

蘇彝士運河航運之衰落

沈鈞傳

開闢河山溝通萬邦

蘇彝士運河位於埃及境內的阿拉伯沙漠和西奈半島之間，為世界最主要人工運河之一，全長一〇一哩，連接地中海和紅海，其對歐亞航運的重要性，是盡人皆知的，它可以使歐亞航線免除繞道漫長的非洲海岸而由印度海經紅海通過運河直達地中海沿岸各國。蘇彝士港是運河紅海的出口港，而地中海的賽得港(Said Port)則為運河的入口，港口的防波堤上，矗立着一尊銅像，上面刻着「開闢河山溝通萬邦」，這就是法國工程師李西普(Ferdinand de Lesseps)於一八五九年開鑿這條運河的目的，他希望蘇彝士運河成為溝通兩洋的國際水道。

蘇彝士運河開鑿於一八五九年四月二十五日，至一八六九年十一月十七日正式開放通航，全部工程費時十年半，耗資四億三千二百八十萬零七千八百八十二法郎。一八八八年十月二十九日，九個國家(不包括埃及)曾簽訂一項康士坦丁堡公約(The Convention of Constantinople)，確保蘇彝士運河的國際性質和中立地位，公約中並規定，除戰爭期間，運河不得封鎖，世界各國船隻得自由通航。但埃及政府却一再阻撓以色列船隻的通行，遂引起阿拉伯國家和以色列的衝突，去年六月以阿戰爭以來，蘇彝士運河即告封閉，直至目前仍有十五艘貨輪被困期間，短期內尚無復航的可能。

運河的本身即是一項私有營利企業，所有權屬於蘇彝士運河公司，全部分為八十萬股，英國則佔三十五萬三千五百零四股。運河的租期為九十九年，自通行之日算起，應於一九六八年十一月七日期滿歸還埃及政府，但一九五六年七月二十六日，阿聯總統納塞，在租約屆滿前即採取片面行動，將運河

收歸國有，因此曾引起英法聯軍與埃及之戰，使運河在一九五六年十一月至一九五七年三月，關閉達四個月之久，最後英法在國際壓力之下同意放棄運河。一九五八年七月，阿聯與前蘇彝士運河公司的股東，在日內瓦簽訂協定，正式確定蘇彝士運河提前歸還埃及，並規定前蘇彝士運河股東，付給阿聯二千八百萬英鎊作為補償，最後一期補償款項業已於一九六三年元月全部付清。在運河收歸國有後，納塞以阿聯與以色列處於戰爭狀態為藉口，曾一再查封或故意延緩來自以色列或運往以色列的一切貨物與物資，因此一九五六年與一九六七年遂引起兩度以阿戰爭，此乃在所難免。

在世界航運上的重要性

蘇彝士運河通航以後，使英國到遠東的航程，比繞道好望角，縮短了百分之三十；英國到印度的航程縮短了百分之四十。一些地中海國家，例如意大利、希臘和土耳其，由於海上交通取道蘇彝士運河，使它們到沿紅海、波斯灣國家的航程，縮短了三分之二，甚至於可以縮短五分之四。在一九六六年，通過蘇彝士運河的海輪載貨總重量，達到二億四千二百萬噸，佔全世界海輪運貨總量的百分之十五，其中石油運載量為一億七千六百萬噸，佔全世界海輪運載石油總量的五分之一。

過去，運河公司的收益來源有二：一是徵收通行費，一條滿載的普通油輪，每次約收五千元美金；二是投資利得，一九五五年兩者的總收益是九千八百六十八萬二千四百四十二美元，其中運河純收益不過為三千零五十萬美元。運河公司的收益費一大半係用於疏濬河道，這項工作不僅要清除沙漠侵入的流砂，同時要加寬河道，方能維持正常的航運。

歷年來通過運河的船隻(包括戰艦)的數目、噸位及通過收益費的比較情況如下(單位:埃鎊一百萬):

年 代	通過船隻數	噸 位	收益總數
一九五八	一七、八四二	一五四、四七九、〇〇〇	四二·二
一九六一	一八、一四八	一八七、〇五九、〇〇〇	五二·〇
一九六二	一八、五一八	一九七、八三七、〇〇〇	五四·〇
一九六三	一九、一四六	二一〇、四九八、〇〇〇	七一·〇
一九六四	一九、九四三	二二七、九九一、〇〇〇	七八·〇
一九六五	二〇、二八九	二四六、八一七、〇〇〇	八六·〇

一九六五年主要航運國家,通過運河的船隻數,計英國三千六百九十三艘;賴比瑞亞二千二百七十三艘;挪威二千一百一十艘;希臘一千三百三十一艘;意大利一千三百零七艘;法國一千一百八十六艘;蘇俄一千二百一十六艘;美國九百八十七艘;德國九百四十四艘;荷蘭九百三十一艘;巴拿馬六百艘;瑞典四百九十三艘;丹麥四百五十八艘;阿聯一百三十九艘。通過運河的乘客,一九五二年為五十七萬一千四百一十六人;一九五五年為五十二萬零七百七十四人;一九五六年(一至十月)為三十一萬九千七百九十八人;一九五七年(四至十二月)為十八萬八千三百六十一人;一九五八年為三十四萬二千四百零四人;一九六一年為三十二萬三千人;一九六二年為二十七萬人;一九六三年為二十九萬八千八百八十人;一九六四年為二十七萬人;一九六五年為二十八萬六千人。

封閉後的蘇彝士運河

一九六七年六月,以阿戰爭爆發以後,蘇彝士運河隨即宣告關閉,迄今一年多來,由於東西航運在經濟上的傳統重要因素,使得這條運河開始在航運世界中漸漸失去其以往的輝煌地位,國際航輪海運市場亦發生巨大的變化。海輪乾貨運費上漲百分之五十至百分之一百。油輪運費也告劇漲。以英國至波斯灣這條主要航線的石油運費為例,在去年四、五月間原來每噸石油的

運費為十八至二十先令,到了六月底,激增到每噸運費一百五十先令,增漲率達八倍之多。海上輪船運輸公司股票價格也告猛漲,一些船公司股東,頓時財富增加數倍,石油公司則得失參半,得者指石油產品漲價;失者指多負擔了石油運費。在美、英、西德、荷蘭及其他西方大國,油價在短期內由上漲百分之五十而迅速漲到百分之一百,石油老闆大發其財。

當然,與中東有關的石油公司,由於運河關閉後,需要多負擔石油的運費,但是實際情況並非如此單純。有些石油公司,除了擁有油產可以加價出售外,還擁有龐大的運油船隊,外面運費漲價,對他們沒有影響,而且油價越漲,他們的收入也越豐,例如美國紐澤西標準石油公司,自去年擁有五百萬噸載重的油輪;英荷壳牌石油公司擁有三百九十萬噸的油輪,這兩家石油公司各擁有的油輪噸數還多出一點。英國石油公司擁有三百四十萬噸油輪,比荷蘭和希臘所擁有的油輪總噸數還多。有些石油巨子雖然本身並不擁有油輪,但在事先已租妥大量油輪,租期一般為十五年至二十年,甚至無限期租借,他們也同樣的不承担任何影響,例如紐澤西標準石油公司,承租油輪噸位達一千一百一十萬噸;英荷壳牌石油公司達一千五百三十萬噸;英國石油公司達八百三十萬噸。三者合計,共佔世界油輪總噸位數的百分之三十六。因此,上述擁有大量油輪的石油公司,非但沒有受到石油運費上漲之害,反而大獲漁利。至於那些單純擁有油輪或海輪的船主,雖因運費高漲而獲利,但絕不能與前述石油公司相提並論。

由於蘇彝士運河關閉而真正受到損失的,乃是一些開發中的國家,他們僅有極少數國家擁有數目微不足道的輪船,在需要船隻時,只有向大國租船,以東南亞、東非、中東十餘個開發中的國家為例,他們今年初擁有的輪船噸位,不過佔全世界輪船總噸位的約百分之二,但世界上十個航海大國則擁有佔全世界輪船總噸位的約五分之四。

埃及自一九五六年將運河收歸國有後,在財政上的收入頗為龐大。十餘年來,通過運河的船舶數,隨着世界貿易之擴張而不斷地增加,在最近四年來,所徵收的運河通過費,逐年增加百分之一,平均每年收入為二億三千萬美元,此款可以抵銷其入口貨總值的四分之一,成為埃及賺取外匯的最大憑藉。目前運河仍被貨船阻塞,首先使埃及及財政上蒙受莫大的損失,使原已負債超過十三億美元的國庫,在經濟上更感拮据。

印度因運河停航，在經濟上受到很大的損失。在一九六六年，印度與地中海沿岸國家的貿易，佔其國際貿易總額的百分之五十。印度向西歐輸出的鐵礦石，每一噸的運費漲了五至九美元，而鐵礦石本身的價值，每一噸不過七美元而已。但另一方面，運河關閉後，印度亦深得其利，在過去一年來，印度很輕易地打進了蘇丹、敘利亞、科威特和伊朗的市場，而一些遙遠並有潛力的北非市場，如利比亞，突尼西亞等則相對地受到影響。

超級油輪對運河的影響

中東蘊藏有全世界三分之二的石油，近年來由於新油田不斷地發現，舊油礦大力地生產，使這一地區的石油有繼續增產的趨勢。去年一年內中東輸出的原油達四億六千萬噸，約等於全球貿易的百分之四十三，其中約有二億三千五百萬噸原油預定經由蘇彝士運河運往各地。

從倫敦到阿巴丹（Abadan）繞道好望角的距離是一萬一千三百哩，如經過運河則僅六千五百哩。然而，今後運河如果再度開放，各大石油公司是否繼續使用運河，那不僅僅是地理上的距離問題，而且應兼顧其他複雜的因素，如油輪噸位的大小、航道的天然限制、運河通行稅額、貨物的目的地、港口的設備以及油輪市場等情況。這些因素在未來二、三年內將急速地發生變化而影響到蘇彝士運河的航運，即使運河不久能重新開放，則航運界最經濟的方式將與原來預計的情況大為不同。

各石油公司已廣泛地表示，即使沒有運河，他們也能照樣經營，但是為了彌補因繞道好望角所增加的運費，各公司即於一年前開始建造超級油輪。據計算，二萬、八萬和二十萬噸的油輪，其每一噸的基本運輸價格分別為九十鎊、四十一鎊和三十鎊。有一家石油公司曾估計，從倫敦到阿巴丹，以二十五萬噸級的超級油輪繞道好望角和以七萬五千噸級的傳統油輪經運河相比，雖然航程增加九千六百哩，其每一噸的運費可減少九先令。

由於上述估計，超級油輪的爭相建造乃屬必然的趨勢。到今年底，有一家石油公司將擁有超級油輪十四艘，在中東和歐洲之間，經非洲海岸從事油運作業，即使運河重開，這些吃水四十八呎至六十二呎的巨無霸，在面對最高僅能容納吃水僅三十八呎的蘇彝士運河航道時只好望而却步了。到一九七

○年底為止，將有三十艘此類油輪參加這條遙遠的航線，屆時蘇彝士運河勢將失去其在石油運輸上的重要地位。阿聯鑑於此，乃有意興建一條自蘇彝士港到亞歷山大港之間，與運河並行的大油管，來緩和超級油輪帶給埃及的經濟威脅，據估計約需經費五十八億英鎊，無疑的此舉須石油公司的大力支持。然而在面臨這一問題時，石油公司將會以這一地區的政治因素為考慮而缺乏濃厚的興趣。

埃及政府絕不讓其外匯主要來源毀於一旦。因此，另外計劃在運河重新開放後，將航道挖深至能容納吃水四十呎至四十八呎甚至六十呎的油輪通行。據估計，這一工程的費用至為驚人，要能容納吃水四十呎至四十八呎油輪通行，約需八十五億英鎊，如挖深至容納吃水六十呎油輪自由航行，則所需約為前者四倍。目前這一龐大預算，沒有一個大國願意冒險嘗試，即使阿拉伯國家財團合力支持該項計劃，將來埃及勢必以增加通行稅來支付該項開支，石油公司屆時不可能改變經濟而安穩的非洲航線而改就蘇彝士運河傳統航線。但石油運輸僅佔蘇彝士運河貨運量的百分之五十，以經濟觀點來看，石油改用超級油輪繞道運輸後，使埃及損失約每年一百四十萬美元的收入，而其他傳統油輪和客貨航輪將仍通過蘇彝士運河，而運河本身只是航運的衰落而並不涉及及到存廢問題。

蘇彝士運河的重開問題

中東戰爭至今已十五個月，而運河目前仍陷於封閉狀態，很多航運國家，對於這條運河能否重開的問題頗為關懷，各國貿易方面人士也由於運費成本及交貨時間關係，對此極為重視。那麼這條聯繫歐亞、地接三洲的運河，究竟何時可能復航？這涉及到政治和技術兩方面：（一）政治方面：在阿戰爭前，埃及每年可獲得二億美元的過河收入，戰爭爆發後，以色列軍佔領了運河東岸，雙方隔河對峙。現在兩岸都有軍事部署，非但正常航行不能進行，設施也頗有損毀，埃及方面的運河業務人員及平民都已離開運河區，賽得港的正常作業也告停頓，運河的行政作業已全部瓦解。（二）技術方面：蘇彝士運河存在着泥沙淤積問題，在運河通航時期，每年積沉泥沙約三十公分，關閉期間則積沉率略慢，每年約十五公分，照此推算，戰爭發生迄今，

泥砂積沉約為二十公分，如從現在着手疏濬，則從作業開始後半年可通航萬噸級輪船，一年以後可通航一定限度的大船，而完全恢復恐怕要一年半以後了，但是如果長此以往無法重開，以後的疏濬工作將日益難辦了。

因此，運河之能否開放，有賴於政治局勢的變化。在美國的立場來看，它是個兩洋國家，與亞洲的往來，它隔着一個太平洋；與歐洲往來，它隔着一個大西洋，蘇彝士運河的長期封閉，對其影響並不十分顯著，相反的可能蒙受其利。而以阿雙方最近對於十五個月的對峙局面都有思變的傾向，儘管

最近雙方不斷隔河燃起戰火，造成生命和財產的莫大損失，但在雙方政要言論中不難見到有意妥協與相互讓步的蛛絲馬跡。因此在二十三屆聯大召開期間，正是解決以阿糾紛和商議運河重開的最好時機，此舉尚賴美國和其他政治家們努力，如能使聯合國和平部隊重返運河區，則蘇彝士運河的重行開放問題終可迎刃而解；如本屆聯大無法打開以阿對峙的死結和運河僵局，則蘇彝士運河是否有重開的可能，頗堪疑慮。（五十七年十月二十日）

聯合國與國際貿易法的發展

丘宏達

國際間貿易的來往牽涉許多商法、國際私法以及國際公法等問題，近年來由於國際貿易的日漸開展，學者對這類問題的研究日多，並引起國際上的廣泛注意，因此有學者將這類問題作為一個有系統的學科研究，定名為「國際貿易法」(The Law of International Trade)，聯合國且在一九六六

年底通過決議，設立「國際貿易法委員會」，專門研究這方面的問題。

二 聯合國有關國際貿易法的工作

這類法規包括下列各部份：

- ① 國際售貨—契約的締結、代理人的安排等。
- ② 票據及銀行商業信用等。
- ③ 有關從事國際商業活動的法律。
- ④ 保險。
- ⑤ 運輸問題。
- ⑥ 工業財產及版權。
- ⑦ 商務仲裁。

本文的目的在就聯合國成立以來，對國際貿易法方面的工作，作簡略的介紹。

在這報告中，並未將一些牽涉國際公法的國際貿易問題包括在內，如國家根據其主權對其領土內貿易的管制、關稅等，不過這些問題應該包括在廣義的「國際貿易法」範圍內。此外，有一點要注意，即「國際貿易法」的法源包括許多根據國際公法而締結的條約，例如一九二四年布魯塞爾「國際劃一船貨單規則公約」中之規定事項，是屬於上述「秘書長報告」中之「國際貿易法」的範圍。

一 國際貿易法的涵義

根據一九六六年九月廿三日聯合國秘書長關於國際貿易法發展的報告(以下簡稱「秘書長報告」)①，所謂「國際貿易法」是指「具有私法性質規範不同國家間商務關係的法規總體」，大體上說，

聯合國早期對國際貿易法的發展並未積極推動，但近年來因國際貿易日益開展，各國注重經濟發展，自一九五〇年代後期開始，聯合國逐漸重視這方面的工作。

聯合國關於國際貿易法的工作，大體上可分二個範圍，一是全球性的，如在聯合國主持下設立機構或簽訂多邊條約或通過決議；另一是地域性的，由聯合國在各地區的經濟委員會，依各地區需要，推動這些工作。

關於全球性的工作，比較值得注意的有下列幾件：

① 一九五八年六月十日在聯合國主持下締結「承認及執行外國公斷裁決公約」②，該約並於一九