

財政部關務署基隆關  
105 年第 2 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

壹、提案

- 一、建請簡化出口報單申報船用品之稅則號別……………4
- 二、為加速倉庫集中查驗作業及 CFS 拆櫃時效，在倉庫月台滿櫃時，須查驗及 CFS 須拆之貨櫃，請准予暫置於板架及儲區鄰近區域，以利配合海關、衛福部即時查驗及貨主急拆領貨。……………6
- 三、為加強基隆港西岸港區安全管制，減少港警及各貨櫃站人力負擔，建請基隆關及臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司協助建置專用車道及聯防系統。……………8

貳、追蹤案件

- 一、CFS 貨物存儲冷藏倉間需求日益增加，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。…10
- 二、建請維持出口裝船清表( N5262 )於船舶結關後 48 小時內傳輸……………12

- 三、建請轉口櫃東岸轉西岸或西岸轉東岸碼頭，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。……14

### **參、臨時動議**

- 一、建請開放 MCC 倉庫(轉口倉庫、倉間)需實體區隔規定…15
- 二、建請開放裝有 MCC 貨物之出口貨櫃，可至貨櫃集散站辦理加裝出口貨物。……17

### **肆、宣導事項**

- 一、業者配合事項……19
- 二、聯合國反貪腐公約……22

## 壹、提案第一案

財政部關務署基隆關 105 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	第一案	提案單位	宜蘭縣報關商業同業公會
案由	建請簡化出口報單申報船用品之稅則號別。		
說明	有關申報船舶補給船用品之稅則，應逐項申報過於繁瑣耗時，不符成本效益，造成諸多不便。		
建議	<p>建議不易辨別材質及用途之船用品採統一稅則申報，以利簡便快速通關：</p> <p>一、容易辨別之船用品，依規定輸入正確稅則。</p> <p>二、不易辨別材質及用途之船用品，例如：某物品之零配件、網子、濾棉、塞子、電瓶水……諸如此類之船用品，可統一放寬使用同一稅則號別(8906.90.20.00.6)。</p>		
海關意見	<p>一、依據關務署 103 年 12 月 30 日台關業字第 1031024204 號函示辦理。</p> <p>二、按「出口貨物報關驗放辦法」第 17 條第 3 項規定，進（出）口船舶、飛機就地採購之專用物料，於特定條件下，其輸出人得檢具發票及物品清單向海關申請簽發准單，經核准後，由海關於船（機）邊查核無訛後裝運，免再檢附出口報單。準此，不符上開規定之船機用品，仍應依相關規定，於出口報單申報適當稅則號別。</p> <p>三、查前海關總稅務司署 79 年 5 月 7 日(79)台普稅字第 0600 號函復各報關商業同業公會略以，對所有船用品以統一稅則歸類，有違「國際商品統一分類制度（簡稱 HS）」規定，未便採行；又依據稅則第 89 章章註、增註規定及參據 HS 註解第 89 章總則、第</p>		

	8906 節之詮釋，本案所稱「船用品」各有其專屬稅號，自不得以單一稅則號別第 8906.90.20 號申報。
結 論	如海關意見。

## 壹、提案第二案

財政部關務署基隆關			
105 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	第二案	提案單位	臺灣商港事業發展協會
案 由	為加速倉庫集中查驗作業及 CFS 拆櫃時效，在倉庫月台滿櫃時，須查驗及 CFS 須拆之貨櫃，請准予暫置於板架及儲區鄰近區域，以利配合海關、衛福部即時查驗及貨主急拆領貨。		
說 明	<p>一、聯興東岸櫃場東七倉庫只有 8 個月台，尤其颱風過後上班日，常有超過 8 只以上貨櫃需集中查驗或衛福部報驗及 CFS 拆櫃情形，因場地作業繁忙，深恐未能及時配合海關、衛福部查驗需求。建議超過 8 只以上貨櫃須查驗及拆櫃時，除部分貨櫃上板架並置於儲區鄰近空地外，亦可將貨櫃以重機移放於儲區鄰近空地，以應需求即時拖櫃至倉庫月台供查驗或拆櫃。</p> <p>二、基隆港腹地狹小，集中查驗倉庫為傳統雜貨倉改裝，囿於空間不足，請准於東七倉庫月台放滿 8 只待驗(拆)櫃時，將須查驗及 CFS 須拆之貨櫃暫放於儲區鄰近空地或板架，業者須配合提供當日查驗櫃及 CFS 櫃清表供駐站稽核關員隨時查核。</p>		
建 議	如案由。		
海關意見	<p>一、查海關管理貨櫃集散站辦法第 7 條第 5 款規定「……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。……」準此，集散站業者得以車架方式置放，惟該置放地點須為集散站貨櫃儲區。</p>		

	<p>二、至於待拆之 CFS 貨櫃，請准暫置於板架及儲區鄰近區域乙節，依海關管理貨櫃站辦法第 7 條第 2 款規定「應於進入集散站之翌日起 10 日內拆櫃進倉」，如業者於期限內仍有充裕時間可辦理拆櫃，尚不宜考量。若因不可抗拒因素造成集中查驗區滿櫃之特殊情形，業者應於收到海關查驗通知後，先將相關文件送海關核准，始得將貨櫃暫置於地點屬於貨櫃儲區之鄰近空地或板架，並依規定辦理。惟據悉，聯興櫃場所稱鄰近空地，尚未劃為貨櫃儲區，應依前開辦法第 6 條規定向本關申請變更登記。未辦妥變更登記前，仍須依同辦法第 7 條第 2 款規定辦理。</p>
結 論	如海關意見。

## 壹、提案第三案

財政部關務署基隆關 105 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	第三案	提案單位	中國貨櫃運輸股份有限公司
案由	為加強基隆港西岸港區安全管制，減少港警及各貨櫃站人力負擔，建請基隆關及臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司協助建置專用車道及聯防系統。		
說明	基隆港西岸港區內之管制區，車輛、人員進出之通道入口多，人員、自小客車、貨櫃及貨物混合共用車道，且港區彼此相通，門禁管制不易，安全管制人員疲於奔命，走私犯案者容易得逞。		
建議	<p>一、對於通行港區之自小客車輛、空板架拖車及人員須指定專道進、出港區，且應與載貨貨櫃車輛之車道分離，讓貨物及貨櫃由另一專道進出，容易管理。</p> <p>二、建立聯防系統，對於滯留港區之車輛、人員確實掌握。</p>		
海關意見	<p>一、依商港法第 10 條第 1 項規定，國際商港區域內之門哨設施，由政府委託商港經營事業機構興建維護。同法第 3 條第 13 款規定：「商港經營事業機構：指依第 2 條第 2 項第 1 款由主管機關設置之國營事業機構。」爰此商港經營事業機構在基隆港應為臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司。</p> <p>二、本案建議建置專用車道及聯防系統，不僅有助於業者管理出站貨櫃(物)並確實掌握滯留港區車輛，以加強港區安全管制外，亦能裨益海關查緝不法走私，本關樂觀其成。惟建立專用門哨供自小客車輛、空板架拖車及人員進出港區，及建立聯防系統等，係臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司職掌，宜請該公司辦理。</p>		

結 論	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司表示，基隆港西岸港區交通動線、門禁管制等刻正研擬規劃中，本案將納入規劃參考。
-----	---

## 貳、追蹤案件一

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，進一步協助國內業者拓展進出口貨物之國際貿易商機，業者將同感政府德政。</p>
建議	如案由。
海關意見	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，將於「集中查驗

	<p>區」內設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，倘急於修改法令，恐有違前揭食藥署與關務署「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，查現已營運之冷凍保稅倉庫為全日物流(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>
<p>上次結論</p>	<p>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。</p>
<p>執行情形</p>	<p>一、本案考量以櫃代倉儲存 CFS 冷藏或冷凍貨物與現行法規不符，持續與業者溝通協商。</p> <p>二、仍請業者依據海關管理進出口貨棧辦法規定，申請設立冷凍倉庫。</p> <p>三、明(106)年初中央貨櫃集散站移至本關倉棧組轄管，屆時將可有效降低冷藏或冷凍貨物進儲需求。</p>
<p>本次決議</p>	<p>如執行情形，本案解除列管。</p>

## 貳、追蹤案件二

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通關作業規定，宜由關務署與業者再協調，本案將轉關務署研議。
上次結論	如海關意見。
執行情形	一、依據關務署 105 年 12 月 9 日台關業字第 10510262921 號公告，將出口裝船清表應於出口船舶結關前完成申報之寬限期展延自 106 年 1 月 1 日至同年 6 月 30 日。

	<p>二、實務上，運輸業者於船舶結關後仍有極少量出口報單及暫准通關報單持續放行，造成業者困擾，惟事後可辦理退關或轉船。</p> <p>三、經查目前並無說明二所稱無法傳輸 N5262 情形。</p> <p>四、業者建議恢復原船舶結關後 48 小時內傳輸裝船清表，不計逾時之規定，已然失去海關推動預報制度之意義。目前經結關檯同仁大力宣導逾時傳輸之艙號數已由本年 8 月 1,157 件、9 月 240 件、10 月 211 件逐月降低，本關轄區運輸業者配合度尚佳。</p> <p>五、關於運輸業者恐逾時傳輸裝船清表達規受罰乙節，關務署於 105 年 11 月 7 日以台關業字第 1051015579 號函示，鑒於預報新制施行初期，相關業者仍處適應磨合階段，請各關持續加強對業者之宣導工作，如有因氣候、天然災害等不可抗力，或國內外資訊傳遞障礙、新系統瑕疵、國際運送人不諳我國預報新制、其他供應鏈業者疏失等難以歸責於業者之事由致逾時傳輸者，得審酌具體情節按行政罰法第 7 條「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」規定予以免罰。</p>
<p>本次決議</p>	<p>如執行情形，本案解除列管。</p>

## 貳、追蹤案件三

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。本案尚屬實施初期，嗣後再行檢討。
上次結論	如海關意見。
執行情形	<p>一、依據「轉口貨物通關及管理作業要點」第 13 點第 2 項規定，除菸酒或尚未開放准許進口之中國大陸出產之農產品、食品等須加封電子封條外，倘業者符合該項 4 款要件，得以加封海關封條或經海關核准之自備貨櫃封條替代之。</p> <p>二、轉口貨櫃係海關風險管理重點之一，冀望業者多加配合。</p>
本次決議	如執行情形，本案解除列管。

### 參、臨時動議第一案

財政部關務署基隆關			
105 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 第一案	提案單位	中華民國貨櫃儲運事業協會
案 由	建請開放 MCC 倉庫(轉口倉庫、倉間)需實體區隔之規定。		
說 明	<p>依據現行海關管理貨櫃集散站辦法規定，並未規定 MCC 倉庫(轉口倉庫、倉間)需實體區隔，且申請 MCC 倉庫之業者，均已符合遠端稽核、24 小時無死角監視系統等要求，然而實際申請時，海關又要求必須實體區隔，造成貨櫃集散站業者成本增加、空間閒置，需知倉儲業就是依賴倉租收入維生，提高倉庫使用率、週轉率更是獲利的重要關鍵，而現今 MCC 業務仍在萌芽階段，已申請通過之業者，MCC 倉庫使用次數寥寥可數，早已不敷成本，海關又要求實體區隔，更使得許多想申請 MCC 倉庫業者裹足不前抱持觀望態度。</p>		
建 議	<p>免除實體區隔限制，改以明顯之標誌或標線劃分，俾便業者得以實際貨量來安排儲位，增加倉庫使用率、週轉率，進而吸引更多貨櫃集散站業者加入 MCC 的行列，發揮群聚效應。</p>		
海關意見	<p>一、相關規定如下：</p> <p>(一)海關管理貨櫃集散站辦法第 10 條第 1 項規定，集散站內之進口倉庫、出口倉庫及轉口倉庫比照海關管理進出口貨棧辦法之有關規定辦理。</p> <p>(二)海關管理進出口貨棧辦法(下稱貨棧辦法)：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 第 4 條第 1 項規定，經海關核准之貨棧分為進口貨棧及出口貨棧兩種，其中進口貨棧限存儲未完成海關放行手續之進口貨物或轉運、轉口貨物。</li> <li>2. 第 7 條第 1 項規定，進口貨棧應於倉庫內設置專用倉間，存儲破損或貴重貨物。對於逾期未報關、逾</li> </ol>		

	<p>期未提領貨物之存儲場所應有明顯之區隔。</p> <p>3. 第 7 條第 2 項規定，專營或兼營轉口貨物之貨棧，應設轉口貨物專用倉間並派專人監管。</p> <p>二、據上開規定，MCC 貨物應存放進口貨棧之轉口貨物專用倉庫，另轉口倉庫貨物是否須與進口貨物區隔，貨棧辦法未明文規定。如比照貨棧辦法第 7 條第 1 項，僅規範應有明顯之區隔，並未要求實體區隔；考量轉口貨物之風險等級，及進口倉庫因查驗作業需求，常有眾多人員進出等因素，爰本案海關監管重點在於查核，各通關單位將與集散站業者協調，視倉庫實際操作情形，個案審酌辦理。</p>
<p>結 論</p>	<p>按規定轉口倉庫貨物與進口貨物間應有明顯之區隔，並未要求實體區隔，為兼顧業者倉間靈活運用及海關管理，業者應設置錄（攝）影監視系統，供海關進行遠端稽核，本關亦將視各倉庫實際操作情形，個案審酌辦理。</p>

### 參、臨時動議第二案

財政部關務署基隆關			
105 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 第二案	提案單位	中華民國貨櫃儲運事業協會
案 由	建請開放裝有 MCC 貨物之出口貨櫃，可至貨櫃集散站辦理加裝出口貨物。		
說 明	依據現行海關管理貨櫃集散站辦法規定，裝有 MCC 貨物之出口貨櫃，不得再至未申請轉口倉庫、倉間之貨櫃集散站辦理加裝，導致攬貨業者一定要先在沒有 MCC 倉庫之業者開櫃，再至有 MCC 倉庫業者處加裝，有時因加裝路程不順，導致運輸成本增加，降低攬貨商招攬 MCC 貨物到臺灣的意願，喪失政府當時開放 MCC 業務之美意。		
建 議	<p>一、多國拆併櫃作業 (MCC) 其目的是要吸引國外轉口貨物利用我國貨櫃集散站進行拆併，與我國本地貨物合併後再出口，應使各個碼頭、內陸貨櫃集散站間，貨物得以自由運送、拆卸、集併，才能降低成本，發揮最大效益吸引業者加入。</p> <p>二、建請海關開放 MCC 貨物可至一般貨櫃集散站辦理出口加裝，使 MCC 作業通行無阻，才能真正把餅做大，讓市場活絡，使所有相關承攬、運輸、倉儲業者都能因此受惠。</p>		
海關意見	<p>一、鑑於轉口貨櫃 (物) 與一般進出口貨物有別，為利管理，一向禁止轉口貨櫃 (物) 進儲內陸貨櫃集散站。海關為配合推動 MCC 業務，考量多數合裝貨櫃於內陸櫃場作業需求，爰放寬得進儲內陸貨櫃集散站，惟業者依海關管理貨櫃集散站辦法第 10 條之 1 第 1 項規定應配合建置相關軟硬體設施，方得辦理 MCC 集併作業，俾利風險管控。</p> <p>二、目前本關轄區 3 家 MCC 集散站業者分別位處於基隆港、五堵、瑞芳地區，另有 3 家業者已向本關申請，</p>		

	<p>準備設立 MCC 轉口倉庫，其中包括新北市八里及桃園地區業者。是以，如有出口貨物須加裝於 MCC 貨櫃均得就近辦理，免再運回基隆或五堵地區集散站，得順道再運往臺中港或高雄港裝船出口。</p> <p>三、綜上，MCC 貨櫃於 MCC 集散站放行出站至其他集散站加裝出口貨物，已視為轉口貨櫃，其他集散站仍應依規定申請設立 MCC 轉口倉庫，始准辦理。</p>
結 論	本案屬政策面議題，將陳報關務署。

## 肆、宣導事項

### 一、業者配合事項

報告人：倉棧組、業務二組

(一) 運輸業者、承攬業者、貨櫃集散站業者辦理貨櫃卸船、裝船、出站、移運、進站及存站手續，應依「運輸工具進出口通關管理辦法」第 30 條及「海關管理貨櫃集散站辦法」第 12 條規定辦理貨櫃(物)之運送控管、電子資料傳輸及相關規定作業。另貨櫃集散站業者對進出口、轉運、轉口貨櫃在貨櫃集散站之存放、移動及處理，應依「海關管理貨櫃集散站辦法」第 7 條及第 9 條規定辦理。

1、辦理進口貨櫃卸船作業時，請運輸業者勿任意將貨櫃卸於岸邊作業區(橋式機下、艙蓋板區及或車道上)：需暫置於堆積場(亦稱貨櫃整裝場，Marshalling Yard, MY)存放等待拖車移運之貨櫃，亦請依相關規定申請，避免理貨人員未能及時加封海關封條或船公司之自備封條，延宕貨櫃儀檢或提領出站時間，造成海關管控作業困難。

2、上開因拖運車輛不足需暫置於堆積場之作業，請依「基隆港貨櫃裝卸儲轉作業要點」，向碼頭經營業者或港務公司申請，並轉經海關核准後始能拖運貨櫃，暫置於堆積場，並自卸船之翌日起 7 日內，依海關核發之卸貨准單及特別准單、轉運准單等記載事項，以海關核准之方式載運，負責將貨物安全送交海關指定地點。

(二) 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，報關業者請於接收電腦 N5107 訊息時，確實依貨物通關自動化實施辦法第 14 條規定於 3 日內補單。

(三) 請業者多加利用關港貿單一窗口 Web 系統免費上傳報單檢附文件功能：

- 1、為推動 C2 出口報單檢附文件無紙化，目前除透過通關網路業者傳輸 NX5901 訊息之機制外，關務署於本(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。
- 2、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。
- 3、進口報單 C2 無紙化通關作業自 105 年 12 月 26 日起於本關業務一組先行上線實施。
  - (1)經核列得辦理進口報單 C2 無紙化通關者，得以連線申報方式取代書面補件，報關業者可將通關須檢附文件之電子檔，透過 NX5901 訊息或關港貿單一窗口網站傳輸至海關。
  - (2)相關作業 Q&A、關港貿單一窗口 WEB 上傳報單 C2 無紙化操作手冊、經濟部工商憑證簡介、WEB 上傳進口報單 C2 無紙化作業，請參考本關首頁 \ 電子資訊化服務或街坊鄰居 \ C2 無紙化專區。

(四) 報關業者受任報關時應注意事項：

- 1、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。
- 2、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。

(五) 請報關業者及專責人員確實遵守報關業設置管理辦法第 21 條第 1 款規定，不得容許他人假借專責報關人員名義執行業務或將海關核發供連線申報傳輸之專用卡或通行密碼供他人使用。

(六) 請業者多加利用本關網站講習講義專區資料（本關首頁/街坊鄰居/講習講義）：

本區置有關務署統計室宣導資料(如貨品分類號列注意事項、統計用數量等)、出口報單常見申報錯誤案例、海關配合執行專利商標及著作權益保護措施相關作業等資料可供查閱下載使用。

(七) 本關今年在性別平等會議上提出對貨棧、貨櫃集散站等應設置女性廁所及明亮友善環境等改善措施，可能代表財政部參加金馨獎競賽，相關細節將再作更進一步研究，如何防止偷拍，保障女性同仁執勤之安全等，請業者協助配合設置。

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>

