

109 年第 4 次通關業務座談會 提案追蹤列管表－案 1	
提案 編號	109 年第 3 次通關業務座談會臨時動議第 2 案
案由	2021 年 ICAO 國際民航組織將實施 100%安檢之新航空貨物保安政策，海關將如何因應，請告知。
說明	<p>一、ICAO 國際民航組織將實施新航空貨物保安政策，原帳戶託運人之業者須向有關當局申請成為已知託運人，或其所交運之貨物經過 100%安檢。</p> <p>二、我國已採用之「保安控管人 (Regulated Agent, RA)」制度，來自保安控管人之貨物採抽檢機制；惟經瞭解國際上多數國家均有提升貨物保安之策略，為順應國際間持續強化航空貨物保安之趨勢，航警局研議推動航空貨物 100%安檢措施。</p>
辦理 情形	<p>一、就一般倉部分，榮儲出口驗貨區配合航警局規劃出口貨物全面安檢計畫之需求與貨棧討論後，已配合執行中，華儲出口部分，尚未與本關接洽。</p> <p>二、就快遞倉部分，目前航警局仍就相關事項與民航局開會討論中。</p>
會議 決議	本案請快遞機放組瞭解貨物的動線流向是否適宜，如華儲、榮儲及遠雄貨棧確定配合執行，請務必與海關巡緝課聯繫，確認動線可行性，避免問題產生。
是否 繼續 列管	列管追蹤(主辦單位：快遞機放組)

## 公務行銷及政令宣導

### 第一則：性別平等

#### 一、我國性別平等相關法規有哪些？

(一) 性別平等政策綱領

(二) 消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW) 施行法

#### 二、CEDAW 的 3 大核心

(一) 禁止或消除性別歧視

(二) 推動性別之實質平等

(三) 確立國家義務

三、鼓勵同仁與其配偶平均分攤無酬之家務勞動及家庭照顧。

四、提供哺乳媽媽隱蔽、舒適的優良哺(集)乳室。

五、宣導性平意識並積極溝通、改善工作環境(如:廁所安全及整潔、或提供資源改善女性同仁執行業務時可能面臨的歧視或阻礙)，鼓勵女性同仁擔任一線業務。

六、成立內部申訴管道，禁止性騷擾。

109 年第 4 次通關業務座談會			
提案 編號	第 1 案	提案單位	中科國際物流股份有限公司
案由	建請同意將松山機場快遞貨物專區之通關時間變更為海關正常辦公時間，以節省快遞業者快速通關處理費支出。		
說明	<p>一、松山機場快遞貨物專區，前受新冠肺炎影響，航班數量大減，自今年 8 月 1 日起核准暫行停業。現因政府防疫有成，松山機場航班陸續恢復，於今年 12 月 1 日起經核准復業。</p> <p>二、惟目前恢復之航班多於日間起降，為求作業時效，快遞業者亦多規劃於班機落地後即時辦理通關驗貨作業，並無海關正常辦公時間外之通關驗貨需求，但快遞業者仍須依營運重量分攤快速通關處理費，對快遞業者而言並不公平。</p> <p>三、建請將松山機場快遞貨物專區之通關時間由原先公告之每日上午 5 時到翌日 1 時，變更為海關正常辦公時間（即週一至週五，上午 9 時到下午 5 時，週六、週日及國定假日除外）。</p> <p>四、目前松山分關業務課每班僅有一名驗估關員輪值，一般進出口、機放進出口與快遞專區貨物的驗估作業皆由該名關員負責辦理。若快遞貨物專區改為在海關正常辦公時間通關，對海關而言並未增加人力成本及物力成本，依海關徵收規費規則第 6 條之規定應可免收快速通關處理費。</p>		
	一、松山機場今年受到嚴重特殊傳染性肺炎 Covid-19 影響，日本航空及全日空航空公司分別於本(109)年 4 月 29 日及		

海關意見	<p>5月8日停飛，原於中科公司貨棧通關的快遞業者，均轉赴桃園機場通關。爰本關自8月1日起同意其暫行停業，復因航班陸續恢復，12月1日起准其復業，查7個月來並無快遞貨物通關。</p> <p>二、依據海關徵收規費規則第6條第1項規定，在快遞貨物專區辦理通關之貨物，其快速通關處理費以海關辦理通關所增加之人力成本及物力成本按月定額計徵。但未以輪班制通關之專區，得以非正常上班時間支出增加之成本，按月逐筆計徵；如該專區之快遞業者僅於本關人事室公告正常上班時間辦理通關，自無須徵收快速通關處理費，惟快遞業者欲申請於非正常上班時間辦理通關，本關將以非正常上班時間，海關實際出勤人數及其加班時數按月計徵。</p> <p>三、本關松山分關業務課現僅有3名驗估關員輪值3班，負責一般、機放、轉口及快遞進出口貨物通關；因上開航空公司於10月間陸續復航後，其入、出境時間大多為白天正常班時段，該公司申請變更快遞貨物通關時間於海關正常辦公時間，就本關松山分關現有人力運用尚無法區隔處理一般貨物及快遞貨物，爰擬同意該公司所請，並俟實際貨物通關情形作滾動式修正。</p>
會議結論	<p>本案依海關意見辦理。如日後貨物量大須恢復夜間通關，經業者向海關申請核准後再公告施行。</p>
是否列管	<p>不予列管。</p>

109 年第 4 次通關業務座談會

提案 編號	第 2 案	提案單位	美商優比速國際股份有限公司
案由	<p>一、進口貨物注檢單位不明確，無法區分哪個單位何人注檢，影響後續處理進度。</p> <p>二、注檢單位關員於注檢後未貼膠帶以致現場關員驗畢無法放行。</p> <p>三、注檢關員驗畢未完成解扣的動作以致貨物無法順利放行。</p>		
說明	<p>一、進口貨物有海關注檢查驗但是無法於系統內得知哪個單位何人注檢需花費時間找人。</p> <p>二、注檢關員於注檢完畢後有時未貼上膠帶有時未即時解扣導致現場關員無法放行，這些人為因素造成貨物延遲遞送客戶投訴業者，因此導致收款困難。</p> <p>三、應於系統內能分辨出注檢單位人名以利聯繫，關員應該於注檢驗畢後當場解扣以避免影響貨物放行時間，現行快遞進口貨物量激增，常有貨物基於以上原因導致貨物延遲遞送客戶投訴不勝其擾。</p>		
海關 意見	<p>一、本關機動稽核組貨物查驗後均有以「臺北關機動稽核組」專用膠帶加封，查驗無訛電腦程式立即解除注檢，本關機動稽核組已再囑關員確實執行，避免延宕貨物放行，以維商民權益。</p> <p>二、惟特殊權限注檢或應驗原因顯示為「黑箱」者，宜洽本關機動稽核組情資查緝課查管中心查詢注檢人員及其對應單位。</p> <p>三、由於注檢的單位及原因繁多，海關對進口貨物之注檢均依</p>		

	據「海關處理走私漏稅密報作業要點」及「海關執行協同邊境管理風險整合作業要點」執行查緝，為避免情資外洩，造成後續處理之困擾，尚不宜於系統內註記注檢單位及人員。
會議 結論	本案依海關意見辦理。
是否 列管	不予列管。

109 年第 4 次通關業務座談會

提案 編號	第 3 案	提案單位	台北市報關暨航空貨運承攬 商業同業公會
案由	有關進口貨物標籤脫落，請海關依責任歸屬予以釐清。		
說明	<p>一、進口貨物依航空公司主號進倉後，於倉庫盤點時，時常發生標籤脫落難以辨識，或號碼有誤，航空公司請報關業者協助核對收貨人之地址、電話是否正確。</p> <p>二、進口併裝貨物是由承攬業者承攬負責，主號直走應該是由航空公司承攬負責，故貨上無標籤或是有誤，應該是航空公司負責補上標籤或更正號碼。</p> <p>三、報關業者質疑：為何長久以來反而變成由報關業者申請貼標籤，更正費用也是報關業者吸收，非常不合理。</p> <p>四、建請海關釐清責任之歸屬，務必請航空公司應該盡到承攬責任，費用也必須由航空吸收，不應轉價貨主，如航空公司必須負責，何時可辦理完成？</p>		
海關 意見	<p>一、依關稅法第 97 條第 3 項、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（下稱自主管理辦法）第 6 條一、（八）等規定，即進出口貨棧……自主管理事項包括進、出口及轉口貨物加做或更正標記、箱號。</p> <p>二、又依關務署 108 年 12 月 13 日台關業字第 1081019415 號令修正之貨棧及貨櫃集散站業者實施自主管理作業手冊：壹、項目八、進、出口及轉口貨物加做或更正標記、箱號（法據：自主管理辦法第 6 條、海關管理進出口貨棧辦法第 21 條第 2 項）作業要點略以：</p>		

(一) 存棧進出口或轉運、轉口貨物之加做或更正標記、箱號或航空標籤號碼等，均須經海關核准並經專責人員簽章後監視辦理。

(三) 空運部分：

1. 進口貨物申請補貼、更改航空標籤號碼、退倉之案件，「報關人」應先填具「申請書」向海關驗貨或業務單位申請……。

三、有關存儲於一般倉之進口貨物，其補貼或更改航空標籤之申請作業，依下列原則申辦：

(一) 進口貨物尚未報關(倉單階段)者，或已預行報關，點貨進倉時發現未貼航空標籤或有誤者，向本關各倉棧監管單位申辦。

(二) 已進倉並報關之進口貨物，無論是否業經放行C1、C2案件由分估單位受理申請；C3案件由驗貨單位受理申請。

(三) 報關業者申請補貼或更改航空標籤，因非屬海關徵收規費規則第3條第1項第2款規定貨主申請貨物查驗之情形，故即便海關認為有查驗必要，仍免徵收特別驗貨費；惟依同規則第12條規定，應徵收100元修改處理費。

四、依上開規定申請人為報關業者，所生費用自應由其負擔。如認為應視責任歸屬，分別規定申請人為報關業者或航空業者，宜通盤檢討修正該規定。

<p>會議 結論</p>	<p>一、運輸業、貨棧業及報關業應各自就其業務範圍承擔責任，並瞭解每一環節運作模式，至航空公司主號直走艙單責任釐清，可洽請承攬業或報關業之貨主協助，惟此項協助應非屬報關業者責任承擔，併此說明。</p> <p>二、另航空公司認為從國內端(貨主)解決問題較迅速，並非將責任歸責於報關行;至費用分攤方式，因非屬海關權責範圍，仍須報關暨航空貨運承攬商業同業公會與航聯會協調運作模式以利達成協議。本案原則上應先確認貨物申報內容正確，方准補貼航空標籤後進倉，如進倉後再更改標籤，應向海關驗貨或業務單位申請，是以貨棧業者須確認貨物符合進倉規定，方准予進倉。另艙單亦應詳實申報，目前本關艙單申報已全面制度化，違反規定者，須受裁罰，期盼業者確實申報艙單，以利確保貨物移動安全。</p>
<p>是否 列管</p>	<p>不予列管。</p>

109 年第 4 次通關業務座談會			
提案 編號	第 4 案	提案單位	台北市報關暨航空貨運承攬商 業同業公會
案由	為有效控管人員進出，建請於倉儲管制出入口設置智慧型辨識系統。		
說明	近來倉儲管制區偶有貨物盜竊運出事件，為配合海關作業，各倉儲門禁管制應設置人臉辨識系統，不僅能更有效率的控管人員進出，並能防範有計劃之犯罪行為，海關應請各倉儲及報關暨承攬業者配合實施辦理。		
海關 意見	查海關管理進出口貨棧管理辦法第 13-2 條第 2 款規定：「……人員出入須憑證件或許可文件……」。目前本關均依上開規定要求所轄華儲、榮儲、遠雄及永儲貨棧查核出入人員證件，並要求貨棧業者登記人員姓名、證號、出入時間、作業目的等相關資料備查，至於海關應否提請/規範各倉儲及報關暨承攬業者配合實施智慧型人臉辨識系統一節，因涉及貨棧門禁管理及貨棧人員進出，非海關可擅專，尚須報關業與貨棧達成共識。		
會議 結論	一、本案須華儲、榮儲、永儲及遠雄倉儲皆願意配合門禁 e 化且完成系統統一建置，惟門禁管理核屬各倉儲業者權責，依現有法規，海關無法強制各倉儲、報關及承攬業者配合實施門禁 e 化管制，如業者主動實施 e 化，海關應可配合，是以本案宜請報關業者先與各貨棧業者溝通並達成協議後再議。		

	<p>二、另近日本關調查更換附身分別條碼之e化報關證業者意願顯示，近7成報關業者無意願更換，另因本關108年才剛完成報關證全面換發，如報關業與各貨棧業者對門禁e化管理達成共識，海關可望於下次換發報關證時研議辦理。</p>
<p>是否 列管</p>	<p>不予列管。</p>

109 年第 4 次通關業務座談會

提案 編號	第 5 案	提案單位	台北市報關暨航空貨運承攬 商業同業公會
案由	建請海關將倉棧過時已久之貨物銷毀。		
說明	倉棧儲存緝案貨物越來越多，儲存年限甚至有 2~10 年不等，請海關儘速提供解決方案，而非放任不處理。		
海關 意見	<p>一、緝案貨物留存時間長短應視違法態樣而定，如違反刑事或其他主管機關法令，須依規定俟鑑定結果、刑事判決結果或主管機關函釋處辦方式後移至本關私貨倉候處。</p> <p>二、為有效控管緝案處理進度，本關快遞機放組及竹圍分關分別爰於 108 年 10 月及 11 月成立緝案股及緝案處理課專責處理，以加速核辦進度，可有效縮短貨物處理時程，減輕倉儲負擔。</p> <p>三、請倉棧業者提供過時已久之貨物清單(或報單號碼)，一般倉貨物(已報關部分)，本關將配合辦理。</p>		
會議 結論	<p>一、依海關意見辦理。</p> <p>二、海關近期已加派人力儘速處理緝案，亦定期或不定期查處滯倉貨物，以增加倉儲空間。</p>		
是否 列管	不予列管。		

109 年第 4 次通關業務座談會

提案 編號	第 6 案	提案單位	台北市報關暨航空貨運承攬 商業同業公會
案由	為加快進口領貨速度，建請開放例假日後第一個上班日於倉棧出口倉分流領貨。		
說明	<p>一、華儲、榮儲連續假日後進口貨量龐大，造成進口倉堆貨擁擠，進而影響提貨。</p> <p>二、本會與倉棧業者溝通後，其向海關申請出口倉開放支援進口領貨，海關不予同意。</p> <p>三、空運貨物講求快速便捷，卻於最後提貨時延宕甚久，為貨暢其流，建請同意開放例假日後第一個上班日於倉棧出口倉分散領貨。</p>		
海關 意見	查進口貨物借道出口倉放行，易生貨物掉包、走私及人員跨區作業等風險，為確保貨物移動安全以杜不法，尚不宜開放例假日後第一個上班日於倉棧出口倉分流領取進口貨物。		
會議 結論	<p>一、依海關意見辦理。</p> <p>二、本案請快遞機放組提供法規面等相關資料供貨棧業者參酌，並協助貨棧業者在現行法規下研提可行方案，以利兼顧業者權益。</p>		
是否 列管	不予列管。		

109 年第 4 次通關業務座談會			
提案 編號	第 7 案	提案單位	中華民國航空貨物集散站經 營商業同業公會
案由	庫區通關安全及貨物進倉標準化。		
說明	<p>一、針對未來庫區通關安全的門哨管制及貨物進倉等規範，配合通關預報機制規畫，各倉能掃描條碼將貨物即時進倉，以符合海關規範。</p> <p>二、考量貨棧並無公權力，建議於陸側劃設「倉庫國境管制線」，將貨棧納入管制區，配合航警局修改航空保安計畫，針對無證或無簽審單位陪同之洽公者，訂定處罰條款。</p> <p>三、可朝向 HAWB 標準化、條碼化。</p>		
海關 意見	<p>一、貨物即時進倉：</p> <p>(一) 進口、轉運貨物：依據海關管理進出口貨棧辦法第 15 條之規定，空運進口及轉運貨物須於三日內拆盤、櫃，並於點收無訛後立即進倉，因進口貨物材積不一，轉運貨物尚需拆封條並核對，實務上落實貨物即時進倉有其困難性，且 HAWB 由貨代簽發，倘需各國 HAWB 條碼皆標準化有其困難度。</p> <p>(二) 出口貨物：需與各承攬業及報關業溝通，請各業者配合使用標準化 HAWB，並修改相關規定，以利出口貨物立即進倉。</p> <p>二、陸側劃設管制線：</p> <p>提貨碼頭一側前之區域於不影響貨物通關之情形下，妥適規劃</p>		

	<p>為航空管制區域，以延伸安全管控範圍，並針對貨棧無公權力之情形下，協請司法警察單位進駐於出入口，俾利管控人員及貨物進出。管制區屬內政部航空警察局(航警局)業務範疇，如該單位修改相關法令及航空保安計畫，本關將依航警局修改航空保安計畫配合辦理。</p>
會議 結論	<p>本案涉及甚廣，如予以列管，海關亦難著力，建議先列為宣示性案件，請貨棧業者、承攬業者先從出口貨物著手規劃，落實執行後，再研議要求進口貨物於國外均貼條碼，以利條碼掃描作業，惟目前貨物進倉僅須符合海關規範即可，條碼功能僅為方便找貨，且強制貼條碼非海關可擅專，仍有賴貨棧業者及承攬業者共同協力，建議報關暨航空貨運承攬商業同業公會與貨棧業者討論後，如有新進展須海關配合，請再行提出，屆時海關再行配合辦理。</p>
是否 列管	<p>不予列管。</p>