

書叢業商明黎

踐實易貿際國

編沛光沈

1937

行發局書明黎海上

書叢業西明黎

踐實易貿際國

編沛光沈

版出局書明黎海上

行發版初月三年六十二國民

編者例言

一、本書爲國際貿易原理之姊妹篇。前書講求國際貿易一般原則的討論，本書偏重貿易實務——尤其是輸出入手續——之敘述。內容力求信達扼要，以便商業學校及大學商學院採作教科書之用，實際商業經營者以之爲參考，亦頗適用。

二、爲增進讀者之理解力起見，本書特搜集插圖七十餘幅，舉凡輸出入貿易上重要書類（包括各種文書及單據）之格式，大致完備無遺。

三、我國商業名詞，向不統一。編者就能力所及，盡量採納習慣用語，間有憑一己想像而創始者，亦必求其不失原義。

四、本書第三編輸出實務篇中輸出商品之通關一章，及第四編輸入實務篇中輸入商品之通關、海關之堆棧二章，大部採自工商半月刊第三卷第三期及第二十二、四期合刊，編者不敢掠美，特表明於此，並誌感謝之忱！

五、本書之成，得力於知友馮和法君之勉勵者不少，又排印時承包光訓、于化琪兩君襄助校閱，皆爲編者所心感。

國際貿易實踐

—民國二十六年一月—

二

558.4
743

2

國際貿易實踐目錄

編者例言

第一編 經營國際貿易之組織及基礎知識

第一章 直接對外貿易之組織種類	一
第一節 「附帶經營」式之組織	二
第二節 出口部及進口部之組織	四
第三節 販賣行之組織	六
第二章 出口部之組織及業務	九
第一節 出口部之組織	九
第二節 經理人才必具之條件	一二
第三節 內部之辦事方法	一四

目錄

第三章 間接對外貿易	二一五
第一節 何謂間接對外貿易	二一五
第二節 進出口商行之組織及業務	二一六
第三節 進出口商行之業務	二二〇
第四節 出口經理之組織及業務	二三一
第五節 進出口經紀人之業務	二三三
第六節 中國之洋行貿易	二三三
第四章 國外經理	二二七
第一節 國外經理之意義	二二七
第二節 國外經理之類別	二三八
第三節 國外經理之業務	二四〇
第四節 國外經理之選擇	二四二
第五節 國外經理之優點	二四五
第五章 交易條件之基礎知識	四七

第一節 關於品質諸條件	四七
(一) 品質之條件及其意義	四七
(二) 品質之決定	四八
第二節 關於數量諸條件	四九
(一) 裝船重量條件	五〇
(二) 起岸重量條件	五〇
(三) 總重量條件	五〇
(四) 純重量條件	五〇
(五) 精查計量與概查計量	五一
(六) 英噸與美噸	五一
(七) about or approximate	五一
第三節 關於價目諸條件	五二
(一) 以輸出地為交貨場所者	五二
(1) 當場交貨價目 <i>Logo</i>	五二

國際貿易實踐

四

(2) 輸出港本船交貨價目(指定地點) F.O.B named point.....	五二
(3) 輸出港本船交貨價目(包括運送費用) F.O.B. freight prepaid.....	三四
(4) 輸出港本船交貨價目(扣除運送費用) F.O.B. freight allowed.....	五五
(5) 輸出港本船交貨價目(包括運至海口費用) F.O.B. seaboard.....	五七
(6) 輸出港本船交貨價目(包括駁運費用) F.O.B. lighterage free.....	五八
(7) 輸出港船邊交貨價目 F.A.S. vessel.....	五九
(8) 輸出港船上交貨價目 F.O.B. vessel.....	六〇
(9) 包括運費價目 C. & F. foreign port.....	六一
(10) 包括運費保險費價目 C.I.F. foreign port.....	六三
(11) 包括運費保險費及佣金價目 C.I.F. & C.....	六四
(12) 包括運費保險費及匯兌費用之價目 C.I.F. & E.....	六五
(13) 包括運費保險費及利息價目 C.I.F. & I.....	六五
(14) 包括運費保險費佣金及利息價目 C.I.F. & C.I.....	六六
(二) 以輸入地為交貨場所者.....	六六

(1) 輸入港船邊交貨價目 <i>Ex-ship (or free over-side)</i>	六六
(2) 把岸價目 <i>landed terms</i>	六七
(3) 稅關手續未清價目 <i>In bond or duty unpaid</i>	六七
(4) 輸入地現成交貨價目 <i>Franco (renda delivered)</i>	六七
第四節 關於裝運期限諸條件	六七
(1) <i>immediately shipment</i> 與 <i>prompt shipment</i>	六八
(1) <i>shipment within a specified month</i>	六八
第五節 關於支付貨款諸條件	六九
(一) 現金 (<i>cash</i>)	六九
(二) 賒欠 (<i>on credit</i>)	七〇
(三) 匯票 (<i>bills of exchanges</i>)	七一
第六章 輸出入價目之計算方法	七三
第一節 輸出價目之計算方法	七三
(一) 輸出價目之構成因素	七三

(二)輸出價目之計算方法	七七
一、以買入價目為基礎之計算方法	七七
二、以輸出價目為基礎之計算方法	八三
第二節 輸入價目之計算方法	八五
(一)以輸入價目為基礎之計算方法	八六
(二)以販賣價目為基礎之計算方法	八七
第七章 外國電報	八九
第一節 緒說	八九
第二節 外國電報之種類	九〇
(一)從用語的觀點上而分類者	九〇
一、普通語電報	九〇
二、雜語電報	九一
三、祕語電報	九二
四、混合電報	九二

(二)從發報人之資格身份及電報性質而分類者.....	九三
一、官報.....	九三
二、局報.....	九三
三、私報.....	九四
(三)從處理的觀點上而分類者.....	九四
一、普通電報.....	九四
二、特別電報.....	九四
第三節 外國電報之構成.....	九四
(一)指定(supplementary instruction).....	九四
(二)收報人姓名(address).....	九六
(三)本文(text).....	九六
(四)署名(signature).....	九六
第四節 語數之計算.....	九六
(一)指定.....	九六

(二) 收報人姓名.....九七

(三) 本文.....九七

第五節 特別電報.....九九

(一) 至急電報(指定 D—urgent telegram).....九九

(二) 回電費預付電報(指定 Rpx—prepaid replies).....九九

(三) 照校電報(指定 TC—repeated telegrams).....一〇〇

(四) 受信報知電報(指定 PC; PCD; PCP—notification of delivery).....一〇〇

(五) 追尾電報(指定 FS—tel grams to follow).....一〇一

(六) 同文電報(指定 Tmx—multiple telegrams).....一〇一

(七) 後送電報(指定 LO—deferred telegrams).....一〇一

(八) 書信電報(指定 NLT: DLT—night letter telegrams; daily letter tel grams).....一〇一

第六節 電報掛號.....一〇三

電報掛號之種類.....一〇三

一、一般電報掛號.....一〇三

二、特別電報掛號.....	一〇三
三、指定電報掛號.....	一〇四
第七節 電報密碼及其使用法.....	一〇四
(一)電報密碼及其種類.....	一〇四
一、公用密碼書.....	一〇五
二、私製密碼書.....	一〇五
(二)數字密碼書之作成法.....	一〇六
(三)公用密碼書之選擇.....	一一一
第二編 經營國際貿易之端緒	
第一章 經營國際貿易之初步工作	一一三
第一節 目的市場之選定.....	一一三
第二節 目的市場之一般調查.....	一一五
(一)國外市場產業經濟之調查.....	一一六
(二)人口與購買力之調查.....	一一六

(三) 國際競爭之調查	一一七
(四) 地理環境之調查	一一七
(五) 商業法律之調查	一一八
第三節 目的市場之交易調查	一二二
(一) 關於需要市場之調查	一二三
(二) 關於供給市場之調查	一二四
(三) 關於目的市場交易之調查	一二四
第四節 對於目的市場交易對手之尋求	一二七
第二章 新交易關係之勸誘	一二七
第三章 信用調查	一二三
第一節 信用調查之意義與效用	一二三
第二節 貿易商與信用調查之關係	一三四
第三節 信用調查之資源	一三五
(一) 銀行機關之信用調查業務	一三五

(二)獨立經營之信用調查事業·····	一三六
(三)附屬經營之信用調查事業·····	一三七
(四)信用調查交換事業·····	一三八
(五)直接關係之信用調查·····	一三九
(六)政府機關之報告書類·····	一三九
(七)專門雜誌之彙行信用調查業務·····	一三九
第四節 我國之信用調查事業·····	一四一
第四章 信用保證與信用保險 ·····	一四五
第一節 信用保證·····	一四六
第二節 信用保險·····	一四七
第三節 信用保險費率·····	一五〇
第四節 準備金信用保險法·····	一五四
第五節 歐洲出口信用保險制度概說·····	一五五
第五章 交易條件之協定 ·····	一五七

第一節 協定之重要性	一五七
第二節 協定之內容及其式樣	一五八

第二編 輸出實務篇

第一章 輸出交易之開始	一六五
-------------	-----

第一節 輸出活動	一六五
----------	-----

第二節 輸出交易之勸誘	一六六
-------------	-----

第二章 輸出交易之申請及其成立	一七一
-----------------	-----

第一節 輸出交易之申請	一七一
-------------	-----

第二節 輸出契約之憑證書類	一七五
---------------	-----

(一) 定貨單與定貨請單	一七五
--------------	-----

(二) 買賣契約書	一七五
-----------	-----

第三章 商品檢驗	一八五
----------	-----

第一節 商品檢驗之目的	一八五
-------------	-----

第二節	商品檢驗創辦之經過	一八五
第三節	上海商品檢驗局之檢驗種類	一八八
第四節	檢驗程序	一九五
第四章	出口商品之包裝	二〇三
第一節	出口包裝之目的	二〇三
第二節	出口包裝之種類	二〇四
(一)	箱裝 (casing)	二〇五
(二)	捆裝及包裝 (baling)	二〇七
(三)	袋裝 (Packed in bags)	二〇七
(四)	桶裝	二〇八
(五)	罐裝瓶裝壺裝	二〇八
第三節	出口包裝之要件	二〇九
(一)	包裝材料之選擇	二〇九
(二)	內外包裝之堅牢	二一〇

(三) 適度之容積及重量	二一〇
(四) 包裝費用	二一一
第四節 出口包裝之標記	二一一
(一) 包裝標記之意義及目的	二一二
(二) 包裝標記之種類	二一二
一、主要標記	二一二
二、附屬標記	二一四
三、品質標記	二一四
四、商港標記	二一四
五、注意標記	二一四
第五章 出口商品之裝船	二一七
第一節 艙位之交涉	二一七
第二節 貨物裝船手續	二二〇
(一) 裝船申請書之提出	二二〇

(二)裝船貨物之引渡.....	二二〇
一、埠頭引渡.....	二二一
二、海上引渡.....	二二二
(三)船長收貨證.....	二二三
第三節 特種貨物之裝船.....	二二三
(一)高貴物品(valuable goods).....	二二四
(二)危險物品(dangerous goods).....	二二四
(三)特重物品(heavy goods).....	二二五
(四)甲板裝物品(deck goods).....	二二五
(五)小件物品(shipping parcel).....	二二五
第六章 海洋運費率.....	二二七
第一節 運費之計算.....	二二七
(一)重量計算法.....	二二七
(二)容積計算法.....	二二八

(三) 從價計算法	二二九
(四) 保運計算法	二二九
第二節 運費之支付及回扣	二三〇
第七章 海運提單	二二三
第一節 海運提單之概念	二二三
(一) 普通海運提單	二三四
(二) 水陸聯運提單	二三四
(三) 紅提貨單	二三六
(四) 有瑕海運提單	二三六
第二節 海運提單之作成	二三六
第八章 出口商品之通關	二四一
第一節 報關手續	二四一
第二節 出口報單之程式	二四二
第三節 短裝貨物	二四三

第四節 復出口貨物	二四三
第五節 轉口貨物	二四五
第六節 改裝貨物	二四七
第七節 轉運貨物	二四八
(一) 通商口岸間航路轉運	二四八
(二) 通商口岸間鐵路轉運	二四九
第九章 海上保險	二五二
第一節 出口商品與保險制度	二五三
第二節 保險者所担保之危險	二五五
(一) 保險者担保之通常危險	二五五
一、暴風雨	二五六
二、破船及沉沒	二五六
三、觸礁	二五六
四、碰撞或衝突	二五六

五、火災.....	二五六
六、貨物拋海.....	二五七
(二)保險者担保之特約危險.....	二五七
一、盜竊.....	二五七
二、戰亂.....	二五八
三、其他危險.....	二五八
(三)保險者所不保之危險.....	二五九
第三節 保險者賠償條件.....	二六一
(一)單獨海損保險.....	二六二
(二)單獨海損不保險.....	二六三
(三)特殊保險條件.....	二六四
一、全損担保.....	二六四
二、全危險担保.....	二六五
三、附加的危險担保.....	二六五

第十章	海上保險手續	二六七
第一節	輸出商品之海上保險契約	二六七
(一)	本船契約及駁船契約	二六七
(二)	確定保險契約及豫定保險契約	二六八
第二節	締結海上保險契約之手續	二六八
(一)	保險契約之申請及締結	二六八
(二)	駁船載貨之保險契約	二七二
(三)	關於保險契約應注意之事項	二七三
第三節	海上保險單	二七四
第四節	輸出商品之保險費	二七七
第五節	輸出商品與豫定海上保險	二七七
(一)	貿易商品之豫定保險契約	二七七
(二)	預定保險下送貨之手續	二八〇
第十一章	出口文書	二八三

第一節 出口文書之種類	二八三
第二節 重要海運書類概說	二八五
(一) 裝船海運提單及受取海運提單	二八五
(二) 海上保險單及保險證明書	二八七
(三) 發票	二八八
第十一章 商業發票	二九二
第一節 發票之特質與機能	二九三
第二節 發票之式樣及其作成	二九六
第三節 發票之關係書類	三〇七
(一) 存單	三〇七
(二) 欠單	三〇九
(三) 賬目清單	三一〇
第十三章 領事簽證貨單及證明書類	三一三
第一節 領事簽證貨單	三一三

(一) 輸往美國貨物之領事簽證貨單	三二四
(二) 輸往南美貨物之領事簽證貨單	三一六
(三) 輸往其他諸國貨物之領事簽證貨單	三一八
第二節 稅關證貨單	三二〇
(一) 輸往加拿大貨物稅關證貨單	三二一
(二) 輸往澳洲貨物稅關證貨單	三二一
(三) 輸往新西蘭貨物稅關證貨單	三二三
第三節 證明書類	三二三
(一) 原產地證明書	三二三
(二) 輸出特許證明書	三二五
第十四章 出口文書之整理	三二七
第十五章 輸出押匯與銀行手續	三三五
第一節 輸出押匯之概念	三三五
第二節 輸出押匯之基本用具	三三七

(一) 押匯匯票	三三七
(二) 押匯信用保證書	三四三
第三節 匯兌預約與輸出前貸款制度之採用	三四四
(一) 匯兌預約	三四四
(二) 輸出押匯貸款制度之採用	三四七
第四節 輸出押匯之方法	三五〇
(一) 輸出商品之押匯契約	三五〇
(二) 輸出押匯之申請及其處置	三五二
第四編 輸入實務篇	
第一章 輸入交易之開始	三五七
第一節 輸入活動	三五七
第二節 定貨前應注意之事項	三五八
第三節 輸入契約之申請及其成立	三六〇
第二章 信用保證書制度及其運用	三六二

第一節	信用保證書之概念	三六三
第二節	押匯信用保證書之特質與種類	三六五
(一)	押匯信用保證書之特質	三六五
(二)	押匯信用保證書之種類	三六六
一、	確認信用保證書及不確認信用保證書	二六六
二、	取消不能信用保證書及取消可能信用保證書	二六六
第三節	押匯信用保證書之發行手續	三六七
第三章	輸入之準備	三六九
第一節	輸入商品之到達預測	三六九
第二節	輸入書類之準備	三七〇
第四章	輸入押匯與銀行手續	三七三
第一節	關於輸入商品之銀行手續	三七三
第二節	匯票認付後交還押單者	三七四
第三節	匯票支付後交還押單者	三七六

第四章 押匯書類之寄遞……………三八〇

第五章 押匯貨物之保證轉遞……………三八四

✓第五章 輸入商品之通關……………三八九

第一節 商行之登記……………三八九

第二節 報關手續……………三九〇

第三節 查驗……………三九〇

第四節 免驗……………三九一

第五節 提出異議……………三九一

第六節 損害貨物之減稅或免稅……………三九二

第七節 進口報單之程式……………三九二

第八節 轉運貨物……………三九四

第九節 存棧貨物……………三九四

第十節 復進口貨物……………三九五

第十一節 旅具……………三九五

第十二節 郵寄包裹·····	三九六
(一)外國包裹·····	三九六
(三)國內包裹·····	三九六
第十三節 進口貨物之需要檢驗證書·····	三九七
第六章 海關之堆棧·····	三九九
第一節 關棧之成立·····	三九九
第二節 關棧之性質與任務·····	四〇〇
第三節 關棧之種類·····	四〇〇
第四節 上海之關棧·····	四〇一
(一)普通公用關棧·····	四〇一
(二)普通私有關棧·····	四〇四
(三)危險物品專備關棧·····	四〇五
第五節 商品出入關棧之手續·····	四〇五
(一)商品出入公用及私有關棧之手續·····	四〇五

(二) 公私關棧內抽取貨樣或檢查貨品手續..... 四〇六

(三) 進口貨提貨出關棧手續..... 四〇六

(四) 復出口貨提貨出關棧手續..... 四〇六

(五) 商品出入加工關棧手續..... 四〇七

(六) 火油出入火油關棧及火油池手續..... 四〇七

第六節 關棧棧租..... 四〇八

第七章 輸入商品之提取..... 四一九

第一節 輸入貨物之到着..... 四一九

第二節 提貨書類之整備..... 四二〇

(一) 海運提單之提出..... 四二〇

(二) 提貨通知單之得手..... 四二一

第三節 輸入貨物之起岸..... 四二五

(一) 由輪船公司之貨物起岸..... 四二五

(二) 由受貨人之貨物起岸..... 四二六

第四節 起岸貨物之提取·····	四二七
(一)起岸貨物之區別·····	四二七
(二)起岸貨物之提取·····	四二八
第五節 損害貨物之抗議·····	四二九
第八章 輸入商品之保險事故 ·····	四三五
第一節 關於輸入貨物之保險·····	四三五
第二節 單獨海損之發生及其填補·····	四三六
(一)損傷貨物之檢查·····	四三七
(二)海難之證明·····	四三七
(三)損傷之查定與評價·····	四三八
(四)填補金之請求及受領·····	四四〇
第三節 共同海損之發生及其填補·····	四四四
(一)共同海損之發生·····	四四四
(二)海損契約書之提出·····	四四五

(三)海損精算人之選定及其精算.....四四六

第四節 全損與準全損之發生及其填補.....四四七

附錄

一 國外經理契約例舉二則.....	四四九
二 商品檢驗法.....	四五四
三 一般檢驗程序.....	四五五
四 中華民國駐外領事館發給領事簽證貨單章程.....	四五八
五 進口貨物原產國標記條例.....	四五九
六 發給貨物產地證書機關表(中國).....	四六〇
七 貨物標記辦法(普通辦法).....	四六二
八 僅用於某種貨物辦法.....	四六三
九 海關關棧章程.....	四六五
十 火油類關棧章程.....	四七〇
十一 特種加工關棧章程.....	四七二

第一編 經營國際貿易之組織及基礎智識



第一章 直接對外貿易之組織種類

普通廠家，有意經營直接對外貿易者，當注意進出口貿易之組織。進出口貿易組織之方式甚多，惟重要者可分三種。其一，爲「附帶經營式」(built-in type) 之組織，即在廠內設置經理一人，專司進出口貿易之機要事宜；其二，爲出口部或進口部之組織，即在廠內另設一部，統制全部貨物之銷售或進口事宜，業務紛繁，組織較爲完密；其三，爲販賣行 (selling company) 之組織，其性質爲工廠以外之獨立企業團體，專在國內外販賣廠家之貨物者，如美國鑄鋼出品公司 (U. S. Steel Products Co.) 與美國橡膠出口公司等。是此類組織，各廠家須視其規模大小及營業狀況若何而擇取者也。

第一節 「附帶經營式」之組織

我人欲在工廠中，從事最簡易的貿易組織，祇須就業務之固有基礎，將國外貿易之機要事務，分配於內部職員可矣。此即威曼氏（Wyman）所謂「附帶經營式」的貿易經營組織是也。若美國卡德墨水公司（Carters Ink Company）之設有營業與出口經理，即「附帶經營式」出口貿易組織之一例。推銷業務，概受營業主任與出口經理之共同督察，或則完全集中於出口經理監督之下。財務員掌理一切財務事宜，信用調查員，可將一部份精力，致力於國外信用調查事宜，其他關於執行定單，發行單據，貨物包裝，廣告等雜務，不必另設部份。

此種組織，雖其國外貿易事務在進行時，尤其出口方面，並無顯著之效率，然組織形式之穩固，經濟，簡單，極有把握者也。出口經理應設法激起一般從事國外貿易之職員，感到興趣與熱忱，足使其計劃實施時容易進行。

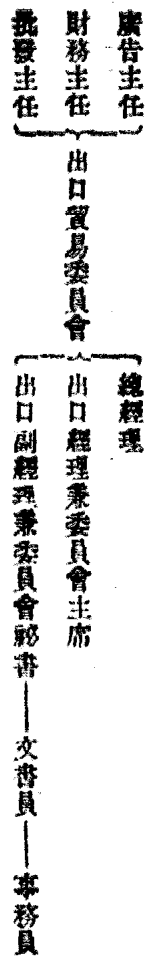
在此組織之下，出口經理之額外事務，定必甚多。例如（一）本人須為公司中能幹之職員，如何建議對工廠貨品有所變動；（二）指示信用調查主任，對國外買主給予放款期限之寬延；（三）指導廣告主任，注意出口廣告之特殊情況；（四）營業主任，既將貨物用科學方法包裝，妥經鐵路運輸，則對於海上裝運之準備，出口經

理，尤須加以指導。總之，凡足以影響國際貿易變動之因素，出口經理，均須隨時加以注意而糾正之也。

此種組織計劃之成功，恃乎出口經理之才能及其部僚之肯遵從命令而改進其業務，然工廠中有完善之行政管理，亦足促進「附帶經營式」組織之成功。如工廠之總經理或副經理，對於國外貿易具有特殊興趣者，則其貨物之銷售，將傾向於出口方面。

此種組織，較為簡單，故為一般經營國際貿易之廠家——無論為小資本或大規模之廠家——所採用。此種組織，不獨費用節省，且有時激起一般人之感覺，以為國內外貿易之經營，大致無甚差別。例如某製帽商訓練其全廠僱員，能執行國內外定貨單，具有同等效率者，自易引起此種感覺也。

第一圖 「附帶經營式」出口貿易組織之一例



根據「附帶經營式」之組織，可以指定事業中之一部人員，從事對外貿易。至於貿易事務之統制，可操之由各部主任所組織之委員會。例如第一圖，出口貿易委員會之組織，包括廠家之總經理，担任出口經理及委

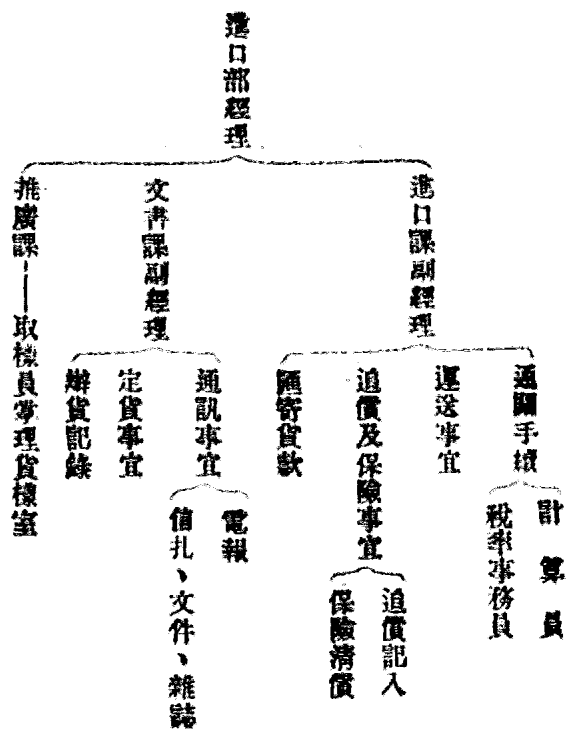
員會主席，出口副經理兼委員會秘書。委員會決定關於出口事業之政策。例如，關於放款及廣告問題，應將國際貿易上之特點，提交委員會討論。出口經理應激發國外貿易之精神，使各部合作，以利進行，而與國外分銷處，須有密切的聯絡。出口副經理，掌握各種機要事務並處理文書事宜，此外包括職員數人，從事運輸及雜務可矣。

至於「附帶經營式」之進口貿易組織，尤為慣用。就一般廠家而論，進口部與進貨部，鮮有所區別。至於零售商店或特種商行所派遣之國外辦貨者，常為商店之營業部主任，同時可以代辦貨物與銷售貨物者。彼可將進口方面特殊事務，委託報關行辦理，運輸部祇掌理貨物之通關運回而已。故此種組織，無論其為採辦國內貨物或國外貨物，事實上未嘗包括進口手續焉。有種原料、半製品或全製品，祇能得自國外者，於是購貨程序，才包括進口手續矣。

第二節 出口部及進口部之組織

出口部，可附設於工廠或公司以內，或另成一公司實體，與公司本部分離組織之（詳第二章）。若干大規模之百貨商店或企業組織，每因通關手續複雜而特設進口部者。

第二圖 進口部組織之一例



就上圖以觀，關於大百貨商店之國外部（即進口部）組織，可以見其大概，其國外部自身，並不選擇欲銷售之貨物，但輔助購買之機能而已。此種組織，效能顯見。在國外部經理之下，設副經理三人，各有特大範圍之業務活動。其一，掌理貨物之進口。因貨物課稅，須按照關稅稅則而分類，故僱稅務員算其稅額。運送工作，係將進口貨物，從輪船埠頭載運至店中，惟此項工作，亦可委託海關報關人負責辦理。在國外部同一副經理下，若干僱員，專以審查進口貨物情況者，根據審查結果，如有損害等情，當即設法向運貨輪船或國外物主追償損

失。最後祇須委託銀行匯寄款額，清償貨款可矣。

進口部之另一副經理，担任文書事宜，為欲促進本國以外買主與營業部或國外分店與本國市場之間的聯絡，此項工作，乃屬必要。至向國外定貨，用通訊或電報均可。

進口部更可設一推廣課，從事探求新奇之貨物，以促進進口貿易之發展。關於此點，各公司常用索取樣品方法。蓋公司方面，仍不能完全依賴派遣國外之採辦員，採辦最適宜之貨物，在平時不妨向國外各廠家索取樣品。運來之樣品，經標明製造廠之名稱、價格、交貨日期及寄到日期等，由取樣員擇相當地點陳列，任有關係之買主參觀批評，如果買主認為滿意，即可從事定貨矣。

第二節 販賣行之組織

工廠方面，欲從事於國際貿易者，除上述二種方式以外，尚可另行組織販賣行，與工廠本身，脫離關係。工廠對販賣行貨物之出售，與尋常顧客無異。此種組織，常為某種出口製造業所採用，但在進口事業中，未之見也。

至於廠家採取此種組織之原因甚多，其重要者不外三端：（一）集合各種富有經驗之人才，以便集中業務管理；（二）使工廠從國際貿易所得之利益，與國內貿易相關分，不致抵觸；（三）得迅速推算經營國外貿易

之損益。此三者，益使國外貿易之業務，容易進展而損失亦易顯見，故外國較大廠家，每多採取此種組織者。此外，據霍甫氏（Olney Hough）所舉販賣行之組織，尚有二大利益。其一，販賣行在代銷其他廠家出品時，較其他組織，地位為優；其二，在國外易於傾銷貨品，同時不致違反外國政府之抵制傾銷法律。

如是，廠家之全部國外貿易機能，轉移於販賣行。販賣行業務組織，恆包括放款、廣告、裝運等課。販賣行向廠家辦貨時，其貨價或依成本，或依批發價格而維持廠方之利潤，均無不可也。

國際貿易實踐

第二章 出口部之組織及業務

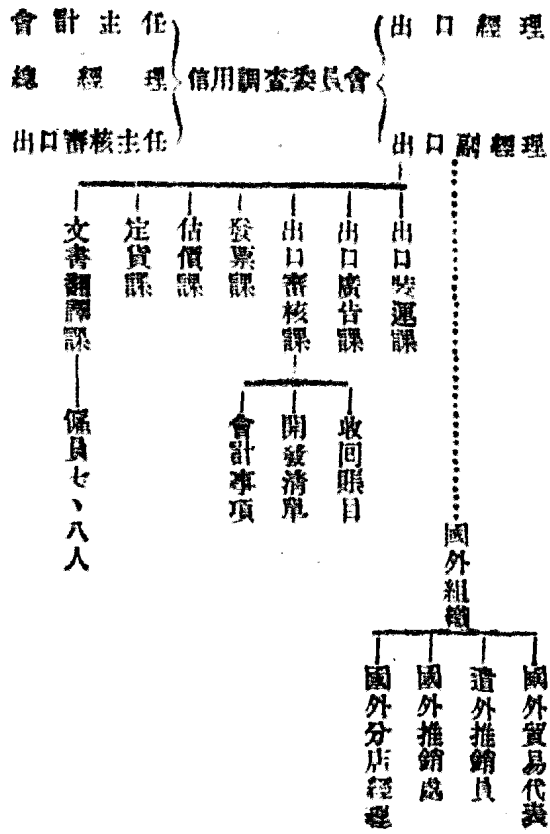
工商廠家，有意於輸出貿易者，宜注重出口部之組織。所謂組織者，即以出口部成爲工廠之一部，規定其權限與責任，使事務得以專一進行，不受阻礙。普通廠家，每以出口事業，視爲無關重要，由經理自任或委託一二職員，兼司其事。此種辦法，在表面上似能節省費用，惟事實上則頗有不然者，蓋進出口事業，爲一種專門學識，一切處置，尤賴乎豐富之經驗，故主持人員，非學識經驗兩皆俱全者，甚難希冀其有良好成績也。

第一節 出口部之組織

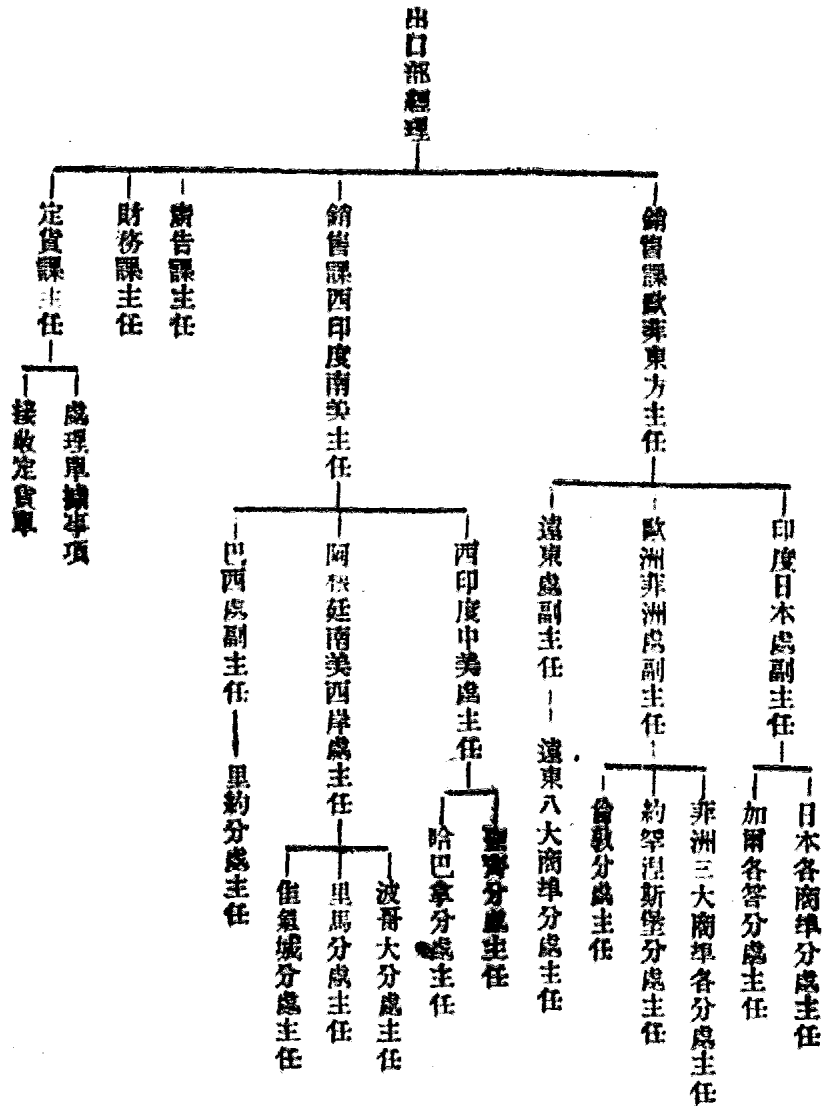
出口部組織系統，如第三圖所示，係以業務爲基礎，爲中等工廠普通採用之一種組織。第四圖所示，乃大

規模出口部之組織，為大工廠所採用。此種組織，大概根據地域之分界而分配業務，同時聘用業務經理，及掌理貨品項目之經理，故第四圖揭示綜合三種不同方式之組織——地域的，業務的，與貨品的——於一體。

第三圖 出口部組織之一例



第四圖 大規模出口部組織之一例



出口部掌理所有出口貿易之業務。內部分課及僱員之多少，視營業總額之大小而定。就第三圖所示，出口部經理之任務，在乎視察國外銷售狀況，選派推銷員至國外與分銷處合作。出口部副經理，係業務主任，由經理外出時，代其職務。估價課計算貨價，折扣等，當出口部接得國外定單時，經定貨課登記後，轉遞各關係部份。各項文書及廣告，均由文書翻譯課，譯成英文或他國文字。定貨單由運輸課專為國際貿易應用之存貨中提出裝運之。出口部之客戶賬目及各分處之賬目，均由出口審核主任保管，此外，彼須根據發票而簽證匯票，至於發票，乃由發票課發出者也。

第四圖所示，係某特殊工廠出口部之組織，尤其重視地域上之分組。此為一機器車廠之出口部，其購買者大抵為公共機關或企業團體，故須設法與可靠之買主相聯絡。出口部乃由一經理主持，下設二銷售主任，均轄有極大之銷售區域，銷售主任，復隸若干副主任，各轄較小區域之銷售事宜。此外，並設立財務、廣告、定貨、運輸等課，以辦理出口貿易之機要事務。

第二節 經理人才必具之條件

主持出口事業者，究應具何種學識與經驗？此則亦頗值得研究之問題。茲提出其條件如左，供參攷焉。

(一)瞭解國外市場情形也——貨物出口之第一條件，在精密的研究國外市場之需要狀況，蓋吾人之

貨物，須能迎合購者之心理，銷路方有發展希望。國內廠商，往往只知運送貨物至國外，不問其能合顧客之脾胃與否。例如綢緞一物，雖顏色豔麗，為外人所歡迎，但以門面狹窄，不合製衣之用，終至無人顧問。吾人苟能稍加研究，設法改良，則綢緞銷路，固甚有把握者也。

(二) 熟識世界經濟狀況也——國際貿易，不若國內貿易之簡單。甲國之物價漲落及需要供求，往往影響於他國之輸出入貿易。故世界各國之繁榮，與夫購買力之強弱，主持出口貿易者，均有隨時注意之必要。年來各國市場，因受世界不景氣之影響，購買力大減，因之市價慘落。并有多數國家，實行屯併政策者。凡此種種，為出口商者，宜如何留意對付，庶幾得與人競爭，有時為應付市面起見，雖售價較成本為低，亦在所不惜。

(三) 具有普通商業智識也——國際貿易，為商業之一種，所有進行原理與方法，與一般商業，無甚差異。故執出口業者，對於普通商業智識，必須具備。

(四) 通曉外國語言也——外國語一門，為經營國際貿易事業者必要之工具，而在辦理出口事業者，尤關緊要。蓋通信一法，為貿易往來之不可或缺者，信札文字之如何合於商業化，迎合一般顧客心理，實為促進貿易之一重要關鍵。世界各國，雖多能引用英語，惟各處方言，究屬不同；例如南美洲各國，多用西班牙文字，如用英文，即不甚歡迎。美國出口廠商，在南美一帶貿易失敗之重要原因，即在不知引用該處通用之文字。同時德國貿易，在該處所以能發達者，即在能投合顧客之所好，甚至派往之旅行銷售員，亦均擅長西班牙語，由此

可知外國語對於貿易之重要，惟在我國商人，具有英語智識，已足對付一切矣。

第三節 內部之辦事方法

吾人既述經理者必備之才能，當進而注意內部之辦事方法。至出口部範圍之大小，自隨工廠之地位而定。較小之出口部，有經理一人助手一二人即足。若範圍較大者，則除經理外，或須分股辦事，此則各廠情形不同，未能一概而論。下列各點，凡主持出口部者，應充分加以注意焉。

(一) 信件之收發——出口部之一切組織，應與工廠其他各部完全劃分，為經理者應將事業範圍內之一切紀錄信件，分別保留，以便隨時調閱。關於出口部之信件，到廠後，應立即送該部閱讀。有多數工廠之規章，凡信件均須先經上級職員過目，方可分發各部。在此種辦法下，亦應預先規定，將信件從速轉交，務以迅速敏捷為原則。蓋與出口部有關之信件，其中類多直接間接與定貨有關。如多事稽延，無形之營業損失，將不可勝計。又外國來信開拆後，仍宜將信封信箋，置於一束，以免與他種信件相混亂。倘信件須送至他處譯時，應將寄信者姓名、住址及信內大概情形，另行紀錄，以防遺失後得以查照。

凡發出之信件，亦應以迅速為原則。關於郵資是否貼足，務須特別留意。否則有時接信者，須付欠資，易起不快之感，因而影響營業。故信件付郵以前，自以先行過磅為妥，如有其他疑慮時，應隨時參考郵政章程。蓋願

有若干外國公司，對於郵資不足之信件，例不收受也。

吾國與歐美之交通途徑甚多。輪船公司，亦有數家，其開船期間及快慢，亦各各不同。故營出口業者應隨時留意各種船期。在必要時信而上，并應註明遞信之途徑，例如 Via Siberia 或 Via President McKinley 等等。

(二) 信件保檢——工廠之出口事業，漸次發達，來往信件，亦因之而增加，於是信件保檢之問題發生矣。保檢之方法甚多，茲分別述之如左：

(甲) 字母排列式 (alphabetical system) —— 依字母排列式之保檢制度，最為普遍。出口事業之往來信札，多係外國文字，此法自極適用。其優點為辦法簡便，且無須索引或互見檢查。對於信札件數較少之出口部，尤為適宜。

(乙) 數目式 (numerical system) —— 依數目式之保檢制度，最多引用於定貨單及發貨單，以發貨單或定貨單號，為保檢之單位。

(丙) 字母及數目共同式 (alphabetical-numerical system) —— 此種制度，係參合上列二法而成。用此法時，如將信件置於依字母式一類時，即須在依數目式一類內放置索引，註明該信放在何處。

(丁) 區域式 (geographical system) —— 各種信札及文件等，依據國別及地點而分別保存。上述之各種保檢方法，各處之目的不同，自不能絕對應用任何一種。惟普通通信，類多用字母排列法，客戶定單，則依號數之次序而保檢之。

出口部之信件，自以由出口部保檢之爲妥。惟有時信件與其他部份有關時，或工廠設有文件保檢處，保管全廠文件時，則出口部亦須將原信摘要錄出，以利查考。又出口部除顧客信札外，對於輪船轉運公司及銀行等等往來，亦頗多此種文件。爲便利起見，亦可與定貨信札附於一處，或另錄於卡片上亦可。

(三) 通信錄 mailing list —— 出口部爲發展營業起見，應備有通信紀錄表一份，將顧客及與營業有關之商號，或將來可爲顧客之姓名、住址等，詳細編爲一表，以便隨時參考，及贈送樣品、廣告等用。商號及顧客名單，應由經理隨時留意，逐日收集此種表冊。如能完全而可靠，與業務進行，極有關係。在歐美各國，有專售此種表冊爲營業者。吾國則尙無之。至通信錄之保存，最好用卡片索引法，分類保存。片上須載有姓名、住址、經營何種事業。有時爲精密起見，并可將信件交換次數記錄、定單及他種記錄，亦均記入在內。

(四) 定貨單之處置 —— 出口部最歡迎之際，乃在收到客戶之定貨單。欲使顧客絕對滿意，經理者應對於每個定課單，加以充分之注意。每個定貨單，在收到後應即通知工廠有關各部。關於該定單有何特別需要，留意自定貨起至發貨止之各種進程序，同時應備有一卡片，註明每個定單收到日期，交代製貨日期，完畢日期，及預備發貨日期，預備寄出各種附件日期等等。在貨物將製造完畢時，即須通知會計部、發票包裝部，以包裝之方法及如何發貨。凡此種種，爲經理者均應分別注意，直至顧客安然收到貨物爲止。

(五) 其他記錄 —— 詳細之記錄爲一般商業成功之要素。出口部自難逃其例。除前述之各種記錄外，對

于各國重要商埠之商業習慣、機關狀況、以及運輸途徑等，均應詳細記入卡片內，以備需要時之參考。近來歐美各國之出口部，多備有所謂效率記錄者（efficiency record），即將所發出之信件、廣告目錄、宣傳物等等，分別記載入冊。同時如接有回信，或問訊等等來件，亦即分別記入，經過相當時期（出口宣傳品往往一二年後，始接有回信者），兩相比較，即可知以前預備之廣告宣傳物等等，是否有效。此種記錄，亦值得吾人之研究而做行者也。

（六）電報之應用——電報一項，為任何出口商所不能缺少之工具。蓋國外貿易，遠隔重洋，商業貴在迅速，有時非信扎所能奏效。故出口商之問題，在選擇一電報號碼，向電報局登記，以節電費。業務發達時，並應在營業目錄中，將每種貨物均附一電信記號（cable code），即發票亦可用記號標明。庶幾顧客重定貨物時，可以省時節費。較大之出口商多有自行編纂電信記號者。

國外電報與國內電報之一種區別，即在電報之住址，是否計算費用。前者每一字計一字之費用。故為經濟起見，一般商家均用電報掛號。普通多為二字，第一字為商家之名稱及地址，第二字為城市名稱。例如商務印書館之電報掛號，為 Compress Shanghai 是也。

國外電報，完全用一般文字者甚少。普通均與電信記號，參雜用之。其規則可向各電報局詢問。數目字在電報中，最易錯誤，須極力避免之。

電信記號書之最普通通用者，爲 A B C 5th. Edition, Bentley's Code, Western Union 等。出口商應用何種，最好在平常信紙上印出。庶顧客知電信之應從何書譯出。又出口商用電信發電後爲穩妥起見，應即用信札證明一切。

編纂私家電信，在範圍較大之出口商，類多用之。編纂時所選字母應容易爲電報公司所接受者，并須避免普通電信書所用之字母。

第五圖
經營國際貿易用之重要文具

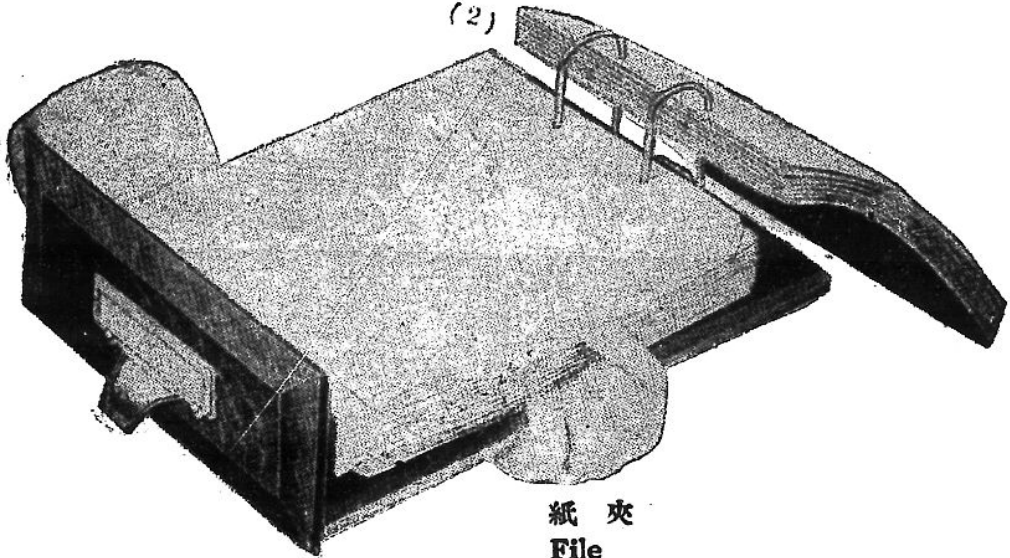
(1)



單純紙夾
Simple Folder or Dossier

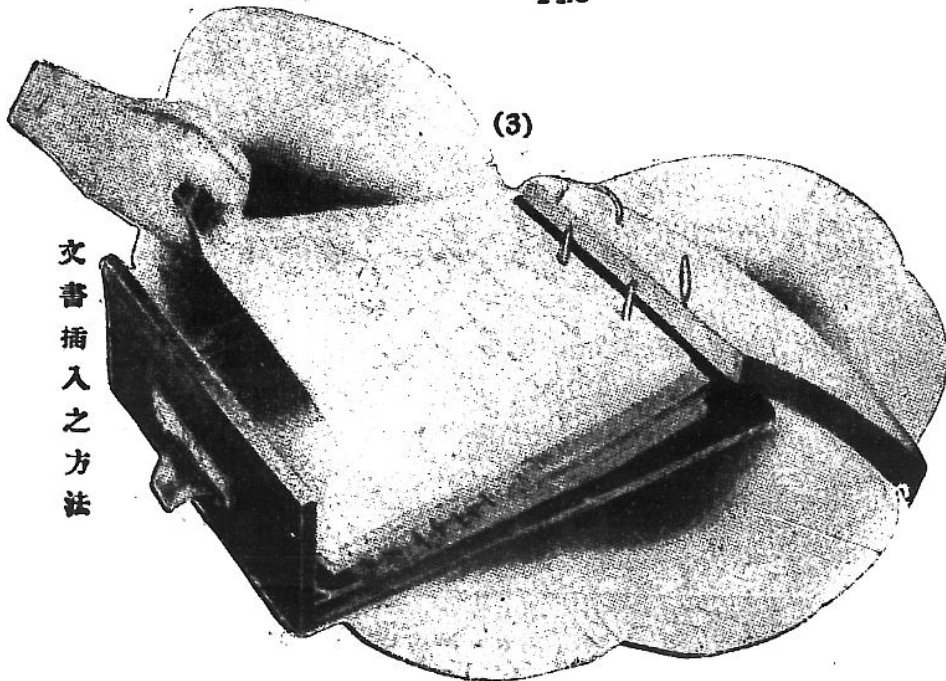
第二章 出口部之組織及業務

(2)



紙夾
File

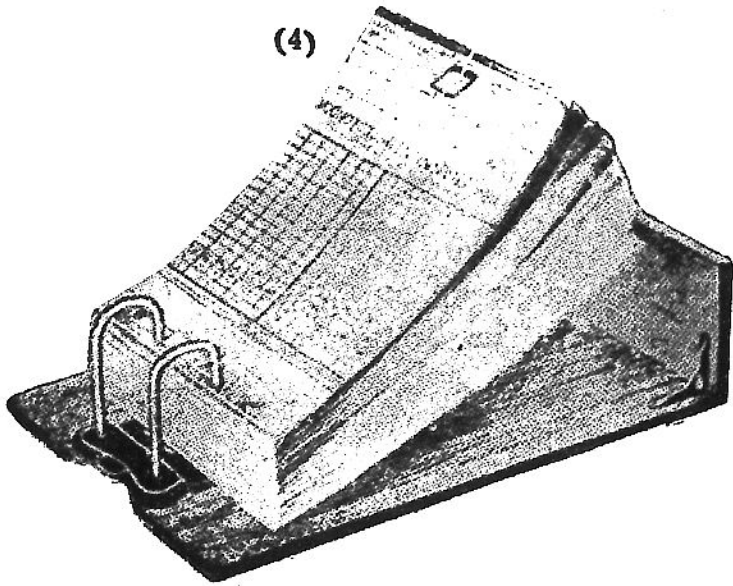
(3)



文書插入之方法

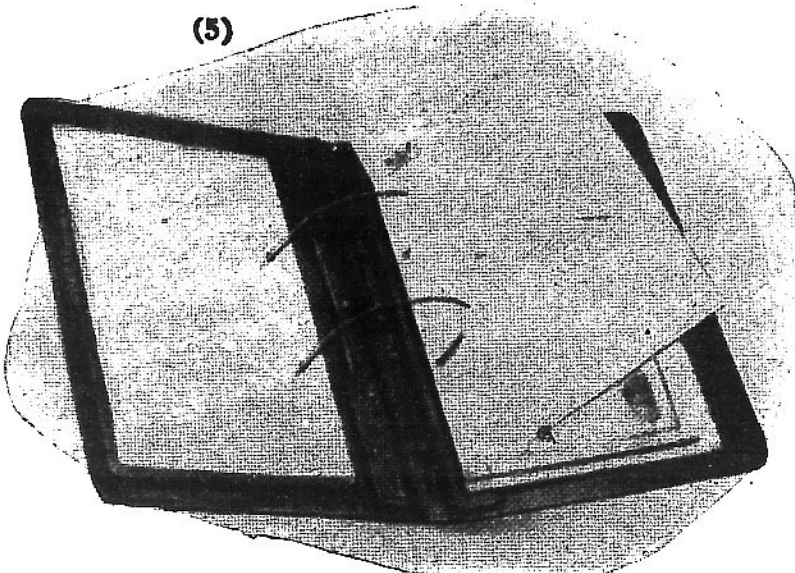
(4)

安全紙夾
Binelace Filler



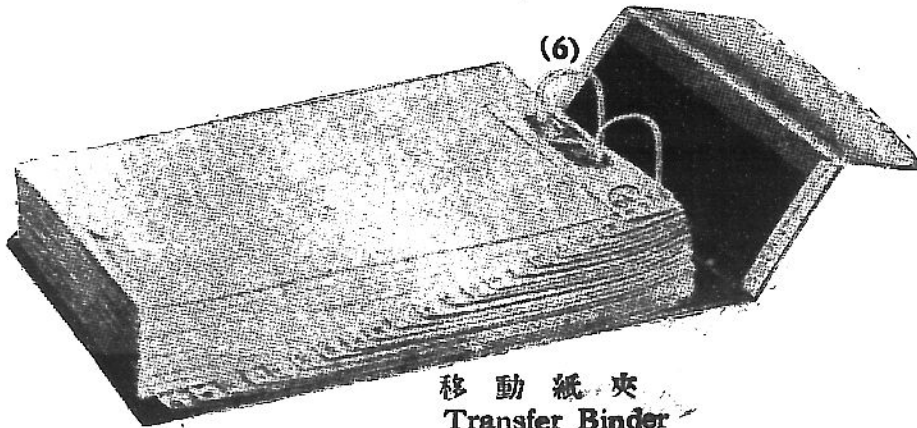
(5)

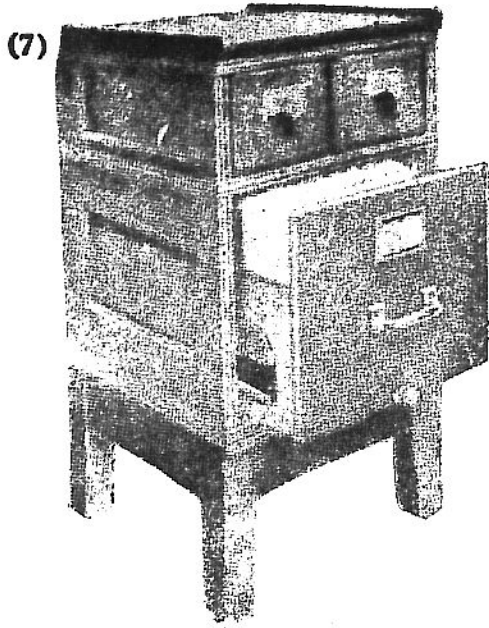
新式強固紙夾
Shannon Flexible File 一名 Double Arch File



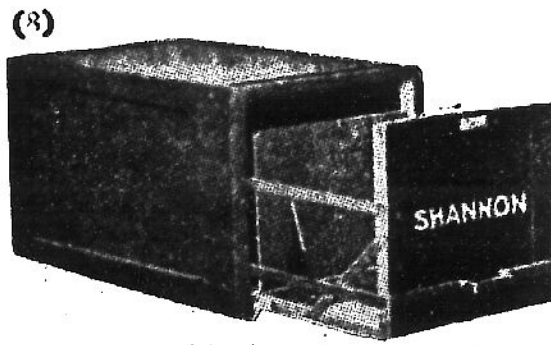
(6)

移動紙夾
Transfer Binder

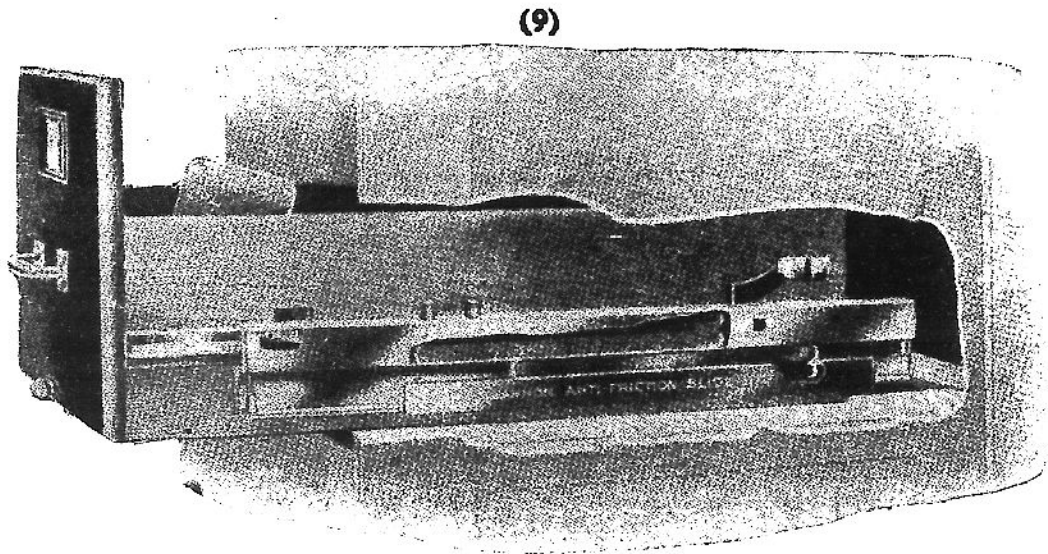




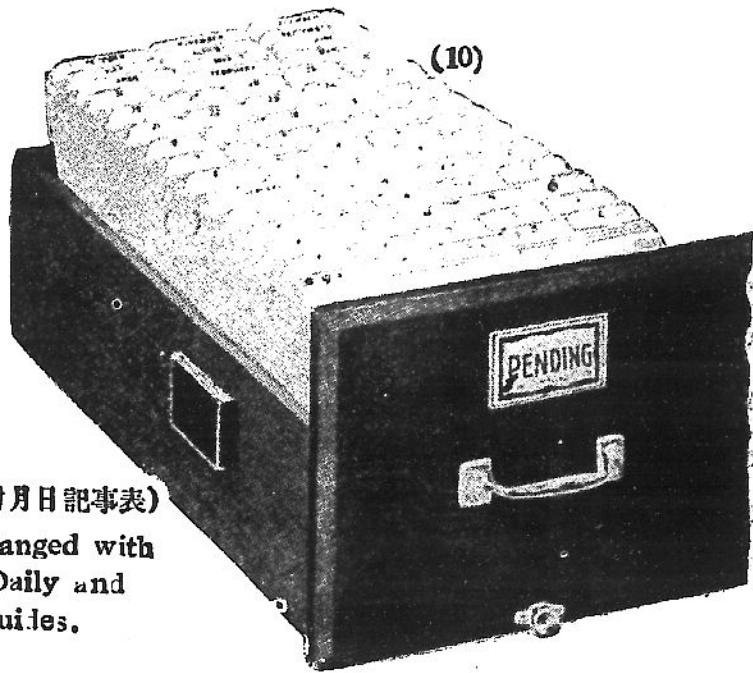
直形卡片目錄抽斗
Vertical Filing Drawers with
Card Index.



移動式文書櫃

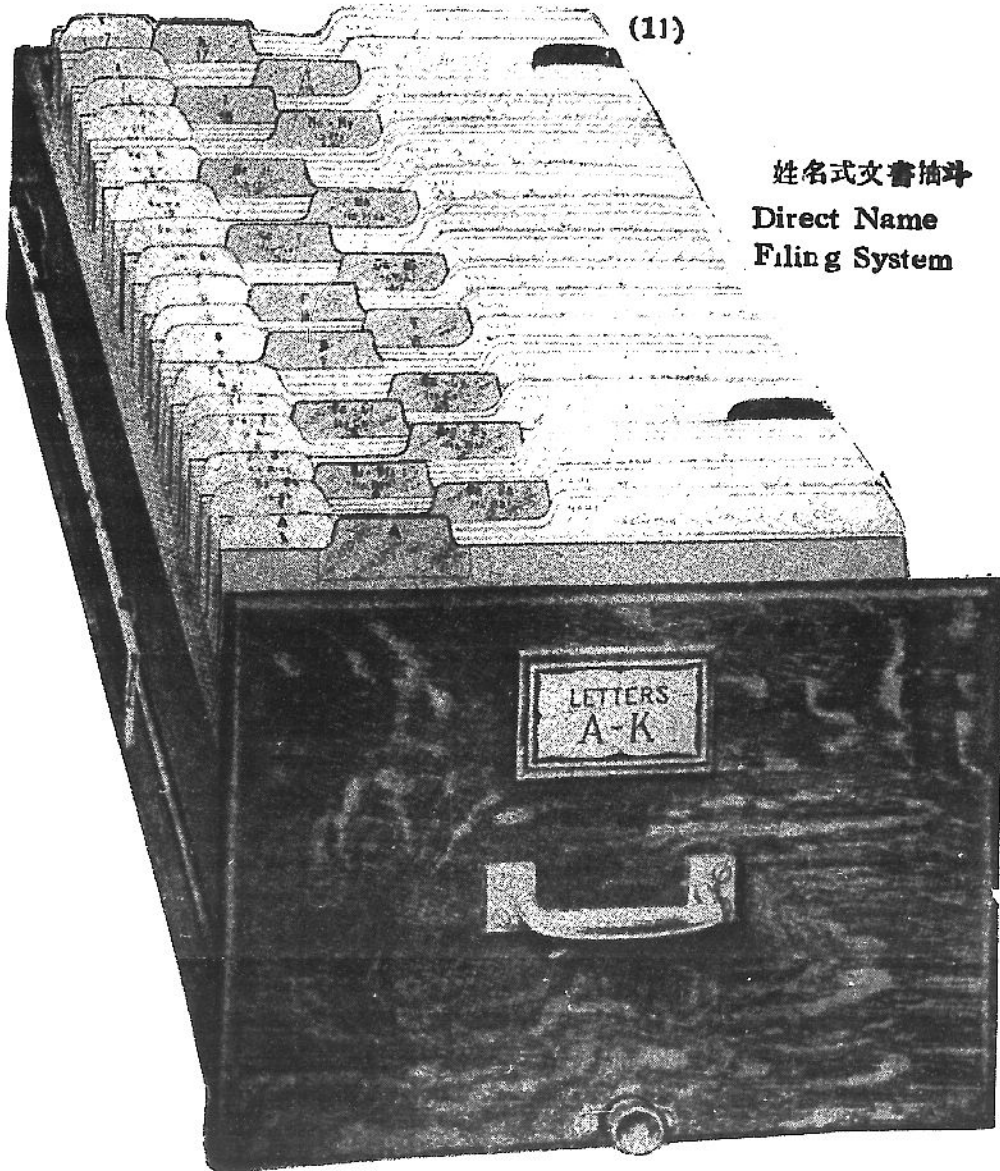


滑走抽斗
Light Running Drawer



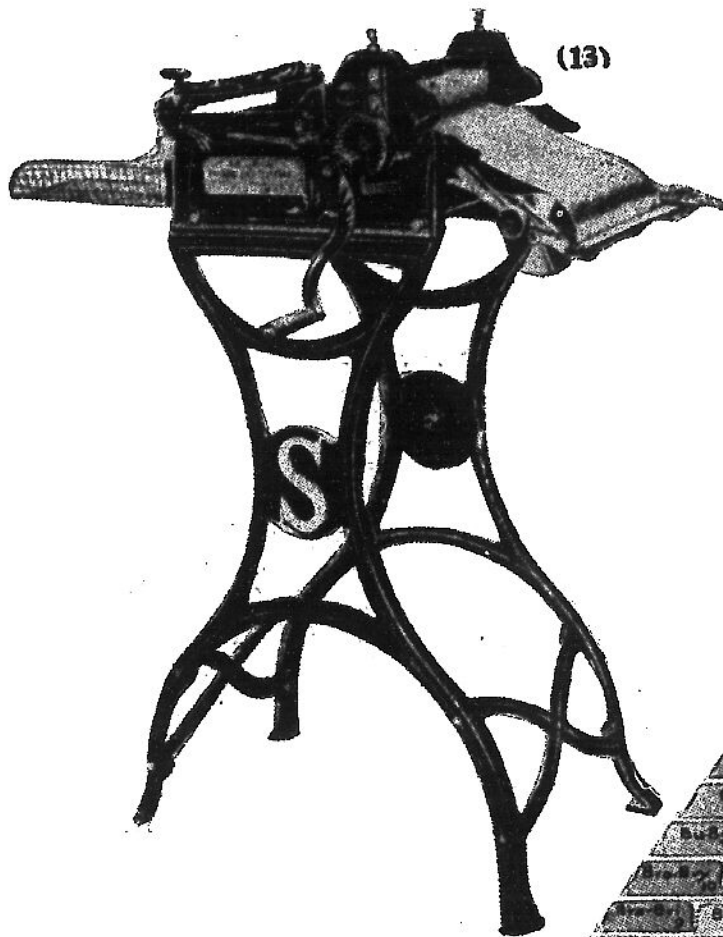
(10)

直形文書抽斗(附月日記事表)
 Vertical File arranged with
 Alphabetical Daily and
 Monthly Guides.

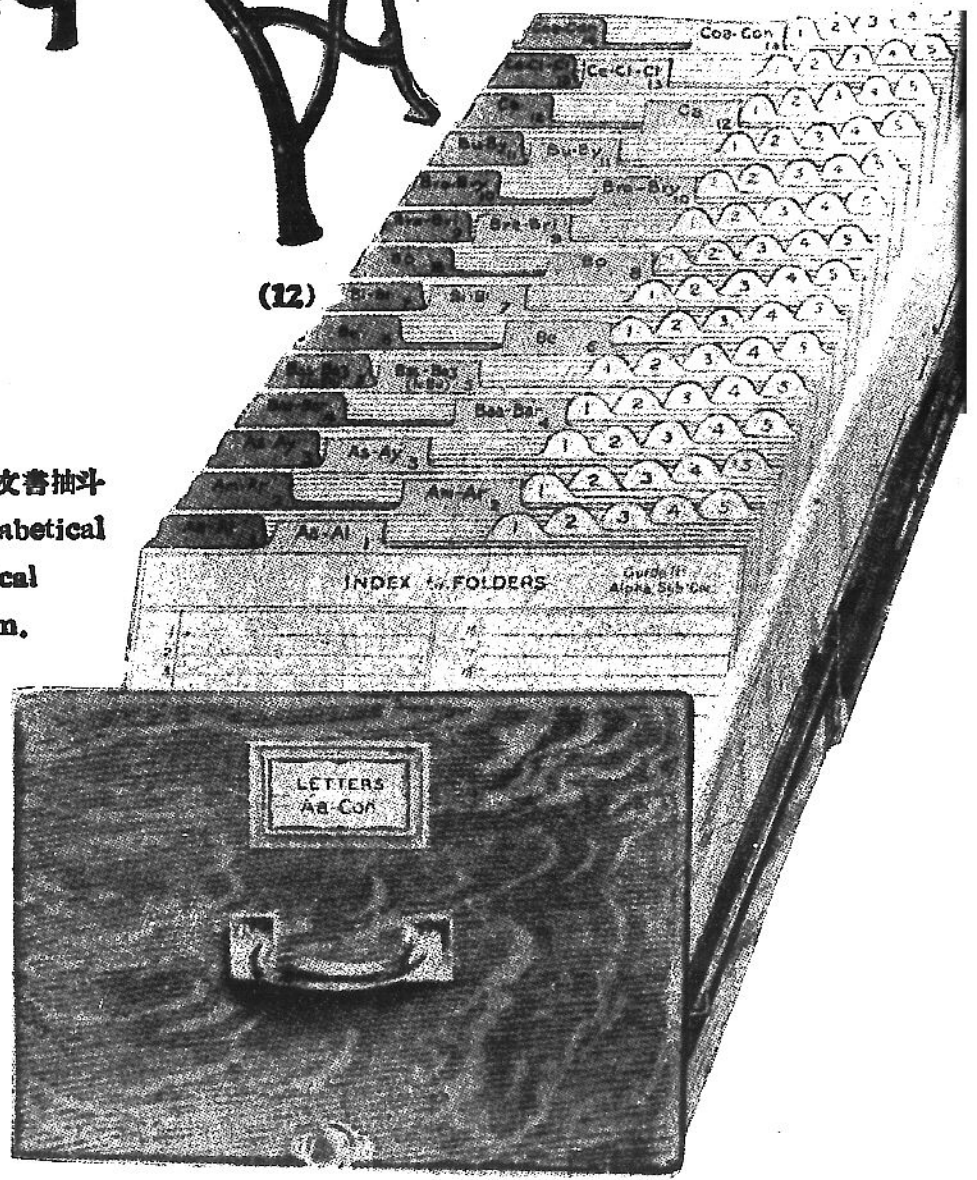


(11)

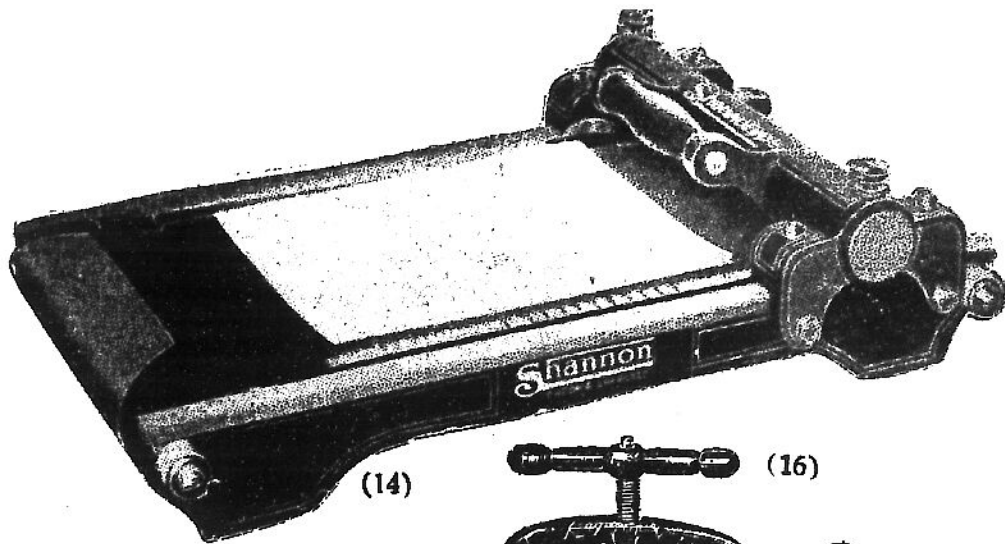
姓名式文書抽斗
 Direct Name
 Filing System



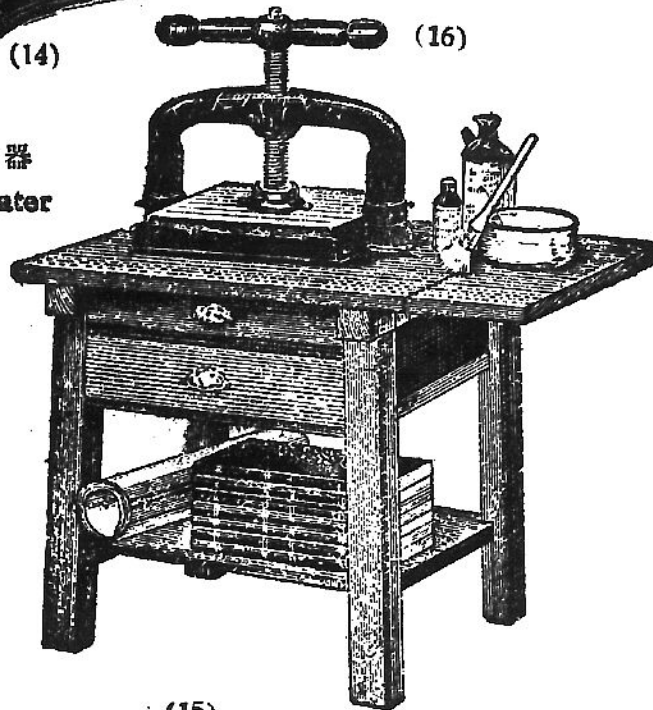
高速截斷式複寫器
Copying Machine with Rapid
Cutting Attachment.



字母兼號碼式文書抽斗
Combined Alphabetical
and Numerical
Filing System.

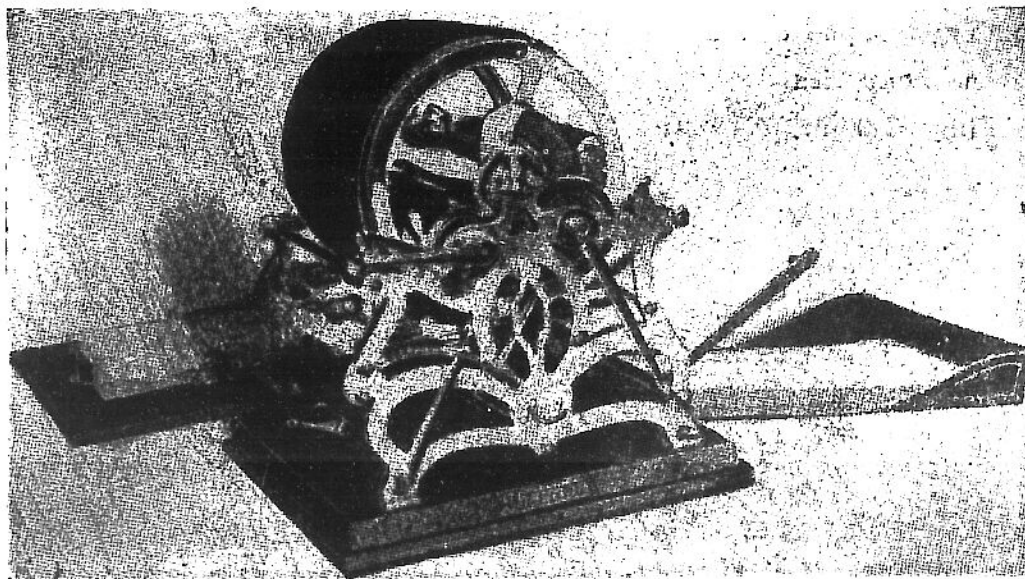


平板複寫器
Flat Type Duplicator



複寫器
Copying Press

(15)



自動回轉複寫器
Automatic Rotary Stencil Duplicator

第三章 間接對外貿易

第一節 何謂間接對外貿易？

一國之進出口貿易，經某種專門居間人經營，而本國進出口商人毋須與國外買主或賣主相聯絡者，謂之間接對外貿易。故中國現時所謂進出口貿易，十九均由駐華各國洋行經手，殆無所謂對外貿易，要亦間接對外貿易之一端而已。

攷貿易居間人之淵源，當追溯十九世紀時代之商船業者（merchant shipper）。蓋當時航海船舶，常為經商者自有而自行經營海外貿易。買賣商品，視為副業。二十世紀以來，由於輪船業及外洋運送業之日益

發達，普通所謂航業，變成一種分利之機能。若者致力於航業，若者專業商品之買賣，若者兼重航務及商業。至於初期之進口商行，即屬後者一類。

大體而言，經營進出口貿易之居間人，不外包括下列四項：即（1）進出口商行（export & import houses）（2）進出口商人（export and import merchant）（3）廠家出口經理（manufacturer's export agent）（4）進出口經紀人（export & import brokers）等是。事實上，以上四種間接進出口貿易方式，並無嚴格之區別，以其代表利益之主體及報酬方式之不同，外國貿易居間人之業務，可分別述之如左：

- （一）進出口商行——係謀買主之利益，而得其勞務之報酬。
- （二）進出口商人——自身經營而自取其利。
- （三）廠家出口經理——代表製造者之利益，而得其勞務之報酬。
- （四）進出口經紀人——恆代表買主或賣主，經營主要商品貿易。此等進出口經紀人，大抵頗熟悉商品市場之情況者。

第二節 進出口商行之業務及其組織

出口商行，開設于所屬國之通商大埠，其效用在謀外國買主之便利。其主要業務，在乎接受買主之定貨單，而代為購買某種特定之貨物。若係指定之標準貨物，則出口商行之任務，祇向某指定廠家定貨，並代為處

理一切出口手續可矣。有時外國買主僅說明其所需要之貨物，而將其願意償付之價格限度，註明于定貨單上。出口商行，接到此等定貨單後，必須遍訪各個廠家，以便購得買主所說明之貨物。

出口商行，既爲國外買主之利益而設立，其中多數行家，具有常年交易之買主，但亦接受零星之定貨單。出口商行，有外國經理或分行之設立者，以便有效處置外國買主之定單，而僅要求百分之二·五至百分之五之佣金，以爲其勞務之代價。

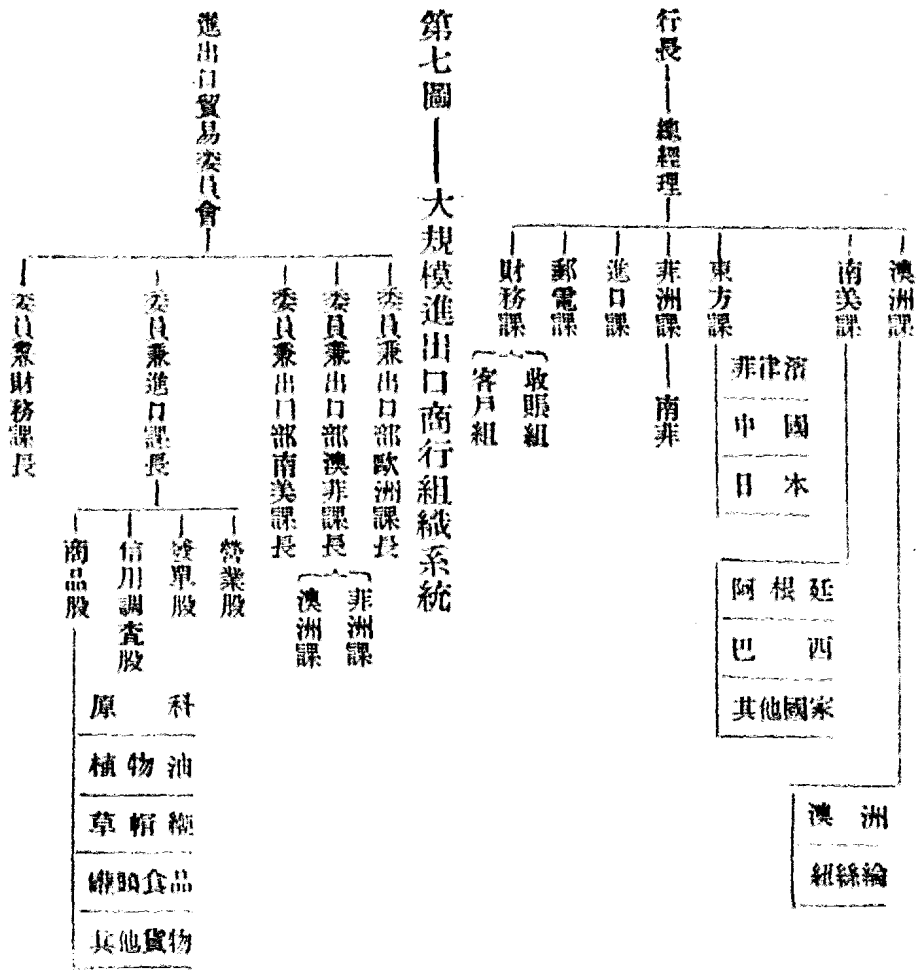
由此可見出口商行，爲經營對外貿易之先進者，在十九世紀各國人民不慣對外貿易時代，誠屬重要。當十九世紀中葉，美國出口貿易總額百分之九十，係經出口商行之手。迄至近代，因私人經營直接對外貿易者日多，其地位日趨衰落，遠不如從前之重要矣。

進口商行乃謀國內買主之利益，其效用正復相同，但不若出口商行之爲重要。所經營之貿易，大抵關於半製品與原料品，而此等交易，數額極鉅，通常有特種經紀人，參與其間。

再者，出口商行之利益，不在博取購買佣金，常直接進口貨物，運銷國內以營利者。有時接受國外生產者之寄售貨品，將貨物賣去後，從中取得寄售佣金。

左列二圖，一爲舊式進出口商行組織之系統，一爲新式進出口商行組織之系統，後者一例，爲今日歐美各國所慣用。

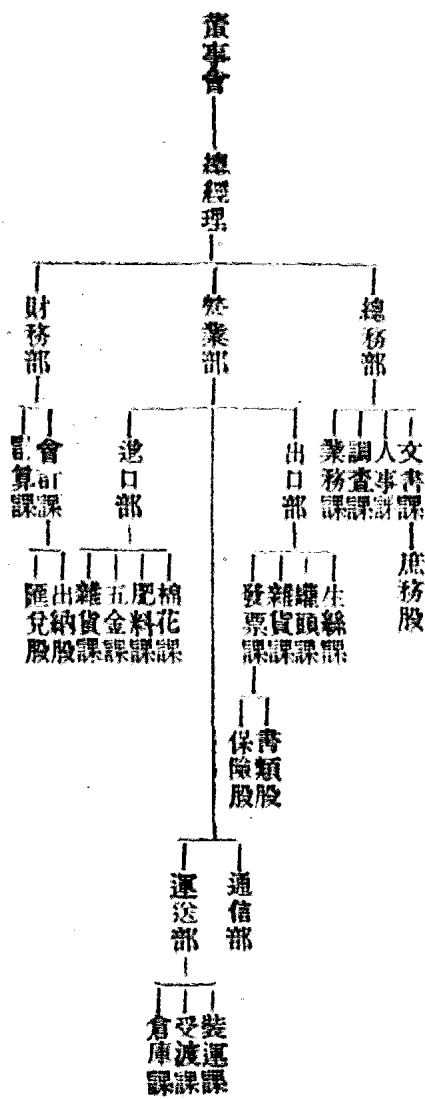
第六圖——舊式進出口商行組織系統



第七圖——大規模進出口商行組織系統

至於進出口商行之組織，須視規模之大小而定。規模大者組織複雜，僱員多至數千人，若本行之三井、三菱等是，普通規模小者，組織簡單，僱員不過十數人而已。左列一圖，係中等以上規模貿易商行之內部組織。

第八圖 普通進出口商行組織系統



試觀上圖，貿易商行之最高機關為董事會 (Board of directors)，推最有力之董事為總經理，其下依事務之性質，概可分設總務、營業及財務三大部門，處理全行事務。

(一) 總務部 —— 普通由總經理自任，担当事務之統制，即平時往來文書，須先經總務部啓封後轉發各關係部份，再機密書類及商用重要書類，亦由總務部發出。其他例如官署事務、人事事務、經營之籌劃、交易對

手之信用調查、支店之監督、營業各部門本支店間之聯絡交涉等，均列為總務部之任務。小規模之商行，可聘一秘書，主持其事，規模大者，則可依事務量之多少，分設文書、人事、調查、業務等課分掌之。

(二)營業部——可分進口、出口兩大部，各依其所經營之重要商品，分設生絲、棉花、罐頭、雜務等課。出口部方面，為作成裝船書類起見，特設發票課，並辦理保險、查證等事務，此課為營業部中心之故，須擇幹練而活動的人員，主持其事。此外，更設通信與運送二課於營業部，前者担当交易電報之撰擬、收到電報之翻譯、對外商業通信文之起草、作成保管等一切事務；後者担当貨物受渡、輸出入通關手續、輸出入貨物受驗、包裝、裝運等事務。

(三)財務部——財務部亦須由才幹者勝任，主任下設會計、計算二課。會計課掌理貨款之支付、輸出押匯、發行信用保證書、在輸入狀態下，兼管裝船書類之借受等事務。又小規模商行之會計課，往往兼管庶務、計算課，從事將各部門發回之材料，從事計算及賬簿記錄工作，更而原價計算、會計上之統計圖表等的作成。

第三節 進出口商之業務

進出口商人，在乎買賣貨品，以博利潤，其性質不啻自己經營商業，以與批發商與另售商雷同，非恃佣錢，乃受損益之支配。出口商人所輸出之貨品，均係自行選擇，雖有時亦為國外買主預定者。其原始效用，在乎販

賣商品，此與進出口商行之僅受買主之委託，性質不同。尋常進出口商人，在國內預備大批貨物，以待購主之擇取。

除掉某種公司，已發展至高度商品分類化之程度，普通進出口商人欲預進大批貨品以應各種不同之需要，比較困難，近年來，由于同業競爭，貨價之變動，與稅率之變更，造成營業之投資。

此種進出口商，就美國進口貿易，引為特殊重要，蓋美國大部茶葉、咖啡、羊毛、生絲等類進口商品，輒有大宗交易，於是須有專門技能及高度之商品專業化。

第四節 出口經理之組織及業務

出口經理與廠家所存在之契約關係，在乎在海外國家為廠家推銷特種貨品。廠家付以銷貨佣錢若干，此與進出口商行之購貨佣錢，或進出口商之自營商業，性質不同。

吾人試觀廠家與出口經營所訂立之營業契約，即知彼此之相互關係。茲假定有甲乙二方所訂立之國外營業契約，述明如下：

(一) 甲方建議，作為乙方之出口部，代為推銷其生產貨物。甲方須利用其駐外各處經理、聯合公司，與遣外代表之活動，極力推銷乙方貨物。於是甲方接受乙方運出之貨物，並付償其海運、水險、及發單等費用，代辦領事雜務。甲方必須償還乙方「船上交貨之

價目)予以乙方國幣之期票。甲方雖未接得乙方之償還請求書，仍担負國外買主之信用責任。

(二) 甲方視為乙方之出口機關。甲方通信及業務方面均用甲方名義。

(三) 乙方須隨時供給甲方關於營業方面之幫助，例如贈送適當樣品，報告貨物價格，使甲方得悉新出之貨物及其價格之變動。

(四) 甲方須依據自己之觀察，繼續盡力為乙方推銷貨物，乙方無論接得定貨，或某種代理處之請求，均認為出自甲方之動機。

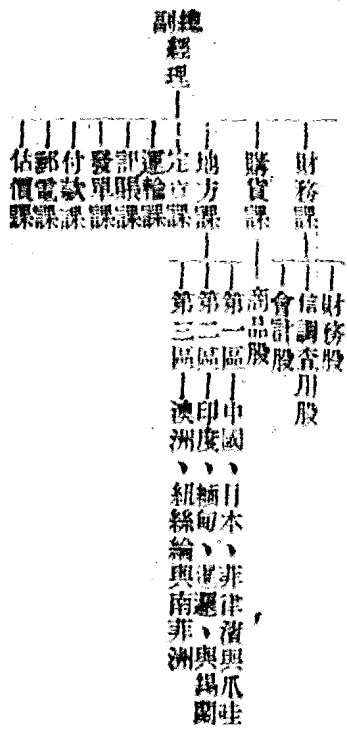
(五) 甲乙二方須誠意合作，以互助之精神，以謀國外銷路之擴展。此種關係，無異將甲方構成乙方之營業組織。

廠家出口經理，隨其所作業務及契約之關係，其組織與一般貿易公司不同。貿易公司乃自身經商，並不

改變其商業組織之本體。

至於廠家出口經理之組織可見左表：

第九圖 廠家出口經理組織系統圖



出口經理，在接得國外定貨單時，即行承受，並計算其價格。此項定貨，經信用調查課證實後，遂即送交製造貨物之廠家，廠家接得此項定貨單後，出口經理，對國外買主，出具正式證書，構成正式營業契約。工廠之裝貨日期，乃屬預定，若不能如期交貨，買主得以取消定貨。出口經理之運輸課，幫助廠家之適宜裝運也。

貨物裝運完畢，即授與出口經理，而廠方將發單與定單稽核，是否符合，於是將海運各種單據發出。出口經理之發單部，根據廠方之單據，提單及他種單據之基礎開列發票。至于貨物，苟非廠方直接運至買主，恆由出口經理代為運送。出口經理之估價課，及營業推廣課，其任務在乎分送貨品目錄，各種信件，估價及其他促進貿易事宜。

第五節 進出口經紀人之業務

所謂進出口經紀人，其意義在乎拉攏買主與賣主之關係。此等經紀人，常見于重要商品貿易之中，而在組織定備之物品交易所中，經營買賣者，例如經營穀物、棉花、羊毛、咖啡等貿易。凡屬交易所中之貨物交割，大抵經經紀人之手。此種進出口經紀人在外國進出口貿易中，恆占特殊重要之地位。

第六節 中國之洋行貿易

上述各項間接進出口貿易組織，均爲歐美各國所通行。惟我國現時進出口貿易，雖經百餘年之歲月，猶不能直接經營，仍須假手於洋行。例如進口貿易之方式，大抵不外下列數種：（一）華商需要何種貨物，卽向當地洋行訂立合同，洋行乃向其本國廠家，定貨裝運來華；（二）外國行家廠家，自設販賣機關於中國，經營進口貿易；（三）外國出口商人，設支店於中國各大商埠，中國進口洋行，卽請其爲駐外辦貨經理人；（四）外國廠商委託駐華外國洋行，代售貨物。

至於出口貿易亦由洋行包辦；中國商人將貨物交給洋行，卽算了事，仍由洋行出口運往各國。

中國進出口貿易之受洋商操縱，其原因雖極複雜錯綜。然其重要者，由于買辦制度之存在。所謂買辦者，據沙爲楷著中國之買辦制中，「乃華人與外商根據互訂之契約，在一定報酬之下，充外商之使用人，居于外商與華商之間，以外國商人之名義，與華商交易，一切繳納保證金或具保證人，關於一切交易，須負無限責任，於交易成就後而得其規定之佣金者也。」買辦通常有銀行買辦、輪船公司買辦、保險公司買辦、與普通商店買辦之分。商店買辦卽外商開設商店僱用之買辦，其業務如左：

（一）關於買賣上之周旋。

（二）調查華商資產及信用狀況。

（三）處理報關手續墊付苦力費及其他川費。

(四) 定期票貨幣及記錄出納各帳。

買辦制在我國能有若斯之盛者，要非無因也。蓋我國貨幣制度以前素不統一，度量衡又甚複雜，他如商業習慣之不同，信用狀態之不明，言語文字風俗習慣之差異等，悉為外商感覺困難。彼外商也，欲免去此種障礙，以圖交易圓滿，舍買辦外，別無他道。於是我國通都大邑，蓋無不有買辦寄跡者矣。

第四章 國外經理

第一節 國外經理之意義

國外經理，係一種企業機關，常川駐外，指派在某特定區域，專為本國廠家推銷其製造貨物。此項國外經理大抵受本國廠家之獨享或普通販賣權（exclusive or semi-exclusive selling right）。例如某美國汽車製造廠或出口商，可以選定不加勒斯多（Bucharesto）之進口商行，在羅馬尼亞國境內，代理推銷事務，並得要求美國廠家同意，不得將貨品，無論直接或經過他種機關，運銷於羅馬尼亞境內，除掉政府的定貨或大購主以外。美國廠家，與其將貨物販賣于進口商行，不如祇限于出口經理，更由出口經理，分別售于各地。

代理。國外經理同時可用作進口商或進口商行，或是廠家出口商或出口商行，本文所及，側重于出口經理方面。而所述原則，俱同時為進出口貿易中所適用。

美國進口貿易中之國外經理，其目的在乎處理特種商品之定單，並代理關於進口之主要事務等，此種事實，常見諸原料及製造貨物之進口。有時國外市場之進出口商行，亦可指派為本國進口業之國外經理者。例如在生橡膠貿易中，巴西之出口商常為美國大購主之國外經理，此種事例，亦常見于出口商行，尤其英國商行兼在遠東經營橡膠業也。此類國外經理之受託特種橡膠之購買，同時兼顧市場情況與裝運等事務。

第二節 國外經理之種類

國外經理之分類方法繁多，且甚複雜。依據販賣權而分類，有獨家經理與經理 (exclusive agents and semi-exclusive agents) 之別。獨家經理在經理契約 (agency contract) 所指定之區域，具有經售某種貨物之獨占權。換言之，出口商須依據契約，經過國外經理之手，銷售其貨物，並且保障後者之經售佣金。在此種情形之下，國外經理經售區域以內，出口商違將貨物運送第三者代理經售時，國外經理，仍得沾其佣金之一部或全部。

某種國外經理，並無此種獨家販賣權，而加以各種限制者。第一，對於某國政府之貨物銷售——有的限

于外國政府，有的包括所有政府團體各邦各市在內——出口商亦有經售權利而國外經理無要求佣金之權。第二出口商得將貨物經過出口商行運往國外經理之經售區域，而國外經理並無要求經售佣金之權利。因此國外經理之經售權限，大為減縮，須視其經售區域內出口商行販賣力之大小而決定之矣。進言之，若使出口商迫于競爭而減低貨價時，得停止付給國外經理之佣金。此等國外經理，並無獨家經售權利及相當利潤或佣金之保障者，其性質殆與普通買主無異矣。

吾人有時援用「總經理」或「普通經理」(general agent)，以區別獨家經理。就事實而言，獨家經理，既經指定，出口商便不得在契約規定之經營區域內，設立其他經理。若使出口商所指定之國外經理，係普通經理，則于必要時得添設許多經理。但在經售區域以內，設立其他經理，銷售貨物，仍須付給普通經理相當限度之佣金，可知普通經理仍保有專賣之權利。其間之差異，在乎於經售區域以內，出口商添設國外經理之權限問題。

任何外國經紀人，不論其所處之銷售地位若何，隨時皆得為本國出口商添設國外經理。以美國而言，各業均有出口經理，所謂廠家經理者是也。一般廠家經理，與大進口商、批發商，以及經營批發業與零售業之機關，都有密切關係。事實上，廠家經理，鮮有與消費者發生直接關係。吾人嘗見許多進口商行，直接進口貨物，而分銷于批發商與零售商。國外經理，可謂國外市場之批發商，其性質殆與國內市場者同。有時，大零售商，亦經

理美國貨物之銷行。有種國家，尤其是南美洲，批發商店，常為美國貨品之國外經理。此類專將貨物銷售于零售商人或附設零售商店之批發商店，頗盛行於世界各國。有時非營業機關，如銀行或工程機關，亦有被美國廠家，委託為國外經理者。

有時委託國外經理之貨物，並不出售，僅轉讓給僱主，此乃無所謂經售契約，蓋並不轉移貨物之所有權也，此種業務，謂之經租經理 (lessee agents)。

國外經理，掌握存貨與否，一任己意。若使經手存貨，謂之貨棧經理或寄售經理 (ware-housing agent or consignment agent)。當國外經理，就自己利害關係而堆存貨物者，謂之貨棧經理。若使國外經理為出口商而堆存貨物者，通常謂之寄售經理。

第三節 國外經理之業務

國外經理之業務，頗有差異，視乎經理商店之性質，市場情況，國外經理之類別，以及廠家之他位與態度而定。機製貨物如汽車，銀錢登錄器與打字機，國外經理，關於修理裝置上及展覽上，需要鉅大工程。鍋爐及儲藏方面動力機器，有時由廠家直接派遣工程師為之裝置，但常由出口經理自行處置。在許多市場，包括信用不可靠之買主如巴爾幹以及東方印度等國家，國外經理尤須擔負付款損失上之危險。若使國外經理，係大

規模之進口商行，在堆積存貨擴張放款時，須負責任。出口商常自行負責廣告事宜，也有委託國外經理辦理而予以津貼金者，亦有雙方共同分擔廣告費用者，總之在同一市場經售同等貨物而論，國外經理之業務須視其資本、組織、與營業政策而互異。

關於國外經理，有僅視為顧客或給予專賣專權者，蓋有重要之區別。後者一項，國外經理常致全力於貨物之推銷，蓋儕輩利益，均維繫於貨物之銷售額。彼等恆竭力應用廣告技術，準備鉅額之存貨。簡言之，出口商亦唯有希望國外獨家經理之能力，才得鉅額銷售數量，國外經理之業務，概括言之，大致不外左列數項：

- (一) 在國外從事販賣機關之組織。
- (二) 在國外某特定區域從事繼續不斷的專賣。
- (三) 監督他種商業中間人。
- (四) 從事海外廣告事務。
- (五) 開闢接近市場之孔道。
- (六) 供給市況及信用消息。
- (七) 擔負國外買主之信用責任。
- (八) 將大宗裝運貨物拆成爲單獨零星之定貨。
- (九) 代爲分別價格之高下。
- (十) 代理出口商更正、失事、糾紛，以及排解誤會。

(十一)開列發票事宜。

(十二)急速辦理貨物報關及完納關稅事宜。

(十三)收集客戶欠賬並處理貸款事宜。

(十四)接收銀行抗議匯票事宜。

(十五)隨時報告出口商關於經售區域內經商之特種法律問題。

(十六)國外經理有時從事製造工業。

第四節 國外經理之選擇

國外經理之選擇，與廠家營業前途，頗有關係。若使國外經理忽略其應盡之義務，則廠家之貨物，即不能暢銷。如何選擇適當之國外經理，為廠家當前之急務。

就美國而言，如國內外貿易局，全國各業總聯合會，費城商業館等機關，有關於外國商行之各種消息，以便經營事業者之參考。惟此等商行名錄，未經整理，不足為廠家選擇國外經理時之參考。廠家所選擇之國外經理，或許不能適用，此乃顯然之事實。蓋商行名錄，不能一一探悉各廠家之特種問題也。例如外國行家資本充實與否，能否擔負廠家需要之特種勞務，皆為廠家所急待解決者也。

此項國外經理之選擇，為廠家信用調查主任之事務，就一般而言，吾人在選擇國外經理時，應注意者，不

外左列各點：

(一) 國外經理之品性 爲廠家最應注意者。廠家與國外經理之關係，純爲雙方信託之維繫。國外經理之不端行爲，顯然者，如將廠家貨品，從事投機事業，或作不正當之廣告宣傳，以耗費廠家之資金，此皆與廠家貨物銷路與盈虧，有鉅大影響也。

(二) 國外經理之才能 廠家之最後目的，無非開闢貨物市場，以增加其利潤。故國外經理，必須熟識市場情況而有銷售才能者。易言之，國外經理，須有相當組織以銷行廠家貨物。因此國外經理須有堆棧及儲藏設備，能充分表現貨物之特質，講究櫥窗裝飾，應付廣告競爭或樣品分銷事宜。

(三) 國外經理之財政狀況 廠家尤須作縝密之觀察。若使國外經理之財政地位不固，易致破產等事。尤其國外經理單獨購買大量貨物而須堆積者，更須可靠之財政資源。進言之，廠家與國外經理，具有賬務關係，國外經理財政地位之不固，即增加廠家之危險性。故國外經理非特平時須有充實之財政資源，而在商業凋敝及金融恐慌時期，能否應付商業上種種難題，尤須加以深思熟慮者也。

(四) 國外經理之名譽與經商地位 廠家必須分析國外經理之經商地位。某種外國行家，在顧客之間，已經建立相當信譽者，在競爭市場中，易致勝利。反之，某種外國商行，不爲市場所重視，若係設立不久，易遭同業之猜忌。某種外國行家，以販賣廉價貨物，而不以貨物品質見稱者，亦有外國商行之企業主，頗負聲譽者，廠

家方面尤須加以縝密之研究而適取之焉。

(五) 國外經理之經營事業 廠家更須注意國外經理本身經營之企業。總而言之，廠家不可選擇競爭關係之國外經理。某種外國商行，其經營之貨物，過於複雜，結果反不能致力於單獨某種商品之推銷。此類國外經理，應予避免。某種國外經理專門經營某種商品貿易者，如機器等類，故此等商品，如農業機器，不易暢銷國外市場，攸賴於特種經營機器業之國外經理。

(六) 國外經理之經營政策 廠家對於下列各項問題，應當予以注意。彼所指定之國外經理，果為十分進步之組織乎？彼果為新設立之機關乎？彼亦利用廣告及其他推銷之方法乎？以上問題，要皆關於國外經理之營業方針也。

(七) 國外經理之位置 國外經理之適當位置，須有完善之運輸設備，而裝卸貨物極便利者。例以哥倫比亞而言，美國棉織物出口商發覺在巴蘭結拉 (Barranquilla) 設立之國外經理，其營業勢力，不足及于全部，結果，不得不在墨德蓋、波哥大、卡利、庫庫大、與馬尼查爾 (Medellin, Bogota, Cali, Cucuta, and Manizgas) 等商埠，添設國外經理。有時若干商埠，為某種商品之貿易中心，而常有各國商人經商於此者，尤宜設立國外經理。如擇蘆售商店為國外經理，輒限於極小之經售區域。

(八) 國外經理之國籍 國外經理之國籍，亦有注意之必要。對此吾人須注意問題之兩方向：(1) 國外

經理對於廠家所持之態度，與(2)貿易本身與國外經理之關係。例如美國出口商，委託英國、德意志、法國、荷蘭等國家為國外經理，鮮能保障美國廠家之銷售能力。其原因由於外國行家，輒激於國籍觀念，鮮能盡力為美國推銷貨物。再在某種市場與某種商業，買主寧願直接向國外製造廠家定貨，不願委託國外經理，要亦事實上所可能者也。

第五節 國外經理之優點

若使國外市場，時能維持適度銷售額，國外經理，即可設立。國外經理，經營多種商品，結果每種商品，均能維持相當營業，也可得不少佣金。此項方法，正可免去直接派遣代表之麻煩，蓋其所耗費用過鉅也。再如某種商品，須有修理設備，貼近於消費市場者，則國外經理更較每年祇若干次推銷員之派遣為有效矣。某種商品，須要推銷上之努力，尤其是小件貨物，需要躉售商人推銷者，國外經理，最為有效。

再如國外經理之熟識當地信用狀況，非廠家分店能力所及，以及國外經理之熟識當地躉售商人，足使國外經理，構成國外市場商業之媒介。

若使外國政府，係某種貨物之大購主，在投標時利用國外經理，較為適合，蓋彼為居留國之國民也。即使外國購主招標時，並無約束條文，而外國地方行政習慣及地方官之行政慣例之不同，廠家之指派居留國之

商業機關爲國外經理，益見事實上所必需者矣。

第五章 交易條件之基礎智識

大凡經營國際貿易之商人，在開始交易以前，必先與交易對手，訂定交易契約或買賣契約（purchase or sales contract）。此項交易契約，不外規定品質、數量、價目、交貨、付款方法（quality, quantity, price, delivery, and method of payment）等事項，為交易兩方所同意者。此類交易條件，各有專門名詞，指示特定之意義，為貿易商人所應諳悉者也。

第一節 關於品質諸條件

（一）品質之條件及其意義

一、**標本** (sample or pattern) —— 貿易商就實際買賣之商品的一部份示之，以代表其全部貨物品質，從而決定其買賣之謂。“sample” 一字，通常適用於農產品（如羊毛、棉花、生絲、小麥、種子等）、流質品（如酒、酒精等）、食料品（如牛酪、豬油等）、棉紗等半製品，以及糖類、製革等全製品。至於“pattern” 一字，則常用於絲織物、棉織物、毛織物等類貨物。

二、**標準品或標本** (standard or type) —— 就商品之一定品質，分成等級而為世人所共知者，謂之標準物。例如所謂頭號米、二號米，即代表不同品級之米。再如棉花貿易中有“Fine Broach” 名稱者，意即代表印度 Broach 地方所產之優級棉花。此項棉花標準，係由利物浦棉商經紀人公會 (Liverpool Cotton Brokers Association) 規定而為世人所熟知者。

三、**牌子** (description or brand) —— 依貨物之商標或牌子購買之謂，如謂「三星白蘭地」 (Hennessey's Three Stars Brandy) 是。

四、**看貨** (on approval) —— 意即提交買主之貨物，如認為不合意者，可以任意退貨。
(一) **品質之決定**

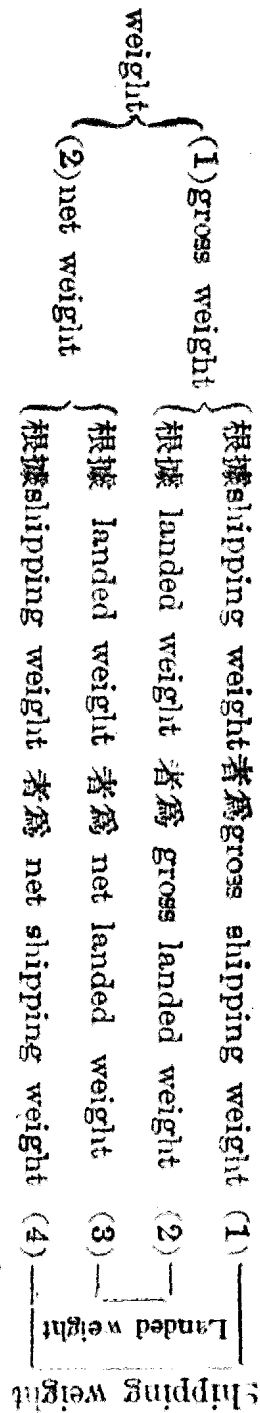
商品之品質，在裝船之時與上陸之時，具有多少差別，因而具有裝船時之品質 (shipment quality terms) 與交貨時之品質 (delivery quality terms)。品質之決定，在原則上以貨物抵埠起岸時之狀態為

標準，至於裝船時之條件，須經特約。在裝船品質條件下，輸出商之貨物，於裝船地點，經相當檢查機關，查定品質而將所得檢查證明書，附送輸入商。在交貨品質條件下，輸入商如有發現品質違反契約時，普通須經其地查證機關鑑定，作成鑑定報告書附送輸出商，請求賠償損失。此種查證機關，為今日國際上所利用的鑑定專家 (surveyor)，其中以魯意協社所屬之魯意鑑定人 (Lloyd's surveyor)，信用最著，彼所出之鑑定報告書 (surveyor's report)，視為絕對可靠。

第二節 關於數量諸條件

交易上之數量，具有(一)重量 (weight) (二)容積 (measurement; square) (三)個數 (piece, set, dozen, gross, etc.) (四)長度 (length) (五)包裝單位 (箱、包、桶、袋等 case, bale, barrel, bag, etc.) 五種，其中成為討論之問題者惟重量之條件而已。

關於買賣貨物之重量，有取決於裝船時者，謂之裝船重量 (shipping weight)，亦有取決於貨物抵埠起岸時者，謂之起岸重量 (landed weight or delivered weight)，兩者均有總重量 (gross weight) 與純重量 (net weight) 之別。



(一)裝船重量條件 (shipping weight terms) —— 即以裝船時之重量為貨物之重量。此從買方觀之，為最好之條件，但為買方所不願承認，蓋承認之必有減量之虞——少數商品，其減量度大體一定者。重量之證明，全然出於賣方之手，通常須得買方承認的鑑定人 (surveyor) 或公認檢量業者 (public weighster) 的重量證明書 (certificate of weight) 添附於裝船書類。

(二)起岸重量條件 (landed weight terms) —— 即以輪船駛抵目的港起岸時之重量為貨物之重量。賣買兩者之利害關係，適與裝船重量條件相反。在此條件下正確數量的決定，是與上述裝船重量條件同樣的，取決於鑑定人或公認檢量業者之證明。

(三)總重量條件 (gross weight terms) —— 儘包裝所有重量，為買買之重量條件之謂。在此條件下之商品，其風袋 (tare) 包裝所用之材料，如箱、包等) 或含有雜物 (dirt) 之重量，具有一定限度。

(四)純重量條件 (net weight terms) —— 從總重量除去其風袋及含有雜物之重量而求其商品之

純重量爲賣買之重量之謂。

至於確定風袋重量，方法不一，各商品依各國習慣而不同，可由賣買兩方協定之。

一、對全貨物之風袋，個別實際算出者，謂之實際風袋 (real tare)。

二、依一地之商業習慣確定者，謂之習慣風袋 (customary)。

三、從全部貨物中，任意推出數個，計其實際風袋，平均之而推算全部風袋之重量者，謂之平均風袋 (average tare)。

四、根據賣買當時協定之大體者，謂之算定風袋 (computer tare)。

(五) 精查計量與概查計量——重量之計算方法，有精查計量 (accurate measurement) 與概查計量 (approximate measurement) 二種。前者爲就商品之內容，嚴正秤量之謂，如貴金屬、藥品、生絲及其他高價品之賣買，認爲必要；後者係計包裝之總重量，或從全貨物中，選取數個，計其平均重量，乘總數之謂，此乃用於農產物等商品。

(六) 英噸與美噸——通常英國以二〇〇⁴，即二二四〇磅爲一噸，美國則以二〇〇〇磅爲一噸。前者稱爲重噸 (long ton or gross ton) 或英噸 (English ton)，後者稱爲輕噸 (short ton) 或美噸 (American ton)。在應用上，我人可書 "ton of 1,240 lbs; ton of 2,000 lbs" 表明之。

(七) about 或 approximate ——有種商品，性質上不能正確依契約所載數量而裝運者，對於此

類商品之重量，通常冠以 *about* 或 *approximate* 一字。此項 *about* 或 *approximate*，在習慣上，以約定數量之一〇%為度。

第三節 關於價目諸條件

大凡經營國際貿易之商人，與國外進口商訂立交易契約 (*sales contract*) 時，輒有關於出口貨標價方法的規定，為買賣雙方所同意者。此外，出口商每將標價法，註明於貨價表 (*price list*) 上。出口貨之各項標價方法，均有特別名稱，以表示出口商所開列之價目，是否包括運費、保險費等項目，或則，此類費用，全由國外買主負擔。茲將出口貨之各種標價名目，列舉之並加以說明如下。

(一) 以輸出地為交貨場所者

(1) 當場交貨價目 *Exo*

此即輸出國貨物現存場所交貨之價目，在製造者自己輸出狀態下行之，關於包裝費用、海上保險費、及運費等項，均歸買主負擔。

(2) 輸出港本船交貨價目 (指定地點)

F. O. B. (named point)

此項標價方法，祇適用於內地運送地點，出口商僅將貨物送上鐵路公司所供給之貨車或駁運船以後，即卸除其一切責任。

在此價目之下，

賣主必須：

- (一) 將貨物送上貨車或駁運船，
- (二) 取得鐵路提單，
- (三) 在轉運地點將貨物送上貨車或駁運船以前應擔任一切損失與損壞之責任。

買主必須：

- (一) 擔任貨物在送上貨車或駁運船以後損失或損壞之責任，
- (二) 支付一切運送費用甚至包括一切捐稅，
- (三) 處置貨物之移動事宜。

“F. O. B.”一詞，係“free on board”之略。貨物如依 F. O. B. (named point) 價目出售者，則賣主從內地將貨物送上鐵路公司之貨車或水運時之駁運船以後，即卸除其一切責任。賣主方面，向運輸公司取得「無瑕提單」(“clean” bill of lading) 表示貨物已經安全提交運送人。買主方面，支付各種運費。

費用。鐵路運費、海運費、保險費及其他費用，均由買主負擔。貨物在鐵路公司或輪船公司保護之下，如有遭遇損壞者，則買主逕直接要求運送人或保險公司賠償損失。若使貨物到達出口商埠一時無相當輪船者，則買主應即設法堆棧與提交輪船公司等事宜。若干進口商願依 *F. O. B. named point* 價格購買貨物者，一般而言，進口商常不易得到關於鐵路運費率與輪船運費率等消息，因此輒願出口商所開到之價目，包括上述各種費用。

(3) 輸出港本船交貨價目(包括運送費用)

F. O. B. freight prepaid

賣主開列之價目，包括內地至出口商埠之運送費用而在取得原產地之無瑕提單以後不負任何責任者謂之 *F. O. B. freight prepaid*。

在此價目之下，

賣主必須：

- (一) 將貨物送上貨車或駁運船，
- (二) 取得鐵路提單。
- (三) 支付運往出口商埠之運費。

(四) 担負各項損失或損壞直至貨物送上貨車或駁運船而取得鐵路所供給之提單。

買主必須：

(一) 擔負貨物送上貨車或駁運船以後損失或損壞之責任，

(二) 處置貨物之移動事宜，

(三) 從貨車卸除貨物，

(四) 將貨物搬至船上，

(五) 支付各種運開費用及堆棧費用，

(六) 處置堆棧或埠頭堆棧事宜。

(4) 輸出港本船交貨價目 (扣除運送費用)

F. O. B. freight allowed

賣主所開列之價格，可以減去至海口某地點之運送費用而賣主在取得原產地之無瑕提單以後，不負任何貨物上之責任者，謂之 F. O. B. freight allowed.

在此價目之下，

賣主必須：

- (一) 將貨物送上貨車或駁運船，
- (二) 取得鐵路提單。

(三) 担負一切損失或損壞之責任直至貨物送上貨車或駁運船並取得鐵路公司之無瑕提單為止。

買主必須：

- (一) 担負貨物送上貨車或駁運船後一切損失或損壞之責任，
- (二) 支付各種運送費用(買主可以從發票中減去此項用費)，
- (三) 處理今後貨物之運動事宜，
- (四) 從貨車卸除貨物，
- (五) 將貨物運至船上，
- (六) 支付各項開關或堆棧費用，
- (七) 辦理堆棧或埠頭堆棧事宜。

此類價目，性質幾盡相同。當貨物以 F. O. B. (named point) freight prepaid to seaboard 而出售者，賣主必須支付鐵路運費而取得鐵路提單；若依 F. O. B. freight allowed to seaboard 而出售者，則買主俟貨物運抵目的地，而支付鐵路運費後從發票價值之中，減去此項費用。上述第二第三兩種標價方

法，並不用於直接對外貿易，乃為出口商行向內地廠家購辦貨物之用。

(5) 輸出港本船交貨價目(包括運至海口費用)

F. O. B. seaboard

賣主開列此種出口貨價，意即包括貨物自內地運至海口之運費在內，並擅自擔負一切損失或損壞之責任。

在此價目之下，

賣主必須：

- (一) 將貨物提交最初運送者，
- (二) 取得鐵路提單，
- (三) 支付從轉運地點至海口之運費，
- (四) 担負貨物裝入貨車或駁船後損失或損壞之責任。

買主必須：

- (一) 擔負貨物運抵海口以後損失或損壞之責任，
- (二) 從貨車卸除貨物，

(三) 辦理今後貨物之轉運事宜，

(四) 將貨物運至船上，

(五) 支付各項運開或堆棧費用，

(六) 辦理堆棧或埠頭堆棧事宜。

⊖ 輸出港本船交貨價目 (包括駁運費用)

F. O. B. lighterage free

賣主可以開列其出口貨價，包括貨物自內地至海口之運輸費用以及駁運費用。
在此價目之下，

賣主必須：

(一) 將貨物提交貨車，

(二) 取得鐵路提單，

(三) 担付各種運送費用，包括駁運費在內，

(四) 担負貨物上一切損失或損壞之責任直至運抵指定海口以後。

買主必須：

(一) 担負貨物運抵海口以後之責任。

(二) 辦理今後貨物移動事宜。

(三) 自貨物運到海口後辦理保險事宜以保護貨物之安全。

(四) 担付貨物入艙之起重費。

(五) 支付各項運開及他種費凡但除去駁運費用。

在此價目之下，賣主担負貨物自鐵路運至輪船之駁運費用。但買主必為設法一俟貨物運抵海口，即提交輪船。若一時無相當輪船裝載而必須等待者，則今後堆棧及提貨費用，一概由買主負擔。

(7) 輸出港船邊交貨價目

F. A. S. vessel

賣主可以開列其出口貨價，包括貨物運至外洋輪船旁邊準備應用起貨用之船具。在此價目之下，

賣主必須：

(一) 將貨物運至海口，

(二) 將貨物貯入堆棧或碼頭堆棧，除非買主具有殊種設備。

(三) 將貨物提交船邊或碼頭，

(四) 担負一切貨物損失或損壞之責任，直至貨物運至船邊或碼頭。

買主必須：

(一) 担負貨物運至船邊或碼頭以後損失或損壞之責任，

(二) 辦理今後貨物移動事宜，

(三) 支付貨物入艙之起重費用，

F. A. S. 係 *free alongside* 之略。依據此詞之意義，賣主允將貨物提交輪船碼頭，達到船上之索具為止。關於鐵路運費、海運地點之堆棧費用、與遞送費用等均由賣主負擔。至於海運費用與水險費用，則由買主負擔。若使貨物笨重，則裝貨入艙之起重費用，則由買主負擔。輪船公司對於裝載普通包件，不計費用。如貨物包重在一、五〇〇磅或二、〇〇〇磅者，當另加裝載費用。

(8) 輸出港船上交貨價目

F. O. B. vessel

賣主可以開列某種貨價，包括貨物裝入指定海口外洋輪船之一切費用。在此價目之下，

賣主必須：

- (一) 担買貨物上船之各種費用，
- (二) 担買各種損失或損壞之責任直至貨物裝至船上，
- (三) 供給埠頭受貨證書。

買主必須：

- (一) 担買貨物上船以後各種損失或損壞之責任，
- (二) 辦理以後貨物之移動事宜，

依據上述價目買主須將貨物提交船上。鐵路運費、堆棧費用、遞送費用以及起重費用，均由賣主負擔。賣主須將貨物妥交船上而取得輪船公司之無瑕提單。海運費用、水險費用以及他種類似費用，一律由貨主負擔。

就上述各種價目而言，祇有最後二種為國際貿易中所普通應用。國內運輸狀況，通常為一般國外買主所不知，因此輒不願於某種價格担負原產地運輸責任而購買者。買主不妨根據外洋運費率與保險費率而決定依 F.O.B. 價目或 F.A.S. 價目而行購買。

(9) 包括運費價目

C. & F. foreign port

賣主亦可開列其出口貨價，包括貨物由外洋輪船運 國外指定海口之運費。

在此價目之下，

買主必須：

- (一) 締結海運契約，擔負貨物運至目的地之費用。
- (二) 將提單交付買主或其代理者。
- (三) 擔負各項損失或損壞之責任，直至貨物運至船邊取得無瑕提單以後，賣主概不負責貨物到達目的地後之運送事宜。

買主必須：

- (一) 擔負此後貨物一切損失或損壞之責任。
- (二) 辦理今後貨物移動事宜。
- (三) 貨物運抵目的地後，支付卸貨及駁運費用。
- (四) 支付國外關稅及碼頭費。

C. & F. 係指 *cost and freight* 而言。在此價目之下，賣主須將貨物提交輪船，並担付到達目的地之海運費用。自成交後在貨物裝運之間，海運費用率方面之任何漲落，由賣主負擔。賣主須將貨物妥交船

上，並向輪船公司，取得無瑕提單。買主一經貨物抵埠後，即須支付水險費用並即前往提貨。至於抵埠後提取貨物之一切費用，由買主負擔。若使貨物中途受損，買主可對運送者或保險公司，提出控告。

(10) 包括運費保險費價目

C. I. F. foreign port

買主亦可開列其出口貨價，包括運往國外指定海口之貨價，水險費用及一切運送費用。在此價目之下，

賣主必須：

- (一) 與輪船公司締結運貨契約與支付運往指定海口之海運費用，
- (二) 辦理水險事務並支付水險費用，
- (三) 運往指定港口之無瑕提單與保險單寄交國外買主或其代理者，
- (四) 担負一切貨物受損或損壞之責任，直至貨物運達國外指定海口之船邊而將無瑕提單與保險單提交國外買主或其代理者以後，
- (五) 於必要時為買主投保兵險。

買主必須：

(一) 担負貨物方面今後一切損失之責任並履行保險商應賦之權利，

(二) 依照提單條文前往提取貨物並支付卸貨與駁運費用，

(三) 於必要時支付國外關稅與碼頭費用。

O. I. F. 一詞，係 *cost, insurance and freight* (貨價、保險費、與運費) 之略，就此價目而言，賣主担負一切運往國外港口之費用。如是，進口商即確知其貨物運達國外港口之價格。賣主担負運費率及保險費率漲落之危險。海運費用與保險費用預先支付。賣主須將貨物在安全狀態，提交輪船公司而取得無瑕提單。保險單與其他海運證書寄交買主。在 O. & F. 與 O. I. F. 價目之下，賣主一經貨物安全提交輪船公司以後，即不担負任何責任。在運輸途中，貨物如有受損，買主唯有對運送者或保險公司，請求賠償。

上述最後一種價目為國際貿易中所普遍應用，進口商輒以 O. I. F. *port of destination* 價目採購貨物，並將關稅加上，即可知貨物之成本。進口商之中，頗多具有預定保險單 (*open policy*) 者因而願以 C. & F. *port of destination* 價目而購辦貨物。習慣上，出口商常以電詢其國外買主關於載運貨物之輪船，藉此進口商一經貨物裝入船艙，即可進行保險手續。有種出口商，祇以 O. I. F. 價目出售者，蓋彼等不知貨物運到目的地後是否為買主所願接受，因此代為保險。

(11) 包括運費、保險費及佣金價目

C.I.F. & C.

此即包括運費、保險費價目，再加手續費或佣金（commission），對印度輸出貿易多用之。印度之輸入商，多為居間商人，實際之買主，則為內地之批發商。換言之，彼先接內地商人之定貨（indent）而後向海外購入，從中賺取佣金，故開列上述 C. I. F. & C. 價目。

(12) 包括運費、保險費及匯兌費用價目

C.I.F. & E.

上述 C. I. F. 價目，更有包括國際匯兌費用（exchanges）者。國際匯兌費用，係指該匯票流通必要上之貼現費及其他雜費，總稱銀行費用（bank charges）。此於輸出價目，以輸出國貨幣表示而於貨款收同時欲以第三國貨幣之匯票清算時用之。此時，除銀行貼現費用（加上到達支付地往返郵遞日數的總日數而行貼現）外，尚有押匯時雜費，代收手續費（collection commission），郵費等。

在 C. I. F. 條件下，此等匯兌費用（cost of exchange），歸輸入商負擔，按 C. I. F. 契約所發出以輸出國貨幣表示之匯票，其票面額（face value）成爲發票金額加利息及代收費用之形式。

(13) 包括運費、保險費及利息價目

C.I.F. & I.

此即 C.I.F. 價目，加上利息 (interest) 之謂。按契約依輸出國貨幣而締結者，此時所指價目，係輸出商現在應收回之貨款，向銀行押匯時所許之融通期間的利息，應歸輸入商負擔，故可發出附利匯票 (Interest bill of exchange)。此項利息，由輸出商負擔時即成爲 C.I.F. & I. 價目矣。

(14) 包括運費、保險費、佣金及利息價目

C.I.F. & C.I.

此即上述 C.I.F. 價目，加上佣金及利息之謂，在對印度、中美、南美等國輸出貿易多用之。

(二) 以輸入地爲交貨場所者

(1) 輸入港船邊交貨價目

ex-ship (or free overside)

此即約定貨物於到港船邊引渡之價目。Ex 即 out of 之意。在此，運費、保險費等費用，均由賣主負擔。由此觀之，其所負擔之費用，與 C.I.F. 價目相同，但所負之危險，須至貨物離開本船索具爲止 (truckles or slings) 爲止，此後之費用及危險，歸買主負擔。

(2) 起岸價目

landed terms

此乃貨物迄至到着地起岸為止所需一切費用之價目——關於運費、保險費、裝卸費用，均包括在內，但通關手續與輸入稅，與輸出商並無關係。

(3) 稅關手續未清價目

in bond or duty unpaid

此乃貨物迄至運入輸入地保稅倉庫為止之價目，故亦稱保稅倉庫交貨價目。

(4) 輸入地現成交貨價目

franco (rendu, delivered)

此即除 *O.I.F.* 外，加上輸入港關稅、起岸費用、及運入保稅倉庫搬運費之價目。此就買主言，計算最為便利。輸出商欲履行此項價目者，須諳悉輸入國之關稅、起岸費、搬運費等情形。一般貿易商，其在海外並無代理店或支店者，大概不肯承受此種契約。

第四節 關於裝運期限諸條件

交易契約之一重要項目，即關於規定輸出商應於何時將貨物從事裝運的裝運期限條款 (*time clause*)。蓋任何買主，未有希冀其定購貨物，無定期運到者，故必附加裝出期條款。輸出商如不能於契約規定期

限，裝運出口，不獨喪失信用，益且往往因裝運遲緩，致發生輸入商拒絕付款或要求賠償損失等事情。故裝運期限之條件，為輸出商所不可忽視，尤其在利用信用保證書，每將裝運期限載明，輸出商如不符此要求，在押匯之際，亦生極大困難。

(1) immediate shipment 與 prompt shipment

依英國商業習慣，immediate shipment 與 prompt shipment 殆同一視之意，即在契約成立後二週內須裝運終了 (Hooper and Graham, *The Import and Export Trade or Modern Commercial Practice, P. 11*)。在大陸方面，解釋不一。美國實業家 Morris S. Rosenthal 之意見，以為 immediate shipment 指契約成立後二週內裝運出口，prompt shipment 則為三週以內。若貨物遠離海岸而須從內地廠家裝出者，則賣方須於契約成立後二週乃至三週左右，交由鐵路裝出 Rosenthal: *Technical Procedure in Exporting and Importing*)。然一九二〇年 The New York Bankers Commercial Credit Conference 規定此期間為三十日。總之，以上二名詞，為外國貿易上所常用，其意義依各國及各商品而異，實際上應由買賣兩者預先協定之，例如英美之木材交易 hardwood lumber 其 prompt shipment 一般規定從契約成立後四十五日以內。

(1) shipment within a specified month

國際貿易上，每多用特定月或連續月為貨物裝出期者。

一、以特定月表示之者——例如「十月裝出」October shipment or shipment during October 為條件者，則須在十月份內裝運出口，如不特別註明，輸出商得於十月份內，分批裝運。

二、以特定連續月表示之者——例如「九—十月裝出」September-October Shipment or Shipment during September-October 者，意即自九月一日至十月三十一日的期間內，須裝運完畢。再約定品之全部，一次裝出或分批裝出，商業習慣上，輸出商可任意選擇。故買主欲特定一次或分批裝運，須於條件中示明「四十箱九月裝，二十箱十月裝」40 c/s during Sept. and 20 c/s during Oct. 或「九月三十箱，十月三十箱，平均裝出」60 c/s Sept-Oct. Shipment equally divided 等語句。

第五節 關於支付貨款諸條件

在國際貿易上，貨款支付之方法不一，且各有特別名詞，表明不同之意義，茲特擇要說明之。

(一) 現金 (Cash)

現金可用國際郵政匯票 (International Postal Money Order) 或銀行匯票 (Bankers draft) (出票人與付款人均為銀行) 匯寄之。此種方法，從支付期間觀之，可以分為現金定貨 (cash with order) 與

現金運貨(cash with shipment)兩種。

一、現金定貨 (cash with order) —— 此即輸入商於定貨時，隨即匯送現金之謂。此就輸出商言，可以俾免定貨取消及其他種種不利事情之發生。就輸入商言，使其流動資金，成爲固定化，加以輸出商如以劣等貨 (inferior goods) 充當，亦難期有應付良策。一旦輸出商宣告破產，輸入商徒失貨款，亦未可知。

二、現金運貨 (cash against documents at place and time of shipment) —— 此即在裝運地以海運提單、保險單、發票等裝船書類，換取現金支付之謂，其法有二。其一，輸入商將現金匯往輸出地代理店，命其代爲換取裝船書類。

此從輸入商觀之，亦有長期的資金困鎖的不利，而對輸出商，甚爲有利。其性質與現金定貨相同。

其二，由裝船地銀行，代墊貨款，換取裝船書類。匯兌銀行一若自己處於輸入者出一匯票，收回其墊款，例如今日正金銀行具有所謂 "B" Form instruction 者是也。

(11) 賒欠 (on credit)

與上述現金定貨絕對相反者爲賒賬交易。此即輸出商對其輸出貨物，並不發出匯票，遽將裝船書類 (通常爲提貨單、商用發票、及海上保險單三者) 亦有加上原產地證書、領事簽證貨單等者，送交輸入

商而等待其送金。此法就輸入商言，固甚有利，但就輸出商言，使其等待貨款收回之久長期間，具有資金困難之苦。一旦輸入商宣告破產，即有貨款喪失之危險。故在國際貿易上，此種付款方法，殆不多觀，祇用於委託販賣 (consignment) 而已。

(III) 匯票 (bills of exchange)

今日國際貿易上所通用之清理貨款方法，即以匯票爲主的押匯匯票（以貨物爲擔保品，由輸出商發出之匯票）的利用，約計世界貿易貨款中之八〇%，殆以此法清理之。

第六章 輸出入價目之計算方法

第一節 輸出價目之計算方法

(一) 輸出價目之構成因素

輸出價目，係由輸出商對總原價 (total cost)，加上 5% 或 10% 的預期利益 (expected profit) 而成。故總原價為輸出價目計算之重心，然此項總原價，究以如何性質的項目構成及其如何計算，值得我人討論者矣。茲姑以 C.I.F. 價目為例，試分析其構成因素。

(甲) 總原價 (total cost)

(一) 直接原價 (direct cost)

一、基本原價 (prime cost; first cost)

1. 包裝費 (packing charges)
2. 車力及下輪費 (cartage and shipping charges)
3. 海洋運費 (ocean freight)
4. 海上保險費 (marine insurance premium)
5. 驗貨費 (inspection fee)
6. 查驗費 (certificate fee)
7. 電報費 (cable charges)
8. 雜費 (petties)

棧

二、輸出諸費用

三、預想損失

(一) 間接原價 (indirect cost; overhead expenses)

(乙) 預期利益 (expected profit; our commission)

一、基本原價

基本原價，或稱第一原價，大體上代表輸出商之倉庫交貨價目。因此，製造者對其他供給者實行倉庫交貨價目時，應將運至倉庫之運費及保險費，包括在內，如經代理店或居間業者而購入者，應加算手續費用。現在各國貿易商行，對於輸出貨物之購入，每多採納此價目。

二、輸出諸費用

1. 包裝費用——輸出貨物買入後，須經改裝者不在少數。例如輸出商，為行種種檢查而將原包拆開，或需輸出包裝及外箱等，均應重行包裝，而將包裝費用計入。

2. 車力及裝船費用——兩者具有區別。大概貨物自輸出商倉庫運至埠頭或輪船公司之受貨場所之搬運費，謂之車力，自受貨場所運至船邊之費用，謂之裝船費用。但就廣義言之，車力為其費用之一部，即自輸出商倉庫運至本船船邊之一切費用，謂之裝船費用。

3. 海上運費——海上運費，為輸出諸費用中最重要之項目。此項費用，有時占基本原價半數以上。若 F.O.B. 或 C.&I. 價目，運費歸買主負擔，姑置勿論，但今日世界貿易所用 C.I.F. 價目者，上列項目，實為最重要之計算要素。

4. 海上保險費——裝運貨物之須附保險者，應向保險公司支付保險費用，其額較海上運費為少，但亦為不變的計算要素。惟海上保險費，在 C.&I. 式 F.O.B. 價目下，由買主負擔，自不應計入。

5. 檢驗費——凡政府指定之重要輸出品，在輸出之際，須呈請檢驗者，應付檢驗費用。

6. 查證費——輸出貨物，大部須添附輸出地輸入國駐在領事之領事簽證貨單，對於此項查證，必須支付費用。從來此項查證費用，按單計算，且價目一定，故不甚重視而不計入。近來此項費用，每多改為從價計算，

且定率提高。若 F.O.B. 或 C.I.F. 價目，查證費用，少則 2%，多則 6%（例如秘魯、玻利維亞等國）徵收方面，不獨對於發票，益且海運提單，亦課查證費用。就 C.I.F. 契約之本質言，此項查證費用，應歸輸入商負擔，但在今日習慣上，歸輸出商負擔。故輸出商如不計算及此，則將蒙損失，亦未可知。

7. 電報費——我人欲預測一交易所需電報費，事實上有其困難。若以之歸入間接費用，理論上固無不可，但外國貿易上之電報費，為數較大，故另立一項費用，較為妥當。通常此項費用與雜費合併，即稱“*sales and petites*”。

三、預想損失

有種商品，在運送途中，往往發生減量（雜穀類）漏出（油脂類）等情。此類商品，如依起岸重量條件（*landed weight term*）而賣買者，應將預期損失計入。

四、間接原價（總費用）

以上各種費用，係由各個交易貨物，直接發生者，裝出時自應計入，不裝出時，則可不必計入，其金額殆與裝出量成正比例。此外有所謂總費用者，無論交易發生與否而在營業維持上認為必要，其類與交易量無關係而有一定者——例如僱員之薪給、地租、電燈費、暖房費、事務所費、建築修理費、減價消却費、消耗品費、廣告費等是。輸出商如不考慮及此，例如預期利益為 5% 者，其結果決非 5%。此項總費用，依過去記錄而行原價

計算，從此求其所占各商品之比率，若本年度此項商品的銷數，較上年為多，則其比率減低，否則提高。

此項總費用負擔比率的求得，係屬必要。一般貿易公司，並不注意及此，但欲以科學的經營方法而在競爭激烈的市場中必操勝算，自非注意此種原價計算不為功。

(1) 輸出價目之計算方法

輸出商品的販賣價目的計算方法有二。一以買入價目為基礎 (Base)，算出其 C.I.F., C.I.F. & C.I. 等最低販賣價目，二以海外指值，即輸出價目為基礎，從而逆算求其最低買入價目。

一、以買入價目為基礎之計算方法

1. 以包裝單位為基礎計算之。例如包裝以箱計算者，以輸出包裝一箱的買入原價 (prime cost; buying cost) 為基礎，加上輸出諸費用及預期損失，最後加入 5% 至 10% 的預期利益，其合計數目，即一箱之國內販賣價目。

2. 上述一箱價目，應依交易單位，或乘或除之而成為輸出價目。例如商品一箱，內計 50 Gross，一箱之 C.I.F. 價目為國幣 1000 元。假定對外貿易，以 1 Gross 為交易單位者，則應除以 50，成為國幣 200 元之價目。若以 100 Gross 為交易單位，則輸出價目，應倍之而得 2000 元。

3. 交易價目，如以外幣計算者，則應合成外幣價目。假定貨款以匯票清算之者，則國外匯兌率，具有見票

後六十日、九十日、一百二十日等 (at sight, 60d/a, 90d/a, 120d/a) 可任選擇算之。此項換算結果，即代表對買手之價目。一般匯票支付期限為九十日，故採取九十日匯率，大致無大差異。關於匯票之支付期限，事前應有具體的商談而成立協定，一俟協定成立，自無問題。在協定成立以前，對外發送廣告單附以價目表 (price list) 時，支付期限不明，可以最長期限計算。從此價目表接得海外試驗定貨單 (trial order) 而以接受信用保證書九十日為支付期限者，輸出商自必發出九十日期匯票。輸出商在此狀態下，具有損失之可能性，蓋價目表上之少許利益，終不足以償匯兌率漲落之損失。在此，輸出商雖無強迫接受此項定貨之法律上的義務，然商賈上，頗有不得不承受之勢，此乃經營對外貿易者應注意之一點也。

輸出諸費用之計算方法

- (1) 包裝費——大概按件計算
- (2) 車力及裝船費用——以每噸 (依重量者為計重噸，容積者為計量噸，即四十立方尺) 若干，或以每件之重量或容積，計算一定之費用。
- (3) 海上運費——運費依包裝之總重量或總容積，或價格如何而算出者。根據重量或容積 (重量取運費以二、三、四〇磅或二、〇〇〇磅為一噸，容積取運費，則以四十立方尺為一噸) 以幾噸計算，從價取運費，則以送貨價格之幾成計算。不定期船之運費率，常有變動，至於定期船，因運費同盟關

係，並無多大變動。運費率須以外幣表示之者，應以即期匯兌率（D. D.）換算之（即歐洲航路為 London D. D.，澳洲航路為 Sydney D. D.，北美航路為 New York D. D.），但實際上以較 D. D. 匯兌率低 one point 之匯兌率換算之。通常 T. T. 匯兌率較 D. D. 匯兌率低 one point，故得以 T. T. 匯兌率為計算基礎。

再運費方面，有所謂回扣制度（rebate system）。現在大部航路，均有運費同盟（freight conference）存在，凡加盟輪船公司之船舶，裝貨者具有一〇%之延付扣金（defer rebate）。因此，輸出商在計算價目時，應否扣除之，成為值得討論之問題。此項扣除，在理論上固無不可，實際上似無多此一舉之必要。

（4）海上保險費——例如每百元納費三角。保險金額欲以外幣表示時，則依契約日電匯匯兌率換算之，並算出其保險費。保險金額，果以何為標準？我人欲正確求之，甚為麻煩，實際上可以上述（1）至（3）諸費用，加入基本原價，再加上 10% 至 30% 之希望利益，其總額作為保險金額（為計算上便利起見，去其零數），乘以保險費率，即得保險費。

（5）輸出檢驗費——通常以按件納費若干計算（我國政府限制檢驗費額，不得超過貨價千份之三）。

（6）查證費——從價徵收者，則以基本原價及預期利益，加上諸費用所得總額，乘以所定率，即得所定

國際貿易實踐
額。

(7) 電報費及雜費——大抵以基本原價 1% 為準。

例題

茲有賽路磁玩具，輸往西雅圖 (Seattle)，其條件如下，試求其 C.I.F. 價目。

1. 交易單位——國內外均為 1 Gross
2. 買入價目——1 Gross 1元 (@ ¥ 1.00 per Gross)
3. 出口包裝——每箱內裝 50 Gross
4. 一箱容積—— $2\frac{1}{2}$ 立方尺 (30 cft. = cubic feet)
5. 包裝費——一箱五十錢 (@ ¥. 50 per case)
6. 車力及裝船費——每噸2元 (@ ¥ 2.00 per ton o' 40 cft.)
7. 運費——每噸45元 (@ \$4.50 per o' 40 cft.) 運費率 T.T. \$29.00
8. 保險費——00元付24錢 (@ ¥ 24 per ¥ 100)
9. 檢驗費——每箱十八錢 (@ ¥ 18 per case)
10. 領事證明費——8元90錢 (\$2.50)
11. 電報費及雜費——基本原價之 1% (1% on prime cost)
12. 總費用——基本原價之 2% (2% on prime cost)
13. 預期利益——基本原價之 10% (10% on prime cost)

解

答

1. 輸出包裝每箱內裝 50 Gross, 則一箱之實價為 1 箱之 50 倍即 $\times 50.00$
 2. Packing charges, 每箱五十錢, 即以五十錢計之。
 3. cartage and shipping charges, 每 100 立方尺為 2 錢, 則 200 立方尺為其半數, 即 $\times 1.00$
 4. Freight 40 立方尺 (1 噸) 為 $\$4.00$ 一箱之 freight 為其半數, 即 $\$2.25$, 依匯率 $\times 100 = \$29$ 即等於 $\times 100 \times (\$2.25 + \$29) = \times 7.76$
 5. 保險金額, 固有 consular fee 之故而較高, 計為 $\times 85$, 保險費率為 100 則付 $\times 4$, 則保險費應為 $\times 0.24 \times 85 = \times 0.20$ 。
inspection fee 每 1 箱 18 錢。
 7. consular fee 為 $\$2.50$ 換算日金得 $\times 8.90$
 8. cable charges 及 petites, 均 buying cost 之 1% 即 $\times 50$
 9. overhead 均 buying Cost 之 2% 即 $\times 1.00$
- 以上合計為 $\times 70.04$ 此乃賣方未有包括利益之 C.I.F. 價目。假定賣方之利 10% 為買價之 10%, 即加上 $\times 5.04$ 成爲 $\times 75.04$ 此即一箱之 C.I.F. Seattle 價目。
- 然輸出交易單位為 1 Gross 故以 80 除之得 $\times 1.88$ 依匯票期間之匯兌率 1 假定為 80.80 折成美金得 $\$1.52$ 此即我人要求之輸出價目。
- 交易價目之計算, 可按商品作成格式, 預將費用項目及必要事項印入。今用計算書式 (Calculation Form 及 Estimate Form) 將上述計算事例填入。書中斜體字母, 即填入之文句。

CALCULATION

Article *Celluloid Toys*

Customer *Pacific Import Trading Co, Seattle*

Supplier *Tokyo Celluloid Toys Manufacturing Co.*

1 Case Contains50 Gross

Measurement20'

Price per gross ¥1 00

Cost per case¥50.00

Packing charges " - 50

Cartage & Shipping charges

@ ¥ 2.- per ton " 1.00

Freight @ \$ 4.50 per ton

\$ 225 EX. @ \$ 29.- " 7.76
¥59.26

Insurance pre. on ¥ 83. - @ - 24. " - .20

Inspection Fee " - .18

Consular Fee \$2.50 " 8.90

Cables & Petty's 1% on cost ¥ .25

Oxevhead 2% on cost ¥1.00
¥70.04

C, I, F, Net

Commission 10% on cost " 5.00
¥75.04

C, I, F, Seattle per case

C, I, F, Seattle per gross ¥1.50

EX, @ \$ 30.- \$ - .45

Calculated by _____

Checked by _____

(註)包括佣金之計算方法——輸入商如屬經紀人 (broker) 或代理店 (agent) 性質，自可索取回佣 (return commission) 是輸出價目，成爲 C.I.F. & C. 價目。回佣，通常占 C.I.F. & C. 價目中之 X%，假定回佣爲 5%，則 C.I.F. 價目爲 1-5% = 0.95。上例 C.I.F. 價目爲 \$1.45，試以 0.95 折算之，\$1.45 + (1-0.95) = \$1.474，即成 C.I.F. & C. 價目矣。

二、以輸出價目爲基礎之計算方法

此法適與上文所述者相反。即以海外指定價目，依匯票期間 (usance) 之匯兌率，換算本國價額，從而算出輸出包裝一個之本國輸出價目。

其次，加上 10%——20% 整數，作爲保險金額，算出其保險費用。然後從一個之重量，容積，送貨金額等，算出其他諸費用。此等費用之總計，從一個輸出包裝金額中減去，即爲 (A) 買入原價，(B) 預期利益，(C) 總費用，(D) 電報費之和 (假定以 E 字代之)。預期利益、總費用、及電報費，普通算計上占 X%，今假定 B 爲買入原價之 10%，C 爲 1%，D 爲 2%，可下列公式求其買入原價。

$$E \div (1 + 0.1 + 0.03 + 0.01) = A$$

依上列公式求得之值，爲輸出包裝一個之購入原價，如內地交易單位不同者，則應換算之，以求其對供給者之購入原價。茲試以上述例題，分解之如下。

匯票試算表

45

1 Case Contains.....	50 gross
Measurement	20'
Price per Gross	<u>\$4.45</u>
Cost per Case \$22.50 EX. @ \$30.-	¥75.00
Insurance Pre. ¥85.- @ ¥-.24 ¥-.20	
Freight..... @ \$4.50 per ton	" 7.76
\$2.25 EX. @ 29.....	" .50
Packing Charges.....	" 1.00
Cartage & Shipping Charges	
@ ¥ 2.- per ton.....	" .18
Inspection Fee.....	" 8.90
Consular Fee	<u>¥ 56.46</u>
Cable & p. ties 1% on cost	¥-.50
Overhead 2% on cost	" 1.30
Commission 10% on cost	" 5.00
Buying price per Case	¥49.96
" " " Gross	<u>¥1.00</u>

第二節 輸入價目之計算方法

輸入價目，將內地販賣價目，減除輸入稅，其他輸入費用及預期利益即得，至其計算方法，與輸出價目同樣的，具有下列兩種：(一)以輸入價格為基礎，求其內地販賣價格；(二)以內地販賣價格為基礎，算出其輸入價目。茲假定輸出價目之因素，係根據 C.I.F. 契約而構成者。

(甲) 總原價 (total cost)

(1) 直接原價 (direct cost)

(a) 基本原價 (C.I.F.)

(b) 輸入諸費用

- 1, 輸入稅 (import tax)
- 2, 起岸費用 (Landing charges)
- 3, 搬至倉庫之運費 (cartage and other transport)
- 4, 棧租 (E-down rent)
- 5, 電報費 (cable charges)
- 6, 雜費 (petties)

(c) 預想損失

(2) 間接原價 (overhead)

(2) 預期利益 (expected profit; our commission)

(一) 以輸入價目為基礎之計算方法

此法以輸入價目為基礎，加上輸入諸費用及預期利益，即可算出內地賣價之最低限度。此時依輸入價目種類若何，加上諸費用項目，亦隨之而異。今姑以 C. I. F. Yokohama 價目輸入而計算之。

Article: Italian cloth

Buying Price per Case (cif)	¥ 50—0—0
Interest for 3m/s @6% p.a.	" 0—15—0
[¥50 × (1+6% × 1/2)]	¥50—15—0
EX. R. @ 1/2	¥ 870.00
Import Duty on 230 Kin	
@ ¥ 30.-per 100 Kin	" 69.00
Landing charge & Cartage ¥ -.80 per c/	" -.80
Cables and Petties 1%	" 8.70
Overhead ... 2%	" 14.70
Commission ... 10%	" 87.00
Selling Price Per Case	<u>1,052.90</u>

(註) m/s 係 months (多數) 之略。

P. a. 係 Per annum 之略, 意謂一年也。

Ex. R. 係 Exchange Rate 之略。

c/ 係 Case 之略, 多數 Cases 可譯 c/s。

(一) 以販賣價目為基礎之計算方法

以可能的內地販賣價目為基礎, 減除輸入諸費用及預期利益, 亦可推算輸入價目之最高限度。茲以上述列舉, 推算之如下。

Selling price per case		¥ 1,052.90
Import Duty on 230 Kin		
@ ¥ 30.- per 100 Kin	¥ 69.-	
Landing Charges and Cartage	" .80 "	69.80
Cables and Petties	1%	(8.70)
Overhead	2%	(17.40)
Commission	10%	(87.00)
[¥ 983.10 ÷ (1 0.13)]		¥ 870.00
Interest for 3m/s @ 6% p.a.	"	12.83
		<u>113.10</u>
		<u>¥ 870.00</u>

國 際 貨 物

元

[¥ 870.00 ÷ (1 + 6% × 1)]..... ¥857.14

EX. R. @ 1/2 Buying Price Per Case £ 50-0-0

第七章 外國電報

第一節 緒說

交易上電報之利用，本非新發現之事實，尤其在外國貿易，輸出入兩者，往往相距數千百里，電報之利用，遠較國內貿易爲多，自定貨之勸誘，締結契約，以至貨物裝船，莫不以電報行之。往往一紙寥寥數語之電報，成立幾千百萬元之交易，由此可知電報在貿易實務上的重要性。但電報費用甚昂，是以充份的電報知識，不獨在交易上，即在經費節約上，亦屬重要，故特設一章敘述之。

第二節 外國電報之種類

(一) 從用語的觀點上而分類者

外國電報，從其用語的觀點上，可以區別為下列種類。

- 普通語電報 (telegrams in plain language)
- 外國電報 { 暗語電報 (telegrams in secret language)
- { 混合電報 (telegrams in mixed language)
- { 隱語電報 (telegrams in cypher language)

一、普通語電報

甲、普通語電報，即以電報之本文，用作普通語 (plain language)，換言之，即取其語本來意義之謂（國際電報規程第九條）。

乙、國際電報上普通語，最初限於英、法、日、德、四國言語，殆後遍及拉丁、世界語等五十餘國語言（除英、法、德、意、西、葡、蘭、拉丁語外，一律採用羅馬語言）。

以下所述者，乃不合普通語之定義而得視為普通語而使用之。

1. 姓名略號。

2. 商標。

3. 交易所市價。

4. 使用於暗號電報的表示國際通信符號的文字。

5. F.O.B., C.I.F. 及其他商業上所用之略語而為發信國所承認者。

6. 附加於銀行電報及類似電報本文開始之查照語但以五字為限。

7. 凡以文字或數字所記載之數目字，但並不含有祕密意義者。

一、稷語電報

甲、隱語電報，其本文全部，乃以隱語記載者也。

乙、隱語，以文字組成之，即以人為語 (artificial word) —— 利用國語拚字法所作成的人為的語言，例如 Bentley's Code 之語辭) 或以國際電報上普通語，用作實在語 (real word) 普通所使用之國語) 而並不表示本來之意義者作成之。

(丙) 隱語電報，每語須以五字為度之文字組成之。

(丁) 隱語，不得利用附有音符之文字。

(戊) 隱語電報中，併用普通語與數字者，稱為混合電報，電報費以每五字為一語徵收之。此項稷語電報，

因較節省(約省十分之四)之故,爲貿易界所普遍採用,在今日外國電報使用量上,穩語電報約占十分之八。

三、祕語電報

甲、祕語電報,其本文乃以祕語構成之。祕語(cypher language)可分下列二種。

1、含有祕密意義之阿剌伯數字 (Arabic Figure) 及其集合或連續,謂之數字祕語。

2、凡不合普通語、隱語等條件之語辭 (words) 名稱 (names) 文句 (expressions) 等,謂之文字祕語。

乙、在同一集合中,即單獨一語,不得以含有祕密意義之數字與文字合成之,例如 P.S.S.D 是。但普通語電報中,看做普通語而得使用的略號,商標等以數字與文字結成而並不含有祕密之意義者,不在此列。

丙、祕語 (其組成並無文字數限制者),以五字或五數字爲一語計算之。

丁、祕語電報費,以全額計算。

四、混合電報

混合電報,即在同一電報中,混用語辭之謂也,計有普通語與隱語之混合、普通語與祕語之混合、隱語與祕語之混合、及普通語、隱語與祕語之混合四種。

(二)依發報人之資格身份及電報之性質而分類者

外國電報，依發報人之資格身分及電報之性質，可以分爲官報、局報、私報三種。

一、官報 (government telegram)

凡由一國元首、大臣、海陸軍司令長官、外交官及領事官所發出之電報及回電，謂之官報。此外國際聯盟事務總長、常設國際司法裁判所長、次長及書記所收發之電報，亦作官報論。

官報具有下列特權：(一)先行送達，(二)不論何地，得以暗語記之，(三)電報之本文，較爲反覆，(四)傳送上不受任何檢查，(五)雖在夜間，亦可送達，(六)電報費之減低。

二、局報 (service telegram)

凡關於國際電報業務或關係電報主管機關協議之事項，由電報主管機關或電報局發出之電報，謂之局報。

局報，有本局報、事務報、課金事務報、氣象電報之區別，其中與貿易具有關係者爲課金事務報。課金事務

(註)電報之傳送程序如下：1、**急電** (urgent government telegram) 2、**急局報** (urgent service telegram)

3、**急私報** (urgent private telegram) 4、**官報** (government telegram) 5、**局報** (service telegram) 6、**私報** (private telegram)

報者，電報局對於發出電報之到否等問訊，代表發電人所發之電報也。此項電報，須計費用。

三、私報 (private telegram)

除官報，局報以外一般大衆之電報，謂之私報。本章所述者，即關於私報之事項。

(三) 依處理的觀點上而分類者

即依發報人，對其電報要求特別之處理與否而分類者，具有下列二種：

一、普通電報 (ordinary telegrams)

二、特別電報 (special telegrams)

第三節 外國電報之構成

外國電報，從發報者在電報稿紙所填寫之事項觀之，其內容如下。

(一) 指定 (supplementary instruction)

指定者，指示電報之性質及處理種類之謂，須在收報人姓名前書之，在電報傳送上有略號者，則用其略號，未有略號者，原則上須記以法語，但在英語使用國、中國、蘇聯等國，得用英語記之。此等指定，應於需要時用之，否則殆無記載之必要。

英 語	法 語	略語
Urgent	Urgent	D
Partial urgent	Partiellement urgent	PU
Reply Paid x	Réponse payée x	Rpx
Reply Paid urgent x	Réponse payée urgent x	RPDX
Collated	Callationnement	TC
Telegraphic acknowledgment of receipt	Accusé réception télégraphique	PC
Postal Acknowledgement of receipt	Accusé réception Postal	PCP
To follow	Faire suivre	FS
Express	Exprés	.....
Express paid x	Exprés payé x	XPx
Express paid telegraph	Exprés payé télégraphe	XPT
Express paid letter	Exprés payé lettre	XPP
Addressee only	Mains propres	MP
Day	Jour	.....
Night	Nuit	.....
Telegraph restant	Télégraphe restant	TR
X Addressees	X Addressees	TMx
Communicate all addressees	Communiquer toute addressees	CTA
X Days	X Jours	Jx
To be opened at once	Ouvrir immédiatement	
Private	Privé	
Confidential	Confidentiel	
To await arrival	Attendre arrivée	

(II) 收報人姓名 (address)

收報人姓名，在電報送達上最重要之故，關於交付收報人之必要事項，應記載詳確。如收報人姓名，應用略號者，則在某種狀態下，應冠以二語，即一語為收報人姓名，另一語為電報局所名。

(III) 本文 (text)

本文代表發報人對收報人的通信正文，得以使用(1)普通語，(2)隱語，(3)祕語，甚至同一電報中，混合應用，亦屬無妨。

(四) 署名 (signature)

外國電報署名者，為發報人之姓名，記於本文之末，同樣計入納費語中。普通署名以外，可書稱號 (cursive or primary abridged form) 或略號 (cable address)。發報人如欲表明其住所者，則可附記於署名之後。

第四節 語數之計算

外國電報中，納費之語數，具有下列部份，即課金指定，收報人姓名，本文，署名是，其他稱為額表部份的發報局名，號碼，語數，填寫日期，經過路線及局用記事等語，概不計費。茲就計費之語數，加以說明如下。

(一) 指定

各課金指定，祇以一語計算，但再送之課金指定及規定以外之指定，則按語計算。

例如：RP250..... 一語

retransmitted from 二語

to wait arrival 三語

(二) 收報人姓名

一、收報人姓名、住所及其他補足事項，各語辭以每十五字爲一語，但由文字或數字之集合而成者，其集合部份以每五字爲一語計算。

二、萬國電信局名錄第一欄揭載的電報收信局局名，不論字數多少，概以一語計算。

三、電報收信局，未有揭載於名錄者，則以國名或地方區域名補足之。在此狀態下該局名與補足之國名或地名區域名，概以一語計算。例如北美加利福尼亞州，設有「xyz」新局，則「xyzcalifornia」作爲一語計算。

(三) 本文

一、普通語——各語辭（認爲一語之連結語）以一至十五字母輯爲一語。例如英語中之「constitutional」，以十四字母拼成，作一語計算，但「unconstitutional」乃由十六字母拼成，故作二語計算。又按英語意

義，顯然爲二語，而合併之在十五字母以內者，電報費亦以二語計算。例如 *shippedapril* 是。

二、隱語——各語辭（在五字以內）按語計算。

三、祕語——各語辭，以每集合五字母爲一語。

四、在普通語與隱語混用狀態下——此時，普通語亦以隱語視之，以每五字爲一語計之。

五、在普通語與祕語混用狀態下——此時，普通語亦認作祕語，以五字爲一語計之。

六、在隱語與祕語混用狀態下——此時依各原有之規定。

七、在普通語、隱語及祕語混用狀態下——普通語視作隱語，隱語及祕語，各依固有之規定。

八、本文中收報人姓名，略號，

（甲）在普通電報，以一至十五字爲一語。

（乙）在隱語電報，以五字以內爲一語。

（丙）在祕語電報，以五字以內爲一語。

（丁）下列所記者，不論其用於收報人姓名、本人、或署名，概以一語計算。

1. 獨立記號，文字，數字及依發報人請求所加上之句讀點，略符，連續點，字下橫線等。

2. 括弧（包括二個符號）。

3. 引符號(附於同一章句首尾之二個符號)

第五節 特別電報

(一) 至急電報(指定 D—urgent telegram)

凡課金指定之電報,指定 D (urgent transmission) 之略)者,定必最先傳送,其電報費為普通電報費之加倍。即普通語、祕語之場合,其全額電報費加倍,隱語時,其全額電報費十分之六加倍。然亦有送電路線中一部份不得接受至急電報者。譬如美國內地,並無至急電報之故,則對美國內地之至急電報,得以送至舊金山一段,算為至急電報,由舊金山至內地之送電,作為普通電報計算。此種一部至急電報,可用課金指定 Pu (partially urgent transmission)。其電報費,以至舊金山為至急電報費(普通電報費之加倍)加上至內地之通常電報費。

(二) 回電費預付電報(指定 Rpx—prepaid replies)

此即發報人對於收報人回電費預先交付之電報。回電費,視為經過同一線者,語數大概並無限制。此時,發報人可指定 RP (replypaid之略),記其預付電報費。此項金額,規定以法國貨幣計算,例如(RP 35.20)之課金指定是。

對於回電費之換算率，較一般電報費之換算率為高。
此項預付回電費證券，其使用期間，以三個月為限。

(三) 照校電報 (指定 TCu—repeated telegrams)

為期通信之正確起見，發報局與受報局對該電文反覆校正之謂。此項校正手續，通常加徵普通電報費之半額。例如對舊金山發一個九語的照校電報，通常加上照校電報之指定一語，共計十語，普通電報費，加徵照校電報費半數。

(四) 受信報知電報 (指定 PC; PCD; PCP—notification of delivery)

此即電報之送達日期，由送報局報知發報人為條件之電報。此項報知，依電報如何，需要下列之指定記載及費用。

一、普通電報，指定受信報知者，記載「PD」，除一般電報費外，加徵依原電報同一受信地同一路線普通電報費之六語費用。

二、至急電報，指定受信報知者，記載「PCD」，除一般電報費外，加徵依原電報同一受信地同一路線至急電報費之六語費用。

三、電報之送達日期，指定郵政報知者，記明「PCP」，除一般電報費外，酌加費用。

(五) 追尾電報 (指定 FS—telegrams to follow)

對住所無定之收報人，發出電報，欲使之追送者，謂之追尾電報。如發報之際預知收報人之更動住所者，則可述明意旨如下，London 之 Dekeyser (電略) Haggis 先生，若本人不在時，追送 Edinburgh 之 North British Hotel 即記明 FS=Haggis c/o Dekeyser London = North British Hotel Edinburgh 字樣。否則，發報人祇指定 町の足矣。此時，收信局亦可調查收報人之住所追送之。

發報人支付第一收信局迄之電報費，另加課金指定 町の費用。追送費用，則由收報人於收報時支付，若收報人拒絕支付時，則由發報人負擔。

(六) 同文電報 (指定 tmx—multiple telegrams)

同文電報者，即對同一地或同一電信局的多數受信人，發出同一本文及署名之電報。

內國同文電報，一份書各受信人姓名，外國同文電報，則可指定 旨，加書總份數，如 [tmx] 是。

同文電報之電報費，對最初一份，計以普通電報費，其餘對每份五十語迄，加徵贍費一法郎，在五十語以上者，加徵費用。

(七) 後送電報 (指定 LC—deferred telegrams)

後送電報，在處置性質上，適與至急電報相反。電報費，普通不過普通電報費之半。然所謂後送者，並非無

限制的延宕，此與電報之本質相抵觸，通常在受付後二十四小時以內，與普通私報同時發送，故在電報輻輳之際，難免拒絕受理等事情發生。

後送電報之本文全部，須用普通語記載，且不許含有意義難解之語辭，然一般人所熟知之略語，固有名詞、公司及商品名稱，以及表示商品形狀之文句，得在後送電報中使用之。

(八) 書信電報 (指定 NLT, DLT—night letter telegrams; daily letter telegrams)

此種電報，係於受付日之翌朝，送達受信人之謂，故較上述後送電報，更為遲緩，其所計電報費，亦不過普通電報費三分之一。

此項書信電報，與普通電報併用，頗有利益。凡長文電報，打一普通電報，在費用上不甚經濟。此時，可將文中要點，先打一普通電報，然後再以書信電報補其不足，費用上較為節省矣。

此外，書信電報之條件，與後送電報相同，本文全部，須以普通語敘述之，且不得含有難解之語辭。商標略語等，不得超過本文課金語數三分之一。

至其電報費，為普通電報費之三分之一，但有一不利條件，即最低電報費，以二十五語起算，故語數極少之電文，以後送電報較為有利，至於電文長而不急要者，則以書信電報為有利。

第六節 電報掛號

外國電報與內地電報不同，對受信人住所、姓名各語，須譯電報費用。外國電報費率甚高，而收信人姓名、商號、都市名稱等，語數繁多，電報費額不小。因此，經營國際貿易者，向當地所轄電報局實行電報掛號（*cable address; telegraphic address*）。一般貿易業者，將電報掛號，印刷於信箋、信封、契約書及其他具有店名之印刷物上，以便應用。

電報掛號之種類

一、一般電報掛號（*general telegraphic or cable address*）——使海外交易對手，應用自己所定電報掛號，大凡貿易業者，均以電報掛號，附印於自己之信箋單據上面，以便採用。

二、特別電報掛號（*special telegraphic address*）——在應用一般電報掛號時，發電者如不將其姓名，記於電文之末，則受信人不知其為何人之發電。發電人如記明其姓名，則所費不貲。在此狀態下，為減輕發電人電報費之負擔起見，使發電人省略此項手續。其法即特約海外同一都市各交易對手，前往所屬電報局登記，使各交易對手，在發電之際，各用協定之略號。例如倫敦有甲、乙二店，對自己發電時，可協定甲店應用 *FORCE Yokohama*，乙店應用 *STRONG Yokohama*，以資識別，如是，發電人在

其電文中，不必註明其姓名矣。

三、指定電報掛號 (address indicator)——此可於買賣兩方間交易頻繁狀態下利用之，即買賣兩方，協定特別之略號，各以之前往所轄電報局登記。

例如 London 之 Smith & Co. 與 Yokohama 之 Japan Trading Co. 之間因交易關係密切，電報往來頻繁，於是兩者協定，擬一特別略號“FORCETRADE”一方面由 Smith & Co. 於 London 所轄電報局登記，他方面由 Japan Foreign Trading Co. 在 Yokohama 所轄電報局登記。如是，Yokohama 之 Japan Foreign Trading Co. 對 London 之 Smith & Co. 發電時，不必於電文之末，記明自己之姓名，僅書 FORCETRADE London 可矣。此項電報，由倫敦電報局送交 Smith & Co. 時，即知其由 Yokohama 之 Japan Foreign Trading Co. 發出。反之應用 FORCE TRADE Yokohama 者，則 Yokohama 之 Japan Foreign Trading Co. 亦即知其由 London 之 Smith & Co. 發出。

第七節 電報密碼及其使用法

(一) 電報密碼及其種類

綜上所述，我人即知外國電報之本文用語，不外普通語、隱語、祕語三種，而在商業交易上引用較多者為後者二種，尤以隱語為最。此等隱語，多數集錄於一冊書籍，即所謂密碼書（code book）是也。密碼書具有公用與私製者二種。

一、公用密碼書——公用密碼書中，以 Bentley's Complete Phrase Code 與 Acme Commodity and Phrase Code 應用最廣。此等公用密碼書，有附通信文（phrase）者，亦有不附通信文者。附有通信文者，其第一欄為五位數字拼成之 cypher number，第二欄為英文字母拼成之 code word，第三欄為通信文。

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

以上所舉者，為 Acme Code Book 之例，其他公用密碼書，體裁大致相同。

二、私製密碼書——凡交易之內容複雜或專門者，或公用密碼書不足應用者，或交易內容，具有守秘密之必要者，輸出入商人間，可以作成專為自己商品應用之電報密碼書，限於雙方應用。此即所謂私製

密碼書 (private code book) 也。

密碼書之編製，或用文字，或用數字，前者謂之語詞密碼書 (word code)，後者謂之數字密碼書 (figure code)。

(二) 數字密碼書之作成法

數字密碼書 (figure code) 普通以十位數字作成之。先於十位數字中，分爲一般通信文、品名、數量、價目、裝運日期、校合六部門。

- (A) 第一二位爲一般通信文 (offer, instruction etc.)
- (B) 第三四位爲品名 (article)
- (C) 第五位爲數量 (quantity)
- (D) 第六第七位爲價目 (price)
- (E) 第八第九位爲裝運 (shipment)
- 第十位爲校合 (check)

上述 (A) 至 (E) 中，有一位數者從 0 至 9，二位數者 0 至 99，各有 10 箇乃至 99 箇變化，分成五表如次。

Table A. 1st. and 2nd. figures=offer; Instruction, etc.

00	.....
01	✓ We offer firm c. i. f.
02	
03	
04	
05	
06	
:
99	Telegrapha your confirmation

Table B. 3rd. and 4rd. Figures = Articles

00	.....
01	Tungsten Lamp Gas filled
02	Tungsten Lamp Gas filled T. Type
03	✓ Tungsten Lamp Gas filled D. Type
:
99	

Table C. 5th. figure quantities

0	.....
1	1,000 pieces
2	1,500 pieces
3	2,000 pieces
4	.....
5	5,000 pieces
6	.....
7	.....
8	.....
9	10,000 pieces

Table D. 6th. and 7th. figures = prices

0 0	.....
0 1	\$.10
0 2	\$.15
0 3	\$.20
.....
.....
2 0	\$1.
.....
.....
9 9	\$10.

Table E. Sbl. and 9th. figures shipments

0 0	.....
0 1	Shipment per steamer
0 2	Immediate shipment
0 3	::
::	::
5 0	Shipment per s eamer during May
::	::
::	::
9 9	Shipment per steamer during Oct. No. . Dec.

將上表中有記號者爲例舉之通信文依順序排列之如次。

Table A. 01 we offer firm oil.

Table B. 03 tungsten lamp Gas filled D Type

Table C. 55,000 pieces

Table D. 20 \$ 10.

Table E. 50 Shipment per steamer during May.

上列通信文數字為 010352050，其和為 $0+1+0+3+5+2+0+5+0=16$ ，數字之末位，校合 (check) 為 6，故即加入第十位，成為 0103520506。此即十位數字密碼書之大概也。

然數字，在外國電報上，視為祕語，以每五位為一語課金，且易致錯誤發生。故近來每多採用下列替置表 (Substitution Key Table) 者，似較簡單妥善。

Substitution Key Table

	A	I	U	E	O
B	00	21	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

本表對數字之使用法，係將縱之音母，與橫之聲母合組而成，例如 01 為 CA 是。以上數字例舉，轉成字母密碼，即得下列形式。

0 1 0 3 5 2 0 5 0 6 = 0 1 0 3 5 2 0 5 0 6
 CA FA RA HA JA CA FAR R H A J A
 (三) 公用密碼書之選擇

外國電報發信之際，依賴於担任者之經驗與技能，固置勿論，密碼書之良否，影響於電報費之增減者至鉅，於是選擇一道，成爲重要之問題。經營貿易者，應選擇最有效而爲交易對手所熟知者應用之。此等公用密碼書，種類甚多，一般廣用者，具有下列數種：

- A. B. C. Code 6th Ed.
- Bentley's Second Phrase Code.
- Acme Commodity & Phrase Code.
- The Banking & Commercial Code.
- Scheffield's Electric Phrase Code.
- Scheffield's Self-check 3 Letter Code.
- Orient 1 Self-check 3 Letter Code.
- Paramount Simple Check 3 Letter Code.
- Western Union 5 Letter Edition.

國際貿易實例

第二編 經營國際貿易之端緒

第一章 經營國際貿易之初步工作

大凡經營國際貿易之商人，在開始交易以前，首先應行之工作，即在對於預期海外市場之作有力的探討。此項初步工作大抵包括下列各項：（一）從事研究海外市場並選定自己所欲輸出或輸入之目的市場；（二）對於目的市場作一般的調查；（三）對於目的市場從事有力的交易前之探求；（四）從事尋求新的交易對手，以便誘致新交易關係之締結。茲就上列各項，縷述於后。

第一節 目的市場之選定

貿易商在開拓新交易之前，最初應考慮之問題，為目的市場之探求與選定。貿易商對其所經營之貨物，

應研究其在世界何地需要最多與何地供給最多。目的市場選定以後，對於其市場上之一般的商業習慣以及同類商品之商情，必需從事調查。尤其在輸出貿易方面，乃欲以最小之費用與危險，向國外目的市場作有利的賣出者，對於外國市場應加以精密的研究調查。由於各國風俗之差異與彼此之特殊習慣或嗜好，加以距離之障礙，言語之不同，關於外國市場之實情，欲得精確知識，較為困難。有志於海外貿易之商人，尤非深切注意乎此不可。

貿易商對於其欲經營之貨物，得到一般的知識以後，可以利用本國之工商部、外交部、駐外領事、商務官、貿易通訊員、內外商會、各種貿易團體等之實地調查報告及他種資料，作補充的研究調查。於是在國際市場之中，何者為貿易商貨物之有望市場，何者為商品之供給地，得詳實判知矣。

譬如今有某白絲商擬欲經營直接出口貿易，應先選定中國白絲之世界市場。此項白絲出口國別數值，依海關統計所示，列如左表：

民國二十四年上半年白絲輸出數值國別統計

國別	數量(公斤)	價值(元)
法國	二五四、五四一	一、七七九、九三四
美國	一九一、九二五	一、五二六、一九二
印度	六六、八六二	二二七、〇四三

安南	英 國	香 港	日 本	荷 屬 東 印 度	其 他 各 國	出 口 總 數
一二五、一八六	四二、〇二五	七、八九五	三、六九九	八、〇二一	二二、七〇三	七二二、八五七
六七四、六四七	三四二、〇三二	四六、〇〇五	三一、〇七〇	四一、六二六	一二八、二五〇	四、八四六、七九九

某白絲出口商既請我國白絲，大部運銷美、法、安南等國，然後可以利用政府機關駐外領事，海外各地華僑商會與有關係團體之報告與出版物等類，從事進一步的研究，或與有關係團體通信以便調查各種資料也。

第二節 目的市場之一般調查

貿易商在誘致國際交易以前，對其選定市場，應先作一般的調查工作。調查內容雖未必與貿易商所經營之商品，具有直接關係，抑可引為貿易商對於目的市場應有之常識也。此項調查範圍，本不能確定，大體言之，其要點不外左列數項：

(一) 國外市場產業經濟之調查——國外市場之產業情勢，與貿易商之交易前途，頗有重大關係。假定國外市場爲一農業、礦業、或森林國家而製造工業不甚發達者，傾向輸入製造貨物。假定國外市場爲一工業發達國家，則傾向輸入食糧、原料、製過原料等貨物。拉丁美洲諸國家，屬於前一類；西歐諸工業國家，屬於後一類。但我人必須分析非製造工業國家之農業、林業、與礦業之性質以及一般工業國家製造工業之性質。農業生產可以專門化與分業化，譬如美國之麵粉、罐頭肉、煉乳及其他食品，行銷於熱帶諸國家。熱帶國家，產木甚豐，但仍爲美國木材之市場。一工業國家，往往具有若干重要工業而一般工業品仍須仰給於國外者。

美國在生產經濟上農業與工業俱占重要地位。至於產業經濟之分野，各國不同。西歐一般工業國家，對於農業方面，亦有很大的發展。坎拿大、澳大利、俄羅斯等國，都是農業國家，但於製造工業，亦有積極的發展。中國爲一自然資源豐富之國家而製造工業具有發展之希望者。此種一般的生產經濟之調查，藉以測知交易商品之現在與將來的供求狀態，可爲貿易商經營上之指針也。

(二) 人口與購買力之調查——關於國外市場之現在生產量、輸入數量、工資與收入、財富分配、土地所有權、失業與貧苦者、代表節儉之儲蓄銀行存款及其他方面之數字，可以推測其國人口之購買力及其將來的趨勢。至於將來之購買力，依據其國內產業之發展。但我人應注意者，一國人口之衆多，未必代表購買力之增大。中國誠爲一人口衆多資源豐富之國家，但人民購買力非常薄弱，難期大規模輸入貿易之推進。至於坎

拿大、澳大利亞、南非、阿根廷等國，人口總數不大，而平均每人購買力甚大，故對此等市場之輸入貿易，較有發展之可能也。

(三) 國際競爭之調查——除少數特製品外，國際貿易是含有競爭成份在內。大部份國際市場上之英國及其他歐洲國家之貨物，常遭遇美國製造貨物之競爭。日本及坎拿大貨物，堪為歐美貨物之勁敵。此項國際競爭因素，對於工業落後國家之貿易更為重要。此項國際競爭之調查，包括貨物之供給來源，可能的供給過剩或商業恐慌之存在，以及競爭者提供貨物之品質及其時價等項，藉以審察貿易商自己之競爭能力，以為推銷自己貨物之張本。

(四) 地理環境之調查——地理環境，尤其交通與運輸情勢，為選定國外市場之一重要因素。譬如在阿根廷之輸入貨物中，美國貨物佔 25% ，此項比率在烏拉圭為 30% ，在巴西為 27% ；反之，此項比率，在委尼瑞拉為 50% ，哥倫比亞為 55% ，尼加拉瓜與墨西哥為 70% ，古巴亦在 80% 以上。此外坎拿大雖為英帝國領土之一部，而英貨輸往享有特惠稅率，但美國貨物幾佔坎拿大輸入貨物中之 70% 。

由於地理環境之關係，足以阻撓一國之輸出貿易者亦復不少。譬如美國貨物之輸往俄羅斯，由於德意志之地理上的接近，遭遇強烈之競爭。再如日本與中國鄰近，具有地理上之利益。中國在歐美國家認為遠洋市場，地理環境之遠隔，堪為歐美對華貿易發展之一大障礙。

地理因素之具體表現者爲海運費與勞務。現今自歐洲與美洲港口至遠洋市場之外洋運費率，由於海運業間之競爭關係維持適度的平價。

運費率之平價與海運勞務之平價 (parity of ocean services) 意義不同，過去遠洋貿易具有不良勞務之差異實例。速率較遲之輪船，不定期的航行，強制的轉運，以及不規則的定期航船，對於歐洲輸出業者，具有利益存在。海運勞務的差異，由於海運之進步逐漸消滅。但我人應牢記者海洋運費率與海運勞務，具有影響貨運之可能，亦即直接影響目的市場之交易數量。

(五)商業法律之調查——關於國外市場之保護進口稅率，特殊商業慣例與領事規程與其他貿易限制，特種商業法規，政治上的不安定等等，貿易商應加以詳細觀察，蓋此等因素，對於其貿易前途，具有重大關係者也。

對於某種區域，與競爭輸出國家在政治上有特殊關係者，應特別加以注意。例如英國輸出商之在澳大利亞、紐絲綸、南非、英屬印度、荷蘭出口商之在荷屬東印度、美國出口商之在波多里哥、阿拉斯加、與菲律賓，均爲顯著之例舉。祖國與殖民地間之貿易，視爲一國的沿海貿易，或則殖民地對於祖國之進口稅較爲低落。例如英帝國領土內之坎拿大、澳大利亞、紐絲綸、南非等國，對於祖國，均採行特惠稅率。

關於市場之一般調查範圍，本不能確定，茲據 Paul V. Horn 所著 *International Trade: Principles*

and Practices 書中所擬一般的市場調查之要點，列舉如左：

(一) 國勢調查

- 一、對於重要國家之距離與商路。
- 二、面積、氣候、季節、自然水道等等。
- 三、一國之地理分區。

(二) 人口調查

- 一、人口總數、密度、都市與農村人口、重要都市及其地位。
- 二、歷史背景、宗教、國籍分配、社會階級層、人民之進化程度。
- 三、商川官語及他種言語、教育發達之程度。
- 四、高級學校及大學校之數目。
- 五、平均每人財富、收入、購買力、工資、儲蓄銀行存款等等。
- 六、特殊之習慣與風俗。

(三) 自然資源之調查

- 一、地位及其發展。
- 二、土壤、農業、森林及其他自然植物。
- 三、主要產品與穀物生產狀況。

第一章 經營國際貿易之初步工作

國際貿易實踐

- 四、礦產及其開掘情形。
- 五、水力。

(四) 產業之調查

- 一、種類之差異與工人失業狀況。
- 二、貨物之品質。

(五) 商業之調查

- 一、國內商業：價值、數量、主要商品。
- 二、國外商業：輸出入價值、主要輸出貨物之市場與主要輸入貨物之來源。
- 三、國際貸借情形。

(六) 運輸之調查

- 一、鐵路：哩數、設備及經過區域。
- 二、公路：硬面及其他道路。
- 三、水道：航行旅程及經過區域。
- 四、航空運輸：航空站、航空棧等。
- 五、海運狀況：定期航路及其所經港口。
- 六、主要港口及其設備。

- 七、海上保險費率。
- 八、包裝條件。

(七) 交通之調查

- 一、國內外郵政狀況。
- 二、郵包遞送：費用及郵包大小之限制。
- 三、電話及電報：平均每人哩數及平均每人電話機數等。
- 四、無線電報：廣播電台、收發及納費情形。

(八) 金融狀況之調查

- 一、通貨狀況、國外匯兌率、銀行數目、駐在國外之分行數目。
- 二、信用狀況。
- 三、慣常放款期限。
- 四、資本與利率。

(九) 商業習慣

- 一、商業方法——與本國相較。
- 二、商業時間、買賣季節與商業之穩定性。
- 三、銷售能力。

第一章 經營國際貿易之初步工作

國際貿易實踐

一一三

四、道德程度。

五、各業團體活動與商會等等。

六、特種貨物之推銷機關。

七、各業之代理者或經售處。

八、零售業之組織。

九、廣告業。

(十) 政府與法律之調查

一、政局之穩定與否，財政狀況，外債狀況。

二、政府對於外人投資與貿易之態度。

三、政府與本國所訂定之商約及其性質。

四、關稅狀況。

五、海關對於包裝、商標、標品等規程。

六、政府對於外人經營事業之納稅、駐地、商標保護等規定。

七、度量衡狀況。

第三節 目的市場之交易調查

關於商品之作爲需要地或目的地之有力的海外市場，既經探求選定，至於在此市場中，目的商品之需要、供求狀態與交易習慣，不可不加以精確的調查。此項市場調查，大致包括左列各端：

第一、關於需要市場之調查。

- (一) 全市場之需要區域。
- (二) 目的商品之用途、變遷及其將來之推測。
- (三) 需要季節及其交易之繁閑狀態。
- (四) 某一定期間之消費量及其消長。
- (五) 特殊之嗜好與要求。
- (六) 目的商品之從來供給資源及供給狀態。
- (七) 需要地之競爭貨品與競爭者之實況。
- (八) 代用品之有無及其優劣。

第二、關於供給市場之調查。

- (一) 目的商品之生產地與供給地——生產與供給狀態。
- (二) 全市場之供給區域。
- (三) 供給季節及其交易之繁閑狀態。
- (四) 某一定期間之消費量消長及其將來之預測。

第三、關於目的市場交易方面之調查。

(一) 主要關係業者——輸出業者、輸入業者、製造業者、及其他有關係之居間業者。

(二) 一般交易習慣與方法——標價方法、交易單位、品質之標準及其檢定方法、包裝及容器慣例、度量衡及其特殊習慣、付款方法、紛爭解決方法等。

上述各點為各種商品共通調查之事項。此外關於各地特有之事情與習慣，應加以嚴密的注意。在商品之需要地，具有製法、形色、包裝等之獨特嗜好者，此類商品，與貿易商自己之銷路競爭有重大關係者，如不加以充份調查，到底難與外商相競爭。關於此點，以日本貨物之運銷我國，可為一實例。日本製造者與貿易商，頗能體會我國人民樂用價廉貨物之心理，故日本運銷我國之貨物，莫不求其價格低廉也。

上述調查，可為貿易商自己商品行銷國外目的市場之有力幫助。貿易商應從各方面搜集各種報告書類，努力於精密的研究，固置勿論，至於今後不絕的從事商情調查，以新材料補充以前材料，未始非交易上之有力參考資料也。

第四節 對於目的市場交易對手之尋求

經營國際貿易之商人，既經選定有望的市場與諳悉一般的商情習慣以後，其次應循之工作，為對於目

的市場交易對手之尋求。

關於選擇良好的交易對手，貿易商所希望者從最廣範圍之中，選定多數之交易對手的候補者，再從其多數的交易對手之中，加以充份的選擇。至於此種交易對手的尋求方法，依現今一般所行之方策，大體如次：

(一) 貿易商自己實地視察目的市場，或則派遣代理者担任旅行商 *commercial traveller*，視察目的市場，以便直接物色交易對手。

(二) 依賴經營國外匯兌之銀行，委託在目的市場之分行或代理店，代為選擇適當之交易對手。

(三) 委託從來具有交易關係之海外先進，代為介紹俾與目的市場之商人，締結交易關係。

(四) 有本國商會或目的市場之商會之介紹，代為選定確實的交易對手。

(五) 依預目的地之駐在領事與商務委員，得知駐在地之有信用的貿易商。

(六) 從「商行名錄」(Directory) 調查目的市場之有力的關係業者。

關於輸出貿易之途徑開拓，當以貿易商自己實地考察從事選定交易對手，最為妥善，此外旅行商之代為選定，亦為有效之方法。「商行名錄」常載有各種商品之目錄，式樣與價目者，遍訪海外主要地之商人，從事維持與擴張現有販路，並努力於新交易之開始，兼行交易前之信用調查，與商情視察。因此，外國商人之選定其交易對手，頗多仰賴於「商行名錄」者。

「商行名錄」上面，詳載各國著名之貿易業者，姑無論矣，抑且對於製造業者，船舶業者，保險業者，銀行業

者之名稱、所在地、營業項目等等，亦集錄無遺，對於貿易實務上，供奉極大利益。今日全世界所普遍應用之「商行名錄」具有數種，其中最著名者有 Kelly's Directory of Merchants, Manufacturers and Shippers of the World 爲一般人所樂用。上述書籍，常有新刊本發行，是故對於目的市場之各業方面，所知頗多，誠爲經營國際貿易商人之一要籍也。

第二章 新交易關係之勸誘

經營國際貿易之商人，對於目的市場，既經選定許多交易對手，應即進一步發送新交易勸誘之傳單 (circulars)。

此種交易勸誘狀，係對未見過的海外商人，直接介紹自己之故，應予對方一個良好印象，使其發生好感，決定發生交易關係，故其內容，應有相當魅力。傳單內容，大致為決心與對方交易的辭句，例如：

- 一、交易開始之希望。
- 二、自己交易上之地位及信用。
- 三、詳細營業項目。
- 四、交易商品之需給狀況。

五、可能的輸出入額。

六、交易條件之概要。

七、電報密碼書之指定。

傳單之劈頭，可以陳述交易開始之希望，為便對方調查自己之信用起見，先行照會自己之信用，並指定自己之交易銀行，此對於新交易關係之促進，甚為有效。其次，應報告對方者，為自己之營業項目，經營商品之種類及其供求狀態。在輸出貿易狀態下，為使對方預測自己供給額起見，應揭示其最高限度。基於同樣理由，在輸入狀態下，應使對方預知其最高定貨額。一般經營輸出入貿易者，營業項目甚多，可另印「交易商品一覽表」(List of articles)，添附於傳單上。各種交易條件，為徵求對方之同意起見，不妨提示具體的交易條件，藉此成立相互之協定，關於交易價目如何，貨款如何清理等重要條件，可記明於傳單，表示希望在此條件下交易之旨。外國電報費，甚為昂貴，應設法以最少之費用，傳達最長之電文，此對買賣雙方，都有利益，因此，貿易商人應使對方確知其所採用之電報密碼書。

左列為勸誘輸出貿易傳單之一例。

Tokyo, June 1st., 1936.

Messrs. Dillon & Co.,

London

Dear Sirs,

Your name has been given us by the Yokohama Specie Bank Ltd. here with a recommendation of being one of the largest firms of merchant in Sydney and we have taken the liberty of writing you with a view to forming a pleasant business relationship between us in years and means for export from Japan. We are one of the biggest shippers of these products in this market, having our own office at Otaru, Hokkaido, the bean districts, and purchases are made through that office in big quantities direct from farmers, thereby permitting us always of offering them in turn to our friends abroad in most favourably competitive prices. As a matter of fact, in this season we have so far booked more than 1,500 tons for our friends abroad, for shipments September October November, and expect that over threefold of the above tonnage will be added to our own turnover for this season. However, it is to our regret that we have so far been unable to have the pleasure of doing business with European buyers, there being no friend there

to cooperate with us. It is there, quite opportune that we have heard your name, and should be happy if you are in a position to commence relation with us.

We propose the terms and conditions as follows:—

- (1) Business between principals, each party paying its own cabling and other expenses.
- (2) Price in pound sterling, cif, Sydney, per cwt. of 112, gross delivered weight.
- (3) Letter of Credit, confirmed and irrevocable, to be opened by wire providing for drafts @ 90 d/s, immediately on conclusion of business.
- (4) Quality to be Hand-picked No. 1 quality, Surveyor's report for quality, made out at time of shipment, to be accepted as final.
- (5) Packing in single gunny bag each containing 100 lbs. net.
- (6) Shipping invoice to be made out on net shipping weight, and gross delivered weight to be certified by a public weigher's certificate, and the total amount of any difference between these two weights to be adjusted by us, bimonthly

by means of a clean bill or a Demand Draft.

Please refer to Sydney branch of the Yokohama Specie Bank Ltd, our standing.

Our cable address is "Japco Tokyo" to which kindly send a cable, using

A B C Code 6th. Edition, if you are agreeable to the above, and then we shall be glad to send you samples and a private cable graphic code. If you have any counter proposals to the above mentioned, we shall be pleased to consider them upon your information of such.

In the event of you are not in a position to do business with us, you will do us a great favour by passing this letter on to any one of your friends who can act vigorously in co-operation with us.

Thanking you in advance for your immediate compliance to our above request,

We remain,

第二卷 東京或匯票及匯票

1 31 1

國際貿易實踐

1311

Dear sirs,

Yours truly,

Japan Trading Co., Ltd.

第三章 信用調查

信用調查之意義及效用——貿易商與信用調查之關係——信用調查之資源

——我國之信用調查事業

第一節 信用調查之意義及效用

「信用調查」一詞，係從英文“credit information”或“credit investigation”轉譯而來。

「信用調查」一詞，其意義若何？

狹義言之，信用調查，在乎調查參與商業行為當事者所經營業務之狀況及其個人信用狀況，以為判斷其信用等級之基準也。

廣義言之，舉凡市場消息，商品市況，以及一切經濟現象之調查，均可包括在信用調查範圍之內。

信用調查之效用，主要者可分兩方面言之：其一，供給銀行或他種金融機關對於工商團體貸款參攷之用。例如今日歐美各國銀行對於工商團體之貸款，必先調查其營業狀況，資產負債狀況，及其個人信用狀況，以爲批判信用等級之基礎。此爲信用調查之最大效用。是故歐美各國銀行業，均有信用調查部之設置。其二，供給商人間之應用。例如美國各大商埠，每有出口商協會之組織，附設信用調查部，藏有對於國外交易對手之信用調查報告。

第二節 貿易商與信用調查之關係

貿易商與信用調查之關係，大概可分兩方面言之。

(一) 交易前之應用 貿易商在開始貿易以前，必先選定許多交易對手候補者。但恐不免良莠不齊，因此貿易商不得不在此候補者集團之中，選定最有力而信用最可靠之交易對手。至於選擇之標準，厥惟信用程度若何而已。現今國際間之商業交易，買賣兩方當事者，往往兩地遠隔，交易之依賴根本的信用基礎，自不待言。職是之故，當局者輒用種種方法，將自己之信用，使對方先知，然後關於交易對手之信用程度，從事充份的調查。

(二) 交易繼續之應用 此種信用調查，對貿易商不獨在交易開始狀態下，抑且在交易開始以後，認

爲必要者，蓋商人之信用及資產狀況，易受國內外經濟事情之影響而連帶發生變動，何日感受重大打擊，爲貿易商所不可逆料。是故信用調查對於貿易商之重要性，係有持續性質。

第三節 信用調查之資源

(一) 銀行機關之信用調查業務

依賴自己之交易銀行，委託其在目的地所在之支行或代理店，代爲調查交易對手之財產狀況，使之作成報告。此種方法，爲各國所流行。大凡經營國外匯兌之銀行，在管理輸出及輸入匯兌之關係上，必須熟知貿易業者之信用狀態及營業狀況者，常設有力之調查機關，從國外分行或代理者方面，搜集各種調查資料。是故此種調查依賴匯兌銀行時，往往即刻得到回答，其未經調查者，亦可即刻進行，在相當期限以內，定可得到回答。此種回答，卽一般人稱爲 *bank opinion*，爲極簡易之調查手段。此種調查方法，爲歐美各國所盛行，因此各大銀行，均有信用調查部 (*credit department*) 之設置。

貿易商在委託匯兌銀行進行此項工作時，必先啓示交易對手之名稱、地址等項。受託銀行卽交其本行之調查部辦理。如調查部具有最近之調查資料者，可以即刻回答。在調查部缺乏此種現存資料時，常卽照會交易對手所在地之支行或其關係代理者，代爲調查。本國總行依其報告發付通知書。若使貿易商急要者，銀

行可以電知其分行趕速辦理，一切費用歸貿易商担付。此項「銀行意見」之材料，主要者為海外之調查報告書。此項報告書，以國外調查員對於其地商人及商業徵信所之調查報告為基礎，並參考平常營業狀況以及同業者間之評判編輯而成。此類調查報告書，由於搜集材料以及調查者觀點之差異，因此對於同一商人之「銀行意見」各不相同。貿易商為審慎起見，對於交易對手之信用狀況，最好委託數家銀行同時調查，以資互相對照，易于評判也。

(一) 獨立經營之信用調查事業

此種大規模獨立經營之信用調查事業，其主要業務在乎對社會一般與私人團體，供給並搜集信用消息。此種事業，在美國發達已久，其著稱者有 R. G. Dun & Co. 與 Bradstreet Company 二商業徵信所 (mercantile credit agencies)

R. G. Dun & Co. 創立最早，設於一八四一年，其後八年，Bradstreet Company 繼而創立。R. G. Dun & Co. 在世界各重要商埠設有分公司，並在世界各商業地點，駐有通訊員。

其次，美國之 Bradstreet Company 在國外設有分公司七十八處，並於世界各地設有通訊員。其海外分公司，對於現存狀態，遇有更變時即擬具報告書，寄往紐約總公司，以補充固有之資料也。

此外，美國信用事務所 (National Credit Office) 之國外部 (Foreign Department) 係大戰以後受

美國紡織業之委託所組成。此項國外部，專以調查在南美洲、中美洲、墨西哥、與西印度羣島一帶購買美國紡織品之批發商之信用狀況。此類調查報告，得自國內外資料而限於供給會員應用。國外部具有海外代表之設置，每年供給報告一次，並隨時由銀行界供給信用消息。

此種組織完備之商業徵信所的信用調查，與以之視為附帶業務的匯兌銀行的信用調查不同，前者為專業活動之結果，自較詳實可靠也。

(三) 附屬經營之信用調查事業

凡有一般的促進國際貿易之機關，每連帶從事信用調查業務，如美國各地之商會，每有此種組織。

美國費城商業館之國外貿易局 (The Foreign Trade Bureau of the Philadelphia Commercial Museum) 常搜集世界各地之通訊員、代理者、銀行、與商業獎勵機關的消息，發行信用調查報告，此類報告，得為需用者購買，但大部係供在 *Commercial America* 月刊惠登廣告者應用。

美國工業聯合會 (National Association of Manufacturers) 亦設有信用調查課，供給信用報告書；凡屬會員，每年可免費獲得一份；額外信用報告書，須計費用。

美國工業輸出協會 (American Manufacturers' Export Association) 並不從事搜集信用消息工作，蓋其現存資料，足供一般的應用。但在會員要求時，協會方面擬具「特種信用報告」 (Special Credit

Report)。此項報告較爲詳盡，至少包括三部份：一份爲銀行之報告，二份爲商業機關之報告。

(四) 信用調查交換事業

信用消息之交換，係盛行於美國。其意即謂一國國內諸出口商，互相交換其對國外某進口商之信用狀況，譬如海外某經營雜貨、傢具、農具之貿易商，與本國往來之製造業者，具有八家，則此八家製造業者對於海外某進口商所經之實際交易經驗，定必構成確定之信用資料。

此種信用交換事情，現正盛行於美國。每見出口商集團舉行交誼會、座談會等，藉以彼此交換各自所經歷之國外貿易商之信用狀況。譬如今日之 Export Managers Club of New York, Inc., Boston Export Round Table 等是。

美國有組織之此類信用交換機關，即美國信用調查員協會 (National Association of Credit Men) 所組織之國外信用交換所 (Foreign Credit Interchange Bureau) 此爲一個美國信用調查員協會全體會員合作組成之機關。其合作精神可於其入會條文中見之：

The subscriber agrees to furnish to the Bureau a complete list of the names and addresses of foreign concerns including Canada, and domestic export commission houses in whom interested, and supply names of new or additional accounts in any manner most convenient; to furnish pro-

apply a full and exact statement of business experience in accordance with details indicated on the form of inquiry received from the Bureau, and to substantiate, if requested, experience so contributed," 國外信用交換所搜羅具有交易之國外行家，計三〇〇〇〇〇左右，其資料常由會員補充之也。

(五)直接關係之信用調查

譬如某出口商在國外設有分行經理、推銷員、或經理者，則對於國外買主，具有接觸機會，自可實行直接之信用調查。至於國外分行之唯一利益，在乎可以注意買主之貨款。至於國外推銷員亦可隨時覺察國外買主之營業狀況而作成信用調查報告。此類報告，可謂直接資料，最爲信實可靠。

(六)政府機關之報告書類

美國國內外貿易局刊有 World Trade Directory Reports 一書，對於國外商業機關之狀況，可得若干記載，但亦不能作爲信用狀況之準繩也（見第一三八頁）。

(七)專門雜誌之兼行信用調查事務

若干關於國際貿易之專門雜誌，爲謀惠登廣告者之利益起見，往往兼行信用調查事務。此項調查報告，係屬義務性質，不免草率耳。例如美國之 American Exporter 爲惠登廣告者代理信用調查事宜而不另計

DEPARTMENT OF COMMERCE
BUREAU OF FOREIGN AND DOMESTIC COMMERCE
COMMERCIAL INTELLIGENCE DIVISION
WASHINGTON, D. C.

This report, compiled by the American Consulate Service, is furnished at your request in confidence, and without guaranty or responsibility on the part of this Bureau or the Consulate Service.
This report is valuable as a credit information. It is purely sales information to indicate prospective buyers of American goods abroad and the potential volume of business to be expected from them. Credit information should be obtained from the recognized mercantile agencies, banks, and other standard sources.

Form 25

Report on Guayaquil, Ecuador

Address Guayaquil, Ecuador

Classes of goods and character of business Agencies and commission

Language of correspondence Spanish Code address 2323
Code used ABC 5th Ed. Lieber's

Boys chiefly: Domestic Foreign

Imports on: Own account Commission Consignment

Organization Individual Established Recently

Branch houses none (Head Office Guayaquil)

Traveling representatives None

Representatives in U. S. None

Financial references Banco del Ecuador; Banco de Descuento, Guayaquil.

Stated capital Small Annual sales None Number of employees None

Date of this report Sept. 26, 1934 Relative size of concern Small

Manager or partners Owner is manager, Ecuadorian.

Capital stock controlled by None

Agents for None

Stock and plant protected by insurance None

General reputation Credit information advisable.

General remarks None

國際貿易實踐

一四〇

費。*La Mercanzia* 大部銷行於拉丁美洲，亦供給國外信用調查之數字。*Imparato's Guide* 對於惠登廣告者在指定有效期間，亦供給所謂 *confidential opinions*。

第四節 我國之信用調查事業

徵信事業，雖非創自我國，然各錢莊之有徵信或信用調查甚早。自有銀行後，徵信事業之附屬於各銀行設科辦理者，亦已久矣。如中國、上海、浙江興業、浙江實業諸銀行，都設有調查科，對於工商情況及市場情形，均有各種調查；其主要目的，在對於放款業務求其確實性也。

以前上海之信用調查機關，計有五家，即日人所辦之上海興信所、帝國興信所、東京興信所、及美國人所辦之商務徵信所與中國商務信託總局，而國人所辦之信用調查機關，獨付缺如，對於此點，我金融界同人嘗引為極大之憾事。

中國徵信所創備之經過 當民國十年全國銀行聯合會在天津開會時，已有設立徵信所之議決案，但十餘年來，迄未實行；迨至一八戰後經濟極度衰落之際，上海銀行界因感時勢之需要，共同集資創立中國徵信所。徵信所基本會員，每基本會員依初期之預算，擔負開辦費二百五十元，經常費每月一百元，旋經詳細研究之結果，開辦費二千五百元實覺不敷應用，遂即擴充至五千元，而結果竟用至六千八百元。開辦費之所

以如此鉅大者，一因徵信所對於設備上絕對不主張因陋就簡，致工作成績不能精美，而失去外界之信仰；二因預定基本會員為十家，但預料願加入為基本會員決不止此數，故增加開辦費，要亦事實上所可能。

該所基本會員，現有上海商業儲蓄銀行、上海郵政儲金匯業局、中央信託公司、中央銀行、中孚銀行、中國企業銀行、中國通商銀行、中國銀行、中國實業銀行、四行儲蓄會、江蘇銀行、交通銀行、明華銀行、東萊銀行、浙江實業銀行、浙江興業銀行、國華銀行、新華信託儲蓄銀行、聚興誠銀行等十九家。

徵信所會員除上述十九家基本會員外，並設有甲乙丙三種普通會員，依照納費之數目，定委託事件之多寡，截至二十二年五月止，共計普通會員五十八家，列表如左：

會員數	年納會費	委查案件限度	限度內每份報告費	限度外每份報告費
甲種二十四	三百元	一百份	一元	二元
乙種九	二百元	五十份	一元五角	三元
丙種二十三	一百元	二十份	二元	五元
特種二	五十七元	十份	三元	六元

業務概要 中國徵信所之主要業務，為（一）銀行放款不明瞭借戶之信用，此時可以委託徵信所調查；

（二）有時借戶提供某種商品作為抵押，請求銀行放款，銀行審時估價，每難確定，此時亦可委託徵信所將該

商品市況，詳細調查報告，以定取舍。次要業務為編印徵信工商行名錄，以應工商界之需要。

茲附調查表二種如左：

商號調查表

號名.....	總行地址.....
分行地址.....	成立日期.....
註冊地點及日期.....	資本總額.....
實收資本.....	何種組織.....
國籍.....	何種營業.....
東家姓名.....	東家資產信用.....
董事姓名.....	董事資產信用.....
經理姓名.....	經理資產信用.....
經理履歷.....	經理現在兼辦何事.....
進貨來源.....	進貨去路.....
每年營業總數.....	上年營業狀況.....
上年開支.....	上年盈虧.....
最近營業狀況.....	銀行錢莊往來.....
商家往來.....	與銀行發生何種關係.....
將來尙可發生何種關係.....	其他.....
調查員.....	調查日期.....

第十二圖 工廠調查表

工廠調查詳表	
廠名.....	總廠地址.....
分廠地址.....	批發行.....
開工年期.....	資本總額.....
實收資本.....	公積金.....
盈虧 歷年.....	本年.....
董事.....	經理.....
工程師.....	職員人數.....
工人人數 男工.....	女工.....
機器 數目.....	名稱種類.....
何年何國出品.....	出品 名稱.....
商標.....	每日出產數額.....
出品銷往何地.....	每日需要原料.....
原料來自何地.....	每種出品成本.....
每月開支總數.....	最近廠務情形.....
管理方面.....	有否公會.....
銀行錢莊往來.....	商家往來.....
與本行發生何種關係.....	將來尙可發生何種關係.....
其他.....	
調查員.....	調查日期.....

第四章 信用保證與信用保險

信用保證——信用保險——信用保險費率

準備金信用保險法——歐洲出口信用保險制度概說

夫近代國際交易之行爲，依買賣兩方之信用而維繫。苟買方不能履行付款，則賣方每因地理上之阻隔以及國際間商賈習慣之差異，追述有所困難。是故信用問題，向爲經營國際貿易者所重視。

依一般而言，貿易商對待信用問題之方法，不外二端：一爲消極的調查交易對手之資產狀況與信用程度，以期減少「倒帳」之可能性，謂之信用調查（credit investigation）；一爲積極的取得信用保障或防止「倒帳」之發生，謂之信用保證或信用保險（credit guarantee and credit insurance）。關於信用調查各

方面，已於前章敘明。至於信用保證與信用保險二問題，現將討論及此。

第一節 信用保證

付款之確定性 (certainty) 可以擔保方法得之，此種一般的利用擔保 (guarantee) 而轉移信用負擔之方法，就是 *Del credere* —— 此詞之意義，實與 *guarantee* 一詞無異。所謂 *Del credere* 交易，意即出票人所出匯票，在貼現時係「不再負責」(without recourse) 之性質。銀行一經購入此項匯票，即為匯票之支付負責人，同時出票人即卸除其責任。銀行方面，須計佣金若干以為冒險之代價。美國銀行，不當擔任此種任務，但在若干國家，其工商業與金融業之間具有共同之利害關係者，佔着相當重要性。

另一種 *Del credere* 交易，發見於推銷經理 (sales agents) 之擔負此種危險性，出口商頗可利用國外經理之業務而使其擔負對於國外買主之責任，包括信用危險性在內。在此種狀態下，出口商常對國外買主擴張信用而注意其國外經理之資金狀況。國外經理，擔任此種業務者，除正常推銷之酬款外，獲得 *Del credere* 佣金。

國際貿易之貨款復以「銀行認付」(bank acceptance) 而得到保障。此可利用「不可撤回信用保證書」(irrevocable letter of credit) 而使發行銀行為匯票出票人負責。但此種信用保證書，未必為世界各

國所通用，因而每多利用「銀行保證」(bank guarantee)之直接方法。美國 E. B. Folsinger 在第十三次全國國際貿易會議 (National Foreign Trade Convention) 曾謂：

「在若干歐洲中部與南部國家，例如羅馬尼亞、保加利亞，買主前往當地銀行申述其擬與當地某商人經營業務而請求銀行代為保證其信用。銀行方面，如認為無疑問者，即擅自擔任保證之責。意大利亦有類似之慣例，如買主前往當地銀行請求代為簽證匯票之認付。銀行如經簽定“per avallio”字樣，即構成銀行直接認付之責任。」

買主之信用，亦可由單獨個人擔保之。此種信用擔保之慣例，發見於一般銀行與商業機能不甚健全而不能相當擔保國外賣主利權之國家。例如今日歐美各國對中國及印度之貿易，輒以買辦 (comprador) 或保證人 (guarantee broker)，佔着頗重要之地位。此種人物之存在，由於國內貿易之特殊狀態，使國外行家未有此種約束，不敢擴張其信用所致。此類買辦或保證人階級，與外國在中國與印度所設之貿易商行具有密切關係，乃由貿易商行付與佣金若干使其擔負全部信用責任者，彼等咸賴個人財產之殷實而維持其地位。彼等除擔保信用以外，兼行其他業務。此種信用保證制度，至今在東方諸國，猶保持其相當地位。

第二節 信用保險

國外信用，可由賠償者承保而由投保者給付相當保險費，為大戰以後美國流行之事情。由於大戰的整個破壞性，美國商人對於信用之處置採取嚴格政策。

當一九一八年美國第五次國際貿易會議開會時，意大利諾哀製造業協會 (Illinois Manufacturer's Association) 會長梅爾柯氏 Mr. George R. Meyerford 提出國外信用保險計劃。此項計劃，結果得到一般人之贊同，遂於一九一九年有美國國外信用保險所 (American Foreign Credit Insurance Exchange) 之成立。

美國國外信用保險所，乃由美國信用保險商 (American Foreign Credit Underwriters, Inc.) 為一種合作組織。保險所得行再保險，故所負之責任不大。因此具有直接促進會員之國外貿易之效能。

凡加入會員，每年納費二五〇元。特殊信用保險之交易，須由投保者申請。此項申請，得由信用保險所 承認或拒絕之，但於普通貿易之裝運，得由信用保險所 承保之。保險所給予會員之保障，在乎「買主破產」與「不能依法徵收」 (uncollectability at law) 之危險。保險商在其保險單上詳釋「破產」 (insolvency) 一

詞之意義，藉以出口商確知其所保之利益。保險商所發給之保險單，說明債務者之「破產」地位如下：

一、債務者依據其本人或營業所在國家之法律無論自動或被動提出破產之要求。

二、債務者必須讓渡其全部財產以保債權者之利益。

三、債務者所經營之存貨須在押收令狀之下拍賣。

四、債務者主要營業所在地押收之實行未必足以抵償債權者應得之權利。

五、債務者得與債權者妥協償還少於全部債務之數目。

六、債務者之破產管理人須經指定或核准。

七、債務者之逃亡。

八、債務者在未有決定其債務辦法以前已讓渡其大部貨物。

九、掌握國外債務者存款以償貸款者之外國銀行的破產。

十、對於備給或提交債務者貨物之追究，須經「不能依法徵收」之報告；此項報告在貨物受損以後須經證明，或取得信用保險所

顧問官之證書。

(註)任何外國政府所頒佈之法令得以延宕，但未必取消信用保險所之責任，且在此期間概不加徵額外費用。

所謂「不能依法徵收」其意義如下：

「在美國製造業國外信用保險商協會之法律事務部或即美國信用保險所之律師，無論單獨抑或為投保者之利益起見，對於債務人之訴訟（即使債務人未經合法之破產手續）事宜認為無效或竟無法追償時，則投保者之損失，經律師證明後，概由信用保險所負責賠償。」

我人應注意者，此項信用保險，並不包括由戰爭或地震所引起之破產；關於交易上之糾紛、退貨、付款之

延宕等等，概不承保，除非特為承受之危險。此外關於投保價額，具有限制。

信用保險所對於國外買主除評定其信用程度外，規定（1）對於全體會員承保價額之最高限度；（2）對於每一會員承保價額之最高限度。此項最高限度，並非出於獨斷，乃取決於對於買主各方面詳實考察之結果。信用保險所用以取決之因素，列舉如左：

- （一）所願擔負之財務上之責任
- （二）與過去經歷之性質及範圍相提比較
- （三）道德上之危險性
- （四）交易貨物之性質及其銷售能力
- （五）對於交易貨物之對策——擴張或限制其販路

第三節 信用保險費率

信用保險費率，由一般而言，取決於下列四項因素。

第一、買主之信用問題——此即依信用保險所對於國外買主之信用程度的觀察。此項信用資料，可從多方面得之，其主要者即投保者對於國外買主之實際經驗，或從國內諸出口商之集合意見得之。此項信用

ACTUAL RATE 1-1/8% FOREIGN CREDIT INSURANCE CERTIFICATE

NEGOTIABLE FOR SPECIFIC SHIPMENT OF MERCHANDISE

ISSUED AT: AMERICAN MANUFACTURERS FOREIGN CREDIT INSURANCE EXCHANGE
CHICAGO, ILLINOIS

In consideration of \$56.10 premium paid, the receipt of which is hereby acknowledged, credit insurance in the sum of Four Thousand Nine Hundred and Eighty Seven 20/100 \$4,987.30 is hereby granted upon the following nominated and described shipment:

Name of Consignee: A. B. Gonzalez y Cia., Street and Number: Lamparilla 47
 Address: Havana, Cuba

Gross Amount of Sale \$ 4,987.20 Terms of Sale 60 days eight draft D/A
 Date of Invoice 7/25/21 Insurance begins 7/25/21 Insurance ends October 25, 1921 (Plus Grace)
 It is understood and agreed that the insurance herein granted is a part of and subject to all the terms and conditions embodied in Master Policy No. 1041 issued to John Doe & Company

and in case of loss hereunder, such loss is paid upon the surrender of certificate by last named Endorser and when so paid, all liability under this certificate of said Master Policy is fully discharged.

This certificate represents and takes the place of the policy and conveys all the rights of the original policy holder (for the purpose of collecting any loss claim) as fully as if the loss were covered by a special policy direct to the holder of this certificate.

Accepted and approved by: **AMERICAN MANUFACTURERS FOREIGN CREDIT INSURANCE EXCHANGE**
 By American Manufacturers Foreign Credit Underwriters, Inc.
 Manager and Attorney-in-Fact.

AND SECRETARY: SECRETARY VICE-PRESIDENT: VICE-PRESIDENT

Dated at New York, N. Y. 1st day of August 1921

調查資料，隨時由信用保險所調查補充之。信用保險所對於國外買主，如無相當資料，則由投保者充份供給之；對於國外買主之信用具有現存資料者，投保者亦可自動供給買主之財務報告等，以資參考。信用保險所

對於國外買主之信用程度，以下列記號表示之：

- A A 最優等
- A 優等
- B 上等
- C 中等
- D 下等

對於國外買主之信用狀況，未能加以確斷者，則在「商行徵信錄」(Guide Book)刊行時，註以X與XX等字母以資識別。現在美國信用保險所所列國外買主之信用調查，將近二五〇、〇〇〇家此類係供投保者之應用，但在信用保險所承保以前，經過審核手續。對於國外買主信用程度之常見更變，即反映世界商務狀況之變動以及信用保險所之不斷的注意。

第二，買主國家之市況——我人在研究信用狀況時，須同時注意及間接的因素。此即買主國家之經濟、商業、政治以及其他事物，為一國進口商所無法控制而對其具有直接關係者。美國製造業國外信用保險所頗從事於此方面之努力，在世界各重要商業都市，設有通訊團體，以便隨時報告與國外信用具有關係之消息。因此，站在信用程度之立場，將世界國家，分為若干集團，依商業狀況之變更而隨時修正之。

第三，交易條件——國外買主如於匯票到期，不能履行付款，即有引起訴訟之可能性，因此對於依匯票而購買之保險費，較「記帳交易」為低廉。

第四，期限久暫之關係——美國信用保險所對各個人發出之信用保險單，少則二個月多則六個月為期。至於期限寬延，亦可辦到。

信用保險費率，依上述四項因素決定之。茲以六十日期對於買主之信用等級為A者之匯票為例，信用保險費率在最優等集團（第一集團 Group 1）之國家為1%。如買主之信用等級，列入B者則信用保險費率為1½%列入C者則為2%。匯票期限超過二個月後，每多一個月，則信用保險費率提高½%。但於第五個月及第六個月之匯票，則信用保險費較增大½%與¾%。匯票期限祇有一個月者則信用保險費率較六十七日期匯票低減½%。「記帳交易」(open account)之信用保險費率，亦以限期計算，與匯票相同，對信用等級列入AA之買主較高½%，而對其他信用等級之買主，則較高¼%。

至於第二集團 (Group 2) 之國家，一般而言，信用之危險性較大，因此信用保險費率，稍較提高。在匯票狀態之下，信用保險費率對信用AA及A之買主為½%，B之買主為¾%，C之買主為¾%。至於「記帳交易」之信用保險費率計算方法亦全然相同，但對信用等級B及C之買主，如投保者願意共同保險 (coinsurance) 價額20%者則信用保險費率，可以減低22%與25%。

至於第三集團 (Group 3) 之國家，信用保險費率，未有規定。單獨個人之請求價額，以二五、〇〇〇元爲限，且須參與共同保險價額自25%至50%。至於第四集團 (Group 4) 之國家，除對於卽期匯期以外，一概不予保險。

除上述辦法以外，尚有所謂「平價計劃」(Flat rate plan)。此乃美國信用保險所對於一般具有鉅額貿易價額，信用昭著，健全之營業組織而有富豐之經驗者，給予一種優待辦法。在此計劃之下，各項信用，均經保險，而由信用保險所課以較低之保險費率。此項保險費率，係屬固定而不受買主地位與匯票期限之影響；惟投保者須擔負共同保險價額20%。如是，出口商具有鉅額營業者，可以低廉之保險費率，享受鉅數之投保金額。

第四節 準備金信用保險法

出口商特爲提出一部資金，以爲擔保國外信用之用，謂之準備金信用保險法或自己保險 (self-insurance)。此種慣例，同時發見於美國國內及國外貿易。此項準備金之計算，係以過去放款經驗爲基礎，使其足以抵付應收款項之損失部份。但由於統計工作之難期精密，結果此種方法，不能如理想中之完善。

此種信用保險方法，較爲普遍應用。出口商如於擴張信用，取穩健政策，則損失之機會較少，可以自己負

擔。至於作為倒帳之準備金，可以認為營業費用，包括在貨物售價以內取償之。

第五節 歐洲出口信用保險制度概說

近代歐洲出口信用保險事業，以十九世紀之倫敦為嚆矢。迄至一九二六年，始有所成就。當一八九一年，信託公司 (Trust Company) 成立，創辦匯票保險制度，遇有認付人不能償付時由信託公司賠償半數，另由商人自己負擔半數之損失，此種賠償係即刻履行。因此保險費幾全部用以調劑商業金融。此種組織，由於保險費率之提高，終究不能持久。於一八九六年且有魯意保險商公會 (Lloyd's Underwriters) 成立，為一小規模信用保險之組織。此種實際狀態，繼續數年，迨後魯意保險商公會，成為一復保險業者。於一八九四年，愛塞斯保險公司 (Excess Insurance Company) 創立，經營信用保險業。直至一九一八年，此項事業併入商業保險公司 (Trade Indemnity Company)，此公司之組織，乃專為經營國內外信用保險業務者也。

此為英國唯一掌握鉅額出口信用業務之保險公司，此外尚有一二小規模之公司組織。最近一部份國內保險公司經營商業保險公司之復保險業務，但對出口商並不直接發行保險單。

英國其他出口信用保險事業，即政府於一九一九年採行之「出口信用對策」(Government's Export Credit Plan) 用以獎勵出口貿易與救濟失業問題。初時此項對策適用於波羅的海國家、波蘭、捷克斯

洛伐克、巨哥斯拉夫、羅馬尼亞、喬治亞與美國。原來計劃爲對上列市場出口貨值之墊款，以二六、〇〇〇、〇〇〇鎊爲限。此項計劃，事實上未見積極推行。直至一九二一年經過修正，改爲出口商所出匯票代爲保證之對策。現在此項對策除俄羅斯以及若干輸往東方市場之貨物以外，已通用於世界各國，但迄今猶未見廣爲利用。於一九二六年政府所予保證之價額爲六、三〇〇、〇〇〇鎊，結果淨損三一、〇〇〇鎊。此項計劃，於一九二六年經過第二次之修正，但交易價額仍保持原狀而政府亦不免損失。因此在一九二八年，具有新契約成立接受銀行方面匯票之無條件保證，藉以促進政府對策之實施。政府方面，現正努力節省經費，以便此項計劃自行維持。

就德意志而言，信用保險業務，乃由二私營公司所掌握，即哈哀姆信用保險公司（Hermes Credit Insurance Company）與法郎克福保險公司（Frankfurter General Insurance Company）二家。以上二家保險公司，俱有政府資助，若干出口信用保險證書，係由公司所出而未得政府資助者，但大部份出口信用保險業務，係得政府之復保險。

法蘭西主要出口信用保險公司爲L' Urbaine Credit。此外，其他具有政府資助或否之出口信用保險制度，存在於荷蘭、奧地利、比利時、丹麥、瑞士、瑞典、意大利、捷克斯洛伐克，以及其他歐洲國家。

第五章 交易條件之協定

協定；重要性——協定；內容與式樣

第一節 協定之重要性

經營國際貿易之商人，既選定目的市場之交易對手，經自己之勸誘而得其承諾，且經信用調查之結果，認為殷實可靠者，於是彼此之間，即有締結新交易關係之姻緣。但對遠隔海外市場，欲求良好交易對手，與之締結新交易關係，事實上決非易為。交易成功之第一步，切不可斤斤於目前之利益，致負未來無窮之希望。故在具體的交易以前，貿易商必先預知關於今後交易對方所希望之條件，同時陳明自己之希望條件，從事締結交易基礎之一般的條件（*general terms and conditions*）的協定。

買賣兩當事者間，既商定交易基礎之一般的條件，以之載明於文書上，由買賣兩者署名，即稱協定書（agreement）。此種文書之中，往往不用 agreement 題目，而以“Terms and Conditions between……”或“Contract For……”記於文書之端。

一般的交易條件協定書，既經作成，他日交易實現之際，無論由買方發送定貨單或賣方作成輸出契約書等，均以此為基礎，隨伴交易所發生之各種問題，亦以此為基礎而解決之。

第二節 協定之內容與式樣

構成協定內容之要素，已於前篇述及，以交易之基礎條件為主，其大致如下。

(一) 關於交易目的物商品之基礎條件

- 一 關於品質諸條件
- 二 關於數量諸條件
- 三 關於價目諸條件
- 四 關於裝運諸條件
- 五 關於保險諸條件
- 六 關於貨款諸條件

(一) 關於交易申請及接受諸條件

(二) 關於紛爭發生之際解決諸條件

在此，我人應注意者，交易條件之協定，在賣買當事者間，祇能作為今後交易之骨幹，故決定其大綱，關於細目，在各個商品交易，締結實際之賣買契約者，自可隨時列入賣買契約書（contract sheet）中，如最初失之協定過詳，則在適用於各種商品交易之際，無異作繭自縛，難免引起種種妨礙。

下列所舉，為最略式的交易條件協定書。其中第三項紛爭解決條件，輸出商或輸出品製造者同業公會，如有詳細之仲裁規定（arbitration rules）者，應添附於交易條件協定要求對方承認。通常，此種協定，作成三份，其中一份供店用，二份郵寄外國交易對手，其中一份，作為承認的證書，由對方署名後寄還原方。

AGREEMENT ON EXPORT

Between

Messrs as the buyer

Messrs as the seller

ARTICLES

Quality (1) Goods sold on sample shall be guaranteed by the seller to be fully equal

to sample upon arrival at destination.

- (2) In the transactions without samples, the seller guarantees quality of goods, to be equal to the fair average of the season's crop. Offers of new crop to be understood to be fair average of old crop in the absence of advice to the contrary.

Quantity 3) Transactions in all Rice and Cereals shall be based on "shipping weights," which shall be net in each case, due allowance to be made for **weight** of cover. In the case of oils "delivered weights" to govern, the buyer to supply certificates of weight of the . . . Chamber of Commerce and Industry or Lloyd's surveyor.

Price (4) All offers or quotations are to be the Cost of the Goods, Marine Insurance Premium and Ocean Freight to destination, the use of the terms "C.I.F.?" to be constructed accordingly.

Shipment (5) Date of Bill of Lading to constitute time of shipment.

(6) In case of force majeure one month's delay is allowed. After the delay allowed the seller must get the buyer's consent before shipping goods that are late, and it is at the buyer's option either to accept the delayed shipment or cancel the order, in which case Notice of Cancellation to be cabled immediately.

Payment(7) Draft are to be drawn on the buyer for full invoice amount with one of the following mode of payment:
At..... days after sight Documents against Acceptance under Banker's Confirmed Letter of Credit.

OFFERS AND ACCEPTANCES

Offer (8) Cable offers are to be considered "firm" subject reply being received within the following time from the date of despatch, if not otherwise stated:
48 hoursfor Rice & Cereals, oils.

3 days for Chemicals,

5 days for Other Sundry Goods.

Sunday and National Holidays excepted.

Acceptance (9) All acceptances shall be bound immediately by the buyer in duplicate.

Original to be retained by the seller. Name of buyers, amount, quality, description of covers, weights per package, price and name of articles, date of shipment and terms of payment to be entered therein.

ARBITRATION

Claim (10) All claims must be lodged within days from the arrival of the goods at the port of destination; upon the expiring of that time the seller shall not be responsible for any claim.

Arbitration (11) Any dispute arising out of the contracts to be settled by arbitration in in the usual manner in accordance with the Rules relating

to Arbitration of the Chamber of Commerce and Industry.

VALIDITY

This Agreement shall be valid from the date of The above is
accepted:

Buyer

(Signed)

Seller

(Signed)

第三編 輸出實務篇

第一章 輸出交易之開始

輸出活動——輸出交易之動機

第一節 輸出活動

海外市場新販路之獲得與現販路之擴張，為一種國際競爭。一國商品，如不在獨占條件下，終究難免同種方面之競爭者與競爭品，故貿易商人對海外市場提供商品時，即與外國商人相競爭，因此不得不隨時注意目的市場之一般商情及經營商品之市況。貿易商人對於此種商情，可以利用種種通報機關，從事蒐集各種情報。例如：

(一) 從海外支店或旅行推銷員，取得與自己有關係者之月報與特種情報。

(二) 海外交易對手之商情報告。

(三) 專門通報機關之月報、商報及其他刊物。

(四) 公私團體之調查報告。

利用以上各種情報，隨時得知海外目的市場之商況，他方對於內地供給市場之商情景況，亦應加以同樣之注意。輸出商之於購入，或用電話電報，或自東西奔走，不絕地探知市場之情況，藉以從事有利的購買。

輸出商既於內外商況，具有比較的研究，其次應即注意目的商品之輸出商機而善為利用之——初以自己之計算價目，用電報向目的市場請求交易，從而追及的反覆之，以促成交易之實現。

第二節 輸出交易之勸誘

輸出商，一方不斷地從事輸出商機之研究，他方利用種種方策，刺激海外交易對手之需要，努力於新定貨之勸誘。

在輸出貿易方面，通常所用交易勸誘之方法，不外以下三端：(一) 將自己商品之標本、樣品，附加說明書、貨價表、估價表等，發送海外交易對手，並附勸誘定貨之意旨；(二) 由海外旅行推銷員，遍訪需要市場之交易對手，從事直接的交易勸誘；(三) 督勵內地探購員，時常提供新的價目，以此為索價 (offer) 之基礎，電知海

外交易對手，勸其接受。

以下為勸誘交易所用貨價表 (price list) 及估價表 (quotation sheet) 各一例。

樣式表 第 四 圖 二 十 第

<u>PRICE LIST</u>				
Date				
No.				
To Messrs. Destination.....	Sample sent on sent by			
<u>Name of Article</u>				
<u>Sample No.</u>	<u>Code word</u>	<u>Description</u>	<u>Unit</u>	<u>Price</u>

匯 票 價 值 單

142

機 式 表 價 估 圖 三 十 第

Cable address:

No.

"JAPTRACO TOKYO"

QUOTATION SHEET

All standard Codes.

Messrs. F. Criffin & Co., Limited,

Seattle U. S. A. Tokyo, June 6, 1934.

Dears Sirs;

We have the pleasure to quote you today subject to our confirmation as follows:

COMMODITY: Canned Japanese Crab-meat, "Fancy" quality. (1/2 lb. flat 1934 pack)

QUANTITY: 500 Cases and up.

PACKING: Cases of 96 tins packing seaworthy for export.

SHIPMENT: Immediate from Yokohama providing space obtainable on receipt

of order.

PRICE: \$ 16.00 per case C. I. F. Seattle.

TERMS: 60 days draft, Confirmed Banker's Letter of Credit.

CODE WORD. A E A F H

MARKET ADVICE: Stocks becoming depleted and prices advancing.

Thanking you for past favours and soliciting your orders and inquiries for Japanese products,

We are, Dear Sirs,

Yours faithfully,

Japan Trading Co., Ltd.

--Signed--

國際貿易實踐

第二章 輸出交易之申請及其成立

輸出交易之申請——輸出契約之憑證書類

第一節 輸出交易之申請

商品之買賣，乃由一方之申請，得他方之承諾而成立者。此種申請交易的行為，在貿易業界間，普通稱為 offer（具有索價之意義），此在賣方，稱為賣方申請（selling offer），在買方稱為買方申請（buying offer）。但在貿易界中，所謂申請（offer）者，殆指前者意義而言。買方對於賣方之申請，一經承認（accept），交易即可成立。

輸出商對外國買手申請時，常指定買方之接受承諾期間，換言之，限於指定期間內回答之謂。例如麥酒

一項，以夏令爲需要期，賣方對於遲遲接受，深恐原價騰貴，故賣方在發申請電報之際，限於一定期間回答。此種申請，謂之確定申請（Firm offer）。此已成爲一般貿易之慣例，賣方對海外交易對手申請之際，大抵書明“We offer Firm . . .”云云。

以上兩種申請，對於買賣兩者之義務責任，具有極大差別。在單純的申請時，賣方得隨意更改或取消價目，一旦申請發出以後，因市況變動而有變更的必要時，得以追電撤回。反之，在確定申請狀態下，在指定回答期間內，迄至接到買方回電爲止，賣方不得更改或取消價目。因此，買方得在此期間內接受其申請而使交易成立，其間不論市價如何變動，賣方不得改動其提供價目（offered price）。若買方在指定期間內並無回答，則賣方自可接受或拒絕其承諾。是以確定申請，反使買賣兩者，增加束縛，輸出商應注意此點，考量商品之種類，市場之狀況，輸入地之習慣等而確定交易對手之回答期限，例如書明“We offer Firm Beer 500 cases quart \$7.00 per case cif. Hongkong shipment June subject to reply received here June 1st”賣方如欲急速回答者，則以至急回電爲條件，書明“We offer Firm . . . subject to immediate reply.”

關於此種申請發電之際，對於賣出商品之內地購入關係，應予注意者。此種申請，在貿易商之內地交易，往往看做申請之貸借。所謂申請之承借，在此他人所有商品爲目的物而與外國交易對手買賣交涉時用之，即對商品所有者提供之價目，於對外交涉必要期間借受之，在此借受期間，與海外交易對手談判成立，即就

內地商人提供之價目購買之，對外交涉不成立則退回商人。

買方對於賣方之提供價目或其數量、裝運及其他條件，具有不同之諸點，在回答申請之際，可以提出別種要求，此即稱為反申請（counter offer）。關於商業賣買之申請，如予對方以相當有利的條件，則一度提出，即得對方之承諾。但就一般而言，輸出商發出之申請電報，往往由海外交易對手提供反申請，彼我兩者之間，乃經幾度電報交涉，而使交易成立者，茲特舉一例說明之。

例如某輸出商，接得某海外之問訊（enquiry）電報如下：

make best possible firm offer

"Fuji Brand" canned crabmeat

1,000 cases

於是計算其價目，即打一回電如下：

Refer to your telegram of 10 th. inst.

We offer Firm C. I. F. subject to immediately reply

\$30.

Shipment per steamer during September

第二章 輸出交易之申請及其成立

若使買方認為滿意者，即可以電報表示承諾：

Refer to your telegram of 11 th. inst.

We accept (or confirm)

輸出商接得承諾之回電，輸出契約，即得以成立。

反之，買方認為價目太昂，亦可以反申請如下：

Refer to your telegram of 11 th. inst.

We make you no offer

\$23.

輸出商接得上列電報後，即以買方所提供價目，作為販賣可能價目，算出其購入價目，向內地供給者交涉，如其接受，即向海外輸入者發電承諾。如內地供給者認為不可者，則可「借入」其最低價目 (Best Price)，加上少許利潤 (pr fit; margin) 算出一新的輸出價目，例如得 \$29.00，再電海外輸入商。

Refer to your telegram of 12 th. inst.

Best we can do is

\$22.00

輸入商承諾時，可發 "We confirm" 回電，否則可發 "Your price 'uncertain'" 之回電，交易不能成立。按諸實際，國際交易，經此數度交涉，結果終能覓得妥協之點而使輸出契約成立也。

第二節 輸出契約之憑證書類

(一) 定貨單與定貨請單

輸出契約成立後，由輸入商對輸出商發送定貨單 (order sheet, order form, the purchasing order) 或由輸出商對輸入商發送定貨請單或賣約書 (confirmation of sale, acknowledge form, sales note) 或可作成買賣契約書 (contract sheet, contract note) 二份，由輸出入商各執一份。

定貨單與定貨請單，雖其發單人與受單人，所處地位相反，然其內容大致相同，摘記定貨單號碼 (order No.)、商品種類 (particulars of article)、數量 (quantity)、價目 (price)、包裝方法 (packings)、保險條件 (insurance)、裝運日期 (shipment)、支付條件 (terms of payment) 等。茲特舉一二定貨請單如下。

(二) 買賣契約書

買賣契約書，較上列定貨單及定貨請單，記載詳細，大致記明構成契約要素的品名、品質、數量、價目、裝運期、貨款支付等一般的條件 (general conditions) 者，欲先印就一定格式，以便隨時應用。定貨單與定貨請單，

乃由當事者之一方，寄發對方，故有發單人與受單人，然買賣契約書，為買賣兩者之共同證明書，此其不同之點。

買賣契約書，由買方作成者，謂之輸入契約書 (import contract sheet)，由賣方作成者，謂之輸出契約書 (export contract sheet)。不論在任何狀態下，作成者以自店一定書式，填入必要事項，每度作成三份，其中一份由作成者保有，以供事務所用 (office copy)，二份署名後寄交對方，其中一份，由對方署名後寄還作成者。在舉二例，一為輸出契約書，另一為倫敦某輸入商之木材輸入契約書。

CONFIRMATION OF SALE No. 150

Messrs John Smith & Co.
LONDON

YOKOHAMA, May 5th 1935.

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.	◊ OK 1/15
Payment	90 d/s sight D/A for full invoice amount
Conditions.	Japan nett shipping weight, loss over 2% in weight for sellers' account.
Remarks.	

第二章 輸出交易之申請及其成立

第十五圖 賣約書之二

SALES NO. _____

M. _____

Dear Sir(s),

• 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 _____

Quantity

Description

Price

Shipment from Japan _____

Terms of payment _____

Remarks _____

Yours truly

JAPAN FOREIGN TRADING CO., LTD.

國際貿易實踐

一七八

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 non-delivery 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.

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 ceases 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.

TIMBER TRADE FEDERATION OF THE UNITED KINGDOM. HARDWOOD SECTION

HARDWOOD LUMBER CONTRACT FORM (1929).

Adopted by the Hardwood Section of the Timber Trades Federation of the United Kingdom and the National Lumber Exporters' Association (U. S. A.) 1929.

HARDWOOD C. I. F. No. _____ Code Word _____

_____ & Co. Moorfields House,

Telephone : _____ Tenter 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 delcredere 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.

國
際
貿
易
條
約

一
八
〇

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 preceding 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 due notice before the goods 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 desire) 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 per cent. 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 days 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 binding on all parties under this contract.
 - (b) The allocation 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 Buyers' account.

周易卷之四

一八四

第三章 商品檢驗

第一節 商品檢驗之目的

我國對外貿易之衰落，由來已久，其原因雖非一端，而大要在少數商人不顧商業道德，間有因作偽而自墮信用者。前此我國徵求各國出口商品之意見，德國商會卽以是爲指摘，故欲發展對外貿易，非恢復商品之信用，破除外人對我國之懷疑不爲功，欲達到此目的，則設立檢驗機關，消極的嚴厲取締劣貨之輸出，積極的研究指導，期出品之優良，實爲挽救對外貿易之唯一政策。

其次，進口方面，亦有實施檢驗之必要者，先進各國，多已施行。例如我國肉類、火腿、腸衣等牲畜產品，昔年

輸往英、美等國者，往往藉口未經宰前宰後檢驗，不合衛生，須檢查消毒，方准進口，甚至有禁止進口者，其意固在保障人民食用也。我國輸入商品，如劣質糖品，多含有石膏成份，進口火酒，食用與工業用若不加以鑒別，流弊尤多，此就進口貿易上言，檢驗亦為不可缺少之設施。

如上所述，我國政府舉辦商品檢驗之目的，可歸納為下列四點：即（一）提高商品信譽，（二）增進對外輸出，（三）督促生產改良，（四）保障人民食用是也。

第二節 商品檢驗創辦之經過

我國出口商品檢驗事業，可劃分為兩時期。其第一時期，為民國十八年三月一日以前。是時，商品檢驗機關，尙未設立，檢驗事業，無組織系統可言。有已由工商部主持辦理者，如天津之毛革肉類出口檢驗所是也；有由各省市府主辦者，如寧波之浙江省立棉花檢驗所及上海市府設立之國立牲腸出品檢驗所及出口肉類檢驗事業是也；有名為中外商人合辦而主權實操之外人者，上海棉花檢查所是也；有完全以外國商業機關名義來華組織檢驗所者，上海萬國生絲檢查所是也。上述各機關，至十八年三月一日後，始先後分別撤消，統由工商部設立之上海及天津商品檢驗局辦理。未幾復於漢口、青島、廣州，次第設局。再各地商品檢驗局應事實上之需要，酌設分處。至是，我國商品檢驗事業，其組織乃由散漫的而成為有系統的，故目之為第二時

期。茲將現有局處及檢驗之商品列表於后。

各地商品檢驗局成立年月及檢驗商品一覽表

局處名稱	成立年月	實施檢查之商品	備註
上海商品檢驗局	十八年三月	棉花桐油牲畜產品生絲糖品荳類肥料蜜餞茶葉蠶種植物油 類植物病蟲害火酒牛羊皮芝蔴	
寧波分處	十八年九月	棉花	
南京分處	十九年十月	牲畜正副產品	
漢口商品檢驗局	十八年六月	棉花桐油牲畜產品茶葉牛羊皮火酒蔴類芝蔴粉	
沙市分處	十八年九月	棉花	
萬縣分處	二十年五月	桐油	
武穴分處	二十四年七月	蔴類	
重慶分處	二十五年四月	桐油牲畜產品	
青島商品檢驗局	十八年八月	牲畜產品荳類油類糖品菸葉蠶蜂肥料棉花蠶種火酒蔴粉核 桃核桃仁杏仁	
濟南分處	十九年一月	棉花	
天津商品檢驗局	十八年八月	棉花牲畜產品糖品肥料蜜蜂荳類茶類火酒	
廣州商品檢驗局	十九年六月	牲畜產品菸葉桂皮糖品肥料苗木種子菓類水產品	二十五年十月恢復

梧州分處	二十年二月	桐油性畜產品	暫停工作
福州分處	二十年一月	肥料	暫停工作
廈門分處	二十年一月	肥料	暫停工作
江門分處	二十年一月	肥料水產品菓類	
汕頭分處	二十年一月	肥料水產品	
香港辦事處	二十年一月		

第三節 上海商品檢驗局之檢驗種類

上海一埠對外貿易，占全國貿易總額之半，故檢驗之商品，亦以上海商品檢驗局為最多。當民國十八年滬局創辦之初，檢驗商品，僅及棉花、火腿、豬油、生絲等數種。此後隨檢政之發展，添驗物品，日益繁多，迄至民國二十五年六月，已不下百餘種。茲將檢驗種類及其目的，列表說明如次：

品名	檢驗項目	檢驗目的	檢驗費額	備註
棉花	水分雜質	剷除攪水攪雜，弊改進	每公担 ○·一〇元	
紅茶	品質水份灰份	一、規正輸出茶類之標準 二、禁止劣茶類之輸出 三、改善輸出茶類之品質	又 ○·二二	

第三章 商品檢驗

龍眼	芒果	檸檬	檳榔	柑	蔗類	芝蔴	豆類	花生仁	花生	毛茶等	茶末	茶梗	茶片	磚茶	熟茶
同	同	同	同	病蟲害	水份	水份雜質	水份夾雜物病蟲害	同	品質水份	同	同	同	同	同	同
右	右	右	右					右		右	右	右	右	右	右
同	同	同	同	保護國內農業生產及增進輸物信用	改進品質 提高等級	同	同	同	改進品質 提高國際貿易信用	同	同	同	同	同	同
右	右	右	右	每市担	又	右	右	右	又	右	右	右	右	右	右
又	又	又	又	○·一〇	○·一〇	○·一〇	○·〇五	○·〇三	○·〇六	○·〇四	○·〇八	○·〇八	○·〇八	○·一六	○·二二

國貨貿易實踐

梨	桃	黑 棗	紅 棗	鳳 梨	橄 欖	椰 子	文 旦	無 花 果	皮 康 果	葡 萄	胡 桃	栗	蘋 果	杏 仁	荔 枝
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右
又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又
○·○三	○·○三	○·○五	○·○五	○·○五	○·○五	○·○五	○·○五	○·○五	○·○五	○·○五	○·○五	○·○五	○·○五	○·二○	○·一○

第三章 商品檢驗

國外原置種	國外普通種	國內原置種	國內普通種	菓	蜂	蜂	蔬	其他果品	石	梅	柿	洋	杏	李	枇
同	同	同	毒率	坏	王	聚	菜	同	榴	同	同	桃	同	同	同
右	右	右	取締劣種	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
同	防止劣種輸入	同	暫免收費	同	同	防止國外劣種輸入及改 進國內蜂業	同	同	同	同	同	同	同	同	同
右	每張	右	每張	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右
又	○・〇五	同	○・〇一	又	每個	每框	又	又	又	又	又	又	又	又	又
○・一五	同	右	○・〇一	○・〇三	○・一五	○・〇一	○・〇二	○・〇三	○・〇三	○・〇三	○・〇三	○・〇三	○・〇三	○・〇三	○・〇三
同	同	同	每張貼合格證一分												
右	右	右	每張貼合格證一分												

廠	絲	公量	檢取公正分量為買賣雙方 計算絲值之準繩並改善生 絲質以手續推廣外銷	每包	二·〇〇
韓里絲土絲	公量	同	同	右又	一·〇〇
生	絲	品質	鑑定品質為買賣間之仲 裁並予對外貿易之便利	暫免收費	
毛	織	品質	提高品質	每次	二·〇〇
火	腿	宰前宰後品質包裝	求合衛生使初世界各國 牲畜產品進口條件以維 持及發展對外貿易	每公担	〇·六〇
鹽	肉	同	同	右又	〇·二五
鮮凍牛羊猪肉等	同	同	同	右又	〇·二〇
罐頭食品	同	同	同	右每百罐	〇·一〇
臘	味	同	同	右每公担	〇·五〇
猪	油	同	同	右又	〇·一七
牛	油	品質	同	右又	〇·〇九
乾猪腸衣	同上	同上	同	右又	三·〇〇
鹽猪腸衣	同	同	同	右又	二·三六
乾牛腸衣	同	同	同	右又	一·五〇
鹽牛腸衣	同	同	同	右又	〇·七五

豬	乾	濕	凍	製	鮮	羊	牛	牛	羊	牛	豬	鹽	乾
駝	蛋	蛋	蛋	蛋	蛋			舌	大	大	大	羊	羊
絨	同	同	品質包裝 工廠檢驗	同	品質包裝	同	傳染病及寄生蟲害	同	腸	腸	腸	腸	腸
夾雜物細菌	右	右	同	右	信譽 提高品質以維國際貿易	同	防止牲畜病害傳入	右	同	同	同	同	同
同	同	同	右	同	每千個	右	每頭	右	右	右	右	右	右
右	又	又	每公担	又	○·○四	又	○·○〇	○·一九	○·二〇	○·二〇	○·二〇	又	又
○·四〇	○·二〇	○·一〇	○·一〇	○·〇四	○·〇四	○·一〇	○·〇〇	○·二〇	○·二〇	○·二〇	○·二〇	二·三六	三·〇〇
						同	進口檢驗						
						右							

生水牛皮	其他獸毛	成把馬毛	野禽羽毛	鷄毛	鴨毛	鷄毛	亂猪毛	綿羊絨	野鴨絨	鵝絨	鴨絨	殘山羊絨	散山羊絨	山羊絨	殘駝絨
分級細商包裝	同	品質	同	同	同	雜質等	品質	同	同	同	雜質等	同	同	同	同
	右		右	右	右			右	右	右		右	右	右	右
提高品質改良製法	同	同	同	同	同		同	同	同	同	同	同	同	同	同
又	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右	右
又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又	又
	○·二〇	○·一二	○·七五	○·一二	○·四〇	○·二三	○·一二	○·二〇	○·二二	一·二六	一·二六	○·四〇	○·〇六	○·四〇	○·一二

第四節 檢驗程序

檢驗程序，依商品而略有差異，大致不外報驗、繳費、打樣、領取合格證書等手續。茲將棉花檢驗之程序，誌

麥粉	品質	提高品質防止	品輸入	每公担	○·○四
火酒	品質與分類	鑑別純潔火酒與有毒火酒防止混充次料	每公斗	○·○一	
人造肥料	確定所報保證成分	對於保證成分加以檢査取締保證不實之劣品輸入	每公担	○·○九	
糖品	品質與分級	防止劣品加以分級	暫不收費		
棉子油	同	右同	右又	○·○七	
革蘆油	同	右同	右又	○·○七	
茶油	同	右同	右又	○·○七	
豆油	同	右同	右又	○·○七	
花生油	同	右同	右又	○·一二	
桐油	品質	防止攙假提高品質	又	○·一七	
生山羊皮	同	右同	右又	○·七三	
生黃牛皮	同	右同	右又	○·三〇	

之於后，以示一斑。

一、報驗——商人報驗棉花，先至本局農檢組組務室，領取三聯報驗單，將報驗之物品、商標、包件、式樣、數量、產地、堆在何處、運往何處，一一載明。如屬出口棉花，須填明船名、出口日期，交收單員加蓋本埠、國內、或國外圖章。然後由報驗人攜至會計課，繳納檢驗費，每担六分，由會計課將最後一聯撕下留存（預備領證書時查考），繳費手續完畢，再將報驗單攜至組務課，等候採樣，並將第二聯之報驗單撕下，由報驗人帶回，以便領取證書時核對憑證。

二、扦樣——組務課接到已繳費之報驗單後，即填寫扦樣報告單，並指派扦樣員及工役，隨同報驗人前赴堆棧，由扦樣員將扦樣單所開各項，與原貨核對。如商標、貨物、包件、數量，均無錯誤，立即依據扦樣單上開明之筒數照扦。在扦樣時，扦樣員可任意選擇，報驗人不得欲扦何件，扦取時須將包扦上之號碼抄錄於扦樣號碼附張，藏於棉樣筒內，並於開取之包件上，加蓋圖記，以爲標識。扦樣手續完畢，將各棉樣筒納入帆布袋內，用鎖封鎖，率同工役回局。

三、密碼——扦樣員回局後，除將扦樣情形，填註於扦樣單備考欄後，將扦樣報告單及樣袋中之樣棉，連同鎖鑰，交於密碼室。密碼室接到後，隨將封鎖開啓，取出各樣棉，將筒內之號碼單及扦樣報告單，開明之物品種類，分類編定密碼，交於檢驗室。如報驗之棉花，查係本埠者，在編密碼時，每筒取出樣棉若干，

交品質及品級研究室，分別研究，分發完畢，將編就之密碼單，密送於組務室收藏。

四、烘驗——烘驗室接到棉樣後，由技術員開筒，應將筒上黏貼之密碼及包件號碼，分別記載於烘驗小條紙上。然後由筒之中間，取出棉樣，秤準五十克後，納入鉛絲籃內。倘係機包棉花，須飭局役撕鬆，撕花方法，將秤準之棉樣取出，置於鋪有白紙之黑漆桌上，細細撕鬆後，仍納入鉛絲籃中，並將紙上之碎屑或漏下之花核，如數納於鉛絲籃內。一方面先將烘驗箱溫度校準（計華氏表二百八十度），然後再將棉樣送入烘箱內，歷三十分鐘，翻花一次，共計六十分鐘完畢（其烘箱上置有一、二、三機關三個，使其熱度之升降自如。棉花進箱後，可常在二百八十度，不升不降，期得準確。）取出再秤乾重，逐一記載於烘驗單上，將棉花含水百分數求得記載其確數，詳細復核，由技術員負責簽字後，交於主管技士閱，簽字後，送交組務課。

五、品質品級——品質品級室接到樣棉後，分別取出若干，用科學方法或機械方法，檢驗其品質之長度、整齊、強度及品級之類別，分析檢定後，記載於報告單上，由技士會同簽名，送交組務課。

六、組務——組務課接到密碼單、烘驗單、品質品級報告單，均先呈技正閱看，然後將報驗單與密碼單查核無誤後，交由監查員至堆藏室，將逐批逐筒棉樣核對，再用手探驗其水分，是否與烘驗相符。手續完畢後，由主辦員填寫證書，逐項填明，如合格給予證書，不合格者，給以不合格通知單，由技正簽字後，記

錄於送證簿冊，送交事務處，以便棉商領取，棉商對於檢驗水分，有異議時，欲請求復驗者，須得技正之許可，惟以一次為限。其復驗方法與手續，與報驗相同，故不贅錄。

棉花檢驗請求單 第 號

中華民國 年 月 日	商標		計開	為請求棉花檢驗事啟 所有左列棉花存在 路 棧第 號係于 月 日由 船進口即請 貴組派員前往扦樣檢驗並請 發給憑單為荷此致 實業部上海商品檢驗局農作物檢驗組
	鐵櫃	木架		
	包布大	包布中		
	包布小	包 席		
	担 公	產 棉		
	期 日	出 口		
	名 船	運 棧		
	處 何	往 運		
	備 考			
	請求人 具	地址		

【聲明】

- 一、如欲請求檢驗不在一處之棉花須另者一請求單
- 二、如請求檢驗之棉花必需改包者則應於請求單之備考欄內聲明此項棉花在何處改包並裝貨即號同時聲明

商 號	請求單號數
棉花數量	
請求日期	
【聲明】 一、商人憑此單領取證書或通知單 二、此單如有遺失即須來局聲明並須另具領條加蓋該商號書來圖章存局為憑俟查明後再發給證書或通知單	

25, 5, 1, 30 0

商 號	請求單號數
棉花數量	
請求日期	
會計處存根	

第十八圖 棉花檢驗請求單

實業部上海商品檢驗局 農作物檢驗組

採樣派出單

請求單號數		件數	
報驗商號		重量	公担 公斤
商品名稱		應採筒數	每筒爲市制 斤
產地		採樣員	
商標 或 唛頭		隨帶工役	
		附註	
堆存地點		技正	

中華民國 年 月 日

採樣報告

月 日 午 時 分	派出	月 日 午 時 分	回局
備註			採樣員

(如樣品因故不能採回或有其他情事發生請在備註欄內詳細註明)

25. 9. 25. 5000

實業部上海商品檢驗局農作物檢驗組採樣收據

茲據 第 請求單請求派員採樣以 憑檢 現經採得照章發 給收據以昭鄭重此據	製到 號	商品名稱	
		商標或唛頭	
		採樣數量	
		樣採員	年 月 日

第十九圖 採樣派出單

國 際 貿 易 實 務

1100

實業部上海商品檢驗局

檢驗處
農作物檢驗組
花字第 號

實業部上海商品檢驗局

國內市場買賣適用

試行品質及品級檢驗	
品質	長度 英寸
	整齊
	強度
品級	類別
	級別第 級(級)

水分百分率 % of Moisture	
最高 Max	
最低 Min	

花字第 號

棉花檢驗證書		存根	
發給證書此據 棉花一批經局檢驗合格(檢驗紀錄花字第 年 月 日報驗(報驗單花字第 號) 號) 商於	商標	中華民國 年 月 日	
	包件號碼		
	產地		
	包數		
	重量		
	合格水分		
	%		

花字第

號

棉花檢驗證書				
茲將報驗品類暨檢驗結果分列於右此證 驗右列棉花業經本局檢驗合格行發給證書 商報	報驗品類		檢驗結果	
	商標 或 標記		水分(平均數)	
		包件號碼		
	產地		雜質(總重量)	%
		機包		
	包裝及數量	鐵木	評定備	
		布大		
		中		
	包小		註	
	席包			
麻包				
重量				

中華民國

年

局技
長正

日給

(報驗單花字第

號)

第二十圖

棉花檢驗證書

實業部商標註冊人發給營業出產證

實業部上海商檢局

棉花檢驗

號 第字

實業部上海商檢局

棉花檢驗

號 第字

棉花運銷外國證書存根

標商		請求者 單號 姓名	包裝及數量	重量	水分百分比	年月日	出口日期	載運船名	受貨地點	備考
鐵木	機包									
包布大	包布中	包布小	包席	量重	數分百分水	日月年	期日口出	名船運載	點地貨受	考備

棉花運銷外國證書

實業部上海商品檢驗局局長 棉花檢驗處主任 中華民國 年 月 日	標商	請求者 單號 姓名	包裝及數量	重量	水分百分比	年月日	出口日期	載運船名	受貨地點	備考	
	碼號件包										
	地產	鐵木	機包	量重	數分百分水	日月年	期日口出	名船運載	點地貨受	考備	
	包布大	包布中	包布小	包席	量重	數分百分水	日月年	期日口出	名船運載	點地貨受	考備
	包布大	包布中	包布小	包席	量重	數分百分水	日月年	期日口出	名船運載	點地貨受	考備
	包布大	包布中	包布小	包席	量重	數分百分水	日月年	期日口出	名船運載	點地貨受	考備
	包布大	包布中	包布小	包席	量重	數分百分水	日月年	期日口出	名船運載	點地貨受	考備
	包布大	包布中	包布小	包席	量重	數分百分水	日月年	期日口出	名船運載	點地貨受	考備
	包布大	包布中	包布小	包席	量重	數分百分水	日月年	期日口出	名船運載	點地貨受	考備
	包布大	包布中	包布小	包席	量重	數分百分水	日月年	期日口出	名船運載	點地貨受	考備

如欲將上列包裝更改時應將聲請書連同此證送局核辦

為棉花運銷國外發給證書事今據
 報到第 號檢驗請求單請將左列
 棉花照章檢驗發給證書等情茲驗得該項棉花每百分中
 含水 分認為合格合行發給證書准予出口此證

第二十一圖 棉花運銷外國證書

局驗檢品商海上部業實

驗檢花棉

號 第字

棉花運銷國內證書存根	
商標	請求者姓名
鐵木	包裝及數量
包布大	包布中
包布小	包席
量重	數分百分水
日 月 年	期日口出
名船運載	點地貨受
考 備	

局驗檢品商海上部業實

驗檢花棉

號 第字

棉花運銷國內證書	
商標	請求者姓名
鐵木	包裝及數量
包布大	包布中
包布小	包席
量重	數分百分水
日 月 年	期日口出
名船運載	點地貨受
考 備	

為棉花運銷國內發給證書事今據
報到第
號檢驗請求單請將左列
棉花照章檢驗發給證書等情茲驗得該項棉花每百分中
含水 分認為合格合行發給證書准予運銷國內此證

實業部上海商品檢驗局局長
棉花檢驗處主任

中華民國 年 月 日

字 第

如將上列包裝更改時應將聲請書連同此證送局核辦

號

部業實府政民國
局驗檢品商海上
驗檢物作農

棉花水分不合格通知單

	商號驗報	
	號數	單請求
	標商	
	地產	
	包機鐵	包架木
	包包包	包包包
	量重	
(%)	均平總	水分
(%)	最高	
(%)	最低	
	棉樣中	
	附註	

實業部上海商品檢驗局局長

農作物檢驗組技正

中華民國 年 月 日 給

第三章 商品檢驗

101

第二十三圖 棉花水分不合格通知單

棉茶豆 花菓類 芝蔴 燕類	案奉	貴組第	號	檢驗不合通知單內開敝呈驗	不能合格等因茲遵照
		貴組	檢驗規程第	條之規定請求覆驗此致	
		實業部上海商品檢驗局			
		農作物檢驗組			
	中華民國				
	年				
	月	請求人			
	日	具			

第二十四圖 請求覆驗單

第四章 出口商品之包裝

出口包裝之目的——出口包裝之種類——出口包裝之要件

——出口包裝之標記

第一節 出口包裝之目的

大概輸出貨物之運往遠洋國家者，須經長時期之運送。如其包裝不善，易致發生種種傷害，結果惹起貨物退回或要求賠償損失等瑣事，輸出商之信用，因此墮落。職是之故，在歐美諸國，關於出口包裝 (export packing) 之研究，素為貿易界所重視，時有關於此方面之展覽會競技會的舉行，包裝方法及材料之懸賞募集

等。此外尚有包裝專家(Packer)者，為一般輸出港所盛行。

出口商品包裝之目的，在求以最少經費，充份的包裝輸出貨物，使於長途之海外運送中，完成貨物保護之責任。是故我人對於輸出貨物之包裝，不得不充份考量下列各點：

- 第一、從事研究包裝貨物之性質形狀，依此採擇最適切的包裝方法。
- 第二、包裝材料之選擇，固證勿論，至其配合結果，亦須適應出口貨物之包裝。
- 第三、在考慮搬運及處置之便利上，適宜按排包內之貨物，再一個容積，務求適度之重量。
- 第四、關於包裝費用，必須加以精審的研究與調查。
- 第五、關於需要囤集散之同類貨物的包裝，研究之並應用其習慣方法。
- 第六、調查包裝與通關之關係，以免輸出入地點通關上之不便。
- 第七、關於包裝印件及標記，尤須熟知本國及關係國之法規慣例。

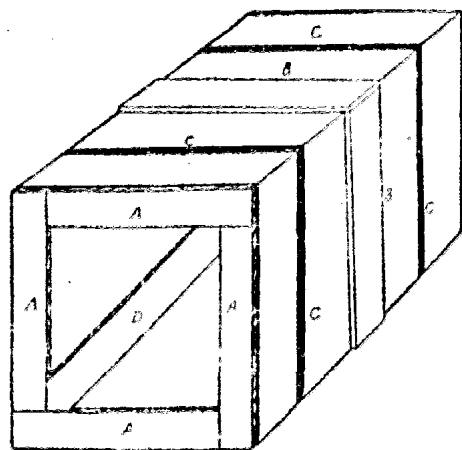
第二節 出口包裝之種類

出口包裝，大別之可分內裝與外裝二類。內裝(inner Protection)者，主要者係指一包裝物所收容之各個小包裝而言；外裝(outer Protection)者，總括一包裝物之外部包裝而言。內裝，依包裝之貨物性質，可以應用包裝、填充、捆紮等方法，種類繁多，不勝枚舉，而且有種貨物，全然全裝不必要者，亦復不少。外裝所以預防貨

物變質、腐敗、破損等患，保全貨物之數量，整潔貨物之外觀，以期適合運送、保管及攜帶之便利，外裝、依貨物之種類形狀，具有一定之狀態，大體上，可以分爲包裝貨物與無包裝貨物兩大類；前者更依容器之種類，分爲（一）箱裝、（二）捆裝及包裝、（三）袋裝、（四）桶裝、（五）罐裝、壘裝、壺裝等數種。

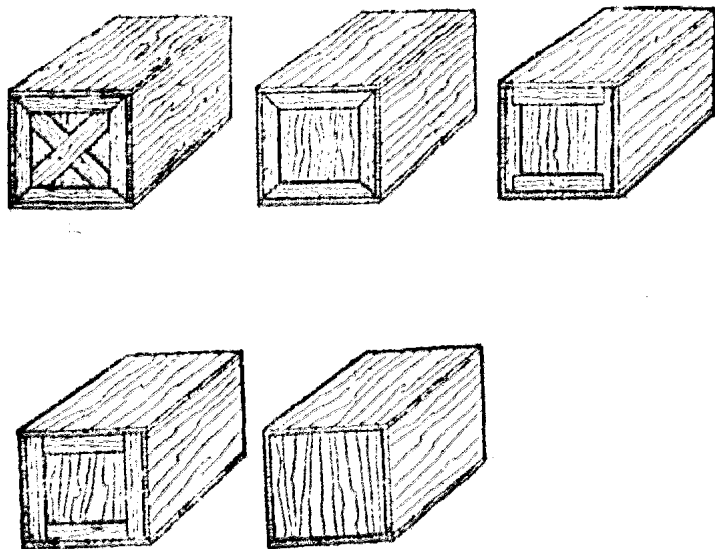
（一）箱裝 (casing) —— 主要者爲木箱 (wooden case)，爲各國貿易界所廣用，所用箱材，依貨物之種類而不同。裝貨箱子之木質，須選輕柔而富有彈力，不含樹脂而不吸收濕氣者爲宜，用以構造耐長途海外運送之輸出箱 (seaworthy case)。此類箱子，適於收容貨物並加釘住者。箱之外部，依貨物之種類如何，可打橫木，或捲以鐵帶或鐵綫，爲防止箱裝貨物之破壞與搖動起見，箱內可加填塞材料。如係高貴物品，可先用二重絲綢包裹之，木箱內襯以亞鉛內箱 (tin lining)，以保護內包貨物。此種木箱，謂之 tin lined case 或 zinc lined case。茶之包裝，最忌濕氣侵入，故箱內鋪以鉛皮 (tin lead)，箱外更裹以草蓆，謂之茶箱 (chest)。再者，有種機械類或車輛類之包裝，不用木箱而用條板箱 (crate) 或格子箱 (skeleton case) 可以窺見其內容者，亦復不少。

圖五十二第 輸箱裝構造圖

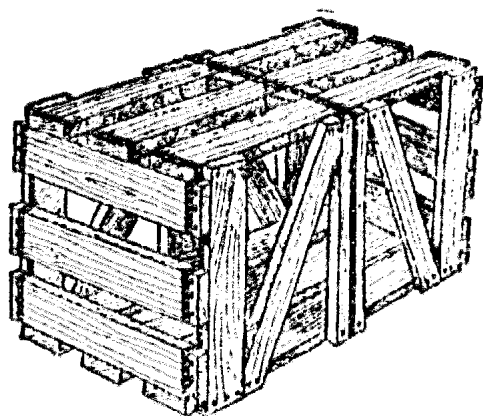


- A.....額板(double cleat)
- B.....狹板(batten)
- C.....鐵帶(iron band)
- D.....對角版(diagonal brace)

圖六十二第 各種出口箱裝樣式



普通出口箱裝其長為闊之一倍高約闊之五分之四



第十二圖 格子箱式樣

(一) 捆裝及包裝 (balling) —— 用麻布或蓆，係單裝或二重裝之總稱，適用於原棉、原毛、棉紗、粗布、洋紙等類。在此包裝之中，有壓榨而縮小容積者稱為 *pressed bale*，有以防水材料為內裝而後上捆者，有在重要部份加以橫木或捲以鐵帶者，有以人力裝置而後加以捆紮者。此種包裝，與箱裝一樣，並無一定式樣，依貨物之種類形狀而各不同。譬如綿紗類，除以麻布包之外，再以鐵帶或麻繩緊縛之。輸出砂糖除二重蓆包外，再以藤條束之。洋紙之輸出包裝，壓縮之而以麻布包之，底面夾以木板並捆以鐵帶，謂之夾帶捆裝。此項包裝與箱、桶、罐等不同，為防止水氣侵入起見，其內包物，輒裹以防水布、防水紙及油紙等物。捆包所用麻布，主要者為 *Bengal cloth*，乃以上等黃麻所織成之細布。與 *gunny* 布，同為世界所需用之麻布。其主要產地為印度之孟加拉 (Bengal) 地方，加爾各答為其集散地。草蓆 (*Amper-mat*)，亦可作為砂糖、生絲、食鹽、米穀等類之包裝材料，尤以砂糖為最多。此蓆產於中國粵南一帶，以香港為其集散之地。

(三) 袋裝 (packed in bags) —— 以袋類為外裝之用，大別之可分麻袋 (*gunny bag*) 及布袂 (*sack*) 二種。布袋為麵粉、曹達粉等貨物外裝之用。包裝用之麻袋，主要者以印度孟加拉所產黃麻織成。此項麻袋，有

粗細之別，用以包裝米穀、大豆、砂糖、肥料等粒狀或粉末狀之貨物。

(四) 桶裝——各國輸出商品之用桶裝者，以酒及醬油等流質物為最多。近年水泥亦多利用桶裝。桶裝方面，有裝酒油脂等類之巨型大木桶 (Barrel)，裝水泥、染料等類之中型木桶 (Sack)，以及容量「加侖」以下之小桶等等。木桶，大概由桶板、桶蓋、桶底 (Stave, cap, bottom) 湊成。圓桶 (Tub) 則以杉木製成而施以竹箍。洋桶則以木材製成而裹以鐵皮。各國所用之圓桶，均可滾動自如，攜帶非常便利，即與其他貨物相撞，亦不致損壞桶內貨物。各國對於不同貨物，均用特種桶裝。

(五) 罐裝、瓶裝、壺裝——一般工業及藥材用品，大抵應用上述包裝。在罐之中，有鋼製之 Iron drum，用以裝置苛性曹達、甘油、油脂染料等貨物，有方形及圓形之馬口鐵罐 (can)，用以裝載石油、脂油、油漆、有玻璃瓶 (carboy)，以盛酸醋或其他液體貨物，如硫酸、硝酸等類，則以粗製陶器之壺 (Jar) 作為容器，此外酸素或瓦斯，則裝入鐵製之圓桶 (cylinder) 也。

以上所述，係對包裝貨物而言。至於無包裝貨物，可分散裝及其他無包裝貨物二種。散裝 (cargo in bulk) 之貨物，如大量穀物、礦物、油類、木材，個別包裝，有所困難，且因價值較低，較為不必顧慮毀損等事之發生。其次，此類貨物之運送保管，往往需要特殊設備與較多之機械力，比包裝貨物，可以省去包裝費用，並可節省裝載地位。此類貨物裝載時，由於個別計算之不可能，輒以噸數計之。其他無包裝之貨物，有鋼、鐵、銅、錫之鑄成

各種錠狀、塊狀，或以壓力機作成之板狀、棒狀 (sheet, bar) 鐵線及銅線之環成輪狀及捲成之膠皮等類。再如竹、竹材、鐵竿等類，輒以一定數量，拚之成捆，而不加包裝。最後，活動物類多不包裝而運送。

第三節 出口包裝之要件

大體言之，輸出包裝之方法，視包裝貨物之性質種類而定。此外，如運送機關之種類，運送距離之遠近，經過地氣候風土之不同，運送時期之如何，同類貨物價格之高低，足使包裝材料與方法，有所差異。職是之故，我人對於某一需要地或某輸出貨物所用之實際包裝方法，可採納其地之習慣，買方之指定，或賣買雙方所同意之意旨，是則包裝方法，千變萬化，我人如欲一一加以實地研究，殆為不可能，但不妨就包裝之主要條件，即關於包裝材料之選擇與適宜之包裝方法等項，加以簡要的說明如左。

一 包裝材料之選擇

在貨物包裝方面，第一須視商品之性質而選擇其包裝材料。如材料品質不良，或材料之配合不宜，即使具有巧妙之包裝方法，亦不能發生充份之效果。出口包裝之重要原料，外裝用者有各種箱類、袋類、包布、蓆類、桶類、罐、瓶、壺類等，構成包裝外形之主要包裝材料有繩索、鐵帶、鐵線、釘、藤等捆紮材料。內裝用之材料，有木箱、紙箱、油紙、油布、包裝紙等，至於包內貨物之個別包裝，內襯則有鉛板、馬口鐵板，防濕用者則有錫紙、鉛板，防內

包物之動搖或接觸者，則有紙製充填物（paper padding）紙屑、舊新聞紙及稻草等充填材料。此種材料，依各貨物之包裝種類而適當採擇之。譬如箱材，須擇堅實而少破損或裂開之患者，桶材須擇吸收力少而無接節等是。再者，關於充填材料，亦視內包貨物之性質而定，例如空瓶等類，可用稻草，內封貨物之瓶類，可用紙屑。在某種情形下，可用舊箱、舊桶、舊袋等類舊包裝材料（second hand package），但不能謂為完善之包裝。

二 內外包裝之堅牢

包裝之目的，在乎完全保護包裝之貨物，因此內外包裝之堅牢，認為最重要之條件，大概包裝業者，亦多注意此點。內裝方面，尤其嫌忌熱氣或濕氣之商品，須一個一個，充份的包以油紙布或防水布，再如一包裝內之各個貨物，在取動時易受外部之震動而致變形破損者，尤應注意內裝之充填材料。外裝方面，以求堅牢為主，必須適合出口包裝（seaworthy packing）之條件。今日一般包裝業者，普通在輸出入貨物所不免之弊端，為外裝之不完全。包裝完全時如有失竊事舉發生，例如係解開包裝者，其證據可從外部一望而知，從而受貨人於受貨之際，可以質令運送人賠償損失。關於此點，瑞士輸出鐘表等類之包裝，可稱最為完備。

三 適度之容積及重量

輸往外洋之貨物，大抵裝載船舶裝船之貨物，遠較鐵路運送之貨物為笨重，然我人必須考量船之艙口之大小與起重機械之強弱，依貨物性質所許，作成適當程度之容積與重量。否則易生移動上之種種不便及

意料之外的費用等等。裝船貨物之運費，類多以容積為計算之基礎，是故對於商品形狀雖有變化，似無大碍之包裝，可以充份壓榨之使成較小容積，以圖節省運費。大概運往外國之運費率甚高，其運費本身構成輸出口價目之一有力因素，務必減少容積，以求運送費之低下。例如各國輸出棉花之機器打包，以冀減少容積，即為一例。可是貨物包件過小，不獨有失散之誤，益且包裝費用過鉅，亦不合算。包裝之良惡，有關運費之高低，搬運之難易，以及裝卸之遲速。包裝物之容積及重量，應視內包物之種類而使之大小輕重得宜，尤其同種之貨物，求其趨於同一容積及重量者，對於裝載及通關之際，甚為便利。

四 包裝費用

輸出貨物之包裝，在長途運送中，為預防貨物之破損、盜竊等弊發生之故，隨即要求多額之費用。但包裝費用，失其均衡而要求過多之費用者，足以引起買主之惡感。因此賣主在可能範圍內，務必以最少經費之包裝，保護貨物之安全。包裝費用，依包裝物之種類、性質而不同。依普通雜貨類而言，包裝費用，大致不出原價百分之三。包裝費用之主要者，包括工資、席、包、紙、箱、桶及金屬板等所耗之材料等費用。通常，賣主將此項費用，加在輸出價目之中，所謂「貨價包括包裝費用」(cost including packing)者是也。

第四節 出口包裝之標記

(一)包裝標記之意義及目的——包裝標記 (Labels) 者，附於貨物包裝外部特定記號或文句之總稱也。包裝上附加標記之目的，使貨物運送人或掌管貨物者，得以容易區別，免與其他貨物相混雜，以及同類貨物之中某批與彼批之相混雜，最後使提單持有者易於對照之用。是故勿論包裝如何完全，如不附加此類標記，易致遺失之誤。關於此類損害，不獨運送業者或保險業者，不負何等責任，即在通關上，亦有種種不便。因此，輸出業者，一方面固期包裝之完善，他方面對於包裝之標記，亦應予以不斷之注意。


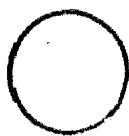


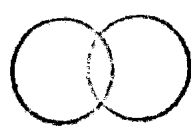






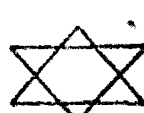


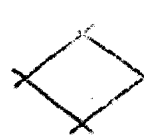
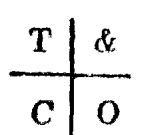


(二)包裝標記之種類——輸出貨物包裝上所用之標記，從目的及用途之觀點，可以分爲：(1)主要標記 main mark (2)附屬標記 counter mark (3)品質標記 quality mark (4)港埠標記 port mark (5)注意標記 care mark 五種。此外尚有關於貨物之重量、容積、生產國名之標記者，亦復不少。一般而言，我人慣稱所謂包裝標記者爲主要標記，其他標記，係補主要標記不備之標記，可謂附屬標記。在外國貿易上，以上標記之總稱，爲包裝標記 (care mark)。

一、主要標記——爲包裝物外部之主要標記，頗多以圖形表示之者，例如菱形、三角形、圓形、十字形、方形等是。圖形之內部上下，輒配以特定之字母。下列各項圖形，爲輸出業者所通用之包裝標記。

此類圖形上所配置之文字，以利用託運人輸出商商號之第一個字母者最多，例如  (C. T. C. over triangle) 代表中國貿易公司 (China Trading Company)  (A. B. C. in Diamond) 代表 Anderson

Brown & Co. 等是。就理論而言，在輸出目的上，亦可以受貨人之商號代表字母，附加於圖形之上。但提貨單係對託運人發出，為金融上之便利起見，前者託運人之記號，較為慣用。至於後者記號例如貨物運往 M M 公

記標之裝包口出 圖八十二第

	方		圓		菱
Square or Box		Circle or Round		Diamond	
	長方		交圓		立菱
Rectangle		Crossed Circles		Upright Diamond	
	六角		橢圓		三角
Hexagon		Oval		Triangle	
	五角		圓內三角		二重三角
Pentagon		Triangle in Circle		Double Triangles	
	十字		心		弁
Cross		Heart		Diamond with Projecting Ends.	
~~~~~					
					
T & C O Shanghai		M M San Francisco		J T C London	

司之第十號定貨者，則可加添 MM 標記 (M M over triangle with 10 in.) 於貨物包裝外面，作為主要標記。

二、附屬標記——在主要標記上附加之記號，以補意義之不足，謂之附屬標記。其用途頗不相同。例如貿易商之同一輸出商品係購自許多生產家者，可在包裝外面，加以附號，以資識別。其次，如以受貨人之商號代表文字為主要標記者，則可以託運人商號代表文字為附屬標記。反之，如以託運人之商號代表文字為主要標記者，則可以受貨人之商行代表文字為附屬標記。例如 A 貿易公司，同時經營 B 公司與 C 公司之貨物，為便於識別起見，可於其主要標記右面，附加 B 與 C 字樣，成為  $\diamond$  與其  $\diamond$  中 B 與 C，就是附屬標記。

三、品質標記——在主要標記下面，另加某種記號，以表示品質之等級者謂之品質標記。例如  $\triangle$  標記上之 A1，為表示上等貨物之記號。

四、商港標記——為表示貨物運往地點之記號。大凡航海輪船，途經各商埠，均在停泊之列。此種記號，可以使人對於貨物之輸出商港一目了然，所以預防過港漏提，或未到先行起貨等禍患。例如 "Chicago Via Seattle" 係表示貨物經西雅圖而向芝加哥行。

五、注添標記——在主要標記之外，再加上種種文句，以促運送關係者或受貨人對於貨物擱置時應行注意之點。

此類文句，大批附加於包裝之側面，俗稱「包邊標記」(sidemark) 至於普通之文字，列舉如左：

- Wife heares, Handle with care 勿受濕氣
- No hooks, Use no hooks 勿用釘子
- Keep dry, Guard against wet 勿受潮
- Keep cool, Stow cool 保持冷氣
- Keep from heat 勿受熱氣
- Stow away from boiler 勿近鍋爐
- Keep out of the sun 勿受陽光
- Open in dark place 黑暗處開啓
- Unpack from bottom 包底開啓
- Keep flat, Stow level 保持平衡
- Stand on end, to be kept upright 保持豎起
- Not to be laid flat, Never lay flat 不可放平
- Not to be stowed below other cargo 不可重壓
- Do not turn-over 不可倒置
- Not to be thrown down 不可拋棄
- This end up, This side up 此處朝上
- Do not drop 切勿下墜



Eng'les; with care 注意已毀物

Perishable Goods 易腐物

Inflammable 易燃物

Explosives 爆發物

此外，依輸往國之規定，必須於貨物外裝上，加上生產國之記號者。例如輸往英領印度、加拿大、澳洲、美國等國之貨物，規定於主要標記之下面，附加“Made in China”字樣。有時輸往國政府強迫記載貨物之淨重量或純重量，則包裝外面，又須附加“Gross”……“Net”……等記號，否則易致惹起輸入國通關上之留難也。

## 第五章 出口商品之裝船

艙位之交涉——貨物裝船手續——特種貨物之裝船

### 第一節 艙位之交涉

出口商爲履行其與海外交易對手所訂立之交易契約起見，對於定購商品，必須依照契約所規定之期間內裝運出口。因此出口商首須注意駛出目的地之船舶，要求必需之艙位 (cargo space)。此種艙位之交涉，即在索取輪船公司之運送契約。我國海外航路，悉由外國輪船公司經營。在海外航路之中，雖有單獨一家輪船公司獨占某航路者，然依大體而言，具有公司船、非公司船、本國船、外國船、同盟船、非同盟船等之輻輳的

# SUTHERLAND INTERNATIONAL DESPATCH

FREIGHT BROKERS, FORWARDING AND INSURANCE AGENTS

11 BROADWAY, NEW YORK

LONDON, LIVERPOOL, MANCHESTER, GLASGOW, GENOA, WINNIPEG AND TORONTO

國際貿易

第二十九圖 海上運送契約(此係由運送經紀人提出而由輪船公司承受者)

二一八

## FREIGHT CONTRACT.

No. 1147

Consolidated Steamship Lines

New York.

We confirm booking made with Mr. Smith

for account of Freshwater Fisheries Company

per S. S. Carthage

expected to sail 5th December, 1921.

for Alexandria

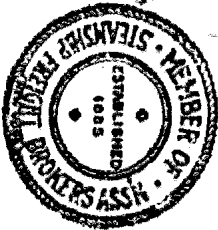
commodity TWO THOUSAND (2000) cases canned salmon

THE TERMS AND CONDITIONS AS EXPRESSED

IN STEAMERS' LOCAL BILL OF LADING FORM

ARE APPLICABLE HEREOF.

ACCEPTED:  
Consolidated S.S. Lines



at rate of TWENTY DOLLARS (\$20.00) per ton of 2240 lbs. or per forty cubic

feet, in ship's option.

Should steamer not pass Sandy Hook before 6 P. M. of expected sailing day (as reported by Maritime Exchange), or should steamer arrive known to be so disabled, as to prevent her sailing within ten days after her expected sailing day, shippers have option of cancelling this contract on giving Agents notice in that effect by noon of the first business day following expected sailing day or announcement of disability.

SUTHERLAND INTERNATIONAL DESPATCH

(Signed)

New York, 1st December, 1921.

Per

競爭。艙位之交涉，大概取決於下列諸原則：（一）在運費計算上最有利益者；（二）提供充份之艙位者；（三）設備、速力、載貨量等之比較優秀者。

艙位之請求，應預選一定船舶，指明所欲裝載之貨物種類，提呈輪船公司，得到輪船公司之承諾後，即可確定。實際上，此種交涉，亦須加以相當注意。蓋海運業務，易受一般經濟狀態之影響而生種種變動。在船舶供給不足狀態下，艙位之獲得，即感不甚容易，出口商為欲在交易契約所規定之裝船期限內獲得艙位起見，往往迫於東奔西走而不可得，有時不得不經船舶經紀人之手而支付較高之運費率；反之，在艙位過多狀態下，各輪船公司間具有激烈的競爭；輪船公司方面，除正常的將運費率減低以外，復有運費攤還之祕密提供等內在的競爭辦法。是故運送者對於選擇艙位，亦費相當的苦心焉。

出口商對於輪船公司之艙位交涉，通常選定最適宜於自己貨物裝運之輪船公司，與之締結契約，規定於每次出口商品之裝運，提供適宜之艙位。一般出口商，關於某航路之艙位的交涉，常一手約定某輪船公司為原則，祇在特別狀態之下從多方面探求之。出口商與輪船公司之艙位，既經交涉圓滿，即可締結海上運送契約；從此契約成立以後，即可隨時向輪船公司，提出正式裝船申請書而由輪船公司記入「艙位簿」(cargo book)，否則易致裝載不足(short shipment)等事情發生。

## 第二節 貨物裝船手續

出口商既選定裝貨船舶，應即確知其啓程日期。輪船方面，一俟載貨日期迫近，必先完成航海必要上之一般的準備，或則晒掃船艙，或則檢查吊具，以便裝載，或則底裝散裝之時，設法隔以木板，或則裝載笨重貨物之設架，或則努力預防裝載貨物及船體之危險等等。託運者對於艙位之交涉，既經圓滿解決，即可開始裝貨手續，至遲應於輪船裝運之最後一日，督促運輸公司，將約定之裝載貨物發出。

### 一 裝船申請書之提出

出口商，可以根據預先交涉之契約，作成裝船申請書（shipping application）註明貨物名稱、數量、包裝記號、包裝號碼、託運者、輸出目的地等項，直接呈輪船公司。再者，貨物於途中須轉換他船裝載，或駛至轉換地點須換沿海貿易輪船裝運者，則在申請書上，應添附海路運送單。輪船公司，於接受申請書後，即發裝貨通知書（shipping order）交與託運者。此項通知書為輪船公司對於本船船長令其裝載指定貨物之命令。託運者以此引渡其貨物。

### 二 裝船貨物之引渡

關於裝船貨物之引渡，乃依（一）輸出各港之從來習慣；（二）各輪船公司裝載上之便利；（三）貨物之種

類、形狀、現在所在地之如何；(四)裝載時期之繁簡等條件之不同，致實際處置方法，有所差異。為說明上之便利起見，我人試以日本橫濱港輪船公司所屬船舶，對於運送貨物之引渡狀況，概述如下。

1. 埠頭引渡——埠頭引渡，大抵係在堆棧或繫船碼頭上行之。託運者取得輪船公司之裝貨通知書後，即督促運輸公司將貨物從現存地點運往輪船公司之受貨場所。輪船公司之關係驗貨人 (Measurer) 將貨物之容積與重量，個別加以檢定而作成容積重量表 (Measurement and weight list) 託運者可將檢定所得，記入裝貨通知書。

受貨以後，埠頭派出之公司受貨人，一方面發出裝貨通知書，另一方面，複查貨物。受貨人之檢點，在乎注意貨物之標記及編號與裝貨通知書所述

No. ....

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

To the Commanding Officer..... S. S. Co's  
Steamer "....."  
Sir—

Please receive on board for..... from Messrs.  
CHINA TRADING CO, the undermentioned goods in good  
order and condition, and grant accompanying receipt:—

Marks & Nos.	Package	Description	Weight and Measurement

For Manager

No. ...., 19.....

Messrs..... S. S. Co.,  
.....

Dear Sirs—

Please grant us SHIPPING ORDER for undermentioned  
goods per S. S..... which is due to call on.....  
to.....

Marks & Nos.	Pkgs.	Description

Yours faithfully,  
CHINA TRADING CO.  
Export Dept.

式書知通貨裝 圖一十三第

式書請申船裝 圖一十三第

是否符合以及包裝之是否完全等。如有發現錯誤，當即加以記號，以便發出有瑕證書。託運者對此特加注意，如有發現此種缺點時，應即設法換入完整無疵者，以便要求取消記號。如此，對於受貨人之引渡終了時，輪船公司即承受一切裝運責任，關於運至船邊之一切費用，所謂裝運費用，向託運者徵收。裝運完畢，即發出船長收貨證 (mate's receipt) 由輪船船側交付託運者。

2. 海上引渡——裝載貨物之輪船，為港灣或船舶上之便利起見，有時停泊於埠頭以外。如是，貨物引渡時，須用舢板。此種狀態，雖稱為海上引渡，然未必含有港外要義。無論如何，輸出入貨物之裝卸，定必於港內行之。海上引渡之手續，與埠頭引渡相似，於埠頭託運者交付貨物，付去費用以後，開始應用駁船裝貨入艙。此時所用駁船，有郵船公司所屬者，稱為郵船駁船，亦即所謂標準駁船者是。然大量貨物裝運時，託運者可用自己或僱傭駁船，視計算上之如何而定。再者，在原則上，關於船舶舷側運送貨物之危險，屬於託運者，因此海上引渡所用駁船之良否，應加以獨特之注意，託運者應用潮水雨水等之防禦裝置。

### 三 船長收貨證

裝貨之時，在船長命令之下，担任船舶轉運事務之一等轉運員 (chief mate)，代理船長料理貨物裝運事宜。彼於接得輪船公司之裝貨通知書後，接收貨物，裝入船艙以內。既畢，即發船長收貨證一紙，以資憑證。此項船長收貨證，通常與裝貨通知書，合成一張，中間騎縫處，蓋有印戳。兩者除正張外，均有副張。裝貨通知書正

張爲船長執管，其副張由輪船公司保管。船長收貨證之正張，交付託運者，其副張則由輪船保管。

引渡之際，關於貨物有否損壞以及包裝若何等事，須經檢定，已如前述。貨物如有瑕疵，例如發現包裝破損致露其內容者，應即記入船長收貨證，謂之有瑕船長收貨證 (foul mate's receipt)。輪船公司憑此而出有瑕提單 (foul bill of lading)。

然此種不完全之提貨單，向銀行押匯時，將招致種種不利。因此託運者在貨物移交之際，發見其疵者，可即向輪船公司交涉，另具貨物毀損證明書 (letter of indemnity) 以防他日發生問題時，輪船公司得以不負責任。同時可以要求另出無瑕船長收貨證 (clean mate's receipt) 也。

### 第三節 特種貨物之裝船

上文所述，爲一般出口商品之裝船手續。至於高貴物品、危險物品、特別重量品、甲板裝貨物、小包貨物等之裝船手續，應加以特別之注意。

No. _____		
Shanghai, _____ 19____		
Received on board		
S. S. " _____ " Voy. No. _____		
for shipment to _____		
from Messrs. _____		
the under-mentioned Goods in apparent good order and condition :-		
Marks & Nos.	Nos. of Packages	Descriptions Measurement &/or Weight
• This Receipt is given subject to the conditions on the Company's B/Ls. Hatch No. _____ In all _____ Packages. <div style="text-align: right;">Chief Officer.</div> (The number of packages to be filled in writing.)		

式證貨收長船圖三十二第



### 一 高貴物品 (Valuable goods)

貨幣、生金銀、寶石、珠玉、有價證券及美術品等高貴貨品，固置勿論，他如絲織品或精巧之醫療機械等貨品，依容積之比率，亦視為高貴貨物。高貴貨物，常須特別之處置。英法等國，規定金銀、金鋼石、時針、寶石，為高價貨物。關於此類高貴物品之裝船，應先在裝船申請書上，註明「高貴物品」字樣，同時將其輸出價值記入。託運者大概依照原價比例，計付運費，同時運送者對其貨物，亦加以特別注意。否則，此項貨物，為共同之安全而遭犧牲，對於託運者，未有海損債權。反之，因犧牲而保持安全狀態下，應付海損債務。此為各國共通之慣例，萬一有事故發生時，殆鮮有注意託運者之利益者。

### 二 危險物品 (dangerous goods)

裝船貨物內，有硝石、硫黃、石油之易於着火、爆發、自然引火者，對於搬運者予以毒害或對於其他共同裝船之貨物，有感染、毒性之危險。例如鎰酸、曹達類之富於腐蝕作用是也。此類貨物，均作危險物品論，須要特別之處置。因此在包裝外面，特指明其名稱、特性、及搬運上注意之文句等，須待輪船公司或船長之許可而後裝載。其次，船主或船長，為共同之安全計，得履行法定手續，於必要時得將其貨物投棄海中，而不負任何損滅之責任。如再船舶與其他貨物被損害時，具有向託運者要求賠償杜失之權利。尤其是火藥及同類爆發物之裝船，須依「火藥類船舶運送及貯藏規則」者，如無適當地位，不准裝運，即得依法裝運，亦須交納特別費用。

### 三 特重物品 (heavy cargo)

特重物品之內，如汽車、機關車及其車輛及機械類等是。關於特重物品之裝船，普通吊貨機不敷應用，因而需用起重機。裝貨時應用起重機者，須付額外費用，在締結運送契約之際，提高其運費率。此外，如鐵道用之鐵軌，裝船時亦須提高運費率。

### 四 甲板裝貨物品 (deck cargo)

船舶載貨，在原則上是裝入艙內。然有種貨物，為船艙所不應或不能收容者，則當裝於甲板上面，例如某種木材、鐵器，及各種酸類、油脂類、酒精類等是。此類貨物之裝載，須由託運者之請求並得輪船公司之承諾方可。船主輒在提貨單上註明「對於甲板上裝載之貨物，不負危險責任」"ship not responsible for risk on deck cargo"或「甲板裝之貨物概由託運者負其危險」"on deck cargo at owner's risk"字樣，以卸除其責任。再如活動物，通常載於甲板上。船舶方面，為此須有收容動物之特殊設備，故對於託運者輒徵特別費用。

### 五 小件貨物 (shipping parcel)

如標本或樣品等類均為小件貨物。其裝船手續與普通貨物相似。於裝船數日前，託運者先向輪船公司陳明意旨，得其承諾。迄至裝貨期間，託運者提呈裝貨申請書（須註明小件貨物字樣）而領取裝貨通知書，經

過通關手續，將貨物移交輪船公司之受貨員，取得船長收貨證。此項船長收貨證，須由託運者前往輪船公司，換取「包裹單」(Parcel receipt)。此項「包裹單」與普通貨物之發行提貨單一樣，為一種小件貨物之裝船提貨單，常載明「本包裹單依提貨單所附之條文而發出」：「The parcel receipt is issued subject to all the conditions of the Company's bill of lading」等字句。

## 第六章 海洋運費率

運費之計算——運費之支付及回扣

### 第一節 運費之計算

出口貨物之運費，依重量品、輕量品等貨物之性質及輸出入地商業習慣的不同，計算方法，隨之差異。運費之計算，大致可分（甲）重量計算法，（乙）容積計算法，（丙）從價計算法，（丁）包運計算法四種。茲特分別說明之如下：

#### （一）重量計算法

出口貨物，如鐵製品礦物等類重量品裝船時，其運費率輒依貨物之重量計算之。輸往美國及其關係地帶之貨物，以二千磅作一噸計算，謂之輕噸 (light ton)；輸往英國及其關係地帶之貨物，則以二千二百四十磅作一噸計算，謂之重噸 (long ton)；運費率則以貨物之計重噸 (weight ton) 每噸納費若干計之。

貨物之秤量，通常以貨物之總量 (gross weight) 計算。凡一批包裝貨物其內容、包裝方法及式樣相同者，則為避免逐一秤量之麻煩起見，可以任選一個或幾個秤之，以計算其平均重量者。

### (一) 容積計算法

除少數貨物，以重量品計之外，一般出口貨物的運費率，乃以容積計算法計之。貨物之容積，以若干立方尺 (cubic foot) 計算，合四十四立方尺為一計量噸 (measure ton)。惟我人應注意者，關於水陸聯運運往美國貨物鐵路運費率，以每百磅納費若干計算。因此，在「水陸聯運提單」(through bill of lading) 上面，海運部份，以計量噸為單位，鐵路運送部份，則以百磅為單位，兩者之運費率，分別計算，其合計數目，代表貨物運費總額。有種國家，例如日本，對於裝運貨物，不易區別其為重量品 (dead weight) 抑輕量品 (light weight) 者，輪船公司方面，往往在重量計算法與容積計算法兩者之中，擇其較為有利者計算其運費率。至於英國之習慣，凡容積一噸之總重量在一五英担 (hundred weight) 合我國標準制五〇・八〇二三五一九公斤) 以下者，作為輕量品計算，在一五英担以上者，則以重量品計算之。

### (三) 從價計算法

出口貨物之中，如生金銀、寶石等類，固置勿論，即絲及絲織品，在裝運時視爲高貴品者，其運費率類多採取從價計算法 (Ad Valorem) 計之。此項運費率，乃以輸出貨物之原價，即輸出原價 (export cost) 爲標準，而以每百金納費幾成表示。例如運往倫敦絲織物之從價運費率爲  $1\frac{1}{2}\%$ ，則提貨單所載貨價如爲一〇〇〇元者，則其運費即爲一七五元。有種國家，例如日本，無論爲歐洲班或爲美洲班之外洋輪船，對於貴重物品之運費率，往從價計算法與容積計算法並用，託運者得任意選定之，譬如運往倫敦絲織品之運費率，具有『從價  $1\frac{1}{2}\%$  或依容積每四十立方尺納費一〇〇元，託運者得自由選定』 ( $1\frac{1}{2}\%$  On Value or  $\$100.00$  Per 40 Cft. Option) 卽爲一例。

### (四) 保運計算法

保運計算法 (infall) 者，卽對於某批裝船貨物的全部，概括的計以若干運費之謂。輪船公司對於裝運貨物之運費率，採取保運計算法者，不外限於下列二種事態。其一，對於如機車等貨物，重量及容積，難以算定者，自裝船港至目的港之運費率，概括確定一數目。此項運費率之算定，可以說是特殊的。其二，輪船公司適用預先規定之最低運費率 (minimum rate) 作爲保運條件。此項計算法，有加以說明之必要。輪船公司，依貨物之種類，預先規定最低運費率。此卽凡裝船貨物之重量或容積不滿一噸，其運額不到規定之最低運

費率者，則不問其重量或容積若何，規定依最低運費率計之。例如日本郵船公司，關於澳洲定期航路雜貨之現行運費率爲一噸（四〇立方尺）納澳幣七十二先令。是則貨物容積不過十八立方尺者，應付運費三十二先令。然輪船公司規定該航路雜貨之最低運費率爲三十六先令，於是上述貨物不得不支付三十六先令之運費矣。在此種狀態下，凡容積在二十立方尺以下之貨物，不論其容積幾何，其運費概以三十六先令計算。是則運費率愈高，保運之限界愈小。譬如就上述事態，假定運費率提高至一噸八十八先令，則具有容積十八立方尺雜貨之運費率應爲四十一·五先令，已超過最低運費率，不合保運之條件矣。通常此項貨物之運費率乃以容積計算法確定之。

## 第二節 運費之支付及回扣

運費之支付方法，具有目的地支付（*payment at destination*）與預先支付（*prepaid*）二種。前者在貨物到達目的地後領取之際支付，後者在貨物裝船完畢換取輪船提單之際支付。兩者之中，目的地支付方法，對於出口商爲有利益；預先支付方法，則對於輪船公司，認爲較有利益也。

依理論而言，規定運費率之無折扣，爲當然之事，然事實上，各輪船公司，爲吸引貨物裝運起見，具有運費回扣（*freight rebate*）之通例。此項運費回扣，可分約定回扣與祕密回扣兩種。約定回扣云者，即對於某航

路一定期間所載貨物運費價額，公然在運送契約上面規定回扣若干成於託運者。此項回扣率，約占運費之5%至10%，大概由各航路之運費同盟（conference）確定之。反之，秘密回扣云者，乃某輪船公司對於特定託運者秘密提供回扣運費之謂。此種秘密回扣，大抵在同一航路具有多數競爭船舶而某輪船公司欲一手吸引所有貨物裝載狀態下行之。此項回扣率及回扣方法，大部締結秘密契約規定之，並勿使他人窺知者也。



國際貿易實踐

## 第七章 海運提單

海運提單之概念——由運提單之作成

### 第一節 海運提單之概念

出口商既與輪船公司締結運送契約，藉以引渡其貨物，在支付預定之運費以後，可以請求輪船公司發行海運提單或曰輪船提單 (ocean bill of lading)。

海運提單，用以證明關係船舶之船主，已經裝載託運者之貨物，且為基於一定條件之下對於到達港指定受貨人交付貨物的有價證券。在原則上海運提單係船舶指揮監督者船長對於託運者發行，是故在船長具有事故時，船主得代理船長作成海運提單。但實際上，船長發行之原則，迨已成為一種確定的形式。因此輪

船公司各部份主任，對於海運提單之發行手續及諸記載事項，必須詳細熟悉，以便代理船長，行使種種職務者。

海運提單，除普通海運提單以外，具有各種特別條件之提單，例如水陸聯運提單、紅提貨單、有瑕提貨單等是。

(一) 普通海運提單——普通海運提單，各輪船公司，對於各航線，應用各種不同的形式。例如日本郵船公司，對於東洋航線，應用全部黑字印之紙；歐洲航線，則用紅字印，並記明 *European Line* 字樣；北美太平洋航線，則用藍字印，同航線經由巴拿馬者，記明 *Eastward Via Panama Canal* 字樣。至於所載內容完全相同。此類法定條件及特定條件，同時載明於運送契約之條文中。普通海運提單，可分有瑕提單 (*Foul B. L.*) 與無瑕提單 (*Clean B. L.*)。前者為受貨後裝船前發行之「受取海運提單」(*received for shipment B. L.*) 後者為裝船終了時發行之「裝船海運提單」(*Shipped B. L.*) 後者為普通慣用之一種。左列一頁即日本郵船公司歐洲航線用「裝船海運提單」之一例。

(1) 水陸聯運提單 (*through bill of lading*)——為便利海陸聯絡運送之貨物而發行者，謂之水陸聯運提單或通車海運提單。此同時為海運提單及鐵道運貨提單。例如運經美國大陸橫斷線 (*Overland Line*) 及同國中部與東部之貨物，以及我國東三省、俄領西伯利亞之貨物，均須發行此種海陸聯運提單。例



送者與第二運送者。作成輸送貨物目的地之運送契約。從此貨物途中可免種種手續，運往輸出目的地。

(三)紅提貨單 (red bill of lading) —— 紅提貨單者，在普通海運提單，記載保險單之條文者，此項保險條文，因用紅色印，故名。原來，此種附帶保險性質的海運提單，在東洋諸國保險思想較為幼稚之處使用，貨主為欲省除對於保險公司之保險費及各種麻煩之故，輪船公司，除一定運費率外，加徵若干保險費，以担保貨物輸送途中所發生之普通海上危險。近年來，由於保險思想之發達以及保險業者競爭之故，此種紅提貨單之使用，殆不多觀矣。

(四)有瑕海運提單 (F ul bill of lading) —— 有瑕提單，係根據有瑕船長收貨證發出。此種提單，與前二者不同者，並不應用特定格式，但用普通紙張記載裝船貨物之瑕疵。例如在提貨單上記載 “5 bales wet original port”, “10 cases loose remailed”, “15 barrels broken and repaired” 等字句，藉以區別將來輪船公司之責任也。

## 第二節 海運提單之作成

海運提單上所配載者，包括(一)船舶之名稱及其國籍，(二)船長姓名，(三)運送貨物之種類、重量、容積、包裝之種類、個數、及記號，(四)託運者或傭船者之姓名或商號，(五)受貨人之姓名或商號，(六)裝貨港及到



達港、(七)運費、(八)發行號碼、(九)作成地及作成年月、(十)運送條件等項。關於最後之運送契約條件中，特殊者大部爲輪船公司之免責條文。關於送貨種類以及當時事情，輪船公司對於貨主要求額外責任，類多在提單之空白欄或裏面之添加用紙，用橡皮印填明之。

各輪船公司或同一輪船公司對於各航線之海運提單的用紙，雖各不同，但其作成方法，大體相同。輪船公司之用紙，單記入前項之記載事項已足。在裝船終了取得船長收貨證後，不久即作成海運提單。海運提單，在貨主起草之慣習，常考慮出口書類利用上之便利者，貨主在金融關係上，尤其是要求裝船書類急速完成，以便押匯者，往往對於輪船公司之緩慢作成表示不滿，因此向輪船公司索取另紙(invoice)記入必要事項，附添於船長收貨證上，以此向輪船公司提出。至其作成方法如左：

(一)裝運貨物，如須於途中換船者，例如由橫濱運往倫敦之貨，駛往倫敦之輪船，須自神戶啓碇者，則貨物運抵神戶，不得不換船也。在此狀態下，貨主除應註明裝貨港及輸出目的地“From Yokohama to London”外，必須附記“to be transhipped into S.S. . . . at Kobe”文句。

(二)包裝標記及包裝號碼，在目的貨物辨別上甚爲重要之故，不許過於簡略。再者同一船舶裝載某批貨物之包裝記號及號碼過多而不能全部容載於提單正面之包裝標記欄時，可以移載於提單之裏面，但在提單上記明“being marked and numbered as per description on the back hereof”等字樣。

(三)貨物之輸出目的港，已在他處明記者，則包裝標記欄內所載之港別標記從略亦可。惟如裝載貨物，於本船之到達港轉往他地時，應將港別標記載入。例如橫濱裝載貨物，運往印度孟買後須轉輪同國之阿里木昔爾 (Amritsar) 省，則除表明運往目的地“From Yokohama to Bombay”外，又須記入“Amritsar Via Bombay”。再如運抵賽特港之貨物，轉送希臘之拜里厄司 (Piræus) 者，可記明“Port Said transit to Piræus”文句。如轉送地預先不明者，可記“Transit”一字，以示貨物通過目的港後轉往他地者。再為交易之便利上，在提單作成如尚不知卸貨地點者，則運往歐洲貨物，載明“Marseilles London Hamburg”輪往爪哇貨物，載明“Java three ports”等字句。此種任選卸貨港貨物 (Optional Cargo) 待確定買主以後，由買主選定之。

(四)運費方面，歐洲行之船舶，多以「英先令」(Shilling) 表示之，北美南美行之船舶，以美元 (Dollar) 表示之，日本對印度行中國行之船舶，以日金 表示之，例如 @100/Per ton, @\$10.50 per ton, @¥12.00 per ton 等是。然運費率以外國貨幣表示之者，未必限於到達時支付，是則必須換日本國貨幣支付之。此項換算率，通常以海運提單作成當日匯兌銀行之即期匯兌率為標準。其次關於運費之支付，如郵船書式所見者，在提單上印有「預先支付」“amount paid in advance”與「到達地支付」“amount payable at destination”二行，支付方法確定後，即取消另一行。運費預先支付者，由輪船公司蓋「預付」(prepaid)



印章，如無此項印章，即視為運費在到達地支付，是則受貨人在未有支付運費以前，不得引渡貨物。再託運者與輪船公司間訂立特別運費率協定者，則在提單上為不欲揭示此項運費率之故，可以記明「運費依協定支付」(freight paid as arranged)字樣。

(五)海運提單，為流通之便宜上，常不記受貨人之姓名，單記入“to be delivered unto order or his or their assigns”文句，成為不記名提單“Order bill of lading”。此項提單，亦須經正常持單人簽證以後，方得在輸入地引渡貨物。海運提單，亦有記名式者，通常註明“to be delivered unto Messrs. .... & Co.,”文句，如是受貨人係經指定，此種純粹記名提單，含有受貨人不得指定代理人之意味，比較上缺乏流通性矣。然有種國家，例如日本，據現行法第六百二十九條規定提單發行者不得禁止證券等背面簽字而做担保，是則記名式之提單，亦有簽證流通之可能性矣。

(六)以受貨人為指定付主狀態下，如不載明受貨人之住址姓名，則在輸入地引渡貨物之際，將感到種種不便。因此輒在提單之空白處，載明受貨人之住址姓名等項，例如“Notify to Messrs. A & Co. No. 10, Wall Street, New York”語句，以便於輪船駛抵目的地後，由彼地輪船公司之代理店預先對受貨人發一通知書也。

(七)海運提單，因其代表貨物之領收證，是以輪船公司，對於單獨一批貨物，祇發一張提單者，不無理由。

但實際上，常為貨主之便利起見，發行二張以上（通常為三張）之提單，列為一組，其中由本船船長執一紙（captain's copy），貨物託運者執一紙（shipper's copy），其餘一紙，由輪船公司保存之。有時，為關稅稽查便利起見，更多發一紙（有發行者之署名）者，惟註明“not negotiable for custom's purpose only”之語句。

貨主既依上述方法，將必要事項記入用紙後，與船長收貨證一併提交輪船公司。公司從事檢閱對照，計算運費，如有發現錯誤，完全更正之，在此由責任者署名。如係預付運費，責任者須換算運費率，如係到達後支付運費者，貨主須交付一定之保證書。輪船公司，在此種由貨主起草發行海運提單狀態下，常附加例如“Not shiable at owner's risk,” “not responsible for breakage”等種種文句，以卸除其責任。

## 第八章 出口商品之通關

報關手續——出口報單之程序——短裝貨物——復出口貨物  
——轉口貨物——改裝貨物——轉運貨物

### 第一節 報關手續

商人呈報貨物出口，須依出口報單之程式，填寫署名，連同下貨單 (shipping order)，提出於海關。下貨單者，商人請求船舶裝貨之文件，分二聯，一聯係船長收貨證其他一聯即下貨單，未經海關蓋印，船舶例禁裝載，海關於編號之後，即簽名蓋印，並批明在何處碼頭查驗字樣，一俟接到驗貨員報告，照稅單計算其正稅附

稅之總額，掣發驗單 (export duty memo)，換繳稅收，與進口程序無異。最後海關發給蓋印下貨單，為出口報關已畢之證。至海關整理報單之方法，則因往外洋或往國內各口而異。往外洋時，海關將報單與商船提出之出口貨單 (export manifest) 互相對勘而整理之。往本國沿岸或內江各口時，則將報單所有貨物，先登記於出口貨總單 (cargo certificate)，然後與出口貨單互相對勘，倘無錯誤，當即將總單並土貨出口收稅單，或已完正稅憑單及土貨免重徵執照，洋貨免重徵執照，或機器廠貨免重徵執照，加封交付船長，令於復進口時，一併呈驗。此項單照，遇有遺失，須預存相當保證金，以俟查復，或所卸之貨，有與總單不符，照章處罰。

## 第二節 出口報單之程式

出口報單程式，如件數、貨名、權度、署名等款，與進口無異，所宜注意者，具有下列三端。

- 一、下貨單之號碼 (shipping order number)，進口報單所載者為提貨單之號數，在此為下貨單之號碼。
- 二、輸出地名，即運貨之目的地，應與貨物包裝上所載者相同。
- 三、在貿易冊中，出口貨之價值為交船價值 (F. O. B. value) 即於原價外，包括運費、佣費，及出口稅之價值 (To include in voice cost, shipping charges and commissions, and export duties)，而運費、佣費，規定照貨物市價加百分之七。故報單所載，應以當地市價 (market value) 之躉售物價 (wholesale price) 為準。

[C-153] 報關行執照號數  
Registration No.

中國海關  
CHINESE MARITIME CUSTOMS.

稅單號數

Duty Memo No.

捐單號數

Tax Memo No.

**2**

(注意) 除有(*)記號者外其餘各項均須由個人填入報單務事現擬對用之報單亦須照填運同報單一併呈請  
NOTE—Except where indicated by (*), all particulars are to be filled in by the Applicant. A Statistical Copy, duplicating the particulars given, must accompany this Application when presented at the Custom House.

土貨出口報單  
EXPORT ABROAD.

To the COMMISSIONER OF CUSTOMS.

請發給下列貨物應納稅項稅單並裝貨准單以便納稅裝貨此上  
Please grant Permit to Ship, for which Duty Memo is required.

報關人 Applicant

貨物原主 Owner of Cargo

運往口岸 Port Shipped to.

土貨原料品 Raw material of Chinese origin—3 土貨製品 Manufacture of Chinese origin—4  
註冊土貨材料廠製品 Manufacture of Chinese origin—privileged factory products—5  
外國材料製品或中外材料混合製品或改包再貨 Manufacture of foreign or partly foreign material or repacked foreign goods—6  
註冊外國材料廠製品或中外材料混合製品—7

出口口岸 Port of Shipment

報關日期 Date of Application [Month] [Day] [Year]

運往之國別 Country of Final Destination

出口船名 Exporting Vessel

旗號及船隻號數 Flag and Vessel No. (*)

下貨單號數 Shipping Order No.

項番 MARKS	件數 No. of PKGS.	貨名 DESCRIPTION OF GOODS.	(*) 掛號辦法 Duty Treatment	見上圖十號 See above	數量單位 UNIT OF QUANTITY.	稅則號數 TARIFF NUMBER.	稅率 DUTY RATE.	數量 QUANTITY.	價值	(*) 出口稅
									國幣 \$	國幣 \$
件數總數 Total Packages										

請在 碼頭驗關  
Please examine at Wharf.

出口稅總數 Total Export Duty

以上各項報關人負責證明無誤  
I hereby certify that the above particulars and figures are correct:

特稅 Special Tax 國幣 \$

報關人簽押  
Signature of Applicant

### 第二節 短裝物貨

凡出口貨已訂運送契約，有因誤時或其他原因，全部不及下船者，俗稱滯裝貨物。亦有一部份未能下船者，俗稱短裝貨物。海關則不論滯裝短裝，凡報關已畢而未出口者，概作為短裝貨物。此項貨物，除當時報告海關，以便於出口貨單上註明短裝字樣外，務於該船出口後二十四小時內，由商船公司或其代理人提出短裝單 memorandum 於海關，方可領請存票，或他日得免重徵。

### 第四節 復出口貨物

復出口貨物之要件 凡華洋貨物復出口，有或領存票或免重征之特別利益，已如上述，惟有二要件，一必須一明原貨，二必須提出有效之蓋印憑據，或蓋印分據。

#### 復出口之種類

一、洋貨復出通商各口，舊例凡呈有蓋印憑據者，或請領存票 *under drawback*，或請免重征，*under E*。概聽商人之便，惟請領存票時，進出檢查，常較請免重征者為嚴重，正當商人鮮有請領存票者，故於民國三年四月改正，除大連灣等處外，一律改給免重征執照。

原 貨 出 口 證

單 報 口 出 復 欄七十三號

1154

# 原 貨 出 口

Pass No. _____

CUSTOMS NO. _____

To the

S/O No. _____

Shanghai, _____

193 _____

Vessel " _____ " for _____

Applicants: _____

SIR

Please grant permit to SHIP, for which E. C. is required.

Marks and Numbers	Pkgs.	Description of Goods	Pieces	Weight			Measure		Value		Importer's Name	Import Vessel	
				Picols.	Ces.	lb.	In.	Yds	Hk.	Tls.		Name	Customs No.	Date of Entry.

Examined by _____

For _____

APPENDIX No. 20 (b).

商號 海關出口及轉口稅繳納證

Name of Applicant  
EXPORT/INTERPORT DUTY MEMO.

船名 Name of Vessel	下貨單號數 S/O No.	海關掛號 Vessel's No.	稅項	稅銀數目 國幣 \$						
	貨色 Description of Goods	件數 No. of Pkgs.		出口稅 Export Duty	萬	千	百	十	圓	角	分
00000		1	轉口稅及轉口附稅 Interport Duty and Interport Surtax							
			特稅 Special Tax							
		海關收稅處戳記								

此證由商人持呈海關收稅處核對後發給

商號 海關出口及轉口稅收據

Name of Applicant  
EXPORT/INTERPORT DUTY RECEIPT.

船名 Name of Vessel	下貨單號數 S/O No.	海關掛號 Vessel's No.	稅項	稅銀數目 國幣 \$						
	貨色 Description of Goods	件數 No. of Pkgs.		出口稅 Export Duty	萬	千	百	十	圓	角	分
00000		2	轉口稅及轉口附稅 Interport Duty and Interport Surtax							
			特稅 Special Tax							

此收據一併遞還本關核對印發

商號 海關出口及轉口稅存根

Name of Applicant

船名 Name of Vessel	下貨單號數 S/O No.	海關掛號 Vessel's No.	稅項	稅銀數目 國幣 \$						
	貨色 Description of Goods	件數 No. of Pkgs.		出口稅 Export Duty	萬	千	百	十	圓	角	分
00000		3	轉口稅及轉口附稅 Interport Duty and Interport Surtax							
			特稅 Special Tax							

此存本關稅款備核

商號 海關出口及轉口稅存根

Name of Applicant

船名 Name of Vessel	下貨單號數 S/O No.	海關掛號 Vessel's No.	稅項	稅銀數目 國幣 \$						
	貨色 Description of Goods	件數 No. of Pkgs.		出口稅	萬	千	百	十	圓	角	分
00000		4	轉口稅及轉口附稅							
			特稅							

此存本關稅款備核

以上各聯內所載事項除海關掛號及稅銀數目兩項應隨海關關入外餘均應由商人先行填妥連同出口報單一併呈閱

4C-225J

00000

日期  
Date of Application

商號  
Name of Applicant

船名  
Name of Vessel

海關掛號  
Vessel's No.

下貨單號數  
S/O No.

件數  
No. of Pkgs.

貨色  
Description of Goods

國幣 \$

出口稅  
Export Duty

轉口稅及轉口附稅  
Interport Duty and Interport Surtax

特稅  
Special Tax

此存根由商人繳留備查



二、洋貨復出外洋，在該貨進口後三年以內，即蓋印原據有效者，准領存票，未過期者，准予無稅通過。

三、土貨復出通商各口，舊例凡呈有蓋印憑據，准領存票或請免重征，因此爲復進口半稅之存票，故亦稱半稅存票，積弊相沿，影射至夥，亦于民國三年四月一律改正，除大連灣等處外，概行發給免重徵執照。

四、土貨復出外洋，在該貨進口後一年以內，即蓋印憑據有效者，准予請領半稅存票。

復出口之程序 復出口報關順序，與出口大致相類，惟下貨單外，更須提出蓋印憑據，至呈請事由，或

請領存票，或請免重徵執照，分別填註可耳。

## 第五節 轉口貨物

轉口貨物之義，係以出口爲目的而暫行上陸之貨物，與通行貨物 *through cargo* 略異，何則，通行貨物，不過由此船駁貨于彼船，轉口貨物，則業已上陸，特其目的不爲行銷而爲出口，必履行進口及復出口之程序，于商人至爲不利，故海關定例，對於此項貨物，自上陸日期起算，轉輪外國者，以二週爲限，轉運國內通商各口者，以六日爲限，准其呈報轉口。

轉口報單者，以一種程式，履行進出口兩種程序，故須備正副保單，並將進口必須之提貨單，與出口必須之下貨單，同時提出于海關，填入進口商船之號碼，如係通行貨物呈報轉口者，無庸查驗，但駁貨船隻之往來，

● 國 稅 貨 單 第 四

單 報 口 轉 國 八 十 三 第

轉 口

# TRANSHIPMENT.

11526

CUSTOMS NO _____ S/O No. _____  
To the COMMISSIONER OF CUSTOMS. _____  
Vessel _____ from _____  
To Vessel _____ for _____  
Applicants: _____  
193 _____  
Shanghai, _____  
Sir,

Please grant Permit to TRANSHIP

B/L No.	Marks	Packages	Description of Goods.	Pieces.	Weight			Value	D U T Y (To be filled in by the Customs.)					
					Piculs.	Cts.	Hk. Tls.		Hk. Taels.	m.	c.	c.		
			Examine if Necessary at _____											
			_____ Wharf											
Duty.....														
Wharfage Dues.....														
Per .....														
Total.....														

須受關吏之指揮監督，如係已上陸之貨物呈報轉口者，照章查驗後，並須將保單，與出口艙單，或出口貨總單對照，彼此相符，呈報者始得領取蓋印之提貨單及下貨單，為轉口程序已畢之證。

以上所述轉口辦法，係以國內通商各口間，或通商各口與外洋各口岸為限，其轉口輸往不開港地方者，及由大連灣轉口之貨物輸入通商各口者，例須完納進口正稅。

## 第六節 改裝貨物

凡以輸出外國為目的之復進口土貨，有因包皮破損而改裝者，亦有因包皮之不整齊完備而改裝者，須將貨名、貨量、件數、標識、號碼、呈報者之姓名或店號，及進口日期等款，一一載明，呈請于海關，海關派員查驗，貨單相符，乃憑驗貨員之報告，給予准單。

以上准單，既附屬於特定之商人及貨物，故當然禁止移轉，於呈報出口時，連同報單提出海關，以憑查核，其有改裝貨物分作數次出口者，並須載明原來件數，以資對照。

凡經過上述程序之改裝貨物，在一年限內復出口者，免其重徵出口正稅，並有請領復進口半稅存票之權利，如私自拆貨夾帶，或於改裝時抽換別物，混作原貨出口者，一經查出，所有報復出口之貨，應受充公之處分。

## 第七節 轉運貨物

轉運之義，係貨物非以直接對外貿易之目的而行動之意，我國各口，多為訂約開港，初不限于沿海內江內港，所在皆是，且外人通航之權，亦既暢行無阻，故貨物轉運辦法，並不因路之有水陸，水之有沿海內河而異，特以轉運地方之是否通商口岸而有不同，茲分類如左：

通商口岸間之轉運 內分航路轉運與鐵路轉運兩項。

(一) 通商口岸間航路轉運 此項運輸貨物有四種：

一、已完進口稅之洋貨，由本國此口轉運至彼口，凡請有洋貨免重徵執照者皆屬之，今在起運之口，作洋貨復出口辦理，在運到之口，作洋貨進口辦理。

三、已完出口稅之華洋機器廠貨，由本國此口轉運彼口，凡請有機器廠貨運赴各口免重徵執照，通稱機器廠貨出口者，及請有轉赴各口免重徵執照，通稱機器廠貨復出口者皆屬之。

三、已完出口稅之土貨，由本國此口轉運彼口，凡請有土貨出口收稅單，應完復進口半稅者皆屬之，今在起運之口，作土貨復出口辦理，在運到之口，作土貨進口辦理。

四、已完出口正稅及復進口半稅之土貨，由本國此口轉運彼口，凡請有土貨免重徵執照者皆屬之，今在

起運之口，作土貨復出口辦理，在運到之口，作土貨進口辦理。

以上四種，皆爲對內貿易，而非對外貿易，使外人無沿海內江內港運輸之權，則此類轉運業務，固盡屬本國航商所應經營者，而內外貿易之分別，亦復瞭如指掌，惟我國沿岸貿易權早經放棄，故相沿以轉運之實，而託進口復出口之名，施以進口復出口相等之報關手續耳。

(二)通商口岸間鐵路轉運 鐵路轉運請免重徵執照之貨物，今限于特定幹線，蓋陸路四通八達，易滋弊竇，而礙稅權，故未能一律准行，即特准之路，取締亦較航路爲嚴重耳，凡已完稅之洋貨，或機器廠貨，及已完正半兩稅之土貨，均得報請此項免重徵執照，商人應繕具正副兩報單，連同寄貨人聲明貨物清單，由鐵路相當人員簽押，並聲明該貨已入車站棧房候運之旨，提出于海關，聽候批交查驗，單貨相符，正報單交還關署，副報單由車站釐局委員存留後，始准發給免重徵執照，沿途照貨不得分離，名色斤件與照不符，將貨充公，並限一定期間以內，運達指定口岸，將照繳銷，違者除由該商負責外，並處路局以二倍內地半稅之罰金，至報運轉口，即由轉運口岸之海關，派員查驗其海關所發之總單免照，並他項單照，以及鐵路局所發之貨物運費單照等，亦應一併察驗，方可放行。

通商口岸與非通商口岸間之轉運 亦分航路轉運與鐵路轉運兩項。

一、通商口岸與非通商口岸間航路轉運 此項轉運，華洋商民皆得從事，與上項行于通商口岸間者

相同，其略加限制者，不外兩點，沿海須有牌照，內江須有江照，內港須有港照，此航行船隻之限制也，轉運貨物之起卸，限于准起卸貨之處所，不能行于搭客處所，及其他地方，此起卸處所之限制也。至徵稅辦法，因一方面通商口岸，故發生關稅徵課之關係，一方為非通商口岸，故發生內地稅釐徵課之關係，茲分述之。

#### 甲 關稅徵課辦法

洋貨 一、通商口岸轉運非通商口岸，領有免重徵執照者，沿途概不重徵，機器廠貨同。二、由外國口岸逕輸入內國非通商口岸，須赴所經第一處通商口岸完納進口稅。

土貨 一、由非通商口岸運入通商口岸，如沿途未曾經有別處通商口岸者，則于起貨之口，完納進口稅。二、由通商口岸運往非通商口岸，而沿途未曾經有別處通商口岸者，則於落貨之口，完納出口稅，其沿途曾經有通商口岸，于出口稅外，並完納復進口半稅。三、土貨由此非通商口岸運往彼非通商口岸，而沿途曾經有通商口岸者，須赴該口呈報完納進口稅。四、土貨由非通商口岸逕輸外國口岸，須于沿途經過之通商口岸，完納出口稅。

#### 乙 內地稅釐徵課辦法

洋貨及機器廠貨 洋貨領有子口稅單，機器廠貨請有運單者免徵，否則一經離埠，逢關納稅，遇卡抽釐。土貨 領有三聯單者免徵，否則逢關納稅，遇卡抽釐。

一、通商口岸與非通商口岸間之鐵路轉運關稅及內地釐金辦法，均與前項航路轉運相同。

國際貿易實踐



## 第九章 海上保險

出口商品與保險制度——保險者所担保之危險——保險者賠償條件

### 第一節 出口商品與保險制度

在國際貿易上，爲了擔保商品輸送途中危險之故，保險制度的利用，成爲不可缺少的條件。蓋輸出商品，自離輸出商之手迄至達到輸入商之手中間，不知經過多少天然的與人爲的危險，爲防止貨物輸送途中發生危險遭受損失起見，故與保險業者締結保險契約。此種必要的保險，具有海上保險、運送保險、火災保險三種。大概一般輸出貨物，取之於海運，故所謂輸出貨物之保險，殆皆含有海上保險之意味。實際上，輸出貨物之

運送保險及火災保險，係隨附海上保險而言，例如對於北美大陸中部或中國內地運送之貨物，自到達港至內地須經鐵道運送者，應附加運送保險。其次，貨物在輸出地及輸入地倉庫保管期間，爲防火災之危險，應附加火災保險。此類保險，在某種程度，係由海上保險業者兼行。海上保險業者，對於貨物運往到達港更從到達港由鐵路運往最後目的地，固置勿論，即在貨物運抵目的地，受貨人不來領取者則在一週間內外因火災所發生的損害，通常亦允許填補。今日我人所謂輸出商品之保險，係專對海上保險而言。

貿易商品之保險目的，專爲貨物及其希望利益。凡法律所許可之貨物，均得付保，但因價額全然不明，證明困難者，或包裝不完備，必須自己防衛者，保險者得拒絕此項保險契約。希望利益 (imaginary profit) 係指貨物到達目的地轉賣後獲得預想的利益之謂。輸入貨物之目的，亦在依轉賣而得相當利益，然在貨物遭遇海難時，則不獨投於輸入貨物之固有資本，完全喪失，且希望利益，亦因之喪失。是故前者的保險保護，固認爲正常，後者的保險保護，亦認爲妥當，各國法律對此均有規定。希望利益之保險，實際運用上極鮮，依貨物價格而投保，殆已成爲常態矣。

(註一) 保險契約之當事者——約定損害填補的當事者爲保險者 (insurer; underwriter)，其對方約定給付報酬者爲保

險契約者 (policy holder)，有被保險利益而從保險者受取損害填補者，稱爲被保險者 (insured)。保險契約者與被

保險者，未必爲同一個人。依國際交易 C.I.F 契約之常型，關於輸出貨物之保險，貨物出口商處於保險契約者地位，國外

受貨人處於被保險者之地位。有時出口貿易中之保險申請書或保險單並不指明被保險者輸入商之姓名者，甚恐阻礙保險單流通性之故，保險契約者同時以被保險者形式締結保險契約，則經簽證以後被保險利益得隨保險單取得者而轉移，此項被保險利益，由貨主而銀行，由銀行而受貨人，結果使輸入商處於被保險者之地位。

(註二) 危險担保及損害填補——保險者負擔危險，謂之「危險担保」；因負擔此項危險致生損害之賠償謂之「損害填補」。

(註三) 被保險利益——保險契約之目的（船舶、運費、貨物、希望利益）在遭遇一定事故，發生損害後被保險者應有之利益，謂之被保險利益 (insurable interest)。因此，將貨物投付海上保險時則貨物即為保險契約之目的。貨物自身，不能稱為被保險契約。在此狀態下，被保險利益係指被保險者為了對於目的物貨物所締結之保險契約，以免海上危險致生損害之利益而言。

## 第二節 保險者所擔保之危險

保險業者，不問其原因如何，未必担保一切海上危險者。其擔保範圍，具有限制，對於某種危險，須訂特別契約，而於某種危險損害發生時，保險者往往卸除其責任者。是以輸出商應詳細諳悉保險業者（一）所擔保之通常危險，（二）須特約而後擔保之危險，及（三）不擔保之危險。

### （一）保險者担保之通常危險

海上保險業者，對於貨物所擔保之通常危險，具有暴風雨、破船及沉沒、觸礁、衝突、火災、貨物投海等。

**一、暴風雨** 即船舶在航海途中遭遇暴風雨之謂。如貨物之一部因破壞致貨物流出，或波浪侵入船內致生水跡，或船體動搖過甚致貨物破壞等是。此外如利用舢板輸送之際，因暴風雨致激浪衝入舢板內，貨物着潮之危險，亦包括在內。然通常着潮如雨損及因淡水所生之損喪等危險，如未經特約，不在擔保之例。

**二、破船及沉沒** 破船 (ship wreck) 者，表示船舶觸礁破壞而有不可救助之意義；船舶沉入海底，即謂沉沒 (sink)。破船及沉沒，大概由於暴風雨、觸礁、衝突、火災等原因。至於因船舶構造不完全，或載重過甚，不堪航行，或船員之重大過失致發生危險者，應由輪船公司負責，保險者概不擔保。

**三、觸礁** 觸礁 (stranding) 者，即船舶碰着岩礁或其他堅牢物體，一時不得脫險之謂。其原因或由天災，或由失事。如船長因欲保護船舶及貨物之安全故意觸礁者，以及基於船員重大過失以外之觸礁者，均為保險者擔負之危險，至於後者狀態，含有共同海損之性質。

**四、碰撞或衝突 (collision)** 船舶之碰撞，通常具有限制。在船舶與棧橋、防波堤、浮標或其他不動物體相撞致生種種危險為保險者所承認。至於船舶與浮流水雷相撞致生危險時，保險者以之列入免責條文。碰撞之原因，大體基於天災與非人力所能抵抗之環境，相互失誤，及一方失誤三種原因。

**五、火災** 海上保險之火災危險，不僅指直接因火災所蒙之損害，益且因滅火而遭着潮等損害，亦包括

在內。海上火災之起因，不外爆炸及其他天災所引起之自然發火，原因不明之發火，以及船員或第三者故意失誤之發火三種。關於第一原因之火災，為保險者擔負之危險；第二原因之火災，在被保險者地位言之，可以謂為不可抵抗之災禍；第三原因之火災，須視當時之事實真相如何，援用法律或條款審理處置之。例如因汽鍋爆裂及引火貨物引起之火災，依某種國家法律（例如日本商法第六七條）或保險單所記爆炸物條文（*explosion clause*），保險者不負責任，但對於其他貨物之損害，基於不可抗力之原因者，保險者仍有賠償損害之責。

六、貨物拋海（*Jettison*） 船舶在航程中，基於正當理由將貨物或船具拋海之謂。例如船舶在途中遇難或觸礁，為欲減輕船體或船脚以免危險計，將貨物及船具之一部或全部投棄海中。此種貨物拋海，類多視為共同海損性質之故，被保險者必須明知其為基於不可抗力的原因，不若其他海上危險之所有選擇也。

### （二）保險者担保之特約危險

海上保險業者為原則上所不肯而特約擔保之危險，具有盜難、戰亂及其他危險等等。

一、盜難 近代海上貿易，海賊（*pirate*）之危險，甚形猖獗。今日海賊之跋扈區域，日益縮小，乃代以損害較少之竊賊（*theft or pilfer*）。此等盜難，在被保險者觀之，固為不可抗力之危險，但在保險者視

爲人爲的危險，例入免責條文之中。然爲了防備船員、乘客及他人竊取貨物起見，可以增付特別保險費，使保險者擔負危險。一般言之，盜難保險之貨物，大部爲貴重物品，通常在保險時，另加盜難險 (including theft and or pilferage) 也。

二、戰亂 由戰亂及變亂所起之危險，例如拿捕、押取、襲擊、擊沉、封鎖等危險，各國保險單慣常具有 F.O. & S. (free of capture and seizure clause) 免責條文。然被保險者可以視爲不可抵抗之危險，對於戰時危險 (war risks) 特約增加保險費率，使保險者擔保此種危險。此時，保險單中之 F.O. & S. 免責條文，即行抹消。

(註) 戰爭 (war) 含有國際間戰爭之意義，變亂係指內亂 (civil commotion) 及暴動 (riots) 而言。然習慣上「戰爭」一詞，殆同時包含後者之意義。

三、其他危險 除上文所述者外，在原則上保險者並不擔保但可特約擔保之危險，有着潮 (freshwater

破損 (breakage)、漏損 (leakage)、甲板裝貨物投海 (jettison) 及波浪湧入 (washing overboard) 等。雨水原無侵入艙內之可能，此種損害，在英國視爲不堪航船舶裝載之故，保險契約，作爲無效。有種國家，例如日本，對於高價物品如生絲等類，方適用此種保險云。破損之危險，屬於玻璃器及陶磁器等。漏損之危險，關於雜穀油脂等類貨物。此類危險，保險者均歸入免責條文中，但可特約而投保

之也。

### (三) 保險者所不保之危險

海上保險業者，對於某種危險不肯擔保，並免除其損害填補費者，各保險公司，均載明於保險單之免責條文中。茲特將其內容大要說明如下：

(甲) 對於保險當事者，或運送關係者之故意或因重大過失所生之損害，即被保險者、契約者、及其代理人或僱傭人、船長、及其船員水手等因惡意或重大過失所生之損害，保險者概不負責。其中因船長及其船員之惡意或重大過失致生之損害，當然為船主之責任。

(乙) 因貨物包裝之瑕疵所引起之損害，詳言之，依貨物性質固有瑕疵或自然消耗所生之損害，非不可抗力所引起之破損、腐敗、變質，及因包裝不完善或不注意所引起之損害，例如盜難、鼠食、蟲蛀、鈎傷、雨濕，及因包裝破損及混合致生之損害等，均在保險者擔保範圍以外。其中盜難雨濡等危險，可以特約保險之，已於上文提及。

(丙) 因違反法規所生之損害，例如船舶啓碇時，未有航海安全必要之準備及必要之書籍等是。此外，如因迴避官廳檢查及為謀秘密輸出入而逃稅致生之損害，貨物因受檢疫或認為戰時禁制品而遭押收等損失，均為保險者所不肯擔保。

(丁)因船舶航海變更致生之損害，詳言之，因船舶之變更，航路之變更，及航線外航行（船主捨固有航路而航行之謂）所生之損害，保險者得依據航線外航行條款（Deviation Clause）免除其責任。

(戊)貨物所受當然發生之小損害，依保險目的之種類，其損害代價在三%至五%以下時，視為長途航海中自然發生者，保險者慣常不負責任。例如生絲及其他高價物品，織物，洋紙，（以每捆計算）等，米穀，油脂，醬油，砂糖，肥料，及其他通常商品（以每件計算），對於每單位保險額不滿百金者，保險者概不擔負四%以下之損失。此即稱為最小責任額條款（Franchise Clause）。然上述損害，起因於船舶沉沒，火災，觸礁及碰撞者，不在此例。

（註）在上列各項之中，與輸出貨物保險最有關係者厥惟第二項，爰再詳述之。

一、依保險貨物之性質所生之損害，其意即謂因貨物惡劣致生損害，例如米穀因未有乾透或船內空氣惡劣之故，致生潮氣即為一例。此種損害，由貨物性質所致，保險者概不担負填補之責。再貨物於裝船前發現瑕疵者，保險者慣常亦不負責，此項問題，乃與有瑕提單具有關係。

二、因自然消耗所生之損害，此即航海中氣候發生變化，致貨物自然發生消耗作用及損害之謂。例如強性酒類及特種藥品等所生損害是也。

三、非因不可抗力所生之破損及漏損。如陶磁器，玻璃器等易碎物品，以及罐製或瓶裝液體之易漏物品等，保險者通常列入免責事項中。

四、非因不可抗力所生之腐敗，變質，及變色。通常如水果，牛酪，酒類之腐敗，金屬中之銹，染料類之變色而未曾着潮者，通常保險者概不担



保。

五、因包裝差劣所生之損害，即因包裝不良致生脫漏破損等，則雖付破損保險，保險者亦不允許填補損害。例如油類漏損保險，因其容器或包裝之不善，在航海中漏損時，保險者仍不肯填補。

六、因取動疏忽所生之損害，為運送者之責任，通常保險者概不担保。例如因搬貨人及監督者之不力，致貨物破損，例如油類與食品共同堆積，致損壞食料以及帽子箱上堆壓機製等重量品，鈎傷貨物等貨物取動時之忽略所生之損害，保險者概不負責。

七、其他，對於甲板裝貨物，由甲板上所引起之損害，保險者亦不負責賠償之責。再如對於船艙中之損害，非經特約，保險者慣常亦不負責。

### 第三節 保險者賠償條件

保險之目的，因海上危險暴露的程度千差萬別之故，關於保險條件，亦須考量投保貨物之性質、航路、船舶種類、季節、港灣設備、裝船地之商業習慣等，於是當事者間所締結契約，自然不盡相同，通常條件，依保險者所擔負損害填補之種類而定。船舶及貨物因遇海上危險致遭損害以及損害之代價，謂之海損（average），其損害及於貨物全部時，謂之全損（total loss）。海損具有共同海損（general average）與單獨海損（particular average）二種。共同海損者，船長為挽救裝船貨物共同危險計，故意將一部份貨物犧牲致生損失之謂。此種損失，由利害關係人比例的分擔之。關於共同海損之規定，為世界各國所通行者為一八二四年約克·安特衛普共同海損規程（York Antwerp Rules of General Average, 1824）共同海損以外

之海損，屬於單獨海損。此種損害，由利害關係人單獨負擔之。

現在，各國海上保險界所慣行的損害補償條件，具有（一）單獨海損即分損填補，（二）單獨海損不保險為原則，（三）嚴格的限於擔保全損；換言之，分為單獨海損保險（with average）、單獨海損不保險（free of particular average）與全損擔保（total loss only）三種。

### （一）單獨海損保險

單獨海損保險，亦稱分損或分損擔保，其意即謂凡付保險之貨物，對於海上所起一切損害，皆當填補之，無論其為全損、為共同海損，或對於貨物所起之單獨海損，悉任填補之責。惟依法令或保險契約中之約款所當除外者，乃不在此限。例如戰時之危險、航路外航行之危險等，保險單中常訂明不負損害填補之責，如欲保此危險，須另加保險費，方可受其填補。此種保險又謂之全危險擔保（all risks）。

貨物在以單獨海損付保時，原則上不論貨物損害如何細微，保險者具有填補責任。但事實上，無論何種貨物，在輸送途中，多少損害，在所不免，尤其是長途海運，若干小損害，殆為常例，例如因海難致生損害，欲以之區別貨物固有性質所生損害，殆為不可能。因此，使保險者強制的承受此項原則，實屬過甚，當締結契約時，對於某種程度以下之單獨海損，保險者慣常不負責任，此為各國法律所承認的最小責任額制度（franchise）。貨物在航海途中，雖未遭難而為自然之損害，保險者之免責比例，依日本商法規定在保險金額百分之二以

下，但實際上，輒占百分之三至五者。然保險者對於船舶觸礁、沉沒、碰撞、火災所引起之損害，不論損害如何輕微，仍負填補之責，謂之倫敦條款（London Clause）。最小責任之限制，得依當時者特約除去之，例如生絲等高貴物品，可支付額外保險費，撤除此項最小責任之限制。此即稱為無限制分損，通常列入保險單之特約條款中。

最小責任限制，在保險者固得以對於小額損害，免除填補之便宜，而於被保險者處於不利地位。因而保險契約者，對其整批貨物，輒行分批保險法（series of lots），以期減縮損害之最小比例。例如由橫濱運往上海棉織品一千二百捆，保付海上保險額九萬零六百元，其最小責任價額契約規定在百分之四以下，現因途中遇險，假定損失二十捆，價額一千六百元，其損害價額，佔保險額之百分之一。六，保險者得依最小責任限制條文，免除其填補責任。然我人可將一千二百捆，分為十二批，每批百捆，各自分別付保價額八千元，則二十捆之損害，即佔其所付價額百分之二十，保險者不得免除填補責任矣。至於貨物分批之標準，應依貨物種類，載貨港習慣，與保險者當時之契約規定而各異。

## （二）單獨海損不保險

單獨海損不担保之保險契約，即一般所謂 FPA 條件，在原則上關於前記之單獨海損之損害，保險者不負填補之責之謂。除全損以外，不過担保共同海損之分担額及海難救助費用等。然迄至近代，由於商品交

通之發達及海上保險業界競爭之故，在 FPA 條件下保險者填補之範圍，亦較前擴大，除此等海損以外，凡因船舶觸礁、沉沒、火災、碰撞所生之損害，即由倫敦條件所生之損害，保險者亦負填補之責。此種規定之具體化，為一九一二年制定一九二七年修正之倫敦保險者協會貨物條款 (Institute cargo Clause) 中之單獨海損不担保條件 (I. C. C. — F. P. A. Conditions)。依條文所載，因船舶或舢板坐礁、沉沒、火災所起之災，固價勿論，此外對於貨物之裝載、移載、卸除之際所生之損害，保險者依保險金額比例填補之。再如船舶或舢板與其他物體相接觸時致被保貨物受損，以及遭難地因裝卸致貨物受損或需要上陸費、倉庫費、載送費用及其他特別費用時，保險者亦有填補此種損害費之責。是以單獨海損不担保之例，可以打破。除上述以外之海損，例如船舶遭遇颶風，致貨物濡損，或貨物一部份失散等損害，保險者概不負責。因而此項保險費率，較 WPA 之條件低廉二%至四%。反之，在 WA 條件，保險者對於一定比例（四%左右）以下之分損，得據用最小責任條文卸除其填補責任。今日英國之海上貨物保險，WA 條件與 FPA 條件之保險者的責任，幾無多大差別。後者為保險之常型，前者依 FPA 條款之 Lloyd's Form，殆已成為標準的海上保險證券。

### (三) 特殊保險條件

一、全損担保——此種保險條件，稱為 TLO (total loss only) 與 FAA (free of all average) 即，在保險目的物全部損滅，或損害過甚狀態下，保險者才負損害填補之責。此種保險，主要者為船舶保險，貨物

中之水泥、石炭等以及少數危險品等之保險。

二、**全危險担保**——此種保險，慣稱爲 (against all risks) 即對於一切危險之損害，負填補之責之謂。  
日本出口生絲，常締結此種保險契約。然今日所用 all risks 條件，保險者常註明 “the insurance to cover all risks including risks of theft and pilferage, fresh water and sweat, warehouse to warehouse and war risks” 等文句，以限制其填補之範圍。

三、**附加的危險担保**——此即對於 W/A 或 FPA 保險條件所未包含之危險，特約保險者担保之謂。例如戰爭內亂等危險，曝露於輸向國時，則輸往貨物應付戰時保險費以附加兵險 (including war risks) 此種傾向，在歐洲大戰後較爲顯著，由於國際關係之複雜化，保險者之填補範圍，較前擴大。關於 W/A 條件所不担保的「普通危險外之危險」(extraneous risks) 即破損、洩損、遺失、盜竊、鈎傷、油滲、淡水濡、以及甲板裝貨物之投海、海水沖洗等危險，均可增付若干成保險費特約保險者担保之。

國際貿易實錄

## 第十章 海上保險手續

輸出商品之海上保險契約——締結海上保險契約之手續——海上保險單——輸出商品之保險費——預定海上保險

### 第一節 輸出商品之海上保險契約

關於輸出貨物之保險契約，即海上運保險契約，依其（一）載貨船舶之如何，分爲本船契約與駁船契約；（二）契約方法之如何，分爲確定保險契約與豫定保險契約。

（一）本船契約及駁船契約——在本船離開陸地停泊狀態下，關於貨物之裝船或自本船卸貨移搬陸上，必需利用駁船或舢舨。在此狀態下，駁船之危險，慣常視爲個別之危險，需要特別保險契約，稱爲駁船載貨

契約。爲區別起見，我人通常所謂海上貨運保險契約，係指本船契約而言。是故駁船契約，在實際應用上，係附屬於本船契約的性質。駁船契約，又分兩駁船契約與片駁船契約二種：前者担保向本船裝貨及自本船卸貨時駁運之危險，後者僅担保一方面駁運之危險。駁船契約，在原則上係全損担保契約。此種契約，爲了附屬於本船契約的性質，因此，本船契約，如係單獨海損保險，則附帶之兩駁船契約，慣常亦成爲單獨海損保險契約矣。

(二)確定保險契約及豫定保險契約——確定保險契約，即貨主向保險者申請保險契約時，保險者確定通告其契約目的之危險程度之謂，締結此種契約者爲普通之付保契約。反之，豫定保險契約，在保險申請之際，其通告事項之一部或大部未有確定，大概係包括的，締結保險契約。在通常狀態下，對於輸出貨物之海上保險契約，都是本船契約，其契約方法，即確定保險契約。是以此等名稱及駁船契約與豫定保險契約，都是對用名稱。我人普通所謂貨物保險付保手續，即本船契約之手續也。

## 第二節 締結海上保險契約之手續

### (一)保險契約之申請及締結

輸出貨物運送之際，對輪船公司，開始裝船手續，對稅關開始輸出通關手續，同時應對貨物，申請海上保險契約，蓋一俟貨物開始裝船，即有海上事故發生之可能性也。海上保險契約，先從貨主方面，對保險公司，通



告其契約危險程度認爲滿足諸事項而申請契約，得保險公司之承諾而成立。此際當事者間，協定保險費率。

保險契約之申請，本可以口頭或電話行之，毋需一定書式，但保險公司，爲保存後日證據起見，備有一定格式之申請書，以便貨主申請契約時使用。然遇本船啓碇迫近，無充份時間作申請書時，貨主可以電話行之，除得其承諾外，仍須補送申請書。在此，保險者對於保險申請日以前所發生之危險，概不負責。貨主申請保險手續，至遲須於本船啓碇以前辦理完竣。

申請書 (application) 記載必要事項，由契約者署名後，向保險者提出。申請書，通常記載：(一) 保險金額，(二) 保險之目的 (貨物細目)，(三) 保險者負擔之危險 (損害填補種類)，(四) 船名及其種類與啓碇日期，(五) 出發地，經過地，及貨物目的地，(六) 中途換船者舉其換船地，(七) 保險費之支付地點，(八) 保險費率，(九) 保險者，(十) 保險契約者，(十一) 申請保險日期，(十二) 保險單一組份數等事項。此外，與測驗契約之危險程度，具有重大關係之事實，須於申請書中載明。保險契約者，具有告知義務 (duty of declaration) 如因惡意而不盡其義務時，則一旦契約成立以後，保險者得隨時有解除其契約之權利。例如貨物在航海途中須換載他船而貨主於申請保險之際，未有聲明此種事實，則貨物換船時所生一切危險，保險者概不負責。

輸出業者，對於此項申請書，須細心作成，蓋申請書所記載之文字，爲保險公司當局，認爲轉載於保險單之確證的契約文字，尤其是輸出貨物，輒以外國語之慣例爲標準，易生錯誤，輸出業者，尤須注意及之。茲特舉

保險申請書一例如左：

式 查 務 中 險 保 圖 九 十 三 第

No. .... 19 .....

Date .....

Application for Marine Insurance

To The ..... MARINE INSURANCE CO., LTD.

Dear Sirs,

Please issue one original policy and ..... cop^yies

Amount ..... on .....

Conditions:

F. P. A. or W. A. or ..... including .....

per S. S. .... sailing on ..... via .....

from ..... to ..... direct

with transhipment (if any) at .....

Claims payable at .....

Rate of Premium ..... exchange @ .....

Yours faithfully

Signature

(一) 保險金額，通常係按貨物付保當時之價值或加上買主於輸入後販賣希望利益之金額一般價值，以載貨時之票金額，作為其貨物保險金額。至於希望利益之保險金額，大概加上保險金額之一成，合併計算。此項超過保險金額之保險，謂之超過保險 (Overinsurance)。

(二) 付保貨物之細目，通常記載品名、數量、價格、包裝標記、包裝號碼、包裝方法六項，在填寫包裝方法及個數時，最好將兩項等表明。

(三) 損害填補之種類，依貨物種類、性質、包裝之狀態、載貨地點、航路之如何，無論對於 W.A. 之條件或 F.P.A. 之條件，或須附加盜難保險、破損保險、戰時保險等特殊保險者，根據買賣當事者契約條件與保險者折衝進行之。

(四) 船舶之種類，必須表明其為帆船抑汽船。

(五) 在記載船舶之出發港名及貨物到達目的地時，須明示船舶之經過地。例如紐約行貨物之船舶，有經巴拿馬在西雅圖上陸者，如係直航至目的地者，即可註明 "Direct" 字樣。

(六) 載貨船舶，為運送之便利上，於途中須換船者，亦須預先示明其換船地名及船名，例如註明： "With Transshipment at....."

Into S. S....." 等文句是。

(七) 普通以被保險者之營業地為支付地者，則須註明 "Claims Payable at....." 等字句。

(八) 保險費，由保險業者算出記入之。

(九) 保險者姓名，應由自己記入。

(十) 保險契約者之姓名、商號、住所等項，亦應記入。

(十一) 普通申請作成，如以前係得電話申請許可者，應註明申請日期。

(十二) 保險單，對於歐洲行貨物運送者一組需要三張，北美行者二張已足。在前者狀態下，須註明 "Please issue one original"

policy and 2 copies."

貨主既將必要事項記載於保險申請書上，即可提交保險公司。保險公司細加調查，如無誤記脫漏，即表示受理之意。然保險公司為欲表示其承諾起見，隨即出一申請領受書，記入接受號碼年月等後，交付保險申請者。保險公司依此海上保險契約，發行海上保險單。

在貨物保險申請以後，如貨物之一部或全部，未及或殘餘裝載，必需確定代替船舶。關於這事，須報告保險公司，要求在保險單內簽證修正。如申請之際，未有確定載貨船舶者，亦可得保險公司之諒解，俟將來船名確定後，通知保險公司，於保險單內簽明可也。

## (二) 駁船載貨之保險契約

海上輸送之商品，在離陸或上陸時，自然暴露海上危險，至於海上保險契約，保險者依契約所載之責任的範圍內，在原則上係自裝貨港貨物裝入本船時始，至到達港卸取貨物為止，是以本船對於埠頭以外貨物之移動而用駁船輸送貨物所引起之危險，當然為另一問題。貨主如欲保險者担保駁船輸送之危險，須另行締結駁船載貨保險契約。按今日保險界之慣例，祇以裝貨駁船，採用保險外原則，而卸貨駁船，保險者之責任終點，常擴張「安全上陸」(safely landed)一語之解釋，即保險者「在到達港貨物，未有安全上陸，不能卸除其責任」(Until the goods be there discharged and safely landed)之謂。實際上，自本船與陸上間

解船輸送途中所生偶然危險，相當的多，因此凡是需要解船輸送之貨物者，須特約保險者負擔危險，換言之，依照解船危險擔保條款 (Crafts Risk Clause) 如附帶解船載貨保險者，附加 "Including all risks of crafts and boats while loading" 一條，或附帶兩解船保險者，則附加 "Including all risks of craft to and from the vessel" 或 "Including risks from shore to shore" 一條。以解船運貨上陸或自本船載貨上陸，其間係為連續之行爲，且需相當時間，是故在解船航行途中，換載其他解船因而發生危險時，如不特約解船再保險，則保險者對於中斷後之危險，概不負責。

### (三) 關於保險契約應注意之事項

除特約者外，保險者之責任，以接受申請書而承認時，即從契約成立時開始，對於申請日以前所發生之危險，概不負責。因此，保險之申請，須於本船及解船出發以前行之。

保險者，對於甲板裝貨物，除全損及起因於坐礁、火災、衝突、沈沒等分損以外，概不負擔保之責，至於附加的保險條件，亦不過限於貨物拋海、海水衝擊之特約担保。此種甲板裝貨物，常記明於保險單上。至於應裝入艙內之貨物，置於甲板時，須預先通知保險者，如不得其承諾，契約卒歸無效。

保險契約成立後，貨物危險之程度，具有變更時，例如船舶之變更、航路之迂迴等情形，由輪船公司發出通知書或添交保證書，其旨在通知保險公司，得其承諾而不得接受保險單之訂正。然保險公司，對於此種

變更，深恐危險程度增加之故，得以增加保險費率而繼續契約或則解除契約。此項保險契約之解除，祇能在危險變更或增加以後才生效力。再保險公司，自接得危險變更或增加之通知後，如不即刻解除契約，即視為默認矣。

保險契約者，待保險契約成立後，應將保險單，送交受貨人或其代理者，尤其是保險契約者從事押匯者，對受貨人寄出發票時，應將保險者名，保險金額，損害填補之種類等記明。否則保險貨物遭難或卸貨損傷時，受貨人不免遲遲處理，或竟對保險者，不得請求至急損害之填補。

### 第三節 海上保險單

海上保險單 (marine insurance policy) 係保險者對保險契約者請求所發出之證書。海上保險單之形式，各國及各保險者稍有差異，但其記載事項，大致相同。關於貨物保險單之主要記載事項，不外：(一)保險之目的，(二)保險者負擔之危險，(三)保險價格，(四)保險金額，(五)保險費支付地及其支付方法，(六)保險之有效期限，(七)保險契約者之姓名及其商號，(八)保險契約之年月日，(九)保險單之作成地及作成年月，(十)船舶之名稱，國籍，及其種類，裝船港，目的港，及經由港等。

國際貿易上所用貨物保險單，多用英文印刷，保險單上，不外記載保險約款，至在文句空處，記入保險契

約者申請書記載事項，因此保險契約者從保險者受取時，應細心注意各條文是否與申請內容相符合，印刷字句，有否脫漏或謬誤。

保險單，可以同樣的，與其他證券實行簽證讓渡。就 *On* 契約言，在押匯狀態下，保險單未經簽證而交付銀行者，關於保險契約所有一切權利，轉讓於持單人的銀行，銀行以之讓渡受貨人，受貨人更可以之讓與持單人，保持契約所有一切權利。通常貨物之海上保險單，附屬於輪船提單，作為押匯時之担保品，因此為輸出押匯上需要之故，常一組發行幾張保險單者。

(註)保險單記載要件，有法定要件與保險者之特定要件。按日本商法，規定海上貨物保險之法定要件，具有保險之目的、保險者負擔之危險、保險價格、保險金額、保險費之支付方法、保險契約上之姓名及商號、保險契約之年月日、保險單之作成地及作成年月日、船舶之名稱、國籍及種類、裝船港及上陸港等九項。英國海上保險，規定之要件，為以下五項：The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf. The subject matter insured and the risk insured against. The voyage, or period of time or both, as the case may be covered by his insured.

The sum or sum's insured. The name or names of the insurers (The Marine Insurance Act, 1906, S. 23)

THE HIGH SEAS MARINE INSURANCE COMPANY, LTD.

HEAD OFFICE: LEADENHALL STREET, E.C.3

No. _____

S.G. _____

£ _____

Payable in _____

by _____

WHEREAS it hath been proposed to the HIGH SEAS MARINE INSURANCE COMPANY LTD. by

as well as in his or their own name as for and in the name and names of all and every other person or persons to whom the subject matter of this Policy does or may shall appertain in part or in all to make with the said Company the Insurance hereinafter mentioned and described. Now THIS POLICY WITNESSETH that in consideration of the said person or persons effecting this Policy promising to pay to the said Company a Premium at and after the rate of

per cent for such insurance the said Company takes upon itself the burthen of such insurance to the amount of

and promises and agrees with the Insured their Executors Administrators and Assigns in all respects truly to perform and fulfil the Contract contained in this Policy. AND it is hereby agreed and declared that the said insurance shall be and is an Insurance (lost or not lost) at and from

AND it is also agreed and declared that the subject matter of this Policy as between the Insured and the Company so far as concerns this Policy shall be and is as follows upon

- 1. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detention, and the consequences thereof or of any attempt thereof (piracy excepted), and also from all consequences of hostilities or warlike operations, whether before or after declaration of war.
- 2. Warranted free of loss or damage caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances or riots or civil commotions. Should Clause No. 1 be deleted, Clause No. 3 is to operate as part of this Policy.
- 3. 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 peoples.

It is understood and agreed that no claim under this policy will be paid in respect of drugs to which the International Opium Convention of 1912 applies unless

- 1. The drugs shall be expressly declared as such in the policy and the name of the country from which, and the name of the country to which they are consigned shall be specifically stated in the policy and
- 2. The proof of loss is accompanied either by a licence, certificate or authorization issued by the Government of the country to which the drugs are consigned showing that the importation of the consignment into that country has been approved by that Government, or, alternatively, by a licence, certificate or authorization issued by the Government of the country from which the drugs are consigned showing that the export of the consignment to the destination stated has been approved by that Government, and
- 3. The route by which the drugs were conveyed was usual and customary.

in the Ship or Vessel called the

AND the said Company promises and agrees that the Insurance aforesaid shall commence upon the said Freight, Goods and Merchandise from the time when the Goods and Merchandise shall be laden on board the said Ship or Vessel Craft or Boat as above and continue until the said Goods and Merchandise be discharged and safely landed at as above. AND that it shall be lawful for the said Ship or Vessel in the Voyage so insured as aforesaid to proceed and sail to and touch and stay at any Ports or Places whatsoever without prejudice to this Insurance. AND touching the Adventures and Perils which the said Company is contented to bear and does take upon itself in the Voyage so Insured as aforesaid they are of the Seas Men of War Fire Enemies Pirates Rovers Thieves Jettisons Letters of Mart and Counter Mart Surprisals Takings at Sea Arrests Restraints and Detainments of all Kings Princes and People 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 aforesaid subject matter of this Insurance or any part thereof. AND in case of any Loss or Misfortune it shall be lawful to the Insured their Factors Servants and Assigns to sue labour and travel for in and about the Defence Safeguard and Recovery of the aforesaid subject matter of this Insurance or any part thereof without prejudice to this Insurance the charges whereof the said Company will bear in proportion to the sum hereby Insured. AND it is expressly declared and agreed that the acts of the Insurer or Insured in Recovering Saving or Preserving the Property Insured shall not be considered a waiver or acceptance of abandonment. AND it is declared and agreed that Corn Fish Salt Fruit Flour and Seed are warranted free from average unless general or the ship be stranded sunk or burnt; Sugar Tobacco Hemp Flax Hides and Skins are warranted free from average under Five Pounds per Centum; all other Goods are warranted free from average under Three Pounds per Centum unless general or the Ship be stranded sunk or burnt.

In WITNESS whereof the undersigned on behalf of the said Company has hereunto set his hand in _____ day of _____ 19____

Examined _____

Undersigned



#### 第四節 輸出商品之保險費

保險契約成立之時，保險公司對其損害填補之報酬，即接受保險契約者或被保險者之保險費 (insurance premium)。在原則上，保險費係用以交換保險單，因此在一般輸出貿易，保險費係由保險契約者輸出商支付。在此狀態下，關於約定商品之起岸價格，不啻由輸出商墊款矣。保險費如此支付者，例如當事者間成立契約，以保險費之支付，作為交換保險單之證據者，則保險契約，係雙方有價的性質，須自保險費繳付後，才生效力。至於定期交付或貨到支付，除特約者外，保險者對於保險費支付前之損害，概不負責。然一般大保險公司，對於契約頻繁之顧客，為申請保險便利起見，許可登入帳簿，而於月底清理之。

保險費的計算，在日本以保險金額一百元為單位，厘位以下，四捨五入。至於保險金額，除東方貿易以外，類多以輸入國之貨幣表示之，此乃根據當日匯兌銀行即期匯兌率換算之，即先將保險金額，換算成本國金額，然後依此保險金額，算出保險費。

#### 第五節 輸出商品與豫定海上保險

##### (一) 貿易商品之預定保險契約

豫定保險者，即保險契約者與保險者締結契約時對於保險單應記載事項未詳而至得知時隨即通知之謂。關於貨物預定海上保險契約，具有（一）告知事項一部不明，對於個別危險締結單一的契約及（二）多數危險之繼續付保二種。前者例如船名未詳保險（floating policy），航路未詳保險，保險費未詳保險等類，在申請保險之際，對於船名、金額等不能預知，得於將來通知而預先訂立保險契約，例如東京出口商，從神戶，運送上海之貨物，向東京之海上保險公司訂約是。後者為保險申請之際，其中告事項未經確定之保險契約，例如在出口商品交易之際，對其預期之交易總額，一手締結契約，規定在契約金額範圍內輸出商品，不論何時裝載多少，對其裝船貨物之保險，保持有效。普通所謂豫定保險，殆指前者意義而言。此項保險，稱為open cover。依此契約所發行之證券，稱為open policy。此項契約，假定對於歷次裝船貨物之詳細事項，附帶通知義務者，則違反此項契約，即可作為契約無效之原因。至於豫定保險契約之內容，可見如下圖：

# CERTIFICATE OF INSURANCE UNITED STATES LLOYDS, Inc.

Home Office: 3 South William Street, New York

No. B 377579.

NEW YORK, ..... 19.....

WE HEREBY CERTIFY, that on the ..... day of ..... we,

the undersigned, insured under Policy No. **U 810128** made for **EXPORT CORPORATION**

..... Dollars,

on .....

Valued at .....

Per ..... at and from .....

To .....

loss, if any, payable to the order of ..... endorsed on this Certificate, which, upon said payment, is to be surrendered and assigned without recourse. It is understood and agreed that this Certificate represents and takes the place of the Policy, and conveys all the rights of the Original Policy Holder (for collecting any loss or claim) as fully as if the property were covered by a Special Policy, of the form in use by the undersigned, direct to the Holder of this Certificate, and free from any liability for unpaid premiums.

*This Certificate is not valid unless countersigned by*  
**EXPORT CORPORATION,**  
New York

Countersigned by .....

### Marks and Numbers

To cover while at the risk of the assured and in due course of shipment, from the moment the goods leave the store or warehouse at place of shipment, and until delivered at store or warehouse at place of destination, including risk in wharves' stores, but this policy does not cover in any storage store or warehouse wherever situated. Warranted by the Assured that the place of shipment and place of destination named when making reports hereunder shall be deemed the initial place of shipment and final place of destination, so far as concerns this policy.

Covering while on railroads or other land conveyances only against the risks of fire, collision and derailment and flood (meaning rising of navigable waters) and when elsewhere on land only against the risks of fire and flood (meaning rising of navigable waters).

**MACHINERY CLAUSE.** In case of loss or injury to any part of a machine consisting, when complete for sale or use, of several parts, the assured shall only be liable for the insured value of the part lost or damaged.

Including risk of lightening to and from the vessel, each craft or lighter to be considered as if separately insured.

This policy shall not be vitiated by any unintentional error in description of voyage or interest, or by deviation of the vessel from the voyage described, provided the same be communicated to insurers as soon as known to the assured and an additional premium paid if required.

Warranted not to cover the interest of any partnership, corporation, association or person, insurance for whose account would be contrary to the Trading with the Enemy Acts or other statutes or prohibitions of the United States and/or British Governments.

### PREMIUM AND LOSS PAYABLE IN GOLD

The condition of Payment under this Certificate is that all claims shall be reported to Messrs. **BRODRICK, LEITCH & KENDALL, LIMITED**, the Company's Agents at Liverpool (B. 18 Liverpool' & London Chambers), or to any other Agent according to the list on the back of this Certificate, as soon as the goods are landed, or the loss known, to be adjusted according to the usages of British Lloyd's and the special conditions of the contract of insurance.

The Revenue Laws of Great Britain require that this Certificate be stamped within Ten Days after receipt in the United Kingdom, otherwise Loss cannot be collected there. Such stamps to be at expense of assured.

保險者與保險契約者締結契約之先，應先決定交易之可否接受；交易之可否接受，應先測定危險程度之若何。是以載貨船舶不明，保險目的物或金額，不能確定，此項保險契約，因保險之根本要素危險不能測定之故，理論上不免為冒險性質。然以航海業之發達與巨船定期航海之多，實際上，此等都是程度的問題，保險者對於船舶、貨物種類、航路等，亦未始不可相對的測定保險之標準，加以再保險業之發達，使此項危險之轉嫁，成為非常容易，保險者自可安心接受此種保險契約。

預定海上裝險，在保險契約者貿易商之立場觀之，因其具有最低保險費得到最安全保險交易之故，已普遍廣用於貿易界。預定保險，在契約當時，不必對保險者告知未詳事項。貿易商品之賣方或買方，輒以物色世界各地保險市場，選擇最低廉的保險者為有利益。尤其買主方面，以保險費之低廉為理由，每多向裝貨地以外地方之保險公司投保以締結 *Open* 之交易。在輸出商方面，例如契約者營業所與裝貨港分隔兩地，需用解船裝載貨物，途中換船等狀態下，其間陷於無保險狀態。是以關於輸出商品之全程輸送，如無例外的付保狀態，則預定保險，認為最安全之保險交易。此所以此種保險制度，近年盛行於貿易界也。

### (二) 預定保險下送貨之手續

輸出商，處於契約者或被保險者之地位，對於預定保險貨物裝船之際，擔負告知義務者，應將未詳事項，直接告知義務者。如係輸入商擔負此種義務者，則由輸出商代理行之，此乃通常規定於買賣契約之保險條

(CARGO.)  
h

INCORPORATED  
1700

No. 3214x

# Providence Washington Insurance Company of Providence, R. I.

Allen-Iversidge, Inc. ON ACCOUNT OF Whom it may concern

In case of loss, to be paid in funds current in the United States to as per form attached  
Do take Insurance and cause

to be insured, lost or not lost,

as per form attached

Beginning the adventure upon the said goods and merchandise from and immediately following the loading thereof on board of the said vessel, at ..... as aforesaid, unless an earlier time of attachment has been agreed upon in writing and so shall continue and endure until the said goods and merchandise shall be safely landed at ..... as aforesaid, and for any further time which may be agreed upon in writing. AND it shall and may be lawful for the said vessel, in her voyage to proceed and sail to, touch and stay at, any port or place, if thereunto obliged by stress of weather or other unavoidable accident, without prejudice to this Insurance. The said goods and merchandises, hereby insured, are valued (premium included) at

Touching the adventures and perils which the said PROVIDENCE WASHINGTON INSURANCE COMPANY is contented to bear and takes upon itself in this voyage they are of the seas, fires, pirates, rovers, assaulting thieves, jettisons, criminal barotry of the master and mariners (unless the assured on cargo be owner or interested in vessel in whole or in part), and all other like perils and disasters, that have or shall come to the said goods and merchandises, or any part thereof. No risk on shore is covered by this policy unless specifically assumed in writing, but when any risk on shore is so specifically assumed by this policy, it is agreed that if thereby this policy attaches on board railroad cars, the risks of fire, derailment and collision only are covered; and if thereby this policy attaches on board any other land conveyance, or on docks, wharves, or elsewhere on shore, the risks of fire and rising navigable waters or river floods only are covered. AND in case of any loss or misfortune, it shall be lawful and necessary to and for the assured, his or their factors, servants and assigns, to sue, labor and travel for, in and about the defence, safeguard and recovery of the said goods and merchandises, or any part thereof, without prejudice to this insurance; nor shall the acts of the assured or insurers, in recovering, saving and preserving the property insured, in case of disaster, be considered a waiver or an acceptance of an abandonment, and to the charges whereof the said insurance Company will contribute in proportion as the sum hereby insured is to the whole sum at risk.

The consideration for this insurance is hereby fixed at the rate of

AND in case of loss, such loss to be paid in thirty days after proof and adjustment of loss and proof of interest in the said goods or merchandise is exhibited to this company (the amount of the note or notes given for premiums, if unpaid, and all indebtedness of the insured being first deducted), but no partial loss or particular average shall in any case be paid, unless amounting to five per cent. exclusive of charges and expenses incurred for the purpose of ascertaining and proving the loss. Provided always, and it is hereby further agreed, that if the said assured shall have made any other insurance upon the premises aforesaid, prior in day of date to this policy, then the said PROVIDENCE WASHINGTON INSURANCE COMPANY shall be answerable only for so much as the amount of such prior insurance may be deficient towards fully covering the premises hereby insured; and the said PROVIDENCE WASHINGTON INSURANCE COMPANY shall return the premium upon so much of the sum by them insured as they shall be, by such prior insurance, exonerated from. AND in case of any insurance upon the said premises subsequent in day of date to this policy, the said PROVIDENCE WASHINGTON INSURANCE COMPANY shall nevertheless be answerable for the full extent of the sum by them subscribed hereto, without right to claim contribution from such subsequent insurers, and shall accordingly be entitled to retain the premium by them received, in the same manner as if no such subsequent insurance had been made. Other insurance upon the premises aforesaid, of date the same day as this policy, shall be deemed simultaneous herewith; and the said insurance Company shall be answerable for no more than a ratable contribution in the proportion of the sum by them insured to the aggregate of such simultaneous insurance. But it is agreed that the foregoing provisions as to prior, subsequent and simultaneous insurance are applicable only to liability of the said insurance Company while the goods are waterborne and not under the protection of an Insured Bill of Lading or other contract by which the carrier agrees to keep the same insured.

This insurance warranted to be in all cases null and void as concerns loss or damage while on docks, wharves or elsewhere on shore, to the extent of any insurance with any other insurance companies and/or any underwriters (whether effected by the assured or any shipper or buyer from the assured, or by any carrier or bailee), directly or indirectly, absolutely or conditionally covering upon the same property (whether simultaneous herewith or prior or subsequent hereto in date), which at the time of such loss or damage attaches, or which would, except for this policy, attach upon the goods, etc., lost or damaged. It is also agreed that if any goods, etc., lost or damaged be shipped under an Insured Bill of Lading, or if the rate of freight thereon includes insurance, or in case any agreement be made or accepted by the assured with any carrier or bailee by which it is stipulated that such or any carrier or bailee shall have, in case of any loss for which any carrier or bailee (or their underwriter) may be liable, the benefit of any insurance effected by the assured, then and in that event this policy shall be void as regards any liability for such loss hereunder, but this Company in these and all cases of loss or damage by perils insured against shall be liable and owe actual payment for (only) what cannot (and could not in the absence of this insurance) be collected from carriers and/or bailees of property lost or damaged, and/or their insurers, and also shall be chargeable with the direct pecuniary loss to the assured temporarily arising from delay in collection from said carriers and/or bailees and/or insurers; and the advancing (for the purpose only of avoiding such pecuniary loss) of funds to the assured for his protection pending such delay, shall in no case be considered as affecting the question of the final liability of this Company, and as soon

Warranted free of loss or damage caused by strikes, lock-outs, workmen or persons taking part in such strikes; and that a certificate of an Inspector appointed by the Board of Underwriters, or

they are of the seas, fairs, pirates, rovers, starting winds, storms, lightning, fire, and any other perils, and all other like perils and disasters, that have or shall come to the said goods and merchandises, or any part thereof. No risk on shore is covered by this policy unless specifically assumed in writing, but when any risk on shore is so specifically assumed by this policy, it is agreed that if thereby this policy attaches on board railroad cars, the risks of fire, derailment and collision only are covered; and if thereby this policy attaches on board any other land conveyance, or on docks, wharves, or elsewhere on shore, the risks of fire and rising navigable waters or river floods only are covered. AND in case of any loss or misfortune, it shall be lawful and necessary to and for the assured, his or their factors, servants and assigns, to sue, labor and travel for, in and about the defence, safeguard and recovery of the said goods and merchandises, or any part thereof, without prejudice to this insurance; nor shall the acts of the assured or insurers, in recovering, saving and preserving the property insured, in case of disaster, be considered a waiver or an acceptance of an abandonment, and to the charges whereof the said insurance Company will contribute in proportion as the sum hereby insured is to the whole sum at risk.

The consideration for this insurance is hereby fixed at the rate of  
And in case of loss, such loss to be paid in thirty days after proof and adjustment of loss and proof of interest in the said goods or merchandise is exhibited to this company (the amount of the note or notes given for premiums, if unpaid, and all indebtedness of the insured being first deducted), but no partial loss or particular average shall in any case be paid, unless amounting to five per cent. exclusive of charges and expenses incurred for the purpose of ascertaining and proving the loss. Provided always, and it is hereby further agreed, That if the said assured shall have made any other insurance upon the premises aforesaid, prior in day of date to this policy, then the said PROVIDENCE WASHINGTON INSURANCE COMPANY shall be answerable only for so much as the amount of such prior insurance may be deficient towards fully covering the premises hereby insured; and the said PROVIDENCE WASHINGTON INSURANCE COMPANY shall return the premium upon so much of the sum by them insured as they shall be, by such prior insurance, encompassed from. AND in case of any insurance upon the said premises subsequent in day of date to this policy, the said PROVIDENCE WASHINGTON INSURANCE COMPANY shall nevertheless be answerable for the full extent of the sum by them subscribed hereto, without right to claim contribution from such subsequent insurers, and shall accordingly be entitled to retain the premium by them received, in the same manner as if no such subsequent insurance had been made. Other insurance upon the premises aforesaid, of date the same day as this policy, shall be deemed simultaneous herewith; and the said insurance Company shall be answerable for no more than a ratable contribution in the proportion of the sum by them insured to the aggregate of such simultaneous insurance. But it is agreed that the foregoing provisions as to prior, subsequent and simultaneous insurance are applicable only to liability of the said insurance Company while the goods are waterborne and not under the protection of an Insured Bill of Lading or other contract by which the carrier agrees to keep the same insured.

This insurance warranted to be in all cases null and void as concerns loss or damage while on docks, wharves or elsewhere on shore, to the extent of any insurance with any other insurance companies and/or any underwriters (whether effected by the assured or any shipper to or buyer from the assured, or by any carrier or bailee), directly or indirectly, absolutely or conditionally covering upon the same property (whether simultaneous herewith or prior or subsequent hereto in date), which at the time of such loss or damage attaches, or which would, except for this policy, attach upon the goods, etc., lost or damaged. It is also agreed that if any goods, etc., lost or damaged be shipped under an Insured Bill of Lading, or if the rate of freight thereon includes insurance, or in case any agreement be made or accepted by the assured with any carrier or bailee by which it is stipulated that such or any carrier or bailee shall have, in case of any loss for which any carrier or bailee (or their underwriter) may be liable, the benefit of any insurance effected by the assured, then and in that event this policy shall be void as regards any liability for such loss hereunder, but this Company in these and all cases of loss or damage by perils insured against shall be liable and owe actual payment for (only) what cannot (and could not in the absence of this insurance) be collected from carriers and/or bailees of property lost or damaged, and/or their insurers, and also shall be chargeable with the direct pecuniary loss to the assured temporarily arising from delay in collection from said carriers and/or bailees and/or insurers; and the advancing (for the purpose only of avoiding such pecuniary loss) of funds to the assured for his protection pending such delay, shall in no case be considered as affecting the question of the final liability of this Company, and as soon as collection is made from carriers and/or bailees and/or insurers, the assured shall retain only such proportion of the sum or sums so advanced by this Company as will, with the amount collected from carriers and/or bailees and/or insurers, make up the sum of the assured's loss, and the balance of such sum or sums as may have been advanced by this Company shall thereupon be paid back to this Company; but if no such collection can be made from carriers and/or bailees and/or insurers, the assured shall retain so much of said sum or sums which may have been advanced by this Company as shall not exceed the actual liability of this Company thereby established (provided always, the loss shall constitute in other respects a claim under this insurance). It is further agreed that if any goods, etc., lost or damaged shall have been shipped under any agreement whereby any carrier or bailee thereof is given any exemption from liability for loss or damage thereto (whether based on the fact of this insurance or otherwise), this insurance shall be void as to any loss or damage to such goods, etc., while in the possession or custody of such carrier or bailee. In the event of loss or damage, this policy shall be null and void to the extent of any payment made by any carrier or bailee or insurers liable or not, or any payment made by any party in purchase of a claim hereunder, any assignment whatever given by the assured to the contrary notwithstanding.

It is agreed that upon payment of any loss this Company is to be subrogated to all the rights and claims of the assured arising out of such loss, against any persons or corporations whatsoever, either under bills of lading or otherwise; and in case of any agreement or act, past or future, by the assured whereby any right of recovery of the assured, against any persons or corporations is released, lost or prejudiced, which would, except for such agreement or act, pass to this Company upon acceptance of abandonment or payment of loss, then this Company shall not be bound to pay such loss, or to make any advance whatsoever to the assured by reason thereof.

Warranted by the assured free from loss or expense arising from capture, seizure, restraint, detention or destruction, and the consequences thereof, or of any attempt thereat and also from all consequences of riots, insurrections, hostilities or warlike operations, whether before or after declaration of war; and whether lawful or unlawful; and whether by the act of any belligerent nations, or by governments of seceding or revolting states, or by unauthorized or lawless persons therein, or otherwise; and whether occurring in a port of distress or otherwise. Also warranted not to abandon in case of blockade, and free from any expense in consequence thereof, but in the event of blockade to be at liberty to proceed to an open port and there end the voyage. IT IS ALSO AGREED that the property be warranted by the assured free from any charge, damage or loss, which may arise in consequence of a seizure or detention for or on account of any illicit or prohibited trade, or any trade in articles contraband of war, or the violation of any port regulation.

Proofs of loss and all bills of expenses must be approved by the agent of the Company, if there be one at or near the place where the loss occurs or the expenses are incurred, or if there be none in the vicinity, by the correspondent of the National Board of Marine Underwriters; and such agent or correspondent must be represented on all surveys.

No suit or action against this Company for the recovery of any claim by virtue of this policy shall be sustained in any court of law or equity unless commenced within one year from the time loss occurred.

Memorandum. Cement, fish (dried or pickled), goods used for dunnage, green fruit, hay, hops, ice, lime, matches, personal effects, pictures, plaster, salt in bulk, roots, vegetables, and all other articles perishable in their own nature, are warranted by the assured free of particular average; bricks, coal, fire arms and cartridges, fire crackers, fireworks, furniture (and all house furnishing articles), horns, India rubber, iron (manufactured or otherwise), lumber, minerals, marble, wood goods, slate, steel, steel rails, stone and wire of all kinds, are warranted free of claim for damage, but liable for total loss of a part (entire package), if amounting to five per cent.; bags, baggins, beans, bones, boncash, books, burlaps, chick pea, canned goods, cartridges, cigars, cloaks, grain of all kinds, Indian meal, indigo, leaf tobacco, paper in bales, rags and paper stock, rice, salt in bags, seeds, sumac, tin plates, wicker and willow (manufactured or otherwise), fine woods and woodenware, are warranted free of particular average unless caused by stranding, sinking, burning or collision with another vessel and amounting to 10 per cent.; bleaching powders, chemicals, china, crockery, drugs, dyestuffs, fertilizers and guano, fruit (preserved or dried), glass, glassware and other articles, liable to breakage, tobacco stems and musical instruments, are warranted free of particular average unless caused by stranding, sinking, burning or collision with another vessel and amounting to 20 per cent.; bread, flour and sugar are warranted free of particular average under seven per cent.; cassia and cassia buds, coffee, chicke, gunny cloth, hemp, honey, hides and skins, litle, jute, madder, matting, nitrate of soda, oil cake, pepper and pepper shells, saltpetre, straw goods and jute butts, vanilla beans, are warranted free of particular average under 10 per cent.; broom root, jalap and sarsaparilla in sales are warranted free of particular average under 20 per cent.

Not liable for leakage on molasses or other liquids, or for breakage of merchandise (neither of which shall be treated as particular average within the meaning of any franchise in this policy or any rider thereon) unless occasioned by stranding or collision with another vessel.

In case of partial loss by sea damage to dry goods, cutlery or other hardware, the loss shall be ascertained by a separation and sale of the damaged portion only of the contents of the package, and not otherwise; and the same practice shall obtain as to all other merchandise, as far as practicable. In case of loss or injury to any part of a machine, consisting, when complete for sale or use, of several parts, the insurers shall be liable only for the cost of the part lost or damaged. Warranted by the assured free from damage or injury from dampness, change of flavor, or decay, or from being spotted, discolored, musty or mouldy, unless caused by actual contact of sea water with the articles damaged, occasioned by sea perils.

Warranted by the assured that interest insured under this policy shall be loaded under deck.

Warranted by the assured that all claims for loss of or damage to goods insured hereunder shall be promptly reported to the Company.

In the insurance of profits or commissions this Company is not to be liable for a greater amount than it would be under this Policy on the merchandise from which the profits or commission accrue, and is entitled to the same salvage.

If the voyage aforesaid shall have been begun and shall have terminated before the date of this policy, then there shall be no return of premium on account of such termination of the voyage.

PROVISIONS REQUIRED BY LAW TO BE STATED IN THIS POLICY. - This policy is issued under and in pursuance of the laws of the State of Rhode Island relating to Guaranty Surplus and Special Reserve Funds.

In Witness Whereof, the President of the said PROVIDENCE WASHINGTON INSURANCE COMPANY hath hereunto subscribed his name, and caused the same to be attested by its Secretary, but this Policy shall not be valid unless countersigned by

..... Marine Secretary. .... President.  
Countersigned this..... day of..... one thousand nine hundred and.....  
90-56-300-1-01 ..... Agent.

(This is the printed form of marine insurance policy. Coverage applying to the requirements of the particular importer or exporter is endorsed on the policy on typewritten sheets)

FIG. 39.—Open Marine Insurance Policy (Facing page 1-2)

單 險 保 上 海 定 預 備 二 十 四 號

File of loss or damage caused by military, hostilities or warlike operations or their consequences or their effects or their consequences, shall be covered by this policy only if the liability of reinsurer with credit, protection, and heavy charges, shall be made in accordance with the rules of the National Board of Marine Underwriters and has a certificate of an Inspector appointed by the Board of Underwriters, or of a Surveyor appointed by the assured, shall be obtained before the sailing of such vessel.

文之中。

至於告知之程序如下。輸出商於貨物裝船之際，即將貨物之保險價格，包裝號碼及標記，船名，及其出帆日期，發航地及到着地等，通知輸出所在地該保險者之支店或代理店而發。預定保險申請書(declaration under open policy)，保險者支店或其代理店認為許可時即出一預定保險承認書(certificate of insurance under open policy)，直接交付受貨人，內容大抵記載：“We have noted insurance as under in accordance with your declaration under open policy.”等文句，作為告知義務終了之證明。

以預定保險貨物作為担保品，向匯兌銀行請求押匯時，為確知其為預定保險契約之貨物，須作成預定保險保證書(guarantee for open policy)，連同海運提單及其他有關係之單據，交付匯兌銀行。此項證明書，記明貨物已付預定保險之旨。然匯兌銀行，猶未能深信，要求輸出商擔負一切責任者，因而常備一定格式之用紙，分列預定保險契約地，同保險契約者，押匯匯票價額及裝船貨物之保險價額等欄。

匯兌銀行，在接受輸出貨物押匯交易時，為取得裝船書類之一切權利起見，輒插入於貨物受損時銀行得直接要求保險者損害填補一條，蓋保險契約者，同時處於被保險者地位言，如無分列一條時，則匯兌銀行，雖有押匯上之一切權利，但保險金額，仍應付給保險單上之被保險者。

No. .... Tokyo, ..... 19.....

THE JAPAN MARINE INSURANCE CO., LTD.

日本海上保險公司

Messrs.....

We have noted risks in your favour for the interest hereunder mentioned, subject to all printed clauses on the company's form of policy.

本公司對於下列貨物已承認保費之申請事項而締結契約；一切須依本公司海上貨物保險單之條款。

Policy No. 保險單號碼	Name of vessel 船名	Sailing 啟程日	Voyage 航路	Marks and numbers 包裝標記	Quantity 數量	Interest 保險之 目	Condition 填補之 種類	Amount Insured 保險金額	Rate 保險 費率	Premium 保險費	Remarks 備註
			From 特	To 至							



## 第十一章 出口文書

出口文書之種類——重要海運書類概說

### 第一節 出口文書之種類

輸出貿易之必要書類，爲各國貿易界所一般承認者，即海上保險單、海運提單、與出口發票三者，稱爲海運書類 (shipping documents)。海運提單，代表運送貨物物權之證書；海上保險單，爲保險契約存在之證書；出口發票 (export invoice)，爲表示送貨內容並記載交易事項之證書。所謂海運書類，係包括以上三者。有時除必要文書以外，常添加多種附屬文書。至於一般輸出貿易之通用文書，不外左列數種。

## 主要文書

### (一) 提貨單及其代表文書

- 一、提貨單
- 二、提貨單及郵包單 record for parcel received

### (二) 海上保險單及其代表文書

- 一、海上保險單
- 二、保險證明書

### (三) 發票

商用發票 (commercial invoice)

## 附屬文書

### (一) 外事證明書類

- 一、公用送貨單 (official invoice) —— 如領事簽證貨單 (consular invoice) 及稅關送貨單 (custom invoice)
- 二、輸出特許證明書 (certificate of export)
- 三、原產地證明書 (certificate of origin)

### (二) 商業發票附屬書類

- 一、各種清單 (specifications 及容積單量表 (measurement and weight list))
- 二、欠單及存單 (debit note and credit note)
- 三、賬目清單 (statement of account)

### (三)其他文書

- 一、裝船說明書 (shipping advise)
- 二、押匯說明書 (advise of draft)

## 第二節 重要海運書類概說

### (一)裝船海運提單及受取海運提單

海運提單，在帆船貿易時代，即以到着港為條件之初期貿易契約時代，不過代表船長受取貨物的單純證明文件而已。迄至以裝船港為主要條件之 C I F 契約發生以來，提單記載貨物，為轉賣或抵押，必要上，承認依簽字得將權利移轉者，於是成為流通證書，換言之，即成為附有物權之有價證券矣。從經濟的觀點言之，海運提單，使裝船貨物，成為證券化——為一有價證券，引渡證券，及贖回證券。在實用上，海運提單之簽證，表示權利之移轉，其授受代表貨物之授受。因此，輸出商將此交代買主，代表約定貨物之引渡；或以此作為擔保品向銀行發出押匯匯票，對於輸出金融上便利不少；或以此證明被保險利益之存在，得與海上保險業者，締

結保險契約。再在輸入商方面，得以從船主接受貨物之引渡；或在無引渡狀態下，以此對抗船主；或在貨物抵埠以前，以此先行賣買；或以此作為担保品，作為一時金融上的利用。海運提單，具有若是重要經濟機能，缺此無異喪失裝船文書之本體。

就海運提單之根本意味言，為介在貨主與受貨人之間運送貨物之海運業者或其代理者，對於船舶受取貨物運送之際應貨主之請求而發行者，是以嚴格言之，作為貿易證券之裝船提單，不得不謂為「裝船海運提單」(“shipped” bill of lading)。

近年來，在實際裝船以前，關於船舶以外受貨場所，船主方面，為裝載船舶而受取貨物，亦有應貨主之請求而發行海運提單者。當初，此項提貨單之發行，係祕密在船主貨主之間行之，對外仍慣用「裝船海運提單」。此項慣習，已為歐美諸國公然採用，而「受取海運提單」亦成為具體化矣。

受取海運提單 (“received” or “received for shipment” bill of lading) 係海運業者，在受取約定運送貨物之際而在實際裝船之前發行者，其發行意旨，具體表現於提貨單內。此種提單，除下列摘錄之事項外，殆與裝船海運提單完全相同。海運提單之一般形式，其表面或左面，記載運送貨物事項，其裏面或右面，揭示運送契約之諸條件。現在日本郵船公司所用英文海運提單，在運送條件之劈頭，即記明 “Shipped in apparent good order and condition by . . . . . (Shipper's name) . . . . . on board the steamship

…… 文句，在受取海運提單狀態下，則記明 “Received in apparent good order and condition from…… (Shipper's name) …… to be transported by the steamship ……” 文句。

輪船公司，發行受取海運提單之後，必須使之改爲裝船海運提單。此時，不能刪去 Received 一字而代以 Shipped 一字，乃於原提貨單之空白處，記明 “We certify shipment has been loaded on board Date……” 而由責任者署名。此種由船主簽證裝船之受取海運提單，稱爲 “on board” endorsement bill of lading。依英國現行海上貨物運送法 (Carriage of Goods by Sea Act, 1924) 代替 Received B. L. 者有「權利證書」(document of title) 之名稱。

小包貨物運送之際，輪船公司發行包裹單交與貨主，此不過爲單純的引換證券，其作用與提單相似，在小包貨物裝船文書之中，以此爲主體。再小包貨物，作爲郵件運寄時，由郵局交付小包收據 (Record for parcels received) 亦含有同樣作用。

## (二) 海上保險單及保險證明書

裝運輸出之貨物，多經長途運送之故，裝船終了，同時就是海上危險暴露的開始，因此海運提單，如不附帶海上保險單，在商業交易上，決無完全價值可言，此所以海上保險多視爲裝船文書中之主要文書也。海上保險單之主要目的，在乎證明保險契約之存在，保險單無暇作成時，得利害關係者之諒解，可以收受保險公

司之假證書 (risk note) 添附於海運提單。

代表海上保險單之保險證明書應提供與否，往往成爲問題。依英國法律之解釋，如不特約，買主無受諾之義務，然近時因預定保險旺用之故，成爲不得不提供之情形。例如在某特定期間內，對於同一輸往地迭次發送之貨物，賣主預付保險者，有時不獨對於特定受貨人，益且全部貿易商品預付保險狀態下，賣主自不能對特定買主提供預定保險單。在此狀態下，賣主可基於自己之預定保險單，使保險者作成保險證明書 (certificate of insurance)，以代替現成之保險單。美國方面，保險證明書，記載保險事項，以加強其流通性。此項證明書，現今除英國以外，殆已普遍採用。

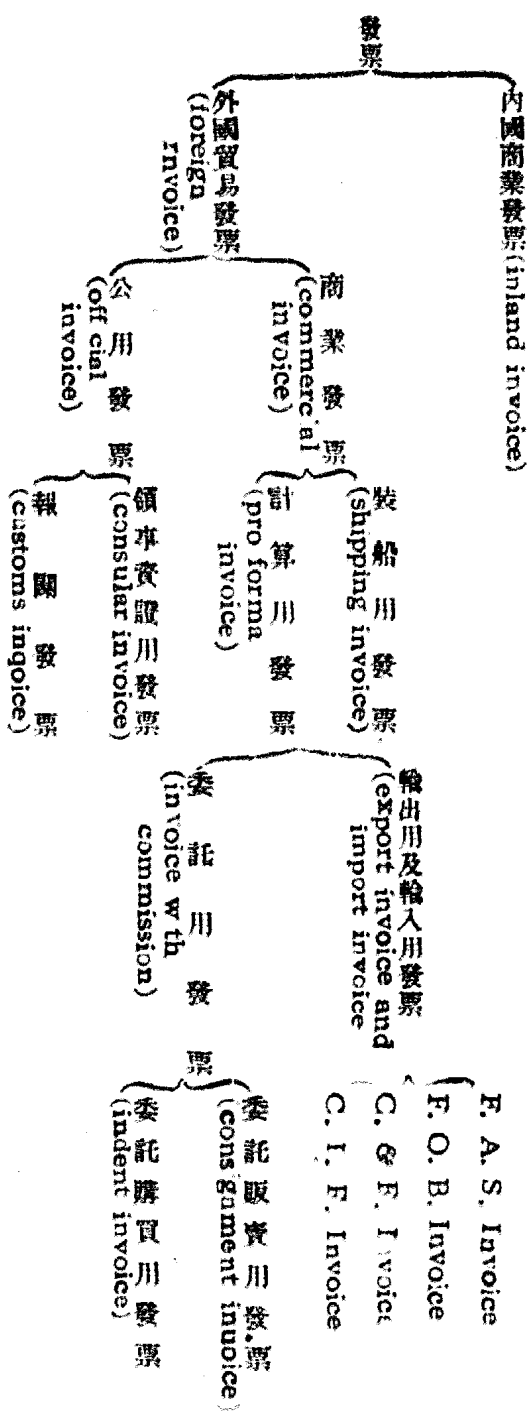
預定保險貨物輸出之際，銀行在發出押匯匯票以前，必需預定保險證書 (guarantee for open policy)。此即貨主對於押匯銀行貨物之預定保險契約，担負一切責任之謂。因此，在預定保險狀態下，須得保險者承認書與貨主之保證書，添附於提貨單上，才成爲完全之押匯證書。

### (三) 發票

商業交易上所謂發票云者，乃從賣買或委託契約所發生之物品授受，在兩地遠隔狀態下，由貨物之發送人對受貨人所作成關於送貨之特性及其計算關係等詳細事項的文書之總稱。

「發票」一字，係從英文 invoice 譯來。今日一般企業界所慣用之發票，未必爲表明交易商品特性之

詳細文書，亦非為詳記計算關係之計算書，殆不過為略記送貨之總括的名稱，總數量，送貨人，受貨人及運送人等事項的送貨摘要書而已。然今日國際貿易界所使用之發票，決非單純的文書，乃為附於發送貨物詳示重要事項之清單，依貨物成本及諸費用，揭示主要價格構成因素的計算書，亦為立證交易契約存在及其履行之真實性的證明資料，是以在貿易交易上，發票書類之不可輕視，具有複雜的原因。發票之內容，甚為複雜，今以其使用目的如何而分類之如次：



外國貿易上所用之發票：(一)直接用於商業交易者，謂之商業發票；(二)用於領事館，商工會議所等官

應機關查證用者，謂之公用發票。我人通常所稱發票，係指前者而言，後者在貨物通過輸入國稅關之際，為證明前者之真實性起見，須得關係官廳之特定證明書。現在慣用者，不過為輸出國之須得輸入國領事之證明的領事簽證貨單與輸出商向輸入國稅關申告用之報關發票二種。前者對北美合眾國及中美諸國輸往時所必需，後者係對加拿大、歐洲及紐絲綸輸往時所必需。

商業發票，具有（一）在賣買契約或委託契約成立之後，約定品發送之際所作成之裝船用發票；（二）及依賣買契約或委託契約，假想其交易所作成之計算用發票。在此二者之中商業用者最為普遍使用，尤其是前者為經營國際貿易者所重視，構成裝船書類主要文書之一。

從貿易業務性質上，此種發票，再可分為（一）直接貿易中之輸出用發票及輸入用發票；（二）間接貿易（以委託賣買為中心）用之委託販賣用發票及委託購買用發票。前者更可依主要貿易契約，分為 FAS Invoice, FOB Invoice, C&F Invoice, CIF Invoice 等。

外國貿易上所用之發票，依價格條件（price quotation）之差異而種類不同。例如輸入商直接向製造家輸入貨物而以貨物送上輸出港輪船所包括一切費用者，則此項發票，即為 FOB Invoice。左表所示者，係以價格構成因素之各種發票：

原價及附加費用

價格條件 發票種類



輸出港當場交貨價目	Loos	Loos Invoice (Indent Invoice)
輸出港船邊交貨價目	F. A. S.	Fas Invoice
輸出港船上交貨價目	F. O. B.	Fob Invoices
包括運費價目	C. & F.	C & f Invoice
輸入港包括運費保險費價目	C. I. F.	Ch Invoice
包括運費保險費與佣金價目	C. I. F. & C.	Cif & c Invoice (Consignment Invoice)
輸入地現成交貨價目	Franco	Franco Invoice

除以上所舉者外，尚有貨物製造者或供給者所作成之製造者發票 (manufacturer's or maker's invoice) 及原發票 (original invoice) 等。此皆內國商業用發票，而在國際貿易上祇作證明之用。此外，尚有(一)樣品交易發貨時用之樣品發票 (samples invoice) (二)對同一受貨人發行數種發票所謂 *abstract invoice* 等。



## 第十二章 商業發票

發票之特質與機能——發票之式樣及其作成——發票之關係書類

### 第一節 發票之特質與機能

作為裝船書類之發票，為輸出商基於貿易契約記載發送輸出貨物之內容及輸出交易計算事項的貿易文書，經輸出商署名後，直接經過匯兌銀行，送交輸入商者也。

在一國祇有極狹隘的內國市場狀態下，商業交易之途徑及其輸送過程，遠較外國貿易為簡單，附加於原價以外之各種費用亦較少，於是所用發票，成為極簡易之送貨摘要書。至若國際交易，貨物授受之範圍頗

爲廣遠，結果輸出商之發票，不若如是簡單，乃帶有特殊性質，而其形式內容，亦遠較複雜矣。茲特將商業發票之主要特質與機能，縷述如左：

第一、發票爲輸往外國貨物內容之詳細說明書。此種發票，不僅記載貨物名稱、性質、品位及等級、包裝方法及容量、包裝標記及號碼、個數、重量及容積、單價及總價、輸出地及輸往目的地、送貨者及受貨者姓名、商號、住所等，益且表示契約履行諸事項，例如價格條件之種類、裝貨時期及船名、所付保險之種類、金額、及保險者姓名、押匯種類、條件及押匯銀行等，亦需貿易對方得知，尤其是輸入商，以此充當通關、受貨、轉賣等活用之故，發票作成者，應對 *import invoice* 機能一點上，加以深切之注意。

第二、發票爲輸出商對輸入商、引渡貨物之計算書。發票不獨記載送貨之諸種事項，益且依契約之價格條件，記明單位價及其數量、總額、各種手續費、利息、匯兌行市、折扣等項，爲賣方輸出商對買方輸入商關於後者負擔債務額之通告。發票上之總數，即輸入商應負擔之債務額。此項總值，往往有與送貨契約所載價格不同者，乃因發生特別費用之故，對前記金額加減行之。此種發票，不獨爲送貨之清單，益亦引渡貨物之計算書也。

發票本身，因其具有計算書的性質，構成押匯時担保書類之一。此項發票之被請求，因其兼有清單及計算書之兩重作用，是以缺乏此項發票時，往往招致銀行拒絕接受或支付地拒絕承付等事情。輸出商爲作成

完善之計算書起見，應有最正確送貨價格之表示，例如（一）在約定品裝船之際，如係從價計算運費者，應以發票上之金額，明示於海運提單上，以爲運費計算之基礎；（二）在該貨保險之際，通常在申請書上並不書明保險價格者，於損害發生之際，以發票之金額，推定該貨之損害額，在缺乏全然發票時，例如計算書之性能不備時，如有發生保險事故，頗有釀成關係當事者間意外紛爭之可能；（三）輸出商押匯之際，以此決定押匯匯票之金額者，在缺乏發票時，定必招致匯兌銀行之拒絕；（四）輸入商在該貨到着輸入地之際，以此作爲輸入通關上價格之基準，以資決定關稅之賦課或異議中立之有力材料；（五）輸入商在轉賣輸入貨物之際，以此作爲輸入採算之基本，是以計算正確之清單，可以修正採算上之便利等。綜上所述，發票之特質，在貿易上自有極重要之經濟的機能也。

第三、就輸入商言，發票爲輸入貨物時，必不可少之工具。發票依前述用意及內容作成而對輸入商發送者，無異對自己輸入之貨物，確知其底細。關於貨物是否依契約所載品質、數量及其他條件而發送，可以檢查對照。於貨物運到時，可將發票添附於輸入申告書向稅關提出，證明該貨係經真實交易過程與正確計算而輸入者。今日世界各國，對於向稅關申告輸入之際，每要求添附發票者，是以此項發票，須充份表現交易係經正當買賣契約而作成者，否則缺乏此等條件時，輸入通關上，得認爲不生效力也。有時，送貨之發票，未必以買賣交易之存在爲前提者，例如出口商向海外支店送貨或爲匯兌便利上與外國受貨人商妥而送貨者，其發

票實際上未必具有購入書資格。此類發票，未必基於真實買賣關係但為輸出入而作成，尤其是在輸入通關上，認為不可缺少之文書。在此狀態下，輸出商向該貨供給者（製造者及其發行所）取得原發票（original invoice），一併向稅關提出較為容易通關。在輸入貨物狀態下，往往具有記載不確實價格之發票，為此美洲、澳洲諸國規定商業發票，須經輸出國駐在自國領事之證明，或必需輸入國稅關特定格式之發票，向稅關提出。然歐洲及南洋諸國，外國貿易上商業發票，一面作為輸出貨物之送貨文書，另一方面視為輸入貨物之購入書，必得一般的承認，故在作成時應加以特別之注意。

## 第二節 發票之式樣及其作成

發票之式樣，就局部而言，依商業習慣之差異而不同；就全體而言，具有一定格式，一望而知為發票。發票之標準式樣，乃由前文、本文、結文三部構成。前文記載送貨之文字並明示送貨之性質，本文記載送貨之內容及計算之詳情，專以發揮計算書及購入書之機能，結文記載裝船、保險、清算等事項，係輸出商聲明履行契約之性質。一般貿易業者之發票，喜用印有一定格式之用紙，本文及結文，多於空白處自由填入。左列係 C I F 發票，委託購買發票二式樣。

株式買取 圖五十四第

Japan Trading Co.,  
Tokyo.

Invoice No. 112

Favor of one hundred & sixty-two (162) cases of tinned crab shipped per S. S. "Nippon Maru" for Seattle from Yokohama On account & Risk of Messrs. International Trading Co., Seattle.

Against Your Order No. 55  
Our Contract Sheet No. 55  
162 Cases of Tinned Crab,  
"Fancy" quality, Unshelled,  
each case containing 48 tins of  
1 lb.

① \$: 16.00 per case

Bill of Lading dated Yokohama,  
24th July, 1934.  
Marine Insurance covered for  
\$: 2,550.00 W. A. with the  
Tokyo Marine Insurance Co. Ltd,  
Yokohama.

Drawn at 60 days after sight  
D. P., through the Yokohama  
Specie Bank Ltd., Yokohama.  
E. & O. E.

Tokyo, 24th July, 1934.  
Japan Trading Company.  
—(Signed)—

OT Seattle  
\$: 2,592.00

第十一年 監製部

株式買取 圖四十四第

Yokohama, June 10, 1934.

Invoice No. 502.

Invoice of Two (2) pkgs. Cotton Towels made in Japan shipped by the Japan Trading Co. Ltd, Yokohama, per s. s. "Nippon Maru" to be forwarded to Sydney, and consigned to Messrs. A. Brown & Co., Ltd., Sydney.

Mark & No.	Quantity	Description	Unit	Amount
△	2034	Against your Order No. 2304 placed by Mr. H. Jones, Our Order No. 2034		
	0.45	Cotton Towels "ITY"		\$1120
		Charges: —		
		Freight 30' 0"		270
		Carriage, Shipping Charge at Five Insurance		500
		Inspection		
		Marine Insurance W. A. on \$ 80 Ex. @ 271/2%		121
		Freight on 30' 0" @ 45%		
		Ex. @ 271/2% (D. D. on Sydney)		1133
		Commission 2% "		691
		Ex. At Sight on Sydney @ 5/7 1/2		3845
				\$23648
				246-17-7

Cash against Documents at Yokohama by Mr. H. Jones.  
Marine Insurance covered for £1500. W. A. by the Yokohama Marine Insurance Co., Ltd., Yokohama.  
E. & O. E.  
Tokyo, August 12, 1934.  
For Japan Trading Company, Ltd., T. Okawa.

十一年 中

發票既有上述複雜特質與樣式，在貨物輸出與輸入之際，在裝船、保險、通關、清算上，具有重要任務之故，應極力避免契約履行上之遺誤。總之，為維持買賣兩者之信用與理解起見，應以正確與安全為發票作成上之重要因素。

### 前文

前文大概為發票之號碼以及關於載貨船舶事項：(一)發票號碼，應順次排列，避免前後倒轉，以便將來發生問題時，易於查照之用；(二)關於裝貨船舶，直航與途中換船狀態不同。在直航狀態下，記明“Shipped per S. S. ....”在途中換船狀態下，則應記明“Shipped per S. S. .... to be transhipped at .... into S. S. ....”再貨物如係小包郵件，則在記明“Forwarding by Parcel Post for New York from Shanghai.”此項小包貨物，大概屬於樣品之類；(三)其他所欲記載者，為送貨之名稱、總數等項。再送貨如基於C I F條件者，應記明“On account and risk of ....”如係委託販賣品，則對受貨人送貨時，應記明“Consigned to.....”

### 本文

本文之開頭，揭記交易成立時定貨單與契約之號碼，可以表明其屬於何種發票。買方如無定貨單之發送，乃以電報或其代理人經手時，可記明電報日期或代理人之姓名及其定貨日期。如係樣品送貨，則可記明



“sample” 委託販賣品則可記明 “consignment” 然在任何狀態下，金額欄內，應記明 Cif. London, F. O. B. Kobe, First Cost in Yokohama 等價目，藉知其為屬於何種發票。關於送貨之內容，特舉一二例如左：

(一) 單純一種貨物 (one shipment) 之送樣：

例 I 100 Cases of Tinned Crab;

“Fancy” quality, unlabelled tin,

One case containing 48 tins of 1 lb.

@ \$16.00 per Case

\$1,600.00

例 II 100 Cases of cotton crepe, striped,

Sample No. 39, 39 X 22 yds,

One case containing 50 peices Viz 5,000 pcs.

@ \$2.00 per piece

\$10,000.00

(二) 包裝貨物在一種以上，或其內容複雜者，則可排列記載之：

例 I I Case of wooden works, details as follows:—

Sample No.	Quantities	Articles	Unit (Per doz.)	Price
------------	------------	----------	-----------------	-------

圖 監 試 或 實 測

1100

A: 1115	100 dozen	Pencil Box	@ ₹ 1.00	₹ 100.00
A: 1116	500 dozen	Wooden Toys	1.20	₹ 600.00
A: 1117	400 dozen	Book Stand	3.00	₹ 1,900.00
	1,000 dozen			

200 Cases of Enamelled Pans, details as follows:—

Colour	Inside white, outside blue.
Size	11" x 16" x 3"
Packing	Each case containing 3 dozen Viz., 600 dozen
	@ Rs: 15--0--0 Per dozen      Rs: 9,000--0--0

2 Cases (77 doz.) of Ladies Stocking, Each dozen wrapped in paper, containing as follows:—

Case No.	Quantities	Size	Colour	Unit (Per doz.)	Price
No. 700	62 doz.	8 1/2"	Black	@ ₹ 3.30	₹ 201.60
No. 701	15 doz.	9"	Dark Tan	3.30	49.50
	77 doz.				₹ 251.50

2 cases of Mousseline, bleached Sample No. 100, 5 1/2" x 35 yd.,

Border:- 15 pieces Pink and 15 pieces Blue border.

Packing:- One case containing 30 pieces (1.05 yards)

Gross quantity 60 pieces = 7, 100 yards

Less:- Defects 6 yards

2,094 yards

@ Rs: 1-0-0 per yard

Rs: 2094-0-0

Particulars of defects as follows,—

Case No.	Defects	Yards	
No. 5	3	3	
No. 6	3	3	Total 6 yards

(三)發票上面，揭示送貨之單價，附加諸費用及其總額，乃以契約所定之單價為基本。蓋外國貿易，約定品之受渡區域，過於廣泛，從交易商品之引渡場所及引渡方法之如何，使買主與賣主間經費之分擔及危險負擔之程度，有所差異，因而發生交易價目種類之差異。關於價格條件之中心要素，取決於貿易契約之如何。因此，貿易商品從價格條件之如何，即可推知其由於何種貿易契約。發票之價格欄，開頭為價格條件，一面揭示發票之金額。他方面表明為屬於何種發票也。

發票所表示諸費用，依發票種類若何而差異，例如代價以 C I F 價目計算者，在其價格中包括到着輸入港之運費及保險費，則 C I F 發票無記載諸費用之必要。因而此種發票，關於價格之表示，最爲簡單。在英國方面，運費於到着港支付者 (payment at destination)，一般貿易界及海運界頗重視此種計算之表示。除 C I F 發票以外，具有輸出港船邊交貨價目之 F A S 發票，輸出港船上交貨之 F O B 發票，包括運費價目之 C & F 發票等，亦可同樣簡單表示。在此等狀態下，其交易價目，有賣方替人開支者，亦復不少，例 F O B 價目之代買方支付保險費等是。此項費用最後仍附加於發票價額以內。至於當地交貨 (local) 價目，即產地引渡或工場引渡價目，關於以後到着輸入港諸費用，均歸買主負擔。此種價目，在委託購買狀態下 (indented)，諸費用通常由貿易商或買辦 (commission merchant, buying agent) 代爲支出。此種發票，常包括諸費用，加於原價方面，而行押匯。此處所謂諸費用，關於包裝費用者，有包裝原價 (case and packing) 包裝工資、包紙費、鐵皮帶費用等，關於運費及保險費用者，有送達輪船港之運費 (local freight) 駁運費 (lighterage) 裝船費用 (shipping charges) 保險費 (insurance premium) 運費等項，此外如領事簽證費用 (consular fee) 輸出檢驗費 (inspecting fee) 棧租 (storage) 貿易商佣金 (buying commission) 電報費 (cable expenses) 及其他雜費 (petties) 等。以上費用，與原價合併計算，其總額即爲 C I F 價目。

(四) 如送貨之性質及種類，極其複雜者，則將內容細目記入發票之中，甚感不便。在此狀態下，於發票上

面記其大要，另具清單 (specifications) 記其詳情。左列一二兩例，為法蘭絨之各種清單。

某種貨物，例如織物、製品、玩具等類，一包裝內，附有許多小包裝者，或如某種機械類，各部係分別包裝者，上述貨物送貨時，關於各部包裝詳細事項，並不附記於發票上面，但另書一頁如例三。

例 一

Specification for Colours

White	Pink	Sky Blue	Cream
1,400 pcs.	200 pcs.	100 pcs.	200 pcs.
350 pcs.	100 pcs.	100 pcs.	450 pcs.
1,300 pcs.	100 pcs.	100 pcs.	700 pcs.
3,050 pcs.	400 pcs.	400 pcs.	1,550 pcs. = 5,200 pcs.

例 二

Specification of Assortment

Case No.	Sample No.	Colour	Quantity	Remarks
77	2,288	White	20 pcs.	with Special label on each
77	2,289	Pink	20 pcs.	”

國際貿易實例

三〇四

73	2,240	Cream	20 pcs.	;;
78	2,241	Blue	20 pcs.	;;

例 三

Packing Specification

To be attached to

Invoice No. 15. of Mousseline

Mark	Number	Pieces	Yards	Defects	Net
(A)	10	30	1,050	3 yds.	1,097 yds.
(A)	11	30	1,050	5 yds.	1,085 yds.
		60	2,100	8 yds.	2,092 yds.

結文

國際貿易，大多為海上貿易之故，關於約定貨物之發送，通常為海運或海陸聯絡運送。因此，貿易契約，凡有一定裝船條件者，則關於契約履行之如何，為關係者輸入商最關心之事情。是故具有裝船責任之輸出商，對於輸入商所期待得知之情事如裝船日期、船名、提貨單號碼等，記明於發票上面。關於保險方面，基於同樣理由，輸出商應將已決定的保險者填補條件之種類、保險金額、保險者名、保險單號碼等，記入發票，尤以特約

者爲最重要。再輸出貨物之清算，除特殊狀態外，殆以履行押匯契約，成爲國際慣例。因此輸出商關於履行押匯諸事項，如押匯匯票之金額、期間、及條件、信用條件、押匯銀行等，亦應記入發票。茲姑舉數例如左：

一、關於運送保險用語：

- (a) Bill of lading No. 100, dated June 18th, 1934
- (b) Insurance for \$500.00 with the Tokyo Marine Insurance Co., Ltd., Yokohama.
- (c) Insured W. A. with Pilferage for \$ 800—0—0 Under Policy No. 170 with The Kobe Marine Insurance Co. Ltd., Kobe.

二、關於押匯用語：

- (a) Drawn at 90 days after sight D/P through The Yokohama Specie Bank, Ltd., Yokohama.
- (b) Drawn at 60 days after sight "under Letter of Credit, Cabled October 24th, 1934 issued by The International Bank New York" through Sumitomo Bank, Ltd., Tokyo.

三、關於其他用語：

- (a) Addressed to Mr. Stanley Hashe'd c/o Cox Shipping Agency, London.
- (b) The 30% of the invoice amount will be settled after receipt of your account sales.
- (c) Packing Memorandum attached.

發票既作成後，爲表示並無錯誤脫漏起見，可蓋一 B. & O. B. 之橡皮戳子，此數字係 Errors and Omissions Excepted 之略語也。

表明詳量重及積容 圖六十四號

Measurement & Weight List					
Messrs. ....					
Cargo shipped per S. B. _____ to _____					
Invoice No. _____ dated _____					
Marks	Case No.	Remarks	Cbft. per pkg.	Ln.	Lbs. per pkg.



(附記)在輸出貨物繁雜狀態下，依輸往目的國如何，必需送貨之容積及重量詳明表 (measurement and weight list) 需用此表者為南北美諸國及澳洲、南菲諸國。上述諸國受貨人於引渡貨物之際，須以此表與其他文書，一併提出稅關。本表之作成方法，似同輸出貨物之裝船一樣，可根據輪船公司檢貨人 Boswell 之詳明表 (記明貨物件數、包裝標記、號碼、容積、重量及總計) 作成之。其總計數須與提貨單所記貨物容積及重量相一致。

## 第三節 發票之關係書類

### 一、存單

發票作成之日，誤將送貨賣價過少算出，自應課以漏脫費用，或誤將賣價計算過大，此類誤算漏脫，在裝船書類處置完了才發現者，直接的訂正，成為不可能。再如輪船啓碇後，賣主在其送貨中，發現以包裝之貨物取殘而記入發票者。此項發票，如已隨附關係書類向海外發出後，欲加以直接的訂正，已屬不可能。在此等狀態下，具有存單 credit note 及欠單 debit note 之作成，用以處理小額債權債務。

存單，乃係傳票之發行者，對受票人表示支付義務之通知書，而將傳票記載之金額，記入受票人之貸方 (credit side) 故名。茲試舉一例說明之。

甲國輸出商 A，對乙國輸入商 B 定貨賣渡之際，迨後基於正當理由，假定 B 將定貨之一部或全部退回。

Tokyo, 1st August, 1934.	
Messrs. British Trading Co., London.	
Cr. by JAPAN TRADING CO., Tokyo.	
C/N No. 18	
<i>Re Your Memorandum No. 10 dated 7/5/1934.</i>	
By allowance for 2 cases of damaged Tinned Goods	£ 2-1-8
E. & O. E.	

國 際 貿 易 實 踐

三〇八

A 初在賣渡時將其金額記入，B 賬之借方，對其退回品之全部或一部金額應即記入貸方，同時，對於 B，為表明此旨起見，特發一通知書式，即所謂存單者是也。

存單之作成發行，除上述者外，尚有種種狀態，然在輸出貿易方面，以表示輸出商之債務而由海外輸入商之請求作成發行者較多。例如因送貨不足，或發票估計價值過高，應歸賣主負擔之種種費用，作為替人開支以及委託販賣品在押匯額以下賣出等狀態，一方發生支付義務而對他方表示其債務時發行者。此項金額之清算方法，可對同一受貨人，於次回送貨押匯時扣除之，或則等待數次傳票後，一次發出送金匯兌，通常應用前者方法，後者作成賬目清單，示其差額。

Tokyo, 18th July, 1934.	
Messrs. British Trading Co., London.	
Dr. to JAPAN TRADING CO., Tokyo.	
D/N No. 20	
<u>Re Parcel Post forward on 3/6/1934.</u>	
To amount for 2 packages of Shell Button, sent to your Liverpool Branch.	£ 22-1-8.
E. & O. E.	

二、欠單

欠單者，與前述存單性質相反，其傳票之發行者，對受票人表示請求傳票所記金額之權利。此項小債權之產生，主要者為輸出樣品之代金請求，代替支出諸費用之請求，此外如發票作成時忘將課費用添入，因而發生債權，利用傳票通知對方將此金額記入其借方之旨。此項債權之清算與存單之清算方法相同，於次回送貨押匯之際，附加在押匯金額為最簡便。在此，我人應注意者與匯兌銀行交涉時在發票之背後，以海運提單為最有力之擔保物，是則以此金額附加於送貨之發票金額上而，足使押匯匯票之担保力薄弱。因而匯兌銀行類多不願接受此類交易，在金融緊急時，須

附加担保品，反之在順利之時，亦以附加金額，至多於發票價額之為限，否則銀行即拒絕承受此項交易矣。  
 欠單用紙，可用青色紙以資區別上記 D.P. to 字樣。

三、賬目清單

在同時處理幾組發票，即將幾組發票之金額，總括於一張押匯匯票，或於發票上添附欠單與存單，在增減發票之金額狀態下，則各組發票，順次摘錄傳票之重要事項，概括於一次計算而作成賬目清單 (statement of account)。至其作成方法，甚為簡單，大體分為摘要欄與金額欄，在同時處理數組發票時，於摘要欄列記各次送貨之品名、總數量、裝貨船名、裝船日、發票號碼等，於金額欄記載各次送貨發票之金額以及合計金額。如

賬目清單 圖九十四第

JAPAN TRADING CO., TOKYO, JAPAN. Tokyo, 1st August, 1934. Messrs. British Trading Co., London. In account with JAPAN TRADING CO., Tokyo.	
<u>Re shipment per s. s. "Koga Maru" sailed on</u> <u>1st August, 1934.</u>	
Invoice No. 25. 1,000 Cases of Tinned Salmon.	£1,250-0-0
plus:—Our Debit Note No. 20	22-1-8
	£1,272-1-8
less:—Our Credit Note No. 18	2-1-8
	£1,270-0-0
Drawn at 90 days after sight D/P., through the Yokohama Specie Bank, Ltd., Tokyo.  Japan Trading Co., —(Signed)—  E. & O. E.	

有欠單附加金額時，則將傳票號碼記於摘要欄，金額記於金額欄而求其合計額，如再有存單應減金額者，則從此求其差額可矣。此項賬目清單作成時，關於發票結文所用貸款處置用語，而在發票未有詳盡記載者，可於賬目清單中記明之。



## 第十三章 領事簽證貨單及證明書類

領事簽證貨單——海關證貨單——證明書類

### 第一節 領事簽證貨單

發票爲從送貨人交付受貨人的貨物清單，其記載事項，可以表示交易之真實性質，因此輸入地海關，通常以此作爲關稅算定之良好根據。然輸入商之中，有爲減輕關稅負擔起見，命令以低於實際賣價之價格，作爲發票價目者。爲圖關稅行政澈底起見，今日北美合衆國及中南美諸國，對於輸入貨物，爲證明發票記載事項真確起見，須由輸出國駐在輸入國領事館查證。此種領事證明之文書，即稱爲領事簽證貨單 (consular invoice)，亦爲貨物輸出之際不可缺少之重要文書。領事簽證貨單之用紙及式樣，爲關係官廳應用之便利

上，不許商業發票仿做，領事簽證貨單，記入與商業發票同一內容而作成。

(一) 輸往美國貨物之領事簽證貨單

輸往美國貨物，凡發票金額超過美金百元以上者，則在裝船前後，在可能範圍內，先將發票提出美國領事查證。但貨價不滿百元（郵寄之商品）者，或生絲、豆類（beans and peas, dried）、竹竿（bamboo pole if in natural state）、種子類（seed species）、米、藥材（crude drugs）、肥料、果物、胡桃（unshelled nuts）脂蠟類（vegetable and mineral waxes）等在百元以上者，均免領事簽證貨單。關於其他不要領事簽證貨單之貨物，可以參考一九二二年制定之同國關稅法第二百四十七條。美國領事簽證貨單，具有買賣契約品簽證貨單（invoice of purchased merchandise）與未賣却品簽證貨單（invoice of merchandise not purchased）二種。前者為藍色，係供普通輸出交易簽證之用；後者為白色，主要者供給委託販賣品簽證之用。兩者表面，記入全部發票欄事項，其裏面則有供領事館用、輸出者申告用、及輸出證明用之三欄。

領事簽證貨單表面上記載事項，殆與商業發票完全相同。開頭記入簽發日期、貨物種類、總個數、賣買當事者住所姓名、輸送方法等，本文為包裝標記及號碼、品名、數量、品質、包裝費用、單價及總價等，最下部則由貨主署名。茲據一九二二年制定同國關稅法第一四六條，規定對美國輸往商品之必要記載事項如左：

一、商品輸入港名。





**PURCHASED MERCHANDISE**

Invoice No. _____ Issued in { TRIPLICATE  
QUADRUPPLICATE }  
Certified _____ (Date)

**AMERICAN CONSULAR SERVICE**

AT

Date _____

Seller _____

Purchaser _____

Carrier _____  
(Vessel or railroad)

Port of shipment _____

Destination of goods _____

Port of arrival _____

Port of entry _____

Amount of invoice _____

Kind of goods _____

_____

_____

_____

Form 188  
(Amended May, 1924)

**DECLARATION OF SELLER OR SHIPPER, OR THE AGENT EITHER,  
WHEN MERCHANDISE IS SHIPPED IN PURSUANCE OF A PURCHASE  
OR AN AGREEMENT TO PURCHASE**

I, _____  
We, _____  
acting in the capacity described below, truly declare that

of _____  
is } the { seller } or { shipper } of the merchandise  
are } sellers } or } shippers } described in the within or attached invoice; that the  
merchandise is sold or agreed to be sold; that there is no  
other invoice differing from the within or attached invoice,  
and that all the statements contained herein and in such  
invoices are true and correct.

I } further declare that _____  
We } _____

and that it is intended to make entry of said merchandise  
at the port of _____

in the United States of America.

Dated at _____ this  
_____ day of _____

(Seller)

(Shipper)

(Agent of seller)

(Agent of shipper)

**CONSULAR CERTIFICATE**

Form 140  
(Amended May, 1924)

(Date)

I do hereby certify that this invoice was this day pro-  
duced to me by the signer of the above declaration.

I do further certify that I am satisfied that the person  
making the declaration above is the person he represents  
himself to be, and that a fee of \$2.50 United States gold,  
equal to _____, has been paid by affixing

(Local currency)

stamps to the original copy of this document.  
Witness my hand and seal of office the day and year  
aforesaid.

_____ of the United States of America.

**REQUIRED CONTENTS OF THIS INVOICE**

- (1) The port of entry to which the merchandise is destined.
  - (2) The time when, the place where, the person by whom, and the person to whom the merchandise is sold or agreed to be sold.
  - (3) The name of the person by whom the merchandise is sold or agreed to be sold, and the name of the person to whom it is sold or agreed to be sold.
  - (4) The quantities in the weights and measures of the country or place from which the merchandise is shipped, or the weights and measures of the United States.
  - (5) The purchase price of each item in the currency of the purchase.
  - (6) The name and amount of any duties, taxes, or charges, including those payable by the seller or shipper, or all charges by name (including commissions, insurance, freight, etc.), contained on the invoice, and any other charges included in the invoice price when the amounts of such charges are unknown to the seller or shipper.
  - (7) All charges upon the merchandise, including those payable by the seller or shipper, or all charges by name (including commissions, insurance, freight, etc.), contained on the invoice, and any other charges included in the invoice price when the amounts of such charges are unknown to the seller or shipper.
  - (8) All charges upon the invoice, including those payable by the seller or shipper, or all charges by name (including commissions, insurance, freight, etc.), contained on the invoice, and any other charges included in the invoice price when the amounts of such charges are unknown to the seller or shipper.
- INSTRUCTIONS ISSUED BY THE SECRETARY OF THE TREASURY RELATIVE TO THE REQUIRED CONTENTS OF INVOICES
- When special form of invoice is required by the United States customs authorities, and when the required information can not be given on the face of this invoice form, it should be attached to and be in line of the printed invoice form.

**INVOICE OF MERCHANDISE**  
(NOT PURCHASED)

(Place and date)

Invoice of ..... shipper

by ..... of  
(Indicate whether manufacturer, owner, or part owner)

to ..... of

for account of ..... of

to be shipped per .....

STATE WHETHER VALUES GIVEN IN THIS INVOICE ARE IN GOLD, SILVER OR PAPER CURRENCY

MARKS, NUMBERS, AND QUANTITIES	MANUFACTURER'S NOS. (See Note 1 below)	FULL DESCRIPTION OF GOODS (N. B. — Always state the cost of packing, and all other costs, charges, and expenses)	INVOICE VALUE PER UNIT (See Note 2 below)	TOTAL INVOICE VALUE	CONSULAR CORRECTIONS OR REMARKS

Note 1.—“Manufacturer’s Numbers.” This column must include manufacturer’s grade, quality marks numbers or symbols.

Note 2.—The unit values of this invoice are those indicated in No. 5 ..... of “Required Contents of Invoice,” on reverse side hereof. (State—(a), (b), (c), or (d).)

If any taxes to which the merchandise is subject, either for home consumption or for export to the United States as the case may be, are not included in unit values, they must be set forth separately and clearly at foot of invoice.

(Signature of shipper or agent of shipper signing in the name of his principal.) | Signature of Shipper .....  
By (authorized agent) .....

REQUIRED CONTENTS OF THIS INVOICE

REQUIRED CONTENTS OF THIS INVOICE

- (1) The port of entry to which the merchandise is destined.
(2) The place from which shipped, the time when and the person to whom and the person by whom it is shipped.
(3) A detailed description of the merchandise, including the name by which each item is known, the grade or quality, and the mark, register, or symbol under which sold by the seller or manufacturer to the trade in the country of exportation.
(4) The quantities in the weights and measures of the country or place from which the merchandise is shipped, or in the weights and measures of the United States.
(5) The invoice value for each item in the currency in which the transactions are usually made shall be: (a) The value for home consumption in the country of exportation; or (b) the export value to the United States if higher; or (c) in the absence of the foreign value and the export value, the price in such currency that the manufacturer, seller, shipper, or owner would have received or was willing to receive for such merchandise if sold in the ordinary wholesale quantities in the country of exportation; or (d) in the absence of all of the foregoing, the invoice value shall be the cost of manufacture.
(6) The following statements shall be made on the face of the invoice: (a) The unit values in this invoice are those indicated in (a), (b), (c), or (d) of No. 5.
(7) All charges upon the merchandise, itemized by name and amount when known to seller or shipper; or all charges by name (including cartage, insurance, freight, etc.), containers, coverings, and cost of packing) included in the invoice value when the amounts for such charges are unknown to the seller or shipper.
(8) All rebates, drawbacks, and bounties, separately itemized, allowed upon the exportation of the merchandise.

INSTRUCTIONS ISSUED BY THE SECRETARY OF THE TREASURY RELATIVE TO THE REQUIRED CONTENTS OF INVOICES

When special form of invoice is required by the United States customs authorities, and when the required information can not be given on the face of this invoice form, it should be attached to and be filed in lieu of the printed invoice form.

DECLARATION OF SHIPPER OR HIS AGENT WHEN THE MERCHANDISE IS SHIPPED OTHERWISE THAN IN PURSUANCE OF A PURCHASE OR AN AGREEMENT TO PURCHASE

I, No. acting in the capacity described herein, duly declare that is the shipper of the merchandise described in the within-attached invoice; that the merchandise shipped otherwise than in pursuance of a purchase, or an agreement to purchase; that there is no other invoice differing from the within or attached invoice and that all statements contained herein and in such invoice are true and correct. I further declare that and that it is intended to make entry of said merchandise at the port of in the United States of America.

Dated at day of in the United States of America. (Agent of shipper)

CONSULAR CERTIFICATE

I do hereby certify that this invoice was this day presented to me by the signer of the above declaration. I do further certify that I am satisfied that the person making the declaration above is the person he represents himself to be, and that a fee of \$2.50 United States gold, equal to (Local currency) has been paid by affixing stamps to the duplicate copy of this document. Witness my hand and seal of office the day and year aforesaid.

of the United States of America

MERCHANDISE NOT PURCHASED

Invoice No. Issued in (TRIPPLICATE or QUADRUPPLICATE)

Certified (Date)

AMERICAN CONSULAR SERVICE

AT

Date Consignor

Consignee

Carrier (Name of vessel)

Port of shipment

Destination of goods

Port of arrival

Port of entry

Amount of invoice

Kind of goods

- 二、商品賣却或賣約之時、場所、輸出地名、時間、輸出商姓名、受貨人性名。
- 三、商品名稱、品質、商標、番號、輸出國商人及製造者所用實買記號、包裝號碼等。
- 四、依輸出國或輸出地之度量衡制算得之重量、數量及依美國度量衡所算得之數量、重量。
- 五、商品在賣買成立時而輸出者、記其各項買付價目（即各種費用）否則記其約數亦可。
- 六、通貨之種類（金、銀、紙幣等）。
- 七、附於商品輸出之折扣、回佣、保證金等項費用。
- 八、其他關於商品之評價、檢查等事項。

裏面第一欄爲領事館用，記入關於輸出商方面、輸出月日、賣買當事者、船名、發航地、經過地、最後到着地、發票金額、貨物名稱等以及領事館方面領事簽證貨單之號碼、發行張數、受付日期等。第二欄輸出商申告用，爲輸出商對其輸出貨物申告發票記載事項，絕無欺騙之旨。以下第三欄爲領事之證明用，領事簽證貨單，每次作成四份，原本及第三本爲領事館用，其中一份，發交輸入港稅關，副本及第四本爲貨主引渡時用，其中副本作爲押匯書類，另一本直接寄送受貨人。

特別貨物之輸往美國，往往需要特別證明書，添附於領事簽證貨單上。例如食糧及藥品類之輸出，添附輸出者申告書，皮革麥藁等輸出添附輸出者保證書，繪圖彫刻等輸出添附輸出者申告書，以及植物類輸出須添附輸出地植物檢查所之檢驗證書等是。

(二) 輸往南美貨物領事簽證貨單

輸往祕魯貨物——輸往祕魯貨物之領事簽證貨單，稱為 Factura Consular 係西班牙文，其中 Factura 一詞與英文 Invoice 一字，意義相同。添附於裝船書類之領事簽證貨單為原本，副本以下，二通由領事館發送輸入地稅關，另一通為領事館保存。此外，尚有所謂 *Bill of Lading* 者，由輪船公司及受貨人各取一紙。輸往祕魯之貨物，先以西班牙語，記入領事簽證貨單用紙，其首記入載貨船名，輸往地，輸出者，輸入者，本欄記入包裝標

第五十二圖 祕魯領事簽證貨單式樣

CONSULADO GENERAL DEL PERU EN EL JAPON									
No. _____ FACTURA CONSULAR de las mercaderías									
embarcadas por _____ en el puerto de _____ abordo									
del _____ con destino a _____ a consignacion de _____									
Marcas	No.	Clase de Bultos	No. de Bultos	CONTENIDO Cantidad, nombre, clase, materia	Med. de medida	Peso bruto de cada bulto en kilos	Valor de las mercaderías de cada bulto	Proceso de contenido	Peso de cada bulto

記 (Marcas) 號碼 (Numeros) 包裝種類 (Clase de Bultos) 同個數 (No. de Bultos) 內容 (Contenido) 容積 (C.M.) 重量 (K.G.) 市價 (Valor de Las Mercaderías) 原產地 (Procedencia) 各個重量 (Peso Del Contenido de Cada Bultos) 等十項，並根據 shipping memo 轉記必要事項，向領事館提

出。輸出商向該國送貨裝船之際，裝船及保險手續，與商業發票及領事簽證貨單之作成，同時認為必要，而領事簽證手續，認為非常煩雜云。尤其是該國規定貨物經十五日而未有完成通關手續者，由海關收存，六個月沒收公賣之，同國受貨人對於貨物及關係書類之同時入手，認為必要。

**輸往智利貨物**——對於輸往智利貨物，從來應用與比魯領事館同樣之領事簽證貨單，最近此項特定簽證貨單，已中止應用。現在代替該國領事簽證手續者為添附於海運提單的商會發給之原產地證明書之查證。後者證明與否，一任輸出商之自由。且此項證明係免費者。

**輸往巴西貨物**——對於輸往巴西貨物，須對同國領事館，提出領事簽證貨單五通，商業發票五通，以及商會發給之產地及市價證明書。商業發票，用以補領事簽證貨單之缺，產地及市價證明書，乃由輸出地商會證明之。此外，為輪船公司及領事館用者，各一通。領事簽證貨單，二紙供查證用，交付輸出商，其餘由領事館保留一紙，送交尼亞熱內盧市商業統計局者二紙。輸出商，則以查證用領事簽證貨單二紙，商業發票二紙，產地及市價證明書各一紙，作為裝船書類之附屬書類。對於此等輸出書類記載事項之違反，規定處罰，輸入通關手續遲延，尤需煩瑣手續。

**往輸阿根廷貨物**——對於輸往阿根廷貨物之領事簽證貨單與前三者不同，係證明原產地性質 *Por* *certura Consular y Certificado de Origen*，即帶有領事簽證貨單及原產地證書性質之特定書式。一九三





第五十四圖 中華民國領事簽證貨單

領事簽證貨單  
CONSULAR INVOICE

號數 (No.) _____ 開單日期 (Date of Issue) _____  
 本單內之貨物產自 _____ 國家 (Country)  
 Invoice of merchandise, produced in _____ (Place)

由 _____ 公司 (Company) _____ 號 (City) _____ 國家 (Country)  
 寄往 _____ 公司 (Company) _____ 號 (City) _____ 國家 (Country)  
 Consignee _____ (City) _____ (Country)

運費由 _____ 公司 (Company) _____ 號 (City) _____ 國家 (Country)  
 To be carried per _____ (Port or Other City) _____ (Port of Entry)

號數 (No.)	貨物名稱 (Description of Goods)	數量 (Quantity)	單價 (Unit Price)	總價 (Total)	關稅 (Duty)

1. 我聲明上開各項貨物均係真貨。  
 We declare that all statements contained herein and in the attached  
 sheet or sheets are true and correct.  
 宣稱人 (Company or Individual Agent) _____

領事證明書  
CONSULAR CERTIFICATE

我聲明本單內之貨物均係真貨。  
 I certify that the present invoice comprised of _____ sheets per copy in  
 triplicate has been presented to me by the signee of the preceding declaration  
 and that a fee of (one) Chinese Customs Gold _____ has been paid.  
 領事官 (Consul) _____

中華民國領事官  
(Consul of the Republic of China at _____)

而領取領事簽證貨單。此項文書，以三通為一組，正本為白色，副本以下為黃色。

(三) 輸往歐洲諸國貨物，除葡萄牙一國外，無需領事簽證貨單。

(四) 輸往蘇聯貨物輸出手續，有說明之必要。蘇聯對外貿易，全係國營，且依同國外國貿易法行之。因此，

外國市場商業交易，雖其國營機關，亦不能自由行之，應在輸出國駐在蘇聯通商代表部或在其監督之下行之。故蘇聯輸入商品，須得輸出國駐在通商代表部發給之輸入許可證。蘇聯對外定貨之際，應先向同國外國貿易人民委員會取得執照，以便與駐在國通商代表部換取輸入許可證。此外，由輸出商作成英文或俄文之計算書，另添重量表、重量表分總量及純量二種，每組作成十二通，以備稅關、貿易人民委員會及其他機關查

輸往墨西哥貨物，可免此種書類，惟代替此者為輸入地稅關用商業發票四份。

(二) 各國對我國輸往貨物，最近亦需領事簽證手續。除郵寄小包及免稅品以外，凡價格在二百元以上之貨物，均需繳納領事簽證費用

第五十五圖 葡萄牙領事簽證貨單格式

Mod. N° 44 (Art. 143, § 6°)									
<b>DECLARACAO DE CARGA</b>									
_____, residente em _____, declara ter embarcado no navio _____ as seguintes mercadorias com destino ao porto de _____									
Marcas	Numeros	Volumes		Peso bruto	Qualidade das mercadorias	Peso liquido	Valor	Origem	Nome e residencia do consignatario
		Quantidade	Qualidade						
O carregador, _____ (L. S.)					VISTO Consulado da Portugal em _____ Em _____ de _____ 19____ O Consul,				

國際貿易

證之用。此項書式，與普通商用者，並無差異，關於貿易貨借部份，乃由通商代表部清算之。

三二〇

第二節 稅關證貨單

對於英帝國所屬自治領及屬領輸出貨物，除特種貨物以外，不必經過領事簽證手續，然關於輸往加拿大、澳洲、新西蘭之貨物，為輸入地關稅課賦及脫稅防止之必要上，輸出商必須要求輸入地稅關用之一定格式，所謂稅關證（貨單 custom invoice）者是。此項單據，稱 conference invoice form，係一九二一年三月倫敦召開英帝國關稅會議（The Imperial Custom's Conference）所決定。此項書式，三國大致相同，表面記載與商業發票同一內容事項，裏面充輸出者申告用，係輸出商宣誓表面記載事項真實之旨。

第五十六圖 加拿大海關證貨單格式

(M.A.) Specimen form of Invoice approved by Canadian Customs (1933)  
for goods sold by Exporter prior to shipment

(Place and date) _____

Invoice of _____ purchased  
by _____ of _____  
from _____ of _____  
to be shipped from _____ per _____

Country of Origin	Marks and Numbers of Packages	QUANTITIES AND DESCRIPTION OF GOODS	Fair Market Value at Time and Place of shipment. (See Clause 4 of Certificate of Value hereon)	Selling Price to the Purchaser in Canada	
				①	Amount
JAPAN					

(Signature of seller or agent.) _____

第十七章 領事簽證貨單及證明書類

(一) 輸往加拿大貨物稅關證貨單

輸往加拿大貨物稅關證貨單之書式，具有 M—A 及 M—N 二種。前者為買賣契約品輸出用普通書式，後者以供委託販賣品輸出之用。再食料品輸出之際，須依加拿大肉及罐頭肉品條例品質之新鮮程度，須得其他證明書。此類貨物輸往之際，須照會輸出國駐在加拿大領事。此項稅關證貨單，原本添附裝船書類，副本與商業發票，一併寄交受貨人，左列係 M—A 書式，其記載方法，可以參照輸往美國貨物之領事簽證貨單。

(二) 輸往澳洲貨物稅關證貨單

輸往澳洲貨物稅關證貨單，係基於前述英帝國關稅會議規定格式，自一九二三年一月以降強迫施行之。左列所附書式，其表面為發票欄，裏面為輸出商之申告，在此，具有價格證明 (certificate of value) 之申告及原產地證明 (certifi-

case of origin) 之申告二種。後者為與澳洲具有特惠關稅協定之英國、加拿大、新西蘭等國貨物輸澳之際，接受特惠稅率之申告書式。前者，為特惠關稅關係以外諸國貨物輸澳之際的申告書式。

此項稅關證貨單之特異點，在乎表示送貨價格者併設二欄，除輸出入者之賣買價目 (selling price to purchaser) 以外，須同時記載輸出國內地之時價 (current domestic value in currency of exporting country)。此項內地時價欄設立之目的，在課輸入稅時，作為計算上之參考資料，是以澳洲稅關之課稅方法，

係以輸出港 FOB 價目，加上若干成而計算者。因而此欄記入價格，如書式裏面關於價格證明事項第三項及第四項，即表示貨物輸出當時內地消費價格之意味，故以輸出國之貨幣表示之。再，關於課消費稅之商品，輸出之際免稅者，則以加入消費稅額後之價目為內地時價。關於以上事情，均有詳細規程。

第五十七圖 澳洲海關證貨單格式

(Place and Date), _____ 19__						
State here general nature or class of goods						
INVOICE of _____ supplied						
by _____ of _____						
to _____ of _____						
to be shipped per _____						
Order Number _____						
Country of Origin	Marks and Numbers on Packages	Quantity and Description of Goods	Current domestic values in currency of exporting country (See part 3 and 4 of certificate)		Selling price to purchaser	
			③	Amount	④	Amount
JAPAN						
Enumerate the following charges and state whether each amount has been included in or excluded from the above current domestic value:—						
			Amount in currency of Exporting country	State whether Included or Excluded		
(1) Cartage to rail and/or to docks ...						
(2) Inland freight (rail or canal) and other charges to the dock area including inland insurance ...						
(3) Labour in packing the goods into outside packages ...						
(4) Value of outside packages ...						
(5) If the goods are subject to any charge by way of royalties ...						
State full particulars of royalties:—						

### (三) 輸往新西蘭貨物稅關證貨單

輸往新西蘭或作紐絲綸貨物稅關證貨單，與澳洲所用者完全相同，故不贅述。

## 第三節 證明書類

外國貿易，係依輸出及輸入之相互的關係而成立。輸出貨物，從對手國觀之為輸入貨物，輸入國為內國產業保護或關稅賦課徵收並輸入防止之必要上，對於輸入貨物勵行取締。因此，輸出商輸出貨物，為便利輸入地通關起見，輸出貨物之發票，須經輸入國領事之查證，有時，輸入商為協定稅率之故，須得原產地證明書等，添附於裝船書類。今日世界各國，為調節國際貸借或其他事情，往往有對輸入貨物頒布輸入限制令或非經特許不得輸入等事情發生。在此種狀態下，輸入國買手，向輸出國賣手定貨以前，應先從本國政府領取輸入許可書 (import licence)，將其旨通知輸出商，同時發出定貨單。關於上述貨物輸出之際，往往須得當地輸入國領事之輸出特許證明書 (export certificate)。輸出商如忽略此項領事簡手續時，則雖經輸出地正當之通關手續，仍有使輸入地貨物交易不能，或受脫稅之嫌疑而課過重之關稅等。是以輸出商對於各國領事館手續，非詳細諳悉不可。

### (一) 原產地證明書

THE TOKYO CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY MARU-NO-UCHI, TOKYO, JAPAN			
CERTIFICATE OF ORIGIN			
C. O. No. 58			
Mark and Numbers	Number of Packages	Description	Place or country of origin, or produce
	300 Bags (Gunny Bag)	Hundred Fish Oil	Japan
Embargo No. 1/300			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.

2111

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 Gill & Co., London is the produce of Japan and that they have produced to my satisfaction invoice or other documents in proof thereof.

No. & Description of Packages	Mark.	No.	Weight or Quantity	Total Value	Contents
1,150 c/s			55,200 lbs of 1 lb. & 2,000—0—0		Tinned Red Solomon

Signature of person declaring Japan Trading Co.,  
--(Signed)--

BRITISH CONSUL-ATE-GENERAL,  
Yokohama,  
_____ 19____

"This document only certifies the origin of the goods and in no way guarantees their admission into the United Kingdom."

圖英領事發原地產明書格式

今日各國，每有以本國輸出特產物與從他國輸入特產物，相互交換的締結關稅率減低協定者。因此，對於稅率協定關係國家貨物之輸出，輸入商為欲享受協定稅率之利益起見，必得示明輸出貨物為輸出國之國產，遂要求作成原產地證明書，經過輸入國領事之證明後，添附於裝船書類。此項證明書，謂之原產地證明書 (certificate of origin)，為輸出地駐在之輸入國領事證明送貨之生產地或製造地之文書。

原產地證明書之格式，各國多少不同。其形式大體有：(一)由輸入國領事發給者；(二)由輸出國商會發給者二種。前者對於輸往英、法、意、希臘等國貨物行之，均由各國領事館印就現成格式，由輸出商依次填書輸出商姓名，或商號，送貨之原產地及其輸出目的地，個數，包裝標記，及號碼，數量，重量，金額，品名等而作成，向領事館提出，由領事免費署名。此項證明書由領事館保存，副本交付輸出商，添附於裝船書類。左列係英國領事館發給之原產地證明書式。

後者係對比利時、德意志等國輸出貨物所行之慣例。輸出比利時麥類、麥粉、葡萄酒及價額四十元以上之商品，須交付輸出地商會之證明書，並經比利時駐在領事館之查證。其次，德意志與第三國具有特別稅率協定關係者，其輸往貨物，須交付輸出地商會發給之英文證明書，並經德意志駐在領事之查證。左列係東京商工會發給之原產地證明書式。

### (二)輸出特許證明書

得輸入國輸入特許而輸出貨物者，須經輸出地駐在之輸入國領事，證明其旨。此項證明文書，即稱為輸出特許證明書 (export certificate)。此項證明書，形式上，雖由輸入國領事交付，但為便利上，其文句輒由輸出商起草作成，添附於發票，向領事館提出而由領事查證簽名後，交還輸出商。此項證明書作成，因無一定格式，有自輸入國政府得到特許書者，輸出商即可依此作成之。下列揭示駐橫濱英國領事館發給之此種證明書式。

第六十圖 輸出特許證明書格式

I, _____ British Consul at Yokohama, Japan, do hereby certify that I am satisfied from a telegram dated _____, sent by Messrs. A & Co. (Buyer) of London to Messrs. B & Co., (Seller) of Yokohama and produced to me, that Messrs. A & Co. have obtained a Special Licence for the import into the United Kingdom of (Quantities) of (Merchandise) as specified in the Invoices hereunto attached under Seal of this Consulate-General, shipped per (Steam Ship) leaving Yokohama on (Sailing date).

IN WITNESS WHEREOF I have hereunto set my Hand and affixed my Seal of Office at the British Consulate-General at Yokohama this (date) _____

—(Signed)—  
British Pro-consul,  
Yokohama.



## 第十四章 出口文書之整理

與輸出貿易具有直接關係的主要書類及附屬書類，大概已盡於上述。此項書類，每種須作成同樣格式數份爲一組。此即以打字作成原本 (original)、副本 (duplicate)、第三本 (triplicate)、第四本 (quadruplicate) 等，總之，每種文書，須留底本 (copy) 也。至於各種文書每組所作成之份數，乃依 (一) 需要國之如何而不同，以及 (二) 需要狀態而不同。是以輸出業者平時應知出口文書之必要數目，以應各項用途也。左表揭示對各國各種輸出文書一組之份數。

### 第一、歐洲方面 (European Line)

書類名稱	種類	份數	處理方法
一 海運提單	一組(原本副本第三本)	三份	押匯之際作為輪船書類憑兌銀行引渡(以下簡稱(銀行引渡))
同	輪船公司用	二份	輪船公司引渡
二 海上保險單	一組	三份	銀行引渡
三 發票	一組	三份	銀行引渡
同	第四本	一份	直送受貨人
四 欠單及存單	與發票同		
五 賬目清單	與發票同		
六 原產地證明書	原本	一份	領事館引渡
同	副本	一份	銀行引渡
七 領事簽證貨單	同上(葡、比、意)		

第二、北美洲方面(D. S. A. and Canadian Line)

書類名稱	種類	份數	處理方法
一 海運提單	一組	三份	銀行引渡
同	副本	三份	輪船公司引渡

第三、澳洲方面 (Australian Line)

二	海上保險單	原本 副本	二份	銀行引渡
三	發票	原本 副本	一份	銀行引渡
同	同	第三本	一份	直送受貨人
四	欠單及存單	與發票同		
五	賬目清單	與發票同		
六	特種貨物輸出申告並證明書	原本	一份	銀行引渡
同	同	副本	一份	直送受貨人
七	容積重量表		一份	直送受貨人
八	領事簽證貨單(美)	原本及第三本	二份	領事館·渡
同	同	副本	一份	銀行引渡
同	同	第四本	一份	直送受貨人
同	稅關證貨單(加)	原本及副本	二份	銀行引渡
同	同	第三本	一份	直送受貨人

書	類	名	種	類	份數	處	理	方	法
---	---	---	---	---	----	---	---	---	---

一	海運提單	一組	三份	銀行引渡
	同	副本	一份	輪船公司引渡
二	海上保險單	原本及副本	二份	銀行引渡
三	發票	原本及副本	二份	銀行引渡
	同	第三本	一份	直送受貨人
四	欠單及存單	與發票同		
五	賬目清單	與發票同		
六	容積重量表		一份	直送受貨人
七	稅關離貨單	原本及副本	二份	銀行引渡
	同	第三本	一份	直送受貨人

第四、東洋及南洋方面 (Eastern and South Seas Line)

書	類	名	種	類	份數	處	理	方	法
一	海運提單		一組		三份	銀行引渡			
	同		原本		一份	輪船公司引渡			
二	海上保險單		原本及副本		二份	銀行引渡			

三	發票	原本及副本	二份	銀行引渡
同	同	第三本	一份	直送受貨人
四	欠單及存單	與發票同		
五	賬目清單	與發票同		
六	(中)領事簽證貨單	同上		

第五、南美方面(South American Line)輸往祕魯

書	類	名	種	類	份數	處	理	方	法
一	海運提單	同	一組	三份	三份	銀行引渡			
二	海上保險單	同	副本	三份	三份	輪船公司引渡			
三	發票	同	原本及副本	二份	二份	銀行引渡			
四	容積重量表	同	原本及副本第三四本	四份	四份	銀行引渡			
五	領事簽證貨單	同	副本	一份	一份	直送受貨人			
同	領事簽證貨單	同	原本	一份	一份	銀行引渡			
同	領事簽證貨單	同	副本第三本第四本	三份	三份	祕魯領事館引渡			

國際貿易實錄

輸往智利

書類	名稱	種類	份數	處理方法
一	海運提單	一組	三份	銀行引渡
	同	副本	三份	輪船公司引渡
二	海上保險單	原木副本	二份	銀行引渡
三	發票	原木副本第三本第四本	四份	銀行引渡
	同	副本	一份	直送受貨人
四	容積重量表		一份	直送受貨人
五	領事查證清運提單	原木	一份	銀行引渡
	原產地證明書	原木副本	二份	直送受貨人

輸往巴西

書類	名稱	種類	份數	處理方法
一	海運提單	一組	三份	銀行引渡
	同	副本	四份	輪船公司引渡
二	海上保險單	原木副本	二份	銀行引渡

三	發票	原本(領事查證必要)	二份	銀行引渡
同		第三本	三份	直送受貨人
四	領事簽證貨單	原本及其他副本	二份	銀行引渡
同		原本第三本	上份	巴西領事館引渡

輸往阿根廷

書	類	名	種	類	份數	處	理	方	法
一	海運提單		一組		三份	銀行引渡			
同			副本		四份	輪船公司引渡			
二	海上保險單		原本副本		二份	銀行引渡			
三	發票		原本(領事查證必要)副本		二份	銀行引渡			
同			第三本		一份	直送受貨人			
四	領事簽證貨單		原本及其他副本		二份	通行引渡			
同			副本第三本		二份	阿根廷領事館引渡			

注意一、海運提單，輪船公司所用之一份，定必為船長保留之一份 (captain's copy)。  
 注意二、海上保險，係經預定保險者，代以保險證明書。其原本副本充當押匯書類。

注意三，輸往南美方面文書之中，欠單及存單及賬目清單之作成，係與發票同數，其處理方法亦同。

注意四，此等書類發送之際，無論為經過銀行引渡或直送受貨人，應作成書類目錄 (Goods List)，記入發送書類及其份數。

依上表所示，輸出書類大概係經銀行引渡而交付受貨人者。在此所謂銀行引渡，意指押匯書類，經輸出地之匯兌銀行，最後交付受貨人之手。此種押匯手續，係以押匯信用保證書為基礎，由匯兌銀行作成押匯通知書 (Advice of Drafts)，添付於押匯書類。關於此點，我人應加注意也。



## 第十五章 輸出押匯與銀行手續

輸出押匯之觀念——輸出押匯之基本用具——匯兌預約與輸出前  
貸款制度之採川——輸出押匯之方法——

### 第一節 輸出押匯之觀念

輸出商既根據貿易契約，履行各種手續。待輸出商品發送終了以後，問題所在，即如何收取貨款。此項貨款之徵集，或受海外輸入商之預付貨款，或待貨物到達對方後受其寄回之貨款，或由輸入商購買輸出國匯票直接寄給輸出商，均無不可。然實際上，輸入商於定貨時送付貨款，殆不可行；其次，貨款後付，須對輸入商認

爲具有非常信用，原來亦不甚通行。此在今日國際交易上，通常金融關係上，頗感不利。至於今日各國貿易業者之間，最通行之方法，爲輸出押匯。

輸出押匯，爲內地輸出商對於輸出商品之際，貨款收回之方法，使送貨證券化，以此爲發行匯票之擔保品，此項匯票，以買賣之形式讓渡匯兌銀行而取得貨款者也。

輸出商，對輸出商品實行押匯之理由，在乎營業資金之運用上，須早得貨款而利用之。原來，輸出商對交易支付方面最慎重考慮者，爲貨款收回之難易與遲速如何，因此輸出交易貨款之預付，對輸出商最爲安全有利，但非買主所願甘受。反之，對於輸出商品，如採貨款後付之方法，固爲買主所歡迎，但買主自貨物裝運出口迄至貨款收回期間，不得運用其資金，使其對外交易，加上一層不利。至於輸出押匯便利之處，在乎輸出商於裝貨終了向銀行押匯之際，同時即得收回貨款，比較賣買商品於到着目的地後交貨時受取貨款者，具有早數日乃至數十日以上金融上之便利。在此，匯票出票人，雖受少許匯兌率上的損失以及附帶出票之責任，自金融之觀點言之，殆與現金交易，具有同一結果，其有利於輸出業者之經營，殆無異義。

然押匯方法，亦有二大缺陷，姑申述之如下：

第一，普通輸出押匯，動輒先行清算貨款之一部而殘留一部於後日清算。其所持理由，因商品具有不斷的市價變動之故，匯兌銀行，雖對匯票付款人，具有十分信用者，卒不允依貨款之總額而行全價匯兌之購入。

於是輸出者，一時祇得輸出商品代價之七成乃至八成，而殘留二成乃至三成於後日清算，或則表面上雖為全價匯兌，匯兌銀行實際上以其七成乃至八成交付輸出商而代為保留殘額，直至支付完了為止。

第二，輸出押匯匯票，在匯兌銀行購入之際，未必附帶付款人之支付保證，因而感到不安，加以此類匯票，大致支付地點遠隔，其付款人之信用，不易充分調查，以及付款期限之恆長等，在在引起匯兌銀行之恐怖心理。其結果，足以妨害輸出交易之圓滿進行，為欲剷除此種不便利起見，於是有後述押匯信用保證書制度之產生。

## 第二節 輸出押匯之基本用具

### 一 押匯匯票

匯票(bills of exchange)者，為債權者對債務者命令於一定日期對第三人支付票面價額之證券，換言之，為一種支付命令。其以輸出貨物為担保而發行之匯票，謂之押匯匯票(documentary bills)。所附担保物，為代表担保物之裝船書類，讓渡於匯兌銀行。此種匯票，自其性質上觀之，為一種附担保物的未到期匯票。此種匯票之關係人，有發行匯票之債權者，即在輸出貿易狀態下之輸出商為出票人(drawer)，負債者即輸入商為受票人(drawee)，及付款人(payer)。然押匯匯票，依信用保證書而發行者，則以信用保證書之發行

銀行爲匯票之受票人及付款人。

匯票，依（一）支付期限如何，分爲即期匯票（*sight bill or demand bill*）與定期匯票（*term bill*）（二）匯票關係人之如何，分爲銀行匯票（*bank bill*）與個人匯票（*private bill*）（三）担保之有無，分爲附担保匯票或押匯匯票（*documentary bill*）與信用匯票（*clean bill*）（四）票面記載貨幣種類之如何，分爲英鎊匯票（*sterling bill*）金元匯票（*gold dollar bill*）法郎匯票（*franc bill*）馬克匯票（*mark bill*）等，亦有依押匯書類引渡方法之如何而分類者。

押匯匯票，當將代表担保貨物之裝船書類，附加於匯票對買主引渡之際，視買主信用程度之如何，而採取適當處置辦法。處置辦法，具有於買主承諾支付後交還裝船書類與匯票價額付清後交付裝船書類二種。就原則言，匯兌銀行購入此項押匯匯票，隨同裝船書類送交支付地匯兌銀行之支付或關係銀行，應以付款人於一定日期付款時交換裝船書類，然此種嚴格的原則，殊足妨礙國際間商業交易之活動。實際上，銀行對於有信用之賣主，或買主之信用，具有銀行保證者，往往由匯票付款人認付後，即將裝船書類交出者。

從上所述，此種附帶裝船書類之匯票的引渡方法，具有二種。前者稱爲押匯付款匯票（documentary payment bill），簡稱 D P 匯票，後者稱爲押匯認付匯款（documentary acceptance bill），簡稱 D A 匯票。此種匯票之支付渡（documents to be delivered against payment）或認付渡（documents to be delivered against acceptance），普通先由押匯當事人預先指定，即在申請書上，記明輸出匯票之種類。銀行於買取此項匯票認引受渡爲不可者，可將此旨通知當事人令其變爲支付渡。再者，當事人在押匯之際，對於書類交付方法，未有指定者，銀行可不必照會當事人，逕行支付渡可也。但押匯匯票，依信用保證書而發生者，則雖不經指定，殆以採取引受渡爲常例。

押匯匯票使用之際，輒用一組（set of bills），此即作成同一要件及日期之匯票，二份乃至三份爲一組，其中任何一份先到，即先到達支付之目的。其所持理由，在輸出押匯遠隔重洋之故。作成同一匯票數通，分別交付不同輪船或不同航路發送，以何者先到，爲付款之憑證，藉以免除匯票輸送途中毀損遺失或遲到等事故之損失，因此匯票，必插入種種作用之文句，例如在第一匯票記載“second and third of the same tenor and date being unpaid”第二匯票“first and third……being unpaid”第三匯票“first and second …being unpaid”等文句，以表示種種作用是也。

匯票號碼

11E0

式 格 票 匯 圖一十六第 第一號

BILL OF EXCHANGE

No. 817. Exchange for £: 200-0-0 Yokohama, June 17th, 1934

At Ninety days (90 d/s) after sight of this FIRST of Exchange (Second and Third of the same tenor and date unpaid) Pay to the order of The Yokohama Specie Bank, Ltd., the sum of Two hundred pounds Sterling. Value received against shipment 400 Bags of Java First Running Sugar per s/s "Nippon Maru". Drawn under Cable Credit dated May 15th, 1934

To Messrs. London County Westminster Bank, Ltd.

London.

Japan Trading Co.

(第二號手形)

BILL OF EXCHANGE

No. 817. Exchange for £: 200-0-0

Yokohama, June 17th, 1934.

At Ninety days (90 d/s) after sight of this **SECOND** of Exchange (First and Third of the same tenor and date unpaid) Pay to the order of The Yokohama Specie Bank, Ltd. the sum of Two hundred pounds Sterling. Value received against shipment 400 Bags of Java First Running Sugar per s/s "Nippon Maru" Drawn under Cable Credit dated May 15th, 1934

To Messrs. London County Westminister Bank, Ltd.,

London.

Japan Trading Co.

(第三號手形)

BILL OF EXCHANGE

No. 817. Exchange for £: 200-0-0

Yokohama, June 17th, 1934.

At Ninety days (90 d/s) after sight of this **THIRD** of Exchange (First and Second of the same tenor and date unpaid) Pay to the order of The Yokohama Specie Bank, Ltd., the sum of Two hundred pounds Sterling. Value received against shipment 400 Bags of Java First Running Sugar per s/s

匯 兌 銀 行 通 知

第 一 〇 〇 一 號

THE YOKOHAMA SPECIE BANK, LIMITED.

Yokohama, 17th June, 1934.

Messrs. B & Co.,  
City.

Dear Sirs.

We beg to inform you that we have received a cable advice from our London Office that Bank of London have opened a documentary credit, authorizing you to value on above firm at 90 days sight for account of A & Co. of London to the extent of £4,000 say Four thousand Pound Sterling only against shipment of Tinned Salmon to London.

The draft must be accompanied by a full set of Bill of Lading, Invoice and Insurance Policy, and must bear the clause "Drawn under Letter of Credit by cable dated London, June 10th, 1934 issued by Bank of London."

The Credit is available until August 16th, 1934. Bills of Lading to be made out to order and blank endorsed. Marine Insurance to be covered in Japan and payable in London. Kindly present this letter to us for endorsement when you negotiate the relative draft and oblige,

Yours faithfully,

For the Yokohama Specie Bank, Ltd.

(此狀係信用狀之發出)



No. _____

Bill of Exchange

Exchange for _____ Yokohama

At _____ after sight of this **FIRST** of Exchange  
(Second of the same tenor and date being unpaid) pay to the  
order of _____ the sum of  
Value received

**FIRST**

To _____

(印)

No. _____

At _____

Order of Yokohama

Amount _____

On _____

Documents for _____

For _____

Negotiated at _____

No. _____

Bill of Exchange

Exchange for _____ Yokohama

At _____ after sight of this **SECOND** of Exchange  
(First of the same tenor and date being unpaid) pay to the  
order of _____ the sum of  
Value received

**SECOND**

To _____



## 二 押匯信用保證書

輸出商，在以裝船貨物作為担保品而發出押匯匯票之際，應負一切匯票上之責任，直至海外輸入商之認付且支付為止。輸入商如拒絕支付致匯票不能引渡時，輸出商對押匯銀行應負賠償責任，致蒙損失。職是之故，買賣契約之一條件，在乎要求輸入商先行發送信用保證書，輸出商依此信用保證書而行押匯。然輸出商對輸入商之信用，固認為滿意矣，仍未必為匯兌銀行所信任，仍不得圓滿解決彼此之金融交易。於是有輸入商信用保證制度之產生，此即信用保證書之重用也。

押匯信用保證書 (documentary credit) 者，由輸入商之銀行，為加強輸入商之信用程度起見，規定於某一定期間與金額，對輸出地銀行，保證其輸入商信用之證書。在此狀態下，無異發行銀行代表匯票付款人而對輸出商發出，自為押匯銀行所信任者矣。

押匯信用保證書之內容，大致並無多大差別，不外包括依信用保證書所發行匯票之金額，匯票種類期限，發行依賴者（即輸入商），發行銀行，使用者（即輸出商），有效期限，以及應負責任等條款。此類條文，使輸出商押匯匯票之發行，有拘束力，是故輸出商於接到輸入商銀行之信用保證書，應細研其所載條文之規定事項也。

左列所舉信用保證書，係倫敦A商會對橫濱B商會，在能離輸入商談判成立之際，由倫敦銀行發行者。此時，發行者倫敦銀行通知橫濱

分行，託其轉知正金銀行橫濱本行，將信用保證書要旨抄錄轉達B商會。

### 第三節 匯兌預約與輸出前貸款制度之採用

#### 一 匯兌預約

當出口商對其輸出商品從事押匯之際，最先應考慮之問題，在乎匯兌市場之利與不利如何。我國對各國匯兌率，殆多以外國貨幣表示之者，在向銀行押匯受取押匯金額之際，須依當時之匯兌率，折合本國貨幣。然匯兌市場，無論在用銀國與用金國之間，抑在用金國之間，變動無常，因而影響於輸出商品價格之變動，致交易價目之預算及對照，感到困難，往往在預算時似有利益可圖，但因匯兌率之變動，致實際交易，陷於不利。輸出商爲防止此種損害起見，與交易銀行之間，預示一定期間押匯金額之概數而訂立購買匯兌（從銀行之立場爲購買匯兌）契約。此即匯兌預約（forward exchange contract），當事者謂之匯兌決定是也。例如某出口商預計在一個月間具有十萬金鎊之對英押匯，目前對英匯兌率爲法幣一元購買英貨一先令二便士，以後具有漸次騰貴之傾向者，則可向押匯銀行預約一個月期十萬金鎊之匯兌，在此一個月內，對英匯兌率，雖有漲落，輸出商因預先決定匯兌率之故，得以避免匯兌騰貴之危險。

匯兌預約之申請，有經匯兌經紀人之手者，亦有輸出商平素與匯兌銀行具有往來，直接向銀行購買者。

銀行方面，備有買入匯兌預約申請書（buying contract slip），以便輸出商向銀行交涉，協定匯兌預約契約時應用。輸出商即將預約金額、匯票期限及種類、匯兌率、匯票受票人、支付地、實行期限等項記入，以爲後日銀行購買匯兌之基礎。

匯票買賣契約書

存 約 預 免 匯

第四十六號

No. ....

*Yokohama*

19 .....

Bought from .....

Sold to .....

Amount.	Rate.	Usance.	Drawee.	Class of Bill.

For delivery .....

No Margin Allowed.

Approved Bills Only.

.....  
Broker.

然預料匯兌率傾向提高而預約，結果亦有匯兌率之變動，反見下落者。在此狀態下，輸出商即蒙其損失矣。輸出商為倖免此種損失計，遲遲不肯履行契約而甘受相當制裁，然此種欺騙行為，足使輸出者信用墮落，所得不償所失，亦非上策也。再出口商品，每有不及如期裝運出口，往往未能盡用其契約期間之預約押匯金額者。此時輸出商可向銀行交涉，對於預約金額之全部或一部實行期間延長。最後，預約匯兌額與實際匯兌額不免多少差異之故，兩者具有 90% 至 100% 的增減，為銀行所默許，然在相差過甚時，銀行得從預約者，要求相當之賠償。

## 二 輸出押匯貸款制度之利用

匯兌銀行與輸出商之間，既成立匯兌預約契約，遲早終將預約匯兌額，支付輸出商，因有在預約限度內，對輸出商預先貸款者，此即在押匯之前，一時對預約者輸出商押匯匯票，預先墊款而於預約期間內毀銷之。今日任何銀行，凡對輸出押匯預約者具有信用者，莫不在預約金額限度內許與貸款。為此輸出商與匯兌銀行商議時，輒以押匯貸款不得於契約目的以外使用一條而締結輸出押匯貸款契約，由銀行開一輸出賬 (export account)，即刻以透支形式賦予預約限度內支票發出之權利，一經輸出品裝船終了，銀行於購買押匯匯票之際，即將貨款額扣除之。左列為輸出押匯貸款之際，向押匯銀行提出之證言。

To The Manager,

**BANK, LTD.,**

Dear Sir,

Being desirous of obtaining an advance of Yen _____  
from you against the following shipment per S.S. _____

Marks and Numbers	Description	Value

$\frac{I}{we}$  undertake, on consideration of your allowing  $\frac{we}{us}$  such advance to hand you the relative Bill of Lading on or about _____

The said Goods are now in course of shipment, and  $\frac{I}{we}$  hereby declare them to be in  $\frac{my}{our}$  absolute control, possession and disposition, and to be held in trust for _____ Bank, Limited, against the advance herein applied for.

$\frac{I}{we}$  also undertake to keep the said Goods fully insured and to hand you the relative Policy or Policies (both Fire and Marine) as required.

$\frac{I}{we}$  have read the terms and conditions printed on the back hereof and  $\frac{I}{we}$  hereby agree to the same.

Yours faithfully,

Destination of Shipment _____

Date of Contract _____

國 際 貿 易 實 踐

三 四 八

## CONDITION

1. The within-mentioned advance as well as all other past and future advances of the same nature are made under an account opened in the name of the constituent and headed "Export Account."

2. The constituent may draw with the Bank's consent on the said "Export Account," to the extent of the amount within-mentioned, by cheque or cheques specially supplied by the Bank for the purpose, and it is hereby agreed that the amount of such cheque or cheques shall be applied to no other purpose but for payment for the within-mentioned merchandise as well as for freight, insurance and other shipping charges in respect thereof.

3. The advances thus made to the constituent shall be paid out of the proceeds of bill or bills drawn by the constituent and delivered by him to the Bank against the shipment of the within-mentioned merchandise and in execution of the exchange contract within-mentioned. Should the proceeds of the bill or bills exceed the total amount drawn by the constituent, he must give instructions to the Bank as to the disposal of the excess amount, i.e., whether it is to be transferred to his current account or kept for being further drawn upon under the "Export Account," irrespective of drawings against other letters of lien, as the case may be. In the event of there being a deficit to cover the amount so drawn, owing to the shutting out of the shipment or any part thereof, the constituent must at once inform the Bank to that effect and await the Bank's decision.

4. Interest shall be calculated at _____  
_____ and charged on the daily balances due to the Bank in respect of the said "Export Account." Interest so calculated will be passed to the debit of constituent's current account quarterly, or be collected from the constituent as soon as each shipment is completed, at the Bank's discretion.

5. The Possession of the within-mentioned merchandise by the constituent shall be considered and taken as the possession of the Bank, and the Bank shall be entitled to take charge and possession of the same in its own hands at any time, without assigning any reason or ground for so doing, while the merchandise is in course of shipment, wherever it may be, by giving notice to all parties concerned or otherwise.



## 第四節 輸出押匯之方法

### (一) 輸出商品之押匯契約

關於輸出押匯之契約，可就兩方面言。一為押匯發動人輸出商與遠洋受貨人海外輸入商之間，預先規定於買賣契約的清算條件中，二為輸出商與購買匯票的匯兌銀行之間所締結的契約，即普通所謂押匯契約是也。

一、前者為買賣兩者間交易貨物的支付協定，其要旨於交易開始前決定於輸出契約的一般條件之中。此種協定事項，明記於輸出契約書 (export contract sheet)。例如買賣兩者間，應用押匯信用保證書與否，押匯之條件如何，匯票金額及信用保證書之種類如何，出口文書之引渡方法如何，債務餘額之清算方法如何等，均詳細規定於輸出契約書中。

二、後者為押匯發動人與押匯購入銀行之間，於押匯進行之前，所締結關於匯票買賣之契約。原來，匯兌銀行對於輸出押匯匯票之購入，利益果大，但所負之危險亦大。蓋普通匯票，為付款人所承受，貼現依賴人與匯票引受人，係基於兩者間之信用而行通融，至於押匯匯票購入之際，未得付款人承受之故，係基於片面的依賴人信用而行通融。就人的担保力言之，後者較前者薄弱。

押匯匯票之主要担保品，爲輸送途中的貨物，因此銀行方面，對於交易本身的知識以及裝船文書的鑑別，自屬必要。銀行方面，往往因缺乏此類知識而蒙重大損失者，尤其今日國際間之交易清算，銀行方面之危險與不安愈多，於是乎押匯信用保證書、輸出信用保險、及輸出補償等制度，應時而產生矣。

匯兌銀行與輸出商間之輸出押匯契約，主要者根據一般交易契約或信用保證書之條款而約定。至於兩者間締結押匯契約書之狀態如左：

甲、相當有力的輸出商，輒選定一定的匯兌銀行，以自己之不動產及其他財產作爲担保，或覓有力的保證人，担負關係銀行本支店與輸出商本支店間銀錢交易的一切責任，將代表此旨的證書一札，提交銀行，締結總括的金融交易契約。輸出商即可根據此項契約而從事押匯矣。

乙、在與匯兌銀行，並無此項特殊關係的輸出商，須將輸入商之信用證書提交銀行，申請押匯，其時銀行方面，可以根據信用證書所載條款，買取押匯匯票。在此狀態下，可以免除輸出押匯契約書之作成。

丙、如輸出商既無特殊關係又無信用證書之基礎而欲進行押匯時，惟有向銀行交涉，先行購取較發票金額爲少的押匯金額而將餘額俟銀行收回押匯金額後交付輸出商。或由輸出商提供輸出貨物的担保品或設立保證而行全價匯兌。以上押匯方法，須由匯兌銀行決定而訂立押匯契約，輸出商依照契約而交付契約書、保證書等，作爲押匯契約成立的證明，輸出押匯契約之內容，大致記載匯票關係人之權利義務，匯票引

受人的領受或支付拒絕狀態下担保權之設定等項。

(二) 輸出押匯之申請及其處理

一、押匯之申請手續——輸出商在進行押匯之際，先將貨物種類、價格、輸出者姓名、匯票價額、支付地點、付款人及付款期限等一切事項告知匯兌銀行，一面發出押匯匯票並添附裝船書類，向銀行發出，受取押匯金額。通常輸出商與匯兌銀行，平素具有交易關係者，即將必要事項，記入申請書，此時匯票金額係以外國貨幣計算，須以當日銀行購買匯票之匯兌率換算本國貨幣受取之。輸出押匯之處置，其有信用保證書者與並無信用保證書者，具有多少差異。

二、無「信用保證書」之押匯手續——關於沒有信用保證書 (without L. C.) 的押匯，即普通之押匯，即(一)並無信用保證書等有力後援者，(二)匯票付款人，常為個人 (輸入商) 因而匯票之信用，遠較薄弱，需要特別之手續。

輸出押匯之金額，通常以發票金額為基礎算定之。然商品在性質上易生價格之變動，或在運送途中，易遭損壞之故，如以輸出品代價之金額，即發票上之金額，作為匯票金額而行全價押匯，銀行方面，定蒙不少危險。是故銀行方面，為避免此種危險計，對於普通押匯匯票金額，依出票人之信用或商品種類，承認發票金額之七成乃至八成而已。

Tokyo, 2nd August, 1934.

To the Manager,  
The Yokohama Specie Bank, Ltd.,  
Tokyo.

Dear Sir,

Herewith we beg to hand you our drafts as undernoted, the equivalent of which please place to our credit in current Yen Twenty One Thousand Seven Hundred and Seventy One and Sen Forty Two.

Yours faithfully,

Japan Trading Co.,

—(Signed)—

No.	Amount	Drawee	Rate of Exchange	Contract	Equivalent	Documents
	£ 1,370—0—0	Messrs. British Trading Co., London.	1/2	—	¥ 21,771.42	90 d/s D/P

輸出商既不得全額匯兌，對其輸出貨款，自不能即刻全部收回，而發票金額之二成乃至三成，不得不依賴於輸入商之直接匯款或銀行之付款矣。此項差額之收回，必需相當日數與手續費。輸出商為彌補此項缺陷起見，對其差額，祇有預覓担保或有充份信用之保證人，對銀行提呈押匯購買依賴書而行全額匯兌，普通押匯匯票雖以發票金額為票面額，仍由銀行保留票面額之二成乃至三成，直等到匯票款額的清訖。輸出商如供給担保而提呈押匯匯票副證者，即可要求全額押匯。此項押匯副證，大致記載匯票及担保品之要點，匯票受票人拒絕付款時，銀行得有隨意處置之權等。此項副證，銀行印有特定格式，分正副二張，正張交付銀行，副張則由輸出商保存之。

**三、附信用保證書之押匯手續**——押匯信用保證書，大致記載受票人姓名、金額並期限、運送貨物種類及運送地、裝船書類之作成及處理方法等。輸出商須熟悉信用保證書之條件而處理裝船書類，在文書之中如有違反信用保證書之條件者，銀行為自衛計，輒易藉口拒絕購買。但如條件之違反，係出於出票人之善意者，未有多大妨礙。再信用保證書發行銀行，在考慮押匯人之信用及其他事情上，得以要求押匯人之保證書（Guarantee）。此項保證書，普通分正副兩張，正張由銀行保留，副張則與押匯匯票，一併寄往付款地以明自己之責任。

輸出商在從事附信用保證書押匯之時，依照輸入商或其關係銀行所寄到之信用保證書，整理裝船書

類及一切關聯書類，以此裝船書類，對信用保證書發行銀行，作成押匯匯票。與信用保證書及裝船書類，押匯申請書等一併提呈銀行。銀行方面須縝密調查匯票與裝船書類，是否與信用保證書所載條件符合，如認為無問題時，即行購買其匯票而將貸款交付輸出商。

在交易頻繁的輸出商，每有接得海外輸入商之電報，代表發行信用保證書之旨者。其意即謂在約定商品裝船之際，信用保證書尙未寄到，乃由海外輸入商對輸出商電示此旨，同時促其發送貨物。此項電報，如由信用保證書發行銀行，直接發交輸出地銀行者，則即由銀行通知輸出商，可以與信用保證書寄到時同樣的從事押匯。信用保證書如在郵送途中或單由海外輸入商直接以電報通知輸出商信用開始者，則押匯人之惡意善意，最有重大關係之故，銀行方面，須視押匯人之信用如何而決定其承諾與否。惟在具有信用之輸出商，銀行定必予以同樣便利。在此種信用保證書到達前從事押匯狀態下，須在押匯匯票上面，記明“*drawn under letter of credit on route*”等文句。輸出商如係接得海外輸入商電報通知信用保證書之旨者，則輸出商在押匯之際，須將電文或其證據書類，提呈銀行。

信用保證書，在其有效期間中，對於同一商品與同一要件者，可以分割使用。或則同一發行銀行，對於同類裝運貨品基於同一條件而發行數份者，輸出商亦可合併應用，從事較鉅金額之押匯也。

國際貿易實踐

第四編 輸入實務篇



# 第一章 輸入交易之開始

輸入活動——定貨前應注意之事項——輸入契約之申請及其成立

## 第一節 輸入活動

就一般而言，外國貨物之實際需要者，製造者，或批發商，直接從事輸入活動者，比較上並不多觀，大概經過貿易商 *commission merchant* 行之。例如紡織公司，其內部並不設立進口部，但約定專事輸入棉花的棉花公司代為輸入。此外如毛織公司之輸入羊毛，製糖公司之輸入粗糖，麵粉公司之輸入小麥，肥料公司之輸入磷礦等等，要皆經過同樣途徑也。總之，輸入商在國內應有強力的需要與堅固的交易關係，為第一條件也。大凡內國商業，商品之賣出，遠較購買為困難，至於外國貿易，顧客主要者為在外之外國人，輸出交易，更

較輸入交易爲困難，蓋國際買賣之慣例，賣主常處於主動地位，反之買主則處於被動地位，輸入商對於賣出，即國內需要方面，開拓相當地盤，對海外賣手，介紹其自己之營業所即可。從此，輸入商可以專事應付內地顧客，至於對外交涉，較輸出交易，來得容易適應自己之意志。

輸入交易，具有投機輸入與定貨輸入二種，投機輸入，例如預測內地需要行將增加或內地生產不足爲自己採算便利上從事輸入外國貨物，或者與海外輸出商訂立期貨契約，或者輸入現貨以待市況之上騰，乘機賣出以沾利。定貨輸入，係輸入貨物之直接需要者或專業批發商，對海外供給者履行輸入契約。前者可謂一種投機輸入，一旦觀察錯誤坐失機會，不免遭受意外損失。在世界大戰末期，此種投機輸入，每爲輸入商所利用，值接受內地顧客交易之際，輸入商除受託數量以外，輒自身輸入額外數量，即同時兼行投機輸入與定貨輸入。此種輸入方法，在繁榮時代，易爲堅實的輸入商，藉口船期便利或其他事由而採行，如果適中理想，具有莫大利益。然對外交易，在兩地遠隔間行之，自定貨至貨物到達，須待多日，其間難保無商況之變化，或因長途輸送途中，偶然發生約定品授受遲延等事故，致招致相反的結果。是故可靠的輸入政策，在未有充份的確信以前，竭力避免投機輸入。大概一般輸入交易，係輸入商接受內地顧客之定貨而後從事輸入者也。

## 第二節 定貨前應注意之事項

定貨輸入交易，大致由輸入商先允內地顧客之委託購買而接受一種代購契約，然後與海外該貨物供給者締結輸入契約，因此對於海外生產地或供給市場之商況，以及內地需要市場之商況，輸入商應從事不斷地研究與調查。輸入商尤應對於二者作比較的研究，藉此窺知輸入之商機，給予顧客輸入之機會，同時輸入商自身正可利用此種機會而增加輸入也。

大既輸入貿易，以內地顧客為輸入活動之大本營，其委託定貨，即成為輸入商利益之源泉。輸出商不斷的對海外交易對手，喚起新的需要，是故輸入商亦應對內地顧客勸誘新發現的貨物之定購。輸入商為對內地顧客勸誘新的定貨起見，不妨常遣店員巡迴訪問，或將海外各方面之市況供給之，或督促海外輸出商時供新貨物之價目，藉此輸入商推算其內地價目而誘致內地顧客之購買，或對內地顧客提供一定期間之買價並附一定之回答期間，藉此向海外定購期貨等。

對於內地顧客輸入之勸誘，最重要者為目的商品之輸入採算，即對內地顧客所希望輸入之物品，輸入地何地之價目，迅速且精確採算之，向內地顧客揭示而後勸誘其定購，此種採算，可以外國輸出商所通報之輸出地市價，或該輸出商所提供之輸出價目為基礎，換算輸入港起岸價格，即輸入商加上輸入商佣金、關稅、通關諸費用，以及顧客指定之引渡場所一切費用而算出之。

### 第三節 輸入契約之申請及其成立

輸入商，不斷地接到海外輸出商交易之勸誘，例如交易商品之樣品、商品目錄、定價表等，同時輸出商方面對於新交易所應注意之事項，為先行調查目的商品之生產事情、供給市場之商況等而後選擇有力的輸出商，調查其信用狀況，以為交易條件之基礎，此後即可進入具體的輸出途徑矣。

輸入商根據海外賣方所提供之價目，作成輸入價目，在承諾內地顧客貨物買入時，直接拍電海外賣方即刻成立輸入契約。或者，輸入商對海外賣方，電知內地顧客所希望之價格而待其接受。輸入商應於事先調查目的商品之生產事情及供給市場之商況，選擇有力的輸出商，并詳細調查其信用若何。

關於輸入交易買賣契約書，(一)由輸入商發出定貨單 (order sheet) 或購買書 (purchase note) (一) 由輸出商發送輸出契約書 (export contract sheet) 之原本，(二)輸入商以電報交涉使交易成立，詳記約定事項作成輸入契約書 (import contract sheet)，以賣方一份，送交輸出商，無論如何，輸入商必須保持定貨單或契約書之副本，藉以在約定品輸入之際，可以充分認識輸出商履行契約與否，如遇有輸出商違反約定時，應即設法令其調整，否則即可搜集一切證據書類，提起抗議 (claim)。關於輸入商品之抗議在輸入商方面的失敗，大概由於疎忽所致。

(註文書+式)

第一章 輸入交易之開始

ORDER SHEET.

Tokyo, 5th July, 1934.

Messrs. A. O. Brown & Co.,  
San Francisco.

Order No. 100.

Please execute following order:  
Confirmation of Cable Contract:

*Tinned Fruits*

Quality:— A 1 quality, 1 lb. tin.  
 Price:— \$ 12.00 per case. Cost, Insurance and Freight  
 (C. I. F.) Yokohama.  
 Quantity:— One Hundred cases.  
 Packing:— One case containing 48 tins of 1 lb.  
 Shipment:— August, 1934.  
 Insurance & Terms:— As usual  
 Cable Exchanged:—

Yours: 25th June and 3rd July, 1934

Ours : 24th June and 2nd July, 1934

Japan Trading Co.,

E. & O. E.

—(Signed)—

國際貿易實踐

## 第二章 信用保證書制度及其利用

信用保證書之概念——押匯信用保證書之特質與種類——

押匯信用保證書之發行手續——

### 第一節 信用保證書之概念

在國際貿易上，海外輸出商對其輸出商品，殆以押匯收回其貨款，既如上述，今日世界各國除蘇聯以外，對於外國貨物之輸入，殆無不以押匯清理其貨款矣。但海外輸出商為便於押匯起見，必須得到保證輸入商信用（支付能力）的信用保證書，輸出商以此向銀行要求押匯，認為最確實的方法。

今日逆匯，已成爲國際匯兌之常道。例如由海外旅行者，自己出一匯票，賣給銀行，可不待本國之送金，得到所要之金額，至在國際貿易，亦復相同，輸出商以裝船書類爲擔保，出一押匯匯票，亦可不待外國輸入商之送金而得到現金。然爲避免妨礙起見，不得不取有金融機關匯兌銀行之信用保證，即銀行信用 (Bank credit) 是也。至其原由，不難想像得之：(一) 輸出商不易充分調查海外輸入商之信用狀態；(二) 銀行方面對於匯票關係者，輸出商或旅行者之信用狀態，亦不得而知；(三) 即使確知信用，然國際間之交易危險極多；(四) 匯票關係人，雖有信用，然無銀行信用保證時，在支付地金融市場，成爲再貼現不可能。因此，今日匯兌銀行，大概不肯接受無銀行信用保證之押匯匯票焉。

此種銀行信用之形式及方法，各國及各銀行不同，總之，此乃銀行代理輸出商與輸入商之間的信用保證，或爲海外旅行者介紹信用而作成商業證券 (commercial instruments) 也。然代表此者爲信用保證書，至於信用書 (letter of instruction)，亦基於同一形式及方法，是故廣義的信用保證書，包括以上兩者，而商業上的信用保證書，較法律上的範圍爲廣。

綜上所述，信用保證書，係記載發行銀行負輸入商信用之責的一種介紹的保證書。因此，根據信用保證書所發出之匯票，即令支付人拒絕支付，信用保證書發行銀行，負有責任，對其可以使償還請求權 (Right of recourse) 認爲最安全而確實的方法。



信用保證書之收主，或為銀行，或為個人。如屬前者，記載「對於某人，在一定條件下，一定金額以內所出匯票，購買之」之旨，至對個人所出者，記載「本行對於足下依本保證書所具之條件發出之匯票，賦予出售於任何銀行」的權利。以上兩者，皆為信用保證書發行銀行保證匯票之責任，如不記載此類文句，就嚴格言，不能表示信用保證書之性質也。

信用保證書，同時含有信用命令書的性質。此即猶似輸入地銀行向其輸出地分行，記載「貴地輸出商某，在一定條件之下，所出一定金額以內所出匯票，請由貴行買取之」的證書，兩者在同一銀行關係上，並無擔負匯票責任之記載，因此與狹義的信用保證書具有法律上效力之差異。

## 第二節 押匯信用保證書之特質與種類

### (一) 押匯信用保證書之特質

綜上所述，即知押匯信用保證書，可以彌補輸出押匯匯票之缺陷，為使其發出及處置安全且容易起見，輸入商方面之交易銀行，於保證輸入商信用的商業信用保證書中，記明「凡交易對手對此商人之交易，本行對其約定商品之裝運，保證其匯票支付」之旨。此種商業信用保證書利用上的實益，有如下文所述：

一、凡並無信用保證書之押匯匯票，比附信用保證書者，其出票人，至少具有二三匯兌市場上的不利點。此即不獨危險程度增大，

益且在英美市場上無再貼現之可能性，有此二三缺點，即不能稱為完善之押匯匯票矣。

三、凡附有信用保證書之匯票，具有全價匯兌之可能，否則不得全價匯兌，其中二成乃至三成，由銀行保留至匯票付訖以後，再行補償，其不便不利為何如乎！

三、凡附信用保證書之匯票，大多為見票後六十日以上乃至九十日以上之長期匯票，反之無信用保證書之長期匯票，為銀行所不喜。

四、凡附信用保證書之匯票，原則上為  $\overline{D}^A$  匯票（押匯認付匯票）；無信用保證書之匯票，原則上為  $\overline{D}^P$  匯票（押匯付款匯票）。因此，兩者及於輸入商之效果，頗有差異。

### (一) 押匯信用保證書之種類

商業信用保證書，依發行銀行所負責任之程度，可以分為：(一) 確認信用保證書及不確認信用保證書，(二) 取消不能信用保證書及取消可能信用保證書。

#### 一 確認信用保證書及不確認信用保證書

確認信用保證書 (confirmed letter of credit) 係給予信用的銀行，對於依此信用所出匯票及其支付，立誓擔負一切責任之謂，如是在信用保證書上，應加上確認的文句，即誓約保證匯票之接受及買取，然如信用命令書，其發行銀行並不擔負匯票上之責任者，謂之不確認信用保證書 (unconfirmed letter of credit)。

(dit)

## 二取消可能信用保證書及取消不能信用保證書

取消不能信用保證書 (irrevocable letter of credit) 者，發行銀行一經給予信用，在其使用前或使  
用期間，發行銀行，不得取消或變更之謂。因此，萬一買方輸入商破產，發行銀行應負一切責任而無向輸出商  
請求償還之義務 (without recourse)。反之，取消可能信用保證書 (revocable letter of credit) 者，發行  
銀行對於其信用保證書所成立之交易，於必要時得取消其保證責任之謂。輸出匯票在此種狀態下所發出  
者，在不能引渡時，則由出票人輸出商擔負償還之義務。

關於此兩種信用保證書，各國解釋不同。大戰後，美國組織商業信用會議 (commercial credit confere  
nce)，對於確認與取消不能，未有嚴格的區別，確認信用保證書，如無載明取消不能之旨，斷定其為可以取消。  
然依一般國際的解釋，確認信用保證書，同時即為取消不能的性質。實際上因 "irrevocable" 一語，給予有  
信用輸入商以不快印象，故不常應用，通常慣用 "banker's confirmed letter of credit" 一語。總之，確認及  
不確認，為英國用語，而取消不能及可能為美國用語云。

## 第三節 押匯信用保證書之發行手續

輸入商與海外輸出商之間，在成立契約時，以信用保證書之發行爲一條件者，輸出商於約定品裝船而得裝船書後，即可實行押匯手續，不久由匯兌銀行，依賴信用保證書之發行支付貨款。爲使自己之往來銀行，發行信用保證書起見，必需具備種種條件，其重要者爲（一）依賴人輸入商之信用如何，（二）輸入商品之性質與價值若何，（三）担保物品之如何。其中担保品之提供，在依賴人有絕大信用時，可以豁免，而有普通信用者，則需提供信用保證書二成乃至三成的現金墊款或可靠有價證券，作爲担保品。此時，得輸入商銀行之諒解後即可提出担保依賴書，由銀行接受信用保證書之發行。此次信用保證書，直接寄往海外輸出商，根據內容所載從事押匯。如屬信用命令書，由輸入地銀行開始信用，電知輸出地銀行，令其買取輸出押匯，此時命令書，由輸出地銀行作成，交付輸出商者也。

押匯信用保證書之發行手續費，在命令書狀態，概行豁免，而在信用保證書狀態，其手續費，往往依匯票期限之長短而異，普通自表面金額1—8%至1—2%不等。表面金額，如屬外國貨幣，則依當日銀行掛牌匯兌率換算之。

## 第三章 輸入之準備

輸入商品之到達預測——輸入書類之準備

### 第一節 輸入商品之到達預測

海外輸出商，在約定品裝船之際，直接以電報通知輸入商，同時並將裝船通知書 (shipping advice) 寄去。輸入商一俟接到約定品裝運之電報時，即知輸入品之品類、名稱、數量、裝貨船名、裝運日期等，然後照會輪船所屬之輪船公司或其代理店 (ship's agent) 調查到船之入港日期。

我國輸入貨物，均以外國輪船裝運，輸出商之電文，普通祇有 "Eledena" 或 "Eunabates" 一個單純的

船名，關於本船屬於何輪船公司，其代理店何在等，應預先加以調查。平素輸入業者，如對各輪船公司及其代理店所屬之輪船，列成一詳細通航表，置於座右，定必獲益不少。否則，輸入商可備魯意船名錄 (Lloyds Register of British and Foreign Shipping) 不難查知各輪船所屬公司或其代理店等。

預測本船之入港期，即不難預知輸入貨物之到着期，輸入商基於此種預測，預備各種必要書類，或着手對內地顧客引渡事宜。本船之入港日期，往往因故延遲，致對內地引渡，一時發生障礙。輸入商為期穩妥起見，應知（一）本船在輸出港出航日期，（二）航海預定日數，（三）途中有否臨時停泊，（四）而後判定輪船公司報告入港預定日之確否。再報紙有特設船舶欄者，輸入商亦有加以注意之必要。

## 第二節 輸入書類之準備

輸入商，根據海外輸出商裝船通知書而調查的結果，得以確切預測本船之入港日期後，應即準備輸入所需一切重要書類，充份考慮貨物提取手續。

為受取輸入商品計，第一應對押匯銀行，履行諸手續，處理一切必要裝船書類。提取輸入貨物最重要的書類為輪船提貨單。此乃表示記載貨物請求權之有價證券。輪船公司，發行此項提貨單，在原則上是以此換取貨物的。輸入商取得裝船書類之方法有二。其一，如屬樣品，輸入品無須押匯者，關於受取貨物一切必要書

類，係直接由輸出商郵寄輸入商，毋需處理書類等特別手續，即以郵送書類，進行通關手續可矣。其二，輸入商品，如係押匯運送者，則此時輸入商如不對押匯關係銀行履行種種規定手續，貨物即不易提取也。

關於對外交易商品貨款之授受，當以押匯清算之，已成規例。因此輪船提單，附帶保險單及其他關係書類，作為對輸入商發行押匯票之担保，先由輸出商之手，移交輸出地銀行，再由輸出地銀行，寄往有關係輸入銀行，於約定品到達輸入地前後，裝船書類，亦到達輸入地，而由輸入地銀行保管，因此，輸入商如不設法向銀行引渡此項書類，即不得提取目的貨物。或則，貨物較書類先到目的地（由於書類發送特遲或其他原因，輸入商雖無輪船提單而欲提取貨物，應先設法獲得銀行方面之諒解。

提取輸入商品次要的準備，為使容易通關起見，除提呈輸入申請書外，其他必要書類，亦不可遺漏，因此，除購入書外，輸出商應先將品類書及清單，在委託品狀態之下，輸出國生產者署名之購入書，如適用協定稅率者，應備原產地證明書，以及其他在外領事之證明書類，凡認為輸入通關上必要之書類，於本船入港及實際提取之前，一併向稅關提出，以便早日獲得輸入許可，蓋一經本船入港，同時輸入商競相申請輸入，輸入事務一時輻輳，手續上不免較繁，致延遲貨物之提取。

輸入申請必要的購入書及證明書之原本，包括於押匯書類之內，由輸出地銀行郵寄輸入地銀行。輸出商如於裝船最終日裝貨，向銀行進行押匯手續，本船於裝貨終了即行出港，於是裝船書類之發送，須待次回

郵船，致書類到着輸入地亦較貨物爲遲矣。爲避免此種不便起見，輸出商於貨物裝船同時，即將簽名之正式發票（與裝船書類中之發票內容相同者），與原產地證書、送貨清單，以及重量容積表等輸入通關上必要書類，趕上本船或同時期啓碇之郵船，直送輸入商，以便輸入商利用此等書類，從早作成輸入申請書，一併與其他必要書類，待本船到着稅關，即行輸入申請手續。



## 第四章 輸入押匯與銀行手續

關於輸入商品之銀行手續——匯票認付後交還押單者——

匯票支付後交還押單者——押匯書類之寄遞——押匯書類保證轉遞

### 第一節 關於輸入商品之銀行手續

關於輸入商品之貨款，係基於輸出商與輸入商間所締結買賣契約中的支付條件（*Terms of Pay*）而行押匯。輸出押匯，已於輸出篇中詳細敘述，本文所述者則為自輸出地銀行轉向輸入地銀行而行貨款收回，謂之輸入押匯。輸入押匯之程序，為押匯匯票之接受，附利匯票匯兌率之決定，匯票金額之支付，以

及裝船書類之取出等。此項書類之取出，直接關於輸入商品提取，故輸入商對於權利者押匯銀行之手續，主要者即為裝船書類之取出，其他事項，殆皆附屬的性質。

輸入貨物之具體的代表，為裝船書類，在押匯之際，形式上係先由匯票購入銀行所有，為收回此項金額起見，繼由該銀行之輸出地機關寄往輸入地機關，此後輸入商為前往輪船公司受取運到之貨物起見，即須設法將保持此項裝船書類之輸入地銀行，其所有權歸於自己，或對銀行設法將貨物受取之權利歸於自己。因此輸入商不得不對銀行講求種種手段與方法。同時，對銀行所講求之方法，不外下列四種類：(一)依押匯匯票之認付而受取裝船書類之方法，(二)待押匯匯票到期繳付押匯金額而受取書類之方法，(三)在支付期未到以前而行借受書類之方法，(四)在貨物尚未運到，未有裝船書類之受取方法。

## 第二節 匯票認付後交還押單者

海外輸出商，對其輸出商品押匯之際，依匯兌銀行之請求，具有認付後交還押單及支付後交還押單二種。輸出押匯匯票之買入銀行，在買入之時，視(一)匯票出票人輸出商及支付人輸入商具有可靠信用者，(二)在匯兌銀行認為絕對可信之輸出商，向其海外支店從事押匯時，(三)匯票出票人依銀行之要求，提供担保品，或立保證人而符合其指定條件者，(四)輸入商之交易銀行，為輸入商發行信用保證書，基此保證書

之發生担負匯票上一切責任者，則於輸入商認付匯票時即將裝船書類交出，所謂認付後交還押單（*documents against acceptance; D/A*）者是也。基於此項條件所發出之匯票，謂之 D A 匯票。

押匯匯票，依認付條件發出者，匯票受票人輸入商，將匯票提呈銀行，祇須承認支付，即可將附帶匯票之裝船書類取出。因此，在形式上觀之，此種 D A 匯票，與匯票最有力的担任物件輪船提單分離，其性質與不附貨物抵押之信用匯票相同。此種匯票對於關係銀行之危險率加重，是故除特殊信用以外，銀行不肯遷就此種匯票。

買入 D/A 匯票之輸出地匯兌銀行，為收回其票面金額起見，將購買之匯票及裝船書類，直寄輸入地本支行或交易銀行（*correspondent*）輸入地銀行，一俟匯票寄到，應於即日營業期間內，履行必要手續，提呈受票人輸入商，請其認付。此時，銀行方面，另附記明“*bill for... for favour of acceptance and return*”，文句之紙片，送達輸入商。輸入商即於票面簽明“*accepted*”，記載認付日期並署名後，直接送還銀行。此項認付，係在呈示之日為之，否則，銀行算出之支付日期，必生差異，因此，凡匯票受票人住所，因往來郵寄而需相當日數者，或受票人因旅行等事故，即日不及認付者，銀行殆以呈示日為認付日，已成爲一般慣例之故，在匯票上另附書名「本日為認付日」之紙片。

此種 D A 匯票，輸出地押匯購入銀行，認爲輸入商，確於匯票到期清償之故，在上述手續完了之後，銀行

即將裝船書類交與輸入商，其中輪船提單，可向輪船公司領取貨物而賣買或以此抵質以爲金融上之利用。外國匯票，通常爲見票後定期支付，大概自提呈後三十日至九十日，屆時輸入商對銀行出一支票抵付之可矣。

認付匯票，如期償清以後，銀行卽以此旨通知輸出地銀行，至此，關於輸出商品匯票交易之關係，已告終了。再，銀行提呈匯票，受票人拒絕認付時，卽將匯票及其拒絕認付意旨退回輸出地銀行，然後該行再向輸出商追索匯票金額以及一切損失費用。

### 第三節 匯票支付後交還押單者

輸出押匯，如不利用信用保證書，卽無銀行支付之保證，輸出地銀行祇有令輸入商於匯票金額支付後將裝船書交出，依此條件發出之匯票謂之押匯付款匯票（documents against payment; D/P）。

原則上，裝船書類基於支付條件發出者，則輸入商於銀行提呈匯票時，依上述方法認付，一俟匯票到期，應將貨款清償同時向銀行領取一切關係書類。

迄至匯票支付期日，銀行卽向認受人請求支付，匯票金額如以輸出地貨幣表示者，則所附匯票利息之日數計算，較爲麻煩。外國匯兌之票而金額，多以支付地卽外國貨幣表示之，今已成爲通例，以輸出地貨幣表

示之者，認爲例外。然今日用金諸歐美國家，對諸用銀東洋諸國匯兌時，爲防止因金銀比價變動所生之危險起見，多用輸出國貨幣表示之。此種匯票，卽以輸出國貨幣表示輸出商品之賣價，依此價格由輸出地匯兌銀行買入後送往輸入地，迄至以金收回時，由輸入商依票面金額加算利息，謂之附利押匯票。

附利匯票 (interest bill of exchange) 者，其押匯金額，自發票日至收回終了，依票面加上利息之謂，與普通匯票，容易識別，票面載有下列文句：“with interest added thereto at the rate of 6% per annum, from this date to approximate due date of remittance in London payable at The A bank drawing rate of exchange for demand draft on London.”

附利匯票，輸出商爲避免匯兌率變動所生之損失起見，都用金鎊匯票 (sterling bill) 與金元匯票 (gold dollar bill) 是故輸入商對於以英美二國爲主的匯票，其必要日數利息的算出以及利率的決定，應有相當智識的。

茲試舉一例說明之。設有紐約輸出商甲，賣去鐵板與東京輸入商乙，其貨款假定由甲出一六十日期金元匯票，向銀行押匯。此項匯票由紐約銀行直接寄往匯票付款人所在地東京之交易銀行，該行於接得匯票後，卽以之示呈輸入商認付，於見票後六十日，交付金額。然紐約輸出商甲從事押匯向銀行領取金額之際，紐約匯票購入銀行，對彼無異貸款，因而對其貸金不得不要求輸入商於付款時一併償付。此際，付款人之利息

日數依(一)自匯票發行至收回之日數,加上(二)對紐約銀行送金所需航海日數而算出。此項航海日數,在北美方面,現已採用均一制度,對紐約爲二十二日,舊金山爲十八日,歐洲方面,則計實際所需日數。

至於上述一例,如以銀行即期匯兌率,換算附利匯票之金額時,輸出商多以電匯匯兌率換算支付,不必計算送金所需日數之息金,通常電匯匯兌率較即期匯兌率爲高,兩者在換算上並無多大差別。

押匯匯票之支付方法,依各銀行各狀態而不同,如係附利匯票,匯票金額,以輸出國通貨表示之者,當支付時,輸入商可依即日電匯匯兌率而以本國貨幣換算之。此種用於輸入附利匯票之匯兌率,稱爲 *acceptance rate*, 輸入商在匯票支付以前期間,可留心觀察以爲匯兌率對本人持有時,隨即向銀行預約匯兌。屆時銀行作成附加利息金額之賬目清單 (*statement of account*) 並另具請求文書 "please favour us with the payment of the bill due to-day as per attached memo," 之用紙,對輸入商請求支付。

匯票金額,如以自國貨幣表示之者,則無換算之必要,利息及手續費等均歸輸出商負擔,不若前者之需要賬目清單,是故前者匯兌率變動之危險由輸入商負擔,後者則歸輸出商負擔。

關於付款條件,在匯票到期日或到期前,如不將匯票金額支付完了,原則上輸入商即不得提取押匯書類,並且在強制實行此項原則時,實際上有所不便。例如外國貿易上所用匯票,大部爲見票後六十日、九十日、四個月支付的相當長期的定期匯票,早在支付以前,隨本船入港,因此未到支付日期,即不償付匯票金額,匯

票金額如不付清，即不能領取押匯書類，其間保險費、倉庫費，以及由匯兌市場與商品市場之變動所生之損失，固屬不貲，益且因此錯過商業機會。爲防制此種阻害起見，銀行可依輸入商之請求，得於到期以前，預將匯票金額付清，換取押匯書類。此種辦法，殆已成爲一般的慣例矣。

在到期前支付匯票金額換取押匯書類，可向銀行交涉。匯票金額如以輸入地貨幣表示之者，可以扣除未經過利息而照付之；如以輸出地貨幣的所謂附利匯票，不論滿期日如何，應將票面金額加上支付日爲止利息而償付之。此等匯票，因其爲到期前支付之故，銀行損失預期利息之一部，同時應將押匯書類，交付輸入的商。

押匯匯票，如以輸入國貨幣而發出之者，則自輸出地發票日起至在輸入地貨款收回到着輸出地銀行爲止的利息及費用，已包括於輸出商當出票時之匯兌率中，換言之，輸出商在押匯之際，此項利息，係預先支付者也。然此項利息，與附利匯票同樣的，歸輸入商負擔之故，結果此項費用包括於交易貨物價目中而仍轉嫁於輸入商，因而輸入商如於到期前支付匯票金額，結果損失未經過日數之利息而銀行獲得不正當之利息。職是之故，銀行受取此類支付時，每將未經過日數利息減除之。然此項到期支付，本來出於輸入商之便宜，此際未經過利息，從付款人放棄權利一點觀之，此項退回利率之決定，自不許輸入商強要之矣。

押匯匯票，如以輸出國貨幣而發出者，即附利匯票，在到期前支付時，可依上述方法加算利息，再行扣除

其未經過之利息可矣。此類匯票所附利率，較一般商業匯票爲低，是故附利匯票之到期前支付者，實際上應用不多。

#### 第四節 押匯書類之寄遞

匯票到期前預先付清，在銀行認爲當然之處置，但在輸入商方面，爲金融或交易之便利上，每在匯票到期及尙未付清以前，需要領取押匯書類者。在此種狀態下，銀行輒予以充份諒解，履行規定之手續後，允輸入商借取押匯書類。

從輸入金融之立場觀之，與匯票認付同時將押匯書類借出，認爲最有利之方法。匯兌銀行，不拘泥於支付後交還押單而實行到期前將押匯書類寄遞輸入商方法，即匯兌銀行任意將支付條件變更爲認付條件，其結果成爲一種有條件的認付。此種辦法，已爲各國貿易界所普遍採用。

匯票認付者輸入商，在到期前向銀行借取押匯書類時，第一步要求銀行之充份諒解，保證擔負銀行所要求之條件。至其保證種類，依平素信用程度如何，大體分爲（一）關係貨物以外，提供相當擔保品，（二）提供銀行或具有充份信用之第三者作爲保證人，（三）同時提供保證人與擔保品。然在任何條件下，輸入商須對該銀行提呈一種貨物保管證書（trust receipt），此種寄遞，稱爲 documents against trust receipts。在（一）



條件下，依銀行之要求，須提供與承認保證人共同署名之貨物保管證書，在（一）及（三）條件下，所附担保物件，其種類與價額與銀行商議外，另添担保差入證於貨物保管證書。

“trust receipt”一詞，係“trust receipt for hypothecated shipping documents”之略稱。依貨物保管證書對於貨物處置之方法，視輸入商信用如何，具有下列二種方法：（一）輸入商以寄遞書類受取貨物時，其貨物之處置，全然任彼自由，稱為A號寄遞。此乃無異將支付更改為認付，在銀行所負危險不少，對輸入商則為最便利；（二）對於貨物處置，加以某種限制，輸入商預託銀行所指定之倉庫，在交易或其他必要上，經銀行許可得提出一部或全部貨物，稱為B號寄遞。茲特舉貨物保管證書一例如左：

TRUST RECEIPT

LETTER OF GUARANTEE ON DELIVERY OF  
BILLS OF LADING AGAINST ACCEPTANCES.

To the Agent,

.....19.....

.....Bank,

Dear Sir,

.....

In consideration of your having this day delivered to me/us the following documents, viz:

Bills of Lading (Marks and Number of packages: etc., as on the back hereof), which you hold as Security for the due payment of the Draft Bank No. .... amounting to .....

..... drawn upon me/us by .....

of .....

and accepted by me/us, I/we hereby acknowledge that until the acceptance is paid the Bank remains owner of the said goods as long as they or the relative Bills of Lading are in my/our hands, and I/we engage to act as Agent and Factor for and on behalf of your Bank for the sole purpose of landing, storing, and selling the goods covered by the said Bills of Lading.

I/we undertake as Agent and Factor for the Bank to pay you the proceeds of all sales when and as received by me/us with the understanding that all charges relating to landing and removing and storing as well as Import Duty and Consumption Tax, if any, are to be defrayed by me/us and deducted from the proceeds.

I/we undertake not to extend credit to buyers except with your written consent, and further undertake to furnish you with full details of all goods sold by me/us on your account, advising you promptly of deliveries and terms of payment. Deliveries shall only be made by me/us against cash payments or Promissory Notes not exceeding 60 d/s approved of by you. The Promissory Notes when received must be lodged with you.

The above goods, while remaining in my/our Godown, shall be kept separate and distinct and earmarked in such a manner, that they can be readily identified, and will be open to your inspection at any time, either alone or conjointly with other interested Banks.

I/we also hold myself/ourselves responsible for any damage or loss caused to the said goods from whatever cause, and shall keep them fully insured against Fire, the amount insured to be made payable direct to you.

I/we also engage to hand over to you the goods not delivered to buyers, should you so desire at any time.

Yours faithfully,

.....

國 際 貨 單 實 務

三 八 二



### 第五節 押匯貨物保證轉遞

當本船入港時，不論貨物上陸與否，如因發送延遲或郵送途中之事故，致押匯票及押匯書類，未有到着輸入地銀行。在此狀態下，輸入商不得輪船提單，即無法提取貨物，坐失商業機會。現有押匯貨物保證轉遞一法，為國際間所共同應用。其法由押匯關係銀行作為保證人，（一）待輪船提單寄到後，直接送交輪船公司，（二）由保證轉遞所生一切事故，保證銀行及受貨人須連帶的，擔負一切責任，然後對輪船公司提出先取保證書，得在無輪船提單引換狀態下先行提取貨物。

在押匯書類未到而欲依保證轉遞向輪船公司領取貨物時，輸入商為取得銀行方面保證起見，不得不履行一定手續。此際接受保證之銀行，原則上為押匯匯票之關係銀行，此種保證轉遞實為一種變相的押匯書類寄遞辦法，銀行對輸入商發一押匯貨物先取保證依賴書，填就後向銀行提出，銀行並視依賴者之信用程度，要求相當擔保品。

(Date)

.....

To the Manager,

.....Bank

.....

3 SEN  
REVENUE  
STAMP  
to be affixed.

Dear Sir,

In consideration of your having this day signed for  $\frac{ms}{us}$  a Letter of Guarantee to be given to (.....Steamship Co.) for taking delivery of the following goods arrived ex S. S. (Name of Steamer) without producing Bills of Lading viz:—

Marks & Numbers	No. of packages	Description	Valuation

against which (shipper) has drawn on  $\frac{ms}{us}$  through your Bank at (place of Bank).  $\frac{I}{wo}$  hereby guarantee to hold you free and harmless from any damage or loss in consequence of your doing so.

$\frac{I}{wo}$  further engage to procure the Bills of Lading and return to you the Letter of Guarantee aforesaid *within two months* from this date.

Yours faithfully,

(Signed)

.....

輸入商如將證書提呈銀行待其承諾保證時，其次向輪船公司領取一定格式之貨物先取用紙，填就後一併向輪船公司提出。在此書式，由保證銀行記載“we hereby guarantee the performance of the above contracts”或“we hereby guarantee the performance of the above contracts and take all responsibilities in connection therein”等保證文句，由保證銀行或連同受貨人共同署名。然無論如何，此乃先於輪船提單提取貨物之證書，故稱貨物先取保證書。輸入商將此證書提呈輪船公司，隨時可以提取貨物，迨後押匯書類寄到，輸入商履行規定手續取得之，將輪船提單提交輪船公司，同時收回貨物先取保證書，再以此向銀行換回保證申請書。

(貨物先取保證狀書式)

To the Manager

NIPPON YUSEN KAISHA

Tokyo, _____ 19____

Dear Sir

Having been granted delivery from you of the under-mentioned cargo ex S. S. "..... Maru", Voy. No.____, without production of Bill of Lading, which has not yet been received by us, we hereby engage to hand you the said Bill of Lading immediately on receipt of the same, and we further engage that we, the undersigned, jointly and severally do indemnify you from all consequences of your so granting delivery, especially in case of any claim or demand for the cargo being made by any other party or parties holding the documents, and pay you any freight and/or charges that may be due here or that may be remaining unpaid at the port of shipment.

Yours faithfully,

Consignee, _____

We hereby guarantee the performance of the above _____

(To be signed by an approved local bank)

3 Sen  
Revenue  
Stamp

B/L No.	Marks & Nos.	Description of Goods	Package	Tonnage	* Value	Shipper

Shipped at _____

Discharged at _____

* This letter of guarantee to cover actual value irrespective of the amount declared herein.

國際貿易實踐



## 第五章 輸入商品之通關

商行之登記——報關手續——查驗——免驗——提出異議——損害貨物之減稅或免稅——進口單之程式——短運貨物——存棧貨物——復進口貨物——族具——郵寄包裹——進口貨物之需要檢驗證書

### 第一節 商行之登記

凡貿易商行，不論國籍若何，辦理貨物之通關者，須將其商行名稱、國籍、地址、及負責人員之姓名等，提呈海關登記。

此項登記，具有初次登記 (first-registration) 及覆登記 (re-registration) 之分別。

凡具有左列資格之一者得呈請初次登記：

(一) 爲海關所熟知之極實可靠的中國商人或商行。

(二) 經關係國領事認可之外國商人或商行。

商行之覆登記，規定每年一次，於每年一月舉行之。

## 第二節 報關手續

商人呈報貨物進口，須依進口報單及進口細單(import particulars)格式，填寫簽名，連同船主簽名提單或提貨根票，進口稅則附屬章程(import tariff provisional rules)所規定之各項發票單據，以及領事簽證貨單等，先行提呈海關。至於被稅貨物之查檢與否，海關有自由裁量之權，因是影響於通關手續之繁易者，關係至巨。

## 第三節 查驗

海關認爲應行查驗時，按照貨物所在，於細單上批明在何處碼頭查驗 to be examined at the wharf or at the jetty 字樣，亦有於必要時令商人將貨物送至海關驗貨處 (customs examination shed) 者，隨

即指揮外班之驗貨員照章查驗。此時順序又因查驗結果而有不同。如貨單相符時，則海關根據驗貨員報告 (examiner's report) 分別按照定率，計其稅額，有附捐者加入附捐，掣發驗單 (duty memo)，令報關者完納於中央銀行附設之海關收稅處，給予收據 (bank receipt)。商人呈驗後，海關對照無誤，當即蓋印提貨單或提貨票根發給貨主，為報關已畢之證。倘單貨不符時，情節輕者，促其改正，重者報告稅務司，分別課罰，其者沒收其貨物。

#### 第四節 免驗

呈報商人希望免驗之便利，可提出價值憑單，憑單為類不一，有記載生產地或出口地之原價者，有于生產地或出口地之原價，加上運費者，有于原價運費，再加保險費者。進口貨價值憑單，以此種為多，蓋此項價值，每為定率之根據也。海關如以憑單認為正確，蓋以發票驗訖 invoice seen 字樣之印，不待查驗，即以憑單上所記價值或數量為課稅根據。此後納稅一切程序，自與應行查驗一切貨物無殊。其有益於呈報商人，實非淺鮮。現今享受此項利益者多為歐美輸入品，日本之貨物憑單，信用較低，故有提出保險單之必要，若土貨進口，查驗程序，在所必經，則尤不待言矣。

### 第五節 提出異議

呈報者對於海關決定之貨價或課稅額，表示不滿時，可向海關稅務司提出異議書。此項抗議，依進口稅則附屬規程第一條第五款行之。如事實上呈報者，已經海關課以罰金（或貨物被扣或充公），呈報者亦可向稅務司提出抗議，如對於後者之判決復不滿意時，再可向總稅務司（Inspector General of Customs）呈請修正，又不得要領時，最後可以提交處罰調查委員會（Penalty Board of Inquiry and Appeal）。

### 第六節 損害貨物之減稅或免稅

一切輸入貨物，依其離開船舶時之數量或價值而課稅，但貨物於（一）起岸時，（二）運往堆棧（包括普通貨物之堆棧及海關保稅倉庫）途中，（三）在堆棧中，（四）從第一通關口岸至目的地輸送途中遭水火損害，或其他不可預知之災禍而有確實證據者，海關當局得考慮減徵其稅額或竟豁免之。

### 第七節 進口報單之程式

進口報單非經貨主之艙單提出，不予受理，蓋海關整理貨物，必以艙口單為根據，惟填註有缺漏錯誤，易

致報關遲滯之病，下列各端，應予注意：

一、呈請事由——本款事由，不外二種。甲種呈請免稅 (free entry) 者，乙種呈請驗單 (duty memo) 者，應分別填註之。

二、件數——本款事由為包裝件數之總額，其數須與按件編號之數 (marks and numbers) 相對照。

三、貨名——宜從進口稅則之分類，附註商業上通行之名稱，蓋不從稅則，足使征收上統計上多歸類之繁，不註通行名稱，又易啓受貨商人之懷疑，均須加以注意者也。

四、品質——凡貨物名目不足以表示其品質者，宜詳其品質，例如金屬製品中有鐵製銅製之別，布帛有絲織、棉織、毛織、棉毛混織之別是。

五、用途——凡貨物名目不足以表示其用途者，宜詳其用途，例如紙類中有寫字紙、捲烟紙之區別，機械類中有印刷機、紡織機之區別是。

六、權度——從量課稅之貨物，宜從稅則之度量權衡。例如葡萄酒裝罇者所從之量為箱，裝瓶者所從之量為加侖是。設稅則上之單位，與商業習慣上之單位，有異同時，并載尤善。疋頭 (piece goods) 幅寬若干多以公尺計算，不滿一公尺者四捨五入，織品上下之邊不計。

七、價值——本款所載為于原價之上，加入其他費用，如運費、保險費等是。至進口稅後一切用費自不在

內。

八、署名——以上各款，各式填註，然後署名。

### 第八節 短運貨物

短運貨物有兩種。

一、爲起卸件數少於艙口單所載件數之貨——船貨卸畢，其貨棧收據 (Godown Receipt) 與艙單件數相等，即爲該船所裝之貨與所卸之貨相符之明證。設貨棧收據上之件數，少於艙口單上之件數，船主欲免除納稅義務，非提出短運單 (short landed memo) 請驗貨員證明不可。

二、爲裝運中破損之貨——此項與短運不同。貨物一經破損到達某種程度以上，價格喪失，有貨與無貨等，故得援例辦理。

### 第九節 存棧貨物

凡商人呈報貨物進口不得在裝運商船提出艙口之先，亦不得在裝運商船進口十五日以後。其逾限未報或已報而未納稅者，例由船主或其代理人提出報單，負責納稅，惟每年繳納保證金者，准其暫存貨棧，以俟



APPENDIX No. 20 (a).

(C-231)

00000

報關日期  
Date of Application

商號  
Name of Applicant

船名  
Name of Vessel

報關掛號  
Vessel's No.

提單號數  
B/L No.

份數  
No. of Pkgs.

貨色  
Description of Goods

海關金圓  
C.U.

進口稅  
Import Duty

特稅  
Special Tax

此存根由商人保存

Page 379.]

商號 海關進口稅繳納證

IMPORT DUTY MEMO.

中華民國 年 月 日	商號 Name of Applicant		船名 Name of Vessel	海關掛號 Vessel's No.	稅項 進口稅 Import Duty 特稅 Special Tax	稅銀數目 C.U. 海關金圓					
	提單號數 B/L No.		貨色 Description of Goods	份數 No. of Pkgs.		萬	千	百	十	圓	角	分
	00000			1							
				海關收稅處戳記							

商號由商人保存此存根由海關收稅處繳納稅銀由該處

商號 海關進口稅收據

IMPORT DUTY RECEIPT.

中華民國 年 月 日	商號 Name of Applicant		船名 Name of Vessel	海關掛號 Vessel's No.	稅項 進口稅 Import Duty 特稅 Special Tax	稅銀數目 C.U. 海關金圓					
	提單號數 B/L No.		貨色 Description of Goods	份數 No. of Pkgs.		萬	千	百	十	圓	角	分
	00000			2							

做納定一併繳還本收據將此存根交與

商號 海關進口稅存根

中華民國 年 月 日	商號 Name of Applicant		船名 Name of Vessel	海關掛號 Vessel's No.	稅項 進口稅 Import Duty 特稅 Special Tax	稅銀數目 C.U. 海關金圓					
	提單號數 B/L No.		貨色 Description of Goods	份數 No. of Pkgs.		萬	千	百	十	圓	角	分
	00000			3							

此存根由本關繳納稅銀

商號 海關進口稅存根

中華民國 年 月 日	商號 Name of Applicant		船名 Name of Vessel	海關掛號 Vessel's No.	稅項 進口稅 Import Duty 特稅 Special Tax	稅銀數目 C.U. 海關金圓					
	提單號數 B/L No.		貨色 Description of Goods	份數 No. of Pkgs.		萬	千	百	十	圓	角	分
	00000			4							

此存根由本關繳納稅銀

以上各碼內所載事項除海關掛號及稅銀數目兩項應俟海關匯入外餘均應由商人先行填寫並同進口報單一併呈報

(注意) 如在進口報單十五日限期內政府增加稅率時此項進口稅繳納證自報關之日起十五日後即行無效(見第四八七四號通令)

N.B.—An Import Duty Memo, becomes invalid after 15 days from date of the Import Application concerned, if during those 15 days the Government have raised the Tariff rates on the goods concerned (vide Circular 4874).



貨主到關呈報仍不得過一年之期。此項辦法，專為洋貨而設。土貨則限於商船進口後十四日內，完納稅課。

## 第十節 復進口貨物

復進口係通商口岸間之轉運，以性質言之，其貿易乃本國而非外洋，以報關方法言，與前相同，惟其不同者，則有下列數點：

一係洋貨及機器廠貨時，查明報單，與免重征執照所載相符，呈驗放行。如有夾帶私運及冒充影射情弊，分別扣留究罰。

二係土貨時之辦法，又別為二。

甲、附有土貨土口稅單(D. P. C.)或收稅憑單(D. P.)之報單，查驗相符，免其正稅而徵其半稅。  
乙、附有土貨免重徵執照(Z. P. C.)之報單，即已完正半兩稅之土貨，呈驗放行，一如免重徵之洋貨及機器廠貨。

## 第十一節 旅具

旅具起卸，無庸請領開船準單，但應俟扞子手上船，方能起岸，違者將該船艙工議罰。若有違禁漏稅物件，應由旅客自行打開備查，如不願檢查，即由扞子手將該件扣留送關，限該客三日內，赴關眼同啓視，逾限不到，

由關開驗，查有違禁或漏稅之物，分別充公議罰，至傢具，仍須循例報關。

## 第十二節 郵寄包裹

郵寄包裹之辦法，與普通進口貨有二異點。一郵寄包裹之起卸，得在船主提出艙口單之前，二稅則概從價抽百份之五，且法定納稅之單位，係各口通行之銀幣。

### 一 外國包裹

甲自外洋進口，寄達通商口岸，按則課進口稅。

乙自外洋進口，直寄內地，除按則課進口稅外，加課子口半稅。

### 二 國內包裹

甲自甲口寄至乙口，已完出口稅之包裹，附有報單清單者，按則課復進口半稅。

乙內地彼此直寄，按則課出口稅外，加課復進口半稅及子口半稅，但途中未曾經有通商口岸者，無庸征復進口半稅。

至驗貨徵稅辦法，又因收包人是否在通商口岸而異。

一、收包人在通商口岸時，其地位與普通進口貨之呈報商人無異，對於包裹內 貨物之種類、件數、價值、來源等項，當然有按郵局所備

單式如法填寫之義務。此外驗貨估價，分別征免，與第一項，其出入而較為簡單，且征收現金，無庸繳納海關收稅處。其因包裹重量容積之限制，分為數包者，以姓名相同之收包人為準，合計稅額。

二、收包人在內地時，海關因郵局之通知，派員查驗，除免稅貨物或國內包裹寄往地方之海關驗訖，註有免稅字樣外，分別計稅，委託郵局代收，按月報解，撤回郵件，亦由郵局通知海關，以資整理。

以上程序如上海郵務總局，設有海關支署，可由郵局執行，此外概須送關查驗，惟遇有性質不使移動之包裹，亦得由關派員往驗。

### 第十三節 進口貨物之需要檢驗證書者

凡外洋進口貨物，必需經商品檢驗局檢驗者，則其程序如下：

- 一、貨物須俟得到檢驗證書後才能提出。
- 二、在得到檢驗證書以前完納關稅者，萬一檢驗局禁止輸入時，則將關稅交還。
- 三、凡進口貨物經檢驗不合格者則在海關監督之下，滅之或復出口（但不得輸往其他中國口岸）一切費用，歸進口商負擔。



## 第六章 海關之堆棧

關棧之成立——關棧之性質與任務——關棧之種類——  
上海之關棧——商品出入關棧之手續——關棧棧租

### 第一節 關棧之成立

海關堆棧，皆非海關自辦，係有海關地點直接靠近水濱之商辦堆棧（如碼頭堆棧等）呈請海關，將一部份或全部份當作關棧，經當地海關詳細勘察，認為該堆棧之地點與建築及棧內佈置確合關棧之條件而准予註冊者。其已註冊之後，棧主即需呈繳相當保結及執照費。依海關關棧章程所定，普通公用及私有關棧，第一次所領執照費為關銀五十兩，過一整年後，更換新照時，則公用及私有關棧，更納換照費關平銀十兩，自

此以後，海關與關棧始依照關棧章程，行使其職權及任務。

## 第二節 關棧之性質與任務

關棧原為堆棧之一種，以保管貨品為目標；與碼頭堆棧、鐵路堆棧、金融堆棧、保管堆棧，完全相同。惟碼頭堆棧、鐵路堆棧，係輪船公司鐵路所經營，便利運輸貨物裝卸而設；金融堆棧，係銀行錢莊經營，便利保管担保品而設；保管堆棧、廠號堆棧，前者以棧租為營業，後者保藏本身販賣物品者，性質各不相同，任務亦自差異。至於關棧，既在海關註冊，由海關管轄，其性質完全如海關附屬部份，以堆儲保稅貨品及保稅貨品之曾特准在棧改裝或改製，或履行其他一切特許之加工手續，或製造之貨品為任務，凡存入關棧以內之進口貨物，海關視作未進口貨物看待，可至該貨出關棧時報稅也。

## 第三節 關棧之種類

關棧之種類計為（一）普通貨物關棧，（二）危險品專備關棧，（三）特種加工關棧三種。

普通貨物關棧，專保儲普通貨物而不發生危險者屬之。該種關棧分為公用關棧及私有關棧二種。公用關棧，係備一般人使用之關棧，凡進口商人貨物，欲堆存入棧，祇向該海關報明，皆得堆存；私有關棧，係進口商

人自有或租用專備存儲其私有貨物，他人進口貨物不得堆存該棧者。

危險品專備關棧，如火油類關棧屬之。存貯火油關棧則有（一）存貯散艙油之油池，（二）存貯裝桶油之棧房，（三）存貯鉛片及其他製桶原料之棧房三種。是種關棧，皆係私有關棧，專儲本身進口之火油者。

特種加工關棧中，分整理貨物關棧及製造貨物關棧二種。而在上海一埠，以前者爲多，製造貨物關棧甚少。所謂整理關棧者，卽該棧中，所堆進口商品，可在該棧中進行改裝、分類、篩濾、除垢、洗滌、修剪、醃曬、分晰、漂白、纏紡、盤絞、裝瓶及改動其形式狀態而不更其性質之種種手續；整理關棧有公用與自用二種，而上海一埠，公用者數爲較多，自用者較少。更據海關特種加工關棧章程第五條之規定，凡普通公用自用關棧，常劃分該棧之一部份，充作整理貨物關棧用者。

#### 第四節 上海之關棧

上海之關棧，共計五十餘所，普通公用關棧四十餘所，私有關棧八九所，危險品專備關棧占五家。普通公用關棧，大都由中外般運公司之碼頭關棧，呈請海關註冊而設立者，私有關棧，危險品專備關棧，係由中外營業特大商行及火油公司之堆棧呈准海關註冊者。茲將江海關之報告，列之於後：

##### （一）普通公用關棧

中文名	西文名	號碼	地點	棧主	名
太古浦東棧	C. N. C. Poo ung	A	浦東	太古洋行 D & S	
藍烟肉輪船碼頭棧	Holts	2	浦東	太古洋行 D & S	
藍烟肉輪船碼頭棧	Holts	3	浦東	太古洋行 B & S	
招商中棧	C. M. Central	H1	虹口	招商局 C. M. S. N. Co.	
招商西棧	C. M. Lower	16	虹口	招商局全	上
招商西棧	C. M. Lower	22	虹口	招商局全	上
義泰興南棧	Nee Tai Shing south	J1 至 J2	浦東	壳件洋行 Hopkin, Dunn & Co.	
董家渡南棧	Tung kadoo south	M	浦東	壳件洋行全	上
董家渡南棧	Tung kadoo south	L	浦東	壳件洋行全	上
怡和浦東東棧	Associated East Pootung	2	浦東	怡和 J. M. & Co.	
怡和浦東東棧	全	3	浦東	怡和全	上
怡和浦東西棧	Associated West Pootung	8	浦東	怡和全	上
怡和浦東西棧	全	D	浦東	怡和全	上
怡和棧	Associated Hongkew	5	虹口	怡和全	上
怡和棧	全	8	虹口	怡和全	上





大來白運徑棧	Dollar Pai Lien Chien	AYPAI	浦東	大來 Dollar
南滿鐵路黃浦棧	S.M.R. whangpoo	11	虹口	大連汽船會社 D.K.K.
南滿鐵路黃浦棧	全	上 2B	虹口	全
南滿鐵路黃浦棧	全	上 Open air Bond	虹口	全
福來洋行棧	Everitts Godown	Section E	百老匯路 二六九號	泰美洋行 China Transport Storage Co.
福來洋行棧	全	上 Section 1B	全	全
福來洋行棧	全	上 Section 2A&2B	全	全
福來洋行棧	全	上 Section 3A&3B	全	全
英美煙公司露天乙棧		上 S-3	浦東	英美煙公司 B.A.T.

(二) 普通私有關棧

永興關棧	Over chine private Bonded warehouse	E8	法界外 灘八號	永興
正廣和關棧	B.M.N.Co Private Bonded warehouse	A至B	船塢路	正廣和
美國葡萄乾公司棧		1A至B	文監師路	美國葡萄乾公司
英商中國肥皂公司棧			楊樹浦路 九一號	英商中國肥皂公司
平和洋行關棧			楊樹浦路 二九號	平和洋行

正廣和汽水關棧		橋明路培 開爾路口	正廣和
---------	--	--------------	-----

(三) 危險品專備關棧

亞細亞浦東油池	A.P.C. Pootung Oil Tanks		浦東	亞細亞 A.P.C.
美孚浦東油池	S.O.C. Pootung Oil Tanks	2, 4, 5	浦東	美孚洋行 S.O.Co.
美孚浦東油池	S.O.C. Pootung Oil Tanks		浦東	美孚洋行 S.O.Co.
光華火油公司浦東油池	Kwang Hwa Petroleum Co. Pootung Oil Tanks		浦東	光華火油公司 Petroleum Co.
德士古關棧	Texas Co		浦東老風沙	德士古 Texas Co.
三井洋行關棧	M.B.K. Upper wharf Pootung		浦東	三井 M.B.K.

第五節 商品出入堆棧之手續

商人運入洋貨，欲緩期報稅，或重行出口，或欲在棧重行包裝整理漂洗，或輪船公司欲結清艙口單，遇有不知貨主之貨物，及其他必要存入關棧之貨物等，則常堆存入關棧。

一 商品入公用及私有關棧之手續——貨主欲將商品存入關棧，須先用關棧報單，按項填報海關，方

准卸貨入棧。當卸貨入棧時，須經海關關員及棧主監視查驗，同時向商人索取准單，照對數量，然後將貨搬運入棧，將上棧鎖。惟復出口貨，其入棧之手續雖同，而貨物須隔離存放，以示區別。

二 公私關棧內抽取貨樣或檢查貨品手續——商人既將貨品存入關棧，其間欲從事檢查或抽取貨樣，則向海關請領提樣報單及提樣准單空白紙一份分別填註，呈整海關，得准單批准後，乃交給棧主，轉請關員監視，然後開棧拆動包件，抽取貨樣；但拆動包件，應按照關員認可辦法使行之，如未經領得准單，擅向關棧抽取貨樣或提取貨物者，則海關對於貨主，科以所提貨物五倍至十倍之稅款罰金，并撤銷其關棧執照。

三 進口貨提貨出關棧手續——進口貨商人欲提貨出關棧，就地銷售，則商人須填具完納稅銀出關貨起貨單將該單上所列項目詳細填註，呈報海關，俟海關查驗及徵稅等手續完畢後，乃由海關發給准單，商人將此准單交給棧主，棧主會同監視關員驗點貨物數量完全不誤，方准貨物出棧，出棧提貨准單為二聯，一聯存放關棧，一聯由關棧繳還海關。

四 復出口貨提貨關棧手續——復出口貨如商人提貨出棧，則不填具完納稅銀出關棧起貨報單，乃填具貨物出棧後出口報單，呈遞海關，海關查驗單貨相符後，乃發給出棧復出口准單，商人得此准單，交給棧主，由棧主會同監視關員，驗點貨物數量，然後出棧；若商人於領單後，該貨出棧，未即復行出口，則該貨應享之復出口權利，即行取消，並須照完進口稅，作進口貨出棧論，若商人仍將是項貨物再入關棧，關棧亦可允許，惟

存儲期限，應自最初入棧之日起算。

**五 商品出入加工關棧手續**——加工關棧，在呈請海關註冊設立時，呈請書中詳載其各種整理手續，商人將商品存入加工關棧，當依照呈請書中所載順序整理，故其報運進口存入加工關棧，乃按該貨整理後之狀態及當時價值完納進口稅。貨品出入關棧手續，全與普通公私關棧同，惟商人萬不得已欲變更其整理手續，則須多一次呈請書，呈請海關稅務司核准，進貨、出貨、整理手續通常皆在海關驗貨時期行之，若有特別情形，須在海關驗貨時期外進行整理手續者，則須繳特別准單費，向海關領得准單，方可開棧進行整理，當整理時，報告棧主，請關員監視。

**六 火油出入火油關棧及油池手續**——火油之裝桶者，普通入火油關棧，散裝者普通入油池。散裝或桶裝火油商人運貨進口，存入關棧與油池，皆在輪船到埠時，呈報海關，經海關發給准單後，始搬運入棧或油池。當搬運時，須由海關監視員監視，監視費關棧每月出關平銀一百兩，若關棧呈請海關，設關員常川監視，則每關員一人，關棧每月出關平銀三百兩，並供給設備整齊之宿舍。

火油提出關棧及油池時，則填寫報單，呈請海關。凡提出之火油欲售銷於就地者，其所填者乃為完納稅銀出關棧起貨報單，連同稅銀呈繳海關，至海關發給准單後，始取貨出棧；若銷售於其他口岸，稅銀可至達到口岸完納，商人欲將火油運往外洋與大連者，其所填乃為出棧復出口報單，得海關准單後，取貨出棧，運往外

洋關稅概免。

商人欲自油池提出一部份火油，散艙或裝桶銷售于就地者，呈請海關，提貨出池，海關亦可允其所請，照所提數量完納稅款，惟提取數量，不得超過所報之數，如有虛偽，則海關科以所提貨物五倍至十倍稅款罰金，並撤銷其關棧執照。

### 第六節 關棧棧租

海關關棧棧租，由關棧自行訂定，呈請海關核准施行，大概比普通棧租高一倍，而貨主繳棧租，常以三個月為一期，或臨取貨時付訖者亦有之。凡貨主繳付棧租，皆按照該關棧計算，第一月棧租較大，第二個月及其他各月較小。茲錄招商局關棧之棧租率於下：

品名		摘要	
中文	英文	單位	棧租
中	文	單	棧租第一個月
文	名	位	棧租第二個月
名	英		以後
酸	acid	每担	〇・〇八兩
鐵	anchors	每立方尺	〇・一六
鐵	anchors (1 ton and over)		〇・一二
鐵 (一噸以上)		照機器棧租率	

鐵	砧	anvils	每担	〇・二六	〇・一二
豆	餅	bean cakes	每担	〇・〇三	〇・〇三
鉛	皮桶(每捆一打)	buckets (galvanized iron) 1 doz	每捆	〇・二六	〇・二〇
鉛	皮桶(每捆二打)	buckets (galvanized iron) 2 doz	每捆	〇・五二	〇・四〇
水	牛角	buffalo horns	每包	〇・四〇	〇・四〇
樑	木	barns (Singapore)	每立方尺	〇・〇四	〇・〇三
大	豆	beans	每包	〇・〇六	〇・〇六
漂	白粉	bleaching powder	每担	〇・二六	〇・一二
黃	銅桿	brass rods	每担	〇・一八	〇・一二
燭		candle	每立方尺	〇・〇五	〇・〇四
棉花	(中國稱一百八十斤)	cotton chinese raw 180 catties	每包	〇・二四	〇・二四
棉花	(中國稱一百二十斤)	cotton chinese raw 120 catties	每包	〇・一八	〇・一八
棉花	(中國稱六十斤)	cotton chinese raw 60 catties	每包	〇・一二	〇・一二
棉花	(夾子花)	cotton press-packed	每立方尺	〇・〇六	〇・〇五
棉花	花	cotton goods bales or cases	每立方尺	〇・〇六	〇・〇五
水	泥	cement	每桶	〇・二四	〇・一八

苛性鹼	caustic Soda	每担	〇・一六	〇・一二
銅盤	copper discs(in drums)	每担	〇・一八	〇・一二
銅塊銅片銅條	copper ingot plate or bars	每担	〇・一八	〇・一二
煤及礦砂	coal and iron ore	每噸	〇・二〇	〇・二〇
煤(用袋包裝者)	coal(in bags)	每袋	〇・〇二五	〇・〇二五
煤(上棧中涼曬者)	coal(in godown shed on matsched)	每噸	〇・四〇	〇・四〇
焦炭	coke	每噸	〇・四〇	〇・四〇
焦炭(裝袋者)	coke(in bags)	每袋	〇・〇五	〇・〇五
雪茄	cigars	每立方尺	〇・〇八	〇・〇六
鏈條鉤子	chains and shackles	每担	〇・一六	〇・一六
香烟	cigarettes	每立方尺	〇・〇八	〇・〇六
鑄鋼鍋	crucible(in cask)	每立方尺	〇・〇八	〇・〇六
紅黑炭子	dates red or black	每担	〇・〇六	〇・〇六
顏料(箱裝或桶裝)	dyes(cases or kegs)	每立方尺	〇・〇八	〇・〇六
烏木	ebony wood	每担	〇・〇六	〇・〇六
蛋黃	egg yolk(cask)	每桶	〇・四〇	〇・三〇



麥	粉(五十磅)	four(50 lb-bags)	每袋	0.04	0.03
外國	火磚	fire bricks, foreign made	每千塊	4.00	3.00
火	石	flints	每噸	0.20	0.20
火	泥	fire clay	每担	0.16	0.12
家具及人生日用品		furniture and personal effects	每立方尺	0.10	0.08
五	格	gall nuts	每立方尺	0.02 又三分之二	0.02
玻	璃	glass plate	每立方尺	0.18	0.12
普通	窗	glass window	每立方尺	0.10	0.08
玻	璃	glass powder	每担	0.16	0.12
玻	璃	glass-ware (case or cask)	每立方尺	0.10	0.08
麻布袋	(每袋在七百磅以下)	gunny bags under 700 lbs	每包	1.00	0.90
麻布袋	(每袋在七百磅以上)	gunny bags over 700 lbs	每包	1.50	1.20
草	帽	hats, felts, straw, etc	每立方尺	0.06	0.05
馬	蹄	horse shoes	每担	0.80	0.80
生皮	(漢口天津用機器包裝)	hides, Hankow & Tientsin (press-packed)	每包	1.00	1.00
生	皮(土法包裝)	hide (native-packed)	每包	0.20以上	

火	火麻(漢口天津用機器包裝)	hemp; Hankow and Tientsin (press-packed)	每包	1.00	1.00
火	麻	hemp (native-pack d)	每草包	0.08以上	0.06
五	五金	hardware	每立方尺	0.10	0.08
三	三角鐵	angles H. T. and channel	每担	0.14	0.14
鐵	條	bar iron	每担	0.12	0.11
鐵	條	nail rods (42 catties)	每担	0.05	0.05
鐵	管及小鐵管	tubes; and pipes	每担	0.10	0.10
鐵	片	plate iron	每担	0.12	0.12
鐵	圈	hoop iron	每担	0.12	0.13
舊	鐵圈	o d hoop iron	每担	0.08	0.08
鐵	板	sheet iron	每担	0.12	0.12
瓦	瓦紋鐵鍍銻鐵鐵片	iron corrugated, plain and galvanized	每箱	0.50	0.40
網	網袋瓦紋鐵鍍銻鐵鐵片	ditto in bundles	每捆	0.40	0.30
舊	鐵絲	wire cobbles (old)	每担	0.08	0.08
生	鐵	pig iron	每担	0.08	0.08
綠	麻(小包)	jute, small	每包	0.10	0.10

鐵	藤(大包)	iron, large (loosely packed)	每包	〇・三〇	〇・二四
鐵	藤(用機器包裝的)	iron (press-packed)	每包	一・〇〇	一・〇〇
木	樹棉及木棉花	kapoc and k poc cotton	每立方尺	〇・〇六	〇・〇六
鉛	片(捲或桶裝)	lead sheet (roll or cask)	每担	一二	〇・一二
生	鉛塊	lead, pig	每担	〇八	〇・〇八
酒(瓶裝)	木	liquors & wines (bottles)	每立方尺	一〇	〇・〇八
段	木	logs of timber	每立方尺	〇四	〇・〇三
熟皮及皮帶		leather and leather belting	每立方尺	〇八	〇・〇六
花邊		lace	每立方尺	〇八	〇・〇六
列拿倫漆布及油布		linoleum and oilcloth	每立方尺	〇八	〇・〇六
機件及鐵路材料		machinery & railway materials	每噸 每担	四・〇〇	四・〇〇
火柴(內有鐵皮包裝)		matches (tin-tired cases) safety	每箱	〇・三〇	〇・二四
火柴(內無鐵皮包裝)		match (non-tin lined cases)	每箱	〇・四〇	〇・三〇
汽車		motor cars		照機器棧租率	
針		needles	每箱	〇・五〇	〇・四〇
釘(裝入箱內或桶內)		nails in casks or cases	每担	〇・一二	〇・一二

錫	nickel	每箱	〇・二〇	〇・二〇
油(每聽每桶每五加侖)	oil(5 gallons)	每聽或每桶	〇・〇八	〇・〇六
油(裝桶在五百磅以下)	oil(in cask) under 50 lbs	每桶	〇・四〇	〇・三〇
油(裝桶在五百磅以上)	oil(in cask) over 500 lbs	每桶	〇・六〇	〇・五〇
火油	oil kerosene	每箱	〇・〇四	〇・〇四
亂麻頭	oakum	每包	〇・二〇	〇・一四
紙	paper	每立方尺	〇・〇六	〇・〇四
豆類	peas	每包	〇・〇六	〇・〇六
食糧	provisions	每立方尺	〇・〇八	〇・〇六
管(一噸以上)	pipes(over 1 ton)	每担	〇・二〇	〇・二〇
香料	perfumery	每立方尺	〇・一〇	〇・〇八
黑鉛	plumbago	每担	〇・一六	〇・一二
漆	pitch	每担	〇・〇八	〇・〇八
琴	pianos & organs	每立方尺	〇・一〇	〇・〇八
油漆(桶裝二十八磅濕漆)	paint 28-lbs kegs(wet)	每桶	〇・〇六	〇・〇四
油漆(桶裝二十八磅乾漆)	paint 28 lbs kegs(dry)	每桶	〇・〇八	〇・〇六

油	漆(桶裝乾漆)	paint (kegs & casks, dry)	每立方尺	〇・〇八	〇・〇六
油	漆(桶裝溼漆)	paint (kegs & casks, wet)	每立方尺	〇・〇六	〇・〇四
藤		rattans	每担	〇・〇六	〇・〇六
帶		ribbons	每立方尺	〇・一〇	〇・〇八
米		rice	每袋	〇・〇六	〇・〇六
繩(小呂宋)		rope (Manila)	每立方尺	〇・一〇	〇・〇八
鋼	絲	rope (wire)	每担	〇・一〇	〇・一〇
絲	絨	silk plush	每立方尺	〇・一〇	〇・〇八
襪	製廢絲	silk waste and cocoons	每立方尺	〇・〇二	〇・〇二
海	草(大綱)	seaweed (large bundles)	每捆	〇・一二	〇・一〇
海	草(切斷)	seaweed (cut)	每箱	〇・〇四	〇・〇四
槽	木	sandalwood	每担	〇・一二	〇・一二
胰	皂	soap	每立方尺	〇・〇五	〇・〇四
芝	藏	sesamum seed	每包	〇・〇六	〇・〇六
鉗	塊	spelter	每担	〇・一二	〇・一二
包裝用鐵皮鐵釘		sheathing metal & nails	每担	〇・一二	〇・一二

廢	鐵	scrap iron	每担	〇・〇八	〇・〇八
草	編	straw braid	每立方尺	〇・四〇	〇・〇二
箱	內鋼	steel in cases	每担	〇・一二	〇・一二
鋼	條鋼	steel bars and rails	每担	〇・一二	〇・一二
純	鹼	soja ash	每担	〇・一二	〇・一二
沿	海產	sugar (coast)	每包	〇・〇六	〇・〇六
冰	糖	sugar (candy)	每包	〇・〇八	〇・〇八
台	糖	s. gar (Formosa)	每袋	〇・一二	〇・一二
外	國糖	sugar foreign packed	每包	〇・一〇	〇・〇八
裝	箱錫	tin plate in case	每担	〇・一二	〇・二一
錫	塊	tin (slabs)	每担	〇・一二	〇・一二
桶	裝花磚	tiles (in cask)	每立方尺	〇・一〇	〇・〇八
茶	葉	tea	中箱	〇・〇六	〇・〇六
茶	磚(包裝用)	tea brick (in basket)	每籃	〇・〇八	〇・〇八
木	材	timber	每立方尺	〇・〇四	〇・〇三
烟	草	tobacco	每大桶	六・〇〇	四・〇〇

烟	草(包裝)	tobacco (bales)	每立方尺	○·○四	○·○三
銀(金線銀線)		thread (gold and silver)	每立方尺	○·一〇	○·〇八
油	墨	teakwood	每立方尺	○·〇四	○·〇三
毛	織品	woollen goods		照棉織品棧租率	
酒及裝桶燒酒		wine and spirits in cask	每桶	○·八〇	○·六〇
鐵桶鉛絲		wire in cask	每担	○·一二	○·一二
羊	毛(機器包裝大包)	Wool (large press-packed)	每包	一·〇〇	一·〇〇
羊	毛(機器包裝中包)	Wool (medium press-packed)	每立方尺	○·〇四	○·〇三
羊	毛(土法包裝)	Wool (native packed)	每件	○·一四	○·一四
棉	紗(四十包爲一件)	Yarn 40 bundles	每件	○·四〇	○·三〇
棉	紗(二十包爲一件)	Yarn 20 bundles	每件	○·三〇	○·二〇
鋅塊	鋅板	zinc slabs and sheets	每担	○·一二	○·一二

(註)按現行關棧稅租率或有所變更,但未有調查,姑錄上表以資參考也。





## 第七章 輸入商品之提取

輸入貨物之到着——提貨書類之準備——輸入貨物之起岸——  
起岸貨物之提取——損害貨物之抗議

### 第一節 輸入貨物之到着

搭載輸入商品之本船，待至輸入港時，常由關係輪船公司或其代理店對受貨人輸入商，報告貨物到着之旨，促其領取。輪船公司之通知單，每用英文寫明 “we beg to inform you that the undermentioned goods have arrived here per S.S. kindly send in bills of lading duly endorsed for counter-signa-

ture and take delivery of the goods at your earliest convenience"等文句，並載明貨物名稱、數量、包裝標記、包裝號碼等。

輸入商從以前海外輸出商貨物上船簡報，即知輸入貨物之搭載船名，預測其入港日，預先對銀行履行必要手續而調整押匯書類，無論接得輪船公司通知與否，一方開始通關手續，他方對輪船公司着手提貨手續。輪船提單，特定記名式者甚少，普通為不記名式，在提單上面，記明 "to be delivered unto order or his or their assigns"。其正常所持人經簽證後，可以任意讓渡他人。然本船到着輸入港之際，不知實際受貨人姓名，至感不便，故輸出商每於提單空白，記明受貨人姓名、住址、商號等。近年一般的先物交易，大為盛行，在輸入貨物到着以前，輒依提單而行買賣者，因此為使輪船提單容易流通起見，在提單上面頗有避免記載一定受貨人姓名、商號等傾向。船主方面，因而一俟本船入港，刊登新聞，以代替提貨通知單也。

## 第二節 提貨書類之準備

### (一) 海運提單之提出

貿易關係之裝運貨物，於裝載完了，即由輪船公司發給輪船提單，在向本船提取貨物時，即以輪船提單相交換。此項輪船提單，就一般言，作為押匯時之担保物，由輸出地銀行寄往輸入地銀行，輸入商前往取出後，

於是履行下列手續。

(一) 輪船提單，如係不記名式，單由正當受貨人在提單裏面簽名可矣。大部分輪船提單，屬於此類；(二) 輪船提單，如係記名式者，須由受貨人署名並記明“received the within”文句；(三) 海洋運費，如係到着輸入地支付者，則輸入商於提貨以前，應將運費付清，無論前付或後付，輪船公司為證明運費付清起見，記明“please deliver upon endorsement”字樣，由代表署名謂之“counter-sign”，而其輪船提單，即稱為“counter-sign B. L.”矣。

#### (二) 提貨通知單之得手

輪船提單，經正式簽證以後，即可直接從輪船公司提取應得之貨物，實際上，受貨人並非直接以輪船提單，引取貨物者，乃由輪船公司發行提貨通知單（*delivery order; D. O.*）而引取貨物者。輸入商以簽書之輪船提單，直接或委託起貨業者，提交輪船公司或其代理店。受理之輪船公司或其代理店，以之與本船船長所提出之提貨目錄（*manifest*），對照貨物之品名、個數、重量及容積、包裝標記及號碼等並無遺誤者，經其代表人簽書後，由輸入商照付起貨費用而後受取提貨通知單。

提貨通知單，係船主對本船船長，令其將貨物交與持單人的命令書，而以受貨人之輪船提單與船長提出之提貨目錄對照無誤後作成發行者也。在受貨人請求發行時提貨目錄尚未寄到，祇有根據輪船提單作

成之常附記「本單係未與提貨目錄或其他裝船關係書類相對照而作成，一切事故應對照此等書類而更正之」的免責條文，以備萬一發生事故時，據此爲免責之理由也。茲將提貨通知單及提貨目錄，列舉如左：

DELIVERY ORDER.

No..... B/L No.....

To .....19.....  
 .....

Please deliver to.....

the following cargo Ex.....Maru Voy. No.....  
 from.....

This order is issued subject to all the conditions of the Company's  
 Bill of Lading, Mate's Receipt, Parcel Receipt.

Marks & Nos.	Packages	Contents	Remarks

第七章 輸入商品之提取



輪船公司，當發行提貨通知單時，對以下二點，應加以注意者：（一）提貨通知單因與輪船提單相交換而發行者，但有時輪船提單到着延遲，受貨人提出銀行保證之先取保證書時亦得受取提貨通知單。（二）貨物運費，在到着地支付者，如不對輪船公司付清運費，即不得受取輪船公司之提貨通知單，在此狀態下，依運送契約所載，船主有請求運費之權能，受貨人不付運費時，船主得命令其船長行使貨物留置權。

### 第三節 輸入貨物之起岸

#### （一）由輪船公司之貨物起岸

我國入港輪船，於靠近埠頭（wharf or quay），或港內停泊狀態下，應於最短時間內（在日本限二十四小時內）對開港之監督官廳，預備提貨通知單及其他必要文書，作成船舶入口通知單（ship entry），此後即可着手貨物起岸事宜。

搬運貨物（cargo handling）者，關於本船內貨物裝卸，固置勿論，凡用駁船裝貨、取貨、上陸、上船等一切作業，均稱之為搬運貨物。此項搬運事業，大概輪船公司使運送業者担任之。如係埠頭起貨，則由輪船公司所屬搬夫，直接將貨物搬上稅關或稅關指定之倉庫，如係港內起貨，則僱駁運夫由本船卸貨駁船，因此稱爲駁運。此項駁運，不用輪船公司所屬駁船者，可僱駁運業者與之締結契約，輸入商欲用自己駁船搬取，習慣上

有所困難。

輪船公司對於直接從本船之引渡，為期搬運事務之迅速與統一起見，須擇與本公司具有關係之搬運者担任之，如讓各個受貨人任意搬運時，一時具有多數提貨請求，徒增事務之複雜性，再如僱不熟練之搬運業者，亦易發生延誤等事情。再貨物裝船，須俟貨物全部搬出後為之，易於引起不公平的處置。不但此也，船舶停泊，預有一定日數，待多數受貨人搬運終了，其中每因種種事故，或卸除延遲，致誤預定之出港日期。

至此，輪船公司將全部起岸貨物，由與本公司有關係之搬運業者，搬至稅關所指定適當堆貨場所，既畢為圖輪船公司自身便利以及受貨人之利益計，應擇善良管理者處置之。此際關於駁運費用，駁船費用，及其他一切起岸費用 (landing charges)，如不特約，由受貨人担負之。

輪船公司在駁運時，原則上對於駁船內所起事故，不負任何責任，此所以受貨人從事駁船保險也。此即一俟貨物離開船邊，輪船公司即不負責，此項旨趣，載明海運提單上面，對於駁船運送品之毀損、脫漏、濡損、喪失、盜難等事故，本船概不負責。關於駁船所生之損害，依各狀態而定其責任關係，如屬駁船人員之過失，其責任應歸雇主，如為基於不可抗力之事故，則由駁船保險之保險者，填補其損失。

### (二) 由受貨人之貨物起岸

輸入貨物，每因種類及數量如何，由受貨人直接駁取者。此即送貨人（輸出商）於裝船時預向輪船公



司交涉而締結輪船提單本船交貨 (delivery on board) 或由受貨人向輸入地輪船公司要求特約。此於散裝貨物等行之而爲一般貨物所不採行。受貨人在解取之際，受取本船所發給解票 (bont note)，每解一紙，或受取稅關派出人員發出之起岸記票 (landing slip)，前者係由一等轉運士代理船長與裝貨目錄對照而作成，如遇解船全部總數量與提單記載貨物不符致生抗議 (claim for shortage) 時，應將解票所記解船載貨數量，會同輪船公司計數員 (tally man)，互相對照。稅關人員交付之起岸記票，於解裝貨物起岸之際，向稅關提出，至於起岸場所，爲得稅關許可的輸入檢查可能之場所。

#### 第四節 起岸貨物之提取

##### (一) 起岸貨物之區別

輪船公司之搬運工作，於埠頭岸邊行時貨物直接由搬夫搬至稅關場所，或停泊港中，由輪船公司之解船，向稅關所在起岸場所搬運，至此以提貨通知單，向輪船公司方面提出，受取引渡之貨物。本船貨物起岸時，向稅關指定場所或倉庫內一起搬運之故，受貨人不得不從並無空地而如山積的貨堆中，選別自己所欲提取之貨物。

此項工作，原來輪船公司徵收受貨人費用，爲此各輪船公司專設起岸部 (landing department) 或特

約起岸代理店(Landing agent)担任此項工作。然等待輪船担任此項選別工作，不免多少遲延，此種工作延遲，在希望從速受取貨物之受貨人，甚為不便。受貨人如自己從事選別工作時，則在輸入貨物輻輳而種類雜多狀態下，欲從如山之貨物中，選出自己之貨物，感到非常困難。因此，一般大貿易港，有專門選別業者，輸入商祇須付以相當手續費後，即代為整理目的貨物。如是，輸入商一俟完成通關手續，無論為完稅與否，可直接委託選別業者選出自己之貨物，囑其運向任何倉庫或其他場所。

### (一)起岸貨物之提取

受貨人，於提取貨物(taking delivery)之際，依輪船提單之契約條款或其他運送契約，預先對輪船公司付清一切未付運費、起岸費用、共同海損及海難救助等負擔費用，否則將由輪船公司留置其貨物。關於起岸貨物之提取，下列三點應予注意者：

(一)輪船公司之貨物引渡，不問其為稅關場所渡抑為本船渡，殆以本船渡(delivery on ship's side)為原則，輪船公司之責任，亦以船側為限界。然亦有依貨物種類而變更其原則者，致運送者義務責任之限界，亦因而不同。(一)如現金、貴金屬、及散裝穀物等類，因取動上易生損害之故，以船艙內渡(delivery in the ship's hold)為條件，在此狀態下，引渡手續，在該貨堆積艙內行之。(二)牛馬、鮮魚之類，有迅速取動之必要，殆以甲板渡(delivery from the ship's deck)為原則，引渡手續，在本船甲板上行之。

(二)本船已經入港，而輪船提單尚未寄到，輸入商如急於提取貨物，可依前述押匯貨物保證轉遞辦法，前往輸入地該船貨物押匯關係銀行，請求連帶保證，向輪船公司提呈貨物先取保證書，得其承諾後即可提取貨物。各輪船公司備有空白保證書以備請求者使用。受貨人如不得銀行保證而欲先取貨物時，可向輪船公司提供相當價值之現金或有保證券以為担保。此項保證金，不付利息，有價證券如公債等類，亦將利息返還受貨人，尤其貨物之中，價格極低廉者，亦可以輸入商之單獨保證書，向輪船公司提取貨物。

(三)輸入商如遇輪船提單遺失等事情，除向上述提供保證書外，一方向法院請求申告，經過六個月公關期間確定權利判決，受貨人以此判決書提呈輪船公司，引換前記之保證書，此項保證書，代表銀行保證之故，應即提交銀行，由銀行交還保證請求書。

## 第五節 損害貨物之抗議

輸入貨物，在長距離輸送途中，易生種種損害。此種損害，似不應歸咎於託運者及保險者而發生時，大致當質之輪船公司之責任。是以輸入商在以提貨單提取貨物之際，應細察其是否完全，詳言之，即流失、紛散、滅失、毀傷、濡損、着色、虫食等品質受損，不足、減量、過剩等數量之差異、裝殘、起岸數量不符等運送事故，均須加以充份的檢點以後而提取。此際，如有發見貨物損害或不足，輸入商直接向輪船公司交涉，會同船員檢查損害。

此種損害，顯然由於船員之非行，屬於船主之責任者，應由輪船公司賠償損失。然此種損害請求，須於貨物提取前爲之，至於提取以後，不論如何理由，輪船公司，不應賠償，此乃載明於提貨單者。其理由一俟運送貨物由受貨人提取，送入倉庫或第三者手後，關於此種損害之原因，果起於運送途中之事故乎？抑輪船之責任乎？抑倉庫或第三者發生事故而致之乎？事實上難於決定。受貨人對於此種基於不明原因的事故，要求船主賠償，認爲不甚妥當。然此種損害，並非謂爲絕對的求償不能，對於引渡發見之瑕疵損害，受貨人證明其乃由於運送途中事故者，當然可以提出求償。再，此種舉證，爲事實上所不可能者，在船貨引渡時，發現破損不足等事故，亦可直接提出苦情。

對於船貨之損害，果由於船公司之責任？抑貨主之責任？抑由於海難事故？其責任歸屬者，每難確定，因而輪船公司、保險業者、受貨人之間，每易發生糾紛。輪船公司，爲避免此種紛擾起見，於運送契約中預設免責條項，載明於提貨單中，對於（一）天災（act of God）及其他不可抗力（force majeure）（二）船體機關或其屬具的潛在的瑕疵（defect facilities）（三）船員及其他僱用者之同盟罷工（四）蟲害、鼠害、及煤炭污損（五）玻璃、陶磁器、及其他流動品之毀損及易漏物品之損害（六）自然損耗及因運送品所生之一切損害（ordinary wear and tear）（七）因包裝不完全、包裝標記、號碼（defect in freight）及其他因託運人過失所生之一切損害（do lose and error）至運送品發生滅失（loss）毀損（damage）交貨延遲（delay of delivery）

船公司不負賠償之責。如運送貨物之滅失、毀損、交貨延遲等損害，由於輪船公司自己或其代理人之疏於受取、引渡、保管、運送者則對受貨人不能援引免責條文。船公司輒在提貨單上，另加附條件式橡皮戳子，以表示其免責條文，結果其所負責任，限於極狹範圍內，通常不過限於船員或其運送使用人之故意竊取致貨物不足等事故。最後起岸貨物，與提單所載數量不符時，自然為輪船公司之責任，惟此項不符，非外部所能察覺者，則輪船公司，不負責任，因此提貨單上，插入內容未知條項 (contents unknown clause)。

關於貨物包裝損害及貨物損傷狀態，常有特定用語，列舉之如左：

bad order	包裝及現狀不良
marks indistinct (unrecognizable)	包裝標記不明
marks mixed; port mark mixed	包裝標記混合；港埠標記混合
exposed; contents exposed	內容露出
empty	內空
loose; slacked	包裝及內容鬆弛
hook holed	有鉤穴
rusty; rusty	有鏽
hooprusty; hoop off	鐵帶已鏽；鐵帶切斷

國際貿易海關

frail case	箱子脆弱
old(second hand) case (bag etc.)	舊箱舊袋
seal cracked; seal off	封印割裂; 封印脫落
cap off; top off	蓋落
bung off	栓拔
nail off; nail started	釘落
breakage; broken; torn	外裝破損
crushed; smashed	壓破
dented	凹損
leakage; leaking	漏
running out; shifting	內容脫出
bundle off; bundle broken	亂束
edge chafed; cover chafed	外裝擦傷
cut	切損
split	木材等之破裂
cracked	龜裂

<b>bent</b>		<b>彎曲</b>
dirty; dirty by coal dust		爲煤屑污損
stained		爲液體污損
wet; wet by rain		着潮着雨
discoloured		變色
heating; heated		發熱
mildew; mouldy		發霉
melting; melt		融解
evaporation; evaporated		蒸發
freezing; frozen		冰凍
decayed; spoiled; rotten		腐敗
sweating; sweat		發汗





## 第八章 輸入商品之保險事故

關於輸入貨物之保險——單獨海損之發生及其填補——  
共同海損之發生及其填補——全損與準全損之發生及其填補

### 第一節 關於輸入貨物之保險

向外國輸出或從外國輸入之貨物，爲預防長途輸送之危險起見，必需從事海上保險，貨物輸送途中，一旦發生海難時，自必講求損害之查定、評價、損害金之求償等煩瑣手續。不但此也，輸入貨物，除海上保險以外，如屬港中引渡，發生解船載貨保險問題，尤其爲金融及商務便利上，貨物寄存保稅倉庫時，其間須加火災保

險，一旦發生問題時，輸入事務之擔當者，對保險公司交涉時，遠較輸出事務之擔當者為複雜。

關於輸入貨物之海上保險契約，視商業交易之事情如何，有由輸出商方面作成者，亦有由輸入商方面作成者。前者為一般輸入交易所普通應用，達到輸入港之保險費，由輸出商支付，所謂 C I F 價目，即包括貨價、運費、保險費之交易。依此買賣條件之交易，輸出商為輸入商送貨，締結保險契約，在輸送途中發生海損時，輸入商處於被保險者地位，得有保險金請求之權利而履行必要手續。後者所謂預定保險，在輸入貨物，具有輸入季節且為大宗貨物時，例如澳洲羊毛之輸入，每年具有一定季節，輸入商前向保險公司交涉，對其整個季節內輸入價額，締結包括的預定保險契約，在此狀態下，輸入貨物之價目，成為 C S F 價目或 F O B 價目矣。然無論如何，輸入貨物之海上保險，普通認為輸入商方面之危險，在保險事故發生時，應由輸入商執行一切求償手續。

關於輸入貨物之海上保險契約，在無特殊狀態下，由輸出商在輸出港為之，依商品性質如何，應締結何種保險契約（參閱輸出商品之保險一章）。輸入商對其自己輸入貨物，以如何形式締結海上保險契約，係依買賣契約中之保險條件而行。

## 第二節 單獨海損之發生及其填補

## (一) 損傷貨物之檢點

輸入貨物，既到達目的地而於一定起岸場所卸貨時，輸入商應於引渡之前，加以充分檢點，有無損壞。然在損傷發見時，並非基於海難原因者，例如為吊鉤或起重機所傷，或由於船員竊貨等不法行為所引起之損害，顯然除非特約，為保險者所不肯賠償，應歸咎於輪船公司之過失。在此狀態下，輸入商在引渡以前，應向輪船公司，申明其旨，會同船員加以檢查損害評價外，即刻從事請求賠償。

貨物損害，應歸於保險事故者，輸入商即向輸入地所在之契約保險公司之本支店或代理店，提出此旨，要求派員會同檢點。此項通知，為保險契約者或被保險者輸入商之義務，其遲速有關賠償增減之故。輸入商故意怠於通知時，如屬大的損傷，保險者得不負責任。因此，輸入商在引渡之際，如有發見貨物受損，應直接檢點貨物，更從海難證明書或其他關係書類，探究海難發生之原因，以便確定其損害應各由保險者負擔。經調查結果，認為損害者為損害填補責任者時，會同船員從事損害評價，以便議定損害金。

## (二) 海難之證明

輸入貨物因海難而損害者，有因船舶沉沒或火災等禍患致發生全部損失或其價值大半損失而成準

(註) 委付 (Ademption) 者係保險貨物，因海難而損傷，其損傷程度甚厲，依物件現狀，將一切利益讓渡保險者，同時請求全部保險金之謂。

全損時，即生委付問題。輸入商自己貨物全部喪失或大部份成爲無價值時，一俟得到搭載船舶船長之海難報告，監督官廳之海難證明等，即知其損害原因，可向保險者提出正式關係書類，請求賠償保險金。在全損或準全損狀態下，此種損害之查定及評價，較爲容易；送貨在航海途中損失一部，則關於（一）損害發生之原因，（二）被害貨物之評價及損害額等決定，輪船公司、保險者及被保險者之間，易生種種紛爭也。

載明損傷貨物損害原因之主要書類，爲由該貨搭載船舶船長作成經監督官廳證明之海難證明書。貨物搭載船舶，於輸送途中遭遇海難，致船體及貨物蒙到損傷時，由船長直接作成海難報告書（sea report），迨入港時報告所在監督官廳，於報告書空白處予以證明。此乃一張主張此種損害由於不可抗力而不應歸咎於船長責任之抗議書（protest），此項得到證明之報告書，謂之海難證明書（captains protest）。

此種海難證明書，以航海日誌（log book）爲唯一證據，經輸入地官廳之證明，從輪船公司觀之，既獲此項證書，則損害填補之責任，應歸之保險業者而非輪船公司，此乃由船長依海難之程度而作成者也。

### （三）損傷之查定及評價

船貨損傷之原因，雖大部份賴海難證明書證明之，然關於某種貨物之某種損害，是否應歸保險者負擔，一時不易明瞭者。例如貨物着潮，果真由於本船上海難之原因抑由於貨物裝卸之際海水衝突而起，抑更由於二者綜合之原因。再如貨物內裝缺少，果真由於包裝不完善脫漏所致，抑因船員竊取，抑因與他貨相撞所

致。此種傷害，如不依其原因而質之責任者，自不免引起利害關係者間之紛爭。職是之故，其原因所在，不得不加以精密調查，於必要時需聘用專門鑑定人判定之。責任之歸着既明，進而講求確定損害程度與評價的合法手段，關於損害貨物之主要爭議，在乎評定保險者應填補之損害額。

關於被害貨物及殘存貨物，果以如何標準評價之乎？因保險者與被保險者，利害不同，意見自不相同。在保險公司方面，易對殘存貨物評價過高（over estimate）而認定少許損害額，輸入商則易評價過低而認定較大損害額，此乃人之常情，在所不免。實際上此種交涉，輸入商對保險公司，主張以其殘存貨物所得賣價而後計算認定價額，保險公司主張一部委付承認，一部委付，認為背理，兩者主張不同，有時需要久長時期解決之。此項貨物，如在輸出地保險公司投保者，則在輸入地之代理店，不過是受僱者 *Pay agent*，其查定評價等事，成爲不可能，在此狀態下，可由專門鑑定人代理之。尤其在關係者間發生衝突時，可由雙方選用檢查專門家，從事測定其損害應屬於何方以及損害額之程度如何。此種鑑定人，稱爲 *Surveyor*，其檢查鑑定之報告書，稱爲 *Survey report*。今日此種鑑定人，因已博得國際信用者，爲屬於魯意協社之鑑定人，稱爲 *Lloyd's Surveyor*。彼等駐在世界重要貿易港，從事船舶之檢查，海難保險及貨物之原因及被害程度之調查鑑定等。

（註）魯意稱呼，得自本有之海上保險業團體魯意協社（*Lloyd's Association*）由此分出另一團體，從事船舶檢查，船舶監督，發行船名等業務。

業務，以公平態度，作成報告書者也。

因本船沉沒被難，致全部貨物喪失時，其損害填補金額，即保險單上所記載之保險金額不必規定別段損害填補金額，至於全損以外之損害填補金額，必先加以算定。在送貨一部損害時，其損害額，乃以其對貨物安全到着時所得實額之比例，作為保險者之保險額。是故此項損害額，為貨物（一）在不毀損狀態下之價格，即安全到着時所得之市價，與（二）在毀損狀態下所得價格，即被害貨物之價格——普通為專門鑑定人鑑定之價格——的差額。

上述第一項為同一品質貨物到着日之輸入地原價，即依發票所載輸出原價，加上到着輸入港之運費及其他費用測定之，或依同種同質之貨物，依產地名稱之如何，價格有所差異時，可根據買賣契約書、產地發票，及其他證據書類調查得之，即使依此仍不明瞭時，可由鑑定人判明之。第二項被害貨物公賣或喪失若干而將其餘貨物公賣所得之價額，普通亦由鑑定人決定之。茲試舉一實例說明之。假定保險金額一萬元，貨價一萬元之貨物，於安全到達輸入港時得價一萬二千元，因途中毀損價額跌至三千元，是則其損害額為九千元，保險者以一萬二千元對九千元之比例（ $9,000 \text{元} : 12,000 \text{元} = 0.75$ ）應支付保險價格九千元之一部，計七千五百元。

#### （四）填補金之請求及受領

輸入商一俟損害填補額確定應歸保險公司之責任時，直接對保險公司請求保險金之支付，着手受領手續。

保險金之支付地，通常在保險契約者輸出商投保之際確定之而載明於保險單上，其支付地為保險公司之本支店或代理店，對受款人支付者也。凡有力海上保險公司，在世界重要商港，均設有支店或代理店，輸入商在請求保險金支付時，應將證據書類，向保險者方面提出。此種必要書類，為保證該貨保險契約之海上保險單、送貨清單之發票，以及明示海上事故發生原因而經官廳承認之海難證明書三者。其中海難證明書，若依賴於鑑定人之被害測定時，應添附鑑定人的鑑定報告書及證明鑑定費用付訖之收據。輸入商以上述書類，作成請求書，向保險公司提出。

有時，遭難貨物之起岸地，並無保險者代理店，或其所在不明時，輸入商深恐探索費時，頻增損失者，可向當地官廳或魯意鑑定人，從事損喪現狀之證明，而將遭難貨物拍賣。此後，輸入商仍可具備損傷貨物清單、檢查證、海難證明書等，一併與海上保險單，向保險者提出請求損害金之支付。

損害請求額確定時，被保險者輸入商，應從速請求，否則經過法定有效期間後，即喪失固有權利（按日本商法此項請求之有效期限為二年）。近來海難頻發，保險金之請求，頗有延遲傾向，往往使被保險者陷於不利狀態。通常保險金在請求後三十日以內支付，有種事件必需加以調查者不在此例。但保險公司，因業務

上競爭之結果，比較支付迅速，一俟事件的性質具體查明而獲得證據書類後，大概在短時期內支付保險金者也。



Yokohama, 5th June, 1934.

Messrs. South-Seas Marine Insurance Co.,  
Yokohama.

Dr. to

JAPAN TRADING CO.

D/N No. 100

Claim for the following loss or damage.

B/L: No. 120

Steamer: "Nichinan Maru" arrived here on  
14th May, 1934.

Contents: 349 lbs. Bolts @ ¥450.00 per ton

¥ 70.12

90 " Spike " ¥350.00 " " "

14.06

Survey fee.....

5.00

¥ 89.17

Amount:

Japan Trading Co.,

- Signed -

E. & O. E.

Enclosure:	{	Insurance Policy.	Original	1	sheet
		Invoice,	Duplicate	1	"
		Captain's Protest.	Copy	1	"
		Survey Report,	Original	1	"
		Receipt for Survey Fee		1	"

### 第三節 共同海損之發生及其填補

#### (一) 共同海損之發生

共同海損 (general average) 者，在航海途中遭遇非常危險時，船長為謀共同安全起見，故意將船舶或貨物一部，以供犧牲，致生損害及費用之謂。詳言之，共同海損，為船舶及貨物，共同遭遇危險之際，船長為消滅或減輕共同之危險起見，犧牲一部份船舶或貨物，以保全其餘部份船舶及貨物。此種共同海損，係船長為謀共同之安全而產生，由此種處理所生之損害，有(一)為減輕船尾而將一部貨物拋海所生之損害，(二)由任意坐礁 (voluntary stranding) 所生之損害，(三)由船內防火 (extinguishing fire on ship-board) 所生之損害，(四)以船具供作燃料 (burnt for fuel) 所生之損害，(五)避難所諸費用 (expenses at port of refuge)，(六)由起岸之際所生之損害，(七)為乘上船舶救援救助 (salvage) 所生之損害及費用等是。凡因上述事故所生之損害，均構成共同海損。

今日共同海損，各國保險業者，均以一八九〇年制定而於一九二四年修正之約克·安特衛普共同海損條例 (York Antwerp Rules of General Average, 1924) 為基準。此乃由國際法協會先後在約克及安特衛普兩次會議制定，最後經斯篤克呼姆會議修正，內容列舉構成共同海損之損害及費用。然事實上，船

船及貨物如何損害，才構成共同海損，在利害關係者間，輒起種種糾紛。共同海損發生以後，無論船舶入港與否，輪船公司對貨主及被保險者發生共同海損通知書，此等利害關係人，不久提出海損契約書，藉此決定具體事項。

### (一) 海損契約書之提出

此項海損契約書，普通稱為 *average bond*，由輪船公司特製用紙，與上述共同海損通知書，同時對輸入商發出，內容記載海損精算地之指定，精算人之選定及精算方法事項，對於利害關係人之精算人之義務事項，現有貨物評價事項，決定船舶代價事項，關係人之負擔支付事項，海損負擔之保證金事項，決定利害關係人之義務責任事項等。此際輪船公司，概算由共同海損所生之損害額，由利害關係者負擔金額之全部或半數，作為共同海損準備金 (*average deposit*)。

輪船公司與海損發生之通知，同時提出此種契約書而要求預先提供海損準備金額者，不無理由。蓋由海難所造成之損害，在共同海損各關係者間，如何負擔？既有共同海損，在各關係者負擔額之比例如何？此等問題，非經精算決定，一時難以判明，必需相隔多日，其間對輪船公司及受貨人，均蒙非常之不利，因此作成海損契約書，一方面使受貨人履行必要手續而暫且提取貨物，他方面約其對共同海損精算之結果，所應負擔之分担額，履行支付之責。

## (三) 海損精算人之選定及其精算

共同海損，每多附帶單獨海損，其決定與清算，需要周密之注意及熟練的技術之故，充當精算者應通關係地之法律習慣，與有專門的知識與技能，尤其在共同海損與單獨海損混合發生狀態下，不得不有區別兩者與完善解決之手腕。由於上述諸需要之故，便在任何國家產生了海損精算人，所謂 *average adjuster* 者是也。在共同海損發生時，由關係者選定海損精算人，從事鑑定、檢查、評價、精算等事務。

至於精算方法，海損精算人，先以市價評定船舶及貨物之價額，其次評定被害物之價額，算出其占前者價額之比數，依此比數概算利害關係人所負擔之損害額，凡因共同海損而享受利益之各受貨人，出其概算分擔額，提供於船主方面。因此，輪船公司對受貨人發出載明“we beg to advise that SS:……”being …, *general average has been declared and……percent(……%) of cash deposit is being required*”之通知，受貨人對輪船公司提供輪船提單，同時提供應分擔之現金額。

輪船公司，一俟接到現金額，即出一共同海損準備金收據 (*general average deposit receipt*) 並以提貨通知單，交付受貨人，以便提取貨物。受貨人 (被保額者) 所負擔共同海損之比額，即保險者負擔之比額，在海損清算之際，其額相同。因此為節省手續起見，保險公司或其代理店，輒代理受貨人提供共同海損準備金。一俟海損精算人精算終了而作成共同海損清算書 (*statement of general average*)，經輪船公司之手而

清算之，此項清算額，超過準備金時照補，少則發還之。

#### 第四節 全損與準全損之發生及其填補

貨物全損時與上述二者狀態相同，將保險單會同海難證明書及保險金請求書，一併向保險公司提出，以請求保險金全額，除全損之證明外，其手續甚為簡單。

此項損害，近全損時，即將殘餘貨物委付保險者任意處置而認為準全損時，不得不講求委付手續。委付 (abandonment) 者，被保險者將一切權利引渡保險者之謂，此不獨行於準全損狀態，即在全損狀態，被保險者為企圖保險者早日支付起見，亦實行委付手續。委付手續，於海損發生後三個月內，對保險者提出委付申請書 (notice of abandonment)，同時簽證輪船提單，交付保險者，請求保險金之支付。此時，被保險者應將關於委付之其他保險契約及貨物所負債務有無及其種類，通知保險者，等待其考慮並承諾。保險者一經承諾委付，不論後日發生如何事情，不得加以拒絕，蓋在法律上已決定為全損矣。

國際貿易實踐

則二舉例約契理經外國

附  
錄

附  
錄

TYPES OF FOREIGN AGENCY CONTRACTS

I. MECHANICAL SPECIALTY

Cambridge, Massachusetts.

*Subject: Appointment as our Agent in Cuba.*

Dear Mr. (Name of agent)

We hereby appoint you our Sole-Agent for the sale of our (*products*) in the Republic of Cuba, in accordance with the terms and conditions set forth in this letter.

1. It is understood and agreed that during the existence of this arrangement you will not sell or offer to the trade any (*products*) or other articles competing with the lines manufactured by our Company, or represent either directly or indirectly another company manufacturing such competing lines.

2. *Prices and Discounts:* It is understood that you are to sell our (*products*) and any other articles that we may manufacture at prices, discounts and terms which are not less than those quoted by us from time to time (unless by our consent to meet special competition or government requirements) We agree to advise you promptly of all changes in prices and discounts, but will accept at existing prices any orders you may have in hand at the time you receive our notification of a change in prices.

From the list prices shown in our catalog No. 22, our discounts are now as follows:

.....  
.....  
..... (Discount Table)  
.....  
.....

3. *Payment Terms:* Our regular terms of payment for Cuba to concerns of established credit standing, and provided we have the necessary credit information at hand, are 60 days' sight draft, documents against acceptance. We shall attempt at all times to make our credit policy as liberal as the necessity demands, and to cooperate with you in making these terms acceptable to all concerned.

4. *Delivery Terms:* On orders of \$1,000 or more, our terms are f. a. s. steamer regardless of whether they are shipped from Boston or New York. On smaller orders, our terms are f.o.b. factory with cartage

四  
四  
九

free to steamer at Boston or with freight prepaid to New York City should shipment be made from there. Preference will be given to the United Fruit Line with frequent sailings from Boston.

5. *Credit of Customers:* We expect you to sell only reliable customers upon whom we may depend to accept and pay their drafts promptly. Until we become acquainted with the trade, we should like to have you send with every order your own comments and such information and reports regarding the customer's credit standing as are readily available.

6. *Commissions:* The commission for your services as our agent will be 10% of the net value of all sales which are paid for. This commission will apply on all of the shipments of our (*products*) made either direct to you or direct to the trade in Cuba. It will also be paid on orders which may come to us through local export houses, destinations of which are known to be Cuba. The Commission will not apply on shipments from the factory that are not marked for Cuba, or which, at the time of shipment, are not known to be destined for Cuba even though they are eventually shipped to your territory. Here as in other parts of this agreement our good faith and mutual confidence in one another must be the guiding factor, and it is understood that we are to protect your interests in every way we can in the matter of commission.

Commission will be paid by credits to your account on each shipment and will be remitted to you in accordance with instructions which you give us.

7. Your appointment to act as our Representative will be effective from the date of this letter provided your acceptance is received in writing on or before April 1st, 1924. The period covered by this agreement is one year from that date and thereafter until cancelled as provided below.

This agreement may be cancelled by either party upon giving the other party 60 days' written notice of his intention to cancel. The obligation to pay commission ceases with the termination of this agreement.

8. This agreement is nontransferable.

9. We agree to furnish reasonable quantities of samples and literature without charge and to give you our closest coöperation.

10. It is agreed that you will take orders from wholesalers and we authorize you to give our maximum discounts to bonafide wholesalers on initial orders, even though the total quantity may not be 50,000 pieces. We understand that when you have placed stocks with the principal wholesale houses, you will help them create the demand among the repair shops, dealers and garages.

11. You agree to keep us posted regarding competition, both as to price and quality.

12. You understand that there are many uses for (*products*) outside of the (.....) trade and in accepting this agency



you agree to introduce our (*products*) to the government, railroads and all other possible customers.

The purpose of this agreement is to outline our relations to one another to avoid misunderstanding, but we appreciate that the basis for the agreement itself is mutual confidence in one another, and in offering and accepting it we both agree to care for each other's interests in every way we can during its terms.

Yours faithfully,

"X" MANUFACTURING COMPANY

.....

## II. NON-MECHANICAL SPECIALTY

### STANDARD AGENCY CONTRACT AGREEMENT

between

THE "Y" IMPORTING COMPANY of (*location of agent*) .....  
(hereinafter referred to as the AGENTS)

and

THE "X" MANUFACTURING COMPANY of (*location of manufacturer*) (hereinafter referred to as the manufacturers) .....

In consideration of the granting by The "X" Manufacturing Company of the exclusive agency for sales of its (*products*) in (*territory*) during the existence of this contract, (*The "Y" Importing Company*) accept this agency guaranteeing every reasonable effort to promote mutual interests.

The manufacturers agree:

1. To sell their products to (*the agents*) at a discount of (.....) from the list prices shown in their current export catalogs on (*products*), these quotations being f.o.b. (cars) (steamer) Boston or New York City, U. S. A. These prices payable in U. S. gold are subject only to such advances as are made to foreign trade in general.

2. Not to sell to any other firm in the above territory at a better discount than (.....) on (*products*) without the expressed permission of the agents, and to credit (.....) to the agents on such direct consummated sales, commission payable to the agents after payment on such direct sales is received by the manufacturers.

3. To grant (*the agents*) terms of (.....) or a cash discount of (.....) for payment within ten days from date of invoice on such orders as are accepted by the manufacturers.

4. To allow (*the agents*) the privilege to solicit orders for the "X"

Manufacturing Co. in the above territory at a maximum time of (.....) days sight draft attached to bill of lading, it being clearly understood that the manufacturers are in all cases to be the sole judges of credits, and such orders are only to be taken subject to the acceptance of the manufacturers.

5. To cooperate in every possible way in the matter of sales assistance, propaganda material, samples, etc., free of charge, not to exceed (.....) in value of the total amount of sales in the year in which such cooperation is given. Advertising matter and samples are to be delivered f.o.b. steamer New York, and it is understood that the manufacturers assume no charges beyond the f.o.b. point.

(The Agent) agrees:

1. To give every preference to the sale of the products of The "X" Manufacturing Company, and (to refuse to act as agents for) or (in any way to handle) the products of any competing manufacturer.

2. To sell or purchase, for its yearly account the net amounts shown below, viz.:

From Jan. 1st, to Dec. 31st, (\$	)
" " " " " " (\$	)
" " " " " " (\$	)
" " " " " " (\$	)
" " " " " " (\$	)

These sales are understood to be actual consummated sales either to (the agents) or firms satisfactory to the manufacturers.

3. It is understood that either party shall have the privilege of cancelling this entire agreement by giving to the other six months' previous notice in writing, and that during such six months all the terms of this agreement are to be in force.

Regardless of which party gives notice of cancellation the agents are to refrain from selling competing products for a period of six months from the termination of this agreement and the manufacturers are to pay to the agents (.....) of the net amount of their paid sales of (products) in the territory previously noted during this six months' period. This is limited, however, to (.....) of the net amount of paid sales during the last six months in which the entire agreement was in force.

4. It is furthermore understood that in case of failure or re-organization of (the agents) this agreement will stand void and is to be re-instated with the successors only if mutually convenient.

5. The failure of the agents to reach the amount of sales or purchases stated shall automatically cause the cancellation of this contract, unless otherwise the default be waived by the manufacturers in writing within thirty days from the end of the year in which the failure occurs.

6. It is expressly understood that in order to give The "X" Manufacturing Company the right and opportunity to pass on or to limit credits, any and all orders given to the manufacturers by (the agents) either for purchases by the agents or by dealers through them, of the

manufacturers' products, shall be subject in each case to acceptance by the manufacturers.

Witness.....

Witness.....

附

Witness.....

Witness.....

Date..... *The "X" Manufacturing Company*

錄

.....  
President.

## 商品檢驗法

民國二十一年十二月十四日國府公布

第一條 凡輸出輸入商品有左列情形之一者依本法檢驗之

一 有屬偽之情弊者

二 有毒害之危險者

三 應鑑定其質量等級者

第二條 應施檢驗之商品種類由實業部定之

第三條 商品之檢驗應於輸出國外或由國外輸入之地點行之但有特殊情形經所在地商會之請求得就集散市場行之

第四條 應施檢驗之商品非經檢驗領有證書不得輸出或輸入

第五條 應施檢驗之外國商品持有出品國政府檢驗證書者得以相互待遇酌免檢驗但發現與原證書不符時仍須檢驗

第六條 各種商品之合格標準由實業部定之

第七條 檢驗商品得酌收檢驗費其費額由實業部就各商品分別定之但至多不得逾該商品市價千分之三

第八條 實業部應就商品檢驗之地點呈准行政院設立商品檢驗局執行檢驗事務

第九條 應施檢驗之商品由商人於輸出或輸入前向所在地之商品檢驗局報請檢驗

第十條 檢驗商品有應採取樣貨者其數量由實業部就各商品分別定之

第十一條 檢驗合格之商品由商品檢驗局發給證書其不合格者應附抄檢驗單通知原報驗人

前項證書有應規定有效期間者由實業部就各商品分別定之

第十二條 已經檢驗之商品於有效期間內得因原報驗人之請求准予復驗一次不另收費

第十三條 證書遺失報驗人應呈請補發證書船隻變更或包裝改變致影響於商品之質量者原報驗人應呈請換發證書  
但均應聲敘理由經商品檢驗局之許可

第十四條 違反本法第九條之規定者科五百元以下之罰鍰

第十五條 商品檢驗後有攙改數量或混入劣品者科三百元以下罰鍰

第十六條 商品檢驗和證後如未經商品檢驗局核准私自變更包裝者應重行檢驗

第十七條 執行檢驗人員採取樣貨有逾規定數量或檢驗時故意留難者經舉發後由商品檢驗局予以懲處

第十八條 本法施行細則由實業部定之

第十九條 本法自公布日施行

## 一般檢驗程序

一、檢驗次序以報驗先後為準其手續生絲檢驗於十四小時內施行完畢人造肥料檢驗及天津商品檢驗總局植物油類

檢驗於三日內施行完畢外銷敷面粉類化驗於四日內施行完畢蠶種檢驗秋種兩日內施行完畢春種兩星期內施行完畢其餘各種檢驗均限兩日內施行完畢星期日或其他放假日依次延長之但必要時亦得照常工作

二、檢驗完畢由負責檢驗人在檢驗單上簽字依法分別發給證書或檢驗單檢驗合格之商品由檢驗局在其包裝上加蓋標識或黏貼合格證

四、各種檢驗證書之有效期間如左

蠶種越冬蠶種六個月 不越冬蠶種兩個月

生絲兩個月

茶葉一年

棉花、茶葉、兩個月必要時得延長一個月

芝麻、蘇類、三個月必要時得延長一個月

豆類、花生、花生仁、核桃、核桃仁、蜜蜂、三個月，必要時得延長三個月

腸衣類、肉類、蛋類、骨粉類、鬃毛、絨羽類兩星期

毛皮類、特殊原料皮類兩個月

生牛皮、生羊皮三個月

桐油六個月

其他植物油類三個月

糖品麥粉三個月必要時得延長三個月

人造肥料一年必要時得延長六個月

植物病虫害檢驗兩個月

五、依商品檢驗法第十二條之規定凡檢驗合格之商品在證書有效期間得附繳原發檢驗證書向檢驗局報請復驗

檢驗不合格之商品報請復驗蠶種、茶葉、蜜蜂、肉類、蛋類、蹄骨角類、火酒及人造肥料限於接到不合格通知七日內爲之  
棉花、芝麻、蕨類、豆類、花生、花生仁、核桃、核桃仁、杏仁、腸衣類、骨粉類、鬃毛、絨羽類及麥粉限於接到不合格通知十四日爲之  
報驗時並須附繳原發檢驗單但經檢驗局認爲無復驗之必要者得核駁之

六、檢驗不合格之骨粉准予復驗時由檢驗局另行派員揀樣監驗

七、甲局檢驗合格之商品轉運至乙局所在地應填具轉口報告單連同甲局新發證書送由乙局查核確係原包裝與證書記載相符者在原證書上簽註「放行」字樣准予免驗但查有不符時應重行檢驗

八、檢驗合格之商品如須分批運輸各地時得填具分運報告單連同原發證書送請檢驗局查核換發分運證

九、依商品檢驗法第十三條請予補發證書或換發證書經檢驗局查核認爲無充分理由時得重行檢驗

十、重行檢驗手續與初次報驗時同

十一、證書在有效期間遺失除應依法報請補發外並須將原發證書號數及遺失情形登載當地著名日報兩日以上聲明作廢

十二、商品檢驗給證後如須變更包裝應報請檢驗局核准派員監視改裝並重加標識

## 中華民國駐外領事館發給領事簽證貨單章程

中華民國二十一年六月十一日國民政府公佈

- 第一條 自本章程施行之日起所有由外洋運華各貨價值在國幣二百元以上者除郵包及海關免稅各貨外均須隨附駐在出口地點中國領事館所發領事簽證貨單
- 第二條 前條所指領事簽證貨單可向就近中華民國領事館領取貨商須逐項填明並由負責人簽字送請駐在出口地點或相近出口地點中國領事簽證
- 第三條 領事對於貨單內所填各項應查驗確實方予簽證認有調驗單據或其他文件之必要時貨商應即遵辦
- 第四條 領事簽證貨單每套計分三份正本一份係白色副本二份係黃色正本一份由發給領事貨單領館交與貨商轉寄提貨人送關查驗其餘副本二份一份存館一份由領館按月彙送外交部
- 第五條 領事簽證貨單每套收手續費五個海關金單位於發給時照收
- 第六條 領事所收貨單簽證費應隨同貨單副本按月彙解外交部
- 第七條 貨物銷售於兩進口商家或分裝兩商輪或輸入兩口岸者均不得填報於同一貨單內
- 第八條 貨物運目的地後提貨人於報關時應將該項貨單正本隨交海關照驗
- 第九條 進口貨物無領事簽證貨單者由提貨人按照規定簽證費數目三倍補繳作為罰款由海關補發簽證貨單後始得放行



- 第十條 海關每月終應將所收簽證貨單列表連同罰款數目冊報外交部並將貨單暨罰款解送財政部關務署
- 第十一條 海關金單位由外交部依照海關所公佈之各國貨幣比價分令各領館遵照收費
- 第十二條 領事簽證貨單由外交部製印蓋發交各領館及海關備用
- 第十三條 本章程如有未盡事宜得隨時呈請修改之
- 第十四條 本章程自中華民國二十一年九月一日起施行

## 進口貨物原產國標記條例

民國二十二年一月部令公布

- 第一條 凡進口貨物及其容器與包裝均應於顯著處用顯明中國文字標記原產國名該項標記並應具有耐久性質但遇有困難時得用原產國文字標記原產國名
- 第二條 凡進口貨物如無前條標記應由海關監視補施其不補施標記者禁止進口
- 第三條 進口貨有左列各款情事之一者經海關認可其貨物本身得免施產國標記
- 一 容器或包裝與貨物連同售賣其容器及包裝已施用標記足資辨別者
  - 二 按照貨物性質不能施用標記者
- 第四條 進口貨物之標記有朦混情事者應由海關沒收之
- 第五條 本條例自公布後六個月施行

## 發給貨物產地證書機關表(中國)

省	別	地	點	發	給	機	關
江	蘇	南	京	金陵關	監督署		
		鎮	江	鎮江關	監督署		
浙	江	蘇	州	蘇州關	監督署		
		上	海	上海商品檢驗局			
		杭	州	杭州關	監督署		
安	徽	海	州	上海商品檢驗局	寧波分處		
		溫	州	甌海關	監督署		
湖	北	蕪	湖	蕪湖關	監督署		
		九	江	九江關	監督署		
湖	南	漢	口	漢口商品檢驗局			
		宜	昌	宜昌關	監督署		
四	川	沙	市	荊沙關	監督署		
		長	岳	長岳關	監督署		
河	北	岳	州	岳州關	署		
		重	慶	重慶關	監督署		
山	東	萬	縣	漢口商品檢驗局	萬縣分處		
		天	津	天津商品檢驗局			
福	建	秦	皇	秦皇島關	監督署		
		東	台	東海關	監督署		
廣	東	龍	口	龍口關	署		
		威	衛	威海衛關	署		
廣	東	青	島	青島商品檢驗局			
		福	廈	閩海關	監督署		
廣	東	廈	門	廈門關	監督署		
		三	都	福海關	署		
廣	東	廣	州	廣州關	監督署		
		九	龍	九龍關	署		
		拱	北	拱北關	署		

國際貿易實踐

四六〇

省 別	地 點	發 給 機 關
附 錄	江 門 三 水 汕 頭 北 海 瓊 州 南 寧 龍 州 梧 州 騰 越 昆 明 思 茅 瀋 陽 牛 莊 安 東 大 連 哈 爾 濱 龍 井 愛 家 張 口 伊 犁	江門關署
		三水關署
		海潮關監督署
		北海關署
		瓊海關監督署
		南寧關監督署
		龍州關監督署
		梧州關監督署
		騰越關監督署
		蒙自關監督署
		思茅關署
		瀋陽關監督署
		山海關監督署
		安東關監督署
		大連關署
		濱江關監督署
		延吉關監督署
		愛琿關監督署
		張虎多關監督署
		伊犁關監督署

## (一) 貨物標記辦法(普通辦法)

阿根廷 標記文字應用西班牙、法、英、葡、荷、牙或德國文

奧大利亞 凡進口貨物應標明其出產地或製造地

馬來羣島 凡進口貨物應用標記暖室植物應標明其出產地

法蘭西 無論何項外國貨品不得有惑誘人民認爲法國製造或出產品之行爲

英吉利及北愛爾蘭 如貨品上無標記(Mark) 則其原產問題可以不問惟凡某種貨物非由其產地運入而用其產地標

記者須解明其原產地如(瑞士香檳)等是也如遇特種貨品爲防杜假冒則其(地名)應依法標明如(Fort, 呂水泥)是也至於原產標明方式則應與標記作同樣書刻此兩種式樣須相距極近以便考察

印度 如貨品說明文字與其原產標記不同則須於貨品上印明其原產地如自德國運入貨物而其說明書爲他國文

字則此項物品之原產地須說明之不然如無該種易於誤會之說明書則原產問題可以置而不問

紐絲論 說明書及原產標記須用同標文字如說明書用另一種文字則貨品上應註明在何處所製造者

伊 蘭 原產標記應用於所有進口貨品

瑞 典 進口貨物如係外國原產則至少須標明(Import) (進口)字標

美利堅 貨物原產標記應用英文或他種易讀文字其方式則應爲印火漆印或票籤等

## (二) 僅關於某種貨物辦法

奧大利 由外國進口之忽不蛇麻及外國子仁應標明原產地

比利時剛果 滋養肥料應標明原產

巴西 西 醫藥產品應標明原產

保加利亞 酒、高月白蘭地酒、甜酒、墨水、印蜡、橡皮、火柴、石蜡及棉線應標明原產

加拿大 鹽、水菓、鉛筆、石印品、文件、封印物（對徑在一吋以上者）、肉應標明原產

捷 克 忽不蛇麻及他種植物應標明原產

丹 麥 農產品（雞蛋、蜜羊脂等）、鞋、電氣機器、書、碑石等等

芬 蘭 奶酥及外國子仁

德意志 燒酒及金銀器等

匈牙利 動物及植物肥料或油造成之物品等

意大利 醃肉及粒與油餅等

那 威 鍊油、奶酥、牛油、鷄子、子仁等

巴拉圭 醫藥特製品等

瑞 典 子仁及鷄子等

附 錄

瑞士 外國蜜

南非洲 牛奶業製造品

關於貨物原產標記辦法既如此複雜故國際間遂有限以法令規定之舉其結果則有一八八三年三月廿日巴黎會議 (Paris Convention of March 20, 1883) 及一八九二年四月十四日瑪德里和約 (Madrid Agreement of April 14, 1891) 之規定

(一) 巴黎會議 關於原產標明一事每一會員國得享受其他會員國法律上之利益除關於物品上之性質分量價值等等之外其在原產國家所註冊之商標應得其他會員國之承認凡貨物有一違背法律之商標則於其在會員國中任一國家進口時得被收沒再者關於原產解明如有貨物假用名字以圖欺詐者皆得被收沒之

(二) 瑪德里和約 凡貨物誤稱某一會員國或其轄內地方為其原產地者皆得沒收之如出產國家已正當標明則售貨人可將其名姓及住址附于貨品之上其他國家亦可以收沒之如此等收沒事為法律所不許則可禁止其進口

按照上兩項規定之國家為：

阿爾及利亞 (Algeria) 巴西古巴 捷克但澤 (Danzig) 法蘭西安南 德意志 英吉利 拉特維亞 (Latvia) 馬達加斯加 (Madagascar) 紐絲綸 葡萄牙 西班牙 瑞士 突尼斯 (Tunis) 烏格達 南非洲 共十八國。

不按照上兩項規定之國家為：

阿根廷 巴哈馬羣島 (Bahamas) 巴佩道漢 (Barbados) 伯惹阿那蘭 (Bechuanaland) 比利時 剛果 百慕大 (Bermudar) 英屬基阿那 (British Guiana) 英屬洪都拉斯 (British Honduras) 英屬北婆羅洲 英屬 Nyassaland 波加利亞

好望角殖民地 (Cape Colony) 中國、哥倫比亞、哥斯達黎加 (Costa Rica) 塞波路斯 (Cyprus) 厄瓜多爾 (Ecuador)  
埃及、福克蘭羣島 (Falkland Islands) 馬來羣島、非支羣島 (Fiji Islands) 直布羅陀 (Gibraltar) 黃金海岸、格林拿達  
(Grenada) 危地馬拉 (Guatemala) 海地、香港、冰島、牙買加 (Jamaica) 塞雅 (Kenya) 拉哥斯 (Lagos) 立陶宛、毛里  
西亞 (Mauritius) 納塔耳 (Natal) 紐芬蘭、尼拉圭、北洛諦西亞 (Northern Rhodesia) 巴拿馬、巴布亞 (Papua) 伊  
蘭、祕魯、聖路西亞 (St. Lucia) 聖慈暹特 (St. Vincent) 薩爾瓦多 (Salvador) 暹羅、塞拉勒窩內 (Sierra Leone) 南奈  
機立亞 (Southern Nigeria) 南洛諦西亞、海峽殖民地、脫被斯瓦爾 (Transvaal) 烏拉圭、委內瑞拉、贊穆巴 (Zanzibar)  
) 共五十三國

僅按照巴黎會議之國家為：

澳大利亞、奧地利、比利時、加拿大、錫蘭、丹麥、和屬東印度、芬蘭、希臘、匈牙利、印度、愛爾蘭自由邦、日本、盧森堡、墨西哥、和蘭、  
那威、波多利科 (Porto Rico) 瑞典、特立尼達及托巴哥 (Trinidad and Tobago) 美利堅、土耳其、意大利、共二十四國

其他國家

玻利維亞、智利 (Metal Territory) 共三國

## 海關關棧章程

### 第一章 總則

一、本章程所稱關棧係指曾經當地海關准予註冊用以存儲保稅貨品者及保稅貨品之曾經特准在棧改裝或改製或履行其他一切特許之加工手續或製造者。

二、關棧應經常地海關詳細勘察，認爲其（一）地點（二）建築（三）棧內佈置確係合宜，並經棧主呈繳相當之保結並執照費，方准註冊，設立機關。執照每年換發一次。

三、關棧之種類如左：

（甲）普通貨物關棧；

（乙）危險品專備關棧；

（丙）特種加工關棧。

關於危險品專備關棧及特種加工關棧章程另訂之。

四、凡有危險性質之保稅貨物，以存入海關核准之危險品專備關棧爲限。

五、凡包件過重（約重二噸或二噸以上）或體積過大（約在一百六十五方尺以上者）之貨物，除軍火外，如經海關特別准許，得在岸岸易于監視之露天地方存放。

六、關棧執照費及監視費等，均由當地海關徵收之。

七、由關棧運出之貨物，應適用其請求出棧進口時通行之稅率。

八、關棧起卸貨物，須在海關驗貨時期內行之。

## 第二章 普通貨物關棧

九、普通貨物關棧分爲公用關棧及私有關棧。

私有關棧，係指進口商人自有或租用，專備存儲其私有貨物之關棧。

（甲）公用關棧。



十、公用關棧得於下列各口設立之：

黃愛環 廈門 黃安東 廣州 長沙 烟台 鎮江 秦皇島 重慶 黃大連 福州 杭州 漢口 黃濱江 宜昌 九江 瓊州 蒙自 (河口分關) 南京 南甯 營口 甯波 北海 三水 三都澳 上海 沙市 蘇州 汕頭 天津 青島 蕪縣 溫州 梧州 蕪湖 岳州 (黃現不在中國海關管轄之下)

十一、公用關棧應于港內直接鄰近水濱之地點設立之。

在靠近水濱之地點，如無貨棧，或雖有貨棧而其建築與棧內之佈置，或因他項緣由，不宜于關棧之用時，亦得于距離水濱較遠之地點，設立公用關棧；惟該棧主或貨主由碼頭至關棧往返搬運貨物，須遵照海關章程辦理，其往返監視起卸貨物之關員，並須由該棧主、貨主或船行設法接送，倘有山海關派員常川監視之必要時，該棧主除應設備整齊房屋供給關員住宿外，並應照納監視費，該項監視費，須足敷該員應支薪金之數。

在非水路口岸之地點，公用關棧應設於海關查驗貨物區域之內，惟經海關特許，亦得於查驗貨物區域以外設立公用關棧，其一切辦法，應適用本條第二項關於距離水濱較遠地方所設公用關棧之規定。

十二、商人運入洋貨，如欲存入公用關棧，須先用定有封則之關棧報單填報海關經海關發給准單後，方准卸貨入棧，海關對於此項入棧貨物，應否經過查驗或憑證明文件免驗，均應按照關於直接進口貨物之辦理手續，分別決定，該貨經驗放後，須直接搬運入棧，俟出棧時，海關仍得復驗。棧主于貨物入棧時，須向商人索取准單，並須會同監視關員驗點數量，方准存入。

十三、輪船公司為清結出口單起見，遇有不知貨主之貨物，得由海關先行免驗，存入關棧，惟該貨入棧滿四個月後，海關須施行查驗，並由該輪船公司照章完稅，或仍存棧內，惟再行存棧日期，不得過八個月。

十四、進口貨物存儲關棧之期，以十二個月為限，滿期即須完稅；在未滿期以前，得運往其他通商口岸，到後得任便即行完稅，或仍存入該口

之關棧，如仍存儲關棧，其期限應自最初入棧之日起算。

十五、公司關棧出棧報運進口之貨物其稅款須按照其貨物初入棧時之性質及數量徵收之。

十六、存儲公用關棧之貨物，如貨主欲從事檢查或抽取貨樣須先向海關請領准單，交付棧主，並由關員監視辦理之，其拆動之包件，應按照關員認可之辦法，照舊包封完整。

十七、商人由棧提取貨物，應先呈遞貨物出棧請求納稅報單後，查驗完備後，由海關發給准單，方准貨物出棧，並須先將此項提貨准單交付棧主，會同監視關員驗點貨物數量方得提取。

十八、商人提貨出棧，運往外洋或其他通商口岸，應先呈遞貨物出棧復出口單，俟海關查驗單貨相符，發給出棧復出口准單，如商人於領貨後，未即復行出口，則該貨應享之復出口權利即行取消，並須完進口稅，退關貨物 (draw-out cargo) 商人得照完進口稅，提取貨物，或再入關棧，惟存儲期限，應自最初入棧之日起算。

十九、公用關棧棧主，須備具簿冊，對於貨物之存入提出，或自行檢查，或抽取貨樣，均須分別詳細記載，此項簿冊之格式須經海關核准。

二十、海關得隨時派員赴棧查驗貨物及簿冊，棧主不得拒絕。

二十一、存儲關棧之貨物，於十二個月期滿之時，如不照章提出，其應納稅款，須按照海關所估價值，完全由棧主交付，並於三日內（星期日及海關例假日除外）由棧主將該貨運出關棧。

二十二、進口洋貨，如係暫行起岸以待復出口，而該項貨物輸送人不明悉貨物數量等事項，未能分別報明，亦得存入關棧，但其件數號碼以及箱包式樣，應於報單內詳細開列，並應註明係復運出口之貨。

二十三、存入關棧待運復出口之洋貨，如於四個月內尚未出口，經海關舉行查驗之後，或照章完稅，或繼續存入關棧，悉聽商人之便，惟再行存棧日期，不得過八個月。

二十四、存入關棧待運出口之洋貨，須完全與他貨隔離存放，期易區別。

二十五、公用關棧棧主，對於關棧所訂之章程細則及棧租與存貨等手續費，須呈經海關核准。

二十六、存入關棧之貨物，其保險及期滿已完稅項而尚未提取之處置辦法，及貨主與棧主間之其他關係事項，概與海關無涉。

二十七、關棧貨物如因盜竊火災，或因其他情事蒙受損失時，海關不負任何責任，其蒙受損失貨物，應繳之稅款，仍須棧主負責。

二十八、此項關棧執照，得由當地海關隨時取銷或停止之，其取銷或停止之理由，海關毋庸聲明，但蒙經准予設立之關棧，如棧主不欲作為關棧之用時，非先經當地海關之准許，不得撤銷。

### (乙) 私有關棧

二十九、私有關棧之設立及存貨提貨等手續，均適用公用普通貨物關棧之規定。

三十、私有關棧之棧主或租賃人，除遵照本章程第二條之規定呈繳相當保結外，並須呈繳現銀保結，其數額應由當地海關規定，以足數所存貨物應完之稅項為準。

三十一、存儲私有關棧之貨物，以運交該棧棧主或該棧之租賃人為限。

三十二、貨物進口私有關棧所具之報單，須由該棧棧主或該棧租賃人簽字或蓋章。

### 第三章 罰則

三十三、凡違反本章程第十六條第十七條第十八條之規定，未經領得准單擅向關棧抽取貨樣或提取貨物者，得由海關科以所提貨物五倍至十倍之稅款，同時對於關棧棧主得科以所提貨物五倍至十倍之稅款，並得撤銷其關棧執照。

三十四、關於第二十二條暫行起岸以待復運出口之貨物，存入關棧，其貨物數量等事項，未經報明者，倘有擅卸出棧，或改易包裝，或不論因何情事致有遺失時，海關得科棧主以每件關平銀二百兩（現已改為國幣三百元）之罰金，並得撤銷其關棧執照。

三十五、除違反第十六條第十七條第十八條已訂罰則外，如棧主或其僱員有違反本章程所訂棧主應履行之其他職務時，海關得酌量情形，科以關平銀五千兩以下之罰（現為國幣七千五百元）金，並得撤銷其關棧執照。

三十六、關棧棧主應納費用如左：

(甲)執照費公用普通關棧關平銀五十兩（現為國幣七十八元）；

(乙)執照年費公用普通關棧關平銀十兩（現為國幣十六元）；

(丙)抽取貨棧或檢查貨物證單費公用普通關棧關平銀十兩（現為國幣十六元）；

但此項證單費如遇有特殊情形時，得由海關酌量減少或豁免之。

(丁)關員監視費公用普通關棧每人每日關平銀十兩，或每月關平銀三百兩（現為國幣四百六十八元）。

三十七、各地海關為適應當地特殊情形，得酌量變更本章程之規定，呈經關務署核准施行。

三十八、本章程自呈經 關務署核准之日施行。

### 火油類關棧章程

一、存貯火油類關棧，分為下列各種：

甲、存貯散裝油之油池；

乙、存貯裝桶油之棧房；

丙、存貯鉛片及其他裝桶原料之棧房。

二、上開甲乙兩項關棧，應設于各該地方主管官廳核准之地點，並應向海關呈報規定之保結及執照費額執照，此項執照每年改換一次。

丙項關棧經總務司核准後，即在油場或其他地點設立。

三、如甲乙丙三項關棧，均坐落同一場內，棧主得向海關請發聯合執照一張，但應詳細載明地點油池棧房數目，以後如有增減，亦應隨時呈報海關。

四、存貯火油類關棧（包括甲乙丙三項在內）為私有關棧之一種，除本章程別有規定外，應適用關棧章程第二十九條至三十二條之規定。

五、保稅之油，不論散裝或裝桶，商人如欲提取其為就地銷售者，須先將稅款付清；若係運銷其他口岸者，得于到達後照章納稅，或重行存入該口之關棧，惟此項存棧時期，以該貨自外洋進口存棧之日，扣足十二個月為限，其運往外洋（或大連）者應予免稅。

六、凡自油池提出一部份散裝油就地銷售，或自油池提出灌裝入桶時，得照所提之數量完納稅款，其餘得仍存油池，其提出之數量，貨主須負責不得超過所報之數，如有虛偽或不遵本條之規定時，得適用普通關棧章程第三十三條及第三十五條之規定。

七、凡報運進口之散裝煤油，在尚未運到以前如經貨主聲明須裝入關棧油池者，雖在星期或海關放假日，亦可准其裝入，惟須照章繳納特別准單費；至裝桶煤油則不准於星期或海關放假日存入關棧。

八、除本章程有特別規定以外，凡普通關棧章程所規定之時期、罰則及存取貨物手續等，對於火油類關棧一律適用。

### 火油類關棧費用表

- 一、火油類關棧（甲乙兩項或其聯合關棧）執照費關平銀二百五十兩（現為國幣三百九十元）。
- 二、火油類關棧（甲乙兩項或其聯合關棧）換照費關平銀五十兩（現為國幣七十八元）。
- 三、油池及裝桶火油棧監視費每月關平銀一百兩（現為國幣一百五十六元）。
- 四、火油類關棧（甲乙丙三項或其聯合關棧）關員常川監視費每人每月（併須供給設備整齊之宿舍）關平銀三百兩（現為國幣四百六十八元）。

特種加工關棧章程

一、特種加工關棧之種類如左：

甲、整理貨物關棧；

乙、製造貨物關棧。

關於製造貨物關棧章程另訂之。

二、前條所稱整理係指對於貨物之一種整理手續而言，即經整理手續以後，該項貨物之包裝形式或狀態有所改動，而其性質並不變更者，例如改裝、分類、篩濾、除垢、洗滌、修剪、醃曬、分晰、漂白、繅紡、盤絞、裝瓶，以及羊毛之去油除污，或用炭化法，提毛去棉等類，但將機器各部裝配成體等項手續，不得以整理論。

三、民國十九年七月一日海關關棧章程之有關部份，除本章程別有規定外，應適用於整理貨物關棧。

四、商人欲設立整理貨物關棧，應備具呈請書呈請當地海關稅務司核准，其在該關棧內所擬施用之各種整理手續，應於呈請書內詳細敘明。

五、整理貨物關棧得依照民國十九年七月一日海關關棧章程第二章第九條之規定，可為公用關棧，或為自用關棧，如以普通公用或自用關棧之一部份充作整理貨物關棧時，常以該部份之關棧，能完全劃分者為限。

六、貨物在關棧中進行整理時，應受海關之監視。

七、整理貨物以呈請書內所載之手續為限，如有變更手續或新增手續情事，應先期呈請稅務司核准。

八、進口貨物須進整理貨物關棧者，其卸貨進棧之手續與進普通海關之手續相同，普通關棧中之貨物，亦得在海關監視之下，移入整理貨物關棧，毋庸完稅。

九、下列各項如爲國產，得呈經稅務司核准免稅，運入整理貨物關棧。

一、爲整理貨物手續中所需之用具機器器械及設備物；

二、爲建築修繕或維持整理貨物關棧之材料；

三、在整理貨物手續中所需用或消費之材料；

四、包裝材料（如紙盒鉛皮箱子等）。

十、下列各項，外國貨物應先完納進口稅，方准運入整理貨物關棧。

一、爲整理貨物手續中所需之用具機器器械及設備物；

二、爲建築修繕或維持整理貨物關棧之材料，已完進口稅之各項外國器械材料，如執有完稅憑證，得運入整理貨物關棧，以供整理貨物及建築修理該關棧之用，不再徵稅。

十一、下列各項外國貨物，得免稅運入整理貨物關棧：

一、在整理貨物手續中所需用或消費之材料；

二、包裝材料（如紙盒鉛皮箱子等）。

十二、經過整理手續之貨物，於報運進口時，應按該貨物整理後之狀態及當時價值完納進口稅。

十三、凡經過整理手續之貨物於報運出洋時，得免納進口稅，但其整理所用之國產包裝及其他材料，應按出口稅則，照完出口稅。

爲決定上項國產材料之完稅價格，海關得令商家呈報關於成本之詳細情形，暨其製造賬簿，備供參考。

十四、凡廢料棄料碎塊毀壞貨等，得按下列方法處理之：

一、由整理貨物關棧報運進口；

二、由整理貨物關棧轉運其他中國口岸；

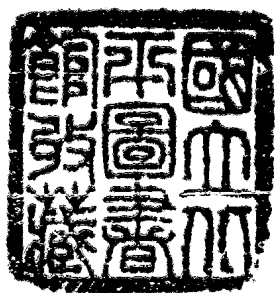
三、由整理貨物關棧報運外洋；

四、海關之監視之下銷毀之。

七項材料物件，於提取出棧時，如係國產貨物報運進口或請准銷毀，得准免稅，但報運外洋或轉運其他中國口岸者，應完納出口稅，如係外國貨物運往中國口岸者，應照各該項材料物件出棧時之狀態，完納進口稅，但如運往外洋或銷毀者，准予免稅。

十五、凡海關關棧章程第三章（第三十三條至第三十五條）所定之罰則，本章稱均適用之。

十六、關棧中整理貨物工作，須在海關驗貨時期內行之，惟於特別情形下，棧主得按照關章繳納特別准單費，請於海關驗貨時期外整理貨物，但貨物出棧進棧，祇限於海關驗貨時期內行之。





# 黎明商業叢書

## 商業地理

——最近出版——  
侯厚吉編 侯厚培校

——實價二元——

本書係本多年教學經驗編成；共分四編，三十一章。首篇論自然、社會與商業之關係及世界之商業、商港等；二篇論世界之商業交通；三篇論世界農業、

林業生產品，動物性、礦物性生產品，及工業製造品之生產及貿易；四編論世界各國之商業，並及世界的經濟集團。取材新穎準確，所附統計表格及地圖不下百餘種，多截至最近為止。用作高級商科職業學校、及大學商學院之教本，極為適合。全書四八四頁。

沈李  
先宗  
沛文

合評 [一元八角]

## 國際貿易原理解

本書為國內外國際貿易理論方面之唯一有名教科書，清晰易讀，譯文亦至為通順流利，並經最新版本改正。其內容：(一)貿易之基本理論 (二)比較生產費之原則 (三)國際貿易學說之檢證 (四)國際貿易之利弊 (五)國外匯兌 (六)貿易平衡 (七)輓近美國國際貿易之趨勢 (八)國際貿易之市場機能 (九)貿易之方法 (十)海運 (十一)外洋航路 (十二)海運之實務 (十三)國際貿易之理財機能 (十四)銀行信用與國際貿易理財之關係 (十五)國際投資與國際貿易 (十六)國際貸借 (十七)國際貿易中之危險 (十八)政府與貿易之關係。

上海黎明書局發行

# 黎明商業叢書

- |           |                    |            |
|-----------|--------------------|------------|
| 商業地理      | 侯厚吉編(二)            | 元          |
| 楊著中國金融論   | 楊蔭溥著(二元四角)         |            |
| 銀行業務總論    | Wills & Edwards著   | 李偉超譯(二元二角) |
| 貨幣銀行學     | 朱彬元著(二)            | 元          |
| 銀行學       | 朱彬元著(一)            | 元          |
| 最近貨幣金融學說  | 戴藹廬編(一)            | 元          |
| 銀行員家座右銘   | 淡淡居士著              | 戴藹廬譯(五角)   |
| 商業通論      | 侯厚培編(二元四角)         |            |
| 商業簿記      | 侯厚吉編(一元二角)         |            |
| 商業管理      | 李權時著(五角)           |            |
| 會計學原理及實務  | F. H. Streightoff著 | 李鴻壽譯(二元四角) |
| 審計學       | 張忠亮編(一元八角)         |            |
| 律師應有之會計知識 | 袁際唐著(一元)           |            |
| 市場學       | 侯厚吉編(一元)           |            |
| 國際貿易原理    | C. E. Griffin著     | 沈光祜譯(一元八角) |
| 國際貿易實踐    | 沈光祜編(二元)           |            |

上海黎明書局發行

# 經濟學書籍

- |           |       |                  |   |
|-----------|-------|------------------|---|
| 經濟學       | 李權時著  | 六                | 角 |
| 龐巴衛克的經濟學說 | 鄭學稼譯  | 一元八角             |   |
| 土地經濟學     | 章植著   | 二元四角             |   |
| 勞動經濟學     | 朱通九著  | 二元四角             |   |
| 十九世紀經濟學說史 | 楊心秋譯  | 八                | 角 |
| 價值學說史     | 孫寒水等譯 | 一元八角             |   |
| 經濟新聞讀法    | 楊蔭溥著  | 一元八角             |   |
| 近代經濟思想史   | 朱通九等編 | 一元六角             |   |
| 中國農村經濟資料  | 馮和法編  | 正編四元八角<br>續編四元   |   |
| 經濟學研究法    | 朱通九著  | 二角五分             |   |
| 西洋五大經濟學家  | 唐慶增著  | 二角五分             |   |
| 戰後經濟學之趨勢  | 朱通九著  | 二                | 角 |
| 分配論       | 伍康成譯  | 八                | 角 |
| 統制經濟論評    | 蔣元照著  | 九角半              |   |
| 農業經濟學     | 吳覺農等譯 | 上冊二元四角<br>下冊一元六角 |   |
| 經濟思想史     | 李炳煥等譯 | 二元四角             |   |

## 經濟新聞讀法

楊蔭溥著  
實價一元八角

本書分上下兩編，上編包含：(一)銀洋錢市，(二)內匯市，(三)外匯市，(四)金市，(五)銀市，及(六)證券市六章。下編包含：(一)米市，(二)麵粉市，(三)雜糧油餅市，(四)絲市，(五)茶市，(六)花市，(七)紗市等七章。全書共五百六十三頁，舉凡吾國之重要金融及商品行市，胥盡於此。本書於去年九月出版，至本年五月初版即告售罄。再版時，更換新材料，約五十頁。又本書已由東亞同文書院彭盛木教授譯成日文，譯名為支那經濟記事解說，已於上年出版，此書價值，可想而知。

民國二十六年三月初版發行

黎明商  
業叢書  
國際貿易實踐

所	版
黎明書局	
有	權

元二價實

所行發分

北平 佩文齋書莊  
南京 中南書店  
開封 豫郁文書莊  
安慶 景文書局  
成都 普益書局

廣州 共和書局  
濟南 東方書社  
保定 直隸書局  
西安 大東書局  
南寧 大夏書局

天津 會友書局  
杭州 武林書店  
南昌 掃葉山房  
重慶 北新書局  
桂林 唐文南書局

編者 沈光沛

出版者 黎明書局

發行者 徐毓源

發行所 黎明書局

上海福州路  
中市二五四號

