

# 國際法參考材料

中國人民解放軍海軍司令部

一九五五年 北京



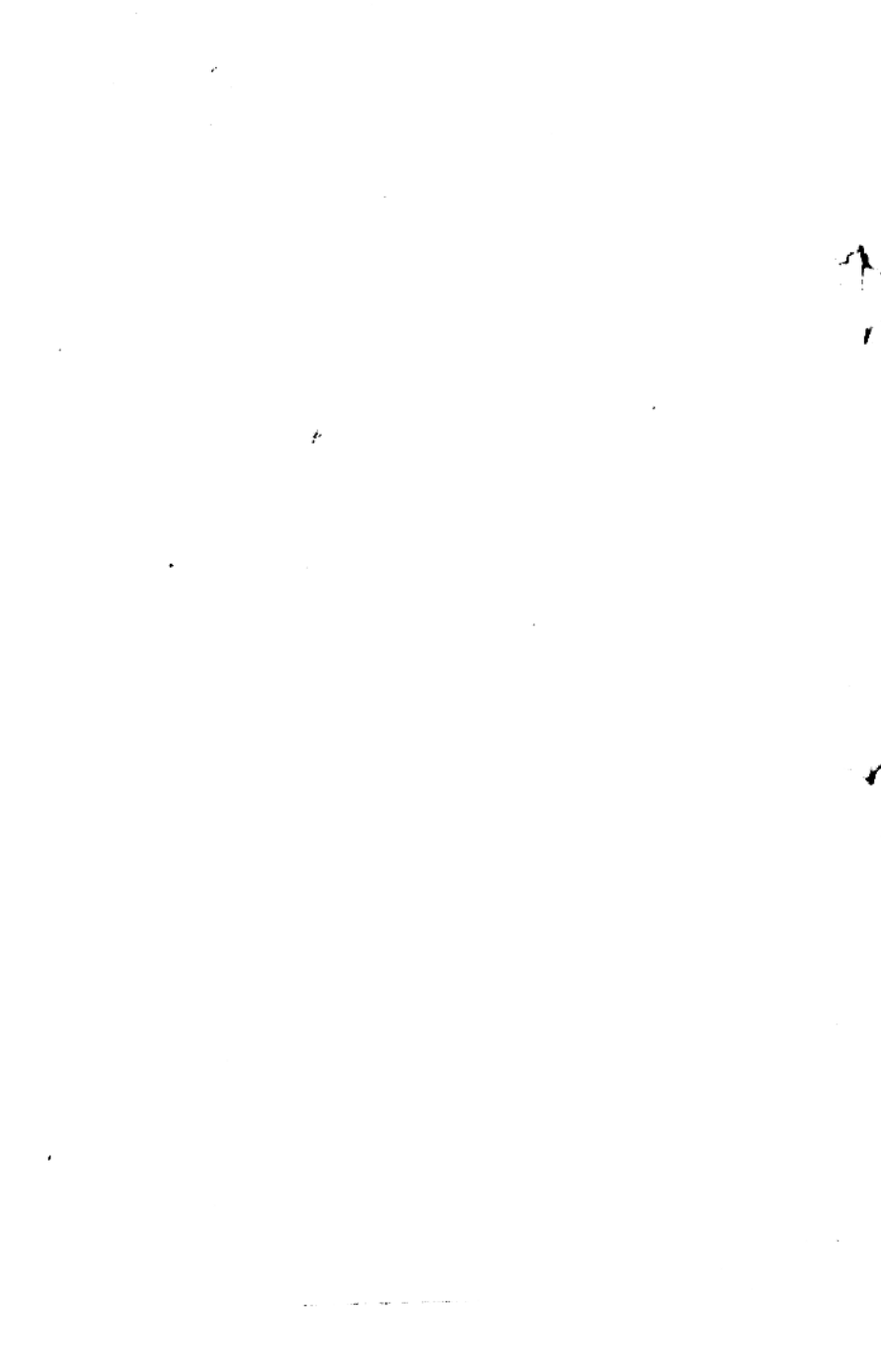
2 027 9515 4

# 海軍國際法參考材料

蘇聯海軍中校 瓦·亞·別爾林

(上册)

平時和戰時與軍用艦艇有  
關的各種國際法共同原則



## 關於譯印『國際法參考材料』的說明

這份材料是根據1939年莫斯科俄文版組織一部份翻譯同志集體趕譯出來的。由於時間太匆促，誤、漏必多，對許多名稱和術語的譯法也未多作研究，如發現問題盼隨時提出意見，以便再版時修正。

中國人民海軍司令部  
解放軍

一九五五年一月二十日



## 序 言

編輯這份參考材料的目的是，是爲了向工農海軍的指揮人員和領導幹部儘可能充份地介紹有關平時軍事航行、蘇聯海區現行制度、全部戰爭問題、特別是海戰問題等方面的國際法規。

這份參考材料分上、下兩冊，其主要內容如下：

上册：闡述平時和戰時海上國際法的一般理論問題，以及關於船舶在外國港口或領水內逗留的各種協定法規和慣例。

下冊：包括關於波羅的海、北海、黑海、裏海和遠東等海區的現行國際法規，以及直接或間接與海軍有關並適用於蘇聯諸海區的各种國際公約。

本參考材料上册所談的，是與海軍直接有關的關於平時和戰時諸問題的許多國際法規。其中共分六章，並在每章後面附有必要的文件。

在一九一四年至一九一八年的第一次世界帝國主義大戰中以及其後的許多戰爭中，各種在戰前簽訂的關於所謂『戰爭法』（即作戰法規）的公約，都經常被破壞。這一事實證明，在帝國主義時代，當強盜們的掠奪性戰爭在世界範圍內進行時，這些法規之類的東西的効力是不能置信的。因此編入本參考資料的這些公約，僅供讀者參考，而且蘇聯也並沒有正式與這些協定發生任何關係。

鑒於上述情況，所以在編寫第三、五、六各章時所採用的共同程序，是首先說明問題的起源，然後列舉在一九一四年至一九一八年第一次世界大戰中對它的破壞情形。

由於戰前許多法令的條件性，本書對『戰爭法』和『中立』兩部份未作系統的敘述，因爲在現代條件下，這些概念的本身已產生

了特殊的釋義。關於戰爭法和中立等方面的許多問題，已在第三、五、六各章中配合被分析的問題加以闡述。同時，關於戰爭法的一般問題多半都已集中在第五章中。

本書在採用上述結構的情況下，有時不得不把同一法規在說明與其有關的其他問題時，用不同的眼光重覆提出。遇到這樣的場合，就只在一處把問題作詳細分析；而在本書的其他各處，則僅把所曾詳細談過的東西簡要地提一下。

在引用的正式文件中，機關和國家的名稱以及專門術語都與該文的原本相同。

# 第一章

## 水域和空域的區分

### (一) 公海

根據國際法理論和各國的慣例，『公海』的概念是指大洋以及與大洋相通的海。此外，如果該海的海峽將它和大洋或其他公海聯結起來，則該海峽（在法律上）雖屬於海峽沿岸國所管轄，而該海亦為公海（註1）。

公海自由原則 『公海』歸世界各國共同使用，其中包括沒有海岸的國家在內。任何一國均無權在公海上建立霸權（統治權）（註2）。

由於有公海自由原則，所以所有國家的船舶均有在海上航行和從事各種營業的平等權利。任何國家均不得對公海上的別國船舶使用警察權或司法權。

公海自由在理論上意味着，雖在戰時公海是交戰國的戰區，但中立國的商業性航行仍應暢通無阻。

公海自由在平時的航海與從事海上營業方面，要受各國所訂的各種協定和緊追權的限制（註3）。根據緊追權，沿海國家的警察船舶或軍用艦艇有權在公海上對曾在該國海區內違犯法律的船舶繼續進行追緝。除有特殊條約的規定外，追緝可一直繼續到被追緝的船舶逃入本國海區或第三國的海區時為止。各國如締有特殊協定，則軍艦在公海上有權令可疑船舶停俾、受檢，甚至予以扣留。在公海上和海盜作鬥爭是每一國家每艘軍艦的權利和義務。

戰爭時期的公海自由，實際上受着交戰國在公海作戰的權利的



限制。例如，戰爭期間，交戰國不僅經常命令敵方商船停俾、受檢，甚或在某些情況下將其扣留或擊沉，就是中立國的商船也不能完全倖免。因此，中立國的航運和各種海上營業實際上受着公海上的戰時情況的限制（註4）。

上述公海自由原則也適用於常年結冰的海區（註5）。

（註1）根據這條原則，波羅的海及芬蘭灣、波的尼亞灣及里加灣、地中海及其他諸海，均與『公海』定義相符。

（註2）公海自由這一原則，首先是由荷蘭學者傅浩格魯士於一六〇九年在其所著『海洋自由論』一書中提出的。在該書中，作者闡明了海洋自由的原則，反對西班牙、英吉利及葡萄牙向大西洋伸張領土主權。傅浩格魯士關於公海自由的論據，是以一個國家不應在其不能以實力維持其權力的土地上建立國家主權的論點為基礎的。傅浩格魯士的學說早自十七世紀中葉即從理論上，繼而並從實際上獲得了公認。

（註3）此類協定有如下諸種：一八八二年所簽訂的關於北海漁業的協定；一八八四年所簽訂的關於保護海底電纜的協定；一九〇一年所簽訂的關於保護海豹的華盛頓公約；以英國所製訂的規則為藍本，並經根據國際法作了補充和部份修訂的『海上船舶避碰章程』。

（註4）一九一四年至一九一八年第一次世界大戰中即有此類最顯著的實例。

（註5）關於這一問題，某些學者抱不同見解。他們認為常年結冰的公海應該是沿岸國領土的延續部份，它可行使主權。

## （二）不是『公海』的海區

直接與沿岸地帶毗連的海區即非『公海』，而是（在法律上）沿岸有關國家的管轄區。

沿岸國家對此種海區行使統轄權的範圍，是各不相同的；這種權限的大小，通常應視對於此種海區所採取的國際慣例屬於何種種類而定。

根據各國實際情況及國際法的理論，通常將上述非公海海區分為下列三種：內海、領海及特權水區（簡稱特區）。

## 內 海

所有具備下述諸特徵的港埠、大小海灣及海口的的水區均為內海。

**港埠水區：**把各種向海面伸出最遠的港埠設備的盡端，在想像中聯接成的那根綫，即為港埠水區的外邊界綫。綫外的海區，則為有關國家的領海。

**大、小海灣和海口水區：**凡海灣和海口的岸邊全部屬於一個國家，且海灣和海口的出口寬度未超過十哩者均為內海。

凡大小海灣和海口，雖其岸邊屬於一個國家，但其出口寬度超過十哩以上者，此種海灣和海口，不應全部算做內海，而應從海灣或海口的出口寬度第一次恰為十哩處算起（自海向陸計算之）。

凡海灣和海口之出口寬度窄於十哩者，其內海外邊界綫，應為聯接海灣或（海口）左右兩岸的第一條恰等於十哩之聯接綫（自海向陸計算之）。

如海灣和海口有數個出口，則上條原則分別適用於各個出口。

上述諸外邊界綫外的海區，則為有關國家的領海。

凡海灣和海口之岸邊，分別隸屬於兩個或數個國家者，此種海灣和海口之水區，便非內海，而是分屬各國之領海。

在各國的實踐及國際法的理論中，有許多違背上述原則之事例。有許多海灣出口的寬度，雖已超過十哩，但仍被認為是內海。此種海灣，在國際慣例中通常冠以「歷史性」三字。資產階級國際法理論家們及資產階級權威人士，對此種海灣特殊情況的解釋，是人類歷史數世紀以來，都認為這些海灣的水區是內海，並且沿岸國家對這些水區，早已行使國家權力。

譬如，布利斯托爾峽（出口寬達100哩）和摩來灣（出口寬30哩）即被認為係英國的內海，哈得遜灣（出口寬75哩）則被認為係

加拿大的內海，什斯皮克灣（出口寬12哩）則為美國的內海，堪卡爾灣（出口寬17哩）則為法國的內海等等。

**某些海的水區：**凡普通海船無法自公海駛入，其形狀似大湖之海（如鹹海、裏海、死海）均為其沿岸國家之內海。

亞速海、白海及日本的瀨戶內海都是內海。然而，關於這些海區的性質問題，在國際法理論中的說法，以及各國所持的態度均不一致。

關於亞速海的爭論，尚不甚多，因為亞速海實質上可以算做黑海的海灣，其僅有的一個出口（刻赤峽）寬度尚不足十哩。

白海，早在伊萬雷帝時代即已宣佈為『俄國的海』了，此海與『歷史性』海灣的概念相似。

日本瀨戶內海完全沒有上述一切特徵。實質上，這是太平洋的一部分，它只不過是與四國島瀕接而已。

**岩礁水區：**斯堪的納維亞半島諸國，都認為岩礁水區，是它們的內海，但此種觀點，並未獲得其他國家的承認。

內海乃是閉海，沿岸國家有權把它當作本國的領土一樣，對之行使主權（註1）。

沿岸國家可全部或局部封鎖內海，禁止外國軍艦和商船航行，或以各種特殊規則對外國艦船加以限制。內海裏的漁業及其他海上營業通常僅屬於沿岸國家的船舶和公民（註2）。

戰爭期間，交戰國家的內海，都為軍事行動地區。

**領海（或稱為沿岸水區）：**領海即是由公海中劃分出來的並在沿岸國家主權管轄之下的沿岸和島嶼周圍的海區（註3）。

沿岸國家在領海內行使主權時（註4），不論平時、戰時（理論上）均不得禁止外國商船、軍艦通過，以及要求預先通知或申請及償付通過稅等（註5）。

但是，沿岸國家有權封鎖領海的某一區域，禁止一切航行（本國船隻亦不例外），作為禁航區，其中僅准本國軍艦（和與其相當的艦船）航行。沿岸國家無權裁判外國船舶在通過其領海時的船

上犯罪行為，但以這種犯法行為，未侵犯或危害沿岸國家和其公民的利益為限。

沿岸國家有權調度領海區內的航行。外國軍艦和商船必須遵守沿岸國家立法機關所制訂的該國領海區內的航行規則（註6）。

關於航行的調度，是通過『航船佈告』把沿岸國家所製訂的關於禁航區、航行規則、海上信號、及關於使用引水人、避碰與保護海底電纜等類規定加以發佈來實現的。

沿岸國家，對於領海如無其他國際條約義務時，享有近岸航行及沿海捕漁的獨佔權，排斥一切外國人。

沿岸國家，得在領海區內，進行邊防巡邏、海關巡邏及醫務巡邏。

戰爭期間，各交戰國的領海都為軍事行動區。

戰爭期間，中立國家不得允許各交戰國使用其領海作為軍事行動區或軍事行動的基地（註7）。它有權保證其在領海區內的中立，防止交戰國艦艇的破壞，為此目的並可動用武器。在這種情況下，交戰國的軍艦和商船通過中立領海區的自由，實際上是要受沿岸國家各種措施的限制的（註8）。

領海由陸地和島嶼的最低潮汐綫算起。無潮汐的地區，則自突入海面最深的礁石綫算起，有內海的地區，則自內海邊界綫算起。領海的外邊界綫即是在想像中與上述各綫平行的另一條綫。各孤立島嶼的領海區亦依上述的原則劃定，其形狀則依島嶼之外形而定。領海的寬度，即上述兩綫間的距離，尚無任何國際公約曾加規定，因而，沒有計算領海寬度的統一規章。

關於領海寬度的問題是國際關係和國際法方面紛議未決的問題之一。

一七〇二年荷蘭學者別茵凱爾古克曾經倡議，國家對其沿岸海區行使政權的範圍應以其設置於沿岸的武器對海面的有效射程為限。一七八二年意大利學者哥利阿尼更進一步把別茵凱爾古克的學說具體化，而確定領海的寬度為三哩，因為當時海岸砲的射程為

### 三哩。

目前，這兩種學說，均為各國和國際法學家們用來做為自己論證領海寬度問題的依據。主張限制國家對領海行使政權範圍為三哩的一派，是依據哥利阿尼的論點，而其反對派，則是依據別茵凱爾古克的論點。

最大的海國，如英國、美國及日本，力主三哩制，並否認其他國家有劃定更寬的領海和特權區的權力——儘管日本實際上百般限制外國船舶在其沿海航行，如曾在距岸三哩之外扣留過蘇聯船舶（『溫伯爾』號和『庫茲聶茨司特羅衣』號）。

斯堪地納維亞半島諸國及愛沙尼亞之領海寬度為四哩，西班牙、意大利、葡萄牙及法國（砲壘附近）之領海寬度為六哩（註9）。

國際聯盟曾在1930年的海牙大會上企圖把關於這個問題的意見加以統一並確定實際做法，結果毫無成就。但是，表明了三哩制的理論完全不是佔着壓倒優勢的。

蘇聯立法機關未曾規定蘇聯領水的寬度。1930年八月三日所頒佈的關於芬蘭灣的領海問題的法令則是例外。

1930年，蘇聯代表團在海牙會議上曾經聲明，應該確認關於沿岸國家法權範圍內的海區寬度問題過去是沒有公認的規則的，同時並指出在所談的問題中必須區別，是討論關於滿足沿岸國家對非國際航行海區的各種迫切需要呢，抑或，是討論各國際交通綫（其航行自由不得受到限制）的水域呢。

領海得包括停泊場——即港外給船舶作停泊、裝卸用之水區。這一原則並適用於有一部分水區是在領海邊界綫之外的停泊場。

廿世紀的歷次戰爭的經驗，尤其是俄日戰爭（1904—1905年）和第一次帝國主義世界大戰的經驗表明，交戰國與中立國間的糾紛，多半是在交戰國的軍艦在三哩領海內破壞了中立國中立的狀況之下發生的。

某些國家雖然也擁護領海應當較寬的意見，但往往僅當破壞它們的中立是在三哩領海區內發生的時候，才提出抗議（註10）。

(註1)『閉海』一詞首次出現於文獻中，是在英人塞爾登一六一八年所著一六三五年出版的「海洋封閉論」一書中。該書是反對傅浩格魯士的著作的，並企圖證實所謂英國對諸海的不可辯駁的控制權，以利英國艦隊最大限度地使用海運交通綫。原始概念的『閉海』一詞，並未曾得到實際應用。

(註2)詳見本書第四章。

(註3)一九三〇年蘇聯所公佈的『關於蘇聯與俄羅斯加盟共和國對芬蘭灣水域行使權力法規』中重申了在一九二七年蘇芬和約中所確定的芬蘭灣內蘇聯領海的界綫，並確定該界綫為蘇聯和俄羅斯加盟共和國對該水區行使權力的終點綫。

(註4)國家領海主權曾在一九三〇年海牙國際大會的文件中作了規定。

(註5)這一問題在蘇聯法律——『平時海岸砲兵射界內之船舶航行條例』（蘇聯革命軍事委員會第897號命令，1924年）——中業已得到了正確的解決。

(註6)詳見本書第二章。

(註7)詳見本書第三章。

(註8)一九一四年至一九一八年第一次世界大戰期間，丹麥即在保護中立的藉口之下，在別利特用水雷封鎖了領海。瑞士則以動用武器來抵抗破壞者相威脅，絕對禁止各交戰國的潛水艦在其領海內航行——詳見本書第三章。

(註9)波羅的海、黑海、北海及太平洋區域內各國領海寬度，詳見本書下冊。

(註10)在一九一五年瑞典所發佈的關於禁止交戰國的潛水艦駛入瑞典領海的公告中，曾有如下一段話：『自海岸或自突入海中最遠的適淹島嶼和岩礁向海計算，三浬之內禁止各交戰國的潛水艦航行或逗留……』。一九一六年一月在另一補充命令中曾經指出：對於『距瑞典海岸（其中亦包括適淹岩礁）5555公尺之潛水艦，將不預先警告，立即使用武力。』

## 特 區

除領海之外，各國並在其沿海，根據國家法律或國際協議劃定特區。在各個特區之內僅行使某一特種法權。

否認在三哩以外的水區上可以建立法權的國家，不承認上指特區，因為他們未參加關於劃定特區問題的協議。

蘇聯立法機關曾經劃定了下列各種特區：

(一) 邊防海關區——是根據一九二七年六月十五日所發佈的『關於保護蘇聯國家疆界的規定』建立起來的。

此種特區的起點綫，即是陸地和島嶼的最低潮汐綫及內海之邊界綫；其寬度為十二哩。

邊防海關區及與邊防海關區毗連之內海區內的一切非軍用船隻，不分國籍，均得受海上邊防部隊的管理。這種邊防部隊的任務，是負責防止海上疆界遭受破壞（防止人和物品非法越境逃避邊防海關的檢查），及保護水產、防止竊盜。

本區內的一切非軍用船隻，不分國籍，邊防船隻均有權令其停俾受檢，非軍用船隻，如在該區內非法裝卸貨物，非法搭載人員和使人非法登陸，或船舶未遞檢必要的船舶和貨物證明文件，以及非法捕魚時，均可予以扣留。

追緝船舶時，凡自該區內即開始追緝者，在公海上仍可繼續進行追緝，但當被追緝之船已遁入其他國家之海區時得立即停止。

在船上發現有非法離開蘇聯之人員，或犯有罪行應被逮捕之人員時，可逮捕之；如該船舶非係共謀，不應扣留。

在船上發現有企圖非法遁入蘇聯之人員時，當由船長負責將其扣留於船上，不許登岸。

(二) 漁業調整區——建立於一九二一年，後於一九三五年又為『蘇聯邊防條例』及『關於調整及保護漁產的命令』所確定（註1）。

此種特區與邊防海關區類似。

在此種特區範圍內，除蘇聯與外國訂有協定或租借合同外，禁止外國船舶及公民經營漁業（註2）。

在一般規則之外，爲了防止太平洋水區的海豹海狸被非法掠捕，特規定在十二浬以外之海區，也實行保護制度（註3）。

海上邊防部隊並應負責保護十二浬以內之沿海區內及內海內之水產，有權扣留非法經營海上營業的船隻。

（三）無綫電訊調整區——是根據一九二八年蘇聯人民委員會所製訂的『平時外國船舶在蘇聯領水內使用無綫電設備條例』建立起來的（註4）。

無綫電話區自海岸算起——內海亦然——，其寬度爲十浬。

在上指區域內，外國商船除下列情況外，不得使用無綫電訊：1. 在海上遇難時，2. 援救遇難之船舶時，3. 隨破冰船通過冰區與破冰船進行聯絡時，4. 在與預定駛達的港灣進行特別重要的通報，而此項通報，係在本水區以外即已開始時，與在轉換小馬力電台時。

在該區和蘇聯內海區內，限制外國軍艦使用無綫電訊的權力，屬海軍軍區司令員。

外國軍艦及商船利用無綫電傳遞時，均須使用明碼。

（四）要塞區和禁航區。要塞區和禁航區通常應視沿岸國家的需要分別設立之，但不得超出該國的領海和內海的範圍（註5）。

這種特區的界綫必須在『航船佈告』內加以公佈；外國船隻通過時，必須遵守沿岸國家特爲此種特區所製定的各種制度。

由於要塞區及禁航區的設立，便取銷了外國軍艦和商船自由地通過這種區域的權力。外國飛機在此區內着陸，亦不合法。

除前面所述，各個海域內基本上都有幾種特區外，芬蘭灣內並有下列按各種國際協定設立的各種特區：1. 航海監查區，2. 防止酒精走私區，3. 在規模上不同於一般的邊防海關區的海關監查區（註6）



(註1) 命令全文詳見本書下冊。

(註2) 此種協定(詳見本書下冊)有: (a) 一九二二年簽訂之蘇芬北冰洋捕漁、捕海豹業公約, (b) 一九三〇年簽訂之蘇英漁業協定, (c) 一九二五、二六年與挪威和德國漁業家聯合會所簽訂之各種租借合同。

(註3) 詳見本書下冊。

(註4) 規定全文詳見本書下冊; 由於在國際範圍內調整芬蘭灣的海區制度, 所以關於邊防、海關區和漁業、無線電訊調整區的規定不完全適用該海灣。

(註5) 蘇聯各海域內之要塞區和外國商船禁航區的界綫, 詳見本書下冊。

(註6) 詳見本書下冊。

### 運河規則(制度)

通洋運河的規則, 通常以專為該種運河締結各種協約的方法制定之。無此種協約時, 則由該運河所流過的國家自行規定運河規則。

蘇彝士運河及巴拿馬運河的規則是以國際協約規定的。這兩條運河已被中立化, 無論戰時或平時, 對於各國商船和軍艦均一律開放。

基爾運河的規則, 原係由凡爾賽和約規定的, 但自德國政府拒絕遵守該條約的某些條款後, 基爾運河的規則, 即由德國政府頒佈各種法令而確定了。該運河對各國商船均予開放。軍艦通過該運河時, 則每次均需取得該政府的允許。

哥林多運河的規則, 係由希臘政府自行規定的。該運河對各國之軍艦商船均開放。

### 海峽規則

如海峽的兩岸均隸屬於某一國, 而海峽寬度又小於該國領海時, 則該種海峽, 即應歸該國管轄。但此海峽如係聯通兩個公海