

國立政治大學國際經貿組織暨法律研究中心
第十三屆國際經貿法學發展學術研討會

國際貿易法與國際海洋法之交會 - 港口限制措施

陳貞如
政治大學法律系與外交系合聘助理教授

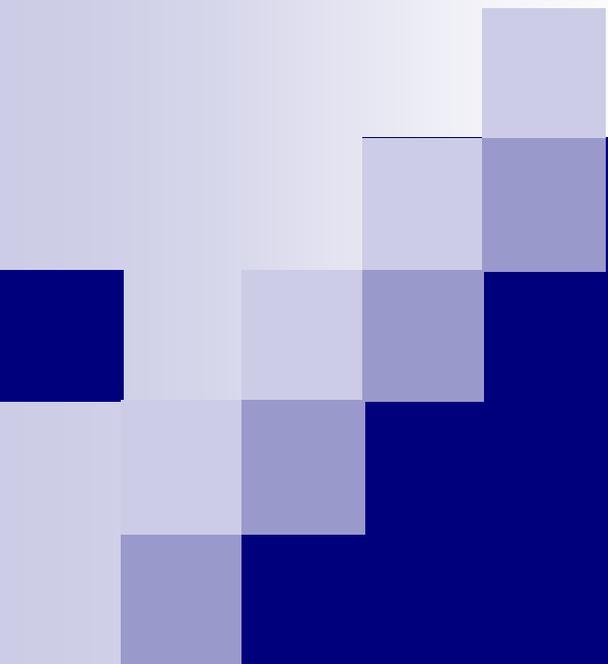
2013年03月09日

架構

- 前言
- 港口限制措施於海洋法體系之規範適用
 - 於海洋法發展歷程中之展現
 - 於海洋法規範文義中之展現
 - 進入港口或是其他內水的權利
 - 港口國之限制措施
- 港口限制措施於貿易法體系之規範適用
 - WTO各協定之相關規範
 - WTO爭端解決案件－「哥倫比亞-參考價格及進入港口限制措施案」
- 結論

前言

- 國際法的碎裂性
- 藉由對於“港口管制措施”採取廣義之內涵出發，達成兩規範體系對話的可能。
- 所謂“港口管制措施”：港口國針對港口管理所採取之任何管制措施。



於海洋法體系之規範 適用

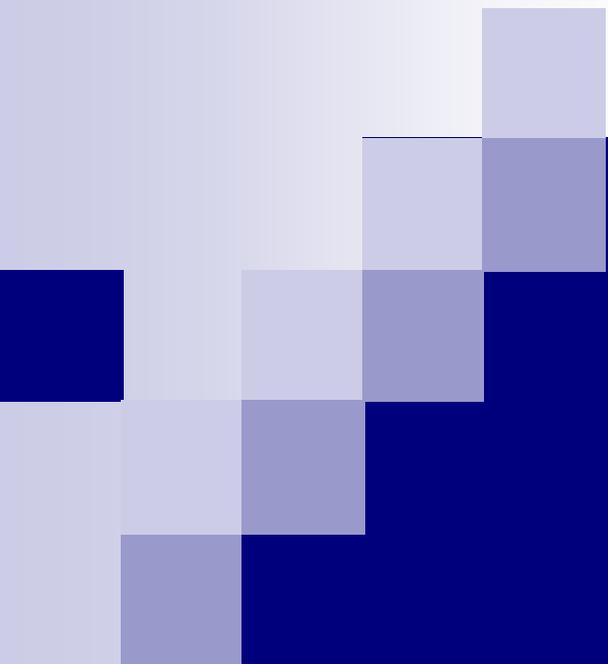
於海洋法發展歷程中之展現

- 遠古時期的發展
- 中古時期到進代的發展
- 二十世紀後的發展
- 三屆聯合國海洋法會議
- **1982年海洋法公約**

於海洋法規範文義中之展現

航行自由

- **公海:1982年海洋法公約第87條、第90條**
 - 包含於公海自由之概念
- **專屬經濟區:1982年海洋法公約第58條**
 - 於專屬經濟區享有與公海航行自由同等之概念
- **領海: 1982年海洋法公約17條**
 - 無害通過權制度，用以調和沿海國管轄權擴充和公海航行自由之兩相衝突的利益
- **內水:沿海國完全主權，外國船舶無權航行，除非條約賦予其進入權**



於海洋法體系之規範
適用-進入港口或是其
他內水的權利

沿海國有法律上義務容許外國船舶進入港口嗎？

■ 定義

- 港口: 一個船舶習慣為了裝貨或卸貨、上船或下船而停靠的地點
- 內水: 除公約提供的定義外，主要包含海灣、河口、海港以及由直線基線為界向陸一面的水域

■ 1982年海洋法公約，關於內水制度之規範

- 公約並未明言，但就航行的樣態看來，涉及領海制度之無害通過權。
- 原則上，不同於領海制度，在一國內水中，外國船舶不能行使無害通過權，因此隱含著外國船舶沒有進入一國港口或是內水的自由。
- 沿海國完全管轄權行使之範圍，公約對於內水並無太多著墨，仰賴沿海國國內法，港口國是否開放其港口給外國船舶，端視港口國國內法規範。

沿海國有法律上義務容許外國船舶進入港口嗎？

■ 其他國際規範與決定

□ 國際仲裁與判決

- 習慣國際法中，不存在進入外國港口之權利

□ 1923年國際海港制度規約

- 除了有影響國家安全與其他重大利益的緊急情況外，締約國應保證其他締約國船舶的進入港口自由與本國或任何其他國平等之待遇，以避免對於締約國籍的船舶產生歧視性對待，與國際貿易法架構下確立的國民待遇原則與最惠國待遇原則相呼應。
- 不論是《**1982年海洋法公約**》本身或是之前的規範發展，均未直接形成船舶自由進入港口的權利，港口國本身可以行使的完全主權受到較高的保障，相關規範亦僅確立締約國可以受到國民待遇或最惠國待遇原則的保障，享有在相同條件下進入港口的自由。

沿海國有法律上義務容許外國船舶進入港口嗎？

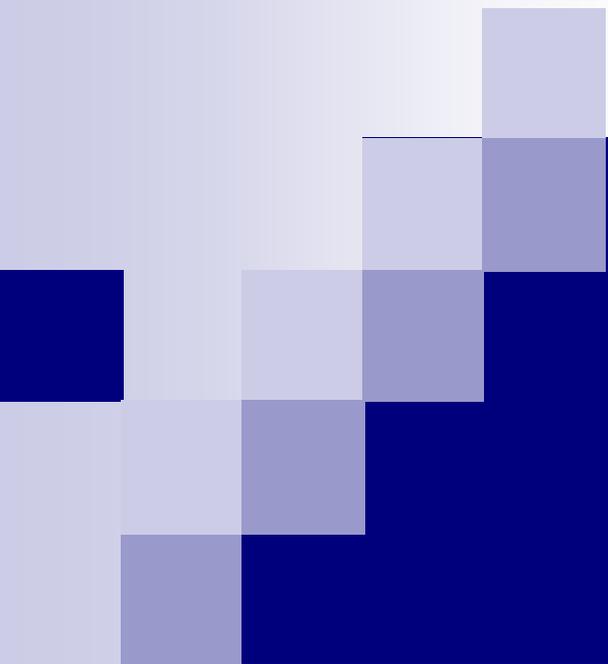
■ 其他國際規範與決定

□ 雙邊友好、通商、航海協定

- 此類協定主要是以互惠原則與最惠國待遇為基礎，為促進國家之間的商業往來、航行與投資行為，而簽訂的雙邊條約。
- 1980年代後，簽訂漸少。
- 確立自由進入港口？
 - 1946年《中華民國與美利堅合眾國間友好通商航海條約》第21條第1項和第3項
 - 1956年《荷蘭與美利堅合眾國間友好通商航海條約》第19條第2項

於海洋法體系之規範適用-港口國之限制措施

- 港口國針對可以採取之港口措施，有很高的決定權
 - 決定何一沿岸港口可以開放用以進行國際貿易，並決定何一港口開放給何一特定船舶；
 - 在不違反習慣國際法的狀況下，國家為保護其重大利益可以封閉國際港口，理由例如國家安全與和平、社會治安、污染預防，乃至於便利性與政治理由等等；
 - 國家更有廣泛的理由單方面地要求進入港口的船舶必須符合特定規範與要求



於貿易法體系之規範 適用

貿易自由化

- 關稅遞減
- 最惠國待遇原則
- 國民待遇原則

WTO各協定之相關規範

- 過境運輸之自由
- 關稅估價
- 輸出入規費及手續
- 裝運前檢驗協定
- 其他重要規範

過境運輸之自由

■ GATT Art 5並未賦予港口進入的一般法律權利

□ 定義

「貨物（包括行李）、船舶及其他交通工具於通過任何締約國領土時，不論是否另經轉運、倉儲、分裝或改變運輸方式，若通過締約國領土僅係全程之一段，而其起迄均在運輸所經締約國領土以外者」

□ 不歧視

「對來自或輸往其他締約國之過境運輸，為採行最便捷之國際運輸路線，各締約國均享有通行其他締約國領土之自由，上述自由不得因船旗國、產地、出發地、進入地、目的地之不同，或有關貨物、船或其他運輸工具之所有權之歸屬而受影響。」

過境運輸之自由

■ GATT Art 5並未賦予港口進入的一般法律權利

□ 最惠國待遇

「有關過境運輸之所有規費，法令及程序，每一締約國對來自或輸往任何其他締約國領土之過境運輸待遇，不得低於對任何第三國之過境運輸所給待遇。」

關稅估價

■ GATT Art 7與關稅估價協定

- 順序式立法
- 以進口產品之「**交易價格**」為關稅估價之基礎；
- 在無法依據實付或應付之價額為基礎時，應「**與受估價商品同一時間或接近時間銷往同一進口國之相同貨品之交易價值**」為基礎；
- 再無法判斷時，應「**與受估價商品同一時間或接近時間銷往同一進口國之類似貨品之交易價值**」為基礎；
- 若前述三種方法都無法用以認定其應稅價值時，應依第**5**條（減除價值）決定，無法依第**5**條決定時，則應依第**6**條（計算價值）決定。

輸出入規費及手續費

- 為避免進出口程序與規費造成貿易障礙，尤其是進口規費與關稅之效果並無本質上之差異，**GATT Art 8**針對此一議題亦設有完整詳細的規定，因此會對於港口進入與港口服務之提供有重要之影響。

WTO爭端解決案件 - 「哥倫比亞-參考價格及進入港口限制措施案」

■ 案件背景(I)

- 從箇郎自由貿易區與巴拿馬到哥倫比亞的進口有持續低報發票的情況與走私問題也很嚴重。為改善關稅措施與因應走私、發票低報與洗錢的情況，哥倫比亞於**2005**與**2006**年通過一系列決議。決議內容包含：
 - 建立紡織品、服飾與鞋類產品之參考價格；
 - 限制紡織品、服飾與鞋類產品從巴拿馬、中國與其他國家進口進入哥倫比亞港口的數量以及種類。

WTO爭端解決案件 - 「哥倫比亞-參考價格及進入港口限制措施案」

■ 案件背景(II)

- 後由兩國諮商，達成和解。但**2007**年哥倫比亞故技重施，通過類似的決議，適用的結果使得紡織品、服飾與鞋類產品的進口產生相關結果，例如：
 - 指定特定海關進口，航空運輸只能經由波哥大機場海關進口，海上運輸則只能經由**Barranquilla**港口海關進口，否則將扣押與沒收其產品；
 - 要求必須事前報關進口，並針對紡織品，要求必須滿足額外的特殊合法化要求。

WTO爭端解決案件 - 「哥倫比亞-參考價格及進入港口限制措施案」

■ 爭點

- 哥倫比亞對紡織品、鞋類及其他特定產品所適用之關稅估價方式及程序；
- 哥倫比亞對於由巴拿馬生產或從巴拿馬轉運之紡織品所為之限制進入港口規定及適用之關稅程序。

WTO爭端解決案件 - 「哥倫比亞-參考價格及進入港口限制措施案」

■ 最終裁決(I)

□ 過境自由

- 「過境自由」，不論轉運、倉儲、分裝或改變運輸方式（transshipment, warehousing, breaking bulk, or change in the mode of transport），均需要被確保，除了「採行最便捷之國際運輸路線」（via the routes most convenient for international transit）。(GATT Art 5.1 and 5.2)
- 由於哥倫比亞之國內法對於「轉運」（transshipment）之定義，認定為貨物必須有交通方法之間的轉運，較GATT Art 5.1狹窄，而其國內法法律適用的結果，將拒絕所有經由箇郎自由貿易區和巴拿馬之過境運輸或運送的紡織品、服飾與鞋類產品之過境自由，因此違反GATT Art 5.2。

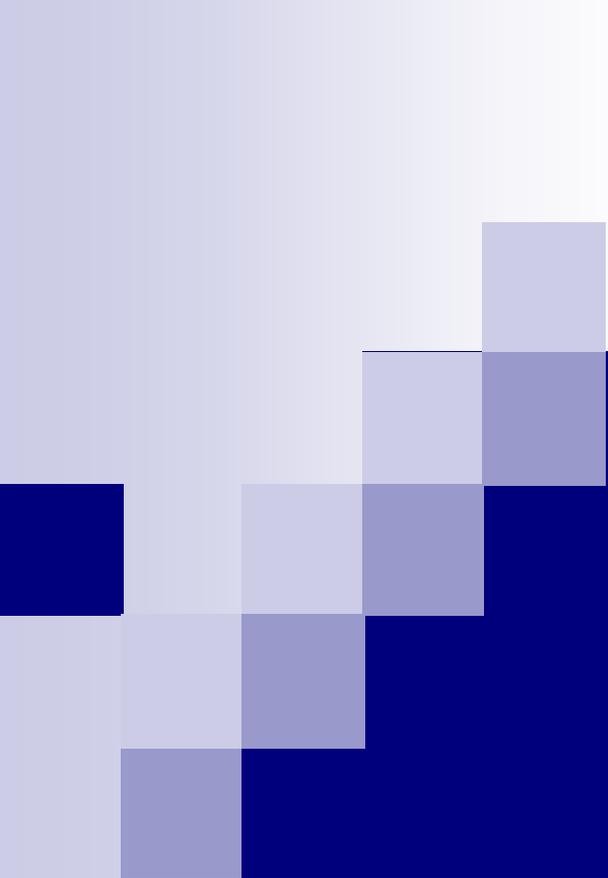
WTO爭端解決案件 - 「哥倫比亞-參考價格及進入港口限制措施案」

■ 最終裁決(II)

- 關稅估價:哥倫比亞採**參考價值**之基礎為關稅估價方法，違反**GATT Art 7**和關稅估價協定。
- 數量限制之普遍消除原則
 - 關於適用可能性：哥倫比亞主張**GATT Art 11**僅適用到進口貨出口之數量或價格的限制，巴拿馬則認為於本案亦有適用可能；
 - 關於法律上或事實上違反與舉證責任：哥倫比亞與巴拿馬對於是法律上或事實上違反**GATT Art 11.1**，亦有不同看法。巴拿馬認為是法律上違法，且無須負擔舉證責任，哥倫比亞則依然認為巴拿馬應該負擔舉證責任；
 - 關於事前進口聲明與合法化貨物需求與規定，巴拿馬認為最終將使來自其他國家的貨品獲得比巴拿馬更多的優勢，而且認為**Art 11.1**保護相關潛在未來利益以及規範供應者間之競爭。
 - 小組均支持巴拿馬看法。

小結

- 在貿易法體系中，與港口限制措施有關之規範眾多。這些規範大多著重於過境運輸之自由、其他則為與港口有關之各類貿易措施。
- 從所探討之案例中，可以發現基於貿易自由化之原則，沿海國所可獨斷主張海關規則與港口措施的情形，已相當限縮。
- 雖然貿易法的機制中，和海洋法規範一樣，依然無法賦予外國船泊港口進入的一般義務，但相較於在港口以及內水中，沿海國享有完全主權以及國際法之相關實踐可知，在貿易法領域，港口限制措施之定義若落入貿易法規範範圍者，將須符合貿易法原則，而沿海國完全主權行使的空間，將因其經濟主權讓渡給國際組織—WTO，越趨狹小。



結 論

結論(I)

- 港口限制措施，涉及海洋法與貿易法領域之規範，在兩領域中的規範樣態截然不同。
- 海洋法領域
 - 強調海洋自由，但此一概念在空間上與實質上日趨限縮。
 - 港口限制措施涉及外國船舶進入內水與港口之自由以及港口國完全主權之行使，港口國的國家利益較受到關注。
 - 因而外國船舶進入港口之自由，仰賴特定多邊或雙邊條約之簽署，加以確立。

結論(II)

■ 貿易法領域

- 強調減少貿易障礙與促進貿易自由化。
- 港口限制措施亦涉及相當多議題與規範，包含過境運輸之自由、關稅估價、輸出入規費及手續、《裝運前檢驗協定》等等，提供較為完整的規範。
- 2009年「哥倫比亞-參考價格及進入港口限制措施案」第一次處理了過境運輸之自由與關稅估價的規範，哥倫比亞全然敗訴，突顯在貿易法領域中港口國所採之限制措施會受到較多管制，而自由與開放的港口成為追求之目標。

結論－海洋法 v 貿易法(I)

■ 適用對象

- 前者適用於船舶；後者適用於貨品。
- 突顯出儘管船舶為進行國際貿易之海上運送的載具，海上航線為國際貿易之血脈，但是涉及船舶之國際規範主要落入國際海洋法體系中，並非國際貿易法適用之對象。

■ 適用範圍與時機

- 前者著重於船舶進入港口停靠之權利；後者則著重於之後貨物進出入港口之管制規範。
- 前者儘管範圍較小，但是卻是後者之前提。

前述兩點差異突顯國際海洋法體系與貿易法體系對於港口管制措施之規範，必須綜合判斷才能完整涵蓋國際經濟活動之整體。

結論－海洋法 v 貿易法(II)

- 規範態度：規範態度截然不同。
 - 當在海洋法領域討論港口國限制措施之實例時，例如涉及國家重大利益之例，涉及貿易色彩較高之港口限制措施似乎並未受到關注。
 - 而因此可以解讀成港口限制措施若是出自於貿易理由，應落入貿易法規範之範圍，或是需要再創造於海洋法體系中討論的可能。但在現況中，當貿易法已經在WTO架構下建構一個完整的體系時，需要於海洋法體系討論的可能性不大。
 - 然而，若為國家中重大利益考量採取港口限制措施，如何用以排除貿易自由化原則的適用，而能進一步確保國家利益，則需要綜合判斷與解釋兩個領域之規範，以進一步調和相關法律關係。

報告完畢

敬請指教