

王

洸著

海上法概要

王

洸著

海上法概要

海上法概要 自序

民國五十四年九月，臺灣省立海洋學院新開海上法課程，承邀主講，經以交通部參事、法學家劉承漢先生所著袖珍本「海上平時國際法」、「海上戰時國際法」及「海上戰時中立法」，與王銘琰先生所著「海上國際法」（民國四十三年十一月出版）爲教材。上述四書，網舉目張，闡釋明確，易於領會，允稱傑作。

惟劉王兩先生所著，對「公海公約」與「領海及鄰接區公約」之原文，均未納入，難窺全豹。又鑒我國正處於戡亂時期，有關海上捕獲條例及海上捕獲法庭審判條例，政府已於民國四十四年六月三日，分別修正公布，至今施行；劉著因側重國際法例之闡述，未予涉及，自難互相比較。王著則係引用民國二十一年十二月十五日公布之各該原條例，內容不無差異。又王著所舉海牙和平會議及倫敦宣言有關海上戰時國際法及海上戰時中立法之條款，僅具譯文，未附英文，似亦難臻信達。

爲兼顧起見，爰就劉王兩先生之原著，合編一書，命名爲「海上法概要」，存其體例，而加以補充修正。重在實用，而略於學說。期使讀者於身歷其境，或短促之時，得一新而明確之瞭解，知所因應；非敢以法家自眩，尤不敢掠劉王著作之美也。

王洸序於民國五十五年六月一日

海上法概要 目次

王 洸 編 著

第一章 海上平時國際法	一
-------------	---

第一節 海	一
-------	---

第二節 公海	四
--------	---

第三節 領海	一二
--------	----

第四節 鄰接區	二〇
---------	----

第五節 內水	二二
--------	----

第六節 國際河川與國際運河	二九
---------------	----

第二章 海上戰時國際法	三三
-------------	----

第一節 海戰概述	三三
----------	----

第二節 改裝商船與武裝商船	三七
---------------	----

第三節 船貨之敵性與中立性	四〇
---------------	----

第四節 敵船之攻擊與拿捕	四六
第五節 海上捕獲法庭	五三
第三章 海上戰時中立法	五七
第一節 中立概述	五七
第二節 封鎖	六三
第三節 戰時禁制品	六九
第四節 非中立役務	八〇
第五節 中立船舶之臨檢搜索與拿捕	八四
Convention on the High Seas 1958	九一
Convention on the Territorial sea and the Contiguous Zone 1958	一一五
海上捕獲條例	一三七
海上捕獲法庭審判條例	一四九
戰時禁制品條例	一五七
截斷匪區海上交通辦法	一六三

第四章 大陸礁層公約 一六七

第一節 概述 一六七

第二節 沿海國領有大陸礁層之範圍 一六九

第三節 沿海國之權利與義務 一七〇

大陸礁層公約 一七三

Convention on the Continental Shelf 一七九

海上法概要

王 光 編著

第一章 海上平時國際法

第一節 海

一 國際法上之海

國際法上所謂海，爲大量鹹水總體，必須具有兩種要件：

(1) 自然交流 此一鹹水面與地表上其他鹹水面，在地理上能自然交流。

(2) 自由交通 此一鹹水面與地表上其他鹹水面，在法律上能自由交通。

一國內水經過河川，而與海連接，在法律上不能自由與海交通，仍爲關閉之水面，不能以海視之。例如聖羅倫河 (St. Lawrence R.) 將美國北部大湖與大西洋連接，然大湖水位與海面不同，不能形成自然交流，而在法律上各受其本國法管轄，不能與海構成自由交通。因此，美國北部大湖，均非國際法上之海。

二 海在法律上之區劃

地表上因有不同之國家存在，各有其管轄行使之法域，遂使統一體之海，在法律觀點上，劃分爲若干區域，各具有不同之法律性質，在在涉及船舶航行問題。

(一) 國際法上對管轄權之分類

(1) 以管轄權之客體分：A 領域管轄權，對象包括領土、領空、領水。B 人的管轄權，對象包括對國民、被保護人民、在近東遠東之天主教傳教士由法國行使管轄權、公司（法人）、船舶。

(2) 以管轄權之主體分：A 排他管轄權 (Exclusive Jurisdiction)，由一國獨自行使，其他國家除非得其同意，不得過問或參與；如領域管轄權屬之。領土管轄權之排他性爲絕對的，領空次之，領水又次之。B 共同管轄權 (Concurrent Jurisdiction)，由各國個別或聯合行使，不能由一國獨自壟斷；如公海上之管轄權屬之。惟其共同性有時亦爲領域管轄權所限制。一國爲實施領域內之關稅、航行、警察或衛生法規，得擴張其管轄權及於領海相接之公海，而採取必要措施，是即海上法所謂鄰接區。

(二) 海上之水面

海上之水面，依法律地位，而加區分，有：

(1) 內水 (Internal Waters)。

(2) 領海 (Territorial Waters)。

(3) 鄰接區 (Contiguous Zone)。

(4) 公海 (High Seas)。

每一區域各有其不同之法律關係。管轄權行使之對象爲船舶，其行使範圍則因船舶之種類而不同。

船有公船與私船之分：

(1) 公船 (Public Ship) 國家所有或經營之船舶，專供政府非商務用途者，謂之公船。如郵政船、警察船、與緝私船，並包括軍艦在內。

(2) 私船 (Private Ship) 不論船舶爲國家公共團體或私人所有，凡用於廣義的商務或私人目的者，謂之私船。

一九五八年公海公約 (Convention On the High Seas 1958) 第九條規定：「一國所有或經營之船舶，專供政府非商務用途者，在公海上完全免受船旗國以外任何國家之管轄。」
“Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.”

公船係公海上國家主權與獨立完整之象徵，故一國對其在公海上之公船，享有完全排他性之管轄權。至於私有商船在公海上時，雖在民事、刑事與行政等方面，原則上由其本國予

以管轄，可由其船長代表國家行使，但例外的，在保障公海上之公共利益方面，亦須受他國家基於國際慣例或國際條約之管轄。因此，商船在公海上，並不享有所謂「完全之治外地位。」

第二節 公海

一 公海之定義

公海公約第一條，對公海所作之定義，爲「稱公海者，謂不包括領海或一國內國水域之海洋所有各部份。」

“The term “high seas” means all parts of the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of a State.”

二 公海之自由

公海對各國一律開放，由各國共同使用。任何國家不得對於公海之任何部份，提出其享有主權之主張，自亦不得對於公海之任何部份，行使立法、行政、或司法等權。反之，任何國家均應避免從事於足以妨碍他國使用公海之行爲。此爲公海自由之規則，堪以說明公海在國際法上之地位。

公海公約第二條規定：

「公海對各國一律開放，任何國家不得有效主張公海任何部份屬其主權範圍。公海自由依本條款及國際法其他規則所規定之條件行使之。公海自由，對沿海國及非沿海國而言，均包括下列各項：

- (1) 航行自由；
- (2) 捕魚自由；
- (3) 敷設海底電纜與管線之自由；
- (4) 公海上空飛行之自由。

各國行使以上各項自由及國際法一般原則所承認之其他自由，應適當顧及其他國家行使公海自由之利益。」

“The high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by these articles and by the other rules of international law. It comprises, *inter alia*, both for coastal and non-coastal States:

- (1) Freedom of navigation;
- (2) Freedom of fishing;
- (3) Freedom of laying submarine cables and pipelines;
- (4) Freedom to fly over the high seas.

These freedoms, and others which are recognized by the general principles of International law, shall be exercised by all States with reasonable regard to the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas."

公海公約並確認非沿海國，亦有同享公海自由之權利。公約第三條，有以下之規定：

「(1)無海岸國家應可自由通達海洋，俾與沿海國家以平等地位享有海洋自由。爲此目的，凡位於海洋與無海岸國間之國家，應與無海岸國相互協議，依照現行國際公約：

A 准許無海岸國，根據交互原則自由過境。

B 對於懸掛該國國旗之船舶，在出入及使用海港事宜上，准其與本國船舶或任何他國船舶，享受平等待遇。

(2)凡位於海洋與無海岸國間之國家，對一切有關過境自由及海港內平等待遇之事項，如其本國及無海岸國均尚非現行國際公約之當事國，應與後者相互協議，參酌沿海國或被通過國之權利，及無海岸國之特殊情況解決之。」

"(1) In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with Coastal states. States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing international

convention accord:

(A) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and

(B) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to seaports and the use of such ports.

(2) States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal state or State of transit and the special conditions of the State having no sea-coast, all matters relating to freedom of transit and equal treatment in ports, in case such States are not already parties to existing international conventions”

又公海自由，非謂完全放任，使其陷於無法律之狀態。國際法委員會曾加闡釋：「無論何種自由，爲求其行使合乎有權享受者全體之利益起見，均須加以節制。因此，公海法含有若干規則，其目的不在限制公海自由，而在保證公海自由權之行使，合於整個國際社會之利益。」

三 船舶須有國籍

國際法對於船舶應具備何種條件，始得在某一國旗之下航行，而取得該國之國籍，初無確切之規定。蓋授權於各國，由其國內法予以詳細規定，船舶具備一國國內法所規定之條件，在該國境內完成登記手續以後，即持有該國所發之船舶國籍證書，而獲得懸掛該國國旗之權利，當然同時亦取得該國國籍。

公海公約規定，所有船舶均須具有國籍 (Nationality)，且祇能有一個國籍，無國籍 (Stateless) 或多於一個國籍之船舶，均不能享受國際法上之保護。蓋船舶國籍含有兩種意義，一方使船舶可懸掛本國國旗並受其保護，一方本國對之亦可行使管轄權。

公海公約第四條規定：「各國無論是否沿海國，均有權在公海上，行駛懸掛本國國旗之船舶。」

“Every State, whether coastal or not, has the right to sail ships under its flag on the high seas.”

公海公約第五條又規定：

「(1)各國應規定給予船舶國籍，船舶在其境內登記及享有懸掛其國旗權利之條件。船舶有權懸掛一國國旗者，具有該國國籍。國家與船舶之間，須有真正聯繫；國家尤須對懸掛其國旗之船舶，在行政技術及社會事宜上，切實行使管轄及管制。」

(2)各國對於准享懸掛其國旗權利之船舶，應發給有關證書。」

“(1) Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

(2) Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.”

國旗爲代表管轄國之象徵，行駛公海船舶，如不受任何權力拘束，勢必造成混亂狀態，如任意換用國旗，使管轄無定，亦將受國際法之制裁。故公海公約第六條規定：

「(1)船舶應僅懸掛一國國旗航行，除有國際條約或本條款明文規定之例外情形外，在公海上專屬該國管轄。船舶除其所有權確實移轉，或變更登記者外，不得於航程中或在停泊港內更換其國旗。」

(2)船舶如懸掛兩個以上國家之國旗航行，權宜換用，不得對他國主張其中任何一國之國籍，且得視爲無國籍船舶。」

“(1) Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional

cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry,

(2) A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality."

四 國家對船籍應負之義務

(一) 防止並懲治所屬船舶，從事販運奴隸。

(二) 確保海上航行安全，應為懸掛本國國旗之船舶，採取左列必要辦法，並須遵照公認之國際標準：

(1) 信號之使用，通訊之維持及碰撞之防止；

(2) 船舶人員之配置及船員之勞動條件；

(3) 船舶之構造裝備及適航能力。

(三) 實行救助義務，各國應責成懸掛本國國旗船舶之船長，在不甚危害其船舶、船員、或乘客之範圍內：

(1) 對於在海上發現有淹沒危險之人，予以救助；

(2) 於據告有人遇難，亟需救助，理當施救時，儘速前往援救；

(3) 於碰撞後，對於他方船舶、船員及乘客予以救助，並於可能時，將其船名、船籍港及開往之最近港口，告知他方船舶。

(四) 各沿海國應爲海面及其上空之安全，提倡舉辦並維持適當與有效之搜尋及救助事務，如環境需要，並與鄰國互訂區域辦法，爲此目的從事合作。

五 公海上行使之警察權

各國海軍軍艦在公海上，可行使之警察權有三；

(1) **臨檢權** (Right of Visit) 亦稱接近權 (Right of Approach)，軍艦對左列可疑之船舶，無論該船屬於何國國籍，均可迫使停駛，加以臨檢。

A 從事海盜行爲 (Piracy)。

B 從事販賣奴隸 (Slave Trade)。

C 該船懸掛外國國旗或拒不舉示其國旗，而事實上與該軍艦屬同一國籍。

(2) **緊追權** (Right of Hot Pursuit) 沿海國主管機關，認爲外國船舶觸犯該國法律規章時，得對該船進行緊追；但必須在追逐國之內國水域、領海或鄰接區內時開始；且須未曾中斷，方得在領海或鄰接區外繼續進行。如被追逐之船舶，進入其本國領海或第三國之領海

時，緊追權即告終止。蓋在任何情形下，緊追權絕對不引伸至他國之領海以內。

(3) 逮捕海盜權 海盜爲國際罪行 (International Crime)，任何國家軍艦均得予以逮捕，並解交本國主管機關予以審判與懲罰。商船被海盜船所攻擊，而能制服海盜船者，自亦可將其押交商船本國之軍艦或港口當局，予以處分。

第三節 領海

一 領海之定義

領海爲海洋自由原則之例外，指沿海國家在海岸線外，取得一部份海面，行使其管轄權之謂。蓋基於左列三種需要；

(1) 國防 一國對其海岸線之保護，必須於海岸線外之相近處開始，方臻安全。

(2) 政治 一國對於出入與碇泊之船舶，必須在港灣之外，方便於從事檢查與監督。

(3) 經濟 國家爲沿海人民之生計，對於近海岸處之出產，必須有排他性之享有。

一九五八年四月，在日內瓦簽訂之領海及鄰接區公約 (Convention On the Territorial Sea & the Contiguous Zone)，有如下之規定：

(1) 國家主權及於本國領陸及內國水域以外鄰接本國海岸之一帶海洋，稱爲領海。(The sovereignty of a State extends, beyond its land territory and its internal waters,

to a belt of sea adjacent to its coast, described as the territorial Sea.)

(2)沿海國之主權及於領海之上空及其海床與底土。(The sovereignty of a coastal State extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil.)

二 領海之寬度

領海之寬度問題，各國主張不一，有主張維持三哩者，如英、美、德、日本、荷蘭及我國。有主張四哩者，如挪威、瑞典各國。有主張五哩者，如烏拉圭。有主張六哩者，如希臘、葡、西、土、埃及各國。有主張九哩者，如墨西哥。有主張十二哩者，如蘇俄、保加利亞各國。並有主張特殊擴大領海寬度者，如印尼主張六十哩，秘魯、智利、厄瓜多爾主張二百哩。

一九六〇年四月，聯合國海洋法會議，到會者八十八國，討論加拿大、美國聯合提案，主要為規定領海之寬度自其基線起算，至多為六哩；鄰接領海之漁捕區之寬度，自領海之基線起算，至多為十二哩。以五十票對二十九票，八票棄權，未達三分之二多數，不獲通過。但領海及鄰接區公約第二十四條，已有規定，鄰接區自測定領海寬度之基線起算 (Base Line 即低潮點起算)，不得超出十二哩，雖僅規定領海之相當範圍，連同鄰接區不得超過十二哩，至領海本身之寬度若干，至今仍未獲得共同性之決定。

三 領海之無害通過權

領海寬度雖未能確定，而領海內之無害通過權 (Right of Innocent Passage)，則爲國際公認之原則。所謂無害通過者，即他國船舶在不妨害沿海國和平、善良秩序與安全條件之下，得在領海內航行之謂。按公約第十四條，有如下之規定，承認軍艦與商船在無害通過方面之平等地位。

「(1)無論是否沿海國之各國船舶，享有無害通過領海之權。

(2)稱通過者，謂在領海中航行，其目的或僅在經過領海而不進入內國水域，或爲前往內國水域，或爲自內國水域駛往公海。

(3)通過包括停船及下錨在內，但以通常航行附帶有此需要，或因不可抗力或遇災難，確有必要者爲限。

(4)通過如不妨害沿海國之和平、善良秩序或安全，即係無害通過。

(5)外國漁船於通過時，如不遵守沿海國爲防止此等船舶在領海內捕魚而制定公布之法律規章，應不視爲無害通過。

(6)潛水艇 (著者按包括商用潛水船) 須在海面上航行，並揭示其國旗。

“(1)Ships of all States, whether coastal or not, shall enjoy the right of innocent passage through the territorial sea.

(2) Passage means navigation through the territorial sea for the purpose either of traversing that sea without entering internal waters, or of proceeding to internal waters, or of making for the high seas from internal waters,

(3) Passage includes stopping and anchoring, but only in so far as the same are incidental to ordinary navigation or are rendered necessary by force majeure or by distress.

(4) Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with these articles and with other rules of International law.

(5) Passage of foreign fishing vessels shall not be considered innocent if they do not observe such laws and regulations as the coastal State may make and publish in order to prevent these vessels from fishing in the territorial sea.

(6) Submarines are required to navigate on the surface and to show their flag."

外國船舶行使無害通過權時，公約第十七條特規定，應遵守沿海國依本條款及國際法其他規則所制定之法律規章，尤應遵守有關運輸及航行之此項法規。國際法委員會對此並舉出以下各例：

(1) 交通之安全及水道與浮標之保護。

(2) 保護沿海國之海水，俾船舶不致污濁海水。

(3) 海內生物資源之養護。

(4) 屬於沿海國之捕魚權、狩獵權及其他類似權利。

(5) 水路測量工作。

他如遵守沿海國海關章程及其進出口管制法令，雖未經舉示，亦屬當然之解釋。

無害通過之相對結果，即構成沿海國允許通過之義務。公約第十五條及第十八條有如下之規定：

(1) 沿海國不得阻碍領海中之無害通過。(The coastal State must not hamper innocent passage through the territorial sea.)

(2) 沿海國須將其所知之領海內航行危險，以適當方式通告周知。(The coastal State is required to give appropriate publicity to any dangers to navigation, of which it has knowledge, within its territorial sea.)

(3) 外國船舶僅在領海通過者，不得向其徵收任何費用。(No charge may be levied upon foreign ships by reason only of their passage through the territorial sea.)

(4) 向通過領海之外國船舶徵收費用，應僅以船舶受有特定服務，須爲償付之情形爲限。徵收此等費用，不得有差別待遇。(Charges may be levied upon a foreign ship passing through the territorial sea as payment only for specific services rendered

to the ship. These charges shall be levied without discrimination.)

四 沿海國對於領海之管轄權

(一) 刑事管轄權

(1) 沿海國通常不得因外國船舶通過領海時，船上發生犯罪行為，而在通過領海之船上，行使刑事管轄權，逮捕任何人，或從事調查，但有左列情形之一者，不在此限：

A 犯罪之後果及於沿海國者。

B 犯罪行為擾亂國家和平或領海之善良秩序者。

C 經船長或船旗國領事請求地方當局，予以協助者。

D 爲取締非法販運麻醉藥品確有必要者。

(2) 前項規定，不影響沿海國依本國法律對駛離內國水域通過領海之外國船舶，採取步驟，在船上實行逮捕或調查之權。

(3) 在上列兩項情形，沿海國應於船長請求時，在採取任何步驟之前，先行通知船旗國領事館，如情形緊急，此項通知，得於採取措施之際爲之。

(4) 地方當局於考慮是否或如何實行逮捕時，應妥爲顧及航行之利益。

(5) 倘外國船舶自外國海港發航，僅通過領海而不進入內國水域，沿海國不得因該船進入

領海前，所發生之犯罪行為，而在其通過領海時，於船上採取任何步驟，逮捕任何人或從事調查。

(二) 民事管轄權

(1) 沿海國對於通過領海之外國船舶，不得爲向船上之人，行使民事管轄權，而令船停駛，或變更船舶航向。

(2) 除關於船舶本身在沿海國水域航行過程中，或爲此種航行目的所承擔或所生債務或義務之訴訟外，沿海國不得因任何民事訴訟，而對船舶從事執行或實行逮捕。

(3) 前項規定，不妨碍沿海國爲任何民事訴訟，依本國法律對在其領海內停泊，或駛離內國水域通過領海之外國船舶，從事執行或實行逮捕之權。

五 沿海國具有之領海保護權

沿海國基於自衛，對領海亦有保護，遇特殊情形，因安全上之必要，得採取相當步驟，或停止他國船舶之通過，公約第十六條有左列規定：

(1) 沿海國得在其領海內，採取必要步驟，以防止非爲無害之通過。

(2) 關於駛往內國水域之船舶，沿海國亦應有權採取必要步驟，以防止違反准其駛入此項水域之條件。

(3) 以不抵觸下列第(4)項之規定爲限，沿海國於保障本國安全確有必要時，得在其領海之特定區域內，暫時停止外國船舶之無害通過，但在外國船舶間，不得有差別待遇。此項停止須於妥爲公告後，方始發生效力。

(4) 在公海之一部份與公海另一部份或外國領海之間，供國際航行之用之海峽中，不得停止外國船舶之無害通過。」

“(1) The coastal State may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent.

(2) In the case of ships proceeding to internal waters, the coastal State shall also have the right to take the necessary steps to prevent any breach of the conditions to which admission of those ships to those waters is subject.

(3) Subject to the provisions of paragraph (4), the coastal State may, without discrimination amongst foreign ships, suspend temporarily in specified areas of its territorial sea the innocent passage of foreign ships if such suspension is essential for the protection of its security. Such suspension shall take effect only after having been duly published.

(4) There shall be no suspension of the innocent passage of foreign ships through straits which are used for international navigation between one part

of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of a foreign State."

第四節 鄰接區

一 鄰接區之定義

所謂鄰接區者，指在領海之外，而與其鄰接之一部份公海海面而言。在此區域內，沿海國可實施海關、財政、移民、衛生之法令，以期獲得有效之結果。領海及鄰接區公約，雖未明確規定鄰接區之寬度，但已確定其範圍。公約第二十四條第二項規定：「此項鄰接區自測定領海寬度之基線起算，不得超過十二浬。」(The contiguous zone may not extend beyond twelve miles from the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured.)

鄰接區原應自領海之外部界線起算，因國際間對領海寬度意見，未獲協議，故規定自領海基線起算，雖領海與鄰接區之各個寬度，未克確定，但其合併計算之寬度，已有一定之限度矣。

兩國如在海洋區內相互交界時，公約第二十四條第三項，因有下列規定：

「兩國海岸相向或相鄰者，除彼此另有協議外，均無權將本國之鄰接區，擴展至每一點

均與測算兩國領海寬度之基線上最近各點距離相等之中央線以外。」

“Where the coasts of two States are opposite or adjacent to each other, neither of the two States is entitled, failing agreement between them to the contrary, to extend its contiguous zone beyond the median line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines from which the breadth of the territorial seas of the two States is measured.”

鄰接區之劃定，旨在輔助領海，以控制外國船舶，而保障國家之利益。已由國際實例演變成國際慣例，現更被規定於一多邊條約內，觀於將領海與鄰接區規定於同一公約內，實充分表明兩者之密切關係。

二 鄰接區行使管轄權之範圍

鄰接區與領海二者，法律地位迥然不同，領海為國家領域之一部份，而鄰接區則為公海之一部份。沿海國在其領海內，除外國船舶之無害通過外，得行使完全之國家管轄權，而在鄰接區則僅能行使有限度之特權。

公約第二十四條第一項規定：

「(1)沿海國在鄰接其領海之公海區內，行使必要之管制，以；

(A)防止在其領土或領海內有違反其海關、財政、移民、或衛生規章之行爲。

(B) 懲治在其領土或領海內，違反前述規章之行爲。」

“(1) In a zone of the high seas contiguous to its territorial sea, the coastal State may exercise the control necessary to:

(A) Prevent infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary regulations within its territorial sea;

(B) Punish infringement of the above regulations committed within its territory or territorial sea.”

我國海關緝私條例之第十條至第十二條，均規定緝私區域爲「中國沿海十二海里界內。」凡通常供船舶裝卸及下錨用途之泊船處，雖全部或一部位於領海外部界限以外，仍屬領海範圍。沿海國應將此項泊船處，明加界劃，並在海圖上連同其界線一併載明，此項界線應妥爲通告周知。

第五節 內 水

一 內水之定義

內水指在領海基線以內之領水而言，由於領海在其基線以外，內水並非領海。內水與領海，均僅構成國家領水之一部份。內水初不必被包含在領土之內。河川與湖泊，固爲內水；

海岸與低潮線間之海，或爲海岸與領海直劃基線之間之海，亦莫非內水。

在領海相連之水面，何者爲領海，何者爲內水，二者如何劃分，領海及鄰接區公約第五條規定：

「領海基線向陸一方之水域，構成一國內國水域之一部份。」

“Waters on the landward side of the baseline of the territorial sea form part of the internal waters of the State.”

所謂領海基線，係連結向外測算領海之起點而成。劃定領海基線之方法有二：

(1) **正常基線** 係指海岸低潮線而言，以沿海國官方承認之大比例尺海圖，所標明之海岸低潮線爲準。

(2) **直劃基線** 係連結沿岸之若干點，作若干直線而成。凡在海岸線甚爲曲折之地區，或沿海島嶼羅列密邇海岸之處，得採用此方法劃定測算領海寬度之基線，劃定此項基線，不得與海岸一般方向相去過遠，且基線內海面必須充分接近領陸。低潮高地（即高潮時沒入水中之地）不得作爲劃定基線之起訖點，但其上建有燈塔者，不在此限。一國適用直劃基線辦法，不得使他國領海與公海隔絕。沿海國應將此項直劃基線在海圖上標明，並妥爲通告周知。劃定直劃基線，致使原先認爲領海或公海一部份之水面，劃屬內國水域時，在此水面內，應有無害通過權。

直劃基線之制度，有數項缺點：

(1) 國家採用直劃基線所取得之海洋，由於一部份海洋之被劃爲內水，自較採用正常基線所取得者爲廣，國家取得者，即爲公海之損失。

(2) 沿海航行之船舶，除仰賴於詳細之海圖外，無法自船上得知其本身係在某國領海之外，抑在某國領海以內。

(3) 直劃基線之每一直線，最長應爲若干，尙有待於決定，在挪威之情形，其領海直劃基線共有一百二十三條，有長達四十五哩半者。

二 海灣之定義

依公約第七條第二項之規定：

「海灣指明顯之水曲，其內曲程度與入口寬度之比例，使其中之水，成陸地包圍狀，而不僅爲海岸之灣曲處。但水曲除其面積等於或大於連貫曲口之線爲直徑畫成之半圓形者外，不得視爲海灣。」

.....A bay is a wellmarked indentation whose penetration is in such proportion to the width of its mouth as to contain landlocked waters and constitute more than a mere curvature of the coast. An indentation shall not, however, be regarded as a bay unless its area is as large as, or larger than, that of the semi-circle whose diameter is a line drawn across the mouth of that

indentation.”

海灣寬度，公約規定爲二十四哩。

「凡海灣天然入口各端，低潮標間之距離，不超過二十四哩者，得在此兩低潮標之間，劃定收口線，其所圍入之水域，視爲內國水域。」

“If the distance between the low-water marks of the natural entrance points of a bay does not exceed twenty-four miles, a closing line may be drawn between these two low-water marks, and the waters enclosed thereby shall be considered as internal waters.”

哈得遜灣寬逾五十哩，加拿大向認其爲領域海灣，他國亦已承認。公約認爲係歷史性海灣，不適用上述直劃基線辦法之規定。

三 河口與領海界限之劃定

公約第十三條規定：

「河川直接流入海者，以河岸低潮線間連接河口各端之直線爲基線。」

“If a river flows directly into the sea, the baseline shall be a straight line across the mouth of the river between points on the low-tide line of its banks.”

惟海港水面，則以海港設備出海最遠之一線爲止。劃定領海界限時，出海最遠之永久海

港工程，屬於整個海港系統之內者，應視為構成海岸之一部份。此亦公約第八條所明定。

四 海 峽

海峽係兩岸陸地相夾之細長海面，依國際法一般慣例，如峽寬不逾六哩而兩岸全屬一國所有陸地者，則視為該國之領域海峽(Territorial Strait)。如分屬兩國所有，除另有規定外，則以海峽航道之中線為界，各為領水之一部份。如寬逾六哩者，則其中間水面為公海。領域海峽之開放者，如丹麥海峽、直布羅陀海峽。

凡兩端連結兩個公海之海峽，均有航行自由。公約第十六條第四項，有明文規定：「在公海之一部份與公海另一部份或外國領海之間，供國際航行之用之海峽中，不得停止外國船舶之無害通過。」

“There shall be no suspension of the innocent passage of foreign ships through straits which are used for international navigation between one part of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of a foreign State.”

所謂外國船舶，不僅包括私船，即公船中之軍用船舶亦同樣適用。

五 內水之管轄權

國家對於內水之權限，原則上與領土無異，惟其實施時，則與領土管轄未必盡同。

平時一國公船，包括軍艦在內，均得進入外國內水，此種自由不能認為公船應有之權利，祇能謂領水國所給予之一種優惠待遇而已。

領水國得基於本身之必要，隨時制定有關外國公船進入港口或內海之規則，甚至完全禁止外國公船之進入。惟外國公船如機器發生故障或遭遇意外危險，領水國基於人道之理由，自應許其進口，並予以適當之援助。

外國公船之獲許進口者，自應尊重領水國之主權，如遵守有關航行、停泊、水上警察、衛生等規則。

惟外國公船進入一國內水，亦享有治外法權 (Extraterritoriality)，即公船內所發生之事件，領水國不能享有管轄權。對於公船所提起之民事訴訟，如碰撞之賠償要求等，領水國法院亦不得予以受理。

領水國官警，除得船長允許外，不得擅登公船，即使普通犯罪人逃入公船，領水國官警亦不得以強制方式，自公船押走，而須要求船長自動交出犯人。如船長拒絕交出，領水國祇能循外交途徑辦理。如係政治犯人，公船在緊急情形下，亦得予以庇護 (Sanctuary)，但不得庇護普通犯人。

公船人員因公務上陸，享有治外法權，縱因私事犯罪，如已逃回船內時，領水國亦不得予以裁判。

私船則與公船不同，一國私船得自由出入外國之國際港口，領水國除有特別正當理由，不得予以禁止。然不能享有公船之治外法權，而須受領水國法權之管轄。但事實上此種法權之行使，亦不如在其領土上執行之嚴格。例如，法國在左列情形，對於外國私船（及其船員）不行使管轄權。

(1) 船上船員間之犯罪。

(2) 有關船內紀律或秩序之問題。

但在左列情形，則行使管轄權。

(1) 非船上船員（如乘客）與船上船員之間之犯罪。

(2) 雖係船上船員間之犯罪，但領水國公共秩序被擾亂者。

(3) 船長要求領水國官警加以干預時。

美國規定擾亂行爲，祇涉及船上秩序或其人員者，由船舶所屬國家處理。如影響岸上公共秩序時，始由地方當局處理。倘屬民事訴訟，如僅牽涉船長與船員或船舶所有人與船員間之關係，則非得船舶所屬國領事之同意，亦不行使管轄權。

英國之一八七八年領水管轄法規定，英國法院對領海內之一切行爲，均有管轄權，但事實上英國法院對外國船舶之內部爭議，非當事人訴追，亦不審理。同時英國船舶之在外國港口者，英國亦承認當地法院享有管轄權，僅對船上發生之犯罪行爲，主張英國有共同管轄權而已。

第六節 國際河川與國際運河

一 國際河川 (International Rivers)

國際河川係指河川之流行於二個以上國家之領域內，或其邊界之上者。前者如多腦河 (Danube R.) 流經德、奧、匈、南斯拉夫、保加利亞、羅馬尼亞。後者如萊茵河 (Rhine R.) 流經德國、瑞士及法國之邊界上。

一九二一年，國際聯盟召集巴塞隆那 (Barcelona) 會議，於同年四月二十日，簽訂協定 (四十一國參加)，規定三項主要原則：

- (1) 國際關切之水道，應一律開放。
 - (2) 對他國船舶，不得予以歧視。
 - (3) 由沿岸國共同維持河川之航道。
- 從此，國際河川自由航行之原則，遂行確定。但上述協定，有左列限制，即：
- (1) 其適用原則上，限於締約國之間。
 - (2) 對於軍艦不予適用。
 - (3) 國內兩地點間運輸，得保留給該國經營。

二 國際運河 (International Canal)

運河爲人工開鑿之河川，有通洋運河與不通洋運河之別。不通洋運河屬於國家之內水，通洋運河原則上，雖亦屬國家內水，但以其對於國際交通與經濟上之重要性，往往開放給世界各國共同使用，常成爲國際條約規定之對象。

所謂開放者，非使該河脫離當地國之管轄，僅對當地國課以義務，使其允許外國船舶，在該運河上自由航行而已。

三 世界之主要國際運河

(一) 科林斯運河 (Corinth Canal) 長六公里，屬於希臘，連結亞得利亞海之科林斯灣與愛琴海之愛琴那 (Aegina) 灣。一八九三年鑿成後，即開放給各國商船使用。

(二) 基爾運河 (Kiel Canal) 長九十八公里，屬於德國，連結於北海 (North Sea) 與波羅的海 (Baltic Sea)，一八九六年完成。一九一九年，凡爾賽條約規定，該運河應開放給德國友邦之商船與軍艦航行。

(三) 蘇伊士運河 (Suez Canal) 在埃及境內，連結紅海與地中海。一八六九年鑿通。一八八八年君士坦丁堡 (Constantinople) 條約 (英、法、德、俄、奧、土、義、荷、西九國簽訂) 允許各國軍艦與商船，不論戰時或平時，均得通過運河。所謂各國包括締約國與非締約國在內。運河兩岸不得建立軍事設施。運河不得爲封鎖或攻擊之對象。在運河內，運河兩端之港口內，及其三哩以內之區域，不得有戰爭行爲。(如戰鬪或捕獲等)

一九二二年，英國承認埃及爲獨立國，惟英國在埃及交通線之安全與防衛，仍被保留爲英國自由裁量之事項。一九三六年八月二十六日，英埃簽訂同盟條約，其第八條規定，英國得駐軍於蘇伊士運河地帶，與埃及共同防衛運河。

一九五一年，埃及片面廢止該條約，引起一大國際間糾紛，至一九五四年十月十九日，英埃始另訂新約，要點如下：

- (1) 英軍於協定簽字之日起，二十個月內，自埃及領土完全撤退。
- (2) 埃及、土耳其，或其他任何阿拉伯國家，遭受外來武力攻擊時，埃及許可英國使用必需之設備，以便將運河基地，置於作戰狀態，並保證其有效之運用。
- (3) 英國得將任何英國物資，隨意運入或運出運河基地。
- (4) 英空軍飛機在運河區之飛行降落與補給修理，埃及政府如事先獲得通知，得准使用所需設備。

(5) 承認運河爲埃及領土之一部份，但鑒於此運河在經濟上商業上及戰略上具有國際重要性，兩國仍將遵守一八八八年之協定，保證運河之自由航行。

(四) 巴拿馬運河 (Panama Canal) 連結太平洋與大西洋。一九一四年八月十五日鑿通。巴拿馬政府將運河地區，以百年爲期，租予美國。在該地區內，由美國行使一切管轄權，該運河之法律地位，基於兩個雙邊條約，即一九〇一年十一月十八日，英、美 Hay-Pauncefote 條約，及一九〇三年十一月十八日，美 Hay-Bunna-Varilla 條約。前一條約

由英國承認美國獨立經營並保護該運河，對於運河適用與蘇伊士運河同樣原則；即對各國軍艦與商船一律開放，不得成爲封鎖或其他敵對行爲之對象。後一條約，係對此項原則再予確認。按巴拿馬運河制度，雖僅爲英美巴三國所決定，但國際法學家認爲此三國，雖可隨時修改條約，然不能任意作不利於其他各國之決定。

習題

- 一、公海具有何種自由？
- 二、各國海軍軍艦在公海上，可行使何種警察權？
- 三、船舶何以必需有國籍？
- 四、國家對船舶應負何種義務？
- 五、闡釋領海之無害通過權。
- 六、沿海國對於領海之刑事管轄權，通常在何種情形之下，方行使之？
- 七、何謂鄰接區？
- 八、何謂公船與私船？

第二章 海上戰時國際法

第一節 海戰概述

一 何謂國際戰爭

國際戰爭爲兩國間或多國間之武力衝突，戰爭主體爲國家，而非私人間之爭鬭或國內戰爭。即被保護國 (Protected States)、邦聯 (Confederation)、從屬國 (Vassal States) 爲謀獨立解放而作戰，如被保護國與保護國間，或邦聯中各邦間，或從屬國與宗主國間，均得爲戰爭主體。

自法律上觀察，戰爭爲兩國或多國間發生武力衝突，或表示意欲從事武力衝突，而形成之法律狀態。

在此種狀態開始時，兩國和平關係完全斷絕，雙方之權利義務，完全受戰時國際法之支配。所謂戰時國際法，即交戰國 (Belligerent) 在作戰時，必須遵守之規則。此種規則多導源於國際慣例與國際間之多邊條約，對於交戰國具有拘束力量，違反即爲非法戰爭行爲，將受國際法之制裁。

II 海戰 (Maritime War)

海戰規則至今尙無一部有系統之法典，一八九九年及一九〇七年，兩次海牙和平會議，對於陸戰 (Land war) 規則，雖有詳細規定，但對海戰規則因各國意見不能一致，僅作局部限制。一九〇七年之第二次會議，所發表之最後議定書，乃表示一種希望，要求列強應儘可能援用陸戰規則於海戰。

此種希望雖無嚴格性之法律效力，但已成慣例。

III 海戰目的

就現時之條約與慣例而言，海戰目的約有七種：

- (1) 擊敗敵國之海軍與海上作戰之飛機。
- (2) 毀滅敵國之商船。
- (3) 破壞敵國沿海之防禦工事與陸海軍之設備。
- (4) 截斷敵國與他國之海上來往。
- (5) 防止戰時禁制品之到達敵國，與有利於敵國之非中立役務之完成。
- (6) 支持本國陸軍之軍事行動。
- (7) 防守本國沿海與保護本國商船。

四 開戰時敵國商船之地位問題

一八五四年克里米戰爭以前，交戰國對於在本國港口內之敵國私有船舶，均予以拿捕沒收，甚至在未開戰前，即下令扣押在本國港口內之敵國私有船舶，以作拿捕與沒收之準備。克里米戰爭發生以後，英法兩國以六星期之恩惠期間，亦名猶豫期間，給予在港內之俄國商船，任其裝貨駛離，對於已在途中之俄國商船，仍許其入港卸貨後他駛。俄國亦給予英法商船以同樣待遇。一九〇四年，日俄戰爭時，俄國定四十八小時，爲日本商船退出之期限。

從此以後，此項實例除恩惠期間之長短不同外，多爲交戰國所採用，終於一九〇七年在海牙和平會議，訂立「開戰時敵國商船地位公約」，依照該公約第一條規定：「凡交戰國之一之商船於戰爭發生，在敵國港內者，應即時或在商准之恩惠期內，獲准自由離港。並應獲得一護照，准許駛往目的港口或其他被指定之港口」。「When a merchant-ship of one of the belligerent Powers is at the commencement of hostilities in an enemy port, it is desirable that it should be allowed to depart freely, either immediately, or after a sufficient term of grace, and to proceed direct, after being furnished with a passport, to its port of destination or such other port as shall be named for it。」又該公約第二條第一項規定：「凡商船因不可抗力之

情事，在前條規定之恩惠期間內，不能離去敵港者，或在該期內，未經獲准離港者，亦不得沒收」。同條第二項又規定：「但交戰國可扣留此項船舶，不付賠償，而於戰後負交還之義務；又可出賠償而徵用之。」“A merchant-ship which, owing to circumstances of force majeure, may have been unable to leave the enemy port during the period contemplated in the preceding Article, or which may not have been allowed to leave, may not be confiscated. The belligerent may only detain it, under an obligation of restoring it after the war, without indemnity, or he may requisition it on condition of paying an indemnity.”依此條之規定，可知本國於戰時，得扣留並徵用境內之敵國商船，但不得行使沒收之權，且於戰後須負交還之義務。依該公約第三條規定：「凡敵國商船，於開戰前，離其最後之出發港，而在公海上遇見時，並不知開戰之舉者，不得沒收。但敵國可扣留該船，不付賠償，在戰後必應交還。並可徵用，甚或加以破壞，則應予賠償，且在此時，如船上人員之安全及船舶文書之保管，應加注意。」“Enemy merchant-ships which left their last port of departure before the commencement of the war, and which are met at sea while ignorant of the hostilities, cannot be confiscated. They are only liable to be detained under an obligation to restore them after the war without indemnity, or to be requisitioned, or even destroyed, with indemnity and under

the obligation of providing for the safety of the persons as well as the preservation of the papers on board."

惟該公約在第一次世界大戰時，因交戰國多未及批准，無法實施。第二次世界大戰時，各國多未遵守，致尙未能構成現時國際戰爭法中之有效規則。我國於抗戰期間，曾將留在長江封鎖線內之日本商船岳陽丸及大貞丸扣留沒收，不得謂爲違反該公約。

第二節 改裝商船與武裝商船

I 改裝商船 (Converted Merchantman)

改裝商船卽改充軍艦之商船。戰時各國將其本國商船改裝爲軍艦之事例甚多，一九〇七年，海牙和平會議爲確定其行使戰爭權起見，特訂立「商船改充軍艦公約」(Conversion of Merchant-ships into War-ships)，其第一條規定：「凡商船之改充軍艦者，苟非在其所懸國旗國直隸之權力，直接監督與責任之下者，不得以軍艦應有之權利義務論。」"No merchant-ship converted into a war-ship can have the rights and duties appertaining to that status unless it is placed under the direct authority, immediate control and responsibility of the Power whose flag it flies." 第二條規定：「凡商船之改充軍艦者，其外表上之標幟，應與其本國軍艦所特具之標幟同。」

“Merchant-ships converted into war-ships must bear the external marks which distinguish the war-ships of their nationality.” 第三條規定：“指揮官應係服役於國家且經主管官署任命者，其姓名應列於戰艦艦隊之士官表中”。“The commander must be in the service of the State and duly commissioned by the proper authorities. His name must figure on the list of the officers of the military fleet.” 第四條規定：“船員應服從軍事紀律”。“The crew must be subject to the rules of military discipline.” 第五條規定：“凡商船之改充戰艦者，其行動時，應遵守戰爭之法規及慣例”。“Every merchant-ship converted into a war-ship is bound to observe, in its operations, the laws and customs of war.” 第六條規定：“凡交戰國改其商船作戰艦時，應從速將所改充之船，列於軍艦表中。”“A belligerent who converts a merchant-ship into a war-ship must, as soon as possible, announce such conversion in the list of the ships of its military fleet.”

自該公約訂立後，改充軍艦之商船，已在戰時國際法中取得其應有地位，非如以前交戰國所發給私船之一種私掠狀 (Letter of Marque)，許其以自備武器與費用，對敵作戰，並捕獲敵船敵貨之私掠制度 (Privateering) 矣。私掠制度發端於中世紀，而於一八五六年四月十六日，英、法、俄、奧、普、土及薩丁尼亞在巴黎簽署之宣言而廢止。

兩次世界大戰，各交戰國亦均將大批商船改充為軍艦。惟該公約留有兩大問題，迄未獲

解決：

(1) 改裝地點 各國國際法學者多主張改裝地點應加限制，應僅限在交戰國同盟國或佔領區內實行改裝。如許在中立國領海內改裝，不獨構成交戰國侵犯中立之行爲；而中立國默許，亦違背中立之義務，如許在公海上改裝，亦不免有侵犯中立權之情形。

(2) 再改裝 即指改裝軍艦之商船，在戰爭未結束前，又恢復其商船之地位。
現時各國對此問題之態度如下：

A 再改裝行爲，須在本國或其同盟國港口內完成。

B 再改裝爲有效的 (Effective)，即非虛構的。

C 再改裝之事實，曾正式通知中立國。

D 同一船舶於再改裝恢復爲商船後，不得再度改裝爲軍艦。

II 武裝商船 (Armed Merchantman)

改裝爲軍艦之商船，視爲一國正規海軍，在國際法上之權利義務，與正規海軍無異。商船經武裝者，僅係充實其自衛力量，不能視爲海軍。武裝商船無攻擊敵國商船之權利，祇有本身在被攻擊時，有抵抗權利。如無端開釁，則船上船員均成爲戰犯。惟在抵抗時，可視爲交戰者，船員均視爲戰鬥員，倘被捕獲，必須以俘虜待遇。

兩次世界大戰期間，各交戰國武裝其商船之事實，非常普遍，各中立國亦將武裝商船與

普通商船同樣看待。各國一致認為武裝自衛之商船，在其慣常航行中，不得視為軍艦。一九三九年美洲國家之中立總宣言，亦採此原則。

第三節 船貨之敵性與中立性

一 船舶之敵性 (Enemy Character) 與 中立性 (Neutrality Character)

交戰國可採用許多不利於敵船與敵貨之措施，如拿捕 (Seizure)、拘留 (Arrest)、沒收 (Confiscation)、破壞等。孰為敵船，何謂敵貨，乃為戰時首應決定之問題。以國際法之術語言之，即為敵性問題。除本國及同盟國之船舶外，不認為具有敵性者，即為中立性。

就船舶之敵性言，敵國國有之各種船舶如軍艦、義勇艦隊、改充軍艦之商船、經商之國有船舶，均屬具有敵性，自不待言。至私船之懸掛敵旗者，不問其所有人為中立國國民或交戰國本國之國民，均視為具有敵性。

私船之懸掛中立國旗者，不問其所有人是否為敵國國民，均視為具有中立性。

一九〇九年，倫敦宣言第五十一條規定，船舶之中立性或敵性，除關於國籍移轉另有規定外，以其有權懸掛之國旗為決定標準。"Subject to the provisions respecting transfer to another flag, the neutral or enemy character of a vessel is determined

by the flag which she is entitled to fly.” 所謂有權懸掛 (Entitled to Fly)，指依法有懸掛之權利而言。如懸掛中立國旗之船舶，依據該中立國之國內法，並未具備法定條件或未完成法定手續，即爲無權懸掛該旗，交戰國得查明該船之真正性質，以決定其有無敵性。

中立性之私船，可因左列各種原因，而取得敵性：

- (1) 直接參加敵對行爲。
 - (2) 接受敵國派在船上人員之指揮或控制。
 - (3) 完全爲敵國所雇用。
 - (4) 完全爲敵國運輸軍隊或傳遞情報。
 - (5) 武力抵抗交戰國之合法臨檢 (Visitation)、搜索 (Search)、與拿捕 (Seizure)。
- 依據民國四十四年六月三日修正之我國海上捕獲條例第四十二條之規定：「敵船沒收之。敵船內之敵貨沒收之。」但依據同條例第四十一條之規定：「非經海上捕獲法庭判決，不得沒收。」

二 敵性船舶之喪失敵性

敵性之船舶可因轉讓而喪失其敵性，英美對於開戰前或開戰後，敵性私船之轉讓，符合左列各條件者，均可認爲有效，而使該船取得中立性：

(1) 該項轉讓爲真實的。

(2) 該項轉讓並非在被封鎖港內，或在航程中完成。

(3) 賣方並未保留於戰後收回，或買回該船之權利。

歐陸國家則僅認爲開戰前之合法轉讓爲有效，開戰後轉讓者，不認其喪失敵性之效果。倫敦宣言中，對於轉讓符合左列各條件者，絕對推定爲有效：

(1) 該項轉讓於開戰三十天以前完成。

(2) 該項轉讓爲整個的、無條件的。

(3) 該項轉讓合乎各關係國之法律。

(4) 該船在使用上之控制與利潤，改屬另一人。

但轉讓有左列情形之一者，則絕對推定爲無效：

(1) 該項轉讓於被封鎖港內或在航程中完成。

(2) 賣方保留收回或買回該船之權利。

(3) 該船尚未完成該中立國內法上，懸掛其國旗之法定條件。

倫敦宣言雖未經批准，義大利於對土耳其戰爭中，英法於第一次世界大戰中，均曾實施，仍不啻爲現行之說明。

三 我國法律上所稱之敵船

依據民國四十四年修正之海上捕獲條例（民國二十一年十二月十五日公布）第四條規定

，稱敵船者，指左列船舶：

(1) 懸有敵國國旗者。

(2) 供敵國使用或受敵國控制者。

(3) 依法懸有中立國或同盟國國旗，而船舶共有人全部或一部或其所有人為敵國人民或法人或有住所於敵國者。

(4) 敵船在預期開戰將屆，為避免開戰後將被拿捕，而改懸中立國或同盟國國旗或移轉所有權者。

(5) 敵船在開戰後，改懸中立國或同盟國國旗或移轉所有權而不能證明其動機不在避免拿捕者，或依所懸國旗國家之法律，因條件不具備，尚無權懸掛該國國旗者。

(6) 敵船在開戰後，改懸中立國或同盟國國旗，或移轉所有權於中立國或同盟國或中立國或同盟國人民或法人，而原主保留回復或買回權者。

(7) 敵船於開戰後，在航行或封鎖港內，完成移轉國籍或所有權手續者，

四 貨物之敵性

依據倫敦宣言第五十八條規定，敵船上貨物之為中立性或敵性，以其所有人之中立性與敵性為標準。“The neutral or enemy character of goods found on board an enemy vessel is determined by the neutral or enemy character of the owner.”又其

第五十九條規定，在敵船上之貨物，除其中立性已被證明者外，均推定爲敵性貨物。*"In the absence of proof of the neutral character of goods found on board an enemy vessel, they are presumed to be enemy goods."*

惟貨物敵性問題，所有入住所制與所有人國籍制兩種：

(1) 英美國家向以個人住所爲決定敵性有無之標準。貨物之屬於敵國住民者爲敵性貨物。屬於非敵國住民者，爲非敵性貨物。敵國國民而居住中立國者，其貨物爲非敵性貨物，中立國國民而居住敵國境內者，其貨物則爲敵性貨物。交戰國本國人民向來居住敵國，開戰後仍居住敵國者，被認爲具有敵性，其貨物亦具有敵性。中立國人民在敵國有田地或開設商店者，其田地產物及商店財產，均視爲具有敵性。

(2) 歐陸國家則以所有人之國籍，爲決定貨物有無敵性之標準。貨物屬於敵國國民者，無論其居住何地，均爲敵性財物，屬於中立國國民者，縱使居住敵國，亦非敵性貨物。

五 敵性貨物之喪失敵性

敵性貨物可否因在航程中轉讓於中立國所有人，而喪失其敵性，亦可從各國實例與倫敦宣言兩方面言之。

(1) 在英美國家，如敵性貨物於開戰後在航程中轉讓者，均被認爲無效。在開戰前在航程中轉讓者，可分爲兩種情形，不預料戰爭爆發而轉讓者，僅須轉讓爲真實，應依所在地法律，決

定所有權是否業已移轉，進而決定貨物之有無敵性。預料戰爭爆發而轉讓者，依捕獲法決定所有權是否業已移轉。如貨物係由敵性所有人轉讓於中立所有人，須在中立所有人實際取得貨物以後，方成為中立性貨物。如貨物係中立所有人轉讓於敵性所有人者，縱依所在地法律仍屬中立所有人，依然有被交戰國拿捕與沒收之可能。

(2) 依法國實例，在航程中之轉讓，縱在開戰以後，如證明轉讓如真實，均可認為有效。
(3) 倫敦宣言第六十條規定，「在敵船內之敵貨，雖其船舶在開戰後，航程中改懸國旗，該貨物於未到達其所向地以前，仍保有其敵性。」

六 我國法律上所稱之敵貨

依據民國四十四年之海上捕獲條例第五條規定，稱敵貨者，指左列貨物：

(1) 貨物共有人全部或一部，或其所有人為敵國人民或法人或所有人住所於敵國者。

(2) 預期開戰將屆或戰爭中，有住所於中華民國或中立國或同盟國之人，對於敵國人民或法人寄送之貨物。

(3) 預期開戰將屆或戰爭中，移轉於住所於中華民國或中立國或同盟國人之敵貨，未經送達，並無善意之證明者。

(4) 敵貨在航運中或封鎖港內，完成移轉所有權手續者。

第四節 敵船之攻擊與拿捕

一 攻擊與拿捕

海戰之主要對象爲敵船。所有敵國之軍艦及其他公有船舶，在雙方交戰國領水內及公海上，均可不予警告，即行攻擊。但敵國商船除非拒絕臨檢，不得加以攻擊。商船於被攻擊前，亦不得從事於攻擊行爲，祇有在被攻擊時，可還擊或抵抗。惟一旦還擊或抵抗開始以後，即可從事於一切戰爭行爲，甚至可以追逐先攻擊之敵國船舶而加拿捕。

敵船停止抵抗以後，交戰國拿捕敵船之方式有二：

- (1) 交戰國軍艦，派遣捕獲隊 (Prize Crew)，包括軍官一人與士兵數人，登被拿捕之船舶，加以接管。
- (2) 交戰國之軍艦，令被拿捕之船舶下旗隨行。

二 拿捕之效果

拿捕之效果，視被捕船舶爲敵國公有船舶或敵國私有船舶而異。敵國公有船舶被拿捕後，捕獲國可立刻據爲己有，船上之敵性貨物加以沒收，船上人員成爲戰俘。

敵國之私有船舶被拿捕後，捕獲國不得立時據爲己有，其地位略似陸戰中被佔領之敵國

領土。私有船舶本身與其人員貨物等，均隸屬於捕獲國權力之下，其人員必須遵守捕獲國之紀律與軍事佔領下之平民相似。私有船舶祇在捕獲國之捕獲法庭 (Prize Court) 判決，認為拿捕合法以後，捕獲國方可據為己有。船上之敵性貨物除船員之私人物件外，一律加以沒收。

依一九〇七年海牙會議，訂立之海戰時限制捕獲權公約 (Regulations regarding the Crew of Enemy Merchant-Ships captured by a Belligerent) 第五第六兩條之規定，交戰國對於並未抵抗拿捕之敵國商船人員，應作如下之處置：

(1) 中立國籍之水手，不得被拘留為戰俘。

(2) 中立國籍之船長與甲級海員等，如書面承諾在戰爭期內，不再為敵船服務，不得被拘留為戰俘。

(3) 敵國國籍之船長甲級海員水手等，如書面承諾，在戰爭期內，不再提供與軍事行動有關之服務，亦不得拘留為戰俘。(惟在實際上，交戰國對於敵國兵役年齡之平民，仍多加以拘留) "When an enemy merchant-ship is captured by a belligerent, such of its crew as are nationals of a neutral State are not made prisoners of war."

The same rule applies in the case of the captain and officers, likewise nationals of a neutral State, if they give a formal promise in writing not to serve on an enemy ship while the war lasts.

"The captain, officers and members of the crew, when nationals of the enemy State, are not made prisoners of war, provided that they undertake, on the faith of a formal written promise, not to engage, while hostilities last, in any service connected with the operations of the war."

三 被捕船舶之贖回制度

被捕船舶在未受捕獲法庭審判以前，尚有贖回 (Ransom) 之制。所謂贖回，係由捕獲者與被捕船舶之船長間，成立一種贖回契約，由被捕船舶之船長簽具贖票 (Ransom Bill) 交給捕獲者，認出贖金若干，捕獲者於接受贖票後，簽字於贖票副本，交給被捕船舶之船長，作為該船被釋放後之通行證。捕獲者得扣留甲級海員一名，作為人質，以為償付贖金之保證。捕獲者得責成該船，於一定時期以內，向指定航線駛回其本國港口。在此時期內，如遇捕獲者同國籍之軍艦，出示贖票副本，即可通行無阻。

如捕獲者本身為被捕船舶同國籍之軍艦而拿捕時，則人質可以獲得自由，而贖票亦不必償付。

四 被捕船舶之喪失被捕

被捕船舶因左列三種情形，即可喪失被捕：

(1) 逃脫 被捕船舶由於其船員之努力，逃出捕獲者權力之外，稱爲逃脫。該船之所有權，復由原來之船舶所有人取得。

(2) 放棄 即捕獲者自動放棄其所拿捕之船舶。

(3) 奪回 被捕船舶復爲其本國軍艦所拿捕，稱爲奪回 (Recapture)。

戰時國際法認爲奪回之本國船舶，同與本國所拿捕之船舶，是否發還原所有人，由各國之國內法決定之。通常於船舶所有人交付救助金後發還。

五 被捕船舶能否加以破壞

敵國船舶在被捕以後，移送捕獲法庭以前，能否加以破壞，國際法學家基於軍事必要之原則，認爲在左列四種情形下，被捕船舶可以被擊沉或被破壞：

(1) 被捕船舶因燃料缺乏或機器損壞，無法繼續航行。

(2) 被捕船舶有即將被敵國奪回之危險。

(3) 被捕船舶妨碍捕獲者之軍事行動。

(4) 從事捕獲之軍艦，無法遣派捕獲隊，又不能押解其所拿捕之船舶。

英國軍艦破壞其所拿捕之船舶時，多以該船無法航行與其本身不能派遣捕獲隊爲理由，美國軍艦往往不派遣捕獲隊，立即將其所拿捕之船舶加以破壞。我國對於被拿捕船舶認爲損壞不堪航行時，或於軍事行動上有重大妨碍時，得下令擊毀之。

惟被捕船舶在被破壞前，其人員文件及貨物，均須移置於安全處所，尤其人員與文件，必須由捕獲者送交捕獲法庭，使法庭可以作拿捕與破壞是否合法之判決，此則為戰時國際法所公認之規則。

六 我國法律上之臨檢搜索與拿捕

凡在海上航行之任何船舶，原則上，於戰時均應懸掛其所屬國本國之國旗。如遇有懸掛敵國國旗之船舶，即可以敵船待遇之。但有時有懸掛偽旗企圖掩護等情事，故欲確定其船舶是否屬於敵性之目的，則必須施行臨檢搜索以查明之。如查明確係敵船，或具有敵性之船舶，則可加以拿捕。

依據我國海上捕獲條例之規定，對於臨檢、搜索，與拿捕規定如下：

(1) 臨檢 對於左列各船舶行之：

- A 懸有中華民國或同盟國或中立國國旗，而有為敵船嫌疑之船舶。
- B 有未得中華民國政府特許，而與敵國通商航行嫌疑之本國船舶。
- C 有載運戰時禁制品及禁制人嫌疑之中華民國或同盟國或中立國之船舶。
- D 有破壞封鎖嫌疑之中華民國或同盟國或中立國之船舶。
- E 有助敵嫌疑之中華民國或同盟國或中立國之船舶。

(2) 搜索 臨檢軍官檢閱船舶文書後，認為仍有嫌疑者，得行搜索。搜索應會同受搜索船

船之船長或其代理人爲之。經搜索後，認爲不應拿捕時，應即報准艦長後放行。如認爲須拿捕時，應報准艦長後執行。

(3) 拿捕 對於左列船舶，應行拿捕：

甲、敵船應逕行拿捕，但左列各船舶不參與軍軍行動時，不在此限。

A 專作沿岸捕魚用之船舶，或從事當地貿易之小船，及其船內器具貨物。

B 從事宗教科學慈善事業之船舶。

C 公曆一九〇七年海牙推行日內瓦條約原則，於海戰條約所稱之病院船。

D 俘虜交換船。

乙、未得中華民國政府特許，而與敵國通商航行之本國船舶。

丙、中華民國或同盟國或中立國船舶，有左列情形之一者：

A 載運戰時禁制品前往敵國，或其武裝部隊，或確悉其將經由中立國港口轉運至敵國，或其武裝部隊，或載運戰時禁制人之船舶。

B 破壞封鎖之船舶。

C 爲敵國刺探軍情，或有參戰助敵行爲之船舶。

D 受敵國軍艦或飛機護送之船舶。

E 抗拒臨檢或搜索之船舶。

F 船舶文書依法應具備而未完備，或有隱匿毀棄偽造塗改情形之船舶。

G 受敵國政府租賃之船舶。

被拿捕船舶上之船長船員及乘客，除顯有參戰行為者，應予俘虜外，其餘人員，依左列規定分別處理之。

A 船長船員屬於敵國國籍者，應俘虜之；但於書面宣誓於戰爭期內，不執行與戰爭直接或間接有關之職務者，得釋放之。

B 船長船員屬於中立國或同盟國國籍者，如以書面宣誓於戰爭期內，不為敵國船舶執行職務者，不得俘虜之。

C 其他乘客應釋放之。

艦長應將拿捕之船舶，依民國四十四年六月三日修正之海上捕獲法庭審判條例（民國二十一年十二月十五日公布）第十二條之規定，解送至初級海上捕獲法庭審理。

七 我國法律上之戰時禁制品

依據民國四十四年六月三日公布之戰時禁制品條例，對戰時禁制品分為左列兩種：

(1) 絕對禁制品

A 兵器彈藥爆發物及軍用化學品。

B 陸上海上或空中之運輸工具。

C 燃料及潤滑劑。

D 軍用被服裝具及陣營具。

E 通信器材。

F 軍用地圖照片模型及文書圖表。

G 軍用建築材料。

H 金銀有價證券及本國及外國貨幣。

I 金屬鑛產及其成品半成品。

J 屬於戰略物資之非金屬鑛產及其成品半成品。

K 前列各款物件之製造原料及其配件附件。

L 前列各款物件之生產製造或修理機械，及在使用上所必需具備或利用之物品及畜類。

(2) 條件禁制品

A 糧食食品飼料及非軍用被服。

B 供給前款物件之生產或製造機械及材料物品。

載運戰時禁制品赴禁運區域或禁運對象之船舶，與其他運輸工具及其貨物，依海上捕獲條例及海上捕獲法庭審判條例處理之。

第五節 海上捕獲法庭

一 概 說

依國際法慣例規定，交戰國所拿捕之敵國私有船貨與中立國船貨，是否合法，必須經由本國海上捕獲法庭審判後，方能決定。捕獲法庭制度創始於中世紀，因當時歐洲海商國家，爲管制其屬下之武裝船舶，而設立此機構，以便查明其武裝船舶之拿捕行爲是否合法。後漸成爲一國際法之慣例。近代戰時交戰國當局，均須設立海上捕獲法庭，以備審判其海軍之拿捕，是否合法。

海上捕獲法庭在中立法上之地位，遠較在戰爭法上之地位重要。因戰時交戰國對中立國之態度與關係，自較敵國爲慎重。捕獲法庭雖係國內法之性質，但不得違背國際法及慣例之規定。一九〇七年第二次海牙和平會議，曾成立國際捕獲法庭之建議，草案雖已訂立，然因各國對捕獲法之意見與慣例，非常分歧，未加批准，不能實現。

二 捕獲法庭之制度與權限

捕獲法庭設立之地點，可由交戰國自行決定。至法庭之組織，有左列三種制度：

- (1) 司法組織制度 以司法人員主持其事，英、美、荷等國採之。
- (2) 行政組織制度 以行政人員主持其事，法、義、西等國採之。
- (3) 混合組織制度 以司法人員及行政人員共同兼任，混合組成，德、比、丹、日本及我國採之。

捕獲法庭之權限，一爲檢察拿捕行爲之是否合法，是否適當；一爲判決已拿捕之船貨，應定以何種適當處分。判決之效果，不外左列四種：

- (1) 船舶貨物，一併沒收。
- (2) 船舶沒收，貨物發還。
- (3) 貨物沒收，船舶發還。
- (4) 船舶貨物，一併發還。

經判決拿捕無效，所拿捕之船舶或貨物，應予發還，如因不得拿捕所蒙受之損害，應由拿捕者交付賠償，是爲國際法上之原則。依倫敦宣言第六十四條規定：「凡船舶與貨物之拿捕，經其捕獲法庭判爲無效者，或其船舶不經檢審而發還者，其利害關係人，有要求賠償之權利；惟當拿捕其船舶貨物時，有正當理由者，不在此限。」

三 我國海上捕獲法庭

依據民國四十四年六月三日修正之海上捕獲法庭審判條例之規定，我國海上捕獲法庭分爲初級與高級二級。高級海上捕獲法庭設於中央政府所在地。初級法庭設置地點及管轄區域，以命令定之。高級及初級海上捕獲法庭各設庭長一人，主任檢察官一人，審判官八人至十人，檢察官三人至五人，書記官五人至七人，通譯三人至五人。庭長由審判官兼任。

初級海上捕獲法庭庭長，以所在地高等法院院長或分院院長兼任。同庭主任檢察官以所在地高等法院首席檢察官或其分院首席檢察官兼充，均由總統任命之。審判官由總統於左列人員任命兼充。

(1) 高等法院或其分院推事四人至五人。

(2) 海軍中校以上軍官三人至四人，其中一人至二人爲海軍軍法官。

(3) 外交部高級薦任部員一人至二人。

檢察官以高等法院或其分院檢察官兼充，由總統任命之。

高級海上捕獲法庭庭長以最高法院院長兼充，同庭主任檢察官以最高法院檢察長兼充，均由總統任命之。審判官以最高法院推事六人，海軍上校以上軍官二人，海軍上校級以上高級軍法官一人，外交部簡任部員二人兼充，均由總統任命之。檢察官以最高法院檢察官兼充，由總統任命之。

關於捕獲之送審與檢審程序，詳見於海上捕獲法庭審判條例之第二第三兩章，茲不贅述。

習 題

一、何謂改裝商船？

二、何謂武裝商船？

三、何謂臨檢？搜索？拿捕？

四、何謂海上捕獲法庭？

五、舉述我國法律上所稱之敵船。

六、舉述我國法律上所稱之敵貨。

第三章 海上戰時中立法

第一節 中立概述

一 何謂中立

中立 (Neutrality) 係第三國對於交戰國雙方所採不偏不倚之公正態度，並經交戰國承認後，所發生之權利義務關係。所謂不偏不倚者，中立國對於交戰國之雙方，繼續維持彼此間原有之和平狀態。在消極方面，不得協助一方，以妨碍他方；亦不得損害一方，以便利他方。在積極方面，中立國應採取各種可能之方法，以防止交戰國利用其領域與資源。

二 中立之類別

- (1) 戰時中立 (Wartime Neutrality)，其時期與戰爭時期相同。
- (2) 永久中立 (Permanent Neutrality)，包括戰時與平時之中立。
- (3) 全部中立 (General Neutrality)，國家領域之全部，屬於中立範圍。
- (4) 局部中立 (Partial Neutrality)，國家領域之某一部份，根據條約業已中立化。
- (5) 自願中立 (Voluntary Neutrality)，國際戰爭爆發時，第三國自由決定之中立。

(6) 協定中立 (Conventional Neutrality)，第三國根據其中立條約而宣布之中立。
(7) 武裝中立 (Armed Neutrality)，以軍事上之措施，保障本國中立之不被侵犯，或保障本國所主張之中立權利，不致被漠視。

(8) 非武裝中立，不以軍事上之措施，而作(7)項之保障。

三 中立之時效

中立以第三國知悉戰爭狀態業已存在而開始，以戰爭終止，或中立國與交戰國之一開戰而終止。依據一九〇七年第二次海牙和平會議簽訂之戰爭開始條約 (The Commencement of Hostilities) 第二條規定：「戰爭狀態之存在，應從速知照各中立國，亦可用電報傳達，惟於中立國接到知照之後，方有效力。惟如此項照會經事實證明中立國確已獲悉時，即不能抗辯伴稱不知戰爭狀態之存在。」「The state of war should be notified to the neutral Powers without delay, and shall not take effect in regard to them until after the receipt of a notification, which may even be made by telegraph. Nevertheless, neutral Powers cannot plead the absence of notification if it be established beyond doubt that they were in fact aware of the state of war.」

四 中立國與交戰國間之權利義務

中立之維持，係基於中立國與交戰國，彼此間能遵守一定之規則。戰時中立國與交戰國

，均各有其權利義務之發生，雙方之權利義務係互相關聯。中立國之權利，即爲交戰國之義務。中立國之義務，即爲交戰國之權利。

中立國爲保障其中立立場起見，有權於不違反國際法之原則下，制定必要之國內立法。除對其人民可爲強制與禁止之規定外，對交戰國雙方待遇上，亦可給予許可或禁止之規定，祇須能不偏不倚之實施，交戰國應有遵守之義務。

一國在平時侵犯他國之領域，被侵犯之國家，雖有要求補償之權利，但因事態輕微，亦可不要求。如交戰國侵犯中立國之領域，被侵犯之中立國，不僅有要求補償之權利，且有要求補償之義務。不論事態之是否嚴重，必須行使此種權利，或逕稱之爲履行此種義務，以維持對交戰國雙方不偏不倚之態度。

交戰國軍艦如在中立國之領海內，拿捕敵國船舶，中立國應即採取一切方法，以獲得該被捕船舶之釋放。中立國不得以任何與軍事有關之便利給予交戰國。對於與軍事無關者，給予與否，中立國雖有自由裁量之權利，但對交戰雙方不得有差別之待遇。

五 中立國之權利

戰時凡有侵犯中立國權利之行爲，交戰國均應避免。茲依據一九〇七年第二次海牙和平會議簽訂之「海戰時中立國權利義務條約」(Neutral Rights & Duties in Maritime war)之規定，就有關海上部份，分述如下：

(1)中立國領域（包括領土、領空、領海）及近海地區不可侵犯。“Belligerents are bound to respect the sovereign rights of neutral Powers and to abstain, in neutral territory or neutral waters, from any act which would, if knowingly permitted by any Power, constitute a violation of neutrality.”

(2)交戰國不得於中立國領海內爲敵對行爲。海戰中，交戰國軍艦對敵國艦船之作戰，以及中立船舶之臨檢、搜索、拿捕等，祇能限於公海與交戰國領海及交戰國佔領地區，不得擴及於中立國領域。“Any act of hostility, including therein capture and the exercise of the right of search, committed by belligerent war-ships in the territorial waters of a neutral Power, constitutes a violation of neutrality and is strictly forbidden.”

(3)交戰國不得於中立國領海界內，爲軍事根據地。“Belligerents are forbidden to use neutral ports and waters as a base of naval operations against their adversaries,……”

(4)交戰國不得於中立國領土內，或在中立國領水內之船上，設立捕獲法庭。“A Prize Court cannot be set up by a belligerent on neutral territory or on a vessel in neutral waters.”

(5)戰時中立國爲保障其本國領海內之安全，並避免交戰國海戰之波及，得爲維持中立目

的與地位之必要，有權於本國領海界內，敷設水雷。

(6)戰時交戰國雖有權破壞海底電線，但完全相連接於兩中立國之海底電線，不得干涉或破壞。

以上各項，中立國應有事前防止與事後救濟之權利與義務，否則即屬違反中立。如交戰國違反上述各項，中立國得因防止與救濟，而使用武力對抗交戰國時，不得視為敵對行為。

六 中立國之義務

中立國之義務，首先為避免一切可視為不中立行為，如對交戰國不得有敵對行為。其次必須防止不中立或破壞中立之情事於其領域內發生。茲依據「海戰時中立國權利義務條約」之規定，就有關海上部份，分述如下：

(1)中立國接有開戰之知照，知有交戰國軍艦在其口岸、港灣或領海界內，應即知照該艦於二十四小時內或本國法令所定期限內開行。

(2)中立國不得以軍艦或彈藥及一切軍用器材，供給交戰國使用。

(3)中立國不得為交戰國裝配或武裝船舶。

(4)交戰國軍艦能否駛入中立國港口，可由中立國自行決定，但對交戰國雙方之待遇，須為公平。至交戰國軍艦在港內停泊之數目，至多不得過三艘。

(5)禁止交戰國於中立國港口增加戰鬪力，中立國僅得准交戰國軍艦為航行安全

之修理及不得逾於平時所裝食品與燃料之補充。

(6) 防止交戰國軍艦於中立國領海內逾期停泊。交戰國軍艦不得在中立國口岸港灣或領海界內停泊逾二十四小時之久，即所謂二十四小時停泊規則 (Rule of Twenty-four Hour's Stay)。

(7) 規定交戰國軍艦於中立國領海駛離秩序。有所謂二十四小時隔離規則 (Rule of Twenty-four Hour's Interval)，即兩交戰國之軍艦，同時在一中立國口岸或港灣內，則此交戰國軍艦之開行與彼交戰國軍艦之開行，至少須隔二十四小時。除先到之軍艦，因故准其延長停泊期限外，則開行之次序，應以艦到之先後爲定。凡在中立國口岸或港灣內之交戰國軍艦開行，不得在懸有敵國旗之商船開行後二十四小時內。

(8) 中立國應限制交戰國捕獲船舶之入港。非因風浪險惡，及缺少燃料或船不能航行之故，交戰國不得將捕獲船舶帶至中立國口岸。不能航行之故，業已停止，應即開行。如不照上項規定，而將捕獲船舶帶入者，中立國應將其釋放。如不遵令離去者，中立國應設法將被捕之船舶及其船員釋放；並將捕獲國所派在該船上之船員拘留。至於交戰國之軍艦與其所追捕之船舶，通過中立國領海時，並不侵犯其中立國之地位。所謂通過指單純之通過而言，如在中立國領海內往來巡邏，企圖乘機襲擊敵國船舶，則爲中立國所應禁止之行爲。

(9) 戰敗之軍艦，可駛入對交戰國軍艦開放之中立國港口暫避。惟須遵守中立國規定之停泊數目、停泊期限、駛離次序。期限屆滿，須立即開行。否則中立國應將該艦及艦上人員一

同扣押。艦上所帶之俘虜，中立國可恢復其自由。

(10) 中立國可允許交戰國因不可抗力而遭難之軍艦入港，對遭難武裝與捕獲船舶亦同樣待遇。入港後仍須遵守「二十四小時規則」或中立國法定期限。如入港原因解除，即應開行，否則中立國即可行使拘禁權。

(11) 中立國對潛艇與武裝商船之通過與入港，有權自由決定。

(12) 中立國如允許交戰國軍艦通過與入港，應許可僱用該國引水人。

(13) 限制在中立國口岸、港灣及領海界內停泊時間規則，對軍艦之專作研究學術及宗教或慈善用者不適用之。

第二節 封鎖

一 何謂封鎖

封鎖係交戰國截斷敵國海岸或港口之對外交通，其目的在截斷被封鎖海岸或港口之對外關係，因此對中立國之影響極大。

二 封鎖之類別

(1) 戰略封鎖 (Strategic Blockade)，其目的在協助對被封鎖海岸或港口之軍事行動，

或斷絕岸上敵軍外來之接濟。

(2)商業封鎖 (Commercial Blockade)，其目的在截斷被封鎖海岸或港口與外間之海上交通，而岸上同時並無軍事行動者。

(3)向內封鎖 (Blockade Inwards)，阻止船舶駛入被封鎖之港口。

(4)向外封鎖 (Blockade Outwards)，阻止船舶自被封鎖之港口駛出。

(5)密接 (近岸) 封鎖 (Close Blockade)，將艦力配置在被封鎖海岸或港口附近，以截斷交通。

(6)長距離封鎖 (Long Distance Blockade) 將艦力配置在國際交通孔道或公海上，以阻止船舶駛往或駛離被封鎖之國家。

三 封鎖之合法執行

海岸或港口被封鎖以後，如船舶企圖破壞封鎖者，則將有被拿捕與沒收之危險。故封鎖必須合法，方始生效。

合法之封鎖，應具備左列五項要件：

(1)封鎖必須限於敵國所管轄或佔領之海岸與港口。如中立國之海岸與港口，敵國與中立國共同管轄之海岸與港口，國際條約所特別保護之地區，前往中立國海岸與港口之通路，均不得加以封鎖。

(2) 封鎖必須由封鎖國予以正式宣告。如未正式宣告，雖對敵國船舶生效，但不對中立國船舶生效。所謂正式宣告，包括左列三點：

A 封鎖開始之日期與時刻。

B 被封鎖海岸在地理上之界限。

C 中立國船舶駛離被封鎖海岸之期限。

(3) 封鎖必須由交戰國以外交途徑通知中立國，由執行封鎖任務之艦隊司令官，通知被封鎖之地方當局。封鎖國家如擴大其所封鎖之海岸或既撤去而復置，其程序亦同。

(4) 封鎖必須由封鎖國，配置足夠截斷敵國來往之軍艦，予以有效維持。

(5) 封鎖對各國船舶必須公平實施，封鎖實施以後，任何國家之船舶，包括封鎖國船舶在內，均不得通過封鎖線，如對各國商船待遇偏袒，而特別許可本國或某一中立國之船舶通過，封鎖即可視為無效。

共匪係叛徒，我政府與匪作戰為戡亂，故對匪區港口，所採之截斷海上交通，不謂為封鎖。政府於民國三十九年五月廿七日，由行政院公布施行之截斷匪區海上交通辦法，至今有效。

四 破壞封鎖

任何海岸或港口既經合法封鎖以後，如船舶不顧交戰國之封鎖，而出入被封鎖之海岸或

港口者，即構成破壞封鎖。破壞封鎖在交戰國認為犯罪行為，無論其行為之既遂未遂，均將為交戰國所處罰。

破壞封鎖之要件，首在船舶業已知悉封鎖之事實，不知有封鎖之事實者，不負破壞之責任。然在何種情形下方認為知悉，依法義慣例，一艘船舶在駛入被封鎖港口以前，必須曾得封鎖軍艦之特別警告，且此種警告曾記入其航海記事簿，否則不能視為破壞封鎖。依英美慣例，則實際上之知悉與推定上之知悉，二者有其一即可。封鎖軍艦之直接警告，與一切公私消息之通知，均為實際上之知悉。如封鎖國於若干時期前，業已對中立國遞送關於宣告封鎖之外交文件，或封鎖事實業已舉世皆知，均可為推定上之知悉。一九〇九年倫敦會議宣言，第十四條規定：「中立船舶，以違反封鎖而受拿捕，應以實際上、推定上，知有封鎖之舉為斷。」「The liability of a neutral vessel to capture for breach of blockade is contingent on her knowledge, actual or presumptive, of the blockade.」又第十五條規定：「凡船舶自中立國港口出發時，正在該港所屬之國家接獲知照之後，且此知照已經相當之日期者，則此船舶，除有反證外，應推定為已知此封鎖之事實。」「Failing proof to the contrary, knowledge of the blockade is presumed if the vessel left a neutral port subsequently to the notification of the blockade to the Power to which such port belongs, provided that such notification was made in sufficient time.」是大體上確認英美之慣例也。

實際破壞封鎖，依法國實例，凡船舶欲用武力或詐欺以通過封鎖區域，即視為企圖破壞封鎖行爲。日本實例與德國若干國際法學家主張，凡船舶欲通過封鎖區域，或在封鎖區域附近航行或停泊，均視為企圖破壞封鎖行爲。英美解釋，更爲廣泛，左列數種情形，均視為企圖破壞封鎖。

(1) 船舶文書雖載明目的地爲一非被封鎖港口，但該船於被封鎖港口附近發現，或正向被封鎖港口方面進行者。

(2) 船舶文書已載明目的地爲一被封鎖港口，且明知封鎖尚未撤去，而仍繼續向該港口進行者。

(3) 船舶文書所載明之目的地，爲一中立港口或一未被封鎖港口，但實際上僅於該港口暫作停泊，而後繼續向一被封鎖港口進行者，或明知船上所載運之貨物於到達該港口後，而再轉運往被封鎖港口者。

倫敦宣言第十七條與第十九條規定，交戰國對於中立船舶，因破壞封鎖而加以拿捕，以在封鎖軍艦之行動區域以內爲限。無論船舶與貨物未來之目的地爲何處，如該時係正向未被封鎖之港口進駛者，交戰國不得認爲係破壞封鎖而加以拿捕。

(Neutral vessels may not be captured for breach of blockade except within the area of operations of the warships detailed to render the blockade effective. Whatever may be the ulterior destination of a vessel or of her cargo, she

cannot be captured for breach of blockade, if, at the moment, she is on her way to a non-blockaded port.)

五 破壞封鎖之拿捕與處罰

關於破壞封鎖船舶之拿捕，各國見解亦不一致。依歐陸國家之慣例，係以現行犯爲拿捕之根據。至於英美，則以由破壞封鎖前啓程時開始，至於破壞封鎖後，尙未回至起程港前均可拿捕。依倫敦宣言第二十條規定：「凡船舶之已破壞向外封鎖或已企圖破壞向內封鎖者，當封鎖艦隊之軍艦繼續其追蹤時，可加拿捕，追蹤中止或封鎖撤去時，不得再加拿捕。」
「A vessel which has broken blockade outwards, or which has attempted to break blockade inwards, is liable to capture so long as she is pursued by a ship of the blockading force. If the pursuit is abandoned, or if the blockade is raised, her capture can no longer be effected.」如船舶逃入中立國領海港口內時，追蹤軍艦在外守候，俟該船舶駛出時，仍可拿捕，因守候並非爲追蹤之中止。

破壞封鎖之船舶被拿捕後，須經捕獲法庭審判，船員可暫行扣押，以作證人。一旦判決，即應釋放。破壞封鎖者惟一之處罰，爲船與貨予以沒收。依倫敦宣言第二十一條規定：「凡船舶被判定爲違反封鎖者，可以沒收。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企圖破壞封鎖情事者，不在此限。」
「A vessel found guilty of breach

of blockade is condemned. The cargo is also condemned, unless it is proved that at the time of the shipment of the goods the shipper neither knew nor could have known of the intention to break the blockade."

依據我國海上捕獲條例第四十八條之規定：「破壞封鎖之船舶及其貨物，沒收之；但貨物所有人確證不知其有破壞企圖時，得發還其貨物。」至被拿捕船舶上之船長船員及乘客如何處理，依同條例第二十八條之規定，除顯有參戰行為者，應予俘虜外，其餘人員依左列情形處理之：

(1) 船長船員屬於敵國國籍者，應俘虜之；但以書面宣誓於戰爭期內，不執行與戰爭直接或間接有關之職務者，得釋放之。

(2) 船長船員屬於中立國或同盟國國籍者，如以書面宣誓，於戰爭期內，不為敵國船舶執行職務者，不得俘虜之。

(3) 其他乘客應釋放之。

第三節 戰時禁制品

一 戰時禁制品之項目

戰時禁制品 (Contraband of War) 係指交戰國禁止載運前往敵國，以增敵國作戰力量

之物品。一九〇九年倫敦宣言第二十二條及第二十四條，分別規定絕對戰時禁制品與相對（條件）戰時禁制品之項目。

（一）絕對戰時禁制品（Absolute Contraband of War）即完全用於作戰而平時並無用處之物品，計有左列十一項：

- （1）一切武器（狩獵時所用武器包括在內）及其確實之構成品。
- （2）各種彈丸，裝藥、彈藥包及其確實之構成品。
- （3）火藥及炸藥之專供戰爭用者。
- （4）礮架、彈藥車、糧食車、野戰鍛冶器及其確實之構成品。
- （5）確爲軍事性質之衣服及用具。
- （6）確爲軍事性質之馬具。
- （7）可供戰爭用之騎輓駄各獸類。
- （8）紮營所用各物及確實之構成品。
- （9）防禦鈸。
- （10）軍艦（船舶亦包括在內）及其確實之構成品。
- （11）專爲軍火之製造，軍器之製造，修理陸上海上戰爭材料之製造，修理所用之機械器具。

"The following articles may, without notice, be treated as contraband of

war, under the name of absolute contraband:—

- (1) Arms of all kinds, including arms for sporting purposes, and their distinctive component parts.
- (2) Projectiles, charges, and cartridges of all kinds, and their distinctive component parts.
- (3) Powder and explosives specially prepared for use in war.
- (4) Gun-mountings, limber boxes, limbers, military wagons, field forges, and their distinctive component parts.
- (5) Clothing and equipment of a distinctively military character.
- (6) All kinds of harness of a distinctively military character.
- (7) Saddle, draught, and pack animals suitable for use in war.
- (8) Articles of camp equipment, and their distinctive component parts.
- (9) Armour plates.
- (10) Warships, including boats, and their distinctive component parts of such a nature that they can only be used on a vessel of war.
- (11) Implements and apparatus designed exclusively for the manufacture of munitions of war, for the manufacture or repair of arms, or war

material for use on land or sea.

(11) 相對（條件）戰時禁制品（Conditional Contraband of War）即戰時平時均能使用之物品，計有左列十四項：

- (1) 糧食。
- (2) 飼獸用之芻秣及穀類。
- (3) 軍用之衣服、衣料、靴鞋。
- (4) 金幣、銀幣、生金、銀、紙幣。
- (5) 戰爭上適用之一切車輛及其構成品。
- (6) 一切之船舶、小船、浮船塢、船塢之部份及其構成品
- (7) 鐵道上所用固定及運轉器材，電報、無線電、電話、各項材料。
- (8) 輕汽球、飛行機及其確爲二者之構成品，可認定爲輕汽球、飛行機上所用之附屬物及其材料。
- (9) 燃料及潤機材料。
- (10) 非專爲戰爭之火藥及炸藥。
- (11) 有刺鐵線，裝設及截斷鐵線之機械。
- (12) 馬蹄鐵及蹄鐵材料。
- (13) 馬鞍、馬韁各物。

(14) 雙眼鏡、望遠鏡、計時針、各種航海器具。

The following articles, susceptible of use in war as well as for purposes of peace, may, without notice, be treated as contraband of war, under the name of conditional contraband:—

- (1) Foodstuffs.
- (2) Forage and grain, suitable for feeding animals.
- (3) Clothing, fabrics for clothing, and boots and shoes, suitable for uses in war.
- (4) Gold and silver in coin or bullion; paper money.
- (5) Vehicles of all kinds available for use in war, and their component parts.
- (6) Vessels, craft, and boats of all kinds; floating docks, parts of docks and their component parts.
- (7) Railway material, both fixed and rolling-stock, and material for telegraphs, wireless telegraphs, and telephones.
- (8) Balloons and flying machines and their distinctive component parts, together with accessories and articles recognizable as intended for use in connection with balloons and flying machines.

(9) Fuel; lubricants.

(10) Powder and explosives not specially prepared for use in war.

(11) Barbed wire and implements for fixing and cutting the same.

(12) Horseshoe and shoeing materials.

(13) Harness and saddlery.

(14) Field glasses, telescopes, chronometers, and all kinds of nautical instruments."

一八五六年，巴黎宣言第二條即規定，懸中立國國旗之船舶，裝載之敵國貨物，不得拿捕，但如係戰時禁制品則爲例外。又其第三條規定，懸敵國國旗船舶所載之任何中立國貨物，一律不得拿捕，戰時禁制品則不在此限。

交戰國於開戰以後，將其認爲可以增加敵國作戰力量之物品，列表公告，如此類物品被載運敵境，或交與敵國軍隊，即構成所謂戰時禁制品。

二 戰時禁制品之拿捕與載運

依照倫敦宣言第三十七條規定：「凡船舶以其裝運可拿捕之貨物或爲絕對或爲條件禁制品，在其全部航程中或在公海或在交戰國之領海內，均可拿捕。即該船舶在到達敵性所向地之前，於滯在口岸停泊者，亦同。」"A vessel carrying goods liable to capture as

absolute or conditional contraband may be captured on the high seas or in the territorial waters of the belligerents throughout the whole of her voyage, even if she is to touch at a port of call before reaching the hostile destination.”如該項物品所不爲敵方使用者，不得視爲戰時禁制品。

因之，戰時禁制品必須有敵方目的地爲其重要條件。運達敵方目的地之方法有三：

(1) 直接載運 (Direct Carriage)，由載運之中立國船舶，直接前赴敵方目的地。
(2) 迂迴載運 (Circuitous Carriage)，由中立國船舶運達中立港口暫泊後，再裝載前赴敵方目的地。

(3) 間接載運 (Indirect Carriage) 卽到達中立港口後，另換他船或改用陸路前赴敵方目的地。

以上三種方法，均有遭受拿捕之可能，惟在拿捕時，亦有一致公認之限制。第一拿捕不得在中立國領水內爲之；否則卽構成違反中立。第二祇有船舶在運送中方可拿捕，如在禁制品卸載以後，卽不得再予拿捕。

三 戰時禁制品之目的地

關於戰時禁制品目的地之解釋，依倫敦宣言，將繼續運輸原則適用於絕對禁制品，並擴大用於陸路運輸，至於相對（條件）禁制品，僅限用於無海岸國家。

(1) 絕對禁制品之目的地及其證明，依倫敦宣言第三十條規定：「凡絕對禁制品，苟證明其所向地，爲敵國領土或其所佔領之土地及敵國軍隊者，應行拿捕。不問其運輸方法是否爲直接，爲轉載，爲先海運而繼爲陸運。」（以貨物爲準）“Absolute contraband is liable to capture if it is shown to be destined to territory belonging to or occupied by the enemy, or to the armed forces of the enemy. It is immaterial whether the carriage of the goods is direct or entails transshipment or a subsequent transport by land.” 又其第三十一條規定：「在第三十條中所謂所向地之證明，在下列中即可認爲齊全。(1) 凡貨物確在其船舶文書中，載明係在敵國口岸卸下或交與敵方軍隊者。(2) 船舶僅駛往敵國口岸或船舶在到達貨物之船舶文書中所載之中立國港口前，係正駛往敵國口岸或正駛向敵國軍隊相會者。」“Proof of the destination specified in Article 30 is complete in the following cases:—(1). When the goods are documented for discharge in an enemy port, or for delivery to the armed forces of the enemy. (2). When the vessel is to call at enemy ports only, or when she is to touch at enemy port or meet the armed forces of the enemy before reaching the neutral port for which the goods in question are documented.”

(2) 相對（條件）戰時禁制品之目的地及其證明，依倫敦宣言第三十三條規定：「凡帶有

條件性之戰時禁制品，苟證明其所向地爲供敵國軍隊及其行政官署之用者，應行拿捕。但如此種運交敵方行政官署之物品，依照當時情況，證明事實上不能供戰爭之用者，不在此限。」（惟金銀與紙幣不得適用）“Conditional contraband is liable to capture if it is shown to be destined for the use of the armed forces or of a government department of the enemy State, unless in this latter case the circumstances show that the goods cannot in fact be used for the purposes of the war in progress.”

四 我國法定之禁制品禁運區域與禁運對象

依照我國於民國四十四年六月三日公布之戰時禁制品條例第七條規定，絕對禁制品之禁運區域與禁運對象爲左列各項：

- (1) 敵國領土。
- (2) 敵國佔領地。
- (3) 敵國殖民地。
- (4) 敵國武力控制區域。
- (5) 敵國受聯合國託管之區域。

(6) 敵國武裝部隊。

(7) 住在敵國供給敵用之商人。

(8) 敵國政府之代理人及在敵國政府直接或間接督導下之商人或其他人員。

又同條例第八條規定，條件禁制品之禁運區域與禁運對象爲左列各項：

(1) 敵國防禦地域或敵國軍隊根據地或補給地。

(2) 敵國武裝部隊。

(3) 敵國行政官署。

(4) 住在敵國供給敵用之商人。

(5) 敵國政府之代理人及在敵國政府直接或間接監督下之商人或其他人員。

上述兩條所稱之禁運，包括禁止水路陸路及空中之直接運輸或轉運；且此種轉運包括經中立國之水路陸路及空中之轉運。

五 載運戰時禁制品之處罰

拿捕之後處罰辦法，自倫敦會議後，始有統一規定，該宣言第三十九條至第四十四條，有左列各項規定：

(1) 禁制品應行沒收。

(2) 凡運禁制品之船舶，苟其禁制品或以價值計或以重量計或以容積計或以運費計，估船

中裝貨之過半者，此船舶應行沒收。

(3) 凡運載禁制品之船舶被釋放時，拿捕者於其國家捕獲法庭中所需審檢之費用，與當審檢時爲保管其船舶貨物之所需費用，可判令該船舶負擔。

(4) 凡禁制品之所有人苟有他種貨物，在同一船中者，亦應沒收。

(5) 凡船舶以裝載戰時禁制品之理由而命令停航，然以船中所載貨物之比例上，不應將該船沒收者，苟船長自願將其禁制品交付交戰國之軍艦，則酌量情形，可許其繼續航行。

交戰國對於中立船舶之處罰，應以中立船舶知悉開戰之事實與戰時禁制品名單之內容，爲其先決條件，倫敦宣言第四十三條規定，凡船舶在海上遭遇敵方軍艦時，並不知戰爭開始，且不知有適用於其載貨之禁制品宣言者，其所載禁制品，非付給補償，不得被沒收。其船舶本身，及其所載其他非禁制品之貨物，亦不得沒收，且不得令其負擔審檢費用。苟其船長雖知有開戰之舉，與此禁制品宣言者，而無機會卸去其所載之禁制品貨物時，則此類貨物亦非經付給補償，不得被沒收。

(If a vessel is encountered at sea while unaware of the outbreak of hostilities or of the declaration of contraband which applies to her cargo, the contraband cannot be condemned except on payment of compensation; the vessel herself and the remainder of the cargo are not liable to condemnation or to the costs and expenses referred to in Article 41. The same rule applies

if the master, after becoming aware of the declaration of contraband, has had no opportunity of discharging the contraband.)

依據我國海上捕獲條例第四十五條之規定：「運往敵國或其武裝部隊之戰時禁制品，或確證其經由中立國港口運至敵國者沒收之。又同條例第四十六條規定：「載運戰時禁制品前往敵國或其武裝部隊之船舶，有左列情形之一者，沒收之。一、船舶所有人與戰時禁制品所有人同爲一人時；二、戰時禁制品之價格重量容積或運費，佔全船貨物二分之一以上者；三、以偽裝方法載運戰時禁制品者。有前項第三款情形者，船舶所有人之其他貨物，一併沒收之。」

第四節 非中立役務

一 何謂非中立役務

非中立役務 (Unneutral Service)，大致多係指海上範圍而言，即中立船舶從事海上運輸時，有援助交戰國一方之軍事行爲，因此種行爲，自受害之交戰國立場看，對敵人實爲一種幫助，故亦稱敵性協助 (Assistance Hostile)。非中立役務於倫敦會議前即已使用，主要爲區別與載運戰時禁制品之不同。雖二者之目的均在獲利，所不同者，載運戰時禁制品，爲一種商業行爲，僅在接濟交戰國一方作戰之物品。而非中立役務，則以軍事爲目的，且

直接有助於交戰國一方之作戰。

二 非中立役務之類別

倫敦宣言對於非中立役務，分爲二種：

(一) 情節輕微之非中立役務 (Lesser Offenses of Unneutral Service)，依倫敦宣言第四十五條規定：「凡中立船舶，犯左列事情之一者，應行沒收。且與承運禁制品而沒收之中立船舶受同樣之處理。」

(1) 船舶航海專以運送編入敵國軍隊內之人員，與傳遞有利於敵方情報爲目的者。

(2) 在船舶所有人、傭船人或船長知情下，船舶正載運敵國軍隊之一部，或一人或數人，而此一人或數人係在航海途中直接援助敵方行動者。

如遇上列各項情事，船舶所有人之所有貨物，一併沒收。」

“A neutral vessel will, be condemned and will, in a general way, receive the same treatment as a neutral vessel liable to condemnation for carriage of contraband:—

(1) If she is on a voyage specially undertaken with a view to the transport of individual passengers who are embodied in the armed forces of the enemy, or with a view to the transmission of intelligence in the

interest of the enemy.

(2) If, to the knowledge of either the owner, the charterer, or the master, she is transporting a military detachment of the enemy, or one or more persons who, in the course of the voyage, directly assist the operations of the enemy.

In the cases specified under the above heads, goods belonging to the owner of the vessel are likewise liable to condemnation."

左列各項，不構成非中立役務：

- (1) 中立船舶在其正常航線中，或不知情而有交戰國（敵國）人員在其船上者。
- (2) 中立船舶在其正常航線中或不知情，而有交戰國（敵國）公文在其船上者。
- (3) 中立船舶運送交戰國（敵國）之外交人員者。
- (4) 中立船舶遞送交戰國（敵國）與中立國政府間往來之公文者。
- (5) 中立船舶遞送交戰國（敵國）與其駐外使領館間往來之公文者。
- (6) 中立船舶載運普通郵件，其中含有交戰國（敵國）公私書信者。

(11) 情節重大之非中立役務 (Grave Offenses of Unneutral Service)，依倫敦宣言第四十六條規定：「凡中立船舶在左列情事之一者，應行沒收。且凡敵國商船所應受之處分，可一律適用之。」

(1) 船舶直接參預戰鬥行為者。

(2) 船舶係在敵國政府所派遣在船上之代理人之監督與命令之下者。

(3) 船舶純為敵國政府所租者。

(4) 船舶專從事於運送敵國軍隊及傳遞有利於敵方情報者。

如遇本條所定各項，船舶所有人之所有貨物，亦一併沒收。」

“A neutral vessel will be condemned and, in a general way, receive the same treatment as would be applicable to her if she were an enemy merchant vessel:

(1) If she takes a direct part in the hostilities;

(2) If she is under the orders or control of an agent placed on board by the enemy Government;

(3) If she is in the exclusive employment of the enemy Government;

(4) If she is at the time exclusively devoted either to the transport of enemy troops or to the transmission of intelligence in the interest of the enemy.

In the cases covered by the present Article, goods belonging to the owner of the vessel are likewise liable to condemnation.”

三 提供非中立役務之處罰

凡中立船舶提供情節輕微之非中立役務者，如其行爲經審判確定後，得予沒收；且與運禁制品而沒收之中立船舶受同等之處理。如其任務完成後，即可不再負任何責任。凡提供情節重大之非中立役務者，應與敵國商船所應受之處分，一律適用。船上所有之貨物，除有相反之證明外，全部沒收。此種船舶可加破壞。並因此種行爲性質之嚴重，交戰國軍艦在當時，即可當作敵艦，向其攻擊。

依據我國海上捕獲條例第四十七條之規定，載運戰時禁制人之船舶及其所有人之貨物沒收之；但經船長證明確不知情者，不在此限。

前項所謂戰時禁制人，通常包括左列三種：

- (1) 敵國軍隊之人員。
 - (2) 到達後即將參加敵國軍隊之人員。
 - (3) 服務於敵國之非軍人，而地位崇高，如元首閣員可得拘留爲戰俘者。
- 我國海上捕獲條例所稱之戰時禁制人，則指敵國之軍人及諜報人員。

第五節 中立船舶之臨檢搜索與拿捕

海上臨檢與搜索之行使，爲戰時交戰國之權利，戰時交戰國爲防衛本身之利益，須在公

海上停止中立船舶，檢查此等船舶是否確爲中立性，或其是否從事破壞封鎖，載運戰時禁制品，提供非中立役務。且此種權利之行使，必須在戰爭期內，由交戰國軍艦擔任。行使之地點除中立國領海外，凡交戰國雙方之領海及任何公海上均可。依慣例除中立國軍艦外，任何普通之中立船舶，交戰國軍艦均可對其臨檢與搜索。

一 臨檢權

臨檢權 (Right of Visit) 係指交戰國軍艦，派員親臨中立船舶實施檢查之權。交戰國軍艦對中立船舶發生懷疑時，即可施行臨檢，以查明其是否爲真正中立船舶，是否企圖破壞封鎖，是否載運戰時禁制品或提供非中立役務等。

臨檢執行者限於交戰國之軍艦，被臨檢者限於中立國之商船，如中立船舶由其本國軍艦護航者，依照倫敦宣言第六十一條之規定，應免於臨檢，是謂中立國之護航權 (Right of Convoy)。(Neutral vessels under convoy of warships of their own nationality are exempt from search. The commander of a convoy gives, in writing, at the request of the commander of a belligerent warship, all information as to the character of the vessels and their cargoes, which could be obtained by search.) 惟近代戰爭中，中立國護航之事例，殊不多見。

交戰國之軍艦擬施行臨檢時，應先懸出其本國國旗、信號、旗幟、鳴放汽笛、或鳴放空

槍，或用無線電傳達亦可，中立船舶如於聽到空槍以後，並不停駛時，交戰國軍艦可以實彈鳴槍，越過其船首，如仍不停駛，可先實彈轟擊其桅桿，後擊其船身。事實上中立船舶往往在鳴放空槍時，即遵令停駛。

交戰國軍艦於其停駛後，派遣軍官一名或兩名，率同土官數名，乘小艇前赴中立船舶，調閱船舶文書，如發現載運戰時禁制品或提供非中立役務等，即可宣布該船之拿捕。如船舶文書不齊，或被藏匿塗改偽造消滅者，亦可構成拿捕之理由。如臨檢後認為無搜索或拿捕之必要者，即予放行。

II 搜索權

搜索權 (Right of Search) 之行使，在查明中立船舶之實際情形是否與船舶文書所載相符。凡臨檢後覺有懷疑之處，即可進行搜索。搜索時，中立船舶之船長，應陪同進行，並提供一切協助。如拒絕協助，即可構成拿捕之理由。搜索完畢以後，如認為無拿捕理由者，須在中立船舶之航海記事簿上，加以載明後，予以放行。

中立船舶如以武力抵抗臨檢與搜索者，依倫敦宣言第六十三條規定，此項中立船舶被認為取得敵性。船舶拿捕後，固可沒收，船上貨物視同敵船上之貨物。船長或船舶所有人之貨物亦視同敵性貨物。"Forcible resistance to the legitimate exercise of the right of stoppage, search, and capture, involves in all cases the condemnation of the

vessel. The cargo is liable to the same treatment as the cargo of an enemy vessel. Goods belonging to the master or owner of the vessel are treated as enemy goods."

依我國海上捕獲條例第五十一條規定：「抗拒臨檢或搜索之船舶，沒收之。前項船舶內之敵貨及屬於船長及船舶所有人之貨物，一併沒收之。」

三 入港搜索與准航制度

有所謂入港搜索 (Search in Port) 者，指交戰國之軍艦將中立船舶導入交戰國之某一港口，加以搜索而言。其理由大抵以近代商船龐大，貨物繁多，非短時間所能遍加搜索。且藏匿貨物之技巧，日益進步，亦非專家不易發覺。此種措施不啻先拿捕而後搜索，對於中立船舶，在時間上與經濟上之損失，極為嚴重。因之，兩次世界大戰時，即多採用准航證 (Navicert System)。

第二次世界大戰時，准航證計有左列三種：

(1) 船舶准航證 (Ship Navicerts) 係英國與其同盟國官員，在其本國或中立國特許某船作某一次航行之通行證。

(2) 貨物准航證 (Cargo Navicerts) 係在中立國之英國與其同盟國官員，特許某項貨物，運往某一中立港口之通行證。

(3)產地所有人之證書(Certificate of Origin and Interest)係在中立國之英國與其同盟國官員，證明某項貨物並非產自敵國，亦不屬於敵人之通行證。此種通行證之目的，旨在意圖避免入港搜索之損失。

四 中立船舶之拿捕破壞與沒收

中立船舶經臨檢搜索後，發現其破壞封鎖，或載運戰時禁制品，或提供非中立役務，或具有其他構成拿捕之理由，交戰國軍艦即可予以拿捕。惟拿捕中立船舶與拿捕敵國船舶之目的不同。拿捕敵國船舶，其目的在據有敵國之海上財產，而拿捕中立船舶，其目的在處罰其違反中立性之行爲。

故交戰國軍艦拿捕中立國船舶之效果，限於左列數點：

(1)中立船舶與船上之人與物，均隸屬於捕獲國權力之下，船舶與貨物，在未被審判沒收以前，仍屬中立國所有。

(2)中立船舶之船員，不得拘爲戰俘，交戰國之軍艦，僅得留下若干名，作爲本國捕獲法庭審判時之證人。

(3)中立船舶之乘客，除服務於敵國之非軍人，以其地位崇高協助敵國作戰努力，可得拘爲戰俘外，均應儘速予以釋放。

至中立船舶在未交捕獲法庭審判以前，能否加以破壞，各國實例不一。一九〇九年之倫

敦宜言，分被拿捕之中立船舶爲兩種：

(1)爲應受沒收處分者，交戰國軍艦如認爲不予破壞，足以危及其本身安全，或有碍於當前軍事行動之成功者，得例外加以破壞。所謂應行沒收之事由，即指破壞封鎖、載運戰時禁制品，提供非中立役務及武力抵抗臨檢搜索與拿捕而言。

(2)爲不應受沒收處分者，如有危及本身安全或有碍軍事行動之情形，即應予放行。惟船上應予沒收之貨物，得令其交出而加以破壞。

至交戰國捕獲法庭對於被捕中立船舶之審判，係屬國內法問題，我國公布有海上捕獲條例及海上捕獲法庭審判條例，以資施行。僅中立國認爲審判不公平或違反國際法規則，因而行使國際干預時，始成爲國際法之問題。

習 題

一、試述中立國與交戰國之關係。

二、何謂封鎖？並述封鎖之合法執行。

三、交戰國對中立船舶，可實施何種權利？

四、何謂戰時禁制品？交戰國在何種情形下，方可拿捕？

CONVENTION ON THE HIGH SEAS 1958

The States Parties to this Convention,

Desiring to codify the rules of international law relating to the high seas,
Recognizing that the United Nations Conference on the Law of the Sea,
held at Geneva from 24 February to 27 April 1958, adopted the following
provisions as generally declaratory of established principles of international
law,

Have agreed as follows:

Article 1

The term "high seas" means all parts of the sea that are not included
in the territorial sea or in the internal waters of a State.

Article 2

The high seas being open to all nations, no State may validly purport
to subject any part of them to its sovereignty. Freedom of the high seas

is exercised under the conditions laid down by these articles and by the other rules of international law. It comprises, inter alia, both for coastal and non-coastal States:

- (1) Freedom of navigation;
- (2) Freedom of fishing;
- (3) Freedom to lay submarine cables and pipelines;
- (4) Freedom to fly over the high seas.

These freedoms, and others which are recognized by the general principles of international law, shall be exercised by all States with reasonable regard to the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas.

Article 3

1. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing

international convention accord:

(a) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and

(b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to seaports and the use of such ports.

2. States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal State or State of transit and the special conditions of the State having no sea-coast, all matters relating to freedom of transit and equal treatment in ports, in case such States are not already parties to existing international conventions.

Article 4

Every State, whether coastal or not, has the right to sail ships under its flag on the high seas.

Article 5

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

Article 6

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call,

save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

Article 7

The provisions of the preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of an inter-governmental organization flying the flag of the organization.

Article 8

1. Warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

2. For the purposes of these articles, the term "warship" means a ship belonging to the naval forces of a State and bearing the external marks distinguishing warships of its nationality, under the command of an officer

duly commissioned by the government and whose name appears in the Navy List, and manned by a crew who are under regular naval discipline.

Article 9

Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

Article 10

1. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard inter alia to:

(a) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions;

(b) The manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;

(c) The construction, equipment and seaworthiness of ships.

2. In taking such measures each State is required to conform to

generally accepted international standards and to take and steps which may be necessary to ensure their observance.

Article 11

1. In the event of a collision or of any other incident of navigation concerning a ship on the high seas, involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship, no penal or disciplinary proceedings may be instituted against such persons except before the judicial or administrative authorities either of the flag State or of the State of which such person is a national.

2. In disciplinary matters, the State which has issued a master's certificate or a certificate of competence or licence shall alone be competent, after due legal process, to pronounce the withdrawal of such certificates, even if the holder is not a national of the State which issued them.

3. No arrest or detention of the ship, even as a measure of investigation, shall be ordered by any authorities other than those of the flag State.

Article 12

1. Every State shall require the master of a ship sailing under its flag, in so far as he can, do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers,

(a) To render assistance to any person found at sea in danger of being lost;

(b) To proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;

(c) After a collision, to render assistance to the other ship, her crew and her passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, her port of registry and the nearest port at which she will call.

2. Every coastal State shall promote the establishment and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and—where circumstances so require—by way of mutual

regional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose.

Article 13

Every State shall adopt effective measures to prevent and punish the transport of slaves in ships authorized to fly its flag, and to prevent the unlawful use of its flag for that purpose. Any slave taking refuge on board any ship, whatever its flag, shall ipso facto be free.

Article 14

All States shall co-operate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.

Article 15

Piracy consists of any of the following acts:

(1) Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph 1 or sub-paragraph 2 of this article.

Article 16

The acts of piracy, as defined in article 15, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship.

Article 17

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended

by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 15. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

Article 18

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

Article 19

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to .

the rights of third parties acting in good faith.

Article 20

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft, for any loss or damage caused by the seizure.

Article 21

A seizure on account of piracy may only be carried out by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service authorized to that effect.

Article 22

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters a foreign merchant ship on the high seas is not justified in boarding her unless there is reasonable ground for

suspecting:

(a) That the ship is engaged in piracy; or
(b) That the ship is engaged in the slave trade; or
(c) That, though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.

2. In the cases provided for in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.

3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.

Article 23

1. The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the

competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters or the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 24 of the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.

2. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own country or of a third State.

3. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that

the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship are within the limits of the territorial sea, or as the case may be within the contiguous zone. The pursuit may only be commenced after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.

4. The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service specially authorized to that effect.

5. Where hot pursuit is effected by an aircraft:

(a) The provisions of paragraph 1 to 3 of this article shall apply *mutatis mutandis*;

(b) The aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or aircraft of the coastal State, summoned by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship. It does not suffice to justify an arrest on the high seas that the ship was merely sighted by the aircraft as an offender or

suspected offender, if it was not both ordered to stop and pursued by the aircraft itself or other aircraft or ships which continue the pursuit without interruption.

6. The release of a ship arrested within the jurisdiction of a State and escorted to a port of that State for the purposes of an enquiry before the competent authorities may not be claimed solely on the ground that the ship, in the course of its voyage, was escorted across a portion of the high seas, if the circumstances rendered this necessary.

7. Where a ship has been stopped or arrested on the high seas in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained.

Article 24

Every State shall draw up regulations to prevent pollution of the seas by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation and exploration of the seabed and its subsoil, taking account of

existing treaty provisions on the subject.

Article 25

1. Every State shall take measures to prevent pollution of the seas from the dumping of radio-active waste, taking into account any standards and regulations which may be formulated by the competent international organizations.

2. All States shall co-operate with the competent international organizations in taking measures for the prevention of pollution of the seas or air space above, resulting from any activities with radio-active materials or other harmful agents.

Article 26

1. All States shall be entitled to lay submarine cables and pipelines on the bed of the high seas.

2. Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources, the

coastal State may not impede the laying or maintenance of such cables or pipelines.

3. When laying such cables or pipelines the State in question shall pay due regard to cables or pipelines already in position on the seabed. In particular, possibilities of repairing existing cables or pipelines shall not be prejudiced.

Article 27

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that the breaking or injury by a ship flying its flag or by a person subject to its jurisdiction of a submarine cable beneath the high seas done wilfully or through culpable negligence, in such a manner as to be liable to interrupt or obstruct telegraphic or telephonic communications, and similarly the breaking or injury of a submarine pipeline or high-voltage power cable shall be a punishable offence. This provision shall not apply to any break or injury caused by persons who acted merely with the legitimate object of saving their lives or their ships, after having taken all necessary precautions

to avoid such break or injury.

Article 28

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that, if persons subject to its jurisdiction who are the owners of a cable or pipeline beneath the high seas, in laying or repairing that cable or pipeline, cause a break in or injury to another cable or pipeline, they shall bear the cost of the repairs.

Article 29

Every State shall take the necessary legislative measures to ensure that the owners of ships who can prove that they have sacrificed an anchor, a net or any other fishing gear, in order to avoid injuring a submarine cable or pipeline, shall be indemnified by the owner of the cable or pipeline, provided that the owner of the ship has taken all reasonable precautionary measures beforehand.

Article 30

The provisions of this Convention shall not affect conventions or other international agreements already in force, as between States Parties to them.

Article 31

This Convention shall, until 31 October 1958, be open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

Article 32

This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the secretary-General of the United Nations.

Article 33

This Convention shall be open for accession by any States belonging to any of the categories mentioned in article 31. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 34

1. This Convention shall come into force on the thirtieth day following the date of deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession with the Secretary-General of the United Nations.

2. For each State ratifying or acceding to the Convention after the deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

Article 35

1. After the expiration of a period of five years from the date on which this Convention shall enter into force, a request for the revision of this Convention may be made at any time by any Contracting Party by means of a notification in writing addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The General Assembly of the United Nations shall decide upon the

steps, if any, to be taken in respect of such request.

Article 36

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States Members of the United Nations and the other States referred to in article 31:

- (a) Of signatures to this Convention and of the deposit of instruments of ratification or accession, in accordance with articles 31, 32 and 33;
- (b) Of the date on which this Convention will come into force, in accordance with article 34;
- (c) Of requests for revision in accordance with article 35.

Article 37

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States referred to in article 31.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this twenty-ninth day of April one thousand nine hundred and fifty-eight.

CONVENTION ON THE TERRITORIAL SEA AND THE CONTIGUOUS ZONE 1958

The States Parties to this Convention Have agreed as follows:

PART I

TERRITORIAL SEA

SECTION I. GENERAL

Article 1

1. The sovereignty of a State extends, beyond its land territory and its internal waters, to a belt of sea adjacent to its coast, described as the territorial sea.
2. This sovereignty is exercised subject to the provisions of these articles and to other rules of international law.

Article 2

The sovereignty of a coastal State extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil.

SECTION II. LIMITS OF THE TERRITORIAL SEA

Article 3

Except where otherwise provided in these articles, the normal baseline for measuring the breadth of the territorial sea is the low-water line along the coast as marked on largescale charts officially recognized by the coastal State

Article 4

1. In localities where the coast line is deeply indented and cut into, or if there is a fringe of islands along the coast in its immediate vicinity, the method of straight baselines joining appropriate points may be employed in drawing the baseline from which the breadth of the territorial sea is

measured.

2. The drawing of such baselines must not depart to any appreciable extent from the general direction of the coast, and the sea areas lying within the lines must be sufficiently closely linked to the land domain to be subject to the regime of internal waters.

3. Baselines shall not be drawn to and from low-tide elevations, unless lighthouses or similar installations which are permanently above sea level have been built on them.

4. Where the method of straight baselines is applicable under the provisions of paragraph 1, account may be taken, in determining particular baselines, of economic interests peculiar to the region concerned, the reality and the importance of which are clearly evidenced by a long usage.

5. The system of straight baselines may not be applied by a State in such a manner as to cut off from the high seas the territorial sea of another State.

6. The coastal State must clearly indicate straight baselines on charts, to which due publicity must be given.

Article 5

1. Waters on the landward side of the baseline of the territorial sea form part of the internal waters of the State.

2. Where the establishment of a straight baseline in accordance with article 4 has the effect of enclosing as internal waters areas which previously had been considered as part of the territorial sea or of the high seas, a right of innocent passage, as provided in articles 14 to 23, shall exist in those waters.

Article 6

The outer limit of the territorial sea is the line every point of which is at a distance from the nearest point of the baseline equal to the breadth of the territorial sea.

Article 7

1. This article relates only to bays the coasts of which belong to a single State.

2. For the purposes of these articles, a bay is a wellmarked indentation whose penetration is in such proportion to the width of its mouth as to contain landlocked waters and constitute more than a mere curvature of the coast. An indentation shall not, however, be regarded as a bay unless its area is as large as, or larger than, that of the semi-circle whose diameter is a line drawn across the mouth of that indentation.

3. For the purpose of measurement, the area of an indentation is that lying between the low-water mark around the shore of the indentation and a line joining the low-water marks of its natural entrance points. Where, because of the presence of islands, an indentation has more than one mouth, the semi-circle shall be drawn on a line as long as the sum total of the lengths of the lines across the different mouths. Islands within an indentation shall be included as if they were part of the water areas of the indentation.

4. If the distance between the low-water marks of the natural entrance points of a bay does not exceed twenty-four miles, a closing line may be drawn between these two low-water marks, and the waters enclosed thereby

shall be considered as internal waters.

5. Where the distance between the low-water marks of the natural entrance points of a bay exceeds twenty-four miles, a straight baseline of twenty-four miles shall be drawn within the bay in such a manner as to enclose the maximum area of water that is possible with a line of that length.

6. The foregoing provisions shall not apply to so-called "historic" bays, or in any case where the straight baseline system provided for in article 4 is applied.

Article 8

For the purpose of delimiting the territorial sea, the outermost permanent harbour works which form an integral part of the harbour system shall be regarded as forming part of the coast.

Article 9

Roadsteads which are normally used for the loading, unloading and anchoring of ships, and which would otherwise be situated wholly or partly outside the outer limit of the territorial sea, are included in the territorial

sea. The coastal State must clearly demarcate such roadsteads and indicate them on charts together with their boundaries, to which due publicity must be given,

Article 10

1. An island is a naturally-formed area of land, surrounded by water, which is above water at high-tide.

2. The territorial sea of an island is measured in accordance with the provisions of these articles.

Article 11

1. A low-tide elevation is a naturally-formed area of land which is surrounded by and above water at low-tide but submerged at high tide. Where a low-tide elevation is situated wholly or partly at a distance not exceeding the breadth of the territorial sea from the mainland or an island, the low-water line on that elevation may be used as the baseline for measuring the breadth of the territorial sea.

2. Where a low-tide elevation is wholly situated at a distance exceeding the breadth of the territorial sea from the mainland or an island, it has no territorial sea of its own.

Article 12

1. Where the coasts of two States are opposite or adjacent to each other, neither of the two States is entitled, failing agreement between them to the contrary, to extend its territorial sea beyond the median line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines from which the breadth of the territorial seas of each of the two States is measured. The provisions of this paragraph shall not apply, however, where it is necessary by reason of historic title or other special circumstances to delimit the territorial seas of the two States in a way which is at variance with this provision.

2. The line of delimitation between the territorial seas of two States lying opposite to each other or adjacent to each other shall be marked on large-scale charts officially recognized by the coastal States.

Article 13

If a river flows directly into the sea, the baseline shall be a straight line across the mouth of the river between points on the low-tide line of its banks.

SECTION III. RIGHT OF INNOCENT PASSAGE

SUB-SECTION A. RULES APPLICABLE TO ALL SHIPS

Article 14

1. Subject to the provisions of these articles, ships of all States, whether coastal or not, shall enjoy the right of innocent passage through the territorial sea.

2. Passage means navigation through the territorial sea for the purpose either of traversing that sea without entering internal waters, or of proceeding to internal waters, or of making for the high seas from internal waters.

3. Passage includes stopping and anchoring, but only in so far as the

same are incidental to ordinary navigation or are rendered necessary by force majeure or by distress.

4. Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with these articles and with other rules of international law.

5. Passage of foreign fishing vessels shall not be considered innocent if they do not observe such laws and regulations as the coastal State may make and publish in order to prevent these vessels from fishing in the territorial sea.

6. Submarines are required to navigate on the surface and to show their flag.

Article 15

1. The coastal State must not hamper innocent passage through the territorial sea.

2. The coastal State is required to give appropriate publicity to any dangers to navigation, of which it has knowledge, within its territorial sea.

Article 16

1. The coastal State may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent.

2. In the case of ships proceeding to internal waters, the coastal State shall also have the right to take the necessary steps to prevent any breach to the conditions to which admission of those ships to those waters is subject.

3. Subject to the provisions of paragraph 4, the coastal State may, without discrimination amongst foreign ships, suspend temporarily in specified areas of its territorial sea the innocent passage of foreign ships if such suspension is essential for the protection of its security. Such suspension shall take effect only after having been duly published.

4. There shall be no suspension of the innocent passage of foreign ships through straits which are used for international navigation between one part of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of a foreign State.

Article 17

Foreign ships exercising the right of innocent passage shall comply with the laws and regulations enacted by the coastal State in conformity with these articles and other rules of international law and, in particular, with such laws and regulations relating to transport and navigation.

SUB-SECTION B. RULES APPLICABLE TO MERCHANT SHIPS

Article 18

1. No charge may be levied upon foreign ships by reason only of their passage through the territorial sea.
2. Charges may be levied upon a foreign ship passing through the territorial sea as payment only for specific services rendered to the ship. These charges shall be levied without discrimination.

Article 19

1. The criminal jurisdiction of the coastal State should not be exercised on board a foreign ship passing through the territorial sea to arrest any

person or to conduct any investigation in connexion with any crime committed on board the ship during its passage, save only in the following cases:

(a) If the consequences of the crime extend to the coastal State; or

(b) If the crime is of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea; or

(c) If the assistance of the local authorities has been requested by the captain of the ship or by the consul of the country whose flag the ship flies; or

(d) If it is necessary for the suppression of illicit traffic in narcotic drugs.

2. The above provisions do not affect the right of the coastal State to take any steps authorized by its laws for the purpose of an arrest or investigation on board a foreign ship passing through the territorial sea after leaving internal waters.

3. In the cases provided for in paragraphs 1 and 2 of this article, the coastal State shall, if the captain so requests, advise the consular authority of the flag State before taking any steps, and shall facilitate contact

between such authority and the ship's crew. In cases of emergency this notification may be communicated while the measures are being taken.

4. In considering whether or how an arrest should be made, the local authorities shall pay due regard to the interests of navigation.

5. The coastal State may not take any steps on board a foreign ship passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation in connexion with any crime committed before the ship entered the territorial sea, if the ship, proceeding from a foreign port, is only passing through the territorial sea without entering internal waters.

Article 20

1. The coastal State should not stop or divert a foreign ship passing through the territorial sea for the purpose of exercising civil jurisdiction in relation to a person on board the ship.

2. The coastal State may not levy execution against or arrest the ship for the purpose of any civil proceedings, save only in respect of obligations

or liabilities assumed or incurred by the ship itself in the course or for the purpose of its voyage through the waters of the coastal State.

3. The provisions of the previous paragraph are without prejudice to the right of the coastal State, in accordance with its laws, to levy execution against or to arrest, for the purpose of any civil proceedings, a foreign ship lying in the territorial sea, or passing through the territorial sea after leaving internal waters.

SUB-SECTION C. RULES APPLICABLE TO GOVERNMENT SHIPS OTHER THAN WARSHIPS

Article 21

The rules contained in sub-sections A and B shall also apply to government ships operated for commercial purposes.

Article 22

1. The rules contained in sub-section A and in article 18 shall apply

to government ships operated for non-commercial purposes.

2. With such exceptions as are contained in the provisions referred to in the preceding paragraph, nothing in these articles affects the immunities which such ships enjoy under these articles or other rules of international law.

SUB-SECTION D. RULE APPLICABLE TO WARSHIPS

Article 23

If any warship does not comply with the regulations of the coastal State concerning passage through the territorial sea and disregards any request for compliance which is made to it, the coastal State may require the warship to leave the territorial sea.

PART II

CONTIGUOUS ZONE

Article 24

1. In a zone of the high seas contiguous to its territorial sea, the coastal State may exercise the control necessary to:

(a) Prevent infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary regulations within its territory or territorial sea;

(b) Punish infringement of the above regulations committed within its territory or territorial sea.

2. The contiguous zone may not extend beyond twelve miles from the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured.

3. Where the coasts of two States are opposite or adjacent to each other, neither of the two States is entitled, failing agreement between them to the contrary, to extend its contiguous zone beyond the median line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines from which the breadth of the territorial seas of the two States is measured.

PART III

FINAL ARTICLES

Article 25

The provisions of this Convention shall not affect conventions or other international agreements already in force, as between States Parties to them.

Article 26

This Convention shall, until 31 October 1958, be open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

Article 27

This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 28

This Convention shall be open for accession by any States belonging to

any of the categories mentioned in article 26. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 29

1. This Convention shall come into force on the thirtieth day following the date of deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession with the Secretary-General of the United Nations.

2. For each State ratifying or acceding to the Convention after the deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

Article 30

1. After the expiration of a period of five years from the date on which this Convention shall enter into force, a request for the revision of this Convention may be made at any time by any Contracting Party by means of a notification in writing addressed to the Secretary-General of the

United Nations.

2. The General Assembly of the United Nations shall decide upon the steps, if any, to be taken in respect of such request.

Article 31

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States Members of the United Nations and the other States referred to in article 26:

- (a) Of signatures to this Convention and of the deposit of instruments of ratification or accession, in accordance with articles 26, 27 and 28;
- (b) Of the date on which this Convention will come into force, in accordance with article 29;
- (c) Of requests for revision in accordance with article 30.

Article 32

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies

thereof to all States referred to in article 26.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this twenty-ninth day of April one thousand nine hundred and fifty-eight.

海上捕獲條例

民國二十一年十二月十五日公布
民國四十四年六月三日修正

第一章 通 則

第一條 中華民國軍艦，在本國與敵國開戰期內，關於海上捕獲事項，依本條例之規定行之。

第二條 對於船舶之臨檢搜索拿捕，於中立國領海及合法設定之中立區域內，不得爲之。

第三條 本條例稱敵國者，指中華民國與之交戰或對之宣戰之國家，及其所控制之地區。凡經中華民國所承認，並與中華民國交戰之交戰團體，關於海上捕獲事件，準用本條例交戰國之規定。

第四條 本條例稱敵船者，指左列船舶：

- 一、懸有敵國國旗者。
- 二、供敵國使用或受敵國控制者。
- 三、依法懸有中立國或同盟國國旗，而船舶共有人全部或一部或其所有人，爲敵國人民或法人或有住所於敵國者。
- 四、敵船在預期開戰將屆，爲避免開戰後將被拿捕，而改懸中立國或同盟國國旗或移轉所有權者。

五、敵船在開戰後，改懸中立國或同盟國國旗，或移轉所有權，而不能證明其動機不在避免拿捕者，或依所懸國旗國家之法律，因條件不具備，尚無權懸掛該國國旗者。

六、敵船在開戰後，改懸中立國或同盟國國旗，或移轉所有權於中立國或同盟國，或中立國或同盟國人民或法人，而原主保留回復或買回權者。

七、敵船於開戰後，在航行或封鎖港內，完成移轉國籍或所有權手續者。

第五條 本條例稱敵貨者，指左列貨物：

一、貨物共有人全部或一部或其所有人，爲敵國人民或法人，或所有人住所在敵國者。

二、預期開戰將屆，或戰爭中有住所在中華民國或中立國或同盟國之人，對於敵國人民或法人寄送之貨物。

三、預期開戰將屆，或戰爭中，移轉於有住所於中華民國或中立國或同盟國人之敵貨，未經送達，並無善意之證明者。

四、敵貨在航運中，或封鎖港內，完成移轉所有權手續者。

第六條 本條例稱住所者，依民法第二十條及第二十九條之規定。

戰爭中不在住所居住者，其居所視爲住所。

第七條 本條例稱船舶文書者，指左列文件：

- 一、船舶國籍證書。
- 二、特殊貨物護照。
- 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、航海記事簿。
- 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、載貨證券。
- 十四、運貨收證。
- 十五、載貨表冊。
- 十六、乘客名冊。

前項文書應具備之種類，得依該船籍國家法令之規定。

第八條 本條例稱戰時禁制品者，依戰時禁制品條例之規定。

戰時禁制品條例另定之。

第九條 本條例稱戰時禁制人者，指敵國之軍人及諜報人員。

第十條 本條例稱封鎖者，指經通告封鎖並實際上以武力禁止與敵國及其軍隊所佔領之港口海岸交通之行爲。

稱破壞封鎖者，指通過或企圖通過封鎖線之行爲。

第十一條 本條例稱捕獲品者，指經海上捕獲法庭判決沒收之船舶及貨物。

第二章 臨檢

第十二條 臨檢對於左列各船舶行之：

- 一、懸有中華民國或同盟國或中立國國旗，而有爲敵船嫌疑之船舶。
- 二、有未得中華民國政府特許，而與敵國通商航行嫌疑之本國船舶。
- 三、有載運戰時禁制品及禁制人嫌疑之中華民國或同盟國或中立國之船舶。
- 四、有破壞封鎖嫌疑之中華民國或同盟國或中立國之船舶。
- 五、有助敵嫌疑之中華民國或同盟國或中立國之船舶。

第十三條 海軍艦長對於前條所列之船舶，得令其停航受檢。

通告停航，在日間，以國際通語之信號旗號或汽笛爲之；在夜間，以燈號或汽笛爲之；

天候不良時，並得放空砲兩次爲之。對於經通告停航而不遵者，得放空砲兩次；仍不遵者，得以實彈砲擊其艙桅；如再不停航，得擊其船體。

第十四條 船舶遵令停航後，艦長應派軍官隨帶士兵登船臨檢。

第十五條 臨檢軍官登船後，應以禮貌請求檢閱船舶文書，但船長拒絕時，得強迫行之。

第十六條 臨檢軍官檢閱船舶文書，認爲並無本條例第十二條所列嫌疑時，應即報准艦長後放行。

第十七條 臨檢軍官離船時，應於該船之航海記事簿內，註明臨檢日時、地點、本艦艦名、艦長及臨檢軍官之姓名。

第十八條 中立國軍艦護送其本國或其他中立國船舶，如其護送艦長，一經中華民國海軍艦長之要求，應即將該船之船貨性質、船員、乘客名冊及到達地點，提出報告書，並能證明其無本條例第十二條所列嫌疑者，得免除臨檢。

第十九條 臨檢應於受臨檢船舶之原航路爲之；但因天候險惡，或爲避免雙方損失起見，得於指定地點爲之。

第三章 搜索

第二十條 臨檢軍官檢閱船舶文書後，認爲仍有嫌疑者，得行搜索。

第二十一條 搜索應會同受搜索船之船長或其代理人爲之。

對於受搜索船內鎖閉之場所，或器具貨物，應令該船船長或其代理人開啓，如抗不遵行時，卽認爲具有本條例第二十五條第一項第三款戊目之情事，而依照該條規定辦理之。

第二十二條 臨檢軍官經搜索後，認爲不應拿捕時，應卽報准艦長後放行。

第二十三條 本條例第十七條至第十九條之規定，於搜索時準用之。

第二十四條 臨檢軍官經搜索後，認爲須拿捕時，應報准艦長後，依本條例第四章規定拿捕之。

第四章 拿捕

第二十五條 對於左列船舶應行拿捕：

一、敵船應逕行拿捕；但左列各船舶不參與軍事行動時，不在此限：

甲、專作沿岸捕魚用之船舶，或從事當地貿易之小船，及其船內器具貨物。

乙、從事宗教科學慈善事業之船舶。

丙、公歷一九〇七年海牙推行日內瓦條約原則於海戰條約所稱之病院船。

丁、俘虜交換船。

二、未得中華民國政府特許，而與敵國通商航行之本國船舶。

三、中華民國或同盟國或中立國船舶，有左列情形之一者。

甲、載運戰時禁制品前往敵國，或其武裝部隊；或確悉其將經由中立國港口轉運至敵國，或其武裝部隊；或載運戰時禁制人之船舶。

乙、破壞封鎖之船舶。

丙、爲敵國刺探軍情，或有參戰助敵行爲之船舶。

丁、受敵國軍艦或飛機護送之船舶。

戊、抗拒臨檢或搜索之船舶。

己、船舶文書依法應具備而未完備，或有隱匿毀棄偽造塗改情形之船舶。

庚、受敵國政府租賃之船舶。

第二十六條

拿捕前，應將拿捕理由通告該船長，並派官兵駐船控制之。

因天候險惡或其他事故不能派遣官兵駐船控制時，得命該船航行至指定地點處理之。

第二十七條

船舶經拿捕後，艦長應即執行左列各事項。

一、監視該船船員不得使用無線電及其他通信器材。

二、扣押船舶文書。

三、會同該船船長或其代理人，點明所載貨物及其他物品，並造具清冊。

四、封閉船艙。

第二十八條 被拿捕船舶上之船長船員及乘客，除顯有參戰行爲者應予俘虜外，其餘人員，

依左列規定，分別處理之：

一、船長船員屬於敵國國籍者，應俘虜之；但以書面宣誓於戰爭期內，不執行與戰爭直接或間接有關之職務者，得釋放之。

二、船長船員屬於中立國或同盟國國籍者，如以書面宣誓，於戰爭期內，不爲敵國船舶執行職務者，不得俘虜之。

三、其他乘客應釋放之。

第二十九條 除前條規定應俘虜者及必要之證人外，應許其在最近口岸登陸。

第三十條 被拿捕船舶中之郵件，除自封鎖區域發遞或寄達於封鎖區域及不利於中華民國或同盟國者外，應設法寄達。

第三十一條 艦長應將臨檢搜索及拿捕船舶各情形，記入本艦航海記事簿；並作成詳細報告書，從速分別報告海軍總司令及所隸艦隊司令。

第三十二條 艦長對於臨檢搜索或拿捕有疑義時，應即電報海軍總司令核示，艦長於船舶拿捕後，發現確有不應拿捕情形時，應即釋放，並分別電報海軍總司令部及所隸艦隊司令。

第三十三條 艦長應將拿捕之船舶，依海上捕獲法庭審判條例第十二條之規定，解送初級海上捕獲法庭審理。

第三十四條 拿捕之貨物易於腐壞不能解送時，應由駐船之軍官會同該船長作成報告書，呈准艦長後，於最近之中華民國口岸或經中立國許可之最近中立國口岸拍賣之。

前項拍賣之經過情形及價格，應詳細載明於航海記事簿，並作成記事錄，送交初級海上捕獲法庭。

第三十五條 有左列情形之一者，必要時，艦長得下令擊毀被拿捕船舶，但應於事前將該船中人員貨物置於安全之處所；並將一切船舶文書妥爲保全：

- 一、被拿捕船舶破壞不堪航行時；
- 二、於軍事行動上有重大妨碍時。

第三十六條 艦長應將前條擊毀之理由，立即電報海軍總司令及所隸艦隊司令；並作成記事錄，送交初級海上捕獲法庭。

第三十七條 被敵國拿捕中華民國或同盟國或中立國之船舶，在未經敵國使用，或未引送於敵國口岸前，復經中華民國艦艇截回時，艦長得命令釋放之。

第五章 被拿捕船舶或其貨物應徵用之程序

第三十八條 被拿捕之船舶，在海上捕獲法庭審判確定前，因軍事上緊急需要，得徵用之；但依法不得拿捕者，不在此限。

徵用被拿捕之船舶，除本條例有規定者外，適用軍事徵用法之規定。

第三十九條 海軍艦隊司令或分遣艦長，對於戰機緊迫，決定徵用拿捕之船舶，應迅報海軍總司令，轉呈最高軍事機關補行核准；並依海上捕獲法庭審判條例第十二條規定，檢同

該船估價單及物品清單，一併送交初級海上捕獲法庭。

有徵用權長官應發給估價單及物品清單副本，暨徵用證明書，送達於該船船長或其所有人。

第四十條 徵用被拿捕船內之貨物，準用徵用船舶程序之規定。

第六章 制 裁

第四十一條 被拿捕之船舶貨物及其他一切物件，非經海上捕獲法庭判決，不得沒收。

第四十二條 敵船沒收之敵船內之敵貨沒收之。

第四十三條 中立國或同盟國船內之敵貨，除本條例別有規定外，不得沒收。

第四十四條 中華民國之船舶與敵國通商航行，未經中華民國政府特許者，沒收之。

前項船舶所載之貨物，除敵貨及屬於船舶所有人之貨物外，不得沒收。

第四十五條 運往敵國或其武裝部隊之戰時禁制品，或確證其經由中立國港口運至敵國者，沒收之。

船內如有屬於戰時禁制品所有人之其他貨物，一併沒收之。

第四十六條 載運戰時禁制品前往敵國或其武裝部隊之船舶，有左列情形之一者，沒收之。

一、船舶所有人與戰時禁制品所有人同爲一人時；

二、戰時禁制品之價格重量容積或運費，佔全船貨物二分之一以上者；

三、以偽裝方法載運戰時禁制品者。

有前項第三款情形者，船舶所有人之其他貨物，一併沒收之。

第四十七條 戰時禁制人，應俘虜之；載運戰時禁制人之船舶，及其所有人之貨物，沒收之；但經船長證明確不知情者，不在此限。

第四十八條 破壞封鎖之船舶及其貨物，沒收之；但貨物所有人確證不知其有破壞企圖時，得發還其貨物。

第四十九條 爲敵國刺探軍情，及其他顯有參戰助敵行爲之船舶，及其所有人之貨物，沒收之。

第五十條 受敵國軍艦或飛機護航之船舶，沒收之。

前項船舶內之敵貨，及其船長及船舶所有人之貨物，一併沒收之。

第五十一條 抗拒臨檢或搜索之船舶，沒收之。

前項船舶內之敵貨及屬於船長及船舶所有人之貨物，一併沒收之。

第五十二條 爲敵國政府所租賃之船舶及其所有人之貨物，沒收之。

第七章 附 則

第五十三條 本條例自公布日施行。

海上捕獲法庭審判條例

民國二十一年十二月十五日公布
民國四十四年六月三日修正

第一章 通 則

第一條 凡海上捕獲事件，由海上捕獲法庭審判之。

第二條 海上捕獲法庭，分左列二級：

一 初級海上捕獲法庭；

二 高級海上捕獲法庭。

前項法庭之設置或廢止，以命令定之。

第三條 高級海上捕獲法庭，設於中央政府所在地。

初級海上捕獲法庭，設置地點及其管轄區域，以命令定之。

第四條 高級及初級海上捕獲法庭，各設庭長一人，主任檢察官一人，審判官八人至十人，檢察官三人至五人，書記官五人至七人，通譯三人至五人。

海上捕獲法庭庭長，由審判官兼任。

第五條 初級海上捕獲法庭庭長，以所在地高等法院院長，或高等法院分院院長，兼充；同庭主任檢察官，以所在地高等法院首席檢察官，或高等法院分院首席檢察官，兼充；均由總統任命之。

審判官，由行政院於左列人員中，呈請總統任命兼充：

一、高等法院或其分院推事四人至五人；

二、海軍中校以上軍官三人至四人，其中一人至二人，爲海軍軍法官；

三、外交部高級薦任部員一人至二人。

檢察官以高等法院或分院檢察官兼充，由行政院呈請總統任命之，書記官由高級海上捕獲法庭庭長，同庭主任檢察官於高等法院及檢察處或分院及檢察處書記官中分別委任兼充，並於其中得各遴選一人或二人專任。

通譯，由高級海上捕獲法庭庭長會同主任檢察官遴選二人至三人專任。

第六條 高級海上捕獲法庭庭長，以最高法院院長兼充；同庭主任檢察官，以最高法院檢察長兼充；均由總統任命之。

審判官，以最高法院推事六人，海軍上校級以上軍官二人，海軍上校級以上高級軍法官一人，外交部簡任部員二人，兼充；均由總統任命之。

檢察官，以最高法院檢察官兼充，由總統任命之。

書記官，由高級海上捕獲法庭庭長及同庭主任檢察官，於最高法院及檢察署薦任書記官中，分別薦任兼充，並於其中得各遴選一人專任。

第七條 高級及初級海上捕獲法庭，因繕寫及其他事宜，得臨時酌用僱員。

第八條 高級及初級海上捕獲法庭兼任人員，概不另支薪俸。

第九條 高級及初級海上捕獲法庭庭長，綜理全庭行政事務。凡審判事件，以庭長充審判長，但因事不能出庭時，得由資深審判官代理。

高級及初級海上捕獲法庭主任檢察官，得親自處理所屬檢察官之事務，並得將所屬檢察官事務，移轉於所屬其他檢察官處理之。

第十條 初級海上捕獲法庭審判事件，以審判官五人之合議行之；但得以審判官一人行準備及調查證據程序。

高級海上捕獲法庭審判事件，以審判官七人之合議行之。

裁判事件，以評議決定之；評議準用法院組織法第七十九條至第八十三條之規定。

第十一條 海上捕獲法庭行政之監督，依左列之規定：

- 一、行政院院長督同高級海上捕獲法庭庭長，監督高級海上捕獲法庭；
- 二、司法行政部部長，監督初級海上捕獲法庭。

第二章 捕獲之送審程序

第十二條 捕獲之船舶，應由捕獲軍艦解送至初級海上捕獲法庭所在港口或其附近，並由該艦艦長飭令原捕獲軍官，乘該船，並將捕獲理由及證明事項，詳載於記事錄。連同扣押之一切船舶文書，移交於該法庭，但因事實上不能解送捕獲船舶時，得僅提供記事錄。捕獲軍艦如有重要任務不克解送時，該艦長在安全範圍內，得派得力官兵隨乘捕獲船。

船負解送之責。

第十三條 解送捕獲之船舶；及船內員工乘客暨一切貨物中，合於海上捕獲條例第三十四條規定處理外，須保持捕獲時原有狀態。

第三章 檢審程序

第十四條 初級海上捕獲法庭主任檢察官，接受捕獲船舶或其他記事錄時，應指派檢察官一人，主持接收事宜。

檢察官接受捕獲船舶時，應親至該船上檢查，關於提供一切文件及裝運物，並會同該船長製成詳細物件目錄。

第十五條 檢察官訊問被捕船舶之船長船員乘客或貨物所有人供詞，及原捕獲軍官之陳述，應令書記官制作詳細筆錄。

第十六條 檢察官認為必要時，得指令鑑定人鑑定之。

第十七條 檢察官檢查完竣後，應即實施調查，製作應否沒收意見書，提出初級海上捕獲法庭。

第十八條 初級海上捕獲法庭，認檢察官意見主張釋放被捕之船舶或貨物為正當時，應即作成釋放裁定，送達於檢察官。

第十九條 初級海上捕獲法庭，認檢察官意見書主張捕獲或釋放被捕之船舶或貨物為不正

當時，應公告之。

前項公告，應將該事件登載於政府公報，並得譯成外國文，掲載於國內發刊之外國文報章。

第二十條 捕獲事件之關係人，得由公告之翌日起，限於三十日內提出申訴書，並附證據文書於原法庭。

申訴書應載明左列事項：

一、申訴人之姓名、性別、國籍、住所、年齡、職業。

二、申訴之要旨。

第二十一條 申訴人之代理人，以中華民國律師爲限。

第二十二條 捕獲事件關係人，經過第二十條第一項規定期間未提出申訴書者，初級海上捕獲法庭應即審判，但有檢察官之聲請時，得不經審問程序逕行判決。

第二十三條 申訴人在申訴期間內，提出申訴書時，初級海上捕獲法庭應指定日期開庭審問；但申訴人未經許可而不到場者，得爲缺席判決。

第二十四條 宣示判決，應自審問終結之日起三十日內爲之。判決宣示後，應即送達於檢察官，並以副本送達於申訴人。

第二十五條 檢察官或申訴人不服初級海上捕獲法庭之判決時，得於送達之翌日起二十日內，提出上訴書於原初級海上捕獲法庭。

前項上訴書，應記載左列事項：

一、上訴人及其代理人之姓名、性別、國籍、住所、年齡、職業；

二、原初級海上捕獲法庭之判決。

三、不服之理由。

第二十六條 初級海上捕獲法庭於接受上訴書後，應於五日內，將本案卷宗及證物移送高級海上捕獲法庭。

第二十七條 上訴不合程序或已逾期限者，高級海上捕獲法庭應以裁定駁回之。

前項不合程序事項，高級海上捕獲法庭認為可以補正者，應定期間先令補正。

第二十八條 已逾上訴期限未經上訴者，其原判決即為確定。

因天災或其他不應歸責於己之事由，遲誤上訴期間者，應以書狀向為裁判之原法庭聲請回復原狀；但遲誤上訴期間已逾四個月者，不得為回復原狀之聲請。

前項聲請經原法庭調查事實，認為有理由時，應為許可之裁定，如認為無理由時，裁定駁回之。

第二十九條 高級海上捕獲法庭接受上訴書後，除其違反第二十七條第一項規定予以駁回外，如係檢察官上訴，應將上訴書副本送達於申訴人，如係申訴人上訴，應將上訴書副本送達於檢察官。

前項送達之上訴書副本，限於送達之翌日起十日內，提出答辯書。

第三十條 檢察官及申訴人得捨棄其上訴權。

上訴於判決前，得撤回之。

第三十一條 捨棄上訴權，應向初級海上捕獲法庭爲之。

撤回上訴，應向高級海上捕獲法庭爲之。

第三十二條 捨棄上訴權及撤回上訴，應以書狀爲之。

第三十三條 捨棄上訴權或撤回上訴者，喪失其上訴權。

第三十四條 高級海上捕獲法庭對於原審判決事實證據認爲必要時，得自行調查，或發交初級海上捕獲法庭重行調查。

第三十五條 高級海上捕獲法庭之判決，不經言詞審問爲之；但認有必要時，得爲言詞審問。

前項言詞審問之事件，得以審判官一人爲受命審判官，調查上訴及答辯之要旨，製作審判書。

審判日期，應於受命審判官朗讀報告書後，先由檢察官或代理人陳述上訴之意旨，再行辯論。

第一項判決，應送達於原審初級海上捕獲法庭檢察官，並送副本於申訴人。

第三十六條 判決確定後，應將判決要旨登載於政府公報。

第三十七條 初級海上捕獲法庭，在檢察期間，關於被捕獲船舶及貨物之保管，應委託海軍機關爲之。

前項保管規則，由海軍總司令部定之。

第三十八條 判決沒收之船舶或貨物，屬於國庫。

第三十九條 執行裁判，由爲裁判之海上捕獲法庭檢察官指揮之。

檢察官關於判決之執行，得請海軍及警察機關協助之。

第四十條 檢察程序細則，由海上捕獲法庭定之。

第四章 附 則

第四十一條 本條例自公布日施行。

戰時禁制品條例

民國四十四年六月三日公布

第一條 戰時禁制品之種類及其禁運區域與禁運對象，依本條例之所定。

第二條 戰時禁制品分爲左列二種：

一、絕對禁制品。

二、條件禁制品。

第三條 絕對禁制品之種類如下：

一、兵器彈藥爆發物及軍用化學品。

二、陸上海上或空中之運輸工具。

三、燃料及潤滑劑。

四、軍用被服裝具及陣營具。

五、通信器材。

六、軍用地圖照片模型及文書圖表。

七、軍用建築材料。

八、金銀有價證券及本國及外國貨幣。

九、金屬鑛產及其成品半成品。

十、屬於戰略物資之非金屬鑛產及其成品半成品。

十一、前列各款物件之製造原料及其配件附件。

十二、前列各款物件之生產製造、或修理機械、及在使用上所必需具備或利用之物品及畜類。

前項禁制品之適用範圍，由國防部隨時呈請行政院核定公布。

第四條 條件禁制品之種類如下：

一、糧食食品飼料及非軍用被服。

二、供給前款物件之生產或製造機械及材料物品。

前項禁制品之適用範圍，由國防部隨時呈請行政院核定公布。

第五條 前二條禁制品之詳細品目，由國防部呈請行政院核定公布，並於戰爭期間，隨時向世界各國宣告之。

第六條 左列物件及材料，除另有規定外，不得作為戰時禁制品。

一、醫護病人用之藥品及器材。

二、船舶內自用之物件及材料，或航行中供該船舶內船員及乘客所必需之物件。

前項第一款所指之藥品及器材，如係運送第七條所規定之禁運區域與禁運對象者，於軍事上有必要時，得徵用之。

第七條 絕對禁制品之禁運區域與禁運對象，規定如左：

一、敵國領土。

二、敵國佔領地。

三、敵國殖民地。

四、敵國武力控制區域。

五、敵國受聯合國託管之區域。

六、敵國武裝部隊。

七、住在敵國供給敵用之商人。

八、敵國政府之代理人，及在敵國政府直接或間接督導下之商人或其他人員。

第八條

條件禁制品之禁運區域與禁運對象，規定如左：

一、敵國防禦地域或敵國軍隊根據地或補給地。

二、敵國武裝部隊。

三、敵國行政官署。

四、住在敵國供給敵用之商人。

五、敵國政府之代理人，及在敵國政府直接或間接監督下之商人或其他人員。

運送條件禁制品與前項第三款至第五款之對象，能證明其確爲救濟災害，維護人道，而不作軍事之用者，不在此限。

第九條

第七條第八條所稱之禁運，包括禁止水路、陸路、及空中之直接運輸或轉運；

此種轉運包括經中立國之水路、陸路、及空中之轉運。

第十條 船舶裝載絕對禁制品、或條件禁制品，運赴禁運區域或禁運對象，得依照左列各項認定之：

一、船舶文書記明貨物係卸載於禁運區域或交付於禁運對象者。

二、船舶文書雖記明卸貨地點爲中立港，但未到達中立港以前，有寄泊禁運區域或交付禁運對象之意圖者。

三、依船舶所載燃料及其他需用物品之數量，可斷定其係到達禁運區域者。

第十一條 載運戰時禁制品之船舶，依其船舶文書之記載，並非運赴禁運區域或禁運對象，但已離開當航之航路；而對變更航路不能說明充分理由者，該項記載應視作無效。其有運赴禁運區域或禁運對象之其他充份證據時，亦同。

第十二條 在經常轉運供給敵國貨物之中立港卸貨者，視爲運赴禁運區域或禁運對象之行爲。

第十三條 條件禁制品已經敵國政府施行徵用或統制配給時，如有將該項禁制品運送至第七條所規定禁運區域之意圖者，視爲運向第八條所規定禁運區域或禁運對象之行爲。

第十四條 條件禁制品在中立國之轉口數量，比較戰前三年之平均數量有顯著增加時，如有將該項禁制品運送至該中立國之意圖者，視爲運向禁運區域或禁運對象之行爲。

第十五條 載運戰時禁制品赴禁運區域或禁運對象之船舶，與其他運輸工具及其貨物，依海上捕獲條例及海上捕獲法庭審判條例處理之。

第十六條 本條例自公布日施行。

截斷匪區海上交通辦法

民國卅九年五月廿九日行政院
公布並於卅九年七月十七日、
四十年五月廿三日、四十四
年九月十九日三次修正

第一條：戡亂期間，關於匪區海上交通截斷，依本辦法行之；本辦法未規定者，適用其他法令之規定。

第二條：本辦法所稱匪區，指匪軍所控制之區域。所稱匪港，指匪區內之港口。所稱匪岸，指匪區沿海岸。所稱匪資，指匪偽所有之物資，或運往匪區直接間接濟匪之物資，或匪區運出之物資。所稱船舶，指依海商法規定之中國船舶及中國人所有機帆船、漁船及帆船。匪區範圍由國防部隨時公布之。

第三條：匪區海上交通之截斷，由國防部命令海軍總司令部負責執行，並由空軍總司令部協助辦理，各有關水警部隊由海軍統一指揮。

第四條：三十噸以上之船舶及不足二十噸之船舶（含括機帆船、漁船、帆船），應分別由航政機關及地方治安機關，將登記事項通知當地海軍最高機關。

第五條：船舶不論自中國，或外國港口啓航，概不得駛往匪區。船舶不得潛運物資進入鄰接匪區之港灣，亦不得搭載無身份證之旅客。如發覺船內裝有匪資，或有匪徒混跡或其他匪情，應即迅報海軍或陸上航空機關。

第六條：船舶在航行中，應服從海軍艦艇之檢查及指導，駛入逸出或滯留匪區海面之可

疑船舶（善良漁船除外），應予扣留。如有以武力抗拒或急駛圖逃無法截獲者，並得擊沉之。匪區來歸之船舶，應懸上青下白旗幟，駛向附近之艦艇或港口治安機關請求檢驗保護。

第七條：違反第五條、第六條各款之規定者，予以扣留，並視其情節重輕，分別論處。

第八條：截獲匪資之處理如左：

一、凡海上截獲之匪資，（此類物資由國防部呈請行政院公布之）由執行截斷匪區海上交通任務之艦艇，依海軍總部命令，解送聯勤總部照原貨單接受，事先由聯勤總部通知海關會同查驗，並另請國防部海軍總部派員蒞臨監收，轉報國防部核定處理。倘因作戰關係，可就近解交聯勤總部之隸屬機構，由當地最高指揮機構會同海軍派員監視接收，層報處理。並應視當時情況，事先通知海關派員前往查驗，將接收會簽之貨物清單正本送海關查核；其卸運棧租等費，先由處理機關墊付，爾後由處理物資款下歸還。

二、截獲之物資原屬國有或外國，或其人民所有，為匪偽佔有者，其原屬國有者，發還主管機關，原屬外國或其人民者，由國防部會同有關機關議處。其經匪偽賣售或互易者，所有買賣互易，以及其他一切商業上契約，概認為無效。該項物資屬於匪偽所有者，應由軍法機關依懲治叛亂條例，或戡亂時期檢肅匪諜條例之規定，逕予沒收。

三、截獲之金銀外幣等貨幣，由聯勤總部呈准轉送中央銀行或代理行局保管，並通

知財政部，俟完成法律手續後，再核定處理。

四、截獲物資中，如有洋煙，洋酒，化妝品及其他奢侈品，遵照當時法令處理之。

五、截獲之物資，其品質易於霉壞或變質者，由該處理機構之最高長官（或聯勤總司令）鑑定，先行變價保管，同時報國防部備案，俟宣判後，其變價款項，再行依照規定處理。

六、截獲物資獎金給獎標準如附表一，但截獲人每人每次所得獎金，不得超過其一年所得之薪津，多餘獎金撥爲該截獲人之軍種單位全體官兵福利金，由其主管最高機關保管運用。在動用時，必須呈報國防部核准。至截獲武器、彈藥、車輛、油料、被服、裝具、馬匹及各項軍用器材之獎金，按新品折成，由主管機關估定價格（照附表一）發給之。

七、截獲物資，其經報由行政院核定留作軍用者，所需關稅及價款，應依法辦理轉賬手續，其拍賣變價者，應先繳納關稅及支付卸運棧租等處理必需費用，次提應給獎金，其餘悉數繳解國庫，非經依法呈准，不得擅行動支。

八、舉報人於事先供給確實情報，因而截獲匪資，事後由發令機關或截獲人予以證實者，方依附表一給獎，倘情報不適時機，或所報不切實際，且無發令機關，或截獲人作證者，事後不得濫發獎金。

九、舉報人及截獲人依照本辦法請發獎金，無舉報人者，則附表一舉報人之獎金免

發。

第九條：地方政府或綏靖機關所屬之水警團隊，協同海軍截獲之匪資，應解呈海軍基地（海軍軍區司令部），依前條規定處理之。

第十條：扣留之船舶，應根據軍法機關之沒收判決確定，分別留用或拍賣，如無裝載匪資情節，即依法不得沒收之船舶，應立即發還放行。

拍賣船舶所得之款項，依第八條處理，其經核定留用者，給獎標準如附表一。

第十一條：海軍艦艇，因不得已擊沉抗檢圖逃之船舶，應由海軍總司令部報請國防部，予以獎勵。

第十二條：截獲或扣留船舶上之人員，其處理如左：

一、匪僞及濟匪重要份子，送由當地有審判權之機關依法訊處。

二、匪犯嫌疑情節較輕者，予以感訓。

三、其餘人員保釋。

第十三條：執行及協助人員，如有包庇走私，瀆職、貪污及勒索等情事，應送審判機關依法嚴辦，其違法損害人民權益者，應予賠償

第十四條：本辦法自公布之日施行。

第四章 大陸礁層公約

第一節 概述

一、何謂大陸礁層

大陸礁層 (Continental Shelf) 原爲地理學上之名詞，指大陸周圍水深不超過二百公尺之緩傾斜海底而言。此傾斜面常伸至領海以外，因其海底常有天然資源蘊藏，尤其石油及天然氣，可以開發，沿海國近年每有對其提出領有之主張。

二、沿海國對大陸礁層主張權利的發展

早在一九一〇年，葡萄牙已對大陸礁層提出主權的主張，但未受普遍的重視。至一九四一年四月十九日及一九四二年二月二十六日，英國與委內瑞拉締結條約，互相承認巴黎亞 (Paris) 灣大陸礁層礦產開發權。始爲國際間最初所認定。迨一九四五年九月二十八日，美國總統杜魯門發表一項有關大陸礁層的宣言，即「美國對於其海岸相鄰接，但在公海之下，大陸礁層之海床及底土所有之天然資源，視爲美國所有，應置於美國之管轄及控制之下。」其

義益彰。嗣後，墨西哥、巴拿馬、古巴、尼加拉瓜、智利、祕魯、哥斯大黎加、瓜地馬拉、厄瓜多爾、巴西、洪都拉斯、薩爾瓦多、韓國、菲律賓、阿根廷、伊朗、沙烏地阿拉伯、巴基斯坦等國，陸續發表宣言，咸對其大陸礁層主張管轄權。其內容較美國宣言更爲擴張，有對大陸礁層上部水面亦主張主權者，如阿根廷與墨西哥是。亦有不論水深如何，主張一律自海岸推至二百哩者，如智利、祕魯、哥斯大黎加、沙烏地阿拉伯等國均是。美國曾對此等主張，先後提出抗議。因此，聯合國國際法委員會遂召開會議多次會商，終於一九五八年在日內瓦舉行之海洋法會議中，通過「一九五八大陸礁層公約」(Convention on the Continental Shelf 1958)，已於一九六四年六月十日生效。批准或加入者，有中華民國、澳大利亞、白俄羅斯、加拿大、哥倫比亞、捷克、丹麥、多明尼加、芬蘭、瓜地馬拉、海地、以色列、荷蘭、紐西蘭、波蘭、葡萄牙、瑞士、泰國、烏克蘭、蘇俄、英國、美國、烏拉圭、委內瑞拉、南斯拉夫、馬爾他、保加利亞、高棉、馬拉加西、馬來西亞、塞內加爾、南非、烏干達、阿爾巴尼亞、法國、牙買加、馬拉威、瑞典、肯亞、墨西哥、獅子山、千里達、托貝哥等國。我國曾派代表出席會議，簽署公約，於五十九年十月十二日批准公約。我國行政院且爲此案於五十八年七月七日，發表如下之聲明。

「中華民國係一九五八年聯合國海洋法會議通過之大陸礁層公約之簽約國，茲爲探測及開發天然資源之目的，特照該公約所規定之原則，聲明中華民國政府對於鄰接中華民國海岸，在領海以外之海床及底土所有之天然資源，得行使主權上之權利。」

第二節 沿海國領有大陸礁層之範圍

大陸礁層公約首先規定之主題，即爲沿海國對大陸礁層之管轄範圍問題。所謂範圍包括地域範圍與資源範圍。故第一條即明文規定大陸礁層之意義，以確定其地域範圍。該條條文如下：

「本條款稱大陸礁層者謂：（甲）鄰接海岸，但在領海以外之海底區域之海床及底土，其上海水深度不逾二百公尺，或雖逾此限度，而其上海水深度仍使該區域天然資源有開發之可能性者；（乙）鄰接島嶼海岸之類似海底區域之海床及底土。」

本條指明爲「領海以外之海底區域」者，因領海以內原屬一國之領域範圍，領海及鄰接區公約第二條曾有明文規定：「沿海國之主權，及於領海之上空及其海床與底土」，是領海以內之海底區域不須另加規定，惟領海界限以外，係屬公海範圍，依公海公約第二條，「任何國家不得有效主張公海任何部份屬其主權範圍」，大陸礁層部份實係公海原則之例外。沿海國對大陸礁層主權所及之範圍，公約雖未明定距離，但已採用地理學上一般慣例解釋，以海水深度不逾二百公尺爲限，逾此則以有無開發資源之可能性爲標準，因國際間之所以容許沿海國對大陸礁層設定主權者，惟一目的即在開發天然資源，故超過二百公尺部份必須以其具有開發可能性爲要件。然以上係指沿岸專屬於一國者而言，設同一大陸礁層，而沿岸分屬於相鄰或相向之多數國家時，則相互間之劃分標準如何，亦不能不有所規定，故本公約第六

條列有如下之條文：

(1) 同一大陸礁層鄰接兩個以上海岸相向國家之領土時，其分屬各該國部份之界線，由有關各國以協議定之。倘無協議，除因情形特殊應另定界線外，以每一點均與測算每一國領海寬度之基線上最近各點距離相等之中央線爲界線。

(2) 同一大陸礁層鄰接兩個毗鄰國家之領土時，其界線由有關兩國以協議定之。倘無協議，除因情形特殊應另定界線外，其界線應適用與測算每一國領海寬度之基線上最近各點距離相等之原則定之。

(3) 劃定大陸礁層之界限時，凡依第(1)項及第(2)項所載原則劃成之界線，應根據特定期日所有之海圖及地理特徵訂明之，並應指明陸上固定、永久而可資辨認之處。

至於公約所定大陸礁層資源範圍，本公約第二條第四項特爲規定：「本條款所稱天然資源，包括在海床及底土之礦物及其無生資源以及定着類之有生機體，亦即於可予採捕時期，在海床上下固定不動，或非與海床或底土在形體上經常接觸即不能移動之有機體。」

依本公約第七條之規定：「沿海國以穿鑿隧道方法開發底土之權利，無論其上海水深度如何，均不受本條款規定之影響。」

第三節 沿海國之權利與義務

(一) 沿海國對大陸礁層之權利，不以實際或觀念上之佔領或明文公告爲條件。本公約第二

條之一、二兩項有如下之規定：

- (1)沿海國爲探測大陸礁層及開發其天然資源之目的，對大陸礁層行使主權上權利。
- (2)此項權利爲專屬權利，沿海國如不探測大陸礁層或開發其天然資源，非經其明示同意，任何人不得從事此項工作或對大陸礁層有所主張。

前項規定，旨在訂明先佔觀念不適用於大陸礁層，沿海國對大陸礁層之主權，不待任何形式而存在。然亦不同於地理上之添附，因添附地上之主權係完整主權，不受任何限制，而沿海國對於大陸礁層，僅在探測與開發資源之目的下，享有主權，捨此仍須保持公海之原有法律地位也。

(二)大陸礁層係屬公海之一部份，沿海國依本公約雖對大陸礁層得行使主權，但不得妨礙其他國家利益，故本公約第三條首作原則性之規定：「沿海國對大陸礁層之權利，不影響其上海水爲公海之法律地位，亦不影響海水上空之法律地位。」

(三)爲維護公海上之航行自由與捕魚自由，本公約第五條第一項規定：「探測大陸礁層及開發其天然資源，不得使航行、捕魚或海中生物資源之養護，受任何不當之妨害，亦不得對於以公開發表爲目的而進行之基本海洋學研究或其他科學研究，有任何妨害。」

(四)爲維護公海敷設海底電纜與管線之自由，本公約第四條有如下規定：「沿海國除爲探測大陸礁層及開發其天然資源，有權採取合理措施外，對於在大陸礁層上敷設或維持海底電纜或管線，不得加以阻礙。」

(五)爲貫徹開發資源之目的，本公約更進一步作具體規定，於其第五條中載有左列各項：

(1)以不違反前段(四)及本段(3)之規定爲限，沿海國有權在大陸礁層上，建立、維持或使用，爲探測大陸礁層及開發其天然資源所必要之設置及其他裝置，並有權在此項設置及裝置之周圍，設定安全區，以及在安全區內，採取保護設置及裝置之必要措施。上述之安全區，得以已建各項設置及其他裝置周圍五百公尺之距離爲範圍，自設置與裝置之外緣各點起算之；各國船舶必須尊重此種安全區，此種設置與裝置雖受沿海國管轄，但不具有島嶼之地位；此種設置與裝置本身並無領海，其存在不影響沿海國領海界限之劃定。

(2)關於此項設置之建立，必須妥爲通告，並須常設警告其存在之裝置。凡經廢棄或不再使用之設置，必須全部拆除。

(3)此項設置或位於其周圍之安全區，不得建於對國際航行所必經之公認海道，可能妨害其使用之地點。

(4)沿海國負有在安全區內，採取一切適當辦法，以保護海洋生物資源，免遭有害物劑損害之義務。

(5)對大陸礁層從事實地研究，必須徵得沿海國之同意。倘有適當機構提出請求，而目的係在對大陸礁層之物理或生物特徵，作純粹科學性之研究者，沿海國通常不得拒予同意。但沿海國有意時，有權加入或參與研究，研究之結果不論在任何情形下，均應發表。

大陸礁層公約

(一九五八年四月二十九日訂於日內瓦)

第一條

本條款稱大陸礁層者謂：(甲)鄰接海岸，但在領海以外之海底區域之海床及底土，其上海水深度不逾二百公尺，或雖逾此限度而其上海水深度仍使該區域天然資源有開發之可能性者；(乙)鄰接島嶼海岸之類似海底區域之海床及底土。

第二條

一、沿海國爲探測大陸礁層及開發其天然資源之目的，對大陸礁層行使主權上權利。

二、本條第一項所稱權利爲專屬權利。沿海國如不探測大陸礁層或開發其天然資源，非經其明示同意，任何人不得從事此項工作，或對大陸礁層有所主張。

三、沿海國對大陸礁層之權利，不以實際或觀念上之佔領或明文公告爲條件。

四、本條款所稱天然資源包括在海床及底土之礦物及其他無生資源以及定着類之有生有機體，亦即於可予採捕時期，在海床上下固定不動，或非與海床或底土在形體上經常接觸即不能移動之有機體。

第三條

沿海國對於大陸礁層之權利，不影響其上海水爲公海之法律地位，亦不影響海水上空之法律地位。

第四條

沿海國除爲探測大陸礁層及開發其天然資源有權採取合理措施外，對於在大陸礁

第五條

層上敷設或維持海底電纜或管線不得加以阻礙。

一、探測大陸礁層及開發其天然資源，不得使航行、捕魚、或海中生物資源之養護，受任何不當之妨害，亦不得對於以公開發表爲目的而進行之基本海洋學研究或其他科學研究有任何妨害。

二、以不違反本條第一項及第六項之規定爲限，沿海國有權在大陸礁層上建立、維持、或使用爲探測大陸礁層及開發其天然資源所必要之設置及其他裝置，並有權在此項設置與裝置之周圍設定安全區，以及在安全區內採取保護設置及裝置之必要措施。

三、本條第二項所稱之安全區，得以已建各項設置及其他裝置周圍五百公尺之距離爲範圍，自設置與裝置之外緣各點起算之。各國船舶必須尊重此種安全區。

四、此種設置與裝置雖受沿海國管轄，但不具有島嶼之地位。此種設置與裝置本身並無領海，其存在不影響沿海國領海界限之劃定。

五、關於此項設置之建立，必須妥爲通告，並須常設警告其存在之裝置。凡經廢棄或不再使用之設置，必須全部拆除。

六、此項設置或位於其周圍之安全區，不得建於對國際航行所必經之公認海道可能妨害其使用之地點。

七、沿海國負有在安全區內採取一切適當辦法，以保護海洋生物資源免遭有害物劑損害之義務。

八、對大陸礁層從事實地研究必須徵得沿海國之同意。倘有適當機構提出請求而目的係在對大陸礁層之物理或生物特徵作純粹科學性之研究者，沿海國通常不得拒予同意。但沿海國有意時，有權加入或參與研究。研究之結果不論在任何情形下，均應發表。

第六條

一、同一大陸礁層鄰接兩個以上海岸相向國家之領土時，其分屬各該國部份之界線，由有關各國以協議定之。倘無協議，除因情形特殊應另定界線外，以每一點均與測算每一國領海寬度之基線上最近各點距離相等之中央線爲界線。

二、同一大陸礁層鄰接兩個毗鄰國家之領土時，其界線由有關兩國以協議定之。倘無協議，除因情形特殊應另定界線外，其界線應適用與測算每一國領海寬度之基線上最近各點距離相等之原則定之。

三、劃定大陸礁層之界限時，凡依本條第一項及第二項所載原則劃成之界線，應根據特定期日所有之海圖及地理特徵訂明之，並應指明陸上固定、永久而可資辨認之處。

第七條

沿海國以穿鑿隧道方法開發底土之權利，無論其上海水深度如何，均不受本條款規定之影響。

第八條

本公約在一九五八年十月三十一日以前，聽由聯合國或任何專門機關之全體會員國及經由聯合國大會邀請參加爲本公約當事一方之任何其他國簽署。

第九條

本公約應予批准。批准文件應送交聯合國秘書長存放。

第十條

本公約應聽由屬於第八條所稱任何一類之國家加入。加入文件應送交聯合國秘書長存放。

第十一條

一、本公約應於第二十二件批准或加入文件交聯合國秘書長存放之日後第三十日
起發生效力。

二、對於在第二十二件批准或加入文件存放後批准或加入本公約之國家，本公約應於各該國存放批准或加入文件後第三十日起發生效力。

第十二條

一、任何國家得於簽署、批准或加入時，對本公約第一條至第三條以外各條提出保留。

第十三條

二、依前項規定提出保留之任何締約國，得隨時通知聯合國秘書長撤回保留。
一、締約國任何一方得於本公約生效之日起滿五年後，隨時書面通知聯合國秘書長請求修改本公約。

第十四條

二、對於此項請求應採何種步驟，由聯合國大會決定之。
聯合國秘書長應將下列事項通知聯合國各會員國及第八條所稱之其他國家：
(甲) 依第八條、第九條及第十條對本公約所爲之簽署及送存之批准或加入文

件；

(乙) 依第十一條本公約發生效力之日期；

(丙) 依第十三條所提關於修改本公約之請求；

(丁) 依第十二條對本公約提出之保留。

第十五條

本公約之原本應交聯合國秘書長存放，其中文、英文、法文、俄文及西班牙文各本同一作準；秘書長應將各文正式副本分送第八條所稱各國。

習題

一、何謂大陸礁層？

二、試述沿海國領有大陸礁層之範圍。

三、試述沿海國對大陸礁層享有之權利。

四、試述沿海國對大陸礁層應負之義務。

CONVENTION ON THE CONTINENTAL SHELF

The States Parties to this Convention

Have agreed as follows:

Article 1

For the purpose of these articles, the term "continental shelf" is used as referring (a) to the seabed and subsoil of the submarine areas adjacent to the coast but outside the area of the territorial sea, to a depth of 200 metres or, beyond that limit, to where the depth of the superjacent waters admits of the exploitation of the natural resources of the said areas; (b) to the seabed and subsoil of similar submarine areas adjacent to the coasts of islands.

Article 2

1. The coastal State exercises over the continental shelf sovereign rights for the purpose of exploring it and exploiting its natural resources.
2. The rights referred to in paragraph 1 of this article are exclusive in the sense

that if the coastal State does not explore the continental shelf or exploit its natural resources, no one may undertake these activities, or make a claim to the continental shelf, without the express consent of the coastal State.

3. The rights of the coastal State over the continental shelf do not depend on occupation, effective or notional, or on any express proclamation.

4. The natural resources referred to in these articles consist of the mineral and other non-living resources of the seabed and subsoil together with living organisms belonging to sedentary species, that is to say, organisms which, at the harvestable stage, either are immobile on or under the seabed or are unable to move except in constant physical contact with the seabed or the subsoil.

Article 3

The rights of the coastal State over the continental shelf do not affect the legal status of the superjacent waters as high seas, or that of the airspace above waters.

Article 4

Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources, the coastal State

may not impede the laying or maintenance of submarine cables or pipe lines on the continental shelf.

Article 5

1. The exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources must not result in any unjustifiable interference with navigation, fishing or the conservation of the living resources of the sea, nor result in any interference with fundamental oceanographic or other scientific research carried out with the intention of open publication.

2. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 6 of this article, the coastal State is entitled to construct and maintain or operate on the continental shelf installations and other devices necessary for its exploration and the exploitation of its natural resources, and to establish safety zones around such installations and devices and to take in those zones measures necessary for their protection.

3. The safety zones referred to in paragraph 2 of this article may extend to a distance of 500 metres around the installations and other devices which have been erected, measured from each point of their outer edge. Ships of all nationalities must

respect these safety zones.

4. Such installations and devices, though under the jurisdiction of the coastal State, do not possess the status of islands. They have no territorial sea of their own and their presence does not affect the delimitation of the territorial sea of the coastal State.

5. Due notice must be given of the construction of any such installations, and permanent means for giving warning of their presence must be maintained. Any installations which are abandoned or disused must be entirely removed.

6. Neither the installations or devices, nor the safety zones around them, may be established where interference may be caused to the use of recognized sea lanes essential to international navigation.

7. The coastal State is obliged to undertake, in the safety zones, all appropriate measures for the protection of the living resources of the sea from harmful agents.

8. The consent of the coastal State shall be obtained in respect of any research concerning the continental shelf and undertaken there. Nevertheless the coastal State shall not normally withhold its consent if the request is submitted by a qualified institution with a view to purely scientific research into the physical or biological

characteristics of the continental shelf, subject to the proviso that the coastal State shall have the right, if it so desires, to participate or to be represented in the research, and that in any event the results shall be published.

Article 6

1. Where the same continental shelf is adjacent to the territories of two or more States whose coasts are opposite each other, the boundary of the continental shelf appertaining to such States shall be determined by agreement between them. In the absence of agreement, and unless another boundary line is justified by special circumstances, the boundary is the median line, every point of which is equidistant from the nearest points of the baselines from which the breadth of the territorial sea of each State is measured.

2. Where the same continental shelf is adjacent to the territories of two adjacent States, the boundary of the continental shelf shall be determined by agreement between them. In the absence of agreement, and unless another boundary line is justified by special circumstances, the boundary shall be determined by application of the principle of equidistance from the nearest points of the baselines from which the

breadth of the territorial sea of each State is measured.

3. In delimiting the boundaries of the continental shelf, any lines which are drawn in accordance with the principles set out in paragraphs 1 and 2 of this article should be defined with reference to charts and geographical feature as they exist at a particular date, and reference should be made to fixed permanent identifiable points on the land.

Article 7

The provisions of these articles shall not prejudice the right of the coastal State to exploit the subsoil by means of tunnelling irrespective of the depth of water above the subsoil.

Article 8

This Convention shall, until 31 October 1958, be open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

Article 9

This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 10

This Convention shall be open for accession by any States belonging to any of the categories mentioned in article 8. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 11

1. This Convention shall come into force on the thirtieth day following the date of deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession with the Secretary-General of the United Nations.

2. For each State ratifying or acceding to the Convention after the deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

Article 12

1. At the time of signature ratification or accession, any State may make reservations to articles of the Convention other than to articles 1 to 3 inclusive.

2. Any Contracting State making a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw the reservation by a communication to that effect addressed to the Secretary-General of the United Nations.

Article 13

1. After the expiration of a period of five years from the date on which this Convention shall enter into force, a request for the revision of this Convention may be made at any time by any Contracting Party by means of a notification in writing addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The General Assembly of the United Nations shall decide upon the steps, if any, to be taken in respect of such request.

Article 14

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States Members of

the United Nations and the other States referred to in article 8:

- (a) Of signatures to this Convention and of the deposit of instruments of ratification or accession, in accordance with articles 8, 9 and 10;
- (b) Of the date on which this Convention will come into force, in accordance with article 11;
- (c) Of requests for revision in accordance with article 13;
- (d) Of reservations to this Convention, in accordance with article 12.

Article 15

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States referred to in article 8.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this twenty-ninth day of April one thousand nine hundred and fifty-eight.