



on “How”

全球供應鏈保安全管理及實踐

- C-TPAT 實戰經驗分享 -

黃艾
編著

2014年9月修訂版

緒言

自 90 年代初國際上生產事業僱用童工時有所聞，亦有不良份子作變相販賣廉價勞工之舉；遂引發國際社會注意；歐美消費者、有識人仕、壓力團體、特別是傳播媒體，紛紛提出抗議及責難，口誅筆伐，矛頭直指歐美進口及零售商；更揭發出原來主要消費品生產及出口國為數不少的廠商並無貫徹執行當地《勞工法》及《勞動條例》，損害到甚至間接抹煞勞動者應有之權益，是為「血汗勞工」之始。1999 年在美國從屬地塞班島發生之涉及十八家美國零售商之 10 億美元勞工權益訴訟便是一個例子。

1997 年四月，當時之美國總統克林頓倡議 Apparel Industry Partnership 亦即「成衣工業伙伴遵章協議」，制訂《遵章行為守則》即 Code of Conduct 或簡稱為 CoC，鼓勵美國商人自律並自發地採取適當行動配合其廠商、供應商遏止此等不公平現象，還予未成年人應有之人權及賦予勞動者應得之權益。當時簽署支持創立該「遵章協議」者，僅有九家公司，一位私人及八家社會團體。後來發展到全美幾乎每一家公司、非政府組織、甚至學術團體都參予支持，自此「講人權」蔚然成風；甚至蓋過歐洲各國先數年已提倡之「道德貿易」(即 Ethical Trade) 從此所有美商向外採購必將「行為守則」及「廠方勞工權益狀況查核」列為下訂單前之指定動作。

時至 2001 年九月，美國發生 9.11 大災難，震驚全球。恐怖份子所為，令人髮指；各國紛紛相應加強、修訂及制訂反恐機制與法例。是年十一月美國即制訂並於 2002 年四月推出「供應鏈保安計劃」，又稱「關貿伙伴反恐計劃 (即 Customs-Trade Partnership Against Terrorism, 簡稱 C-TPAT)」。並於同年十二月推出抵美「貨櫃保安行動」或「集裝箱安全倡議」，(即 CSI – Container Security Initiative)，交由美國海關執行；迄今全球已有三十四個主要出口／轉口國家／地區之五十八個港口，包括大中華地區之上海、深圳、高雄、基隆及香港在內，成為輸美「貨櫃保安行動」之締約港口；經由此五十八個港口之輸出量已達美國全年進口貨品之百分之八十六。美國政府更進一步制訂沿供應鏈各業之《安全標準》及《關貿伙伴反恐

推行策略》等文字指引；更在美國海關網頁內增設「C-TPAT」專區，方便美商查詢並大力鼓勵美商主動入會並申請接受自我審核。原隸屬美國財政部之美國海關亦於翌年三月改隸美國國土安全部。並於 2003 年 2 月 1 日將「24 小時規則」(即 24-hour Rule) 立法，規定所有締約港口應於貨物出口前 24 小時將載運資料通過電子平台預報美國海關。(又加拿大亦已採用同一機制，而歐盟 27 國亦會於 2011 年起套用此預報制度)。美國上任總統布殊於 2006 年十月及 2007 年八月分別簽署二條有關供應鏈保安及反恐的法令並委任私人公証行分擔部份美國海關之查廠工作。自此「供應鏈保安」或 C-TPAT 便成為美國入口商之海外供應商必然要遵守配合之第二個指定動作。

我國除就「集裝箱安全倡議」，允許美國海關派註人員協助外；一晌不允許「美國海關」之供應鏈保安專家踵華執行公務，唯於 2008 年「海關總署」牟新生署長已應允美國海關關長巴仕威所請，派員或代理公証行來華引証美商在中國製造業及貨運業之 C-TPAT 實施狀況。因此，間接地說，所有在國內從事輸美貿易業者，得全體正式接受 C-TPAT 查廠作為遊戲規則。而歐盟亦於 2007 年 6 月 29 日推出就 C-TPAT 內容及細則而制定之 AEO(Authorized Economic Operators) 計劃，自此歐美一體，中外廠商，無一倖免。

國際間，特別是美國，最逼切執行之遵章計劃，除上述之：

- (1) 勞工權益及人權狀況及 (Code of Conduct) 及
- (2) 關貿伙伴反恐安全計劃(C-TPAT) 外，尚有：
- (3) 產地來源確認 (Country of Origin) 與及
- (4) 知識產權保障 (Intellectual Property Protection) 。

又本來自七十年代初，「美國消費者產品安全委員會」(CPSC) 已製訂有標準並有一定機制監察，一直問題不大，但鑒於近年來發生多起有關產品瑕疵及召回事件，主要美國入口商已紛紛重新訂定管理程序及加強執行步驟，因涉及太多法律、禁制天然資源、野生物料、人身安全、環保、公害條例、有毒／有害化工原料、以及檢測標準等，雖然短期內未能臻善，唯積極加速；而 CPSC 亦斷訂定新例或修訂舊例，及重新評估標準，納入《消費者產品安全改善法案》(CSPIA)。並於 2008 年 8 月 14 日正式立法生效。而歐盟亦於 2007 年 6 月 1 日

起貫徹執行《REACH(EC) 1907/2006 - 化工品管制條例》；由此衍生者有：

(5)產品安全 (Product Safety 或 Product Compliance)

筆者就上述各項遵章計劃，均分別有著作論述。主要在探討不同計劃的箇中奧妙，並與讀者分享筆者過去累積之實戰經驗。

國際間公認一個成功的遵章計劃應具備下列元素：

- (1) 融入客戶政策。
- (2) 供應商／工廠主導並制定適合本廠之遵章計劃。
- (3) 供應廠商全體上下一心並授權下屬全力執行。
- (4) 符合公眾利益配並合當地政府及社會政策。

目前市場上大部份之公証行及遵章顧問公司均主力在依照外國客戶要求及按既定之遵章計劃執行查廠任務；一般都無法協助工廠達成下列關鍵性之課題項目：

- (1) 讓工廠清晰瞭解「如何」做到而不是要做「什麼」。
- (2) 延續性不斷教育、訓練及提供最新資訊。
- (3) 協助工廠制訂適合及屬於本廠之遵章計劃。
- (4) 協助工廠建立遵章制度及定期自我評估。
- (5) 提供符合本國法例及國際標準之技術及技巧。
- (6) 協助工廠瞭解並善用自我資源配合客戶及社會要求。
- (7) 協助工廠將遵章融入生產及管理。

公証行及遵章顧問公司乃收費以提供服務之機構，倘非應客戶要求，斷不會主動奉送免費額外服務。亦有思想偏差者，認為只要工廠一天不符合要求，則需要反覆付費查驗；不虞生意來源。而事實上，一個遵章顧問要做好上述七點，除本身具豐富稽查經驗外，尚要對有關工業或行業有深切瞭解，以及具備其他遵章有關主副項目之專業資格或知識，如法律、環保、化工、會計、消防、生產、管理、職衛安等等；始能針對問題之根源而設計一個治本、理性、可行、節省而合法之完善又完整的改善計劃，並可訓練及引導工廠，按步就班，完成整個遵章工程。

然而，要做到上述等等，需要投放大量資源從而費用亦相應提高，恐非一般中小企業能負擔。需知道時至今日，本來應由客戶付出之查核工廠是否有能力配合客戶遵章條款的相關費用，已大部份轉嫁到供應商及廠商身上。所以大部份公証行查廠後提供之「改善方案」都流於大而化之。通常只在查核項目下只註「可」或「不可，不符客戶要求；請改善」。或「與某法規第若干條規定不符，請改正」。比較負責的則加註客戶《遵章行為守則》上之條款及某某法規第若干條之條文。但這只能說明「什麼」而仍未能達到「如何」的階段。

市場上之查廠員水平參差不齊，無相關工業背景者為數頗眾，可能有部份亦不具備相關專業知識，也許只是在總部接受查廠技巧及程序訓練便單獨或二人伙拍執行任務。這可以解釋為什麼到今天客戶仍然無委托公証行處理有關「產地來源」的案子。原來「產地來源」查核的對口單位是「美國海關成衣產地審查專家團」；而本地查廠員必需非常熟習廠務，熟悉生產流程、技術，進出口及海關條例／手續，製衣類別知識，進出口文件處理等專業知識，斷症後再作深切治療；非專業人員，根本不能勝任；絕不能濫竽充數。萬一處理失當，後果堪虞；輕者拒關、扣關；重者充公、罰款；更甚者被海關列入黑名單，則噬臍莫及。目前處理有關「產地來源」案子的多為關務律師或代理商本身的專業查証組。

其實國內外絕大部份廠商，皆奉公守法，有商德；在當地甚至海外市場之商譽極隆。並無故意剝削勞動者以自肥之舉。並不如客商想像中外銷工廠必然欺壓工人，旨在降低成本以增強競爭能力。這只是客商單方面臆測而已。當然亦有害羣之馬，為「無良僱主」一詞作實例演繹。在本人接觸過的工廠，十之八九，均在盤古初開時已提供勞動者合理合法又合情之福利待遇。何況近年來中央及各省市定期檢討、更新、頒佈、施行並監察實施進一步提高保障勞動者權益的法規。而且現今社會進步，工人文化水平提高，工會及勞工團體活動加強和發揮作用；再加上資訊網絡發達，工人消息靈通，兼且熟練工源短缺；要剝削欺壓工人，談何容易？

那麼為什麼根據查廠報告，尚有這麼多的工廠未能達標呢？原來幾乎所有的中小型廠商，全廠上下人等皆全情投入生產，行政較鬆懈，疏忽細節，檔案宗卷不齊全，或流於太簡畧；雖待工人合情合理，但在

法理上之執行上仍有漏洞及偏差，但所犯之毛病，罪不至死，稍加整頓，即可達標，唯在未改善前，在原始查廠報告上，該廠仍被歸類為「No」。正正在此時，工廠最需要的，不是埋怨、批評，再加一大堆條文，以取消訂單作脅，然後約定下次覆核日期；而是一個就工廠狀況、能力、財力的簡明行動計劃、說明、範例及執行細則的藍圖；外加協助、引領與及技術、技巧的支援；則一定事半功倍，水到渠成。

其中最常見的毛病，是廠方跟查廠員在法理及實務意識上有分歧，立場各異，無理性基礎共識。因查廠員代表客方，當然穩握勝券。廠方在無奈的情況下摸索，效果不一定符理想，結果可能會帶來一次又一次不必要的覆核。有見及此，有等查廠員會請瓔擔任或引介關係人擔任廠方遵章顧問；唯查廠員與遵章顧問同屬一人或關係人，會構成「利益衝突」；而在利益的前提下之查核報告，為客戶及業界認同。有等廠商，為免麻煩，嘗試誘查廠員以利，務求一次 OK。或有不良查廠員，乘虛而入，要求額外酬勞以報答給予工廠的方便。賄賂乃違法及為業界所不齒，兼違反企業社會責任精神，在此情況下之審核亦視之為無效。市場上傳聞去年全球有百多名遵章稽查人員因懷疑涉案而暫停職務，亦有工廠因此而被取消訂單。筆者在此佔些篇幅呼籲各地廠商切勿以身試法；或如遇不合理要求，務要第一時間舉報，以捍衛企業社會責任之公平公正。

其實最清楚工廠生產、人事、政策、宗旨、財務、管理、能力、優缺等狀況的，莫如工廠本身之管理層，既然已有正確之企業社會責任方向，則應訂定宗旨及執行方案。訂一套屬於本廠的遵章計劃及自我審查制度，在整體上的困難，一般為：

- (1) 對客戶配合社會責任條款含義正確理解；
- (2) 對本國法律條文及配套規例之正確詮釋；
- (3) 缺乏執行步驟方法參考資料(如正確工資計算方法等)；
- (4) 缺乏國際及國家標準及衡量方法(如環保、職衛安項目等)
- (5) 缺乏應用工具(如報表等)；及
- (6) 缺乏應用技術指導。

本書分門別類闡述種種有關問題，解釋相關法例上之要求及變化，希望誘發讀者靈感，解決部份疑難；本書並與讀者分享各遵章主項工

具，供讀者參考並修正應用。希望各界能踴躍參予社會責任事業，配合社會發展，與時俱進，與國際接軌，成為世界公民。共勉之！

黃艾。香港

二零一四年九月

(初版日期: 二零零七年十一月)

第一章 C-TPAT 是甚麼

C-TPAT 之源起於 9.11，已在〈緒言〉畧述，此處不贅。C-TPAT 乃一系列為反恐保安全計劃的其中一項，C-TPAT 是美國國土安全部，即 Department of Homeland Security 策劃，由美國海關，正稱為「美國海關及 邊境保護署」(即 US Customs and Border Protection, 簡稱 CBP) 負責推動及執行與進口商、製造廠商與物流業界包括港口、碼頭、報關、棧存及海陸空運合作的「供應鏈保安計劃」，又稱「關貿伙伴反恐計劃」(即 Customs-Trade Partnership Against Terrorism, 簡稱 C-TPAT)。

現時美國的進口商、物流商、報關行、貨運代理商、承運商、港口管理當局、碼頭經營商、墨西哥及加拿大製造商以及蒙美國海關邀請參加的小數外國廠商均已成為 C-TPAT 成員。至 2006 年，已有超過 6,000 家美國進口商，700 餘家承運商、超過 1,050 家貨運報關行及近 100 家外國廠商已通過審核，獲頒 C-TPAT 證書，成為會員。

美國海關前署長般納在 2005 年底倡議「C-TPAT 升級計劃」，即 C-TPAT Plus，引入「智能貨櫃(集裝箱)」及連接網絡平台的「射頻識別 RFID」等電子科技追蹤技術和保安設備，符合要求者，「貨到免檢，立即放行」。唯目前世上智能貨櫃並不普及而 RFID 因成本太高暫亦不普及。美商沃爾瑪 (Wal-mart) 率先採用 RFID 唯主要應用在供應鏈效率管理方面；當然亦可一併應用在供應鏈保安。

C-TPAT 自 2002 年四月起已先後將下列十一個業種納入為當然會員：

- (1) 美國進口商 (Importers)
- (2) 空運商 (Air Carriers)

- (3) 海運商 (Sea Carriers)
- (4) 鐵路陸運商 (Rail Carriers)
- (5) 海空貨運代理商/承運商
(Air Freight Consolidators/ Ocean Transport Intermediaries/ NVOCCs)
- (6) 美國本地港口管理當局及碼頭經營商
(US Marine Port Authority/Terminal Operator)
- (7) 墨西哥及加拿大製造商 (Foreign Manufacturers)
- (8) 貨倉 (Warehousing)
- (9) 墨西哥長途貨車高速公路邊境運輸商
(Long Haul Highway Carriers)
- (10) 報關行 (Customs Brokers)
- (11) 美/加及美/墨跨境公路運輸商 (Highway Carriers)

C-TPAT 是自願性計劃，於 2001 年 11 月推出，2002 年 4 月 16 日正式實行。透過此計劃，美國海關希望能與相關業界合作建立供應鏈保安管理系統，以確保沿供應鏈從起點到終點的安全性、保安追溯性及貨物的流通性，從而阻止恐怖陰謀滲入。整套計劃的精粹在於把戰鬥前線推至境外。這個理論在商界亦廣為應用，是「風險管理」重要一環。

參與這計劃的成員將依據 C-TPAT 所訂立的各行業《安全標準》Security Criteria 及《推行計劃》Implementation Plan 去強化其有關設施、程序、措施、管理與及員工保安培訓。所有各業的《安全標準》，其實都是差不多一樣的文字指引，並無衡量標準，較為抽象，發揮空間很大；從 2007 年美國海關公佈之各業種《安全標準》則可見一斑。為避抄襲之嫌，請讀者撥冗上互聯網瀏覽，可証所言非虛。亦可以斷言「委任公証行」一定會刻意求工，以最謹慎的態度查廠。

美國海關公佈各業種之《安全標準》：<http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/c-tpat-customs-trade-partnership-against-terrorism/apply/security-criteria>

《C-TPAT 外國製造商安全標準》以英、阿、中、日、韓、荷、德、法、意、葡、西、泰等各外語公佈，網址為：
<http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat/security-guidelines/foreign-manufacturers>

《C-TPAT 外國製造商安全標準》中文版網址為：
<http://www.cbp.gov/document/forms/foreign-manufacturer-security-criteria-chinese>

回憶 2002 年 C-TPAT 推出之後，某美國著名關務律師在香港召開 C-TPAT 會議，旨在交流並招攬業務；除各美商代辦及香港貿易商外，美國海關及駐港領事亦有派員參予，唯對如何統一達標一議題，未有共識，迄今尚有相當大的進步空間。

整個 C-TPAT 之保安計劃涵蓋八大範疇：

1. 對貿易伙伴的保安要求(Business Partners Requirement)
2. 貨櫃及拖車保安制度 (Container and Trailer Security)
3. 進廠管控程序 (Physical Access Controls)
4. 員工保安制度 (Personnel Security)
5. 作業保安系統 (Procedural Security)
6. 保安知識培訓 (Security Training and Threat Awareness)
7. 廠房保安設備 (Physical Security)
8. 電腦資訊保安 (Information Technology Security)

美商通過審核為 C-TPAT 成員，可以成為「低風險進口商」，進口貨物經「綠色通道」清關，加快處理貨運。而非 C-TPAT 成員則無此待遇，可能需要十天始能清關，倘有合理懷疑，搞不好要驗關始能放行。所以進口商成為 C-TPAT 成員的主要好處有兩點，一是快速通關，二是可免驗關。

進口商在實施 C-TPAT 保安計劃時，很自然而然地將保安責任加於海外製造廠商身上。將《行為守則》、《保安計劃》、《安全標準指引》及「認證」等等執行方案，變成訂單的一部份，強制供應商及製造廠商代行。

美商呈交 C-TPAT 計劃及有關文件，經海關審核，確認為會員，即發出証書。

最近在互聯網上發現一位遵章遵顧問的招徠廣告，聲稱可代國內工廠辦理 C-TPAT 會員登記及認證；並刊出已塗改的 C-TPAT 會員証，填上中文會員名稱。查美國國外工廠，除加拿大及墨西哥廠商外，餘皆

暫未符入會做獨立會員的要求。國內工廠查核，到目前為止，只是美商 C-TPAT 計劃之一個部份，並不需要亦不能入會，除非在特殊情況下被邀入會則作別論。唯此等特殊「待遇」，在國內暫無先例。相信

一眾廠商亦 希望被邀「享受」此等「特別監察」。所以千萬莫中計。

又有些公証行，查驗工廠後，為表示價值，會頒發公証行自行印製之 C-TPAT 證書，並採用美國海關標準 C-TPAT 標誌印在證書上。本人通過在美國的海關事務律師向美國海關查詢。美國海關澄清云此等證書未獲美國海關同意、授權及承認。而冒用 C-TPAT 標誌亦會侵犯版權。在美國的海關事務律師請示是否要跟進及提控，筆者認為雖非美國人但已盡公際公民責任舉報並自付首次代辦律師費；其餘應屬美國海關認真處理事項；而該美國海關事務律師，倘有意捍衛美國海關之權益及尊嚴，亦應義務跟進，實不需本人越俎代庖。相信海內外廠商獲該種私發證書者，為數不少，但請注意這種證書，客戶及美國海關都不承認，公証行之間亦 互認，甚至發證的公証行，亦不見得會通知所有美商貴廠已有證書不需查核；甚至可能在客戶的壓力下，亦會否定自己所發的證書。

第二章 C-TPAT 查核重點

美國上任總統布殊在 2006 年十月十三日簽署了 HR4954 號 Security & Accountability for Every Port Act of 2006；簡稱 SAFE Port Act, 「港口安全法案」，其中第 218 節頒佈委任公証行代查核美商在貨品生產國執行 C-TPAT 之狀況。此暫行辦法，為期一年。本來在此之前，所有 C-TPAT 海外事宜及到境外訪問工廠，皆由美國海關供應鏈保安專家 (Supply Chain Security Specialists – SCSS) 負責，費用全免。

美國海關從二十四家公証行遴選出十一家，在 2007 年六月二十八日正式委任下列公司，亦於七月底起選擇性邀請在國內有貿易關係而又合資格的美商自願性質參予，並委託公証行自八月份起進行查核。本來全免之費用，亦由供應商或廠商應客戶要求負擔公証行部份甚至全部查廠開銷。

該十一家委任公証行如下：

英文行號	中文名稱
ABS Group	美國 ABS 顧問集團
Cotecna	中瑞檢驗公司
CSCC/STR	勝邦質量檢測公司
Bureau Veritas Group Company	法國國際檢驗局
Det Norske Veritas	挪威立恩威驗證
Intertek	天祥認證
Omega Compliance	-
Pinkerton	-
Sharp Global	-
SGS North America	通用公証行
TUV Rheinland	德國萊茵

本地廠商／供應商作為美國進口商的商業夥伴，則會面對進口商更高的安全程序要求及更嚴謹的監察。

自 2005 年 3 月 25 日起，美國海關已進一步收緊對其美國進口商成員的安全要求，其中包括規定進口商須訂立書面和可核實的保安程序並憑此作為選擇可配合 C-TPAT 的商業夥伴(包括製造商及產品供應商在內)的標準。進口商亦須具備文件證明整個供應鏈內的商業夥伴均達到 C-TPAT 的安全標準。

2006 年 8 月 26 日公佈的中文版《C-TPAT 外國製造商安全標準》及 2007 年 10 月一日更新的英文版，亦對外國製造商有此規定。

(以下第三章至第十二章內文及附表附圖略)

C-TPAT on “How”

2007 年 11 月初版

2010 年 9 月增訂

2014 年 9 月修訂

黃艾。香港

相關知識

美國國土安全部

(United States Department of Homeland Security – DHS)

9.11 事件後，在 2002 年 11 月 25 日成立之一個部門，2003 年 1 月 4 日開始運作，第一任部長列柱(Tom Ridge)，2003 年 1 月 24 日上任，第二任部長雪托夫(Michael Chertoff)，2005 年 2 月 15 日上任。雪托夫哈佛法科畢業，律師出身，曾任聯邦檢察官，司法部罪案科副檢察長及美國第三巡迴上訴庭法官。第三任部長拿玻妮坦娜(Janet Napolitano)，2009 年 1 月 21 日上任。拿玻妮坦娜為前亞里桑那州州長，義大利裔，維珍尼亞大學法學博士。現任(第四任)部長為莊臣(Jeh Charles Johnson)，哥倫比亞大學法學院畢業，前美國空軍及國防部司法長，於 2013 年十二月宣誓就職。

「美國國土安全部」負責美國本土安全及防止恐怖活動發生。自 2003 年 1 月 4 日正式運作，當時的財政預算為 36 億美元。下轄 18 萬 4 千員工。「美國國土安全部」於 2004 年三月成立「國家危急事故管理系統」(National Incident Management System，簡稱 NIMS)；目的向美國三層次行政區(聯邦、州、本地)提供全國性一致援助門徑。後按 NIMS 的模式成立了「國家應變計劃」National Response Plan (NRP)，調校了聯邦政府部門的原有協調架構，提供統一式全天候門徑的本土危急事故管理機制。

「美國國土安全部」自 2007 年 4 月 1 日起，下轄機關除國土安全部本部各部如管理處、秘書處，軍事顧問，法務顧問，聯邦執法訓練中心，境內核能偵察處；財務、科技、國民保護計劃、政策、立法、公共事務、監察、醫療、情報分析、行政營運、移民巡查、保密、民權及公民自由、緝毒各部外，尚包括：

- 運輸保安署
- 美國海關及邊境保護署
- 歸化移民處
- 海關執法及進出境管理處
- 美國特工處
- 聯邦危急事件管理處
- 美國海岸巡邏隊

資料來源：「美國國土安全部」及「白宮」網頁

相關知識

美國海關 (正稱為美國海關及邊境保護署)

(US Customs and Border Protection, 簡稱 CBP)

「美國海關」於 1789 年成立，於 2003 年 3 月 1 日改組，將「農林部」，「移民歸化局」與「海關」合併為「海關及邊境保護局」，乃「國土安全部」轄下一特種機關。第一任署長般納，下轄四個辦公室，由三位副署長及一位辦公室主任分別領導：

- 海關運作
- 邊境巡邏
- 海空巡邏
- 情報及行動協調

自 2006 年 6 月 6 日起，巴仕威(W. Ralph Basham)接任為第二任署長。巴仕威畢業於華府東南大學，在美國「特工署」服務 28 年後晉升至署長，並曾任聯邦執法訓練中心主任。當時巴仕威麾下員工共 48,551 人，2008 年美國海關之財政預算為 101 億美元。巴仕威退休後由副署長亞恆(Jayson P. Ahern) 於 2009 年 3 月 1 日昇任為代署長。奧巴馬政府於 2009 年 9 月 22 日委任前「國土安全部」國際事務部副部長及邊境事務特使白善能 (Alan Bersin) 為第三任署長。白善能，猶太裔，哈佛畢業，以「羅德學者」身份在牛津進修，耶魯大學法學博士。歷任州律政處律師及檢察長。現任署長加里高斯基 (R. Gil Kerlikowske)，2014 年三月由奧巴馬總統委任，管理此每年 120 億美元經費預算之 60,000 工作人員隊伍。加里高斯基投身執法工作四十年，曾任多個美國城市警察總長。

美國海關工作異常繁重，除協調國際貿易秩序、執行美國貿易法、徵收關稅及反恐外；尚要負責反偷渡、緝私、緝毒、農林病毒、知識產權保障、進口配額及管制貨品查核、產地來源查証、全美 317 個海／空／陸港駐員、14 個位於加拿大、愛爾蘭及加勒比之清關點駐員、各地「集裝箱安全倡議」駐員、空中巡邏、邊境巡邏及與海岸巡邏隊合作維護美國 95,000 里之海岸線等。從美國海關一天的工作量如下列各項，其繁忙可見一斑：

工作性質	處理數量	單位
陸路出入境旅客	1,100,000	人
陸路出入境貨車	70,900	部
機場入境旅客	240,737	人
海路入境旅客	71,151	人
抵美私家車輛	327,042	部
抵美貨櫃	85,300	宗
徵集關稅	84,000,000	美元

2007 年十一月美國「政府公信報」報導美國海關現時面臨人手短缺問題，員工訓練問題，以及超額工作問題；據報平均每二週即流失 71 位僱員。情況至今改善不大。

(資料來源：「美國海關」網頁)

相關知識

抵美「貨櫃保安行動」或「集裝箱安全倡議」
(CSI – Container Security Initiative)

《集裝箱安全倡議》是美國海關在 9-11 恐怖襲擊後制定的一項倡議。對輸出國運往美國的貨物進行預檢，藉以保障全球各輸出國與美國之間的貿易連結不被恐怖主義利用。根據《集裝箱安全倡議》，「海關與邊境保護署」官員被派往東道國，匯同當地海關人員合作對任何已識別有可能構成恐怖主義威脅的集裝箱進行檢查，其目的是保護海運集裝箱不被恐怖分子利用。每年有 4,800 萬個貨物集裝箱來往於世界各主要海港之間，有 600 多萬個集裝箱經海運到達美國。美國因而要非常謹慎。

全球現在歐、美、亞、菲各洲已有 58 個包括大中華地區之上海、深圳、高雄、基隆及香港在內的 CSI 締約港口。

以中國為例，美國海關前署長般納與中國海關總署署長牟新生已於 2003 年 7 月 30 日簽署《集裝箱安全倡議》(CSI)原則聲明，「美國海關及邊境保護局」會在上海港和深圳港派駐官員，協助對運往美國的集裝箱進行檢查。

為執行《集裝箱安全倡議》（CSI），深圳海關已成立了以關長為組長的「深圳海關 CSI 計劃小組」，並投資 6000 萬元人民幣增添置集裝箱查驗設備，加強對出口集裝箱貨物的查驗，確保對美出口集裝箱的安全。為美國海關提供風險分析技術支援，將深圳港輸美集裝箱貨物的艙單提前傳輸到美國海關，使深圳港集裝箱貨物在美國得以快速便利通關。

《集裝箱安全倡議》包括三個核心部份：

- (1) 利用情報和自動信息檢索系統識別和檢查高危集裝箱；
- (2) 對已識別具有高度危險的集裝箱，在運往美國之前在起運港口進行預檢；
- (3) 利用先進檢測技術迅速預檢高危集裝箱，不致拖 出口貿易。

(資料來源：中、美海關網頁綜合資料)
