

雷崧生著

海 洋 法

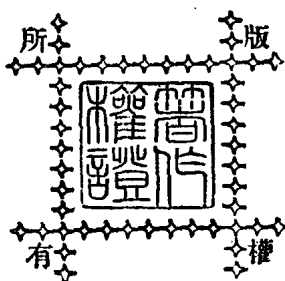
臺灣中華書局印行

雷崧生著

海
洋
法

臺灣中華書局印行

中華民國五十三年七月初版



海 洋 法

基本定價壹元貳角

(郵運滙費另加)

著 者 雷 崧 生

發 行 人 中華書局股份有限公司代表
姚 毅 楫

印 刷 者 臺灣中華書局印刷廠
臺北市成都路一〇六號

發 行 處 臺灣中華書局
臺北市重慶南路一段九十四號

臺參(廠·王)

本書作者之其他著述

國際法原理(上下兩冊)

正中書局出版

國際法講話

中華文化出版事業委員會出版

耶穌傳(勒南著)

商務印書館出版

國際組織

商務印書館出版

第二次世界大戰回憶錄(邱吉爾著)

中華文化出版事業委員會出版

純粹法學

司法行政部出版

國際法論叢

商務印書館出版

國際法院成案

正中書局出版

國際法概要

聯合書局出版

國際關係

商務印書館出版

查拉杜斯屈拉如是說(尼采著)

中華書局出版

海洋法

中華書局出版

海洋法目次

第一章 導言	一
--------	---

第二章 公海	三
--------	---

第一節 公海之法律地位	三
-------------	---

甲、公海之意義	三
---------	---

乙、公海之自由	三
---------	---

第二節 航行自由	七
----------	---

甲、船舶之國籍與管轄	八
------------	---

1. 船舶之國籍	八
----------	---

2. 船舶之管轄	一〇
----------	----

3. 公海碰撞之管轄	一三
------------	----

乙、海盜	一八
------	----

1. 海盜之意義	一八
----------	----

2. 海盜之主體與客體	一九
-------------	----

3. 海盜之懲罰	二三
----------	----

丙、臨檢權·····	二四
1. 臨檢權之意義·····	二四
2. 臨檢之情形·····	二四
3. 臨檢之程序·····	二七
丁、緊追權·····	二八
1. 緊追權之意義·····	二八
2. 緊追之要件·····	二九
戊、奴隸販賣·····	三二
己、公海之污濁·····	三五
第三節 漁捕自由·····	三七
甲、漁捕公共秩序之維持·····	三九
乙、生物資源之保全與發展(上)·····	四〇
丙、生物資源之保全與發展(下)·····	四三
第四節 敷設海底電線與筒管之自由·····	五〇
第五節 鄰近區·····	五三
第六節 大陸灘·····	六〇
甲、大陸灘之意義·····	六〇

乙、沿海國之權利·····	六五
丙、大陸灘與公海自由·····	六七

第三章 領海····· 七〇

第一節 領海之法律地位·····	七〇
第二節 漁捕權與沿海貿易權·····	七四
第三節 外國船舶之無害通過·····	七七
第四節 領海之寬度·····	八七

甲、三哩規則····· 八七

乙、國際實例····· 九一

丙、一九五八年海洋法會議····· 九五

丁、批評與展望····· 一〇三

第四章 內水····· 一〇四

第五節 領海之基線····· 一一〇

第六節 領海之外線····· 一二二

第一節 內水之法律地位····· 一二四

第二節 領海直線基線以內之海洋	一一五
-----------------	-----

第三節 海灣	一一六
--------	-----

第四節 羣島	一二〇
--------	-----

第五章 結 論	一二四
---------	-----

後 記	一二六
-----	-----

海洋法

第一章 導言

海洋在國際法上的地位，或爲公海，或爲領海，或爲內水。其各種法律地位的決定，實爲國際法裏最主要的問題之一。一九五八年四月二十九日，第一次日內瓦聯合國海洋法會議，通過了四種關於海洋的公約，稱爲領海與鄰近區公約（註一）、公海公約（註二）、漁捕與保全公海生物資源公約（註三）與大陸灘公約（註四）。其中實質條款計七十八條。這些條款，或寫定既存的規則，或漸進地發展新的規則，成爲國際法和平部門裏最重要的編纂。它們解決了一些關於海洋的問題，甚至於使若干問題，達到了其演變的最後階段。它們却也留下了若干關於海洋的問題，主要地是領海的寬度問題，讓一九六〇年的第二次日內瓦聯合國海洋法會議，予以解決。這四種關於海洋的公約，雖然還不曾生效，但是，在解決海洋法問題的觀點看來，它們不失爲是現階段國際法的說明。

本書的主旨，即在採用海洋的上述三分法，以討論海洋所引起的一些問題：對於已有既定規則者，作一綜合的闡述，而以上述四種公約爲依歸；對於尚無固定規則者，作一將來演變的蠡測。其他領水部分，如河川與湖泊等等，由於它們並非海洋的一部分，不在本書的討論範圍以內。

（註一）Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 聯合國文件 A/Conf.13/L.52。

(註一) Convention on the High Seas 聯合國文書 A/Conf.13/L.53。

(註二) Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas 聯合國文書 A/Conf.13/L.54。

(註四) Convention on the Continental Shelf 聯合國文書 A/Conf.13/L.55。

第二章 公海

第一節 公海之法律地位

甲、公海之意義

海洋之不屬於一國領海或內水者爲公海 High Seas. Open Sea (註一)。換言之，海洋之不在一國管轄範圍以內者爲公海。

海洋約佔地球面積的百分之七十強。其互相連貫部分，不屬於一國領海或內水者，均爲公海。不通洋的內海，得不視爲公海，如裏海與鹹海是。反之，通洋內海之開放與各國船舶航行者，即令其沿岸與兩端海峽，均屬於同一國家，亦爲公海，如土耳其的瑪摩拉海 Marmora Sea 是。距岸頗近之海，或海洋對於海岸尚未呈環繞狀態者，或爲領海，或爲內水，均非公海。

公海兼指海水、海下海牀、海下地層、與海上的大氣空間 Airspace (氣空) (註二) 而言。

(註一) 參閱公海公約第一條，聯合國文件 A/Conf.13/L.53。

(註二) 有別於太空 Outer Space 而言。

乙、公海之自由

公海對各國開放，由各國共同使用。國家不得對於公海的任何部分，提出其享有主權的主張，自

亦不得對於公海的任何部分，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礙他國使用公海的行為。這便是公海自由的規則。它說明着公海在國際法上的地位。

海洋自由的觀念，古已有之。羅馬法學家烏魯比安 Ulpian (170-228) 即有海洋開放與任何人之語（註一）。上古至中古上半期間，海上航行極為自由。中古的下半期，若干國家提出了管轄公海的要求；也深信它們能够把主權設定於公海之上。因此，威尼斯 Venice 共和國被認為是亞得利亞海 Adriatic Sea 的主權國，熱諾亞 Genoa 共和國被認為是萊古利海 Ligurian Sea 的主權國。根據着一四九三年五月四日與九月二十五日的教皇教令，葡萄牙要求管轄整個的印度洋與摩洛哥以南的大西洋；西班牙要求管轄太平洋與墨西哥灣。同樣地，瑞典與丹麥要求管轄波羅的海；英國要求管轄狹海 Narrow Seas（註二）、北海、與費利斯德爾岬 Cape Finisterre 以北的大西洋。

這些要求曾有效地被維持了幾百年之久。這時候，公海上的海盜，甚為猖獗。要求管轄公海的國家，便負有勦滅海盜的義務。因此，它們對於貿易與旅行，曾有過重大的貢獻。但是，公海之被視為是主權的對象，引起了幾種不利於公海自由的結果。第一，航行自由大受限制。管轄公海的國家，或則征收通過稅，或則採用特許制度（註三），甚或絕對禁止他國船舶的航行。只有英國在這方面的措施，却比較地寬大。其次，漁捕自由亦受限制。遲至十七世紀的時候，英國還強迫外國人之在北海上從事漁捕者，先向英國領取執照（註四）。復次，懸旗自由亦受限制。管轄公海的國家，往往要求他國船舶之入其公海者，降旗致敬（註五）。

自從葡萄牙與西班牙要求管轄印度洋與太平洋以後，由於印度洋與太平洋的廣闊無垠與其在貿易

上的重要，這些管轄公海的要求，漸爲他國所不願意承認。甚至曾要求管轄北海與西北大西洋的英國，也主張任何國家的船舶，得在太平洋上航行。一八〇年，英國女王伊麗莎白向西班牙駐英國大使曼多查 Mendoza 說：海洋的佔有反乎自然與公海使用的利益；任何國家不得對於公海享有主權（註六）。這實是公海自由的先聲。

這時候，國際法正發達成爲一種新的科學。一六〇九年，「國際法之父」荷蘭人格羅秀斯 Hugo Grotius (1583—1645)，不署名地發表了他的海洋自由論 *Mare Liberum*（註七）。他認爲公海的任何部分，無法爲海軍所有效佔領，因此，它無法被納入國家的實際控制之下。他還認爲任何人對於取之不盡用之不竭的空氣或海洋，均不得主張其所有權。格羅秀斯寫作海洋自由論的目的，是在說明荷蘭人得不顧葡萄牙的禁令，而航行於印度洋上，與印度通商。他的新學說曾激起過很強烈的反響。駁斥他的書籍，風起雲湧，尤以英國人塞魯登 John Selden 的海洋關閉論 *Mare Clausum* 爲最有力。塞魯登劃定許多廣濶的公海，作爲英國的管轄範圍；但是，他並不否認他國船舶的航行自由。

國際貿易的日益發達與各國海軍的相繼建立，有利於公海自由規則的形成。從十七世紀的下半期起，公海上的航行自由，已經成爲各國公認的規則。十八世紀的國際法學家，進一步地分辨了領海與公海，使公海的觀念，較前更爲確定。這時候，英國還堅持着在所謂「英國海」上，享受他國船舶敬禮的權利。但是，到了十九世紀的初年，它悄悄地放棄了這種要求，而成爲主張公海自由的健將。一八二一年，當俄國宣布禁止外國船舶，駛入阿拉斯加海岸一百哩以內時，它便聯絡了美國，根據公海自由的規則，提出抗議。在一八二四年的英俄協定與一八二五年的美俄協定裏，俄國終於放棄了它的

主張。一八六七年，美國自俄國購得阿拉斯加以後，它曾發布白令海 Behring Sea 捕獲海豹的章程，無異於要求管轄一部分公海。英國也提出抗議。一八九三年，英美兩國間的這個爭端，經由仲裁的程序解決。公海自由的規則復爲仲裁法庭所確認。仲裁法庭以五票對兩票的多數裁決如下：『美國對於往來白令海中美屬諸島的海豹，而在美國領海以外被發現（因而被捕獲）者，並無任何保護權或所有權。』（註八）

公海自由的規則被確立以後，其適用的範圍，亦因國際法的發達與自然科學的進步而增廣。現階段的國際法，認爲公海自由的規則，至少包含四種主要的自由：航行自由、漁捕自由、敷設海底電線與筒管之自由、與飛越公海之自由。除開上述四種主要的自由而外，各國還享有在公海上從事科學研究之自由與勘測開發公海下地層之自由等等。無疑地，一國之享受這些自由，應當顧及他國享受同樣自由的合理利益。

國家有沿海國與內陸國之分。沿海國固然得享受公海的各種自由，內陸國却不免有向隅之感。瑞士即曾忍受過這種痛苦。第一次世界大戰以後，國際條約始從事於補救這種不平等的努力。根據一九二一年四月二十日的巴塞龍納 Barcelona 宣言，三十多個國家「承認內陸國船舶所懸的旗幟：該船在該國內某一特定地點登記，該地即爲其註冊港」（註九）。一九五八年公海公約的第三條規定：介乎內陸國與海洋之間的國家，應依照現行國際公約，以協議的方式，一、允許內陸國得在相互基礎之上，自由地通過中介國的領域；二、允許內陸國的船舶，得在駛入與利用港口方面，享受與中介國船舶或其他國家船舶相平等的待遇（註一〇）。

內陸國享受公海的權利，雖然獲得了廣泛的承認，但是，其行使實^①同繫於中介國履行其條約義務的誠意。

(註一) 見 Oppenheim 國際法上冊第八版第五八二頁。

(註二) 狹海指 George's Channel, Bristol Channel, Irish Sea, 與 North Channel 等而言。

(註三) 一四七八年 Frederick III 運穀過亞得利亞海，先徵得威尼斯共和國的特許。

(註四) 一六三六年荷蘭人以無執照而在北海捕魚，被罰三萬鎊。

(註五) 一六〇六年丹麥國王訪英後，乘船返國，在泰晤士河口遇英艦，被迫降旗致敬。

(註六) 參閱 Walker 國際法史第一冊第一六一頁。

(註七) 該文為格羅秀斯所著捕獲法 *Jure Prædæ* 之第一章，全書遲至一八六八年始印行。

(註八) 參閱 Scott and Jaeger 國際法成案第三〇二頁至第三〇五頁。

(註九) Hudson 國際立法第一冊第六六二頁至第六六三頁。

(註一〇) 聯合國文件 A/Conf.13/L.53。巴塞龍納宣言與公海公約均稱內陸國為無海岸的國家。

第二節 航行自由

航行自由是任何國家得使懸掛其國旗的船舶，航行於公海的權利。公海自由的理論，在擯除了自然法的觀點以後，實建立在交通自由之上。因此，航行自由是公海自由規則的最直接亦最普遍的適用。公海雖然不在任何國家的管轄範圍以內，但是，它却是國際法所規範的對象。除開公海自由的規則的本身，即是國際法的一個規則而外，若干國際慣例與許多國際條約，規範着公海的制度。否則，

公海上便會形成一種無法律的狀態，因而不復能够保障公海的自由。

關於航行自由的主要國際慣例如下：

一、國家應當制定法令，規定船舶得以懸掛該國旗幟的條件，並且應當頒發官式文件，以證明船舶之得以懸掛該國旗幟。

二、國家對於無權懸掛該國旗幟的船舶，享有予以懲罰的權利。

三、國家對於在公海上的本國船舶，包括船上的員、客、與貨物在內，享有管轄權。在這裏，國家所管轄者，並不是公海，而只是公海上的船舶、個人、與貨物等。

甲、船舶之國籍與管轄

1. 船舶之國籍

國際法對於船舶應當具備何種條件，始得在某一國旗之下航行，始取得該國的國籍，初無任何確切的規定。它授權於各國，而責成它們以國內法予以詳細的規定。船舶具備了一國國內法所規定的條件，在該國境內完成登記手續以後，便持有着該國所頒發的各種文件，便有懸掛該國旗幟的權利，同時也取得了該國的國籍。國際法對於國內法究竟規定什麼條件，是不甚過問的。韋斯勒克 John Westlake 曾說：無論基於何種理由，只要有一個國家願意承認或承擔，一切導源於船舶國籍的權力與責任，這就滿足了國際法的要求（註一）。這實是傳統國際法的觀點。

晚近國際法的趨勢，略有轉變。很明顯地，就船舶之屬於國有財產者（如軍艦是）或屬於國有公

司的財產者而言，國家自享有規定其懸旗條件的整個自由。但是，就其他船舶而言，國家於授予國籍與船舶時，無異於授予國籍與個人一樣，一方面應當不與其他大多數國家國內法所採用的原則，相距過遠；他方面亦不得與國際法所演進的一般原則相背謬。國際法的新原則則是：爲着使國家能够對於船舶作有效的管轄起見，它要求船舶與其本國之間，必須有一種真實的聯繫 *Genuine Link*；或是船舶具有特屬於其本國的性質 *National Character or Element* (註11)。但是，這種真實的聯繫或特屬於船舶本國的性質，究何所指，頗不易斷言。概言之，國際法新原則所要求者是：船舶與其本國之間的關係，不只是一種單純的登記程序，不只是一種行政性質的手續。一九五八年公海公約的第五條，特別地指明：國家必須在行政、技術、與社會等事項上，能够對於船舶，行使其有效的管轄與控制。

在國內法上，這種真實的聯繫或特屬於船舶本國的性質，往往表現於船舶所有者或船上服務者的國籍之上。英、美、俄、日、德、挪威、西班牙、葡萄牙、土耳其、與巴西等國，規定船舶的所有者，應全部爲各該國的國民。法、意、比、荷、瑞典、與丹麥等國，規定船舶的所有者，應至少一部分爲各該國的國民。巴拿馬、里比利亞、秘魯、與烏拉圭等國，並無所有者國籍的規定(註12)。英、美、俄、西班牙、葡萄牙、與巴西等國，並且規定船上的職員與一部分的水手，應爲各該國的國民。我國海商法第三條的規定如下：

左列船舶爲中國船舶。

一、中國官署所有者。

二、中國人民所有者。