

出入口實務 之疑難雜症

林步止編著



TRADE VOCATION
DIALOGUE

萬源財經事業公司

復本 F74
L638

出入口實務 之疑難雜症

林步止編著

萬源財經資訊公司

出入口實務之疑難雜症

出版 ☐ 萬源財經資訊公司 香港益富商業大廈十八樓

印刷 ☐ 大永利印刷公司 澳門白馬士巷二八號地下

© 1984, M. Y. E. (BOOKS) CO.

有版權・勿翻印

萬源財經 專業智囊

貿易契約範例大全

商用英漢辭典

信用證實務大全

商業談判163

管理心理30解

權變領導

企業的人性面

你是經理人

股票投資指南

應用貿易英文

貿易保險必讀

會計實務管理

外匯實務百問

出入口實務之疑難雜症

市場情報處理

何謂動態經濟

貿易理論問答

日本市場透視

其他財經書刊
即將陸續出版

Handwritten note: HKT 39/03

萬源財經 專業智囊

銀行實務百問百答

金融實務百問百答

銀行實務須知

商業書信應用須知

商用英文範例大全

如何投資期貨

驚變中的經濟世界

銀行經營管理

外匯實務入門

國際金融須知

商業信用狀應用

銀行會計實務大全

銀行實務技巧

松下精神

貨幣投資須知

金融市場透視

出入口實務大全

萬源財經圖書

各地書店均售

篇 次

貿易糾紛如何索償	1
索賠在貿易上之意義	1
貿易上索賠之原因	10
貿易上索賠之種類	17
如何防止索賠之道	23
信義誠實之原則	23
往來對象之選擇與信用調查	23
洽商貿易應注意事項	25
簽訂買賣契約應注意事項	36
處理信用狀應注意事項	41
防止索賠的實務上應注意事項	45
索賠之表現形式種類	91
索賠之表現形體	93
進行索賠之目的探索	155
以金錢上的請求為內容的索賠	164
非金錢上的請求之索賠	175
當事人的意義與法律責任	197
對外的索賠與對內的索賠	214
索賠之轉移	220
如何辦理索賠之手續	233
索賠之提起	233
索賠之受理	249
解決索賠糾紛之解決方法	270
解法索賠之要領	270
解決索賠之形態	281
索賠之解決內容	297

索賠解決的各種渠道	325
解決索賠的方法	325
解決索賠糾紛之手續運用	344
解決索賠之手續	344
貨運上損害糾紛的處理	361
運輸貨品之損害與其補償	361
損害賠償之中心	363
損害之種類與得求償的損害	365
發生損害時之處置	367

貿易糾紛如何索償

「索賠」在貿易上之意義

「索賠」一詞，就是英語的 Claim，在貿易實務上是很常用的。

然而，Claim（索賠）的語義為何呢？

(1) 要求。To make a claim for damages. 要求賠償損害。

(2) 要求的權利。He has a claim to the property of his deceased uncle. 他對已死叔父的財產所有權有要求的權利。

They have no claim on us. 他們無向我們要求的權利。

(3) 所要求的東西。

(4) 聲言（或主張）應予承認（事實或權利）。He claimed that he was right. 他聲言他是對的。

總之，係表示(1)請求，也是一種主張；(2)其權利、資格；(3)所要求的東西，被要求的目的物本身；以及(4)聲言或主張應予承認的事實或權利。

當做一般用語使用的 Claim 其語義大體如上所述。惟在貿易上所用的，有更進一步的別的意思。譬如後文將介紹之「苦境」，「困境」，「苦狀的申訴」，「索賠」，「損害賠償」，「苦狀撫卹金」，「賠款」，「違約金」等等的意思。而且在這裏，以這些意思最重要。

英語的“Claim”除當做上述的名詞使用外，也用作動詞，而表示(1)要求（當做當然的權利而要求）。(2)要求承認（某種權利、事實），或主張，或聲言，或表示（某種權利、事實）。(3)申訴苦狀。(4)請求損害賠償等意思。又有時用於諸如“lay claim (to)”或“put

in a claim (for)" 或 "render a claim (against)" 或 "make a claim on" 或 "lodge a claim (with)" 或 "set up a claim to" 等成語以表示同樣的意思。

買方發現(見)所購貨物，有量的短缺或損毀，質的低劣或變化，以及由時間因素而起的損失，因而向關係方面要求賠償是謂“索賠”。其索賠之對象有三：①運輸公司，②保險公司，③賣方。進出口貿易為一種躉售躉買交易，所計利益原非甚厚，每可因一筆索賠之處理不當，致全年經營成為徒勞，是以何種損失應向船公司索賠，何種損失應向保險公司索賠，何種損失應向出口商索賠，以及如何索賠，為進口商必備之知識；他方面，索賠是否有充分理由，應否認付，亦為出口商須鄭重考慮之問題，並應防患於未然。同時，索賠又為進出口商間發生爭執時避免取消合約之唯一補救(究)方法。

然而，在貿易實務上所用的 claim 的意思，則可大別為下列二項：

(I) 關於貨物損害之索賠 (Claim on Damaged or Lost Cargo)

(II) 關於商業行為之索賠 (Business Claim)

關於貨物損害之索賠

這一類的索賠是，表示在運送中的貨物遭受滅失 (Loss) 或毀損 (Damage) 的場合，貨主向承運人 (Carrier) (輪船公司 Shipping company, 或航空公司)，承攬運送人 (Forwarding Agent)、或保險公司 (Insurance Company) 請求損害賠償的索賠之意。

凡如國際貿易，依靠相隔千萬里的航海來輸送貨物的交易方式，一宗貨物要從賣方移至買方，其因人為或天變的因素而蒙受損害的機會是甚多的。

(A) 其中，對輪船公司的索賠 (Claim to the Ship Owner) 係關於貨品輸送中遭受應歸輪船公司負擔責任之原因而引起的損傷滅失之場合，由託運人向輪船公司提起的。但是，通常，輪船公司皆在提

單 (Bill of Lading: B/L ,

上面,列舉運送契約上的種種免責條款(Negligence Clause),以逃避其責任。因此,在貿易實務上,輪船公司實際上要負擔責任的主要場合は,限於貨物的不到達(Non-Delivery)或件數不足(Shortage of Packages)等而已。從古以來,海運業,尤其是定期航運的海運業(Liner transportation)是需要雄厚資本的事業,所以其勢力遠比個別的貨主爲大。因而,站在強者之立場的輪船公司,往往對居於弱者之地位的貨主,將運輸上的各種免責條款,訂滿於提單的正反兩面,以求貨主的承認。因此,一般認爲這種免責條款,難免有種種過於苛酷的地方,所以於1923年的「提單規則統一條約」(International Convention for Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading)(簡稱布拉塞爾條約)(據聞日本曾簽名於本條約,但未批准。)欲加限制運送人之過份的免責範圍,但是這種限制却不易實行。因爲在輪船公司方面也有相當的理由,認爲輪船公司是以貨物之輸送爲主要任務,至於航海中貨物的損傷滅失問題,原則上應該由保險來保障的。

(B) 次之,係對承攬運送人之索賠(Claim to the Forwarding Agent)的問題。這是在從事貨物之裝船(Shipment)、卸貨(Landing)、保管(Storing)等作業當中,因爲辦理這些業務人員的不注意而引起損害時,所提起的索賠。例如,辦理這些業務人員在雨中航行的駁船未予搭蓋防水布,以致貨物被水淋濕(Water Damage)的場合,或者是粗暴的搬動(Rough Handling)以致貨物發生破損(Loss of Breakage)的場合,貨主將向承攬運送人(或報關行)要求損害賠償,亦即索賠是。

(C) 最後一項是對保險公司(Insurance Company)的索賠(Claim to the Insurance Company)。在國際貿易上,避免貨物遭受海上風險(Maritime Risks)時的損失是依據水險(或稱海上保

險， Marine Insurance) 來保障的。茲所謂海上風險是指起因於航海，或隨航海而生的風險，亦即海上固有的風險 (Perils of the Sea)。例如，船的沉沒 (Sinking)，船舶破毀 (Shipwreck)、擱淺 (Stranding)、碰撞 (Collision) 等肇事，又如基於船或承載貨物之火災 (Fire)、投棄 (Jettison)、惡劣天氣 (Stress of Weather)、海水浸濡 (Sea Water Damage)、船員的非法行為 (Barratry) 等事故所引起的貨物的損傷滅失 (Loss and Damage) 是。這些是屬於普通的海上風險，此外可以在普通的水險之外更加訂特約投保戰爭風險 (War Risk)、罷工風險 (Strike Risks) 以及所謂特別風險 (Special Risks)：如盜竊、偷貨、不到達 (Theft, Pilferage and Non-Delivery)、破損、漏損 (Breakage and Leakage)、淋雨、濡淡水 (Rain and Fresh Water Damage)、暑熱、濡汗 (Heat and Sweat)、鈎傷 (Hooks)、以及因與油類或其他物品混合裝載而引起的損害 (Contact with Oil and/or Other Cargoes) 等風險。如萬一發生這些風險而引起貨物損傷滅失的情事時，貨主即得基於這些事前投保的保險契約，向保險公司請求理賠，也就是可以做保險上的索賠手續。

總之，水險係在國際貿易上，保障航海運輸途中（事實上，現在已依 W/W 條款，擴大至包含從裝載港的倉庫至卸載港的倉庫為止的陸上風險，即 Warehouse to Warehouse Clause) 的貨物之損害的一種安全措施。

關於商業行為上之索賠

這第二項的商業行為上之索賠，亦即所謂 "Business Claim" (業務上的索賠)，與上述的「關於貨物之損害的索賠」其性質是完全不同的。後者是由貨主向輪船公司、承攬運送人、保險公司等提起的，而前者這項 "Business Claim" 則是在貿易契約當事人 (Parties of Foreign Trade Contract) 之間所提起的。茲所謂貿易契約，係指買賣契約 (Sales or Purchase Contract) 而言。又所謂

當事人，係指賣方 (Seller) 及買方 (Buyer) 而言。

這項索賠，係指前述苦狀的申訴（訴苦）或損害賠償之請求的意思。其內容有賣方向買方提起的與買方向賣方要求的兩種。前者稱為賣方之索賠 (Seller's Claim)，後者叫做買方之索賠 (Buyer's Claim)。

(A) 賣方之索賠 (Seller's Claim)

對於賣方的提供商品之義務，亦即裝船義務(Duty of Shipment)，買方負有清償價款的義務 (Duty of Payment)。因此，如買方不履行清償價款的義務之場合，賣方當然得向買方索賠之。

例如，非基於信用狀 (Letter of Credit: L/C) 清償價款的場合，亦即不憑信用狀而依據 D/A (Documents against Acceptance, 承兌交單) 或 D/P (Documents against Payment, 付款交單) 的託收票據 (Collection Bill) 方式而裝運貨物出口的場合，如買方未清償該項票據(Non-Payment of Draft) 時，當然的，賣方得向買方請求賠償其損害。

又在契約書訂明憑信用狀清償並經買方承諾後，往往有買方不開來信用狀的場合。例如，採購契約簽訂後，因為遭遇該項商品的國際行市下跌 (Fall in Market Price) 時，買方不開發信用狀 (Non-Opening of L/C) 的情形，在貿易界是常有的。因為這也是屬於買方不履行清償價款義務之一種，所以賣方就因其所生之一切損害〔例如製造上之損失(Manufacturing Loss)，市價之損失(Market Loss) 等〕，當然得向買方索賠的。社會上常有對於買方的不開發信用狀，賣方本身只是自認倒霉，並徒任其擺布而根本不向這種不道德的買方索賠的情形。這是完全不應該的。〔但是像這種不開來信用狀的場合，如果是在買賣契約上訂有「以買方國家之輸入許可為條件」(Subject to Import License) 之條款，而買方恰如不能獲得輸入許可的場合，而且又訂明視為無條件解約 (Unconditional Cancellation) 時，賣方是

不能提出索賠的；或者是買方在契約書上載明用戶名稱的場合，如該用戶工廠因為火災而燒毀等發生不可抗力 (Force Majeure) 的事實並可以舉證時，賣方自不能為損害賠償之索賠。]

賣方之索賠 (Seller's Claim) 的另一例有，將諸如鐵砂、煤炭、穀物等，以「憑卸載地會同公證人過磅後決定最後重量」(Landing weight under supervision of public surveyor at the landing ort) 為條件訂約時，如買方並未會同正當的公證人過磅，而以馬虎、不誠實的卸載地的重量單 (Landing Weight List) 送交賣方，以要求清算價款的場合〔通常在像這樣的契約之場合，將先按 C.I.F. 價款的八成或九成，於裝船同時簽發匯票，而其餘之二成或一成是，俟貨物運至目的港後，等實際過磅的重量 (Actual Weight) 確定後，再基於送交賣方之重量單簽發匯票清算價款的。〕，賣方得將其基於重量單之不正記載而遭受之損害向買方索賠之。

(B) 買方之索賠 (Buyer's Claim)

其次，就買方之索賠 (Buyer's Claim) 闡述如下：

賣方對買方負有將符合契約的貨品，於契約所訂定的時間供給，亦即裝船的義務。如賣方怠於履行這項義務時，當然的，買方得向賣方申訴苦境，以請求損害賠償。

這項買方之索賠 (Buyer's Claim) 比較上述 (A) 的賣方之索賠 (Seller's Claim)，其種類與範圍均更為繁多，而常常成為國際貿易上的大問題。在為數衆多的買方之索賠 (Buyer's Claim) 當中，舉其例四五項如下：

(1) 裝運出口的貨品 (Shipped Cargo) 或到埠貨品 (Arrived Goods) 與訂約品 (Contracted Goods) 之間，其品質 (Quality)，商標 (Trade Mark)，貨色 (Descriptions)，或其他的內容有不符合的場合。

(2) 到埠貨品之數量及或件數不足 (Shortage in Quantity and/or Packages)。

- (3) 到埠貨品的破損 (Breakage) 或變質 (Change in Quality)。
- (4) 遲延裝船 (Delay in Shipment)。
- (5) 不正當理由的解除契約 (Unjust Cancellation of Contract) 等是。

以上通常叫做構成索賠 (Claim) 動機之原因。

要之，輸入業者 (Importer=Consignee) 向對方的輸出業者 (Exporter=Shipper)，以其實際上未按原訂契約履行為理由，提起苦狀的申訴的，就是買方之索賠 (Buyer's Claim)。然而其索賠之內容與目的，也有極多種類。茲舉出索賠之內容以及目的之五六個例子如下：

- (1) 展延或拒絕清償價款 (Payment) 的場合
- (2) 要求減價 (Reduction of Price) 的場合
- (3) 要求支付損害賠款 (Amount of Loss) 的場合
- (4) 拒絕收貨 (Refusal of Goods)

[這是指到埠貨品不良時，買方拒絕收取貨品，同時按照事前記載於契約之規定，以賣方負擔費用 (At Seller's Expense) 將貨品送還至裝運地或運回起運地 (Ship-Back)，並要求返還代付款項之謂。]

- (5) 退貨，或要求換貨 (Returning Goods, Requirement of Substitute Goods)

[這是指返還已經到埠的貨品，或／並要求另行裝出代替品 (Substitute Goods) 之謂。]

- (6) 取銷契約餘額 (Cancellation of Balance of Contract) 之要求，以及違約金或違約罰款之請求等是。

又這項買方的索賠 (Buyer's Claim) 當中，又有所謂市場性的索賠 (Market Claim)。它的意思是，指簽訂契約以後，由於輸入地之市場情況的變化，而遭遇該項貨品之價格下跌時，故意以無關緊要的缺點為理由，向賣方訴苦並要求減價的不道德的索賠。這種索賠是，假如買方要按契約所訂價格收取所契約的貨品時，這筆生意將不合

算而且要招致損失的場合所提起的不正當的索賠 (Unjust Claim) 行爲。

若舉一二例，即如棉布的輸出，買方遭遇市價下跌之際，即以貨品的色織與樣本稍有不符爲藉口，提起索賠，或以染色的光澤稍差等主觀的理由，提起索賠的情形均是。又如綠茶成交出口後，遭遇市價下跌之際，買方竟以光澤較差爲理由，或者以香味較差爲理由提起索賠就是。此外，或以其他通常並不成爲問題之瑣細的項目加以渲染誇張而提起索賠等均是。

這種市場性的索賠，因爲有這些緣故，所以通常容易發生於市場情況較爲惡劣或不景氣時期。

以上所述的賣方之索賠及買方之索賠兩項，才是商業行爲上的索賠 (Business Claim)，而這項 “Business Claim” 也就是本書要討論之對象。

關於 “Business Claim” 的定義，在日本的「貿易關係外匯管理規則」第1條第2項第2號規定如下，特列作參考。「從事貨物之輸出或輸入的人，直接因爲貨物之輸出或輸入所發生減價、加價，解約違約金，及損害賠款……等情事所關連之債權的發生，或上述款項之支付，收取或其貸記或借記的帳項」。

但是，這個定義是，僅示索賠已經形成損害賠款，解約賠款，或其他金錢債權、債務之場合。惟一般索賠之內容，尙有如前述之退貨，或契約餘額之解約等，其係屬於金錢債權或債務以外的情形。

上述日本的規則將索賠之意義限定如前述，是因為在日本外匯管理法上因索賠而產生的金錢債權或債務的授受係屬於應經政府准許的事項而下的定義所當然之結果。因此要將其充爲索賠的定義並非完全。

然而，於此宜加注意者，當做貿易用語所使用的索賠 (Claim) 的意思是，有上述關於貨物損害之索賠，與關於商業

行為上之索賠兩種，而且兩者可以完全獨立而發生。可是，此兩者並非毫無關係。有時，兩者同時發生並互相錯綜而相互關聯，隨之產生複雜的情況。

茲再舉二三例，闡明這一點關係如下：

(A) 例如包裝不良 (Bad Packing)，或破損 (Breakage) (含包裝或貨品之破損) 的索賠之場合。其原因，可能是來自單純的裝貨人之不小心。惟尚有可能不是這個緣故。而是因為在航海中與其他貨品相碰撞，而引起破損的情形也有。在這種場合，其與其他貨品的相碰撞，如果是由於船舶的火災、觸礁、或其他所謂保險上的基礎風險 (Fundamental Risks) 所引起的間接損害的場合，雖未曾特別投保「破損險」 (Breakage Risk)，保險公司似亦應接受買方的損害之索賠吧！如其與其他貨品的「相碰撞」，是與這種基礎風險無關係地在於航海運輸中發生，即將限於曾投保所謂「破損險」的特別風險 (Extraneous Risk) 者，保險公司始接受其損害賠償的請求。又在這場合，如玻璃品，或陶器等，其貨品的性質是容易破損者，將課有保險的免賠限度 (Franchise)，所以在其免賠限度之下的破損，保險公司將不負責任。因此，例如萬一從買方接受破損之索賠時，在買方可以從保險公司接受破損之損害的理賠範圍內，賣方將得免除其責任。像這樣的「破損」的情況，其商業行為上之索賠，與向保險公司之索賠，將有互相錯綜複雜的情況。

(B) 對到埠貨品的件數不足，輪船公司將賠償其損害。惟在特別有投保不到達風險 (Insurance for Non-Delivery) 的場合，保險公司將一應先向貨主即買方理賠其損害。然後，保險公司乃從買方受讓買方對輪船公司所有的損害賠償請求權，自行向輪船公司將損害賠償作代位 (Subrogate) 請求。但是，如果包裝破損而內容短少 (Shortage in Content) (例如，鐵罐破損而罐內的煤油洩漏，或裝藥品的袋子破損而缺量等) 的場合之數量的短少，應該與「不到達」嚴密

區別的。惟這項貨品「不到達」與數量短少也有同時發生的情形，其在卸載地的鑑定人的檢查核收貨品 (Survey of Goods) 乃有同時辦理這兩項的。

(C) 至於品質上的索賠，例如經過熱帶地區航海運輸的航程途中，可能在船艙發生悶熱空氣以致貨物發生汗濕並變質的情形（於牛皮 (Bovin hides)、馬皮 (Equine hides) 等皮革類常見這種情況）。遭遇這種場合的變質 (Degeneration)，到底是因為貨物的性質 (Nature of Goods) 所當然引起的，或者是因為裝貨人（賣方）裝運出口低級品 (Inferior Quality) 的貨品所招致的，或者是因為船舶遭遇暴風雨而於船艙發生漏雨水情事，以致發生熱氣而引起的，更或者是由於所有這些原因，互為重複同時發生而引起的等等，總之，因為這些原因而產生究竟應構成商業行為上之索賠，抑或應為對保險公司索賠（此又因事前曾否投保得賠暑熱、濡汗 (Heat and Sweat) 等特別風險而異。）等等的複雜的問題。

如上所述，(I) 關於貨物損害之索賠，與 (II) 關於商業行為之索賠，將有產生互相密切關聯的情形。

貿易上索賠之原因

簡言之，其原因，有近因與遠因。茲所謂遠因，係指與國內一般交易比較，為何在國際貿易上，常常會發生索賠的所謂就一般容易導致索賠的原因而言。至於近因，係指特別發生索賠的直接原因而言。

索賠之遠因（一般容易導致索賠的原因）

在國際貿易，為何容易發生索賠問題，其原因或理由雖有多端，惟於此，將就其重要的加以考察之。

(A) 語言之不同

第一就是語言的不同。國際貿易上所使用的語言，主要有英語、法語、西班牙語等等。

一般要熟悉外國語是相當不容易的。此外，在貿易上的通信，常