

萬 有 文 庫

第二集七百種

王 雲 五 主 編

奧本海國國際法
戰與中立

(四)

奧本海著

岑德彰譯

商務印書館發行

奧本海國際法
戰爭與中立

(四)

奧本海著
岑德彰譯

漢譯世界名著

編主五雲王
庫文有萬
種百七集二第

立中與爭戰一法際國海本奧
冊四

International Law: War and Neutrality

究必印翻有所權版

中華民國二十四年三月初版

原 著 者

L. Oppenheim

譯 述 者

岑 德 彰

發 行 人

王 雲 五
上海河南路

印 刷 所

商 務 印 書 館
上海河南路

發 行 所

商 務 印 書 館
上海及各埠

(本書校對者劉毓墀)

第二章 封鎖 (Blockade)

一 封鎖之意義 (Conception of Blockade)

封鎖之界
說

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

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

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

今則此類封鎖，已無拘束力，蓋封鎖必須有實效，始生拘束力也。

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

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

（四〇四）凡因作戰計劃，或截斷敵軍陸上之接濟而封鎖者，是之謂戰略的封鎖，

封鎖必須
普遍

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

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

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

向內封鎖
與向外封鎖

（四〇六）向例凡宣告封鎖者，無論進出口船舶，均在禁止之列，但亦有時專禁進

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

何處可以封鎖

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

封鎖國際河流

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

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

倫敦宣言縱獲批准，亦只能解決爭議中之一點。其第十八條規定封鎖之海軍不得防阻各項船舶往來於中立國口岸云云，可知介諸中立國與交戰國間之河流，其河口決不可以封鎖。例如美爲交戰國，墨爲中立國，則格蘭德河口決不可以封鎖是也。此外如多腦河及來因河，自河源至河口，通過國境數十，假使上遊一二國始終中立，其河口是否可以封鎖，則倫敦宣言並無規定。

封鎖海峽

（四〇九）與上題相類而並非相同者，則有封鎖海峽問題，試分別討論如左。

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

(乙) 海峽之兩岸同屬一國，但其兩端爲公海者，可否封鎖，尙無定說，當義土之戰（一九一一年），義大利並未封鎖達達尼爾海峽，卽屬此一類之海峽也。波斯魯斯及達達尼爾兩海峽，今已改歸國際委員會管理，不復能封鎖矣。至於其他海峽，則其法律地位，尙未確定。

(丙) 海峽之兩岸分隸數國者，其事亦未規定。

封鎖之理由

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

II 封鎖之設立 (Establishment of Blockade)

設立封鎖
之能力

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

封鎖之宣
告及通告

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

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

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

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

(一) 凡設立封鎖者除宣告外，應並行通告，始能發生效力（第八條）。

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

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

(四) 如遇封鎖展期或重新設立時，其應行宣告及通告之手續，悉照前例辦理。
倫敦宣言迄未批准，已見上章，雖協約國於世界大戰開始時，嘗採用大部份之規定

但未幾即又遵行其「歷史的及公認的國際法」矣。

中立國船
出口之
期限

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

封鎖之終
了

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

III 封鎖之實效 (Effectiveness of Blockade)

有實效之
封鎖與虛
設之封鎖
不同

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

實效之條
件

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

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

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

假令倫敦宣言果能批准，則至少「實效封鎖之為事實問題」一點，可以解決。因之

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

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

危險之程度

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

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

實效之終止

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

反之，按照各國慣例及大多數學者之意見，封鎖之艦隊，如偶因風浪開離防地，封鎖