給者，提取貨物，搬入自備貨棧，實施檢查，包裝，蓋印手續，專待裝運。

(B) 裝船 規定運出日期已屆，將貨搬運上船，惟須向船公司接洽裝運船名、貨物數量、品名、運往地點、運費等，填具運單，由船公司發給裝貨指定單 (Shipping order)，隨同裝貨准單 (Shipping permit)，呈示本船船員，以便裝貨上船，迨裝載事畢，由船員發給收據 (Mates receipt)，商人於付清一切費用之後，即持上項收據向船公司換取提貨單。

(C) 報關手續 輸出貨物時，商人須向該輸出港海關請領裝貨准單，方可裝貨上船，故一面向船公司接洽裝運手續，一面即向海關填具出口報單，並請由海關派員查驗，經關員查驗結果，核對單貨無誤，即由海關發給裝貨准單，以便運貨出洋。

(六) 投保水險

商人辦理裝運及報關手續時，須向保險公司投保水險，蓋運往外洋貨物，運送距離及時間較長，萬一中途發生狂風暴雨，或遭遇火災，致本船慘遭沉滅，或被破損等，則商人必蒙被重大損失，故出口貨物必須保險，保險以後如發生事故，則其損失即由保險公司負擔，與商人無關。

出口貨物之毀損，非僅於本船航行中發生，即在貨物裝船以後，而未了結出口手續以前，隨時皆有發生之可能，故投保水險手續，須於貨物裝船之前辦妥。保險手續非常簡便，由商人任選一比較可靠之保險公司，索取印就之保險申請書（Application of insurance slip），逐一填明各項要件，決定投保種類，提出於保險公司，交清保費領取保險單（Insurance policy）也。

（七）商用發票之作成

裝運手續了結以後，商人即據貨物清單計算表作成發票。按此與保險單，提貨單，裝船指定單等，俱係承做押匯時絕對重要之文件也。

（八）領事查證手續

最近各國海關對於貨物進口，必須備有本國駐在輸出港之領事查證文件，方准起貨上岸，故於出口貨物裝運之際，又須向該輸出國之領事請領證明書（Consular invoice）、原產地證明書（Certificate of origin）以及其他必要之證明書類。

(九) 承做押匯

商人於貨物裝運出口時，乃將發票、保險單、提單、領事查證單、原產地證明書等單據整理就緒，向代發信用狀之匯兌銀行，或其他匯兌銀行，申請賣出押匯，歸收貨款。

(十) 寄送裝運報告單

從裝貨上船至買賣押匯為止，其中經過手續，倘能一帆風順，暢行無阻，商人即可向進口商寄送定貨已經裝運，押匯已經辦妥之報告書 (Shipping advice)，於是一切出口手續已告終了。

第二節 進口手續之概述

(一) 輸入契約之成立

依普通國際貿易之慣例，大凡對外交易之成就，多由賣主設法促進，而在買主方面，但須接受賣主之兜攬，經調查其信用狀態而後，遂可磋商買賣協定大綱，以便開始交易。故前節所述均以出口商爲主動，而以進口商爲被動。今設由進口商爲主動，而以出口商爲被動，即由進口商積極向國外之出口商申請交易，則其手續與前節輸出手續中所述者，雖全然相同，而內容狀態，則約略相反。首由進口商探詢何處爲其所要商品之出產地，求獲信用確實之出口商，或製造廠商，寄送定購貨物之信件，詢問其貨物出產近況，及其

買賣行情，倘經對方應諾之後，詳細調查其信用狀態，磋商所謂買賣協定大綱，進而對各種重要事項，分別接洽，候全部妥貼，輸入契約即告正式成立。

(二) 信用狀（又稱信用證）之發行

輸入契約如已成立，進口商即以該項契約，呈示於當地之匯兌銀行，請求代發信用證（Letter of credit）。此種證單為出口商買賣押匯時，必需而不可缺少之重要文件。如貨物裝運日期較遲，無妨郵寄，倘契約成立，須即刻裝運貨物時，則上項信用證，必須用電報發行。

(三) 押匯單據之接受貨款之償付提單之入手

貨物裝船之後，出口商承做押匯等情形，前節既已提及。按輸出地匯兌銀行收買出口匯票後，即連同提單及其他單據類，一併寄交輸入地之總分行或辦事處，令向進口商取款。而該總分行或辦事處，接到此項單據，即向當地進口商呈示，並要求簽見。若匯票之性質係照票後即可提貨（D/A），則一經簽見承受後，所有單據如發票保險單等，可任其取去；若該票係付款後方可提貨（D/P），則進口行須另填具信用保單（Trust receipt）交與銀行，暫借提單；非蓋如此，即不能向輪船公司提取貨物也。

(四) 輸入貨物之提取

(A) 出貨單之入手 運貨船隻到埠，進口商即將提貨單之副單，連同海關進口准單，一併交與船公

司，向船公司換取出貨單(Delivery order 略稱 D/O)即可赴本船提貨。

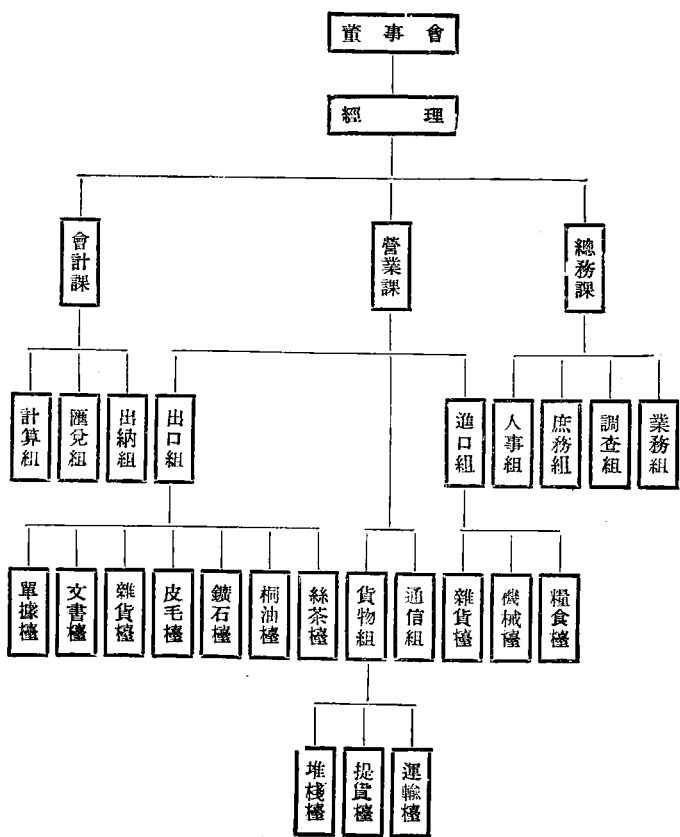
(B)進口報關手續 凡進口貨物，非經海關核發進口准單，照例不能提貨上岸，故商人一面向船公司換取出貨單，一面須向海關辦理進口手續，請領進口准單。即向海關索取印就之進口報單，逐一填明，隨同發票、原產地證明書、領事查證單及其他重要單據類，一併呈交海關，海關如須查驗貨物，商人須將貨物搬至指定查驗地點，經關員拆包檢查，查驗結果如屬正確無誤，其商品性質倘為免稅品，即由海關發給進口准單，倘為有稅品，則須經過估計稅銀之後，發給餉單，商人持單赴海關收稅銀行，完清各項稅銀，憑藉完稅收據，向海關請領進口准單。

第三節 進出口行號事務之組織及其進行

(一)進出口行號事務之組織

進出口手續之概況，於上節業已說明。而經營進出口業務，手續異常煩瑣，按各步事務之進行，決非一人之力所能辦理完善，必須有多數人分頭擔任而後可。然分工之後又須合作，故不可不有事務上之組織，藉求各項業務之融合統一，連絡有效。但所謂組織者，有十餘人之小規模進出口行，亦有數十人乃至數百人之大規模進出口行。蓋其組織原無一定，每以其事業範圍之廣狹而後決定，通常規模比較宏大，組織

比較完備之進出口行家，其大概內容狀態，約如下表。



上項組織，其最高機關爲少數人構成之董事會(Board of directors)其下設一經理統轄全體事務，另聘各項專門人才，分任各課課長。此種組織與其他企業，約略相同，按事務之性質，大抵分總務、營業、會計三大課，各課再按事務之簡繁，而分組分權。茲就各課之內容狀態，分別述之於下。

(A)總務課 本課擔任計劃統制事務，如每日彙集之信件，須由總務課拆看，然後依所屬課組權分配之；又如繕寫各項重要文件，國內外商人之信用調查，分行之監督管理，人事之更調，政府機關之接洽，事業經營之計劃等，俱屬該課管轄範圍之內。蓋在小規模之進出口行，一切由直屬於經理之祕書擔任；而在規模較大之進出口行，往往因事務繁忙，就事務之性質而分業務組、調查組、人事組等分掌各項事務。

(B)營業課 本課之組織，普通分進口組與出口組。如出口組，更按經營商品之種類，而分絲茶、鑛石、石、洞油、棧、雜貨、棧等，由各權處理各該貨之買賣事務。又如進口組，則設有糧食、棧、機械、棧、雜貨、棧等。出口組須編製各種發票，及其他裝運文件等單據類，故更須添設文書、棧、單據、棧、保險、棧等。本課爲全體經營之中心，須聘請幹才而富有商業經驗者充當。本課除設有進出口兩組之外，又有通信組及貨物組，前者管理對外電報之收發，商用函件之草擬，文件之收發保管，及其他一切對外通信事宜；後者則擔任貨物搬運，報關，進出貨物之查驗，包裝，運輸等事宜。

(C)會計課 本課處理一切經濟事務，其下設出納組、匯兌組、計算組。出納組掌管行內一切金錢之

收授，其事務比較簡單；匯兌組掌管出口押匯，發行信用狀，支付進口貨款，接收進口單據；至於計算組，則蒐集各課材料，編製計算，並登載簿據，以及計算原價，編製統計圖表等。

(一)貿易事務之進行程序

進出口行之組織，大抵如上所述，而其事務進行之程序究竟如何，又不可不略為敘述。

今假定某種貨物已成立出口契約，通信課須根據該項契約，作成定貨申請書，寄送對方之進口商，並以契約之副本一份交與該貨之主管課，另一份交與單據編製課。迨將近裝運日期，由該貨主管課，將貨物搬入貨棧，實施查驗，倘發現其品質惡劣，或被毀損，須行改換，經檢查合格之後，乃將收貨數量記入購買通知單內，送交會計課，即由該課之計算組錄入購買帳內，同時作成裝運備忘錄(Shipping memo)數份交貨物組運輸檯，一份交單據檯，運輸檯即根據此項備忘錄，辦理裝運手續；單據檯則據此而作成發票，投保水險，承辦領事查證手續，將提單暨其他一切押匯必要之單據類，整理就緒，送交會計課，由該課開發匯票，即集合各種單據，辦理押匯事宜。

第三章 國際貿易買賣上之基本條件

第一節 緒論

所謂買賣基本條約之內容，其構成之主要項目甚多，概括言之，計有品質 (Quality)、數量 (Quantity)、價格 (Price)、交貨地點 (Place of delivery)、交貨時期 (Time of delivery) 及付款方法 (Method of payment) 等六項。又如品別、需要量之多寡、價格之計算方法，在何時何地以何種方法交付貨款，凡此種種，均為買賣契約中不可缺少之條件，關於此點不分國內貿易或國外貿易，約略相同。

惟國外貿易之運輸多用船舶，於確定交貨時期一項，往往不易辦到，故一般為避免交割延遲之紛爭，於契約中對交貨時期無明文之規定，僅代以裝運時期 (Time of shipment)。又國內貨物之價格，但寫其貨每件值國幣若干，而國外貿易上所標明之貨價，常有每件值何國國幣若干等字樣，例如普通國際貿易之條款，常載有 price \$1.00 per piece C. I. F. New York 文字，乃所以表明其交貨地點及其貨物之價額也。要而言之，國際貿易之基本條件，不外品質、數量、價格、裝運時期、付款方法等數項而已，以下即就此各項，分別加以詳細之說述。

第二節 品質之條件 (Condition as to the quality of goods)

(一) 國際貿易之品質條件

(A) 樣本買賣之品質條件 普通根據貨樣而成立買賣者，謂之樣本買賣 (Sale by sample)。蓋買賣雙方於某批貨物之中，任取其一件或一部分，作為樣本 (Sample)，則不問其在契約上有無特別註明，其品質、形狀，暨其他種種之特徵，必須代表全體貨物，故凡裝運出口之貨物，到達目的地以後，其品質如較樣本為惡劣，買主便拒絕收受。此種糾紛，在所難免，然出口行號若於事前慎重挑選，務期所裝運之貨物，全部與樣本無異，自可避免買賣上之糾紛。惟我國商人對於品質向不注意，間有雖明知與樣本不合，而故意塞責，從中取巧，甚或故意攙雜其他不純之物，企圖目前之利益，而影響所及，足以阻止其對外貿易之進展。故吾人欲謀對外貿易之發達，須除去歷來之惡習，注重樣品之買賣。

樣本買賣，既易發生品質上之爭執，故一般為慎重起見，每於寄送樣本時，就同樣貨物留置一份，以備日後之參考，或即於發生糾紛時作為辨證之材料。

(B) 標準品買賣之條件 標準品 (Standard) 亦稱標本 (Type)，就廣義言之，可以一件或兩件

以上之品種，而代表全體含有一定品質之貨物。若米穀、羊毛、棉花、農產物等之品種，種類繁多，尤為複雜，不

能從中挑選合理樣本，僅可採用標準辦法，以表明其貨物之品質。

凡採用標準買賣辦法，所裝運之貨物，不必與標準品全然一致，即微有不同，而確無關重大者，當可通融。若交割之貨物，確與標準品相差太遠，無妨在貨價上稍事伸縮，以資彌補。

(C) 其他買賣之品質條件 除上述之兩種辦法而外，又有根據商標 (Brand) 即俗稱牌子，以接洽買賣者。此際倘係著名之商標，而得社會上一般之信仰者，則其品質於無形之中業已確定，故除非奸商，私行改換牌號，以魚目混珠，從中圖利，則不致發生品質等級之爭執。然而攙混劣貨，冒牌交易，即能僥倖隱瞞於一時，結果必被暴露；果爾則商人信用掃地無遺，實無異自殺。證以我國過去對外貿易之經歷，大抵犯此流弊，長此以往，欲望我國商品在國際市場縱橫活躍，似乎為不可能。今後當痛改前非，莫蹈覆轍，挽回國際市場之信譽。

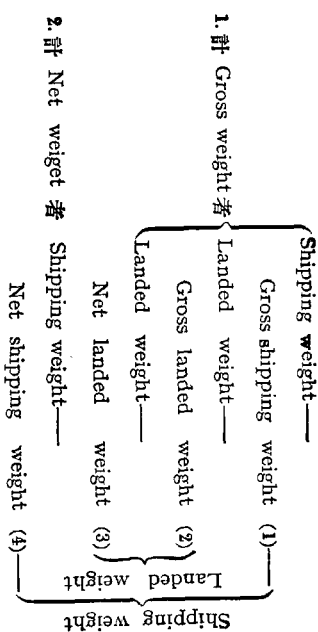
(二) 國際貿易之品質決定

有若干貨物，其裝貨上船時之品質，與起貨上岸時之品質，顯有不同，此際應以裝船時之品質為標準 (Shipment quality terms) 抑以起貨上岸時之品質為標準 (Delivery quality terms)，事前於買賣契約上，應有明文規定。然以普通之國際貿易慣例而言，當以後者為原則，惟於事前有特別約定者，不在此例。萬一基於雙方約定，而採用前項辦法，即以裝船時之品質為原則，出口商為避免日後糾紛計，在裝貨上

船口岸，報請該地商品檢驗局，妥為分析鑑定，將該局檢驗單寄交買主作為憑證。又若以交割時之品質為標準，進口商於發現貨物品質不符，認賣主有違背契約上之規定，亦須報請當地商品檢驗局鑑定，將檢驗單寄交賣主，以便要求賠償損失。然而此際之重要問題，為貨物之檢驗機關，如我國之商品檢驗局，各大通商口岸，雖已先後設立，但尚未普及；即在外洋各地市場，亦未必均設有合法之檢驗機關。故以今日國際貿易之慣例，大抵依賴公證人 (Surveyor) 或當地商會，或當地地方法院，作為鑑定之證明。

第三節 數量之條件 (Conditions as to the quantity of goods)

貨物之數量，在國際交易上，亦不失為重要問題，通常關於數量之計算，不外重量 (Weight) 容積 (Measurement, Squares) 長度 (Length) 件數 (Piece, Set, Dozen, Gross) 包裝 (Case, Bale) 等五項，而以第一項之重量，比較為最普通。惟重量之決定，則頗不一致，有依裝船時之重量 (Shipping weight) 者，有依交割時之重量 (Landed or Delivered weight) 者，亦有依兩者之總重量 (Gross weight) 或純重量 (Net weight) 者。而總重量與純重量之計算方式約略如下表。



(A) 以裝船時之重量為條件 (Shipping weight terms) 按照裝船時之貨物以為計算其重量之標準，在賣主固甚感便利，而在買主則不甚滿意；蓋恐其重量之不準確，將蒙無謂之損失。故採用此條件者，多為重量固定不移之貨物，或略微減少，不致相差太遠。此際所有貨物之重量，雖憑藉賣主之通知單，實際賣主於事前約請公證人，或商品檢驗局，作成重量證明書，以堅實買主之信用，此項重量證明書，亦須併入裝運單據之中，以憑查核。

(B) 以卸貨重量為條件 (Landed weight terms) 於交貨地點，即以卸貨時之重量，作為計算貨款之標準數量者，則買賣雙方之利害關係，適與第一全然相反。惟其正確數量之決定，往往與第一項相同，由公證人或其他檢驗機關，發給重量證明書為憑。

(C) 以總重量為條件 (Gross weight terms) 依包裝以後之重量，以計算其實貨之數量，謂之總重量，此際除包裝（以含有其他不純物微少者為限）已有固定（如箱桶等）者而外，一切皆不適用。

(D) 以純重量為條件 (Net weight terms) 於總重量中，除去包裝用材料，及其他雜物所占之分量，謂之貨物純量。普通國際貿易，有採用此項純量為計算之標準者。惟關於除去包裝材料之方法，各國頗不一致，蓋各以其貨物之性質，或固有之習慣皆不相同，故須由買賣當局事前協定之，而一般對於此種協定之方式，大概不出下列數端。

甲 將全批貨物逐件分別計算，採取各件之實物。

乙 依照當地商業習慣之通例，除去一切包裝材料計算。

丙 於全批貨物中任選若干件，加以秤定，除去其包裝純量，作為各貨平均重量，再推算全體包裝材料所占之總重量，謂之平均除包重量 (Average tare)，今日各國大抵盛行此法。

丁 由買賣當時成立大體協定，推算除包方法。

前述各款為關於各種計算重量條件，今就計算重量之具體方法，及各種噸量之規定，加以敘述。

(E) 精確計量與概括計量 關於重量之計算方法，有精確計算 (Accurate measurement) 及概括計算 (Approximate measurement) 兩種。前者須將貨物一一加以嚴格秤量（如貴金屬、藥品、生絲、

及其他高貴之品，非如此不可；後者則僅計算包裝後之總量，或即於貨物中挑選若干件數，確定平均量，而後乘以總件數，求得其總量。普通農產品及其他容積較大之貨物，大抵適用此種計算方法。

(F) 普通採用噸制為計算貨物之標準者，為數亦復不少，惟噸則有英噸與美噸之別，英國以 20 cwt. 即二、二四〇磅為一噸，美國則以二、〇〇〇磅為一噸。前者常寫 Long ton 或重噸 (Gross ton)，亦有但稱英噸 (English ton)。後者則書 Short ton 即俗稱輕噸，或但稱美噸 (American ton)。此外亦有僅書 Ton of 2,240 lbs.; ton of 2,000 lbs., 以資區別者。

(G) About 或 Approximate 又有若干貨物，其性質實際上不能如契約中所載之正確數量裝運，則多於契約中附記 About 或 Approximate 字樣，此兩字之意義，在一般商業習慣上，即表示其貨物之重量，有一成 (10%) 之超過或不足，而另有約定者又當別論。

第四節 貨價之條件 (Conditions as to the price of goods)

此處所謂貨價，乃指買賣貨物時，雙方當事者間協定之貨價，即包括交貨地點含有之各項費用等種種方法而言。茲就國際貿易上常用之貨價條件，摘錄於下。

(一) 在出口港交貨時之貨價

於出口港交割時之貨價，事實上亦有各種各樣之不同，或指當地交貨，或指在當地船邊交貨，其交貨之地點既然不同，貨價亦自相異，有包括保險費用之貨價，有包括水腳之貨價，或更包括水腳保險費在內之貨價，茲就各種不同之貨價，分別述之如下。

(A) 當地交貨之貨價 所謂當地交貨，即在貨物出產地之輸出港，將貨物交割清楚，本船出港以後，一切責任當然與賣主無關。此際買賣之貨價，與在進口港，或其他等地交貨時之貨價，固然不同。此種方法，除製造廠商直接運貨出口而外，一般進出口行號多不適用，因事實上所有一切包裝費、保險費、運輸費等全歸買方負擔。加之普通廠商對於出口手續經驗欠缺，直接出口者寥寥無幾。

(B) F. O. B. (Free on board) 出口港船上交貨時之貨價 在出口港船上交貨，即將貨物由貨棧搬運上船，其中一切手續 (Loading) 及費用 (水陸運搬費用 Shipping charges 及由碼頭裝貨上船費用 Loading charges) 及危險毀損，概由賣主負擔。普通裝貨上船費用，往往包括在水腳之內，由船公司擔任，故理論上雖為賣主負擔，實際上已移歸買主負擔，而在訂立 F. O. B. 契約時，必須註明其交貨地點，以確定其貨價，如 @\$100 per price F. O. B. Shanghai 是也。

訂立 F. O. B. 契約，照例須由買主與船公司直接交涉，但據一般商業習慣，均由賣主出面即以賣主為買主之代理人。此即與 C. I. F. 之相異點也。F. O. B. 在國內埠際貿易上亦盛行應用，例如出口商將

出口貨物利用 F. O. B. 方法從國內廠商即供給者買入，復利用 C. I. F. 方法向國外賣出，常事也。

F. O. B. 之本來意義，乃指從輸出港貨棧，將貨物搬運上船，包括其間一切費用之貨物而言，而晚近一般商業習慣，乃將原來意義擴大，其裝運地點，雖非海港亦有採用 F. O. B. 辦法，以代原來之 F. O. B. R. Chicago，按 F. O. B. 之文句，始用於英國，其後漸次普及於全世界，成爲商業習用語。蓋英國本部地既狹小，又屬海島，故其國際貿易，全部利用船舶運輸，因而習用此語。至於美國，其國內之州際貿易非常旺盛，殆不亞國際貿易，裝運貨物雖多用鐵道，然亦參用世界習用語，至將 F. O. B. 之意義無形擴大，故其使用範圍非常廣泛。又如 Shipment 之本意，原指船舶之運載，而以同樣之理由，在美國亦被解作一切關於運輸機關之總稱也。故鐵道貨車類之運輸，亦總稱之曰 Shipment。

(C) F. A. S. (Free along side ship) 出口港船邊交貨之貨價 在出口港船邊交貨之貨價，即以運到船邊爲止之一切費用，均歸出口商負擔，而此種搬運費，皆包括在貨價以內。通常於裝貨上船時，即該船之起重機 (Winch) 或其他裝貨用之器具 (Loading tackle) 發動時，出口商之責任即告終止，蓋自是以後所有危險毀損等，全移歸買主負擔矣。

照例 F. O. B. 須包括輪船水脚以外之一切裝運費，連所謂裝船費亦包括在內，在表面上觀之，賣主之負擔比較 F. A. S. 似覺過重，事實上裝貨上船一切費用多由船公司支出，計入水脚之內，故實際上

F. O. B. 與 F. A. S. 對於賣主費用之負擔，自無顯著之差異。又兩者危險之負擔，雖各有不同，蓋一以船邊爲止，而一以船艙爲止，故由船邊到船艙之危險，即爲兩者相差之點，然按諸事實，普通關於貨物之搬運，往往由船公司負責，萬一因裝船而發生危險或毀損，則買主與賣主可免直接衝突，如屬 F. O. B. 則係船主對賣主之問題，如屬 F. A. S. 則係船主對買主之問題。

(D) C. & F. (Cost and freight) 包括運費貨價 前述關於貨價之協定，除 F. O. B. 之外，再加上運費（由出口港運往目的地運費）即謂之 C. & F. 賣主負擔之危險，以貨物裝入船艙爲止，所有運輸合同，亦由買主名義締結，而前記之 Cost 乃指賣主在輸出港售貨之原價也。

(E) C. & I. (Cost and insurance) 包括保險費貨價 在 F. O. B. 契約上，再添加保險費，即謂之 C. & I. 此際賣主之責任，雖以貨物裝上船艙爲止，但多加一種保險費之負擔，惟運費當由進口商支付，故運輸合同亦與上述相同，由買主締結。

(F) C. I. F. (Cost Insurance and freight) 包括保險費及運費貨價 於貨物之原價，再加運費及保險費，謂之 C. I. F. 貨價。出口商所負之危險責任，仍與前述之 F. O. B. C. & F. C. & I. 全然相同，以貨物裝上船艙爲止，但此時之貨物運輸合同，則由賣主出面締結，是其特點。

(G) C. I. F. & C. 包括保險費運費及佣金之貨價 於 C. I. F. 貨價中，更添入手續費 (Com-

mission) 即謂之 C. I. F. & C. 此種方法，凡進口貿易，須經過居間人之手者多用之。普通出口商如接受國外進口商之委託代買 (Indent) 時，其貨價之中，均包括佣金 (Buying commission)，又進口商如接受國外出口商之委託販賣時，其於當地售價中，亦必包括販賣佣金 (Selling commission)。

(H) C. I. F. & E. 包括保險費運費及匯費之貨價。於 C. I. F. 貨價之中添入國外匯費 (Exchange) 即謂之 C. I. F. & E. 所謂國外匯費者，乃指該項匯票之流通，所必需之貼現價及其他雜費，即一切關於銀行費用是也。此種買賣貨價，大抵因票面金額，祇限於出口國貨幣，而須在第三國清償者乃多用之。蓋該項匯票，以向銀行貼現所支出之費用（以到達付款地往復郵遞之日數，加入匯票之期限而計算之貼現費），承做押匯之手續費，如收匯票之佣金 (Collection commission)，郵費，印花稅等一切匯票收款費用 (Cost of collection on draft) 須一律加入貨價之中。

若 C. I. F. 條件中，載明匯費須由進口商負擔時，則出口商如以國幣發行匯票，其匯票票面之金額 (Face value) 即等於發票金額加利息加歸收費用之總和。

(I) C. I. F. & I. 包括保險費運費及利息之貨價。於 C. I. F. 中加入利息 (Interest) 之貨價，即謂之 C. I. F. & I. 凡以輸出國貨幣議價者，其於 CIF 契約中所示貨價，大抵為表明出口商之純收金額，故於買賣押匯時，銀行對收回匯票之金額，須顧及在通融時期間之利息而採用附有利息匯票 (In-

terest bill of exchange) 之方式，由進口商補償。但若該項利息，依照事前之協定，而為出口商負擔時，則毋須採用附有利息匯票，而以 C. I. F. & I. 之貨價計算法代之。自出口商將匯票售與銀行收回貨款之日起，至該銀行所墊貨款回頭之日止，其中應付之利息，由出口商預為計算加入貨價之中，即按貨價發行匯票，毋庸另煩手續矣。

(一) C. I. F. & C. I. 包括保險費運費佣金及利息之貨價 C. I. F. 貨價中，加入佣金及利息，依此項計算所得之貨價，即謂之 C. I. F. & C. I. 之貨價。

(二) 在進口港交貨價

(A) EX—Ship (or Free overside) 進口港船邊交貨之貨價 此乃約定於貨物到達輸入港後，在本船之船邊交貨價 (EX 即 out 之意)。而此際所有運費、保險費等，均為賣主負擔。故賣主所負擔之費用，實與 cif 相等，其所擔負之危險程度，比較在出口港交貨為大，須得貨物脫離進口港本船裝卸機器 (Tackles or shings) 時方告終止，蓋此後一切危險及費用則移歸買主負責，此點雖與 cif 相異，而買賣雙方危險之交替點，則規定為裝貨本船之船邊，則又與 F. A. S. 相同。

(B) Landed terms 起卸上岸之貨價 即指其貨價係包括到達進口港起貨上岸之一切費用，如運費、保險費以及卸貨上岸一切搬運費等，皆包括在貨價之內。惟報關手續及完納進口稅銀，則與出口商

無關。

(C) In bond or duty unpaid 不付稅銀之貨價 此即進口以後入關棧而未完納稅銀之貨價也，通常又稱關棧交貨價。

(D) Franco 進口商貨棧交貨價 此項貨價於 C. I. F. 之外，再加入進口港之關稅，起貨上岸搬運費，以及運到買主貨棧之搬運費等，均須算入貨價之內。此法於買主雖極便利，但於賣主則甚感困難。如締結此項貨價契約，賣主必須闡明進口時之報關手續，完納稅銀，規定上岸費及陸上搬運費之多寡，方可成立；然而此種手續，通常出口商皆委託其代理店辦理之，否則事實上就不能成立。

上述各種貨價之規定，目前最盛行者，為 C. I. F.，其次則為 C. & F.，再次為 F. O. B. 及 C. & I. 至於 Franco 之貨價條件，則用者甚少。綜上所述，均係晚近國際間大概之通商條件，究其實際，則各國以習慣不同，解釋頗不一致，故須參照各國之習慣，及其法律之規定，求得一共同適當之解釋，免致發生交易上之糾紛。

第五節 裝運時期之條件 (Conditions as to the time of shipment)

規定輸出者在何時須將商品送往運輸機關裝運出口之時期條文 (Time clause) 乃貿易契約中最

重要項目之一也，買主之收貨日期既不能預爲確定，故必須訂立固定之裝運時期條件，以爲保障。凡遇裝運遲延則進口商非但可以拒絕提貨，拒絕付款，而且有要求賠償損失之權利。加以信用狀中對裝運時期之記載，列爲要項，一旦發生參差，大可形成承做押匯之障礙。則出口商不能履行契約中裝運時期之條件者，足以喪失其信用，而使營業沒落，不可不慎。

(1) Immediate shipment, 與 prompt shipment

在英國，Immediate shipment 與 Prompt shipment 之解釋相同，皆契約成立後二週間裝運完結之謂也。(Hooper & Graham: The Import and Export Trade of Modern Commercial Practice P. 11)。在歐陸則各有分別，並無一定。美國實業家 Morris S. Rosenthal 氏謂 Immediate shipment 指從契約成立之日起兩星期內，而 Prompt shipment 則指三星期內將貨物裝運出口。若貨物並非由沿海商埠運出，而須由內地工廠運出者，則賣主必須在訂約後二星期至三星期之間由鐵道或河川運出 (Rosenthal: Technical procedure in Exporting and Importing P. 15)。然而據美國一九二〇年之 The New York Banker's Commercial Credit Conference 之記載，會規定此項時期爲三十日，其條文如下。

The terms "Prompt shipment" "Shipment as soon as possible," "Immediate shipment"

or words of similar import shall be interpreted as requiring shipment to be effected within thirty days; and if no date for presentation or negotiation is stated, such presentation or negotiation must be made within thirty days from the date of credit or advice.

在我國，兩者均譯爲「即時裝運」，大抵規定爲兩星期。

此兩者俱爲國際貿易常用之名詞，而各國人之見解，頗有上下，更有因商品之種類而異者；故實際上，其正確意義，仍有待於買賣雙方之協定，如英美之硬材 (Hard-wood Lumber) 貿易中所謂 Prompt shipment 者，泰半作契約成立日後四十五日以內裝運之解釋，即其一例也。

(11) Shipment within a specified month

載明在特定某月以內裝運，或連續於某月內裝運者，當爲國際貿易中最普遍之裝運時期條件。

(A) 書明特定某月內裝運時 例如載明「十月裝運」(October shipment or Shipment during October) 者是也。此際，貨物須於十月中裝出，然而並無其他限制，則貨物之一次運畢或分多次裝運，普通均由賣主定奪。如有特約者則在例外。

(B) 特定某月連續裝運時 例如「九——十月裝運」(September October shipment or Shipment during September October) 是也。凡此 Shipment during September and/or October

(或作 September and/or October shipment) 之意義，乃指九月一日至十月三十一日之間裝運完畢，至於何時裝運，貨物之一起或分批裝運，在商業習慣上有任賣主之選擇權 (Seller's option) 者，謂 Sellers have option of forwarding the ordered goods in instalments. 故賣主擬指定貨物之裝運次數及每一次之裝運數量時，須於條文中明示之，例如：

“40 c/s during September and 20 c/s during October” (四十箱九月裝二十箱十月裝)

“60 c/s Sep./Oct. shipment equally divided” (六十箱九十兩月平分裝運)

在此兩種特定裝運條件之下，情形截然不同，在前者不能於九月中運出三十箱，在後者不能於九月中運出四十箱；而九月中一次運完六十箱，或十月中一次運完六十箱，均為上述情形所不許。故有分期裝運 (Instalment shipment) 條件者，必須訂立分期裝運契約 (Instalment contract)，對各批裝運 (Each shipment) 視作個別獨立契約。買主收到一次貨物，支付一次貨款，若發現下批 Shipment 有不合條件等情，則彼儘可拒絕收貨，當然即可取消付款義務。惟一次 (One shipment) 違約，不得累及全體；換言之，即一批貨不合格，可以停付該批貨價，而其他各批，仍須照常清償貨款。

(三) 裝運日期及提單日期

關於裝運遲延，時常發生裝運日期 (Date of shipment) 之爭執。每遇自一部 (One lot) 貨物起裝

至全部裝畢，爲時不止一日，然因提單爲貨物裝運之證據，故通常即以提單上日期爲實在裝運日期。且爲杜防糾紛於未然，出口商往往於契約中加入 The date of Bill of lading shall be final as to date of shipment 等字樣，列爲交易條件之一焉。

第六節 付款之條件

(一) 支付貨款方法 (Method of payment)

買賣商品之貨款支付方法，種類極多，且各有特殊術語應用，茲擇國際貿易付款方法之主要者述之。

(A) 現金 (Cash) 支付 現金支付，包含銀行匯票 (Banker's drafts) 以及國際郵政匯票 (International postal money order) 等之匯款方法 (Remittance)。依支付時期觀之，又有 Cash with order 與 Cash on shipment 之分別：

(甲) Cash with order

進口商於定貨時，付清貨款，即謂之 Cash with order。出口商固已免去定購貨物着手製造後發生取消或其他不利問題，但進口商必須擁有巨額之資金，否則必感周轉不靈，日後更有接收劣等貨物 (Inferior goods) 之危險。

(N) Cash on shipment (Cash against documents at place time of shipment)

在輸出地將提單、保險單、發票等裝運單據，換取現金之支付，即謂之 Cash on shipment。通常多由輸入者在輸出地之代理處存放現金，委託後者代取單據，代付貨款。此法，輸入者仍不免資金長期停滯之苦，故雖與上述 Cash with order 同於出口商非常有利，但輸入者損失太大，故此法已為現代國際貿易所淘汰。

(B) 信用交易 (On credit) 信用交易與現金交易適得其反，即利用信用 (Credit) 之賒帳買賣。由輸出者根據出口貨物發行匯票，並將一切裝運單據 (Shipping documents) 寄送輸入者，等待日後付款。如此則輸入者頗為合算，而輸出者則有金融不流通之虞。且除欠貨款之收回，既未可必，又不能取回貨物於單據脫手之後，萬一輸入者發生破產等情，更無法可追，危險甚大，故一般對於信用交易，不敢輕於嘗試；除非狃於輸入國之商業習慣，或狃於某商品之貿易習慣，或因競爭上之關係，不得不採用此法；但此際對於輸入者之信用，仍須調查確實而後可。又委託販賣 (Consignment) 時，亦常用此法也。

(C) 匯票 (Bills of exchange) 在前記二法中，買賣兩者，必有其一居於不利地位，蓋一得必有一失，當然未臻完善。故今日一般國際貿易之收支，已委諸匯票——尤以押匯匯票（出口商擔保運貨而開發之匯票）——付款之法為最普遍。統計約占世界貿易額之八成，是則其地位之重要可以想見矣。

〔註〕匯票之英文名詞，有 Bill of exchange 與 Draft 二者，實際常混用而不分；然學者細味之，則若輸出者對輸入者所開之匯票，謂之 Bill of exchange，若須匯款國外，向銀行買取其與國外銀行間之匯票，則謂之 Draft (Carter: Advanced Account P. 1076)

(二) 匯票之意義及種類

在我國票據法總則內，有匯票之定義如下：

『匯票者，爲通常債權者對於債務者，委託其於一定之時日及地點，以一定之金額爲無條件支付之信用證券；換言之，卽某甲委託某乙支付一定之金額，於收款者某丙或其指定人之證券也，故匯票之當事者有三，卽(一)出票人，(二)付款人，(三)收款人是也。』

英國一八八二年之「英國匯票法」(The English Bills of Exchange Act) 中，其定義如下：

“A Bill of Exchange is “An unconditional order in writing addressed by one person to another, signed by the person giving it and requiring the person to whom it is addressed to pay on demand or at a fixed or determinable future a certain sum in money, to, or to the order of a specific person or bearer.”

匯票者，一委託支付 (Order to pay) 之證券也，第一者之出票人 Drawer，第二者之付款人 Drawee (亦卽 Payer) 及第三者之收款人 Payee 乃匯票上法定之當事人 (Parties to bill of

exchange)。

國外匯兌與國內匯兌，同樣有由債務者匯款及由債權者收款之兩種。前者，債務者由當地國外匯兌銀行 (Foreign exchange bank 下稱銀行) 買取該行對債權者所在地之銀行匯票，寄送收款人，作為現金輸送；如此匯款 (Remittance) 方法，稱為順匯，所用匯票，稱為銀行匯票 (Bank draft)。後者，債權者為收回款項，對債務人開出匯票 (Bill of exchange)，售與銀行，領取現金，如此收款方法，稱為逆匯。

所謂逆匯，有根據或不根據實際買賣者，若輸出者以出口貨作擔保而開發匯票歸收貨款（即出口押匯）時，乃根據實際買賣者也。若海外僑民向其本國匯取金錢之匯票，亦逆匯之一種，然並非根據實際買賣者也。

今日進出口貿易，大抵概以逆匯方法收支貨款。該項逆匯匯票，因買賣雙方之協定，或必須附有其他單據，或不須附有其他單據，以定有效與否。因附屬單據之有無，逆匯匯票乃有下列二種：

1. 押匯匯票 (Documentary bill)——必須附帶裝運單據之匯票 (Bill accompanied by documents)。

2. 單純 (信用) 匯票 (Clean bill)——不須附帶單據之匯票 (Bill unaccompanied by docu-

ments)

(三) 出口匯兌之意義及種類

由上觀之，貨款之清償，或由輸入者匯款與輸出者，或反由輸出者向輸入者用所謂逆匯之收款方法者。後者即謂之出口匯兌。

出口商憑藉匯票以收回其貨款之方法凡四：

(A) 請銀行貼現

甲 Clean bill 之貼現

乙 Documentary bill 之貼現

(B) 請銀行代收貨款

丙 Clean bill 之收款

丁 Documentary bill 之收款

對於 Clean bill 之貼現，按原則言，銀行並不十分樂於接受，若金額非巨，且有相當擔保時，或不至予以拒絕。即 Clean bill 之代收亦然，除非於一旦拒絕支付時，銀行均先議有條件之保障，可以完全不受損失者，方願受理。蓋因未獲得商品所有權（由提單代表之）之擔保也。然實際上，凡出單純票據者，必係雙

方信用卓著之進出口行，以商譽擔保，而手續又簡，故往往反能得善價以沽。但普通進出口商人之收付貨款，則概以 Documentary bill 之貼現及代收者居多。

押匯匯票，通常亦但稱匯票，即在銀行貼現而轉讓之隨貨押匯票據也。至若請銀行代為收款之匯票，則亦稱代收匯票 (Collection bill) 常與代收之 Clean bill 含混不清，不可不注意焉。

(四) 押匯匯票之種類

(A) 就匯票支付期限之分類 就匯票金額之支付期限 (Tenure or usance) 以觀，有見票付匯票 (或要求即付匯票 Sight bill or Demand bill) 及定期匯票 (Time or term or period bill) 之分。

甲 見票即付匯票 (Sight bill)

Sight bill 乃呈示付款人時，即時支付之匯票也。且一邊交付匯票金額，一邊即交付一切裝運單據，不得遲延。

按原則言，輸入地銀行收到輸出地銀行之匯票後，須立刻送交付款人照票承受，而付款人於照票時即須立刻付款。然而一般情形，票據常較貨物先到，而實際上從無輸入者於取貨前先行付款者，故各國多有在貨物到埠時呈示 Sight bill 之習慣焉。

乙 定期匯票 (Time or Term bill)

1. 就支付時期 (Usance) 之起算日而言之分類

a. 見票後定期付款匯票

此項匯票，須在照票簽見日或承兌日算起於一定時期之內付款，對出票日則完全無關。例如：“Sixty days after sight” (見票後六十日付款) 者即係從承兌日起以六十日以內 (Within sixty days) 爲付款條件。

b. 發行以後定期付款之匯票

此項匯票，由發出匯票之日起遲若干日後付款，例如“Thirty days after date” (發票日後三十日付款) 是也。

定期付款匯票有見票以後付款 (After sight) 與發票以後定期付款 (After date) 之兩種，而前者用於國外貿易者爲多。以承兌日或發票日起算，到票面記載日期之最後一日，爲滿期日 (Maturity)。(故見票後若干日付款之匯票，在尚未由付款人承照接受之前，並無到期日子。其到期日，必須於簽見承受理後，方能確定計算。是以凡執有此項匯票者，當以迅速交與承兌人照驗爲妥。) 在此期間，隨時可以付款，不必等待滿期日之到臨；換言之，雖不可以在滿期日以後付款，然儘可在滿期以前付款。

2. 就匯票付款時期及附屬單據移交關係之分類

a. 付款後取貨匯票 (Documents against payment 簡寫D/P)

此項匯票，須註明一切提單等裝運單據，必須俟付款人實在付清匯票款項後，方能交給之。

b. 照票後取貨匯票 (Documents against acceptance 簡寫D/A)

此項匯票，在向付款人照票時，一經承受簽字(accept)，即將所有附屬單據移交。

所有 Sight bills，一面付款，一面移交單據。故凡是 Sight bill，皆當謂之D/P匯票，自無D/A匯票，亦無須特別註明 Sight bill D/P之必要。惟有 Term bill 乃有D/P與D/A之分別。

照票後取貨匯票，或付款後取貨匯票，對於進口商發生如何分別，又不可不加以研究。

今以見票後六十日付款之匯票為例：如該匯票D/P，該票經輸入者承照接受(Accept)後，從承兌日起於六十日內須將匯票款項付清，於付款時領取一切裝運單據。然於未付款之前，提單即不得入手，貨物即不能提取，蓋一切為契約所束縛也。反之如該匯票為D/A，輸入者將該票簽見承受之後，即能取得提單等件，待貨物到埠，即行提出，可自由適應市面，乘機將貨販賣，變為資金，然後兌付票款，毫無困難。又基於D/A條件之匯票固屬便利，但遇付款人有到期拒絕付款時，則銀行仍須向出票人追求償還。

以上所云，全就原則立論；至實際上之D/P，於輸入者亦無任何不利，蓋於運貨船舶抵埠時，通常輸入者只須填具信用提貨證(Trust receipt 亦稱信託收據)交與銀行，於匯票付款之前仍可借取提

單等必要單據，將貨提出，自由處分。或由銀行自行將貨起運存棧，待該輸入者將貨接洽售出，乃再出具出貨單，交令提貨。或更有特種協定，全以銀行視該進口商家之地位信譽如何，以為轉移。總之 D/P 與 D/A 之分別，固極微也。

(B) 就匯票票面所載貨幣之分類 匯票票面所載金額，有用外國貨幣者，有用本國貨幣者，因而分為外幣匯票 (Foreign currency or money bill) 與國幣匯票 (Domestic currency bill) 二種，前者更因外幣之種類而分為英鎊匯票 (Sterling bill) 美金匯票 (Gold dollar bill) 法郎匯票 (Franc bill) 等等。

按通常習慣，外幣匯票及國幣匯票兩者於匯兌上之性質不同，凡輸出者發行外幣匯票 (即為付款地之貨幣) 時，彼收買匯票之銀行，對於收買日起至匯款回頭日中間之利息及手續費，往往先向輸出者收取。在輸入者方面，日後僅付匯票票面金額可矣。但在發行國幣匯票者，銀行收買匯票時，即按票面金額付款，對於匯款回頭之前其間所損失之利息及手續費，均須往後向輸入者 (匯票付款人) 收取，一併加入票面金額之內。在匯票票面，用明文記載如左：

“At...days after sight of this first of Exchange (Second unpaid) to the order of the...Bank the sum of.....payable at the above Bank's drawing date for demand drafts on Shanghai with

interest at....per cent per annum added there to from date thereof to approximate due date of arrival the remittance in Shanghai.”

凡用出票地之貨幣載明票面金額，由匯票之付款人承付該票票面金額從出票日起至匯款回頭日止之利息者，稱爲有利息匯票（Interest bill of exchange）。無論根據信用狀，或爲 Sight bill 抑爲 Time bill，並無何等區別，蓋皆有之。

大凡以出票地貨幣發出匯票時，多用有利息匯票。然亦有出票人自行擔負利息（先付利息）者，則付款人但須按票面記載條件，以 D. D. 或 T. T. 之匯價換算僅，將票面金額付清可矣。所謂 C. I. F. & I. 者實亦如此，其利息雖歸根仍由付款人支付，但因避免手續又多一步而且感覺負擔特別加重起見，輸出者遂將是項利息計入貨價之中，不必另向輸入者索取之。

(C) 就信用狀有無之分類 押匯匯票，有根據輸入地銀行發出之信用狀（Letters of Credit or L/C）而發行者（Bill with L/C）（此際，付款人多爲信用狀之發行銀行。）亦有不用信用狀而發行匯票者（Bill without L/C: Private）（此際，付款人由輸入者爲之。）自然劃成兩大類。

銀行收買匯票，其最大問題乃付款人（Drawee）到期究能付款與否。當其買進匯票時，雖已獲得附

屬該票之一切權利，而出票人，即轉讓入，到匯票滿期日款項付清時止，須繼續負有償還之義務。若該票到期時果有拒絕付款情形，銀行得將擔保品之貨物拍賣抵償，若所得仍不滿票面金額，其差額仍須向出票人追求補償，然亦不知此時出票人有否償還能力。即使出票人信用可靠，而銀行之手續費，往往較高，且付款人無絕對之信用者，輸出地銀行每不肯收買其匯票。設有輸入地之銀行，因輸入者之申請，發行信用狀（或商業信用狀 Commercial letter of credit），承認在一定條件之下，一定時期以內，限一定金額，得對本行或其指定人之名義，開發匯票，並保證到期一定付款；是則該行已代替輸入者為付款人，故輸出者遂得按此對銀行開發匯票，售與輸出地銀行，即時收回貨款；而輸出地銀行，因保障確實，亦樂於接受。蓋發行信用狀之銀行信用，已取商人信用而代之，絕無於匯票到期日發生拒絕付款或不能付款之情形。故今日一般國際貿易，幾已全用附有信用狀之匯票（Bill with L/C）矣。

信用狀中，多載明某商家對銀行，或其代理處，或其指定人（大抵即係申請發行人），開出匯票。凡輸入者不能自行向銀行取得信用狀時，若英國等商業先進國，向有票據承兌所（Acceptance house），商人可向之申請發行信用狀，即對該所開出匯票；而該所同時更可轉向銀行請求信用狀，保證匯票流通。至第一流之票據承兌所，其所發信用狀之地位，實與銀行信用狀並駕齊驅，無分軒輊。蓋此種票據承兌所，往往促令商業資金周轉流通，活潑金融，利益不淺。我國有鑑於此，爰於最近籌備組織，徵集基金，亦有銀行票

據承兌所之產生，以發展國貨生產，扶助土貨出口，增加對外貿易為宗旨，其成效所及，當可拭目而待焉。

第四章 進出口價格之計算

第一節 出口價格之計算

(一) 出口價格之構成要素

輸出價格者，由(A)總原價(Total cost)再加算5%至10%之輸出者之(B)預期利益(Expected profit)而成。所謂總原價者，為計算輸出價值之中心問題。今將輸出價格構成之諸要素，根據C. I. F.之買賣條件，大體分析如後：

(A) 總原價 (Total cost)

(1) 直接原價 (Direct cost)

(a) 基本原價 (Prime cost, first-cost)

1. 包裝費 (Packing charges)
 2. 車費及裝船費 (Cartage and shipping charges)
 3. 海路運輸費 (Ocean freight)
 4. 投保水險費 (Marine insurance premium)
- (b) 輸出費用 (Export charges)

- 5. 檢查費 (Inspection fee)
- 6. 查證費 (Certificate fee)
- 7. 電報費 (Cable charges)
- 8. 雜費 (Petty)

(c) 預算損失

(2) 間接原價 (Indirect cost, overhead charges)

(B) 預期利益 (Expected profit, our commission)

第一款 基本原價

基本原價 (prime cost, first cost) 又稱第一原價，大抵為出口商堆棧交貨價格。從貨物之製造者，或其他供給者之堆棧，搬入出口商之貨棧，其間一切搬運費與保險費，均須包含在內。若更經代理行或掮客或其他中間人之手者，則更須加入佣金，為數亦頗可觀。

第二款 輸出費用

(1) 包裝 (Packing charges)

出口貨物，必須加以包裝，照例由出口商辦理。包裝箱籠什物，貨物之檢查，包裝之人工，在在皆須費用，

凡此都概括在包裝費之內。

(2) 車費及裝船費 (Cartage and shipping charges)

車費 (Cartage) 與裝船費 (Shipping charges) 之區別甚微。大抵從輸出之貨棧運到碼頭或其他船公司存貨處之搬運費，稱為車費，再從存貨處搬赴船邊裝貨之費用，則稱為裝船費；但廣義言之，車費乃裝船費之一部份，一切從輸出存貨棧運到船邊之費用，皆可概稱為裝船費。

(3) 海路運輸費 (Ocean freight)

此乃輸出費用中最重要之一項，常占基本原價中一半或一半以上。僅於 F.O.B. 或 C.&I. 時該項運費歸買主承擔，然而今日世界之貿易，殆已全歸 C.I.F.，故海路運輸費（亦稱水腳）已成爲最重要之計算要素矣。

(4) 投保水險費 (Marine insurance premium)

出口貨鮮有不保險者，其所付保險公司之保險費，雖較海上運輸費之數額爲小，但仍不失爲計算要素之一。若爲 C.&F. 或 F.O.B. 之契約，保險費歸進口商支付，則不必以此加入計算中。

[註] 若運費有回扣，即得以回扣充保險費，則保險費雖不列入計算亦可。

(5) 檢查費 (Inspection fee)

輸出商品出口時，須受公證檢查員之檢查，如我國之出口貨必須經商品檢驗局而後放行。故此一筆檢查費，勢在不可免，當然亦須列入計算中。

(6) 查證費 (Certificate fee)

出口貨物，大多須向駐在輸出港之輸入國領事處取查證書類，日後乃得准許上岸。此項證書費用，雖似極微不足計，但近來若干國已有採用包括於貨價之中者，若 F.O.B. 及 C.I.F. 之價格，少則百分之二，多則百分之六（若秘魯、玻利維亞等所徵收者是也）且於發票 (Invoice) 提單 (Bill of lading) 裝運備忘錄 (Shipping memo) 等，有時亦取查證費，致數額亦頗可觀。雖則按 C.I.F. 契約之性質，證書費歸輸入者負擔，然至今習慣上，均由輸出者支付。若不以此列入預計中，則惟有從利益項內扣除。但若該費係定額或數目尚微者，為節省手續計，亦遂置之不理矣。

(7) 電報費 (Cable charges)

一次交易所需之電報費，固不能預先測定，但因國外貿易非比埠際通商，電報費之數甚巨，故理論上之出口費用內實不能不含此一項。然實際多與雜費合計，謂之 “Cables and Peties”。

第三款 預計損失

有若干貨物，於運輸途中，往往因發生走漏而減低重量，如穀物類油脂類即其顯著者。此項貨物，其數

量條件若用 Landed weight term 者，則必須將損失預計之。

第四款 間接原價

上述諸項費用，均因賣出貨物直接發生，其須支出與否，全視交易成立時之雙方協定。且其金額與輸出量成正比比例。然此不論交易之有無，仍為營業上所必需之日常開支，即所謂間接費用是也。其數額與交易量完全無關，皆係固定費用——如職員薪金、房租、電燈費、廣告費、修理費以及其他雜費等。凡此各種間接費用，均須作為賣價之一部，連同計算，若預期利益作百分之五時，此亦可以百分之五計。但若將此項間接費用，按照過去記錄而作原價計算者，則須依商品之類別，求得對於若干原價所當負擔間接費用之相當比例。若該商品於去年度賣出甚多，則今年之比率應略為減低；反之，若去年度之交易平平，則本年度應當提高比率，以平均其負擔。（交易少而負擔重，驟觀之似為矛盾，實則間接費乃固定費，其數年年相若，故其分攤率與販賣量適得反比例。）

為求得此項間接費用之負擔比例，乃有採用原價計算即成本會計（Cost accounting）之必要。然而今日吾國之一般經營國外貿易者，極少施行成本會計，甚或漠然不知所謂成本會計為何物，於輸出價值，鮮有精確計算，致或損利潤，或損營業。但目前各國盛行應用科學管理，吾人若更泰然處之，將於世界商業中，不得一立錐之地矣，可不及時警覺哉！

(二) 出口貨價之計算方法

計算輸出貨物之賣價，其法有二：其一以購入原價作基數 (Base)，從而計算 C.I.F. 或 C.I.F. & C.I. 等之最低賣價；其二則以國外之定價即輸出貨價作基數，從而逆推，求取最高買價。

第一款 以購入原價作基數之方法

甲 於貨物裝箱運輸時，可以一箱購入原價 (Prime Cost, Buying price) 作基數，加上諸項輸出費用及預計之損失，最後並添入合買價百分之五至百分之十之預期利益，合計總和，即為一箱之國幣賣價。

乙 求得一箱之貨價，根據賣貨單位，或乘或除，即能以國幣開價 (Quote)。例如某種商品每箱裝貨 (Contents) 五十羅 (50 gross)，算得一箱 cif 貨價值國幣一百元；若對外交易單位為一羅，則一百元被五十除，Quote 之價格為國幣二元 ($\$100 \div 50 = \2 , per gross)；若單位為一百羅，則一百元乘二，Quote 之價格為國幣二百元 ($\$100 \times 2 = \200 , per 100 gross)。

丙 用外國貨幣結價者，更須將求得國幣價格換算外幣。今如用匯票付款，則有 At sight, 60ds, 90ds, 120ds 等之匯價，各個不同。於是賣主對買主所開匯票之付款期限 (Usance)，遂成重要問題，是非慎重考慮不可。普通商業習慣，匯票付款期限以九十日以內者居多，故通常按 90ds 匯兌行市計算，大

抵無異。若該匯票付款期限，於具體商權時早已列入互相協定事項之內者，則於協定成立後，計算自無問題；然若於協定成立之前，發送通告(Circular)時即附寄價目表(Price list)，則因情形不明，大抵以最長期限之運輸計算。蓋若以 At sight 之匯價計算，而於發出兜攬傳單及價目表之後，不久即獲對方之試用定貨單(Trial order)，且其信用狀中有九十日付款之條件，故匯票必須用九十日期，是則損失自不可免。該附於通告之價目表，利益原不甚厚，決不能再補償匯兌上之損失。雖則對於根據價目表之定貨單(Order sheet)，並無必須接受之法律上之義務，但事實每勝理論，實際上確有損失者，為商業策略故，不無依然承諾(Accept)之事，故此實宜特別注意者也。

各項輸出費用之計算方法

(1) 包裝費——由各個包裝單位分別計算，而後求其總額。

(2) 車費及船費——由每噸(以重量計則用重量噸；以容積計則用容積噸，即 ton of 40 cu. ft.)之費用，或按包裝後每件之重量或容積所出之費用，計算總額。

(3) 海路運費——運費之計算，或按總重量，或按總容量，或按價格。重量或容積，則以噸(按重量之運費，以二二四〇磅或二〇〇〇磅為一噸；按容積之運費，則以四〇立方呎為一噸)計。從價之運費，則多以貨價之百分率計。不定期船隻之運費率，往往常有更改，即定期船隻亦常有增減變化，已加入運費同盟。

(Freight conference)者又當別論。若運費須以外國貨幣計算，多以「即期」匯價換算付款（即如歐洲航線之 London D. D.，北美航線之 New York D. D.，以及澳洲航線之 Sidney D. D. 是也）；然於實際計算時，又多以比計算日之 D. D. 市價較低一點 (One point) 之匯兌率 (Rate) 換算。通常市價，電匯 T. T. 常比即期 D. D. 較低一點，故大體即以 T. T. 之行市為依歸。

關於運費尚有一言者，即回扣 (Rebate) 是。今之航海路線中，多有運費同盟 (Freight conference) 之組織，凡訂用聯盟船公司之船舶運載貨物者，大抵可有一成回扣 (Deferred rebate)，是則計算時當又有扣除之問題。惟理論上固然如此，實際上則並不盡然，蓋扣除佣金雖較正確，但計算甚感困難，且運價亦並不因此而顯著變動，故不如省此一番手續；而留置一筆款項，可視之為準備金，無須為意外費用所苦矣。

(4) 海上保險費——所定海上保險率，各保險公司略有上下。若保險金額係外國貨幣，則用契約日期之電匯市價換算，然後計算保險費。

保險金額大抵以發票金額（包含保險費）再加買主之 10% 至 20% 贏利之總和。但因難於先事正確計算，故實際上往往即於基本原價上加 (1) (2) (3) 諸項費用，於此合計額上，若預期利益為 10% 則再加 20%，若原為 20% 則再加 30%（有查證費則更遞加）以此總額作為保險金額，於是乘以保險率，求得保險

費。

(5) 出口檢查費——大多於每一件包裝單位，訂有固定費用，從而計算總額。

(6) 查證費——從價徵收者，多於基本原價與上述諸費及預期利益之總和上，乘以定率而得；若有定額者，則但加上定額可矣。

(7) 電報費及雜費——一般多以基本原價之百分之一計算。

茲為容易明瞭起見，特設一例於後：

例

題

設有 X 商品輸往美國 Seattle 地方以 C. I. F. 價目計，其餘條件如下：

1. 商品買賣單位——1 羅 (1 gross)
2. 購進原價——每羅 1 元 (@ \$1.—per gross)
3. 出口包裝每箱所載——50 羅
4. 每箱容積——20 立方呎 (20 cu. ft.)
5. 包裝費——每箱 5 角 (@ \$. 50 per case)
6. 車力及裝船費——每噸 2 元 (@ \$2.—per ton of 40 cu. ft.)

7. 運費——每噸美金4元5角(@U. S. \$4.50 per ton of 40 cu.ft.)匯價T.T.\$30.—
8. 保險費——每百元付2角4分(@\$.24 per \$100.—)
9. 檢查費——每箱1角8分(@\$.18 per case)
10. 領事查證費——9.17元(U. S.\$2.75)
11. 電報費及雜費——基本原價百分之一(1% on prime cost)
12. 間接原價——基本原值百分之二(2% on prime cost)
13. 預期利益——基本原價一成(10% on prime cost)

解 答

1. 出口包裝每箱50羅，故一箱買進原價為\$50.—。

2. Packing charges 每箱5角，即以\$.50計。

3. Carriage & shipping charges 每40立方呎(一噸)為2元，故一箱20cu.ft.為\$1.—。

4. Freight 每40立方呎(一噸)為美金\$4.50，故一箱為美金\$2.25；匯票每百元合美金\$30—，故 $\$100 \times (2.25 \div 30) = \7.50 。

5. 保險金額因有 Consular fee 故略提高，作\$85.—計算。保險費每百元須\$.24，是則 $\$.24 \times \frac{85}{100}$

= \$.20。

6. Inspection fee 每箱\$.18。

7. Consular fee 爲美金\$2.75,計國幣\$9.17。(其換算率通常每日由領事館規定)

8. Cable Charges and petties 以1% of Buying cost 計,爲 $\$50 \times 1\% = \$.50$ 。

9. Overhead 以2% of Buying cost 計,爲\$1.一。

以上合計爲 \$70.05。此乃不含賣方利潤之 C. I. F. 淨值也。若加入原值10%之利潤,即 \$5.一,則得\$75.05,爲一箱對 C. I. F. Seattle 之價格。

然因出口貿易單位爲一羅,故以50除之,得每羅 \$1.50。再以匯票期間之匯價(定爲 \$30.一)換算,即得美金 \$.45,作爲出口價格。

買賣價格之計算,俱當適應商品,將要項預爲列表印就。下列計算表式 (Calculation form, Estimate form) 中斜體字 (Italic) 均係臨時填寫處。

CALCULATION

Article = X

Customer = Y *Import Trading Co., Seattle*

樣圖詳 標出口匯票之編制

Supplier = Z Manufacturing Co., Shanghai

I case contains =

50 gross

Measurement =

20 cu. ft.

Price per gross

\$1.00

Cost per case

\$50.00

Packing charges

.50

Cartage & shipping charges @ \$2.— Per ton

1.00

Freight @ U. S. \$4.50

Per ton \$2.25 Ex. @ \$30.—

7.50

Insurance per on \$85.— @ \$.24

.20

Inspection fee

.18

Consular fee

U. S. \$2.75

9.17

Cables & petties

1% on cost

.50

Overhead

2% on cost

1.00

C. I. F. Net.

\$70.05

Commission 10 % on Cost

5.00

C. I. F. Seattle Per case

\$ 75.05

Per cross

\$ 1.50

Ex. @ N. S. \$ 30.—

U. S. \$.45

Calculated by.....

Checked by.....

第二款 以出口賣價作基數之方法

此法實與前法相反。即將國外定價，按匯票期限，照匯兌行市，求得本國貨幣價格，以便計算輸出貨物包裝後各個單位之國幣賣價。

其次從總值除出保險金額，按保險率計算保險費，再按一個單位之重量容積等計算其他各項費用，將其總和從輸出貨物之單位之賣價中減去，即為購入原價（指為A）、預期利益（指為B）、間接費用（指為C）及電報費（指為D）之總數（指為E）。按預期利益、間接費用與電報費通常多以購入原價百分之若干計算，今若B為A之10%，C為2%，D為1%，則購入原價A可用下法求得：

$$E \div (1 + 0.1 + 0.02 + 0.01) = A$$

以上所得，乃輸出貨物包裝單位每一件之購進原價，可按此向內地接洽買賣，因其來貨之每箱或每包件數，再加以乘除，即得實地買價，可正式定貨矣。今將第一法內例題，再按此法計算一遍，俾更明晰。

I case contains	50 gross
Measurement	20, cu. ft.
Price per gross	<u>U. S. \$.45</u>
Cost per case U. S. \$22.50 Ex. @ \$30.—	\$75.00
Insurance \$85.— @ \$.24.—	\$.20
Freight @ U. S. \$4.50 per ton U. S. \$2.25 Ex. @30	7.50
Packing charges	.50
Cartage & shipping charges @ \$2.— per ton	1.00
Inspection fee	.18
Consular fee U. S. \$2.50	<u>9.17 18.55</u>
	<u>\$ 56.45</u>

Cables Petties	1 % on Cost	→ \$.50
Overhead	2 % on Cost	→ 1.00
Commission	10% on Cost	→ 5.00
		6.50
Buying price per gross		<u>\$49.95</u>
Buying price Per gross		<u><u>\$ 1.00</u></u>

第二節 進口價格之計算

進口價格，須從國內販賣價格中，扣除輸入費用及預期利益而得。其計算方法，與出口價格彷彿相同，有(1)以進口價格作基數 (Base)，從而求得國內販賣價格，決定可否者；(2)以國內賣價作基數逆推進口價格者。詳觀出口價格之計算，大概已得要領，今再以進口價格之構成要素，按契約之應用，C.I.F. 簡略說明於下。

(A) 總原價 (Total cost)

(1) 直接原價 (Direct cost)

(a) 基本原價 (C. I. F.)

(b) 輸入費用
(Import Charges)

- 1. 進口稅 (Import duty)
- 2. 起貨費 (Landing charges)
- 3. 車費及其他搬運費 (Cartage and other transport)
- 4. 棧租 (Godown rent)
- 5. 電報費 (Cable charges)
- 6. 雜費 (Petities)

(c) 預算損失

(2) 間接原價 (Overhead)

(B) 預期利益 (Expected profit, Our commission)

(一) 以進口價格作基數之方法

此法以進口價格作基數，加上輸入各項費用及預期利益，計算進口後賣價之最低限度。常視進口價格之種類而轉移。茲舉 1 C. I. F. Shanghai 輸入棉質橡皮雨衣布之例於後：

Article = Rubber cloth

Buying price per case (cif)

£50-0-0

Interest for 3m/s@6% p. a.

0-15-0

[$f50 \times (1 + 6\% \times \frac{1}{4})$]

f50-15-0

Ex. R. @1/2

\$870.00

Import duty (25%)

217.50

Landing charge and cartage \$.80 per c/

.80

Cables and petties 1%

8.70

Overhead 2%

17.40

Commission 10%

87.00

Selling price per case

\$1,201.40

註: m/s Months (複數) 之簡寫。

p. a. Per annum 之簡寫, 即一年之意。

Ex. R. Exchange rate 之簡寫, 即匯價。

c/ Case 之簡寫, 複數 cases 則書 c/s.

(二) 以販賣價格作基數之方法

此法以國內販賣之可能價格作基數，減去一切輸入費用及預期利益，計算進口價格之最高限度。今再以第一項例題反算如下：

Selling price per case		\$1,201.40
Import duty (25%)	\$217.50	
Landing charges and cartage	<u>.80</u>	
Cables and petties	1% (8.70)	<u>218.30</u>
Overhead	2% (17.40)	<u>983.10</u>
Commission	10% (87.00)	<u>113.10</u>
	[\$983.10 ÷ (1 + 0.13)]	<u>\$870.00</u>
Interest for 3m/s @ 6% p.a.		<u>12.86</u>
	[\$870 ÷ (1 + 6% × $\frac{1}{4}$)]	<u>\$857.14</u>
Ex. R. @ 1/2 Buying price per case		<u><u>\$ 50-0-0</u></u>

第五章 外國電報

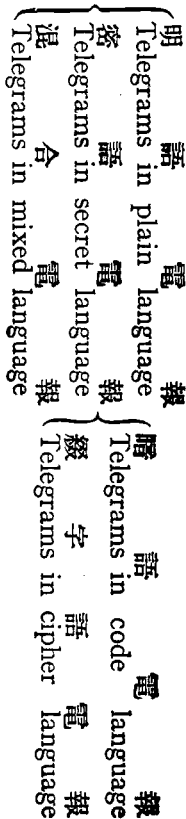
第一節 緒說

商業上利用電報者，已數見不鮮；尤以國際貿易，輸出入兩者離隔數千萬里，其利用電報之多，遠非國內商業所可比擬，申請定購、接洽、締結契約、發送裝運報告書以及解決爭執等，俱可以電報行之，而後由書信確認補詳。僅一紙電報，數語電文，數千萬元之交易，於焉核定，故電報於貿易事務上之職責，甚重且大。加以國際電報收費極高，就節約經費一點言之，亦不得不有關於電報之充分知識。用是特設一章，以為解說。

第二節 外國電報之種類

(甲)就所用電語之分類

電文中之用語，有如下表之區別。



(1) 明語電報 (Telegrams in plain language)

(1) 明語者，係以國際電報通信准用之一國或數國文字繕成而有明顯之意義；且每一辭句，均保存其所屬文字之原來意義者（交通部電政司洋文電報辦法）。

(2) 凡電報之電文，完全以明語繕成者，稱為明語電報。

(3) 明語電報內，如有下列各項，亦作為明語論：

甲 用字母或數目字書寫之數目，並無秘密意義者。

乙 電報掛號字樣。

丙 商標。

丁 匯兌行市。

戊 信號電及船舶電報內所用之字母，代表國際信號密本之信號者。

己 尋常或商務通訊上習用之縮寫字樣，如 *for cif*、*caf*、*lbs*、*yd*、*Dr* 等。

庚 銀行電報及同類電報電文首端之對號字或對號數目 (Check word or Check number)。

惟該項對號字或對號數目所含字母或數目字，至多以五個為限。

(1) 暗語電報 (Telegrams in code language)

(1) 暗語者，係以杜撰之字 (Artificial words) 構成，或以真字 (Real words) 構成而不含其所屬文字之原來意義者，或以真字與杜撰之字混合構成者。

(2) 暗語字每字所含之字母，至多以五個爲限，其組織成字之法，並無限制。

(3) 暗語電報內，亦可含有數目字，數目字組或用字母與數目字合併組成之商標，但此項數目字及商標，不得超過該電文及署名計費字數之一半。例如：

(電文)

(署名)

Klygk Batci 256344 ghf45 = John

該電文及署名，應共作六字計費，內數目字組 256344 應作二字，ghf45 係商標，應作一字，共計三字，並未超過電文及署名計費字數六字之一半，故該電得列作暗語電報。

(4) 國際暗語電報，應由發報人或收發員於備註欄內加註 code 字樣，以資識別，該項字樣，列在報頭之首傳遞，並不計費。

(5) 暗語電報收費辦法如下：

甲 國內往來者，按字仍照全價收費。

乙 國際往來者，照全價十分之六收費，暗語加急電照全價加急電報費十分之六收取，暗語政

務電照政務電報費十分之六收取，每電應收報費均以五字起碼。例如：

(掛號住址) (收報地名) (電文)

Socony Newyork = Klvqk Batci

該電得列作暗語電報，其實在字數爲四字，照章應按五字計費，假定照全價計算，應收報費二十二元二角五分，則該暗語電按十分之六計算，應收十三元三角五分。

丙 與船舶往來者，照全價十分之六收費，無須以五字起碼。

丁 與香港或澳門往來者，照全價十分之六收費，每電以五字起碼。

(6) 因暗語電報收費低廉（照全價十分之六），又得保持秘密，故用者極夥。但其中所含數目字或字母組織成字者，另有如上規定，必須注意及之。

(三) 綴字語電報 (Telegrams in cipher language)

(1) 綴字語分爲兩種：

甲 以單個或成組之數目字 (arabic figures) 構成而寓有祕密意義者。（並無祕密意義者，不作綴字語論。）

乙 字語 (words) 名稱 (names) 或結合成組之字母 (Expressions or combinations of letters)

不合明語及暗語之規定者。例如：Cranghork

該字係屬杜撰，不合明語之規定，而其所含字母，又在五個以上，不合暗語之規定，故應作為綴字語。

(2) 凡電報之電文，完全以綴字語繕成，或含有綴字語者，稱為綴字語電報。

(3) 暗語電報內所含數目字，及用字母與數目字合併組成之商標，超過該電文及署名計費字數之一半者，亦作綴字語電報論。

(4) 凡以數目字及字母連合成組，寓有祕密意義者，不准行用。

(5) 綴字語電報，概按全價收費。

(甲) 混合電報 (Telegrams in mixed language)

於同一電文內，混用上述三類電語者，謂之混合電報。有明語與暗語混合，明語與綴字語混合，暗語與綴字語混合，以及明語暗語與綴字語混合之四者。

(乙) 依發報人之資格身分及電報性質之分類

外國電報，依發報人之資格身分及電報之性質，有官電、公電、私電三者之區別。

(一) 官電 (Government telegram)

官電者，國家之元首、長官、外交部、領事館等所收發之電報也。但國際聯盟之主任祕書、國際法庭之主

席，及其次級執事所收發之電報，亦稱官電。又領事館從事商業之電報，限於職務上之事項者，亦作官電論。官電電報拍發時，須於紙上蓋該官署之印章為憑，以昭慎重。

凡官電皆有特別權利如下：(1)發送之優先權，(2)地名得以暗語記載，(3)傳遞時不受檢查，(4)夜間亦予送達，(5)或有減價收費者，及各國更各有其特殊規定。

(一)公電(Service telegram)

公電者，關於國際電信業務或關係電信主管處協議認為公益事項，而由電信主管處或電信局所或私人企業所發之電報也。

公電更有本局電報、業務電報、稅收事務電報、氣象電報等等之區別，但與國外貿易有關者，僅稅收事務電報而已。關於該項電報之收費，各國電報局常另有優待辦法。

(二)私電(Private telegram)

凡大眾收發之私人電報，皆稱私電，即官電公電以外之一切電報是也。本章所述，概以私電為主。

(丙)就處理辦法之分類

依發報人要求特別處置與否，可將電報分類如下：

普通電報 (Ordinary telegrams)

特別電報 (Special telegrams)

普通電報有不定章取費者，而特別電報亦有定章取費者。

特別電報另詳第五節。

第三節 外國電報之構成

今將外國電報，依發報人於電報紙上填寫事項，逐步分述之。

1 指定 (Supplementary Instruction)

指定者，指示電報類別性質之字樣也，須以簡寫列在報頭之首傳遞。無簡寫時，按原則當以法語記載指定語，然在英語使用國，蘇聯及吾國等處均可以英語書之。

二 收報人姓名住址 (Address)

收報人之姓名住址，乃電文中主要項目之一，希望電報交付收報人無誤，非正確詳記其姓名住址不可。至若收報人戶名用簡寫者，此 address 至少亦在二字以上，蓋一字為收報人名，一字為收報局臺之名也。

(指 定)	(英 語)	(法 語)	(簡 寫)
加急	Urgent	Urgent	D
一部加急	Partial urgent	Partiellement urgent	PU
預納回電費若干	Reply paid x	Réponse payée x	RPx
加急並預納回電費若干	Reply paid urgent x	Réponse payée urgent x	RPDx
照校	Collated	Callationnement	TC
電報通知送達	Telegraphic acknowledgement of receipt	Accusé réception télégraphique	PC
加急電報通知送達	Urgent telegraphic acknowledgement of receipt	Accusé réception télégraphique urgent	PCD
郵信通知送達	Postal acknowledgement of receipt	Accusé réception postal	PCP
追隨	To follow	Faire suivre	FS
快遞	Express	Exprés	—
預納快遞費若干	Express paid x	Exprés payé x	XPx
預納快遞費通知電報	Express paid telegraph	Exprés payé télégraphie	XPT
預納快遞費郵信通知	Express paid letter Addressee only	Exprés payé lettre Mains propres	XPP MP
晝間	Day	Jour	—
夜間	Night	Nuit	—
留置電報	Telegraph restant	Télégraphe restant	TR
同文若干份	x Addressees	x Adresses	TMx
一律通知	Communicate all addresses	Communiquer toute addresses	CTA
何日間	x Days	x Jours	Jx
(以上凡有x處,均須填寫數目字)			
上列各指定字,乃對電報局及收報人之特種表示,皆作明語傳達,並各作一字計算。			
即時展開	To be opened at once	Ouvrie immediate-ment	
私信	Private	Privé	
祕密	Confidential	Confidentiel	
待到	To await arrival	Attendre arrivée	

寄寓人家者於收報人名下添“Chez”或“C/O” (care of之簡寫字)樣若 Haggis C/O Dekeyzers (戶名簡寫) London 是也。

三 電文(Text)

電文即發報人與收報人之通信本文也，得用明語暗語或綴字語書寫，獨用或合用均可。

四 署名(Signature)

發報人署名，多記入電文末尾。其字數計算法與收報人之姓名住址同，按每十五個字母作一字計算，逾此加一字計算。無論其電文係用明語密語，或明密並用，均照此辦理。普通署名之外，亦有書習用稱號 (Customary abridged form) 或電信地址 (Cable address) 者，倘同時須記明發報人之住址，則附於姓名之後，以發報人姓名住址合作電報署名論。

第四節 字數計算法

外國電報內，指定字語、姓名住址、電文、署名四者，乃計字收費部份。其他如發報局名、號碼、語數、發報日期、經過線路名及局用記事項等，概不取費。今依電報書寫順序，將字數計算之規定，錄記於下：

(一) 指定

指定字語多作一字計算。但轉送之指定及規定以外之指定，均按實在字數計算。

例： RP 2.50

一符

Retransmitted from (局名)

二符

To wait arrival

三符

(二)姓名住址

(1)在國際電報之收報人姓名住址內，下列各項，每項作一字計算。

甲 收報局臺，陸地電臺或移動電臺之名稱，按照國際電報局名或臺名簿第一行所載書寫者。

乙 國際電報局或臺名簿內尚未刊載之收報局臺名稱，或移動電臺臺名，及其附註之國名或區域名稱。(例如北美洲加州新設「XYZ」之電臺，其「XYZ California」作一字計算。)

丙 國名或區域名稱，按照國際電報局名簿或臺名簿所載書寫者。

上項作為一字計算之名稱，如未經連續書寫者，應由收發員連續成爲一字。

(2)門牌號數或街名，含有數目字及字母者，按每五個數目字或字母作一字計算，逾此遞加。門牌號數內如有分數斜畫，無論是否由發報人書寫，概不計費。

(3)收報人姓名住址內所載其他文字，概按十五個字母作一字計算，逾此遞加。無論其電文係用明

語密語，或明密並用，均照此辦理。

(三) 電文

(1) 明語

明語電報文內，每字及每個通行之複字，按每十五個字母作一字計算，逾此則加一字計算（*Ch* 作兩個字母計算）。如有商標，按每五個字母或數目字作一字計算。

(2) 暗語

按實在字數（每字之字母以五個爲限）計算。

(3) 綴字語

凡每組數目字或每組字母（即綴字），或每組以數目字及字母合成之序數，如 *25th*、*31st* 等，均按每五個數目字或字母作一字計算，逾此遞加。

(4) 明語與暗語混用者

國際電報電文內含有明語字者，其明語字按每五個字母作一字計算。（例如 *Klygk Batci Continental Hotel*，其中 *Continental* 應作三字，共作六字計算。）

(5) 明語與綴字語混用者

綴字語電報之電文，以明語字及綴字語繕成者，明語字照(1)之規定計算，綴字語照(3)之規定計算。

(6) 暗語與綴字語並用者

各從個別之規定計算。

(7) 明語、暗語及綴字語合用者

電文內將三者合用者，以明語作暗語論，而暗語及綴字語則各從個別之規定計算。

(8) 標點符號

I 下列各項，在各種電語內，每項作一字計算。

甲 按照規定格式書寫之納費業務標識。

乙 每個單獨之字母、數目字或經發報人請求傳遞之標點符號。

丙 字下橫線，不論其長短。

丁 分數斜畫（前記收報人姓名住址之(2)不在此例）。

戊 括弧（以兩號合成者）。

II 凡用主有號、連號或分數斜畫分隔或連接之字，均應分字計算。

例 1 Director-general That's(= that is)
(各作二字計算，其連號或主有號如經發報人正式請求傳遞，應另加一字)。

例 2 May/June

(作三字計算，因分數斜畫，均應傳遞及計費。)

III 句號「。」逗號「，」綜號「：」橫畫「—」及分數斜畫「/」在所屬之數目字組或字母組內，得分別作爲一個數目字或一個字母計算。「例」111.30(句號作爲一個數目字，共計六個數目字，按綴字語之規定，作二字計算。)

此項規定，在真字內並不適用。

(9) 接合字語

凡湊合或改竄之字，違反其所屬文字之習慣用法者，例如 Firstclass allright 等，概不准用。但下列各項，得書成一字。

甲 個人之姓氏。(例如 Du Bois 得書成 DuBois)

乙 地方或街道通衢之完全名稱。(例如 St. James Street 得書成 StJamesstreet)

丙 船名。(例如 President Hoover 得書成 Presidenthoover)

丁 航空機之名稱。(例如 Blue Bird 得書成 Bluebird)

戊 複字，於必要時可用字典證明者。(例如 Per cent, Bill book 得書成 Percent, Billbook)

己 用文字書寫之整數、分數或小數。(例如 Three thousand and thirty, six hundred forty-six, one fourth 得書成 Threehousandandthirty, Thirtythirty, sixfoursix, onefourth)

第五節 特別電報

(一) 加急電報 Urgent telegrams (指定 D)

電文前標以 D (Urgent transmission 之簡寫) 之電報，均得超先傳達。不問電報費之收全價與否，均照尋常電報二倍計算，蓋即明語與綴字語為全價二倍，而暗語加急電則照全價十分之六之二倍收費也。然亦有於送電線路中一部加急電報者，如美國內地並無加急電之辦法，故發往美國中部之加急電報，只能加急送至舊金山，而後照常電送入中部。此項一部加急電報，須用 P U (Partially urgent transmission 之簡寫) 指定，其電報費以到舊金山之加急電費及到中部之尋常電費合計之。

(二) 慢電 Deferred telegrams (指定 LC)

與前項加急電報適相反，僅及尋常電報費之半額者，謂之慢電。凡不必急於送達之電報（如裝運報告書等），均利用之。然雖云慢電，亦不能無限制延擱，違反電報性質，故大抵於接收後經過二十四小時，則須與尋常私人電報同樣發送。

慢電電文，須全部以國際電信通用之明語書寫，且不准含有意義不明之字語、數目或名稱。但固有名詞、商號公司名稱、商品名目或表示商品樣本之字句，亦准參用他國文字記載，且電文中有文字或數字或商標若 FOB、CIF、NYK 等日常廣用之簡寫而為發報國所承認者，亦許參用，惟字數均有限制。

(三)書信電報 Daily letter telegrams, Night letter telegrams (指定：日信 DLT, 夜信 NLT) NLT 者，接收日之翌朝，DLT 者，接收日之後日，方始送達收報人之電報也。較前述加慢電報更落後，照尋常電報費三分之一收費。嫌郵信過遲，尋常電報費過高，而又毋庸過急時，則經濟通信，莫善於此。

書信電報，更得與尋常電報相助為用。蓋遇電文冗長時，打尋常電報頗不經濟，乃將其中摘要先由尋常電報拍發，而以其他事項另詳書信電報，補充前者，既不誤事，而又經濟。

書信電報與加慢電報之條件同，電文全部須以國際電信通用之明語書就，不准含有意義不明之字語、數目或名稱，且數字、商標、簡寫等字數亦均有限制。

即所謂書信電報費按尋常電報費三分之一計算者，亦有限制，蓋每電應收報費均以二十五字起碼。

故字數少則仍以慢電爲適用，而不必急送之長文電報，則以書信電爲宜。

上列三種，乃我國國際電報中所常通用者，亦特別電報中之最普通者也。其次尙有數項，亦頗有明瞭大概之必要，特簡述於後焉。

(四) 預納回電費電報 Prepaid replies (指定RPx)

此乃發報人預爲收報人繳納回電電費之謂也。蓋其回電由原線拍來，自不難計算電費，惟字數則受相當限制。凡此場合，均須於電文前添寫指定字樣 RP (Reply paid之簡寫)，並註明所繳款額。該收報人於收報時，同時收到一紙回電費預納收據，該據於發行日後相當期內有效，但必須於該發行局答覆原電報發報人之回電時，方得用之。

(五) 追隨電報 Telegrams to follow (指定FS)

若考察團或旅行者等之居所時有轉移，乃惟有用追隨電報以通消息。於發報時預知其改遷地址者，則於收報人姓名住址內一同寫明。例如：

「London 之 Dekeyzers (掛號簡寫) 轉交 Haggis 收，如本人不在時，請轉遞 Edinburgh 之 North British Hotel」

如此場合，電文即書：

FS = Haggis C/O Dekeysers London = North British Hotel Edinburgh

若地址不明，則但書FS，由收報局將收報人之住所調查明白，追隨送達。

發報人拍送追隨電報者，但納付到第一收報局為止之電報費。此後追送所費，當由收報人交付。萬一收報人拒絕付費時，則仍由發報人補付之。

(六) 同文電報 x Addressee (指定TMx)

於同一地或同一電報局所轄地，以同一電文及署名之電報，發送多數收報人者，謂之同文電報。於指定字樣TM之側，書明電報數目，如TM。是；其次於姓名住址欄內，將全體收報人名記載明白，而後註明收報局所在地，即得發出。

(七) 照覆電報 Repeated telegrams (指定TC)

求通信正確，收報局將所接電報全文發回俾發報局校核者，謂之照覆電報。其覆電取費較廉，有僅收按尋常電費之半額者。

(八) 通知送達電報 Notification of delivery (指定PC, PCD, PCP)

當電報送達收報人時，該送達局即行通知發報人，附此條件者，謂之通知送達電報。至其通知書係電達抑郵遞，則視與指定字樣一同註明之收費數額（預納）而定。即其指定亦有區別：由尋常電報通知送

達者用 PC，由加急電報者用 PCD，而由郵信通知者則用 PCP。

(九) 電話轉發電報

最近上海已實行，習慣後頗稱便利。

第六節 外國電報費之納付

(一) 電報納費之基礎

外國電報費，多以現金納付為原則。若日本等國，有規定以法幣佛郎為計費基礎者，至於我國對外電報，由國際無線電台收發為最便捷，其自定國幣價目表如下：（附時間表）

RADIOGRAM RATE PER WORD (in force at Shanghai)

on and after November 16th, 1935 (Subject to change without notice)

	Ordinary	Code		Deferred	DLT	
		Per Word	Minimum		Per Word	Minimum
ASIA						
Formosa	\$.85	\$.51	\$ 2.55	\$ —	\$ —	\$ —
French Indo-China	2.25	1.35	6.75	1.125	.75	18.75
India Burma & Ceylon	3.00	1.80	9.00	1.50	1.00	25.00
Iran (Persia)	3.20	1.92	9.60	1.60	—	—
Iraq	3.30	1.98	9.90	1.65	1.10	27.50
Japan & Korea ... ..	.85	.51	2.55	—	—	—
Malay States and Straits Set- tlements	2.25	1.35	6.75	1.125	.75	18.75
Netherlands India	3.30	1.98	9.90	1.65	1.10	27.50
Palestine	5.20	3.12	15.60	2.60	1.73 [‡]	43.34
Philippine Islands:						
Luzon: Manila	1.15	.69	3.45	.575	.38 [‡] **	9.50
Other Places	1.45	.87	4.35	.725	.48 [‡] **	12.09
Batan etc	1.45	.87	4.35	.725	.48 [‡] **	12.09
All Other Places	2.20	1.32	6.60	1.10	.73 [‡] **	18.34
Russia in Asia	1.70	1.02	5.10	.85	.56 [‡] **	14.17
Sarawak	3.95	2.37	11.85	1.975	1.31 [‡] **	32.92
Siam	2.50	1.50	7.50	1.25	.83 [‡] **	20.84
Syria	5.45	3.27	16.35	2.725	1.81 [‡] **	45.42
Turkey in Asia	3.95	2.37	11.85	—	—	—
CHINA						
Hongkong ... ..	.28 [‡]	.17 [‡]	.85 [‡]	—	—	—
Macao ... ..	.34 [‡]	.21 [‡]	1.05 [‡]	—	—	—
Out Mongolia: Urga	3.65	2.19	10.95	1.825	1.21 [‡] **	30.42
Sinkiang: Kashgar	2.50	1.50	7.50	1.25	.83 [‡] **	20.84
PACIFIC ISLANDS						
Guam	2.00	1.20	6.00	1.00	.66 [‡] **	16.67
Hawaiian Islands:						
Honolulu & Other Places on Oahu	3.95	2.37	11.85	1.975	1.31 [‡] **	32.92
Other Places	4.85	2.91	14.55	2.425	1.61 [‡] **	40.42
Midway	2.85	1.71	8.55	1.425	.95 [‡] **	23.75
AFRICA						
East Coast:						
Kenya & Uganda	6.30	3.78	18.90	3.15	2.10	52.50
Portuguese East Africa:						
Lourenco Marques & In- hambane (Town & Dis- tricts)	6.00	3.60	18.00	3.00	2.00	50.00
Other Places	6.60	3.96	19.80	3.30	2.20	55.00
Madagascar	5.95	3.57	17.85	2.975	1.98 [‡] **	49.59
Zanzibar, Mauritius, Rod- riguez & Seychelles	5.85	3.51	17.55	2.925	1.95	48.75
North:						
Algeria and Tunis	3.95	2.37	11.85	1.975	1.31 [‡] **	32.92
Libya	3.95	2.37	11.85	1.975	1.31 [‡] **	32.92
Morocco:						
Tangier	3.95	2.37	11.85	1.975	1.31 [‡] **	32.92

TIME CHART	9.00 am		4.00 pm		9.00 am		10.30 am		11.00 am		2.00 am		1.00 am		10.00 am		8.00 pm		5.00 pm		8.00 pm		2.00 am		2.00 am		1.00 am		8.00 am		2.00 am		9.00 am	
	Shanghai	Aden	Argentina	Australia West	Australia South	Australia Rest	Austria	Belgium	Brazil	Canada Eastern Zone	Canada Pacific Zone	Colombia: Republic of	Cuba	Czecho-Slovakia	Denmark	France	French Indo-China	Germany	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	
	5.00 pm	Noon	5.00 am	5.00 pm	6.30 pm	7.00 pm	10.00 am	9.00 am	9.00 am	9.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	10.00 am	

‡ Plain Chinese at half rate. † Code in Foreign Language. ** The Rates for NLT'S

(二)電報費之分期納付

國外電報，雖一通所費，爲數亦頗可觀，若每次現金納付，於每日國外電報往復極繁之商家，顯然極感不便。爲求補救起見，可先期向電報局接洽記帳辦法(Arrange monthly accounts)，或預納電報費若干，取得帳摺(Pass book)；每次發電之際，但繳帳摺加以登錄，既便利，又正確，故一般國外貿易業者，莫不樂用之。惟於清帳期限或殘留餘額，當及時注意，以免發電時發生阻礙，有損營業。

第七節 電報掛號之註冊登記

國外電報之收發者，既遠處兩國，收報人之姓名住址，或收報商號之名稱地址，往往需字良多，而國外電費又高，故爲避免高額電報費計，國外貿易之買賣雙方，多將本行之電報掛號字樣(Cable address or Telegraphic address)，向所轄電報局註冊，俾互相利用。且註冊後，於信箋、信封、契約書及其他印刷物上，均得印就電報掛號字樣，便利使用矣。

(一)電報掛號之種類

(1)普通電報掛號字樣(General telegraphic or Cable address)

卽一般國外貿易者各自繕就字樣印於書信及其他印刷物上者也。

(11) 特別電報掛號字樣 (Special telegraphic address)

一般用電報掛號字樣者，發電者之姓氏，多附於電文末尾，致收報者有時苦於判定發電之爲何人；且爲發電者節省署名之計費，乃有將電文中發報人名省去之法；即與海外同一都市各往來家用特約掛號字樣，向所屬電報局登記。例如倫敦之甲乙二商號發與本行之電報，預定甲用 FORCE Shanghai，乙用 STRONG Shanghai，於是每次接獲電報，立時識別發電者爲何人，電文中即無插入發報人名之必要矣。

同時紐約之甲行亦可用 FORCE Shanghai，及乙行亦可用 STRONG Shanghai 之掛號字樣通信。

勿論發報地之改換與否，單就 FORCE 及 STRONG 二字，即能辨別各地之發報人。

(三) 指定電報掛號字樣 (Address indicator)

若上述於數處與兩家以上之往來者用同一特別掛號字樣者，於收電時，必須熟悉發報地，方可識別，未免過於煩瑣。故爲避免此弊，即改用指定電報掛號；與平素交易頻繁之商號，雙方協定一特別掛號字樣，各向所轄電報局將同一掛號註冊。

舉其例：若倫敦之 Smith & Co. 與上海之安利洋行之交易極密切，兩者協定以 FORCE TRADE

爲掛號字樣，Smith & Co. 卽向倫敦局將該字註冊爲其本行之掛號，而安利洋行亦向上海局同樣註冊。於是上海之安利洋行向倫敦之 Smith & Co. 拍發電報時，不必於電文後記載其本行名稱，但於其首冠以 FORCE TRADE London 足矣。倫敦之電報局接收該電，卽行送達 Smith & Co. 而 Smith & Co. 亦不必調查發報地，一見而知爲上海安利洋行拍來之電報；反之上海安利洋行接獲 FORCE TRADE Shanghai 之電報時，亦立刻確知係倫敦之 Smith & Co. 發來者。

特別電報掛號或特定電報掛號，俱爲發報人節省電報費而設。然對於此等特約之往來商號，均須另行置備信箋信封印刷物等。故國外貿易業者，非必要時，類皆不肯註冊幾個掛號字樣，爲求印刷品之統一應用也。

(二)掛號註冊手續

預先選定適當掛號字樣，向收發之電報局申請，經調查核准，將電報掛號聲請書中(1)掛號字樣、(2)請求人戶名地址、(3)掛號期限、(4)掛號費、(5)開始年月日(卽申請日)等逐項填具，付訖掛號費，註冊手續卽行完畢。

今有所謂聯合電報者，爲大東、大北、交通部無線三局之聯合掛號。蓋恐客商不願在某一局發電時，可在上述三局中任意選擇其一，故只向聯合電報處掛號，卽能在各局隨意發電，便利之極。

(一) 掛號字樣之選定

電報掛號，既如此便利，實不容忽視。若上海香港等商業繁盛之區，國外電報往復極多，其註冊掛號者，不亞數千戶。

掛號字樣之組成，限於四個字母以上十個字母以內，得於暗語 (Code) 冊中選定之。非惟須於文字上與其他電信符號不相類似，且於發音上及字形上，當使有關係者視之，容易深入印象。電報局於下列各項中所載，概不與以註冊：

- (1) 地名、人名及其他固有名詞或普通名稱，於處理時容易誤傳者。
- (2) 與已經註冊之掛號相同或過於類似者。
- (3) 用記號 (—、□、()、；、/ 等) 者。
- (4) 洋文掛號不滿四個字母或超過十個字母者。

(二) 掛號費

掛號費計算方法，有短期與長期及三年為期之三種，短期取費每月一元，長期每年十元，三年則共計二十元。此為商人節省費用之最良辦法也。

倘掛號期限將近完畢，則須按前述手續重行註冊，凡有電報掛號者，當注意及之。

電報掛號聲請書

APPLICATION FOR REGISTRATION

OF

TELEGRAPHIC ADDRESS

交通部上海聯合電報掛號處

福州路七〇號

民國 年 月 日
Shanghai, 19.....

Shanghai Central Telegraphic Registration Office
Ministry of Communications
70 Foochow Road, Shanghai.

編號
Ref. No.

執事先生
Dear Sir,

敬啓者請將下開掛號即予註冊並核給憑照爲荷
Please deliver all telegrams received under the telegraphic address

掛號字樣
Telegraphic Address

To

戶名
Name

地址
Address

中文行名 Chinese Hong Name

電話號碼 Telephone No.

假日及辦公時間後應請將電報送至
Telegrams Received on Holidays and Before or After office Hours, Please Deliver

To

戶名 Name

地址 Address

電話 Phone No.

掛號期限 Period Required

附註 Remarks

附繳掛號費國幣_____元

Enclosed herewith is \$_____ for which please make the registration as above and kindly furnish us/me with a certificate of Registration.

Yours faithfully,

聲請人簽名蓋章 Signature

凡經聲請核准之掛號字樣對於本埠各電報局無線電台及水線電報收發處收到之電報一律有效

The Registration made through this application will apply to all telegraph, radio and cable offices in this city.

收到時間

第八節 電報密語簿及其使用法

電報密語簿 國外電報，既如上述有用明語及暗語與綴字語之三大類，而商業上應用者，當以後二者較多，尤推暗語爲最。將多數暗語集合一冊，彙成書籍時，即謂之電報密語簿 (Code book)。

公刊密語簿 密語簿有公開刊印者數種，就中以 Bentley's Complete Phrase Code 及 Acme Commodity and Phrase Code 爲最著名。此等公刊密語簿 (Public code book) 內，多載有通信辭句 (Phrase)。通常於第一行內記五位數目字，綴成 Cypher number，第二行由五個字母組成 Code word，第三行內則記載其相對之通信辭句 (Phrase)，如下列格式：

Cypher No.	Code words	Messages to be coded
50965	nykra	You must ship
50966	nykud	You must ship all
50967	nykve	You must ship all per one steamer

上例取自 Acme Code Book 中，然其他之體裁，亦大致類同。

私製密語簿 商業內容複雜或專門者，不能適用公刊密語簿之通信辭句或不願洩漏交易上之祕密時，輸出入雙方乃將有關交易之商品，製成特別密語簿（即謂之私製密語簿 Private code book），由雙方合用之。

密語簿或用文字（word）組成，或用數目字（figure）組成，前者稱文字密語（Word code），後者稱數字密語（Figure code）。

今先就公刊密語簿之使用法說明之。

（一）公刊密語簿之使用法

（1）附載通信辭句之密語簿使用法

甲 繕寫電文時，於密語簿內尋求必要之通信辭句，而後以相對之 Code words 抄錄電報紙上，即可發出。

乙 接收電報時，將其中 Code words 按密語簿譯成通信辭句，則意義立明。

（2）並無通信辭句之密語簿使用法

密語簿無通信辭句時，僅載 Cypher No.（即 Figures）及 Code words 二行，爲直接密語發電之用。按特別私製密語簿，或收發兩者以特約方法，作成通信文者，即屬於此。一旦數字變更，其相對之密語亦

隨之改動；所謂 Figure code，亦隸此類。

(二) Figure code 之作成法

數字密語之種類甚多，然以十位數目字組成者為最普遍。

先就數字中分為一般通信文、品名、數量、價格、裝運、核對等六部。十位數字中，

(A) 第一第二位代表一般通信文 (Offer, Instruction, etc.)

(B) 第三第四位品名 (Article)

(C) 第五位數量 (Quantity)

(D) 第六第七位價格 (Price)

(E) 第八第九位裝運 (Shipment)

第十位核對 (Check)

由 (A) 及 (E) 分別作成五表，每表中一位數由 0 至 9，二位數由 00 至 99，十個數字共有一百個變化。

而 Phrase 則由參考公刊密語書採集之。

Table A. 1st and 2nd Figures = Offer, Instruction, etc.

0 0	_____
0 1	√we offer firm c. i. f.
0 2	
0 3	
0 4	
0 5	
0 6	
⋮	
9 9	Telegraph your confirmation

Table B. 3rd and 4th Figures = Article

0 0	_____
0 1	Tungsten lamp gas filled
0 2	Tungsten lamp gas filled T. Type
0 3	√Tungsten lamp gas filled D. Type
⋮	
9 9	

Table C. 5th Figure = Quantities

0	_____
1	1000 pieces
2	1500 pieces
3	2000 pieces
4	.....
5	$\sqrt{5000}$ pieces
⋮	⋮
9	10,000 pieces

Table D. 6th and 7th Figures = Prices

0 0	_____
0 1	\$0.10
0 2	\$0.15
0 3	\$0.20
⋮	⋮
2 0	$\sqrt{\$10.}$
⋮	⋮
9 9	\$100.

Table E. 8th and 9th Figures = Shipments

0 0	_____
0 1	Shipment per steamer
0 2	Immediate shipment
0 3	
⋮	
5 0	√Shipment per steamer during May
⋮	
⋮	
9 9	Shipment per steamer during Oct./Nov./Dec.

Table A 01 We offer firm c.i.f.

Table B 03 Tungsten lamp gas filled D. Type

Table C 5 5000 pieces

Table D 20 \$10.

Table E 50 Shipment per steamer during May

之，
即得： 依上列五表中
√記號之數字辭句順次書

若將上記 phrases 相對之數字，(01、03、5、20、50) 順序排列，求其總和，則得十六(0+1+0+3+5+2+0+5+0=16)，於是在數字末位加一6字，作為第十位之核對數。如此，

0 1 0 3 5 2 0 5 0 6

即十位之數字密語 (figure code) 也。

前記長文，盡寓此十字之中矣。

但在國外電報上，綴字語均按每五個數目字作一字計算，且所經電局或將數字誤發，致電文意義全改。求其簡單正確，於是又有置替表 (Substitution Key Table) 之方法，以為代替。

Substitution Key Table

	A	I	U	E	O
B	00	20	40	60	80
C	01	21	41	61	81
D	02	22	42	62	82
F	03	23	43	63	83
G	04	24	44	64	84
H	05	25	45	65	85
J	06	26	46	66	86
K	07	27	47	67	87
L	08	28	48	68	88
M	09	29	49	69	89
N	10	30	50	70	90
P	11	31	51	71	91
R	12	32	52	72	92
S	13	33	53	73	93
T	14	34	54	74	94
V	15	35	55	75	95
W	16	36	56	76	96
X	17	37	57	77	97
Y	18	38	58	78	98
Z	19	39	59	79	99

使用此表，其法極簡，但將每對數字所屬之縱行僕音字母，連以橫列之主音字母即得，例如 01 即作爲 CA。

前例內十位數字利用此表時，即成下列式樣：

0 1	0 3	5 2	0 5	0 6 = 0	1	0	3	5	2	0	5	0	6
) CA	) FA	) RU	) HA	) JA = C	A	F	A	R	U	H	A	J	A

(三) 密語簿之選擇及自製密語簿

國外電報，即洋文電報發報之際，且勿論任其事者之經驗技能，即密語簿之良否，於增減電報費之影響，亦非淺鮮。故選擇密語簿，遂成重要問題。近世所出公刊密語簿已極多，今日一般廣爲使用者，則不外下列數種：

A. B. C. Code 6th Ed.

Bentley's Complete Phrase Code.

Bentley's Second Phrase Code.

Acme Commodity & Phrase Code.

Duo Banking & Commercial Code.

Schofield's Electric Phrase Code.

Schofield's Self-Check 3 letter Code.

Oriental Self-Check 3 letter Code.

Paramount Simple Check 3 letter Code.

Western Union 5 letter Edition.

前述各公刊密語簿內所載 Phrases 於實際應用，每感不充分，故於各種往來商品特有之 Phrases 常由各輸出入商自行作成，以爲補充，與公刊簿並用之。此項補充密語，大抵添錄於公刊密語簿之末頁，或且另行謄印，寄送交易對方備用者。

第九節 外國電報之收發

(一) 外國電報之拍發

於相當電報紙上寫明電文，連同電報費，送往電報局，即得將電報發出。該項電報紙，隨時可向電報局免費取得；而電信頻繁之商家則多用自製電報紙，惟紙質須選寫字明晰者。下爲普通公司自製樣式。

(via X Y Telegraphs)				
R. No.	Time sent	By	Collated by	Charges ----- ----- -----
Office of Destination		Class		
Office of Origin		No.	Words	
Date	Time	Remarks		Postage stamps
(Address)				
(Text)				
The address of the sender (Printed) (or with tel. No.)			The signature of the sender XYZ Co., Ltd. -----	

巨額交易每常由外國電報一通而成立，故繕寫電報，務求其正確，於寫就後，當再與以核對 (Check)，若係用密語 (Code book) 者，更須於翻譯時格外慎重從事。通常寫電報時，多以兩張電報紙中夾一複寫紙 (Carbon paper) 於打字機上為之，以正本送電報局，以副本 (Copy) 存置歸檔，為日後參考用。

(一) 繕寫電報時，當注意下列事項：

1. 一切字句以打字機書寫者，須打在各欄中央，最好全部用大寫字母 (Capital letter)，用黑色帶，以求明晰。

2. 凡用手書 (Handwriting) 者，須充分注意字體之正確，尤以 a 與 o、c 與 e 與 o、k 與 h、g 與 q、n 與 u 為最甚。

3. 使用密語者，兩字之間須隔離一個字母位置，兩句之間須隔離五個字母位置，一行以五字為限。

4. 使用明語者，非不得已時，避免 Period, Comma, Stop 等字之應用。

5. 每通電報，以用一張紙者為妥。

6. 有正副二份者，必須以 Original 送電報局，而留存其副本。

7. 連署名於電文者，該署名即視為電文之最末字，決無空留地位，遠書於電報紙之末端者。

8. 須極力避免文字之塗抹、插入、改寫等事。

9. 無論如何，不可忘却於紙末記入發報人之姓名住址，係商家者，更不可遺漏該商號負責人之簽字。

(II) 發送電報時，須注意下列二端：

1. 凡有兩條以上電報線路者，或直接間接，或有線無線，須計其時間費用，擇其最經濟適用之一條。若更參有國家觀念者，當儘量使用本國經營之線路。

2. 發電時切須注意時差 (Difference in time between countries)。若上海與倫敦之間有八小時之差，上海下午四點鐘，倫敦尚在上午八點鐘。上海於上午九點鐘用加急電拍送倫敦，若途中費二小時，則於上海時間十一點鐘到達，然彼處猶是上午三點鐘，時在午夜，須待早晨電報局辦公時間方為送達，是則加急電亦已失效。故於發電時間及選擇電報種類時，必須計及時差，注意收報地收報時間，方不致徒耗時間費用也。(各國時間表參閱前列電報價目表)

(III) 發電後之處置

國際貿易之電報，殆皆用密語收發，因而誤傳誤譯者良多。故商號之組織縝密者，每發密語電報，必將其電報本文及譯文合書之，寄送對方，謂之電報證明書 (Confirmation of telegram)，俾其確知該電報

X. Y. Co., Ltd., SHANGHAI

OUTWARD

CONFIRMATION OF TELEGRAM

Dec'd

Che'd

DESPATCHED *To Messrs. John Smith & Co. New York*

DATE SENT

CODE USED

Acme

CODE WORD	TRANSLATION
OSNFE	<i>Refer to your telegram of 10th inst.</i>
IHIMM	<i>We offer firm C. I. F. subject to immediate reply</i>
PUUCW	<i>\$ 30</i>
OCFQI	<i>Shipment per steamer during September</i>

之內容，免除誤傳誤譯之弊。此項紙張均分左右二欄，左書密語，右書譯文。又因收電發電，均須作成證明書，故大抵以紅色藍色紙分別之，以免混同。上為發報證明書之普通格式。

該項電報證明書須一式作成三份，其一與該電報之電報紙副本(COPY)貼連留存歸檔，其餘二份郵寄收報人相與校對。

若繕寫電報者亦即作此證明書者，則至少須與最初核對電報紙者二人合校之。而此繕寫員與核對員(Checker)更須於該證明書上簽名或蓋章，以明責任所歸。前列格式中 Dec'd 即繕寫員之簽名處，Che'd 則審查員之簽名處也。

(二)外國電報之接收

從海外拍來之電報，由電報局寫就送達。書面記載者大抵下列各項：

電報局之 通信號數	種類	發報局名	發報 號數	字數	發報 日期	發報 時間	經由線名
1050	CDE	SANFRANCISCO	125	6	10	2.53S	XYZ
收報人名		收報地名					
ABC		SHANGHAI					

電文

署名

收報局收報時間

8.15M

(時間項下數字後之M表示上午(Matin),S表示下午(Soir)。若不用MS以區別午前午後,則以0至24之數字表示之,若14.30為下午二時半。)

由海外商人拍來之電報,係素有往來者,但歸電報主管部份一觀其署名發報地等,即可確定為某家之電報;至於電文中之密語,按所用密語簿譯為明語,作為電報證明書三份,經過審核,一份留存,二份寄與發報人。該書格式與發報證明書大體相同,惟易 Outward 為 Inward, 易 Date sent 一項為 Date Received與Date Despatched二項而已。

(三)外國電報之取消、訂正與詢問

甲 發電之取消

發報人於可能時間內,得於其所送電報,作停止拍發之請求。若須電報阻止者,則作事務電報(ST)論,徵收相當電報費。

如:「30日發第500號 Haggis 收之電報取消」作下列四字計, Cancel 500 Thirty Haggis

乙 發電之訂正

電文中誤書須爲訂正時，亦作事務電收費。

如「30日發第500號 Haggis 收電文中第二字改爲600」書爲500 Thirty Haggis replace
second by 600

丙 收電之誤書詢問

外國電報大半經由若干中間電局而後到達最終目的地，故謬誤層出，時有譯成電文不可解者，乃得將意義不符合之字用紅墨水劃出，或更加 *Please repeat the underlined text words and oblige* 字句，書送電報局詢問。結果若係電報局之誤，並不收費，若係發報人之誤，則須向詢問者取費。

第六章 出口貿易之初步

第一節 市場之尋求

(一) 市場研究 吾人欲使某種商品，在國外各地市場暢銷無阻，自非易易；但若運用腦力，予以精細研究，亦非絕對不可能。其唯一研究之對象，當然為市場之性質，與所持商品之關係。申言之，如某地市場之性質，是否適合於某種商品之推銷，於未輸出之前，照例須經過切實之研究而後決定。故事前關於市場之研究，一旦發生錯誤，結果必遭失敗。惟各國市場之性質，每以國情及環境之不同，而未趨於一致，因此吾人所要研究之事項，亦甚複雜，今就其重要者分別舉述於后，以資參考。

A 商品供需狀態： 國外市場商品供需之狀態，為輸出商品時所必需調查者，此際吾人調查之目標，概可分為下列三點，即（一）商品需要之背景如何，有無永久性，將來有無增加需要之希望。（二）商品供給之策源地及供給關係者之近狀。（三）市場固定之需要量及有無季節之關係。

B 競爭品及代用品之有無： 競爭品與代用品，足以抑制輸出商品在市場之發展。於同一市場而發現多數競爭品或代用品之存在，則該輸出品之市價及品質，應隨時加以改變，增厚其競爭力，促進其需要之擴大，否則即不能插足其間。舉例以言，我國對美輸出之生絲，在美國市場向極活動，而年來忽因日絲加

入競爭，人造絲從中操縱，蓋已完全喪失其重要性矣。

C 商業習慣及金融機關設備：商品買賣市場，不分國內外，皆有其特殊之習慣，而尤以國外市場，以風俗人情之懸殊，全然不同。然市場之特殊商業習慣，為吾人輸出貿易必經之階段，非有相當研究即不能輸出。所謂特殊之商業習慣，大抵指市場商品買賣單位，貨款歸收慣例，秤量及包裝方法，品質標準之鑑定及審查方法，貨物成交手續等，諸如此類，殆無一而非商業交易上之重要事項。出口行商，對於輸出市場之特殊買賣習慣，事前如無充分了解，不能獲得最後之勝利。其次如市場商業金融機關，亦為促進輸出貿易發達之重要條件，故金融機關之設備愈發達，則輸出貿易愈隆盛。蓋吾人輸出之商品，經過無數次之波折而至目的地，其最後目的，在求收回貨款之便利，倘因金融機關不完備，貨款之歸收發生阻礙，即失去其對外貿易之意義。故一般出口行商，對金融機關之設備不完全之國外市場，無論其他條件如何優良，皆認為缺乏輸出之可能性。

(二) 研究方法 探求市場之內容，為對外貿易之先決問題，既如上述。然國外市場，大抵遠涉重洋，究應從何處着手，或採取如何研究方式，亦不可不有一種考慮。依吾人之觀察，最正確而有效之方法，莫如選派幹員，至其輸出之目的地，從事實地調查。惟此舉須消耗鉅額經費，資力比較貧弱之行家，固裹足不前，即規模巨大之行家，亦認為不甚經濟，因此無人採取此種辦法，多數採取左記兩種簡便方法。

(1) 廣覽新聞雜誌及其他關於經濟著述。(2) 蒐集商務參贊、領事、貿易特派員、國際貿易局各方面市況報告。惟此際吾人應注意者，即第(1)項參閱各種雜誌書籍，其中雖不乏確實之記事，良以經過時日太多，未免有時過境遷之感。第(2)項各公私商業機關之存在，如商務參贊、貿易特派員，在我國今日固屬鳳毛麟角，而駐外領事則各地皆有，更兼我國之國際貿易局，專為輔助指導對外貿易而設，對國外之市場調查甚詳，如遇關於對外貿易有所詢問，可望圓滿之答覆。故從此等方面之探求，比較參考雜誌書類，當然確實可靠。

(三) 市場變化 近世科學昌明，各國社會狀態及經濟情勢，瞬息萬變，往往使人無可捉摸，而其變化之速，尤以各新興國家為最顯著。所謂情勢之變遷，乃指一國臨時事件之發生。具體言之，可分地形與氣候：建設港灣，開鑿運河，架設橋梁，採伐森林，為地形上之變化；洪水氾濫，旱魃成災，颶風侵襲，為氣候上之變化。蓋此等環境之改變，在在足以影響商品供需之關係，而各市場必隨其環境之改變，而發生甚大之變化。故吾人對於輸出市場之內容，不能以一次嚴密之調查，作為永久不變之典型，宜不時留意，廣徵各項資料以備參考。如此則其輸出之商品，不致因時勢之變遷，而感受意外之影響。

第二節 顧客之選擇

吾人經過詳細之研究與切實之調查，而斷定某國市場，各種條件具備，有利於商品之輸出。其次之重要事項，即選擇股實可靠之顧客，開始結成買賣之關係（Business connection）。顧客之選擇，與市場之研究，大致相同，亦有種種方法與必經之階段。惟普通出口行家，倘於國外市場，即輸出之目的地，設有分號或通訊處者，則由分號或通訊處負責，派員就地調查，並隨時留意當地市場信用充實比較可靠之顧客，報告總行，而總行即根據此等報告直接結成買賣關係。至在目的地未設有分號或通訊處之行家，又不可不採取其他手段，以實現其對外貿易。所謂其他手段，晚近一般盛行者，不外採用下列各種方法。

A 由於新聞雜誌之介紹。

B 委託商會或徵信所調查。

C 請求駐在國領事調查。

B 委託往來銀行調查。

E 利用工商名錄（directory）。

上述各種辦法，究以何者為最妥當，吾人固不能一概而論，惟委託往來銀行負責調查，比較為最有效。而銀行每以自己責任之關係，除特殊之情勢以外，對於第三者之真情實事，不願輕易暴露。銀行而外，比較最簡便而有效之方法，則利用工商名錄。此事在歐美各國，業已風行一時，現在全世界最充實而最完備之

工商名錄，當然爲英國之 Kelly's Directory，非但蒐羅豐富，而且確實可靠，全球各大進出口商、著名廠家、及輪船、保險公司等，無一而不包括在內。該書共分上下兩冊，年年繼續出版，其總發行所爲 Kelly's Directory Ltd, 186 Strands London. W, C.2。近世國際間商業買賣之成立，大抵由於該書之媒介，吾人對外輸出貿易，若用作參考，其受益必多。此外比較重要足資吾人之參考者，尙有四種，卽 British Standard Exporters (英) Thoms' Register of American Manufacturers (美) "Annuaire de Commerce" (比) "Canadian Trade Index" (坎拿大)

第三節 促成締結買賣關係

吾人於輸出目的地，已決定某某等爲最有希望之顧客 (Prospective buyers)，卽發現其買賣對手之後，乃分別發出通函 (Circular) 勸導訂立買賣合同，以便開始輸出。此項通函關係甚大，必須詳記各種處理事項，普通除略述商品之性質、用途、生產、及供給情形之外，大抵注重於買賣手續，及買賣時一切條件。今就一般通函應行具備之各種主要記載，分別列舉於下。

- (一) 商品說明：如品名、品質、生產及供給狀態均須妥爲言明，並附記生產能力及承應定購數量。
- (二) 認識對方之經過：由新聞雜誌或工商名錄之介紹，或由徵信所、領事館及其他公私機關之推薦，

亦須特別注明。

(三)自己之地位及其信用：彼此關山遠隔，素無一面之識，而欲使對方深信不疑，成立買賣契約，似屬罕見。故一般多於通函之上，詳敘自己在社會上之地位及其信用狀態，並載明其所往來銀行，或有關係之某商業機關，以供對方之參考。此外資本之數額，對於某項商品買賣之經歷，均須一一詳記。蓋非如此，不足以獲得對方之信用。

(四)買賣條件概要：於通函上記述之買賣條款，不宜過於詳細，僅記其大概；如信用狀之需要與否，信用狀之種類，貨款歸收方法，票據支付日期 (Usance) 等，為必需記述者而外，其他關於買賣上一切詳細條款，須待對方承諾之後，再行協商。

(五)指定電報掛號 (Cable address)：商業交易，往來信件頻繁，而各公司行號，大抵採用電報掛號以節省郵電費用。即由自己指定電報暗號，於收發電報時，可減少字數，惟普通均於信封或信紙之一端，記載其指定之暗號。

吾人對顧客發出上項通函之外，更須由郵附送商品目錄 (Catalogue)，定價單 (Price-list)，各種樣品 (Sample)，供給對方以充分參考之資料。作成上項通函，各種手續俱已完備。最後所應注意者，即該項通函之形式，以普通商業習慣，宜用打字機打成，不宜用油印或印刷印成；蓋用油印或印刷發出之通函，

Dear Sirs,

We have the pleasure to inform you that we are dealing in Import & Export. The articles to China mostly consist of machines, wood-pulp, paper, and chemicals, and the exports are of leguminous products, such as Groundnuts, Peanut Kernals, Beans and Sesamum Seeds, Wood oil, Antimony Regulus, Native Silk Goods, etc. This Company is well organized by a group of Gentlemen who have been connected with these lines of business for a great many years and each one is thoroughly conversant with his own line. Every transaction handled by us where previously engaged has always received high commendation from customers and directors.

In order to insure and secure high quality of our merchandise, all commodities exported, before shipment, are jointly tested and inspected by Government Bureau of Testing & Inspection of the Ministry of Industries and by the Registered British or American Surveyors stationed in China; and the latter may be also appointed by you under your Letter of Credit. Their respective signed certificates are certainly accompanied with our shipment. For all kinds of leguminous products, a standard is fixed by ourselves, stressing the importance upon moisture, broken and damaged grains and foreign matters. As for the sesamum seeds, we decide that the moisture content shall not exceed 8% and that the percentage of foreign matter shall not exceed 3%.

We also have reliable expert in packing, so that goods will reach you in perfect condition. Besides our shipments cover Marine & Fire insurance, we again effect theft insurance. Our connections with the producers of all varieties of goods are both numerous and extensive, and you can be sure that any order you may send us will executed at the most favourable market prices and in the best class of goods obtainable.

多半係廣告性質，容易使人誤會爲對大衆而發，與專對一人或一家，則又截然不同，故不能堅實對方之信用。因此任何公私機關，每當接到印刷物品，或油印品，往往未經過目，照例棄置不顧。然若用打字機打成，手續上雖覺過於麻煩，而實際似專爲對一人或對一家而發，則殊有引起對方重視之價值；故無論通函上姓名、商號、文句一律由打字機打成，給予對方以好感，使對方重視。又發出之通函，一次發生反應者，殆屬不可多見，故須再發第二次，第三次，乃至無數次，絕對不可中途灰心，結果自能獲得最後之勝利。關於此種通函（Circular）之格式，附樣如上。

第四節 顧客信用調查

吾人於發出上項通函之後，倘得對方之承諾，其次吾人之重要工作，厥爲調查對方之信用，於未成立買賣之先，從各方面探求，蒐集種種資料，以判定對方過去及現在之信用狀態。蓋個人在商業方面之信用，足供吾人參考之資料者雖然甚多；但其主要者，可分下列三點，即（一）關於個人財政狀態（Capital），（II）交易能力（Capacity），（III）商業道德（Character）是也。

財政狀態不甚健全之顧客，難以成立買賣契約；而財政狀態雖極穩固，但交易能力比較薄弱者，不能發生買賣關係；又財政狀態與交易能力均有充分把握，而缺乏商業道德者，亦非吾人真正之對象。

其他關於個人信用應行調查諸事項不一而足，前述之三大要點，僅屬一種輪廓，而非精細之調查，然藉此可以推知其大半也。至於調查方法，亦有各種不同，但一般盛行者，不外下列三項。

(一)委託個人調查：即委託在該輸出市場，有悠久歷史，熟悉商情之友人，代為調查顧客信用。此法若論個人友誼密切關係，尚可行得，否則殊難置信。原來對於個人之信用狀態，批評過於惡劣，未免有損私德；然言之不詳，又無裨益；加之因同業競爭之故，往往對於事實真相，不輕易言明。

(二)委託徵信所調查：年來各國均有徵信所之設立，其創辦之目的，專為調查商人信用。規模巨大者，且在世界各商業都市，派有常駐人員，負責就地調查，將調查結果，製成表冊，以備隨時應用。而規模較小之徵信所，亦與世界各大都市同業，彼此互相連絡，對於信用調查，均甚確實。現在全世界最著名之徵信所，共計有三所，即美國之 R. G. Dun Bradstreet，英國之 Bradstreet British，及德國之 Schimmelpfenny。最近我國各商業團體，鑑於工商業之發達，信用調查事件日益頻繁，由各大銀行出資，組織一中國徵信所 (Bankers Co-operative Credit Service Ltd. publishers) 地址在上海圓明園路一三三號。內部人員大半由各該銀行指派，組織非常完備，與各中外商業機關均有連絡，惟對於要求調查事項，照例須收取相當費用。此非我國徵信機關為然，世界各國徵信所大抵收取調查手續費，故普通商人為避免此項費用，而委託與有往來之銀行代為調查。

(二)委託往來銀行調查：各國銀行爲顧全顧客之利益，多數附設有業務調查部，代替顧客個人或商號，切實調查其對手之信用狀態。我國中國銀行，亦有業務調查部之設備。該行調查部在我國商業上有悠久歷史，內部組織十分嚴密，我國國際貿易，有賴於該行調查部之處甚多。而中國徵信所之成立，亦卽由該行所發起；故中國徵信所之內部組織與調查業務，約略與中行業務調查部相同。今日一般商號或出口行家，盛行委託銀行調查，蓋由銀行調查，非但可以節省費用，而且銀行於國外各大都市，皆設有分支行或辦事處，調查報告比較正確而迅速。惟銀行對於代爲調查事項，照例不願切實負責，乃僅述其個人之意見，故每於調查報告之末端，附記 Confidential and without responsibility 文句，蓋卽表示該行不負其他一切責任。茲將委託銀行調查手續及其格式，略舉若干實例於後，以供參考。

以下所記中行調查部，關於調查報告（見 C 項單據），對被調查者之信用狀態，或營業概況，則另用一空白紙附記（Enclosed report），蓋表示銀行方面不負切實責任。吾人欲知對方之信用狀態，必須調查事項固然極多，但察今日一般實際情形，關於調查事項則甚簡單，故無須預印特別格式，如遇對方之公司爲先施或永安，則吾人所欲調查者，當然爲營業情形及流通資金之概況，其他一切雖未調查，亦可以察知其一般。如遇對方爲一不著名之小行號，雖一再詳細報告，亦未必使人深信。

Private and Confidential.

REMINDER.

Chartered Bank of India, Australia & China.

Shanghai January 13th, 1939.

Dear Sir,

We shall be obliged by your favouring us with an opinion as to the means and standing of × × Cotton Spinning & Weaving Co.,

Shanghai.

Any opinion expressed will be treated as strictly private and confidential.

Thanking you in anticipation,

I am, Dear Sir,

Yours faithfully.

Sub-Manager,

The Manager,

Bank of China,

Shanghai.

(a) 麥加利銀行委託中國銀行調查某紗廠之實例

國際貿易實務

一一一

Private and Confidential

THE NATIONAL CITY BANK OF NEW YORK

Shanghai, January 7th, 1939

Dear Sir,

We shall be obliged if you will kindly furnish us with a report regarding the means and standing of

× × Flour Mills Co., Ltd.

97 Jinkee Road, Shanghai

Any information received will be treated as strictly confidential.

Yours very truly,

To

The Manager,
Bank of China,
Shanghai.

Sub-Manager

(b) 花旗銀行委託中國銀行調查某麵粉廠之實例

PRIVATE & CONFIDENTIAL

Bank of China
Head Office
22, The Bund,
Shanghai.

(C) 中行調查部信用調查報告格式

國際貿易實務

Dear Sir,

With reference to your enquiry of _____
193....., we hope the enclosed report may be of
assistance to you.

Please note that the information is given in
strict confidence and without prejudice to this Bank
or to any of its officers.

Yours faithfully,

PRIVATE & CONFIDENTIAL

(d) 中行調查部轉託其他商業機關調查格式

第六章 出口貿易之初步

Bank of China
Head Office
22, The Bund,
Shanghai.

Dear Sir

We shall much appreciate any information you may be able to give to us concerning the financial standing, responsibility and business character of:

We undertake to regard such information as strictly confidential and without responsibility on your part, and we shall be pleased to answer similar enquiries you may at any time care to address to us.

Yours faithfully,

一五

第五節 買賣條件之協定

(一) 一般協定之內容

經過信用調查之後，吾人已明瞭對方之行號，信用佳良，便開始進行交易手續。惟於各種手續未規定之前，其先決問題，爲磋商一般買賣上之基礎要件(General terms and conditions)，希望於交易成立之後，避免一切糾紛，以期買賣之進行圓滑。原來彼此國情不同，且無一面之識，更因言語、商業習慣、貨幣制度、度量衡等種種之差異，而僅憑一紙之電報暗號，成立數百萬或數千萬元之鉅額交易，事實上絕少可能性，故對於買賣條件，事前不可不有明細之規定。普通國際間之交易狀態，在未入於具體討論之先，第一步須磋商適合於買賣之基礎條件，製成證據書類，買賣雙方各執一份（根據商業習慣，照例製成三份，其中除一份留底，其他二份由一方簽名蓋印寄交對方，經對方簽名蓋印再寄回一份）。此種基礎總括文件俗稱 Memorandum of Agreement，或簡稱 Agreement。蓋此項總括證書，是於各別買賣契約之外，成立一種概括契約，包括一切交易內容，故其記載之諸事項，除品名、數量、品質、價格、卸貨地點、裝運日期、包裝種類、保險種類、貨款歸收方法而外，並略述買賣條件，由雙方相互交換。至於個別買賣條件之協定，雖因商品種類，輸出目的地等種種特殊情形之不同，而發生多少差異，惟一般認爲共同重要之事項，不外左列各點。

(一) 品質協定

買賣商品之品質，當以樣品為標準，惟以種種特殊情形，交割商品之品質，往往與貨樣不能一致，因此難免不發生爭執，故於事前關於品質不可不加以協定。必須協定之事項，計有三點：即（一）以裝船時之品質（Shipment quality terms）為標準，抑以交割時之品質（Delivery quality terms）為標準，須先行協定。（二）品質良否之檢查機關及公證方法之規定。（三）惡劣商品之處理方法。

上述之三項，為品質協定之要點，尤其是第三項不良品質之處理辦法，事前如無明顯之規定，每易惹起買賣上之糾紛。今日各國大都市，均有檢查機關之設備，蓋即所以預防買賣糾紛之發生，以利國際間貿易之進行，如遇無檢查機關之口岸，至少亦有公證人（Surveyor）之存在。此種公證人之人選，大抵為達到十分公證目的之故，而由駐在輸入國之輸出國領事，及當地商會酌量選派，蓋非如此不足以獲得雙方之信任，則因商品之品質糾紛，將阻礙交易之進行。茲舉一例，年前上海五洲貿易公司，曾向德國某廠商，定購大批自來水筆，迨貨到埠，乃發現品質與貨樣有異，該公司向德國廠商一再交涉，終未得要領，旋在上海由公證人簽字證明，始告圓滿解決。蓋由此亦可以察知檢查機關與公證人之重要也。而經公證人證明之不良品，則其處理方法，頗費周折。原來國際貿易，以距離遙遠，水脚昂貴，退回原貨，似覺不易，故首先訂立協定，記明如遇此項事件發生，由貨主委託販賣，或減價售與買主。

(三) 數量之協定

數量之協定，分左列各項。

- (一) 如單用噸，則載明噸之種類：如指定為 Short ton，或指定為 Long ton。
- (二) 契約上總量之規定：指明為連皮 (Gross weight) 計算，抑僅計算貨物之純量 (Net weight)，更須規定包裝之種類。

(三) 成交時標準貨量之規定：成交時關於貨物重量之規定，約有兩種方法，其(1)為按照裝船時之重量 (Shipping weight) 計算，其(2)為按照卸貨後之重量計算 (Landed weight)，並須規定秤量方法。

(四) 個別秤量與概括秤量之規定：此兩種秤量方法，常無一定，故須先行協定。究應採取個別計量 (Accurate measurement)，或採取概括計量 (Approximate measurement)。

商品重量之計算，不拘以卸貨後為標準，或以裝船時為標準，關於重量之證明，照例由公量處 (Public weight)，或公證人 (Surveyor) 從中決定，惟為防止日後之糾紛，而預先加以規定較為妥當。如我國桐油之運美，經過時日頗久，其中不無因漏損而減少分量，倘規定在卸貨以後秤量，又須限定其日期，否則延遲愈久，則損害愈大。且普通商品每因性質及包裝關係，成交時之分量，與契約上之分量殊難一致，但

其相差程度亦甚有限，故事前若由買賣雙方協定，以照契約上分量出入 (More or less) 百分之幾為正當，而以百分之幾為不正當，亦係避免日後發生糾紛之一法也。

(四) 價格之協定

國際貿易與國內貿易大異，商品買賣價格種類甚多，每依商品之種類，買賣談判之經過，顧客個人之性質（其為經紀人或為批發商）等特殊情形之不同，自難一概而論。然以通常狀態言，有兩大明顯之區別，即（1）根據商品種類個別議價，（2）包括各種商品種類容量總括議價。所謂總括議價，彼此運用電報交涉，語極簡單，通常交涉方式，關於某種商品，重量若干，何日裝運，賣出押匯若干，指示買方，俟買方回電，便開始裝運出口。惟此際吾人所應注意者為談判價格之電報用語，預先規定其範圍，並限定買賣雙方之責任，以免日後之糾紛。

此時關於代表價格之貨幣，亦應先行決定。照國際貿易習慣，須先指定之貨幣，大抵不出下列三種，即（1）以輸出國貨幣為主，（2）以輸入國貨幣為主，（3）以第三國之外幣為主。上述之三種辦法，雖可任擇其一，但其唯一之目的，在乎匯價之安定，而決定其選擇之標準。蓋匯兌市價之變化無常，足以使該項代表價格之貨幣，容易發生損害故耳。故在出口商方面，其本國貨幣如其穩定，不受匯兌變化之風險，則採用本國貨幣當然為有利，反之則雖採用第三國之外幣亦無不可。惟在今日國際情勢之下，若採用第三國之外

幣，以代表其商品之價格，則多採用美元 (U. S. Gold dollar) 或英鎊 (Pound sterling)，因此兩種貨幣爲全世界金融之中心。故普通票據上表示之貨幣，大抵爲 Pound sterling 或爲 U. S. Gold dollar。若票面金額僅爲元 (dollar)，必須註明 U. S. Gold dollar 或爲 Canadian dollar 或爲 Mexican dollar，或爲 Hongkong dollar 等。

吾人於協定價格時，又有一附帶之事件，即遇締結之買賣契約，如係 C. I. F. 契約，則必須附帶保險條件，此事在前章第三節業已言之，凡屬 F. O. B.；C. & F.；C. & I.；C. I. F.；F. A. S. 等買賣契約，照例於輸出港交貨，故出口商一俟約定商品裝船手續完了，事實上即不負一切危險之責任。但此時如係 C. & I. 或係 C. I. F. 之性質，則出口商每代進口商投保水險，其時所支出之保險費，表面上雖係出口商代付，實際已包含在商品價格之內，無異由進口商直接支出。故每當協定貨價時，必須考慮及此，蓋須視投保水險之種類而確定其價格，即依危險之程度以高下其價格。

(五)運輸協定

(1)運輸 (Shipment) 之解釋：運輸之意義在今日國際貿易上頗費解釋，各國每因地理或其他特殊關係，主張各不相同。例如領土 (英本國) 狹隘，四面環海之英國，以水路運輸爲主，若以貨物裝運上船，爲國際貿易上運輸之解釋，自然爲適當。又如領土廣大鐵路事業發達，埠際貿易頻繁之美國，若指貨物上

船爲普通國際貿易上運輸之解釋，則不甚得體。故美國關於運輸所含之意義非常廣泛，火車、船舶、其他交通機關，均可置在運輸之列。故吾人確定運輸之解釋，非指貨物裝運上船，乃僅指裝運貨物，比較爲最得體。且不拘其對手爲四面環海之英國，抑爲大陸之美國，事前締結協定，指明由船舶或由火車裝運。

(二) 運貨日期及中途延誤之協定：運貨日期，通常於買賣契約成立之後兩星期，或三星期，由買賣雙方先行規定。依國際貿易慣例，則有 Prompt Shipment 與 Immediate Shipment 之區別，然此兩語初無固定之解釋，有謂前者係指三星期，而後者則指兩星期，蓋常因人因時而改變其意義。吾人於此倘事前無明白之規定，則日後糾紛必多。其次爲中途延誤 (Delay shipment) 之協定。大凡貨物運輸日期之延誤，有不可抗力之延誤，與賣方故意之延誤兩大區別。倘因不可抗力而發生延期之事件，則賣方當然不負何等責任，但若因賣方故意延遲，或在可能範圍之內而發生延期之事件，則賣方自不能委卸其應負之責任。且買方在契約上一切利益，倘因賣方措施失當，而蒙被若何損失，自應由賣方直接負擔其責任。故事前必須成立協定，明白規定其責任範圍，如遇此等事件之發生，則一望而明瞭其責任之所在，免去將來無謂之爭執。英美各大輸出商行，每於買賣契約之上，附帶有下列之文句。

In all cases of force majeure, including mobilization, war, riots, lockouts, strikes, disturbances at works, where the goods are being made, place of production or at port of ship-

ment, fire, floods blocking of shipment or railway lines, or failure of steamers is sail on advertised time, or any other courses and any unforeseen circumstances whatever, sellers are not to be responsible or liable for delay or nondelivery of any portion or all of the goods included in the contract delivery of all goods is subject to circumstances beyond sellers' control, including bankruptcy or failure of suppliers or manufacturers.

(六) 貨款歸收條件之協定

當買賣雙方訂立買賣契約時，其中最重要的問題，為貨款歸收條件之協定；因為國際貿易，買主與賣主以風俗人情種種特殊狀態之相異，極易發生誤會，且一旦發生糾紛，尤難解決；故在商業交易，尙未實現以前，關於貨款之支付日期，支付方法，必須有一種明白規定。蓋其他條件均已妥貼，而因貨款支付方法意見相左，停止其交易者頗不乏人。貨款歸收方法，固然因商品性質，商業習慣，競爭情形，顧客關係等而不一致；然普通國際貿易除有少數支付現金而外，一般採用押匯，或添附信用狀 (Bills with L/C) 故國際貿易貨款歸收協定，換言之即是 (1) 關於押匯票據之協定，(2) 關於信用狀之協定。

一、押匯協定：關於押匯協定之重要事項，計有票據期日 (Usance)，附帶一切單據，及票據支付地點，茲更詳細言之。

(A) 票據日期

輸出商品由買賣押匯而收回其貨款，照例由出口商對進口商發出匯票，向進口商簽見而要求支付。此時由出口商發出之匯票，約有兩種，即(1)「見票付」票據，即即期票據(Sight bill; demand draft)。此種票據之持有人，將其呈示於付款人之前即可收取款項。(2)見票後定期付匯票(Bills payable on a fixed day after sight)，即定期兌款票據。出口商可任擇其中之一種，但事前須有一種協定，而上述之定期兌款票據，有短期及長期之別，以十日為期者係短期票據，十日以上者係長期票據，而各國每以商業習慣不同，皆有其一定之期限；吾人於發出匯票時又不可不知。茲舉一例，英國倫敦對我國發出之匯票，往往為見票後四個月或六個月兌款，其他有一月或兩月之定期匯票。要而言之，在雙方當局事前之協定可也。惟此際須顧及匯票日期與匯兌市價之關係，匯兌銀行買進押匯，是以船舶裝運之貨物為擔保，而代進口商對出口商墊付貨款，即代票據之支付人兌款，以票據支付之期日為返還期。此項利息，如係外幣，則先行扣去，然外國匯兌大抵不另算利息，蓋已包含在匯兌市價之中也。票據期日短迫，接近支付時期，其危險程度少，因之利率較低，即貼現率低；如票據日期太長，距支付日甚遠，危險程度較大，因而貼現率亦昂。在出口商，票據日期愈短，則收回現款愈多，票據日期愈長，則收回現款愈少，蓋其中尚有外匯市價高低之關係存在故也。

(B) 押匯票據交付條件

銀行承做押匯，關於貨款交付方法，約有兩種：即先交貨後收款（documents against acceptance），通常簡稱D/A，與先收款後交貨（documents against payment），通常簡稱D/P。所謂先交貨後收款，於貨到目的地由承做押匯銀行將賣主（押匯人）所開之貨款匯票，請求買主（付款人）簽字承兌，同時將提單、保險單、發票暨其他單據交與買主，俟匯票到期再向承兌人兌款。所謂先收款後交貨，於貨到目的地，由承做押匯銀行通知買主（付款人）：若係即期匯票，由買主備款連同押匯抵押品收據，向銀行贖取提貨單據；若係期票，則由買主將匯票先行為承兌之簽字，於匯票滿期之日，備款憑據向銀行贖回提貨單據。然在匯票未到期之前欲先提貨時，則可採取信用分期提貨辦法。此兩種方法，因收款交貨之方法不同，與銀行款項安危所關，故除非買主具有確實信用者，銀行大抵不願承做D/A押匯。而國際貿易之通例，由買主備具現款，經營進口事業，殊未多見；按諸實際，祇須買主對承做押匯之銀行，提出「信用保單」（Trust receipt），即可向銀行交涉贖取提貨單據，俟貨物變為資金，於匯票到期日支付。

匯票承兌日期，無論其為見票付，或呈示後六十天付，以普通國際貿易之實例言，其決定之目標，以該貨變為資金之遲早為原則。依一般商業習慣，自匯票呈示之日起，至該貨變為資金之日止，其間應以該貨化成資金需要之時日為基準，而再加上若干之猶豫時期，充分予買主以金融上之利便。茲詳言之，假定

貨物→運出爲(一月一日)到達目的地爲(一月三〇日)變爲資金爲(三月二〇日) } 共計五十
匯票→發出爲(一月三日)簽見承兌爲(一月二五日)匯票兌款爲(三月二〇日) } 五天。

據此以觀，簽見後六十天兌款(at 60 d/s after sight)當然爲最低之限度。

此種方法，可使買主在匯票未到期以前，已將輸入之貨物化爲資金，而買主雖未出分文現款，便能完成其全部交易。又賣主方面，雖云爲歸收貨款之便利，而希望發出即期匯票，但在工業發達商品販賣競爭劇烈之今日，若僅爲保全本身目前之利益，不爲買主設身着想，到底不能成功；故賣主亦視貨物之性質，地方之遠近，競爭之有無，商業習慣之差別，而酌量展緩其匯票之日期。此際賣主雖因 at sight 與 time bill 而加減其貨價，而買主既占金融上之便利，亦情願接受貨價略高之 time bill。至於即期票據，貨到之後由買主備款贖貨，其方法比較簡單，又當別論。

(C) 匯票付款地之協定

雖附帶有信用狀之匯票(Bills with L/C)，其付款方法，若在承做押匯銀行無往來之處所，則付款比較困難。萬一承做押匯之銀行，因一時金融緊迫，無法向其他銀行再貼現，所以匯票付款地，須以貼現市場之存在爲原則。如決定爲世界金融市場之倫敦、紐約、上海等處，似乎爲最上策。

普通附有信用狀之匯票，大抵在發行信用狀之銀行付款，其發出之信用狀若係倫敦、紐約、上海等地

各大銀行，則該項匯票通稱銀行承兌票據 (Bank acceptance)，此種票據隨時以最低利率再行貼現。(無信用狀之匯票而由買主付款之票據，通稱商人承兌票據 (trade acceptance)，如承兌人之信用堅實，亦可在市場貼現。) 承做押匯之銀行，如有必要時，得隨便再貼現，因承做押匯而投下之資產，不致發生凝固。故匯票付款地之選擇，大有研究之價值，最好以倫敦或紐約之第一流銀行 (first class bank) 為基準。蓋匯票每因付款地之不同，致發生匯兌市價之高低；例如我國對印度輸出貨物，發出在孟買付款之英鎊匯票，與發出在倫敦付款之英鎊匯票，雖係同一金額之票面，而其收回之現款則有多寡之分別。故我國歷來對歐洲各國及印度、澳洲、坎拿大等地之貿易，每限定以倫敦或紐約為付款地。

二 信用狀之協定

輸出貨物雖有少數發出即期匯票而收回其貨款，惟大部分係利用押匯，既如前述，而買賣押匯如未附有信用狀之匯票 (Private)，則一般銀行均不願做。至於買主為信用堅實之商人，或與銀行有特別往來者，當然不在此例。故銀行承做押匯，以附帶信用狀之匯票為原則。然而信用狀之發行，亦頗不易，如申請者 (買主) 為一信用堅實而強有力之商人，則銀行固可無條件承做其押匯；反之如申請者係一資力薄弱，信用不甚堅實之商人，欲要求銀行發行信用狀，則惟有提出保證，且其保證之金額須與票面金額相當，或更挽出其他殷實商行出而擔保。惟信用狀一經發出，則無論根據何種理由，買主對該附有信用狀之匯

票，不能拒絕付款，故買主於發行信用狀之前，實有慎重考慮之必要。茲就發行信用狀與買主之利害關係分述於下。

(A) 買主有利之點

- (1) 發行信用狀等於現款交易，故貨價比較低廉。
- (2) 定購貨物時無須現款，可隨意指定。

(B) 買主不利之點

- (1) 非資力雄厚信用堅實之商人，不能要求銀行發行信用狀。
- (2) 附帶信用狀之匯票，一經發出，無法拒絕支付。
- (3) 雖可利用擔保要求銀行作信用上之保證，而擔保品與保證人不易到手。

由此可知，信用狀對於買主雖有相當利益，亦不無若干缺點，故每個買主，未必為顧全一方面之利益，樂於要求銀行作信用上之保證。然直接由商號出票，由商號承兌，未得銀行介乎進出口商之間，則出票者之信用固成問題，且此種方法亦不適用於清償國際貿易之大宗往來。故多數買主與賣主仍借重銀行，免除或減輕此種不便。至信用狀種類頗多，大別之可分為兩種：(1) 不改變信用狀 (Irrevocable L/C)，即發行信用狀銀行，未得各關係方面同意，不能任意取消。(2) 可以改變信用狀 (Revocable L/C)，發行信

用狀銀行雖未得各關係方面之同意，可以隨時取消。細別之可分六種：(1) 確認銀行信用狀 (Confirmed bank's L/C) (2) 不確認銀行信用狀 (unconfirmed bank's L/C) (3) 不改變信用狀 (Irrevocable L/C) (4) 純信用狀 (Clean L/C) (5) 押匯信用狀 (Documentary L/C) (6) 循環信用狀 (Revolving L/C) 此等各種信用狀，各皆有其特殊之性質，其詳細發行辦法，容後再述，惟普通最重要者，即不能改變之信用狀與可以改變之信用狀。前者責任重大，比較當然為可靠；而後者表面雖為信用狀之一種，究其實際則隨時可以取消，易言之，等於無信用狀之存在，在賣主當然以前者為原則。

此外關於信用狀更須注意之點，即普通關於信用狀之發行，往往與承做押匯銀行有密切之連繫，即事前約定，代買主發行信用狀之銀行，有承做該項交易押匯之優先權，在國際通例謂之特定 (Straight L/C)。然亦有個別獨立，即雖要求某甲銀行發行信用狀，而不一定由某甲銀行承做押匯，蓋不受信用狀之任何拘束，通常謂之單獨 (Open L/C)。此時其發出之匯票如為國幣元，雖採用特定辦法，亦不致發生重大變化，倘發出之匯票若為外幣 (foreign currency bill)，似乎不適當。何以言之，原來國際匯兌市價，每因經營匯兌銀行性質不同，而有多少之差異，倘係特定押匯，雖明知某行匯價與本身不利，亦不得不甘於忍受，故發行信用狀銀行與承做押匯銀行，非個別加以處理不可。

第七章 兜攬顧客與成立出口契約

第一節 兜攬顧客

關於輸出貨物上各種必要條件，已具有相當把握，即應採取積極行動，努力促進輸出之實現。所謂積極行動，乃指整飭陣容，繼續對買主發出購貨通知單，定價表 (Price-list)，行情報告 (Market report)，時價表 (Price-current)，貨樣 (Sample)，喚起買主之需要，結果可望成就其交易。但若拱手旁觀，坐待顧客之到來，自非上策。

「定價表」以示當時實際發售價格，「時價表」以示當時一般市場變動價格；前者為定貨時之實價，一經發出即生效力；後者係市場大概價格 (Current price)，與前者之發售價格截然不同，故賣方并不因此而發生何等拘束。「行情報告」內容包含市場各項重要變化，例如貨物存底，市價趨勢，到貨多少，交易數量，及將來市況之推察等均須詳記，由賣方隨時報告顧客，作為交易前參考資料。惟吾人應特加注意者，關於定價表之編成，普通須慎重考慮之事項甚多，更因貨物品性之不同，編製方法多不一致，而一般公同之要點，為各種商品之密碼 (code word) 與號碼 (No.)，以便日後信件往還，電報收發進行之順利。其他如價格方面亦須明白記入，且在表之末端寫上「本表所開價格，恕不通知，得以隨時自由更改」。

“ (Subject to change without notice) ” 蓋準備將來成本高昂，或運費漲價，可以增加其貨價。至我國一般出口行家，關於定價表之格式，雖各有不同之點，然大概形式約略如下。

PRICE LIST

China Foreign Trading Co.

Shanghai

Telegraphic Address

“ ”

Messrs. _____

Samples sent by Registered sample post

per s. s. _____

, Via _____ on 6th October, 1939

Code word	Sample Nos.	Article	price	per

Subject to change without notice
for China Foreign Trading Co., Ltd.

賣方對顧客除送達前記定價表、時價表、行情報告等外，更須附寄貨樣或目錄 (Catalogue)，就各種貨樣或目錄，分別記載號碼使顧客用電報或函件定貨時，僅云定造某號貨色若干，比較簡便而容易鑑別，將來不致發生錯誤。且貨樣多從郵局寄送，郵費頗為不貲，倘於包裹之封面書寫 Sample of no value，即可節省郵寄費用，此為一般兜攬顧客，促成輸出之大概情形也。

第二節 輸出契約之成立

(一) 契約成立之一般原則

買賣契約 (Contract of purchase and sales) 由買賣雙方意思之合一 (Agreement) 而後成立，即當事者之一方對某種貨物在某種條件之下，申請賣出 (Selling offer) 或買入 (buying offer)，而當事者之其他一方，承諾 (accept) 買入或賣出，該項買賣契約始告成立。此種契約在普通商業買賣上，不分國內與國外，完全具有同樣之性質，蓋一方既發出承諾通知，即為表示承諾之證據。其他一方收到該項承諾通知時，買賣契約已正式成立，故承諾者發出承諾通知之後，不能隨便取消。雖有取消之通知，在法理上亦屬無效。

(二) 契約成立與承諾期間

定有承諾期間之買賣申請，在其指定期間以內，不得任意取消之；在該指定期間內，被申請者發出之承諾通知如已到達，固然可以成立買賣契約，而被申請者發出之承諾通知，如不在指定期間以內到達者，自必喪失其效用。此種承諾通常謂之延遲承諾，理論當然不能成立。惟此際爲尊重承諾者之意思計，不能完全視爲無效，可當做另一申請看待，從新發出承諾通知。

不定承諾時間之申請，則申請人於當受承諾所必需之相當期間 (Reasonable time) 內，不得任意取消之。反之如申請者在相當期間以內，未接到被申請者之承諾通知，雖無須聲明取消，但對該項申請不受任何拘束。

不定承諾期間之申請，或不能規定承諾期間之申請，所謂相當期間，爲指最小限度之必要期間，係參照路途之遠近，交通之便否，契約事項之難易，買賣習慣等各種之事實而後決定。尤須注意者，即電報承諾與函件承諾之差別：如未經過明白協定之承諾，其申請若係電報，被申請者自不能用信函承諾；蓋用電報申請，無形之中即有用電報承諾之條件。被申請者接到申請之通知，同時用信函承諾，其間必發生期間之相差，此種承諾，可謂不得其當。至於事前經過協定，對電報申請允許用信函承諾，則又當別論。

國際貿易關於買賣之申請，照例指定承諾期間，而所指定之期間，在可能範圍之內，以最短期間爲限度。因不規定承諾期間，極易使當事者對申請者拘束力之存續期間發生誤會；且不定承諾期間之申請，結

果於自己發生不利。例如賣方第一次提出申請，如遇市價趨跌，不致負擔若何危險，因被申請者尙未承諾故耳；若市價上漲，則買方乘機活動，繼續大量定購，而賣方必蒙被重大損失。即使不受市價上漲之影響，必須貯存多量貨物，以應買方不時之需要；如遇貨物不足，或運送不便，致發生短交或延遲，則非但負違背契約賠償損失之責任，而且喪失自己之信用。故申請者對承諾之期間，務必有一適當之規定，尤宜於可能範圍之內，盡量縮短其限期。茲舉一例，吾人於提出申請時，可用左列之文句：

We offer firm subject to immediate reply (請立即作答以便確定。) 或用：

We offer firm subject to reply received here by the 28th (在二十八日以前接到尊處承諾通知，始能作為確定。)

普通關於國際貿易之申請，每多應用此種文句，乃所以表明其有效期間，已受有相當之限制。換言之，申請者所負責任，僅限於規定期以內發出之承諾通知；在規定期間以外，當然不負完全責任。惟國際貿易盛行使用之申請 (offer)，照例必附有 firm offer，又稱有效之申請，表示在承諾期間以內不能取消。亦有不用 firm 而用 we offer cif……，照文意解釋，we offer cif 或 we quote cif，不過通知其價格，非指申請買賣之電報，故可自由改變或取消 (謂之 free offer)。至 we offer firm 與 we offer cif 或 we quote cif 表面上雖各有不同，實際則完全一樣；例如一方電稱 we offer cif，對方接到電報即生效。

力，蓋在無形之中已成立買賣契約也。此時如發出申請者鑑於自己不利，主張依文字或法理上之解釋，意圖改變或取消其申請，結果在理論上雖可成立，達到其改變或取消之目的，事實上乃激起對方之反感，致交易中斷，喪失其顧客，所謂勝於理論而敗於實際。

(三)相對申請(Counter offer)

被申請者接到一方之申請時，認為對於該申請之內容，尚須加以限制或修改，普通謂之相對申請(Counter offer)，例如賣方提供“we offer firm.....@ \$30.—”申請時，而買方答以“we cannot accept.....but we make you counter offer.....@ \$29.—”。非但此種還價之形式適合於相對申請，其他如運送之日期、數量之多寡等，亦皆適用於此項相對申請。

相對申請對申請內容加以限制或修改，而後表示承諾，此種不合一之承諾，自不能視為契約之成立。惟按國際貿易通例，對申請內容要求修改，或更添附其他條件之承諾，一方面雖為表示拒絕申請，而另一方面又可以看做一種新的申請；其第一次提供申請者，反居承諾之地位，發出承諾之電報，買賣契約始告成立。足證關於申請內容之修改，往往使申請者與承諾者轉變其地位焉。

(四)輸出契約之交涉與成立

本章第一節所述，經營出口者，以努力宣傳與勸告結果，而接到對方之定貨電報，即轉告本國廠商，探

詢批發價格，斟酌回電。例如本月十五日接到下列之定貨電報：

Make best possible firm offer

“Mydear brand” cigarettes 1,000 cases

經審慎考慮之後，作下列之答覆。

Refer to your telegram of 15th inst.

We offer firm C. I. F subject to immediate reply \$30.

Shipment per steamer during September

如買方認爲上項價格合意，當答以：

Refer to your telegram of 12th inst.

we accept(or we confirm)

賣方接得上項回電，輸出契約即告成立，如買方認爲價格過昂，必一再要求減低，或還價~~8%~~，照例有左列之 Counter offer 到來。

Refer to your telegram of 12th inst.

We make you counter offer \$28. (假定發電日爲十六日)

賣方倘覺價格太低，與自己無利，慎重計算之下，似乎非為 \$29. 不能輸出，再答以：

Refer to your telegram of 16th inst.

Best we can do is \$29.

若買方同意，則買方必發出 we confirm 之承諾電報，若買方不同意，則發出 your price impossible 之拒絕電報。蓋買賣契約之成立，自非一兩次電報之往還所能奏效，照例經過種種交涉，一再談判始告妥協。輸出契約既已成立，買賣雙方互相交換契約證書，同時由出口商對有往來之廠商，發出定單，如係外幣買賣，務必以不受匯兌市場變動之危險為原則，並為獲得預期之利益計，直接向銀行交涉，或依經紀人之介紹，對約定貨物賣出押匯，並預訂匯兌市價 (Contract of exchange rate; Forward exchange contract)。倘契約不成立，須通知有往來之廠商，告以交涉之經過，取消其申請。

(五) 出口契約之證據單類

一 定單與定貨承受單

如出口契約成立，則進口商對出口商發出定單 (Order Sheet, Order form, the purchasing Order) 而出口商對進口商則發出定貨承受單 (Confirmation of sale, Acknowledge Form, Sale Note) 更作成買賣契約 (Contract sheet, contract note) 二通，各執一通。

No. O. 447, Tong Tuck Lee
Woochang Road,
Hongkew.

WONG HEUNG CHEE
IMPORTER AND EXPORTER
COMMISSION AGENTS
SHANGHAI

Cable Address
HEUNG CHEE
Shanghai.

No.

Date,

M

Applies on

Gentlemen:

Please ship for our account the goods described below,
sending invoices and packing lists in duplicate to this office.

QUANTITY	DESCRIPTION OF GOODS	PRICE	

DELIVERY

TERMS OF PAYMENT

PACK

MARK

NUMBER

SHIP TO

NOTIFY

Very truly yours

WONG HEUNG CHEE

By _____

第七章
兜攪顧客與成立出口契約

一三七

定單與定貨承受單，內容全然相同，僅收發者之別耳。此兩種單據之記載事項，比較買賣契約為簡單，大致為申請書號碼(Sale no.)、貨物清單(particulars of article)、數量(quantity)、價格(price)、包裝方法(Packing)、保險條件(Insurance)、裝運日期(Shipment)、付款條件(terms of payment)等。茲就定貨承受單格式(日本橫濱玩具商對紐約某進口商之申請)略舉一二實例如下。

CONFIRMATION OF SALE No. 150

Messrs John Smith & Co.

Yokohama May 5th 1935.

London

Dear Sirs,

We confirm sale to you to-day of the following goods, at the price and on the terms and conditions stated below:

Yours very truly,

for Japan Foreign Trading Co. Ltd.

.....
Manager

Description Japan Strip Agar-Agar No. 1 Yokohama.
Quantity 15 B/S (3990 lbs)
Price 5/2 d.C.I.F. London.
Destination London.
Shipment August / September.
Mark & Nos. ◆1/15.
Payment 90 d/s sight D/A for full invoice amount.
Conditions Japan nett shipping weight, loss over 2% weight for seller's account.
Remarks.

Sales No.

M

Dear Sirs,

With thanks, we have duly entered your orders as below mentioned, on the conditions and terms on the reverse side, for account of M.....

Your Indent No.

Cables rec'd Cables sent

<i>Quantity</i>	<i>Description</i>	<i>Price</i>
-----------------	--------------------	--------------

Shipment from Japan

Terms of payment

Remarks.....

Yours truly,

Japan Foreign Trading Co., Ltd.

CONDITIONS:

1. In all cases of force majeure, including mobilization, war, riots, lockouts, strikes, disturbances at works, where the goods are being made, place of production or at port of shipment, fire, floods, blocking of shipping or railway lines, or failure of steamers to sail on advertised time, or any other causes and any unforeseen circumstances whatever, sellers are not to be responsible or liable for delay or nondelivery of any portion or all of the goods included in the contract. Delivery of all goods is subject to circumstances beyond sellers' control including bankruptcy or failure of suppliers or manufactures.

2. In case of buyers failing to establish Letter of Credit concurrently with closing of the business, sellers reserve the option to cancel any part or the whole of this contract reserving to themselves the full right to recover any loss consequently incurred through disposition of the goods elsewhere.
3. The date of Bill of Lading shall be final as to date of shipment.
4. Shipment means tender of goods to the carriers; the sellers' responsibility cease with the surrender or presentation of drafts accompanied by shipping documents required for, to negotiating bankers.
5. Claims, if any must be cabled to the sellers by buyers or through sellers' agents within ten (10) days after arrival of the goods at destination and before any import duty is paid on the goods; otherwise, as to such goods, contract shall be deemed fully complied with.
6. Sellers have the option of forwarding the ordered goods in instalments and shipping 5% more or less of contract quantity unless arranged otherwise.
7. Sales of future deliveries contracted before or during the packing season are subject to pack unless specified otherwise.
8. No cancellation of the whole or any part of this contract is allowed for reason of change of tariff or import restriction at the importing country.
9. Unless specially arranged otherwise, terms net cash against documents. Draft to be drawn under L/C established by buyers.

二 買賣契約

買賣契約爲買賣雙方必要之法定手續，而應記載之事項，特別詳細，比定單及定貨承受單更爲嚴密。如貨物品名、品質、買賣方法、數量、裝運日期、貨款支付等，固爲構成契約之一大要素，且爲買賣時必須記載之一般條件（General condition），故通常預先印有格式，準備隨時應用。定單與定貨承受單，同爲當事者之一方寄交其他一方，故有發出者與收受者之別，而買賣契約爲當事者雙方共同聲明，既無發出行名，亦無收受行名，此即買賣契約與定單及定貨承受單相異之點。買賣契約有由買主作成（進口契約 Import Contract Sheet），亦有由賣主作成（出口契約 Export Contract Sheet），各於本行作成書面文件，記上關於契約必要條件及其他重要事項，更就同樣之文件作成三通，以一通爲存底，其他二通署名蓋印之後寄交對方，其中之一通由對方署名蓋印之後再寄回。下表即倫敦某進口商買賣木材之契約書。

Timber Trade Federation of the United Kingdom, Hardwood Section.

Hardwood Lumber Contract Form (1939).

Adopted by the Hardwood Section of the Timber Trade Federation of the United Kingdom and the National Lumber Exporters' Association (U. S. A.) 1939.

Hardwood C.I.F.

No. _____ Code word _____

_____ & Co.

Moorfields House,

Telephone: _____

Tender Street,

Telegraphic Address:

London _____ 19____

“ _____ ” London

E. C. 2.

Memorandum of Agreement made this _____ day of _____ 19____. Between _____ & Co., for and on behalf of _____ & Co. _____ Japan _____ the Sellers, and _____ our Principals _____ of _____ London _____ the Buyers.

Whereby. The former sell and the latter buy the undermentioned Lumber at the prices and on the terms and conditions stated below and on the back hereof, for shipment as follows:—

Shipment.

Specification.

Marks.

Terms of Payment. By three days sight draft for 90% of the c.i.f. value after

deducting 5% commission and decredere and 2-1/2% discount of the c.i.f. value and Ocean Freight if payable on this side. On Board Bill of Lading and Marine Insurance Certificate to be attached to Draft. Balance to be remitted promptly on safe arrival and satisfactory delivery of the goods.

Draft to be drawn on Liverpool.

(Seller's Signature).....Brokers.

1. Shipment. Unless otherwise stated the terms "shipment" means dispatch from the mill or interior shipping point.
 - (a) Goods for prompt shipment must be shipped within 45 days of the date of contract.
 - (b) Sellers are not to be liable for failure to ship or delay in shipment if arising from any cause over which they have no control.
 - (c) Subject to the proceeding clause should shipment not to be made within the stipulated Buyers shall have the right to cancel that part of the contract which has not been shipped within the time stipulated provided they give the notice before the good, are enroute or the car number declared without prejudice to any claims for damages for non-shipment.

2. Quality. Unless otherwise specified all lumber to be graded according to the grading rules of the National Hardwood Lumber Association in force at the date of this Contract.
3. Claims. No claim (except for measurement, and/or non-shipment) shall be allowed unless same be made and formulated in writing within 7 days from the discharge of the goods at Dock, Wharf or any other premises for first storage.
 - (a) Claims for measurement must be made within 30 days from final discharge of the goods from the ship, except where there are delays beyond the control of the buyers.
 - (b) No claim for rejection shall be allowed on goods taken away from the area of the port of c.i.f. destination and forwarded to an inland point and in the event of any claim for damages on such goods the basis of settlement shall be as if the goods were still at the port.
 - (c) In the case of claims for rejection of goods remaining within the area of the Port and not on any neutral wharf or storage ground, arbitrators shall take into consideration the special circumstances of each case including the practicability of buyers inspecting and claiming rejection at the dock of discharge and in the

event of their awarding rejection they shall have absolute discretion in regard to the allocation of all expenses.

(d) All goods claimed to be below grade should be laid aside in a separate and distinct pile at the time they are received. In cases where this has not been done the Sellers through their Agents may demand, and arbitrators are empowered (if they so decide) to order such separation to be made within a period to be fixed by arbitrators. The arbitrators are empowered to allocate the expenses involved in such separation.

4. Insurance. Goods under c.i.f. contract are to be insured for the c.i.f. value plus 10% for Buyer's benefit. The Buyers shall accept the usual certificate of Marine Insurance in lieu of the actual policy. Where the goods are sold f.o.b. or f.a.s. Sellers shall insure to cover the estimated c.i.f. cost plus 10% for Buyer's account.

5. Measurement. In accordance with the agreement existing between the National Lumber Exporters Association of the United States and the Timber Trade Federation of the United Kingdom.

6. Quantity. Unless this contract states a specific quantity of either cubic or superficial feet a carload shall be considered to contain the equivalent of about 15,000 superficial

- feet B.M. of 1 inch. When used, the term "about" shall mean within 10 per cent. In proportion of the specification under or over the quantity specified except in the case of dimension stock when the term "about" shall mean within 5 per cent. Of the number of pieces in proportion of the specification under or over the quantity specified.
7. Arbitration. Should any dispute arise with respect to any matter arising out of or connected with this contract the Buyers shall nevertheless accept custody of the goods if and as shipped and make due payment, but such acceptance and payment shall be without prejudice. All disputes (including claims for non-shipments) except as provided below shall be settled by friendly arrangement if possible, failing which they shall be referred to the decision of an arbitrator to be mutually agreed upon. In default of such agreement one arbitrator shall be appointed by each Party. In the event of either party failing to appoint his arbitrator within seven days after being requested through the Agents under this contract so to do, the arbitrator thus required shall be appointed by the Chairman or failing him the Deputy Chairman of the Hardwood Section of the Timber Trade Federation of the United Kingdom. The arbitrators shall, before entering upon the arbitration, appoint an umpire, but if within seven day after appointment they fail to agree as to the umpire then the Chairman, or failing him the Deputy-

Chairman of the Hardwood Section of the Timber Trade Federation of the United Kingdom, on the application of either party or his arbitrator, shall appoint an Umpire. In the case of any claim not exceeding 10 per cent. Of the c.i.f. value (excluding London Clause Charge) one arbitrator only shall be appointed and in default of agreement between the Parties such arbitrator shall be appointed by the Chairman, or failing him, the Deputy Chairman of the Hardwood Section of the Timber Trade Federation of the United Kingdom. All arbitrators and umpires shall be selected from the Panel of Arbitrators appointed by the Hardwood Section of the Timber Trade Federation of the United Kingdom. The arbitration shall be subject to the English Arbitration Act of 1889, or any subsisting statutory modification or re-enactment thereof.

- (a) The award of the arbitrators or umpire shall be final and finding on all parties under this contract.
 - (b) The all ocaion of the costs of the arbitration shall be left to the discretion of the arbitrators or umpire, but, in this connection, any offers of settlement made by either parties to the dispute shall be taken into consideration.
8. Non-Compliance. In the case of non-compliance by the Buyers with any of the terms of this contract the Sellers shall have the right of immediate resale for Buyer's account.

(六) 出口商與國內廠商買賣契約

出口行商於輸出買賣契約成立時，如行內貯存之貨物足以應付該項買賣，則祇須包裝，準備於約定之日裝運出口。然普通出口商大抵向國內廠商交涉，換言之即先進貨，故輸出契約成立之後，同時向廠商訂立買賣契約。將國外進口商定貨申請書，轉寄國內之廠商，而接洽貨物之價格及其他必要手續，此種國內買賣契約，其一切方式與國外進口商對出口商者略同，亦有定單與定貨承受單及契約等之交換。其契約與定貨承受單上重要之事項，為貨物品名、數量、價格、成交地點、成交時期、貨款支付方法等基礎條件；此外如包裝時之包裝種類及唛頭（印於包裝面之標記牌號），亦為不可忽視事項。

第三節 關於出口契約必備之帳單

1 出貨差額簿 (Sales and shipping book or sales outstanding balance book)

出口商販賣部，於出口契約成立之當初，一面作成契約書類，送交進口商，一面另備一帳簿，詳記所訂契約之內容，於日後裝運貨物出口時，一一列記，備日後一望而知裝出若干，殘存若干 (outstanding balance)。此種帳簿之式樣，雖因貨物而不同，然一般所通用者約略如下。

第八章 信用狀之接受

第一節 信用狀傳達方法

(一) 郵送

輸入地銀行，容納進口商要求而發行押匯信用狀，此項信用狀之接收者當然爲出口商，但進口商究由何種方法，將上項信用狀傳達到出口商，照普通情形，不外左列三項辦法。

(一) 發行銀行將正式信用狀交給申請者之進口商，由進口商直接寄交出口商。

(二) 由發行銀行直接寄交出口商。

(三) 發行銀行委託出口地分支行或總行，或其他有關係之外洋同業，轉達出口商。

(二) 電送

上記三種辦法均係由郵傳達。然遇必要時，恐郵送多費時間又不得不採用電報傳達，故除郵送之外尚有電送信用狀。此時發行信用狀銀行，對輸出地有關係同業，先行用電報通知，至通知之內容，爲金額、期間及其他重要之條款。輸出地銀行接到通知之後，轉告當地出口商，其通知之格式如左。

BANK OF CHINA

TELEGRAPHIC ADDRESS:
"CENTROBANK"

HEAD OFFICE
FOREIGN DEPARTMENT OUR REFERENCE NO.

→To.....

Dear Sirs,

In accordance with your cable of _____, we have advised
the beneficiary as follows:

Shanghai, _____

Dear Sirs,

We beg to inform you that we have received a cable
from _____
dated _____ which decoded reads as follows:

Please note that this is merely an advice on our part and does not constitute a confirmation of this credit. This bank is unable to accept any responsibility for errors in transmission or translation of this cable, or for any amendments that may be necessary upon receipt of the mail advice from the bank issuing this credit.

Kindly acknowledge receipt by returning the attached form duly signed, and oblige

Yours faithfully,

FOR THE BANK OF CHINA

ACKNOWLEDGEMENT OF RECEIPT

To BANK OF CHINA, HEAD OFFICE, FOREIGN DEPARTMENT, SHANGHAI

第八章
信用狀之接受

YOUR REFERENCE NO.

Dear Sirs,

We beg to acknowledge receipt of your advice of letter of credit in our favor, the terms and conditions being as stated hereunder:

Date:.....Signed:.....

Shanghai,.....

Dear Sirs,

We beg to inform you that we have received a cable
from
dated which decoded reads as follows:

Please note that this is merely an advice on our part and does not constitute a confirmation of this credit. This bank is unable to accept any responsibility for errors in transmission or translation of this cable, or for any amendments that may be necessary upon receipt of the mail advice from the bank issuing this credit.

Kindly acknowledge receipt by returning the attached form duly signed, and oblige

Yours faithfully,

FOR THE BANK OF CHINA

一五五

此項通知書爲五聯單，其中之（一）係發行銀行通知外洋同業，（四）（五）則爲銀行留底，而上列之（二）爲銀行送達出口商，（三）爲連用（二）交與出口商，經出口商簽名蓋印之後，退回銀行，表示出口商已收到該項通知書無誤。通知書之效用，既與正式信用狀相同，可持向銀行買賣押匯，故我國之中國銀行，每於代客發行信用狀時，祇用此單而不補寄正式信用狀，非但手續簡單而且希望交易敏捷。惟其他各行則皆備有正式信用狀，其效用與未補正式信用狀之通知書完全一樣，僅多一番改換之手續也。

通知銀行 (Notifying bank) 對出口商發出通知之性質，完全爲傳達發行銀行電告之意思，并未負有何等信用或責任關係。而一般通知銀行，往往爲避免誤會計，於該項通知單上附記不負何等信用及責任關係。惟照國際貿易通例，此項發行信用狀之通知，在理論上與正式信用狀具有同一之功效，絲毫無相異之點，故出口商如接到此項通知，即可持向銀行買賣押匯。而一般爲確認信用之故 (Confirmation)，對輸出地之通知銀行，補寄正式信用狀。通知銀行收到正式信用狀，即用書面（見下表）通知出口商，傳達正式信用狀於出口商，同時由出口商之手收回通知書。如出口商預先以通知書向銀行買賣押匯時，則將通知書背面記載之承做押匯票面金額，轉載於正式信用狀之上。左表爲通知銀行要求出口商交換正式信用狀之通告。

CHARTERED BANK OF INDIA, AUSTRALIA & CHINA

Shanghai

1st March 1939.

No.....

Messrs *China Foreign Trading Co, Ltd.*

Shanghai

Dear Sirs

Martins Bank, Ltd. Liverpool.

Liverpool L/C No. 1735 dated 30/2/39 P. £500.—

We are now in possession of the above letter of Credit which we shall be pleased to hand to you in exchange for our letter of advice of 30th January.

Yours faithfully,

Manager.

第二節 有效期間之延長

吾人倘因特殊之理由，貨物運送延誤，致信用狀喪失有效期間，結果因此不能進行押匯，亦屬常見之事，此時宜先向進口商談判，延長其有效期間。進口商如承認其要求，即轉請發行銀行照辦，復由發行銀行用電報或郵政通告，通知銀行接收上項有效期間延長之通告，再通知出口商。左記信件，即由通知銀行對出口商發出之延期指示。出口商如已向銀行買賣押匯，即轉向承做押匯之銀行呈示，證明其信用狀期間之有效。

CHARTERED BANK OF INDIA, AUSTRALIA & CHINA

10th February, 1939.

Messrs. *The China Foreign Trading Co.*,

Shanghai

Dear Sirs,

Without any responsibility on the part of this bank, we beg to advise receipt of the following telegram from our London office dated 21st instant:—

“Martins bank Ltd. (foreign branch) Liverpool credit No. 1735 opened by our telegram of 30th January is extended to 30th May, advice China foreign trading Co.”

Please attach this letter to our advice of 30th January, 1939.

Yours faithfully,

Manager.

第九章 裝貨準備

第一節 裝貨指定與出口檢查

一、裝貨指定 當履行輸出契約，貨物裝運日期迫近，出口商須準備一切裝船手續，此時先注意船舶之選擇，考慮貨物之性質與送達地之遠近，向各輪船公司或報關行索取船期表 (Sailing Schedule) 或船名錄 (Register book of shipping)，所記載船舶之等級及其優良，須作精密之審查，如期間緩急、運費貴賤，應特別斟酌。而後對該輸出品實施包裝檢查蓋印。如貨物尚在廠商之手，則決定船舶後由電話通知廠商，另備發貨咨單移提貨物，然該項輸出品若與廠商訂有 F. O. B. 買賣合同時，則祇須通知廠商，決定船名及所指定裝運日期。此時當然委託廠商包裝檢查蓋印，請其注意包裝方法，及其他必備手續，須迎合輸入國之習俗。至上述發貨咨單（出口商向廠商提貨，或該出口行商向本行貨棧，或另一部分之用），往往因貨物種類，或行商習慣不同，而有各種各樣之差別，而一般通用之格式大抵如下表。

Application for Net Weight Test

國民政府

工商部上海商品檢驗局

生絲檢驗處

THE NATIONAL GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHINA
THE MINISTRY OF INDUSTRY, COMMERCE & LABOR

The Shanghai Bureau of Inspection & Testing of
Commercial Commodities

THE RAW SILK TESTING DEPARTMENT

TEL. 11453, 11454, 11455 and 11456

Applicant

Address

Seller

Chop

Lot No.

Bale Nos.

Description of Silk

Number of Bales

Value Taels

.....

.....

(This space to be filled in by Bureau)

(This space to be filled in by Applicant)

Export Permit No.

Signed

Application No.

Test No.

Per

均有實業部商品檢驗局存在，該局按商品別設有分組，任何輸物品，照例向該局申請檢驗，合格者發給
二、出口檢查 輸出貨物於未包裝之前，由自己切實加以檢查，使與約定品全然一致，更須特別注意
運送中途發生腐敗或損傷之事。自己檢查而外，再申請政府或公認檢驗機關檢驗。現在我國各通商口岸，

檢驗證單，俗稱驗單，即可輸出，上表即出口生絲向該局申請檢驗格式之一。

第二節 運貨備忘錄 (Shipping memo)

當出口期近，船舶指定以後，即由該輸出行商販賣部，作成運貨備忘錄四份，將一切重要事項擇要，記上，除交給貨棧、會計部、文書部 (Invoicing department) 各一份之外，其餘一份留作裝運報關。貨棧根據此項備忘錄得知貨物數量及包裝方法等，作運出之準備。文書部則根據備忘錄，作為編製發票 (Invoice)、提單 (B/L) 及其他各種書類之資料。會計部則用作各種記帳傳票，於必要時得編製特別會計。故此項運貨備忘錄，在輸出手續事務上，實為活動之源泉。而各行商關於備忘錄記載之方式，雖各有不同，但記載之重要事項則完全一致，其大概內容如下。

Order No.....	Draft	Weight list
Sales Note No.....	Commercial Inv.	Guarantee for Ins.
	Application	Guarantee
To.....	Shipping advices	Disct. & or Allow
.....	Summary draft.	Commission
Per S/S.....	Consular Invoice	Letter
Sailing On.....	Certificate of Origin	Declaration of Food
	Insurance policy	B/L
To.....	Letter of Credit	

Marks & Numbers	No. of Pkgs	Quantities	Description	@	Amount	Suppliers	Contract#	@	Remarks

Insurance.....

Invoice #— (Dated)	Weight		Measure- ment	Rate	Freight	Home Value		Charges
	Gross	Net				@	A- mount	
at.....sight								Packing charge Cost of label Cartage Shipping charge Freight Insurance pre. Consular fee Buying Com.— Total.....
on								
under								
Through.....								
Bill No.....								
Date.....								(1) Cartage (2) Labour (3) Outside Packing (4) Wrapper & Boxes (5) Cost of labels

第二節 出口包裝(Packing for export or export packing)

(一) 出口包裝之重要性

出口包裝，爲便於貨物之運送，依各該貨物之性質，運送方法，運送距離，運送時期等，作一適當之包裝，其爲箱、桶、擔、捆，因各地方之習慣，商品之性質種類而各有不同，但必須注意者計有七端，即(1)須視商品之性質爲適宜之包裝，例如對容易潮濕之貨物，裝罐或錫包是也。(2)須從各地方習慣以爲包裝，此點苟不注意，於運送及買賣上多有不便。(3)務求容積之小，蓋容積既小，運費可以節減也。(4)須以防水材料包裝外部。(5)包裝必須堅固。(6)須謀包裝費之節約，包裝費過鉅則商品代價不得不因之而增，故包裝時務期巧而不費。(7)須求其便於轉運。

貨物爲便於運送而實施堅固之包裝，雖在國內水陸運輸，亦爲重要之事項。何況國外其運送距離比國內爲遠，經過火車、輪船、汽車、馬車、人力等若干運送機關之手，故非特別注意不可。吾人費盡心機而精選之貨物，倘因包裝不良，中途發生損失，致對方之不滿意，非但損害本身之金錢，且使對方懷疑欺騙，因而信用失墜。又僅顧其堅實，至包裝過於粗大，占地甚多，對方運費與進口稅之負擔必加重，亦足使買主叫苦，結果貨物價格高昂，競爭力全無，以致直接間接損失巨大，故不可不慎重將事。

(二) 理想上之包裝方法

既如上述關於出口貨物之包裝，在國際貿易上，為一不可忽視之問題，故各國對於包裝事項，成立一種專門技術 (Packer)，其詳細方法，已有專門著述，茲就其重要之點，分別言之。

(1) 便於搬運之適當容積與重量

A、包裝之貨物，是否適合於個人體力之搬運？蓋包裝之形態不能過於笨重，務以適合於個人體力為標準，雖在通商大埠，碼頭設備近代化，裝卸貨物概用機械，而遇貨車汽車等之裝卸，或稅關檢查時之搬運，在在當須人力處理。包裝笨重，或容積巨大，極易發生破損。

B、更就貨物之消費地加以考慮，例如某種貨物到達進口商埠，尚須運往其他地方，其間之搬運機關又如何，經由鐵道或輪船，或依駱駝、驢馬等動物 (所謂 Packing animals) 則對此方面之輸出包裝，在未運往外洋以前，亦應慎重考慮，以普通駱駝運載限量，大抵自三百五十磅至四百磅，驢馬載貨能力更小，自二百磅乃至二百五十磅，且此等動物運載貨物，類多於背上左右分載，不能獨負一件，故於包裝時，又不可不顧慮及此。

(2) 充實包裝內部

安置於箱、柵、包等內部之貨件，務以充實堅固為主，商品與商品之間不可稍留空隙，否則必因中途搬

運震動而被毀損。通常打包利用廢物填充，而此廢物之選擇，則以輕便、清潔、乾燥、無臭味、不含油質爲必要條件。其採用方法，每因商品之性質而異，但使用最多者，莫如木屑、薄木片、枯草、廢棉、絲紗頭以及紙層。運往美國貨物，不可用廢棉填充，不得已而用之，必須消毒方可，否則拒絕進口。

(3) 按運輸距離及搬動次數作適當包裝

貨物之包裝固以堅實爲原則，然過於堅實，匪特費用浩大，成本過鉅，抑且分量沉重，阻礙運搬，故須斟酌運輸距離之遠近與中途運搬次數之多寡，以決定其堅實之程度。例如運往日本大阪之貨物，與運往美國紐約之貨物，其間自然有一顯明之區別。

(4) 減輕分量與節省打包費

包裝費既係商品成本之一，結果必包含於出口商品價格以內，申言之乃轉嫁於進口商販賣價格，輸出外洋貨物每因此種浪費不貲，抬高其販賣市價，遂減少在外國市場競爭力，因而妨礙商品之推銷，故在可能範圍之內，當極力節省打包費。又分量沈重，運費高昂，裝卸尤感不便，例如貨物爲液體，則須堅牢之陶磁器罐裝，或馬口鐵包裝，又如茶葉則用錫箔包裝，防止濕氣浸入，即各以其商品之性質，爲適宜之包裝。同一商品須注意輸出目的地及經過地之氣候，而酌量包裝之方式，例如用木箱裝置，宜選用木板材料，即具有(a)質輕而柔，(b)粘韌而堅強，(c)不含樹脂，(d)不吸收濕氣，(e)不因氣候關係而伸縮等數多之

特徵，為最切實用。

(三) 包裝種類

上列數端，為輸出包裝上一般根本的共通原則，今就我國普通輸出包裝之實例，略舉一二作為參考。

(1) 箱裝 (case)

貨物之箱裝，在我國極為盛行，其用途最廣。此項箱裝之總稱即指一切堅實木製之箱類 (Seaworthy wooden case)，於貨物塞滿之後，再用鐵釘嚴密封閉，箱之外部復包以鐵片。

(2) 內部用馬口鐵或鉛片之箱裝

內部用馬口鐵或鉛片之箱裝 (tin-lined or zinc-lined case)，即於前記木箱內部貼以馬口鐵或鉛片，防止內部貨物因受潮濕而發生損壞。

(3) 鐵桶裝 (drum)

用堅實鐵製之大桶，裝入藥品、顏料等物，多於其外部包以鐵片，凡係液體之貨物，大抵用此包裝。

(4) 袋裝 (Bay)

用棉布 (Cotton cloth) 或麻布 (Jute cloth) 製成之袋類包裝，如曹達灰、麥粉等多用棉製袋包裝，而米麥豆等則用麻製袋包裝。

(5) 捆裝 (Bale)

用麻布、草蓆等包裝，砂糖、穀類、生絲等常用之。

(6) 桶裝

普通桶裝又分三種，即：

(A) Cask 水泥、酒類等包裝用之大桶。

(B) Keg 洋釘等包裝用之小桶。

(C) Barrel 炭酸曹達用之大桶。

(7) 散裝

散裝 (cargo in bulk) 乃指各種鑽石及煤炭等之包裝。

(四) 內裝與外裝

輸出貨物之包裝，非指將貨物塞積於一個箱內或桶內即告完事，照例對每一種貨物，分作數個小包，合若干小包而成就一個包裝。故通常貨物之包裝，實有內裝即內部之小包 (Interior packing or Interior wrapping) 與外裝即作外部之包裝 (Outer packing) 兩者之區別。

第四節 包裝表面記載事項

貨物之包裝，其在對外貿易上之重要性，已如上述，然與包裝爲同一重要者，即包裝表面之記載事項。假定包裝完全合適，而外面必須記載之事項却不完備，則於貨物之運送、報關等，必發生種種之障礙，非但運送延遲，而且難免不受科罰，甚焉者且被禁止進口。故事前應依運輸業者之要求，詳細記載其表面，更進而研究關稅法律之規定，以期萬無一失。而包裝表面通常所應載之事件約略如下。

(一) 貨印俗稱嘜頭 (Mark)

所謂貨印，即輸出商品於包裝表面所加之符號，凡係出口貨物，必須加印鮮明之貨印，蓋便於進口商、稅關公務員以及有關係之行號辦事人員，僅憑此貨印與其他貨物以資識別。例如三角△標記之毛巾，蓋一望而知爲三友實業社之出品，故於包裝表面記上之貨印，務以鮮明簡單爲主，即普通發票、提單、保險單、稅關申請書、原產地證明、出口准單等等更須設貨印一欄。蓋其最大目的，亦爲易於識別。此外如表示貨物個數之略記，及貨物品質等級等之概略記載，比較亦甚重要；而貨印號數又爲不可缺少，如各項重要文件設一專欄記上貨印號數，使收貨人得與送貨單相對照，以知到達之貨物有無錯誤，及數量之有無不足。所謂號數者，乃指貨物之個數而言，如包數、捆數、箱數是也。例如於貨印之下記有 1100 之符號，即所以表示

由一以迄八十，即有貨八十件之意也。

(II) 其他記載事項

(1) 原產國標記 (Country of origin)

運往坎拿大、澳洲、美國等貨物，照例於其他暗號標記之外，須記載原產國名，如由我國輸去者，即加記“Made in China”字樣。晚近各國，對於原產國標記，均有同樣之注意，萬一違反此項規定，常被科以鉅額罰金；此項罰金往往比輸出品價格大至兩三倍，其重要之程度，可見一斑。

且此種標記之規定，非常複雜，固不僅“made in China”之簡單字句所可了事，恆依輸入地別，商品性質，標記地位，標記方法等差異，而有繁雜不同之規定。

(2) 重量容積等記載

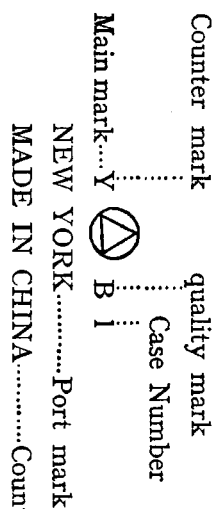
貨物重量 (Weight) 容積 (Measurement) 大概數量之記上，為各國征收進口稅法律上所規定，如對法國輸出，須記其純量，又如對非列賓、智利等輸出，雖無須記載各個商品之重量，然須記上一包裝單位之總量，蓋此等各國，在法律上雖無若何之規定，但為報關上，或計算運費、倉庫費及其他必要之便利，不可不為記載。

(3) 搬運注意標語

輸出貨物，除記載上述諸事項之外，又須於包裝表面記以注意之標語 (Care mark, Side mark, Caution mark) 使搬運者特別注意，以免發生破損。茲就一般通用之標語，列舉一二以明其梗概。

- (a) Keep from heat. (避免熱氣)
- (a) Keep out of the sun. (避免日光曝曬)
- (c) This end up. (此方向上)
- (r) Perishable goods. (易於腐敗)
- (e) Handle with care. (搬運當心)

最後對於字劃之大小尚有一言：包裝表面一切記載之事項，比較重要者當推標記 (main mark) 與輸出地 (Port mark)，故對此兩種記載，字劃宜大，使人容易注目。此外其他各項記號，雖亦不可模糊，但比 Main mark 與 Port mark 略小，反為明瞭易辨，次表即普通盛行 (包裝表面) 之記載。



第十章 海上運輸契約與運費

第一節 提單之發行及其作成方法

(一) 提單之意義

提單 (Bill of Lading) 爲船長或代理人基於運輸契約之締結，對貨物之託運者發行之有價證券。通常屬於請求證券之一種，與一般債權具有同等之效用。提單所持有人，固然有要求船長發貨之權能，但照一般商法之規定，持單人提取船貨，非向本船船長交還提單，即不能達到目的。惟普通商業習慣，關於貨物運輸契約之結成，係船公司對託運者申請運送之一種承諾，即所謂承諾契約，而此種契約之成立，實無須作成運輸契約，即以發行提單爲條件。實際水上運輸契約，對於提單之作成，并非必需，似屬可有可無，法律上亦無強要船長或代理人發行提單之規定，而照今日商業習慣，船長所以發行提單，完全爲應託運者之請求，在運輸契約以外，獲得金融上之調度故也。蓋因此項提單，其在運輸契約上，雖然不甚重要，但託運商人，如希望運輸中貨物，獲得金融上圓滿調度，向銀行買賣押匯，或轉讓與人，則非持有提單不可。又如運輸商爲謀事務上之統一，亦以發行提單爲原則，但對小額貨物，照例祇發行一種小提單 (Parcel Receipt)，並不需要正式提單。

提單之發行，爲預防遺失，或郵遞延誤，每以同樣之格式，而發行兩份，或兩份以上，爲一般公認之事實。但此時發行之各通提單，其性質形式完全相同，各通具有單獨之效力，在運輸目的地，雖僅持一份提單，亦可要求取貨，船公司不能拒絕其要求。惟將所運貨物，既已交出，則其他各通提單，均失其效用。然當變更運輸目的地時，須有全數提單，方可提貨，故船公司，發行提單數目，須於提單之上，詳細記明。

(二) 提單上記載事件

提單上各項記載，通常分法定記載，與隨意記載。所謂法定記載，根據法律之要求，近世各國法律上，均有明文規定；所謂隨意記載，在法律要求以外，由當事者任意加以限制之意義。此種隨意記載事項，在法律上雖未有若何限制，但其記載事項，第一不得違背提單之本質，第二不得妨礙公共秩序，或違背一般善良習俗，蓋在此種範圍之外，所謂隨意記載，一切失其效用。因船主與貨主，其對立關係，宛如今日勞資的地位，絕對難望平等，故普通法律上所謂當事者之任意，實際乃指船主，提單上隨意事項之記載，無非爲船主之一種避免責任舉動；換言之，不過爲卸責條項 (Negligence clause) 而已。今就提單上記載事項，分別列述於下，足資一般參考。

法定記述事項

一 船名及其國籍

二 品名、種類、重量、容積、件數、包裝形式、號碼。

三 託運者姓名商號

四 取貨人姓名商號

五 船長姓名

六 裝貨港

七 運費

八 起貨港

九 發行提單年月日

十 發行提單頁數

隨意記述事項

一 運費支付種類

二 貴重品條項

三 違禁品條項

四 甲板裝貨條項

- 五 變更航路條項
 - 六 改換船隻條項
 - 七 延期出發條項
 - 八 謊報貨價及貨物種類條項
 - 九 領港注意條項
 - 十 因貨印及其他不良事件發生損失事項
 - 十一 內容重量不足事項
 - 十二 共同海損清算事項
 - 十三 提貨事項
 - 十四 貨物毀損或遲延時計算損害賠償之標準事項
 - 十五 貨物過期不提或受主拒絕提貨及延誤事項
 - 十六 船主卸責條款
- A 因天災或其他不可抗力遭遇之損失。
- B 貨物性質惡劣或瑕疵。

C 受第三者影響蒙被損失。

D 因貨主之過失或怠慢蒙被損失。

E 因船員過失或其他不合理行為蒙被

第二節 提單種類

提單之種類甚多，各輪船公司採用者，皆大同小異，概略言之，分普通提單與特別提單兩種，而普通提單，又因(1)根據裝運記載事項之相異，分裝船提單(Shipped bill of Lading)與受貨提單(Received B/L)。(2)注意(Remarks)事項之有無，分完全提單(Clean B/L)與非完全提單(Foul B/L)。(3)依提單發出對象而分直書提單(Straight B/L)與囑託提單(Order B/L)。(4)依運送地別而分海洋提單(Ocean B/L)與國內提單(Local B/L)特別提單亦分聯運提單(Through B/L)與紅色提單(Red B/L)。茲就各種形式之提單效用及其使用狀態，詳細說述於下。

(一)普通提單

(1)裝船提單與受貨提單

A、裝船提單，大抵記載該批貨物，已裝上某種指定之船舶，通常稱 On Board B/L，此即今日一般

盛行使用之提單。

B、受貨提單，單上當僅記收到託運者之貨物，蓋并未言明由何船裝運出口，故不為一般所歡迎。

上述兩種提單，其惟一之區別，前者為貨物上船後所發行，而後者則為收到貨物，猶未裝上本船時所發行。

(2) 完全提單與非完全提單

A、所謂完全提單，乃指該提單之上，并未記有注意事項，對貨物品質裝璜等毫無異言，在外觀上比較能保持其完全狀態。

B、非完全提單，乃記述該批貨物尚有缺點，即在裝船時，發現其品質惡劣或瑕疵，或數量不足，裝璜惡劣等外觀上不完全狀態。

此兩種提單，前者固合於銀行押匯之擔保者，後者則以其非完全之故，銀行必拒絕承做押匯故貨主須向船公司交涉，或覓人作保，要求發行完全提單。

(3) 直書提單與囑託提單

直書提單，即由出口商直接書明，寄交買主，或進口商。囑託提單，即出口商在提單側面，特別註明通知某某進口商字句。此兩種提單，因過於機械化，故在今日，不甚適用。

(4) 海洋提單與國內提單

此兩種提單，最易分別，依照字句解釋，不難一目了然，蓋在國內運送貨物，為國內提單，國際間運輸貨物，為海洋提單。比如自漢口運送桐油至上海，其目的地即在上海，漢口輪船公司發行之提單，為國內提單。倘由上海再將該項桐油運美，則上海輪船公司發行之提單為海洋提單。又如上海出口商，在漢口裝運販賣貨物，但如遇信用狀指定裝船口岸為上海，則事實上雖在漢口裝運，表面上非記明在上海裝運不可，否則有違背信用狀條件，不能向銀行作押匯。此際須漢口輪船公司發行至上海國內提單，再由上海輪船公司發行致外洋目的海洋提單。

(二) 特別提單

(1) 聯運提單

貨物自發航地運往目的地，經由兩個運輸商之運送，且雙方均能保持其聯絡，即可發行聯運提單，惟此時常由第一次之運輸商發行。經由兩個或兩個以上運輸商之運輸時，不但可以免去在中繼港改訂運輸契約之繁，且可以自由向銀行押匯，感覺非常便利。

(2) 紅色提單

紅色提單，由普通提單與保險單之結合而成。此項提單之發行，其意即指運輸中貨物，因危險事故，而

蒙被損害時，則由船公司負責賠償。然非船公司，兼營保險事業，不過船公司預先向保險公司特約，對其發行之一切紅色提單，概括的成立保險契約。故實際負擔賠償損失之責任者，為保險公司；至於船公司雖支出保險費，而此項保險費則包括在運費之內，間接向貨主徵收。紅色提單之運費，所以比普通提單之運費略為高昂，其原因亦即在此。然時至今日，吾國保險事業逐漸發達，普通商人之保險知識，亦較從前大有進步，船公司紅色提單之發行，已日益減少矣。

第三節 提單之製作方法

提單之形式，各船公司略有不同，更有同一公司，因航路或換載之有無而發生差別，然皆大同小異，故各於提單之上，常留有空白地位，以記入其相異之事實。至適用於裝船之一般運輸契約，或其共同必要文字，往往預為印就，商人可隨時向船公司索取已印就之格式，僅依其實際情狀，將空白地位填註（普通用打字機填註）。通常必須填註事項約略如左。

(一) 裝船口岸

(二) 輸出目的地

(三) 託運者姓名

CHINA MERCHANTS' STEAM NAVIGATION CO., LTD.

No.

海 上

局 商 招 營 國

Subject to production and condition of Mate's Receipt.

單 概 不 及 或 量 如 係 此
 爲 照 符 花 件 短 有 先 提
 憑 收 等 式 數 少 斤 借 單

Measurement and Weight

Tons.....Ft.....@.....	樽	Ton	=
Tons.....Ft.....@.....	樽	Ton	=
Q. T.....Kg.....@.....	樽	K.T.	=
Q. T.....Kg.....@.....	樽	K.T.	=
Q. T.....Kg.....@.....	樽	K.T.	=
Pkgs.....Cts.....@.....	樽	Pkgs.	=
Value \$.....@.....	樽		=
Total \$.....			

THE Company will not be responsible for Silk, and valuations for any amount exceeding \$350 per package, unless such value, be declared at the time of shipment, and freight paid in proportion to the value and measurement.

THE Company will not be responsible for any Leakage, Breakage, natural decay or deterioration on Oils Spirits, Fresh fruits or Vegetables, Trees or Plants, Glass, Earthen and Crockery ware.

Consignees and/or holders of this Bill of Lading are advised to apply to Customs and pay duties within seven days upon arrival. The Company will not be responsible for fines or detentions arising from such delay.

Shipped, in good order and condition by.....
 in and upon the C. M. S. N. Co.'s Steamer called the.....
 whereof.....is Commander for the present Voyage, or whoever else may
 go in Command, and now lying in the Port of SHANGHAI, and bound for.....
 with liberty to receive and deliver Cargo and Passengers at any Ports and take any vessel in tow on
 the route, and to land Cargo into Godowns, or tranship to a Hulk, if not taken delivery of on arrival.

being marked and numbered as in the margin, and to be delivered in like good order and condition,
 at the Port of.....
 (The Acts of God, Pirates, Restraint of Princes, and Rulers, Five at Sea or on Shore, Accidents
 from Machinery, Boilers, Steam, stranding or wreck however caused, or from collision or any
 other Accidents of the Seas, Rivers and Steam Navigation of whatsoever nature or kind,
 misfeasance, error in judgment, negligence or default of pilot master, mariners, engineers
 or other persons in the service of the ship whether in navigating the ship or otherwise excepted.)
 unto.....
 or to his or their Assigns. Freight for the said Goods to be paid in SHANGHAI, as per margin,
 ship lost or not lost with average accustomed.

In Witness where of the Commander or Agent of the said Steamer hath affirmed to.....
 Bills of Lading, all of this tenor and date: the one of which Bills being accomplished, the other to
 stand void. Dated in SHANGHAI,.....19
 Weight, Contents and value unknown, and not accountable for Leakage, Breakage, or Consequences arising from
 insufficiency of Address or Package.

CHINA MERCHANTS' STEAM NAVIGATION CO., LTD.

Per.....

江海關諭 凡輪船到埠進口各貨限以七天之內報關完稅如過期未清設或關上
 有留難議罰等事乃係自誤與本局無涉特此聲明

（國際貿易實務一八〇頁後插頁二之一）

油 破 碎 折 斷 乾 壞 概 不 賠 價 此 提 單 所 裝 貨 物 未 經 保 險 倘 遇 失 事 與 本 局 無 涉
 酒 生 薑 鮮 貨 器 客 貨 玻 璃 料 器 花 草 樹 木 等 件 報 裝 本 局 輪 船 如 有 走 漏 腐 爛
 概 不 賠 價 此 提 單 所 裝 貨 物 未 經 保 險 倘 遇 失 事 與 本 局 無 涉

DOLLAR STEAMSHIP LINES Inc., Ltd.

THE ROBERT DOLLAR CO., *Managing Agents*

Head Office: ROBERT DOLLAR BUILDING, SAN FRANCISCO
ORIENT - MEDITERRANEAN TO U. S. A. BILL OF LADING

Shipped in apparent good order and condition from Shipper mentioned below the merchandise enumerated hereon (the value, weight, quantity, measurement, gauge, quality, brand, contents and/or condition of contents of, or marks on said merchandise not being known to carrier), to be transported by the Dollar Steamship Lines Inc., Ltd., on board the vessel named herein or any other vessel owned, chartered, hired or used by, or working by arrangement, or in connection with the said Dollar Steamship Lines Inc., Ltd. (the carrying vessel and owners being designated herein, and on the back hereof, as the Carrier), with such reasonable dispatch as the general business of the Carrier permits from port of loading hereinafter named unto the port of discharge below named by way of port or ports hereunder mentioned, or so near thereto as safe navigation of such vessel or vessels shall then permit (but with the right to carry said merchandise on deck, sail with or without pilots, tow or be towed and assist vessels in any situation, and also to deviate, to proceed to the port of discharge via any other ports or places enroute or beyond in any rotation or order, whether in or out of the customary or advertised route for the purpose of landing or receiving passengers or freight at such other ports or places or for any other purpose whatsoever; and to lighter, surf, transship land and reship said merchandise or any part thereof; and to land the same on docks or place in lighters at intermediate ports for the purpose of restowing the same or loading other cargo, it being understood the carrying vessel is a general cargo carrier, loading and discharging cargo at ports enroute; and to go into drydock with said merchandise on board) and upon arrival of said vessel at said port of discharge, to be received by and delivered at ship's tackle unto party or parties hereinafter named subject to the terms and conditions of and surrender of this bill of lading duly endorsed, the following merchandise, marks, numbers, articles, weights and/or measurements as described below:

Shipper..... Steamer..... Voy.....
From..... to..... Via.....
Consignee.....
Ultimate Destination.....
(Order Bill of Lading must show party to be notified, otherwise Carrier not responsible for delay and expense when effecting delivery.)

MARKS AND NUMBERS	PACKAGES	DECLARED CONTENTS	GROSS WEIGHT	CUBIC FEET
TOTAL . .				

Freight, on weight or measurement at Carrier's option, at declared rates (unless otherwise agreed) and all charges advanced by Carrier, and average shall be paid in U. S. gold coin or its equivalent in local currency at bank demand rate of exchange on New York, at Carrier's option. Full freight and charges shall be so paid on all damaged or unsound merchandise. Prepaid freight is to be considered earned on receipt of the goods by the Carrier and is not returnable whether goods or ship be at any time thereafter lost or not lost.

The above described merchandise was received and is to be carried and delivered by carrier, subject to all the stipulations and conditions herein and on the back hereof, whether printed or written and under which said merchandise was received for transportation, and the freight rates were in part adjusted.

It is hereby stipulated that the person delivering the merchandise herein referred to the carrier for shipment is authorized to sign this bill of lading for the shipper.

This bill of lading, when issued for the carriage of goods from any port of British India to any other port, whether in or outside British India, shall have effect, subject to the provisions of the rules as applied by the Indian Carriage of Goods by Sea Act of 1925.

Said bill of lading, when issued in Ceylon, shall have effect, with relation to the carriage of goods by sea from any port in Ceylon to any other port, whether in or outside Ceylon, subject to the provisions of the rules as applied by the Carriage of Goods by Sea Ordinance of 1926 of Ceylon.

Further, this bill of lading when issued for the carriage of goods from Hongkong to any other port, whether in or outside of Hongkong, shall have effect subject to the Hongkong Carriage of Goods by Sea Ordinance 1928.

Further, this bill of lading when issued for the carriage of goods from the Straits Settlements to any other port, whether in or outside of the Straits Settlements, shall be subject to the provisions of the Straits Settlements Carriage of Goods by Sea Ordinance 1927.

OCEAN RATE AND CHARGES

RATES, WEIGHTS AND/OR MEASUREMENTS SUBJECT TO CORRECTION		
From	to	FREIGHT

REFRIGERATOR CLAUSE "A"—The carrier does not undertake to carry any goods or articles in refrigerated or insulated, or specially cooled or ventilated compartments, and shall not be liable for any loss or damage for failure so to do, unless such carriage is expressly stipulated for herein.

As regards refrigerated cargo the carrier undertakes: (a) that the vessel shall be (or is) classed at The American Bureau of Shipping A 1 (E); at Lloyd's with Refrigerating Machinery Certificate or by the British Corporation B. S. with R. M. C.; or by the Bureau Veritas "3/3 L11" with R. M. C., or (b) that whilst last in the United States of America or at some later port, the refrigerating machinery and insulation was surveyed by one of the Classification Societies, Registries or Bureau above mentioned, or its or their representative or nominee, and certified to be in satisfactory condition for the conveyance of refrigerated cargoes. The owners further undertake that on or before loading refrigerated produce in any insulated space or spaces they have obtained or will obtain in cases within (a) above, the usual loading certification in accordance with the Classification Society's, Registry's or Bureau's rules, and in the case (b) above, the owners undertake that they have obtained or will obtain a loading certificate from one of the Classification Societies, Registries, or Bureaus above mentioned, or from its local representative or nominee. Where none of these has a representative in the port of loading, the certificate shall be obtained from a surveyor appointed by Lloyd's agent or if there be no Lloyd's agent at the port the Master of the carrying steamer may appoint the Master and Chief Engineer of another steamer in the port, or failing such other Master and Chief Engineer being available, the Master and Chief Engineer of this the carrying steamer shall be appointed by the Master. The last-mentioned loading certificate shall state that the refrigerating machinery and space or spaces have been surveyed under working conditions, and have been found by the surveyors to be in good condition and satisfactory for the carriage of refrigerated produce.

The existence and production of the appropriate loading certificate shall be deemed to be conclusive evidence against the Charterers, Shippers, and Consignees or Indorsees of Bill of Lading, that the vessel, her engines, machinery, refrigerating machinery, spare gear, coals, and equipment and insulation, were at the loading, and at the commencement and during every stage of the voyage, in every respect sufficient and in a seaworthy and satisfactory condition; and the existence of such certificate shall be deemed to satisfy and discharge every obligation or warranty, express or implied, under Charter Party or Bill of Lading, to provide a seaworthy and satisfactory vessel for the voyage or any stage thereof; and, further, it is mutually agreed that the carrier shall not be liable for loss or damage occasioned by any latent defects in the vessel, her engines, machinery, refrigerating machinery, spare gear, coals, and equipment, and insulation or appurtenances, misfeasance, or nonfeasance, error in judgment, any act, neglect, or default whatsoever of pilots, master or crew in the management or navigation of the ship, collision, stranding, and all and every other dangers and accidents of the seas, rivers, and canals, and of navigation of whatever kind, or unseaworthiness of the ship, even existing at the time of shipment or sailing on the voyage, provided that the carriers or the owners have exercised due diligence to make the vessel seaworthy.

The above exceptions are to be read in addition to, but absolutely unqualified by, any other words, whether written or printed, appearing in this contract, or implied therefrom, and full and complete effect shall be given to the aforesaid exceptions, anything to the contrary appearing herein notwithstanding.

..... BILLS OF LADING have been executed, one of which being accomplished the others to stand void.

Dated at..... 19.....

DOLLAR STEAMSHIP LINES Inc., Ltd.

..... Shipper.

Per..... Carrier's Agent

B/L NUMBER
CONTRACT NUMBER

- (四) 船名
- (五) 船長姓名
- (六) 貨印及號碼
- (七) 包裝件數
- (八) 品名
- (九) 重量
- (十) 容積
- (十一) 運費
- (十二) 提單發行頁數
- (十三) 提單發行地點
- (十四) 提單發行日期

以上各項爲一般共同必須記載之事件，此外如遇有未及備載者，則用橡皮印，臨時記入。惟我國提單格式似趨簡單，茲附樣式二種如上，以供參攷。

第四節 提單之背書(Indorsement)

在法律上言，提單與普通票據，爲同一囑託證券，故普通雖爲記名式提單，除非發行者有禁止背書記載以外，則提單所持人，可隨時將提單背書後，轉讓於他人。然此亦因各國法令之不同，而約略相異，例如美國對記名式提單，在法律上不可轉讓於他人。此種背書方法，原非提單之要素，不過爲其流通而已。提單之背書亦與票據相同，約有兩種式樣，一曰記名式背書，一曰空白背書，其大概狀態如下。

記名式背書 (Special indorsement or Indorsement in full) 即記載被背書人之姓名，或商號，背書之年月日及背書人之署名，其式樣如左。

Deliver to Messrs.....

For China Foreign Trading Co.,

(Sign)

Manager

空白背書，又稱無記名式背書 (Blank indorsement or Indorsement in blank)，其要件即僅由背書人署名，不記載被背書人之姓名，其形式如下。

(Sign)

Manager

第五節 海上運費及其支付之原則

運費 (Freight) 者，爲對船公司運送貨物之勤勞，送貨人反對給與之報酬也。

運費既爲託運人對於運送貨物者之報酬，則理當於運送完成時方有給付之義務。且若運費留於到達港支付 (Payable at destination)，遇運送品之全部或一部因不可抗力而發生滅失損害致運送行爲不能完成時，託運人即不必支付其運費。今以運費之一部或全部之得止付與否，理論上認爲當然者，各國法規固皆有相當承認，惟規定各異，無成律可言。

然實際上運費多屬預付 (prepaid)，若 C.I.F. 契約且歸賣方承付，而提貨單上亦每有「無論船貨損失與否預付運費不得歸還」(Freight prepaid will not be returned, goods and/or vessel lost or not lost) 之規定。蓋關於海上運送契約，但求不違原則（至少不背 B/L 之本質，不損害公共秩序善良凡俗），當事者皆可由特約任意定其內容，實際通行是爲至要，理論猶在其次。

運費於受貨時支付者謂之 Freight to collect; Freight payable at destination. 若

船運出時先付者謂之 Advanced freight; Prepaid freight.

第六節 運費額計算之基礎

運費之計算，必根據運送貨物之 1. 重量 (Weight) 2. 容積 (Measurement) 3. 價格 (Ad valorem) 之三者之一。按重量計算運費之貨物稱爲重量貨物 (Weight cargo)，按容積計算之貨物稱爲容積貨物 (Measurement cargo)，其不能以重量容積計之高價品則須按價格計算運費，稱爲貴重品 (Valuable goods)，或從價品 (Ad valorem goods)。至於究竟須按何者計算，運送人（即船公司）持有選擇權，往往挑此三者中之最有利者以爲基礎，藉求最高運費，若歐洲航路中重量貨物與容積貨物之分別基準爲四十立方呎及二十 cwt (hundred weight)，則重量一噸（即 20 cwt.）之貨物而其容積超過 40 cft. 以上者作容積貨物論，不及者即作重量貨物論。

通常各運費同盟 (Freight Conference) 中均協議發表所謂運費表 (Freight Tariff) 者，遇有託運事，即將貨物連包裝檢秤其總重量 (Gross weight) 或總容積 (Gross measurement)，隨後核算。

實際習慣，有特約者除外，多以裝船當時之交貨容量爲標準。且因時間經費之關係，每難實地將貨件

一一加以衡量，故一般習慣，常接受貨主申告之容積重量而基以計算運費，所謂“Shipper's weight or measurement”是焉。

然而既以 Shipper's measurement or weight 為計算運費標準，自難保無故意誤報者，且或於航海中容積重量有所變更，故必要時船主得於卸載港重行檢查，設遇運費不足則可補行徵收。普通 B/L 上常載有文句如左：

In the event of a false declaration being made of contents, value or weight, the shippers or consignees must pay to the Company not as a penalty a sum equal to double freight which would have been charged if the goods had been correctly described less the freights actually paid.

第七節 運費額計算方法

(一) 重量運費及容積運費

運費計算之單位謂之 Freight Basis，對於該單位之運費謂之運費率 (Freight rate)，此二者與某項貨物之重量或容積計算而得之數目即運費額 (Freight amount)，其算式如左：

$$\text{運費額} = \frac{\text{貨物之重量或容積}}{\text{運費單位}} \times \text{運費率}$$

無論以重量或容積計，運費單位通常均為噸 (Ton)，惟雖同名曰噸，重量之噸——重量噸 (Weight ton) 與容積之噸——容積噸 (Measurement ton) 為截然兩物，重量噸於歐澳兩洲航路為 2240 lbs. 或 1,000 kgs. 於美國航路為 2,000 lbs. 容積噸則共為 40 cft.

(一) 從價運費

應從貨物價格計算之場合，但定為價格之百分之幾 (x%) 頗為簡單。

(二) 最低運費

上述運費為由重量或容積與運費率相乘而得，多寡無可限定，但提單之發行須受最低運費 (Minimum freight) 限制，故若貨物僅屬少量而用上法計算，結果或尚未及最低運費額，則仍須付足最低額方為合格，所謂 in-full 者。

各運費同盟均定有最低運費額，依航程長短而異。通常大概重量不滿百磅者可作小包件處置，給與 Parcel Receipt，對於超過該限度之貨物方可發行 B/L，於是即使用常法計算之運費不及最低額者亦一律須付足最低運費額 (Minimum freight)。

第八節 運費回扣

於一定期間內（通常六個月乃至一年），每次輸出貨物，必訂用加入運費同盟之船公司之船舶運送，絕對不用盟外船隻者，該同盟爲酬報該貨主（Shipper）之美意，可以歸還（通常分二次）所收運費之一部（通常爲一成），以爲答謝，謂之延期回扣（Deferred rebate）。

各船公司爲避免競爭吸收貨物而致運費貶下，互受其害，故於各條航路均結有同盟，協定運費，即所謂運費同盟（Freight Conference）。該同盟之目的，亦即其根本存在理由，爲排除運費抑低之競爭，其達到該目的之唯一手段，爲回扣制度（Rebate system）。以不用盟外船隻運送爲回扣請求權之解除條件，若貨主忽貪運費低廉而於期內轉用盟外船舶運貨時，則對於已付運費之延期回扣請求權視爲完全放棄。此項回扣制度乃所以強求貨主維持交易者也。

但並非有運費同盟者皆有回扣制度。美國法律即禁止該項制度（Merchant Marine Act 1920），故美國航路中絕無回扣問題。此外若歐洲澳洲非洲方面則皆有之。且回扣之有無更以地方貨物而異，若歐洲航路中赴埃及及者無回扣，而若運米往歐洲港口者亦無回扣。

回扣額通常爲運費之百分之十，每年分兩期支付。至於支付期之爲第一期（First Part of season）

抑爲第二期 (Second part of season) 各航路之規定各異，今爲區分如下：

澳洲航路

自五月至十月

歐洲航路

自十一月至翌年四月

非洲航路

自一月至六月

印度航路

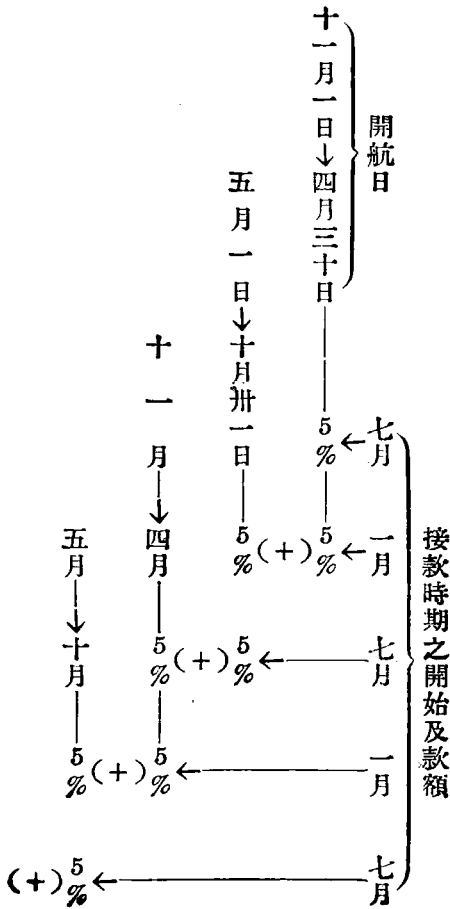
自七月至十二月

於歐澳兩航路，若於民國二十五年五月一日至十月三十一日間開航之船舶運送貨物，其運費之百分之五將於翌年即民國二十六年一月一日以後支付，其餘百分之五則與自二十五年十一月一日至二十六年四月三十日間之運費之百分之五同於二十六年七月一日以後支付。於是對於二十五年五月一日至十月三十一日間之百分之十全部清訖，而對於二十五年十一月一日至二十六年四月三十日間者亦付去百分之五。至於再餘百分之五，則將與對於二十六年五月至十月之運費之百分之五同於二十七年一月一日以後支付。

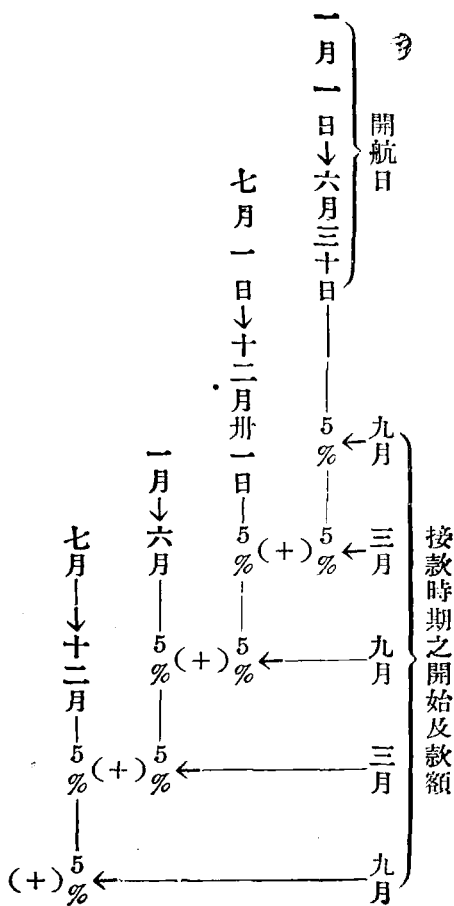
於非洲航路，若於一月一日起至六月三十日爲止其間開航之船舶運送貨物，其運費之百分之五將於九月一日以後支付，而其餘百分之五則與自七月一日至十二月三十一日間之運費之百分之五同於翌年三月一日以後支付。（歸入第一期抑第二期視運送船之開航日而定，若於六月三十日裝船而船於

七月一日開航，則作為七月間計算。
 為易於理解計，再作圖解如左：

一 歐澳航路



二 非印航路



回扣申請書紙，各船公司多預為印就備用（各航路格式不同）。接款期屆，運送人與船公司互相照會，查明無誤，則運送人於收據上署名（通常寫“Received Payment”並簽字），即得持向船公司收款。若款額大或運送人與船公司非居一地，則多用支票收付。

如是每航路每半年請求回扣，若隨便記帳，每易失誤。故為便利正確計，必須置一回扣簿（Deferred

Rebate Book) 以船公司及航路區別、將裝貨日、開航日、船名、已付運費額等一一記入、於是展頁看來、各必要事項皆一目瞭然、便利良多。其大概格式如下：

X Y SHIP COMPANY

European Line

Invoice No.	Name of Vessel	B/L Date	Sailing Date	Shipment	Freight with Deferred Rebate			Received Payment	
					From	To	Amount	1st Season	2nd Season

運費回扣乃關於海上運送之一種契約，其契約期間通常爲一年。當各期之始，各船公司於各貨主處分送傳單，謂之 *Rebate Circular*，即視爲回扣契約之申請，若貨主願意接受者，除達意外，尤須實行惟盟中船舶是用之條件，然後獲得請求回扣之權利。

第十一章 出口商用發票

第一節 出口商用發票之種類及性質

發票 (Invoice) 係賣主給與買主售貨清單，而買主根據此單，即可計算其貨價，故發票在普通交易上，實居有相當重要之地位。惟通常所謂發票，分國內商用發票 (Commercial invoice) 與出口商用發票之兩種，兩者之性質，雖約略相同，但其重要之程度，與使用之途徑，則又完全不同。蓋前者為使買主明瞭其貨物之狀態及其計算價格之基礎，而後者照例須經銀行海關及其他關係方面之查證，與貨物之流過同一步驟，為重要裝船證單，其目的固非僅為計算貨價，或了解貨物之內容已耳。普通出口商用發票，更分為 (1) 直接買賣用發票，(2) 委託販賣用發票，及 (3) 樣品用發票。

(1) 直接買賣用發票 (Sales invoice)

直接買賣用發票，指勵行買賣契約而裝運出口之貨物所發行之發票，此即一般通稱之售貨發票。此項發票，又因貨物之標價方法，而有 Loco invoice (對於 Loco 價格買賣之發票，以下仿此)，F. A. S. invoice, F. O. B. invoice; C. & F. invoice, C. I. F. Invoice 等區別。Loco 之標價方法，在輸出國即以存放商品之倉庫交貨為條件之價格，俗稱輸出國當地交貨，所謂 Loco 價值之原意，於價值之中包括

賣方一切利益在內，故除非製造廠商自己直接訂立 *Loco* 契約而外，一般出口商少有利用。如出口商行訂立 *Loco* 輸出契約，則此項貨價，即稱爲淨價，出口商行自己之佣金，及墊出之搬入貨棧費用，棧租，裝船費，保險費，水上運費等，共作一費用項目特別記入一帳單，對貨物由廠家購入之原價，絲毫不加更動。

(1) 委託販賣用發票 (Consignment invoice)

委託販賣，是對國外市場之代理店或批發行號，運送商品，此際所用之發票，與直接賣貨與進口商，又截然不同，通常以 *C. I. F.* 之價格，再加該批發行號所得之佣金，蓋商品雖已運出，實際等於未賣品，故係一種預想之價格，難望正確，普通向銀行作押匯，其發票金額，僅可當作百分之五〇，乃至百分之七〇。

(II) 樣品用發票 (Sample invoice)

寄送貨樣，普通雖亦發行發票，但祇記其貨品之代價，品質，包裝方法，及其容積，數量等條項，絕少記入貨品之價值。

第二節 出口商用發票之格式及其記載事項

出口商用發票，雖因各出口商內容組織之不同略有差異，但其大概格式則完全一樣。例如某甲商行，主張簡單，而某乙商行，則主張詳細，故其形式上之分別，即在簡單與詳細而已。而一般共同適用之點，則分

前文(Heading)本文(Body)結語(Complimentary Close)之三大部而成,各部所記之事項(見下表)比較國內商用發票特別詳細。

前文	本文	結語
發票號數	嚙頭及號碼	保險事項
發票發行地	數量	押匯事項
發行年月日	貨物詳細內容	提單事項
品名及數量	價格	
裝運船名及發航日期	金額	
裝運港及遞往目的地		
取貨人姓名或商號		

上述各項，爲一般出口商用發票製作之步驟，然其所要記述之事項，固不僅止此而已，各該行號，當視其事
 件之重要與否，而另關一項或數項，亦爲常見之事實。今日我國比較盛行之格式，大約如下表。

<h1 style="margin: 0;">INVOICE</h1>				
No.				
Order No. 372				
Sales Note No. 420				
Shanghai, 12th May 1939				
INVOICE OF <u>three (3) cases</u> shipped by the undersigned from Shanghai to _____ Per s.s. _____ for account and risk of _____				
Mark & Nos.	Quantity	Description	Price	Amount
		Marine insurance effected with the..., for \$.....		

第三節 貨物明細單 (Specifications)

出口行商，於製作發票時，倘因地位不適，或其他特殊關係，於發票本文中，未便記載貨物之品質、數量、種類等詳細內容，照例於發票之外，另製一詳細單，分別將上述貨物之內容狀態，詳細記入，附於發票之後。與其他裝船單據類，同時直接寄交收件人。而一般關於詳細單之記入事項，大抵以重量及容積為主，並記載各種項目，各個包裝內容狀態，及總數量等。亦有多數行家，將重量特別提出，另作一單，以與詳細單分離。由此可知一般對於貨物之重量，非常注意。

此種詳細單，每因地方不同，而發生輕重之差別；例如運往日本貨物，對詳細單之有無，似乎不甚重視。然運往美國及英國屬領等處，則為報關時不可缺少之單據，故非備有不可。此等各地之海關，對未備有詳細單之貨物，必須一一將實物拆開檢驗，如遇再嚴格的查驗，勢必將各層包裝撕壞，非但貨物失去其商口身分，而且查驗關員，亦甚覺麻煩，因此被拒絕上岸者，數見不鮮。即或可以上岸，然延擱時日太久，錯過市販賣機會，或更違背成交契約，致信用失墜。直接與間接之損害甚大。若備具完全詳細單，則僅於多數件之中，單取一二，作為查驗品，或可免驗通過，倍覺便利。故出口行號，對於此點，務須特別加以注意，一般通詳細單之格式如下。

此種詳細單上，關於貨物數量之記入，自應特別留意。普通已包裝之商品由各個包裝集合若干小箱裝入一大箱（或稱外裝），而後作爲一個輸出包裝之單位。依此種單位之秤量，通常稱爲總重量（Gross weight）。取去外裝之箱，即得純量（Net weight），更從此項純量之上，取去小箱及填塞材料，而後得商品之淨量。然而一般稱淨量即爲純量，無顯著之區別，容易發生誤會。因此有多數行號，將重量記入另一單上，使對方易於了解，下表即上海安利洋行印就之單獨重量單格式。

第四節 出口報關用發票 (Custom invoice) 之調製

任何國家，對於從外洋輸入貨物，必須由出口商行調製發票，向該輸入海關呈示查驗。其向海關提示之發票，有多數國家，雖通用於普通商用發票，有若干國家，則須調製一種特別報關發票，右表即日本對澳洲輸出貿易時，向澳洲海關提示之報關發票，其記載事項頗為詳細，用特舉述於后，俾資參考。

記述時之注意 觀下列之報關用發票格式，其中金額欄有二：其一為出口商售貨於進口商之價格 (Selling price to purchaser)，其一為根據出口地貨幣算出之出口國當時之市價 (Current domestic value in currency of exporting country)。此種國內時價，乃指輸出時之時價，非指賣買契約成立當時之時價。故發票上記述之國內時價，與販賣價格，未發生若何直接之關係。蓋內地時價，不時發生變動，賣買契約成立以後，與賣買契約成立以前，往往發生甚大變動。又如定購貨物，如遇分船裝運，則第一船裝運時之時價，與第二船裝運時之時價，亦大不相同。凡關於此等國內市價之變動，須詳細填註於發票之上，此外如各項費用及其金額亦須明白記入，通常於發票背面雖亦有記述，然稜申請者之署名，或僅述及個人職業住址及現在之地位等事項。

INVOICE No. 1200


Yokohama 17th August, 1939

Invoice of sixty four (64) cases goods supplied by Japan Foreign Trading Co., Ltd. of Yokohama, Japan to messrs, John Bright & Co., Ltd. Of Sydney to be shipped per s.s. "Kamo Maru sailing on 18th August 1939

Order No. 300

Sales Note No. 500

國際貿易實務

Country of Origin	Marks Numbers of Package	Quantity and Description of Goods	Current Domestic Value in Japanese Currency		Selling Price to Purchaser	
			@	Amount	@	Amount
Japan	 Sydney No. 50-100	"Madain" Brand Canned Oysters 50 c's-Each containing 48 tins of 5oz. Net.	Per Case ¥6.50	¥325.00	Per Case (In Australia Pound) 13 9	C.I.F. Sydney £ 34-7-6
	———— No. 101-114	"Madain" Brand Canned Pink Salmon 14 c's-Each Containing 48 tins of 16oz. Net 64 c's —CHARGES— Packing Charges ¥23.90 Cartage & Shippings " 10.20 Ocean Freight " 95.30 Marine Insurance Prem " 2.30 ¥131.70	¥10.00	¥140.00 ¥465.00	17/-	£ 11-18-0 £ 46-5-6
			Amount In Japanese Currency		Included in or Excluded From Above Current Domestic Values	
(1) Cartage to rail and/or to docks. (2) Inland freight (rail or canal) and other charges to the dock are including inland insurance (3) Labour in packing the goods into outside packings. (4) Value of outside packages. (5) If the goods are subject to any charge by way of royalties			¥ 3.50		Excluded	
— E. & O. E. —						

11011

第十二章 出口證明書類

國際貿易，一言以蔽之，由輸出及輸入相互關係而成立，蓋自一方面輸出貨物，在其對手方面則爲輸入貨物。然輸入國對輸入貨物時，或以保護國內產業爲目的，或以增加關稅收入，防止走私爲目的，實行嚴厲取締。普通出口商，爲輸出之貨物在輸入地報關手續進行順利計，往往先將售價發票，交由駐在輸出地之輸入國領事查驗。或爲進口商享受協定稅率之特惠計，而另作製一種原產地證明書。要而言之，出口商爲求雙方買賣之圓滿進行計，應依時事之需要，獲得合法之證明書類，連同裝船證單，間接或直接送達進口商。年來各國爲調節國際收支，或其他特殊情形，有對輸入貨物頒布限制法令，亦有非經特別許可，而絕對禁止進口者。關於此等貨物之買賣，輸入國之買主於未向輸出國賣主接洽定貨之前，須先向其本國政府，設法取得進口護照(Import Licence)，然後再通知出口商定貨，此際由輸出國輸出貨物，須將各項證據文件，呈交輸出地之輸入國領事，由領事發給證明書，此即所謂輸出之特許證明書(Export Certificate)。輸出時，如未經過領事館之證明手續，其在輸出地雖經過正當報關手續，到達輸入地時，或被阻止輸入，或當作走私貨物，征收巨額關稅，結果進口商大受損失，而此種損害，勢必由出口商負擔。


第一節 原產地證明書

近世各國，對本國輸出特產，與自國外輸入特產，彼此相互締結最惠國關稅協定，出口商對此等締結協定輸出貨物時，為謀進口商享受協定稅率之特殊利益計，應表明該輸出貨物，為輸出國之生產或製造，至其表明之方式，為作成原產地證明書，藉此以獲得輸入國之領事證明，以便附添於裝船單據之類。蓋此種原產地證明書(Certificate of Origin)，即駐在輸出地之輸入國領事，確認該輸出貨物，為輸出地之國產，僅屬於證明文件，其用意單為證明該貨物為輸出地所生產或製造，却未承認或保證其貨物，得以自由輸入，故遇該輸出貨物，須經過特許手續時，則須另外獲得所謂特許證明。

原產地證明書格式，各國大同小異，如日本現在盛行之方式，約分兩種，即(一)由輸入國所屬領事發給，(二)由輸出地商會發給。前者為對英法意等之輸出時適用之；蓋此等各國領事館，預先印有格式(見下表)。

CERTIFICATE OF ORIGIN

I,,
 at Yokohama, in the Empire of Japan hereby certify that Japan Trading Co., merchants residing at Yokohama have declared below, which is to be shipped from this town to London consigned to Messrs. James Gild & Co., London is the produce of Japan and that they have produced to my satisfaction invoice or other documents in proof thereof.

No. and Description of Packages	Marks	Nos.	Weight or Quantity	Total Value	Contents
1,150 c/s	 London		55,200 tins of 1 lb. £2,600—	0—0	Tinned Red Solmon

Signature of Person Declaring.....Japan Trading Co.,

—(Signed)—

BRITISH CONSULATE-GENERAL.

YOKOHAMA,

....., 19.....

“this Document only certifies the origin of the goods and in no way guarantee their admission into the United Kingdom.”

如係商會備具之格式，其旨意與普通領事館發給者約略相同，此種證單，適用於對德比等國貨物之輸出。而原產地證明書之上，大抵記載進出口當事人之姓名、商號、送貨原產地及輸出地地名、件數、貨印、號數、數量、金額、品名等，依次填寫之後，送交各該領事館，可避免費署名。此種證單，有正副兩種，正本則存置領事館，副本交與出口商，連同裝船單據，寄交進口商。

第二節 輸出特許證

普通輸出之貨物，倘得輸入國之特許輸入，則於輸出前，照例須向輸出地駐在之輸入國領事，呈示上


日本商會發給之原產地證明書格式

The Tokyo Chamber of Commerce & Industry

Maru-no-uchi, Tokyo, Japan

Certificate of Origin

C. O. No. 58

Marks and Numbers	Number of Packages	Quantity	Description	Place of Country of Mfr. or Produce	Port of Shipment
 Hambury No. 1/300	300 Bygs (Gunny) (Bag)	33,600 lbs.	Hardened Fish Oil	Japan	Yokohama

We Japan Trading Company.....the undersigned, of.....Tokyo, Japan do hereby solemnly and truly declare that we are.....the Shippers.....of the above-mentioned goods, and that all the particulars therein stated in respect of the said goods are true and correct.

Signed in Tokyo this.....day of 19.....

Japan Trading Co., --(Signed)--

We, the undersigned, do hereby certify that the above declaration was made in our presence and to our satisfaction.
Signed in Tokyo this.....day of, 19.....

THE TOKYO CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY,
.....Secretary.

項特許輸入證，要求該領事發給輸出特許證明書 (Export Certificate)。此項證明書類，形式上雖由輸入國領事發給，實際由出口商預先印就格式，連同售貨發票，一併呈交輸入國領事館，經領事審查署名之後，方為正式特許證單，辭意比較簡單，日本一般盛行使用之格式如上。

第二節 領事簽證貨單 (Consular Invoice)

年來各國海關制度，已有改變，每因藉口核算進口物品課稅價格，對輸入貨物，必須呈繳出口商所在地外國領事簽發之證明書。究其實際，則此項證明書之目的，乃為防止外貨之傾銷，或為履行其輸入比額制，以限制外貨之輸入，保護其國內產業。至此項簽證貨單記述事項，非常重要，偶一不慎，因記載錯誤，或與提貨單及其他裝船單據不一致，必被輸入國稅關禁止卸貨上岸。例如由我國上海裝運桐油至美國紐約，如遇該批貨物之價格在百元美金以上者，照例在貨物未裝上本船以前，須至上海美國領事館，請求簽發領事簽證貨單。當時可先將該領館印就備索之空白證書，領取數份，逐一填註明白，由出口商或其代表人簽字宣誓，言明該項貨物屬實無誤，經領事查核一過，認為滿意後，由申請者呈繳證明費，即由領事簽名發交申請者。此項簽證貨單，至少須備有三份，蓋一份交出口商，一份寄交輸入國口岸稅關執收，其餘之一份則留存領事館，以備查核。

又此項簽證貨單之發行手續，頗爲麻煩；有因貨物性質不同，其發行方法難期一致，有因國家情形之相異，其需要證明書之種類自然各別。比如某國僅需要領事證明書，某國祇需要原產地證明書，某國則須兩者兼備，某國則除上述兩種證明書外，且須呈繳出口准單及其他證據文件。即普通證明書上應用之文字，有必須用英文者，亦有非用西班牙文不可者。又如證明書之調製，有由領事館印就格式備索者，亦有由申請人自備，填寫之後，要求領事簽字者，千差萬別，不一而足。今就與我國有關係者，略述一二，俾能闡明其真象。

例如運往美國貨物，除未超過百美金之特殊品外，一律須按照規定書式，作成領事證明書。申請者於貨物未裝船前，至領事館索取印就之書式，將各種重要事項，依次填註，送交領館，繳納證明費，經領事簽字後，即發還申請者。但當填寫時務必用打字機打出，於必要時，雖可應用鋼筆或油印機，但須繕寫清楚，否則必不接收。此項證書通常爲三頁，其中兩頁留於領事館，（此兩頁中之一頁由該領館寄交進口海關征收官，一頁存館備查。）另一頁發還申請者。但有時得應申請者之要求，多發行一頁（證明費不另加），此際發還申請者兩頁，故普通對美國輸出，領事證明書均爲四頁。

美國領事簽證貨單正面記述事項（即按照格式填注事項）

Place and Date

證明書作成地及作製日期

Invoice of

本證明書包括商品種類，如所運貨物為一種，當然不成問題。倘混入多種，對各種分別記述，殊覺未便，故僅記其總數可耳。其詳細內容則於本文中記之。

Purchased By

美國定購者姓名。

From

貨主姓名。

Shipped Per

裝運船名。

Marks, Numbers and Quantities

嚙頭、號碼、各個包裝純量，美國對從量稅貨物，僅以純量

征收課稅，故對總量及純量，非分別記明不可。

Description

各個包裝內包括全部商品之詳細名稱及其內容。

Price Per Unit

單位價格。不可記入平均單位貨價。

Total Amount

各商品之價格合計。

美國領事證明書背面記述事項：

American Consular Service

發行領事證明書所在，並記其國名。

Date

發行證明書日期。

Seller

賣主姓名並國名，地名。

Purchaser

買主姓名。

Carrier

運貨船名。

Port of Shipment

裝貨港名。

Destination of Goods

運往目的地。

Port of Arrival

商品到達地 (City and State)。例如由坎拿大太平洋輪船公司船運載貨物至紐約，而先將該貨在 Vancouver 地方上陸，由此地經由鐵路運往紐約，此時以第一步踏入美國，即最初之美國海關所在地 (Ogdensburg N. Y.) 地方，為 Port of Arrival。

Port of Entry

輸入報關地。

Amount of Invoice

記入商品總價 (包括各項費用)。

Kind of Goods

依照美國政府之分類，記入該商品所屬種類。

“We” 或 “I.”

本證明書簽名者姓名。

Of

前記商店所在地及其國籍。

Further Declare

商品特別警證。

其他特殊證明書類

普通商品運往美國時，除前記領事證明書外，更須作成一詳細清單，記載貨物之內容、數量及價格等。又關於食品及藥品等，須具備宣誓書類，如係植物類，則須備有上海商品檢驗局之檢查證，如係動物及其副產等，則須具有原產地證明書。

此外如運往歐洲及坎拿大各國，雖必須具有領事簽證貨單，但均應用英文，且其形式非常簡單，不如美國之複雜。其中尤以坎拿大領事簽證貨單為最簡單而明瞭，且無背書，其格式與應用方法，有如下表。

第十三章 海上保險

第一節 海上保險之重要

出口貨物，自離開賣主，到達買主之手，其間須經過相當時間及距離，故在運輸途中，隨時有發生危險事故之可能。而此等危險事故之發生，往往使運輸中貨物，蒙被意外損害。普通輪船公司對運輸中客貨，照例負有安全保障責任，然而事實上，船公司所負責任極為有限，通常除因裝卸或儲藏失宜受損失者外，一概不負責任。故商人對運輸中危險，除船公司之安全保障外，應注意補救之法。補救之法為何，即就海洋運輸中之貨物投保水險（一般雖稱為水險 Marine insurance，實際包括陸路運輸危險）是也。商人投保水險，取得保險單，一方面使運輸中貨物多一層保障，而另一方面又因保單（Insurance policy）為裝船證單（Shipping document）之一，與發票提貨單具有同樣之重要，向銀行賣買押匯，頗為便利。因為銀行對無保單，即未經保險貨物，照例拒絕承做押匯。惟保險時期，在裝船前抑在裝船後，似有研究之必要，或謂從出口港裝貨上船，搬運簡捷，為時甚暫，絕少發生危險事故，乃主張在出口貨物裝上本船後保險。或謂運輸中危險，非指裝船以後，即從駁船搬上本船，亦當包括在內，萬一不幸於此時發生危險事故，則以未保險之故，未便要求保險公司賠償損失。保險公司對所保貨物，履行賠償之義務，是在保險契約成立以後。故

此種損失之負擔，非屬賣方，即屬買方。吾人爲運輸中貨物安全保障計，當以後說爲是，即當商人進行裝運手續時，同時必須向保險公司申請保險。

第二節 海上保險契約之釋義

據一般海商法於海上保險契約之釋義，「所謂保險契約者，係保險人承諾對於所保實物因海上一切事變及災害所生之毀損消滅及費用等應負其責任，而被保險人則允許給付報酬之契約也。海上保險契約自屬一種損害保險，然其與他種損害保險不同之處，則在海上保險所填補之損害係因海上一切事變及災害所發生。所謂海上一切事變及災害有由於天然者，例如颶風海嘯；有屬於人爲者，例如捕獲掠奪；亦有介於兩者之間者，例如碰撞觸礁。凡此一切事變及災害所生之消滅毀損及費用，均由保險人基於保險契約而負其責任。」其解釋頗爲詳盡。

英國海上保險法 (Marine Insurance Act 1906) 第一條中，亦有海上保險契約之定義：

“A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertake to indemnify the insured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.”

含義類同。其於第三條中更補充解釋：

“In particular there is a marine adventure where any ship, goods or other movables are exposed to maritime perils.”

“Marine perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, peril of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils either of the like kind or which may be designated by the policy.”

若暴風雨、觸礁、碰撞、膠砂、沈沒等，即所謂海上固有之危險（Perils of the sea）也。

此外若日本商法之規定（日本商法第653條、654條），亦謂「保險者，為在保險期內對於所保險貨物因航海事故而生之毀損為抵補之約定也。而保險契約者，為對約定事項允許給付保險費之一種損害保險契約也。」至所謂航海事故者，則亦不出英國海上保險法中海上危險（Maritime perils）之所指者焉。

綜觀上述，則海上保險之意義可以明矣。

第二節 出口貨物保險手續

出口貨物之保險手續至爲簡便，商人於辦理裝船，同時赴保險公司索取印就之申請書 (Application or Insurance slip) 逐項填寫。簽名之後，送交保險公司。經保險公司調查一過，即可繳納保費，換取保險單。惟今日保險契約之成立，無須書面之往還，即由口頭接洽，或用電話通知，祇須略言保險種類，及承保危險範圍，一經保險公司承諾，則保險契約即告成立。惟經口頭接洽，或電話通知後，於可能範圍之內，儘先填寫申請書，送交保險公司。而申請書記載事項，不拘當面接洽，或間接通知，均須確實；萬一發生隱瞞等情，則保險公司不負責任。例如該批貨物，在運輸中，須換船裝運，保戶於申請時，倘未填註明白，則保險公司對換載後發生損失，不負任何賠償責任。普通申請書必須填寫事項，大概分船名、品名、件數、貨印、號碼、數量、出發日期、出發地點、到達地點、投保日期、保險金額、賠款支付地、換載地名及船名、發行保單頁數等。一般代表的申請書式樣如下。

Shanghai, _____ 19

Taels _____
on _____

China Insurance Company, Limited.

19

SHANGHAI

DEAR SIRs,

Please grant us a _____
for Taels _____

on _____

F. P. A. _____

W. A. _____

Per _____

Sailing _____

From _____

To _____

Payable in _____

at Ex: _____

Rate _____ %

Free of particular average _____

With average as customary _____

Per S. S. _____

Sailing _____

From _____ to _____

Payable in _____ at Exchange _____

Yours faithfully,

@ _____ %

就前記各項內容，擇要說述於后。

保險金額 (Insurance Amount) 即指已保水險貨物於發生損失時，保險公司最高賠款額。此項金額之確定，當以貨物之價格為基準，但普通每於貨價之外，再加上進口商希望之利益，而此利益之預定，大抵由百分之十，乃至百分之二十。舉例以明之，由上海出口商甲，對紐約進口商乙，運送價值一〇二〇元之貨物 (C.I.F.)，今假定進口商乙希望之利益為百分之十，故在貨價一〇二〇元外，加上百分之十，變為一、一二二元，即根據發票金額再加一成，構成保險金額。

轉載地及其船名 運輸中貨物，如必須由他船轉運時，則保戶須將轉載地點及轉載船名，填註明白；倘轉載船名未詳，亦須預先聲明，又自輸出港直航目的地，亦須註明。蓋保險公司，根據保戶申請書之填註，以測定危險程度之大小，故事前必須詳細填寫，以免日後發生糾紛。

輸出港與目的地 輸出港與輸目的地，即由何處，運往何處及其運輸距離等，為保戶於申請保險時非明白填註不可之事項。倘航行路徑有二個以上，究由何路運輸，更須特別註明，保險公司即以該貨運輸經由路程，而斷定其危險。比如從上海運貨至蘇聯莫斯科，經海路運往海參崴，再由海參崴轉運莫斯科，抑由陸路通過張家口，經內蒙轉運莫斯科，均應預先填寫明白。

賠款地點之指定 國際貿易，買賣貨價，通常包括運費及其他各項費用在內。而保險之任務，多係賣

主代替買主行之，故對保險金即賠款支付地點，照例須在進口商所在地，然事前在申請書上必須註明。保險單發行頁數，此項單據發行頁數，與提單完全一致，如提單爲三頁，則保單非爲三頁不可，因一頁提單必須附有一頁保單，以便輾轉轉讓。

第四節 海上保險貨物及其種類

一般海商法於海上保險貨物之規定「得以貨幣估價之物，而屬於航海危險者，皆得爲保險之目標物，」係爲概括之規定也。

關於海上保險之分類，通常本有船舶保險 (Insurance on ship, Insurance on hull) 載貨保險 (Insurance on goods)、運費保險 (Insurance on freight)、營業盈餘保險 (Profit insurance) 以及再保險等區別。船舶保險，於船體外，即記載於器具目錄中之器具亦均包括在保險目的物以內。載貨保險，凡一切裝載貨物均爲其目的物。營業盈餘保險，係以運送中之貨物於到達目的地後所希望可得之利益爲目的物。運費保險，係以運費爲目的物（各國之法多以總運費爲保險價額，惟法國則限於純運費）。至若再保險者，則以保險人所承受保險契約上之責任爲其目標。但各種海上保險之中，其與國際貿易商關係最深者，厥惟運送中貨物之保險。若單獨爲運費及營業盈餘保險，頗爲少見。故下稱保險者，均指運送

中貨物保險而言。

「保險目的物」(Subject matter)常與「被保險利益」(Insurable interest)混同不分。其實所謂保險目的物者，於火災保險為房屋家具等，於海上保險為船舶貨物運費等，不問其為有形無形，凡付託保險者皆得為之。而對於該被保險物，被保險人咸有利害關係存焉，其發生事故與否所左右之利益，則謂之「被保險利益」。但無「保險目的物」之存在，「被保險利益」亦即不得存在，蓋一旦保險目的物遭損害，被保險利益勢必同時受損，兩者之關係，猶若影之隨形。惟前者可為有形物（若運送中貨物），亦可為無形物（若營業盈餘之利益），而後者則常為無形者。通常視為二而一者，固無不可，雖然，理論上不得有明晰之區別。且保險契約之目的，則在恢復被保險利益，而不在恢復保險之貨物也。

裝貨之意義，我國法規並無若何規定。然若英國海上保險法附則第十七條中則謂：「裝貨 (Goods) 乃指有商品性質者言，並不包含旅客或船員之個人用品或船上消費品及貯藏品。且無反對之習慣者，凡船面貨物 (Deck cargo) 及生畜均須另外特別保險，不在普通所謂裝貨之內。」

“The term” Goods’ means in the nature of merchandise, and does not include personal effects or provisions and stores for use on board.

In the absence of any usage to the contrary, deck cargo and living stock must be

insured specifically, and not under the general denomination of goods.”

第五節 保險單 (Insurance Policy; Policy)

保險單爲保險證書之通稱，英語謂之 Policy，源出於含有約束意義之意大利語 Polizza，按字義解釋之，當爲對投保人保證允許於某種事變發生之場合支付若干金額之約束證也。

保險爲雙務契約之一種，雙方當事人均負有義務，理當互換契約證書；但如今投保人之義務殆已盡於保險費之支付，故實際上已類偏務契約，但由保險人方面交出作爲契約書之保險單，手續已爲完備。

又保險爲諾成契約，初不須具備何種必要形式，但經投保人之請求與保險人之同意，契約即可成立，後者遂負出保險單之義務。

凡商做押匯時（法律上並無之），對於貨物運送之保險證券爲絕對必要之文件，故出口商（即投保人）非向保險人（即保險公司）請求保險獲得保險單不可。

（一）保險單之記載事項

保險單中所載事項，各國均有法律規定，類多大同小異。

吾國保險法（第八條）規定保險契約（即保險單）應記左列各款事項，由當事人雙方簽名。

- 一 當事人之姓名及住所
- 二 保險之標的
- 三 所保危險之性質
- 四 保險責任開始之時日及保險期間
- 五 保險金額
- 六 保險費
- 七 無效及失權之原因
- 八 訂約之年月日

若海上保險契約，不問保險之種類如何，性質如何，亦不問其爲保險單，或爲臨時保險書，均應記載右列各款。

至若英國海上保險法中所規定之保險單記載事項則如下：

- 一 投保人或被保險人之姓名
- 二 保險之標的及保險人擔保之危險
- 三 定期保險或航海保險

四 保險金額

五 保險人之名稱

保險單中所載事項，既已由法律明文定之，大體自是一律；但爲適應實際便利，常於上述諸項外，附記其他協定約款，然仍不害及保險單之本質。

(一) 保險條款

甲 保險條款之意義

保險單記載事項中規定雙方當事人之權利義務者，謂之條款 (Clause)。

保險條款 (Insurance clause) 有普通條款及特別條款之分。

乙 普通條款 (General clause)

保險人 (保險公司) 各自設計保險單之式樣，將適用基本條款 (大抵分本文 “Body” 及傍註 “Margin” 二部印刷) 印就者，謂之普通條款。

普通條款多爲保險人防衛本身利益而設，故大抵於其責任範圍爲狹義之規定。

丙 特別條款 (Special clause)

保險人於普通條款中，設以種種免責事項，將自負責任範圍縮小，遇客戶請求保險，遂以保護一己利

益之優勝立場，請彼投保人承認一切普通條款。然此類免責條款 (Negligence clause) 既係保險人爲自身而定，則以被保險人之立場觀之，當然極多不利益處，甚且失却保險之真義。故申請保險時，投保人可作擴大保險人責任之要求，得後者同意，或於保險單上補書之，或另印紙條貼附保險單上（謂之 Slip）或加蓋橡皮印章 (Rubber stamp)，以爲修改。

凡屬將普通條款取消或修正之條款，均謂之特別條款。其於保險單中，印就各條即普通條款之修正除去或追加，概得優先遵照。

第六節 保險人責任之終始

海上保險之保險期間，有依一定期間定之者，稱爲定期保險；例如自民國二十七年六月一日至二十八年三月末日止爲其保險期間。有依一度航海定之者，稱爲航海保險；例如約定某次自上海至舊金山之航行爲其保險期間。至若並以一定期間及一度航海定之者，則謂之混合保險；例如約定自某港至某港並以三個月爲期間之類。此保險期間，即保險人責任之終始，關係重大，大抵皆由契約中明文規定之，苟無契約訂定，則保險期限始期及終期之計算，概須遵依法律。海商法第一百四十八條規定「關於船舶及其屬具，自船舶起錨或解纜之時以迄目的港投錨或繫纜之時爲其期間。關於貨物，自貨物離陸之時以迄於其

目的港起陸之時爲其期間。」然此乃貨物之裝卸不需駁船時方得適用無疑，若貨物之裝卸必需駁船者，則於駁船之危險之擔保，又屬節外生枝，另成問題。

普通英文保險單中，其本文 (Body) 內往往載有「保險人之責任以貨物裝入船舶始而以平安起卸上陸止」(Beginning the adventure upon the said goods……from the loading thereof on board……, until safely landed from on board……) 等字樣，而傍註 (Margin) 項內另有「包含開往及來自本船之駁船危險」(including risk of craft and/or lighter to and from the vessel) 句，是則駁船之危險已明白在內 (cover)。蓋因需要水險之場合，其搬運貨物之設備大抵較爲完善，故駁船之危險固極微也。

但對於駁船之保險須視爲個別之保險 (Each craft and/or lighter to be deemed a separate insurance)，凡勿用駁船保險之場合，必另外標明之。且駁船危險有單行駁船與來回駁船之分，而單行駁船更有裝入與起岸之別。若但保單行駁船，則另書字條 (slip) 貼附，而將上記 Including……the vessel 句註銷 (cancel)；若於來回駁船俱不保險，則將上記註銷，但留本文中不擔保駁船危險之條款而已。

然保險人責任之終始期，亦有因貨物之性質而將海上保險擴張至陸上保險，訂立特約，或即用傍註中之特別款約，負擔「自堆棧至堆棧」(Warehouse to warehouse) 之危險者。若此場合，保險人之責

任，始於貨物在出口港離開運貨人或製造者之堆棧時，經歷運輸全程，終於貨物平安送進進口港受貨人之堆棧時，或止於自貨物全部起卸日起之十五日後；又若貨物須運至內地者，則須負擔起卸後三十日內之危險。是則保險者擔負之場所時間均大事擴充，惟此類保險殊不多遵。

第七節 海上保險者之危險負擔之範圍

若英國於保險人可以擔保之種種危險，均由法律列舉之，故一旦發生實際爭執，其究屬保險人負擔之範圍與否，當不難決定。然我國法規中但云「因海上一切事變及災害」語意未免含混。況即使法律中與以明白規定，有時亦有難以適用之場合。是以保險人深感於其擔保危險有所限定之必要，藉以防止因法規不明而惹起紛爭。其結果則今日一般保險單上，皆一方列記其願擔保之危險，一方列舉其不擔保之危險，限定責任範圍，防糾紛之發生於未然。然於列舉其願擔保及不擔保各項之際，亦難免遺漏，故實際上皆但舉其主要者，而以概括之言詞補充之。

按理論以保險之精神觀之，凡保險人不擔保者必屬不危險事項，凡保單上無特別反對記載者定屬保險範圍之內。蓋保險之理由，無非為求經濟上受損失後之補償；若既經損害而無補償，則保險何為！故以保險原來之精神論，固不問損害大小，原因何若，一律皆當與以補償。換言之，即一旦遇有事故發生損失，保

險人當視如何賠償之條款行事，至於如何可以不担保之條款，固非所宜問也。然此特理論而已，實際上每有相反者焉。

現今世界上海上保險最發達者首推英國，我國之海上保險業殆皆仿之。而英國海上保險業之中心厥為著名之勞合公司（Corporation of Lloyd's），世界各著名海上保險公司殆無不與之有交易關係者。

按該公司之組織，源出於勞合氏咖啡館，該處為當時海外經商者彙集之地，日久漸有若干商人自由聯合作海上保險之舉，浸成習慣。迨一七七九年創定保險單式（Lloyd's Policy），成為世界保險單之標準，今日各國之保險者殆皆採用其格式。即一九〇九年之英國海上保險法附屬表中所揭示之保險單式樣，亦為 Lloyd's S. G. Form。

故論保險者擔保與否之各項危險時，咸以 Lloyd's Policy 為研究之根據。

（一）通常保險人担保之危險

勞合氏保險單中列舉保險者擔保之危險（Perils insured against）如左：

Touching the adventures and perils which the said ... Insurance Company Limited, are content to bear, and to take upon them in this voyage: They are of the Seas, Men-of-

War, Fire, Enemies, Pirate, Rovers, Thieves, Jettison, Letters of Mart and Counter-Mart, Surprisals, Takings at Sea, Arrests, Restraints and Detainments of all Kings, Princes and Peoples, of what Nation, Condition, or Quality soever, Barratry of the Master and Mariners, and of all other Perils, Losses and Misfortunes, that have or shall come to the Hurt, Detriment, or Damage of the said goods and Merchandise or any part thereof.

「此航程中該保險公司願擔負之危險為海上固有之危險、敵國軍艦、火災、敵對行為、海盜、竊賊、投貨於海、拿捕特許證、掠奪、拘捕、任何國家情形或性質下之君民之阻止扣留、船主及船員之不正行為、以及一切使該項貨物商品受損傷、損害、或毀傷之危險損失與不幸事故。」

觀上文則保險人之責任範圍頗為廣泛，然普通保險單上每於其他部分列入多數免責條款，致保險者負擔之危險範圍遠為縮小。通常保險人擔保之危險實僅如次而已：

- a. 海上固有之危險
- b. 火災
- c. 投貨
- d. 盜難

e. 因不得已事由致船舶、船長、航路之變更

f. 船員之匪行

(1) 海上固有之危險 (Perils of the seas)

Perils of the seas 並非指一切起於海上之危險 (Perils on the seas) 言。英國海上保險法附則第七條云：「海上固有之危險者，僅指海上之偶然事故或不測災厄也。至風浪之通常作用，並不包含在內。」

The term "Perils of the seas" refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the wind and waves.

大抵下列數項皆認為海上固有危險，計有：

甲 沈沒 (Sinking, Foundering at sea)

凡船舶沈於水底陷於不能航海之狀態者稱為沈沒 (Sinking)，然船底尚未觸着海底而船體大部分已在水面下顯然遭難狀況者亦得作沈沒論。

乙 船破 (Shipwreck)

指船舶遇難破毀之場合言，與沈沒同樣處置。

沈沒與船破之原因可歸入三類：

a. 暴風雨、觸礁、碰撞、火災等

b. 船舶實已不宜航行

c. 船員之過失怠慢

丙

擱淺、膠砂、觸礁

擱淺 (Stranding) 者，船舶擱上礁岩或其他堅牢處而於短時間內不能卸下航行之謂也。

膠砂 (Grounding) 者，船舶陷入砂地、泥床或淺灘等處而於短時間內亦不能自拔之謂也。通常與擱淺作同樣論。

觸礁 (Touch and go) 與擱淺膠砂之分別，在於短時間內尙能力足自救，指僅與海中物體相觸之場合言。

丁

碰撞

碰撞 (Collision) 有廣狹二義：狹義言之，但指船舶與船舶之急烈接觸 (Collision with another vessel)；廣義言之，則凡船舶與橋梁、浮筒、地岸、閘堤等水以外之物件衝擊 (Collision with any substance other than water) 者皆在內。海上保險中所指，類皆狹義之碰撞，作廣義解釋時須特別標明之。

(2) 火災

凡意外因燃燒而蒙損害者得稱火災 (Fire)，然為消防所受之破壞損失亦皆包含在內。火災之原因可分類為：

a. 雷電及其他天災

b. 基於貨物性質之自然發火

c. 原因不明之起火

d. 船員或任何第三者之故意放火或因過失起火

其中(a)項當然由保險人賠償。至於(b)項則並無賠償之責任，然為他物延燒而受損者仍不獲免，或即有自然發火性質之貨物而由外在原因導火者，保險人亦有賠償之責。至(c)項保險者似無賠償之責任，而(d)項概由保險人賠償之。

(3) 投貨

投貨 (Jettison) 云者，當船舶遇暴風雨等事變之際，為使船身減輕，免於沈沒，船長故意將裝載貨物及船具等投拋海中之謂也。

(4) 盜難

海上保險之盜難，可分三類：所謂海盜強盜竊盜是也。通常保險者但保前二者而已。

甲、海盜 (Pirates) 指海上襲擊船舶，用暴力劫奪旅客貨物或船隻者言。海賊 (Rovers) 於海上保險中亦作同樣解。

乙、強盜 (Thieves) 者，用暴力強奪他人財產之謂也。英國保險單中，為明瞭起見，常用 *assailing thieves* 之字樣。

丙、竊盜為祕密行使竊取他人財產，其特色在不用暴力，此所以區別於前二者。竊盜之結果亦可分為兩種：

a. Theft——將包裝物件全部取去

b. Pilferage——破包將貨一部取去

此類竊盜損失，通常保險者多不保。

(5) 因不得已事由致船舶、船長、航路及航海之變更

船舶之變更指用以運載貨物之船舶之更動。被保險物件所裝運船隻之種類等級乃保險人測定危險之最重要條件，其變更即該危險測定之基礎搖動，故原則上凡船舶變更以後，保險人可不再負責。但此船舶之變更因非可歸責於投保人或被保險人之事由而起者，在被保險人觀之，依然屬不可抗力，一切危

險仍須歸保險人擔保如故。

船長亦爲危險測定上之重要條件，惟今之得任船長者，咸具相當學識經驗，蓋各國當局莫不與以嚴格之監督考試，方得許其任職，故於船長之變更，可多與通融。

航路之變更(Change ment de route)或離路(Deviation)云者，目的地並不改變，但其航行路線，則已脫離到達該港之預定航路(Intended voyage)之謂也。其原因不出二門：其一爲不得已事由，若遇暴風雨而駛入避難港(Port of refuge)爲救助遇難船隻，補置必需品，補充船員，爲逃避敵艦或海盜船之襲擊而變更航路者。其二爲船主之任意行動，若半途而廢於未經預定之港口接收積貨旅客而致航程變更者。

若航海之變更(Change of voyage)，則目的地亦全然變更(航路當然變更)。其原因大致可以分別爲二，與前節同。然多半則爲不得已事由，若到達港封鎖或冰凍不能進口，或於戰爭時爲求貨物安全而移入他港者。

凡此於保險人之立場觀之，預定之航路以及到達港之所在地莫不與危險之測定有重要關係，爲決定保險費之基礎，故若一旦發生變更，不啻全盤計算作廢，按理論言，航路或航海變更後發生事故，保險人當然不再負責。

然由被保險人觀之，此等事因既非可歸責於投保人或被保險人，一樣不可抗力，保險人之責任當然如故。且輪船公司為便利計，常於提貨單上書明保有航路及航海自由變更之權利，故為折衝起見，今日保險單上常載有離路條款 (Deviation clause)，作增減保險費維持保險之條件，其文如下：

“Held covered at a premium to be arranged in case of deviation or change of voyage, or other variation of the risk by reason of the exercise of any liberty granted to the shipowner or charterer under the contract of affreightment, or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.”

(6) 船員之匪行

船員之匪行 (Barratry of master and mariners) 者，指船長或船員故意為犯罪之瀆職行為而致船舶或積貨損害之謂也。在保險人視為人為之危險，無負責必要，然在被保險人則視為一樣不可抗力，故今日一般均歸入擔保項下。

(二) 保險人不擔保之危險

(1) 保險人當然不擔保之危險

凡因積貨之性質 (inherent nature) 若固有瑕疵 (inherent vice) 或因自然消耗 (ordinary wea-

and tear) 而生之損害，以及非因偶然事故之漏損破壞 (ordinary leakage and breakage) 腐敗、變質、變色、或包裝不良、付運不注意而致之損害等概屬之。其他若從事違禁品買賣或密運走私而受官署處分之損失亦屬之。

(2) 法律規定保險人不保險之危險

因投保人或被保險人或其代理人之重大過失所生之危險，保險人不負責任（海商法第一百五十三條）。

(3) 通常保險人得任意不擔保之危險

a. 甲板上裝貨之危險

甲板上本非安置貨物之所，於甲板裝載貨物，自屬易於受損。故甲板上貨物之損害不得認為偶然事故，保險人自不能負其責。

Interest shipped or deck is not covered by this policy unless expressly mentioned herein.

b. 戰爭危險 (War risk)

迄十九世紀初葉，歐洲戰爭頻繁，航海者常有被拿捕之危險，且海上盜船橫行，被襲擊者屢見不鮮，故

海上保險者必須將海盜與戰爭之危險連同擔保，斟酌危險之大小決定保險費之多寡。

然時代進展，海盜出沒，殆已絕跡。而武器日益精銳，戰術日益神奇，其結果一度戰爭勃發，摧毀之程度與危險之範圍，實已不能預測，因是而戰爭之啓發亦較困難。保險人以其發生既稀而損害極大，咸不願負此重任，且若去此一項危險之擔保，保險費可爲減低，利己利人，何樂不爲。即今各國法規亦均以特別訂定爲準則，不以戰爭危險之擔保爲強制條文，我國海商法第一百五十一條亦然。通常保險單上均載有所謂戰爭危險除外條款 (F. C. & S. Clause = Free from Capture and Seizure Clause) 者，文如下：

“Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint, or detention, and the consequences thereof, or of any attempt thereat, piracy excepted, and also from all consequences of hostilities or warlike operations, whether before or after declaration of war.”

「凡捕獲、拘捕、收押、抑制、扣留等之結果，或爲同等行爲一切企圖而生之結果，海盜除外，以及宣戰前後一切敵對行爲或軍事行動之結果，概不負責。」

戰爭危險之主要者，爲船舶或積貨受交戰國軍艦之拘捕押收 (Taking at sea or seizure)，爲運載敵貨或戰時違禁品等而遭捕獲 (Capture)，爲港口封鎖 (Blockade) 有違反行爲而遭沒收，以及駛入危險地帶而被擊沈。然須注意者，所謂戰爭危險 (War risk) 實不限於開戰方有之，若收押 (Arrests)

抑制 (Restraints)、扣留 (Detainments) 等，不一定於戰時發生，即平時任何國家認為必要時亦可行之。故此 F. C. & S. Clause 包含之危險範圍實極廣泛，初不限於戰時也。

c. 官署處分下之收押、抑制、扣留

凡因官署處分而將船舶積貨加以押收 (arrests)、抑制 (restraints)、扣留 (detainments) 者，大抵為一時之性質，往後每與解放，不若捕獲或拘捕之含有沒收目的，若為檢搜罪犯或檢查疫病之一時押收場合然，但亦有受命嚴厲處分者，若家畜已到目的港，發現獸疫，官方遂禁制上岸，甚或命令屠殺燻棄者亦有之。

官署處分之收押、抑制、扣留，於戰爭危險除外條款中已有提及，似無另訂特約之必要。然若保險人承認擔保戰爭危險 (War risk)，則該條文中所指者僅屬戰時發生之收押扣留等情，於戰爭關係外之一切收押、抑制、扣留，又須另作標題。故通常保險中 F. C. & S. Clause 後常附語曰：“Should Clause No 1 be deleted, Clause No. 3 is to operate as part of this Policy.” (若第一條擦去不用，第三條即作為本保險單有效部份。) 此第三條即所謂 Frustration Clause 其文曰：

“Warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage, or adventure, caused by arrests, restraints, or detentions of kings, princes, or peo-

ples.”

「凡由國王、君主、官署之收押、抑制、扣留而致該保險航程或冒險所受之損害失敗，概不負責。」

d. 竊盜危險(Risk of theft and/or pilferage)

竊盜雖非不可抗力，畢竟因船長監督不力所致，船主當負其責，故保險人有聲明不保竊盜危險者，於保險單上書明如下：

“Free of all claims for theft and/or pilferage”.

「凡竊盜損害概不負責。」

e. 罷工危險(Strike risk)

罷工危險不擔保條款 (Strikes, Riots, and Civil Commotions Clause, or F. S. R. & C. C.

Clause) 文如下：

“Warranted free of loss or damage caused by strikers locked-out workmen, or persons taking part in labor disturbances, or riots, or civil commotions.”

「凡由罷工工人、工場封閉工人、或參加勞動糾紛、或暴動、或社會騷擾衆人所致之損失或毀傷，概不負責。」

f. 濕熱危險(Risk of heat and/or sweat)

船艙(Hold)內熱度蘊結，空氣不流通(Tack of ventilation)因而貨物潮濕變質之損失，保險人常有不願擔保者，其條款中有文如下：

“Free from Heat and/or Sweat however caused.”

「不問原因若何，概不負濕熱責任。」

g. 破漏危險(Risk of Leakage or breakage)

不因偶然事故而發生之自然漏損及破壞，保險人不負其責，但若由偶然事故 (fortuitous accidents) 者，則保險人仍不能卸責。於液體之場合，除直接由觸礁、碰撞、沈沒、火災等所引起之漏破損害外，概不負責，列文如下：

“All Liquids are warranted free from claims arising from leakage or breakage of the packages unless directly caused by the ship or craft being stranded, sunk, or burnt, on fire, or collision or damage be caused by fire.”

至於液體以外，不拘原因何若，有概不擔保破損者，載明：

“Free from all claims arising from breakage, however caused.”

(三) 由特約擔保之危險

凡普通條款 (General clause) 不擔保之危險，可訂立特別條款 (Special clause) 擔保之。該特別條款構成之要素，大抵為增添若干保險費，指明為擔保某種危險而與保險人訂定特約 (Special contract)。下列各項為特約保險之普通者：

(1) 戰爭危險 (War risk)

擔保戰爭危險時，將保險單中 F. C. & S. Clause 塗消，另行黏附紙條，上印字句如左：

In consideration of the extra premium named herein it is agreed to cover the Risks excluded by the following Clause:—

“Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment and the consequences thereof or of any attempt thereat (piracy excepted) and also from all consequences of hostilities or warlike operations whether before or after declaration of War.”

然於此條款之外，亦有與戰爭無關係之收押、抑制、扣留等，為平時官署之處分者，當然不在保險範圍之內，故須以另條附後，謂之 Frustration Clause，上載字句如左：

Nevertheless this policy is warranted free of any claim based upon loss of or frust-

ration of the insured voyage or adventure caused by arrests, restraints or detentions of Kings, Princes or Peoples.

② 罷工危險 (Strike risk)

擔保罷工危險時，將前述 F. S. R. & C. C. Clause 塗消，另將罷工危險擔保條款 (Institute Strikes, etc., Risk Clauses) 插入，文曰：

In consideration of the extra premium named herein it is agreed to cover the Risks excluded by the following Clause:—

“Warranted free of loss or damage caused by strikers, Locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, or riots, or civil commotions.”

But always subject to the following Conditions:—

“Warranted free of any claim arising from delay or deterioration or loss of market.”

③ 竊盜危險 (Risk of theft and/or pilferage)

竊盜危險，在保險人雖認為非不可抗力，船主須負其責，但在被保險人觀之，此項危險，同屬不可抗力，且船主亦未必肯全部負責，故常寧可多付保險費，訂特約保險，於保險單上加載下列字句：

Including risk of theft and/or pilferage but only to pay any claim in excess of the amount for which the steamer and/or carrier is liable.

Theft and Pilferage Clause

Warranted free from any claim for Shortage, Theft and Pilferage unless packages show external evidence of the contents having been tampered with, and notice of loss immediately is given to the said Company or its Agent prior to consignees unpacking the goods.

Survey must be held at consignees' warehouses only within seven (7) days of the goods are delivered.

(4) 濕熱危險 (Risk of heat and/or sweat)

由特約保濕熱險者，加載字句如左：

..... including damages through heat and/or sweat, however caused.

文中須注意者，為“however caused”（不問原因何若）二字，蓋凡因貨物固有之性質 (inherent nature of the cargo) 或固有之瑕疵 (inherent vice) 而致有發熱潮濕損害者，保險人不負責。須是若

空氣不流通(lack of ventilation)——例如因暴風雨而將空氣筒閉塞等非常情形 (abnormal condition)而起者——等全然外在原因而致損害之場合，方屬保險範圍之內。

(5) 淡水危險 (Risk of fresh water)

因雨水河沼湖水等將貨物濡濕而致損害者，謂之淡水危險。以其非屬海水固有危險，故通常保險人並不擔保。但若生絲等物，關係重大，是以多願增付保險費訂立特約保險。添文曰：

Including damages through fresh water, condensation water, smoke steam, vermin and/or other causes without franchise.

(6) 由堆棧達堆棧之保險 (Warehouse to warehouse)

海上保險之本來性質固僅限於擔保海上一切危險，不宜涉及陸上危險，但近世商業日益進步，為被保險人利益計，有增收保險費，而將自貨物脫離售主堆棧裝載入船以迄航海終了卸貨起陸送進買主堆棧為止之全部危險擔保者，謂之由堆棧達堆棧之保險。

凡此場合，若目的地(destination)即卸載港(port of discharge)，則至遲於卸貨後十五日內，否則為三十日內，非提貨不可。逾此期限，保險人不再負責。其約款條文如左：

Warehouse to Warehouse Clause

The risks covered by this Policy attach from the time the goods leave the shipper's or manufacturer's warehouse at the port of shipment, unless otherwise stated, and continue during the ordinary course of transit, including customary transshipment if any, until the goods are safely deposited in the consignee's or other warehouse at the destination named in the Policy or until the expiry of fifteen days from midnight of the day on which the discharge of the goods hereby insured from the overseas vessel is completed whichever may first occur. When the destination to which the goods are insured is without the limits of the port of discharge of the overseas vessel the risks covered by this Policy continue until the goods are safely deposited in the consignee's or other warehouse at the destination named in the Policy or until the expiry of 30 days from midnight of the day on which the discharge of the goods hereby insured from the overseas vessel is completed, whichever may first occur. Transshipment if any, otherwise than as above, and or delay arising from circumstances beyond the control of the assured, held covered at a premium to be arranged.

第八節 海上保險契約中損害賠償之種類

我國海商法中規定保險人對於保險標的物，因海上一切事變及災害所生之滅失損害及費用負其責任，蓋謂保險人須對被保險人填補其因此所生之損失也。（第一百五十條）然此原則亦有若干例外，若海商法第一百五十三、四、五條，均係列舉保險人不負責任及契約失效事項。且保險條款中亦可有免責條款（Negligence Clause）註明保險人不負責之規定。

海上保險人於締結保險契約之際，必規定其損害填補之種類，決定其責任之範圍。損害填補之種類即保險人責任範圍之廣狹，可分為三類：

甲 W.P.A.(or W.A.)單獨海損在內

乙 F.P.A.單獨海損除外

丙 T.L.O.只限全損擔保

海上保險人之責任基於海上損害(maritime loss)，茲先就海上損害說明之。

(一)海上毀損(海損)

船舶或裝載貨物，遭受海上危險，凡因關於航海事故而生之滅失損害，即謂之海上毀損，簡稱海損

(maritime loss) 可由二方面分類。

(1) 以損害程度分類

a. 全部損害即全損 (Total loss)

b. 一部損害即分損 (Partial loss)

所謂全部損害者，或是保險標的物實在遭全部滅失 (actual or absolute total loss)，或是雖未全部滅失，但損害甚巨，致失原來效用。或其損害修理費將超過全部市價，則其狀態固與全部滅失無異，即係推定之全部滅失 (Constructive total loss)，於此被保險人，亦可將標的物上之殘餘利益表示移轉於保險人，同時請求保險金額之全部，謂之委付方法 (abandonment)。吾國海商法第一百六十三、四兩條，列舉船舶積貨委付情形，規定推定全損之條件。

分損者，其損害程度不若全損之重烈，換言之，即不屬於全損之海損也 (Mar. Ins. Act, S. 56)。不論為保險標的物所受滅失損害，抑為費用，皆為被保險人經濟上之打擊，故視同一例。

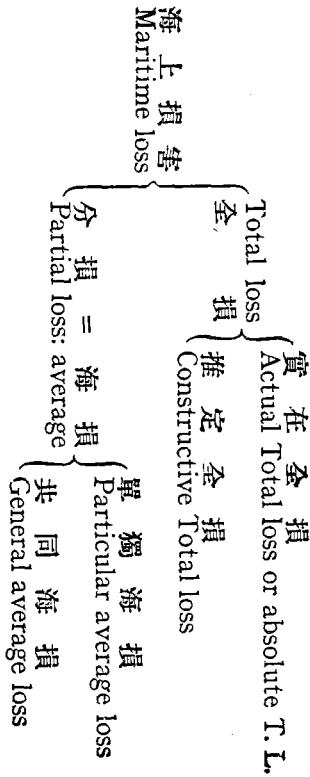
(2) 以損害性質分類

a. 共同海損 (General average loss)

b. 單獨海損 (Particular average loss)

單獨海損者，由被害者單獨負擔之海損也。共同海損則由利害關係人分擔者也。其主要差別則後者係船長為避免船舶及積貨之共同危險所為處分而直接發生之損害及費用，前者則屬出於非常原因而不涉及共同分擔之損害。

兩者大抵係一部損害，當歸入分損項下，為便利讀者記憶起見，特另錄表如次 (Mar. Ins. Act, S. 56. (1), 64. (1))。



(二) 海上保險損害填補之種類

(1) 僅限全損之擔保 T. L. O. (Total loss only)

此項保險之目的，僅限於全損場合，否則保險人不負賠償責任。若共同海損係屬分損，故 T. L. O. 契約

下從無共同海損之填補者。且此處所謂全損，不問當事者合意與否，但是實在全損或推定全損，被保險人即得行使當然委付權。

於 T. L. O. 契約下，保險人之擔保範圍除上述實在全損及推定全損外，猶須負擔若干費用。若損害防止費用 (Sue and labor Expense) 與海難救助費 (Salvage charges) 是，其目的皆不外防止全損之發生。然為避免日後難以斷定當時是否有全損之虞起見，於訂約時可先事聲明，作 F. A. A. & S. C. (Free from all average and salvage charges) 或作 T. L. O. with S. C.

(2) 單獨海損不擔保 F. P. A. (Free from particular average)

保險之目的僅限於全損，或是共同海損之場合，凡單獨海損以外之海上損害，保險人均負填補責任。於此場合，保險人亦須負下列費用之責：

- a. 損害防止費 無論為必要，或但是有益，均須由保險人負擔之，不僅限於瀕於全損危險時。
- b. 海難救助費 與前同，不拘有無全損之虞，均須由保險人負擔之。
- c. 因船舶或駁船之觸礁、沈沒、火災、碰撞而起之損害，不拘損害額之多少，保險人皆負擔之。所謂最低責任額之限制 (Franchise) 不得應用，詳情待後補論。

以 F. P. A. 條件保險之場合，基於上述兩項下損害之賠償，嚴格言之，可分二派：

...with particular average American Condition)

“Warranted free of particular average unless caused by the vessel being stranded, sunk, burnt,.....”

「除非因船舶觸礁、沈沒、火災等等情形而致損害者外，單獨海損概不擔保。」

2) F. P. A. E. C. Clause (Free from particular average English Condition)

“Warranted free from particular average unless the vessel or craft be stranded, sunk, or burnt,.....”

「除非船隻觸礁、沈沒或火災等等，否則單獨海損概不擔保。」

前者美國條例下，列舉之危險 (Perils) 之一，必須是損失 (loss) 之近因或直接原因 (approximate or immediate cause)，否則保險人可不負責。蓋損害與事變之間必須有因果關係存在，而證明此因果關係之責任則在被保險人方面。而後者英國條例則不然。但遇上列偶然事變之一發生時，損害之實現即為不測事故 (contingency) 之一，故損害與事變之間不必建立因果關係，保險人亦不能逃填補單獨海損之責。

如我國之中國保險公司等均用英國條件。

(3) 單獨海損一律擔保 W. A. or W. P. A. (With average or with particular average)

於此因海上一切事變及災害所生之損害，勿論其爲全損、單獨海損、共同海損、救助費、損害防止費等悉數由保險人負擔補責任。一般訂海商法時所設想之海上保險契約多屬此 W. A. 情形。

最低責任額 (Franchise) 之限制

按上 W. A. 契約之理論，不論損害如何微細，一概須由保險人填補之，是則處處計算之費用手續將使保險人不堪其煩。故普通約款中常有特爲載明若干數定額以下之小損害保險人不負責之一條，該定額謂之最低責任限額 (Franchise)。該條款則謂之 Franchise Clause 或 Memorandum Clause。但 (a) 其損害須屬共同海損。(b) 基因於船舶觸礁、沈沒、火災或碰撞等之損害，Franchise 不得適用，雖極小數亦可請求填補。此謂倫敦約款 (London Clause)。實際上責任之限度每因商品之種類而異，若中國保險公司英文保單中有文如左：

Corn, Fish, Salt, Fruit, Flour and Seed are warranted free from Average, unless General or the Ship be stranded. Sugar, Tobacco, Hemp, Flax, Hides and Skins are warranted free from Average under Five per cent., and all other Goods, also the Ship and Freight are warranted free from Average under Three per cent., unless General or the Ship or Craft be

stranded, sunk, burnt, on fire, or the damage be caused by collision.

(4) 所有危險全保之保險 (Insurance against all risks)

此較 W. A. 之擔保範圍更爲廣大，雖於英國習慣上兩者殆意義混同，然通常之最大區別在於戰爭條款，所謂 All Risks 契約，係將海上一切事變災害無例外一律擔保，凡因不可抗力之損害皆須填補，是則戰爭損害自亦不能除外。但亦有將因船舶不適航行之損害，因航海遲延積貨腐敗之損害，鼠害蟲餘之損害、竊賊及 Non-delivery 之損害等由特約除外不爲擔保者。此種保險之範圍既大，其勢不能一一列舉名目，故普通擔保 All Risks 之保單上即作下列條文：

“Insured against all risks from any cause whatsoever irrespective of percentage of damage.”

「不問原因何若，不拘損害程度如何，所有危險一律擔保」。

當然非對任何貨物，保險人能接受若是條件。大概於金、銀、生絲等高價品方爲一用。

第九節 委付

委付 (Abandonment) 者，當保險標的物陷於與全部滅失同一狀態時，由被保險人將其殘餘利益

表示移轉於保險人，因而請求保險金額之全部之謂也。蓋基於海上保險契約，若保險標的物全部滅失，保險人即應支付全部保險金額，而取得關於標的物之一切權利（All Rights and Remedies）。然有時標的物雖未全部滅失，但其狀態則與全般滅失無異，當此時際，被保險人遂得利用委付方法，將貨物上之殘餘利益，表示移歸保險人，同時請求保險金額之全部。此委付制度乃所以保護被保險人之利益，期達保險契約之目的。然若漫無限制，保險人將陷於不利，故吾國海商法中皆特與規定。

被保險船舶之委付，得於有左列各款情形之一時爲之：

- 一 船舶被捕獲或沈沒或破壞時。
- 二 船舶因海損所致之修繕費總額達於保險金額四分之三時。
- 三 船舶不能爲修繕時。
- 四 船舶行蹤不明或被官署扣押，已逾四個月仍未放行時。

（海商法第一百六十三條）

被保險貨物之委付，得於有左列各款情形之一時爲之。

- 一 船舶因遭難或其他事變不能航海，已逾四個月而貨物尙未交付於受貨人，投保人或被保險人時。

二 裝運貨物之船舶行蹤不明，已逾四個月時。

三 因應由保險人負保險責任之損害，於航海中變賣貨物，達於其全價值四分之一時。

四 貨物之毀損或腐壞，已失其全價值四分之三時。

（海商法第一百六十四條）

其後數條皆有關於委付處置，俾遇糾紛時有所準則。

第十節 共同海損

（一）共同海損之意義

稱共同海損 (General average) 者，謂在海難中，船長爲避免船舶及積貨之共同危險所爲處分而直接發生之損害（例如投棄貨物以減輕船舶載重所致之損失等類）及費用（例如逃入避難港時所支付之費用等）是也。（York-Antwerp Rules, 1924. Rule A.; Marine Insurance Act, 1906. S. 66.(1) 吾國海商法第一百二十九條）

共同海損於海事法規上發達甚早，其基本觀念爲損失之分擔。蓋當船舶遇有海難時，船長爲欲防護其船舶不致沈沒，因而處分一部分之積貨，俾得減輕船舶之重量而免及於難。其犧牲一部分積貨之損失，

原因既爲避免共同危險，理當由利害關係人共同負擔之，共同海損之主要意義如是而已。

(二)共同海損成立之要件

共同海損之成立，其重要條件有三：

(1)在海難中 謂在海難中者，須係一種現實存在之危險，凡共同海損之發生，必以現實危險存在爲要件。果使預想不確定危險之將臨，而卽爲一種不必要之處分，則不能成立共同海損。至於在海難中，其所以致此之原因若何，則非所問，有時由於天災之不可抗力，有時由於船舶或貨物之固有瑕疵，有時由於利害關係人之過失，一概不失其爲共同海損。

(2)共同危險 共同危險者，指船舶及積貨相互連帶之危險而言。大凡海上所遭遇之危險，多係同舟共命，爲船舶與積貨所共同承受。然有時若船舶被捕獲，固不致侵及貨物；有時若貨物遭盜劫，而船舶則固無危險；此卽不得謂爲共同危險。

(3)爲避免共同危險所爲之處分 果使共同危險發生時，船長不爲何項避免之處分，則亦無所謂共同海損。然吾國海商法規定若爲此處分者並非船長而爲第三人，因而所生之損害及費用，亦不得謂之共同海損。

共同海損之成立，一方有損害及費用，他方則船舶或積貨必須有所存留。若一部分犧牲之後，船貨仍

歸全損，受益者無其人，則理無分擔損害之問題。故此船長爲處分後船貨必須尙有殘存一點，亦構成共同海損要件之一。

然此存留部分與船長所爲處分須有如何關係，其說有二：所謂因果主義者，即係所存留之船舶積貨必須由於船長所爲之處分而來，其間存有因果關係。果使船長所爲之處分不能發生效果，其後由於他種原因始獲船舶積貨一部之存留，則此所存留部分不分擔共同海損。反之，有所謂殘存主義者，謂僅須船長爲此海損處分後，船貨有所存留，共同海損遂得成立，至其存留原因究屬何在，可以不問；換言之，即不論船舶之存留部分是否出於船長所爲海損處分所得之效果，抑係由於其他原因，一律屬於共同海損。然因果關係之存在，證明爲難，故因果主義於被保險人頗不利益，學者多非難之。一九二四年規定之 York-Antwerp Rules 即排除因果主義 (Durch theorie) 而採取殘存主義 (Nach theorie)；謂在海難中，若爲避免共同危險，犧牲一部分積貨，船舶始獲出險，其所存留之船貨，不必限於與船長所爲之海損處分有因果關係，一律算入共同海損。

“There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.”

(York-Antwerp Rules, 1924. Rule A.)

英國海上保險法中之規定

“A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.”——Mar. Ins. Act. S. 66. (1).

“There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.”——Mar. Ins. Act. S. 66. (2).

由上觀之，英國海上保險法中之共同海損行爲，亦並不求任何因果關係之證實，但須一方面有爲共同安全之目的而犧牲或費用支出之事實存在，他方面更有船舶或積貨一部分存留之事實存在，共同海損即行成立。

吾國海商法之共同海損分配條例亦採取殘存主義。

(三) York-Antwerp Rules 中所規定之共同海損之主要時際

各國商法於共同海損皆有相當規定，然而提貨單保險單（註）等文中莫不有「共同海損之計算以

York-Antwerp Rules 爲準據」之字樣，故實際上不拘各國之法規何若，凡 G. A. 均依 York-Antwerp Rules 處理。

今以 York-Antwerp Rules 中構成 G. A. 之損害及費用卽利害關係人共同分擔之損害及費用項目取其主要者列舉於後，以求明瞭。

- 一 投貨 (Jettison of Cargo) 及其結果所生損害 (Rules I, II)
- 二 帆、帆檣、錨、錨鎖、索具及鋼具等之切斷之損害 (Rule IV)
- 三 因船內火災消防所生之損害 (Rule III)
- 四 無意之觸礁 (Rule V)
- 五 爲求船舶之脫礁所生之損害及費用 (Rules VI, VII, VIII)
- 六 燃料消費所生之積貨船具及貯藏品之損害 (Rule IX)
- 七 爲駛入避難港所生之費用及損害 (Rules X, XI, XII, XIII)
- 八 代替費用及節約費用 (Rule X)
- 九 假修繕費 (Rule XIV)
- 十 因共同海損行爲所生積貨之滅失毀損及運費之損失損害 (Rule XV)

該 York-Antwerp Rules 已經數度修改訂正，最後之規定爲一九二四年，故今所謂之 Rule 或 York-Antwerp Rules 皆惟一九二四年所訂正者爲依歸。

〔註〕 保險單中條文曰：

“General Average and Average Charges payable according to Foreign Statement or per York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.”

(四) 共同海損之計算

吾國海商法第一百三十五條文曰：「共同海損，應以所存留之船舶，積貨之價格，及運費之半額，與共同海損之損害額爲比例，由各利害關係人分擔之。」明白規定損害分擔之比例，俾易於計算。例如所存留船舶之價格爲八百萬元，貨物價格爲一百九十萬元，運費之半額爲十萬元，而在海難中所投棄之貨物則計值爲五十萬元，於是根據上文計算其各利害關係人分擔共同海損之比例，可以算式表明如左：

\$8,000,000	……船舶價格
1,900,000	……貨物價格
100,000	……運費半額
\$10,000,000	……分擔共同海損者之總額

投貨價格 = \$500,000 = 海損額

按比例計：

$500,000 \times 8,000,000$	$\frac{10,000,000}{10,000,000}$	= 四十萬元……	船舶所有人之海損分擔額
$500,000 \times 1,903,000$	$\frac{10,000,000}{10,000,000}$	= 九萬五千元……	貨物所有人之海損分擔額
$500,000 \times 100,000$	$\frac{10,000,000}{10,000,000}$	= 五千元……	運貨半額之海損分擔額

上列積貨全部價格為一百九十萬元，本係包括被棄貨物五十萬元在內，此五十萬元之貨物自身亦應一律負擔共同海損。其分擔比例額之支配則如左列算式：

$1,400,000 \times 95,000$	$\frac{1,900,000}{1,900,000}$	= 七萬元……	存留貨物部分之海損分擔額
$500,000 \times 95,000$	$\frac{1,900,000}{1,900,000}$	= 二萬五千元……	被放棄貨物部分之海損分擔額

如上各利害關係人對於共同海損所分擔之義務，學說上稱為海損債務，其海損債務人不僅指所存留之船舶積貨之所有人而言，即被損害之船舶積貨之所有人亦須同負此義務；否則後者反因其他各利害關係人之分擔海損而獨享利益，當非持平之道。至若其所以取運費之半額，而不及其全部者，則因假定除去航海時之實際費用，而以其半額為純利益也。

關於共同海損之分擔額，船舶以到達地到達時之價格為價格，積貨以卸載地卸載時之價格為價格。但關於積貨之價格，應扣除因滅失無須支付之運費及其他費用（第一百三十六條）。

共同海損之損害額，以到達地到達時之船舶價格，或卸載地卸載時之積貨價格定之。但關於積貨價格，應扣除因滅失無須支付之費用（第一百三十七條）。

共同海損之計算，由全體關係人協議定之。協議不成時，由商事公斷處或法院定之（第一百四十條）。（參閱海商法第七章）

第十一節 預定保險

（一）預定保險之意義

預定保險(Open Cover, or Open Policy)者，訂約時於保險單中須記載要件有所未詳之保險也。前嘗述及保險之申請時，保險人爲明瞭其責任所在，保險單中必須載明貨物之數量(Quantity)、運貨船名(Name of Vessel)、保險金額(Insured Amount)及其他事項，然此實非保險契約成立之絕對必要條件。若投保人或被保險人於保險單中記載要項（一件或一件以上）能負責決不有意耽誤通告保險人時，則雖目前未詳，亦可締結保險契約。一旦預定保險之保險單中所缺事項已經填明，即謂之確定

保險 (Definite Insurance) 通常以 “Insurance Policy” 多指確定保險言，預定保險單則稱 “Open Policy”。

(二) 預定保險之種類

預定保險可由數方面分析而分類，今但舉其主要者如次：

- (1) 按對於某一危險或包括多數危險之預定保險分類
 - a. 單獨預定保險
 - b. 包括預定保險

所謂包括預定保險，係將多數危險同時蒐集於一契約中。例如「於某月內自美國及加拿大輸入之貨物一併列入預定保險中」之場合即入此類。以其有將多數危險一齊包羅之意，故有 “Blanket Policy” 之名稱，實為單獨預定保險之橫的集合。

- (2) 按對於逐個危險或對於繼續之多數危險之預定保險分類
 - a. 個別的預定保險 (Provisional Contract)
 - b. 繼續的預定保險 (Open Cover)

繼續的預定保險為將非同時發生之多數危險一併付保，每不於一次航海運送終了時結束，往往對

於幾次航海持續有效。例如「自某年一月一日起一年間運出之貨物概予保險」則一次危險已完或未完時又須接連防視新危險之發生，故有名曰“Running Policy”。實為個別的預定保險之縱的集合也。且繼續的預定保險殊少為定期者（例如以一年為限），大半為不定期間（for a indefinite period of time），保險人或投保人任何一方可以隨時發出取消通知，從是於三十日或六十日或九十日後契約停止生效，為無期限之活用。

普通之預定保險時多指繼續的預定保險言。

繼續的預定保險與個別的預定保險之最大分別在航路限制，後者無之而前者往往有之，且前者於保險之標的物之種類亦常有所特定。

繼續的預定保險與第一類之包括預定保險雖兩者俱為集合多數危險之契約，然前者之危險發生於異時，而後者則須是同時或近乎同時發生者，故亦非盡相同。

（參閱 Rosenthal: Technical Procedure in Exporting and Importing P.183）

個別的預定保險更可分為二種：

a. 船名未詳保險(Floating Policy)

(Valued policy but floating policy)

b. 金額未詳保險 (Unvalued Policy)

(Named policy but unvalued policy)

船名未詳保險爲積貨之種類數量已明（因而保險金額可以確定），而運載之船名則猶未詳之預定保險。若船名一經確定，即稱爲“Named Policy”。

金額未定保險則適得其反，即運貨船名已經確定而保險金額猶未詳之預定保險也。往往爲投保人之居所舉運出地相異之場合行之：投保人先以貨物之近的數量（about quantity）及概算金額（approximate amount）於運輸前投保，待得知正確之積貨數量及其他各點時再行明細通知保險人。於金額確定後即稱“Valued Policy”。

至於繼續的預定保險時金額船名俱未定，故無從區別。

凡締結預定保險契約（Open Contract），至少須有保單三份，保險人與投保人各執一份，而第三份則備爲辦理押匯用。

第十四章 出口貨物報關手續

第一節 一般輸出手續

運往外洋貨物，須由輪船裝運，與國內埠際貿易之鐵道運輸截然不同。鐵道運送貨物，其運費皆有一定，於相當長時期以內，不輕易更改。輪船運費靡有一定，大抵隨時改變，故商人運貨出洋，在未裝貨上船之前，照例須與船公司磋商運費，運費價格商妥之後，由船公司發給商人裝貨准單 (Shipping Permit)，商人乃持單赴本船碼頭，向船員呈示，定期裝貨上船。通常由商人將貨物送達本船碼頭以後，即以裝貨准單向船員換取收據，以便持收據向船公司換取正式提貨單。

惟當交涉運費時，其中重要之事項，為計算運費之方法。輪船公司各以其地位不同，關於運費之計算自然相異，然普通概可分為下列三種，即(一)根據重量計算，(二)根據容積計算，(三)重量與容積並用計算。根據重量多為金石等沈重之物，根據容積則多為棉毛等粗鬆之物，又如煙草紙類則採用並用計算，其方法雖有各種各樣之不同，要皆依事前之協商而後決定其取捨。

按我國商業習慣，裝運客貨，照例委託報關行或船貨捐客全權辦理，故運貨出洋一切裝運手續，與貨主往往無關，當報關行或船貨捐客接受貨主運貨委託時，即於運貨報單上逐一填明原價、品名、件數、貨印、

號碼、發件人及收件人等，送達輪船公司，議定運價，由輪船公司發給裝貨准單，報關行或船貨搭客持此單至本船，協同船員辦理裝運手續。候貨物上船，經船員核對單物，點驗無誤，即收回裝貨准單，發給船員收據，商人即可持收據向輪船公司換取提貨單。

普通裝貨准單爲三聯式，其右端爲運貨報單，左端爲貨主填寫貨物名稱、數量、運送目的地等之用，中央之部經輪船公司填就貨物名稱、數量等，簽字於上，隨同右端之部發還貨主，蓋上項准單中央之部，雖爲船公司命令船長裝貨之指定單，但經本船船員核對之後簽名於上發還貨主，作爲船員收條。

第二節 出口報關

商人或其他代理人，於報運貨物出口時，須向海關呈遞出口報單 (Export) 兩份，詳列貨物名稱、淨量及其他必要事項，由一具有簽字權者簽字於上（以事前在海關登記者爲限），連同裝船准單（即船公司發給商人之裝船指定書），呈交海關總務課出口檯。而此項報單與裝船准單所填寫事項須完全一致，裝船准單應填寫者爲號數、日期、船名、所在地、貨印、包裝、件數、品名及重量等。由海關給予下貨單，於此單上亦同樣逐一填明，貨主如將數枚下貨單貨物合併列入一出口報單之內，而報單內祇列貨物總數，未將各下貨單貨物數目分別列明，海關即拒絕受理，而貨物淨重量及大概數量，用墨水筆在下貨單及船員收

No. *Shanghai*, 10

from
to the Commanding officer

of the

Please receive on board for
the undermentioned goods in goods order and condition,
if room there be, and sign the accompanying receipt
for same

MARKS & Nos.	No. OF PACKAGES.	GOODS.

Your obedient servants

per

this shipping order is issued on the same terms and
Conditions as are stated in the B/L forms used by

No. *Shanghai*, 19

Received on board the Steamer
for, the following Goods, in apparent good
order and condition from

MARKS & Nos.	No. OF PACKAGES.	GOODS.

State Number of packages in writing

.....
Commanding officer.

this shipping order is issued on the same terms and
Conditions as are stated in the B/L forms used by

[C.—9]

單准貨下關_____

TO SHIP.

} *Application No.*.....號單
 } *Cargo-boat No.*.....艇廠

中華民國

持此單者須先交查船
并手核明方准下貨
年 月 日

國際貿易實務

Vessel.....名船 *For*.....往前

Applicant.....商行貨報

This Permit is to be delivered to the Customs Officer on duty on board of the Vessel concerned prior to the shipment of the Goods.

號記 MARKS.	數件包箱 PACKAGES.	色 貨 DESCRIPTION OF GOODS.	數件數疋 PIECES.	重 輕 WEIGHT.	
				担 <i>Piculs</i>	匁 <i>Cts.</i>

條上用號碼及正字載明，絕對不可私自塗改，或字跡模糊不明。

上項報關單，平常除星期日及例假外，無論何時均可呈交海關，大抵自每日上午八時起至下午六時止，可隨時提出。如本船靠近碼頭時，商人為避免煩雜手續計，於未呈交報單及裝船指定單以前，可將上項單據類，提出於在碼頭之關員，申請查驗貨物，即由關員直接將報單送達海關。以上為普通出口報單 (port application) 裝船准單 (Shipping order) 本船船員收條 (Mate's receipt) 下貨單等格式。

上列出口報單，逐一填明之後，其呈交海關須經過左列之手續。

須查驗貨物：依我國海關規定，運往外洋貨物，照例必須檢查，但對某種手續完備貨物，有時特許免驗，故有必須查驗貨物與無須查驗貨物之分別。而查驗時之地點，未有一定。普通除在海關碼頭查驗而外，如遇本船停泊河中，即命其駛至海關碼頭查驗；如本船靠在其固定之碼頭，即在該碼頭查驗；如本船停靠在口外，亦可於口外查驗。熟悉內容之商人，事前混集各貨於一地，等候關員查驗，由關員自由決定拆包檢查。查驗之貨物如係散裝，應稱量若干；又如裝入貨船之貨物，由關員抽取若干隨意檢查。於查驗完畢，如經關員證明，該貨與出口報單內所填各項完全符合，或微有差異而確係無關重要者，關員於貨物細目單上或於報單上，記入查驗之結果，即將報單等證據書類攜交海關。此際如商人以裝船時間匆促而迫不及待，可向關員交涉，由關員將上項證據書類用函封閉，加蓋印件，交由商人直接繳關。如經關員查驗，對貨物發生

疑問，即認貨物重量、件數、品質、價格等與出口報單所填寫者相差太遠，得拒絕商人直接繳關之請求。惟普通經關員查驗確係正當無誤貨物，該項證據書類到達海關之後，即轉交稅銀鑑定課之出口棧，核算稅銀，填發稅款繳納證，又稱餉單（現在所用之稅款繳納證共分四聯，使用方法與進口餉單略同，第一聯交海關，第二聯爲商人完稅收據，第三聯爲海關存根，第四聯爲海關收稅處存根，照例由海關印製成本，每本約有五十張，售國幣五角，商人購備應用。惟自民國二十四年六月一日起，所有在上海江海關報運出口洋貨，概由海關免費發給新式餉單，其使用方式與舊式一樣，惟各聯應填事項，均由海關逐一填寫，其應完稅款金額，經核算列入以後，即將各聯交與商人）。此時商人趕赴候單室，等候海關發給餉單，持赴中央銀行收稅處，照完各項稅捐，各項稅捐完清之後，海關即將完稅收據交與商人收執。如驗貨員對該貨發生疑問時，商人即赴稅銀鑑定課詳細解釋，或提出書面說明，以期解釋誤會，而後由海關估定應完稅銀，由稅銀鑑定課將所有單據類一併送交總務課出口棧，在該處掛號，填發餉單，送交候單室，商人於候單請領餉單及其他證據書類之後，即赴中央銀行收稅處完清各項稅捐，領取完稅收據，連同其他證據書類再提出於總務課出口棧，由該處在裝船指定單上加蓋稅務司印章，送交候單室發還商人，即可裝運貨物出口。蓋加蓋稅務司戳記之裝船指定單，其功效即等於普通之派司，商人於貨物上船，即將上項裝船指定單連同船員收據向船公司換取正式提貨單。

免查驗貨物：凡經海關特許免驗貨物，其重要手續爲應完稅銀之估定，商人將報單連同裝艙指定單及其他證據書類一併呈交海關鑑定課出口棧，經該棧核查之後，轉入總務課出口棧，填發稅銀繳納證，嗣後一切手續與前記查驗之貨物相同，其完清稅銀之後，商人將完稅收據及其他證據書類再呈交海關總務課出口棧，經該棧於裝船指定單上加蓋稅務司戳記，送交候單室發還商人。

前記必須查驗與免查驗之貨物，其應完出口稅則完全無異，蓋運往外洋之土貨，須根據現行海關出口稅則繳納出口稅，並從民國二十一年八月一日起，須繳納救災附加稅及出口附加稅，此兩種附加稅均按出口稅稅率百分之五完稅，又如從價完納出口及轉口稅貨物，其估價手續非常困難，照例以當地海關查驗貨物時之平均躉發市價，作爲完稅價格（包括該貨包裝及整理等費），倘該貨在輸出口岸無躉發市價足資根據，則以國內其他主要市場之躉發市價，作爲計算完稅價格之根據。如運往外洋之貨物，已訂立合同售出，可將載列該貨售價之真正合同與報單一同提出於海關，蓋該合同或即可視爲貨價之憑證。出口商人如對海關所估完稅價格，或分類，或其所征收稅銀數目認爲不滿時，可於海關歸案以後之二十天以內，用書面向稅務司提出抗議，聲述反對理由，而在該案未了結以前，須向海關呈繳押款，將貨物先行運出，至該項押款數目，大概是敷完稅之金額。普通出口稅繳納證（即餉單）格式如上。

第三節 退關貨物 (Shut out cargo)

出口或復出口手續完全了結以後，即裝船指定單經海關加蓋稅務司戳記准予放行之貨物，其全部或一部分倘因時間匆促或其他原因，不及裝上出口船隻（在上海往往因潮水關係，而影響貨物之裝船），到期未能運往外洋。則商人須向船公司請領裝剩貨物備忘錄 (Shut out memo)，送交海關，並於本船發航後三日以內（以七十二小時以內為原則），須將加蓋戳記之裝船證單向海關呈示。在該貨未退卸上岸以前，須在海關碼頭由關員查驗一過，如未經過此項手續，結果商人必蒙左列之不利。

一、當該貨日後出口時，海關即視為未經報關完稅之貨物，更須完納出口稅。

二、裝剩貨物在派司上雖然享有再輸出之特權，然對其到期未能輸出之事實，照例在派司上須經過一次訂正手續，否則日後當再輸出時，乃喪失其在派司上之特權，即當做另一貨物看待。

三、裝剩貨物，如未經過退關手續，日後即不輸出，亦不能請領已付出之出口稅銀。已完納稅銀之出口貨物，商人請領特別返還稅，須在本船出口十四日以內向海關申請，否則即喪失其效力。

故商人如遇裝剩貨物退關時，隨即於海關碼頭要求關員查驗，假令貨物經關員查驗之後，而該貨物已決定不再輸出時，須向海關提出特別返還稅申請書，要求退還已完納之出口稅銀，此項申請書與後述

Special Drawback application 略同，出口貨物退關報單 (Shut out memo) 格式如下。

SHUT OUT.

S/O No.

Shanghai,

19

Applicants:—

Export Vessel

for

Marks and Nos.	Pkgs.	Description of Goods	Pieces	Weight		Value	Examination Remarks
				Piculs	ds. Hk.G.U. Cts.		

Examined by

第四節 貨物轉口 (Transshipment)

(一) 轉口手續及其查驗

貨物轉口 (又稱轉船) 乃指由甲港運往乙港之貨物，而經過丙港換裝車船之謂也。例如有出口商人自漢口運貨往外洋，而在漢口海關按土貨出口稅則完稅，貨物由長江輪船運至上海後，須換裝出洋之船隻，此際須經過報關手續。惟普通換裝貨物，不僅指由內地 (國內各口岸) 運來土貨，即由外洋輸入上海貨物，而在上海換裝車船運往國內其他通商口岸者，亦不失為轉口貨物。故通常所謂轉口貨物者，即包括有兩項意義：其一由外洋進口而須換裝出口船隻運往外國或國內其他口岸者；其二由國內其他通商口岸運往上海，須在上海換裝出口船隻運往出洋或另一口岸者。此際除由原船裝來而由原船裝運出口之貨物，不受任何時間之限制外，如須轉船出口之貨物，照例須在海關規定之時間內，勵行換裝手續。據最近海關之規定，約分左列三項。

(1) 由外國甲港運來貨物，須在上海換裝船隻，運往外國乙港，或國內其他口岸，自輸入該項貨物船隻出港之日起，以十五天為限，蓋在海關規定之限期以內，必須換裝出口船隻。

(2) 由國內其他通商口岸運來貨物，而轉口運往外洋者，又分下列兩項規定。

甲、運往歐洲或美國，而在上海轉口報關之貨物，須在原船出港之三十天或四十五天以內換裝。
乙、輸出歐洲或美國貨物，不在上海轉口者，則以輸入之原船出口後十五天爲限。其運往日本者亦同。

(3) 由國內甲港運往乙港貨物，亦以輸入該貨物之原船出港後十五天爲原則。

由外洋輸入貨物，在規定之十五天以內，如未實行換裝，則須存放關棧，或進行一切應有之輸入手續。由內地輸入之土貨，已逾四十五天之限期，如未換裝，亦須勵行輸入手續。換裝船隻之貨物，照例須經過海關之查驗，然查驗時並不嚴格，普通查驗情形約略如下。

a. 由外洋進口貨物而運往外洋時，除船商於提單上特別申請者外，須一律受海關之查驗。

b. 由外洋進口貨物而運往外洋時，照例雖經過海關之查驗，惟有時僅檢驗其單據，並不查驗其貨物。其未經查驗之貨物，由輸入碼頭換裝輸出船隻時，須由業經在海關登記之駁船搬運。

c. 由國內其他通商口岸運來之土貨，在上海換裝運往外洋時，可免查驗。

d. 由國內甲港運往乙港貨物，與前述第三項同，但當被毀損貨物換裝出口船隻時不在此例，又如遇有價值高貴之貨物，換裝出口船隻時，得由海關派員監視之。

轉口貨物之查驗，大抵於貨棧或卸貨碼頭執行之，查驗時間，除星期日及例假外，每日自上午八時起

至下午三時止。轉口貨物之報關，以無須完納稅銀，手續甚為簡單，僅由商人填寫轉船報單兩份（transhipment application），逐一填明各項，隨同原裝江輪之提單及轉船裝貨指定單，一併呈交海關出口課掛號檯，由海關在提單及裝貨指定單上分別加蓋戳記，送達候單室，商人即在候單室請領轉船准單，持赴碼頭，將貨物換裝出洋之船隻。

按我國由甲港運往乙港，或由乙港運往丙港之貨物，從前必須征收轉口稅，然自民國二十四年六月一日起，業由財政部通令免征，此後國內土貨運往外洋，完納一次稅銀之後，即可憑單通行無阻。自是以降，關於土貨出口一切手續，比較從前大為簡便，而負擔之稅銀亦大見減輕也。

(II) 轉口貨物之改裝 (Re-packing)

由國內甲港而運往乙港出洋之貨物，或因包裝不備，或因一部分蒙被損毀，或以重量輕重不一，須在乙港改換包裝運往外洋者，必須經乙港海關之許可。普通經海關特許之改裝貨物，須具備左列之各項條件。

- (1) 自該貨進口日起未滿一年者。
- (2) 自威海衛及旅順港輸入貨物。
- (3) 在派司有效期內被毀損之洋貨。

商人改換包裝時之必要手續，須向海關呈交改裝報單 (Re-pack application)，逐一填寫貨物之名稱、貨印、數量、價格、輸入行號、輸入船名、輸入之年月日、改裝地點（貨物改裝大抵在堆積該貨之貨棧爲之）等，連同其他口岸土貨完稅證（即派司），呈交海關退稅檯 (drawback desk)。即由關員於報單上加蓋查驗戳記，隨同派司發還商人，商人於候單室請領報單及派司之後，持交駐碼頭或棧房關員，請求查驗貨物。關員核對該貨與派司有無錯誤，並記其查驗之結果，將派司及報單轉交退稅檯，如發現該貨品質或分量等與派司之記載不符，即被沒收其貨物。如經查定實貨與派司完全符合，確係正當無訛，即於派司背面，加蓋許可改裝戳記，或另檢發改裝准單以示慎重。

經海關許可之改裝貨物，其全部或一部分可再輸出外洋，蓋其性質與普通之復出口貨物，固無顯著之差異。惟已改裝之貨物，如須運往外洋，須將改裝以後之包裝件數及其分量，逐一記入報單或派司上，更須經過海關派員查驗方可放行。至於進口洋貨，其報請改裝手續，雖與普通之土貨大致無異，惟一經改裝之後，即失去其復出口之特惠，但貨物之被毀損者，自然不在此例。商人向海關請領之改裝准單及經海關加蓋許可改裝戳記之派司，照例不可轉讓與他人。通常改裝報單及改裝准單格式如下。

PERMIT TO RE-PACK

NOT TRANSFERABLE

Custom house.

Shanghai,.....19.....

Special permission is hereby given to Mr..... to re-pack the undermentioned goods, import
per..... from..... date..... importer..... number and description of
packages..... goods.....

[Here Customs Seal]

B/C. COMMISSIONER OF CUSTOMS,

Should it be found at the time of Re-exportation that the weight of the goods is not the same as at the time of importation, and consequently that the condition of the goods has been changed, Export duty will be issued for the coast trade duty or bond deposited by the importers.

Subjecting goods in re-packing for those originally imported will, upon discovery, render the former liable to confiscation.

N.B. This document is to be returned to the customs with the application to ship the above.

Should the whole of the goods not be re-exported at one time, care must be taken to state on each application the number of original packages used in making up the shipment.

第五節 復出口報關及請領返還稅手續

自外洋輸入之洋貨或自國內其他通商口岸輸入之土貨，依照原來包裝，或在海關派員監視之下改裝，而運往外洋或國內其他口岸者，通常謂爲復出口。詳言之可分左列四項。

一、進口洋貨向國內其他通商口岸復出口。

二、進口洋貨復運往外洋。

三、我國其他口岸土貨輸入上海或其他口岸復出口運往外洋。

四、土貨由甲通商口岸輸入乙通商口岸，復出口運往外洋。

復出口報關手續約有兩項，即（一）在輸入港完納進口稅，於復出口時請領返還稅（Re-export under *dir drawback*）（11）在輸入港不完進口稅，復出口時免領返還稅（Re-export under E. C.）返還稅一項見下節詳細說明，而此外之 E. C. 卽免稅證明（Exemption Certificate）之略字，卽於輸出目的地證明其已完過稅銀之證書。上述之第一項手續，檢查異常嚴格，其實際貨物倘與派司之記載發生違反，卽喪失請領返還稅之特權，而沒收其派司，故商人多於復出口報單未提出於海關之前，須將貨物與派司，切實核對，以期完全正確無誤。第二項手續，於復出口時，通常雖可免去查驗，然在輸出目的地，有一次嚴格之檢查，

Reg. No. C. 142.

口 出 貨 原

Pass No.

RE-EXPORT

Customs No.....

To the Shipping Order No..... Shanghai.....19...

COMMISSIONER OF CUSTOMS

Vessel "....." for.....

Applicants:-

SIR,

Please grant Permit to **SHIP**, for which.....is required

第十四章 出口貨物報關手續

Mark and Numbers	Pkgs	Description of Goods	Pieces	Weight	Value	Importer's Name	Import Vessel			
				Kung Chin	G. U.		Name	Customs No.	Date of Entry.	

二八一

Examined by.....

Per.....

如發現派司上之號碼、數量、貨印等與實際貨物不相符合，則取消其所謂免稅特權，從新完納進口稅，結果負擔兩種課稅；又如普通復出口貨物，未得稅關之許可而私自改裝，或變更形態，或更改貨印，或改換內容，即失去其復出口之特權。此處所謂復出口之特權，即指該貨物復出口時不再征收出口稅，或對某種貨物竟返還其進口時所完納之稅銀。有派司之復出口報單，洋貨復出口報單及土貨復出口報單等格式如上。

第六節 退稅 (Draw back)

退稅又稱返還稅，其意即指返還預繳之稅銀，普通復出口貨物，大抵於貨物進口時，即完納進口稅。向海關請領返還稅之貨物，概括言之，可分為下列之兩種，即（一）請領復出口貨物返還稅，（二）請領特種貨物之返還稅。請領復出口返還稅，其貨物之狀態，須與進口之當時完全相同，至少與派司上記載之事項相符合，為唯一之條件。又依海關規定，輸入洋貨以輸入之當時起算未滿三年而復出口者，我國土貨則以輸入之當時起算未滿一年而復出口者，均可向海關請領返還稅。更詳言之，通常向海關請領返還稅之貨物，必為左列各項。

(1) 洋貨復出口運往外洋者。

(2) 洋貨復出口運往蘇州及杭州者。

(3) 其派司不受 E. C. (免稅證明) 限制之洋貨，復出口運往我國其他通商口岸者。

(4) 土貨復出口運往外洋或國內其他通商口岸者。

受 E. C. 限制之派司，依海關規定，不能與普通派司同樣向海關請領返還稅（但運往蘇州杭州者不在此例），而普通派司，非惟可以向海關請領返還稅，商人如求手續上之簡便起見，得與 E. C. 同樣在輸入地免稅，商人於再輸入口岸，請由海關派員查驗（從價課稅而在稅率表上無記載之貨物），即在該關完納稅銀似較得策。

請領特別退稅手續，前段已約略言及，商人須先填就特別退報單 (Special draw back application)，呈交海關稅餉檯。商人具備報單請領退稅，經海關認可核准時，而海關并不發還現款，但可給以退稅證單 (Draw back certificate)，作為現款之替代。且退稅證單發給之日期，必在裝運復出口貨物之本船出港一月以後，蓋海關對該復出口有關係之各種單據類，須經過一次詳密之調查，而呈交海關監督處核准故耳。惟商人赴退稅檯請領退稅證單時，須在該檯預置之帳簿上簽名，證明確係本人無誤，而後領取證單。

退稅證單在海關實等於通用之法幣，根據天津條約，商人隨時可持該項證單，向海關收稅銀行換取現款，然普通於完納稅銀時，當作現款應用，故無須兌換。使用退稅證單之有效期間，如為半稅，則自發給證單之日起，以一年為限，又洋貨之輸入稅，則自發給證單之日起以三年為限。而洋貨之退稅證單，如欲向海

關收稅銀行兌取現款，必經稅關長之簽名蓋印，如未經稅關長簽名蓋印之退稅證，即不能作為現款支付稅銀。普通洋貨及土貨退稅證之格式如下。

洋貨改運外國正稅存票

江海關監督 為發給存票事案查條約內載外國運貨進口完稅後復由運往外國監督委

員驗明實係原色原貨查與底簿相符并未拆動抽換其已完稅銀准其請發存票以抵後稅又自前清光緒二十年正月初一日為始洋貨進口已完正稅如在三十六個月限內仍運外國准其請領存票並准其以存票換取現銀各等因茲據 商 稟報後開貨物編入冊內

字 號前由 國第 號船名

由 裝運來滬於 年 月 日進口完過稅銀 今將原貨由新關 委員

驗明的係原色貨並未拆動更換下入 國第 號船名 復往外國由關查驗貨號相

符於 年 月 日出口在冊內 字號註銷請將已完稅銀給發存票前來查核相符

合行填發存票給該商收執准其在於本口抵完別稅並換取現銀可也須至存票者

計開 新關驗貨員姓名

合發存票計銀

中華民國 年 月 日即 月 日給 收執

土貨改運外國半稅存票

江海關監督 為發給半稅存票事案查重定長江通商各國通行之章內載沿江各口華洋進出各貨報關完稅各事改爲與沿海各口一律辦理土貨出口即完納出口正稅進口暨復進口各貨均在所進之口分別完納正半各稅又改訂江海關專章第三條內載凡土貨已進上海口欲復出口者可報關請領復進口半稅之存票各等因歷經照辦在案今據商人稟稱前由 國第 號船名 運來土貨已照完復進口半稅今不合上海銷售現將原貨裝第 號船名 運往外國合行發給半稅存票給該商收執以便留抵後完復進口半稅不准抵完船鈔及子口半稅以清界限而免牽混須至存票者

計開

合發存票計銀

右給 商

收執

中華民國 年 月 日

給

第十五章 出口貨款之歸收

第一節 出口押匯

(一) 出口押匯之利用及其準備手續

一國之內甲省商人售貨於乙省商人，是為埠際貿易，而國際之間甲國商人售貨於乙國之商人是為國際貿易。埠際貿易其貿易之範圍限於一國之內，國際貿易其貿易之範圍，遠達世界各國，故前者辦理之手續為簡單，而後者辦理之手續為複雜。且埠際貿易貨物之運送，需時甚暫，商人資金運用比較靈活，國際貿易，則遠涉重洋，運輸時間太長，商人資金周轉停滯，除非擁有鉅額資金，或規模宏大之商人，往往裹足不前，則國際貿易莫由發達。於是遂有一種補救之方法。其法惟何，即甲國出口商，售貨於乙國進口商，當運輸貨物尚在途中，而未到達進口商之手，如遇需用款項，可向出口地銀行接洽，對進口商發出匯票，連同該貨一切主要裝船單據（提單、保險單、發票等），向銀行抵借款項，因此而發生出口押匯。出口押匯之手續，非常繁雜，且在國際貿易發達之今日，銀行經營押匯業務者，日多一日，所有關於押匯手續費折扣等之規定，各行亦甚相異，其在國際方面之信用，及辦理手續之適合與否，亦大有研究。故出口商當未進行接洽押匯手續之前，應先決定其對手銀行為難，究以何行為最妥當，而與自身為有利，是又不可不審慎考慮。在決定

其對手銀行以後，方可進行押匯手續。押匯之手續，因其性質不同，略有分別；概括言之，可分臨時借據與長期契約，兩者雖同為押匯之進行，其進行手續殊有不同，茲分別述之於后。

填寫臨時借據 此種押匯，指出口商於事前并未與任何銀行訂立押匯契約，臨時向銀行接洽。其接洽步驟，由商人要求銀行作押匯，經銀行認可，商人即填寫借據，發出匯票，連同各項裝船單據，向銀行提出。自銀行收回貨款。但其匯票，必須附帶有進口地銀行之信用證，否則必為銀行所拒絕。其信用狀之存在，實具有擔保付款之性質。申言之，該項票款歸收之責任，與直接發行匯票之出口商，無直接之關係，完全由第三者即發行信用狀之銀行負擔。俗稱押入匯信之押匯，但每次填寫之借據，僅可供一次之用，不能繼續發生效力。

長期契約 此種押匯，出口商事前與銀行有所接洽，即訂立押匯契約。一次填寫之後，以後每次均可適用，無須再具借據。且一旦成立契約之後，出口商發出之押匯匯票，不拘有無附帶信用狀，均可向銀行發出匯票，連同裝船單據，收回其貨款。惟此種契約訂立之形式，側重在出口商，故須由出口商向銀行提出相當擔保品，或央有聲望之商家從中作保，方可成立，其手續雖比前者為簡單，而實現性甚難。現在我國銀行界，大抵以採用臨時借據為原則，除非在特殊情形之下，對於長期契約，殊不多見。至締結長期契約手續，照例由銀行先行調查。（各行備有商業調查表見後），經調查屬實，而後再言擔保物件，或保證人，依照銀行

規定格式填寫押匯契約。其發行匯票，呈交各種裝船單據，則與臨時借據約略相同。惟交貨時之先後，則有問題。押匯交貨，約有兩種辦法，其（一）為先交貨後付款（Documents against acceptance），簡稱D/A，其（二）為先付款後交貨（Documents against payment），簡稱D/P，更詳言之。

（一）先交貨後付款 貨物到達目的地，由承做押匯在進口地有關係銀行，將押匯匯票，要求付款人（買主）於票面簽字承兌，同時將裝船單據一併交與買主，而將簽字承兌之匯票收回，到期再向承兌人收回票款，以清押匯手續。

（二）先付款後交貨 貨物到達目的地，由承做押匯在進口地有關係銀行，用書面通知買主，若係即期匯票，則由買主即付款人籌足款項，連同押匯抵押品收據，呈交銀行，自銀行取回貨物；若為期票，則候到期日備款向銀行收回貨物。買主如欲於期票未到期前先行提貨，可向關係銀行接洽，插入擔保分期付款，或採取信用提貨辦法，然在匯票未到期前，須將貨款付清。普通插入之擔保格式如下。

Shanghai, 19

To the Shanghai Commercial & Savings Bank, Ltd.

SHANGHAI

In consideration of the discount or negotiation or purchase for full amount or any part by the Shanghai Commercial & Savings Bank, Ltd., Shanghai, of a draft:

drawn by.....
on.....
at.....sight.....
under date of.....
for.....
without documents
with documents against payment
with documents against acceptance

I personally
We jointly and severally For Value Received hereby guarantee the payment of said draft and of all renewals of the same and of any part thereof until the whole sum plus all costs, expenses, interest, insurance premiums, duties, freight and warehouse charges in connection with said draft, shall be fully paid, waiving demand, notice of non-payment, protest, notice of any such renewal or renewals and any other act or acts on the part of said Bank to charge us therewith and waiving further the demand of proving to me/us that the said draft and the documents relating thereto were at all or any time complete and formally and technically in order and waiving further the proof that said Bank or any of its officers or collecting agents did not neglect any duties when handling said draft and/or documents and I/we agree to reimburse the Shanghai Commercial & Savings Bank for all outlays, rewards, fines etc. should the draft and/or the documents in fact prove to be incorrect, defective or forged or if the goods on any part thereof should be lost through force majeure or appropriated by any party or confiscated or destroyed for any reason whatsoever.

Signature and/or Seal of Guaranter(s)

第十五章 出口貨款之歸收

二八九

前記兩種交貨方法，其與銀行發生直接利害關係，如先交貨後付款之押匯，銀行所擔風險甚大，非先取得押匯人充分保證，或確定付款人信用程度，則不欲承做押匯。又如先付款後交貨，在銀行當然穩妥可靠，毫無風險，但在買主即收貨人，則殊感不便。故通常於訂立押匯契約時，應採取如何交貨付款方法，須先行商妥，如係採用 D/A 辦法，銀行必重視押匯人之保證，如係採用 D/P 辦法，則銀行對押匯人提出之保證，并不如何苛求。外此如磋商押匯折扣，填製押匯單據，大致略同。一般押匯所應備具之單據，為數甚夥，但其主要者不外左列各項。

(一) 押匯匯票 匯票為向買主即付款人收款之唯一憑證，分中英文兩種，以英文為普遍，各行備有印就之格式（亦有商人自備），供押匯人填寫。通常國內匯票，為單頁式，而國外押匯則有正副兩頁，蓋以防止郵遞之遺誤或遲到。將正副匯票分別搭載一船，寄交進口地銀行，第一次投寄者為正本 (First of exchange 附帶之裝船單據亦為正本)，第二次投寄者為副本 (Second of exchange 附帶之裝船單據亦係副本)。實際不拘正副，但以先到者為支付之憑證；後到者無論其為正本或副本，已喪失其效用。普通均於票面記有「第一次到達匯票經憑票免款之後，次到之匯票概作無效，」等文字。後表係我國政府指定之國際匯兌銀行中國銀行應用之押匯匯票格式，其第一種為該行備有之，格式第二種則係商人自備之格式。

第一種 押匯匯票正本

ORIGINAL

No. Shanghai, China, 19.....

Exchange for

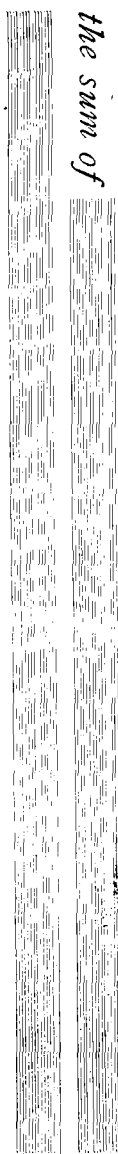


..... sight of this FIRST of Exchange

(Second of the same tenor and date unpaid) pay to the order of

BANK OF CHINA

the sum of



Value received.....

To



BANK OF CHINA
Head Office
Foreign Department
No.

第一種 押匯匯票副本

DUPLICATE

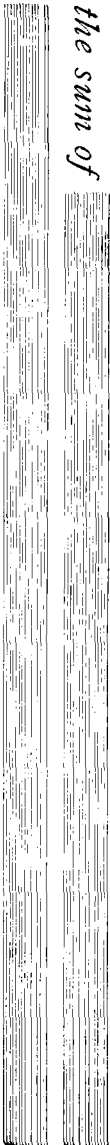
No. Shanghai, China, 19

Exchange for 

..... sight of this **SECOND** of Exchange
(First of the same tenor and date unpaid) pay to the order of

BANK OF CHINA

the sum of



Value received

To

BANK OF CHINA
Head Office
Foreign Department
No.

第二種 商人自備押匯票

No. _____ f _____ London, _____ 19__

JOHN PALMER JUNR. & Co.

At _____ sight pay this **SECOND** of Exchange
(First unpaid) to our order the sum of _____

_____ Sterling payable at the

_____ drawing rate for demand Drafts on London, with interest at _____ per cent
per annum added thereto from date hereof to approximate due date of arrival of
the remittance in London, value received.

To _____

抵押借據 出口商發出匯票，連同裝船單據向銀行提出，銀行承認收買匯票，支付貨款時，照例由商人填寫借據一份，交與銀行。此種借據由銀行備具格式，隨時可以填寫。下表為中國銀行之押匯借據，惟每次須填寫一份，用過之後，即作無效。

(正 面)

Shanghai, 19

The Manager,

BANK OF CHINA.

HEAD OFFICE—FOREIGN DEPT.

SHANGHAI.

Dear Sir,

We acknowledge having received from you the sum of Chinese Standard Dollars.....

(Ch. Std. \$) for the purchase of the goods noted at foot of this letter on your behalf. We confirm that all property rights and title to said goods rest with you, undertake to keep them apart from all other goods, hold them in trust solely for you, upon shipment surrender the shipping documents immediately to you and negotiate the Bills against said goods through your Bank not later than.....

We also undertake to keep the said goods insured against fire to their full value until such time as they shall be covered by the Marine Policy or Policies, and to hand over to you on receipt of all monies recoverable from the underwriters under the fire Policy or Policies thus effected by us, such last mentioned Policy or Policies, being in the meantime held by us as the Trustees for your Bank shall be transferred and/or handed over to the Bank together with the relative premium receipts at any time on demand.

Yours faithfully

PARTICULARS OF GOODS ABOVE REFERRED TO

Marks and Number	Descriptions	Stored at	Value	Shipment

(背 面)

For your reference, we beg to state hereunder the particulars of the Insurance Policy or Policies and Letters of Credit under which the goods will be shipped.

INSURANCE:

Policy No......

Name of Insurance Co......

Amount Insured.....

Date of Expiration.....

LETTER OF CREDIT:

Letter of Credit No......

Issued by.....

Advised by.....

Amount or Balance.....

Date of Expiration.....

Exchange settled at.....

(Signature).....

押匯擔保 出口商除填寫上項臨時借據之外，並須另備信函切實保證，蓋述明如收貨不發款，或遇其他費用損失，一切由本人負擔，不致使銀行發生意外損失。此項信函擔保，銀行亦備有格式，商人可照銀行規定格式填註，其內容約如左表。

LETTER OF GUARANTEE

(For Outward Bills)

Bank No.

Shanghai,

To BANK OF CHINA, HEAD OFFICE,

Foreign Department,

SHANGHAI.

Dear Sirs,

In consideration of your purchasing or discounting of the Bill(s), particulars of which are mentioned below, I for myself and my heirs and legal representatives in accordance with Chinese Customs and Law hereby We for ourselves and our successors and assigns (jointly and severally) guarantee the acceptance and payment of the said Bill and hold you harmless from any consequences that may arise therefrom.

In the event of non-acceptance or non-payment by the Acceptor(s) or the Drawee of the said Bill, or any portion thereof, on account of the discrepancy(ies) (as mentioned in the particulars below) with the Letter of Credit and/or Sales Contract or goods supplied by the Drawer(s) being found damaged or not in accordance with the standard required or any other account whatever, or in the event of any loss being otherwise incurred by you including interest, cost of cables, storage, protest fee (if protested) and any other expenses in connection

with the said Draft, I/we, the undersigned, will assume full responsibility thereunder and pay to you, on demand, against your statement(s), without any excuse, delay, deduction or demur whatsoever, any such loss and/or deficiency which may be sustained by you as aforesaid.

It is further agreed that in case of the Acceptors or Drawees suspending payment, becoming bankrupt, or taking any steps in the likewis of liquidation before the acceptance or payment of the bill, the undersigned will also be responsible for the immediate payment, upon demand, of the full amount or balance of the bill(s).

It is further agreed that in case of my/our failure to pay you any sum or portion of the sum as aforesaid on account of my/our liquidation or bankruptcy, the Holder(s) of this Letter of Guarantee will have the privilege to exercise his right of Priority as a creditor.

PARTICULARS OF THE BILL

Date & No. of Bill	Amount	Drawer	Drawee	Tenor	D/P or D/A
REMARKS and/or conditions of discrepancy(ies):					

(Signature and/or Seal of Seller)

(Guarantor)

押匯收據 此項收據，由銀行給與出口商，再由出口商直接寄交進口商，為提貨付款之憑證。普通由銀行發行兩頁，其正本交與出口商，副本則留作存底。其中內容，即銀行由出口商收下各種押匯抵押品，及各種票據，應當出具收據。此種收據，大抵連同票款，一併發交出口商人，其形式如下。

Bank No. _____

Outward Bills Receipt.

台鑒 某某銀行 Date _____

押匯抵押品收據 民國 年 月 日

This receipt is to be presented to the collecting office, where payment of the following Bills, including interest is to be made, all documents are to be delivered against payment only.

憑此將下列之押匯款連同過期利息付訖後領取提單

承運公司 Shipping Firm	貨品件 Goods Packages	數量 Quantity	金額		到期日 Due Date	逾期月息 Overdue Interest	提單號數 B/L No.	提單張數 B/L Sheets	保險行名 Insurance Co.	票單張數 L.P. Sheets	取款地點 Place of Collection	備註 Remarks
			Amount	元								
			元	角	月	日						

付款收據 商人辦妥押匯手續，自銀行收回全部或一部分貨款時，須填具收據，交與銀行該項收據之上，除寫明所收到款項數額之外，並約定於某某日期，如數兌付銀行墊款，而銀行於收回票款時，即將該項收據發還商人，其內容狀態如下。

PROMISSORY NOTE

Shanghai, 19.....

On or before..... 19....., for value received, I/We the undersigned hereby unconditionally promise to pay to the order of Bank of China, Head Office, Shanghai, the sum of Chinese Standard Dollars.....

..... together with interest at the rate of..... per centum per annum.

(Signature).....



通知書 由出口商於辦妥押匯手續後給予銀行者。此種書式異常簡單，并不十分重要，可有可無，蓋僅記述關於作押匯之經過。此種書式，有用通常信函者，亦有應用銀行具備之格式者。如用銀行規定之格式，商人填寫之後，連同匯票一併交與承做押匯之銀行，由銀行轉寄進口分支行，或其他有關係同業，以便通達收件人。其內容大意約略如下。

大鑒逕啓者今交	裝上左列貨物
其提單保險單等均已託	銀行寄奉茲由敝處出與該行押匯匯票一紙請見票批
按 天期照交	現款
專此布達即頌	換回單據並將敝處出押匯匯票銷擲是荷
台祺	如交款逾期請認利息
	按照 計算
	啓 年 月 日

除前記各項單據之外，更有一種押匯契約，其性質既與臨時借據約略不同，上段業已述過。然契約大抵有兩種寫法，一種用中文，一種是用英文，惟用英文者居多數。茲列上海商業儲蓄銀行所使用之押匯契約如下。

GENERAL LETTER OF HYPOTHECATION

To

THE SHANGHAI COMMERCIAL & SAVINGS BANK, LTD.

SHANGHAI.

As you may from time to time purchase from or negotiate for ^{me} Bill or Bills of Exchange drawn or endorsed by ^{us} with collateral securities, it has been agreed between us that the stipulations contained in this Memorandum shall be deemed to be continuing and ambulatory, and are to apply to all cases in which such Bills of Exchange may at any time either directly, or through other persons, be negotiated with or sold to you by ^{us} and this Memorandum shall have the same force until ^I shall give you notice of ^{my} intention to terminate it, as if separate Memorandum were signed by ^{us} on each purchase or negotiation.

^I hereby also authorizing you, or any of your Managers, or Agents, or the Holders for the time being, of any such Bill or Bills as aforesaid (but not so as to make it imperative) to insure any goods forming the collateral security for any such Bill or Bills of Exchange from sea risk, including loss by capture, and also from loss by fire on shore, and to add the premiums and expenses of such insurances to the amount chargeable to ^{me} in respect of such Bill or Bills, and to take recourse against such goods on priority to any other claims thereon,

or against ^{us} me, without prejudice to any claim against any endorser or endorsers of the said Bills, for reimbursing yourselves, or other person or persons paying the same, the amount of such premiums and expenses, and also to sell any portion of such goods which may be necessary for payment of freight, insurance, and expenses, and generally to take such measures and make such charges for commission, and to be accountable in such manner, but not further or otherwise, than, as in ordinary cases between a merchant and his correspondent. And I ^{we} consent to the goods being warehoused at any public or private wharf or warehouse selected by the Drawees or Acceptors of the Bills, unless you offer an objection to such wharf or warehouse.

I ^{we} hereby also authorize you, or your Managers, or Agents or the Holders for the time being of any of Bills of Exchange as aforesaid, to take conditional acceptances to all or any of such Bills, to the effect that, on payment thereof at maturity, the Documents handed to you as collateral security for the due payment of such Bill or Bills shall be delivered to the Drawees or Acceptors thereof, and such authorization shall be taken to extend to cases of acceptance for honour. Subject nevertheless to the power next hereinafter given, in case the Drawee shall suspend payment, become bankrupt, or go into liquidation during the currency of any of such Bill or Bills.

I further authorize you at any time or times before the maturity of any Bill or Bills ^{we} of Exchange, as aforesaid, to grant a partial delivery or partial deliveries from time to time of any part or parts of such goods, in such manner as you or the Acceptors of such Bill or Bills of Exchange, or their representatives may think desirable, to any persons on payment of a proportionate amount of the invoice cost of such goods or of the Bill or Bills of Exchange drawn against the same.

I further authorize you, or any of your Managers, Agents, or the Holders for the time being of any Bill or Bills of Exchange as aforesaid, on default being made in acceptance on presentation, or in payment at maturity, of any such Bill or Bills, or in case of the Drawees' or Acceptors' suspending payment, becoming bankrupt, or entering into liquidation during the currency of any such Bill or Bills, and whether accepted conditionally or absolutely to sell all, or any part of the goods forming the collateral security for the payment thereof at such times and in such manner as you, or such Holders may deem fit, and after deducting usual commission and charges, to apply the next proceeds in payment of such Bill or Bills with re-exchange and charges; the balances, if any, to be placed at your option against any other of ^{my} Bills, secured or otherwise, which may be in your hands, or any other debt or liability of ^{mine} to you, and subject thereto, to be accounted for the proper parties.

In case the net proceed of such goods shall be insufficient to pay the amount of any such Bill or Bills with re-exchanges and charges ^I we authorize you, or any of your Managers, or Agents, or the Holders for the time being of such Bill or Bills as the case may be, to draw on ^{us} ^{me} for the deficiency, without prejudice nevertheless to any claim against any endorser or endorsors of the said Bills for recovery of the same or any deficiency, on the same; and ^I ^{we} engage to honour such Drafts on presentation, it being understood that the Account Current rendered by you or by such Holders, shall be sufficient proof of sale and loss.

^I ^{we} further authorize you, or any of your Managers, or Agents, or the Holders for the time being of any such Bill or Bills as aforesaid, whether the aforesaid Power of Sale shall or shall not have arisen, at any time before the maturity of any such Bill or Bills, to accept payment from the Drawees or Acceptors thereof, if required so to do, and on payment to deliver the Bills of Lading and Shipping Documents to such Drawees or Acceptors; and, in that event you or the Holders of any such Bill or Bills are to allow a discount thereon, not exceeding.....per cent, per annum for the time they may have to run as follows:—

At one half per cent, per annum above the advertised rate of interest for short deposits allowed by the leading London Joint Stock Banks, if payable in Great Britain.

At the current minimum rate of the discount of the National Banks, of France, Italy, Belgium, Germany and Holland, if payable in those countries.

At the current rate of rebate for Documentary Bills, if payable in Switzerland or the United States.

At the current rate of rebate allowed by the Exchange Banks, if payable at any place east of Suez.

The delivery of such collateral securities to you shall not prejudice your rights on any such Bill or Bills in case of dishonour, nor shall any recourse taken thereon affect your title to such securities to the extend of ^{my} liability for the time being to you as above, and it is agreed that you are not to be responsible for the default of any Broker or Auctioneer employed by you for any purpose.

Shanghai, China, Dated this.....day of.....
One Thousand Nine Hundred
witness to the Signature of

.....
....., Witness.

....., Occupation.

....., Address

中國銀行押匯規則全文

第一條 本行做押匯時應查照民國四年稽字四十九號通函所定辦法辦理

第二條 各埠商人因買賣貨物便於周轉起見得查照本規則向中國銀行（下稱銀行）商辦押匯

第三條 凡商人遇有左列情形之一者均得向銀行商辦押匯

甲 受他埠本店或他埠商人委託在本埠購買貨物而貨價未由前途匯到或未匯足者

乙 已將貨物批賣與他埠客商而貨價未收或未全收者

丙 他埠商號在本埠購買貨物而貨價未曾匯來或未匯足者

丁 本埠商號在他埠購買貨物而貨價未曾匯去或未匯足者

第四條 押匯人向本行商辦押匯之時應先具押匯憑單並將提單保險單批單匯票等交存銀行方得用

款

第五條 凡因第三條甲乙情形商辦押匯者如還款人到期不能歸款應由押匯人及保人清償設有延誤其所押貨物應歸銀行拍賣以賣價清償欠款不足追補有餘退還

第六條 關於前項之押匯銀行須俟收貨人完全交到款項後始行付與提單以憑取貨但亦得聽憑銀行

之便於左列各辦法中擇一採用之

A. 照票付提單 將匯票向收票人照票承認到期還款後即付提單

B. 取信約書付提單 向收貨人取得信約書承認到期還款後付與提單

C. 覓保付提單 由收貨人另覓殷實鋪保擔保到期還款後再付提單

D. 憑貨提單向船行收款 由收貨人覓保到船行取貨銀行俟匯票到期憑提單向船行收款

第七條 凡因第三條丙丁兩項情形商辦押匯者應先由押匯人繕具外埠押匯請託書聲明到期償還及

其他要件交由當地銀行以為保證再由當地銀行函電付款之行屬如數付款

第八條 關於上項之請託其收付款之手續如係託銀行買進匯票為付款者應用甲種請託書如係託銀

行賣出匯票為收款者應用乙種請託書

第九條 付款行接到他埠本行來電或來函委託付款時當即通知收款之商號屬其帶同通知書連一切

單據並繕具押匯憑單來行商訂交款數目

第十條 本規則如有未盡事宜得由總處提交董事會修改通告施行

(II) 押匯匯票附帶書類 (Documents attached to documentary bill)

借據、契約及上述各項單據，爲成立押匯事務所必須填製之書類。然押匯手續辦理完竣之後，即商人對銀行發出匯票時，則該項匯票必須附帶有多種裝船證據書類，一言以蔽之，諸凡關於裝船及其他有關係文件，非全部連同押匯匯票交與銀行不可。蓋此等單據，即所以代表貨物之所有權；申言之，即押匯人對銀行提出之唯一有價擔保品。茲就押匯匯票必須附帶之單據，分別列舉於下，並約略予以說明。

(1) 提單全套 (Full set of bills of lading) 此處所謂提單，當指發行者署名之提單；而未經發行者署名之提單，不在此例。此種正式署名負責之提單，發行頁數頗多，通常分兩組或三組，每組分數頁，姑無論其發行頁數之多寡，其全部（各組）須向銀行提出。何以言之，數多提單之發行，其每頁均具有獨立之效用，而最初提單所持有人，如要求提貨，則船公司即無法加以拒絕，故非取得其全份，即未能獲得該貨之完全所有權。至 O. C. P. 等又當別論。

(2) 保險單或保險證明書 此處所謂保險單，亦與上述之提單相同，即指經保險者署名之保險單，其發行頁數之多寡，須與提單一致。原來保險單或保險證明書，其發行份數之多寡，須依被保險者之需求而後決定。故提單如爲兩組，則保險單亦必爲兩組無疑，但其全部須交與銀行。保險證明書之格式如下。

Osaka, Japan.....19.....

To the Manager of the

BANK OF CHINA
OSAKA

國際貿易實務

Dear Sir,

The Sea Insurance with War Risk on the Goods against which you have purchased.....Bill (as noted below) having been effected in.....

$\frac{I}{we}$ hereby guarantee that.....
.....of.....

the Consignee, shall deposit with the holder in..... a Special or General Policy of Sea Insurance with War Risk for a sufficient amount, in an approved Office, or Lloyds; and in the event of.....failing to do so, or otherwise to satisfy the holder that his interests in this matter are fully protected within Ten Days, from the delivery to.....of a copy of this letter,

$\frac{I}{we}$ further authorize the holder to effect Insurance on $\frac{my}{our}$ account and $\frac{I}{we}$ shall refund to you here, at the exchange of the day, the premium thereon, on being advised of the payment by you.

Yours faithfully,

Amount of Bill.....

Drawn on.....

Insurance Value of Goods.....

(3) 商用發票 一切形式及發行數目與提單相同。

上列三種單據，為通常國際貿易運輸貨物所必須具備，不可缺少者也。此外雖有若干單據之類，是否必須附帶於押匯匯票之上，則無一定。蓋應其國家之規定，而後添備。比如甲國需要領事檢證單，而乙國不需要領事檢證單，需要原產地證明書。又如丙國則無須原產地證明書，而需要檢驗證。實際此等單據類，全部附帶押匯匯票，同時交與銀行，比較為穩妥。此等單據，大概有七種，其發行頁數，如非有特別情形時，一律相等，各種名稱如下。

- (1) 領事檢證貨單 (Consular invoices)
- (2) 報關用發票 (Custom invoices)
- (3) 原產地證明書 (Certificates of origin)
- (4) 檢驗證 (Inspection certificates)
- (5) 重量容積表 (Memo randum of weight and measurements)
- (6) 分析單 (Certificate of analysis)
- (7) 押匯通知書 (Advice of drafts)

出口商在未辦理前記各種押匯手續之前，尚有一個比較重要的問題，就是磋商押匯折扣，蓋各行對

於押匯折扣，規定自難一致，惟普通則視押匯人之信用狀態，以及與該行過去之往來關係爲決定。信用卓著，或與銀行素有往來者，折扣略低，反之如信用薄弱，或與銀行從未發生往來者，折扣略高。要而言之，所謂押匯折扣，初無一定，當依押匯人與銀行之接洽而後決定。

第二節 委託歸收票據

(一) 附帶裝船單據託收匯票

出口商不能向銀行作押匯，於不得已時，可委託銀行歸收貨款。惟其所以不能得銀行承做押匯，出於託收之原因，計有(1)票據關係者信用未孚，銀行拒絕押匯，(2)金額過少未便向銀行做押匯，(3)對未具有信用證而信用卓著之進口商運送貨物，(4)因其他手續未備不能向銀行做押匯。遇有上述情形之一種，出口商須向銀行接洽託收，願以相當手續費或匯水，以銀行爲承受人，發行普通匯票，連同裝船單據，一併交與銀行，委託銀行歸收，此種匯票，即所謂歸收票據(Bill for collection bill)。

填寫申請書 歸收票據，既經銀行允許，其第一步手續，爲填寫委託申請書，此項書式大抵由銀行規定。託收人依照銀行印就之格式填註，凡關委託條項須加注意，須將不需要者劃去，一般所通用之格式約略如下。

TO BANK OF CHINA HEAD OFFICE FOREIGN DEPARTMENT SHANGHAI.

DATE:

DEAR SIRS,

WE ENCLOSE FOR COLLECTION THE UNDERMENTIONED DRAFT:

Drawer's No.	Amount	Date of Draft	Due Date/Tenor	Drawee

The following documents are attached to the draft:

B/L	Invoice	Cons. Inv.	Cert. Orig.	Ins. Cert.				

Deliver documents to drawee against acceptance payment

if paid before maturity allow rebate of % per annum	
protest for NON acceptance	
do NOT protest for NON acceptance	

protest for NON payment	
do NOT protest for NON payment	
cable advice of NON acceptance	
do NOT cable advice of NON acceptance	

cable advice of NON payment	
do NOT cable advice of NON payment	
cable advice of payment	
incur NO cable expenses on this bill	

All charges including your collection commission are to be borne by the drawee ourselves

Interest is to be collected from the drawee at % per annum from date of Draft to the approximate due date of
 The arrival of the remittance in
 In case of need or difficulties communicate with

Address

Whose instructions with respect to this draft (and the documents, if any) you are authorized to follow. He may also change any of our instructions.	
Who will endeavor to obtain the honoring of this draft.	
Who is empowered to grant delays or extensions not exceeding days, or reductions not exceeding per cent of the value of the merchandise	

We have placed an "X" in the spaces preceding the instructions which we desire you to follow.

Unless otherwise instructed interest bill stamp and/or collection expenses are to be borne by us.

In case of dishonor the goods may, in the option of your correspondent or agent, be landed, Cleared through the customs.

Warehoused and insured at our expense.

Where the currency of the bill is other than that of the drawees locality it is understood that the drawee may be allowed to settle exchange after he has accepted the bill.

It is understood and agreed that, having exercised due care in the selection of any correspondent to whom the above mentioned items may be sent for collection, you shall not be responsible for any act, omission, default, suspension, insolvency or bankruptcy of any such correspondent or sub-agent thereof, or for any delay in remittance, loss in exchange or loss of items or their proceeds during transmission or in the course of collection, but your responsibility shall be only for your own acts.

SPECIAL INSTRUCTIONS:

Yours faithfully,

領取銀行收據 上項託收申請書填就後，連同裝船單據一併交與銀行，而銀行將申請書及各種裝船證單收受，照例須檢發代收貨款之收據，交與託收人，俾將來付款時作為取款之憑據。此種收據，非常重要，託收人必須妥為儲藏，否則日後取款時，將發生種種糾紛。其格式如下。

銀行給與託收人歸收票據收據

THE SHANGHAI COMMERCIAL & SAVINGS BANK, LTD.

Shanghai,

to

Acknowledgement of item to be collected for your account.

Our No.	Tenor	Amount	Your No.

Yours faithfully,

N. B.—Due diligence will be observed in the selection of responsible agents for the collection of all checks, drafts notes and business paper generally, but this bank assumes no responsibility for the neglect or default of a collecting, nor for the loss of any item or the proceeds thereof during transmission.

發行歸收匯票 銀行對託收人出具上記收據之後，須將申請者提出之各項裝船單據及歸收匯票，寄交進口地分支行或有關係同業，以便向進口商收取票款。此種匯票，大抵有正副兩張，一張寄交進口地銀行，一張留作存底。其大概格式如下。

上海商業儲蓄銀行委託歸收票據

THE SHANGHAI COMMERCIAL & SAVINGS BANK, LTD.

SHANGHAI, CHINA.

In Reply Refer to our No.

CABLE ADDRESS
"COMSAVBANK"
CODES USED
A. B. C. 5th & 6th Edition
Western Union Universal
Western Union 5 Letters
Bentley's
Peterson's
Private

Date

GENTLEMEN:

We enclose for collection the following draft with documents as listed, the surrender of documents to drawees is conditional upon fulfilment of instructions as indicated by X in margin.

Amount Tenor

Orig.	Dup.	Documents
-------	------	-----------

Drawee.....
Address.....

Covering Shipment of.....

Bills of Lading
Insurance Certificate
Invoice
Weight Memo
Consular Invoice
Parcel Post Receipt
Exhausted I/c

INSTRUCTIONS

When paid kindly credit proceeds to our account.
When paid kindly remit proceeds by D/D on Shanghai in Shanghai Taels/Dollars.
When paid kindly remit proceeds by.....

Deliver documents against.....

Collect with exchange:—payable at the collecting Bank's selling rate for a sight draft on.....
with all collecting charges added.

Protest for non-acceptance or non-payment unless pending arrival of Goods.
No protest.

Cable advice of non-acceptance or non-payment unless pending arrival of goods, giving reasons for dishonor in your telegram, and hold for our instructions.

Advise us promptly by mail giving full reasons if not accepted or not paid and hold for our instructions.
When accepted, please advise us giving due date.
Please collect..... for our charges.

Extra charges, if any, to be paid drawee.

Collect interest at the rate of..... % from date of issue until approximate arrival of cover in Shanghai.
In case of dishonor or in the event of the goods arriving before payment of the draft please attend to the warehousing and fire insurance under advice to the drawees and to us.

SPECIAL INSTRUCTIONS

Yours truly,

歸收通知書 受委託銀行將出口商託收之款項如數收回，須對出口商發出通知書，付出現款贖回收據。至其應扣之手續費或匯水，亦於該項通知書上註明，此種通知書之格式如下。

上海商業儲蓄銀行歸收通知書

THE SHANGHAI COMMERCIAL & SAVINGS BANK, LTD.

Shanghai,

To

We beg to advise that the under-mentioned collection has been paid and in settlement thereof

Yours truly,

THE SHANGHAI COMMERCIAL & SAVINGS BANK, LTD.

Accountant

Your No.	Drawn On	Value Date	Amount

此外如歸收貨價時之貨幣折合問題，大有考慮之餘地。因此種貨幣匯價，時有變動，出口商往往發生意外之損失。最好預售外國貨幣。例如上海出口商運輸大批茶葉於倫敦進口商，由進口地銀行出具信用狀，以便上海銀行界購買出口商之英金匯票。當時言明每磅茶葉值三先令，按照市價計算合國幣一元，出口商買進價格僅合九角，可賺一角。惟向銀行辦理押匯手續，需時一二月，如在此期間中市面情形變動，三先令僅合我國法幣八角，則出口商不獨無利可圖，反而每磅茶葉虧損一角。故出口商爲避免匯價變動之損害計，於價格議契約售辦妥時，預計二月後可以裝船，須售英金三百鎊，即向銀行預售二個月期英金三百鎊，按照市價每法幣一元合三先令結價，合計可得法幣二千元。則二月之後，無論匯兌市價如何變動，出口商不致蒙受若何損失。

(二)未附有裝船單據之歸收匯票

通常委託歸收匯票，須附帶有裝船證據單類，然有時由出口商事前將一切裝船單據，直接寄交進口商，而僅發行一張普通歸收貨款匯票，委託銀行歸收。故此時之匯票，當然未附帶有其他單據，俗稱 Clean bill。此種託收的形式，在我國國際貿易方面，似乎不會多見；即或偶而有之，亦僅限於中日兩國商人之間，其對英對美，則絕少發現。原來中日貿易，每因地理或其他特殊關係，兩國商人往來甚爲密切，彼此信用狀態，亦瞭若指掌，故日本出口商，每當運輸貨物於華商，同時須將所有重要裝船單據，先行直接寄交華商，

而後向銀行發出單純託收匯票。手續既甚簡單，買賣尤爲圓滑，以視歐美商人之歸收辦法，其利益固不可同日而語焉。至於銀行方面，對於前述未附有裝船證單之單純託收匯票，因手續過於麻煩，是否完成其歸收之目的，猶不敢必，然以收到與否概不負責，加之所謂單純（未附有裝船單據）之匯票，其手續費常比附有裝船單據之匯票爲高昂，故亦樂於接受。

第三節 附帶信用證歸收票據

出口商倘攜有進口地銀行之信用證，要求出口地之本國銀行，代爲歸收貨款又較爲便利。蓋此時之出口商，亦同樣委託銀行歸收，無須自己發出匯票，僅須填具一領收證，連同所有裝船單據類，向託收之銀行提出，同時即可自銀行支取貨款。而支付貨款之出口地銀行，則對進口地銀行（大抵係同一銀行之分支行或總行）直接發出匯票，蓋出口地受委託銀行變爲出票人，而發行信用證銀行，則變爲票據承受人。出口地銀行調製匯票後，連同裝船單據寄交進口地銀行，由進口地銀行負責向收貨人歸收。出口商於領取貨款時所使用之領收證，照例由銀行具備格式，出口商按照格式填寫。此項領收證，普通爲三聯張，卽以同樣之文字填寫三張，經出口商簽名之後，交與銀行。惟出口商自銀行領取貨款，同時須另寫一通知書通知收件人，與裝船證單同封一函，交與銀行。此項通知書并無固定形式，由出口商臨時寫就，僅將託收經過

情形略爲述明可耳。左表爲一般通行之領收證(Receipt)。

出 口 商 領 收 證

(Receipt)

(Original)

\$

Shanghai,

19

Received from the _____ Bank the sum of

only

in payment under _____

Letter of Credit No. _____

For China Foreign Trading Co., Ltd.

Manager

Dated _____

上表爲出口商領收證正本，此外尙有兩張副本，因其記述文字完全相同，故而省略。

第十六章 訂立進口契約

第一節 進口契約概述

普通輸入貿易，其動機有二：其一為進口商受國內需要者之委託，向國外出口商定購貨物；又其一為國外出口商向進口商申請訂立售貨契約。此兩種買賣動機，雖各有不同，但接洽方法以及成立契約情形則約略相同。例如進口商行，受國內需要者委託購貨，其第一步手續，即未成立買賣契約以前，須向國外出口商索取貨樣及價目單，調查兩地行情（國內需要市場及國外供給市場）。第二步手續設法探聽出口商信用狀態，及其製造能率，最後談判運送及其他一般的協定。同時將談判經過，及調查事實，貨價行情等詳細報告國內需要者，俾便議定貨價，訂立買賣合同。反之進口商行如接到國外出口商售貨申請，亦須索取貨樣，查看市面行情及一般需要狀態，然後找尋需要主顧，進而討論協定事項，促成買賣合同之實現。

依一般國際貿易習慣，買賣雙方成立大概協定，其次問題為磋商價格。蓋進口商已決定訂立買賣合同，當即電詢貨價，接到回電之後，報告國內需要者。經一再折衷，雙方意見接近，便發出最後定貨電報，此種電報到達出口商之手，則雙方買賣契約即告成立。買賣契約成立以後，比較重要問題，即信用證之發行。進口商當向其有往來之銀行，交涉發行信用證，堅實出口商對於買主之信用，使貨物運送不致發生延遲。同

時須繕寫一定貨單，詳記關於報關運送等必要手續，務期除去一切報關時之障礙，使貨物運輸迅速，不致因延遲而遺誤時機。

第二節 定貨之處理及上海一般處理習慣

我國進口貨物，大抵以上海為中心。然而上海有眾多之洋行存在，此等洋行皆係外商經營，我國進口行家，除有少數直接向國外出口商買賣外，多數與洋行交易。故此等洋行之地位，與國外出口商相等。普通定購洋貨，其中一切手續與事後交涉，均以洋行為對手。茲就上海一般定貨（定購洋貨）習慣詳述於下，俾資參考。

（一）定貨過期

平常華商向洋行締結買賣合同，相約在固定期間必需運送到埠；然賣主或以特殊情形往往延遲，至逾交貨時期而發生交貨糾紛。且此種糾紛，無法解決，僅依當地商業習慣以處理之。依通常商業習慣，買賣契約成立後，不能按照契約指定日期裝運，過期不到四十天者，買主不能申請解除買賣契約；如超過四十天以外者，則買主可要求賣主解約。如遇該貨市價上漲，則買主應向賣主算歸也。

（二）定貨到埠費用負擔

裝貨輪船抵埠，其所需之起卸費用及碼頭堆棧上下力及棧租等，事前於契約上或定單上均未一一載明，則此等費用之支出必發生爭執，惟此種費用，每因商品之種類不同而異其習慣。例如洋布商習慣，疋頭進棧後一切雜費，如下水拖駁，保險棧租等等，均由買主負擔。又如木業則視定單內之規定而後決定，其定單如規定在上海船邊交貨，則此項費用當歸買主支付，如在碼頭交貨，則應由賣主支付。至輪船上起貨小工費，無論其為船邊或碼頭交貨，一律由賣主負擔。

(三) 定貨走漏

定貨輪船雖已到埠，然遇走漏，至分量不足，或件數不符，亦有惹起糾紛之可能。買主見貨物不足，必拒絕付款提貨，而賣主已將貨物遠涉重洋，裝運到埠，勢難裝回。但普通定貨如載有 C. I. F. 字樣，乃表示貨到上海，遲十天交貨，交貨之後方與賣主無關，故如遇此種糾紛，賣主似應負責。

(四) 定貨與成單不符

定貨雖以貨樣為標準，然船貨到埠，如遇所定之貨，成分或分量或色澤等與成單所載不甚符合，亦將引起交付時之糾紛。然通常定貨皆以成單為標準，交貨時自應依照成單辦理，比較為正當。設有成色、重量等不符，賣主當然負責，結果或由雙方酌量減低貨價，亦屬常有之事實。一般所採用之成單格式，皆因英商公會備案之標準成單為根據。此項標準成單，對於定貨一切發生之糾紛，大抵已有明文規定，隨時可參照。

辦理，不難迎刃而解。該項標準成單全部條文如下。

英商公會備案標準成單譯文

(左列合同通常即指爲中國合同，內指之買主，係在中國之華商，賣主係在中國做進口貿易之家)

第一條 付銀

交貨時即須將貨價付清，所付之銀票，如係過六日方能收取現銀者，概不收受。

第二條 爭論

買主賣主，對於合同內所定之貨，如有發生賠償爭論事件，必須在貨物抵埠日三十天之內聲明，倘兩方面不能和平解決，自當央人調處，亦須按照本埠市場上英商公會承認之慣例辦理。在調處之先，兩方面應將爭論之理由，繕具節略，送交調處人以憑評論，並應預爲聲明，一經調處評定，均願遵守。調處人收到兩方節略，察酌情形，孰是孰非，繕具評定書，連同作證貨樣，封送英商公會宣布。

第三條 關稅

在合同有效期間，稅銀如有增加減少之處，均歸買主承認。

第四條 保險

保險由賣主代買主辦理，保至貨價交清之日爲止，所有應付之保險費，自歸買主付給，如或發生他故，並須買主自負其責。貨價交清之後，如買主不即提貨，仍由賣主代爲存儲，自可聽由買主隨時交出提貨單提貨，至賣主應負保存貨物之責任，即於收清貨價後十天爲止，惟保火險則歸買主自理。

第五條 貨物存棧

凡賣主代買主暫行保存，聽候買主隨時提取之貨，應由買主在提貨時按照提出之貨數交付棧租兩。

第六條 提貨

凡訂購之貨，自輪船運到本埠日起，限三個月提清，如到三個月限滿之日尙未提清，應由買主按照未提之貨，至少以十分之一貨價，先行算給賣主，並須承認於提貨時照付因展限增出之棧租保險，及賣主虧耗之利息等費。倘期限已展至二月，買主仍未提貨，在展期二月已滿之日，此項未提之貨，聽憑賣主自由處置，或交行拍賣，或轉售於人，收回貨價，以之作抵買主應交之款，如有盈虧，仍向買主清算。

第七條 貨物遺失或缺少

合同內所指之貨，或全數或一部份遇有人力難施保護以致毀壞者，及輪船未運到情事，賣主對於此項毀壞及未運到之貨完全不負責任。倘裝載本合同之輪船失去，或所載之貨全部或一部份失去，或

被竊，賣主因以上各故，無法將該輪船所載之貨全數，或失去或被竊之貨交出，本合同對於此項缺少之貨，不生效力，買主不得向賣主要求賠償貨價，餘利等費。其或所定之貨，祇有一部份或大部份未經輪船裝到，此項未到之貨，與合同內其他各貨，不生聯帶關係。

第八條 裝運——譴罰——取消——人力難施各辦法

「甲」合同所指之貨，或全部或一部份，倘屆指定起運之日期，尙未裝船，可按下列「乙」項第三段辦法，准予展限十天。如屆展限期滿，仍未起運，賣主得知後，立須通知買主，買主接到通知儘三日內（除去星期日及封關日計算）自行斟酌能否承認，按照下列展限規則，准予再行展期，或將此項過期未裝之貨，作為取銷，回覆賣主；如過三日不見回信，則過期未裝之貨，作為取銷，買主不能責備賣主不照合同辦理。

「乙」（一）合同所指之貨，倘在指定起運限期滿後不過十日，裝船運出，不能認為遲運而因此要求取銷。如在指運限期滿後一個月或不到一個月起運，買主有權（除按照下列「丁」項第一段辦法外）從指運限期滿後第十一日或十一日以後，或承認再行展期，或將定貨取銷，均聽其便，不得要求減價或賠償。（二）此項定貨，如過指定起運限期一個月不到二個月起運者，貨價准減百分之二分五，過限二個月不到三個月起運者，貨價准減百分之三分五，過限三個月起運者，貨價准減百分之七分五。

(三)上段所指過限之期，每期應寬放十天計算，下列(丁)項第一段所指一月限期，亦照此寬放十日。

〔丙〕以上所指減收價目，係按照合同內貨價並水脚等費總數計算。

〔丁〕(一)倘遲延日期之故係因天氣不好，或火災戰事、烈風、暴雨、冰凍、水災、旱災、罷工、停工以及製造廠棧房、火車、水路發生意外，或人力難施種種事故，此項延遲按期未到之貨，如果展限不過一月，買主應承認不減價收受，如展限過一個月，買主有權將遲延未到之貨取銷或收受，但不得要求減價。(二)倘定貨因上列之故，以致遲延起運，如係英國來貨，應由曼徹司特 (Manchester) 商會或布洛得弗 (Brodford) 商會，或他種商務機關，發給憑照證明，如係歐洲大陸各地來貨，應由各該地地方官發給憑照證明。此項憑照在起運日二十八天之內，由發貨廠家送郵政局寄交本埠買主收執爲憑。(三)如遇人力難施之事，或因製造廠家或供給所倒閉，或因海上遇險或檢疫禁，或因蘇彝士運河 (Suez Canal) 或曼徹司特河 (Manchester Canal) 交通不便，以致貨物不能起運，或已起運不能運到，賣主因此無法交貨，凡有此項事件，賣主不負賠償之責。

〔戊〕承攬合同所載之貨，常有因買主定織花樣，或配合顏色，或特別裝包，或自定牌號等事，以致耽擱期日，如買主有此等要求，必須在訂合同日十四天之內，按照賣主所能辦到者，詳細開明，送交賣主，以憑寄上廠家照辦，倘於十五日之內，未照開送，因此延遲裝運，貨到過期，賣主不負其責。

「己」如有數批貨物，定在一合同之內，所定各批之貨，與單獨訂立合同者相同，倘內有一批貨，未起運或取銷，自與他貨無干，不能牽涉合同內他批在限期內裝運各貨。

「庚」外洋起運時所發之提貨單收貨單，及曼徹司特公司 (Manchester Ship Canal) 憑單內所載之日期，均應認為運貨日期之憑證。

第十七章 發行押匯信用證

第一節 押匯信用證概述

押匯信用證又稱信用狀，由銀行與銀行間，對於商業交易上之一種補助行為，使買賣雙方共立信用，而交貨付款，因此有伸縮之餘地，交易遂得圓滿之進行。然信用證有國內與國外之分別，但其作用則不分國內與國外，均完全相同，僅其名稱略異耳。普通商業交易，一國之間甲省商人與乙省商人，在交易未成立之前，固莫由互相確立其信用之根據，而國際間之甲國商人與乙國商人，更無從查知其信用狀態。一旦遇有商業交易，則買方非候貨物到手，不願付款，而賣方非候款到，不願交貨，於是交易不能成立，國際貿易之名辭，根本不能存在。即使買賣雙方，均係信用卓著之商人，而得彼此互相了解，對價值若干貨物，先付少數定款，便可成立交易，然資金流通不能圓滑，交易進行必感遲鈍。且以未得銀行之信用，欲要求銀行承做押匯，難以達到目的。職是之故，押匯信用證，實為近世促進國際貿易發達之必要工具。即甲乙商人之間，由銀行出為媒介，使買賣雙方均感便利。例如普通進口商，向國外某商採辦某種貨物，照例須向本國有往來之銀行提出相當保證，自銀行取得信用，於一定金額之下，由銀行發行信用證，寄給國外某進口商，則出口地銀行，對持有信用證商人，發生一種信用觀念，在固定期間以內，以一定金額為限，可承認收買其票據。而銀

行經營此種業務，僅爲代客擔保付款，無特別業務上之利益。故普通均須收取若干之手續費手續費之多寡，則以信用證擔保之金額爲根據，通常自千分之一・二五，乃至千分之二・五，亦有視從來關係之嚴密與否，而決定其收取率。

第二節 押匯信用證發行手續

發行押匯信用證，其第一步手續，爲填寫申請書，蓋銀行必需闡明申請人所需要之條件，及審查申請人之信用狀態，然後決定其態度。普通發行國外信用證之申請書，僅有正面而無背面，其所需由申請人填寫事項，大抵爲信用證種類、信用證有用電報發行及用信函發行，及有可以收回之信用證與不可以收回之信用證。用款人、委託人、金額、匯票期間、附帶單據類、貨物名稱及裝運日期經由等。此項申請書格式及其規定，大凡承做押匯經營國外匯兌業務之銀行常時備有，各行規定格式大致相同，僅依其種類而約略相異。申請人可向銀行直接索取，認爲必要事項，逐一填就，簽名之後，送交銀行審查，其手續比較簡單。茲就我國經營此項業務最老之中國銀行以觀，即可明瞭其一般也。

進口商請求中行發行信用證，可直向該行國外部索取申請書（印就格式），用打字機或鋼筆擇其必要之條項逐一填註，簽名蓋印，貼足印花，送交該行國外部，經該部一度審查之後，交由該行業務調查部

實際調查，候調查結果，如認申請人信用充實，事業經營狀態良好，由申請人向銀行提出相當保證，訂立押匯契約，銀行即可發行信用證，手續比較簡便。倘銀行對申請人信用發生疑問，須覓一般實商人擔保，銀行亦可發行信用證。至發行信用證之方式，應用電報，或應用信函，則聽申請人自便。又發行可以收回之信用證，或不可以收回之信用證，亦以申請人之意旨為依歸。應用信函發行，須將同樣之件作製三份，其中一份（正本）由銀行直接寄出口地銀行，一份發交申請人執收，另一份則留銀行存底。又用電報發行，則在發電以後之相當時期以內，須補填信用證三份，其分配方法，與用信函發行相同。所有電費，則由申請人負擔，於發電之第二日，由銀行通知申請人。茲附列中國銀行之可以收回信用證申請書如下。

from _____ to _____
shipment to be made not later than _____ allowed
partial shipments _____
insurance to be effected by _____
freight to be prepaid _____
paid by us _____
This authority to purchase is to remain in force until _____
and is subject to revocation by you or us giving due notice to you.
Interest is payable at the rate of _____ per cent per annum from date of
draft to the approximate date of arrival of the remittance in _____
plus your commission of _____ per cent.

SPECIAL INSTRUCTIONS:

IN CONSIDERATION of your granting above request I hereby bind myself we ourselves duly to accept upon presentation and pay at your offices at maturity the drafts drawn under this Authority to Purchase if the drafts and/or accompanying documents appear in the discretion of yourselves or your agents to be correct on their face AND I we agree to duly accept and pay such drafts, even if such drafts and/or documents should in fact prove to

be incorrect, forged or otherwise defective, in which case no responsibility shall rest with you, and your agent AND ^{we} I further agree that you or your agents are not responsible for any errors or delays in transmission or interpretation of said Authority to Purchase or for the loss or late or non-arrival of part or of all the aforesaid documents, or for the quality quantity or value of the merchandise represented by same, or for any loss or damage which may happen to said merchandise, whether during its transit by sea or land, or after its arrival or by reason of the non-insurance or insufficient insurance thereof or by whatever cause, or for the stoppage, or detention thereof by the shipper, or any party whomsoever, engaging ^{myself} ~~ourselves~~ duly to accept and pay such drafts in all like instances. AND ^{we} I further agree that the title to all property which shall be purchased and/or shipped under this Authority to Purchase, the documents relating thereto and the whole of the proceeds thereof, shall be and remain in you until the payment of the drafts or of all sums that may be due on said drafts or otherwise and until the payment of any and all other indebtedness and liability, now existing or now or hereafter created or incurred by ^{me} ~~us~~ to you due or not due, it being understood that the said documents and the merchandise represented thereby and all ^{my} ~~our~~ other property, including securities and deposit balances which may now or hereafter be in your or your branches' possession or otherwise subject to your control shall be deemed to be collateral security for the payment of the said drafts AND ^{we} I hereby authorise you to dispose of the aforementioned property by public or private sale at your discretion without notice to ^{me} ~~us~~ whenever ^I ~~we~~ shall fail to accept or pay the said drafts on due dates or whenever in your discretion it is deemed necessary for the protection of yourselves, and after deducting all your expenses to reimburse yourselves out of the proceeds.

AND in case of extension or renewal of this Authority to Purchase, or modification of any kind in its terms, ^I ~~we~~ agree to be bound for the full term of such extension or renewal, and notwithstanding any such modification.

AND in case this request is signed by two or more, all promises or agreements made hereunder shall be joint and several. $\frac{I}{we}$ herewith bind $\frac{myself}{ourselves}$ to settle exchange on drafts drawn under this Authority to Purchase with your goodselves.

Yours faithfully,

GUARANTEE

$\frac{I}{we}$ hereby guarantee jointly and severally the fulfilment of the promises and agreements, contained herein, including extensions, renewals and modifications and in the event of default promise to make good and pay on demand any loss or damage suffered by the BANK OF CHINA, waiving hereby expressly and defence that may be interposed to any claim or action thereon or hereon, especially also as to the order in which the BANK OF CHINA shall choose to reimburse itself.

上項申請書，其正面記述關於申請事項，而背面則載有發行信用證之章程，更於背面上端書有保證誓約，蓋即可以省略個別填寫之麻煩，而求事實之敏捷。茲再附列不可收回時之申請書格式，如下其大概記述與前記可以收回申請書約略相同，惟可以收回與不可以收回為其區別耳。

APPLICATION FOR AUTHORITY TO PURCHASE

(IRREVOCABLE)

To
BANK OF CHINA
SHANGHAI.

Date: Shanghai, 19.....

Dear Sirs:

I request you to instruct your correspondent at.....

We request you to instruct your correspondent at.....
without recourse by.....
by mail to purchase for my account draft or drafts drawn
by cable to purchase for our account draft or drafts drawn

on..... at..... sight
for any sum or sums not exceeding a total of.....

the drafts to be accompanied by invoice, consular invoice,

insurance policy (or certificate) covering { marine risks
war risks

and full set of Bills of Lading made out to order of Bank of China and endorsed in blank purporting to evidence shipment of:.....

from..... to..... shipment to be made not later than..... allowed partial shipments..... insurance to be effected by..... freight to be prepaid paid by us.....

This authority to purchase is to remain in force until..... and is irrevocable unless agreed to by the beneficiary. Interest is payable at the rate of..... per cent per annum from date of draft to the approximate date of arrival of the remittance in..... plus your commission of..... per cent.

SPECIAL INSTRUCTIONS:

IN CONSIDERATION of your granting above request I hereby bind myself we ourselves duly to accept upon

AND in case of extension or renewal of this Authority to Purchase, or modification of any kind in its terms, $\frac{I}{we}$ agree to be bound for the full term of such extension or renewal, and notwithstanding any such modification.

AND in cast this request is signed by two or more, all promises or agreements made hereunder shall be joint and several. $\frac{I}{we}$ herewith bind $\frac{myself}{ourselves}$ to settle exchange on drafts drawn under this Authority to Purchase with your good selves.

Yours faithfully,



GUARANTEE

$\frac{I}{we}$ hereby guarantee jointly and severally the fulfilment of the promises and agreements, contained herein, including extensions, renewals and modifications and in the event of default promise to make good and pay on demand any loss or damage suffered by the BANK OF CHINA, waiving hereby expressly any defence that may be interposed to any claim or action thereon or hereon, especially also as to the order in which the BANK OF CHINA shall choose to reimburse itself.

發行信用證申請書之外，其必要手續，即簽訂信用證合同，此種合同之主意，無非為銀行避免一切責任，及須收回一切損失手續等費用，故有多數銀行并不必要，間或必需採用，亦甚簡單。然有一部分銀行，則甚注意此項合同，而且所列各種條款非常詳盡，深恐發生糾紛，將與銀行不利。其大概內容，約略如下。

DOLLAR IMPORT LETTER OF CREDIT AGREEMENT

NEW YORK, 19.....

To the

Guaranty Trust Company of New York.

Gentlemen:

Having received from you the letter of credit on

account of which a true copy is on the other side, ^I_{we} hereby agree to its terms, and in consideration thereof ^I_{we} agree with you to provide in New York a day previous to the maturity of the Bills drawn in virtue thereof, sufficient funds in cash, to meet the payment of the same with

per cent. Commission, and ^I_{we} undertake to insure at ^{our}_{my} expense, for your benefit, against risk of fire or sea, all property purchased or shipped pursuant to said letter of credit, in companies satisfactory to you.

^I_{we} agree that the title to all property which shall be purchased or shipped under the said credit, the Bills of Lading thereof, the policies of insurance thereon and the whole of the

proceeds thereof, shall be and remain in you until the payment of the Bills referred to and of all sums that may be due or that may become due on said Bills or otherwise, and until the payment of any and all other indebtedness and liability now existing or now or hereafter created or incurred by ^{me} _{us} to you on any and all other transactions now or hereafter had with you, with authority to take possession of the same and to dispose thereof at your discretion for your reimbursement as aforesaid, at public or private sale, without demand or notice, and to charge all expenses, including commission for sale and guarantee.

Should the market value of said merchandise in New York, either before or after its arrival, fall so that the net proceeds thereof (all expenses, freight, duties, etc., being deducted) would be insufficient to cover your advances thereagainst with commission and interest, ^I _{we} further agree to give you on demand any further security you may require, and in default thereof you shall be entitled to sell said merchandise forth with, or to sell "to arrive," irrespective of the maturity of the acceptances under this credit, ^I _{we} being held responsible to you for any defect, which ^I _{we} bind and oblige ^{myself} _{ourselves} to pay you in cash on demand.

In case ^I _{we} should hereafter desire to have this credit confirmed, altered or extended by cable (which will be at ^{my} _{our} expense and risk,) ^I _{we} hereby agree to hold you harmless and free from responsibility from errors in cabling, whether on the part of yourselves or your agents, here or elsewhere, or on the part of the cable companies.

This obligation is to continue in force, and to be applicable to all transactions, notwithstanding any change in the composition of the firm or firms, parties to this contract or in the used of this credit, whether such change shall arise from the accession of one or more new partners, or from the death or secession of any partner or partners.

It is understood and agreed that if the documents representing the property for which the said credit has been issued are surrendered under a trust receipt, collateral security satisfactory to the trust company, such as stocks, bonds, warehouse receipts or other security, shall be given to the trust company, to be held until the terms of the credit have been fully satisfied and subject in every respect to the conditions of agreement.

It is further understood and agreed in the event of any suspension of failure, or assignment for the benefit of creditors on ^{me}our part, or of the non-payment at maturity of any acceptance made by ^{me}us, or of the nonfulfillment of any obligation under said credit or under any other credit issued by the Guaranty Trust Company of New York on ^{me}our account, or of any indebtedness or liability on ^{my}our part to you, all obligations, acceptances, indebtedness and liabilities whatsoever shall thereupon, at your option then or thereafter exercised, without notice, mature and become due and payable.

It is understood and agreed that you shall not be held responsible for the correctness or validity of the documents representing shipment or shipments, nor for the description, quantities, quality or value of the merchandise declared therein.

上項合同，經進口商承認簽名後即發生效力，其次即發行信用證。普通信用證約有兩種，一種不得售主承認不可取消定貨之信用證，一種不得售主承認可以取消定貨之信用證，由進口商自行選定，銀行照發。惟一般習慣，非於必要時，不願發行不得售主同意不可取消定貨之信用證，深恐信用證發出後，市面變動，價格低落而與自身以不利。此項信用證由銀行發行，故銀行大都備有格式，下表即中行信用證格式。

(1) 不得售主同意可以取消定貨之信用證正本

TELEGRAPHIC ADDRESS:
"CENTROBANK"

BANK OF CHINA

HEAD OFFICE

FOREIGN DEPARTMENT

Shanghai,.....

Revocable Credit No.

Amount

To

Dear Sirs,

You are hereby authorized to negotiate draft(s) drawn

recourse

by

on

sight for any sum or sums not exceeding a total

at
of

The drafts must be accompanied by invoice, consular invoice, insurance certificate

and full set of Bills of Lading
made out to order
evidencing shipment of

Shipment to be made not later than
Partial shipments allowed
Insurance to be effected by
Freight to be

These drafts are to be negotiated on or before
and to bear the clauses:

"Drawn under Bank of China Credit No. Dated % per annum added thereto from
payable with interest at the rate of the date hereof to the approximate due date of the arrival of the remittance
in together with all collection charges and expenses."

Please advise this credit to the beneficiary in accordance with the above and reimburse
yourself by

at the time of purchase for the face amount of the bill(s) plus commission under advice to us.

Yours faithfully,

For THE BANK OF CHINA

(二)不得售主同意可以取消定貨之信用證副本

TELEGRAPHIC ADDRESS:
"CENTROBANK"

BANK OF CHINA

3a

HEAD OFFICE
FOREIGN DEPARTMENT

To

Dear Sirs,
According to your instructions we have to-day
issued the following Letter of Credit:

Shanghai,.....

Revocable Credit No.

Amount

To

Dear Sirs,

You are hereby authorized to negotiate draft(s) drawn

recourse

by

on

sight for any sum or sums not exceeding a total

of

The drafts must be accompanied by invoice, consular invoice, insurance certificate and full set of Bills of Lading made out to order evidencing shipment of

Shipment to be made not later than
Partial shipments allowed
Insurance to be effected by
Freight to be

These drafts are to be negotiated on or before and to bear the clauses:

“Drawn under Bank of China Credit No. Dated
payable with interest at the rate of % per annum added thereto from
the date hereof to the approximate due date of the arrival of the remittance
in together with all collection charges and expenses.”

Please advise this credit to the beneficiary in accordance with the above and reimburse yourself by

at the time of purchase for the face amount of the bill(s) plus commission under advice to us.

Yours faithfully,

For THE BANK OF CHINA

(三)不得售主同意不得取消定貨之信用證正本

TELEGRAPHIC ADDRESS:
"CENTROBANK"

BANK OF CHINA
HEAD OFFICE
FOREIGN DEPARTMENT

Shanghai,

Irrevocable Credit No.

Amount

To

Dear Sirs,

You are hereby authorized to negotiate draft(s) drawn

recourse

by

on

sight for any sum or sums not exceeding a total

at

of

The drafts must be accompanied by invoice, consular invoice, insurance certificate

**and full set of Bills of Lading
made out to order
evidencing shipment of**

Shipment to be made not later than
Partial shipments **allowed**
Insurance to be effected by
Freight to be

These drafts are to be negotiated on or before
and to bear the clauses:

“Drawn under Bank of China Credit No. Dated
payable with interest at the rate of % per annum added thereto from
the date hereof to the approximate due date of the arrival of the remittance
in together with all collection charges and expenses.”

Please do not confirm but only advise the beneficiary in accordance with the above and
reimburse yourself by confirm this credit to

at the time of purchase for the face amount of the bill(s) plus commission under advice to us.

Yours faithfully,

For THE BANK OF CHINA

(四)不得售主同意不得取消定貨信用證副本

TELEGRAPHIC ADDRESS:
"CENTROBANK"

BANK OF CHINA

HEAD OFFICE
FOREIGN DEPARTMENT

To

Dear Sirs,
According to your instructions we have to-day
issued the following Letter of Credit:

Irrevocable Credit No. _____
To _____
Amount _____
Shanghai, _____

Dear Sirs,
You are hereby authorized to negotiate draft(s) drawn _____ recourse
by _____
on _____
at _____ sight for any sum or sums not exceeding a total
of _____
The drafts must be accompanied by invoice, consular invoice, insurance
certificate _____

and full set of Bills of Lading
made out to order
evidencing shipment of

Shipment to be made not later than
Partial shipments allowed
Insurance to be effected by
Freight to be

These drafts are to be negotiated on or before
and to bear the clauses:

“Drawn under Bank of China Credit No. Dated
payable with interest at the rate of % per annum added thereto from
the date hereof to the approximate due date of the arrival of the remittance
in together with all collection charges and expenses.”

Please do not confirm but only advise the beneficiary in accordance with the above and
confirm this credit to reimburse yourself by

at the time of purchase for the face amount of the bill(s) plus commission under advice to us.

Yours faithfully,

For THE BANK OF CHINA

此兩種信用證，各種均有正副數種，其正本雖祇一種，副本則有三種乃至四種之多，其中正本寄交出地銀行，副本則交申請人一份，其餘留銀行存底，或作記帳及其他應用。因其形式大抵相同，故不必完全列入也。

第三節 信用證有效期間之延長

前述各種信用證，指在一定期間，及固定金額，可以發生效力，如過期即在指定時期以外，則該項信用證乃失去其時效。普通進口商所定購之貨物，或因裝船期間之延擱，或因其他特殊情形，至在信用證指定時期以內未能辦清裝運手續，而喪失所謂信用證之效力，因此出口商不能向銀行作押匯。如遇有此種事實發生，則出口商立即通知進口商，要求延長信用證有效期間。進口商接到此項通知，為承認出口商之要求，一方面通知出口商，表示承諾之意，一方面即向發行信用證之銀行接洽，以便達到延期之目的，銀行對進口商之要求承諾時，進口商向銀行索取備有之申請延期書格式，照銀行規定逐一填註，然後交與銀行。亦有僅依普通信函，而未採用固定格式者。一般通用之申請延期格式，約略如下。

Shanghai, May 21th 19 _____

to

The Bank of _____

Dear Sirs: _____

Referring to Letter of _____ Credit No. for \$ _____

_____, you have issued upon $\frac{\text{my}}{\text{our}}$ request on _____ 15th _____

_____ March 19 _____ in favour of _____

_____ at 90 days after sight and avoidable _____

_____, we beg to request you kindly allow $\frac{\text{me}}{\text{us}}$

extention of its term for a further period of _____ Days and

forward necessary instructions to your _____

branch by _____ Cable _____ at $\frac{\text{my}}{\text{our}}$ expenses.

Yours faithfully

For China Foreign Trading Co., Ltd.

Manager

第十八章 進口押匯票據之承兌及支付

第一節 進口押匯票據承兌概述

國際貿易，比較不易解決者，為貨款之歸收。而歸收貨款方法，雖有多種多樣，現今各國所盛行採用者，為銀行押匯。銀行押匯業務，自表面觀之，似甚複雜而繁冗，究其實際，其中最大任務，是在貨款收回之安全。普通售主對買主開發之押匯票據，為收回其貨款重要憑證，故此項票據，又可稱為銀行承做押匯之根底，蓋將憑此以向收貨人收回其對售主墊出之貨款。匯票之形式當然千差萬別，不一而足，然概略言之，可分三種：(一)見票即兌匯票，(二)見票後定期付款匯票，(三)定期匯票（又稱板期匯票）是也。第一種之即期匯票，兌付形式比較簡單，承兌與付款并不分開，銀行持票向付款人呈示，須立即付款。第二種見票後定期付匯票，及第三種板期匯票，照例須先經付款人承兌，經過相當時日之後，方可付款。承兌之方式，大抵由付款人於匯票正面簽字，或附記其他事項；惟普通對付款人僅簽字於匯票之上者，亦視為承兌之行爲。依照英美商法之規定，匯票之承兌約有兩種，即普通承兌與附有條件承兌。普通承兌又稱單純承兌，僅於匯票正面書以承兌二字，並簽名其上，已足證明付款人對該項匯票無條件的支付。反之附有條件承兌，除書寫承兌及簽名而外，須附加其他字句，如關於付款日期或應付之金額，有延長或不同意之表示。原來匯

票與本票不同，匯票在發出之初，出票人雖以支付之義務委託於付款人，付款人非即有支付之義務。申言之，付款人並不因出票人記載其姓名，而即負有支付之義務，此所以持票人必須要向付款人承兌也。

第二節 見票後定期付款匯票承兌手續

前記之即期匯票（見票付）關於承兌之手續，雖然不甚重要，然見票後定期付款匯票，則因到期日須由付款人於承兌時定之，故其承兌行為絕對為不可少。倘出票人在票面上預先載明呈示日期，持票人須於指定期間內，向付款人呈示。倘出票人預先在票面上并無呈示期間之限制，持票人固無須急於向付款人呈示。然照一般商業習慣，不得超過六個月。又見票後定期付款匯票，通常有D/A與D/P兩種分別。屬於前者之D/A票據，一經付款人承兌，持票人須將全部裝船單據，交與付款人，由付款人出具收單，銀行於到期日持票要求付款人如數照付（如係有息票據，則須加算利息），其手續比較為簡單。屬於後者之D/P票據，固無論付款人之承兌與否，非候付款人將票面金額如數付清，銀行必拒絕交付裝船單據，故其手續自比前者為繁冗以下即就D/P票據，詳細加以說述。各銀行以營業方法不同，對此項票據之承兌及付款手續亦自有別，然大致則相差不多。通常售主對買主定貨已準備裝運時，照例須對買主發出裝船通知，於裝運手續終了，乃向銀行交涉押匯，候押匯手續完了，即將押匯關係書類，寄交進口地銀行。預計買主當先

接到會主裝貨通知，而後接到銀行承兌通知。銀行持匯票向付款人呈示，要求承兌，同時須另備一通知單。此項通知單，各行均備有現成格式，與押匯所應用者約略相同。關於應行記載事項甚詳，而其重要者，不外匯票金額，出票人姓名以及貨物單據等。其詳細情形一如左表。

某某銀行			
押匯票據通知客戶單			
出票人 姓名..... 地址.....		姓名..... 地址.....	
姓名..... 地址.....		通知日期 年 月 日 接洽時請註明簽見 票據號碼	
貨物及裝貨單據摘要			
提單包單	水險單	清單	裝箱單
			重量單
			化驗單
由	承裝公司	裝貨船名	
數量	貨物	名稱	
票據摘要			
出票日期	憑押匯信用證	票面	期限
年 月 日	第.....號所開	到	日期
金額	款請於期前兩	日期	日期
	日惠下	年 月 日	年 月 日
逕啟者上述押匯票據今日已由敝處簽見計於..... 到期所裝貨單據亦已由請見人交來特此通知尙希於到期兩日 請將票款惠下為幸			
某某銀行		部啟	

付款人接到上項通知，倘認爲無條件的承兌，須於連同通知單送來之押匯票據面上簽名，並指定付款日期，及書寫承兌字句。承兌手續完了之後，將票據仍退回銀行，候到期日繳款取貨。惟在匯票未到期前，買主欲先提貨，銀行固然以繳款贖貨爲原則，但遇付款人即貨物之買主，急需出售貨物，而又感覺資金缺乏，一時未能籌就全部應繳貨款時，亦可於相當範圍以內，表示通融辦法。即採用（1）分期出貨歸款，或（2）信用提貨等兩種補救方法，俾買主得以陸續售出定貨。所謂分期出貨歸款，即照其文字解釋，不難了解，至信用提貨，則已詳前章出口押匯文中，茲不復贅。

第三節 定期付款匯票（板期匯票）承兌及付款

普通定期付款匯票，與見票後定期付款匯票，雖同屬遠期匯票，然見票後定期付款匯票，其付款日期，係由付款人於承兌時指定，而定期付款匯票，則由售主即出票人預先於匯票上註明某某日期爲到期日，非候其指定日期到期時，持票人不能向付款人兌款。此種匯票，照票據法規定（三十九條），持票人於匯票到期日前，須向付款人爲承兌之提示。其付款方法，有到期日支付，亦有於未到期前支付者。蓋因繳款贖貨，爲押匯之原則，故在票據未到期前，買主爲欲趕先提貨，則非向銀行贖取提貨不可。通常信用未孚之買主，須籌就其金額，要求銀行先付，以便領取裝船單據類，亦屬常有之事。

該項進口票據，如係根據進口地貨幣計算，於票據到期日，僅須依照額面如數支付，手續非常簡單；但若在到期前支付，則稍有考慮之餘地。蓋其票面金額如為進口地之貨幣，自出口地向銀行貼現日起，至進口地收回票款，到達出口地貼現銀行之手，其中所有應付利息，暨其他手續費用，均在票據貼現時，已包括在匯兌市價內，轉嫁於售主負擔也。故買主倘在票據未到期前，急欲繳款取貨，則對售主向銀行貼現時，由銀行扣去之一部分利息（自支付日起至票據到期日止，其間雖被銀行扣去，而實際為尙未經過日數）非於此時扣回不可。查此項未經過日數利息之負擔，表面上雖為售主支出，事實上已包括在貨價之中，已轉嫁於進口商，結果乃由進口商負擔；但在銀行方面，則為非分利益。因之一般學者之間，對此問題頗有異議。惟銀行方面之見解，謂票據既有支付日期之確定，買主即付款人欲自由變更其支付日期，與銀行當然無關，完全為應付款人之便利，申言之，付款人為求自身之利益，而拋棄未經過日數之權利，銀行不負若何責任。

反之，倘進口票據註明為外國貨幣，則進口商須負擔支付利息，此種票據即俗所謂有息票據（Interest Bill of Exchange）。除匯兌市價之外，更有計算利息之困難問題，其情形頗為複雜。而有息票據之利息計算日期，大抵自售主出票日（具體言之，由出口地銀行墊款與售主之日起），至貼現銀行收回票面金額之日為止，其間所經過之日數，為計算利息之根據。故進口商當支付票款時，如用電匯（T. T.），須將

自出票日起至付款日止，其間所經過日數之利息照算。如用票匯（D. D.），則須候匯票送達貼現銀行，再加上郵送日數，以計算其利息。其註明為外幣之票據，電匯常較票匯為高，故用票匯似覺合算，然若加上郵送日數之利息，則票匯又較電匯為高，結果兩者所差無幾，自無特別考慮之必要。

第十九章 進口貨物提卸手續

第一節 碼頭卸貨

出口商將約定品完全裝上本船，而向銀行交涉押匯終了時，即須對進口商發出裝運通知書（Shipping advice），備述裝貨清單、裝運船名及出發日期。此等事項已詳出口手續中。進口商當接到該項通知時，須先調查裝運貨物之船，向船公司索取航行表，打聽船舶到埠日期之後，須將卸貨及報關時一切必需之單據，預爲整備，俾貨物入港時，可以迅速提卸進棧。而賣方對買方發出押匯票據，若係見票付票據，則當該票據之呈示，同時須由買方支付款項收回各項提貨單證；若係期票，其屬於D/A者，祇須於票面或背面書寫承兌，即可領取提貨單據，手續比較簡單。其屬於D/P者，計有兩種收回單據方法：即（1）於票據未到期之前，先付票款，取回一切裝船證單。（2）向銀行提出擔保品，或託人擔保，暫向銀行借取單據提出貨物。

第二節 提卸手續

進口貨物提卸手續，與出口時約略相同，惟一般託由報關行代理，各家手續大同小異。蓋在本船入港手續完了之後，如未向海關領得普通卸貨准單（General Discharge Permit）或特別許可證，照例不

得擅開船艙，如故意違反，除將已起卸上岸貨物全部沒收外，並對船長科以五百元以上之罰款。然一般船公司，因此種規定，妨礙營業，乃預向海關繳納保證書，在本船未到埠之前，先行領取普通貨物提卸許可證，到埠時即可自由開啓船艙，所有一切責任，應由船公司負擔。此項保證書稱年度保證 (annual Guarantee)，自一月一日起，至十二月三十一日止。總括保證全年出入船舶，其格式如下。

Year 19.....

ANNUAL GUARANTEE FOR THE STEAMERS OF

In consideration of the commissioner of customs agreeing to grant and granting when applied for "General Discharge Permits" (as per manifest inwards) for and (all export duties having been paid) clearances of steamers belonging or consigned to

..... we the undersigned the agents at of the said acting by and with their consent do hereby jointly and severally guarantee the payment to the said commissioner of customs within. From the date of clearance of all the duties due on the inward cargo of each such steamer and of all frees for special permits granted to each such steamer. And for the consideration aforesaid we further jointly and severally guarantee that all of the goods discharged from any such steamer under the "General Discharge Permit" shall be

landed directly at or conveyed in duly licensed cargo-boats to the place designated in the "General Discharge Permit" and shall not be removed therefrom without a "Stamped permit" from the said commissioner and for the consideration aforesaid we also jointly and severally guarantee to remain responsible to the said commissioner for and to pay him if called upon to do so any fine to which the master of any such steamer belonging to or consigned to the said.....

At any time may have become liable here owing to the contravention of any treaty rule or regulation in case we shall be unable within three months from the time of the alleged contravention of the rule or regulation to cause the master to appear before the consul or other official concerned to answer the charge and for the consideration aforesaid we also jointly and severally guarantee as regards each of such steamers (A.) that all opium inscribed on the cargo certificate ^{and} entered on the manifest of such steamer as shipped thereon shall be delivered at the port if destination of such steamer (B.) that once at least during each voyage of such steamer a careful search shall be made with a view to discover any opium being clandestinely carried on board such steamer and that all opium found on board such steamer and not entered in the cargo certificate ^{and} manifest shall be delivered to the customs at the port of destination of such steamer (C.) that the master and all other officers of such steamer shall receive strict orders not to allow any opium to be received on board of or to be removed from such steamer without a customs permit and to prevent any opium from being thrown

overboard by either passengers or crew & either when such steamer is under way or is at anchor (D.) that any person employed in connexion with such steamer who does or who aids or abets or who does not take to prevent any action detrimental to the Chinese revenue shall be suitably punished and (E.) that the said shall so far as their vessels and crews are concerned at all times lend their support to the officers of the customs in the performance of their duty.

The agreement on the part of the said commissioner, herein-before mentioned may at any time be cancelled by him by any writing to that effect delivered to any one of the signatories hereof and without assigning any reason for so doing but unless so cancelled shall remain in force from the..... day of..... to the thirty-first day of December one thousand nine hundred and

And in case on such last-mentioned duty any duties or fees due under this guarantee shall remain outstanding or unpaid this guarantee shall continue binding and in full force in respect of the said outstanding duties or fees until the same shall be paid.

Executed at..... this..... day of..... 19

signed by the said

in the presence of

[consular attestation]

Seal

Signed by the guarantors:

by _____
in the presence of _____

Seal

[consular attestation]

and by _____
in the presence of _____

Seal

[consular attestation]

船公司向海關呈遞上項保證書，須預先指定本船停靠碼頭，故又須作成碼頭證書 (wharf guarantee) 海關即根據此項證書發給卸貨准單。普通起貨准單聲請書後碼頭保證書格式約略如下。

(一) 普通起貨准單聲請書 (Application for General Discharge Permit)

SHANGHAI, _____ 19_____

To

The Commissioner of Customs,

Sir:

Please grant permission to discharge the whole of the cargo (except munitions of war and opium), as specified in the annexed manifest, from the steamship _____ in the _____.

In consideration of your granting the General Discharge Permit now applied for, I do hereby guarantee, both personally and as agent of the said steamship..... the none of the goods landed under it shall be delivered or removed from the said..... without a stamped permit from you for so doing; and in the event of any such goods being delivered or removed as aforesaid without any stamped permit for so doing, and duties being due and payable in respect of such goods, I do also hereby guarantee, both personally and as agent for the said steamship..... and for the consideration above stated, to pay to you forthwith all such duties.

And I do hereby furthermore guarantee that no portion of the cargo, for permission to discharge which application is now made, shall be discharged from the said vessel elsewhere than alongside the wharf above mentioned.

碼頭保證書 (Wharf Guarantee)

SHANGHAI, 19.....

To

The Commissioner of Customs,

Sir:

In consideration of your granting the General Discharge Permit for the cargo of the steamship.....
now applied for, I do hereby personally guarantee that in the event of any of the goods comprised in such cargo being delivered or removed from the.....
without a stamped permit having first been obtained for this purpose from you, I will forthwith pay to you all duties which may be due upon the same.

.....
Manager

船公司或代理店,對上項保證書包含之貨物,即受海關許可起卸之貨物,預先儲藏於指定之貨棧,非持有經海關蓋印之許可證,絕對不可交出貨物或搬動,如違反此種規定,則該貨物負擔之稅額,船公司或代理者,與貨棧管理員連帶負有支付責任。普通提卸貨物准單格式如下。

普通卸貨准單 (General Discharge Permit)

SHANGHAI, _____ 19_____

To The Commanding Officer

Steamer " _____ " voy.

Dear sir:

Please discharge in to the
your entire cargo, excepting opium, spelter, and munitions of war, which are to be retained
on board until custom permits are received.

Yours Faithfully,

For the _____

上述普通卸貨准單，大抵由船公司或代理者送致本船船長。但須經海關蓋印後始發生效力。

第三節 河中及口外卸貨

河中即河之中流起卸貨物，大抵因本船吃水太深，或以船公司並無停靠碼頭之設備，或以時間關係，或為節省碼頭費，或以貨物之種類暨其他種種特殊情形，故雖已進口未能停靠碼頭，而在河中停泊。惟河中停留之規定地點，或由公司指定之浮標，或由船政局規定之拋錨處所，即於其指定停泊之所，起卸貨物，而另由駁船搬運上岸，以減輕船之吸水力。或更有於本船未進口，即在口外卸貨，此種卸貨普通

均稱爲特別卸貨。如欲實行特別卸貨時，必須持有特別卸貨許可證 (Special Discharge Permit)。特別卸貨申請書格式如下。

特別卸貨申請書 (Application For Special Permit to Discharge)

SHANGHAI,.....19.....

To The Commissioner Customs,
Present.

Sir:

Please grant to me Special Permit to Discharge in the stream the whole of import cargo Ex. S.S. "....." into the registered lighters so as to be conveyed to the company's wharves and godowns and to be stored there as the General Discharge Permit already applied for.

In consideration of your doing so, I do hereby guarantee both personally and as agent for the said steamer that none of the goods so landed shall be removed or delivered from the said wharves and godowns without a stamped permit from you for so doing.

I Remain, Sir,
Yours Faithfull,

.....
Manager

上述一般卸貨手續，依普通商業習慣，進口商直接處理者為數絕少，大抵由進口商委託報關行，或特約代理店負責進行。蓋當進口商接到國外出口商裝船通知，即可推定該船之到埠日期，乃向銀行接洽辦妥一切必要手續，整理各項裝船證單，候本船進口，即照對提貨單連同發票、原產地證明書、領事檢證貨單等一併交與報關行。由報關行代行報關及處理一切應有之手續，於了清手續之後，將貨物直送至進口商自備之貨棧。通常進口商行，每與進口埠頭之報關行事前訂有特約；而船公司亦大抵知悉某進口商與某報關行已訂有常期特約，故當本船到埠，即分別通知報關行謂某某公司貨物業已到埠。

關於卸下貨物，有由海關指定之碼頭起岸，經關員查驗之後，方可搬運至受主之工廠，或私人貨棧。然亦有僅於駁船之上派員查驗，查驗結果，如得海關允許進口，則受主即可隨意搬動。在一般原則上，貨物須先上岸受過查驗，然後再交與受主；但有時因貨物種類關係，先一度上岸之後，再交與受主，未免不大經濟。例如輸入大量麥粉煤炭之類，多經一次搬運，即須多出一筆搬運費。故海關亦在可能範圍之內予以通融，即在駁船上實行查驗，查驗完畢，倘認為合法，即可直接運往受主工廠。

第四節 起岸貨物之受領及其應注意事項

受主於領取貨物時，照例須根據提單記述條項，或其他運送契約，對船公司付清未付運費，碼頭搬運

費，各項墊款，共同海損，及海難救助費等，否則船公司必然留難，不准放行。蓋依一般商業習慣，貨物之運費，大抵於到達目的地支付。然受主如欲先付一部分運費提取貨物，可向船公司交涉，插入保證函件 (Letter of Guarantee) 或可達到目的。至受主領取貨物之資格問題，普通根據提單上記載之姓名，即提單之持有人，此等形式具備者，即認為有領取貨物之資格。惟對上岸貨物之領取，尚有數項注意事件，為領取時不可忽視者，茲更詳述於後，俾資參考。

(一) 船公司成交貨物，其交與地點，不拘為海關碼頭，或為船側，蓋皆以船側為原則。 (Delivery on Ship's side) 船公司對裝運貨物所負責任，祇以船側為界限，出了船側以外，即不負責擔何種危險損害。然而事實上，因貨物之種類不同，船公司所負責任之界限，亦不一致。例如硬幣、貴金屬、散裝穀類等，每於處理時容易發生故障，則以艙口成交 (Delivery in the ship's hold) 為條件。又如牛馬、鮮魚等有時間性之貨物，處理方法貴乎神速，一般則在甲板上成交 (Delivery from the ship's deck) 以後船公司即不負任何責任。

(二) 本船雖已進口，而提單猶未到手時，如受主欲提前取貨，當可利用保證制度，向船公司提出保證書，經船公司認可後，即可領取貨物。此種保證書，各船公司均已備有，受主可向船公司索取填寫。但此際受主如未備有銀行之擔保，而欲提前取貨，則須對船公司提出與貨價相抵之現金或有價證券作為擔保，然

後取回貨物。惟貨物價格低賤者，祇須受主個人對船公司提出保證書，亦可提貨。

(三) 受主遺失提單，亦可按照前記之保證制度，向船公司提出相當擔保，自可提取貨物。但須登報聲明，經過指定時期，該項提單即作無效。

(四) 輸入貨物，往往於運送途中因發生種種事故而受損害，其中極易發生損害之責任關係。受主於領取貨物時，須十分注意，檢點貨物，一旦發現損害，則審視其損害狀況，屬於保險公司賠償範圍，抑屬於賣主自己之損害；如其損害原因，非屬於保險公司或賣主，則屬於船公司固無疑焉。普通損害情狀如品質與提單所載不同，以及遺失、毀滅、毀傷、濡濕、變色、蟲蝕、短少、減量、抽取等等，當其發現時，立即向船公司交涉，要求派員會同檢驗，如明瞭其損害之責任，由船主負擔，則應向船公司要求賠償。惟關於損害之請求，須在貨物未受領之前，蓋在受領之後，無論根據何項理由，船公司不能負擔賠償之責任。各公司每於提單上有明文規定，其惟一理由，係指運送貨物。一旦由受主領取之後，搬入貨棧，或交與第三者之手，即不能向船公司要求賠償。因其損害原因，難以決定，究係運送途中發生之事故，或由駁船應負其責，或係在貨棧內，或更被第三者發生事故，一時無法明瞭。在此種原因複雜，責任不明情勢之下，而向船公司要求賠償，似乎不甚妥當也。

第二十章 進口貨物報關手續

第一節 船舶入港

我國輸入洋貨，大抵由外國船隻裝運。於裝運之貨物未進行報關手續以前，照例先了結船舶入港手續。普通訂有條約國之船舶駛進我國通商口岸時，須向駐在該通商口岸之自國領事，提出船舶證據書類，申請發給領事報告（Consular Report），由該輪船公司或代理人送呈海關。此種手續頗為繁雜，例如日本船隻駛入上海港時，入港後二十四小時以內，須向日本領事館提出船舶書類及裝貨目錄，連同左列之申請書同時呈繳，以便由領事館核發領事報告。

申請發給領事報告書，其應記載事項為船名、總噸數、登記噸數、發航地、發航日期、經過航路、天氣風向、潮流、裝載等。領事館根據上項申請書，於二十四小時以內，編成領事報告書，發給輪船公司或代理人持交海關。一般申請發給領事報告書及領事報告書之格式如下。

Shanghai, _____ 19____

To The Imp. J. Consul General,
Shanghai.

國際貿易實務

Dear Sir,

We beg to report you arrival of our Company's
streamer:

Vessel.....

R. Tonnage.....

Report of Departure.....

Date of Departure.....

Date of arrival.....

Master.....

Cargo.....

Passengers.....

Consignees.....

Remarks.....

Kindly report the above to the Commissioner of
Customs.

Yours most obediently.

三十四

No.

第二十章 進口貨物報關手續

大日本帝國總領事館 Imperial Japanese Consulate-General

Shanghai,19.....



Report for The Arrival of A Japanese Vessel



Vessel S. S. Maru (丸)

Tons R

Master

Cargo.....GENERAL.....

From.....

Consignee.....DAIREN KISEN KAISHA.....

三七五

.....
For H. I. J. M.'s Consulate-General.



No.

To

The Imperial Japanese Consulate General.

Shanghai,.....19

Dear Sirs,

Please grant us an ARRIVALREPORT
for the following Steamer.

Yours faithfully,

DAIREN KISEN KAISHA.

.....
for Manager.

Vessel S.....M

Tons R.....

Master.....

Cargo.....General

From.....

Date of Arrival.....

Consignee **DAIREN KISEN KAISHA.**

Revenue

Stamp

”

”

”

(此聯係存根)

領事報告書。必須記載諸事項，爲船隻國籍、船隻種類、登記噸數、船長姓名、裝載貨物之種類、出港地名、託運人姓名等。輪船商人或代理人領取上項報告連同艙口單或稱裝貨目錄 (Ships manifest) 呈交海關進口棧，由海關給予船隻號碼。惟普通呈交海關之裝貨目錄，須經本船船長簽名，並須記入下列三要項，即(1)提單號數，(2)每張提單貨物件數及種類，(3)每件貨物記號及種類。如持有中國海關發給噸數證明書之船隻，須將此項證明書一併呈交海關進口棧，經關員審查有無錯誤之後，如認爲正當，即由海關按照國籍附以號數。通常船商呈交領事館之證據書類，計有：

1. 入港申請書。
 2. 國籍證明書。
 3. 前停船港出口准單。
 4. 領事手續費支付單據。
- 船商呈交海關之書類，計有：
1. 艙口單 (Import manifest)。
 2. 領事報告 (Consular report)。
 3. 噸稅證書 (Tonnage due certificate)。

4. 船隻消毒證明書 (Fumigation certificate)。
5. 本船用品目錄 (Store list for ship's use)。
6. 自衛武器有無表。
7. 旅客名簿。

其次在中國通商口岸如無領事館存在之外國船隻，可由船長或代理人直接向海關進行入港手續，即將所有各種證據書類呈交海關進口棧，便可發下船隻號數，入港手續即告了結。

船隻入港手續了結之後，方可開始提貨，惟普通須向海關請領卸貨准單 (Permit to land)，如在具有特殊情形之口岸，可由船隻卸貨碼頭貨棧棧主出具保證，擔保卸入該棧貨物，非候領到海關普通卸貨准單不予出棧。故船長未領到准單以前，決不敢自由起卸貨物，蓋如私自卸貨，船長必受過重之罰款，甚至將船貨充公。自外洋駛來之船隻，每次進口均應請領卸貨准單，惟航行於沿岸貿易之船隻，則可請領長期普通卸貨准單，此項長期准單有效期間普通以三個月為限。於領到卸貨准單之後，即可開始起卸貨物，但只可將船隻艙口單內所列貨物（違禁品不在此內），直接卸入該准單所指定之碼頭貨棧，不得卸入其他貨棧。此項卸貨准單格式如下。

[C.-8]

單准貨起關.....

PERMIT TO LAND

中華民國
 年 月 日
 持此單者須先交查船
 手核明方准起貨

..... Customs, } Application No..... 號單
 19 } Cargo-boat No..... 艇號
 Vessel..... 名船 From..... 由來
 Applicant 商行貨報

This Permit is to be delivered to the Customs Officer on duty on board of the Vessel concerned prior to the unshipment of the Goods.

號記 MARKS	數件包箱 PACKAGES.	色 貨 DESCRIPTION of GOODS.	數件數正 PIECES.	重 輕 WEIGHT.	
				担 Piculs.	觔 Cts.

50,000/4.22.

凡停泊碼頭船隻，領有卸貨准單者，如欲將一部分貨物卸入其他貨船或駁船，或移至其他地點，先行請由海關核准。如欲運往其他碼頭，須呈請海關發給轉卸准單，言明卸貨碼頭名稱，填具分艙口單，將於各碼頭所卸貨物，逐一詳註單內，呈交海關存案。上項轉卸准單，隨時提出於在船關員及各該卸貨碼頭當值關員查核。進港船隻倘因航行阻礙，不能駛入通商口岸港內，或因其他特殊情形不能停靠碼頭，而只能在江心或港外卸貨，此際如須將所裝貨物之全部或一部，卸入其他貨船或駁船，運至碼頭或海關驗貨處，照例先行呈報海關，請領特別卸貨准單，並由海關將卸貨地點、貨船種類、所卸貨物之數量、性質、及卸入貨棧等在准單內逐一填註。

起卸貨物特別准單費：船隻請准於星期日、放假日及平常辦公日下午六時以後至次日上午六時以前起卸貨物者，須按照左列規定繳納特別准單費。

平常辦公日

自下午六時至夜半

國幣二十八元

自下午六時至次日上午六時

國幣五十六元

星期日及放假日

自上午六時至下午六時

國幣五十六元

自下午六時至夜半

國幣五十六元

自下午六時至次日上午六時

國幣壹百十二元

船隻上下客貨時間及海關放假日：除星期日及放假日外，每日自上午六時起至下午六時止，船隻可隨時上下客貨。如欲於星期日或放假日或平常辦公日下午六時以後至次日上午六時以前，上下客貨時，可先期呈請海關特別核准。左列海關休息日，為中國政府規定放假日，在各該日海關停止辦公，所有進口船隻，非領有海關特別准單者，不能自由上下客貨。

三月十二日

三月二十九日

八月二十七日

十月十日

十一月十二日

左列各日為海關臨時停止辦公日，但屆時由海關先行布告，其間所有船隻除領有特別准單者不在此內，均不能自由上下客貨。

耶穌復活節

夏歷五月五日

夏歷八月十五日

耶穌誕辰

第二節 輸入貨物報關

(一) 呈填進口報單(import application)

進口貨物報關手續，須裝貨船隻入港手續了結以後，方可進行。蓋在本船入港手續未了以前，海關照

例不受理報單。商人如欲試探本船入港手續已否了結，祇須將提單持向輪船公司要求簽字（Counter sign）便知。輪船公司於船隻入港手續未了以前，必拒絕簽字，因輪船公司一經簽字，即為提單記入事項與裝貨目錄完全符合之證明。按照普通報關手續，申請人須將貨主寄來之提單，經輪船公司簽字後，註明裝貨目錄號數（Customs manifest），連同報單，進口細目摘要單（Import particular paper），呈交海關進口棧（Import desk）按進口棧有外洋輸入貨物進口棧及國內其他通商口岸輸入貨物進口棧兩部。）輸入報關單重要記入事項，大概可分為下列十種，即（1）裝貨船名，（2）提單號數，（3）進口日期，（4）進口行家，（5）包裝表面貨印及號數，（6）包裝件數，（7）應完稅則號數，（8）每件內容及其種類，（9）重量及數目，（10）每件貨價。此項報單，海關已預印有格式，商人隨時可以按照格式填註，最近上海海關報單之格式見下。

商人於填註報單時，須查閱輸入稅則表，確定輸入之貨物，依照何種稅目完稅。如係根據從價稅目完稅，對該貨物價格須特別注意，核對有無錯誤或誤記事項；如係根據從量稅目完稅，對該貨物重量斤數須特別注意。於各該欄內記入顯明英文及羅馬字，俾一望而知為重要之事項。此種手續具備之後，由申請之行號簽名，呈交海關進口棧。惟普通商人為便於關員之處理，每於進口報單，輸入貨物細目摘要單之左上角，及提單反面，用中文（或用紅黑紫等特殊色彩以資識別）書寫申請行號名稱及海關候單室鐵箱號

碼。(凡經營進出口行號，大抵於海關候單室置有鐵箱，各箱皆列有號碼，以便投入報關書類，此項私人用鐵箱置備與否，一任商人之自由，如須置備時，可向海關繳納租費。)

輸入貨物明細單無須簽名，而單內列入事項與報單完全相同，所記之品名、價格、件數、重量等一字一句與報單無異。此際倘能將發票 (invoice)、保險單 (insurance policy) 隨同報單呈交海關更佳，蓋此等單據之功用，足證報單填註事項屬實無誤。

海關進口權於接到上述各種單據之後，與輪船公司預先提出之裝貨目錄互相核對，如係正當無誤，便將報單留下，而將貨物明細單送達在船或在貨棧檢驗關員，並於提單上簽字加蓋檢驗場所指定印章，送交樓下候單室。

由海關送達細目摘要單於查驗場之驗貨人員，及由查驗場驗貨人員送達查驗單據於海關，皆有固定時間，且各港以事務之繁簡輒不一致。上海每日上午九時為查驗人員送達海關時間，十時為海關送達查驗人員時間，十一時為查驗人員送達海關時間，下午三時為海關送達查驗人員時間，商人須按時進行報關手續。普通細目摘要單即俗稱小驗單 (import particular) 格式如下。

IMPORT PARTICULARS.

B/Lading No.....

Shanghai.....19.....

Applicants:—

Import Vessel.....from.....

Marks and Nos.	Packages	Description of Goods	Pieces	Value		Examination Remarks
				Weight <i>Kung-Chin</i>	<i>Gold Units</i>	

Examined by.....

如遇報單發現錯誤，或單據列入事項不相符合時，則該報單即時退還候單室，商人於呈交報單之後，須在候單室略事等待，以便改正。報單有誤記或遺漏等情，關員必在其錯誤或遺漏處所用紅色或藍色鉛筆附有X符號，或於單據類右端或背面書有英文注意字樣。商人改正之後再呈交進口棧，如有不明瞭之處，可向關員詢問再行改正。

(二) 查驗

商人於呈交報單手續了結以後，所報貨物經海關決定應予查驗者，則原報關人或其代理人趕赴存放貨物之碼頭或貨棧，報告碼頭或貨棧之查驗員，以便證明該商人確係貨主，聽候查驗。此際如海關指定查驗地點，則該商人即將貨物運往指定之地點，由關員隨意指定某件貨物打開查驗。惟普通查驗貨物，每依報關先後順次檢查，報關人如希望檢查手續迅速敏捷，須先充分準備，予查驗員以種種檢查上之便利。富有檢查經驗之商人，於一切準備妥當之後，請求關員查驗，比較最為便利。如係笨重或巨大之貨物不便出棧，則請查驗員進棧查驗，但搬運出棧（雇用碼頭小工運搬）費仍須照付。如關員以須查驗或估價而索取貨樣時，商人要求關員即時發給收條，以便日後憑條索還貨樣。查驗結果經關員認為該貨物與進口報單所填各項完全符合，或僅微有不同而確係無關重要時，則該輸入貨物於收貨人完清進口稅後，即可自由提取。如經關員查明貨物數量、品名、或價格與進口報單所填各項相差甚遠，將受海關科罰，而情節比

較重大者，更將全部貨物充公。故非熟悉內容或富有經驗之報關人，對進口報關手續，容易錯誤。且一度錯誤之後，甚感困難。如精通英語之商人，此時尙可向關員詳細解釋，不致擴大而不可收拾。一般經營進出口行家，每因不了解報關手續，委託報關行辦理。普通報關行對於報關手續，雖富有經驗，但對近代各種新式商品之性質，未必件件精悉，故商人亦須親自到場，幫同料理。下表爲一般通用之進口艙單（由輪船公司向海關提出者）。

正 面

China Merchant's Steam Navigation Co., Ltd.

INWARD MANIFEST

Voyage No.

From

19

No. of B/L	Marks	No. of Packages	Description of Goods	Consignees

INWARD MANIFEST

Steamer " _____ "

Voyage _____

From _____

To _____

Date _____

19 _____

(三)完稅

輸入貨物查驗手續終了，商人估量貨物明細單到達海關時，即趕往海關候單室，請領稅餉單 (Duty Memo) 至中央銀行海關收稅處繳納進口稅金，由該行發給完稅收據，隨同提單呈交海關稅餉檯 (Duty memo desk)。此際集合報單、明細單、提單、完稅收據等爲一束，經登記檯、稅餉檯、碼頭稅捐檯再至進口檯。由關員於提單上重行簽字，加蓋橢圓形戳記 (海關) 之後，僅將提單抽出，送交候單室。商人如熟悉其間

內容，此時即可收回提單。加蓋橢圓形海關戳記之提單，其效力實等於普通准單，商人持赴貨棧，向駐棧關員呈示，要求簽字加蓋日期圖章，交給貨棧換取出棧准單，以便在貨棧提取貨物，完稅手續即告了結。惟普通完納進口稅手續，亦甚麻煩。從前我國各通商口岸，稅金計算方法各有不同，民國十九年中央銀行發行金單位兌換券，各口岸進口稅項，皆可應用該行兌換券。至各地通用法幣，則按照海關逐日公布金單位折合率完納。其在各口原有外匯行情者，如天津、秦皇島、煙台（包括龍口、威海衛）、青島、漢口（岳州在內）、九江、上海、福州、廈門、汕頭、廣州、九龍、拱北、瓊州、蒙自等每日金單位與當地通用之法幣折合率，即按當日銀行開盤之各國金幣電匯行情。而在無匯兌行情之各通商口岸如重慶（萬縣在內）、宜昌、沙市、長沙、蕪湖、南京、鎮江、蘇州、杭州、寧波、溫州、三都澳、江門、三水、梧州、南寧、北海等處，則由總稅務司隨時規定之，電各關作為計算根據。最近進口餉單之式樣如下。

此項餉單又稱繳納證，共有四聯，各聯填註手續不同。其中第一聯所列各款，除海關登記之船隻號數及稅款數目由海關填註外，其他各款均由報關人逐一填明，其背面由報關人加蓋海關候單室鐵箱號數戳記或中文行名，並於此聯背面貼用印花稅票（不可用零碎小票印花）。第二聯（商人完稅收據），由海關核算稅款，發交商人，復由商人將此聯所列各款及船隻號數、稅鈔數目逐一填明，其背面亦須加蓋候單室鐵箱號數戳記或中文行名，並於各稅款數字之前加劃一線以杜加減稅款之弊竇，稅款收據不可稍

加塗改第三聯（稅款課存根）所列各款，除船隻號數暨稅鈔數目由海關填註外，其他各款均由報關人逐一填明。第四聯係海關收稅處存根，無須填寫。

海關收稅處於算清稅款以後，在填就之稅款繳納證第一聯內及第三第四兩聯騎縫處，各加蓋稅務司關防，再將繳納證交報關人，持赴海關收稅銀行按照該繳納證所列稅項數目完納稅款。完清稅款後由收稅銀行在該繳納證第一聯內加蓋銀行戳記，連同第二聯一併發交商人呈關，或裝於鎖固之箱內，送交海關總務課查收，並將第三第四兩聯截下，以第三聯繳海關存案，第四聯存行備查。商人如須收據，即將第二聯填就與第一聯一同繳關，海關收到各該聯時，即將第二聯截下與原報單及提單一併加蓋騎縫關防，再將提單及第二聯單發交商人分別收執。

通常貨物進口，大抵於起岸後即行完稅。如由具有常年保結船隻輸入貨物，則在保結所定期限以內完稅，或呈請當地稅務司核准展緩完稅時期。否則如照普通之規定，自報關之日起十五日以內必須如數完清，逾期未完，倘遇政府將該項貨物稅率增加，須按照新稅率完稅，商人應特別注意，免受無謂之損失。

（四）稅額之查定及製造原料與中途損壞貨物完稅手續

稅額之查定：輸入貨物之稅額，照例經由海關查定，惟查定時對於貨價之估計，亦頗有注意之必要。如從價完稅之進口貨，其完稅價格每以輸入口岸之躉發市價作為計算根據，而此種躉發市價無論為何種

貨幣，須一律按照公布之兌換率折合海關金單位。此項市價應視為超過完稅價格，其超過數目為

(甲) 該貨稅率之數 (現行附加稅亦應計入)

(乙) 該貨完稅價格百分之七。

其核定完稅價格之公式如下

$$\frac{\text{市價} \times 100}{100 + \text{稅率} + 7}$$

例如 $\frac{\text{海關金單位} 60 \times 100}{100 + 12\frac{1}{2} + 7} = \frac{\text{海關金單位} 6,000}{119.5} = \text{海關金單位} 50.21 \text{ 完稅價格}$

如按照貨物之重量完稅，通常減去包皮重量。其核減方法，由驗貨員任意抽取該貨之一部稱其毛重，然後減去普通必要之金屬、木質或織品包皮之平均重量，而計其應完稅之淨重量。

製造原料進口完稅手續：我國關於製造貨物原料進口，設有特別完稅規定，惟此項規定每因品質不同，略有差異，茲擇其重要者分別舉述於下。

(一) 進口柴油 在我國境內除兩廣而外，用已照進口稅則完過全稅 (每公噸三三·六〇金單位) 柴油提煉之煤油，運銷國內通商口岸，須繳納轉口稅；運往外洋須繳納出口稅。惟按照煉油關棧辦理者不在此例。而在兩廣用未照進口稅則完過全稅柴油所煉出之煤油，運銷其他省分通商口岸，除應完轉口稅外，並在到達口岸海關補繳柴油稅全額，仍以每噸柴油可出六成煤油為標準，即對該項煤油六噸，連同已

繳二·九〇金單位部分繳足十噸之柴油全稅，根據上述理由，按照每噸煤油等於三十三單位（每單位合十美加倫）計算，在兩廣提煉之煤油運銷他省者，每單位補繳之稅額如左。

$$\frac{33.60 - 2.90}{33 \times 0.6} = \text{每單位 } 1.55 \text{ 金單位}$$

故上項煤油應照左列稅率補繳稅金：

(甲) 每兩聽（每聽一八·九三公升或五美加倫），無論有無木箱，須繳納一·五五金單位。
(乙) 散艙每十公升，須繳納〇·四一金單位。

(二) 進口亞麻 商人報運外洋亞麻布進口，專供抽紗繡花或其他類似之手工加工用，加工以後或在中國境內銷售，或復出口運往外洋者，於報運進口時向進口海關出具保結，則依進口稅則第一〇四號須從價值百抽七五稅率完稅。惟報運商人須詳登簿冊，以備海關隨時查驗，如有私自改作其他用者，將受海關科罰。

(三) 進口小麥 麵粉廠使用洋麥製成麵粉，運銷外洋者，應向海關請求退還原料小麥進口稅，惟此項請求有一定時期，蓋在進口一年以內製成麥粉運往外洋，當由海關發還其原料小麥進口稅。退還時按原料小麥每百公斤出粉七十五公斤為計算標準，而退還之稅額則以原徵稅款百分之八十為限度。商人於報運出口以前，具備呈請書三份，連同原料小麥繳納進口稅詳細證據，暨出口船隻之正式代表簽發之

裝貨單，呈交海關。該項呈請書必須填寫事項約略如下。

(甲) 麵粉廠名稱、地址。

(乙) 原料小麥之種類、來源或產地。進口日期、數量、及裝運小麥之船隻。

(丙) 出洋麥粉之商標、號數、數量、出口日期、出口船隻名稱、及裝貨地點。如進口原料小麥非由廠商直接採辦，其原進口人轉售於廠商之證明文件，須一併呈交海關查驗。如經海關核准退還出洋麥粉原料小麥進口稅，商人即向海關請領小麥納稅證，但此項納稅證，僅可抵小麥進口稅之用。

中途損壞進口貨物完稅手續：商人於進口貨物中，如發現有中途損壞時，須向海關聲明，要求派員查驗，經關員查驗結果，如認為屬實，即依損壞程度酌減稅額。此項損壞貨物之估計稅額，大抵根據左列方式。

(一) 從價完稅貨物，如因損壞而投標拍賣時，即依拍賣價格為估定稅額標準；不拍賣者，由海關酌量估定價格，按照稅則原定稅率完稅。

(二) 從量完稅貨物，仍照從量稅率完稅，但依其損壞程度減低若干稅率，其減低方式在左列兩種中任擇其一。

(甲) 根據海關查驗及估定之損壞成分核減。

(乙) 投標拍賣時則依投標價格，或依海關對於同一品類之完整貨物所估之平均起岸價格相差

之成分核減。

茲舉數例以明之：假定稅則號列第三一〇號咖啡豆，稅率每百公斤繳納金單位十六元，而經海關估定其平均起岸價格為百公斤值金單位五十元。

例一 設該貨經海關查驗後，估定其損壞成分為百分之二〇，則每百公斤須繳納稅率即為以百分之八〇乘金單位十六元，即得十二元八角，其式如左。

$$\text{每百公斤應納稅率} = \frac{80}{100} \times 16 = \text{金單位}12\text{元}8\text{角}$$

例二 如損壞貨物投標拍賣，假定其拍賣價格為每百公斤值金單位三十五元（不包括稅項），則每百公斤稅率為以五十分之三十五乘稅率金單位十六元，即得金單位十一元二角，其式如下。

$$\text{每百公斤拍賣價格} = \text{金單位}35\text{元（不包括稅項）}$$

$$\text{應完稅率} = \frac{35}{50} \times 16 = \text{金單位}11\text{元}2\text{角}$$

例三 設該貨物拍賣價格，包括正稅及附加稅，共為金單位三十五元，則每百公斤繳納稅率為以三十五乘十六，再以五十加十六再加一·六除之，即得金單位八元二角八分，其式如下。

$$\text{每百公斤繳納稅率} = \frac{35}{50 + 16 + 1.6} \times 16 = \text{金單位}8\text{元}2\text{角}8\text{分}$$

（上述一·六即一元六角係關稅附加稅與救濟附加稅）

(五) 輸入樣品及小包郵件完稅手續

輸入樣品完稅手續 商人輸入廣告貨樣，須呈報海關，經海關查驗結果，如確係免費贈送之廣告品而非買賣物品，並無其他用途及貿易價值者，如目錄單、目錄小冊、旗幟、紙製招牌之類，須按照貨樣進口，請求海關免稅。又廠商寄送之貨樣如襯衫、汗衫、鞋類等，其製造尚欠完整而不能直接穿用者；如紗類而將各種支數雜置一處，確係樣品且在相當數量以內者，如布疋、漆布已剪而無貿易價值者，如菸葉、棉花等將各種貨物雜置一小包且在相當數量以內者，均可向海關請求免稅。至於廣告以外尚有其他用途之樣品，如日記簿、月份牌、扇子、磁器玻璃製品、鉛筆、烟斗、小刀、自來水筆、各種瓶裝或包裝藥品、各種小瓶、酒類、鐘表、塑像、玩具等樣品，各種小包樣品如顏料、油漆、牙膏等，不論其為免費贈品，均須按照稅則分別完稅。惟已完進口稅之貨樣，預定在六個月以內復運出洋者，須於報運進口時詳細填註於進口報單，報由關員查驗，此際須繳納與稅額相等之押款，由海關發給收據放行。蓋此項貨物如在六個月以內重運出洋，其所呈繳押款，除遇有留存國內一部分貨樣，扣取一部分稅款外，全予發給商人。上述六個月限期，如遇有特殊情形，即請海關酌量延長，但延長之期間不得超過六個月以上。

小包郵件完稅手續 商人自外洋輸入小包郵件，亦須具備報單向海關呈報查驗。該報單應行填寫事項：郵包內品名、價格、到達郵局及其他各項。海關即根據報單，決定為免稅放行，或估計應完稅額通知商

人。惟普通郵局常派有關員，凡郵寄小包之免稅或估計應完稅額，皆由派駐關員臨時決定。通常由外洋郵寄小包，大抵託由輪船裝運，往往延誤日期，遲到三四天，又以報驗手續比較麻煩，動輒失去機會，致蒙被重大損害，此點商人於定貨時必須注意。惟於一切手續了結之後，經海關或郵局關員決定免稅或估定稅額時，即由郵局通知商人，商人於接到通知之後，趕赴郵局完稅提取小包。除前記輸入樣品及小包郵件完稅手續之外，又有欠儼退稅手續。即商人於完稅以後，發現輸入貨物，有短少情事，須向海關呈請退還不足部分之稅金。

欠儼(Short landed cargo)貨物完稅手續 商人輸入之貨物，或因輸出港未經全部裝運，或因其他特殊原因，致依輸入裝貨目錄上，往往短少一部分，此即謂之欠儼。而商人未發現欠儼以前，先行報關完稅，即輸入手續了結以後，對其短少之部分，須向輪船公司請領欠儼證明書(Short landed memo)，然後由在棧關員簽名隨同特別退稅報單(Special drawback application)，提出於海關進口棧，申請發還多付稅金。此際倘經海關認可，並不發還現款，即對日後該項欠儼貨物輸入時，免征課稅。惟商人須於二十四小時以內向海關進口棧提出前記欠儼證據書類，更須貨棧關員向海關提出碼頭報告(Wharf report)，至長江及沿岸貿易船隻則無此項辦法之設定。欠儼證明書格式如下。

Wharf Short-landed Memo

.....Wharf. old

cargo short landed.

..... B/L. No.

Calling for.....cases.....package not landed.

Bill of landing retained at wharf.

.....
wharf manager

Applicants Short-landed memo.

Shanghai,.....19

particulars of.....Cargo per.....@old

Marks and Packages	Description Goods	Pieces	Weight		Remarks
			Pcls	Cts	

Examined by.....

出口地點或接近出口地中國領事館所發領事簽證貨單(除郵包及特許免稅進口各貨不在此例)蓋領事簽證貨單 商人報運進口貨物,價值在國幣二百元以上者,於呈驗各項證據書類,須隨附駐在(七)領事簽證貨單報單更正免驗貨物完稅手續

國際貿易實務

商人於起運時如未照提單數目請領貨單，在貨物進口時可向海關補領，但須繳納罰款。領事簽證貨單，每套計有三份，正本一份係白色，副本兩份爲黃色，正本則由發給領事貨單之領館交付貨主轉寄提貨人呈關查驗；其餘副本兩份，一存本館，一送外交部備查。每套收手續費關金五元。惟商人須留一份參考，即請多發副本一份，如遇正本遺失時，即以該項副本證明。該項副本爲藍色，每張收費一元（關金），須與正本同時請領；惟截至民國二十四年二月一日起，所有舊印藍副本一律作廢，另用經外部編號加戳之新藍副本以資代替。於貨物進口，提貨人申請報關時，申請人須將前項簽證貨單隨同其他文件一併呈交海關，如未呈交此項貨單，須向海關繳納相當押款，而押款數目須達規定簽證費之三倍。於六個月以內，能將原領貨單送交海關補驗，商人即可向海關領取押款，過期倘仍無單送驗，當由海關補發，而原繳押款全部充公。我國在土耳其 Istanbul (Constantinople) 及 Amyrna、波蘭之 Danzig、芬蘭之 Helsinghors、捷克之 Prague 等五處尙無須領事駐紮者，其發給領事簽證貨單，則由美國駐紮各該國領事代辦。至東三省各通商口岸進口之貨物，在移地完稅期內，須一律向海關繳納關金五元，補領簽證貨單。

報單更正手續 輸入貨物，業經報運進口，而經關員查驗之結果，如發現貨物與報單所載不相符合，此時殊感困難。查驗貨物之關員於小驗單上記入其查驗之經過，報告海關，由海關將上項驗單與報單核對之後，一併送交更正檯 (Wrong file desk)，對商人發出更正通知書 (Wrong fill memo)。商人於候

單室領取通知書之後，持往更正檯呈示，請領報單及貨物明細單，須經查驗關員之許可，自行更正報單誤寫或遺漏事項，再呈交海關。如查驗關員對商人更正事項持異議，商人亦可提出抗議，惟普通由商人向稅餉檯主任交涉取消更正，或向查驗關員詳細解釋，陳述意見，或可打消更正。

免查驗貨物報關手續 商人輸入貨物，除經政府特許免驗者外，均須報由海關查驗。惟此處則非指政府特許免驗貨物，即普通由歐美輸入貨物，如一切證據單類完備，或係具有信用之正當商號，亦得海關之特許免驗。經海關免驗之貨物，祇須將報單、已簽字之提單、製造廠商發票 (Makers invoice)、裝船發票 (Shipping invoice)、保險單等呈交海關稅餉檯，由稅餉檯主任簽字以後，即按照前述已查驗之貨物同樣手續完稅。蓋其報關手續之簡單，以視查驗貨物不可同日而語焉。

第三節 關棧（保稅）

(一) 關棧 (Bonded cargo) 之意義

關棧乃指曾經當地海關准予註冊用以存儲保稅貨物者，及保稅貨品經海關特准在棧改裝或實施其他一切特許之加工手續或製造者。故關棧概可分為下列三種，即(1)普通貨物關棧，(2)危險品專備關棧，(3)特種加工關棧是也。而(2)(3)兩種關棧須依特殊情形方可使用，商人應用者極少；普通關棧

則專爲商人而設。普通關棧又分公用關棧及私有關棧，後者多係進口商人自備或租用，即專供存儲其私有貨物之關棧；前者則係供各商人存儲貨物之關棧。我國於左列各處，均有公用關棧設立。

秦皇島、天津、龍口、烟台、威海衛、青島、重慶、萬縣、宜昌、沙市、岳州、漢口、九江、蕪湖、南京、鎮江、上海、蘇州、杭州、寧波、溫州、三都澳、福州、廈門、汕頭、廣州、江門、三水、梧州、南寧、瓊州、北海、蒙自（河口分關）。

按各國進口關稅，均與國內其他租稅有別，其課收之稅率苛重，商人負擔頗鉅；且於輸入貨物未銷售之先，須支出鉅額之稅金，於商業經營上未免不利。故由海關設置關棧，囤積未完稅之貨物，展緩課稅，予商人以金融上或其他種種之便利。關棧雖有官設或私設之別，但其性質皆與普通之堆棧不同。普通堆棧所承儲者，乃業經完稅即了結報關手續之貨物；而關棧所囤積者，乃未經報關完稅之貨物。申言之，凡存放關棧之貨物，其應負關稅之義務不課之於貨物進口之時，而展緩至貨物出棧銷售於本口之日。至貨物之所以囤積於關棧，即用以作爲將來完稅之擔保也。如貨物日後運往其他口岸，或復運出洋，可以免去課稅。但貨物存放關棧期限，普通不得超過兩年。此種制度對於商人之資本運用上大有裨益，而普通進口貨物必須存放關棧者，約有左列三種。

（1）於規定日期以內，進口手續尚未完全了結者，即報關或查驗手續雖已竣事，而於規定完稅期限以內未照章完稅者，乃由輪船公司代客將貨存放關棧。

(2) 其貨物雖以輸入本口爲目的，但以特殊情形而展緩完稅時期者，乃將貨物暫時存放於關棧。

(3) 以轉運其他通商口岸爲目的而暫時存放關棧者。

按普通關棧之設置，雖有益於商人金融之調度，但其出入關棧之手續非常繁雜，且費用浩大，關係商人之信譽，故非在特殊情勢之下，以不入關棧爲得計。

(二) 洋貨出入關棧手續

(1) 洋貨入關棧手續

商人輸入洋貨，如暫時不納稅銀，存放公用關棧，於貨物抵埠時，須用入棧報單及准入關棧憑證各一紙，逐項填明，隨同提貨單一併呈報海關，直接交海關總務課進口部之過期檯，報關人即趕至候單室，等候海關發給入棧准單及提貨單。經過期檯核對艙單之後，即將報單轉交關棧檯，編列號碼，並在入棧准單及提貨單之上，加蓋准入關棧 (for transfer to land) 戳記，簽字於上，註明日期發給報關人。惟入棧准單之存根，即由關棧送交派駐關棧之驗貨員，以資核對。報關人請領入棧准單及提貨單之後，持交關棧海關查驗人員，而後須備卸貨入棧，且在卸貨入棧時，經駐在關棧之關員，查驗貨物核對證明文件，有時僅查核證明文件即可免查驗。海關允許進棧之貨，於任何碼頭均可起貨上岸，但在甲碼頭起卸之貨，如入乙碼頭之關棧，則用海關註冊之駁船運送，由關員隨船監視，隨帶甲碼頭之驗貨員繕具之駁船單 (boat note) 入

棧後貨主如須驗查貨物或抽取樣品，須先向海關請領准單，交與棧主於關員監視之下辦理之，而已拆動之包件亦須當關員照舊包封完整。

2 洋貨出關棧手續

商人提貨出棧，約有兩種程序，即完清稅銀提貨出棧與未納稅銀出關棧復出口是也。兩者雖同為出棧，而手續有別，茲分述之如下。

(甲)完稅提貨 商人須用完納稅銀出棧起貨報單正副各一紙，及出棧准單一紙，逐一填明，送交海關進口部關棧，經由該棧將報單編列號數，轉交驗估課批稅，商人於候單室請領進口稅繳納證之後，即赴中央銀行收稅處繳稅，由該行收稅處發給完稅收據，商人持收據呈交海關，再至候單室等候海關發給蓋印之出棧准單，至貨棧交與在棧之驗貨員，經驗貨員核對無訛，於關員監視之下點驗貨物數量，起貨出棧。

(乙)未納稅銀出關棧復出口 未納稅銀出棧之復出口(Shipment in bond)即指該項洋貨出棧之後，須復運出洋，商人須用此種專用報單及復出口准單各一紙，隨同提貨單與裝貨單，一併呈交海關關棧，由該棧將報單編列號數，并於復出口准單及裝貨單上分別加蓋稅務司關防，送達候單室，商人於候單室請領出棧准單、裝貨單及提貨單後，即持赴關棧交在棧關員核對無訛，即可起貨移往出口。

之船隻，而移貨時再由關員監視或嚴加封印。亦有於事前向海關具備甘結，保證該貨如有違章等情，在海關規定入棧期限以內，照繳海關所規定稅額十倍以上之罰款。

出關棧復運出洋之貨物，如因事未能按期裝出 (Shut out) 者，須從速移回碼頭，其裝貨單由原出口船員簽字證明，商人再將裝貨單送交關棧檯備查，以後手續與普通退關貨物同一處理，無論其重進關棧，或仍須復運出洋，或改爲完稅提貨，均須換取新報單。而已完進口稅之洋貨，仍須運往外洋者，商人可用洋貨復出口報單一紙，逐一填明，連同裝貨單及進口時所領派司，一併送交海關總務課出口部之掛號檯，然後赴候單室等候海關核對報單與派司，如確係無訛，則將裝貨單簽字蓋印發給商人，以便運貨上船。又保稅洋貨在海關規定存放關棧期間，可運往其他通商口岸，到後即在該口岸完稅，或再存入該口之關棧。至貨物出棧裝船時一切手續與復運出洋略同。惟存放關棧洋貨，逾海關規定囤積期間，一律照章完稅。進口洋貨存放關棧各種重要證據單類，除完稅出關棧起貨報單外，其格式約略如下。

單 報 棧 關 入
ENTRY IN BOND.

Bonded No.

.....19.....

Vessel..... { Flag..... } from

Applicants.....

Please grant Permit to ENTER IN BOND and Store at.....

.....Wharf.

No. of Bill of Lading	Marks.	Numbers.	Packages.	Description of Goods.	Pieces.	Value.		
						G. U.	Piculs.	cts.

Examined..... Passed (Import)..... (Signature of Applicant.)

Entered (Returns)..... Passed (Bonding)..... Stored in Godown No.

WITHDRAWALS. Bonded No.

Marks and Numbers	Packages.	Description of Goods.	Marks and Numbers.	Packages	Description of Goods.

單 准 棧 關 入

PERMIT FOR ENTRY IN BOND

(To be returned to the Customs.)

Bonded No.....

Permission is granted to.....
to ENTER the under-mentioned Goods in BOND
ex S. ".....," to be stored at
..... Wharf.

Marks	Numbers	Packages	DESCRIPTION OF GOODS

Received and Stored in Godown No.

.....
Warehouse Keeper.

單 准 棧 關 入

PERMIT FOR ENTRY IN BOND

(To be kept at the Bonded Warehouse.)

Bonded No.....

Permission is granted to.....
to ENTER the under-mentioned Goods in BOND
ex S. ".....," to be stored at
..... Wharf.

Marks	Numbers	Packages	DESCRIPTION OF GOODS

WITHDRAWALS.

Marks and Numbers	Packages	DESCRIPTION OF GOODS	Date of Withdrawal

此
聯
繳
還
本
關

此
聯
存
放
關
棧

單 准 棧 關 出

PERMIT TO WITHDRAW FROM BOND.

(To be returned to the Customs)

此 聯 織 運 本 關

Permission is granted to.....
to WITHDRAW the under-mentioned Goods from BOND, stored
at.....

Wharf.....

Bonded No.	Marks.	Numbers	Packages.	Description of Goods.

Delivered.....

.....
Warehouse Keeper.....

單 准 棧 關 出

PERMIT TO WITHDRAW FROM BOND.

(To be kept at the Bonded Warehouse.)

此 聯 存 放 棧 關

Permission is granted to.....
to WITHDRAW the under-mentioned Goods from BOND, Stored
at.....

Wharf.....

Bonded No.	Marks.	Numbers	Packages.	Descriptions of Goods.

圖說試驗新案

此 單 准 口 出 復 棧 關 出

PERMIT TO SHIP IN BOND.

(To be returned to the Customs.)

權 讓 此 單 准 口 出 復 棧 關 出

本 到 SHIP the under-mentioned Goods in BOND from.....

關 於 何 處 之 貨 物 准 口 出 復 棧 關 出

per S. "....." Wharf

Bonded No.	Marks.	Numbers.	Packages.	Description of Goods.

Declarer.....

Warehouses Keeper.....

圖 說

此 單 准 口 出 復 棧 關 出

PERMIT TO SHIP IN BOND.

(To be kept at the Bonded Warehouse.)

權 讓 此 單 准 口 出 復 棧 關 出

本 到 SHIP the under-mentioned Goods in BOND from.....

關 於 何 處 之 貨 物 准 口 出 復 棧 關 出

per S. "....." Wharf

Bonded No.	Marks.	Numbers.	Packages.	Description of Goods.

單 報 口 出 復 棧 關 出 銀 稅 納 未
SHIPMENT IN BOND.

Shanghai, 19.....

Applicant, Wharf, Godown No.
Please grant Permit to SHIP in BOND per S. "....." for.....

Bonded No.	Marks	Numbers	Packages	Description of Goods	Pieces	Value	G. U.	Net Weight	Importer's Name	Importing Vessel							
										Piculs	cts.	Name	From	Flag	No.		
1																	

Examined, Passed,
Entered (Returns)
.....
(Signature of Applicant),

第四節 派司（關單）

派司即海關之通運證也，爲我國特有之制度，於一八七二年一月一日實施。商人輸入洋貨或土貨，於貨物進口之當時，須向海關請領派司，作爲日後貨物再輸出時申請退稅之憑證。故持有派司之貨物，證明該項貨物已完清稅銀，於海關固藉以防止奸商濫領退稅，於商人亦爲貨物再輸出時保障返還稅一種不可缺少之憑證。派司分原派司（the original pass）、副派司（the new pass or sub pass）及土貨派司（Pass for native goods）三種（見左表）。派司之取得，須經過商品之查驗，商人於查驗時，可持定單及發單至船頭房，由關員按單檢驗，檢驗手續完了之後，即可持海關發下之稅餉單赴中央銀行收稅處繳納進口稅。查驗後如無問題發生，二三日之內海關即發給派司，商人即可持派司到關棧起貨。惟商人如欲將原派司記入貨物之全部或一部分轉讓與人，則該貨物之全部或一部分之退稅權，亦不可不隨同貨物轉讓，故須另備派司，此即所謂新派司。普通行號所稱附帶派司之貨物，或附帶派司之買賣，即指備具新派司貨物買賣之謂也。新派司之取得，於請領原派司時須先呈報海關，在原派司有效期間以內，隨時可以請領副派司。又副派司填寫事項與原派司略同，即重量、價格、稅銀等由商人逐一填明，隨同原派司提出於海關進口棧，經該棧簽名蓋印後發還商人。惟原派司既移其一部分效力於副派司，其本身必失去一部分之效

力。舉例以言，今有商人輸入棉紗兩百件，既持有海關簽字蓋印之原派司 (Original pass)，現以五十件售於某甲，三十件售於某乙，八十件售於某丙。而甲乙丙各要一枚派司，共需副派司三枚。各照原派司記入之數量、金額、稅銀等分記其買賣之數量、金額、稅銀等，而原派司所有兩百件之棉紗，其中有一百六十件已失去效力，其餘僅有四十件之效力矣。此兩種派司，以貨物輸入之日起以滿三年為有效期間，普通土貨派司則以一年為有效期間。派司上應填寫之事項，為申請進口商人姓名或商號、品名、件數、價格、重量、貨印、貨物號數，以上各項注意與報單所填寫者，須完全相同。如派司遺失，須於各大新聞報紙刊登遺失啓事廣告，事後即將該項啓事剪下，連同申請書提出於稅關長，經稅關長審慎考慮之後，發給複式派司 (Duplicate pass)，或更對貨物重複檢查一次。茲將各種派司之式樣，排列於右。

附錄 國外貿易業者之會計

第一節 緒說

經營國外貿易者，雖規模大小不等，其需要適當之會計整理法之理則同。或擁資數百萬元，雇員千百人，經售商品數百種；或但以職事十餘人專司一、二種商品之出入，雖範圍之廣狹迥異，然於會計之需，初無二致。否則帳目混雜，損益莫辨其由來，濫於進貨，妄作傾銷，非破產覆沒，亦利潤不足。惟若損益之結算，可以各商品分別求之，亦可以全體合併求之，或於總結帳時一次求之，或於每月底求之；其處置方法之繁簡隨意，則可視組織之大小而各異其趨焉。

若須作商品別及月別之損益計算，則非有營業上之重要資料不可，而其會計之複雜，當詳之於純然會計學書籍。茲擬作商品全體共同損益一次結算之極簡單整理法之申述，止於掣綱之論而已。

第二節 輸出業之會計

所用帳簿及憑證單據

一 傳票

1. 收銀傳票

2. 支付傳票

3. 整理傳票

二 其他憑單

1. (輸出品) 進貨傳票

2. 出口發票

三 帳簿

1. 進貨客戶總帳

2. 銷貨客戶總帳

3. 普通總清帳

4. 銀行存款總帳

5. 回扣總帳

6. 回扣分錄簿

7. 販賣費分錄簿

8. 營業費分錄簿

9. (輸出) 商品出入帳

(一) 關於輸出品之買進記帳

(1) 凡備將來輸出品之商品當其買進送入堆棧時，進貨課即須作成進貨傳票，(若為兼營進出口之場合，為與輸入之進貨傳票區別故，此地當冠以「輸出品」字樣，稱作輸出品進貨傳票。) 填明貨物摘要並賣主戶名等，送交會計課。

按規則言，記帳員接到右項傳票時，即應依據記入進貨簿，更由進貨簿轉過進貨客戶總帳簿內該戶名下之貸方，迨月底結帳，則將進貨帳之合計額轉記於損益帳之借方。

然每多一次轉記，即多一次誤記機會，故儘可勿必另立進貨簿，但按進貨傳票直接記入賣戶帳內，於事已足。蓋若買進傳票能採用適當格式紙張，一經訂集，已是一本完善進貨簿。嗣後每隔一星期或十日可以鉛筆記一合計和數，待月底結帳時，再結一總數轉記於損益帳之借方。

若須擔付進貨裝運費(Carriage-in)者，則付款時須作支付傳票，按此數記於銀行總帳簿內該銀行戶下之貸方(為支票支付)與普通總帳簿內進貨裝運費帳下之借方。此進貨運費當為商品原價之一部，故結帳時須作整理傳票過入損益帳之借方。

(2) 其次於存貨數量必須隨時明瞭，故須設商品出入帳簿按品名分帳目。於每次進貨時按買進傳票之數量記入進棧欄（借方）內，（但記數量已足，不必記價額，蓋因結帳時可以存餘數量乘市價臨時求之。）至每次輸出時則依發票存根（Office copy）之運出數量記入出棧欄（貸方）內，於是存貨數量可以一目瞭然。

品名.....		進出月日	傳票號數	買戶或賣戶	進棧數量	出棧數量	存貨數量

(3) 迨進貨貨款付出時，作成支付傳票，按數記入銀行帳下之貸方，並同時轉記於進貨客戶總帳簿內該賣主戶下之借方。

(二) 關於貨物出口及押匯之記帳

於貨物出口記帳法未述之前，須先決定會計上以何時為交易成立時而須記帳。因國外貿易之大多場合，以商品裝運輸出港之船上或船邊時作買賣兩者之責任轉移點，故若以裝運時認為會計上之貨物售出時，當甚為妥善。但並不限於此，通常於裝船後數日內必商做押匯，故亦頗有待做押匯時記帳者。

茲於概括的計算損益時，殊不必另設銷貨簿，但以發票存根視作售出傳票，由是直接記入銷貨客戶總帳簿內該買主戶下之借方，而更以諸發票之月底合計記入損益帳之貸方足矣。

凡貨物裝出，匯兌系向銀行商做押匯收取現金，其記載貨價、押匯金額、匯兌市價、差數、實收現款等之紙條俱當與發票貼附一起，交入記帳系（各紙條之式樣皆宜預為印就以期一律。）

記帳員接受是項發票，即記入銷貨客戶總帳簿內該買主戶下之借方已如上述，更因押匯成立，現款已到，故再作收銀傳票，如數記入該戶之貸方與銀行戶下之借方，於是一筆售貨帳目暫告結束。然此為外幣論價之交易，且為於全數承做押匯時記帳之場合，故一方以票面金額之國幣兌換額作為賣價記入海外買主戶下之借方，一方即以等額收回而記入貸方，借貸平衡，毫無差額。但若其初記入借方者為按當時匯兌市價兌換之應收賣價，而日後記入貸方者又為按日後匯兌行情之實收兌換額，中間經過若干時，市價已見高低，則借貸之間遂致相差。例如賣價為 £10-0-0 者，按市價 1/2 時記帳，為應收 \$171.43，迨實際收款時匯市變為 1/3，於是所收僅得 \$160.00。其間相差 \$11.43 為匯兌損失。於此必須於收銀傳票上借方

銀行項下特別記明該差數，方得借貸相抵不誤。

收 銀 傳 票		年 月 日		發 票 人	經 理	管 業	會 計 系	No.		
借	方	總 號	帳 碼	摘 要			總 號	帳 碼	貸	方
	160.00			某銀行 匯兌損失						
	11.43			某商行					171.43	
	171.43								171.43	

(三)關於販賣費之記帳

於普通總清帳簿內應立販賣費帳，記載因銷售商品所支費用。然此類屬統馭帳，並非歷次支付皆記其中。當另備販賣費分錄帳簿為補助帳，按支費名目分別設欄；有支出時，作成支付傳票，如數記入銀行戶

下之貨方與販賣費分錄簿內之相當欄下。待月底結帳，方將該分錄簿內之合計額轉入總帳簿內販賣費帳下之借方。

販賣費分錄簿內除各項費目分別設欄外，更須另設一總欄。每次支付額於相當分欄內記入之後，應再於總欄內同樣記數，於是各分欄之合計額隨時均等於總欄之合計額，互相核對，可以勘誤。且各分欄中當有一雜費欄，對於不甚重要之費用不值另設特欄者可悉歸之。至於輸出業主要之販賣費以海上運費為最，通信費（大都為外國電報費）、海上保險費、裝船費等為次，其他則與國內埠際通商者大體相同。

關於販賣費諸事項之處置有須特別注意者二：

(1) 運費回扣 今日大半航路均有運費同盟之組織而其主要目的為推行延期回扣制度(Deferred Rebate System)，前文已有詳述。若一次支付運費一千鎊，日後可得回扣百鎊，故實付運費為九百鎊。但所收回扣數額，大抵為一成，非若運送時立時或將來於一時付清之簡單，必須於貨物運出過後若干時並再分期付款，致手續較煩。為此於回扣總帳之外，必須更有一回扣分錄簿，按各船公司並各航路分別記載。回扣總帳不外普通形式，回扣分錄簿則為不分借貸，但將船名、裝船日期、貨名、運費額、回扣額等皆分立各欄，且以提單為參證，俾於回扣主要點逐項記明，可為日後填寫請求書之依據。每次支付運費，均按支付傳票及其他憑單記入此中，待月底結帳，方以回扣總數合成國幣（運費回扣原數多以外幣定計，兌換可按

銀行電匯行市求之)記入回扣總帳簿內各該船公司之相當航路名下之借方,並將同額用紅墨水記於販賣費分錄簿之運費欄內(用紅墨水所以表示爲回扣,爲將運費減低之數目。)至日後實收回扣時,則再作成收銀傳票,記於銀行戶下之借方與回扣總帳簿內該船公司該航路帳下之貸方。(回扣分錄簿式樣見前海上運費章回扣節內)。

海上運費既多爲外幣收付,故又有匯兌市場之問題。因外匯市價變動,往往所謂一成之回扣,於實收時用國幣計算,與前帳上所記應收之數不相吻合。此項差數可以匯兌損益帳整理之,於結帳時轉過總損益帳內;或於有利益時將超過額立爲匯兌變動準備金,待損失時卽以此金移補,亦爲一法。

(2) 海外電報費 國外貿易之接洽通信既多用電報爲之,故電報費之數極大。且爲便利起見,多避免逐次零星付費而用預納辦法。

若爲預付電報費,則於支出數初不記於販賣費簿內,但於普通總清簿內立一預付電報費帳,於每次支出時將預付數額記入借方。待月底結帳,查明 pass-book 內已用去金額若干,作成整理傳票,上寫(借方)通信費若干與(貸方)預付電報費若干,於是再按此數記於預付電報費帳下之貸方與販賣費簿內之通信費欄中。此通信費之總數則再併入販賣費之總額內一併記入普通總清簿內販賣費帳之借方。該預付費帳之借方當常超過貸方,其差數爲未用去額。

若爲逐次付費或記帳後一次付清者則較簡便，但於支付時作支付傳票，再如數記於銀行之貸方與販賣費簿之通信欄中可矣。

(四)關於營業費之記帳

關於營業費之處置與販賣費同。立一多項式之營業費分錄簿將各項費目分欄記載，支付時作成支付傳票，一方記於銀行帳下，一方歸入相當欄內；待月底結帳，則將該月合計數轉入普通總清簿內營業費帳下之借方。

(五)損益計算

關於損益計算，一般商業簿記書籍均詳論之，茲僅述其概要：爲求清楚而簡便，損益帳可分爲營業與損益兩部，總結帳時，於營業部份之貸方記售出貨價及現有存貨價額；於其借方由販賣費帳及進貨運費帳等移記販賣費額及運費額，借貸相比，其差數即爲售貨毛利。然後將該毛利數額轉過於損益部份之貸方，而於借方記入一般營業費及非營業費用，由是借貸相抵，求得該期之純利益。

茲詳爲圖解整個記帳關係如上。

第三節 輸入業之會計

所用帳簿及憑證單據

一 傳票

1. 收銀傳票
2. 支付傳票
3. 整理傳票

二 其他憑單

1. 進口發票
2. (輸入品) 售出傳票

三 帳簿

1. 進貨客戶總帳
2. 銷貨客戶總帳
3. 普通總清帳

4. 銀行存款總帳

5. 販賣費分錄簿

6. 營業費分錄簿

7. (輸入) 商品出入帳

(一) 關於輸入(進貨)之記帳

通常國外貿易對於送貨殆皆做有押匯。然匯票之支付期間(Usance)既有見票即付(Sight Bill)與定期(Time or Term Bill)之分，而票面金額又有國幣與外幣之別，加以匯票之付款或定於接收貨物以前，或定於接收貨物以後，在在不相同，皆當分別置論。

(甲) 出見票即付匯票之場合 若海外賣主對於運來貨物開發見票付匯票，進口行於銀行提示時即須付款。如為國幣匯票，但按票面金額付清；如為外幣匯票，則須以票面金額加上利息之合計數按當時對承結押匯地點(輸出地)之銀行電匯市價兌換支付。

匯票付款清訖，即取得發票、提單、保險單等一切裝運單據，可以提貨，此可謂之現金購買。凡現金購買之記帳法則重在一紙支付傳票，上書：

(借) 輸入商品 X X.——
(或未到輸入品) (貸) 口口銀行 X X.——

附錄

須作支付傳票——如付車力則記載如次：

(借) 車力費 × × . —

(貸) □ □ 銀行 × × . —

然後按此數記於各相當帳下。此等費用帳目亦在普通總清帳簿之內，並亦須於結帳時將總數轉入損益帳之借方，與進口稅同樣處理。

上皆指國幣匯票之場合，匯票之歸收手續費由對方出口商於商做押匯時支付，故較簡便。若為外幣

支付傳票

年 月 日		發 票 人	經 理	管 業	會 計	No.	
借	方	總 帳 號	摘 要	總 帳 號	貸	方	
	1,570.00		(X&Co.)				
	30.00		進口匯票利息				1,600.00
			銀行 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>				
	1,600.00						1,600.00

附 屬 數 單 據

匯票，則大半多用所謂有利息匯票 (Interest Bill)，進口商既為匯票之付款人，故於票面金額付清外，更須同時付訖該項利息，是則其支付傳票當如上式：

因該利息之支付為金融上之損失，故結帳時作非營業損失論，轉過損益計算帳之損益部份內。

(乙) 定期匯票場合 定期匯票與見票即付匯票果然有所不同，而期票本身又有見票後定期支付與出票日後定期支付之別，但實際進出多為前者，故今僅作一類申述。

定期匯票由銀行提示於簽字接受之後，遂有到期付款義務，即當記帳如次：

(1) 整理傳票 (借) 未到輸入品 $\times \times$ 。——

(貸) 某某商行 $\times \times$ 。——

(2) 整理傳票 (借) 某某商行 $\times \times$ 。——

(貸) 進口匯票 $\times \times$ 。——

或兩者合併為

(借) 未到輸入品 $\times \times$ 。——

(貸) 進口匯票 $\times \times$ 。——

再按此如數記入總帳。日後匯票付款期屆，贖回匯票，作支付傳票上寫

(借) 進口匯票 $\times \times$ 。——

(貸) 口口銀行 $\times \times$ 。——

而後轉記。待貨物到達，則再作整理傳票將商品數量由未到輸入品帳內轉過商品出入帳內。

若係外幣匯票，其當用何種匯兌市價計算國幣之問題，不外兩種解決：一為用匯兌預約 (Forward

Contract of Exchange Rate) 結價，一則按接受匯票日之銀行售出電匯行市計算。

迨外幣匯票滿期日付款時，其上利息須同時支付，故於進口匯票金額上更須添加利息金額，且昔之記帳時兌換市價與今之實際支付時市價或已有上下，因是又有匯兌損益發生。例如票面 \$100.00 之匯票接受時按市價 $1/3$ 計算，其進口匯票帳內所記當為 \$1,600.00。待滿期日，利息計為 \$5.00，與票面俱按 $1/2$ 市價支付，於是匯票金額合為 \$1,714.29，而利息合為 \$85.71，計須共付 \$1,800.00。其差數 \$1,714.29 - \$1,600.00 = \$114.29 為匯兌上之損失，於支付傳票上須作下列記載，然後再行轉記。

進口匯票	1,600.00	
(借) 進口匯票利息	85.71	
匯兌損益	114.29	
		(貸) 出口銀行 1,800.00

(二) 關於輸入品之販賣之記帳

輸入品之販賣為本國內買賣，與輸出品之買進情形相同。凡輸入品售出時，販賣課即作成(輸入品)售出傳票交入會計課，記帳員即按是如數記於銷貨客戶總帳簿內該買主戶下之借方，並同時將售出數量記於商品出入帳內。月底結帳時則將售出傳票之合計貨價轉過損益帳之營業部份內之貸方。

迨收回貨款存入銀行時，再作收銀傳票並按此如數記於該銀行戶下之借方與該買主戶下之貸方。

(三) 損益計算

輸入場合之損益計算與輸出場合相同，殊不必再行詳述。茲但以損益計算之營業部份示後，以明毛利之求獲方式：

損益計算		營業部份	
前期存貨	××	售貨貨價	××
進貨貨價	××	現有貨價	××
進口稅	××		
起陸費	××		
車力費	××		
販賣費	××		
	××		
售貨毛利	××		
	<u>××</u>		<u>××</u>