

第二篇

海 关 业 务

第一章 进出口运输工具监管

货运监管是海关的首要任务,它包括的对象是:进出国境口岸的一切

货物,运输工具以及旅客随身携带行李物品邮递物品。

第一节 对船舶的监管

一、对挂旗木船的管理

重庆进出口贸易的水上通道是长江,长江流经四川境内的一段称为川江。重庆建关之初,禁止轮船上驶,往来川江者均为木船。木船分洋商自备船和洋商雇佣船。无论何种船只,均须悬挂海关规定的旗帜,洋商自备船挂红色三角形旗,雇佣船挂蓝色三角形旗,旗上书“某商自备”或“某商雇佣”字样。这种船称为挂旗船。

挂旗船无论自宜昌至重庆或重庆至宜昌,均须于开行前向本国领事申报,由领事赴海关申报,由海关税务司

查核编号,发给牌照,关旗雇佣船直接向海关申报领牌。领事悬挂关旗须缴纳挂旗费,建关之初,每次洋银 2 元 5 角。

挂旗船停泊地点为朝天门对岸太平渡到弹子石一段江南。

挂旗船抵重庆港后,应将船牌等件交其领事报关,如无本国领事可委托别国领事代报。雇佣船只由领事一体代报。

领事报关后,货主须将舱单、货单及标明货物名称、件数价值等详情的英汉对照文字的报单一并交海关审核。领取起货准单,将货运至海关专用码头,待海关验明单货相符,发给验

单,货主赴银号如数缴纳税款后,海关始得放行。

出口货物,须先在海关码头,货主持中英文字对照的清单报关,由海关验明单货相符后发给验单,货主赴银号如数纳税,海关发予纳税凭单放行。该船途经各关卡时,凭海关所发单证及船牌呈验通行。

海关办公时间为每日上午6时至下午6时,例假不办公。

二、对挂旗轮船的监管

1895年以后,外国轮船驶入重庆,政府不再禁止轮船行驶川江。外国商船仍挂海关旗,又称挂旗轮船。进出港船增多。所载货物繁杂,轮船木船混杂。重庆关商得各国驻渝领事同意后,颁布《重庆关理船章程》。章程共分为“停泊界限”、“军事”、“装油船”、“传染疾病”、“保护水道”、“杂项”6个部分,对进出港轮船木船实行分类管理,以利于港口正常秩序。

1908年,公布《重庆关停泊章程》。此章程鉴于进出港轮船增多,扩大了挂旗船的停泊范围。规定装卸货范围为原有朝天门对岸狮子山,上自太平渡下至弹子石。在江北界内装载货物界限为江北城大江一段。又增划唐家沱、平善坝为停靠验卡之地。

鉴于挂旗轮船在航行中不遵守规程,抢道超越,事故频繁,章程规定,挂旗船在江身狭窄有险滩之处须与中国

民船挨次先到先进,不得越后争先。同时还规定,停泊船不得任意添设浮桩,已设浮桩由海关理船厅管理。

当时一些轮船以煤油为燃料,因管理不善,时常起火。为保证装油与载客安全,海关规定,轮船装油数量不得超过海关限定之量。煤油须装入夹板舱内不得随意开舱,并不得装运易燃物品,停泊地点规定为小河口(即嘉陵江口)装运煤油时间不准超过一小时。轮船到埠后,海关立即派员上轮检查旅客行李。在海关界内,不准装卸旅客。

三、关税自主后对船舶单证的管理

1928年以前,重庆关对船舶的单证管理几经变动,与江海关的管理方法略有异同。1934年,重庆关执行关务署颁布的《轮船进出口向海关呈验单照规则》,其管理船舶单证办法与全国海关划一。

关务署的《规则》规定:凡驶入中国领水,或在中国领水内航行的商船或私人所有船只,华籍船只,均须持有中国政府颁布各项章程内规定的一切单照,外籍船只,除其它需单照外,并须持船舶国籍证书。

据此,重庆关要求各船向海关申报时,须提交详尽的舱口单,该单应详填:

1. 船史、国籍、船式及船长姓名。
2. 船上所载一切货物及每件货

物之标记、号码、包装样式、名称、件数。

3. 货物安放地点。

4. 装货指运为中国或外国口岸。

5. 船只由外洋进口,应将船上所载货物各收件人姓名,按提单收据所载,详列入舱口单。

船长递交舱口单同时,还须向海关交验。

华籍船只进口:船只进口报告书,船舶国籍证书,船舶登记证书,船舶航线证,行程簿,完纳船钞执照,船舶吨位证书,自卫用枪械清单,船用物料清单,旅客名册等。

外籍船只进口:船只进口报告,船舶国籍证书,完纳船钞执照,自卫用枪械清单,船用物料清单,旅客名册,结关单照。

船只向海关申报时间为抵港 24 小时以内,违反上述规定海关将予以处罚和罚款。

海关规定:进口货物验货地点为太平渡海关进口囤船和太平门海关进口囤船。出口货物验放地点为太平渡海关出口囤船。

另又规定:英商太古公司各轮进口货物一律在该公司“苏丹”号囤船上查验,就地放行。太古公司各轮出口货物亦可于该公司囤船上验放。

1932 年 4 月,重庆关据总税务司令,规定所有进出口船只装运下列各货一律填用标准报单及编辑统计需用

之报单:

1. 从中国各口岸进口之土货。

2. 出口运往中国各口岸之土货。

3. 原货复出口运往中国各口岸。

4. 从中国各口岸运来后完税之洋货。

如不使用标准报单或填写不确定者,海关不予结关。

建关以后约 40 年内,所有向海关申报的进口货物均未要求填写原产国别。1933 年,国民政府规定进口货物必须申报原产国别,原产国别应显明用中国文字标记在物货的包装和容器上。如无标记,则由海关监视其补施。否则禁止进口。

1936 年 11 月,关务署颁布《往来外洋贸易民船填具及呈验舱口单规则》。与以前所发规则比较,这一规则对驶往国内和驶往国外的民船作了不同规定:

由外洋驶至国内之民船,一经驶离外国领水,即宜援中国海关规定之格式,填具进口舱单。此外须另填一份绿色舱单,供海关作统计之用。各项舱单,宜在最初报到之海关向分管分所呈验。在一切手续办理完毕以后如须驶往其它地方卸货,海关将舱单一份加印加封注明卸货地方海关,交由该船主依次呈递该关验核。

由国内驶往外洋之民船,于出口时,宜填具出口舱单及绿色舱单,向结关地方海关呈验。海关在办理完手续

后,将舱单一份加印封,注明海上缉私船,依次呈递海关验核。

20年代以后,重庆航运界大量驳船接驳轮船载运进出口货物,海关定期对驳船实施查验并核发牌照,无牌照者不予结关执行。每年核查时间为3至4月,查验地点为南岸太平渡海关囤船泊地。

1936年6月,重庆关对港内船舶的驶离和停泊再作规定,所有停泊之船均不得擅自移泊。但河道忽有变故,轮船必须立即移泊者不在此例。

四、抗战时期海关对船舶的监管

重庆成为战时首都。战区企业大量内迁,大量机关,旅客纷纷乘船西上。特别是武汉宜昌失陷以后,战区物资主要依靠船舶由川江抢运至重庆。河道狭窄,船只航行拥挤,重庆港各码头货物堆积如山,船舶货物起卸混乱,致使许多船舶无码头可靠,只能锚泊江心待卸,又影响其它船舶进出口。此期间,日军疯狂轰炸重庆,货物和船只损失巨大。

1941年初,重庆关实施《陪都船舶货物限期起卸办法》,以利消除混乱,加快货物起卸和船只进出,减少空袭损失。该办法规定:

船舶货物在起运前须将货物数量、种类、航行时间等情况以最迅速方法通知接受机关或行号。接受机关或行号须在船只到达时间内作好卸货、

运输及仓储准备,船只到达后立即起卸。

船只到达后须在3小时内向海关申请检查,海关在接到申请后立即派员检查,检查时间不得超过3小时。日落以后,有申报者仍予立即检查,大宗货物可以于次日上午10点以前派员查验。

木船货物在300吨以内者必须于3日内卸完,轮船货物300吨以内者必须于1日内卸完。起卸时间从船只到达完成纳税,检查手续后算起。如有特殊情况需延长起卸时间者必须于船舶达到3小时内向管理检查机关提出申请,管理检查机关必须3小时以内答复。

船舶货物超过起卸限期,主管机关将处以罚款直至没收货物。

实施此办法后,陪都港口逐渐克服混乱局面,将近50多万吨的货物得以紧急疏散,从而为抗战经济提供了基础。

1940年6月,宜昌沦陷后,沙市关易址,宜昌关迁重庆,万县关以东即为敌征区,三斗坪、巴东一带为军事封锁区,沿途防御工事颇多,这一时期,宜昌、汉口沦陷区至重庆的往来民船,除海关办完结关手续外,还须由关区内最高军事机关核准后方能驶行。

1943年,交通部长江区航政局函关务署,称:海关对于船舶进出口多未查验航政局所发的检验及旅客等证

书,任意入行。航商因此漠视航运法令,致使多年失修船舶仍在航行,事故不断。要求海关对此类船舶不予结关并代为处罚。

从1943年4月30日,海关对内河航线起讫地之进出轮船一律实施证书检查。轮船航行中途所经过之关卡,在不妨碍货运及交通原则下,亦须检查船舶证书。

五、抗战胜利后对船舶的管理

抗战胜利以后,国民政府还都南京。大批工厂、公司、银行返回原籍,大批旅客复员,其时的主要运输工具仍是船舶,重庆港再次出现混乱拥塞现象。国民政府重庆行辕颁布水运联合稽查办法,各机关联合办公,维持重庆港运输秩序。参加联合办公的机关是:重庆警备司令部,宪兵24团,重庆海关等。海关负责检查进出口货物有无走私漏税及夹带违禁品。查出不法军人送警备司令部办理。查获携毒品者,如系军人送警备司令部,如系平民送法院处理。

还都阶段结束,长江沿线大批海关关员相继撤散。1947年10月,重庆关规定:除往来万县以下,旧时各内河岸之轮运货物仍须遵章报关以外,其所有往来涪陵、长寿、合川、白沙、江津、泸县、叙府等埠之轮运货物,可免递进出口报单,海关只查验轮船公司呈递的进出口舱单及船舶航行簿。

1948年5月,重庆关宣布免递进出口报单的轮船航行范围延伸至万县以下,即往来宜昌、沙市至重庆的轮船运输货物不再办理查验纳税手续。

1949年3月,重庆海关改为江汉关重庆分关,停止办理轮船及轮运货物的结关手续。

六、对江海联运船舶的监管

1980年,重庆对外开放。但外籍船舶不能直驶重庆。船运进出口货物只能在沿海口岸报关纳税,再装船运经重庆。这种方法使货物进出口时间长,成本增加,重庆的企业甚感不便。

1983年,重庆海关向海关总署建议,在长江实行江海联运办法,即运经重庆的进口货物由海船运至沿海口岸后,在海关监督下直接转卸入江轮,由海关加印加封后直接驶入重庆报关纳税结关。重庆出口货物,则由重庆海关验报后,加印封由江轮运经沿海口岸,在当地海关监督下装入海船出境。

1984年,海关总署批准重庆关建议,制定了《海关对长江驳运船舶转运进出口货物管理规定》。1985年2月,重庆海关制定管理规定的实施细则。实施细则规定:

凡经营进出口货物运输的船舶,必须具备海关要求的条件。船方须向船籍港海关申请登记注册,船舶负责人须经海关培训考试并领取合格证书。

海关审核批准并签发注册登记证书后,船舶方可在海关同意的港口及航线从事进出口货物的运输业务。船舶在航行停泊期间,必须随带登记证书,以备海关检查。

船舶在装卸货物前,须将单证交海关审验,经核准后方可装卸货物。其货物所有人或代理在入出境地海关办理报关纳税手续。

出口货物,应由货主向起运地海关呈验出口货物报关单,经海关审核验证加盖记章后,方可装船。装船完毕后,船方向海关递交载货清单一式二份,一份留存,一份连同报关单或转运准单封入关封交船方签收。海关对货舱施加封志。结关手续完毕,船舶准予离港。船方负责保护海关封志完好无损,并将关封完好带交出境地或到达地海关。

进口货物,应由货主填写《外国货物转运准单》向入境地海关申请转运。海关审核同意方可转运到达地海关完成报关纳税手续。进口货物到达目的地后,船舶负责人向海关递交入境地海关签发的转运准单,海关同意后方可卸货。货主填写《进口货物报关单》,随附提货单,合同(如属许可证管理货物还需提交进口许可证),海关查验单货相符并征收关税在提货单上加盖放行章,港方、船方与货主方可分别交货和提货。

重庆海关在实施过程中根据实际

情况作过多次修改,如进口货物的起卸与交付,只要船方和货主同时向海关递交转运准单和报关单及其它所需要单证,海关查核无误后可准许一一起卸与交付。

鉴于船舶运输进出口货物在二年内未发生过货物短缺等违章事情,为方便江海联运,重庆海关取消了对甲板驳船施加封志的规定。

考虑到船舶货仓容量的经济性,海关允许监管货物与非监管货物同舱混装,但规定在转运准单上详列货物名称、件数、标记、数量、收件人、船号等。抵达港后,先由海关验收监管货物后,才能起卸非监管货物。

重庆海关以江北梁沱作业区和九龙坡作业区作为对江海联运船舶监管区域。海关对船舶的监管查验不分节假日,船舶随到随验,此实为重庆海关历史上之未有。

向海关申请注册,经海关审核合格予以注册登记并发给登记证书的船舶达 240 余艘,它们分别属于重庆长江轮船公司、四川省轮船公司、民生轮船公司、重庆市水运公司等运输企业。长江船舶运输的进口货物量在 1984、1985 年共达 6.3 万多吨,占全省货物量的 72%。1986 年、1987 年又以 59% 的速度急剧下降,1990 年、1991 年间,逐渐回升,基本稳定在占全省进出口货物量的 31% 左右。

第二节 对航空器的监管

本世纪的 20 年代以前,重庆没有正式的航空客货运输。

1931 年 10 月,中国航空公司开辟至汉口航线。1933 年 6 月,开辟重庆至成都、上海至成都航线。此后又有重庆至昆明航线开通。重庆海关进驻重庆珊瑚坝机场、成都机场,对航空运输的旅客和货物实施管理。

1938 年 10 月,国民政府迁都重庆,陪都的航空运输开始迅速发展,1938 年 1 月,中国航空公司迁渝,此后,欧亚航空公司在渝设立航空站。重庆开通的国内航线有:

渝港、渝蓉、渝宜、渝沪、渝筑、渝西(安)、渝兰、渝汉等。

国际航线有:重庆至河内、至仰光、至阿拉木图、至腊成、至加尔各答、至新德里、至莫斯科。

鉴于沿海大片土地沦陷,战前海关对航空运输管理的规定已无法实施。财政部指令重庆海关起草新的航空运输管理办法。1940 年 12 月 29 日,重庆海关起草完毕,经财政部定名为《海关查验航空运输客货办法》,对外公布命令各海关执行。办法分为八条,主要内容是:

一、进口舱单。进口航机于抵达机场时起卸货物行李前向海关呈交进口

舱单。

二、进口行李。旅客行李在海关监视下起卸,移至机场海关检查处,旅客凭“行李签条”申请查验,海关查验放行前不得移出机场。

三、进口包裹。海关核对舱单与包裹相符后,装入航空公司特制布袋,关员用自动印铃封固后,在关员监视下再移入航空公司,由物主报关,海关查验征税后放行。

四、出口行李。出口旅客所带行李,受海关驻机场检查员检验。查验后行李存放于海关指定之处,飞机起飞前,海关监视装机。

五、出口包裹。由航空公司向海关申报查验。待结关完结后,装入专用布袋,海关用自动印铃封固后暂存于航空公司库房。飞机起飞前关员监视装机。

六、出口货物。如系许可证货物须送海关验货处查验,其余可送海关驻机场检查处查验。海关验货处查验完毕后须派员监视运往机场。

七、进出口旅客。出口旅客于航机起飞前 30 分钟一律受海关检查,进口旅客必要时亦得由关员搜查。

八、航空公司职员及其行李均视同旅客及其行李受海关检查。

1941年,国民政府军委会成立运输统制局,对水陆空运输实行统一检查。各检查机关组成统一检查站的联合办公。1941年5月13日,《民用空运统一检查实施规则》公布施行。规则规定:在机场设检查所,由军委办公厅特检处主持,海关、航空委员会、交通部派员参加。各检查机关各负其责。海关主要实施对下列各项的检查:

1. 起飞站及到达站乘客数、姓名、年龄、籍贯、住址及装载物品种类。
2. 所载物品之检查及取缔。
3. 对邮件与货物的保护。

该规则规定:飞机所载人员之行李书籍文件或寄运之货物包裹皆须经过检查方准起运。

太平洋战争爆发后,大后方的国际航空线更为重要。这一时期,盟国飞机频繁飞越中国领空,在重庆各机场起降的外国飞机急剧增多。1942年11月13日,行政院公布《外国航空器飞航国境统一办法》及《外国航空器飞航国境检查暂行办法》。在飞航国境检查办法中规定:

外国航空器申请飞航国境,该国使节应先期正式申请中国政府许可,发给入境许可证始得飞航入境。申请书中应包括:飞行目的、航空线、入境及降落地点、来自及经过地点、在国内停留日期。机组人员姓名与国籍,所载物品种类及数量等内容。

海关负责检查:机组人员及特许

搭乘人员之证明文件,飞机所载物品及行李。

如搭乘人员姓名与国籍或物品种类数量与所报不符者,载运违禁物品者,海关人员可报当地最高长官予以予留。

陪都重庆特划九龙坡、白市驿、广阳坝机场为外国飞机起降机场,在这些机场设立检查站。

航空统一检查站内各机关职权交叉、矛盾重重。重庆总税务司署指示昆明关税务司署与美国驻昆明军事机关洽商,请美军协助海关查缉走私活动。美军答复愿意合作,但又说中国检查机构重复,权责划分不清,美军难以插手,希望中国明确划分海关检查与治安检查界限。直至1945年8月,行政院规定:除军用货物海关依照国府护照查验放,所有载物之检查工作统归海关负责办理。

据此,财政部与军委办公厅就海关与航检所职权划分一事达成协议:航空所于飞机场招待人事检查站检查治安检查,如查有违犯关章走私漏税货物送由海关处理。空运货物缉私及检查工作归海关办理。划分职权后,机场内海关检查与军警检查方才界限清楚,双方矛盾有所缓解。

抗战后期及抗战结束一段时期,机组人员利用飞行境外之便,夹带走私十分严重。1947年1月27日,财政部重申:民航飞机正飞机师、其他飞行

人员及驾驶室,一律接受海关检查。如发现违禁物品或限制物品应予依法扣留。

抗战期中,为便利运输,又因飞机所载货物有限,民航飞机往来国内各地,海关未要求填具报单。抗战胜利后,美国援华物资中大批飞机留在中国,驻华美军退役飞机亦参加国内运输。重庆民航动力大为加强,飞机往来频繁,运输货物量成倍增加。1945年12月17日,重庆关规定:飞机运输货物应填报单,以加强管制。凡由重庆空运至迪化(1953年改为乌鲁木齐市)、北丰、汉口、上海、广州、昆明等地及由该地空运至重庆的货物,无论应否完税,一律填具下列报单:

1. 进口,正报单及统计报单。

2. 出口,正报单、副报单及统计报单。

上述报单于货物验放后,进口货物,将正报单及统计报单送总各课归档及汇总署统计科。出口货物,正报单及统计报单送总务课,副报单加封寄货物运地海关以凭核对。

1948年10月,中国与香港关税协定签字。重庆海关规定:中港关税协定签字后,自香港空运重庆的货物舱单,应由香港政府当局签证,于到达重庆时送海关驻机场人员核对。自香港经由其它地方到达重庆之空运货物,除通运舱单外,并应具备香港政府签证之出口舱单,经中途地点海关核对

迂寄到达海关与舱单核对。

1980年,重庆对外开放,但直至1987年以前,重庆没有直接进出口国境的航空线。重庆空运进出口货物主要通过北京、上海、广州等机场转运。重庆海关规定:

空运进口货物必须提前24小时向海关申报。申报时提交民航提货通知单、运单填具进口货物报关单。海关对其单证核验完纳关税后,采取四种方式验放货物,在提单上加盖海关放行章,凭单验放货物;海关派员前往民航货运室开箱查验放行货物;货主凭海关加盖印章的运单提单自民航提货主海关查验后放行;货主提出申请,海关同意监管至货主要求地点查验放行。

对需要继续转运的货物,货主或其代理人要向海关申请转关运输,填具转关运输准单。海关同意后在准单上签注意见加盖印章,并在航空运单上加盖“海关 监管货物”章,民航负责将转关运输准单带至转运目的地海关查收。

1987年7月,重庆至香港航线开通,每周往返四次。海关对其监管的办法是:

进境飞机降落以后,机长向海关登机人员递交舱单。舱单上注明乘客数额和姓名、年龄、国籍以及机上运载货物行李重量。海关人员核对无误后,乘客始得离机。海关监督货物起卸。旅

客随身携带行李及托运行李均须填写行李物品进境申报单向海关申报。海关现场办理查验征税放行手续。

航空运输货物,则由海关封贴“海关监管货物”标记,运往海关指定地点,由货主或代理人向海关办理货物申报纳税手续,海关再予查验放行。

出境旅客,登机前 1 小时向海关驻机场人员办理行李物品出境申报手续,海关查验如无违禁或限量出境物

品予以结关放行。

出口货物,由货主或代理人向海关递出口货物报关单,海关查检征税完毕后,在货物封贴“海关监管货物”封条,并制作关封,写明货物种类、件数、重量、价值等,交由货主或代理人一并携至机场交海关人员查验无讹后,海关监督航空公司装入飞机,机场海关人员根据货舱容量可以决定是否允许装货或装货的数量。

第三节 对火车的监管

本世纪 50 年代以前,重庆乃至四川境内,没有铁路。故重庆海关无对铁路运输的监管记录。

1952 年,成渝路建成通车。此后 30 年里,重庆及四川的铁路运输迅猛发展。至 90 年代,铁路运输的进出口货物量在重庆关区水陆空运输方式中稳居首位。

重庆关区的铁路进出口货物分南北两线。南线是从重庆至深圳,然后再原车转轨至香港。北线是从重庆至满洲里转轨进入原苏联境内。还有从重庆至二连浩特转轨进入蒙古,欧亚大陆转轨进入东欧及西欧各国。

1982 年,重庆海关成立驻车站工作组常驻重庆火车南站和 507 货场,对车站和库房的进出口货物实施监管。1985 年初,海关驻车站工作组实

行 24 小时办公制度,无论节假日,车皮、货物随到随办理手续。同时,海关还对重庆西站、重庆东站、伏牛溪车站的铁路进出口车皮和货物实行监管。

装载海关监管货物的车皮到达车站货场时,车站须将随车海关关封和运单送交海关。随车关封内装有入境地海关所填写的“监管货物联系单”(含回执),注明该车车号,装车单上注明所有装货物种类、数量、重量、货主名称,并附有车皮钥匙。海关核对后,开启车皮环形铅质封志和铜锁以后,铁路人员方可在海关人员监督下起卸货物。敞车、平板车、零担车、车载集装箱等,车站可在卸车的同时报告海关并递交随车关封。

所卸进口货物运入海关指定仓库或经海关许可后,转运至车站外海关

指定场所。

货主及其代理须在货物抵达 14 天之内,向海关办理申报纳税手续。持海关审核后的进口货物报关单到火车站海关工作组,海关人员审核后在铁路运单上加盖放行章后,铁路凭此办理交付手续。货主提出货物后,海关在现场查验单货相符后予以放行。如货主需要在监管区域外查验,须另填写“海关监督区域外查验货物申请表”,海关批准后在表上签注意见并在货物上封贴“海关监管货物”标志,货主可运至申请地点,海关另派员赴该地查验。

出口货物,货主或其代理应于装货前 24 小时以前向海关申报,报关时填具出口货物报关单,海关审核后加印加封交货主带至车站工作组。货主

提供铁路单、海关审核无误后加盖“海关已审”章,铁路凭此进货入库和装车。铁路在装车前将装车时间、地点、车号通知海关,海关人员赴装车地点对车皮、货物实施查验,依据出口货物报关单和铁路运单及货物实际装车量核对无误后,编号制作关封。关封内包括:出口货物报关单、海关监管货物联系单。关封装入铁路封套内,海关在铁路运单和封套上分别加盖“海关监管货物”章,交铁路人员。装车完毕,海关对车皮施加环形铅质封志,铁路凭海关关封发运,车长负责将关封交出境地海关。

对铁路运输的进出口货物,未经海关许可,任何单位和个人均不得擅自开抵,提取、交付、发运、调换、改装、抵押或更换标志。

第四节 对汽车的监管

重庆海关对汽车的监管自本世纪 30 年代开始。抗战爆发后,重庆成为陪都,国民政府对原有的公路系统进行改造、增建,至 1940 年,以重庆为枢纽的通往省内及西南、西北、中南地区的公路运输网络初步形成。在宜昌失陷,川江水运萧条,川省又无铁路,航空货运量有限的情况下,陪都的货物运输有相当部分便由公路汽车运输承担。

财政部迁渝不久,即公布《防止水陆空运特种物品进出口办法》,规定:凡军用、商用、机关公用、私人自用汽车卡车均应受海关之检查。

重庆海关在四川通往沦陷区的公路上皆设关卡,阻挡敌货内流和内地物资外流。战时消费税开征以后,海关又在省内公路遍设分支关所,稽征陆路汽车运输货物税捐。

1939 年 12 月 20 日,军委会西南

进出口物资运输总经理处泸州支处卡车 15 辆,装运汽油由士兵押运,自昆明抵泸州蓝田坝,重庆关泸州分卡蓝田坝分卡拦车检查,车队领队声称该车不受海关检查。该处主任致函重庆关时也声称军用物品不受海关管理。重庆关税务司卢寿汶致电关务署,报告此类事件时有发生,如不纠正,将影响海关对汽车的管理。

1940 年 1 月,重庆关税务司卢寿汶向财政部提出建议:“由军委会委员长规定,军用及各机关公务用车应一律受海关检查,凡查有违章私带货物应即由海关照章办理,任何机关均不得借故予免验或抗不遵守关章。”

卢寿汶的建议得到批准,以“委员长蒋中正”签署的布告规定军用及公务用车经过海关均受海关检查,重要路口派宪兵协助。

此布告颁布后,重庆关区未再发生汽车抗拒海关检查情事。

1940 年 1 月 11 日,重庆关代理税务司黎彭寿致函川桂公路运输局,要求该局所有运货车辆及运行李车辆,均须填具汽车运货清单或行李清单正副各一张,交由沿途及到达地海关卡验核。

同年 3 月 1 日,黎彭寿致函中国运输公司,要求该公司车辆按照重庆关对川桂公路运输局规定执行。同时通知,该公司运送酒精的车队因无结关手续,被重庆关贵阳分卡扣留,该公

司须得保结不再违犯关章后再予发还。

此后,为进一步强化车辆管理,重庆关实施“运货汽车常年保结制度”。这种制度是汽车运输企业负责人向海关递交签名具结的保证书。具结人保证:

1. 汽车装运进口货物应完一切税项单照费/罚款等项限于汽车到达之日起 14 日内缴纳。

2. 汽车卸下进口货物未领海关放行之准单不得擅自取动,出口货物无海关所发之准单不得私自装车。

3. 各车每次行驶之时,具保人或车主或司机自行严密检查有无私运敌货或禁运物品或漏税物品,如发现则立即呈缴海关核办。

4. 上述物品具保人未查出而为海关查出者,具保人愿照违犯关章论处。

5. 具保人未经海关许可不准将上述物品装卸,并防止中途抛弃或传递。

这种保结制度从 1940 年初实施,直至抗战胜利前夕,随战时消费税的停征而告结束。

重庆关规定:在海棠溪公路车站起至 13 里处为止,沿途两旁的进口货栈存放货物须向海关登记,所有进出口货物须先进入已向海关登记之货栈存放。汽车于装货前 24 小时以内向海棠溪分卡呈验舱单,汽车载出口货

物离埠以前必须完清该货应纳之关税及其它应缴之单照费。

除载货车辆以外,战时,重庆关还负责检查回空放空车辆。1942年12月9日,运输统制局规定车辆行驶需持准行证、空驶证及汽油车行驶证。后将上述证照合并,实行三联式车辆准行证。海关递将回空放空汽车之管理移交运输统制局车辆管理站。

鉴于军车运输走私现象严重,有部队私购毒品或违禁品装置箱中,公开封以军部或总司令部印信封条。行政院于1943年初规定:一切部队运输

物品除军委会或当地最高核准特予免验者外,其余认为可疑者,各关均得启封检查。

抗战胜利以后,重庆关在公路上所设之分卡分所悉数裁撤,海关不再对行驶省内外公路上的车辆实施监管。

1980年重庆海关恢复成立之后至1990年间,由于受省内公路交通和运输车辆条件等因素的限制,此间,利用汽车承运转关货物较少,重庆海关偶或对汽车运载的转关货物及承运车辆实施监管。

第二章 进出口货物监管

无论以水陆方式运输的货物进口,自进入国境起,出口至离开国境之前,均置于海关监督管理之下。

海关对进出口货物的基本监管程

序是:货主或代理人向海关申报并提供海关所要求的各种单证文件,海关审核后派员对货物和单证对照查验,征收关税,海关执行。

第一节 对领事报关货物的管理

1891年重庆海关建立后,实行领事报关制度。

进口货物:货物抵港后,船主将船牌等件交领事,如无本国领事可委托别国领事代报。领事报关时,须缴呈舱口单总单,英汉文报关单。此后,将货物卸船运往海关专用码头,由关员验明单货相符后,发给验单,待该商赴银号纳税完毕后,海关予以放行。

出口货物:货物先运至海关码头,填具英汉文清单,注明货色、件数、斤两、价值、呈缴海关验核后发给验单,该商赴银号完税款后,海关发给下货

准单。出口货物如因船载已满复退回者,仍须将货物运至海关码头,待海关验明发给退货单方准运回货栈。

所有货物如海关验明单货不符者,海关概予没收多余货物。

已经交纳进口税的货物,如需转运,须保留原货物报关单证,连同原税据另填报单,经海关对照与原进口报单核对无讹并验明系原货后,海关始得批注放行。

关税自主以后,重庆关专门印发完全华文报单,凡在重庆关各分卡报运进出口货物时须填此报单正副各一

张。商人由内地运货至重庆改换包装后再运往下游各口岸,即在此报单上注明,完税后正单交关留存,副单由商人保留。

重庆关又援江海关、江汉关成例,

施行土货凭单办法,凡完转口税之土货,不论何种运输工具或邮寄进口者,均应按照报单副张,将货名、唛码、重量、价值逐项填写于土货凭单之下联,呈海关检查验放。

第二节 对战时物资进出口的管理

1940年,抗战进入最艰苦阶段。连续的空袭,重庆邻近省份的陷落,使重庆的对外交通受阻,重庆及四川的出口贸易量大幅度下降。但同时其进口大增。敌伪又利用劫夺沦陷区海关税款收购物资换取国币并转而套取国民政府外汇,使陪都经济出现严重危机,国民政府外汇收支出现巨额赤字,贸易连续逆差。

为集中经济力量支撑抗战危局,国民政府采取了一系列紧缩消费、限制进口的措施。

1941年8月30日,财政部颁布《取缔禁止进口物品商销办法》,其内容比肃清敌货条例更为严厉。该办法规定:

公布取缔销售物品应在3个月内停止销售,不许私自用储。各商号、行栈及货主应于规定期限内开列清单交指定机关估价收买,不许私自出售、储藏或转运者一经查出即予没收。

该办法开列的取缔禁止物品种类,包括:外国雪茄烟制品,沪港纸烟

制品,外国酒、外国生产之食品如糖果、果酱、通心粉等,外国海产品、外国化妆品、外国烟具系列、酒具系列、玩具系列等九大类上百种产品。

该办法规定海关、货运稽查处负责办理缉获事宜。为鼓励缉查机关严格取缔,财政部规定查获物品变价后按比例对查获机关人员进行奖励,其比例是:眼线3成,查获机关人员2成,协助机关人员1成,余者充缴国库。

此办法公布后在社会上引起强烈反响,也带来市场混乱人心骚动。财政部不得不再次行文,对一些问题作了明确规定。

首先是重申禁止进口物品不许报关转运。但在禁令颁布前(1939年7月1日前)按进口税则纳税,税则而未指定禁销者不在此限。

其次是如果禁止进口物品因要调剂后方市价,供给特种用途或有其它正当原因经政府机关核准者,由财政部酌情核发购运特许证。特许证分为

专用和商销两种,海关凭证可予放行。

财政部又列数十种货物为禁止进口物品,主要是:棉织品、毛织品、丝织品(包括蚕丝和人造丝)以及 50 种牌号的香烟。

在限制非必需品及非日用品进口,以减少入超的同时,财政部又规定《结汇货物出口报运办法》,试图控制外汇外流,维持外汇平衡。

该办法规定:所有出口货物,除桐油、茶叶、猪鬃、矿产品四类产品由政府贸易机关统购统销外,其余货物均可由政府贸易机关或商号自行贸易出口。但须依照注定价将所得外汇证明书售与中国银行或交通银行,领取“承购外汇证明书”凭向海关报运转出口。

四类产品由财政部核发准运单向海关报运出口。报运地点为:起运地之海关卡所或运程所经之第一海关卡所。

准运单制度在实行中,出现了因战时运输困难,一张准运单所列货物需多批运输,承运者利用准运单夹带走私事情。为防范流弊,重庆海关建议一单一货,获财政部批准,并要求海关注意单货相符。无论起运地海关或运往地海关均应在准运单上签字盖章,以防承运者重复利用。最后出口关卡应将准运单按旬列表报财政部查核销单。

结汇出口货物分为 12 大类,包

括:蛋品、羽毛、肠衣、皮革、皮毛、染料、药材、油腊子仁、木柴、蚕茧、丝、麻等。

结汇货物悉准全免出口关税。

结汇出口货物经海关查获有走私企图者,作私货论处由海关依照 缉私条例处罚并没收其货物。

为避免大后方物资流入敌占区,国民政府依据战时情况划定了经济封锁区。1943 年 8 月,重庆关宣布执行《战时管理封锁区由后方购销民生日用品办法》。

该办法解释封锁区,是指各战区司令长官封锁敌区交通办法划定封锁线百里以内区域。

甲:服用类:棉制品、毛制品及皮革制品。

乙:粮油类:谷、麦、杂粮、植物油。

丙:燃料类:煤炭、木炭、木柴。

丁:牲畜类:猪、牛、羊。

戊:其它类。

上述物资由各自商会向当地政府申领购销证,申请书应载明商号、所购货物、运往地点等详细情况,并保证决不资敌。政府再予发证。政府发证原则是平抑物价、接济市场为限。各海关验核购销证放行。

1943 年 1 月 29 日,总税务司署通令各关严密注意对封锁线上的稽查。如有将战时管理进出口物品私自运往敌区出口者,以妨害国家总动员令从严惩罚,并移送军法机关审判。

在对一般物资实施严厉管制的同时,对战争所必需的战略物资则采取简化手续,方便进口的措施。

1942年12月,重庆关转发总税务司署令,钢铁材料由国外及战区或沦陷区运往内地经过第一道关卡时,特准免照放行,容抵第二道关卡时再行补办手续,以收抢运之功效。

除钢铁以外,总税务司署还先后就无线电器材、医药品、医疗器械、航空器材等物资的进口发布了类似的通令。重庆海关根据通令制定规定:上述物资无论来自何国及国内何地,一律准予进口,但仍应由报关人向主管当局申领证照后向海关补办手续。

第三节 对战争撤退疏散转移物资的管理

整个抗战期间,重庆海关经历过二次大规模的管理撤退疏散抢运转移物资的行动。一次是战争前期1938年至1940年,武汉、宜昌失陷后的疏散抢运高潮。这一次基本上是重庆海关在没有上级机关指令布置情况下完成的。第二次是战争后期1944年湘桂战线失利后的撤退转移高潮,而这一次是在总税务司署指挥下从容完成的。

第一次撤退疏散是沿川江上溯,担任运输撤退疏散物资是以轮船为主要工具。其时,武汉战争激烈,重庆连续遭受日军轰炸。港口船舶拥塞,码头货物堆积如山,又成为日军轰炸目标,情况十分紧急。必须采取非常措施疏港转移物资。1940年6月24日,《重庆关验放疏散物资暂时办法》制订,直接由财政部签署发布。办法规定:

任何单位及个人的货物疏散以主办机关所发凭证为准,已完关税货物由报运人将完税证据、疏散凭证及货物品名、重量、价值、唛码、运往地等情况填注登记单前往海关登记,海关查核后即准放行,仅以一纸登记单存海关备查,一纸交报运人,货物抵重庆时,海关凭登记单验放。

未完转口税货物的疏散手续与上述相同,只是货物六个月未抵渝时,按登记表补税。应结汇货物除上述手续以外,凭贸易委员会发给疏散运单呈关验放。

此办法大大简化了海关手续,加快了货物验放速度。从1938年底至1940年底,沿水路撤退至重庆的工厂企业220多家,物资40多万吨,著名的汉阳兵工厂、巩县兵工厂、金陵兵工厂、上海炼钢厂、株洲炮厂都是这次撤退中转移至重庆而成为大后方军火工

业生产的骨干企业。

这一办法实际执行到 1943 年,成为战时重庆对撤退物资监管办法。与第二次疏散转移高潮到来时,海关税务署基本上是以这个办法作为依据和参照的。

1944 年,湘桂战场中国军队节节败退,5 月开始,湘黔一带战事激烈。广西、湖南、贵州的机关、企业、难民纷纷向重庆撤退。重建已 3 年的总税务司署已能对仓惶涌来的大量货物和运输工具的监管作较周密的指挥,重庆海关也得以周密实施。对这次撤退疏散转移物资,海关总的措施是:简化手续,加快速度,事后补齐。

对湘桂一线民营厂矿企业内迁器材,凭工矿调整处中南办事处所发注有“疏散”字样的准运证即可放行至贵州独山,到达后再行补办申报验税手续。

7 月,湘桂战场失利,7 月 18 日,

重庆关命贵阳、遵义支关:资源委员会在湘赣粤桂各省厂矿之器材,凭厂矿盖有防铃记及负责人签名盖章的证明书,先予以放行,再补办查验纳税手续。7 月 28 日,重庆关再次命贵阳、遵义支关,对紧急内运物资“以便利抢运为目标,仍应于可能范围内酌保税收。但遇情势紧张时,勿庸坚持手续”。

1944 年 11 月桂林、柳州失守,日军逼近独山、贵阳,财政部令接近战区各关对于抢运物资予以迅速机动处置,加快验放。总税务司通令各关,凡属抢运物资运抵第一道关卡,如需领特许证方准进口者,可到达指定报验之关再予补证。前方疏散物资先予放行至安全地带后再补验纳税手续。

是年底,日军向贵州独山进攻,12 月初,独山陷落,重庆震动。重庆关再命贵阳、遵义支关,对贵阳所存物资“务以便利疏散为目标,勿庸坚持手续”。

第四节 对美援及盟军物资的管理

国民政府迁都重庆后,蒋介石担任了同盟国中印缅战区总司令。1942 年以后,美国援华物资开始大批运到重庆及云南境内,境外盟军自身所需物资也大批进口。故战时重庆海关一大工作就是对此类物资进行管理。海关管理的总原则仍然是不拘海关章

程,简便迅捷放行。

1942 年 7 月 1 日,关务署与军委会外事局商定:

一、凡美英军需品由军用飞机运抵中国时,海关随时免税免验放行。但得将军用机号码、到达时间及军品件数自行记录以便参考。必须时海关得

函请军委会外事局转向美英军事代表团查询。

二、凡美英军需品由商用机运抵中国时,海关凭美英军事代表团指定负责人员签证予以免税免验放行。

7月10日,重庆关令成都分卡、泸县分卡照此办理,并送达美军签字式样。

1943年10月,美军自昆明空运军需品抵重庆,参谋总长何应钦指示此军运物资系作战需要至为迫切。重庆关立即通令各课各分卡对此次美军物资应予免税,并以简便迅捷手续放行,不得延误军机。

1945年7月,运输统制局就美军空运物资到泸州由轮船接运一事,指责海关结关手续繁杂,该局提议凭舱单放行。海关答复:如该局以专轮运送美军空运物资,则无须报关结关,验放最为便捷。如与一般货物混装,则可将军品专列一报关单,由该局水运处盖章证明,海关先予免验放行,随后补送报关单。海关在回函中声明:结关手续数分钟即可办竣。而轮船公司运输装卸延误时间,仅以结关手续复杂推卸责任,故该局指责海关不能接受。

总税务司出面调停,规定美军空运物资转运泸州时,凭美陆军供应处印章之美国陆军水路运输货票放行。该货票一式二份,一份送第一道关卡存查,另一份随货运行。并批准重庆关免予结关的处理办法。

除美军援华物资外,还有一种按美国租借法案进口的物资。海关对此类物资免征进口税,进口时先予放行,然后再补办手续。中国航空公司自1940年起由美国进口C—53、C—47、Dc—3等型飞机23架。财政部令重庆海关:上述飞机“均系用于军用运输需要迫切,随到随用势不能有所延搁而致影响运输效率”。这些飞机到达时,海关均先予放行,再补验手续。

军统局自印度加尔各答进口的美国无线电器材150箱,海关于器材抵达重庆时,认军统局局长签名的保函放行,然后补办手续,包括提供国府护照。

交通部进口的无线电器材运抵重庆时因手续不齐不能提货,考虑到堆放机场易遭空袭,海关准予先填四联单记帐放行。由交通部材料司3个月内向海关清算手续。

第五节 对三资企业进出口货物的监管

三资企业是指:中外合资经营企业、中外合作经营企业、外商独资经营

企业。

1980年重庆对外开放以后,三资

企业在重庆发展迅速,1984年10月第一家在重庆海关登记备案的中外合资企业是川东科吉卡股份有限公司。至1991年,在重庆海关登记的三资企业分布于电子、机械、化工、轻工、食品、服务、医药等行业。

按照海关总署、财政部、经贸部的规定,三资企业向海关办理登记手续时,应递交经贸部批准证书,合营企业章、合同及国家工商行政管理局或其授权机构签发的营业执照的副本或复印件。

合资合作办理货物进出口时,凭《进(出)口货物报关单》向海关申报,属于国家规定应申领许可证的进出口货物,还应向海关交验许可证。

为鼓励外国公司、企业和其它经济组织或个人在中国国内公司企业联合举办合资合作企业,国家对合资企

业进出口货物实行了税收优惠。包括:

合资合作企业建厂建场的机器设备、零部件和其它材料。

外资投资总额内的进口的机器设备、零部件和其它物料,以及为增加资本所进口的国内不能保证生产的机器设备、零件和其它物料。

对上述范围内所进口物资免征进口关税和工商统一税。上述货物进口前应由企业持凭经批准的合同或经贸部及其委托机构签发的准予进口未列入合同内的货物审查证明,向主管海关办理准予免税进口的手续,主管海关批准后发给免税证明,进口地海关凭证明以免税。免税货物进口后不得擅自出售和转让。如需出售或转让,须报经海关批准并补缴税款后,方能出售或转让。

第六节 对加工贸易和补偿贸易进出口货物的监管

加工贸易有多种形式,在重庆关区常见的是进料加工和来料加工方式。进料加工是指专为加工出口商品而用外汇购买进口的原料、材料、辅料、元器件、零部件、配套件和包装物料,以及经加工后返销出口的成品和半成品。来料加工是指外商提供全部或部分原料、辅料、零部件、元器件配套件和包装物料、必要时提供设备,由

中方按外商要求进行加工装配,成品交外商销售,中方收取工缴费。外商提供的设备价款,中方用工缴费偿还。

根据总署规定,从事上述加工贸易的经营单位,须持凭各主管机关颁发的《进料加工批准书》,由签约单位签章的合同副本或订货卡片向主管海关办理登记备案手续,并由海关核发《进料加工登记手册》,其料、件进口

时免领进口许可证,海关凭进口合同登记验放。并将进口货物的名称、数量、金额记载于登记手册上。

从事来料加工的经营单位,向主管海关办理登记手续时,必须提供:

加工单位营业执照;

税务机关签发的税务登记证;

审批部门的批准文件或合同备案证明书;

对外签订的正式合同副本;

对外经贸部门批准立项的应领出口货物许可证的出口成品批件;

海关认为必要时,加工单位应缴纳保证金或提供担保。

经审核上述证件齐备后,由主管海关发给《对外加工管理进出口货物登记手册》,其进出口货物凭《登记手册》办理报关手续。

进料加工和来料加工进出口货物向海关申报时,须填写专用的报关单,以区别一般贸易报关单。进料加工为红色报关单,来料加工为蓝色报关单。

加工贸易货物进口时,国家规定了不同的减免税优惠。加工贸易合同

执行期为一年,进口的料件专料专用工的成品,均不得在境内销售,如需转为内销,需经海关批准并补缴纳税款和补办许可证才允实施。合同执行完毕后一个月,经营单位持《登记手册》和专用进出口报关单等单据向海关办理核销手续。海关审核该合同和《登记手册》及报关单,以确认进口料件是否全部按规定制成产品出口,然后签发核销通知单结案。进口料件如有剩余,可向海关申请办理结转手续。

补偿贸易是指外商提供机器设备,中方以该机器设备生产的产品出售价所得价款偿付设备价款。

补偿贸易的经营单位向海关办理登记手续时需提供:对外签订的正式合同副本,审批机关所发的合同备案证明书和批准文件。海关审核上述证件后,发给《补偿贸易进出口货物登记手册》。补偿贸易进出口的设备、料件均系保税货物性质,未经海关许可不得出售、转让或移作它用。补偿贸易的进出口货物手续和核销手续与加工贸易的核销手续相同。

第七节 对保税工厂的监管

保税工厂是指专门为生产出口产品进行保税加工的企业。

建立保税工厂,必须具备下列条件:

1. 具有专门加工、制造出口产品的设施;

2. 拥有专门贮存、堆放进出口货物和出口成品仓库;

3. 建立专门记录出口产品生产、销售、库存等情况的帐册；

4. 有专人管理保税物财物、仓库帐册。

具备上述条件的经营加工单位，经提交《加工贸易保税工厂申请书》向海关申请，经海关实地勘查批准后，发给《加工贸易保税工厂登记证书》，并在核发的登记手册上加盖加工贸易保税工厂戳记，始准进行保税加工。

保税工厂进口货物享受免税优惠，具体规定为：

保税工厂为外商加工、装配成品和制造出口产品而进口的原料、材料、元器件、零部件、配套件、辅料、包装物料和加工过程中直接消耗的数量合理的化学物品（以下简称料、件），准予缓办进口纳税手续，按实际加工出口成品所耗用的进口料、件免征关税及产品（增值）税或工商统一税。

保税工厂进口料、件和出口成品时，由经营人或其代理人填写专用进出口货物报关单一式四份，并将单上数据填入进料加工登记手册，向进出口境地海关报关。经海关审核后，将其中一份寄送主管海关，另一份由海关

签印发后，退回申报人保税工厂留存备查。

有关经营加工单位必须于每季度第一个月 15 日前将上一季度进口的原材料储存保管、使用加工、加工成品库存和成品出口以及特准内销情况，列表报送主管海关核查。

保税工厂如将进口料、件同国产原材料混合加工时，必须如实向海关报明投入进口料、件的比例和数（重）量。

保税工厂进口的料、件的登记备案和核销，按对来料加工或进料加工管理的有关规定办理。

海关认为必要时，可派员驻厂或随时派遣关员对保税工厂的料、件、成品的库存、出口情况和单据、帐册等进行监督检查，保税工厂应按规定提供办公场所和食宿方便。

如保税工厂要求海关派员到工厂办理验放手续，可向主管海关提出申请，并照章交纳规费。

保税工厂中失去海关监管条件或有违反海关法规事情，海关可视其情况取消保税工厂资格。

第八节 对保税仓库的监管

保税仓库是指专门存放供来料加工、进料加工复出口的货物，或者暂时

存放后复出口的货物，以及经海关批准缓办纳税手续进境的货物仓库。一

般贸易进口货物不允许进入保税仓库。

保税仓库应具有专门储存、堆放进口货物的安全设施;建立健全的仓储管理制度和详细的仓库帐册;配备经海关培训认可的专职管理人员。保税仓库的经理人应具备向海关缴纳税款的能力。

建立保税仓库应由其经理人持工商行政管理部门颁发的营业执照,填写《保税仓库申请书》(见附件三),并按规定交验经贸主管部门批准经营有关业务的批件,向海关提出申请,经海关审核并派员实地调查后颁发《保税仓库登记证书》。

保税仓库对所存的货物,应有专人负责,并于每月的前5天内将上月转存的货物的收、付、存等情况列表报送当地海关检查。

保税仓库中不得对所存货物进行加工。如需改变包装、加刷唛码,必须在海关的监管下进行。

海关认为必要时,可以会同保税仓库经理人双方共同加锁。海关可以随时派员直入仓库检查货物的储存情况和有关帐册,必要时可派员驻库监管。保税仓库经理人应当为海关提供办公场所和必要的方便条件。

保税仓库经理人应按章交纳监管手续费。

保税货物在保税仓库所在地海关入境时,货主或其代理人应当填写进

口货物报关单一式二份,加盖“保税仓库货物”印章并注明此货物系存入某保税仓库,向海关申报,经海关查验放行后,一份由海关留存、一份随货交保税仓库。保税仓库经理人应于货物入库后即在上述报关单上签收,一份留存、一份交回海关存查。

保税货物经海关核准转为进入国内市场销售时,由货主或其代理人向海关递交进口货物许可证件、进口货物报关单和海关需要的其他证件并交纳关税和产品(增值税)或工商统一税,由海关签印放行,将原进口货物报关单注销。

对于中外,国际航行船舶的保税油料和零备件,以及用于在保修期限内免费维修有关外国产品的保税零备件,免征关税和产品(增值)税或工商统一税。

对从来料加工、进料加工备料保税仓库提取的货物,货主应事先持批准文件、合同等有关单证向海关办理备案登记手续,并填写来料加工、进料加工专用报关单和《保税仓库领料核准单》(见附件四)一式三份,一份由批准海关备存,一份由领料人留存,一份由海关签盖放行章后交货主。仓库经理人凭海关签印的领料核准单交付有关货物并凭以向海关办理核销手续。

对提取用来料加工、进料加工的进口货物,海关按来料加工、进料加

工的规定进行管理并按实际加工出口情况确定免税或补税。

保税货物复运出口时,货主或其代理人应当填写出口货物报关单一式三份并交验进口时由海关签印的报关单,向当地海关办理复运出口手续。经海关核查与实货相符后签印,一份留存,一份发还,一份随货带交出境地海关凭以放行货物出境。

保税仓库进口供自己使用的货架、办公用品、管理用具、运输车辆、搬动、起重和包装设备以及改装用的机器等,不论是价购的或外商无价提供的,应按规定交纳关税和产品(增值)

税或工商统一税。

保税仓库所存货物储存期限为一年。如因特殊情况可向海关申请延期,但延期最长不得超过一年。保税货物储存期满仍未转为进口也不复运出境的,由海关将货物变卖,所得价款比照《中华人民共和国海关法》第二十一条的规定处理。

保税仓库所存货物在储存期间发生短少,除由于不可抗拒的原因者外,其短少部分应当由保税仓库经理人承担交纳税款的责任,并由海关按有关规定进行处理。

第九节 对报关行的管理

重庆开埠后,海关规定的报运手续复杂严格,且报单行文皆为英文。故初期的报关手续一直为领事承担。后来逐渐改为领事委托领事馆随员办理。国内商人不懂洋关报运和纳税规则,也委托他人代办。于是一种受人委托专门代理经办报关事务的机构——报关行应运而生。

重庆的报关行一般随海关关卡而设在水陆交通要道。最集中地点为黄沙溪,此外,唐家沱、朝天门亦设有报关行。在抗战时期,重庆的报关行发展到最兴旺时期。

报关行的业务由海关进行管理。

重庆关 1941 年公布管理报关暂行章程。规定凡欲经营报关行业务者,须向海关备具申请书,申请营业执照,并向海关缴纳保证金,保证金金额从 100 元至 5000 元之内由税务司规定。在海关分卡所在地设立分行,须另缴保证金。但税务司可以根据各分卡实际情况,限定报关分行的数量。

报关行对向海关申报的货物负责,如发生欺诈伪造行为至关税受损,由报关行如数赔偿,海关撤销营业执照,并处以罚款。报关收费价格由海关审核后公开张贴。报关行营业执照每年一换。换照时须由报关行行主亲赴

海关,将报关图章印于海关印册内。并将报关人员签名和图章留存海关备查。无执照而经营报关业务者,海关可处以 5000 元以下的罚款处理。

海关对报关行的管理相当严格。同时海关公告:商人自报或委托报关行代报,均由货主自行决定,海关不加限制。如遇报关行勒索情事,货主可向海关告发,海关予以究办。

但由于报关行日多,竞争激烈,违法乱纪之事层出不穷。商人叫苦不迭。重庆市临时参政会第五次会议上,参政员程愚对此提出,谓:黄沙溪,相国寺,唐家沱等处报关分行与当地军警勾结,多借报关为名,对于任何船只经过肆意敲诈,少则几十元,多则数百元,各弊甚多,影响货物价格上涨。该提案要求重庆市政府切实调查,转咨财政部飭重庆海关将内河各分卡所之报关分行一律裁撤,“用肃税收而裕民生”。

此提案转至财政部,财政部长孔祥熙转重庆海关,批示“迅即查明,如属实在殛后严行取缔,以利商民”。

重庆关税务司霍启谦立即命各课各分卡调查。他在给总税务司和财政部的报告中说:“经调查,尚未发现现有海关人员与报关人员勾结敲诈货主之事。但海关分卡所在地检查机构众多,其它机关人员是否有此类情事,不敢保证”。霍启谦报告中还说报关行“分子复杂,良莠不齐,固应严行取

缔”。

为此,重庆关重订报关行管理章程,特别增加了报关人员不许借机敲诈,报关人员必须遵守关章,服从海关人员指导,对海关负责。自行报关或委托报关听其货主自便,报关行不得视为专利等条款。并增加了更加严厉的处罚规定。同时,又取消了不遵关章滥收巨额报关手续费的唐家沱生昌报关行的执照。

鉴于各关卡所在地报关行林立,仅黄沙溪一地就有报关行十余家之多。报关行之间相互争揽业务,纠纷时起。重庆关责成报关同业公会自行整顿。报关公会召集报关行商定:自 1942 年元月 11 日起,每一海关分卡所在地只准设两家报关分行。“收取之手续费亦明白规定以归划一。”经海关审核后,由海关公布执行。其中:山货每件报关费为国币 15 元,药材每公斤 20 元,杂药每件 40 元,西药每件 90 元,大五金每吨 400 元,机器每件 30 元。

1943 年底,重庆关增加报关行保证金为 5000 元国币。若设报关分行另缴保证金 2500 元。在一年一度换发营业执照时削减了一批声誉不佳的报关行。

至 1947 年底,重庆报关商业同业公会正式会员仍有美事银行、聚兴城银行、民生公司、四川旅行社等。

1985 年 5 月,中华人民共和国海

关总署公布实施对报关企业实行注册登记办法。在重庆海关注册登记的报关企业是重庆市外运公司。此公司是重庆关区唯一一家专业性报关企业。

重庆海关对货主是委托报关行代报或自报,无强制规定,但规定前来报关的必须是经海关培训考试并发有报关员证的正式报关员。海关每年举行一次报关员学习班,由海关派员讲授

海关各项法规,学习者学习结束参加考试,及格以后海关发给证书,报关员凭证报关。

报关员向海关呈交的报关单证如有错误,海关退回单证并作纠正,同时做记录。记录累计到规定次数,则海关吊销其报关员证。

报关员如在规定时间内和规定的报关单证量内无错误,海关则给予奖励。

第三章 旅客行李物品监管

旅客行李物品的监管对象是指由进出境旅客所携带、托带、托运的自用物品、馈赠品及其他物品。

海关对行李物品的监管程序包括旅客从进境至办完全部海关手续；出境从开始办理海关手续至离开本口岸为止，主要经过申报、查验、征税、放行等几个环节。

海关对旅客行李物品的查验，在各个时期除了规定相应的禁止和限制进口的物品外，对验放尺度的掌握也各不相同。自改革开放以来，重庆海关对行李物品的验放尺度始终贯穿“自用合理数量”的原则，并在各不同年度内依照海关总署的规定，对某些物品限量、限值，以及征税或免税。“合理数量”的确定主要是根据大多数旅客

在一般情况下正常、合理的需要出发，以维护国家集体利益。

海关对旅客行李物品的监管办法，在各个历史时期虽各有不同，但其监管活动的特点都是一致的，即旅客行李物品的监管情况复杂。从监管的对象看，由物及人，涉及到国外来宾、外交人员、旅游者、学者、商人、华侨、港澳同胞、台湾同胞、出国人员等，人员结构复杂；其所携带的行李物品品种繁多，且有国内外差价较大的商品。时间性强，对旅客行李物品的监管，需要在进出境时，当场决定放行或扣退。因此，海关对旅客行李物品的监管是一项集商品知识、现场查私、征税及涉外礼仪素养为一体的综合性较强的监管工作。

第一节 对轮船旅客行李物品的监管

一、川江轮船航运业的发展

1891年重庆开埠后,作为四川的商业中心,川江的水路运输成为了四川乃至西南地区与外界沟通的主要交通航运线。至1911年,尽管外国商轮和军舰屡屡冲破三峡险阻,试航川江,成功抵达重庆,但这些商轮、军舰并未带来可观的商业利益,并未促使川江航运的大变革,川江的客货运输仍主要依赖木船。

但随着外轮对川江航权的不断染指,重庆官商界要求维护川江航权,抵御外来侵航的呼声高涨,1908年,重庆官商界合办建立“川江行轮有限公司”,并于翌年将第一艘华人自营商轮“蜀亨”号投入营运。“蜀亨”号的开航成功,极大地鼓舞了重庆商界,纷纷投资航业,从而促使了辛亥革命后至“五·四”运动以前川江航运业的第一次大发展。其中,1914年是川江航运史上极为重要的一年。在这一年,川江轮船公司将新船“蜀亨”号投入营运;同期,1913年成立的“川路轮船公司”也将800马力、载重200吨、搭客200余人的“大川”号和“利川”号两艘轮船投入川江行驶。这样,川江之上,重庆与宜昌间,开始拥有了多航次的

客货轮船固定航班。中外商旅等纷纷附轮上下,以图便捷,以致进出重庆港的轮船艘次数和货物装载量也由1912年的25艘次和4900余吨猛增到1914年的90艘次和25447余吨。

二、重庆海关对船舶旅客行李物品的监管

重庆开埠以来,随着川江航运业的发展,进出重庆口岸的中外商旅逐年增加,重庆海关开始依照海关总税务司署的有关规定对船舶旅客及其行李物品实行监管。凡进出口重庆口岸的中外旅客及其携带的行李物品均应接受海关查验,办理有关手续后,方可通行。

1898年,清政府颁布《修改长江通商章程》。按该章程规定,有约各国的商船除可在重庆、宜昌、汉口、南京、镇江等八处往来贸易外,还可于上述八处搭乘旅客和上下旅客携带的行李;但行李内,不得夹带违禁物品,否则,将行李没收充公。

根据上项规定,各商船在驶入重庆港海关指泊界后,船上所有中外旅客的行李物品未经海关允许不得私自起卸。对船舶旅客行李物品的监管验放,由重庆海关查缉关员执行。查缉关

员 1927 年以前称杆子手,之后改称稽查员,属外班监察长管辖。经海关查缉员查验的旅客行李物品,在办理海关手续后,方准起岸。

1934 年 8 月,因全国范围内的走私贩私情况严重,国民政府财政部关务署参照新颁《海关缉私条例》规定,对原《船只进口呈验单照规则》进行了修改补充,以加强对船舶及旅客行李物品的管理。根据规定,船只进口时,船长得呈递舱口单,同时将船上所载各等舱客详细缮具名册一份,呈关查验。所有上等舱客,得在海关制定的行李报单上将所带行李逐一填明,呈关查核。下等舱客如带有应税物品,亦按照上等舱客办法,填具行李报单。若旅客所带行李系个人使用,又无完税物品,则只须向关员口头报明。所有旅客行李报单,均须于关员登船时,或在码头查验行李时填齐交关员。自此,重庆海关对船舶旅客行李物品的监管形成了较为明确的查验办法,即海关稽查员根据船长呈交的进出口岸的旅客及行李清单,或对全部行李包裹进行开包检查,或进行部分抽查,或只作口头查询。经查验,如发现违禁品,予以没收,如有应税物品,则按进口货物报关手续办理,完税后放行。

1938 年 10 月,武汉沦陷,一时间各沦陷区抢运出的战时物资、人员等云集沙市、宜昌两地,由水道抢运入川。1940 年,沙市、宜昌又相继沦陷,

重庆口岸与长江中下游各通商口岸的轮运交通完全中断,长航运输仅限于在宜昌三斗坪以上的长江上游地区进行。但截止 1941 年底,由水道抢运入川的兵工器材、民营工矿器材达 20 余万吨,轮船运送的政府物资不下 40 万吨,部队壮丁不下 200 万人,民营事业的物资及入川难民更不计其数。这一时期内,重庆海关及其分支关对抢运入川的物资和人员及其携带的行李物品均不拘于关章,免验免税放行,不予阻留。

但与此同时,为防止沦陷区敌货物品倾销内地,1941 年 4 月,重庆关万县分关发布通告,对轮船旅客随身携带的货物予以查验。规定凡轮船驶抵万县时,所有船上旅客携带的货物,无论有无完税凭证,均应在船等候海关关员检查,方许下船运走;倘不经关员在船检查,擅自私下者,即按国民政府 1934 年 6 月颁布的《海关缉私条例》分别处罚,决不宽贷。

1944 年 5 月,为加强对长江上游航行轮船及客货管理,重庆海关函令各轮船公司于长航轮舱内设置专门的行李舱,与货舱隔离,旅客行李必须送入行李舱内,以利海关实施监管、征收税费及预防船上员工私自偷运违禁物品。货舱与行李舱的隔离分设是抗战期间重庆海关在监管业务中所采取的一项新办法。

1945 年 8 月,抗战胜利,重庆与

长江中下游的轮运交通恢复。8月19日,民生轮船公司的“民联”号轮由沪驶抵重庆,成为自日寇投降后第一只由沪直驶来渝的轮船。重庆海关对旅客行李物品的监管办法这时有所变化,即轮船到达之前,由该轮船所属公司提前告知重庆海关监察课轮船抵达的时间和所停泊的趸船码头,届时,由监察课高级监察员率领所属的甲、乙两抄班稽查员乘关艇前往查验。登轮查验时,甲、乙两抄班予以分工,甲班先搜查轮机和货舱各部;乙班则在轮船公司囤船检查旅客行李,并查验旅客上船时由当地海关所签发的行李准单。若查验行李中发现应税未报之物

品或轮船上查获私货,则押解送关后,缮具缉私报告,呈请税务司核办。至于乘轮离渝的旅客,登轮前,则必须于轮船公司囤船上接受海关检查,由海关签发行行李准单,所办手续与进口相似。

此后,重庆海关对船舶行李物品的监管办法未再有大的变更,直到1949年11月重庆解放。

重庆解放以后,重庆港由于政治、经济因素的影响及川江航道的限制,未成为对外开放港口,进出境旅客的海关手续均由沿海各关办理。重庆海关没有对船舶旅客及其行李物品实行监管。

第二节 对航空旅客行李物品的监管

一、早期重庆航空业的发展

长期以来,重庆与外界的联系主要是依赖长江这条“黄金水路”,航空业在四川是一桩较新的事业。1915年四川省内曾筹备过早期的航空业,但未能引起官商各界的重视。直到1927年四川军阀刘湘被留法工程师吴蜀奇说服,四川的航空业才迈出了第一步,开始从国外引进飞机,修建重庆广阳坝机场。军事部门开始使用飞机。

但在商用飞机方面,重庆的民用航空业则起步较晚。1931年10月才

有上海中国航空公司(以下简称“中航公司”)开辟的汉口至重庆的客、邮营运航线。而此后,重庆的民用航空业发展较快。1933年6月,中航公司又开辟了重庆至成都航线,使沪蓉线全线开通。1935年4月,中航公司开通了重庆至昆明航线。次年3月,中航公司鉴于珊瑚坝机场地势低平,水涨即淹,又于九龙坡修筑机场。至此,重庆拥有广阳坝、珊瑚坝和九龙坡三个机场,重庆与全国各地的政治、经济联系因航空业的初具规模更加快捷紧密,但重庆民用航空业的真正大发展则是在

抗战时期实现的。

1938年1月,中国航空公司迁渝,欧亚航空公司(1943年3月1日改名为中央航空公司)也在渝设立航空站,两大航空公司的迁渝标志着重庆成为大后方最重要的航空中心。据统计,抗战时期重庆口岸所拥有的国内航线有渝嘉(乐山)、渝筑(贵阳)、渝西(西安)、渝蓉(成都)、渝昆(昆明)等14条航线;国际航线则拥有重庆—香港、重庆—河内、重庆—仰光、重庆—哈密—阿拉木图(原苏联境内)、重庆—昆明—腊戍—加尔各答以及重庆至加尔各答的著名“驼峰”运输航线等,构成了战时大后方与国际交往的空中交通生命线。除此之外,国民政府还加强了重庆的机场建设,先后又修建了白市驿、大中坝机场,供战时军用和民用。这样,战时重庆国内国际航线的开辟和机场的建设等方面取得了较大进展。

二、民国时期重庆海关对航空 旅客行李物品的监管

随着近代重庆民航业的发展,飞机作为一项快速便捷的交通工具,为一部分中外人士所接受。尤其是抗战期间,航空飞机克服了地理上的不利因素,成为联系国际交往、维持国际贸易的重要交通运输手段。而对于航空旅客行李物品的监管,重庆海关则根据海关总税务司署在不同时期中所制

订的章则规定进行管理。

1932年10月,海关总税务司署颁布《海关管理航空运输规则办法》,通令各关遵照执行。该办法共计有8条内容,其中规定,商用飞机开行及到达时间,得由航空运输机关预先通知海关,并提供海关查缉关员前往机场执行检查工作所需交通工具;商用飞机离港前或抵港后均须经海关检查,离港时由海关发给关单载明邮件及旅客行李件数;海关准许旅客携带一定行李,但行李内不得夹带违禁物品,行李经海关检查后方得携带或携去。而此项规则办法即是重庆海关对民航旅客及其行李物品实施监管的最早的管理办法。此项监管工作由重庆海关缉查课负责办理。

1941年,根据抗战时期的需要,重庆海关设立海关驻民航办事处,其下辖海关驻中国航空公司、驻欧亚航空公司办事处及机场检查处共3个部门,其中海关驻机场检查处设于珊瑚坝机场,涨水时移至九龙坡机场,负责对进出本口岸的民航旅客行李物品实施检查,其人员编制共6人,计有监察员1人,稽查员4人和1名女关员。为适应战时的特殊情况,重庆海关查验旅客行李物品的主要目的在于严防走私,查验的主要对象为违禁品及限制进出口物品。

抗战时期,重庆作为战时政治、经济、军事、文化、交通的中心。海关总税

务司署及重庆海关对进出重庆口岸的航机,旅客及其行李物品和航空货运的监管极为重视。1941年2月,重庆海关奉令起草《重庆海关在飞机场查验行李包裹及货运与搜查旅客办法》,经由总署核批,认为所拟办法妥切,遂改名为“海关查验航空运输客货办法”,通令各关一体遵照施行。该办法的实施,对重庆海关稽查人员在机场对民航旅客及行李物品的查验程序作了较为明确的规定:

(一)申报。进出口飞机抵达机场时,航空公司应于起卸货件、行李前,先将所备进口舱单呈交在场关员。海关稽查员凭此单与货件、行李逐一核对。

(二)检查进口行李。旅客行李卸完后,应即在关员监视下,搬移到海关驻机场检查处,旅客凭行李签条向关员申请查验行李。未经检查的行李不得移出场,违者以私运论处。

(三)检查出口行李。出口旅客应将所带行李携至海关驻机场检查处申请查验。经查验后的行李应即放存于海关指定处,于飞机起飞前由关员监视装机。

(四)进出口行李物品的征税。中外航空旅客的行李物品于检查后应按章征税放行。

(五)出口旅客应于飞机起飞前30分钟一律登机,接受海关关员的检查。进口旅客必要时也应接受关员搜

查。

此外,该办法还规定,航空公司的飞行人员及服务人员随机进出口岸时所携带的行李包件,也应按照海关对进出口旅客行李物品的有关监管规定办理,向海关申报并接受查验。

太平洋战争爆发后,同盟国飞机时有来华。为适应战时需要,国民政府颁布《外国航空器飞航国境统一办法》及《外国航空器飞航国境检查暂行办法》。1943年1月,重庆关令各课及分支卡所依照执行。凡外国航空器于我国境内降落时,除经国民政府临时特许免检者外,均应由海关对其入境许可证、航行日记、工作人员及搭乘旅客及所携带行李物品等施行检查;若发现搭乘旅客姓名、国籍或物品种类数量与申报不符,或无入境许可证,或载有违禁物品,海关可报请当地最高行政长官,予以扣留。

1944年1月,奉海关总税务司署令,重庆海关驻民航办事处更名为重庆海关驻民航机场支所,负责在机场对航空包裹及航空旅客行李物品的稽征事宜,该支所下辖包裹室及行李室,并兼管南区路汽车站海关检查所。其人员编制为10人,较1941年的驻民航办事处的稽征力量有所加强。

同年4月,重庆海关执行关务署拟订的《旅客携带自用物品免纳战时消费税办法》。该办法是重庆海关查验旅客携带的自用行李物品以来的第一

个免税验放专章,由重庆关驻民航机场支所首先施行。其所列免税物品的范围为:

(一)旅客携带的随身行李及旅途中所需备的零星物品,确系自用并非出售者,准予免税。

(二)旅客随身携带的零段衣料或少量旧有或用余的物品,其数量及价值与旅客身份相当,确属自用,并非卖品及非代人携带者,准予免税。

该办法出台之后,重庆海关对船舶旅客及汽车旅客的自用行李物品亦均照该办法,免征战时消费税,予以验放。

1945年4月,渝—筑(贵阳)—昆(昆明)航线恢复,贵阳即成为该航线的中继航站。奉重庆关税务司令,重庆海关贵阳支关将查验空运客货事务纳入工作活动之中,并根据有关文件制订了《重庆海关贵阳支关查验空运客货暂行办法》。此项办法规定:在班机起航前一天,海关派员到航空公司办事处查验出口旅客行李;验讫后,由公司将行李登载于“行李舱单”内,经关员签章,出口旅客行李存放入公司包裹房,由海关加封;次日,提出装运时,关员再按“行李舱单”核对出口行李包件无误后,随公司卡车押运至机场,并监视装机;而进口旅客行李,则先由海关派员核对进口行李清单,监视装卸、押运至公司包裹房封存,俟旅客提取时,再由海关查验;但进出口的旅客于

下机时或登机时,均得接受海关关员搜查,并检验其手提行李。

1945年8月之前战时消费税也已宣布取消。为此,重庆海关奉海关总税务司署令,对内地旅客行李物品的查验作出适当调整,力求改善并简化检查手续。根据指示,重庆海关将毒品、违禁品及限制运输品列为查验内地旅客行李时的主要查缉对象。正常情况下,根据内地旅客身份,或予以抽查或一律实行免查。遇有形迹可疑者,或得有走私情报时,再对此项旅客行李施行检查。

抗战胜利后,水陆空交通恢复畅通,国民政府还都南京。重庆失去战时的重要地位。1946年初,国民政府将昆明(巫家坝)、广州(白云)、上海(龙华)及天津列为国外入境机场,而战时曾发挥重要作用的重庆九龙坡客货机场则被划为国际航线有关机场和海关机场。而这时的重庆九龙坡机场已今非昔比,中国航空公司和中央航空运输公司仅在长江涨水期间或特殊情况下偶或使用。重庆海关对航空旅客及其行李物品监管的重点场所仍设置于珊瑚坝机场。遇有两公司使用九龙坡机场时,再由海关派员前往执行查验任务。

1946年3月,国民政府颁布《进出口贸易暂行办法》。根据该办法的有关规定,1947年4月,重庆海关奉令调整旅客行李物品的验收尺度。规定

旅客行李内所带应税物品总值不超过美金 500 元或其同等价值者,免领输入许可证;其来自香港、澳门的旅客则以港币 200 为限。

与此同时,海关税务司署还颁布了《取缔民航飞机夹带私货暂行办法》,以加强对航空工作人员的管理。重庆海关特令下辖的各支关卡所,重申对航空工作人员及其携带行李物品必须实行严格检查。

1948 年 2 月,重庆海关执行《海关在出入境机场查验旅客行李包裹及货物办法》。该办法首先载明,“所有国营及民营航空公司应向海关签具常年保结,担保税收,并保证不得有违章私运事情。”其次,对出入境飞机所载旅客行李的查验作了专款规定:

(一)进口飞机于抵达机场时,应于开始装卸货件行李之前,将所备的进口舱单一份,呈交在机场值班的海关关员,以便与装卸的货件行李逐一核对;另一份送交海关驻航空公司办事查核。进口舱单内应详载所装全部货件行李。机上员工不得搬运货件,违者以私运论处。

(二)进口旅客行李卸完后,应即在关员监视下搬移至驻机场的海关检查站,再由旅客凭“行李签条”向关员申请查验行李。未经海关查验放行的行李物品,概不得携带出机场,违者照章处罚。

(三)出口旅客将行李携至驻机场

的海关检查站,申请查验。凡经海关验讫的行李,应即存放于海关指定处所,至航机起飞之前,再由关员监视装机。

(四)旅客上下飞机除护照、防疫、移民等检查事宜由各主管寄关派员办理外,海关关员认为必要时,得施行检查,旅客不得拒绝。

(五)航空公司工作人员所携带的行李包件应与旅客的行李包件同样依照前项规定,申请查验。海关关员对于航机工作人员得随时施行检查,该航人员不得拒绝。

(六)在出入境飞机或旅客行李及身上搜获的违章漏税货件及物品,海关应依照缉私条例负责处理。

该办法所规定的各项具体监管措施,从对航空旅客及行李物品的监管方式看,与以前颁布的有关监管办法并无任何大的变改,但却加强了海关对航空公司及其工作人员的管理,对海关检查关员的权限,旅客应承担的义务,以及违章旅客所应受的处罚都作了更为明确的规定,这在以往的监管办法中是没有过的。而这时,重庆口岸尚有重庆至香港航线,每周有两个航班。

1949 年 5 月,重庆警备司令部为控制金银、现钞外流,于白市驿和珊瑚坝两机场设立航空站经济检查所,对进出重庆口岸的民航旅客实行检查,6 月,航客站经济检查所又更名为航空检查所。由此,重庆海关与航空检查

所多次发生职权纠葛,尽管重庆海关屡屡重申,航空货运及旅客行李物品的检查向由海关单独负责办理,地方军警机关只负治安检查责任,无参加或另行检查之必要,但除此之外,则只能听之任之。

1949年11月,重庆解放。重庆海关的机场旅检工作停止。

三、1980年以来重庆海关对民航 旅客携带的行李物品的监管

重庆海关1980年5月经国务院批准正式重新成立后,进出境的民航旅客遂成为重庆海关对进出境旅客实行监管的主要对象。1981年,成都首先辟设为航空口岸并于11月15日开通成都至香港的旅客包机航线。起初,蓉港包机的旅检工作由重庆海关下属的成都分关负责执行。1989年7月成都分关升格为副局级关,直属海关总署后,旅检工作由成都关独立执行。

随着改革开放的扩大和深入,重庆地区与外界经贸交往日益频繁。经国务院批准,1987年7月,重庆至香港间不定期旅客包机航线正式开航,每周一个航班。1989年3月开始,每周增加为2个航班。到1990年7月以后,除节日临时加班外,渝港包机每周的进出境的航班达到3个。进出境旅客的人数逐年增加,据统计,1991年仅由渝进出境的旅客即为25182人次,比1987年由成、渝两地进出境的

13593人次递增近一倍。

渝港通航以来,由于一直为旅客包机航线,因此,重庆海关没有在机场设立办事处。有包机航班时即由重庆海关旅检科派员到机场实施监管。海关实施监管的现场1990年2月以前在重庆白市驿机场,其后迁至新津落成的重庆江北机场。但由于受机场出入境联检厅的面积限制,参加进出境旅客检查的联检单位较多,布局拥挤,因此,长期以来,重庆海关在对进出境旅客及行李物品实施监管的方式上,一直未能施行“红绿通道”的验放制度。旅检工作现场只能因地制宜,利用申报台、检查台组成临时通道,发挥检查机的作用,实行以技术检查为主,结合人工检查的申报—机检—抽检—放行为一条龙的作业查检制度。

根据重庆海关的监管程序规定,出入境旅客在出入境前,必须将所携带的全部行李物品交海关查验。在交验前,旅客须先填写“旅客行李物品申报单”向海关申报。入境旅客如有分离运输行李,也必须在申报单内注明,并且在分离运输行李到达时,另填申报单报请海关查验。出入境旅客的行李属于自用、家用并且合理数量的,免领进出口许可证,免征关税和工商统一税放行。受规定数量限制的物品,如超出部分仍在自用、合理数量范围内的,海关对超出部分征收关税和工商统一税放行。而对于国家禁止或限制进出

境的物品,除特殊情况凭有关证明验放外,海关一律予以扣退或没收。

随着由渝进出境旅客人数的增加,进出境旅客的类型增多,所携带的行李物品更是品目繁多。据统计,由渝进出境的主要旅客类型有探亲旅客、出国人员、港澳同胞、台湾同胞及外籍人员五大类。其携带的物品大至摩托车、彩电等高档消费品,小至手表、化妆品等日用百货。对此,重庆海关均依照中华人民共和国海关总署颁布规定的有关管理办法,对上述进出境旅客及行李物品实行监管。

(一)探亲旅客

探亲旅客主要是指旅居国外的华侨、外籍华人,在我国定居的外国侨民和出国探亲的我国公民(习惯称“四种人”)。1987年7月,重庆海关旅检业务开办后,起初所执行的是1985年11月11日颁布实施的《海关对回国探亲华侨进出国境行李物品的管理规定》。该规定附有“回国探亲华侨带进免税物品限量表”,共分5类,对“合理数量”规定了明确的验放尺度。其中规定,回国探亲华侨(包括随行和外国籍配偶)一年内首次入境携带的行李物品,海关按《限量表》规定的品种、数量,给予免税优待。随行不满16岁的子女,免税放行“限量数”第一项物品及任选第五项物品中的一件。回国探亲华侨一年内第二次入境,海关免税放行“限量表”第一至第三项物品。而

回国探亲华侨携带入境的行李物品,超出“限量表”限量,除仍属自用范围,经海关核准予以征税进口的外,其余的应予退还。

1987年署行字第664号,海关总署对免税项目的品种进行调整,录像机列入免税项目。

(二)出国人员

出国工作人员包括我国驻外使领馆和其他驻外机构的工作人员、我国援外执行科学技术合作人员、劳务人员、留学生和实习生。临时出国人员包括出访的各类考察组和一般人民团体、代表团。

1987年7月渝港通航后,从重庆口岸进出境的人员逐年增加,特别是派往国外执行工程技术合同的劳务输出人员增长的比例较大,仅1988年人数已近4000人。

按1985年海关总署发布的《海关对我出国人员进出境行李物品的管理规定》(附有“出国人员带进免税物品限量表”),海关以出国时间的长短将出国人员划分为两类,一是“长期出国人员”,即是在国外工作、学习一年以上人员;二是“临时出国人员”,是指在国外工作、学习不满一年的人员。长期出国人员,按规定由海关发给《进口免税物品登记证》;进境时携带属于“限量表”第四、五项所列物品,由本人填报在《登记证》上,以便海关查验放行。该两项物品可以每年托带一次,每

项两种各一件进口。而经批准前往港、澳地区工作的人员携带进口的物品,也按上述办法处理,但不得托带进口。

1987年海关总署公布“关于对出国人员携带摄录机和激光唱机等物品的验放的通知”,扩大出国人员所携带进境物品品种。同年3月26日,海关总署又发布《关于对出国人员进境行李物品管理的补充规定》,加强对出国人员携带进境和在境内购买的重点管理物品的管理。根据规定,凡超出免税限量,但属于自用范围的海关可准予征税放行,但对征税物品数量进行控制,不能超过免税物品限量。即免税的第四、五项物品各一件,其征税放行也只限各一件。此外,出国人员携带外币在国内购买外汇商品(限量表中第四、五项物品和一般生活用品),应自入境之日起,6个月内一次向海关办清报关手续。

1988年11月,据海关总署的通知,为严格控制汽车、家用电器等高档消费品进口,适当照顾出国人员的需要,对出国人员携带进口的物品中,超过免税限量物品所列第四、五项的物品,海关不再准予征税放行。在每季度中,只能免税放行限量表第四、五项其中各一件。

1989年9月10日起,出国人员在外每满6个月(180天),可在限量表第四项中任选一件免税物品;不满6个月的临时出国人员,每年首次进

境任选一件征税。

(三)港澳同胞

港澳同胞是指居住在香港和澳门地区的中国同胞。

1987年7月来渝包机开航以来,港澳旅客占出入境旅客的相当比重。他们来重庆大多是探亲访友、观光旅游或考察投资环境,进出十分频繁。而重庆海关对进出境的港澳同胞及行李物品的验放起初是依照1979年7月10日起实施的《海关对来往香港或澳门旅客行李物品的管理规定》执行的。即按照规定,港澳旅客每年回乡探亲只能征税带进手表、收音机、电视机、收录机、照相机、电风扇、自行车、缝纫机八种重点物品中的一件;对打字机、手风琴及其他未列名的重点管理物品,海关也不放宽进口,并对一般生活用品也都作了一定限制。

1987年,为照顾广大港澳同胞的需要,根据海关总署通知,重庆海关适当放宽征税重点物品范围,摩托车、电冰箱、洗衣机、组合音响、微型计算机每年可征税放行其中一件。

1988年9月,按海关总署指示,重庆海关对港澳同胞带进的重点物品品种予以适当扩大,严格控制征税物品。

(四)台湾同胞

成、渝两地是赴台人员较多的大城市。自1987年11月,台湾当局部分放宽回大陆探亲访友政策以来,部

分台胞经香港乘包机直来渝探亲访友,逐渐形成台胞探亲旅游热潮。对进出境的台胞及其行李物品的验放,重庆海关均按海关总署制定的有关政策法规执行。

1982年7月,海关总署制定了《海关对台湾同胞及在大陆亲属进出境行李物品验放的暂行规定》,根据规定,现住台湾与由台湾到国外定居、留学或台湾当局派驻国外的台胞来探亲、参观、旅游和在大陆的台湾同胞亲属到香港、澳门或国外探亲,海关在验放时,凭边防检查站签发的“台湾同胞证明书”和县以上公安机关的证明决定其进出境携带行李物品的征免。重点物品,海关征免放行各一件;非重点物品的进出则较宽;对经批准回大陆定居的台湾同胞,海关凭中央或各省、市、自治区对台办公室的证明,对其携带或托运进境的行李和安家物品,在自用范围内,予以免税放行。

1983年,海关总署对台湾同胞回大陆探亲访友行李物品的验放规定予以修改。台胞带进的电视机、收录机等五种重点管理物品由任选其中各一件改为任选其中三种各一件免税,其余两种各一件准许征税进境。

1984年11月,实行新的《海关对台湾同胞进出境行李物品的管理规定》,该规定是在原规定基础上修改而成的。与前规定相比,很大程度上放宽了台湾同胞入境携带物品的免征范

围,其中电视机、收录音机、照相机、电冰箱、洗衣机可任选其中三件免税,其余二件征税;如年度内再次入境的从第二次起改为任选其中一件免税,其余四件征税。

1987年海关总署公布新的《台湾同胞带进免税物品限量表》,其各类物品与《出国人员带进免税物品限量表》的物品相同。台湾同胞在每公历年度内首次进境携带的行李物品,海关按《限量表》规定的品种、数量,给予免税优待。一年内多次进境的台湾同胞,自第二次进境起,海关只免税放行“限量表”第一至三项物品。台胞带进的行李物品,超出“限量表”限量,仍属自用范围内的经海关核准后,准予征税进境,超出自用范围的,予以退还。

1988年11月,海关将原首次回大陆探亲可免税验放的重点物品三大件,改为一件,视同四种人。

(五)外籍人员

据调查统计,由渝出进境的外籍人员主要包括来渝旅游的外国短期旅客和来渝工作的外国专家。对外国旅游者的入境行李物品,海关一律按短期旅客的规定办理验放手续,携带进境的重点管理物品,必须由旅游者在“申报单”上填报清楚。海关查验人员可采取口询或抽查方法登记放行。对于经海关登记的重点管理物品,旅游者必须于离境时复带出境,不准留在国内。对于来华进行友好活动的旅游

团体,行李简单、情况正常的,海关则采取按组收齐“申报单”,有重点地进行抽查。对来渝工作的外国专家入境时携带、托运的行李物品及有关资料、仪器等在自用合理数量范围内,海关凭有关证明书,准予免税进口。耐用消费品,在其聘期内可以免税进口每种一件。此外,来渝工作的外国专家在工作期间临时进出境携带的行李物品,海关则按短期旅客的规定,予以从宽验放。

重庆海关机场旅检人员除按规定对前述五类进出境旅客及携带行李物品实行监管外,还对渝港包机及其工作人员进行监管。在包机出境前或入境后,由包机所有人向海关旅检科机

场工作人员申报机型、机号、国别、机组人员名单、航线、旅客人数、行李数量、货物数量。海关审核后在申报单上加盖结关放行章。同时,海关旅检科工作人员还采取重点抽查和突击检查相结合的方法,加强对包机客货舱及其行李物品等的监管。对进出境的机组人员及携带的个人物品,海关按规定办理验放手续。

自1987年渝港包机通航以来,为方便来渝投资办厂、经商的中外旅客,对旅客携带的小批量货物、货样,重庆海关旅检科机场人员在加强内部协调的基础上,简化手续,实行现场通关,加快了验放速度,确保了生产、科研和商贸的急需。

第三节 对驻华外交人员进出境携带物品的管理

重庆,作为一个内陆历史文化名城,长期以来,出入重庆口岸的外国驻华外交人员络绎不绝。重庆海关的监管业务也因此涉及到对驻华外交人员进出境携带物品的管理。而长久以来,海关对驻华外交人员进出境所携带的自用物品和公务用品的管理,则都是根据国际惯例,或根据中国已加入的有关国际公约和中国与有关国家签订的条约、协议办理的,重庆海关也自不例外。

一、重庆海关早期的有关管理规定

1890年英国取得了重庆开埠的条约权利,同时也获得了在渝建立领事馆的法律依据。同年,英国驻重庆领事馆建立。1896年,法国、日本、美国在重庆设立了领事馆。1904年设立德国驻渝领事馆。根据条约,其使领馆公务人员则均享有驻华外交人员的各项优惠待遇。

重庆海关设立之初,即遵照1858年进口税则的有关规定,对洋人日常

衣、食、住、生活所需的外国烟草、酒、香水、石碱、家具、食物等均予免税进口。而“洋人”的范围则包括外交使团人员、商人、公务人员及其家属等，他们的行李物品只要是非卖品，均予免税放行。无形中，扩大了外交使团人员及享受免税优待的范围，将所有“洋人”等同于外交使团人员对待。而这一被偷换了的观念晚清民初却一直被沿用。

1901年，重庆海关根据“重庆宜昌来往船只试办章程”的有关规定，要求外国官员、商人、教士雇用或搭乘华船往来宜昌重庆时，必须由承运船主事前向海关报明，请领雇船执照及行李护照。沿途经过唐家沱、平善坝两地时，得由海关验卡查验。

1902年，重庆海关奉海关总税务司署令，对洋人的行李物品免税范围予以限制，规定凡居住中国境内的洋人，携带日用衣物、书画、家具出入境，属非卖品的予以免税；烟草、酒等则按章纳税。

二、重庆海关在抗战时期和40年代的有关管理规定

国民政府迁都重庆，来华的盟国外交人员及盟军人员一时云集陪都，频繁进出重庆口岸。对此，重庆海关奉总税务司署令，令驻民航机场检查关员，对抗战期间来华的外交官员及携带的行李物品一律仍按国际惯例，

免于查验和征税；另外，对由印度加尔各答飞渝的盟军军事人员及所携带的行李物品也予以便利，免检免税放行；同时，对外籍旅客中的来华或离华的知名人士及政府高级官员，海关对其所携带的行李物品也予以相当优待，仅予抽查或准免检，除此之外，对来渝的普通外籍旅客所带的行李物品海关则照常实施检查、征税或免税放行。

1947年8月，重庆海关对上述战时旅检政策作出调整。规定，除派驻我国的外交官，仍照国际惯例，享受免验免税的优待；以及来华的领馆人员，在能明确证明身份时，仍暂按惯例予以免验外，其他所有人员均不得享有免验之便利。自此，海关对驻华外交人员携带行李物品的管理开始向国际准则靠拢。

同年10月，经参照英、美、苏三国的做法，海关总税务司署宣布，外国驻华领事不属外交人员，以后，对于外国驻华总领事、领事及领馆人员，于到任入境或任满离华时所带的行李物品，除条约特有规定外，海关自可予以检查，但在执行上不宜过分严格。而各国派驻我国的外交官，仍照国际惯例免验免税。10月13日起，重庆海关遵照施行。

1949年9月，重庆海关根据海关总税务署指示，规定各国在渝驻华使领馆及其外交人员因公用或自用进口的物品输入时，得向重庆海关请领“输

入许可证”；领证之前，得呈交申请书，注明输入物品的用途。

三、新重庆海关的有关管理规定

1984年8月，经中美双方商定，美国于成都市正式设立总领事馆。对领事馆及其工作人员进出境的公私用物品的监管，即由重庆海关下属的成都分关开始执行。1989年7月以后，由成都海关自行负责办理。

根据维也纳领事关系公约，我国对驻华领馆人员分别给予领事官和公务人员的待遇。对具有领事官衔的人员及其配偶，我国均发给领事官证，给予领事官待遇，其出入境随身携带的物品，海关予以免验免税放行。对不具有领事官衔的人员及其配偶，我国给予公务人员签证，按公务人员对待，其出入境随身携带的物品，海关按短期外国旅客出入境的有关规定办理。

对于出入境的外国驻华使馆人员，海关凭其所持护照上的我国外交

签证或我国外交部颁发的外交官证确定其身份，对外交代表进出境时有随身携带的或者附于同一运输工具上的私人行李物品，海关根据其口头申报，予以免验放行。

而外国驻华的使领馆运进运出的公务用品（包括家具、陈设品、办公用品、招待用品和车辆等），以及领事馆或外交代表以托运、邮寄方式运进运出的自用物品（包括家具、家用电器和车辆等），运进的在到达口岸后，运出的在发运前，得由使领馆填具《外国使领馆公私用物品进出境申报单》一式三份，送交海关办理报关手续。经海关审核后，予以放行。

1989年7月，成都海关升格为副厅局级机构，直属海关总署管理后，对美国驻成都领事馆及其工作人员进出境公私物品的监管业务由成都海关自行负责办理。目前，重庆海关无对驻华领使馆及其工作人员进出境公私物品监管的业务。

第四章 邮递物品监管

海关对邮递物品监管的对象主要包括出入境邮袋、个人包裹、小包邮件等。入境邮递物品运抵口岸时,邮局将有关收发邮件路单送经海关核签后,方可提运;包裹及邮件(统称邮包)经海关检查后,方可发给收件人。邮寄邮包时,同样须经海关检查,并监管封发邮袋。

各个时期,海关对出入境邮包的查验的原则不同。晚清时期,以征税为

目的。民国以后,为防止走私漏税,海关对邮包规定了各种限制和起征点。新中国成立后,海关对邮包的监管又以“自用合理数量”为原则。但每个时期,海关均按申报、查验、征税、放行的程序对邮包实施监管。

对邮递物品的监管,情况较为复杂,原因在于邮递物品品种繁多,且有内外差价较大的商品,并且监管对象由物及人,涉及广大中外人士。

第一节 海关与邮政

根据中英《天津条约》的有关规定,清政府负有保护各国驻京公使馆信使往返安全的责任。后因办理不便,乃由总理衙门飭令驿站代寄,京津间雇专差送达。但每年12月至次年2月,天津海口封冻,北京公使馆的邮件须改由镇江寄发。用马差往来北京镇

江途中,历时既久,道路多险,办理又不完善。于是,1866年,总理衙门命海关总税务司兼办外国邮件的寄递。海关总税务司署因此添设邮务办事处,以方便驻京各公使馆及海关的邮件递运。1867年3月,海关总税务司赫德命令天津海关税务司,按照总税务司

署的邮政通告,首先办理京津沪间和以天津为中心站沟通国外的邮路作为海关试办邮政的开端。至此,我国邮政进入海关试办时期。各地海关所设的邮务办事处均仿照欧洲各国邮政,办理邮递业务,由海关税务司管理。

1891年重庆海关开关之时,海关试办邮政已历时十余载。重庆海关乃仿照各地海关之成例,在海关内设寄信局,收寄华洋公众信件及包裹。寄信局由海关税务司兼管,形成重庆邮政机构的前身。

海关试办邮政之后,因未正式奏准,又无确定章程遵循,外人便以此为借口,纷纷自设邮局于通商各埠。为此,总理衙门迭据曾国荃、刘坤一、李鸿章、张之洞等请求正式设立邮政局的呼吁,往返咨商,于1896年议定推广海关邮递,与各国联邮。同年3月20日,海关总税务司赫德拟定邮政章程入奏,清光绪皇帝批“依议”,批准成立大清邮政,正式开办国家邮政,任命海关总税务司赫德为“总邮政司”,其下设“邮政总办”,由海关中的法籍税务司帛黎担任。自此,我国邮政进入了海关兼办时期。

同年4月30日,总税务司赫德颁布通令,抄发邮政开办章程,明确规定,“各新关已设之寄信局,现拟改为邮政局”,“通商各口邮政局仍归海关税务司等管理,照他项关务会同监督商办”。根据该项章程,重庆海关寄信

局随之改为邮政局。与此同时,北京邮政总办按通商口岸标准,将全国邮政区域划分为35个邮界(每一邮界设一邮政总局统辖),5个副邮界(每一副邮界设一副总局)。依此,重庆被划为邮界,邮政总局;成都为副邮界、副总局,邮政总局设邮政司一人,副总局置副邮政司一人,其下设司帐、巡查、供事等若干人。

1897年2月,重庆成立重庆大清邮政局,称为“大清邮政官局”,仍由重庆海关派员兼办。重庆大清邮政局这时所开办的邮递业务有函件、明信片、书籍、货样等项,并实施新的邮件资费办法,邮资分为岸资、内资、外资三业。岸资规定平信每重 $1/4$ 英两收银元2分;明信片每张银元1分;新闻纸华文每张银元1分,洋文加倍;贸易契约、刊物、书籍每重两英两收银元2分。不久,大清邮政局开办了宜昌、重庆间陆路邮件递送的定期业务,每周由重庆运出邮件一次。

1899年5月,重庆大清邮政局正式开办了包裹业务。翌年2月,海关总税务司兼总邮政司的赫德又签发通令,规定“海关委员为当然邮政局长,管辖在其海关区域内的所有邮局”,并任命海关委员施约思为重庆邮局局长,纽满为助理邮务官,下设邮务员1人,职员2人,信差3人,邮差23人和杂役1人。至此,重庆邮政局有了较为健全的人事组织机构。过去一直由

海关税务司兼管邮政,关务与邮务统会办理的局面有所改变。

1902年,重庆至宜昌邮件重件开始用小邮划运输,每周两班。同时,重庆至万县的步班邮路组建完毕,并相继开通了重庆经顺庆至保宁及重庆经叙州、嘉定(乐山)至成都的水上邮路和重庆经永川、简阳至成都以及经叙州、昭通至东川和贵阳经遵义至重庆的步班邮路。邮务机构也随之急增,截止1909年底,重庆邮政总局下辖总局10处,代办所66处,。邮政业务也相应扩大,1910年寄送轻量邮件850万件,包裹9.3万件,共重28.4万公斤。邮递速度大大加快,重庆成都间信件平均3天半送到;重庆汉口间12日送达;重庆与云南府15日送抵。从而形成了以重庆为中心,沟通内地和

外界,邮务频繁,邮务组织机构相对完备的近代重庆邮政业。

1910年5月,全国按行政区域划分邮区,计分有邮界14个,副邮界36个。成都改为邮界、邮政总局。重庆改为副邮界,副总局,下辖总分局18处,代办所74处。

但随着洋关制度在内地的确立和海关邮政深入内地,排挤民信局,触犯了各地方官绅的利益。1906年清政府设立邮传部,力求邮政从海关分出,转归邮传部直接管辖。但海关总税务司兼总邮政司赫德及邮政总办帛黎坚决予以反对。直到1911年5月,经商议,清政府在保证不改变已定海关邮政制度的前提下,邮政正式脱离海关划归邮传部管辖。至此,重庆邮政与重庆海关也随之分设,独专各职。

第二节 对邮递物品的监管

重庆海关自1891年3月1日正式开关后,设立了海关寄信局,由当时重庆海关的首任税务司好博逊兼管,飭派总扦子手经理,收寄华洋信件及包裹。凡海关公私邮件,只要邮件上盖有“海关邮件”的印字即可寄递。普通百姓寄递邮件则须照章付资,方能递送。这一时期,因正值海关试办邮政时期,海关对邮件的管理既无章程又无定例,因此,重庆海关建关初期疏于对

邮递物品的监管。

1896年后海关兼办邮政,由总税务司赫德颁布了一系列海关兼办邮政的章程及办法。重庆海关自1897年2月重庆设立邮政局起,即开始对重庆口岸进出的邮递物品实行监管。重庆海关监管的邮递物品包括国际邮包和国内邮包(指通商口岸和内地),但主要是国内邮包。从重庆海关开办邮政到将邮政局移交清政府邮传部期间,

邮局人员虽属海关编制,但无权对过往邮局的邮包实行海关监管,对邮包的查验、征税由重庆海关总务课下属的验货员等执行。

一、对邮袋的监管

邮袋是盛装邮件的容器,各时期海关对邮袋的监管方法基本相同。邮袋进出口岸时,海关即根据邮局的申报,在装卸、转运和重封环节,进行监管。

进口邮袋从运输工具起卸时,邮局应将收发邮件路单送交海关核签后,方可提运。邮袋运抵邮局后,海关派员前往核凭有关收发邮件路单,查点邮袋并监视拆袋,对所装邮包根据清单进行核对。

出口邮袋同样由海关监视封袋,对所装的邮包按清单进行核对,如发现有未经海关放行的出口邮包,应予扣留,补办报验手续。

海关监视邮袋的开拆和重封,主要是检查邮袋内所装邮包与所附清单是否相符;进口邮包有无溢短和残破,有无违禁物品;出口邮包有无漏检、漏装或错装。发现破损、短少的,由邮局记录,并由双方签字留存备查。

二、对邮包的监管

1. 重庆海关早期对邮包的监管:

重庆海关早期对邮包的收寄实施监管的具体办法均是按照海关总税务

司署的有关通令及转发的章程、管理办法办理。当有包裹由国外或通商口岸或内地寄达重庆,收件人收到邮局所发领件通知单,到邮局领取包裹时,须先向海关报明该包裹内所装物品及价值,并由收件人本人当面将邮包打开,经海关验货员查验无误后,再办理有关完税手续,最后由海关发给放行单。寄发包裹时,寄件人同样必须先向海关报明包裹的内容和价值,海关查验征税后发给放行单。邮局凭海关的放行单办理邮包的收寄手续。

1903年,奉总税务司通令,重庆海关规定,邮局在投递或寄发邮包前,填写一份包裹报单送海关审核。该报单内详细记载该批邮件中各个包裹内的物品品种、价值、收寄件人住址、包裹编号等内容。海关验货员根据该报单内所提供的情况,将应开包查验和征税的包裹在清单上作出记号,再由邮局将该包裹送往海关。海关经查验并在报单上确定包裹税额后退交邮局。尔后,邮局凭单向包裹所有人收清税款,方予投递。但在海关兼办邮政时期,海关对邮递物品监管制度及办法并不十分完善,也并未十分严格地按上述监管办法对进出重庆口岸的邮包实行有效的监管。

1912年5月,邮政与海关分设后,重庆海关奉总税务司令,于总务课内设立邮包股,专门执行对进出口邮递物品的监管任务。而与此同时,长江

轮船航运有了进一步发展,1916年,重庆海关发布告示,规定,凡领有在内港行驶关牌的华轮,均应代运邮政信袋,分交路经各邮政局,洋商雇用的华轮也不得概免;并还规定,上述两种船只不得私带邮件,否则,缴销入港关牌,以加强对轮运邮件的管理。

1919年,重庆邮政局购太平门邮政巷西式楼房一座作为局房。1922年又购置太平门邮局巷83号地基一块,用以建筑邮政大厦。这样,重庆邮政局与地处太平门的海关几乎是紧连相衔,海关对邮包的监管更为近便。1923年4月,四川邮区划为西川、东川两邮区,东川邮区设管理局于太平门顺城街专门管理重庆邮政事务。重庆邮政机构的设置及其职能更趋合理、严密。1930年,东川邮政管理局接交通部邮政总局指令,要求重庆邮政局依照上海邮政局的成例,对进出口岸的包裹,必须实行较为严格的寄递制度,即邮局投递包裹之前,必须经海关查验或征税后,标明印记,否则,不能投递。重庆海关对进出口岸的邮包的监管开始趋于严格。

2. 三四十年代重庆海关对邮包的监管:

本世纪30年代初,重庆与汉口、成都、昆明和上海等全国大城市通航、重庆与全国的政治、经济联系更为便捷。重庆邮政局随之开办有关航空邮政业务。1932年10月,重庆海关根据

海关总税务司署制订的《航空邮运规则办法》的有关规定,对于进出重庆口岸的航空邮包概照水运陆运邮包的管理办法实行监管,并征收税费。

日本侵占我国东三省后,华北地区走私之风日益猖獗,30年代中期影响到内地。据重庆海关调查,1936年内地市场已为“各种外产贱价洋货充斥”,由华北运川邮袋这时数量猛增,走私贸易开始利用邮包将走私物品输入四川内地。鉴于上述情况,重庆海关即与重庆邮政局议定,凡由走私最为严重的华北地区寄递来重庆口岸再转寄四川内地的转口邮包,均由海关查验。查获的走私物品一律没收充公。重庆海关对邮包的监管自此开始把查私列为主要活动之一。

1938年10月,武汉失守,长江航运日渐困难。重庆的进出口货物的转运不得不仰仗公路运输与航空运输。而公路运输沿途关卡林立,对商品的检验手续繁杂。于是,当地商民纷纷利用邮包为商货运输的工具。邮包业务迅速扩大。为防止利用邮包寄递违禁物品,加强对邮包的管理,根据总税务司署的有关指令,重庆海关采取了相应的监管办法。1938年,重庆海关开始派员常驻重庆邮局及民航机场,分别办理进出本口岸的国内外邮包以及航空包裹的查验征税事宜。不久,重庆海关驻邮局办公处正式成立。1939年4月,重庆海关又令江津、合江、松

坎等分卡派员赴当地各邮局查验往来包裹。同年12月,重庆关派员常驻成都邮局及机场,对邮包和航空包裹进行查验征税,但查验的范围以国际及往来沦陷区的邮包为限。

1940年8月,重庆海关税务司函令东川邮政管理局,该局邮车在重庆至贵阳段间运送邮包,离渝前,得在重庆海关海棠溪分卡办理报关手续。报关时,邮车须将车号、邮件交卸地、邮件袋数、重量等分别填入“汽车货物清单”,并注明邮包所装主要货品的名称。海关沿途关卡凭单验放。

1941年2月,重庆海关拟呈的《海关在飞机场查验行李包裹及货运与搜查旅客办法》经海关总税务司署核定改名为《海关查验航空运输客货办法》,予以施行。其中规定了航空进出口包裹的验放程序。即出口包裹应首先向驻航空公司的海关检查处报关,申请查验,待完结一切海关手续后,再装入航空公司制备的布袋内,由海关关员用“自动印铃”封固,移送至航空公司;若出口包裹于海关验放之后,不须立即运往飞机场,则应暂存于航空公司的库房内,库房由海关与航空公司双方加锁共同管理。而进口包裹则在进口时经海关关员与飞机进口舱单核对无误后,装入航空公司制备的布袋内,由关员用“自动印铃”封固后,移送航空公司,尔后,由物主或收件人前来海关驻航空公司检查处报

关,听候查验,海关照章分别征免放行。

同年3月,重庆海关又根据“海关管理邮包邮件办法”,制订颁布了《重庆关管理邮包征税办法》,对邮包的报关手续,应纳税项、免税限度、验关手续、纳税手续等作了较为详尽规定,形成了重庆关自建关以来自行制发的第一个邮包管理专章。其具体内容分列如下:

(1) 邮包的报关手续

根据规定,凡在重庆市区内各邮局寄发或投递邮包,一律得首先报明海关,否则,不能寄递。而邮包的收包人或寄包人,在领取及寄发邮包时,须将包内物品名称、数量、品质、价值及寄发地点等项目向海关详细报关,由海关按照所报情形,决定检验或征免税项。对有违犯关章寄递的邮包,海关即按照普通货物违犯关章办法予以充公或处罚。

(2) 邮包应纳的税项

按规定,凡自外洋进口的洋货邮包,须向海关缴纳进口税及其他应征税项;凡出口寄往外洋的土货邮包,则须完清出口税及其他应纳税项;而自重庆寄往另一通商口岸或内地或由其他通商口岸或内地寄到重庆的土货邮包,仅须付纳转口税。

(3) 邮包的免税限度

凡寄往国外应纳税款不足国币0.75元的邮包和寄往国内应纳税款

不足国币 0.45 元邮包以及由国外进口应纳税款不足金单位 1 元的邮包,概免征税。

(4) 夹带违禁品、禁止品及限制运输品的邮包

对寄往国外及由外洋进口的邮包或在国内各地寄递的邮包,如查有夹带违禁品及限制运输品,海关照违禁品及禁止或限制运输品进口及运输办法办理。

(5) 验关手续

由外洋进口声明在重庆提取的邮包,以及由国内各地进口或由重庆寄往外洋或其他国内口岸的邮包,其验关手续,得由海关会同收包人或其代理人按照普通办法在邮包处拆包检验,以凭核定邮包价值。而由外洋进口指寄内地的邮包,其验关手续由海关会同邮局负责人员,在邮包处拆包检验,检验完毕仍由海关及邮局人员共同签印加封,然后由邮局寄往内地。但由内地经由重庆寄往外洋的邮包,其验关手续必须由寄包人委托代理人在重庆办理报关事务或邮局代办。

(6) 纳税手续

所有邮包应纳的海关税项,应在重庆海关派驻邮局办公处内缴纳。而由外洋指寄内地或内地指寄外洋的邮包,得由邮务当局特准内地邮局按照海关核计的税款数目代为征收。

(7) 对残坏及退还寄件人的邮包的处理

对因故退还寄件人或于寄递途中内容完全残坏的邮包,海关准予免税进出口。

《重庆关管理邮包征税办法》实施后,重庆海关对邮包的查验、征税及递送、交接等均形成了一套较为完善和严格的监管程序。

1941 年,日军占领香港、缅甸,西药进口变得困难起来。中国邮政总局经与印度邮政局商定,印度邮政局同意自 1941 年 8 月 1 日早上起向我国后方各地寄发或转寄装有少量药品的航空挂号信。为此,同年 8 月 17 日,重庆海关税务司训令本关各课及各分卡,凡由加尔各答寄来重庆转发各未设海关地区的此类药品信函,均由东川邮政管理局交重庆关派驻包裹处关员会同该局职员开拆查验,核算应征税款,然后由送达地邮局代向收件人征收税款。

同年 11 月,重庆海关奉总署令,对由外洋或沦陷区邮寄来渝的礼品或禁止进口物品。其价值不满 5 个金单位(合 10 美元),系自用非卖品,经重庆海关核明后,准予免领进口特许证,征税验放。

1942 年 4 月,战时消费税开征后,重庆海关对邮包的征税查私进一步加强。6 月,重庆关接浙江缉私分处情报,称上海奸商为达到走私漏税目的,勾结上海、金华两地的高级邮务员,由上海利用邮包寄递私货至金华

再转寄重庆,因金华海关查缉严密,又改由福建厦门封寄进口再转寄重庆。重庆关税务司即令邮包税处,对由金华或厦门转寄来渝的邮包,予以严密缉查。

1943年2月,重庆海关向总税务司署呈报重庆关邮包税处管制国内外邮包办法,实施情况。其管制邮包的具体办法及验证手续,按邮包寄递往来的不同区域分四类办理:

(1)自由区与外洋(包括澳门、广州湾)来往的邮包

凡外洋来往的包裹,除在重庆口岸投递的由收件人或寄件人于包裹进口或出口时向海关办理手续外,其由重庆转递者,不论来自何处或运往何地(惟成都转递者除外),均于过往重庆时,由邮局送来海关,会同拆包查验。如为免税物品,海关即于包裹封面上加盖讫章,并于详情单上加盖免税章及关印后,退还邮局,再转寄目的地;如为应税物品,海关即依照详情单上申报的价值或另由海关估价,按进出口税率计算税额,分别签发进出口税单,并将税额登记在专册上。税单的第一联及详情单在盖关印和完税章后,即连同包裹退回邮局。邮局凭该税单向内地的收件人或寄件人代收应征的税款。

(2)沦陷区与内地已设关卡地方往来之邮包

沦陷区与内地已设关卡地方往来

之邮包,无论其为进口、出口,凡由重庆转口时,经邮局人员认为可疑而须查验者,则送海关拆验。否则,迳转目的地海关,于查验后,即按其数量、价值照章分别征免战时消费税。而对包裹内应税或免税物品的查验及征免税手续则与前项手续相同。

(3)自由区互寄之邮包

自由区互寄之包裹,不论其是否已经海关查验,在重庆转口时,均不查验,由邮局迳转目的地。

(4)进出重庆口岸的外洋及国内邮包

进口包裹:外洋及国内包裹寄达后,邮局即将详情单送交收件人。收件人凭单向邮局领取包裹时,邮局即将该包检送海关,由收件人拆包呈验。海关按其数量、品质、价值决定征免税项。出口包裹:出口包裹无论递交国内或国外,必须先填具详情单,连同包裹呈送海关查验。关员验讫后,在包裹封面上加盖验讫章,并按其数量、品质、价值照章分别征免。

1943年6月,重庆海关贵阳分卡会同贵州邮政管理局制订颁布的《验证小包邮件贵阳暂行办法》,将小包邮件划分为超过1公斤和1公斤以下两种,分别办理收寄手续。按规定,凡在贵阳交寄超过1公斤的小包邮件,须先经由重庆海关贵阳分卡驻邮局关员在小包邮件封皮及相关详情单上加盖“重庆关区贵阳分卡邮包征税处验讫”

字样的圆形戳记后,邮局始予收寄。在贵阳交寄 1 公斤以下的小包邮件,可免于逐件交验,但若邮件可疑,得由邮局送交海关查验处或由海关指明抽查。而对在转运途中经过贵阳的转口小包邮件,海关概予免验。该办法的出台施行,是抗战时期重庆关所辖支关与当地邮政管理局共同制订实施的唯一一个邮递物品验证管理办法,具有一定影响。

但由于海关在执行邮包监管的有关规则中规定,对在自由区互寄的转口包裹,海关不予查验,以致转口邮包为一些商人所利用,将应税货物由未设海关关卡的甲地(如湖南津市)邮寄至未设关卡的乙地(如重庆化龙桥),然后,再转运至设关地(如重庆)销售,偷逃税费。

鉴于上述情况,重庆海关抄发的《非常时期查验转口出包暂行办法》,令下属的各分支关卡遵照实施,以防止利用国内转口邮包私运敌货及禁止进出口物品或违禁品,根据规定,在邮局寄发转口出包,必须经海关或受海关委托的机关查验放行后,邮局方得寄递。而在邮局领取转口邮包,也同样必须报明海关查验后,收件人方能提取。

1944 年 5 月,重庆海关加强对未设海关地方邮局收寄的转口邮包的缉征管理。在关区所辖的各分支卡内先后增设了 16 个驻邮局支所,计有重庆

海关驻邮局支所,以及一品场、青木关、涪陵、江津、泸县、合川、南充、内江、遵义、贵阳等支关驻邮局支所,和成都分关及其下辖的乐山、雅安、灌县、广元分所。同月,重庆海关驻邮局支所开始对转口邮包实行验征。据海关统计,重庆邮局的转口邮包数量平均每天为 295 件,其中已经原寄发地海关卡所验征的占 52%,须由重庆关驻邮局支所查验的平均每日为 140 余件。海关对转口邮包的验征手续为:重庆邮局于每日拆邮袋之后,即将所有转口包裹提置一定地点,同时将相关的包裹详情单按已查验及示查验两种分别清理计数,然后交由海关驻邮局支所查验。海关驻邮局支所于检收记数后,便至放包地点查对该项详情单是否与相关包裹总数符合,并察测包裹的大致内容。对已经原寄发地海关验征或应由到达地海关查验而无可疑之处的转口包裹,海关驻邮局支所首先签注盖戳,交还邮局。然后,海关驻邮局支所对其余的包裹详情单进行审查,并按“应税”、“可疑”、“填报不清”或“未填报内容”等项抽选拆验包裹,其拆包量约占全部包裹的 6.5%,拆验后的包裹,由关、邮双方在包裹骑缝处分别加盖“经海关会同邮政人员拆验”或“经邮局移交由海关拆验重封”的戳记,然后交邮局装袋转运。

对转口邮包实行验证后,海关打击利用转口邮包进行私货寄运的查私

活动取得明显成效。据重庆海关统计,1944年5~9月间,重庆关驻邮局支所共缉私货案件49起,总值达国币3815666元,其中偷运应税货物案6件,禁止自由转运货物案23件及违禁物品案1件。同时,重庆海关所征邮包税款也大幅度上升,仅5月~9月就征收邮包税国币1836441元。

1944年7月,重庆海关遵照海关总税务司署的指令,执行《邮包统一检查实施细则》,根据规定,军事委员会特检处所属邮电检查所,财政部下属的缉私处及其他有关机关依法参加由海关所主持的邮包统一检查,除此之外,任何机关不得在任何地方单独设立卡所,检查邮包。经统一检查后的邮包,由海关及下属各分支关驻邮局支所在包裹详情单的第一联及相关包裹上加盖“统一检查讫”的戳记,邮局方得收递。而凡盖有“统一检查讫”戳记的邮包经过其他设有海关的地方时,海关均不再予检查。

1945年年底,国民政府开始还都南京。重庆海关的机构也随之更迭,其下辖的各分支关卡所驻邮局支所被大部分裁减。海关对各类邮包的验征范围也有所缩小。

但抗战胜利后,重庆与外界的邮路恢复通畅,由美国等地进口的私人零星包裹增多。其所寄物品多为应税物品,如其美金价值按照当时汇率折合法币核税,其税额无不超过海关

1930年所规定的外洋进口邮包免税限额—法币20元,为此1946年12月,重庆海关依照海关总税务司署通令,将外洋进口邮包的免税限额提高至法币1500元。

1947年,国民政府财政陷入困境,货币大幅度贬值,同年4月,奉总税务司署令,重庆海关又将外洋进口邮包免税限额由国币1500元提高至国币5400元。同年10月,重庆海关放宽对外洋进口邮包的验放尺度。规定,凡邮包自香港、澳门、朝鲜以外的外洋地区寄递来渝,其内装禁止或非禁止输入货品,如确系收件人自用之礼品,而价值又不超过美金50元或等值的其他外币,海关准许邮包收件免领“输入许可证”,完税后领取邮包。同年12月,重庆关又规定,凡用邮包或航空包裹寄递到埠货品,如其含有商业性质或虽非商业性质而每包价值已超过美金50元的限额,邮包收件人须照章领取“输入许可证”,否则,概以走私论处。

1948年12月,重庆关援照“各国领事馆所寄包裹,除公文外,均应由海关查验放行”的规定,致函驻渝的各国领事馆,凡遇有由香港空运寄渝包裹,驻渝的各领事馆须提前依章签证所验,海关派员赴机场验放。

1949年,重庆解放前夕,对邮包的查验是重庆海关仅存执行的两项关税之一。11月底,重庆解放后重庆海

关对邮包的缉征管理遂即停止。

1980年,重庆海关恢复设立后,由于重庆未设立国际邮递物品互换局,重庆海关未开办进出口邮递物品的验证业务。但在1982年1月至4月间,重庆基层邮局和外贸单位的申请,经征得广州海关驻邮局办事处的同意,重庆海关先后办理过少量出口货样的海关手续,即由重庆海关查验

后,封交广州海关驻邮局办事处放行。

其后,由于重庆市邮政局不同意办理此项临时性业务遂告中止。

随着改革开放的进一步深入,重庆与海外地区的交流日益扩大,1991年底,经海关总署批准,重庆海关成立驻邮局办事处,隶属第二业务处,负责对由重庆口岸进出境的邮递物品实施监管,并开始筹建工作。

第五章 对其它非贸易进出境物品的监管

第一节 对免税外汇商品的监管

随着重庆市对外经济贸易发展速度的加快,与国外经贸、科技文化的交流日益频繁,重庆及川东地区的出国人员不断增多。据 1988 年的统计,重庆市出国的公务人员和劳务人员已近 4000 余人,其中长期出国人员就占 3000 多人。为方便出国人员购买免税外汇商品,重庆海关从贯彻“促进为主”的方针,加快重庆市和川东地区对外经贸发展的大局出发,报请海关总署批准成立重庆免税外汇商品供应站。1988 年 6 月 14 日,海关总署批复重庆海关,同意开办中国出国人员服务公司重庆免税外汇商品供应站。同年 12 月,供应站由重庆国际经济技术合作公司开办营业。重庆海关对免税外汇商品的监管业务即由此开始,并由第二业务处下属的行邮科负责办理。

免税外汇商品监管工作政策性

强,监管程序复杂,纪律要求严格。重庆海关行邮科根据自身业务种类多,人员编制不足的具体情况,采取了内部分部门管理,对外不驻店验放的监管方式。即把免税外汇商品监管工作的全过程分划为验货入库,办理补购、帐物核销三个连锁部分。把接受报关、验货入库的工作交由熟悉货运监管业务的货管科办理。而办理补购和帐物核销两项监管业务则由行邮科集中精力担负。其监管业务的具体工作环节如下:

一、验货入库

重庆外供站经销的免税外汇商品来源有两个渠道,一个是通过总公司订购货物,二是从其他外供站调进商品。这两类货物运抵重庆后,重庆外供站即时填制进出口货物报关单一式四份,并附有关运输单证,向海关申报。

报关单证先由行邮科审核,计算监管手续费数额(在其他海关已缴手续费的除外),加盖关章,然后退还外供站。外供站报关员持经审核的报关单到货管科办理验放手续,货管科派员查验放行。随后,经办关员将实际验放详情批注在报关单上,除退外供站两份外,其余两份分送统计科和行邮科,供行邮科及时、准确掌握保税仓库内的货品品种及数量。

二、办理补购

重庆海关对免税外汇商品的监管是采取不派关员驻店的工作方式。办理补购手续,首先由外供站开票的工作人员将顾客订货五联单,护照(或托带证明),申报单(或免税品登记本)按人头分别装入专用小袋,指派专人定时送行邮科集中办理补购手续。然后,再将经海关审批签章的单证取回发还顾客,交清货款后发货。行邮科在办理补购手续的工作中实行双人复核制,即一人按规定批注征免验放的品名、数量,并与使用外汇额度一起记入顾客的申报单(或免税品登记本);另一人认真复核确认无误后撤盖货卷章放行。办关员还得在该份五联单的海关存查联上署名,以备查阅。每天办理补购完毕,须及时统计购物商品品名,人次,数量,登记在册。同时,将海关存查联装订成册,交专人保管。内部人员不允许擅自越权审批办理补购手续。

三、帐物核销

重庆海关行邮科指定有两人负责保税仓库的帐物核销工作。按规定,外供站每月定期向行邮科报送当月免税商品发货单(即顾客提货联、黄单),入库货物清单,库存货物清单,行邮科核销人员每月进行一次帐面核对,同时到保税仓库有选择地分商品(主要是第四、五项重点管理物品)点库抽查。每半年搞一次全面的帐物核对。每次核销后,经办关员将黄单(即顾客提货单)及时整理汇总,并分门别类记入专用帐册。由专人保管,以备查阅。

近几年来,随着台胞掀起回川探亲访友的热潮,要求补购免税商品以馈赠亲友的台胞人数不断增加。为促进海峡两岸民间交往,减轻台胞为购买免税商品而来回奔波的困难,经研究,重庆海关决定在严格审批的前提下,从1989年12月起,由外供站有限制地代办来渝台胞补购免税商品业务。为此,重庆海关专门制定了内部试行的《台胞在重庆补购免税商品管理办法》。规定外供站必须单独办理台胞订购手续,并单独向海关申报,经海关第二业务行邮科处,科长审批后,方能补购免税商品。但这项业务在1990年以前只是临时应急办法,直到1990年底,海关总署同意开设侨汇服务总公司重庆外汇免税商场后,才作为正式监管业务工作列入行邮科的业务活

动。

重庆外汇免税商场开办以来,因重庆海关行邮科编制有限,也实行海关不派关员驻店的监管方式,每周安

排两个半天,专门办理由免税商场报关员代顾客集中报关的补购审批手续。

第二节 对印刷品、音像制品的管理

出入境的非贸易印刷品,包括学术性的赠送交换宣传品、广告品及个人自用宣传品。音像制品则包括录音带,录像带,影片等,重庆海关对印刷品、音像制品的管理历来均依照政府根据不同时期的政治背景制定的限制政策予以验放。

1934年4月,根据国民政府的有关规定,重庆海关颁发布告,凡伪满洲国国旗、地图及有满洲国字样的其他印刷品,或含有承认满洲国意义的其他物品,均被列为禁止进口的物品。

1941年1月,重庆海关执行《日文书报采购验放办法》,该办法规定,机关,学校或团体采购日文书报必须是供研究敌情或学术为限;个人欲采购时,须呈由机关、学校或团体核准代办采购。其采购手续得首先向国民政府中央宣传部申请核准登记,领取“日文书报准购单”后,方能采购。重庆海关对携带或邮寄入境的日文书报即凭上述“准购单”予以验放。否则,查扣没收,并给予当事人处罚。而每月月底,海关再将所验放收存的“日文书报准

购单”呈军事委员会办公厅特检处转送原填发机关核销。

1943年11月,重庆海关税务司以大批马列主义书籍在兰州等地“廉价倾销”迅速扩散为由,督令重庆海关各课及分支卡所必须“严密查缉,依法检扣”。同时将有关马列主义进步书刊文报目录清单抄送各分支关卡所。其目录清单内包括由进步作家丁玲、刘白羽等人著写的小说,以及毛泽东同志及八路军高级将领抗战时期所发表的言论集,政论集等等,凡涉及马列主义有关的书刊均被列为查扣对象。

1980年,重庆海关恢复成立后,由于重庆海关当时没有开办国际邮件监管业务,海外印刷品及音像制品的进境主要渠道只有旅检和货运两种。为此,重庆海关在严格执行海关总署发布的有关加强印刷品、音像制品进出境管理的文件通知精神的同时,针对重庆关区的具体特点,把“反动、淫秽”的印刷品及音像制品列为重点查扣对象,并专门制定了“重庆海关对扣留、没收的反动淫秽物品的管理办

法”。

由于重庆海关地处西南内陆,关区内直接通往境外的主要通道是重庆至香港的旅游包机,因此,进出境的印刷品、音像制品集中表现在进出境旅客携带的行李物品中。为防有反动、淫秽、迷信内容的印刷品、音像制品从行李物品渠道混入境内,担负这项监管工作的重庆海关第二业务处下属的行邮科在工作中形成了如下监管要点。

一、依法把关

1985年以来,海关总署制定公布的管理有关进出境印刷品、音像制品的法规文件有《严格查禁淫秽物品进出口实施办法》、《海关对个人携带和邮寄印刷品进出境管理规定》以及《关于进一步加强进出境印刷品验放工作的通知》等。根据文件精神,重庆海关规定,凡有对我国进行恶毒攻击,造谣、煽动,漫骂和鼓吹资产阶级自由化以及各种宣扬淫秽、色情、凶杀、暴力和封建迷信等内容的进出境印刷品和音像制品,海关一律予以没收。

二、实行岗位责任制

根据旅检业务的特点,按各作业岗位的工作任务,明确规定了检查印刷品、音像制品的职责。首先,值机人员负责收集和清理散落在机舱内的各种境外报刊杂志,带回现场办公室,投

入专用储存箱;现场旅检人员则在办理申报手续的过程中,采取适当的查验方式,审查旅客携带的印刷品和音像制品,发现疑点及时向带班科长报告;现场调研人员则负有确定重点检查对象的职责,与机检员互相配合,对旅客所携带的行李物品实施过机检查,必要时开箱查验。同时,还成立音像制品审查小组,遵章按时审查音像制品内容。

三、对查扣、没收的印刷品、音像制品的管理

对查扣、没收的印刷品,音像制品,规定有专人登记集中保管,禁止内部人员传听、传看或扩散,定期送交有关主管部门统一销毁。

四、横向联系,协调外部关系

长期以来,重庆海关注重加强与本关区新闻出版,文化和宗教事务等管理部门以及公安、边防、工商等有关方面的工作联系,及时交流有关信息和情报,加强相互间的协调配合,发挥海关在社会综合治理中对进出境印刷品、音像制品的监管作用。

重庆海关在旅检环节中查出有出国人员携带进出境的内容不健康书籍,港澳台同胞携带的少量宗教迷信宣传品。对上述物品,重庆海关分别予以没收或退还。

第三节 对金银、货币的管理

重庆海关 1891 年开关以后,至 1911 年间,对进出重庆口岸的金银及货币没有实行任何管理,允许金银在国内各通商口岸间自由进口或出口。1912 年因四川财政困窘,重庆口岸的金融市场银根吃紧,白银被禁止出口。自此,重庆海关开始对进出本埠的金银、货币实施管理。但直到 20 世纪 20 年代末,重庆海关对此的管理活动始终受本埠及其他通商口岸的金融市场的波动影响,金银、货币的进出口时禁时开。

自 30 年代起,国民政府为稳定金融财政,防止金银外流,对进出境的金银、货币的管理制定了较为严格的规定。重庆海关也因此加强了管理。

1930 年 7 月,重庆海关告示本埠华洋商人,凡黄金一类,无论具何形状,一律不准往外洋出口。同时,对由外洋进口的银币也概予禁止。

抗战爆发后,海关对金银、货币的管制更加严格。1938 年 11 月,重庆海关奉令颁布实施《限制携运钞票办法》。该办法共包括三项内容,即“运输钞票限制办法”、“旅客携带钞票限制办法”及“旅客同时携有国内外通用钞票限制办法”。根据规定,凡运输国内外各种通用钞票,由中国国界口岸前

往国内外各口岸,必须先将数量、用途及起终地点,呈由财政部核准发给准运护照,方得起运。如无照私运,海关一旦查获即悉数充公。但凡运输钞票往来内地各口岸间(如宜昌至重庆)则免于限制。海关限制旅客携带钞票,规定旅客携带国内钞票赴香港,以国币 200 元为限,赴香港以外的外国口岸,以 500 元为限。旅客若携带外币前往外洋,英镑以 30 英镑为限,美元以美金 150 元为限,但对往来内地各口岸间(如宜昌至重庆)的旅客则免于限制。对同时携有国内外通用钞票的旅客,其携带钞票的总值以国币 500 元为限。

1939 年 2 月,重庆关执行总税务司署的规定,黄金及任何形状的金饰,除经财政部给照特准外,一律禁止携运出外洋或携运至沦陷区。

同年 8 月,重庆关又执行国民政府颁布的《防止水陆空私运特种物品进出口办法》。金银及其制成品,钞票(包括法币及外币)被列为特种物品。按规定,金银非经财政部特许领有护照或持有中国、中央、交通、农业四行收兑办事处运送金银证明书,一律不准报运。金制成品只准旅客携带,携带量以每人所带之金制成品含纯金量 1

两为限。商号报运银制成品,须向财政部请领护照;旅客携带,其携带量以含纯银 5 两为限;而旅客携带钞票以每人法币 500 元为限,如果私运,则予以没收充公。

1942 年 1 月,重庆关宣布禁止国外及沦陷区内的港币(香港钞票)运入重庆口岸。同年 5 月,重庆关奉财政部令,对《防止水陆空私运特种物品进出口办法》作出调整,规定银钱行号,军政机关运送法币或商旅携带法币前往各口岸以及输出国境或游击区,均准自由携带,不加数额限制,并免于请领护照。

1943 年,大批难民由沦陷区逃来内地。重庆关为此遵照总署的有关指令,对难民由沦陷区携带金银、金银币、金银饰物进入本口岸者,一律验放,不予留阻。同年 6 月,《防止水陆特种物品进出口办法》废止。重庆海关执行新颁布的《防止私运及携带金银出口暂行办法》。该办法第一次明确了金银所包括的细目,即包括矿金沙、金条、金叶、金块、金币及金制成品;银则包括银币、银锭、银块、杂银及银制成品。按规定,金银一律不准私运出口或运往沦陷区;其在内地(指国统区)携带,概免区域、数量及请领护照的限制。同时还规定,旅客出境或前往沦陷区,如携带金质或银质的有关文化或纪念物品或古币、稀币,得先向海关报明,由海关估明价值,然后旅客照价缴

纳保证金后,方准带出;若一年内,旅客又携原物进口,海关即将所收保证金发还。逾期即予没收充公。

与此同时,重庆海关对经过本关及下辖各分支关卡的回国侨胞携带进口的金银饰品等也作出规定,准予验明放行。

1945 年 8 月,重庆海关重申,旅行携带法币,概准自由携带,不予任何限制。法币的验放尺度进一步放宽。但与此相反,对金银的管制却无任何松动,重庆海关甚至再次告称,金条及任何形状的金类,一律不准携带,否则,全部没收充公。而对于进口的黄金,海关也一律缴验财政部护照,方予放行。

1946 年 3 月 5 日,重庆海关通告,自 1946 年 2 月 25 日起,除向财政部领有护照外,所有外国钞票概予禁止报运进口或出口。惟来华或出洋旅客携带自用外币其数额不超过美金 200 元或与美金数值相等的外币,海关可予放行。

1947 年 3 月,重庆海关对货币、金银、外汇管理又作出如下规定:

一、由渝前往香港或其他国境以外之地区,每一旅客携带的国内货币不得超过国币 25 万元(同年 4 月又提高为 50 万元),其携带超过规定的,海关没收所有超过规定部分。

二、海关依照防止私运及携带金银出口办法规定,对出境旅客切实检

查,防止私运金银出口。

三、海关依照中央银行管理外汇暂行办法规定,切实检查限制携带美金 200 元以上或其等值的其他外国货币出口。

同年年底,为防止法币大量向上海倒流,安定金融,重庆海关奉令于 12 月 23 日起,对由渝飞沪旅客携带的现钞实行限制,规定每人限制带法币 2000 万元,如有逾额,即予查扣。

1948 年 3 月,重庆海关又修订有关旅客携运现钞的管制限额,规定凡由重庆携运现钞至沪、穗两地,每人不得超过 2 亿元,违者将其超过部分,送交重庆中央银行专户存储,发给 3 个月定期存单,到期发还。并通告此项规定对于重庆各银行钱庄一律适用。但同月 22 日,重庆海关又将上述限额改为 5000 万元。

1949 年 1 月,根据国民政府颁布的《过境及游历旅客所携外币兑换金圆办法》规定,应重庆海关要求,中央银行重庆分行派员于珊瑚坝机场执行

对渝港旅客所携货币的收兑业务。同年 2 月,重庆海关对入境旅客携带未定兑换率的外币管理作出规定,即由此类旅客于入境时向海关申报,海关登记后发给证明,旅客出境时凭证再将未定兑换率的外币携带出境。同年 3 月,奉财政部令,重庆海关又规定,入境旅客携带外国币券入境,其币券总值不得超过美金 500 元。超过限额的,由海关将其超过部分送交中央银行或指定银行作为外币存款,依有关管理外汇条例的规定办理。

1980 年新重庆海关成立后,海关根据国家的有关金银货币管理法规规定,人民币禁止进出境,外币及其有价证券凭中国银行制发的“外汇出境携带证明书”经申报由海关审核后,准许携带出境,凡报运出口金银制品,则必须向海关递交中国人民银行制发的“金银制品出口准许证”,海关凭证验放。对于进口的金银制品海关则按规定验放。

第六章 海关征税

第一节 关 税

关税,是一个国家根据本国的政治、经济的需要,按照国家制定的关税税法、税则,由海关对进出国境的货物和物品征收的一种税费。

我国的关税起源较早,西周时期即有“关市之征”的记载。但关税在国家经济中的地位并不十分突出。鸦片战争后,不平等的协定关税成为帝国主义列强打开中国市场大门,掠夺财富,倾销商品的侵略工具。中华人民共和国成立后,为保护民族工业的发展和促进国内生产,积累社会主义建设资金,促进与外国进行友好贸易往来,我国实行了关税保护政策。1979年,我国实行对外开放后,关税不仅成为国家财政收入的重要来源之一,而且在执行国家的经济政策和国家经济宏观调控中发挥着重要作用。

一、税则

税则是根据国家的关税政策,通过一定的立法程序制订和公布实施的,按商品类别排列的税率表。它是海关凭以征收关税的依据。

1891年重庆海关设立后至1949年11月间,重庆海关均依照清政府及国民政府所颁布的税则、税法所规定的税率及征税办法征税。而1929年“关税自主”以前,重庆海关执行的税则先后于1902年、1918年和1922年进行过三次修订,其修订的准则是以实现“切实值百抽五”的不平等协定税率为宗旨。1929年,国民政府颁布“国定税则”后,我国关税开始逐步向关税自主过渡。但由于受不平等条约的束缚,其后,重庆海关所执行的“海关进出口税则”虽经数次修订,仍然摆脱不了受外来势力的制约和影响。这种状况一直持续到1949年10月,中华人民共和国成立才宣告结束。

(一)重庆海关“关税自主”前所执行的关税税则(1891~1929年)

1842年中英签订《南京条约》。条约第十款规定,通商各口“应纳进口、出口货税、饷费,均宜秉公议定则例,由部颁发晓示”。次年10月,中英议定的《通商五口进出口税则》作为《南京条约》的补充。条约未加明税率的货物,一律征收5%的进出口税。这样,1843年中英议定的《通商五口进出口税则》就成为中国历史上第一部不平等的协定税则。该税则分出口和进口两大部分。出口部分有12个大类,68个税目;进口部分有14个大类,104个税目。

1850年中英签订的《天津条约》及其附约提出修改进出口税则。修改后的进出口税则,进口货税目由104种增至177种;出口税目亦由68种增至174种。进出口税率一律为“值百抽五”。此后,“值百抽五”的不平等进出口协定关税税则竟分别沿用了40多年和70余年,直到1902年和1931年才各自予以修订。

1891年重庆海关设立时,其征税章程内规定,进出重庆口岸的货物一律依照“通商税则纳税”。于是,1858年的《进出口税则》实际上成为重庆海关开关后征收进出口税所依据的第一部《进出口税则》。

1901年,清政府与各国议定《辛丑条约》,摊还赔款,以关税、厘金为抵

押。而关税自1858年以来,已历40余年不变。其间银价下落,物价上腾,商民所缴之款,远不及“值百抽五”。为此,清政府在与各国签订的《辛丑条约》第六条中规定,“进口货税增至切实值百抽五”,对进口税则实行修改。修改后,税则内进口货分为17类,有从价、从量税共689个税目。除米、谷、金银、货币及生金银外,以前的免税物品,均照5%的税率开征进口税。

1918年,中国因参加第一次世界大战,提出增加关税弥补财政赤困的要求,获得协约国同意。不久,“修改税则委员会”在上海成立,由中外派员参加,共同调查货价,制定新税则。此次修改税则,虽名为“切实值百抽五”,但因采用1912年至1916年五年间平均物价为计税标准,与当时市价距离甚大,以致修改后的税率也仅为“值百抽三点五”。税则内,进口货分为15类,税目共598种,其中从价税158目,从量税440目。此次税则修订还将以前按英文字母排列的税率表改为按税号排列。

1922年,我国代表在“华盛顿会议”上提出“加税裁厘”主张。经与美、英、法等九国磋商,共同议定了《中国关税税则条约》。根据条约规定,我国的关税税率必须切实实行“值百抽五”。而在裁厘加税之前,对进口的普通商品按“值百抽七点五”的税率征收,奢侈品则按“值百抽十”征收。修改

后的税则,进口货分为 315 类,有 582 个税则号列,从价税目占 1/3,从量税目占 2/3,此次修改税则,我国的关税自主权得一定程度的恢复。

1925 年冬,国民政府批准财政委员会拟定的《关税自主办法大纲九条》,并公布《关税定率条例》和《烟、酒进口税条例》。1925 年关税特别会议第二届委员会通过承认“中国关税自主”的决议,允许解除各国与中国所订条约中的关税束缚,同意《中国国定关税定率条例》于 1929 年 1 月 1 日生效。中国政府也同时声明于 1929 年 1 月 1 日裁厘。

(二)重庆海关“关税自主”后所执行的关税税则(1929~1949 年)

1929 年 1 月 1 日,国民政府公布实施《中华民国进出口税则》。进口税则中,进口货物分为 15 类,718 个号列,从量税约有 400 余目,从价税约有 320 目,免税号列有 4 个,税率分为 7.5%、10%、12.5%、15%、17.5%、22.5%和 27.5%,共 7 级。进口的酒、卷烟、奢侈品等按 20%以上的高税率征收进口税,而进口的棉织品、砂糖、面粉、杂货等大多数商品则按 8.5%的低税率征收。

1931 年,日本侵占东北三省,国民政府税收损失惨重(约达 4000 万元),财政收入陷入困境,国民政府被迫修订《中华民国进出口税则》,提高关税税率。修改后,进口税则内进口货

物分为 16 类,计 648 号列,从量、从价征税物品占 450 余项,免税物品 8 个号列。其税率共分 12 级,计为 5%、7.5%、10%、12.5%、15%、20%、25%、30%、35%、40%、45%和 50%。而出口税则中,出口货税目共分 270 余种,其税率规定为,从价部分“值百抽七点五”,从量部分按物价“值百抽五”,对茶、绸缎、漆器、发网、草帽等 34 项货物实行免税。

1933 年,国民政府颁布实施新订《进出口税则》。进口税则将货物分为 16 类,税号有 672 号列,从价、从量各半。税率由 5%至 80%,共分为 14 个税级,平均税率为 20%。

1934 年 7 月,国民政府又颁布实施新税则。新税则与 1933 年的进出口税则的货物分类和税号相同,最低税率和最高税率仍为 5%和 80%,但平均税率增加为 25%。新税则中,棉布、鱼及海产品、豆类的税率调低,汽油、煤、金属、木材税率则提高。

1943 年,国统区的战时物价飞涨,国民政府把税则中的从量税一律改为从价税。

1948 年 8 月,国民政府颁布有利于美国的《1948 年协定税则》,该税则基本保持了 1934 年税则旧貌,货物分类与税则号列未有改动,仍为 16 类,672 税则号列。但税则税率由单栏改为双栏。增加的一栏是由国民政府代表出席日内瓦“关税与贸易总协定”

减税谈判时签署,并于1948年5月生效的减让关税税率。这栏税率,适用于所有“关贸总协定”成员国,及当时与中国订有最惠国条款的国家。1948年的税则全部改为从价征税,税率最低为5%,最高为200%,从价税率有大幅度提高。

(三)新重庆海关所执行的关税税则

1980年8月,重庆海关重新成立后,重庆海关实施的税则是1951年5月16日由中央人民政府政务院颁布的《中华人民共和国海关进出口税则》及《中华人民共和国进出口税则暂行实施条例》。这部税则从实施之日起,至1985年3月,先后对货名和税率作了24次修改。但始终以海关税则“必须保护国家生产,必须保护国内生产品与外国商品的竞争”为基本原则。对于国内能大量生产,或者生产将有可能发展的工业品及半制成品,一律实行保护税率,对于一切奢侈品和非必需品,实行高税率;对于国内生产很少或不能生产的生产设备器材,工业原料,农业机械,粮食种子及肥料,实行免税或减税。

1985年3月,我国实行关税制度改革。国务院重新修订颁布《中华人民共和国出口关税条例》和《中华人民共和国海关进出口税则》。重庆海关于同年3月10日起开始遵照施行。新税则采用国际海关合作理事会(CCC)商品

分类目录(CCCN)为基础进行编排,共分21类,99章,1011税号,同时,在税则上又添列了1091个子目,税目合计达2102个。新税则对国家建设和人民生活所必需的而国内又不能生产或供应不足的进口商品订立了低税或免税;对国内已能生产和非国计民生所必需的物品,则订立了较高的税率;对我国需要保护,以及国内外差价大的产品,则实行更高的税率。新税则中,制定的税率以完税价格的百分率表示,进口税分设最低税率和普通税率,对产自与中华人民共和国订有关税互惠条款的国家的进口货物,海关一律依照最低税率征收。最低进口税率除免税外,税率由3%到150%,共17个税级,而对产自与我国未订有关税互惠条款的国家的进口货物,海关则按照普通税率征收,普通进口税率由8%到180%,计有17个税级。为了鼓励出口,新税则对绝大多数出口商品免征出口税,仅对国家内外差价大、或在国际市场上容量有限,竞争很强的商品,以及需要限制出口的极少数原料和半成品,征收适当的出口税。出口税率从10%至60%,共有6个税级。

二、海关的计税单位

1840年以前,我国征收关税,均以广州银两为计税单位。用其他货币交纳关税时,一律按一定比率折成广州银两,习称海关两或关平银。

1891年,重庆海关开关后,仍援照1843年的中英《通商章程》及1858年的中英《天津条约》所规定的海关计税单位——海关两作为计税单位。即如用纹银或其他洋钱交纳税款,须按每37.7994克银为壹海关两,折算成海关两。长期以来,重庆口岸的折算比率一直稳定在100海关两合渝平银107.29两的水平上。重庆海关使用海关两为海关计税单位的时间较长,前后历时40余年。

1930年2月,国民政府因受世界银价暴跌影响,启用“海关金单位”作为海关计税单位,与海关两并用。所谓海关金单位(习称“关金单位”)也是一种虚拟货币,一关金单位含金量为0.61866克。商民纳税时,则按海关总税务司署提前公布的折合率交纳银两。

1931年5月,国民政府中央银行发行“关金券”,专供缴纳关税之用。

1933年3月,国民政府宣布废除海关两,改用银元。海关两制被彻底废除。同年3月10日,重庆海关布告称,“所有出口,转口附加税捐,以及各种国货之估价等,以前按照海关两核计者,一律改照新银币折算”,而原按照“海关金单位”征收的进口税及其他税项仍“一律照旧办理”。

1934年11月4日,国民政府又宣布改革币制,以中国、中央、交通、农业四家银行发行的货币为法定货币,

称法币或国币。重庆海关的计税单位随之改变。

1946年,海关总税务司署宣布废止“海关金单位制”。1948年8月,国民政府财政部又宣布进行币制改革,海关税改按新发行的金圆券计征。1949年3月15日,重庆海关又奉令实行关元制度(1关元合美金0.4元),凡报运进口的洋货,其进口税一律以关元征收。同年7月2日,重庆关再奉海关总税务司署令,即日起以银元作为国家货币,废止关元,改用银元为海关计税单位,征收各项税费。

1949年10月后,中国人民银行发行的人民币成为海关计税单位。1980年,重庆海关成立后,其计税单位仍以人民币为准。

三、税种

重庆海关征收的关税有下列几种:

(一)进口税

进口税是根据进口税则所载税率,对由国外输入的货物和物品所征收的一种关税。重庆海关设关以来,在不同的历史时期内,均依照清政府,国民政府和中华人民共和国中央人民政府所颁布的一系列进口税及规定的税率,开征此税。

(二)出口税

出口税是依照国家所订出口税则,对输往国外的货物所征收的一种

关税。重庆海关建关后,先后根据清政府,国民政府及中华人民共和国中央人民政府所颁布的出口税则及出口税率,征收出口税。

1891年6月,重庆海关对由英商雇用的挂旗木船所载运出口的白蜡、黄丝等出口货物开征重庆海关建关以来的第一笔出口税,其税率为5%。

而在重庆设关后,长江航运日益畅通,商人为避免内地关卡的盘查,多托外商船只由水路将四川鸦片或云南鸦片运出省外,以重庆作为起运口岸。于是,重庆海关每年征收的土药出口税迅速增加,相当于全省进出口税收的一半。如1896年达214038两,1906年达284121两,1910年达365915两,而同期重庆海关的关税收入则分别仅为314854两,554734两和537344两。相形之下,四川其他商品的出口税黯然失色。因此,重庆海关的关税收入基本上是以鸦片烟的出口税为最大来源,这是全国其他海关少有点。

1946年9月6日,国民政府令重庆海关,对运往国外的国货停征出口税。

1951年5月16日颁布《中华人民共和国海关进出口税则》,根据出口税则规定,海关对花生、花生油、桐油、猪鬃、薄荷油、薄荷脑等6种商品恢复征收出口税。

1980年,重庆海关重新建立,

1982年6月1日,接海关总署通知,重庆海关对34种出口商品开征出口关税。1985年3月10日起,重庆海关根据公布实施的新的《关税条例》和《海关进出口税则》,将1982年开征出口关税的34种商品调整为23种,1987年1月1日起,又将征收出口关税的商品品种由23种减至7种,另开征生丝出口关税。

(三)子口税

子口税始于1858年中英《天津条约》第28款规定,凡洋货由口岸运至内地,或外人购买土货,运输出洋,海关除征收进出口正税外,另加征子口税。子口税的税率为进出口正税税率的一半,即2.5%,故亦称“子口半税”。华洋商人凡交纳子口税后,海关即发给子口税单,货物运入内地,沿途关卡,凭子口税单免于重征内地税捐和厘金。子口税于1931年1月1日废止。

(四)复进口半税

复进口半税是海关对已缴纳出口税的土货由一通商口岸运到另一通商口岸时所征收的一种国内通过税。复进口半税,源于1861年的《长江通商收税章程》的第2款和第3款的规定。后遍行于全国各口岸。1891年,重庆海关颁布《重庆新关船只往来宜昌重庆通商船只货物征税停泊试办章程》,根据章程规定,土货由宜昌装运至重庆,由宜昌关先征收出口税,到达重庆

后,由重庆关征收复进口半税;而土货由重庆装运出口,除首先即由重庆关征收出口税外,按照长江章程,重庆关还得令华洋商人缴存复进口半税。1898年,清政府修改长江通商章程,规定“复进口半税俟到卸货之口完纳,无庸在出口处缴存”。复进口半税于1931年1月1日废止。其税率为进口正税之半。

(五)转口税

转口税是一种兼内地税与海关税为一体的国内贸易税。1931年6月,国民政府颁布新的出口税则规定,所有本国货物由国内一通商口岸轮运至另一通商口岸,免征出口税,由海关改征转口税,其税税率仍照1858年的旧出口税率5%征收。1933年国民政府公布《中华民国海关转口税税则》,10月1日实施。1937年10月,国民政府又颁布修正转口税税则和征收转口税的新办法,将1931年以来只适用于对往来贸易口岸的轮运货物开征的转口税的范围予以扩大:凡国货在国内运输,不论起运地、指运地或者运输工具(民船、铁路、公路、轮船或飞机),在设有海关或海关关卡的地方装卸或过境,均由海关征收转口税。已纳转口税的货物出口时,则按转口税则与出口税则间的差额实行多退少补。重庆海关于1942年4月15日停征转口税。

(六)战时消费税

战时消费税是1942年至1945年

间,由海关征收的一种国内商业通过税。

1942年,国民政府财政税收锐减,为弥补战时税收不足,1942年4月2日,国民政府公布《战时消费税暂行条例》14条,自4月15日起实施。按规定,国内运销的货物,除法令另有规定外,一律征收战时消费税。为此,重庆海关先后于四川省内各货品产地附近或货运扼要地点设置了数十个分支关卡,负责稽征。

战时消费税的征税范围颇广,国货部分有245个号列,洋货部分有168个号列,除了生活必需品(如米、麦、杂粮、柴炭、肉等)外,几乎样样都要征税。战时消费税的税率,按照货品性质分为:(1)普通日用品,除免税的外,均5%;(2)非必需品,抽10%;(3)半奢侈品,抽15%;(4)奢侈品,抽25%。战时消费税的最低免税额为法币5元。

重庆海关开征战时消费税不久,内江、成都、南充等地先后出现罢市抗税风潮,农工商民及各行会纷纷致电财政部,申诉“税重繁扰,力不能胜”,要求撤销重庆海关在上述地区设置的稽征关卡。与此同时,重庆关所辖关区内,贵阳、遵义两地发生了规模较大的抗税风潮,群众愤怒殴打海关稽征关员,海关迭电告急。迫于形势,财政部不得不对战时消费税予以调整。

1942年8月,国民政府财政部公

布改订的《战时消费税征收办法》，重庆海关于同年8月6日起执行。新的征税办法，删减了部分征税品目，选择各省大宗产品分省征税。根据规定，四川省及西康省应征战时消费税的货品及税率分别为：(1)棉花、生丝、麻、夏布、植物油、纸、生熟皮7项，抽5%；(2)木、生漆、绸缎、药材、香料5项，从价抽15%。此外，按规定，海关对普通商民肩挑背负的零星物品，其价值不超过法币20元，均予免征战时消费税。

1943年6月3日，国民政府又公布，“国货战时消费税征税品目及税率暂行表”，及《沦陷区与内地间往来货物分别征免战时消费税办法》，应征战时消费税品目增至34种。

1945年1月25日，国民政府宣布废除战时消费税。重庆海关同时停征。

(七)吨税(船钞)

吨税是海关对从事贸易货物运输而进出通商口岸的商船所征收的一种税费。其计算依据是以船舶的吨位为标准。吨税开征之初，所收税费专款专用于助航设施的建造与维修保养。因此，在我国，吨税又有“灯塔税”之称。

1891年重庆海关开关后，根据海关总税务司署及有关通商条约对征收船钞订立的章程规定，重庆海关对出入重庆港的兵船及引水、旅游等船，一

律免征船钞，对从事贸易货物运输的商船则按洋商“自备之船”和“雇用之船”两类分别办理。“自备之船，完纳船钞；雇用之船，完纳船料”。其征税标准为：150吨以上的商船，每吨纳银4钱；150吨及150吨以下的商船，每吨纳银1钱。

1937年7月，重庆关奉财政部关务署令调整船钞率，除特定免征船类外，任何在通商口岸享受中国航路标识及港务设施便利的船只，一律按“150吨以上，每吨纳国币6角5分；150吨以下，每吨纳国币1角5分”的标准，向海关缴纳船钞。

1947年10月，根据财政部令，重庆海关再次调整船钞税率，规定，轮船在100吨以上的，每吨纳船钞国币6500元；100吨以下的，每吨纳船钞国币1500元。而在内河航行的木船则免纳船钞。

1980年8月重庆海关恢复设立至今，重庆海关未征收船舶吨税。

(八)行邮关税

行邮关税，是指对旅客、运输工具服务人员携带的行李物品及个人的邮递物品征收的关税。

1949年10月以前，重庆海关对个人行李物品和邮递物品与进出口货物一样，按“进出口税则”的有关规定征税。

1980年重庆海关重新建立后，起初，行李、邮递物品的完税价格是按照

海关总署 1978 年 10 月编制的《进口旅客行李物品和个人邮递物品完税价格表》核定并征收关税的。该进口税税率表共有 13 个号列,税率分为 20%, 50%, 100%, 150% 和 200%, 共 5 个级差。

1986 年 10 月 1 日起,重庆海关执行新的《对旅客行李物品和个人邮递物品征收进口税办法》,并按照海关总署下发的《入境旅客行李物品和个人邮递物品价格表》和《税则归类表》的规定,核定完税价格,征收关税。

第二节 代征税、附加税

一、代征税

海关负有依法代征有关国内税费的义务。重庆海关根据各历史时期的规定所征收的代征税计有,鸦片厘金、统税、货物税,川江打滩费,工商统一税,产品税,增值税,消费税、调节税和车辆购置附加费等。

(一) 鸦片厘金

1858 年《通商章程善后条约》规定鸦片进口,每百斤征税 30 两,如继续运往内地,则须于逢关遇卡时另付税厘。1876 年,《烟台条约续议专条》第五款规定,英商运鸦片进入通商各口,由“新关(即海关)派人稽查”,“买客一并在口岸新关输纳税厘”,自此,鸦片税厘开始并征。1887 年 2 月,清政府颁行《洋药税厘并征章程》,规定每百斤鸦片纳税银 30 两,并加征厘金 80 两,在通商口岸付清税款后,海关发给“内地准单”,各地即免重征。

1891 年重庆海关开关后,即开始

代征鸦片厘金。但由于重庆系川土、南土(云南鸦片)的主要输出口岸,鸦片的出口量大于进口,因此,重庆海关所征收的鸦片厘金数额较少。1892 年至 1894 年三年间仅征 684.6 海关两。1911 年,四川省宣布禁烟,所有鸦片一概禁止进出口,至此,重庆海关停征鸦片税厘。

(二) 货物统税

重庆海关征收货物统税始于 1931 年初。1931 年 1 月 1 日,国民政府颁布《进口税则》,卷烟统税作为进口税的一部分,由海关代征。同年,国民政府又规定对棉纱、火柴和水泥三项物品开征统税,仍由海关代征。同年 5 月 16 日,又增加石粉、卷烟两项。1937 年 8 月,重庆海关奉令将由海关代征的货物统税税款,拨解税务署,记入税务署帐内。

1941 年,国民政府财政部公布《货物统税暂行条例》,规定凡由国外输入的卷烟,酒,饮料品,火柴,糖,水

泥,棉纱,麦粉,除照常纳关税外,均应按照海关估价折合成法币,由海关从价代征统税。凡完纳统税的货物,运销各地,地方政府一律不得重征任何税捐。1943年6月,重庆海关依令对原来征收战时消费税的由国外进口的竹、木、皮毛、陶瓷、纸箱等改征统税。

1946年10月1日,重庆关停止执行“统税条例”,另行开征货物税。

(三)货物税

1946年8月16日,国民政府公布《货物税暂行条例》。同年10月1日,重庆海关奉令开始稽征,即对由国外进口的13种货物,卷烟、薰烟叶、洋酒、啤酒、火柴、糖类、棉纱、麦粉、水泥、茶叶、皮毛、饮料品、化妆品,除按规定征收进口关税外,还根据海关估价折合成法币,征收货物税。其税率从2.5%到100%不等。1948年9月,国民政府调整货物税税率。此后,货物税也一直开征。

1958年9月,国务院颁布《中华人民共和国工商统一税条例》,至此,货物税才与印花税等合并简化为工商统一税。

(四)工商统一税

1958年9月,国务院颁发的《中华人民共和国工商统一税条例》(草案)规定,将货物税,商品流通税,印花税,营业税合并简化为工商统一税,对进口货物和物品统一在进出口环节由海关代征。

1973年,为简化税种,国务院废止工商统一税,把工商统一税及其附加税,城市房地产税,车辆使用牌照税,屠宰税合并为工商税。但由于工商统一税条例(草案)只对国内企业试行,未正式立法,因此,对外商、侨商进口的商品仍按照工商统一税条例的规定征税,而对国内工商企业进口的商品则改按工商税条例由海关代征税费。

1980年重庆海关复关后,根据海关总署规定,重庆海关对国内企事业单位及外资企业进口的应税商品,一律按照组成价格计算征税,其计算公式为:

$$\frac{(\text{到岸价格} + \text{关税})}{1 - \text{工商统一税税率}} = \text{计税价格}$$

1984年,国内税制实行全面改革,工商税按不同的征税对象细分为产品税,增值税,盐税和营业税四种。同年11月1日,重庆海关即对国内企业和单位进口的商品改征产品税,增值税和盐税,废止工商税。但对有外资成分的企业和单位仍征收工商统一税。

(五)进口调节税

1985年7月16日,重庆海关依照总署的指示,对进口的小轿车、旅行车、工具车、越野车和其它机动小客车,8吨以下载重车、摩托车、录像机、复印机、彩色投影电视机,电视显像管,电子计算器,微型计算机及其外围

设备,涤沦加工丝,化纤织物,除照常征收进口关税外,同时,另行开征进出口调节税,进口调节税的价格以进口货物的到岸价格为准。该税于1992年4月废止。

(六)进口彩电、进口小轿车特别消费税

根据国务院通知,1989年2月3日起,重庆海关对单位和个人进口彩电征收特别消费税,该特别消费税税额为:(1)14英寸以下(含14英寸)的彩色电视机为每台400元;(2)14英寸以上的彩色电视机为每台600元。同年4月22日又开征进口小轿车特别消费税,后因彩色电视机供求关系变化,市场疲软,彩色电视机特别消费税停征。

(七)川江打滩费

川江航道素以滩险水急著称。为整理及疏浚长江上游水道,便利航运,重庆海关于1936年2月1日起自行开征川江打滩费。海关所征之打滩费均缴汇川江打滩委员会专款专用。川江打滩费的费率为:(1)轮运进口洋货,按照估价征2.5%;进出口土货,按应完税征3%;(2)轮船每开行一次,50吨及50吨以下的免征;51吨至150吨征国币15元;150吨至300吨征国币30元;301吨以上征国币45元。川江打滩费于1938年10月停征。

(八)增值税和消费税

根据《中华人民共和国增值税暂

行条例》和《中华人民共和国消费税暂行条例》的有关规定,海关从1994年1月1日起,对进口货物由原来的征收产品税、增值税、工商统一税和特别消费税改为征收增值税和消费税。所有申报进入中华人民共和国关税的货物均应由进口货物的收货人或其代理人向海关缴纳增值税、消费税。增值税的税率为13%和17%,两个税级征收消费税的商品有烟、酒、化妆品、小汽车等11个栏目,税率为3%到45%不等,且分从量税和从价税两种。

二、附加税

(一)进出口附加税

进出口附加税开征的时间由1932年8月1日到1948年8月9日止。其间,重庆海关对进出口货物除征进出口关税外,另加征进出口附加税,其税率为进出口税率的5%。

(二)临时附加税

根据国民政府第18次国务会议决议,重庆海关于1947年1月1日起,对除棉花、米、麦粉、煤、汽油外的所有进口应税货品,征5%的海关进出口附加税之外,另按进出口货物原税率征收45%的临时附加税。该附加税于1948年8月9日停征。

(三)救灾附加税

1931年长江洪水成灾。为赈济灾民,重庆海关奉国民政府令,于1931年12月1日到1932年7月31日间,

按照海关进出口税率加征 10% 的救灾附加税。1932 年 8 月 1 日起,重庆海关又奉令调整救灾附加税税率,按照关税税率加征 50%,救灾附加税于 1946 年 5 月 1 日停征。

(四)进口奢侈品附加税

重庆海关于 1946 年 3 月至 1946 年 11 月间,根据国民政府的指令对进口的奢侈品加征 50% 的奢侈品附加税。

(五)车辆购置附加费

1985 年 5 月 1 日起,重庆海关依据国务院的决定,对进口车辆开征车

辆购置附加费。该附加费以“到岸价格+关税+增值税”的组合价格为计税依据,税率为 15%。

(六)台湾产品调节税

1982 年 12 月,国务院发布《关于对台湾省直接贸易运进大陆的产品征收调节税的暂行规定》,重庆海关据此对台湾直接运进大陆的产品(即指台湾省的厂商及其在香港、澳门和国外的分支机构,从台湾省起运或者原装经过香港、澳门或者外国港口转运,直接销售给大陆的产品)征收调节税。税款全部上缴中央财政。

第三节 税款解缴

1891 年重庆海关对所征洋税(关税)的解缴,皆“依照宜昌关章程”,“不分六成四成”,一律实行“统收统解”。即重庆海关将所征洋税,照章扣除关用后,按结(一季度为一结,一年共分四结)结存。一年期满时,海关再将实存的税银“拨解省藩库,搭解赴京”,由清政府户部缴收。1891 年至 1910 年间重庆海关每年根据清政府户部令调拨的税收解支计有以下几项:

一、解部

解部税款是重庆海关每年解交中央户部的税款,也称“京饷”,专供清朝中央政府支用,根据历年统计,从

1892 年起至 1911 年,解部税款是重庆海关历年最大的一项解支。

二、出使经费

出使经费自 1893 年由户部指拨。该费是根据总理衙门 1878 年的奏准,按海关进出口正税的“六成项下一成半”,即进出口税的 9% 指拨,作为中国驻外使节的经费。重庆海关每年解交的出使经费,均根据户部的指拨,汇解江海关(今上海海关)储存。

三、俄、法、英、德四国借款

《中日马关条约》签定后,为赔偿巨额赔款,清政府先后三次向西方各

国大借款。1896年,清政府为偿还英、德、俄、法两项借款,指令从各海关的关税及鸦片税厘项下支拨,重庆海关为此每年负责摊还白银12万两的外债。

四、庚子赔款

《辛丑条约》签定后,为偿还巨额赔款,重庆海关每年又多负责摊还白银三千至五千两的外债。

五、云南协饷

云南地处西南边陲,落后贫瘠,每年由四川省协济月饷共36万两,后因川库支绌,为摊还四国借款已解拨殆尽,于是,自1908年起,重庆海关每年凑解白银11万两作为云南协饷。

重庆海关作为一个内地海关,1891~1910年间,其年均税收总额不过40余万两白银,而在重庆海关的税收解支中,中央户部的指拨提解耗占了一半。偿付外债和赔款占用了三分之一左右。

至北洋军阀时期,海关税款几乎全被充作借款,由英国汇丰银行所控制,所有关税税款均集中存放在该行,该行负责税款按期分拨到经理外债及赔款的有关银行,作为偿付到期外债及赔款本息之用。

1929年,国民政府颁布“国定税则”后,国民政府修改了外国银行完全控制中国海关税款的旧订章则,仅将

“值百抽五”所收的税款存入英国汇丰银行,以按期拨付给经理外债和赔款的银行;而超出“值百抽五”部分的税款则不作为外债,赔款的担保,汇存于上海的中央银行。为此,重庆海关所征税款即按此划分,分别汇解至上述两家银行存储,听候国民政府财政部的拨用。

但上述海关税款分汇存储办法实施不久,海关所征的“值百抽五”的旧税收入不足以抵付以旧税(“值百抽五”)为担保的外债及赔款,国民政府因此不得不动用新增的关税收入部分,作为抵补。

1932年3月,国民政府将所有各海关的全部税收一律先行交汇到上海中央银行收存,然后再把偿付到期外债及赔款所需的款额,按期拨付汇丰银行保管。依此,重庆海关即将所收的税款先存入中央银行重庆分行,然后按期由重庆分行将税款免费汇解至上海的中央银行总行。

1941年底,海关总税务司署在重庆重新成立。根据总税务司署的规定,海关税款改存于重庆中央银行。这时,中央银行所存总税务司帐下的款项计有:海关关税款(法币),海关洪水救济的加税款(法币),海关附加税款(法币)、海关关税金单位款项,海关洪水救济附加税金单位款项,海关附加税金单位款项。重庆海关所收税款即按上列各款项分别汇交重庆中央银

行,由总税务司署上缴国民政府财政部支用。此后,重庆海关的税款解缴未有大的变更。

1980年,重庆海关复设后,重庆海关征收的关税,一律由纳税人根据海关开出的“专用缴款书”,从纳税人开户银行将税款缴入中央金库重庆分库,作为国家财政收入;而海关代征的

工商税、工商统一税、产品税、增值税等税费,1984年12月31日以前全部缴重庆市税务局。1985年1月1日以后,根据财政部规定,全部改缴中央金库,作为国家财政收入。另外,重庆海关代交通部征收的进口汽车购置附加税,则按月汇缴国家交通部财会局资金处。

第四节 征税办法

一、旧重庆海关的估价及征税办法

1891年重庆开关后,即仿照宜昌关成例,制订了《重庆新关试办章程》,经由海关总税务司赫德批准,正式施行。该《章程》对洋商船只的进出口报关、查验、纳税手续规定为:

洋商自备船只运货抵渝,洋商应首先将船牌等件交送驻渝的本国领事官,由领事官前往海关报关,如无本国领事官则委托别国领事官代报或直接到海关呈验报关。而洋商雇用船只,按规定,仍由领事官代报,但雇用船只的执照及船料收据,须由该洋商送海关一并呈缴查验。

洋商自备或雇用的船只由领事报关后,该商得将舱口单,总单以及货主标明货物质地、件数、价值等情况的中英文报单,全部呈关,请领“起货准单”,同时,将货物先运至南岸狮子山

下的海关码头候验,经海关查明单货相符,发给验单后,该商即持验单到海关指定银号照数纳税。纳税后,由银号发给收据,商人凭此收据到海关办理货物放行手续。

出口货物的报关,查验,纳税手续与进口货物基本相同,即洋商先将出口货物运至海关码头(1910年,重庆海关太平门验货场修造竣工后,出口货物或在太平门或运往南岸狮子山查验,悉听商便),并将货物用中英文开具清单,注明货物的质地,件数,价值等情况,由海关验明后,发给验单。该商持验单赴海关指定银号照数纳税。海关凭该商交回的付税银号收据,办理货物放行装船手续。

而进口或出口船只,在货物装卸、装运完毕,完清各项税钞之后,该船商还得将货物列明细单呈关,海关查核无误,方予放行。

这一时期,重庆海关对于货物的验估,则援照“通商税则”旧例,予以办理。进出口商人于报关时向海关呈验货物价值凭单,海关认为该凭单正确,即盖以“发票验訖”之印,对货物的征税即按凭单所记价值或数量为依据。但若海关验货人员与商人对按价抽税的货物的估价发生分歧,海关和商人则各邀客商二三人会同验估,并按客商所出之最高价作为货价,按价征税。至于连皮过秤,除皮核算的货物,如茶叶,若海关人员与商人意见不一,即于每百箱内,任拣若干箱,先以一箱连皮过秤,再秤其皮重,除皮算出每箱净重,以此作为从量计税或从价计税的根据。

1929年,国民政府宣布“关税自主”颁布《中华民国进出口税则》。同年7月18日,财政部关务署又颁订《进口税则暂行章程》。为此,同年8月31日,重庆海关发布告示,宣布废止“通商进口税则”,改按新颁的《进口税则暂行章程》办理海关估价完税手续。随后,重庆海关对进出口货物的估价计税的规定作出了较大变动。

对进出口货物的估价,海关以趸发市价为首要根据。如无市价可循,则以真正到岸价和外加5%作为完税价格。如既无市价又无到岸价格为根据者,则由海关估价。

趸发市价是指应从价纳税的货物,应以输入口岸的趸发市价作为计

算根据,以当地通用货币为准。计算时,应视为超过完税价格,其超过数为该税税率之数加该货完税价格的7%。这样,趸发市价即是指各进口商以普通批发数量,照普通贸易情形,直接售的平均原始售价。

对应从价完纳出口及转口税的出口货物,则以海关查验该货的平均趸发市价为完税价格。如该货在重庆口岸无平均趸发市价可考,即以国内其他主要市场的趸发市价计算完税价格的根据。为此,重庆海关先后两次抄发1932年新颁的《出口税则暂行章程》令仰重庆口岸的商民一体遵照执行。

由于《进出口税则暂行章程》确定以平均趸发市价为进出口货物的完税价格的依据,重庆海关的验估工作也因之发生变化,市场调查、记录和审核货物市价,成为验估工作中的三个重要组成内容。

市场调查:由重庆海关及其下属各分支关,随时派员向市场调查各种完税货物的市价,商品行情等。编订成货物完税价格表。逐月或逐季修订,作为征税时的价格依据。重庆海关编订的完税价格表,须呈送海关总税务司署鉴核,并寄交下属各分支关作为价格参考。而重庆海关各分支关所自行编制的价格表,则均须呈送总关复核。

记录:市场调查的货物市价,由调查货价的人员逐项登载于一记录簿

内,备随时参考核查。

审核:重庆关及下属各支关所放行的货物报单,税据,均按期汇送重庆海关审核课,由该课负责人逐一审核。如查有估价过低或计算不准确的,必须即时予以纠正。

1947年8月,国民政府改订外汇管理及进出口贸易办法,设立“外汇平衡基金委员会”,逐日公布外币市价。同年11月3日,重庆关奉总署令,对国内无趸发市价可考的进口货物,按该货发票所载的真正到岸价格外加5%,作为完税价格。而货物的到岸价格,不论系属何种外币,均以呈报货物进口之时,该种外币的汇率为计算根据。

1949年9月,重庆海关公布实施“出口货品估价办法”。出口货物的价值依照以下方式核估。

(1)大宗出口货物查照由海关总税务司署编制的最低限价表核估。

(2)限价表以外的货品,依照出口地的离岸价格,即批发价加包装及搬运等费后的价格,按本地通用货币与外汇实际比值折算核估计税。

1950年1月,重庆海关奉令裁撤。四川省的进出口货运分别在沿海各关办理海关手续。

二、新重庆海关的估价及征税办法

1980年8月,重庆海关复关后,根据进出口货物的不同情况,征税办

法分别按两种方式,即集中纳税和口岸纳税,依法办理。

集中纳税是对某一类或几类规定的公司或者货物,有组织的向海关总署或某一指定的海关按一定的时间,统一缴纳关税的方式。重庆关自1981年起,开始执行由海关总署颁布的“外贸部直属各总公司进口货物集中纳税暂行办法”。根据规定,海关对外贸直属各公司向国外订购,并负责承付货款的进口货的,一律实行集中纳税。对实行集中纳税的进口货物,各总公司应在每月底前,将上月进口的货物,按照该公司财会部门的“国外进价”计算税款〔对于减免税部分则另分列填列税款缴纳证。税款缴纳证及有关的国外帐单或发票则由公司送海关总署审核。其中销售利润(或亏损)表也同时报送外贸部(财务局)一份〕。进口货物的完税价格按到岸价格计算。对集中纳税的进口货物,各总公司应通知委托的口岸报关人,在向进口海关申报时,在报单上加盖“集中纳税”的戳记。对在报关单上未盖“集中纳税”戳记的进口货物,则按照规定在进口地海关办理纳税手续。

1984年,海关总署实行新的集中纳税办法,把原由海关总署管理的集中纳税的日常业务移交北京海关管理。由北京海关派员驻各总公司办理征税手续。总公司每天(业务少的公司每五天)将统一编号的国内收款结算

凭证和有关货物的国外发票送交海关驻公司人员,作为申报计税的凭证。海关人员每半月将计算出的应纳税款通过中国银行营业部缴入中央总金库。

依照上述办法,重庆海关即凭有关报关单上加盖的“集中纳税”戳记,办理监管放行手续。

“集中纳税”办法的施行,一定程度上简化了外贸部直属各总公司及其所属的一些经过批准的二级公司的进口货物纳税手续。减轻了各口岸海关的计税工作量,减少了税款的往返调拨,但由于货物在口岸进口,税款在北京缴纳,对实际进口货物查验和计税脱节,一定程度影响征税工作的准确性,时有少征或漏征关税。

而除经贸部所属外贸总公司向外订购并负责对外承付货款的进口货物,按规定实行集中纳税以外,其他进出口货物则均在口岸纳税,具体规定的范围为:(1)凡税则订有出口税率的货品;(2)凡属由外贸总公司负责向外订购,而由其他单位自行承付货款的进口货物;(3)国家 12 个外贸总公司以外,其他经营外贸的总公司自行订购的进口货物;(4)各总公司下属地方公司自行订购的进口货物;(5)各省、市、自治区地方外贸公司自行订购的进口货物;(6)工贸公司自行订购的进口货物;(7)中外合资、中外合作、外商独资企业自行订购的进口货物;(8)其

他单位或个人进口的货物;(9)对台直接贸易进口的货物。

1988 年 9 月,海关总署对进出口企业的纳税方法作出改革,实施“定期汇总纳税”。即对口岸地区一些资信好,管理好的企业,实行小集中纳税制度,改变“一票一单”的做法,以简化手续,提高征税效率。但对关税和代征税的征收,减免、退补、入库等手续则仍按《进出口关税条例》和《海关征税管理办法》有关规定办理。

实行“定期汇总纳税”,得由企业事先向海关提交书面申请,经海关审核批准后,方能实施。企业进出境货物的定期汇总纳税,海关每 10 天办理一次。即 10 天内的进出口货物集中在第 11 天开出税款缴纳证,注明“定期汇总纳税”,并随征税货物计算清表,由企业在海关法定的纳税期限内交纳税款。

根据海关总署对定期汇总纳税的有关规定,重庆海关随之改革征税制度,制定了《重庆海关实行定期汇总纳税的细则》,选定报关业务较多的“中国重庆报关行”为小集中纳税单位,并制定了相应的管理办法,明确法律责任,保证税款的及时入库。

对进口货物的完税价格的确定,重庆海关自重新设立之日起,即按以海关审定的正常到岸价格为准。到岸价格系指货物在采购地的正常批发价格,加上出口税,运抵我国输入地点起

卸前的包装费、运费、保险费、手续费等一切费用所组成的价格。海关对进口货物在采购地的正常批发价格未能确定者,即以货物申报进口时国内输入地点和同类货物的正常批发价格,减去进口关税和进口环节的产品税或增值税,以及进口后的正常运输、储存及营业费用作为完税价格。正常情况下,进口后的正常运输、储存及营业费

用,均按到岸价格的 20% 计算。

出口货物则以海关审定的正常离岸价格,扣除出口税为完税价格。

在通常情况下,海关以申报价格作为完税价格。对申报人所报价格有异议后,则依据已掌握或与有关方面联系所取得的价格资料确定完税价格。

第五节 关税减免

关税,作为国家的一项财政收入,国家可根据政治、外交等方面的需要,决定对某些国家的进出口货物或物品给予关税减免,或者在一定时期内根据经济发展的特别需要,对某些进出口商品实行减征或免征关税。但关税的减免,除了在税则上已订明的免税货物外,一般都要通过法令实施,或者经过国家授权的机关批准,必须是于法有据,有法可依。

重庆海关 1980 年恢复成立后,关税的减免工作,按海关总署的有关规定执行。关税的减免分为法定减免,特定减免和临时减免三类。

一、法定减免

重庆海关根据《海关法》、《进出口关税条例》和《进出口税则》中订明的有关减免规定和免税货物而给予减

免。其范围有:

1. 《进出口税则》中的免税货物。重庆海关目前对《进出口税则》中规定免税的进口货物予以法定免税。除对规定征收出口税的货物征税外,其余税目的货物均不征收出口税。

2. 关税税额在人民币 10 元以下的货物,免征关税。重庆海关根据国务院规定,对进出口货物的应征税款在 10 元以下的,因其数量零星,免征税款。税款达到 10 元的才起征。

3. 根据《海关法》第 39 条的规定,重庆海关对于符合下列情况的进出口货物,进出境物品,予以减征或免征关税:

- (1) 无商业价值的广告品和货样。
- (2) 外国政府、国际组织无偿赠送的物资。
- (3) 在海关放行前遭受损坏或损失的货物。
- (4) 规定数额以内的物品。

(5)我国缔结或参加的国际条约中规定减征、免征关税的货物、物品。(6)我国法律规定减征、免征关税的其他货物、物品。

4. 经海关核准暂时进口或出口并保证在6个月内复运出口或进口的货样、展览品、施工机械、工程车辆、供安装用的仪器工具、电视或电影摄制器械、盛装货物的容器、剧团服装道具等,可以免征进出口税。

5. 为国外厂商加工,装配成品和制造外销产品而进口的原材料、辅料、零件、配套件和包装物料,按实际加工出的数量免征。

6. 因故退回的出口国货,经由原发货人或者他们的代理人申报进口,并提供原出口单证,海关审查确定后,可免征其进口税,但如已征有出口税,出口税不予退还。

二、特定减免

特定减免是国家在已确定的关税税率的基础上,根据经济发展等方面的需要,对某些情况的进出口货物特准给予的关税减免。

我国实行对外开放对内搞活的经济政策以来,为了支持和鼓励引进,利用外资和先进技术,国家特在税收等方面给予优惠,关税的减免即是其主要的措施之一。而对这部分减免税工作,由海关总署授权各海关对所辖关区的有关项目进行审批,重庆海关作

为设在四川省内的海关之一,负责川东、川南地区的特定减免税项目的审批工作,并根据国务院和海关总署的规定,对以下范围的进出口货物予以减免关税的优惠。

1. 从国外引进技术改造项目的技术、设备。

(1)企业为进行技术改造而引进的先进技术(包括设计、工艺、诀窍、数据、经验、方法、研究成果等技术资料、蓝图、手册、说明书)以及按技术转让合同必需随附的仪器、设备,免征进口关税和国内税。

(2)企业为进行技术改革,生产、制造新设备、新产品所必需引进的关键仪器和设备,减半征收进口关税和国内税。

2. 中外合资经营企业进出口货物。合资经营企业进口下列货物,免征进口关税:

(1)按照合同规定作为外国合营者出资的机器设备、零部件和其他料件。

(2)合资经营企业以投资总额内的资金进口机器设备、零部件和其他料件。

(3)合资经营企业以增加资本所进口的国内不能保证生产、供应的机器设备、零部件和其他料件。

3. 中外合作经营企业进出口货物。中外合作经营企业按照批准的合同作为外商投资或追加投资进口的物

资,符合以下情况的免征或减征关税:

(1)中外合作为开采海洋石油进口直接用于勘探、开发作业的机器、设备、备件和材料以及为制造开采作业用的机器、设备所需进口的零部件和材料。

(2)凡属能源开发、铁路、港口的基本建设,工业、农业、林业、牧业、养殖业、深海渔业捕捞、科研、教育以及医疗卫生方面的中外合作经营企业,按照合同规定进口先进的、国内不能供应的机器设备以及建厂和安装、加固机器设备所需的材料。

(3)中外合作建造的旅游旅馆进口的建筑材料、建馆的附属设备、作为建筑工程一部分的室内电器设备和其他必需用品。

4. 由中国土畜产进出口公司、友谊商店、旅游总局、中国旅游服务公司经营寄售或代销的烟酒、速溶咖啡和可口可乐,由中国图片社寄售的进口胶卷,由中国粮油食品进出口总公司和友谊商店寄售的口香糖、巧克力,由外贸进出口公司寄售的化妆品。

5. 科技用品,学校及专门从事科学研究的机构所进口的专为教学科研用的物品。

6. 用留成侨汇进口供应侨户的商品。

(1)对于一般进口商品,凡税率在10%以内的,一律按50%征收关税。

(2)对于高级消费品,高级食品和奢侈品(包括烟、酒)关税率在100%以上的一律减半征收。

三、临时减免

临时减免,一般是对某个单位(或某收发货人)的某批进出口货物给予的关税减免,收发货人因一些特殊的原因要求临时减免关税时,应当在货物进出口前书面写明理由,随附必要的资料及证明向重庆海关申请,经重庆海关审查后转报海关总署,按照总署的审批结果执行。

除关税减免之外,重庆海关还根据关税制度方面的规定,对用进口材料加工产品复出口的;对已征进口关税货物残损部分,对已征出口税的退关货物;以及由于内部工作上的疏忽而造成税款短征,溢征或误征的以及有关规定不明确或临时的法令变更造成的短征或溢征的,予以及时办理关税退补手续。

第六节 征免税管理工作

重庆海关自1980年恢复成立以

来,严格执行《海关法》、《进出口关税

条例》和其它有关法令、法规,坚持“依率计征、依法减免、严肃退补、及时入库”的原则,在征收和减免关税工作中,发挥了重要职能作用。据统计,1980~1992年重庆海关共征收关税近19亿元,代征税款约9亿元,减免关税10亿多元。

对征免税工作的管理

1980年8月,重庆海关正式对外办公。1981年1月,经海关总署批准,重庆海关内部机构分设办公室、业务一科和业务二科。征税工作由业务一科负责办理。

1982年1月,海关总署公布修订《科教用品报运进口免税办法》及《科教用品免税办法》,根据规定,四川省专门从事科研的机构及四川省工厂、医院、大专院校所属的专门科研机构进口科研用品均可享受免税待遇。由于科研工作涉及面广,进口的科研用仪器设备、材料品种繁杂,为准确及时地做好进口科研用品免税审批工作,重庆海关特委托四川省科学技术委员会协助免税审核工作,规定凡在本省的中央及地方各系统科研机构申报进口科研用品免税,各申请单位应先填写免税申请表一式三份,加盖单位公章,连同批准的订货卡片先报送省科委初审核实,并在主管单位审核栏盖进口科研用品审批专用章,再报重庆海关。

1983年,重庆海关加强对科教用

品免税审批工作的管理,建立了“一审二核三检查”的制度,即将经办人员认真审单、科长审核把关的前期管理工作与重点深入检查的后续管理工作结合起来,对一部分免税进口科研用品的单位进行了重点检查,对检查中所发现的免税进口仪器被转让出售等问题给予了处理。

1984年,重庆海关在征免环节配备专人审核单证,建立科长复核审批制度,严格掌握征免税界限,对于手续完备、证明齐全的及时办理批准手续,对不符合规定的,不予办理免税手续。同时,为适应改革开放的需要,重庆海关根据总署的有关文件指示,结合口岸实际,在进出口货物的征税工作中采取了灵活措施,方便合法进出。具体做法是:①凭保放行,促进生产。对一些单证不够齐全,手续不够完备的一般货物,凡是非属应领许可证的,经口头保证,海关予以先放货,事后补办手续;对数量较大或问题较多或暂时进口的货物,海关凭保函先予放行;而对信誉较差的单位或属于国家限制进口的货物,海关则先收保证金放货,后补办手续。②实行先放货,后纳税。对信誉较好的外贸单位,一律采取先放货后纳税的办法,在放货的同时开出税票。

1985年,重庆海关业务工作迅猛增加,货运渠道由原来的陆运,空运发展到江海联运,统计单位成倍增加,关

税收入逐年增多。为适应新形势下海关业务工作的发展,6月,经重庆关党组研究并报请海关总署批准,对重庆海关内部机构的设置进行了调整,关税统计科正式成立,隶属第一业务处管理。

1986年,根据海关总署下达的《海关征税管理办法》,重庆海关结合本口岸的实际,于同年11月制订了《重庆海关征税管理办法实施细则》,对征税、减免税、退税与补税、税收的催缴入库等作了具体的规定。

1987年,重庆海关对征税工作实行审单、征税、统计联审制度,将征税的复核环节由原来的一次复核,改为一次预审,二道复核,每月复查。同时,根据审价会议的要求,制定了“审价工作制度”,指定专人负责审价工作,收集、交流价格资料,审查有关发票、合同价格的真实性。对由于各种原因造成的拖欠税款,重庆海关制定了“关于申请办理缓交税款的手续”之规定。对由于特殊原因无法及时缴纳税款的,采取由货主填制缓交税款申请书,由有支付能力的担保人或银行担保;对由于缺乏减免税手续,但可确认是减免税货物的则采取先支付保证金的办法。为确保国家税收的及时入库,重庆海关还建立催税入库制度,每月初向上月未及时缴税单位发送催缴入库函,对已欠税款,则组织力量上门到欠税单位催收,并责成部分欠税单位

制定切实的交税计划。从而防止新的欠税发生。全年共催缴税金1457万元。在技改科教用品减免税方面,重庆关制定了“办理减免税、退税的审批权限”严格审批权限和有关程序。对确有纳税困难而又有特殊理由的项目,由重庆关上报总署审批。

同年8月,根据海关总署的文件通知精神,重庆关决定从8月1日起,依照《海关法》第20条和《海关关于进出口货物申请担保的管理办法》中的有关规定,对所有进口货物实行先征税后放行。据此,进口货物的收货人或代理人必须在海关查验放行前一天在海关办理申报纳税手续。

同年11月,重庆关颁布实施“征税工作岗位责任制”,明确征税人员的任务、职责和权力,对征税工作岗位及征税人员实行标准化管理。

1988年6月,经海关总署批准,重庆海关内部机构增设征税统计处,下设关税科和统计科。1988年11月,重庆海关根据《进出口关税条例》及《海关征税管理办法》的有关规定,为了保证关税政策的贯彻和税款的及时入库,发出了“关于加强征税管理工作的通知”要求,接受委托办理海关手续的代理人即进出口货物的纳税义务人,应遵守海关法规对其委托人的各项规定;代理人在代表委托人办理进口货物的报关手续时,必须在规定时间内向海关如数缴纳关税和其他税

费,即谁报关,谁纳税。如有代理人无故拖欠税款或发生偷税等违反海关规定的行为,海关除按有关规定处理外,视其情节可取消其报关资格。本关区内的“信得过企业”单位,海关则按“信得过企业”的有关规定,予以先放货后纳税等优待。对遇特殊情况需申请缓税的企业,经海关准允后,代理人持海关批准的缓税证明,可办理报关手续,但缓税单位必须在海关缓税期限内,向海关完清税款。

同年年底,重庆关根据海关总署“谁报关,谁纳税”的纳税原则和有关规定,改革征税制度,施行《重庆海关定期汇总纳税管理办法》,对进出口企业纳税人实行定期汇总纳税。1989年3月,重庆海关,重庆市税务局及国家税务局重庆进出口税收管理处三方,根据重庆地区的实际情况及有关规定,联合发出“关于加强税务与海关工作联系配合的通知”,通知要求:

一、海关在核销保税贸易合同或检查特定减免税货物使用情况时,需当地税务部门协助的,税务部门应以积极配合。

二、税务部门在检查税收过程中,如发现企业、个人有偷、漏关税、产品税、增值税、特别消费税(彩电产品)的情况,以及将关税错划为代征产品税、增值税、特别消费税税款或将产品税、增值税、特别消费税划与关税的情况,应及时通知海关查处和纠正,并协助

海关指导企业按正确税种分别解缴入库。

三、海关应做好代征税款(包括产品税、增值税、特别消费税、工商统一税)的征收工作,并按月向税务部门提供代征税款的统计数据、入库进度,进口税率变化情况,缓税、欠税汇款总表和缓欠税金额较大的分户情况。积极做好催收缓、欠税入库工作。

此外,根据通知要求,海关与税务双方还加强了有关资料、文件和信息的交流,密切了日常工作联系,使进出口货物的减、免、征、退税的管理工作在关、税双方的监控下得到进一步的加强。

1989年3月,关务会修订并通过《重庆海关关于减免税、退税审批权限的规定》,明确了科长、处长及主管关长等各级领导的审批权限。

1989年下半年,经请示海关总署同意,重庆海关于第3业务处内设置审价科,加强审价工作。同时,建立、健全了有关审价、估价制度,广泛收集价格资料。

同年11月,重庆海关向成都、昆明、贵阳和南宁海关发出关于建立西南片海关审价、统计工作协作区的倡议,建议区内各海关每年召开一次年会,交流审价资料、信息及业务情况。以改变因西南地区交通不便,信息不灵,制约海关征统工作向深层次高质量方向发展的状况。倡议发出后,得到

上述各关积极响应。

在税收方面,1989年由于国家采取紧缩银根的措施,使得一些企业产品积压、资金周转困难,税款不能及时入库。对此,重庆海关领导区别不同情况,在政策法规允许的范围内,采取灵活措施,“放水养鱼”,从稳定大局出发,对工厂已进的货物,先监管到工厂仓库就地封存,待工厂资金回笼,缴纳一定税款后,海关即从仓库中验放相应数量的货物,“按税放货”,让工厂维持生产。而对一些实在难以维持生计,无力筹集税款的企业,重庆海关除向海关总署申请缓税外,同时协助企业制定缓税计划,由银行出具担保,分期分批催缴入库。

1990年3月,西南片海关审价统计协作区第一次年会在渝召开。与会的各海关交流了各关审价工作的规章制度、经验和典型案例,归纳了低、瞒报价格的手法、重点商品和存在的问题。根据低、瞒报价格的情况看,一般有伪报货名、规格、数量、国别等。有用假发票报关,有分签合同分开发票,既逃证,又偷税;把运费报成货价;出口高报运费;进口加大折扣,私下补偿,先报部分货物投石问路等。从商品上看,主要集中在进口醋酸纤维丝束,烟棒,以及家用电器上,而从贸易地区来看,主要是港澳和日本,从经营单位看,低报瞒报价格的事情多发生在各地方贸易公司身上,但也有总公司集

中纳税低报价格的事情发生。

会议还讨论通过了《西南片海关审价统计资料、信息交流暂行办法》,规定各关按旬或按月交流“本口岸常见商品价格资料”,“进出口商品审价补税情况分析”,“进出口商品补税情况月报表”等业务信息及资料。

同年5月,根据西南片区协作会上各关所交流的经验及业务管理规则,重庆海关对原审价制度实行修改。修改后的审价制度,内容更全面,管理更加合理化、严密化。根据制度规定,审价工作环节在征税工作环节前进行,未经审价的进出口货物一律不得征税或放行,审价工作由审价部门专门负责,审价人员均得严格执行海关总署《关于审定进出口货物完税价格的办法》和《最低限价表》,参考广州海关价格处的《进口商品价格参考资料》和《华东片海关进口商品价格资料汇编》,进行审价工作。同时,结合重庆关区的进出口特点,重庆海关在审价工作中采取了“点面结合”的审价工作方法,即在全面审价的基础上,突出抓重点地区、重点单位和重点商品的偷漏税行为。1990年重庆海关审价补税近400万元,为全年税收额的1.7%,补税所涉及的商品达50余种。

在税收管理中,重庆海关根据深入关区内企业调查了解的经济状况,将海关纳税对象分为几种类型,采取相应的配套措施,继续“放水养鱼”,实

行“按税放货”，“先放后税”帮助企业渡过经济难关，发展生产。同时，重庆海关加强了对欠税的催缴工作，制订了具体措施：首先是与企业共同制定欠税入库计划，由银行监督，按月催收；其次，对欠税单位进口货物，除要求完税外，还根据欠税单位的经济承受能力，缴纳全部或部分欠税，方予验关放行，使欠税呈下降趋势。另外，重庆海关主动同欠税单位联系，让企业将其筹集到的纳税款，无论金额大小，先汇入重庆海关的帐户，待到完全筹足一笔就了结一笔，使税款能及时入

库。

1991年，重庆海关仍围绕严格税收政策，确保税款及时入库的原则，开展税收管理工作。据统计，1991年重庆海关全年共征收税款3.383亿元，比上年增长43%，其中征收关税2.1716亿元，比上年增长48%。代征税1.214亿元，比上年增长37%，全面超额完成海关总署下达给重庆海关的1.5亿元的关税计划，创1980年重新建关以来的最高历史水平，名列全国37个直属海关中的第16位。

第七章 查缉走私

走私是一种长期的历史现象。只要国际间存在着价格差异,走私就可

能存在下去。所以对于走私的查缉取缔,历来是海关的重要职责。

第一节 对鸦片、毒品走私的查缉

清朝末年,四川是罂粟种植和鸦片制造的重要地区。特别是涪州(今涪陵)是四川最大的鸦片市场,每年产量除供应本地外尚余1万余担。当时洋商的挂旗船上水时运来布匹,煤油,下水时运出的鸦片,几乎都是从涪州鸦片市场采购的。

鸦片的输出,是重庆海关的一项重要税收来源。输出者一般是向重庆关缴纳出口税,并在宜昌完纳到达税,此后即销往全国不再缴税。由于四川鸦片价格低廉,质量较纯,在中南、东南各省很热销,由此又刺激四川东部一带广种罂粟。

1906年9月20日,光绪皇帝下

令鸦片栽种买卖在十年内禁绝。1911年,重庆海关宣布,自5月16日起,所有土药(本地产鸦片)一概禁止报运出口。7月21日,总税务司又宣布自次年1月1日起,除印度洋药(印度产鸦片)外,所有各样洋药及波斯、土耳其鸦片一概禁止进入中国各口岸。

自1911年8月13日起,四川及重庆口岸的一切鸦片输出几乎完全停止。当年重庆关的输出因此大为减少。禁绝鸦片迫使农民大面积种植粮食,此后二年,四川小麦出口有了惊人增加,蚕丝及夏布的出口也增加不少,重庆关输出税又呈现上升势头。

民国初年,四川部分地区又开始

种植罂粟和制造鸦片,但后来又被禁止。1917年开始至1933年年间,四川陷于军阀混战之中,为牟取厚利,军阀在所辖防区内允许和鼓励种植加工鸦片,然后由军队保护运往万县或宜昌出售,而运至上海则价格可提高4倍或者更高。

这一时期重庆海关以缉查鸦片运输为主要工作,但每年查缉效果不显著,1920年查获走私鸦片56担,1921年查获57担。主要原因是大批鸦片以军用物资名义运走,海关难以查缉。

国民政府定都南京以后,对鸦片的种植、制造和销售采取严厉禁止措施。四川成立禁烟督察处,专理禁烟事宜。四川大规模的种植制造销售鸦片活动有所收敛。鸦片种植区域从四川东、北部移往西康和云贵一带。本世纪30年代,鸦片的精加工水平提高,吗啡、海洛因开始出现。

财政部在1939年颁布的告示规定:海关缉获鸦片交禁烟督办公署仓库存放。当年重庆海关缉获烟土52公两。但禁烟公署与海关在由谁派员提取烟土解押入库问题上相互推诿,久拖不决。重庆关代理税务司黎彭寿致函关务署转财政部,谓财政部的规定难以执行。

1940年4月8日,部长孔祥熙复电重庆关税务司:1940年3月以前所缉烟土仍由海关派员解押入库。以后按规定执行。重庆海关派员解送铜梁

县临时仓库。

1940年10月,财政部规定:缉获之毒品烟膏烟灰夹料烟土就地焚毁。鉴于药用鸦片需要甚巨而全国禁种鸦片,所缉获之毒品吗啡一并解送财政部以便拨交麻醉品经理机关专供制药之用。各地将吗啡解部时,凭证明文件,各海关即予放行。

1941年2月,行政院公布《查缉毒品给奖及处理章程》。章程规定:毒品包括:吗啡、海洛因、高根、红白丸及其他同类毒品或化合物暨烟土烟膏烟灰。

章程对缉获不同种类的毒品给予奖金,奖金发放分个人和团体,对举发报告人也作了奖金规定。

个人给奖:精制吗啡、海洛因、纯高根缉获一两给奖国币16元,红白丸净重在一磅给奖10元。缉获毒品粗糙含量不高或为专供制毒而购运之咖啡精乳糖等,则不给奖。

团体给奖:以上述比例推算,经手缉获之员兵得奖90%,审判机关得10%。报告人得前项90%中的60%。

缉获毒品除麻醉品经理机关申请提拨制药者以外,其余由内政部禁烟委员会汇集焚毁,焚毁时,各有关机关及地方法团要共同监视当众办理。

查获毒品的制造、运输、贩卖等人犯,解送法院依禁烟治罪条例审判。毒品犯之财产变价后充作缉获奖金。用以掩护和夹带毒品之物品一律没收变

价充作缉获奖金。

对毒品的严厉管制也涉及到对海关人员的要求。当时重庆关新进关人员一律填具《不吸食鸦片保证书》，保证书中规定：如查出有吸食鸦片行为，即予除名。后来也要求所有海关人员均填写此保证书。

各关卡查缉鸦片的情况时有发生。1944年6月11日，军委会办公厅特检处重庆航空检查所王冠群走私鸦片案。王冠群是统一检查站驻机场检

查所人员。中航班机自印度到重庆，卸下的行李包裹有一件写有收件人王冠群。王试图先行带出包裹房，被海关驻民航包裹房关员制止。当面开包检查。查出纯鸦片16两。海关扣留毒品和王冠群，后将王交军委会办公厅特检处，该处致函重庆关“已将当事人紧急扣押”，并请求移交毒品，作为追究责任证据。海关回函同意移交，但特检处处理完毕后仍须归还海关。

第二节 对金银、货币走私的查缉

重庆海关建立初期，对金银货币的管理宽松。1911年，重庆蜀军政府成立，为控制白银外流，蜀军政府禁止大宗现银出口。此规定与重庆海关所执行的总税务司指示不一致。但海关此次没有明确反对，1912年4月15日，海关告示，禁止商人借挂旗船运白银出口，“以防危险而顾大局”。同时海关一面与蜀军政府交涉，要求取消禁令。政府作了让步，4月26日，海关公告，“仍准现银报运出口”，但又说“如嗣后本地金融情形确系枯窘再行阻止”。

4天以后，蜀军政府与海关商定，重庆银根确实紧迫。4月30日，重庆海关再次告示：现银出口再行禁止。

直到成渝军政府合并前夕，此禁

令才予废除。

抗战时期重庆成为金融中心以后，国民政府聚集金融力量，应付战争需要，严格禁止货币外流。1938年，财政部规定限制携带钞票办法。无论运输钞票或旅客携带钞票出境均不得超过规定：

运输国内外各种通用钞票，前往国内外口岸者，须先将数量用途及起运到达地点报财政部核准，发给准运护照，方得起运，否则海关如数充公。如经各关至上海轮船，500元以上即须具保证明系船费收入。抵上海后，应移存上海中央银行。但往来内地各口岸间，如宜昌到重庆，则不予限制。

旅客携带钞票前往香港，以200元为限。香港以外，以500元为限，外

钞:英磅 30 磅,美元 150 元为限,超额携带,海关没收充公。

黄金及黄金制品,必须兑换法币,否则严禁出口,特别是奸商私运金类前往沦陷区希图牟利者,海关严予取缔。旅客随身携带金饰出国或前往沦陷区只允许自备自用。总重不得超过 37.7994 公分。凡违者,海关或军警一律没收充公。

同时,重庆关加强了对往来国际及沦陷区域邮包信件的检查,以防止挂号及保险信件内装 寄钞票或禁运物品。海关驻东川、西川邮局、所关员会同邮员对有夹寄嫌疑的邮包信函箱匣进行验视。

海关驻民航机场检查所奉命对旅客,旅客行李,航空托运行李物品实施检查。1941 年 4 月 23 日,即查获中国航空公司由重庆飞往香港的 40 号飞机所载之包裹内夹藏法币 26000 元。因其是航空公司在海关对出境行李检查后将夹藏法币的包裹放入,海关除没收法币外,并对中国航空公司处以罚款。

海关驻机场检查所还时常查出特工人员携带货币前往沦陷区或由沦陷区返回重庆,其中真假莫辨,鱼龙混杂,重庆关向总税务司署及财政部多次报告,要求对各系统特工人员携带货币作统一规定。1942 年 8 月 3 日,总税务司署通令抄发《限制特工人员携带货币办法》,规定特工人员携带货

币离渝赴沦陷区,须持各主管机关护照,由沦陷区返渝时,须向海关申报,并由各主管机关来函证明,海关予以放行。该办法规定:“如遇有情报人员违反本办法规定时,除走私,漏税部分应照现行关章处理外,其情节重大者……将人员拘送当地军法机关依法审判,同时将此案由专案呈报总署,以凭核办。”

抗战期间日军伪造中国货币,在 1939 年到 1943 年间,扰乱后方金融,一度达到十分严重的程度。

1939 年,军统局特工报告,敌伪印发大批 50 元及 100 元伪造国币,由江西、湖南流向四川。敌伪派遣的汉奸,各持 20 万元伪钞,在半城樟树一带,见物即购。

同年 7 月,敌伪印发中央银行,中国银行,交通银行伪钞,由汕头流往内地。

1942 年 10 月,武汉日军伪造中央,中国,交通三银行纸币 800 万元,在川鄂边界一带大量收购粮食、棉花。伪钞与真钞版面几乎完全相同,难以分辨。

1941 年,香港日军大量伪造港币。英国大使馆财务专员霍伯器致函国内各银行自 1941 年度为限收兑港钞,限期截止后不得再以任何方式接受港币。日军仍继续发行伪港钞,企图将其换成法币购物资。此后不久,广东省敌伪也抛出大量伪钞,致使市面一

时间硬币奇缺,市场找补零钞只能以邮票、火柴代替。

伪钞的流入,使大后方金融受到严重损害,重庆总税务司署严令各关严密查缉,对大量钞票由敌占区流向后方面要严加缉查,特别是对大批搜购内地物资外运者加倍注意。

关务署命各关对报运人之来历也要详加调查(如籍贯、职业、营业种类及牌号等),对原来规定的如报关手续齐全、税款如数缴纳的货物,海关无权扣留的章程,作机动处理。对可疑的货物,即使手续齐全完纳税款者亦可暂扣调查。

第三节 对敌货与资敌物资的查缉

敌货是指日军占领区流向后方的物品,主要是奢侈品和生活必需品。国民政府先后5次公布过查禁敌货表。如辽宁、吉林、黑龙江、热河所产的皮货、鹿茸、麝香、参类等21类物资。标明了厂商的产品有:上海新华烟草公司的“大饭店”、“礼拜六”香烟,上海意华毛织公司的绵羊毛呢制品等56家工厂或公司的产品。

资敌物资主要是从内地流往敌占区的货物。国民政府先后五次宣布禁

止运输资敌物资地区。从9·18事变开始到1939年8月在重庆最后一次宣布时,禁运地区包括:黑龙江、辽宁、吉林、热河、察哈尔、上海、南京、北平、青岛、江苏、安徽、河北、山东、山西等20多个省市,几乎遍及中国版图的东、南、北方。

禁运资敌物资种类繁多,包括:金、银、法币及外币、金属、谷物制品,各种工业原料,建材、轻工产品等74类物资。

第四节 查缉走私的权限与走私货物的处理

国民政府对走私货物的处理机关、处理方式、处理权限,不同时期曾作过不同规定,总的来说是变动频繁,政出多门,朝令夕改。

对敌货的查禁,曾规定海关参加肃清敌货委员会,后重庆关提出异议,

遂改为海关独立查禁同时派员协助肃清敌货委员会工作。

1939年3月18日,财政部答复贵州省政府请示时规定,各军警及行政机关缉获逃税汇及各种违禁品应一律交海关处理。

1943年5月9日,关务署规定,缉私机关查获私货均移交就近海关关卡处理,不受海关区域限制。

海关将私货按种类作价卖给商业机构,所得金额作为缉获人员奖金。

1943年6月15日,行政院对走私货物的处理作了新的规定,以杜绝将走私货物征税后放行的作法:

走私货物按不同性质交各主管机关处理。

甲:敌货,依照查禁敌货条例处理。

乙:资敌物品,依照查禁敌货条例处理。

丙:军用品,报军政部处理。

丁:毒品,报内政部处理。

戊:战时禁止进口品、结汇、统购统销物品,金银,货币,报财政部处理。

己:其它禁止进出口物品,各依品类报各主管机关处理。

庚:偷税货物,由就近海关处理。

走私违法人员:

如军事机关人员和运货物者,照军法加重处治。

如行政机关人员违法走私者,照普通刑法加重处治。

海关及缉私人员如有舞弊情事,送交法院按普通刑法加重处治。

根据上述规定,海关缉获私货均送交主管机关。是年9月其所属黄沙溪、松坎、土桥、宜宾等分卡所缉获的物品,分“禁进物品”、“禁销物品”及

“扑克牌”三类,共值法币21477元。贵阳、泸县、成都等分卡所缉获的“禁进物品”共值法币万余元,均交贸易委员会处理。

1945年1月,关务署对上年全国各关缉获走私货进行总结:万县关及成都分关所缉获之丁香、檀香木就地售与药材商业公会。渝、万、蓉三处海关所缉存之化妆品,除成都及万县者外,统照现有估价送交当地市政府援照重庆市日用品供销处理禁销物品办法,售给外侨自用外,其余应飭重庆关统照现时估价洽送重庆市日用物品供销处,依照该处原有办法按期销售收回价款。……重庆关缉存人造丝衣料将分别出售及洽办。

查缉走私的权限,海关自缉自查走私案件已有百年历史。但国民政府中缉私机构不止海关一家。特别是抗战时期,财政部又成立缉私处,后发展为缉私署,署长为军统局长戴笠,为此,海关和缉私署在缉私权限上常起摩擦。缉私署一度提出取消海关缉私权,以统一缉私法令。海关驳斥理由为:海关自征税自缉私已有百年历史,况世界各国皆如此,中国不能例外。海关对走私货的鉴定估价需专门知识,缉私署难以胜任,缉私署是为战时需要而建立,战争结束则无存在必要。双方争论难以统一。后由财政部长裁定:海关所在地方由海关自行检查,不必由缉私处所参预。海关所在地不必过

于扩大范围。其具体范围可由双方共商。海关范围以外,概由缉私处所执行,海关不必过问。

此后,双方不再争论,1945年2月,总税务司署预告各关、缉私署行将结束,各关作好独立缉查之准备工作,2月27日,总税务司署宣布海关为货运检查之唯一机关。

5月7日,缉私署正式撤销,财政部宣布所有货物缉私工作概由海关负责,总税务司李度命令各关立即单独执行查缉任务。

1946年8月,行政院授权海关,海关缉私权力进一步加强,在查缉走私中开枪轰击私贩,与军警拒匪同例。

稍后,又命令盐警,只能于盐场范围内执行任务,越出盐场范围,概由海关负责,盐警得负责提供情报。

抗战后,驻华美军装备大部分留

在中国。1945年10月,重庆美军代表团与海关总税务司署签署美军舰船9艘无偿转交海关使用协议。海关将此批舰船拨粤海关等沿海海关使用,大大加强了海关的海上缉私能力。

重庆海关自1931年起,建立关警队,关警队正副队长属于海关正式编制,列名《海关职员录》,警员则不属海关编制,但受海关缉私部门领导,执行侦缉,查破走私案件,逮捕、扣押、看管走私人犯等任务。关警队配备武装,执行任务时有使用武器的权力。重庆海关配属关警数目以抗战期间为最多,曾达到三队,每队25人。抗战结束后,重庆海关税收日减,缉务清简,关警逐步减少。1949年初,重庆关改为江汉关分关,已无关警配属,所存武器大部分上交,人民政府接管重庆海关时,尚有枪支38支,但大都破旧不堪。

第五节 新时期重庆海关的查私工作

查缉走私,是社会主义新时期重庆海关的重要职能。海关查缉走私的法律依据,是《中华人民共和国海关法》。

《中华人民共和国海关法》规定,凡逃避海关监管,并有下列行为之一,即构成走私罪。

(一)运输、携带邮寄国家禁止进出口的毒品、武器、伪造货币出境的,

以谋利、传播为目的运输、携带、邮寄淫秽物品进出境的,或者运输、携带邮寄国家禁止出口文物出境的。

(二)以牟利为目的,运输、携带、邮寄前项所列物品外的国家禁止进出口的其它物品,国家限制进出口或者依法应当缴纳关税的货物、物品进出境,数额较大的;

(三)未经海关许可并补缴关税,

擅自出售特准进口的保税货物,特定减税或者免税的货物,数额较大的。

以武装掩护走私的,以暴力抗拒检查走私货物、物品的,不论数额大小,都是走私罪。

有下列行为之一的,按走私罪论处:

(一)直接向走私人非法收购国家禁止进口的物品的,或者直接向走私人非法收购走私进口的货物、物品,数额较大的。

(二)在内海、领海运输,收购,贩卖国家禁止进出口的物品的,或者运输,收购,贩卖国家限制进出口的货物、物品,数额较大,没有合法证明的。

根据海关法规和《刑法》等有关法律、法规,下列行为都属于走私:

(一)不经过设立海关的地点,运输、携带货物、物品进出境的(经国务院或国务院授权部门批准的除外);

(二)经过设立海关的地点,用藏匿、伪装、伪报、瞒报、化整为零等方法,运输、携带、邮寄货物、物品进出境的;

(三)伪造证件、帐册或者涂改、冒用证件进出口货物、物品的;

(四)通过进出口货物、物品逃套外汇的;

(五)未经海关许可,出售特准免税或者减税进口的无权出售的货物和物品的;

(六)调换顶替暂时进出口、保税、

转运或者过境货物的;

(七)利用进出口信件夹寄物品未向海关申报的;

(八)在沿边、沿海限定地区和内水、领海,持有或者运输超出自用数量的外国货物或者规定种类、数量的国产货物、物品而无合法证明的;

(九)窝藏、贩运走私进口货物、物品的;

(十)有其他逃避海关监管、违反进出口管理、偷漏关税的;

(十一)有上列各项之一的预备行为的。

根据现行海关法规,对走私案件的罚则是:

(一)海关可以没收走私物品或者追缴走私物品的价款,还可以并处走私物品等值以下罚款;但情节轻微的,可仅处罚款或免于处罚。情节严重构成犯罪的,应依法追究刑事责任。

(二)对协助走私的,处以走私物品等值以下的罚款;情节轻微的,可免于处罚。

(三)1年内重犯走私行为,应从重处罚。

(四)2人以上共同走私的,应根据情节轻重分别处罚。

(五)走私行为在3年以后发现的,可酌情减轻或者免于处罚。

《中华人民共和国刑法》对走私案件罚则是:

(一)违反海关法规,进行走私,

情节严重的,除按海关法规没收走私物品并且可以罚款外,处3年以下有期徒刑或者拘役,可以并处没收财产。

(二)以走私、投机倒把为常业的,走私、投机倒把数额巨大的或者走私、投机倒把集团的首要分子,处3年以上10年以下有期徒刑,可以并处没收财产。

(三)国家工作人员利用职务上的便利,犯走私、投机倒把罪的,从重处罚。

《海关法》规定,海关人员在查缉走私时,可以使用以下权力:

(一)查验进出国境的货物、物品、旅客行李以及运输工具服务人员所带的物品;对违反海关法规的,可以扣留处理。

(二)检查进出国境的船舶、车辆、飞机及其他运输工具,或有走私嫌疑的国内运输工具;对违反海关法规的,可以扣留处理;遇有违抗命令逃逸的,可以追缉。

(三)对违反海关法规的走私当事人或者嫌疑人,可以查问;必要时可以扣留进出境证件和检查其身体;情节严重的,并可以暂时扣留违反海关法规的当事人。

(四)检查海关监管范围内所有仓库场所,并可以会同公安机关检查监管范围和沿边、沿海、内水、领海规定地区以外有藏匿走私物品嫌疑的场所。

(五)可以调查,抄录或复制与进出口贸易有关的发票、价单、帐单、簿册、函电以及其他文件,对违反海关法规的单据、文件可以扣留。

(六)行使以上各项权力,如遇暴力威胁、武装抵抗,或者违反本法的当事人驾驶运输工具逃逸时,可以使用武器。为了保证海关行使上述规定的权力,必要时应由公安以及有关军政机关协助强制执行。

走私案件的申诉和审理:

为了正确贯彻社会主义法制,保障受处分人的合法权利,同时,也为了防止案件处理工作中的偏差,按现行海关法规规定,受处分人不服海关处分时,可以在接到处分通知书或公告之日起14天内向海关提出申诉书。关长应予审核,认为申诉有理,应变更原处分;如维持原处分时,应加具意见转报海关总署审理。受处分人对变更处分仍不服时,应予接到变更处分通知书之日起7日内提出再申诉,由海关转报海关总署审理。在上列期限内不提出申诉,处分即属确定。

海关总署对申诉案件的决定,应制成决定书,发由原海关送达申诉人;无法送达时,应予公告,对海关处理的走私申诉案件,海关总署的决定为最后决定。

超过海关规定时限不提出申诉的走私案件,海关的处分即发生法律效力。如当事人事后提出异议,或向党中

央、国务院以及外交部、侨务办公室等寄信、上访,应按人民来信来访看待,不作为正式申诉处理。如发现原处理确实不当,同样应予纠正。

走私货的处理:

根据海关总署的规定,结合重庆关区实际情况,重庆海关规定,查获没收的走私货物由海关调查部门负责接收、保管、处理。

走私货物入库,由私货移交单位填写“查禁走私罚没物资交接处理清单”(代入库清单)一式四份,二份交移交单位,一分由库管员留存,一份交记帐员入帐。

出库,库管员填具“查禁走私和罚没物资交接和处理清单”(代出库清单)一式四份,一份交私货接收单位,一份交海关财务科作为收款凭证,一份由库管员存底,一份交记帐员入帐。

私货保管办法:

贵重物品、专柜存放。

中、外货币须当日移交财务科。

鲜活、易腐易烂货物,报告领导后可提前处理。

武器、弹药、爆炸物品,报告领导转专管机关或有关部门处理。

淫秽、反动印刷品、视听资料,报告领导处理。

毒品、麻醉药、金银、珠宝、文物、有价证券转有关部门处理(或收购)。

赌具、淫药、淫具、彩票、吸毒用具,制造的仿真玩具枪等,及时销毁,

一般性货物、物品,结案后(含法院判决)才能处理。

查获的走私物品须变价处理时依据总署的规定掌握价格,走私物品交当地拍卖行出售。

私货变价出售后的价款,包括现金或支票,交海关财务科入帐。

建国后,经人民政府禁绝治理,鸦片毒品基本绝迹。80年代开放以后,不法分子从国外勾结国内,毒品走私沉渣泛起。1986年6月,重庆海关获得线索,在公安部门配合下,在贵州遵义一举4名烟毒犯逮捕归案,查获鸦片11.4市斤。遵义地区公安处根据海关的线索,相继捣毁了4家地下烟馆,查获鸦片1.4市斤,缴获烟具一批。此案经审理,4名毒犯中3名是中国人,1名是缅甸人,所查获的11.4市斤鸦片即是从国外走私入境的。

这是重庆海关重建以后,首次查获的毒品走私案件。此后,重庆海关又于1987年底,在荣昌地区查获鸦片。1988年,首次查获海洛因200克。1991年又查获精制鸦片250克。

重庆关区货物走私的情况,在不同时期有不同的特点。1984年到1985年间,走私的货物以汽车、音像设备为主。其汽车走私方式采取假借国外捐赠实则出价购买的办法来逃避国家许可证和进口关税,或者以合法享受免税待遇进口汽车后在国内转手倒卖。其它小型货物走私采取的常见方法则

是夹藏、隐匿于进口大宗货物之中,企图蒙混过关。1986年至1987年间,出现了分签合同,分口岸进口商品,以逃避许可证和逃避关税的案件,其案值达近百万元,还有将国家控制进口的照相机化整为零,逃避许可证和关税者,案值达130多万元。1988年以后,夹带隐匿走私已不多见,更多的是倒卖三来一补进口保税货物,或者伪报价格,伪报数量(即进口少报出口多报)。

由于重庆地处内地,走私者不是

以个人、分散、单独的形式出现,而时常都是以国家企事业单位出现,具有法人资格的走私占主体,这就使得走私违法案件案值巨大,给国家税收带来的损失巨大。并且由于国家企业单位具有许多优越条件,如享有进出口权、信贷、资金、购销等各种便利,其走私违法条件显然是个人无法比拟的。同时,走私的手法也有向隐蔽、智力性方面发展的趋势。

自1981年以来,重庆海关查获的走私案件案值上亿元。

第八章 海关统计

海关统计是反映通过设关口岸进出口的对外贸易货物的实际统计。

第一节 海关统计沿革

中国海关的统计始于 1859 年,迄至 1949 年,历时近百年。其间,海关统计编制方法、内容及组织机构更迭较多,其演进变化的过程可大致分为三个时期。

一、初创时期(1859~1904 年)

海关统计初创之时,尚未有全国对外贸易的统计,只有各关贸易统计。各关贸易统计以半年内为时限编制一册,内容除船业、税课外,进口各货分由外国进口之棉织品、毛织品、五金、鸦片四项及其他进口各货两大类;出口则不分运至国内其他通商口岸或外洋,皆以英文字母为序,混列一表。

1863 年冬,英人赫德出任海关总

税务司后,提出改进各关统计,对外洋进出口贸易统计与国内各通商口岸间的进出口贸易规定必须分别记载,贸易货目亦改增详细。为此,1864~1866 年各关对国外及国内埠际贸易的进出口各货,皆载明“来源”及“去向”,并附税收、船只专载等统计表。同时,自 1865 年起,由各关税务司撰写各关贸易报告,每年一次,俗称贸易年报,对各埠的商业、政治、社会情形等作出详尽叙述,然后呈报总税务司。但这一时期内仍没有全国贸易的海关总统计。

1867 年海关总税务司署设立专门机构管理统计事务,开始编制全国贸易统计。全国贸易统计分为二册。第一册为“全国贸易及税收辑要”内载全

国税收贸易,船钞、专载(包括鸦片、茶叶、棉织品)等项之总和,内容可一直溯至1864年;第二册为“各关贸易统计”。自此,1867年以后,我国开始有了全国贸易统计,而1868年后各关进出口各货,也不再载明“来源”及“去向”,仅分为“外洋”及“通商口岸”二项。这时,各关虽以白银为计价标准物,但计价单位尚未统一,上海及其他华南各埠的贸易统计皆以上海规元为单位,华北及长江各埠则用本地两为单位,从而使海关编制全国贸易统计时既颇为繁琐,又不便于对各关贸易情况的比较。为此,总税务司署于1875年采用海关两制,统一全国海关的统计值单位,并将上海规元和长江各埠之本地两与海关两折算的比例定为:100海关两等于111.4规元,又等于106长江及华北各埠之本地两。海关统计值单位的统一,对海关编制全国贸易统计具有重要意义。

1882年后,贸易统计与贸易报告合并,以全国和分关为单位分成上下两册,第一册为全国对外贸易报告及统计辑要;第二册为各关贸易报告。1904年又增添了华北及长江各关和华南边疆各关统计。

二、统一时期(1905~1931年)

1905年后,统计分为三册,第一册为全国对外贸易报告及统计辑要;第二册为各关贸易报告及统计,其中

包括华北、长江、华中、华南及边疆各关的内容。第三册是新增加的,为“进出口货物类编册”,此册以货物为纲,以进出国家为目,并载有各关进口各洋货之净数,及出口各土货之总数,作为各关区土货出产及洋货销售的统计参考。

这一时期内,我国为偿还赔款和外债,将距各关50里内的常关收作为担保。因此,1905~1931年的统计内容中还包括常关贸易统计。

1913年后,统计皆以中英文对照编制。1914年起,“出口货物类编”增加“各类进口土货净数”项。

1920年起,“各项贸易报告及统计”改为分关出版,附于各关第四季季报之后,其内容仍保持相同。这样,1920~1931年这一阶段内,统计便变为两册,即第一册“全国对外贸易报告及统计辑要”与第二册“进出口货物类编”。1921年后,各册内还附载有机制洋式货物的出口统计。

三、机算时期(1932~1949年)

1928年12月,日内瓦国际商业统计会议议定,各国海关统计须按期出版以资互相比照。我国国定税则委员会赞同此事,故关务署命总税务司署实行集中统计制度。于是,1931年6月以后,海关统计由以往的“分工总汇”改为集中制,并采用机器计算整理,计算每月贸易统计。而原来的各关

统计到 1932 年 4 月起全部即予取消。

这时,海关统计的编程序及方法是:总税务司署统计科收到各关进出口贸易报单后,即以打洞机将报单中各项内容翻打入卡片中,卡片内分列日期、埠别、货物来源或去向、货号、数量、价值等十余项。翻打时,皆以数字为记号,各项数字所代表的内容则可从相关的“数字统计要素”(Number for statistical Purposes)中对照查出。每月月终,又将卡片以关别为单位,货目为纲,进出口贸易对象及数量等为子目,分类整理。整理完毕,再以印表机合计印表,制成各类“每月对外进出口货物统计表”。

1932 年 4 月各关贸易统计取消后,各关贸易报告分述全国贸易总报告中,季报也行取消,以月报代之。

此后,海关出版统计资料名为“海关中外贸易统计年刊”,共分五卷:卷一“贸易报告”;卷二“进出口贸易统计辑要”;卷三“进出口货物类编”;卷四“出口货物类编”;卷五“国内贸易”。

在 1859~1932 年间,海关除编制上述的海关统计书册外,还编制有其他海关统计,如日报,月报,季报,十年报告等。

日报,由各关自印出版。大关逐日出版,小关三五日,半月不等,内容简单,仅有每日进口出口船只数。1932 年以后取消。

月报,初刊于 1866 年,名为“各通商口岸贸易月报”,1868 年改为季报,1931 年下期复有月报出版,季报停止。

季报,自 1868 年到 1931 年止。1914 年前称为“海关公报”,后改称季报,内容较简。

10 年报告,以报告为主,统计为辅,始于 1882 年,以 10 年为一期。到 1931 年止,已发行 5 期。报告内容详述各关所在省内 10 年来社会、经济的变迁情形,对政治、司法军事、贸易、财政、金融、交通、农业、工矿业、文化教育以及移民、饥灾、病灾等均有叙述。

第二节 重庆海关的统计工作

一、重庆关早期的统计工作

重庆关的统计工作始于 1891 年。由于 1931 年以前海关统计系采用“分工汇总”的方法,重庆关的统计工作由

统计室完成后上报总税务司署统计科。其统计方法是在商船结关手续完毕后即着手整理报单,将进出口报单按分别装运船名及报单号码集之成帙。以货别为纲、量值“去向”或“来

源”为目归类。重庆关在每年年终时编制的统计报表主要有7种:进出重庆港挂旗船统计表,重庆洋货进口贸易统计表;重庆土货出口贸易统计表;重庆进口主要货物统计;重庆出口主要货物统计表和税收统计表。以后,随着海关统计制度的变更上列统计报表有所增减。

重庆关除每年向海关税务司署报送上述统计表外,还由历任税务司翌年初就上年对外贸易、国内贸易进出重庆口岸贸易情形与统计数据,亲自缮写《重庆口岸华洋贸易情形论略》,由税务司本人或帮办译汉,呈报总税务司署汇总编入全国海关统计,正式付印出版。

《重庆口岸华洋贸易情形论略》中所涉及的海关统计内容按其项目分为6大类:

1. 贸易额(以海关两为单位),内容包括重庆口岸年贸易总值,年进口洋货贸易总值,年出口贸易总值以及年国内贸易运进或运出重庆口岸货物总值。

2. 货物,按货物的品种、数量、价值、贸易国别、货物流向等项对重庆口岸的进口、出口、转口及子口贸易货物作出统计。

3. 金银,主要根据本地金融市场及上海金融市场的行情,对运出、运进的金银数量作出统计,以分析本地金融市场对经济的直接影响和作用。

4. 税收,包括重庆海关所开征的税项,以及进口税、复进口半税,出口税、子口税、船钞等税项的收入和累加总数。

5. 贸易船只,刊载各国船只进出重庆口岸的数量,吨位总数,以及所运货物的总值。

6. 旅客,轮船载运的进出重庆口岸的旅客人次,并将中外旅客人数分别统计。

二、三四十年代重庆关的统计工作

1932年以后的机算时期,由于海关改用金单位为纳税单位,进口贸易值的统计单位也随之改成“金单位”,1933年出口统计值改用国币为单位。这一时期,重庆海关对编制进出口统计报单的规定如下:

对进口货物须俟一切海关手续办理完竣放行后,始列入统计。进口报单上的货物货值,按金单位计算,其金单位数目按送交进口报单时金单位与原出口国货币的汇价折合而得。海关编制统计的进口货值系按照进口货物的起岸价格所折算而成的金单位为准,进口税不包含在内,商品净值项下再按规定的折合率将金单位折算成国币数目。

统计出口货物亦然,须俟货物确已装船之后,始列入统计。出口报单上的货物值则以国币计算其上船价格,出口税不包含在内。

以上进出口统计报单,重庆海关均按月呈送总税务司署统计科。

1941年底,迁都重庆的国民政府宣布在重庆重建海关总税务司署,负责对后方各海关进行管理。1942年3月,在重庆的海关总税务司署重新设置专门的统计机构——统计股,汇集后方各关的进出口报单,编制进出口贸易统计。

1942年10月,后方各海关奉总税务司署令,执行国民政府的《公库法》,所有各后方海关的一切税收一律统交国库。同时,为增裕国库,海关又开征了诸如战时消费税和其他附加税,并设立分卡,加强缉征。

但海关总税务司署设立统计股后,由于当时后方海关人员本已不敷分配,又因开征战时消费税设置分卡所,人员更为紧缺。同时,新成立的统计股又缺乏编制报表的机器工具,且各关寄呈该股的进出口统计报单往往因邮递愆期,不能如期汇齐编制。而后方各地方官署需要当地进出口统计数字时,各海关因贸易统计均系由海关总税务司署采取集中编制的方式汇编而无法提供。至此,原编制贸易统计的办法已不能适应战时的要求。1943年7月,奉总署令,贸易统计改由重庆海关自行编制,即重庆关的进出口统计报单无须寄呈总署,由该关自编统计,所得数字分别填入进出口统计表。而此项统计表,系沿用前上海总税务司

署统计科印行的海关进出口贸易统计月报的格式,只将其中“与上年同月比较数字”一栏删去。编制的进出口统计表于每月15日前呈报总署。如全月无进出口贸易,则于空表内填以“无”字照常呈报。其统计方法与1931年以前重庆关自行编制统计的旧制相似。

同时,奉总署令,自7月1日起重庆关开始编制“已完战时消费税之国产物品统计表”。“进出口金银统计表”也于编制后一并呈报总署。进口货物的货值以起岸价格计算,而非完税价格。至于从量税货物或免税货物的货值,则要求报关人必须准确填报,由海关验估人员最后予以确认。

重庆关自行编制的各项统计,呈报总署时,须由本关高级验估员或验货员在表上签名,证明表内所填之内容系经审核无讹。

此后,重庆关的统计工作根据重庆关区为战时中国政治经济、军事、文化、交通的中心之特点,其重点移放在了进出口贸易、税收和查缉走私项上。尤其是在税收方面,重庆海关令下辖各分支关、卡、所每日税收按税项编制一简易统计表,每日报寄总关,并由总关统计室汇编全关区内税收日报表。每月月终编制税收月报呈报总税务司署统计股。而查缉走私方面,则按查收的私货品种、货值、运输方式,起终点等项按月编制统计,呈报总署,为海关总署即时调整设立缉征关卡,确定

查缉重点物品,防止偷漏关税等提供参考依据。

1946年,重庆海关奉海关总税务司署令,将土货出口报单格式酌予修改,于该单上第11栏“出口税”之后加列第12栏“离岸价格”。以符合国际贸易中出口货物价值应按离岸价格(包括货价、装运费用、佣金及出口税)为其估值的定例。这样,自1946年1月起,重庆关编制出口货物贸易统计时,即以出口货的离岸价格为基础。

三、新重庆海关的统计工作

重庆海关1980年恢复成立后,统计工作一直遵循“准确及时,科学完整,国际可比,服务监督”的方针,除全面收集统计资料和准确、及时、全面地报送统计资料外,还编写供各级政府,各部门和关领导参阅、决策的本关区的统计分析报告,参与复查征税环节的归类及价格的正确性,堵塞漏洞。

重庆海关重新成立之初,业务机构设置较为简单,海关统计工作由业务一科综合负责办理。1984年10月,为适应海关业务工作的发展,重庆海关将科调整为处,第一业务处的征税科承担起海关统计业务工作。1988年4月,海关总署批准重庆海关内部机构增设征税统计处(即第三业务处),下辖统计科和征税科。此后,重庆海关的海关统计工作即由第三业务处的统计科独立负责完成。

根据海关总署的有关规定,重庆海关统计科的业务工作包括负责10种主要业务报表的编制,以及统计分析和统计调研,并定期向海关总署提供重庆海关的统计月报和其他资料。其编制的10种业务报表为:进出口货运统计表,进出口货运违章案件统计表,进出境人员统计表,进境人员携带进口重点物品统计表,进出口非贸易性邮递物品统计表,进出口非贸易性印刷品、音像制品统计表,进出口货物减免税月报表,海关税收交库月报表,查私案件统计表和海关主要技术设备发挥效能情况统计表。

由于海关总署对海关统计的要求甚高,为了保证质量和时间性,重庆海关先后配备了先进的计算机设备和传真、电报等现代化设备,使统计业务工作在对原始资料的传输方式上与旧重庆海关相比发生了重大变化。重庆海关统计资料汇总工作的大体步骤为:进出口报关单首先经统计预审,查看报关单上的各项指标的填写是否符合标准;如填写无误,则由统计科将报关单转交关税科、货管科办理有关海关手续;每月26日至28日,统计科再向货管科、关税科催交出口、进口报关单,并按月将批注统计代号的报关单装订成册,编上册号,在册号内再编上单子的序号,然后,交统计输机人员进行录入,打印出过录表,供统计人员检查复核修改输入方面的错误;而在将

机内数据转录磁盘或磁带之前,还必须通过计算机逻辑检查,将各种判别标准或界限编入程序,借助计算机进行资料可信性判断,若无误,再将数据拷贝成磁盘或磁带,送海关总署计算中心进行全国汇总。

1987年11月,重庆海关公布施行《海关征统工作岗位责任制》,对统计工作各环节的岗位职责作了明确划分:

(一)统计预审员的职责

负责预审进口报关单的经营单位、贸易方式、运输方式、贸易国、原产国、外汇来源、价格、重量八个指标填写是否正确;负责预审出口报关单的经营单位、贸易方式、贸易国、消费国、运输方式五个指标填写是否正确;负责预审报关单上数量、单位与统计要求标准是否一致;每月底负责外汇牌价的收听及记录。

(二)统计进口报关单人员的职责

审核报关单上各指标的正确性,并正确批注统计代号;负责收集进口报关单,在每月28日之前负责将报关单收齐,对进口报关单的各项统计指标进行复核,进行进口报关单的第二次输入;打出进口过录表;负责进口报关单的装订归档;对总署提出的进口报关单问题,负责查对然后交科长审核后上报。

(三)统计出口报关单人员职责

负责收集出口报关单,在每月26

日前收齐;审核报关单上各项指标的正确性,并正确批注统计代号;负责海关统计分析工作,向领导提供信息;负责出口报关单的装订归档;对总署提出的出口报关单问题,负责查对然后交科长审核后上报;负责统计快报的正确抄写、盖章、送技术科电传;负责出口报关单的第二次输入。

(四)海关业务统计人员的职责

每月底负责向有关部门催交海关业务统计报表;于次月5日之前,负责将收集起来的9个海关业务统计表准确无误地输入计算机,转磁盘,用特快邮递寄往北京海关计算机中心;对进口报关单的各项统计指标进行复核;每月做上月的海关业务统计分析;打出出口过录表;负责每月第三业务处工作量表的汇总。

(五)统计输机人员的职责

负责进出口报关单的分单工作;负责进出口报关单的第一次输入和外汇的输入;负责反馈资料的打印,复印,装订(每月15日之前将上月资料寄出);负责当年报关单资料的保管与查阅。

“统计工作岗位责任制”的施行,使统计业务工作的各环节分工更为细致,明确,加强了统计业务工作的管理。

1989年,为提高海关统计工作质量,促进统计工作向纵深发展,重庆海关提出建立西南片海关审价、统计工

作协作区,倡议协作区内各海关(即成都关、昆明关、贵阳关、南宁关和重庆关)定期相互交流统计资料、信息、统计分析材料和业务情况。倡议得到协作区内各关的积极响应。

1990年3月,西南片海关审价、统计协作区第一次会议由重庆海关主持在渝召开。会议交流了各关的统计工作,重点交流了各关编写统计分析的情况和体会,并讨论通过了《西南片海关审价统计资料、信息交流暂行办法》。根据《暂行办法》规定,重庆海关的统计资料,统计快报和统计分析均按旬或按月寄送其它各关统计部门,相互交流。

1991年4月,全国海关统计基础工作研讨会在杭州结束。根据会议精

神,重庆海关进一步加强了统计原始资料的管理工作,制订了《统计资料的清理,催发,保管制度》和《统计报关单证借阅制度》,对报关单的签收、清理、归档时间以及借阅查询手续等有关事项做了明确规定,严格作业程序和内部工作制度。同时,重庆海关针对报关单交接不及时,缺号,影响统计做单问题,对报关单采取“逆向倒查”的办法,即每月由统计人员列出缺号清单,分别送交货管、征税等部门进行催交、补齐。统计科还定期对报关单进行全面的清理,清出部分废号、空号和缺单号,对不符合统计资料归档保管要求的报关单重新进行排列,调整原报关单的存放位置,使报关单的存放更符合统计归档要求。

第九章 对川江航务、港务和航道的管理

重庆位居长江上游，扼川东门户。数百年来，长江一直是重庆与外界往来的最重要交通纽带。重庆开埠以后，重庆海关的活动与长江密不可分。

海关对长江在四川境内一段的各种管理整治工作，构成了重庆海关历史的重要部分。

第一节 航务管理

一、挂旗船与厘金船

重庆设关初期，川江尚未通轮船，进出口货物均靠木船运输。虽有 1898 年“利川”轮试航川江的成功，1900 年“肇通”商轮安全驶抵重庆和“瑞生”商轮在崆岭的沉没，但属于试航性质，并未正式投入营运。至于各列强炮舰的入川，只是为各国商船的入侵开道，更没有参加航运。重庆开埠至辛亥革命成功的 20 余年间，外商经营的洋货进口和土货出口，乃是靠《烟台条约续增专条》所规定：“重庆进出口的货物，可

自备华船或雇用华船挂外国旗进出重庆港口，享有与轮船在其他口岸和水域同等的权益。”

挂旗船借洋人的势力，可享受特权。挂旗船若在途中失吉，船户可凭其船牌向当地官府及地方团甲报案；他们每遇旗船在境内出事，即派人代为看守，视为洋务案件办理。倘系抢劫案件，地方官府则行文破获严办。1914 年 12 月 13 日，英商太古旗船 #6838 号范大文船及怡和旗船 #6850 号向正德船，装载洋碱、棉纱等货，由宜昌关领旗上驶，分别夜泊于长寿县境内

之莲子碛和瓦罐窑,于当晚同时遭遇土匪抢劫。除掠去船主银元衣物外,另抢去棉纱三包。除两船户主禀呈长寿县外,英领事并函重庆关监督兼办通商交涉事务公署缉办。重庆关监督署于12月26日函咨东川道尹公署,转飭长寿县知事究缉。东川道尹公署并于12月31日飭江津、巴县、江北、涪陵、丰都、忠县、万县、云阳、奉节、巫山等县知事遵照究办。由于上述有利条件,一般木船户均乐意受雇为挂旗船;而外国在重庆的洋行、公司、工厂,几乎无一例外地以挂旗船在川江上运输货物。

因厘金船厘税轻于关税,厘金局对商家又有一些优待,如正月初一至初五,可以八成完厘。加以海关纳税手续繁琐,商人多不熟悉英语,所以重庆进出口的在国内销售之货物,多数商人仍交厘金船承运,如重庆出口的大宗川盐,汉口及沙市纱厂进口的棉纱、棉布、生丝等,每年达数万吨之巨。因此重庆的货物吞吐量,应该是厘金船和挂旗船之和,而且厘金船占较大比重。据统计:1892年,重庆进出口的厘金船为12000艘次,而挂旗船仅有1879艘次;1894年,厘金船为18000艘次,挂旗船为1997艘次;1903年厘金船为12361艘次,挂旗船为2611艘次;1905年,厘金船为15597艘次,挂旗船为2513艘次。

挂旗船在重庆宜昌段行驶,因滩

多水急,经常发生失吉案件。这种造成严重损失的海损事故,又多发生在上水、险滩和洪水季节,往往人力难以抗拒。据重庆海关记载:1897年(光绪二十三年),挂旗船上水失吉者为48艘,占上水挂旗船总艘数的3%,因下水行驶比较平稳,仅失吉2艘。1906年,挂旗船失吉者共78艘,占进出口挂旗船总数的2.95%,货物损失454件;其中在滩险失吉、大部分全船漂没者53艘,占失吉船总数的68%。1907年,挂旗船失吉者共73艘,占进出口挂旗船总数的3.2%,其中在洪水季节失吉者49艘,占失吉船总数的67%,漂没货物802件。

从重庆开埠设关到1920年,挂旗船与日俱增。虽然“蜀通”轮于1909年10月29日,正式在川江投入营运,但华轮发展十分缓慢;加之第一次世界大战期间,欧美航业无暇入侵川江,所以木船在川江的运输业务,基本上未受影响。第一次世界大战结束后,欧美商轮便蜂拥而来,竞争十分激烈。川江一向是木船独家航行的天下,大批轮船的出现,威胁到木船的生存,受到木船户的反对与阻挠。木船帮一向把运楚川盐视为禁区,不许轮船承运。1922年7月4日,盐运使张英华决定将川盐二载(每载67.5吨)交聚福洋行之“福源”轮运往宜昌,木船户闻讯后,在重庆聚集千余人,冲上“福源”轮将船捣毁,杀死领江1人,该轮被迫暂

停运盐。这是重庆最有名的一次为运盐引起的“福源”轮事件。但落后的木船还是很快就被先进、快速、安全的轮船所取代。至1925年,重庆进出口的挂旗船急剧下降到了1艘次。原来在重庆宜昌段行驶的“川楚八邦”木船多达1000余艘,到1928年,也只有3艘了。

重庆关历年挂旗船进出口艘次及载货量如附表。

二、航务管理

自英国“利川”、“肇通”两轮及英法军舰驶川江成功后,已证明川江可以行驶轮船,“肇通”轮首次入川,系由英船长蒲兰田(Captain S. C. Plant)驾驶来渝,他根据自己在川江多年的行船经验,曾分别向中国重庆当局及法国驻华大使献策:“建造适于山区急流险滩之特式轮船,定可行驶川江水道,即能独获三峡航权。”1906年(光绪三十二年),经法国工程师苏格斯勘察宜渝航段道后,确认此段可以经营商轮,法国遂筹组东方轮船公司。

四川总督赵尔巽鉴于外人一再入侵,深恐有失航权,乃一面阻止法人入侵的企图,一面密令劝业道周善培赴重庆,邀请并动员各界绅商组织中国轮船公司行驶川江,以抵制外轮。周善培在英国驻渝领事的陪同下,乘英舰“乌德拉”号从重庆至丰都查看航道。周氏由渝返省复命,得到川督的支持。

于是即有官商合办川江轮船有限公司之发起,经川督向清廷奏准,1908年3月11日,川江轮船公司在重庆正式成立。

川江公司股额定为20万两,官商投资比例为4:6,商股推举重庆商界赵资生、李良谏、曾鼎勋、王泽等4人,官股指派重庆知府纽传善、巴县县令廷继、重庆火柴经销委员张令杰等3人,组成公司董事会,重庆商会曹漱珊任经理,赵资生任协理,专营轮船运输业务,并申报重庆海关登记备案。公司聘请英船长蒲兰田为造船顾问,蒲氏赴英国所尼厂(J. C. Thosnycrobt & CO.)按其设计图纸订造船只全套机械、锅炉等,1909年(宣统元年)夏,运交上海江南造船厂装配,8月竣工,轮船命名为“蜀通”。英人蒲兰田任船长,10月19日离宜上驶,29日安抵重庆。

“蜀通”轮在重庆登记注册后,于1910年2月正式投入营运,每月往返宜昌二次,开创了川江商轮定期航行的新时期,标志着川江航运进入了轮船时代。公司营运数年,获利颇丰。但“蜀通”轮马力小,载量少,枯水季节又要停航4个月,远不能满足宜渝段客货运输的需要。

1913年,公司经理李觐枫垫款20万两,再派蒲兰田赴英雅罗厂(Messrs, Yarrow & Co. Glasgow),订造较大的客货轮一艘。1914年春,在

上海江南厂装配完工,命名“蜀亨”轮。船长仍由蒲兰田担任,1914年5月30日抵驶重庆,当即向重庆关登记注册,正式投入营运。该轮为川江第一流轮船,开辟了宜渝段常年商业航运的新时期。

由于川江轮船公司两轮常年行驶川江的成功,震动了全川,揭开了川江商轮兴起的序幕,出现了众多绅商地主开办川江轮船航业的高潮。

川路轮航公司。1913年,川汉铁路公司董事会以铁路让归国有为由,决定拨路款50万两购买轮船,在重庆成立第二家官办川路轮船公司。在上海求新造船厂订造“大川”、“利川”两艘姐妹浅水客货轮。两轮先后于7月20日和10月22日抵达重庆,该公司向重庆关办理登记注册手续后投入营运。

嘉宜瑞庆轮船公司。1914年,由四川南溪县绅商董云昭兄弟等人,为开发重庆至川南交通而集资组建。在上海求新厂订造一艘“庆余”浅水客货轮。该轮10月初抵重庆,在重庆关办理登记注册手续后,随即试航嘉定,因该轮吃水太深,不能通航嘉定,乃于1915年改驶渝宜线。该公司另在汉口购买旧客货轮一艘,更名“瑞余”,1915年5月份在重庆关登记注册后,行驶重庆至嘉定,新辟了岷江航线。

长寿轮船商号。1914年,由长寿绅商集资2万元,购置45总吨小轮

“长寿”号一艘,在重庆关登记注册后,行驶重庆至万县航线,沿途停靠各主要城镇。

蜀江公司。1915年组成,股本2万元,在上海订造钢壳浅水“元济”小轮一艘。经重庆关检验,其货舱不合要求,不准载货,只许搭客及装银铤邮包之类,行驶渝嘉航线。

自1910年2月,“蜀通”轮正式行驶渝宜线营运以来,川江行轮得到迅速发展。为了适应川江航运发展的需要,海关总署海务副工司英人麦尔(Myhre),入峡考察川江水道形势及行船情况,认为川江急需筹办事项有:建立管理机构,制订船章,设立助航设施等。总税务司于1915年3月13日批准,重庆关成立“长江上游巡江司”,委派蒲兰田为首任巡江工司。巡江司的主要任务是,担负川江航道助航设施的建立和维护管理工作;同时还负责川江航道秩序之维持,并兼管一些航政工作,如调解和裁决行船纠纷,处理海损事故,驾引人员的培训与考核,以及航行船舶的报关验证等。

巡江司对渝宜段行驶轮船10年来发生的14次重大海事进行了总结,因引水失慎触礁沉没者3艘,其余则因轮船设计建造不适合行驶川江而造成。当时近20艘川江轮船中,除“蜀通”、“蜀亨”及亚细亚石油公司的“安澜”外,其余各轮多不符合川江轮船结构“底要平、舵要双、马力要大、身不

宜长、楼不宜高”的要求,这是蒲兰田行驶川江 20 年的经验总结。1917 年 12 月 19 日,巡江司特别颁布了《长江上游大小轮船订造法》,这是川江首次公布之造船法规,限制建造不适合行驶川江之新轮。嗣后重庆关对川江轮船之检验、丈量、登记、发照,就是根据本《订造法》和交通部公布之《轮船注册暂行办法》进行的。

1918 年 9 月,巡江司又制订了《川江行轮免碰章程》,对轮船、轮木船之间避让和航行信号都作了详细规定,这是川江首次公布的航行法规。

重庆关成立数十年来,先后制订了一系列规章制度,对川江航行安全和航运事业的发展,起了重要作用。

(1)1915 年 6 月,庆吉轮船公司在上海晋昌船厂建造“庆吉”木壳浅水客轮 1 艘,35 总吨。在重庆汉口航线试航两次,仅上滩时较为困难,巡江司则以“马力不足,不适合川江航行”,而勒令驶回武汉。

(2)1915 年 10 月,利川轮船公司自置“利骏”小轮 1 艘,船长 25 米,宽 5 米,36 总吨。由宜昌航行 6 天抵重庆,经巡江司检验后,认为“机器及其结构均不胜任”,而令其停驶。

(3)1916 年,裕川轮船公司在上海求新厂订造“裕亨”浅水小客轮 1 艘,出厂前经海关检验,认为“机器装配不合”,而被查禁。

1919 年 12 月 6 日,川路轮船公

司之“巨川”蒸汽客货轮,在高家镇附近之楠竹坝触礁倾覆半沉。公司计划在次年水位许可时进行施救,但巡江司认为妨碍航道,于次年 4 月 2 日,派人将其炸毁,导致公司倒闭。

外轮加入川江航线,始于美孚、亚细亚两石油公司的专运油轮。美孚油行之“美滩”(Meitam)拖轮。1917 年 7 月在上海江南厂建造,7 月上旬首航抵渝。10 月,该轮又载油上驶泸县,此举为后来外轮深入西南腹地,畅行渝叙航线,开创了先例。亚细亚石油公司之“安澜”(Anlan)油轮,1917 年 10 月 25 日抵渝,航行宜渝线,毋庸绞滩,仅运行 47.5 小时。以上二轮,本系油轮,按规定只能运油,不准搭载客货。但他们乘华轮多被征拉兵差之际,除入川载运煤油外,返宜时则违法载货,其货系由英商太古、怡和两公司承揽报运,并附搭旅客,有的船员竟干出口走私、贩运鸦片等违法活动。重庆海关对两轮的违法行为,则漠然视之,引起华营航业界的反对。

1927 年 5 月 17 日,国民政府成立交通部。次年 12 月 25 日公布《航政局组织法》,1931 年 7 月 1 日,汉口航政局成立,负责管辖赣鄂湘川四省各埠之航政事宜。同年 11 月 16 日,汉口航政局重庆办事处成立,并接收了重庆海关所兼管的船舶检验、丈量、登记工作。至此,形成了航政局办事处、川江航务管理处、重庆海关“三权鼎立”,

共管重庆港航和船舶检丈业务的局面。三家各自担任的职责划分如下：

(1)汉口航政局重庆办事处负责川江各线轮木船的检验、丈量、登记者宜。

(2)重庆海关负责渝宜线助航设施之设置与管理,滩险之排除及川江各段领江之培训、考选、管理事宜。

(3)川江航务管理处负责轮运之治安保障及海事纠纷处理,码头及轮船秩序之维持,航业之指导改善,渝嘉(定)、渝合(川)线助航设施之设置及滩险之排除等事宜。并协助海关排除渝宜线之滩险及航政局办事处船舶检丈登记工作之执行。

航政局重庆办事处成立以来,与四川的川江航管处并存,因受地方势

力之抵制,难以开展工作。200吨以上木船的检丈登记者宜,始终被川航处把持不放。外国轮船拒绝受检验丈量,继续由海关对其进行检丈。200吨以上中国轮船的海事报告,奉令自1936年12月12日起,改呈航政局盖印签证。但200吨以下专驶内江之中国轮船,以及外国轮船之海事报告,则仍照例呈递海关办理。

全国引水管理委员会各区办事处的引水管理业务,奉行政院令,归并当地航政局办理。航政局重庆办事处的接管手续,于1947年10月8日办完。至此,重庆海关原兼管几十年的川江航务及航政工作,只剩下长江上游巡江事务处所负责的助航设施。

第二节 港务管理

重庆海关建关初期,其外班人员中设有总巡(1928年后改称“监察长”)一人,兼理港务和船舶工作。由总税务司赫德任命英人鲁富(W. N. Loratt)充任。当时重庆港埠完全是自然状态的码头,根本谈不上管理。大量的厘金船均泊于重庆和江北一侧,海关所管辖的挂旗船数量不多,其装卸货物的界限为南岸的太平渡到弹子石。所以港务和船舶管理任务比较简单。当挂旗船货主申请出口时,总巡先

对船体、舱面、隔堵等是否良好,防雨防潮设施是否齐全,航行属具是否完善,驾长对航线是否谙熟等进行全面检验认可后,方得发给准单和关旗,准予装货放行。

1904年,重庆海关根据《修改长江通商章程》,相应制订了《重庆关船只来往宜昌重庆章程》。为了适应挂旗船和厘金船日愈增长,港口码头趸船相应发展的需要,同年又颁布了《重庆口岸停泊趸船暨平底浮船试办章程》,

作为管理 重庆港内码头趸船之规章。规定码头趸船之设立、移动、修理、均须报请海关批准,方可进行。海关对趸船单独进行技术检验发证,使用期最长为一年。当时都是木质趸船,检验时对船体质量、锚泊、消防、旗号、安全等设备特别重视。

为了迎接川江轮船行驶的到来,1908年,重庆关又制订了《重庆关船舶停靠章程》。嗣因川江行轮迅速发展,海关总税务司署于1915年5月,又批准重庆关设立理船厅,委派原英人总巡麦联南(D. Marle - nren)主持此事。

理船厅的职责,专司港务和引水管理。重庆关通过理船厅和巡江司,便加强了对重庆港口和川江航务的监督管理。

1920年,理船厅公布《轮船管理章程》,对轮船的大修范围及船主、引水、大车的职责,均作了明确的规定,责令船主、引水、大车等高级船员各执一份,认真贯彻执行。

1920年,理船厅还拟订《重庆关理船章程》共29条,另附1918年的港区海图一份,并于次年7月19日以第3号布告通知执行。章程对关辖区、船舶停泊界限、港区水道保护、军火及油类运输、江面管理以及传染病患者乘船等问题,均作了明确规定。所有船主、引水、买办和轮船公司船务管理人员,必须熟悉遵守,以保证船舶进出港

口之安全,因而强化了海关对港口的控制与监督。这是开埠以来第一个港务管理法规,标志着重庆港口从原始状态迈向现代化管理。章程贯彻情况分述如下:

(一)船舶停泊界限,即重庆关管辖水域范围:长江上游从南岸黄桷渡土地庙向北横过北岸的城墙西端起,下游从南岸窍角沱铁厂起向北 69° 至北岸对安溪石桥止,全长3英里;嘉陵江从两江会合口上溯1英里至大溪沟止,一般船舶均可停泊。

1939年5月5日,重庆因战时首都升为中央直辖市,并将巴县及江北两县迁出市区,市辖范围拓展了20余倍。海关管辖水域范围也相应扩大为:长江自大渡口至唐家沱,嘉陵江上至磁器口止,以适应战时水运的需要。

(二)装卸军火、爆裂物料及待检疫症轮船之规定:凡装载军火、爆裂物料及具有传染疫症应行隔离之船只,其货主必须先行报告理船厅领取特别准单,仅限于唐家沱一处停泊装卸作业。装载军火及爆裂物之船只,其前桅上应悬挂长6尺宽4尺的红旗一面。装卸时应遵照海关指令办理。

章程执行以来,一般均能遵照办理。但1938年6月26日,民生公司“民来”轮承运航空委员会的枪弹及汽油抵渝,军事当局不服从章程规定,不执行海关“在唐家沱卸载”之指示,擅泊南岸窍角沱,旅客登岸后卸货,因船

上有人吸烟,于午夜 23 时,后舱突然爆炸起火,仅数分钟船即沉没,死伤 46 人,损失枪弹 200 余箱,汽油 700 余桶,这是一次最惨重的违章教训。

(三)装载煤油船只之规定:凡装载煤油之船只,规定在唐家沱与苏家坝两处装卸作业。故英商亚细亚之油栈建于唐家沱,美商美孚之油栈则建于苏家坝。

关于轮船装运煤油停泊海关界内问题,在“装油暨搭客安全章程”未颁发以前,海关特制订了 4 条 暂行规则,以资油轮船主及其公司经理遵照执行:

1. 轮船公司须承认煤油装在有夹板舱内严行封固,非抵正式指泊油船地点,不得随意开舱。

2. 轮船舱面不得装载易燃货物。

3. 轮船未到埠前,须向海关领取准单。

4. 凡轮船装运箱油,准在小河江嘴外停泊至多不得过一小时,以备搭卸旅客。

(四)轮船安全锚泊地的规定:重庆两江水位落差极大,故根据大、中、枯三种不同水位,为轮船规定了安全锚泊地有:南岸窍角沱、王家沱、施家河、狮子山、羊角滩、龙门上浩、盐田湾、黄桷渡等 8 处。重庆东水门、千厮门、临江门至双溪沟、双溪沟至大溪沟等 4 处。江北梁沱、江北嘴等 2 处。

鉴于北岸的商业繁华区,旅客往

来颇繁,货物进出较多,轮船泊位仅有 4 处,江北二处,显然锚地布局很不合理,导致往返进出重庆至长江中下游各埠之客货,均须摆渡长江,既不安全,又增加了不应有的周转环节。经常酿成旅客落水,驳船打流,沉船死人事故。故海关为了使长江南岸狮子山验关趸船,既能及时准确地控制进出港口的船只,又能避开与重庆商埠繁华区直接接触,遂将远离商业区的南岸 8 处水域定为锚泊地。

挂旗船装卸货物,须停泊在朝天门对面南岸太平渡至弹子石之间。

凡有指定停泊地点的船只,准其直驶已定地点停靠。如尚未指定停泊地点者,于宜昌开行前,必须电达重庆关理船厅,请定停泊地点。所有停泊之船只,除已向理船厅领有放行之红单者,可以任便开行外,否则不准擅自移泊。如已经停泊之船只,理船厅令其迁移时,该船必须遵行。

(五)港内航行的安全规定:船舶在港内行驶,除遵守长江上游行驶专章修改各条外,均须遵守万国航海避碰章程,凡港内往来行驶的船只,不准任意疾行,以免浪沉小划驳艇。船只所用横杆,如有碍他船航行者,不准由船边支出。驳艇小船靠拢大船的数目与情形,如有碍大船航行时,一概禁止。接客人之舢舨等,不准在关员之先登轮。如船只在港内发生失慎,即当鸣钟示警,在日间须悬挂各国通语的

“NH”急盼救援号旗,其上下停泊之船,亦须同时鸣钟悬旗,在夜间须施放流星炮,并一面飞报理船厅。

由于重庆口内两江驳艇小船往返穿梭如织,影响轮船行驶和靠离,重庆关港务课于1935年12月5日以第36号通告公布,自1935年12月16日起,本埠港内航行商轮及停泊囤船,须遵照下列新订规则:

1. 凡轮船于将离囤船开行时,须于其船头桅杆悬挂直径1.2米之黑球,悬挂后10分钟始能解缆开行。

2. 凡轮船于将到达囤船十分钟前,须悬挂直径4尺之黑球于该囤船之旗杆上。

3. 港内木船或舢舨,凡见此种信号,即须避让此项将开或将到轮船之航路为要。

自此项规章施行以来,一般轮船均能在港内慢车缓行,以避让小船,但外国商轮仍时有浪沉木船事件发生,因理船厅对肇事违章轮船处理不力,故浪沉木船事件无法杜绝。

(六)保护水道的规定:凡未报经海关理船厅批准,在港内不准兴筑各式码头暨驳岸,或设置浮码头并趸船浮标,以及填筑两岸淤滩,或兴修别项一切河岸工程等。1927年初,重庆商埠督办公署在规划市政建设时,决定修建朝天门和嘉陵码头,以便于轮船停靠和装卸货物。此项工程的计划研讨、方案确定、破土动工和竣工验收等

重要环节,都邀请海关理船厅主管人员莅会参加,俾使工程符合海关保护水道的要求。

港内浮标概归理船厅管理,如其浮标所设之位置有碍船只行驶,或多占泊船地位,理船厅得令该标主将浮标迁移,以保证港区内航道通畅。根据民生公司1943年12月向重庆关港务课反映:每届冬季枯水季节,猪儿碛、月亮碛、朝天门等处淤沙甚多,影响轮船航行及停靠安全,请及时进行勘测,并设置助航标志。港务课随即转请长江上游巡江事务段对港内主要航道进行测量,当时重庆水位零度时,靠重庆一边的北水道,最低水量为2米;靠龙门浩一边的南水道,最低水量亦为2米,中坝之最高处露出水面0.33米。并在猪儿碛、月亮碛、朝天门等处设置了“竹椿旗标”10处,其中左边和中央各3座,右边4座。此乃重庆港区内最早设置的助航标志。

凡船只在港内或进出口船只往来处所撞沉有碍行驶之水道,如该船东不遵照理船厅酌情所定之期限,将沉船动工移置,海关海政局即代移置或炸毁,以确保港内航道畅通无阻。1921年2月,根据川江、太古等轮船公司反映:南岸龙门浩锚泊处附近之洋芋洲礁石,影响船舶停靠安全。重庆关海政局及时在枯水时,将礁石削除一部分,锚泊条件有明显改善。

凡是需要在港区两江的水上或水

下施工的工程,如架设过江电话、电力飞线、敷设过江水下管道,或建筑桥梁等,均须先将工程名称、施工起止日期、详细地点等,报请理船厅(后为港务课)通告各轮船注意行驶。

1931年11月26日,汉口航政局在重庆设立办事处,并接管了重庆关原兼管的航政工作。次年,理船厅遂改编为港务课,其主管人称港务长,仍负责港务和引水管理工作。抗战爆发后,汉口航政局于1938年10月迁来

重庆,加强了对港口和航政的监督管理,于是海关港务课的港口业务大为减少,1946年4月20日,引水管理工作亦奉令移交当地航政局办理。

自川江通轮后,重庆驳船业务日趋繁忙。海关理船厅为了驳运安全起见,每年4月份在南岸太平渡集中检验一次,检查内容与挂旗船基本相同,合格者发给牌照,方准在港内驳货行驶。直至重庆解放,驳船检验工作未曾中断。

第三节 引水管理

1915年5月,重庆关理船厅成立,其主要职责之一是引水管理。根据1868年(同治七年)颁布之引水总章所载各江之分章,理船厅应负责制订长江上游引水章程,并专司引水考选、调配、管理、升迁等工作。

1917年冬,重庆关巡江司成立引水教练学校,由巡江司蒲兰田(Captain S. C Plant)主管此事。招考木船太公,教以轮船驾驶和轮机的知识,培养大批引水人才,以满足川江轮运发展的急需。

1921年2月,理船厅公布《长江上游引水章程》;复于次年5月13日,对章程作了部分修改和补充,并经重庆领事团暨中国官吏核准。章程规定重庆关专门成立“引水考选局”,该

局设考选委员5人,以长江上游巡江司为主座,理船厅暨资格最深、领有执照、充当长江上游下段轮船主者1人,并由巡江司选择资格最深之引水2人为委员。川江最资深之引水为颜东衡(曾任英国炮舰引水)和陈兴发(“蜀通”轮首航川江引水),颜、陈二人被聘为考选委员。考选委员负责命题考试并监考,考试及格者则分别等级发给引水执照,方得上轮工作。但引水初领执照时,应向重庆关缴关平银10两,此后每年7月1日呈照复验时,缴关平银5两。初领执照时,还应具关平银300两,作为谨守“引水总章、分章”之保证金。

因为引水对轮船航行安全负有重大责任。故引水章程规定之引水费比

较优厚:学习引水初聘每月洋 50 元,后可增至 75 元。二等引水初聘每月洋 120 元,后可增至 175 元。头等引水初聘每月洋 200 元,后可增至 300 元。1933 年,交通部授权重庆关长江上游巡江事务长胡兰生,对川江引水严行考试给照,无照者不得执业,以维护川江航运安全。

1921 年 10 月 29 日,重庆关公布了第一个《宜昌重庆轮船领江规则》共 11 条 58 款,作为川江领江遵循之规章。对领江工作规范如下:

第一条 新领江上船,先把执照向船主出示,并询问该船性能及吃水情况,是旱舵还是机器舵。

第二条 开船前要询问船主,当时的水位好不好开?如有雾罩视线不明,要同船主商量。靠船前先报告船主找好地方停靠。

第三条 行船时,如遇以下情况,应向船主报告:靠船前 10 分钟。前方有滩险漕口航道浅窄。有重载柏木船或他轮驶来等。

第四条 行船时,如遇下列情况要慢车:1. 有重载柏木船;2. 经过大小码头;3. 过浅窄漕口或航道水浅;4. 民船搁浅;5. 柏木船太多;6. 会拖带轮船;7. 前面有轮木船各一艘,不好驶过;8. 驶过水浅地方,用水杆子测水时。

第五条 行船时如遇下列情况要鸣汽笛:前方有柏木船。过滩、过浅、过

窄或转弯。驶过大小码头。有雾罩或看各处标杆。

第六条 行船或会船时,如遇下列情况要报告船主:会船时我船会左或会右。遇有滩浅狭窄漕口处不好会船。舵工不听领江的话。舵不应,发现新出沙坝、碛坝、崩坎。

第七条 行船时见有揽载及小划子要过细。领江与船主要搞好关系,遇事共同商议。生活上要衣帽端庄,不恃酒噜嗦,不吸毒。

第八条 如遇下列情况,应报告海关巡江司:木船发生海损事故。有不遵守布告章程者。见沙坝、碛坝、大滩、浅窄漕口处,有轮、木船损坏不好驶过。如有要事或不愿在本船工作。

第九条 行船、会船、靠头务要细心,不可冒险带船。如知道实在危险,领江可推辞不去。如未用看水杆子测水,船若搁浅,巡江司要取销领江执照。

第十条 当班时要随时小心。舵手务必听从领江叫舵,定要舵手回音,并注意舵针是否正确,若船出事,巡江司要追究领江责任。

第十一条 在船上不能私带银钱、客货、烟土,不要与旅客吵闹。靠船时,如要上岸应先报告船主。

1923 年,川江各段引水已发展到 145 人,乃筹建俱乐部式的“领江会”,是为领江公会之前身。1924 年始正式成立“长江上游领江公会”,除报请

重庆关注册备案外,并于次年在北京政府交通部登记注册。

由重庆至叙府、嘉定段的领江于1923年组成的重庆领江公会,会长邓汉江,经呈报重庆海关及交通部核准,于1926年3月6日,改组为“长江上游上段领江公会”。并拟订公会章程共8章26条,公会经费由会员按月缴其所得的5%。会所设在重庆商业场西四街瑟字6号。该会领江月薪较高,渝叙段轮船吨位虽小,但头等领江月薪高达300元。重庆航业界为了抵制其高薪领江,于1924年,另组“川江内河航业领江公会”,与其分庭抗礼,推选戴荣钦为会长。其业务范围包括嘉陵江、沱江、岷江、长江等各条航线。头等领江月薪不超过200元,小汽船领江更有60元以下者。大轮领江的会费为月薪的5%。汽船领江每月仅缴2元。成立时有会员171人,其中领江71人,舵手50人,水手50人,后增至300余人,并先后在四川省政府、巴县及川江航务管理处注册立案。两个公会并存,为了争夺业务,矛盾十分尖锐,双方不断向南京交通部控告。1931年4月,交通部指令川江航务管理处:“对两公会应取人才主义,将两公会之领江,重予检定,合组一会。上游上段领江公会技术不良之会员,予以限制;内河航业领江公会之舵工水手,一律剔除。希由川江航川处会同重庆关监督,另行合组一公会,切实整顿。所有

会章、领江薪级等事项,仰即会拟呈核,批示执行。”迄至1936年11月,两公会合并工作始告完成。该公会由“川江上游上段领江公会”及“川江内河航业领江公会”合并组成“川江内河航业引水公会”,以四川省境内河流为引水区域,会址设于重庆白象街37号。1942年6月29日,该公会又改组为“长江上游内河引水公会”,会址仍设重庆。

随着川江轮船的迅猛发展,引水人员也不断增加。

1938年7月,为了防止长江中游引水被敌人利用,由财政部(代表为海关副巡江事务长夏士德及江汉关税务司安斯迩)、军令部(代表为张铨少将)、海军总司令部(代表为唐虞上校)、交通部(代表为汉口航政局局长王洗)及汉口市商会代表余荣樵等6人组成“汉宜湘区引水管理委员会”安斯迩兼任主席。

1938年10月,武汉沦陷前,汉口航政局会同汉宜湘区引水管理委员会,协助引水向后方撤退共达300余人。汉宜湘区引水管理委员会于10月初撤至重庆,该会主席改由重庆关税务司卢寿汶代表。并先后向重庆海关借调汪志禹任行政秘书,王德龙、张德清任办事员,向航政局借调罗椿龄任技术秘书,以便全面开展工作。该会于1939年2月组成“引水公会联合办事处”,负责引水人与该会之间的呈上启

下工作,并将引水人之动态,每10天造册具报一次,截至1940年6月止,该会共发给办事处的办公费贷款1150元。1943年8月26日总税务司署训令,为便于管理计,改派海务巡工司兼任汉宜湘区引水管理委员会主席。

为了救济失业引水维持其生活,自1938年4季度起,引水每人每月发给无息贷款30元,学习引水20元。由于物价上涨,自1939年1月份起,每人每月贷款改为40元和30元。1940年6月份起,又调整为60元和50元。截至1940年6月底止,已向该会申领贷款之引水,其平均人数226人,该会总共发放贷款计国币121896元。至于居住万县失业引水人应领之贷款,则由该会汇交万县海关代发。已在该会登记之汉宜湘区引水人,计持有执业凭证者185人,未持有执业凭证者297人;各该引水人之引领船只船主记录簿及引水人证明文件,均经该会将其摘要编制成册,函送九龙海关库房保存,以策安全。

武汉沦陷后,为了配合大量军品物资及旅客迁川的需要,1938年7月24日,财政、交通、军政、海军总部及宜昌商会代表,组织成立“长江上游引水管理委员会”于宜昌。总税务司署海务巡工司及宜昌关税务司任财政部代

表,由宜昌关税务司代理主席。该会于1939年底迁至重庆,改由重庆关税务司代理主席。嗣后重庆商会代表则由重庆轮船公会选派民生公司杨成质担任。为了加强对川江引水人员的监督管理,该会奉准在1945年上半年,办理登记检覆,发给引水人员临时证书。自6月1日起,对于雇用未经领有临时证书之引水引领船只者,海关不予结关。

1944年7月26日,行政院通过之《全国引水管理委员会组织条例》(8条)及《引水管理暂行章程》(46条)各一份公布施行。针对川江轮运海损事故不断发生,必须加强对引水人员的严格管理和考核,全国引水管理委员会于1945年4月1日,公布实施《长江上游引水管理细则》一份,包括总则、雇用、资格、考验、管理、训练、附则等8章42条。该细则系长江上游引水管理工作35年来之总结,是一部比较完善的川江引水管理法规。

1946年4月20日,财政部领导的全国引水管理委员会奉令改由交通部领导,其所属长江上游引水管理办事处亦同时改变领导关系。各区办事处的引水管理业务,归并当地航政局统一办理。此后,重庆海关不再对川江引水事务实行管理。

第四节 航道管理

一、长江上游巡江工司

1914年11月29日,为适应川江轮船迅速发展的需要,在上海的海关总税务司署派遣海务副巡工司英人麦尔(Myhre),乘坐由英船长蒲兰田(S. C. Plant)驾驶的川江轮船公司之“蜀亨”轮,入峡考察川江水道形势及行轮情况。从蒲兰田处获得了许多滩险及航道方面的珍贵资料,两人对在川江设立简易助航设施及建立维护管理机构等技术问题进行了详细研究。认为川江必须筹办事项有:建立机构、制订船章、设立号站、标竿、浮桩、水表及轰炸各处暗礁、河岸凸出乱石等事项。

海关总税务司安格联决定:仿照长江中下游的作法,于1915年3月13日,正式批准重庆海关成立“长江上游巡江工司”,委聘蒲兰田为首任巡工司。重庆海关与蒲兰田签订合约,任期5年,月薪400关平两。

长江上游巡江工司成立后,由重庆和宜昌海关共同管理,当时仅蒲一人熟悉川江航道,故在渝、宜两关均设他的办公处。工司内设有制图员一人,木船老大一人,水手九人,厨师一人,服务员一人,其月薪分别为30、6、和5、12、12关平两。工司的经费来源系

由海关总署月拨关平银800两给重庆海关,再由重庆关支付该司使用。工司员工的工资和津贴约占经费的80%,其余则作为办理川江助航设施之用。宜渝段首先拟设航标站12个,建浮标、浮船及水表58个。

1921年2月26日,蒲兰田在休假乘海轮回国途中,不幸病故。

长江上游巡江工司的职务,由英人皮托谦(W. G. Pitcairn)、罗比(M. J. Robbe)、斯特福(O. Sternvall)、爱佛司(R. G. Eveyest)、胡兰生(S. C. M. Frandsen)和孟璧(L. ST. J. Munby)等先后继任。1943年1月11日,美、英两国关于取消在华治外权及处理有关问题的条约和换文,分别在华盛顿和重庆签字后,长江上游巡江事务长一职,由顾久宽担任;抗战胜利后,又由段长赖成鏊升任,直至重庆解放。

爱佛司担任巡江工司后,长江上游巡江工司于1929年奉准更名为“长江上游巡江事务处”,巡工司改称“巡江事务长”,由爱佛司继任此职,并正式在宜昌海关内设办公室办公。巡江事务处的全面工作,根据重庆、宜昌两关的意见,作出计划及督促执行。办公室内设海务帮办1人,执行秘书职务;

海务办事员 2 人,办理具体业务;书记 1 人,负责各项文件及有关事项。各种技工如:岸上水手头目、机匠、杂物管理、水手等,则按业务需要雇用。

巡江事务处下设 3 个巡江事务段:宜昌至万县巡江事务段,由孟璧兼任段长;万县至重庆段,由赖成鎣任段长;重庆至宜宾段,因人员及经费不足,当时并未开展工作。各段分别负责其段内助航设施之维持及船只配备、人员管理,并秉承巡江事务长之指令,执行测量、设标等项工作。各段办公室设段长 1 人,主持全段工作;下设海务办事员 2 人,主办各项文件及一切有关事宜;巡江员数人,执行江务及辅助办理一切江务工作。所需各种技工,如河道监理、航标头目、标杆头目、航标及标杆看守、水尺记录等,均按需要雇用。另外巡江事务处内还设有绘图室,专司图表之绘制、印刷及发售等工作,由制图员 1 人主持。

抗日战争爆发后,国民政府迁都重庆,川江航运日趋繁忙,渝叙段原有的几座简易助航标志,不能满足战时航运的要求。1940 年初,海关总署饬令长江上游巡江事务处成立“重庆宜宾巡江事务段”,派吴念祖任段长,并抽调在重庆的长江中下游巡江事务处人员和船艇设备,组成两个航道队共 63 人,于年底开始工作。

长江上游巡江司的职权范围,根据 1915 年 8 月 17 日第 1 号《航行布

告》中称:奉“总税务司饬行川江险滩之上下设立标志、信号处、浮桩、灯桩并量水表等事,以助航行之便利……”。说明其主要任务是担负川江航道助航设施的建立和维护管理工作。凡是与航道有关的事宜,如河道施工炸礁、筑坝及航道标志、信号之创设、改移、增添或裁撤等,均一律以《航行布告》的形式,随时公开彰明,晓示各处,俾使川江上下船只周知。自巡江工司成立后,从 1915 年 8 月 17 日至 1949 年 9 月 22 日止,先后共发布《航行布告》230 份。在这些布告中,除第 50 至 56 号和 58 至 76 号等 26 份布告仅以英文一种文字发布外,其余均系以中、英两国文字同时公布,方便中国轮船的参阅使用。

对在航道上的施工工程,如炸礁、筑坝、施救船只、架设过江电线等,无论任何单位,均须事先向巡江工司报告,待其允许并以布告晓示各行轮之后,方可实施。

此外,巡江工司还负责维持川江航道秩序,并兼管一些航政方面工作,如调解和裁决航道上所发生的行船纠纷,处理海损事故,驾引人员的培训、考核和发照,以及航行船舶的报关验证等。

1949 年 12 月 3 日,中国人民解放军重庆军事管制委员会成立(以下简称“军委会”)。军管会交通接管委员会下设航运部,郝炬(即何郝炬)任部

长,负责接管国民政府设在重庆的长江区航政局、重庆海关、招商局重庆分公司等航运系统的管理机构、船厂、船舶。重庆海关长江上游巡江事务处接管完毕,计有职工 291 人和各种轮艇、木帆船只共 17 艘;奉令划归长江航务局重庆分局管理,曾先后更名为“重庆巡江处”、“江务科”和“航道科”。

二、川江助航设施

甲、标杆信号

长江上游巡江工司成立后,对川江航道进行详细考察,为了解决轮船航行安全之急需,决定首先在宜渝段的狭窄槽口和险滩急流的航道上设立标杆信号,以指引轮木船安全航行。

1915 年 8 月 17 日,首先在万县下距宜昌 347.4 公里的狐滩嘴南岸正式建立川江航道有史以来的第一座标杆信号,这是川江助航设施中的一种。凡有上下水的轮、木船航行通过该处时,即在标杆上悬挂信号,以利轮木船视而避让,防止两船发生碰撞海损。

狐海标杆信号设立后,不仅有助于上下水轮、木船之安全,巡江工司还以此为示范,作为对信号夫(即标杆看守,今称信号员)的培训基地,先后培训了大量信号人员,为以后大批设立标杆信号台,输送信号人员奠定了良好基础。

高家镇附近之楠竹坝,是川江淤沙航道之一,每年中水淤沙,沙堡荡存

无定,对行轮威胁很大。故在建立狐滩信号的同时,又在楠竹坝尾近沙堡下水右岸虎须子处(下距宜昌 455.6 公里)设立警号标杆一座。当沙堡出现时,则挂黑色圆形警球一个,至沙堡荡没时撤去。它也是川江最早设立的信号之一。

继后,又在牛肝马肺峡下首近庙河之柳林碛、青滩之龙马溪、兴隆滩石梁嘴上之大梁子处设立标杆信号 3 座。1915 年共设标杆信号 5 座。次年,又先后增设宝子滩、折桅子、王家滩、东洋子、红船湾、火焰石、奉节小南门、黛溪、铁滩、巫山南门外及青石洞等标杆信号 13 座。在一年多的时间内,川江标杆信号已发展到 18 座。

从建立第一座标杆信号起,到 1936 年底止,宜渝段的主要滩险及狭窄航道上,共设置标杆信号 43 座。平均每 15 公里一座,其中全年性的 29 座,枯水及中洪水 11 座,洪水 3 座。

1940 年初,长江上游重庆宜宾巡江事务段成立后,1941 年 12 月先后建立鱼洞溪、小南海、武举沱等标杆信号台 11 座,每台派标杆看守 1 人管理。连同其它各种助航标志 148 座,本航段助航设施已初具规模。

1942 年,长江上游巡江事务处奉海关总署指令,抽调人员对嘉陵江、岷江及金沙江水道进行踏勘。1943 年 12 月正式兴工,至 1944 年 7 月,首先建成金沙江宜宾至秉夷场间 100 公里航

道的助航设施,设置标杆信号台 5 座及其它助航标志 38 座。随即开辟宜宾屏山航线。

嘉陵江重庆至合川段,1944 年 12 月动工,次年 3 月,建立标杆信号台 3 座,12 月又增设黑羊石等 3 座。

抗战期间,长江上游巡江事务处在渝叙段、渝合段及宜宾秉夷场段共建立标杆信号台 22 座,连同渝宜段原有之 43 座,总共 65 座。

抗战胜利后,国民政府还都南京,川江航运逐渐衰落。原撤退重庆的长江中下游巡江事务处的人员、设备亦陆续返回原地,以致长江上游巡江事务处的人员设备和经费均感不足,各项助航设施因之锐减。据记载:渝叙段自 1948 年起先后将武举沱、龙门、庙角及陡坎子等 4 座标杆信号台裁撤,重庆解放时尚有 7 座。渝宜段亦因经费拮据,曾先后撤销了一部分助航设施,但不久又因航运需要进行了恢复。1948 年,增设了巴阳峡下段、中段及上段可全年使用的标杆信号台 3 座,其器材和人员系由金沙江已裁撤的标杆信号台调来。嘉陵江、金沙江、岷江的航道已放弃了管理,金沙江的标杆信号台则任其自然淘汰,嘉陵江的标杆信号台则被撤销。截至重庆解放时止,川江各航段尚有标杆信号台 53 座,比 1944 年减少 12 座。

川江标杆信号初设时极为简陋,仅有一根标杆,作为悬挂信号之用,搭

有一个简易棚房,作为信号夫避雨栖身之所,没有统一的标准规格。1934 年 12 月 11 日,长江上游巡江事务处确定了信号标杆及信号台房的规格式样,标杆及横木为白色,台房墙壁为上白下红色,房顶为灰色屋顶。标杆信号上所悬挂的信号旗,系用竹蔑或柳条枝编织成各种形状,并以不同颜色,用作表示轮、木船航向及航道状况,当时所使用的信号,主要有以下 7 种,其形状迄无多大变化,但颜色则有变更。信号的悬挂方式,1937 年 6 月 15 日,长江上游巡江事务处作了明确规定,并形成了较为统一的规格标准。

(1)轮船信号。为等腰三角形,尖角向上或向下表示轮船行驶方向,尖角向上为上水,向下为下水。初为黑色,1915 年底改为红色,1917 年 3 月后改为半白半红色,靠顶尖一半为白色,其余一半为红色。悬挂于标杆横木上靠岸的一端时,表示上水轮船将到的信号,一艘挂一个,两艘以上则悬挂上下联成一组的信号。以上信号悬挂于靠江的一端时,则表示下水轮船将到的信号。

(2)木船信号。为圆球形,初为黑色,1915 年底改为红色。悬挂一个信号球于标杆横木上靠江的一端时,表示杆标处上方航道中有木船行驶的信号。悬挂两个上下联成一组的信号球时,则表示下方航道中有木船行驶。悬挂三个上下联成一组的信号球时,则

表示上下方航道中均有木船行驶。

(3)航道泥沙淤塞信号。为圆球形,有黑色白色两种,视其当地背景色调深浅选用,当悬挂于标杆横木上靠岸一端时,表示标杆处航道上下预料有河沙淤积的信号。仅限于臭盐碛、楠竹坝等三处悬挂。

(4)雾信号。为红色圆球形。当挂于标杆顶上时,表示在峡口下方有烟雾笼罩的信号。仅瓦罐窑标杆处使用。

(5)禁航信号。用轮船和木船信号各两个,分别上下联成两组信号,悬挂于标杆横木的左右两端,表示上下水船只禁止通行,各船应自觅临时锚地等候。崆岭滩炸礁时曾使用过这种信号。

(6)涨退水信号。为白色箭头形,悬挂于标杆上,箭头向上为涨水,向下为退水。

(7)手摇信号。当有船只在滩内(瓦岗、新滩上段两标杆处)或遇标杆用具损坏时,则用手摇动红旗,以警告行船的信号。

乙、浮岸标志

1. 浮、岸标志的设立

长江上游巡江工司在主要滩险、狭窄漕口建立标杆信号台的同时,并在渝宜段航道上的主要险滩、浅碛及碍航礁石等处设立简易的助航标志,以标示航道中之危险,辅助航行安全。

丰都县境之佛面滩(下距宜昌488公里),有一石梁嘴伸向航道180

米,当江水淹过石梁嘴时,对行船威胁甚大。1915年8月17日,巡江工司即在该滩的石梁嘴上建立了一架警船桩,水涨石没则设,水落石现即撤。这是川江航道有史以来正式设立的第一座岸上助航标志——岸标。

随即又在暗礁密布、严重影响航行安全的腰站河一带(下距宜昌37至60公里)航道上的火毛珠、鸭子石、三柱香、头二三珠、闹花浅、花园石、点灯石、眉毛珠、黛红珠、扁担珠、燕汉珠、清汉珠和鸭子石(近崆岭处)等13处,设立了13座竹杆浮旗警号。这是川江航道上正式设立的一批水上标志。

川江助航标志的设立,是根据水位高低作为去留的标准,在水位使其有用时始行设置,至不需要时即行撤去。从第一座岸标设立之日起,经过20余年的发展,每年间都有增减撤设,且有一定的改进和变化,截至1937年初止,宜渝段航道上已设有简易助航标志157座,平均每4.2公里一座,其中水上标志(简称浮标)109座,岸上标志48座。另设水位标志(即今航行水尺,当时海关称为水位标)57处。

在实施改善宜渝段助航设施3年计划(1936~1938)后,助航设施有所增加和改善,至1939年底止,标志船由19艘增至52艘,已有各种助航设施392座,比实施计划前增加65%,其中浮、岸标志297座,水位标志53

座,共耗资 388748 元。由于 3 年计划的实施,促进了船舶安全运输,船舶进出口航次增加,发生海损次数减少。据统计:重庆港进出口江照轮船,1935 年为 993 艘次,计 358918.18 总吨,1938 年为 1536 艘次,计 529951 总吨,分别增长 54.7%和 47.7%。1921~1935 年的海损次数,平均每 55.50 个航次发生轻损事故一次,每 216.36 个航次发生全损事故一次,而 1936~1938 年,平均每 102.56 个航次才发生轻损事故一次,每 427.16 个航次发生重损事故一次,每 1708.66 个航次发生全损事故一次,海损次数显著下降。

截至重庆解放,宜渝段各项助航设施共有 434 座,比 1944 年增加 29 座,其中浮标 143 座,岸标 189 座,水位标志 56 座。

抗战爆发后,渝叙段航运日趋繁忙,原在巴嘴石及筲箕背两处的 3 座非正式的助航标志,不能满足轮运发展的需要。1940 年初,重庆宜宾巡江事务段成立后,批准经费 36 万元,于年底开展工作,至次年 12 月止,在渝叙段主要危险航道上建立各种助航标志 159 座,其中浮标 36 座,岸标 110 座,水位揭示牌 2 座。随即又组成“标杆维护队”,分 3 个小组进行维护管理工作,使渝叙段的助航设施初具规模。又经过几年的改善和补充,到 1944 年底止,各项助航设施增至 331

座,其中浮标 118 座,岸标 178 座,水位标志 24 座,较 1914 年增加 172 座。抗战胜利后,国民政府复员南京,渝叙段航运日渐衰退,加之海关经费与人员紧缺,自 1948 年起,先后裁减浮标 73 座,岸标 12 座,水位标志一座。到 1949 年 11 月 30 日重庆解放止,仅存各种助航设施 242 座,其中浮标 45 座,岸标 166 座,水位标志 24 座,较 1944 年减少 27%。还裁减航标看守人员 74 人。

1942 年,巡江事务处奉令对金沙江、岷江、嘉陵江水道进行了踏勘。1943 年 12 月至 1944 年 7 月,首先完成了金沙江宜宾至秉夷场间 100 公里航道助航设施的建立,共设置各项助航设施 43 座,其中岸标危险标志 32 座,水位标志 6 座。随即开辟了宜宾至屏山段定期班轮航线。抗战胜利后,对金沙江助航设施的放弃了管理,听其自然淘汰,到重庆解放时,仅存岸标 24 座及水位标志 6 座而已。

嘉陵江之重庆合川段,于 1943 年 12 月,首先在重庆磁器口之间航道上设置左岸危险标志一座,右岸标志旗 7 座。抗战胜利后,以上助航设施被裁撤。

川江助航标志,从无到有,并经过不断总结改进,已初步形成了一定的规格形式,使川江航道发生了巨大变化。其形式虽简陋,密度甚小,但对当时的航行安全,起到了一定的辅助作

用,对抗战胜利作出了贡献。

2. 浮、岸标志的分类及制式

川江航道滩多弯窄,礁石棋布,在当时设立的浮、岸标志中,可分为3大类:一是水上标志,二是岸上标志,三是水位标志。经过21年的实践和改进,1936年9月1日,曾作了具体规定:浮标分标志船和标志旗两种;岸标分水界标、直范标、船腰直线标、礁石直线标及危险船腰标等5种。

水上标志设于湾浅航道或滩险、礁石之水道中央,当水位使其有用时则设,不需要时则撤。该标志可分两种形式:

A. 标志船。系一红色船壳长7.6米的红色木质舢板船,船之中部装白色船篷与白色桅杆,1934年前,桅杆上还设有白色横木,黑色圆球悬挂于横木之上;1935年将横木取销,圆球直接悬挂于桅杆之上。除崆岭滩标志船在有船驶过时,用缆绳从岸边或石上牵出,并有人力使其停留在一定位置外,其余各处所设之标志船,均在桅杆上悬挂直径不同、数量不等的黑色圆球,表示航道情况及船只行驶方向。一是在桅杆上悬挂直径0.62米之黑色圆球一枚时,表示上行船只在标志的右边驶过;二是在桅杆上串联悬挂直径0.46米之黑色圆球2枚时,表示上行船只应在标志的左边驶过;三是在桅杆上串联悬挂黑色圆球3枚时,表示上行船只可在标志两旁驶过。

B. 标志旗。以竹杆一根或一捆泊定于适当的位置,并在竹杆顶端系上旗号;这种标志除使用旗号外,曾在1916年前用柳枝编成圆球,涂以黑色,悬挂于竹杆之上,竖立在水面上表示之,以后不复作用。在所设之竹杆上,如系一面红旗时,表示上行船只可在右边驶过;如系黑旗或蓝旗二面时,表示上行船只可在左边驶过;如系红旗一面(在上)及黑旗或蓝旗二面(在下)时,表示水道中央有礁石或障碍物,而两旁水道均可通行。

以前,川江设置的岸上标志共5种,类别繁多,制式亦较复杂,不便记忆。1940年6月30日,巡江事务处对岸标制式作了精简和革新,分别按水界标、直范标和危险标三种标志设立。既减少了种类和名称,又简化了式样和形状,以便驾引人员识别和熟记。

A. 水界标(即水道界限直线标志)。用作指示惯行水道中的危险及两旁水道之界限。该标志白色指示一边为安全水道,行轮应离开此标志的直线向白色指示的一边航行,该标志必要时可设标桩4根,直线上下两端各设两根,使期前后对应,起指示危险所在之作用。该标志系用斜方形之蓝帽,装置于白色桩上;为便利起见或画制于岸石面及岸上,如因地势所限,亦可设于对岸。

B. 直范标(即水界标之范围标志)。用以表示水界标志所指示之危险

的上下端的界限,为图 1—4—2—2。此种标志每组按其需要与可能,安设一根或两根标桩;用白色方形之蓝帽,装置在白色桩上,其(1)、(2)、(3)的号数与水界标志的号数,分别配套使用。

C. 危险标。该标志用于单独指示危险物,其(1)、(2)、(3)的号数与水界标志的号数,分别配套使用,如图 1—4—2—3。该标志按需要与可能,安设一根或两根标桩,用白色方形蓝帽装置在白色桩上。蓝帽上漆有数目字表示:(1)在数目字下面有一横线者,指示零水位时露出水面若干尺之危险物;(2)“0”字上下各有一横线者,指示零水位时被淹没之危险物;(3)在数目字上面有一横线者,指示零水位下淹没若干尺之危险物。图内所画的标尺,其零水位应与所指示之危险物顶相平齐,标尺在可能时,油漆在标志附近石壁上或另竖立一种特制标尺(白底黑字)表示之。但对高低不一的危险物标志为碛嘴、石梁等,则不漆画数字。

丙、水位标志

长江上游巡江工司把航行水尺称之为水位标志,并作为一种助航标志设置。在宜渝段设置的水位标志甚多,此项标志之“0”度水位,是根据当地冬季平均最低水位而定,利用白油漆涂底色,黑油漆画刻度,以英尺为计算单位,画制于岩岸或礁石之上,作为计算邻近航道水深及危险物上的江水深度之标准,以便驾引人员视水深情况确

定航线。

巡江工司还于 1918 年 4 月 5 日,首次在著名的崆岭滩上设立测水牌两个,一个在滩下游北岸与小崆岭滩相近的大石上,一个在滩上游牛肝马肺峡内大人背前北岸。两个测水牌为测量头,二珠石石面水深尺度而用。三珠石水深较头、二珠石深 0.6 米,如头、二珠水深 1.83 米时,则三珠石水深为 2.44 米,这样以此类推,便可知三座珠石的石面水深,行船则可视测水深而采取避让措施,以防触礁。此种测水牌的建立,是航行水尺的另一种形式,其作用与航行水尺基本相同,仅用于设立在礁石横亘的滩险上。截至 1949 年底止,宜渝段共有水位标志 56 处,渝叙段共有 24 处。1943 年巡江事务处在岷江的宜宾至嘉定段设立水位标志 22 座,但在抗战胜利后便放弃了对这些标志的管理。

海关曾先后在川江的宜昌、重庆、万县等主要港埠设置水位标志。宜昌最早设于 1887 年,标志尺度高于本地零度水位 15 米,其零度水位比 1915 年最低水位高 0.45 米。重庆设于 1892 年,高于本地零度水位(166.54 米)36 米,零度水位比 1915 年最低水位高 0.6 米。万县设于 1916 年,高于本地零度水位 42 米,零度水位比 1915 年最低水位高 0.75 米,该三埠水标每日互相电告,并公布于各海关水位公告牌上。

因叙府于 1935 年底建立水位标志,自 1936 年元旦起,重庆海关正门外水位公告牌改为公布叙府、重庆、宜昌等三埠之每日水标。此项水标以英尺及十进位小数计算,其旁边之小数字系水标之日期。叙府、宜昌之水标,以每日早 8 时测得者为准,重庆则以早 9 时及下午 3 时测得者为准,每日公布两次。唯叙府、宜昌之水标,须视其每日电报收到时间之迟早为定。表示江水涨落之标志,系一白色箭头形,置于水标之左边,箭头向上表示江水上涨,箭头向下表示江水下落,白色横道表示江水平稳无涨落。

由于抗战期间水运的需要,自 1940 年 7 月 5 日起,重庆及叙府水标并在重庆巡江事务处前面悬挂晓示。重庆水标由上午 6 时起至下午 6 时止,每 3 小时更换悬挂一次,但重庆水标采用“米突”为单位,水势涨落或稳定之标志,则悬挂于水标之上方。叙府水标悬挂于重庆水标之下方,仍采用尺数及尺之十进位小数表示之,地名及日期则悬挂于水标数字之左边,水势涨落或稳定记号则悬挂于水标之下方。

三、航道整治

甲、争夺航道整治权

川江自轮运兴起后,原始的航道已不能适应航运事业发展和安全的需要。长江上游巡江工司成立伊始,重点

在设置宜渝段的助航设施,无暇兼顾航道整治。1914 年 11 月 18 日,官办川路轮船公司总经理刘声元发起:联合川路、川江及瑞庆等 3 家轮船公司共同签订“采取集资和征收滩费办法,整治崧岭及川江主要滩险”的协议。并呈报北京北洋政府内务部审批。

在刘声元报告尚未批准前,重庆海关为了垄断川江航道管理和整治权,也向北京总税务司报告,并于 1915 年 11 月 19 日获准,成立重庆海关“打滩委员会”。因遭到刘声元及本地官绅的强烈反对,未能达到目的。重庆海关又于当月 26 日在重庆道尹衙门,召开成立“修浚长江上游水道公会”,有道尹、海关监督、刘声元和商会会长古绥之等参加。在会上,刘声元极力反对,并拒绝为会员,商会会长也表示冷淡,结果“水道公会”又告失败。

不久,内务部批准了刘声元的报告,1915 年 12 月 21 日,在重庆成立“修浚长江上游水道事务公会”。以道尹、刘声元、海关监督、税务司、巡工司、商会代表等 7 人为会员,由道尹任会长。北京政府并调拨工兵两营交刘声元带赴工地相度兴工。

此时,刘声元为了防止海关侵夺川江整治权,又呈报陆军部,要求以军事交通名义修浚川江滩险;陆军部提请国务会议研究,决定由陆军部筹款兴办。1916 年 3 月底,在重庆正式成立“修浚宜渝滩险事务处”,委任刘声

元为处长。原筹款办法改为政府拨款,拟定并批准《修浚川鄂滩险办法概要及概算》,计划整治滩险 43 处。迄至 1917 年 9 月,第一期完成了青滩、泄滩、兴隆滩、狐滩、东洋子、庙基子、滟滪堆之青龙嘴、石板峡、牛口、齐公石、红石子之渣包、黄泥滩、草盘石和钟滩子等 14 处滩险的整治工程,合计陆上去石 20250 余立方米,水中去石 2200 余立方米,共耗资 68275 银元。旋因川东战乱,经费拮据而暂停施工。

1930 年,由巡工司对崧岭滩进行测量。又于 1931 年 7 月 10 日,在重庆组织成立“崧岭打滩委员会”,并征收滩捐 15 万两,以实施崧岭滩的整治,重庆海关监督季叔平任主席,委员分别为川江航务管理处处长何伯衡,重庆商会主席温嗣康,万县商会主席牟品三。计划在 1931 年和 1932 年之交的枯水季节消除这段水道的礁石。

1935 年 7 月,国民政府交通部接蒋介石电令筹办“川江打滩委员会”,以炸毁崧岭滩及川江其它滩险,特咨商财政部并令飭汉口航政局重庆办事处照办。重庆海关闻知后,遂呈请将“崧岭打滩委员会”更名为“川江打滩委员会”,以扩大整治范围于川江,获国民政府批准,于 1935 年 10 月 11 日,“川江打滩委员会”在重庆海关召开首次会议正式成立。由重庆海关监督任委员长,税务司任副委员长兼财务委员,其他委员为川江航务管理

处处长,汉口航政局重庆办事处主任,重庆英国商会主席兼外商代表,重庆市商会主席和万县市商会主席,共 7 人组成。1936 年 2 月 17 日,聘英人狄克森任工程师兼技术顾问,月薪 1200 元,长江上游巡江事务长任船舶及航行事项技术顾问,月酬金 150 元,随即提出柴盘子束水石堤、青滩拖行便道及炸除崧岭滩南漕尖石等工程计划。1936 年 2 月 1 日起,开征滩捐,仍照原崧岭打滩委员会所订捐率办理。

1938 年春,国民政府因抗战军防关系,指令川江打滩委员会停止工作。川江干支流航道的整治工程,则由经济部所属单位承担。

1938 年秋,武汉告急,大量军公物资器材和长江中下游船舶麇集宜昌,急待抢运输散入川,但滩险丛生,航行艰难。9 月初,交通部指令汉口航政局紧急创办川江绞滩工作,随即筹设“绞滩管理委员会”。当海关川江打滩委员会获悉后,代电财政部质问,并知照汉口航政局,要求收回成立绞滩管理委员会的成命。被交通部拒绝。此后,川江打滩委员会便名存实亡。

乙、航道整治工程

重庆海关崧岭打滩委员会成立后,征收滩捐 15 万两,由渝万两埠中外商会分别缴纳,其中重庆中国商会负担 10 万两,外商 2.5 万两;万县中外商会负担 2.5 万两。聘请英国打滩工程师纳尔逊负责实施炸滩。川军刘

湘亦派兵两连赴工地保护。1932年2月21日,首次轰炸黄滩无效停工。次年3月22日,改炸崆岭南漕上口二处礁,即今上、下锅炉石。炸礁石计万吨,耗资30600余关平两。经过整治,南漕航道有所改善,漕外水流好转,漕口宽约60米,二处礁石在庙河零水位时水深3.65米。惟该漕西端尚余一尖峰未除,在庙河零水位时,尖峰水深0.3米,航行仍不方便。

1935年10月11日,川江打滩委员会成立后,仍按原崆岭打滩捐率重行征收打滩费,自1936年2月至1937年底止,共收滩费177163.69元。由英人工程师兼技术顾问狄克逊负责施工,采用了炸药裸露、钻孔炸礁及筑堤束水等新的施工技术。整治前

后,曾多次对崆岭、青滩、柴盘子等滩险及狭窄航道进行测量,并将测量及施工方案一并呈报总税务司。1936年2月至1937年3月,先后修筑了青滩拖纤便道,长128米、宽1.5~1.8米。炸除了崆岭滩南漕原遗留的尖石。修建了长寿县境柴盘子左岸(即北岸,下距宜昌586.5公里)束水石堤一道,长457.2米,高在零度水位上4.57米,于是水流集中,流速、流向渐变,漩流大减,该堤于1937年3月2日竣工,耗资共34370元。但于同年6月遇洪水冲刷,石堤第一层244米和第二层48.8米被冲坏,翌年2月6日,再行修复,耗资12215.32元。不久,川江打滩委员会便奉令暂停打滩工作。

第三篇

关 务 管 理

第一章 海关人事管理

第一节 海关关员

一、海关洋员

自从 1891 年重庆海关成立至 1928 年关税自主,重庆海关职员中一直有洋员存在。

洋员系指在中国海关工作的外国籍关员,在重庆海关的外籍职员中,有英国、法国、日本、挪威、德国、奥地利、美国等国籍关员。

洋员进入海关,是根据 1864 年总税务司所定的《能商口岸募用洋员章程》,章程规定:

各关所有外国人帮办税务事宜,均由总税务司募请调派。其薪水如何增减,其调往各口以及应行撤退,均由总税务司作主。

税务司以下的外国籍关员分为六等。一、税务司;二、总办;三、头等帮办;四、二等帮办;五、三等帮办;六、四等帮办。内有告假归国者,派以次之人

接办。

重庆关首任税务司好博逊即为英国籍,曾任潮海关税务司,获得过清政府一等宝星和三等功牌,并被封二品衔。总计在重庆关担任过税务司、代理、署理税务司一职的洋员国籍有英、德、法、美、日、挪。

外国人进入中国海关,须得经过考试。最初系在英国伦敦招考。考试分内班与外班。内班关员考英文和普通经济、法律知识,应考者多为中学毕业生。外班关员则不问学历,考试内容为最一般的商品知识,报考者多为水手或退伍军人,素质低下。

重庆关各级职务在 1928 年关税自主和关制改革以后,由华员充任,不再聘任洋员。

二、海关华员

华员即中国籍海关关员。