

財政部關務署高雄關
114年第1次報關業、運輸業、進出口
業、貨棧業及貨櫃集散站業聯合座談會



【會議紀錄】

開會時間：114年6月5日（星期四）下午1時30分

開會地點：關本部6樓禮堂

主席：張副關務長淑娟

出席人員：詳簽到單

紀錄：王婷儀

壹、主席致詞（略）

貳、列管追蹤案討論1案（頁次1）

參、新提案討論計9案（頁次2~21）

肆、業務宣導（頁次22~25）

伍、政風業務宣導（頁次26~27）

陸、臨時動議1案（頁次28~29）

柒、散會（下午5時10分）

目錄

壹、列管追蹤案：	1
一、建議改善海關系統，提升資料處理效率。	1
貳、新提案：	2
一、有關簡易報關金額由現行10萬元提高至20萬元；不經海關金額由2萬元提高至5萬元乙案之修法及「供應船舶／船員用品日用品申報表兼准單」系統重整優化進度問題。	2
二、針對海關管理貨櫃集散站辦法第7-1條中有關燒錄功能，事涉業者之作業、資安及內部機密等問題，反對開放以任何可自行儲存之方式逕自燒錄。	3
三、建請調整1.海關系統自動檢核出口放行超過三十天規定	6
四、建請調整高雄港內移櫃，放寬國內線船舶移儲國際線轉口櫃/轉運櫃/空櫃移櫃限制	10
五、為提升國際航線港內海上走廊船舶移儲准單申請作業效率，建請貴關改善現行人工臨櫃申請及紙本文件交遞流程，比照現行海上走廊線上申請作業辦理。	11
六、建請高雄關解釋何謂【類專責人員】	13
七、增設CCTV成本昂貴，且維護不易，且目前國際情勢嚴峻，請海關體諒業者經營不易，勿一再要求業者增設CCTV數量。	15
八、建請高雄關協助釋疑「自動化貨櫃集散站試辦作業要點-第九點」之明確定義及作法？	17
九、建請各通關單位櫃台，受理申辦退關註銷作業，所檢附之「簡5258」報告單中「運輸業/倉儲業簽章」，得以影印傳真者為之，並以「專責/關員簽章」為主要認定依據，以符實際需求。	19
參、業務宣導	22
一、【C2進出口報單無紙化通關/業務一組】	22
二、【保護智慧財產權/業務一組】	22
三、【報關業常見問題宣導/業務一組】	22
四、【報關業個人資料檔案安全維護宣導/業務一組】	23
五、【轉知經濟部國際貿易署公告-輸往美國物品輸出規定宣導/業務一組】	23
六、【反詐騙宣導/業務一組】	23
七、【貨棧及貨櫃集散站業者應確實管制車輛及人員進出門哨，以免受罰/旗津分關】	24
八、【在港船舶就地採購及補給船舶需用品，應依規定向海關申請核准，並由稽查單位關員於船邊或港內碼頭查核無訛後，始得裝運上船，以免受罰/小港分關】	24
肆、政風業務宣導	26
一、【企業服務廉政平臺宣導/政風室】	26
二、【不違背職務行賄罪介紹/政風室】	26
三、【廉政倫理規範須知/政風室】	26
四、【推動「私貨逾期貨標售作業」行政透明措施/政風室】	27
五、【消費者保護宣導/政風室】	27

六、【反詐騙保護宣導/政風室】	27
伍、臨時動議.....	28
建請關務署修改通關系統貨物品名長度字數限制，或擬訂品名過長時給予業 者的補救辦法。	28

壹、列管追蹤案：

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業 及貨櫃集散站業聯合座談會提案追蹤列管表			
列管 追蹤案	第1案	提 案 單 位	高雄市國際輪船商業同業公會 112年第2次會議提案第2案
案 由	建議改善海關系統，提升資料處理效率。		
上次會議 結論	一、自113年9月起，通關回訊緩慢的主要原因多為關貿網路（股）公司艙單分送作業的延遲。據該公司表示已完成程式修改，並於12月4日中午上線，預期可達實際成效。 二、請貴公會轉知所屬會員提供回訊延緩具體發生時間及相關案例，便於進一步瞭解並持續優化系統效能，提升通關速度。 三、列管追蹤。		
執 行 情 形	一、關貿網路股份有限公司（下稱關貿公司）於113年擴增硬體設備、優化艙單分送作業處理邏輯，業見成效。 二、關貿公司另就轉運放行訊息(N5302)之處理邏輯持續精進、優化，並以系統進行監控，偶遇巨量資料時，由人員適時介入調整處理排序，提升通關效能。		
主 辦 單 位	資訊室		
本次會議 結論	一、同執行情形。 二、解除列管。		

貳、新提案：

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業 及貨櫃集散站業聯合座談會提案表			
提案 編號	第 1 案	提案 單位	高雄市船舶日用品商業同業公會
案由	有關簡易報關金額由現行10萬元提高至20萬元；不經海關金額由2萬元提高至5萬元乙案之修法及「供應船舶／船員用品日用品申報表兼准單」系統重整優化進度問題。		
說明	<p>1、上述案由之修法及系統之建置已歷時多年並延宕多時，時至今日，物價波動、國際時事瞬息萬變，美國關稅問題雪上加霜。上列建請提高之金額已快不符時宜，然關務署仍以牛步之姿慢慢進行，著實令業者等得信心盡失。</p> <p>2、促請關務署加快優化系統速度及行政效率，勿再以官方式的回覆要求業者耐心等待已快不符時宜的法規。</p>		
辦法			
海意 關見	<p>本案修法涉及業者權益及海關風險控管需求，關務署為求慎重，已多次函詢業者及各關意見，並同步修改優化線上申辦程式，又考量修法尚須同步修正船舶需用物品申請驗放作業要點，三者須同步實施，因線上申辦程式修改幅度較大修改費時，將持續關注關務署進度，並向關務署表達業者希望加快進度。另關務署已優先建置完成線上平臺，惟目前線上申請比率經統計結果仍屬偏低，爰籲請業者多加利用線上申辦。</p>		
結論	<p>一、本案將持續向關務署反應，促請加快修法進度並辦理線上申辦教育訓練課程，以提升業者對線上平臺的熟悉與使用率。</p> <p>二、列管追蹤。</p>		

主辦單位：稽查組

協辦單位：小港分關、旗津分關、嘉南分關

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業
及貨櫃集散站業聯合座談會提案表

提案編號	第 2 案	提案單位	高雄市國際輪船商業同業公會
案由	<p>針對海關管理貨櫃集散站辦法第7-1條中有關燒錄功能，事涉業者之作業、資安及內部機密等問題，反對開放以任何可自行儲存之方式逕自燒錄。</p>		
說明	<ol style="list-style-type: none"> 1、依據海關管理貨櫃集散站辦法第7-1條：集散站大門、進口倉庫、出口倉庫、轉口倉庫（間）、保稅倉庫、拆併作業專區、雜貨櫃拆櫃專區、集中查驗區域、貴重物品儲存專用倉間、扣押庫及其他海關認為有必要之處所，應設置二十四小時連續錄影或動態偵測錄影、具回放及燒錄功能、並能存檔三十日以上且運作正常之閉路電視監控系統，連線至海關辦公室或其他場所，供海關查核及即時監看貨況。 2、企業電腦主機系統串聯全場監視設備，部分影像因海關執行公務所需即依照法令規定建置，使用範圍並無疑義。其他監視範圍為企業內部營運所需建置，故無法全面開放。 3、經查詢相關公部門對於監視影像之調閱及複製規定（例：財政部關務署高雄關執勤使用微型攝影機及影音資料保存管理要點、財政部關務署基隆關監視錄影系統管理要點、高雄市錄影監視系統設置管理及利用辦法、經濟部智慧財產局錄影監視系統管理作業要點…），皆明訂需提出申請及派員陪同燒錄，並無可自行燒錄之敘述。 4、目前網路發達，資訊傳輸容易，為維護公司形象及商譽，對有關公司內部相關作業影片的流傳尤為重視，皆受到嚴格控管，開放權限隨意自行下載不僅有讓相關影片外流的疑慮，亦會造成資安破口，讓作業系統曝露在網路駭客入侵的風險，上述問題如一發生，損失將難以估算。事涉業者之作業、資安及內部機密等問題，反對開放以任何可自行儲存之方式逕自燒錄。 		
辦法	如案由		
海關	<p>一、參據107年11月6日海關管理貨櫃集散站辦法第7條之1增訂理由略以，為確保貨物安全及便於海關監視作業，監視錄影設備之</p>		

設置有其必要性，明定監視錄影設備應設置處所及應具軟硬體條件，以強化管理監督機制，並利業者遵循。再揆諸海關管理貨櫃集散站辦法第7條之1第1項條文明確列舉集散站大門等10處與櫃場監管貨物安全高度關聯節點，設置監視錄影設備及應具備之軟硬體條件，符合行政行為內容應明確原則，至文末「其他海關認為有必要之處所」，海關實務執行係本於監管或查緝需求，按照行政程序法第7條揭禁行政行為應遵守原則，客觀合理評估為之，並非恣意行為，此與提案單位說明「企業電腦主機系統串聯全場監視設備，部分影像因海關執行公務所需即依照法令規定建置，使用範圍並無疑義。其他監視範圍為企業內部營運所需建置……無法全面開放。」見解，尚非重大歧異。

二、次據財政部關務署108年3月28日台關業字第1081006201號令訂定發布「海關向貨棧及貨櫃集散站燒錄儲存監視錄影畫面作業規定」（下稱作業規定），第1點「……避免不當或非公務使用」（訂定目的）、第2點「連線至海關辦公室之監控設備，已具備回放或燒錄（儲存）功能者，其回放或燒錄（儲存）作業，由海關自行操作及控管。」（海關操作及控管規範）、第3點「連線至海關辦公室但未具備燒錄（儲存）功能，或連線至其他場所之監控設備，海關得填具……通知書向業者要求提供……」（例外情形海關填具通知書向業者要求燒錄（儲存）監視影像）、第7點「海關對於燒錄（儲存）之影像，應嚴守秘密，妥善保管。」（海關保密保管責任）準此，海關為確保貨物安全、櫃場監理及查緝需要，業者之監控設備如已連線至海關辦公室且具回放及燒錄功能者，其回放或燒錄（儲存）作業得由海關自行處理，至例外情形，海關得填具通知書向業者要求提供燒錄（儲存）監視影像，惟海關均應恪遵保密及資通安全維護之相關規定，殆無疑義。

三、至提案單位所稱企業內部作業場所監視影像，或因電腦主機系統串聯全場監視設備，抑或資安及內部機密等，無法單獨切割排除連線，該等監視影像與貨物安全、櫃場監理及查緝遂行關聯性低，且非海關管理貨櫃集散站辦法第7條之1列舉櫃場監管貨物安全高度關聯節點，海關並無強制連線至海關辦公室或由海關自行操作及控管，縱因個案查緝需求調取內部作業場所監視影像必要，海關亦須參據上開作業規定意旨及恪遵行政程序法第6節**調查事實及證據各條揭禁行政程序規範**，向業者調取燒錄（儲存）監視影像，並遵守保密及資通安全維護之相關規定。

結 論	一、請各單位主管轉知所屬監管關員，務必建立與業者良好之溝通及協調機制，針對監視影像，如有下載需求，應依據「海關向貨棧及貨櫃集散站燒錄儲存監視錄影畫面作業規定」辦理，並於下載前事先通知業者，以確保程序周全。 二、不予列管。
-----	---

主辦單位：小港分關

協辦單位：旗津分關、業務二組、嘉南分關

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業
及貨櫃集散站業聯合座談會提案表

提案編號	第 3 案	提案單位	高雄市國際輪船商業同業公會
案由	<p>建請調整</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 海關系統自動檢核出口放行超過三十天規定之放行日期判讀，更改為最後一次系統發送出口報單放行日期 2. 放寬運輸業可於出口貨物放行翌日起六十日內辦理出口銷倉 		
說明	<ol style="list-style-type: none"> 1、運輸工具進出口通關管理辦法第46條規定： 「…(略)。但已報關放行之出口貨物，未於放行之翌日起三十日內裝船出口者，不得辦理裝運。」 2、運輸業者預報出口裝船清表後，於出口船舶結關時，依前揭規定海關系統自動核對出口報單第一次放行日期，如出口報單第一次放行日期至實際出口船舶結關日超過三十日，則海關系統自動駁回出口裝船清表，N5108回訊為[ACCEPT][385]原出口報單放行已逾三十日。爰此，運輸業者只能以書面方式向海關人工申請出口銷倉，海關受理後乃依前揭規定可向運輸業者裁處。 3、響應政府為減少南北交通擁塞黑暗期，船公司於北部/中部結關貨櫃儘量以海上走廊方式至高雄港裝船，為配合海上走廊船期，北中結關貨櫃皆必須提早1~2週報關放行，因此第1次放行日期到該出口船到日往往都接近2週，如遇船期延誤或艙位不足退關轉船，往往距第一次放行日期可能將近三十日，面臨可能逾期的危機。 4、近期美國關稅政策一度造成輸出至美國的海運貨物大量退關至後面船班並持觀望狀況，雖然之後再出現90天暫緩期，但船公司對至美國貨載及船期安排也出現許多不可預期的變數；又即將進入每年7~9月颱風旺季，颱風因素造成的各式情況，皆影響船公司船期的延後異動調整，將可預見出口逾放行三十日的情況將顯著增加。 5、本案建議第1點：【海關系統自動檢核出口放行超過三十天規定之放行日期判讀，更改為最後一次系統發送出口報單放行日期】 此點於113年度第2次座談會曾提案，該案海關回覆如採最後放 		

	<p>行(轉船)日期判讀，結果可能導致出口貨物無最後裝船期限。經查再次確認船公司辦理退關轉船之期限是依第一次放行日期起三十日內方可辦理轉船作業，因此不可能有無限期退關轉船的情況，所以不會有出口貨物無裝船期限的問題，懇請海關再次考量此項建議。</p> <p>6、本案建議第2點：【放寬運輸業可於出口貨物放行翌日起六十日內辦理出口銷倉】</p> <p>承說明3、4，由於區域政經局勢多變、港口罷工、極端氣候(大霧、颱風、運河枯水期等)等影響，引發船公司持續產生不可抗力的船期大幅延誤或調整，三十日之規定已十分緊繃，懇請放寬運輸業可於出口貨物放行翌日起六十日內辦理出口銷倉。</p> <p>7、列舉113年逾期及未逾期處理案例(附件一)供參考。</p>
辦 法	同說明5、6
海 關 意 見	<p>一、提案案由1：建請調整海關系統自動檢核出口放行超過三十天規定之放行日期判讀，更改為最後一次系統發送出口報單放行日期一節。</p> <p>(一) 依運輸工具進出口通關管理辦法第46條但書規定，已報關放行之出口貨物，未於放行之翌日起30日內裝船出口者，不得辦理裝運；次依出口貨物報關驗放辦法第20條第2項規定，出口貨物應於海關放行之翌日起30日內裝船(機)出口；逾期者，由貨物輸出人辦理退關手續，已明確規範辦理出口裝船(機)之期限及逾期者由貨物輸出人辦理退關手續。</p> <p>(二) 海關系統檢核倘採行更改為最後一次系統發送出口報單放行日期之建議，將發生凡經海關系統重新放行(轉船)之貨物，都將再重起算30日，故船公司辦理退關轉船之期限亦將向後遞延，導致到期前，只要再透過轉船申請，一再重啟放行日期而產生無限循環之弊病，延宕貨物出口通關期程，與上開規定不符，故不宜採行。本案維持海關系統自動檢核出口放行超過30天規定之放行日期判讀，仍為第一次系統發送出口報單放行日期，以利海關管控貨物動態及安全，並符合現行法令規定。</p> <p>二、提案案由2：放寬運輸業可於出口貨物放行翌日起六十日內辦理出口銷倉一節。</p> <p>為利港口貨物快速流通提昇國際競爭力，並衡平貨棧、櫃場</p>

	<p>業者及海關等機關的管理壓力，尚須請運輸業者或出口人積極處理裝船貨物，爰逕為放寬1倍期限為60日，恐非妥適。又考量出口裝運實務確實有不可抗力等特殊情況致延誤船期之情事發生，故本關將提案修正前開運輸工具進出口通關管理辦法第46條及出口貨物報關驗放辦法第20條第2項所定30日裝船期限，增修例外情況得展延30日，並以1次為限，以符業者實際需求。</p>
<p>結 論</p>	<p>一、對於已報關放行之出口貨物，因情況特殊，得敘明理由申請海關核准延長出口期限一節，本關將研議修正條文，彙整各關意見後報署建議修正。</p> <p>二、不予列管。</p>

主辦單位：旗津分關

協辦單位：小港分關、業務二組、嘉南分關、高雄機場分關、資訊室、業務一組

附件一

附件一

113年度

序號	海關通關碼	航線	船名航次	櫃場結關日	原訂ETA/ETD	延後ETA/ETD	S/O NO.	客戶第一次放行日期	恐超過30天說明與應變
1	13XAVJ 10/16 結小關	ANP	EVER STEADY 0041-114N	北/中:9/16 高雄:9/19	9/28-9/30	10/17	2024/10/8辦理退轉144筆,多數貨載為北部及中部結關搭海走船至高雄裝船貨載	第一次放行日期為9/13共13筆,為9/16共96筆	1. EVER STEADY 0041-114N(13XAVJ)因山陀兒颱風因素,先避開台灣至大陸其他港口再回靠台灣,之後又因天候不佳造成港口壅塞,回靠高雄時間持續延後到10/17,因此多數貨載均有超過出口放行逾30天限制之虞。 2.所幸同航線另一班船即將抵達高雄(EVER STRONG 0045-119N,ETD:10/13 REG NO:13XAXN),船東為避免違反出口放行逾30天裝船之規訂及要求客戶自辦退關共重新報關的各項手續及額外費用等風險,只能將船位挪出,緊急退轉後順利於10/13前裝船
	13XAXN 10/11 結小關	ANP	EVER STRONG 0045-119N		10/11-10/13				
2	13UC64 9/14結小關	WSA2	WAN HAI A01 E008	北中:8/30 高雄:9/2	9/4-9/5	9/13-15	退關後重新報關 1.(0017改0047) 2.(0018改0048) 3.(1809改0049) 4.(0031改0046) 5.(0005改0036) 6.(0032改0042)	第一次放行日期 '8/15及8/16	1.8/26發現聯營公司仍未申請海關通關碼,詢問後才得知WAN HAI A01 E008已延後到9/13,最終延後到9/15離港。 2.部分貨載是由前班船退轉至WAN HAI A01 E008,因無法預期船期是否持續延誤,恐有超過報關30天限制之虞,又因辦理退關手續重新報關的作業需要花時間且需海關/報關行/櫃場等各單位的配合,故不得已請客戶先行自辦退關,部分客戶不能該解抱怨連連。 3.9/13在各單位協助下,客戶重新以WAN HAI A01 E008投單放行,櫃場亦回報散貨併櫃完畢,方能於9/15裝船出口。
3	13KCNH 8/29結小關	CAT	TIAN SHUN HE 2404S	北:8/19	8/23-8/23	8月29日	退關後重新報關 1.(8153改8160) 2.(8148改8168)	第一次放行日期 7/31	1.因海走接轉不及由上一水退轉至TIAN SHUN HE 2404S,因船期持續延誤,有超過報關30天限制之虞。 2.後續請客戶退關後重新以TIAN SHUN HE 2404S投單於8/26放行,於8/29裝船。
							8147/8149	第一次放行日期 8/1	1.因海走接轉不及由上一水退轉至TIAN SHUN HE 2404S,因船期持續延誤,有超過報關30天限制之虞。 2.原已請客戶辦理退關,後因船期確認未再延遲,最終8/29裝船。
4	13XBA0 11/12 結小關	ASA	ITAL UNICA 181W	北:11/1	11/7-11/8	11月12日	0055/0056/0057	第一次放行日期 10/17,10/18	1.因康芮颱風,65號碼頭提早停止收重櫃,故來不及進站的貨櫃自上一水船退轉至ITAL UNICA 181W,後續因ITAL UNICA ETD延誤至11/12,恐有超過報關30天限制之虞。 2.所幸船期未持續延誤,於11/12裝船。

5	13XB71 11/11 結小關	ANP	EVER LAUREL 0064-066W	中:10/25	11/2-11/3	11月11日	0101	第一次放行日期 10/15	1. 營業通知因輸位因素將此筆由上一水退轉至EVER LAUREL 0064-066W, 後續因船期持續延誤, 有超過報關30天限制之虞。 2. 原預計通知客人退關, 所幸後來船期未持續延誤, 順利於11/11裝船。
6	13UD42 12/04 結小關	CAT	WIDE JULIET 2319S	中/高:11/15	11/23-24	12月4日	退關後重新報關 1. (8124改8159) 2. (8130改8161) 3. (8041改8162) 4. (8131改8163) 5. (8132改8164) 6. (8133改8165) 7. (8134改8166) 8. (8137改8167) 9. (8136改8168)	11/4-5陸續放行	因輸位因素, 故自上一水退轉至WIDE JULIET 2319S, 因船期持續延誤, 有超過報關30天限制之虞, 故由營業同仁通知客戶配合辦理自行退關再重新以WIDE JULIET 2319S報關出口。後續客戶自辦退關後重新報關裝船。
7	13UDC8 12/07 結小關	CAT	KOTA VALPARAISO 2401S	中:11/26	12/1-12/2	12月7日	13UDC8/8140退關, 重新報關 13UDHC/8064	第一次放行日期 11/4	1. 營業通知因輸位因素將此筆自前一水退轉至WDJL 2319S(13UD42/8146), 後因船期持續延誤, 有超過報關30天限制之虞, 11/26再次退轉至KOTA VALPARAISO 2401S。(ETD 12/2) 2. 後續收到運務訊息得知KOTA VALPARAISO 2401S ETD延至12/4, 超過報關30天限制, 故請客戶確認是否自辦退關重投。 3. 11/29客戶同意自辦退關, 並重新報關於YM SUCCESS 180S (13UDHC), ETD 12/25。
8	13UCF0 9/30 結小關	ASA	BAI CHAY BRIDGE 141W	北中:9/20 高:9/24	9/29-9/30	CUT AND RUN	13UCF0退轉 13XB07(共8筆)	第一次放行日期 9/13-9/25 陸續放行	1. 受山陀兒颱風影響, ASA航線BAI CHAY BRIDGE 141W臨時決定Cut & Run 高雄港, 全數貨載需更改由其他船班出口, 由於下一水船受颱風影響, ETD預計在兩周後, 因此有8筆較早放行的貨載面臨放行可能超過30天的風險。 2. 經營業指示將這8筆BKG退轉至JPI/EVER BALMY 1107-078B(13XB07), 到香港後再轉接其他船隻至目的港。
9	13UCXC 11/20 結小關	HDT	CUL XIAMEN 2441W	中:11/8	11/10-11/11	11月20日	退關後重新報關 1. (5030改5102)	第一次放行日期 10/18	1. 輸位因素將此筆自上一水退轉至CUL XIAMEN 2441W, 後續因HDT SVC船期持續延誤, 有超過報關30天限制之虞。 2. 營業確認沒有其他替代船班, 並告知若超過海關規定的時間, 只能請客戶自行退關再重新以CUL XIAMEN 2441W報關出口。 3. 因船期持續延誤, 遂通知客戶自辦退關, 最後由客戶自辦退關不退倉重新取得海關放行順利於11/21裝船出口。
10	13XAK6 8/10 結小關	CTX	GREEN CELEBRITY 0257-088B	高:7/25	8/3-8/4	8月10日	退關後重新報關 1. (0377改0381)	第一次放行日期 7/12	輸位因素將此筆退轉至GREEN CELEBRITY 0257-088B, 後因船期延遲, 有超過報關30天限制之虞, 故通知客戶自行辦理退關再重新以GREEN CELEBRITY 0257-088B報關裝船出口。
11	NIL	CPM	UNI-PERFECT 0565-601S	高雄:8/9	8/13-8/14	空班	13XAM9/0010退轉 13XANV/1342	第一次放行日期 8/7	1. 因船期嚴重延誤, CPM/0565、0566連續兩航次空班, 若退轉至0567 (ETD 9/4), 則有超過報關30天限制之虞, 且此航線船期持續延誤。 2. 營業緊急申請退轉至NSD-S EVER ORIGIN 1525-023S(13XANV), 出口至MYPKL後轉船至目的港(MYBUV), 順利於8/27裝船出口。
12	13XAQ0 9/15 結小關	CPM	UNI-POPULAR 0567-474S	中/高:8/23	8/26-8/27	9月15日	退關後重新報關 1. (0017改0022) 2. (0029改0026) 3. (0032改0023) 4. (0016改0024) 5. (0025改0033)	第一次放行日期 8/12-8/15 陸續放行	因船期嚴重延誤, 船東臨時通知CPM/0565、0566空班並安排退轉至UNI-POPULAR 0567-474S, 後續因船期持續延誤, 超過報關30天限制, 故通知客戶自行辦理退關再重新以PPLR 0567-474S報關, 順利於9/15裝船出口。
13	13UCL5 10/23 結小關		YM INCREMENT 303S			10月23日		第一次放行日期 9/25陸續放行	船期延誤無法判定是否會超30天, 所幸最終10/23順利裝船
14	13UBPC 8/13 結小關		WAN HAI 366 S021			8月13日	6101, 7801, 7802, 7803	第一次放行日期 7/12放行	船期延誤無法判定是否會超30天, 最終超過30天, 人工辦理銷倉

114年度

序號	海關通關碼	航線	船名航次	櫃場結關日	原訂ETA/ETD	延後ETA/ETD	S/O NO.	客戶第一次放行日期	恐超過30天說明與應變
1	14U277 3/1 結小關	EC1	ONE COMMITMENT V-068E	原本2025/2/7 改為2025/2/21	2025/2/16	2025/3/1	8669改為9465	第一次放行日期 2025/01/16	1. 因輸位因素將此筆由上一水退轉至ONE COMMITMENT V-068E, 後續因船期條整變動且延誤, 有超過報關30天限制。 2. 出口報單放行逾30日但因尚未裝船, 無法人工銷倉, 故通知客人退關重新投單放行, 最後客人選擇維持原船ONE COMMITMENT V-068E放行出口。
2	14U404 2/23 結小關	EC1	ONE HARBOUR V- 099E			2月23日	Q161-Q360	第一次放行日期 2025/02/17	船期延誤無法判定是否會超30天, 最終超過30天, 人工辦理銷倉
3	14U056 1/26 結小關	PN1	CORNELLE V- 004E			1月26日	M019-M055	第一次放行日期 2024/12/23-27	船期延誤無法判定是否會超30天, 最終超過30天, 人工辦理銷倉
4	13UDMR 1/14 結小關	PN1	ONE MAESTRO V- 077E			1月14日	M001-M063	第一次放行日期 2024/12/10-12	船期延誤無法判定是否會超30天, 最終超過30天, 人工辦理銷倉

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業
及貨櫃集散站業聯合座談會提案表

提案編號	第 4 案	提案單位	高雄市國際輪船商業同業公會
案由	建請調整高雄港內移櫃，放寬國內線船舶移儲國際線轉口櫃/轉運櫃/空櫃移櫃限制		
說明	<p>1、考量海上走廊較無貨櫃移動安全之顧慮，建議放寬高雄港內可利用裝載國籍國內線船舶方式移儲轉口/轉運貨櫃/空櫃，相較於陸路拖運方式更為安全。</p> <p>2、響應國際海運及政府減排政策，減少ITT移櫃車輛，可降低碳排放，並可避免道路雍塞。</p>		
辦法	如案由		
海關意見	<p>一、本關實施之「財政部關務署高雄關試辦國際航線海上走廊船舶港內移儲轉口貨櫃作業要點」(下稱作業要點)，係為因應同一國際商港內不同碼頭間以海上運輸方式移儲業務所訂定，目前僅限經交通部同意於臺灣本島各港口間經營固定航線並取得海關通關號碼之國際船舶進行裝卸貨，且依規定須向海關申報艙單等資料，由海關通關號碼可即時查得船舶動態，海關亦可依申報艙單資料隨時查核，若上揭移儲業務以國內航線船舶(駁船)經營，亦無艙單資料可供查核運送貨物，一旦開放，眾多國內航線船舶將穿梭於港內，並混雜於國際商港碼頭裝卸貨，不利貨櫃移動安全，並增加走私風險。</p> <p>二、本作業要點於113年12月13日公告施行迄今約5個月，其申請案件僅有13件，又本案涉及風險管理、監管措施、成本效益及相關業者權益等因素，請提案單位提供具體修正意見，本關再行研議。</p>		
結論	<p>一、請提案單位提供「作業要點」之具體修正建議內容，本關將綜合考量各相關意見後，評估及研議修法，以期在確保海關監管貨物安全無虞下，提供多元貨櫃移運方式，提升整體港區競爭力。</p> <p>二、不予列管。</p>		

主辦單位：旗津分關

協辦單位：小港分關、稽查組

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業
及貨櫃集散站業聯合座談會提案表

提案編號	第 5 案	提案單位	高雄市國際輪船商業同業公會
案由	為提升國際航線港內海上走廊船舶移儲准單申請作業效率，建請貴關改善現行人工臨櫃申請及紙本文件交遞流程，比照現行海上走廊線上申請作業辦理。		
說明	<p>1、現行做法需備齊紙本特別准單申請書（N5159）、特別准單（N5160）、裝船清冊及航港局同意文本，並於申請書上註記「港內海上走廊裝卸案件」。申請人同時須完成免申報T2轉運EDI訊息傳輸，並於上班日至裝船所轄海關臨櫃申請准單。經核發書面准單後，正本文件需依序遞交裝船碼頭專責人員及所轄海關核可後，再轉送至卸船碼頭專責人員及所轄海關覆核。上述程序完成後，於卸船七日後將正本文件交回原核可之海關辦理銷案作業。</p> <p>2、航商在申請准單過程中，仍須以紙本方式於雙邊碼頭專責及海關遞送相關文件，除增加作業時間與人力成本外，並須配合海關上班時間進行人工審核，缺乏即時性，對於需即時處理案件尤為不便。另紙本文件於遞送過程中存在遺失或誤送風險，與政府推動無紙化政策之目標有所落差，亟需透過電子化申辦流程，以提升整體作業效能。</p> <p>3、建議於關港貿單一窗口內之海上走廊特別准單申辦系統內，擴充現有申辦項目，以利業者線上辦理。</p>		
辦法	如案由		
海關意見	<p>一、現行海上走廊線上申請作業係依「臺灣本島固定航線船舶運送海關監管貨櫃（物）作業規定」，運輸業者申報起運港及卸船港之受理關別、海關通關號碼或航港簽證編號及貨櫃清單等資料，由系統自動檢核無訛後核發特別准單。惟同港區不同碼頭間以國際航線船舶移儲，不適用前述作業規定，港內海上運輸船舶移儲，因起運港及卸船港之海關通關號碼相同，運輸業者無法以線上方式申報，因此現行採書面方式受理並由人工審核辦理。</p> <p>二、本案為避免系統頻繁修正，俟「財政部關務署高雄關試辦國際</p>		

	航線海上走廊船舶港內移儲轉口貨櫃作業要點」依提案編號第4案修正完備後，再行研議配合以線上申辦方式辦理。
結 論	一、同海關意見二。 二、不予列管。

主辦單位：旗津分關

協辦單位：小港分關、稽查組、資訊室

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業
及貨櫃集散站業聯合座談會提案表

提案編號	第 6 案	提案單位	高雄市國際輪船商業同業公會
案由	建請高雄關解釋何謂【類專責人員】		
說明	<p>1、自主管理辦法第三條第二項規定，經核准實施自主管理之業者，應置2名以上之專責人員…惟因貨櫃集散站辦理自主管理事項繁多，爰貴公司有將部分自主管理事項委託其他公司（如物流公司、保全公司、理貨公司等）辦理之情形，是以是類專責人員既與貴公司共同協力處理櫃場所有應辦理之自主管理事項，自應納入自主管理辦法第3條所稱「專責人員」，將名冊一併送本關備查。</p> <p>2、經詢問財政部關務署通關業務組，確定貨櫃集散站保稅倉庫物流中心及海關指定業者實施自主管理辦法中，規範對象為專責人員，沒有所謂的類專責人員。</p> <p>3、關務署於112年修訂自主管理條例之時，將大部分櫃場業務皆納入專責人員項目，業者當時一再表示，此條例更動後將造成業者極大的困擾及負擔。海關當時也表示，因情況複雜，如遇個案情況，可提出討論。</p> <p>4、現行作法已將各單位備有專責人員資格之人員名冊提供備查，是否還有其必要將是類專責人員列入清冊之必要。</p> <p>5、目前勞動市場缺工問題嚴重，基層作業人員流動率高，聘請困難，如需即時更新人員名冊將造成極大之困擾，請海關體諒櫃場經營不易，勿再增加櫃場的負擔。</p>		
辦法	如案由		
海關意見	<p>一、查本提案說明1援引本關114年4月11日高普旗字第1141010471號函說明二之內容，依其前後文義可知，末段述及「是類」專責人員，「是類」一詞為常見公文書用語，指「此類」之意，從而，整段完整文義欲表達之意思應係「前述提及受委託辦理自主管理事項此類之專責人員」，此部分單純為公文解讀產生之誤會，核與關務法規定義規範無涉。</p>		

	<p>二、次按海關管理進出口貨棧辦法第3條第3項、海關管理貨櫃集散站辦法第3條第3項及貨棧貨櫃集散站保稅倉庫物流中心及海關指定業者實施自主管理辦法第3條第2項規定，貨棧、集散站實施自主管理應指定專責人員依海關相關規定辦理經海關核准實施自主管理之事項，海關得定期或不定期稽核之。經核准實施自主管理之業者，應置二名以上之專責人員（含一名主管）辦理自主管理事項，海關並得定期或不定期實施稽核；專責人員名單應送海關備查，如有異動時，應自其異動之翌日起七日內向海關報備。</p> <p>三、據此，專責人員既共同協力處理櫃場所有應辦理之自主管理事項，其所從事之業務亦同為海關稽核項目，自應依規定將渠等名單送海關備查。</p>
結 論	<p>一、依規定專責人員名單應送海關備查，如有異動，應自異動之翌日起七日內向海關報備。海關有責任讓業者理解法規範的內容，如執行有窒礙，並應與業者充分溝通協調，如海關為稽核所需，請業者提供名單備查時，應充分與業者溝通與協調，以避免產生誤解及爭議。</p> <p>二、不予列管。</p>

主辦單位：小港分關

協辦單位：旗津分關、業務二組、嘉南分關、高雄機場分關

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業
及貨櫃集散站業聯合座談會提案表

提案編號	第 7 案	提案單位	高雄市國際輪船商業同業公會
案由	七、增設CCTV成本昂貴，且維護不易，且目前國際情勢嚴峻，請海關體諒業者經營不易，勿一再要求業者增設CCTV數量。		
說明	<p>1、依據海關管理貨櫃集散站辦法第7-1條：集散站大門、進口倉庫、出口倉庫、轉口倉庫（間）、保稅倉庫、拆併作業專區、雜貨櫃拆櫃專區、集中查驗區域、貴重物品儲存專用倉間、扣押庫及其他海關認為有必要之處所，應設置二十四小時連續錄影或動態偵測錄影、具回放及燒錄功能、並能存檔三十日以上且運作正常之閉路電視監控系統，連線至海關辦公室或其他場所，供海關查核及即時監看貨況。</p> <p>2、貨櫃集散站設置及自主管理審核時，相關設施皆已通過海關審核、符合海關要求並取得相關證照。</p> <p>3、現海關用新建碼頭設備，來稽核舊碼頭配備不足，實屬不合理。舊碼頭要新增設備，除了要考慮原有管線配置是否夠用外，尚有需考量新增設備成本及後續維護費用增加。</p> <p>4、CCTV的設置，只是讓有問題爭議時，留有檔案可以證明備查，不應成為海關監管貨櫃集散站的主要工具。目前CCTV架設成本及每年的維護費用都是逐年在增漲，海關一再要求業者要增設，讓海關的監控沒有死角，已造成業者莫大的成本負擔。</p> <p>5、目前國際情勢嚴峻，請海關體諒業者經營不易，勿一再要求業者增設CCTV數量。</p>		
辦法	如案由		
海關意見	一、依海關管理貨櫃集散站辦法第7條之1第1項：「集散站大門、進口倉庫、出口倉庫、轉口倉庫（間）、保稅倉庫、拆併作業專區、雜貨櫃拆櫃專區、集中查驗區域、貴重物品儲存專用倉間、扣押庫及其他海關認為有必要之處所，應設置二十四小時連續錄影或動態偵測錄影、具回放及燒錄功能、並能存檔三十		

	<p>日以上且運作正常之閉路電視監控系統，連線至海關辦公室或其他場所，供海關查核及即時監看貨況。……」，其中包含監視錄影設備應設置之處所及應具之軟硬體條件，以強化管理監督機制，並利業者遵循。</p> <p>二、經核准實施貨櫃集散站自主管理之業者，海關依據海關稽核貨棧及貨櫃集散站業者實施自主管理作業規定辦理自主管理項目稽核，其中監視器設備屬海關稽核重點項目，包含二十四小時連續錄影、存檔期限與依法令應設置監控系統區域，倘發現監控死角或有不足之處，均請業者配合改善。</p> <p>三、貨櫃集散站於設立時雖符合海關要求並取得設立與自主管理資格，惟仍負有維持監視設備運作正常之義務，倘設立後監視設備老化或未保養維護得當，造成影像模糊無法辨識抑或因後續倉容或空間等因素，造成監控死角，業者應定時保養維護或依海關稽核建議改善事項予以更新相關設備，以確保貨物安全，避免發生走私調包等案件。</p>
結 論	<p>一、海關於稽核櫃場提出改善監視器設備之建議時，應就改善方法與業者進行溝通協調，並定出合理改善期程，以使業者順利完成改善事項。</p> <p>二、不予列管。</p>

主辦單位：旗津分關

協辦單位：小港分關、業務二組、嘉南分關

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業
及貨櫃集散站業聯合座談會提案表

提案編號	第 8 案	提案單位	高雄市國際輪船商業同業公會
案由	建請高雄關協助釋疑「自動化貨櫃集散站試辦作業要點-第九點」之明確定義及作法？		
說明	<p>1、高雄關管理實施「自動化貨櫃集散站試辦作業要點」，<u>第九點-經核准卸船時實貨櫃免加封及空貨櫃免受檢之業者，其轉口實貨櫃移儲至其他區段港口集散站已加封業者自備主動式電子封條者，出站時得免加封海關封條或海關核准之自備封條。再次出站仍應依規定加封海關封條或海關核准之自備封條。</u></p> <p>長榮目前有3部配合之拖車，已安裝車載機並備有車機封條，於今年3/11正式使用於轉口押運櫃上，取代原海關被動式電子封條。</p> <p>依據上述條文內容，出站時如櫃上已有原始封條，且使用主動式電子封條（車機封條），進出站可免再加船公司封條。此部分亦有詢問關務署，表示需尊重高雄關，建請貴關協助針對此條文進行釋疑，以利各碼頭櫃場間之轉口櫃移儲順利！</p> <p>2、車機封條到站作業及無法自動解封之處理</p> <p>(1) 出站運送單已蓋章「進站請勿輸入車機封條」，到站收櫃無須刪除該封條及蓋章回傳。</p> <p>(2) 依3/4關務署車機封條說明會，收櫃進站解封異常處置步驟：</p> <p>A.（藍芽解封）櫃場專責</p> <p>B.（電聯遠端處理或電子封條LINE群）通知海關聯管中心</p> <p>C.（剪斷封條）通知駐庫海關</p> <p>車機封條實施至今現況仍有許多駐庫關員不瞭解異常處置狀況，建議請高雄關加強宣導現場關員熟悉異常處理流程，能較有效率並協助加快現場專責、司機異常作業之狀況排除。</p>		
辦法	如案由		
	一、經本關內部會議決議，同意修正「自動化貨櫃集散站試辦作業要點」第九點，俟與關務署討論確認修正文字後，即著手辦理		

海關 意見	<p>相關修正事宜。</p> <p>二、賡續加強對所轄貨櫃集散站專責人員宣導加封車機封條之貨櫃進站時勿輸入車機封條，收櫃無須刪除該封條及蓋章回傳；異常處理部分賡續辦理駐站關員熟悉「高雄關試辦車輛裝置即時追蹤系統標準作業程序」教育訓練，並依聯管中心指示辦理異常狀況排除。</p>
結論	<p>一、同海關意見。</p> <p>二、不予列管。</p>

主辦單位：機動稽核組

協辦單位：旗津分關、業務二組、小港分關、嘉南分關

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業
及貨櫃集散站業聯合座談會提案表

提案編號	第 9 案	提案單位	高雄市報關商業同業公會 順發報關有限公司
案由	建請各通關單位櫃台，受理申辦退關註銷作業，所檢附之「簡5258」報告單中「運輸業/倉儲業簽章」，得以影印傳真者為之，並以「專責/關員簽章」為主要認定依據，以符實際需求。		
說明	<p>1、出口退關作業，依自動化報關手冊規定，「簡5258」報告單係由倉儲業繕製書面資料遞交海關，惟目前實際執行上，因無紙化潮流，且貨主（出口人）為爭取退倉領回貨物時效，已大多為：</p> <p>(1) 貨主委請報關業繕打簡5258報告單，傳真至運輸業（船務、船代），由其核對無誤後，簽章回傳報關業。</p> <p>(2) 報關業以回傳後之報告單，送至貨物現存地點，由駐庫專責/關員（海關）逐予核查清點貨櫃（物）是否確實存倉，符合後才給予核章簽認。</p> <p>(3) 報關業持該報告單至各通關單位，由受理櫃台關員，辦理退關作業。</p> <p>2、然而目前各通關單位受理退關作業關員認定作法並不一致，並質疑該「簡5258」報告單中「運輸業/倉儲業簽章」因來回傳真，導致模糊而拒絕受理，造成報關業需多次奔波且部分路途極為遙遠之極大困擾，亦不符經濟效益。</p> <p>3、簡5258報告單簽章之認定，實務上最後係由貨物現存地點專責/關員（海關）經逐予核查無訛始予核章簽認，故應屬最主要認定依據，方符實際。</p>		
辦法	如案由		
海關意見	<p>一、報關放行之出口貨物因故退關，應由運輸業者依運輸工具進出口通關管理辦法第47條或51條規定，由船長或船舶所屬運輸業者填具出口貨物退關/註銷/轉船（機）報告單（附件1），並經貨棧或貨櫃集散站業者依海關管理進出口貨棧辦法第19條第4項或海關管理貨櫃集散站辦法第7條第14款規定，查對出口貨物後予以簽證。再由出口人委任報關業者填具出口貨物退關/退倉/更改航機(空運)申請書（附件2）一式2份，並敘明退關理由向海關申請，經查驗無訛後准予退關出倉。</p>		

	<p>二、退關/註銷/轉船(機)報告單須經運輸/倉儲業者簽證後，報關業才得以向海關遞送辦理退關手續，各業者之間均有一定距離申辦程序費時，為簡政便民及考量出口貨物退關均具急迫性，倘上開報告單無法及時以正本投遞時，得先以傳真本辦理，並同意以專責/關員簽章為主要認定依據，待貨物查驗時補具正本後，始予簽准出倉領回，以符法制。</p>
<p>結 論</p>	<p>一、同海關意見。 二、不予列管。</p>

主辦單位：業務二組

協辦單位：小港分關、旗津分關、嘉南分關、高雄機場分關、業務一組

附件 1

財政部關務署

預報貨物通關報關手冊—出口篇

八、出口貨物退關/註銷/轉船(機)報告單 (簡 5258)

出口貨物退關/註銷/轉船(機)報告單 (簡 5258) 作業說明

<p>作業 項目 名稱</p>	<p>出口貨物退關/註銷/轉船(機) 報告單 (Canceled/Shut Out Cargo Memo)</p>	<p>代 號</p>	<p>簡 5258</p>	<p>進 出 口 別</p>	<p><input type="checkbox"/>進口 <input checked="" type="checkbox"/>出口 <input type="checkbox"/>轉運/轉口</p>
<p>文件種類：<input type="checkbox"/>訊息 <input checked="" type="checkbox"/>表格</p>		<p>業者列印表格紙張格式：<input type="checkbox"/>套版紙 <input checked="" type="checkbox"/>空白紙</p>			
<p>本 項 作 業 說 明</p>	<p>一、出口貨物退關註銷報告單適用海、空運一般通關作業。 二、本表格係由倉儲業繕製書面資料遞交海關。 三、出口貨物退關註銷報告單僅有表格，表格格式請參閱本項附件 A：出口貨物退關/註銷/轉船(機)報告單(簡 5258)格式。 四、如有出口貨物退關註銷情形，貨主(出口人)需退倉領回貨櫃(物)，於申辦退關退倉申請時應檢附本表格。 五、本報告單表格，其須倉儲業及關員簽章者，仍依現行規定辦理。</p>				

附件 A：出口貨物退關/註銷/轉船（機）報告單(簡 5258)表格格式

(簡 5258)

股份有限公司

報告單編號：

共 頁第 頁

出口貨物
退關
註銷
轉船
轉船
 報告單
 (機)

訂艙資料		原預定出口船名/航次 (海)			原預定出口航機班次 (空)				
託運單主號/ 海關通關號碼	託運單分號/ 裝貨單號碼	貨物件數及單位 (包裝說明)	退關/轉船(機) 件數及單位 (包裝說明)	標記及號碼	貨名	實櫃號碼、裝 運方式、實櫃 種類	貨物現存 地點	退關註 銷轉船 (機) 情形	備註

運輸業/倉儲業簽章：

專責人員/關員簽章：

附件 2

出口貨物
退關
退倉
更改航機 (空運)
 申請書

最新修正日期：
100 年 2 月 7 日

一式二份

申請日期：_____

一、本公司代理出口商_____公司，申報下列出口貨物，原擬由_____輪/機
全部/部分退關出倉
全部/部分退關並於原倉重新報關
退倉
更改航機 (空運)
 (_____公司代理)載運出口，茲因_____等由，申請
 (事業廢棄物出倉後將運往：_____公司，
 地址：_____)

已否報關	<input type="checkbox"/> 尚未報關 <input type="checkbox"/> 已報關	貨物名稱	
報單號碼		貨物數量	貨物重量
貨標記號碼	封條號碼	貨物標記	貨物現存地點
提單號碼 (海運) 或託運單主號 (空運)			
託運單分號 (空運)			
航空公司班機 (空運)			

二、請 貴關就上述貨物查核無訛後，准予辦理出倉、原倉重新報關或更改航機。

主號：

(更正後託運單 班機： 出口日期：)

分號：

新海關通關號碼：)

此致

財政部關務署 關

申請人： (簽章)

海關辦理紀錄欄	驗貨關員	稽核(駐站、機)員	簽放關員	專責人員

注意：一、退關、退倉為國務必據實填報，以免違反海關緝私條例而遭受處分。

二、退關案件：

- (一) 指已申報報單，且貨物也已進倉，無論海關放行與否，於此次況下取消出口作業之案件。
- (二) 一份報單內全部 (或部分) 貨物因故不出口，應以全部 (或部分) 退關方式辦理。
- (三) 報關單書填具申請書一式二份註明退關理由向海關申請查驗無訛後，由分估員加蓋「本案經查驗無訛，准予全部 (或部分) 退關出倉」後，一份由海關留存，另一份交勸報關人向倉儲業辦理退關領貨手續，經倉儲業簽章並加蓋貨物已退關章戳後，返回海關於電腦畫面加注退關流程為全部 (或部分) 退關出倉。
- (四) 申請原倉重新報關之處理：退關案件如不出倉，故申請原倉重新報關出口者，請依預報貨物退關報關手冊出口篇貳、三、(二)、16 退關作業流程說明辦理。

三、退倉案件：

- (一) 指貨物已進倉，但未申報報單，於此狀態取消出口作業之案件。
- (二) 報關單書填具申請書一式二份，並檢附有關進倉證明書、報關單等文件，向海關稽徵關員或駐站 (機) 關員申請，經稽徵關員或駐站 (機) 關員受理並審核後，在申請書上簽註「尚未報關，准予出站 (機)」字樣，一份海關留存，另一份交由報關人持憑向專責人員或駐站 (機) 關員辦理出站 (機) 領回手續，專責人員或駐站 (機) 關員應負責檢核貨櫃 (物) 及監視出站 (機)，於辦妥運出出站 (機) 手續後，在該份申請書簽蓋併相關文件存查。

四、出倉貨物如屬事業廢棄物，應申報退關後貨運地點。

參、業務宣導

一、【C2進出口報單無紙化通關/業務一組】

- (一)海關出口自104年9月、進口自107年1月起，C2報單審核以無紙化通關為原則，書面審核為例外，除因法令規定須繳驗紙本正本，或須由海關書面核章者外，原則上以電子傳輸方式辦理。惟去(113)年本關出口C2無紙化報單傳輸率55.61%，仍低於基隆關與台中關；進口C2無紙化報單傳輸率僅25.65%，尚有進步空間，請業者多利用無紙化傳輸功能，以節省紙張達到環保目的，更享有安全及便捷等優勢。
- (二)本關賡續提醒分估人員優先審核無紙化報單，以提升通關速度，若業者採無紙化通關時欲進一步瞭解報單流程進度，可經由關港貿單一窗口「(GB301)進口報單通關流程查詢」及「(GB309)出口報單通關流程查詢」之「處理說明」欄所提供聯絡窗口資訊，逕向該窗口諮詢，以確實掌握通關處理進度。

二、【保護智慧財產權/業務一組】

- (一)商標意涵
依據商標法第18條，「商標」指任何具有識別性之標識，得以文字、圖形、記號、顏色、立體形狀、動態、全像圖、聲音等，或其聯合式所組成。前所稱「識別性」，指足以使商品或服務之相關消費者認識為指示商品或服務來源，並得與他人之商品或服務相區別者。
- (二)進出口報關應確實報明商標，於報關前備具授權證明文件，或無侵權情事之證明文件以備海關查核，以免遭海關移送經濟部國際貿易署裁處。
- (三)倘有商標認定方面之疑義，請逕洽主管機關經濟部智慧財產局。
※聯絡電話：02-2738-0007
- (四)當海關發現進出口貨物外觀顯有侵害商標權或著作權之虞時，會即刻通知商標權或著作權人於規定時間內進行侵權認定，並於3(或6)個工作日內提出侵權證明文件，海關亦會同時通知進出口人於3(或6)個工作日內提供授權文件或其他證明無侵權情事文件，請業者於接獲海關通知時配合相關規定時程辦理。

三、【報關業常見問題宣導/業務一組】

- (一)逾期申報及繳銷離職員工報關證：
依報關業設置管理辦法第24條規定，領取報關證之員工離職時，原服務之報關業應自該員工離職之翌日起一個工作日內以書面或線上方式向海關申報，並於七日內繳銷其報關證；屆期未繳銷者，由海關逕予公告註銷。

(二)報關業查核缺失：

C3M收取驗關車資、非C3M收取驗關相關費用、二手單或個人單未開發票、用公司員工名義開工資條、未列細目僅以手續費一項開立、車資(交通費)或工資如未列明收費原因，宜併入報關手續費或現場作業費收取，不宜浮濫開列。

四、【報關業個人資料檔案安全維護宣導/業務一組】

(一)訂定報關業個資檔案安全維護計畫：報關業應訂定個人資料檔案安全維護計畫，放置於營業處所備查，並落實個人資料檔案之安全維護及管理措施，防止個人資料被竊取、竄改、毀損、滅失或洩漏，相關檔案請參考關務署首頁>資訊匯流>機關(公開)資訊>個資法公開專區>報關業者個資資訊專區，請自行下載運用。

(二)持有個資達1萬筆以上安全措施：報關業因執行業務以資訊及通訊系統蒐集、處理或利用個人資料，且保有之個人資料達1萬筆以上者，應依報關業個人資料檔案安全維護管理辦法第18條第1項規定，採取第1至6款之適當安全措施，並依同條第3項規定，定期演練及檢討改善，妥適留存佐證文件。

五、【轉知經濟部國際貿易署公告-輸往美國物品輸出規定宣導/業務一組】

(一)公告自114年5月7日起修正「中華民國海關進口稅則/輸出入貨品分類表」項下其他相關輸出規定，增列「輸往美國之我國產製貨品，貨品輸出人申報一般出口報單(報單類別：G3、G5、D5、B8、B9、F5)，應檢附『輸美國貨品原產地聲明書』，並應依原有之輸出規定辦理。」。

(二)經濟部國際貿易署114年4月24日貿管理字第1140652188號及同年5月6日經貿字第11450200620號公告，可至網站<https://www.trade.gov.tw>「新聞與公告」項下查詢。

六、【反詐騙宣導/業務一組】

提供內政部警政署165反詐騙專區及宣導短片：

(一)內政部警政署165全民防騙網：<http://165.npa.gov.tw/#/>

(二)反詐騙宣導短片：<http://165.npa.gov.tw/#/promotion>

七、【貨棧及貨櫃集散站業者應確實管制車輛及人員進出門哨，以免受罰/旗津分關】

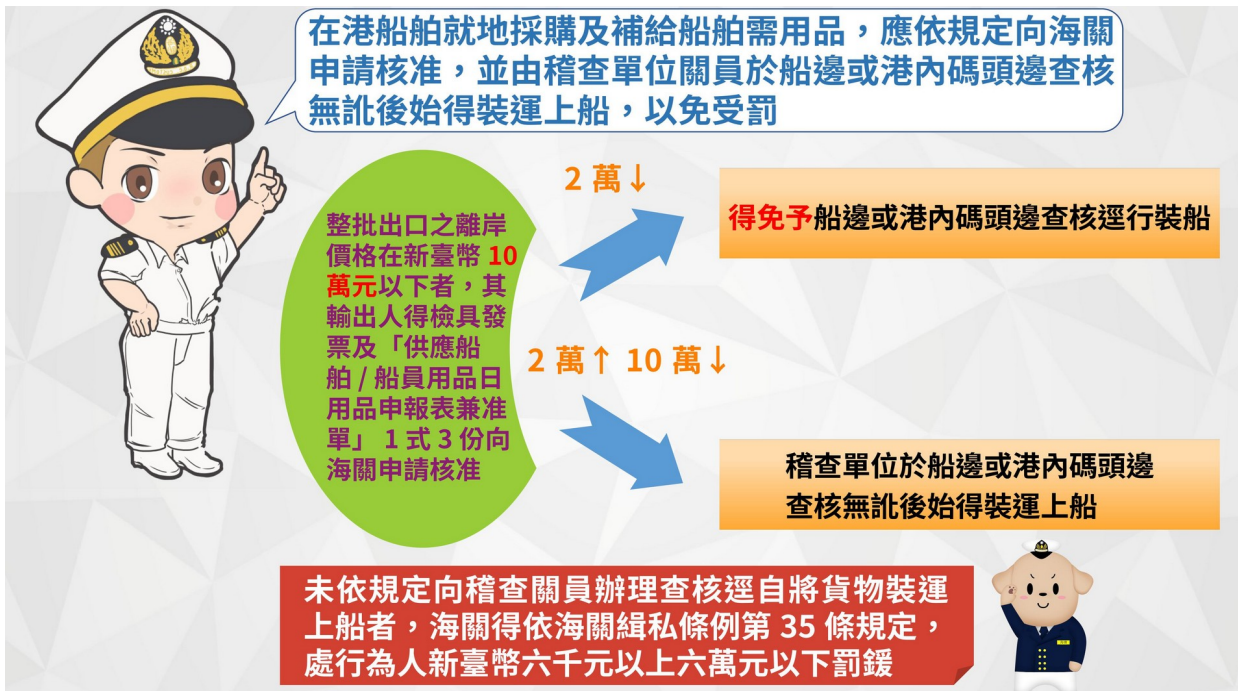
- (一)依據海關管理進出口貨棧辦法第13條之2及海關管理貨櫃集散站辦法第7條之2規定：
 - 1、貨棧及貨櫃集散站大門應設置警衛哨所，由保全或倉管人員負責管制人員及車輛進出。
 - 2、倉庫應置專人管理，人員出入須憑證件或許可文件。
- (二)貨棧及貨櫃集散站業者應派人落實車輛檢查及管制人員進出門哨，以避免有心人士利用門哨安檢鬆散或漏洞進行不法行為，嚴重傷害業者聲譽，且造成人民及社會重大危害。
- (三)倘上開業者未依前述規定確實管制車輛及人員進出門哨者，依據海關管理進出口貨棧辦法第31條之1及海關管理貨櫃集散站辦法第29條之1規定，海關得依據關稅法第86條規定，對該業者予以警告或處新臺幣1萬元以上100萬元以下罰鍰，並得命其限期改正；屆期未改正者，按次處罰；處罰3次仍未完成改正或違規情節重大者，得停止6個月以下進儲貨櫃及貨物或廢止其登記。若上開業者有前項情事致存站貨櫃（物）因非法提運、遺失、遭竊或其他原因而短少者，處新臺幣3萬元以上300萬元以下罰鍰，並得命其限期改正；屆期未改正者，按次處罰；處罰3次仍未完成改正或違規情節重大者，得停止6個月以下進儲貨櫃及貨物或廢止其登記。

八、【在港船舶就地採購及補給船舶需用品，應依規定向海關申請核准，並由稽查單位關員於船邊或港內碼頭查核無訛後，始得裝運上船，以免受罰/小港分關】

依船舶需用物品申請驗放作業要點第3點規定：

- (一)在港船舶就地採購之專用物料或停泊於外錨區之船舶就地採購之專用物料及船員食用品品類量值合理，不涉沖退稅及簽審規定，且其整批出口之離岸價格在新臺幣10萬元以下者，其輸出人得檢具發票及「供應船舶/船員用品日用品申報表兼准單」1式3份向海關申請，經核准後，由稽查單位關員於船邊或港內碼頭邊查核無訛後裝運上船；整批離岸價格在新臺幣2萬元以下，經海關審查發票及申報表兼准單無訛者，得免予船邊或港內碼頭邊查核逕行裝船，未依規定辦理者，海關得取消其免驗資格。
- (二)整批出口之離岸價格在新臺幣2萬元以上，10萬元以下者，應向海關核發准單，並由稽查單位於船邊或港內碼頭邊查核無訛後始得裝運上船。倘未

依前述規定向稽查關員辦理查核逕自將貨物裝運上船者，海關得依海關緝私條例第35條規定，處行為人新臺幣六千元以上六萬元以下罰鍰。



肆、政風業務宣導

一、【企業服務廉政平臺宣導/政風室】

企業貪腐情事可能會造成企業巨大損失，並衍生員工道德水準低落、顧客與商業夥伴之間高度不信任等危機，而且如果企業必須支付高額政治支出，從事不法關說、行賄等共謀的貪腐行為，不但破壞公司治理機制，並會將成本轉嫁消費者，造成人民超額負擔及全球經濟資源的浪費，所以誠信有助企業經營、貪腐侵蝕企業生命。「企業服務廉政平臺」係法務部廉政署延續近年辦理企業誠信論壇及廠商交流座談的理念，融入公開透明、社會參與的內涵，結合機關提供企業服務，以深化與企業交流合作，持續公私協力，協助企業誠信治理，推動簡政便民的主軸，讓公私部門一同攜手營造廉能優質投資環境，提升國家清廉程度的正面評價，促進國家與企業的永續發展。

財政部關務署高雄關政風室「企業服務廉政平臺」聯絡資訊

*企業服務電子郵件信箱：ba186@customs.gov.tw

*企業服務廉政專線：(07) 5628135

二、【不違背職務行賄罪介紹/政風室】

貪污治罪條例中「違背職務行為行賄罪」是給公務員好處（包括金錢或其他不正利益），要求公務員違背職務做「違法」的事；而「不違背職務行為行賄罪」是給予公務員好處，要求公務員做「合法」的事，故不論民眾或公務員贈送財物請有利害關係的公務員做職務內該做或不該做的事，均須負擔刑責。行賄行為包含行求、期約、交付計三種態樣。其中「行求」是指就具體請託事項表示要給公務員財物或其他不正利益，不論是明示或暗示、直接或間接、公務員同意或不同意都包含在內。至於「期約」是指就具體請託事項表示願意給公務員財物或其他不正利益，公務員也同意，但是雙方還沒有交付。若已達「交付」階段，即屬交付賄賂或其他不正利益的犯罪態樣。因此，請各位業者在進出口貨物通關等方面，如有向本關關員洽辦業務時，按相關作業規定提出申請即可，關員依法行政乃是職責所在，切勿贈送財物給本關關員，避免誤觸法網。

三、【廉政倫理規範須知/政風室】

行政院為推動所屬公務員執行職務能廉潔自持、公正無私及依法行政，並提升國民對於政府之信任與支持，於民國97年訂定「公務員廉政倫理規範」，期使公務員面對請託關說、受贈財物及飲宴應酬等廉政倫理事件時，

能依規定妥善因應處置，遠離不法政商媒介與利益誘惑。營業人、中間業者於申辦各項業務之際，與公務員往來接觸頻繁，應對廉政倫理規範有基礎認知，俾知所應對，進而提升國家競爭力，厚植民眾對公部門之清廉信賴，達到「廉能政府、透明臺灣」之終極目標。

四、【推動「私貨逾期貨標售作業」行政透明措施/政風室】

有效處理扣押走私貨物（下稱私貨）、逾期或聲明放棄貨物（下稱逾期貨），為海關實踐國課稅收、貨物邊境管制及增進倉儲物流效益之關鍵工作，辦理前揭貨物標售作業即為重要環節。本關於機關網站提供公開透明的「私貨逾期貨」標售公告專區，為積極推動行政透明化措施，業檢視前揭標售作業相關法規及流程，揭露「標售公告」、「即時標售實況」及「其他法規」等項目供民眾進行外部監督，並保障人民知的權利。詳情請上網搜尋財政部關務署高雄關，並於機關網站「資訊公開/標售公告」項下參閱。

五、【消費者保護宣導/政風室】

電子商務改變了人們購物的方式，但也引發諸如交易安全與個人資料遭濫用等問題。為強化消費者對電子商務的信心，企業蒐集與使用個人資料，除應符合相關規定，更須善盡保管義務。對此，行政院消費者保護處提供給企業的建議如下：

- (一)應保護消費者隱私，以合法、透明、公平的方式，蒐集、處理及利用消費者個人資料，確保消費者享有選擇權。
- (二)設計開發行動及線上付款系統時，應納入隱私保護機制，並適時檢討、更新及整合現有機制。
- (三)採取適當措施，確保傳輸與儲存消費者的個人資料安全無虞。依相關之安控標準，隨時更新安全與認證技術，積極提昇交易安全等級。
- (四)建立個人資料外洩防護機制，一旦發生外洩事件，立即主動通知消費者並採取必要補救措施。

六、【反詐騙保護宣導/政風室】

詐騙手法層出不窮，請提高警覺！凡是接獲自稱公務機關、銀行、電商平台等來電，要求提供個人資料、轉帳匯款或操作 ATM，請務必冷靜查證。記住三要點：「不聽信、不回應、不操作」！
遇有疑慮，立即撥打 165 反詐騙專線查詢，保護自己也保護家人！

伍、臨時動議

財政部關務署高雄關114年第1次報關業、運輸業、進出口業、貨棧業 及貨櫃集散站業聯合座談會提案表			
提案 編號	臨時動議	提案 單位	高雄市船務代理商業同業公會
案由	<p>建請關務署修改通關系統貨物品名長度字數限制，或擬訂品名過長時給予業者的補救辦法。</p> <p>關務署在111年7月26日公告修正關港貿XML訊息建置指引(N5101及N5202)，將貨物品名控制字數長度限制在256字元，而通關軟體業者在接收港口代理資料時直接將超過長度的部份剪掉，且未知會使用者（代理行），導致艙單傳輸不全，貨物被扣押。</p>		
說明	<p>進口艙單資料是由出口地通過船公司內部系統，以電子轉檔方式傳輸至台灣總代理，台灣總代理提供台灣實際收貨人後，再以電子轉檔形式傳輸進口資料給港口代理。</p> <p>因提單為有價證券，艙單申報海關的內容必須與海運提單一致，台灣總代理及港口代理無權利更動品名，且整艘船資料繁多，無法逐票核對字元數，且通關系統在接受過長的貨物品名時，並未向使用者（代理行）提供警示訊息，而是直接剪掉超出的部份後直接傳送不完整的艙單給海關。</p> <p>這種情況多數使用關貿網路系統及全中資訊系統，皆無所知，如此造成海關及代理業者相互的矛盾及困擾，目前除了要求通關系統業者修改程式來提醒外，代理業者只能走回老路，列印紙本艙單送海關（理船）佐證，但貨櫃碼頭多為自主管理，尤其碰上非代理之主體船時，沒有海關願意接受紙本艙單，試問港口代理如何自保？</p>		
辦法	<p>一、建請關務署修改通關系統(N5101)貨物品名長度字數限制。</p> <p>二、建議擬定特定信箱，在海關未能修改通關系統之前，讓業者在碰到進口資料品名過長時投送紙本艙單以資佐證，免除耽誤貨物通關時效跟增加海關貨物查緝之困擾。</p>		
	<p>一、建請關務署修改通關系統(N5101)貨物品名長度字數限制或擬訂品名過長時給予業者的補救辦法等節，本關同意報請關務署研議，就字元長度、傳輸資料逾字元數即時提供警示訊息，及顯示傳輸完成訊息等，評估納入「關港貿XML訊息建置指引」需求。惟就實務作業面，艙單貨名欄位字元長度256字之限制，涉及</p>		

海關意見	<p>N5101進(轉)口貨物主艙單、N5202出口貨物艙單、N5101H進(轉)口貨物分艙單、N5101X進口貨物快遞分艙單、N5301轉運申請書及N5303多國集併貨櫃(物)轉運申請書等多項訊息編號傳輸及處理，運輸業、承攬業、倉儲業、報關業、科管局、MCC資訊平台及航港機關與相關軟體資服業者等均須配合修改電腦系統，事涉範圍甚廣，且相關公私業者耗費成本可能將所費不貲，併予敘明。</p> <p>二、傳輸貨物品名過長時，主動遞送紙本艙單補充說明文件一節，遇有傳輸貨物品名過長情形，建議業者資訊系統軟體端強化應變措施，如建置防呆警示機制，遇有傳輸貨物品名過長時，啟動警示以利及時採取必要措施。</p> <p>三、針對遞送艙單補充說明之實務做法，同意由依海關通關號碼之各受理關別艙單業務人員受理收文備查，並請註明此為貨名逾傳輸字元案件。</p> <p>(一) 上班時間：海關通關號碼受理關別艙單單位收文。</p> <p>(二) 非上班時間：由輪值人員代收轉交艙單單位存查。</p> <p>(三) 經海關收件在案之紙本艙單，可做為日後通關查找參考。</p>
結論	<p>一、同海關意見，本關將報請關務署建議評估是否放寬「關港貿XML訊息建置指引」傳輸資料字元限制，另建議資服業者建立超逾字元限制時之即時警示訊息及傳輸完成訊息顯示等功能。</p> <p>二、倘業者察覺傳輸內容已逾字元限制之案件時，得立即遞送紙本艙單至海關受理單位，以降低事後產生裁罰之風險。</p> <p>二、不予列管。</p>

主辦單位：小港分關

協辦單位：稽查組、資訊室、旗津分關、嘉南分關、高雄機場分關