

目 錄

第一章 緒論	1
第一節 緣起及目的	1
第二節 研究範圍與研究方法	3
第二章 WCO SAFE 標準架構分析	7
第一節 SAFE 標準架構背景分析	7
第二節 SAFE 標準架構內容分析	18
第三節 SAFE 標準架構課題分析	28
第三章 AEO 概念與發展現況分析	36
第一節 美國經驗	36
第二節 歐盟經驗	43
第三節 WCO 對 AEO 標準現況分析	55
第四章 日本經驗	63
第一節 日本因應 SAFE 架構措施現況	63
第二節 特定出口申報制度	75
第三節 簡易進口申報制度	84
第四節 日本版 C-TPAT	94
第五章 結論與建議	110
第一節 研究結論	110

第二節 具體建議.....	120
參考文獻.....	124
訪談紀錄.....	129

附錄資料一、WCO，*Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*，2005。

附錄資料二、WCO，*AEO SP0218E1a*，2006。

附錄資料三、法務省，*法令遵守規則（コンプライアンスプログラム）の例（参考）*，2006。

附錄資料四、輸出申告書（税関様式C第5010号）。

附錄資料五、輸入（納税）申告書（税関様式C第5020号）。

表 目 錄

表 1-1 本研究預定訪談對象一覽表	5
表 2-1 國際恐怖活動主要事件一覽表	9
表 2-2 已和美國簽署 CSI 港口一覽表	14
表 2-3 2002 年美國通商法事前申報制度	16
表 2-4 SAFE 標準架構四大核心要素與美國 2002 年安全機制比較	20
表 2-5 SAFE 標準架構兩大主軸之實施標準事項	23
表 2-6 SAFE 標準架構出口貨物申報單資料項目	30
表 2-7 SAFE 標準架構艙單申報資料項目	32
表 2-8 我國在海關與海關間網絡配置的實務性課題	33
表 2-9、我國在海關與企業間夥伴關係的實務性課題	35
表 3-1 歐盟 AEO 適用對象之條件要求	51
表 3-2 申請歐盟 AEO 認定提送資料一覽表	53
表 3-3 WCO、歐盟、美國對 AEO 適用對象比較	55
表 3-4 WCO PSCG 成員名單一覽表	56
表 3-5 WCO PSCG 歷次會議重點內容概要	57
表 4-1 艙單、旅客及機員相關事項預先申報制度	65
表 4-2 日本關務系統最適化計畫進度表	67
表 4-3 出口貿易管理令別表第 1 所列貨物一覽表	79

表 4-4 企業制定「守法規則」基本項目一覽表.....	80
表 4-5 一般、簡易進口申報提交文件比較（以 NACCS 為例）	86
表 4-6 日本版 C-TPAT 工程表.....	108

圖目錄

圖 1-1 經貿便捷化與國家競爭力示意圖	1
圖 1-2 研究流程與進度示意圖	6
圖 2-1 美國實施 24 小時規則之影響示意圖	17
圖 2-2 SAFE 標準架構內容示意圖	18
圖 3-1 C-TPAT 基本概念示意圖	36
圖 3-2 C-TPAT 核心價值示意圖	37
圖 3-3 C-TPAT 在國際物流安全業務流程示意圖	38
圖 3-4 C-TPAT 參加手續與實績	40
圖 3-5 歐洲海關政策思維的變革	46
圖 3-6 歐盟 AEO 適用對象示意圖	49
圖 3-7 歐盟 AEO 基本認定標準示意圖	52
圖 4-1、日本因應 SAFE 架構現況示意圖	64
圖 4-2 日本進出口相關手續單一窗口化示意圖	66
圖 4-3 日本下一代單一窗口示意圖	68
圖 4-4 Air-NACCS 進出口通關手續示意圖	70
圖 4-5 Sea-NACCS 進出口通關手續示意圖	71
圖 4-6 日本大型 X 光檢測設備配置現況	72
圖 4-7 日本海關採用非破壞性檢測設備盲點案例	73

圖 4-8 日本特定出口通關申報制度示意圖	76
圖 4-9 日本簡易進口申報制度示意圖	84
圖 4-10 物流成本比例之國際比較	95
圖 4-11 物流前置時間之國際比較	95
圖 4-12 全球經濟策略示意圖	98
圖 4-13 新經濟成長策略示意圖	98
圖 4-14 日本版 C-TPAT 政策形成示意圖	101
圖 4-15 簡易進口申報制度修正案示意圖	103
圖 4-16 特定出口申報制度修正案示意圖	103
圖 4-17 海關 CP 與經濟產業省 CP 比較	105
圖 4-18 日本與各國海關簽訂相互支援協定現況	106
圖 4-19 日本 EPA/FTA 預定進度	106
圖 5-1 主要研究結論	110
圖 5-2 日本 AEO 機制常見問題	116
圖 5-3 我國推動 AEO 計畫具體建議	120

第一章 緒論

第一節 緣起及目的

經建會資訊長（CIO）辦公室於 2006 年度第 2 季季會中，對於未來五年我國經貿資訊系統的主要推動目標，已達成初步共識，將以推動「建構優質經貿環境與網絡」計畫為未來五年的發展願景。

圖 1-1、經貿便捷化與國家競爭力示意圖



資料來源：劉柏立「優質社會與經貿便捷化」，『建構優質經貿環境與網絡策略會議』，行政院經濟建設委員會，2006年8月31日~9月1日。

本項計畫係由 CIO 辦公室主導規劃，將以「智慧化」、「國際化」、「便捷化」以及「安全化」為主軸，透過 ICT 科技層面的普及採用與

現行制度的檢討更新，致力推動經貿環境結構的改善，期能實現未來優質社會之經貿資訊流通與行政環境的政策願景，進以提升我國國際競爭力，再造台灣經濟奇蹟（參見圖 1-1）。

為進一步確定本項計畫之發展策略，CIO 辦公室特於 2006 年 8 月 31 日及 9 月 1 日邀請相關部會及產學有識之士，舉辦「建構優質經貿環境與網絡」策略會議，期能集思廣益，明確任務分工，實現計畫願景。

其後，依據行政院經濟建設委員會 2006 年 9 月 12 日協字第 0950003702 號函檢送 2006 年 8 月 22 日召開之院交議「貿易便捷化／網網整合計畫」（經濟部國際貿易局提報）審議會結論五、行政院經濟建設委員會 2006 年 9 月 12 日協字第 0950003704 號函以及財政部 2006 年 9 月 15 日台財關字第 0950056960 號函辦理推動無障礙通關第二期：「建構優質經貿環境與網絡」項下「貿易便捷化／網網整合計畫」之子計畫—「導入 WCO SAFE 標準架構子計畫」。

WCO SAFE 標準架構（Framework of standards to secure and facilitate global trade）已成為全球經貿當前發展之首要工作，美國已經開始全面推展，歐盟於 2005 年 4 月導入安全計畫修正關稅法，將於 2008 年 1 月開始實施 AEO 計畫，2009 年實施預先電子申報作業。日本為 WCO 會員國，除已簽署意願書，並已完成多項相關標準架構

之規劃。

由於日本為我國最大進口國，透過本項研究，不僅可瞭解日本經貿安全系統架構，為台日雙方經貿安全體系建立合作的基礎；並可藉由日本因應 WCO 安全架構之作法，作為「我國導入 WCO SAFE 標準架構」之規劃參考，並與國際經貿安全趨勢緊密接軌。

第二節 研究範圍與研究方法

為使研究成果能提供我國「導入 WCO SAFE 標準架構子計畫」之相關規劃參考，本研究計畫之研究範圍係以日本因應 WCO SAFE 標準架構之相關措施為對象，進行個案研究；研究方法採用文獻分析法與深度訪談法，針對 WCO SAFE 標準架構以及日本政府之相關因應措施，進行系統性的資料文獻蒐集與分析，並具體設定專訪對象，進行深度訪談。

在文獻分析方面，本研究計畫首先針對 WCO SAFE 標準架構進行結構分析，釐清其具體政策方向並探究其核心價值，然後針對日本相關主管機關在因應 WCO SAFE 標準架構之官方文件（含相關法規與行政指導或行政命令）、研究報告等資料進行蒐集分析工作。

在深度訪談方面，本研究初步規劃訪談對象包含政府機關、業界團體以及相關學術專業人士，涵蓋產官學研等不同領域，藉由深度訪談之意見交流，彙整日本因應 WCO SAFE 標準架構之實務運作機制以及今後發展的相關課題，作為研究結論的重要參考依據。主要訪談對象暫定如表 1-1 所示；研究流程與研究進度請參見圖 1-2。

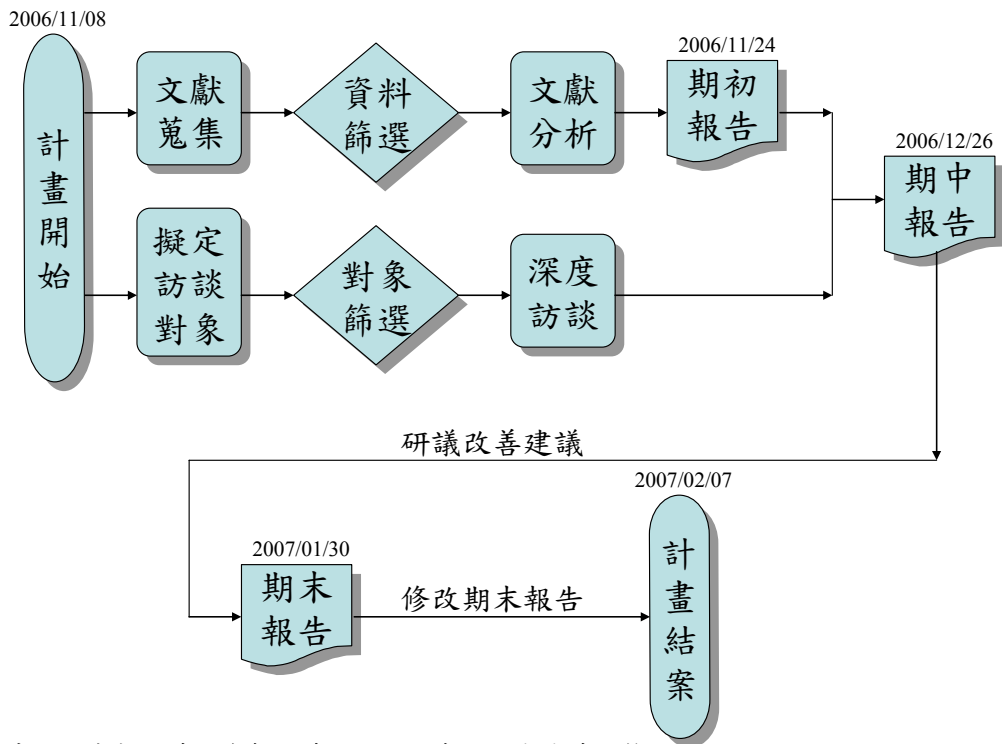
表 1-1、本研究預定訪談對象一覽表

訪談對象	訪談目的
參議院國土交通委員會	尋求日本國會議員之理解與支持
財務省關稅局	因應 WCO SAFE 標準架構官方措施
國土交通省港灣局	因應 WCO SAFE 標準架構官方措施
橫濱港務局	因應 WCO SAFE 標準架構官方措施
日本關稅協會	因應 WCO SAFE 標準架構業界意見
日本船主協會	因應 WCO SAFE 標準架構業界意見
日本荷主協會	因應 WCO SAFE 標準架構業界意見
日本機械輸出協會	因應 WCO SAFE 標準架構業界意見
經團連	因應 WCO SAFE 標準架構業界意見
港灣空間高度化環境研究中心	因應 WCO SAFE 標準架構智庫意見
海上技術安全研究所	因應 WCO SAFE 標準架構智庫意見
21 世紀政策研究所	因應 WCO SAFE 標準架構智庫意見
其他	因應 WCO SAFE 標準架構相關對象

註：隨著研究過程的發展，本表所列訪談對象有可能發生調整變動。

資料來源：本研究。

圖 1-2、研究流程與進度示意圖



註：期中、期末報告時間為暫定時程，得按實際進度適時調整。
資料來源：本研究。

第二章 WCO SAFE 標準架構分析

第一節 SAFE 標準架構背景分析

國際貿易是維繫經濟繁榮不可或缺的原動力。然而國際貿易系統對於恐怖主義份子攻擊行為導致嚴重損害全球經濟的防禦機制，卻是相當脆弱。作為監控、管理貨物國際移動的各國海關當局，具有強化確保全球供應鏈安全並藉由關稅稽徵與貿易便捷化為社會經濟發展作出貢獻的獨特立場。因此，發展出一套可確保全球貿易移動同時又可兼顧貿易便捷化的策略，乃成為世界關務組織（World Customs Organization，簡稱 WCO）的重要課題。

為確保國際貿易安全並兼顧貿易便捷化，WCO 終於 2005 年 6 月決議通過「確保國際貿易安全與便捷化標準架構（Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade，簡稱 SAFE Framework 或 SAFE 標準架構）」。SAFE 標準架構本身非屬國際條約，不具有強制約束力，會員國係以自願簽署意願書（letter of intent）的方式，參照 SAFE 標準架構的原則方向，配合實施。

根據 WCO 所發表的資料顯示，截至 2006 年 12 月底為止，在 WCO 的所有會員國中（169 個國家、地區），已有超過 8 成（140 個國家、地區）的會員國已經簽署意願書，願意在 SAFE 標準架構下，推動相關配合措施。換言之，SAFE 標準架構已確立其作為世界各國

推動確保國際貿易安全與便捷化相關措施之國際標準規範的地位。

在檢討分析 SAFE 標準架構之前，本研究首先針對 SAFE 標準架構之制訂背景，進行分析說明。

一、制訂背景

2001 年 9 月 11 日在美國發生的世貿大樓恐怖攻擊事件所造成的震撼（簡稱 911 事件），不僅止於美國國民生命、財產的重大損失，其更凸顯出全球物流供應鏈安全管理機制的重大課題。

事實上，前述 911 事件並不是唯一的恐怖攻擊事件，過去亦曾發生多起恐怖攻擊事件（參見表 2-1），1998 年 8 月美國駐非兩所大使館（肯亞與坦尚尼亞）遭受攻擊事件尤與國際物流安全管理關係密切，原因是攻擊美國大使館所使用的炸彈，係堂堂經由港口進入非洲。

根據統計，全球貿易物流約有 9 成利用貨櫃運輸；美國每年平均約有 1,600 萬個標準箱（Twenty-Foot Equivalent Unit，簡稱 TEU）輸入國內，其中約有 570 萬 TEU 是船運貨櫃。如果有大量破壞性武器隱藏於貨櫃輸入境內，將造成安全上的重大威脅。

美國當局雖然認知利用港口、海運的國際物流存在風險，但此等安全問題並未受到重視。直至 911 事件發生後，美國政府當局乃採取積極對策，一方面在國內從法制面著手建立相關規範架構；另一方面則在國際舞台運用其影響力，呼籲全球重視國際物流安全。

表 2-1 國際恐怖活動主要事件一覽表

時 間	主 要 事 件
1988 年	賓拉登在阿富汗成立國際恐怖組織－Al-Qaeda（基地組織）
1991 年 1 月	波斯灣戰爭
1993 年 2 月	美國紐約世貿大樓爆炸事件，6 人死亡、受傷人數超過千人
1996 年 7 月	美國亞特蘭大公園爆炸事件，傷亡人數超過百人
1998 年 8 月	美國肯亞大使館、坦尚尼亞大使館遭受攻擊，死亡人數超過 220 人
2001 年 9 月	911 事件，死亡人數約 3,000 人
2001 年 10 月	美國轟炸阿富汗，11 月攻陷首都喀布爾
2002 年 1 月	美國總統布希在國情諮文中，點名伊拉克、伊朗和北韓三國為「邪惡軸心」
2002 年 10 月	印尼巴厘島爆炸事件，202 人死亡
2003 年 3 月	美英攻擊伊拉克，4 月攻陷首都巴格達，海珊政權瓦解
2003 年 8 月	聯合國駐巴格達事務所爆炸事件，死亡人數超過 20 人，包含聯合國秘書長特別代表
2003 年 12 月	美軍進駐伊拉克，拘捕前總統海珊
2004 年 3 月	西班牙馬德里火車連環爆炸事件，死亡人數約 200 人
2004 年 9 月	北奧塞提亞共和國貝斯蘭市學校師生被車臣武裝恐怖團體挾持為人質， 軍隊行動造成超過 300 名以上人質死亡慘劇
2005 年 7 月	倫敦地鐵、巴士爆炸事件，52 人死亡
2005 年 10 月	美軍在伊拉克戰死士兵人數突破 2,000 人
2006 年 7 月	印度孟買火車連環爆炸事件，約 200 人死亡
2006 年 8 月	英國發現飛往美國飛機恐怖活動未遂案
2006 年 12 月	伊拉克前總統海珊被絞刑處死
2007 年 1 月	伊拉克大學連環爆炸事件，60 人死亡 110 人受傷

資料來源：本研究綜合彙整。

前者可列舉有「海關貿易夥伴反恐計畫（Customs-Trade Partnership Against Terrorism，簡稱 C-TPAT）」、「貨櫃保全計畫（Container Security Initiative，簡稱 CSI）」、「海外港口裝運貨物資訊事前申報規則（Presentation of Vessel Cargo Declaration to Customs Before Cargo is Laden Aboard Vessel at Foreign Port for Transport to the United States，簡稱 24-Hour Rule 或 24 小時規則）」等機制措施（本

研究把 C-TPAT、CSI 以及 24 小時規則統稱為美國 2002 年安全機制); 後者可列舉有國際海事組織 (International Maritime Organization, 簡稱 IMO) 制定「船舶與港灣設施國際安全準則 (International Ship and Port Facility Security Code, 簡稱 ISPS 準則)」、全球主要工業國在加拿大卡那那斯基 (Kananaskis) 舉行的 G8 領袖高峰會議通過「運輸安全行動計畫」與「防止大量破壞性武器及物質擴散全球夥伴計畫」、WCO 大會決議「確保國際貿易供應鏈安全與便捷化」案。此等國內對策以及國際共識均陸續發生於 911 事件的翌年—2002 年。

WCO 在 2002 年 6 月決議「確保國際貿易供應鏈安全與便捷化」議案後，即成立特別小組針對本案進行檢討籌劃，該小組係由約 50 個國家的海關當局、相關國際組織 (IMO、INTERPOL 等) 以及民間部門 (ICC 等) 所組成。

其後，WCO 在 2004 年 6 月決議成立「高層策略小組 (High Level Strategic Group, 簡稱 HLSG)」，計劃以一年的時間，針對如何推動「確保國際貿易供應鏈安全與便捷化」之標準架構進行檢討作業。而後 WCO 按照預定進度於 2005 年 6 月決議通過 SAFE 標準架構。

二、美國 2002 年安全機制

從前述 WCO SAFE 標準架構之制訂背景可知，由於 911 事件的發生以及美國積極發揮主導力的影響而有 WCO SAFE 標準架構之產

生。因此，為正確解讀 SAFE 標準架構之實質意涵，有必要先就美國在 2002 年推動實施的國際貿易供應鏈安全與便捷化相關機制，進行分析探討。

（一）、C-TPAT

C-TPAT 係美國海關當局¹鑑於 911 事件的教訓，於 2001 年 11 月所提出的對策方案，2002 年 4 月正式實施。C-TPAT 的主要目的在於確保輸入美國的貨物安全。在實踐上，係藉由強化海關當局與國際物流業者（包含船公司、報關行、倉儲業者、進口人、製造業者等）的合作關係共同防範恐怖主義份子的威脅，並由海關當局制定安全準則（C-TPAT Security Recommendations）提供願意加入 C-TPAT 的相關業者參考依循；相對於業者的配合實施，海關當局對於參加 C-TPAT 確實遵守安全準則（ensure compliance with C-TPAT standards）的優良業者，提供通關上的便捷待遇。

不過，當時美國實施 C-TPAT 的最大問題，就是該給優良業者的通關便捷待遇並未真正落實，原因與其下一代貿易系統—自動商務環境（Automated Commercial Environment，簡稱 ACE）的建置有關。

2005 年 3 月 25 日以後，美國海關當局要求美國進口人應向海外

¹) U.S. Customs Service 於 2003 年 3 月改組整併於國土保安部（Department of Homeland Security）的海關暨邊界保護局（Bureau of Customs and Border Protection，簡稱 CBP）。本研究一律以海關當局稱呼。

製造業者取得符合 C-TPAT 安全準則的證明文件，對於低風險進口人（Low risk importer）提供綠色通道（Green Lane）貨物快速通關優待，免除貨物檢查手續，允許業者可以貨到即時交易。

2006 年 9 月 14 日美國參議院全票通過綠色通道法案。本案通過後，將對自願參加 C-TPAT 的國際海運公司提供極大的便利。該法案規定，任何海運貿易公司如果預先按照要求向美國海關當局提出詳細的貨運資料，並且使用國際貨櫃監控系統，該等業者即可享有綠色通道的待遇，使貨物可以快速通關。

截至 2006 年 1 月底為止，有 10,892 家業者向 CBP 提出 MOU，其中有 6,097 家業者被認定為優良業者；已接受美國海關當局現地調查的業者共計 3,199 家。另外，參加 C-TPAT 業者的貨物檢查率大約為非參加業者的 1/6。

要言之，C-TPAT 的意義在於確保國家安全和不損害美國民生依賴的國際進口貿易之間尋求平衡。

（二）、CSI

CSI 是美國海關當局在 911 事件發生後，於 2002 年 1 月所發表的貨櫃保全計畫，主要目的在於結合美國港口與外國港口，即藉由政府間協定的方式，強化美國政府（海關當局）與外國政府（海關當局）的合作關係，確保全球貿易與國際海上運輸安全。

CSI 的基本構想是對於將輸往美國的貨櫃，先在輸出港加強安全檢查，把具有高風險性之貨櫃阻絕於美國境外，對於低風險性之貨櫃則可獲得快速通關。具體而言，CSI 的主要內容包含如次四項：

1、鎖定具有高風險性的貨櫃為檢查標的「自動尋標系統」

(Automatic Targeting System，簡稱 ATS)

2、事先篩檢 (pre-screening) 運往美國的貨櫃，例如於出口港裝船前 24 小時傳輸艙單資料。

3、運用高科技儀器檢查貨櫃，例如採用大型 χ -ray 或 γ ray 等貨櫃掃描儀。

4、開發使用具有安全裝置之貨櫃 (Smart and Secure Containers)，例如 RFID 電子封條、GPS 等監控技術。

加拿大是最早與美國海關當局簽署 CSI 計畫的國家；日本則於 2003 年 3 月先在橫濱港實施 (參見表 2-2)。基於相互主義原則，日本與加拿大兩國亦有派遣海關官員常駐美國，協助檢查輸往本國的貨物；其他國家都只是接受美國海關官員，而未派遣本國官員常駐美國。

根據美國政府審計局 (Government Accountability Office，簡稱 GAO) 2005 年 4 月的調查報告顯示，迄至 2004 年 9 月 11 日止，經由 CSI 港口搬出、轉運貨物的 35% 並未受到篩選檢查；美國海關官員認為具有高風險貨物的 28% 並沒有在 CSI 港口接受檢查，原因是

當地海關當局不合作或檢查人員水準低。

表 2-2 已和美國簽署 CSI 港口一覽表

CSI 港口名稱 (共計 50 港)	國 別	實施時間
Halifax, Montreal, and Vancouver	Canada	02/03/ -
Rotterdam	The Netherlands	02/09/02
Le Havre	France	02/12/02
Bremerhaven	Germany	03/02/02
Hamburg	Germany	03/02/09
Antwerp	Belgium	03/02/23
Singapore	Singapore	03/03/10
Yokohama	Japan	03/03/24
Hong Kong	Hong Kong	03/05/05
Gothenburg	Sweden	03/05/23
Felixstowe	United Kingdom (U.K.)	03/05/24
Genoa	Italy	03/06/16
La Spezia	Italy	03/06/23
Pusan	Korea	03/08/04
Durban	South Africa	03/12/01
Port Klang	Malaysia	04/03/08
Tokyo	Japan	04/05/21
Piraeus	Greece	04/07/27
Algeciras	Spain	04/07/30
Tanjung Pelepas	Malaysia	04/08/16
Nagoya and Kobe	Japan	04/08/06
Laem Chabang	Thailand	04/08/13
Naples	Italy	04/09/30
Zeebrugge	Belgium	04/10/29
Gioia Tauro	Italy	04/10/31
Liverpool, Thamesport, Tilbury, and Southampton	U.K.	04/11/01
Livorno	Italy	04/12/30
Marseille	France	05/01/07
Dubai	United Arab Emirates (UAE)	05/03/26
Shanghai	China	05/04/28
Shenzhen	China	05/06/24
Kaohsiung	Taiwan	05/07/25
Santos	Brazil	05/09/22
Colombo	Sri Lanka	05/09/29
Buenos Aires	Argentina	05/11/17
Lisbon	Portugal	05/12/14
Port Salalah	Oman	06/03/08
Puerto Cortes	Honduras	06/03/25
Barcelona and Valencia	Spain	06/09/25
Chi-Lung	Taiwan	06/09/25
Caucedo	Dominican Republic	06/09/26
Kingston	Jamaica	06/09/28
Freeport	The Bahamas	06/09/30

註：和美國有相互派遣常駐海關檢查官員者，僅有加拿大和日本兩國，其他國家皆僅接受美國官員常駐。

資料來源：本研究整理自 U.S CBP 資料，2006 年 9 月 30 日。

另外，從美國參議院 2005 年 5 月的公聽會資料顯示，通過 CSI 港口的貨物，僅有 1.95% 被判定為具有高風險性的貨物；而在判定為具有高風險性的貨物當中，僅有 17.5% 在外國港口接受檢查。

由此可知，要真正落實 CSI 計畫的執行，除了需要硬體的高科技儀器檢查設備與軟體的檢查人員素質因素外，還需要建立國際共識，在各國海關當局堅定的承諾下採取積極作為，配合實施，始克其功。

(三)、24 小時規則

24 小時規則的正式名稱為「海外港口裝運貨物資訊事前申報規則」，是美國海關當局為防範國際恐怖主義份子的對策措施之一，主要規範載運貨物輸往美國的所有船舶入港申報手續。

根據美國關稅法第 431 條的規定，船隻入港時應向海關提出符合第 434 條所定要件的貨物艙單 (Manifest) 申報資料。美國海關當局依據該法第 431 條(d)項規定，得指定船舶貨物艙單 (Vessel Manifest) 的格式、記載項目、編製方法以及文件申報或電子資料傳送等事項。

911 事件發生後，美國海關當局在 2002 年 8 月 8 日的官報公告將提出關稅規則第 4.7 條修正案。舊關稅規則第 4.7 條的內容，主要規範載運貨物輸往美國的所有船舶，應遵照關稅法第 431 條 (d) 項規定製作船舶貨物艙單，並遵照該法第 434 條規定辦理入港手續。

關稅規則第 4.7 條修正以後，載運貨物輸往美國的船舶運送人，

應於該貨物在外國港口裝船前 24 小時向美國海關提出船舶貨物艙單申報。此即一般所稱之「24 小時規則」，於 2002 年 12 月 2 日開始正式實施，適用對象為貨櫃貨物與大宗散裝貨物（Break-bulk Cargo）；另外，散裝貨物（Break Cargo）以及海關當局認可不適用 24 小時規則的大宗散裝貨物則應於抵達美國前 24 小時提出申報(參見表 2-3)。

表 2-3 2002 年美國通商法事前申報制度

項目別		輸入美國	從美國輸出
申報媒介		自動通關系統 (AMS)	自動出口申報系統 (AES)
申報人		船公司等輸送業者	輸出人
運輸方式	船舶	在外國港口裝運前 24 小時	在美國出港前 24 小時
	航空	赤道以北的美洲地區，起飛前 其他地區，抵達美國前 4 小時	在美國最終機場預定出發時間 前 2 小時
	鐵路	抵達美國邊境前 2 小時	列車到達邊境前 2 小時
	貨車	FAST 業者：抵達美國邊境前 30 分鐘 非 FAST 業者：抵達美國邊境 前 1 小時	到達邊境前 1 小時

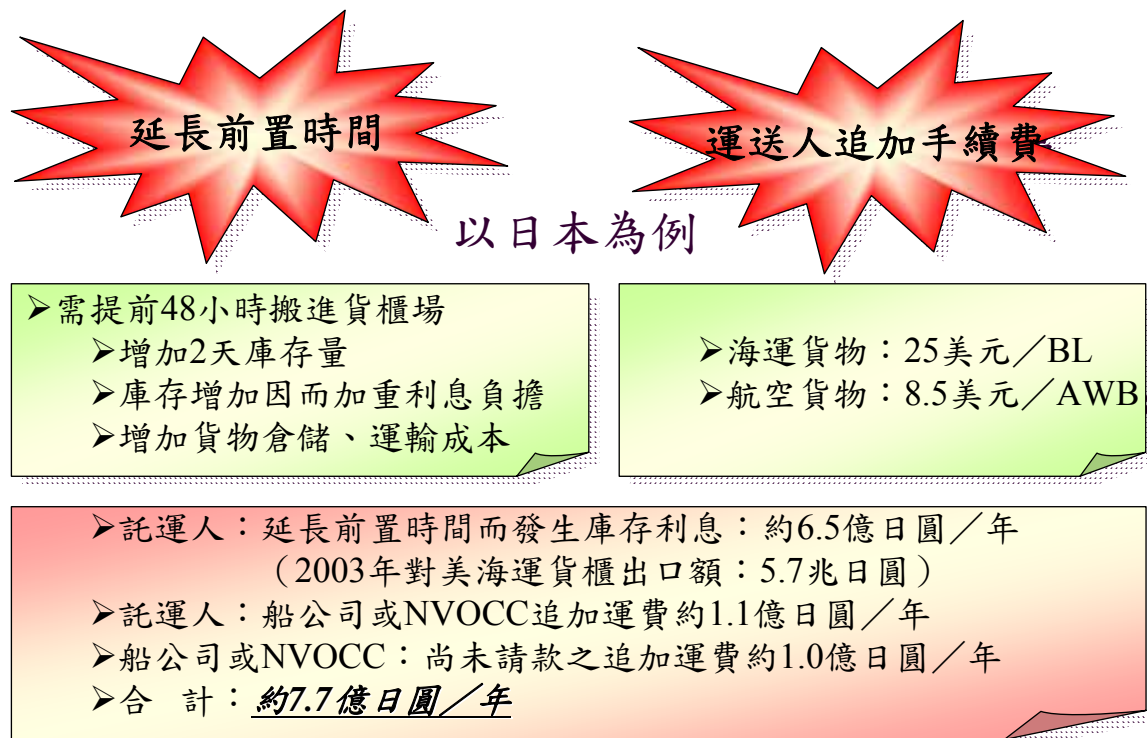
註 1：FAST 係 Free and Secure Trade 之縮寫，中譯為「快速暨安全貿易專用道」；參加貨物自動安全確認檢查系統 (Border Release Advance Screening and Selectivity, 簡稱 BRASS) 的貨車運輸業者，必須提供貨車司機 FAST 卡 (即身分證件)。

資料來源：本研究整理自 24-HOUR ADVANCE VESSEL MANIFEST RULE, FAQ, Revised Oct. 7, 2005。

日本曾就美國「24 小時規則」的影響進行調查。調查結果指出，由於美國「24 小時規則」的實施，將延長前置時間以及運送成本。具體而言，由於需要提前 48 小時搬進貨櫃場，因此發生 2 天庫存量的增加；由於庫存的增加，因而加重利息的負擔；同時也增加貨物倉儲以及運輸成本。海運以及航空貨物增加的成本分別為 25 美元/BL

、8.5/AWB，加上因延長前置時間而發生的庫存利息等費用，每年約增加 7.7 億日圓的成本負擔（參見圖 2-1）。

圖 2-1 美國實施 24 小時規則之影響示意圖

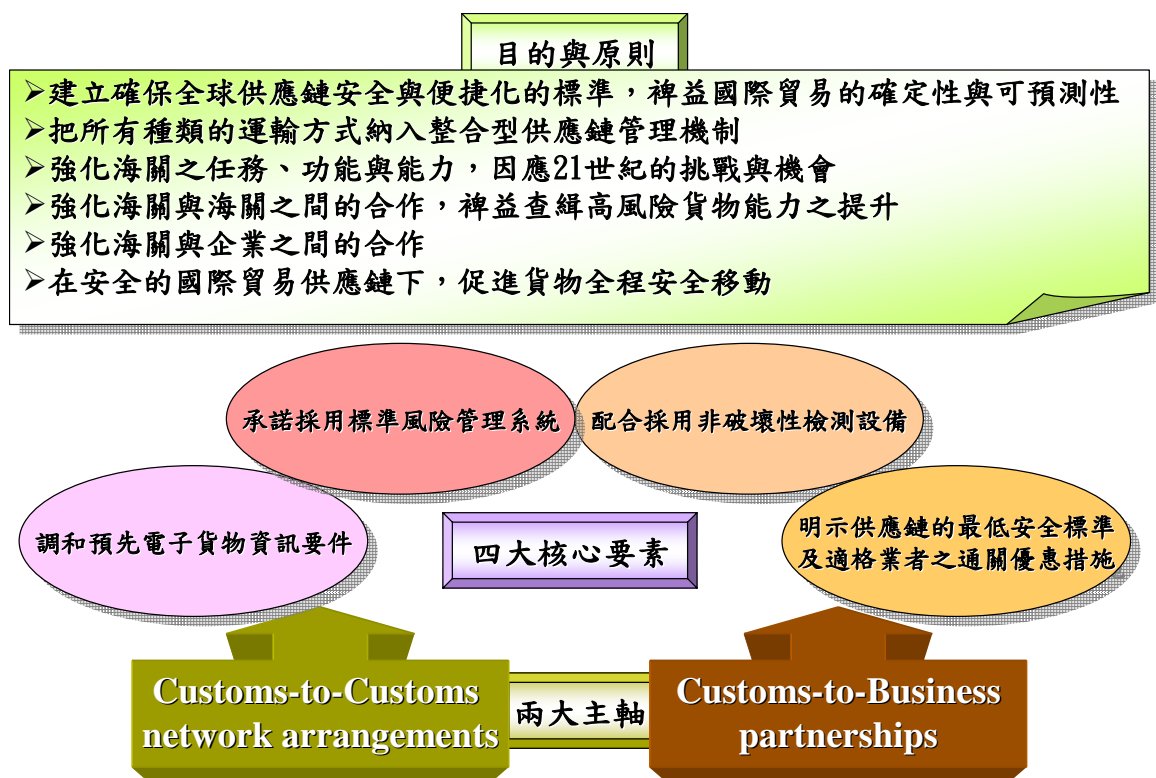


資料來源：本研究依據訪談資料彙整。

第二節 SAFE 標準架構內容分析

WCO SAFE 標準架構的制訂背景既如前節所述，其內容結構係由五大目的與原則、四大核心要素以及兩大主軸所構成，分析如次。

圖 2-2 SAFE 標準架構內容示意圖



資料來源：本研究依據 WCO SAFE Framework (2005 年 6 月) 資料彙整。

一、SAFE 標準架構的目的與原則

WCO SAFE 標準架構的目的與原則包含如下五大項：

(一)、建立確保全球供應鏈安全與便捷化的標準，裨益國際貿易的確定性與可預測性。

(二)、把所有種類的運輸方式納入整合型供應鏈管理機制。

(三)、強化海關之任務、功能與能力，因應 21 世紀的挑戰與機會。

(四)、強化海關與海關之間的合作，裨益查緝高風險貨物能力之提升。

(五)、強化海關與企業之間的合作。

(六)、在安全的國際貿易供應鏈下，促進貨物全程安全移動。

二、SAFE 標準架構的核心要素

WCO SAFE 標準架構的重點核心由如次四項要素所構成：

(一)、調和預先電子貨物資訊要件。

(二)、承諾採用標準風險管理系統。

(三)、配合採用非破壞性檢測設備。

(四)、明示供應鏈的最低安全標準；對守法優良業者提供通關優惠措施。

本研究在前一節的背景分析曾經指出，WCO SAFE 標準架構的制定受到美國因素的影響頗大。參照比較前節分析介紹的美國「2002 年安全機制」可以發現，WCO SAFE 標準架構的四大核心要素和美國「2002 年安全機制」的核心內容大致雷同（參見表 2-4）。

表 2-4、SAFE 標準架構四大核心要素與美國 2002 年安全機制比較

WCO SAFE 標準架構四大核心要素	美國 2002 年安全機制
➤ 調和預先電子貨物資訊要件	➤ 24-Hour Rule's core elements
➤ 承諾採用標準風險管理系統	➤ CSI's core elements (Automatic Targeting System)
➤ 配合採用非破壞性檢測設備	➤ CSI's core elements (Large-scale χ -ray & γ -ray machines & Radiation detection devices)
➤ 明示供應鏈的最低安全標準 對守法優良業者提供通關優惠措施	➤ C-TPAT's core elements (Compliance & Benefits)

資料來源：本研究彙整。

換言之，在經過 911 事件的教訓以及「2002 年安全機制」的實施經驗，美國對全球供應鏈安全管理機制的理念，已經藉由國際組織 WCO 的運作，成功地轉化為確保國際貿易安全與便捷化的國際標準。

WCO 決議採行 SAFE 標準架構，預期可以為各國政府、海關以及民間企業帶來如次利益：

(一)、在政府方面

SAFE 標準架構的主要目的之一，是確保國際貿易安全與便捷化，可使國際貿易對經濟的發展做出貢獻；有助於防範國際恐怖主義的威脅確保貿易安全；同時，也可以從提昇正規貿易移動便捷化與改善關務措施的過程促使海關當局現代化。其結果，可以帶來確保海關稅收、改善國內法令規章的時宜性，進而支援經濟社會保護機制，吸引外人直接投資。

另外，SAFE 標準架構鼓勵海關與其他政府機關，應基於既有的

國際標準，建構合作協定，有助於政府確保邊境管理與控制的整合。

（二）在海關方面

SAFE 標準架構的主要目的之一，是為藉由安全的國際貿易供應鏈，促進貨物的全程安全移動而建構各國海關間互相合作機制。合作機制的建立，有助於海關當局取得適時的正確資訊，提高風險管理效果。此等合作關係的建置，不僅可以提升海關檢查高風險貨物的能力，海關當局亦可提高國際貿易供應鏈的監控能力，使海關資源得更有效率的合理配置。

強化各國海關間的合作關係，例如進口國海關當局可以要求出口國海關當局代為檢查，因此海關當局可以在供應鏈的早期階段掌握安全監控。SAFE 標準架構的規範，提供在一定條件下監控的相互認證。採行 SAFE 標準架構，可以使海關當局以更廣泛的、更具涵蓋性的觀點掌握全球供應鏈，創造排除重複繁瑣報關的機會。

SAFE 標準架構提供海關當局建構海關改革以及現代化的基礎，使之得以因應國際貿易環境的新課題；同時，也提供海關當局可以依環境條件之不同而採取相應措施的彈性空間。因此，海關當局可以參照本國的發展條件或現實情況，實施 SAFE 標準架構。

（三）、在企業方面

SAFE 標準架構的目的，不僅止於創造確保國際貿易安全的條件，

同時也積極促進國際貿易便捷化，有助於買賣雙方國際間的貨物移動。SAFE 標準架構基本上考量到現代化國際生產與流通模式，並基於此等思慮而設計。

經認定的經濟業者（Authorized Economic Operators，簡稱 AEO）²，可以在減少檢查率的條件下，享有貨物快速通關的優待。結果，亦可帶來縮減時間、成本的經濟效益。在 SAFE 標準架構的重要原則之一，就是提供一套國際標準，建立國際貨物安全監管的統一性及可預見性，並減輕複雜繁瑣的報關手續。

在 SAFE 標準架構的實施方案中，由於 AEO 在確保安全系統與業務作了投資的努力，因此享有減少檢查、快速通關的便捷待遇。

三、SAFE 標準架構的發展主軸

WCO SAFE 標準架構的兩大發展主軸為促進「海關與海關間的網絡配置」以及增進「海關與企業間的夥伴關係」。為使兩大發展主軸得能落實推展，SAFE 標準架構的制定，基本上參考了京都公約修正版（the Revised Kyoto Convention，簡稱 PKC）、美國 C-TPAT、加拿大 Partners in Protection（PIP）、瑞典 StairSec Programme、澳大利亞 Frontline and Accredited Client Programme、紐西蘭 Secure Exports

²)AEO 係指不管具備哪種功能，凡與貨物之國際移動業務有關並遵守 WCO 或等同之供應鏈安全標準而獲得國家海關當局或其代表人承認者。包含：製造業者、進口人、出口人、報關行、運送人、併裝業者、中繼運送人、港口、機場、貨車場作業人、整合運送業者、倉儲業者、經銷商。

Partnership (SEP) 及 Front Line Programme、以及 WCO 整合型供應鏈管理指南 (the Integrated Supply Chain Management Guidelines, 簡稱 ISCM Guidelines) 等文件資料, 而制定如表 2-5 的標準原則項目, 提供各國海關當局推動前述兩大發展主軸的參考依據, 簡述如次。

表 2-5、SAFE 標準架構兩大主軸之實施標準事項

海關與海關間的網絡配置	海關與企業間的夥伴關係
1. 整合型供應鏈管理	1. 夥伴關係
2. 貨物檢查權責	2. 確保安全
3. 現代科技檢查設備	3. 認定
4. 風險管理系統	4. 技術
5. 高風險貨物或貨櫃	5. 溝通交流
6. 預先電子資訊	6. 便捷
7. 鎖定目標與通報	
8. 績效評量	
9. 安全評鑑	
10. 員工清廉計畫	
11. 出口安全檢查	

資料來源：本研究彙整。

(一)、在海關與海關間的網絡配置方面

WCO SAFE 標準架構認為, 過去海關當局是當貨物運抵本國港口時才進行檢查; 現今海關當局應該具備尚未運達本國之前, 即可篩選、檢查貨櫃與貨物的能力。從海關當局特有的權限以及專業性來看, 海關當局可以在確保國際貿易安全與便捷化做出貢獻。

為使貨物能在國際貿易系統的網路流通, 確保國際供應鏈最大的

安全與便捷化，海關當局應該基於共通且可接受的標準，進行業務合作。WCO SAFE 標準架構所規範的海關與海關間的發展主軸，可以實現這種業務合作，對於恐怖主義及其他跨國犯罪集團的影響，提供確保國際貿易供應鏈更有效的安全機制。

基本上，WCO SAFE 標準架構規範海關與海關間合作發展主軸的理念，主要是藉由預先電子資訊交換的機制，使海關當局可以在更早的階段，篩選、鎖定高風險貨物；為使電子資訊得能跨國互換，各國海關當局應基於標準規格，交換傳遞資訊電文。另外，為避免檢查過程影響通關速度，海關當局應改用現代科技檢查高風險貨物與貨櫃。

基於前述理念，WCO SAFE 標準架構為「海關與海關間的網絡配置」發展，提供如次 11 項標準，作為各國海關當局的參考依據。

1、整合型供應鏈管理：在整合型供應鏈管理方面，海關應依據 WCO ISCM Guidelines 的原則，整合其關務管控程序。

2、貨物檢查權責：海關當局對於原產、出境、轉運（包括停留在運輸工具上者）或經由某國轉口之貨物應有檢查之權責。

3、現代科技檢查設備：在可能的情況，應按風險評鑑結果，使用非侵入性（NII）檢查設備，例如 X 光檢查儀、輻射偵測儀檢查設備，進行檢查。此等設備不會阻礙貿易流程，是快速查驗高風險貨櫃

或貨物所必要的設備。

4、風險管理系統：海關當局應建立自動化風險管理系統篩選潛在性高風險貨物。這套系統應包括有效評估威脅、目標篩選決策以及最適方案等機制。

5、高風險貨物或貨櫃：所謂高風險貨物或貨櫃，是指資訊不充分不足以認定為低風險者、策略性資訊顯示為高風險者、或運用相關安全數據指標的風險評估法判定為高風險者。

6、預先電子資訊：為即時進行充分的風險評估，海關當局有必要要求提供預先電子資訊。

7、鎖定目標與通報：為聯合鎖定、篩選高風險貨物，海關當局應採用相關的標準規範、提供具有互換性的通報手段以及／或資訊交換機制。這些項目將有助於相互承認風險監控的未來發展。

8、績效評量：海關當局應持續提供包含績效評量的統計報告，其內容至少應包含被檢查之貨物數目、高風險貨物數目、高風險貨物之檢查數目、使用非侵入性技術檢查高風險貨物數目、使用非侵入性技術及物理方法檢查高風險貨物數目、僅使用物理方法檢查高風險貨物數目、通關時間以及檢查結果之放行與拒絕通關統計。這些統計報告應由 WCO 進行彙整。

9、安全評鑑：海關當局應與其他權責機關合作，共同實施國際

供應鏈貨物移動之安全評鑑並承諾快速解決已被發現的安全缺口。

10、員工清廉計畫：海關當局及其他權責機關應研擬員工清廉計畫，明訂獎懲辦法，防止員工紀律鬆弛腐敗。

11、出口安全檢查：海關當局對於進口國合理之請求，應配合對高風險貨櫃與貨物進行出口安全檢查。

前述 11 項「海關與海關間的網絡配置」發展主軸標準原則的具體實施內容，請參見本研究附錄資料一（pp15~36）。本研究將在次節繼續探討其實施上之相關課題。

（二）、在海關與企業間的夥伴關係方面

WCO SAFE 標準架構認為，海關當局應與民間企業部門建立夥伴關係，裨益國際貿易供應鏈安全之確保。在海關與企業間夥伴關係發展主軸的焦點，著重於民間部門在供應鏈上的角色，建構民間企業參與高度安全保證的國際體系，這些民間企業夥伴將可享有快速通關及其他便捷的具體待遇。為提供海關當局與民間企業建立夥伴關係之參考，WCO SAFE 標準架構提供如次六項標準原則：

1、夥伴關係：AEO 應制定自我評估的最適方案，確保其內部安全作業流程，並提供貨物及貨櫃免於危險的預防措施。

2、確保安全：AEO 應把最適方案納入其既行的商業實務。

3、認定：海關當局與貿易業界代表應設計提供 AEO 誘因的

認證程序或品質認定手續。

4、技術：AEO 應促進現代科技的普及利用，維護貨物與貨櫃的完善性。

5、溝通交流：海關當局應定期更新其企業夥伴關係計畫，促進確保安全的最低標準以及供應鏈安全的最適方案。

6、便捷化：海關當局與 AEO 應合作創造關稅領域內國際貿易供應鏈最大的安全與便捷化。

前述 6 項「海關與企業間的夥伴關係」發展主軸標準原則的具體實施內容，請參見本研究附錄資料一（pp37~41）。本研究將在次節繼續探討其實施上之相關課題。

第三節 SAFE 標準架構課題分析

前節已就 WCO SAFE 標準架構之內容概要，提供分析說明，本節將繼續針 SAFE 標準架構之實務性課題，進行探討分析。

WCO 在 2005 年 6 月通過 SAFE 標準架構後，於 2006 年 1 月 26 日國際海關日宣布把本架構列為 WCO 哥倫布計畫（WCO Columbus Programme），積極宣導推動會員採行實施。截至 2006 年 12 月底為止，在現有 169 個會員國中，有 140 個會員國已經簽署意願書，願意在 SAFE 標準架構下，推動相關配合措施。

另外，亞太經濟合作會議（Asia-Pacific Economic Cooperation，簡稱 APEC）2005 年 9 月在韓國舉辦關務程序次級委員會（SCCP）通過美國提案以 WCO SAFE 標準架構為基礎的「APEC Framework（Implementation of APEC Framework Based on the WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate the Global Trade）」，列為共同行動計畫。

國際貿易對於我國經濟發展影響至鉅，雖然我國尚非 WCO 會員國，無權向 WCO 秘書處填送採行意願書，但我國身為 APEC 會員體之一，基於確保我國經貿競爭優勢以及積極參加國際社會與國際發展趨勢同步接軌的立場，我國政府對於 WCO SAFE 標準架構，採取支持配合的態度，並已責成相關部會積極研擬因應對策。

為配合 WCO SAFE 標準架構之實施，基本上如前節所述，區分有「海關與海關間的網絡配置」以及「海關與企業間的夥伴關係」兩大發展主軸。由於我國並非 WCO 會員國，固然有堅定的意願配合實施 SAFE 標準架構，但相對於 WCO 會員國，我國在相關資訊的取得以及政府間正式的對話管道方面，受到相當的限制。這是我國政府配合實施 SAFE 標準架構所面臨的最大挑戰，需要規劃長期策略，逐步突破。

針對 WCO SAFE 標準架構有關「海關與海關間的網絡配置」以及「海關與企業間的夥伴關係」兩大發展主軸的標準原則，在實務上，我國將面臨的課題，分析如次。

一、海關與海關間的網絡配置

首先，在整合型供應鏈管理的實施範圍方面，其內容包含：為評估安全風險，海關得要求出口人與運送人提出預先電子資訊；海關與海關間跨國合作；海關當局應就相互承認以及 AEO 的認定達成協議。

SAFE 標準架構規定出口貨物應以預先電子傳輸方式向海關提供出口報單及艙單資料；跨國海關風險評估與海關控管合作乃至於相互承認控管、檢查結果及 AEO 地位等內容，立意固然係從 WCO 會員國的立場出發，但我國並非其會員國，首先在海關與海關間的跨國合作方面，即面臨相對較大的挑戰。

其次，為配合預先電子方式申報機制，尚需針對申報系統以及相關法規進行修改，始能執行。

表 2-6、SAFE 標準架構出口貨物申報單資料項目

No.	WCO ID	Name
1 or	042	Description
	041	Exporter, if no code
2	072	Consignor, coded, if different from exporter
	071	Consignor, if no code
3	050	Carrier identification
	049	Carrier name, if no ID
4 or	040	Importer, coded
	039	Importer, if no code
5	052	Consignee, coded, if different from importer
	051	Consignee, if no code
6	058	Notify party, coded
	057	Notify party, if no code
7	034	Delivery destination, if different from importer's or consignee's address
8	064	Country(ies) of routing, coded, to the extent known
9	061	Agent, coded, if applicable
	060	Agent, if no code
10	145	Tariff code number (Customs)
	137	Description of goods, if no code
11	143	UNDG Number(Dangerous Goods Code), if applicable
12	141	Type of packages identification
	144	Number of packages
13	131	Total gross weight(incl. Measure unit qualifier)
	136	
14	159	Equipment identification number, if containerized and available
	152	Equipment size and type identification
15	165	Seal number, if applicable and available
16	109	Total invoice amount(incl. currency, coded)
	135	
17	016	Unique consignment reference number

資料來源：本研究引自 SAFE 標準架構附錄一。

具體而言，根據 SAFE 標準架構附錄一對於「預先電子資訊交換」之作業原則：出口人或其代理人必須在貨物裝載於運輸工具或裝入貨

櫃準備出口之前，應即向出口地之海關提交事前電子出口貨物申報單；海關對於事前電子出口貨物申報單內容之要求項目，不應超過 17 組 27 項（參見表 2-6）；出口人應以文件（最好能用電子方式）向運送人傳達其已向海關填報事前電子出口貨物申報單；若出口貨物申報單不完整或為簡易申報單之情況時，得於隨後補送，例如依法基於蒐集貿易統計所需等其他目的之相關資料。

根據我國關稅法第 16 條對於報關之規定：「進口貨物之申報，由納稅義務人自裝載貨物之運輸工具進口日之翌日起十五日內，向海關辦理。出口貨物之申報，由貨物輸出人於載運貨物之運輸工具結關或開駛前之規定期限內，向海關辦理」；同條第 3 項規定「貨物進出口前，得預先申報；其預行報關處理準則，由財政部定之」。換言之，就我國現行法規而言，貨物進出口固然得以預先申報，但並未強制規定必須預先以電子方式申報。

其次，在艙單申報方面，運送人或其代理人應向出口或進口海關提報事前電子艙單。在海運櫃裝貨物方面，事前電子艙單必須在貨物或貨櫃裝上船之前提出；在其他運送方式的貨物方面，則須於運輸工具抵達出口或進口海關前提出申報；海關基於安全理由所要求之艙單申報項目，以不超過表 2-7 所列之 13 組 17 項為原則；艙單申報得依法於事前艙單提出之後，再行補送補充艙單。

我國目前進出口艙單之申報，規定得於船舶抵達後或結關後申報。因此，就 SAFE 標準架構所規範的預先電子資訊機制的配合實施方面，不可避免地將面臨檢討修正現行法規之課題。

表 2-7、SAFE 標準架構艙單申報資料項目

No.	WCO ID	Name
1	070	Place of loading, coded
	069	Place of loading, if no code
2	050	Carrier identification
	049	Carrier name, if no ID
3	159	Equipment identification number, if containerized
	152	Equipment size and type identification, if containerized
4	165	Seal number, if applicable
5	160	Identification of means of transport crossing the border of the Customs territory
	175	Nationality of means of transport crossing the border of Customs territory, coded
6	149	Conveyance reference number
7	098	Transport charges method of payment, coded
8	047	Customs office of exit, coded
9	085	First port of arrival, coded
10	064	Country(ies) of routing, coded, to the extent known pre-loading
11	172	Date and time of arrival at first port of arrival in Customs territory, coded
12	138	Brief cargo description
13	016	Unique consignment reference number

資料來源：本研究引自 SAFE 標準架構附錄一。

另外，SAFE 標準架構規範須預先申報之資料項目（如表 2-6、表 2-7），屬 WCO Data Model 之 Data Sets，部份與我國現行體制不同。為配合預先電子資訊機制的實施，應先進行修法然後再進行系統更新？還是應先進行系統更新然後再進行修法？抑或兩者應同步進行，才能與國際同步接軌？亦為目前所面臨的重要課題。

表 2-8、我國在海關與海關間網絡配置的實務性課題

標準原則事項	實務課題
1. 整合型供應鏈管理	可實施，但須修法增訂電子申報款項與修正申報系統。
2. 貨物檢查權責	可實施，(海關緝私條例)。
3. 現代科技檢查設備	已實施，美方提供兩台大型移動式 X 光機，暫借給我國海關使用。
4. 風險管理系統	已實施，可參考 WCO 資訊改善風險管理與評估技術，提升績效。
5. 高風險貨物或貨櫃	已實施，可再評估現行機制。
6. 預先電子資訊	可實施，通關 99% 已採電腦化系統處理，資料模式仍需修正改良；並從現行的非強制性修改為必要性。
7. 鎖定目標與通報	已實施，但標準化準則與系統相容性方面仍需改良。
8. 績效評量	已實施，將參考 WCO 標準改善評量基準。
9. 安全評鑑	可實施，但需要外國海關配合協助。
10. 員工清廉計畫	已實施。
11. 出口安全檢查	可實施，但需要與外國海關簽署雙邊協定。

資料來源：本研究彙整。

二、海關與企業間的夥伴關係

為確保國際貿易安全與便捷化，SAFE 標準架構在海關與企業間的夥伴關係方面，希望可以建構有民間企業共同參與高度安全保證的國際供應鏈安全體系，對於確實遵守法令，徹底採行安全措施的優良企業，將可享有快速通關及其他便捷的具體待遇。

海關與企業間夥伴關係發展主軸的構想，實係承襲美國 C-TPAT 的概念，即由主管機關明示供應鏈的最低安全標準，對於遵守法令的適格業者提供便捷優惠的通關待遇。

所謂優良企業或適格業者的概念，即前節所述之 AEO 概念。根據 SAFE 標準架構的定義，AEO 係指不管具備哪種功能，凡與貨物之國際移動業務有關並遵守 WCO 或等同之供應鏈安全標準而獲得國家海關當局或其代表人承認者；包含製造業者、進口人、出口人、報關行、運送人、併裝業者、中繼運送人、港口、機場、貨車場作業人、整合運送業者、倉儲業者、經銷商等國際物流供應鏈各環節之關係人。

在遵守 WCO 或等同之供應鏈安全標準的相關規範方面，AEO 應制定自我評估的最適方案，俾確保其內部安全作業流程，並提供貨物及貨櫃免於危險的預防措施；而且應把最適方案納入其既行的商業實務中；並引進現代科技，維護貨物與貨櫃的安全完善性。

這種從美國海關貿易夥伴防恐計畫 C-TPAT 發展出來，藉由 AEO 的概念機制，掌握全球物流供應鏈安全與便捷化的新思維，不僅提供確保物流安全並可兼顧貿易便捷化的解決途徑，並被延伸引用於其他相關權益保護措施之應用（例如，2006 年 11 月 16 日 APEC 部長級會議達成「供應鏈指導方針」協議，亦即擬藉由國際物流供應鏈的控管手段，排除仿製品，確保智慧財產權），對於今後全球安全監控機制的發展，影響深遠。

然而，正由於 AEO 的概念新穎，而且涉及政府間相互承認的問題，因此如何設定 AEO 的資格條件？由誰？依據甚麼標準設定該資

格要件？應如何確認企業是否符合 AEO 資格要件？應如何認定 AEO 企業？該認定標準、程序為何？當甲國認定國際物流供應鏈上的 AEO 後，其他國家是否可以無條件接受甲國認定的 AEO，並提供通關惠待遇？應如何促成政府間的相互認證？

在 SAFE 標準架構附錄二所列示的六項標準原則，僅提供原則性的標準事項（參見表 2-9），並沒有提供前述實務性問題的具體規範內容。本研究第三章，將進一步針對 AEO 的概念以及最新的發展現況，進行整理分析。

表 2-9、我國在海關與企業間夥伴關係的實務性課題

標準原則事項	實務課題
1. 夥伴關係	可實施，但須修訂或增訂法規。
2. 確保安全	可實施，但安全最適方案須由 OGA 配合分工。
3. 認定	可實施，但 AEO 地位之相互承認須與其他國家簽署協議。
4. 技術	可實施，但需統一封條驗證與差異處理程序作業規定。
5. 溝通交流	可實施。
6. 便捷	可實施。

資料來源：本研究彙整。

第三章 AEO 概念與發展現況分析

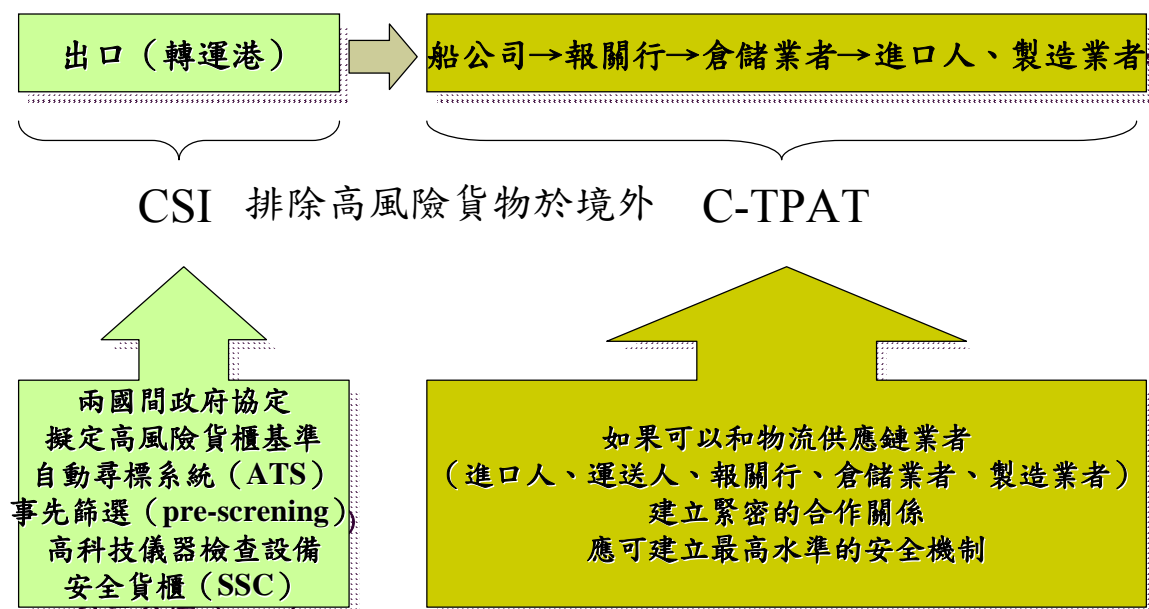
第一節 美國經驗

一、C-TPAT 的基本概念

從前章的分析可知，AEO 的概念，係源自美國海關當局鑑於 911 的教訓，基於反恐安全措施且不阻礙貿易正常發展的目的而創設的海關貿易夥伴反恐計畫 C-TPAT 機制而來。

C-TPAT 的基本概念是：如果海關當局可以和物流供應鏈業者，包含進口人、運送人、報關行、倉儲業者、海外製造業者建立緊密的合作關係的話，應該可以建立最高水準的安全機制（參見圖 3-1）。

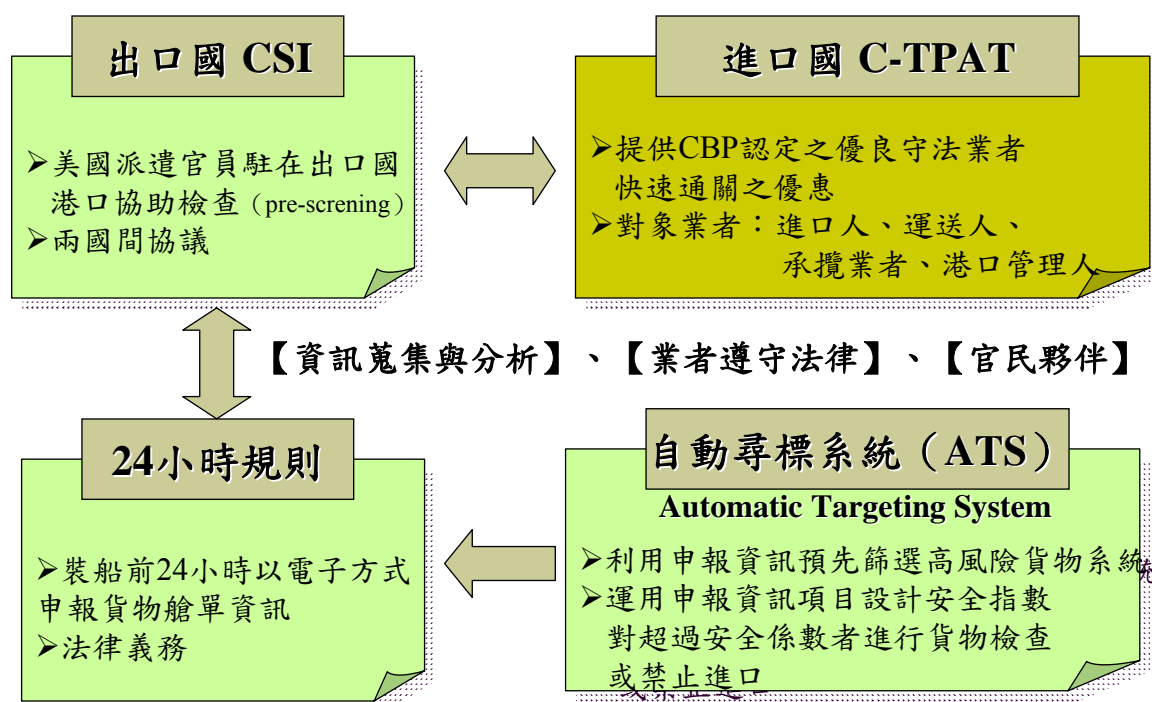
圖 3-1 C-TPAT 基本概念示意圖



資料來源：本研究。

在實踐上，C-TPAT 係藉由強化海關當局與國際物流業者，包含船公司、報關行、倉儲業者、進口人、海外製造業者（實際上僅有墨西哥和加拿大參加）的合作關係共同防範恐怖主義份子的威脅，並由海關當局制定安全準則（C-TPAT Security Recommendations）提供願意加入 C-TPAT 的相關業者參考依循；相對於業者的配合實施，海關當局對於參加 C-TPAT 確實遵守安全準則（ensure compliance with C-TPAT standards）的優良業者，提供通關上的便捷待遇。換言之，C-TPAT 的核心價值就是建立在業者遵守法律、海關提供便捷通關的官民合作夥伴的基礎上（參見圖 3-2）。

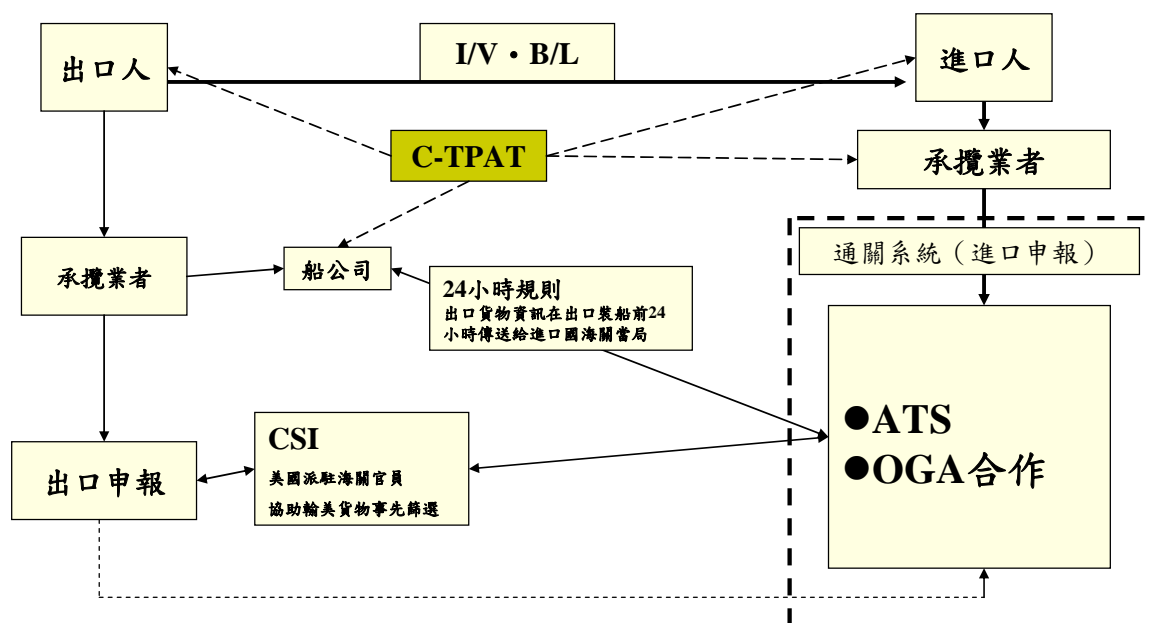
圖 3-2 C-TPAT 核心價值示意圖



資料來源：本研究。

C-TPAT 在國際物流安全的業務流程，可以彙整如圖 3-3 所示。

圖 3-3 C-TPAT 在國際物流安全業務流程示意圖



資料來源：本研究依據訪談資料彙整。

二、企業參加 C-TPAT 的條件

企業為爭取快速通關的待遇，參加 C-TPAT 的條件，基本上必須依照美國海關當局的安全準則，先在企業內部建置完整的安全措施，而且也有義務向和自己有供應鏈關係的交易對象，轉知 C-TPAT 的安全準則。

具體而言，想參加 C-TPAT 的企業必須向美國海關當局提送包含如下內容的承諾書 (Agreement to Voluntarily Participate in C-TPAT)。

(一)、遵從 C-TPAT 安全準則針對本公司供應鏈安全機制進行徹底的評鑑。

(二)、前項評鑑的對象包含流程安全、實體安全、人員安全、教育與研修、接取管理、艙單手續、運送安全等相關項目。

(三)、向美國海關提出供應鏈安全管理計畫。

(四)、遵從 C-TPAT 安全準則，開發提升供應鏈整體安全計畫並據以貫徹執行。

(五)、向供應鏈的其他企業轉知 C-TPAT 的安全準則，並在與該等企業的交易關係中，落實 C-TPAT 的安全準則。

海關當局和企業簽署合作備忘錄(Memorandum of Understanding, MOU) 以後，90 天以內，申請人應提送企業內部安全管理自我評估資料給美國海關當局。海關當局審查自我評估資料應於 60 天以內對申請人寄發審查結果通知，並擇期實施現地調查。

2005 年 3 月以後，美國海關當局要求美國的進口業者應向海外製造業者取得符合 C-TPAT 安全準則的證明文件，對於低風險進口人 (Low risk importer) 提供綠色通道 (Green Lane) 貨物快速通關優待，免除貨物檢查手續，允許業者可以貨到即時交易；2005 年 7 月以後，參加 C-TPAT 的申請手續全部改以電子化的線上方式處理，不再受理書面申請。

截至 2006 年 1 月底為止，已有 10,892 家業者向美國海關當局提出 MOU，其中有 6,097 家業者被認定為優良業者；已接受美國海關

當局現地調查的業者共計 3,199 家(參見表 3-1)。另外，參加 C-TPAT 業者的貨物檢查率大約為非參加業者的 1/6。

圖 3-4 C-TPAT 參加手續與實績

參加手續			
1) 與CBP簽署MOU (Memorandum of Understanding) 2) 簽署MOU後，90天以內，申請人提送內部安全管理自我評估資料給CBP 3) CBP審查自我評估資料，60天以內對申請人寄發審查見解 4) CBP實施現地調查 (Validation)			
對象業種	3) 認定	4) 完成調查	4) 調查實施中
進口人	3,242	1,356	1,310
運送人	1,399	1,083	116
報關行、承攬業者、NVOCC	1,116	530	93
港口管理人、貨櫃車場作業人	33	16	2
海外製造業者 (主要為墨西哥)	307	214	29
合計	6,097	3,199	1,550

註：至2006年1月27日為止共有10,892家業者提出MOU；
至2006年1月27日為止取得CBP認可Tier3優惠待遇業者共198家。

資料來源：本研究依據 CBP 資料彙整。

三、快速暨安全貿易專用道

美國為了兼顧防恐安全與貿易便捷化，除了 C-TPAT 計畫以外，針對北美自由貿易協定 (NAFTA) 簽署國家 (即墨西哥與加拿大)，特別設置「快速暨安全貿易專用道 (Free and secure Trade，簡稱 FAST)」。

換言之，FAST 是美國和加拿大、美國和墨西哥間的共同計畫，目的在促進邊境貿易便捷化。對於事前認可的進口人、運送人以及登

記的貨車司機，給予快速通關的優惠；凡具有遵守相關法規實質績效並列為低風險者，皆可參加利用 FAST，享有快速通關的便利。

基本上，參加 FAST 的條件是進口人與運送人必須同時都是 C-TPAT 所認定的對象；而運送人必須取得「FAST Highway Carrier」的資格，貨車司機則必須持有「FAST Commercial Driver Card」。

適用 FAST 的過境條件包含如次三項要件：

- (一)、交易當事人必須都是 FAST 所認定的對象。
- (二) FAST 小宗貨物 (less-than-truckload FAST shipment) 不得混載非 FAST 小宗貨物。
- (三)、在邊境應行駛 FAST 專用道。

就實務面而言，美國實施 FAST 遭遇如次兩項課題猶待解決：

- (一)、入境檢查站未必全部設有 FAST 專用道。
- (二)、美國對加拿大的出口並不適用 FAST。

四、法源依據與課題

為補強 C-TPAT 的法源依據及強化全美港灣安全，美國國會於 2006 年 9 月 30 日通過「H.R.4954 法案 (Security and Accountability for Every Port Act of 2006，簡稱 SAFE Port Act)」，布希總統於 2006 年 10 月 13 日署名後，正式生效實施。SAFE Port Act 第 211 條至第 223

條係有關 C-TPAT 的相關規範。

美國在 2001 年 11 月由海關當局提出 C-TPAT 構想，2002 年 4 月正式實施以來迄今已經超過 4 年。整體而言，參加企業本身及其供應鏈企業夥伴除了遵照 C-TPAT 安全準則，強化企業內部的安全控管之外，似乎還沒有感受到真正便捷通關的優惠待遇。原因與其下一代貿易系統—自動商務環境（Automated Commercial Environment，簡稱 ACE）的建置有關。根據美國 ACE 的功能建置進度，預定在 2007 年可以完成最後的建置作業並開始全面運作，發揮機能。如此，企業是否可以真的感受到參加 C-TPAT 的便捷效益，尚有待觀察。

第二節 歐盟經驗

一、歐美安全協定

歐盟與美國關係密切，就貿易安全問題，主要可列舉有如次三大重要協定：海關相互支援協定、歐美貨物安全協定、歐美 CSI 協定。

（一）、海關相互支援協定

為確保海關間資訊交流及貿易安全，歐盟與美國於 1997 年 5 月，曾簽訂「海關相互支援協定（CMAA）」，主要內容包含美國 CBP、歐盟執委會及歐盟各國之間，應就海關資訊以及最適方案進行意見交流，裨益海關在國際貿易安全之關務管理；而為有效提升貿易安全，應建置藉由出口國海關當局的協助，在貨櫃裝船前或出港前或轉口前，進口國海關當局可以鎖定、檢查高風險貨櫃的合作機制。

（二）、歐美貨物安全協定

2003 年 11 月，歐盟和美國簽訂「運輸安全協定」，雙方基於相互主義（Mutualism）的基礎，促進貨物安全，擴大 CMAA 的內容，並引進美國 24 小時規則。由於本協定之簽訂，歐盟執委會在 2003 年 7 月提議的「預先資訊申報」案（IP/03/1100）將付諸實施。

（三）、歐美 CSI 協定

2004 年 4 月，歐美簽訂「CSI 協定（EU-US Agreement on CSI）」，強化歐盟境內主要海港安全及輸美貨物裝船前 24 小時利用電子方式

提供艙單資訊；並且在歐盟 20 個港口引進 CSI 機制（該 20 個港口輸往美國的貨櫃貨物佔全歐輸往美國貨櫃的 86%）。

（四）其他安全協定

除了前述三項主要協定外，為強化海上貨櫃貨物安全，共同防範恐怖攻擊活動，歐盟與美國在 2004 年 11 月簽訂新協定，主要內容包含如次三大項：

1、EU 派員駐美（CBP 的 National Targeting Center）進行資訊交換以及提升最適方案、恐怖威脅風險分析等業務。

2、除了確保安全外，在促進貿易便捷化方面，歐美專家將針對在歐美實施的民間夥伴計畫進行研究，未來將依據研究成果，開發更為合理的民間夥伴計畫。

3、歐美共同設置研究小組，進行創新技術的研發與應用。

二、歐盟關稅法現代化

（一）、背景

歐盟現行共同體關稅法（CCC）係 1992 年整合會員國關稅法而成立，由於資通訊技術革新以及電子資料交換的急速增加，關務行政開始出現變化，如何提升關務效率以及因應歐盟市場風險管理之課題，乃成為歐盟關稅法現代化的重要課題。

（二）、eCustoms Vision

為因應前述關稅法現代化之課題，歐盟執委會於2004年12月發表一項重要文件：“Draft eCustoms Vision Statement and Multi-Annual Strategic Plan”揭示未來發展遠景。

其中在“eCustoms Vision Statement”的遠景內容中，歐盟執委會要求加盟國應於2008年達成如次七大目標：

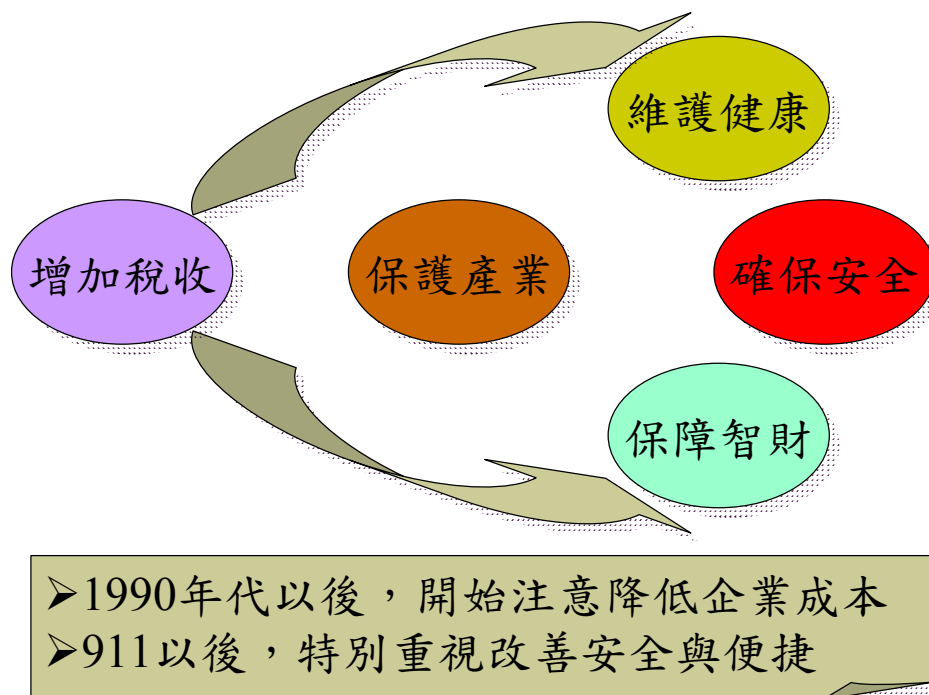
- 1、歐盟境內海關間之電子資料交換 (EDI)。
- 2、進口人可以在公司內以電子方式提出進口申報 (不拘其貨物係從哪個盟國進入 EU)。
- 3、出口人可以在公司內以電子方式提出出口申報 (不拘其貨物係從哪個盟國出口 EU)。
- 4、進口稅之稽徵等業務，原則上由管轄進口人或出口人公司所在地及通關記錄保管地之海關當局負責。
- 5、海關當局應引進風險管理標準，風險分析應依據國際標準、EU 標準以及加盟國標準實施。
- 6、應使 AEO 在歐盟標準下所賦予的個別認定 (Single Authorization) 執行業務。個別認定係以貨物快速處理、AEO 共同識別碼 (common reference) 與共同品質標準 (common quality standards)、以及 EU 境內海關當局可共同接取利用的 AEO 資料庫 (common AEO database) 為前提。

7、應使貿易業者可藉由單一電子窗口（Single Electronic Access Point）的資訊網站（Information Portal）確認相關規則或手續（不拘其進出口交易是在哪個加盟國開始或結束、或海關以外的行政機關）。

（三）、歐盟現代關稅法

歐洲海關政策，經過長期的進化發展，關政目的已經從最早的增加關稅收入，漸次轉換為保護國內產業，進而發展為重視環保健康、安全以及智慧財產權之保護。尤其是進入 1990 年代以後，開始注意到降低企業成本的問題；而發生 911 事件以後，對於貿易安全與便捷化的課題更為重視，並將反映在關稅法修正案中。

圖 3-5 歐洲海關政策思維的變革



資料來源：本研究彙整。

如前所述，鑑於現行共同體關稅法已難因應國際貿易的環境變化以及海關業務核心價值亦有調整之必要，而且根據杜哈發展議程（Doha Development Agenda，DDA），必須採取相關措施因應貿易便捷化與邊境安全。

現代關稅法不僅要適應通關或貿易手續之電子化環境，同時也要具備有效管理該等環境的功能。因此歐盟認為，對經濟業者（Economic Operators）與海關當局而言，為追求海關手續便捷化與建構更為良好的制度，有必要針對現行關稅法進行大幅度的徹底修正。

2005 年 11 月 30 日，歐盟議會與歐盟執委會乃於提出關稅法修正案「Regulation of the European Parliament and of the Council laying down the Community Customs Code (Modernized Customs Code，簡稱現代關稅法)」，修正目的在於促進海關手續便捷化與強化邊境安全。

藉由這次關稅法修正案，將進一步實現海關手續便捷化、建立 IT 系統共同標準規則，預期可以達成如次六大政策目標：

- 1、在海關領域引進 e-Government Initiative。
- 2、建立健全的便捷化法規體系。
- 3、強化企業競爭力與促進經濟成長。
- 4、藉由 ICT 架構確保安全之強化。
- 5、在間接稅、農業、商業、環境、保險以及保護消費者政策方

面對共同體政策作出貢獻。

6、歐盟執委會取得要求加盟國優先行政的權限。

基本上，歐盟關稅法修正案將使海關的功能從傳統的稽徵關稅擴大到確保安全、緝查仿製品、防制國際洗錢、檢肅麻藥毒品、衛生保健、環保、保護消費者等相關法令之適用乃至於包含進口貨物加值稅或內國稅之稽徵、出口貨物之免稅等非關務行政領域。

三、歐盟 AEO 認定機制

(一)、依據

歐盟對於 AEO 認定機制的重要文件，主要有 TAXUD/1030/2003 號文件的 COMPACT (Compliance and Partnership between Customs and Trade) 架構；2004 年 12 月的「TAXUD/477/2004 - Rev. 3-EN 號文件 (Draft eCustoms Vision Statement and Multi-Annual Strategic Plan)」明文揭示應基於歐盟標準執行 AEO 的認定原則。

而後為 AEO 之認定標準，在 2006 年 1 月與 6 月陸續發表相關認定標準準則 (AEO Operator's Guidelines on Standards and Criteria)，前者為 TAXUD/2005/1451 號文件；後者為 TAXUD/2006/1450 號文件。

本小節主要依據 TAXUD/2006/1450 號文件(以下簡稱「歐盟 AEO 認定準則」)，簡析歐盟 AEO 認定機制。

(二) 目的

歐盟 AEO 認定準則的基本目的，在於提供一個完整的 AEO 認定標準；最終目標則是明確建立會員國間可以相互承認的認定標準。

(三)、制訂原則

本準則原則上參考採納「WCO SAFE 標準架構」、「現行海空貨運安全標準」以及「ISO/PAS 28001 標準」的相關規範原則。為避免對海空及陸上貨物運送人的規範出現多餘、重複的現象，原則上採取相關委員會多次檢討的程序，制定此一安全準則。另外，為符合關務要求的「點對點供應鏈」之安全規範，本準則儘量調和各會員國的安全要求，裨益各會員國得能互相承認他國的「安全認證」。

(四)、適用對象

圖 3-6 歐盟 AEO 適用對象示意圖



資料來源：引自 EU，AEO Operator's Guidelines on Standards and Criteria (TAXUD/2006/1450)，2006。

歐盟對於 AEO 認定對象的範圍，受到美國 C-TPAT 的影響，亦著重於供應鏈整體安全控管的掌握，適用對象包含製造業者、出口人、承攬業者、倉儲業者、報關行、運送人、進口人等供應鏈的所有環節（參見圖 3-6）。

換言之，為確保國際供應鏈的安全，本準則認為海關不僅應著眼於進出口貨物的控管，也應該掌握整體供應鏈的安全，裨益供應鏈流程獲得更好的防護並增進貨物便捷流通目標之實現。

供應鏈上不同環節的 AEO 業者，為維護其 AEO 的資格，應留意其上下游商業夥伴的安全程序，裨確保貨物的安全控管。必要時，AEO 業者應與其商業夥伴訂定安全契約或協定確保供應鏈的安全；同時，AEO 業者也應以文件證明其對安全控管所做的努力。

（五）條件要求

本準則對於 AEO 適用對象之條件要求，彙整如表 3-1 所示。

表 3-1 歐盟 AEO 適用對象之條件要求

適用對象	條件要求
○製造業者	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 保證產品在製造過程是安全的 ➤ 保證對客戶的產品供應是安全的
○出口人	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 採行符合關稅法規的商業政策及出口報關手續 ➤ 保證貨物供應的安全
○承攬業者	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 採行符合關稅法規的貨物運送手續 ➤ 保證貨物運送安全，尤其應防止未經許可的接觸、掉換或破壞運送中的交通工具或貨物
○倉儲業者	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 保證在海關倉儲裡的貨物隨時在海關的監督之中 ➤ 遵守符合海關倉儲程序的貨物保管職責 ➤ 遵守符合海關倉儲規定所授權的特殊要求 ➤ 提供充分防護措施，防止倉儲區貨物遭受外來入侵 ➤ 提供充分防護措施，防止倉儲區貨物遭受未經許可的接觸或掉換破壞
○報關行	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 依據關稅法規辦理貨物通關手續
○運送人	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 保證貨物運送安全，尤其應防止未經許可的接觸、掉換或破壞運送中的交通工具或貨物 ➤ 提供必要的運送單據 ➤ 遵守符合關稅法的運送程序
○進口人	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 遵守符合關稅法的進口手續 ➤ 保證貨物進口安全，尤其應防止未經許可的接觸、掉換或破壞運送中的交通工具或貨物

資料來源：整理自 EU，AEO Operator's Guidelines on Standards and Criteria (TAXUD/2006/1450)，2006。

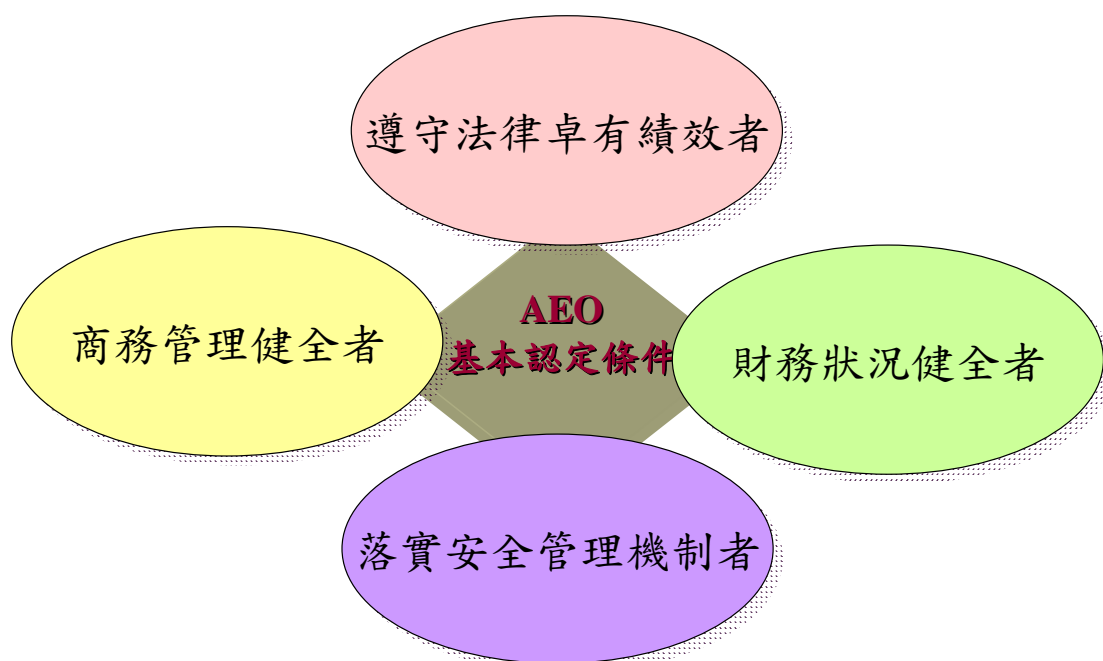
(六)、認定標準

基本上歐盟 AEO 的認定標準，「係依據 (EC) No 648/2005 號」

管制文件，即所謂的「共同體關稅法安全修正條款 (Security

Amendments of the Community Customs Code，簡稱 SACCC)」第 5a 條對 AEO 認定標準的相關規範而制定，主要認定標準包含：良好的通關紀錄、良好的商務管理、良好的財務狀況以及良好的安全措施等四大項；凡依此標準所認定的 AEO 資格，將在共同體關稅法施行細則所規範的條件下，為所有會員國的海關所承認。

圖 3-7 歐盟 AEO 基本認定標準示意圖



資料來源：本研究依據 (EC) No 648/2005 號管制文件第 5a 條彙整。

(七)、實務要件

企業欲取得歐盟 AEO 之認定資格，應具體填報 AEO 安全準則「TAXUD/2006/1450 號文件」所規範的企業資訊、守法紀錄、會計與物流、財務狀況、安全控管等五大類資料的指標項目(參見表 3-2)，提供海關存查控管。

表 3-2 申請歐盟 AEO 認定提送資料一覽表

資料類別	資料類別事項	指標項目
1、企業資訊	1-1、企業組織特性	5
	1-2、內部組織	2
	1-3、業務量	5
	1-4、關稅統計	9
2、守法紀錄	2-1、海關及其他政府部門的守法紀錄	4
	2-2、情報資訊	1
3、會計與物流	3-1、會計稽核紀錄	2
	3-2、會計系統	2
	3-3、內部控管系統	2
	3-4、貨物流動	5
	3-5、關務流程	2
	3-6、文件之備份、修復、撤除、歸檔選項流程	1
	3-7、資訊安全與電腦系統防護措施	5
	3-8、資訊安全與文件安全	4
4、財務狀況	4-1、償債能力	1
5、安全控管	5-1、自我評估	8
	5-2、門禁控管	2
	5-3、實體安全	8
	5-4、貨物單位保全	6
	5-5、物流安全程序	1
	5-6、非財務性安全	1
	5-7、進貨安全	9
	5-8、貨物保管安全	10
	5-9、貨物生產安全	11
	5-10、出貨安全	9
	5-11、對國外供應商的安全要求	2
	5-12、人員要求	4
	5-13、委外業務安全	1

資料來源：本研究依據 EU，「TAXUD/2006/1450 號文件」資料彙整。

(八) 中歐安全合作計畫

基於海關行政合作、打擊違反海關法規（包含侵害智慧財產權）

以及因應 WCO 相關活動，歐盟與中國曾於 2005 年 8 月簽署「海關事務合作與行政互助協定」，其後於 2006 年 9 月共同發表先導測試計畫，暫定以荷蘭鹿特丹港、英國佛列斯多港、中國深圳港為對象，進行關務合作之相關測試活動。主要測試內容包含：

- 1、從貨櫃裝廂到終點地的點對點供應鏈管理測試。
- 2、從 AEO 相互承認的觀點，測試 AEO 地位認可標準。
- 3、為貨物資訊預先申報之實施，測試貨物資訊要件。
- 4、為通關許可手續（clearance），測試管理標準。
- 5、測試、評鑑 IT 等解決方案技術。

前述第 2 項測試內容之具體作為，或可提供國內借鏡參考，然就目前的時間點而言，尚未有具體的成果報告，有待日後追蹤考察。

第三節 WCO 對 AEO 標準現況分析

一、WCO 對 AEO 之定義

WCO SAFE 標準架構對於 AEO 的定義是指：「不管具備哪種功能，凡與貨物之國際移動業務有關並遵守 WCO 或等同之供應鏈安全標準而獲得國家海關當局或其代表人承認者。包含：製造業者、進口人、出口人、報關行、運送人、併裝業者、中繼運送人、港口、機場、貨車場作業人、整合運送業者、倉儲業者、經銷商」。茲彙整比較 WCO、歐盟以及美國對於 AEO 的適用對象，如表 3-3 所示。

表 3-3 WCO、歐盟、美國對 AEO 適用對象比較

國別	適用對象
WCO	製造業者、進口人、出口人、報關行、運送人、併裝業者、中繼運送人、港口、機場、貨車場作業人、整合運送業者、倉儲業者、經銷商
歐盟	製造業者、進口人、出口人、報關行、運送人、承攬業者、倉儲業者
美國 C-TPAT	進口人：U.S. Importers of record 運送人：U.S./Canada Highway Carriers U.S./Mexico Highway Carriers Rail Carriers Sea Carriers Air Carriers 港口站場：U.S. Marine Port Authority/Terminal Operators 承攬業者：U.S. Air Freight Consolidators, Ocean Transportation Intermediaries and NVOCC 製造業者：Mexican and Canadian Manufacturers Certain Invited Foreign Manufacturers 報關行：Licensed U.S. Customs Brokers

資料來源：本研究彙整。

二、WCO 研擬 AEO 認定過程

WCO 為實施 SAFE 標準架構第二項發展主軸（即「海關與企業間的夥伴關係」），乃於 2006 年制定「AEO Guidelines」，並且設置民間諮詢小組（Private Sector Consultative Group，簡稱 PSCG），針對如何認定 AEO 的技術性問題進行檢討。

表 3-4 WCO PSCG 成員名單一覽表

民間企業	團體組織
➤ SITPRO (Simpler Trade Procedures)	➤ International Chamber of Commerce (ICC)
➤ Boeing Company	➤ American Association of Exporters and Importers (AAEI)
➤ BP	➤ International Federation of Customs Brokers Association (IFCBA)
➤ Carrefour	➤ Moscow International Business Association
➤ China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO)	➤ Japan Machinery Center for Trade and Investment(JMCTI)
➤ Federal Express (FedEx)	➤ Global Express Association (GEA)
➤ General Motors	➤ International Chamber of Shipping (ICS)
➤ Hutchison Port Holdings (HPH)	➤ International Air Transport Association (IATA)
➤ International Business Machines Corporation (IBM)	➤ International Road Transport Union (IRU)
➤ Limited Brands	➤ World Shipping Council
➤ Maersk Sealand	➤ International Association of Ports and Harbors (IAPH)
➤ Microsoft	➤ Business Alliance for Secure Commerce (BASC)
➤ Nissan	➤ Barloworld Logistics Africa
➤ Philips International	
➤ Procter & Gamble	
➤ Siemens	
➤ Thales	

資料來源：WCO PSCG, 2006。

PSCG 的產生係由 WCO 根據比例原則，發函給各會員國，由會員國遴選適當企業或團體參加 PSCG 的會議活動。目前 PSCG 由全球各地 30 家業者、團體組成(參見表 3-4)，現任主席為微軟(Microsoft)的 Renee Stein 女士。

一般而言，WCO SAFE 標準架構在「海關與企業間的夥伴關係」的 AEO 認定機制方面，一直存在很大的爭議。因此 PSCG 完全以民間部門的立場，先後於 2006 年 3 月、4 月以及 6 月舉辦過三次檢討會議，針對 AEO 認定機制的問題設定三大議題進行討論。討論的三大議題包括：「條件、要件與優惠待遇議題」；「確認與認定議題」以及「相互承認議題」等三大項。

表 3-5 WCO PSCG 歷次會議重點內容概要

- 與會業者、團體強烈期待相互承認之實現。
- 與會業者認為應與美國的 C-TPAT 及歐盟的 AEO 標準統一。
- AEO 之認定應著重於安全要件，不應附加商業要件，例如對於財務健全性之要求。
- AEO 為自願性而非強制性，應刪除過去是否遵守法律之要件。
- 應在各個運輸環節，明示具體優惠待遇。
- 目前列舉的優惠待遇傾向進口人；未見有對出口人的 AEO 待遇。
- 各國海關應統計、公開 AEO 相關數據裨益參考運用。
- AEO 要件不適用 ISO28000 系列的理由有二：
 - 海關與企業皆難接受像 ISO9000 的認證方式
 - 具有充分認證能力的認證機關並不存在
- 若採外部認證機關方式，對中小企業而言成本負擔過重

資料來源：本研究訪談成果彙整。

根據本研究專訪日本 PSCG 與會成員的訪談成果，PSCG 歷次會議的內容概要，可條列彙整如表 3-5 所示。

三、WCO 對 AEO 的認定標準與原則

經過民間部門 PSCG 對於 AEO 認定機制問題的討論結果，WCO 復於 2006 年 6 月發表「AEO SP0218E1a 號文件」(參見附錄資料二)，針對 WCO 的基本立場以及前述 PSCG 所討論的三大議題，提示 WCO 的原則性準則，分析如次：

(一)、前言

基本上，「AEO Guidelines」是提供全球海關與 AEO 雙方長期適用的標準。此一國際標準是提供為確保安全與便捷化而努力的所有部門應遵守的最低門檻標準 (baseline)。原則上，AEO 文件允許個別海關當局得按關務行政所需追加個別標準 (supplemental national criteria)。

(二)、AEO 的基本條件與要件

AEO 的基本條件與要件 (Condition and Requirement) 包含如次十三大項：

- 1、說明遵守海關規定的實際績效。
- 2、具備良好的商業記錄管理系統。
- 3、企業財務健全。

- 4、協商、合作、溝通交流。
- 5、教育、訓練、觀念啟蒙。
- 6、資訊的交換、利用、守密。
- 7、貨物安全。
- 8、運輸安全。
- 9、設施安全。
- 10、人員安全。
- 11、客戶安全。
- 12、危機管理與復元。
- 13、評鑑測定、分析與改善。

(三)、AEO 優惠待遇的原則與內容

WCO 對於 AEO 優惠待遇 (Benefits) 的內容，原則上應具備「具體的」、「可量化的」以及「可報告的」的特質；具體內容應包含如次四大項：

- 1、貨物快速放行、縮短運送時間、降低保管成本。
- 2、可接取利用有益的相關資訊。
- 3、在貿易遭受破壞或威脅度高時的優先待遇。
- 4、優先參加新的貨物處理計畫。

(四) 確認與認定

首先在定義方面，所謂「確認 (Validation)」係指是否履行 AEO 要件之確認手續；「認定 (Authorization)」則係指在 AEO 計畫中 AEO 資格地位之認定。

WCO 對於 AEO 的確認與認定原則揭示如下：

- 1、AEO 申請人應與該國海關承諾實施 SAFE 的安全標準。
- 2、AEO 之認定資格迄至被中斷或被褫奪為止。
- 3、海關當局對 AEO 資格之中斷或褫奪應明文規範。
- 4、AEO 計畫亦得包含 AEO 申請人相關企業一起申辦手續。
- 5、AEO 的資格應於確認相關要件後認定之。
- 6、海關當局得就確認等監查目的指定外部檢查機關，
但不得賦予該外部機關 AEO 之認定或優惠待遇的決定權；
申請 AEO 之企業得直接要求海關當局進行要件確認。
- 7、在確認與認定的實施機制內應納入回饋及階段性改善系統。
- 8、未來 AEO 認定標準計畫將提供開發國際間相互承認（如二國間、地區間、全球間）的平台。

（五）、相互承認

首先，相互承認 (Mutual Recognition) 的基本概念主要有三：

- 1、一國海關之認定應為他國海關所接受。
- 2、避免安全管理的冗長性，以採取可以對國際供應鏈貨物管理

與便捷化做出貢獻的方法為原則。

- 3、在達成全球相互承認之前，需要時間、需要階段性的實施步驟加以實現，而兩國間、地區間、地區內的實施方式，是邁向全球相互承認的有效步驟，WCO 期待各國海關當局參加此等先導型計畫。

其次，相互承認的範圍，原則上界定在 WCO SAFE 標準架構所揭示的如次三項標準項目：

- 1、Pillar 2, Standard 3 – 認定 (Authorization)。
- 2、Pillar 1, Standard 6 – 預先電子資訊
(Advance Electronic Information)。
- 3、Pillar 1, Standard 7 – 鎖定目標與通報
(Targeting and Communication)。

最後，在實現相互承認的必要措施方面，WCO 提示如次四項原則性建議：

- 1、海關與 AEO 對共同標準建立共識。
- 2、海關應採用可信賴他國海關認定之共同標準。
- 3、被委任相互承認時應基於標準與機制的共識。
- 4、規劃可實施相互承認的法規制度。

從本節的整理分析可知，AEO 概念提出以後，最大的課題並不

在於企業的內部安全管理或整體供應鏈的安全控管；要落實 AEO 計畫的困難處，實在於應如何實現各國海關間對於 AEO 的相互承認。

從 WCO 對於落實 AEO 計畫的基本立場可知，雖然 WCO 的 AEO 認定標準僅係提示最低門檻標準，但 WCO 認知要求各國海關即刻實施 AEO 計畫是不合理的。為實現 AEO 計畫的相互承認，先從兩國間合作進行先導型計畫應為有效的步驟。

第四章 日本經驗

第一節 日本因應 SAFE 架構措施現況

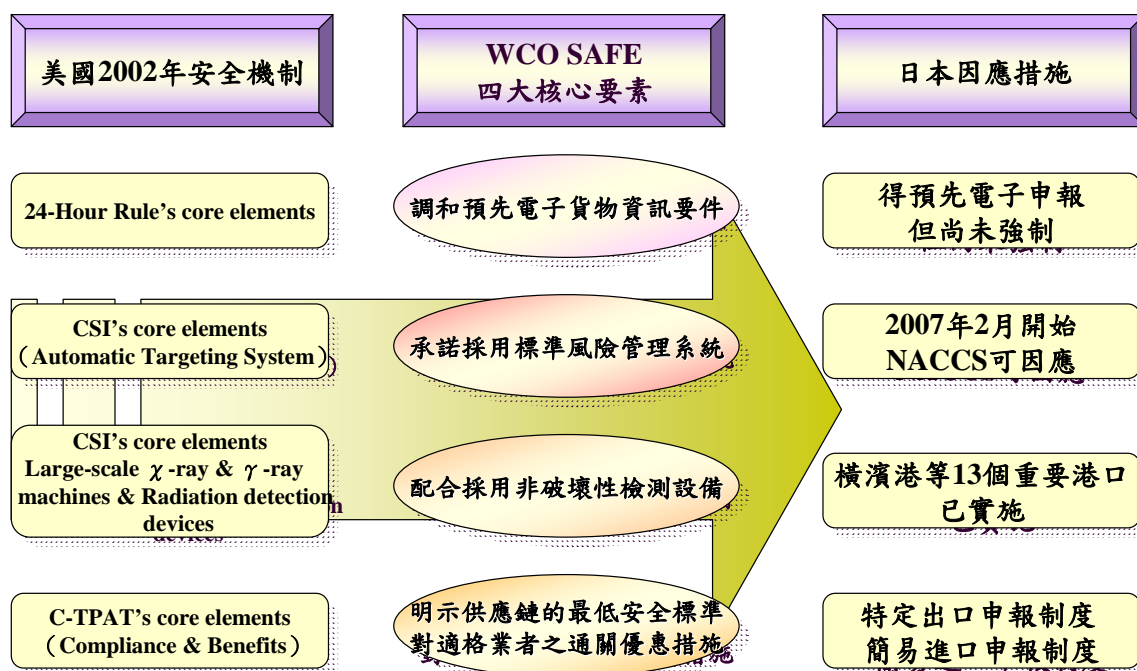
從本研究前兩章的研究分析可知，由於 911 恐怖攻擊事件的影響，美國政府開始採取積極的防恐安全措施，一方面在國內建立相關安全規範架構（即本研究所稱之「2002 年安全機制」）；另一方面則在國際社會強烈呼籲全球重視國際物流安全課題。

結果，由於美國發揮主導力的影響，WCO SAFE 標準架構的四大核心要素（調和預先電子貨物資訊要件、承諾採用標準風險管理系統、配合採用非破壞性檢測設備、明示供應鏈的最低安全標準並對守法優良業者提供通關優惠措施），基本上直接反映出美國所實施相關安全機制的重要核心項目（24 小時規則、CSI 自動尋標系統 ATS、CSI 高科技查驗設備、C-TPAT）。

歐盟與美國之間則已於 2004 年 4 月簽訂「CSI 協定（EU-US Agreement on CSI）」，強化歐盟境內主要海港安全及輸美貨物裝船前 24 小時利用電子方式提供艙單資訊；另外，歐盟亦與中國大陸於 2005 年 4 月就確保供應鏈安全與便捷化的議題達成相互合作的共識，並於 2006 年 9 月共同發表先導測試計畫。

為因應此一國際潮流趨勢，日本政府亦已開始實施相關措施，俾與國際標準同步接軌（參見圖 4-1）。

圖 4-1、日本因應 SAFE 架構現況示意圖



資料來源：本研究彙整。

一、調和預先電子貨物資訊要件

首先在「調和預先電子貨物資訊要件」方面，基於強化防恐對策及強化國際物流效率的觀點，日本政府已於2006年度進行關稅法修正案，引進「艙單、旅客及機員相關事項預先申報制度」，即外國船舶、飛機進入日本港口、機場前，有義務預先向海關提報艙單、旅客及機員等相關資訊的制度，預定2007年2月開始實施。

該制度的義務人得為船舶船長或飛機機長，或船舶、飛機之所有人或管理人、或該等代理人。在船舶艙單預先資訊方面，原則上，應於入港前24小時申報；旅客及機員預先資訊方面，原則上，應於入港前2小時申報（參見表4-1）。

表 4-1 艙單、旅客及機員相關事項預先申報制度

	船 舶	飛 機	
艙單	入港前 24 小時	飛行時間 5 小時以上	入港前 3 小時
		飛行時間 3 小時以上	入港前 1 小時
		飛行時間未滿 3 小時	入港前
旅客 機員	入港前 2 小時	飛行時間 2 小時以上	入港前 90 分鐘
		飛行時間 1 小時以上	入港前 30 分鐘
		飛行時間未滿 1 小時	入港前

資料來源：本研究依據財務省關稅局資料彙整。

雖然日本政府預定在 2007 年 2 月開始實施前述「艙單、旅客及機員相關事項預先申報制度」，但與 WCO SAFE 標準架構四大核心要素之一的「調和預先電子貨物資訊要件」標準目標，仍有差距。

根據本研究專訪財務省關稅局政策主管所獲悉的最新政策動態是：日本現行措施是進口人「得預先申報」。換言之，進口人可以選擇預先申報或事後申報，並未加以強制化（義務化）。近期內，政策上也不會有所調整，所以預定在今年二月付委送審的關稅法修正案，並未把「預先申報」義務化的條文列入增修項目中。

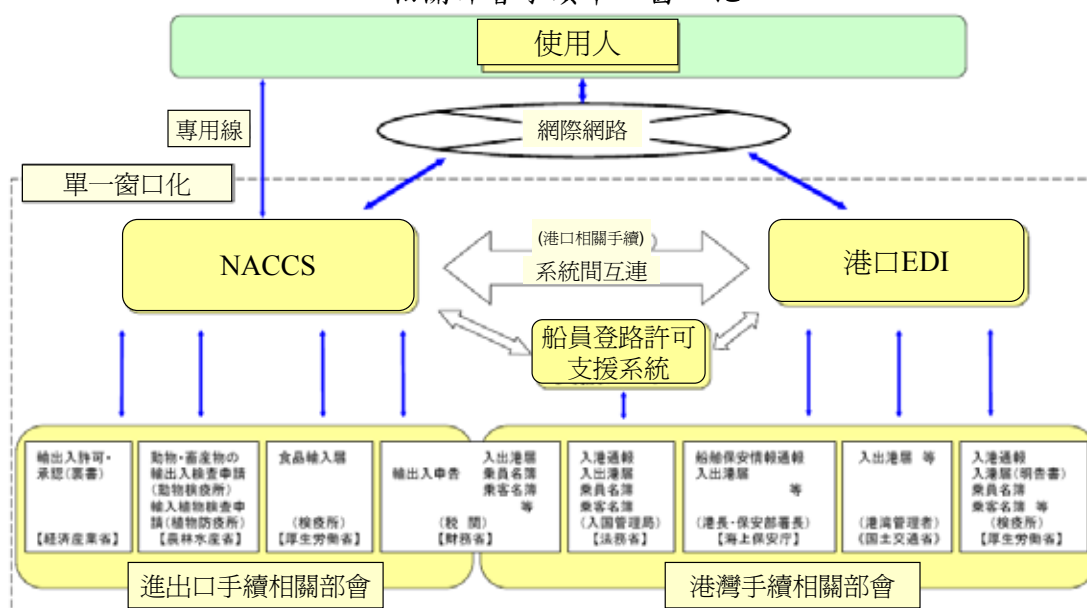
在「電子申報」方面（具體而言，就是利用「通關資訊處理系統 NACCS 進行申報」），將反映在「簡易進口申報制度」和「特定出口申報制度」的認定要件內，但並未強制進口人或出口人要用電子方式提出申報。蓋「電子申報」固然將列入這次關稅法修正案，作為「簡易進口申報制度」和「特定出口申報制度」的認定要件之一，但只要進

口人或出口人對於電子申報「已經有所準備」，即符合該項要件，並未要求強制性的電子申報義務。

另外，就日本單一窗口規劃問題方面，日本政府基於確保國際競爭力，提升國際物流效率的觀點，依據 2001 年「新綜合物流政策大綱」以及 2002 年「e-Japan 重點計畫」中提示應早日實現進出口暨港灣手續單一窗口之政策目標，開始進行規劃，2003 年 7 月實現單一窗口化（參見圖 4-2）。

圖 4-2 日本進出口相關手續單一窗口化示意圖

連接港口EDI系統、Sea-NACCS、船員登陸許可支援系統
相關部會手續單一窗口化



資料來源：財務省，「国際物流・貿易取引に関する研究会」會議資料，2006 年。

日本單一窗口之建置作業，係藉由「進出口暨港灣手續相關部會聯絡會議」發揮統籌協調機制，相關部會包含內閣官房、內閣府、法

務省、外務省、財務省、厚生勞動省、農林水產省、經濟產業省以及
國土交通省等相關部會。

表 4-2 日本關務系統最適化計畫進度表

	2006年度	07年度	08年度	09年度	10年度	11年度	12年度
中央部會共通首頁	開發中央部會共通首頁		○中央部會共通首頁開始運作(10月)				
NACCS							
單一窗口功能	因應中央部會共通首頁變更仕樣		○與中央部會共通首頁互連(10月)				
介面功能	因應中央部會共通首頁變更仕樣		○與中央部會共通首頁互連(10月)				
Sea-NACCS	開發次期Sea-NACCS		○次期Sea-NACCS開始運作(10月)				
Air-NACCS	開發次期Air-NACCS			○次期Air-NACCS開始運作			
CuPES		開發海關手續機能	○因應CIS之整合				
CIS	開發次期CIS		○次期CIS開始運作				
CIOMTIS		開發課稅通知書機能	○因應CIS之整合				
貿易統計系統		開發貿易統計機能	○因應CIS之整合				
ACTIS	次期ACTIS開始運作						
海關LAN(參考)		開發次期海關LAN		開發納稅機能	○因應CIS之整合		

系統名稱	說明
○通關資訊處理系統(NACCS)	○通關資訊處理中心管理營運之關務手續電子化處理系統，分別有航空(1978)與海上(1991)兩套不統的系統；除一般通關手續外，亦提供進出港口機場、保稅等手續；亦提供海關民間業務付費服務
○海關手續申請系統(CuPES)	○海關相關申請、報備手續電子化系統，依據大藏省「申請、報備等手續電子化推進行動計畫」開發；主要對象為NACCS以外的海關手續以及進出口申報時提出的發票(invoice)登記；須事前登記以及專用軟體，完成登記後可直接利用網際網路或NACCS專用線進行電子申報作業
○通關資訊總合判定系統(CIS)	○為因應大量進出口申報作業，篩選高風險或低風險貨物，提供放行參考的海關內部系統
○外郵進口事務電算處理系統(COMTIS)	○處理國際郵件稅額計算以及發行課稅通知書等功能
○貿易統計系統	○依據進出口業者利用書面或NACCS所提出的所有數據資訊(價格、數量等)所編制的貿易統計資料庫
○旅具通關資訊電算系統(ACTIS)	○處理入境旅客通關、課稅等統計資料以及航空公司提供的旅客資訊等功能

資料來源：財務省。

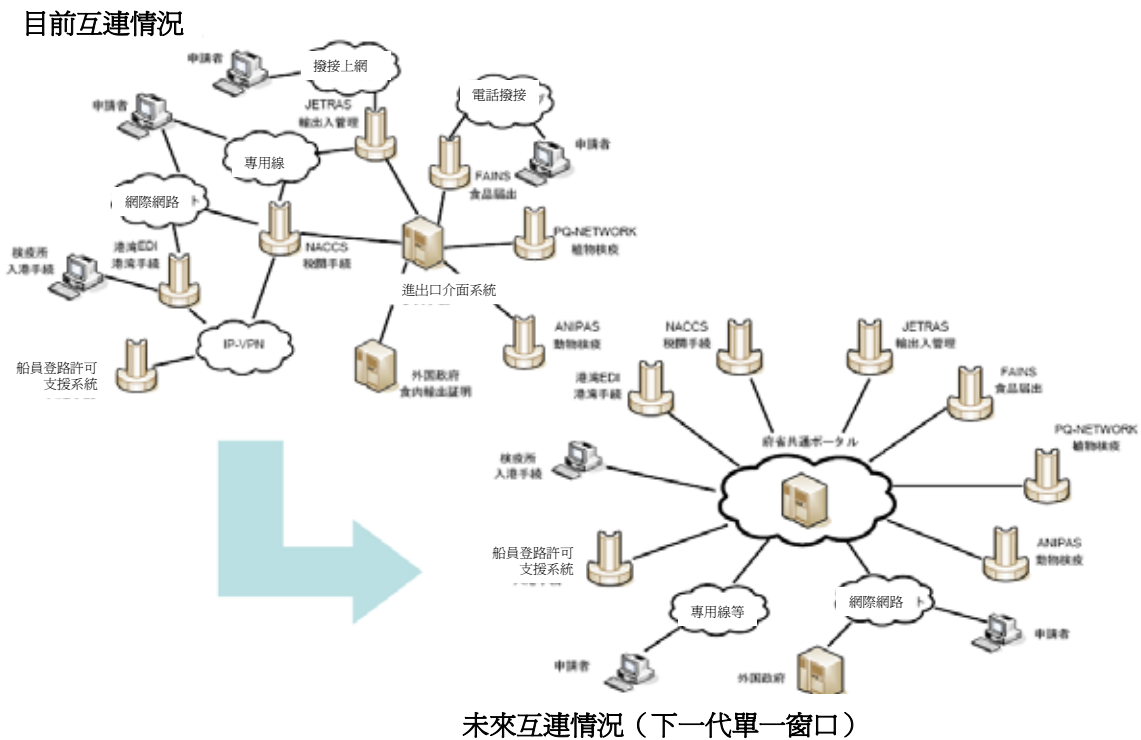
就實務面而言，相對於韓國所建置的單一窗口，不管從通關系統(KTN-Net)或港口系統(KL-Net)進入都可以一次完成全部的手續；日本現行單一窗口，從NACCS進入的業務和從港口EDI進入的業務

範圍有所差異，尚未真正實現單一窗口化。

為實現真正的單一窗口化，目前「進出口暨港灣手續相關部會聯絡會議」依據 2006 年 2 月 CIO 聯絡會議的「業務、系統最適化指導方針」，積極規劃檢討「下一代單一窗口計畫」相關建置作業。

「進出口暨港灣手續相關部會聯絡會議」所規劃的「下一代單一窗口計畫」，基本上係在「依據國際標準」、「考量申請人的立場」、「業務與系統同步檢討改良」、「行政手續原則電子化」以及「兼顧安全與保障」等五個概念下展開建置作業，預定 2008 年 10 月完成「中央部會共通首頁」的下一代單一窗口（參見表 4-2、圖 4-3）。

圖 4-3 日本下一代單一窗口示意圖



資料來源：財務省。

雖然日本政府在 2007 年 1 月 22 日決定全面引進「單一窗口系統」，期能在網路上一元化處理進出口行政作業手續，但就實務面而言，除了已經明確前述五個概念原則外，其具體的措施作為，將依據首相輔佐官成立政策研究會的檢討結論出爐後，始克定案。前述政策研究會預定在 2007 年 5 月提出政策構想。

換言之，日本單一窗口的問題，形式上固然已經在 2003 年 7 月完成，但與理想的真正單一窗口的目標，尚有落差。其今後之發展，將等待 2007 年 5 月的政策構想提出後，始能明朗。

二、承諾採用標準風險管理系統

在「承諾採用標準風險管理系統」方面，日本海關於 1991 年已經開始利用「通關資訊總合判定系統（CIS）」針對大量進出口申報作業，篩選高風險或低風險貨物，提供海關放行參考的內部風險管理系統。

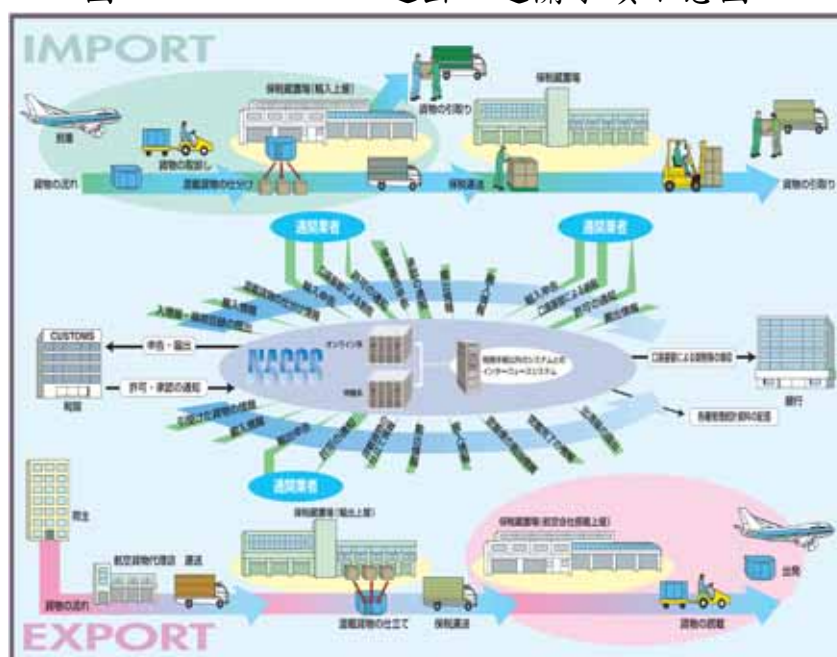
從表 4-2 可知，日本次期 CIS 系統預定在 2008 年度開始運作。NACCS 以外的系統如 CuPES、CIOMTIS、貿易統計系統以及 ACTIS 等預定在 2009 年度以後陸續完成與 CIS 之相關整合；而 NACCS 則預定在 2007 年 2 月開始可以因應 WCO 的要求標準，發揮風險管理功能。

日本 NACCS 的營運主體為「獨立行政法人通關資訊處理中心，

簡稱 NACCS 中心」，成立於 1977 年 10 月；2003 年 10 月改制為獨立行政法人，其系統分別有處理航空貨物的 Air-NACCS 和處理海上貨物的 Sea-NACCS 兩大類（參見圖 4-4、圖 4-5）。

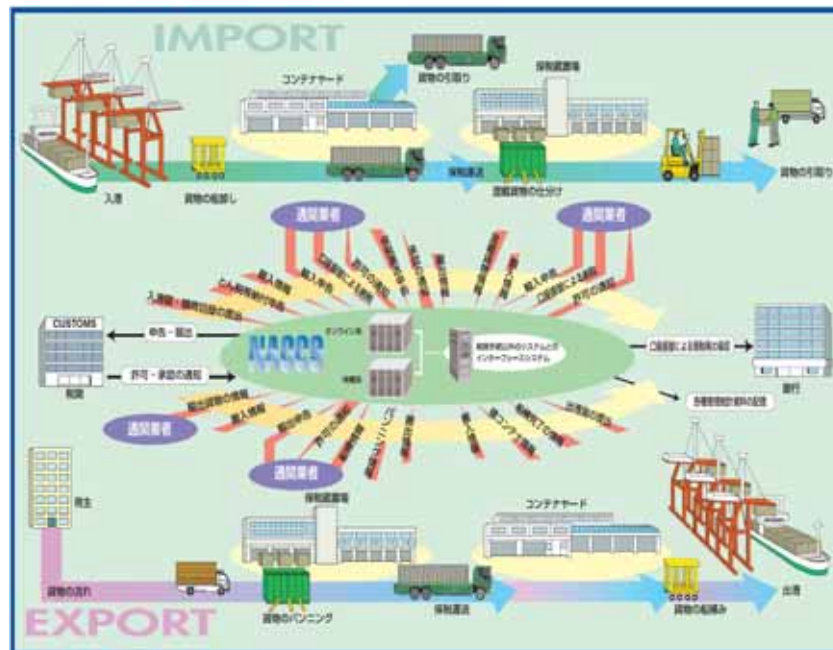
基本上，NACCS 的系統建置可以和企業內部系統進行電子資料交換（Electronic Data Interchange，簡稱 EDI）。為因應海關申報項目（data element）之標準化與便捷化，日本 NACCS 系統配合 G8 及 WCO 的建議，進行相關修正作業，可以和國際 EDI 規格 EDIFACT 進行資訊交換；為配合 WCO SAFE 標準架構之「承諾採用標準風險管理系統」，日本已就 NACCS 系統進行相關修正作業，2007 年 2 月開始可以符合是項標準要求。

圖 4-4 Air-NACCS 進出口通關手續示意圖



資料來源：独立行政法人通関情報処理システムセンター，2006 年。

圖 4-5 Sea-NACCS 進出口通關手續示意圖



資料來源：獨立行政法人通関情報処理システムセンター，2006 年。

就具體的實施現況而言，日本已經在 2005 年 12 月起，對出口加拿大海運貨物之出口申報，採行以 WCO 通關資料模式 (WCO Customs Data Model) 申報。其訊息 (message) 轉換工具之實務流程，簡析如下：

首先，出口人使用 WCO 海關資料模式出口申報訊息 (EX1) 對海關 (Sea-NACCS) 進行出口申報；然後出口人使用訊息轉換工具，從 EX1 轉換為 IM1 (進口申報訊息) 後，利用電子郵件等方法把轉換後的訊息發送給進口人 (如果照傳統的程序，則是由進口人負責進口申報訊息，但採用新制後，則是由出口人負責轉換訊息，而該訊息轉換工具軟體可直接灌入個人電腦使用)；當進口人收到 IM1 訊息

後，則應就其他應填寫項目，適予補充填寫，而後向進口國海關提出申報。

一般而言，具規模的報關行或大型企業其本身的系統大多已經和 NACCS 有專線連結；訊息轉換工具軟體，或是由企業自行開發、或是購自其他業者所開發者。就此意義而言，未來 WCO 通關資料模式廣為普及後，對於第二類電信業者（VAN）而言，或將是一個新的商業機會。

三、配合採用非破壞性檢測設備

在「配合採用非破壞性檢測設備」方面，日本已經在橫濱港等 13 個重要港口引進相關設備（參見圖 4-6）。

圖 4-6 日本大型 X 光檢測設備配置現況



註：H18 表示日本平成 18 年（西元 2006 年）。

資料來源：財務省關稅局。

根據本研究的訪談了解，即便日本已經採用非破壞性檢測設備，實務上仍存在有發現問題貨物的困難與盲點（參見圖 4-7）。具體而言，可列舉如次三大問題：

圖 4-7 日本海關採用非破壞性檢測設備盲點案例

○毒品藏匿案例

隱藏在貨櫃箱底部的毒品藏匿案例



隱藏在磁器裝飾物木製台座內的毒品藏匿案例



○不適用於利用 X 光檢查貨物例

石材



大型重量貨物



大量散堆貨物



資料來源：財務省關稅局。

（一）、X 光影像係藉由 X 光在物體構成元素、密度、厚度等不同的穿透率而反映出來的投射影像（顯現貨物的形狀），對於爆炸物或非法藥物等物質的判別，有其困難。

（二）、非破壞性檢測設備如係國外產品，則在維修方面相當費

時。

(三)、石材、大型重量貨物、大量散裝貨物等不適用於利用 X 光檢查。

為克服前述技術性問題，日本財務省研究機關已投入相關資源進行改良，例如：「車載式藥物・爆裂物探知裝置」、「改良型檢測雷達」、「貨櫃檢測攝影機 (rod-camera)」等檢測設備。

四、因應 AEO 優惠通關措施

最後在「明示供應鏈的最低安全標準；對守法優良業者提供通關優惠措施」方面，日本政府已於 2005 年 9 月完成「對守法優良業者提供新型出口通關制度相關認定申請手續及法令遵守規則」政策意見徵詢調查，而後制定「特定出口通關申報制度」，於 2006 年 3 月 1 日正式實施；另外有關進口部份，日本早於 2001 年 3 月已經開始實施「簡易進口申報制度」。

次兩節將繼續針對「特定出口通關申報制度」與「簡易進口申報制度」之具體措施內容，進行分析介紹。

第二節 特定出口申報制度

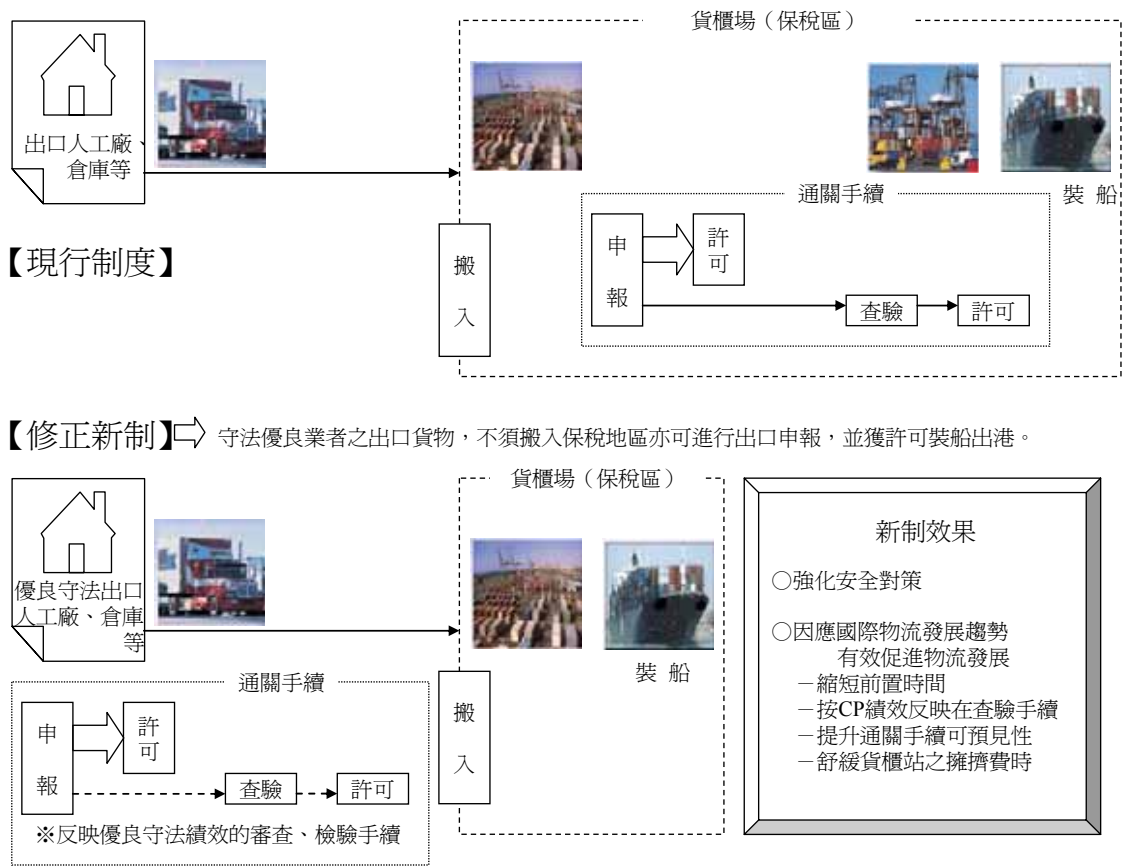
一、日本出口通關手續概要

一般而言，貨物出口必須向海關提出申報，經過必要的查驗程序並獲得核可放行後，始可裝船出港。依據日本現行出口通關制度，在提出出口申報之前，原則上，必須先把貨物搬入保稅區以後，才可以提出出口申報（參見圖 4-8「現行制度」項）。

所謂保稅區，在國際上又叫自由貿易區或出口加工區。它是海關監管下的特定區域，即在本國領土上，依據國際慣例設立的豁免關稅的封閉區。日本所稱之保稅區，係指財務大臣所指定，或海關長所許可專供存放出口貨物或進口貨物的特定場所。原則上，貨物出口人應向貨物存放保稅區的當地管轄海關提出出口申報；亦得委託報關行代理申報。

其次就出口申報文件方面，出口人應在出口申報書中載明貨物品名、數量、價格及其他必要事項，並檢附購貨憑據及其他必要文件（例如關稅相關法規以外，其他法規規定出口前應事前獲得許可時，該許可書等）向海關提出申報（詳請參見日本關稅法第 67 條、第 67 條之 2、第 70 條）。

圖 4-8 日本特定出口通關申報制度示意圖



資料來源：財務省關稅局。

二、特定出口申報與便捷化

如前所述，一般出口申報，必須先把貨物搬入保稅區或海關長指定的場所以後，才可以提出申報。相對於現行出口申報制度，所謂「特定出口申報制度」，係特別針對守法優良，事前獲得海關長認定的出口人（即關稅法所稱的「特定出口人」，相當於WCO所稱的「AEO」概念），貨物不須搬入保稅區，即可向貨物存放所在地的管轄海關提出出口申報、取得出口許可的便捷制度（詳請參見日本關稅法第67條之3以及圖4-8「修正新制」項）。

適用「特定出口申報制度」的好處是貨物不必搬入保稅區，在該特定出口人的企業設施（工廠或倉庫）內即可完成出口通關手續（含出口申報與出口許可），在貨物的查驗方面，亦可獲得優良守法的相對禮遇，快速通關的便捷。可以有效縮短物流前置時間、提升通關手續可預測性、避免貨櫃場擁擠耽誤裝船費時以及降低物流成本等優點，有效實現貿易便捷化並提升國際物流效率，進而對國際競爭力之提升做出貢獻。

三、特定出口申報之認定要件

（一）、認定申請程序

擬適用「特定出口申報制度」者，應填具「特定出口人認定申請書」並記載出口申報之貨物品名等事項，向海關長提出認定申請。

基本上，任一海關皆可受理特定出口人之認定申請，並無強制規定應向哪個海關提出認定申請；但原則上，以向企業出口業務所在地的管轄海關提出認定申請為宜（參見日本關稅法第 67 條之 3）。

（二）、認定要件

依據關稅法第 67 條之 4 的規定，海關長應依據如次五項基準，進行特定出口人之認定審查：

1、過去 3 年，沒有違反關稅法或關稅定率法或其他關稅相關法律之規定而被判處刑罰或通告處分者。

2、過去 2 年，沒有違反關稅法第 70 條（證明或確認）規定之其他法令之規定而被判處刑罰者。

3、過去 2 年，沒有違反前二項法令以外之法令之規定而被判處禁錮以上之刑罰者。

4、具備執行適用本制度之貨物出口相關業務（包含出口貨物送至外國貨船或外國貨機裝貨為止的貨物管理相關業務）適當能力者。

5、為執行適用本制度之貨物出口相關業務（通關手續及貨物管理），該出口人（為法人時包含員工）制定有規範遵守事項的適當「守法規則」（即關稅法第 67 條之 4 第(3)項所稱之「規則」）。

凡符合前五項標準要件者，原則上將可獲得海關長的特定出口人資格認定。

四、不適用特定出口申報之貨物

依據日本關稅法第 67 條之 3、關稅法施行令第 59 條之 5 以及第 59 條之 6 的規定，如次四類貨物不適用特定出口申報：

（一）、出口貿易管理令別表第 1 之 1 項（武器）所列之貨物（參見表 4-3）。

（二）、輸往出口貿易管理令別表第 4 所揭示的北韓、伊拉克、伊朗以及利比亞等地區之貨物而須取得經濟產業大臣之許可或承認者。

(三)、出口申報時，需要辦理關稅減免或退稅手續之貨物。

(四)、在適當的貨物管理及適當執行關稅法方面，暫時不適用「特定出口申報制度」之貨物（例如混載他人貨物之貨物等）。

表 4-3 出口貿易管理令別表第 1 所列貨物一覽表

2006年1月1日

輸出許可品目名	輸出許可品目名	輸出許可品目名	輸出許可品目名
1 軍火 銃砲	(12) 1 裝設制御を行うことができる工作機械	(42) 光電子増倍管	(14) 複合材用の計
(1) 銃砲・銃砲弾	2 測定装置	(43) 中性子発生装置	(15) ロケット用構造材料
(2) 爆発物・発射装置	(13) 誘導砲・アーケ砲・高射砲	(44) 誘導弾のロケットエンジン	(16) 射撃用加速度計・ジャイロ
(3) 火薬類・軍用燃料	(14) アイソスタチック		(17) 射撃用飛行・姿勢制御装置
(4) 火薬又は爆薬の安定剤	(15) ロボット		(18) 射撃用アビオニクス装置
(5) 指向性ミサイル兵器	(16) デジタル制御方式		(19) 航空機・船舶用重力計・重力勾配計
(6) 運動エネルギー兵器	(17) 誘導弾		(20) ロケット発射台・支援装置
(7) 軍用車両・軍用仮設橋等	(18) 誘導弾		(21) 無線遠隔測定・制御装置
(8) 軍用船舶等	(19) 誘導弾		(22) ロケット搭載用電子計算機
(9) 軍用航空機等	(20) ほうき		(23) ロケット用入/出コンバータ
(10) 防護及び魚雷防禦網	(21) 燃料物物質		(24) 試験装置
(11) 装甲板・軍用ヘルメット・防弾衣	(22) るつぽ		(24.02) ロケット設計用の電子計算機
(12) 軍用探照灯	(23) ハウニウム		(25) 音波・電波等減少材
(13) 軍用細菌製剤・化学製剤	(24) ラアウム		(26) ロケット用IC・探知装置
(14) 軍用化学製剤用細胞株等	(25) タングステン		5 先端材料等
(15) 軍用火薬類の製造・試験装置	(26) ジルコニウム		(1) フッ素化合物製品
(16) 兵器製造用機械装置	(27) ホウ素製造用電解		(2) 鉛・鉛合金の圧電電合体等
2 原子力	(28) ガス透心分離機		(3) 特殊ポリイミドの製法
(1) 燃料物物質・燃料物物質	(29) 遠心方式の合試機		(4) Ti, Al・合金成形工具
(2) 原子炉・原子炉用発電装置	(30) フィラメントワイ		(5) Ni, Ti合金・Ti合金等
(3) 重水素・重水素化合物	(31) レーザー発振器		(6) 金属性磁性材料
(4) 人造衛星	(32) 質量分析計・イオン		(7) Ti/Ti合金・Ti/Ti合金
(5) 燃料物物質分離用装置	(33) 圧力計・パルス		(8) 超伝導材料
(6) 同位体元素分離用装置	(34) ルビドウム・セシウム		(9) 作動油等
(7) ウラン同位体分離用装置	(35) 真空ポンプ		(10) 潤滑剤等
(8) 同位体交換器	(36) 直流電解装置		(11) 衝動防止用液体
(9) ニッケル粉	(37) 電子加速器・電子線装置		(12) 冷媒用液体
(10) 重水素・重水素化合物の製造装置	(38) 衝撃試験機		(13) Tiの有機化合物・セラミックス半製品
(10.2) ウラン・プルトニウム製造用装置	(39) シリコン・シリコン		(14) セラミックスの複合材料
(11) シンチエータ加工機	(40) 半導体・圧力測定器・圧力変換器		(15) SiC・SiC・SiC・SiC等
	(41) 誘導弾制御(試験)車貨物		(16) 芳香族ポリイミド樹脂等

- (1) 銃砲・銃砲子彈
- (2) 爆炸物・發射裝置
- (3) 火藥類・軍用燃料
- (4) 火藥或炸藥安定劑
- (5) 指向性能源兵器
- (6) 運動能源兵器
- (7) 軍用車輛・軍用暫設橋等
- (8) 軍用船舶等
- (9) 軍用航空機等
- (10) 防潛及魚雷防禦網
- (11) 裝甲板・軍用鋼盔・防彈衣
- (12) 軍用探照燈
- (13) 軍用細菌製劑・化學製劑
- (14) 軍用化學製劑用細胞株等
- (15) 軍用火藥類之製造・試驗裝置
- (16) 兵器製造用機械裝置

資料來源：引自「輸出貿易管理令別表第 1」。

五、守法規則之原則方針

在特定出口人的五項資格認定要件中，前三項係有關申請人過去守法情況之審查；第 4 項和第 5 項則是就申請人的業務能力以及企業守法機制健全性進行審查。

「特定出口申報制度」的核心重點在於企業的徹底守法，因此申請人被要求公司內部應制定一套可強化守法機制健全性的「守法規

則」。為落實制度之施行，主管機關財務省於 2005 年 10 月發布「關稅法基本通達（即行政指導）」，提示前述關稅法第 67 條之 4 第(3)項所稱之「守法規則」的原則方針，提供企業參考依循。

依據「關稅法基本通達」第六章第一節對於關稅法第 67 條之 4 第(3)項所要求的「守法規則」，申請人應參照表 4-4 所示內容，依照實際情況詳實制定（詳請參見附錄資料三「參考範例」）。

表 4-4 企業制定「守法規則」基本項目一覽表

○總則	△目的
	△適用範圍
○組織	△公司內部體制之建構
	△員工之適當配置
○通關手續	△特定出口申報對象貨物之管理
	△風險審查
	△通關手續的方法及流程
	△通關檢查的因應措施
○貨物管理	△貨物與文件之核對確認
	△存放設施的庫存管理
	△存放設施的出貨管理
	△移動中的貨物管理
△裝船等裝運管理	
○守法監督機制	
○對相關企業之指導	△相關企業的責任與任務
	△對相關企業進行指導與管理
○與海關的聯絡機制	
○報告與危機管理	
○帳簿文件管理	△帳簿之記載
	△帳簿文件之保存
○研修及教育	
○懲戒規定	

資料來源：本研究依據「關稅法基本通達」準則資料彙整。

六、實務性課題分析

「特定出口申報制度」自 2006 年 3 月實施以來，迄至 2007 年 1 月底為止，僅有 7 家業者獲得海關長認定為特定出口人，享有相對便捷之出口通關待遇。

根據本研究調查了解，取得特定出口人資格認定之業者數之所以處於低水準的原因，主要在於「守法規則」的制定與執行成本高昂，而使多數業者打消申請認定的興趣，觀望者居多。

蓋一般出口申報，除了要搬入保稅區後才可以提出申報外，相對於進口貨物之查驗，出口貨物相對較為簡便，通常都可以順利通關，業者是否申請適用特定出口申報或適用現行的一般通關申報，完全視該企業的業務需要而定。

如果申請適用特定出口申報，則企業應提供包含表 4-4 所列項目完整的「守法規則」並徹底實施。基本上，要求企業制定並遵守「守法規則」的義務，實際上就是把所有的責任歸諸於該企業。為貫徹「守法規則」之執行，特定出口人必須取得業務合作夥伴的理解與協助，這些夥伴業者主要包含倉儲業者（應就貨物保全、出入庫作業、人車出入方面，善盡安全、守法的職責）；輸送業者（應善盡集配送貨物職責）以及報關行（應善盡正確設定 HS 編碼及申報業務職責）。

其中尤以倉儲業者的協助為關鍵性的重點項目。蓋日本倉儲管理

安全的水準，相對低於歐美國家。因此特定出口人必須對倉儲業者提示自己的作業標準，並施予指導，裨益倉儲業者能確保貨物安全以及貫徹安全業務之執行。

本研究針對取得特定出口人資格業者進行訪談，並就其適用該制度的實際經驗，彙整歸納如下四點：

(一)、出口業務之可規劃性大幅提高，有效提昇企業國際物流管理效率。

(二)、不須對海關提出相關申報文件，但申報出口令別表 1 之貨物除外。

(三)、過去在非上班時間需要請海關臨時加班的急迫性出口申報案，現在可以在貨物存放場所逕自提出申報，不要求海關臨時加班即可順利出口。

(四)、取得申報許可的貨櫃搬入貨櫃站時，站場業者可順利裝船而受歡迎。

另外，「特定出口申報制度」的實施，由於貨物得免搬入保稅區，是否將影響保稅區倉儲業者或報關行的既有權益問題，經本研究的訪談了解，當初在研擬「特定出口申報制度」初期，確實有相關業者對主管機關反映過前述問題的憂慮。

就實務面而言，即使特定出口人取得通關的便捷，但是貨物並非

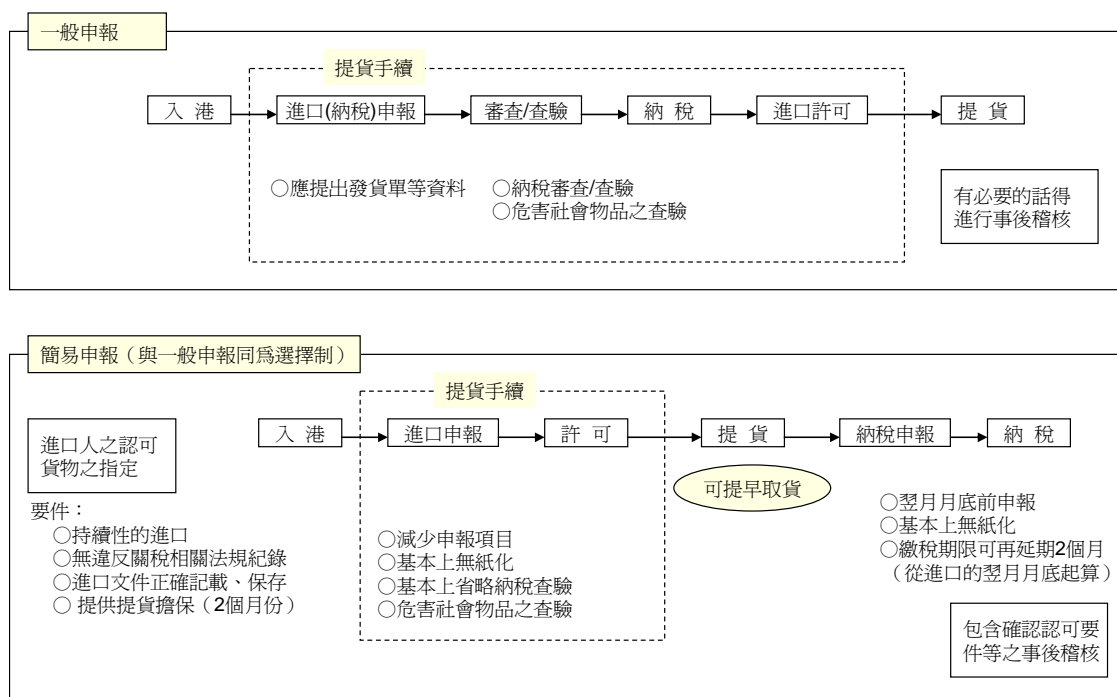
從工廠就可以直接送上貨船。為裝貨上船，還是會使用到倉儲設施，而且由於便捷通關，可以提高倉儲設施的貨物流動率，對業者而言未嘗沒有正面影響；而就現階段的發展情況而言，取得特定出口人資格者相當有限，難謂對其造成負面衝擊。

第三節 簡易進口申報制度

一、日本進口通關手續概要

一般而言，在日本要領取從外國運送到日本的貨物，必須先向貨物存放保稅區的當地管轄海關提出進口（納稅）申報；應查驗之貨物在完成查驗手續以後，其為應課徵關稅、內國消費稅以及地方消費稅者，應依法先完成納稅手續後，始可取得進口許可；獲得進口許可的貨物，即視同內國貨物，隨時可在國內領取。此一進口申報流程，稱之為「一般申報」（參見圖 4-9「一般申報」項）。

圖 4-9 日本簡易進口申報制度示意圖



➡ 以遵守法令為前提，進口與納稅分開申報，在納稅申報前即可取貨。

資料來源：財務省關稅局。

又，進口貨物若屬關稅法相關法規以外的法律規定需要進口許可者，應在取得海關進口許可之前，事先取得該等進口許可。海關受理進口（納稅）申報後，進行文件審查、貨物查驗等行政手續。原則上，在確認進口人已完成關稅等稅金之繳納手續後，即行核發進口許可。

進口申報，得由貨物進口人自行申報；貨物進口人亦得委託海關認可之通關業者代辦進口申報手續。

此外，透過商品目錄從海外郵購商品等個人之貨物進口，依法亦須提出進口申請。

詳請參見日本關稅法第 67 條、第 70 條、第 72 條。

二、簡易進口申報制度

所謂「簡易進口申報制度」，係指事先取得海關長認定的進口人（稱之為「特例進口人」），其持續性進口貨物亦須取得海關長之指定（即關稅法所稱之「指定貨物」），基於遵守法令（compliance）之前提條件，進口與納稅得分開申報，在完成納稅手續之前，可先行提領貨物的便捷制度（參見關稅法第 70 條之 2）。

適用簡易進口申報制度的好處，在於提出納稅申報之前即可提領貨物，申報手續便捷化，降低貨物存置成本，有效提升物流效率。具體而言，可臚列如次四大項：

- (一)、減少進口申報項目（參見表 4-5）。
- (二)、進口申報或納稅申報基本上可實現無紙化。
- (三)、進口申報時，可省去納稅所須之審查、查驗程序，有助於通關時間之掌握，提升庫存管理效率。
- (四)、納稅申報可於提貨後申報，可以有效縮短物流前置時間、提升通關手續可預測性。

表 4-5 一般、簡易進口申報提交文件比較（以 NACCS 為例）

	提交文件項目	一般申報	簡易申報	
			進口申報	特例申報 (納稅申)
申報書	進口申報單收執聯〔關67、關7〕	◎		
	進口(取貨)申報單收執聯〔關67〕		○	
	特例申報單收執聯〔關7之2〕			○
附件資料	○個別評價申報單	◎		◎
	購貨憑據〔關68〕	◎	○	△
	○契約書〔關68〕	○		△
	○運費明細單〔關68、關令61〕	○		△
	○保費明細單〔關68、關令61〕	○		△
	○包裝明細單〔關68、關令61〕	○		△
	○價格表〔關68、關令61〕	○		△
	○由製造商或賣方製作與發貨人交易的相關文件〔關68、關令61〕	○		△
	其他法令證明文件(許可、認可書等)〔關70〕	◎	◎	
	證明書(證明有無特殊關係或對交易價格沒有影響的書面文件)〔定令1之6〕	◎		◎
	原產地證明書(便利關稅、優惠關稅)〔關68、關令61、暫8之2、暫令51、52〕	◎		△
	適用減免稅及減輕稅率之明細資料〔定、定令、暫、暫令〕	◎		◎
	證明書〔定別表、定令63、64、67、69、暫別表〕	◎		◎
配額證書(關稅配額)〔關割令3〕	◎		◎	

註：◎表示提出；○表示視情況提出；△表示保存。

- (凡例) 關：關稅法(昭和29年法律第61号)
關令：關稅法施行令(昭和29年政令第150号)
定：關稅定率法(明治43年法律第54号)
定令：關稅定率法施行令(昭和29年政令第155号)
暫：關稅暫定措置法(昭和35年法律第36号)
暫令：關稅暫定措置法施行令(昭和35年政令第69号)
關割令：關稅割当制度に関する政令(昭和36年政令第153号)

資料來源：財務省關稅局。

三、簡易進口申報之認定及適用貨物要件

(一)、手續

根據日本關稅法第 7 條之 2 的規定，進口人如果要適用簡易進口申報，應先取得海關長之認定，且其進口貨物亦須獲得海關長之指定，始得適用簡易進口申報。

為取得海關長之資格認定及貨物之指定，應檢具「特例進口人認定申請書」及「貨物指定申請書」向海關（以企業主要執行貿易業務所在地的管轄海關為原則）相關部門提出申請。

當進口人取得當地管轄海關「特例進口人」之資格認定後，其「指定貨物」得於全國各海關適用簡易進口申報制度。

(二)、依據關稅法第 7 條之 5 的規定，海關長應依據如次三項基準，進行特例進口人之認定審查：

1、申請人

1)、過去 3 年，沒有違反關稅法或其他國稅相關法律之規定而被判處刑罰，或因關稅法或國稅犯則取締法之規定而受到通告處分者。

2)、過去 3 年，沒有延滯繳納關稅或進口貨物之內國消費稅等不良紀錄者。

3)、過去 1 年，沒有到期限屆滿前未提出納稅申報者、不服從

增加擔保命令者、帳簿文件未予保存者、或因帳簿文件不實記載之理由而被取消簡易申報之認定者。

2、申請指定之貨物過去 1 年所進口者，有設置並保存記載簡易申報貨物品名等之帳簿及保存簡易申報貨物交易相關文件、該等帳簿文件無不實之記載者。

又，取得特例進口人認定資格以後，前項帳簿應保存 7 年；文件應保存 5 年。

3、簡易申報之貨物應取得「持續性進口貨物」之指定。

(二)、依據關稅法第 7 條之 6 的規定，海關長應依據如次二項基準，進行貨物之指定審查：

1、從「貨物指定申請書」提出當日起算，過去 1 年內進口 6 次以上之貨物。

2、從「貨物指定申請書」提出當日起算，過去 1 年內該貨物之納稅申報無更正或修正申報等（限於課徵加算稅之情形）情節者。

四、簡易進口申報制度之個別申報業務

簡易申報制度中的個別申報業務，分別有「進口申報」與「納稅申報」二大項，其相關業務手續規範於關稅法第 7 條之 2 及關稅法施行令第 4 條之 2，簡析如下。

(一)、進口申報 (或稱「提貨申報」)

1、在簡易進口申報制度下的進口申報手續，應向貨物存放所在地的管轄海關提出申報。原則上，不必向海關提出發貨單、保費明細等相關文件 (參見表 4-5)。但其他法規要求的相關文件，則應全數檢附備齊，提出申報。

2、納稅申報項目 (例如課稅標準、稅額等)，不需要在進口申報時提出。另外，就系統申報的最多申報項目數方面，一般進口申報項目共有 123 項 (平均鍵入項目數為 60 項); 簡易申報制度下的進口申報項目為 60 項 (平均鍵入項目數為 27 項)。

3、過去在進口申報時為稽徵關稅而實施的審查、查驗手續，基本上全部省略。

(二)、納稅申報

1、納稅申報，應製作一個月中取得各件進口許可的申報書 (即關稅法所稱之「特例申報書」)，於翌月月底前提出申報。

2、無正當理由未在期限內提出納稅申報時，將被取消「特例進口人」的認定資格。

五、不適用簡易進口申報之貨物

依據關稅法第 7 條之 2 第 4 項及關稅法施行令第 4 條之 3、第 4 條之 4 的規定，提領貨物需要進行現品確認等不適合簡易申報的貨

物，不得列為該制度的適用對象。具體而言，包含如次二大類：

(一)、在減稅、免稅、退稅之對象貨物中，於提領時須進行現品確認者。

關稅定率法第 11 條（為加工或修繕之出口貨物之減稅）、第 17 條（再出口免稅）等之對象貨物。

(二)、在特惠關稅、特別緊急關稅等之對象貨物中，以最高限額（ceiling）管理，適用稅率依據過去進口總量或總額為基準而決定者。

1、適用關稅暫定措施法第 8 條之 2 第 1 項（特惠關稅）規定之貨物中，以最高限額管理之「特定特惠礦工業產品等」。

但前項貨物不適用特惠稅率時，得適用簡易申報制度。

2、關稅暫定措施法第 7 條之 3（進口數量超過基準進口量時的特別緊急關稅）、第 7 條之 5（生鮮牛肉及冷凍牛肉等關稅緊急措施）以及第 7 條之 6（活體豬及豬肉等關稅緊急措施）之對象貨物。

六、簡易進口申報之擔保

進口人取得「特例進口人」資格而適用簡易進口申報制度時，應提供擔保（即關稅法所稱之「提貨擔保」）；如果沒有提供擔保，則不得適用簡易進口申報制度進口貨物。提貨擔保之金額、時間以及手續等具體內容如下：

(一)、在擔保金額方面，主要為指定貨物應課關稅、內國消費稅以及地方消費稅之總預估額。

(二)、在擔保時間方面，應於進口指定貨物當月之前月月底以前提供擔保。

(三)、在擔保手續方面，應向預定進口地之管轄海關提出擔保物件（如保證人之保證書等）。

七、實務性課題分析

日本自 2001 年 3 月實施以遵守法令為前提的簡易進口申報制度後，雖然可享有進口與納稅分開申報，在納稅申報前即可提領貨物的便捷優惠，但適用此一制度的貨物須事前取得海關長的指定，而且申請人必須有一年間進口該等指定貨物 6 次以上之實績；取得適用資格後，另外又有提貨擔保之限制條件，增加特例進口人之成本負擔，因此整體而言，申請適用者為數不多（至 2007 年 1 月底僅有 56 家）。

另外，就貨物申報項目能否符合 WCO SAFE 標準架構之標準要求項目範圍內以及是否採行二段式申報等問題。

根據本研究專訪日本財務省關稅局政策主管了解，日本現行「特定出口申報」或「簡易進口申報」的申報項目，基本上符合 WCO SAFE 標準架構之要求標準，並未實施所謂的「二段式申報」；但是從我國的觀點而言，簡易申報之進口與納稅分開申報的方式，亦或可視為二

段式申報。就實務面而言，海關本身要求的基本項目相對較少，之所以申報項目繁瑣，實係包含船隻入港或其他部會規定的相關項目使然。

最後，從 WCO 的 AEO 計畫的角度觀察日本現行「特定出口申報」或「簡易進口申報」有否擴及跨國業務或其認證方式為何等問題。

經由本研究的分析介紹可知，目前該等制度僅適用於日本國內，依據日本的關稅法相關法規實施，尚未有擴及跨國業務或與其他國家相互認證的問題。今後在 WCO 的 AEO 計畫下，要如何實現與其他國家進行相互承認等課題，日本方面亦認為頗具挑戰性。

不過，將於次節分析介紹的「日本版 C-TPAT」，將依據「日美海關相互支援協定」的基礎，與美國海關建立更緊密的合作關係，共同研發防恐對策並兼顧物流便捷的風險管理方法，預定 2007 年度開始實施；另外在通關系統方面，目前暫定以新加坡、馬來西亞、中國、韓國為對象，將積極與其海關當局進行意見交流，強化彼此通關系統營運機構的合作關係，希望能在 WCO 資料模型的基礎上增進系統方面的合作關係，預定 2007 年度開始實施。

要言之，日本為 WCO 會員國並已簽署意願書，願意在 WCO SAFE 標準架構下，推動相關配合措施，2006 年 3 月開始實施的「特定出口申報」以及 2001 年 3 月即已開始實施的「簡易進口申報制度」，

即為 AEO 概念下的相關機制。

不過，如同本研究第二章之研究指出，經過 911 事件的影響以及美國 2002 年安全機制的實施經驗，美國對全球供應鏈安全管理機制的理念，已經藉由國際組織 WCO 的運作，成功地轉化為確保國際貿易安全與便捷化的國際標準。因此，就 AEO 概念的實踐面而言，日本固然已經簽署 WCO SAFE 標準架構意願書，承諾在標準規範下發展 AEO 計畫，然而觀察日本國內實際的發展現況，則是深受美國影響，以發展「日本版 C-TPAT」作為 AEO 計畫的重點方向。

第四節 日本版 C-TPAT

所謂「日本版 C-TPAT」，係日本「國際物流競爭力夥伴會議」在 2006 年 12 月 22 日決議「強化國際物流競爭力行動計畫」的重要方案之一。「日本版 C-TPAT」的主要內容，係針對日本現行進出口制度進行改革，並藉以強化國際合作，進而與亞洲各國通關系統建立合作關係，實現安倍首相倡議的「亞洲門戶（Asia Gateway）構想」的政策目標。

一、政策背景

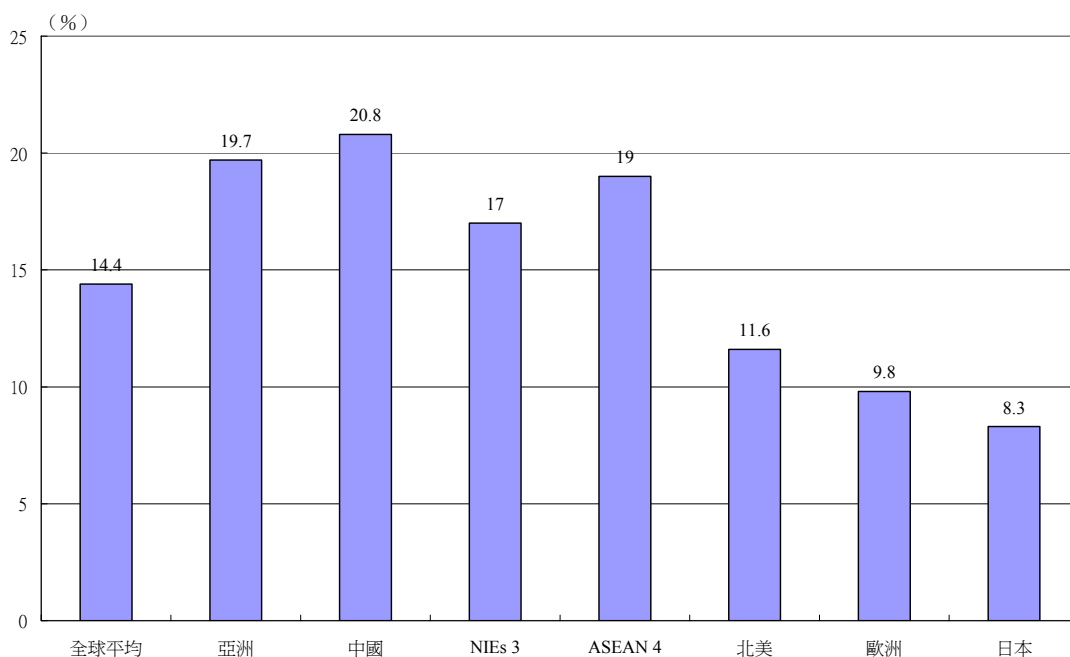
考察日本政府策定「日本版 C-TPAT」的政策背景，主要可彙整如次三大背景因素：

（一）、亞洲地區物流成本問題

觀察日本企業的生產活動，其海外生產率有逐年升高的趨勢，亞洲地區已成為日本企業重要的海外生產據點。然而，就物流成本比例而言，先進國家平均約為 10% 左右，亞洲地區平均為 19.7%，物流成本比例高達先進國家的 2 倍（參見圖 4-10）。

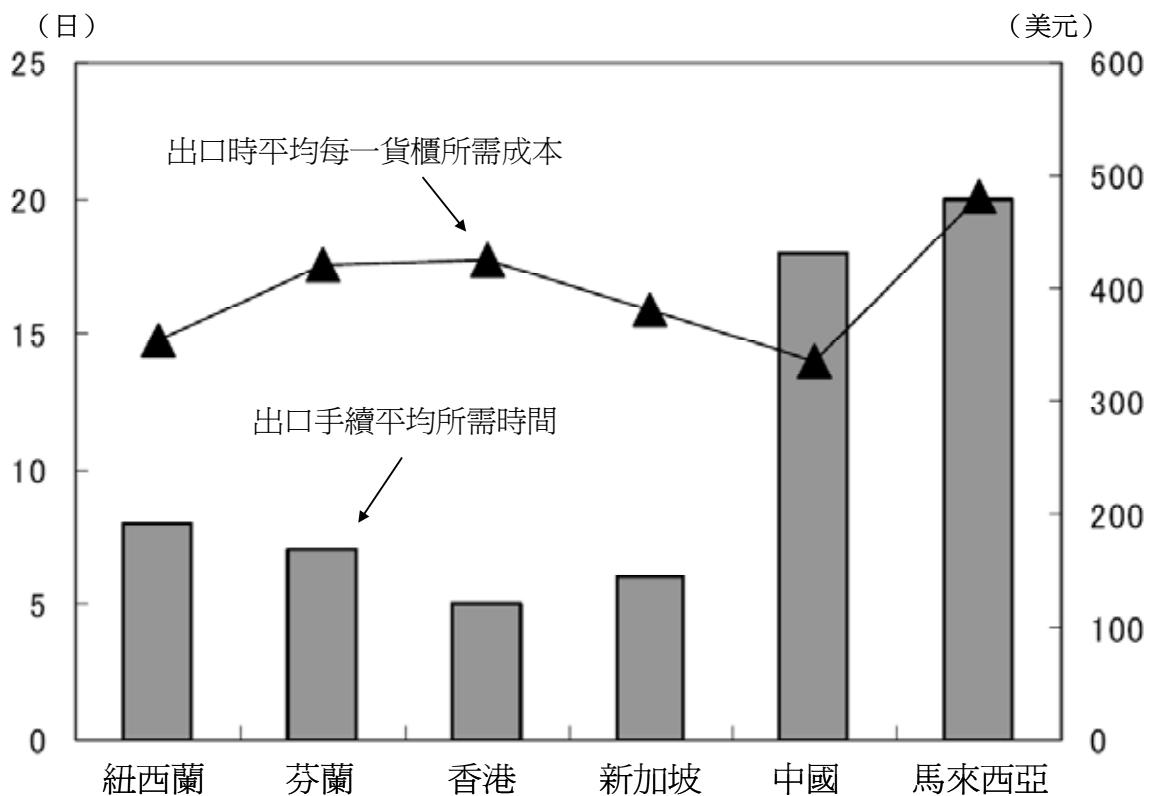
另外從圖 4-11 物流前置時間的國際比較可知，香港、新加坡等國的出口手續所需時間，已經達到先進國家的水準；然而中國、馬來西亞的出口手續所需時間，高達先進國家水準的 3 到 4 倍。

圖 4-10 物流成本比例之國際比較



資料來源：經濟產業省「第 35 回海外事業活動基本調查」，2005 年。

圖 4-11 物流前置時間之國際比較



資料來源：International Finance Corp. (World Bank Group)。

（二）、亞洲經濟整合發展趨勢

亞洲地區的經濟整合發展趨勢，與歐盟先從理念面、制度面先行發展的模式不同，而是從跨國經濟活動的實體面獲得進展，其中日本企業在亞洲地區跨國經濟活動扮演著重要的角色。

由於物流已經在東協諸國經濟整合發展趨勢中，取得重要的策略性定位，例如 2006 年開始把「物流服務領域」追加設定為優先整合的領域，期能先從物流之整合，實現東協諸國的經濟整合。

參見歐盟現況，目前已經實現歐盟境內貨車運輸免停車受檢的快速通關；港口登陸貨物利用路運輸送到其他歐盟國家亦可適用免停車受檢的快速通關制度，實現物流通關的便捷機制，在歐盟經濟整合中具有重要的意義。因此，可以預見今後東協諸國亦將朝此方向發展，日本應對東協諸國提供支援，促使東協諸國境內免驗快速通關機制得能早日實現。

（三）、國內貿易通關手續問題

鑒於前述亞洲物流成本問題以及經濟整合發展趨勢，日本應採取的重要措施是制定一套可以把亞洲地區的物流視同準國內物流的因應措施，因此有必要就現行進出口通關手續，進行檢討、改良。

另一方面，鑒於 911 事件的影響，美國已經採取 C-TPAT 計畫、歐盟亦已決定實施 AEO 制度；此外京都公約修正版以及 WCO SAFE

標準架構等亦積極倡導民間企業部門遵守法令 (compliance)，成為海關合作夥伴，共同實現兼顧國際物流安全與便捷化的理念目標。

目前日本固然已經有「簡易進口申報制度」與「特定出口申報制度」可以反映企業遵守法令，提供便捷通關的待遇。但基於 2006 年 7 月「經濟成長策略大綱」所確立的「日本版 C-TPAT」發展策略，應就現行「簡易進口申報制度」與「特定出口申報制度」進行修正改良，預定 2015 年度正式引進「日本版 C-TPAT」，實現守法優良業者藉由電子申報手續享有快速通關的待遇，確保物流安全與便捷化。

二、政策依據

「日本版 C-TPAT」的政策背景既如前述，以下就「日本版 C-TPAT」的政策依據，簡析如次：

(一)、經濟成長策略大綱

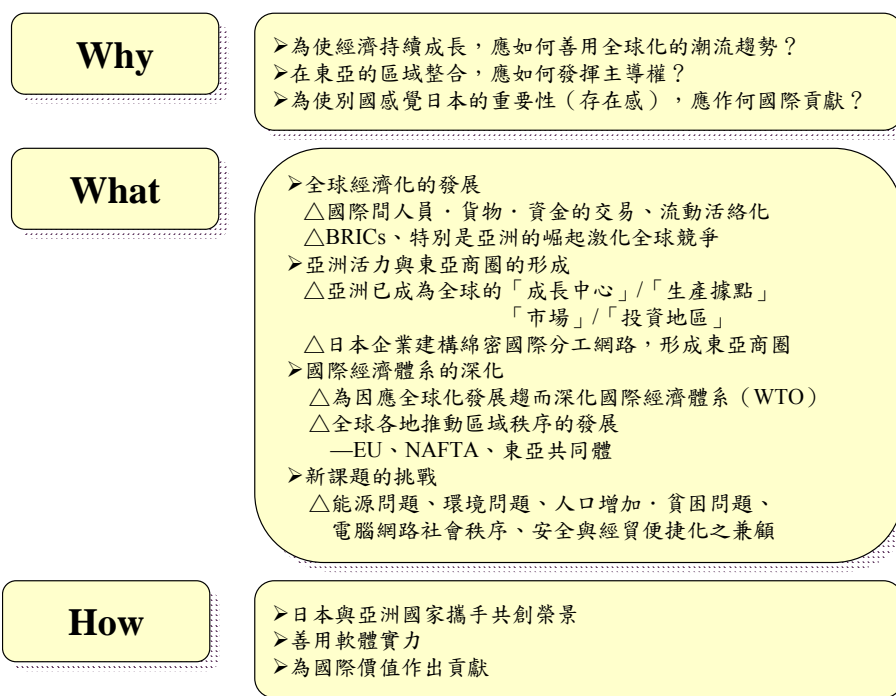
所謂「經濟成長策略大綱」係日本「經濟財政一體改革會議」於 2006 年 7 月所決議的重要經濟發展策略，主要基本理念有二：

- 1、實現富裕而且具有高魅力的日本經濟。
- 2、實現克服人口減少的新經濟成長模式。

其主要內容係整合「全球經濟策略」(2006 年 4 月)與「新經濟成長策略」(2006 年 6 月)，藉以實現前述基本理念目標；並期待日本經驗，可以提供面臨同樣發展瓶頸的海外各國借鏡參考。

圖 4-12 全球經濟策略示意圖

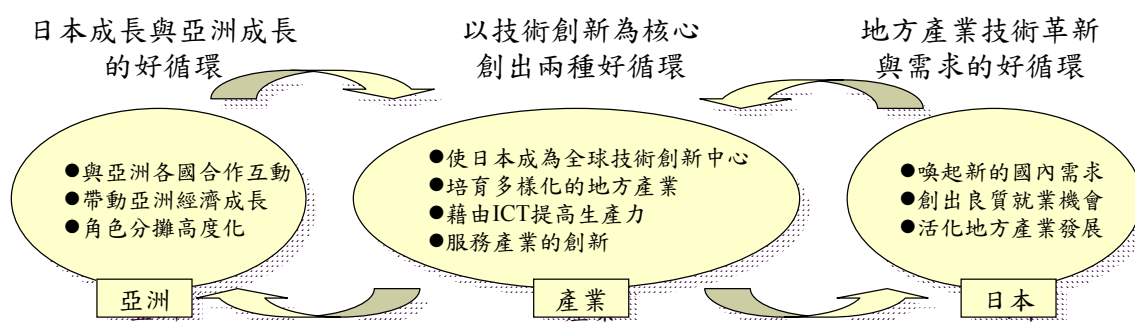
2006年4月



資料來源：本研究彙整自「グローバル戦略」，2006年。

圖 4-13 新經濟成長策略示意圖

2006年6月



2015年達成政策目標

每人實質國民總所得（GNI）年均成長率2.5%
實質GDP年均成長率2.2%

資料來源：本研究彙整自「新經濟成長戰略」，2006年。

「經濟成長策略大綱」把強化國際物流競爭力定位為維繫產業競爭力的重要關鍵地位，應堅持「綜合物流政策大綱（2005～2009年）」（2005年11月內閣會議決定）所規劃之三大策略，實現「亞洲無縫隙物流圈」之構想目標：

- 1、促進亞洲區域內 RFID 之普及利用
- 2、進出口通關手續之標準化與電子化
- 3、由日本主導帶動廣域物流通道建設

在此政策目標下，乃於2006年8月成立前述「國際物流競爭力夥伴會議」，責成2006年內應完成「強化國際物流競爭力行動計畫」。

「國際物流競爭力夥伴會議」主席由經濟產業大臣與國土交通大臣共同擔任；會議委員則為經團連等民間12大經濟團體首長所組成。

（二）、經濟財政營運暨結構改革基本方針 2006

所謂「經濟財政營運暨結構改革基本方針」，一般簡稱「骨太方針」，係小泉內閣（2001～2006年）為貫徹經濟、財政、行政、社會等重要領域「無聖域（意味沒有不可侵犯）的結構改革」，於2001年1月成立「經濟財政諮詢會議」，由首相親自擔任會議主席，定期於每年6月答詢發表「經濟財政營運暨結構改革基本方針」，並將反映於施政計畫之預算編列，是小泉內閣時代日本經濟政策與財政政策的最高指導方針。

在 2006 年發表的「經濟財政營運暨結構改革基本方針」中，確定「經濟成長策略大綱」及其「工程表」之政策構想，基於強化日本國際競爭力的政策目標，揭示應在「綜合物流政策大綱」的基礎下，就物流基礎設施的軟硬體面，提供策略性與重點性的建設計畫，實現不易受到原油價格影響有效率的物流體系，並責成 2006 年內應完成「強化國際物流競爭力行動計畫」。

（三）、亞洲門戶構想

2006 年 9 月「安倍內閣」上台後，於 10 月成立「亞洲門戶策略會議」，作為新內閣施政理念的平台。所謂「亞洲門戶構想」，就是要將過去「封閉式」的日本形象，扭轉為「開放式」的新日本形像，期待日本成為連結亞洲與世界的橋樑，積極扮演亞洲入口門戶的角色功能。基本上，「亞洲門戶構想」的目的可列舉有如下三大項：

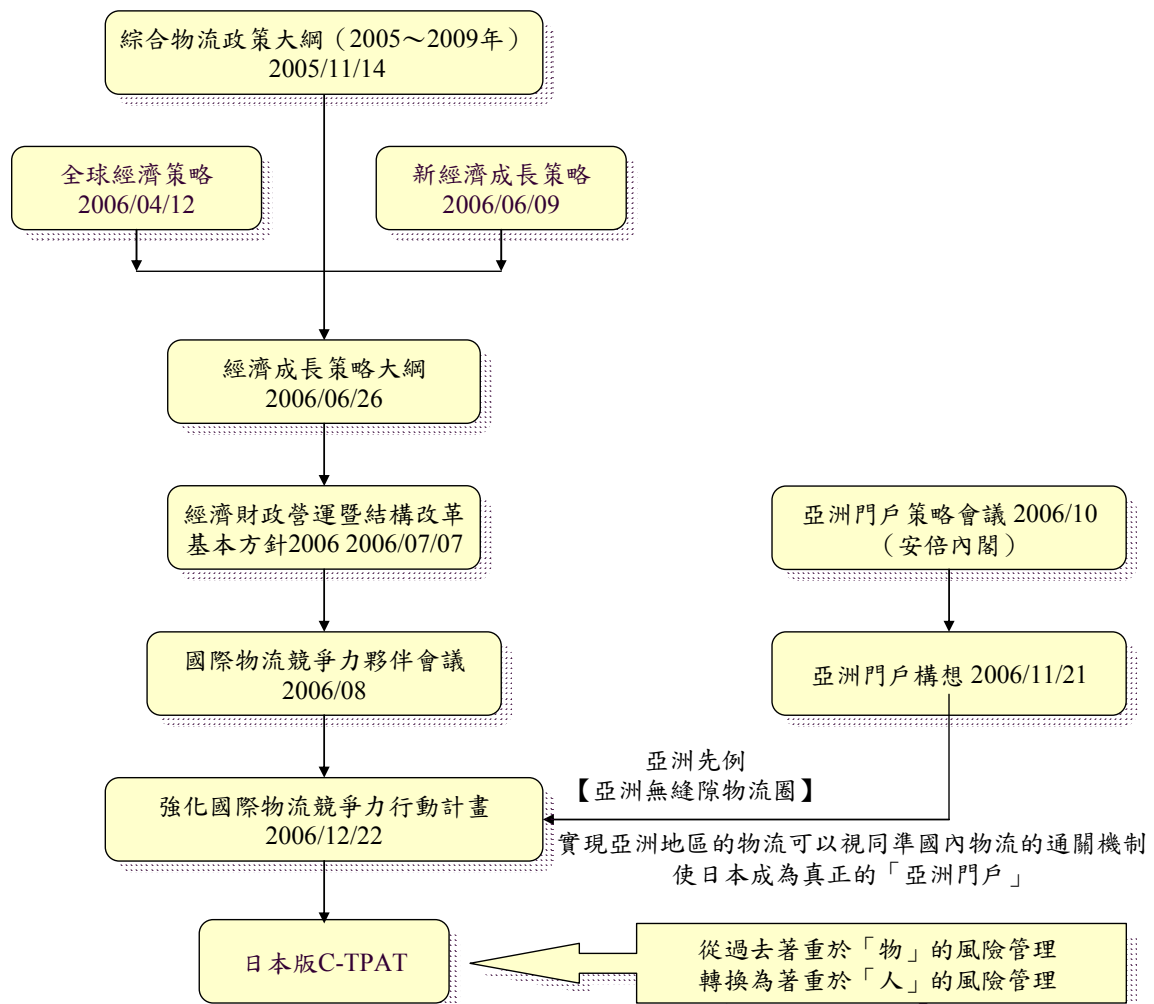
- 1、導入亞洲的成長與活力，實現新的創造與成長。
- 2、在亞洲發展與區域秩序，扮演負責的角色功能。
- 3、創造有魅力、被信賴的以及被尊敬的美麗國家。

為實現前述「亞洲門戶構想」的基本目的，如何定位日本成為亞洲門戶的策略性課題，乃成為「亞洲門戶構想」今後發展的核心議題。目前已有重點政策提示應就日本現行人員移動、物流機制進行重大改革（big bang），即站在使用人的觀點，就機場、港口、物流進行徹底

的制度改革。

基本上，「亞洲門戶策略會議」預定在 2007 年 6 月完成更具體的計劃方針；另一方面，「國際物流競爭力夥伴會議」之研議方向亦參照「亞洲門戶構想」，整備實現「亞洲無縫隙物流圈」相關規劃案，於 2006 年 12 月擬定「強化國際物流競爭力行動計畫」。

圖 4-14 日本版 C-TPAT 政策形成示意圖



資料來源：本研究彙整。

三、日本版 C-TPAT 具體內容

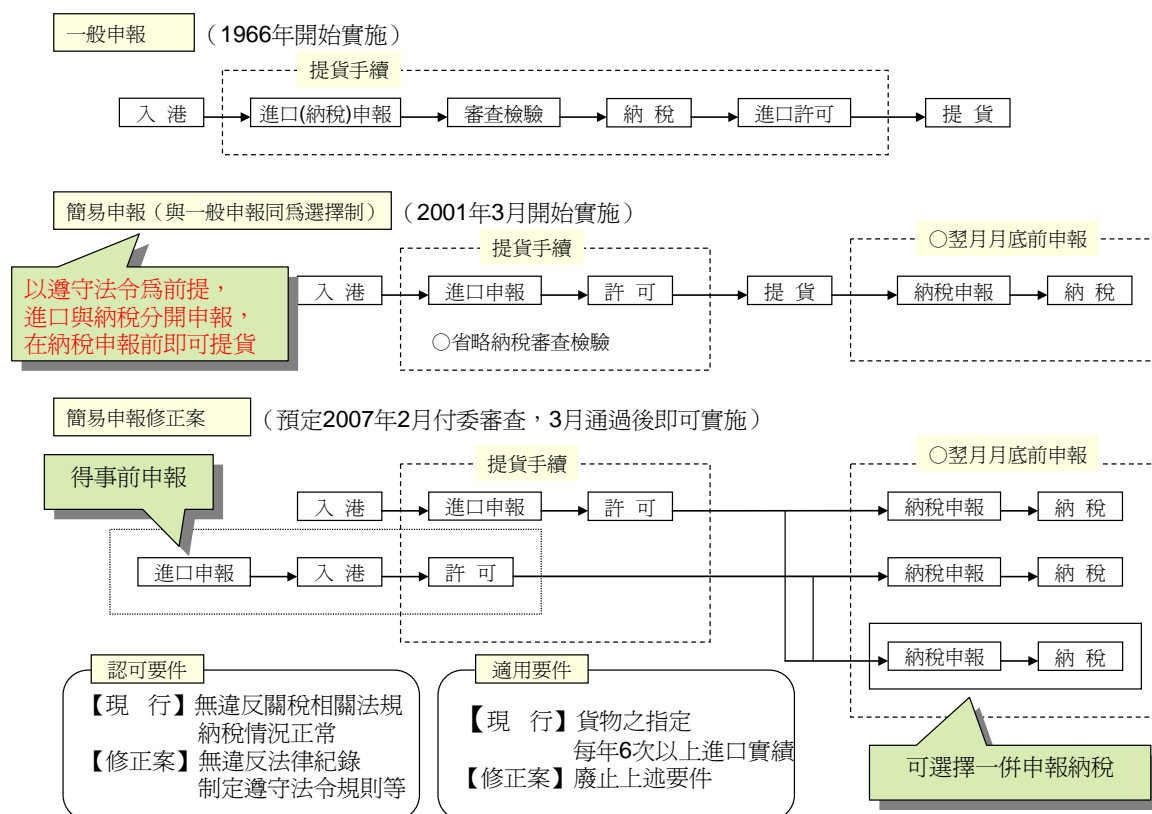
在前述政策背景下策定的「強化國際物流競爭力行動計畫」，基於安倍內閣「亞洲門戶構想」之施政理念，建議從制度面與技術面著手強化國際物流競爭力。在制度面，係以遵守法令為前提，進行進出口制度的改革，並藉由「日本版 C-TPAT」計畫之推動，強化國際合作；在技術面，則是推動下一代單一窗口之建置，強化與亞洲各國通關系統的合作關係。期能實現亞洲地區的物流可以視同準國內物流的通關機制，使日本成為真正的「亞洲門戶」，簡析如次：

(一)、以遵守法令為前提的進出口制度改革

基於海關與民間企業合作夥伴的基礎，實現強化國際物流安全與貿易便捷化的目標，政策上，將從過去著重於「物」的風險管理，轉換為著重於「人」的風險管理；藉由進出口制度的改革、電子資訊的運用以及「日本版 C-TPAT」之引進，貫徹貨物管理，裨益兼顧安全與效率的國際物流體系之實現。

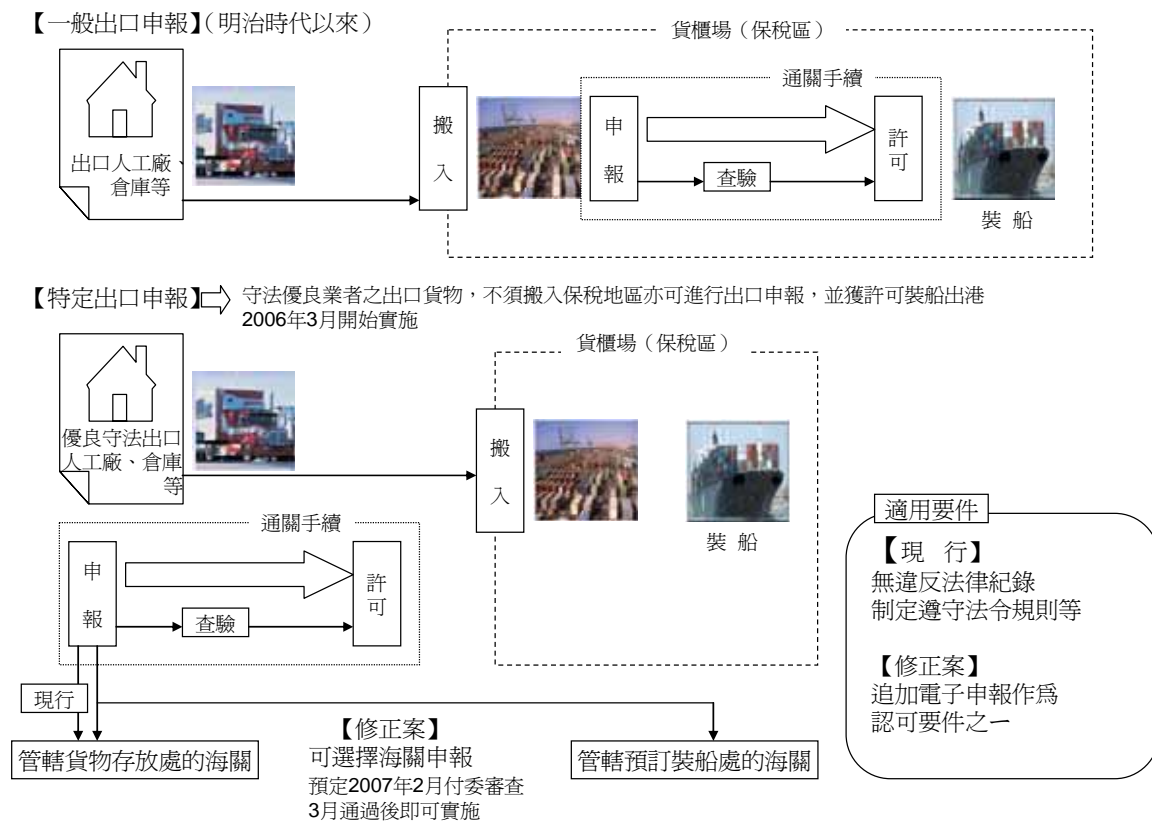
如圖 4-15 所示，財務省將於 2007 年 2 月提出的關稅法修正案，在「簡易進口申報制度」將取消「指定貨物」及「年間 6 次以上進口實績」的條件限制；但另一方面，則在申請人的守法條件方面，從現行的「無違反關稅相關法規」修正為「無違反法律紀錄」並增訂「制定遵守法令規則」義務，反映前述著重於「人」的風險管理政策。

圖 4-15 簡易進口申報制度修正案示意圖



資料來源：財務省關稅局。

圖 4-16 特定出口申報制度修正案示意圖



在特定出口申報的修正案方面，如圖 4-16 所示，申報機關除了現行的貨物存放所在地的當地管轄海關外，亦得選擇裝船地的管轄海關提出申報，提供特定出口人更具彈性的申報途徑。

而為促進進出口手續電子化，在這次的修正案中亦增訂適用簡易進口申報或特定出口申報之進（出）口人之電子申報義務。不過根據本研究的了解，「電子申報」固然將列入這次關稅法修正案，作為「簡易進口申報制度」和「特定出口申報制度」的認定要件之一，但只要進口人或出口人對於電子申報「已經有所準備」，即符合該項要件，並未要求強制性的電子申報義務。

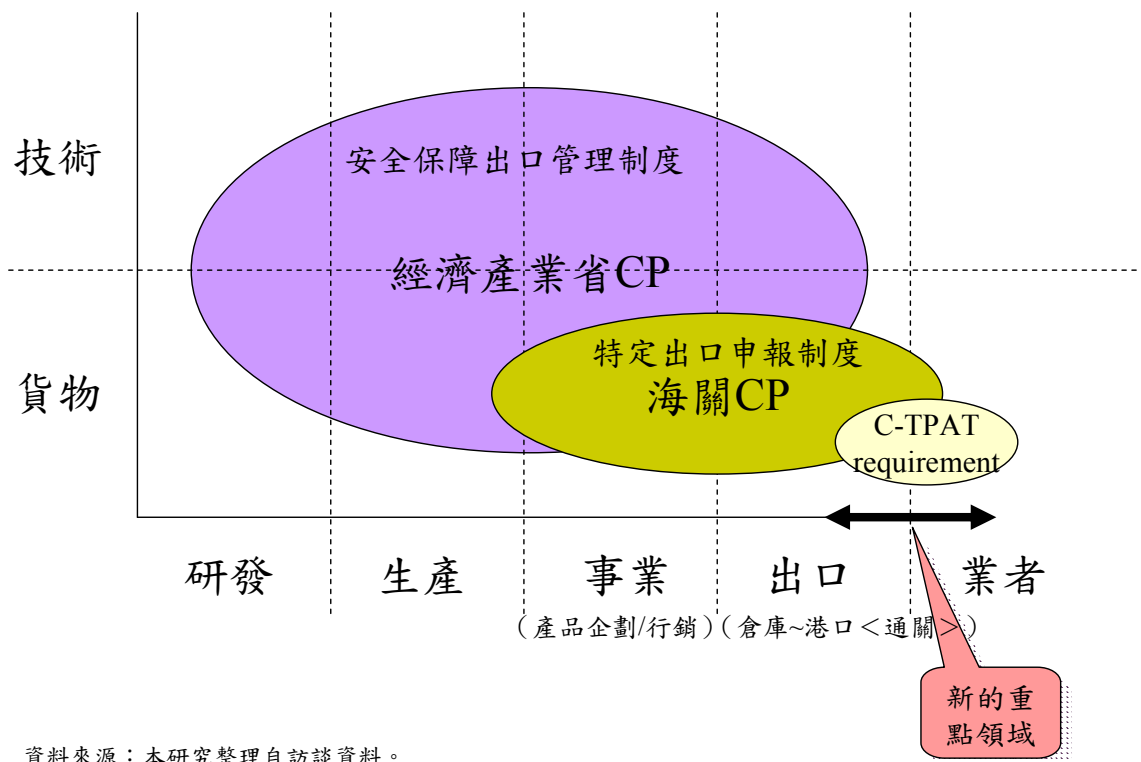
另外，現行「特定出口申報制度」不適用混載貨物的規定，在這次的關稅法修正案中，雖然沒有被列為修正對象，但在實際的制度運用上，將允許併裝業者適用「特定出口申報制度」。

（二）、CP 標準化

為期特例進口人、特定出口人、保稅區等特定許可人及報關行守法計畫（Compliance Program，簡稱 CP）之一致性，將藉由該等 CP 的合作機制，完成網羅全國通關手續的 CP，作為「日本版 C-TPAT」的重要基礎。目前，不同的部會各有其不同政策目的的 CP（參見圖 4-17）。為避免民間企業的負擔，日本政府將針對 CP 的目的及對象業者，重新進行檢討，並先就標準化可行性較高的部份，進行整合。是

項作業，預定 2007 年度開始實施，實施主體包含財務省、經濟產業省以及國土交通省三個機關。

圖 4-17 海關 CP 與經濟產業省 CP 比較

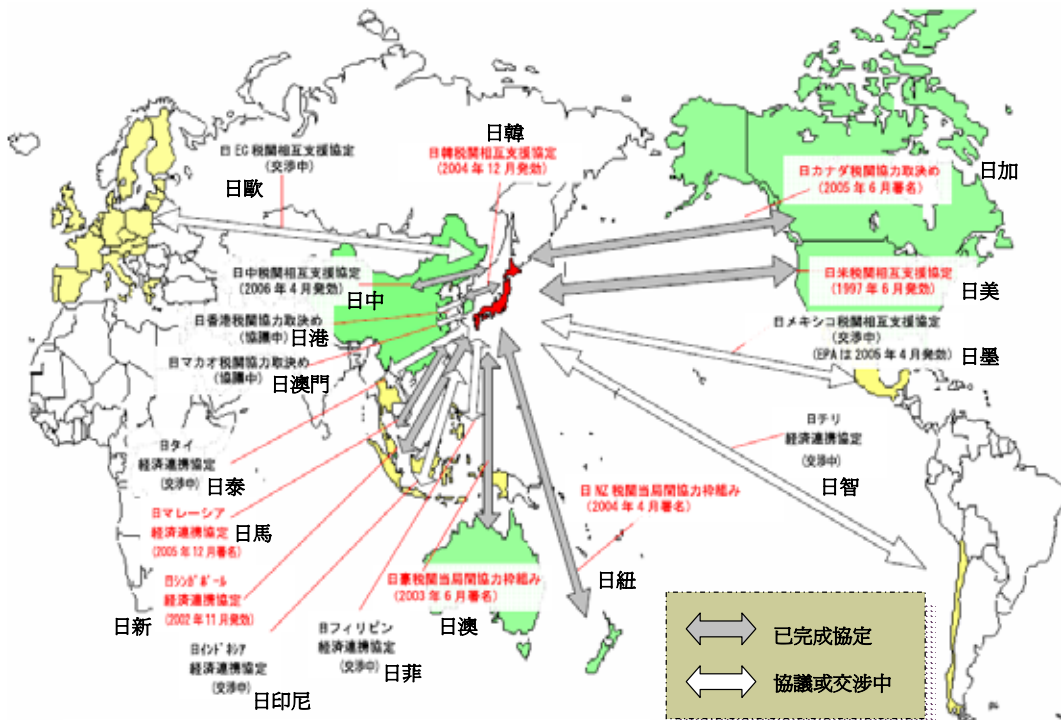


(三)、「日本版 C-TPAT」的國際合作

為實現「日本版 C-TPAT」，有必要藉由國際合作的方式落實。目前，日本將先在「日美海關相互支援協定」的基礎下，強化與美國海關當局的合作關係，預定在 2007 年度開始，將針對防恐對策並兼顧物流便捷的風險管理方法，進行日美共同研發計畫。

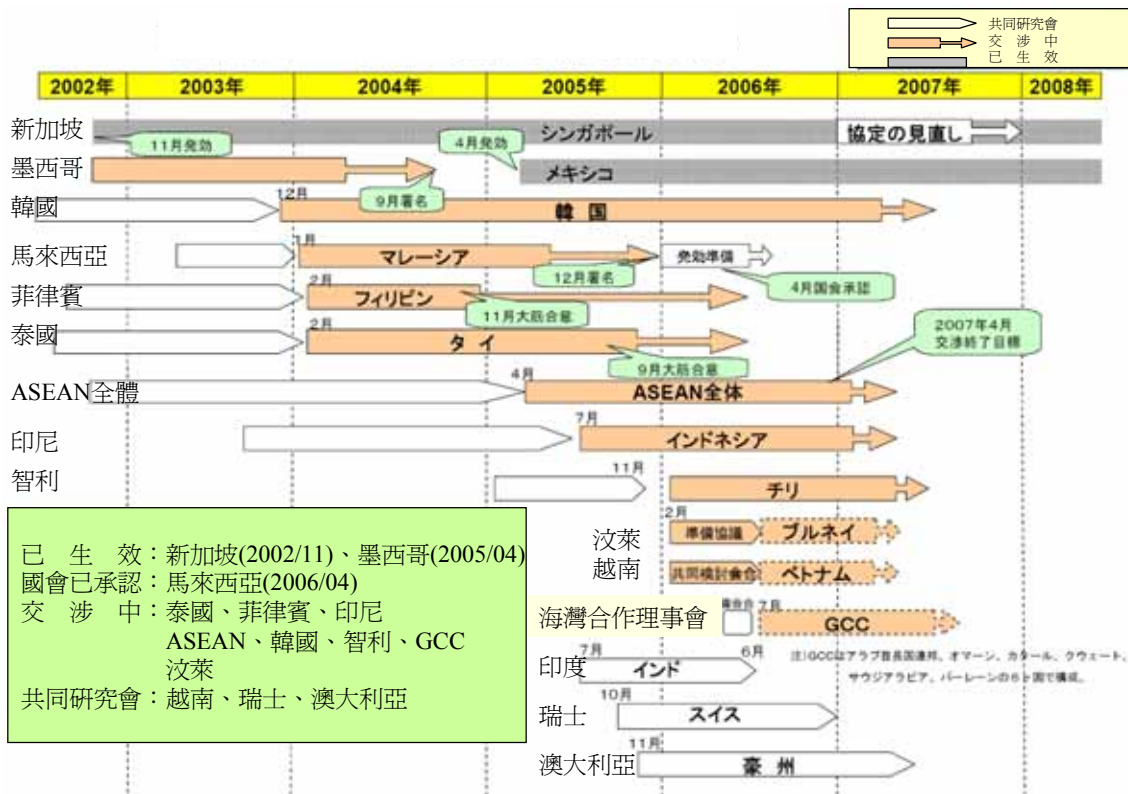
圖 4-18 顯示日本與各國海關簽訂相互支援協定現況；圖 4-19 顯示日本發展經濟合作協定及自由貿易協定 (EPA/FTA) 進度示意圖。

圖 4-18 日本與各國海關簽訂相互支援協定現況



資料來源：財務省關稅局。

圖 4-19 日本 EPA/FTA 預定進度



要實現 WCO SAFE 標準架構「海關與海關間的網絡配置」發展主軸，實務上的基本依據，就是在兩國間簽訂「海關相互支援協定」的基礎上實現；而經濟合作協定或自由貿易協定的簽訂，則是提供兩國間自由貿易的重要依據。

因此，為藉由「日本版 C-TPAT」發展國際合作，實現「亞洲門戶構想」之政策理念，日本政府積極推動「海關相互支援協定」或「EPA/FTA」等國際合作事宜。

(四)、提升通關系統便利性

有關貿易進出口及港口、機場通關手續系統的建置作業，預定 2008 年 10 月完成的下一代單一窗口，將站在使用人的觀點建置便利性最高的通關系統。為使該系統發揮有效的處理功能，將於 2007 年度開始實施使用人問卷調查，裨益系統建置之參考。

(五)、亞洲門戶通關系統建置

為建構可以和亞洲各國互通的通關系統，目前暫定以新加坡、馬來西亞、中國、韓國為對象，將積極與其海關當局進行意見交流，強化彼此通關系統營運機構的合作關係，希望能在 WCO 資料模型的基礎上，增進系統方面的合作關係，預定 2007 年度開始實施。

根據「經濟成長策略大綱」工程表針對「日本版 C-TPAT」計畫所列示的中長期進度可知，「日本版 C-TPAT」的正式引進時間，列為

長期計畫，預定在 2015 年度內正式引進實施（參見表 4-6）。

表 4-6 日本版 C-TPAT 工程表

項 目			
	短 期 (2006 年度內)	中 期 (~2008 年度內)	長 期 (~2015 年度內)
日本版 C-TPAT	○針對特定出口申報制度，應就其便利性以及制度上之運用，再行檢討改良。	○藉由通關資訊處理系統最適化計畫改善通關手續。	○正式引進日本版 C-TPAT。

資料來源：引自「經濟成長戰略大綱」別表資料，2006 年。

為順利引進「日本版 C-TPAT」，日本政府分別藉由「制度面」與「技術面」的手段加以落實。由表 4-6 可知，就制度面而言，是針對現行制度的便捷性與運用性，進行檢討改良；就技術面而言，是藉由通關資訊處理系統最適化計畫之實施，改善通關手續，進而實現「日本版 C-TPAT」。

本研究第二章曾經提出為配合 WCO SAFE 標準架構「預先電子資訊」機制的實施，應先進行修法然後再進行系統更新，抑或是應先進行系統更新然後再進行修法的問題，從「日本版 C-TPAT」工程表的計畫進度可知，日本所採行的發展模式是先進行修法，然後再進行系統更新。

由此應可理解，本章第一節所述，在這次的關稅法修正案中，固然把「電子申報」列為「簡易進口申報制度」和「特定出口申報制度」

的認定要件之一，但只要進口人或出口人對於電子申報「已經有所準備」，即符合該項要件，而未要求強制性電子申報義務的原因所在。

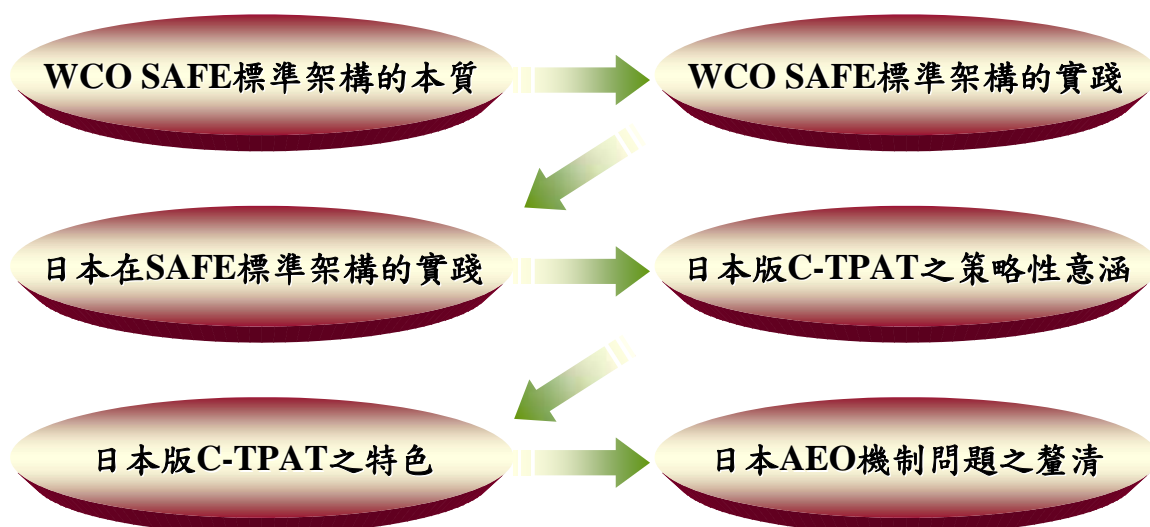
最後，在解讀「日本版 C-TPAT」的特徵時，可以發現在美國的 C-TPAT、WCO 乃至於歐盟的 AEO 計畫中所規劃的企業參與屬性，基本上為「自願性的 (voluntary)」；「日本版 C-TPAT」則是藉由法律的程序，將之納入關稅法，具有法律上的依據。

第五章 結論與建議

第一節 研究結論

WCO 在 2005 年 6 月決議通過「SAFE 標準架構」以後，確保全球供應鏈安全並兼顧貿易便捷化的機制建立，已成為全球經貿發展的重要課題。本研究計畫的主要目的，係針對日本在「SAFE 標準架構」下所推動的 AEO 計畫，進行個案研究，提供國內參考。主要研究結論，可彙整如圖 5-1 所示。

圖 5-1 主要研究結論



資料來源：本研究。

一、WCO SAFE 標準架構的本質

首先，本研究廣泛蒐集、篩選相關文獻資料，經過比較研究的方法，發現 WCO 的「SAFE 標準架構」基本上可視為美國 2002 年安全機制之體現。換言之，在經過 911 事件的教訓以及 2002 年安全機制

的實施經驗，美國對全球供應鏈安全管理機制的理念，已經藉由國際組織 WCO 的運作，成功地轉化為確保國際貿易安全與便捷化的國際標準（參見表 2-4）。

就此意義而言，WCO SAFE 標準架構的本質，就是提供全球防恐措施的國際性標準；其核心要素與美國 2002 年安全機制相呼應。在實踐的方法上，亦參考美國經驗，採取 G2G(CSI)與 G2B(C-TPAT)的兩大主軸，一方面藉由強化海關與海關的合作關係，提升高風險貨物的查緝能力，排除高風險貨物於境外；另一方面則建立海關與民間企業夥伴的合作關係，提供便捷通關的誘因，促使民間企業基於遵守法規的前提，貫徹供應鏈安全機制，防堵高風險貨物之安全缺口並提升通關手續之快速便捷。基於前述方法之實踐，亦將改變傳統關務行政思維，提供各國關務行政現代化重要的發展契機。

二、WCO SAFE 標準架構的實踐

為使 WCO SAFE 標準架構兩大發展主軸得能落實推展，SAFE 標準架構的制定，基本上參考京都公約修正版、美國 C-TPAT、加拿大 PIP、瑞典 SSP、澳大利亞 FACP、紐西蘭 SEP 和 FL P、以及 WCO 的 ISCM 指南等文件資料，而制定如表 2-5 的標準原則項目，提供各國海關當局推動兩大發展主軸最低門檻的參考依據。

基於各國海關制度面、技術面乃至於人員素質面之水準差異，

WCO 認知要求各國即時配合實施 SAFE 標準架構，乃非合理之要求。尤其是在 AEO 計畫的相互承認方面，WCO 的基本態度是認為在達成全球相互承認之前，需要時間、需要階段性的實施步驟加以實現；而兩國間、地區間、地區內的實施方式，則是邁向全球相互承認的有效步驟，WCO 期待各國海關當局參加此等先導型計畫。

目前國際上已有「中歐安全合作計畫」以及「日美共同研發計畫」基於兩國間的合作基礎，踏出實踐 SAFE 標準架構的初步階段。換言之，SAFE 標準架構的實踐，是基於中長期的時程觀點而設定。

三、日本在 SAFE 標準架構的實踐

(一)、調和預先電子貨物資訊要件

日本政府已於 2006 年度進行關稅法修正案，引進「艙單、旅客及機員相關事項預先申報制度」，即外國船舶、飛機進入日本港口、機場前，有義務預先向海關提報艙單、旅客及機員等相關資訊的制度，預定 2007 年 2 月開始實施。但與 WCO SAFE 標準架構四大核心要素之一的「調和預先電子貨物資訊要件」標準目標，仍有差距。

日本在「調和預先電子貨物資訊要件」標準目標的現行措施是進口人「得預先申報」，但並未加以強制義務化；在「電子申報」方面，固然將在最近的修正案中反映在「簡易進口申報制度」和「特定出口申報制度」的認定要件內，但只要進口人或出口人對於電子申報「已

經有所準備」，即符合該項要件，並未要求強制性的電子申報義務，原因係與通關系統建置有關。

在「下一代單一窗口計畫」方面，目前的規劃將依據「國際標準」、「站在申請人的立場」、「業務與系統同步檢討改良」、「行政手續原則電子化」以及「兼顧安全與保障」等五個概念下展開建置作業，預定 2008 年 10 月完成「中央部會共通首頁」的下一代單一窗口。

(二)、承諾採用標準風險管理系統

日本海關於 1991 年已經開始利用「通關資訊總合判定系統」針對大量進出口申報作業，篩選高風險或低風險貨物，提供海關放行參考的內部風險管理系統。日本次期 CIS 系統預定在 2008 年度開始運作。NACCS 以外的系統如 CuPES、CIOMTIS、貿易統計系統以及 ACTIS 等預定在 2009 年度以後陸續完成與 CIS 之相關整合；NACCS 則預定在 2007 年 2 月開始可以因應 WCO 的要求標準，發揮風險管理功能（參見表 4-2）。

(三)、配合採用非破壞性檢測設備

在「配合採用非破壞性檢測設備」方面，日本已經在橫濱港等 13 個重要港口引進相關設備；目前則已投入相關資源進行技術改良，例如：「車載式藥物・爆裂物探知裝置」、「改良型檢測雷達」、「貨櫃檢測攝影機（rod-camera）」等檢測設備。

(四)、因應 AEO 優惠通關措施

在「明示供應鏈的最低安全標準；對守法優良業者提供通關優惠措施」，即 AEO 計畫方面，日本現行「特定出口通關申報制度」以及「簡易進口申報制度」即基於遵守法令的前提，提供快速通關的便利措施。然而由於前者要求「守法規則」之制定；後者則有「指定貨物」及「一年間持續進口指定貨物 6 次以上」之條件限制，整體而言，適用該制度的使用率不高。

日本為落實新政府「亞洲門戶構想」之政策理念，將改變傳統著重於「物」的風險管理思維，轉換為著重於「人」的風險管理，針對前述制度進行修正改良，引進「日本版 C-TPAT」計畫，廢除「指定貨物」及「一年間持續進口指定貨物 6 次以上」之條件限制，強化「守法規則」之要求，預定 2007 年 2 月可於國會通過，3 月開始實施。

四、「日本版 C-TPAT」之策略性意涵

就 AEO 概念的實踐面而言，日本固然已經簽署 WCO SAFE 標準架構意願書，承諾在標準規範下發展 AEO 計畫，然而觀察日本國內實際的發展現況，則是深受美國影響，以發展「日本版 C-TPAT」作為 AEO 計畫的重點方向。

所謂「日本版 C-TPAT」，係日本「國際物流競爭力夥伴會議」在 2006 年 12 月決議「強化國際物流競爭力行動計畫」的重要方案之一；

主要內容，係針對日本現行進出口制度進行改革，並藉以強化國際合作，進而與亞洲各國通關系統建立合作關係，實現安倍首相「亞洲門戶構想」的施政理念。

具體而言，就是從制度面與技術面著手強化國際物流競爭力。在制度面，係以遵守法令為前提，進行進出口制度的改革，並藉由「日本版 C-TPAT」計畫之推動，強化國際合作；在技術面，則是推動下一代單一窗口之建置，強化與亞洲各國通關系統的合作關係。期能實現亞洲地區的物流可以視同準國內物流的通關機制，使日本成為真正的「亞洲門戶」。

換言之，「日本版 C-TPAT」計畫之推動，雖然在 WCO SAFE 標準架構的規範下發展，但其策略性的意涵，實在於爭取主導亞洲地區物流供應鏈的主導地位，被定位為重要的中長期經濟發展策略。

五、「日本版 C-TPAT」之特色

「日本版 C-TPAT」的特色，除了前述被定位為重要的中長期經濟發展策略外，在藉由法律程序，將之納入關稅法，使之具有法律依據的作法，與美國的 C-TPAT、WCO 乃至於歐盟 AEO 所規劃的企業參與屬性為「自願性的」設計，有所不同。

美國在 2002 年 4 月實施 C-TPAT 計畫以來，係依據海關當局制定的「安全準則」提供「自願」參加的民間企業，作為企業內部安全

措施建置作業之參考依循，然後由海關當局和企業簽署合作備忘錄的方式實施（WCO 與歐盟亦與之類似相同）；日本則明確規範在關稅法內，由主管機關依據 AEO 申請人之守法紀錄以及其他條件，認定 AEO 資格，提供快速通關待遇。

六、日本 AEO 機制問題之釐清

圖 5-2 日本 AEO 機制常見問題



資料來源：本研究。

由於 WCO SAFE 標準架構所倡導的 AEO 計畫，僅係原則性的參考準則，不易掌握具體的執行範例。為因應 AEO 計畫之實施，本研究計畫針對日本經驗，進行個案研究。除了歸納國內各界對於日本實施 AEO 機制的常見問題（如圖 5-2 所示），並依據研究成果，釐清問題，彙整如次：

（一）、制度範圍

AEO 計畫的概念，就是基於業者遵守法令的前提，提供便捷的通關待遇。準此定義，日本現行「簡易進口申報制度」以及「特例出口申報制度」可視為日本的 AEO 計畫；是項制度之落實，係依據關稅法第 7 條之 2（簡易進口申報）與第 67 條之 3（特例出口申報）的規定實施。

（二）、作業流程

日本 AEO 計畫與歐美或 WCO 規劃以「自願性」的屬性不同，係依據關稅法實施，因此就其 AEO 資格之認定要件，適用貨物、適用條件乃至物不適用貨物或條件等事項，在關稅法中皆有明文規定。

在進出口申報項目方面，基本上符合 WCO SAFE 標準架構之要求範圍（參見表 4-5），沒有二段式申報的問題；惟簡易進口申報，係基於遵守法令之前提，提供進口與納稅分開申報之優惠待遇，與前述二段式申報之概念有所不同。

(三)、推動阻力

日本實施 AEO 計畫，是否對倉儲業者或報關業者帶來不利影響而遭遇推動阻力乙節。就實務面而言，即使特定出口人取得快速通關的便捷待遇，但是貨物並非從工廠就可以直接送上貨船。為裝貨上船，還是會使用到倉儲設施，而且由於便捷通關，可以提高倉儲設施的貨物流動率，對業者而言未嘗沒有正面影響；而就現階段的發展情況而言，取得特定出口人資格者相當有限，難謂對其造成負面衝擊。

(四)、跨國認證

從 WCO 的 AEO 計畫的角度觀察日本現行「簡易進口申報」或「特定出口申報」有否擴及跨國業務或其認證方式為何等問題。目前該等制度係依據日本關稅法相關法規實施，僅適用於日本國內，尚未有擴及跨國業務或與其他國家相互認證的問題。

惟依據日本「亞洲門戶構想」施政理念而規劃的日本版 C-TPAT，未來將朝向設計一套可以把亞洲地區的物流視同準國內物流的通關機制；就實踐上的具體方法而言，未來將藉由 EPA/FTA 以及海關相互協定的基礎實現之。

另外，在國與國間電子訊息標準方面，日本的因應措施為採用 G8 與 WCO 的標準資料模式，增進與其他國家海關系統方面的合作。

(五)、遵守法令

企業徹底遵守法令，海關提供相對的便捷通關，是 AEO 計畫的基本理念。為確實規範企業遵守法令，日本 AEO 計畫要求企業應制定「守法規則」（參見表 4-4 及附錄資料三）。

要求企業制定並遵守「守法規則」的義務，實際上就是把所有的責任歸諸於該企業。為貫徹「守法規則」之執行，AEO 必須取得業務合作夥伴（主要包含倉儲業者、輸送業者以及報關行）的理解與協助，實施安全作業指導，建立一套嚴格的守法監督機制，加上主管機關的定期檢查，發生欺瞞情節的機會不大。

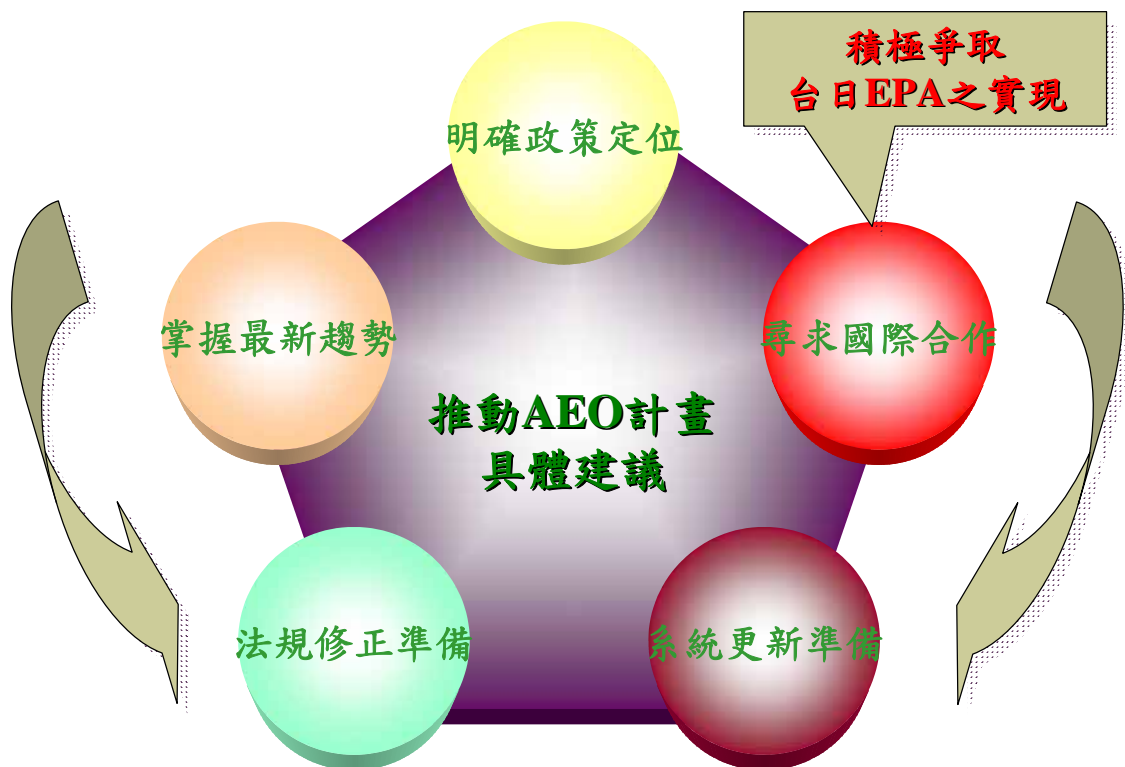
由於執行「守法規則」的成本昂貴，因此，申請適用 AEO 計畫者相當有限。不過，一旦取得 AEO 之資格認定，不僅可以快速通關，縮短物流前置時間，更可獲得如次實務上的效益：

- 1、出口業務可規劃性大幅提高，有效提昇國際物流管理效率。
- 2、原則上不須對海關提出相關申報文件，但武器等貨物除外。
- 3、緊急出口申報可逕自提出，不需海關臨時加班即可順利出口。
- 4、適用申報貨物搬入貨櫃站時，站場業者可順利裝船而受歡迎。

第二節 具體建議

在釐清日本 AEO 機制問題後，就我國應如何推動 AEO 計畫問題，茲依據研究成果，提出五大面向之具體建議，提供決策參考。

圖 5-3 我國推動 AEO 計畫具體建議



資料來源：本研究。

一、明確政策定位

基於積極參加國際社會與國際發展趨勢同步接軌的立場，我國政府對於 WCO SAFE 標準架構，採取支持配合的態度。實施 AEO 計畫不僅可以達成確保全球供應鏈安全並兼顧貿易便捷化的機制建立，在實踐的過程與效果，將有效促進關務行政現代化與提升國際物流效

率，為我國經濟發展作出貢獻。惟 WCO SAFE 標準架構對於社會一般大眾，艱澀陌生，不易理解，有礙政策之宣導推廣。

建議可以「台灣版 AEO 計畫 (Taiwan AEO Program)」名稱，規劃短中長期發展策略，將之定位為促進關務行政現代化與提升國際物流效率之重要經貿發展政策，明確政策定位，裨益政策說明與預算編列之有力依據。

二、掌握最新趨勢

WCO SAFE 標準架構的 AEO 計畫，是基於中長期的時程觀點而設定；要落實 AEO 計畫的困難處，在於如何實現各國海關間對於 AEO 的相互承認。

建議「台灣版 AEO 計畫」之初期階段，可以先參照 WCO SAFE 標準架構的原則標準，先就國內情況設計規劃以遵守法令為前提的快速通關機制，暫時無需考慮與其他國家相互承認之問題；然而就中長期目標而言，則應藉由國際交流等各種途徑，積極爭取相互承認機制的建立。就此意義而言，政策機關有必要隨時蒐集、掌握國際發展最新趨勢與資訊，提供決策參考，裨益中長期發展計畫之詳實周延。

三、法規修正準備

我國現行「優良廠商進出口貨物通關辦法」係依據關稅法第 19

條第三項而制定，但所謂「優良廠商」之定義，與 AEO 概念有所出入。為維護既有「優良廠商」之權益，以及推動「台灣版 AEO 計畫」，建議本項辦法可繼續維持適用，另外可以在關稅法第 19 條適予增訂「第 19 條之 1」的形式，提供「台灣版 AEO 計畫」便捷通關的法源依據，制定「守法優良廠商進出口貨物通關辦法」。

「守法優良廠商進出口貨物通關辦法」所稱之「守法優良廠商」即為 WCO SAFE 標準架構的 AEO 概念；辦法內容應以遵守法令為前提，海關提供便捷通關待遇為核心。具體而言，在以遵守法令為前提方面，除了應符合 WCO SAFE 標準架構的最低門檻要求之外，並宜參考歐美日等先進國家的實施經驗，適予引進「守法規則（含企業本身的安全管理機制）」，提供「守法優良廠商」參考依循；而就海關提供便捷通關待遇方面，其便捷程度應高於現行「優良廠商」之優惠措施，提供企業參與「台灣版 AEO 計畫」之誘因。

「守法優良廠商進出口貨物通關辦法」之制定，主要針對國內「守法優良廠商」而設計，建議可列為「台灣版 AEO 計畫」之短期目標，修法實施。預期效益是可在國際會議場合，宣揚「台灣版 AEO 計畫」之實施經驗，有助於台灣國際形象之提升並可增進中長期跨國相互承認機制之實現。

四、系統更新準備

SAFE 標準架構規範須預先申報之資料項目（如表 2-6、表 2-7），屬 WCO Data Model 之 Data Sets，部份與我國現行體制不同。為配合預先電子資訊機制的實施，建議可在前項制度面的基礎下，引進 G8 與 WCO 所建議的標準資料模型，列為「台灣版 AEO 計畫」之中期標，引進實施。

五、尋求國際合作

「台灣版 AEO 計畫」的終極目標是與外國海關建立相互承認機制。在尋求國際合作方面，茲以日本為例，建議可以依循現行台日交流模式，先由「東亞經濟會議」提出議題建議，經由「台日經貿會議」採行後，將可循序發展。

具體而言，從圖 4-19 可知，日本政府推動 EPA/FTA 的程序，是先從兩國進行共同研究開始著手，隨著雙方條件或國際情勢之需要，而進一步的進行談判交涉。

目前日本安倍政府提出「亞洲門戶構想」，擬藉由「日本版 C-TPAT」強化國際合作，實現施政目標，與我國「台灣版 AEO 計畫」施行理念一致，未來應有合作可能的空間。

國內決策機關應掌握此一契機，短期目標應先建立交流平台；中長期的計畫，則以實現台日「AEO 計畫」之相互合作、相互承認機制為目標。

參考文獻

一、中文部份

1. 台灣經濟研究院，『推動台日 MRA 與貿易便捷化相關議題研究』，中華民國國際經濟合作協會，2005 年 12 月。
2. 行政院經濟建設委員會法協中心，『建構優質經貿環境與網絡策略會議』，行政院經濟建設委員會，2006 年 8 月 31 日～9 月 1 日。
3. 行政院經濟建設委員會法協中心，『導入 WCO 標準架構計畫書』，行政院經濟建設委員會，2006 年 9 月。
4. 饒平，「如何運用 AEO 及 UCR 於貨物通關」，2006 年 9 月。
5. 徐仁慈，「全球貿易安全與便捷之標準架構簡介」，2006 年 9 月。
6. 劉柏立，「優質社會與經貿便捷化」，2006 年 9 月。

二、日文部份

1. 國土交通省，「入港關係書類についての事前報告の義務化に関する御意見の募集について」，2005 年 11 月。
2. 國土交通省，「平成 18 年度関税改正検討項目について（入港關係書類についての事前報告の義務化）」，2005 年 11 月。
3. 國土交通省，「入港關係書類についての事前報告の義務化に関する意見募集の結果について」，2006 年 1 月。

4. 国土交通省，「入港関係書類の事前報告の義務化全体に対する御意見」，2006年1月。
5. 財務省，「ITと国際物流に関する懇談会」會議資料，2001年。
6. 財務省，「WTO貿易円滑化に関する日本貢献ペーパー（貿易円滑化国際枠組み）」，2003年6月。
7. 財務省，「国際物流・貿易取引に関する研究会」會議資料，2004年6月。
8. 財務省，「WCOにおける安全確保及び円滑化への取組み」，2004年4月。
9. 財務省，「WTO等貿易円滑化に関する議論の動向」，2005年2月。
10. 財務省，「関税法基本通達等の一部改正について 通達」，2005年10月。
11. 財務省，「WTO貿易円滑化交渉の動向」，2006年2月。
12. 財務省，「特定輸出申告制度」，2006年3月。
13. 財務省，「国際物流・貿易取引に関する研究会」會議資料，2006年6月。
14. 財務省，「コンプライアンスの優れた者に対する新たな輸出通関制度に係る承認申請手続及び法令遵守規則に定める事項等

- に関する御意見の募集について」, 2006年8月。
15. 財務省, 「コンプライアンスの優れた者に対する新たな輸出通関制度について—セキュリティ対策強化と国際物流の高度化に対応した物流促進の両立—」, 2006年8月。
 16. 財務省, 「法令遵守規則(コンプライアンスプログラム)の例(参考) 特定輸出申告制度に係る法令遵守規則」, 2006年8月。
 17. 財務省, 「コンプライアンスの優れた者に対する新たな輸出通関制度に係る承認申請手続及び法令遵守規則に定める事項等に関する意見募集の結果について」, 2006年9月。
 18. 日本経済団体連合会, 『貿易諸制度の抜本的な改革を求める—グローバル・サプライチェーンを踏まえた具体的改革の方向—』, 2006年11月。
 19. 鳥居保徳・早川典雄, 『物流セキュリティ時代』, 成山堂書店,, 2006年9月。
 20. ジェイアール貨物リサーチセンター, 『日本の物流とロジスティクス』, 成山堂書店, 2004年3月。
 21. 経済産業省, 「総合物流施策大綱(2005~2009年)」, 2005年11月。
 22. 経済産業省, 「グローバル経済戦略」, 2006年4月。

23. 経済産業省，「新経済成長戦略」，2006年6月。
24. 経済財政諮問会議，「経済成長戦略大綱」，2006年6月。
25. 閣議決定，「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」，
2006年7月。
26. アジア・ゲートウェイ戦略会議，「アジア・ゲートウェイ構想
の基本的考え方」，2006年11月。
27. 国際物流競争力パートナーシップ会議，「国際物流競争力強化
のための行動計画」，2006年12月。

三、英文部份

1. IMO，Convention on Facilitation of International Maritime Traffic,
1965。
2. U.S.，Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)
FAQ，2005。
3. U.S.，Security and Accountability For Every Port Act of 2006 (SAFE
Port Act)，2006。
4. WCO，International Convention on the Simplification and
Harmonization of Customs Procedures (the Revised Kyoto
Convention, RKC)，1999。
5. WCO，Framework of Standards to Secure and Facilitate Global

- Trade , 2005 ◦
6. WCO , SAFE Framework of Standards, AEO Guidelines ◦
 7. WCO , Policy Commission SP0218E1a , 2006 ◦
 8. EU , A CUSTOMS2002 project on best practice on risk assessment and accreditation on economic operators (TAXUD/1030/2003) , 2003 ◦
 9. EU , Draft eCustoms Vision Statement and Multi-Annual Strategic Plan (TAXUD/477/2004 - Rev. 3 - EN) , 2004 ◦
 10. EU , THE AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (TAXUD/C4 (2005) 1432) , 2005 ◦
 11. EU , AEO Project Report (TAXUD C/4 D/1480 Doc.) , 2005 ◦
 12. EU , Regulation (EC) No 648/2005 of the European Parliament and of the Council , 2005 ◦
 13. EU , AEO Operator's Guidelines on Standards and Criteria (TAXUD/2005/1451) , 2006 ◦
 14. EU , AEO Operator's Guidelines on Standards and Criteria (TAXUD/2006/1450) , 2006 ◦
 15. EU , AEO Pilot Report , 2006 ◦
 16. ISO/PAS 28001 ◦

訪談紀錄

一、訪談問題與對象

本研究計畫之研究方法除了採用「文獻分析法」，廣泛蒐集 WCO SAFE 標準架構之相關文獻資料以及日本相關主管機關在因應 WCO SAFE 標準架構之官方文件（含相關法規與行政指導或行政命令）、研究報告等資料進行研究分析以外，並採取「深度訪談法」，針對 WCO SAFE 標準架構以及日本政府之相關因應措施，設定專訪題目與專訪對象，進行深度訪談。

在專訪題目方面，本研究計畫設定如次五大題綱，進行訪談。

（一）、有關 AEO 認定機制方面

日本政府如何因應 WCO SAFE 標準架構？

其具體內容為何？尤其是 AEO 的認定機制為何？

目前已經有多少官方認定的 AEO？

引進 AEO 制度是否遭遇報關行或倉儲業者的反彈？

如何與其他國家的 AEO 相互承認？

（二）、有關申報資料項目方面

是否符合 WCO SAFE 標準架構的要求項目以內？

（三）、有關預先電子申報方面

（四）、有關 WCO 資料模式的配合措施方面

(五)、有關單一窗口的配合措施方面

(六)、有關日本與其他國家的合作方面

在專訪對象方面，研擬計畫之初，原先規劃拜訪：參議院國土交通委員會、財務省關稅局、國土交通省港灣局、橫濱港務局、日本關稅協會、日本船主協會、日本荷主協會、日本機械輸出協會、經團連、港灣空間高度化環境研究中心、海上技術安全研究所、21世紀政策研究所、以及其他等相關機關。

為使專訪成果更為充實，在其他相關機關方面，本研究計畫重點選擇主要企業，探詢其對於日本因應 WCO SAFE 標準架構的看法以及本身參與心得，提供研究參考。

經由本研究的訪談結果得知，前述日本船主協會、日本荷主協會對於 WCO SAFE 標準架構的相關活動參與不多；國土交通省港灣局、港灣空間高度化環境研究中心、海上技術安全研究所等機關則與本研究計畫的主要探討問題，關聯不大；另外就一般企業而言，由於適用日本 AEO 機制的企業，以「特例出口申報制度」為例，截至 2007 年 1 月底為止，全日本僅有 7 家被認定為適用對象，因此一般企業對於 WCO SAFE 標準架構的認識，尚屬陌生；另外，本研究亦曾針對我國在日本相關知名企業進行訪談了解，茲以陽明海運、中華航空以及大同公司等代表性的企業為例，幾乎皆表示未曾聽聞日本的 AEO

制度。

本研究計畫執行期間，研究人員除了進行專訪以外，並積極參與相關研究活動，並藉以建立人脈關係，期能提供今後國際交流之參考。

主要訪談對象暨參與重要會議之時間地點彙整如次：

(一)、2007年01月09日出席參加「コンテナ・ SHIPPING・フォーラム (貨櫃・海運研討會)」。地點：「海運クラブ」，日本海事新聞社主辦，日本船主協會、日本荷主協會、國土交通省協辦。主要演講人：國土交通省港灣局局長中尾成邦，題目：グローバル時代の港灣政策 (國際化時代の港灣政策)。

(二)、2007年01月10日專訪日本經濟產業省經濟產業政策局產業再生課課長齋藤圭介先生。訪談重點：日本經濟成長戰略以及EPA發展現況。

(三)、2007年01月11日專訪日本機械輸出協會
地點：「機械振興協會」，拜訪對象：部會・貿易業務群首席橋本弘二先生。訪談重點：出席WCO相關活動經驗談。

(四)、2007年01月12日專訪日本經濟團體連合會。
地點：「経団連会館」，拜訪對象：國際第二本部副長青山周先生，
取得資料：「貿易諸制度の抜本的な改革を求める グローバル・サプライチェーンを踏まえた具体的改革の方向」。

(五)、2007年01月15日出席參加「グローバル貿易におけるセキュリティ強化と円滑化セミナー(強化全球貿易安全與便捷化研究會)」。地點：「芝パークホテル」，貿易關係手續簡易化協會主辦。

主要演講人：朝岡良平(早稻田大學名譽教授)，題目：全球貿易新課題；橋本弘二(日本機械輸出協會部會・貿易業務群首席)，題目：WCO SAFE Framework；中野雅之(Canon 貿易法務部輸出管理推進課課長)，題目：從業者的立場看特定出口申報制度。

(六)、2007年01月16日專訪21世紀政策研究所田中直毅理事長，地點：大手町大樓。田中理事長表示日本因應WCO SAFE標準架構的主管機關是財務省關稅局，並介紹財務省關稅局青山幸恭局長以及業務課上斗米明課長。

(七)、2007年01月17日專訪日本關稅協會企劃部澤井一郎，獲邀參加該協會「貿易實務研究部會」研究會活動。

(八)、2007年01月18日專訪財務省關稅局業務課上斗米明課長，初次連絡訪談。

(九)、2007年01月19日出席參加「東亞經濟會議」，地點：經團連會館。

(十)、2007年01月22日出席參加「台日電子商務推動委員會聯席會議」，地點：大倉飯店。

(十一)、2007年01月23日出席參加「日本関税協会貿易実務研究部会研究會」；地點：「學士會館」；主講人：橋本弘二（日本機械輸出協會部會・貿易業務群首席），題目：美國安全強化法 SAFE Port Act。

(十二)、2007年01月24日專訪財務省關稅局業務課上斗米明課長，第二次訪談。

(十三)、2007年01月25日專訪財務省關稅局業務課郡山清武課長輔佐。

(十四)、2007年01月26日出席參加「日本関税協会貿易実務研究部会研究會」；地點「學士會館」；主講人：財務省關稅局監視課宇野悦治課長，題目：最近的監視行政。

(十五)、2007年01月29日專訪財務省關稅局業務課郡山清武課長輔佐。

(十六)、2007年02月07日出席參加「日本関税協会貿易実務研究部会研究會」；地點「學士會館」；主講人：財務省關稅局關稅課企劃調整室山崎翼室長，題目：平成19年關稅法修正案。

二、訪談紀錄綜合彙整

(一)、有關 AEO 認定機制方面

根據 WCO 的定義，AEO 係指不管具備哪種功能，凡與貨物之

國際移動業務有關並遵守 WCO 或等同之供應鏈安全標準而獲得國家海關當局或其代表人承認者。包含：製造業者、進口人、出口人、報關行、運送人、併裝業者、中繼運送人、港口、機場、貨車場作業人、整合運送業者、倉儲業者、經銷商。

日本為 WCO 的會員國，為配合 WCO 的 AEO 計畫，日本是從既有的制度，逐步改良實施。例如「特定出口申報制度」和「簡易進口申報制度」即是基於 compliance 的原則，提供守法優良業者便捷通關的待遇。其認定機制，是依據關稅法的規定，由海關長根據申請人過去的守法紀錄以及是否制定企業內「守法規則」而認定之。換言之，日本「特定出口申報制度」的特定出口人和「簡易進口申報制度」的特例進口人，即相當於 WCO 的 AEO。

雖然 WCO AEO 的範圍包含從製造業者到經銷商等供應鏈的主要環節，日本的做法看起來不太像 WCO 所稱的 AEO，但實際上，日本是把物流供應鏈的安全責任，加諸於特定出口人和特例進口人的身上，其認定要件之一的「守法規則」，不僅規範企業本身的內部安全控管義務，對於其物流上下游的合作企業，亦被要求有監督的義務。可知日本的 AEO 負有相對較嚴苛的義務，因此就實務面而言，申請適用者，比例偏低。截至 2007 年 1 月底為止，經官方認定的 AEO，即特定出口人和特例進口人分別為僅有 7 家和 56 家。

另外，日本的特定出口申報制度，由於貨物得免搬入保稅區，是否將影響保稅區倉儲業者或報關行的既有權益而遭遇相關業者反彈的問題。經本研究的訪談了解，當初在研擬「特定出口申報制度」初期，確實有相關業者對主管機關反映過前述問題的憂慮。

就實務面而言，即使特定出口人取得通關的便捷，但是貨物並非從工廠就可以直接送上貨船。為裝貨上船，還是會使用到倉儲設施，而且由於便捷通關，可以提高倉儲設施的貨物流動率，對業者而言未嘗沒有正面影響；而就現階段的發展情況而言，取得特定出口人資格者相當有限，難謂對其造成負面衝擊。

在如何與其他國家的 AEO 相互承認方面，目前日本的 AEO 制度係依據關稅法而實施，要與其他國家相互承認尚有一段距離。

另外，針對適用日本 AEO 的實際經驗方面，Canon 是全日本 7 家特定出口人的其中之一。Canon 方面表示為適用此一制度，企業有制定並遵守「守法規則」的義務，實際上就是把所有的責任歸諸於企業身上，感覺責任包袱非常沉重；不過，一旦適用此制度以後，可以獲得如次四項效益：1、出口業務之可規劃性大幅提高，有效提昇企業國際物流管理效率；2、不須對海關提出相關申報文件，但武器等貨物除外；3、過去在非上班時間需要請海關臨時加班的急迫性出口申報案，現在可以在貨物存放場所逕自提出申報，不要求海關臨時

加班即可順利出口；4、取得申報許可的貨櫃搬入貨櫃站時，站場業者可順利裝船而受歡迎。

(二)、有關申報資料項目方面

日本通關申報資料項目，如果不包含「預先電子申報」義務的話，基本上已經符合 WCO 標準架構的要求項目以內（請參見本研究附錄資料四、五的進出口申報單樣式資料）。

(三)、有關預先電子申報方面

根據本研究專訪結果，日本現行措施是進口人「得預先申報」。換言之，進口人可以選擇預先申報或事後申報，並未加以強制化（義務化）。近期內，政策上也不會有所調整，所以預定在 2007 年 2 月付委送審的關稅法修正案，並未把「預先申報」義務化的條文列入增修項目中。

在「電子申報」方面（具體而言，就是利用「通關資訊處理系統 NACCS 進行申報」），將反映在「簡易進口申報制度」和「特定出口申報制度」的認定要件內，但並未強制進口人或出口人要用電子方式提出申報。蓋「電子申報」固然將列入這次關稅法修正案，作為「簡易進口申報制度」和「特定出口申報制度」的認定要件之一，但只要進口人或出口人對於電子申報「已經有所準備」，即符合該項要件，並未要求強制性的電子申報義務。

(四)、有關 WCO 資料模式的配合措施方面

在國與國間電子訊息標準方面，日本的因應措施為採用 G8 與 WCO 的標準資料模式，增進與其他國家海關系統方面的合作。就具體的實施現況而言，日本已經在 2005 年 12 月起，對出口加拿大海運貨物之出口申報，採行以 WCO 通關資料模式 (WCO Customs Data Model) 申報。

(五)、有關單一窗口的配合措施方面

日本政府基於確保國際競爭力，提升國際物流效率的觀點，依據 2001 年「新綜合物流政策大綱」以及 2002 年「e-Japan 重點計畫」中提示應早日實現進出口暨港灣手續單一窗口之政策目標，開始進行規劃，2003 年 7 月實現單一窗口化。

日本單一窗口之建置作業，係藉由「進出口暨港灣手續相關部會聯絡會議」發揮統籌協調機制，相關部會包含內閣官房、內閣府、法務省、外務省、財務省、厚生勞動省、農林水產省、經濟產業省以及國土交通省等相關部會。

就實務面而言，相對於韓國所建置的單一窗口，不管從通關系統 (KTN-Net) 或港口系統 (KL-Net) 進入都可以一次完成全部的手續；日本現行單一窗口，從 NACCS 進入的業務和從港口 EDI 進入的業務範圍有所差異，尚未真正實現單一窗口化。

為實現真正的單一窗口化，目前「進出口暨港灣手續相關部會聯絡會議」依據 2006 年 2 月 CIO 聯絡會議的「業務、系統最適化指導方針」，積極規劃檢討「下一代單一窗口計畫」相關建置作業。

「進出口暨港灣手續相關部會聯絡會議」所規劃的「下一代單一窗口計畫」，基本上係在「依據國際標準」、「考量申請人的立場」、「業務與系統同步檢討改良」、「行政手續原則電子化」以及「兼顧安全與保障」等五個概念下展開建置作業，預定 2008 年 10 月完成「中央部會共通首頁」的下一代單一窗口。

雖然日本政府在 2007 年 1 月 22 日決定全面引進「單一窗口系統」，期能在網路上一元化處理進出口行政作業手續，但就實務面而言，除了已經明確前述五個概念原則外，其具體的措施作為，將依據首相輔佐官成立政策研究會的檢討結論出爐後，始克定案。前述政策研究會預定在 2007 年 5 月提出政策構想。

換言之，日本單一窗口的問題，形式上固然已經在 2003 年 7 月完成，但與理想的真正單一窗口的目標，尚有落差。其今後之發展，將等待 2007 年 5 月的政策構想提出後，始能明朗。

(六)、有關日本與其他國家的合作方面

要實現 WCO SAFE 標準架構「海關與海關間的網絡配置」發展主軸，實務上的基本依據，就是在兩國間簽訂「海關相互支援協定」

的基礎上實現；而經濟合作協定或自由貿易協定的簽訂，則是提供兩國間自由貿易的重要依據。

目前，日本先在「日美海關相互支援協定」的基礎下，強化與美國海關當局的合作關係，預定在 2007 年度開始，將針對防恐對策並兼顧物流便捷的風險管理方法，進行日美共同研發計畫。

日本導入 WCO 標準架構相關機制之研究/劉柏立計畫

主持.--初版.--台北市：行政院經濟建設委員會，
民 96

面：表，公分

編號：(96)021.902

委託機關：行政院經濟建設委員會

研究單位：財團法人台灣經濟研究院

1.關稅協定

568.04

題名：日本導入 WCO 標準架構相關機制之研究

計畫主持人：劉柏立

委託機關：行政院經濟建設委員會

研究單位：財團法人台灣經濟研究院

出版機關：行政院經濟建設委員會

電話：02-23165300

地址：臺北市寶慶路 3 號

網址：<http://www.cepd.gov.tw/>

出版年月：中華民國 96 年 2 月

版次：初版 刷次：第 1 刷

編號：(96)021.902

平裝