

財政部關務署基隆關105年第1次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業
聯合座談會會議紀錄(適用於本關)

目 錄

第 1 案..... 3

建請海關對於關港貿單一窗口新系統(XML)各種不同報單之卸
存地代碼能有一致性規範，俾免造成業者困擾。

第 2 案..... 4

建請簡化自駕車輛進出兩岸旅遊通關，並依個人自用行李出口
免收推廣貿易服務費。

第 3 案..... 7

因 CFS 貨物存儲冷藏倉間之需求日益增加，建請修改海關管理
貨櫃集散站辦法，得以櫃代倉存儲 CFS 冷藏或冷凍貨物。

追蹤辦理案件-第 1 案..... 9

出口船舶線上結關，由船代業者列印彩色結關證書，造成船務
業者困擾及船東抱怨。

追蹤辦理案件-第 2 案..... 10

海關要求船代業者以電子方式傳送理船文件，惟傳輸之理船文
件正確與否歸責於船代業者，實不合理。

追蹤辦理案件-第 3 案 11

建請強化分估關員之專業素養及技巧，並釐清貨價申報書之使用時機，營造優質通關環境。

追蹤辦理案件-第 4 案 13

建請海關對於進口報單交易條件為 FOB 時，倘海運運費為“0”，報單運費欄應如何填報，有一致性規範。

臨時動議-第 1 案 15

建請維持出口裝船清表(N5262)於船舶結關後 48 小時內傳輸。

臨時動議-第 2 案 16

建請轉口櫃東岸轉西岸碼頭或西岸轉東岸碼頭，可使用船公司之自備封條或海關一般封條，以減輕船公司負擔。

臨時動議-第 3 案 17

德翔台北輪海難之出口貨櫃，不應由出口人及報關業者辦理退關或轉船事宜。

宣導事項 18

業者配合事項

聯合國反貪腐公約

第 1 案

財政部關務署基隆關 105 年第 1 次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業 聯合座談會提案表			
提案編號	第 1 案	提案單位	基隆市報關商業同業公會
案由	建請海關對於關港貿單一窗口新系統(XML)各種不同報單之卸存地代碼能有一致性規範，俾免造成業者困擾。		
說明	海關關港貿單一窗口新系統(XML)實施已有一段時間，卸存地代碼與舊系統(EDI)略有出入(新北市卸存地代碼有變動)，目前業者在傳輸新系統 L 類報單時，會出現錯單 L20 貨物存放處所錯誤之訊息，經與資服業者聯繫稱，新系統 L 類報單之卸存地代碼以舊系統 EDI 代碼傳輸方可通關，希望海關協助更改，俾免造成業者困擾。		
建議	如案由。		
海關意見	有關 L 類報單傳輸時出現存放處所錯單訊息，本關已函請關務署調整程式，並於 105 年 6 月 1 日上線；如有類似代碼錯誤情形，請隨時向本關反映。		
結論	如海關意見。		

主辦單位：資訊室

協辦單位：業務一組

第 2 案

財政部關務署基隆關 105 年第 1 次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業 聯合座談會提案表			
提案編號	第 2 案	提案單位	基隆市報關商業同業公會
案由	建請簡化自駕車輛進出兩岸旅遊通關，並依個人自用行李出口免收推廣貿易服務費。		
說明	<p>一、自駕車輛人車同船進出兩岸旅遊，車輛返國時，經海關查明係出口時之原車，即其廠牌、引擎號碼、汽缸容量、車身號碼等與出口資料相符，可依關稅法第 53 條及財政部賦稅署台稅三發字第 0930403323 號函免徵關稅、營業稅及貨物稅。</p> <p>二、出口報單對稅則第 87 章之貨物，海關電腦收單未作邏輯檢查，自可依規定申報廠牌、引擎號碼、汽缸容量、車身號碼等；但當車輛自駕返國進口時，卻有相當繁瑣事項須申報，否則無法通過海關收單之邏輯檢查，進、出口報單申報之內容差異大，核銷產生疑慮及不便。且自駕車輛出口時准予船邊驗放，但返國時車主卻因廠商等級問題不准船邊驗放人車同時下船回國。</p> <p>三、自駕旅遊車輛，其通關申報內容應與一般出、進口車輛有別，才能達到海關所謂查明出口時之原車，即其廠牌、引擎號碼、汽缸容量、車身號碼等皆與申報出口資料相符免稅之便捷，因是人車同船不應以一般進口貨物申請船邊驗放思維，考量廠商等級作為准駁依據，建議自駕旅遊返國，進口報單之納稅辦法以 5P(一般旅客自用行李)申報，免除海關電腦對稅則第 87 章報單收單之邏輯檢查；出口報單之統計方式填報 9B(旅客行李)，出、進口免除美元 2 萬元之廠商資格限制。</p> <p>四、自駕旅遊車輛非屬貿易之貨物，與「推廣貿易服務」</p>		

	<p>無關，況且出、返國時人車同船，車輛等於是個人隨身行李，只因車輛體積龐大價值較一般隨身行李高，故採紅線通關，自不應對個人隨身行李收取「推廣貿易服務費」。</p>
<p>建 議</p>	<p>如案由。</p>
<p>海關意見</p>	<p>一、依財政部 105 年 3 月 22 日台財關字第 1051005672 號函說明二釋示，自駕車輛復運進口時，如經海關查明確屬出口時之原貨，且出進口均依關稅法施行細則第 45 條規定辦理者，同意依關稅法第 53 條規定及財政部賦稅署 93 年 3 月 4 日台稅三發字第 0930403323 號函示免徵關稅、營業稅及貨物稅。是以，報單核銷之填報方式，出口統計方式應申報 9E(貨物在出口後一年內，或於財政部核定之日期前原貨復運進口者)，進口納稅辦法為 99(復進口之貨物)，合先敘明。</p> <p>二、關於自駕車輛出進口報單申報內容差異大、進口因廠商等級問題不准船邊驗放等節，查：</p> <p>(一)舊車輛出口，應依舊機動車輛及引擎輸出查證作業要點規定，憑內政部警政署保安警察第三總隊核發之查證報告及清冊報關放行出口。出口報單須申報引擎號碼、車身號碼、廠牌及排氣量；復運進口時，應依預報貨物通關報關手冊—進口篇、參、八、項次 37、填報說明(13)車輛案件進口連線申報、A 之規定，報明型式年份、車型、車門數、排氣量等相關資料，經海關查明其廠牌、引擎號碼、汽缸容量及車身號碼等與原出口時申報之資料相符，確屬原出口之車輛者，始核銷出口報單免稅放行。</p> <p>(二)另申請進口船邊驗放乙節，可依進出口貨物查驗準則第 14 條規定辦理。</p> <p>三、關於建議自駕車輛以行李方式通關，進口納稅辦法申報 5P(一般旅客自用行李)，免除海關電腦對稅則第 87 章報單收單之邏輯檢查；出口統計方式申報 9B(旅客行李)，並免除出(進)口美元 2 萬元之限制等節，查若以行李方式通關，出(進)口人須為個人，且出</p>

	<p>(進)口貨物之離岸價格在美幣 2 萬元以上者，須申請輸出(入)許可證。另出口統計方式申報 9B，固可依推廣貿易服務費免收項目範圍第 2 點規定，免收推廣貿易服務費；惟復運進口時，納稅辦法須申報 5P(一般旅客自用行李)，依入境旅客攜帶行李物品報驗稅放辦法第 11 條規定，係採定額免關稅，故以旅客行李通關反更不利進口人。</p> <p>四、關於建議按個人隨身行李免收進出口推廣貿易服務費乙節，查上開財政部 105 年 3 月 22 日台財關字第 1051005672 號函說明三核示，前揭車輛之推廣貿易服務費，如經核屬關稅法第 53 條免徵關稅案件者，復運進口時得依推廣貿易服務費免收項目範圍第 7 點規定：「依關稅法令有關規定免稅進口者……」免收；惟出口時，尚非屬推廣貿易服務費免收項目範圍，依規定由海關代收。</p>
結 論	如海關意見。

主辦單位：業務二組

協辦單位：業務一組、五堵分關、六堵分關、桃園分關、
花蓮分關

第 3 案

財政部關務署基隆關 105 年第 1 次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業 聯合座談會提案表			
提案編號	第 3 案	提案單位	中華民國貨櫃儲運事業協會
案由	因 CFS 貨物存儲冷藏倉間之需求日益增加，建請修改海關管理貨櫃集散站辦法，得以櫃代倉存儲 CFS 冷藏或冷凍貨物。		
說明	<p>一、本行業業者時常接獲客戶來電詢問是否有可供 CFS 貨物存儲之冷藏、冷凍倉間，但每一批冷藏、冷凍貨物所需溫度各不相同，經了解，基隆關轄下監管之貨櫃集散站及保稅倉庫，礙於成本考量，均無冷凍設備，爰建議比照 CY 實貨櫃管理方式，以櫃代倉存儲 CFS 冷藏、冷凍貨物，如此可根據各貨物彈性調整冷凍櫃溫度，且海關如遇冷藏、冷凍貨物扣倉時，亦可加以利用。</p> <p>二、然此措施與現行法規有所牴觸，本行業業者不敢違反法令，爰懇請海關酌情修法開放，早期海關因為較為保守，致許多有利進出口貿易之措施礙於與舊有法規牴觸而無法施行，殊為可惜；今海關為提振經濟，擴大貿易動能，陸續推動 MCC、貨棧自主化管理等重大政策，並配合修改過往法規，期能提振國家經濟發展，令商、民敬佩；故懇請海關詳加評估本案之可行性。</p> <p>三、本案如蒙同意，不只本行業業者，所有有此需求之業者(如進出口貿易商、農漁食品業者、化工製造業者、藥品業者、貨運承攬業及保稅倉庫業者)均將受惠，此舉將進一步協助國內業者拓展進出口貨物之國際貿易商機，如此業者將同感政府德政。</p>		
建議	如案由。		

海關意見	<p>一、衛生安全考量：行政院 104 年 8 月 21 日院授發管字第 1041401401 號函檢送之「重建食品藥物安全計畫查證報告」建議事項三，囑由海關會同交通部檢討修訂法規一事，基於政府一體，關務署刻檢視海關管理貨櫃集散站辦法等相關規範，將朝於「集中查驗區」內設置專區供衛生福利部食品藥物管理署(下稱食藥署)使用之方向修訂法規。</p> <p>二、實務面管理：鑑於海關實務管理之困難，僅依 貴協會所提修改海關管理貨櫃集散站辦法，尚不足以執行監管業務，況法規係就一般貨櫃業者管理作常態規範，現急於修改法令，牽一髮而動全身，有違前揭食藥署與關務署已朝「集中查驗區」內設置專區之修改方向。</p> <p>三、建議事項：</p> <p>(一)進口業者如於國外採併櫃方式，建議進口後以 D8 或 L1 名義進儲物流中心或保稅倉庫，現已營運之冷凍保稅倉庫有全日物流(設址於觀音)，臺北港好好物流亦積極申設中，應可稍解目前本關轄下之貨櫃集散站場無冷凍設備之情形。</p> <p>(二)三信報驗行已承租臺北港貨櫃碼頭股份有限公司自貿港區既有之冷凍及冷藏倉庫，建議以 F1 名義進儲。又其他業者亦陸續規劃未來擴建新增冷藏或冷凍倉(採自行經營或委外方式)以符進口業者需求。</p> <p>(三)CY 冷凍貨櫃各關以專案申請逐案簽准方式，尚應審酌各該櫃場環境設備及可否執行監管業務，以不修改既有法令前提下，逕依職權辦理。</p>
結 論	以櫃代倉存儲 CFS 冷藏或冷凍貨物與現行法規未合，本關將再與業者溝通，瞭解實際需求，評估其可行性，倘需配合修法，再行陳報關務署。

主辦單位：倉棧組

協辦單位：業務二組、五堵分關、六堵分關、桃園分關

追蹤辦理案件-第 1 案

財政部關務署基隆關 104 年第 2 次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業 聯合座談會提案表			
提案編號	臨時動議第1案	提案單位	基隆市國際輪船暨船務代理公會
案由	出口船舶線上結關，由船代業者列印彩色結關證書，造成船務業者困擾及船東抱怨。		
說明	出港結關證書為船舶進入下一港口重要國際文件，海關將如此重要之官方國際文件要求業者鍵輸列印，但無正式關防職章，使多數船長及其他港口代理無法接受，並增加業者鍵輸人力、錯誤風險、交通、管理及設備成本。		
建議	若要真正便民，應仍維持現狀。		
海關意見	<p>一、「出口船舶網際網路線上結關作業」已於 104 年 4 月上線啟用，目的係提供便捷通關服務，除可免除業者臨櫃辦理結關，降低其人力、物力及時間成本外，亦響應政府提倡無紙化之政策。業者擔心自行列印之線上結關證明書不被他國接受，經查尚無實際案例，且線上結關證明書之關防下方，另加註本結關證明書由電腦自動列印，無需關員簽章，如需驗證本文件，請至下列驗證網址之字樣，以茲證明。倘部分地區國家因國情不同，對結關證書有特別要求時，請公會隨時向海關提出，本關將研議辦理。</p> <p>二、另公會對線上結關作業意見，本關已於 104 年 12 月 11 日報關務署，該署亦於 104 年 12 月 15 日函囑本關彙整臺中及高雄關意見後，報請關務署核示。</p> <p>三、目前海關採線上及人工結關雙軌作業，目前鼓勵業者試行線上結關，並未強制，倘業者於線上結關遭遇困難，隨時提供意見予海關，俾使線上結關作業更臻完善。</p>		
結論	如海關意見。		
執行情形	目前本關結關作業，業者均臨櫃辦理，惟為節省人力、物力及時間成本，仍請業者多利用網際網路辦理結關。若業者對自行列印之結關證明書須關員簽章時，本關將配合辦理。		
決議	如執行情形，本案解除列管。		

主辦單位：稽查組

追蹤辦理案件-第 2 案

財政部關務署基隆關 104 年第 2 次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業 聯合座談會提案表			
提案編號	臨時動議 第 2 案	提案單位	基隆市國際輪船暨船務代理公會
案由	海關要求船代業者以電子方式傳送理船文件，惟傳輸之理船文件正確與否歸責於船代業者，實不合理。		
說明	海關為節省人力，要求船代業者以電子方式傳送理船文件，並將理船文件正確與否歸責於傳輸人，實不合理。理船為海關權責，業者並無此公權力，亦無能力分辨真偽。		
建議	違法案件應處罰行為人，並由公權力之官方主動查緝，海關應執行職責防止走私，怎可推卸責任並究責於業者。		
海關意見	依據運輸工具進出口通關管理辦法第 37 條之 2 第 1 項：「進口船舶抵達後，船長或船舶所屬運輸業者應於 24 小時內檢具下列文件向海關申報：……」是以，上述向海關提示文件之行為，可由船長或船舶所屬業者為之，惟海關查核後發現與實際狀況不符時，處罰對象是否合理，本案將併同臨時動議第 1 案，報請關務署核示。		
結論	如海關意見。		
執行情形	<p>一、依運輸工具進出口通關管理辦法第 37 條之 2 規定，船舶抵達後，船長或船舶所屬運輸業者應於 24 小時內檢具理船文件向海關申報。</p> <p>二、船長或船舶所屬運輸業者違反上述規定者，海關當究其責任歸屬為何，依同辦法第 84 條規定處罰之。</p> <p>三、船舶所屬運輸業者(船代業)依船長所提供之理船文件(如船舶應用食物、什貨、菸酒、麻醉藥品、武器彈藥及船員自用不起岸物品清單)向海關申報，倘有未申報或申報不實者，經查並無共謀情事，依海關緝私條例第 33 條規定處罰船長，尚不至歸責船代業者。</p>		
決議	如執行情形，本案解除列管。		

主辦單位：稽查組

追蹤辦理案件-第 3 案

財政部關務署基隆關 105 年第 1 次報關業座談會提案表			
提案編號	第 1 案	提案單位	基隆市報關商業同業公會
案由	建請強化分估關員之專業素養及技巧，並釐清貨價申報書之使用時機，營造優質通關環境。		
說明	<p>一、分類估價是海關核心業務，但常有關員依其意識形態審理，實無法令人苟同，例如簽審機關已訂有排外條件，但關員堅持須主管機關之書面答詢或進口同意文件，而其主管未適時指導，延宕通關。</p> <p>二、完稅價格依關稅法相關規定填報，而買賣雙方之交易憑證是填報之依據，如交易條件為 EXW 依規定應加計賣方工廠交貨至買方指定裝貨地之費用，並填報於報單之應加費用；或賣方給予買方之折扣依法可自應減費用扣除，免加計於完稅價格，此類報單依規定於進口報單第 13 欄填報「N」時，免檢附貨價申報書，但近來有分估關員（主管股長）要求如於應加減費用欄填報有應加減費用即應檢附，引發不少爭議並延宕通關。</p>		
建議	如案由。		
海關意見	<p>一、分類估價為海關核心業務，本關調任分估人員均優先考量其專業能力，調動時亦延長交接期，以期無縫接軌；另為強化分估關員專業素質，本關除例行之教育訓練外，於內網建置驗估人員學習專區，以利經驗傳承，提升專業知識與技能。然而，貨品種類包羅萬象，且又有管制項目，對於目的事業主管機關所訂之排外條件籠統者，本關多以通關疑義暨權責機關簽覆聯絡單洽詢主管機關，以爭取時效。另為使貨品歸列正確稅則及維護商民權益，建議廠商善用稅則預審制度，以加速進口貨物通關。</p> <p>二、查預報貨物通關報關手冊進口篇參、十、(三)、6，貨</p>		

	<p>價申報書係用以報明有無特殊關係、交易條件、費用負擔情形。買賣雙方倘無特殊關係，且未涉及影響進口貨物完稅價格之核定案件（例如關稅法第 29 條第 3 項第 1、2、3、4 款規定應加計項目及關稅法施行細則第 11 條規定得扣減項目及關稅法第 30 條第 2 項規定）者免檢附。但應於進口報單第 13 欄填報「N」（新進口貨物一般通關系統第 26 欄填報「135」）。經參據關務署 86 年 4 月 26 日台總局驗字第 86103116 號函，自 86 年 5 月 1 日起除上開規定未涉及影響進口貨物完稅價格之核定案件，免再附貨價申報書，惟交易條件為出廠交貨（EX-WORK）者，應於貨價申報書之三「各種費用負擔情形」欄(一)3 及 4 欄分別填報輸出國內陸運費及內陸保險費金額。是以，雖買賣雙方無特殊關係，惟若涉及影響進口貨物完稅價格核定者（包括交易條件為出廠交貨）仍應檢附貨價申報書。</p>
<p>結 論</p>	<p>本案各關意見與本關一致，至於關務署 86 年 4 月 26 日台總局驗字第 86103116 號函與預報貨物通關報關手冊尚有扞格，本關將報請修正。</p>
<p>執行情形</p>	<p>本關 105 年 5 月 3 日以基五字第 1051011017 號傳真電文函詢關務署，經關務署 105 年 5 月 23 日台關業字第 1051009636 號函覆，依據貨物通關自動化報關手冊上冊、參、五、(四)、7 及預報貨物通關報關手冊進口篇參、十、(三)、6、(2)採概括性免附貨價申報書之陳述方式規定，即「除前款貨物外，買賣雙方無特殊關係且未涉及影響進口貨物完稅價格之核定案件亦得免檢附貨價申報書」。據此，進口貨物交易條件如為 EX-WORK，則輸出國內陸運費及內陸保險費因屬關稅法第 29 條第 3 項第 5 款所列舉影響進口貨物完稅價格之費用，海關得依關稅法第 17 條第 1 項規定，請進口人提供相關單據及貨價說明文件。惟網站提供之空白貨價申報書表格為公版，業者報關時檢附之貨價申報書，自得依個案增加相關欄位或改以海關可接受之其他格式提供貨價說明。</p>
<p>決 議</p>	<p>如執行情形，本案解除列管。</p>

主辦單位：五堵分關

追蹤辦理案件-第 4 案

財政部關務署基隆關 104 年第 2 次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業 聯合座談會提案表			
提案編號	第 1 案	提案單位	基隆市報關商業同業公會
案由	建請海關對於進口報單交易條件為 FOB 時，倘海運運費為“0”，報單運費欄應如何填報，有一致性規範。		
說明	有業者反映，因貿易形態日益複雜，自國外進口時，因為船公司本身調派貨櫃的問題，就有部分航線免收海運運費的情形，如此一來，交易條件為 FOB 時，並不會產生海運的運費。但是海關的分估人員請業者提供繳費明細時，因為實際上並沒有產生運費，因此對於提供的資料有所誤解，為消弭雙方歧見，請海關做成統一的解釋，以免造成困擾。		
建議	如案由。		
海關意見	<p>一、按預報貨物通關報關手冊—進口篇、參、八單證合一進口報單各欄位填報說明第 21 項，運費係指貨物運輸抵達輸入口岸實付或應付之一切運輸費用，填報時其依據資料順序核實填列如下：</p> <p>(一)以提單所載金額填入。</p> <p>(二)提單未載明者，以發票上註明之運費金額填列。</p> <p>(三)發票、提單上均無運費金額時，應由進口人向運輸業查明運費率自行核算後填入。</p> <p>(四)本欄幣別如與發票不相同時，應轉換為與其相同之幣別後，再折算填入。</p> <p>二、上開運輸費用，依據關稅法第 29 條第 3 項第 5 款規定係指運輸工具抵達港口前發生之運費、裝卸費及搬運費，惟不包括輸入口岸港區之運費、裝卸費及搬運費。</p> <p>三、另據關務署關港貿作業代碼手冊，單價條件之申報方式已有明文規定，如為因應海運收費方式改變，為期各關有一致之執行標準，宜彙整不同樣態後，報請關務署釋</p>		

	示。
結 論	本案各關均有相同疑義，本關將報請釋示。
執行情形	本關於 105 年 5 月 24 日以基關六字第 1051013110 號函報請關務署釋示。該署同年 6 月 21 日台關調字第 1051011111 號函略以：參考歐盟執委會法規規定：「當運輸為免費或由買方提供時……且應加計於完稅價格中。」及 WTO 關稅估價協定手冊第 92 頁末段指出「將運費列為完稅價格之一部分的國家，可將運輸成本作為加計之依據，而非以實付或應付之運費來計算。」故本案海運輸船公司雖免收運費，惟其運輸成本仍為進口貨物完稅價格之一部分，因此宜以海運運費率表所列同類貨物之運費填報及核計為原則，以符合國際規範。
決 議	如執行情形，本案解除列管。

主辦單位：六堵分關

臨時動議-第 1 案

財政部關務署基隆關 105 年第 1 次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業 聯合座談會提案表			
提案編號	第 1 案	提案單位	基隆市國際輪船暨船務代理公會
案由	建請維持出口裝船清表(N5262)於船舶結關後 48 小時內傳輸。		
說明	<p>關務署 105 年 6 月 15 日台關業字第 1051009815 號公告:出口裝船清表除依運輸工具進出口通關管理辦法規定時限申報外,自本(105)年 7 月 1 日起至同年 12 月 31 日之寬限期內,該清表應於出口船舶結關前完成;其得以出口貨物艙單替代。業者恐逾時違規而受罰,其意見如下:</p> <p>一、新 XML 系統無法控管船舶進港後貨物不再放行,運輸業者無法控管出口貨物截止時間。</p> <p>二、新 XML 系統對暫准通關或特殊方式通關之出口貨物,時有船舶開航後海關才放行或更改出口報單,造成業者無法傳輸 N5262。</p> <p>三、船舶進港後有新增出口放行貨物者,須以書面送裝船碼頭海關確認,登錄完成後才可裝船,造成業者與海關作業負擔。</p> <p>四、運輸業者裝載出口貨物是依據海關放行訊息裝船,海關已有預先管控制度,裝載完成船舶開航後申報裝船數量應較正確。</p> <p>五、舊傳輸方式海關與業者配合二十多年來順暢,無重大違規事件發生。</p>		
建議	如案由。		
海關意見	本案屬政策面議題;涉及全國運輸業者之作業,宜由關務署與業者再協調,本案將轉關務署研議。		
結論	如海關意見。		

臨時動議-第 2 案

財政部關務署基隆關 105 年第 1 次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業 聯合座談會提案表			
提案編號	第 2 案	提案單位	基隆市國際輪船暨船務代理公會
案由	建請轉口櫃東岸轉西岸碼頭或西岸轉東岸碼頭，可使用船公司之自備封條或海關一般封條，以減輕船公司負擔。		
說明	使用 XML 系統申請卸貨准單，如有轉口櫃由東岸轉西岸或西岸轉東岸，卸貨准單會顯示使用電子封條，故無法使用自備封條或海關一般封條，而原 EDI 系統則否。		
建議	如案由。		
海關意見	轉口貨櫃移動過程中，因已離開碼頭管制區，有其風險考量，海關對加封電子封條之貨櫃可全程監控，較船公司之自備封條或海關一般封條安全性高。本案實施不久，俟實施一段時間後再行檢討。		
結論	如海關意見。		

主辦單位：倉棧組

臨時動議-第 3 案

財政部關務署基隆關 105 年第 1 次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業 聯合座談會提案表			
提案編號	第 3 案	提案單位	基隆市報關商業同業公會
案由	德翔台北輪海難之出口貨櫃，不應由出口人及報關業者辦理退關或轉船事宜。		
說明	德翔台北輪海難後，出口人及報關業者收到貴關通知，須辦理貨物退關或轉船事宜，惟該貨物已結關出港，貨物之處理及責任應由運輸業或國外收貨人負責。		
建議	如案由。		
海關意見	有關德翔台北輪海難之出口貨櫃，計 157 只，前以駁船方式分批運回卸存西岸碼頭，今大部分均已辦妥退關提領手續，尚餘數只貨櫃出口人不願辦理，嗣後將由德翔公司及保險公司處理之。		
結論	如海關意見。		

宣導事項

財政部關務署基隆關 105 年第 1 次運輸業、倉儲業、報關業暨承攬業聯合座談會

業者配合事項

報告人：倉棧組、業務二組、政風室

-
- 一、關務署轉據衛生福利部食品藥物管理署(下稱食藥署)接獲業者反應，基隆地區部分貨櫃集散站未能提供集中查驗區執行食品查驗作業乙節，請倉儲業配合食藥署集中查驗區執行需求，以落實查驗，俾維護國人食品衛生安全。

鑑於各櫃場業務量及作業空間不同，本關前與食藥署及業者間取得共識，每日至少提供 1~2 拆櫃平台供食藥署查驗，請倉儲業依共識配合提供集中查驗區。

- 二、請踴躍上網填寫「關港貿單一窗口滿意度問卷調查」

為提升服務品質，作為持續改善之依據，請貴公(協)會轉知所屬會員，不吝撥冗上網填寫滿意度問卷調查。貴業者寶貴的意見，將作為我們未來提供更完善服務之重要參考。

(一)問卷調查時間：即日起至 105 年 7 月 15 日(星期五)止

(二)關港貿單一窗口滿意度問卷網址如下：

<http://portal.sw.nat.gov.tw/PPL/home/PortalNews!showDetail?editId=1463381285084>

- 三、進出口通關 EDI 申辦作業將終止，由 XML 系統全面更新上線，請業者預為因應：

(一)進出口通關 EDI 申辦作業，原則上於本(105)年 6 月 30 日終止，關貿公司將配合於新系統上線前協助所輔導之業者完成系統更新，請報關業者儘速完成 XML 申辦訊息傳輸測試，以利及時上線。

- (二)報關業者可由基隆關網站，通關服務/關港貿單一窗口及預報貨物資訊專區/最新消息或預報貨物資訊系統使用XML之優點獲得相關訊息（網址 <http://keelung.customs.gov.tw/np.asp?ctNode=15379>）

四、免審免驗(C1)報單請於收到通知後3日內補單：

為加速報單審結，經電腦抽中 C1 應審應補進出口報單者，請報關業者於接收電腦 N5107 訊息時，依貨物通關自動化實施辦法第 14 條規定 3 日內補單。

五、請業者多加利用關港貿單一窗口 WEB 系統免費上傳檢附文件功能：

- (一)關務署為推動 C2 出口報單檢附文件無紙化，除目前透過通關網路業者傳輸 NX5901 訊息之機制外，於本(105)年 4 月 15 日另增設關港貿單一窗口 WEB 系統免費上傳 C2 報單檢附文件無紙化功能，提供業者多元傳送管道，請報關業者多加利用。
- (二)預報貨物通關報關手冊出口篇貳、五、(六)有關裝箱單、發票或商業發票及委任書之說明內容，業經關務署於 105 年 3 月 22 日台關政業字第 1056002913 號公告修正，並自公告發布日實施。出口人及報關業者為辦理出口 C2 報單檢附文件無紙化免蓋廠商及報關業者公司章、負責人專用章作業，可選擇於長期委任書勾選相關欄位，其申辦方式及办理流程如下：
1. 紙本委任：於原委任書勾選前開免蓋章作業相關欄位；若係使用舊式委任書辦理常年委任者，則於原委任書加註「為辦理出口 C2 報單檢附文件無紙化作業，對於未蓋有委任人公司章及負責人專用章之電子化文件，確係由委任人出具並提供受任人無訛」文字聲明後，海關始予受理。
 2. 線上委任：於單一窗口線上委任畫面勾選免蓋章作業相關欄位。

3. 新式委任書下載：財政部關務署網站
(<http://web.customs.gov.tw>) / 便民服務 / 資料下載 /
書表下載 / 13. 業者管理類 / 4. 長期報關委任書。

六、報關業者受任報關時應注意事項：

- (一) 依據報關業設置管理辦法第 12 條規定，受任報關時，應切實核對委任書內容並向委任人確認，作成紀錄以備查考，尤以非委任人本人直接交付者，更應詳加核對，以免受罰；至於接受委任報關時，如發現異常情事，請即通報本關。
- (二) 受託辦理報關業務應收之費用項目，請依據報關商業同業公會議定之收費項目表收費，不得任意更改或巧立名目。收費時應掣給委任人統一發票或正式收據，並開列詳細清單。

UNITED NATIONS CONVENTION AGAINST CORRUPTION

聯合國反貪腐公約

簡介 「聯合國反貪腐公約(United Nations Convention against Corruption, UNCAC)」於2003年10月31日由聯合國大會通過，並於2005年12月14日生效，目前共有177個締約方，是目前全球簽署會員國最多，影響力最大的一項反貪腐公約，其目的在指導各國政府制定反貪腐法規制度和政策。內容共計八章71條，其中，第二章預防性措施由於提供各會員國有效的貪腐預防機制建置指導原則及作法，被視為是相當重要的一部分。

聯合國反貪腐公約範圍包括我國慣用的防貪、反貪、肅貪三個環節，為使「聯合國反貪腐公約」在我國具有法律效力，以因應國際廉政發展趨勢與挑戰，法務部制定「**聯合國反貪腐公約施行法**」，經立法院三讀通過，總統於104年5月20日公布，104年12月9日生效施行，成為我國反貪腐法制和措施的法源依據。

本公約之落實推展需要各界共同參與，法務部廉政署爰與元照出版社合作出版該書，全文電子檔可至法務部廉政署官網「政府資訊公開-出版刊物-聯合國反貪腐公約專題學術研討會論文集」下載。

法務部廉政署官網
<http://www.aac.moj.gov.tw>

