

# 從國際法 談台灣海峽軍事力量的運用

著者／林士毓

國防管理學院法律系85年班，國立中山大學中國與亞太區域研究所（法律組）博士生  
曾任中山科學研究院中校軍法官  
現任國防大學中校教官

數千年來人類政治活動的發展從圈地、占地到成立城邦、國家，但1919年巴黎公約及1958年日內瓦海洋法會議後，開始意識到空域及海域就如同土地資源一樣重要，擁有者可以大量地使用、管理及收益，進而限制其他人活動及進行軍事利用，一旦發生利益爭端，彼此就會衝突，甚至戰爭。

而我國在地理環境上與中共大陸相隔一道約200海哩的臺灣海峽，而臺灣海峽目前在國際慣例上屬「用於國際航行的海峽」，海峽上所轄的空域，多年來均以「海峽中線」為政治及軍事區域的界線，同時該區域也涉及的「臺北飛航情報區」的空權行使。

然軍事力量不見得只用於戰爭或武裝衝突，和平、人道主義及遏止國際恐怖事件，均有軍事力量的介入，如國際維和任務、人道救援、海盜緝捕及反恐活動等，頻繁的軍事接觸，可達成某種主權宣示的目標，同時也減少彼此間爭端解決的軍事誤判，更有效促進兩岸和平發展。

## 壹、前言

數千年來人類政治活動的發展從圈地、占地到成立城邦、國家，其對於領土主權的概念較為熟悉，然而對土地所及之空域及海域，因其活動、科技、知識等能力的受限，主權發展的歷史較晚，直到1919年的巴黎公約、1958年日內瓦海洋法會議等，人們才開始意識到空域及海域就如同土地資源一樣重要，擁有者可以大量地使用、管理及收益，進而限制其他人活動及進行軍事利用，一旦發生利益爭端，彼此就會衝突，甚至戰爭。

而我國在地理環境上與中共大陸相隔一道約200海哩的臺灣海峽，而臺灣海峽目前在國

際慣例上屬「用於國際航行的海峽」，海峽上所轄的空域，多年來均以「海峽中線（又稱戴維斯線，Davis Line）」為政治及軍事區域的界線，同時該區域也涉及的「臺北飛航情報區（Taipei Flight Information Region）」的空權行使，所在此地所轄的空域及海域，除與兩方領海、領空等國家主權議題有關連外，在海峽區域的軍事武力使用，更涉及相關國際法的規範，如航空識別區、飛航情報區、禁航區的軍民用航空器之使用與限制，以及公海航行自由、專屬經濟區的軍事使用、大陸礁層的軍事部署等等。

然在國際法空權概念的發展中，「空中自由（Freedom of the Air）」和「領空主權

(Sovereignty over the Air Space)」兩大國際航空法的理論，也牽動著空域武裝衝突行為的規制，同時國際法海權概念，其中「船舶無害通過 (Innocent passage)」及「公海航行自由 (Freedom of the high seas)」的兩大國際海洋法理論，也牽動著海域武裝衝突行為的規制；尤其在兩岸自民國97年11月4日簽訂「海峽兩岸空運協議」及「海峽兩岸海運協議」後，台海所涉及的空域、海域主權行使，更是錯綜複雜。

所以本文先從台灣海峽與國家空域、海域主權有關的國際法原則談起，並從地理環境及時空背景，以及兩岸協議發展面向，析述兩岸軍隊可能面臨的空中、海上事件問題與如何解決，藉使官校學生作為未來從事海上訓練及用兵實務的參考，另文末再以海上安全事務的互助合作，來尋求兩岸建立和平共存的契機。

## 貳、國際航空、海洋法及武裝衝突法的發展

國際空權的發展係由1914年至1918年第一次世界大戰期間，國際間因航空器如氣球、滑翔機、飛機等積極地發展製造，且廣泛地使用在軍事用途上，國際間始有大量的立法活動；然而海權的發展則從19世紀初期，各國對其海岸相鄰近的海域提出管轄主張，這種「與海岸相鄰近的海域」實是近代領海觀念的前身，之後隨著資本主義的產生、發展及國家安全的需要，與公海航行自由原則的確立，逐漸形成了領海概念並確立了領海制度<sup>1</sup>。

### 一、國際航空法及海洋法的立法活動

國際航空法為了有效管理各航空器飛行空域，進行了一連串的國際立法，其中最為重要的是1919年10月13日在巴黎簽訂的《關於管理空中航行公約 (Convention on the Regulation of Aerial Navigation, 簡稱1919年巴黎公約)》，該公約詳細規範一系列國際民用航空活動的基本原則及技術規範，重要原則有 (1) 締約國有對其領域上空享有完全及排他性的主權，有同意其他國家無害通過權，得因「軍事上或公共安全利益的維護」予以限制，不得基於政治理由對外國航空器通過自由採差別待遇 (2) 軍用航空器非經特許不得飛越他國上空 (3) 建立航空器國籍制度，航空器應在所有人本國註冊，取得國籍<sup>2</sup>。

近期國際社會也發展的新興空域概念，創造了「防空識別區 (Air Defense Identification Zone)」、「飛航情報區 (Flight Information Region)」、「禁飛區 (No-fly zone)」等概念<sup>3</sup>，來增加了空權的擴展，其中「防空識別區」指的是一國基於空防需要，所劃定的空域，以利軍方迅速定位管制及預警範圍，任何非本國航空器要飛入某防空識別區之前，都要向該區的航管單位提出飛行計劃及目的，否則會被視為非法入侵，如我國《民用航空法》第41條第2項授權訂立之《飛航規則》第19條規定，航空器進入或飛航至防空識別區，應遵守防空識別規定，即是一例，至於防空識別區範圍則由內國自行劃定，不過為免國際爭議，大多以飛航情報區為主；「飛航情報區」是由國際民航組織 (ICAO) 所劃定，區分各國家或地區在該區的航管及航空情報服務的責任區，飛航情報區的範圍除了該國的領空外，通常還包括了臨近的海域，其與防空識別區不同的是，

飛航情報區主要是以航管及飛航情報服務為主，如我國的「臺北飛航情報區」、中國大陸的「上海飛航情報區、香港飛航情報區」、日本的「琉球飛航情報區」、菲律賓的「馬尼拉飛航情報區」等等；「禁飛區」又稱禁航區，指的是某一地的上空，禁止任何未經特別申請許可的航空器飛入或飛越的空域，劃定禁飛區，大部份是基於國防的理由，例如1992年聯合國安全理事會決議第688號之伊拉克禁飛區、重要軍事基地、重要政府機構、重要建築(如核電廠、水壩)上空等，另外也有基於飛行安全的理由，例如摩天大樓、火山活動區上空等<sup>4</sup>。

談及國際海洋法，則以1982年4月30日通過《聯合國海洋法公約》(United Nations Convention on the Law of the Sea, 簡稱: UNCLOS) 為基準，此公約對內水、領海、鄰接海域、大陸架、專屬經濟區、公海等重要概念做了界定，而該公約自1994年生效後，已獲世界150多個批准通過，而《聯合國海洋法公約》中，對於一國主權行使較具意義的條文分別是(1)第2條規定沿海國的主權及於其陸地領土及其內水以外鄰接的一帶海域，此項主權也及於領海的上空及其海床和底土(2)第3條規定一國領海的寬度12海浬(3)第8條規定內水係是領海基線向陸一面的水域，其構成國家的一部分(4)第33條規定沿海國可在鄰接區行使海關、財政、移民、衛生及犯罪等管制，但不得超過24海浬(5)第57條規定沿海國可從事開發、探勘、養護、管理海洋資源之權利，其經濟海域限制為200海浬，另外該公約對於海洋的事務處理及爭端解決設有國際海床管理局及國際海洋法庭，且定義任何船舶有無害通過之權利，以及公海航行自由的原則<sup>5</sup>，前揭《聯合國

海洋法公約》對有關「船舶無害通過」及「公海航行自由」的條文，為避免文義解釋的爭議，均分別詳加律定如下：

(一) 所謂船舶無害通過，必須嚴守(1)不損害沿海國的和平、良好秩序或安全(2)原則上應繼續不停和迅速進行(3)不對沿海國的主權、領土完整或政治獨立進行任何武力威脅或使用武力，或以任何其他違反《聯合國憲章》所體現的國際法原則的模式進行武力威脅或使用武力(4)不以任何種類的武器進行任何操練或演習(5)不為任何目的蒐集情報使沿海國的防務或安全受損害的行為(6)不為任何目的影響沿海國防務或安全的宣傳行為(7)不在船上起落或接載任何飛機(8)不在船上發射、降落或接載任何軍事裝置(9)不違反沿海國海關、財政、移民或衛生的法律和規章，以及上下任何商品、貨幣或人員(10)不違反本公約規定的任何故意和嚴重的污染行為(11)不為任何捕魚活動(12)不進行研究或測量活動(13)不為任何目的干擾沿海國任何通訊系統或任何其他設施或設備的行為(14)不為與通過沒有直接關係的任何其他活動等等<sup>6</sup>。

(二) 所謂公海航行自由，包括(1)航行自由(2)飛越自由(3)鋪設海底電纜和管道的自由，但有部分的限制(4)建造國際法所容許的人工島嶼和其他設施的自由，但有部分的限制(5)捕魚自由，但有部分的限制(6)科學研究的自由，但有部分的限制(7)公海應只用於和平目的<sup>7</sup>。

## 二、空、海域武裝衝突法立法活動

然所謂的空域武裝衝突法係由國家空權概念所衍生，空域武裝衝突法的主角即是軍用

航空器，國際間直到軍用航空器飛行於空中的角色定位後，才開始進行立法活動，其中1922年12月～1923年2月於海牙公約所草擬的《空戰規則草案》第13條規定，只有軍用航空器（military aircraft）才能的行使交戰權利（exercise the rights of belligerents），也定義了軍用航空器在國際法上的地位，且該規則草案第3、14、15條限制軍用航空器必須有一些要件，如「標示國籍」、「軍事性質」、「經由委任或國家現役人員指揮」、「機組人員為軍人」、「配戴足以辨識特殊徽章」等，而且該規則草案第16條更限制交戰國除軍用航空器外，其餘航空器不得從事敵對行為，同時在1994年6月《聖雷莫國際海域武裝衝突法手冊（San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea）》第13條第10款也定義軍用航空器，認軍用飛機是由一國武裝部隊操縱，帶有該國軍事標誌，受武裝部隊成員指揮，並配賦武裝部隊紀律管轄的機組人員，故綜整上述兩個國際法原則，軍用航空器的定義須有幾項要件：（1）國家或經由委任而指揮（2）機組人員為軍人（3）外觀塗有軍事標誌且有軍用用途<sup>8</sup>。

至於提及海域武裝衝突法，首先必須釐清海域武裝衝突主角的國際法地位—「海軍及軍艦」，依據《聯合國海洋法公約》第29條規定「軍艦」是指屬於一國武裝部隊、具備辨別軍艦國籍的外部標誌、由該國政府正式委任，並名列相應的現役名冊或類似名冊的軍官指揮和配備有服從正規武裝部隊紀律的船員的船舶，至於軍艦是否與普通船舶一樣享有無害通過領海之權利，則是現代海洋法爭論的問題，根據《聯合國海洋法公約》第30、31、32條規範意

旨，軍艦通過領海時，必須遵守沿海國的法律及規章，同時也要遵守國際公約，如造成沿海國損失或損害，須負賠償責任，當然軍艦有不遵守前揭情形者，沿海國可要求離開領海，同時《聯合國海洋法公約》的「船舶無害通過」及「公海航行自由」的條文適用，亦可用於軍艦船舶上。

當然航空器或軍艦的使用攸關著空權及海權領域的擴張，其中軍用航空器航行於空中的目的，非單純地用於和平交流，國際間一旦軍用航空器無故涉入他國領空主權或不當地接觸識別時，國家所面臨的即將是武裝衝突或戰爭等議題，所以平時領空區域的武力使用、公海上空的飛行自由、專屬經濟區的安全管制、飛行情報區的航空識別等，戰時對交戰國或中立國的軍民航空器，應如何進行攻擊、臨檢搜索或拿補，以及實施航空器交戰、空中攻擊轟炸等等，均攸關著空中武力運作的適法性；至於海上軍事行動所從事之軍事偵察、封鎖、佈雷、攻擊、臨檢拿補、潛艦作戰等手段，涉及了海戰攻擊武器的選擇，如導彈、飛彈、魚雷、水雷等，以及作戰方法，如封鎖及劃定海戰區的決定，甚至海戰時執行的非攻擊措施，如攔截、臨檢、搜查、改變航向和拿補等，均涉及中立國、國際航道、公海使用利益等。

2009年11月，由義大利聖雷莫國際人道法學院組織編纂的《交戰規則手冊》，在紅十字國際委員會日內瓦總部發布，這是該學院結合幾個國家的軍人，以及具軍事法、戰爭法專業的學者專家，透過跨國性的訓練和課程，進行三年研究計畫的成果<sup>9</sup>，目的是為了協助各國起草交戰規則及建立與法律有關連的軍事行動準則，故內容並不深究武裝衝突法及人道主義等國際法議題，僅是「列出合法的各項行動準則

清單條組」，提供給任務需要的部隊單位來加以擷取選擇，並在各項軍事演習和行動中從事訓練及練習，同時也因手冊採用『限制性』的方式授權，所以除了個人自我防衛及單位自我防衛外，交戰規則措施若沒授權，指揮官就必須認為沒有被授權來執行條組內的軍事行動。

而國際人道法學院交戰規則中有關自衛權的行使，區分個體自衛權、單位自衛權及國家自衛權，個體自衛權指的是「當一件攻擊發生時，或者即將發生時，一個個體可以行使防衛自己的權利」，單位自衛權指的是「當國家在面對一件攻擊發生時，或者即將發生時，單位指揮官有權利去防衛他們的單位和其他單位」，國家自衛權指的是「聯合國憲章第51條規定面對武裝攻擊，以及即將發生攻擊時，一個國家是有權利防衛他自己」。<sup>10</sup>手冊內有關交戰規則的戰場環境，則區分了「地面作戰軍事行動(Land Operations)、海域軍事行動(Maritime Operations)、空域軍事行動(Air Operations)、外太空作戰(Outer Space Operations)、網路空間作戰(Cyberspace Operations)」等5種，<sup>11</sup>另外針對特別行動，也再區分「和平行動(Peace Operations)、撤離非戰鬥人員行動(Non-Combatant Evacuation Operations)、人道救助/災害救濟(Humanitarian Assistance / Disaster Relief)、協助平民政府(Assistance to Civil Authorities)、海上禁制行動(Maritime Interdiction Operations)」等5種，<sup>12</sup>也就是說該手冊的基本種類交戰規則就有10種，若加上「複合式戰爭型態」(如地空作戰、海空聯戰、協同作戰、斬首行動等等)，彼此加總組合，可能就有幾10種。

當中對於空域軍事行動交戰規則的闡述，認為仍應遵守相關國際法原則，但要注意如何在領空及國際空域置放武力的思維，而首先要思考的是，發生行動的區域和適用合法的制度(含飛越領空的權利)，其次，則是對攔截和對民航機或是任何其他特定受保護的飛機(如醫療飛機)使用武力的範圍；而對於海域軍事行動交戰規則的闡述，係要在海域軍事行動中先行思考，發生軍事行動的海域，適用的法律依據為何？因為其涉及了海軍航行及飛越領空的權利、沿海和船旗國家的權利義務、中立國和其他不參與國家的權利義務等；其次，仍須再考量這個軍事行動的法令依據，包括任何特別法律授權於領海執行軍事行動、或者為執行有關海事禁制的軍事行動；最後，則是軍艦主權豁免原則的思維。

故一般在起草軍事行動交戰規則時，內容除了昭示作戰目的、依據法令(如聯合國安理會決議、國內外法令)，以及規範一般自衛權的行使、警告及攜帶武器的限制等原則性的條款等規定外，另得按實際任務需要選擇條款組，訂立加以規範<sup>13</sup>；至於所謂的交戰規則，是國家政府主管當局所發布，在預定的情況和限制內，由軍隊用來實現作戰目標的文件，至於交戰規則在國家的軍事法規中，可能以各種形式展現，如執行命令、部署命令、軍事行動計畫和常設指令等，目前國際間各項軍事行動的發動，為在行進中有效地管控武裝力量，大都以「交戰規則(Rules of Engagement)」作為最重要的工具之一，如美軍第82空降師(82d Airborne)、第101空降師(101st Airborne/Air Assault)等部隊交戰規則、美軍於1999年4月阿爾巴尼亞科索沃的武裝部隊(Peace

Enforcement: KFOR)、1991年波斯灣戰爭的沙漠風暴 (DESERT STORM RULES OF ENGAGEMENT)<sup>14</sup>，北大西洋公約組織科索沃、索馬利亞、阿富汗行動的交戰規則 (NATO RoE For Kosovo、Somalia、Afghanistan)<sup>15</sup>、英國的阿富汗行動交戰規則 (British RoE for Afghanistan) 等等<sup>16</sup>。

## 參、台灣海峽空、海域主權維護的國際法思維

臺灣海峽位於中國大陸與臺灣之間的水域，北接東海，南接南海，海峽北端自福建平潭島到臺灣富貴角約93海哩，南端自福建東山島到臺灣鵝鑾鼻約200海哩，平均寬約103海哩，其水域大致可分四個部分（1）金門、馬祖及其周邊島嶼水域（2）臺灣本島西岸至澎湖群島領海基線以內之水域（3）臺灣本島西岸領海之水域（4）中國大陸沿岸中華人民共和國與臺灣西南岸中華民國領海外界之間的寬廣水域，如參照1958年領海及鄰接區公約與1982年聯合國海洋公約，第（4）部分的水域，屬於公海或海峽兩岸專屬經濟區或大陸礁層，而多年來海峽兩岸以「海峽中線（又稱戴維斯線）」為政治及軍事區域的界線，該界線係因1950年臺海戰爭期間，美軍基於軍事考量，所主導擬定的一條假想界線，藉以避免不必要的爭端衝突，海峽兩岸彼此互不侵犯，但該界線，僅存於兩岸的「政治默契」，無任何法律約束力<sup>17</sup>。

當然海峽兩岸如和平相處，該條海峽可共治管理，惟彼此如發生政治、軍事緊張情勢時，兩岸軍隊在海峽的軍事使用，就必須各自盤算，且發揮最大的軍事效益，歸納兩岸在臺灣海峽的軍事利用所涉及的國際法問題，約略計

有（1）臺灣海峽之海域有關公海、專屬經濟區、鄰接區及領海等問題（2）臺灣海峽之空域有關領空、飛航情報區及防空識別區等問題（3）臺灣海峽之海域水下通行問題，故以下則從地理環境、時空背景及兩岸協議等面向，思維如何在國際法架構下，對我國主權維護創造最大的利益。

### 一、從地理環境及時空背景面向思維

目前兩岸對於雙方究竟為國家或政治實體關係，均採各自表述，但在臺灣海峽的軍事利用上，仍遵守海峽中線互不侵犯的政治默契，如參就國際法對公海、專屬經濟區、鄰接區、領海及其上空有關沿海國權力行使習慣，可歸納下列原則：（1）12海哩的領海海域（包含水下）及空域，其軍事利用屬國家主權行使範圍。（2）沿岸國所屬之島嶼不論面積大小、與沿海國距離多遠、何種地質結構或是否有人居住，只要符合國際海洋公約第121條規定<sup>18</sup>，島嶼所屬海域（包含水下）及空域仍屬沿岸國主權行使範圍<sup>19</sup>。（3）24海哩的鄰接區（包含水下）可行使海關、財政、移民、衛生及犯罪等法令管制措施。（4）200海哩的經濟海域（包含水下）沿海國可從事開發、探勘、養護、管理海洋資源之權利。（5）其餘公海之海域及空域有絕對航行及飛行自由<sup>20</sup>，雖國際海洋公約第86條規定公海只能用於和平，但非戰爭或武裝衝突的軍事演習及情報偵蒐，在現行國際社會上，應可被視為允許<sup>21</sup>。（6）我國領空外之「臺北飛航情報區」(Taipei Flight Information Region) 位於 緯21 東經121 30分、 緯23 30分東經124、 緯29 東經124、 緯29 東經117 30分及 緯21 東經117 30分，

並南與馬尼 飛航情報區，東與琉 球飛航情報區，西與香港飛航情報區交界，面積廣達17萬6千平方哩，地跨東 亞與東南亞銜接之要衝<sup>22</sup>，依我國航空相關管制法令及國際民航組織協議，外國航空器必須接受飛航管制，否則可以行使攔截、驅離或迫降，並基於國土安全防衛，我國在該情報區設置「防空識別區」，依我國《飛航規則》第19條規定，各航空器應遵守防空識別規定。

然而兩岸相處迄今，雙方曾於臺灣海峽發生過數次空域戰爭或武裝衝突，如1967年1月13日發生「113」空戰，我方擊落對岸2架軍機<sup>23</sup>，而且1999年兩國論發生後，兩岸更是劍拔弩張，共機出海架次暴增，達到1226架次，2000年也與這個數字相當，2001年達到最高峰，將近有1400架次，2002年次數稍減，略多於1300架次，2003年則又下降回到1200餘架次，由於海峽中線已經成為兩岸空防界線，共機大多沿著這條虛擬中線南北對飛，少有東西向飛行，以免徒增緊張，但仍有幾次因天候不佳，為閃躲積雲而不小心越過中線，隨即由對岸地面航管人員將飛機緊急召回，並未釀成衝突<sup>24</sup>。

同時雙方也曾於臺灣海峽發生過數次海域戰爭或武裝衝突，如1949年10月15日，共軍第3野戰軍第10兵團首攻福建廈門之鼓浪嶼，共軍主力部隊拿下廈門島與鼓浪嶼，開展國共渡海作戰的序幕；1954年5月17日，國共雙方再度在大陳島附近海域發生激戰，彼此均損失嚴重，1954年5月28日，兩軍又在大陳島以北頭門島交戰，直到1955年2月13日，共軍全部控制大陳群島，國軍退守<sup>25</sup>；1958年8月23日「823」砲戰後，國軍與共軍發生有過「824」、「827」、「92」、「919」等4次決定性勝利海戰，共計

擊沉共軍魚雷快艇20餘艘<sup>26</sup>；1965年8月6日發生「86」海戰，我國兩艘海軍戰艦護送情報員上岸時遭中國魚雷艇發現並遭擊沉；2005年8月11日2艘1800噸級的中國武裝飛彈快艇，出現在澎湖西嶼西北方50哩處，並在鄰近海域逗留，動機不明，我方雷達監測到相關資訊後，立即出動海軍兩艘軍艦趕往現場監控，雙方形成對峙局面，氣氛一度相當緊張，所幸雙方都相當自制，中國武裝飛彈快艇旋即離去，其實在同年5月份中國海測船奮鬥4號，就曾越過海峽中線，入侵台灣西南方海域，當時就由我軍嚴密進行監控<sup>27</sup>；2012年2月2日解放軍所屬「穗救二〇一工作船」不正意圖進入我國高雄港<sup>28</sup>。

## 二、從兩岸協議發展面向思維

再者，兩岸在97年11月4日分別簽訂了「海峽兩岸空運協議」及98年4月26日「海峽兩岸空運補充協議」等法律文件，該二項協議實施迄今，空運航次從原本協議規範的每週不超過108班次，迄今已達每週558班次<sup>29</sup>，其中飛行航路區分為「第一條北線飛航路線」、「南線飛航路線」、「第二條北線飛航路線」（如表1），同樣地，兩岸也在民國97年11月4日簽訂了「海峽兩岸海運協議」法律文件，該項協議實施迄今，航點開放港口，我國11個港口，中國大陸64個港口（如表2），海運航次據交通部臺灣地區各國際商港（基隆、高雄、花蓮、臺中、蘇澳、安平及臺北港）進出港船舶統計2012年2月有150艘，全年約計1800艘<sup>30</sup>；現今兩岸雖允許特定飛航路線存在及港口的開放，但航空器在該航線飛行，以及船舶在領海、鄰接區、專屬經濟區海域上航行，從國家主權行使及國家安全的議題上，我國必須有「依法用兵」維護

空海域主權的思維；至於上揭協議據國際公法學者認為，是對未來兩岸特定事務有影響及拘束力，均符合1969年「條約法公約」第二條精神，屬於國際書面協定，並構成條約性質，從過去以往的空中及海上事件經驗，本文假想一些狀況，藉以提供因應參考：

（一）中共民用航空器具有軍事用途飛航於該路線：例如某中共軍工企業投資入股的民用航空器，其民航機不當裝有軍事裝備，如偵測裝備、攝影裝備、訊號發射器、雷達或電磁反射波蒐集器、軍事衛星定位裝備等，被我國雷達偵測或情報資料顯示，有非正當飛航意圖。

（二）遇空中緊急事件中軍用航空器必須進入該航線：例如發生空中劫機、意圖不明飛行器、飛機故障或空中擦撞意外，軍用航空器必須進入該航線進行危機處理。

（三）中共民用航空器內有軍事人員或情報人員飛航於該路線：例如我國情報得悉某民用航空器內有未經允許誠實揭示中共軍事人員或情報人員乘坐，並飛往本國領空。

（四）中共軍用船舶航行於台灣海峽時：經我國雷達衛星、偵照裝備或軍船辨識，其航行於台灣海峽之船艦，其船籍識別或編號為中共軍用船舶。

（五）中共民用船舶不正意圖進入我國領海、鄰接區時：經我國雷達衛星、偵照裝備或軍船辨識，其進入我國領海、鄰接區，而具軍事上或其他不正意圖。

上述第一項假想狀況已明顯違反國際條約及國際法原則，甚至已屬軍用航空器非法侵犯領空；第二項假想狀況雖屬空中救護，但涉及

領空行使主權、航空器國籍別等問題；第三項假想狀況雖不至於侵犯領空，但卻涉及不當國家情報採取行為，然問題的解決，就國際法原則可選擇外交途徑或武裝衝突，但風險衝突的預判，其實可在兩岸和諧的氣氛下對等談判，兩岸空中航運已日漸頻繁，任何逾越國際法主權行使的行為，絕對傷害彼此所建立的互信，或許現在還未觸及「軍事互信」談判的時機，但是彼此軍事企圖的不當彰顯，絕對傷害和平協議的默契；所以上述空運協議的民間交流，在軍事專業領域中，我國空軍必須有依法用兵的思維，該思維並非引發武裝衝突，而是堅守國防安全，譬如前述第一、二項假想狀況，基於1919年空中航行公約、1944年芝加哥公約及1982年聯合國海洋公約規定，軍用航空器非經特許不得飛越他國領海、領土上空，且可以享有完全和排他的主權，所以空軍可派出戰機貼近識別驅除、遠距攻擊雷達可以鎖定警告、UAV飛行器可以對飛行航道進行監控阻擾，而第三項假想狀況涉及人員禁止入境的國際法議題，空軍也可基於國家主權行使，對於該搭載禁止入境人員之飛行器，要求不准飛入領空，並令其返航或者令其降落於特定飛機場檢查。

而第四項假想狀況雖軍艦仍享有無害通過海峽權，但我軍可派出船艦或UAV無人機全程監控，並告誡該海峽為「用於國際航行的海峽」，勿使用偵照、干擾及作戰等裝備，同時也要通知督促須「連續不停留地」通過海峽，且勿不當停留，一旦有不明意圖停滯在海峽上，或者特地使用武器裝備進行對峙時，已明顯違反國際海洋法公約，此時軍艦可基於本身自衛權行使及國家安全需要，可展現必要武力，並且全程錄影偵照回報，由政府透過外交

表1 空運協議飛航路線

項次	航路名稱	飛航路線
1	第一條北線飛航路線	自B576 BERBA點(N27° 04' 41" E123° 00' 00")經雙方議定之航管交接點A點(N27° 26' 20" E122° 25' 19")至東山雙向使用。
2	南線飛航路線	自N22° 36' 15" E117° 57' 16"經雙方議定管制交接點N23° 00' 00" E117° 30' 00"至N22° 57' 00" E116° 21' 36"雙向使用。
3	第二條北線飛航路線	自N27° 56' 18" E123° 41' 39"經雙方議定管制交接點N28° 41' 57" E123° 41' 39"至N30° 45' 46" E123° 41' 39"雙向使用。

※作者自行整理。

表2 海運協議相互開放港口

項次	國別	港口名稱
1	中華民國 (11個)	基隆(含台北)、高雄(含安平)、台中、花蓮、麥寮、布袋、金門料羅、水頭、馬祖福澳、白沙、澎湖馬公港。
2	中國大陸 (63個)	丹東、大連、營口、唐山、錦州、秦皇島、天津、黃驊、威海、煙台、龍口、嵐山、日照、青島、連雲港、大豐、上海、寧波、舟山、台州、嘉興、溫州、福州、松下、寧德、泉州、蕭厝、秀嶼、漳州、廈門、汕頭、潮州、惠州、蛇口、鹽田、赤灣、媽灣、虎門、廣州、珠海、茂名、湛江、北海、防城、欽州、海口、三亞、洋浦、太倉、南通、張家港、江陰、揚州、常熟、常州、泰州、鎮江、南京、蕪湖、馬鞍山、九江、武漢、城陵磯。

※作者自行整理。

途徑解決；中共是個大國，也於1996年6月7日加入國際海洋法公約，故必須遵守該公約規範，若大國不守法，其他國家恐怕對同類事件也很難守法，更何況中國大陸領海範圍，由渤海（內海）和黃海、東海、南海三大邊海所組成，東部和南部大陸海岸線共計1萬8,000公里<sup>31</sup>，倘若他國軍艦行經該國邊海，有樣學樣，這恐怕不是中共所樂見；至於第五項假想狀況，該民用船舶航行目的，已非用於和平無害，基於領海主權及鄰接區管制原則，可要求登船檢查，必要時扣留船隻帶回最近港口審問，如欲脫逃則行使緊迫權逮捕，或使用UAV無人機進行小規模射擊停止該船航行。

## 肆、結論

台灣海峽上空的「台北飛航情報區」，其南與馬尼 飛航情報區，東與 球飛航情報區，西與香港飛航情報區交界，面積廣達17萬6千方

哩，並地跨東 亞與東南亞銜接之要衝，周遭空域下也轄有的台灣海峽、南海、東海及部分太平洋等海域，不論是空中航線或海上航線、水下資源或周遭國家安全情勢等，均攸關國家安全利益，所以在主權行使及國家安全議題下，在海峽的政經運用及武力部署思維應該要及早未雨綢繆。

再者，兩岸在台海軍事問題的解決，就國際法原則可選擇外交途徑或武裝衝突，但風險衝突的預判，其實可在兩岸和諧的氣氛下對等談判，台灣海峽的航運已日漸頻繁，任何逾越國際法主權行使的行為，絕對傷害彼此所建立的互信，或許現在還未觸及「軍事互信」談判的時機，但是彼此軍事企圖的不當彰顯，絕對傷害和平協議的默契。況兩岸軍事武力對峙衝突，是彼此不願樂見，且臺灣海峽上空的「臺北飛航情報區」也涵蓋著部分海峽中線以西，以及金馬領空外之空域，基於不逾越中線的政

治默契，軍事利用方面較難著墨，但是基於飛航情報供給、空海域治安及航管等理由，軍事合作或許是一種軍事利用的思考，彼此可在國際法原則及兩岸協議的基本架構下，建立共管機制的軍事合作，如雙方訂立『海峽兩岸維護臺灣海峽安全事務協議』，也是一種軍事利用的方法，如果兩岸政府在和諧氣氛下，同意彼此共同管理彼此領海及鄰接區以外，以及金馬領空海外之空海域，此時軍事單位、政府機關及民間機構三方的合作、協調及交流，就顯得更加重要。

當然軍事力量不見得只用於戰爭或武裝衝突，和平、人道主義及遏止國際恐怖事件，均有軍事力量的介入，如國際維和任務、人道救援、海盜緝捕及反恐活動等，當然頻繁的軍事接觸，也可達成某種主權宣示的目標，以及減少彼此間爭端解決的軍事誤判，此又何嘗不失推動兩岸和平發展的方法，所以我國利用「兩岸和談交流」及「美日安保體系」兩個國際上交錯複雜議題的合縱連橫空間，來創造兩岸雙贏下的軍事利用問題及國際合作，不失是一個可運作的國際法空間，更發揮我國軍事及國防邊際價值。 

- 1 黃正議著，〈1982年聯合國海洋法公約規範下之專屬經濟區軍事使用〉，《海軍學術月刊》，第40卷第3期，民95年6月，頁116~117。
- 2 蘇義雄，《平時國際法》（臺北：三民書局出版，民國80年8月），頁278~279。
- 3 簡朝興，論平時、戰時空域使用之法規範（臺北：國防大學碩士論文，民國93年6月），頁27~2。
- 4 資料來源取自於維基媒體基金會(Wikipedia)維基百科官方網站-<http://zh.wikipedia.org/>，檢索日期2008/1/11。
- 5 資料來源取自於聯合國(United Nations)官方網站<http://www.un.org/>，檢索日期2008/1/16。
- 6 詳見《聯合國海洋法公約》第17~32條。
- 7 詳見《聯合國海洋法公約》第87~115條。
- 8 資料來源取自於紅十字國際委員會(ICRC)官方網站- <http://www.icrc.org/>，2008/1/11。
- 9 如美國海戰學院教授丹尼斯曼得拉(Dennis Mandsager) 退役上校軍法官、英國皇家海軍中校艾倫科爾(Alan Cole)、加拿大軍隊少校菲利浦德魯(Phillip Drew)、澳大利亞皇家海軍上校羅布麥克勞克林(Rob McLaughlin) 等人。
- 10 International Institute of Humanitarian Law, Rules of Engagement Handbook (Sanremo, November 2009),p.3。
- 11 Rules of Engagement Handbook,pp.12~17。
- 12 Rules of Engagement Handbook,pp.17~22。
- 13 Rules of Engagement Handbook,P14。
- 14 CENTER FOR LAW AND MILITARY OPERATIONS, Rules of Engagement (ROE) Handbook for Judge Advocate (CHARLOTTESVILLE, VIRGINIA: Us Army, 1 MAY 2000), APPENDIX B,pp111-113、pp114-127—131、pp193-196。
- 15 資料來源北大西洋公約組織(North Atlantic Treaty Organization, NATO)官方網站,<http://www.nato.int/cps/en/natolive/index.htm>，檢索日期2011/3/5。
- 16 資料來源英國國防部(United Kingdom Ministry of Defense)官方網站,<http://www.mod.uk/DefenceInternet/Home/>，檢索日期2011/3/5。
- 17 篤榮著，《國際海峽制度理論與實踐之研究——兼論臺灣海峽之法律制度》(國立海洋大學碩士論文，2001年5月)，頁135~144。
- 18 《聯合國海洋公約》第121條島嶼制度：「1.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。2.除第3款另有規定外，島嶼的領海、鄰接區、專屬經濟區和大陸架應按照本公約適用於其他陸地領土的規定加以確定。3.不能維持人類居住或其本身的經濟生活的岩礁，不應有專屬經濟區或大陸架。」
- 19 姜皇池著，「論島嶼制度」，《陳榮志教授古稀祝壽論文集》（臺北：三民書局，2006年），頁109~121。
- 20 《聯合國海洋公約》第95條：「公海上軍艦的豁免權軍艦在公海上有不受船旗國以外任何其他國家管轄的完全豁免權。」
- 21 黃居正著，「1982聯合國海洋法公約在航空上之應用及其問題」，《東吳法律學報》，第19卷第2期，民國96年6月28日，頁126。
- 22 中華民國交通部民用航空局，〈民航政策白皮書〉，頁8~9，資料來源取自於中華民國交通部民用航空局官方網站， <http://www.caa.gov.tw/>。
- 23 林濁水，「反分裂國家法與中國的對臺策略」，《國家發展研究》（臺北），第4卷第1期，2004年12月，頁210。
- 24 許紹軒，〈兩國論後 共機出數暴增〉《自由電子新聞網》，2004年10月22日，〈<http://www.libertytimes.com.tw/>〉。
- 25 宋繼和著，〈關於毛澤東對解決臺灣問題的設想與實踐(上、中、下)〉《山東教育學院學報》，第5期，2002年10月，頁40~42、第6期，2002年12月、頁42~45、第1期、2003年1月，頁22~25。
- 26 曾子才，〈海軍徵佳文史料紀念九二台海勝利五十週年〉《中華民國軍事新聞》，2007年12月13日，〈<http://163.29.207.53/MNANew/Internet/NewsDetail.aspx?GUID=37350>〉。
- 27 自由時報記者鄭景雯、劉禹慶、侯承旭、陳賢義，〈中共飛彈快艇 闖澎湖海域〉《大紀元時報》，2005年8月19日，〈<http://tw.epochtimes.com/bt/5/8/19/n1023514.htm/>〉。
- 28 〈國防洞開 解放軍溜進高雄港〉《蘋果日報》，2012年2月9日，〈<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20120209/34012670>〉。
- 29 兩岸直航班次 小港1周增20班，蘋果日報官方網站，網址：<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20110806/33580105>，2012/1/25
- 30 交通部統計處，《交通統計月報》(臺北：交通部，2012年)，頁76。
- 31 中共中央政府官方網站，<http://www.gov.cn/>，檢索日期2009年1月11日。