

財政部關務署 110 年度研究報告

財政部關務署

110 年度

研究報告

比較先進國家海關管理倉儲業者作業規定，
我國法規及業務提出建議，
檢討

比較先進國家海關管理倉儲業者作業規定 檢討我國法規及業務並提出建議

研究單位：財政部關務署基隆關

研究人員：王誠德、王志豪、陳翠琴、何季陵

江欣穎

研究單位：財政部關務署基隆關

中華民國 110 年 12 月

財政部 110 年度自行（共同）研究報告提要表

研究計畫名稱：比較先進國家海關管理倉儲業者作業規定，檢討我國法規及業務並提出建議。（研究報告總字數：32,067 字）

研究單位：財政部關務署基隆關

研究人員：王誠德、王志豪、陳翠琴、何季陵、江欣穎

研究期間：110 年 1 月至 110 年 12 月

報告內容提要

一、研究動機與目的

貨棧及貨櫃集散站是進出口貨櫃(物)集中、分散及通關場所，也是易遭私梟逞其不法意圖處所。常有新聞報導貨棧或集散站發生勾結內部人員、非法調包，甚至私運巨量毒品等駭人聽聞案件。財政部關務署將 110 年至 111 年訂定為貨棧及貨櫃集散站管理年，希望強化倉儲業者管理強度，以防堵非法事件發生。自 107 年完成貨棧及貨櫃集散站應設監視錄影系統，供海關查核及即時監看貨況及訂定門禁及倉庫內部管制作為，109 年又修法持續強化規定錄影存證天數，近來並研提快遞貨物倉間作業模式，如穿著識別背心，取消理貨作業等，冀以提升貨棧及貨櫃集散站管理方式及力度，以有效杜絕非法事件再次發生，在沒有貨物安全的前提下，將不存在貨物便捷通關，仍促成本文研究動機。

本專題研究目的為蒐集其他國家關於倉儲業者的管理規定，進而比較各國作法及規定，於其中歸納可供我國參考的項目內容，提出建議，以強化我國貨棧及貨櫃集散站的貨物安全管理。

二、研究方法與過程

（一）研究方法

本研究先就貨棧及貨櫃集散站的走私樣態，分析可能走私手法。再回顧我國貨棧及貨櫃集散站的重要管理規定及蒐集相關論文，分析法令規定及實務作業內容。進而蒐集其他國家關於貨棧及貨櫃集散站的管理規定，於其歸納可供我國參考的項目，彙整完成本研究，提出結論與建議。

(二) 研究過程

時間	研究歷程
110年1至4月	蒐集主要國家規定及相關文獻。
110年5至9月	撰寫我國管理規定重點。
110年9至10月	彙總各國規定，比較我國及各國作業規定。
110年11至12月	彙整內容、研提建議及撰寫報告。

三、研究發現與建議

(一) 研究發現

1. 現行海關對於航空貨運站、貨棧及貨櫃集散站的管理，僅著重於貨物的管控，較忽視於人的管理，而發生在倉儲內的走私案件，多與人有連結。英美澳等國家對於經營人、內部從業人員均訂定相關規範，以確認內部從業人員是否為恰當及合適的。而過去的犯罪紀錄及面臨的財務問題等，都是誘生不法行為的可能面向，防堵高風險人員碰觸海關監管貨物，可有效降低不法風險。
2. 專責人員職務為替代海關辦理多項原應為海關關員始得辦理的業務，多為控管貨物風險所需，且為最直接面對貨物的第一線工作管理階層。現行我國專責人員養成，均由學校或機構辦理相關課程，報名上課後即取得專責人員資格。資格取得容易，專業性亦較不足，無法產生專業能力區隔，造成市場稀少，以提升其從業收入，以對抗面對非法誘因的成本選擇。

3. 包含我國之多個國家對於倉儲設施均有建置實體圍籬、監視設備及妥善管制人員、車輛進出登記的建議。而中國大陸規定倉儲場所應有之規範外，亦完整規定監視設備之配置內容，其餘國家與我國類似，僅列舉應於重點區域或海關認為必要處所設置，較為籠統。
4. 行政處罰是遏阻違規的有效方法，而處分應有「痛」的效果。以現行我國對於倉儲業者處罰以警告、6 仟元以上及最高 3 萬元以下之罰鍰，相較於澳洲，甚至是中國大陸之處分，以對比於國民所得倍數之較高額的罰金及可能以貨價之倍數處分，我國疼痛的效應較他國為低，為使痛苦產生遏阻或自我警覺的效益，相關處分金額應再提高。

(二) 研究建議

1. 修正海關管理貨櫃集散站辦法第 6 條及第 8 條規定，對於倉儲業者負責人的資格應有所限制。可參照海關管理承攬業辦法第 4 條之 1 及第 5 條規定，凡負責人曾犯槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例、毒品危害防制條例或組織犯罪防制條例規定之罪，經有罪判決確定，尚未執行、尚未執行完畢，或執行完畢、緩刑期滿或赦免後未逾 5 年者，應否准登記；已核准登記者，應予廢止。又曾違反相關關務法規，情節重大，受處分未逾 1 年者，應不予核准登記；已核准登記者，應予撤銷。相同資格限制，建議亦適用於保稅倉庫、物流中心、免稅商店、免稅購物商店、自由貿易港區貨棧及保稅運貨工具業者等。
2. 參考澳洲海關規定，新增規定倉儲業者應提交股東及員工名冊予海關備查。如有異動，亦應於異動發生日一定期間內(如 1 個月)送海關備查。倉儲業者亦應注意內部管理階層及可碰觸海關監管貨物之現場員工犯罪紀錄及財務風險，如有異常應調整其職務，並向海關報備。
3. 倉儲業者之專責人員等同海關的眼睛，負責倉庫內貨物的監管安全。應增加其專業職能如同報關業者經國家考試及格，取得證書始能任用，而非現行修習課程時數，即取得證書之無限制資格，以期能提升其就業收入。另就其主動發現通報及阻遏其參與違法行為，宜於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內訂定實

- 質鼓勵，如通報違規情事，可獎勵行政處分的部分額度；如參與不法或怠惰通報者，可撤照或停止一定期間專責人員職務。
4. 如可行，可參照中國大陸在「海關監管作業場所設置規範」及「海關監管作業場所（場地）監控攝像頭設置規範」的規定，訂定行政規定，將倉儲設施及監視系統的設置，有統一例示規範以為遵循。
 5. 在物聯網 5G 的時代下，網路科技的運用可有效強化安全及便利作業程序。現行我國港區逐漸形成船舶經營業者掌控完整場貨櫃中心營運模式，如臺北港貨櫃碼頭公司(長榮集團)、高雄高明貨櫃碼頭公司(陽明集團)及未來高雄港第七貨櫃中心(長榮集團)。倘比照美國及中國大陸海關規定，在倉儲內應提供海關必要的設備規定及網路連線下，我國可在貨櫃中心內設置無人式自動貨櫃檢查儀，將掃瞄圖資以網路回傳海關統一判圖辦公室，可同時監管多個貨櫃中心貨櫃掃瞄圖像。如此，海關建置貨櫃檢查儀的成本、場所需求均可大幅降低，且判圖人力集中化，對於圖像解析能力、經驗傳承教學，均有其效益。又，我國進口報單規定應於進口艙單後申報，如能通關制度程序能稍予修正，不限制進口報單應俟進口艙單申報後始得申報之規定。倘此，進口報單可先於艙單申報，此效益等同美國 10+2 預報規定，使貨物在卸船(機)前，海關已能先行掌握進口貨物明細及進口人實際身分，對於貨物風險的管理及篩選有極的助益。如能在卸船前先予篩選報單風險，可比照現行 C3X 模式，即使卸存他區(如內陸貨櫃集散站)之貨櫃，亦可在卸船時，同時完成順道儀檢，不僅可減少人工查驗的數量，亦利進口人成本降低及海關風險預知，效益應甚鉅。
 6. 我國現行對於業者的處罰，相較他國受為為輕微，如參照澳洲處罰相對國民平均所得之比例之感受，罰金將可再提升 5 倍。

關鍵字：海關、貨棧、貨櫃集散站、倉儲業者、走私

各國貨棧貨櫃集散站管理規定之研究

摘要

貨棧及貨櫃集散站是進出口貨櫃(物)集中、分散及通關場所，也是易遭私梟逞其不法意圖處所。常有新聞報導貨棧或集散站發生勾結內部人員、非法調包，甚至私運巨量毒品等駭人聽聞案件。爰希望提升貨棧及貨櫃集散站管理方式及力度，以有效杜絕非法事件再次發生。本研究就此面向發想，先行了解我國現行貨棧及貨櫃集散站的管理規定及實務，再蒐集國外先進國家關於貨棧及貨櫃集散站的規定。發現澳洲、英國及美國對於倉儲的負責人、股東及內部作業員工均有資格上安全考量。另各國對於倉儲的實體設施、人車進出管制及監視設備系統，亦多有規範，尤其是中國大陸對倉儲場所及監視設備系統訂定完整的行政規範指導，可供我國參考制定類似行政規定。另行政處罰的強度有提示業者自我要求以符合海關行政規定，本研究亦蒐集中國大陸及澳洲違規項目或案例的處罰的金額，以衡平相對國民所得所感受到的處罰強度，以研究我國處分力度是否足適。

關鍵字：海關、貨棧、貨櫃集散站、倉儲業者、走私

目 錄

第一章 緒論.....	1
1.1 研究動機.....	1
1.2 研究目的.....	1
1.3 研究方法.....	1
1.4 研究流程.....	1
第二章 貨棧及貨櫃集散站的走私樣態	4
第三章我國貨棧貨櫃集散站重要管理規定	5
3.1 各國對於貨棧與貨櫃集散站的名詞說明	6
3.2 貨棧、貨櫃集散站申請設立與登記	8
3.2.1 貨棧及貨櫃集散站申請設立資格條件重點	10
3.2.2 貨棧及貨櫃集散站應納之保證金	12
3.3 海關對於貨棧及貨櫃集散站重要管理規定	13
3.3.1 經營主體管理.....	13
3.2.2 人員車輛管理.....	14
3.2.3 貨櫃(物)管理.....	17
3.2.4 自主管理規定.....	26
第四章 其他國家倉儲業者管理規定	30
4.1 倉儲經營人及雇用員工風險管控	30
4.2 倉儲設施保全規定.....	35
4.3 各國對於倉儲業者違規的處罰規定	53
第五章 研究結論與建議	66
5.1 結論	66
5.2 建議	67
參考文獻	70

表目錄

表 2.1 貨棧及貨櫃集散站的可能走私風險樣態析.....	5
表 3.1 各國貨棧與貨櫃集散站名稱一覽表.....	7
表 3.2 我國貨棧與貨櫃集散站進儲貨物種類一覽表.....	8
表 3.3 貨棧貨櫃集散站主管機關、設立母法及管理辦法一覽表.....	9
表 3.4 貨棧貨櫃集散站繳納保險或保證金一覽表.....	12
表 3.5 海關辦公時間.....	25
表 4.1 海關對於運輸、承攬及報關業者負責人的資格限定一覽表.....	32
表 4.2 中國大陸不同監管場所監視設備規範一覽表.....	42
表 4.3 澳洲海關規定入出貨運站應記錄資料內容.....	52
表 4.4 中國大陸海關對於倉儲業者可能涉犯的違規行為處罰資料.....	55
表 4.5 澳洲海關裁罰指引.....	62

圖目錄

圖 1 研究流程圖.....	5
圖 3.1 臺中港貨櫃集散站.....	15
圖 3.2 華儲大門.....	16
圖 3.3 基隆港西岸貨櫃碼頭.....	16
圖 3.4 海運出口貨物進倉通關流程.....	20
圖 3.5 航空貨運出口作業流程.....	21
圖 4.1 卡口系統示意圖.....	37
圖 4.2 中國大陸查驗月臺設置示意.....	38

第一章 緒論

1.1 研究動機

邇近，新聞報載財政部關務署臺北關轄管華儲航空貨運集散站再爆史上最大運毒案件，查獲毒品先驅原料純質淨重約 700 公斤。財政部關務署鑒於貨棧及貨櫃集散站為貨物集散通關作業場所，易遭私梟不法人仕利用逞其不軌意圖，爰將民國 110 年及 111 年訂為貨棧及貨櫃集散站管理年，冀提升貨棧及貨櫃集散站管理方式及強度，以有效杜絕非法事件再次發生。本研究就此面向發想，先行了解我國現行貨棧及貨櫃集散站的管理規定及實務，再蒐集國外先進國家關於貨棧及貨櫃集散站的規定，觀摩其規定作法，以研提可供我國管理改善的面向。

1.2 研究目的

本專題研究目的為蒐集其他國家關於倉儲業者的管理規定，進而比較各國作法及規定，於其中歸納可供我國參考的項目內容，提出建議，以強化我國貨棧及貨櫃集散站的貨物安全管理。

1.3 研究方法

先就貨棧及貨櫃集散站的走私樣態，分析可能走私手法。再回顧我國貨棧及貨櫃集散站的重要管理規定及蒐集相關論文，分析法令規定及實務作業內容。進而蒐集其他國家關於貨棧及貨櫃集散站的管理規定，於其歸納可供我國參考的項目，彙整完成本研究，提出結論與建議。

1.4 研究流程

本研究共分 5 章，第 1 章為研究緒論，係介紹研究動機、目的及方法。第 2 章為貨棧及貨櫃集散站內的走私樣態，蒐集發生在貨棧及貨櫃集散站內的重大走私樣態，蒐集相關論文研析走私手法。第 3 章為我國貨棧及貨櫃集散站的重要管理作業規定，先就蒐集各國對於貨棧及貨櫃集散站的名詞作一簡介說明，再就貨棧及貨櫃集散站的申請主管機關及申請設置條件，門禁管理及貨物存放管理重點規定予以說明。第 4 章為蒐集各國家關於貨棧及貨櫃集散站的規定內容，首先是申請業者資格條件、雇用員工應考量的事項；再就倉儲實體區隔、監視系統配置與門禁控管登記等說明各國作法，另就蒐集部分國家關於倉儲業者違反行政義務的處分情形，分析其處分金額的感受。最後第 5 章為研究結論與建議，敘明本研究蒐集各國規定發現可供我國借鏡內容並提出包含貨棧及貨櫃集散站的申請經營人資格應有規範，應能知悉內部作業員工潛在風險及提升專責人員知能及收入。另就貨棧及貨櫃集散站的配合海關設施要求及通關精進作為提出建議。整體研究流程如圖 1 所示。

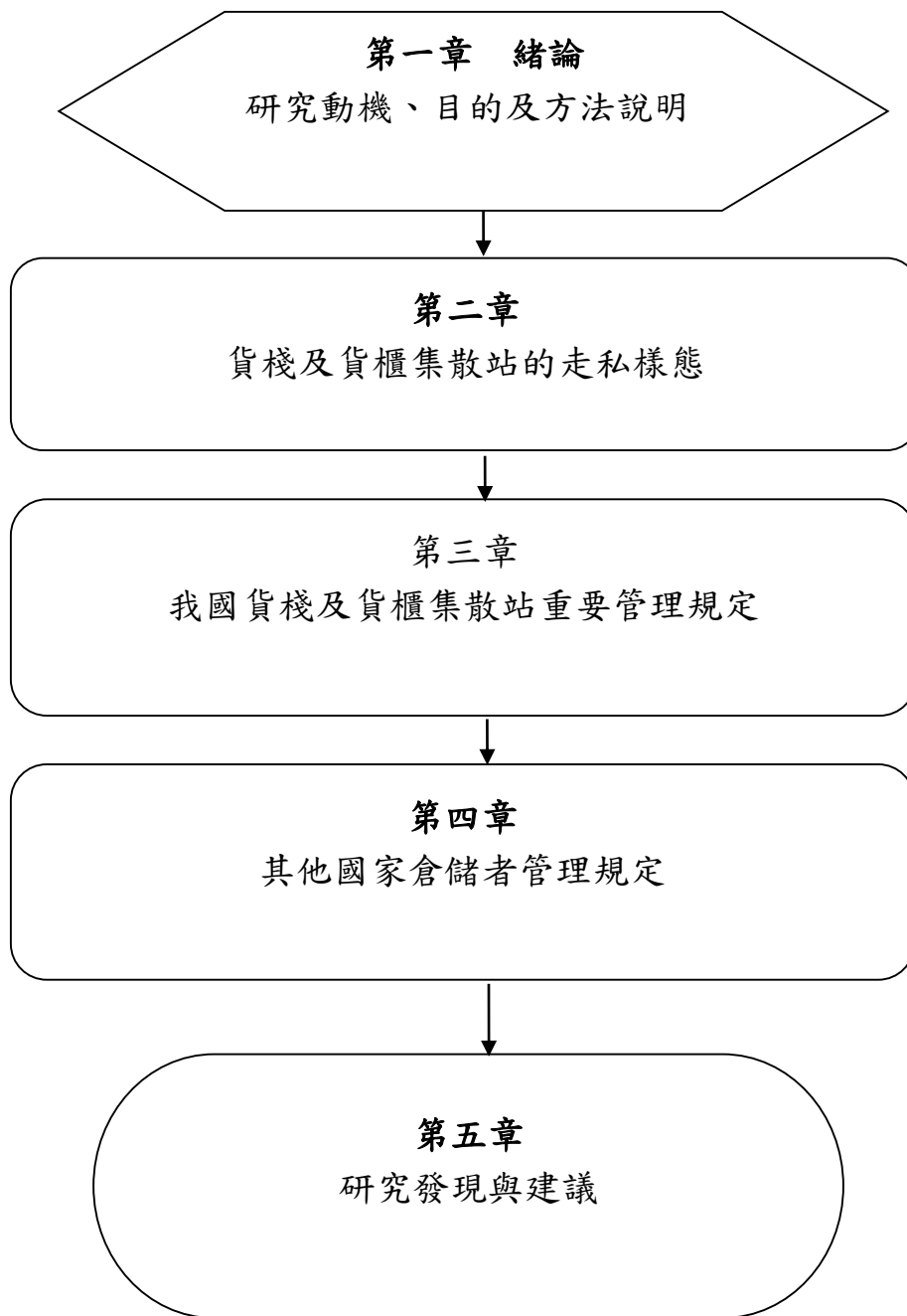


圖 1 研究流程圖

資料來源：本研究整理

第二章 貨棧及貨櫃集散站的走私樣態

貨棧及貨櫃集散站是進出口貨物集中、分散及辦理通關的作業場所，除海運散裝貨物於船邊驗放、部分旅客們行攜帶物品及郵包的情形外，包含快遞貨物的幾乎所有進出口貨物，均在貨棧或貨櫃集散站辦理通關作業，這也造成一般常見貨棧或貨櫃集散站成為走私的作業處所，為私梟所利用，以趁其不法。在貨棧或貨櫃集散站內，如果不以虛報貨物名稱，或貨物及貨櫃設計密窩夾藏方式，直接與海關對決外，在跨管制區運送過程中，及勾結貨棧或貨櫃內部從業人員俟機調包貨物，或不依法定作業程序，私自縱放貨物提出。

貨櫃化的犯罪型態，代表組織犯罪的龐大利益，而其犯罪模式常為犯罪集團隊勾結供應鏈節點如倉庫、火車堆積場或港埠上有權碰觸貨物的人，通常就是該節點的從業人員(張志清、鄭夙君、劉詩宗 2010)。另毒品跨境販運運輸管道若以航空為方式，因為人、貨通關程序較為多道手續，故可能會出現販毒集團企圖買通機場人員、地勤人員或報關行人員擔任內應情形，以減少遭查緝的風險(劉邦乾 2013)。就近年來發生於貨棧及貨櫃集散站的走私案例，舉其代表性，分述如下：

1. 2017 年 12 月遠雄自貿港發生以「腳踏車零件」名義申報的貨物，卻被出口倉棧的堆高機操作員掉包，在貨櫃裡頭裝入 160 萬顆、價值 1.7 億元的「一粒眠」毒品，以相同包裝、貼新標籤後運至馬來西亞後被當地海關查獲。
2. 自香港以海運經臺灣轉空運至美國之轉口貨櫃，內裝中國郵政郵袋於 107 年 5 月 7 日由基隆港運抵桃園自由貿易港區遠雄公司貨棧，因已過該拆櫃進倉時間，在未經報請臺北關核准下，該公司人員逕將貨櫃停放於空地待隔日拆櫃進倉。同日 22 時某司機將本案貨櫃由倉辦出口非法拖出，並於林口某民間工廠卸貨，後再將本案貨櫃由入口門哨拖入停放。經調查，本案涉

及私運香菇共 420 公斤。

3. 刑事局破獲史上最大宗空運走私毒品原料，查扣可製作市價超過 15 億 K 毒的先驅原料第四級毒品「三級丁氧羰基去甲基愷他命」(N-Boc-Norketamine) 約 700 公斤，警進而發現竟有 5 名華僑員工與製毒集團勾串，結合物流、報關行業者，層層掩護，還調包給海關查驗。
4. 高雄港小工拒收 30 萬封口費機警攔下白蘿蔔貨櫃！一開驚呆了，吳男想用 A、B 貨櫃掉包的方式，將裝私菸的 A 貨櫃櫃號變造成已經可以放行的 B 貨櫃櫃號，他先請人偷偷把 B 貨櫃櫃號改成 A 貨櫃的，再確認 A 貨櫃的位置後，派人於 8 月 18 日凌晨偷偷搬走 A 貨櫃。但曳引車拖到一半，碰上 69 號碼頭的巡場技術員簡男，簡男直覺有異，要求貨車司機不能拖走 A 貨櫃。簡男認為他們就是在幹不法勾當，斷然拒絕收賄，並告知上級主管，報警後警方開箱 A 貨櫃物品，當場起出市價逾 2500 萬元、共 43 萬包私菸；另循線查到原來的 B 貨櫃櫃號，已經被變造成 A 貨櫃的櫃號，確認吳男就是要用「狸貓換太子」的方式掉包 A、B 貨櫃，讓 A 貨櫃的私菸以 B 貨櫃的櫃號出關。

表 2.1 貨棧及貨櫃集散站的可能走私風險手法樣態分析

海運-貨櫃站/貨棧	空運-航空貨運集散站
場內調包	場內調包
偽變造貨櫃號碼	偽變造航空標籤
未列(申報)進口艙單或晚傳進口艙單	已報關不進倉，更換主分號再行報關
內部員工或作業人員勾結縱放	內部員工或作業人員勾結縱放
冒用優良廠商名稱	冒用優良廠商名稱
偽變造或加工封條	利用機場空側不易監視闖關

(資料來源：本研究整理)

第三章我國貨棧貨櫃集散站重要管理規定

3.1 各國對於貨棧與貨櫃集散站的名詞說明

貨棧、貨櫃集散站在不同國家或地區(歐盟)的海關規定名詞會有不同的名稱，並且許多國家或地區的規定，並不會將貨櫃及貨櫃集散站予以區分。在澳洲的海關規定中(77G Customs Act1901)將申請設立貨棧與貨櫃集散站統稱為倉庫(Depot)，Depots are licensed under section 77G of the Customs Act 1901 and allow importers to have goods moved away from the wharf or airport for short-term storage and unpacking / deconsolidation. Once all legislative requirements are met, the goods can be released into home consumption or moved to a Customs warehouse for storage。而在澳洲海關 102B 的規定中，將貨棧及貨櫃集散站統稱為 Cargo terminal，定義為在海空管制區內之卸船機進口貨物及待裝船機出口貨物的存放處所。歐盟及英國的規定中，將貨棧及貨櫃集散站統稱為暫時存放處所(Temporary storage facility) <https://www.gov.uk/guidance/temporary-storage>。在美國海關的規定貨櫃集散站是 Container station PART 19 - CUSTOMS WAREHOUSES, CONTAINER STATIONS AND CONTROL OF MERCHANDISE THEREIN，而貨棧在美國海關規定中列入海關倉庫(Customs warehouses)，屬於保稅倉庫(Bonded warehouse)的一種，等同是 CFS 倉(Container freight station)，而中國大陸將 CFS 倉庫稱作分撥倉庫或集散箱貨運站，中國大陸對於貨櫃集散站較適用的名詞是集散箱堆場(Container yard)，係指碼頭管制區內的貨櫃堆場，相關名詞彙總如表 3.1。

表 3.1 各國貨棧與貨櫃集散站名稱一覽表

國別	貨棧或貨櫃集散站名稱
美國	Bonded warehouse /Container station
歐盟	Temporary storage facility
澳洲	Depot, Cargo terminal
中國大陸	分撥倉庫、集裝箱貨運站/集裝箱堆場
臺灣	貨棧、航空貨運集散站/貨櫃集散站

(資料來源：本研究整理)

在我國貨棧及貨櫃集散站均有相關法令名詞定義，航空貨物集散站經營業管理規則第 2 條規定，所稱航空貨物集散站經營業係指提供空運進口、出口、轉運或轉口貨物之集散與進出航空站管制區所需之通關、倉儲場所、設備及服務而受報酬之事業。又第 3 條第 1 項規定，於航空貨物集散站內經營之業務應包含航空貨物與航空貨櫃、貨盤之裝櫃、拆櫃、裝盤、拆盤、裝車、卸車；進出口貨棧；配合通關所需之服務。

海關管理進出口貨棧辦法第 2 條規定，貨棧係指經海關核准登記專供存儲未完成海關放行手續之進口、出口或轉運、轉口貨物之場所。

貨櫃集散站經營業管理規則第 2 條第 1 項規定，貨櫃集散站經營業經營業務為貨櫃、櫃裝貨物之儲存、裝櫃、拆櫃、裝車、卸車及貨櫃貨物之集中、分散。

海關管理貨櫃集散站辦法第 2 條第 4 項規定，貨櫃集散站（以下簡稱集散站）指經海關完成登記專供貨櫃及櫃裝貨物集散倉儲之場地。

綜整上述法規意旨，非海運貨櫃裝運運送之貨物，如空運貨物及海運雜貨(鐵捲、鋼構、車輛、鐵鐵車廂或其他可計算件數之貨物)、散貨(礦砂、水泥、油品、大綜穀物等以材積或重量計算貨物)，係於貨棧辦理儲存及通關事宜；海運整裝貨櫃及併櫃貨物，係於貨櫃集散站儲存及辦理通關事宜，說明如表 3.2。

表 3.2 我國貨棧與貨櫃集散站進儲貨物種類一覽表

類別	說明
貨棧	航空貨物及海運非貨櫃裝運貨物辦理集散及通關作業場所
貨櫃集散站	整裝貨櫃或併櫃貨物辦理集散及通關作業場所

(資料來源：本研究整理)

3.2 貨棧、貨櫃集散站申請設立與登記

貨櫃集散站申請設立屬交通部權責，依是否位於港區內分為二類，即港口貨櫃集散站及內陸貨櫃集散站。其母法為航業法，經交通部核准設立後，再憑核准文件向海關辦理登記。進出口貨棧依是否屬航空貨運站之區別與否，其母法分屬民用航空法與關稅法，航空貨運集散站經交通部核准設立後，憑核准文件向海關辦理登記；非航空貨運集散站之一般進出口貨棧則依關稅法規定，直接向海關申請設立及登記。但自由貿易港區內設立的自由貿易港區貨棧，亦屬交通部權責，其母

法為自由貿易港區設置管理條例授權訂定之自由貿易港區事業營運管理辦法，港區貨棧經核准營運後，憑管理機關營運許可文件，向海關辦理公告監管編號及卸存地點代碼，說明如表 3.3。

表 3.3 貨棧貨櫃集散站主管機關、設立母法及管理辦法一覽表

	主管機關	母法	管理辦法
貨櫃集散站	交通部(航港局)	航業法	貨櫃集散站經營管理規則 海關管理貨櫃集散站辦法
航空貨運集散站	交通部(民用航空局)	民用航空法	航空貨運集散站經營管理規則 海關管理進出口貨棧辦法
自由貿易港區貨棧	自由貿易港區管理機關 海運(航港局) 空運(民用航空局)	自由貿易港區設置管理辦法	自由貿易港區事業營運管理辦法 自由貿易港區通關管理辦法
一般進出口貨棧	財政部	關稅法	海關管理進出口貨棧辦法

資料來源：本研究整理

3.2.1 貨棧及貨櫃集散站申請設立資格條件重點

(一)貨棧部分

1.交通法規規定(航空貨物集散站經營業管理規則)

- (1)臺灣桃園國際機場及高雄國際機場之集散站經營業，實收資本額不得低於新臺幣 2 億元(航空貨物集散站經營業管理規則 5)。
- (2)航空貨物集散站應設置於距機場 25 公里範圍以內，交通便利其出入通路不妨礙附近交通秩序及安全之處所。
- (3)臺灣桃園國際機場及高雄國際機場之航空貨物集散站，其整塊土地面積不得少於 16,500 平方公尺。其他飛航依條約或協定明定以定期班機管理之客運包機之機場，其航空貨物集散站整塊土地面積不得少於 3,300 平方公尺。

2.海關規定

- (1)除經海關認可者外，貨棧應設置於國際港口、國際機場之管制區內(貨棧 6)。但實務上申請成立貨棧者，海關似無拒絕前例。
- (2)貨棧之設置，須為堅固之建築，且具有防盜、防火、防水、通風、照明及其他確保存貨安全與便利海關管理與驗貨之設備。貨棧業者所設地磅(秤)、油量計應合乎標準；地磅每年、油量計每兩年，應委請經濟部標準檢驗局派員檢定合格(貨棧 5)。
- (3)具有危險性之貨物，應設置專用貨棧儲存之，並先取得有關主管機關出具對設置地點及貨棧安全設備之同意文件。

(二)貨櫃集散站部分

1.交通法規規定(貨櫃集散站經營業管理規則)

- (1)貨櫃集散站經營業之實收資本額，不得低於新臺幣 1 億元。
外國籍貨櫃集散站經營業分公司或領有主管機關核發之外國籍船舶運送業許可證申請兼營貨櫃集散站經營業者，在

中華民國境內營運資金之金額不得低於新臺幣 1 億元(貨櫃集散站經營管理規則-7)。

(2)貨櫃集散站經營業供貨櫃儲放、裝卸、停車使用之整塊土地總面積，不得低於 3 萬 3 千平方公尺。但內陸貨櫃集散站經營業停止原場站營運，並移至港區內營運者，土地總面積不得低於 4 千平方公尺。設立於花蓮港、蘇澳港及安平港國際商港之港口貨櫃集散站，其整塊土地總面積不得低於 2 萬 2 千平方公尺(貨櫃集散站經營管理規則-8)。

(3)貨櫃集散站經營業應具備之基本設備如下貨櫃集散站經營管理規則-9)：

A. 貨櫃儲放場、貨物裝卸工作場所、停車場、進出道路及辦公室等。

B. 自備機具及車輛規定如下。但本款機具得以相等能量及功能機具替代：

a.起重機：35 噸以上 1 臺。

b.堆高機：5 噸以上 2 臺、2 噸以上 6 臺。

c.曳引車：35 噸 2 臺。

d.半拖車：20 呎及 40 呎各 4 臺。

e.地磅：經度量衡機關檢定合格之 50 噸以上 1 臺。

C. 貨櫃、機具、車輛修護設備。

D. 消防設備：應依地方主管機關所訂標準規定設置。

E. 其他有關設備。

2.海關規定(海關管理貨櫃集散站辦法)

(1)集散站經營業應先經交通部核准設立(貨櫃-4)。

(2)集散站應設置貨櫃集中查驗區域以供海關查驗貨物。集中查驗區域之設置須有明顯標示，其面積、查驗場所、遮雨棚、照明燈具、機具、電源插座及其搬運工人等應配合海關查驗需要設置。新設立之集散站並應有固定式之拖靠月

台。但設置於國際港口管制區內之集散站，其出口整裝貨櫃之查驗作業月台，得以活動式之平面拖靠月台替代。

集散站應設置電腦及相關連線設備以電子資料傳輸方式處理業務。其作業規定，由海關訂定並公告(貨櫃-5)。

3.2.2 貨棧及貨櫃集散站應納之保證金

(一)貨棧

1. 集散站經營業對倉儲貨物應辦理保險 (航空貨物集散站經營業管理規則 13、2)。
2. 經海關核准登記之貨棧，應於核准登記之翌日起 10 日內，向海關繳納保證金新臺幣 15 萬元，以完成登記。如為政府機關或公營事業，得予免繳(貨-10)。

(二)貨櫃集散站

經海關核准登記之集散站應於核准登記之翌日起 10 日內，向海關繳納保證金新臺幣 30 萬元，以完成登記。但集散站業者為安全認證優質企業(AEO)者，保證金減半繳納；其為政府機關或公營事業者，得予免繳。

表 3.4 貨棧貨櫃集散站繳納保險或保證金一覽表

	貨棧		貨櫃集散站		
交通法規	為倉儲貨物辦理保險		無		
海關法規	15 萬元	政府機關或公營事業所屬者免徵	30 萬元	AEO15 萬元	政府機關或公營事業所屬者免徵

(資料來源：本研究整理)

3.3 海關對於貨棧及貨櫃集散站重要管理規定

本研究將貨棧及貨櫃集散站與海關業務相關管理規定面向，區別經營管理主體(即營運人)、人員(含業者雇用人員及非雇用人員)管理、車輛管理、貨物管理及自主管理等 5 種作業面向，擷取重點分別闡述。

3.3.1 經營主體管理

(一)貨棧或貨櫃集散站應提供駐棧(站)或稽核關員必須之辦公室與辦公桌椅、電話、電腦等辦公設備及駐棧(站)關員往返交通工具，並依海關徵收規費規則繳納規費。關員如需常川駐棧(站)，貨棧業者提供其休息處所(貨棧 36、貨櫃 3-1)。現行實務上，各貨棧或貨櫃集散站雖提供海關駐棧(站)關員專屬辦公室及相關辦公設備，惟未提供往返交通工具，均由關員自行前往。

(二)經完成登記之貨棧(站)，由海關發給貨棧登記證，並應每 2 年定期向海關辦理複勘及校正。貨棧登記證遺失時，應即申請補發(貨棧 11、貨櫃 4-5)。另集散站辦理複勘時，海關應會同當地航政機關為之(貨櫃 4-5)。

(三)經海關完成登記之貨棧及貨櫃集散站，有變更名稱、遷移公司地址、變更負責人、變更增減營業種類、增減資本額及地點或面積變更時，應向有關主管機關辦理變更登記，並於核准變更登記之翌日起 30 日內向經管海關辦理變更登記換發登記證(貨棧 12-1、貨櫃 6)。

經完成海關登記之貨棧，因故結束營業並向海關辦理廢止其貨棧登記證者，應清空貨棧所儲存之貨物，並繳清相關規費、稅款及罰款(貨棧 12-2)。完成登記之貨櫃集散站，因故須自行停業者，應向海關報備(貨櫃 6)。就筆者曾經辦理過國成(前身為尚志)貨櫃集散站停業處理，雖海關管理貨櫃集散站辦法未規定集散站應清空(應受海關監管)貨櫃(物)，筆者仍依貨棧規定，請進出口通關單位查明尚未完成通關滯留於貨櫃集散站貨物內容及數量後，邀集

貨櫃(物)所屬報關業者共同討論滯留貨櫃(物)應去何處，除 1 只貨櫃由報關業者自覓貨櫃集散站外，其餘貨物由筆者協調另一貨櫃集散站收留，並製作明細清表予目的貨櫃站方、海關通關、倉棧單位及報關業者收執查對，貨物移儲完成後，亦公告國成貨櫃集散站停止營業。

(四)貨棧(站)業者有欠繳稅款、規費或罰鍰時，海關得就其所繳保證金抵繳。保證金因前項抵繳而不足時，貨棧(站)業者應於海關通知之翌日起一個月內補繳其差額(貨棧 27、貨櫃 25)。因此，海關規定貨棧及貨櫃集散站所繳納保證金，其目的為稅款、規費或罰鍰之保障；航空貨運集散站類似交通部規定承攬業者應繳交保證金或為承攬貨物提供保險，其目的為確認貨物損壞賠償請求目的有所不同。

3.2.2 人員車輛管理

貨棧(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，必要時海關並得要求建置自動化門哨。倉庫應置專人管理，人員出入須憑證件或許可文件，報關、報驗人員或貨主因陪同查驗、檢驗、檢疫、取樣或看樣而進入倉庫者，無現場關員或經海關核准自主管理業者之專責人員在場下嚴禁碰觸貨物，查驗或作業完畢應將貨物包裝恢復原狀後迅速離開，不得逗留。(貨棧 13,2、貨櫃 7,2)。就前述字義解讀，貨棧(站)的人員及車輛管制有二類面向，其一為貨棧(站)之大門人員、車輛進出管制，一般均以保全人員管理。另一為進出口倉庫之倉門出入人員管制，一般由貨棧(站)所屬員工管制。

就實務大體言之，位於內陸之貨棧及貨櫃集散站，臺北港、臺中港區及高雄港區內之貨櫃集散站，其經營場所多為完整區塊，業者大多兼具大門門禁及倉庫門禁管理(圖 3.1)。而空運航空貨運集散站雖設有門戶(如圖 3.2)，惟並未管制人員及車輛進出，其向交通部民用航空局申請核准設立整體區域，惟向海關辦理登記範圍僅列倉庫建築物部分，不含大門及停車區域，故航空貨運集散站雖派有保全於門口管制，

其功用為進出交通導引指揮，並不負責入出車輛及人員查對，其人員管制位置係於倉庫月臺之倉門口，此部分海關與業者的認知有所不同。

在基隆港區內之貨棧及貨櫃集散站受限港區腹地狹窄，所有港區貨櫃集散站門戶列屬商港管制區，由港警負責人員及車輛進出管制。人員及車輛一旦進入基隆港港區內(圖 3.3)，因港區內事業大多無設置圍籬，人員及車輛可於各事業間自由往來，對於設施及貨物安全保障有其不可預期風險，亦造成不法貨物如菜底櫃藏匿死角。但現行環境下，所有於其內工作之政府機構或私營企業，均習以為常，也似乎無從改善。

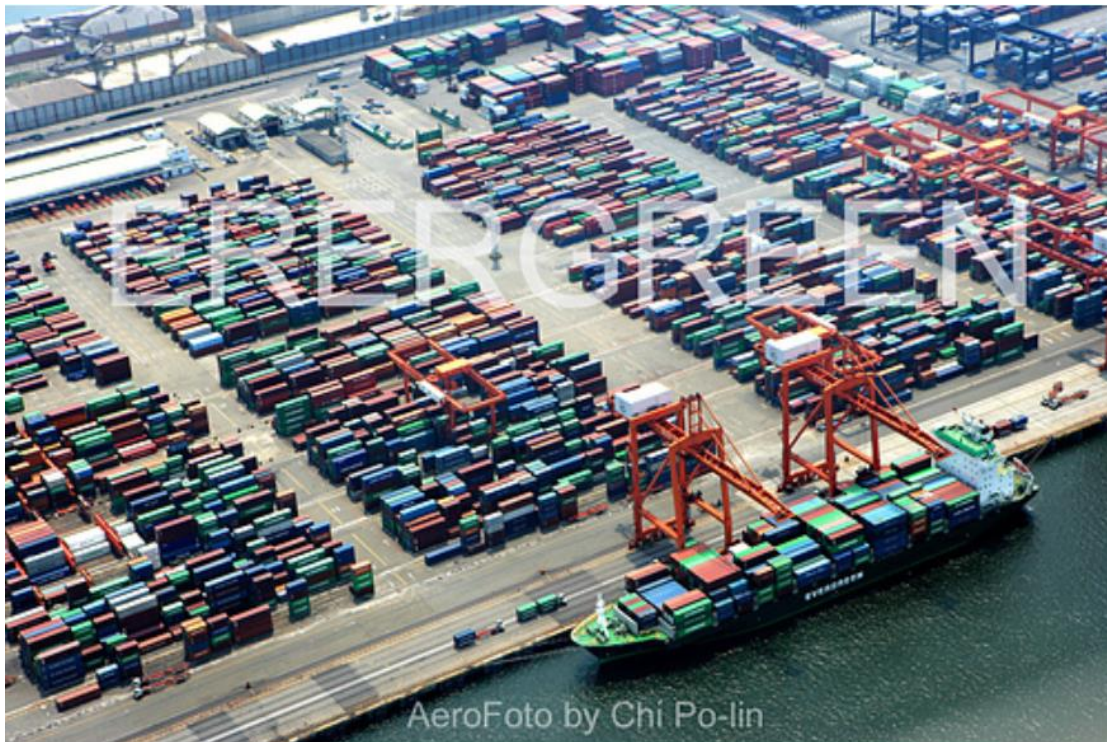


圖 3.1 臺中港貨櫃集散站

(資料來源：齊柏林空照圖，於網頁

<https://blog.xuite.net/abovetaiwan/twblog/134107300> 擷取，圖面為長榮國際儲運台中港貨櫃場，右上角側為萬海台中 34 號碼頭貨櫃場，兩者間有圍網區隔)



圖 3.2 華儲大門

(資料來源：google 地圖 110 年 8 月 12 日取景，人員及車輛入出無人管制，其實
際管制點設於倉庫倉門口)



圖 3.3 基隆港西岸貨櫃碼頭

(資料來源：臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司/首頁/主題專區/基隆港貨櫃集
散站/簡介 <https://kl.twport.com.tw/chinese/cp.aspx?n=D8A92D702BFD54A9>，圖中從
西岸 14 號碼頭可一直聯通到西岸 33 號碼頭)

3.2.3 貨櫃(物)管理

(一)進(轉)口貨(櫃)物進儲貨棧及貨櫃集散站

1.海關規定進(轉)口貨櫃(物)進儲貨棧及貨櫃集散站，貨棧及貨櫃集散站業者應擷取運輸業者及承攬業者以電子資料傳輸分送之進口倉單訊息及卸貨准單、特別准單(含貨櫃清單)訊息辦理存站手續。如未與通關網路連線者，則憑書面文件辦理之(貨棧 15-1、貨櫃 12-2-2)。

2.就空運貨物而言，倘進(轉)口貨物進儲之貨棧位於機場管制區外者，應由運輸業者或承攬業者檢具其與貨棧業者共同簽章具結之空運貨物特別准單申請書，申請核發空運貨物特別准單(貨棧 15)。海運部分，因運輸業者傳輸主倉單完成後，海關通關系統即依主倉單內容，自動產製卸貨准單及特別准單，直接准許卸船貨櫃(物)進儲貨棧或貨櫃集散站，爰無空運所規定需另申請核發空運貨物特別准單之規定。

3.就海運一般作業實務，除海運快遞貨物外，承攬業者並不傳輸進口分倉單。爰海運貨棧或貨櫃集散站業者均係擷取運輸業者所傳輸之進口主倉單。就其擷取倉單的途徑，有下列二種方式：

(1)最常見的是直接由通關網路公司接收進口貨物倉單資料。

為使貨棧或貨櫃集散站業者能夠接收進口倉單資料，運輸業者會授權關貿網路股份有限公司拆解其傳輸予海關進口倉單封包資料，進口倉單申報之卸存地代碼所屬貨棧或貨櫃集散站業者，將運輸業者申報該卸存地的倉單資料拆解出後，以訊息傳輸予該倉儲業者。雖然運輸業者授權關貿網路傳輸進口倉單訊息予倉儲業者，但關貿仍會收取相關資訊服務費用。

(2)另一方式為經營大綜貨物進儲之貨棧業者，因船舶載運貨名種類統一，係直接與船務代理公司接收資料，惟此

部分數量甚少。一般言之，無論貨櫃或散雜貨，大部分貨櫃集散站及貨棧業者均藉由關貿網路公司接收進儲貨物倉單資料，轉作進倉總簿檔。

4.進(轉)口貨櫃及貨物進儲後，空運貨物規定進儲後翌日起 3 日內應拆櫃、拆盤進倉(貨棧 15-3)，並傳輸進倉訊息至海關或海關核可平臺(核可平臺適用於快遞貨物，現行平臺為關貿)。海運貨櫃則規定應於進儲翌日起 10 日內拆櫃進倉(貨櫃 7-1-2)，且規定貨櫃進儲後應於海關核可平臺辦理登錄作業，替代傳輸進倉訊息，現行核可平臺為關貿網路營運之貨櫃(物)動態查核系統，即一般所稱的櫃動庫。

(二)進(轉)口貨物提出短溢卸及破損報告之申報期限規定

貨棧及貨櫃集散站就存站之進口、轉運或轉口貨櫃(物)，如發生短、溢卸情事，其規定申報期限大致相同。逾規定期限向海關提出短溢報告者，除特殊情形，經海關核准者，一般均為判定責任不在業者時(如整裝貨櫃，申請更正數量；大綜貨物提出公證報告後更改數量等)，其餘將受海關處分。以下就貨物及貨櫃不同，說明短溢報告提出期限：

1.貨棧部分

A.海運貨櫃

A.櫃裝貨物：拆櫃完畢之翌日起 3 日內。

B.非櫃裝貨物：全部進儲完畢之翌日起 7 日內。

C.快遞貨物：進倉完畢之翌日起 1 日內。

B.空運貨物

A.一般貨物：進倉完畢之翌日起 3 日內。

B.快遞貨物：進倉完畢之翌日起 1 日內。

C.機邊驗放貨物：進倉完畢時。

2.貨櫃集散站部分

A.櫃裝貨物：拆櫃完畢之翌日起 3 日內。

B.非櫃裝貨物：全部進儲完畢之翌日起 7 日內。

C.整櫃、貨主自備空櫃：卸船完畢之翌日起 1 日內。

D.海運快遞貨物：進倉完畢之翌日起 1 日內。

貨物倘發生貨損，海關規定貨棧之存棧貨物如有破損情事，貨棧業者應立即繕具損壞、變質或損失貨物清單，送由載運該貨物之運輸工具管理貨物人員或承攬業者副署後，逕送海關查核(貨棧 22-2)。而以貨櫃裝運之進口、轉運或轉口貨物，如有破損情事，集散站業者應於貨櫃拆櫃進倉之翌日起 3 日內檢具運輸業或承攬業者事故證明單 1 式 2 份，送交海關查核(貨櫃 7-1-12)。爰貨棧及貨櫃集散站對於貨損報告提出期限是有不同時間規定。

(三)出口貨物進儲貨棧及貨櫃集散站

對於出口貨櫃(物)進儲貨棧或貨櫃集散站的規定，貨棧及貨櫃集散站大致相同。均規定業者點收出口貨櫃(物)無訛後，應立即辦理進倉作業，進倉完畢應出具進倉證明，並立即傳送海關(貨 19、貨櫃 14)。然實務上，無論海運或空運貨櫃(物)運抵貨棧或貨櫃集散站後，倉儲業者並不會立即傳送出口貨櫃(物)進倉訊息，其實務作業分述如下：

1. 海運貨物：貨車或貨櫃車司機將貨櫃(物)運抵貨棧或貨櫃集散站後，會電話通知貨主委託之報關業者至貨棧或貨櫃站查看確認貨。查看完成後，會於司機交付櫃場的送貨單上簽署交櫃場確認傳送出口貨物進倉訊息，如圖 3.4 海運出口貨進倉通關流程之 7 及 8 步驟。

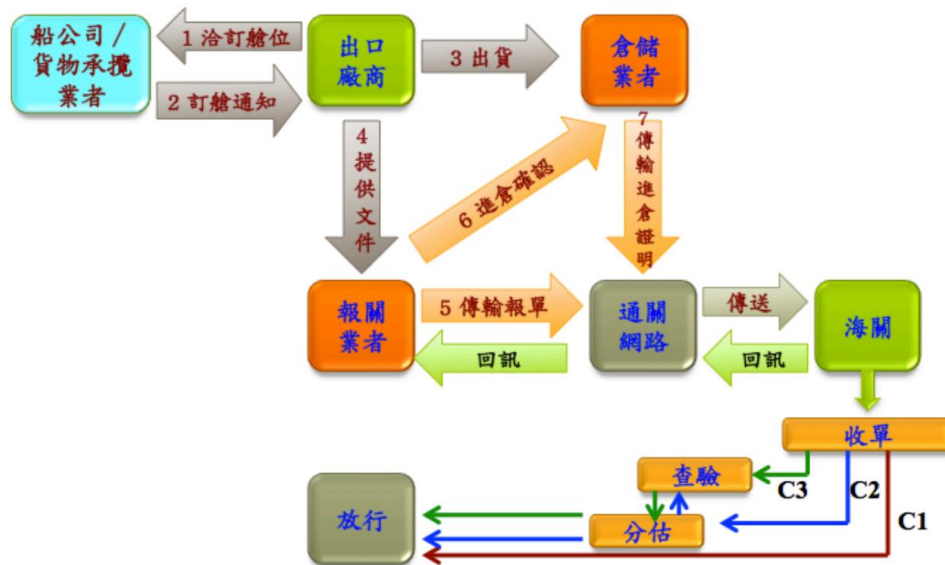


圖 3.4 海運出口貨物進倉通關流程

(圖片來源：蔡佩君 104 年 2 月 26 日編撰進出口通關實務操作手冊，110 年 8 月 9 日網路擷取 http://vip.web66.tw/_file/C3/30150/Dfile/1501396005863file.pdf)

2.空運出口：司機將貨物交付空運航空貨運站時，係卸貨於貨運站指定區域待空運承攬業者辦理查看、貼上航空標籤、過磅丈量，再簽署進倉文件交貨運站人員傳進倉訊息，如圖 3.5 航空貨運出口作業流程 4-7 步驟。

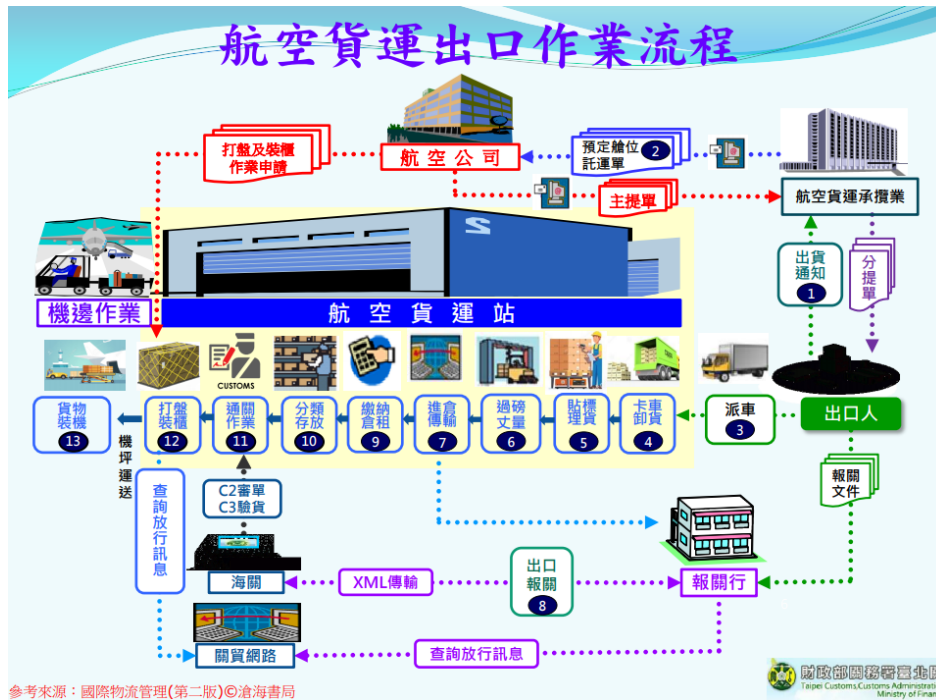


圖 3.5 航空貨運出口作業流程

(圖片來源：國際物流管理(第2版)滄海書局(106年6月25、26日臺北關報關專業人員講習簡報 BY 柯昶)

(四)貨棧、貨櫃集散站內進口、轉口及出口貨物的維護管理

貨棧及貨櫃集散站對於存棧(站)貨物的管理規定相同(貨棧第 21 條、貨櫃第 7 條第 1 項第 9 款)，存於貨棧或貨櫃集散站內之進口、出口或轉運、轉口貨物，如須公證、抽取貨樣、看樣或進行必要之維護等，貨主應向海關請領准單，貨棧(站)業者須依准單指示在關員監視下辦理，其拆動之包件應由貨主恢復包封原狀。但政府機關基於貨品檢驗(疫)需要所為之抽取貨樣、看樣作業，貨棧業者依該機關核發之文件辦理。存棧(站)進出口或轉運、轉口貨物之加做或更正標記、箱號或航空標籤號碼及出口貨物之重新包裝、加裝、打件等，均須經海關核准並經駐棧關員簽章後，由貨棧業者監視辦理。

在實務作業中，非自主管理的貨櫃集散站及貨棧，上述作業均由海關派駐貨棧及貨櫃站駐庫關員辦理監視，並徵收監視費每份報單新

臺幣 450 元；而在核准自主管理的貨棧及貨櫃集散站，則多責付專責人員陪同或監視，免徵監視費。

(五)存棧(站)之進口貨櫃(物)需移往另一貨棧(站)之作業

進口貨櫃(物)需移往另一貨棧(站)，即一般俗稱移倉作業，貨棧及貨櫃集散站的規定亦為一致(貨棧第 20 條、貨櫃第 7 條第 1 項第 3 款)。存棧(站)之進口貨物如須移存另一貨棧(站)者，應由貨主、運輸業者、承攬業者申請並檢附貨棧(站)業者繕具之轉棧(站)理由書及移存貨物清單連同移入貨棧(站)業者簽具之進棧(站)同意書及聯保單，經海關核准後，始得憑以移運。但在財政部關務署基隆關的工作手冊作業規定(C-020-26 移倉案件及其他應予監視作業之准駁核發特別准單)：進口貨物移儲倉庫，以下列情形為限，除冷凍貨物外，並不得於關本部與各分關間，及各分關相互間辦理移倉（即不得越區移倉）：

- 1.海關監管之貨棧或貨櫃集散站（以下簡稱貨棧（站））經核准結束或暫停營業時，仍有庫存貨物須轉儲其他倉庫者。
- 2.依規定須拆櫃進倉查驗之貨物，因貨棧（站）無倉位，須轉儲其他倉庫，經駐貨棧（站）關員查證屬實者。
- 3.冷凍（藏）貨櫃嚴重破損，已失去冷凍（藏）功能，而存儲之貨棧（站）無冷凍（藏）倉間，須移儲其他具有冷凍（藏）倉間設備之倉庫，經駐貨棧（站）關員查證屬實者。
- 4.存儲之貨棧（站）供應冷凍（藏）之電力或設備故障，短期內無法修復，須緊急移儲其他具有供應冷凍（藏）電力或設備之倉庫，經駐貨棧（站）關員查證屬實者。

快遞貨物亦有移倉規定，無論海運快遞或空運快遞貨物均有規範特定貨物不得於快遞專區通關的相同規定，惟其移倉作業係於同一倉儲業者營運的快遞倉及一般倉內，現行均為同一建築物內辦理移動，僅需填列移倉申請書經駐庫海關核可監視下移倉即可。不得於快遞專區通關貨物說明如下(海快第 3 條第 2 項、空快第 6 條)：

- 1.非屬關稅法規定不得進口之物品、管制品、侵害智慧財產權物

品、生鮮農漁畜產品、活動植物、保育類野生動植物及其產製品。

2.每件（袋）毛重 70 公斤以下之貨物。

3.以非密閉式貨櫃裝運進口之貨物(海快規定)。

另空運快遞專差攜帶貨物亦有不得於快遞專區通關的規定，但現行已無快專差實務作業，爰不予列載說明。

(六)貨櫃(物)在貨棧及貨櫃集散站的存放管理

1. 帳簿管理

貨棧及貨櫃集散站對於存棧(站)的進(轉)及出口貨物均有規定應予登帳管理(貨棧第 24 條、貨櫃集散站第 8 條)。貨棧(站)業者應依海關認可之格式，具備存貨簿冊或電腦進倉總簿檔，對於存貨之倉位(貨櫃儲位)及貨物存入、提出、抽取貨樣或其他海關規定之事項等，均須分別即時詳實登載，並依海關放行文件予以核銷按日製作或電腦列印報表備查。必要時海關得派員查核。一般實務上，除極少量如碼頭雜貨倉庫仍以紙本帳簿方式登記貨物進出，大部分業者均以電腦化控管。

2. 貨櫃(物)的儲存管理

2-1 貨櫃部分

1.進出口、轉運貨櫃以層疊方式堆放者，實貨櫃與空貨櫃應分區堆放。實貨櫃並應按進出口、轉運櫃別堆放；以車架方式置放者，空貨櫃、實貨櫃得不分別分區排放，惟應以不同顏色之卡片標示進口櫃、轉運櫃、出口櫃及空貨櫃以利識別，集散站應於每日向海關監管單位提供貨櫃堆放動態表以資稽查。

2.裝運進口貨物之合裝貨櫃，應於進入集散站之翌日起 10 日內拆櫃進倉。如櫃裝貨物經海關扣押者，其運輸業者或承攬業者應檢具集散站業者同意書向海關申請核准後拆櫃進倉。

- 3.轉口之貨櫃，無須加裝、分裝或改裝者，於卸存期間，不得拆櫃卸貨進倉。
- 4.集散站或碼頭專區，應劃定特別區域，用以堆置轉口之貨櫃，且不得與裝運進出口貨物之貨櫃相混雜，必要時，海關得要求加設隔離設施。

2-2 貨物部分

- 1.貨棧內存貨應將標記朝外，分批分區堆置(不得相混)，並於牆上標明區號，以資識別。(貨棧 14、貨櫃 7-1-6)。
- 2.貨物之包件過重或體積過大或有其他特殊情形者，得經海關核准，存儲於貨棧之露天處所。但須將進出口貨物分區堆置，其安全與管理仍由該貨棧業者負責。(貨棧 17、貨櫃 7-1-7)。

3.貨櫃(物)的出進棧(站)管理

3-1 貨櫃(物)出進站的時間限制

進口貨櫃(物)卸存貨棧(站)，及已經放行之出口貨櫃(物)提出貨棧(站)，限於例假以外每日上午6時至下午6時之時間內為之。出口貨櫃(物)存入貨棧(站)，及已放行進口貨櫃(物)提出貨棧(站)，應在海關辦公時間內為之。但經海關核准實施自主管理之進出口貨棧、機邊驗放、快遞貨物專區之貨物或其他特殊情形經海關核准者除外。另貨櫃集散站倘辦理多國貨櫃(物)集併作業者，於海關辦公時間內取得海關核准作業者，亦得不受前述時間限制。

海關辦公時間，各關區均會公告，經網路查詢彙總資料如表 3.5，但各關均設置服務中心，中午不休息。

表 3.5 海關辦公時間

基隆關	臺北關	臺中關	高雄關
上午 08：30 - 12：30	上午 08：30 - 12：30	上午 08：30 - 12：30	上午 08：30 - 12：30
下午 01：00 - 05：00	下午 01：00 - 05：00	下午 01：00 - 05：00	下午 01：00 - 05：00

(資料來源：本研究彙總)

- 1.存棧(站)進(轉)口及出口貨櫃(物)提領出站或裝船(機)規定
 - (1)存棧(站)之進口、轉運或轉口貨(櫃)物，貨棧(站)業者應驗憑海關放行通知、提貨單、轉運准單或其他海關核准文件，核對收貨人、船名、航次或班機航次與貨物之標記、箱號(貨櫃號碼)或航空標籤號碼、件數無訛，並依海關指示通知完成貨物之監視、押運、加封電子封條或儀器檢查等辦理事項後，方准提貨出棧(貨棧 18、貨櫃 7-1-8)。
 - (2)存棧之出口貨物，貨棧業者應驗憑海關放行通知、裝貨單或託運單，核對裝運之船名、航次或班機航次及貨物之標記、箱號或航空標籤號碼、件數無訛，並依海關指示通知完成貨物之監視、押運、加封電子封條或儀器檢查等辦理事項後，方准提貨出棧裝運(貨棧 19-2)。
 - (3)以貨櫃裝運之出口貨物經海關放行後，運輸業者或承攬業者應向海關申請核發封條或依法規申請海關核准使用自備封條，由集散站業者辦理貨櫃加封作業，於貨櫃出站時列印貨櫃(物)運送單(兼出進站放行准單)，並以電子資料傳輸辦理貨櫃出進站及裝船手續。但進港口集散站之出口整裝貨櫃，經海關免驗放行，並在原碼頭裝船者，免加封海關封條(貨櫃 14-2)。
 - (4)除快遞貨物外，已放行或經海關核准退關、退倉之貨(櫃)物提領出倉(站)，應經保全或倉管人員核對放行憑條或運

送單據(貨棧 13,2-1-4、貨櫃 7,2-1-4)。

4.其他特別管理規定

- 1.貨棧(站)業者對存棧貨物及經海關扣押或預定扣押之貨物，應善盡保管之責任(貨棧 25)。
- 2.海關依據海關緝私條例或其他規定處理之集散站存貨，得憑海關扣押貨物收據隨時押存海關倉庫，必要時得拆櫃押存海關倉庫，集散站業者不得拒絕(貨櫃 7-1-11)。
- 3.存棧貨物如有破損情事，貨棧業者應立即繕具損壞、變質或損失貨物清單，送由載運該貨物之運輸工具管理貨物人員或承攬業者副署後，逕送海關查核(貨棧 22-2)。以貨櫃裝運之進口、轉運或轉口貨物，如有破損情事，集散站業者應於貨櫃拆櫃進倉之翌日起3日內檢具運輸業或承攬業者事故證明單 1 式 2 份，送交海關查核(貨櫃 7-1-11)。
- 4.存棧已報關放行之出口貨物，須辦理退關者，貨棧業者應將其隔離堆置，且明顯標示，並查對出口貨物後，於出口貨物退關報告單簽證(貨棧 25)。

3.2.4 自主管理規定

在林子強(2016)貨櫃集散站實施自主管理之績效分析-以 U 公司為例的研究(第 44 頁)中顯示「提高倉儲業者經營績效」及「降低業者營運成本」此兩項衡量指標在海關的部分為高度顯著，表示海關推動自主管理確實達到初衷，可精簡人力、降低成本。貨棧及貨櫃集散站業者得由海關依職權核定或由業者申請經海關核准實施自主管理，已實施自主管理之貨棧(站)，海關則不派員常駐。而自主管理實施初期，海關得派員指導。海關亦得定期或不定期稽核貨(站)自主管理作業(貨棧 3、貨櫃 3)。按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規定中，自主管理為准許貨棧(站)業者以專責員工處理原應由海關派員駐棧(站)辦理的事項，

項目如下：

1.進、出口及轉口共同作業項目：

- (1)巡視貨櫃集散站或進出口貨棧。
- (2)啟閉進出口貨棧門鎖。
- (3)檢查空貨櫃（含航空貨櫃）進站（棧）儲存。
- (4)檢查空貨櫃（含航空貨櫃）放行出站（棧）。
- (5)貨櫃（物）查驗、檢驗（疫）配合作業。
- (6)貨櫃（物）借道通行作業。
- (7)修復、更換實貨櫃作業。
- (8)進、出口及轉口貨物加做或更正標記、箱號。
- (9)進、出口及轉口貨物看樣、取樣與公證及必要之維護。
- (10)更正貨櫃標誌、號碼。
- (11)報告違章、異常案件。
- (12)查對、登記扣存或沒入貨物。
- (13)編製貨櫃堆放動態表。
- (14)登載存貨簿冊及製作存倉貨物日報表。
- (15)海上走廊轉運貨櫃裝卸船作業。
- (16)使用海關封條（含電子封條）加封、核銷作業。
- (17)貨櫃動態電子資料傳輸之查核作業。
- (18)其他經海關核發准單所指示及依關務法規有關規定應辦理事項。

2.進口作業項目：

- (1)進口貨櫃進站儲存。
- (2)進口貨櫃（物）運送單（兼出進站放行准單）及貨櫃清單處理作業。
- (3)點驗進口貨物進倉。
- (4)進口貨櫃（物）放行提領出站。
- (5)退運進口貨櫃（物）放行出站（櫃）。
- (6)加封保稅貨物放行出站（棧）。

- (7) 進口貨櫃（物）移站（棧）轉儲。
 - (8) 進口貨櫃（物）轉運其他關區作業。
 - (9) 其他關區轉運進口貨櫃（物）進站（棧）。
 - (10) 簽證破損貨物報告。
 - (11) 簽證短溢卸報告。
 - (12) 進口貨物銷毀、破壞作業。
 - (13) 進口食品加貼中文標示作業。
 - (14) 查對、登記逾期貨物或聲明放棄貨物。
 - (15) 查對存站（棧）已列拍賣清單貨物。
 - (16) 核對扣押或逾期貨物放行通知單並簽章放行。
3. 機場管制區內進口貨物移倉。
4. 出口作業項目：
- (1) 出口貨櫃（物）進站（棧）儲存。
 - (2) 簽證出口貨物進倉申請書並督促傳輸進倉資料至海關。
 - (3) 簽證保稅貨櫃（物）退運出口進站（棧）。
 - (4) 簽證退運進口貨櫃（物）進站（棧）。
 - (5) 已放行出口貨物裝櫃打盤出倉。
 - (6) 加封已放行出口實貨櫃進站（棧）。
 - (7) 已放行出口實貨櫃加裝、分裝、改裝出口貨物。
 - (8) 合裝出口貨物先行裝櫃進站（棧）。
 - (9) 出口貨物重新包裝、加裝或打件進站（棧）。
 - (10) 列印放行貨櫃清單辦理出站（棧）。
 - (11) 出口貨櫃放行出站作業。
 - (12) 出口貨櫃（物）運送單（兼出進站放行准單）及貨櫃清單處理作業。
 - (13) 查對出口退關貨物及註銷報關貨物。
 - (14) 出口退關或註銷報關貨物提領站（棧）。
 - (15) 「外銷國產貨櫃」進站並簽發進站證明書。

5. 轉口作業項目：

- (1) 轉口貨櫃進儲或轉儲。
- (2) 轉口貨櫃加裝、分裝、改裝或轉口貨物加裝於出口貨櫃。
- (3) 轉口貨櫃裝船出口。
- (4) 境外航運中心貨櫃（物）進儲與裝船出口。
- (5) 轉口貨物之進倉、出倉、打盤或裝櫃作業。
- (6) 轉口貨物之拆包、分批或加貼航空（郵）標籤作業。
- (7) 海空聯運轉口貨物之打盤、裝櫃、變更貨物包裝及標記。
- (8) 空海聯運或空運經內陸轉口貨物之出倉、進倉、打盤、裝櫃、變更貨物包裝及標記。

惟按筆者於海關多年經驗，以上諸多規定，多數本屬貨棧及貨櫃集散站應辦理事項，如巡視貨棧、貨櫃集散站等。而自主管理項目，應著重於原屬海關應辦理事項，惟可責付業者代為或自行辦理作業事項。如經向海關申請核准，原應由海關監視事項，則可由業者自行監視，例如重整作業、看樣、取樣、貼通標等之監視。

第四章 其他國家倉儲業者管理規定

各國海關對於倉儲業者管理規定條文繁多，且大部分規定內容都極為類似，例如貨物必須經依據進口貨物倉單或其他合法文件辦理接收，貨物應妥善保管存放，或貨物應經海關核准放行，始能提領入境消費、轉儲保稅區域或裝船(機)出口等，本研究僅就蒐集各國管理規定內容，就其特殊不同規定或規定較為詳細完整，值得我國借鏡參考面向部分彙整資料。經審視蒐集資料，將研究面向區分成倉儲經營人及雇用員工風險管控、倉儲設施保全規定、海關處分規定三個面向。

4.1 倉儲經營人及雇用員工風險管控

貨物進入貨棧或貨櫃集散站，如有非法私運意圖，為進一步確保其不法能得逞，常有選擇與場內作業人員勾結配合，內部作業人員的風險，為海關需要重視的管理議題。場內工作人員可區分成三種類別，即場站經營人、管理階層及現場作業員工。本研究蒐集澳洲、英國(歐盟)及美國對於經營者、管理階層及所屬員工的管理規定，摘要重點說明。

4.1.1 澳洲

一、澳洲海關在其海關法(CUSTOMS ACT 1901)對於倉庫(Depot)的經營人、股東、管理階層及作業員工認為是不合適或不恰當(fit and proper)，將不接受倉庫執照的申請核發(SECT 77K)。至於不合適或不恰當的認定，澳洲海關會依下列標準考量：

- (一) 在申請日之前 10 年內，人員犯有違反海關規定受定罪的。
- (二) 在申請日之前 10 年內，人員違反澳洲聯邦或洲政府法規，受 1 年以上刑期確定者。
- (三) 經破產宣告者(an insolvent under administration)。
- (四) 對於申請倉庫執照 (77H)及申請保稅倉庫執照 (Custom act 77J)，曾經提供虛偽資料者。
- (五) 知情前項虛報資料的其他人。

(六) 在申請日之前 10 年內有被取消(機場或海港)安全通行證的人 (Transport security identification card)紀錄的人。

二、當澳洲海關對於場站經營人或其股東認為有疑慮時，亦規定應在接到海關通知的 30 日內，倉庫業者應提供相關資料，以確定相關人士是否為合適且恰當的(SECT 102CE)。另為確保作業員工持續了解對於海關監管貨物應付的責任及義務，貨運站經營者應持續辦理員工培訓及教育訓練。必要時，海關得要求經營業者提供員工培訓或教育訓練的佐證文件，以確認經營者確實遵守辦理 (SECT 102CG)。

4.1.2 美國

美國對於含貨棧及集散站在內的保稅倉庫申請規定，申請人應提供倉庫的經營人和管理人員，以及在倉庫設施的運營中具有直接或間接經濟利益的所有人員的姓名和地址清單 (§ 19.2.a)。另外作為申請的許可條件，海關可要求倉儲業者提供個人申請人在提交申請表時在表格 FD258 上或以電子方式提交指紋資料；如果是來自商業實體的申請，可能會要求在表格 FD258 上或以電子方式提供所有人員的指紋資料，包含商業實體的所有雇員 (§ 19.2.f)。在保稅倉庫(19 CFR 19.3(d))及貨櫃站(Container station)(19 CFR 19.46)的管理規定中，美國海關規定如果通知業者提交員工資料時，應於 30 日內提交，另員工離職或有新進員工就職，亦應於 10 日內提交更新資料，提交的資料包含姓名、出生日期及出生地址、住址、社會保險安全號碼(Social security numbers)。

4.1.3 英國

英國 (Notice 199A: temporary storage) 規定成立貨運站、貨棧或貨櫃集散站，應向海關遞交職員清單，業者必須維護所有雇員的詳細清單，包括董事及任何其他租辦公室之貿易商及以任何方式使用場所者。清單須含名字、地址、詳細聯絡資訊、生日、職位、長期或短期雇員，及所有有權進出控制區者，且此

清單於被要求時，須提供予邊境檢查署，應該是要辦理後續刑事或安全調查偵辦紀錄。

4.1.4 我國與中國大陸規定

我國對於倉儲業者的人員資格審核管理，係規範在海關管理貨櫃集散站辦法第 4 條及海關管理進出口貨棧辦法第 8 條內規範，向海關申請登記或設置貨櫃集散站及貨棧者，僅規定於申請書載明負責人姓名、身分證統一編號、電話號碼及住址。就海關現行作業機制而言，倉儲業者經營人除曾有違反海關行政處罰在違規廠商紀錄檔會有紀錄外，並不會去調查其背景如犯罪紀錄，禁治產或破產宣告等。甚至申請設立貨棧或貨櫃集散站登記時，因法規並無限制資格，亦不會調查其曾經違反海關行政規定之處分紀錄，更遑論其餘對於其內部管理階層及工作人員之身分調查及是否適格規範的查證動作，相較其他國家，此部分管理力道似乎較為不足。其實在海關規定中亦有對於申請人設置相當的限制資格審查規定，如報關業設置辦法第 8 條、海關管理運輸工具辦法第 11 條及海關管理承攬業辦法第 4-1 條，如表 4.1 所示：

表 4.1 海關對於運輸、承攬及報關業者負責人的資格限定一覽表

業者	法規	內容
運輸業者	運輸工具進出口通關管理辦法第 11 條	<p>一、運輸業或其負責人曾違反相關關務法規，情節重大，受處分未逾 3 年者，應不予核准登記。已登記者，應予撤銷，並自撤銷之日起失其效力。</p> <p>二、前項所稱違反相關關務法規，情節重大，受處分未逾 3 年者，指於申請登記日起溯算 3 年期間有私運紀錄；</p>

		或因虛報貨物進、出口等違規情事，致所漏關稅稅額、溢沖退稅額或定額罰鍰單計或合計逾新臺幣 50 萬元，或沒入貨物價值單計或合計逾新臺幣 100 萬元者。但違章情事經查係因相關業者作業疏失所致者，免予採計。
承攬業者	海關管理承攬業辦法第 4-1 條	承攬業負責人曾犯槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例、毒品危害防制條例或組織犯罪防制條例規定之罪，經有罪判決確定，尚未執行、尚未執行完畢，或執行完畢、緩刑期滿或赦免後未逾五年者，應不准予登記；已核准登記者，應予廢止。
報關業者*	報關業設置管理辦法第 8 條	報關業負責人或其授權掌理報關業務之經理人有下列情事之一者，如申請設置報關業，應不予許可，已許可設置者，不予發給報關業務證照，已發給者，應限其於十日內變更之，逾期末變更者，廢止其報關業務證照： (一) 受破產之宣告尚未復權。 (二) 逃漏稅捐受有處分尚未結案。 (三) 曾觸犯關務法規，情節重大，不宜受託辦理報關業務。 (四) 曾任公務員受免除職務處分，自處分確定日起尚未屆滿五年，或受撤職處分，其停止任用期間尚未屆滿。

		<p>(五) 無行為能力、限制行為能力或受輔助宣告尚未撤銷。</p> <p>(六) 前所負責或掌理之報關業因違反關務法規規定，經廢止報關業務證照尚未逾二年。</p> <p>(七) 曾犯偽造文書、詐欺、背信、侵占罪或違反工商管理法令，經宣告有期徒刑一年以上之刑確定，尚未執行、尚未執行完畢，或執行完畢、緩刑期滿或赦免後未逾二年。</p> <p>(八) 有重大喪失債信情事，尚未了結或了結後尚未逾二年。</p> <p>(九) 曾犯槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例、毒品危害防制條例或組織犯罪防制條例規定之罪，經有罪判決確定，尚未執行、尚未執行完畢，或執行完畢、緩刑期滿或赦免後未逾五年。</p>
--	--	--

(資料來源：本研究整理)

中國大陸對於貨棧及貨櫃集散站等係規範於海關總署令(2017-232 號)公告之「中華人民共和國海關監管區域管理暫行辦法」，其中第 15 條規定提出經營海關監管作業場所企業註冊申請書，申請書應併附法定代表人身份證件複印本，故其規定應我國類似，對於場站經營者、內部管理人員及作業員工的資格管理，並無相關規定。

對於經營貨棧及貨櫃集散站的經營人及有機會碰觸進出口貨物的管理階層及作業員工，歐美澳各國均相當重視相關人員

是否恰當及合適，並訂定資格認定標準。相較我國規定，此部分並無規定，就實務面而言，如訂定類似資格規範，可能對於現場作業員工會有衝擊，而令其喪失工作權利，但對於經營業者或管理人員應訂定相關規範。另關務署通關業務組 106 年臺韓通關業務交流研討出國考察報告(黃國珍、張嘉元、邱垂霖、石政怡)指出，韓國海關對於自主管理之業者，採用未稅貨物管理人制度，相較於我國之專責人員，其為證照制，且資格取得相對困難，因此海關對於其素質掌握能力較佳，值得作為改善現行自主管理制度之參考(第 10 頁)。本研究亦認同對於倉庫業者申請及雇用人員資格設一定門檻或限制，如提升專責人員資格至國家考試，應具備一定專業知識，方能取得證照從事相關業務，在可能供給不足情境下，能提高從業收入，進而確保其在職對抗犯罪的誘惑，從而提升保障國家稅收及社會治安之效益。

4.2 倉儲設施保全規定

許多國家海關對於應受海關監管之場所，如貨棧、貨櫃集散站、保稅倉庫、物流中心、免稅商店或自由貿易港區等訂有實體保全設施的規定。本研究係以貨棧及貨櫃站之倉儲硬體設備，如圍籬、門哨管制及監視設備系統收集各國相關規定，並比較其作法。

4.2.1 中國大陸

中國大陸對於應受海關監管場所訂有海關監管區管理暫行辦法自 2017 年 11 月 1 日起施行。該辦法所稱海關監管區，是指《中華人民共和國海關法》第 100 條所規定的海關對進出境運輸工具、貨物、物品實施監督管理的場所和地點，包括海關特殊監管區域、保稅監管場所、海關監管作業場所、免稅商店以及其他有海關監管業務的場所和地點。對於監管場所應有設施訂有「海關監管作業場所設置規範」及「海關監管作業場所(場地)監控攝像頭設置規範」其規定內容有部分為我國未規定，或部分為雖有規定，

但其內容較我國為完整詳細，值得我國參考，列舉重點說明如下：

一、海關監管區管理暫行辦法

- (一) 第 18 條規定，經營企業應當根據海關監管需要，在海關監管作業場所的出入通道設置卡口，配備與海關聯網的卡口控制系統和設備。
- (二) 第 21 條規定，經營企業應當在海關監管作業場所建立與海關聯網的信息化管理系統、視頻監控系統，並且根據海關監管需要建立全覆蓋無線網絡。
- (三) 第 23 條第 1 項規定，經營企業應當在海關監管作業場所裝卸、儲存、集拼、暫時存放海關監管貨物。同條第 2 項規定，裝卸、儲存、集拼、暫時存放非海關監管貨物的，應當與海關監管貨物分開，設立明顯標識，並且不得妨礙海關對海關監管貨物的監管。經營企業應當根據海關需要，向海關傳輸非海關監管貨物進出海關監管作業場所等信息。

二、海關監管作業場所設置規範

中國大陸對於海關監管場所原則上分作二類，即辦理貨物進出口通關存放場地(監管場所)，及辦理旅客通關作業與郵檢作業場地(集中作業場地)。其中貨物進出口通關存放場地內可包含查驗作業區及檢疫處理區。

(一) 監管作業場所

監管作業場所包含水路運輸類、航空運輸類、鐵路運輸類、航空運輸類、公路運輸類及快遞類等海關監管場所。其中水路運輸、航空運輸及快遞類等海關監管場所部分規定可供我國參考，節錄重點說明如後：

1. 兩個以上的海關監管場所設置在同一區域內的，在滿足海關監管要求的前提下，可以設置統一隔離圍網(牆)和通道出入開口。但同一區域內各海關監管場所之間應建

- 立隔離設施以及分區標識(第 5 點)。
2. 海關監管作業場所應建立滿足海關監管要求的監控攝像頭及相應系統，且應符合「海關監管作業場所(場地)監控攝像頭設置規範」規定。
 3. 就第 2 章海關監管場所設置規範部分，統一擷錄水路、航空及快遞類場所規定，另就細部不同處另予說明。

(1)封閉及卡口設置

- A. 具有獨立的封閉區域，並且應當設立隔離圍網（牆），高度不低於 2.5 米。
- B. 涉及公路運輸方式載運貨物出入海關監管作業場所的，應當按照海關監管需要，建立通道出入卡口，配置符合海關監管要求的卡口控制系統和設備，並且與海關聯網。

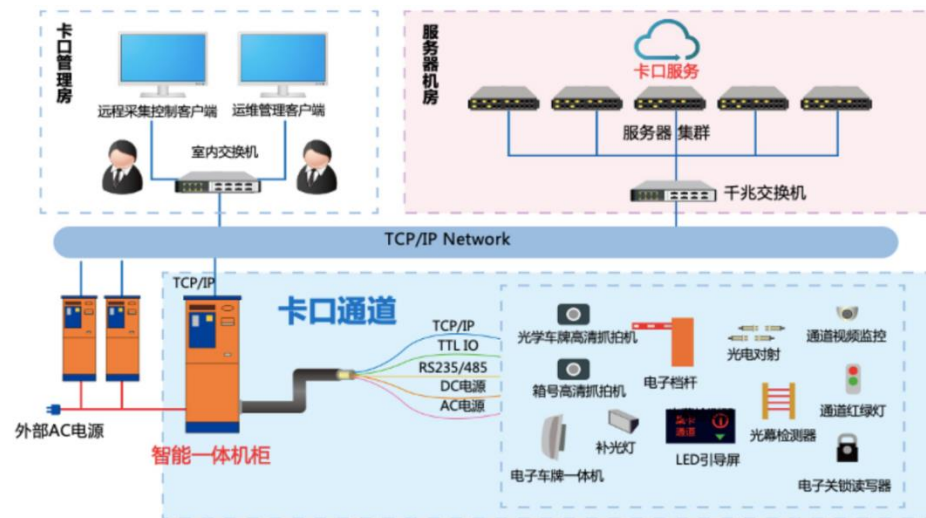


圖 4.1 卡口系統示意圖

(資料來源：中國大陸偉源智能網頁)

(2)場地設置

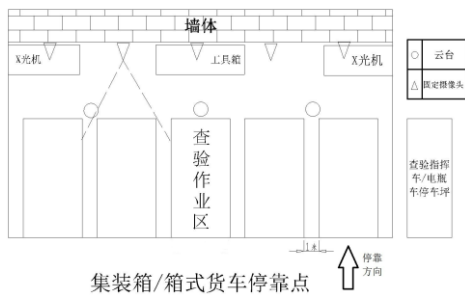
- A. 水路類監管場所應具有儲存或者裝卸、集拼、暫時存放海關監管貨物的倉庫或場地，配備相應設

施，並且設置明顯區分標誌。

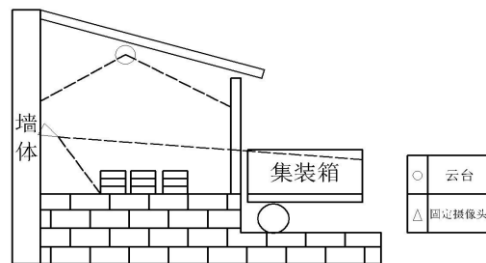
B. 航空類監管場所應具有儲存或者裝卸、集拼、暫時存放海關監管貨物的倉庫或場地，配備相應設施；監管貨物按照進口、出口、暫扣等進行分類存放並隔離，設置明顯區分標誌。

C. 快遞類監管場所應具備儲存、集拼、暫時存放海關監管貨物的倉庫、配備相對應的設施；海關監管貨物按照進口、出口等進行分類存放並隔離，設置明顯區分標誌；放行區和未放行區應進行物理隔離。

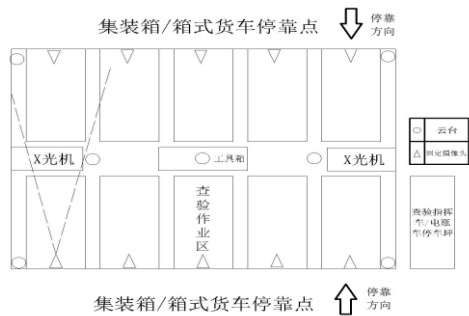
D. 如需實施海關查驗，應當設置滿足海關查驗作業要求的場地，配備海關實施查驗、安全防護的設備以及相應的專業操作人員。



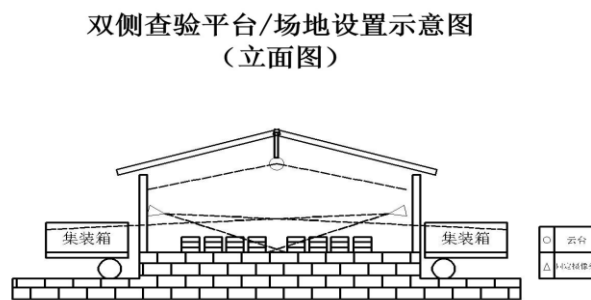
單側查驗平臺平面示意圖



單側查驗平臺側面示意圖



雙側平臺平面示意圖



雙側平臺側面示意圖

圖 4.2 中國大陸查驗月臺設置示意

(資料來源：中國大陸海關監管作業場所(場地)設置規範第十二章集散箱/箱式貨車承載貨物查驗區圖示)

- E. 根據海關監管需要，水路類場所應預留大型集裝箱/車輛檢查設備、輻射探測設備等所需的場地和設施，自行安裝且供海關使用的集裝箱/車輛檢查設備及輻射探測設備等應當與海關聯網。航空類監管場所應配置非侵入式檢查設備、自動傳輸分揀設備，預留輻射探測設備等所需的場地和設施，自行安裝且供海關使用的輻射探測設備等應當與海關聯網。快遞類監管場所應具備自動輸及分揀設備，配置可實現圖像採集分析功能的檢查設備，並且實現快遞報單與機檢圖像同屏對比功能。預留安裝輻射探測等海關監管設備所需的場地，自行安裝且供海關使用的設備等應當與海關聯網。
- F. 提供存放海關扣留貨物的倉庫或場地。
- G. 提供具備網絡通訊、取暖降溫、休息衛生等條件的海關辦公場所。

三、 信息化管理系統

- (一) 配備與海關聯網的信息化管理系統，能夠按照海關要求

實現電子數據的傳送、交換。

(二) 根據海關監管需要，企業自用信息化管理系統應當向海關開放授權。

(三) 建立符合海關信息安全要求的機房或機櫃，並且按照海關監管需要建立全覆蓋無線網絡。

四、 視頻監控系統

中國海關於 2019 年 4 月 22 日根據《中華人民共和國海關監管區管理暫行辦法》（海關總署令第 232 號）有關規定，發布《海關監管作業場所（場地）監控攝像頭設置規範》。

(一) 共同總則部分重要規定

1. 海關監管作業場所（場地）內的功能區，應在滿足對應海關監管作業場所（場地）監控攝像頭設置規範要求的基礎上，同時滿足對應功能區的監控攝像頭設置規範要求。
2. 海關根據法律、規章的規定和海關實際監管的要求確定監控攝像頭的重點監控範圍或區域。主要包括：車輛進出通道及卡口、海關查驗場地、檢疫處理場地（不含第三方檢疫場地）、泊位、施解封區、查驗地磅、運輸工具登臨區、航空箱拆板和組板區、旅檢大廳等。

重點監控區域應保證監控攝像頭點位具有一定的冗餘度，確保個別攝像頭出現故障時不影響海關對重點監控範圍或區域的連續監控。

3. 海關監管作業場所（場地）監控攝像頭和視頻監控系統的其他設備、部件、材料應當符合現行國家行業標準，設備選型、平台系統、集成軟件應當與海關現有系統相兼容，相關工程設計及施工應當符合國家有關標準，接入設備及系統符合國家相關安全

標準，並應符合相關安全管理部門要求。

海關監管作業場所（場地）監控攝像頭、視頻監控系統設備選型應當符合《海關視頻監控系統技術規範》（HS/T 58），並應根據海關監管需要，在符合上述規範或標準要求的基礎上，提高設備選型、建設標準。

4. 海關監管作業場所（場地）應當建立滿足海關監管要求的視頻監控系統，通過視頻監控安全設備與海關聯網，視頻存儲時間不少於3個月。
5. 海關監管作業場所（場地）應根據海關監管需要，合理設置攝像頭安裝點、監控範圍，並應當採用照明、紅外等方式，保證監控攝像頭夜間監控的清晰度。
6. 海關監管作業場所（場地）應建立符合海關網絡安全要求的機房或機櫃，用於安置監控攝像頭的存儲、聯網、集成等相關設備。
7. 監控攝像頭的控制權，是指對攝像頭的鏡頭焦距和監控視角（範圍）的調動控制權，分為海關專控和海關主控。海關專控是指監控攝像頭只能由海關控制，海關主控是指海關在執行對監控攝像頭的調動時，不允許其他控制方調動。
8. 海關對與海關聯網的監控攝像頭實行編碼管理，海關監管作業場所（場地）經營單位應當按《海關視頻監控攝像頭編碼規則和圖像標識規範》，對聯網的監控攝像頭進行統一編碼及標識。
9. 海關監管作業場所（場地）監控攝像頭應按照《海關監管作業場所（場地）監控攝像頭管理要求》進行日常管理和運維保障。

(二) 就中國海關對於不同處所，如貨櫃站(水路運輸類)、航空貨運站(航空運輸類)及快遞類監管場所，其監視設備規範製作彙總表示如下：

表 4.2 中國大陸不同監管場所監視設備規範一覽表

	水路	航空	快遞
一、 泊位	<p>1. 應對泊位、裝卸區域等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控船舶靠泊、檢疫信號懸掛、人員上下、貨物裝卸和物料添卸、廢棄物移下過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>	不適用。	不適用。
二、 堆場	<p>1. 應對貨物堆存區、貨物出入口、場內區間通道、圍網(牆)等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控人員進出、貨物堆存情況、貨物裝卸和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像</p>	不適用。	不適用。

	頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。		
三、 倉庫	<p>1. 應對貨物堆存區、裝卸區、理貨區、貨物出入口（卡口）、人員進出通道以及庫內區間通道等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控人員進出、貨物儲存情況、貨物裝卸和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>	<p>1. 應對貨物堆存區、裝卸區、拆板和組板區、集拼區、理貨區、倉庫貨物出入口、提貨和交貨通道（區域）、人員進出通道以及庫內區間通道等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控人員進出、貨物儲存、裝卸和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>	不適用。
四、 筒倉	<p>1. 應對貨物出入口、裝卸區設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控貨物裝卸過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像</p>	不適用。	不適用。

	頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。		
五、暫不予放行貨物倉庫 / 場地	<p>1. 應對貨物堆存區、出入口、圍網（牆）等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控貨物進出、人員進出、貨物儲存情況、貨物裝卸和作業過程。監控攝像頭海關專控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關專控。</p>	<p>1. 應對貨物堆存區、出入口、圍網（牆）等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控人員進出、貨物儲存、裝卸和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>	<p>1. 應對貨物堆存區、出入口、圍網（牆）等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控貨物進出、人員進出、貨物儲存情況、貨物裝卸和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>
六、卡口	<p>1. 應對卡口的車頭前方、車尾位置設置攝像頭監控點，監控範圍確保能夠清晰監控車牌、司機、車輛尾部等情況。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應對卡口區域前後各設置廣角或雲台攝像頭，滿足對卡口整體</p>	<p>1. 應對卡口的車頭前方、車尾位置設置攝像頭監控點，監控範圍確保能夠清晰監控車牌、司機、車輛尾部等情況。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應對卡口區域前後各設置廣角或雲台</p>	<p>1. 應對卡口的車頭前方、車尾位置設置攝像頭監控點，監控範圍確保能夠清晰監控車牌、司機、車輛尾部等情況。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應對卡口區域前後各設置廣角或雲台</p>

	<p>區域的全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>	<p>攝像頭，滿足對卡口整體區域的全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p> <p>3. 應對空側進出口設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控人員進出、貨物儲存、裝卸和作業過程，並應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>	<p>區域的全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>
<p>七、船員專用通道</p>	<p>1. 應對監管運輸工具人員進出場所專用通道出入口設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控有關人員進出、隨身攜帶物品和辦理相關程序的過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 根據海關監管需要設置廣角或雲台攝像頭，滿足對該區域全景式監控要求。監控</p>	<p>不適用。</p>	<p>不適用。</p>

	攝像頭海關主控。		
八、 施解 封區 域	<p>1. 應對運輸工具、集裝箱施/解封位置設置攝像頭監控點，能完整監控車體施/解封過程。監控攝像頭海關專控。</p> <p>2. 在通道進行施封作業的，應滿足上述設置要求。</p>	不適用。	不適用。
九、 圍網 (牆)	<p>1. 根據海關的監管要求以及攝像頭的監控範圍，以滿足整個圍網監控的連續性為原則設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控翻牆、拋物等情況。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 由於機械吊裝、履帶運輸、水岸泊位、鐵路軌道等因素無法實現完全封閉的海關監管作業場所，應在相關區域設置攝像頭監控點，監控攝像頭海關專控。</p>	同左。	同左。
九、 逾期	已於倉庫內規定。	1. 應對貨物堆存區、出入口、圍網	1. 應在貨物堆存區、出入口、圍網

貨物存放區		<p>(牆)等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控人員進出、貨物儲存、裝卸和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>	<p>(牆)等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控貨物進出、人員進出、貨物儲存情況、貨物裝卸和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>
十、裝卸場地	已於泊位及堆場內規定。	<p>1. 應對車輛停放裝卸區、出入口、圍網(牆)等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控車牌號、人員進出、貨物裝卸和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>	不適用。
十	已於倉庫內規定。	同左。	1. 應對貨物堆存區、

一、 理貨 區			<p>裝卸區、貨物出入口（卡口）、人員進出通道、庫內區間通道、圍網（牆）等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控貨物進出、人員進出、貨物儲存情況、貨物裝卸和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>
十二、 待查 驗區 和待 放行 區	不適用。	不適用。	<p>1. 應對貨物堆存區、裝卸區、貨物出入口（卡口）、人員進出通道、庫內區間通道、圍網（牆）等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控貨物進出、人員進出、貨物儲存情況、貨物裝卸和作</p>

			<p>業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>
十三、自動傳輸和分揀設備	不適用。	不適用。	<p>1. 應對自動傳輸和分揀設備的上線口、下線口、線體以及設備與查驗室連接通道等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控貨物進出自動傳輸和分揀設備、貨物進出查驗室和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>
十四、放行區	不適用。	不適用。	<p>1. 應對貨物堆存區、裝卸區、貨物出入口（卡口）、人員進出通道、庫內區</p>

			<p>間通道、圍網（牆）等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控貨物進出、人員進出、貨物儲存情況、貨物裝卸和作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要求。監控攝像頭海關主控。</p>
<p>十五、查驗區（室）</p>			<p>1. 應對機檢查驗室、人工查驗室、貨物出入口、機檢屏幕、人工查驗台等設置攝像頭監控點。監控範圍確保能夠清晰監控貨物進出、機檢過程、人工查驗等作業過程。監控攝像頭海關主控。</p> <p>2. 應設置廣角或雲台攝像頭，滿足對區域全景式監控要</p>

			求。攝像頭海關專 控。
--	--	--	----------------

(資料來源：本研究自行整理)

4.2.2 澳洲

一、澳洲海關對於貨運站的實體安全有下列規定(CUSTOMS ACT 1901 102CA)

(一) 為了保障貨運站及其內存儲貨安全，必須確保

- (1) 貨運站有實體的保護設施。
- (2) 對於貨物有實體保安防護。

(二) 其於上述，貨運站最低要求具備下列條件

- (1) 有實體圍籬及監控警報系統。
- (2) 入出貨運站應有限制及管控。
- (3) 必須有適當的程序和方法來確保貨運站內貨物的安全。

二、澳洲海關在其公布之貨運站安全指引(Cargo terminal security)其中 2.2 要求貨運站經營人應確保貨運站實體安全，其說明澳洲對於實體圍籬並無國家標準規範，但澳洲海關會採風險管理的原則與申請設立貨運站業者共同討論如何建置實體圍籬。

三、澳洲海關於貨運站的安全建議指引(Cargo Terminal Security)說明，除了場站員工及政府官員外，任何人即使是貨運站簽約供應商，當其進入或離開貨運站時，均應留存相關記錄如表 4.3，資料保存 5 年。

表 4.3 澳洲海關規定入出貨運站應記錄資料內容

記錄方式	留存資料內容
電子紀錄	進入及離開時間 身分證件類別：如海運、空運或貨運站自製證件。
紙本紀錄	進入及離開時間 身分證件類別：如駕駛證、護照。 證件號碼或識別證 姓名 受訪單位

(資料來源：Australian Border force /Cargo terminal security Table1：Record keeping requirements by access type)

4.2.3 美國

- 一、美國對於倉庫安全管理規定在 19.4(6)，說明受海關監管貨物應在安全及衛生的環境下存放，且必須有一套作業管理程序，除非使用暴力方式，否則非經授權的人無法輕易進入倉儲設施內。另外倉庫內有非受海關監管的貨物存放，海關可要求以實體或劃線來區別隔離其他應受海關監管的貨物。

二、於 2016 年 1 月 20 日發布海關保稅場所實體安全指引(PHYSICAL SECURITY STANDARDS FOR CBP BONDED FACILITIES)其中具參考內容如下。

- (一) 對於場域的安全建議為周邊圍欄應圍住貨物裝卸和儲存設施周圍的區域，如果沒有外圍圍籬，則必須記錄確保場域免受非法進入和保護外來入侵的程序性做法。凡有車輛或人員進出的門，必須有人看管或監控，門的數量應保持在適當訪問和安全所需的最低限度。
- (二) 應使用警報系統和監控設備來監控場所，並防止未經授權人員進入貨物裝卸和儲存區域，監控記錄的活動應保留一段合理的時間。
- (三) 就通道動線應有控管程序，以防止非授權員工及訪客進入非開放區域。所有進入的門禁應有可正確辨識進入員工、訪客及供應商身分的功能。另外應設置一道安全空間區域，以識別司機身分，確認其有權進入領取或交付貨物。
- (四) 進入場域的員工、訪客及供應商必須有身分識別裝置(如識別證或及他裝置)，公司管理層或安保人員必須充分控制員工、訪客和供應商身份識別卡的發放和移除。保稅設施業主必須制定出入設備（例如鑰匙、鑰匙卡等）的發放、移除和更換程序，並且必須記錄在案。
- (五) 應有積極識別和控制現場所有人員的活動的安全流程，現場的每個人都必須持有並展示身分證件，以證明他們已獲准進入現場。
- (六) 訪客應持有具照片的身分證件及合法目的申請進入場域並予以記錄，應配發顯示臨時進入的身分證件。

4.3 各國對於倉儲業者違規的處罰規定

不可諱言，行政處罰是遏阻人民違反規定，以免遭受經濟或業務

上損失的一種有效方法，普遍認為行政作為應朝向鬆綁規定，但嚴格從重處罰違規情事，以減少政府干預商業行為，使人民自行規避處分而自我管理，以提升作業效率。本節即蒐集美國、澳洲及中國大陸對於貨棧、貨櫃集散站違規行為的處分規定，其中主要焦點關注在違規行為罰金的多寡，以審視其相對人民所得，所感覺的痛苦程度。

4.3.1 中國大陸

中國大陸對於違反海關規定的處分，係規定於 2004 年 9 月 1 日國務院令第 420 號公告，自 2004 年 11 月 1 日起施行之「中華人民共和國海關行政處罰實施條例」。

一、其中有關倉儲業者違規行為處分規定為列舉如下：

(一)第 18 條，有下列行為之一的，處貨物價值 5%以上 30%以下罰款，有違法所得的，沒收違法所得：

1. 未經海關許可，擅自將海關監管貨物開拆、提取、交付、發運、調換、改裝、抵押、質押、留置、轉讓、更換標記、移作他用或者進行其他處置的。
2. 未經海關許可，在海關監管區以外存放海關監管貨物的。
3. 經營海關監管貨物的運輸、儲存、加工、裝配、寄售、展示等業務，有關貨物滅失、數量短少或者記錄不真實，不能提供正當理由的。
4. 未按照規定期限將過境、轉運、通運貨物運輸出境，擅自留在境內的。
5. 有違反海關監管規定的其他行為，致使海關不能或者中斷對進出口貨物實施監管的。

前款規定所涉貨物屬於國家限制進出口需要提交許可證件，當事人在規定期限內不能提交許可證件的，另處貨物價值 30%以下罰款；漏繳稅款的，可以另處漏繳稅款 1 倍以下罰款。

(二)第 19 條，有下列行為之一的，予以警告，可以處物品價值

20%以下罰款，有違法所得的，沒收違法所得；其中（一）未經海關許可，擅自將海關尚未放行的進出境物品開拆、交付、投遞、轉移或者進行其他處置的；

(三)第 23 條，有下列行為之一的，予以警告，可以處 3 萬元以下罰款：

1. 擅自開啟或者損毀海關封志的。
2. 遺失海關制發的監管單證、手冊等憑證，妨礙海關監管的。
3. 有違反海關監管規定的其他行為，致使海關不能或者中斷對進出境運輸工具、物品實施監管的。

二、為了解中國大陸對於倉儲業者可能涉及處罰的效果強度，本研究查詢中國大陸的類似處罰，依其開立的行政處罰決定書內容，彙總資料如表 4.4，以粗窺其疼痛的效果。經審視除福州海關對於平潭小額貿易倉庫盤查到貨帳不符之罰款為人民幣 0.1 萬元外，其餘處罰金額均普遍大於我國裁罰金額，概中國大陸係以違反行政義務所涉貨物金額及可能逃避稅捐為考量，故未像我國多以一定金額如 6 千至 3 萬元以內的裁罰金額。

表 4.4 中國大陸海關對於倉儲業者可能涉犯的違規行為處罰資料

關別	處罰理由	處罰內容	處罰書函
廈門關	當事人在未經海關同意的 情況下，擅自拆剪貨櫃的 商業封志，並對貨物開拆 拍照。	罰款人民幣 1.83 萬元整	东渡法制罰字 〔2021〕0004 号
	提供未經適載檢驗的集裝 箱裝運易腐爛變質食品、 冷凍品。	罰款人民幣 8000 元整	东渡关检罰字 〔2020〕0203 号
	未按照規定保管報關單 證、進出口單證、合同以	罰款人民幣 1 萬元整	漳州法制罰字 〔2021〕0047

	及進出口業務直接有關的其他資料。		号
	未按照規定保管報關單證、進出口單證、合同以及進出口業務直接有關的其他資料。	罰款人民幣 1.31 萬元整	漳州法制罰字 〔2021〕0041 号
	向海關申報進口空箱一批，其中 MEDU7707338/45 集裝箱 內裝有舊墨盒 1374.5 千 克，經檢測屬於國家禁止 進口類固體廢物。	罰款人民幣 1.3 萬元整	海滄法制罰字 〔2021〕0044 号
	未經海關許可，在海關監管區外存放海關監管貨物的行為，違反海關監管規定。	對海關查發的 4 票貨物違規 行為，決定科 處當事人罰款 人民幣 3 萬元	东渡法制罰字 〔2021〕0103 号
	未經海關許可擅自提離海關監管貨物進口案	罰款人民幣 1.1 萬元整	海滄緝二罰字 〔2020〕0016 号
福州關	申報進口一票空集裝箱，其中一個集裝箱（箱號 CAXU6618387）內有"鉛封"6 萬個。經計核，上述「鉛封」涉及稅款人民幣 13465.79 元	罰款人民幣 13000 元	馬關緝違字 〔2021〕0014 号
	申報進口空集裝箱 300 個查驗發現，其中一個集裝	罰款人民幣 6500 元	馬關緝違字 〔2021〕0011

	箱內有 12 件地毯。		号
	當事人系跨境電商倉儲企業，2020 年 8 月 28 日，我關對當事人開展稽查，盤庫時發現部分商品實際庫存和海關"金關二期加工貿易及保稅監管子系統"中調取的賬冊數據不符，具體為 198 項商品短缺，89 項商品盤盈。當事人對盤庫結果無異議，但對短缺的監管貨物去向無法提供正當理由。對盤盈的監管貨物，經調查未發現當事人存在其他違法情事。	罰款人民幣 10000 元	榕关緝違字 〔2021〕0003 号
	平潭對台小額商品交易市場監管科對當事人進行盤倉盤庫時發現，當事人以「對台小額商品交易市場」貿易方式申報免稅進口的海關監管貨物「金門高粱酒原釀 58%500ml」在庫數量與海關系統調取的庫存數據不符。截止 2021 年 3 月 10 日，「金門高粱酒原釀 58%500ml」短少共計 60000 毫升。對短少的海關監管貨物去	罰款人民幣 0.1 萬元	嵐关緝違字 〔2021〕0013 号

	向，當事人無法提供正當理由。經平潭海關計核，短少的金門高粱酒原釀58%500ml 共計 60000 毫升，完稅價格共計 6000 元，漏繳稅款共計 3399.79 元。		
	韻達雲商通公司負責對接泓達通公司電商保稅倉庫，將本應運送至韻達快件分撥中心掃描發貨的涉案貨物攔截，組織公司員工撕下涉案貨物外包裝上的快遞面單，貼到準備好的普通信封上，將貼好面單的空信封運至韻達快件分撥中心掃描發貨，而將實際貨物交給泓達通公司員工安排的物流車輛運送至悅康公司指定的收貨地點。韻達雲商通公司通過上述走私行為獲得違法所得 183561 元人民幣。	沒收韻達雲商通公司違法所得 183561 元人民幣，並處罰款人民幣 20000 元。	馬關緝查字〔2021〕0009 號
	委託當事人以「4139」貿易方式向平潭海關申報免稅進口一票果凍、瓜子等貨物。該票貨物被海關系統抽中「目的地查驗」，	1、予以警告； 2、科處罰款人民幣 5000 元。	

	<p>因當事人員工作疏漏未通知台宏公司該票貨物被抽中查驗，導致該票貨物在口岸結關放行後，台宏公司將該批貨物運至平潭對台小額商品交易市場，未向海關請派查驗，並將該批貨物調撥出海關監管倉庫進行銷售。</p>		
	<p>平潭海關前往查驗區域準備對該票報關單貨物實施查驗時，發現當事人已擅自將未查驗完畢的貨物移離查驗區並移至跨境電商倉庫內，致使海關無法對該票貨物進行查驗。</p>	<p>1、予以警告; 2、科處罰款人民幣 0.5 萬元整。</p>	<p>嵐关緝違字〔2020〕0007号</p>
	<p>當事人以「其他非貿易性貨物」貿易方式通過「臺北快輪」進口 10 個空集裝箱，當事人公司向平潭海關提交核銷報告，就上述集裝箱申請空櫃查驗放行。平潭海關對上述 10 個集裝箱櫃下達查驗指令，查驗關員現場查驗發現八個空櫃未在港區，致使海關無法對進出境貨物執行查驗。綜上所述，當</p>	<p>1、予以警告; 2、科處罰款人民幣 1.5 萬元整。</p>	<p>嵐关緝違字〔2019〕0017号</p>

	<p>事人不按照規定接受海關對進出境貨物進行查驗，構成違反海關監管規定的行為。</p>		
	<p>當事人單位將保稅賬冊 S3516I000077N 項下跨境電商網購保稅貨物向平潭海關申報銷售出倉，申報包裹數量為 17050 件，核放單號為： K20190212RE330005226。 2 月 12 日，我關對核放單（核放單號為： K20190212RE330005226，車牌號為：浙 A7C270）布控查驗，發現：實際車載包裹數量為 17184 件，其中 16775 件包裹與該核放單申報相符，275 件在該核放單中列明但查驗未發現實物，409 件包裹未在該核放單中列明，實際車載貨物與申報核放單不相符的貨物價值共計人民幣 48048.66 元。經查，當事人單位作為跨境電商保稅倉經營者，未按規定辦理交付、核銷等手續，已</p>	<p>科處罰款人民幣 3000 元整</p>	<p>嵐关緝违字 [2019] 0009 号</p>

	構成違反海關監管規定的行為。		
	當事人委託福州亞航報關有限公司向我關申請辦理進口轉關貨物申報單的核銷手續，共計 22 個集裝箱，。我關發現，在該轉關單未經核銷情況下，該批集裝箱的海關封志（鉛封號為 B96723、B96724、B96820-B96839）被擅自損毀。	科處罰款人民幣 22000 元	保关緝违字 [2016]4 号)
	當事人委託中外運空運發展股份有限公司福建分公司（以下簡稱中外運公司）向福州長樂機場海關申報進口完整性檢測儀 1 台，價格為 32555 美元，貿易方式為一般貿易，征免性質為科教用品（全免），並委託中外運公司辦理該票貨物提貨事宜。在海關未放行狀態下，當事人未經海關許可擅自將該票貨物提取出海關監管場所。	科處罰款人民幣 6000 元	航关緝违字 [2016] 63 号)

(資料來源：本研究彙整中國大陸海關走私違規行政處罰案件信息公開資料)

4.3.2 澳洲

依據澳洲海關違規處罰標準所列違規行為處罰指引，彙總倉儲業者可能違規的行為，其裁罰金額如表 4.5。

表 4.5 澳洲海關裁罰指引

Offence	Type of Entity ¹	INS penalty ²	Penalty Amount
33(2) Moving, altering or interfering with goods subject to Customs control without authority 未經許可擅自移動、更改或干擾海關監管貨物。			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
33(3) Employee moves, alters or interferes with goods subject to Customs control without authority 業者未經許可擅自移動、更改或干擾海關監管貨物。			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
33(6) A person directs or permits another person to move, alter or interfere with goods subject to Customs control without authority 未經許可指示或允許他人移動、改變或干擾受海關管制的貨物			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
36(2) Failure to keep goods safely 未能妥善保管貨物			

	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
36(7) Failure to deliver goods in accordance with an Authority to Deal and cannot account for goods.違反規定交付貨物，且無法說明者。			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
64AAB(7) Failure to meet reporting requirements for particulars of other cargo reporters 違反應申報貨物資料。			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
64AB(10) Failure to meet reporting requirements for the report of cargo 未符合貨物申報要求。			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
64ABAA(9) Failure to meet reporting requirements for outturn reports 違反貨物出口申報。			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
64AE(1) Obligation to answer questions and produce documents 違反出示文件及回達的義務。			
	企業	22.5 units	\$4,995
	個人	7.5units	\$1,665

73(1) Unauthorised break of the bulk cargo of a ship 擅自拆除包裝			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
73(2) Unauthorised break of the bulk cargo of an aircraft 未經許可擅自拆開空運貨物櫃或盤。			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
74(6) Failure to store goods as directed by an authorised officer 未經海關關員指示儲存貨物。			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
77R(1) Breach of conditions of depot licence 違反倉庫許可證條件			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
77Y(4) Failure to comply with directions 不遵守指示			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
99(3) Delivery of goods for export without authority 未經許可擅自將物裝運出口			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
114E(1) Delivering goods to a wharf or airport for export without authority 未經許可，擅自將貨物移至碼頭或機場待運出口。			

	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
117AA(1) Consolidation of prescribed goods other than at a prescribed place 在未經許可地點擅自併裝貨物。			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330
117AA(3) Release of prescribed goods without ascertaining status or permission 未查證放行訊息，放行貨物出站(棧)			
	企業	45 units	\$9,990
	個人	15 units	\$3,330

(資料來源：彙整自澳洲海關 2020 年 7 月發布 Infringement Notice Scheme Guide 附錄 A Offences and penalty amounts for the Customs Act 1901 Infringement Notice Scheme)

經查詢維基百科 2018 年各國人均名目國民總所得列表澳洲名目為美金 53,190 元，我國為美金 25,360 元，以澳洲一般處罰澳幣 3,300 元，依 2021 年 12 月 13 日匯率為 1 澳幣為 0.72 美元，換算為 2,376 美元，佔國民年均所得約 4.47%。倘以我國以倉儲業者處罰起罰為新臺幣 6 千元，以 2021 年 12 月 13 日美金匯率為 27.76057 元，換算為約 216 美元，倘以 2018 年國民所得 25,360 美元，計算約為 0.85%，兩者處罰差異就國民平均所得之感受差約 5.26 倍，顯示我國處罰的感受較低。

第五章 研究結論與建議

5.1 結論

- 一、現行海關對於航空貨運站、貨棧及貨櫃集散站的管理，僅著重於貨物的管控，較忽視於人的管理，而發生在倉儲內的走私案件，多與人有連結。現行海關已逐漸要求倉儲外部人員進入倉儲區域的身分查核及登記，及需穿著不同背心的身分顯示，更進一步將鼓勵倉儲業者留存電子化記錄，但對於其內從業人員的風險管理並未審視。歐美國家對於經營人、內部從業人員均訂定相關規範，以確認內部從業人員是否為恰當及合適的。而過去的犯罪紀錄及面臨的財務問題等，都是誘生不法行為的可能面向，防堵高風險人員碰觸海關監管貨物，可有效降低不法風險。
- 二、另一面向，如能提高從業人員所得，亦有產生其面對非法誘因的成本選擇。尤其是如韓國將倉庫作業人員證照化，如同現行報關專責人員國家考試，而非我國現行僅形式化參與學校或社機構辦理的各類專責人員講習，即能取得專責人員資格。專責人員職務為替代海關辦理多項原應為海關關員始得辦理的業務，多為控管貨物風險所需，且為最直接面對貨物的第一線工作管理階層。如能訂定相當門檻，在僧多粥少的市場秩序下，能維持較高收入所得，且輔以違規的處分、暫停一定期間職務或撤銷證照等，應有助全面強化倉儲自我監管，提升貨物通關安全。
- 三、各國對於倉儲設施均有建置實體圍籬、監視設備及妥善管制人員、車輛進出登記的建議。中國大陸規定倉儲場所應有之規範外，亦完整規定監視設備之配置內容，其餘國家與我國類似，僅列舉應於重點區域或海關認為必要處所設置，較為籠統。

四、行政處罰是遏阻違規的有效方法，而處分應有「痛」的效果。以現行我國對於倉儲業者處罰以警告、6千元以上及最高3萬元以下之罰鍰，相較於澳洲，甚至是中國大陸之處分，以對比於國民所得倍數之較高額的罰金及可能以貨價之倍數處分，我國疼痛的效應較他國為低，為使痛苦產生遏阻或自我警覺的效益，相關處分金額應再提高。

5.2 建議

- 一、修正海關管理貨櫃集散站辦法第6條及第8條規定，對於倉儲業者負責人的資格應有所限制。可參照海關管理承攬業辦法第4條之1及第5條規定，凡負責人曾犯槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例、毒品危害防制條例或組織犯罪防制條例規定之罪，經有罪判決確定，尚未執行、尚未執行完畢，或執行完畢、緩刑期滿或赦免後未逾5年者，應否准登記；已核准登記者，應予廢止。又曾違反相關關務法規，情節重大，受處分未逾1年者，應不予核准登記；已核准登記者，應予撤銷。相同資格限制，建議亦適用於保稅倉庫、物流中心、免稅商店、免稅購物商店、自由貿易港區貨棧及保稅運貨工具業者等。
- 二、參考澳洲海關規定，新增規定倉儲業者應提交股東及員工名冊予海關備查。如有異動，亦應於異動發生日一定期間內(如1個月)送海關備查。倉儲業者亦應注意內部管理階層及可碰觸海關監管貨物之現場員工犯罪紀錄及財務風險，如有異常應調整其職務，並向海關報備。
- 三、倉儲業者之專責人員等同海關的眼睛，負責倉庫內貨物的監管安全。應增加其專業職能如同報關業者經國家考試及格，取得證書始能任用，而非現行修習課程時數，即取得證書之無限制資格，以期能提升其就業收入。另就其主動發現通報

及阻遏其參與違法行為，宜於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內訂定實質鼓勵，如通報違規情事，可獎勵行政處分的一部分額度；如參與不法或怠惰通報者，可撤照或停止一定期間專責人員職務。

四、如可行，可參照中國大陸在「海關監管作業場所設置規範」及「海關監管作業場所（場地）監控攝像頭設置規範」的規定，訂定行政規定，將倉儲設施及監視系統的設置，有統一例示規範以為遵循。

五、在物聯網 5G 的時代下，網路科技的運用可有效強化安全及便利作業程序。現行我國港區逐漸形成船舶經營業者掌控完整場貨櫃中心營運模式，如臺北港貨櫃碼頭公司(長榮集團)、高雄高明貨櫃碼頭公司(陽明集團)及未來高雄港第七貨櫃中心(長榮集團)。倘比照美國及中國大陸海關規定，在倉儲內應提供海關必要的設備規定及網路連線下，我國可在貨櫃中心內設置無人式自動貨櫃檢查儀，將掃瞄圖資以網路回傳海關統一判圖辦公室，可同時監管多個貨櫃中心貨櫃掃瞄圖像。如此，海關建置貨櫃檢查儀的成本、場所需求均可大幅降低，且判圖人力集中化，對於圖像解析能力、經驗傳承教學，均有其效益。又，我國進口報單規定應於進口艙單後申報，如能通關制度程序能稍予修正，不限制進口報單應俟進口艙單申報後始得申報之規定。倘此，進口報單可先於艙單申報，此效益等同美國 10+2 預報規定，使貨物在卸船(機)前，海關已能先行掌握進口貨物明細及進口人實際身分，對於貨物風險的管理及篩選有極的助益。如能在卸船前先予篩選報單風險，可比照現行 C3X 模式，即使卸存他區(如內陸貨櫃集散站)之貨櫃，亦可在卸船時，同時完成順道儀檢，不僅可減少人工查驗的數量，亦利進口人成本降低及海關風險預知，效益應甚鉅。

六、我國現行對於業者的處罰，相較他國受為為輕微，如參照澳洲處罰相對國民平均所得之比例之感受，罰金將可再提升 5 倍。

參考文獻

1. 遠雄自貿港區管理鬆散？關務署：已改進 | ETtoday 財經雲 | ETtoday 新聞雲 <https://finance.ettoday.net/news/1267423#ixzz73lM8fpyE>
2. 財政部關務署臺北關發生海運轉空運貨櫃遭移動並涉及非法事件，造成危害社會治安，亦斲傷執法機關形象，監察委員楊芳玲、蔡崇義及張武修提案糾正(網址：
https://www.cy.gov.tw/News_Content.aspx?n=213&s=13304110 年 8 月 17 日擷取)
3. 華儲 5 員工涉勾結製毒集團 空運走私史上最大宗 K 毒原料
(網址：
<https://www.mof.gov.tw/singlehtml/384fb3077bb349ea973e7fc6f13b6974?cntId=730c06085d174b01acaac88214d3c6b4> 110 年 8 月 17 日擷取)
4. 高雄港小工拒收 30 萬封口費 機警攔下白蘿蔔貨櫃！一開驚呆了
<https://tw.appledaily.com/local/20210729/MJV2UHBX2RFEZKXWWJE7YMLJQE/>原文網址: 遠雄自貿港區管理鬆散？ 關務署：已改進 | ETtoday 財經雲 | ETtoday 新聞雲 <https://finance.ettoday.net/news/1267423#ixzz73lM8fpyE>。
5. 張志清、鄭夙君、劉詩宗北美地區執行貨櫃保安之探討 (航運季刊 2010 年 6 月第 2 期)。
6. 劉邦乾 (2013)。海路毒品販運組織及犯罪手法之研究。台北：國立臺北大學犯罪學研究所碩士論文。
7. 林子強(2016)。貨櫃集散站實施自主管理績效分析-以 U 公司為例。基隆：國立海洋大學航運管理學系碩士論文。
8. 黃國珍、張嘉元、邱垂霖、石政怡(2017)。臺韓通關業務交流研討-

出國報告。

9. 海關管理貨櫃集散站辦法。
10. 海關管理進出口貨棧辦法。
11. 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。
12. CUSTOMS ACT 1901, Australia。
13. Infringement Notice Scheme Guide Customs Act 1901, July 2020, Australia。
14. Bonded Warehouse Manual for Customs and Border Protection Officers and Bonded Warehouse Proprietors, Cargo and Conveyance Security Office of Field Operations, HB 3500-11 January 2012. U.S. Customs and Border Protection。
15. February 1, 2016 APPENDIX B PHYSICAL SECURITY STANDARDS FOR CBP BONDED FACILITIES OBJECTIVE。
16. Guidance Apply to operate a temporary storage facility, GOV UK <https://www.gov.uk/guidance/temporary-storage>。
17. Guidance Managing your temporary storage facility, GOV UK <https://www.gov.uk/guidance/managing-your-temporary-storage-facility>
18. 中华人民共和国海关监管区管理暂行办法。
19. 中华人民共和国海关监管作业场所（场地）设置规范。
20. 中华人民共和国海关监管作业场所（场地）监控摄像头设置规范。
21. 中华人民共和国海关行政处罚实施条例。

22. 行政處罰案例，中華人民共和國海關總署/政府信息公開/海关走私
違規行政處罰案件信息公開

<http://www.customs.gov.cn/customs/302249/zfxxgk/2799825/302334/index.html>。