

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：財政部關稅總局、台北關稅局。

貳、案由：財政部所屬關稅總局台北關稅局長期放任業者違法將未拆理之併盤櫃貨物轉運管制區外貨棧，致生空運貨物「四處流竄之亂象」，海關國門洞開，管制機制形同虛設。該局相關主管對於涉嫌長期違反海關管制規定，且情節重大之業者，不但未能依法嚴正裁處，反而上下或敷衍塞責，或推諉掩飾，或轉移焦點，或草草了事，或對本院調查多所隱匿，甚或竟依業者片面指控，輕率議處基層嚴格執勤關員，扭曲公務員倫理與責任，核有重大違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

緣李○○君陳訴：渠任職財政部台北關稅局課員期間，屢次查獲關稅違章案件，並依規定呈報，惟主管與不肖業者勾結，干擾查辦並濫權迫害，指訴該局涉有諸多違失案件。其中，渠於民國（下同）94年5月30日查獲業者違法將七大盤櫃轉出機場管制區，經簽請裁處卻遭該局吃案（下稱七大盤櫃案）、94年6月13日查獲業者擅自將634筆貨物移倉，經簽請裁處亦遭該局吃案（下稱634筆貨物擅自搬運案）、94年6月11日渠因不同意業者違規移倉，被業者反控而遭議處（下稱業者違規移倉反控案）等情。案經本院調查竣事，認為財政部關稅總局及台北關稅局有以下重大違失：

- 一、財政部所屬關稅總局台北關稅局長期放任業者違法將未拆理之併盤櫃貨物轉運管制區外貨棧，致生空運貨物「四處流竄之亂象」，海關國門洞開，管制機制

形同虛設，核有重大違失。

- (一)緣桃園國際機場自 69 年起營運，交通部於 79 年鑑於機場內原有之民用航空局（下稱民航局）公營貨棧空間不足，管理效率不佳，開放籌設民營航空貨物集散站。目前台北關稅局所管轄之四大貨棧，其中華儲股份有限公司（下稱華儲）係 88 年由原有之公營倉儲改制而來，與長榮空運倉儲股份有限公司（下稱榮儲，89 年成立）均設於機場管制區內，由航空警察管制。而 82 年對外營業之遠翔空運倉儲股份有限公司（下稱遠儲）及永儲股份有限公司（下稱永儲），因設於機場管制區外，故併稱為「外棧」，管制區外貨棧由各該業者自行負責保全警衛及管理事宜，該局外棧組輪值 1 員駐庫監視、抽核等業務。其中遠翔進出口貨棧於 90 年由台北關稅局核准實施自主化管理，95 年更名為遠雄航空自由貿易區股份有限公司，劃歸機場管制區內（民航局於 92 年與遠雄企業集團簽訂「遠雄自由貿易港區」BOT 案，該港區屬境內關外特區，內設有物流園區及保稅區等，由遠雄取得 50 年之特許經營權）。又美商聯邦快遞航空公司台灣分公司（下稱聯邦快遞）於桃園國際機場管制區內，亦設有快遞貨棧。
- (二)按國家安全法第 4 條第 2 款規定：「警察或海岸巡防機關於必要時，對左列人員、物品及運輸工具，得依其職權實施檢查：二、入出境之船舶、航空器或其他運輸工具。」國家安全法施行細則第 19 條第 2 款規定：「進出航空站管制區之人員、車輛及其所攜帶、載運之物品，應經檢查，憑相關證件進出。」又依「海關管理進出口貨棧辦法」第 3 條、第 6 條、第 15 條規定，存儲未完成海關放行手續進出口貨物之貨棧，得設於機場管制區外；航空貨物卸存外棧

者，應由運輸業與貨棧業者共同簽章具結，向海關申請核發空運貨物特別准單申請書後為之；經海關核准實施自主管理者，得使用保稅貨箱，運送空運貨物進出機場管制區外之貨棧。又依「貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心及海關指定業者實施自主管理辦法」、「海關稽核貨棧及貨櫃集散站業者實施自主管理作業規定」、「貨棧及貨櫃集散站業者實施自主管理作業手冊」規定，進口貨物混盤（櫃）應一律在機場管制區內拆盤，再分別進儲其所屬貨棧，如有誤進倉者，應由航空公司以書面述明理由申請移倉，經海關核單關員調閱相關倉單查明屬實，於申請書上簽註後，由航空公司持憑向外棧駐庫關員辦理監視加封退回手續。再據台北關稅局 94 年 8 月 18 日「檢討本局監管空運貨物轉儲外棧及有關移倉之作業規定」會議紀錄：「嚴防不肖廠商利用移倉遂行走私企圖，進口混盤貨物應管制區內進行分儲各倉棧前之拆盤理貨，不得移至遠翔等外棧」「一旦發現誤卸，…不得未經查證及辦理移倉手續即隨車運回」「誤卸貨物須經外棧組關員查證非屬未列倉單，且為正常貨載時，再依工作手冊有關規定准駁移倉申請，如有違規依章議處…」。另按海關管理進出口貨棧辦法第 20 條、運輸工具進出口通關管理辦法第 30 條、台北關稅局 93 年 4 月 29 日及 8 月 20 日北關稽字第 0930102892、0931008091 號函附台北關稅局監管貨棧間進口貨物移倉作業規定，管制區內之移倉，授權駐棧關員直接核定辦理；管制區內外之移倉，需經股長核准始准移倉，惟非正常上班時段，不予受理。

綜據上開規定，貨物進出航空管制區，應經檢查，非經海關核發特別准單不得出入管制區，進口

貨物混盤櫃須在管制區內拆理分盤後，始得憑貨物艙單，再分別進儲其所屬貨棧，不得先運至外棧，再以誤卸為由，將非屬該外棧之貨物退運回管制區，甚或任由各貨棧間私相收受，自行交接貨物，以杜絕不肖廠商利用貨物移倉進行調包走私，此乃執行國境管制檢查之基本知識，海關相關主管人員自不能諉為不知。

(三)李○○自 94 年 3 月 7 日任職台北關稅局稽查組第 3 課第 2 股期間，擔任管制區內之盤櫃交接區（即俗稱之 8.5 交接區，下稱交接區）及機坪值勤查驗工作，其股長為程○○。經查，李員於同年 5 月 30 日、6 月 11 日及 13 日分別查獲下列案件：

1、七大盤櫃案：

李○○於 94 年 5 月 30 日在交接區輪值夜勤（該日 16 時 30 分至次日 9 時），約 20 時 35 分許，遠翔倉儲人員持聯邦快遞 FX-079 班機 CL004504 空運貨物特別准單，申請將 AKE42149FX 等 7 只盤櫃轉儲遠翔貨棧，李員進行檢視，發現該 7 只盤櫃未經拆盤理貨，已移上貨運碼頭，準備載運出交接區倉庫，經攔查拆點核對，發現該批貨物除有應進遠翔貨棧之 12 筆 146 件（其中 1 件未到）外，尚有應進 Fedex 倉庫之 4 筆 13 件、應由航郵具領之郵袋 29 袋、CL004504 空運貨物特別准單未列艙單貨物 4 筆 6 件等貨物。該 7 只盤（櫃）因非送往單一外棧，應先於交接區先行拆點完畢，由值勤關員抽核無訛後，始能拖離交接區載運至外棧，違者依「運輸工具進出口通關管理辦法」第 30 條第 1 項、第 80 條之 1 轉據關稅法第 83 條規定處罰。貨物有未列艙單者，若具運送契約者，依據海關緝私條例第 31 條第 1

項規定，應裁處運輸業者新臺幣 6,000 元至 30,000 元罰鍰；倘無運送契約者，則轉據同條例第 36 條第 1 項及第 3 項規定，處貨物沒入並處貨價 1 倍至 3 倍罰鍰。

2、634 筆貨物擅自搬運案：

稽查組第 3 課第 2 股股長程○○為瞭解聯邦快遞指控李員於 94 年 6 月 11 日刁難不同意移倉及 7 大盤櫃案實情，於 94 年 6 月 13 日至交接區會同李員詢問聯邦快遞以往作業情形，由該公司人員提出 94 年 2 月 7 日至 94 年 6 月 11 日期間（計 125 日），共 196 份「遠翔空運倉儲股份有限公司退貨盤櫃交接單」（下稱交接單），係該公司與遠翔貨棧間交接貨物之資料。依該等交接單所載內容，其中有不明貨物、無標籤貨物、轉口貨、未列倉單貨物等資料，有貨物在未經駐庫關員監視加封下，運出及運回管制區，亦有進口貨物逕行再出口之情形，顯示該兩業者未據實填具空運貨物特別准單，且未依規定於交接區拆盤理貨，違反海關就貨物、貨棧及運輸工具之管制規定，而前揭查獲之 7 大盤櫃案，僅為遭查獲之個案，顯見海關之審核抽驗徒有形式，檢管查緝失能，門戶洞開。

3、業者違規移倉反控案：

聯邦快遞倉儲位於管制區內，遠翔貨棧位於管制區外，如已進倉貨物因誤卸而欲辦理移倉運回時，須經移出貨棧及移入貨棧駐庫關員及其股長分別核准，此與航空貨物自載運飛機卸存外棧，應由運輸業與貨棧業者共同簽章具結，填具空運貨特別准單申請書，向交接區值勤關員申請，由其查驗准駁之情形不同，因此交接區值勤

關員不處理移倉申請。

經查，聯邦快遞貨棧於 94 年 6 月 10 日未經海關核准，自行將 661890182012 等件貨物自該貨棧載運至管制區外之遠翔貨棧。聯邦快遞於同年 6 月 11 日又提出經駐庫關員江○○同意之移倉申請書，申請將 19 件貨物（其中 1 件為軍品）移至該貨棧（實則該批貨物已於 94 年 6 月 10 日運至遠翔貨棧），因該移倉申請應經外棧組駐庫關員及其股長核准，非屬交接區值勤關員職權，且該批貨物非屬誤卸，進倉多日後提出移倉申請，均不合海關相關規定，故李員拒絕核章。同年 6 月 14 日聯邦快遞以遠翔貨棧名義，再就同一批貨物向李員申請移倉，亦遭拒絕。同年 6 月 15 日業者面見台北關稅局局長，並將其中 18 件貨物移入管制區內之長榮倉庫，所遺軍用品 1 件，由稽查組組長呂○○（現任關稅總局副總局長，100 年 7 月 7 日因涉嫌貪瀆遭羈押，停職中）知會快遞機放組廖○○組長簽章同意移倉，並在申請書上批示該軍用品准予移至管制區外之遠翔倉庫，辦妥移倉手續。聯邦快遞於同年 6 月 20 日發函台北關稅局指控稱：「移倉作業行之有年，李○○准與不准毫無章法，目無法紀及長官命令，濫權囂張，罔顧該公司權益與信譽。」本案業者涉嫌違反海關管制規定，規避海關檢查，違規運儲，且以不實之移倉申請案指控執勤關員。惟台北關稅局無視業者違規移倉行為及該局管制、審核等作業缺失，竟認定李員服務態度不妥，予以申誡 1 次之懲處。

（四）上開案件詢據台北關稅局自 93 年迄 99 年之歷任局長詹○○、江○○、饒○（現任關稅總局副總局長）、

李茂（99年1月自關稅總局副總局長任內退休）等人，竟不約而同答稱：空運併盤櫃貨物依例在交接區內不拆理，運到外棧後在駐庫關員的監視下進倉，如果有誤運其他貨棧的貨物，則申請退運至其他貨棧，此種方式不但是實際作法，規定也是如此云云，經本院再次確認，始以海關工作龐雜，未有相關工作經驗為由，改口稱：「如果外棧拆盤後發現在其他貨棧的貨物，就退運到其他貨棧」、「這種案子僅涉及違反程序，如果處分，按關稅法裁罰，第一次裁罰原則固定是6千元，金額不大」等語。惟上揭案件所涉之貨物，均係混盤櫃未於管制區內拆理，亦未據實申請核發空運貨物特別准單，即運儲或準備運儲管制區外之貨棧，且其中部分貨物有未列艙單、無航空標籤，載運過程未經監視加封等情形，顯已違反國家安全法、國家安全法施行細則、海關管理進出口貨棧辦法、貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心及海關指定業者實施自主管理辦法、海關稽核貨棧及貨櫃集散站業者實施自主管理作業規定、貨棧及貨櫃集散站業者實施自主管理作業手冊等規定，違規情形嚴重，台北關稅局何能以該等方式屬「實際作法」、「僅涉及違反程序」為由，長期放任業者，顯有重大違失。

(五)又，99年9月28日關稅總局內部網頁「同仁心聲」中，有該局人員反映「海關要有反省能力」，指出：依該局工作手冊，混裝盤櫃應一律先在管制區內拆盤，再將外棧貨物進儲外棧，嚴禁直接在外棧拆理混裝盤櫃，關稅總局亦一再函示：「移倉有特殊條件限制不能成為常態，外棧的移倉更是高風險」，然台北關稅局迄今放任管制區內、外暨常態性、大量性移倉，致其他命等走私物品源源不斷進入國內

殘害國人。關稅總局查緝處 99 年 9 月 28 日於該網頁坦認，確有「快遞貨物四處流竄之亂象」，然稱快遞貨物自機上卸下後於拆盤櫃時，若簡易申報單尚未傳輸，無從知悉該貨物應卸存至何貨棧，從而造成此一亂象云云。惟目前空運進口倉單之傳輸係採連線申報，飛機於國外開航後，由航空公司及航空貨運承攬業分別傳輸進口倉單主號及分號予海關、航空貨運站，如進口貨物須進儲機場外棧者，相關資料同時另傳輸至該外棧，並由航空業者與貨棧經營人共同向海關提出空運貨物特別准單申請書。亦即快遞貨物於飛機抵達前即已知悉進儲之貨棧，該局所稱因申報單尚未傳輸而無從知悉應卸存之貨棧等語，顯與事實不符。

(六) 綜上，財政部所屬關稅總局台北關稅局長期放任貨棧業者將空運混盤櫃運儲外棧，管制區查驗審核及外棧駐庫監視抽核功能不彰，形同虛設，業者方肆無忌憚，致生空運貨物「四處流竄之亂象」，核有重大違失。

二、台北關稅局相關主管對於涉嫌長期違反海關管制規定，且情節重大之業者，不但未能依法嚴正裁處，反而上下或敷衍塞責，或推諉掩飾，或轉移焦點，或草草了事，或對本院調查多所隱匿，甚或竟依業者片面指控，輕率議處基層嚴格執勤關員，扭曲公務員倫理與責任，均有重大違失。

按海關緝私條例第 3 條規定：「本條例稱私運貨物進口、出口，謂規避檢查、偷漏關稅或逃避管制，未經向海關申報而運輸貨物進、出國境。…」第 17 條第 1 項規定：「海關查獲貨物認有違反本條例情事者，應予扣押。」第 31 條規定：「船舶、航空器、車輛或其他運輸工具所載貨物，經海關查明有未列入倉

口單或載貨清單者，處船長、管領人 4 千元以上 6 萬元以下罰鍰。責任歸屬貨主者，處罰貨主。…前二項貨物、經海關查明未具有貨物運送契約文件者，依第三十六條第一項及第三項論處。」第 31 條之 1 規定「船舶、航空器、車輛或其他運輸工具所載進口貨物或轉運本國其他港口之轉運貨物，經海關查明與艙口單、載貨清單、轉運艙單或運送契約文件所載不符者，沒入其貨物。但經證明確屬誤裝者，不在此限。」第 35 條第 1 項規定：「運輸業或倉儲業對於進出口貨物、通運貨物、轉運貨物、保稅貨物、郵包、行李、貨櫃，未在核定之時間及地點起卸、存放或未依規定加封者，處業主 2 千元以上 2 萬元以下罰鍰。情節重大者得加倍處罰，經通知其改正仍不改正者，得連續處罰之。」第 36 條規定「私運貨物進口、出口或經營私運貨物者，處貨價一倍至三倍之罰鍰。起卸、裝運、收受、藏匿、收買或代銷私運貨物者，處三萬元以下罰鍰；…。前二項私運貨物沒入之。…」又空運貨物無航空公司標籤時，如非標籤脫落而係未列艙單，應以未列艙單貨物處理。案經海關調查無違反海關緝私條例者，則視其行為有無違反海關其他相關管制規定分別處罰，惟台北關稅局卻未能依海關緝私條例及相關法令查緝下述案件有無涉及私運及違規，對所屬呈請查處之公文有無遭隱匿，又不能合理說明，茲分述如下：

(一) 七大盤櫃案：

1、李○○94 年 7 月 18 日簽請裁處業者將混盤(櫃)未經拆理欲逕行運出管制區，惟公文遭藏匿而不無下文：

李○○於 94 年 7 月 18 日就七大盤櫃案，認為聯邦快遞違反「運輸工具進出口通關管理辦

法」第 30 條第 1 項，簽報裁處罰鍰 3 萬元，該簽呈於同年 7 月 25 日上呈至稽查組組長後，下落不明。對此，關稅總局二度查覆本院，先稱該簽呈由李員收存，嗣又稱該簽呈上陳至其股長程○○後，即未再有上陳之紀錄等語，並檢附僅有李○○及程○○署名之簽呈影本。惟據台北關稅局稽查組第 3 課收文簿記載，94 年 7 月 25 日「李○○簽（有關 94.5.30 在交接區查獲遠翔倉儲將聯邦特別准單...）」，其上蓋有總務陳○○簽收之收文章戳；又據本院依另行取得之完整簽呈影本顯示，該簽呈已於同年 7 月 25 日及 28 日循行政流程上呈至稽查組課長郭○○、副組長劉○○、組長黃○○，又外棧組承辦人劉○○及組長張○○等 5 人於同年 8 月 1、2 日亦於該簽呈內簽擬會辦意見並核章，同年 8 月 3 日該簽呈經組長黃○○核章，同日郭○○課長簽註：「一、外棧組簽注意見，請參考。二、說明一部分，處違規業者最高罰鍰，是否妥適，請再酌...。」足見該公文確已於同年 7 月 25 日送至稽查組第 3 課辦公室，嗣完成簽核程序，非由李○○或其股長程○○自行收存。實則課長郭○○於同年 8 月 3 日簽註指示後，未交回程○○或李○○辦理，而該局竟以未完成行政流程之簽呈影本，函復本院誣指該公文係李員或程員藏匿。該公文迄今下落不明，足見台北關稅局公文管理存在重大疏漏；而相關之裁罰案迄今不了了之，核有重大違失。

2、李○○94 年 11 月 23 日簽呈追蹤本案，上級指示不另追查，交他股辦理而無下文：

台北關稅局於 94 年 9 月 17 日將李○○由稽查組第 3 課第 2 股調至該組第 3 課辦公室，3 日

後註銷其機場通行證及停止其使用公務電腦，李員於11月23日簽請追蹤本案，說明部分貨物尚未報關及去向不明，因其執勤權力已被上級限縮，不得至外棧查緝或進入機坪、各進出口倉庫等情，建議部分案件移快遞機放組請儘快查明。經課長卓○○、組長黃○○批示：「一、進遠翔貨物既經本組核准，是否又報關放行，屬外棧組業務範圍，不另追查。二、進FEDEX及無標籤貨物移1股查明是否確已進倉放行（無標籤貨物另查航空公司有否申請補貼標籤）。」然第1股以電腦安控系統「無相關資料」、至Fedex「無法查核」；亦未會辦外棧組。此後，該局未再查處本案。

3、其後程○○股長一再表示本案貨物去向不明，該局仍不查處私運：

股長程○○於95年4月21日及95年12月24日多次簽報就七大盤櫃案中部分貨物尚未報關及去向不明，惟該局仍不依法查處。

4、以他案訛稱以罰鍰結案，搪塞本院調查：

本案據關稅總局98年5月25日及同年10月16日函轉台北關稅局查覆稱，該局對上開案件已於94年9月28日核發09401207號處分書，以遠翔違反「海關管理進出口貨棧辦法」第23條之規定，處該公司罰鍰6仟元結案。經查，該處分係針對94年2月至5月期間之11筆提單號碼貨物、27件違規貨物，與本七大盤櫃案(165筆及29郵袋)之標的不同，而李○○呈請裁罰之公文又去向不明。經詳列不同處再請台北關稅局說明，該局於100年4月7日改稱：系案7大盤櫃或27份交接單，係屬誤進儲後，未依相關規

定報准即以交接單退回永儲管制區(交接區)內，違反「海關管理進出口貨棧辦法」第 23 條之規定，轉依「關稅法」第 86 條及同辦法第 30 條規定，裁處新台幣六千元罰鍰，予以警告並限期改正，與李員另稱 94 年 5 月 30 日之 165 件，查並非同一標的貨物云云。惟李員 94 年 5 月 30 日查獲之 165 件即 7 大盤櫃案，該案與 27 份交接單案係不同案件，該局仍圖混淆案情，妨礙調查。

5、李○○於七大盤櫃案所製作之「認證書」，足證明扣案貨物中有未列艙單貨物，自得作為查緝私運之端緒，台北關稅局未依法查緝，顯然違反海關緝私條例等相關規定。

(1) 前述七大盤櫃案內部分貨物無航空標籤及未列艙單，依海關緝私條例，海關應予扣押，由通關業務之權責單位驗貨取樣及送估價，查證後如確屬私運，則應依法沒入貨物及裁罰。然其後續查處情形，台北關稅局均以李員查獲當時製作之「認證書」非法定文書、李○○應繼續查明等理由查覆本院。又詢據前局長江○○稱：「關員如果查獲私運，就應依據緝私條例扣押給據，而非以從未聽說的『認證書』來做。…李員發現有私運的疑義，即須查明事實，依法辦理。」前局長饒○稱：「本案有郵包及 fedex，必須查明係程序不符或運送錯誤，還是涉及走私。…除非證據明確構成走私要件，否則不能逕予扣押，如果有未列艙單貨物，李○○現場須加查證…。」時任課長之郭○○(現已退休)雖坦承李○○於 94 年 5 月 31 日在值勤報告書中載明查獲七大盤櫃案並向其呈報，然辯稱：

「關員如認為違規或成立緝案，須另行上簽，並以海關正式的通報單來通報其他單位配合處理，李○○有在報告簿記載，但未另行簽註，也未以通報單通報其他單位處理。…他有沒有交接下去、貨物去向及後續處理情形，我已不記憶。…」時任稽查組組長之呂○○則稱：「對於貨物去向及交接人員後續處理情形…依規定，交接人員必須繼續處理並簽報…如果工作交接後，後續處理人員未進行處理，後手應負行政責任。李○○須向後手交接清楚方為正辦，……其中雖有未列艙單貨物，然航空貨物因涉及飛機載重及平衡，貨物未到會經常發生的，…本案應屬行政違規，而無法確認為走私。」

(2) 然據課長郭○○表示：「李○○在值勤報告簿中註明查獲七大盤櫃案，他為了保全業者違規事實的證據，請業者確認而簽署認證書，我認為李○○的作法是正確的，以後才能作為處分的依據。…」並坦承：「我第二天白天（註：即94年5月31日）看到報告簿後，我才知道本案…。」又其股長程○○表示：「當夜（註：94年5月30日）李○○有向我報告，貨物扣押後沒有人願意支援李○○，李漏夜清點貨物到隔天，業者簽署認證書，已是下午1點半…，課長決定將扣案的貨物交給 fedex 的倉庫，由駐庫的關員處理。」另表示：「交接區是盤櫃的交接，不是貨物的交接，無法點驗貨物，…就算有准單，貨物也是混在盤櫃中運出，七大盤櫃中現場查獲很多未向海關申報即欲運出管制區的貨物。」李○○則稱：「我會同航空公司簽署認證書，經雙方認證，未列艙單貨物及無航空

標籤貨物即屬有問題的貨物，航空公司都承認了，這個認證書非海關的文件，是我為了執行職務，在資源不足下，用以證明事實所用，以盡職責。這些貨物涉及私運及漏稅，…海關必須查緝該等貨物，海關未加以查緝，把貨放掉了，事後卻以無分號表示無具體事證。…課長及組長應指揮通關單位詳細查驗相關貨物，本件我有填寫注檢單，應由駐庫交業務單位進行查驗。」

- (3) 綜據上開負責現場處理之稽查組第3課課長郭○○、股長程○○、關員李彥川所述，本案李員會同航空貨運業者簽署之認證書，乃受限於客觀環境，為保全相關事證所為，且已於貨物清點完畢後登載於工作紀錄簿上呈，而後續有無對貨物依法查驗，海關又無法提出合理之說明，則李○○所指稱「我確定他們吃案。…無標籤貨物必須查明後始得進倉放行。…」及其股長程○○所指稱：「貨物扣了對於業者的影響很大，一定會進行施壓，第二天白天主管一定知道，並受到不當壓力而放行貨物。有問題的貨物要扣在現場，必須馬上處理，沒有問題的必須立即放行，…」等情，均非無據。而且事後迄本院約詢之前，從未見該局檢討該認證書之妥適性或要求改進，查獲後第3天（6月2日）呂○○組長召集該組課、股長，指示「交接區混盤貨物應先拆點完畢，由值勤關員抽核無訛，始能拖離交接區載運至外棧。」等情，可見其上級之組、課長均已獲報該案，卻怠於職守，不指示所屬及會請他組保全證據及確實查處不法及違規。李○○於七大盤櫃案所製作

之「認證書」，足證明扣案貨物中有未列艙單貨物，自得作為查緝私運之端緒，台北關稅局未依法查緝，顯然違反海關緝私條例等相關規定。

(4)另依「運輸工具進出口通關管理辦法」第 71 條、第 73 條規定，飛機抵達本國機場後二小時內，航空運輸業者應向海關申報飛機所載運之進口及過境貨物艙單，其中進口艙單應傳輸海關及應進儲之貨棧，貨棧業者憑該進口艙單，向海關申請卸貨進倉。而進口貨物含有併裝物時，並須另備分艙單。艙單內應載明機上所載貨物之貨運託運單號碼（含主號、分號）、貨物名稱、件數、重量，如遇兩件以上貨物合裝成一件者，應詳細註明該件內所包含件數。依上開規定，航空貨運業者應於 FX-079 班機抵達桃園機場後二小時內，向海關申報進口艙單，艙單內應載明貨物之主號、分（併）號及應進儲之貨棧。與李○○所指稱各節，互核相符。本件台北關稅局所辯僅主號而無分號而無從查對云云，顯屬卸責之詞。

6、綜上所述，台北關稅局相關主管認為海關未予後續處理，並無不當。其理由無非以：①李○○在管制區留置貨物及會同航空公司人員製作「認證書」之行為，與法不符。②縱其發現其中有未列艙單貨物，亦須現場查證是否確屬走私，然其未予查證或未交接清楚。③相關資料因時間久遠均無可考。然據本院現場履勘交接區，現場訪視空運貨物自管制區運往外棧之相關作業流程，依李員當時作業環境，確無從進行個別貨物之扣押查驗，渠於查驗盤櫃時發現實際貨物與艙單不符，為保全證據，會同航空貨運業者簽署認證，並將

相關事實記載於工作報告簿後上呈，有相關文件在卷可稽，自堪認定海關已獲報未列艙單之貨物名單，且其課長以上主管明知卻未有何指示及協助，台北關稅局未依法查緝，核有重大違失。

(二)634 筆貨物擅自搬運案：

1、業者涉嫌長期大量擅將貨物私運進出管制區，違反海關相關管制規定，情節重大，惟台北關稅局未深入查處，僅對少數個案裁罰，核有違失：

(1)財政部關政司 75 年 12 月 20 日台總署緝第 6118

號令及台北關稅局政緝字第 8081 號函規定：

「在海關監管下之貨物經擅行移動，搬運脫離海關可得控制之運輸工具或其他處所而進入課稅區之案件，若經查明無私運或漏稅情事無法引據海關緝私條例第 36 條或第 37 條第 1 項論罰時，如其行為已符合同條例第 35 條第 2 項處罰要件，自得就其擅行移動、搬移之行為依該條項之規定論罰。」(見該局外棧組工作手冊 422 頁)

(2)據該局 96 年 1 月 7 日、同年 3 月 13 日等簽呈，均載明依所查獲之遠翔貨棧開立之 196 份交接單，可證明 94 年 2 月 7 日至 94 年 6 月 11 日之期間，業者將 634 筆未稅進口貨品，在未加封下擅自自貨棧運出，該等貨品中有不明貨、無標籤貨物、轉口貨等，另有貨物註明「待付運費」、「提單未領貨已取出 1F 保全旁」、「3 件放 1F」、「1 件交 ROGER 親收」、「交 SORT GROUP」、「通知 ROGER 取貨」等，且該等單據記載有班機、盤櫃及提單號碼等詳細資料，足見業者涉嫌大量且常態性擅將貨物運出管制區，又在未經加封監視之情形下運入管制區。台北關稅局

自應據以深入查明業者有無涉及私運及漏稅，依法裁罰。對此，詢據副總局長呂○○表示：「該案涉及違規還是私運，須個案查證，如貨物與倉單不符，就涉及私運。」程○○股長表示：「外棧是走私的天堂，所以業者千方百計將貨物運到外棧，不必要的貨物再退回交接區，海關主管明知而放任這種現象，必須負責。」、「該案有不明貨、無標籤貨，貨物處理，有交一樓保全等。顯然違反運輸工具管理辦法第 30 條規定，且該等貨物退回管制區時亦無加封，與私運沒有二樣，也違反了總局一再禁止各倉棧間自行移倉的規定。」故調閱案內倉單、報單、提單等相關文件及貨棧等紀錄，查明貨名、重量、數量，送關稅總局驗估處查價，即可依緝私案件辦理，依法處理並確實改進關務缺失。

- (3) 股長程○○94 年 6 月 13 日查獲 634 筆貨物擅自搬運案，隨即抽取其中 27 份交接單面呈局長詹○○。局長交外棧組辦理，據該組同年 6 月 21 日簽呈表示，其中 17 筆係混盤貨物進儲遠翔貨棧，經拆點後退回交接區；其餘留該組查明之 10 筆中，7 筆係非運至台灣，卻進儲遠翔貨棧拆點後，遠翔貨棧應聯邦快遞請求，打盤裝櫃載運出口，因涉嫌違反海關緝私條例，由稽查組第 3 課查處。外棧組 7 月 9 日再簽報表示，留該組查明之 10 筆中，僅 1 筆係按正常規定申請退回交接區，其他有 2 筆係貨棧業者擅自退儲，7 筆係非運至台灣之混盤貨物，進儲遠翔貨棧。因業者違反自主管理規定，台北關稅局於 94 年 9 月 28 日核發 09401207 號處分書對其中 11 筆 27 件貨物，限期遠翔貨棧改正並

依「海關管理進出口貨棧辦法」第 23、30 條轉據關稅法第 86 條規定，處新台幣 6 千元之罰鍰結案。

2、台北關稅局將本案交稽查組以函查方式辦理，稽查組卻稱「由緝獲關員負責查明私運事實依法辦理」，然當時緝獲關員李○○已遭調職，僅股長程○○獨自辦理，業者函復答非所問，又一再受阻於內部障礙，造成查處未獲進展，不了了之；且對本院調閱檔卷及函詢，則多所掩飾隱匿，均核有違失。

(1)台北關稅局於 94 年 8 月 18 日由主任秘書廖○○主持之「本局監管空運貨物轉儲外棧及有關移倉之作業規定」等相關問題會議紀錄，結論除重申混盤(櫃)貨物應在管制區內拆盤理貨，不得未經查證及辦理移倉申請手續即隨車運回，並裁示：「稽查組發現…196 批共 634 筆…如何處理乙節，決議請稽查組以書面分別函請有關之航空公司、倉儲及保稅運輸工具業者提出說明，再憑以查證，外棧組應配合必要之查證工作，以求儘速處結。」

(2)當時李○○已被發布調職，股長程○○於 95 年 10 月 30 日建議將全案交該局稽核組辦理，惟組長傅○○批示「應由緝獲關員查明私運事實依法辦理」，致程員僅能發函要求聯邦快遞提供「遠翔空運倉儲股份有限公司退貨盤櫃交接單」13 筆所載之提單、艙單、「PACKAGE TRACKING INQUIRY」等資料(見該局 95 年 11 月 15 日北普稽字第 0951027743 號函)，然業者答非所問。程員於 95 年 12 月 19 日復簽請移稽核組代為取得該等資料；95 年 12 月 25 日簽請快遞機

放組協助取得該等資料，均無回應；95年12月26日程員至稽核組洽詢，獲告該案應逕洽管理貨棧單位辦理；又組長傅○○於95年12月29日批示，本案是否構成緝案應由查緝關員就查得之事實取具證據依法簽處。

(3) 嗣程員於96年1月2日循行政流程上簽，表示全案已按指示發函，Fedex置之不理(答非所問)，監管單位快遞機放組、外棧組不協助取得資料等情。該簽呈經課長、副組長批示：「仍應依組長95年12月29日指示辦理」。程員再於96年5月15日簽請稽核組代為取得資料，惟稽核組又以全案與該組業務無涉拒絕，主秘黃○○批示請稽查組依該組傅組長批示辦理，經局長核定。96年5月31日黃主秘再批示，本案既經稽查組簽註遠翔公司尚未結案件，請該組儘速依職權查明業者違規之事證後依規定論處，以免因舊案懸而不決影響業者之權益。

(4) 嗣該局收受檢舉，要求追究本案相關人員責任。稽查組第3課課長黃○○對檢舉案辯稱：「查系案內含634筆緝案，各方法律見解歧異，釐清案情、收集證據頗為困難費時，…復查本局現有跨組室辦案單位計有稽核組、機動巡查隊、政風室及關稅總局督察室駐台北關稅局，本組亦曾請求協辦，以本組現有機能已盡所能。」雖表明各單位未配合該組查辦，惟其明知案情複雜，卻不調派人力支援，亦未曾設法協調其他各組支援，所辯尚難採認。又該組另表示已逾事後稽核期限，簽請退回併案處理，經副局長蔡○○代批示：「一、本案已涉及私運，依海關緝私條例第44條規定，追繳或處

罰期間為，不受事後稽核案件執行稽核期限為3年之限制。二、本（634件）案執行查證、追徵與處罰，實務執行上有無困難，請表示具體意見。」因此，業務督導考核小組於96年12月14日簽註將本案區分為不同情形由稽查組簽擬處罰，並會外棧組辦理，另64筆貨物去向不明者，建請稽查組繼續查明後再議。程員於97年1月16日簽呈表示意見，指業務督導考核小組所簽猶不思解決問題，仍在原地打轉等。課長黃○○未予上陳，另行簽呈表示：該組已盡所能，尚無具體事證，自無從論罰，程股長所簽，亦請鑑核等情。主任秘書黃○○97年1月31日於黃○○簽呈批示：「1. 本案既經組長決行，又再陳核，已屬多餘。2. 本案仍請依副局長96.12.14批示儘速辦理。」股長程○○97年2月1日簽註表示：渠已盡所能辦理，課長所簽亦表示稽查組已盡所能，此案渠無法再辦下去，至於刻意造成私運案件辦不下去，這是違法的事，將靜待調查。

- (5) 本院調查期間，曾函請該局提供全案卷證資料，惟台北關稅局98年5月25日及98年10月16日復函，均未檢附任何函文影本，100年3月23日約詢書面則說明：「經查現有案卷並無前蔡副局長之批示文件。」、「至於原批示所載『涉及私運』乙語，純屬推測可能涉及私運」對本院函詢及調閱檔卷資料，多所掩飾隱匿，核有違失。
- (6) 綜上，台北關稅局將本案交由稽查組以函查方式辦理，外棧組配合；稽查組卻指示「由緝獲關員負責查明私運事實依法辦理」，李員被調

職，程股長獨自辦理，業者函復答非所問，又一再受阻於內部障礙，造成查處未獲進展，無疾而終，且對本院調閱檔卷及函詢，則多所掩飾隱匿，均核有違失。

(三)業者違規移倉反控案：

1、業者未經申請自行移倉違規在先，又向李○○申請移倉，提出之時間、程序與對象均不符規定，李員不受理核准，尚無違誤。然該局首長及相關主管不但未指示查處業者違規，反而核定移倉，核有重大違失。

(1)依台北關稅局監管貨棧間進口貨物移倉作業規定：「進儲一般倉(註：如本案進儲遠翔貨棧)移倉案件：1. 已報關貨物，不准移倉；2. 尚未報關貨物，應由貨主、運輸業者申請移倉，經駐棧關員核憑移存貨物清單(倉單或提單影本)等文件作簡易查驗後，始准辦理，如有異常，由駐棧關員通報處理，以防範掉包走私或逃漏稅捐等不法情事發生；3. 管制區內之移倉，授權駐棧關員直接核定辦理，非管制區內之移倉(註：如本案聯邦貨棧、遠翔間移倉)，需經股長核准；4. 非正常上班時段，不予受理。」又依關稅總局台總局緝字第0931007565、0931015419等號函釋：「進口貨物移倉應屬少數非常態特殊情況，否則將造成海關監管、查核、押運上之困擾」；「…進口貨物實際卸存貨棧與倉單所列之卸存地點不符等情，似已違反運輸工具進出口通關管理辦法第30條之規定，可依同辦法第80條之1議處，並請責成業者拆盤後進儲，以減少不必要之移倉。」復依台北關稅局於94年8月18日由主

任秘書廖○○主持之「本局監管空運貨物轉儲外棧及有關移倉之作業規定」等相關問題會議紀錄，其結論包括「移倉手續必須審慎處理，…。駐庫或稽核關員並應對誤卸案件詳為查核，如涉違章應予議處。」是故，移倉案件應由駐庫關員及其股長受理並審核，非屬交接區關員權責，且應注意查處卸存地點是否相符，有無違反運輸工具進出口通關管理辦法第30條等規定。

- (2) 本案聯邦快遞公司台灣分公司於94年6月20日向海關投訴稱：李○○違法濫權，准與不准移倉毫無章法云云。股長程○○遂於94年6月21日及同年7月4日以書面向詹○○局長說明，另於同年7月7日向政風室提出說明，略以：渠查得聯邦快遞貨物流程紀錄，系爭貨物於94年6月10日未經申請獲准，違規移往遠翔倉儲，該批貨物係由不同日期之3航次班機分別載運進口，已進倉多日，非誤卸，依規定不得移倉；又該5份移倉申請書共出現2次，第1次為94年6月11日，聯邦快遞申請將該批貨物由管制區內其倉儲移出，經遠翔貨棧進口部蓋章，然程員於同年6月13日上午查核時發現聯邦快遞倉儲並無該批貨物，不合規定；第2次聯邦快遞於6月14日夜間提出(原則上應在上班時間提出)，但申請人改為遠翔貨棧出口倉，與第1次有異；皆未依規定經外棧組駐庫股長核准；移倉係經移出移入倉棧核准，並非經交接區關員，明指李○○不予核准並非刁難，保留重重疑點之移倉申請書亦為查證所須，聯邦快遞人員藉故生事，顯非恰當等語。

已指出李○○之處理並無疏失，且業者違規在先，申請書又疑點重重。又政風室 94 年 8 月 1 日簽呈亦指出，聯邦快遞同年 6 月 13 日未依照移倉規定，同年 6 月 14 日均無海關股長以上主管核章，李員不予准許，於法並無不合。業者檢舉函所述 6 月 13 日前往面見該局局長，局長請李主任秘書出面協調，6 月 15 日拜訪稽查組呂○○組長尋求解決，再面見局長，獲允諾協助辦理，呂組長請快遞組廖○○組長簽章同意移倉，並在申請書上批示該軍用品准予移至遠翔倉庫，辦妥移倉，該公司猶指移倉作業行之有年，李○○准與不准毫無章法，目無法紀及長官命令，濫權囂張，罔顧該公司權益與信譽云云。足見台北關稅局相關主管人員未告知業者正確之申請程序，亦未指示查處業者違規，反而依業者請求違法核准移倉，亦有重大違失。

2、台北關稅局漠視業者違規事實，草率認定李員態度不佳並加以懲處，核有違失。

經查，業者 94 年 6 月 14 日移倉申請書之關員簽章欄為移出及移入之「經辦駐庫單位關員」，惟 94 年 6 月 11 日向李○○提出之移倉申請書，卻將關員簽章欄改為「聯邦駐庫關員」及「交接區駐庫關員」，與相關規定及例稿不同，內情並不單純。惟政風室於 94 年 8 月 1 日簽呈表示：據該室實地瞭解，於該公司人員多次與李員聯絡溝通方面，李員身為關員應基於服務及協助，善盡告知申請程序義務，惟李員獨特行事風格與態度作法上，往往造成廠商嚴重誤會，並已有讓廠商感到厭煩、傲慢、刁難情事，確有可議之處。除此，無其他事證足謂李員有該公司所指

不法情事等語。又該局 100 年 3 月 23 日書面說明表示：「本局政風室原承辦人林○○（已離職）係基於通盤瞭解李員與聯邦快遞公司等業者平時之互動關係，綜合研判李員獨特行事風格與工作態度，造成廠商之誤會。」、「本案肇因移倉作業規定不明確，政風室亦簽報局長核准，移本局通關單位研議改進移倉作業規定。」然移倉相關作業並無不明確之處，本案業者未依移倉作業規定申請，李員無本案受理權責等情，處置未違反規定，甚為明確，然台北關稅局漠視業者違規，所為認定係根據承辦人通盤瞭解李員與業者平時之互動關係，而非針對本案有何具體證據之事實，即草率認定李員態度不佳，予以申誡 1 次之懲處，核有違失。

綜上論結，財政部所屬關稅總局台北關稅局長期放任業者違法將未拆理之併盤櫃貨物轉運管制區外貨棧，致生空運貨物「四處流竄之亂象」，海關國門洞開，管制機制形同虛設。該局相關主管對於涉嫌長期違反海關管制規定，且情節重大之業者，不但未能依法嚴正裁處，反而上下或敷衍塞責，或推諉掩飾，或轉移焦點，或草草了事，或對本院調查多所隱匿，甚或竟依業者片面指控，輕率議處基層嚴格執勤關員，扭曲公務員倫理與責任，核有重大違失，爰依監察法第 24 條提案糾正，函請行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。