

史傑克船長與幽靈櫃 —走私查緝實務與案例分析

■ 第 59 期學習司法官基隆學習組

■ ■ ■ 目 次 ■ ■ ■

壹、前言	三、海運進口：
貳、基隆港口介紹	肆、走私態樣與相關規範
一、基隆港：	一、走私態樣
二、漁港：	二、相關規範
三、軍用港：	伍、走私實務案例分析
四、遊艇港：	一、漁船走私香菸案
參、海運實務流程：	二、貨櫃夾藏毒品案
一、海運總論：	陸、結論
二、海運出口：	柒、參考文獻

壹、前言

俗稱「雨港」的基隆，擁有臺灣北部最重要的港口—基隆港，在港區裡可看見每日有許多長方形的貨櫃，整齊地放置在集散地中等著被載運。此外在港區的另一頭，還可看見如織的旅客從一班班氣派的郵輪上來來去去。不過，除了基隆港外，在陰濛濛的、環山面海

的「雞籠」，因為擁有許多豐富的漁業資源，境內還有許多漁港，像是外木山漁港、八斗子漁港，另外也有軍事用的基隆軍用碼頭、給遊客休閒娛樂的龍洞南口遊艇港。腹地雖小的基隆，沿海卻隱藏著許多與海洋連結的接口，除了貨物的運輸交換，也有人的遷移與漁貨的捕撈等。身為一名學習司法官站在川流不息的港口中遠眺，除了欣賞美人美景



外，心中也潛藏著許多犯罪的想像等著我們去深掘。於是，這便興起了我們對於研究走私案件的興趣，被港口環繞的基隆究竟埋藏著多少走私案件？他們又是以什麼方式走私進口和出口？身為一名檢察官，要如何在此類案件中指揮辦案？

以下先就基隆各類型港口及關務運作做簡單介紹後，並查尋基隆有關走私貨物的起訴書類及判決，將基隆的走私案件做類型化分析，最後再舉出 2 個實際案例分析其所為的偵查手段做結。

貳、基隆港口介紹

基隆港口依功能區分為以下不同類型：

一、基隆港：

港區範圍總面積為 572.17 公頃，最大進港船型為 3,000TEU 貨櫃輪及 3 萬 DWT 散裝貨輪，目前共有 57 座碼頭¹。貨物要通過國境，必須經由政府指定開放對外貿易的通商口岸，基隆港為臺灣重要的國際商港之一，在通商口岸設有海關以查驗或課徵輸出入貨物相關稅費，該報運的程序稱為通關，而通

關步驟詳如下文說明。另外，有關旅客行李運送的部分，也要經由此港口通行，出境旅客須向郵輪公司辦理報到手續後，其托運之行李須經由海巡人員之檢查，若查到有違禁品、管制物品的情形，須通報海關辦理。

二、漁港：

按漁港法第 3 條第 1 項第 1 款規定，漁港指主要供漁船使用之港。依照漁業發展需要及使用目的區分成 2 類，第一類漁港係為全國性或配合發展需要之目的而設立，港內的泊地面積需達 10 萬平方公尺，陸上有漁市場、起卸碼頭、漁船補給、漁貨加工等要求，主管機關為行政院農業委員會，其餘則為第二類漁港，由當地的縣市政府為主管機關。其中，基隆的第一類漁港有正濱漁港及八斗子漁港，第二類漁港則為長潭里、望海巷、外木山、大武崙² 漁港。

三、軍用港：

基隆沒有獨立的軍用港口，而是在基隆港中有一部分的軍用碼頭。先前基隆港的東岸和西岸均有軍用碼頭，但近期為了擴張港口的營運和發展，將東岸的東 4、5 軍用碼頭及威海營區遷移至西岸之牛稠港，並成立國防軍事專

¹ 國立海洋科技博物館首頁 > 港口種類 > 商港 / 基隆港，<http://ship.nmmst.gov.tw/ship/content/140/534>，最後瀏覽日：2019 年 8 月 1 日。

² 漁業署網站首頁 > 法令公告 > 漁港目，臺灣地區各直轄市、縣（市）漁港類別及名稱一覽表，<https://www.fa.gov.tw/cht/LawsAnnouncePort/content.aspx?id=28&chk=E40A0683-09A8-4E15-BDB0-AD4991EB8F71¶m>，最後瀏覽日：2019 年 8 月 1 日。



圖 1 基隆港口標示圖

區，東岸所釋出的空間可以作其他商業或公共利用。

四、遊艇港：

位於新北市貢寮區之龍洞南口遊艇港是國內首座遊艇港，主要停靠各類型的遊憩船舶。遊艇入出我國國境時，應由駕駛人或其代理人填載遊艇通報單，向航政機構通報之。航政機構再即時轉通報關務、入出境、檢疫、安全檢查相關機關及港灣口岸管理機關。

參、海運實務流程：

偵辦走私案件時，涉及海運實務流

程，在海運實務文件的茫茫大海中，時常碰到不知如何切入偵查、及被告抗辯時不知如何突破的困境，可見，勢必須對海運實務流程先有一番了解，才能確實解讀海運實務文件，讓犯罪無所遁形。

一、海運總論：

利用船舶載運貨品時，首先須認識船舶的種類，船舶大致上可分為商船、軍船、漁船、娛樂船和特種船五種，其中與載貨相關者主要為漁船及商船中的貨船，而貨船隨著用途不同又再細分為貨櫃船、散裝船、雜貨船、水泥船、木材船、油輪、冷凍船等，種類繁雜，本文主要以漁船、貨櫃船之進出口



做簡介：

(一) 漁船：

依據海岸巡防法第 4 條、第 5 條及國家安全法第 4 條、海岸巡防機關執行臺灣地區漁港及遊艇港安全檢查作業規定，漁港須經過地方上安檢所的安全檢查。安檢所為行政院海洋委員會海巡署轄下的單位，負責檢查漁船進出口時所攜帶之物品、人員等。安檢所人員會先將船隻依據其船舶種類、漁業及漁具種類、違法前科、僱用船員等紀錄，區分成甲、乙、丙、丁四類。海巡人員在

實施檢查時，會結合船舶之評鑑類別、近期情資等，據以認定有無違法之虞，如認為沒有違法之虞者，檢查方式得以目示航行或以申報服務，即船舶主動靠泊執勤區，安檢人員僅作進出港之紀錄，讓船舶通過之方式處理。但若認為有違法之虞，可分別採取登船查艙、監卸、清倉等方式實施安檢³。又檢查之範圍包含人員須進行身分核對、物品或其他依法執行之檢查等，據此以防有人走私、非法入出國之情形（安全檢查流程示意圖詳下圖 2）。

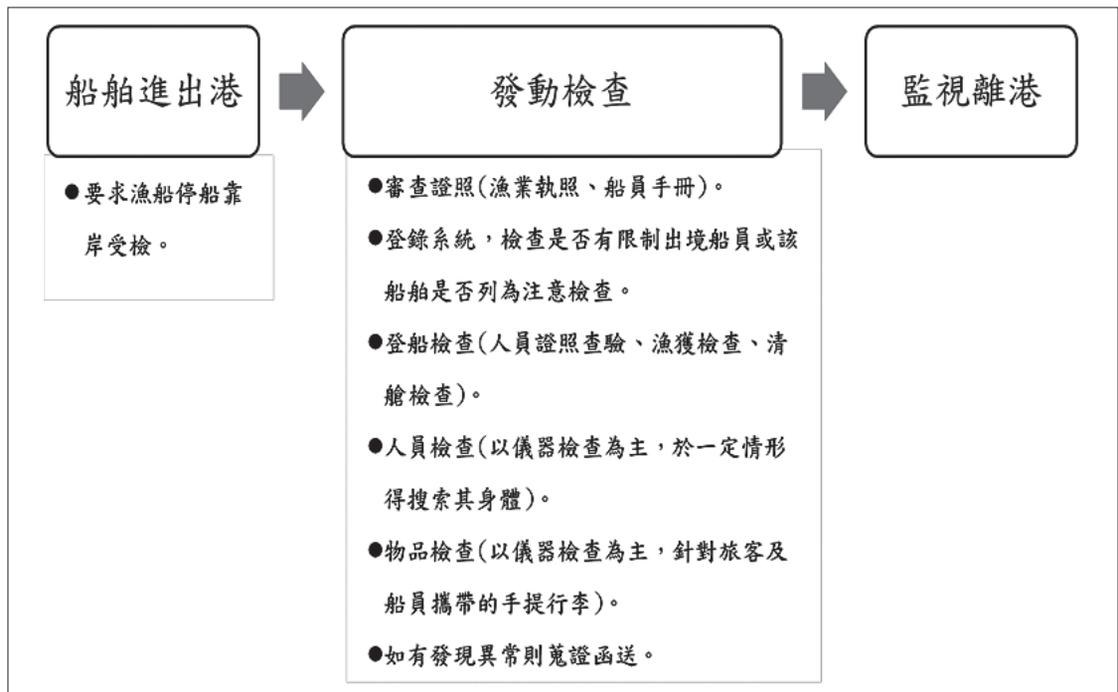


圖 2 漁港船筏進出港安全檢查作業流程圖

³ 海洋委員會海巡署中部分署首頁 > 海域執法 > 港口安全檢查 > 船舶檢查說明，<https://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=4185&ctNode=2691&mp=9993/>，最後瀏覽日：2019 年 8 月 1 日。

此外，依據漁港法第 16 條及其施行細則第 9 條規定，非我國籍的漁船進出漁港時，除應依法令實施檢查外，還須先填具申請書，經過主管機關核准，分別依照不同之船舶種類有不同申請時間規定。

（二）貨櫃船：

以貨櫃裝運貨物具有機動性及隱密性，且運輸快速、安全、運費低廉，容易淪為走私工具，常見走私方式為：貨櫃夾帶、夾層、調包，故貨櫃船在走私案件中扮演重要角色。

首先，貨櫃的特色在於，其格式統一以便於可層層重疊，一般的貨櫃大船可以裝 5000~8000 箱，現今貨櫃容量大致可分為 20 呎（約 6.10 公尺）、40 呎貨櫃 2 種，又依貨櫃是否裝有進出口貨物而分為實貨櫃（又稱重櫃）、空貨櫃（又稱虛櫃）。實貨櫃可再細分為整裝貨櫃、合裝貨櫃。整裝貨櫃，即俗稱 CY 櫃，係指櫃內所裝運之物品屬同一收 / 發貨人，由發貨人向運送人領取空貨櫃，自行裝填貨物於貨櫃內，再將上開貨櫃由自己或代理商拖運至運送人指定之貨櫃集散場（如後述出口毒品例子即為 CY 櫃）；反之，合裝貨櫃

即俗稱 CFS 櫃，則指出口貨品屬非同一次收 / 發貨人，貨品乃由運送人負責裝卸。此了解對於在貨櫃調包案件時，判斷其究竟為實貨櫃或虛貨櫃相當重要。

再來，每一只貨櫃都有獨一無二的貨櫃號碼及銘牌，貨櫃號碼係由 11 碼英文字母及數字組成，包括船公司英文名稱簡寫、號碼、檢索號，此貨櫃號碼置於貨櫃內部、四周及貨櫃頂端，以利海關人員查緝。透過報單上的貨櫃號碼，可再追查貨櫃動態表、貨櫃運送單、貨櫃拖車司機領櫃紀錄等，作為走私案件中的重要佐證，常見有偽造貨櫃號碼情形，而貨櫃號碼具有準私文書性質⁴，則該當偽造變造準私文書罪，此在偵辦走私案件中須同時注意之。而貨櫃銘牌則如同身分證般，標示出貨櫃產地、出產年月日等，最重要係其上亦會標示貨櫃編號，用以判斷銘牌標示之貨櫃號碼與貨櫃外觀標示貨櫃號碼是否相符，此亦屬準私文書性質。

又進出口業者通常會透過「報關行」進行進出口準備作業，報關行係指受委託辦理進、出口貨物報關納稅等業務之營利事業⁵，蓋因進出口所需文件繁多、流程不易，故由報關行代理進出口

⁴ 貨櫃上所標示之號碼係由貨櫃所有人依據「國際貨櫃報關公約」之規定，於編定號碼後標示於貨櫃上，作為貨櫃身分之標誌，以利往後貨櫃使用上之辨識及管理，此與機車引擎號碼，係機車製造廠出廠之標誌，表示一定用意之證明，並無二致，應同屬刑法第 220 條第 1 項、第 210 條之準私文書（臺灣高等法院 101 年度重上更（六）字第 38 號判決）。

⁵ 關稅法第 22 條。



業者製作進出口報單等，且報關行若經海關核列為優良報關業者，海關得對其受委託辦理報關之貨物降低抽驗比率，對違章則給予處分或提高查驗比率⁶。因報關行與進出口業者關係密切，於走私案件中，常須要求報關行業者提供資料，有時走私者亦會串通報關行為走私犯行，不可不防。

最後，所謂貨櫃集散場，係經海關核准登記供儲存未完成海關放行手續之進出口貨櫃，櫃裝貨物之儲存、裝櫃、拆櫃、裝車、卸車及貨櫃貨物之集中、分散之場所，可分為港口貨櫃集散站、內陸貨櫃集散站⁷。又因基隆港受天然地形之限制，港口內貨櫃基地狹小，造成港口貨櫃集散站少、內陸貨櫃集散站多之情形，海關稽核官員則在集散站進行查驗工作，使走私者得以利用港口至內陸集散站間之運送過程進行走私、調包犯行，為防範此種情形，海關須依規定進行押運。

以下，詳細就貨櫃船進出口流程作說明。

二、海運出口⁸：

案例：A 想從基隆港出口一批貨物到他國…

A 所出口之貨物若須經主管機關許可，則須事先向該機關辦妥簽審手續，經許可後，向船公司或船務代理公司確定目的地、日期、收貨人、出貨型態（CY/CFS）訂艙位成功後，船公司即核發貨物訂艙單 / 裝船通知單予 A。若為 CY 櫃，則由拖車公司先依裝船通知單上指示之領櫃地點領空貨櫃，再將空貨櫃拖至 A 處裝櫃，A 於裝櫃完畢後，於貨櫃右側桿內加裝貨櫃封條⁹，再由拖車公司拖至裝船通知單上指示之貨櫃集散場；若為 CFS 櫃，則將貨物送至指定之貨櫃場，由貨櫃場裝箱。

接著，A 須提供發票¹⁰、裝船通知單（SHIPPING ORDER, S/O）、裝箱單（PACKING LIST）¹¹、委任書、

⁶ 財政部關務署基隆關首頁 > 互動專區 > 數位學習 > 關務辭彙篇，https://keelung.customs.gov.tw/News_Content.aspx?n=58BD38F4400A7167&sms=F6A174A7F58D9580&s=8CB2F97651FD9732，最後瀏覽日：2019 年 08 月 04 日。

⁷ 相關規定：貨櫃集散站經營管理規則、海關管理貨櫃集散站辦法等。

⁸ 蔡佩君，進出口通關實務操作手冊，2015 年 2 月 26 日，5-25 頁；林清和，《海關實務》，揚智，2001 年 4 月，初版，406-481 頁。相關規定：關稅法、進出口貨物查驗準則、出口貨物報關驗放辦法等。

⁹ 防止貨櫃內貨物遭竊，及證明貨櫃為實櫃，屬準私文書性質。

¹⁰ 出口業者寄送予進口業者之出貨通知書，此與偵辦進口貨物逃漏稅捐案件有關。

¹¹ 出口商製作的包裝明細，裝箱單係由出口業者製作，記載貨櫃貨物內容之明細，作為雙方點交貨物之依據，亦作為海關查驗貨品品名及數量之依據。

進倉證明¹²等文件予報關行，報關行收到上開文件後，依其內容製作「出口報單」，並以電子傳輸方式將相關文件傳輸予海關，由海關系統自動篩選通關方式，通關方式分為 3 種：

1. C1 免審免驗通關—免審書面文件免驗貨物。
2. C2 文件審核通關—須將出口報單等書面文件至基隆關投單，經書面審查後，若有疑慮者可能更改為 C3 通關方式。
3. C3 貨物查驗通關—海關實施貨櫃查驗及書面文件查核，可分為 C3M 人工查驗、及 C3X 儀器查驗。

海關進行查驗貨物工作，如查驗

時有密報、儀檢或緝毒犬嗅聞異常之可疑貨物，經報請一級單位主管核可後，得實施破壞性查驗¹³；海關如認有違反海關緝私條例者，應予扣押¹⁴。通關完成後由海關發放行通知予報關行及貨櫃場，貨櫃場始將貨櫃裝船。

三、海運進口：

案例：B 想從基隆港進口一批貨物至我國…

船到港前，船公司會依大提單¹⁵記載發到港通知予指定之到貨通知人（於走私案件中受通知人通常非真正貨主 B，常為人頭），以確認貨櫃是否為該受貨人所進口，受通知人於收受通知後，應將大提單、發票、裝箱單、到

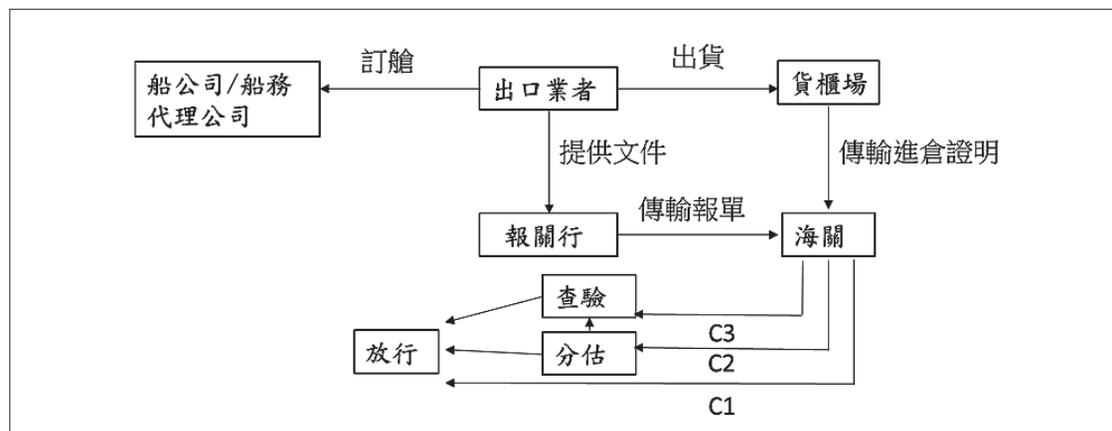


圖 3 海運出口流程

¹² 貨櫃場確認實際進倉貨物資訊與進倉文件相同後，將資料傳輸予海關。

¹³ 進出口貨物查驗準則第 13-1 條規定。

¹⁴ 海關緝私條例第 17 條規定。

¹⁵ 載貨證券，簡稱 B/L(Bill of Lading)，係運送人與出口業者間之運送契約，乃船公司承認收到出口商所交運之貨櫃憑據，其上記載出口商、裝貨港、卸貨港、受貨人、到貨通知人等重要資訊。報關行出具大提單及繳納費用後，換取小提單(D/O)，受貨人憑此小提單進行報關、領貨。



港通知等交予報關行，報關行收到上開文件後，將大提單交還給船公司並繳交相關費用，換取小提單，依其內容製作「進口報單」，並以電子傳輸方式將相關文件傳輸予海關；船公司於到港前同時會將進口艙單傳輸予海關，其記載內容與進口報單內容相同，供海關作為查核依據。

船到港後，依海關所核發之卸貨准單，始可卸貨進倉，而與出口報關流程相同，由海關系統自動篩選適合之通關方式。通關完成後由海關發放行通知予報關行及貨櫃場。

肆、走私態樣與相關規範

走私行為之定義，依懲治走私條

例第 1 條及海關緝私條例第 3 條規定，係指私運政府管制物品或應稅物品之進口或出口。而私運管制物品或應稅物品之進口或出口，係指行為人有規避檢查、偷漏關稅或逃避管制，未經向海關申報而運輸貨物進、出國境等行為¹⁶。

又臺灣四面環海，水域遼闊，漁港散布各地，且臺灣是一海島型經濟，對外貿易依存度高，在國內無法生產及生產較少之物品，必須仰賴進口為之，而政府為維護國家安全及經濟秩序等公共利益，並配合國際貿易規範，常須要訂定各種管制措施，造成管制物品之稀少性，此時走私管制物品進口即有厚利可圖¹⁷。反之，若其他國家有上開誘因，亦可能導致我國國民鋌而走險，走私管制物品出口，以獲取暴利。

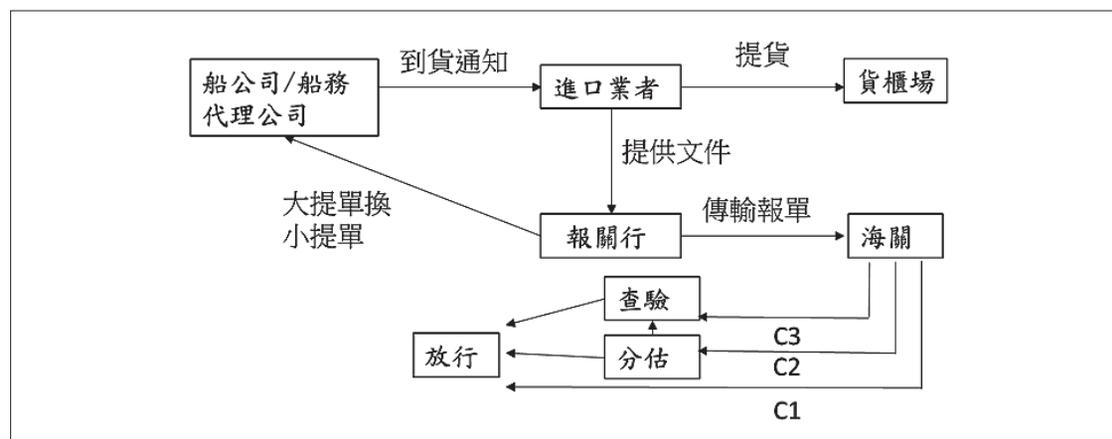


圖 4 海運進口流程

¹⁶ 謝漢卿，我國海上走私與海上入出境法律規範之研究，《臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文》，2004年6月，7-8頁。

¹⁷ 盧振茂，淺談台灣走私活動，《今日海關》，2005年7月15日，第37期，20頁。

我國因上開因素，走私活動層出不窮，方式亦相當多樣，本文擬就海上走私之態樣及其所涉相關規範研析如下：

一、走私態樣

走私態樣五花八門，從偽造海運文書到夾藏管制物品伺機上岸等，不一而足。不同的走私態樣即有不同的走私規模、計劃，而應有相對應的偵查方向。是掌握典型走私態樣於偵辦走私案件中相當重要，茲整理常見走私態樣如下：

(一) 虛報產地類型：

此類型通常係由行為人向關稅局報運進口自某國家（通常為馬來西亞、韓國、菲律賓等國為多）生產之物品，嗣後採樣報請財政部關稅總局進口貨物原產地認定委員會鑑定結果，實係原產地為大陸地區的管制物品¹⁸。而此種類型被告在審理中，通常會辯稱其向如馬來西亞等地進口貨物，並不知情其進口貨物之原產地為大陸地區云云，並以受害者自居，造成定罪上的困難（臺灣基隆地方法院 101 年度訴字第 701 號判決、臺灣基隆地方法院 98 年度訴字第 988 號判決參照）。

惟按國際貿易實務之受貨人，為確保進口稅捐核課暨貨物查驗之正確

性，受貨人就所運貨物本即負有誠實申報名稱、品質、產地之義務，受貨人若為專業貿易商，對於買賣標的物內容及我國貿易法令甚為熟稔，本應審慎注意出賣人所交之貨品，且進口管制物品價金動輒數百萬元，是受貨人於進口貨物之初，應認有虛報產地之犯意存在¹⁹。

(二) 貨櫃夾藏管制物品類型：

此類型為目前基隆走私態樣之大宗，於報運合法物品後，在貨櫃中，夾藏其他管制物品為傳統的走私方法。雖海關有對於貨櫃運送有上開稽察程序，惟仍可能有漏網之魚²⁰。又貨櫃夾藏類型的被告即受貨人，常於偵查階段辯稱係出口商誤裝所致，其並不知情云云，故此類型案件應特別注意夾藏管制物品的位置，蓋通常受貨人會要求出貨人將私運的管制物品，夾藏在貨櫃的後端或是下層，其上會掩蓋進口報單或載貨證券所輸入的物品²¹。

(三) 動態型貨櫃調包類型：

此類走私手法係由被告即受貨人自國外進口一只貨櫃 A，內裝合法物品，待海關人員審核後，將 A 櫃堆存於進口重櫃區，等待內裝私運管制物品之 B 貨櫃到同一港滬，再嗣機進行調

¹⁸ 舒瑞金《海運實務—偵辦貨櫃走私刑事案件之鑰》，臺灣基隆地方法院檢察署，2007年12月，50頁。

¹⁹ 舒瑞金，同註18，52頁。

²⁰ 盧振茂，同註17，21頁。

²¹ 舒瑞金，同註18，56頁。



包作業，其方法係由走私集團之成員，將 A、B 櫃之貨櫃號碼互換，將未受檢滿載管制物品之貨櫃，偽裝成已受檢之貨櫃²²。又倘若調包貨櫃的地點在港區外者，其方式則係由被告向運送人或貨櫃商租用空貨櫃一只，裝入菜底，並由被告仿造貨櫃號碼貼紙，委由其他共犯黏貼於上開菜底櫃，完成變造貨櫃號碼後，在滿載管制物品貨櫃抵達港滬，並拖往卸貨准單指定之貨櫃路途中，由另一貨櫃車司機拖運上開經變造櫃號之菜底櫃，埋伏於前述路途之隱匿點，會合後司機迅速將貨櫃車頭與板架拖離，再互換二車所附板架車號，完成港區外之貨櫃調包行為²³。

(四) 其他類型：

除上述類型外，走私的變化方式相當多樣，例如由船員夾帶管制物品上岸、漁船改造船體製作密窩藏匿管制物品，伺機走私上岸²⁴、以水下托帶，於查緝時立刻鬆開繩索，讓管制物品沉入水底，事後再行撈起、進港藏於船邊輪胎碰墊內，於安檢後再行夾帶、以丟包方式先由預先聯繫好之漁船載運管制物品至臺灣外海海域，以防水塑膠袋分裝

後，拋入水中，再由小型漁船、舢舨等至約定地點撈起等²⁵。

二、相關規範

對於走私行為有直接規範之法律，主要係海關緝私條例及懲治走私條例，前者為行政法律，後者則為刑事法律，二者間相互配合。此外，尚有其他刑事特別法，針對特定物品輸入國境亦有特別處罰之規定，如毒品危害防制條例、菸酒管理法、藥事法、槍砲彈藥刀械管制條例等²⁶。此外，走私行為常有偽造海運文書等行為，而牽涉到刑法偽造文書等罪，茲就相關刑事責任規範整理如下：

(一) 懲治走私條例：

懲治走私條例第 1 條明定：「為懲治私運政府管制物品或應稅物品之進口或出口，特制定本條例」，可謂直接規範走私行為之法源依據。又本規範針對私運管制物品進出口及運送、銷售、藏匿私運之管制物品，均設有處罰（懲治走私條例第 2 條、第 3 條參照）。此所稱之管制物品，則依財政部關務署管制物品管制品項及管制方式之法規命令，規定管制進出口物品為槍械、子彈、事

²² 舒瑞金，同註 18，63 頁。

²³ 舒瑞金，同註 18，58-61 頁。

²⁴ 盧振茂，同註 17，21 頁。

²⁵ 黃德男，台灣地區走私及組織犯罪問題與防治策略探討，《海巡論壇》，2004 年，第 8 期，61 頁。

²⁶ 謝漢卿，同註 16，45 頁。

業用爆炸物、偽造或變造之各種幣券、有價證券、毒品危害防制條例所列毒品及其製劑、罌粟種子、古柯種子及大麻種子；管制進口物品為一次私運原產地為大陸地區而未經主管機關公告准許輸入之海關進口稅則第 1 章至第 8 章所列之物品、稻米、稻米粉、花生、茶葉或種子（球），其完稅價格總額超過新臺幣 10 萬元者（外幣按緝獲時之財政部關稅總局公告賣出匯率折算）或重量超過 1 千公斤者。

（二）菸酒管理法：

我國廢除菸酒專賣制後，菸酒回歸稅制，製造和走私菸品之行為，即適用菸酒管理法加以規範，而不再以懲治走私條例加以處罰²⁷。是菸酒管理法就私菸管制行為，係以「產製、輸入、販賣、運輸、轉讓或意圖販賣而陳列」等 6 項行為均設有處罰規定。而有關走私私菸之刑事規範僅有菸酒管理法第 45 條第 2 項之輸入私菸者。

（三）毒品危害防制條例：

毒品危害防制條例第 4 條就運輸第一級至第四級毒品者分別設有不同刑度的罰則。是倘若行為人走私的標的為第一級至第四級之毒品者，除犯懲治走私條例第 2 條第 1 項外，尚成立毒品危害防制條例第 4 條之運輸毒品罪，其一

行為犯數罪名，依刑法第 55 條規定，從一重處斷。

（四）藥事法：

走私進口之標的若係偽藥或禁藥、醫療器材、第 21 條第 1 款之劣藥或第 23 條第 1 款、第 2 款之不良醫療器材、擅用或冒用他人藥物之名稱、仿單或標籤之藥物者，亦會分別違反藥事法第 82 條、第 84 條、第 85 條、第 86 條等規定。

（五）槍砲彈藥刀械管制條例：

槍砲彈藥刀械管制條例第 7 條第 1 項、第 8 條第 1 項、第 12 條第 1 項、第 13 條第 1 項、第 14 條第 1 項，分別設有處罰運輸重槍砲、輕槍砲、子彈、主要零組件、刀械等規範。

（六）刑法相關規定：

走私行為常伴隨偽造、行使海運文書、貨櫃號碼等行為如上述，可能犯刑法第 210 至第 220 條規定，應視個案情況分別適用。

伍、走私實務案例分析

一、漁船走私香菸案

（一）案情概述：

甲係「○○號」漁船（下稱系爭漁船）船長，與身分不詳之 Z 約定，

²⁷ 范國勇，海峽兩岸查緝菸品走私體制與法規之探討，《刑事政策與犯罪研究論文集》，2010 年 1 月，第 13 冊，156 頁。



由甲至指定海上地點接駁私菸。甲遂駕駛系爭漁船自基隆市八斗子漁港以採捕漁獲名義簽證出海，於航行至宜蘭縣外海海域作業時，與國籍不詳外國籍漁船上身分不詳之外國籍男子會合，甲指示不知情之系爭漁船船員 5 名先入艙內休息，再以船靠船方式，由該外國籍漁船上人員將該外國籍漁船上之私菸搬運至系爭漁船密艙內藏匿，甲旋即駕駛該船返回八斗子漁港停靠在加油碼頭，為海巡署人員持搜索票當場查獲，並自系爭漁船改造密艙內扣得某品牌香菸 325 箱（共計 16 萬 2500 包）。

（二）案件來源：

海岸地區巡防勤務之執勤地區多位於海陸交接之灘岸地區及港口，必須藉由設置於沿岸各商 / 漁港安檢所、機動巡邏站等據點，配以海岸巡邏、港口安全檢查、雷達監測、機動查緝隊情資蒐報等方式，維護海岸地區之秩序與查緝不法活動。不法活動如走私、偷渡等，常利用海岸錯綜複雜之地形限制及夜間觀測不易之時間進行，故海岸地區執法特重其機動性，且多以「情報」作為執法行動之基礎²⁸。

（三）所涉法規：

按菸酒管理法所稱「私菸」，指有下列各款情形之一者：一、未依本法取

得許可執照而產製之菸酒。二、未依本法取得許可執照而輸入之菸酒。三、菸酒製造業者於許可執照所載工廠所在地以外場所產製之菸酒。四、已依本法取得許可執照而輸入未向海關申報，或匿報、短報達一定數量之菸酒。五、中華民國漁船載運非屬自用或超過一定數量之菸酒。前項第 4 款及第 5 款之一定數量，由中央主管機關公告之，菸酒管理法第 6 條第 1、2 項可資參照。次按輸入私菸、私酒者，處 3 年以下有期徒刑，得併科新臺幣 20 萬元以上 1 千萬元以下罰金，同法第 45 條第 2 項亦定有明文。又菸酒管理法第 45 條之輸入係以進入領海外界線為判斷標準，「海岸巡防機關海域執法作業規範」第 42 條第 6 項可資參照。

中央主管機關財政部於民國 103 年 12 月 23 日台財庫字第 10303782061 號公告：「菸酒管理法第 6 條第 1 項第 5 款所稱中華民國漁船載運菸酒為私菸、私酒之一定數量如下：一、按船員人數，每人規定如下：（一）菸：捲菸 5 條（1,000 支）、雪茄 125 支、菸絲 5 磅。（二）酒：5 公升。二、魷釣兼營秋刀魚棒受網漁船已依行政院農業委員會漁業署所訂之填報管理機制辦理，且限供船員自用且不起岸者，每船規定如

²⁸ 林欽隆，《海域管理與執法》，五南，2010 年 1 月，初版，223 頁。

下，不適用前項規定：(一)菸：捲菸9千包(18萬支)。(二)酒：1千公升」。

本件扣案之私菸，係被告船長未依法取得許可執照而輸入，亦非屬自用，數量更超過前揭財政部公告數量，屬菸酒管理法之「私菸」，被告船長係在我國領海外接駁該批私菸，並運至我國漁港，涉犯該法第45條第2項輸入私菸罪嫌。

(四) 偵查作為：

海岸巡防人員對於入出境之人員、物品、運輸工具所實施之安全檢查所涉職權，可分為行政檢查與刑事搜索，行政檢查包含為維護港口安全之事前預防性作為，或為調查業已發生違反行政法規者，得由行政機關基於行政目的主動發動，刑事搜索則為偵查犯罪，原則上須有法院之令狀始可實施。又海岸巡防人員查獲私運未稅菸品之我國籍漁船時，若係違反菸酒管理法之刑事罰者，逕移地檢署偵辦，查獲之未稅菸品依地檢署指示移由各縣市政府處理，「海岸巡防機關海域執法作業規範」第47條第2項可資參照。

本件系爭漁船返航後停靠於八斗子漁港，旋即接獲八斗子安檢所通知船長到場，並要求船長將該船開至安檢所執檢碼頭，由海巡署機動查緝隊查緝員會同相關機關，出示基隆地方法院開立之搜索票，執行搜索系爭漁船，因而在漁船密艙內查獲未稅菸品。本件因事涉

違反菸酒管理法第45條第2項之行政刑法規定，為保全證據進而裁處現行違反行政法上義務之行為人，查緝員同時依行政罰法第34條第1項第4款，強制被告船長及5名船員隨同至指定處所接受身分查證，及依刑事訴訟法第88條，以現行犯逮捕全部被告；查獲之私菸，由查緝隊製作完扣押筆錄後，交由主管機關即基隆市政府財政處菸酒管理科，依菸酒管理法第40條第1項前段規定，先行扣留保管之。

查緝員於詢問被告船長與5名船員後，依刑事訴訟法第92條第2項前段規定，解送被告至地檢署，由當日之內勤檢察官訊問，檢察官訊問時首先應確認查獲地點，是在海上或何處港口，以確認本署有管轄權。本件所蒐集之證據有：被告之供述、搜索扣押筆錄、扣押物品目錄表、扣押物品照片、搜索扣押蒐證影像及翻拍照片、基隆市政府查獲違法嫌疑菸酒案件現場處理紀錄表、及扣案之私菸325箱，事證明確，分案後的承辦檢察官遂聲請簡易判決處刑，嗣經基隆地方法院以簡易判決判處被告船長犯共同輸入私菸罪，處有期徒刑5月確定。扣案之私菸則依菸酒管理法第57條第1、4項規定，不問屬於何人所有，宣告沒收之。

(五) 學習心得：

基隆轄區漁港眾多，故類如本件之漁船走私案例屢見不鮮，船長先與身



分不詳人士聯繫（例如透過船上無線電），之後待漁船駛至我國領海外時，再與對方不知名之漁船接駁走私物品，對方漁船及走私物品均源自境外，較難追查其源頭。

海域海象多變，相較於陸地，在海上執行偵查活動危險性較大，在執行技巧上亦應十分小心，例如海巡執行人員登臨到嫌疑船上時，應注意掌握船上人員及控制駕駛艙，以保護執行人員之安全，俾利偵查行動的順利進行。

輸入私菸罪為 3 年以下有期徒刑，得併科 20 萬元以上 1 千萬元以下罰金之罪，其刑度不重。本件被告船長業已自白，且所載運私菸尚未登陸即遭查獲而無犯罪所得，法院審酌被告船長坦承犯行、態度尚可，兼衡其犯罪動機、目的、手段、情節、所生損害、智識程度、經濟勉持之生活狀況等一切情狀，判處有期徒刑 5 月，得以 1 千元折算 1 日易科罰金，且未併科罰金。然被告船長前已有多次利用漁船犯罪之紀錄，卻仍故蹈法網，是本條規定之刑度是否足生嚇阻再犯之效，尚非無疑。

另有案例²⁹是漁船在領海外接駁私菸，復將船上私菸丟包至數艘舢舨上，運往較為隱蔽之沙灘衝岸後，即迅速離開現場，過程中經海巡人員於雷達航跡

圖上發現可疑軌跡，派遣岸巡人員前往勘查，始追蹤查獲。從以上案例可知，島嶼等可能為船舶靠岸之區域，易為走私者利用，船舶航行若脫離航道亦為可疑，沿岸道路也可為利用，故應熟悉其聯外之交通網絡。此外，船舶進出港多有常規時間，可藉此掌握船舶動態³⁰。

二、貨櫃夾藏毒品案

（一）案情概述：

乙受身份不詳之「○先生」所託，與「○先生」共同基於運輸第二、三、四級毒品及私運管制物品出口之犯意聯絡，加入「○先生」所開設之「丙丁國際開發股份有限公司」（下稱丙丁公司），並依「○先生」之指示申辦易付卡門號與其聯繫。嗣乙接獲「○先生」以行動電話指示，透過網路下單購買作為菜底使用之商品，委託不知情之報關人員報運出口至馬來西亞，並依「○先生」之指示，至新北市某區接運毒品夾藏於貨櫃中，利用不知情之聯結車司機將夾藏有毒品之貨櫃，起運至物流公司，由前述不知情之報關人員向財政部關務署基隆關投單報關，刑事警察局會同基隆關人員查驗，而當場扣得上開毒品。

（二）案件來源：

本案之來源則是刑事警察局接獲

²⁹ 例如臺灣基隆地方法院 107 年度易字第 506 號判決。

³⁰ 林欽隆，同註 28，224-226 頁。

線民提供有間名為「丙丁（音譯）」之公司，將出口毒品至馬來西亞之情資。刑事警察局先以資料庫清查發音為「丙丁」之公司，過濾出高風險名單後，於關務署接獲丙丁公司之出口報單後，即將之列為 C3 貨櫃，由刑事警察局員警會同基隆關之人員前往查驗。

（三）犯罪手法：

走私案件之特色之一為斷點很多，如同詐騙集團會有車手、收簿手、賣帳號者、機房人員等等不同人物，且每個斷點之間彼此都不認識，以躲避追查。走私案件亦同，主嫌會在每一個流程都設下斷點，且所有相關人士彼此都不認識，又走私涉及報關行報關、物流公司安排出貨、貨櫃司機協助載貨等，未必所有人員均知情，有些可能是以不知情之貨櫃司機、民間報關行代為處理某些環節之流程，也增加了追查之困難。

以本案為例，被告乙係在網路搜尋「○先生」刊登之丙丁公司應徵作業員之訊息，與「○先生」皆以微信聯繫，因此被告自始至終皆不知「○先生」之真實姓名、身分、聯絡方式。嗣後被告乙依「○先生」之指示開始購買俗稱為「菜底」之一般貨物，並依「○先生」之指示至新北市某區與 K 接洽並裝載毒品時，始知其所從事者係運輸毒品出國之工作。

丙丁公司之負責人則係不知情之人頭 A，係經由不知情之 B 引薦介紹而

擔任，「○先生」要求被告乙不得向 A 透露任何細節。

（四）偵查作為：

毒品走私案件涉案人眾多，且涉及不同行政單位之專業，因此由檢察官獨立作業、單獨辦案難以完成案件之追查。以本案為例，因涉及貨櫃報關、出口事宜，故應協同關務署之海關查驗人員，運用關務署之報關系統以及行政權，協助刑事警察局人員一同開櫃查驗。

承上，由於走私案件斷點多，因此刑事警察於被告準備出口毒品時，會同海關人員於基隆港關區內某物流公司之櫃場進行開櫃查驗，查獲貨櫃內夾藏之毒品後，始循線查獲本案被告。

查獲貨櫃後，司法警察依刑事訴訟法第 88 條之 1 規定，於被告裝運毒品之現場逕行拘提被告，並進行附帶搜索（刑事訴訟法第 130 條），隨後前往被告之住所進行同意搜索（刑事訴訟法第 131 條之 1），扣得丙丁公司用以運輸毒品出口等供犯罪之物。次日依刑事訴訟法第 88 條之 1 條 2 項規定，報請檢察官簽發拘票，先由司法警察對被告進行初訊，並於 24 小時內解送被告至地檢署受檢察官訊問。因被告僅為被利用之人，真正主嫌仍係未知，故檢察官依刑事訴訟法第 101 條第 1 項第 2、3 款事由，聲請羈押禁見。查獲貨櫃後，刑事警察局除了要找本案之共同正犯，也同步清查貨櫃內之物品，並送鑑定，



以確認毒品之種類。

A 則係警方於逕行拘提被告次日，依刑事訴訟法第 76 條第 2、3、4 款之規定，向偵辦此專案之檢察官聲請核發拘票，於 A 之住家逕行拘提，並於 A 之住家及丙丁公司執行同意搜索；數日後，警方依刑事訴訟法第 76 條第 2、3、4 款之規定，向偵辦此專案之檢察官聲請核發拘票，於 B 之住家逕行拘提 B，並於 B 之住家執行同意搜索。

本案起訴進入法院審理程序後，院方仍以主嫌身分不明，被告恐有串證之虞而羈押被告，直至第一次審判期日後，被告始得具保。

（五）所犯法條及沒收：

本案被告運輸上開毒品出口之行為，係觸犯毒品危害防制條例第 4 條第 2、3、4 項運輸第二、三、四級毒品罪，又運輸毒品罪以運輸之毒品已實施運送為已足，並非以運達目的地為既遂之要件（最高法院 92 年度台上字第 3096 號判決意旨參照）。又被告所運輸之物品，亦為管制物品，故被告所為亦觸犯懲治走私條例第 2 條之罪，惟私運管制物品出口罪以開始實行出口行為為著手，以運出國境為既遂（最高法院 88 年度台上字第 2489 號判決意旨參照），本案於尚未出關之際即遭查獲，是核被告所為，係犯毒品危害防制條例第 4 條第 2、3、4 項之運輸第二、三、四級毒品罪及懲治走私條例第 2 條

第 2 項、第 1 項之私運管制物品出口未遂罪。被告係以一行為同時觸犯上開罪名，為想像競合犯，應依刑法第 55 條前段之規定，從一重之運輸第二級毒品罪處斷。

又本案沒收部分，因扣得之毒品含第二、三、四級之毒品，其中第二級毒品，應依毒品危害防制條例第 18 條第 1 項前段規定沒收銷燬。第三級毒品則依刑法第 38 條第 1 項規定沒收之。被告所購買之菜底因未被扣押，故未宣告沒收。扣押物中，屬被告所有用以運輸毒品之物，則依毒品危害防制條例第 19 條第 1 項宣告沒收。

（六）學習心得：

基隆學習組之同學訪問偵辦本案之員警表示，走私案件之最大特色是斷點多，故追查不易。且犯罪手段科技化下，通訊監察困難，不僅難以查出主嫌，加上通訊監察及保障法第 5 條第 6 項及第 16 條第 1 項規定，執行監聽之機關每 15 日、每月應寫監聽報告，執行起來相當耗時耗力，願意投入偵辦之警力不多。因此，在偵辦案件上，除法官能夠理解上開偵辦困境，有耐心願意配合核發通訊監察之強制處分令狀外，檢察官也應該對貨櫃走私流程有所了解，以確保司法警察在正確的偵辦方向上投注心力。

臺灣為 K 他命、海洛因、安非他命、大麻等毒品之進口國，為一粒眠之出

口國，為能有效打擊毒品走私，建議毒品走私之監聽應比照國安案件，減輕員警寫監聽報告之時間，且抓毒品之最大關鍵在於藥頭，將藥頭抓起來，藥腳找不到藥源後，自然會主動向毒品工廠取貨，以此全部斬獲毒品之上、中、下游。

陸、結論

臺灣海岸線綿長，漁港及通商口岸更是不計其數，大幅增加偵查單位查緝走私之成本與困難。而經本組概略統計 106 年下半年至 107 年底基隆

地方檢察署起訴走私之案件共 22 件，其走私態樣多為貨櫃夾藏管制物品，走私的管制物品包括毒品、檳榔、乾香菇、私菸等物。其中經基隆地方法院判決有罪為 18 件、無罪 3 件、尚未判決者 1 件。

是故載運管制物品私運進口，動輒係毒品、槍枝或係大陸不明來源之農產品，其可能危害社會秩序甚鉅，甚至會影響國家安全，因此不斷增進走私查緝的效率與提升偵查作為，並適用或更新相關走私規範，即為司法及立法單位之重要課題。

柒、參考文獻

- 一、林清和，《海關實務》，揚智，2001 年 4 月，初版。
- 二、林欽隆，《海域管理與執法》，五南，2010 年 1 月，初版。
- 三、范國勇，海峽兩岸查緝菸品走私體制與法規之探討，《刑事政策與犯罪研究論文集》，2010 年 1 月，第 13 冊。
- 四、黃德男，台灣地區走私及組織犯罪問題與防治策略探討，《海巡論壇》，2004 年，第 8 期。
- 五、舒瑞金，《海運實務—偵辦貨櫃走私刑事案件之鑰》，臺灣基隆地方法院檢察署，2007 年 12 月。
- 六、蔡佩君，進出口通關實務操作手冊，2015 年 2 月 26 日。
- 七、盧振茂，淺談台灣走私活動，《今日海關》，2005 年 7 月 15 日，第 37 期。
- 八、謝漢卿，我國海上走私與海上入出境法律規範之研究，《臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文》，2004 年 6 月。