

法際國上海

INTERNATIONAL LAW OF SEA

著 彭 遵 包



印處聞新部令司總軍海

2009
2024

贵州省图书馆
中文图书

39
18

包 海軍小叢書之五
遠 彭 著

海 上 國 際 法

30.6.9.
海軍司令部
包遠彭著
政務處

海軍總司令部新聞處印行

12111

海上國際法(綱目)

第一篇 緒論

第一章 國際法屬性

第二章 海上國際法演進

第三章 海戰法典之編纂

第二篇 海上平時法

第一章 國家對領水管轄權

第一節 領海及毗連地帶

第二節 領海及港灣內外國軍艦之治外法權

第三節 領海內之外國公私船隻之管轄

第四節 領域海灣、海峽、內海、及內河

第二章 國際地役

第一節 國際地役之種類與性質

海上國際法目錄

第二節 海峽

第三節 通洋運河

第四節 國際河川

第三節 國家對公海管轄權問題

第一節 公海自由原則之確定與含義

第二節 公海上船舶管轄權

第三節 航海安全

第四節 船舶避撞規程

第五節 海上救助與撈救

第六節 海盜

第七節 公海上之漁船

第八節 禁販奴隸

第九節 海底電線

第四章 海上勞動公約

第五章 海上徵稅

第六章 國際爭議中扣留及和平封鎖

第三篇

海戰法



第一章

海戰概論

海上敵籍貨之地位

第一節

公敵陸之地位

第二節

私敵陸之地位

第三節

船貨之移讓

第三章

海戰合法戰時員

第一節

正規海軍

第二節

義勇海軍

第三節

改裝商船

第四章

海上作戰手段

第一節

敵艦之攻擊、拿捕、破壞與沒收

第二節

海底電綫之切斷問題

第三節

水雷之使用及其限制

第四節

潛艇之使用及其限制

第五節

海軍砲擊與發射物品

第六節

戰時封鎖

第七節

海戰中害敵自然與溺者、傷者、病者之待遇

第八節

海戰糧秣與間諜

第四篇 海上中立法

第一章

中立之意義

第二章

中立國之權利

第一節

交戰國不得侵犯中立領域及近海地區域

第二節

禁止交戰國不得於中立領海內爲敵對行爲

第三節

禁止交戰國以中立領海界爲根據地

第四節

禁止交戰國於中立國領海內設立捕獲法院

第五節

限制交戰國捕獲船舶入港與扣押

第六節

制定國內中立法

第三章

中立國之義務

第一節

禁止交戰國軍艦在中立國港口增加戰鬪力

第二節

阻止交戰國於中立領域內變裝艦艇

第三節

限制交戰國於中立港口停泊軍艦數目

第四節

防止交戰國軍艦於中立領海內過期停泊

第五節

規定交戰國軍艦於中立領海之駛離次序

第六節

對戰敗海軍之庇護

第七節

允准交戰國遭難軍艦入港

第八節

允准從事宗教、科學、及慈善工作軍艦停泊

第九節	敷設水雷之限制
第十節	中立領港人之僱用
第四章	交戰國與中立國人民之關係
第一節	封鎖
第二節	戰時禁制品
第三節	糧秣航海主義
第四節	非中立役務
第五節	中立船舶之非常徵用權
第六節	中立船舶之臨檢、搜索與拿捕
第七節	捕獲法院

海上國際法目錄

海上國際法

第一篇 緒論

第一章 國際法概要

國際法(International Law)是世界各國所公認，規律國際行爲及權利關係之法。

以其效力言，其能拘束全體文明國者，是謂「通用國際法」(Universal International Law)、如關於使館法權及條約之法則是。其能拘束二三國者，是謂「專用國際法」(Particular International Law)。其力足以拘束大多數國家者，是謂「習用國際法」(General International Law)。例如巴黎宣言即是。且已發軔而成通用國際法。(參見與本海國際法第一章)。

以其內容言，適用平時國際關係者，是謂「平時法」(Law of Peace)、適用兩國爭議而未訴諸戰爭時關係者，謂之「爭議法」(Law of Dispute)、適用交戰國戰時關係者，謂之「戰時法」(Law of War)、適用戰時交戰國與中立國及其人民關係者，謂之「中立法」(Law of Neutrality)。

戰爭又分爲陸戰、空戰及海戰，其適用之國際法，規定復不同。故有「陸戰法」、「空戰法」及「海戰法」。例如陸戰法規約，不得盡適用於海戰，蓋陸戰私產不可侵，而海戰則不然，空戰亦有特點。雖然海陸空戰之區別，非戰爭截然不同之分類，不過此戰爭在海上鬥爭，陸上鬥爭或空中鬥爭，

其適用之法規有異同而已。嚴格言之，每一門類較爭適用之法規如海陸法中，又分海陸人法，海戰物法及海戰行法，陸戰空戰亦然。

海上國際法係普通國際法內特定範圍之法，就國際法中屬海軍海戰則具體者。其內容包含「海上平時法」、「海上爭議法」、「海上戰爭法」、「海上中立法」等。本書即係此種性質者。

第二章 海上國際法演進

國際法係根據各獨立平等國家間公諾之法律。雖其來源甚早，而其形成支配國際關係規則，僅係近三四百年來事。雖然古代國際關係之習慣規則，對近代國際法，要亦有其深厚之影響。茲就其關係海上法之發展演進者，為概略之說明。

十字軍東征，及羅馬帝國之滅亡，一方面使封建制度得以加速消滅，一方面直接使各自分立之王國間貿易發達。因而促進國際親睦及國際關係的發展。因多係海上交通，致海事法例，滋長甚速。隨之有海上國際法規之出現，其重要者如：

- (1) 十一世紀意大利阿瑪斐城公佈之海事法令 (Tabula Amalfitana)。
- (2) 七世紀至九世紀中編纂之古代海事法令 (Rhodian Laws)。
- (3) 十二世紀法國沃利龍海軍法院之判例彙編 (The Laws of Oleron)。
- (4) 十四世紀瑞典國森特蘭島 (Gothland) 之威士律 (Visby) 海事法令 (Lago Wisbunses)。
- (5) 十四世紀中在西班牙巴塞羅納 (Barcelona) 發行之私人所編之海上法典 (Consolato del Mare)。

以上威士發海軍法令，係沿波羅的海各海上法庭所根據之海上法；巴塞羅納海上法典，在南歐各國極爲通行，其中若干原則，至今仍爲海上法之重大部分。因其時各國爭端，多係海戰，故上述法規，多關於海上交戰國及中立國之權利義務關係者。如巴塞羅納海上法典之特點，在確立「對敵國之貨物沒收之」對兩友之財產得尊重之」之主義。一反前此對中立船舶敵貨，連船貨均予沒收之舊習。此於後來確定船舶敵性之標準所謂「自由船，自由貨；敵船敵貨」(Free Ships, Free Goods; Enemy Ships, Enemy Goods) 原則，有極大影響。

因國際貿易之發達，而海洋自由之爭論漸起，亦間接促成國際之進展，(參見本書第二編第四章第一節)。

再後，一五八四年及一六三〇年，荷蘭開端實行海上封鎖，初期一紙宣佈，即可籍以拿捕中立船舶，世稱紙上封鎖 (Paper Blockade)。嗣經一六六七年荷蘭與瑞典，一六七四年荷蘭與英國先後締結條約中，以承認封鎖須以軍艦實力爲之，此慣習遂浸漬成爲現行國際法之一部。

英自締結「烏特勒支條約」後，英艦動輒在戰時妨害他國船舶在海上通航。由北美英殖民地戰爭及英法戰爭所引起之二次「武裝中立同盟」(Armed Neutrality League) 確立海上中立之基礎，交戰國搜捕中立船舶之權利，亦予以合理之限制。

十九世紀第一次歐洲之國際會議一八一五年維也納公會，雖非純屬造法會議，但關於一切廢棄之國際河川會宜曾承認其航行之自由原則。此項原則，不久使多數國際河川完全開放，乃至多數國際運河，亦適用此項原則。(參見本書第一編第三章第三四節)。

一八五六年結束克里米亞戰爭 (1853-1856) 之巴黎會議，曾發布關於海戰公法之宣言書 (三月十三日)，後世稱爲「海戰法之大憲章」。其宣言共分三要款：(一) 私掠船捕獲商船應即廢止，(二) 擄局

外中立國旗幟而搭載敵貨者，除戰時禁制品外，不得捕獲，(三)封鎖有效須具實力。其內容構成現行國際法之一部。

紅十字會，發端於一八五九年，維時瑞士有鑒於意奧戰爭之慘狀，乃相約各國於一八六四年日內瓦會議締結改善戰時傷者待遇之「瑞士日來弗紅十字會條約」。一八六六年日來弗(即日內瓦)會議，同意將一八六四年所訂原則擴大適用於海戰方面(後一公約未經批准)。此又為後日一八九九年第一次海牙保和會「推行日來弗原意行之於海戰條約」之所本。

美南北戰爭(1861—1865)後，美英一八七一年五月八日簽訂華盛頓條約，包括三原則，世稱華盛頓三原則(The Three Rules of Washington)。規定中立國於戰時(一)在其治權內阻止艦裝船裝，(二)禁止利用其潛水為作艦根據地，(三)嚴禁在自國領海內一切人士破壞上述義務。此項原則，為中立法規立一確實基礎，對此後國際法有極大啓示。

學術團體供獻於海上國際法者，如在比國根脫(Ghent)成立之國際法學會，該會採納之法典計劃關屬海上法者，計有：

(一)一八八七年之國際河流通航規程草案，凡四十條。

(二)一八八九年之戰時及平時船舶及船員在外國上岸法律地位規程草案凡四十六條。

(三)一九一三年之支配交戰關係之海戰手冊(Manuel de la Guerre maritime)。

此雖屬學術性之建議草案，但可提示各國在規定國內法時，或國際關係調協之適當基礎。

一八八九年，美在華盛頓召集國際航海會議，議定航海避碰章程凡三十一條。

一八九八年俄皇尼古拉斯二世召集之第一次海牙保和會，雖成就甚少，終成立三公約與三個宣言。公約包括：和解國際爭端公約；陸戰法規與慣例公約；適用一八六四年日內瓦公約原則推行於海戰條約

。後者規定爲拯救海戰傷者病者溺者之病除船及其中所積受難者及醫事人員均享受不侵犯之特權。此外又決議關於中立國之俘獲，新發明之海陸軍用槍砲，海陸軍常備兵額預算，海戰時私人財產之自由（廢止捕獲商船），及海軍是否可轟擊口岸城鎮等事項，分別移下屆會議商討或各國協約。

一九〇七年第二次海牙會議共成立十三個公約，其中純屬國際海上法者有：（一）戰爭開始時敵國商船之地位條約、（二）商船改充戰艦條約、（三）敷設水雷自自動水雷條約、（四）戰時海軍轟擊條約、（五）日來弗紅十字條約推行於海戰條約、（六）海戰中限制行使捕獲權條約、（七）設立國際捕獲法院條約、（八）海戰時中立國之權利義務條約。此數公約對海戰法規雖有貢獻，惟掛漏實多，故大會最後決議中，曾表明：「本會深願海戰法規及慣例公約草案列入下屆會議之節目內，并願各國無論遇何情形，儘量將陸戰法規及慣例公約之原則推行於海戰方面」。

一九〇八年爲完成海戰法典之編纂，以供國際捕獲法院之依據，并限制海戰手段更行爲，由英召集國際海上法會議，簽訂一倫敦宣言。其中共包括九章：（一）戰時封鎖、（二）戰時禁制品、（三）非中立殺戮、（四）中立捕獲品之毀壞、（五）船舶之移轉、（六）敵性、（七）護航、（八）搜索之抗拒、（九）賠償。此實爲一空前所未有最完備之海戰法典，亦爲國際上所有海權國家經由國際會議方式，共聚一堂研究海戰法規之第一次嘗試。此宣言後雖未爲列國所批准，然此後歷次國際爭端，均爲各國自動遵守。

第一次大戰後，國際聯合會國際勞工組織大會先後訂立「規定海上僱用兒童最低年齡公約」（一九二〇年六月十五日）、「規定僱用火夫或扒炭之最低年齡公約」（一九二一年十月廿五日）、「海員僱用契約條件公約」（一九二六年六月七日）。

一九二一年四月二十日，巴色路那會議簽訂「國際航路規程」凡二十五條；并「國際航路公約增加之議定書」一件，暨「承認無海岸線各國船旗之議定書」。

一九二二年各國又簽訂「關於潛水艇之條約」及「關於毒瓦斯之條約」。

一九二九年五月卅一日，各國在倫敦訂立「國際海上人命安全公約」計六十六條。又第一附件章程四十七條，第二附件修正英國航海避碰章程（一八八九年訂立）計三十一條，此外并有最終議定書一件。

一九三〇年國聯行政院曾召集第一次國際法典編纂會議，擬議討論之問題爲（一）國籍、（二）領水、（三）國家責任、（四）海盜、（五）外交官特權。四、五、兩項經行政院剔除未討論，大會除對「國籍」完成四項協議，對「國家責任」根本無成就外，對「領水」（後改稱「領海」）問題，擬成一報告書與三項附件，成就雖少，亦可資將來協議之適當基礎。

一九三〇年葡京里斯本，召開統一海峽浮標燈塔會議，是年十月二十三日訂立一航海信號協定計十條，并附關於各種航海信號之章程三章，及有人看守之燈塔離開所駐地協定計十條。

一九三〇年各國集議倫敦，欲規定船舶載重之標準，以達到航行安全之目的。是年七月五日訂立一國際船舶載重線公約計二十五條，最後議定書三條，又附件三：一爲商船最高載重線例式，一爲地帶及時令而載之界線，三爲國際船舶載重證書之格式。

凡此情形，或爲海上國際法規之習慣或成例，或爲造法條約，或爲學說，實已蔚爲海上國際法之來源。

第三章 海戰法典之編纂

國際法非國內法，一國所負國際法及條約義務，須確定國內法予以實行。如各國會爲履行一八九九

年海牙公約所課予之義務，發布陸戰手冊或命令。國際海戰法規現不若陸戰法規之完備，致近代文明國家，多從事自行編定海戰法典，期能助益海戰國際法規之建立。

一八六〇年挪威政府最早曾發布一海戰法典。一八六四年瑞典政府亦頒布同樣性質之法典，令其國家海軍遵行。

一八八八年英國海軍部正式發布「海上捕獲手冊」，共三百二十六條。係霍蘭教授受命起草。其要旨乃以一八六六年英海軍部命羅寧頓 (Godfrey Lushington) 原擬草案為藍本。表明英國對海戰中交戰國權利之意見。其正式本共分三部，第一部分乃規定戰時海軍指揮官權力之守則，次為扣押及捕獲外國船舶之規則。末為確定行使臨檢、搜索、扣留，及捕獲審判之法則。其缺陷在未能盡依現行有效之海上國際法規，稍偏於國家利益。

俄國政府亦於一八九五年發布一捕獲法典，凡九十三條。規定臨檢、搜索、捕獲、及捕獲法庭之組織。內容稍為簡略。

一九〇〇年美海軍部長羅德統批准，於六月二十七日正式發佈一海戰法典，該法典係由 (Captain Stockton) 根據海軍部長之訓令、專家意見起草，經官方審議完成者。其特點為：

(一) 依照「海戰中限制行便捕獲條約」精神，規定無害沿岸漁船享有絕對寬典。

(二) 海戰中軍艦被擊下中立船是否得免搜索，久為各國爭論未決者。一八〇〇年第二次「武裝中立」同盟，主要主張即在反對英國控罪有軍艦護送之中立船。這後一九〇九年倫敦宣言第六十一條即揭示「凡中立船，受其本國軍艦之護送者，免於搜檢」，惜未為各國批准生效。美法典中則採肯定原則。

(三) 連接交戰國與中立國海底電線，祇能在敵方管轄下之地方，始能被斷。此為海牙陸戰法規

第五十四條所規定，該法典亦採此原則。

對其時尙成爲國際爭議之問題，則採取自制退讓精神，以爲天下倡。如必要之報復手段，以不超過被侵害程度爲限；海戰輜略，禁止使用虛偽船艦。全文共五十五條，計九節。公布後甚爲國際公法學者稱道。美國海軍當局始查或未能以此爲範本，使各海權國自動做行，而奠定國際海戰法典之適當基礎。惜後此數年中，各國所頒布之海戰法典均未能有較開明之表現。美實處於作繭自縛之不利地位。乃於一九〇四年二月四日撤消實施。一九一七年美參戰前，海軍部重行頒布「美國海軍指揮海戰訓令」(Instructions for the Navy of the United States Governing Maritime Warfare) 共一百十三條，分十六節。仍多遵照海牙公約及美英與締結之條約。

一九〇八年義大利政府亦發布「國際海戰法規則」，凡二百九十五條，內容亦能大體依據海牙公約，國際條約，慣例及國內法律。

一九〇九年及一九一一年德國亦先後發布捕獲法命令，及捕獲法院組織及訴訟程序之命令。一九一四年大戰時又重行修正公布。規定雖屬完備，惜大戰中自身未能遵守。

一九一二年法國海軍部長亦發布一海戰手冊，(四年後曾略修正) 共三十四條。內容甚精當。大部根據巴黎宣言、海牙公約，及倫敦宣言原則。特異點乃在以船主國籍決定船舶敵性。

中國海戰法典，計爲一九一七年(民國六年)十月三十日大總統公布之「海上捕獲條例」，及同日公布之「捕獲法院條例」。兩者，均經國民政府於一九三二年(民國二十一年)十二月十五日修正公布。(見民八海軍部編「海軍法規」國際法規類頁一二一—一二三) 另海軍部於一九三三年一月十八日公布「海軍官署保管捕獲物件規則」之命令，計六條。海上捕獲條例計五十條，分通則、臨檢、搜索、余捕、制裁、附則六章；捕獲法院條例計三十七條，分通則、查檢程序、附則三章。內容兼採各國之長，悉符合國際公約之原則。其餘另於本書第四篇第四章第六第七節述之。

第二篇 海上平時法

第一章 國家對領水管轄權

廣義的「領水」(Territorial waters)，包括「領海」(Marginal or littoral sea 亦稱Marginal belt)與「內陸水」(Inland waters)，即包括領海、海灣、海峽與河口之水。領水管轄權即國家管轄其領水內航行、捕漁、衛生、等事項之權利。

第一節 領海及毗連地帶

領海，係沿海國，由沿岸平均低潮點(mean low water mark)與海灣或河口向海線 (Sea Ward Limit)向外起算至三哩為界，其外為公海。此一領水帶，沿海國具有與其領土同樣之法律。於公海自由原則下，承認此項法律之理由，係基於國家出入口之安全需要，及沿海岸人民之生產與福利之維持，尤以國家在政治經濟國策上須有效管制停泊領海之船舶。

領海寬度之範圍，因時代而異，羅森克(Rosenck)初主張為「兩日航程」(two day's navigation)。在十六世紀若干國際條約中則定為「視線之距離」(Visual horizon)。嗣國際法大師格羅休斯主張領海須以岸上能控制之範圍為度。及十八世紀本克爾孝克之學說，始嚴格規定以大砲之射程為止境。因當時大砲之射程約三海里，此原則漸為一般公認。美國憲法第十八條明定領海範圍為三海里。德、日、荷、古巴、巴拿馬，五國皆同意此原則。我國行政院於民國二十年四月，經第二十一次國務會議擬海

政府之主張，決議：「領海應確定為三海里」並飭井依法公告在案。（詳中華民國法規彙編第四編頁七一五）（俾挪威、丹麥、瑞典、並要求四哩，土耳其要求五哩，西班牙、葡萄牙、希臘則要求六哩，意大利則要求十哩，主要頗不一致。一九三〇年海牙國際法會議（The Hague Codification Conference）曾要求加寬領海範圍之問題，亦未成立協議。因如沒無限制加寬，或能大砲射程之進步而加寬，將不免兩國以上法時管轄之衝突。如英法海峽，寬僅十八哩，故兩國領海界最大即不能逾九哩是。

除領海界寬度外，各國往往於接近領海之公海地區，為實施關稅、航行、警察、衛生、漁業或國防需要，於三海里外之一定範圍，設定權利。此原則稱為「毗連地帶主義」（doctrine of the contiguous Zone）英、美、俄、比、法、意、葡、西、丹、挪都有類似國內法規之規定，而為國際所默認者。如美國曾與十六國訂立「禁酒條約」（Liquor Treaties）許可其領海外「一小時航行區內」對有販酒嫌疑船舶實行臨檢搜索。一九二五年德、丹、波羅等十二國亦曾以條約規定沿海十二哩為防止販酒界限。中國曾於二十四年由前行政院通令并宣告「緝私界限定為十二海里」。（同上）一九二二年美國國會通過之關稅案規定：凡沿海四哩內之任何船舶，無論駛往美國與否，美國均得登船檢查，如不服從，美國并得以武力制裁及拿捕其船貨。一九三五年美「反走私案」（Anti-Smuggling Act）在「領海」外復設定距離十二英里地區為海關管理區（Customs administration），及前「禁酒條約」規定之「一小時航行區」（亦稱「Treaty Zone」）。此外，更創設「關稅執行區」（Customs enforcement area）其範圍則隨時由行政命令變換。依該法案所要求之附帶法權，包括在六十英里及九十英里範圍內，得登入或捕獲本國外國之一切船舶。此種過分要求，自屬不當。

領海為一國領域之一部份，外國之軍艦及公私船舶在平時雖有「無害通過權」（The Right of Innocent Passage），但須遵守領海國一定法權。如有關航行、警察、關稅、漁業、衛生、領港、停泊商

務諸規定。外國船自通過領海時，不得在沿岸各港口從事運輸、貿易事業及經營漁業。領海內之水產及礦產亦係領海國所專有。在戰時，領海國得基於中立或國防安全，實施中立法，限制或禁絕外國軍艦之航行。

領海內無害通過，如有中斷，除非為因不可抗力而停泊在領海者，領海國即得視為在港口內停泊之外國船而予以管轄，課予應守之義務。凡駛入或駛出港口者，亦不得謂為無害通過之行駛。

領海內法權之行使，亦有其限制。依一九二九年「關於領水帶之哈佛研究草案」(Harvard Research Draft on Territorial Waters) 主張：

(一)關於刑事法權：一國對於無害通過其領水帶之他國船上違反刑法之行為，不得行使法權。但行為之涉及船外，或可能擾亂一國之和平、秩序，或安全者，不在此限。

(二)關於民事法權：一國對於無害通過其領水帶之他國船舶，不得行使民事法權。但該船無害通過時所犯之行為，而不限於船舶之內部組織者不在此限。

上述主張，現已為各國大致默認。例如：一九三〇年英船通過美領海時，因美國公司對該船主行使債權，要求逮捕，美國法院判明其為非法逮捕，卒予釋放。但如係在領海內發生船舶碰撞時，領海國便可扣押加害船。交予法庭審判。

第二節 領海及港灣內，外國軍艦之治外法權

外國軍艦，於平時在他國領海，原則上與一般公船同享有無害通過權，但駛入他國港口，則視沿岸國家之國家如何規定而決定。或在戰時沿岸國固得本其參戰或中立之地位宣佈限制他國軍艦進入其領海或港口，即在平時，亦得本於相對關係及國家理由，預先對一般國家或特定國家軍艦通告，封鎖其一切港

口或某一特定港口。然在通常情形下，爲國際友誼，非敵國之口岸，均視爲對他國公船開放者。惟一國軍艦進駛他國口岸前，須經由本國政府或海軍機關事前照會沿岸國。除非軍艦上載有大使或國家元首及遇險遭難被迫入港之船隻。沿岸國并得限制其艦數與停留期限。

一國軍艦一經允許或默許入港停泊，即享有豁免權，沿岸國不能行使其他管轄權。在軍艦上任何犯罪行爲爲內部爭執，倘對外無影響，即不受捕獲或任何司法程序之干涉。其有違法行爲，被侵害國祇能經由外交途徑訴諸軍艦所屬國。停泊地之警察，不得登艦，關稅與普通警察法規亦不能約束外國軍艦。依國際慣例，軍艦得在緊急時庇護當地政治犯，并可拒絕引渡。惟政治犯不得藉此項庇護權指導革命活動，領海國不得以其庇護政治犯行爲藉口實行驅逐。軍艦如確因權限爲其他嚴重違法情事，領海國始得強迫外國軍艦離港。

一國爲公共事務而徵用之運兵船、給養船，在他國領海及港灣內亦享有與軍艦相同治外法權。軍艦享有法權係屬全體性者，包括艦內員兵，及員兵因公務上岸之一切行爲。惟艦上員兵上岸係屬逃走之性質者，軍艦亦不得逕行逮捕。而須經由本國領事轉請領海國政府逮捕。

如前所說，允許外國軍艦進入一國領海港口，完全爲國際陸置及一國外交政策所決定，而非國際法問題。吾國明末例禁外洋兵船停泊內洋。一八〇九年，因英佔我澳門，地方當局會擬「民英交易章程」送京（原摺見海防彙覽卷三七），即奏准「各國護貨兵船，概不許擅入十字門及虎門各海口，如敢違例擅進，經守口員弁報明，即行驅逐」，一八一五年（嘉慶二十年）復再申「外國兵船不得駛近內洋」之令。嗣後因國勢凌夷，外艦肆行我腹地，南京條約、虎門條約、中美寧廈條約、中法黃埔條約、天津條約、更明白規定外艦行駛停泊權，及外輪沿海貿易權，內河航行權。此次抗戰勝利，行政院會公布「外國軍艦駛入我領海及港口暫行辦法」計十三條。（三十七年元月二十三日國務會議修正）規定：「外國軍艦

請求進入我國領海及港口，應由其所屬國使館開列軍艦種類、名稱、番號、任務、是否搭載飛機、進泊地方、到達日期，及停留日數等項，於其預定到達日期至少十日前文達外交部發詢同意」(第一條)。

依同法規定：外來來華「屬於訪問性質」(第二條)「或屬於臨時性質如搬運僑民或運送醫藥救濟物品」(第三條)可予同意。「其任務有關軍事或其他特殊性質者如調查港口之類，或其擬赴地點在我國宜備開放口岸以外者」(第五條)，既是其訪問地點尚未恢復常態，均得考慮拒絕。未獲同意，而試行進港(第七條)或雖獲同意而其行動與原報任務不符(第八條)，當地海軍機關及地方機關得分別予以監視及阻止，同時報由海軍總司令部轉請外交部循外交途徑交涉。皆令立即駛離我國。

例外特許情形，如「強因天災損傷被迫不能繼續行駛，或因意外事故缺乏食品淡水駛入我國港口時，除應依照國際法原則准其入港，一俟入港原因大體消除，即促其離港外，仍應分別監視轉報(第九條)」。再「美國於其軍事期間留華協助建軍期間，在該國人員聯絡供應上所必要之限度內，得不經徵詢同意之手續，派遺艦隻進入經國防部指定之港口，但仍應依照本辦法第一條之規定，示達外交部轉知有關機關」(第十二條)。

第三節 領海內之外國公私船舶之管轄

一國對其領海及港灣內外國「公」「私」船舶之待遇，原不相同，關於外國軍艦之管轄權豁免，前節已述其詳。依現行國際法原則，國有郵船商船，亦享有相當程度之寬典，此原則為英、美、德、法庭所明認，因公船既係國家所有，主權固獨立法權不可侵犯，兼以國際友誼之慣例，故對他國公產，絕不能因其在本國領海內，而行使法權，如一八八〇比郵船 (The Parliament Beige) 於英港內與小汽船相撞案，上訴法院即據此理由裁定豁免管轄。一九二六年 *Portenzi Brothers Co. V. S. S. Posaro* 案美

最高法庭亦裁定豁免。然法、比則不承認此原則，實施管轄，意大利且更強制執行。這一五二六年，英、法、德、義、日、荷、比、西班牙、西牙利、丹麥、挪威、瑞典、墨西哥、波蘭、羅馬尼亞、捷克斯拉夫、愛沙尼亞等十七國，召開不魯梭爾會議，始簽定「劃一政府船舶豁免規則公約」。決定兩項主要原則：

(一) 國家為商業上之目的，如運送貨物及乘客，而國有或所經營之船舶，關於法律上之要求，須與私人所有之船舶，負同等責任。

(二) 軍艦及不含貿易性之船舶，不得於他國港內加以捕獲或扣留，且僅得在船舶所屬國之法庭起訴。

此約自一九三七年一月八日起生效，僅於平時適用，情批准加入之國家尚少。

一關於其領海或港口內，對他國之私船，多施行不同程度之管轄法權，此在大陸國家及英美兩國兩者之主張上雖不同，其結果實大同小異。依英國一八七八年頒佈之「領水管轄法」，對領海內一切船舶包括無害通過之船舶一切行為，均行使管轄權。如一九二七年 *The Tipton No. 3* 案，因該船當時停泊於英港內，英上訴法庭即否認蘇聯政府對該船所頒法令之效力。一九二九年 *Cunard Steamship Co. v. Mellon* 案，美最高法院即確認一艘商船自駛入他國領海，則受該國法權管轄，法權及於領海內一切船舶，與領土內一切附著物受法權管轄同。一九〇九年美國刑法第二二二節即規定上述原則。美國何時承認擾亂行為如僅涉及船上本身人員及船上秩序者，由船舶所屬國處理，其行為影響岸上公共秩序者，則享有管轄法權。如無條約規定，對在港內停泊之外國商船之民事及訴訟原因發生於公海上之特定案件，除純屬內部事件外，亦實施管轄。

大陸國家如法國等國，對未提及岸上治安行為之外國船舶，則不行使法權。英國於要求其領海內船

始完全法權外，復主張其本國船隻停泊於外國領海及港口內者之共同法權。此點與大陸國家，實無根本差別，論者多非難之。要之，此項管轄權多出於條約義務及國內法之規定，尙未達於國際法一致承認之階段。

第四節 領域海灣、海峽、內海、及內河

一國海灣或河口爲一國領土所包圍，灣寬不逾六哩者，由兩地岬最外兩點接連成向海線，線內爲內陸水，由向海線向外伸三哩爲領海，至河口寬度在六哩以上十哩以內者，若干國家亦恆以地理及時效原因，主張仍爲沿岸國領水範圍，或行使特定法權。如一八六七年英法漁業協定即明認十哩之寬度，規定：「三哩之距離，定爲二國海岸漁業專有權之普通界，灣口不逾十哩者，須自岬與岬之直線算起。」一八八二年英、法、德締六國訂定之北海漁業公約（North Sea Fisheries Convention）亦採用十哩之原則，一九〇二年之North Atlantic Fisheries案，英美均曾接受仲裁法庭同樣建議。一九〇一年關於法羅島（Faroe islands）及冰島漁捕之英丹漁業專約亦採同樣原則。第二次歐戰期間，若干國家實施中立條例時，亦多認許十哩之原則。一九二九年哈佛國際法學研究會編訂之領水公約草案，亦主張十哩寬度。例外亦有認灣口雖寬度在十哩外亦爲其領水者。如：宅薩比克灣（Chesapeake）寬逾十二哩，德拉威爾灣（Delaware）寬逾十八哩，美國均認爲其領水。法國則要求寬逾十七英里之格倫威爾灣（Granville）爲其領水，經一八三九年之英法條約承認法在該灣有漁業專有權。再如公德普森灣（Bay of Conception）寬逾二十哩，關於致設海岸電線事宜，英認係新芬蘭領域海灣，英並曾認給得泰灣寬逾五十哩者，亦係加拿大領域海灣。要之距岸三哩之普通領海界應仍存在，因時效，特殊性質，歷史理由十哩之原則，此後或可能成爲國際立法之標準，十哩以上之寬度，應經由他國之承認，一九三〇年海

牙國際法編訂會議關於領域海灣寬度迄未成立協議，今後須有一確定之國際原則。

海峽兩岸陸地，爲同一國家，而入口寬不逾六哩者，是爲領域海峽(Territorial Strait)。如蘇大利之最窄鄂海峽(Strait of Messina)丹麥之瑟德(The Sound)及隔離英格蘭與外特島之萊粉特海峽(Strait of Solent)。在六哩以上寬之海峽，因時效關係，有時亦爲沿岸國之領域海峽。如：土耳其之鮑斯佛拉斯和羅維尼爾海峽，及俄國之鄂赤海峽(Straits of Kerch)等是。如兩岸陸地分屬兩國，除特有條約規定外，則以海峽航道中間爲界，分爲各國之領水。如：中國本土與香港間之萊蒙水峽(Lymoon Pass)。寬逾六哩，仍能由兩岸國家控制者，亦仍得視爲兩國領域海峽如加拿大之溫哥華(Vancouver)島。與美國大陸之海峽是。

湖泊與內海(Land-locked sea)如由一國全部或一部陸地包圍，卽爲該國領水之一部。如爲兩國領土包圍，卽由湖或內海之中間爲界，或由雙方以條約劃定，分由兩國領有。共同享有航行權利。

同樣，河川之發源地及流域完全經過一國領土內者，是爲內國河川，簡稱內河(national river)該國卽有絕對排他之管轄權。以人工開鑿之運河亦然，適用於河川之規定，亦得適用於運河。在中國有南起杭州，北會白河長達二千二百十里之運河。在希臘，有連接科林斯(Corinth)灣與埃吉納(Aegina)灣之科林斯運河。均爲國內運河，由本國管轄之領水。

須說明者，海峽、湖泊與內海、河川，通洋運河等地區，有時雖同屬一國領水，國家有排他之統治法權，但亦因其地理位置與地有別，其於國際法之關係極不致，如領域海峽原爲一國領有，國家關於領海航行權，管轄權，與漁業衛生之規則，原則上對領域海峽一律適用。惟如領域海峽係屬流行航行渠道，或接連兩公海，沿海國須予他國公私船舶無害通過權，並不得徵收通過稅。往往以國際條約課予國際地役之任務。湖泊與內海，如由二國以上陸地包圍，卽形成國際湖泊與內海。根據國際公約，卽得承

認自由航行原則。如非洲舉區內各湖及冥海，便是適例。一國領有之通洋運河，雖適用內河之法則，通業，航行得爲本國人所專有，而介乎兩國之界河，流經兩國以上之國際河川，除依國際慣例區分使用外，一國須不變更，轉移，阻止河流之流動，或妨礙他國船舶航行。最近國際公約之趨勢，非僅沿岸國就其領域享用，多有非沿岸國亦得享用者。此爲十九世紀重要發展，通洋運河原僅受領土國之管轄，然有時因條約故與天然海峽同須向他國公私船舶開放。通洋運河之戰時中立地位，亦不影響交戰國軍艦之通過。其詳因涉及國際地役關係，容於下章分論之。

第二章 國際地役

第一節 國際地役之性質與種類

在國際關係中，一國之領域管轄權，須受共存與聯帶關係之限制，准許他國作相當限度利用之義務，是爲國際法上地役（*Servitudo in International Law*）。國際地役之客體，包括領海、河川、海峽、及領空地層等。普通地役，類多限於水道，其性質約具下述諸端：

（一）授役國之地役地之主權雖爲永久之義務，而受使用限制，但其理論上法權與實際統治固不發生任何損失。如在 *North Atlantic Fisheries Arbitration* 案，美國主張地役含有行政控制權意思，卒爲海牙國際法庭以其途背現代主權原則，所否決。

（二）地役非對人權，而係附帶於關係之物之權利，其有永久性者，不因領域主權轉移而失效。第三國雖因征取或受讓而領有主權，此項地役依然存在。

(二)國際地役之客體，為特定國之領域，而非主權。如限制某國海陸空軍軍備等，即不得謂為國際地役。同時公海因非任何國家所得佔有，亦絕不能為國際地役客體。至領海基於國際法規定外國船舶有無害通過權，要亦不得構成國際地役。

國際地役有因國際慣例時效自然發生者，有因關係國共同協定而成立者，故亦得因關係國之相互協定及承役國放棄權利或承役國合併授役國役地而消滅。例外有適用條約之情勢變遷原則由授役國宣告解除。

國際地役普通因時效自然發生者曰「自然地役」(natural Servitudes)，如介於兩國或流經兩國之河川，一方不得變更阻止其自然航道是。由關係國協議發生者曰「條約地役」(Conventional Servitudes)如一九一六年普荷訂立條約規定不得變改河流或以漁具及淤泥等阻塞河流是。

一國准許他國或其人民於其領域上得為限制之利用，曰「積極地役」(Positive Servitudes)。例如一七八三年條約加許英國領水帶之義務，承認美國人在聖羅倫士灣之漁權，普賦予美人在新罕及英屬美洲海岸、海灣、港口捕魚之自由權。第一次大戰後，凡爾賽和約規定德國基爾運河開放，准許各國軍艦商船在平等條件下通行。再如一九〇三年美巴條約特許美國在巴拿馬有建造運河之永久壟斷權(一九一四年美以三百萬元換取在尼加拉瓜境內建造通洋運河專有權。一八九一年條約，規定在散比西河(Zambosi)之相互轉運，及一九〇〇年南非戰爭時，英仍請接約准其在葡萄牙境內轉運軍隊。一九三五年中蘇友好條約所定蘇聯在我族大權利，皆為顯例。

一國禁止他國於其領域內享有某項權利之限制曰「消極地役」(Negative Servitudes)。如一九一四年巴黎條約規定昂維(Anvers)永不得為軍港，一八五六年巴黎條約，要求俄國毀滅黑海沿岸之堡壘，並不得於該海停泊軍艦皆為適例。

第二節 海峽

海峽雖為沿岸國領有，如係交通孔道或聯絡兩公海，即構成國際地役義務，如麥哲倫海峽（Magellan's Straits）即經阿根庭與智利於一八八一年訂定條約，規定「麥哲倫海峽永久中立，對所有國家之船舶保證自由航行」且不對此項船舶抽收通過稅。他如連接卡段加得（Kattegat）與波羅的海並隔離丹麥與瑞典之丹麥海峽，雖寬僅三哩，兩岸均屬丹麥領有，因係海上要道，經美國與哥本哈根條約締結國先後付給償金，規定其不得向通過之他國船隻徵稅，並維持燈塔義務。

至土耳其領有之達達尼爾（Dardanelles）與博斯福魯斯（Bosphorus）兩海峽，其地位亦至特殊。初若干條約及一八四一年之倫敦公約，一八五六年之巴黎和約均規定其對外國商船開放。一八七一年倫敦條約又規定平時准同盟國軍艦通過。第一次歐戰結束後，色佛西條約規定此兩海峽與瑪摩拉海，無論平時戰時，對任何國之商船，軍艦、與航空器一律開放。後洛桑協定並附加規定土耳其在海峽不得設防並受國際海峽委員會監督，一九三六年蒙特婁公約除取消此附加限制外，其規定大要如下：

（一）平時：（A）兩海峽內各國商船除依規定納稅並受衛生檢查外，有通過之完全自由。

（B）凡非黑海國家駛入黑海之軍艦，總噸數不得超過三萬噸，最多增至四萬五千噸，每一非黑海國之噸數最多至此規定噸數三分之二。在通過海峽時，所有外國軍艦總噸數不得超過一萬五千噸。

（C）黑海國之主力艦，為例則通過而有兩艘以下驅逐艦保護，通過海峽不受噸數限制。

（D）黑海國家軍艦通過海峽前，須於白晝通過並事前通知土耳其。其係在黑海外製造或購買之潛艇通過時亦同。

(二)戰時：(A)土耳其參戰時，得禁止敵國商船通過，非敵國得照舊通行。軍艦是否准通過，臨時由土耳其裁定。

(B)土耳其未參戰時，交戰國軍艦之通過，須合於國聯盟約或土耳其參加之互助條約。

第三節 通洋運河

完全祇在一國領域內之人工運河，理論上應適用內國河川之法則。惟自十九世紀以來，因其聯絡大洋，卽生國際法上之義務。如德之基爾運河，依一九一九年協約及參戰各國對德和約第三八零條之規定：「基爾運河 (Kiel Canal) 及其支流，須對所有與德國處於和平狀態之國家之商船無論平時戰時，一律開放」。其所納通過稅，不得苛於德本國船舶。至聯絡兩大洋之國際運河，如蘇彝士運河 (Suez Canal) 巴拿馬運河 (Panama Canal) 其形成國際地役關係，尤屬複雜，試分論之。

(甲)蘇彝士運河，所通過之領域，悉屬埃及。其開鑿資本初爲法人後轉於英。一八八八年，土、英、俄、德、法、奧、荷、比諸國會於君士但丁堡，締結條約定其爲永久局外中立，其要曰：

(一)不論平時戰時，軍艦商船，不分中立國與交戰國，各國船艦皆得不受限制通過蘇彝士運河。

(二)不可於運河開戰。

(三)交戰國軍艦停泊於運河內，不得逾二十四小時，如萬不得已則當別論。

(四)兩交戰國軍艦商船如相會於運河內，而一方艦船出發後，不經二十四時他方船艦不得起航。

(五)交戰國軍艦在運河內，不得增設軍官水兵。

上述各點且適用運河口外三哩。惟二次大戰後，一九四七(民三十六年)年五月二十八日，埃、外部照會各國，規定：「駛經蘇彝士運河、領海之外國船隻須在該船抵達埃境前十日向埃、外部請求過境

」。純係國權運動之表現。英、美、法諸國已照行。我海軍總司令部三十六年十月十六日亦代電各方查照。是蘇彝士運河國際地位業已變更。

(二)巴拿馬運河，轄境在巴拿馬國家領域內，但為美國資本開發者，美國依一九〇一年英美條約(Hay-Pauncefote Treaty)及一九〇三年美巴條約(Hay-Vavilla Treaty)簽訂下，得接受若干規定，主要係照蘇彝士運河條約中立化地位。第三條規定，須於平等條件下，開放於各國之軍艦及商船。美國並得於運河內建築要塞。置軍警維持治安。一九四七年十二月十日美巴復簽訂一協定，規定美國得在巴拿馬使用技術設備及雷達站，連續五年。同時得租借轟炸機基地十年，必要時並得再延十年，以備防禦巴拿馬運河區。惟迄未為巴國批准。

第四節 國際河川

國際河川者，係界於二國或流貫數國之可航河川。其為兩國分界者，兩國之統治權各及於航線之中綫，流貫數國者，其統治權各及於領域內。若更就統治權之活動言，則沿河各國，不獨對本國領域內河流，得行使統治權，並對於其他部分，亦得行使之。故沿河各國得共同議定適用沿河國全體之規則。依國際法原則，議定之規則以不得妨礙各國航行為限。自十七世紀以來，各國開放特定河流日漸普遍，今揭一八一四年巴黎條約及一八一五年維也納條約，其關於歐洲諸河川所定之制限為左：

(一)界於二國又流貫數國之河川，直至其河口，皆可自由使用。

(二)使用國際河川之自由權，得及於支流。

(三)沿河國得行使其主權於領域內之河上，然若非航行之便宜，不得設堆站與泊所。

(四)課稅不得超過一八一五年六月所定。

(五) 沿河警察法須一律，如一國變更，必經他國承諾。

(六) 沿河國有修築河川之義務，得因此目的，徵收修築費。

上述原則經一八五六年巴黎條約，更擴大範圍，各國自由航行原則，尤為進步。一八五六年之滿海條約 (Convention of Mannheim) 亦擴展此原則及於沿岸各國。一八八五年柏林會議，則適用於非洲之剛果河及尼羅河，一九一九年之和約，關於通行敵國境內之主要河流，嗣後一九二一年國聯主持下，訂定之：(一) 國際可航水道規約，復規定一般原則，分別適用於一切國際河流，締約國於保留沿海貿易權與限制軍艦公船之航行外，准各締約國自由航行。(二) 自由運輸規約，不分國籍，適用於水陸道通過一國之客貨轉運。各國自由航行原則，益見完備。

第三章 國家對公海管轄權問題

第一節 公海自由

世界各國領海、領域海灣與海峽以外之海洋，即為「公海」(The high seas or the open sea)。在古代與中世紀前半期，海洋本屬完全自由，任何國船艦均可於公海充分自由行駛。嗣後情勢逐漸轉變，歐洲任何部份之公海幾全為各國設定所有權，所謂公海亦幾全部有不同程度之所有權支配行使。經過長期的學理爭辯，「公海自由」始成爲今日一致公認之原則。一切在公海上設定的主權皆相率取消，如一八〇五年起。英放棄各國船艦在所謂英國海向其致敬及免徵通過稅與免領捕漁執照；丹麥放棄對格林蘭及冰島一帶的要求，英國放棄對北海的要求，同時俄國原來(一八二一年)要求白令海之獨有主權，禁止他國船隻駛入阿拉斯加一百意大利里內的企圖，亦因美國及各國的反對於一八二四年及一八二五年放棄。

公海自由的理論根據，是因為公海是國際間交通孔道，不能為各國分割或一國獨有，故在法理上認其為公共物，屬於一切國家。

上述根據是否適用海底及其富源——如珍珠、海綿、牡蠣、珊瑚、琥珀、磷礦等——與海底下之地地（如海底下之探險與建築隧道）迄今尙無定論。然下述各章則已為各國在公海上自由享有之權利。

第二節 公海上船舶管理權

國家對其在公海上之公私船舶有排他管轄權。尤以在公海上之軍艦具有完全法權之地位。公船包括軍艦及國有船，不受本國以外任何其他國法權支配。誠如何爾（Hall）所云：「軍艦較任何其他物品，更充分代表國家在公海上之主權與獨立；牠們祇能與同等物相遇，而同等物對同等物不得行使法權，故在一切情形下，其本國對於牠們之法權是專有的，而其他國家對於牠們之任何干涉行為，即可引起戰爭行為」。在平時，國際法承認之軍艦合法權利有：（一）逮捕海盜權（詳第六節）。（二）急迫權（*Right of Hot Pursuit*）即一船舶或船上之人，在他國領海內違法，便得追至公海而捕獲之。國際法上認急迫權乃在領土內法權行為之繼續行使，惟以至他國領水界為止。（三）接近權（*The right of approach*），即一國軍艦為執行國法及國際法上賦予之捕獲關係，對有破壞公海治安（如海盜）或本國法律（如冒用其國旗）或違犯國際公約（如保護漁業，禁販奴隸等，詳以下各節）之嫌疑船舶，可駛近該船，并根據確實合法情勢，行使臨檢與搜索權。此外在國際禮儀上對相遇之他國軍艦有接受敬禮權，并亦有遣禮之義務，如國內法規定，對本國商船不同之敬禮者且可處罰。

一國對其在公海上之私船，倘不涉及一般涉外利益，則亦在船旗國絕對民事、刑事、行政及保護法權之下。船旗國之法律，適用船上發生一切事件，而能產生完全法律效果。此種法權被承認的根據，并

非基於船舶乃領土的權續或延長領土性的假定 (fiction of territoriality)。照美國法例，搭乘美商船舶，並不視為進入美國境，在美籍商船上所生之嬰兒，不得視為美國境內出生。故公海上國家對商船的法律權，僅係對本國人民及其財產的法律權。在公海上既無領域管轄權存在，故在法理上，為諸種目的，對船舶法律權，須交給一特定國家。如此自以交給該財產所有國為適當。除非受他國合法優先權之排斥，在公海之場合，對船舶之法律權，自當以船旗國為最強。

所謂他國合法優先權之排斥，雖屬船旗國法律權之例外，要皆為國際所公認，例如：(一)在戰時，交戰國之軍艦對中立國商船得行臨檢，并捕獲其違禁品，乃至處分發毀封鎖之中立國船舶。(二)外國公艦為公海治安，對商船可疑者，得加以臨檢。(三)依不拉捨爾條約，締約國在特定公海，拿捕有販賣奴隸之私船。(四)依保護漁業各協定，締約國漁船應受他國巡洋艦監視。

第三節 航海安全

航海安全諸規則，初僅由一二海上國家倡議，為各國自動仿行。十八世紀以來，因海上航行逐漸繁興，故海上航行規則，遂為各國一致需要。及一九一〇年布魯塞爾之會，訂立對一船舶碰撞法規約與對一船舶救助與撈救法規約。一九一四年一月二十日，各國曾在倫敦訂立一海上人民安全公約。其後於一九二九年各國復集議倫敦，重事修訂。是年五月三十日成立一國際海上人民安全公約，計六十六條，又第一附件章程計四十七條，第二附件修正英國航海避碰章程（原章程一八九九年訂立）三十一條。外最終議定書一件。當時與會者計十八國，我國因英國之邀請亦後加入該約。聲明於一九三三年（民國二十二年）五月十四日起生效（第二附件例外）。

安全公約計分五部份。包括船舶構造、救護設備、無線電設備、航海安全、及證書等之國際規則。

船務務造規則在規定船船分段防水構造之標準。即每一船船，須具幾個防水隔艙，將船身分成數段或數防水艙。俾任何艙段遇險進水，不至影響全船下沉。然客船旅客生命安全較貨船為重要，故安全標準亦較高。例如凡四百三十呎淨貨船分段標準應用一艙制，七百九十呎淨貨船則用二艙制。二百六十呎淨客船用一艙制，九百呎淨客船用三艙制。其他大小船隻之分段結構標準，依長度變更。所謂一艙、二艙、三艙制，即指有一艙、二艙、三艙損壞進水，船仍不致下沉。淨客船備載客，淨貨船備裝貨，客位不超過十二人。客貨船則依規定公式，計算業務率 (Criterion of service)。業務率，淨貨船為二三，淨客船為一二三，任何客貨船之分段標準，即介於客船與貨船之間，與其業務率成比例。為各國造船之規則。依公約第五條第四款規定：「凡船船為維持其必需之分段程度計，應核定合於分段吃水線之載重線 (Subdivision Load Water Line) 并標明於船之兩旁。倘船內之地位，能互用於載客及貨運時，船東得請求主管機關之核准，增定合於分段吃水線之一條或多條之載重線，其已核定載重線之乾舷及營業之狀況，應載明於安全證書內」。例如某客船應為二艙制，其分段載重線應為吃水十五呎。若該船載重吃水至十六呎時，則該船有二艙破損進水時，船即將下沉。其逾量載重為國際法所不許。

若護設備規則，規定凡用機器運行之載客新輪 (指於民二十年七月一日或在其後，始行安放龍骨者) 經營國際航海業者，除主管機關得對航程距離陸地不逾二十海里之船認不必要者外，均須依法定具救護設備，如救生艇、浮筏、浮具 (船而浮椅、浮堯、) 救生衣、救生圈、拋繩器、及危險物品之消防設備并船員於遭難時之集合及操演。其設備并須依一定型式、條件、容積等。例如：

一、救生艇之標準型式及條件：第一類，固定船側之露船救生艇之 (甲) 僅具內部浮力裝置者，及 (乙) 兼具外部浮力裝置者。第二類，(甲) 具有內外浮力裝置之露船救生艇其船側上部能發者，及 (乙) 具有固定或能發之防水舷蓋之甲板艇。凡救生艇之浮力裝置，有賴於船身主要部之一，以資調節者，或

其立方容積在三五立方之公尺（二五立方尺）以下者，該救生艇不得承認之。凡救生艇當滿載搭客及設備品時，其重量超過二〇、三〇〇公斤（等於二十噸）者，不得承認之。（國際航海人命安全公約附件第二十四條）。各類救生艇均各有其規定長度、立方、容積、甲板、面積、搭載容積、容量、標誌、限制、組織、及規定設備與艇員。（見附件第二十五條、二十六條、二十七條、二十八條、二十九條、四十一條、四十二條等）。

二、浮筏，依法須具下列條件：（甲）須用認可之材料及為認可之構造，（乙）當浮在水面或進行中務須有效及安穩。（丙）其兩側須備木及帆布或其他適宜材料之固定或能蓋之舷牆。（丁）其外部周圍須具一索。（戊）須具強力使從船艙甲板下水或被投入水中時不致受損害，若為被投入水中之浮筏，其大小及重量均應為便於處理者。（己）對於每搭載人員一名，應具有不少於八五立方公尺（二立方呎）之空氣箱及與此同一效力之浮力裝置。（庚）對於每搭載人員一名，應具有不少於三、七二〇平方公分（四平方呎）之甲板面積，並應有效支持搭載人員出於水外。（辛）空氣箱或與其同一效力之浮力裝置，應於可能範圍內及置近於浮筏之兩旁，此項浮力裝置不得用於籍空氣膨脹之任何裝置充之。（附件第二十八條）其標誌設備裝載處置等與救生艇同。

三、所有浮具，無論其座位、甲板椅、或其他浮具關於浮力對於一人或以一四、五除其在淡水中所能支持以公斤表示之重量（如重量以鎊表示時則以三十一除之）所得之人數，務須充分。如浮具之浮力係賴空氣者，應於危急時使用前不須空氣膨脹之。浮具適浮之人數，須依上述方法求得之最少人數或周圍三〇、五公分（一呎）之數決定之。此項認可之浮具備下述條件：（甲）應以適當工程及材料構成之，（乙）當浮在水面或進行中務須有效及安穩，（丙）其大小強力及重量，均應使其不備機器設備而易於處理，遇必要時，應使其從搭載該浮具之船舶甲板上投入水中時亦不受受害。（丁）空氣箱或與其同一效力之裝置

，應於可能範圍內置近浮其之兩旁。(戊)浮具之外部周圍須緊繫一索。(及附第二十九條)。

無線電設備，依本公約第二七條規定，所有大小載客輪船暨貨船在一千六百噸以上者，均須裝置無線電報井技術上需要之設備，其無自動警報器設備者，井須備合格報務員或經認可之值更員於海上航行時值更。又五千噸以上客船須裝無線電側向儀。

航海安全章中，規定締約國各種船舶在各處航海應負責危險報告觀察任務，巡察冰區及漂流物，井進行將近冰區時之航海速率之限制……等；凡船舶遭難危急之待救援者，方得用鳴警及遭難之信號呼援。拍發電信速度規定每分鐘不得過十六字。其時凡接獲遭難之無線電信時，或經遭難船長之復發，船長即應開足馬力馳往救援。其因委實無能為力或按當時特殊情形認馳救為無理由或無必要者，應即通知該遭難船，井將其未能馳救之理由書明於航海記事簿上（見第四三、四四、及四五條）完全合於上述規定後，由政府發給乘客證書時，發給安全證書(Safety Certificate)暨無線電安全證書(Safety Radiotelegraphy Certificate)始得通行他港口。

上述諸安全規定，因多年實行之經驗及有助於航海之科學發明甚多。漸感不盡適用。英國已發出請柬，邀包括中國在內之三十二國，定一九四八年四月十六日在倫敦集議修改增訂。

航海安全之道，備就船舶本身而言，其途略如上述。然海上長風巨浪歧毀船身，要仍待船身出水部分之限制與船身入水部分之限制。前者不得過小，後者不可過大。是因有國際上關於乾舷(Freeboard)條線(Loadline)標準之公約。一九三〇年七月五日各國在倫敦訂立一國際船舶載重線公約，計二十五條，最後議定書三條。又附件三：一為商船最高載重線例式。一為地帶及時令而設之界限，一為國際船舶載重線證書之格式。經我前海軍部審議主張，至民國二十四年七月三十一日正式加入。

「乾」者，為船側面之總稱，船舶下水後，水線上之船側面稱為乾舷。其義即「出水部之船側面」，

其在船長中心貼水線處，至上甲板或中甲板之外邊，此二點間之距離，即為乾舷。」。

載重線 (Load Line) 為限制船舶入水部分之標準，且以共同時使船舶出水部分亦受有限制者，故與乾舷關係至切。乾舷乾舷即指，即視乾重線為表示乾舷之記號亦無不可，其所以稱載重線者，又以其為船舶載重之標準。考此制，中世紀意大利各共和國已採用類似性質之標記，例如凡尼斯船 (Venetian Ships) 在側面繪十字架記號。日諾船 (Ships of Genoa) 在側面釘置小鐵杆，蘇提尼船 (Sardinian Ships) 則在船側面繪製法蘭之中心為載重線，均以表示載重線度。籍免危險。英議員伯力姆賽 (Samuel Milnoll) 竭力推行，使英政府於一八七三年、一八七五年、及一八七六年，制定諸種船舶安全之法規，如一八七五年之「無海領船條例」(Unseaworthy Ships Act) 即規定船側而繪刻載重線。及一八九〇年，復將此條例併入航運法 (Merchant Shipping Acts) 中，及一九〇六年，復推廣規定，凡航行英國港口者，均須有此項標記，各海國隨相率採用。惟是各自規定，標準不一。一九三〇「國際船舶載重線公約」，即在獨立一各國公認之劃一標準。締約國除戰艦，漁船游艇及二百五十噸以下船隻暨用於非運送客貨之船舶或有關國互約免除適用外，一切國際航海之船舶，悉須按規定，在船邊劃載重線 (第二條)。并須經測驗 (第九條) 後，認其強度，給口護具舷窗等，與載重線相合，發給「國際船舶載重證書」(第十一條)。此項證書有效期間不得逾五年。由船舶所屬國家負責。此項證書，與上述之安全證書，(或免驗證書) 或無線安全證書為船舶國際航行必具之證件，否則任何國家即得認其無安全保證，拒絕進入港口。

載重線普通為 F. & (Frosh Water)、I. S. (Indian Ocean Summer)、S. (Summer)、W. (Winter)、W. & N. A. (Winter North Atlantic) 等號，蓋船舶載重線受「地帶及時令區域」影響，各不相同。本約第十條及附件二，即係規定世界各海洋應用冬季夏季及熱帶載重線之地區。例如中國海從香港北

包括渤海、黃海、東海及台灣全部，全年適宜夏季載重線。香港西南直至越南西貢海面，包括南大部，每年自一月二十日至四月三十日適用熱帶載重線。西貢以南漢州以北，包括馬來半島及東印度羣島之海面，全年適用熱帶載重線。蓋熱帶載重線較夏季載重線為高，冬季載重線則較夏季載重線為低，亦即表示同一船隻在熱帶區可較夏季及冬季區載重為多。亦即表示船隻在熱帶區可較安全。

我國參加上述幾項公約，并已聲明於民二十二年五月十四日生效，惟依公約規定之安全證書及載重證書因設備不及，尚不能自發。依國際船舶載重公約第十二條規定，政府故委託外商理船如 (Lloyd's Register, British Corporation, American Bureau of Shipping) 代辦，然依「國際海上人民安全公約」第五十條規定，安全證書，無緣電安全證書，當仰煩他國政府檢查發給，損失至互。

再其次，與海上航行安全有關者，為航海信號之劃一與統一海岸浮標燈塔。一九三〇年葡京里斯本會議，(十月二十三日) 會訂立「航海信號協定」計十二條。并附「關於各種航海信號之章程」三章，及「有人看守之燈船離開所駐地協定」計十條(我國於民二十四年三月十六日批准生效)。規定締約國間應相互對航行安全有關之事如暴風與壞之報告，潮汐及水深信號，關於船隻駛入港口或重要水道之信號等。能照規定報告，俾海上航行船隻有所依據。

第四節 船舶避碰

公海自由原則，已為國際法所公認，為使「公海自由」原則之貫徹，各國應作適當之相互制約，共同遵守。以維公海上之航海安全。初英國一八六二年頒布「海上避碰規則」作為海上國採用。一八八九年(光緒十五年)，美國在華盛頓召集航海國際會議。我國曾派工巡司理船醫美人畢士燧、出洋肄業水師學生千總陳恩壽、

選將三人前往會同與各國會談人員，議定航海避碰章程三十一條，復於一八九六年（光緒二十二年）經前清總理各國事務衙門照復美使，允先將洋式兵船商船兩類照章遵行。并分咨南北洋大臣查照轉行辦理。一九二二年法國政府會一度提議關於船舶在有霧時，為避免碰撞，改良所用信號。由駐華法使徵求我國意見，當經前北京政府外交部函商海軍交通部及稅務處指認為法國提案恐有窒礙難行之處。中國政府不能贊同，外交部即據覆法使，修改之事遂未果。一九二九年各國在倫敦訂立「海上人命安全公約」，其第二附件即係修正英國航海避碰章程，惟須俟接受該項章之國家達一定之數目可使英國政府宣告時，始生效力耳。

其後一九一〇年布魯塞爾會議更訂立了「對一船舶碰撞法規公約」，我前海軍部於民國十九年二月擬呈「航海避碰章程」，奉行政院核准公佈，生效。其內容悉如華盛頓章程之規定。

一八八九年華盛頓會議議定之航海避碰章程計三十一條，包括三十四節。關於各類船避碰規則，應用號燈，須多為人熟知，不予闡述外，茲僅就避碰規則扼要者，因其虛勢各殊，列舉要點如下：

(甲)兩輪船對遇或幾於對遇：「對遇或幾於對遇」情況之正確判定，即「日間見來船前後桅與本船之燈成爲一行或將成一行。夜間於船頭各見彼此對燈是也」。此時，「應各改向轉右，各由左邊駛過，以避碰撞之險」。「若日間見來船由本船前而橫駛而過，夜間見來船之綠燈於本船之綠燈相對，或來船之紅燈與本船之紅燈相對，或僅見綠燈而不見紅燈，或僅見紅燈而不見綠燈；或來船紅綠二燈并見於他向，而非在本船之前者」，凡此雖似是而非「對遇或幾於對遇」。則不適用上規定（參見第十八條）。

(乙)兩輪船縱橫相遇：凡甲船在乙船之右者，則甲船即爲橫駛船，乙船常讓甲船之路，橫駛船免其讓路之責。（參見十九條）

(丙)趕駛：「凡此船趕過彼船者，則此船應避夜船之路。(甲)行快而乙行緩，甲從乙後趕過其前，則甲當避乙之路。」凡船由前船船腰正線偏後二字之後，駛進者處此部位，夜間自不見前船邊燈，皆作趕駛船論。縱彼此兩船偶有改易船向，按章而論，不得易視趕駛船為橫駛船，而免其讓路之責。迨已駛過被趕船，始得自由其便。此趕駛船日間有時不能確知本船在前船船腰偏後二字之前，或在前船船腰偏後二字之後，(若在前船船腰偏後二字以前，則作橫駛船論，若在前船船腰偏後二字以後，則作趕駛船論)。倘疑惑莫決則當自視為趕駛船而不得辭讓路之責。(參見第二四條)

(丁)輪船過狹窄港道：凡輪船過狹窄港道時，值穩便而無障礙應傍港道或中流在船右邊駛行，(出入窄港皆傍船右邊而行)。

(戊)輪船與帆船及帆船相互間之避讓：「輪船」係指凡船用機器行駛者而言。惟輪船駛帆而不展輪者均作帆船論，凡帆船既展輪則不論駛帆與否均作輪船論。凡輪船遇帆船則輪船應避帆船之路。(見二十條)凡兩帆船相近時，則因情況不同，決定讓路之責。(一)順風船應避逆風者之路；(二)兩船皆逆風折行，則得船左之風而駛者應避得船右之風而駛者之路；(三)兩船均得旁風駛行，而迎風之向不同，(一)自船右，(一)自船左。則得船左之風而駛者，應避得船右之風而駛者之路；(四)兩船均得旁風駛行，而迎風之向亦同。其在上風之船，應避在下風者之路；(五)凡順風之船(即風自船後來)總當引避他船。(見第十七條)，再帆船遇駛帆帆船相讓時，無論用網用釣或用他種器具打撈者，均應讓此漁船之路。然該漁船不得藉此阻礙他船往來所必由之路(見第二十六條)。

行船以小心為主，兩船相遇，其一既照章讓路，如無特殊事故，阻礙，不得避讓規則之特別：向所讓之船前而橫駛而過(如用當避乙之路，則甲不得向乙船頭駛過)。另一船亦不得變易原向或加減速率而行，凡應讓路者，如來船已屬逼近時，須臨機變

，應情況之需要，當相機緩進，或停輪或退輪，如變倉卒或船行臨危時，即應臨機應變，不必拘泥成法，因此所作之遺傳措施，在國際法上，亦可原情，免予指責（參見第二十一、二十二、二十三、二十七各條）。

○船相見時與遇險時之號聲：……照章改向之船，應將所改向用汽管或汽雷作號通知在望之船。放短聲一響謂本船已改向轉右；放短聲二響謂本船現已改向轉左；放短聲三響，謂本船現已倒輪快退。所謂短聲者，指響聲約一秒鐘之久。依同法第三十一條規定遇險之號，凡船隻遇險欲求他船或岸上為救者，應照以下所列之號或兼用或分用均可。

日間之號

- 一、每約一分鐘之久放砲一響
- 一、用英國通語旗書中遇險號懸掛N C 旗二面
- 一、示遠標懸掛方旗一面不拘在旗之上下加掛球形之似球者亦可
- 一、用火箭火球與夜間所用者同
- 一、連放霧號不停

夜間之號

- 一、每約一分鐘之久放砲一響
- 一、在船上燃火（如燒油筒油桶等類以為火號）
- 一、不時放一火箭式火球能爆發空中炸放各式各色火星者
- 一、連放霧號不停

又依一九三二年國際電信公約規定，無線電報之遇險信號係用數組之（……）符號。無線電話

則用口述「Moyday」一語。

公海船舶碰撞訴訟之管轄：……律，依慣例關於碰撞之責任判斷，適用碰撞地法律，關於救濟與程序問題，則適用管理法庭所在地法律。

關於管理船舶碰撞訴訟之範圍，國際法尚無一致承認的原則。英美兩國對管理權之行使以雙方當事人出庭或船舶在法庭管轄區內為要件。初不論碰撞發生於何地，及船舶所有人之國籍為何。意大利則以碰撞發生地比較鄰近意國港口或被碰撞後被迫停泊意國港口為要件。法國對碰撞法國船舶之任何國籍船舶均行使管轄權，兩當事人均為外國籍但均同意向法國法庭訴訟者亦得受理。蓋以撞船為「共同法權」(Communis Juris)海洋國家，均得受理。中國海商法第一一九條規定：「船舶碰撞不論發生於何地，若被害為中國船舶或中國人，在中國港口、河道、或領水內，不論何時，法院皆得扣押加害之船舶」。是已兼顧國人利益與國際慣例之精神。得為起訴之法院，依同法第一百二十條規定為：(一)被告之住所或營業所在地之法院，(二)碰撞發生地之法院，(三)被告船舶籍港之法院，(四)船舶扣押地之法院。上條規定第一第三兩項，在解釋上自係專指中國船舶為被害時而言。

第五節 海上救助與撈救

一八八八年，國際法學會擬定劃一撞船法草案(Draft Uniform Law for Maritime Collisions)；一八八九年，十八國家代表於華盛頓集會議定一草案，均未為各國批准。一九一〇年召集不魯遜爾會議，除簽訂「劃一船舶碰撞法規公約」外，復完成「劃一海上救助與撈救法規公約」。關於船舶的救助與撈救，該約規定各國國內法有關救助與撈救應適用的劃一原則。主要的第十一條規定，凡船長於不甚於

爲害其船舶、船員、與乘客範圍內，對於公海上有淹沒危險的人，應盡力救助。并得依其效果，請求付給報償。此項規定，我國法律規定於海商法第六章第一百二十一條至一百二十八條。近代海商法發展逐漸向國際化，各國海上有關法則，大體殊少出入。茲列舉我海商法法條，以見一般：

第一百二十一條：船長於不甚危害其船舶、船員、旅客之範圍內，對於淹沒或其他危難之人，應盡力救助。

違反前項之規定者處三年以下有期徒刑或拘役。

第一百二十二條：對於船舶或船舶上所有財物，施以救助或撈救而有效果者，得按其效果請求相當之報酬。

第一百二十三條：屬於同一所有人之船舶間之救助或撈救，得請求報酬。

第一百二十四條：報酬金額由當事人協議定之，協議不成時，得聲請法院定之。

第一百二十五條：前條規定於施救人與船舶間，及施救人間之分配報酬之比例，準用之。

第一百二十六條：於實行施救中救人者，對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權。

第一百二十七條：經以正當理由拒絕施救而仍強爲施救者，不得請求報酬。

第一百二十八條：船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長，於不甚危害其船舶、船員、或旅客之範圍內，對於他船船海員及旅客，應盡力救助。

各該船長，除有不可抗力之情形外，在未確知繼續救助於無益前應停留於發生災難之處所。

各該船長，應於可能範圍內，將其船舶名稱及船籍港，並開來開往之處所通知於他船船。

違反第一項規定者，處五年以下有期徒刑。

第六節 海盜

海盜行爲，乃自外於有組織之國際社會，敵對整個文明國家。因其行爲發生地係屬公海，且無一國家對其負責，故如中國俗云：「人人得而誅之」。「海盜」一詞，迄今尚無一致承認之成確定義。各國國內法所稱之「海盜」，要亦與國際法上之海盜定義有別。如謂：「海盜爲在公海上之搶劫行爲」，實已不能包括十九世以來海上犯罪案面盡符合。如謂：「海盜乃非合法戰爭行爲之海上任何武裝暴力」(Kainy)其內涵亦嫌不周。我國國際法學家崔書琴所爲之定義大致較爲允當，即：「廣義的說來，凡在不屬於任何國家領域管轄的地方，爲私人的目的，以暴力或威迫手段，意圖掠奪他人財物，殺傷或勒索他人的行爲，都是國際法之所謂海盜」。

凡經從事於海盜行爲之船舶，即失去船旗國之保護，或原雖屬公船或軍艦如一旦叛變或陷入盜手，即改變其性質。其現時所有人即爲海盜，餘如船員及乘客中途暴動、搶劫、劫持船主等行爲亦爲海盜行爲。例外的如英國刑法規定戰時在海上幫助敵人與販賣奴隸者皆視爲海盜。法國記軍艦之船員倘以不法文書統行者亦爲海盜。

任何國之軍艦及其認可之任何人，對海盜均得行使臨檢、追擊、扣留之法權，帶交本國法庭，依法審判，處以極刑。關於物之處置，依國際法一般公例海盜劫掠財物，得允許原所有者舉證領回。

第七節 公海上之漁船

各國領水界外之公海漁權，基於公海自由之原則，雖屬公有，但亦往往因特殊關係或爲保護特殊魚類，常以公約方式，制約各國在公海上捕漁之權限。如比、丹、法、德、英、荷先後兩次訂立「北海漁

業公約」(一八八二年、一八八九年)，承認締約之他國為施行條約規定，得設巡洋艦巡檢與搜索其漁船。一九一一年英、美、日、俄四國訂立「保護海豹公約」保護白令海海豹，嗣後二十六國復簽訂「捕鯨管理公約」(一九三五年)生效，規定禁止捕殺露脊鯨、幼鯨、與幼鯨相隨的母鯨。不二年再訂「捕鯨管理協定」。一九三〇年美與加拿大為保存大比目魚簽訂「北太平洋與白令海比目魚漁業條約」。嚴格言之，非參加協定國固不受上述公約限制，但自不能完全否認為保障海上漁船秩序之法權。

第八節 禁販奴隸

國家在公海上行使法權又有禁販奴隸一事，一八四一年五國條約訂立後，美國繼亦於一八六二年同意，各國軍艦得在菲海沿海奧古巴行使臨檢搜捕之權。嗣後各國復相繼簽定一九四〇年禁止販賣白奴公約，一九一〇年禁止販賣白奴公約，一九一〇年禁止販賣白奴公約，及禁止販賣婦女公約(一九二一年)，國際禁止販賣成年婦女公約(一九三三年)，禁奴公約(該約本一八八九年柏林大綱，一八九〇年不拉捨爾大綱及修改該兩大綱之一九一九年聖日爾曼安雷伊公約)等公約，係中國所參加簽訂者，均互約採取措施禁販奴隸。依兩次不拉捨爾條約，締約國軍艦，可在印度洋一定區域，拿捕有販賣黑奴嫌疑之私船。聯合國成立後，決定將國際聯盟在各種專門性質及非政治性國際公約及協定所享職權，移歸聯合國經濟社會理事會繼續行使，經製定修正禁止販賣船籍公約及禁止販賣成年婦女公約議定書，於民三十六年十一月十二日由各國簽署，我國係派張彭森代表簽署者。

第九節 海底電線

現行國際法規，雖許戰時交戰國於公海中因戰爭必需，得破壞敵國所屬之海底電線，但習慣上如該

項海底電線係涉及中立國產權者，戰後仍應賠償。在平時公海中海底電線，各國有義務保護自屬當然。此項原則更經一八八四年巴黎會議保護海底電線公約簽訂確認。

平時公海海底電線之保護，先後經美國及國際法學會兩度（一八六九年—一八七九）建議由國際會議商定條約，因事未果。終由法國之邀集於一八八二年，一八八三年兩度於巴黎集會，主要海權國家如英、德、義、荷、美等三十國均參與。於一八八四年三月十四日訂立保護海底電線公約。該約各項規定，悉以平時為限，戰時交戰國仍保有行動自由，不受此項約束。

依該約規定，各商船於公海中除為自救而致損壞海底電線不論外，凡因故意，或重大過失致截斷或損壞海底電線者，各締約國皆得處罰（第二條）。至如何處罰，依同公約第十條規定：「締約國之軍艦，對於商船之犯有損壞電線嫌疑者，得將其截留，并確認其國籍」。因法理上公海上船隻受船旗國法權保護之結果，此項違法肇事船隻，仍應由船旗國法院自行管轄（第八條）。依國內法受理。

關於消極保護之規定，同約第六條規定：「船舶望見浮標表示下有致設之電線或損毀之電線者，至少應離開四分之一哩以外航行」。否則，自亦得依上述第十條辦法處理。

第四章 海上勞動公約

依歷屆國際勞工大會所通過之公約草案甚多，其有關海事公約，計有（一）：規定海上僱用兒童最低年齡公約。（二）：規定僱用火夫或煤炭之最低年齡公約。（三）：關於海上僱用兒童及青年之強制體格檢查公約。（四）：遣送海員回國公約。（五）：海員僱用契約條件公約。（六）：關於船舶遇險沉沒之失業賠償公約。（七）：便利海員受僱公約。（八）：船上移民從簡公約。除（六）、（七）、（八）三項我未批准外，餘

悉由國民政府於二十五年十月二十六日批准公佈。以上各公約，又可分爲（甲）僱用海員年齡及發證之限制，（乙）海員僱用與解僱遣回之規定兩類。

（甲）：航海生活，須有一定年齡及體力之人，始克勝任。十八歲以下青年及兒童如經許可受僱於船舶，其能從事之工作，依國際勞工公約定有一定限制。此所謂船舶依上述（一）項、（二）項、（三）項，諸公約之規定解釋：「包括所有航行於海洋任何性質之船舶，不論其爲公有或私有者，但軍艦除外」。此等船舶僱用海員之年齡限制又分下述兩種情形：

子、凡十四歲以下之兒童不得僱用或工作於船舶上。但如係從事「壓校船」或「訓練船」上工作，經政府機關核准與監督者，或船舶所僱用之人員係屬同一家庭者除外。（規定海上僱用兒童最低年齡公約第二條第三條）。

丑、凡十八歲以下之青年，不得僱用爲船舶上之火夫或扒炭。（規定僱用火夫或扒炭之最低年齡公約第二條）。如因必須僱用十八歲以下之青年時，得以至年齡爲十六歲之青年兩名，充任一火夫或一扒炭。且此所謂「必須」情形，既限於「在一口岸須用火夫或扒炭，而該口岸僅有十八歲以下之青年可給」時。（向約第四條）。上述十八歲之最低年齡限制，依向約第三條規定亦有其例外情形：（一）青年在「學校船」或「訓練船」上之工作，假如該項工作經政府官署核准及監督者，（二）青年受僱於不以體力爲航行原動力之船舶，（三）凡十六歲以上之青年，經體格檢查認爲適合者，得被僱於專事經營印度或日本沿岸貿易之船舶爲火夫或扒炭但須咨詢各該會員國最能代表僱主與工人之組織後訂一條例，以資限制。

海員在十八歲以下例外情形受僱者，依法，除該項船舶所僱用之全體員工係屬同一家庭者外，「須具有主管官署認可之醫生所發之證明書，證明彼等體格適宜於海上工作」。（關於海上僱用兒童及青年強制體格檢查公約第二條）。且「此等兒童或青年繼續被僱於海上一年期間內，應重受該項體格檢查

○并於每一次檢查後，另給證明書證明彼等適宜該種工作，若一醫生證明書在航程中途滿期，則其效力應延至該次航程終結為止」。(同約第三條)遇緊急情形時，未履行上述檢查者，主管官署得准許其登航。惟須規定該船駛抵第一個口岸時應施該項檢查(第四條)。

(乙)依現行國際公約，海員僱用契約之內容，規定必須載明事項。俾船員得明瞭其工作之性質暨權利義務，不致受船主之任意苛待。至「船員於受僱港以外，其僱傭關係終止時，不論任何原因，船長有送回原港之義務。其因患病或受傷而上陸者亦同」(中國海商法第六十五條)。一九二六年六月七日國際聯合會國際勞工組織大會第九屆會議，曾通過兩項公約，實施上述原則。

海員僱用契約，為要式行爲，依「海員僱用契約條件公約」第六條規定，下列各項係為必要載明者：

一、海員之姓名、生日、或年歲及籍貫。

二、契約訂立之地點及日期。

三、海員擔任工作之船舶(單數或多數)之名稱。

四、船員之數目，以按照國家法律須登載者為限。

五、擬定之航行，以訂立契約時所確定者為限。

六、海員應盡之職務。

七、海員應盡船艙服務之日期及地點，以可能者為限。

八、海員給養之標準，如國家法律另有規定者不在此限。

九、工資數目。

十、契約之終止及其條例：(子)如契約係有定期者，滿期之日期。(丑)如契約為一次航行用者，航行目的之港口及海員於到達之後可以離職之時期。(丙)如契約係無定期者，雙方取銷契約應具

之條例及預告時期，惟船主之預告時期不得較海員者為短促。

十一、在同一船舶公司服務滿一年之後，海員每年應享照支工資之假期。但以國家法律有此種假期規定者為限。

十二、其他項目國家法律認為必需者。

按此公約，我國係經國民政府二十五年十月二十六日批准公佈。本約規定極富彈性，其實施多仍依國家法令為根據。中國海商法第二節第五十七條至六十九條規定甚嚴，該法所不備者自適用民法。

僱用契約如係無定期者，無論船舶在裝貨或卸貨之口岸，可由一方面聲明終止之。惟必須依據契約內所規定之預告時期辦理。預告時期不得少於二十四小時，此種預告應用書面行之（第九條）。不論有期無期或一次航程者，如經雙方同意，海員之死亡，船舶之喪失或失其航行之能力或其他合法原因，該契約認為終止（第十條）。

契約終止時薪金之給付，如係終止契約係基於雙方合意者，一般情形依本公約第十三條原則，薪金應照算至其離職之時為止。由船主船長無故辭退者，依中國海商法第六十八條規定：「如船員係按月給薪者，自辭退之日起，加給一個月薪金。其在發航後辭退者，加給二個月薪金。如係按航給薪而在發航前辭退者應給半薪，其在發航後辭退者，應給全薪」。同法第六十九條規定：「因不可抗力，致航海不能而辭退船員時，船員得就其已服務之日數，請求薪金」。又第六十七條規定：「船員不論其係按月或按航給薪，如在受僱期內死亡者，自死亡之日起，比照原薪，加給三個月薪金。如因執行職務因而死亡者，應自死亡之日起，比照原薪，加給一年薪金」。

依「關於遣送海員回國公約」第三條規定，凡海員在服務期間或在服務期滿時，被送登陸，應送回其本國或其受僱之口岸，或船舶開航之口岸。如船員得適宜之工作，而該船係向上述目的地之一航行時

，或海員在上述口岸登陸者，均視為已被送回國。僑外海員受僱於其他國家，其享受被送回之權利等情應照國家法律之規定，或保用契約中規定之。以上規定并適用於受僱於本國口岸之海員。至何方負擔遣送返國之費用，本約規定由各國家法律「決定必要之條款以規定之」外，第四條列舉下述原因，以致海員滯留者，不負擔回國費用：

一、在船上服務而受傷害者。

二、船隻遇難。

三、非因其自己之故意行動及過失而得之疾病。

四、解僱之緣由不能由海員負責者。

中國海商法第六十五條則規定：「船長有送回原港之義務。且「前項送回原港之義務，包括運送、居住、食物及其他必要費用之負擔而言」。此又與上述公約第五條規定略同。

以上所述海員僱用契約條件及遣送回國各規定，其主體祇應限於參於各該公約之所有登記之航海船舶及其船主船長與海員。至如軍艦，固有船舶而不經營商業者，經營沿海貿易之船舶、遊樂艇、「印度炮船」，漁船，登記噸數不滿一百噸或三百立方公尺之船舶，暨經營「境內貿易之船舶」其噸數在國家法律於通過本公約時特為該項貿易制定之特殊條例之限制之下者，依法均屬除外。

第五章 海上禮節

國家各有其尊嚴權。(The Right of Dignity)蓋伴隨國家之平等權而俱來。國家及元首之尊稱，及印璽，并國家徽章如國旗及旗章等，均為尊嚴權之形式表現，感誼友邦之尊重。茲僅就「海上禮節」(Manti-

time Ceremonials) 一儀式申論之。

如國際法學家何爾(Hall)所云：「軍艦較任何其他物品，更充分代表國家在公海上之主權與獨立」。兩國之軍艦於公海上相遇或軍艦駛入他國領海，或商船相遇軍艦，因發生海上禮節問題。在公海及其他外國時，原無使他國船為敬禮之禮，因同等物對同等物固不能行使法權，其相互敬禮，祇本於互相承認對方尊嚴權之國際禮儀而非國際法之義務。如英國於十七世紀前，規定所有與英艦相遇或進入所謂「英國海」(實為公海)之船舶，須向之敬禮，迨一八〇五年終為各國反對而放棄其主張。在領海時為敬禮，是承認其國之主權之行為，故領海國有使入其領海之外國軍艦為敬禮之權。

在公海或他國之領海遇外國元首官兵或適值外國國慶國喪，暨軍艦蒞他國港口所為之訪候，國際法雖未課予一定之義務，然為國際節文交際之當道，各國均有國內法特為規定，已成一慣例趨勢，如有失禮者，且可據以質問，招致國際爭端。如一七八四年，奧帝欲開塞爾達(Saluto)河，使奧艦揚國旗，自 Ostend 至 Antwerp，荷蘭軍艦相遇。命該艦停止，即被擊之，奧帝震怒，以為凌辱國旗，遂宣言開戰，荷蘭謝罪，其事始寢。

關於海上禮節之各國國內法規，如法國之一八三八年七月一日命令，英國一八七七年條例，日本之明治三十年一月二十八日禮節條例，中華民國之民國元年十一月七日，海軍禮節條例及二十一年八月二十日國民政府修正公佈之海軍禮節條例等是。茲就一般國際慣例述其大要。

(一) 兩國軍艦於公海上相遇，原則上應相互致敬，甚於國家平等權之適用，孰先孰後，要難確定，依我舊日規定，「凡軍艦與外國軍艦商船相遇，應俟彼方先行下旗行禮，始行答禮，但彼此得同時下旗」。前引條例第四三條「外國軍艦對於中國軍艦如有衛兵站隊行舉槍禮或奏中國國樂致敬時，中國軍艦應行相當之答禮，如中國軍艦應先行禮者，依式行之」。(同第四四條)此所謂應先行禮者，在慣例解

釋。指來艦係有元首或大使乘坐，或來艦艦長階級較高年資較深者。如係應放禮砲之軍艦，「與外國交換禮砲，如彼此有厚薄之差，認外交上不均銜時，所在海軍資深官，得臨機處理，但以不損中國尊嚴為準」，(第一〇五條)。

(二)軍艦遇外國元首、皇儲，或代表元首之特使大使，無論於海上，本國或該外國之領海，應懸該國海軍旗，其禮砲之發放，與對本國元首同。并不受答砲。

(三)軍艦於公海上或進入他國領海時對他國之國旗、旗章、應放禮砲者，應受答砲發砲，答砲時，并應將他國海軍旗懸於主桅頂。惟一般慣例，尊者答禮，恆有減放砲數之事，如一八三〇年法軍上將乘艦在 Toulon 遇英艦，法上將答禮砲數即較英敬砲數減三發。

(四)一國軍艦停泊他國領海港口，適值該國國慶時，應放禮砲，同泊該港口或領海內之第三國軍艦國國慶時亦同。

喪禮時，本國軍艦遇他國軍艦同泊一港，得外國軍艦照會應懸半旗致弔時，應於得其訃告時舉行半旗。

(五)一國軍艦於進入他國之港灣前除須照會該國并須得其明示或默許外，進入港灣并履行敬禮後，應派遣官員向駐泊港口之該國軍艦及地方當局訪候，兩艘以上之一國軍艦同時進入時以資深者行之，港口國軍艦應派相當官員代表答禮之。一般國內法多規定應同時訪候本國駐該港口之外交官者，如我海軍訪候規則(二十一年八月公佈)即有類似規定。

除上述諸通則外，有時須從舉行地禮儀之變例。因國際禮儀非如國際法之俱有通性。綜上所論，海上敬禮方法有：(一)下國旗(Striking the Flag)，多由商船遇見本國軍艦行之，或弔國喪時行之；(二)下旗帆，(Lowering the Sail)多由商船遇見軍艦行之，不惟對本國軍艦，(三)發禮砲，(Firing a certain

number of guns) 多由軍艦行之，商船有砲位者亦可行之。凡應放砲因故不能行者，應說明或告知關係當局。遇本國或他國大典及本國或外國元首官員，應行全艦飾者如遇疾風暴雨亦得全行省略。

各國國內法多規定本國商船遇本國軍艦時應行禮，其有不遵行者并可登岸之。

第六章 國際爭議之解決與扣船及和平封鎖

國家之法權如遇侵害或破壞，國家即本於救濟權 (Remedial Rights) 之正當行使，而要求補救 (Reparation) 爭議之發端，無論起因於政治、法律、經濟，抑不論其性質為國際爭議或國內爭議，其解決之適當途徑應先經由一切和平方法，包括外交談判，國際會議，斡旋、調停，國際調查委員會，調解、仲裁、司法解決，與聯合國和解。非上述諸程序施行無效，不得臻施次於戰爭之強制手段與戰爭。此在一八九八年第一次海牙保和會「和解國際爭議公約」及一九〇七年第二次海牙保和會之修正條文，均規定極詳。

至不得已使用次於戰爭之手段 (measures short of war) 雖不若和平方法解決之理想，但終較戰爭為佳，權衡利害，故為國際法所承認。

以次於戰爭之強迫息爭手段，大多利於國力雄厚之大國，故其合法成立，須具有下述前提條件：(一) 須有客觀之正當理由，即行使者須係法權被侵害而為之補救行為，(二) 須已經和平方法解決無效。

次於戰爭之手段，包括報復。停止邦交，平時報仇、扣船、經濟絕交、為平時封鎖諸種。有出於個別國家相互間自動行使者，有為基於國際公約之執行而集體行使者，如聯合國憲章第四十一條規定：

「安全理事會得決定所應採用武力以外之辦法，以實施其決議，並得促請聯合國會員國執行此種辦法。此項辦法得包括經濟關係，鐵道、海運、航空、郵、電、無線電及其他交通工具之局部或全部停止。以及外交關係之斷絕。」

此項規定之執行即係處於後者。

次於戰爭諸手段中，報復與報仇，應用最廣，扣船 (embargo) 亦為平時報仇方式之一種。有扣留本國船舶禁止向一定國度行駛者，其目的或為禁止貨物運往，使該國減少物資接濟；或為準備戰爭，避免本國船舶之被扣。有扣留該特定之他國船舶停泊在本國港內者，其目的或為壓迫該國依其意思解決爭端者，或為準備戰爭，而作沒收敵籍船之準備者。如一八三九年英國為爭取硫磺專利權。而下令地中海艦隊扣留西里之船。第一次歐戰，巴西為抗議德潛艇政策，將停泊於巴西領土內之四十三隻德艦扣留。甚且予以沒收之處分是。

平時封鎖 (Pacific blockade) 者，即不含戰爭之意義，而施海軍實力，封鎖他國之海岸及港口，俾絕其海上交通，使其力竭屈服，以達報仇之目的，為平時強迫爭手段之一種。依一八八七年九月在德國海德堡 (Heidelberg) 舉行之國際法學會之議決：於戰爭狀態外之封鎖，以左列之條件，為不背於國際法。

第一、揭外國國旗之船舶，可不拘其封鎖，得自由入港。

第二、平時封鎖，不可不為正式之宣言及通告，且以充分之實力維持之。

第三、被封鎖之船舶，在被封鎖時，可被拘留，而封鎖終止時，此等船舶，及所裝載貨物，即當返還所有者，但其拿捕時，無論為何等之侵害，不負賠償義務。

以平時封鎖解決國際爭端，發端於十九世紀中葉，初不外干涉 (Intervention) 或報復 (retaliations)

之動機。一八二七年希臘革命，列強英、法、俄爲接希之目的，乃將土耳其佔領之希臘海岸施以封鎖，於 *Narvino* 一役土海軍全軍覆沒，是爲干涉動機之平時封鎖之最早先例。一八三三年英法強迫荷蘭承認比利時獨立，封鎖其海岸海港，一八六〇年薩地尼亞 (*Sardinia*) 爲助西西里 (*Sicily*) 革命，封鎖麥新納 (*Messina*) 及格以得 (*Caeta*) 兩海港，一八八六年，英、奧、德、義、俄封鎖希臘海口，以阻止希臘對土開戰，一八九七年英、德、法、奧、義封鎖安第法內 (*Antivari*) 海港等是悉爲平時封鎖實行干涉政策之國際前例。

至平時封鎖出諸報復動機者，爲一八三一年法國僑民在葡萄牙被害而封鎖其達加斯 (*Madagascars*) 港爲最早先例。一八三八年法國因報復而封鎖墨西哥，(後引起對法宣戰) 及同年法國封鎖阿根廷，一八四五年，法國英國二次封鎖阿根廷，是悉由報復而起。一八六〇年英國又因柯巴西非可 (*Dona Pacifico*) 案而封鎖希臘海港；一八六二年，英政府又因巴西人搶劫遇難英船財貨，而封鎖其首都里約熱內盧 (*Rio de Janeiro*)，又如中法戰前，(一八八四年) 法國封鎖台灣；法暹糾紛 (一八九三) 法國封鎖湄南 (*Meann*)，英、德、義三國聯軍 (一九〇二年) 封鎖委內瑞拉 (*Venezuela*)，一九一六年協約國封鎖希臘海港，是均爲實行報復政策之平時封鎖之前例。(*Oppen heim Ibid*, pp. 124-125. *Wilson an d Tuoker*, pp. 684-686)

平時封鎖在國際間所發生之事例既如此之多，但在和平時期封鎖他國口岸是否合法，學者及國際慣例，初無定見。據吉羅 (*Giraud*) 氏統計：自一八一四年起，國際間平時封鎖之事例，不下二十餘件，其中英、法參加者即達十三起。(*Bridges, Ibid*, p. 440) 然英法本身初亦不認其爲合法。一八四六年，英首相拍麥斯登，(*Palmerton*) 因封鎖普納特 (*Japlatz*) 事件，曾致函駐法大使羅曼貝 (*Nomandy*) 稱：「此事吾人雖竭力維持，但平時封鎖行爲終係不合法者」(*Halls op. cit.*, p. 440) 一般學者認平時封

鎖往往反易招致戰爭，如一八三八年，法國因報復而封鎖墨西哥，致引起後者對法宣戰。一八八四年法國封鎖我台灣，經英國抗議不得干涉第三國航運。法國竟改對中國宣戰。再如一九〇二年，英、德、意向委納委瑞拉索取賠款，宣布平時封鎖，嗣以無法取結第三國船舶，即改變為戰時封鎖。匪特此也，和平封鎖如前揚之統計，大多為大國所未享，皆流於強人所難。如一九二六年英法封鎖希臘口岸，強迫其對德宣戰。非大背乎法理而何。故不認其為解決國際紛爭手段之效力。

另一派學者，則認其實行干涉或報復之和平封鎖，究較直接訴之國際戰爭為佳。此說至一八八七年國際法學會於海德堡投票贊同平時封鎖之宣言後，逐漸為列強贊同成為國際法制度之一。

於此須討論者，第三國船隻在平時封鎖中，究有何種地位。學者迄無權威定說。因平時封鎖異於戰時封鎖。只牽涉糾紛之兩造，在國際法上不成立中立關係，第三國不負中立之義務。故依國際法學會決議一港口縱經封鎖，但懸掛第三國國旗之船舶，仍得通行。該案之精神，傾向於第三國船舶之保護。

請進而討論七七事變後，日本海軍封鎖我國之性質。

按日本封鎖我海岸，官方曾有三種重要文件發表：第一是民國二十六年八月二十五日，日本第三艦隊司令官長谷川發表之遮斷航行宣言，第二次是次日關於此事之外務省之聲明；第三是九月五日海軍省發表全支沿岸航行遮斷宣言。長谷川之宣言大意是：

「茲聲明自昭和十二年九月五日下午六時起，第三艦隊禁止所有中國公私船隻出入中國領海，除青島外，遮斷範圍自北緯四十度至東經一一九度五十四分；再由北緯三十四度三十分至東經一一九度五十四分。但第三國及日本船隻之航行，不在此限。」（見 Shimshi Hsu, War conduct of the Japanese in the Pacific, 1937）

說明封鎖中國海岸之理由，係為「對付支那軍不法攻擊，和防止事態擴大起見，特對



支那船舶交通遮斷。帝國海軍尊重第三國和平通商，對第三國船隻無意加以干涉，遮斷之目的，純為帝國政府自衛的措置。」（見國際月報第六號支那專號特輯號，第三頁）海軍省宣言稱：

「帝國海軍，已對中國船舶，在華中越南沿海一部份之交通，施行遮斷，現更擴大範圍，除第三國租借地及青島外，所有支那全部領海一律遮斷支那公私船舶之航行。此項處置，對於第三國和平通商，與前相同，仍無加以干涉之意圖。」（全上）

日本國際法權威，立作太郎曾同釋「遮斷」即國際法上之和平封鎖。惟日本始終即未能遵守和平封鎖之要件。嗣後不斷擴大解釋，要求臨檢第三國船舶，對所認為之戰時違禁品，要求適用優先購買權，二十六年十月十四日，且拒絕法貨船兩艘在温州登岸。是均係合法之戰時封鎖始能實行者。依海牙「海戰時限制見獵捕獲權條例」第三條，沿海漁船原享有寬典，據初期我漁民協會統計報告，日艦竟擊死我漁民一萬二千七百三十二人，漁船被焚者七百四十九艘。其行為實完全違反國際法，英法政府曾先後聲明日本全部程序為非法，不予承認。英國政府聲明，彼認日本全部程序為違法，但在條件下，不擬斤斤於法律上權利（一）如有英艦在附近一哩之內，日艦必須先得其允許，而後檢查英國商船國籍。（二）如一哩之內，未有英艦，則日艦必須將此項檢查，立即報告，而此項檢查必須以查核登記證明書為限，英政府並保留因日方舉動，而遭任何損失或傷害，要求賠償之權，法國政府對此，亦決定辦法如下者：

（一）為避免糾紛起見，法國商船凡駛往中國海岸者，當將船名暨船東船主姓名，通知法國駐遠東艦隊司令（二）法國駐遠東艦隊司令當時以各該商船船名暨船東船主姓名，通知日本海軍當局，但法國並不能認日本海軍當局，有干涉法國商船在中國海岸自由通航之權利，即使未經通知，日本海軍亦不能加以干涉，是可見非法封鎖，各國均不能承認。

第三篇 海戰法

第一章 海戰概說

國際間爭議經由外交談解或依條約規定程序解決，包括國際會議、斡旋、調停、國際調查委員會、調解、仲裁、司法解決、聯合國和解。其次於戰爭的手段，包括報復、停止邦交、平時報仇、扣船、經濟絕交、與平時封鎖諸階段失敗後，始可宣戰或是提出最後通牒。

開戰狀態開始，依第二次海牙和平會議戰爭開始公約規定要件：

(一)、非有明顯之預先知照或用有理由之宣戰書格式或用決絕書格式以宣戰為要挾者，彼此均不應開戰。

(二)、戰爭狀態應從速知照各中立國。亦可用電報傳達，惟於中立國接到通知之後，方有效力。若證明中立國已知戰爭狀況無有疑議者，中立國亦不得以未接知照為詞。

戰爭一經開始，則交戰國間暨交戰國與中立國間舊有權利義務關係立即變更或中止。在公海上之中立國船隻及中立國船隻在交戰國領水內者，法律地位亦隨之變更，接受交戰軍艦之「臨檢」、「搜索」及「拿捕」。

同時交戰國及其殖民地屬地之領土、領空、領水、與公海即變為戰區。其對於交戰國港口內停留之敵國商船。並可以限期他駛或予以拿捕或沒收。戰爭開始時准予敵國商船恩惠期限他駛，始於一八五四年克里米亞戰爭。這一九〇七年海牙和平會議「開戰時救贖地位公約」始有成文規定。「開戰之初，屬於

交戰國之商船而適在敵國口岸之內，最好能准其立刻或於恩准寬限之後，自由開行，給予護照，俾得還向應往之口岸或指定之口岸。凡船隻於開戰前，在最後口岸開行，不知開戰之事而入敵國口岸者，亦照此辦理。」（該約第一條）「商船因遇不測之事，不能於上條所指期限內離開敵國之口岸或不准開行者，不得沒收。交戰國只能將其扣留，戰後歸還，不給償款，或將其徵用而給償金。」（第二條）惟「凡商船裝造之法表明可作為改裝戰艦之用者」（第五條），不能適用本約。第一次第二次世界大戰，各國殊少遵守，德國人常言：「戰爭的需要，先於戰爭的常例。往往棄置公法，不擇手段」。

海戰之目標、工具、手段、態勢一般言之與陸戰、空戰有別，其所遵循之法則，雖大體遵循陸戰法則，然亦有特殊規定。除已形成之國際慣例外，現行國際公約之關涉繫屬於海戰者，如：（一）一八五六年訂立的巴黎宣言（Declaration of Paris）中規定有關海戰的重要規則。（二）一八六四年日內瓦紅十字會公約。（第三次海牙保和會公約，追認適用於海戰）。（三）第二次海牙保和會公約，包括「戰爭開始公約」，「開戰時敵船地位公約」，「商船改裝軍艦公約」，「戰時海軍通環公約」，「敵艦自動觸發水雷公約」，「海戰時限制行使捕獲公約」，「海戰時中立國之權利義務條約」。（四）一九〇九年「倫敦宣言」（雖未被普遍批准，惟第一次大戰交戰國均約定遵守）。（五）一九二二年戰時禁用潛艇及毒氣條約及一九三〇年關於禁對商船使用潛艇之「倫敦海軍條約」第四部等……。下述各章將分別簡單闡釋。

第二章 海上敵產之地位

第一節 公敵產之地位

海戰時，凡在交戰國，同交戰國領水內及公海上之一切敵國所有之軍艦、改裝商船、護勇艦隊、爲敵國租用之船艦、暨屬於敵國所有之貨物，無論其由敵國、抑中立國船舶裝運，一律可以拿捕沒收。惟依法「交換俘虜船」(Carrel Ships)、「救護船」(Hospital Ships)「負有宗教、科學、或慈善任務之船舶」，及屬於敵國之藝術品，歷史與科學之徵集物，均享有寬典。救護船與交換俘虜船，雖享有寬典，惟以具有通行證及履行通告交戰國爲要件。

在敵船上或中立船上之公私郵件，依法不可侵犯，雖裝載郵件之船舶遭受拿捕，郵件乃應設法儘先繼續運送。除郵寄包裹或以敵意宣傳爲主旨之郵件則屬例外。

第二節 私敵產之地位

海戰時，在中立國領水外，凡屬敵國人民所有將領，均可拿捕，送回本國海軍設立之捕獲法庭(Prize Court)審定，依法沒收。如爲軍事情勢之必需，如：(一)所捕商船已不通航，(二)有被敵人奪回之危險，(三)妨害捕獲者軍事急迫任務，(四)捕獲地點距離本國港口過遠。捕獲船不及監送返國時。即可立予破壞。破壞前，應將其文件、貨物儘可能送捕獲法庭審判，但船長、船員及水手在船上之私有財物必須豁免。關於船上人員處置，因其國籍差異，依海牙公約「海戰中限制捕獲條約」有如下規定：

- (甲) 船上服務人員若係中立國人民，不得作爲俘虜，船長船員亦係中立國人民，若願立字據允於戰爭期內不復在敵國船上服務者，亦照此辦理。(第五條)
- (乙) 船長船上職員及一切服務人員係敵國人民，若願立正式字據担任於戰爭期內不預一切戰事者，不得作爲俘虜。

上述條件雖附有規定由捕獲國將釋放諸人之姓名知照所屬國家，不得再予使用，但近代戰爭全民動員之原則，殊不易獲致立法原意之實現。第一第二次大戰，各國完全遵守者固不多得。

雖然，同是私敵產之處理，又因其敵性懸殊而異趣。一般標準，有「商業住所制」與「貨主國籍制」兩種。前者英美兩國宗之，以居於敵國境內或其佔領區之任何國人民均具有敵性，其所有貨物即為敵貨。準此以論，雖敵國人民而居於中立國者其所有貨物不得視敵貨。歐陸各國皆主後者。即依貨主之國籍決定其所有貨物之性格。兩者現均未能為世界各國一致承認。

關於私敵船之敵性決定，因倫敦宣言第五十七條之規定，則較有一基本原則，即凡懸敵國國旗者，都視為敵船。凡懸中立國國旗者，除非能確實證明該船為敵國租運載敵軍、傳達情報，或以武力拒絕交戰國正當臨檢與搜索權之行使，或其懸掛中立國國旗為假冒等情形，一律無敵性。此在英美兩國又特加兩項規定，即：（一）雖懸中立國國旗之中立船，而其所有人商業住所所在敵國者。（二）該船從事敵國在戰前完全保留於本國船籍經營之貿易者，均取得敵性，予以拿捕。

私敵船但係為私有「交換俘虜船」、私有「救護船」者，如前所說，可享有免于拿捕之寬典外，依一九〇七年海牙公約「海戰中限制行使捕獲權條約」規定，免捕船隻尚有「凡研究學問及奉行宗教或慈善事業各船隻」（第四條），及「專用以沿海捕魚之船或本地貿易之小船及其所有帆纜、船具、輪機、貨物、均免被捕」（第三條）同條附加規定：「此等船隻無論何種情形一經干涉戰事，則寬免之例即停止施行」。「締約各國不得利用此等船隻無害之性質，藉其和平之外象，而為軍事之用」。

第三章 海戰合法戰鬥員

第一節 常規海軍

按一般慣例，祇有常規海軍是海戰中合法戰鬥員，常規海軍的要件乃是武裝的船艦。經國家正式任命編入海軍服役而攜有軍旗者。因海戰性質的特殊，海軍合法作戰者之單位，是船艦而非個人。船艦包括戰鬥艦，巡洋艦，航空母艦，潛水艇，掃雷艇，魚雷艇，炮艦，海防艦，護航艦，供應艦，驅逐艦，修理艦，戰車，步兵，坦克登陸艦……等。又因近代海軍的發展，戰鬥艦中，大多附有海軍陸戰隊，海軍航空隊等，其作戰應遵守之規則，在理論上固各別遵守其本身的規則，要皆同受戰爭法之限制，並享受戰爭法之保護。

在一八五六年以前，交戰國每以私掠委任狀 (Letters of marque) 給予私船，在海上作戰，捕拿敵商船，由私船所有者負擔其危險及損害，並享受其利益。此在十五世紀極盛行。自巴黎宣言廢止後，始行消滅。

第二節 義勇海軍

一國於對戰爭發生時，召集本國商船正式改編服役參加海戰，列入戰鬥序列，遵守海戰法規，以增厚國家海軍實力。或於戰爭發後，商船本於愛國熱忱，自動組織義勇艦隊，除經商之外，兼為海軍輔助，僅其船長受國家委任，於服務時改懸海軍旗。兩者均可為義勇海軍，前者會於一八七〇年德法戰爭時德國擬議採行，後者於一九〇四年日俄戰爭時俄國曾採用。此制亦否合法，雖不無歧見，惟商船既經國

家改編服役，攜有海軍軍旗，遵守戰爭法，是已具備戰鬥員要件。須注意者經改編後之商船，不能以商船為掩護逃避不准軍艦通過之地域，或於公海上始改懸軍旗。

第二節 改裝商船

近代國家之國防原則，基於生活之條件與戰鬥之條件相合者強，相離者弱，相反者亡。故國家海軍當局，平時對商船之建造經營與船員之作戰訓練俱有詳密之指導原則。戰端一起，全國可資軍用之商船，悉予以管制調度，改編服役，為正式艦隊列入戰鬥序列。英、美、德、義、法、俄，現均實行此種改裝商船（converted merchantmen）制。依一九〇七年四十四國議訂之「商船改充戰艦條約」規定，其條件略如下：

（一）須在該船所懸國旗之國直接管轄，受其稽查，由其承擔責任。

（二）應有該國戰艦之區別記號。

（三）司令應係為國家服務，而由該管上司依法委派者，其姓名應載入將軍將校名冊中。

（四）船員應服從軍中紀律。

（五）所屬國應將改充戰艦之艦名，載入海軍船名冊中。

至改裝地點，是否在公海中亦得改裝，及改裝後於戰爭未終了前，可否再改為商船，現尚為國際法上未決之懸案。

有須附帶論及者，即商船與武裝商船於海戰中之法律地位，商船與武裝商船雖得於遭受敵艦侵襲時，可為合法之抵抗，追擊，於此場合始享有合法戰鬥員之身份，惟如無端開釁，即不能視為適法行為，倘其船員水手被捕獲，即非俘虜為戰爭罪犯（war criminals）。

第四章 海上作戰之手段

第一節 敵船之攻擊、拿捕、破壞與沒收

除國際上享有寬典者外，凡敵國之軍艦及公有船隻一律可以不經警告即予攻擊。用砲擊，攻擊魚雷艇，奇襲包括海軍航空隊之轟炸……任何戰略戰術凡是以克敵制勝者均可。私敵船於拒絕臨檢，搜索或於被捕後不按指示行駛時亦同，惟私敵船之攻擊破壞，按一九三〇年「倫敦海軍軍備限制條約」規定，非將船上乘客，船員，及文件置於安全所在後，不得將其擊沉或使其不能航行，被攻擊之敵船祇需落網投降，依法不得拒降，除非基於戰事急迫場合或本身損失過重為報仇之必要及判定其投降係屬欺詐者，方得攻擊。

敵船停止抵抗，捕獲者可派海軍軍官及水兵若干人佔有該船，捕獲即告成立，依我國民法余捕政府二十一年公佈之「海上捕獲條例」(十二月十五日)第二十五條規定，適於余捕者除敵船外，與戰事有直接影響之下列敵性船舶：(甲)載運戰時禁制品或戰時禁制人之船，(乙)破壞封鎖之船，(丙)為敵人偵報軍情及其他有參戰助敵行為之船，(丁)受敵國軍艦護送之船，(戊)抗拒臨檢或搜索之船；(己)船舶文書不依法完備或有隱匿毀棄偽造塗改情形之船。上述各項無論其為中國船舶或中立國船舶，暨「未得中國政府特許與敵人通商航行之中國船」，均因其戰行為與強烈敵性而得予以有效余捕。

被捕獲者如係敵船，對船上人員之待遇，依上引捕獲條例第二十八條規定，「屬於敵國國籍之船長

，船員，水手等作為俘虜。但以書面聲明於戰爭期內不執行與戰爭有直接或間接之職務者得釋放之。」屬於中立國國籍之船長船員，如以書面聲明於戰爭期內，不為敵國船隻執行職務者，不得作為俘虜。」屬於中立國國籍之水手人等不得作為俘虜。」又「戰時禁制人作為俘虜。」（同法第四四條）。

○……○ 關於敵船敵貨之處置，於船舶捕獲後，即應押收船舶文書，點明船舶所載貨物及其他貴重沒收。品造具清單，封閉船舶，將余捕船舶送至本國捕獲法院，聽候審檢，即國際法慣例，敵船敵貨。○……○ 即進行沒收，私敵船及私敵貨須經捕獲法院裁定沒收，依我捕獲條例，規定沒收者，尚有下列各種貨船：

甲、戰時禁制品及屬於戰時禁制品所有人之其他貨物及船舶，沒收之。

乙、以虛偽方法，載運戰時禁制品，其載運之船舶及其所有人之貨物一併沒收之。

丙、載運戰時禁制品之價格重量，容積或運費為船中全貨物二分之一以上之船舶沒收之。

丁、載運敵人之船舶所有人之敵貨沒收之。

戊、破壞封鎖之船舶及其貨物，沒收之。

己、抵抗臨檢或搜索之船舶與船舶所有人之貨物及船舶中之敵貨沒收之。

庚、未得中國政府特許與敵人通商航行之中國船舶及其所有人之貨物與敵貨沒收之。

○……○ 國際法慣例，私敵船貨須經捕獲法院審檢，送捕獲法院前依理自不能破壞。惟亦不能一概破壞。而論，其破壞如為軍事急迫之必要亦得許可。我捕獲條例規定凡「余捕之船貨非經法院判決。○……○ 得沒收」（第三八條）在解釋上包括敵船貨，私敵船貨及敵性船貨，均須經過捕獲法院判決。故發生於致送判決前因有軍事必要情形予以破壞之事件更多。須至如何情況，始謂為「軍事急迫必要」而得破壞，英美學者探認之學說不一，國際法亦乏硬性規定。依我國規定有二種：（一）被余捕船

難破壞不堪航行時，(二)於軍事上行動有重要之妨礙時。非至此「情形必不得已時」，不得毀壞。(參見第三十五條)貨物須「經長認有易於竄收，不能致送時」，始「得於最近之中國口岸或中立國許可之最近中立國口岸公賣之。但應將公賣之貨品價格註明於航海記事簿，並作成供送冊送交地方捕獲法院」。(參見同條例三四條)又據二十二年一月十八日前海軍部公布之「海軍官署保管余捕物件規則」規則，在保管期內遇有危險燬爛及其他事故有須急速處分之必要者，應通知捕獲法院，得其答復後方得呈請處分，逕行處分者，須將處分方法，品名數量，代價，呈報海軍部，並製成處分始末書通知捕獲法院。方謂適法。

在理論上言，在海戰場合，捕獲公敵船包括戰艦，如為「情形必不得已時」，自不應如是迴轉，可逕行破壞。

第二節 切斷敵國海底電線

一八八四年之「保護海底電報護國際公約」第十五條，承認締約國在戰時有自由行動權，但交戰國之自由行動範圍則未規定，一八九九年首次海牙會議討論亦無結果。依慣例及理論言之，當不外下列幾種：

(一)依一九〇七年二次海牙會議戰法規第五十四條規定：聯絡佔據地與中立地之海底電綫，非必不得已，不得押收或毀壞。議和之後，亦應交還並議賠補。

(二)聯接敵國與中立國間之電綫，如經過公海，依國際法學會主張，「除非是有效封鎖，不應於公海中割斷。」論理亦不應於中立領水內割斷。亦無疑義。

(三)接聯敵國兩地間之海底電綫，可以被毀。

(四) 接聯敵國與本國間之海底電線，兩國均可破壞亦得協議保存。

(五) 完全相接兩中立國之海底電線，不能破壞。

第二節 水雷的使用及其限制

使用水雷，為海戰之重要工具，但第二次海牙會議，因念公海航行自由之理論，而略顧時局，雖不能禁用觸發水雷，然將其用法定規條，予以限制，以減輕戰禍，並儘力使和平航行者雖在戰時，可得分內應得之平安，實屬要務。因訂定「敷設機械自動水雷條約」計十三條。其重要規定如左。

第一條：禁止敷設各項水雷如下：

甲、無所繫而一觸即發之水雷，但此項水雷如敷設者失其管理權之後至多一點鐘而能不復為害者不在此限。

乙、斷纜後仍能為害之繫繫觸發水雷。

丙、射擊不中後仍能為害之魚雷。

第二條：禁止在敵國口岸或海邊敷設觸發水雷其旨專為障礙商務航行者。

第三條：用有繩之觸發水雷時，須竭力豫防，以保和平航行之平安各交戰國應竭力設法使此種水雷於一定時限後能不復為害，並於停止看守時倘於預情無礙，應立時將危險之處，指示航行者，並即由外交官知照各政府。

第四條：凡中立國在本國海邊敷設水雷，其應守規例及豫防方法與交戰國所應為者同。

第五條：中立國應豫先用一傳單將欲設觸發水雷各處，知照航行者，此傳單應速由外交官知照各政府。第五條：締約各國允准於戰事完畢後，竭力各將所設之水雷撈取淨盡。有繫繫之觸發雷，由一交戰國取

設於敵國海邊者，應由敵國之國將敵設之處知照該敵國，各交戰國並應各於最短期限內將本國海界內所有水雷撈取。

第四節 潛艇之使用及其限制

潛艇之利用，對交戰國雙方非戰鬥員之傷亡極重大，然為海戰中進攻與防守之重要武器，對海軍力弱之國家為用尤大。兩次大戰中德國潛艇政策幾對任何國際法之慣例與規定，從未遵守。按一九二二年簽字而未批准之華盛頓會議英、美、法、義、日五國締結之禁用潛艇及毒氣條約與一九三〇年倫敦海軍軍備限制條約對潛艇使用會規定其必須遵守國際法之規則。倫敦條約二十三條會明顯規定無限期有效。自不因該約之廢止而失效。華盛頓條約雖未批准，要亦不免仍為國際公認之基本原則。且一九三六年，英、美、日、法、意、與英屬自治領之共同議書，對上述原則亦已確認。下述限制潛艇之原則，是已成立：（一）潛艇在拿捕商船之前，先施警告，並予檢查。若非拒絕臨檢，堅持前進，或拿捕後不按指示前進，不應加以攻擊，並須先將船上水手，乘客文書，置於安全所在後，不得破壞。（三）違反前兩項規定之潛艇，當與犯海盜罪同論。要之，潛艇必與軍艦遵守相同之國際法規約。

二次大戰中，德國從未遵照上述原則，英美亦以「報復」理由施用同樣手段。

第五節 海軍轟擊與徵發物品

海戰時對有防禦之城鎮加以砲擊，向所不禁，第一次海牙和會曾有諒解關於海軍轟擊未設防口岸城市事件，宜將一八九九年陸戰規例，酌量推行。第二次海牙和會時，因簽訂「戰時海軍轟擊條約」，其主要規定如左：

第一條：禁止以海軍兵力轟擊未設防之口岸城村房屋。

不得以一處地方僅因其港口有敷設機發水雷之故便行轟擊。

第二條：然陸軍之工作物，陸軍或海軍之建築物，軍械或軍用品之存儲所，合於敵國海陸軍使用之工廠或建造物，及軍艦之泊在口岸者，不在此禁例之內，海軍司令官可知照地方官於適當期限內將此等拆毀，地方官逾限並未照行，海軍司令官若無他法可施者，可以砲轟毀之。

遇此情形而有轟擊之舉，則對於無心之損害，海軍司令官不負責任。

若軍情緊急。須立時施行而不能予以期限者，則例禁轟擊之未設防地方，仍依本條第一款所載，得以轟擊，惟司令官應設法使城中所受損害，以少為度。

第三條：海軍所到之處，如向地方官徵取現時必須之糧食，或生計上之物件，而地方官不允照辦，則於照照擊之後，可將未設防之口岸城村房屋，轟擊，但此等徵取，須視地方之物資力為準，若有現銀宜計值照付，則出給收條為憑，且須奉有海軍司令官之命令，方得徵取。

第四條：未設防之口岸城村房屋，不得因徵取銀錢不遂之故而加以轟擊。

第五條：凡宗教美術技藝等舉所用之建築，及歷史上之古蹟，醫院或傷病收容所，當海軍轟擊時，若無軍事上利用目的，海軍司令官應儘力設法保全。

居民應將以上所指之古蹟建築等，用易見之標識，用堅板作長方形，由對角線分為兩三角形，若上三角形用黑色，下三角形用白色。

第六條：除軍情緊急，不能照行者外，海軍司令官於轟擊前，應竭力設法知照地方官。

第七條：以突擊佔領之城池，禁止掠奪。

第六節 封鎖

封鎖(Blockade)，依我國政府公佈之「海上捕獲條例」(二十一年二月十五日)第十條規定：「稱封鎖者，謂以艦隊實力禁止敵港交通之行為。」實則封鎖客船，除敵國之港口或軍港外，依國際慣例，敵海岸及敵國管轄下或實際佔領之一地區，包括交戰國自己領域或他國領域，如已為敵國佔領控制，均可封鎖。倫敦宣言第一條規定：「凡封鎖不得推及敵人港口海岸或敵人所佔領之口岸以外。」其主要的限制，祇為不得阻止接近中立國之港口或海岸。

封鎖的目的有為戰略的，有為隔絕其商務及資源供應的，無論其方式為向內封鎖，向外封鎖，密接封鎖，長距離封鎖，是都不失為合法戰爭手段。

國際法上所稱之「封鎖」，迥係未指海上封鎖而言，與陸戰時陸軍封鎖或圍攻有別。此處所討論者，又係專指戰時海上封鎖，與平時封鎖僅為國際紛爭或報仇者又不同。

封鎖之合法成立，在國際法上為要式行為，並須完成一定之要件。蓋十九世紀初葉前之擬制的紙上封鎖，已完全失效。依巴黎宣言界說，合法之封鎖，須以必要數目之軍艦維持之，有效維持之方法，並包括可以使用潛艇海岸，砲台，障礙物阻塞，或在敵國領水內敷設斷續繫不復為害之自動觸發水雷亦可。

封鎖開始，須有正式宣告並通知中立國，依倫敦宣言第九條規定，宣告內容又須包含：(一)封鎖開始的日期與時間，(二)封鎖地域之範圍。(三)中立船舶由被鎖地駛出之時限。

封鎖雖為主要的海戰手段，因其牽涉中立國義務關係甚鉅，其詳容中立法有關章節再詳述之。此僅聊備一格而已。

第七節 海戰中害敵目標及傷者溺者病者之待遇

一、概說：國際紅十字會公約，主要爲一八六四年瑞士日內瓦紅十字會條約（我外交部檔案譯名爲真奈瓦紅十字會聯約條款），一九〇四年病院船條約，一八六四年訂立一九〇六年修訂之救卹出征軍隊之傷者病者條約（一名日來弗紅十字條約），一九二九年之改善戰地傷者病者命運公約，及戰時俘虜待遇公約，我國均係批准參加者。查紅十字會發端於一八五九年，維時瑞士有鑒於意奧戰爭之慘狀，乃約各國集議訂立條約，其始入會之國無多，漸乃風行。第二次海牙和會共約將一九〇六年日來弗（即日內瓦）紅十字條約各章推行於海戰。俾儘力減輕戰爭中所難免之禍，爲此將一八九九年關於此事之約，重加修正，訂立「日來弗紅十字條約原則推行於海戰條約」共二十八條，我國係批准參加者，該約第十八條雖訂明：「本約各條，除締約各國間外，不適用之，各交戰國均在約中者方可採用」。但其規定，已爲際普通實行，故實已形成一有力之國際法規。

二、病院船之種類及其標誌：依上述國際法規定，戰時從事救助溺者，傷者病者之病院船分軍用病院船，紅十字病院船，中立國紅十字病院船三種。軍用病院船，附於海軍，以救護病傷者海難者爲唯一目的。紅十字病院船係私人或紅十字會所有，不得隨意與海軍聯合，必呈告本國政府得其許可，由海軍長官與以航海證書。中立國紅十字病院船，應在交戰國之一方，請求其許可，並即歸其艦隊監督。依日來弗條約原則推行於海戰條約第五條規定，軍用病院船之標誌，應在外部，塗以白色，施以幅約一米突有半之綠色橫線，紅十字病院船應在外部塗以白色，施以幅約一米突有半之紅色橫線，各類病院船均須揚其國旗及紅十字旗，中立國病院船，又須加揚一屬其節制之交戰國旗。病院船之附屬小舟，及器械、器具、物品，須應其本船性質，施以相當之塗色。

此外，依該約第九條第一款規定：「交戰國，可請中立國之商船郵船或釣板上各船長，以慈善心，

將傷者病者收入船中醫治。此船隻自願暫收容者亦享有病院船地位。

三、病院船之法律地位：各類病院在戰期之內，享有特典，交戰國雙方均應尊重，不得捕護。其獲得此項特典之前提，須於開戰之始或戰事之中，總在未經使用之前，將船名知照敵國。紅十字病院船，應攜帶該管官署所給之執照，聲明該船於裝配時、及最後之開行時，曾經稽查。中立國病院船須由受其節制之交戰國於未經使用前通知敵國。

軍用病院船雖附屬交戰國海軍，但此等船隻，停泊中立國口岸時，雖中立國有禁止交戰國軍艦入港之規定，亦享有豁免權。並不與戰艦視同一律（第一條）。

各類病院船之活動，亦有其限制，各病院船對各交戰國之傷者，病者，溺者，應不分國籍，一律救助，各方對此項船隻，不得作為軍事上目的之用。此項船隻，如無如何情形，不得阻礙戰鬥者之動作。戰爭中及戰後之行動應自担危險。交戰國於此項船隻，有稽查查驗之權。並可拒其救助或命其遠離。或令其向一定方向開行。或派員上船巡察。若情形緊急，出於必要時，亦可將船拘留。即交戰國對於病院船所發之命令，務須設法載入該船上航行日記中。（第四條）

病院船及船上養病所，若用之以為害敵之事（第八條），或其所載標誌，無論平時或戰時，如違反其所表示之用途時（第六條），則應得之保護即行停止。但此等病院及養病所人員，若為維持秩序，或防護傷者而執軍械，並船上設置無線電報等事，則不得作為應停止其保護之理由。

交戰國軍艦，得向不論屬於何國之軍用病院船或個人之病院船板等，請其將收在船上之傷者病者或溺者交出（十三條）。一經交出，陷在交戰國權力之下，則為俘虜。（第十四條）。

事例上利用病院船和平外胃供軍事用途者極多。如一九〇五年日俄之戰時，俄病船 *Orlo* 為俄艦隊作軍事服役，為日艦所捕並由捕獲法院判決沒收。又如一九一五年大戰時，德病院船奧非利亞（*Opheia*）

號因代施放信號，爲英國捕獲沒收。德國復會籍口英法背用病院船運輸軍隊軍火，於一九一七年一月會宣言不准敵軍用病院船在英吉利海峽及北海內航行，德國軍艦甚至於公海內與病院船相值，亦不臨檢即予轟擊。同年三月德國復指定地中海一定區域內，如遇協約國病院船即視爲敵船施行轟擊，此實完全違背國際公法。

病院船於中立港內除享有一般寬典外，一九〇四海牙保和會復簽訂「病院船免稅條約」規定，凡具備日來弗紅十字條約原則推行於海戰條約第一條第二條第三條所揭各條件之船隻，當戰時，在締約諸國口岸內應免除爲國家利益所課於船隻上之各種租稅及賦課（第一條）。此條僅適用於締約國間戰爭時，方有拘束效力（第三條）。且此等船隻雖免除租稅及賦課，而口岸中現行租稅法或其法律之適用，須依臨檢或其他方法行之者，並不因此免除（第二條）。至日來弗紅十字條約原則推行於海戰條約第九條所指之中立國商船郵船或舢板從事慈善救助者，解釋上自不享有免稅寬典。

四、海戰中懲敵目標及傷、病、溺者之待遇：海戰之目標，爲戰敗及消滅敵國海軍艦船，人員之殺傷較居次要。海戰中有戰鬥員與非戰鬥員區別，戰鬥員之得爲殺傷者亦僅限於有戰鬥意志與能力者，苟已因受傷受難喪失戰鬥力並未拒捕或已表示投降者，他方即不得仍予殺傷。即屬於海戰之際，依一八六八年彼得得拉宣言，一八九九年七月二十九日海牙宣言，及一九〇七年海牙「禁止由氣球上放擲砲彈及炸裂品宣言」之規定，用任何新方法放擲毒氣，炸裂品，及砲彈速射速射等亦所不許。敵艦中之非戰鬥員如炊事兵、外科醫師、牧師、醫事人員、不得侵犯，且不得作爲俘虜。敵艦中普通人員未參加戰鬥而又非政府官員或非在兵役年齡者，不得殺傷及俘虜。

依前述日來弗推於海戰條約規定，海戰中每戰之後，兩交戰國在無與軍事利益限度內，應設法尋覓溺者，傷者病者。予以保護（第十六）。凡海陸軍人，及公務上附屬於海陸軍諸人，在船上病傷時，不

論其屬於何國捕獲者，當加以尊重，並為之醫治（第十一條）。此戰國之弱者，傷者或病者，陷在彼戰國權力之下，則為俘虜。該捕獲國，可酌度情形定奪。或宜收留，或至本國口岸，或中立國口岸，或運送至敵國口岸。若送至其本國口岸，則此等俘虜於戰期內不得再預戰事（第十四條）。如經中立國地方當局許可送至中立國者，亦同應負責監視其於戰期不再預戰事（第十五條）。捕獲者對死亡者屍身土葬，水葬或火葬之前，宜悉心檢查（第十六條二款）。並應將死者身上所得之能證明其為何人之軍事標記，及所收傷者病者之人名冊及病情現狀從速相互送交各國官署或海陸軍官署並將被捕獲之船隻內所發見，或在病院中傷病人等身後所遺留之一切自用物件並銀錢書信等類，一律收集，以備由所屬國官署送付於其關係人（第十七條）。

五、中立國軍艦救助海戰中傷、病、弱者時之限制：依日來弗紅十字條約原則推行於海戰條約第十三條規定：「如傷者，病者或弱者係收容於中立國軍艦上者，當設法使其不能再預戰爭。」此與同約第十五條規定中立國如接受交戰國送來之敵俘處置方法同。據奧本海國國際法會舉二項事例：

（甲）、當中日戰爭之始，有英國輪船商隨者，因裝運軍兵，為日艦浪花所擊沉（一八九四年七月二十五日），艦中有兵七四十五人，獲登桅頂，幸被法艦里昂救起，帶至高羅之仁川，其餘兵士數百人，則送至附近海島暫避，其中有一百二十人，為德艦伊爾提斯（*Itis*）帶至天津。

（乙）當一九〇四年二月九日俄戰爭之始，俄艦二艘與日艦海戰後傷病人員糧食，俄艦退入高麗仁川，英艦塔爾波提，法艦提斯萊，意艦愛爾巴，分別收容救治，且圖引渡此批傷病兵為俘虜，未理，未仍交還俄人，使其不再參戰。

本件文字上係限於「中立國軍艦」之行爲，是否抑得適用於國家其他公務船或固有公船，又於中立領海內發生此項事件是否亦能適用，不無疑義。第一次世界大戰中，各國習慣上多採消極說。如荷蘭艦

船會救起德飛行員數人無條件即予釋放。

最後，吾人願爲說明者，海戰中溺者，傷者，病者及死亡者之屍體，應爲保護，係由於人道觀念及近代文明之理由且對交戰國雙方同屬需要。依此項條約之規定：「簽署各國，應採一切必需方法，將本約之規定，詳示海軍軍人或享有特權之人員。且設法使其國民一體知悉」(第二十條)。「簽押各國公同允准，向國內刑律有未盡之處，應即訂立或提議於立法院定律禁止人民對於海戰中傷病人等之劫奪及虐待。並於不受本約所保護之船舶而濫用本約第五條所規定之特別標誌者，作爲侵犯軍事徽章而處罰之」。(第二十一條)吾人極盼此項約定能爲編約各國業於推行。

第八節 海戰韜略與間諜

海戰中運用韜略奇計，適用陸戰相同之原則，軍艦於對敵攻擊之際，必須張掛本國國旗，攻擊前爲實施韜略奇計，得將掛中立國或敵國旗幟。得將掛中立國或敵國旗幟之場合，學者多主張在下列情形下始得爲之：(一)當其追逐敵船之時；(二)當其意圖逃逸之時；(三)當其誘敵來戰之時。國際法學家奧本海會舉例稱：一九一四年十月，世界大戰中德艦安規登(Finden)號，將掛日本旗，復添裝烟齒一具(共四具)，偷過庇能(Penang)守艦之傍，不容信號，直向俄艦姆修號(Zhemshug)飛駛，於接近俄艦時，乃張掛德旗，放魚雷擊沉姆修號；又如此次抗戰，八一三滬戰中，我史可法快艇隊一〇二艇會由胡被燭艇長率領夜襲敵旗艦出雲號是因爲合法之韜略。反之，一七八三年法艦西壁號(Sybilie)載砲三十八門，爲誘英艦胡薩號(Kassier)來戰，冒掛英國旗，偽裝爲遇難被捕船隻，逮英艦胡薩號來後，乃未改法旗，即行開砲，但爲英艦所擒，胡薩艦長當衆擊碎西壁號艦長佩刀，予以污辱，意在予非法者以薄懲耳。

間諜如經捕獲，例處以極刑，故間諜之界說，國際法上應有較嚴謹之規定。吾師陳顯達教授於其「中國國際法溯源」書中稱：春秋時代，左桓十二年，「楚師伐晉，涉彭。晉人使伯嘉諜之」。註稱：「諜，伺也」；疏稱：「說文云，軍人反間也，謂詐為敵國之人，入其軍中，伺候間隙，以反報其主，兵書謂之反間也」。既若是矣，求諸其例，有如「晉侯圍原，……諜出曰，原將降矣」（左僖二十五）。「齊、魯曰，齊人通」（左哀十一）皆以其事報主也。故如公羊僖四年，桓公假塗於陳以伐齊，陳人不欲其反由己，故令其臣夏徵舒助桓公還師東海，而東服東夷且歸，致齊師大陷於泅澤之中，雖非事報其主，而實有以陷齊，則亦諜之類也，桓公顧而特之。

依一九〇七年陸戰法規例條約第二十九條之解釋，在他一方作戰地帶內為隱密行動，或構虛妄口實，收集各種情報者始得視為間諜。依同條第三款解釋，其乘輕汽球而傳遞信件者及聯絡一軍一地各部之交通者則不得視為間諜。於海戰自亦適用，例如一九一六年五月三十日英德北海之戰，兩軍相遇，德艦忽退作二部分，一南一北。而英艦則追涉其中，濃霧蔽之，不能辨德艦所在，德艦夾擊之，勢至危殆，後英主力艦來援，勢再振。德徐柏林飛艇(Count Ferdinand Von Zeppelin)凌空探報其陣勢，德艦遂自引退，按此固不視為間諜。

海
上
國
際
法

第四篇 海上中立法

第一章 中立之義意

中立法之發展，較國際法中其他部門爲晚。古代國際社會，根本無中立概念。戰時，中立領水常遭侵犯，關於臨檢、搜索與捕獲之規則，多由條約特別規定。在非交戰國內裝配軍艦，或以中立領海港口爲根據地，轉運站，如無條約爲禁止規定，即不視爲國際法義務之違反。迄十七世紀，仍少顯明進展。例如一六二七年，英艦在荷蘭領海中捕獲法船一艘；一六三一年，西班牙軍艦在丹麥港內砲荷蘭船炮；一六三九年，荷蘭軍艦在英國領海內砲擊西班牙船隻；又一六六六年，在冥白河（Belt）內，捕獲英船多艘；一六九三年，法艦意於立斯本（Lisbon）捕獲荷船，爲岸上砲擊沉。迨十八世紀中，兩次「武裝中立」同盟（一七八〇年，一八〇〇年）與美國中立法之制定（一七九二年）爲中立法開新紀元，再後巴黎宣言（一八五六年）及第二次海牙保和會（一九〇七年）各公約與倫敦會議之倫敦宣言（一九〇九年）均大助益中立法之形成發展。

第一次歐戰後，國聯盟約第十六條規定，會員國對破壞盟約實施制裁時，會員國無守中立之可言。然盟約既未根本廢除戰爭，非會員國如不参加戰爭，中立之補義關係自仍存在。現依聯合國憲章第四十二條之規定，聯合國會員國爲維持或恢復國際和平及安全，實施之空陸海軍之示威，封鎖及其他軍事行動，雖爲聯合國會員國之集體義務，但會員國之未參加此項行動者，依憲章第二條第五款規定，「聯合國對於任何國家正在採取防止或執行行動時，各會員國對該國不得給予協助」。解釋上固仍不影響中立

法之地位。

略謂中立(Neutrality)之義，源出於拉丁文 *Neuter* 一字。現所謂中立者，為交戰國外之第三國對交戰國雙方持公正態度，不偏袒之待遇，而獲得交戰國承認。因發生中立國與交戰國之權利義務關係。中立法者即係規範此種義務之法則，而為雙方相互所奉行也。中立之權義務係因戰爭之開始或宣戰而發生。明示或默示均可。戰事終結或中立國與交戰國一方違反中立義務或侵害中立權利因而開戰即當然中止。

一國是否中立，各有其自主權，此乃政治問題，而非法律問題。中立之義與其對戰端之看法及對某一交戰國之好惡，并行不悖，且中立法效力所及為國家而非所屬人民之私人。中立國雖得制定國內中立法課予其人民某種禁止行為，人民服從此項規定，乃基於國法上之義務，而非國際法之義務。

中立因事實上有各種不同，類分為(一)：永久中立(Permanently neutralized status)與非永久中立(亦稱戰時中立)，前者係由各國以均勢之故，訂立條約，置該國於永久中立地位。於防禦外，不得涉及攻擊戰爭，各國亦互約不得侵犯該國，其永久中立之行為，乃列國限制其獨立權之作用。後者迨出於完全自主之作用。(二)：武裝中立(armed neutrality)與法律中立(亦稱非武裝中立)。前者係中立國以武裝力量保衛其中立，如一七八〇年與一八〇〇年兩次武裝中立。後者則否。(三)：個別中立與集體中立(collective neutrality)前者係一國單獨保持中立，後者係多數國協定或為共同政策共守中立。(四)：自願中立(Voluntary neutrality)與協定中立(conventional neutrality)，前者完全出於自願，後者因已存條約義務不得不爾。(五)：完全中立(Perfect neutrality)與不完全中立(imperfect neutrality)，前者履行全部中立義務，後者因戰前與交戰國一方因已存條約義務不得不積蓄或消滅給予援助。

第二章 中立國之權利

第一節 交戰國不得侵犯中立領域及近海地區

戰時，中立國於自國之領域內，包括領海、領空、領陸，有權禁止交戰國任何侵犯行為，國際法亦課予交戰國尊重中立國領域之基本義務，一九〇八年海牙「海戰時中立國之權利義務條約」(以下簡稱第十三海牙公約)第一條明定：「交戰國必須尊重中立國主權，並將在中立國領土或領海界內一切違犯中立行為，……設法避免」惟領海國如無相反之規定，交戰國之軍艦通過中立國之領海時，在所不許。昔(Lord Stowell)曾主海軍通過中立國領海與陸軍假道不同，不能認為侵害中立國之版圖。現國際法已公認此原則，如第十三海牙公約第十條，即規定：「一國之中立不得僅以交戰國軍艦或捕獲物在領海界內經過而視為違犯」。

中立國領海固已受國際法之保護，接近領海之公海地區，若干國際慣例亦限制交戰國行使足以危及中立國領海內生命財產之行為，如第一次大戰美國會通告英國軍艦不得於美國海岸六哩地區徘徊，美國內戰時，法國會預告美國政府不得於法領海接近區海戰，英美卒為國際聯盟關係接受。一九四〇年一月英國軍艦於距日本海岸三十五哩處臨檢日輪淺間丸并捕德人二十一名，日本曾抗議其不合法，謂有傷其威望。然此固無損公海作戰之合法根據。

第二節 禁止交戰國不得於中立領海內為敵對行為

海戰及交戰國軍艦對敵國之中立國艦船之臨檢、捕獲、搜索、解能於交戰國之領海、公海、及交戰

國佔有之地區行之。在中立國之領海內應禁止任何敵對行爲。依第十三海牙公約規定：「交戰國軍艦在中立國領水內之任何敵對行爲，包括捕獲與搜索權之行使，構成違犯中立，並應嚴加禁止」。如在中立領海內拿捕，或追至中立領海內完成拿捕，中立國應責令釋放被捕之船及船員，並將捕獲者所派在該船上之人員拘留，若已完成拿捕離去中立國法權外，捕獲國政府一經中立國之請求，應將捕獲之船及船員釋放，同約第三條亦有規定。中立國如不能於事前防止事後救濟，即屬違反中立義務。如中立國因禁止行爲實施強力，亦不得謂爲敵對行爲。

一八五六年美南北戰爭，北軍軍艦深入新蘇格蘭附近英領海，拿捕爲南軍奪去之商船（Chesapeake）號，英向美北方政府抗議，經謝罪後事始寢。一八六四年，美北政府軍艦於巴西領港（Bahia）拿捕南軍軍艦（Florida）號，經抗議後美國特派艦至原行拿捕地向巴西號國旗發禮炮二十一發，致敬謝罪，並將行拿捕艦艦長依軍法議處。英艦於一九一五年三月十四日，攻擊德艦雷盾（Hofen）於智利領水，卒由英向智利政府致款，均爲適例。

據澳門紀略官守篇及袁枚小倉山房文集所載，下列在中國發生之事例亦可參考：

(一) 一七四一年（乾隆六年）英國與西班牙之戰（War of Jenkins' ear）中國爲中立國，一七四二年英艦（Centurion）由艦長（Commandore George Anson）率領被我澳門（此係英艦第一次來華）旋捕獲西班牙商船一隻，被颶風，進入我虎門，泊獅子洋，我東莞縣知事印光任，以釋放被俘西船人民五百人爲條件，曾允其修葺帆檣，給予食物，強迫其駛開。

(二) 一七四四年（乾隆九年）英法戰爭（即奧大利王位繼承之戰），英艦四艘東來，一七四五年捕獲由馬尼刺開出之法船二艘，九月四日復擬假中立之我廣東領海內拿捕正要進口之法船三艘，西船向我知照，經我統巡香由協副將林嵩令各齊哨船出海干涉，監視其行動，規定法國三船先駛後，再准英船駛開。

(三)一七八〇年(乾隆四十五年)荷加入英、法、西、對英戰爭，一七八一年八月，英孟加刺商船，(Captain John Meadry)曾於中國港口余捕荷蘭商船，擬帶出虎門，中國曾向其警告。

(四)一八四一年(嘉慶十九年)英美戰爭，中國中立，是年四月英艦(Doria)號曾在我廣東領海捕獲英商船(Hunter)號，帶至澳門。五月美商船一隻進口，英艦混蓋(J. Captain O' Brian)隨帶小艇銜尾駛，我國「經守口員弁登時將該艦逐出外洋」，據我兩廣總督蔣攸銜等「密陳夷商貿易情形及所需整飭洋行事宜」摺內稱：

「據頭事羅漢該大尹稟稱：實因美利堅會在外洋搶過該國貨船，挾有仇隙，希圖水間報復」等語。臣等復飭該委員等以二國在海外(按指公海)有所接觸，一面之詞，不足深究；茲既駛至內地洋面(按指領海意)，即應遵天朝禁令，何得妄思報復？復速飭該國兵船，速泊外洋，等候貨船，護送回國。如敢不遵，不但將該兵船立時擊沉定當奏明大皇帝停止該國貿易，若美利堅國兵船有違功令，亦應一致照辦，天朝大公無私，並不稍存偏袒，並不能稍為姑息等語。該大尹即遵稟謝罪，其羅漢仁兵船，旋已揚帆回國」。(本條見外交史料，嘉慶朝四；「海防彙覽」，卷三七)。

第三節 禁止交戰國以中立領海界為根據地

第十三海牙公約第五條規定：禁止交戰國以中立國口岸或領海界內為海戰之根據地，以攻敵人，並不得設立無線電報，或陸上上海上交戰軍之各種交通機關。

本條所指不得為根據地以攻敵人，包含事項極廣，解釋上自亦適用一九〇七年「陸戰時中立國及人之權利義務條約」第四條第五條之禁止條款，舉凡軍需，彈藥等輸重之通過，船舶之建造，裝配或武裝，增加軍艦戰鬥力，徵募戰鬥員，或作為攻擊之用發地、掩護地、補充站、或設立無線電報所及其他



各種器具，與海上陸上交戰國軍隊軍艦交通之用，或使用戰事前專為軍用之此等機關而未作公共通信之用者，中立國均須禁止。一九二一年海牙無線電規則第三條第五條。對在中立領域內設立無線電台，在交戰國與許可設立或管理此種電台之中立國，皆構成違反中立。中立政府應以在其權力下之方法防止此種使用。如日俄戰爭時，俄國於烟台建一無線電台與旅順軍艦聯絡，中國政府曾下令毀壞。

一七四一年英西戰爭 (War of Jenkins' ear) 時，曾因先前英於澳門近海捕獲西商船，一七四四年三月西船三艘泊我澳門十字門，意圖自英船復仇，經我地方當局曉諭中立領海不能作戰之意，強迫歸去 (見澳門紀略·官守稿)

第四節 禁止交戰國於中立國領海內設立捕獲審判所

中立國有權禁止交戰國於其領海內設立捕獲審判所，此項法權之行使，對交戰國之他方，亦為義務，因戰時各國捕獲審判所之設立，雖所依據者為國際法規，究由國內法令所設立，其侵害中立國法權及中立義務彰彰甚明。交戰國不得於中立領海內之任何船舶內設立捕獲審判所，雖屬在中立領海內交戰國本國船舶內亦在所不許。解釋上在中立領海外，公海、交戰國領海之中立船舶內設立捕獲審判所亦屬非法。再以前捕獲之船貨於中立領海內發賣破壞亦屬禁止行為。

在禁止及非合法之場所設立捕獲審判所，除構成違法責任外，其所為之審判，亦屬無效。

中立國禁止交戰國任何一方不得於其領域內設立捕獲審判所，因為中立國正當法權之行使，同時亦為應履行之中立義務，因允許交戰國之一方，即不利於他方。

一七七九年法國會投權駐中立國之領事審判捕獲案件，法國大革命時，亦曾在美國境內設捕獲審判所，經美最高法院判為非法，卒於一八〇〇年美法兩國條約確立祇能在交戰國內設立捕獲審判所，方為

合法。

第五節 限制交戰國捕獲船舶入港與扣押

非因風浪險惡及缺少燃料或食物不能航行之故，不得將捕獲船隻帶至中立口岸，其因上述不能航行原因入港，其原因業已停止，應即開始，若不照辦，中立國應知照該船，令其立即開行，再不遵照，中立國應設法將被捕之船及船上人員等釋放，並將捕獲者所派在該船上之人員拘留，此一九〇七年第十三海牙公約第二十一條之所規定者，無上述正當事由將被捕之船舶引入於中立港時，中立國應即將其釋放，此為同法第二十二條所定者。

關於被捕獲船，在中立領水內扣押，同約第二十四條亦有規定，即被拿捕船舶，如係帶至中立國口岸而視察者，以待捕獲審判所定獄者，不論有無交戰國軍艦押解，中立國可將其帶入其所屬之他口岸，此項許可，其原意乃在使被捕船舶免受拿捕及破壞之險，然此并非中立國之義務，故適用此項規定之國家極少。

一八八三年國際法學會之海上捕獲規程第九條，規定於中立國之水面及條約上聲明戰爭範圍外之水面行其捕獲者無效，無效捕獲之船舶及物件，宜送交中立國或沿岸國，由中立國交還原主，而拿捕國有賠償一切損失之責任。

第六節 制定國內中立法

中立國有權於不悖於國際法規定原則，為確保其中立立場制定國內中立法，對其人民可為強制禁止規定，對交戰國待遇上可為給予許可或禁止之規定，祇須其不偏袒，交戰國有遵守之義務。如海牙條

戰時中立國人民之權利義務條約第九條規定：「中立國於第七條第八條所指各件，如加以限制或禁止，須不偏不袒施行於各交戰國」。該約第七第八兩條係指准交戰國軍器軍火之出口或轉運及使用中立國電報電話者。第十三海牙公約第九條規定：「中立國對於交戰國軍艦及其補獲物准否進入口岸海灣或領海界內之事，應自定限制或其他禁令，知照兩交戰國，一律辦理」。但如准交戰國軍艦進入時，交戰國軍艦須以遵守其所頒佈之規定為限，如交戰國一方忽略中立國規定逾犯中立者，仍可禁止其進入。亦為國際法所許。

第三章 中立國之義務

第一節 禁止交戰國軍艦在中立國港口增加戰鬥力

中立國在戰時有權宣布如無國際法允許情形，禁止交戰國軍艦進入口岸海灣或領海界內，惟如允許交戰國軍艦入港，給予允許之中立國則應嚴格執行國際法上之義務，禁止交戰國軍艦在中立國港口增加戰鬥力。第十三海牙公約第十七條規定：「在中立港口及碇泊所之交戰國軍艦，或有損傷之處，祇可從事於為通航所絕對必要之修理，而無論如何不得加增其戰鬥力，其修理情形，應由中立國核定並令其從速完工」。同約第十九條規定：「交戰國軍艦在中立國口岸海灣添補需用之物，不得逾其平時所裝之數」。至所稱平時所裝之數限制標準，依同條附加解釋：「此等船隻裝載燃料亦祇准其足到本國最近之口岸為度，如中立國定以限制裝載辦法，則可將所蓄之燃料裝載至燃料倉貯藏為度」。一經裝載後，按國際慣例，該船非經三個月不得再至該中立國任何港埠再為同樣之要求。此在同約第二十條有嚴格規定。

交戰國軍艦雖得在中立港為必需「物品」之補充，惟必需物品僅限於食物與燃料，如補充軍需品，增

「加戰鬥力則所不許，第十三海牙公約第十八條規定：「交戰國軍艦不得在中立國口岸，港灣及領海界內更新或增加軍備品或軍械或補充人員。」

限制交戰國軍艦裝載燃料辦法，實源於英國。當美南北戰爭時，英國於一八六二年一月三十一日以樞密院令發布之，一八七〇年之普法戰爭時，英國七月十九日之調令，合衆國十月十八日之宣言，西班牙七月二十六日之宣言，荷蘭七月二十日之宣言皆核此意也。

有須更爲漸明者，第十九條二款附加解釋中所稱：「本國最近之口岸」，係指該艦前稱之最近口岸，抑指離去之最近口岸，不無疑義。蓋軍艦前稱之最近口岸，若適爲其本國之交戰地，亦須供給燃料，是行中立之義務，反爲助戰之實際，於法自不可通。惟查本條所指添補需用之物，限於爲其軍艦之航行，及船員生存之必要，無可疑者。而本此理由，則該艦於燃料積載之數量，自以足抵未封鎖之本國最近口岸爲止。苟其本國口岸均被封鎖，則應否供給，視其是否開赴封鎖地，抑其他最近之中立國，或其聯盟國之口岸爲斷。其目的屬於前者，應爲拒絕。一八九九年，美西於小呂宋開釐，西班牙軍艦入埃之塞德口岸裝煤，並以該艦前稱爲小呂宋，業經美海軍封鎖，則該艦明係備戰行爲，拒絕之。該艦乃別貸他船裝煤埃及，亦遭拒絕，僅給以足回航其本國口岸之數量。按此事發生於海牙二次保和會前，其義例精微，仍足法式。固不容泥守章句以爲義。

第二節 阻止交戰國於中立領域內艦裝艦艇

十八十九世紀，各國均訂立多邊條約禁爲交戰國裝配私掠船，後漸擴大此原則，并其人民爲交戰國建造裝配、安置、或改造全部或一部武裝船，均所不許。如交戰國之一方，在中立國內造一船，出港至他島搭載武器，又至另一島，搭載人員，合此三行爲而成一軍艦，此在英國學者昔日意見，謂此并

不悖國際法，蓋由中立國領海外出時，尚係普通船航，爲法所不禁，後此而搭載武裝人員，則非中立國權力所及。大陸學者則認此爲中立義務之違反，美南北戰爭時，美國英國造船商爲叛亂者建造亞拉巴馬號之活動受有損失，經日內瓦公斷，於一八七一年訂立華盛頓條約確定一項原則，即中立國必須以相當勸阻阻止任何船航在其領域內裝配或武裝。其有相當理由可認爲對於該中立國友邦行戰爭之舉動者亦當勸阻阻止。第十三海牙公約第八條正式規定：「中立國政府遇有船航在其境內裝配或安置軍械有相當理由可認爲對該中立國之友邦行戰爭之舉動者，當盡力設法阻止。其有船航在其境內改造全體或一部分準備爲戰爭之用者，亦當留意阻其出港」。

上述公約中有關船航之禁止規定，解釋上除軍艦外，自亦包括潛艇在內。

第三節 限制交戰國於中立港口停泊軍艦數目

設定中立國許允交戰國軍艦進入其領海港口之情況下，其得進入之軍艦數目，自以較少爲適切，一般均由中立國內立法自行酌定，二次海牙保和會經與會各國同意，作劃一規定，第十三海牙公約第十五條規定：「中立國法律中如無規定專款，同時在一口岸或港灣之交戰國軍艦至多不得過三艘」。解釋上各國仍可自行決定較多或較少數目，惟須不偏不袒公平待遇交戰國雙方。

第四節 防止交戰國軍艦於中立領海內過期停泊

交戰國軍艦如經中立國允許進入其領海、口岸、港灣、中立國所規定之停泊期限應行遵守，中立國法律如無一專款規定期限，依第十三海牙公約第十二條統一規定爲二十四小時。此爲國際法上普遍承認之「二十四小時停泊」(Twenty-four hours' stay)規則之成文宣告。在開戰時，一國知有交戰國艦在其

口岸港灣或領海界內者經交戰國知照後，應即知照該艦於二十四小時內或其本國法律所定期限內開行，此爲同約第十三條所規定。

屆滿「二十四小時」後，得予酌量延長適當停泊時間者，有下述情形：

(1) 軍艦損壞：具有第十三海牙公約第十四條上段及第十七條規定情形爲通航所絕對必要之修理未完成者。

(2) 風浪過大：具有同約第十四條之規定情形。

(3) 執行「二十四小時隔離規則」：具有同約第十六條規定情形者。

(4) 軍艦之專爲充考察科舉及宗教或善舉者：具有同約第十四條第二項規定者。

屆滿「二十四小時」後，得予再展長「二十四小時」者，須具同約第十九條規定情形，因照中立國法律非船到二十四小時之後，不能裝煤者。

時限屆滿或延長時期屆滿暨延緩停泊之故一經停止，應即開行，如不開行，依第十三海牙公約第二十四條規定，「交戰國軍艦在不應停泊之港口經中立國官員知照而不開行者，中立國有權用必須之法律使該艦於戰期內不能開行。該艦司令官對於此事照辦。交戰國船隻若被中立國扣留，船上人員亦一併扣留。扣留之船上人員，可任其在船上或移他船或陸上。倘有應需管束之處，可嚴加管束。並留必須之人以便料理船上事務。船上人員如立有非奉中立國命令不自擅離之誓言，則可任其自由」。

第五節 規定交戰國軍艦於中立領海之駛離次序

「二十四小時隔離規則」(rule of twenty-four hours interval) 由來久遠，經二次海牙保和會接受此原則，於第十三公約第十六條規定：「若兩交戰國之軍艦同時在一中立國口岸或港灣內，則此交戰

國之軍艦開行與被交戰國之軍艦開行至少須相隔二十四小時。除先到之艦因故奉准延緩停泊期限外，則開行之次序應以先到之先後爲定。凡在中立口岸或港灣內之交戰國軍艦開行，不得在揚有敵國旗之商船開行後二十四小時之內」。此關於兩國軍艦開與商船開之隔離時限，實較離次序，規定已詳。追溯此原則之始源，係一六五三年英荷兩國爭端時，西班牙於六月十八日以勅令行之，一七五九年十二月英法兩軍艦同入西班牙 Cadix 港，經由西國規定於法艦離去二十四小時後，英艦方得開行。遂相沿成習，一七八八年關於蘇彝士運河之君士坦丁堡公約及一九〇一年英美巴拿馬運河條約，均相繼採用此原則。卒經二次海牙保和會規定，遂爲各國所信守。

第六節 對戰敗海軍之庇護

對交戰國軍艦開放之中立國，因其本身領海之法律地位，受交戰國之尊重，并不得於領海內爲敵對行動之限制，常爲交戰國劣勢軍艦或被擊敗軍艦引爲庇護所。惟仍應恪守上述各節規定之限制。他交戰國軍艦雖迫縱至中立領海，亦不得爲敵對行爲，僅得爲通航所必需之修理，與必需品之補充，不得補充軍需品軍器與人員，同樣須遵守停泊數目，停泊期限，駛離次序之規定，時限屆滿而不立即駛出者，中立國應即設法使不能於戰爭期內開行，扣留其船舶及人員。日俄戰爭之際，俄敗艦兩艘送入我膠州灣（時爲德租借地）當爲地方當局依時限規定扣禁其不適航之軍艦。

於此，宜爲特別研究者，即戰敗軍艦庇護中，「二十四小時隔離規則」之缺漏，普美內戰時，南方軍艦入英 Southampton 港，北方軍艦則據「二十四小時隔離規則」以行封鎖南艦，使久久不得出港。北方軍艦出港後經過二十三小時，重復入港，略停數小時後，又出港，再經過二十三小時，又復入港。如此往返數日，南方軍艦終不得出。竟成僵局。南北戰爭後，英隨於該項法則內附加限制，謂：交戰國軍

艦不論任何情形，不能在中立領海內停泊二十四小時以上。然此終易致交戰國軍艦於中立領海內發生海戰，影響中立國安全利益。究不若根絕交戰國艦艇入境爲至計。

中立國對海軍戰敗者之庇護義務中，除軍艦外又有海戰中溺者，病者，傷者及戰敗軍艦中他方之俘虜。

戰敗軍艦不能於規定期限屆滿後開出致遭拘禁者，艦上所帶之他國俘虜，中立國應恢復其自由。或給予指定居所。

海戰中此戰國之溺者，傷者，或病者陷在彼敵國權力之下，則爲俘虜。該捕獲國可酌情收留、或送返、或送至中立國口岸。如經中立國允准，傷者溺者或病者在中立國口岸登陸，除該中立國與各交戰國另有專約外，應由中立國看守，使其不能預聞戰爭。溺者傷者或病者所有醫藥費用應由其所屬之國承擔。此爲一九〇七年「日來弗條約原則推行於海戰條約」第十四條，第十五條所規定。同約第十三條復明定：「如中立國軍艦上收容傷者病者或溺者應採各種措置，使其不再預聞戰事」。至由交戰國請求中立國之商船郵船船板上各船長或由此等船隻之自願暫時收容傷者，溺者，病者，此等中立船隻於正當救護行爲均享有特別之保護及一定之特權。不因載此等人之故而受捕獲。此又爲同約第九條所規定。

第七節 允准交戰國遭難軍艦入港

中立國於戰時有密封鎖其領海及港灣口岸之全部或一部，嚴禁交戰軍艦進入。惟遇交戰國軍艦非因戰鬥影響因不可抗力而生之災難時，則享有寬典，中立國有義務允准其進入，并不得以封鎖之理由拒絕接納。對遭難之武裝商船與捕獲船亦同樣適用。遭難係指遇大霧，風浪險惡，觸礁，及不包括戰敗在內之一切不適航情形。解釋上其停泊期限仍須遵照「二十四小時規則」及該中立國法定之期限，或其不

適航原因消滅後即須開行。逾期中立國仍可行使拘禁法權。

第八節 允准從事宗教，科學，及慈善工作軍艦停泊

「二十四小時停泊規則」，乃在限制通常情況下進入中立國領海之交戰國軍艦，蓋中立國為確保中立利益避免危險及支離其中立權義關係而設定者。惟如專為宗教，科學，或慈善工作之軍艦過期停泊，并不違背此旨，故第十三海牙公約第二款有例外規定：「關於在中立國口岸港灣及領海內停泊時間限制之章程，不適用於專為考察宗教，科學，或慈善目的而使用之軍艦」。

第九節 敷設水雷之限制

中立國為確保中立領海之安全，遮斷交戰國海戰之波及，得為純屬中立目的所必要，敷設水雷。敷雷地區僅能在其本國領海界內。其應守規則如「敷設機械自動水雷條約」(簡稱第八海牙公約)第一條各款及第二條之禁止規定與交戰國所應為者同。其詳已於第三編第四章論之。至其預防方法，並應遵守第八海牙公約第三條之規定，及第四條二款之規定：「中立國應豫先用一傳單將欲設發水雷各處知照航行者。此傳單應逕由外交官知照各政府」。此為中立國如擬自行敷設水雷時應行之義務。

依國際法規，交戰國不得於中立領海界內敷雷，否則即屬破壞中立，中立國應即為阻止之措施。如一九四〇年英法兩國與德作戰時，曾於當時尚屬中立之挪威領海界內敷設水雷，不利於德國。嗣後不久，德國雖侵入挪威，但挪威依然須向英法抗議。

第十節 中立領港人之僱用

中立國如既經允許交戰國軍艦進其領水或港岸，依第十三海牙公約第十一條規定：「中立國可聽交戰國軍艦使用其業經註冊之引港人。」理論上中立國自得於此項引港人訂定管理辦法，以完盡其中立義務。

第四章 交戰國與中立國人民之關係

第一節 封鎖

海上封鎖為海戰手段之一，前已於第四章第六節述其梗概，因封鎖關係中立人民者極多，學者向例於中立法中論述，茲再就封鎖與中立關係詳述之。

倫敦宣言未成立前，對封鎖通知之性質及凡有破壞封鎖嫌疑之船舶應否即受拘攔兩點，意見極分歧。此在倫敦會議中，尤為各方所爭執。依大陸國意見與慣例，交戰國宣佈封鎖，除經由正式外交通告程序外，封鎖艦隊應將封鎖之特別通告登錄於航海記事簿，於中立國船舶駛近封鎖線時，予以知照。依英美意見與慣例，則否認特別通告之必要。至破壞封鎖船舶應於何種場合始得捕獲，英美則主張較廣泛之規定，即自出發港啓行時，及已經破壞封鎖後之同航程中，無論何地均得受捕獲。大陸意見，祇認可於准在中立船舶駛入封鎖之行動區域（*Manoeuvring Area*）內始受捕獲。

倫敦宣言關於封鎖通告之性質，及得為捕獲之場合多折衷採取英美意見，實質上與英國捕獲條約所判案時所依據之慣例適相符合。其規定封鎖之條件，略為三項：

（一）可行封鎖之區域：宣言第一條「封鎖不可擴張至敵國所領或敵國所佔之港口海岸以外」，第十八條：「凡有進入中立口岸及中立海岸者，封鎖艦隊不得遮斷之。」

(二) 實力封鎖：倫敦宣言第二條採取巴黎宣言(一八五六年)之規定，封鎖不可不具實力，實力云者，即其守護此封鎖之兵力，必足以防止人之進入敵岸。封鎖之具實力與否，第三條解釋「此爲事實上問題」。

(三) 封鎖宣告：封鎖欲其能拘束他中立國人民，應依要式以封鎖宣言(Declaration)並通告(Notification)分別宣告並知照之(第八條)。由封鎖國政府行之，或海軍官吏以其政府之名義行之。其中應記載(一)封鎖起始之日，(二)所封鎖海岸之地理界限，(三)許中立船隻出航之期限(第九條)。同時，封鎖國應以公文通告各中立國或此等國家駐在封鎖國之代表。另由封鎖艦隊司令官派員通知被封鎖地方官廳及各國駐在領事(第十一條)。如船隻接近一封鎖口岸，而現實上，推定上，均不知有此封鎖之事，則封鎖艦隊所屬軍艦之士官，應以封鎖之事，知照該船(第十六條)。

(四) 封鎖之效果：封鎖一經完成合法宣告即視爲成立，中立船舶如破壞封鎖無論已遂未遂，均可拿捕送捕獲法院審檢。凡擴張封鎖區域，或既撤去而復設置，皆適用有關封鎖宣言及封鎖知照之規定，重爲履行(第十二條)。苟封鎖國政府及其名義行事之官吏之行動，有未遵照封鎖條件時，其宣告即無效，須另作宣言，其封鎖之效力乃能成立。(第十條)

封鎖效力成立後，任何中立兩輪船舶包括封鎖國在內，原則上均不得通過封鎖區域。例外情形，如：
 (一) 封鎖艦隊司令官，對於中立軍艦，得予以許可，准其入一封鎖港，或入而復出(第六條)此係基於國際諒解者。

(二) 中立船隻，當遭遇海難，經封鎖之海軍軍官認定者，得航入一封鎖地方。且入而復出。惟在港內，不得卸下或裝載何等貨物(第七條)。

(三) 封鎖艦隊司令官，以一時忽略，未將封鎖宣言知照地方長官或雖知照而未將中立船隻可出

航之期限說明，則中立船隻之自封鎖港出航者，應准其自由通過（等十六條三款）。

封鎖或例外允許中立船隻之通過，封鎖國須遵守公平原則，對各中立國待遇一致，此又為宣言第五條之規定。否則其封鎖即屬無效。

如何為破壞封鎖，倫敦宣言折衷大陸及英美兩方意見，規定中立船隻非在保持封鎖有效之軍艦行動區域內，不得定為破壞封鎖，而加拿捕（第七條）。此與續續航海主義根本不同。蓋船隻與貨物，不問其最終所向地為何處，當其在行向非封鎖港途中，不能定為破壞封鎖而拿捕之（第十九條）。對於追捕自海外偷入或自口內逃出之商船，倫敦宣言，雖未明為規定，但第二十條，已加以限制，即船隻之已破壞封鎖而出航，與破壞封鎖而逃航者，當封鎖續續之軍艦繼續其追躡時，可以拿捕，追躡中止與封鎖撤去時不得再加以拿捕。對已予拿捕之商船，被斷定為違犯封鎖者，可以充公。所載貨物亦同，但能證明貨物裝載時，其裝載人並不知或不能知有意圖破壞封鎖等事者，貨物不得沒收（第二十一條）。

第二節 戰時禁制品

戰時禁制品，為戰爭時交戰國禁止中立國運動敵國需要之物品，為限制中立商務之大端，此為中立法中交戰國應有之權利。戰時禁止品成立要件有二，一曰物品之性質，謂其物品可供戰爭之用者，一曰物品之到着地，謂指敵地，敵佔領地，及敵軍。至發達地是否亦據為決定標準，迄無定說。各國對戰時禁制品十六世紀初葉以後，例多採條約訂定，或國內法規定通告他國，惟是漫無標準，每於戰爭中招致煩瑣，擴大戰端。一七八〇年與一八〇〇年兩次武裝中立，對戰時禁制品名目，爭持未決。一八五六年之巴黎宣言，亦未能訂明戰時禁制品確切屬性，故各國仍多自行規定。如一八八八年，英教授 Holland 為英海軍所作捕獲規程，即確定一般規程所未規定者。英國分戰時禁制品為四種：曰禁制品，曰禁制人

，曰禁制書。曰禁制籍，日本分爲三種：曰禁制品，曰禁制人，曰禁制書，此英日二國異同之梗概。一八九四年巴黎國際法學會擬定戰時禁制品之種類，主張惟獨對禁制品始得爲戰時禁制品，各國殊少採用。兩次海牙會議，（一八九九年，一九〇七年）迄無具體決定，會中編定之絕對禁制品貨名表，及英國建議廢止禁制品，均未爲大會採納，以致往往爲戰時禁制品之爭執，擴大戰端，有交戰國一方認係禁制品者，他方得不認爲禁制品，且同爲禁制品有認係絕對者，有認爲相對者。一九〇九年爲劃一禁制品種類，因英國之招請，會列國於倫敦，會期自十二月四日至翌年一月二十六日，卒成倫敦宣言（*Declaration of London*）。大體即英美意見，分禁制品爲絕對的及相對的兩種。凡絕對禁制品，苟證明其目的地爲敵國所佔領之土地及爲敵國軍隊者，應即行拿捕，不問其運輸方法爲直接爲轉接或爲先海運而後繼爲陸運（第三十條）。即其運輸目的地，以貨之所到地爲憑，而不以船之所到地爲定。相對的戰時禁制品，苟證明其所向地爲供給敵國軍隊及政府享用者，應行拿捕（第三十三條）。而若此禁制品除裝在行向敵國領地佔領地與敵國軍隊所在地之船中，且不在中間之中立港卸下水者外，不得拿捕（第三十五條）。是則不以寄往敵國爲準，而能以能爲敵國軍隊及政府享用與否爲斷，故不以貨之運地爲憑，而以船之所到地爲定，凡爲禁制品，都得沒收（第三十九條）。至於載有禁制品之商船，不問其禁制品之絕對的或相對的，可在交戰國之領海中或公海中捕獲之；即使該商船當到敵國境外之口岸者，亦同樣捕獲之（第三十七條），船中所載非禁制品除這些禁制品所有人者一併沒收外，其餘應予保存（第四十二條）。至載運禁制品之商船，以其所載禁制品之價值，重量，體積，或：

（一）絕對禁制品如兵器，彈藥及其製造直接所用之材料，與近時海陸軍直接使用之物件。

（二）相對禁制品如金銀，塊煤，馬匹，糧食等，視其運搬之時，若供敵國陸海軍戰鬥用者，爲戰時禁制品，非然者，不認爲戰時禁制品。

日本捕獲規程，徵英國主義，其第十三條及第十四條規定之條文錄後：

第十三條曰，左揭之物品，到達敵地或敵之陸海軍者，以之為戰時禁制品。

兵器，彈藥，爆發物，並其材料，製彈機械，水門汀，陸海軍軍人之制服，及武裝具，鉄甲板，艦殼之製造及裝裝之材料，又雖非屬於以上之物品，而僅供戰用之一切物品。

第十四條曰，左揭之物品，到達敵之陸海軍或到達敵地，視其到達地之如何，而推定敵之陸海軍用者，以之為戰時禁制品。

糧食，及飲用品，馬匹、馬具、馬槽、車輛、塊煤、木材、通貨、金銀塊，並電信電話及鐵路建設之材料。

第十三條所列記之物，到達於敵地，或敵之陸海軍者，為禁制品。第十四條所列記之物，到達於敵陸海軍者，固為禁制品，然到達於敵地者，依其狀況，非供敵之陸海軍用者，不為禁制品。蓋第十三條所定之物之必係供戰爭用者，苟到達敵地，即以爲禁制品。至第十四條所列之物，可供戰爭之用，亦可供和平之用，若顯然非供戰爭之用者，不必以爲禁制品。前條所定者，為絕對禁制品，後條所定者，為相對禁制品，戰時之禁制品之當認此區別與否，雖有異論，然現今一般多認之。

昔俄國捕獲規程，大體與日本同，然俄國以船舶為絕對禁制品，是日本捕獲運費已超過船中載貨之半數者，應予沒收（第四十條）；否則，於沒收其禁制品後，恢復其船之自由，聽其他駛。惟給裝在海上述運軍艦之時，並未知戰爭之開始，且不知有適用於其載貨之禁制品宣言者，所載禁制品，必須付以賠償，始得沒收（第四十三條）。

倫敦宣言規定絕對的禁制品如次（第二十二條）：

（1）一切武器（對戰時所用武器包含在內）及其構成部品；

- (2) 各種彈丸、裝藥、藥錠、及其構成品；
 - (3) 特為供給戰爭使用之火藥及炸藥；
 - (4) 砲架、彈藥車、前車、糧食車、野戰鍛冶器及其構成品；
 - (5) 確為軍事性質之衣服及用具；
 - (6) 為軍用之一切馬具；
 - (7) 供給戰爭使用之騎鞍各獸類；
 - (8) 禁營所用各物及其構成品；
 - (9) 鋼鐵板；
 - (10) 軍艦（船隻亦包含在內）及其構成品；
 - (11) 專為製造彈藥，及陸海軍使用武器之機械及其修理機械。
- 此外，交戰國若有宣言上述以外之物品，為絕對的禁制品者，可另發宣言知照各國（第二十三條）。
- 其次為相對的禁制品，倫敦宣言定其種類如次（第二四條）：
- (1) 糧食；
 - (2) 適於飼養獸類之芻秣及穀類；
 - (3) 軍用之衣服，衣料及靴鞋；
 - (4) 金銀貨幣及其他金屬紙幣；
 - (5) 可供戰爭用之一切車輛及其構成品；
 - (6) 一切之燃料、舟艇、浮梁及其構成品；
 - (7) 鐵道之固定及運轉材料，並電報，無線電報，電話等各項材料；

(8) 輕氣球飛行機及其製作材料，以及附屬物；

(9) 燃料及潤滑機油；

(10) 非專供戰爭之火藥及炸藥；

(11) 有刺鐵鋼或其切斷機及架設機；

(12) 馬蹄鐵及蹄鐵用材料；

(13) 馬鞍及其他馬具

(14) 望遠鏡雙眼鏡，計時計，各種航海器具。

除前配外，交戰國認為尚有可供戰爭及平時用之物件，可發宣言，追加於條件的戰時禁制品中，並知照各國(第二十五條)。

除絕對的及相對禁制品外，倫敦宣言復有不能宣告為戰時禁制品之規定，即所謂自由品，不能供戰爭用之物也(第二十七條)，其種類如次(第二十八條)：

(1) 生棉花，羊毛，絲黃麻，苧麻，及其他機織業所用原料及織紗；

(2) 造油之種籽，及果實，椰油拉；

(3) 橡皮，樹膠，漆水，拉克皂莢；

(4) 生皮，角，骨及象牙；

(5) 天然及人造肥料(包含適用於農業之磷酸，鹽，及磷酸鹽)；

(6) 礦石；

(7) 土，黏土，石灰，白灰及石(包含大理石，石板)磚瓦；

(8) 磁器及玻璃；

(9) 紙及其原料

(10) 肥皂，顏料（包含專供製造用者）及油漆；

(11) 漂白粉，鹼灰，苛性鹼，亞摩尼亞，硫化銅；

(12) 農事機器，採礦機，織物機及印刷機；

(13) 寶石，半寶石，珍珠及珊瑚；

(14) 鐘錶（除計時計）；

(15) 流行品，奢侈品；

(16) 各種羽毛品；

(17) 各種家具，裝飾物品，事務所用具及附屬物。

此外，專供於看護病者傷者使用之物件材料，及船內乘客搭客使用之物件，不得視為戰時禁制品，但軍事上有緊急必要時，而該供於病者傷者之物件運送方向，又為敵國領土或敵軍佔領地者，得給以報酬而徵發之（第二十九條）。

倫敦宣言所規定，或為國際慣例及習慣之宣告，或為各國國內法之折衷，本可推行，惜英首先出約，美意雖隨，各國均未批准，遂未生效，第一次大戰發生後，德奧與協約國事實上亦未遵守，協約國將第二十四與二十八條相對禁制品與自由物品名單中許多項目列入第二十二條絕對禁制品中，英國除礦油視作絕對禁制品外，仍以一切燃料列為相對禁制品，德國則認煤，焦炭亦為絕對禁制品，生棉原產為自由品，德國認係炸藥原料，宣告為絕對禁制品，一九一六年四月十四英外交部則以一敵國大部居民既已直接間接參加戰爭，軍隊與平民實難辨別，且因相對禁制品名單所列物品，實際已在敵國政府控制下，完全供政府使用，「故根本否認禁制品之區別，一律宣告絕對禁制。其甚焉者，中立國輸入物品凡能代

替之物可供軍用者，如輸入小麥，可代替馬鈴薯作食物，馬鈴薯即可能輸出造酒精（酒精又可代汽油），是中立國輸入小麥，即受限制。英法曾以此根轉播求之物品，限制德國相鄰之丹、挪、瑞、荷各海上中立國食物入口數量，第二次大戰英法一仍舊貫，一九四〇年四月二十六日，與瑞士訂立商務協定，由瑞士保證必需之入口物品，不轉輸德國。五月四日法荷復成立相同協定。至所謂「戰時禁制品」一詞，在二次大戰中，已概括適用，無絕對與相對之區分。

戰時禁制品之處置，各國實例一致為沒收。至搭載禁制品之船舶，及積載於船舶之非戰時禁制品之處置，各國主張不一（一）戰時禁制品之所有者，與其船舶之所有者，或船長，為同一人時，船舶與戰時禁制品併沒收。其非一人時，而船舶之所有者，或船長知其船舶搭載戰時禁制品，故使航行者，船舶與戰時禁制品亦併沒收之。此為英美與大陸主張相同者。（二）凡船舶搭載多量之戰時禁制品時，不問船長或船舶所有者，為善意惡意，又其所有者為一人與否，沒收其船舶，此原係大陸國主張，倫敦宣言第四十條，折衷規定禁制品價值，重量，容積，運費有一占全部所載物一半以上，沒收其船舶，英近已有同樣主張，奧大利一八六六年之法律規定亦相同，法國一八七〇年規定四分之三以上為禁制品沒收其船舶，（三）以虛偽方法運載戰時禁制品者，沒收其船舶，此為日本之主張。（四）禁制品所有人之非禁制品貨物，一併沒收之。此為敵性傳染主義，英美主之，大陸國則主非禁制品不沒收。

依我國政府二十一年十二月十五日公佈之中華民國海上捕獲條例第四十條規定，中立國船中之敵貨除本法別有規定外，不得沒收。此所謂別有規定，如：（一）戰時禁制品沒收之，屬於戰時禁制品所有之貨物沒收之。（上述條例第四十二條），載運戰時禁制品之船舶其所有人與戰時禁制品所有人同為一人，或戰時禁制品之價格，重量，容積，運費為船中全部貨物二分之一以上，或以虛偽方法載運戰時禁制品時，其船舶均予沒收，其船舶所有人之貨物一併沒收之，（第四十三條）（三）載運戰時禁制品

之船舶所有人之敵貨沒收之，但船長證明不知事實時，不在此限。（第四十四條）。上述各規定，要均採國際慣例及倫敦宣言之原則。

第二節 繼續航海主義

繼續航海主義 (Doctrine of continuous voyage) 亦稱最後目的地主義 (doctrine of ultimate destination)。乃在防止船貨最後目的地為敵地，中途特經過一中立港口或更換承運船舶以規避拿捕之方法，據此主義，中立船貨於起程迄至中立港途中，即受拿捕，因運載貨物經中立港係屬短暫停止，全部航程并未真正終止。運載船舶之真正目的地縱屬中立港，但他船舶可卸接轉運，故實非其全目的言，應視為一次航程。繼續航海主義之效果，實際上已使戰時封鎖擴展至中立港。

此項原則正式肇端於美南北戰爭。然更早當溯源於英國「一七五六年戰爭規則」(Rule of war of 1756)。初法國與殖民地開貿易原由本國人民專營，七年戰爭開始後，法特許中立國荷蘭人民為之，英則認荷蘭行為具有敵性，此為「一七五六年戰爭規則」之所自。惟中立國與殖民間之貿易向所不禁，中立國經交戰國與殖民間貿易，遂改經一中立港口，繳付入口稅，取據證明，藉圖規避上述規則，英國捕獲法院認其由交戰之母國至中立國，再折轉殖民地，為繼續不可分之一次航程。

美內戰時，英商船運載貨物先至中立港，再換船轉運被封鎖地。終難免美艦之拿捕。如(The Springbok) 案，該英船雖被扣押尚在開向中立之(Noruan) 港，亦遭美捕獲法院判決沒收，國際法學會及歐陸學者認此乃對「中立國權利之重大侵犯」。倫敦宣言亦不認許此原則，然多數國家均難繼效尤，如一九〇〇年南非戰爭時，英會拿捕由德至葡牙途中之意船。意阿戰爭時，意亦曾在紅海拿捕馳往吉布之荷蘭船。第一次大戰時，英、法、德均會適用繼續航海主義以擴大封鎖範圍。

第四節 非中立役務

非中立役務 (unneutral service) 者，謂中立船舶全部或部分爲交戰國一方服役，輸送人員或書信，使其於作戰上獲得直接利益。亦稱戰時役務 (Belligerent Service) 或禁止輸送 (Transport Interdict)。其說爲晚近國際法上所成立者。因人員及書信之輸送，與輸送戰時禁制品有異，蓋後者爲直接爲敵之役務。非中立役務，見之於倫敦宣言之規定者爲第三章第四十五條，四十六條，及第四十七條，茲分別申論之。

甲、輸送人員於敵者：依倫敦宣言之規定：(一)中立船舶，如離平素航路，爲搭載敵人士陸而寄泊於平素不寄之港，輸送已編入敵軍之個人旅客時，即所受處分與輸送戰時禁制品之中立船舶同，得沒收之。(第四十五條一款)。若依一定之航路，雖輸送已編入敵軍之個人時，不得認爲軍事幫助而拿捕及沒收之。交戰國於無理由拿捕該中立船舶時，得將編入敵軍之個人捕爲俘虜(第四七條)。(二)中立船舶雖依素定航路航行或停泊，而非爲輸送敵軍及個人之目的特爲航海者，然該船所有者，全部備給者，船長既已知情而仍輸送敵國軍隊之一部或一人數人之專在航海途中直接援助敵之行動者，得認爲從事非中立役務與輸送戰時禁制品之中立船舶受同一沒有處分(第四十五條二款)。

右所論者爲中立船舶特爲搭載敵軍或個別乘客而航行者之處分，要仍不失中立船舶之地位，又有中立船舶非祇特別供給敵國役務，而「全部」與「船艙」專爲敵國服役者，實際已爲敵海軍之一部，已構成情節重大之非中立役務 (Graver Offences of unneutral service) 故其處分亦異。依倫敦宣言，第四十六條之規定，中立船舶專從事於輸送敵國軍隊或乘坐敵國政府代理人而受其命令與監督，或全部爲敵國政府所購時，感受與敵國商船同一之沒有處分。其船隻所有者之所有貨物，亦一并充公，此爲倫

敦宣言第四十六條所規定。國際實際情形，實多未合。蓋既完全從事搭載敵軍，并立於敵國政府所派遣在船上代理人之監督與命令，實已與敵艦作用無異，哈佛國際法研究所編海戰與空戰時中立國權利義務章約第六十五條即主張此類中立船舶得視為敵艦而予以攻擊。

又倫敦宣言主張中立船舶除離海中直接為敵之作戰行動之幫助及全部為敵政府所佔外，苟非輸送現已編入敵軍者，不得認為非中立役務。一般國際法學者如日本立作太郎并主張預備役後備役之人為編入敵國軍隊而就歸途時，雖輸送之，亦非非中立役務。但二次大戰時，各國多假藉報仇手段，拿捕備役者為俘虜。

關於輸送人員於敵之國際法之成案，足資說明以上各法則者如：(一)一八〇七年英法戰爭中，美商船「福希那西浦」號與法政府之代理人締結契約，將輸送其遭海難之士官及水兵等八十餘人於法，且允許搭載其他貨物，被輸送之官兵，立於軍規之下，非以普通乘客資格而搭乘者，卒為英捕獲法院判決沒收。(二)一八〇七年英荷戰爭中，美商船「俄羅金寶」號，由Rutoren往Lisbon後，搭荷蘭高級收將校三人文官二人，僞以澳門為終極地實則圖輸送是等人員於Dutavia。其契約規定專送不定數之乘客，每月五千法郎代價，契約人僞為Lisbon之一法人，實則恐係於荷蘭政府於Rotterdam與之締結者，固不得因輸送人員係少數而免沒收。(三)第一次世界大戰，德國會非法移民其法比佔領區應屆兵役年齡之人民，協約國遂亦聲明停止實施倫敦宣言第四十七條規定，下令為報仇手段，拿捕中立船上德國預備役人民。(四)二次世界大戰中，初期日本對英德戰爭尙屢中立之時，英艦在距日本海岸三千五哩處，於日商船「淺間丸」上捕德人廿一名，日政府即據倫敦宣言第四十七條抗議，英政府則據第一次大戰慣例反駁，後經協議，英國交還日本其中九名「比較不適於兵役」之德國人，而日政府則令其商船不得搭載編入敵國軍隊之人員。

乙、傳達情報於敵者：中立船舶，其航海專以傳遞有利於敵之消息爲目的者，與運禁制品而充公之中立船舶受同等之處置（倫敦宣言第四十五條一款）。中立船舶，離其平素航線，寄泊於平素不寄之港，且繼續與全部專從事爲敵國傳遞有利消息者，得沒收之，且一般應與敵國商船受同等處分。其傳遞消息有價無償，自動抑被迫均勿論矣（同上第四十六條四款）。雖然，關於此原則，設有三項例外規定：

（一）中立國政府與敵國間之外交公文。中立船舶雖爲運載，不構成非中立役務。此蓋由於中立國得於戰時與交戰國雙方維持外交關係之權利，交戰國任何一方不得妨遏。

（二）敵國政府所發於駐中立國外交使節及領事或駐中立國之外交使節及領事向其本國政府之公文，中立船舶固可載運而不構成非中立役務。此原則與上項理由同。日本捕獲規程第三條且作明文規定。

（三）運載郵政之普通書信，除封鎖時，由封鎖地發者，或向封鎖地發者外，雖敵之公私郵政書信，亦不可侵犯。此爲一九〇七年海牙和會所訂海戰時限制行使捕獲權公約第一條規定之結果。是雖敵國郵政書信而含有爲敵通信之書信，該中立船舶亦不構成非中立役務。除非能證明其確已知其書信之性質，或其船舶確爲傳遞書信直接被贖於敵國者。如（一）一八一〇年英荷戰爭時，美商船（The "Rapier"）由紐約至通海根之航海中，英軍艦以該船中寄荷蘭之一內閣大臣書，予以拿捕。然該書信封之名，係爲駐在通海根之一商人，卒經交涉釋放。（二）一七九七年，英法戰爭時，美商船（The "Antantia"）由巴拉維亞至不來梅之航程中，船長與船員謀隱匿法官員致法海軍總司令函，英艦於船員之箱中捕獲，卒予拿捕沒收。

丙、參戰與受敵國指揮者：中立船舶直接參與戰鬥行動，或立於敵國政府所派遺在船上之代理人之監督與命令之下者，或其船隻純爲敵國政府所租入者，即已附帶敵性，依倫敦宣言第四十六條之規定，應受沒收處分。一般與敵國商船同。依前列哈佛國際法研究會主張，直接參與戰鬥行動者，尤應受與敵艦

相同之處分，可直接攻擊。

丁、中立船上敵人之拿捕：依舊有國際慣例，交戰國軍艦除非以法定理由拿捕中立船舶，不得拿捕所載運之敵人或公文。如美南北戰爭時，一八六一年十一月八日英郵船 *Porpoise* 由哈瓦納航行巴哈馬羣島之英港納棧，乘有南政府使節 *Mr. Mason* 及 *Sidi* 二人，并隨員數人，為派赴英法中立國者。遇美合法政府軍艦令其停船，強捕該數人後將船放行，經英政府抗議後，美卒釋放所捕南政府外交人員，因交戰國固無權防遏敵國與中立國之關係。雖然亦有其例外規定如：

(一) 依一九〇七年日來弗條約原則推行於海戰條約第十二條規定：「交戰國軍艦，得向不論屬於何國之軍用病船救恤會或個人之病船舢板等，請其將收在船上之傷者病者或溺者交出」。

(二) 依倫敦宣言第四十七條規定：「凡編入敵國軍隊之個人在中立商船中者，即其船隻並無理由可以拿捕者，亦可捕為俘虜」。

(三) 依已有慣例，如第一次大戰協約國會以報仇理由下令拿捕中立船上屬於預備役之敵人、二次大戰中，日艦曾允許英國艦拿捕適於兵役年齡之德人。基於緊急自衛必要，遇中立船上交戰國外交人員為反對他方交戰國之同盟談判，赴中立國，不利之交戰國一方，自亦得為相當之處置。此蓋於近代全民戰爭之性質，迫使國際法上有關於中立船上拿捕敵人規定之推廣適用。

最後，須研討者為中立船舶非中立義務之處置。

中立船舶為敵國作非中立義務，依交戰國軍艦之臨檢搜索，能證明其事實或具有重大嫌疑者，得拿捕沒收，依其情節，照上述原則分別與運禁制品而充公之中立船舶或敵國商船所應受之處分之同等處置。惟從事非中立義務，如倫敦宣言第四十五條規定者，其船隻在海上遭遇軍艦時，并不知開戰之舉，或雖知開戰而船主並無機會可以卸去其給密者，則不受上述處置。如當該船離港已在開戰之後，或在離中

立港，已據此港所屬國家接到開戰之知照後，而此知照之發出，已經相當之時日者，可視為已知戰爭狀態。故不能免其應受處分。

得拿捕之船舶，余捕僅得行之於公海或交戰國領域。不得於中立領海拿捕。余捕又須於其從事非中立役務之現行中，或行為後旋即被追隨時始得行之。其行為已完全終了時，其所從事非中立役務效果，亦即中斷。不受拿捕。至參與戰鬥之中立船舶，能令余捕，學者多認為不限於現行之際亦得為之。

第五節 中立國船舶非常徵用權

中古時代，非常徵用權(Jus anglicus)之行使事實，即已存在。時交戰國僅得於其領域海灣內之中立船舶，強予資金，使為軍事上輸送、傳信、嗣以損及中立者利益至鉅，關係國互約為此項權利之豁免。現時所謂非常徵用權者，謂交戰國在交戰中為急迫之攻勢防禦時，得對其本國領域內及已佔領之敵國領土內存在之中立財產有使用或被損之權利。其合法要件為：(一)係屬急迫需要；(二)必須給付充分償金；(三)徵用客體須係自願進入徵用國法權者，雖短時之進入無久居之意思者亦可，惟強迫致引進入者，則徵用即非所許。

非常徵用權客體包括軍用上需用之一切物品、軍器、軍火、軍用品交通工具、及中立財產。繫屬於捕獲法院尚待裁決之中立船貨，是否得為非常徵用權之客體，主張者僅英國，反對者則以如認可此制度，是無異認何交戰國得在公海上徵用中立船舶。哈佛國際法研究會曾從學理上列舉其弊。

非常徵用權事例極多，如普法戰爭，一八七一年德國為防法國軍艦進襲 Seine River 會徵用英國煤船六艘沉於那庫勒亞耳，後經交涉，終獲補償。第一次世界大戰時，美會徵用停泊其港口之荷蘭船七十艘，法、英、意亦相效尤，英且徵用土耳其定遠船四隻，美會徵用挪威定遠船數艘。二次大戰中，類

此事例尤夥。

第六節 中立船舶之臨檢、搜索與拿捕

交戰國於戰時依國際法有權對有破壞封鎖、載運戰時禁制品戰時禁制人，或有助敵嫌疑之中立國船舶，施行臨檢權(The right of visit)搜索權(The right of search)。於臨檢或搜索時認定其有拿捕必要者并可拿捕之。茲依次說明之。

交戰國戰時於交戰國及共同盟國之領海內與公海中，對中立國之商船具有上述嫌疑者，當先由實施臨檢艦艦長通告停船。日間以信號旗及汽笛爲之。夜間以白燈代信號旗，天氣不良或難懸旗燈鳴笛而該船不遵令停船時，得放空炮二次，不停止時，得以實彈砲擊其檣桅，仍不停止，得擊其船體。命其停船之權曰抑止權(The Right of Embargo)。中立國商船一經接到停船通告停船後，依國際慣例及中華民國海上捕獲條例(民國二十一年十二月十五日國民政府公佈)第十四條第十五條規定，交戰國軍艦艦長應派海軍軍官一員隨帶水手二名，乘坐舢舨前往該船臨檢，一般慣例實施臨檢之官兵多不攜帶武器，臨檢官兵登船後應以禮貌請求檢閱船舶文書，但船長拒絕得強迫行之，稱船舶文書者依我國海上捕獲條例規定，包括：(一)船舶國籍證書，(二)船舶護照，(三)造船合同，(四)租船合同，(五)賣船證書，(六)船員名冊，(七)通行證書，(八)航行記事簿，(九)船內日記，(十)出港證書，(十一)僱用船員合同，(十二)健康證書，(十三)載物證券，(十四)運貨收證，(十五)載貨表冊。臨檢軍官認定其無上述嫌疑者應即承認船長之命放行之，於離船時應於該船航海記事簿中註明臨檢日期、地點、本艦艦名、艦民及臨檢軍官之姓名。

臨檢應於受臨檢之船舶原航路爲之，臨檢軍艦事實上不能依上述程序臨檢時，亦得從權命應受臨檢

船長或所屬職員攜帶旗幟文書由軍艦長官查閱。英在拿破崙戰爭時，美在南北戰爭時，均曾適用。一
三四年法國海軍訓令第九十四條即明認此項方式。

臨檢軍官檢閱船文書後，認為尚有嫌疑時，得行搜索，搜索機會同受搜索之船長或其代理人爲之。
關於封鎖之地力或器具應令該船船長或其代理人開啓之，但拒絕開啓時得爲適當之處分。搜索後與臨
檢同須在受搜索船航行記事簿作成記錄并於受搜索船航路行之。搜索中或搜索後，臨檢軍官認爲不應
拿捕時應即承艦長之命放行之。

於公海上靜止進行搜索，因費時甚久，常招致敵國航空器及潛艇之襲擊，故第一二兩次世界大戰，
由英國羅端實行導入滯搜索與准運證制度。前者由軍艦導中立國商船進入英國最近港口行之，後者係專
適用於中美駛往荷蘭與北歐之各中立國商船，即在駛離美國港口前向英駐美使館說明載貨詳情，經轉告
英倫禁制品委員會後獲准後，由英使館發給准運證 (diversion) 裝貨時須經大使館監視再裝入中途英國特
設之檢査站覆查，便可放行。惟想入港口搜索與准運證制度，對中立國商船至感不便，亦無國際法上之
根據，兩次大戰中確益克盡封鎖德國之實效，故美國終予承認，歐洲中立各國亦表示接受。可能爲將來
立法之依據。

搜索中或搜索後如發現具有應行拿捕之理由，即可實行拿捕。得爲拿捕之理由，依慣例及我國海上
捕獲條例規定有左列各情形：

- 甲、載運戰時禁制品或戰時禁制人者。
- 乙、破壞封鎖者。
- 丙、爲敵人偵報軍情及其他有參戰助敵行爲者。
- 丁、受敵國軍艦護送者。

戊、抗拒臨檢或搜索者。

己、船舶文書不依法完備或有隱匿毀棄偽造塗改情形者。

依右之標準，艦長決定須拿捕者，應將拿捕理由通告船長，並即派海軍軍官一員水兵若干人佔有該船。故所謂佔有者，非謂已有沒收效果，蓋祇使服從軍艦艦長之命使其航行也。若因故不能派遣軍官水兵，得令船舶撤去旗章，從艦長命進航，如不聽其命令時，得為臨檢之處分。船舶佔有後，艦長應即：(一)押收船舶文書，(二)點明船舶所載貨物及其他貴重品造具清單，(三)封閉船舶，以為將來捕獲法院據為審判證件。除原有參戰行為之船員外，船上人員其屬於中立國國籍之船長船員如以書面聲明於戰爭期內不為敵國船舶執行職務者，不得作為俘虜，屬於中立國國籍之水手人等不得作為俘虜。船中乘客除應為俘虜者外，應於最近之口岸許其登陸。依國際法規，被拿捕船舶中之郵件除自封領區域發還或寄達於封領區者外，應設法寄達。

軍艦於進行臨檢搜索之際，如中立船有強力抵抗 (Forcible Resistance) 或隱匿艦抵抗時，其處置之情形又當別論。

交戰國軍艦於經常情形下，進行臨檢搜索中或臨檢搜索後如發現可以拿捕之情形始予拿捕，惟如中立船抵抗臨檢或搜索時，亦可立即拿捕。

中立船舶受軍艦之護送，其種類凡三，一曰敵國軍艦護送之中立船舶，二曰一中立國軍艦送他中立國船舶，三曰，中立國船舶之本國軍艦之護送，夫第一種由敵國軍艦護送者，無論中立船舶之本身意思若何，即可設定其為抵抗者，是稱 (Constructive Resistance)，依國際法規定即可立予拿捕。雖然其情形亦有不同者。當交戰國之一方因內地不靖，羣盜蜂起，為保護外人生命財產安全計，由軍艦護送其出港，固不得遽認定其敵性。如一八一〇年英丹交戰時，美船馳往俄國經英時，由英艦護航。丹麥曾謂

令海軍於大西洋與波羅的海上拿捕英艦護送之美商船。計先後拿捕十八艘。嗣後丹麥艦經交涉賠償，但百約不得視為先例。惟在敵國軍艦護航下之商船得為拿捕之原則已成一般趨勢，我國海上捕獲條例第二十五條第三款丁項即規定：受敵國軍艦護送之船，應行拿捕。一九一七年美海軍訓令第五十四號亦作同樣規定。

凡中立船受其本國軍艦護送者，依一九〇九年倫敦宣言，第六十一條規定，「免予臨檢搜索，關於此等船隻及其貨物性質之報告，必以搜檢方能得之者，當交戰國軍艦司令官詢問時，護送軍艦之司令官應以文書通告之」。第六十二條規定：「交戰國軍艦之司令官當護送軍艦之司令官有不信之處，應以所疑知照之。此際如有應行者考奪之舉，惟其護送軍艦之司令官得為之。該司令官應將其查攷之結果，錄成報告。以一啓本交付於交戰國軍艦將校。苟自護送軍艦司令官獲之，其查驗中各事實，已足證明其一船或數船之拿捕為正常者，對於此等船隻，應撤回其護送軍艦之保護」。自法理上言之，被撤回保護之中立商船，交戰國軍艦自得逕行拿捕。如有拿捕之正當理由，其時該船又在本國軍艦保護下，交戰國自得為貫徹其目的為一切必要措置。如護送艦拒絕履行第六十一條第六十二條規定事項而以武力抵抗時，該中立商船自應聯帶受抵臨檢搜索之責，得予拿捕。惟關於此點，現行有效國際法尚無規定。

船隻經拿捕後，應送至拿捕網捕獲法院并一切船舶文書證據呈送聽候審檢。依我國捕獲條例第三十五條規定，如因：（一）被拿捕船舶破壞不堪航行時，（二）於軍事上行動有重要之妨礙時，於必不得已時將被拿捕船舶毀損之，但毀損前應將船上人員、貨物、及一切船舶文書妥為保全。依倫敦宣言第四十九條規定，被拿捕船舶雖得因「有危及軍艦之安全，且害及其所從事之作戰行動之成功」可毀損之，惟尚須該被拿捕船「理應沒收者」始可。因其毀損之舉，雖有正當理由，其拿捕經檢定後可能認為不正常者，倫敦宣言第五十二條規定，如遇此場合，捕獲者對於利害關係人應給賠償，以代被等所應享之船隻返還之

權利。此外，被捕船舶之毀損破壞雖具有上述三要件，又須由施行毀損之軍艦「一證明「必不得已」即不得不如此行動之情形。故我捕獲條例於規定毀損要件二項後，再附加規定須於「不得已時」行之。倫敦宣言第五十一條亦譯予「不得不如此」之舉證責任。其不能爲此證明者，即對於利害關係者，應出賠償。而捕獲有效與否亦不必考求。

關於被捕船中貨物之處理，與船舶同，應送由捕獲法院審檢。例外者如我捕獲條例第三十四條規定：「艦長認有易於竄改之貨物不能致送時，應令海軍軍官一人會同該艦長作成報告書。前項貨物，艦長得於最近之中國口岸或經中立國許可之最近中立國口岸公賣之。但應將公賣之貨品價格註明於航海記事簿。并作成供送費送交地方捕獲法院」。又凡中立貨之不應沒收者，凡船隻之故而遭破壞，該貨物之所有者，有受賠償之權利。

凡被拿捕物件或被拿捕船中之貨物，已繫屬於捕獲法院尙待檢定者，事實上仍由海軍軍艦及官署保管。一般均由國內法令規定保管辦法。我國國民二十二年一月海軍部會公佈「海軍官署保管拿捕物件規則」。依該規則規定：凡拿捕物件在保管期內遇有危險腐爛及其他事故認爲有須急速處分之必要者，應由該保管官署通知捕獲法院。其答復應予急速處分者該保管官署須將品名、數量、代價及處分方法呈請海軍部處分之。如情事急迫，得逕行處分，事後呈報海軍部。并製成處分始末書通知捕獲法院。

凡此均係國際法上保護被拿捕船貨之規定。

第七節 捕獲法院

在海上捕獲之敵船貨，除屬於公敵產得逕行沒收處分外，私敵產及中立船貨非經交戰國家「捕獲法院」(Prizecourt)之合法審檢，不得沒收。此已成近代國際慣例。各海軍國家通常均設有此種法院。

以對抗中立國損害賠償要求。

捕獲法院係具有國際性質者。第一、其當事人對象可為不同國籍之各國人民。不偏不袒，完全公開，依已有先例，如英國且許自覺應受海牙公約保護或救濟之敵國人民到案答辯。第二、其適用法律為國際法。即或其國家特別制定捕獲條例，要求須根據國際法規定。捕獲法庭之裁決如違背國際法時，其國家即應負違背國際法責任，雖然，捕獲法院，仍為國內法院，因其設立係屬根據國內法令者，我國於民國六年大總統會公佈「捕獲審檢廳條例」。旋作廢迄民國二十一年十二月十五日國民政府公佈「捕獲緊院條例」共三十七條，目前仍屬有效。

一八七七年國際法學會擬定「捕獲法典」建議建立「國際捕獲法院」(International Prize Court) 惜未為各國採納。一九〇七年二次海牙和會第二次大會(六月十九日)德國提議設置國際捕獲法院案，美法兩國贊成，英德各提出草案，因內容差異頗甚，乃選特別委員審議。卒於第六次大會通過「國際捕獲法院編制條約」共五十七條。依該約國際捕獲法院，得為國內捕獲法院之上訴法院，用以救濟後者違法判決，保護中立國人民之利益。依該約第七條規定，如遇爭議缺乏條約援引時，規定適用「國際法規則」(Rules of international Law)，如對國際法規則有疑義時，則「按照正義與衡平之一般原則判決」(decide in accordance with General Principles of Justice and Equity) 惟所謂國際法規則，意義浮泛，英政府首拒絕批准，各國隨附。該約原簽字者計二十二國，卒無一國批准。我國事後加入二次海牙公約時，對此約亦予剔除保留。一九〇九年倫敦會議通過之倫敦宣言，本為一普遍性之國際捕獲法院，惜亦未為各國批准。現得對國內捕獲法院判決能為救濟者，當屬國際法院。

捕獲法院之法官，英美多以曾受法律教育者任之。我國規定地方捕獲法院院長以所在地高等法院院長兼任，推事由高等法院推事四人，海軍軍官三人，外交部部員一人兼任。均由國民政府任命之。我國

捕獲法院爲兩級制，於地方捕獲法院上設高等捕獲法院，後者設於首都。前者依我捕獲法院條例第三條規定：「地方捕獲法院設置地點以命令行之」。此所謂命令行之，要亦須受國際法之限制，即祇能設於本國國境及本國領水內本國軍艦上，或經同盟國許可之盟國國境，暨本國或盟國軍事佔領區。設於本國軍艦上時，該艦一經進入公海，卽爲法所不許。其判決亦屬無效。於中立領域內設立捕獲法院，且構成違反中立。

審檢程序，各國規定大同小異，茲就我國捕獲法院條例，分晰說明之：

第一、捕獲軍艦送還供述書：凡執行拿捕軍艦艦長應將被拿捕之船舶引送至地方捕獲法院所在口岸，並令海軍軍官一員搭乘該船同赴該港將供述書送還地方捕獲法院。但因事實上不能將捕獲船舶引送時，僅提出供述書。(第十二條)。如被拿捕船舶因不得已情形予毀損時，(詳中國海上捕獲條例第三十五條)供述書應詳載明不得已之理由，并負舉證責任。一般供述書應詳細記載拿捕之理由及證明其行爲爲正當之事實。并附送在拿捕船上所押收之一切船舶文書。

第二、檢査：地方捕獲法院院長接到供述書時應就該事件指派推事一人爲主任推事。除被捕船已予毀損或因事故不能引送外，主任推事應作下列措施：

甲、親至被拿捕之船上檢査裝運貨物，會同該船船長製成詳細物件目錄。(第十三條)

乙、對被拿捕船舶船長、船員、搭客、或貨物所有人之供詞，及執行拿捕海軍軍官之陳述，應令書記官詳細記錄。(第十四條)

丙、認爲必要時，得指定事項令鑑定人鑑定之。(第十五條)

丁、檢査完畢後應即製成調查書，連同原送還之供述書及其附屬文件移送於地方捕獲法院檢察官。

(第十六條)

第三、檢察官主張意見：檢察官檢察後變成意見書連同前述文件提出於地方捕獲法院。(第十七條)
檢察官意見書如主張釋放，法院亦認為正當時應即變成釋放裁定書移付於檢察官執行(第十八條)。
檢察官如主張捕獲或釋放而法院認為不當時即為公告程序(第十九條)。

第四、地方捕獲法院公告，應將該案件案由登載於政府公報并譯成外國文揭載於國內發刊之外國文報章(第十九條二款)。

第五、關係人中訴：中訴書須以書面提出於地方捕獲法院。內應載明：(一)中訴人之姓名、性別、國籍、住所、年齡、職業。(二)中訴之要旨。(第二十條)。中訴由公告之翌日起限於三十日內提出。(十九條二款)

第六、判決：關係人於規定期內提出中訴書者，地方捕獲法院即行開始審檢，但有檢察官之聲請時得不另經審問程序逕行判決(第二十二條)其提出中訴書并經指定日期開庭審問時，中訴人未經許可而缺席時，得為缺席判決(第二十三條)中訴人之代理人限於中華民國之律師(第二十一條)。審問終結後，即製成判決書於三日內宣告。并即時移送於檢察官并將譯寫副本送達於中訴人(第二十四條)。

第七、上訴：檢察官及中訴人對判決不服時，均得為上訴。上訴書應填寫左列事項：

- (一)上訴人之姓名、性別、國籍、住所、年齡、職業。
- (二)原地方捕獲法院之判決。
- (三)不服之理由。(第二十五條)

此項上訴須於判決書移送或送達之翌日起限於二十日內提出。并須依一定程序提出，由地方捕獲法院即時將本案卷宗移於高等捕獲法院。(第二十六條、二十七條)。如已逾期限但因天災或意外事變之障礙致無虛偽，或不符合程序之事項認為立時可以補正者，仍許上訴(第二十七條、二十八條)。凡逾上訴期

限而不上訴者，其原判決書即為確定。高等捕獲法院對於判決事實或證據認為必要時得自行調查或委託地方捕獲法院為調查。(第三十一條)。調查終結後高等捕獲法院應即為書面之審理。但判決書之宣告仍公開之。(同上)除登錄於政府公報(第三十二條)外，分別送達於原地方捕獲法院檢察官及上訴人(第三十一條二款)。此為交戰國捕獲法院終結判決，如顯不公平處，申訴人所屬國自得依法向國際常設法院請求裁決。

三十六年十一月寫成於海總部軍法處

中華民國三十七年三月初版(一三三〇〇)

海軍小叢書
之五

海上國際法一冊

定價 元

著者 包遵彭

出版者 海軍總司令部新聞處

南京中山路拖江門內

印刷者 海軍總司令部印刷所

南京下關江邊

作者保留版權

