

三國交界地區的口岸

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

巴塞爾周邊的實體邊境漫長且易於穿越。在幾公里的半徑範圍內，這座城市與德國和法國之間有十幾個公路口岸、數條鐵路線、兩條跨境有軌電車線路，還有萊茵河本身——在城市下游，萊茵河構成與德國的邊界。最繁忙的貨運口岸是萊茵河畔魏爾與巴塞爾之間的高速公路口岸，德國 A5 高速公路在此與瑞士 A2 高速公路相接。這裡有一處位於瑞士境內的聯合海關設施，德國和瑞士官員在此並肩辦理出境和入境管控。法國一側聖路易與巴塞爾之間的高速公路口岸，即法國 A35 高速公路與瑞士 A3 高速公路的交匯處，也有類似安排。¹

這些聯合設施以雙邊條約為基礎，這些條約的歷史比申根和歐盟（EU）共同海關政策都要早。1961 年，瑞士與德意志聯邦共和國締結了關於設立毗鄰國家檢查站以及在行駛途中對交通工具進行檢查的協定，而一年前瑞士已與法國締結了一項類似的公約。根據這些條約，一國官員可在另一國領土上的規定區域內行使其權力。因此，巴塞爾高速公路檢查站的德國海關官員是在瑞士土地上適用德國法律，這是兩國出於務實考慮而接受的一項非同尋常的主權讓渡。²

巴登火車站（Badischer Bahnhof）是這種主權層疊最為醒目的例子。該站依據瑞士聯邦與巴登大公國 1852 年的條約建於瑞士領土之上，

三國交界地區的口岸

先後由巴登鐵路和德國鐵路運營。時至今日，德國海關和警察仍在其站區內行使特定權力。過去，從德國抵達的旅客須在站內依次通過德國和瑞士的管控後才能進入市區。自申根以來，人員管控已基本消失，但海關職能仍然保留。這座車站也提醒人們，巴塞爾的法律地理長期以來比國家地圖所顯示的更為複雜。³

有軌電車線路則增添了現代的一面。巴塞爾交通公司的 8 號線自 2014 年起通往萊茵河畔魏爾，2017 年 3 號線又延伸至聖路易。由於乘客過境時電車不停靠，這些線路上的海關管控採取官員登車進行不定期流動檢查的形式。對於從德國或法國購物回來的人而言，有軌電車是最常用的路線，因此電車也成為對超出免稅額度的肉類、酒類和菸草進行海關檢查的常見場所。萊茵河又提供了另一條過境通道：在德國港口或鹿特丹裝貨的駁船抵達巴塞爾港時即進入瑞士關稅區，本部分第一章已介紹過這些港口的海關程序。⁴

1 註釋

1. 關於巴塞爾/萊茵河畔魏爾和巴塞爾/聖路易的聯合海關設施（Gemeinschaftszollanlagen），參見聯邦海關與邊境安全局（FOCBS）關於巴塞爾地區海關辦事處的資訊。有待核實。
2. 瑞士聯邦與德意志聯邦共和國 1961 年 6 月 1 日關於毗鄰國家檢查站及行駛途中對交通工具進行檢查的協定（SR 0.631.252.913.690）；瑞士與法國 1960 年 9 月 28 日關於毗鄰國家檢查站及行駛途中檢查的公約（SR 0.631.252.934.95）。日期和 SR 編號有待核實。
3. 瑞士聯邦與巴登大公國 1852 年 7 月 27 日關於巴登鐵路延伸穿越瑞士領土的條約（SR 0.742.140.313.61）；關於巴登火車站，參見 D 部分第一章。有待核實。

4. 關於跨境有軌電車 8 號線（萊茵河畔魏爾，2014 年 12 月開通）和 3 號線（聖路易，2017 年 12 月開通），參見 Basler Verkehrs-Betriebe（巴塞爾交通公司）的出版物；關於萊茵港的海關，參見本部分第一章。有待核實。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/basel-the-crossings-of-the-dreiland