

## 調 查 報 告

壹、案由：據訴：財政部關務署涉違法准許中華工程股份有限公司進口二艘中國大陸製造之浮沉台船，且交通部航港局未經實質查驗，即率予核發檢查證書。究實情為何？認有深入查究之必要乙案。

### 貳、調查意見

據訴，中華工程股份有限公司（下稱中華工程公司）為施作臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司辦理之「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫海堤及防波堤工程」（下稱洲際二期工程）暨「台電大林電廠更新改建計畫導流堤北堤工程」（下稱大林電廠北堤工程），自中國大陸購置 2 艘浮沉台船，財政部關務署及所屬高雄關明知「大陸物品不准輸入」，卻將中國大陸建造之浮沉台船認列為「燈船、消防船、起重船及其他非以航行為主要任務之船舶」，刻意規避「海關進口稅則解釋準則」、該署稅則稅率查詢系統有關貨品分類及輸出入規定，於 102 年元月進口放行；又同樣為施作洲際二期工程及大林電廠北堤工程之雙統工程有限公司（下稱雙統公司），亦涉嫌違反船舶運送業及船舶出租業管理規則第 12 條規定，以偽造之船舶建造證明書文件，自國外購買船齡逾 12 年之「雙隆」號作業船，經中國驗船中心代交通部航港局辦理進口前特殊檢驗，發給檢驗合格證明，財政部關務署及交通部航港局督導管理不確實；臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司主辦之洲際二期工程、大林電廠北堤工程各項施工品質不符規範規定等，均涉有違失等情。案經本院調查竣事，茲臚列調查意見如次：

- 一、財政部關務署海關稅則分類及稅則稅率查詢系統「船舶及浮動構造體」專章，將列舉貨名及概括貨名認列於同一目中，易滋弊端，實非妥適，允應積極修訂之

- (一)按我國海關稅則分類自民國（下同）78 年起採用世界關務組織（World Customs Organization，WCO）制定之「國際商品統一分類制度」（The Harmonized Commodity Description and Coding System，簡稱 HS）。HS 將各項貨品以 6 位碼方式進行分類編號，內容共分 21 類、97 章。世界關務組織（WCO）為求該分類制度之完整性、精確性與唯一性，制定了 6 則具有法定拘束力之解釋準則（General Interpretation Rules，簡稱 GIRs），其中準則一至五是規範「節(Heading)」(4 位碼)分類，準則六則是規範「目(Sub-heading)」(6 位碼)分類之依據。依中華民國海關進口稅則及輸出入貨品分類表合訂本「總說明」，我國在 6 位碼下，編列 8 位碼為海關進口稅則；再向下編列 10 位碼為貨品分類號列，主管機關分別為財政部及經濟部。
- (二)查 HS 第 89 章「船舶與浮動構造體」包括 7 節，計有：第 8901 節「供載客或載貨用船」、第 8902 節「漁船」、第 8903 節「遊艇及其他遊樂或運動用船」、第 8904 節「拖船和推船」、第 8905 節「燈船、消防船、挖泥船、起重船及其他非以航行為主要任務之船舶；浮塢；浮在水面或潛入水中之鑽探或生產平台」、第 8906 節「其他船隻」及第 8907 節「其他浮動構造物（例如：筏、浮箱、浮力圍堰、棧橋，浮筒及標桿）」。其中第 8905 節有列舉貨名：「燈船」、「消防船」、「挖泥船」、「起重船」、「浮塢」、「浮在水面或潛入水中之鑽探或生產平台」及概括貨名：「其他非以航行為主要任務之船舶」，分類時無法歸入列舉貨名者，始適用概括（剩餘）貨名。
- (三)依據「海關進口稅則解釋準則」第 4 條規定：「貨品未能依前述準則列入任何稅則號別者，應適用其

性質最類似之貨品所屬之稅則號別」，惟前述 HS 第 89 章「船舶與浮動構造體」第 8905 節對貨名分類，有諸多不合理處，分述如下：

- 1、參據 HS 註解（第 1341 頁）有關第 8905 節之詮釋：

「(A) 燈船、消防船、挖泥船、起重船及其他非以航行為主要任務之船舶。此類船隻係在靜止狀態時執行其主要任務。其包括：燈船、鑽油探船、消防船、各種挖泥船（例如，抓斗式船或吸泥船）、打撈沈船用之救難船、永久停泊之海空救助浮台、海深測量船、裝設舉重及搬運機器之平底船（例如：人字起重桿、起重機、外殼船）及作為此等機器底座用之平底浮舟。住宅船、洗濯船及浮動工廠亦列入本節。...」其中「燈船」(Light-vessel) 為照明用船；「消防船」(Fire-float) 為海上救火用船；「起重船」(Floating-crane) 為裝有起重機之裝卸用船，均為非以航行為主要任務之工作船舶，而「挖泥船 (Dredger)」為海域濬深，抽砂填土用船，一般有吸管式挖泥船 (Suction Dredger) 多用於抽砂填地作業，又稱抽砂船，另有鏟斗式挖泥船 (Dipper Dredger) 和抓斗式挖泥船 (Crab Dredger)，於 HS 規範中與燈船、消防船、起重船一樣，屬「其他非以航行為主要任務之船舶」，惟財政部關務署卻將其單獨以 8905.10 專目認列其稅則稅率，顯不合理。
- 2、查 8905 節下計有 第 8905.10 目：「挖泥船」、第 8905.20 目：「浮在水面或潛入水中之鑽探或生產平台」及第 8905.90 目：「其他」等 3 目，第 8905.90 目下又細分為 第 8905.90.10 分目：「浮塢」及第 8905.90.20 分目：「燈船、消防船、起重船及其他非以航行為主要任務之船舶。」依財政部關務署

解釋，「在固定地點執行其主要任務之船隻，均屬『非以航行為主要任務之船舶』之範疇」，而浮塢（Floating docks）又稱「水上船塢」係一種浮動之修船工廠，用以取代乾船塢（Dry docks），亦屬「在固定地點執行其主要任務之船隻」，非以航行為主要任務，卻也單獨認列 8905.90.10 分目，殊不合理。

- 3、又查第 8905 節第 8905.90.20 分目「燈船、消防船、起重船及其他非以航行為主要任務之船舶。」包括：列舉貨名「燈船」、「消防船」、「起重船」與概括貨名「其他非以航行為主要任務之船舶」，要知「燈船」、「消防船」、「起重船」均為小型船，而本案系爭 2 艘浮沉台船船長超過 100 公尺、船寬 36 公尺、總噸位超過 7,000 噸、吃水深逾 6 公尺，此一般龐然巨艦卻被與「燈船」、「消防船」、「起重船」等蕞爾小船認列於 8905.90.20 同一目下，是否有高稅低課情事，難免令人質疑；且概括貨名應屬無法逐一系列之其他渾括貨名，類似法律或合約上之未盡事宜，又豈可與列舉貨名認列為同一分目！

(四)綜上，財政部關務署及所屬各海關職司關稅徵收與邊境查核，而關稅徵收之衡平，端賴商品統一分類之完善合理，惟該署海關稅則分類及稅則稅率查詢系統「船舶及浮動構造體」乙章，卻將列舉貨名及概括貨名認列於同一目中，易滋弊端，實非妥適，允應積極修訂之。

二、交通部航港局辦理外籍船舶之登記及檢查，均採書面審查，並未有任一環節之承辦人員親自登船檢視並作成詳盡紀錄，以供查驗。致本案調查半年後，仍無法確認雙統公司名下「雙隆」號浮塢建造發行者「築瀨

潮盛」所簽發「船舶建造證明書」之真偽，該局允應本於航政主管機關權責，從執行面確實檢討改進

- (一)依船舶法第 9 條規定：「中華民國船舶非領有中華民國船舶國籍證書、中華民國臨時船舶國籍證書或小船執照，不得航行。」同法第 17 條：「船舶所有人在所認定之船籍港以外港口取得船舶者，得檢附取得船舶或原船籍國之相關證明文件，向船舶所在地或船籍港航政機關申請核發臨時船舶國籍證書，並應自領得該證書之日起 3 個月內，依第 15 條規定申請登記」及同法第 15 條：「船舶所有人於領得船舶檢查證書及船舶噸位證書後，應於 3 個月內依船舶登記法規定，向船籍港航政機關為所有權之登記」。
- (二)據訴，依船舶運送業及船舶出租業管理規則第 12 條(下稱管理規則)規定：「船舶運送業自國外購買現成船，其船齡年限應依輸入現成船舶年限表之規定。申請當地航政機關核轉交通部核定。」及輸入現成船舶年限表規定，有關拖船及其他工作船之允許輸入年限為 12 年。雙統公司名下「雙隆」號作業船，其船舶建造證明書載明係由日本進口，船舶所有人為「東洋物產有限會社」，船名為「久護-4600」，建造年月為西元 2001 年 6 月，惟參閱西元 2003 年版之財團法人日本作業船協會「現有作業船一覽」，並無「久護-4600」之船名，且詳細比對後，船舶建造證明書上所載船舶規格係為「久護-4000」，但其製造之年份為西元 1988 年。雙統公司名下之「雙隆」號作業船，既為自日本進口之西元 2001 年份之作業船，卻未見於西元 2003 年版本之財團法人日本作業船協會「現有作業船一覽」中，雙統公司顯有偽造船舶建造證明書之嫌云云。

- (三)又據陳情人委託日本清河法律事務所就雙統公司名下之「雙隆」號船舶建造證明書真偽進行調查，清河法律事務所於 102 年 1 月 29 日發文函詢該船舶建造證明書所載之船舶建造者「株式會社 YANASE DOCK」，未獲回覆；多次以電話詢問，亦均無人接聽。該法律事務所乃於 2 月 19 日，派員親赴日本政府法務局查詢該公司登記事項，結果為「無該公司登記資料」。據此，清河法律事務所依上開情況判斷，「株式會社 YANASE DOCK」可能係並未實際存在之空頭公司或業已歇業，惟本案之船舶建造證明書開立日期係 2012 年 11 月 10 日，開立證明的公司竟於 2 個月後憑空消失，亦足證雙統公司偽（變）造船舶建造證明書，而交通部航港局僅「書面」審查相關文件，即方便行事，准予購入，涉有違失云云。
- (四)經交通部航港局於 102 年 5 月 30 日以航南字第 1023311102 號密函外交部協助查證由建造發行者「築瀨潮盛」簽發「船舶建造證明書」之真偽。據外交部於 102 年 6 月 18 日以亞太四字第 102047 號轉駐大阪辦事處電報密函復交通部航港局，依該電報所述：「...洽據日本株式會社ヤナセドック所在地之船舶管轄機關『國土交通省中國運輸局廣島運輸支局』告以，該公司出具『船舶建造證明書』之船名：フローテングドック久護-4600 乃屬浮船塢具，依據日本法規非屬『船舶』類別，故該支局並無相關登記資料可稽...日本株式會社ヤナセドック出具之『船舶建造證明書』業經廣島法務局公證人由良卓良認證簽名屬實，並經外交部駐大阪辦事處秘書長李益（已於 102 年 1 月 16 日屆退）驗證簽發在案，並加註『僅證明簽章屬實，文件內容不

在證明之列』」。交通部航港局認文件內容真偽仍有查證之必要，爰又於同年 7 月 8 日密函請外交部再予協助文件實質審查，惟據外交部 102 年 7 月 23 日亞太四字第 102055 號轉駐大阪辦事處電函表示，外交部及駐外館處文件證明條例第 1 章第 3 條規定，文書驗證係指主管機關或駐外館處依有關文書之當事人或其他相關人之申請，證明文書製作人、有權簽字人或公證人之簽章為真正，或文書形式上存在之程序，並未表示查證後有任何偽造文書之情事，倘日後發覺有偽造建造證明文件時，依刑法第 214 條之規定，將移送司法機關偵辦。

(五)次按船舶只要噸位不同，大小尺寸、規格均會不相同，有關「久護-4600」與「久護-4000」為何尺寸規格完全相同乙節，據交通部航港局函復「該二船應非為同一艘船」等語，說明如下：

- 1、船舶總噸位之決定依船舶丈量規則規定，除船舶基本尺寸所構成之圍蔽空間外，尚包括船型、附屬物及上層建築等部分，故總噸位不同的兩艘船，其基本尺寸未必不相同；另船舶若採用相同建造圖說或依特定基本尺寸設計建造，即會有尺寸規格相同之情形。
- 2、如何辨別兩者是否為同一艘船舶乙節，除由其基本尺寸辨別外，通常會輔以查對其主、輔機等登載之規格及其船體構造等資料為之。經參考 2003 年版一般社團法人日本作業船協會「現有作業船一覽」手冊中「久護-4000」規格，並比對「久護-4600(雙隆)」之船舶一般配置圖(完成圖)及中國驗船中心出具檢驗證明書等資料，兩船差異項目臚列如下表：

船名	最大吃水深	載貨重量	壓載水泵 (能力/揚程)	伸臂 起重機	發電機容 量	建造船廠
久護 -4000	<u>14.0m</u>	<u>4500t</u>	<u>1000m<sup>3</sup>/h*11m</u>	<u>30m*15t*2</u>	<u>190KW</u>	<u>日立造船 堺重工</u>
久護 -4600	<u>15.0m</u>	<u>4600t</u>	<u>1000m<sup>3</sup>/h*9m</u>	<u>30m*3t*2</u>	<u>150KVA*2</u>	<u>Yanase dock 株式會社</u>

(六)查本案系爭「雙隆」號於 101 年 12 月 20 日申請臨時船舶國籍證書，翌 (21) 日發證並取得臨時船舶國籍證書，證書有效期至 102 年 1 月 22 日，同年 3 月 1 日完成檢查，同年 3 月 13 日辦理船舶保存登記，於 102 年 9 月 13 日取得船舶國籍證書。此期間所有檢查詢據交通部航港局相關主管表示，均係採書面審查辦理，並未有任一環節之承辦人員親自登船檢視並作成詳盡紀錄，以供查驗。迄本案調查半年後，仍無法確認雙統公司名下「雙隆」號浮塢建造發行者「築瀨潮盛」所簽發「船舶建造證明書」之真偽，實屬荒唐。倘我國航政主管機關是如此行禮如儀地「檢查」外籍船舶（作業船），不啻予不肖可趁之機，而國家之門戶洞開，交通部航港局允應本於航政主管機關權責，從執行面確實檢討改進。

調查委員：錢林慧君