

侯木仲編著

國際海洋法

下冊

環球書局印行

侯木仲編著

國際海洋法

下冊

環球書局印行



版 權 所 有 • 翻 印 必 究

中 華 民 國 六 十 三 年 五 月 初 版

(全 二 冊) 國 際 海 洋 法

下 冊 定 價 新 臺 幣 柒 元

仲	木	侯	者	著	編
平	治	周	者	行	發
局	書	球	環	者	版

台 北 市 懷 寧 街 一 〇 六 號

電 話 三 一 四 四 七 五 號

內 政 部 登 記 證 • 版 台 業 字 第 二 四 四 號

編輯大意

一、本書係參酌部定課程標準草案，就年來教學所得，輯述而成。

二、本書就國際海洋法，分平時、戰時、中立、及海事公共安全與航運管理，四大部分，依次論述。主要目的，仍在求平時對海洋積極開發，兼謀海上公共安全與增進航海人員福利。至於戰爭，雖以戰止戰，仍不可免；亦期其能有國際法規，而減低其殘暴程度，並使責任有所歸屬。

三、本書適合大專及五專法律及航海、海事各系科之用。行文力求淺顯，海事職校，亦可適用。如因篇幅過多，可配合教學時數，自行酌量調整。

四、本書主旨，尤在實用。學習以後，獲致明晰概念，俾於從事實際航海業務時，對國際海洋法規所規定之有關各事項，均能知所適用。

作者 侯木仲 謹識

六十二年十二月於臺北

國際海洋法 下冊目錄

第五篇 本論——第四部份

有關海事公共安全及航運管理之國際海洋立法

第一章	國際海洋立法進步之因素·····	一
第二章	民權思想與法律思想之影響·····	三
第三章	海上公共安全之一致需求·····	五
第四章	國際海事行政管理法規之效力與規範對象·····	一〇
第五章	有關船舶行政管理國際海洋立法——船舶證書及船舶檢驗·····	一二
第六章	船舶構造安全標準、電力裝置、防止火災及消防設備之國際海洋立法·····	一七
第七章	船舶救生設備及電訊設備之國際海洋立法·····	二一
第八章	船舶噸位丈量、及載重線公約之國際海洋立法·····	二五
第九章	船舶載運「穀類」及「危險品」關係公共安全之國際海洋立法·····	二九
第十章	核子船舶安全之國際海洋立法·····	三五

第十一章	防止海水污染之國際海洋立法·····	四〇
第十二章	維護海員利益之國際海洋立法(一)——關於職業訓練、就業資格，限制年齡，及健康檢查等事項·····	四七
第十三章	維護海員權益之國際海洋立法(二)——關於便利海員受僱，海員僱傭契約條件，及海員身份證等事項·····	五四
第十四章	維護海員權益之國際海洋立法(三)——關於工資、工時、配額、餐事、福利、及其執行之檢查各事項·····	六〇
第十五章	維護海員權益之國際海洋立法(四)——海員社會安全、疾病、傷害保險、遣回權、及失業、養老金制度·····	七一
第十六章	海上航行安全之國際海洋立法——預防危險，避免碰撞，與救助義務及設施等事項·····	八〇
第十七章	解決國際航海事務糾紛之國際海洋立法——國家之平等權及豁免權·····	九五
第十八章	具有懲戒性質，處罰性質之行政管轄權及，刑事管轄權之國際海洋立法·····	一〇二
第十九章	關於海事民事訴訟事件審判管轄權及，船舶扣押權之國際海洋立法·····	一一一
第二十章	有關船舶碰撞，及海難救助與撈救之國際海洋立法·····	一一八
第二十一章	有關「共同海損」及「海上保險條款」之國際法規·····	一二九

第二章 有關船舶所有人之責任，船舶優先債權，船舶抵押權，及核子船舶所有人責任

之國際海洋立法

一三七

第三章 海上運送人，客運及貨運之責任，與備貨證券之國際海洋立法

一四九

第四章 結論

一六一

附錄

國際海洋法各種公約

一六五

國際海洋法

侯木仲 編述

第五篇 本論——第四部份

有關海事公共安全及航運管理之國際海洋立法

第一章 國際海洋立法進步之因素

現代國際法之主體，已早由以有獨立完整之國家爲限者，擴張至國際組織，若干某種團體，乃至個人。國際立法之內容，亦已自以戰時國際公法爲主之情形下，逐漸擴張至以平時國際關係協調和諧，進而至於國際集體安全，再進而至於公共安全。其發展經過，尤以海事國際立法，進步最大。不特公約或公法如此，國際私法方面，更積極致力於統一化運動，有使各國國內法之有關海事商行爲或其他私權事項者，其法律內容趨於一致之勢。於是各國其他國內法，爲規範或執行各國國內海事事項者，亦當然率先因應，以利適用。國際立法，實引導各該國內法躋入較前完美境界之原動力；則其本身，首應進步，充實，且富於強勁之效力，自不待言。

國際立法，其所以有此發展者，就國際海洋法，能將原由國內法規定之事項，演進爲使之國際法

化言，其主要原因，固仍爲人類之理性與智慧之比以往更爲發達；民權與基本人權之概念，更爲明晰；然其歷史軌跡，正不難循率。十九世紀至二十世紀，爲國際法急遽發展、成長最速之階段，國際海洋法，爰亦應運而生。影響作用最大者，第一、爲各項國際會議。歐陸在十九世紀初期以還之國際會議，多爲若干次大戰以前或以後，爲解決戰爭問題及國際糾紛而召開，結果往往使國際海洋法有意外收穫，如一八一五年維也納公會，決定關於國際河川航行自由原則，歐陸萊因，多瑙諸河之若干糾紛，從此盡除；一八八五年柏林會議，又推及非洲；繼之中南美，亦聞風相從；於是航行自由，不問是否國際河川之沿岸國家，同樣享有；且創設國際管理組織，以利事功。克利米亞戰爭結束後之巴黎會議，議決：（一）廢止私掠制度，（二）禁止捕獲中立船舶上敵國非禁制品，（三）禁止捕獲敵船上中立國之非禁制品，及（四）有效封鎖原則，四大議決案；正式承認非基督教徒國家之土耳其，爲國際社會一份子，打破宗教及種族成見；乃至開放黑海；使之中立化，任何商船均可利用，而任何軍艦，均禁止開入；凡上種種，雖爲海戰建立法規，實爲海上公共安全與自由，謀其立法基礎。其後一九〇七年第二次海牙和平會議，一九〇九年倫敦會議，所議海戰法規，將國際慣例納入國際法律，實質上，對各國行政權有關海洋事務上管理事項，頗多確立其立法原則。一九一二年四月十五日，鐵達尼郵船失吉，促成國際海事會議，從事專門討論海上公共安全之新境界，謀其如何統一修訂各國之紛歧龐雜海事法令，如何釐定船舶之適航性及旅客之安全保障。又其後，復有有關信號，載重線，船舶噸位丈量，各種會議及其立法，迄於今，更有防止海水油污、及核子污染，各種國際海洋法。第二、爲國際間基於行政上及

技術上各種需要，深知，徒恃一國之力量，不足以解決問題，非聯絡多數有關國家，共同設置國際常設機構，不足以赴事功。首先即有一八六五年之國際電信組織，繼而又有一八七四年之國際郵政聯盟，賡續復有一八七八年之國際氣象組織等，相繼成立，各國國內之行政事務，乃爲有關國際組織及其議決案、規則，或協訂等成文法規所拘束。各國政府如此，民間事業團體或學術機構，亦有溝通國際關係而聯合組成者；在航海事業，即有馳名之國際航運常設協會，於一八九四年，融和一八八五年比京成立之內河航運協會，與一八八九年在法京開幕之航海國際協議，而永久設置。國際勞工組織，對有關海員事項，建樹亦多。從而各國國內法，亦當嚴格遵守國際立法之規範，各爲適當之制訂。蓋以海洋最富於流通性，往還來復，天涯比鄰，聲應氣求，同此需要，幾不容再有不必要之藩籬，橫互其間，仍然固步自封，獨行其是也。

第二章 民權思想與法律思想之影響

民權思想，基本人權觀念，與法律思想，影響於國際立法之力量，亦不在小。人類之良知，從不汨沒，但在歐洲中古黑暗時代期間，不免被抑壓桎梏，無法發揮。所幸其後漸趨光明，宗教與政治，亦逐漸分離，文化重告復興。法國大革命時，高倡自由。平等、博愛、民權思想，大爲發達，個人主義，更其蓬勃；但亦爲人類導致某種不幸，諸如工業災害，勞資糾紛，不斷發生，尤爲慘酷者，世界大戰，實個人主義與工業革命後資本主義，過分發展之結果，大國爭取市場，爭取殖民地，武裝衝突，

全面戰爭，無可避免。惟是「社會聯立」之思想，適足以矯正個人主義之失。「厭戰」之心理，更爲入同此心，心同此理；企望和平之意願，普遍而一致。同時，基本人權中之自由權、生存權、工作權等，由於「社會聯立」思想之深入人心，推己及人，變個人主義，爲社會主義，人道主義，亦隨之產生。對社會，人人有其責任，共謀社會福利及社會安全；對社會大眾之每一個人，亦應有其同情心與對經濟弱者予以「人道尺度」之處遇，即「人性待遇」。法律思想，經此一番推進，於是有「私法公法化，權利義務化，個人社會化」之重大轉變。國內法如此，見諸國際法者，過去一致認爲戰爭爲解決國際爭端或實現國家目的，唯一合法手段之觀念，變更爲以謀求永久和平，尋求互助合作代之。國際組織，亦以努力於維持世界秩序，建立集體安全制度爲能事。雖阻力與困擾，所在多有，且盈虛消長，亦非固定，仍不斷有破壞和平，發動戰爭之不幸事件發生，但人類一致嚮往之大方向，則亦彼此從同。因此，國際立法方面，積極向非戰，限制國家戰爭權，實現和平，裁軍，限制發展武器等方向進行，迭次海牙和平會議，裁軍會議等，商討協議，編纂法典，已解體之國際聯盟，雖無甚偉大成就，現時之聯合國所屬之各種專門機構，則較勝一籌，爲國際社會所做之立法工作，自不能有背上述和平、自由、安全、人道之原則。聯合國並有一國際法發展編纂委員會，以總其成，雖聯合國其他方面之若干表現，尙難盡如人意；而於此部份，則不能謂無成就。

由上所述，可見歷史演進結果，與人類思想之進步，一切法律，均隨之而日益理性化。國際立法，爲國際社會之規範，必然應爲時代思想代表之象徵。國際海洋法，爲利用海洋之每一國家，每一團

體，以至每一個人，所息息相關，其應特別着眼於公共安全、公共福利、當爲立法本旨，不容置疑也。

本編暨以次各編所述之各種國際海洋立法，大部份爲有關海洋事務行政管理事項之法律。其立法原理，大體上已如上之簡介，但其中多數場合，涉及自然科學，應用科學等專門學科與專門技術，則宜讓諸各該學科與技術，求其詳盡；非復法律學之範疇耳。

第三章 海上公共安全之一致需求

海洋有其特性，第一、海洋之總面積，大於陸地，爲三億六千一百萬方公里，對一億四千八百萬方公里。以赤道爲界，南半球之水面，占百分八十五，北半球占百分五十九。第二、海洋因面積大，遂亦危險多，而危險復多不易防止與救護，如冰山、颶風、颱風、旋風，及與低於冰點空氣結合之強風，遇之者，無不立致災害。第三、海難之發生，可能爲與全世界均有關係，被災者非限於某一地區之人；無論有海岸線國家或無海岸線國家，無不有其船舶——瑞士國有船舶三十萬噸，梵諦岡教廷亦有船舶數萬噸，海難發生時，不特因洋面彼此相通，被災面積廣，且因利用船舶者，無間於國族人種，被災者正不知將爲何人。第四、海洋生物，爲人類生活主要資源，因此，人類爲覓取或養護海洋生物，不惜以生命爲孤注，以海洋爲危險搏鬥場所。有此各種特性，人類利用海洋，無論爲客運，船舶固全世界各國均能有之，旅客亦係來自世界各國；貨運，則貿遷有無，調劑盈虛，必然來自產地，散之四

方；採集或養護海洋生物，亦必活動於海上；易言之，亦皆人類所以求生存，或充實生活內容，種種活動，首先要求者，厥爲海洋之公共安全。

國際海洋立法，爰亦針對此一重點，於制訂法律時，確立其立法要旨與立法原則，並特加注意於下列三事：

首先爲嚴格要求船舶必需具備完美之「適航性」。Sea worthiness 亦即船舶之構造，必需合於其航行目的之使用，而堅固妥善，屬具及一切應有之設備，必需準備齊全而完美合用，配置之人員，必需足數分配而適當，給養必需充足而保持良好品質，以上各項，並應互相配合，相輔相成。同時，對表彰船舶本身之各種權利義務法律關係書面文件之船舶文書，亦必需齊備。更應視時代之進展，謀適當之改進，未可拘泥保守。關於船舶適航性之規定，一九六一年之海上客運公約第三條，且對運送人特加規定；「一、運送人，如爲該船舶之所有人時，於運送開始及運送中，對於船舶應具有並保持適航之能力，配置適當人員，完善之設備，與充分之補給，以及維持旅客安全之其他一切事項，均應爲必要之注意，並應確實使其所僱用之人員及代理人，在其服務範圍內，同樣爲必要之注意。二、運送人如非船舶所有人，則應視其情形，確實使該船舶之所有人，或其操作人（Operator）譯運用人或使用人），及其所僱傭之人員或代理人，在其服務範圍內，均能爲必要之注意」。一九二四年載貨證券公約第三條，亦早有類似規定：「一、運送人，於發航前，或發航開始時，對於下列各事項，應爲相當之注意：甲、應使船舶有適航性，乙、配置適當之海員與設備及船舶之供應，丙、使貨

艙、冷藏室，及其他供載運貨物之各部份，於貨物之收載、運送、與保存，均能適宜而安全。」以上二種公約，既對客運貨運，分別責成運送人爲必要之注意，倘有違反，當然即構成刑事或民事上之法律責任。但公約無法直接對運送人施行，必需透過國內法爲之。即使因客運貨運發生國際糾紛，循外交途徑解決者，除由國際常設仲裁或裁判機構處理者外，在獲致結果，付諸執行時，仍須由國內法爲之。但各國國內法，對船舶之構造、屬具、設備、海員之資格、能力、船舶國籍之認許，船舶文書之種類及其內容，都係各自爲政，難期一致，而海洋事務之受益與被災，初無國家民族人種之可以強爲限制或分別；是以不同之法律，適用於相同之事項，自難謂公平允當。故各種公約或協議，於其所規定之條項，必須同時賦予較強之效力，並定明：所有簽字於公約，或隨後加入之國家，必須盡一切可能，實現公約之目的，對公約所要求者，制訂國內法律，或修正其國內法之不同規定，或將之訂入其國內法之相關部份，或加以補正，以期其一致。從而自公約以至各國國內法，均有相同規定，各國之間，標準劃一，船舶文書，格式內容，不再紛歧，無論檢查與承認，均有一定準繩。是匯各國之行政力量從事於此，必易實現矣。

其次，爲海洋災害共同極力預防之籌劃。大海茫茫；渺無涯際，波濤洶湧，風雲詭譎，種種變幻，難以預測；加之水面下深淺不一，暗礁所在多有，一有災害發生，絕不似陸上之易於施救，且即使不難救助，呼應上亦大成問題，雖航空事業發達，直昇機亦有時不能立刻到場，或無從着手者。惟海上危險，亦有可資預爲防範，以便早爲之所；最主要之關鍵，在於如何預知危險即將發生，以及何處

已有危險發生。於是可以設法趨避，不致再陷險境。尤要者，爲分工合作，整個地表之全部，探勘、調查、預測、分析、審查、判斷、聯絡、交換、與傳播，概需各國通力爲之，方克有濟。各國政府，固應努力於此；民間團體，亦不能置身事外，庶幾羣策羣力，集一切智慧與經驗，共同從事，亦共同受益，至少爲共同避免災害也。故如冰山飄浮之情形，颱風侵襲之動向，氣象資料之蒐集，暗礁散布之狀況，船舶遵循之航路，燈塔設置之標準等等，均應由國際立法預爲訂定，再推及各國國內法，俾成爲世界規範，即有關學術儀器之研究發展，與運用或設置，亦莫不如是。然後各國本諸一致標準爲共同目標努力。一九六〇年海上人命安全公約，特別重視共同防禦海洋災害，善爲利用一切預防力量，卽此意也。

復次，爲海上救助之相互負責及優先實施。海上災害，雖可預爲防範，但防不勝防，或猝不及防者尤多；亦有縱然預防頗力，亦僅能輕減災害程度者；且其既已發生，往往鞭長莫及，或緩不濟急，故其救助海難之義務，絕不能責成某一固定或特定之對象，如船旗國之船舶，船旗國之救助機構，船舶所有人或其特約救助人等；而應由舉世各國，從事於海洋活動者，共負其責，海上船舶，不分軫域界限，尤應互相救助。救助之要務，約分二項，其一，爲遇難消息之迅速傳播，務使在不受任何隔阻下，優先於一切消息之發送，而易於爲其他船舶及救助機構所聞知。另一，爲救助工作之盡力實施。亦務使每一船長，均負有救助海難之義務，違者應受刑事處分，但以不甚危害其本身之船舶、海員，及旅客爲限，因法律亦不能責其捨己救人也。故海上人命安全公約，嚴格要求各船舶設置無線電通

訊設備，一則便利本身之收聽災害消息，便於趨避，一則萬一不幸遭遇海難，立可呼救，又一則亦可收聽他船之有無拍發求救信號；故需於晝夜無間斷，或至少於一定時間內，派員守聽遇難遇險頻率及呼號。國際電信公約，對於有關海上陸上空或外太空，生命安全之電信，以及世界衛生組織之疫情特急電信，要求國際電信業務，必須予以絕對優先權；對於遇險呼叫及通信，不問其發自何處，各無線電臺，應絕對優先接收，並須立即採取必要行動。是乃以全世界之電臺，佈置爲救助之嚴密通信網也。一九一〇年在布魯賽爾訂立之船舶救助與船舶碰撞兩公約，均曾規定：船長於不甚危害其船舶、船員，及旅客之範圍內，對於海上生命遭遇急難之人，應盡力救助，雖受難者係屬敵人，亦應如此。海上人命公約之規定，更爲詳細而嚴格：行駛在海上船舶之船長，無論自何處，收得任一船、艦、飛機、或殘存艇、筏，在遇險中之信號時，即負有以全速前進，馳赴現地，救助遇險人員之義務。如屬可能，並應即時通知遇險人員以往救助之情形。

國際立法，既已有所規定，實以超國家立法，達成共同安全目的；當然必須定明簽字於各該公約之國家，或後加入該公約之國家，均於其國內法，亦作同樣規定，然後始能發揮法律之效力，而完成立法之目的。此蓋由於從事海洋活動者，彼此利害相關，幾亦禍福與共，有其共同要求，遂亦易於促成國際海洋法有關海事行政管理等法律大同化，四海一家，共策安全。

第四章 國際海事行政管理法規之效力與規範對象

國際海洋法，有關海洋事務行政管理部份之法律，其主要內容，以地理範圍言，則為水域，以支配拘束之客體言，則為船舶，以規定之事項言，則為航行，以保護之對象，有時亦為權利之主體言，則為海員及旅客。惟無論係屬何項法律，均應為強行法規，所規定者，概有強制效力，稍有違反，均所不許。且凡簽字於公約，或參與協議，或事後聲明願為參加者，於各該公約生效之日，即須依照公約內容予以執行，除非有公約規定之情事發生，即不得停止適用，或暫停適用。例如海上人命安全公約規定，僅在不可抗力，與發生戰爭或敵對行為時，得停止適用，戰爭時期，且為暫停適用，緊急情況下旅客之運送，亦僅為拯救生命已受威脅，亟需載離領土，勉為允許超載。對於船舶，亦為只除軍艦、五百噸以下小船、遊艇、漁船、人力推進之船舶、及木船，之外，其餘船舶，概屬強制適用。於是，每一締約國，在其領土之港口內，對其他各締約國之船舶，即可依照公約，實施管制；倘經查明其適航力有欠缺，即得為不得出航之處分。是類公約，多為原則法，所訂定者，已為極客觀而必要之準則，故亦極少例外之規定，諸如豁免、免除、免予適用等，都有極嚴格之限制，以免將法律之強行力予以抵銷。

國際海洋法被保護之對象，首為海員。航海生涯，固多樂趣，但其苦況與危險，亦無可諱言。海員，對船舶所有人言，亦為勞工。國際勞工組織，鑒於海員終歲辛勤，在海上備受風霜寒暑之侵襲，