

中華民國的領海及其相關制度

黃剛著

臺灣商務印書館印行

王雲五主

附

人文庫



S

012039

D993.3
881



S9009677

黃剛著

中華民國的領海
及其相關制度

臺灣商務印書館發行

石景

年



編印人人文庫序

余弱冠始授英文，爲謀教學相長，並滿足讀書慾，輒廣購英文出版物。彼時英國有所謂人人叢書 *Everyman's Library* 者，刊行迄今將及百年，括有子目約及千種，價廉而內容豐富，所收以古典爲主，間亦參入新著。就內容與售價之比，較一般出版物所減過半。其能如是，則以字較小，行較密，且由於古典作品得免對著作人之報酬，所減成本亦多。

余自中年始，從事出版事業，迄今四十餘年，中斷不逾十載。在大陸時爲商務印書館輯印各種叢書，多厲廉售之意，如萬有文庫一二集，叢書集成初編以及國學基本叢書等，其尤著者也。民五十三年重主商務印書館，先後輯印萬有文庫薈要，叢書集成簡編，漢譯世界名著甲編等，一本斯旨。惟以整套發售，固有利於圖書館與藏書家，未必盡適於青年學子也。

幾經考慮，乃略仿英國人人叢書之制，編爲人人文庫，陸續印行，分冊發售，定價特廉，與人人叢書相若；讀者對象，以青年爲主，則與前述叢書略異。本文庫版本爲四十開，以新五號字排印，與人人叢書略同；每冊定價一律，若干萬字以下，或相等篇幅者爲單冊，占一號；超過若干萬字或相等篇幅者爲複冊，占二號，皆依

出版先後編次。每號實價新臺幣八元，一改我國零售圖書向例，概不折扣。惟實行以來，發見間以萬數千字之差，售價即加倍，頗欠公允。研討再四，決改定售價，單號仍爲八元，雙號則減爲十二元，俾相差不過鉅。又爲鼓勵多購多讀，凡一次購滿五冊者加贈一單冊，悉聽購者自選。區區之意，亦欲藉此而一新書業風氣，並使購讀者得較優之實惠而已。

仰今後重印大陸版各書，除別有歸屬，或不盡適於青年閱讀者外，當盡量編入本文庫。同時本文庫亦儘可能搜羅當代海內外新著，期對舊版重印者維持相當比例。果能如願，則本文庫殆合英國人人叢書與家庭大學叢書 Home University Library 而一之也。

數年之間，取材方面，時有極合本文庫性質，徒以篇幅過多，不得不割愛者，因自五十八年七月起新增特號一種，售價定爲二十元，俾本文庫範圍益廣，而仍保持定價一律之原則。惟半年以來，紙價工價均大漲，祇得將特號面數酌予調整。凡初版新書，每冊在二百一十面至三百面者，或景印舊版，每冊在三百一十面至五百面者，均列入特號，事出不獲已，當爲讀書界所共諒也。

中華民國五十九年一月五日王雲五識

代序

「敬畏耶和華是知識的開端」

箴一：九

本文在寫作期間，承蒙丘宏達老師在大綱的擬定與寫作的方法上，悉心指導，並提供許多寶貴的資料，稿成之後又予詳細批閱，勞費心神，謹此致謝。

中華民國的領海及其相關制度

目錄

緒論	一
第一章 中國沿海地理的一般情形	五
第一節 地理位置	五
第二節 海岸地形	六
第三節 重要島嶼	七
第四節 歷史背景	八
第二章 國際法上的領海制度	一二
第一節 領海制度概述	一二
第二節 領海的法律地位	一三
第三節 領海的寬度	一五

第四節	領海的基線·····	二四
第五節	領海的外線·····	三〇
第六節	海灣與群島領海的測定·····	三一
第七節	領海制度最近的發展·····	三四
第三章	中華民國的領海制度·····	四六
第一節	領海制度輸入中國的經過·····	四六
第二節	中華民國的領海寬度·····	四九
第三節	中國領海的基線·····	六二
第四節	渤海灣及瓊州海峽的法律地位·····	六六
第四章	中華民國對其領海及鄰接區的管轄·····	八二
第一節	不平等條約下中國於其領海主權下所忍受的限制·····	八二
第二節	沿海貿易權·····	八七
第三節	漁捕權·····	九〇
第四節	外國船隻的無害通過權·····	九一
第五節	中國國際商港的開放與關閉·····	一〇〇
第六節	中外船舶在中國領海港口懸旗的規定·····	一〇二

第七節	中國宣佈關閉中共佔領區內的港口引起的法律問題	一〇三
第八節	鄰接區	一〇七
第五章	中國中立與戰爭期間有關領海的法律問題	一二五
第一節	民國三年局外中立條規的頒佈與施行	一二五
第二節	第一次世界大戰中國中立期間交戰國武裝商船停泊中國港口的規定	一三四
第三節	第一次世界大戰中國參戰期間處理中國領海內敵國船隻的經過	一三七
第四節	抗戰初期日本海軍封鎖中國全部領海的經過及其引起之法律問題	一四〇
結論	對於中華民國領海制度的建議意見	一五五
附錄	中華民國「領海範圍三海里令」	一六二
參考資料		一六五
索引		

緒論

海洋約佔全球總面積的四分之三，自古以來，它因提供了漁鹽礦產的經濟利益，天然便利的通衢大道及險要易守的防衛屏障，而成爲人類生活史上不可或缺的部份。中古以後，歐西各國爲了維繫使用海洋的和平與秩序，不特頒定了許多國內法規，以統轄所屬船舶；同時也與其他國家，根據著彼此的共同利益，塑造並恪守各項規則。因之，海洋法自始即爲近代國際法的主要部份之一。

由於位處不同，海洋在國際法上的地位可類分爲內水、領海及公海三種，內水的法律地位，幾等於領土。公海是在國際社會的共通利益下，開放予各國自由使用。而領海制度則係沿海國在主權延伸的原則下，基於其國防的安全，財稅的監督，國民的生計與其他特殊的利益所形成的。這些關於海洋的法律地位及其相互間的關係原爲近代西方基督教文明的產物，百多年來，它隨著東西關係的發展，已推廣到全球。並且由於國際政治的變幻莫測和科學技術的日新月異，使得上述海洋法不斷地在變動和演進，因爲它們不但得符合國際社會的利益，且須滿足各國特殊的要求。

。當一個沿海國因其新利益的崛起，或新科技的發展，而提出關於海洋的新要求時，其他國家即使依照其本國的利益及所瞭解的國際社會之共通利益，或者接受，或予拒絕。因此海洋法實在是個暫時得其平的法律體系，而領海制度也在種種的變化與衝激之下，成爲一個正在成長的法律。

(一)研究的目的：

本文寫作的目的，係在追溯中國接受領海制度的經過，探討中國官方的實踐，訪求中國學者的意見，加以整理分析，冀圖得出中國對領海制度的態度。並根據研究所得，據以領海制度將來可能有的演進方向，及中國特有的自然環境和人文景觀，對中國現行的制度或提出修正，或建議補充，使中國在面對著不斷成長中的海洋法之前，能建立一組有系統而較完臻的制度，俾能符合中國的國家利益，並謀國際社會的利益之增進。

(二)研究範圍與方法：

在敘述本論文的寫作範圍時，先就定義下列兩個名詞，本文中所謂「中國」者，係指明朝、清朝及中華民國；所謂「中共」者，是說自一九四九年十月一日在北平成立的偽「中華人民共和國」。

本論文的範圍，于時間方面，在一般概述中，可上溯自十六、七世紀領海制度形成與發展之際，下迄於本世紀；在中國部分，原則上僅限於中華民國紀元後的六十年，但領海制度的傳入中國，非朝夕之事，爲了敘述與分析上的便利，對於前清時代，列強侵奪中國在領海主權上的各項

權益之經過與影響，也略作說明。另外，中共對領海的態度，本文亦一併討論。于空間方面，除了若干意義深遠的重大成案如英挪漁權案外，仍以中國沿海地理形勢爲主，包括大陸與海島的一般海岸，渤海海灣、南海諸島等。于制度方面的討論，包含著領海寬度的成規與演進，領海基線的劃法。海灣的法律地位問題，中國在領海主權上所忍受的限制。沿海貿易權、漁捕權，外國商船及軍艦在中國領海內行使無害通過權的條件與限制，鄰接區的劃定及領海的中立與戰爭制度等。

本論文的研究方法以分析與比較兩種爲主；在分析方面，主要在乎敘明中國六十年來領海制度之發展與建立，並對若干特殊成案，如中國宣佈關閉中共佔領區的口岸及領海等，詳作法律上的研討。必要時並與主要國家的領海制度，及中國曾簽署但未曾批准的一九五八年領海及鄰接區公約（*Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone*）等作比較研究。只有分析才能窺探中國領海制度的全貌，也只有比較才能知曉中國制度的特徵與優劣之所在。

（三）資料的來源

由於本論文係屬原創性的研究，（因學術界與坊間尚未見有就有關題目作過的整理與出版），是故資料的蒐集，頗費周折，加以以民國肇立以來，戰禍連年，圖籍文案不免失散或殘缺，蒐羅之事，益形困難。

至於資料的取材，則偏重於中國學者的意見與中國政府的實踐。學者的意見多與西方公法學

家雷同，散見於圖書報刊及學報中，較具代表性的有丘宏達、雷崧生、崔書琴及周甦生（陷大陸）等人。當然，本文的撰著也參考著外國學者的觀點。在實踐方面，多取之於政府機構的出版品，經已開放的外交檔案，民間學術團體出版的有關中國對外交涉的各類文件，史料彙編及訪問記錄等；其大要如下：(1)政府機構出版物，如北京政府的「政府公報」；訓政時期的「國民政府公報」「行政院公報」，「交通部公報」及「外交部公報」等；行憲後的「國防部公報」，這些在政府播遷台灣以前出版的官書，大都殘缺不全；在臺灣出版的「總統府公報」「外交公報」「外交部週報」「交通法令月刊」「台灣省政府公報」「中華民國現行法規彙編」等，則較完全。上述之官書多數藏於台北中央圖書館、中華民國史料中心等。(2)外交部檔案：民國以來的外交檔案，目前業已開放者僅只民國元年至十六年部分（現藏台北中央研究院近代史研究所），民國十六年以後的檔案尚未開放供以參閱，故無法充分運用，誠屬遺憾。(3)其他尚有民間團體所出版的關於前清及民國對外交涉的資料，如「籌辦夷務始末」「清季外交史料」「革命文獻」等，其他尚有台灣各重要圖書館所藏的「東方雜誌」「國聞週報」及各大學學報。現在台灣所出刊的各種期刊、年鑑、報紙，也是不可忽視的參考資料。由於上述各項資料，除「外交報」「革命文獻」編有統一目錄外，其餘均需按期逐頁翻閱登錄蒐集。

另外，在聯合國國際法委員會的委員發言記錄及決議、海洋法會議的投票記錄、美英重要法學雜誌及國際法彙集中，也可以發現若干資料。

第一章 中國沿海地理的一般情形

第一節 地理位置

中華民國位於亞洲東南部，東臨太平洋，西倚帕米爾高原，南界印巴及中南半島，北接西伯利亞，面積達一千一百四十餘萬方公里，約佔亞洲四分之一強，佔全球陸地總面積的十二分之一。

以海陸位置論之，中國西北半壁深居大陸腹心，東南半壁濱臨海洋，從鴨綠江口向南至東京灣北崙河口止，全與鄰近中國大陸的西太平洋緣海——南海北部，東海與黃海——相接，而在這些緣海海域中，散佈著許多島嶼。（註一）

南海北部之範圍，大致包括北緯四度以北所有南海諸島之海面，約有二百萬平方公里，深度在二百公尺以內者，約六十萬方公里，愈南愈深，最深達二千公尺。東海位於中國之東方，南以台灣海峽與南海爲界，北則在長江口與黃海分界，面積七十萬平方公里，其中三分之二在二百公

尺以內。黃海海水因受黃河影響呈黃色而得名，面積五十五萬平方公里，平均深達一百公尺，但沿海自北而南，東西寬自一百至三百公里之地帶，深度均在五十公尺以內。與黃海相鄰的渤海，（註二）由山東遼東兩半島環抱而成，整個渤海深度大部在四十公尺以內，小部在二十公尺左右，以遼東半島南端附近爲最深，介乎五十至二百公尺間。渤海的東方是廟島海峽，亦稱渤海海峽，渤海由此入黃海，而與大洋相通。（註三）

第二節 海岸地形

中國海岸係由大陸海岸與島嶼海岸兩部份所組成。大陸海岸北起鴨綠江口，南迄北崙河口，長凡一萬一千一百多公里。島嶼海岸線，計長九千六百公里，其中台灣與澎湖列島即有一千四百七十多公里。合計約達二萬零七百餘公里。（註四）

以海岸地形來說，中國海岸大致可分爲沙岸和岩岸兩類，其間可以錢塘江作爲分界線，線北多爲沙岸，長約四千七百八十公里，線南大部爲岩岸，長六千三百五十公里。（註五）

沿海丘陵下沉，即造成岩岸。錢塘江口以南的浙閩粵三省，地跨閩浙丘陵與嶺南丘陵之間。故其海岸除有珠江三角洲等沙岸，多屬岩岸。山嶺瀕海，港灣深入，海灘或濱海平原狹隘，曲折的海岸附近，羅列著衆多的島嶼，中以舟山群島爲最著名。

沙岸的造成，由於沖積平原，而沖積平原之造成，則繫於河流之挾帶大量泥沙。中國錢塘江口以北多大河巨川，如長江、黃河、海河、遼河等，源遠流長，每挾巨量泥沙，故其下流均爲寬廣之平原或三角洲，此等平原及三角洲既爲泥沙所積成，因之海岸亦爲沙岸。

錢塘江口以北間或亦有臨海丘陵地，所以有岩岸存在：(1)自安東向西南延長至旅順附近之老鐵山，折向北經過復州灣至蓋平，幾環遼東半島丘陵地一週。(2)自葫蘆島向西南經山海關而下秦皇島。(3)自山東掖縣東北至蓬萊，向東繞成山角西南至連雲港。(註六)

第三節 重要島嶼

鄰近中國大陸的緣海內外，均有島嶼羅列，總數約有三千五百之譜，其中絕大多數均分佈於浙閩粵三省的岩岸附近和南海北部的海域中。(註七) 現就說明其中之要者。

(1)、台灣及澎湖列島；台灣是中國最大的島嶼，面積三萬五千八百平方公里，隔台灣海峽與中國大陸的福建省遙遙相望。澎湖列島位居海峽中，總凡三十六島，對於台灣與大陸之間具有屏障與橋樑的作用。

(2)、海南島及南海諸島：海南島偏處雷州半島之南，以瓊州海峽與大陸相隔，面積三萬二千平方公里，爲中國第二大島。南海諸島爲遍佈南海北部各處的島群，形成中沙、東沙、西沙、南沙

四個群島，它們多由珊瑚島所構成，高度低面積小，但環島之暗礁則甚多，且面積頗大，這些小島在南中國海的航海及軍事上極具價值重要。（註八）

(3)、廟島列島：橫處渤海海峽，爲數計十五島，中以長山島爲最大，餘雖皆僅數平方公里，然以分佈於黃渤兩海之走廊地帶，十分重要。（註九）

其他尚有釣魚台列嶼，偏處東海東方，台灣之東北海域中，戰後由美軍佔領，準備交還日本，中國政府力持異議，認爲該等島嶼應爲中國所有。（註十）

第四節 歷史背景

海陸位置的殊異，固然引起一地自然景觀的特色，同時也決定當地生民活動的範疇，影響到該地人文現象與經濟生活的發展。海洋對於人類的活動，通常可以提供下列三種便利：一是漁鹽等的經濟利益，二是天然的往來通衢，三是險要的防衛屏障。

中國人與海洋的關係也是一如上述，現先以漁鹽之利說明，即令殷墟所發現的龜甲貝殼不足以直接證明當時中國人與海洋的關係，但就「史記貨殖列傳」稱：「山東多漁鹽」，「太公封於營立，地瀉鹵，人民寡，於是……太公通漁鹽，則人物歸之。」又記管仲相齊，「興漁鹽之利，齊以富強……」可見中國人民在西元前幾百年即收海濱漁鹽之利了。（註十一）

但中國自古即重農，遂使漁業生產失去其重要性，演變而成農家之副業，歷史雖然漁鹽並稱，然漁鹽性質不同，所以後來多「詳於鹽而略於漁」了。（註十二）另外的原因，可能是漁具的落後，中國漁船俱屬平底，行船多用腕力或風力，難耐風浪之險，不宜遠航。（註十三）而方式則多以張網、拖網、手釣爲盛。（註十四）

再論交通與軍事，中國東北沿海海道交通，因古代陰陽學說及齊燕海上方士的活動，興起甚早。到戰國時，曾有「秦攻燕……齊涉渤海，韓魏皆出銳師以佐之」的軍事活動，兩漢以降商業上的貿遷有無和海外移民的孔道，大體以渤海灣之山東半島、遼東半島作兩翼，向北越海至朝鮮，向南可到今之江浙閩粵等地。東南沿海的水運，亦可溯至吳越相爭，兩漢略有經營，（註十五）殘宋南遷，漸趨活躍，到了元明，漕運也曾經由海道北上。（註十六）

至於遠洋航業，向東多以日本爲目的地。在魏之前，中日交通多經朝鮮陸路渡海以至。（註十七）魏晉時期已知由朝鮮橫斷黃海沿山東江蘇海岸而下建康。（註十八）有唐之代則桴渡東海而南抵長江口、福州或泉州。（註十九）向南則以南洋諸國爲主，雷州半島曾是漢代南航的起點。（註二十）以後歷代續有經營此路，至明成祖遣鄭和七下西洋，達到極盛。（註二十一）

大抵說來，在明亡以前，中國人對其鄰近大陸緣海的經營尚稱積極，主動而獨佔，具有歷史性的意義。