第三章　船舶所有權

第一節　船舶所有權之範圍

一、船舶所有權之讓與

海商法第七條規定船舶所有權範圍：「除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。」此一規定之重點在於，所有權讓與時，船舶上哪些部分屬於船舶所有權範圍，以致於讓與移轉所有人時有明確法律效果。

船舶為一合成物，即動產與動產之合成者，海商法為使船舶維持整體經濟上利用價值，便有整體所有權，而於此範圍內視為一體不可分。若分開，將使船舶之功能喪失。故法律上有下列幾則，應為注意[1]：

㈠所有權移轉於第三人時，須確定範圍，以維持船舶之整體功能、價值與效用。

㈡應為概括性之規定：

船舶林林總總，其設備因所有人之喜好及船舶本身不同之功能（運客、載貨、散裝、集體……）若要列舉其內容並不可能，故給予概括規定、相對性訂定所有權之範圍，使具彈性，俾能因應各不同之情況與需要。

㈢相對性之條件：

---

[1] 柯澤東，海商法：新世紀幾何觀海商法學，台北：元照出版公司，2010 年，第 66 頁。

航行（指機械、汽機與商業無涉）或營業上（指商業、載客、貨等）所「必須」之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。

相對性在此可應用於排除特定船舶非必須之設備、屬具，如：救生艇有數個，而若非航行上全部必要時，多餘者除契約另行約定，否則，可與船舶分離而為處分，不計入所有權移轉範圍。

㈣第七條不以所有人區別，而以航行或營業上之必要與否為決定其範圍之標準：

海商法第七條規定，在船舶上之設備或屬具，縱非屬同一船舶所有人，若屬船舶、航行及營業所必須者，亦不能與船舶分離，出讓時應一起出讓，不因為屬第三人之所有而為不同之處分。但讓與契約有相反之約定者，不在此限。

因此，船舶所有範圍包括：

*1.*船舶本體：

包括船殼、甲板與汽機三部。

*2.*設備：

船舶法第二十四條為例舉規定如：救生、電信、冷藏等設備。其內容雖非絕對，但屬固定設施。第十六款所規定「其他經主管機關公告應配備之其他設備」，為概括規定。

*3.*屬具：

法律無規定。救生方面之起重機、羅盤、測量氣候之儀器、救生艇……等航行或營業上所必要之設備均屬之。

二、船舶所有權讓與之證明

海商法第八條規定：「船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力」：

㈠在中華民國，應申請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明（第 1 項）。

㈡在外國，應申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構蓋印證明（第 2 項）：

1. 書面：

指以書面形式條件之具備為生效要件，而非僅是注意事項。

2. 形式要求：

⑴讓與在我國發生，應申請讓與地或船舶所在地之航政主管機關蓋印證明。

⑵在外國發生，若無領事館，應就近向我國駐外商務、經濟、文化、科技相關代表政府機關之申請蓋印證明。若仍無，則用該國航管機關（經我國授權）之簽證或依甚法律公證，宜就近其他可生公權力法律力之機關或機構公證（此為本書提議之解決方法）。

第二節　船舶所有權之取得與消滅

一、船舶所有權之取得

船舶所有權之取得，一般而言，有下列兩種方式[2]：㈠原始取得。此指最正常之取得方式，如由新船買賣或承攬建造之取得，係船舶所有權原始創設。另為因國家（政府）行為或法律規定，認為屬原始取得者。前者之取得方式稱一般方式之取得；

[2] 同前註，第 68 頁至第 71 頁。

後者為特別方式之取得；㈡繼受取得。指本於他人之權利而取得所有權。其型態有舊船之買賣、贈與、繼承而取得所有權，均屬所有權移轉或稱船舶讓與問題。

㈠原始取得：

1. 特別方式取得：

係由國家或法律規定：

⑴捕獲：

敵國之漁船、商船及其他非軍用之船舶，或中立國具敵性之私船（如：基於國家主權，國際公法下以為具敵性或本國以為違背中立之法規），則經軍捕獲法庭判決、拍賣後取得所有權之人，成立新所有權。

⑵徵用：

政府為公共設施或戰時緊急時徵用民船，通常給予相當補償。在國家長期使用後成為國家船舶，戰後經拍賣而為私人拍走後成立新所有權。

⑶沒收：

本國船舶因牴觸禁運之規定或徵稅之義務，或其他公法規定而為國家沒收之船舶，於國家拍賣取得所有權之人，乃得新所有權。

⑷委付：

（前三種乃公法作用所取得之方式）此即為私法方式而取得者（海§142）。非由雙方意思約定讓與，而係因法律規定，被保險人有權主張委付，若保險人接受委付，則委付自得為委付發生原因日起，發生效力，所有權移轉於保險人；若保險人拒絕被保險人之委付，則被保人可訴諸法院，經判決確定後，自發生委付原因之日

起，船舶視為保險人所有（海§147Ⅰ）。惟委付未經承諾前，被保險人對於保險標的物之一切權利不受影響。保險人或被保險人對於保險標的採取救助、保護或回復之各項措施，不視為已承諾或拋棄委付（海§147Ⅱ）。

*2.*一般方式取得：

自材自建，帆船時代之船多屬之，現代則分工。

⑴建造：

①承攬建造（契約）：

船舶之定造人與承攬人由外觀之視為承攬及委建，但實質上卻屬買賣關係。建造方式有二：

A.由建造人提供建材、圖案及監督人，而在承攬建造人之所在地由承攬人提供場所、建造人員、工程師。

B.由定造人提供監督及圖案模式及資金，其餘由承攬人提供。

契約書中多約定依工作進度完成階段提供資金。船舶與陸上建築物之所有權取得方式有異。建築物須工作完成交付尾款時所有權方移轉，而船舶因造價昂貴，除小船外，大船之建造則大致有二類型契約：

⒜由定造人原始取得所有權方式：有以每階段完成時，依契約或每階段到達日期時，分期付款支付償金，分期分段移轉所有權。因若等建造完成才移轉所有權，則因建造時間長，資金大，承攬人恐有破產或不履行之情形，而涉及所有權之移轉，定造人可設定抵押以資保障。另，陸上建築所有權於建築物完成即移轉所有權。但船舶則須下水試航，經三次才算完成，並有保固期間。若

保固期間（如 6 個月）內發現有重大瑕疵，則依契約，所有人得主張：a.解除契約；b.請求損害賠償（此與陸上建築物之無保固期間有別）。

㈡另類契約，係由承攬建造人原始取得所有權：此類船舶承攬建造契約，因依建造階段分期付款，由定作人或其代理人監督，但於船舶建造完成落成並經試水後始生交付，移轉所有權。

②承攬建造中之破產：

海商法為獎勵及保護造船工業，船舶建造中，若承攬建造人破產，而破產人不為完成建造者，自有妨害航業，為使船舶能完成其建造而不受影響，海商法於第十條規定保護與振興航業。於承攬建造人破產時，定造人有以下方法完成造船：一為定造人得將船舶及業已交付之或預定之材料，照估價扣除已付之定金，給償收取之。自行或另與他人訂約繼續船舶之承攬建築。或定造人自行出資建造，於原造船廠完成建造，此時因利用造船廠定人應給付報酬。

⑵買賣－新船買賣：

（海§8、9）須做成書面，不問為全部或一部讓與證明，已如前述：

①在我國作成所有權讓與：

應申請讓與地或船舶所在地之航政主管機關之蓋印證明。

②在外國讓與：

申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構蓋印證明。已讓與所有權，欲對抗第三人，須對所讓與之全部或一部分新登記。若未登記，雖仍

有讓與，但不得對抗第三人，故登記乃對抗要件，非生效要件（海§9）。

㈡繼受取得：

有三點特別注意：

*1.*方式有二：

法定繼受取得方式，乃依法律之規定而取得者－如繼承及意定之繼受方式，此乃基於當事人之意思而取得者－如舊船之買賣、贈與、拍賣。

*2.*所有權之移轉：

無論上面何種方式之繼受取得，均發生船舶所有權移轉問題。故涉及應依海商法規定有關「船舶讓與」及移轉「登記」之規定－應作成書面讓與契約，並經官署或機構之蓋印證明。並經所有權之移轉登記，俾得對抗第三人，以防糾紛。

*3.*拍賣：

包括自願拍賣、法院拍賣及海關拍賣：

⑴自願拍賣及強制執行法院之拍賣，應解為買賣之一種。

⑵海關之沒收，固為原始取得，但再經海關行政拍賣，成為民法上之契約所有權，為繼受取得，由買受人－拍得人再設登記。

二、船舶所有權之消滅

其消滅可分二情形如下[3]：

㈠船舶所有權之權利客體未消滅：

但因移轉所有人而變動權利主體，就前所有人主體言，

[3] 同前註，第 71 頁。

則為船舶所有權之消滅。

㈡船舶權利客體之實際消滅：

1. 船舶失蹤：經一定期限視為消滅。
2. 船舶滅失：如全部燒毀，不能修復。
3. 船舶沈沒深海：雖在海底有其實體，似不消滅，但實質上不可能打撈，視為實際上消滅。
4. 拋棄船舶：故意拋棄者，視為滅失而消滅。

第三節　船舶共有

一、船舶共有之起因[4]

船舶共有（Parts-Owners 或 Co-Owners）乃係中古時代所遺留之小型資本的航海企業組織型態。蓋因中古時代，船舶建造所需資本龐大，絕非一人資力所能承擔；加以當時船舶構造簡單，通訊設備不發達，船舶保險制度亦未產生，致使船舶航海上業務時常孤立無援，人船盡溺、血本無歸之事故頻仍。因之，有志於海上業務經營者，在資金需求以及危險分擔的原則下，乃結合眾人，共同投注資金，以共同經營航海業務並依所投資金比例，分擔損益，此即為船舶共有制度之濫觴。其後蒸汽機問世，傭船運送之經營方式漸為定期運送及件貨運送所取代，船舶共有制度乃大行其道。

迨至近代，科技進步，交通發達，船舶航行之動力，早已由機械運轉、電腦操控取代人力操作；船舶體積亦非昔日小型

[4] 邱錦添，海商法新論，台北：元照出版公司，2008 年，第 81 頁。

船隻可比，因而船舶建造所需之成本，大大提高，較以往者尤鉅，益非少數人所能負擔。加以公司型態之企業組織已取代船舶共有制度，因之，船舶共有之經營型態，已日漸式微。惟船舶共有制度，在小型之不定期航運及遠洋漁業之場合，仍有存在之價值，如英、美、德、法、日等公司制度發達之國家，至今仍保留有船舶共有制度。我國海商法制定當時，航業尚未發達，公司組織亦未健全，船舶共有之情形頗多，故參酌外國立法例，將共有制度列入海商法內，以資適用。

二、船舶共有之性質

我國海商法就船舶共有，並無定義之規定，學者間見解有二[5]：

㈠單純共有說：

認為船舶為數人所分別共有者，縱令共有人共同經營海上事業，亦不推定該數人間為合夥關係。除原屬合夥組織，係另一法律關係外，所有共有船舶，縱依民法規定應認為公司共有，如因繼承而取得者，仍應依船舶登記法為共有之登記，載明各人應有部分，而改為海商法上可分之共有。

㈡合夥關係說：

認為船舶共有，為物權法上之分別共有與民法上之合夥契約所結合而成之一特殊關係。對於船舶共有所生之法律關係，我國海商法無特別規定，共有人間亦無特別約定者，仍應適用民法上關於合夥之規定。

以上二說，第一說為通說。因此，我國海商法上之船舶共有，係為普通法「民法」所規定共有關係以外，屬於特別法「海

5　同前註，第 82 頁。

商法」上所規定之特殊共有關係。

三、船舶共有之要件

海商法上之船舶共有，係指二人以上互約出資購置一船舶，並各對船舶之所有權享有應有部分之權利，以藉船舶之航海而獲利之共同投資關係。由是可知，其要件如下[6]：

㈠須有多數共有人：

船舶共有，應指多數法律上具有獨立人格者共有船舶，故無論自然人、法人，均得為船舶共有人，且船舶可由自然人與自然人共有，自然人與法人共有，法人與法人共有。又多數人共組公司，而購置一船舶者，僅公司為船舶所有人，公司之股東並非船舶所有人。

㈡須存於單一船舶：

船舶共有關係，僅存在單一船舶上，亦即僅存在一艘船舶上。倘數人共有數艘船，則為數船舶共有關係，非僅為一單純共有關係。

㈢須有分別共有關係存在：

單一船舶上，其所有權必須有多數分別共有之物權關係存在，亦即各共有人於共有之船舶，各有其應有部分者，始生船舶共有關係。倘無，則無海商法適用之餘地。如數人共租一舶船，或數人共有一船舶之抵押權或優先權者，該等權利關係既非物權法上之分別共有關係，故無從成立船舶共有之關係。此外，即使數人於物權法上共有一船舶，惟其共有關係非為分別共有，而為公同共有關係者，如數繼承人因繼承而公同共有一船舶，或各合夥人以合夥之名義購置一船

6 同前註，第 84 頁。

舶，該船舶即為合夥人共同共有之財產等情形，均非海商法上所稱船舶共有關係，故該等公同共有人對第三人之責任及彼此間之法律關係，僅得適用民法上有關之規定。

㈣須共同為航海業務之經營：

所謂共同為航海業務之經營，係指二人以上共同為「藉航海而獲利」之行為，例如數人購置船舶從事客貨運送、拖帶、引水或漁撈等業務。故如船舶下水試航，雖實際並非航海業務，然其顯為航海業務之必要行為，解釋上應認為已具共同為航海業務之經營要件，故在試航中船舶碰撞而應負損害賠償責任時，船舶共有人可主張海商法第十四條第一項債務比例分擔之原則。惟須注意者，共有船舶雖係「藉航海而獲利」，然卻不因之而推定其為合夥組織。

四、船舶共有人之內部關係[7]

㈠共有船舶之處分：

共有船舶之處分，及其他與共有人共同利益有關之事項，應以共有人過半數並其應有部分之價值合計過半數之同意為之（海§11）。所謂船舶之處分，非僅船舶之讓與，即船舶之抵押，亦屬處分行為。其他與共有人共同利益有關之事項，如船舶之出租是。

㈡應有部分之出賣：

船舶共有人出賣其應有部分，固無須經他共有人之同意，得自由為之。惟如因船舶共有權一部分之出賣，致該船舶喪失中華民國國籍時，則應得共有人全體之同意（海§12Ⅱ），蓋以其攸關全體共有人之利益故也。又船舶共有人有出

[7] 王立中，商事法新論，台北：三民書局，2010 年，第 234 頁。

賣其應有部分時，其他共有人，得以同一價格儘先承買（海§12Ⅰ），是為船舶共有人之優先承買權。

㈢應有部分之抵押：

船舶共有人，以其應有部分供抵押時，應得其他共有人過半數之同意（海§13）。蓋以應有部分供抵押，則船舶將有被扣押之虞。

㈣共有關係之退出：

船舶共有人為船長而被辭退或解任時，得退出共有關係，並請求返還其應有部分之資金。前項資金數額，依當事人之協議定之，協議不成時，由法院裁定之。又上項退出共有關係之權，自被辭退之日起算，經一個月不行使而消滅（海§15），俾法律關係早日確定。

㈤共有關係之繼續：

船舶之共有關係，不因共有人中一人之死亡、破產或受監護宣告而終止（海§16）。以免海運事業因個人因素而中斷。

五、船舶共有人之外部關係[8]

㈠債務之分擔：

船舶共有人，對於利用船舶所生之債務，就其應有部分，負比例分擔之責（海§14Ⅰ）。例如船舶之燃料或修理費用，均為利用船舶所生之債務。又共有人對於發生債務之管理行為，曾經拒絕同意者，關於此項債務，得委棄其應有部分於他共有人而免其責任（海§14Ⅱ），是為船舶共有人之免責委棄權。蓋航海事業風險較大，如此所以減輕船舶共有人之責

8 同前註，第 235 頁。

任，藉以獎勵海運事業之投資。

㈡共有船舶經理人：

共有船舶其共有人非必均具有經營航業之能力，且因人數眾多，意見紛歧，故應選任共有船舶經理人，經營其業務（海§17）。茲就本法有關共有船舶經理人之規定，述之如下：

1. 共有船舶經理人之選任：

共有船舶經理人之選任，應以共有人過半數，並其應有部分之價值合計過半數之同意為之（海§17）。

2. 共有船舶經理人之權限：

共有船舶經理人，關於船舶之營運，在訴訟上或訴訟外代表共有人（海§18）。惟共有船舶經理人，非經共有人依本法第十一條規定之書面委任，不得出賣或抵押其船舶（海§19Ⅰ），以示慎重。又船舶共有人，對於共有船舶經理人權限所加之限制，不得對抗善意第三人（海§19Ⅱ），藉保交易之安全。

3. 共有船舶經理人之義務：

共有船舶經理人，於每次航行完成後，應將其經過情形，報告於共有人，共有人亦得隨時檢查其營業情形，並查閱帳簿（海§20）。俾便監督經營而維護船舶共有人之利益。

六、建造中船舶所有權之歸屬

所謂建造中之船舶，是指自安放龍骨或相當於安放龍骨之時起，至其成為海商法所定之船舶為止之船舶。因船舶價昂，故建造中船舶之所有權歸屬，頗有爭議，且法律亦有對定造人之保障規定，將其分別說明如下[9]：

---

[9] 吳威志主編，商事法，台北：全華科技公司，2003 年，第 358 頁。

㈠建造中船舶所有權之歸屬：

建造中船舶所有權，究應屬造船廠？或定造人？學說上有不同意見。第一說認為除當事人另有約定外，應屬造船廠所有。第二說則以全部或主要材料由誰提供，而決定所有權人，即由定造人提供者，以定造人為所有權人；如由造船廠提供者，則由造船廠取得所有權。以上二說，以第一說較合承攬契約及加工之法理，自值贊同。

㈡建造中船舶定造人之權利保障：

依本法第十條規定：「船舶建造中，承攬人破產而破產管理人不為完成建造者，船舶定造人，得將船舶及業經交付或預定之材料，照估價扣除已付定金給償收取之，並得自行出資在原處完成建造。但使用船廠應給與報償。」即定造人有給償收取權及完成建造權之規定。

第三章　基線

第一節　基線法制之類別

沿海國家，對於領海測算之起點稱之為「基線」（Baseline）。關於「鄰接區」（Contiguous Zone）、「專屬經濟海域」（Exclusive Economic Zone）及「大陸礁層」（Continental Shelf）的基線與「領海」（Teerritorial Sea）的基線相同。但對群島國的基線，海洋法公約則另有規定。基線在正常情形與海岸線一致。但在特殊情況下，如海岸曲折時，則可以連接相關各點，採直線基線，線內之水域，則稱內水。

一、正常基線（Normal Baseline）

依據海洋法公約第五條的規定：「除本公約另有規定外，測算領海寬度的正常基線是沿海國官方承認的大比例尺海圖所標明的沿岸低潮線（low-water line）。」

公約第一百二十一條規定，「島嶼是四面環水並在高潮時高於水面的自然形成的陸地區域」，它也可以有領海、毗連區、專屬經濟海域和大陸架，就像陸地領土一樣；但「不能維持人類居住或其本身的經濟生活的岩礁，不應有專屬經濟海域或大陸架」，因此島嶼如果太小只能有領海。

由於公約規定島嶼是要「自然形成」的陸地區域，因此人造島不能有領海。

二、直線基線（Straight Baseline）

依據海洋法公約第七條規定，如果海岸情況特殊，領海基線可以不以海岸的低潮線為基線，而可以連接各適當點劃直線，作為領海基線。該條規定如下[1]：

㈠在海岸線極為曲折的地方，或者如果緊接海岸有一系列島嶼，測算領海寬度的基線的劃定可採用連接各適當點的直線基線法。

㈡在因有三角洲和其他自然條件以致海岸線非常不穩定之處，可沿低潮線向海最遠處選擇各適當點，而且，儘管以後低潮線發生後退現象，該直線基線在沿海國按照本公約加以改變以前仍然有效。

㈢直線基線的劃定不應在任何明顯的程度上偏離海岸的一般方向，而且基線內的海域必須充分接近陸地領土，使其受內水制度的支配。

㈣除在低潮高地上築有永久高於海平面的燈塔或類似設施，或以這種高地作為劃定基線的起訖點已獲得國際一般承認者外，直線基線的劃定不應以低潮高地為起訖點。

㈤在依據第一款可以採用直線基線法之處，確定特定基線時，對於有關地區所特有的並經長期慣例清楚地證明其為實在而重要的經濟利益，可予以考慮。

㈥一國不得採用直線基線制度，致使另一國的領海同公海或專屬經濟海域隔斷。

三、群島基線（Archipelagos Baseline）

依據海洋法公約第四十六條第㈥款的定義，群島（archipelagos）「是指一群島嶼，包括若干島嶼的若干部分、

[1] 聯合國海洋法公約第 7 條。

相連的水域和其他自然地形，彼此密切相關，以致這種島嶼、水域和其他自然地形在本質上構成一個地理、經濟和政治的實體，或在歷史上已被視為這種實體[2]」。

如果一個國家是全部由一個或多個群島（可以包括其他島嶼）構成，就成為第四十六條第㈠款所說的群島國，公約第四十七條對其基線有特殊的規定如下[3]：

㈠群島國可劃定連接群島最外線各島和各乾礁的最外緣各點的直線群島基線，但這種基線應包括主要的島嶼和一個區域，在該區域內，水域面積和包括環礁在內的陸地面積的比例應在一比一到九比一之間。

㈡這種基線的長度不應超過一百海里。但圍繞任何群島的基線總數中至多百分之三可超過該長度，最長以一百二十五海里為限。

㈢這種基線的劃定不應在任何明顯的程度上偏離群島的一般輪廓。

㈣除在低潮高地上築有永久高於海平面的燈塔或類似設施，或者低潮高地全部或一部與最近的島嶼的距離不超過領海的寬度外，這種基線的劃定不應以低潮高地為起訖點。

㈤群島國不應採用一種基線制度，致使另一國的領海同公海或專屬經濟海域隔斷。

㈥如果群島國的群島水域的一部分位於一個直接相鄰國家的兩個部分之間，該鄰國傳統上在該水域內行使的現有權利和一切其他合法利益以及兩國間協定所規定的一切權利，均應繼續，並予以尊重。

㈦為計算第一款規定的水域與陸地的比例的目的，陸地面積可

[2] 聯合國海洋法公約第 46 條。

[3] 聯合國海洋法公約第 47 條。

包括位於島嶼和環礁的岸礁以內的水域，其中包括位於陡側海臺周圍的一系列灰岩島和乾礁所包圍或幾乎包圍的海臺的那一部分。

㈧按照本條劃定的基線，應在足以確定這些線的位置的一種或幾種比例尺的海圖上標出。或者，可以用列出各點的地理座標並註明大地基準點的表來代替。

㈨群島國應將這種海圖或地理座標表妥為公布，並應將各該海圖或座標表的一份副本交存於聯合國秘書長。

依第四十八條，群島國的領海、毗連區、專屬經濟海域與大陸架均自上述基線起算。

四、海灣基線

一九五八年的領海及鄰接（毗連）區公約（以下簡稱「領海公約」）對海灣問題有較具體的規定於第七條，海洋法公約第十條與一九五八年領海公約第七條完全相同。第十條規定如下[4]：

㈠本條僅涉及海岸屬於一國的海灣。

㈡為本公約的目的，海灣是明顯的水曲，其凹入程度和曲口寬度的比例，使其有被陸地環抱的水域，而不僅為海岸的彎曲。但水曲除其面積等於或大於橫越曲口所劃的直線作為直徑的半圓形的面積外，不應視為海灣。

㈢為測算的目的，水曲的面積是位於水曲陸岸周圍的低潮標和一條連接水曲天然入口兩端低潮標的線之間的面積。如果因有島嶼而水曲有一個以上的曲口，該半圓形應劃在與橫越各曲口的各線總長度相等的一條線上。水曲內的島嶼應視為水曲水域的一部分而包括在內。

㈣如果海灣天然入口兩端的低潮標之間的距離不超過二十四海

4 一九五八年領海公約第 7 條及 1982 年公約第 10 條。

里，則可在這兩個低潮標之間劃出一條封口線，該線所包圍的水域應視為內水。

㈤如果海灣天然入口兩端的低潮標之間的距離超過 24 海里，二十四海里的直線基線應劃在海灣內，以劃入該長度的線所可能劃入的最大水域。

㈥上述規定不適用於所謂「歷史性海灣」，也不適用於採用第七條所規定的直線基線法的任何情形。

所謂歷史性的海灣（historical bay），即沿海國在某個海灣雖不符合第七條的規定，但在歷史上已長期在該處行使主權，所以仍可以將其視為內水。

五、河口、港口、泊船處基線

海洋法公約第九條規定：「如果河流直接流入海洋，基線應是一條在兩岸低潮線上兩點之間橫越河口的直線。」

關於港口的基線，海洋法公約第十一條規定：「為了劃定領海的目的，構成海港體系組成部分的最外部永久海港工程視為海岸的一部分」，可以依此作為測算領海的基線，但同條也規定「近岸設施和人工島嶼不應視為永久海港工程」。

六、礁石與低潮高地基線

海洋法公約第六條規定：「在位於環礁的島嶼或有岸礁（fringing reefs）環列的島嶼的情形下，測算領海寬度的基線是沿海國官方承認的海圖上以適當標記顯示的礁石的向海低潮線。」

低潮高地（low tide elevations）即在海水低潮時才出現在水面的陸地，是否可以作為測劃領海的基線，則要看它是否位於以陸地為基線的領海範圍內。海洋法公約第十三條的規定如下：

㈠低潮高地是在低潮時四面環水並高於水面但在高潮時沒入水