

編號：(96) 040.906

台灣導入 AEO 認證機制之研究分析與 建議

行政院經濟建設委員會

民國 96 年 7 月

摘要

美國911事件後，世界關務組織於2005年無異議通過全球貿易安全與便捷之標準架構(Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade，簡稱SAFE Framework 或SAFE 標準架構)，該架構主要目的在促使全球貿易移動之安全與便捷，目前已有144個國家填送採行意願書。AEO(Authorized Economic Operator，優質企業)是 SAFE 標準架構中推動安全供應鏈的重要觀念，且WCO已發展一套詳細的指導準則，供會員國採行。

國際貿易是經濟發展的原動力，台灣是全球貿易的主要國家之一，雖非WCO的會員國，也應隨著WCO SAFE 標準架構推進。本研究首先探討WCO SAFE標準架構中，提供會員國採行之AEO相關準則、標準以及最低門檻。其次收集並比較美國及歐盟實施AEO認證制度之基準，以及國際間相關標準，作為我國實施AEO認證制度之參考。最後檢視我國現行之廠商管理制度，並蒐集業者對我國實施AEO認證制度之意見，研提初步建議，供政府相關單位參考。

Abstract

Due to the effects of September 11, 2001 World Customs Organization (WCO) has developed Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade that adopted from 2005 Sessions in WCO Councils. The framework means to secure the movement of global trade and facilitates the movement of that trade. This framework is referred to as the WCO SAFE Framework or SAFE Framework, and 144 WCO Members have expressed the intention to begin the process of implementing the SAFE Framework provisions until now. The SAFE Framework incorporates the concept of the Authorized Economic Operator (AEO), and the Council directed the WCO to develop more detailed implementing provisions for the AEO concept.

Taiwan is one of main traders in global trade community but yet WCO member. International trade is an essential driver for economic prosperity therefore Taiwan should follow the trend of SAFE Framework and be prepared in advance. This project focuses on reviewing the principles, the standards, and the minimal threshold of what must be done by WCO Members in the WCO SAFE Framework at first. Furthermore, we will collect and compare the baseline technical guidelines for the implementation of AEO programs in WCO, USA and EU. These guidelines will provide a series of meaningful standards that applied to both Customs and AEOs in Taiwan. On the other hand, in order to win support of domestic private sector in the future, the project must clearly state the requirements to be an AEO and the tangible benefits in the SAFE Framework programs.

目 錄

壹、緒論	1
一、計畫緣起.....	1
二、研究範圍.....	4
三、研究方法.....	5
貳、WCO SAFE 架構安全供應鏈之探討	6
一、WCO SAFE 架構核心要素.....	6
二、WCO 整合供應鏈管理 (ISCM) 規範.....	8
三、WCO 架構下之優質企業(AEO)要件.....	11
參、美國與歐盟推動 AEO 認證機制之現況	18
一、美國認證機制現況.....	18
二、歐盟認證機制現況.....	44
三、美國、歐盟 AEO 認證機制之比較.....	53
肆、國際現行與 AEO 相關之認證標準簡介	59
一、國際海事安全規範(ISO/PAS20858，ISPS Code).....	61
二、國際安全供應鏈標準(ISO/PAS 28000，ISO/PAS 28001， ISO/PAS 28004，ISO/PAS 28003)	63

三、貨物安全封條標準(ISO/PAS 17712).....	68
伍、國內推動 AEO 認證機制需面臨的課題與分析.....	72
一、我國現行海關與企業夥伴關係之相關規定.....	72
二、國內業者對我國推動 AEO 認證機制之意見.....	79
陸、國內建立 AEO 認證機制之建議.....	85
參考文獻.....	95
附件一：台灣導入 AEO 認證機制之研究問卷調查表.....	98
附件二：「台灣導入 AEO 認證機制之研究分析與建議」委託案座 談會會議紀錄.....	100
附件三：「台灣導入 AEO 認證機制之研究分析與建議」期中報告 審查意見對照表.....	108
附件四：「台灣導入 AEO 認證機制之研究分析與建議」期末報告 審查會議紀錄.....	111

圖表目錄

圖 1.1	研究方法.....	5
圖 4.1	ISO/PAS 28000 安全系列規格標準關聯圖.....	60
圖 4.2	安全管理系統要件.....	64
圖 4.3	供應鏈安全處理程序.....	65
圖 4.4	風險評估法流程圖.....	66
圖 4.5	各種封條式樣.....	69
表 3.1	美國 C-TPAT 與歐盟 AEO 認證機制比較表.....	53
表 3.2	WCO、美國、歐盟 AEO 安全要件對照表.....	57
表 5.1	優良廠商、自主管理廠商、策略聯盟廠商與 WCO AEO 要件比較.....	77
表 6.1	AEO 要件與對企業經營助益彙整表.....	93

壹、緒論

一、計畫緣起

- (一) 亞太經濟合作會議 (Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC) 於 1998 年發表之「電子商務行動藍圖」中，曾宣示推動貿易無紙化工作，訂定已開發會員於 2005 年，開發中會員於 2010 年，達成貿易管理、貨物通關、國際運輸等環節無紙化之目標。
- (二) 面對全球化激烈的國際競爭與挑戰，行政院於 2002 年 5 月 31 日，以院臺經字第 0910027097 號函核定「挑戰 2008：國家發展重點計畫 (2002-2007)」，在既有的施政藍圖之上，選擇十大重點投資計畫，以加速達成國家建設願景。其中第七重點營運總部計畫之第四項『無障礙通關』即包含貿易便捷化網路化、改善貨物通關及保稅作業環境、與航港資訊系統建置，以建立貨暢其流之無障礙通關環境，提升我全球運籌實力，於 2005 年達成 APEC 貿易無紙化目標。
- (三) 為使「無障礙通關」能達到整體執行綜效，92 年 8 月對「高雄港轉口櫃」仍採人工押運制度，進行評估以科技取代人工押運之可行性提出解決方案，並於高雄港先行試辦「高雄港轉口櫃免押運計畫」，以提高港口管制作業效率，縮短通關時間。
- (四) 美國於 2001 年發生 911 事件，遭受恐怖分子攻擊後，國土安全 (Homeland Security) 問題已經成為美國乃至全世界最關心的議題，因此美國採取一連串的積極行動以確保美國自身的安全。自 2002 年起陸續實施 CSI(Container Security Initiative) 計畫與 C-TPAT(Custom-Trading Partner Against Terrorism) 等計畫。
- (五) 為維護國際貿易安全與便捷，WCO(World Customs Organization) 會員於 2005 年 06 月無異議通過全球貿易安全與便捷之標準架構 (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, 簡稱

SAFE Framework 或 SAFE 標準架構),作為 WCO 會員國推動之標準依據。

- (六) 依 APEC 2005 年 9 月於韓國舉辦之關務程序次級委員會，已通過美國提案「Implementation of APEC Framework Based on the WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate the Global Trade」之行動方案，全球貿易已朝向安全便捷的方向進行推動，我國亦須隨國際發展趨勢，研擬因應對策。
- (七) WCO 於 2006 年 1 月 26 日舉行慶祝世界海關日，將 SAFE 架構稱為哥倫布計畫(The WCO Columbus Programme)，積極推動會員採行實施。WCO 現有會員 171 個，已有 144 個會員填送採行意願書(letter. Of intent)至 WCO 秘書處。
- (八) 除美國已實施 CSI 及 C-TPAT 計畫外，紐西蘭亦稱已實施強制預先電子申報、智慧型風險評估、非侵入性科技及與企業界簽署自願性協議等。
- (九) 歐盟於 2005 年 4 月導入安全計畫修正關稅法，已於 2006 年 12 月 18 日公佈施行細則，預定於 2008 年 1 月 1 日實施 AEO(優質企業, Authorized Economic Operator)計畫，2009 年實施預先電子申報。
- (十) 為順應國際間 WCO SAFE 架構之推動趨勢，經建會 CIO 辦公室延續挑戰 2008 『無障礙通關』計畫，於 2006 年 8 月 31 日及 9 月 1 日邀請相關部會及產學人士，舉辦「建構優質經貿環境與網絡」策略會議，以「智慧化」、「國際化」、「便捷化」、「安全化」為主軸，透過資訊與通信科技應用，檢討現行制度，致力推動經貿環境結構的改善。其中「導入 WCO SAFE 架構」為本計畫重點之一。
- (十一) WCO SAFE 架構中提供國際安全供應鏈之最低基準與最佳做法，以促進國際物流暢通。供應鏈上的業者須接受海關“認證”，取得 AEO

認證資格，此認證資格需具有跨國相互承認，始能達到點對點最佳之安全防護及更順暢之貨運流通目標。

(十二) 由於 AEO “認證” 乃志願性，非強制認證。本研究目的乃深入探討 WCO 國際安全供應鏈之基準，參考國際間 AEO 安全認證之作法，蒐集國際現行與 AEO 相關之認證標準，研析我國導入 AEO 安全認證之可行性，並提出我國建立 AEO 認證機制之初步構想，提供政府相關單位參考。

二、研究範圍

為使台灣在未來「導入 WCO SAFE 架構」時得以順利進行，並與國際接軌，本研究範圍以探討 WCO SAFE 架構中，國際供應鏈業者取得 AEO 認證資格所需之安全管理要件，以及國際間現行相關之認證規範與標準為主軸。進而分析未來國內各部會欲同心協力達成此目的時應克服的困難，並提出我國未來推動 AEO 認證機制之基本方向與構想，供政府相關單位參考。

由於安全供應鏈業者涉及製造商、進口商、出口商、代理商、報關業者、運輸業者、承攬業者、港口、機場、機場服務業者、碼頭經營者、物流業者、貨櫃倉棧業者、配銷商等諸多業態，本研究計畫將先行探討「WCO 國際安全供應鏈之基準」、並蒐集「國際間 AEO 安全認證之作法」、及「國際現行與 AEO 相關之認證標準」，探討相關行業執行安全供應鏈可能遭遇之困難與問題，進而研析「我國導入 AEO 安全認證之可行性」，並提出「建立我國 AEO 認證機制」之初步建議。

三、研究方法

本研究預訂採系統性的資料文獻蒐集與分析，並將分析後之理論可行性的 AEO 認證機制架構，廣邀產、官、學界先進進行討論座談，徵求意見，讓本計畫得以修訂更加完整，並取得產、官、學界的共識，以利政府在未來推動此配套措施時，得以順利進行。研究方法如圖 1.1 所示。

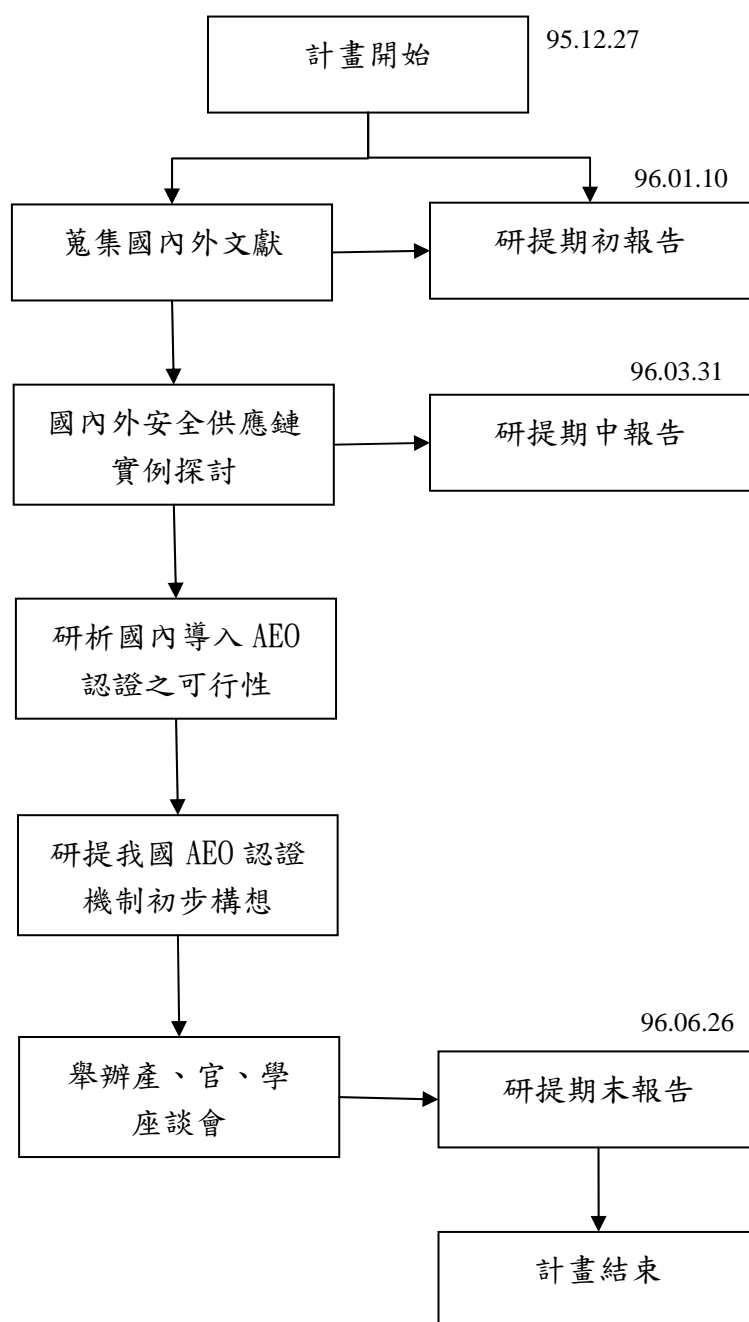


圖 1.1 研究方法

貳、WCO SAFE 架構安全供應鏈之探討

2001 年 911 恐怖攻擊事件，造成美國國民的生命與財產重大損失，也促使美國在推動全球貿易便捷化過程中對物流供應鏈整體安全管理重視，並積極採取下列對策。首先從法制面建立美國國內相關安全貿易規範架構，再進一步運用其在 WCO 的影響力，呼籲世界各國重視國際物流安全，並共同建構一套全球通用的「貿易便捷與安全基準架構」。

2002 年美國即在國內推動與制訂下列三項重要計畫與準則：C-TPAT（海關貿易夥伴反恐計畫）、CSI（貨櫃保全計畫）與 24-Hour Rule（海外港口裝運貨物資訊事前 24 小時申報規則）。同年並影響 IMO（國際海事組織）制訂 ISPS 準則（船舶與港灣設施國際安全準則），及 WCO 大會決議通過「確保國際貿易供應鏈安全與便捷化」議案，隨即成立小組進行籌劃；2004 年 6 月 WCO 大會正式成立高層策略小組，針對「確保國際貿易供應鏈安全與便捷化」的基本架構進行檢討與制訂，並於 2004 年制訂整合供應鏈管理基本準則 (ISCM guideline, Integrated Supply Chain Management Guideline)、2005 年提出 SAFE 標準架構及 2006 年通過 SAFE 標準架構下的優質企業基本準則（Authorized Economic Operator Guidelines）。

一、WCO SAFE 架構核心要素

為了確保全球貿易供應鏈安全，國際關務組織（WCO）簽署一項在不損及貿易便捷之原則下的全球貿易移動安全策略。WCO 會員亦已發展出一套加強國際貿易安全與便捷的體系，此即 WCO 全球貿易便捷與安全之基準架構（以下簡稱 WCO 架構）。此套為促使全球貿易安全與便捷的 WCO 架構揭示了原則與基準，且為 WCO 會員提供了必須遵循之最低門檻。此架構之目標與原則包括：

- (一) 建制基準，對供應鏈提供全球性之安全與便捷措施，俾增進確定性與可預期性。

- (二) 促使所有的運送方式，均能做到整合化的供應鏈管理。
- (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) 加強海關間的合作，增進其偵測高風險貨物之能力。
- (五) 加強海關與企業間之合作。
- (六) 經由國際貿易供應鏈之安保，促進物流之通暢。

WCO SAFE 架構涵蓋 4 大核心要素，第一，將進口、出口與轉口貨物所需之預先電子資訊予以調和化；第二，凡加入本架構之國家，均需承諾採用一致性之風險管理系統，處理安全上的威脅；第三，本架構要求，貨物接收國（receiving nation）以相對性風險偵測法測得而基於合理之請求者，貨物送出國（sending nation）之海關應該優先使用諸如大型 X 光儀器與輻射偵測器之類的非侵入性偵測設備，對出口之高風險貨櫃與貨物施以檢測；第四，本架構之效益，為海關對企業提供供應鏈安全上之最低基準與最佳做法。

此外，WCO SAFE 架構之主軸則包括了海關對海關之網絡協議（Customs to customs network）以及海關對企業之合夥關係（Customs-to-Business partnerships），主要目標係在安全之前提下，促進國際間貨物之流通。由於海關掌管檢查貨物與核准進出國境之權力，因此在全球貿易供應鏈之網絡中，位居核心地位（Core position）。

二、WCO 整合供應鏈管理 (ISCM: Integrated Supply Chain Management) 規範

面對二十一世紀國際恐怖活動及跨國犯罪的日益猖獗，提升了各國對於邊界控管的迫切性，而如何在促進國際間貨物移動與人員交通運輸更為便利的前提下，透過國與國之間的海關與法律執行的有效合作，進而有效控管與降低國際供應鏈的安全威脅，乃是各國海關目前面臨的最大挑戰。因此 WCO (1999) 在京都公約 (Kyoto Convention) 修訂案中，擬定了各國海關合作的基本原則，並決議由 WCO 的海關工作小組密切地和其他利害關係人 (包含貿易和跨國的國家政府組織) 協調合作共同推動『整合供應鏈管理』 (以下簡稱 ISCM)，以促使海關在減少國際貿易障礙，及國際供應鏈的風險管控過程中扮演重要的角色。

因此 WCO(2004) 針對此課題制訂了整合供應鏈管理的基本準則 (ISCM guideline)，以利各國海關在進行跨國的供應鏈風險管理有所依據，以保護國際貿易供應鏈更加順暢，並免於恐怖主義及跨國犯罪的危害。

ISCM guideline 主要是以國家層級執行的角度來思考，為各國海關建立一套執行國際供應鏈安全的共通標準，包括應建立的基礎建設 (包括資訊科技系統)，以及配套的法律條文來管理或規範下列各項事務：

(一) 風險管理與出口控管

一致性的風險管理指導方針對於各國海關的安全運作乃是相當重要的，可讓各國海關的管理更有效能，因此京都公約進行修訂時也針對海關的風險管理制訂了基本規範。而為達到海關風險管理的時效性及資訊傳遞的高品質目標，各國政府與海關皆必須將全球供應鏈視為一個整合性活動，從貨物的來源地到目的地，整合各個海關發展出一套整合性的海關控制鏈，並一一詳列確保供應鏈安全的重要元素。且為了貨物目的地海關的安全控管和風險評估，所有貨物的運輸從出口開始，出口地海關即應確認委託貨物的正確

性，並將整個運輸過程的資訊與目的地海關共享，以避免一些無謂的重複性控管。

(二) 全球唯一貨物追蹤碼的應用 (UCR: Unique Consignment Reference)

海關為了確保國際供應鏈的貨物安全運送，除一個完整計畫外，亦需一個共同的標準。因此，京都公約修正版的 General Annex 的第六章也提出針對供應鏈安全，海關整合的供應鏈應採用唯一貨物追蹤碼(UCR)。也因此，UCR 在 WCO 建構的 SAFE 架構中乃是一項不可或缺的重要元素。因為在 WCO SAFE 架構下，要達到快速通關且又要確保運輸安全，就必須運用 UCR 來全程掌控貨物的安全移動。而 UCR 的功用就像郵戳一樣，只是它攜帶更多的貨物資訊，包括貨物從裝載地點至目的地的過程中，無論經過多少國家，都可以追蹤到貨物資訊，並且藉由貨物的 UCR，各國海關之間可以彼此交換貨物資訊。

(三) 國際貨物資訊的提供者、傳遞方式、接收者、正確性、時效性與安全性

由於電子商務應用可讓各國政府與海關容易取得更多貨物資訊，以確保貨物的安全移動，並使目的地海關在這些貨物出關前，可從貨物的提供者取得必要的資訊。因此，各國政府應採全貌式（整合性的海關供應鏈）的方法來保護國際供應鏈免於恐怖主義或犯罪活動的傷害，亦即應積極發展與其他國家、海關、政府之間的合作關係，進一步彼此交換國際貿易資料與情報，並要求製造商、貿易商或報關業者利用電子化傳遞方式將資訊傳遞到海關，而海關也應緊密的整合商業程序與資訊流至整個國際供應鏈當中。

由上可知，資訊與溝通技術在海關的風險管控過程中扮演相當重要的角色。然而各國海關如何在此種國際環境下，得以使用開放式網路，且利用有彈性和有前瞻性的電子資料交換來確保貨物運輸安全與促進國際貿易，則其必需符合下列幾個基本條件：

1. 應依據修正後的京都公約條款，制定與全球和諧一致的海關程序及相關

的法律配套措施。譬如使用各項電子文件的程序與簽章。

2. 制訂標準化的進出口文件與資料檔。
3. 制訂完整的資訊安全策略。

(四) 簡化與便捷的海關通關程序

首先，海關在執行風險管理計畫時，可先行區別出在貨物報關文件與運輸過程皆符合海關規定的貿易者，因其產生的供應鏈安全風險會比較低，海關可核准其用比較簡單的程序來通關。

因此，各國海關除了整合海關供應鏈之外，亦應審查、同意及執行合格優質供應鏈的認證，而在國際供應鏈裡的出口商及進口商都可成為合格的優質貿易商（authorized trader），亦即出口商與進口商都同意在貨物的移動過程中擔任貨物安全的操作者（operator）。而為了確保整個國際貿易供應鏈的安全，政府商業部門、及符合貿易安全的優質企業(AEO)，都必須採用供應鏈管理政策，而且訂定一套適用的條款。

安全供應鏈的基本觀點乃是國際貿易供應鏈上的各業者若都符合 AEO 認證條件的優質企業，則可確認其貨物對於整條供應鏈是安全的，因此，便可享有便捷通關的優惠；換言之，優質企業的認證可有效區隔出所有從事貨物跨國移動業務的參與者之風險水準，藉以達成整體供應鏈便捷與安全雙重目標之平衡。

綜合言之，一套有效的安全供應鏈管理，對各國政府而言，將能增進全球貿易便捷與安全，且促進本國經濟成長與穩定；而對企業而言，除能享有快速通關之便外，更能與海關間形成無縫接軌；此外，此項管理亦能強化海關功能及任務，因為海關間的合作，將可提昇海關查緝危險貨物之能力，並增進海關和 AEO 間之長期合作關係。

三、WCO 架構下之優質企業 (AEO) 要件

優質企業 (AEO) 乃是努力協助海關達成安全措施並經認證後的經營者，而海關可提供 AEO 實質的、便捷的通關優惠，且海關經過跨海關間相互承認來達成這些優惠，跨海關間相互承認可以由海關對海關或經公會促成，而跨國 (跨海關) 間相互承認可以是一對一、區域性或全球性。AEO 認證的目標乃是確保供應鏈上所有環節的經營者都是 AEO，而其認證之要點是經營者對任何可能導致貨物供應中斷之情境，都設有預防措施。

本節主要陳述在確保安全與便捷前提下，海關及 AEO 認證之國際核心準則，其所要求的最低門檻標準。由於國際供應鏈之複雜性，因此為因應各國關務行政需求所追加之國家層級個別標準亦是被允許的。以下分別詳述 AEO 的基本條件與要件：

(一) 說明遵守海關規定的實際績效：當海關考慮 AEO 要件時，應考慮未來 AEO 之實際執行績效，此要件要求 AEO：

要求 AEO

1. 過去一段期間若違反國際規範則有礙合格 AEO 之取得。
 2. 若企業設立期間未滿上述規定時，則其判定以申請期間可獲得之資訊為基礎。
 3. 或在上述指定期間有遵循規定之實際績效的紀錄。
-

(二) 具備良好的商業記錄管理系統：AEO 應維持其進出口之即時、準確、完整與可驗證的紀錄，因為維持可驗證性商業記錄是全球貿易供應鏈不可或缺之要件。此要件要求 AEO：

要求 AEO

1. 維持紀錄之商業系統可允許海關在必要情況下，執行有關進出口貨物移動之查核。
 2. 允許海關存取有關國際規範之相關紀錄。
 3. 建置符合海關之內部紀錄管控系統。
 4. 維持並允許海關取得有關進出口商品之核准、委任權利與執照資料。
 5. 任何受國際規範限制部分，應適當保存紀錄以便後續提供給海關。
 6. 利用合適之資訊技術安全措施以預防未經授權者存取。
-

(三) 企業財務健全：AEO 的財務能力是維持與改善安全供應鏈之重要指標，此要件要求 AEO 有足以完成企業活動所做承諾之良好財務狀況。

(四) 協商、合作、溝通交流：海關、其他管理機構與 AEO 業者間，在全球、國家與區域等各種層級中，有關共同利益的議題上，包括供應鏈之安全性與便利方法上，在不危及活動執行之情況下，應經常性協商，此將有助於海關之發展與執行風險管理策略。此要件要求 AEO 與海關包括有下列各點：

要求 AEO	要求海關
1. 提供特定且立即可接觸之地區連絡點，以便海關執行企業是否遵循並執行規定之確認	1. 與 AEO 或其代理人協商，建立違法事件應遵行之程序
2. 個別或經由產業協會與海關進行持續的資訊交換，但不包括涉及法律執行受限者	2. 實際執行時，應致力於國家及地區層級與國際供應鏈上各合作夥伴之經常性協商，討論共同利益之主題，包括海關規定、程序及場址與貨物安全之要件
3. 國家層級 AEO 程序應提出特定機制，以通報任何異常、可疑的貨物文件或異常的裝載貨物資訊	3. 要求 AEO 提供有關國際供應鏈中，AEO 致力於安全議題相關績效之資料
4. 國家層級 AEO 程序應提出特定機制，當員工發現非法、可疑或行蹤不明之貨物時，可及時通報海關或其他相關的管理機構	4. 提供 AEO 或其代理人，可聯絡之海關官員的電話

(五) 教育、訓練、認知：海關與 AEO 應發展有關安全政策、安全政策偏離認定與安全性遭到破壞時應採取之回應措施之人員教育訓練。此要件要求 AEO 與海關：

要求 AEO	要求海關
<ol style="list-style-type: none"> 1. 基於經營模式之邏輯上，致力於人員之教育訓練，並尋找國貿供應鏈中考量貨物移動風險之合適夥伴 2. 提供有關潛在可疑貨物辨識之教育訓練教材、專家諮商與適當之訓練給所有 AEO 之監控之相關人員，包括安全人員、貨物裝卸、貨物文件處理人員、運送與接收區域之員工等 3. 教育訓練方式、指南提供與執行之訓練努力等，應保留足夠的紀錄 4. 為使員工對相關程序之警覺，AEO 有適當確認並報告可疑事件 5. 執行特定訓練以協助員工維護貨物之完整性，認知潛在的內部安全威脅與預防性之存取控制 6. 依據需要與實際狀況，使海關熟悉攸關的內部資訊、安全系統與程序，並協助海關在搜尋經營廠址、運輸工具與 AEO 經營模式等方法上之訓練 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 教育與國際供應鏈中貨物移動風險有關之海關員工與 AEO 業者協作 2. 製作確認可疑貨物之教育素材及專家指南給所有攸關的海關安全人員 3. 通知 AEO 所指定的聯絡人員，海關對可疑事件之確認與回應程序 4. 執行特定訓練以幫助員工維護貨物之完整性、認清對安全之潛在威脅，以及保護存取之管控 5. 為了協助訓練與研究，依需要與實際狀況使 AEO 熟悉相關的海關資訊與程序 6. 基於需要與實際狀況，協助新的 AEO 發展與執行公司指南、安全標準、最佳實務、訓練與授權方案及素材，例如：預先規畫安全意識之提升並協助提供方法以極小化安全風險 7. 基於需要與實際狀況，製作潛在可疑貨物辨認之教育素材與專家指南給 AEO 所有攸關人員，包括：與安全有關之人員範例、貨物搬運與貨物文件。此種指南應包括像是 WCO 風險管理指南之風險認知在內。 8. 基於需要與實際狀況，從海關觀點協助 AEO 認知安全之潛在威脅

(六) 資訊的交換、利用、保密：作為保護敏感性資訊整體綜合性策略的一部分，海關與 AEO 業者應發展一套方法，使委託資訊免於被誤用或未經授權之修改。

要求 AEO 與海關

1. 確保所提供之商業機密及安全敏感性資訊只經授權者使用
2. 積極追求所有資訊攸關成員完整且有時效性的電子資料交換能力，繼續依賴文件與手寫簽名將不被允許
3. 使用有關電子資料結構、遞交時間點與訊息內容之已發展的國際準則，安全理由所要求之資料要素應與 AEO 商業實務與限制相容，且不應多於 SAFE 架構所提出之安全攸關資料要素
4. 共同合作以實現 AEO 有關遞交與事先電子資訊以評估風險之承諾

要求 AEO

1. AEO 之進口商應有適當程序以確保用以清查貨物之資訊是可辨識的、完整的、準確的且能保護該交易避免遺漏或引用錯誤資訊；同樣地，AEO 之運輸業有適當之程序以確保貨物艙單能夠準確反應貨主所提供之資訊，並及時的提供給海關
 2. 有資訊安全政策、程序、安全相關管控(例如：防火牆、密碼等)的文件，以適當地保護 AEO 的電子系統未經授權的存取
 3. 有程序和備份能力以適當地保護資訊
 4. 使 AEO 員工熟悉有關海關電子溝通系統之要件，並建置最後運送與修正之報告系統
 5. 儘可能採用政府單一窗口系統與程序
 6. 不要要求 AEO 提供書面文件與手寫簽名，可以電子傳輸方式替代；例如，海關接受數位文件(該文件以標準格式產生)
 7. 隨時監控由 AEO 提供給海關的電子資料，並建置有效的紀錄保全與復原的政策與程序，確保資訊不會遭到毀損與未經授權之存取
-

(七) 貨物安全：海關與 AEO 業者應建置貨物安全手段與持續管控程序，以確保貨物之完整性與安全性。此要件要求海關，依事實需要進行貨物檢查、要求 AEO 控制貨物現場的一位代表出席貨物實體檢查或移動之檢查，海關視此國家層級 AEO 方案所列出之個別要點是適當與合法的；而不論任何理由，若 AEO 無法出席，則 AEO 須承擔貨物安全的責任亦應於事後儘速被告知。另外其要求 AEO

要求 AEO

1. 參考由 WCO 發布有關安全指南，發展安全政策手冊或其他有形的指南，以確保其管控中貨物的合法性
 2. 確保本身或供應鏈中之商業夥伴有制定程序以適當保證其所管控之運輸工具是合法的
 3. 確保本身或其商業夥伴封條的使用是符合或超過現存 ISO 標準
 4. 確認已有發展並利用成文的程序用以約定封條如何被管控並固定於貨艙
 5. 確保只有指派的人員可解開貨艙封條，並提供適當與合法使用之防護措施
 6. 有檢查貨櫃區(包括存取管控可靠性)之程序，建議下列七點檢驗：前面牆、左側、右側、地板、天花板/屋頂、內側門/外側門、外觀/底盤
 7. 由國家層級 AEO 程序提出之定期性安全與控制程序檢查，以確保未經授權者接近貨物或經授權者不當移動或處置貨物
 8. 控管中之倉儲貨物或運輸工具應置於安全區域內，並有適當的程序呈報所偵測出之未經授權進入給法律執行單位
 9. 查明承攬業者或貨物運輸業的營運程序是被允許的，若無此權力則應採取行動迅速達成
 10. 在可行的範圍內比較貨物與提供給海關的文件或電子資訊的一致性
-

11. 建置貨物倉儲場所的控管程序
12. 建置控管貨物自倉儲廠所移動的程序
13. 建置監督控管貨物運送期間、裝載與卸貨之程序

(八) 運輸安全：為了確保貨物運輸之安全，針對其他國家或國際一般性規範尚未提供的部份，海關與 AEO 業者應共同建立有效的控制制度。此要件要求 AEO 與海關：

要求 AEO	要求海關
1. 在授權與責任範圍，所有供應鏈中作為運送貨物之運輸工具都要被確保是安全的	1. 以海關觀點與經驗，告知運輸工具操作者非法物品可能藏匿於運輸工具的哪些地方
2. 在能力與責任範圍，預防並檢查破壞供應鏈中運輸工具的安全事件	2. 任何異常、可疑或實際毀壞運輸工具安全性之通報，皆應加以調查
3. 在授權與責任範圍，確保貨物運輸之所有操作者都有接受運輸工具安全訓練且貨物一直受到全程控管	
4. 要求操作者發現任何實際或可疑事件時，應同時向 AEO 及海關指定的安全部門人員報告，以採取進一步的檢查，同時亦要將這些記錄保存，依法或必要時須提供給海關	
5. 思考運輸工具可能藏匿非法物品的地方，這些地方須確保經常被檢查，並須適度確認所有內、外部隔間與鑲板，紀錄亦應保存並顯示這些地區已經過檢查	
6. 任何不尋常、可疑的或實際的破壞運輸工具安全事件，都應通知海關或相關部門	

(九) 場地（設施）安全：考慮 AEO 業者之觀點與其遵守強制性國際準則前提下，海關不但要建立執行”特定關務安全促進協議”之要件外，亦應確保場地內外部周圍受到控管。此要件要求 AEO 與海關：

要求 AEO	要求海關
1. 依據其經營模式與風險分析，執行安全性評估與適當程序以確保建築物安全外，並須對設施內外部進行控管並禁止未經授權者接近設施、運輸工具、裝貨碼頭與貨物區。若接近控制無法執行則應增加其他安全層面的預防措施，設施安全應包括： <ol style="list-style-type: none"> (1)建築物的材料與結構必須能阻止非法進入 (2)必須定期檢查與維修以維持建築物的完善 (3)所有內部及外部門窗、大門及圍牆必須上鎖或其他接近的控管機制 (4)管理部門或安全人員必須控管所有鑰匙的發放 (5)場地內外部必須提供適當的照明設備，包括下列區域:出 	1. 除了接近特定區域或存取相關資訊之合法權力，搜尋 AEO 與夥伴之安全監控系統存取協議，以執行關務行政之強制活動
	2. 允許 AEO 採取不同的方式來遵循指定的安全要件

入口、貨物處理與儲存區、防護線與停泊區域

- (6)運輸工具或人員出入口通道必須管制與監控，AEO 必須確保要求進入限制區之運輸工具停泊於已核准的管控區，且其牌照號碼於需要時應提供給海關
- (7)只有特定經授權的人員、運輸工具與貨物能進入場地
- (8)適當的外圍邊界障礙
- (9)文件存取與貨物儲存區域都有管制，並設有預防未經授權者或不名人士之防護措施
- (10)適當的保全系統，例如:防盜鈴或接近控制系統
- (11)限制區域應有明確的定義

2. 基於需要，應提供海關使用設施的安全監控系統

(十) 人員安全：海關與 AEO 業者應篩選並僱用背景安全之員工，此外，基於供應鏈中所擔負之安全職責，應禁止未經授權者接近設施、運輸工具、裝卸貨區域。此要件要求 AEO 與海關：

要求 AEO	要求海關
1. 招募新員工時應確認其先前無安全相關犯法行為	1. 建置有身份識別程序，並要求所有官員佩帶適當的身分識別證以辨別個別官員或所代表的組織
2. 針對安全敏感職位員工，進行定期或訴訟背景的查核	2. 依據需要，確認人員接近之控制可獨立確認其身分識別證
3. 建置有員工身份識別程序，並要求所有員工配戴公司配發之證件，以資辨別個別員工或所代表之組織	3. 建置適當程序以迅速移除離職人員的身分識別、設施接近與資訊系統之存取權限
4. 建置有適當程序以識別、紀錄或處理未經授權者或身份不明人士，例如:照片識別及所有入口之訪客簽名簿	4. 受國家法規管制，搜查 AEO 業者提供特定人士取得資訊之相關合約
5. 建置有適當程序以迅速移除離職員工之身分識別、設施接近與資訊系統之存取權限	

(十一) 交易對象（客戶）安全：海關應建立 AEO 業者加諸於供應商安全措施承諾之要件與機制。

要求 AEO
1. 當與貿易夥伴進入契約協商階段，若有需要，依其實務經營模式鼓勵其他契約夥伴評估並促進供應鏈安全；此外，AEO 應保留這些方面的相關文件以證明其投入確保交易伙伴符合此要件之努力，於需要時將這些資訊提供給海關
2. 進入契約關係前，複核有關其他簽約夥伴之相關商業資訊

(十二) 危機管理與意外事件之復原：為了降低恐怖事件所帶來災害之影響，危機管理及復原程序應包括計畫發展並建置程序以因應此種特別情況。此要件要求 AEO：

要求 AEO

1. 結合適當之授權政策，發展並提供有關緊急安全事件之計畫與災害及、恐怖事件復原之證明文件
 2. 定期員工訓練並測試緊急事件之計畫
-

(十三) 評估、分析及改進：

為了下列目的，海關及 AEO 業者應規劃並執行評估、分析及改進程序：評估是否與 WCO 指南一致、確認安全管理系統之正確性與合適性、為了促進供應鏈安全，辨別安全管理系統需改進之地方。

要求 AEO

1. 營運過程中，經常從事安全性風險之評估，尤其是國家層級 AEO 方案所列出之要點，並執行合適之方法以降低這些風險
 2. 建置並定期執行安全管理系統之自我評估
 3. 自我評估程序及責任部門應全部文件化
 4. 包括來自於指定部門之回饋與未來建議，皆應包括於評估結果
-

參、美國與歐盟推動 AEO 認證機制之現況

一、美國認證機制現況

鑑於 2001 年在美國本土發生了舉世震驚之 911 恐怖攻擊事件後，此時美國才深刻體認到反恐行動，不應只是徒留於形式，任何形式之恐怖攻擊，皆有可能透過走私、貨櫃挾帶進入美國本土，造成美國國土安全之威脅，故 2002 年美國即在國內推動與制訂下列三項重要計畫與準則：C-TPAT（海關貿易夥伴反恐計畫）、CSI（貨櫃保全計畫）與 24-Hour Rule（海外港口裝運貨物資訊事前 24 小時申報規則）。另一方面，美國也基於自身國家利益及國際貿易安全與便利之考量，積極運用其對國際組織的影響力，來主導 WCO SAFE 標準架構之產生。由於本研究計畫主要參照 WCO SAFE 標準架構，並針對我國推動 AEO 認證機制之方向與建議進行研究，故有必要先行瞭解美國 C-TPAT 計畫內容，作為國際間發展單一國家或政府在發展 AEO 認證規範時之參考。茲將 C-TPAT 計畫部份簡述如下：

（一）海關貿易夥伴反恐計畫(C-TPAT)之簡介

C-TPAT 是美國海關暨邊境保護局 (Customs and Border Protection, CBP)，因發生 911 事件後，所主張成立之自願性計畫，透過此一計畫之落實，可以使 CBP 與相關業界建立一個「完整供應鏈安全管理系統」，以確保此一供應鏈由最初之貨物裝櫃至抵達目的地國家時，整個通路之運輸安全能夠獲得一定程度之保障，強化此一過程之安全資訊與貨物的流通，進而避免恐怖份子之滲透，造成國家安全上之威脅，C-TPAT 計畫強調供應鏈之安全管理機制，其主要範圍包括了美國本土之進口商到美國境外的供應商及在此供應鏈相關之國際物流業者，建立供應鏈整體之合作夥伴關係，可以強化國際間之運輸及企業間國際貿易整體供應鏈體系之安全機制。同時美國政府，因其

911事件之緣故，將原先美國與加拿大/墨西哥共同所推動之FAST(Free and Secure Trade Program)方案，進一步擴大成為C-TPAT方案，由此可知，美國對於其鄰近國家進口貨物，尤以北部加拿大與南部墨西哥之貨物，進入美國本土機會是相較於其他國家來得明顯，更加深美國本身之安全上之隱憂，故此一方案由美國海關主導，結合相關業者共同完成此一安全工作準則，建立一套共同遵守合作夥伴關係，強化全球供應鏈，確保國家安全，相關夥伴包括了進口商、運輸業、報關行、貨物承攬、倉儲業者及製造商等。C-TPAT計畫之主要目標乃在確保整個供應鏈體系之起點至終點之運輸安全、資訊安全能夠被海關單位所完全掌握，以增進全球自由貿易國家間相互安全之提昇，並阻止有心人士利用貨櫃作為武器攻擊工具。

(二) 海關貿易夥伴反恐計畫(C-TPAT)之核心價值

C-TPAT為美國海關為確保其國土安全，所採行之維安計畫，為瞭解其真正涵意，有需要將其核心價值作更進一步之說明，分述所下：

1. 利用海關本身職權與相關產業共同發展與配合之「安全指引」：利用自我檢視與評估供應鏈的安全及可能發生之風險所在，有助於其組織成員避免從事高風險行為，其安全指引包括了八大範圍，如程序安全、資料/資訊處理、實體安全、進出控管(Access)、人員安全、教育培訓、申報艙單程序與運輸安全等。簡言之，凡是進入美國的貨物其所產生之相關文件，在整個供應鏈體系上，必須具備一套完整的資料記錄，如此一來，可以確保該貨物進入美國以後，其過程是安全無虞，亦便於日後之追蹤其貨物來源及評估潛在風險高低。

2. 提出供應鏈安全檔案之問卷調查(questionnaire)評估資料予海關：透過整個供應鏈之問卷調查與評估，評估貨物來源之固有風險及進出口通關時可能存在之控制風險，以便事先規劃應變措施，確保整個供應鏈之貨物運送安全。
3. 依據C-TPAT安全指引，與其他配合或協力廠商強化供應鏈體系：利用前述所言之八大安全指引程序，透過海關貨物通關之要求，可以促使相關廠商願意配合辦理安全指引內容中所規範之事項，進一步強化整個供應鏈體系。
4. 根據C-TPAT安全基本準則，與其他配合及協力廠商相互合作，並鼓勵更多廠商加入。

(三) C-TPAT之安全指引簡介

海關貿易夥伴反恐計畫(C-TPAT)之主要概念，乃是採用整個供應鏈夥伴安全，所以雖然主要為進口商進口貨物，但是與其相關之行業如報關業、製造商、倉儲、及相關海、陸、空運之業者，亦必須作好整個安全審核，以便使貨物在整個供應鏈流程，能得到完善之保護，不致使有心人士趁機破壞，造成安全上之威脅。為使供應鏈上成員皆能完成其目的，故需瞭解C-TPAT之相關保安建議。

1. 程序安全(Procedural Security)：無論公司規模大小，為了確保整個供應鏈之安全，書面政策是有效達成此一目的之有效方法，程序安全要求監督、責任劃分、控制以及一個完善制衡的系統。而科技之成長可用來提升整個過程各方面的安全。

(1) 有關書面文件的確認/報導/追蹤部份

報 關 業

- a. 個案資料庫的維護：報關業應建立以"個案安全"為中心之資料庫，此一資料庫會記錄所有商品過剩和短缺的個案記錄。高階管理者可以追蹤資料庫內之資料，以確認何種潛在之趨勢或徵兆可能產生供應鏈安全上之風險。
 - b. 辨別可疑活動：報關行可開發一種"可疑活動"之表單，並訓練員工注意並報導一些不尋常之個案，並將此一個案報告予管理階層和CBP。
 - c. 處理不能解釋/不尋常的延遲：報關行必須追蹤入關的裝船貨運。對於不尋常的延遲應提報予CBP得知，並進行必要的善意檢查。
-

航 商

- a. 建立書面程序處理可疑活動：公路運輸商已經建立既定之程序來確認有可疑活動之貨運，透過書面文件及觀查不尋常活動及追蹤貨運裝運地點，並可透過此一程序，來加以瞭解該貨物是運交給誰與上面交付運託者為何人。
 - b. 建立全球報告和事件回應程序：國際 Logistics Provider已經採取措施使全球化安全程序和報告。保安部門發展即定政策和程序，可以確保有效率和可靠系統來報導事件，並記錄並且分析事件。安全部門可以調查嚴重之意外事件，並且用管理、本地法律實施和CBP解決這些案件與改善安全上之要求。
 - c. 評估客戶風險：航空運輸業者使用此一資料庫，追蹤貨物並且掌握貨運過程之相關資訊，發貨人的地位。運航空運輸業者代理人使用此一資料庫確定此一貨運是否已被核准，危險指標已建立，可用來評估此一貨運之安全性。在貨物訊息是輸入的之後與客戶姓名作聯結，當訊息出息 "不要裝運"時，這批貨物將不被接受時，此一系統可允許海關人員及其他執法者瞭解何者為一個具有高度風險之顧客名單之相關訊息。
 - d. 運輸整合業者須確保進口商/出口商、貨物運輸者所提供，且應用在商品/貨物通關的一切資料，必須分於清晰易讀，須附有防偽措施，以防止資料之調換、遺失或載入錯誤之訊息
-

(2) 有關公司名稱/文件確認、保護部份

公司名稱/文件確認與保護

- a. 保護公司使用之文具用品：文具用品應設有一些保護與控制程序，並且在文具用品在無使用情況時，在置於辦公室上鎖之櫃子中，並且指派公司一名員工負責控制與管理文具用品之使用及採買，並注意未經授權使用，此外，公司文具上如附有公司浮水印可以預防偽造。
 - b. 保護印有公司標誌項目：例如那些附有公司標誌之郵票、帶子和紙盒必須嚴加控制並且有效追蹤。郵票和膠帶只能給予已授權使用他們的之員工，紙盒需計算數量，如需回收時，則紙盒上之公司標識必須被擦掉。
 - c. 破壞敏感的資料：當資料被不再需要時，敏感的資料必須銷毀，公司負責此一工作之人員必須在文件銷毀過程中，確保相關文件資料已全部被銷毀
 - d. 進出記錄：人員進出的記錄需於進入倉庫時作一完整記錄。倉庫管理人必須控制此一記錄，並確認只有已被允許之人員方能進入倉庫。
 - e. 相關商業資料保全：全部商業單據，包括購貨訂單，發票，船貨清單等皆要保持完整之控管，並且當公司於下班時，這些資訊與文件必須保持妥為保管。員工在離職前，必須將其以往經手之文件繳回。
-

(3) 有關申報艙單/發票/電子數據交換部份

國內配銷中心

- a. 利用無線射頻辨識系統(Radio Frequency Identification RFID)：是一種非接觸式自動識別系統，透過國內配銷中心加以使用，以便獲取貨運即時資訊，使配銷中心能夠反應存貨之差異情形，此外相關之艙單、發票、存貨、裝運之資訊可立即傳至配銷中心之存貨與會計系統，以便交互驗證其正確性。
 - b. 建立自動化進口追蹤系統：公司應建立內部進口追蹤系統。一旦收到自貨運商之預定文件，它被上傳至公司的追蹤系統。這允許這批貨物被在裝運、驗收及運輸部門內之追蹤及驗證。相關訊息包括廠商名稱、貨櫃數目、封條數目、提單數目、估計到達日期、商品數量與重量。
-

貨運業

- a. 確保僅具倉單證明之貨物被裝運：貨運業者必須確定具有合適辨別系統之貨運已被裝運。貨運業者之電子掃描器必須掃描每一貨櫃，當在貨品在完成裝運過程時，必須確保倉單所載之貨品已完成裝運，其交互驗證是一個必須存在電腦系統之方式。
- b. 建立一套文件及船艙清單之作業程序：關於貨運業者及承運業者間建立一套詳細之標準作業程序，有助於彼此間服務合約之依循，此一標準作業程序之建立，可以制定那些文件及明定那些人士具有何種權限從事文件及船艙清單編製，差異情況之報導，改變之協議及其他具有關於貨品正確與安全之重要資訊。

工廠/承運業者

- a. 將先前的訊息傳送到公司：承運人當貨運完成裝櫃時會產生相關資料，此時利用電子數據交換系統傳送裝運之包裝、發票、貨櫃、封條數量之資訊予客戶，此外利用電子郵件寄給確認貨運裝船的細節的客戶。
 - b. 估計產品重量：對每種產品而言，製造商必須預先建立產品之重量，每個包裝皆設置條碼以利追蹤。在生產與包裝期間內，產品必須經由多次之測重。如果產品重量過重或過輕者，本系統將立即發布警告以促使工廠人員移除這些產品並且調查產品重量變化的原因。
 - c. 限制貨物之進出：已經完成裝運等待出口之貨物，必須放置在具有高度安全保護措施之地方，此一地方為管制地區，當貨櫃需裝櫃時，所有之相關人員須全部在場，例如：倉管經理、貨運監督時、保全人員等。如有相關人士缺席者，則必須尋找代理者，相關人士必須簽署一份有關安全之清單，同時工廠負責人每日必須複核此一安全清單。
 - d. 在貨物啟程時，須驗證、封條，核對船艙清單：卡車司機離開工廠必須所有貨運相關文件皆完備，否則不能離開公司，貨運相關文件僅能由少數授權貨運經理方可簽署，同時此一文件亦需經由保全人員完成檢查；“貨物出廠”之程序，主要針對貨櫃已完成檢驗並已完成封條，其相關數量是正確。
-

(4) 有關貨物包裝過程部份

包裝過程

- a. 使用特殊之包裝材質：工廠需使用特殊包裝材質，一旦包裝之貨品被拆封時，其包裝材質即不能重覆使用。
 - b. 專業之包裝方式：工廠每一個貨櫃中皆附有印有工廠名稱之膠帶，另外，每一個貨板皆有色碼標誌，同時印著公司之標誌，並且附有工廠與承銷人名稱。這些標籤可從遠距離中容辨識，同時這些包裝標籤皆具有條碼，可供掃描器加以掃描，碼掃描器僅有相關授權人士可以使用並且如未使用時則被存在一個安全的位置。
 - c. 單獨之貨運標誌：每一訂購單皆會產生單獨貨運標誌給予承運業者、物流業者、承銷商等相關業者，以便有能力去驗證每次貨運之合法性，貨運標誌能提供未經允許之貨物不能經由裝運之額外保證，如果紙箱上出現錯誤或不全之貨運之標誌，則會拒絕此一貨物裝運並且會立即調查原因。相同貨運標誌不會使用二次。
 - d. 採用匿名之觀查者：公司可採用包裝或裝運部門之員工，擔任貨物之匿名觀查者，同時可將其發現之報告，立即通知公司最高管理當局，而不被相關部門員工所查覺。
 - e. 採用隨機抽查：工廠可以裝運在貨板上之貨品採用隨機抽查，如經由抽查通過時，則在上面加印”已檢查”，並在貨品上標示印工廠商標之膠帶。
-

(5) 有關貨物檢查差異/預防共謀舞弊情事部份

貨物檢查

- a. 利用條碼及掃描之科技降低貨物之差異：公司利用條碼及掃描系統，此系統可允許海外之賣方去從事傳輸相關貨運資訊，包括了裝運清單資料至公司配銷中心。條碼系統可確保產品運送之間責任歸屬，本系統可降低貨物數量不符差異。
 - b. 貨櫃之稱重：工廠需使用一套電腦化生產過程，以確保以每一生產之貨櫃內容皆能完整記錄，每一貨櫃之重量皆被記錄且傳遞至美國配銷中心之資料庫中。每一貨櫃在貨運不同階段皆需被檢測重量以確保整個供應鏈之安全，當如出現貨櫃重量上差異時，系統則會立即作出標示，並調查其原因。
-

預防舞弊

- a. 定期輪調與客戶接洽之人員與裝運與驗收部門之人員：公司應建立一套制度，可避免公司員工與客戶交往過度甚密，造成公司貨運相關程序，無法落實。同時亦需定期輪調，具備此一職能之員工，以防共同舞弊情事發生。
-

2. 資料/資訊處理(Documentation Processing)：運輸整合業者須盡力確保進口商/出口商資料(訊)完整、貨物運輸業者所提供且應用於商品/貨物通關的相關資料皆為清晰易讀、且有相關防護措施，以避免資料遭到調換、遺失、或載入錯誤之訊息。而資料處理安全依其性質可分為：企業內部安全因素及外部因素，分述如下：
-

系統存取限制(內部安全)

- (1) 個人密碼使用：使用企業內部資料時，必須使用個人授權之密碼，方能使用，密碼之組成最好是由字母、數字、符號共同組成，密碼最少經由90天後，必須再更改一次，同時系統應能提醒使用者密碼即將到期，以更使用者去更新其所屬密碼。
 - (2) 系統自動上鎖機制：當使用者輸入其所屬密碼時，即可成功進入本系統找尋所需資料，但如果輸入三次錯誤密碼登錄系統時，此時系統會自動上鎖無法繼續使用，另外資訊部門之管理人員需注意此現象之發生並使其使用者進出系統之功能恢復。
 - (3) 追蹤並限制網路存取：公司須限制員工能自網路中存取資料之人數，並且要求這些員工必須簽署保證書，包括離線時系統安全要求及使用網路時存取資料之限制。公司亦需設立網路控管制度，以追蹤網路使用流量及確保網路資源未被濫用。
 - (4) 建立及複核資料存取之層級：電腦系統內資料所存取之層級，公司管理當局需用工作日誌加以規範，當組織中有工作改變發生時，此時必須複核存取資料之層級，此外，公司管理當局須定期複核現今使用者存取資料層級是否適當。如有工作改變時，其相關資料存取層級，亦應改變。
-

病毒、資料竄改預防(外部安全)

- (1) 維持系統之健全：公司之資訊系統必須有多重防護，可以允許系統作記錄並偵測電腦病毒，包括任何安全措施之違反或資料之竄改。本系統可允許資訊部門確認其系統之缺失並提出改進之建議，以確保該公司全球資訊系統之安全。
 - (2) 利用資料加密技術：無線溝通設備必須使用目前發展中資訊加密科技，以預防未經授權之系統存取。
 - (3) 電腦病毒封鎖軟體：公司必須有一套”電腦病毒”之軟體去複核其檔案內容、起源處、病毒之型式，以避免公司系統遭受電腦病毒感染。
 - (4) 遠端存取安全措施：公司可執行虛擬專用網路(VPN)，以便於使用者在公司間作聯繫溝通，每一位可使用VPN之使用者皆會有存取卡及獨一之密碼，存取卡是利用隨機連續號碼組合而成，每一分鐘，其號碼皆會有所改變以預防未經授權之存取。
-

管理當局支持

- (1) 全面落實資訊安全之措施：公司高階管理當局應定期召開有關資訊安全之相關會議以確保其資訊系統安全，公司應發現其系統設計上缺失，發展一套資料復原計畫，並定期更新之電腦病毒之防看軟體，以避免其病毒之威脅，同時也需培訓其員工相關資訊系統之安全建立及資料間之整合，有關資訊系統之政策應予書面化，並真正落實控制及系統預防，所有員工應具備基礎之資訊系統安全知識，此外，公司亦應全力支持資訊部門員工之再教育機會，以便使該員工能夠得知最新資訊科技安全資訊。
-

資料備份回復

- (1) 意外事件之規劃：公司須有一套完整意外事件處理計畫，以保護其資訊系統之安全，以備公司資訊發生意外災害時，可以執行處理計畫，同時公司亦需利用不斷電系統(UPS)，以防止電力激增或斷電理所造成之意外。
 - (2) 資料之儲存：公司應每日執行電腦資料備份之工作，同時將其資料儲存於可防火之安全地方，同時僅能允許資訊部門經理與公司之高階主管方能進入，額外資料備份計畫於每週將其資料儲放於關係企業。
-

硬體安全

- (1) 工作站之掌控：進入電腦工作站前，員工必需要求使用個人之識別證件並且輸入其所屬之密碼，方能進入之。
 - (2) 安全之伺服器：系統之伺服器必須置於防火並由上鎖之房間中，任何相關之存取應被限制與追蹤。
 - (3) 附有密碼保護之螢幕保護程式：員工在使用工作站時，必須輸入有密碼保護之螢幕保護程式，如果員工已經離開工作站時，則螢幕保護程式會執行程式，除此之外，若是經由一段時間後，當工作站沒有任何工作執行時，螢幕保護程式會自動執行該保護程式。
-

3. 實體安全(Physical Security)：實體安全是防止非法入侵者之第一道防線，實務上，在國內之運貨及倉儲之處理設備及外國相關場所必須設置相關實體障礙以便遏止非法進入。其有包括了建築物、倉庫設施，基本上須能防止非法進入，以確保其安全性。
-

柵欄 大門 警衛室

- (1) 安全裝運：工廠須有一個安全地區，以供貨運裝運，此一區域須加以圍住限制，以便貨物在裝運過程中，可以避免閒雜人等接近，此一區域，必須柵欄或門口標示清楚，”管制地區”之標示，另外此一區域在無使用情況下，應以上鎖，以避免有人接近破壞。
 - (2) 有磁性感應器：圍繞貨物裝卸的柵欄和存儲區需裝設感應器，一旦有人碰觸時，感應器即會立即發出訊號。
 - (3) 大門控制進入：公司應發予時間卡予司機，以便控制貨運裝載及卸貨時間之安全性。服利用技術監控大門：公司的外國設備如有電子門，應於周邊設置紅外線或有磁性的感應器和警報。
-

停車場

- (1) 停車之程序：員工需於自身之汽車上標示有有識別標記確定哪輛車輛屬於那一位員工。員工必須獲得臨時停車證，如果他們沒有相關識別標記。公司保持發行的一個全部車輛識別標記的清單，此一清單包括識別標記數目，員工姓名，所屬部門，車型等等，遺失之車證須通知公司相關單位。
-

保全人員

- (1) 裝備完善保全人員：保全人員必須有一套合適之制服及完善之配備(例如，通訊設備、自我防禦用具、搜尋設備等)，過去所遵適之作業程序，須定期更新，規定必須清楚易懂。警衛能清楚的理解整個組織運作情形，定期接受合適專門培訓，並且熟悉設備的佈置及設計，安全特性和其缺點。警衛須週期性地輪調，以防止共謀情事發生。
- (2) 選擇簽訂保全人員服務的程序：選擇簽訂保全人員服務一個綜合計畫須存在。計畫包括評價服務保全公司所提供之服務、培訓，以及那些警衛的監督。
- (3) 監督與簽訂合約的護衛員：公司管理階層須對公司監督與保全人員之服務考核有整體責任，包括警衛工作執行的監督、每日的巡邏日誌執行工作和巡邏時間表是否一致。
- (4) 確保重覆工作變動和責任歸屬：警衛工作如短期內提供的為重疊；則應召開定期會議討論設備安全和警衛動線修正。公司管理當局必須在例行活動中驗證警衛工作已經改變。
- (5) 建立巡邏：公司需設有系統，該系統是基於隨機觀點而建立，在整個設備的關鍵的地方在於可以提供保全人員給幾條不同的路線，此一路線為隨機改變。這個系統幫助減少警衛的主觀之預測性。
- (6) 準備並複核報告：公司之保全人員需準備相關安全報告，包括有當班的保全人員之姓名工作小時、巡邏區域，報告也應包括的巡邏之不平常的事件之處理，保全人員之主管複核全部安全報告並且使用其報告鑑定危害安全因素。

上鎖機能

- (1) 改變上鎖型式：鑰匙只能發給有一個需要進入設備的個人或者指明地區。鑰匙的發行需記錄並且控制。如果員工之工作不再此一特別的地區，他的鑰匙需繳回。如果不慎將鑰匙丟失，放錯或者偷，它必須立即被告知公司相關單位並且將其門鎖改變。鑰匙領用清單，將可確保沒有鑰匙是遺失或者置於錯誤地方。

照 明

- (1) 驗證照明之功能性：公司需有一個程序能確保燈光如故障時之能立即更換。公司進行對設備的內部和外表照明的調查，能夠確保提供合適設備的尺寸及運作，同時公司應指派合適人士針對夜晚時照明情形作一調查，以確認照明設備能於夜晚時，發揮其功能，能有效使入侵者能無所遁形。此外，公司亦可與地方警方合作，求其協助改善其照明設備。

警 報 系 統

- (1) 警報安裝：警報區域應仔細考慮以使其的效果最大化，一般設置地點為交通進出頻繁或是公司安全上較弱之地方，公司也應採用安全專家所推薦之警報系統。公司的警報系統裝有一部行動電話以供聯絡備用。
 - (2) 利用長距離的感應器：貨物倉庫應裝有一組長遠距離紅外線感應器的一個警報系統來加以保護。一組紅外線感應器包括重複之感應器功能，以確保萬一其功能失效。
 - (3) 分發個人解除警報代碼：解除大樓的警報系統的代碼被分別分發予授權接近這些管制地區之人士。公司管理當局需追蹤代碼之流向。公司定期性地檢核這些報告以鑑定一些不尋常進入的情形，並且當員工離職時，立即解除其所屬代碼。
 - (4) 監控出入口：公司所有重要之出入口，皆需設置相關警報設備以便追蹤控管，如果進出口大門並沒有適當卡片者進入打開或是在一個合適期間被打開的時，警報將發出聲響，保全人員將立即反應。
-

監 視 錄 影

- (1) 儲存錄音：在建築物之重要場所，應裝設監視錄影器，其錄影內容應至少保持30天，並且儲存在安全之地方，管理當局應定期複核這些記錄。
 - (2) 使記錄最大化：數位化監視錄影器可適用於夜晚，應儘量採用此類設備，此一錄影品質可具有高畫質以利記錄與日後如需調查所需。
 - (3) 偵測入侵者：終端操作者有一個數位化的監視錄影器可監視任何一位試圖接近管制區域之人士。監視系統將捕獲這幅入侵者的圖像並且把它送到保全人員，並且作出立即回應，設有監視錄影器之警報系統將監視入侵者之一舉一動，即使入侵者將警報系統破壞。
 - (4) 監控、維持、升級系統：在港口設置監視攝影機系統是由安全官員所設置。該系統特性具備高分辨率之解晰度，所有影像被投射到上安裝的影像之電視牆以便能夠即時控制，這個綜合的系統能確保問題出現時能被迅速而有效處理。系統應連續升級並擴充。具備光纖檢視能力和運作檢測器在整個港口部署。
-

4. 進出控管(Access Control)：主要的意義為，嚴禁未經授權者進出各項設備及運輸工具，保護公司之資產安全，Access控管詳細說明如下：

規 劃

- (1) 圖示與分析進出控管：公司可以採用圖示與分析之方式，顯示出公司所有之進出，然後可以確認所有進出口所需之進出控管之內容與過程，同時亦可以瞭解公司可能存在之漏洞或缺失。
-

員 工

- (1) 利用生物測定之科技：公司可使用手紋辨識系統並需要員工輸入4位之員工代碼，辨識完成後，方得進入控管地區。
 - (2) 採用色彩明確之制服：公司員工可使用色彩明確之制服，主要可以容易區分為何種部門員工或是參訪者。同時此類制服也可幫助辨別員工們工作區域之外觀。
 - (3) 追蹤進出之模式：公司須定期複核這些進出之紀錄，並確認員工不尋常之進出情形之模式。
 - (4) 員工離職之管制：當公司員工離職時，須通知該名員工已不能再進出公司任何資產之訊息。同時亦要列出離職員工人員之姓名與照片之資料給公司保全人員，以協助其作好公司之安全工作。
 - (5) 定期更新員工識別證：公司應要求員工每年定期更新其識別證，以利區別辨識。
 - (6) 暫時凍結進出控管：當員工有一些因素，短期內無法至公司上班時，其個人之進出公司資產與資訊之權限，應被暫時凍結，直止該名員工申請復職時。
 - (7) 限制進出控管：員工進入公司內之管制地區，須攜帶其附有員工照片之識別證，同時亦根據員工本身工作性質而定，所有員工進出入管制地區之次數，皆需依照工作安排流程規定，如果員工進出入管制地區，登入或登出之動作未完備，則其權限將被取消，同時警報將會產生。而員工需向公司保安部門報告此一現象，並重新獲得進出之權限。
-

廠 倉 庫

- (1) 建立貨物候運區：當卡車司機進入工廠時，須先鳴笛並照像，當司機完成前述工作時，即可進入指定之區域，同時司機須提出其運送相關文件及他的駕照，同時司機之身分會利用貨運業者所提供之照片來加以確認，在貨庫中必須明示標示”外人勿進，只有本公司員工才能進入”。

參 訪 者

- (1) 建立參訪者之資料庫：當參訪者到達公司時，公司之接待者需確認其參訪者之身分及參訪時間，同時參訪者需填寫個人相關資料至資料庫，然後接待者需比較這些資料，以確認參訪者之身分。同時要求參訪者將具有官方證件(如駕照)換發臨時參訪證，以利控管，公司管理當局須定期複核參訪報告，以確認有無異常參訪之情事。
- (2) 建立多重參訪者檢驗點：碼頭經營者之參訪者進入港口前，須獲得通行之許可。同時參訪者須提出身分證明及正當理由後，方能放行，同時參訪者須拍照，同時製作一日參訪證之標章指定他可以允許的參訪地區，為了符合參訪資格，參訪者必須符合企業內部規定，同時參訪時全程皆需有人護送。參觀者標章被在各個安全檢查點被檢驗同時該標章必須在訪問的結束繳回。
- (3) 要求事前入港參訪許可：外國港口要求所有參訪者，至少在參訪日3日前，取得入港參訪許可，事前許可之參訪者須帶官方證明文件，以換發臨時參訪證，所有參訪者須經由金屬偵測器之檢查，同時私人之行李袋亦需經由X光掃描檢查。
- (4) 驗證參訪者身分真實性：保全人員需驗證參訪者身分之真實性，可以透過身分確認指南來指出全美與世界各國之身分證設計樣式。人力資源部也通常使用此一指南來辨認相關州立文件。

碼 頭 港 口 職 責

- (1) 換發臨時參訪證時需用官方證明文件：碼頭經營者須要求司機，在進入第一關卡之前，必須要將其駕照換發臨時參訪證。同時碼頭經營者之保全人員須將此司機身分、卡車車號、封條號碼、貨櫃號碼等資料登記。然後貨運司機需停留於海運業者辦公室中出示其工作表單並且支付通行費，此時才時獲得第二關卡進入之允許，碼頭經營者將再次驗證封條號碼、貨櫃號碼等相關資料。
- (2) 貨物包裝時程：為落實進出控管，碼頭經營者須建立貨物包裝流程表，此一系統之成功，繫於碼頭經營者與其商業往來之夥伴。當貨物包裝指派工作尚未完成時，則貨運司機將

不被允許裝載貨物。

- (3) 採行密碼：碼頭經營者要求貨運航線需有密碼，此組密碼對於碼頭經營者而言是一個唯一密碼，同時亦為驗證司機身分之程序。
-

車輛人員包裹檢查

- (1) 掃描將進入包裹：公司應於其場所，設立一個獨立區域，以供檢查即將到貨之包裹及郵件。公司亦可參考美國郵政局網站所提供服務指南以確保其包裹及郵件安全。
- (2) 隨機檢查進來之人員/包裹：凡進入工廠人員(包括工廠經理、保全人員)等皆需特別留意，並且可能的話，採行隨機檢查進入工廠之人員及包裹。工廠應定期複核這些進入工廠之人員及包裹之情形，當工廠之警報如發出警告時，則需對工廠所有之人員與包裹作全面檢查，同時這些檢查應被記錄。
- (3) 更新房鎖及要求員工禁帶私人物品：員工私人之背包不能攜帶進入工作場所，同時工廠之生產線區域及倉庫皆需上鎖，同時鎖匙必需定期更新，同時在上班時間時，一般員工不得接觸鎖匙。
- (4) 車輛檢查：碼頭經營者之保全人員可隨機檢查某一百分比之進入車輛。本計畫建立於每日進入私人車輛抽查某一百分比，同時作成抽查日誌，日誌須記錄所有抽查記錄，並由公司管理當局定期複核此日誌。
-

5. 人員安全(Personnel Security)：應實施雇用人員之篩選、申請時之過濾及調查，舉辦新進員工面試，及定期背景調查，詳細說明如下：
-

新進員工之篩選背景調查

- (1) 要求新進員工背景調查：公司所聘用臨時員工、保全人員應跟公司正職員工所受之背景調查一樣，公司可能要求其作員工犯罪調查並填寫申請資料，以確員工之正直性。
- (2) 採行全面性調查及重新再調查：在公司雇用員工之前，有必要採行深度調查其員工之犯罪及背景調查，包括其個人犯罪記錄、法院記錄、財務情形、社會安全保險號碼、先前工作雇用情形、教育程度、人格特質等，此外，若員工要升遷時，則必須再作一次背景調查，其餘一般員工則於定期作背景調查，以瞭解員工現今情況。
- (3) 採用心理測驗：即將進入公司就職之員工，須接受一系列之心理測驗，以瞭解該名員工對於貪污及非法活動之傾向，同時亦可得知其能力是否可擔任此一工作。
-

-
- (4) 驗證身分之真實性：人力部門必須驗證即將進入本公司服務員工之真實性，驗證指南可提供這方面之協助，同時亦可協助驗證聯邦相關文件之真偽。
 - (5) 採行國外之犯罪調查：工廠及高速公司貨運者可以透過管道得知申請者之國外犯罪資料情形，此背景調查可補強該未來將雇用員工從當地警方所收到之該員工並無犯罪記錄原始證明之要求。
 - (6) 採行其他替代方法獲取資料：雖然有個人資料法可保護個人隱私，但是公司仍可利用其他管道獲得申請人之相關背景資料，有些情況下，法律係禁止作犯罪調查，但是公司仍可利用一些非侵略性之問題來促進雙方會談，進而得知申請人之情形，也可以要求申請者留下基本資料，以便日後加查訪其學校、以前雇主其之前之聲譽或工作態度。
 - (7) 執行犯罪調查之行為未成慣例時：在有些製造商國家中，背景調查雖然為合法，但是並未成為該國家之慣例，因此，所有應徵者須填寫一份同意書，同意將其個人資料傳遞予製造商，以便使其瞭解應徵者之人格特質、一般聲譽、生活模式等，這些深度調查主要是應用於該員工日後若要執行國際貨物相關之貨運、銷售、進出口、物流、財務與人事相關工作時所必需。
-

員工離職之程序

- (1) 建立一套員工離職程序：公司須建一套員工離職程序，並使其書面化，為確保其程序確實遵行，故公司之管理階層須複核其程序流程，離職清單之使用，可以幫助確保所有離職員工均繳回公司之資產，公司離職員工若未將其所保管之公司財產繳回時，則離職證明將不會發予離職員工，人資部經理，須嚴格監督此一流程之執行。
 - (2) 處理非自願性離職程序：當員工發生非自願性離職時，所有相關設施之進出權限皆需取消同時將其員工鑰匙及設備繳回，並且將其護送出公司，同時亦要列出離職員工人員之姓名與照片之資料給公司保全人員與所有員工，以作好公司之安全工作。
-

考 核

- (1) 強調公司安全行為準則及員工考核：公司之行為準則須具體指出，當員工違反公司安全政策時，公司舉辦之相關培訓活動則會執行。此外公司須於員工職務說明書中敘及安全性及每年作定期之考核。
-

6. 教育訓練(Education & Training)：需提供員工有關保安意識之課程包括識破內部共謀、保持貨物之完整性及確認並處理未經授權之入侵等相關其

他相關議題。相關建議說明如下：

保安警覺性

- (1) 最初及定期培訓：公司須有一套完整保安培訓課程，可以針對新進員工作情況介紹，此外，針對目前在公司服務之同仁須定期新設有關保安之課程，以供訓練。
- (2) 使用預警制度：公司應提供政府有關警報資訊以確保員工能夠對於最新危安事件有所警覺。
- (3) 告知恐怖事件相關資訊予員工：公司須於其公佈欄中公告全球恐怖事件最新消息及其發展，同時應提供相關恐怖份子之照片，以加深員工之印象。
- (4) 培訓影片教材：碼頭經營者已開發一相關培訓影片課程，本課程可顯示破壞貨櫃之技巧及員工一些可注意保安警覺之概念。
- (5) 線上保安課程：海運航商已經強制開設有關於保安警覺課程給予其員工，同時亦發展其課程內容以瞭解辨認內部共謀情形、保持貨物之完整性、針對未經授權設備進出發出記號，本課程為一系列之線上課程，員工登入及完成此課程會記錄其過程。航運商之安全部門須確認所有員工已完成此一課程，並且作出完整詳細之相關報告。
- (6) 企業內部網路及刊物：高速公路之航商已經建立一套正式之保安培訓之課程，並將此課程放置於企業內部網路上，以便訓練員工針對如遇偷竊、安全或恐怖攻擊時其應變措施。公司也應發行關於最新保安政策或安全要求之刊物，同時亦應表揚對落實保安工作之員工，所有保安培訓工作將需書面化，已供公司管理當局定期作複核之工作，以確保所有培訓工作皆以落實。
- (7) 持續進修：高速公路航商之管理階層需保持最新貨運安全相關知識及科技，藉由定期涉獵與參加保安會議達成。同時將其取得有關保安知識傳遞其所屬員工得知，促使其員工能得知最新全球保安議題。

誘 因

- (1) 提供誘因：公司須整合其保安計畫併入其“企業改善”之專案中，當有員工報導保安之異常現象時，應給予表揚，以改進公司整體之保全情況。
-

專業化之培訓

- (1) 員工專業領域培訓：員工須強制完成其相關所屬專業領域之培訓課程，培訓課程內容將隨全球供應鏈變化而改變，公司須要求全體員工皆參加反恐課程。所有參與課程員工之記錄，將進入公司系統備查，以便日後公司管理當局作複核使用，確認那些員工未參與培訓。
- (2) 產品竄改、共謀、遺失之預防、人為破壞處理：在公司外部工廠之所有員工、貨運者、其他相關服務提供者需定期召開有關產品竄改及走私之防治之道與偵測人員共謀之相關研討會。
- (3) 執行背景調查：員工接受人力資源部門專業訓練，可以瞭解員工之工作情形、相關資料、駕駛記錄、學歷證件、犯罪背景調查；人力資源部門職員針此專門訓練可以得知那些不實文件、員工之工作能力、以前工作情形、以及一些與員工相關非法的資訊。
- (4) 隔離並報導可疑之貨櫃：公司必須訓練本身員工能夠描述貨櫃之外表及情況，假如任何可疑的貨櫃被偵測時，則立即將其隔離至指定區域待驗，當異常現象已經確認發生時，通報程序須馬上啟動，以通知公司管理當局、當地警方、CBP等相關單位處理。
- (5) 公路監視：航商須要求其所屬每位司機均需參與公路監視安全計畫，此一方案係由交通部及國土安全部共同贊助，公路監視計畫可培訓司機在公路上辨識及通報一些可疑之活動。
- (6) 利用外部相關資源：公路航商可以邀請私人保安代表參加公司為其司機每月所舉辦之會議，保安代表可以簡述最新貨物走私之手法予司機，同時亦會告知如何儘量避免與可疑之人與公司發生關連。
- (7) 保全人員：保全人員須接受專業之培訓，以便能夠迅速辨識、確認、報告任何未經授權之進出或是其他可疑狀況；執行勤務巡邏，使用自我防護技巧、非致命性武器訓練、針對恐怖份子滲透企業方法等方式，保全人員須定期接受專業之培訓，以維持其功能能夠發揮，保全人員主管須監督保全人員培訓、教育、警覺各項活動之落實。

熱線制度

- (1) 建立熱線制度：公司內部應建立全天候匿名熱線制度，以提供其員工、賣方，以便能於組織內即時反應可疑或犯罪行為及有道德瑕疵之企業。
 - (2) 外界熱線：公司之意外事故之報導熱線，應確保員工以匿名方式告知第三者，此外，透過此熱線可顯示相關事件報導及相關報導程序之聲明係由該員工所提供。
-

保安培訓與教育之延伸

- (1) 與當地警方共同合作：公司須與當地警方保持密切合作，以便對於犯罪危安活動維持高度警覺。
 - (2) 培訓公司之商業夥伴：由美國進口商針對其供應鏈之國外製造商、航商、其他勞務提供者等其他夥伴提供正式保安培訓，以確保整個供應鏈之安全能夠被瞭解與達成。本培訓需被記錄，同時參與者須加以測驗以確保參與者對於教導資訊能夠瞭解。
 - (3) 使用各國語言翻譯培訓教材：國際物流業者已出版屬於本身之保安政策與程序於其企業內部網路中，同時其保安政策與程序已翻譯成數國語言，電腦資料庫允許立即有關保全政策與程序之資料存取。此外，公司員工定期須透過企業內部網路進行保全培訓。公司管理當局須複核並且確認必要程序皆已貫徹執行。
 - (4) 收到相關機構之更新資訊：公路航商會持續收到來自其他相關機構之保安更新資訊，並將其資訊告知其貨運司機相關危機與保安風險。
-

7.申報艙單程序(Manifest Procedures)：公司需確保所提供之貨物艙單為完整、清晰、正確及已適時交予海關單位。

8.運輸安全(Conveyance Security)：需保護運輸工具安全之完整性，防止未經授權之人員或貨物混入，造成運輸過程中出現保安之威脅，該程序詳細說明如下：

(1) 運輸檢查

空運業者

- a. 使用檢查清單：空運業者需發展一套全面性之檢查清單，以符合每一飛航地區查驗之要求。這些區域通常包括行李室、天花板、電梯、機上廚房及餐車、駕駛員機艙、電子通訊區、降落設備等，此外，所有檢查之過程須加以記錄，執行檢查任務之人員須再其清單上簽署姓名與日期。同時管理當局須定期複核檢查報告，以確定此一程序有真正落實執行。
-

公路托運

- a. 公路託運業者之保全人員及司機須檢查整個進出入之運輸設備，同時使用詳細貨運檢查清單以確認其情形，在貨運之中繼站，需要重覆檢查，以確認與先前檢查結果無誤，管理當局須定期複核此一檢查清單並且確認所有參與檢查工作之人員皆為一致、正確無誤下完成工作。
-

海運

- a. 海運業者在每一港口船舶開船前，可使用警犬巡邏及二氧化碳偵測器來進行船上偷渡客之偵測，確保其安全。
-

(2) 運輸儲存

公路托運

- a. 安排停車區域：公路託運業者須安排妥善之停車地區以供其運輸設備停放，同時亦便於保護貨物安全及能即時確認遺失之設備。
 - b. 共同建立一個安全區域：公路託運業者們可以共同合作建立一個安全之區域，以供存放裝滿或是空的之拖車、貨櫃或其他運輸設備使用。
-

(3) 運輸追蹤

海運業者

- a. 衛星追蹤：船舶之經營者建立一套由衛星追蹤船舶位置予第三者之系統，最值得注意的事，本系統中在船舶經營者與第三者之間裝設內部聯繫碼，如果入侵者危及船舶時，船舶經營者立即有向第三者尋求協助之措施，而不會驚動入侵者。
 - b. 遠端監看：海運業者會透過閉路電視來監看貨櫃裝櫃、運送、卸貨之過程，同時船舶上會配有GPS系統來追蹤船舶位置。
 - c. 使用掃描卡：在貨運傳送期間之細節透過條碼卡之使用，以電子傳輸之方式傳至公司，貨運司機在供應鏈之每個位置，須將其卡片掃描，同時提供不斷更新公司存貨系統。本控制機能將會提供在每一個貨運運輸時點之即時快照。
 - d. 物流追蹤系統：公司可使用一套自動化系統，來追蹤全球貨運之行蹤。本系統可允許公司代表管理訂單及追蹤貨物之行蹤。本系統應由公司之資訊科技部門之人員來加以控制。當然公司基於安全目的亦可使用此一系統來追蹤有可能產生之延遲或異常事件之非法活動。
-

公路托運業者

- a. 設置緊急按鈕：公路託運業者需設置緊急按鈕於每部拖車上，當有緊急事故發生或是遭受到威脅時，司機可以立即按下此鈕，馬上會發出警告至派發中心，同時亦會將此訊息傳遞至五位公司最高管理當局之手機。公路託運業者會利用GPS定位系統來追蹤司機目前所處位置，並派遣公司適當人員處理，同時亦會通知當地警方與CBP相關單位。
- b. 在託運路線設置多個檢驗點：公路託運業者須於每隔6至8小時之路線設立多個檢驗點，該業者可使用此檢驗點來驗證封條之完整性、貨櫃之情形。管理當局須定期複核司機是否遵照檢驗點之要求確時落實執行。假若司機並未確實執行此一動作時，則需提高安全層級，同時將此情形告知公路託運業者、當地警方、CBP相關單位，同時採行全面貨櫃安檢。
- c. 在邊境建立檢驗點：在貨櫃通過邊境前，公路託運業者須與私人保全公司作聯繫，同時使用警犬執行偵測是否存在違禁品，此外，保全公司將對拖車的週遭採取數位攝影並且對於貨櫃封條採用特寫鏡頭。同時相關資訊將立即傳至公路託運業者以確認該貨櫃是否可以通過邊境。
- d. 使用保全人員護送：在一些具有高度風險區域，公路託運業者可以雇用保全人員來護，以便對於司機、貨物及相關設備提供額外保護。在貨櫃運送過程中，保全人員須使貨櫃保持清楚視野同時使用無線電/手機與貨運司機作密切聯繫。
- e. 在邊境派駐員工：公路託運業者可於邊境附近派駐員工，以便追蹤貨運到達時間，假如貨運時間有重大之差異時，則該員工需立即聯絡CBP，告知此一貨運為”異常情況”，並作禮貌檢查。
- f. 利用追蹤科技：公路託運業者在其所有拖車上裝置有GPS定位系統及文字傳遞，此系統可使文字訊息於調度者與司機之間溝通，當危難之訊息如產生時，即會透過衛星傳遞予調度者以便通知當地警方，此外，GPS定位系統會緊密追蹤所有異常情形、未依規定停駛及路線差異。
- g. 定期複核GPS報告：高階主管需定期複核司機運送過程之GPS報告。
- h. 保持與司機之溝通：所有公路託運業者之司機皆配有無線電，司機被要求在他們抵達客戶工廠、邊境、通過國外與美國海關、從客戶之場所出發時皆需於調度者聯絡回報，調度者將會將此時間輸入空白時間表，以便驗證國外或美國海關所規定時間是否相符。調度者也會與顧客聯絡以確認司機抵達時間。
- i. 利用多重追蹤方法：公路託運業者可以在運輸過程使用多重追蹤方式，包括有裝運點至邊境時所需之標準時間是否一致、檢查油料消耗以確認路程差異。建立替代道路以防意外或是道路維修，此外，業者亦提供雙頻無線電設備，並要求司機當進出入工廠時、抵達邊境、美國配銷中心或是下一個裝運點皆回報其位置。

-
- j. 共謀之追蹤：公路託運業者需追蹤司機、調度者、接待者之間之溝通，以便偵測內部共謀。此外，公路託運業者需定期輪調其路線調度者、管理性員工以預防共謀。
 - k. 路線差異之掌握：公路託運業者使用GPS定位系統追蹤司機之行蹤，當司機偏離所行之路線時並且無回報予中心時，公路託運業者之調度者將追其行蹤，並將關掉拖車引擎並將上鎖使其無法分離，並通知警方及派遣保全人員前往事故地點。託運業者可使用打氣設備，當司機在運送過程中，發生輪胎發生爆胎時，可以自動充氣。
 - l. 司機登錄警報系統：為進一步控制追蹤司機，公路託運業者會雇用程式設計師開發一套自動化系統，當司機並無規定時間內登錄系統時，告知調度者此一情形。
-

(四) 國際供應鏈業者加入C-TPAT之優惠

C-TPAT為美國海關暨邊境保護局(CBP)，所主導之計畫，主要目的為確保貨物從最先起始裝運至送往最終目的地之過程皆為安全可靠，故需要整個貨物供應鏈相關之廠商相互合作與配合，以確保該目的能夠圓滿達成，所以CBP為了加速此一目的之達成，亦提供了加入C-TPAT之廠商一些通關上之優惠與便捷，分述如下：

1. 綠色通道(Green Lane)之採行：美國海關當局要求美國進口廠商應要求海外製造業者取得符合C-TPAT安全指引內容中所規範之證明文件，如經審核通過中，則給予貨物快速通關優待，可以免除貨物檢驗手續，加速其貨物通關之速度。
2. 減少驗關手續與通關時間：此為綠色通道主要之誘因，主要針對進口商所需進口貨物減少檢驗手續與通關時間，有助於進口商降低等待貨物之成本，可以提昇其競爭力，亦會促使進口商在選擇貨物過程中，會慎選符合其海關當局所認可之相關廠商，可使C-TPAT之目的達成。
3. 海關當局有專人服務：如同夥伴關係一樣，為成員配置一名C-TPAT 供應鏈安全專家以提供認證服務，幫助提高企業供應鏈的安全水平，同時

成員如有遭遇其他問題時，皆能求助予專家，使其問題能夠在最短時間內獲得解決。

4. 准許查詢競爭者是否已經加入：在商場上瞭解主要競爭對手所採行之策略，是非常重要的的一件事，所以加入C-TPAT之進口商或是運載商，可以透過美國海關協助，瞭解查詢其主要之競爭對手是否業已經加入，可以讓相關廠商提早作因應措施，爭取商機。同時對於非C-TPAT成員來說(例如外地製造廠商、貨倉經營者等)，也面臨一定的市場壓力而考慮邀請第三方認證機構審查他們的保安程序、發出類似ISO 9000的證書，向外界顯示他們已遵循相關的供應鏈安全指引，此時亦會增加其成本與壓力。
5. 有資格獲得單月或雙月結帳繳款：加入C-TPAT之成員，可以參與彙計資格，享受單月或是雙月結帳繳款相關費用之優惠，有助於成員本身資金調度安排，財務運作更具有彈性，有利於成員作更有效之資源分配。
6. 強調自我負責非海關查驗：成為C-TPAT之成員，必須具備高度之道德感與健全完善之相關內部控制，如此可以確保其整體供應鏈之運送過程為便捷與安全，所以其成員需有共識，必須對於整個供應鏈安全盡最大之努力，務必使其達到既定之目標，絕非僅止依靠海關人員作消極的檢驗貨物安全。若只依靠海關檢驗，則C-TPAT之精神將僅只於形式，日後可能一些貨物安全上的威脅必會再度出現。故加入C-TPAT之公司必須重新檢視其整體的運籌供應鏈，自我檢查供應鏈的安全並提出具體之保證，採取必要之改善計畫，使其貨物、人員、資訊等方面之安全，能夠獲得進一步之控制，進而推動整個供應鏈體系。
7. CBP 將透過座談會、教育訓練、研討會及C-TPAT 供應鏈保安專業人員的造訪，協助C-TPAT 會員編訂有關威脅、教育及警覺性的課程，使會員能夠時時刻刻恪盡應有之注意，隨時能吸收最新之資訊，可以強化會

員對於突發狀況之應變能力。

8. 除座談會／研討會外，CBP 會在最近在其網站上發表最佳之保安措施，供C-TPAT 會員採用。這些最佳措施的牽連範圍甚廣，從成本效益措施至嚴密保安措施，均將提供最佳範例供C-TPAT 會員參考，可使會員針對其個別之需求，設計出更加完善之措施。

(五) C-TPAT之申請程序與內容

自2002年7月15日起，C-TPAT 開放所有的進口商及運輸業者（海、空、陸運），包括空中之旅客及貨物運輸業者、快遞業者、海運貨櫃集散裝運輸業者，皆有資格登記加入C-TPAT 計畫。美國海關並逐步擴大申請入會的範圍，供應鏈中的各個領域都可申請加入C-TPAT。美國海關並諮詢貿易團體，以建立對加入C-TPAT 之各領域都是最有效率的措施。

雖然該計畫屬自願性質，但大多數美國主要進口商均認為參加此計畫十分必要，故其進口商在與商業夥伴簽訂契約時，往往要加上“守法條款”。等於間接要求相關業者亦需加入C-TPAT之要求，否則將很難獲得訂單。加入C-TPAT之成員，申請者向美海關暨邊境保護局(CBP)提出申請及規定的安全報告，然後由官方認定上報內容是否符合其安全指引中規範要求，緊接者啟動認證程序與機制，再來由官方與公司代表面談所需之事宜及相關細節部分，最後由官方對申請公司的國內外相關場所進行選擇性實地訪評。只有確定其供應鏈安全措施符合上報的安全報告內容，才可通過認證。也才能夠享受CBP賦予其成員之貨物到達海關時減少檢驗比率及快速通關之好處。

C-TPAT的申請程序如下所示：

1. 申請人必須提供CBP該公司相關資料。
2. 相關資料之提供必需使用印有公司抬頭之信紙，以提供下列資料，例

- 如：公司名稱之全名，地址(包括郵遞區號)，公司相關聯絡人(包括其姓名、職稱、電話及傳真號碼、電子郵件地址)。
3. 申請人須提交CBP兩份簽章之自願加入協議書，CBP會代表申請人同意接受C-TPAT的保安綱領。
 4. 將一份指明已收到有簽章的協議書之電子確認書傳送到申請書上所提供的e-mail地址。兩份簽章之正本協議書紙本連同申請人公司資料，郵寄至C-TPAT有關單位，例如CBP相關單位。
 5. 申請人在提交簽章協議書之同時或是於日後一定時間內，需提交一份供應鏈保安概況之問卷調查表。
 6. CBP如接獲申請文件，應立即著手安排日後查核認證之程序，並將相關書面資料通知申請人，該書面通知必須至少在查核確認開始日前三日發出。當完成C-TPAT申請查核確認程序及相關文件評估後，此時會將有關之結果通知申請人，若申請公司通過其認證時，則該公司就可立即開始享受這些優惠措施，增加其貨物通關速度及減少抽驗次數等立即好處，一般而言，CBP預計在收到上述供應鏈保安概況問卷調查表後30天至60天內，即可完成審核認證之程序。
 7. 若申請人已通過認證程序時，CBP之專案經理會接洽其會員，並開始共同研議或更新一份反映對C-TPAT之承諾的專案計畫，此專案計畫會對於會員之保安措施的改善提出建議、是否會員有將C-TPAT之保安綱領傳達其商業夥伴以建立完整供應鏈安全之落實及對於其他公司建立更完善之保安關係，進行日後考核與追蹤。
 8. 日後該會員若無法遵守對C-TPAT之承諾，所有之優惠措施將會暫時取消，該會員日後若已經改正先前被指出之缺失及符合保安規定之要求

時，所有的優惠措施將會同時恢復。

(六) C-TPAT 的查核確認程序

美國海關的夥伴確認小組之 (Partnership Validation Team, PVT) 小組長會發給申請公司一份查核確認時間安排的書面通知。這項通知須至少在查核確認開始三天前發出，同時，若有需要時，須附上一份要求提供支援性文件及資料的申請單。PVT 小組長也會同時接洽 C-TPAT 會員，要求設置一名公司單一的聯絡人，以方便日後工作聯繫之用。

每項查核確認都會根據所牽涉的相關會員個別不同情況，來加以個別訂，並將焦點放在會員本身所提的 C-TPAT 保安概況上。在執行現場查核確認之前，PVT 代表會先審查會員所提交的 C-TPAT 保安概況、相關補充資料及所有海關總部的指示等，以決定此次查核確認的重點及範圍。

籌備現場查核確認時，查核確認小組須同時考量到相關的 C-TPAT 保安建議，完整建議是在考量會員之 C-TPAT 的保安概況中特定層面的執行度是否足夠時的參考工具。一如之前所指出，開始查核確認前，PVT 小組成員會先與公司主管見面，討論相關的程序。完成查核確認後，PVT 小組會再次召集公司主管，討論此次查核結果之最後確認。

所有查核確認的結果都會做成文件，包括小組的結案報告，並呈交 C-TPAT 之主管進行最後的校訂，並與 C-TPAT 的會員共同分享。

在正常情況下，查核確認報告將確認或提升會員的優惠層次。此項前題需視查核確認的結果而定，C-TPAT 會員部分或全部的優惠可能會被暫時停止，直到所有被指出的缺失皆採取修正措施後才會恢復。有關查核確認後所須採取的行動，海關將交給海關總部之執行長、邊境安全及設施部門及現場作業辦公室全權處理。

二、歐盟認證機制現況

(一) 歐盟推動 WCO SAFE 標準架構與 AEO 計畫的歷程

依據世界貿易組織 (WTO) 的統計，歐盟現為世界最大的貿易經濟體，其國內所得毛額 (GDP) 超過 10 兆歐元以上、總貿易量佔全球 18%、總產值佔 25%。由於維護世界貿易供應鏈的安全已是全球各國發展經貿的基本共識，因此，身為全球最大貿易經濟體的歐盟，先行與美國 (第二大貿易經濟體) 簽訂下列相關的貿易安全協定：

1. 海關相互支援協定 (Customs Mutual Assistance Agreement, CMAA)：1997 年簽訂。希冀透過海關資訊的交換合作，出口國海關可事先將高風險的貨櫃資訊於裝船前、出港前或轉口前即傳遞給進口國海關，以提升彼此貿易間的安全。
2. 運輸保全協定 (Consignment Security Agreement)：2003 年 11 月簽訂。主要擴大 CMAA 的合作內容，提高「貨物資訊預先申報」案實施的可行性。
3. 貨櫃保全協定 (Agreement on Container Security Initiative)：2004 年 4 月簽訂。先行從 20 個歐盟港口 (佔歐盟輸往美國貨櫃量的 86%) 實施 CSI 機制。

由於 WTO 於 2005 年正式決議通過 SAFE 標準架構 (國際貿易安全與便捷化標準架構)，而歐盟也積極配合此標準架構，由歐盟議會與執委會 (European Parliament and of the Council) 先行於 2004 年 12 月推動歐盟關稅法現代化，並草擬了 e-Customs Vision Statement and Multi-Annul Strategic Plan，且於 2005 年起提出關稅法修正案 (Regulation of the European Parliament

and of the Council laying down the Community Customs Code) 導入此安全標準架構，並預計 2007 年開始實施 AEO 認證計畫，及 2009 年全面執行預先電子申報作業。

(二) 歐盟推動 AEO 計畫之現況

歐盟為如期於 2007 年讓會員國開始推動 AEO 計畫，由歐盟委員會 (European Commission) 於 2006 年分別配合 2005 的關稅修正案 (EC, 648/2005) 的第 5a 條的第(2)小款草擬了 AEO 的認證準則指南 (TAXUD/2006/1450) 與 AEO 的認證機構、申請程序、審查內容 (TAXUD/1250/2005-REV.7) 等 AEO 認證相關規定。茲將上述資料整理簡述如下：

1. AEO申請業者：國際供應鏈『端與端』間的歐盟業者，包括從貨物的製造商、出口商、承攬業、倉儲業、報關業、航運業與進口商等在歐盟成立的業者。但對於「航運業」或「與歐盟有國際協議的國家」業者（第 14g條，第14k條第2款），亦可提出申請。為確保整體供應鏈的安全，其在國際供應鏈上應負起的安全防護責任整理如下：

業者	應負起之相關安全防護責任
製造商 (manufacturer)	(1) 確保產品製造過程的實體安全 (2) 確保對客戶的產品供應安全
出口商 (exporter)	(1) 依據關稅法規定，採用合理的商業政策及出口報關程序 (2) 確保物品供應的安全
承攬商 (forwarder))	(1) 依據關稅法規定，採用合法的貨物運輸程序 (2) 確保貨物在運輸過程中的實體安全，特別防止物品被擅自接觸與置換
倉儲業 (warehouse keeper)	(1) 確保貨物在海關倉儲區完全受到海關的監督 (2) 依據關務規範的儲存程序，負起貨物的安全防護職責 (3) 履行符合海關倉儲規定所授權的特殊要求 (4) 提供充分的防護措施，以防擅自的闖入，置換或破壞倉儲區的貨物
報關業 (customs agents)	(1) 依據關稅法規定，辦理貨物通關手續

航運業 (carrier)	(1) 確保貨物在運輸過程中的實體安全，特別防止物品被擅自接觸與置換 (2) 提供必要的貨物運輸文件 (3) 依據關稅法規定，採取必要的貨物運輸程序
進口商 (importer)	(1) 依據關稅法規定，辦理進口通關手續 (2) 確保貨物進口的實體安全，特別防止物品被擅自接觸與置換

2. AEO 認證機構：歐盟會員國應該將可認證的海關名單彼此交流，並放置公用網站上(第 14e 條)，讓業者備妥 AEO 認證所需的相關文件與記錄，連同申請書（採紙本或電子化方式）送至前述歐盟會員國管轄且可發證的海關。業者最好選擇經常往來的海關，或者直接彼此電腦聯繫的海關進行 AEO 的認證申請（第 14d 條）。
3. AEO 認證種類：
 - (1) 通關簡化（simplification）的 AEO 證書：申請業者只要符合第 14h, 14i 與 14j 條的規定，即可申請被海關賦予通關簡化的優惠資格。
 - (2) 防護與安全（security and safety）的 AEO 證書：申請業者只要符合第 14h, 14i, 14j 與 14k 條的規定，即可申請被海關賦予在貨物進出口通關時降低抽驗與控制的優惠資格。
 - (3) 通關簡化與安全防護的 AEO 證書：申請業者只要符合第 14h, 14i, 14j 與 14k 條的規定，即可申請被海關賦予通關簡化，及在貨物進出口通關時降低抽驗與控制的優惠資格。
4. 取得 AEO 資格需符合下列基本要件：至於詳細的認證指南與檢測指標請參照 TAXUD/2006/1450 文件（AEO 的認證準則指南）：
 - (1) 良好通關記錄（第 14 h 條）：
 - a. AEO 申請業者、及其負責人與關務代表在過去三年不曾被法院

判定嚴重或多次違反關務法規。若公司設立未滿三年，則以設立後的年數資料為合格判定基礎。

- b. AEO 申請業者的設立地點與其負責人國籍非為歐盟會員國，則認證海關以可收集到的資料為合格判定基礎。

(2) 建立一個海關可適度控管的商務管理與記錄貨品運輸系統（第 14i 條）：

- a. 應依據歐盟會員國的一般公認會計原則建立會計系統，讓海關容易稽核與管控。
- b. 允許海關在實體上與電子資料上容易取得業者貨物運輸通關的紀錄。
- c. 需具備一個物流管理系統可對歐盟會員國與非會員國的貨物進行分類。
- d. 依據業者本身的商業特性與規模，建立一個適當的行政組織以管理產品的物流，並執行非法與非常規交易檢測的內部控制程序。
- e. 針對商業政策的證照與授權、或農產品交易，應建立一套完備的處理程序。
- f. 為確保業者交易的相關記錄與電子資料的完整與不流失，應建立一套完備的控管程序。
- g. 應建立員工與海關之間的溝通管道，並訓練員工於公司遵循相關安全規定有所困難時應立即通知海關的基本認知。
- h. 應建立適當的資訊科技保全系統，以保護業者的電腦系統與文件不被非法侵入偷竊與破壞。

(3) 健全的財務償債能力（第 14j 條）：

- a. 申請業者過去三年的財務償債能力可提出良好之證明。
- b. 假如申請業者成立未滿三年，則以設立後的年數資料為合格判定基礎。

(4) 適當的安全與防護準則（第 14k 條）：

- a. 所有用來倉儲貨品的建築物，其結構應足以防止非法的入侵與破壞。
- b. 貨櫃倉儲、運送與裝卸區域的人員出入應嚴格的管控。
- c. 採取必要措施，防止貨櫃物品被不法侵入、掉包與遺失。
- d. 採取必要程序，以利於分辨一般貨物與受到管制或禁止進出口的貨物。
- e. 採取相關措施，清楚辨試貿易夥伴身份，以確保國際供應鏈的安全。
- f. 在法律許可下，對於執行業者安全防護工作的員工進行面試與定期安全審查。
- g. 業者應確保上述員工主動參與安全防護訓練專案。

5. AEO 認證過程：

- (1) 業者申請確認：當認證海關收到業者的 AEO 認證申請書時，應審視所有記錄與文件是否符合申請需求，若有需要業者補充相關紀錄與文件時，應於收到申請書後 30 日內通知業者補件，待依規定所要求的文件齊全後，認證海關應通知業者正式接受業者的 AEO 認證

申請。業者提出申請時，應提供特定的聯絡部門或人員，以供認證海關要求提供申請的必要文件與記錄（第 14c 條）。AEO 認證申請業者有下列情況，將被拒絕申請（第 14f, 14h 條）。

- (2) 申請書未符合所要求格式，或所要求相關文件與記錄提供未完備。
 - a. 申請業者的經濟活動、負責人或代表人被判刑確定。
 - b. 申請業者正進行破產程序。
- (3) 業者申請書會員國再次確認（第 14 l 條）：
 - a. 認證海關確認收到申請書後，應於 5 個工作天內，通知所有會員國的海關。
 - b. 各會員國海關若對此業者的 AEO 認證申請有疑義時，應於收到 35 天內通知認證海關。
- (4) 業者申請認證資料會員國協助確認（第 14 m 條，第 14 n 條第 1 款）：
 - a. 當認證海關針對申請業者所提出的記錄與文件無法自行完成確認時，應向會員國的其他海關請求諮詢協助，而受諮詢的其他會員國海關，應於收到諮詢通知後 60 天內將文件審定結果採書面化方式答覆；若被諮詢海關未於期限內答覆，則認證海關會假設被諮詢海關同意業者所提出的紀錄與文件乃是真實可信的。
 - b. 申請業者若於此期間補充提供或調整申請的紀錄與文件時，則諮詢回覆期限將重新起算。
- (5) 業者申請認證資料其他專家協助確認（第 14 n 條第 2 款）：
 - a. 認證海關可接受各種專家分別針對申請業者所提出的記錄與文

件所作的聲明結果，作為此記錄與文件的可信性依據。但前提是這些專家不應是申請業者的關係人。

(6) 業者答辯權益與期限（第 14 o 條第 4 款）：

假如上述其他會員國海關或者專家的意見會導致業者 AEO 認證申請的退件，認證海關應於退件前 30 天通知申請業者，並述明原因請其書面答辯或補充相關資料與文件。

(7) 認證結果、期限與權益（第 14 o 條第 1, 2, 3, 5 款）：

- a. 認證海關應於確認業者提出申請後 90 天內完成所有業者所提記錄與文件的審定（必要時可延長 30 天），若符合海關所規定的安全條件與準則時，則核發業者 AEO 證書。（第 14 o 條第 1, 2 款）
- b. 若認證結果為拒絕發給業者 AEO 證書時，不應將此結果自動延伸做為業者依據關稅法規所獲取的其他海關通關權益的取消。（第 14 o 條第 5 款）
- c. 認證海關應將申請業者的認證結果（無論核發與否）於 5 個工作天內通知其他會員國的海關（第 14 p 條）。

6. AEO 證書的法律效力

- (1) 業者的 AEO 資格於取得 AEO 證書的 10 個工作天後開始生效（第 14 q 條）。
- (2) 業者的 AEO 資格自動獲得所有會員國海關所認可（第 14 q 條）。
- (3) 業者的 AEO 資格有效期沒有期間限制（第 14 q 條）。
- (4) 海關所屬機關應持續監控 AEO 業者是否遵循與維護應有的安全條

件與準則（第 14 q 條）。

(5) 有下列情況時，認證海關應提出業者 AEO 資格的重新評量，並將評量結果通知所有會員國海關（第 14 q 條）：

a. 歐盟相關法令的重大變動。

b. 有合理的資訊顯示 AEO 業者不再遵循與維護應有的安全條件與準則。

(6) 有下列情況時，認證海關應「停權」(suspension) 業者 AEO 的優惠，並將此決議通知所有會員國海關。除對於歐盟公民的安全與防護、公共衛生或環境有立即威脅，可立即暫停業者 AEO 的優惠外，認證海關應通知 AEO 業者，讓其有機會在 30 天內修正情況或答辯(第 14 r 條)。

a. 已檢查出 AEO 業者未遵循與維護應有的安全條件與準則（停權期間為 30 天）。

b. 海關所屬機關有足夠理由相信 AEO 業者的一些經濟行為已違反關務法令，並處於法院訴訟審理中且預期被判刑（停權期間為法院訴訟期間）。

7. AEO 資格停權的效力：

(1) 此項停權不應影響停權前已開始進行的貨物通關程序（第 14 s 條）。

(2) 此項停權不應自動影響業者其他與 AEO 認證無關的海關通關授權（第 14 s 條）。

(3) 假如業者仍符合相關規定時，此項停權不應自動影響業者使用通關單一窗口的其他授權（第 14 s 條）。

(4) 若 AEO 業者於「停權」規定期限內採取必要行動，並回覆與符合應有的安全條件與準則時，認證海關將立即撤銷「停權」的決議，並通知其他會員國海關（第 14 t 條）。

8. AEO 資格的撤銷：有下列情況時，認證海關將立即撤銷其 AEO 資格，並通知其他會員國海關。而除第三點外，此業者在未來 3 年不得再提出 AEO 資格的申請（第 14 v 條）。

(1) 當 AEO 業者於「停權」規定期限內沒有採取任何必要行動時。

(2) 當 AEO 業者重大違反關務法規，且經判刑確定已無上述機會時。

(3) 當 AEO 業者自己要求時。

三、美國、歐盟 AEO 認證機制之比較

歐美推動 AEO 認證機制雖各有需求，但大同小異，本節將針對二者之認證機制及安全要件加以整理、分析、比較。

(一) 認證機制比較

美國 C-TPAT 與歐盟 AEO 認證機制，依認證之機構、申請業者、認證之種類、認證期限比較如表 3.1 所示。

表 3.1 美國 C-TPAT 與歐盟 AEO 認證機制比較表

認證機制	美國 C-TPAT	歐盟 AEO
一、依據	C-TPAT (海關貿易夥伴反恐計畫)、C-TPAT Minimum Security Criteria(C-TPAT 最低安全標準)、Supply Chain Security Best Practices – Customs-Trade Partnership Against Terrorism(C-TPAT)	AEO 認證準則 (TAXUD/2006/1450)
二、認證機構	美國海關暨邊境保護局(CBP)的夥伴確認小組 (Partnership Validation Team, PVT)，加以審核認證。	歐盟會員國管轄且可發證的海關

認證機制	美國 C-TPAT	歐盟 AEO
三、申請業者	包括美國本土之進口商到美國境外的供應商及在此供應鏈相關之國際物流業者，建立供應鏈整體之合作夥伴關係，相關夥伴包括了進口商、(海、空、陸)運輸業、快遞業者、海運貨櫃集散站、報關行、貨物承攬、倉儲業者及國外製造商等。	國際供應鏈『端與端』間的歐盟業者，包括從貨物的製造商、出口商、承攬業、倉儲業、報關業、航運業與進口商等在歐盟成立的業者。但對於「航運業」或「與歐盟有國際協議的國家」業者（第 14g 條，第 14k 條第 2 款），亦可提出申請。

認證機制	美國 C-TPAT	歐盟 AEO
<p>四、認證種類</p>	<p>C-TPAT 可分為三個會員層級 (Tier)：</p> <p>1.層級一：被認證(Certified)之成員。其風險評分降低，海關之抽檢比例會下降，並可參加 FAST 通道之優惠。</p> <p>2.層級二：被驗證(Validated)之成員。乃符合最低安全標準之會員，除可享受第一層之通關優惠外，並擁有更低之抽檢率，同時，如貨物被抽檢時，可優先檢查，以減少通關時間。</p> <p>3.層級三：超出最低安全標準，達到最佳安全實務之成員。此時便會獲得免驗通關及偶爾抽查之「綠色通道」資格。</p>	<p>1.通關簡化 (simplification) 的 AEO 證書：申請業者只要符合第 14h, 14i 與 14j 條的規定，即可申請被海關賦予通關簡化的優惠資格。</p> <p>2.保安與安全 (security and safety) 的 AEO 證書：申請業者只要符合第 14h, 14i, 14j 與 14k 條的規定，即可申請被海關賦予在貨物進出口通關時降低抽驗與控制的優惠資格。</p> <p>3.通關簡化與安全防護的 AEO 證書：申請業者只要符合第 14h, 14i, 14j 與 14k 條的規定，即可申請被海關賦予通關簡化，及在貨物進出口通關時降低抽驗與控制的優惠資格。</p>
<p>五、認證期限</p>	<p>CBP 在收到供應鏈保安概況問卷調查表後 30 天至 60 天內，即可完成審核認證之程序。</p>	<p>認證海關應於確認業者提出申請後 90 天內完成所有業者所提出文件與記錄的審定 (必要時可延長 30 天)</p>

（二）安全要件比較

依據 WCO SAFE 架構下之 AEO 準則，規範 AEO 與海關應遵循之十三項要件，包括：

1. 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、認知
6. 資訊的交換、利用、保密
7. 貨物安全
8. 運輸安全
9. 場地（設施）安全
10. 人員安全
11. 交易對象（客戶）安全
12. 危機管理與意外事件之復原
13. 評估、分析及改進

要求 AEO 需建立各項安全措施，及文件系統，並定期評估改善。而美國 C-TPAT 安全要件包含八大項：

1. 程序安全
2. 資料/資訊處理
3. 實體安全
4. 進出控管
5. 人員安全
6. 教育培訓

7. 申報艙單程序

8. 運輸安全

依各行業之經營模式制訂不同的安全標準。歐盟則參考 WCO AEO 架構，規範 AEO 要件包含四大項：

1. 良好的通關記錄
2. 有一個完善的、海關可適度控管的商務管理系統
3. 健全的財務狀況
4. 適當的安全及防護標準

依據 TAXUD/2006/1450 文件 (AEO 認證準則)，各項並訂有詳細之查核項目。其中安全及防護標準則包含自我評核、進入場地、實體安全、貨物承載器(貨櫃)、運籌程序(運輸工具)、非財務要求、進貨、貨物儲存、貨物生產、裝貨、對國外供應商安全要求、人員安全、委外服務等十三項安全管控需求。

三者規範雖有不同，但有異曲同工之妙，各項對應如表 3.2 所示。

表 3.2 WCO、美國、歐盟 AEO 安全要件對照表

項目	WCO AEO	美國 C-TPAT	歐盟 AEO
一	遵守海關規定的實際績效	N/A	良好通關紀錄
二	具備良好的商業記錄管理系統	程序安全-建立文件系統	建立一個海關可適度控管的商務管理系統與紀錄貨品運輸系統
三	企業財務健全	N/A	健全的財務償債能力

四	協商、合作、溝通交流	海關指派專人服務 業者指定單一聯絡人 程序安全	建立員工與海關之間的 溝通管道。
五	教育、訓練、認知	教育訓練	人員安全-安全訓練
六	資訊的交換、利用、保 密	資料/資訊處理 申報艙單程序	電腦化環境(非必要)與 資訊安全
七	貨物安全	程序安全- 實體安全	實體安全、貨櫃、進貨、 貨物儲存、貨物生產、 裝貨、非財務要求
八	運輸安全	運輸安全	運輸工具
九	場地（設施）安全	進出控管(Access Control)	進入場地安全
十	人員安全	人員安全	人員安全
十一	交易對象（客戶）安全	N/A	對國外供應商安全要求 委外服務
十二	危機管理與意外事件 之復原	教育訓練	人員安全-安全訓練
十三	評估、分析及改進	需有健全完善之內控 程序、先自我評核	內部控管系統、自我評 核

三者對 AEO 之要求，除應實施各項安全管控措施外，對安全對策應定期自我評估，找出在安全供應鏈上的潛在風險，並提出相對的因應措施，再加以改善，達到 PDCA 循環機制。

肆、國際現行與 AEO 相關之認證標準簡介

美國自從遭受 911 恐怖攻擊後，除國內積極展開安全防護措施外，並加速其在國際間的影響力，促成國際海事組織(IMO)於 2002 年 12 月在國際海上人命安全公約 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 簡稱 SOLAS) 公約中增訂第 11-2 章國際船舶與港口設施保全規章 (International Ship and Port Facility Security Code, 簡稱 ISPS Code)。國際標準組織(ISO)也於 2003 年 6 月，制訂 ISO/PAS 20858 (Ships and marine technology -- Maritime port facility security assessments and security plan development)標準，以支援 ISPS Code，於 2004 年 7 月與 ISPS Code 同時發佈。

由於 ISPS Code 與 ISO/PAS 20858 只針對船公司與港口加以規範，適用對象有限，而陸上物流保安作業完全沒有規範，故美國於 2004 年 10 月於 ISO/TC8 (ISO 第 8 技術委員會)會議中進行 ISO/PAS 28000 (Specification for security management systems for the supply chain) 及 28001 (Security management systems for the supply chain — Best practices for implementing supply chain security — Assessments and plans)安全相關提案。TC8 並於 2005 年 1 月投票承認該二項提案付諸審議，2005 年 11 月 15 日發行 ISO/PAS 28000。2006 年 9 月發行 ISO/PAS 28001 及其姐妹規格 ISO/PAS 28004 (Security management systems for the supply chain — Guidelines for the implementation of ISO/PAS 28000)。另外安全供應鏈認證機關之規格標準 ISO/PAS 28003 (Security management systems for the supply chain — Requirements for bodies providing audit and certification of supply chain security management systems) 亦於 2006 年 10 月發行，有助於跨國相互承認。有關此等安全系列之 ISO 規格標準關聯性如圖 4.1 所示。

ISO/PAS 28000 安全系列規格標準適用對象包括所有供應鏈上的業種，船公司及碼頭適用 ISO/PAS 20858 或 ISPS Code，港口和船舶設施、貨物承攬、船務代理、貨車、以及倉棧經營業者，適用 ISO/PAS 28001，而大公司

的貨主則適用 ISO/PAS 28000。本章將介紹 ISPS Code 及 ISO/PAS 28000 系列標準，並對貨物安全封條標準(ISO/PAS 17712)之基本需求加以說明。

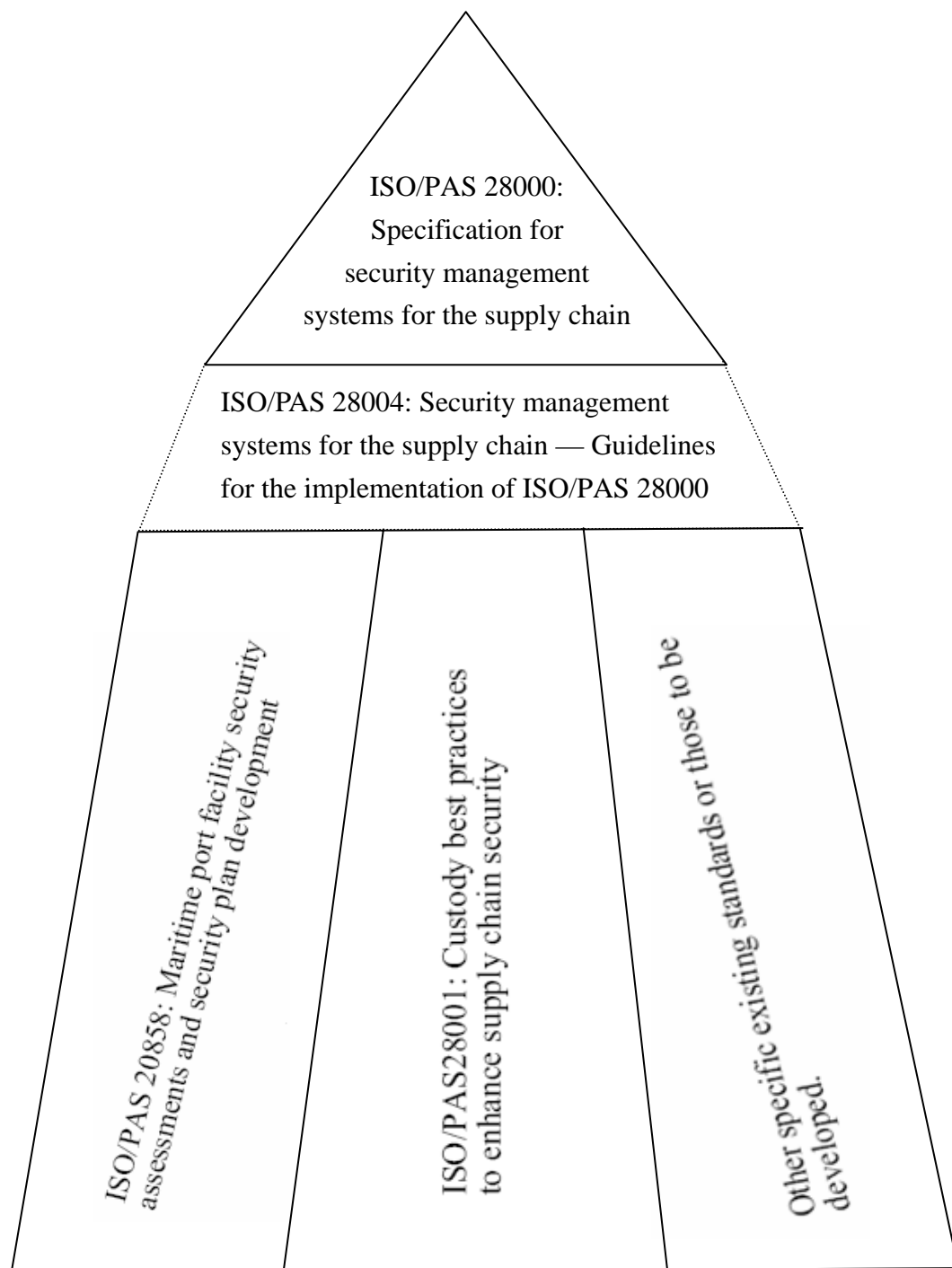


圖 4.1 ISO/PAS 28000 安全系列規格標準關聯圖

一、 國際海事安全規範(ISO/PAS20858，ISPS Code)

自 911 美國雙子星大樓遭受恐怖攻擊後，國際海事組織（International Maritime Organization，簡稱 IMO）於 2002 年召開之海事保全外交會議中，採納國際海上人命安全公約，2002 年修正案並增訂 XI-2 章 ISPS Code，規定各締約國國際港口，須在 2004 年 7 月前取得 ISPS Code 認證，否則將面臨船舶屆時無法靠港作業之情況。

適用 ISPS Code 之船舶包括：客船包括高速客船、總噸位 500 以上之貨船包括高速貨船、移動式海上鑽井平台以及為此類國際航行船舶服務之港口設施。反之，軍艦、海軍補給船、或由締約國政府擁有或經營並僅用於政府非商業性服務之公務船則不受 ISPS Code 之規範。

ISPS CODE 還要求每一艘客船，以及總噸位 500 以上之貨船，於 2004 年 7 月 1 日起均應由主管機關用 IMO 制定之格式，以英文及官方語言發給「連續概要紀錄」(Continuous Synopsis Record，簡稱 CSR)並保存於船上隨時可供檢查。該「連續概要紀錄」旨在船上提供一份船舶歷史紀錄，其內容至少包括：船旗國國名、註冊日期、船舶識別號、船名、船籍港、船東及其登記地址、船級協會以及簽發 DOC (Document of Compliance)、SMC (Safety Management Certificate) 及 ISSC (International Ship Security Certificate) 之機構等資訊，並適時更新。

除此之外，為評估對進港船舶採取管制措施或步驟之必要性，在船舶進港前需提供船舶之有效證書以船舶當前營運所處之保全等級。為確保符合 ISPS Code 之要求，港口不允許船舶保全等級低於港口設施保全等級。一般而言港口設施保全等級(security levels)分為三級，設定狀況為：

(一) 保全等級 1：正常狀況，船舶或港口設施在正常作業之狀況。

(二) 保全等級 2：昇高情況，當保全事件風險昇高之狀況。

(三) 保全等級 3：異常狀況，保全事件很可能發生或即將發生之狀況。

為因應 ISPS Code，自 2004 年 7 月 1 日起強制施行之規定，交通部依據商港法第 50 條規定，負責督導各港務局結合港區保全單位推動我國國際商港港口設施保全工作，以建構安全港埠經營環境，並提昇我國國際商港競爭力及國際地位。另有關推動船舶保全工作方面，交通部已指定中國驗船中心為本國船舶之認可保全機構，針對我國輪進行船舶保全計畫之審查及認證。

二、國際安全供應鏈標準(ISO/PAS 28000 , ISO/PAS 28001 , ISO/PAS 28004 , ISO/PAS 28003)

(一) *ISO/PAS 28000* (供應鏈安全管理系統規格) 乃以 ISO 9000 與 ISO 14000 系列為基礎所制訂，規範安全管理系統採用 PDCA(Plan, Do, Check, Action) 循環，包含要件如圖 4.2 所示。其內容包含六大項：

1. 一般需求(General requirements)：規範業者需建立、製作文件、實施、維護、及持續改善安全管理系統，以確認風險並控制及降低風險所帶來的後果。該安全管理系統需明確定義其範圍。業者如有外包作業，亦須確保外包作業在安全管控之中，其所需之管控與責任須規範在安全管理系統之中。
2. 安全管理政策(Security management policy)：規範最高管理者需依公司政策核定整體安全管理政策。
3. 風險評估與安全規劃(Security risk assessment and planning)：規範如何評估風險、法令規章之需求、安全管理目的(Objectives)考量、目標(Targets)設定、以及安全計畫作成。
4. 系統導入與實施(Implementation and operation)：規範安全管理組織架構與權責、員工教育訓練與安全認知、建立安全資訊溝通管道、建構文件紀錄系統、文件資訊之管控、系統運作之管控、緊急措施與安全回復。
5. 檢視與改善措施(Checking and corrective action)：規範安全績效評量與監控、系統定期查核與改善、安全威脅之矯正預防措施、紀錄之管控、安全稽核。
6. 管理檢討與持續改善(Management review and continual improvement)：規範最高管理者應於計畫的期間內，檢討安全管理系統，加以改善，以確保系統之適用性與有効性。

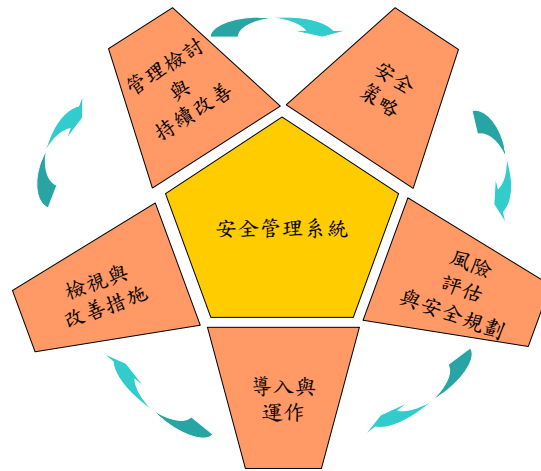


圖 4.2 安全管理系統要件

(二) *ISO/PAS 28001(供應鏈安全管理系統—實施供應鏈安全最佳實務—評估與計畫)*乃以國際觀點規範國際供應鏈實施適當的安全水準所需之要件，包含安全計畫中明定供應鏈之範圍、安全評估(脆弱性評估)之實施、安全計畫之作成、以及教育訓練之設定。

有關安全計畫所含糊之範圍係商業夥伴中，如外包廠商，與安全計畫有關之關係者，均應納入。且該商業夥伴亦需提供安全措施，經過評估改善後，加以規範。但如已取得國際間被接受的安全認證，如船公司或碼頭已取得 ISPS Code 認證，則不需再實施 28001 之規範。ISO/PAS 28001 附錄 A 提供供應鏈安全處理程序流程，如圖 4.3 所示。並列舉安全威脅劇本，及安全績效檢視清單，對實施 28001 之廠商極有幫助。

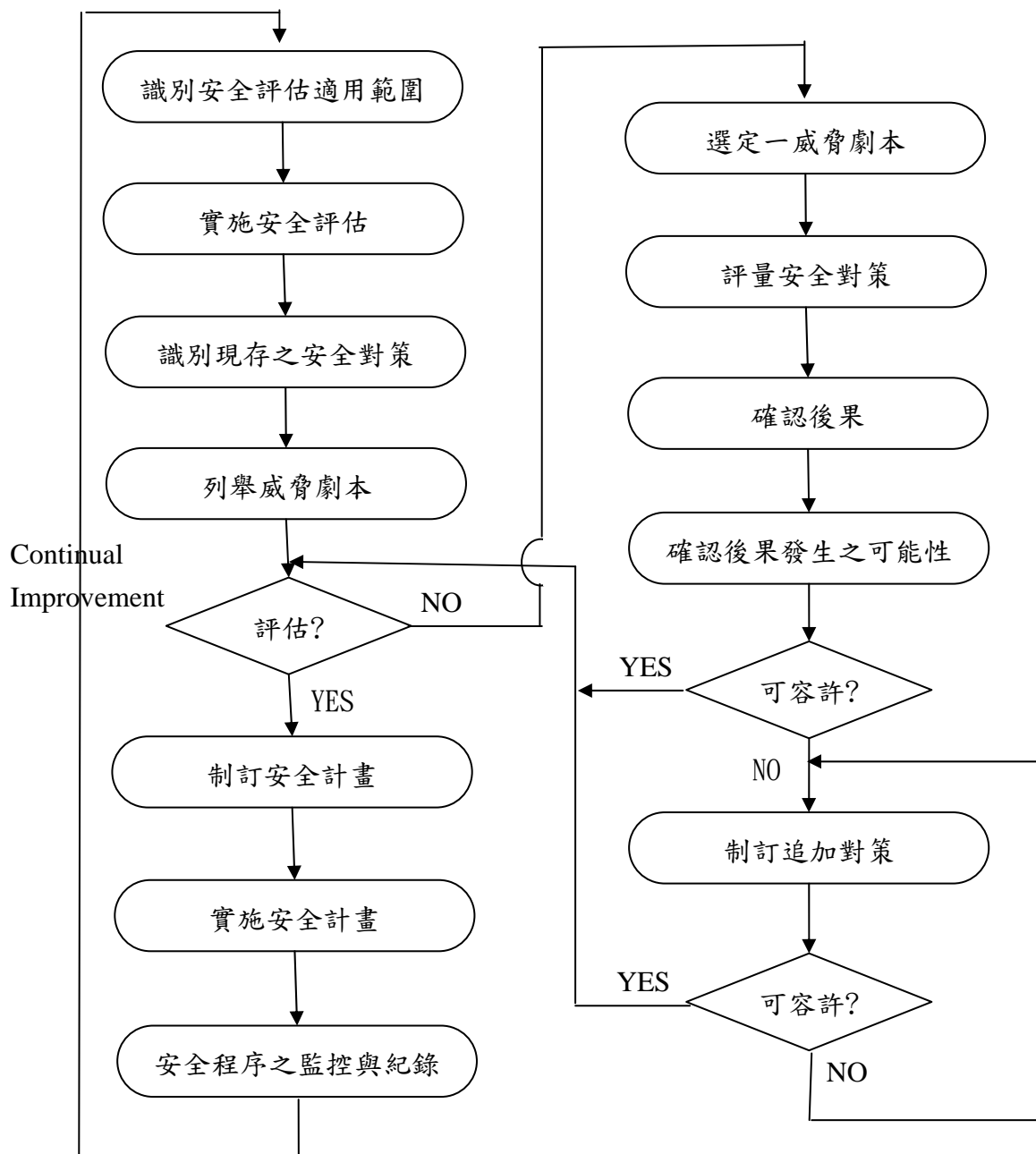


圖 4.3 供應鏈安全處理程序

附錄 B 則提供風險評估及制訂安全對策方法論，如圖 4.4 所示。

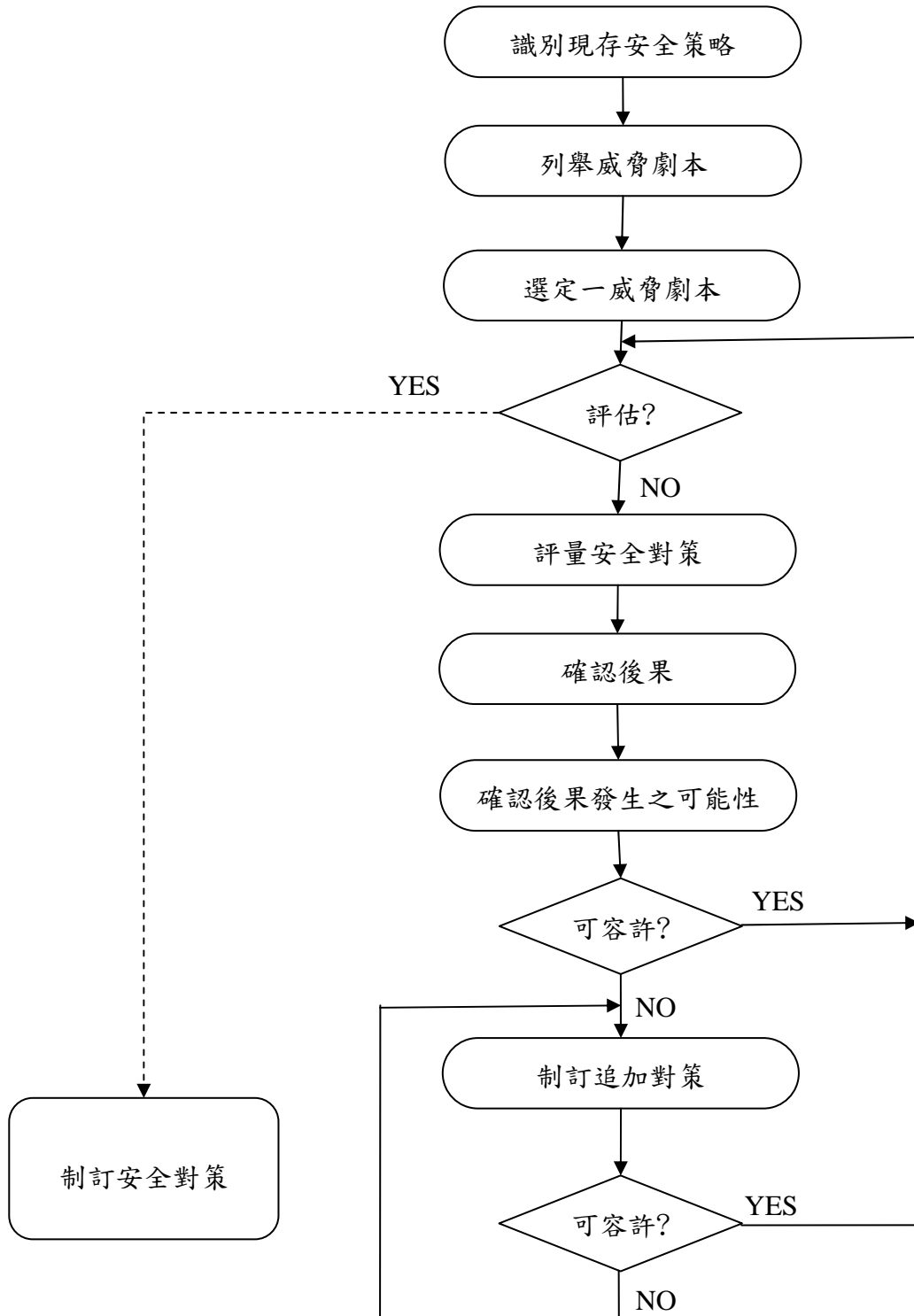


圖 4.4 風險評估法流程圖

(三) *ISO/PAS 28004(供應鍊安全管理系統—實施ISO/PAS 28000 指引)* 乃依 ISO/PAS 28000 之五大要件(安全策略、風險評估與規劃、導入與運作、檢視與改善措施、管理再審視與持續改善)，逐項說明實施方法，包含各項目之目的、輸入、處理重點、及產出。協助業者了解及實施 ISO/PAS 28000，以獲取最大效益。

(四) *ISO/PAS 28003(供應鍊安全管理系統—提供供應鍊安全管理系統稽核與認證機構需求規範)* 乃以 ISO/IEC 17021 為基礎，修定而得。其內容係針對 *ISO/PAS 28000* 系列安全供應鍊管理系統提供稽核與認證之第三機關，所須遵循之原則，包含公正/公平性(Impartiality)、能力/適格性(Competence)、責任/信賴性(Responsibility)、公開/透明性(Openness)、守密/機密性(Confidentiality)、以及申訴管道(Responsiveness to Complaints)等原則。並說明認證機構及相關審計人員為委託機構進行稽核及認證/註冊時，須要遵守的最低規定。

三、貨物安全封條標準(ISO/PAS 17712)

ISO/PAS 17712:2003 旨在針對貨櫃安全中關於機械式封條的分類方法、封條的認定與撤銷方式建立統一程序。在國際化的商務環境中，統一了關於貨物安全封條的相關訊息。

(一) 機械式封條的主要特性

1. 可追蹤性(Traceable)：可追蹤封條的狀態，用來檢測貨櫃在整個運送的過程是否曾被打開。
2. 單次性使用性(One time use)：機械式封條只允許單次使用。
3. 唯一識別性(Uniquely identified)：含有辨識用 logo、或唯一的識別序號。

(二) 機械式封條的型態

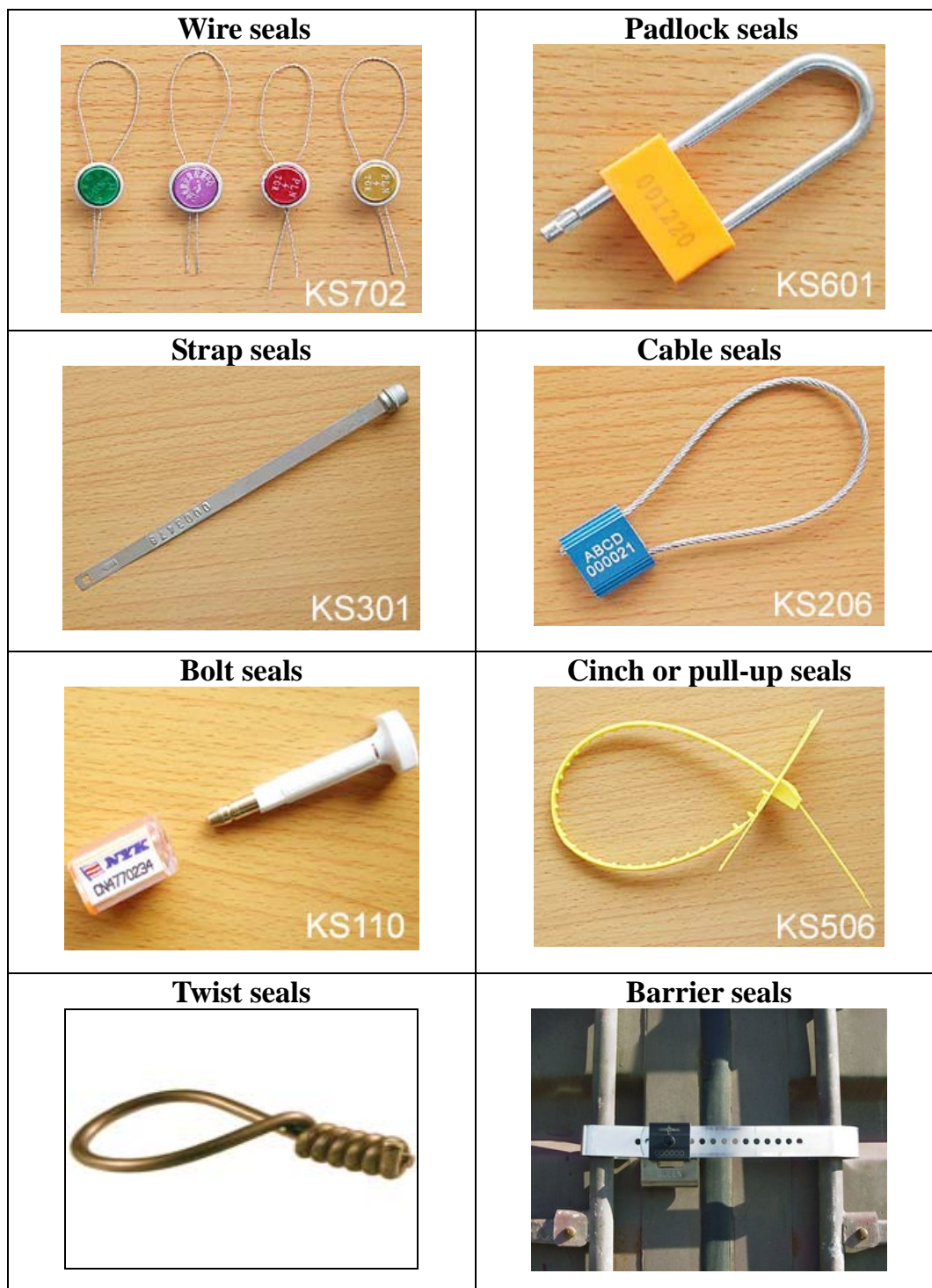
封條型態依效能測試(含拉力測試 (Tensile test)、剪切測試 (Shear test)、彎曲測試 (Bending test)、影響力測試 (Impact test))可分為：

1. 安全封條(security seal)：安全封條對於外力的破壞較無抵抗能力，只能單純的用來檢測出貨櫃在運送的過程中是否曾被打開。
2. 高度安全封條(high security seal)：一般而言，高度安全封條是由金屬或是金屬製纜線所構成，除非有特定的切割器具否則不能容易遭外力破壞，比起安全封條降低了部份遭破壞的風險。
3. 指示性封條(indicative seal)：指示性封條比起安全封條，更加脆弱，用簡單的剪刀等工具即可輕易的破壞。但仍可以用來檢測破壞或入侵。

(三) 機械式封條的種類及需求

1. 機械式封條的種類：

機械式封條區分為 Wire seals、Padlock seals、Strap seals、Cable seals、Bolt seals、Cinch or pull-up seals、Twist seals、Barrier seals 等數種，式樣如圖 4.5 所示。



(圖片來源：上海萬豪集裝箱封條製造有限公司)

圖 4.5 各種封條式樣

2. 基本需求：

- (1) 強健性及耐用性(strong and durable)：針對安全封條及高度安全封條而言，不會出現意外毀損或提早失效等情況。
- (2) 安裝簡便性(being affixed easily and quickly)：封條安裝過程需簡單方便。
- (3) 防偽識別記號(unique identification marks)：每一個封條都需要一個唯一的永久識別標示，此識別碼不但需要能被快速的辨識還需提供防偽偵測之功能。
- (4) 不可移除性(un-removability)：在非允許的條件下或封條尚未毀的條件之，無法移除或取下封條。
- (5) 限單次使用(one-time usage)：除了 Barrier seals 之外，其他所有封條只允許單次使用。
- (6) 不可複製性(difficult to copy and counterfeit)：封條皆需被設計成很難被複製及偽造。

3. 識別記號(identification marks)

- (1) 為了具有公認性，封條的識別記號必須由海關組織或較具權威之管理機構來認定。
- (2) 當這個封條一被購買或使用時，即需馬上由其對應的海關組織給與它一個唯一的序號作為識別。
- (3) 若封條是被私有企業所使用(例如：船公司、製造商、貨運業者)，仍需加上清晰且易辨識的唯一序號。除此之外，還需標明公司名稱或標識。

4. 破壞偵測(Evidence of tampering)

- (1) 不同的封條種類有不同的破壞偵測方式，但是無論是那一種封條都有一個共同的測試方法即用手是否可以很輕易的將封條拆卸下來即可判定。
- (2) 對於 Cable seal 及 wire seal 兩種封條，可以藉由檢查鎖的邊緣是否有磨損的痕跡來判斷是否遭破壞。
- (3) 對於 Bolt, rod, 及 padlock-type 等封條而言，亦可藉由檢查其本身是否有裂口或抓傷來判斷，亦可在這類的封條外加上一層塑膠外衣將更助於偵測破壞。

5. 海關認定(Customs acceptance)

- (1) 機械式封條的製造，從樣式的認定、製造的審核、以及品質的測試等過程都必須在經由一定的管控流程(如經由 ISO9000 系列的認證)。
- (2) 從製造商處被賣出的封條只有經過測試流程方能稱為合格封條。而且被賣出的封條會一直被認為是合格的直到封條測試標準改變或封條被註銷為止，然而當封條不符合測試標準須被註銷時，製造商有義務通知相關海關單位。
- (3) 雖然一般而言封條測試皆是由製造商進行，但是顧客保留有測試封條的權力。
- (4) 只有經測試過後為安全封條或高度安全封條才是被海關單位所認可的合格封條。

伍、國內推動 AEO 認證機制需面臨的課題與分析

國際安全供應鏈之推動已然成形，為了順應世界潮流，我國亦須加以因應。惟 WCO SAFE 架構下所規範之 AEO 機制，涉及眾多業者，且與我國現有通關規定有相當程度之差別。如何在現有體制下逐步改善，達到國際接軌，成為重要之研究課題。

台灣要導入 AEO 認證機制，首先須檢視我國現行通關之相關規定，分析現有規定與 WCO SAFE 架構下 AEO 安全要件之差異，並徵詢業者意見，了解問題與困難，才能規劃出具體可行的推動策略。

一、我國現行海關與企業夥伴關係之相關規定

我國現行通關制度中，已有優良廠商、自主管理廠商、及策略聯盟廠商之企業夥伴相關規定，提供廠商通關之優惠措施。

(一) 優良廠商

依據財政部公佈之「優良廠商進出口貨物通關辦法」規定，優良廠商之資格條件必須符合下列條件：

1. 取得經濟部國際貿易局授予之出進口績優廠商證明標章或貿易績優卡，或成立三年以上，最近三年平均每年進出口實績總額達一千四百萬美元以上者。
2. 最近三年無欠稅、走私或其他重大違章情事者。
3. 公司進出口流程及財務均以電腦化控管者。
4. 已辦理與海關連線申報者或其委託之報關者已與海關連線申報者。

取得優良廠商資格之優惠措施：

1. 進出口貨物得享受較低之抽驗比率。
2. 進口貨物抽中查驗者，原則上適用進出口貨物查驗準則簡易查驗之規定；出口貨物抽中查驗者，得改為免驗。
3. 所申報之進口貨物，經提供稅費擔保後先予放行者，得按月彙總繳納稅費。

(二) 自主管理廠商

依據財政部公佈「貨棧貨櫃集散站保稅倉庫物流中心及海關指定業者實施自主管理辦法」規定，實施自主管理之業者包含進出口貨棧、貨櫃集散站、保稅倉庫、物流中心及經海關指定之業者。經核准實施自主管理之業者，需配置領有合格證書之專責人員二名以上之員工，辦理自主管理事項。

自主管理業者應具備下列條件：

1. 已設置電腦及相關連線設備，並以電子資料傳輸方式依關務有關法令處理業務。
2. 制度完善、營運正常及管理良好；貨櫃(物)之進儲、提領、存放位置、異動及進出棧(倉)，設有一套完整之電腦控管作業流程。但儲存大宗或種類單純之裸裝貨物者，不在此限；於門口警衛室設有電腦並採連線控管貨物進出，海關可在線上隨時查核。
3. 業者之欠稅及罰鍰已繳清或提供相當擔保。
4. 門口設有閉路電視監控系統。但設立於港口機場管制區內以儲存大宗或種類單純裸裝貨物之業者，海關得准免設置。

5. 連續滿三年所存儲之貨櫃(物)無私運或嚴重失竊紀錄者。

進出口貨棧、貨櫃集散站申請自主管理，除應具備前項各款規定之條件外，應設有獨立之警衛部門，負責執行貨櫃(物)進出站(倉)之查對、門禁管制、櫃場(倉棧)巡邏；警衛人員需著制服以資識別。但設立於港口機場管制區內之進出口貨棧，不在此限。

自主管理業者之優惠措施：

專責人員自行辦理自主管理事項，海關則不派員常駐

(三) 策略聯盟廠商

依據財政部關稅總局公佈「海關與一般廠商、運輸業(船、航空公司)、科學工業園區園區事業、保稅工廠及加工出口區區內事業簽訂策略聯盟之基本條件與優惠措施」規定，策略聯盟廠商除海空運輸業、科學園區事業、保稅工廠及加工出口區事業有訂定特別條件與優惠外，其餘為一般廠商。茲以一般廠商簽訂策略聯盟之條件與優惠加以探討。

一般廠商簽訂策略聯盟之基本條件：

1. 成立十年以上，信譽良好之優良廠商，最近五年無違規情事(情節輕微者除外)，且經海關評估確認者。但已參加策略聯盟廠商之關係企業，不受成立十年以上之限制。
2. 營運正常訂有員工甄選、考核、訓練等人事管理制度，且不僱用有走私前科之人員；如發現員工有涉嫌參與走私漏稅情事，能立即查明撤換或懲處者。

3. 已裝置使用「防止冒用優良廠商報關查對系統」，並指定專人管理、按日開機查對；如發現有被冒用情事時，能立即通知海關派員查緝，共同合作打擊走私漏稅者。
4. 進出口原、物料與財務均以電腦化控管，且有相互制衡或勾稽制度者。
5. 文書製作過程中，發現異常狀況，或公司遭人冒用時，能立即通知海關者。
6. 發現其他相關業者進口非國內市場正常所需貨品，或營運異常，或有走私嫌疑時，能立即通知海關者。
7. 能協助海關鑑定與廠商業務有關之產品，並提供相關查緝技術與資料者。
8. 能配合海關業務需要，提供相關單證，並接受海關事後稽核者。
9. 使用自備碼頭卸貨時，派員協助海關監視船員或附近船舶裝卸作業，發現有走私情形，能立即通知海關者。
10. 辦理進出口貨物通關，選擇信譽卓著、管理優良，僱用品行良好、無走私前科之業者（例如報關行）；如發現可疑時，能請渠等立即查明撤換者。
11. 能根據「進口貨物稅則預先審核實施辦法」規定，使用稅則預查制度，以加速貨物通關者。
12. 舉辦員工講習時，能教育員工瞭解通關實務、法令規章及違章案件之處罰，並安排風險管理、查緝觀念與技巧課程者。
13. 能不定期與海關檢討貨物通關業務與交換意見，並提供改善對策者。
14. 能與海關交換管理經驗，共同提昇行政效率及服務品質者。
15. 設立對口單位，並指定專責人員接受海關意見或提供海關所需資料者。

一般廠商簽訂策略聯盟之優惠措施：

1. 對於廠商較緊急之進、出口貨物，除 C 2 案件外，得予二十四小時通關便利。
2. 酌予降低廠商進出口貨物之抽驗比率。進口貨物抽中查驗者，原則上適用「簡易查驗」之規定；出口貨物抽中查驗者，得改為免驗或由廠商自行點驗。
3. 廠商報運之進口貨物，其需押運者，可改為免押運。
4. 廠商報運之出口貨物，一律免經電腦比對貨物進倉訊息，即可受理報關。
5. 設立「貨物未放行案件處理單一窗口」，提供廠商查詢並協助解決通關流程問題，如有涉及政府相關主管機關法令規定事項無法通關者，儘量予以協助聯繫處理。
6. 廠商如有專用卸貨碼頭，准其派專人簽發「貨櫃（物）運送單」（兼出進站准單），並得准於工廠或倉庫驗放。
7. 不定期提供廠商有關查緝毒品、槍械、彈藥、危害環保、侵害智慧財產權、防止走私瀕臨絕種動植物及易走私漏稅貨品之教育訓練與資訊。
8. 應廠商舉辦員工訓練之需，得派員宣導法令並指導有關查緝技巧。
9. 提供最新通關法令規章予廠商；並參據廠商意見，研修通關法令。
10. 其他經海關核定事項。

(四)各項資格條件與 WCO AEO 要件比較

綜觀前述優良廠商、自主管理廠商、以及策略聯盟廠商之規定，我國在貨物安全措施，已有初步程度之規範，詳如表 5.1 所示。

表 5.1 優良廠商、自主管理廠商、策略聯盟廠商與 WCO AEO 要件比較

WCO AEO	優良廠商	自主管理廠商	策略聯盟廠商 (以一般廠商為例)
一、遵守海關規定的實際績效	V	V	V
二、具備良好的商業記錄管理系統	V	V	V
三、企業財務健全	V	V	V
四、協商、合作、溝通交流			V
五、教育、訓練、認知			V
六、資訊的交換、利用、保密	V	V	V
七、貨物安全			
八、運輸安全			
九、場地（設施）安全		V	
十、人員安全			V
十一、交易對象（客戶）安全			V
十二、危機管理與意外事件之復原			V
十三、評估、分析及改進			

※ V 代表該項目已有初步規範，但與 WCO 不盡相同

由於上述三項辦法，並非以安全供應鏈角度制訂，在規範上沒有 WCO 嚴謹，且自主管理廠商僅限於進出口貨棧、貨櫃集散站、保稅倉庫、物流中心及經海關指定之業者，並非一般廠商均可申請。惟策略聯盟廠商因係以查緝走私為目的，比較接近 WCO 之規範，但仍距離 WCO

SAFE 架構下所規範之 AEO 要件相差甚遠。未來可從此三項辦法逐步調整，朝向 WCO SAFE 架構下所規範之 AEO 目標邁進。

二、國內業者對我國推動 AEO 認證機制之意見

為了解國內業者對我國推動 AEO 認證機制之意見，本計畫於 6 月 4 日召開業者座談會，邀請財政部關稅總局、經濟部國際貿易局、行政院國家科學委員會科學園區管理局、三家公協會、二家顧問公司、以及十四家代表性之業者進行意見交流，其中包含製造商、進出口商、報關業、倉儲業、承攬業、以及陸、海、空運輸業者。

本計畫並設計問卷調查表(詳如附件一)，請該十四家業者填寫，彙整結果如下：

1.業者是否已加入美國 C-TPAT 會員？

答：是(4 家，含 2 家快遞業、1 家承攬業、1 家航運業)

否(10 家)

2 業者申請 C-TPAT 至取得資格共費時多久？

答：4 個月、5 個月、2 年不等

3.業者加入 C-TPAT 的動機為何？

答：(1)業務需要

(2)客戶需求

(3)確保安全

(4)享有便捷優惠

(5)增加競爭力

4.業者加入 C-TPAT 後對公司是否有帶來實質上的助益？

答：4 家加入 C-TPAT 的廠商均有實質上的助益：

- (1)出口至美國業務得以維持，卸載貨物免受檢查，通關迅速
- (2)減少貨物運送延誤
- (3)便捷優惠
- (4)滿足客戶通關需求、立即轉運需求等

5.業者申請 C-TPAT 時遇到的困難為何？

答：(1)作業系統整合

(2)政府溝通困難

(3)須確實建立追蹤紀錄，人員訓練，費用支出等

6.業者為加入 C-TPAT 所投入的成本為何？

答：(1)人員訓練成本、門禁設備、劇場燈光照明改善、監控設備(如監視器)、警衛人員、文件作業成本、ISPS 成本

(2)約美金 90 萬

(3)直接成本約美金 10,000

7.業者是否瞭解 AEO 的意義？

答：是(9 家)

否(5 家)

8.業者實施「供應鏈安全管理系統」可能會遭遇的困難為何？

答：(1)和已加入 C-TPAT 要求不同，實施成本太高

(2)依行業別有不同的困難度

(3)規則標準不確定，資本投資無法預估

(4)倉間如需區分 AEO 及非 AEO 業者進倉，儲存將有困難

(5)重複投資，無法為其他國家承認

(6)除本公司具備 AEO 之外，客戶和合作之 SCM 夥伴也須具備 AEO 才有效益

(7)設備及系統建構問題

(8)無法掌握出廠後之貨物安全狀況

(9)應該不會有困難

(10)對 AEO 尚不了解，無法提供

9.業者希望由何單位進行「供應鏈安全管理系統」實地查核？

答：(1)海關人員(2 家)

(2)海關委託民間專家(1 家)

(3)海關委託國際 ISO 認證機構(7 家)

(4)成立跨部會專責機關(1 家)

(5)無意見(3 家)

10.業者是否願意與政府合作共同制訂「AEO 安全指引」?並進行先導試辦?

答：是(9 家)

否(5 家) 原因：

- (1)目前已實施 C-TPAT，足敷公司業務需求
- (2)無實質幫助
- (3)待實施後再配合
- (4)業別、定位不一定相符
- (5)目前沒有急迫性

11.若政府推動台灣建立 AEO 認證機制，業者是否會樂於加入？

答：是(11 家)

否(2 家) 原因：

- (1)無實質幫助
- (2)視業務是否有需求

不知道(1 家)

12.業者加入 AEO 所願意承擔的成本負擔？

答：(1)視 AEO 要求而定，愈低愈好

(2)需視實際情況而定

(3)尚無法預估

13.業者若取得 AEO 資格，希望政府提供之優惠措施為何？

答：(1)快速通關，相關實施成本，費用免稅。

(2)為符合安全標準所做的投資，具有抵稅的優惠

(3)希望減少進儲貨物之抽驗比例並加速通關。

(4)希望減少土地租地成本負擔。

(5)先出口後報關，空運一般倉無紙化如快遞倉。

(6)零抽驗、跨關區報關、先出口後報關

(7)快速或免稅通關資格，政府輔導或獎勵之產業，由政府推薦鼓勵交由 AEO 認證資格之承攬業者服務。

(8)希望政府輔導並在成本及系統設備能提供輔助，以協助建構符合需求之 AEO。

(9)投單 C1 比例提高

(10)通關手續簡化，縮短作業時間。

(11)更有彈性及方便性之繳款方式

(12)公開表揚並提供租稅優惠。

(13)AEO 認證費用之分攤(補助)

(14)輔導 AEO 之教育訓練及文件標準之建立

(15)落實制度是最大的保障，提升報關業於通關點可承擔之權力與義務應相當。

(16)對 AEO 尚不了解，無法提供。

本次參與座談會之業者於會中充分表達意見及經驗交流(座談會紀錄詳如附件二)，並對政府提供台灣實施 AEO 制度相關建議彙整如下：

(一)政府應規劃單一窗口來統籌推動與輔導業者。

(二)台灣 AEO 認證機制需有明確之規範，讓業者能估算所需投入之成本。

- (三)國內推動 AEO 應以先導試辦出發，並持續宣導 AEO 的觀念。
- (四)未來應推動業者設置保安長辦公室(CSO, Chief Security Officer)來負責 AEO 的推動，以避免業者開始執行時，對 AEO 的認識不完整。
- (五)業者為取得 AEO 資格必須投入供應鏈安全系統建置成本，政府應提供配套措施(如通關優惠待遇)，使業者能從中獲取效益。
- (六)落實我國海關現行之優良廠商及自主管理相關辦法，並邁向國際化。
- (七)檢視海關目前之管理辦法，對應於 AEO 及 C-TPAT 之相容性，以此為架構，構築與 AEO 或 C-TPAT 相同安全性之規範，避免疊床架屋，耗損太多的資源。
- (八)台灣導入 AEO 認證機制，應採漸進式，分階段實施，以提高一般業者的接受度與配合度。
- (九)政府推動 AEO 時，應考量資源的整合，如已實施之 ISPS Code、保安控管人制度等，與 AEO 目的相一致，政府應能整合資源，避免業者重覆投資之浪費。
- (十)未來業者的 AEO 資格應取得跨國間的相互承認。

陸、國內建立 AEO 認證機制之建議

經由本研究上述所蒐集的資料，對於「WCO SAFE 安全供應鏈架構下之 AEO 認證的要件」、「美國海關暨邊境保護局(CBP)所主導 C-TPAT 執行情況」與「歐盟推動 AEO 認證機制之現況」及「國際現行與 AEO 相關之認證標準」有初步的瞭解，並對我國現行優良廠商、自主管理、策略聯盟相關規定加以探討，再藉由 2007 年 6 月 4 日舉辦「台灣導入 AEO 認證機制之研究分析與建議」座談會，邀請產、官代表，進行綜合性座談，瞭解不同立場代表所表達之意見與想法。為了我國未來進出口貿易業務與關務管理能夠更加順利發展，維持我國在國際間之競爭力，政府未來順應國際貿易安全供應鏈趨勢所需配合推動 AEO 認證機制時，無論在政府、海關與相關業者等方面皆需面臨不同的課題與挑戰，也非像過去一般，只需政府單純制訂政策執行即可，必需要正視面對其真正問題根源所在，唯此方能真正落實貨物通關安全與便捷。

因此，依據前述研究與產、官專家的實務指導，分別針對政府、海關與全球貿易供應鏈業者在未來推動 AEO 認證機制時所應扮演的角色與推動的優先順序予以建議並彙整如下：

一、對政府之建議：

(一) 密切注意全球各國推動 AEO 認證機制的執行進度與調和過程：

至 2007 年 5 月，WCO 的 171 個會員國當中，已有 144 個會員國填送推動 WCO SAFE 架構意願書；而 APEC 的 21 會員國亦有 18 國會員國填送意願書(我國於 2006 年 10 月 31 日填送)。因此，全球貿易供應鏈推動 WCO SAFE 架構與 AEO 認證機制的趨勢已無庸置疑。然而由於下列主客觀因素之緣故，我國跟隨世界各國全球推動 AEO 認證機制的過程中，僅能被迫扮演被

動的角色，僅能密切注意世界各國推動 AEO 認證機制的執行進度與調和過程，隨時機動調整我國推動 AEO 認證機制的步伐，以收我國與 WCO SAFE 架構接軌的時效，爭取及降低政府推動 AEO 認證時所可能遭遇之阻力及整體推動 AEO 認證機制之投資。

1. 國際間的 AEO 認證機制仍未統一與調和：由於 WCO SAFE 架構乃是美國依自身國土安全需求，所衍生出來的全球貿易安全與便捷的運作架構，雖然兩者對於 AEO 認證機制的概念相同，但制度的核心要素與 AEO 認證機制的要件細節仍有些許之差距，若兩者不能「相互調和、整而為一」，讓執行認證業者與相關政府單位選擇單一的 AEO 認證標準(如 ISO 28000 系列)」時，或者「兩制度彼此間的海關與業者 AEO 資格可以相互承認」時，將徒增全球貿易業者無謂之成本與不必要的文書處理手續，導致失去當初 WCO SAFE 架構推動全球貿易安全與便捷的美意。
2. 國際間貨物唯一追蹤碼(UCR)仍未統一與調和：依據 WCO SAFE 架構所推動的 AEO 認證機制要在全球供應鏈發揮應有的功能，必須立基於貨物唯一追蹤碼一致(UCR 的制訂)或調和(電子資訊在全球主要經濟體海關間的順利轉換)。然而現階段美國與歐盟兩大經濟體對於運輸業者所要求的貨物唯一追蹤碼仍未進行統一與調和，若我國相關政府單位貿然推動，將容易導致國內相關業者徒增無謂之建置成本，同時這些建置成本對於一些中小型之運輸業者或報關行將是一大負擔，很可能會造成國內業者未蒙其利(作業統一與便捷)，反先受其害之現象發生。
3. 我國非 WCO 會員國之一：由於政治因素干預，目前我國僅是全球貿易的夥伴，並非主要的市場，所以至今仍無法成為 WCO 的會員國。因此，我國在推動 AEO 認證機制過程中，為能於未來獲得全球各經濟體的相互承認，目前僅能被動配合 WCO、歐盟、美國等全球貿易主要經濟體

的 AEO 認證機制要求，而無法建構我國獨立認可的 AEO 認證機制。

4. 多數國家對於 WCO SAFE 架構的執行功效仍處於觀望：由於截至目前為止(2007 年 5 月)，僅歐盟與中國之間及澳洲預備進行相關實驗計畫，而未來全球貿易在實際執行過程中，特別需針對跨國母、子公司間的 AEO 認證資格、跨經濟體的貿易資料交換、中小企業取得 AEO 認證資格的成本效益、潛在風險的評估等問題，加以研議並規範，最後 AEO 實際認證運作時，必會發現早期尚未考慮周全問題，亟待克服與協調溝通。以真正落實其安全與便捷之功效。

(二) 教育訓練與宣導

由於在現行國際貿易體制下，要推動 WCO SAFE 架構，在全球貿易實務運作上，皆不可能要求各國或經濟體在特定時點，一次放棄原有的作業模式，改採依據 WCO SAFE 架構所設計出來的運作模式；而是「各國政府、海關與貿易供應鏈業者」依據國與國(經濟體與經濟體)、海關與海關、海關與業者在 WCO SAFE 架構的運作概念與可能的運作要件，逐步調整與配合。因此，我國政府相關部門、海關與業者在 WCO SAFE 架構的「國與國」層次中雖然無法扮演主動積極之角色，但為能在未來時機成熟時有能力立即與國際接軌，並維持我國國際貿易競爭力，政府應持續舉辦 WCO SAFE 架構的產、官、學研討會、座談會與教育訓練，宣導與培養國內政府相關部門、海關與業者逐步在實務運作中朝向 WCO SAFE 架構方向調整的態度與能力。

(三) 整合現有各部會已推動之保安相關計畫

自 911 事件後，國際海事組織(IMO) 於 2002 年召開之海事保全外交會議中，採納國際海上人命安全公約(SOLAS) 2002 年修正案並增訂 XI-2 章國

際船舶和港口設施保全章程(ISPS Code),規定各締約國國際港口,須在 2004 年 7 月前取得 ISPS Code 認證,否則將面臨船舶屆時無法靠港作業之情況。據此,交通部依據商港法第 50 條規定,負責督導各港務局結合港區保全單位推動我國國際商港港口設施保全工作,以建構安全港埠經營環境,並提昇我國國際商港競爭力及國際地位。另有關推動船舶保全工作方面,交通部已指定中國驗船中心為本國船舶之認可保全機構,針對我國輪進行船舶保全計畫之審查及認證。

另一方面,國際民用航空組織(International Civil Aviation Organisation, 簡稱 ICAO)在 911 事件後,重修第十七號附約,提高航空保安標準。並要求所有締約國於 2004 年開始必須執行航空保安多邊協定、標準和建議措施等,且將對所有締約國進行常規性和強制性之查核工作。我國雖不是國際民用航空組織之締約國,但有飛航國際線之航空公司,如果未能建立一套符合國際標準之航空保安計畫且落實執行,將被公告為航空保安不合格地區,其後果將造成國際航線關閉,保額大幅提高,對台灣經濟競爭優勢,必造成嚴重傷害。是故交通部民航局會與警政署航警局協助各相關業者引進、導入暨推動「保安控管人」制度,俾兼顧航空保安及貨物通關順暢之目的。而「保安控管人」制度主要在於確保航空器裝載貨物之飛航安全,若經「保安控管人」交運之已知貨物,該貨物較無飛航安全上之顧慮,僅需經航警局部分抽檢即可逕裝載於航空器,達到貨物通關順暢之目的。

上述兩項計畫均與安全供應鏈不謀而合,因此未來在訂定 AEO 安全準則時,應考慮現行相關保全措施,避免疊床架屋造成業者重覆投資。

(四) 研擬優惠措施,鼓勵業者參與

由於國內供應鏈的所有業者未來若要取得 AEO 認證資格,必須先符合

AEO 認證的基本要件，因此必須先行投入資金於保安教育訓練及各項確保整個貨物運送過程中之實體、人員、貨物、運輸、與資訊等安全的設備與制度。雖然上述各項安全措施有部分原本就是業者在日常運作過程中所需負擔的成本，然而在此全球安全供應鏈的制度變革中，為能進一步達到其成果，政府提供相關誘因，是政府日後推動政策落實，一個不可或缺之重要因素，針對上述業者所投入的成本，政府相關單位應研擬優惠措施，以鼓勵業者參與。優惠措施可從下列方向考慮：

1. 租稅優惠：(1)投資抵免、(2)提供補助
2. 通關優惠：(1)減少抽驗比率、(2)免開櫃檢查、(3)簡化通關手續、(4)提供方便之繳款方式等
3. 公開獎勵：(1)公開表揚、(2)增加業者機會

(五) 編列相關預算協助海關逐步調整，符合 WCO SAFE 架構之要求

由於 WCO SAFE 架構的兩大主軸乃是「海關對海關之網路協議」及「海關對企業之伙伴關係」，由此可知我國關稅總局在此全球供應鏈的變革當中扮演一個相當重要的角色，無論是配合哥倫布計畫(aid for SAFE Trade)的自我能力建構計畫，或者將來配合 WCO SAFE 架構推動進程，所逐步進行的相關法令修訂、高科技非侵入性偵測儀器設備之購置、通關資訊系統的檢討、改善與重新建制等，皆需政府事先編列預算，並由海關相關單位逐步落實執行。以避免日後政府全面推動 WCO SAFE 架構下之時機成熟，但卻苦無相關預算來加以因應，造成海關單位面臨巧婦難為無米之炊。

二、對海關之建議

(一) 依據哥倫布計畫(aid for SAFE Trade)，提出自我能力建構計畫

由於我國已於 2006 年 10 月 31 日填送 APEC 會員國推動 WCO SAFE 架構意願書，因此關稅總局也必須配合 WCO 哥倫布計畫的三階段提出自我能力建構計畫。首先應依據 WCO SAFE 架構對於海關及業者取得 AEO 資格的最低門檻標準進行自我診斷，並提出能力差異分析報告；第二階段再依據診斷結果訂定執行計畫步驟；第三階段依據執行步驟與進程予以評估與改進。如此，海關在將來時機成熟時必須與世界各海關進行雙邊網絡協議時，才能符合 WCO SAFE 架構的要求，並節省雙方承認與認證的時間。

(二) 加強現代化查驗設備及提供通關查詢服務，提高貨物通關時效

依據 WCO SAFE 架構所宣示的四大核心要素，顯示各國海關在全球貿易供應鏈之網絡中扮演著核心角色。然而對於本國關稅總局而言，僅有第三個核心要素「採用高科技非侵入性設備(如大型 X 光儀器、輻射偵測器)檢測貨物安全」是本國可自行掌控。未來我國海關若普遍設置此種儀器，除了符合 WCO SAFE 架構的要求，亦可大幅提昇貨物通關的時效，若加上高科技貨物唯一追蹤碼(UCR)的設置，將可提供業者貨物通關的查詢服務。如此業者可以精確預估貨物裝船與到達客戶手中的時間，將有助於業者的競爭力。

(三) 檢視海關目前之廠商管理辦法，對應於 WCO AEO 之相容性

海關目前已實施「優良廠商」、「自主管理廠商」、以及「策略聯盟廠商」相關辦法，對應於 WCO AEO 之要件已有一定程度的規範，先從現有體制的改善做起，檢討執行上的缺失，逐步調整，落實執行，朝向 WCO SAFE 架構下所規範之 AEO 目標邁進，讓相關業者於未來參加 AEO 認證資格時，減少重新投入額外成本與作業調整，可減少業者參與 AEO 認證之阻力。

(四) 相關法令修訂之準備

依據 WCO SAFE 架構下 AEO 認證機制建立的需求，我國海關未來必定

需要擔負起扮演國內供應鏈相關業者取得 AEO 資格的認證機構角色，因此也必須如歐盟在推動 AEO 認證機制過程中，先行推動歐盟關稅法現代化、提出關稅法修正案，將 AEO 的申請業態、認證種類、認證過程、取得資格的要件與法律效力等內容納入。雖然現階段我國並未有推動 AEO 認證機制的確定時程，但政府相關單位將會提早擬議關稅法及其他配套辦法之修正案，靜待時機成熟時，立即送交立法院完成法源之審議與通過。政府以便能於最短時間內，做好相對應之措施與準備，讓我國進出口貿易業者，因應未來大體環境改變時，所受之影響，降至最低程度。

三、對國際貿易供應鏈業者之建議

建議業者針對有助於改善經營體質、提昇競爭力與降低經營風險的 AEO 資格要件進行投資

若以業者的經營角度來分析，WCO SAFE 架構下的 13 項 AEO 資格要件在成本投入與經營效能的分析彙整如表 6.1 所示。對於一般出口商而言，在「遵守海關規定」、「具備良好商業記錄與管理系統」、「財務健全」、「資訊交換、存取與保密」、「貨物安全」、「場地安全」與「危機意外管理與事件復原」等方面，無論其是否參與 WCO SAFE 架構的 AEO 資格認證，在日常的經營運作上皆有助於其本身經營體質的改善、降低經營風險與維持業者本身競爭力，因此可優先投入資源，逐步達到基本要件。至於其他部分有待全球 AEO 認證機制形成，業者再來作相對應之修訂與配合，如此才能將資源有效運用，達到事半功倍之效。相信國內業者也會樂意配合辦理，再加上政府相關單位群策群力推行與建立 AEO 資格認證制度，輔導國內相關業者符合 AEO 資格要件，共同營造一個完善、安全、便捷之進出口通關環境，以符合 WCO 最初創立之主要精神。

表 6.1 AEO 要件與對企業經營助益彙整表

AEO 要件	對企業經營的助益	要件急迫性
1 遵守海關規定的實際績效	確保企業在海關的良好記錄，降低進出口的營運風險	具有急迫性
2 具備良好的商業記錄管理系統	可提供透明化經營資訊，以進行企業營運的改善	具有急迫性
3 企業財務健全	可降低企業財務風險，並提高企業承受營運風險能力，確保企業聲譽	具有急迫性
4 協商、合作、溝通交流	可提升企業與海關之間的網絡夥伴關係，長期而言，對企業進出口通關的時間縮短有所助益	不具急迫性
5 教育、訓練、認知	可提升員工對於貨物保安的意識	不具急迫性
6 資訊交換、利用、保密	可確保企業的經營機密資訊不外洩，以維持企業經營競爭力	具有急迫性
7 貨物安全	降低失竊損失，確保交貨不延遲	具有急迫性
8 運輸安全	此為運輸業者最為關注的部分	除運輸業者，其他不具急迫性
9 場地安全	降低失竊與掉包風險	具急迫性
10 人員安全	可進行人員保安宣導，來降低人員的道德風險與損失	不具急迫性
11 交易對象(客戶)安全	評估貿易夥伴是否能夠確保貨物安全	不具急迫性
12 危機管理與意外事件之復原	降低意外狀況所帶來的經營風險	具有急迫性
13 評估、分析及改進	設置機制，以評估是否符合 WCO 的要求	不具急迫性

四、結論

全球安全供應鏈之推動，已成下一波之世界潮流，AEO 認證是維護供應鏈安全的最佳作法。美國因經濟規模較大，其 C-TPAT 可透過進口商對其貿易夥伴之安全要求，促使供應鏈上之合作夥伴均能參與，達到安全供應鏈之目的。歐盟則因區域性之聯盟，其經濟規模亦足以自成一體系，且其會員國之進口商可能為他會員國之出口商，反之亦同，在相互承認之前提下，AEO 之推動較無困難。

我國若要推動 AEO 認證制度，應遵從 WCO 的規範，參考美國與歐盟或其他國家的作法加以推動。因台灣並非 WCO 的會員國，可能面臨的最大問題是跨國相互承認的問題，國際間 AEO 資格如何與他國建立相互承認機制，尚無範例可循，因此應持續關切國際間 AEO 的進展，並尋求對我國貿易、經濟最具影響力的國家，進行洽商，建立合作關係。同時，對於我國已實施之優良廠商、自主管理、策略聯盟等制度，可先行檢討；以及相關之配套措施、法令增修等操之在我之準備，朝向符合 WCO 規範之方向逐步改善。

參考文獻

- 一、 行政院科技顧問組，「因應美國海關 CSI 計畫新加坡參訪團出國報告」，2003
- 二、 徐仁慈，「全球貿易安全與便捷之標準架構簡介 WCO SAFE Framework of Standards」，行政院經建會「建構優質經貿環境與網絡」策略會議，民國 95 年 8 月 31 日
- 三、 湯明輝譯，WCO 全球貿易便捷與安全之基準架構
- 四、 財政部，「優良廠商進出口貨物通關辦法」，民國 95 年 9 月 6 日訂定發布
- 五、 財政部，「貨棧貨櫃集散站保稅倉庫物流中心及海關指定業者實施自主管理辦法」，民國 95 年 4 月 21 日修正發布
- 六、 財政部關稅總局，「海關審查貨棧及貨櫃集散站業者實施自主管理作業規定」，民國 94 年 8 月 19 日修正
- 七、 財政部關稅總局，「海關稽核貨棧及貨櫃集散站業者實施自主管理作業規定」，民國 94 年 8 月 19 日修正
- 八、 財政部關稅總局，「貨櫃集散站業者與海關簽訂策略聯盟之基本條件與可享之優惠措施」，民國 92 年 12 月 24 日訂定，93 年 1 月 1 日起實施
- 九、 財政部關稅總局，「海關與一般廠商、運輸業（船、航空公司）、科學工業園區園區事業、保稅工廠及加工出口區區內事業簽訂策略聯盟之基本條件與優惠措施」，民國 95 年 4 月 7 日修正
- 十、 商業司，工業技術研究院，「產業物流發展暨國際接軌推動計畫:C-TPAT 實體安全教戰手冊」，2006
- 十一、 商業司，工業技術研究院，「產業物流發展暨國際接軌推動計畫:C-TPAT 人員安全教戰手冊」，2006
- 十二、 商業司，工業技術研究院，「產業物流發展暨國際接軌推動計畫:C-TPAT 運輸安全教戰手冊」，2007
- 十三、 商業司，工業技術研究院，「產業物流發展暨國際接軌推動計

畫：C-TPAT 程序安全教戰手冊」，2007

- 十四、 田宜遜，C-TPAT/SST 先導系統推動計畫，機械工業雜誌 261 期 pp107~116 頁，2004
- 十五、 U.S. CBP, (C-TPAT) Customs-Trade Partnership Against Terrorism, http://www.cbp.gov/xp/cgov/improt/commercial_enforcement/ctpat/
- 十六、 U.S. CBP, Supply Chain Security Best Practices – Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), Jan. 2006
- 十七、 U.S. CBP, C-TPAT VALIDATION PROCESS GUIDELINES, 2003
- 十八、 WCO, FRAMEWORK OF STANDARDS TO SECURE AND FACILITATE GLOBAL TRADE . June 2005
- 十九、 WCO, SAFE Framework of Standards, Authorized Economic Operator Guidelines, 2006
- 二十、 WCO, ISCM GUIDELINES, June 2004
- 二十一、 WCO, RESOLUTION OF THE CUSTOMS CO-OPERATION COUNCIL ON THE FRAMEWORK OF STANDARDS TO SECURE AND FACILITATE GLOBAL TRADE, June 2006
- 二十二、 WCO, Unique Consignment Reference (UCR), June 2004
- 二十三、 EU, Customs 2007 Project/pilot action, AUTHORISED ECONOMIC OPERATORS, OPERATOR'S GUIDELINES ON STANDARDS AND CRITERIA, Brussels, 20 January 2006
- 二十四、 EU, AUTHORISED ECONOMIC OPERATORS GUIDELINES, Brussels, 7 May 2007
- 二十五、 ISO, ISO/PAS 17712:Freight containers—Mechanical seals, 2003
- 二十六、 ISO, SMART AND SECURE TRADELANES (SST) FORGE STRATEGIC PARTNERSHIP TO SECURE THE FUTURE OF GLOBAL SUPPLY CHAINS, 2003
- 二十七、 ISO, ISO/PAS 28000: Specification for security management systems for the supply chain, 2005
- 二十八、 ISO, ISO/PAS 28001: Security management systems for the supply chain — Best practices for implementing supply chain security —

Assessments and plans, 2006

- 二十九、 ISO, ISO/PAS 28003: Security management systems for the supply chain — Requirements for bodies providing audit and certification of supply chain security management systems, 2006
- 三十、 ISO, DRAFT INTERNATIONAL STANDARD ISO/DIS 28004: Security management systems for the supply chain — Guidelines for the implementation of ISO/PAS 28000, 2006
- 三十一、 日本財務省, 特定輸出申告制度, 2005.10
- 三十二、 小郷 一郎, ISO/TC8 でのセキュリティ規格提案の経緯等について, 日本機械輸出組合「サプライチェーン・セキュリティ規格の国際動向 ISO と WCO」セミナー, 2006.04.19
- 三十三、 太田 進, ISO/PAS28000 シリーズとサプライチェーン・セキュリティ・マネジメント, 日本機械輸出組合「サプライチェーン・セキュリティ規格の国際動向 ISO と WCO」セミナー, 2006.04.19
- 三十四、 渡邊 豊, ISO/PAS28001 の概要, 日本機械輸出組合「サプライチェーン・セキュリティ規格の国際動向 ISO と WCO」セミナー, 2006.04.19
- 三十五、 橋本 弘二, WCO・民間との協議グループ第一回会合の概要, 日本機械輸出組合「サプライチェーン・セキュリティ規格の国際動向 ISO と WCO」セミナー, 2006.04.19
- 三十六、 中國驗廠網:
http://www.sa8000cn.cn/Article/CTPAT/200612/20061221130623_5

台灣導入 AEO 認證機制之研究分析與建議/郭淑敏

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)040.906

委託機關：行政院經濟建設委員會

1. 物流運輸

496.8

題名：台灣導入 AEO 認證機制之研究分析與建議

計畫主持人：郭淑敏

研究人員：邱紹群、陳俞如、林文傑、廖冠捷、黃瓊瑤、溫雅筌

委託機關：行政院經濟建設委員會

受託單位：亞洲大學

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 7 月

版次：初版 刷次：第 1 刷

編號：(96)040.906