

調 查 報 告

壹、案由：據悉，由基隆港海運進口來自中國、裝有中國郵政 6 百件「郵袋」之貨櫃，擬再由桃園機場自由貿易港區轉空運出口之際，整個貨櫃竟被貨櫃車頭拖走，4 小時後再開回，其中將近 1 千 3 百公斤的 5 百件郵袋不翼而飛。財政部關務署海關關務工作顯有嚴重疏失，有深入了解之必要案。

貳、調查意見

案經向財政部關務署（下稱關務署）及海洋委員會海巡署偵防分署（下稱海巡署偵防分署）調閱相關卷證，並於民國（下同）107 年 8 月 17 日赴桃園市遠雄航空自由貿易港區股份有限公司（下稱遠雄公司）貨棧實地履勘，業調查竣事，臚列調查意見如下：

一、關務署臺北關長期輕忽轉口貨物安全上之風險，貨物轉運過程疏於監管，又對於自由貿易港區倉儲業者自主管理可能衍生安全上之漏洞未能預先防範，使不法人士有可乘之機，肇致貨棧內貨櫃遭移動情事發生並涉及非法行為，除危害社會治安，亦斲傷執法機關形象，核有重大違失：

（一）按財政部關務署組織法第 2 條規定：「本署掌理下列事項：……查緝走私、邊境管制、情資分析、風險管理、緝毒犬隊建置等查緝業務之規劃、執行及督導。」另海關管理進出口貨棧辦法第 17 條規定：「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。」爰關務署負責走私等查緝業務之規劃、執行及督導，對於進出口貨棧之管理

，業者如具備相當條件，經海關指定得實施自主管理，惟發現有異常時應即時報告海關，另貨物因包件過重、體積過大或有其他特殊情形者，得經海關核准，存儲於貨棧露天處所，合先敘明。

(二)據關務署查復，依 T6 海空聯運轉口貨物及 T7 空海聯運轉口貨物一段式自動化通關作業規定中，本案海空聯運作業 (T6) 流程及海關監管作業規定如下：

- 1、卸櫃進儲及處理：運輸業者應依規定申報進口艙單及申領准單憑以卸貨及進儲。海關對於聯運貨物於貨物抵達前，得過濾艙單，篩選對高風險貨櫃物於岸邊實施查核。
- 2、報關放行：運輸業者或其委託報關行應依規定以 T6 轉運申請書，據實申報貨名向海關申請聯運貨物轉運出口。
- 3、出站：憑轉運准單向起運地海關申辦出站，由海關派員押運或加封電子封條，憑貨櫃 (物) 運送單出站。起運地海關駐庫關員或自主管理倉儲業者專責人員應追蹤貨櫃 (物) 是否送達，並核銷簽收之貨櫃 (物) 運送單。另貨櫃 (物) 移動監管，海關得派員押運或加封電子封條監管。
- 4、入站：聯運貨物應直接進入轉運准單所載之目的地貨站，海關駐庫關員或自主管理倉儲業者專責人員應立即辦理收櫃作業，簽收貨櫃 (物) 運送單應退回起運地海關或專人員核銷，並依規定監視拆櫃進倉。此階段海關駐庫關員或自主管理倉儲業者專責人員應立即辦理收櫃作業，簽收貨櫃 (物) 運送單後退回起運地海關或專責人員核銷，並依規定監視拆櫃進倉。

(三)本案貨櫃係自香港經臺灣轉運美國之轉口貨櫃，

內裝兩批貨物，貨名均為 POST CARGO（郵包），共 128 件，重量為 1,976 公斤，該貨櫃於 107 年 5 月 7 日 18 時 44 分運抵遠雄公司貨棧，因已過該公司規定拆櫃進倉時間，在未經財政部關務署臺北關（下稱臺北關）核准下，逕將貨櫃停放於空地待隔日拆櫃進倉。同日 22 時 6 分某司機駕駛車號 682-3A 拖車頭由入口門哨駛入，22 時 13 分該拖車頭將本案貨櫃由倉辦出口拖出，22 時許海巡署偵防分署基隆機動查緝隊發現本案貨櫃於林口某民間工廠卸貨，23 時 15 分該拖車再將本案貨櫃由入口門哨拖入停放；同年 8 月 2 日，相關機關人員於桃園市蘆竹地區倉庫查扣花菇等 160.4 公斤，查得陳姓實際貨主，經到案稱本次私運香菇共 420 公斤，購買價格為人民幣 62,000 元。

（四）經查，本案貨櫃來自中國大陸（香港），為走私之高風險地區，貨櫃於進港時臺北關並未加強抽檢或以 X 光進行檢查；且於海運貨櫃出站前未能即時通知空運貨櫃監管關員，貨櫃出站後臺北關亦未派員隨行監管。又該貨櫃未有如 GPS 等裝備能確實掌握車輛動態，途中車輛開往何處或停靠何地均無法得知，僅仰賴貨櫃加封電子封條以確保貨物安全，任由貨櫃車自行開往貨棧，安全監督管理明顯不足。再者，本案貨櫃實際承攬業者係為臺北弘久公司，據臺北關人員表示，該公司負責人具有槍毒前科背景，具有高度之風險，惟臺北關亦未能即時發現本案貨櫃由該公司實際承攬，據以加強監控。依臺北關人員表示，該關 106 年海運轉空運（T6）共受理申請 10,088 筆，其中郵袋為 8,404 筆，共占 83%，為最大宗。該關人員亦坦認，因海空聯運貨物由託運人交由承攬業者運送國

外收貨人，除非海關事先掌握承攬業者勾結運輸業或倉儲業從事不法行為之情資，否則因其託運人及收貨人均在國外，涉及國內走私風險較低，篩選查核比率相對較低。爰臺北關長期以來認為海空聯運或空海聯運轉口貨物因未進入國內，應不致有太高的走私風險而降低了查核密度，詎料反而成為不法人士選擇及規劃的犯罪途徑，臺北關輕忽轉口貨物之維安風險及專業敏感度不足，核有缺失。

(五)再查，本案貨櫃車於事發當日 18 時 44 分進入遠雄貨棧後，因已過該公司規定拆櫃進倉時間，該公司專責人員並未向臺北關申請核准，遂將貨櫃停放於空地待隔日拆櫃進倉，此舉係與海關管理進出口貨棧辦法第 17 條及 T6 海空聯運轉口貨物及 T7 空海聯運轉口貨物一段式自動化通關作業規定第 8 條之規定有悖，遠雄公司違反此項規定之行為，臺北關未能確實掌握，亦不知情。此外，本案貨櫃遭不法人士拖離貨棧又再拖回，遠雄公司貨棧保全人員門禁管制未能發揮管制功能，形同虛設。本案若非因海巡署偵查人員發現，該不法行為恐將得逞；縱實際貨主到案稱本次係僅走私香菇，惟事後查察亦無法確知此次不法事件除走私香菇外，是否尚有槍枝或毒品等有嚴重危害社會治安之虞等物品一併走私進入國內，臺北關對遠雄公司貨棧未能善盡監督職責，肇致本案發生，影響社會治安至鉅，亦有疏失。

(六)綜上，關務署長期輕忽轉口貨物安全上之風險，貨物轉運過程疏於監管，又對於自由貿易港區倉儲業者自主管理可能衍生安全上之漏洞未能預先防範，使不法人士有可乘之機，肇致貨棧內貨櫃

遭移動情事發生並涉及非法行為，除危害社會治安，亦斲傷執法機關形象，核有重大違失。

二、關務署臺北關輕忽自由貿易港區倉儲業者自主管理品質良莠不齊及管理安全上之漏洞，對於業者相關缺失未能秉於專業事先防範，且監督管理強度及密度不足，肇致本案發生，允有檢討改進之必要。

(一)依據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 5 條規定略以，實施自主管理業者應具備完善制度、營運正常及管理良好、大門警衛室設有電腦連線控管貨物進出、必要處所設置 24 小時連續錄影監視系統、無積欠稅額及罰鍰、連續滿 3 年所存儲之貨櫃(物)無私運或嚴重失竊紀錄等條件。另同辦法第 6 條規定進、出口及轉口之自主管理事項、第 10 條規定專責人員發現異常即時報告海關之義務、第 12 條規定業者違規時海關得限期命其改正或廢止其自主管理。是以具備自主管理辦法規定管理良善之業者，經海關指定，得實施自主管理，惟實施自主管理之事項及發現異常時之處置措施仍應依相關規定辦理，先予敘明。

(二)據關務署查復，指定業者實施自主管理之優點在於經海關核准實施自主管理之業者，海關得不派員常駐，將原由海關關員監視辦理之事項，改由自主管理專責人員辦理，業者毋庸繳納特別監視費，可節省成本。依貨棧辦法第 13 條規定，實施自主管理之貨棧辦理進出口貨物卸存及放行貨物提領，不受海關辦公時間之限制，得 24 小時作業，藉以強化貨物流通效率，降低運輸業者成本，增加倉儲業貨運量，較具彈性。缺點則在於業者自主管理之品質良莠不齊，不法人士易利用貨棧

管理鬆散之機會遂行不法。此外，臺北關對於自由貿易港區貨棧之稽查相關措施，該關稱由監管貨棧巡緝關員負責定期與不定期稽核貨棧之自主管理事項，另就所轄管關區組成跨單位貨棧自主管理稽核小組，每季辦理所轄貨棧交互稽核自主管理事項。跨關區亦聯合組成貨棧自主管理稽核小組，每年辦理各關區貨棧自主管理稽核事項。

(三)然而，本案貨櫃車遭不法人士駛離貨棧之違法事件凸顯貨棧業者自主管理諸多缺失，如本案遠雄公司貨棧專責人員未於收櫃當日辦理拆櫃進倉作業，亦未向海關申請核准，逕將貨櫃存放露天場所，致貨物處於保管危險狀態。又貨棧拆櫃作業區貨物維安之風險極高，該地點卻未設置監視器，如有維安事件發生，相關事證蒐集將更加困難。另因遠雄公司貨棧門禁鬆散，案發時現場並無保全人員管制人、車進出大門，致不法人士得以任意移動貨櫃。本案事件發生後，臺北關檢視遠雄公司提供本案相關監視器影像發現，案發當日司機駕駛拖車頭自遠雄公司貨棧入口門哨駛入，載運一只貨櫃由倉辦大樓出口離開貨棧，其後再將貨櫃運回。該貨櫃遭非法移動1時2分，全程均未見貨棧保全人員登記盤查，顯示該公司貨棧門禁管制及管理存在重大之維安漏洞。

(四)據本院赴遠雄公司貨棧實地履勘發現，該公司貨棧無論於進口及出口貨棧部分，均有眾多的操作人員及車輛進出，如該公司管理未盡完善，不法人士僅須詳加觀察，即可發現作業流程之維安漏洞。依據臺北關對遠雄公司安姓專責人員所做之談話筆錄記載，該公司規定於15時30分前抵達之轉口貨櫃，當日即完成拆櫃進倉作業，如於15時30分後抵

達之貨櫃，則為於隔日拆櫃進倉。本案貨櫃運抵遠雄公司貨棧時間已為18時44分，依該公司前述規定將俟隔日再行拆櫃進倉，遂將貨櫃停放於空地，致使貨櫃遭非法移動，此舉是否為不法人士經觀察或知悉該公司作業時間規定所預謀籌劃者，臺北關允應予以釐清。惟前揭遠雄公司貨棧於15時30分後抵達之貨櫃於隔日拆櫃進倉規定，明顯與海關管理進出口貨棧辦法第17條應於當日完成拆櫃進倉規定有悖，臺北關長期稽查及稽核均未能發現，其監督效能允應澈底檢討改進。

(五)此外，有關遠雄公司貨棧業者門禁管制鬆散，保全人員未善盡職責管制人員及車輛進出，落實門哨管制；拆櫃作業區因貨物維安風險極高，該地點卻未設置監視系統，以及貨棧自主管理專責人員法治觀念不足等各項缺失，臺北關於歷年來對該公司之定期與不定期查核中即應發現，而非於本案發生後再行提出檢討。是以，臺北關輕忽海空聯運或空海聯運等轉口貨物可能衍生的走私維安風險，過於信任貨棧業者自主管理能力，未能對業者自主管理加強查核，肇致業者管理過程漏洞百出，為不法人士所利用，臺北關核有失當。為杜絕一切可能的違法途徑，關務署允應全面普查所有自由貿易港區，加強維安要求，以避免類此事件再度發生。

(六)綜上，臺北關輕忽自由貿易港區倉儲業者自主管理品質良莠不齊及管理安全上之漏洞，對於業者相關缺失未能秉於專業事先防範，且監督管理強度及密度不足，肇致本案發生，允有檢討改進之必要。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，提案糾正財政部關務署臺北關。
- 二、調查意見二，函請財政部關務署及所屬臺北關檢討改進見復。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請財政及經濟委員會處理。

調查委員：楊芳玲

蔡崇義

張武修