

萬 有 文 庫

第 二 集 七 百 種

王 雲 五 主 編

# 奧 本 海 國 際 法 戰 爭 與 中 立

(四)

奧 本 海 著  
岑 德 彰 譯

中 法 文 書 局  
發 行  
會 藏 書 之 章

註

商 務 印 書 館 發 行

萬有文庫

第二集七百種

總編纂者

王雲五

商務印書館發行

上海圖書館藏書



A541 212 0004 3745B

奧本海國國際法  
戰爭與中立

(四)

奧本海著  
岑德彰譯

中法文化交流  
出版委員會  
藏書之章

一 註 銷 一

上海漢世名  
著 譯 界 名 著

上海漢世名  
著 譯 界 名 著

## 第三章 封鎖 (Blockade)

### 一 封鎖之意義 (Conception of Blockade)

封鎖之界  
說

(四〇三) 封鎖者，蓋指以軍艦封鎖敵國之海岸（或其一部份），以防阻各國船舶出入之謂也。封鎖與合圍，雖可同時舉行，然二者不可相混。蓋合圍志在佔領被圍之地方，而封鎖則不過欲截斷其對外之海上商業交通而已。故封鎖雖屬一種戰爭行爲，然與中立國亦有關係，蓋中立商船之往來，概在禁止之列，且有被處罰之虞也。

封鎖者，就其近代之意義而言，係屬一種制度，此種制度，非待至中立制度已爲世界所公認，而中立國之商務復得到相當之保障者，不能發達。封鎖之制，可追溯至一八五四年及一六三〇年，當是時，荷蘭政府宣告封鎖西班牙勢力下之佛蘭德 (Flanders) 海口，

又經數百年，然後達到今日地步，蓋在十九世紀以前，交戰國尙不時行使其所謂「紙上封鎖」(Paper blockade)也。

今則此類封鎖，已無拘束力，蓋封鎖必須有實效，始生拘束力也。

今之研究封鎖者，大都與中立法合併研究，蓋因其牽涉中立國利益之故。然封鎖之爲戰爭行爲，必不可與所謂「和平封鎖」(Pacific blockade)者相混，蓋和平封鎖者，不過國際糾紛之一種制裁方法而已。

除巴黎宣言（一八五六）嘗規定封鎖以有實效者爲限外，尙無其他習慣法，可資依據，而各國通行之慣例，亦不足以包舉一切。倫敦宣言（一九〇九）第一條至第二十二條，不啻一部封鎖法典，惜其至今尙未批准耳。協約國於世界大戰開始時，嘗採用此項條文，惟關於推算知情與否之事實，曾稍加修正，然英國之海事權利令（一九一六年七月七日），及法國之教令，則竟將倫敦宣言全部廢止矣。

戰略的及  
商務的封鎖

（四〇四）凡因作戰計劃，或截斷敵軍陸上之接濟而封鎖者，是之謂戰略的封鎖，

封鎖必須  
普徧

反之，如志在截斷敵港對外交通，而陸上並無戰爭發生者，是之謂商業的封鎖。夫商業的封鎖，與戰略的封鎖，按諸現行國際法，同屬合法，但世界大戰前，有若干學者主張廢止純粹之商業封鎖，以其有違戰時保障中立國商務之旨故也。

(四〇五) 如各國之船舶，一律禁止進出，則封鎖即告設立，蓋封鎖之可認為戰略者，正因其普及各國船舶故耳。試借用倫敦宣言第五條中之文，則封鎖者，「必須普徧適用於各國之船舶，而無所偏袒於其間，」假使宣佈封鎖之國，特許某國之船舶進出，則已無封鎖可言。

反之，封鎖縱屬普徧，然不妨特許某船以某種任務出入，而各中立國之軍艦，尤可以自由來去。例如當美國南北戰爭之際，合衆國政府封鎖南政府沿岸各地，但仍准中立國之軍艦自由出入。然交戰國有禁止中立國軍艦出入於封鎖區域之權，故其或准或否，悉聽是國自主，縱使准許一二軍艦進口，然不得遂謂一切軍艦均有進口之權也。

(四〇六) 向例凡宣告封鎖者，無論進出口船舶，均在禁止之列，但亦有時專禁進

向內封鎖  
與向外封鎖

口，有時專禁出口者，因是遂有「向內封鎖」及「向外封鎖」之名。例如聯軍於克里米之役（一八五四），嘗封鎖多腦河口即係「向內封鎖」，蓋其用意不過欲截斷俄軍之海上接濟而已。

何處可以封鎖

（四〇七）昔人嘗謂只有港口，（甚至只有設有防禦之港口）可以封鎖，但就國際慣例觀之，除港口外，敵國全部或一部分岸線，亦可封鎖。例如當美國南北之戰，南政府海岸線二千五百海里，均被封鎖。按本國港口之為敵軍佔領者，亦可封鎖。例如當德法之戰，法政府自將羅恩（Rouen）底柏（Dieppe）及費剛（Fecamp）封鎖，因其為德人佔領之故。倫敦宣言第一條規定，「凡封鎖不得推廣至敵人口岸或敵人所佔領之口岸以外」，實不啻間接承認上述之慣例也。

封鎖國際河流

（四〇八）如果沿岸各國，非全體參加戰事，則所謂國際河流之河口，是否可以封鎖，至今尚無定說。例如當克里米戰役（一八五四），英法聯軍封鎖多腦河口，於是巴維也拉（Bavaria）吳登堡（Württemberg）（時均為中立國）提出抗議。又如一八七〇

年，法人封鎖德國北海全部海岸，獨留多辣提（Dollart）一口，則以其爲愛姆斯（Emms）河口，介諸荷德兩境之中故也。又如一八六三年，當美國政府封鎖南政府全部海岸之際，有英船彼得霍夫（Peterhoff）駛往格蘭德河，墨西哥沿岸之馬達摩魯斯（Matamoros）地方，中途爲美艦凡德必提（Vanderbilt）捕獲，但美國捕獲法院將其釋放，因墨西哥係中立國，其商務當然不在封鎖之列也。

倫敦宣言縱獲批准，亦只能解決爭議中之一點。其第十八條規定封鎖之海軍不得防阻各項船舶往來於中立國口岸云云，可知介諸中立國與交戰國間之河流，其河口決不可以封鎖。例如美爲交戰國，墨爲中立國，則格蘭德河口決不可以封鎖是也。此外如多腦河及來因河，自河源至河口，通過國境數十，假使上游一二國始終中立，其河口是否可以封鎖，則倫敦宣言並無規定。

### 封鎖海峽

（四〇九）與上題相類而並非相同者，則有封鎖海峽問題，試分別討論如左。

（甲）海峽之兩岸同屬一國，而其兩端又皆非公海者，可以封鎖（例如Solent是）。



(乙) 海峽之兩岸同屬一國，但其兩端爲公海者，可否封鎖，尙無定說，當義士之戰（一九一一），義大利並未封鎖達尼爾海峽，卽屬此一類之海峽也。波斯魯斯及達達尼爾兩海峽，今已改歸國際委員會管理，不復能封鎖矣。至於其他海峽，則其法律地位，尙未確定。

(丙) 海峽之兩岸分隸數國者，其事亦未規定。

封鎖之理由

(四一〇) 按封鎖既予交戰國以管理中立商船之權，又於中立商務有害，究應如何始屬正當，歐提費繹 (Hante Feuille) 之徒曰，交戰國既四佈軍艦，以防阻海岸之交通，是無異於征服海之一部，因是遂有禁止各國船舶出入之權。反之，而學者中復有主張以作戰之必要爲封鎖之理由者。余意封鎖不必定有特殊之理由，蓋封鎖之有害於中立商務原屬戰爭結果之一，不必定有特殊之理由也。又按封鎖誠有干涉海洋自由及中立商務之嫌，然此三種學說，同時發達，當海洋自由及中立商務爲世所公認之時，亦正封鎖則更取得合法地位之日也。

## 11 封鎖之設立 (Establishment of Blockade)

設立封鎖  
之能力

(四一一) 宣佈封鎖者，既屬最高主權之行爲，影響於中立商務者甚大，故苟非奉有政府命令，海軍司令決不可專擅。倫敦宣言第九條規定，「凡宣告封鎖，必須由封鎖國政府或海軍部以其政府名義行之，」即屬此意。政府可以設立封鎖之權，畀諸海軍司令，或限於封鎖某一海口，或聽其隨時自行決定。如或作戰地點，距政府甚遠，則遇必要時，海軍司令亦得自行設立封鎖，但政府必須於接到報告後追認，始能發生效力。又政府所賦予海軍總司令之權限，其中似含有設立封鎖之權，但仍以政府之認可爲限。

封鎖之宣  
告及通告

(四一二) 封鎖者，並不因開戰而發生。交戰國之軍艦，或已實行封鎖敵人之口岸，然其意或只在防阻敵船之出入，非必在禁阻中立船舶之出入也。因是大陸派之學者，遂主張以通告爲封鎖成立之必要條件，英美及日本之學者，則以通告非屬必要，惟中立商船必須確已知封鎖之存在，始能明正其破壞封鎖之罪耳。

大陸派之學者，雖咸認通告爲必要，然於通告之種類，則意見殊不一致。或主張通告應有三種：（一）就近通告港內之官廳；（二）封鎖國以外交公文通告各中立海軍國；（三）分別通告入口船舶。其他學者，則主張除外交通告及分別通告外，不必再有他項通告。又有人主張只須分別通告一種，惟以外交通告爲國際之禮貌耳。

依照國際慣例，執行封鎖之軍事長官，每以設立封鎖之經過，通告當地官廳，及駐在該地之外國領事，而封鎖國之政府，亦常以外交公文通告各海軍中立國。此外如法義諸國，則更命其海軍司令派員遍登來船，告以某港業經封鎖，但英美及日本諸國，則不認通告爲封鎖之必要條件。以爲凡口岸一經封鎖，中立國商船一經停止出入，則其事已爲衆所共曉，但在未經外交通告以前，如船主確不知有封鎖情事者，不妨免其破壞中立之罪，由是可知照英美及日本之慣例，事實之封鎖，與通告之封鎖，顯有區別也。

假令倫敦宣言得邀批准，則根據其第八條至第十二條之規定，可望得一共同之慣例，蓋各國當時曾議決如左：

(一) 凡設立封鎖者除宣告外，應並行通告，始能發生效力（第八條）。

(二) 封鎖應由封鎖國政府宣告，或海軍司令以政府名義宣告，其中應載明（甲）封鎖開始之日期，（乙）封鎖區域之範圍，（丙）中立商船出口之限期（第九條）。如封鎖開始日期及封鎖區域範圍未載明時，其宣告即無效力，必須再行宣告，始能生效（第十條）。如中立國商船出口期限未經規定，則隨時皆可自由出口（第十六條）。

(三) 封鎖宣告後，應立即分別通告（第十一條）。（甲）由封鎖國之政府，通告中立國之政府，其用意在使中立國政府轉告懸掛該國旗幟之一切船舶，（乙）由執行封鎖之海軍司令通告當地之官廳。其職在通告駐在該地之外國領事，此項通告之用意，在於使在港內之中立船舶，得以儘期限內離去該港，如未發此項通告，則中立船舶應准其隨時自由出口（第十六條）。

(四) 如遇封鎖展期或重新設立時，其應行宣告及通告之手續，悉照前例辦理。

倫敦宣言迄未批准，已見上章，雖協約國於世界大戰開始時，嘗採用大部份之規定

但未幾即又遵行其「歷史的及公認的國際法」矣。

中立國船  
出口之  
期限

(四一三) 就船舶之進口而論，封鎖一經設立，即生效力，縱使船舶偶值風雹，亦無進口之權。至於船舶之出口者，大抵由執行封鎖之海軍司令爲之定一期限，准其自由出口，但此期限長短，尙無定例，大約常爲十五日，但在世界大戰時，往往期限極短，如封鎖德屬東非洲時，只有四日，如封鎖卡墨龍及愛琴海，布爾加利亞沿岸時，只有兩日，如封鎖小亞細亞時，則只有三日也。

封鎖之終  
了

(四一四) 除媾和外，封鎖終了之道有四：(甲) 由封鎖國取消，或限制其範圍者，必須通告各中立海軍查照；(乙) 由敵國逐去封鎖之艦者，當封鎖艦隊敗退之日，即爲封鎖終了之時，不問其重來與否也；如果捲土重來，再行封鎖，則此係一新封鎖，非只繼續舊封鎖而已，因之各項手續，必須重演一過；(丙) 封鎖如無實效，即同於終了；(丁) 封鎖之艦隊，如將口岸佔領，封鎖亦即終了。當南北戰爭時，有塞卡森一案 (Circassian)，不認封鎖能因此終了，但戰後所設之英美混合賠償委員會，則認爲上說錯誤，乃予各請求者以賠償云。

### 三 封鎖之實效 (Effectiveness of Blockade)

有實效之  
封鎖與虛  
設之封鎖  
不同

(四一五) 凡設立封鎖者，必須駐有強大之艦隊，以防阻船舶之出入，此在十九世紀之後半期，已漸爲世所公認；至一八五六年巴黎宣言而正式成爲國際法，其後復經倫敦宣言第二條正式承認。有實效之封鎖，與十七十八兩世紀及十九世紀初期所通行之虛設或紙上封鎖不同。所謂虛設封鎖者，只宣稱某處口岸業經封鎖，而並無相當艦隊以防阻船舶之出入是也。第一次及第二次武裝中立同盟即主張封鎖必須有實效；但直待至拿破崙戰後，然後此項原則始爲世所公認。逮及十九世紀之後半期，則雖未嘗加入巴黎宣言之國，亦不反對實效封鎖之爲必要矣。

實效之條  
件

(四一六) 有實效之封鎖，據巴黎宣言所定界說，以能維持相當之兵力，實際上是以防止船舶之駛近海岸者爲度。何者爲實效封鎖，說者殊不一致，除細節不論外，大致有兩種相反之學說。

其一說曰，所謂有實效之封鎖者，應照第一次武裝中立同盟之解釋，即在沿岸之處，駐有多數軍艦，連亘如一鎖鍊，彼此相距甚近，凡有船舶通過者皆有被捕之虞者是也。此與世界大戰前法國之慣例正同。

其一說曰，所謂有實效之封鎖者，必須於其往來途徑中，駐紮有（試引魯欣登博士 Dr Lushington 之言）「相當之兵力，使出入之船舶，顯有危險，換言之，即除遇有特殊情形，如狂風大霧及必須隔離該地之時間外，出入之船舶，皆有被捕之虞，」是也。根據此一說，則不必定駐有多數軍艦，連亘如鍊，使意圖破壞封鎖之船舶，受叢礮之轟擊，苟使其實有被捕之虞，則亦足矣，不必問其被捕係由於巡邏之軍艦，抑由於駐泊之軍艦也。此為英美之慣例，德國及德之學者，似亦如是。美國南北戰爭時，美政府以軍艦四百艘，封鎖南政府二千五百海里之岸線，其必出於巡邏也可知。當時各海軍中立國莫不認為有實效，是則反對者之學說，未免辭勝於理耳。

假令倫敦宣言果能批准，則至少「實效封鎖之為事實問題」一點，可以解決。因之

而上述魯欣登博士之說，可以公認，不幸該宣言至今尙未批准，而英法兩國，且於世界大戰時將其廢止矣。

假令英美之主張果經採用，——蓋封鎖之有實效與否爲一事實問題，往來船舶所冒之實際危險，乃有效之明證，——則封鎖艦隊與口岸相距之遠近，一視其特殊之情形而定，並無多大之關係。例如當克里米戰役，封鎖里加（Riga）之軍艦，乃泊於萊塞沃提（Lysar Ort），相距一百二十哩，蓋以此爲三里闊之海峽，乃入口之要道故也。且各國往往以軍艦缺乏之故，特於沿岸多安礮位，以阻船舶之出入，不過至少須有軍艦一艘，停泊於口外耳。又有所謂「石封鎖」者，其法以船隻滿載石塊，沈之口外，以阻船舶之往來，則不可作實效封鎖論矣。

危險之程度

（四一七）究之多少須有之危險，始足以構成有實效之封鎖，殊難確定。縱有船舶偶然偷渡，苟使被捕之危險尙在，則封鎖之實效，並不因之消滅。魯欣登博士之言曰，「封鎖之維持，爲一程度問題，即往來船舶所冒之危險程度是也。今之說曰，封鎖必須十足維



持，其去吾說遠矣。夫世上無兵力足以絕對防阻船舶之出入者，或在深夜，或因大霧，或值狂風，或因不得已而開離防地，致船舶之偷渡者有之矣，難專以數目計也。故余意既有駐防之軍艦，必有被捕之危險，既有被捕之危險，即盡封鎖之職責。是以當封鎖之艦隊在場，而因有船私自出入之故，遽謂封鎖失效者，余不信也。」

實效之終止

(四一八) 苟使出入船舶常有被捕之虞，則封鎖即有實效，一旦封鎖艦隊被逐他去，或偶因他故開離防地，或自動撤回，或准許普通船舶通過——總之，已無被捕之虞，則實效當然消滅。例如當美國南北戰爭時，美政府以軍艦封鎖卻爾斯登 (Charleston)，繼因他故調離防地，五日後，乃另以他艦代之，斯時封鎖已失實效，惟美政府不肯承認耳。又如當克里米戰役，英國特許俄船運貨出口，因之在里加之貨船，皆得出口，而封鎖遂失實效，以其徒害中立國之商務故也。而丹麥商船「佛郎西司加」 (Franciska) 之因破壞封鎖被捕，遂不為法院所許云。

反之，按照各國慣例及大多數學者之意見封鎖之艦隊。如偶因風浪開離防地，封鎖

之實效，並不因之終止。倫敦宣言第四條採用此說，規定「凡封鎖艦隊偶因風浪開離防地者，不得遂認封鎖爲取消。」英國學者亦主張如封鎖軍艦因有船偷過防地暫時離防追捕，不得遂認封鎖爲失效，但倫敦宣言未採此說。

#### 四 破壞封鎖 (Breach of Blockade)

破壞之界說

(四一九) 凡船舶未經允許而進出於被封鎖之口岸者，是謂破壞封鎖。意圖破壞封鎖者，就其處罰之點而論，與破壞之已遂者同科。意圖破壞以何時開始，以何種行爲開始，各國慣例殊不一致。

未通告者  
不作破壞  
論

(四二〇) 夫破壞封鎖，從封鎖國一方觀察，既屬一種犯罪行爲，故必已知有封鎖之事實，然後始能構成破壞之罪。

因此歐陸之學說及慣例，皆主張非經過地方及外交通告者，不能設立封鎖，庶幾一切船舶皆可得知封鎖之事實。又因此而法義等國，對於入口船舶，苟非經封鎖軍艦命其

停止前進，予以特別警告，並將此警告載入船上航海日記簿者，不作爲破壞封鎖論。

英美及日本慣例關於船舶之知情一點，有實際知情及推定知情之別。非屬上例之一，不作爲破壞封鎖論。所謂實際知情者，蓋指從封鎖軍艦方面所得之警告，或從其他公私方面所得之消息，所謂推定知情者，蓋指封鎖事實已爲衆所共知，或已經外交通告，因而推定其知情也。大抵曾在被封鎖口岸停泊之船舶，皆推定其爲知情，但其是否知情，乃一事實問題。如其本國政府得到封鎖之外交文告爲時已久，足以通告一切船舶咸使聞知，則不問是船收到或注意此項通告與否，皆可推定其爲知情。

倫敦宣言大致一循英美及日本之慣例，其主要不同之點，則以知情之推定，並非絕對，儘可駁斥，其第十四條規定，「中立商船因破壞封鎖而被捕者，應以其知情——實際的或推定的——爲斷。」如於開離中立國口岸之際，其他之政府已得到封鎖之通告，而復有充分之時間者（第十五條），苟非提出反證，應推定其爲知情。但假使有一中立商船，駛近一業被封鎖之口岸，並未得有實際或推定之封鎖消息，則是船也，不能認爲犯罪，

必須以通告載入其航海日記簿內，以示警戒。又如因封鎖艦隊司令疏忽之故，未將封鎖通告當地官廳，或雖經通知，而未將中立商船出口期限註明，則中立國商船之出口者，應聽其自由開行（第十六條）。

總之，倫敦宣言迄今尚未批准，當世界大戰中，協約國引用其條文時，曾將推定知情各條，加以修正。

（四二一）按船舶之行爲何者可構成意圖破壞中立之罪各國慣例及學者主張並無定說。

（一）第二次武裝中立同盟（一八〇〇）擬將意圖破壞中立一語限用於以武力或詐術通過封鎖區域之船舶。此與法國之慣例略同，而法國更要求封鎖之軍艦必先予以警告。學者中主此說者，頗不乏人。

（二）日本諸國之慣例，亦獲有若干學者之贊同，較此更進一步，凡船隻之擬設法通過封鎖線者，縱未用武力或詐術，亦屬破壞封鎖；例如開往被封鎖口岸之船隻，經於封

意圖破壞  
封鎖之舊  
例

鎖線傍發現正在停泊或遊弋是也。

(三) 英美兩國之慣例，則又進一步，凡船上文書雖足以證明其並非開往被封鎖之口岸，苟該船於封鎖線附近發現，或正向被封鎖口岸開行，均可構成意圖破壞封鎖之罪。又如有船開往業經外交通告之被封鎖口岸，明知封鎖尚未撤消者，其科罰亦同。（惟距離過遠之處，雖明知是港業經封鎖，但猶冀於開到時或已撤消，且準備於封鎖撤消前變更路程者，不在此限。）此項慣例，並可適用「連續航程說」，凡船隻雖明係開往中立或未被封鎖之口岸，而其實意在開往業經封鎖之口岸者，均構成意圖破壞封鎖之罪。

(四) 美國南北戰爭時，美國捕獲法院對於船隻之明知所載貨物最後係運往封鎖口岸者，沒收其船貨，船員不知情者，沒收其貨物。例如英船「白姆達」(Berruda) 於向英國口岸開行之際，所運貨物中，有一部份據美法院之意，係運往南政府被封鎖口岸者，於是照破壞封鎖罪，將船沒收。又英船司提芬哈提 (Stephen Harri) 開往古巴，亦因此被捕。又如司伯林薄克一案 (Springbok) 其船亦係開往那騷 (在巴哈馬羣島)，美捕獲

倫敦宣言  
解釋意圖  
破壞封鎖  
之意義

法院僅沒收貨物，以船員不知情故也。又英船彼得霍夫（Peterhoff）開往墨西哥之瑪達摩羅（在墨西哥），美捕獲法院亦將其貨物沒收。英國政府不肯代被捕船貨，要求賠償。大多數學者之意，以美國捕獲法院此類裁決，不合法理，但其時英政府則認為所根據原則，尚屬正確。

（四二二）倫敦宣言擬有解決辦法如左：

第十七條規定，「凡中立國船隻除在封鎖艦隊之作戰區域以內，不得以其破壞封鎖而加捕獲。」又第十九條規定，「無論船舶之最後目的地係在何處，苟其時係開往未經封鎖之口岸者不得捕獲。」

依照上述規定，中立船舶之犯意圖破壞封鎖罪者，必須確已開入封鎖艦隊之作戰區域。所謂作戰區域者，係一事實問題。當某國決意封鎖敵國某部口岸之際，必派遣若干軍艦，歸一將領指揮，務使封鎖得收實效，而為之司令者，又必就所有兵力妥為分配，某艦駐某處，某艦巡弋某處，皆為之一一規定，各艦所巡弋之總區域，即封鎖艦隊之作戰區域也。

中立船舶之駛入作戰區域者，不足即爲其犯罪之證，必其最後之目的地及其航行之方向，皆屬被封鎖之口岸而後可。如但駛過作戰區域，而非開往被封鎖之口岸者，自非意圖破壞封鎖可比。又或船貨之最後目的地，係業被封鎖之口岸，苟當其受臨檢之時，確係開往未被封鎖之口岸者，亦不得認作破壞封鎖（第十九條）。但是船必須實係（並非徒顯然）開往未被封鎖之口岸，如能證明其確係開往業被封鎖之口岸，不過託詞開往未被封鎖之口岸者，可加捕獲，因其係意圖破壞封鎖故也。

雖然，上項規定，不啻將連續航程之原則，完全打破。世界大戰既作，倫敦宣言尙未批准，然其中定例被協約國所採用者，已有多條（包括第十九條在內）。至一九一六年三月，各國乃宣稱廢止此條，並同時聲稱連續航程及最後目的地兩原則，於封鎖一例適用。未幾各國又將倫敦宣言全部廢棄，具見上文。

（四二三）向內封鎖者，一切無特許之船舶，均不得入口，然遇必要時，亦有例外。依照世界大戰前之慣例，凡船舶因修理，風浪，缺水，乏糧，及其他原因必須駛入被封

入口船舶  
不作爲破  
壞封鎖論  
者

出口船隻  
不作爲破  
壞封鎖論  
者

鎖之口岸者，不得作爲破壞封鎖論反之，照英國慣例，如因船主酒醉，不明海岸情形，失落指南針，尋覓領港人，或爲確定封鎖之是否業已撤消而入口者，仍應科以破壞封鎖之罪。

倫敦宣言承認禁止船舶入口之原則，遇必要時，得有例外。第七條規定，「凡中立船舶因遇難而必須駛入被封鎖之口岸者，經封鎖軍艦之認可，得准其入口出口，惟入口後不得裝卸貨物耳。按此條並未規定遇難之情形，但以經封鎖軍官之認可，爲其惟一之條件，是則凡事均留待軍艦艦長之決定矣。苟經查明確係遇難，除能自行設法救濟外，應准其入口。」

(四二四) 出口船隻，依照世界大戰前英國及多數國家慣例，亦有可免處罰者；例如在封鎖前入口船隻，得以空艙出口；又如因不知封鎖而誤入口者，或因得封鎖艦隊之准許而入口者；又如在封鎖前業已滿載貨物經特許准其出口者；又如因遇必要情形入口，事後乃聽其自由出口者；又如中立國外交官所租用船隻，專供運送遇難水手回國者，均可聽其出口。



由內河駛  
往被鎖封  
口岸者

(四二五) 凡船舶必須行經被封鎖之海口，始犯破壞封鎖之罪。苟或海口雖經封鎖，而尚有內河可通，由是以達未被封鎖之口岸，或其他中立國之口岸者，則船舶之出入是間，決無破壞封鎖可言。

### 五 破壞封鎖之結果 (Consequences of Breach of Blockade)

破壞封鎖  
船舶之收  
捕

(四二六) 凡船隻之因破壞封鎖而被捕者，必須在其犯罪之時，換言之，則當其意圖破壞封鎖，或實行破壞封鎖之時也。但意圖或實行破壞封鎖者，究以若干時日，為其存續期間，至今尚無定說。

意圖破壞封鎖者，究從何時起算，本屬懸案，已見上文矣。依照英美慣例，凡船舶之開往被封鎖口岸者，當其出口之時，即其意圖破壞之日。總之，破壞封鎖之船舶，究從何時起始得為犯罪乎。

犯罪之期間，究以何時終止，亦同屬懸案。依照大陸派之學說及慣例，凡破壞封鎖之

船舶，其犯罪期間，以實際在封鎖線內，或雖已逃出封鎖線而尚爲封鎖軍艦追逐之時爲限。反之，依照英美之慣例，凡船舶之尚未被封鎖口岸駛抵其目的地，而復由其目的地駛回其出發地者，皆認爲在犯罪期間。船舶之往返，只作爲一次航程計算，但船舶之犯罪，以在封鎖期中爲限。一旦封鎖取消或因故終止，卽不復能加捕獲矣。

倫敦宣言擬解決此項難題，故於第二十條中規定，凡船舶之犯罪期間，以尚在追捕中者爲限（追捕者以封鎖之軍艦爲限）。苟使追捕業已放棄，或封鎖業經取消者，卽不得再加捕獲。依據此項規定，凡船舶之尚在追捕中者，不問其在戰區內外，皆可捕獲。縱其使暫時避入中立港內，然俟其出口之後，仍可追捕，惟捕獲之軍艦，必須爲原來追捕軍艦之待於口外者耳。

破壞封鎖  
之處罰

（四二七）破壞封鎖之船，既經捕獲之後，卽須押往港內，聽候捕獲法院審判。船中員役，均可暫予扣留，藉資佐證。在昔每有將其監禁或處以死刑之事，但自十八世紀以來，此例早已廢止，至今則船員不但不能監禁，並不得俘獲，一俟法院判決之後，卽須一律釋

放。除沒收船貨而外，別無他種懲罰方法，但各國之慣例，不盡相同。照世界大戰前英美慣例，凡船公司與貨主同爲一人者，可將其船貨一併沒收。如船貨並非同屬一人，則必貨物皆屬違禁品，或船公司於裝貨時已知其係運往被封鎖口岸者，始得一併沒收。被捕之船是否駛過封鎖線，或另藉駁船之助（如由駁船駛過封鎖線裝卸貨物之類）皆無重大關係。美國南北戰爭時，其法院判處「司賓薄克」等案，只以沒收貨物爲限，蓋因其最後目的地雖爲被封鎖口岸，但船公司實不知情故也。

倫敦宣言嘗擬用一極簡單方法解決此事。依照第二十一條之規定，凡破壞封鎖者，應沒收其船貨，惟運貨人如能證明在裝運時實不知或不能知船公司有破壞封鎖之意，者，不在此例。船貨中如有一部份或全部份爲違禁品者，究應如何處分，第二十一條並未道及，當然可以沒收。

## 六 所謂長距離之封鎖 (The so-called long distance blockade)

(四二八) 世界大戰前，封鎖之意義，及國際法上之規定，已於前章備述之矣。大戰以來，甚少進展，蓋因封鎖之事例既少，——封鎖德屬東斐海岸、坎梅壠、封鎖布加利亞之愛琴海岸線、封鎖小亞細亞及其他數事而已，——亦並未引起若何爭議，而於戰略上亦不發生重大影響。中歐諸國海上艦隊之力量，僅足以偶出襲擊，勢不能維持本章所討論之實效封鎖，而在協約國方面，則又以德國沿岸密佈水雷，亦不能沿用舊日封鎖方法，因之而所謂長距離封鎖之法尙矣。

上章曾述及一九一五年二月德國宣佈英倫三島附近洋面爲作戰區域之事，如有敵船在此區域內發現，必加轟擊，卽屬中立船舶，亦必觸犯危難云云。於是英國與其他協約國聯合宣告，禁止一切貨物出入德境，以示報復。按此次所布教令（一九一五年三月十一日），指明所採係報復政策，並未道及封鎖一字，故關於封鎖諸法規，均不適用。但數日後，英外相向美國大使說明採用新政策之經過，其言曰，「英國之艦隊，已設立封鎖一道，用連環戰艦，實際控制德國海上交通」云云。

此種長距離之封鎖，霎時引起各中立國之抗議，美國態度，尤屬強硬。略謂自合法封鎖之原則公佈以來，海戰情勢業已大變，昔之嚴密封鎖，用艦隊堅守港口，今後或已不合實用，但英國此次所採戰略，似於戰時法之精神，全未顧到云云。其主要批斥之點如下，

(一) 此舉無異於封鎖中立國口岸，蓋「其區域既如是廣泛，各艦距離又如是遼遠，則中立船舶之開往中立口岸者，勢必須通過此片海面，此非英國以交戰國之資格所得而干涉者也；」

(二) 德國在波羅的海與斯干的那維亞諸國商務，既不因此而受影響，則各中立國所感之痛苦，殊不平均；

(三) 此舉並無實效，蓋「德國沿海各地，仍可與斯干的那維亞諸國通商，」而「德國軍艦出沒於北海及波羅的海者，尤不時將開往斯干的那維亞及丹麥海口船隻帶入德境。」

根據上述三種標準，英國之長距離封鎖，「在法律上，事實上，或效果上，均不能成立」云云。

英國覆文略稱，此項辦法，不過以舊日封鎖之原則，應用諸大戰內之新事實而已，雖不可以封鎖舊例嚴格論之，然其精神固自能調和也。關於第一點，即美國所稱爲封鎖中

立國口岸者，英國復文略稱，「假令必須干涉往來中立國口岸之敵人貿易，然後封鎖始收實效，則其事固不悖於公認之原則也。」且協約國方極力設法辨別，何者爲開往德國之船，何者爲開往中立國之船，而對於破壞封鎖之船舶，尤不惜從輕發落，以減少中立貿易所受之痛苦。關於第二點，即美國所謂不公平者，英國復文略謂，「由陸地或內河與被封鎖口岸往來之貿易，例不能影響封鎖之實效問題。」如謂連續航程之原則，可以適用於經過魯特登（Rotterdam）運往德境之貨物，則試問能以何種理由，否認經過瑞典、波羅的海，或其他中立國領海，運往德境之貨物，可同一適用此原則耶。

關於第三點，即美國所稱並無實效者，英國復文略稱，「自有封鎖以來，偷渡之船，與因發覺後被阻之船，不知尙有少於此次者否。」

（四二九）兩國法理之爭，至此而止，英國及其他協約國，乃從事區別純粹中立貿易，及對德貿易。於是設立局所，以調查德國對外貿易之組織及其祕密，規定凡由鄰近諸國出口貨品，必須附帶出產地證明書，以資區別，復勸告德國鄰邦之進口商人，組織代表

世界大戰  
中歐諸  
國之孤立

公會，然後與此公會訂約，以擔保其所運貨物及其製造品永不運往敵境爲條件，豁免其檢查手續。最先組織成立者，爲尼德蘭海外信託公司，未幾而瑞典挪威丹麥瑞士諸國之公會，相繼成立。又勸告各大航業公司，爲避免檢查手續之繁難起見，最好將嫌疑貨品運返英國存儲，至戰後再行處分，或先向提貨人取得永不運往敵境之保證，再爲提交。又勸告其他航業公司，如有貨品運往歐洲北部時，務須取得協約國官廳證書，准其通過封鎖線。又拒絕供給中立船舶煤斤，但其公司能擔保不以所自有，所租用，及所管理之船舶，與敵港通商，或於敵港間往來運送貨物者，不在此限。最後復設法與中立商號代表團體訂約，載明凡販運外貨至中立國者，以足敷國內自需之數量爲限。

雖然，在北美合衆國尙未參戰以前，協約國之目的，尙難完全達到。自美國加入世界大戰（一九一七年四月），卽下令禁止運貨至北歐諸中立國，必須確有滿意保證，始發給出口執照。此係美國分內之事，而中歐諸國至是乃完全與外界隔絕矣。

## 第四章 違禁品 (Contraband)

### 一 違禁品之意義 (Conception of Contraband)

戰時違禁  
品之界說

(四三〇) 考違禁品 (Contraband) 一字，源出於義大利文之 (Contrabando)，而此字復導源於拉丁文之 (Contra and bannum)，其義即違禁也。 (in defiance of an injunction)。所謂戰時違禁品者，蓋指交戰國禁止運往敵境之物品而言，因其能增厚敵人作戰能力之故。然究之何種物品應屬違禁，在此界說中並未指明。其說亦殊不一。自十七世紀以迄十九世紀，世之解釋此字者，大都依照格老秀斯 (Grotius) 之說。按此字在格老秀斯以後始通用，故當格老秀斯之時，未嘗用此一字，然固嘗討論及此，且將各種物品別爲三類。第一類如槍械等物，係專供作戰之用，應永屬違禁品。第二類如奢侈品，



萬無用以作戰之理，故應永屬非違禁品。第三類如貨幣、糧食、船隻及海軍所用材料，在平時戰時，均可應用，故其為違禁與否，一視特殊之情勢而定。上述分類方法，雖經本格薛克（Bynkershock）極力反對，然各國慣例，恰都奉為準則。自十六世紀之初，各國即互訂條約，以規定第三類所列貨品，何者應屬違禁，然各約亦彼此互異。大抵交戰國之無條約拘束者，多就每次戰事特殊情形，自由決定。第一次及第二次武裝中立同盟（一七八〇及一八〇〇）限制違禁品名色之主張失敗，巴黎宣言（一八五六）雖用違禁品一字，而未嘗定其界說。依照倫敦宣言第二十一條至二十九條之規定，締約各國對於何者為違禁品，何者非違禁品，意見似已漸趨一致，但此項宣言迄未邀各國批准，而就世界大戰之經驗言，更覺難於一時解決。且交戰國之利害，多與中立國不同，因之各中立國所認為違禁品者，一旦加入戰爭，其態度即為之一變。

（四三一）除上述之區別外，尚有兩種不同之違禁品，宜加區別。

絕對違禁  
品相對違  
禁品相對  
品自由

第一類物品，照其性質，係專供作戰之用者。除槍械彈藥外，尚有兼具兩重品格之物，

如海陸軍軍用材料是也。凡此皆謂之絕對違禁品。第二類物品，照其性質，並非專供作戰之用，但在某種情形之下，亦可以供作戰之用，凡煤、米、金、銀等物品，照其性質，本非專供作戰之用，但在某種情形之下，亦可以供作戰之用，其名曰相對違禁品。

此種區別，不但可確定某種物品爲違禁品，兼可確定運送者之罰則，雖向來各國不盡援用，然每遇戰事，則其違禁品項目，亦必修正一次。大抵槍礮彈藥等物，無一次不列入違禁品，此外各物，則視其特殊之情形而定。大多數之學者，皆主張絕對違禁品與相對違禁品應有區別，然主張專以軍火爲違禁品，而不認有相對違禁品者，頗亦不乏其人。倫敦宣言採用此種分類方法，但於兩類之外，又加一類，凡物品之不足以供作戰之用者，或其物可供作戰之機會甚少，幾等於不足以供作戰之用者，皆屬於此一類，其名曰自由品。

絕對違禁品與相對違禁品之區別，在世界大戰以前，雖能於理可通，於事有濟，然自經此次大戰，而其基礎乃有動搖之勢。當其叛議之初，軍隊人數甚少，僅居交戰國人口百分之幾。大戰以來，幾乎盡人皆兵，舉全國之人民財產，一齊動員，交通要具，盡歸國有，擴充

之速，前所未聞，說者乃謂昔日之區別，今已不合時宜，蓋各國政府遇必要時，可以盡征其民之物品以供作戰也。

絕對違禁品

(四三二) 夫物品之具有和戰兩性者，有時或竟爲作戰之必需品，故不能僅以槍械彈藥等物，認作絕對違禁品，其理甚明。製造槍械彈藥之機器材料等物，幾與槍械彈藥同一可貴，而海戰中除槍彈外，船舶及一切軍用材料，尤爲切要。然何物應爲絕對違禁品，主張尙不一致，故一遇戰事，交戰國大抵皆就其特殊情形，以增減絕對違禁品之項目。

凡爲交戰國者，雖可斟酌每次戰爭之特殊情形，以定絕對違禁品及相對違禁品之區別，然亦不能任意武斷，應視該物在某次戰事特殊情勢之下，或就戰爭工具之進化而論，是否果爲海陸空軍作戰之必需品。如其不然，卽不能認爲絕對違禁品。每有種種物品，其性質本非可供作戰之用，但在某次戰爭時，或在某種情形之下，居然可供作戰之用；自無妨定爲絕對違禁品。例如糧食本無定爲絕對違禁品之理；但如某國以謀充足軍糧起見，盡徵全國之糧食，而其人民，則按日給食，以示限制，如此，則糧食已取得絕對違禁品之

要素，自可以定爲絕對違禁品矣。又如棉花在以前戰爭中，從未有稱爲絕對違禁品者，蓋以其軍用尙少之故，至今則棉花已爲製造炸藥之原料，故協約國於一九一五年宣告棉花爲絕對違禁品。但絕對違禁品與相對違禁品之界限，漸有消滅之勢，其說具見上文，茲不再贅。

倫敦宣言第二十二條及二十三條，又將絕對違禁品分作兩大類。第二十二條中列舉物品十一類，皆屬永久之絕對違禁品，無庸另行宣告。第二十三條所舉物品，亦屬戰時用品，但不屬於上述之十一類，如經特別宣告，亦可認作絕對違禁品。此項宣告，可於平時爲之，並同時通告各國；如係於開戰後始行公佈，則僅就中立國通告而已。如有某國不認第一類中所列某種物品爲違禁品者（見第二十六條），必須通告其他各國。

第一類中所列物品，頗具有折衷深意，蓋如馬鞍、圖案、及載重牲畜等，英吉利等國，本只認作相對違禁故也。

不幸倫敦宣言迄未獲各國批准，雖當世界大戰開始之際，英法等國嘗採用其大部

份定例，獨於所載絕對違禁品項目，則棄置不用。大戰時，絕對違禁品之項目，屢經增加，至英國最後一次所發表項目，竟佔倫敦日報兩頁之多。

其中所列物品，爲飛機、酒精、阿摩尼亞、可供軍用之牲畜、冑甲、槍礮、彈藥、砒霜、石棉、鐵絲、網、獸骨、礪砂、帳棚、石炭酸、苛性鉀、假象牙、軍裝、銅、軟木塞、棉花、與棉織品、工業用金鋼鑽、軍用電汽用品、軍用炸藥及製造炸藥之原料、鎔鐵爐、亞麻、軍用煤汽、甘油、金、銀、紙幣、存單、頭髮、馬繮、苧蔴、皮革、製造軍火之器具、鐵、鉛、皮、機油、水銀、石油、汽車、攝影軟片、白金、靶場鏡、橡皮、探海燈、絲、肥皂、鈉、澱粉、含有鎢質及銅質之鋼、硫酸、硝、皮、藥品、油、馬口鐵、松節油、橡皮胎、軍用車輛、軍艦及其附件、蠟、可作軍用之木料、鋅、尙有不經見之金屬品、化學品等，名目繁多，姑不備錄。

相對違禁品

(四三三) 此外尙有若干物品，雖非專供作戰之用，然交戰國得之，亦足以延長戰事。凡此皆謂之曰相對禁品，必其顯然係用以作戰者——此可從船舶之目的地，及貨品之提貨人推測而得——然後始可認作違禁品。然各國之慣例，學者之主張，對此均不一

致，而爭辯最烈者，莫如糧食，馬匹，負重牲畜，煤斤及他種燃料，貨幣及棉花等物，是否可以相對的認作違禁品也。

(一) 在普通情形之下，糧食本非違禁品，而主張萬不可以糧食爲違禁品者，亦不乏其人。但大多數學者之意，則以糧食之供敵國軍用者，不妨認作違禁品。此英美及日本之慣例也。但一八八五年中法之戰，法國宣告大米爲違禁品，以中國爲食米之國故也。又如日俄之戰，(一九〇四) 俄國亦宣告大米及其他食糧爲絕對違禁品，嗣經英美兩國抗議，始改作相對違禁品。倫敦宣言第二十四條，列糧食於相對違禁品之內，世界大戰時，英德兩國之相對違禁品項目中，均列有糧食一類。

(二) 馬及其他負重牲畜，可供馬隊礮隊及輸送隊之用，故常列入違禁品之內。夫以之列入相對違禁品時，本無不可。而各國竟有認其爲絕對違禁品者，如美國海戰法規 (一九〇〇) 第三十六條所規定者是也。俄國對日戰爭之際，雖嘗變更原議，承認違禁品有絕對與相對之分，然固始終認馬及負重牲畜爲絕對違禁品也。倫敦宣言第二十二

條，亦規定馬牛等一切負重牲畜爲絕對違禁品，世界大戰時，英德兩國之絕對違禁品項目，均有馬及負重牲畜在內。

(三) 今日各國之軍艦，均係用蒸氣發動，故一切燃料如煤等，均與海戰有重大關係。因此英國自一八五四年以來，凡煤之運交敵艦或敵國海軍港者，均視作違禁品。但在一八五九年，法蘭西及義大利之主張，略有不同。俄國雖於一八八五年宣稱決不列煤入違禁品，但至一九〇四年，忽又改稱煤，揮發油，酒精，及一切燃料等，均爲絕對違禁品。雖其後來承認違禁品有絕對與相對之分，而於此項主張，則堅執不變。倫敦宣言第二十四條，列煤及一切燃料爲相對違禁品，惟石油除外，蓋其爲汽車，飛機，潛艇之必需品，故以之列入絕對違禁品也。德國宣告煤，熟煤，及石油均爲絕對違禁品，其他燃料，則爲相對違禁品。

(四) 至於貨幣，可供鑄幣之貴重金屬品，及債券等物，則根據中立國不得假款於交戰國之原則，凡係運往敵境或敵軍之件，均屬違禁品。但今日交戰國自有其生財之道，故由中立商船運金銀前往接濟者，殊不多見。世界大戰之初，協約國嘗宣告金銀紙幣爲

相對違禁品，逮一九一六年，忽宣稱金銀紙幣及一切票據爲絕對違禁品。上項物品，在德國所公佈違禁項目內，亦均列爲絕對違禁品。

(五) 一八六一年美國南北戰爭時，美政府以棉花列入絕對違禁品，此係當時特殊情形，蓋以南政府向外國購辦船舶軍火，均藉出口棉花以代現金也。但此說實係錯誤。總之，無論如何，棉花在世界大戰前，不能認作絕對違禁品。故當日俄之戰，俄國宣告棉花爲絕對違禁品，英國卻向之抗議；俄國初意向可讓步，後來卒堅持原議。倫敦宣言第二十八條，列棉花於自由品之內，世界大戰時，協約國初亦未認棉花爲違禁品，逮知棉花可以製造炸藥，遂改列爲絕對違禁品。凡棉花、麻、絨布、棉絮、棉紗、棉布等物，可以用作製造炸藥者，皆在其內。德國所公佈之違禁品項目表，亦列棉花爲絕對違禁品。

倫敦宣言分相對違禁品爲兩大類：

第二十四條共舉物品十四類，可以永遠認爲相對違禁品，無須特別宣告。第二十五條所列物品，皆爲第二十二條之十一類絕對違禁品，第二十條之十四類相對違禁品所



未載者，其物皆屬和戰兩用，非經特別宣告，不能認其爲相對違禁品。宣告之程序，與絕對違禁品同。

倫敦宣言中所列項目，世界大戰時英國並未採用。最初不過就原表稍加修正，後乃續有增減，至一九一七年七月二日之佈告發表，則列入相對違禁品者，計有三十四類之多。例如皮囊、靴鞋、（可供軍用者）木桶、衣服、（可供軍用者）皮套、望遠鏡、糧食、鎔爐、燃料、（除石油已列入絕對違禁外）膠、繩索、馬蹄、航海儀器、油及脂肪、假牛油子、乾菓、菓核、鐵路、電報及電話材料、軍用車輛、（除汽車已列入絕對違禁品外）各種船舶、（除軍艦已列入絕對違禁品外）皆是也。

仇敵目的  
地爲違禁  
品必要條  
件

（四三四）一切物品，無論其性質如何，苟非運供交戰國之用者，皆不得認作違禁品。槍械彈藥之運中立國者，不得認作違禁品，與他物無異。凡違禁品均以有仇敵目的地爲必要條件，此在顯然可供軍用之物品爲然，即在和戰兩用之物品，亦莫不然。例如煤及食糧等物，如係運往中立地點，本屬完全無礙，絕非違禁品可比。但物品之目的地，不可與

運船之目的地相混。故有船舶之目的地爲一中立口岸，而其所載物品爲違禁品者，則以其有仇敵目的地故也，又或物品並無仇敵目的地，亦爲違禁品者，則以載運之船，將於中途停靠敵港之故，雖其最後目的地，固爲中立國境也。

倫敦宣言第三十條及第三十六條，關於仇敵目的地之規定，甚屬詳盡，而於絕對違禁品與相對違禁品仇敵目的地之性質，區別尤爲明晰。

(一) 依照第三十條之規定，凡絕對違禁品之運往敵境者，或敵軍所佔領之地方者，或運交敵國之軍隊者，皆有仇敵目的地；又依照第三十一條之規定，凡有下列情形之一者，其仇敵目的地即已充分證實，(甲) 物品之運往敵港或運交敵軍者，(乙) 載運船隻之專停靠敵港者，或於未行抵中立目的地以前，將在敵港停靠或與敵艦相值者。

(二) 依照第三十三條之規定，凡相對違禁品之意在供敵人軍用者，或敵國政府及機關公用者，(如能證明不能供軍用者除外) 皆有仇敵目的地。又依照第三十四條之規定，凡相對違禁品有下列情事之一者，除有反證外，皆假定其有仇敵目的地，(甲)

運交敵國政府當局者，運交敵國商人，而由此商人轉賣與敵國政府者，（乙）運往敵境內設有防禦工程之地方，或其他可供作戰或給養之策源地者。反之，如是項物品，並非運往上述各地，而又無證據可以提出者，應假定其並無仇敵目的地。今有商船於此，其如係開往敵境內設有防禦地方，或其他軍用策源地，則其船之本身，已可為相對違禁品，然不能推定其有仇敵目的地，必須直接證實，確係供敵人軍用，或政府機關之用，然後可。

世界大戰開始時，英國會同各協約國頒佈教令（一九一四年八月二十日）採用倫敦宣言中第三十，第三十一，第三十三，第三十四等條全文，惟於第三十四條中關於相對違禁目的地之推定一條，另添一種推定。至一九一四年十月二十九日，復代以教令，仍採用倫敦宣言上列各條，附加推定一種，凡相對違禁品之運交敵人，或為敵人代運者，皆有仇敵目的地，得從事捕獲。一九一六年三月三十日，復以教令，將此項新推定推及於絕對違禁品，自是凡絕對與相對違禁品，苟係運交會在此次戰事內代運，或運送違禁品至敵境，或其所佔領地之地方者，皆假定其有仇敵目的地，可加收捕。如果其目的地確係

中立國境則舉證之責應由物主負之。一九一六年七月七日復頒佈海事權利令，將倫敦宣言全部廢止，並規定，凡物品之運往敵國或代敵國政府所運者，運交敵國之代理人者，運交敵境內或為敵軍佔領地內之人或代其運送者，運交會在此次戰事內代運或運送違禁品至敵境之人，或代其運送者，運貨提單可以轉讓者，或船上文件未載明真正提貨人之姓名者，除有反證外，皆假定其有仇敵目的地。

### 自由品

(四三五) 凡不能供作戰之物，不問其目的地何在，皆屬非違禁品。

倫敦宣言第三十七條明白承認此一點，復於二十八條所謂自由品項目單內，列舉物品十七類，縱使運往敵地，亦不得認作違禁品。此項項目單，世界大戰時協約國並未採用，其中所列物品，有若干種且被宣告為違禁品，原單價值，因之喪失無餘。此後凡為交戰國者，乃得自由決定，何物為自由品，惟以不背違禁品之原則為限——惟能助敵作戰之物，始可規定為違禁品。

(四三六) 雖然，有兩類物品，應永遠規定為自由品。

船用物品  
及救濟傷  
兵物品

其一，爲救傷醫病之藥物，縱使運往敵地，亦無規定爲違禁品之理。惟遇軍情緊急時，不妨暫時收用，但仍須酌償其值。此例爲倫敦宣言所規定，後乃經世界大戰中各國所採用者。

其二，爲本船船員及旅客所用之物，亦斷無列爲違禁品之理。夫違禁品既以有仇敵目的地爲必要條件，故本船船員及旅客自用之物，當然應列入自由品之內。大抵商船均攜有槍隻及少數子彈，備發信號之用，如其所過地方，適當海盜出沒之所，則更非多攜軍火不可。究之所攜軍火，是否出於善意，在執行臨檢之軍艦，及擔任審訊此案之捕獲法院，固不難一查卽得也。

### 違禁船舶

（四三七）中立商船，無論其運送違禁品與否，皆可列入違禁品之內。凡因供軍用而建造或裝設之船，在開往敵境途中者，均屬此類。夫中立國之職責，雖在盡力防止境內之船隻添裝武備或開離港外，意在於出口後遊弋，或對交戰國作戰，然不能禁止其商民售船與交戰國，惟不得承攬建造而已。是以中立國之商民，除本國頒有禁令者外，如（英

國所頒外國募兵條例第八第九兩條一八七〇）皆得於普通貿易範圍內，以任何船隻售與交戰國，但不得承攬建造耳。依照世界大戰以前之慣例，此項船隻既與軍火無異，自應列為絕對違禁品；且不必定屬軍艦，即使用作軍隊運送船，亦足為違禁品矣。

依照倫敦宣言第二十二，第二十四，第三十四等條之規定，軍艦與他種船隻，顯有區別。軍艦及其附載之小艇，與供作戰所用之船上零件，均可列為絕對違禁品，無須再行宣告。此外如各種船隻及浮碼頭等，只可列為相對違禁品，無須再行宣告。

上述倫敦宣言各項規定，世界大戰時協約各國均經採用。

## 二 違禁品之運送 (Carriage of Contraband)

(四三八) 以保障貿易自由之故，中立國商民無論以何種物品售與交戰國，皆不違法，絕對違禁品或相對違禁品，皆可出賣。且就國際法而論，中立商船在公海中運送違禁品，與其買賣同一合法。運送違禁品之船隻，並未觸犯國際法之禁令。但交戰國依照國

運送違禁  
品為交戰  
國法所  
不容

際法得禁止並懲罰運送違禁品之中立商船，故其所犯者，乃交戰國之禁令也。是以運送違禁品之受罰，非因國際法有此規定，不過因交戰國有此禁令而已。夫運送違禁品之船隻，既無背於國際法，何以交戰國得加懲罰，此當於國際法之發展史中求之。按中立國商民與交戰國間貿易自由之原則，久為世所公認，較之昔日禁止中立國與交戰國通商之慣例，迥不相同；但此種公認，自始即包含有懲罰運送違禁品之權在內。其理由不外交戰國為自衛起見，不得不禁止以某種物品運往敵國，增厚敵人之實力，故或沒收其貨物或併沒收其船舶，皆懲一禁百之意也。

是以今日運送違禁品之情形，係一種折衷辦法。一方面為保障貿易自由之原則起見，國際法並無禁止中立國商民運送違禁品之明文；而在另一方面，則又許交戰國有禁止並懲罰運送違禁品船隻之權，一如其禁止並懲罰破壞封鎖之例。

(四三九) 運送違禁品最簡單之例，莫如將違禁品並有仇敵目的地之物品，運往敵港。無論其仇敵目的地，係從船照查出，或從其航行方向推定，皆無區別。又依照英美兩

直接運送  
違禁品者

國慣例，凡船隻如中途須在敵港停靠，或有敵艦迎候者，不問其是否駛往中立港，或其物品是否運往中立港，均可一例論罪；否則物品之運往沿途敵港者，皆可假托運往中立地點，必將大開欺詐之門矣。又每有物品因運往敵港而變爲違禁品者，如其載運之船，在船照上預定在某種情勢之下，駛入敵港，則依照上述理由，應以運送違禁品論，惟能證明業已放棄其原來之意思者，不在此限。

倫敦宣言分運送絕對違禁品及相對違禁品之船爲兩類。

關於絕對違禁品者，依照第三十二條之規定，凡船上文書會載明係駛往敵港者，或從其航程上可推定係駛往敵港者，皆應作運送違禁物品論。又依照第三十一條之規定，凡船隻如於中途駛入敵港，或有敵艦迎候者，則不問其是否係開往中立港口，或其物品是否係運往中立地點，均可一例論罪。

關於相對違禁品者，依照第三十五條之規定，凡船上文書載明係開往敵港者，或其目的地本屬中立港，而無故改向敵港行駛者，皆應作運送違禁品論。



第三十二條及第三十五條均規定。以船上文書爲船貨目的地之確證，惟其行程顯有變更者，不在此限；但起草委員會之意見，則以爲將來解釋此條時，不宜過於拘文牽義，否則必生流弊。其報告書中有曰，除事實能證明爲偽造外，應以船上文書爲其確證。

自世界大戰開始至一九一六年七月，協約國會採用第三十五條關於直接運送違禁品部份，惟對於第三十五條其他部份，則略有修正。至一九一六年七月七日，海事權利令公佈，遂將倫敦宣言全部廢止。

迂道運送  
違禁品者

(四四〇) 又有一比較普通之運送違禁品事件，其法以船裝運違禁品，(以有仇敵目的地者爲限)，表面上係運往中立港，而其實則於運到之後，轉運至敵港者。此類船隻，當其由中立口岸開赴敵港之時，自屬運送違禁品，毫無疑義。但在美國南北戰爭時，曾發生下列問題，即當此船由一中立口岸開赴另一中立口岸，由是轉往敵港之時，是否可視作運送違禁品是也。按其用意，實在前往敵港，特迂迴以致之耳。美國捕獲法院援用連續航程之原則，認爲應作運送違禁品論罪。一時英吉利等國，羣起責難，但英國並未提出

間接運送  
違禁品者  
(連續運  
輸說)

抗議，而就南非戰爭中（一九〇〇）英國處分本德蘇拉（Bundesrath）等案之辦法觀之，可知英國對於美法院之判決，認為尙屬公允，故於本國爲交戰國時，亦援用之。余在本書前一版中，曾謂假令是船實係迂道以達敵港，並非僅涉嫌疑者，則援用連續航程之原則，實係最有理而公允之辦法也。

（四四一）在討論世界大戰之慣例以前，尙有一相類之事件，其事之發生，蓋由於中立船以違禁品（如其目的地爲敵港者）運往中立港，復於此遵陸或航海運交敵人，（原船或不預知此事。）大戰以前，有人曾問及，當此船開往中立口岸之時，是否係運送違禁品。當克里米戰爭之際（一八五五），法國捕獲法院之沒收漢諾互中立商船佛勞霍維英那所載硝石，即係主張此說。但至美國南北戰爭時，然後在原則上始行決定。其時大率以物品先運至英屬那騷（Nassau），或其他中立國口岸，然後再轉運至附近被封鎖口岸，故美國軍艦乃將開往那梭或其他中立國口岸之船，截留多艘，謂其中一部或全部物品，係運交敵人者故也。美國法院認爲此項船隻，雖係往來於中立口岸，而其所載物

品，實係意圖運入敵境，與運送違禁品無異。當時著名各案，如司賓薄克，及彼得霍夫，皆因運送違禁品及破壞封鎖，致遭收捕。由是連續航程之原則，又生一新例，蓋必先認定由中立口岸以達中立口岸之船，與由中立口岸，以達敵港之船，係在一連續不斷之航程以內，然後始可認為運送違禁品，此項新例，可名之曰連續運輸法。

本德蘇拉案

(四四二) 此項新例，英吉利等國一致反對，但英國並未提出抗議，反之，且不允為英國船公司聲援。至南非戰時，然後英國贊成美法院之態度，始形明顯。一九〇〇年，有德船本德蘇拉等三艘，自德國海口開往葡萄牙屬德辣瓜海灣 (Delagoa Bay) 之羅倫馬克港 (Lorenzo Marques) 中途為英艦所捕。德國向英國抗議，謂往來於兩中立港之船，斷無運送違禁品之理。但英國則主張凡物品之運交敵人者，皆屬違禁品，縱其船係開往中立口岸，所不計也。

英國當時之態度，顯與國內國際法學者之主張相反。夫海上捕獲條例者 (Manual of Naval Prize Law) 霍蘭德教授 (Prof. Holland) 所編撰，而海軍大臣所印行者

也，其中指摘美國慣例之處，不一而足，例如第七十三節規定如下：「凡船舶之目的地爲中立國境者，其所載物品之目的地，亦必爲中立國境，縱或由船上文書等查出，尙須轉運往敵境者，可不問也。」英國捕獲法院向來慣例，似均與此符合。當英吉利與荷蘭交戰之際（一七九八），有中立船一艘，載運木料自但澤（Danzig）（時爲中立港）駛往亞姆斯登，中途聞亞姆斯登已被英艦封鎖，遂變更航線，向一中立港名亞姆登（Emden）者駛行，不意於未抵亞姆登以前，爲英艦所捕，時則威廉司高提（William Scott）方主英國捕獲法院，乃判令釋放，其所持理由，一則以是船本無破壞封鎖之意，一則以其非開往敵港之船，不能認其爲運送違禁品也。其略曰：「據余所知，凡物品之違禁者，必須於其犯罪時捕獲，換言之，卽在其實際上運往敵港之時是也。」

（四四三）歐洲大陸各國，雖有不少學者，反對連續運輸之說，而爲之張目者，頗亦不乏其人。例如吉士納（Gessner）之主張，以爲物品之目的地，遠重於船舶之目的地。又如白倫知理（Bluntschli），雖痛斥美國慣例，以往來中立口岸船舶爲破壞封鎖之罪，而於

往來中立口岸船舶之運貨往敵境者，則直認爲運送違禁品。又克靈 (Kleen) 反對因船舶之開往中立口岸，遂認其物品亦屬中立，如有往來於中立口岸之船，而其物品之目的地爲敵港者，儘可收捕，蓋此種物品，自船隻出口之時，已屬違禁品矣。又如費沃內 (Fiore) 嘗痛斥英美兩國法院判例之錯誤，但又主張凡物品之有仇敵目的地者，其載送船隻（係開往中立港者）可照運送違禁品例收捕。又如彭費思 (Bonfils) 與白倫知理主張相同，以爲連續航程之原則，可以用於運送違禁品，而不可用於破壞封鎖。國際法學院則採下列定例：凡船隻之開往敵港者，或雖開往中立港，而從事實上證明係暫時存儲，以待運入敵境者，則皆推定其有仇敵目的地。由是可知美國之慣例，已爲此代表各國學術界之大會所採用，而認爲有間接及迂迴運送違禁品之可能性矣。

不特此也，歐洲大陸各國，大都傾向於美國之慣例。例如普魯士所頒之海上捕獲法（一八六四），其中第四及第六兩節，即以貨物之目的地或船隻之目的地，爲運送違禁品之根據，可以收捕。瑞典之法例亦然。又如當義大利與阿比西尼亞 (Abyssinia) 之戰，

倫敦宣言  
與連續航  
程說及世  
界大戰中  
之慣例

有荷船一艘，開往法港地保地（Djibouti）中載軍火等物，係擬於到埠後轉運往阿比西尼亞者，行經紅海，遂爲義艦所捕，義大利捕獲法院認爲正當。

（四四四）倫敦宣言中，嘗訂有折衷辦法，苟使各國能加採用，則關於適用連續航程說於運送違禁品之爭議，可以片言而決。

（一）倫敦宣言第三十條規定，「凡絕對違禁品之運往敵境或敵軍佔領地者，或運交敵國軍隊者，皆可收捕，其是否直接運送，或先運至某地再行轉運前往者，皆可不同，」此係適用連續航程法於絕對違禁品之例也。

（二）又第三十五條規定，「凡相對違禁品，苟非係運往敵境，或敵軍佔領地者，或運交敵國之軍隊，而並非中途在中立港口卸落者，不得收捕，此係否認適用連續航程法於相對違禁品之例也。」

（三）又第三十六條規定，「凡相對違禁品有第三十三條所指之目的地者，縱合於第三十五條之規定，亦可收捕，」此係明白承認連續航程法適用於相對違禁品之例。

也。

雖然，倫敦宣言所訂折衷辦法，世界大戰時協約國並未採用，故連續航程法之適用範圍，亦不以絕對違禁品爲限，即相對違禁品之間接或迂迴運送者，亦莫不包括在內。一九一四年十月二十九日英政府所頒教令，規定凡運送相對違禁品往中立港之船，如其提單係可轉讓者，或提取人姓名不明者，或提取人係住居敵境或敵軍佔領地者，則縱使合於倫敦宣言第三十五條之規定，亦可收捕云云，即係取消第一次所頒倫敦宣言之教令者也。（一九一四年八月二十日。）

協約諸國，於此更進一步，蓋一九一四年十月二十九日教令，曾規定如能證明敵軍所需給養，係從某中立國購辦而來，則凡開往該國之船舶，不能援用第三十五條之規定，如有船隻載運相對違禁品前往該國，即難免於收捕。一九一六年三月三十日之教令復規定，凡提貨人曾於此次戰事中以違禁品供給敵國或敵軍佔領地者，則宣言第三條（絕對違禁品）及第三十三條（相對違禁品）中所指之目的地，應推定其成立。

在上述諸教令所包括之事例中如欲證明其確無仇敵目的地者，則舉證之責，應由船公司或物主負之。

自海事權利令（一九一六年七月七日）發表以後，倫敦宣言即已完全廢止，此後連續航程或最後目的地之原則，對於兩種違禁品及封鎖，同一適用。此令復設有推定仇敵目的地種種方法，備極精密，因已見上文，茲不復贅。

連續運送法，及間接運送違禁品法，在世界大戰時，英國捕獲法院中復有新例。依照一九一七年之判例，凡船貨在開往中立港途中被捕，而其所載貨物，係擬在中立國製造後，運往敵境者，應准適用連續運送之原則。但英國捕獲法院嘗表示意見，以為如中立國人民將原料運回本國，製成物品，行銷國內，而因他人會將同類物品運往敵國，遂將此項原料一併扣留，則未免有違國際法云云。

### 三 運送違禁品之結果 (Consequence of Carriage of Contraband)



因運送違禁品而被捕者

(四四五) 凡運送違禁品之船隻，交戰國之軍艦，皆得而收捕之。但必適在其犯罪期內而後可，犯罪期限，自出發之日起，至卸貨之日止卸貨之後即不能再行收捕。此在倫敦宣言以前，早為世所公認。英美慣例中有一例外，即凡船隻開出時曾攜有偽造文書者，於其歸途，仍得而收捕之。此外各國，均不承認有此例外。例如一八七九年，當智利與祕魯交戰之際，有德國船魯克索 (Laxor) 者，自芒提維多 (Monte Yadeo) 運軍火至凡爾拍內梭 (Valparaiso)，中途在卡羅港 (Callao) (智利地方) 被捕，嗣經智利捕獲法院判決，因其運送違禁品將船貨沒收，德政府聞而抗議，卒獲釋放。大凡運送違禁品之船隻，只能在公海或交戰國領海內收捕。苟經駛入中立國領海，便不免有破壞中立之嫌矣。

倫敦宣言第三十七條規定，凡運送絕對或相對違禁品之船隻，皆得於公海中或交戰國領海內收捕之，縱其在到達仇敵目的地以前，尚須在某港內停泊一次，可以不問，此係承認習慣法者也。又第三十八條規定，凡運送違禁品之船隻，如在事實上其行程業已終止，即不能因其曾運送違禁品之故而加收捕，此係否認英美慣例者也。

運送違禁  
品照例  
之處罰

世界大戰時，協約國嘗採用第三十七條，但並未採用第三十八條。由是英國於一九一四年十月二十九日所頒教令，規定「凡中立商船文書上載明係開往中立港口，而其實向敵港開行者，在其第二次航行未終了以前，得收捕並沒收之。」一九一六年七月七日之海軍權利令，即係重申此意，而將倫敦宣言全部廢止者也。

(四四六) 昔日處罰運送違禁品船隻辦法，各國不同，每於沒收違禁品之外，復將其餘船貨一併沒收。惟法國曾有一例外，依照一五八四年之教令，不但不沒收船貨，即違禁品部份，亦僅扣留待贖而已；至一六八一年，始有沒收違禁品之令，但其餘船貨，仍准放行。十七世紀中，蘇徐 (Zonche) 及本格秀克 (Bynkershoek) 兩大學者，嘗將違禁品及其餘船貨區別甚明，而沒收之令，乃以違禁品爲限矣。十八世紀中，沒收違禁品之權，復爲各國爭議焦點，例如普魯士與美利堅所訂友好通商條約 (一七八五) 第十三條，將一切沒收法令取消，亦可見各國態度變化之一般矣。依照是約之規定，如遇有運送違禁品船隻，交戰國得在相當期限內酌予扣留，但須賠償扣留時之損失。其次，凡交戰國於賠償

貨價之後，得將違禁品全數沒收，如船主願將違禁品交出，應聽令原船開行，余不知普魯士或美利堅曾否對他國定有同樣條約；總之，如運送違禁品應行處罰，則其處罰部份，當以違禁品爲限。然何者爲違禁品，今尙多爭議，而各國對於其餘船貨之沒收與否，慣例亦多不同，蓋除絕對違禁品應予沒收外，其餘船貨之命運如何，尙無一定辦法。英美兩國遇船隻及違禁物品同屬一人時，則併沒收其船貨；卽其人所有之非違禁物品，亦一併沒收之；又或船公司與貨主並非一人，但是船因運送違禁品而攜有偽造文書，或依照其所懸旗國之條約義務，本不能運送是項物品與敵國，而船公司明知其爲違禁物品者，皆沒收其船隻。除上述兩例而外，英國捕獲法院於世界大戰時又新創一例，此可於哈根一案中（Halkan）見之。樞密院於泛論前例之餘，主張凡違禁品佔有船貨之大部份，而船主明知其物品之性質者，得併船隻而沒收之。

凡運送違禁品之船，苟其本船不應受收捕之處份者，則於其交出違禁品之後，仍可聽其開行，此例各國間亦有之，但英吉利等國，則主張非將是船送交捕獲法院裁判不可。

凡承認絕對違禁品及相對違禁品之國對於運送相對違禁品之船既不沒收其物品，更不沒收其船隻，但將其物品給價收用而已。自十八世紀之末，英國慣例，於賠償物價之外，並酌給水脚，物價之計算方法，係於實價之外，加利一成。奉行此例之國，皆自認有沒收相對違禁品之權，今之行使優先購買權，乃所以放棄其權利也。大陸學者既不認有所謂相對違禁品，故於絕對違禁品以外之物，皆不認其有沒收權；但又主張交戰國得根據其所謂商船收用權者，(The Right of Angary) 截留開往敵地之中立船隻，並將其物品給價收用。

運送違禁  
品照倫敦  
宣言之處  
罰

(四四七) 倫敦宣言第三十九條及四十四條，對於處罰運送違禁品船隻，定有折衷辦法。凡屬違禁品，不問其為絕對或相對，皆沒收之。(第三十九條) 如所載違禁品，無論從價值、重量、容積或水脚方面計算，皆佔其船貨半數以上者，則併其船隻而沒收之。如其不然，則可將船開釋，但在法院中之訴訟費用，及審判時保管船貨之費用，均由是船擔任。總之，無論違禁品在全船貨物中所佔成份多少，凡違禁品物主所有之其他貨物，皆可

沒收之。

運送違禁品之船，如於開戰前開行者，（第四十三條）或不知其所載貨物已被宣告作違禁品者，或於得到通告後不及卸落所載之違禁品者，則只能將其違禁品給價收用，不能沒收其船貨，並不能令其擔任捕獲者之費用。但關於是船之知情與否，有一種推定方法，不能否認。例如依照第四十三條第二段之規定，凡船隻於開戰後始開離敵港者，於接到開戰通知後始開離中立港者，於接到違禁物品宣告書以後始開離者，苟使其通告有充份猶豫時間，則應推定其為知情。

倫敦宣言中，並未提及相對違禁品之優先購買權。但各國如欲行使其優先購買權以代沒收權者，自無不可。

收捕違禁  
品而釋放  
其船舶

（四四八）如船隻本身不應收捕，是否可於交出違禁品以後，聽其開行，此在倫敦宣言以前，各國慣例，並不一致。英吉利等國，以為不可，而此外各國，則又認為可行。倫敦宣言雖在原則上主張必須將船貨送交法院審判，但規定有例外如左：

(一) 依照第四十四條之規定，凡船隻因運送違禁品致被截留，而按其貨物成份，可免收捕者，苟爲情事所許，不妨——並非必須——准其於交出違禁品部份後，自由開行。執行收捕之軍艦，雖得自由燬棄此項違禁物品，但其事必須送交捕獲法庭審判。故執行收捕之軍艦，必須在運送船之航海日記簿上，記明所收到之違禁品，而船主亦應將一切有關係之正式文書，交給軍艦。

(二) 依照第五十四條之規定，凡執行收捕之軍艦，如認爲將船貨帶交法院審判，中途不免發生危險，或致礙及作戰之計劃者，得在此種特殊情形之下，要求將違禁品交出，或逕行將其消燬。但仍須將此案送交法院審判，並宜將所收到違禁品，詳記於運送船隻之航海日記簿上，所有一切有關係文書，亦應由船主一點交。如執行收捕之軍艦，不能在法院中證明實有將船隻放棄必要時，應責令其賠償物價，不問其果爲違禁品與否也（第五十一條）。

當世界大戰之初，協約各國，嘗採用此節及前節所列各條定例；逮一九一六年英法

廢止倫敦宣言，然第四十條卒獲保留。

## 第五章 不中立任務 (Unneutral Service)

### 一 不中立任務之類別 (Different Kinds of Unneutral Service)

不中立任  
務概論

(四四九) 在倫敦海軍會議 (一九〇八) 開會以前，「不中立任務」一詞，係指中立船隻代敵運送某種人員及文件而言，蓋以代敵運送人員及文件，每易與運送違禁品相混，故特製此詞，以資區別。夫違禁品既以物品爲限，則船隻之代敵載運人員及文件者，自與運送違禁品不同。此外尙有一重要區別，凡運送違禁品者，不必定爲敵國直接服務，反之，而代敵載運人員及文件者，皆係爲敵國直接服務，故其助敵之程度，更爲切要，與敵人之關係，亦更爲親密。因此之故，代敵載運人員及文件者，宜與運送違禁品者分別處分。其有因不中立任務一詞意義兩歧者，每改用「違禁品類似」一語，蓋以代敵載運人



物，雖與違禁品不同，實可謂與之類似也。

倫敦宣言之意，在將此題之範圍放大，故其第四十五及第四十七兩節，所討論之通敵 (Del assistance hostile) 一章，——英譯為 (Unneutral Service) 意即不中立任務也。——不但包括代敵運送人員而已，即代為傳遞消息，參加作戰，及其他種種之行爲，莫不包括在內。宣言中又以不中立任務區爲兩類，其一照違禁品處分，而其一則照敵國商船處分。屬於第一類者，如載運敵軍將士，及傳遞敵軍情報是也。屬於第二類者，計有四種行爲，皆足以使船隻取得敵性者也。

當世界大戰開始時，協約各國盡數採用宣言中關於不中立任務之規定，迄一九一六年七月宣言全部廢止時爲止。自是而倫敦宣言以前所通行之習慣法，復經通用。雖然，自此以後，捕獲法院於審訊不中立任務案件時，創立及援用原則之處甚少，自舊日習慣法發生以來，情勢業已大變，今日之不中立任務法，殊令人不能滿意。

代敵運送人員

(四五〇) 凡中立船隻代敵運送人員者，交戰國雙方得從而處罰之，此中所謂人

員(一)包括敵軍中之將士(二)雖非敵軍中之將士，而一經到達目的地，即可爲敵軍中將士者(三)在敵軍以外服務之人員，因其地位重要，應予俘虜，或因其奉命出國爲敵軍宣傳。例如敵國之元首或其內閣閣員，因避追捕而去國者，或敵之代表，奉命出國接洽借款者，其載運之中立船隻，皆應處罰。但船中偶有敵人，不足以卽爲代敵運送人員之證。必船主明知其人之身份，而仍其准附船同往，或本爲敵國包租，以運送此項人員回國，然後始可謂之代敵運送人員也。例如有身體強健之人，附船前往敵國，密欲加入敵軍服務者，不能遂謂有代敵運送人員之事，苟使敵國之代表，公然購票回國，則真係代敵運送人員矣。又例如敵國之元首，化名喬裝，附船出國者，不能遂謂爲代敵運送人員；苟使明知所載者爲何等人，則已自知爲敵人服役，故可以代敵運送人員罰之。至於爲敵人包租，則其爲敵服役，更毫無疑義。例如當英吉利與尼德蘭之戰(一八〇七)，有美船名「奧羅曾布」(Arozembo)者被捕，蓋以其雖明放空艙至澳門，然後由澳門運貨回美，而實則係奉租船人之命，載運荷蘭軍官三人，吏員二人赴巴達維亞(Batavia)也。又有美船「友誼」

(Friendship) 亦於英法戰爭（一八〇七）中被捕，蓋以其受法政府僱用，爲之代運，遇難軍官水兵回法故也。

照倫敦宣言以前之英國慣例，縱使中立船隻爲敵人強迫載運，或實不知乘客之分者，亦可照代敵運送人員論罪。例如當英法之戰（一八〇二），有瑞典船名「卡羅來納」(Carolina) 爲英捕獲，法院所沒收，據院長威廉司高提之意，蓋以其係代法國自埃及運兵至義大利之故，雖其船主嘗設法證明，實係被迫，所不問也。又如上述「奧羅會佈」船之被沒收，其船主亦不自知其爲敵服役也。威廉司高提曰：「如果實不知情，自非犯罪可比，但苟使其事果屬有害，交戰國應有阻其實現，或再犯之權」云云。

依照倫敦宣言之規定，凡中立船隻所載人員，必須係敵軍現役軍人，然後始得謂之爲不中立任務，（其載運敵人因而直接助敵作戰者，自屬例外）第四十五條規定甚明，其所用係「隸屬於敵軍者」一語，故凡後備兵之行將入伍者，皆不在此條範圍之內，因而載運之船，亦不犯不中立任務之罪也。

載運敵兵之事，宣言中區爲四類：（一）中立船隻專供敵人運送軍隊之用者；（二）爲敵人運送大隊兵士者；（三）載運一二人因而直接助敵作戰者；（四）載運敵軍少數人特別開往某處者。

（一）依照第四十六條第四項之規定，凡中立船隻之專供敵人運送軍隊者，皆取得敵性，容於次章合併討論。

（二）今使有中立船隻於此，既非專供敵人運兵之用，亦非特別開往某處，不過其船主或租用人知情爲敵人運送軍隊而已。依照第四十五條第二項之規定，此船應以不中立任務論罪。因之中立船隻在其通常航程之中，如其船東租客或船主知情爲敵人運兵者，皆有被捕之虞。

（三）今使有中立船隻於此，其船東租客或船主知情載運交戰國或中立國之人民數人，而此數人者，在航程之中，或以信號，或用無線電，直接助敵作戰，則是船也，亦應照不中立任務論罪（第四十五條第二項）。

(四) 中立船隻之載運敵軍中零星人員者，必其船係特為開往某地，始犯被捕之罪（第四十五條第一項）。例如忽駛出原定航程之外，以便敵人之上船或下船是也。故船隻於其規定航程之內，載運敵軍中零星人員者，不受不中立任務之罰。而依照第四十七條之規定，可飭令停泊，以便將船上敵人俘虜以去。

但倫敦宣言所規定各條，並未發生效力，舊日之習慣法，仍屬有效。

向敵人傳遞情報

(四五) 中立商船為敵人傳遞情報，交戰國雙方皆得從而處罰之。依照國際習慣法之規定，中立船為敵人傳送公文者，交戰國得從而處罰之，其傳送軍報者為尤甚，於此有兩種例外；其一，凡中立國政府與交戰國政府之交通，例不能截斷，故傳遞兩政府間之公文，或交戰國與其中立國境內使領之公文者，不能按前例論罪。其二，為普通郵件，蓋依照海牙公約第十一編第一條之規定，無論公私郵件，皆不得侵犯故也。然中立船上偶然發現敵國公文，不足以即為為敵服務之證。此與載運敵人之情事正同，苟非知情代運，或受僱代運者，皆無為敵服務之罪。例如當英吉利與尼德蘭之戰，有美國船名「來比

「德」者，自紐約開往唐尼根，因查出船中帶有致荷蘭政府閣員公文一件，遂被扣留，然公文封面寫明帶交唐尼根某商人查收字樣，故法院卒將船釋放，以其不知情故也。反之，如「亞達蘭達」一案，因其所帶公文係藏於管貨員之茶葉箱內，遂被沒收。

依照倫敦宣言之規定，凡爲敵人傳送文書者，必須屬於傳遞情報一類，始得論罪。傳遞情報，又可分爲兩類：

(一) 凡中立船隻專供敵人傳遞情報之用者，自屬取得敵性（第四十六條第四節），此事容於次章合併討論。

(二) 如有中立船隻，因代敵傳遞情報，特爲開往某處者，得按代敵傳遞情報罪處罰；例如越出普通航程以外，停靠某地點，或意圖停靠某地點，以代敵傳遞情報者是也。故中立船隻在其普通航程以內，爲敵人傳遞情報者，不得按照不中立任務論罪。但遇必要時，交戰國爲自衛起見，亦得將船暫時扣留，以免敵人獲得此項消息。

「傳遞情報」一語，倫敦宣言中並未爲之立一界說。然必非專指口頭報告可知，凡

文書中之含有情報者，亦應包括在內。凡以有價值之政治消息傳遞敵人者，不問其爲軍事消息與否，皆屬不中立任務一類，惟交戰國與中立國政府間往來公文，及交戰國政府與其中立國境內之使領往來公文，不在此限。

但倫敦宣言既未發生効力，故昔日之習慣法仍屬有效。

(四五二) 不中立任務，除與運送違禁品情節相同者外，尚有四種，皆足以取得敵性，詳見倫敦宣言第四十六條。

不中立任  
務發生敵  
性者

(一) 中立商船之直接參加作戰者。雖有種種不同方式，然未有不喪失其中立性而取得敵性者，此與中立國人民之加入交戰國軍隊作戰，情節正同。然直接參加作戰，如協助敵艦作戰之類，與含有海盜性之行爲，又有區別。假令有中立商船並未奉有捕獲狀，但因仇視某交戰國之故，不惜將其商船擊沉，此種行爲，直可謂與海盜無異。

(二) 中立商船之奉有交戰國政府命令，或由交戰國政府派員監督開行者。夫船上既載有交戰國委員，且須稟命而行，則是船也，實不啻敵軍之一部份。

(三) 中立商船之專供敵用者。又可別爲兩類：其一，因某種特殊任務而受僱於敵人者，如日俄戰時德船隨俄艦東來，沿途供給煤斤是也；其次爲敵人全部租用者，其任務與作戰有關與否，可不問也。

(四) 中立商船之被敵人徵用以運送軍隊或傳遞消息者。此與第四十五條第一節所列之情節不同，如因載運敵軍中零星人員特開專船是也。如第二例，不過爲敵人擔負一種特殊任務，如一例，則在其時已全部爲敵人繼續使用矣。故不啻爲敵軍之一部份，縱使當敵艦搜查之際，並未運送軍隊，或傳遞情報，然因此已失其中立性，究之，其是否受敵僱用，或係純盡義務，並無區別。

但倫敦宣言既未批准，故不能發生效力。

## 二 不中立任務之結果 (Consequences of Unneutral Service)

(四五三) 依照國際習慣法及倫敦宣言，凡中立商船經臨檢後發現有不中立任

因不中立  
任務而被  
捕者



務之事實或嫌疑者，得捕獲之。捕獲之地點，以在公海或交戰國之領海中爲限。

原則上，運送郵件之船，如有不中立任務，亦難免於被捕。雖海牙公約第十一編第一條，嘗規定船中所載交戰國之公私郵件，不得侵犯，因之船中如攜有敵方文書者，不能以不中立任務論罪，然海戰中關於中立商船之法律習慣，運送郵件之船，自亦不能除外。是則郵船之有不中立任務者，其有被捕危險，正與他船無異。

凡船隻之被捕者，必須在其犯罪之時，換言之，即當其負有不中立任務時，或因不中立任務而被追捕之時也。

因不中立  
任務而處  
罰者

(四五四) 照倫敦宣言以前慣例，凡中立商船因不中立任務而被捕者，得沒收之。而照英國慣例，則凡船中貨物之爲船東所有者，亦得而沒收之。如果船東確無代敵運送人員及文書情事，自可免于沒收，然在捕獲者方面，如認爲所載運船客文書關係重大，苟使船東知情，必將受罰者，亦得俘虜其船客，而燬滅其文書。

上述三例，皆經倫敦宣言一一承認。第四十五條及第四十六條規定，任何船隻代敵

擔負不中立任務者，皆得而沒收之。其屬於船東之貨物亦然。又第四十七條規定，縱或中立船隻倖免沒收，然其船中之敵軍士卒，仍得而俘虜之。至其所載文書，應如何處分，則條文中並未提及。

中立商船之擔負不中立任務者，不足以即定其沒收之罪，必其確係知情 (Inens) 而後可。上述可以取得敵性之四種不中立任務中，皆顯有知情之嫌疑，故可推定其有知情之事實。因此第四十六條，——與第四十五條不同——並未指出是船得到開戰之消息。至於其他各種之不中立任務，第四十五條嘗規定，如船在海上，並未得到開戰消息，或雖已得到開戰消息，而其船主尙無機會可使有關係之船客離船者，皆不得拘捕。反之，如有船於開戰後自敵港開出或自中立港內開出，而此中立國已得到開戰之通告者，皆可推定其已得到開戰消息矣（第四十五條。）

上述四種不中立任務之處罰方法，倫敦宣言雖皆視同一律，然於其他待遇問題，則又爲之詳加區分。

第四十五條之規定，凡中立商船因擔負本條所載兩種不中立任務而被捕者，應與中立商船之因運送違禁品而被捕者，同一待遇。是船之中立性，並不因之喪失，無論在何種情形之下，必須移送捕獲法院審判，惟——參看第四十九條——因恐途中發生危險，或有防礙捕獲艦之作戰任務時，不在此限。各國捕獲法院之上訴機關，為擬議中之國際捕獲法院。

第四十六條規定，凡中立商船因擔負本條所載之四種不中立任務而被捕者，應與被捕敵船同一待遇，蓋因其已取得敵性矣。船上所有敵貨，皆可沒收，其中縱有中立貨品，亦假定其為敵貨，必待貨主提出反證始已。且第四十八條及第四十九條關於燬滅中立商船之規定，於此不能適用。船東亦不能向國際捕獲法院上訴，惟關於是否果為不中立任務一點，乃可上訴耳。

然倫敦宣言既未發生効力，故舊日之習慣法仍屬通用。

(四五五) 照倫敦海軍會議前英美等國慣例，如有中立商船因載運敵人及文書

而釋放其  
船隻者

致被截留者，苟非同時扣留其船隻，不能扣留其人員及文書。當美國南北戰爭時，（一八六一）有梅蓀（Mason）及司禮白（Sidel）二君，在「脫南提」（Trent）船中被捕，後之得以釋放，即係根據美國主張，以不捕船而捕人，有違法理故也。

夫依照倫敦宣言，中立商船之有不中立任務者，既皆可沒收，則苟非其船隻業經移送法院審判者，不能將其船客或文書移提他去。惟敵軍中之將士，則不妨俘虜之耳。是以凡中立商船之載運敵軍零星士卒者，或因不知開戰而載運敵國軍隊者，雖其船隻可以邀免，然其所載敵軍士卒，仍不免於俘虜也。

中立船隻之攜帶敵人情報文書者，縱可免于扣留，而其所帶文書，究應作何處分，宣言中並未道及。假令有郵船於此，在其普通航程中，攜有敵人文書，收藏於郵包以外，（照第四十五條之規定其船隻可以邀免）是否可將文書沒收而將船放行？余意此一問題，應以肯定作答。

雖然，倫敦宣言，在法律上同無拘束力也。

試另舉一不同之例，今有船於此，其中所載乘客文書，皆為法律所許，然交戰國因自衛起見，不得不將其扣留。夫因自衛而犯法，本為國際法所不禁，故交戰國此種舉動，苟係事在必要，自亦無妨，惟所謂自衛者，必須確係必要耳。例如有敵國大使一人，方攜有同盟草約，乘船赴中立國接洽，則將其俘獲，洵屬正當，以此行固有害於他交戰國之利益故也。

世界大戰  
時收捕敵  
軍後備兵  
士之事例

(四五六) 又有法律所許載運之乘客，而交戰國為懲戒敵方起見，將其俘獲者，其事又與前不同。世界大戰中，不乏其例。一九一四年十一月一日，英國政府外交部通告各國，「本政府鑒於德軍在法比境內之行為，盡將當地堪任軍役之居民俘獲以去，故分令所屬各艦，如在中立商船上發現敵軍後備兵士，即行將其扣留」云云。法國政府亦發表同樣通告，因之凡敵人之堪任軍役者，一旦在海上中立船中發現，即被協約國俘獲。據聞受干涉船隻共計六十四艘，俘獲敵軍士卒共計三千五百人。試舉數事為例：有義大利船名「安可那」(Ancona) 自紐約開往義大利，行抵直布羅陀海峽，遂被英艦截留，將船中德乘客七十人捕去。又有荷蘭船名「紐安姆斯德登」(New Amsterdam) 者，在公

海中（在白萊斯提口外）遭法艦截留，有德人四百名，奧人二百五十名，爲法艦捕去。中立國之抗議雖多，然亦只有美國抗議，能發生些須效力。例如美船「印德柏」（Windber）自哥倫（Colon）開出後二日，遽遭法艦孔代（Condé）截留（一九一四年十一月）將德籍侍者一人（名 August Piepinbrink）捕去，帶至遮梅加之金斯塔（Kingston）地方拘禁，美政府聞而抗議，幾經交涉，法政府始將其釋放，並謂係「顧全美國友誼起見，至於此事之原則如何，則留待將來決定。」又如美船，中國在揚子江口外十哩公海中，爲英艦截留（一九一六年二月），將其中乘客計德人二十八名，奧人八名，土耳其二名，悉數捕去，帶至香港拘禁，美國聞而抗議，幾經交涉，英政府始允釋放，但仍保留此事之原則云。

## 第六章 中立船舶之臨檢捕獲及審判 (Visitation Capture and

Trial of Neutral Vessels)

### 一 臨視 (Visitation)

臨視權之  
意義

(四五七) 臨視權者，乃交戰國所有之臨視，並於必要時檢查，中立船舶之權，用以決定其是否為中立商船，如果確係中立商船，是否意圖破壞封鎖，是否運送違禁品，或是否擔任不中立任務者也。在古代之海事法典 (Consolato del mare) 中，臨視之權，早已見諸記載，雖後來不時發生疑議，然其權之合於事理，久為世所公認，蓋交戰國欲確定中立商船有無助敵及不中立任務情事，舍此更無他法也。

行使臨視  
權之人及  
時地

(四五八) 交戰國之軍艦及軍用飛機，皆得行使臨視權。惟其為交戰國之特權，故

其行使必須在開戰以後，及罷兵以前。各國軍艦在平時因搜檢海盜而行使之臨檢權，與戰時交戰國之臨視權不同。按停戰既與罷兵不同，而行使臨視權又非戰鬪行爲，故在一部分或全部分停戰之中，仍不妨繼續行使。行使臨視權之範圍，以在公海，及交戰國之領海中爲限，絕對不能在中立國之領海內行使。無論交戰國軍艦在公海中與中立商船相遇之地，距戰場如何遼遠，苟使確有可疑之點，即可行使其臨視權。究之在同盟國之領海中，可否行使臨視權，應視兩國之關係如何而定。惟其同盟國必須亦爲交戰國耳。

惟商船可  
以臨視

(四五九) 中立國之軍艦，不在臨視之列，此在十九世紀中，業經公認。中立國其他軍用船隻（如運送船之類）亦然。惟中立國公用船舶之不屬軍用者——如政府郵船之類——則疑義甚多，說者謂苟有海軍人員在船駕駛，自與軍艦無異，惟宜請其保證船中並無違禁物品，或不中立任務之情事耳。

保護下之  
船舶

(四六〇) 當英吉利與尼德蘭之交戰（一六五三）也，瑞典政府要求雙方對於有瑞典軍艦護送之瑞典商船，經其艦長保證船中並無違禁物品者，應放棄其臨視權。此



次戰事，以維斯提敏士特和會（一六五四年）告終。一七五六年，尼德蘭以中立國資格要求承認其護送權（The Right of Convoy）。但直至十八世紀之最後二十五年中，歐陸中立國之要求護送權者，始日多一日。美國獨立戰爭時（一七八〇年），尼德蘭又要求護送權，至一七八一年對英開戰，乃下令所屬軍艦及捕獲商船，尊重中立國之護送權焉。自一七八〇年起至一八〇〇年止，各國之訂約承認護送權者，有俄，奧，普，丹麥，瑞典，法，美，等國，但英國始終不肯承認。逮一八〇〇年七月，有荷艦因拒絕英艦臨檢之故，致與所護送六船，同被英艦捕獲，遂引起第二次武裝中立同盟，但英國仍堅持如故，惟依照聖彼得堡海事公約第四條（一八〇一年六月十七日），對俄承認捕獲商船無臨檢在護送下商船之權耳。又當克里米戰爭時，因與法海軍聯合作戰之故，（法國在原則上承認有護送者）放棄其平日之主張，然亦只以此一戰為限。十九世紀中，條約之規定護送權者，雖日多一日，然巴黎宣言（一八五六）並未提及此事，而英國之反對，歷一世紀而不逾。至倫敦會議（一九〇八——一九〇九），然後英國始不再堅持。倫敦宣言中第六十

一及第六十二兩條，即係設法解決此項問題者也。

中立商船在其本國軍艦護送之下，不得檢查，如護送之軍艦允將交戰國軍艦查詢事件用書面一一答復，則亦不必臨視。如交戰國軍艦認爲尚有可疑之處，應先商之護送軍艦，不可遽施檢查。護送軍艦應即詳細檢查，並將檢查所得，繕具報告，以一份送交交戰國軍艦艦長。如護送艦之艦長，認爲在所護送之商船中，確有重大嫌疑，可即撤銷保護，聽交戰國軍艦收捕以去。

如遇兩艦長意見不能一致時，——如貨物之是否爲絕對違禁品或相對違禁品，船舶目的地之是否爲普通商港或軍用港，——交戰國軍艦艦長並無優先權，只能一面提出抗議，一面據實報告本國政府，靜候外交上之解決而已。

雖然，倫敦宣言既未經批准，而就英國在世界大戰中之態度而論，可知英國並無實行倫敦宣言，承認護送權之意。例如當荷蘭政府宣告派艦護送商船載運政府人員物品赴荷蘭東印地茲時（一八一八），英國即公然否認護送權，並堅決主張在護送下之中

立商船，應受臨視之支配，此次所以姑允棄權者，蓋以荷蘭政府曾承認特殊條件故也。

（四六一）臨視之儀式，國際法中尚無明細規定，僅由兩國間於條約中規定之耳。

如此內尼期和約 (The Peace Treaty of Pyrenees (1659)) 第十七條，是其例也。所有海軍國，皆據以令知其所屬軍艦，因之而臨視之儀式，尚能一致，然其中仍有數點，各國慣例不能儘同。

（四六二）凡軍艦欲臨視中立商船者，必先呼令其收帆停泊。當其追逐之時，雖不

先令停船  
以便臨視

妨冒掛他旗，然一經停船，即須懸掛正式國旗。停船之命令，或用高呼，或放空槍二響，或向船頭開槍一響，如仍不肯收帆，可即用武力強其停駛。商船一經停泊，軍艦亦即於相當距離外停泊，此項距離之遠近，類由條約規定，或為彈程能及之地，或為彈程之半，或超出彈程以外，總之皆不切實用，蓋此項距離，必須斟酌當時情勢，及風向氣候，然後始能決定也。

上述定例，於交戰國飛機之行使臨視權者，亦可適用，停船命令，或用高呼，或示以他種信號，均無不可。

(四六三) 商船停泊之後，即由軍艦派軍官一二人，駕小舟登船臨視，首驗文書，查明屬何國籍，乘客與貨物是何性質，自何港開出，向何港駛去；其不派員登船者，可改令船主攜帶文書來艦呈驗。

如經查明並無他故，可即放行，而記其事於航海日記簿內；反之，如查得船中載有違禁品，或有不中立任務情事，或有他種可以收捕之原因者，可即將船扣留，又有表面上雖無他故，而實犯有重大嫌疑者，可即施行檢查。

## 檢查

(四六四) 海上檢查，可由一二軍官，或遇必要時率同少數兵士，與船主眼同執行，不得損害船貨或稍用武力，封鎖之件，必須由船主自開，不得強行開視，如船主不聽命令，不可稍加威逼，蓋船主之不允協助檢查者，不問其爲全船或只封鎖之一部份，或甚至爲一小箱，皆足以爲捕獲全船之理由也。檢查完畢後，移動各物，必須安置妥洽，如果檢查員認爲毫無疑義，即將檢查經過，載入航海日記簿，聽令開行；如果檢查結果，發現有攜帶違禁品或他種情事者，可即將船扣留。夫海上檢查，自不能與港內檢查同一詳盡，故雖經查

無確據，而實犯有重大之嫌疑者，可將船先行扣留，帶至港內再事檢查，惟軍艦艦長所宜注意者，如經查明無據，而法院復認為無扣留之理由者，則是船在時間上及他種原因所受損失，均應由艦長十足賠償，故經海上檢查之後，苟非確有重大嫌疑者，必不可將其扣留也。

押船入港  
以便檢查

(四六五) 世界大戰時，美國因英國軍艦每將美船押送港內施行檢查，時出怨言，英國所舉理由，略謂近日輪舟之大，載運之多，隱匿術之工巧，決非海上片刻檢查所能蔽事，且因敵潛艇不時來襲，而「大西洋北部冬季風濤之惡，每致開往司干底那維亞各國船舶，多日不能登舟檢查」云云。英國文內又稱，押船入港檢查之舉，美國南北戰爭時，早已行之，日俄戰爭及巴爾幹第二次戰爭時亦然。兩國外交文書辯論不絕，而協約國之押船入港檢查如故。

抵抗之結  
果

(四六六) 中立商船之抵抗臨檢者，可即收捕並加沒收。究之因抵抗臨檢之故，是否只沒收其船舶，或並及其貨物，尙屬疑問。照英美慣例，船貨均可沒收，但歐洲大陸學者，

則堅決反對此說，認爲只可沒收船舶。

依照倫敦宣言第六十三條之規定，凡中立商船之抵抗合法臨檢或捕獲者，因而取得敵性，故可沒收。因之船上所載貨物，如爲船主或船公司所自有者，皆屬敵貨，可以沒收。船上所載敵貨，亦得一例沒收，雖當其裝船之時，本係中立商船，可弗計也。此外貨物，亦均推定其爲敵貨，必其物主出而證明，始得邀免。且船公司不得上訴至擬設之國際捕獲法院，惟關於捕獲之正當與否一問題，不在此限。

雖然，倫敦宣言既未經批准，自不能發生效力。大抵船舶因抵抗臨檢而被俘者，不必再施檢查，蓋以一經抵抗臨檢，即犯沒收之罪，不必再施檢查，以證其有罪與否也。

### 何謂抵抗

(四六七) 依照向來慣例，及倫敦宣言，凡中立商船之逃避臨檢者，不足以構成抵抗罪。臨檢之軍艦，可即跟踪追上，迫令停撓，而當兩船追逐之際，如商船因而受傷或致沉沒者，其船公司不得要求賠償，如於停泊之後，查明無他故者，仍可聽其開行。

因抵抗而犯罪者，必其抵抗之爲武力而後可，換言之，即以武力抵抗交戰國軍艦合

法之臨檢要求者也。惟所謂武力抵抗者，不知實係以武力相加，抑只抵抗出示文書或開示箱櫃耳。

由敵艦護  
送者與抵  
抗同科

(四六八) 除惠登 (Wheaton) 一人外，學者咸一致主張，凡中立商船之由敵艦護送者，不問其本身有抵抗之意思與否，皆與武力抵抗同科。但美國嘗否認此說（一八一〇），是年適當英丹交戰，美船之返自俄國者，每就庇於英艦保護之下，因之丹麥遂宣稱此項美船均為捕獲品，其中有多艘並未抵抗，即為丹艦捕去，判令沒收，美國據以抗議，並要求賠償損失。一八三〇年，兩國在哥本哈根 (Copenhagen) 訂約，丹麥允償美國洋六十五萬元，但約中第五條明白規定，此約之適用範圍，以所載之事件為限，以後任何一國，不得援以為例。

倫敦宣言第六十三條並未代「武力抵抗」四字定一界說，故縱使宣言得邀批准，仍不能解決此問題也。

中立護送  
艦之抵抗

(四六九) 英國向不認有護送權，而對於中立商船之由軍艦護送者，仍主張有行

使臨檢之權。假使護送艦起而抵抗，雖商船並未抵抗，是否亦將構成抵抗行爲，照英國慣例，其答案應屬肯定，此威廉司高提在瑞典護送艦案內（一七九九及一八〇四）所裁決者也。

假令倫敦宣言得邀批准，則第六十一及六十二兩條已不啻承認有護送權，因之而護送軍艦之抵抗者，在普通情形之下，不能與商船之抵抗並論。雖然，如護送艦之司令，於抵抗第六十一條所規定之書面證明，及第六十二條所規定之檢查方法以後，以武力抵抗臨檢，則護送艦之抵抗，是否即與商船之抵抗同科，仍將成爲問題。

者  
缺  
少  
文  
書

（四七〇）按臨檢之旨，原在查明商船之國籍，貨物及乘客之性質，來去之地名等事，苟使船上文書不全，自難得事實真相。商船應備之文書已見上文，大略爲（一）登記證或護照；（二）船員名簿；（三）航海日記簿；（四）貨物清帳；（五）提單；（六）租約（爲租船時所必備者）。如於臨視時不能交出上項文書者，即係事有可疑，可施檢查，縱檢查時未發現何種實據，如仍有可疑之點，可即將船扣留，押至附近港內覆查。除登記證或護照外，如



缺少他種文書，尙不足以構成沒收之罪。假使所載貨物亦在可疑之列，而又有他種情形足使疑點增加者，則應否沒收，余意可任捕獲法院決之。

文書之殘  
闕者隱匿  
者

(四七一) 如商船於望見臨視軍艦之後，即將所攜文書設法燬滅塗改，則其可疑程度，較之缺少文書者，何止倍蓰。姑不問其貨物之性質如何，苟查有塗改隱匿文書之事，即可將船扣留，無庸再施檢查矣。各國之處分此事，慣例不一，苟使別有可疑之點，則當然可以沒收。

文書之重  
複或偽造  
者

(四七二) 假使所攜文書，有重複或偽造情事者，則已犯有重大嫌疑，立可扣留，但  
是否即行沒收，各國尙無一致主張。俄羅斯及西班牙等國，則均認爲可行，英美政策比較寬大，必其實係意圖詐欺者，然後沒收也。

開往中立  
港之船中  
途停靠敵  
港者

(四七三) 如船上文書載明係開往中立港，而按其航程實係向敵港行駛者，亦犯有重大嫌疑，苟無他種可疑之點，照舊例尙不在捕獲沒收之列。雖然，世界大戰時（一九一四年十月），協約國另訂條例如下，「凡船中文書載明開往中立港，而實則開往敵港

者，則在其第二次航程未終了以前，如與交戰國軍艦相值，可即捕獲沒收。」一九一六年七月七日之海事權利教令載有關於中立商船攜帶違禁物品之規定一條，與此正同。

## 二 捕獲 (Capture)

捕獲之理由及方式

(四七四) 就上述之封鎖，違禁品，不中立任務，及臨檢等事觀之，可知船舶之被捕者，蓋由於船貨犯有沒收罪，或因其他重大嫌疑，必須帶至附近港內檢查故也。以上兩事之捕獲程序，大致相同，在第二例如並無沒收船貨之理由發現，然捕獲法院仍得宣告其捕獲為正當。

捕獲之方式，與捕獲敵船者同。

捕獲中立船並押運入港之效果

(四七五) 中立商船之被捕，與敵船之被捕者，其結果並不相同，以捕獲之用意，本有區別故也。捕獲敵船者，意在收供我用，乃交戰國行使其在公海及領海內沒收敵產之權者也。捕獲中立商船者，意在沒收其船貨，以示懲警，必須先經捕獲法院查明事實，然後

始能正式公告。是故中立商船之被捕者，雖其客貨均聽候捕獲者之處分，然其船員水手，則從不因之而爲俘虜。有時因須留作見證人之故，不得不暫時扣留，以待船貨之審判，此外則儘可先行釋放，至於船上乘客，尤應儘先釋放，惟其中敵人之可俘獲者，不在此例。

關於押送中立商船赴港內候訊之一切規定，無論係由交戰國軍艦或軍用飛機執行，於押送敵船之時，一律適用。

### 毀棄被 中立船舶

（四七六）中立商船之被捕者，例不得擊沉，焚燒，或毀棄，與被捕之敵船正同。但如遇特殊情形時，是否可不待捕獲法院審訊，即行毀棄，至今尙無定說。照英國慣例，無論所遭遇之情形如何特殊，毀棄之理由如何正當，皆不足以對抗船公司。因此，如捕獲艦將所捕中立商船毀棄，必須照價十足賠償，縱使是船於受捕獲法院裁決之後，必可宣告沒收，所不計也。故如因故不能押送所捕中立船舶交捕獲法院審判者，其惟一方法，惟有放棄而已。然他國慣例與英例不同。一九〇五年日俄之戰，俄艦曾擊沉英德荷諸國商船多艘，其中五艘，因俄捕獲法院認爲無捕獲理由，故俄政府即允賠償，此外則概不給償，因俄捕

獲法院認其捕獲爲正當故也。

倫敦宣言訂有折衷解決辦法，一方面主張被捕之中立商船不得毀棄，一方面則認爲有一項例外，即遇不得已而放棄所捕船舶時，得要求將違禁品交出，或自行動手銷毀是也。

被捕之中立商船，例須押送至設有捕獲法院之港內，不得遽行毀棄（第四十八條），但如因途中危及捕獲艦之安全，或礙及其作戰之勝算者，不在此限（第四十九條）。

由是觀之，可知捕獲艦不復能因無押運人員可派，或捕獲法院過遠之故，將船毀棄。其惟一毀棄之理由，即危及捕獲艦之安全及礙及其作戰之計劃兩事是也。至危險之程度如何，第四十九條並無規定。按第五十一條既有「特殊必要」之語，則捕獲法院之解釋第四十九條，自亦當以「特殊必要」爲限。總之，第四十九條之所謂得擊沉者，必其船有沒收之罪而後可，故除中立商船之取得敵性者外——可以照敵船例擊沉——其他船隻，皆須照第四十九條所規定之特殊情形辦理。（一）（參看第四十條）船中載有違

禁品，其價值佔全船貨物價格半數以上者；（二）擔負第四十五條所舉各種不中立任務而被捕者；（三）（參看第二十一條）因破壞封鎖而被捕者。苟其罪不至沒收，則無論在何種情形之下，均不得毀棄，苟不能押往捕獲法院受訊，則惟有放棄而已。

捕獲艦如將船毀棄，必須先將船上一切人等移過本船安置，所有船上證明文件，尤須一一妥為保存。

假令捕獲艦不能向法院證明其特殊必要情形，則無論其捕獲是否正當，被毀船舶之損失，應由軍艦十足賠償（第五十一條）。反之，如毀船之舉雖屬必要，而其原來之捕獲並無理由者，亦須照數賠償（第五十二條）。無論如何，中立貨物之不應沒收者，如與船舶同被毀棄，其物主無論在何種情形之下，皆得要求賠償（第五十三條）。

似此，則關於任意毀棄中立船舶之舉，宜若有若干之保障矣。反之，如謂當捕獲艦不得已而放棄所捕船舶時，應聽其攜同違禁品俱去，亦未免強人所難，故第五十四條規定，凡不能將所捕船舶帶至法院受訊者，可要求其將違禁品交出，或自行動手銷毀。

世界大戰  
之實例

雖然，倫敦宣言既未經批准，世界大戰時中歐諸國之慣例與此尤不相同。

(四七七) 世界大戰中，協約國及參戰國從無故意毀棄所捕中立商船之事。反之，中歐諸國所擊沉之船不下一千七百一十六艘，其中如美船「古佛來提」(GalHight) (沉於一九一五年五月七日)「尼伯拉堪」(Nebraskan) (沉於一九一五年五月二十五日)皆由德國承認事出誤會，此外如(Draupner, Saga, Asta)數船，則下級法院之裁判，皆為上級法院撤消，船公司及貨主，均獲到相當之賠款焉。大抵中歐諸國均聽其潛艇遇船即擊，從不為船上人員設法安置，苟非謂其(其潛艇從不查實)攜帶違禁品，即稱如押送至捕獲法院審判中途必至發生危險。最著之例，莫如美船佛內雅(Wm. P. Frye)及荷蘭船馬內亞(Maria)及麥地亞(Medea)之被沉，德國法院均判為正當，但潛艇之遇船即擊，已成為德國之一定政策，無論何國商船，均難倖免，綜計溺死水手，蓋不下二千人云。

(四七八) 被捕中立商船之贖回辦法，與被捕之敵船同。

被捕中立  
船之贖回  
及再捕獲

關於被捕中立商船之經再捕獲者，其條例應如下述：一經被再捕獲，即可恢復自由，無須繳納救助費。中立商船縱經捕獲，仍屬其原主財產，即使被判決沒收，亦不過係一種刑罰，在再捕獲之交戰國方面，決無利用敵人裁判之理。

但再捕獲中立商船之舉，在國際法及各國之慣例上，尙無定例可據。討論此事之書藉，爲數極少，考之各國之捕獲法令，亦鮮有規定。照英國慣例，必被捕之船一經審判即有沒收之虞，或雖經轟沉而一經審判亦必認其轟沉爲正當者，然後其再捕獲之軍艦，始得要求救助費耳。

被  
捕  
後  
釋  
放

(四七九) 被捕船舶，除因故不能押送審判而放棄者外，間亦有不經審判即釋放之事。照定例，凡被捕之船隻有犯嫌疑者，必須送交捕獲法院審判，但往往在未經審判以前，已將嫌疑解釋明白，即應立刻將船釋放，縱使業經帶至捕獲法院所在港內，亦可釋放，無須再經審判。例如德船「本德斯拉」(Bundestrath)及「赫佐」(Herzog)曾於南非戰爭時(一九〇〇)被捕，帶至杜榜(Durban)候審，嗣經查無犯罪確據，即獲釋放，並

未經審判也。

被捕船隻於獲釋後，當然可以要求賠償損失，倫敦宣言第六十四條中卽有此項規定。

### 三 被捕中立商船之審判 (Trial of Captured Neutral Vessels.)

審判被捕  
船隻屬於  
國法範圍

(四八〇) 交戰國雖有時得根據國際法收捕中立商船，送交捕獲法院審判，然其審判之事，卻與國際法並無關係，蓋審判被俘船隻之屬於國法範圍，正如設立捕獲法院之爲國內政策也。中立商船之本國政府，並無代表到庭，對於此項審判，亦無直接關係，卽法院所適用之法律，亦非如英美人普通所主張之國際法，蓋其所適用者，乃本國之法律，惟於國法中適用國際法之捕獲條例者，間亦有之，英美二國卽其例也。按各國捕獲法院之慣例，大都不相符合，足爲其各自適用本國法律之鐵證。例如敵性問題，違禁品問題，破壞封鎖之起迄問題，各國之答案均不能盡同。大抵各國於開戰之後，始頒佈一種捕獲法



規，俾其法院得資遵守，雖其意在遵循國際法，然不幸而少有出入，則為捕獲法院者，亦不能捨此而就彼也。

或者謂捕獲法院係國際法庭，故其適用之法律，亦應為國際法者，司陶威爾爵士 (Lord Stowell) 曾再三言之，大多數之英美學者，亦咸主是說。世界大戰中，英國之捕獲法院，上訴庭，及樞密院雖承認其捕獲法院為國內法庭，然法院仍自謂其所適用者為國際法，且在後來之某案內，仍自稱其為「國際法庭」也。

將來國際法與國法之分野漸明，而世人亦知國際主體之為國家，——非法院官吏或國民——則縱使英美二國之國法中曾大部份採用國際法之捕獲條例，然捕獲法院之非不能適用國際法，終必為列國所公認。

國際捕獲法院縱獲設立國際捕獲法典（如倫敦宣言之類）或經公認今日現狀，恐仍難變更。此項法典，固屬國際法之一部，但亦只能拘束有關係之國家而已。而此諸國者，尤必以之規定於國法以內，然後其捕獲法院，始得據以審判。是則國際捕獲法院之職，

在於管轄各國之捕獲法院。假使某國於接受國際捕獲法典以後，忽命其法院適用相反之法令，即不免負國際愆尤；然其法院固仍不得不奉行其本國之法令也。

關於捕獲法院中之訴訟程序，國際法上尚無通例可循；各國大抵分別自由規定。總之審判必須公允而已。捕獲法院之訴訟程序，不能與普通民刑訴訟之程序比論，蓋凡屬捕獲案件，其舉證之責，皆由被捕之船公司或物主負之。船上所備之文書，及船主船員之口供，均屬最重要之證據，所謂「出諸船舶之口者」是也。其他證據，事實上亦可提出，否則便不免有作偽之虞也。

#### 審判之結果

(四八一) 審判之結果，計有五種：(一) 船貨一例沒收；(二) 只沒收船舶；(三) 只沒收貨物；(四) 船貨一例釋放並酌給賠償；(五) 船貨一例釋放，但不給賠償。如捕獲之舉並不正當，則必須貼補費用，並賠償其損失。又有捕獲之舉，雖屬正當，——如船上文書不全之類，而法院並不判令沒收者，則不賠償其損失及費用。復有船舶及大部份之貨物雖獲省釋，而尚有小部份之貨物被沒收者，亦不賠償其損失及費用。如遇捕獲艦無力繳納賠

款時，其本國政府應代為賠償，蓋一國海軍之舉動，其政府當為之「代負」責任也。

媾和後之  
審判

(四八二) 戰時所捕獲之中立船舶，媾和後是否尚可審判，此在世界大戰以前，本屬疑問。著者之意，縱使和約中曾特別規定，被捕敵船之未經沒收者，應予釋放，仍可照舊審訊，蓋被捕中立商船必經審判，然後始知其捕獲之舉是否正當，損失及費用應否賠償也。例如當阿彼雪尼亞 (Abyssinia) 戰爭終止以後 (一八九六年二月)，義大利 捕獲法院於審訊「杜威克」 (Doelwijk) 一案時，雖因兩國業已媾和，仍認為有審判之必要，其結果則宣告捕獲之舉完全正當，惟因戰事業已終止，於法不能沒收耳。

中立商船之被捕者，是否可於戰後沒收，其事便略有不同。在上述「杜威克」案內，其答案係屬否定，然著者之意，則認為可以沒收，按沒收船貨，既係一種刑罰，故著者之意，以為如其犯罪時期確在停戰以前，則縱在媾和以後，仍可依法懲辦，苟使交戰國政尚寬大，命其捕獲法院免于沒收，則亦無可非難耳。

世界大戰終止後，就英國之慣例而論，著者之主張，已能證實，蓋在一九二〇年三月

審判後中  
立國之抗  
議及要求

英德和約業經實行以後，有挪威商船一艘（Rounveig），前因運送違禁物品被捕（一九一九年三月六日），至是遂爲捕獲法院判決沒收。

（四八三）如審訊之結果，爲判令沒收，嗣後復經上訴法院維持原判，則捕獲者與被捕船貨之爭，至此已完全決定。但中立國因保護其旅外僑民之故，如認爲捕獲法院之裁判，有違國際法，或其程序上與實質上有不甚公允之處，仍可用外交方式，據理力爭。因之，昔之本屬內政範圍者，遂一變而爲外交事件。歷史所載，班班可考。試舉著名之西西里借款案爲例，當英法之戰（一七四七——一七四八）有普魯士商船多艘，爲英艦所捕，普王腓德烈二世認爲英國法院之審判不公，故至一七五二年，遂截留西西里借款息金，以示懲戒。至一七五六年，英國允付賠款二萬鎊，其案始結。又如美國南北戰爭後，華盛頓條約第十二條至第十七條，規定指派委員三人，處理一切不服美國捕獲法院審判案件。又如當祕魯與智利之戰（一八七九年），有德船「魯克索」（Luxor）爲祕魯捕獲，法院沒收，德國據以抗議，遂獲釋放。

## 第七章 國際捕獲法院組織大綱草案 (The Proposed

International Prize Court)

### 一 設立國際捕獲法院之擬議 (Proposals for International Prize Courts)

混合捕獲  
法院

(四八四) 依照昔日通行之國際法，交戰國於捕獲中立船舶之後，儘可自由處分，不受中立國之干預，其結果當然有許多不便之處。中立國雖常於審判後出而干涉，亦每能貫徹其所主張，不受捕獲法院判決之拘束，然其事終於不滿人意，因而有組織混合捕獲法院之擬議。

最初提議設立混合捕獲法院者，曰許必納氏 (Hübner)，時在一七五九年，其說以爲捕獲法院中除交戰國所指派之法官外，應由被捕中立商船之本國政府指派領事或

參議數人參加十八世紀中，復有他種擬議。地坦斯 (Tetens) 之擬議 (一八〇五) 略與許必納相同，其他擬議，則均在十九世紀中。

國際法學院 (一八七五年) 在海牙開會時以衛斯雷克 (Westlake) 之提議，組織一委員會，起草「國際海上捕獲法院組織大綱」，綜計學會所收到者，有衛斯雷克及布墨凌克 (Bulmerincq) 提案各一件。衛斯雷克提議，每遇戰事，必設立上訴法院一所，中置法官三人，由交戰國政府派一人，被捕中立商船之本國政府派一人，另一中立國政府派一人。似此，則每次戰爭有若干中立國，即應設若干上訴法院。布墨凌克提議，每次戰爭應設立捕獲法院兩所，一為初審法院，一為上訴法院，各設法官三人，其中一人，由各中立國共同選派，餘二人，則由交戰國雙方各派一人。最後國際法學院於海岱山 (Heidelberg) 開會 (一八八七) 決議每一交戰國應於開戰時各設上訴法院一所，中置法官五人，法院院長及法官一人，可由交戰國自派，餘三人則由三個中立國分別推舉，此項上訴法院，有受理一切捕獲案件上訴之權。

十九世紀中，更無其他改進計劃，但在南非戰爭時，各國莫不認為交戰國對於被捕中立商船之絕對管轄權，實與近代中立國海上貿易之情形不符。故至第二次海牙保和會開會時（一九〇七），英德兩國遂各提出組織國際捕獲法院之草案一件。

德國之提案（一九〇七）

（四八五）德國提案略謂，各國所自設之捕獲法院，只能擔任初審，至於上訴案件，均應移交國際捕獲法院辦理，且不獨審訊中立商船之被捕案而已，凡一切商船之被捕案，均可歸其處理。每次戰爭開始之際，即應設立國際捕獲法院一處，如交戰國不只兩方面，則每有一雙交戰國，即設立法院一處。每院置法官五人，共同審判，其中三人，由永久仲裁委員會之委員兼任，其餘二人，則由海軍大將擔任，此項海軍大將，應以隸屬於交戰國之海軍者為限，其餘三人，則先由交戰國雙方各指定一中立國，然後由此兩中立國各選派一人，復由此兩中立國共推一中立國，再由此中立國指派一人。每一交戰國及被捕船舶之船公司及貨主，皆有向此院上訴之權。

英國之提案（一九〇七）

（四八六）英國之提案如下，國際捕獲法院所管轄案件，以直接關係中立國或其

商民之利益，並經有關係交戰國之最高捕獲法院審結者爲限。中立國得提起上訴（非其國內之商民），並在案內爲其商民之代表。按英國提案所以別於德國提案者，蓋因其主張設立永久捕獲法院。凡在簽約時有八十萬噸噸位商船之海軍國，均得推舉著名法學家一人爲法官，一人爲候補法官，法院院長，應由締約國照其國名字母之排列，順序推舉。凡法律問題業經當事國用條約規定者，法院應即據以判決，否則應根據世界文明國所心認之法理處斷，再不然，即根據國際法原理處斷。

（四八七）第二次海牙保和會於討論英德兩提案之後，特訂立公約第十二編，備載國際捕獲法院之組織，大致係根據英國提案，而參以德國提案者，復於兩者之外，新增若干條。到會諸國，除巴西、中國、杜明歌、希臘、盧森堡、黑山國、尼加拉瓜、羅馬尼亞、俄羅斯、塞爾維亞、凡尼秀拉外，均經簽字。又有智利、古巴、愛瓜達瓜、提瑪拉、海梯、波斯、薩爾瓦達、暹羅、土耳其、烏拉瓜等十國，對於第十五條附有保留條件，因不贊成法院之組織故也。在世界大戰前，迄無一國批准此約，大戰時，亦並無設立國際捕獲法院之事，然此項提案，固值得



一詳細研究也。

## 二 海牙國際捕獲法院草案 (The Hague Project for an International)

捕獲法院

(四八八) 法院中置法官若干人，候補法官若干人，由締約國就富有國際海事法經驗，而又品高德劭之法學家，選任之，每一國約選派法官一人，候補法官一人，任期六年。當其執行職務時，在國外得享受外交官之待遇，不得於任期內代任何方面出庭辯護。

此項選定之法官，並非以全體名義處理一切上訴案件，反之，每次由法官內選任十人，組織審判庭，以九人為足法定人數。法官因故不能出庭，可由候補法官代理之。英、德、美、奧、法、意、日、俄所選派法官，得常川出庭，其他各國所派法官，則依次輪流出庭。如有交戰國恰無法官輪值出庭者，可要求法院特命其所選法官出庭，處理戰時一切事件。凡曾參加各國捕獲法院之審判者，不得於同一案件在上訴法院充任法官。

交戰國之為捕獲人者，及中立國或其商民之為當事人者，皆得指派一高級海軍官

員出庭觀審，但無發言權耳。

此項審判庭應設於海牙。

管轄權

(四八九) 凡直接或間接關係中立國之案件，法院大抵（非絕對的）均有管轄權。此公約第十二編所定之原則也。國際捕獲法院係一上訴法院，故一切捕獲案件，必須先經捕獲人本國捕獲法院之審判。自捕獲之日起，如兩年內不能判決者，可直接上訴至國際捕獲法院。

下列各案，可以向國際捕獲法院上訴：(一) 其判決關係中立國或其商民之財產者；(二) 其判決關係敵產，而有下列之情形者：(甲) 中立商船上所載貨物，(乙) 在中立國領海內捕獲之敵船而其事未經中立國之抗議者，(丙) 捕獲之違背兩國條約或違及捕獲國之法令者。總之，無論如何，皆可以判決在事實上或法律有錯誤為理由，提起上訴。

下列之國家或人民，有上訴權：

(一) 中立國例如判決之關係其財產或其商民之財產者，又例如商船之被捕在

其領海以內者。

(二) 中立國之人民，例如判決之關係其財產者，但有時其本國政府出而干涉，或禁其不得上訴，或代其上訴。

(三) 敵國之人民，例如判決之損害其財產者，或捕獲有違條約及法律者。

(四) 中立國或敵國之人民，從有資格之上訴人，得到上訴權者，但以曾參加國內捕獲法院之訴訟者為限。

(五) 中立國或敵國之人民，從中立國（其財產為訴訟標的物）獲得上訴權者，但以曾參加國內捕獲法院之訴訟者為限。

適用之法  
律

(四九〇) 關於國際捕獲法院適用之法律，公約第七條規定如下：

(一) 如有法律問題應行裁決，而此項問題已為兩造間條約所規定者，從其規定。

(二) 無條約者，從國際法。

(三) 無國際法可引用者，從法理。

(四) 如上訴之理由，係因捕獲國違反其所公佈之法規者，從其法規。

(五) 如法院認爲捕獲國之訴訟法有失公允者，則縱使上訴人未能遵照此項程序，法院亦在所不計。

程序及裁  
判

(四九一) 國際捕獲法院之程序，可分爲兩大部份，一爲書狀，一爲言詞辯論。

(一) 書狀內應包括訴狀及反訴狀，及一切有關係之證明文件。

(二) 雙方書狀呈送之後，即由法院爲之定一公開辯論日期，雙方以次從事實及法律方面，陳述意見。但法院得隨時停止律師辯論，以便提出補充證據。辯論終結之後，法院即予判決。一切問題，均依多數取決，可否同數時，應將資格最小一法官之票權除去。此項判決，應作成書狀，附具理由，詳載法官及觀審員姓名，由院長及書記官署名。

如法院認捕獲爲正當，則被捕船貨，可依照捕獲國法律處分，否則應即將船貨發還。如已經毀棄或轉賣者，尤應將賠償規定，如捕獲國之法院業已判決捕獲爲無效者，則國際法院但爲之決定賠償數目而已。

請求賠償  
之訴

(四九二) 依照北美合衆國等數國憲法，凡經最高法院判決案件，不得上訴，此等國家，在未修改憲法以前，必不能批准公約第十二編，或參加國際捕獲法院之組織。夫修改憲法，手續既極繁難，故倫敦海軍會議（一九〇八——一九〇九）向諸國建議，謂凡有此種憲法上之困難者，不妨於批准之後，附一保留案，規定一切上訴案件，應取請求賠償之形式，惟此項保留案，以不損害公約第十二編所保障之國家或個人權利爲限。

爲實行此項建議起見，英、德、美、阿根廷、奧、智利、丹麥、西班牙、法、日、挪威、荷蘭、瑞典等國，特於設立國際捕獲法院公約以外，簽訂一種附約（一九一〇年九月十九日），附約第一條規定，凡因憲法上之困難，致不能批准公約第十二編者，應得於批准或參加以後，宣稱一切上訴案件，均以請求賠償爲限，經此項宣告以後，法院內程序，亦須依照附約所載酌加修改。

海牙草案  
之現狀

(四九三) 因法院適用法律之權，過於寬泛，各國乃舉行倫敦海軍會議，制定捕獲法，此法經載入倫敦宣言，迄未批准，將來苟非另制法規，取得各國批准，恐無設立國際捕

獲法院之望。倫敦宣言既告失敗，海牙公約第十二編及其附約亦同歸於盡，世界大戰中，並未設立任何國際捕獲法院，將來海牙草案能否舊事重提，殊未可逆觀耳。

編主五雲王  
庫文有萬  
種百七集二第

立中與爭戰一法際國海本奧  
冊 四

International Law: War and Neutrality  
究必印翻有所權版

中華民國二十四年三月初版

原 著 者

L. Oppenheim

譯 述 者

岑 德 彰

發 行 人

王 雲 五  
上海河南路

印 刷 所

商 務 印 書 館  
上海河南路

發 行 所

商 務 印 書 館  
上海及各埠

(本書校對者劉毓堉)

\*C404

上海圖書館

王雲五主編  
萬有文庫  
第二集計百冊  
立中與第一卷  
奧本衛國  
International Law: War and Neutrality

中華民國二十四年三月  
編者 王雲五  
譯者 王雲五  
發行人 王雲五  
出版者 商務印書館

上海圖書館藏書



A541 212 0004 3745B

上海圖書館

部





255