

法國一側：米盧斯海關

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

法國海關管理機構 *Direction générale des douanes et droits indirects*（海關與間接稅總局，DGDDI）按跨大區局和大區局設置。與巴塞爾接壤的邊境屬於米盧斯大區局的轄區，該局負責聖路易的各口岸、歐洲機場（EuroAirport）的法國海關派駐以及松德高地區和萊茵河沿岸的機動大隊。與德國的 *Zoll* 不同，法國的 *douane* 長期以來將財政、經濟和安全職能集於一個機構，其中包括武裝監視部隊。在這方面，瑞士 2022 年將海關與邊防職能合併的改革，使瑞士的管理體制更接近法國模式。¹

法國法律主要將違反出口管制和制裁的行為視為《海關法典》（*Code des douanes*）下的海關違法行為。未經申報或授權出口禁止貨物，按走私或未申報出口禁止貨物論處，可處監禁、沒收以及按貨物價值倍數計算的罰款。違反金融制裁的行為，依據該法典中關於與外國金融往來的專門條款予以處罰。法國海關擁有廣泛的調查權，包括搜查車輛和檢查場所的權利，以及與違法者以和解方式結案的權力。這種和解權賦予了 *douane* 一種瑞士和德國制度未以同樣形式提供的靈活性。²

法國海關在兩用物項管控中同樣發揮著核心作用。許可機關是經濟部下屬的 *Service des biens à double usage*（兩用物項處），而海關部門則在出口時核查許可證。在歐洲機場——本部分第二章已介紹

法國一側：米盧斯海關

其海關制度——經由法國海關區離境的貨物，即使發貨人是瑞士公司，也須受法國和歐盟出口管制的約束。因此，該地區的出口商必須清楚其貨物使用的是哪個海關區、適用的是哪種許可證。這方面的錯誤是典型的困難來源，因為各海關區在物理上的鄰近並不反映兩種出口管制制度之間的法律距離。³

1 註釋

1. 關於 DGDDI 和米盧斯大區局的組織架構，參見法國海關網站 (douane.gouv.fr)。有待核實。
2. Code des douanes，尤其是第 38 條、第 414 條、第 426 條及以下各條和第 459 條（與外國的金融往來）以及第 350 條（和解）；參見 DGDDI 關於出口管制和制裁的出版物。條文編號有待核實。
3. 關於 Service des biens à double usage (SBDU) 以及法國海關在兩用物項管控中的作用，參見經濟部和 DGDDI 的出版物；關於歐洲機場的各海關區，參見本部分第二章。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-french-side-the-douane-in-mulhouse