



国际海关法律研究丛书

日本海关法 原理与制度

RIBEN HAIGUANFA
YUANLI YU ZHIDU

何力
著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

日本海关法原理与制度 / 何力著. —北京:法律出版社, 2010. 8

(国际海关法律研究丛书)

ISBN 978 - 7 - 5118 - 1024 - 3

I. ①日… II. ①何… III. ①海关法—研究—日本
IV. ①D931. 322

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 142169 号

© 法律出版社·中国

责任编辑/刘秀丽

装帧设计/乔智炜

出版/法律出版社

编辑统筹/综合出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/固安华明印刷厂

责任印制/张宇东

开本/A5

印张/12.75 字数/323 千

版本/2010 年 8 月第 1 版

印次/2010 年 8 月第 1 次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

西安分公司/029-85388843

重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636

北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 1024 - 3

定价:29.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

第一章 日本海关体制及海关法制的发展	1
第一节 日本海关的历史发展	1
一、日本海关的建立	1
二、第二次世界大战前后的日本海关与海关法制	8
三、战后的日本海关与海关法制的发展	12
第二节 日本政府机制与日本海关	15
一、日本内阁、财务省以及其他省厅的海关职能	15
二、财务省本部的海关机构	18
三、日本海关的外围组织	24
第三节 日本海关本关组织和海关辖区	27
一、日本海关本关的组织结构和海关职员	27
二、日本海关辖区和海关本关及其分支机构	29
第二章 海关的法律机制	34
第一节 海关立法机制	34
一、海关法律的法律渊源	34
二、日本海关立法的原则	40
三、主要海关法律	44
第二节 海关行政法律机制	52
一、海关行政法规的形成机制和法理	52
二、海关行政行为	59

第三节 海关行政行为法律救济	64
一、海关行政行为的行政救济与司法救济	64
二、海关行政复议制度与关税等不服审查会	69
第三章 关税法律制度	73
第一节 日本的关税制度及其法律	73
一、关税制度	73
二、日本的法令确定的关税税率确定机制	76
三、关税税率	79
第二节 进出口商品归类规则、海关估价规则与原产地规则	88
一、进出口商品归类	88
二、海关估价制度	92
三、原产地规则	97
第四章 通关法律制度	104
第一节 通关与通关业法律制度	104
一、通关业的法律规定	104
二、通关士与通关业者	107
第二节 一般通关程序	111
一、一般货物进口通关	111
二、一般货物出口通关	114
三、一般个人通关	117
第三节 特别通关程序	122
一、医药品等和食品的通关	122
二、动植物检疫	125
三、海关担保与通关	127
第四节 保税地域制度	130

一、保税地域概述	130
二、各类保税地域的设置	134
第五章 通关便利化及其法律制度	142
第一节 世界性通关便利化潮流与日本	142
一、日本的自发性通关便利化	142
二、WTO 框架下的日本通关便利化动向	145
第二节 特例通关制度(日本版 AEO 制度)	151
一、特例通关制度在日本的形成和发展	151
二、日本特例通关制度的主要类型	153
三、特例通关制度相关的海关担保	163
第三节 电子口岸以及其他通关便利化措施	164
一、日本进出口港口相关信息处理系统(NACCS)	164
二、NACCS 的外国数字化制度	168
三、其他传统性通关便利化改革措施	170
第六章 海关执法与海关边境取缔及规制	173
第一节 海关执法	173
一、违反海关法的违法行为	173
二、违反海关法的犯罪行为	178
第二节 海关边境取缔及规制	185
一、海关边境取缔的含义与发展	185
二、对于危害社会的邪恶物品等的海关边境规制	188
三、对于受限制进出口物品的海关边境规制	194
第三节 根据国际条约对进出口商品的规制	197
一、《华盛顿公约》	197
二、外来生物进口规制	201

三、《巴塞尔公约》	203
第七章 知识产权海关保护	206
第一节 日本的知识产权战略与知识产权海关保护	206
一、知识产权海关保护在日本知识产权战略中的地位	206
二、日本的知识产权海关保护与知识产权法律体系	208
三、日本的知识产权海关保护的法律规定	213
第二节 海关中止放行制度	215
一、知识产权海关保护与海关中止放行	215
二、海关中止放行制度的实施	217
三、海关进行知识产权侵权认定中意见征求制度	226
第八章 WTO 与日本特殊关税制度	231
第一节 WTO 体制与日本海关法	231
一、WTO 与日本海关体制	231
二、WTO 与日本的关税税率	234
第二节 WTO 贸易救济法与日本的特殊关税制度	236
一、日本贸易救济的法律渊源	236
二、日本贸易救济机构	240
三、日本的贸易救济制度的实践	244
四、日本贸易救济制度的消极适用及其改进趋势	251
第九章 日本的海关国际合作	260
第一节 日本与 WCO 以及其他多边框架下的合作	260
一、WCO 与日本作为成员的活动	260
二、WCO 对日本海关法的影响	263
三、关务公约合作以及其他多边框架下的合作	267

第二节 日本关税制度与海关国际合作	272
一、日本的普遍特惠关税制度	272
二、日本的经济合作协定	276
第三节 双边海关合作与日本海关制度	283
一、海关合作与互助协定	283
二、海关合作与互助谅解备忘录	287
 第十章 日本海关法与中国	 291
第一节 中国对日出口与日本海关法	291
一、中国对日出口的一般日本海关法问题	291
二、日本对华贸易救济措施问题	293
三、日本海关对来自中国的禁制品的查处及其中日海关合作	299
第二节 中日海关合作	303
一、《中国日本海关合作与互助协定》	303
二、日本与中国香港和澳门地区的海关合作	307
 附录一:《关税法》选译(茆沁译)	 312
附录二:《关税定率法》选译(茆沁译)	347
附录三:《关税暂定措施法》选译(茆沁译)	370
附录四:日本主要海关法律、法令和相关网站(茆沁译)	376
参考文献	394
后记	396

第一章 日本海关体制及海关法制的发展

第一节 日本海关的历史发展

一、日本海关的建立

(一) 日本江户时代的关所

日本虽然是一个岛国,但是有很多时候国家并没有达到实际上的统一。所以日本列岛内的很多地方的交通要道设置有征税和边境检查机构,被称为“关所”。在陆路上设置的关所叫做“道路关”,在海路上设置的关所叫做“海路关”。对通过的货物所征收的通行税即关税,被称为“关钱”,是地方割据势力的一大财源,同时他们也负有保证通关者及其货物在其辖区内安全的义务。而海路关通关所获的关钱也有着取缔海盗,警备有关海域的意义。

在日本,从中世纪末期安土桃山时代(1573~1603年),志在统一日本的织田信长和丰臣秀吉认为关所的存在是日本交通通行的重大障碍,妨碍了国家的统一,于是一并废除了全部关所。

到了江户时代(1603~1868年,即德川幕府时代),首代将军德川家康建立了幕藩体制,即中央政府为江户的幕府,而地方政府为藩。

名义上日本全国是统一在德川幕府下,但是藩属仍保持很大的自治权,实际上是半独立国。幕府为了军事上和治安上的需要,又重新恢复了关所。关所简称“关”,就是现今日本海关的词源。关所的征税职能使其又被称为“税关”。税关即现在日本海关的正式称呼。主要的关所有东海道的箱根关、新居关;中山道的福岛关;甲州道的小佛关;日光道的栗桥关等。^① 这些关所不是由幕府直接管理,而是委托附近的各级藩属管理。其关所的官员虽然是藩属的身份,但是也属于幕府的官僚体系的官员,具有很大的权势。由于江户时代并不提倡物流贸易交流,所以各地关所的主要任务并非对货物流通进行管理规制,征收关税,而是主要从事过往旅客的通行管理。当时通关者必须携带通行证,相当于现在的护照或身份证。通关时必须有一定的理由,主要是公务、参拜庙宇神社、温泉治疗、婚姻等。而对于女性的通关和携带枪械通关特别严格,违反规定闯关者为重罪,可判处死刑。

从现在的角度看,江户时代的关所实际上是日本前近代的一种国内海关,并非真正意义上的近代海关。由于德川幕府推行锁国政策,关所的主要职能并非货物通关,而是旅客通关,并且兼有武器流通管制的作用。但关所制度在日本的长期存在使得日本能够积累若干通关的法规和技术,为后来的近代海关的出现打下了基础。

虽推行锁国政策,但日本还留有对外贸易的窗口。一个是对葡萄牙人开放的长崎,另一个是对荷兰人开放的平户(长崎北部附近)。1636年(宽永十三年)长崎港内建成了一个人工岛——出岛。岛呈扇形,面积大约1.5公顷,由幕府当局出资,同时还有长崎名流25人也参与了出资建设,目的是管理与日本进行贸易的葡萄牙人。当时日本

① 道就是道路,日本也称“街道”。江户时代以江户(现东京)日本桥为起点有5条日本的基干街道,即东海道(江户沿太平洋沿海到京都,并延伸到大阪)、中山道(江户经内陆到京都,在今滋贺县草津与东海道会合)、甲州道(江户到甲斐,即今山梨县甲府市)、奥州道(江户到陆奥白川,即今福島县白河市)、日光道(江户到日光坊中,即今栃木县日光市)。这5条街道在政府严格管辖下,治安良好,一定间隔设有官营住宿设施。

只准许西方人中的葡萄牙人和荷兰人与日本进行贸易,开始主要是葡萄牙人。葡萄牙人贸易地指定为长崎,荷兰人贸易地指定为平户。葡萄牙人每年向幕府支付 80 贯银作为使用费。^①但是幕府当局发现葡萄牙人传播基督教以及有将该地变成殖民地据点的倾向,于是在 1639 年驱逐了葡萄牙人,使得该岛成为无人岛。1641 年,在荷兰人承诺不进行传教活动和不从事武装活动的前提下,幕府同意荷兰人将东印度公司的据点从平户转移到长崎的出岛,该岛从此成为荷兰人的居住地和贸易地,并在从 1641 年开始到 1859 年为止的二百余年期间作为日本对外贸易的窗口。每年荷兰人向幕府缴纳 54 贯银作为使用费。日本人除了公务以外不得进入该岛。

另外,中国和日本的贸易在长崎也得到许可。由于中国人并不传播基督教,所以对中国人及其贸易管制相对宽松,容许在长崎城市市区内与日本人杂居。但后来由于出现了比较多的走私贸易,为了加强管理,日本方面又在郊外建设了大约 1.4 公顷的中国人居住地——唐人屋敷(现在这里则已经是长崎市区中心之一),大约可以居住 2000 人。中国商人虽然也受到监视,但是与荷兰商人相比相对宽松。

货物在出岛与长崎之间,以及唐人屋敷与日本商人之间的进出均受到类似于海关的官方机构的监督管理。这一机构叫做“会所”,^②于 1698 年正式称为“长崎会所”。这个会所就是后来长崎海关的前身,在长崎奉行^③的直接领导之下履行其职务。长崎奉行是德川幕府在长崎直属领地的最高行政长官,有上千人的行政官员配属,管辖出岛和

① 江户时代的 1 贯银等于 1000 文银,大约为现 3.75 公斤银。

② 江户时代的商业会所主要是商人组织开会的事务所,包括交易所、政府专卖所等。长崎会所起初属于交易会所的一种。

③ 奉行是日本从平安时代(794~1185 年)到江户时代的官职,奉上级命令执行的意思。江户时代有各种级别的奉行,而长崎奉行级别很高,成为幕府直辖领长崎的最高行政长官,下辖多名官员,构成一大官僚体系。俸禄 1000 石,而包括荷兰商人和中国商人的馈赠物等俸禄外收入更多。江户时代获得这一官职要打点的关系费用高达 3000 两白银,可见是一大肥缺。

唐人屋敷,监管日本面向中国的大宗出口货物铜与鲍鱼、鱼翅等海产品,以及长崎港的治安。长崎港所获关税收入和贸易利润(是官办贸易)上缴幕府。长崎奉行下设有“荷兰通词”、“清国通词”等官员,专门处理与荷兰和中国的贸易及通关事务。通词也称“通辞”、“通辩”、“出岛役人”等,到了19世纪,通词们被要求必须学习英语和俄语,以便能够亲自处理涉外的海关事务。之所以要学俄语,是因为19世纪末俄罗斯在远东的存在感大增。通词应该是日本最早的专业海关官员。

(二) 日本的开国与最初的海关——运上所

1840年中英鸦片战争使得锁国的日本受到很大震动。1844年,荷兰国王威廉二世派人向日本转交亲笔信,首次建议日本放弃锁国政策,实行开国政策。1853年,美国东印度舰队司令佩里^①受命前往日本,来到神奈川的浦贺海岸,提交美国总统菲尔莫尔^②的亲笔信,要求日本开国,并缔结《日美友好条约》(也叫《神奈川条约》)。1854年3月,《日美友好条约》成功缔结。该条约规定下田港(现静冈县伊豆半岛东南角的下田市)和箱馆港(现在的北海道函馆市)作为对美国的开放港,在下田设立美国入居住地,并享受单方面的最惠国待遇。条约全文并无关于海关和关税的直接规定,因为佩里的主要目的是将下田作为美国对中国贸易的补给基地。美国并不看重当时的日本及其市场,逼日本开国开港的本意还是要最终开拓它认为非常巨大的中国市场。但是美国人的居留地设置一事已经打破了两百年来长崎出岛荷

① Matthew Calbraith Perry, 1794~1858年,美国著名海军军官。其带领美国东印度舰队4艘军舰于1853年7月8日到达江户湾(现东京湾)浦贺海岸(现在地处横滨市金泽区)逼日本开国的事件,被日本史家称为“黑船来航”,其在日本的历史意义等同于中国近代史上的鸦片战争。

② Millard Fillmore, 1800~1874年,美国第13任总统,任期为1850年7月10日~1853年3月4日。在佩里向日本递交他的亲笔信时,菲尔莫尔已经不在美国总统任上。时任美国总统是继任的富兰克林·皮尔斯。

兰人居留地的垄断,具有划时代的意义。以《日美友好条约》为先例,同年日本相继与英国、俄罗斯缔结了《日英友好条约》和《日俄友好条约》。

1857年,美国派遣的哈里斯领事^①到达江户(现东京),要求缔结《日美友好通商条约》。该条约直到1858年(安政五年)才缔结成功。

这一条约是一部典型的不平等条约,其核心内容主要有三个方面。第一,规定1859年起开放箱馆、神奈川、长崎、新泻、兵庫五个港口,这五个港口成为所谓“条约港”——但是后来开港的不是神奈川,而是横滨,不是兵庫,而是神户。^②规定江户和大阪两个城市的开市。第二,规定了美国人享有治外法权,即领事裁判权,以及美国人享有的单方面最惠国待遇。^③美国本来提议双方互惠的最惠国待遇,但是遭到日本方面严词拒绝,因为它与日本锁国政策相冲突。日本德川幕府不愿意日本人移民海外或到海外经商,去享受这一条约带来的最惠国待遇。第三,实行自由贸易和协定关税税率,原则上没有美国的同意不得擅自更改关税税率,即日本没有关税自主权。至于协定关税税率,则是仿照了鸦片战争后中国和西方列强签订的不平等条约中所规

① Townsend Harris, 1804~1878年, 1855年被皮尔斯总统任命为首任驻日领事, 1956年8月到任, 在下田玉泉寺设置美国在日本的第一个领事馆。1857年10月到达江户城会见幕府将军德川家定, 递交并宣读皮尔斯总统的国书, 促成1858年《日美友好通商条约》的缔结。之后关闭下田的美国领事馆, 在江户的元麻布善福寺设立美国公使馆, 成为首任美国驻日公使, 直到1862年因病退任归国。

② 现在日本虽然有神奈川县, 而横滨市是神奈川县的一个市, 但是当时条约所指的神奈川和横滨都是小地名, 现在都在横滨市。神奈川是当时东海道的一所官营住宿所, 现在横滨市东北的神奈川区的神奈川町, 而后来开港的横滨是当时的横滨村, 现在横滨市中区关内附近。兵庫和神户的关系也和神奈川与横滨的关系差不多。兵庫虽然是县名, 但是当时的兵庫村地处现今神户市兵庫区。而神户村则地处现今神户中央区的海岸地带。

③ 最惠国待遇有单方面最惠国待遇、附条件的最惠国待遇和无条件最惠国待遇三种。单方面最惠国待遇只有一方国民才享有, 另一方国民不能享有, 因此具有不平等性质。后面两种最惠国待遇都具有互惠性质。参见何力:《国际经济法论》, 上海人民出版社2002年版, 第191~192页。

定的5%的单方面税率。也就是说,从美国进口到日本的商品日本一律征收5%的进口关税,而日本向美国出口的商品则不受此限。美国可以完全自主决定日本产品的进口关税税率。但是这些规定足以使日本加紧建立真正的海关机构,以便处理有关贸易和关税事务。

继《日美友好通商条约》缔结之后,英国、法国、俄罗斯、荷兰也向日本提出缔结类似条约的请求。于是日本也于同年按美国例与这四个国家分别缔结了《日英友好通商条约》、《日法友好通商条约》、《日俄友好通商条约》、《日荷友好通商条约》。由于它们都是德川幕府末期安政年间缔结的,所以与《日美友好通商条约》一块被统称为“安政五国条约”。由于内容相似,都有着类似的不平等条款,因此也是日本与列强之间不平等条约的代表和象征。其中有关海关和关税的规定也类似,在日本海关史上具有重要意义。

为了履行“安政五国条约”,日本1859年在长崎、神奈川、箱馆三地设立了“运上所”,即现在日本海关的前身。运上所主要的职能是对进出口货物进行监管和征收关税,并且作为日本政府的对外窗口行使某些外交事务方面的职能。其实日本很早就设有运上所。运上所本来是场所承包人的意思,具有某种官方认可的交易权。为了开发虾夷(现北海道),日本在虾夷地方一共设置了85处运上所处理贸易等事务;后来成为驻虾夷官方机构箱馆奉行的派出机构,管理虾夷地区的对外贸易交易等事务,也包括海关事务。但是日本海关史上所指的运上所一般没有包括这些虾夷地方的运上所,而是指“安政五国条约”后开设的具有近代海关职能的3个运上所。

到1872年运上所改称海关时止,日本一共设置了7个运上所。长崎因为有长崎会所的历史,所以就于1859年设立“凑会所”作为长崎会所的一部分。^①1863年,凑会所改称为长崎运上所。1867年,长崎

① “凑”是日本常用的地名,是港口的意思。日本有很多地名只有一个汉字,比如本书后面出现的“津”、“堺”、“境”等。

会所被撤销,长崎运上所成为独立机构。

1859年,为了横滨开港,日本设置了神奈川奉行一职,下设神奈川运上所作为海关。日本人居住在该运上所西侧,而外国人居住在东侧横滨村一带,于是神奈川开港成为了横滨开港。但是神奈川运上所的称呼一直保持到1871年,后改称横滨运上所。

1859年设立的箱馆运上所是日本最早的3个运上所之一,后来改称函馆运上所。

1867年由幕府在东京的筑地铁炮洲建立了东京运上所,成为东京海关的前身。同年在大阪西区川口开设了川口运上所,第二年随大阪开港的同时改称大坂(现称“大阪”)运上所。同年兵庫开港。1868年由幕府设置了兵庫运上所。但是所开港的港口没有叫兵庫港,而是叫做神戸港。进入明治时代后的1869年,在新泻设置了新泻运上所。

(三) 1872年日本近代海关的建立

日本近代海关的建立是与日本明治维新密切相关的,是明治维新要建立的近代国家制度和法律制度中不可缺少的一个环节。虽然明治维新发生在1868年,但是要从德川幕府的国家体制过渡到近代国家体制还有一个过程。经过废藩置县和太政官制度的改革,明治政府建立了中央集权体制。积极引进西方的制度成为这一时期的历史潮流,包括近代的货币制度、银行制度、司法制度,等等。海关制度的近代化也成为当务之急。在江户时代末期出现的运上所不论是从名称上还是从体制上都不适应新时代的要求。

1872年11月28日,日本统一了全国的运上所机构体系,统一改称为海关(日语为“税关”),隶属于大藏省。^①全国各地海关的本部

^① 大藏省即日本政府的财政部门,1868年设立会计官,1869年成立大藏省,一直到2001年1月6日被新的名称“财务省”所取代。原大藏省的事务分别为财务省和内阁直属的金融厅所继承。日本的“省”是仿照中国隋唐制度设立的中央行政部门,相当于中国国务院的“部”,而非中国地方行政单位的“省”。

(即“本关”)成为大藏省派驻地方的派出机关。这一天被定为“海关纪念日”,被认为是日本近代海关制度创设的日子。这一举措解决了日本的运上所各自为政的问题,海关作为一个全国统一的行政制度得以形成。

二、第二次世界大战前后的日本海关与海关法制

(一) 战前海关体制和海关法制的发展演变

日本海关建立之后逐步完善了海关机制和海关法制。

在完善海关机制方面主要有三方面的成果。首先是海关官制的建立和完善。1886年日本制定了海关官制,规定了日本海关的关衔制度。该制度后来又在1888年第69号敕令中加以修改完善定型,一直实行到第二次世界大战结束。其次是海关辖区的确定。日本在1872年统一了海关制度之后并无海关辖区的概念。各个海关接管了以往各个运上所的海关业务,但是运上所只管辖所在地港口的通关事务,并没有划分海关辖区。1890年9月8日,日本首次确定海关辖区为函馆、新泻、横滨、大阪、神户、长崎6个海关所管辖的区域。^①而这时的海关辖区内部并不是按照海关本关所在的道府县^②进行表示和划分,而是按照江户时代各地所称的藩国的名称来加以表示和划分。这也说明了海关与江户时代的某种关联性。每个海关辖区只涉及各个藩国的沿海地域,并不包含全国所有的海岸。1899年4月25日,海关辖区扩展到原各沿海藩国的全部领域,但是没有包含原内陆藩国的领域。1901年8月27日,大阪海关辖区开始包含原内陆藩国的领域。

① 日本在列举全国主要地名时一般都遵循从北海道到冲绳的从北到南顺序的惯例。下同。

② 日本行政单位级别有三级:中央、都道府县、市町村。1871年日本废藩置县后为1使(北海道开拓使)、3府(东京、京都、大阪)和302县。后来北海道开拓使改为北海道府,后来称为北海道,简称“道”。3个府中东京府于1943年成为东京都,简称“都”,302县后来合并为43县,即都道府县。因此,1890年时并无行政单位“都”。

1902年11月5日,新泻海关及其海关辖区被废除,辖区被分配给了横滨、大阪和函馆三个海关辖区。1909年,函馆海关辖区包含了南萨哈林岛(日俄战争后划给了日本管辖,称为南桦太,并设立南桦太厅作为行政单位)。同年11月5日,在九州岛北部成立了门司海关,管辖原长崎海关辖区的一部分。最后,在1892年,确定了日本海关的关旗。

明治时代后期是日本通过密集立法完善海关法制的时期。1890年《海关法》制定。这是日本早期仿照西方国家法制制定的重要立法之一。为了施行该法,同年制定了《海关规则》,即相当于后来的《海关法实施细则》。1899年,日本制定了《关税定率法》,作为如何决定关税税率的基本法。同年制定了《关税法》,^①作为海关和关税方面的基本法。在海关法律的单行立法方面,1899年制定了《吨税法》,^②1901年制定了《海关货物处理人法》(相当于现在的《通关员法》)。1910年对《关税定率法》进行了全面修改。^③

明治时代以后日本的海关机制和海关法制主要只是一些微调。1917年,日本的海关辖区终于完成了从旧藩国的表示辖区向明治维新后的废藩置县以来的道府县表示辖区的转换。内陆县也成为海关辖区,使得日本的海关辖区遍及全国所有领域,从此不再存在海关辖区的死角。

1937年,日本成立了名古屋海关,接管了横滨海关和大阪海关的部分海关辖区。

在第二次世界大战中的1943年,为了使得海事行政一元化,将海关业务统一到运输通信省海运总局,各个海关成为海运总局的地方派出机构,不再是大藏省的地方派出机构。

(二) 关税自主权的恢复

尽管日本经过明治维新建立了西方国家的政治体制和法律体制,

① 吨税法,1899年第61号法律。现行《关税法》为1954年第61号法律。

② 吨税、特别吨税是日本对进入港口的外国贸易船按其吨位征收的税,即船舶税。

③ 关税定率法,1910年第84号法律。为现行海关法律。

实行置产兴业、富国强兵政策,并取得很大的成就,迅速成为一个东方强国,但是明治时代的日本也和中国一样有一个屈辱的历史。日本不得不接受一系列西方列强强加的不平等条约,即“安政五国条约”,承认治外法权和单方面最惠国待遇以及协定关税。其中的协定关税和单方面最惠国待遇则意味着日本丧失了关税自主权。

所谓关税自主权,就是一个国家或政治实体自由决定关税事项的权力。它是国家主权的组成部分,对于一个独立国家来说不仅具有财政意义,更重要的是具有作为主权国家的象征意义。关税自主权最集中体现在关税税率的设定方面,是国家行使征税权的对外主权的体现。如前所述,日本丧失关税自主权始于1858年《日美通商友好条约》。该条约共14条和附录《贸易章程》。《贸易章程》包含了后来的《关税法》和《关税定率法》所规定的内容,一共有7条。第1条是入港手续;第2条是对入港的船舶进行检查和取缔走私;第3条是进出口通关手续;第4条是出港手续;第5条是对于不实报关的处罚罚则;第6条规定了进口港的手续费等;第7条是承运货物的清单,规定进出口货物的关税税率。后来日本在和英国、荷兰、俄罗斯、法国缔结的通商友好条约中都参照《日美通商友好条约》写进了同样的内容,是日本江戸时代丧权辱国的不平等条约的象征,也是后来引发日本明治维新运动的契机之一。

关于关税税率,“安政五国条约”都做了规定,大体上是出口税一律为5%,进口税分商品种类而各有不同。一类商品(金银和外国人生活必需品)无税,二类食品(船舶用品、食品、煤炭)为5%,三类商品(酒类)和四类商品(其他商品)一律为20%。1866年,这些条约的《贸易章程》被再次修改,将协定税率一律下降到5%,使之对日本更为不利,因为进口税一律调为5%就意味着三类和四类商品必须降低关税。为什么税率是5%,显然是仿照中国鸦片战争丧失关税自主权后列强对中国实施的单方面5%的税率。中国接受这一税率是被迫的,而日本接受这一税率除了对外开放开港这一点有一些被迫的成