

王

洸著

海上法概要

王

洸著

海上法概要

海上法概要

中華民國五十五年六月初版
中華民國六十七年八月三版

定價：新臺幣陸拾元

著 作 人 王

洗

發 行 人 王

洗

臺北市麗水街三三巷一八號
電話：三二一〇〇二五九號
郵政劃撥儲金帳戶：一〇三〇一五九號

版 權 所 有
不 准 翻 印

臺 灣 分 銷 處

臺北市

臺灣商務印書館 大中國圖書公司 文化圖書公司
正中書局 黎明文化事業公司 文笙書局
建宏書局 全台書城
中華民國航空運輸學會

基隆市

海洋學院航海技術研究會服務部
中國航海技術研究會服務部

高雄市

百成書店 大眾書局 黎明文化事業公司

臺南市

成功大學商學院交通管理學系

臺中市

逢甲工商學院交通管理學系

新竹市

交通大學海洋運輸系

海外總經銷處：香港集成圖書公司（香港九龍亞皆老街一一一號地下）

印 刷 者：

美華印刷廠
臺北市博愛路四號

王 洸 教 授

交通海運叢書

自國民十四年一月至國民十六年七月八日

- | | | | |
|-----------------|----------|---------------|----------|
| 航政法規要義(增訂五版) | 新臺幣一百四十元 | 中國航業史(增訂再版) | 新臺幣六十元 |
| 海商法釋論(增訂三版) | 新臺幣一百元 | 中國海港誌(再版) | 新臺幣五十五元 |
| 船舶法釋論(增訂三版) | 新臺幣一百元 | 世界海港誌 | 新臺幣二十五元 |
| 海上法概要(增訂三版) | 新臺幣六十元 | 中國港口論(再版) | 新臺幣五十元 |
| 最新海運學(增訂六版) | 新臺幣一百八十元 | 中國海港紀要(增訂再版) | 新臺幣四十元 |
| 海運學(增訂三版) | 新臺幣二十五元 | 航港新論 | 新臺幣二十五元 |
| 近代運輸學(增訂七版) | 新臺幣一百六十元 | 海港概論(四版) | 新臺幣五十元 |
| 水道運輸學(增訂再版) | 新臺幣五十元 | 航業與航政(增訂再版) | 新臺幣八十元 |
| 航業經濟學(增訂三版) | 新臺幣八十元 | 海權與航業(增訂再版) | 新臺幣五十元 |
| 航運——國家的生命線 | 新臺幣四十元 | 航業與國際海運 | 新臺幣三十元 |
| 航政概論(再版) | 新臺幣四十元 | 東海道上海 | 新臺幣四十元 |
| 航政概論續編(增訂再版) | 新臺幣七十元 | 海國新志(第一、二集)各 | 新臺幣二十五元 |
| 海運政策 | 新臺幣三十五元 | 海國新志(第三集) | 新臺幣二十五元 |
| 海運與國防(增訂三版) | 新臺幣三十元 | (中、美、日) | |
| 船員職務與船舶管理(增訂四版) | 新臺幣五十元 | 臺灣交通概論(新書) | 新臺幣一百元 |
| 交通政策 | 新臺幣二十五元 | 嚶鳴集(新書) | 新臺幣五十元 |
| 交通古今談 | 新臺幣三十五元 | 實業計劃交通論 | 新臺幣二十五元 |
| 抗戰時期水運紀要 | 新臺幣二十元 | 實業計劃論 | 新臺幣五十元 |
| 我與航運 | 新臺幣五十元 | 長江封鎖線 | 新臺幣八十五元 |
| 我與航運(日文譯本) | 新臺幣四十元 | 開國六十年交通史論 | 新臺幣八十元 |
| 中國水運志 | 新臺幣一百二十元 | 運輸經濟論 | 新臺幣一百元 |
| 中國交通概論 | 新臺幣四十五元 | 王洸教授其人其書(英文本) | 新臺幣八十元 |
| | | 我的公教寫作生活 | 精裝本一百五十元 |

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」，與王銘珽先生所著「海上國際法」（民國四十三年十一月出版）爲教材。上述四書，綱舉目張，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 二二

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

海上法概要

王 洸 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. Laurence 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：