



中國抗日戰爭史料叢刊

227

主編
虞和平

政治·司法

戰時國際公法（下冊二）

中華民國各省市單行法規集



國家圖書館
出版

中國抗日戰爭史料叢刊

227

政治
司法



大象出版社

虞和平 主編

戰時國際公法（下冊二）
中華民國各省市單行法規集

第十一章 中立之權利義務

第一節 引言

若干學者主張中立權利並非一種特殊權利，因原則上，中立國與交戰國在戰時相互所生關係仍係平時所原有之關係，故此派學者認為戰時交戰國並無任何特殊之權利義務而仍與平時相同。學者 Oppenheim 氏亦曾如此主張，惟彼又認為戰時有某種情形究為平時所未有，而不屬一律，如中立船上之敵貨，其法律地位顯有不同是也。然學者 Brierly 氏則認為戰時各國間之法律關係及其地位，因中立國行使之權利負擔之義務與平時所行使負擔者有不同，故為特殊之關係也。Moller 氏主張此種中立權，縱使以國家主權為其基礎，但中立權利義務之存在，自不可加以否認，蓋戰時中立國保守中立狀態，係一種正常狀態。在戰爭之特別狀態中，維持其正常狀態，則此等中立國自有其應有之權利義務，而為正當之根據故也。學者 Pallieri 氏認為戰時僅有中立國對交戰國所負之義務，即僅有中立義務之產生，至於權利則仍完全基於平時之法規，即仍維持中立國平時原有之權利。是戰時中立國負有新生之中立義務，而中立國之權利並不因戰時而生，仍係原有之權利。茲為明瞭中立之權利與義務起見，於本章分中立權利及中立義務兩節述之。中立國之所以能保留其權利而繼續行使者，因在戰時對於中立國之原有權利，交戰國不可加以侵犯廢止，易言之，交戰國無權侵犯或削減或破壞任何中立國原有之權利故也。茲因戰爭被認為一種國際罪惡，故交戰國中一方必為違法犯罪之國家。凡不參與戰爭之國家，對該交戰國雙方雖均有其權利義務，而依最近之中立法趨勢，往往因交戰國之戰爭合法

與否而異其待遇，則中立國所行使之權利與負擔之義務，自亦不能一致焉。

第二節 中立之權利

第一款 中立國保有平時固有之基本權

除因戰爭所生之特別情形外，中立國在不參加戰爭期內，當然保有其原有之基本權利。如平時可以維護其國家生存之權，戰時自仍可保獲其生存，至其自由獨立乃屬其國家主權之範圍，當然不因他國間之戰爭而受任何影響。此外中立國更可保持其固有之平等權，若不能保持與其他國家之平等狀態，則必使其國際地位，於戰時，降低或升高為不平等，而可由交戰國予以支配或由中立國支配交戰國矣。故戰時交戰國與中立國間，並無階級之分，否則如果相互間有不平等狀態則紛亂情境更必擴大，中立無存在之可能，而均須參戰，以求達到平等故耳。至國家之所有權自仍保有。凡一切屬於中立國所有者，不得因戰爭而使其權利受剝奪或減削，是一切維持國際正常關係之任何權利仍保留而存在於戰時，蓋國際社會之發達，不能不賴於國際關係之維持與發展故也。不過以上各種基本固有權利，其行使時因戰爭關係而略受影響，自屬不可避免。惟此種基本原有權利，全以國家主權為基礎，故戰時一切屬於主權範圍內之事件，仍可任意處理，而行使其固有之權。如對於交戰國任何一方之人民，戰時繼續居住於中立國境內者，因戰爭關係可禁止其種種行為，對於此種人民中立國雖應以人道待遇，予以與本國人民平時同樣之保護，但決不能許其利用中立境界而作有關戰爭之行為。易言之凡與中立性相違背之一切作為，中立國應予以限制或禁止是也。

第二款 中立國領土之不可侵犯權

中立國領土應絕對不可侵犯，不得供交戰國任何一方，爲戰爭有關之利用。學者 Fenwick 氏認爲此種不可侵犯權係絕對的。在一九〇七年保和會議所訂之陸戰時中立國及其人民之權利義務條約第一條及海戰時中立國權利義務條約第一條均有關於中立國權利之明文，並確定其原則。按陸戰時中立國及其人民之權利義務條約第一條規定：『中立國之領土不可侵犯。』海戰時中立國權利義務條約第一條：『交戰國必須尊重中立國主權，並將在中立國領土或領水內，凡構成違犯中立之行爲，即爲他國所許容者，亦應避除。』一九二八年美國泛美會議所訂之海上中立公約第三條謂：交戰國應迴避在中立領水內，作任何戰爭行爲或其性質足以破壞，中立任務之其他一切行爲，亦均應禁止之。易言之，凡行爲之性質，有破壞中立國任務之可能者，均不得於中立國領水內爲之。同約第四條又列舉交戰國不得行使之行爲：（一）交戰國不得利用中立領水爲其海軍根據地，藉以向敵作戰或利用中立領水，以便更新或添增其軍糧軍需或軍艦上之軍火及人員等。（二）交戰國不得在中立領水內設立無線電機關或其他用於戰事交通之器具或方法，並禁止利用在戰前已設立而不充作公用之此類任何機關。又同約第一四條規定：如不遵守中立國所定規則，交戰國之航空機，不得在中立國領土領水之上飛行。又陸戰時中立國及其人民權利義務條約第二條規定：『交戰國不得將軍隊或彈藥與軍需品之輜重，令其通過中立國領土。』此條內容及其究竟，容於次節中立義務內詳述之，茲不贅。關於中立國領土不可侵犯之問題，國際上曾發生三件特殊事例：（一）一九〇四——〇五年日俄戰爭時，滿洲及高麗均守中立，而變爲交戰國之戰場，立於特殊地位。查當時日本之戰爭目的，在將俄軍驅逐於滿洲之外，並將其勢力排出於高麗之外，而藉口中國及高麗

均無實力擔任此種任務，日軍即在滿洲地方與俄軍開釁。中國政府於一九〇四年三月一日之中立宣言，承認滿洲劃為戰爭區域。列強各國復承認此特殊情狀，出於不可避免之事實，而不算為侵犯中國之中立。實則此事並無法律上根據。與中立原則絕不相合，祇能認為異例而已。(2)一九一四年歐洲開戰時，日本圍攻青島。該地屬於中國所有，經租借給德國，並經准許其駐軍。此時(一九一四年)中國雖宣言中立，但日德兩國軍隊即在該地交戰，聲稱與中國之中立並無妨礙。且日本更進一步，越出青島以外，進兵山東內地。此在法律上不可解釋之特別事例也。(3)一九一五年一月間希臘所屬Salonique港中，由協約國派兵登岸，以援救塞爾維亞國。當時希臘尚守中立，即經提出抗議，但未阻止軍隊登岸。英國對此問題宣稱：同年九月希臘內閣總理 Venizelos 氏曾請求英法派兵到該港，因此派兵之事，不能認為侵犯希臘之中立云。但當時 Venizelos 氏既為形式上之抗議，希臘國王又否認 Venizelos 氏之請兵行為，因而予以撤職。則在法律上，協約國派兵在希臘登陸不能解，非常時誠出非常事也。至海戰時中立國權利義務條約第十條謂：『交戰國軍艦或捕獲物在一國領海內經過，該國家之中立並不受影響。』又同約第十二條規定：『中立國法令中，如無相反之規定時，除本約所指各情形外，交戰國軍艦不得在該國口岸、港灣或領海界內停泊逾二十四小時之久。』至中立國對於交戰國之戰艦或其捕獲物是否可准其停泊或通行於其領水之內，在一四九五年英奧條約中已准許締約國有自由決定之權。後來於一五一五年英法條約中亦有規定，惟希望勿鼓勵軍艦停泊於中立領水之內。在十八及十九世紀時各國在國內法亦均有如此之規定。如一八五四年奧大利、瑞典、丹麥三國分別於國內法規定：除遭遇風浪者外，禁止交戰國戰艦及其捕獲物至彼等所屬某幾個海港內停泊。一八七〇——七一年普法戰爭時，瑞典、挪威、西班牙、英吉利及美國均分別對此問題在國內法令加以規定。一八九八年美西戰爭時，中國亦曾禁止交戰國之戰艦至中國領水內停泊，但遭遇風浪

者，不在此限。是以各國國內法對於交戰國軍艦，准其停泊於其領水內之時間，可自由規定之。若其國內法並未規定此項時間，則應適用上述海戰時中立國權義條約第十二條所定二十四小時時間之規定。一九三四年法國海戰訓令第三條規定：本國軍艦應遵守中立國所頒布之一切規定，尤其關於准許停泊之規定。一九一二年法國命令中有不得逾三次二十四小時時間之規定。一九二八年美國海上中立公約第五條第一項：對於戰事開始時及戰爭繼續中，所駛來之交戰國軍艦須通知其於二十四小時之停留時間，屆滿後離去。一九二七年意大利規程第一三〇條規定，除別有規定外，准許停泊二十四小時。但又規定：凡船艦有破壞須加以修理或氣候不良航行危險時，則復准許延長停泊之時間，惟此種特別情形一經消滅，自應速即離去。一九三七年意大利之中立法規第十八條之規定亦同。又一九三八年丹麥、芬蘭、冰島、挪威及瑞典五國共同宣言中，亦同樣有此項明文。此二十四小時之規定，最早發現於一八六二年英國命令中，而法國原有一八九八年之海戰訓令中，並無一定時間之規定，不過規定得斟酌當時情形以定其停泊時間之久暫，故海牙保和會議時，於海戰時中立國權利義務條約第十二條定有：『中立國法令中如無相反之專章規定時』一語，即昭示各國可自由規定軍艦停泊之時間或伸長或縮短悉聽其國內法定之。該約第十三條：『一國既接有開戰之知照，知有交戰國軍艦在其口岸、港灣或領海界內者，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。』一九二七年意大利規程第一三一條及一九三七年意大利中立法規第二〇條均規定：對於開戰時交戰國軍艦停泊於意大利口岸或港灣者，應自得到意當局通知後，二十四小時內，立即離去，但因受損修理或氣候不良不能航駛時，則不在此限。第一次世界大戰時中國、智利、古柏、瓜多瑪拉、宏都拉、愛瓜多、塞爾伐多、委內瑞拉及阿銀丁等國宣告中立時，均規定：除不可抗力之情形外，交戰國戰艦之在各該國領水內者，應遲至遲於二十四小時內離去。烏魯圭國於一九一四年八月曾規定七十二小時之時間，但於

十二月亦改爲二十四小時。一九〇七年海牙會議時，德國代表曾提議：應以其地距離戰場之遠近，爲斟酌戰艦停泊時間長短之標準，其離戰場近者，固應定爲二十四小時，較遠者，則應逐漸延長其停泊時間。此項提議雖未獲通過，但在第一次世界大戰時，巴西國曾予採用，定爲以每小時二十三海里計算，若戰場離巴西之行程不滿十二日者，准許停泊二十四小時。但因氣候不良或修理等情而停泊者，不在此限。若其距離戰場之行程在十二日以上者，巴西當局得自由延長此項停泊時間。以上爲巴西中立宣言第八條所規定。其第九條則定：對於私掠船不問其距離戰場之遠近，一概僅許停泊二十四小時。此外對於在巴西領海中同時泊有交戰國雙方之船艦而均備有引擎者，則一船離去二十四小時後，始准次船出口，若先離去者爲無引擎之帆船，而後出口之船艦裝有引擎者，則其間須隔離三日。至其他因遇有風浪或氣候不良或因修理等情，致不能遵時離去或爲病院船、慈善船，則均不適用二十四小時之規定。此在海戰時中立國權利義務條約第十四條有明文規定。該條第一項：交戰國軍艦，非因損壞或風浪險惡之故，不得在中立國口岸於例許期限外，延緩停泊。其延滯之原因，一經銷滅，應即開行。第二項規定：限制在中立口岸、港灣及領海界內，停泊時間章程，對於軍艦之專爲充考察學術及宗教或善舉用者，不適用之。此條規定與同約第十九條三項所定：『若照中立國法令，非船到二十四小時後，不能裝煤者，可於例許之停泊期限，展長二十四小時。』之情形不同，蓋此僅爲二十四小時之變通辦法，與第十四條所定不適用停泊期間之限制不同故也。至裝載燃料數量之多寡，各國規定不同。例如英國於南北美戰爭，普法戰爭及日俄戰爭時，僅許交戰國船艦裝載足以達其最近本國海岸所需之燃料，是對裝載煤量予以限制。美西戰爭時，中國、丹麥、海地、日本等國亦採用上述英國同樣之限制辦法。至意大利、葡萄牙、俄國、瑞典、挪威等國則均從法國之規定，對於燃料之搭載並不加以任何限制。而准其盡量裝載也。依海戰時中立國權利義務條約第十九條第一項規定：『交戰國軍艦在中立國口岸、港灣

添補需用之物，不得逾於平時所裝之數。』同條第二項：此等船隻裝載燃料，亦祇准其足以到本國最近之口岸爲度，如中立國採一裝至倉滿爲度之辦法，則可將所需之燃料裝至倉滿爲止。第三項：若照中立國法令，非船到二十四小時之後，不能裝煤者，可於例許之停泊期限展長二十四小時。又同條第二〇條規定：『交戰國軍艦曾在中立國口岸裝載燃料者，非經三個月之後，不得再向該國口岸添載燃料。』由是觀之，該條約亦採英國之限制辦法爲原則焉。一九一四年中國宣布中立後，其所頒命令第八條明定：准許裝載燃料之數量，不得超過平時通常所載之數量。此外古柏國亦遵照海戰時中立國權利義務條約之規定採用二十四小時之原則，而於必要時得准延長是也。他如阿根廷、宏都拉、塞爾佛多、荷蘭、委內瑞拉等國亦均一律遵照海戰時中立國權利義務條約之規定。又依該條約第十七條第一項規定：『在中立口岸及港灣內之交戰國軍艦或有傷損之處，但爲航行之平安所必需者，可准其修理，無論如何不得加增其戰鬥力。』第二項：『其所需修理應由中立國核定，並令其從速完工。』第十八條規定：『交戰國軍艦不得將中立國口岸、港灣及領海界內爲更新或加增其軍需、軍械及添補船員之用。』關於交戰國船艦之修理，在一九〇七年以前，分兩種情形，其一：即航行中被破壞而損傷，非與戰爭有關，准許在中立國港內修理者。其二：即交戰國船艦，因戰爭而受損傷者，則不准在中立港內修理者。惟此項原則並不爲各國一致遵守，例如美西戰爭時，交戰國船艦 Harward 號，在中立地 Martinibue 地方，准其修理，而該船之損傷，係由於戰爭所致是。但日俄戰爭時，俄艦 Diana, Aurora, Oleg, Cesarevitch, Askold, Zamitchug 等號，竄入西貢、馬尼刺、上海及膠州灣等處，被解除武裝而未准其修理。第一次世界大戰時，智利、巴西、古柏、愛瓜多、瓜多馬拉、宏都拉、美荷等國均遵照上述海戰時中立國權利義務條約第一八條之規定。至各國國內法中如：一九一七年美國海戰訓令第六條、第一七條之規定；一九二七年意大利規程第一三五、一三六、一三七各條規定，亦均採用上述海戰時中立

國權利義務條約之規定。一九三八年丹麥、芬蘭、冰島、挪威、瑞典五國共同宣言中第四條，亦明定二十四小時之原則，並不准修理因戰爭而受之損傷，但認二十四小時之期間可以延長，而修理祇限於因航行事故所生之損傷。至搭載燃料亦規定不許超過該船駛達其本國最近口岸所需之數量。然一九一四——一八年之時，海牙海戰時中立國權利義務條約之適用因交戰國及中立國中有非該約簽約國者，頗感困難，例如德艦（Scharnhorst, Gueichenau 等號七艘）在智利領水中，停泊逾一星期而搭載大量之燃料，德國政府認為交戰各國並未全部加入該條約，故無遵守之義務，但智利國則認為德國此種舉動，實侵犯中立國之權利，因此智利國政府曾宣言此種行為應由德政府完全負其責任云。一九一五年三月九日德艦 Dresden 駛入智利 Gumberland 港內，要求停泊一星期，智利國無能力予以驅逐，於同月一四日英艦 Glasgow, Kent 及 Orama 三號亦駛入該港內，要求智利國將該德艦交出，但該德艦因自知寡不敵衆，故自行炸燬，沉於港底。德國輔佐戰艦 Geier 號，於一九一四年一〇月中至 Honolulu 地方停泊，當局准其停泊三星期，以便修理其損傷。但期滿後，該艦並不離去，因恐受靜候該地港外日本軍艦之拿捕，故結果該德艦自願接受當地政府戰時行使扣留船艦之辦法，而請求予以扣留。至海戰時中立國權利義務條約第十四條第二項所定各種特別船艦，不適用停泊期限章程之規定，而可不遵二十四小時之規定，自應包括病院船在內。因紅十約原則推行於海戰條約第三條第二項有此等船隻（病院船）停泊於中立口岸時，並不與戰艦視同一律之明文規定故也。各國國內法中，如一九一二年法國命令中第五條，一九一七年美國海戰訓令第七條，一九二七年意大利規程第一三二條，一九三七年意大利海上中立法第二五條，一九二八年泛美會議所訂海上中立公約第五條第二項各規定，及前述一九三八年丹麥等五國共同宣言中第四條第一、二兩項，均援用上述海戰時中立國權利義務條約第一四條第二項之規定。此外海戰時中立國權利義務條約第

十五條規定：『中立國法令中如無反對之規定時，同時在一口岸或港灣內，一交戰國之軍艦至多不得過三艘。』在未有此海戰時中立國權利義務條約之規定前，情形各有不同，例如一七一三年所訂之 Utrecht 條約第一三條明定：許同一交戰國之戰艦同時停泊四艘於 Malte 港。一九一二年法國命令第三條亦准停泊四艘，其第四條則定：交戰國一方之小炮艦、潛水艇以及為巡洋用之小艦，不得同時超過十二艘。一九一七年美海戰訓令第四條，一九二八年美海上中立公約第七條，一九二七年意大利規程第一三三條，一九三七年意大利海上中立法第一七條均規定得同時停泊三艘。惟一九三七年意大利海上中立法第一七條規定：除不可抗力外，同一交戰國軍艦在中立國領水內，不得同時停泊三隻以上。依此規定，意大利當局可斟酌當時實情是否因出於不可抗力，而准許停泊較多之船艦是也。但此條所稱同一交戰國，乃明指每一交戰國而言，此因上述海戰時中立國權利義務條約第一五條所定：『……一交戰國之軍艦……』一語殊欠明瞭故也。惟查諸原文，似含有交戰一方之意，則究以交戰一方聯合國為一單位，抑係以某一交戰國為單位，實足令人猜疑，因此意大利海上中立法明確規定：『同一交戰國』即以某一交戰國為單位也。然一九三八年丹麥等五國之共同宣言中第四條第二項規定：聯合國雖為多數，但仍以交戰一方為單位，准許其同時停泊三艘。是不以某一國為單位，而以聯合國之交戰一方為單位，故與上述意大利海上中立法之規定相異。學者 Genet 氏認為應以丹麥等國共同宣言之規定為當。蓋聯合國交戰一方，其海軍之指揮司令常為一人，自可統一指揮，若准許每一交戰國停泊三艘，不獨指揮困難，抑且有礙治安，故以交戰國聯合國一方為單位，較為妥當，而無不便困難之情形也。又海戰時中立國權利義務條約第十六條第一項：『若兩交戰國之軍艦同時在一中立口岸或港灣內，則此交戰國之軍艦開行與彼交戰國之軍艦開行，至少須隔二十四小時。』第二項：『除先到之艦，因故准其延長停泊期限外，其開行之次序應以艦到之先後為定。』第三項：『凡

在中立口岸或港灣內之交戰國軍艦開行，不得在揭有敵國旗之商船開行後二十四小時之內。『此問題，於第二次海牙保和會議討論時，認為中立國得分別決定泊在其港內交戰國船艦離去之時間，而為避免交戰國雙方之船艦於公海上相值時發生互擊情事，故應先許軍力較弱之船艦，於軍力較強者之船艦離去該港前二十四小時離港，俾免以硬凌弱，使弱者受其蹂躪也。交戰國船艦之離去時，應通知中立國，中立國在核准其離去之時，應依公正態度斟酌分排其出口之時間，以及兩交戰國船艦先後出境等事宜之決定。例如一八六五年南美艦 Stonewall Jackson 號至 Tago 地方，裝載燃料，同時有北美艦兩艘，一名 Niagara 號，一名 Sacramento 號，亦到達該地。當地政府命令北美艦兩艘，非於南美艦離去後二十四小時，不得出港，後因北美艦兩艘離港出口時，船上所作行動，岸上當局疑其有軍事動作，猝然實施攻擊，嗣經查明真相，向之道歉後，始行寢事。至各國國內法如一九一七年美海戰訓令第八、九、一〇、三條；一九二七年意大利規程第一、三、四條；一九三七年意大利海上中立法第二一條均採用上述海戰時中立國權利義務條約第一六條規定。一九三八年丹麥等五國共同宣言第四條三、四兩項亦同。一九二八年美海上中立公約第八條之規定亦無異。又海戰時中立國權利義務條約第二四條第一項規定：『交戰國軍艦在不應停泊之口岸，經中立國官員知照，而不開行者，中立國有權用必要之法，使該艦於戰期內不能開行。該艦司令官，對於此事之執行，應設法予以便利。』第二項：『交戰國船隻若被中立國扣留，船上士官船員亦一併扣留。』第三項規定：『扣留之船上人員，可任其在船上或移居他船或陸上，倘有應需限制之處，可嚴定制限，并留必需之人，以便料理船上事務。』第四項：『船上士官，如立有非奉中立國命令不自擅離之誓，則可任其自由。』是條乃關於制裁交戰國船艦違背中立國命令之規定，當日俄戰爭時，俄艦 Lina 號到達美國 San Francisco 地方，實施修理其損傷，美政府以其停泊之時間過長，表示不同意，乃予扣留。嗣後續有其他俄艦駛至美國，美政府於同一戰

期內採取同樣之處置辦法。遇此情形，其扣留時，凡船艦上之官佐人員，依國際法規定，應予收留，亦應依法處置。收留時，所支出之費用，自應由被收留人員之本國負責清償，可無疑義。學者 *Cosentini* 氏於其一九三七年所著戰時及平時國際法典中曾謂：凡破壞中立國權利之交戰國船艦及其船員，該中立國得於一適當地方及依適當之規定，而加以扣留，一切費用由該艦所屬國負責清償。除重大過失外，扣留國對於被扣留之船艦及船員所受損失，不負任何責任，此因違反規定，侵犯中立權利，而被扣留者故也。被扣留之船員官佐，應依上述海戰時中立國權利義務條約第二四條二、三兩項之規定，處置。第一次世界大戰時，德艦多艘被美扣留，如 *Prinz, Liel, Friedrich* 號及 *Kronprinz-Wilhelm* 號等艦均被扣留。該次大戰開始時，泊於中國之德、奧、匈各國戰艦均被中國政府解除武裝而予以扣留。當時被美國扣留德艦人員有逃避返德國者，故以後美國對此種被扣留之人員多依海戰時中立國權利義務條約第二四條末項規定命其宣誓後，始任其自由。至此種被扣留之員役留置於中立國境內，其性質如何，依當時美國之主張，認為此種員役不能以俘虜看待之，而應視為交戰國之軍隊人員，因中立國與交戰國非處於敵對地位，故不得以俘虜待遇，應完全以交戰國正式組織之軍隊中之戰鬥員視之，自應予以禮遇，許其留於中立國而受當地當局之監督，是凡俘虜待遇之辦法，均不能適用於此等員役，彼等來往郵件不適用免費之規定，即是一例。以上所述稱交戰國軍艦云者，究係何種船艦應予說明。按此種軍艦不僅指交戰國之正規海軍，且包括商船合法改充為戰艦，以及尚未廢止私掠制度國家之私掠船等在內，至於潛水艇，曾在本書海戰部分述及，（第八章第二節）依一九一七年召開之 *Gortius* 協會認為應與水面上船艦同樣待遇。在一九一四——一八年大戰時，美國對德國 *U* 字第三七號潛艇之待遇與其他戰艦均不分軒輊。西班牙對德國 *U* 字第三五號潛艇，亦曾准許於 *Carthagène* 港內，停泊二十四小時。該艇於出港後，即行擊沉。協約國船 *Hérault* 號，但瑞典、挪威等

國，則禁止交戰國之潛艇停泊於其港灣或口岸之內。一九三七年美國中立法對潛艇所採用之辦法，似較普通軍艦爲嚴。依該法第八章中之規定，美國總統得禁止潛艇停留於美國境內。一九三八年丹麥等五國共同宣言第二條第三項規定，絕對禁止交戰國潛艇停泊於共同宣言國之領水內，但潛艇通過各該國之領水時，必須在海面上航行，並懸掛其本國之國旗。此外美國一九三七年之中立法，對於有武器之自衛商船亦採取嚴格之辦法，而一九二八年泛美會議所訂海上中立公約對於此種自衛商船，則仍許其自由出入中立港，即一九一七年 *Grotius* 協會對於此種自備武器之商船，認爲其待遇辦法應同於未備武器之商船。但此種備武器之商船，僅能用以禦敵，不得藉武器而作攻戰之用。一九二八年丹麥等五國共同宣言中對此種自備武器之商船，亦認其裝置之武器僅用於自衛者，始准在中立港內停泊，否則應在禁止停泊之列云。以上所述乃指交戰國軍艦而言，至交戰國普通商船，則因交戰國與中立國仍維持和平關係，故應享受與其他中立國商船往來之同樣待遇，完全與平時無異，自不能包括普通商船於上述軍艦之內也。又海戰時中立國權利義務條約第十四條第二項後段所定各種船艦，以及紅十字約原則推行於海戰條約第一條所定之病院船，當然指交戰國軍艦用於慈善、救護、宗教、學術等事業而言，苟爲普通商船，而作上述種種事業之用者，則根本毋庸規定。蓋此種普通船，仍與平時一樣，仍享受一般商船之待遇，可以自由而不受限制故耳。總之上述種種，均係中立國於戰時對交戰國船艦所有之權利，此項權利因不可侵中立領土權之範圍，故中立國在其主權立場上，可以推行此種對於交戰國船艦所有之權利，在海戰時中立國權利義務條約中明文規定各國得任意以國內法自行規定若干權利。納粹該條約之原意，交戰國對此事苟無國內法之規定時，始適用本條約。易言之，即以各國國內法爲特別法，而以該條約爲普通法，無特別法規定時，自應適用普通法之規定是也。此全爲一種權利之表示，舉該條約第十五條之規定爲例可知矣。此外一九二八年美國

Havane 地方所訂海上中立公約其所定各條，大致與海戰時中立國權義條約相同，惟尚有若干補充之點，茲列舉述之。該海上中立條約第九條規定：禁止因戰爭受敵方炮火而致損傷之交戰國船艦，在中立國口岸或港灣內實施修理。對准其修理者，中立國有權監視，督察其於最短期內修理完竣。第一〇條規定：准許交戰國船艦，在中立國口岸或港灣內，依照當地法令規定之條件，裝載燃料。如當地無特別規定者，則依平時裝載燃料之辦法辦理。第一二條規定：停留期內，准許其停泊於中立領水內，並准搭載燃料及其他材料之一切適用於軍艦之規定，準用於下列各船艦：一、輔佐戰艦。二、適合一九〇七年海牙商船改充戰艦條約規定之合法改充為戰艦之船艦。三、自備武器之自衛商船。第一三條規定：交戰國之輔佐船艦經改充為軍艦後，又回復為商船，其准許停泊於中立口岸或港灣之條件有五：1. 須再改裝之船不侵犯中立國之權利。2. 須該船艦係在其所屬國或其聯合國主權所及之領水中，行使再改裝。3. 須再改裝確屬實在而有效，即再改裝之後，其艦內裝置及人員等，不能再具有輔佐戰艦之性質是也。4. 須該艦再改裝船艦之所屬本國將其船名及再改裝之性質通知各國，始能認其再改裝為有效。5. 須該艦再改裝船艦之所屬政府，聲明在同一戰爭時期內，決不再有改裝之情事發生。一九三〇年倫敦海軍條約中規定海戰法規均適用於潛水艇，潛艇應與水面上戰艦受同樣待遇。一九三六年十一月六日所訂之公約亦採此同樣之規定：在戰時一切攻擊破壞及有關中立之任何規定，適用於水面船艦者，一律適用於潛艇。一九〇七年陸戰時中立國及其人民之權利義務條約第四條明定：在中立國領土內，不得編成戰鬥軍隊或設募兵事務所，以為交戰者之助。是亦授權於中立國，遇有違反此種規定之情事，即可以各種方法予以抵制。今如某船到達中立港口後，故意違反上述規定，中立國自可加以相當之處置。蓋此陸戰規定本可推行於海戰部分，而予以援用故也。海戰時中立國權利義務條約第十一條規定：『中立國可聽任交戰國軍艦雇用其業經註冊之引港人，』此為特別規定，無論其軍

艦出港或進港均可適用此規定。再者，在原則上，交戰國軍艦所捕獲船舶，祇於其船身及機件破壞不堪航行、或遭遇風浪、或缺乏燃料糧食、三種情形下，始能暫時停入中立港內。倘無此三種情形之一，而捕獲船入中立港內者，中立國應將其解放，恢復自由。倘有此三種情形之一，捕獲船停入中立港內，一俟此種情形已消失後，中立國應即令其離去。如不離去，則中立國應設法將該捕獲之船，連同其船員，一併解放恢復其自由，並應將捕獲者派在該船上之船員，予以拘留看守。但捕獲船舶，如係至中立國口岸受看管，以待捕獲審檢應審判者，中立國可准其入港口，並可將該船移入其所屬之他港口。該捕獲船如有軍艦護送，所有捕獲者派在該船上之船員，可准其往護送船上。如捕獲之船並無軍艦護送，捕獲者派在該船上之人員，應聽其自由。（參照本書附錄中海戰時中立國權利義務條約第十三、二十一、二十二、二十三各條原文。）按海戰時中立國權利義務條約第二三條係意大利代表 Tornelli 氏提請規定。爲使捕獲者於無法將其捕獲之船舶送至其所屬或所佔或其聯合國所屬港內時，得送請中立國代爲保管，以避免慘遭破壞擊沉海底也。但中立國代管捕獲船舶，不免間接有助於捕獲者之軍事動作，因此英、美、日本，諸國於簽訂此約時，對於此條附有保留。（參照第八章第三節。）此外一九二三年所訂空戰草約第七章中亦有關於中立國對於交戰國所具有及負擔之權利與義務。該草約第三九、四〇、四二各條，均有此種中立權利義務原則之規定。（參照本書空戰部分，空戰草約之條文。）當一九一四年十一月第一次世界大戰時，英、法空軍曾飛越瑞士國，赴德國 Friedrichshafen 地方，將齊柏林氣球製造廠轟炸。瑞士國因認英、法空軍侵犯瑞士國土，曾提出抗議並請求解釋。

第三款 中立國對於交戰國維持外交關係之權利