

臺灣臺中地方法院行政訴訟判決

110年度簡字第85號

111年4月12日辯論終結

原告 億昇倉儲企業股份有限公司

代表人 邱永堂

訴訟代理人 陳益軒律師

被告 財政部關務署臺中關

代表人 劉莉莉

訴訟代理人 林鈺雯

林秀芬

上列當事人間自由貿易港區設置管理條例事件，原告不服財政部中華民國110年8月11日台財法字第11013921180號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、事實概要：

原告為自由港區事業，106年間以F5（自由港區貨物出口）報單第DB/06/086/E0016、DB/06/086/E0234、DB/06/086/E0288、DB/06/102/E0420、DB/06/102/E4132及DB/06/102/E0521號向被告通報出口GASOIL（下稱系爭油品）計6批，通報目的地國家及代碼均為「HONG KONG（香港）、HKHKG」，經電腦核定按C1（免審免驗）方式放行。嗣被告查核結果發現，系爭油品實係載往東海附近之公海從事販售，原告核有目的地通報不實，違反設管條例第17條第1項規定情事，被告爰依同條例第38第1項規定，以上開6份出口報單均涉及通報不實情事，乃以被告108年第00000000號、第00000000號、第0

00000000號、第000000000號、第000000000號、第000000000號處分書，各裁處新臺幣(下同)3萬元罰鍰。原告不服，提起訴願，嗣經財政部109年8月5日台財法字第10913905660號訴願決定：「原處分撤銷，由原處分機關另為處分」。被告依訴願決定意旨重新審查，仍依設管條例第38條第1項規定，於110年2月26日核發108年第000000000號更1、第000000000號更1、第000000000號更1、第000000000號更1、第000000000號更1，共6份處分書（下合稱原處分）對原告各裁處3萬元罰鍰。原告不服，提起訴願，經決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

二、原告主張略以：

- (一)現代民主法治國家對於行為人違反行政法上義務欲加以處罰時，應由國家負證明行為人有故意或過失之舉證責任，苟被告無法證明原告主觀上存有申報不實之過失，即不能處罰原告。原告與被告相同，均係經由高雄地方法院107年度簡字第4289號刑事判決所記載陳世憲之犯罪事實，始知悉系爭出口貨物裝貨船舶航行目的地為「公海」，而非韓國或香港港口。
- (二)原告係依據陳世憲所委託大瀚船務代理公司，向被告申報之裝貨船舶艙單內有關卸貨港口資訊，以通報本件目的地港為香港港口，足認原告於出口報單通報目的地國家港口資訊前，確已盡查證，原告應無過失可指。
- (三)原告通報出口目的地之對象為海關，而非航港局，原告並無登錄航港局MTNet系統查詢船舶航行資訊之代碼，必須透過船務代理公司始能查詢船舶次一港航行資訊，而系爭出口貨物裝貨船舶於航港局MTNet系統申報之航行資訊，係由大瀚船務代理公司代理申報，大瀚船務代理公司既已提供裝貨船舶艙單供原告向被告通報出口報單，原告並無預見該艙單內國外卸貨港資訊與其向航港局MTNet系統申報船舶次一港資訊不同之可能性，自無要求大瀚船務代理公司再提供該公司向航港局MTNet系統申報船舶航行資訊之必要，現行關務相

01 關法令並未明定海運申報或通報出口貨物時，應核對航港局
02 MTNet系統登錄之船舶目的地港資訊，被告要求原告未主動
03 查詢航港局MTNet詢問裝貨船舶航行資訊，係要求原告履行
04 法令所無之義務。

05 (四)本件出口貨物裝貨船舶航行目的地實際為「公海」，而非韓
06 國或香港港口，足認陳世憲委託大瀚船務代理公司向航港局
07 MTNet系統申報裝貨船舶之目的地港為韓國港口，亦屬不
08 實，無論原告有無查詢航港局MTNet系統裝貨船舶航行目的
09 地港資訊，均無法查悉陳世憲隱匿船舶航行目的地為「公
10 海」之事實，且被告裁罰理由未說明原告於現行法令規範
11 下，有何可查悉陳世憲隱匿裝貨船舶目的地為「公海」之方
12 法。

13 (五)另本件原告申報當時，被告公告之目的地國家港口申(通)報
14 代碼表，並無「公海」選項，如何能期待出口貨物目的地為
15 公海時，原告得以據實通報？本件被告要求原告據實通報目
16 的地為「公海」，顯然欠缺期待可能性，自難認原告對於通
17 報不實應負過失責任等語。並聲明：原處分及訴願決定均撤
18 銷。

19 三、被告答辯略以：

20 (一)自由港區事業以自己名義為「貨物輸出人」辦理出口報關，
21 即為系爭貨物出口之實際行為人，本負有誠實申報義務，與
22 其是否為系爭輸出貨物之貨主無關。當自由港區事業立於貨
23 物輸出人地位代貨主申報貨物出口時，非不可預見實際貨主
24 提供不實資料，將導致其違反向海關誠實申報之義務，如其
25 主張據貨主提供之資料通報或無權要求過問貨主關於貨物申
26 報資料，即可認無通報不實之故意或過失，則自由港區事業
27 代客操作營運模式，將遭實際貨主不當利用，以規避行政管
28 制。

29 (二)原告既為貨物輸出人並向海關申報，對於貨主提供之報關資
30 訊，自應審核確認其正確性、以盡其誠實申報義務。臺灣港
31 務股份有限公司有將船舶所有人或其代理人填報之國際航線

01 船舶進出港資訊，公開於該公司網頁，任何人皆可搜尋。倘
02 原告於油品通報出口前，查詢臺灣港務股份有限公司之船舶
03 動態網頁，當可得知載運此6批油品出口之2艘油輪各航次之
04 次一港（該船下一港口）均為韓國港口，與本案報單出口之
05 目的地為香港，航行方向完全不同，當有預見報單目的地為
06 不實之可能。

07 （三）原告係據貨主提供之目的國資訊，填載本案出口報單之「目
08 的地國家及代碼」為HK（香港），其申報當時並無應如何填
09 載目的地為公海之問題，原告所稱海關未公告公海之目的地
10 國家及代碼應如何申報，致對「目的地國家及代碼」一欄之
11 正確填報，欠缺期待可能性云云，與事實不符；況原告如不
12 知目的地國家代碼應如何正確申報，應向海關詢問，以盡其
13 誠實申報義務等語，茲為抗辯。並聲明：駁回原告之訴。

14 四、本院之判斷：

15 （一）按自由貿易港區設置管理條例第1條規定：「為發展全球運
16 籌管理經營模式，積極推動貿易自由化及國際化，便捷人員
17 、貨物、金融及技術之流通，提升國家競爭力並促進經濟發
18 展，特制定本條例。」該條立法理由為「……設置自由貿易
19 港區，對於港區內之營運併採低度行政管制及高度自主管理，
20 並排除港區內進行商務活動之各種障礙，以加速貨物進
21 出港區之流通，推動貿易自由化及國際化，使我國成為主導
22 國際間貿易之樞紐及集散、交易中心。」同條例第3條規
23 定：「本條例用詞定義如下：一、自由港區：指經行政院核
24 定於國際航空站、國際港口管制區域內；或毗鄰地區劃設管
25 制範圍；或與國際航空站、國際港口管制區域間，能運用科
26 技設施進行周延之貨況追蹤系統，並經行政院核定設置管制
27 區域進行國內外商務活動之區域。二、自由港區事業：指經
28 核准在自由港區內從事貿易、倉儲、物流、貨櫃（物）之集
29 散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包
30 裝、修理、裝配、加工、製造、檢驗、測試、展覽或技術服
31 務之事業。……。」可見自由貿易港區係為因應國際貿易需

要而設置，以特區型態降低管制之手段、促進營運效率，達成推動貿易自由化、國際化目的；但國際貿易涉及通商之准否、貿易商品之管制，因此主管機關仍須掌握輸出之貨況。

(二)次按，自由貿易港區設置管理條例第17條第1項規定：「國外貨物進儲自由港區、自由港區貨物輸往國外或轉運至其他自由港區，自由港區事業均應向海關通報，並經海關電腦回應紀錄有案，始得進出自由港區。」、第38條第1項規定：「自由港區事業依第17條第1項或第3項規定向海關通報，有虛報或不實情事者，由海關按次處新臺幣3萬元以上30萬元以下罰鍰。」足知自由港區之貨物輸往國外，本條例課予「自由港區事業」就商品輸出入相關事項有核實通報義務，通報如有不實，即應受罰。

(三)再按，前揭第38條第1項規定係處罰「不實通報」行為，並未排除處罰過失之明文，是無論行為人係故意或過失違反該條例，皆受該條例之規範。伸言之，「自由港區事業」於通報時，有注意通報內容與實際情形是否相符之注意義務，縱係為第三人通報輸出貨物，仍應確認實際情形是否與通報內容相符，以「應注意，並能注意」為條件，經由其對該第三人之瞭解或向其查證通報內容與實際情形是否相符，如有注意之可能卻不為之者，縱無故意，即難辭過失之責；不能以其不知實際情形，作為卸除過失責任之論據，否則第三人可利用不知實情之「自由港區事業」替其通報，以迴避通報義務而規避管制，前述立法目的即無法達成。

(四)經查，原告係自由港區事業（原處分卷1第140頁公司基本資料）並為原告所不爭。原告售予陳世憲之油品、及穩鼎石化股份有限公司售予陳世憲之油品，陳世憲均委託原告，由原告以「貨物輸出人」名義，於106年間以第DB/06/086/E0016、DB/06/086/E0234、DB/06/086/E0288、DB/06/102/E0420、DB/06/102/E4132及DB/06/102/E0521自由港區貨物出口報單，通報輸出油品，目的地之國家及代碼均為「HONG KONG（香港）、HKHKG」（見原處分卷1第1-21頁之出口報單），

原告對此亦不爭執（見本院卷第80頁言詞辯論筆錄）。嗣被告據臺灣高雄地方法院107年度簡字第4289號刑事簡易判決書（見原處分卷1第30-34頁）內容：事實及理由一「……陳世憲明知……其自臺中港所購入之油料實際係載往公海從事販售……將上述出口報單之目的地國家記載為香港……」，發現上述之出口油品實際係被載往東海附近之公海販售，乃赴原告處所訪談（見原處分卷1第40-41頁筆錄），原告陳稱系爭油品由買方自行派船，對申報目的港無權過問等語，對油品在東海附近公海交易之事實，於行政調查及本院審理中均不爭執。因此，被告認定認本件出口油品實際被載往東海附近之公海販售，與出口報單原申報之目的地為香港不符一節，應可認定。

（五）原告雖主張，其係依陳世憲所委託大瀚船務代理公司，向被告申報之裝船艙單內所載卸貨港口資訊，故通報目的地港為香港港口，應認已盡查證義務且無過失等語。經查，大瀚船務代理公司載運本見油品而向被告申報之艙單（見本院卷第21-27頁），其有關目的地之記載雖係「HK HKG」；然依據自由貿易港區貨物通關管理辦法第5條第1項第2款：「依本條例第17條第1項規定，向海關辦理通報程序如下：……二、自由港區事業貨物輸往國外時，由貨物輸出人於貨物進儲港區貨棧後，向海關傳輸報單通報出口，經海關電腦回應紀錄有案，憑以裝船（機）出口。」及出口貨物報關驗放辦法第3條規定：「出口貨物之申報，由貨物輸出人完成訂艙手續並備齊報關單證，於載運貨物之運輸工具結關或開駛前向海關辦理。」又運輸工具進出口通關管理辦法第46條規定：「出口……貨物……應憑海關……電腦放行通知……辦理裝運……。」可知，為避免貨物先裝船卻無法獲得出口許可，故應先由貨物輸出人取得海關電腦回應放行後，始進行裝運上船（另可參考原處分卷1第239頁之流程圖）；又所謂出口艙單，係指出境運輸工具所載貨物之清單而言，因此取得艙單時間應在出口報單獲許之後。依實務正常運作之時序，原

告應先為本件出口報關、待取得許可，再由陳世憲進行油品裝船，並於裝船後方取得艙單；從而通報內容正確與否之注意義務，係發生在裝船取得艙單之前。然原告竟主張其依艙單記載之目的地為據向被告通報，有盡注意義務云云，與正常運作規定不符，不但所述是否屬實非無可疑，亦難以報關當時不應存在之艙單作為通報不實之免責依據。原告主張，其據艙單之記載向被告為通報，已盡查證而無過失一節，應難認可取。

(六)縱然原告係先向瀚船務代理公司取得裝運艙單後，再向被告辦理出口報關，然原告既然自願替陳世憲報運出口，應同時承擔通報內容正確之注意義務與相關責任。法規既未限制或明列原告應行查證之途徑或方法，則裝運艙單之記載充其量僅是其用以衡酌通報內容是否正確的方法之一，其他例如可請陳世憲出具、提示系爭油品出口後，與對口人交易之文件或往來資料，非不能作為探求實際之目的地港得途徑，原告自不能僅執偶一之資料，即主張必然免責。

(七)又細觀前述大瀚船務代理公司載運系爭油品而向被告申報之艙單（見本院卷第21-27頁），載運此6批油品出口之2艘油輪係「比恩18」、「比恩88」，經被告向交通部航港局查證（見原處分卷1第171-181頁），該二船嗣更名為「國王之路Kingsway」、「雙牛TwinsBull」，其船務代理大瀚船務代理股份有限公司於MTNet（航港單一窗口服務平臺）所登錄2艘油輪之出口簽證資料，各航次之次一港（該船下一港口）和目的港（該航次最後一個港口）均為韓國港口。且大瀚船務代理股份有限公司亦以109年12月2日瀚字第10912020001號函（原處分卷1第183-186頁）稱，艙單表頭次一目的港及目的港均為為韓國港口；原告於通報前非不能向大瀚船務代理公司作航程之確認以核實，然原告不加作為，應可認為其對注意義務，有「應注意、能注意而不注意」之過失。

(八)況依預報貨物通關報關手冊出口篇貳、七、出口報單（N5203）各欄位填報說明（原處分卷1第55-59頁），對出口報單

「目的地國家及代碼」欄位填報說明略以：「係填入本報單貨物之已知『最終目的地』國家（地區）及地方英文名稱全名……及其代碼……已知最終目的地國家（地區）係指貨物出口時，已知所要運送到的最後一個國家……。」從而，自由港區事業以出口報單向海關通報輸出貨物，應於出口報單「目的地國家及代碼」填入輸出貨物之最終目的地。而大瀚船務代理公司載運系爭油品而向被告申報之艙單（見本院卷第21-23頁）所載之「航行次一港」均「KRZ99」（指未列入聯合國地方代碼之韓國港口，見原處分卷1第276-277頁之聯合國地方代碼），非不能發現航向予往南方之香港不同，竟未向大瀚船務代理公司做進一步求證，此部分被告認為原告有過失，亦屬可取。

（九）被告另陳稱，依行為時船舶設備規則第242條之3規定（見原處分卷1第268-275頁），客船、航行國際航線總噸位300以上之貨船，應裝設1台船舶自動識別系統船載台；船舶自動識別系統（AIS）結合全球衛星定位系統，被告主張此系統於一般人下載適當軟體後，可用以查詢船舶動向。查法規之上述規定，不外為增益航運貿易參與人之便利，以促進航運之發達或監管，理應不設使用門檻，供一般人下載；雖原告主張非一般人均得下載使用，需另外取得代碼，縱或屬實，如原告設法取得代碼，即可使用該航程追蹤軟體，且如發現船舶之航向與目的地有異，可向被告申請更正報單目的地，而不受處分（見原處分卷1第302頁之交通部102年11月25日交航字第1020039741號函）。而系爭油輪Kingsway和Twin Bull，總噸位分別為5,827噸（原處分卷1第174頁）、4,228噸（原處分卷1第167頁），依規定應裝有船舶自動識別系統，原告如盡真摯之注意能事於取得代碼後，應可輕易發現二船均航往北向之東海或韓國，與南向之香港有別，及時向被告報告，非不能免於處罰，惟原告亦無作為。衡情，各種查證管道無非用以完善、協助通報人之正確通報注意義務，至於通報人是否採用，本應自行評估衡酌，通報人怠於採

01 用，雖無違反「採用義務」可言，但「採用義務」與「正確
02 通報注意義務」原屬二事，如發生通報不實之結果，則屬未
03 盡查證、防免之能事，自亦不能以法無課予「採用義務」而
04 主張免責。從而原告主張其本無取得代碼、追蹤航程之義
05 務，進而主張並無違反正確通報注意義務云云，尚難認可
06 採。

07 (十)另查，本件之行政處分所處罰原告之行為，均係發生於106
08 年間，其中發生於106年1月5日係一件、106年2月13日係二
09 件、106年2月18日係二件，另最後一件係發生於106年12月1
10 5日；而於當時，財政部關務署於「關港作業代碼」中，尚
11 無「公海交易」之選項，亦無法就「公海交易」之行為，以
12 「ZZ」加「Z99」做為表示，此觀財政部關務署108年6月18
13 日台關稽字第1081012779號函，於函覆立法委員陳超明所為
14 之說明(見本院卷第91頁)，及109年3月16日台關業字第1091
15 004852號函，及111年3月14日台關業字第1111004044號函，
16 於函覆台中地院時所為之說明(見本院卷第93、127頁)即
17 明；因此原告主張於本件申報時，被告公告之目的地國家港
18 口通報代碼表，並無「公海」選項可選，固屬無訛。然自由
19 貿易港區以降低管制之手段以促進貿易營運效率，但海關仍
20 應為必要之管制，已如前述；故依自由貿易港區設置管理條
21 例立法目的為探求，通報人運用電腦網路系統為申報、海關
22 運用科技設施進行貨況追蹤系統，僅係促進港區營運效率之
23 方法，但不能反致管制失能；通報網路系統之相關代碼或遇
24 闕漏，惟核實通報義務卻是同條例第17條、第38條所明定，
25 自不能以系統設置之未盡完善，作為免卻核實通報義務之事
26 由。原告為本件出口報運時，固然通報系統尚無「公海」代
27 碼選項，然係因當時尚不允許公海交易？抑或單純系統闕漏？
28 原告非不能即時向被告反映，並請求被告協助處理，以完成
29 正確通報義務，然原告竟不曾請求被告處理，自不能以代碼
30 選項之不週全，作為事後不正確通報之合理化事由。況且原
31 告陳明出口申報當時，係參照大瀚船務代理公司倉單記載，

01 乃以香港為申報之目的地港，當時並無欲勾選「公海」代碼
02 之需求，既與「公海」代碼之存否無關，自不能事後執此主
03 張免責。是原告此部分之主張亦不足採。

04 五、綜上，原處分並無違法，訴願決定予以維持，核無不合。原
05 告訴請撤銷，為無理由，應予駁回。

06 六、兩造其餘攻擊防禦方法均與本件判決結果不生影響，故不逐
07 一論述，併此敘明。

08 據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第98條第1項
09 前段，判決如主文。

10 中 華 民 國 111 年 5 月 3 日

11 行政訴訟庭 法 官 吳俊瑩

12 上為正本係照原本作成。

13 如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀，其未表
14 明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書（均須
15 按他造人數附繕本）。上訴理由應表明關於原判決所違背之法令
16 及其具體內容，或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事
17 實。

18 中 華 民 國 111 年 5 月 3 日

19 書記官 王素珍