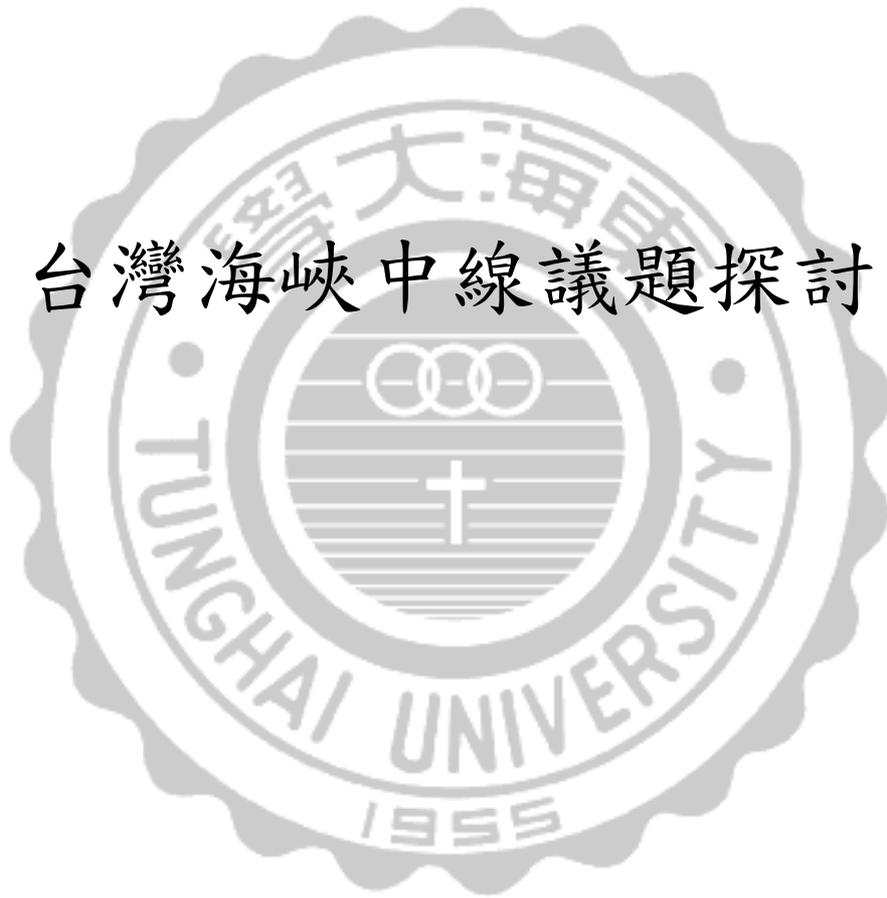


東海大學政治學系碩士論文

指導教授：張水木博士

台灣海峽中線議題探討



碩士班研究生：張裕明

中華民國一百年六月二十日

謝誌

東海大學陪伴了我六年，時間過得好快，首先在學術上要感謝我的指導老師張水木博士在學術知識上與論文方向寫作與研究目標上給予的指導，才能夠完成「台灣海峽中線議題探討」這本論文，同時也感謝國防大學戰爭學院戰略研究所長曹雄源將軍評論我的論文發表，並且給予很多論文上的建議，還幫助學生能夠到國防大學戰爭學院圖書館收集相關論文資料，真的很感謝，另外要感謝兩位口試委員，王業立博士與歐信宏博士，讓學生在論文寫作與問題研究，更直接切入論文研究的重點，很感謝有各位老師指導與幫助。

在生活上，一個人在外地念書真的什麼都要學會，任何事情都要自己去做，但是我很幸運，因為有親人的陪伴與幫助，在東海六年時間裡面，要感謝我的叔叔東海大學工業工程與經營管理學系教授張炳騰博士與我的孀孀王文美博士和堂弟益誠，益誠的外婆胡英妹女士，有他們的陪伴，讓我在東海求學日子的裡面除了同學的陪伴也有親人的陪伴，每個星期都會有兩天與叔叔、孀孀、益誠、阿嬤一起聚餐或是外出到台中市區逛逛，而叔叔、孀孀、益誠與阿嬤也在這段時間裡面除了生活方面的細心照顧外，在學業方面叔叔、孀孀兩位博士也提供了許多課業方面的指導與方向，我也看著我的堂弟益誠從東海的附小到附中，一直到國立高中，在過一年就馬上要考大學了，時間真的過得好快，而對叔叔、孀孀、益誠、阿嬤要說的話，只有感謝，感謝，感謝有你們的陪伴。

也感謝我的同學們，捲毛、之江、昱霖、博彰、隆國、弼昀、浩然、大毛、大常、阿砲、威廷、黃強、舜祥、忠憲學長、心雅學姐、韻后學姐、尹詩學姐、國防大學戰爭學院戰略所研究生鄭文豪等等，還有許多沒有點到名字的同學、學長、學姐、學弟、學妹們，感謝各位，很高興有你們的陪伴。

摘要

論文名稱「台灣海峽中線議題探討」，論文主要有五個研究方向來探討有關台灣海峽中線的議題，第一個研究方向要了解台灣海峽中線的由來與歷史，從冷戰時期兩極對立，美國與我國的簽署的軍事防禦協議與共同作戰演練，蔣中正總統與毛澤東在1950年到1960年的軍事衝突與對峙，李登輝總統、陳水扁總統、馬英九總統等，台灣海峽中線在各個時期的概念與歷史角度分析，試圖探討台灣海峽中線的變化與意義。

第二個方向要探討台灣海峽國際法的問題，中國大陸認為台灣海峽為其領海與內水，但是在實質面向上兩岸政治問題尚未解決，也有各自管理的海域，兩岸在台灣海峽內的200浬專屬經濟海域有重疊與模糊的部分，1982年的聯合國海洋法公約，台灣海峽中線是否可以適用，台灣海峽中線是否具有法律的約束力。第三個方向要從中國大陸發展海權看台灣海峽中線議題，中國大陸近年來對於海權發展與重視，以及中國大陸的戰略思維從毛澤東式的大陸軍思維朝向重視海洋戰略思維，積極的從實際面朝向西太平洋的延伸。本文章將以中國大陸海權發展來看未來台灣海峽中線對於中國大陸海洋戰略發展的影響。

第四個方向從台灣海峽中線議題了解我國海事安全與我國海岸巡防署的重要，試圖探討兩岸海上執法機關以台灣海峽中線進行台灣海峽內的海事安全合作與我國海岸巡防署未來發展之可能研究，並且以台灣海峽中線的架構與海洋事務安全議題希望未來兩岸能以這樣海洋事務架構的來進行海上安全合作，並且在台灣海峽中線議題上，我國海岸巡防署是最好解決者與適當角色，最後總結前面幾個面向了解未來要解決與處理台灣海峽中線議題，我國海岸巡防署是重要的關鍵角色。

目錄

第一章 緒論.....	1
第一節 研究目的與問題.....	1
第二節 研究途徑與方法.....	4
第三節 研究架構.....	10
第二章 台灣海峽中線的由來.....	13
第一節 美蘇對抗下的產物.....	13
第二節 1950年至1965年兩岸軍事衝突.....	19
第三節 台海中線的確立.....	23
第四節 台海中線的現況.....	29
第三章 國際法的觀點看台灣海峽議題探討.....	39
第一節 國際海峽的概念.....	40
第二節 台海中線的法律議題.....	45
第三節 兩岸海域重疊議題.....	51
第四節 國際上海峽航行規範.....	53
第四章 中國大陸海權發展看台灣海峽中線.....	59
第一節 發展海洋戰略的重要性.....	59
第二節 中國大陸解放軍海軍思想演變.....	63
第三節 中國大陸突破第一島鏈的可能.....	73
第四節 中國大陸破壞台海中線默契的可能.....	79
第五章 台灣海峽中線下之我國海事安全.....	83
第一節 行政院海岸巡防署的成立.....	83
第二節 以台海中線作為兩岸安全共同準則.....	95

第三節 兩岸海上安全合作的概念.....	102
第四節 台灣海峽中線看我國海巡署未來發展.....	107
第六章 結論.....	113
第一節 研究發現.....	113
第二節 未來期許與建議.....	123
參考文獻.....	127
附錄.....	138

表目錄

表 1-1: 概念關係圖表.....	8
表 1-2: 台灣海峽中線座標.....	26
表 6-1: 概念關係圖表.....	114
表 6-2: 概念關係圖表.....	115
表 6-3: 概念關係圖表.....	117
表 6-4: 概念關係圖表.....	119

圖目錄

圖 1-1: 論文研究架構圖.....	10
圖 2-1: 冷戰時期台灣海峽中線概念分析.....	19
圖 2-2: 兩岸軍事衝突時期台灣海峽中線概念分析.....	22
圖 2-3: 台灣海峽中線位置圖.....	25
圖 2-4: 海峽中線與兩岸航路示意圖.....	27
圖 2-5: 李登輝時期台灣海峽中線概念分析.....	31
圖 2-6: 推動兩岸軍事互信機制階段重點圖.....	33
圖 2-7: 陳水扁時期台灣海峽中線概念分析.....	35
圖 2-8: 陳水扁時期台灣海峽中線概念分析.....	35
圖 2-9: 馬英九時期台灣海峽中線概念分析.....	37
圖 3-1: 長榮海運台北到福州航線圖.....	42
圖 3-2: 長榮海運台灣到中國中部航線圖.....	42
圖 3-3: 從內水角度看台灣海峽.....	47
圖 3-4: 從兩岸共同開發角度看台灣海峽中線.....	50
圖 3-5: 我國海巡署護漁專案重點區域示意圖.....	52
圖 4-1: 馬漢海權論的六大要素.....	61
圖 5-1: 中華民國海岸巡防署旗.....	84
圖 5-2: 行政院海岸巡防署組織架構圖.....	85
圖 5-3: 海洋巡防總局組織架構圖.....	86
圖 5-4: 海岸巡防總局組織架構圖.....	87
圖 5-5: 行政院海岸巡防署執法範圍圖.....	88
圖 5-6: 海洋巡防總局管轄海域範圍.....	89
圖 5-7: 行政院海岸巡防署各區巡防局責任海域與陸地劃分.....	90
圖 5-8: 中華民國第一批領海基線領海及鄰接區外界線.....	91
圖 5-9: 行政院海岸巡防署專屬經濟海域護漁範圍示意圖.....	93
圖 5-10: 中華民國第一批專屬經濟海域暫定執法線.....	94
圖 5-11: 兩岸海上安全合作問題.....	99

圖 5-12:兩岸海上安全合作實踐問題.....	101
圖 5-13:國防與執法的矛盾.....	103
圖 5-14:海岸巡防署的戰略目標.....	106
圖 5-15:海巡署任務範圍多元圖.....	107
圖 5-16:2005-2007 年漁船發生海上事故分布圖與類別.....	109
圖 6-1:未來台灣海峽中線安全議題期待.....	118
圖 6-2:台灣為龍首帶動中國大陸海權發.....	120
圖 6-3:兩岸海上航線與空中航線比較.....	124

第一章 緒論

第一節 研究目的與問題

壹、研究目的

孫子說過：「夫兵形象水，水之形，避高而趨下；兵之形，避實而擊虛；水因地而制流，兵因敵而制勝。故兵無常勢，水無常形；能因敵變化而取勝，謂之神」。取自《孫子兵法》虛實篇。¹孫子的這段話可以形容兩岸在軍事上的多變與詭譎。

我國於 95 年國防報告書中指出：中國大陸的戰機自 1996 年後，出現在台灣海峽巡弋並且試圖跨越台灣海峽中線；另外中國大陸的軍艦也經常性的跨越台灣海峽中線和我國專屬的經濟海域範圍。²引起兩岸之間與台海情勢的緊張。聯合報於 2009 年 7 月 4 日指出第三次江陳會前，中國大陸方面曾建議兩岸開放台灣海峽中線，馬英九總統以台灣海峽中線是空軍演訓場域，礙難開放並且基於國家安全理由回絕了中國大陸的建議。³台灣海峽中線是一條兩岸之間，僅靠默契維繫的界線，平時軍機互不穿越，在兩岸關係緊張時，中國大陸軍機則會逼近台灣海峽中線以表示威脅。⁴

台灣海峽中線為美國當年協防台灣，基於防衛台灣所劃定出來的一條假想線，同時也劃分了兩岸軍力行使的界線，海峽兩岸關係持續變化著從兩岸的軍事對峙一直變化到現在兩岸開放交流而唯一沒有改變的就是台灣海峽中這條界線，而台灣海峽中線也

¹孫子、陽善群，1996，《孫子》。台北：知書房，頁 166。

²國防報告書編輯委員會，2006，《中華民國 95 年國防報告書》。台北：國防部，頁 46-47。

³《聯合報》，2009.7.4，〈海峽中線 馬：礙難開放〉，政治大學社會科學院國防事務研究中心網，<http://www.rcnda.nccu.edu.tw/news/200907.htm>。

⁴《聯合報》，2009.7.4，〈馬拒開放海峽中線 兩岸默契界線〉，政治大學社會科學院國防事務研究中心網，<http://www.rcnda.nccu.edu.tw/news/200907.htm>。

成為兩岸軍事和平的底線與某種形式上的軍事默契，這條看似存在又既不存在的台灣海峽中線陪伴著兩岸分隔長達半個世紀之久，在《孫子兵法》虛實篇中指出想要將敵人擊潰最主要的方法就是「治變」，而「治變」就是因敵變化，不斷的改變自身與變化方式最終達到擊敗敵人的手段。⁵薄富爾曾說：「我們必須能夠解釋過去和現在，然後才能避免未來的危險，並且能夠選擇我們想要幫助形成的那種未來。」⁶隨著中國大陸的國力成長與軍力發展，逐漸改變兩岸的軍事平衡，而長達半世紀之久的台灣海峽中線默契會不會隨著兩岸軍事平衡上的變化打破了雙方長久以來保持的最低底限與規則。

貳、研究問題

台灣的地理位置從東邊延伸為廣大的太平洋，南邊延伸可經過巴士海峽到菲律賓甚至南海，北邊可延伸至東海到日本，而西邊則可經過台灣海峽至中國大陸，就軍事上的角度而言台灣地理位置在東亞具有非常重要的軍事地位，可以控制西太平洋周邊國家的軍事活動，例如：最主要就是中國大陸的軍事活動。而要如何的知道是否有效控制中國大陸的軍事行動，台灣海峽中線對中國大陸軍事活動做敏感度測試，而這樣的測試則是一種在軍事上與政治上的風向球敏感度測試。

一、研究台灣海峽中線歷史背景，並且以邏輯概念來研究台灣海峽中線的由來，並且試圖找尋台灣海峽中線的正确地理座標，根據美軍駐台灣的《中美共同防禦條約》和樂成計畫為了防止海峽兩岸的軍事衝突的界線，以台灣海峽中線在軍事上防止擦槍走火。

⁵同註1，頁166。

⁶鈕先鍾，1998，《戰略研究入門》。台北：麥田，頁222。

二、研究台灣海峽中線並且了解兩岸在軍事上衝突與對立。在李登輝兩國論的發表後，中國大陸的戰機以貼近台灣海峽中線的方式，讓海峽兩岸的關係再度緊張。就水域而言，台灣海峽為西太平洋延伸出來的一片平常的水域，但在地理戰略上卻控制了中國大陸向太平洋發展的機會。⁷而台灣海峽中線也一直是兩岸在軍事上的默契界線。

三、研究中國大陸海權發展。中國大陸近年來對於海權發展與重視，以及中國大陸的戰略思維從毛澤東式的大陸軍思維朝向重視海洋戰略思維，積極的從實際面朝向西太平洋的延伸。本文章將以中國大陸海權發展來看未來台灣海峽中線對於中國大陸海洋戰略發展的影響。

四、以台灣海峽中線了解台灣海峽海上航線狀況。2007年11月，美國海軍小鷹號航艦在台灣海峽航行過程中，引發了美中對於台灣海峽的航行權認知上差異，美國認為台灣海峽是公海，中方認為台灣海峽是內水，任何國家都需申請通過與航行。⁸

五、試圖探討兩岸海上執法機關以台灣海峽中線進行台灣海峽內的海事安全合作與我國海岸巡防署未來發展之可能研究，並且以台灣海峽中線的架構與海洋事務安全議題希望未來兩岸能以這樣海洋事務架構的來進行海上安全合作，並且在台灣海峽中線議題上，我國海岸巡防署是最好解決者與適當角色，也希望我國海巡署能強化處理海上事務的能量與訂定清晰的海洋事務戰略目標。

⁷林穎佑，2008，《海疆萬里：解放軍海軍戰略》。台北：時英，頁 221。

⁸全球防衛雜誌社採訪部，2008，〈小鷹號航艦海峽衝刺戰略意涵〉，《全球防衛雜誌》，第 281 期，頁 14。

第二節 研究途徑與方法

壹、研究途徑

一、現實主義研究途徑

現實主義(Realism)，以權力的角度解釋國際關係，指出權力是：「能夠讓其他行為者做他不想做的事，或是不做他想做的事」。⁹就以權力研究而言，台灣海峽中線的劃分最早可以從冷戰時期兩極對立的時間來進行探討，美國在與我國在防禦條約簽訂之後，隨即的樂成計畫裡面，就以戴維斯線，也是台灣海峽中線最早的名稱，希望兩岸不要因為軍事上的衝突，間接引發另一場戰爭，本文章以現實主義研究途徑來探討台灣海峽中線的歷史脈絡。

二、戰略理論研究途徑

本文章以戰略理論的研究來探討中國大陸海權、我國海事安全兩者在台灣海峽中線上的戰略意涵。戰略是智慧的運用，在中國古代稱之為「謀」，孫子曾說：「詭道」，也可稱為「謀略」就是所謂鬥智之學、伐謀之學。戰略一詞在英文為“strategy”，希臘語文為“strategama”代表者戰爭中的詭計之意。而戰略是一種概念，也是一種思想。¹⁰戰略可以分成思想、計畫、行動三個境界。¹¹思想裡面是抽象的、理論的與概括的，而行動則是實際的、具體的與特定的，而連結兩者為計畫，計畫經由程序和步驟將戰略思想具體化，所以在思想、計畫、行動中，計畫為構成體系的核心。¹²其學派主要可以分成海洋戰略學派、大陸戰略學派、革命戰略學

⁹歐信宏、胡祖慶譯，Joshua S.Goldstein 著，2003，《國際關係》。台北：雙葉，頁 52。

¹⁰鈕先鍾，1995，《西方戰略思想史》。台北：麥田，頁 14-16。

¹¹鈕先鍾，1998，《戰略研究入門》。台北：麥田，頁 211。

¹²同上註，頁 211-212。

派等戰略理論。

三、詮釋性理論研究途徑

詮釋性研究途徑研究政治學，所關注是如何形塑行動和制度背後的解釋，如何影響行為和制度，以不同方式來解釋其意義，詮釋性理論也可以運用邏輯進程、概念，權力等結構連結的方式來詮釋意義。¹³在本文章寫作與進行研究時台灣海峽中線的概念到底是一條默契線、分界線還是國家與國家的界線，透過詮釋性的研究途徑可以幫助了解文章的寫作，另外胡賽爾(Edmund Husserl)所主張「物自身」，也可以幫助了解台灣海峽中線的概念。物自身指出返回主體對事物體驗中事物本身最原初呈現，即為現象，為每位認知主體構成意義動力，並且以先驗主體來構成意義，並且提出動感經驗(kinesthetic experience)來了解主體的意向性。¹⁴

貳、研究方法

一、文獻分析法

透過文獻分析法來大量收集文章所需的研究資料，主要是收集相關的資料，其中資料包含書籍、期刊、論文、文章、網路、政府公報等，收集「台灣海峽中線」的文獻資料時，在相關文章中都以台灣海峽中線或是海峽中線來介紹，其中都是以說明兩岸軍事上，安全上與海洋事務上的層面。並且將資料進行整理來了解台灣海峽中線的歷史背景，而透過文獻探討的分析可以對於本文章對於相關的歷史與時間有清晰的分析，來對於文章有更明確的研究與寫作方向。

¹³David Marsh, and Gerry Stoker, 2002, *Theory and Methods in Political Science*, New York: Palgrave Macmillan, p.131.

¹⁴沈松青主編，2002，《哲學概論》。台北：五南，頁 464-465。

二、 比較分析法

在比較分析法中主要以我國、中國大陸與美國三方面進行文章的研究，在台灣海峽中線的歷史由來與概念中，比較我國、中國大陸、美國對於台灣海峽及台灣海峽中線的認知進行研究，例如：台灣海峽的航行問題，我國與中國大陸對於海域的認知等等，從兩岸海上執法角度與軍事默契而言，不跨越台灣海峽中線，是否表示兩岸在台灣海峽中線議題上有共識。

三、 法律條文探討研究方法

以「中華民國領海法及鄰接區法」、「兩岸人民關係條例」、「中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法」、「海岸巡防法」、「中華人民共和國領海及毗連區法」、「聯合國海洋法公約」等，來進行探討有關的內容。其中如經濟海域重疊，1982年聯合國海洋法公約，公約第57條指出專屬經濟海域從測算領海寬度的基線量起，有200哩的專屬經濟海域。

我國政府於1979年由總統發布之(68)台統(一)義字第5046號令，指出領海擴張為12海哩，並且確立了200海哩的專屬經濟區，中國大陸也於1998年通過了中華人民共和國專屬經濟區和大陸礁層法專屬經濟海域也為200哩。¹⁵

兩岸都各自主張有200哩的專屬經濟區，台灣海峽整個海域也包含其中，台灣海峽中線是否為兩岸暫定界線。兩岸海上執法的問題，兩岸人民關係條例實施細則第二十九條中指出：「大陸船舶、民用航空器及其他運輸工具，非經主管機關許可，不得進入

¹⁵魏靜芬，2008，《海洋法》，台北：五南，頁276-277。

臺灣地區限制或禁止水域、臺北飛航情報區限制區域。前項限制或禁止水域及限制區域，由國防部公告之」。限制水域在 24 浬之內，台灣海峽內兩岸都主張擁有其專屬經濟海域的行使，雙方的海上執法機關在進行海上警察行使權時，不小心越過台灣海峽中線時，勢必會造成雙方在國家安全上緊張。

四、 邏輯學研究方法

在本文章以邏輯學的研究方法，研究台灣海峽中線議題時能夠清晰的了解每個議題與每個議題之間的基本規律。邏輯學基本規律是思維的基本規律，概念、命題、推理和論證經驗，基本規律主要有同一律、矛盾律、排中律和充足理由。¹⁶

同一律公式：「A 是 A，表示同一思維過程中每一個概念、命題與自身相同」。矛盾律公式：「事物 A 不能夠是 A 又是非 A，指出兩個互相矛盾或是互相對立命題，兩者不能同時為真，其中必有一假。」¹⁷排中律公式：「A 或者非 A，為兩個相互矛盾裡面都不能為假，其中必有一真，兩個互相矛盾的命題」。充足理由指出：「對結論的論證中，要前提真實與推論正確。」¹⁸

亞里士多德(Aristotle,384-322 B.C.)認為正確推理之科學的邏輯學，為所有知識類型不可缺少之基礎，邏輯學是開啟在概念或是事物中發現的可以理解的聯繫手段或是工具，其邏輯學的主要部分是三段論法(syllogism)。¹⁹三段論法為「一種論證，只要假定某事成立，其他命題因某事之真必然推衍出來，不需要借助推衍系統以外之語詞」。結構包含三個語辭，為大前提、小前提和結論，

¹⁶中國人民大學哲學系邏輯教研室，1996，《邏輯學》。北京：中國人民大學，頁 291-300。

¹⁷同上註，頁 300-308。

¹⁸同註 16，頁 308。

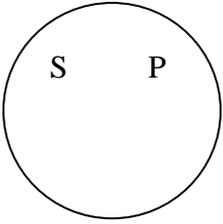
¹⁹段德智等譯，Peter A Angeles 著，2004，《哲學辭典》。台北：貓頭鷹，頁 244-245。

命題結構公式為：「M 是 P，故 S 是 M，故 S 是 P。」²⁰

研究台灣海峽中線議題時，使用台灣海峽中線的概念和詞語有密切關聯，概念為詞語思想內容，詞語是概念透過語言表達型式，並且要注意一個概念可能會以不同的詞語來進行表達，以及同一個詞語裡面有不同概念表達，這都是研究「台灣海峽中線」議題時需要注意。

概念是反映於對象本質屬性的一種思維模式，進行的思維活動。²¹ 概念五個種類：全同關係：兩個概念的外延完全的重合關係。真包含關係：概念的外延與另一個概念全部外延重合關係。真包含於關係：概念與外延與另一個概念部分外延重合關係。交叉關係：一個概念部分外延與另一個概念外延重合關係。²² 全異關係：兩種概念的外延沒有任何一部重合關係，在全異關係裡面有分成對立關係和矛盾關係，對立關係指出全異關係的兩個概念，都包含於另一個概念中，在矛盾關係為兩個全異關係概念外延等於另一個概念外延，則兩者為矛盾。²³

表 1-1：概念關係圖表

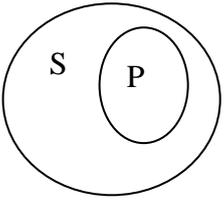
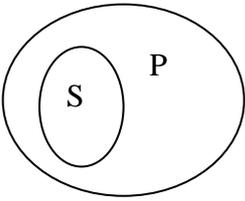
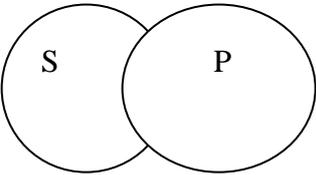
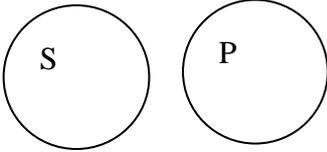
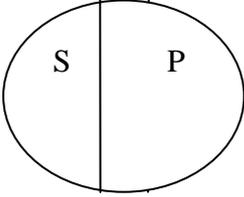
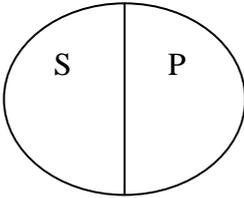
概念關係圖表		
全同關係 (相容關係)		兩個概念的外延完全的重合的關係，即 S 都是 P，P 都是 S。

²⁰ 傅偉勳，2004，《西洋哲學史》。台北：三民，頁 103-106。

²¹ 同註 16，頁 8-10。

²² 同上註，頁 15-20。

²³ 同註 16，頁 15-22。

<p>真包含關係 (相容關係)</p>		<p>指出一個概念的部分外延與另一個概念的全部外延重合的關係，P 都是 S，但是有的 S 不是 P。</p>
<p>真包含於關係 (相容關係)</p>		<p>為一個概念的全部與外延另一個概念的部分外延重合的關係，即 S 都是 P，但是有的 P 不是 S。</p>
<p>交叉關係 (相容關係)</p>		<p>一個概念的部分外延與另一個概念的外延重合的關係，有的 S 是 P，有的 S 不是 P，有的 P 是 S，有的 P 不是 S。</p>
<p>全異關係 (不相容關係)</p>		<p>指出兩種概念的外延沒有任何一部重合的關係</p>
<p>對立關係 (不相容關係)</p>	<p>Q</p> 	<p>具有全異關係的兩個概念，都包含於另一個概念中</p>
<p>矛盾關係 (不相容關係)</p>	 <p>Q</p>	<p>兩個全異關係概念的外延等於另一個概念的外延，則兩者為矛盾</p>

資料來源：中國人民大學哲學系邏輯教研室，1996，《邏輯學》。北京：中國人民大學，頁 16-21。

第三節 研究架構

台灣海峽中線包含歷史與複雜的法律定位，例如：我國經濟海域與大陸經濟海域的重疊，我國海巡署於台灣海峽海域執法問題，國際間海峽航行自由與無害通過問題。論文第三章研究國際海峽航行安全、第四章研究軍事安全議題、第五章研究兩岸執法議題三個層面來探討台灣海峽中線議題。並且在論文第六章整合研究來找出如何解決與最好的研究發現以及對未來期許。

壹、論文研究架構圖

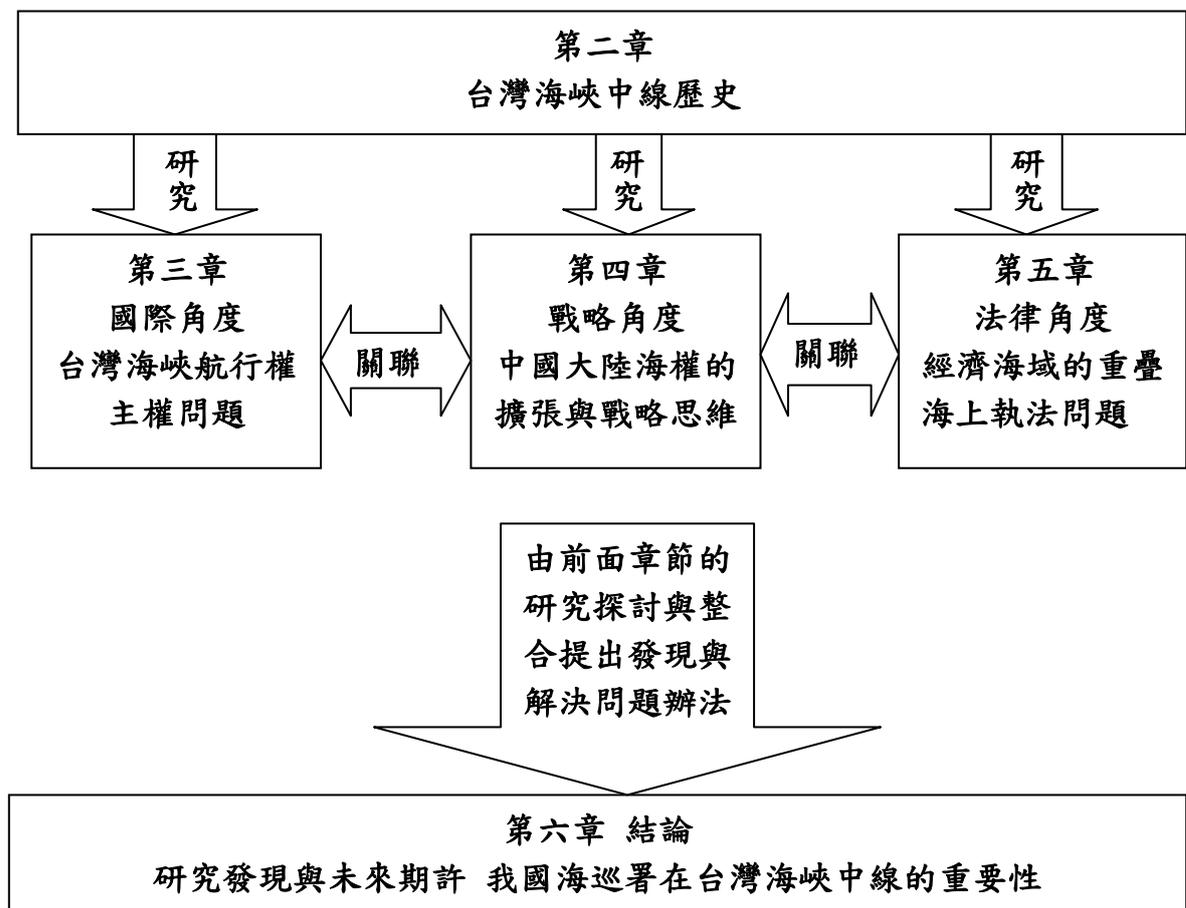


圖 1-1：論文研究架構圖

資料來源：作者自行繪圖。

貳、章節安排

第一章為緒論，主要將台灣海峽中線研究目的與問題進行說明，並且試圖以邏輯學研中的概念方法來對台灣海峽中線進行研究，配合理論與文獻，來對台灣海峽中線進行論文研究方式與章節安排。

第二章主要是以推論台灣海峽中線形成背景，其年代為冷戰時期，美國為了圍堵共產勢力，在西太平洋建立起一條反共防線，並且《中美共同防禦條約》的簽訂也讓台灣成為圍堵共產勢力一員，說明當時現實主義以權力平衡，大國的力量來劃定圍堵共產勢力的防線。台灣海峽中線是由我國與美國簽訂《中美共同防禦條約》協防台灣之後，美國能夠有效地防範衝突、處理危機及控制台海之緊張情勢。1958年，美軍向我國傳達並希望我方機艦之偵巡只要保持在海峽中線戴維斯線以東，即可獲得安全之保障。²⁴另外試圖以毛澤東和蔣中正在1950年至1960年代的軍事衝突中，解釋兩位領導者對於台灣海峽中線的概念。文獻蒐集找出台灣海峽中線的位置，並且說明現今對於台灣海峽中線的概念認知與戰略意涵。

第三章從台灣海峽中線議題，放大至台灣海峽議題，也根據國內許多學者，碩博士論文中，解釋台灣海峽的航行權，兩岸之間對於台灣海峽認知的概念與內水定義，以及1982年《海洋法公約》對於領海、鄰接區與專屬經濟海域的範圍，研究兩岸各自所公佈的法條，然後在縮小至台灣海峽中線來看專屬經濟海域重疊的問題以及航行於台灣海峽的船艦，而這章主要有航行權、1982年《海洋法公約》(UNCLOS)對於內水的解釋，海域重疊等複雜項目。

²⁴黃忠成，2004，〈台灣海峽中線意涵試論〉，《海軍學術雙月刊》，第38卷，第10期，頁5。

第四章主要說明中國大陸海權發展，以海洋戰略角度來探討跨越台灣海峽中線的可能性，在本章節說明中國大陸海洋戰略的思維的改變，從毛澤東的軍事哲學，中國大陸建政初期的海軍思維，一直到劉華清對於中國大陸海軍戰略與思維的改變與海權擴張，對於台灣的影響，以及台灣海峽中線在中國大陸海權擴張所扮演的角色探討。

第五章以兩岸海事安全問題來進行探討，本章將以說明我國海岸巡防署在我國海洋事務中所扮演的重要角色，以及說明我國海岸巡防署發展歷程，了解在台灣海峽中線議題上，我國海岸巡防署在未來處理有關台灣海峽中線議題時的重要性，並且以台灣海峽中線來對於台灣海峽的海事安全中進行對於兩岸以台灣海峽中線進行海事安全合作的可能性。

第六章為結論，主要以前面的章節來分析與預期台灣海峽中線在未來兩岸事務問題上的重要性，以及在冷戰時期的圍堵政策，是否因為中國大陸海權擴張，讓台灣海峽中線透明化成為台灣安全與全民國防意識的重要防線，另外也說明我國海岸巡防署在日後處理涉及到台灣海峽中線海事安全議題時，我國海岸巡防署的重要角色，兩岸在台灣海峽的海事安全中，在救生救難的項目中，是否以台灣海峽中線來進兩岸海上執法與救難單位的劃分，或是兩岸進行海上執法與救難單位的整合，進行預期的評估與研究。

第二章 台灣海峽中線的由來

第一節 美蘇對抗下的產物

1950年6月25日韓戰的爆發，美國派遣第七艦隊到台灣海峽以防止戰爭的擴大，也因台灣戰略地位的重要，加上防止共產勢力的擴張，在《中美共同防禦條約》簽訂之後，台灣成為冷戰時期防止共產勢力的一員。當時圍堵共產勢力時期美國希望劃出一條分界線以防止兩岸的軍事衝突和避免美國介入兩岸紛爭導致一場世界性的大戰，隨著中國大陸與美國的建交和冷戰的結束，台灣海峽中線並沒有隨著消失，因為兩岸之間的議題並未結束，它伴隨著兩岸至今日，成為兩岸之間的默契線，而台灣海峽中線的歷史可以從冷戰時期圍堵政策開始向前推至今日。

壹、傳統現實主義

國際體系就像一個系統，而系統需要運作才會轉動，而運作就需要靠每個國家互相的交流互動，才可以維持整個體系的轉動。國際體系的概念，主要是運用系統理論，將國際社會視為系統，國際體系形成為國家與國家之間的互動，國際結構最主要的單位為國家，甘迺迪·華茲(Kenneth Waltz)指出：「國際體系為自助體系，體系中國家因權力大小不同而有所變化，認為權力的重要。」²⁵通常學者給予權力的定義是指：「能夠讓其他行為者做他不想做的事，或不做他想做的事。」²⁶另外權力構成的要素主要有一個國家的自然資源、工業生產力、道德正當性、軍備和人民對政府的支持程度，而現實主義學者則認為軍事力量是權力最重要的因素。

27

²⁵羅慶生，2005，《國防政策與國防報告書》。台北：全華科技，頁 38-39。

²⁶同註 9，頁 52。

²⁷同上註，頁 55-57。

如果就軍事力量來看，權力的強弱是國際關係運作的主要核心，而權力越大能力越強的國家就可以用軍事力量來控制其他能力就弱的國家，以達到強者想要達成或是計畫的目的。《利維坦》(Leviathan)論述國家起源：「自然之律如公道也、正義也、謙遜也、慈悲也；雖有自然之律，然必人願遵之，遵之而無害，然後遵之。如無有力者以為保障，其力不足保障，人只可賴其勇力與技巧以自衛。」²⁸指出：人的本性和自然狀態法則的支配，其中力量越強大，越可以支配其一切。自然狀態的法則支配中主要指出了人的私慾和生存意志表現在權力意志上。國際社會處於無政府狀態，而國際政治也是權力之爭；衝突與鬥爭是國際關係最基本之特質；權力與利益超過道德與理想。²⁹

第一次世界大戰後，伍德·威爾遜(Woodrow Wilson)理想主義理論學者，希望以國際聯盟的方式來維持和平，而在1930年代並未能夠阻止德國和日本與義大利對外侵略，於是二次大戰結束後現實主義強調權力運作原則開始興起。漢司·摩根索(Hans Morgenthau)認為：使社會不斷完善，就須了解與掌控生存法則；以權力界定利益概念，權力界定利益的核心概念是普遍適用的，權力也是政治的目的，政治的現實主義不可與道德混為一談。³⁰傳統現實主義者將國際政治視為權力政治(power politics)，從國家之間的力量來分析國際政治，並且依據國家利益與權力平衡(balance of power)來制定外交政策。³¹海峽兩岸也是由國際上權力來劃定利益核心與政治目的，從美蘇兩大集團對抗劃分出來，一直演變到現今的台灣海峽現況。

²⁸朱敏章譯，Thomas Hobbes 著，2002，《Leviathan》，台北：台灣商務，頁 80-81。

²⁹倪世雄，2003，《當代國際關係理論》。台北：五南，頁 43。

³⁰同上註，頁 87-89。

³¹張亞中、孫國祥，1999，《美國的中國政策—圍堵、交往、戰略夥伴》。台北：生智，頁 35-36。

貳、美國圍堵共產勢力的地緣戰略

冷戰時期美國的圍堵政策理論建立，在地緣戰略上以從英國地緣戰略角度出發的麥金德和以美國地緣戰略斯派克曼這兩位學者看美國圍堵的地緣戰略政策。英國地緣戰略學家麥金德(Halford J. Mackinder,1861-1947)的「心臟地帶」(heartland)理論指出：「誰統治了東歐誰就可以控制心臟地帶」；「誰統治了心臟地帶誰就能控制世界島」；「誰統治了世界島誰就能控制世界。」³²

麥金德認為歐亞大陸的地緣戰略之所以重要，主要原因歐亞大陸為世界的權力中心，為全球地緣政治的樞紐，統治世界上最大陸地心臟將是控制世界的基礎。³³美國地緣戰略學家斯派克曼(Nucholas S. Spykman,1893-1943)則是指出：「控制邊緣地區者統治歐亞」；「統治歐亞者控制世界」。以美國的觀點來看世界，並且指出地理為國家外交的基本因素，美國的第一到防線就是要在歐亞二洲保持權力平衡，並且要採取一種外交政策使歐亞大陸不能產生出一個壓倒性的權力支配。³⁴

當時美國為首的陣營於圍堵共產勢力時期，台灣是圍堵共產勢力防線的重要一環，而美國希望在台灣海峽劃出一條分界線，以防止海峽兩岸軍事衝突，其主要目的就是防止兩岸有軍事衝突而使美國與蘇聯介入導致另外一次的世界性大戰爆發。美國用其軍事力量與大國政治的力量來制訂其地緣戰略的戰略目標。

³²林添貴譯，Zbigniew Brzezinski 著，2007，《大國政治》。台北：立緒，頁 46。

³³鈕先鍾，1999，《二十一世紀的戰略前瞻》。台北：麥田，頁 253-254

³⁴同上註，頁 254。

參、韓戰的爆發

在亞洲的中國方面，蔣中正總統所領導的國民政府因與毛澤東所領導的共產黨在大陸作戰失敗，隨後撤退至台灣，整個大陸落入毛澤東所領導的共產黨手中，國民政府失去整個中國大陸，國民政府勢力範圍僅限於台灣、澎湖、金門、馬祖及大陸沿海的島嶼，國共雙方於台灣海峽隔岸對峙。1948年8月美國公布「中國白皮書」指出國民政府的腐敗與無效率，並且不願意給予國民政府任何支持。1949年12月8日，聯合國大會在美國的支持下通過決議，重申尊重中國領土的完整，並且避免在中國領土內獲得勢力範圍或建立由外力控制的政權。1950年1月5日美國杜魯門重申「開羅宣言」和「波次坦宣言」關於台灣歸還中國的規定，承認中國對台灣的行使權，對於台灣的國民政府不給予軍事上的援助，避免因過度干預台灣局勢最後與蘇聯和中國大陸直接衝突。³⁵在當時美國宣稱在太平洋的防衛線也只有阿留申群島至日本、琉球與菲律賓，其餘在防線之外的，美國也不予任何特別的保障。

1950年6月25日，北韓軍隊跨越38度線向南韓發動大規模的軍事攻擊，韓戰爆發。美國為了防止中國大陸對台灣的攻擊，擔心中國大陸在佔領台灣後，蘇聯會在台灣設立軍事基地，³⁶派遣第七艦隊進入台灣海峽協防台灣的安全。同年中國大陸的外交部長指出：我們須注意美國軍隊已經跨越38度線並且佔領了北韓首都平壤，而美軍的軍事攻擊非常靠近鴨綠江邊緣，有可能會影響到中國本土安全。³⁷而中國大陸的人民解放軍原本要入侵台灣的軍隊，都集中在中國大陸東北的主要道路和城市，並且在抗美援朝的全

³⁵蔡政諭，2000，〈一九五零年韓戰美國台海政策轉變之研究-國家利益的理性選擇〉，《軍事史評論》，第7期，頁106-107。

³⁶施正峰，2001，《台美中三角關係：由新現實主義到建構主義》。台北：前衛，頁132-134。

³⁷Allen S. Whiting, 2001, "China Use of Force, 1950-96, and Taiwan" *International Security*, Vol. 26, No. 2, p.106.

國宣傳下動員軍隊，在1950年10月19日進入北韓來對抗美國。³⁸

韓戰的爆發讓中國大陸的人民解放軍暫緩了跨越台灣海峽進攻台灣的攻勢。美國派遣第七艦隊至台灣海峽，支持蔣中正總統的國民黨政府，美國在軍事上幫助讓台灣繼續制衡中國大陸。³⁹而中國大陸參與了韓戰，在對抗與圍堵共產勢力的情形下，因為韓戰的爆發，美國以台灣為戰略盟友，並且派遣第七艦隊協防台灣，韓戰的爆發使美國注意到台灣是西太平洋反共防線的重要戰略地位。⁴⁰

肆、中美共同防禦條約的簽訂

1954年12月2日我國與美國簽訂《中美共同防禦條約》(Sino-American Mutual Defense Treaty)，美國給予我國軍事上的援助與協防，《中美共同防禦條約》使得美國與我國形成軍事同盟，對台海安全提供相當程度的保障，其中在中美共同防禦條約第六條裡面，適用條約的領土與領域範圍，對我國而言為台灣與澎湖諸島，美國方面則為西太平洋管轄下的諸島，配合第二條與第五條給予防衛，但是在中美共同防禦條約中，並未將金門、馬祖和大陸沿海的島嶼列入在防衛的範圍裡面。

《中美共同防禦條約》的簽訂，台灣雖然獲得保障，但條約背後還有深層的限制，其原因在於台灣若要在台海對大陸進行軍事行動時須與美國協商。⁴¹因此蔣中正總統所領導的國民政府要反攻大陸必須得到美國的同意。⁴²但是《中美共同防禦條約》的簽訂，

³⁸ Allen S. Whiting, 2001, "China Use of Force, 1950-96, and Taiwan" *International Security*, Vol. 26, No. 2, p.106.

³⁹ 馮啟人，2002，《美國對華政策與台灣問題》。台北：海峽學術，前引文頁10。

⁴⁰ 同註31，頁48-50。

⁴¹ 唐明輝，2009.05，《美國在台海的角色探究》。台北：問津堂，頁46-47。

⁴² 許志嘉，2004，《當代中共外交與中美關係》。台北：揚智，頁163-166。

才正式讓台灣成為圍堵共產勢力的正式一員。台灣是其中不可缺少的一環。⁴³台灣在地緣戰略與反共防線上扮演著重要的角色。

《中美共同防禦條約》填補了美國在西太平洋建立集體安全體系，使這一條從日、韓、東南亞到澳、紐的連鎖防線完整無缺。它有兩種功能，積極性的就是集體安全連鎖防線的建立；消極性就是保持現狀，抵禦共產國家的侵略。⁴⁴在艾森豪時期，美國又重新發現台灣的戰略重要性。就是要以盟邦來圍堵蘇聯、及中國大陸，以防止共產主義的擴散。《中美共同防禦條約》也象徵著美國兩個中國政策的文件化，因為美國既不支持台灣的國民政府反攻大陸，也反對中國大陸以武力進攻台灣。⁴⁵

伍、台灣海峽中線邏輯概念分析

放大來看，從國際體系的權力平衡中，美蘇集團之間對抗造成了國際體系中兩極體系的確立，台灣也因為韓戰的爆發，美國第七艦隊協防台灣一直到《中美共同防禦條約》的簽訂，台灣成為圍堵共產黨體系的一環。下圖為冷戰時期台灣海峽中線的概念分析，從邏輯概念來看，此時台灣海峽中線還並未正式產生，但是兩極的確立，也的確形成兩岸關係裡面一種分歧，主要是民主陣營與共產陣營的對立，命題假設台灣包含於民主陣營為 S，中國大陸包含共產陣營為 P，兩者為對立的全異關係。

⁴³同註 36，頁 134-135。

⁴⁴同註 41，頁 46-47。

⁴⁵同註 42，頁 167。

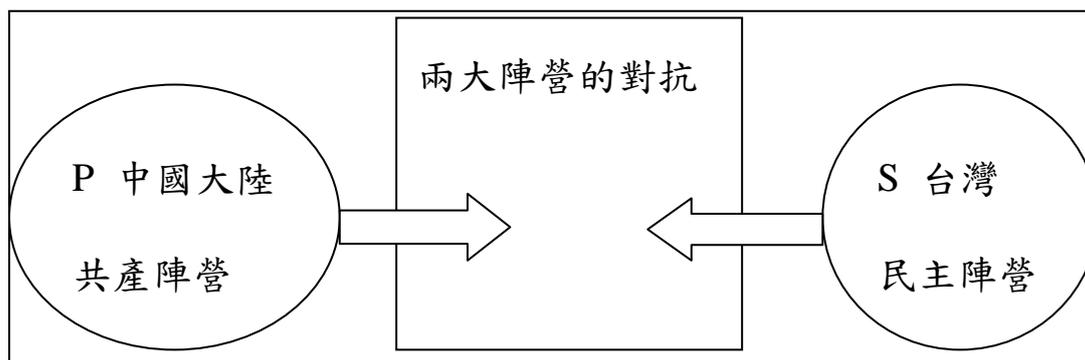


圖 2-1：冷戰時期台灣海峽中線概念分析

資料來源：作者自行繪圖

從上圖來看，此時期美國與蘇聯為首的兩大集團對抗，台灣與中國大陸也分別這兩大集團之中，在此時期台灣與中國大陸為全異關係不相容的關係，但是也可看未來在台灣海峽裡面「台灣海峽中線」產生的時空背景與歷史因素。

第二節 1950 年至 1965 年兩岸軍事衝突

韓戰結束後，毛澤東認為國民政府在大陸沿海的島嶼在軍事上有極大的威脅，蔣中正總統還是不放棄反攻大陸的決心，並且認為這些島嶼為反攻大陸跳板，在《中美共同防禦條約》裡面美國只負責協防台灣及澎湖群島，毛澤東也認為美國不會因為為了國民政府在大陸沿海的島嶼與中國大陸正面作戰，進而發動對國民政府在大陸沿海的島嶼的軍事行動，包含第一次台海危機與第二台海危機以及國光反攻大陸計畫，並且從這幾次的軍事衝突中看台灣海峽中線的意義，從中可以發現兩岸當時軍事衝突台灣海峽中線是由兩岸軍事裝備的強弱來劃分的。主要在於兩岸在軍事力量上無法有像美國一樣的海軍力量來跨越台灣海峽，另外就是美國一直希望兩岸以中線來克制雙方的軍事衝突。

壹、九三砲戰之役與大陳撤退

在 1954 年 9 月 3 日中國大陸的軍隊進行砲擊大陳地區島嶼，九三砲戰的發動毛澤東認為有兩個意義，第一：對金門的作戰方式為「打而不登、封而不死」的政治作戰目的。第二：對於大陳地區的作戰方式為軍事戰略上的目的。⁴⁶九三砲戰的發生也促成了美國方面與台灣正式談判締結《中美共同防禦條約》。

在中國大陸軍隊砲擊大陳島嶼時，位於大陳島外的一江山島嶼為大陳島嶼的重要戰略位置，一江山島嶼可以控制中國大陸軍隊海上活動與海上交通路線，只要一江山失守則大陳島嶼則會淪陷。1955 年 1 月 18 日中國大陸發動陸海空聯合作戰大舉進犯一江山，島上王生明將軍和守軍與中國大陸軍隊經過三天的戰鬥，於 1955 年 1 月 21 日失守。⁴⁷一江山戰役的失守，使大陳島門戶打開，而加上國軍失去大陳島的制空權與制海權，於 1955 年 2 月 8 日至 11 日，在美軍第七艦隊的護航下，國軍從大陳島撤退。此時中國大陸的渡海能量只能到達大陸沿岸的小島，沒有先進的兩棲登陸裝備，所以並未有能力跨越台灣海峽來登陸台灣。

貳、八二三砲戰

1958 年 8 月 23 日，中國大陸向金門進行火砲攻擊，第二次台海危機爆發。主要是毛澤東政治與軍事目標，《中美共同防禦條約》中美國未明言協防外島，希望蔣中正總統放棄金馬等外島，但是蔣中正總統不放棄金馬等外島可看出不放棄反攻大陸決心。⁴⁸中國大陸以武力方式試探美國防禦台灣的決心，以及試探台灣運用外

⁴⁶林博文，2009，〈從美中檔案回顧五零年代兩次台海危機〉，《歷史月刊》，第 257 期，頁 87-89。

⁴⁷楊晨光，2005，〈一江山戰役五十週年專題論述-一江山戰役之研究〉，《軍事史評論》，第 12 期，頁 145-149。

⁴⁸同註 46，頁 93-96。

島為反攻大陸的基地，當時美國希望國民政府從金馬等外島撤出軍隊，但蔣中正總統則是希望保住，控制住大陸沿海重要戰略位置，來保持國民政府在台灣海峽的反攻跳板。

參、國光計畫

1949年國民政府撤退到台灣後，還是持續向大陸東南沿海進行突襲。在《中美共同防禦條約》簽訂後，美國給予了軍援，使得國民政府軍力提升，在1960年代初期因為毛澤東進行三面紅旗、大躍進與人民公社等政策的失敗，蔣中正認為反攻時機成熟，成立國光計畫室擬定反攻大陸的計畫。⁴⁹1961年4月至1965年8月之間，國民政府進行各項作戰準備，其中以建造大量的兩棲登陸艇最為可觀。

1965年7月14日，蔣中正總統巡視海軍總部並且指示：「如何誘敵海軍決戰」；而海軍總部遵照指示，策訂了「海嘯一號」計畫，由海軍「劍門」和「章江」軍艦組成，主要為「國光計畫」的巡弋偵查任務，⁵⁰而在8月6日，海軍「劍門」和「章江」軍艦航向東山島時，遭受魚雷快艇攻擊，海軍兩艘軍艦都被擊沉，這場戰役稱「八六海戰」，同年11月14日，海軍軍艦在烏坵也遭到魚雷快艇與砲艇的攻擊，史稱「烏坵海戰」。⁵¹在戰後的檢討報告說明了中國大陸的情報網絡優於國軍，其雷達網搜索範圍可涵蓋全台灣，以及在間諜情報方面中國大陸也對於台灣軍隊動向是有所掌握，而國光計畫最後停止。

⁴⁹高智陽，2010，〈國光計畫-紙上談兵話反攻（上）〉，《全球防衛雜誌》，第306期，頁93-94。

⁵⁰同上註，頁100。

⁵¹高智陽，2010，〈國光計畫-紙上談兵話反攻（下）〉，《全球防衛雜誌》，第307期，頁100-101。

肆、台灣海峽中線邏輯概念分析

從大陳島的撤退到八二三砲戰到國光計畫，這段時期可以看出中國大陸的渡海作戰能力不足，八二三砲戰期政治目的則是測試美國防衛台海與蔣中正總統是否會放棄金門及馬祖。自 1954 年起美國就開始與中國大陸進行談判，⁵² 希望可以拉攏中國大陸來對抗蘇聯，此時期台灣海峽中線會形成的原因為雙方在軍事上的強弱差異。

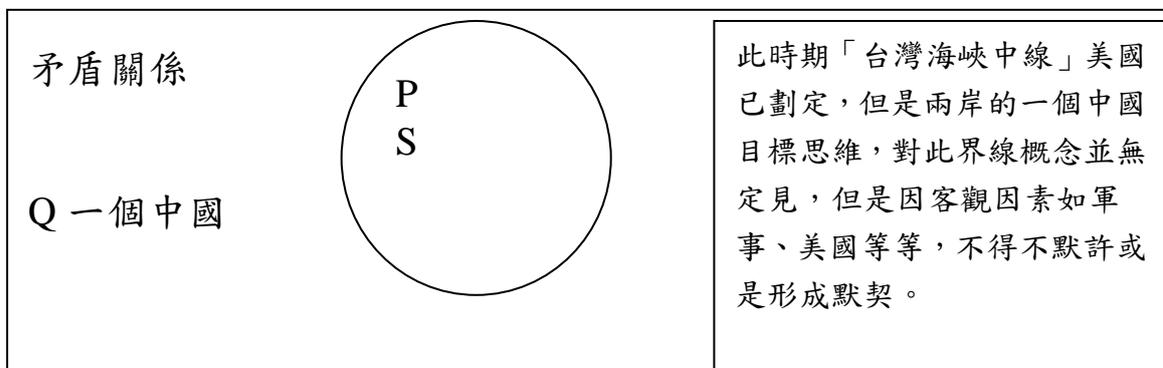


圖 2-2：兩岸軍事衝突時期台灣海峽中線概念分析

資料來源：作者自行繪圖

以矛盾關係不相容關係來看，通常設一個正概念與負概念，美國希望畫出台灣海峽中線來分隔兩岸但是兩者都希望為代表中國的正統政府，都希望消滅對方，不過都未能有明顯的勝負，設台灣為 S，中國大陸為 P，兩者都認為是中國的代表 Q，但是兩岸關係也因為還沒有解決代表中國正統政府的問題，而形成兩岸的矛盾關係。

⁵²徐啟明、續伯雄譯，Nancy Tucker 著，2002，《中美外交秘辛》。台北：時英，頁 137-140。

第三節 台海中線的確立

我國與美國簽訂《中美共同防禦條約》(Sino-American Mutual Defense Treaty)之後，美國給予我國軍事上的援助與協防，《中美共同防禦條約》使得美國與我國形成軍事同盟，對台海安全提供相當程度的保障。美軍駐台灣代號樂成作戰計畫中，劃定美軍在台灣進行軍事演習與軍事活動，避免因為戰機與船艦不小心闖入或是逼近中國大陸領空，引起不必要的誤會而產生軍事衝突，台灣海峽中線即為雙方互不侵犯的界線。⁵³

壹、樂成計畫

在《中美共同防禦條約》簽定之後，美國在台灣設立防衛司令部(Formosa Defense Command)，並且進行指揮我國與美國在台灣聯合軍事行動與計畫。而在聯合軍事行動與計畫上以樂成計畫(Rochester Plan)為主，進行我國與美國在陸海空的聯盟作戰演習。

在美軍駐台灣協防司令部於 1958 年 9 月 17 日所頒布的第 201-1 號作戰命令中的「交戰規定」⁵⁴中，指出空軍交戰程序：「經管制官或飛行員判明為敵機，且若該機飛越戴維斯線以東時，即認為犯有敵對行為，將予以殲滅之。不明機出現於戴維斯線以西時，即予攔截與判明，若疑有敵對意向時予以監視之」。

美軍「交戰規定」中可以看出戴維斯線其實是一條做為台海防空警戒底線的假想線。美軍駐台協防司令部第 201-1 號作戰命令中，明訂駐台的美軍第 13 航空特遣隊的任務為執行防空、空偵及

⁵³陳國銘，2004，〈兩岸軍事互信機制與海峽中線真的有嗎〉，《全球防衛雜誌》，第 241 期，頁 94。

⁵⁴高智陽，2008，〈台海中線由來秘辛〉，《全球防衛雜誌》，第 288 期，頁 101。

空中攻勢作戰以防衛台灣、澎湖及外島。⁵⁵並透過台灣台美混合作戰中心對美軍勝利女神防空飛彈營及第11陸戰隊航空大隊行使作戰管制。而當時美軍「交戰規定」，只要是敵機一旦飛越戴維斯線以東，就必須迎擊並殲滅，可見得戴維斯線即台海中線被美軍視為台海防空警戒底線。當時美軍作戰命令與交戰規定中，並未有限制我方機艦的偵巡活動範圍在中線以東的任何規定，此時的台海中線並非是我國機艦在台灣海峽活動的西界。⁵⁶

貳、戴維斯線

《中美共同防禦條約》第七條。「中華民國給予美利堅合眾國政府接受，共同協議決定，在台灣澎湖及其附近為其防衛所需要而部署美國陸、海、空軍之權利。」其中未有任何有關台灣海峽中線的字眼，但台灣澎湖及其附近用語，留有極大之解釋空間。⁵⁷而美國希望台灣的飛機與船艦偵巡只要保持在台灣海峽中線以東。維持台灣海峽中線之對峙默契，為美國與中國大陸華沙會談的協議，而做出協議談判據傳是美軍太平洋總部戴維斯的幕僚軍官，因此台灣海峽中線又稱戴維斯線(Davis Line)。⁵⁸但是當時中美共同防禦條約中並無任何條文指出有關台灣海中線一詞。⁵⁹

參、台灣海峽中線座標

民國93年5月26日國防部長李傑在答覆立法委員有關戰機飛越海峽中線的質詢時，首度對外明確公佈台灣海峽中線地理座標。為北從26°30'N, 121°23'E至24°50'N, 119°59'E, 南至23°17'N,

⁵⁵同上註，頁103。

⁵⁶同註54，頁103-104。

⁵⁷黃忠成，2006，《海軍與海洋法論文集》。桃園：黃忠成出版，浩理法律事務所發行，頁145-146。

⁵⁸同註24，頁5。

⁵⁹中美共同防禦第七條明文規定：「台灣澎湖及其附近為其防衛所需要而部署」。

117°51'E 所連結的一條線，並表示該線係由美國劃定，美、中、台三方應該有所默契，當時規劃目的是互不侵犯。⁶⁰



圖 2-3：台灣海峽中線位置圖

資料來源：台灣年鑑，2005，〈國防部公布台灣海峽中線座標〉，我的 E 政府-台灣年鑑網，

<http://www7.www.gov.tw/daytw/2005/TWtaiwan/ch04/2-4-70-0.html>。

國防部公佈的台灣海峽中線座標，分為空軍和海軍使用兩種。空軍使用的坐標為北緯 27°N，122°E 至北緯 23°N，118°E 兩點間的連線。由於地球圓弧曲度的關係，海軍使用座標略有不同。位置為北緯 26°30'N，121°23'E，至北緯 24°50'N，119°59'E，至北緯 23°17'N，117°51'E 的連線。⁶¹

戴維斯線的座標為：21°N, 119°E 至 23°30'N, 119°E, 至 26°N, 121°E, 然後至 26°N 向東方延伸。我國海空軍使用的台海中線和美軍「交戰規定」中的戴維斯線的座標，可發現戴維斯線最靠近台灣，尤其是台灣海峽南端部份。一般所謂的台灣海峽中線大多

⁶⁰同註 24，頁 6。

⁶¹高智陽，2009.7.6，〈現在的台海中線並非是戴維斯線〉，高智陽的軍事秘辛世界網，<http://tw.myblog.yahoo.com/jw!FSE1usucER7WtKOcmaE-/article?mid=286>。

是指空軍使用的台海中線。⁶²

表 2-1：台灣海峽中線座標

美軍戴維斯線	
北緯21度 東經119度	(21°N, 119°E)
北緯23度30分 東經119度	(23°30'N, 119°E)
北緯26度 東經121度	(26°N, 121°E)
北緯26度 向東延伸	(26°N向東方延伸)
我國海軍使用台灣海峽中線	
北緯26度30分 東經121度23分	(26°30'N, 121°23'E)
北緯24度50分 東經119度59分	(24°50'N, 119°59'E)
北緯23度17分 東經117度51分	(23°17'N, 117°51'E)
海軍最先使用，因地球表面是圓弧狀，略成勾狀和空軍稍有不同	
我國空軍使用台灣海峽中線	
北緯27度 東經122度	(27°N, 122°E)
北緯23度 東經118度	(23°N, 118°E)

圖表來源：作者自行整理繪製

資料來源：高智陽，2009.7.6，〈現在的台海中線並非是戴維斯線〉，高智陽的軍事秘辛世界網，

<http://tw.myblog.yahoo.com/jw!FSEIusucER7WtKQcmaE-/article?mid=286>。

黃忠成，2004，〈台灣海峽中線意涵試論〉，《海軍學術雙月刊》，第38卷，第10期。

⁶²同註 54，頁 102-頁 103。

肆、兩岸空中交通航線

以往兩岸飛航都需要經由香港，現今兩岸交流互動方面，有關飛航以適當的方式建立兩岸之間的空中航線。目前則是設立台北飛往上海的航線，並且由雙方飛航情報區直航路線與航空管制交接程序來進行聯繫。⁶³在兩岸空中路線、客貨機中，飛航路線為自B576 BERBA點（27°04'41 N，123°00'00 E）經雙方議定之航管交接點A點（27°26'20 N，122°25'19 E）至東山雙向使用。⁶⁴



圖 2-4：海峽中線與兩岸航路示意圖

資料來源：施曉光，2009.7.3，〈中促開放海峽中線我拒絕〉，《自由時報電子報》，<http://www.libertytimes.com.tw/2009/new/jul/3/today-fo1.htm>。

上圖為兩岸目前空中交通航線，在飛航路線上東山雙向航線則是目前兩岸最新的航線，以往兩岸航線都需先經過香港，日後兩岸在有關飛航談判方面，在方便兩岸的互動與交流上，必定會討論到台灣海峽中線的議題。

⁶³行政院大陸委員會，2010，《台灣地區與大陸地區人民關係條例暨實施細則》。台北：陸委會，頁 99。

⁶⁴同上註，頁 99。

在兩岸航路及航班具體安排上，則是建立了南線台北與廣州飛航情報區直達路線與北線台北與上海飛航情報區直達路線，以及有關航空管制交接程序的具體安排。⁶⁵

而目前在航線的安排上主要可以分為南線與北線的飛航路線，其中南線航路線為：22°36'15 N，117°57'16 E 經雙方議定之航管交接點 23°00'00 N，117°30'00 E 至 22°57'00 N，116°21'36 E 雙向使用。⁶⁶另外北線飛航路線為：27°56'18 N，123°41'39 E 經雙方議定之航管交接點 28°41'57 N，123°41'39 E 至 30°45'46 N，123°41'39 E 雙向使用。⁶⁷在兩岸飛航情報區直達路線的安排上，飛航情報的安全也將是我國必須注意的項目之一。

⁶⁵同註 63，頁 119。

⁶⁶同上註，頁 120。

⁶⁷同註 63，頁 120。

第四節 台海中線的現況

冷戰結束之後，台灣海峽還是世界上危險的區域，即使不會到達最危險，但是還是有可能發生軍事衝突，美國霸權的影響，中國大陸區域的挑戰，國際上關注美國、台灣、中國大陸在台灣海峽的關係和發展。⁶⁸1958年八二三砲戰後，四十年來雙方戰機都以此為巡航界線，也有「你不出海，我不進大陸」默契。⁶⁹1979年以後，美軍雖然已撤離台海，台灣海峽安全上兩岸的默契下繼續維持，雙方均不超越台灣海峽中線的邊緣藝術相互克制，使台海的軍事衝突不致發生。⁷⁰但是也因兩岸情勢的變化與領導人的政策，從政治角度而言台灣海峽中線是否就是代表兩國的界線，或是以安全軍事而言兩岸之間是否應以台灣海峽中線繼續維持現況。

壹、李登輝兩國論的發表

李登輝總統主政時期，一個中國的概念因終止動員戡亂時期，即政府著手推動對等地位為原則的兩岸交流，將兩岸關係起初定位為對等政治實體，最後則是定位為特殊國與國關係。⁷¹也是兩岸關係是1949年以來新的發展和新的定位。也因兩國論的發表中國大陸戰機也頻頻沿著台灣海峽中線飛行與跨越台灣海峽中線造成兩岸關係的緊張。早期兩岸問題認為是中國大陸在挑起，而在特殊兩國關係的發表之後影響兩岸和中國大陸和美國的發展，現在兩岸問題則是認為台灣也會挑起。⁷²

⁶⁸Wu Yu-Shan, 2006, "Domestic Political Competition and Triangular Interaction Among Washington, Beijing, and Taipei: The U.S. China Policy." *Issues & Studies*, Vol. 42, No. 1, p.2.

⁶⁹許紹軒，2009.7.27，〈兩國論後 我退出海峽中線以西領空〉，自由時報電子網，<http://www.libertytimes.com.tw/2009/new/jul/27/today-p9.htm>。

⁷⁰蘇進強，2003，《全球化下的台海安全》。台北：揚智，頁86-90。

⁷¹國史館，2002，《台灣主權與一個中國論述大事記》。台北：三民，導論頁7-10。

⁷²Wu Der-Yuan, 2008, "Maintaining Status Quo across the Taiwan Strait: A Constructivist/Institutionalist Perspective." *Issues & Studies*, Vol. 44, No. 1, pp.54-55.

一、特殊國與國關係

1999年7月9日，李登輝總統接受「德國之音」總裁魏里希(Dieter Weirich)專訪時，⁷³對於兩岸關係的詮釋指出：「1949年中國大陸建政以後從來沒有統治過中華民國所管轄的台灣、澎湖、金門、馬祖」。

我國在1991年的修憲，增修條文第十一條將憲法的地域效力限縮在台灣，承認中國大陸的統治合法性。而在增修條文第一條與第四條明定立法院與國民大會民意機構成員僅從台灣人民中選出，1992年的憲改更進一步於增修條文第二條規定總統與副總統由台灣人民用直接選舉的方式選出，讓所建構出來的國家機關只代表台灣人民，而國家統治權力的正當性來自台灣人民的授權與中國大陸人民完全無關。⁷⁴李登輝總統以歷史和法律兩個層面說明了自1991年修憲以來兩岸關係定位在國家與國家，並且認為「兩岸關係是一種特殊的國與國關係。」⁷⁵中華民國自1912年建國以來，一直是主權獨立的國家，將台灣視為叛亂的一省，這是完全昧於歷史與法律上的事實。解決兩岸問題不能只從統一或獨立的觀點來探討，關鍵是在於制度的不同，從制度上的統合，最符合中國人的福祉的選擇。⁷⁶

二、台灣海峽中線為兩岸默契線

台灣的地理位置控制了西太平洋上的海上交通線，對於中國大陸、美國、日本等國而言非常的重要，而台灣也在兩岸關係與

⁷³中時電子報，1999〈德國之音7月9日訪問李總統的全文〉，中時電子報網，http://forums.chinatimes.com/report/cn_tw_us/germany.htm。

⁷⁴同上註。

⁷⁵政策月刊編輯，1999，〈總統對兩岸關係的闡釋〉，《政策月刊》，第49期，頁31-33。

⁷⁶國史館，2002，《台灣主權與一個中國論述大事記》。台北：三民，頁350-352。

西太平洋區域上的穩定扮演著重要的角色。自李登輝總統提出「兩岸關係是一種特殊的國與國關係」後，中國大陸採取文攻武嚇的舉動，除了取消第二次「辜汪會談」外。還將從自俄羅斯購買的先進裝備蘇愷二十七型戰機前進部署在大陸東南沿海軍事基地，並且以蘇愷二十七型戰機在台灣海峽刻意的逼近台灣海峽中線與超越台灣海峽中的舉動，⁷⁷做為對兩國論的抗議，而台灣海峽中線在1999年之前中國大陸的戰機都小心迴避飛行台灣海峽中線以免造成兩岸軍事上不必要的緊張和衝突。

三、台灣海峽中線的邏輯概念

特殊的國與國關係中在1991年的修憲，增修條文第十一條將憲法的地域效力限縮在台灣，並承認中國大陸在大陸的統治合法性，不認為中國大陸為叛亂團體。在此時期的台灣海峽中線邏輯概念為對立關係；設台灣為S，中國大陸為P，「中國」的定義Q，這就形成對立關係。

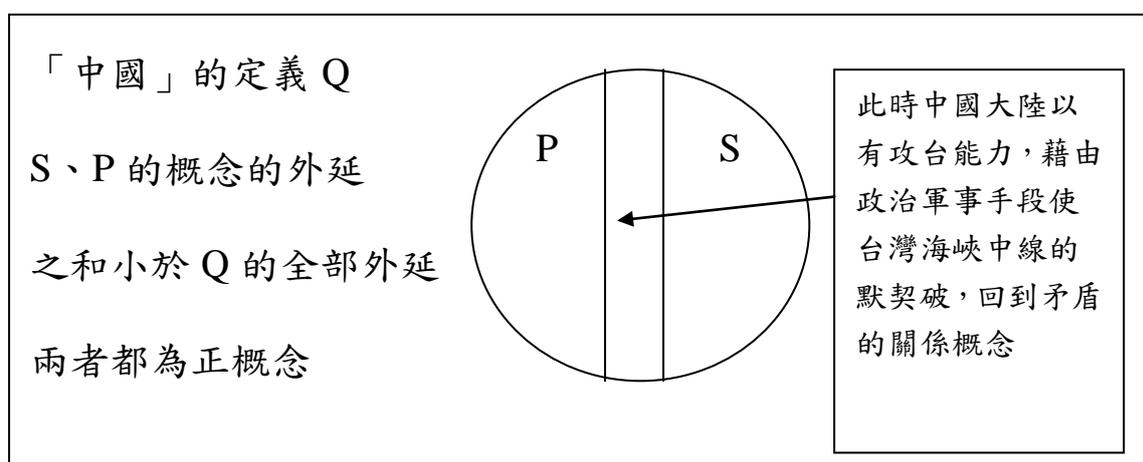


圖 2-5：李登輝時期台灣海峽中線概念分析

資料來源：作者自行繪圖

⁷⁷張中勇，1999，〈鞏固台海安全所應有的對外作為〉，《政策月刊》，第50期，頁6-7。

貳、陳水扁的台海中線認知

在陳水扁當選第一任中華民國總統時，也是中國大陸最不願意看到的結果。柯林頓政府代表團到海峽兩岸，藉此克制兩岸可能挑撥行為，儘管美國出面努力維持兩岸與中國大陸戰略夥伴的關係，中國大陸還是提出東亞區域安全危機仍未解除，並且有攻打台灣的準備。⁷⁸陳水扁曾經要求改變國號，以台灣的代替中華民國，並且指出政府的統治權不應超出台灣，要把歷史的責任給予切割，將兩岸關係朝向制度化的結構發展。⁷⁹

民國 93 年 5 月 20 日，陳水扁總統於就職演說中，主張未來兩岸關係的發展應以「一個原則」與「四大議題」為兩岸關係發展的主軸，提出：「建立兩岸軍事互信機制」與「形成海峽行為準則」的主張。⁸⁰

一、兩岸軍事互信機制的規劃

在中華民國 93 年國防報告書指出：要建立兩岸間的軍事互信機制應建立在雙方互信的基礎，但是由於中國大陸始終都不放棄以武力犯台的可能即未能展現具體善意。而建立軍事互信機制，是要推動台灣海峽區域安全的合作，並且促使兩岸軍事透明化與透過安全對話，來達成台海和平。而其中在中程階段的目標內容裡面，主要是以「台灣海峽中線」來劃分東西兩區的軍事安全與海上執法合作的目標其內容為：

⁷⁸June Teufel Dreter, 2000, "U.S.-China Security Relations: Past, Present, and Future." *Issues & Studies*, Vol. 36, No. 4, p.61.

⁷⁹Lin Jih-Wen, 2008, "The Institutional Context of President Chen Shui-bian Cross-Strait Messages." *Issues & Studies*, Vol. 44, No. 1, p.28.

⁸⁰李鴻典、呂炯昌，2011.2.9，〈兩岸政策務實又具體 民進黨非麻煩製造者〉，玉山周報網，http://www.formosamedia.com.tw/weekly/post_1993.html。

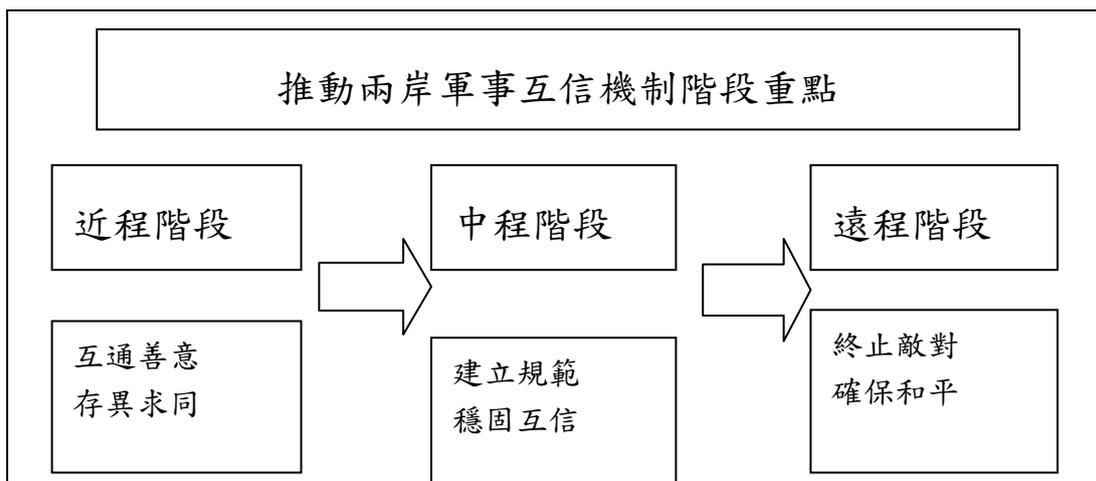


圖 2-6：推動兩岸軍事互信機制階段重點圖

資料來源：國防報告書編輯委員會，2004，《中華民國 93 年國防報告書》。台北：國防部，頁 71。

建構規劃當時的把軍事互信分成近程、中程、遠程三階段的規劃與內容概述：

- (一)、近程階段目標：互通善意 存異求同。
- (二)、中程階段目標：建立規範 穩固互信。
- (三)、遠程階段目標：終止敵對 確保和平。⁸¹

推動台海及南海海上人道救援合作，共同簽署「海上人道救援協定」之合作簽署；協商合作打擊海上國際犯罪，逐步建立海事安全溝通管道及合作機制；共同簽署「防止危險軍事活動協定」，相互避免船艦、軍機意外跨界或擦槍走火；⁸²共同簽署「軍機空中遭遇行為準則」及「軍艦海上遭遇行為準則」，防止非蓄意的軍事意外或衝突發生；共同簽署「台海中線東西區域軍事信任協定」，規範台灣海峽共同行為準則。台海中線東西特定距離內劃設「軍機禁、限航區」或「軍事緩衝區」；雙方協議共同邀請中立之第三者擔任互信措施的公證或檢證角色。⁸³

⁸¹ 國防報告書編輯委員會，2004，《中華民國 93 年國防報告書》。台北：國防部，頁 70。

⁸² 同上註，頁 70-72。

⁸³ 同註 81，頁 70-72。

二、海峽行為準則的形成

海峽行為準則主要以預防性的軍事衝突為基本主軸，主要是要降低雙方誤會、誤判，避免意外軍事衝突，並且促使兩岸之間互相了解，確保海峽情勢的穩定。

而其具體內容為：雙方航空器，船舶不對他方航空器、船舶進行軍事手段或是干擾他方的活動；潛艦進行操演時或是參演的水面船舶必須依照國際信號代碼，標定適當的水域，顯示適切的信號，警告潛艦活動水域內的其他航船舶；⁸⁴雙方航空器及船舶於夜間在海峽飛、航行時、應全程開啟敵我識別器及航行燈；當雙方船舶接近時，應使用國際信號代碼告知對方本身意圖與行動；金門、馬祖、東引、烏坵等外島及福建東南沿海實施演訓及火砲射擊前應依國際規範公告通知等等。雙方也因共同發展「緊急安全程序」以降低危機因應之不確定性以及海域與空域侵入與海上、空中事件的處理程序，以避免造成情勢升高難以控制。⁸⁵

⁸⁴同註 81，頁 73。

⁸⁵同上註。

三、此時期「台灣海峽中線」的邏輯概念

主要以雙方的軍事互信海上執法合作與海峽行為準則，來劃定兩岸的共同準則，主要以交叉關係和全異關係來進行概念分析；在交叉關係中以軍事預防性的衝突和降低雙方誤會、誤判，避免意外；設 S 為雙方防禦性武裝，P 為侵略性武裝

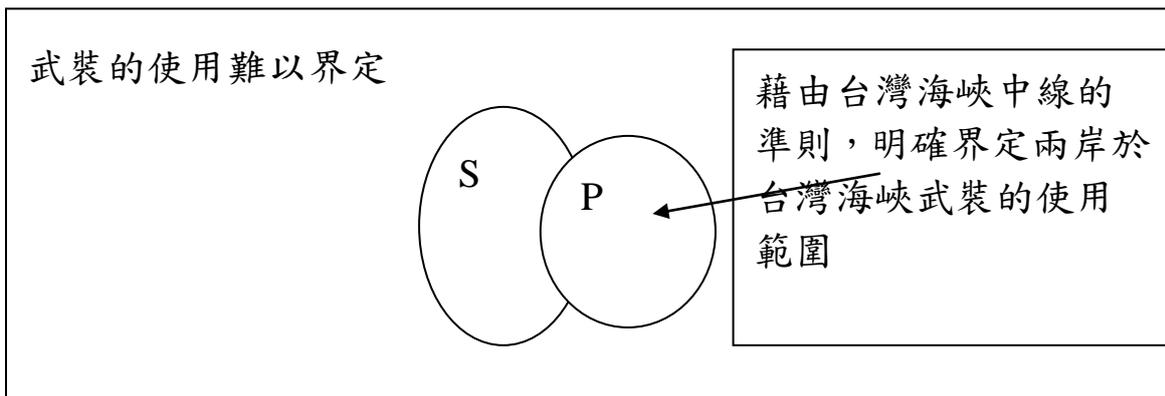


圖 2-7：陳水扁時期台灣海峽中線概念分析

資料來源：作者自行繪圖

而另外一個涵義為以台灣海峽中線的劃分，確立了兩岸之間軍事活動，其目的將雙方限制在台灣海峽中線兩邊。命題假設中國大陸為 S，台灣為 P，兩者為對立的全異關係。

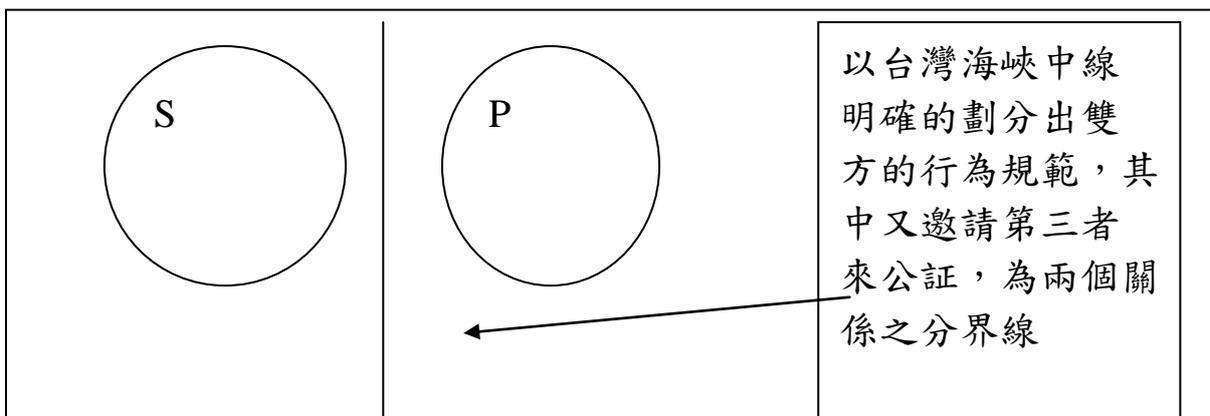


圖 2-8：陳水扁時期台灣海峽中線概念分析

資料來源：作者自行繪圖

參、馬英九的安全觀點

台灣海峽情勢向來被視為東亞衝突的潛在威脅，而維持台灣海峽的和平與穩定，不僅僅是兩岸之間共同利益，也是穩定東亞區域和平的重要角色，在馬英九執政時期，建立起兩岸之間的「軍事互信機制」也是重要的課題，但是台灣海峽之間的軍事上的互信，因為中國大陸目前還是未調整對台灣的軍事部署。其中《反國家分裂法》是以採取「非和平的方式」來處理兩岸問題的條文，所以建立起熱線連絡、雙方訂定海峽行為準則和限制兵力部署、裁減兵力等，雙方在軍事上仍然有風險的存在。⁸⁶

在兩岸情勢看是有所緩和的情況下，我國在軍事防衛上能然不可以鬆懈。在馬英九總統執政期間，對於兩岸政策採和平對談的方式，而在外交國防政策上有學者就提出以身上長滿刺針的豪豬戰略(porcupine strategy)來嚇阻敵人的進攻與企圖。⁸⁷在豪豬戰略(porcupine strategy)因為台灣與中國大陸距離太近，除了要加強防空飛彈的能力和發展潛射型飛彈，另外也要強化重要的軍事設施，戰機生存率和保有反擊敵人的能力。⁸⁸這樣才可以防止中國大陸飛彈和戰機的威脅。

一、台灣海峽中線不可開放

隨著現階段兩岸關係和緩，雙方在民間與學術上交流平凡，以及 ECFA 的簽訂，但是台灣海峽長久的軍事對峙，在軍事安全上的議題還是最複雜與困難的課題。例如在台灣海峽中線的安全

⁸⁶國防報告書編輯委員會，2009，《中華民國 98 年國防報告書》。台北：國防部，頁 182-184。

⁸⁷Shih-Yueh Yang and William C. Vocke JR, 2009, "When Strategies and Politics Collide: Rethinking Revisiting Taiwan Defense Strategy." *Issues & Studies*, Vol. 45, No. 3, p.213.

⁸⁸Shih-Yueh Yang and William C. Vocke JR, 2009, "When Strategies and Politics Collide: Rethinking Revisiting Taiwan Defense Strategy." *Issues & Studies*, Vol. 45, No. 3, pp.216-217.

議題中：馬總統表示，針對建立兩岸互信機制，我們認為可以做，也應該做，但時機不是最迫切，因為雙方有更迫切的議題待協商。台灣海峽中線問題，在第三次江陳會前，中國大陸方面也有類似建議，但是馬英九總統指出：「台灣海峽中線是空軍演訓場所，攸關安全議題而無法開放」。政府不會答應開放台海中線。⁸⁹

二、台灣海峽中線邏輯概念

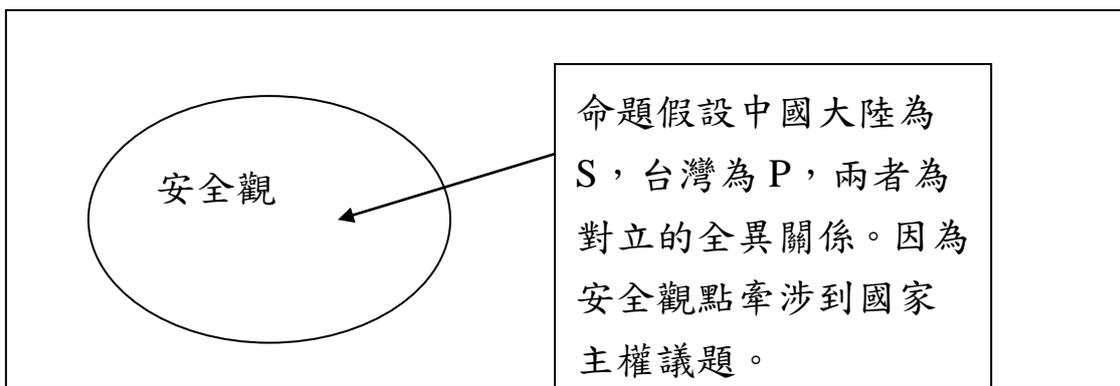


圖 2-9：馬英九時期台灣海峽中線概念分析

資料來源：作者自行繪圖

冷戰時期美國圍堵政策一直到《中美共同防禦條約》至今，台灣海峽與台灣海峽中線的爭端仍然不斷，不論是美蘇兩極對抗下所造成的產物或是國共之間的軍事衝突，但從中可以看出根本的結構改變為中國大陸軍事與經濟等綜合國力的發展，兩岸出現結構性的改變，雖然台灣海峽中線是從冷戰延續至今，但是不論是美國或是兩岸都沒有給予一個正式的簽署公文或是一個條文來明訂。

台灣海峽中線一直是兩岸的默契界線，所以要維持台海中線的默契存在，除了兩岸共同簽署協定之外，也要規範台海共同行

⁸⁹陳柏伸，2009.7.4，〈馬總統：海峽中線是空軍演訓場所 無法開放〉，青年日報網，http://news.gpwb.gov.tw/newsgpwb_2009/news.php?css=2&rtype=1&nid=95758。

為準則，把美蘇兩極對抗下的界線再一次的浮現國際上，「建立兩岸軍事互信機制」為兩岸當前的重要議題，來限制機艦不越過台海中線，從和平的角度來看並免不必要的軍事誤會與擦槍走火，在 2008 年執政黨輪替後馬英九積極與中國大陸進行建設性對話，但對於台海中線的議題仍然保持立場強硬，而台灣海峽中線的存在不光只是軍事、政治的劃分，應在國際檯面積極的處理，例如在 93 年國防報告書中就指出：雙方協議共同邀請中立之第三者擔任互信措施的公證或檢證角色，來保證台灣海峽的安全與和平。

今日中國大陸的現代化有成，兩岸實質結構在軍事層面上有了轉變，雖然當時台灣仍然有空中優勢及制海的力量，但隨著第三次台海危機爆發後，對台灣有了更實質性軍事威脅，除了二砲戰略飛彈之外海軍裝備更為精良，從兩蔣時代至今日我方的戰略目標從反攻到防禦，而中國大陸則是一直以解放台灣為目標。兩岸戰術型態的轉變，改變了原本台海的雙邊軍事平衡，但在戰略上台海峽中線仍然是雙方在安全上的警戒線與安全線。

第三章 國際法的觀點看台灣海峽議題 探討

在本文第二章探討台灣海峽中線歷史背景與現況之後，本文第三章將從歷史背景轉向以國際法的觀點看台灣海峽議題裡面有關於台灣海峽中線的問題探討，而本章以法條來探討兩岸有關台灣海峽中線所存在的實質問題，而第四章將以兩岸台灣海峽中線實質問題探討中國大陸海權發展。

1982年聯合國舉行的海洋法第三次會議所決議的「海洋法公約」，為國際上海洋爭端的事件提出了解決的辦法。「海洋法公約」除了對內水、領海、臨接海域、大陸架、專屬經濟區、公海等重要概念做了界定之外，對全球各處的領海的主權爭端、海上天然資源管理、污染處理等事項具有重要的指導和裁決作用。⁹⁰

兩岸關係的主權合法性問題已經爭議許久，最遠可追溯到冷戰時期的意識形態對立，國際上在處理台灣地位問題時也非常的謹慎，這其中包含了承認雙方主權合法性和關於領土統治合法性的問題。⁹¹法理宣示一個中國原則下台灣海峽為其的領海與內水，但是在實質上兩岸卻又各至管理其海域，在專屬經濟海域又有重疊。

從歷史的觀點來看，造成台灣海峽有三個不同的法律地的因素主要可以歸類為兩岸關係為分裂國家。分裂國家在分裂以前是單一的主權意義的整體，後來因為戰爭因素分裂為數個主權獨立國家，統一前的德國與南北韓都屬於這類型，這些分裂的出來的

⁹⁰社論，2007.12.19，〈以海洋興國和平解決爭議 資源共享創造互利雙贏〉，青年日報網，http://news.gpwb.gov.tw/newsgpwb_2009/news.php?css=2&rtype=1&nid=51465。

⁹¹Timothy S. Rich, 2009, "Status for Sale: Taiwan and the Competition for Diplomatic Recognition." *Issues & Studies*, Vol. 45, No. 4, p.167.

國家的立法者或法院，可能由於政治理由，在分裂的雙方視為區際的法律衝突來設計其解決辦法。⁹²但是在未來兩岸進行政治與協商時，台灣海峽的議題與台灣海峽中線是否可以由兩岸雙方的立法者或法院來解決問題。

第一節 國際海峽的概念

台灣海峽在國際上地理條件符合國際海峽，但是兩岸政府各自主張 12 浬領海與專屬經濟海域 200 浬，並且兩岸專屬經濟海域在台灣海峽中也有重疊的部分，台灣海峽存在著三個海洋法所規範不同法律地位之水域，為內水、領海、專屬經濟海域三種。⁹³

壹、海峽概念

黑海在 1475 年到 1774 年由鄂圖曼帝國控制這個地區，並且規定不准許其他國家的船隻在此海域航行，直到俄國勢力進入黑海。⁹⁴黑海在十八世紀時因為俄國的介入改變了此地區的權力結構並且影響日後歐洲大陸的權力發展。

薄魯爾(E. Bruel)指出：「海峽的定義為兩個陸地間連結海或是洋的狹窄水道。」⁹⁵，海峽制度的沿革來看，可分為三種海峽的定義與概念。第一點指出：「海峽是介於兩個陸地之間的狹長海域，而所謂兩個陸地之間，包括大陸與大陸之間、大陸與島嶼之間及島嶼與島嶼之間三種情形。⁹⁶

⁹²陳榮傳，2003，《兩岸法律衝突的現況與實務》。台北：學林，頁 448。

⁹³同註 57，頁 125-126。

⁹⁴ Ahmed Sukru Esmer, 1947, "The Straits: Crux of World Politics" *Foreign Affairs*, Vol. 25, No. 2, p.290.

⁹⁵魏敏主編，1987，《海洋法》，北京：法律出版社，頁 94。轉引自：陳偉寬，2006，〈台灣海峽之法律地位與海峽中線之意涵〉，《中華戰略學刊》。第 95 卷秋季刊，頁 69。

⁹⁶同註 57，頁 122。

海域寬可能是位於領海基線以內之海峽或是內海海峽，以及小於領海寬度兩倍之海峽，稱之領海海峽，或超過領海寬度兩倍之海峽，即非領海海峽或稱非領海」。第二點指出：「海域位於兩個公海之間，或位於兩個專屬經濟海域之間，狹長海域之兩端分別連繫公海或專屬經濟區」。第三點則為：「狹長海域必須用於國際航行，而且必須目前且經常用於國際航行，或將來可能用於國際航行，或主要用於國內航行，均非屬所稱用於國際航行海峽。海洋法公約對於「國際航行之海峽」之認定標準，基於地理條件和功能條件。」⁹⁷

海峽在地理上是指介於兩陸地之間狹長的海域部分，在地理上的名稱有時亦稱之為海道，海峽不論是對沿海國而言或對利用海峽作為船舶航行的國家而言，皆是位處於海上交通之要衝。⁹⁸不論是從交通上的航運或是軍事上的戰略位置都扮演很重要的角色。

台灣海峽雖然存在有內水、領海與專屬經濟海域上的爭議，但是在每日台灣海峽裡面仍然有許多國際貨輪或是國際船舶穿越台灣海峽，例如台灣知名的海運長榮海運在從日本到泰國的海運航行與兩岸航線都有穿越台灣海峽，而本節主要將對於台灣海峽進行概念的認知。台灣的海運公司長榮海運，在台灣海峽的航行中就包含台北港，在中國大陸方面則有福州港，下圖為兩岸台北到福州的航線圖。

⁹⁷同註 57，頁 122-123。

⁹⁸同註 15，頁 247。



圖 3-1：長榮海運台北到福州航線圖

圖表來源：Fuzhou - Taipei feeder Service(FTS)，長榮海運，

http://www.shipmentlink.com/tvs2/jsp/TVS2_ServiceProfile.jsp?line=FTS&segment=9。

台灣的海運公司長榮海運大陸到台灣的航行表圖，其中台灣有台北港、台中港、高雄港，在中國大陸方面有上海與南京，這兩個港口的航行，不論是點對點或是區域對區域的航行，國際航線穿越台灣海峽是一個既定的事實與存在，但是在兩岸的法律地位中則有不同的定義。



圖 3-2：長榮海運台灣到中國中部航線圖

圖表來源：Middle China - Taiwan Express Service(MCT)，長榮海運，

http://www.shipmentlink.com/tvs2/jsp/TVS2_ServiceProfile.jsp?line=MCT&segment=9。

貳、國際海峽規範與 1982 年聯合國海洋法公約

早期國際社會以認知連接海洋與海洋間的水道運用在國際交通上重要性。早期國際社會將此種連接海洋與海洋間的水道通行視為領海通過之附屬問題，並不能完全處理在海峽重要性和特殊性，而所衍生出來的問題，必須由特別的海峽問題上簽署出特定的規範。⁹⁹

「麥哲倫海峽」(Strait of Magellan)則由阿根廷與智利於 1881 年疆界條約所規範；「達達尼爾海峽」，則是由 1936 年的《蒙特洛克公約》(Montreux Convention)規範，這兩個海峽的規範和制度都不相同，也尚未建立起適用於國際海峽上。¹⁰⁰1895 年「國際法協會」(Institute de Droit International)對於海峽問題上的規範，海峽若位於兩個國家之間，而其寬度未超過 12 浬，則准許沿海國行使領域管轄權，主張連接兩個海洋的海峽，沿海國家不可以將海峽封鎖與不准許他國航行。¹⁰¹

在 1982 年聯合國海洋法公約第三十四條中指出：「在國際航行的海峽通過制度中，不應在其他方面影響構成這種海峽的水域的法律地位，或是影響海峽沿岸對於水域及上空、海床和底土行使其主權或管轄權。」¹⁰²指出海峽沿岸國之主權或管轄權，規定主要用於國際航行之海峽其寬度大於 24 浬或沿海國未主張 12 浬，而使該海峽之中間有公海航道，非中央公海航道之水域，若為專屬經濟區或鄰接區，沿海國享有特定管轄權，領海部份沿海國享有主權。¹⁰³

⁹⁹姜皇池，2004，《國際海洋法上冊》。台北：學林，頁 506。

¹⁰⁰同註 99，頁 506。

¹⁰¹同上註，頁 507。

¹⁰²傅崑成編校，1994，《聯合國海洋法公約 中英文對照本》，台北：三民，頁 12。

¹⁰³同註 99，頁 526。

另外海洋法公約第三十六條也指出：「如果穿過某一用於國際航行的海峽有在航行和水文特徵方面同樣方便的一條穿過公海或穿過專屬經濟區的航道，本部分不適用於該海峽；在這種航道中，適用本公約其他有關部分其中包括關於航行和飛越自由的規定。」¹⁰⁴該水域不適用過境通行制度，適用無害通過制度，國際海峽並不適用過境通行為兩種，第一為用於國際航行海峽，雖小或是等於 24 浬，而海峽沿岸國家未主張 12 浬的領海，中央留有公海或專屬經濟區的航道；第二為國際航行海峽的海峽大於或是超過 24 浬，其中台灣海峽屬於第二種。¹⁰⁵

參、台灣海峽的概念

台灣位於西太平洋第一島鏈中心，東臨太平洋，西抵台灣海峽，北撫東海，南控巴士海峽，握東亞與南亞交通樞紐，台灣海峽扼守太平洋至印度洋，控制中東石油輸往東亞油路，每日四百於艘國際船舶通過，三百五十艘國際航班飛越為海空交通樞紐。¹⁰⁶

台灣海峽位於中國大陸與台灣之間海域部分，就地理位置而言，海峽南北長約兩百零五海浬，東西平均寬度約 103 浬，其寬度最窄處是位於中國大陸的福建海岸到台灣新竹的部分，僅 78 浬。¹⁰⁷而因兩岸之間的外島緣故另外最窄有 68 浬。¹⁰⁸國際船隻通行台灣海峽有千年歷史，目前外國船舶仍長期不斷穿越台灣海峽，包括外國軍艦經常進出，因此台灣海峽不僅具有經濟價值，也具有重要的軍事意義，為亞太地區重要海峽之一。¹⁰⁹台灣海峽在國際

¹⁰⁴同註 102，頁 12。

¹⁰⁵同註 99，頁 533-534。

¹⁰⁶行政院海岸巡防署編，2007，《海巡白皮書》。台北：海巡署，頁 19。

¹⁰⁷中國大百科全書編輯部，1995《中國大百科全書-中國地理》。北京：錦繡，頁 469。；轉引自魏靜芬，2008，《海洋法》，台北：五南，頁 263。

¹⁰⁸同註 99，頁 575。

¹⁰⁹同註 54，頁 125。

上經濟和軍事意義即為重要。

第二節 台灣海峽中線的法律議題

台灣海峽中線在台灣海峽的定位為何，是否為兩岸的分界線，本節將從內水、等距中線原則與大陸架的概念來探討台灣海峽中線的意義並且從安全的角度來探討台灣海峽中線在兩岸扮演的角色。

壹、從內水看台灣海峽中線

如何來劃分內水和領海，出現了平行線法和圓弧線法來測定領海的外界，而前兩項因素促使了基線的產生，區分出內水和領海的範圍，¹¹⁰基線朝向陸一面水域稱為內水(national waters or interior waters)；包含潮間帶、海岸與領海直線基線之海洋、海港、河港等；內水也可以分為廣義和狹義，廣義內水指出：涵蓋國家基線向陸一面水域包含海灣、港口、河川和湖泊等。¹¹¹而狹義的內水則是只有包含基線向陸一面之水域並不包含河川和湖泊。¹¹²內水法律地位，是屬於領土的一部分，所以沿海國對於領土的主權也包含內水。¹¹³所以外國船舶在內水並不享有無害通過的權利，因領土主權包含了內水，沿海國在立法和海上執法，是可以拒絕外國船舶進入內水領域。¹¹⁴

¹¹⁰黃異，1992，《國際海洋法》。台北：渤海堂，頁 29-30。

¹¹¹同註 99，頁 147。

¹¹²同註 110，頁 30。

¹¹³同上註，頁 31。

¹¹⁴魏靜芬、徐克銘，2001，《國際海洋法與海域執法》。台北：神州，頁 74。

在軍事意義上：內水與陸地緊密聯繫，可視為與陸地一體之海疆，在政治目的上：在內水所產生的衝突與問題上，因為與其他沿海國相連，所以都需要以政治進行解決。內水與國家沿岸地區構成一體，可進行漁捕、海上運輸、能源探勘等行成沿海國海岸地區工業，商業、運輸一部份。¹¹⁵

中國大陸方面對於台灣海峽的認知，在「中華人民共和國領海及毗連區法」第二條第二項指出：「中華人民共和國的陸地領土包括中華人民共和國大陸及其沿海島嶼、台灣及其包括釣魚島在內的附屬各島、澎湖列島、東沙群島、西沙群島、中沙群島、南沙群島以及其他一切屬於中華人民共和國的島嶼。」¹¹⁶

台灣和澎湖屬於中華人民共和國的島嶼，另外在其法條第二條第三項指出：「中華人民共和國領海基線向陸地一側的水域為中華人民共和國的內水。」¹¹⁷這兩項法條可知中國大陸的內水範圍包含了台灣以西的水域，也就是台灣海峽，並且認定外國船隻通行台灣海峽時都要經由中國大陸的認可。在台灣方面對於台灣海峽的認知，根據「中華民國領海及鄰接區法」中第十三條指出了：「在用於國際航行的台灣海峽非領海海域部分」中關於台灣海峽對於外國船舶和航空器過境通行的相關法令。而對於中國大陸的船舶而言，在台灣海峽通行時則是依照「台灣地區與大陸地區人民關係條例」第二十九條至三十二條及「中華民國領海及鄰接區法」規定。¹¹⁸下圖為從內水看台灣海峽中線與兩岸在政治主權上與法律管轄的問題。

¹¹⁵同註 99，頁 147。

¹¹⁶陳世傑主編，2006，《亞洲主要國家海域法令彙編》。台北：海巡署，頁 19。

¹¹⁷同上註，頁 19。

¹¹⁸尹章華，2003，《兩岸海洋法》。台北：文笙，第二章，頁 2。

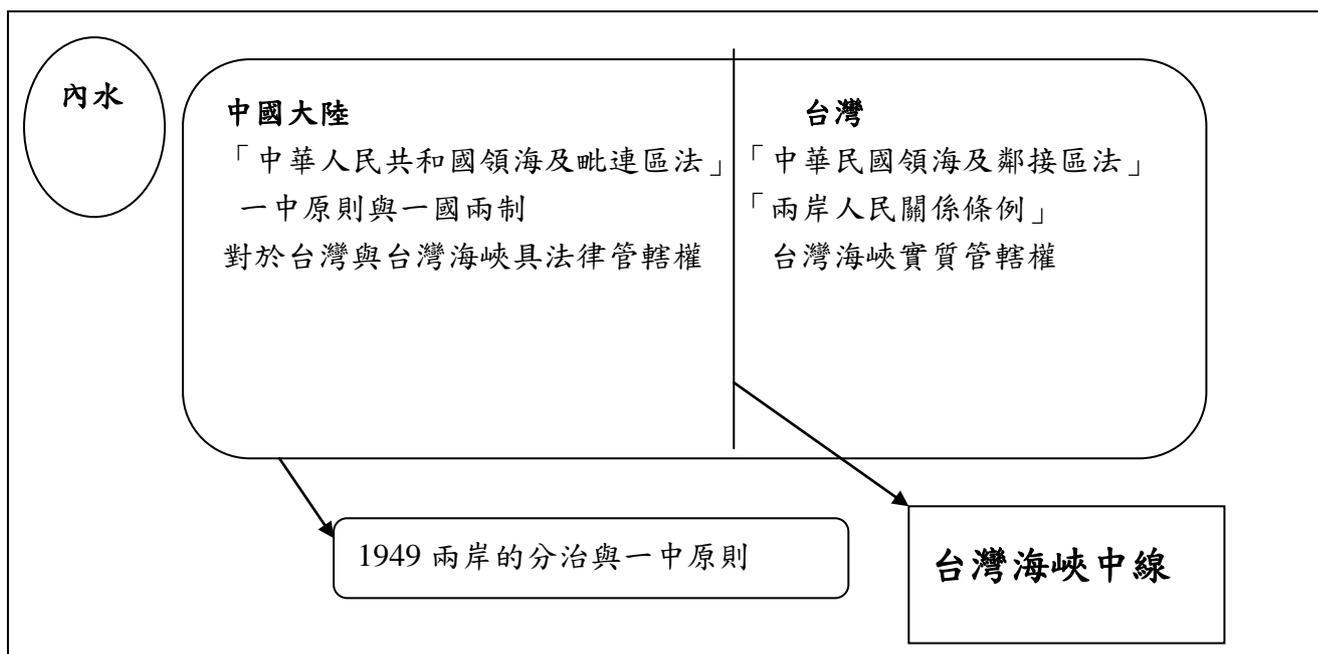


圖 3-3：從內水角度看台灣海峽

資料來源：作者自行繪圖

台灣海峽中線在內水的角度而言，在中國大陸方面的「中華人民共和國領海及毗連區法」對於台灣海峽和台灣，從 1949 兩岸分治與一個中國原則與一國兩制的概念下只具有法律管轄的涵意並未有實質管轄的涵意，在台灣方面的「中華民國領海及鄰接區法」與「台灣地區與大陸地區人民關係條例」在台灣海峽則是具有實質上的管轄權，台灣海峽中線則是劃分出法律管轄與實質管轄的兩個涵義。

貳、從等距中線原則看台灣海峽中線

1903 年海牙國際法編會議中，曾草擬規定用於國際航行之海峽其寬度不超過海峽沿岸國領海的寬度兩倍，海峽沿岸國領海寬度應以海峽的中線為兩個國家的界線。雖然條約法並未提供明確得規範，但就對於以海峽相向的國家在領海上的劃定，一般實踐上海峽相向的國家海岸最近各點距離相等之中線為界，用「等距中線原則」(the principle of equidistance lines)¹¹⁹來劃分國家與國家在海峽上領海的界線。

1932 年丹麥與瑞典的《松德海峽宣言》(Danish-Swedish declaration concerning the sound)兩國大部份的界線都以中線為基準；聯合國海洋法公約第十五條中指出：「如果兩國海岸彼此相向或相鄰，兩國中任何一國在彼此沒有相反或協議的情形下，均無權將其領海延伸至一條其每一點都同測算兩國中每一國領海寬度基線上最近各點距離相等中間線以外，但因歷史性所有權或其他特殊情況則有必要按照不同方法來劃定兩國領海界線。」¹²⁰

等距中線原則的原則主要是為了解決沿海國在海峽上的領海重疊問題，從台灣海峽而言中國大陸與台灣都以 12 浬為領海的範圍，兩岸之間以台灣外島算起最近的距離為 68 浬，兩岸之間在台灣海峽的議題上並無「等距中線原則」的劃分，加上兩岸在政治問題上還未解決，對於兩岸的互動上是以實質的關係進行對談，而不是以國家與國家的方式，等距中線原則的劃分就是以兩國領海界線的劃分，台灣海峽中線為歷史因素所形成，為特殊的分界線，所以等距中線原則的概念並不適用以及說明台灣海峽中線的概念。

¹¹⁹姜皇池，2004，《國際海洋法下冊》，台北：學林，頁 782。

¹²⁰同註 102，頁 6。

參、從大陸架的概念看台灣海峽中線

大陸架定義，聯合國海洋法公約第七十六條指出：「沿海國的大陸架包括其領海以外依其陸地領土的全部自然延伸，擴展到大陸邊外緣的海底區域的海床和底土，從測量領海寬度的基線量起到大陸邊的外緣的距離不到兩百海浬，則擴展到兩百海浬。」¹²¹ 聯合國海洋法公約第三十八條指出：「海岸相向或是相鄰國家間的大陸架的界線，應在《國際法院規約》第三十八條所指國際法的基礎上以協議劃定，以便得到公平解決。」¹²² 1958年「大陸礁層公約」中指出了海岸相向或相鄰的國家間的礁層限定了兩個劃定原則，第一為中央線法，第二為等距離原則(principle of equidistance)以界線中每一點到兩邊海岸最近兩點所劃成的兩線長度相等。¹²³

在1958年「大陸礁層公約」中第二條的規定也指出：「沿海國對於大陸架享有探勘及開採天然資源的權利。」而沿海國對於天然資源可以自行的探勘或是同意他國探勘，¹²⁴在台灣海峽而言主要的天然資源有天然氣、石油及多種可提煉元素，在民國五十五年至五十九年在台灣西海岸海域劃定開採礦區，總面積為24萬平方公里，而每一個礦區塊水深數十公尺至兩百公尺不等，在東海與黃海的礦區中除了涉及領土主權、專屬經濟海域與大陸礁層主張重疊，影響礦區的開採與探勘。¹²⁵

從台灣海峽的寬度與兩岸之間專屬經濟海域與大陸礁層的重疊，在實質上有劃分界線的困難，而在專屬經濟海域與大陸礁層

¹²¹同註 102，頁 29。

¹²²同上註，頁 31。

¹²³陳治世，1990，《國際法》。台北：台灣商務，頁 254。

¹²⁴同註 110，頁 64-65。

¹²⁵同註 118，第五章，頁 15。

的重疊區域中，通常稱之為「兩岸共同海域」，¹²⁶而無論在專屬經濟海域的漁船作業或是大陸礁層的礦區開採，都以台灣海峽中線作為兩岸合作的界線劃分，例如：民國九十一年台灣的中油與中國大陸中國海洋石油公司，在台灣海峽中線的範圍內進行油氣勘。¹²⁷但是從安全上兩岸的探勘船隻還是以台灣海峽中線為台灣海峽能源探勘的界線，但是卻是跨越了政治上的問題。

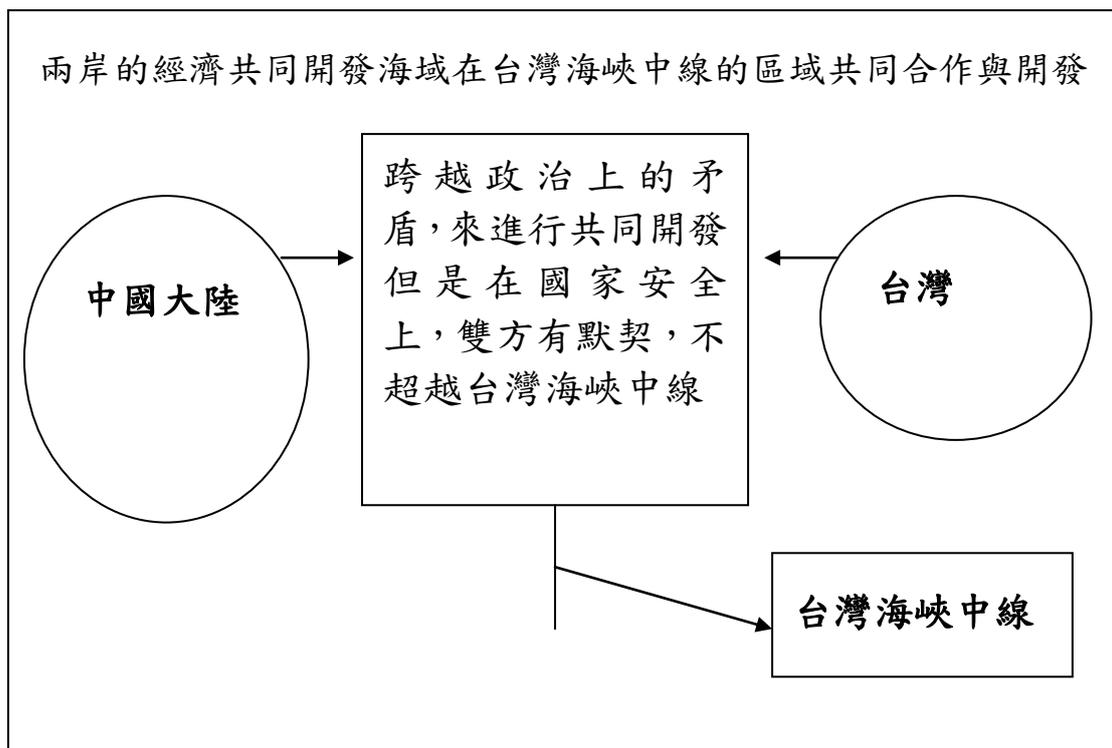


圖 3-4：從兩岸共同開發角度看台灣海峽中線

資料來源：作者自行繪圖

¹²⁶同註 118，第五章，頁 16。

¹²⁷同上註，第五章，頁 16。

第三節 兩岸海域重疊議題

中國大陸於 1992 年 2 月 25 日公布之「中華人民共和國領海及毗連區法」第二條第二項指出：「中華人民共和國的陸地領土包括中華人民共和國大陸及其沿海島嶼、台灣及其包括釣魚島在內的附屬各島、澎湖列嶼、東沙群島、西沙群島、中沙群島、南沙群島以及其他一切屬於中華人民共和國的島嶼。」¹²⁸

而我國也於 1998 年 1 月 21 日公佈施行「中華民國領海及鄰接區法」及「中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法」確立我國有關於海域的基本法律體制，1999 年 2 月 10 日行政院公告中華民國第一批領海基線、領海及鄰接區外界線給予管轄權，也於自領海基線起算之 200 浬為專屬經濟海域，但是與中國大陸的專屬經濟海域在台灣海峽重疊，1992 年 7 月 31 日兩岸關係條例公佈施行後，兩岸關係進入法制化階段，明細的規定了限制水域 12 浬的領海範圍與禁止水域 24 浬鄰接區範圍。¹²⁹

壹、台灣海峽中線為模糊地帶

1976 年世界各國就假設了 200 浬的經濟海域和用法律權能來約束其他國家在經濟海域的活動與限定捕魚範圍，日後則是擔心因為戰爭汙染問題和海洋探索與研究，在 1982 年所簽訂的國際海洋法中，專屬經濟海域條約部分是重要的精華之一。¹³⁰

兩岸都公佈專屬經濟海域為 200 浬，而在台灣海峽中兩岸的專屬經濟海域也有互相重疊的部分，「中華民國專屬經濟海域及大

¹²⁸同註 24，頁 7。

¹²⁹同註 15，頁 273-275。

¹³⁰ W. E. Butler, 1985, *The Law of the Sea and International Shipping: Anglo-Soviet Post-UNCLOS Perspectives*, New York: Oceana Publications, p.79.

陸礁層法」第十三條中指出：「在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層之活動，除法律另有規定者外，不得損害天然資源或破壞自然生態」，而中國大陸的漁船在台灣海峽進行漁撈作業時除了常常超越台灣海峽中線外，其中中國大陸的漁船以海底拖網的方式進行漁撈作業，而海底拖網對於專屬經濟海域或大陸礁層的海底生態有重大的破壞，「中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法」第十六條中指出：「中華民國之國防、員警或其他機關，對在專屬經濟海域或是大陸礁層之人或物，認為有違反中華民國相關法令之虞時，得進行緊追、登臨、檢查；必要時也進行驅離或是逮捕，並提起司法程序。」

下圖為我國海巡署所進行的護漁行動，其中 24 浬鄰區到台灣海峽中線的範圍，也是我國與中國大陸專屬經濟海域重疊的部分，而中國大陸的漁船也是經常越過台灣海峽中線進行漁撈作業，而從台灣海峽中線看兩岸專屬經濟海域重疊而言，除了是兩岸的模糊地帶，也是劃分兩岸專屬經濟海域的分界線。

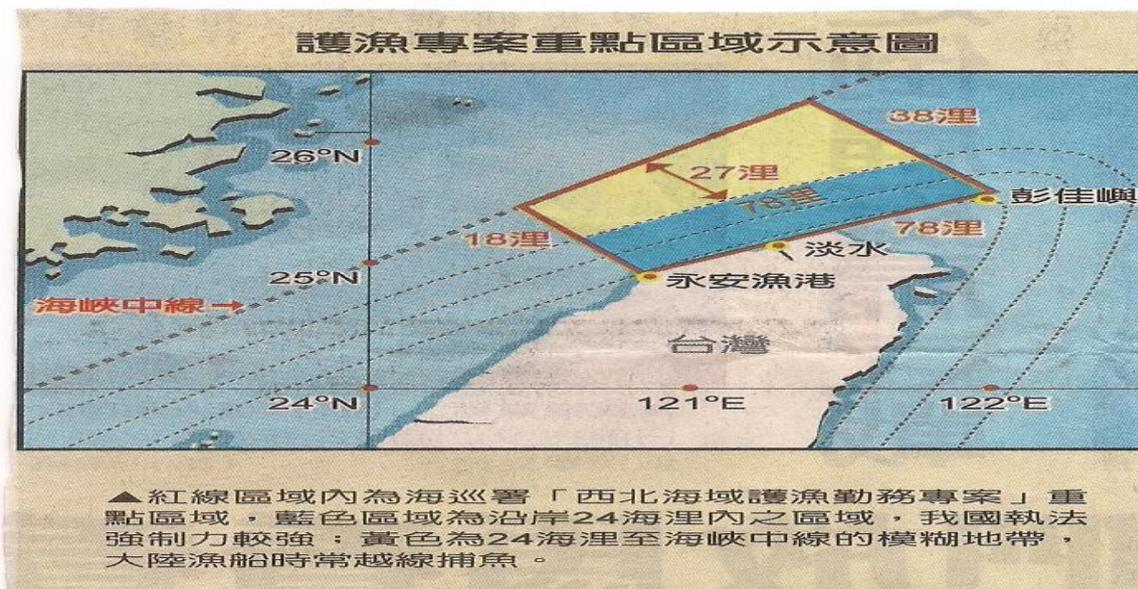


圖 3-5：我國海巡署護漁專案重點區域示意圖

圖表來源：我國海巡署護漁專案重點區域示意圖，2010.10.20，中國時報，A3。

第四節 國際上海峽航行規範

國際航行海峽之意義，海峽制度之航行問題，而國際海洋法上之航行制度，有過境通行、自由航行與無害通過。2007年11月，美國海軍小鷹號戰鬥群在台灣海峽航行的過程中，引發了美國和中共方面對於台灣海峽的航行權的認知有所異，美國方面長期以前堅持台灣海峽是公海，任何國家都有航行權，中國大陸認為台灣海峽是內水，任何國家都需向中國大陸申請通過與航行。¹³¹

壹、海峽過境通行的概念

2007年11月美國小鷹號航空母艦經由台灣海峽回到日本橫須賀，引起中國大陸的不滿，引發美國和中國大陸對於台灣海峽自由航行權的爭議。¹³²地理環境限制，海峽往往是附近海域最重要，甚至是唯一通道。如地中海和大西洋之海道連繫，則必定要經過直布羅陀海峽。在聯合國第三次海洋法會議中，創了「過境通行權」制度，即第三國在國際海峽中，享有不被終止的無害通過權。國際海峽的概念、定義、法律性質及軍艦、潛艦、軍用飛機於國際海峽過境通行時的相關規範作一說明。¹³³過境通行權並非在於全部的國際海峽的水域，而在於國際海峽中所屬的領海水域，指出全部的國際海峽的水域如果屬於領海，則該國際海域全部水域有過境通行權，如果國際海峽中央有專屬經濟區與公海則不能過境通行權。¹³⁴

¹³¹全球防衛雜誌社採訪部報導，2008，〈小鷹號航艦海峽衝刺戰略意涵〉，《全球防衛雜誌》，第281期，頁17。

¹³²同上註，頁14。

¹³³黃正議，2009，〈從海洋法談國際海峽之軍事使用〉，《海軍學術雙月刊》，第43卷，第4期，參閱網址：<http://www.mnd.gov.tw>。

¹³⁴同註110，頁96。

一般而言，指出船舶或是飛機在專為公海或是專屬經濟區的一個部份和公海或專屬經濟區的另一個部份之間的海峽，在通行時必須繼續不能停止而且迅速的通過整個海峽，因此在行使過境通行時，不可以在海峽進行逗留、盤旋或軍事演習，假如海峽兩岸分屬為不同國家，在海峽兩國之間交通，並不適用於過境通行的制度。¹³⁵

根據聯合國海洋法公約第三十八條第二項指出：所謂的「過境通行權」是指過境通行是指按照本部分規定，專為在公海或專屬經濟區的一個部分和公海或專屬經濟區的另一部分之間的海峽繼續不停和迅速過境的目的而行使航行和飛越自由。但是，對繼續不停和迅速過境的要求，並不排除在一個海峽沿岸國入境條件的限制下，為駛入、駛離該國或自該國返回的目的而通過海峽。

聯合國海洋法公約第三十六條指出：如果穿過某一用於國際航行的海峽有在航行和水文特徵方面同樣方便的一條穿過公海或穿過專屬經濟區的航道，本部分不適用於該海峽；在這種航道中，適用本公約其他有關部分其中包括關於航行和飛越自由的規定。說明了台灣海峽並不是用於過境通行制度，而是適用於第三十六條公約其他的部分關於航行和飛越自由之規定。

貳、自由航行與無害通過的概念

國際海峽主要是指出聯繫兩部份公海或是公海與領海的海域而第三國在國際海峽中為過境目的主要有航行和飛行自由。¹³⁶無害通過的產生與主權的觀念相關，在單一領海制的主權觀念中，使沿海國在其領海中享有主權，在基於主權下第三國的船隻不可

¹³⁵同註 99，頁 552。

¹³⁶同註 110，頁 95。

以進入以及通行在沿海國的領海中，¹³⁷因國際社會相當仰賴各國間的貿易，而過去國際貿易的主要運輸為海上航運，而為了海洋航運的方便，沿海國家主權及於領海的範圍與概念的確認時，及產生航行的無害通過。¹³⁸

賓刻舒克(Bykershoek 1673-1743)在其《海洋主權論》一書中指出：「海洋佔有者，當然絕對地或有條件地禁止他人在其領海中航行」。1844年馬西(Masse)則對此論點提出沿海國對於領海僅是管轄權，而非是一國的財產權，其後來學者將馬西(Masse)的領海管轄權和財產權做了明確的區分，其為後來為海洋法的一般規則。¹³⁹

無害通過的意義主要分為無害和通過兩個，無害指出船舶通過時不得害及沿海國的利益，而通過之意為船舶在航行時持續與迅速的航行，而無害通過主要為船舶進入領海前不需事先經由沿海國同意，可以航行進入沿海國領海，在航行的過程中也不受沿海國干涉。¹⁴⁰聯合國海洋法公約第十七條指出：「在本公約的限制下，所有國家，不論是沿海國或是內陸國，其船舶均享有無害通過領海的權利。」其中強調的是所有的國家，非締約國之船舶也享有此權利。根據聯合國海洋法公約第四十五條指出：無害通過制度的適用於在公海或專屬經濟海域的一個部份和外國領海部份的海峽。¹⁴¹

¹³⁷同上註，頁 43。

¹³⁸同註 99，頁 284。

¹³⁹同上註，頁 285。

¹⁴⁰同註 110，頁 44-45。

¹⁴¹同註 102，頁 15。

參、兩岸在臺灣海峽的航行認知

台灣方面而言，在「中華民國領海及鄰接區法」第十三條指出在用於國際航行的臺灣海峽非領海海域部份，中華民國政府可就下列各項或任何一項，制定關於管理外國船舶和航空器過境通行之法令：第一項為維護航行安全及管理海上交通。第二項防止、減少和控制環境可能受到之污染。第三項禁止捕魚。第四項防止及處罰違犯中華民國海關、財政、移民或衛生法令，上下任何商品、貨幣或人員之行為。前項關於海峽過境通行之法令，由行政院公告之。

臺灣海峽之情況下在海洋法公約五十八條第一項中：「在專屬經濟區內，所有國家，不論為沿海國或內陸國，在本公約有關規定的限制下，享有第八十七條所指的航行和飛越的自由，鋪設海底電纜和管道的自由，以及與這些自由有關的海洋其他國際合法用途，諸如同船舶和飛機的操作及海底電纜和管道的使用有關的並符合本公約其他規定的那些用途。」而五十八條第二項：第八十八至第一百一十五條以及其他國際法有關規則，只要與本部分不相抵觸，均適用於專屬經濟區。¹⁴²我國則是以外國船隻航行在臺灣海峽經濟海域時，我國對於臺灣海峽非屬於領海的範圍採取國際海峽的過境通行的制度，領海部份採無害通過，¹⁴³讓外國船舶有航行的權利。

中國大陸方面於 2001 年，三艘澳洲軍艦航經臺灣海峽時，就遭到以闖入中國大陸的領海為由，要求澳洲軍艦離開臺灣海峽，而在澳洲方面則是認為是依據國際海洋法行使通行的權利，而中

¹⁴²同註 15，頁 250-266。

¹⁴³沈麗枝，2006，《臺灣海峽航行制度之研究》。台灣海洋大學海洋律研究所碩士論文，頁 115。

國大陸則是以軍艦來驅逐進入台灣海峽的外國軍艦。¹⁴⁴

台灣海峽在兩岸和國際的議題中，雖然有不同的法律地位必須去解決外，但是在經濟交通航運等低度政治議題時，台灣海峽是具有國際海洋法的性質存在的，而在關於敏感主權議題時，台灣海峽的問題則會被高度的政治給覆蓋，但是台灣海峽中線卻是實質的存在於台灣海峽之中，例如在台灣海峽航行方面：中國大陸希望在台海中線劃定一條新航線，此舉動也影響兩岸關係穩定，製造台海緊張以及對國際飛安的秩序都有嚴重的影響。¹⁴⁵

另外在海洋有關主權或是資源爭端方面，我國假設與周邊國家發生海洋爭端，在現實的角度而言，如果透過法律途徑來進行國際官司，我國會面臨國家主權的認知與承認，國際法院與其他法院的訴訟，大都是要以主權國家的角色來進行，在中國大陸強力的打壓之下，一直無法以一個主權國家的角色在國際上給予承認，應該以談判、和解等方法之外來解決與周邊國家海洋爭端。¹⁴⁶

在面對與中國大陸有海洋爭端時，除了考慮政治互動與軍事和國家安全之外，台灣海峽中線也同時的區分兩岸在海洋爭端與海事安全議題上的一條區隔線，來防止日後兩岸可能產生的問題，防止擴大或是兩岸之間不必要的誤會。

在研究國際上對於海洋事議題的規範時，我國在面對與中國大陸有海洋事務爭端與解決海洋事務問題時，我國在政策與執行上都必須要仔細考慮兩岸的政治互動與我國軍事國防安全，而下

¹⁴⁴宋燕輝，2001.5.2，〈澳洲軍艦通過台灣海峽的政治意涵與法律爭議〉，聯合報，A9。

¹⁴⁵黃一翔，2007.12.19，〈中共劃新航線 刻意製造台海緊張〉，青年日報網，http://news.gpwb.gov.tw/news/gpwb_2009/news.php?css=2&rtype=1&nid=32661。

¹⁴⁶社論，2007.12.19，〈以海洋興國和平解決爭議 資源共享創造互利雙贏〉，青年日報網，http://news.gpwb.gov.tw/news/gpwb_2009/news.php?css=2&rtype=1&nid=51465。

一章要研究中國大陸的海權發展對於日後台海兩岸與台灣海峽中線的影響，其中海權與海洋戰略思維是日後影響兩岸之間在國家發展上的關鍵因素，而除了重視海權與海洋戰略思維，執行海洋戰略的工具與手段，也是重要的一環，這其中包含的具有遠洋投射能力的載具，海洋戰略的發展與建構也應該是我國在日後國家生存與發展上一個重要戰略佈局與政策執行，才能解決日後與現今的海洋事務議題。

第四章 中國大陸海權發展看台灣海峽中線

本文第三章所探討兩岸有關台灣海峽中線在國際法所面對的實質海洋事務問題中，發現第四章探討中國大陸海權發展時必定會觸及台灣海峽中線的議題，而第三章所探討的海峽航行、經濟海域、越界、劃分界線等問題，也會隨著因為中國大陸對於海洋戰略的重視，我國也應要有應付與處理的方式，而第五章將是說明我國海岸巡防署是可以擔任這個重要的角色。

從戰略的角度來看，冷戰時期亞太地區反共防線第一島鏈中，台灣位於第一島鏈的中心位置，無論向北方或向南方，甚至東西方向，都具有牽制任何方向的戰略意義，而在戰術上的運用極具彈性，例如：船艦航線、飛機航線、戰略飛彈的使用等等，台灣在戰略或戰術上都具有極大的優勢，而中國大陸未來的海權與海洋生命線而言，台灣都佔有讓中國大陸是否成為海洋大國的關鍵因素，因此本章將要探討中國大陸的海權發展歷史以及中國大陸跨越台灣海峽中線的可能方式進行探討。

第一節 發展海洋戰略的重要性

從西方歷史來看，自十五世紀的地理大發現開始，由早期的西班牙、葡萄牙一直到英國、荷蘭等這些列強國家都是憑藉著自然的海洋地理條件加上強大的海上武力、廣大的海外殖民地和興盛的海上貿易，在不同時期先後掌握與型塑海洋秩序成為世界強國。¹⁴⁷另外以早期的俄國為例，雖然為歐洲面積最上的國家，但是俄國的出海港口因為冬季與緯度的關係，導致其港口處於長期

¹⁴⁷顧尚智、徐煒煌主編，2008，《2008 解放軍研究論壇彙編》。桃園：國防大學，頁 448。

冰凍的狀態，影響對外的發展與擴張，也使的俄國積極的向外尋找可使用的港口，例如芬蘭灣的聖彼得堡和進出太平洋的海森威，以及向黑海擴張的野心，可以看出俄國積極向外擴張以及發展海上全力的企圖心。

布施(Ken Booth)把海軍外交的目標歸類為三種：第一為以實力支持蹉商，第二為操控，第三為維持威望，而實力支持蹉商有可以稱為海軍武力的政治性展示用武力的狀況下，來約束他國。¹⁴⁸而要發展成為海洋大國除了有先天優良的地理條件之外，強而有力的海軍也成為主要的關鍵因素。一個濱海的國家在先天上就有向海洋發展的優越條件，而其在海洋上的權益，就有賴於其本身的爭取與保障。¹⁴⁹而就地理位置對海權重要性而言，英國是一個最好的例子，其位置與歐洲大陸隔著英吉力海峽，在防衛上有相當的保障，而在對歐洲大陸而言又有封鎖歐洲大陸對外發展的能力，其中海權讓英國成為對歐洲大陸與全球殖民的重要發展。

壹、馬漢的海權思想

馬漢(Alfred Thayer Mahan,1840-1914)所提出之地理位置，有近代「地緣政治」之意。一國之地理位置決定了其鄰國，其與鄰國的關係也勢必決定其軍力的部署態勢。是否天生具有鄰近大洋之航線，或控制重要航路，又決定了一國的戰略地位。一個國家在擁有戰略地位之同時，亦增加了其涉入國際衝突的機會。¹⁵⁰

¹⁴⁸Ken Booth, 1979, *Navies and Foreign Policy*, New York: Holmes and Publishers Inc, p.26.轉引自：張勁，2006，〈中共展開石油戰略突破-麻六甲困境〉，《中共研究》，第40卷，第9期，頁42。

¹⁴⁹黃正議，2004，〈論海權的概念及其重要性〉，《海軍學術雙月刊》，第38卷，第11期，頁21。

¹⁵⁰同上註，頁23。

馬漢的海權論認為，以貿易立國的國家，必須控制海洋。奪取並保持制海權，國家利益和海外貿易主要交通線上的制海權，是國家強盛和繁榮的主要因素。要保持制海權，必須有優勢的海上實力，強大的艦隊和商船隊與發達的基地網。¹⁵¹從戰略角度分析了國家的地理位置、自然結構、領土大小、人口數量、民族性和政府的性質與政策等因素對海權的影響。

馬漢認為國家的繁榮與經濟利益，取決於海外經貿活動。若良好管理，將成為一國躋身強權地位的關鍵因素。海軍能在海域保護海上貿易活動，兵力投射能力與獲得政治利益稱為海權。¹⁵²

馬漢海權論的六大要素：

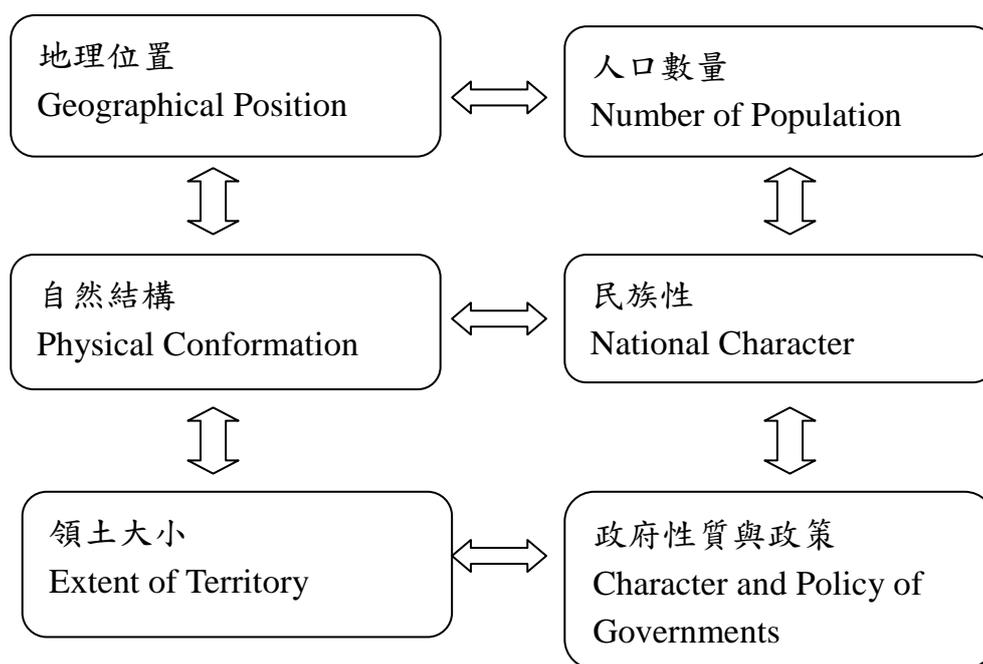


圖 4-1：馬漢海權論六大要素

資料來源：作者自行繪圖，參考自鈕先鍾，2000，《戰略家：思想與著作》。台北：麥田，頁 248。

¹⁵¹ 鈕先鍾，2000，《戰略家：思想與著作》。台北：麥田，頁 248。

¹⁵² 張鑄勳，2010，〈從海權觀點看中共海洋戰略〉，《海軍學術雙月刊》，第 46 卷，第 6 期，<http://www.mnd.gov.tw/Mp/MPPeriodical.aspx?id=8>。

貳、柯白的海權思想

柯白(Corbett, 1854-1932)為近代英國海權思想代表之一，其思想中注重海軍對於國家的貢獻，並且分析制海權如何能夠確保國家利益的發展，而柯白也對於陸軍與海軍必須要以聯合作戰的方式，才能夠達到對國家最有利益的貢獻。¹⁵³海軍戰略只是海洋戰略的一部分，用以決定艦隊行動。而海洋戰略則先決定艦隊與陸上部隊在作戰的配合上應該充任什麼角色，因為單以海軍的戰鬥就能決定戰爭幾乎不可能。¹⁵⁴而柯白也指出制海權對於國家的重要性，認為因為海洋不可能成為政治主權的標的，在世界政治體系中，海洋的價值是在於作為一種國家與其之間的交通工具，認為制海就是要以控制交通。¹⁵⁵

如果從歷史的角度來看，中國大陸為缺乏海洋戰略的陸權國家，其吸收蘇聯海軍的經驗，在加上同為陸權國家的歷史背景，在海軍發展的過程與德國和俄國有著相似之處。¹⁵⁶由於中國大陸發展現代化海軍的實力仍然無法和美國於海上直接對抗，其現階段的戰略手段則是用不對稱的作戰方式挑戰美國，以實現對第二島鏈的突破，其戰略目標要維護海洋利益與穩定區域強權的地位，而其中不對稱作戰的利器為潛艦，也因為俄羅斯提供關鍵技術與出售潛艦給中國大陸，使得潛艦成為中國大陸海洋戰略的關鍵角色，其中核子彈道潛艦更是提供了戰略威嚇能力，其打擊力可以到達美國本土。¹⁵⁷

¹⁵³同註 151，頁 264。

¹⁵⁴同註 152。

¹⁵⁵同註 151，頁 267。

¹⁵⁶同註 147，頁 400。

¹⁵⁷同註 147，頁 401-403。

第二節 中國大陸解放軍海軍思想演變

在軍事上的角度而言，世界上各國的海軍還是以海面為主要的活動場所，在平時海軍從海面上發揮國家的影響力，在海面上保護國家利益，在戰爭時海面則為作戰場地。¹⁵⁸在國共內戰時期，主要的戰場還是以平原大陸為主，陸上戰鬥為主的對決方式，而中國大陸的解放軍在國共內戰以前活動區域主要都以內陸為主，海軍的成立是解放軍三軍之中，到了非常晚期才開始建立的。

中國大陸海軍在發展的初期，主要是依據蘇聯 30 年代的「舊式學派」理論來發展其海軍，主張建立統一的陸軍與海軍軍事戰略，把海軍定位為陸軍的戰術支援體系，基本的任務為鞏固陸軍的在岸上行動為主。¹⁵⁹而把海軍的任務作為近岸支援陸上軍隊來看，中國大陸的海軍在早期並沒有能力以海軍在海面上來發揮國家的影響力，而現在隨著中國大陸綜合國力的快速崛起，從原本以近岸防衛的海軍，慢慢開始朝向以遠洋，並且開始以海軍在海面上發揮中國大陸國家的影響力。

壹、明代海洋思想

本文章以海洋強權的觀點來看，明代的最大特點就是其與海洋的關係，明代曾經是「世界上最強的海權國家」，從鄭和下西洋時艦隊在當時世界上可以算是最大的海軍兵力，而且明代還有對於海岸防衛有很重要的認知，故而把明代海權觀點放入本節來進行探討。

¹⁵⁸鈕先鍾，1999，《二十一世紀的戰略前瞻》。台北：麥田，頁 79。

¹⁵⁹翁明賢主編，2007，《新戰略論》。台北：五南，頁 297。

就海軍船艦投射與影響的範圍而言，以鄭和下西洋的艦隊為例，將近三萬人與超過兩百艘的各式大小船隊的規模，其巡弋的範圍包含的南海與印度洋周邊各國，其艦隊最遠曾經到達非洲東岸。¹⁶⁰

此外在明代初期由於海盜與倭寇的出現，在海權思想方面鄭若曾所著的《籌海圖編》一書中更是對於沿海地理，海防戰略有詳盡論述，其最大的特點是提出海防戰略的三大原則：「禦海洋、固海岸、嚴城守」，而其中禦海洋的觀念就是認為海防必須防之於海，主張「哨賊於遠洋，擊賊於近洋」的觀念。¹⁶¹在明代除了有著強大與可觀的遠洋投射兵力與艦隊之外，在其對於海洋防衛的思想中就有認為海洋防衛對於一個國家的存亡與興盛扮演了一個很重要的角色，而制海的觀念也於當時的明代在建軍上有著很大的影響。

貳、毛澤東的軍事哲學思維

毛澤東為中國人民解放軍的領導人，在國共內戰時期其軍事思維對於國共內戰在戰鬥與戰略上有著影響成敗的重要關鍵因素其軍事哲學思維主要有：辨證唯物主義的戰爭觀、戰爭的規律理論、實事求是的軍事認識路線、軍事鬥爭辨證思想與科學的軍事方法論。

一、辨證唯物主義的戰爭觀

毛澤東的辨證唯物主義的戰爭觀認為：政治是不流血的戰爭，戰爭是流血的政治。在毛澤東認為一方面政治是可以決定戰爭的，

¹⁶⁰同註 151，頁 167-169。

¹⁶¹同註 151，頁 171-176。

有怎樣的政治就會有怎樣的戰爭。在另一方面戰爭有反作用於政治上，為政治服務。¹⁶²也指出一切進步的戰爭都是正義的戰爭，而一切阻礙進步的戰爭都是非正義的戰爭，戰爭的目的就是要消滅敵人與保存自己，並且在戰爭中決定成敗因素是人不是物，而武器是戰爭的重要因素，但不是決定因素，兵民為勝利之本，¹⁶³而這些思維都是毛澤東在戰爭中所認知的。

二、戰爭的規律理論

毛澤東認為戰爭是有規律，而戰爭是規律客觀存在於戰爭運動的過程中，而研究戰爭指導的規律主要是以戰爭的特點和戰爭的發展來對於戰爭進行研究。¹⁶⁴毛澤東認為戰爭情況不同，也決定不同的戰爭規律，有時間、地域和性質差別，而毛澤東則是強調在不同歷史階段與不同地理空間和不同民族戰爭指導，必須要將客觀物質基礎與主觀能動性質結合在一起，才能決定戰爭勝負。¹⁶⁵

三、實事求是的軍事認識路線

在戰爭中認識到戰爭主要途徑就是從戰爭中學習戰爭，毛澤東指出戰爭的實踐是戰爭認識的泉源，而戰爭認識必須要在戰爭實踐裡面得到檢驗，並且要重視軍事理論的運用和對於戰爭指導的作用。¹⁶⁶在戰爭認識對象中包含敵方與我方，並且在戰爭認識過程中，為了勝利往往必須要經過實踐到認識，在由認識到實踐的多次反覆的循環過程。¹⁶⁷

¹⁶²梁必慶主編，2000，《軍事哲學思想教程》。北京：軍事科學，頁170。

¹⁶³同註162，頁170-171。

¹⁶⁴同上註，頁171。

¹⁶⁵同註162，頁171。

¹⁶⁶同上註，頁171。

¹⁶⁷同註162，頁171。

四、軍事鬥爭辨証思想

在軍事鬥爭的思維中，必須要處理好各種各樣的辯証關係，例如：戰略與戰鬥、戰略轉變與作戰的形式。毛澤東認為戰爭與和平有著相互對立、相互排斥的一面，但是又有相互關連與轉化的一面，並且認為兩者都是在政治上的表現。¹⁶⁸毛澤東並且認為要建設現代化的國防，必須要立足於自己的國情，並且走自己路線。

五、科學的軍事方法論

其主要的研究方式，主要強調從戰爭的客觀實際面向出發，不是從抽象的概念來研究，考察與研究戰爭之後，制定出符合戰爭客觀規律的戰略戰術，並且用全面的觀點研究和指導戰爭的方法。¹⁶⁹

在毛澤東的軍事思維中，其辨証方式與方法論中人民戰爭佔了很大部分，而游擊戰的戰略理論成為毛澤東在國共內戰成功的關鍵因素，而這些軍事哲學的思維也對日後中國大陸在建軍發展過程中的重要思維與體系架構。

參、高科技的局部戰爭-波斯灣戰爭的衝擊

在波斯灣戰爭中，除了有空中武力與精準打擊的作戰型態外，資訊科技的運用，也將資訊進行整合，使得原本有條塊分割與垂直分部的軍事組織運作方式，進而的讓作戰行動的時間縮減，而

¹⁶⁸同上註，頁 172。

¹⁶⁹同註 162，頁 172。

軍事科技與資訊的結合也讓作戰方式有改變。¹⁷⁰使得戰爭型態有所改變，也是未來戰爭型態朝向多元與變化，讓中國大陸了解到信息化戰爭與面對未來戰爭型態的改變。美國軍事現代化和軍事組織專業分工，讓中國大陸在現代化發展上給予很大影響和效力，在其內部更有支持以結合現有的彈道飛彈和第二擊能力來嚇阻敵人。¹⁷¹

1990年8月2日，伊拉克入侵科威特，聯合國安理會要求伊拉克從科威特撤出兵力與停止入侵的行動，但是伊拉克拒絕聯合國安理會的要求。到了1991年1月17日，以美國為首的多國聯軍對伊拉克發動軍事攻擊，波斯灣戰爭爆發，而經過了一個多月的作戰過程中，擁有百萬大軍和作戰經驗豐富的伊拉克軍隊幾乎徹底被摧毀，而美國與聯軍的傷亡卻微不足道，讓人了解到高科技戰爭與戰爭型態的改變。¹⁷²

波斯灣戰爭中陸空一體的作戰模式，憑藉高科技武器系統進行遠程與精準的打擊；在空軍的作戰方面，美軍以先進的 AH-64 戰鬥直昇機進行摧毀伊拉克的預警雷達，在以 F-117 隱形戰鬥機摧毀伊拉克的防空管制中心，並且配合戰艦發射戰斧巡弋飛彈來破壞伊拉克的電力與通信系統。¹⁷³來取得制空權，在轟炸的過程中國大陸出動了一千三百架次的空中攻擊與發射了一百六十餘枚的巡弋飛彈。在波斯灣戰爭中除了高科技武器成為勝利的因素外，整合先進的作戰系統來打敗敵人也成為重要的成敗因素。

¹⁷⁰同註 159，頁 243。

¹⁷¹Davis B. Bobrow, 2004, "A Militarily Rising China: Issues of Interpretation and Response." *Issues & Studies*, Vol. 40, No. 2, p.238.

¹⁷²安豐雄等著，2002，《軍事學導論》。台北：揚智，頁 288。

¹⁷³同上註，頁 296。

肆、劉華清海軍思維影響

在 1982 年《聯合國海洋法公約》成為建立國際上海洋秩序的依據基礎，而海洋國家之間有著主權上與海域界線和資源開發的問題，海洋的複雜性與國家之間對於海洋的問題將會日漸複雜。在現代局部戰爭已成為現代戰爭的主要形式，而且往往是多維空間一體作戰，戰爭的整體性明顯的提高，現代局部戰爭，在重視空中、地面和宇宙空間的同時，一刻也沒有放鬆在海洋上的鬥爭。海上戰場是一個重要的空間，海上鬥爭、對岸突擊、兵力投射，以及大宗物資運，依然離不開海洋。海上戰場是陸上戰場的延伸，海上戰場需要陸上戰場作為依託，海上戰場又是陸上戰場的屏障，海戰場在局部戰爭中的地位和作用日漸突出。¹⁷⁴

一、毛澤東軍事思維的思考

防禦是毛澤東軍事思維的重要內涵，在近海防禦的戰略指導中，海軍的建設和海軍兵力的運用。近海防禦的戰略規劃中唯一一個戰略的概念，這個概念指出了中國大陸所有管轄的海域，並且加強海上防禦縱深；此外海岸、島嶼、領海、內水、專屬經濟海域，這些也成為未來建軍與在未來在海洋方面取的戰略主動權的新思維。¹⁷⁵

二、劉華清軍事思維的影響

劉華清於 1950 年代進入中國大陸海軍，1958 年進入蘇聯沃羅希洛夫海軍學院，1960 至 1970 年期間在中國大陸海軍經歷多項與造艦及相關研發。至 1982 年擔任中國大陸的海軍司令員，中國大

¹⁷⁴尚金鎖等編，2002，《毛澤東軍事思想與高技術條件下局部戰爭》。北京：解放軍出版社，頁 449。

¹⁷⁵同上註，頁 451-453。

陸海軍即針對海軍準則與兵力結構進行現代化改革。¹⁷⁶

劉華清的海洋軍事思維對於中國大陸解放軍海軍在現代化的過程中扮演著重要的角色，劉華清認為發展海軍的作用與提升地位主要有兩種：第一種指出是為了爭霸世界的政治目的所發展的，其使命和任務是奪取海洋霸權與入侵他國；¹⁷⁷第二種是保衛國家的主權、獨立性與領土完整，其使命和任務是保衛海防安全與海洋權益。¹⁷⁸

而從毛澤東軍事鬥爭辨証思想角度而言，劉華清加強發展海軍建軍與海洋鬥爭的軍事思維主要有下列幾點：

- (一)、保衛海疆安全，防禦敵人從海上來的侵略。
- (二)、保衛海洋主權、維護海洋經濟利益。
- (三)、配合陸上戰場作戰，奪取戰爭最後勝利。
- (四)、保持威嚇力量，實施戰略襲擊。

在第一點：「保衛海疆安全，防禦敵人從海上來的侵略」中，這裡主要指出了中國大陸海岸線長 1.8 萬公里，而沿海地區海洋資源豐富與海運事業發達，其中大部分人口、工業企業與佔全國工農業總產值的百分之五十以上都在沿海地區。¹⁷⁹可見的沿海地區是中國大陸國家發展的核心地區，假使不能保護好沿海地區，將會影響其發展，由此可見其戰略地位的重要。

而第二點：「保衛海洋主權、維護海洋經濟利益」中，在《聯合國海洋法公約》中指出沿海國家有權在大陸架與 200 哩專屬經

¹⁷⁶國防部史政編譯局，1997，《國防要聞譯文選粹》。國防部史政編譯局，頁 59-60。

¹⁷⁷劉華清著，2008，《劉華清軍事文選上卷》。北京：解放軍出版社，頁 304。

¹⁷⁸同上註，頁 304。

¹⁷⁹同註 177，頁 305。

濟海域內進行探勘、開發與管理等行為。而中國大陸的進出口物資都大量依靠海運，認為發展海運事業有其必要；海上油田探勘開發；海水產品、海洋科學考察等海洋資源的利用都對中國大陸經濟發展有著重要的意義。¹⁸⁰而為了維護國家海洋權益，就必須要有一支強大的海軍，以進行海上護漁護航、巡邏警戒、救難等勤務。¹⁸¹

第三點：「配合陸上戰場作戰，奪取戰爭最後勝利」裡面指出：海上戰場配合陸上戰場作戰其作用，在破壞敵人海上交通運輸，削弱敵人入侵部隊的作戰能力；海上是敵人入侵的一個重要方向，要協同陸空制止敵人從海上進入保護路上的安全。¹⁸²劉華清注意到聯合陸、海、空軍作戰重要性，現代戰爭中就是立體戰爭。第四點：「保持威嚇力量，實施戰略襲擊」在這點中指出了彈道導彈核子潛艇的運用，擴大了海軍作戰範圍並且可以用彈道導彈突襲目標改變與影響戰爭，提高海軍的戰略地位。¹⁸³

三、劉華清的中國特色現代化海軍建設

劉華清指出由於每個國家的國情不同，在海軍現代化建設上無論在兵力規模、數量、編制、運用與武裝上，不能照搬外國海軍建設的模式，應該要發展出具有中國特色現代化海軍。¹⁸⁴而其建軍特色有下列幾點：

- (一)、符合終極防禦的戰略方針。
- (二)、適應海軍主要作戰海域的地理條件。

¹⁸⁰同上註，頁 306。

¹⁸¹同註 177，頁 306。

¹⁸²同上註，頁 307。

¹⁸³同註 177，頁 307。

¹⁸⁴同上註，頁 345。

- (三)、從國家的經濟實力出發。
- (四)、符合科學技術的發展水平。
- (五)、符合三結合的武裝力量。

在第一點「終極防禦的戰略方針」裡面：毛澤東的「反帝國主義侵略，建立強大海軍防禦帝國主義從海上侵襲」與鄧小平「海軍應當是近海作戰防禦，不到遠洋活動不稱霸」影響其建軍戰略思想，不同於霸權主義的海軍進攻，重於近海防禦。¹⁸⁵

第二點「適應海軍主要作戰海域的地理條件」中，認為海軍的作戰行動都是在近岸與近海海域內進行，所以發展潛艇、飛彈艦艇與岸基特種飛機為海軍主要兵力發展。¹⁸⁶第三點「從國家的經濟實力出發」裡面認為要配合國家發展與經濟能力，發展以輕型兵力與先進技術為主，並且按照比重均衡建設海軍。¹⁸⁷第四點「符合科學技術的發展水平」指出建設現代化海軍，必須靠科學技術。第五點「符合三結合的武裝力量」方面認為把海上機動作戰兵力、沿岸區域作戰兵力與海上民兵三者結合成海上防衛體制。¹⁸⁸

四、劉華清的海軍戰略要素

主要有戰略性質、作戰海域、戰略任務等。其海軍戰略性質中指出，近海防禦為其主要的戰略目標，不進行進攻型的海軍活動，在日後海軍現代化之後其防禦戰略目標不會改變。¹⁸⁹海軍的作戰區域則是在第一島鏈以內的黃海、東海、南海海域，而近海

¹⁸⁵同註 177，頁 346。

¹⁸⁶同上註，頁 347。

¹⁸⁷同註 177，頁 348。

¹⁸⁸同上註，頁 348。

¹⁸⁹同註 177，頁 366。

防禦中近海為一概念，包含了日本列島、琉球群島、菲律賓群島以西的海域，以維護國家統一、領土完整與海洋權益。¹⁹⁰

伍、海洋戰略的重視

冷戰時期中國大陸的軍事發展以應付內陸戰場為主，到了今日轉向海洋發展，而中國大陸向海洋發展其行動備受爭議。¹⁹¹中國大陸的《解放軍報》在 1988 年刊載一篇徐光裕的署名的文章《戰略國境論—追求合理性之戰略國境》，文中指出海洋管轄範圍應擴大範圍。南京某一集軍團前任軍長李乾元對專屬經濟區及大陸架防衛戰略專題報告中指出：「我國的真正邊疆是 200 哩的專屬經濟區及 350 哩的大陸架邊沿，而不是 12 哩的領海外沿，更不是瀕陸之海岸線。」¹⁹²

在 2000 年，江澤民就指出建設海洋強國是一項重要歷史任務；2002 年，中國大陸十六大指出實施海洋開發的戰略部署；隔年國務院提出了建設海洋強國的戰略目標，並且擬定《全國海洋經濟發展規劃綱要》。¹⁹³

中國大陸的海軍於 1990 年代初期開始現代化艦艇的建造，經過長達 20 年的時間有了進展，中國大陸的海軍在 2008 年 12 月 26 日派遣海軍隊前往索馬利亞海域，執行護航與反海盜的任務。¹⁹⁴而中國大陸派遣海軍前往索馬利亞海域護航的任務中，也透過衛星通信與國際通信頻道與其他國家的船艦進行通聯與資訊情報交換。

¹⁹⁰ 同上註，頁 367。

¹⁹¹ Avery Goldstein, 1997/98, "Great Expectations: Interpreting China Arrival." *International Security*, Vol. 22, No. 3, p.50.

¹⁹² 江暢，2002，〈中共海軍戰略思想演進之研究〉，《海軍學術月刊》，第 36 卷，第 2 期，頁 22。

¹⁹³ 王生榮，2009，《海權對大國興衰的歷史影響》。北京：海潮，頁 403。

¹⁹⁴ 王志鵬，2009，〈美中艦船衝突隱藏下的亞太戰略均衡意涵〉，《全球防衛雜誌》，第 298 期，頁 30。

¹⁹⁵以及派遣「廣州號」驅逐艦參在巴基斯坦卡拉奇附近海域舉行的多國海上聯合軍事演習等，可見中國大陸對海上安全的日趨重視。¹⁹⁶

第三節 中國大陸突破第一島鏈的可能

台灣在西太平洋位於第一島鏈的中央位置的戰略要點，為中國大陸向海洋發展，躍向世界強權的門戶，而島嶼鎖鍊的重要性是雙重的，不只控制近海進入太平洋，而台灣海峽為控制大陸沿海海上交通的要道，同時也是西太平洋地區的重要國際航道。¹⁹⁷對於台灣而言中國大陸經濟上的發展、政治地位與軍事現代化等議題在目前的兩岸間已產生政策困境或已擴大既有的困境，而中國大陸的崛起也在東亞間改變區域權力的結構。¹⁹⁸

壹、能源戰略線的保護

1960年在東海與南海探勘到蘊藏豐富的石油，加上1973年石油的危機，認知到石油價值，中國大陸陸上油田的產量每天約一百萬桶，而生產的盈餘也用來輸出，成為外匯的來源之一。¹⁹⁹鄧小平的「改革開放」政策推動以來，國防縱深便必須向前推移，也就是由陸地向海洋向前延伸，才能確保沿海省分在戰爭中免於遭到嚴重打擊與破壞。每年以平均百分之十成長的經濟，對於石油等原物料的需求大增。²⁰⁰中國大陸在90年代經濟快速發展，石

¹⁹⁵吳建德、張蜀誠，2009，〈中共索馬利亞護航的輿論戰策略〉，《展望與探索》，第7卷，第10期，頁83。

¹⁹⁶王崑義，2009，〈中共的海上安全戰略〉。台灣戰略研究學會網，<http://tw.myblog.yahoo.com/strategy2007/article?mid=39&prev=55&l=f&fid=18>。

¹⁹⁷薛朝勇，2000，〈從戰略地緣看台灣在亞太棋盤上的安全定位〉，《跨世紀兩岸軍力發展與區域安全學術研討會論文集》。空軍官校印製，第四場，頁30-31。

¹⁹⁸初國華，2009，〈美國因應中國崛起對台灣的啟示：正和零和的評估與因應〉，《復興崗學報》，第93期，頁227。

¹⁹⁹李長浩譯，David G. Muller, JR. 著，1988，《中共之海權》。國防部史政編譯局，頁200。

²⁰⁰潘世勇，2008，〈就地緣戰略看中共海軍未來發展〉，《國防雜誌》，第23卷，第3期，頁110。

油供給無法應付日益增長的需求趨勢，在1993年需求大過於供給，因此石油需從國外進口。²⁰¹

在2003年中國大陸用油量首度超越日本，成為僅次於美國的第二大石油消費國。²⁰²並且積極向海外尋找石油來源，以探勘東海油田，西邊則是向中亞與非洲尋找油田、南邊則是以海軍力量來增強麻六甲與南海的影響、北方則以興建油氣管從俄羅斯引進石油與天然氣，來減少對中東石油的依賴。²⁰³

中國大陸整體國力快速發展，不論是工業上的需求或是軍事上的需求，石油為發展工業的基礎，假設石油無法順利運輸，勢必會影響其發展。

在陸上運輸方面，2001年6月15日，由中國大陸、俄羅斯、哈薩克、塔吉克、吉爾吉斯和烏茲別克共同組成，共同簽署了「上海合作組織成立宣言」的區域組織。以維護地區安全奠定法律基礎，上海合作組織地理區域西邊從列寧格勒到東邊海參崴，北邊從白令海峽到南邊南中國海，占全世界百分之十七點五的石油蘊藏量以及百分之四十七至五十的天然氣預藏量，擁有占世界百分之四十五的人口。²⁰⁴

在海上石油運輸方面，珍珠串戰略，其海上發展意圖明顯，根據美國國防部一份名為「亞洲未來能源問題」的內部資料分析中，中國正沿著東亞延伸至中東地區建立一條海上交通線並且在未來能控制印度洋維護海上原油運輸線安全。²⁰⁵中國大陸在發展

²⁰¹鐘堅、陳俊清，2004，〈中共能源政策初探〉，《展望與探索》，第2卷，第2期，頁66。

²⁰²王崑義，2007，〈中共的石油戰略與對非關係〉，《展望與探索》，第5卷，第9期，頁16。

²⁰³同上註，頁17。

²⁰⁴黃一哲，2008，〈中共的區域安全合作-以上海合作組織為例〉，《復興崗學報》，第92期，頁352。

²⁰⁵同註200，頁111。

上主要需要的是石油，如無法獲得穩定的油源，將來經濟發展必然會出現瓶頸，中國大陸積極運用外交建立與東南亞及南亞深厚關係，與蘇俄、印度、緬甸建立四條戰略通道、以對海上交通線的過度依賴。而中國大陸海軍的發展更是開啟此關鍵因素的鎖鑰。

206

而在麻六甲與南海的議題方面，麻六甲海峽的船隻有七成駛往中國大陸。2005年中國大陸消耗原油一億噸，其中有百分之三十二為進口，主要來自中東、亞太與非洲，進口原油都必須經過麻六甲海峽，通過南海抵達華南各港口，或是經過南海與台灣海峽駛往華東與華北各港口。²⁰⁷中國大陸積極以海軍實力的展現來影響麻六甲與南海的情勢，以解決困境，中國大陸的能源戰略將從陸上轉向陸海併行的能源獲取戰略模式。

貳、台灣問題與戰略要地

台灣海峽連接福建與台灣之間，連接東海與南海水域，海峽南北縱長，海峽口南寬北窄，呈現東北向西南走向，中國大陸近海由台灣海峽分為南北兩大部分，中國大陸近海就形同一個啞鈴，而台灣海峽就為「啞鈴之柄」，連接南北水域的中樞。²⁰⁸在軍事上而言，假如台灣海峽失控，環中國海海上體系將會被阻絕，並且對於大陸東南沿海安全構成威脅。²⁰⁹而經濟上，台灣海峽是一條重要的海上交通要道，中國大陸的運輸大部分都要通過此區域，而台灣與中國大陸還有政治上的問題。²¹⁰

²⁰⁶同註 200，頁 113。

²⁰⁷張勁，2006，〈中共展開石油戰略突破-麻六甲困境〉，《中共研究》，第 40 卷，第 9 期，頁 42。

²⁰⁸王生榮，2009，《海權對大國興衰的歷史影響》。北京：海潮，頁 401。

²⁰⁹同註 208，頁 401。

²¹⁰同上註，頁 401。

從亞里士多德其邏輯學的三段論法(syllogism)中。²¹¹中國大陸對於台灣問題與其邏輯論證只有一套不變的定律，「世界上只有一個中國，台灣是中國領土的一部分，中華人民共和國是代表全中國唯一合法政府。」，2000年7月，錢其琛則提出：「世界上只有一個中國，台灣和大陸同屬一個中國，中國的主權和領土不容分割。」，2005年3月，胡錦濤進一步指出：「中國是兩岸同胞共同的家園。」²¹²雖然大前提與小前提有所變化，但是其結論還是脫離不了一中的原則與架構。

2005年3月14日，中國大陸在全國人大年會通過「反分裂國家法」，以法律明文來授權軍隊在特定狀況下可以對台灣使用「非和平方式及其他必要的措施」，給予了以武力與非武力手段來解決台灣問題和對台灣武裝行動的正當性。²¹³而「反分裂國家法」已經成為中國大陸一項公開正式的法律，並且以法律位階清楚的定義台海現狀的維持問題，以透過法律把抑制台獨策略給予合理化，而台灣如果宣告獨立，中國大陸則會採取非和平的策略，其中可能包括經濟制裁、軍事威攝、局部封鎖等等，來壓迫台灣走向統一。²¹⁴而從反分裂法中可以看出中國大陸在台灣問題上，還是擺脫不了以武力的方式來解決台灣問題，在另外一個層面來看台灣為中國大陸不可缺少的一部份。

中國大陸海軍還背負著「保衛經濟發展」與「維護海洋權益」的雙重使命。此外，基於延伸防禦縱深的考量，也必然要跨出第一島鏈，進而突穿第二島鏈，預期將以半個太平洋為其活動腹地。中國大陸海軍戰略發展，可從戰爭規劃、兵力設計和戰略部署三

²¹¹同註19，頁244-245。

²¹²徐蕙平，2010，〈胡六點宣布後中共對台宣傳策略與作用 2008年至2009年〉，《復興崗學報》，第97期，頁113。

²¹³國防報告書編輯委員會，2006，《中華民國93年國防報告書》，台北：國防部，頁68。

²¹⁴王光正、黃秋龍，2005，〈反分裂國家法與允諾策略〉，《問題與研究》，第44卷，第5期，頁42-43。

個面向觀察。²¹⁵其海軍戰略發展，可從戰爭規劃、兵力設計和戰略部署三個面向觀察。台灣正是中國大陸欲圖透過「三個跨越戰略」，「東出」太平洋的重要起點，東出太平洋的「前進基地」。²¹⁶

參、西太平洋動態

中國大陸所強調的積極防禦海域，包括南沙群島到台灣海峽、釣魚台群島，向北一直延伸到朝鮮半島，這種戰略部署作為顯示，中國大陸企圖突破第一島鏈，發展海洋權力。²¹⁷

一、南中國海的摩擦

2009年3月至6月間，美國海洋觀測船「無瑕號」(USNS Impeccable)、「勝利號」(USNS Victorious)、「忠誠號」(USNS Loyal)，以及驅逐艦「麥肯號」(USS McCain)等，分別數度在距中國海岸線大致約200哩左右的黃海、東海、南海附近，遭中國船艦、潛艇，及偵察機等警告、指控其非法作業，要求離開海域。²¹⁸「無瑕號」事件之後，美國國防部向駐華盛頓的中國武官抗議，控訴中國船隻明顯蓄意騷擾正在公海進行日常作業的美國海洋監測船並在南海發出越來越多的挑釁行為；中國外交部則稱，美方有關說法嚴重違背事實，並向美方提出嚴正交涉。²¹⁹

²¹⁵ 蔣復華，2008，〈研析中共海軍戰略〉，《海軍學術雙月刊》，第46卷，第2期，參閱網址：<http://www.mnd.gov.tw>。

²¹⁶ 王崑義，2009，〈中國新海洋戰略〉，台灣戰略研究學會網，<http://tw.myblog.yahoo.com/strategy2007/article?mid=319&prev=353&next=298&l=f&fid=18>。

²¹⁷ 曾復生，2004，《中美台戰略趨勢備忘錄》。台北：秀威資訊科技，頁3-7。

²¹⁸ 李黎明，2009，〈從西太平洋海域事件看美中戰略競逐〉，台灣戰略研究學會，<http://tw.myblog.yahoo.com/strategy2007/article?mid=349&prev=368&next=325&l=f&fid=14>。

²¹⁹ 同上註。

二、加強反介入的戰略導彈

在 1995 至 1996 台海危機中，中國大陸在靠近台灣基隆和高雄外海試射 M9 型飛彈，隨後美國並派遣尼米茲(Nimitz)與獨立號(Independence)兩艘航空母艦巡弋台灣海峽，保證台灣的安全。²²⁰ 早期中國大陸發展戰略導彈的目的，是作為核子武器的投擲工具，是作為核報復第二擊以反制美國與前蘇聯之第一擊核武優勢之「有限嚇阻」而存在，但 1980 年代起，戰略核報復能力後，開始從戰略層級的有限嚇阻，向具實戰效能的戰役應用方向。²²¹

美國評估認為，中國大陸目前實施遠距離軍事能力有限，但對其積極加強太空、反太空、反航母導彈、第五代戰機等武器系統研發的重視，凸顯出不讓美國維持西太平洋軍事絕對優勢的反介入戰略。²²² 中國大陸的飛彈雖然能有效威脅台灣與美軍在東亞的前進基地，但是卻不能擴及美軍在西太平洋的航空母艦和關島後方的基地，原因在於飛彈的載台仍然十分欠缺，尤其以最具隱密性的潛艦。²²³ 在傳統戰略嚇阻理論中，認為美國武力的展現證明了美國影響力和安全政策的制定，台灣和美國之間軍事關係的建立可以影響與嚇阻中國大陸，其中也包含提升台灣的飛彈系統。²²⁴ 而藉由台灣在飛彈系統的提升來制衡中國大陸飛彈的發展。

²²⁰ Wu Yu-Shan, 1996, "The Development of Taipei-Washington-Beijing Relations." *Issues & Studies*, Vol. 32, No. 10, p.50.

²²¹ 陳文政，2009，〈台海安全穩定的變數〉，台灣戰略研究學會，<http://tw.myblog.yahoo.com/strategy2007/article?mid=397&next=382&l=f&fid=10>。

²²² 傅立文，2010，〈對美國發表中國軍事與安全發展報告〉，《中共研究》，第 44 卷，第 9 期，頁 45-46。

²²³ 楊仕樂，2010，〈反介入撒手鐮解析解放軍的飛彈威脅〉，《遠景基金會季刊》，第 11 卷，第 3 期，頁 119。

²²⁴ Peter Hays Gries and Thomas J. Christensen, 2001, "Power and Resolve in U.S. China Policy." *International Security*, Vol. 26, No. 2, PP.161.

三、未來航空母艦的建造能力

中國大陸在訓練上提升了水陸兩棲登陸訓練和升級武器裝備以及增設海岸線的軍事基地。²²⁵中國大陸在海上安全戰略思考時，以有關地緣戰略上的思考，主要是認為處在有海無洋的地緣戰略困局中，必須設法突破第一島鏈，才能突破在海上安全被封鎖的窘境；另外是為了維護海上安全，必須建造航空母艦，才有實力向遠洋挺進。²²⁶在劉華清的回憶錄一書中，也指出航空母艦是一個國家綜合國力的象徵，也是海軍能夠在海上進行多個軍種聯合作戰的指揮核心。²²⁷由此可見中國大陸對於未來有能力可以建造航空母艦以及朝向海洋大國思維的格局與野心。

第四節 破壞台海中線默契的可能

壹、潛艦的封鎖

中國大陸除了擁有傳統動力潛艦之外，也同時擁有核子動力潛艦，並且配有戰略導彈和海上核反擊的能力。²²⁸中國大陸與日本、越南、馬來西亞、印尼、菲律賓等周邊國家積極建構潛艦的目的，維護其海上暢通交通線與海洋蘊藏地理能源資源，而潛艦是惟一可以在無空優或無空中支援的情形下，獨立隱密進行任務。

229

雖然台灣海峽的大陸棚深度並不深，但是潛艦的隱密性與可以獨立作戰以及封鎖敵人港口的功能來說，中國大陸潛艦可以封

²²⁵Dennis J. Blasko, 2004, "Shooting at a Moving Target." *Issues & Studies*, Vol. 40, No. 2, pp.220.

²²⁶王崑義，2009，〈中共的海上安全戰略〉，台灣戰略研究學會，<http://tw.myblog.yahoo.com/strategy2007/article?mid=39&prev=55&l=f&fid=18>。

²²⁷劉華清，2004，〈劉華清回憶錄〉。北京：解放軍出版社，頁 481。

²²⁸張蜀誠，2008，〈中共海軍現代化組織發展觀點〉，《展望與探索》，第 6 卷，第 3 期，頁 75。

²²⁹王志鵬，2008，〈台灣水下艦隊之路〉。台北：全球防衛雜誌，頁 33。

鎖台灣重要的軍事港口，給予台灣的軍艦與船隻有很大的威脅。在經濟交通上，潛艦也可以封鎖台灣海峽的重要航道，依照鍾堅的分析中國大陸以潛艦封鎖台灣的可能海域主要有從高雄往西南方延伸至東沙群島到南中國海的北端；台灣東海岸外 12 哩內的西太平洋；基隆港以北的各個對外聯絡航道的東海南部海域。²³⁰中國大陸在海軍艦艇與潛艦著現代化發展之外，期目標更是希望能在台灣海峽或是南中國海域中取得戰略上的主動權，來鞏固其地位。²³¹

貳、心理戰與信息作戰的威脅

中華民國 95 年與 97 年國防報告書中指出中國大陸採取外向型軍事戰略，從 1996 年後，中國大陸戰機出現在台灣海峽中線以西巡弋，出現根本性轉變即為跨越海峽中線，分為九個不同的時間階段。

- 一、1998 年中國大陸戰機出現在台灣海峽中線 400 餘架次。
- 二、1999 年中國大陸戰機出現在台灣海峽中線 1100 餘架次。
- 三、2000 年中國大陸戰機出現在台灣海峽中線 1200 餘架次。
- 四、2001 年中國大陸戰機出現在台灣海峽中線 1500 餘架次。
- 五、2002 年中國大陸戰機出現在台灣海峽中線 1300 餘架次。
- 六、2004 年中國大陸戰機出現在台灣海峽中線 940 餘架次。
- 七、2005 年中國大陸戰機出現在台灣海峽中線 1700 餘架次。²³²
- 八、2006 年中國大陸戰機出現在台灣海峽中線 1300 餘架次。
- 九、2007 年中國大陸戰機出現在台灣海峽中線 1600 餘架次。²³³

²³⁰ 鍾堅，1992，《潛艇封鎖臺海》。台北：尖端科技雜誌，頁 118。轉引自：楊志恆等著，1995，《台灣的國防安全》。台北：業強，頁 188。

²³¹ 沈有忠，2004，〈中共解放軍戰略與軍事裝備的現代化〉，《展望與探索》，第 2 卷，第 8 期，頁 44。

²³² 國防報告書編輯委員會，2006，《中華民國 95 年國防報告書》。台北：國防部，頁 46-47。

²³³ 國防報告書編輯委員會，2008，《中華民國 97 年國防報告書》。台北：國防部，頁 71。

此外中國大陸的情報船在台灣周邊海域活動亦不斷增長，平均每年在台灣海域次數達 20 餘次。而根據研判中國大陸機艦除了頻頻在台灣海域出現，除了在進行對台灣的威嚇之外，也對於我國水文與空域進行情資蒐集，進一步測試我國海軍空軍的反應時間。

在波斯灣戰爭中，最為重要的觀點來自於在雙方交戰的同時，一方面將自己的指管通情系統的效用發揮到極致，另一方面徹底的摧毀敵人的指管通情系統來達到打贏戰爭的目標。²³⁴中國大陸自波斯灣戰爭後，就積極發展信息作戰，並且將其定義為：「信息戰是敵對雙方在信息領域為爭奪對方獲取權、控制權和使用權，主要通過信息技術及裝備所展開的鬥爭。」²³⁵其中不僅是止於軍事安全方面，也包含經濟和社會等非經濟方面的信息攻擊。²³⁶台灣對於信息攻擊以及在心理層面的衝擊，是非常脆弱的，中國大陸的電腦病毒、駭客與電磁脈衝武器可能對台灣通信網路造成破壞、癱瘓政府、擾亂經濟與製造社會不安。²³⁷

中國大陸的海權發展中，台灣海峽中線為中國大陸發展過程中近海防衛的一部分，如果要繼續發展遠洋防衛，那必然要把近海防衛的範圍給予鞏固，而打破台灣海峽中線的默契，也將會隨著中國大陸軍力的發展有所改變，而假設中國大陸有能和美國相比的遠洋作戰兵力或是中國大陸有一個足以影響亞太的艦隊，台灣海峽安全，或是台灣海峽中線的議題將會不再是當年兩岸共有的默契了，因為中國大陸除了可以與美國在西太平洋上劃分勢力範圍與分庭抗禮之外，而台灣海峽將會真的完全成為中國大陸的

²³⁴楊志恆等著，1995，《台灣的國防安全》。台北：業強，頁 149。

²³⁵曾章瑞，2000，〈兩岸電子資訊作戰發展〉，《跨世紀兩岸軍力發展與區域安全學術研討會論文集》，空軍官校印製，第一場，頁 8。

²³⁶林宗達，2007，〈中共信息戰之網軍作戰初探〉，《展望與探索》，第 5 卷，第 9 期，頁 84。

²³⁷林中斌，2004，《以智取勝-國防兩岸事務》。國防部史政編譯室，頁 278。

勢力影響範圍或是內水，而台灣海峽中線也因中國大陸的海權發展影響台海兩岸的安全，進而有可能會改變台灣與亞太的發展。而下一章將討論台灣海峽中線對於我國海事安全的發展，我國海岸巡防署的歷史發展，以及海岸巡防署對於海事安全扮演重要的角色，因為我國海岸巡防署具有在軍事安全與執法安全這兩個層面的身分，可以說是非常特別，日後海岸巡防的發展也會影響我國海洋生存發展的空間以及兩岸在台海的海洋事務問題。

第五章 台灣海峽中線下之我國海事安全

第一節 行政院海岸巡防署的成立

由本文前面四章的探討整合，發現我國海岸巡防署其定位特殊，帶有司法警察身分，又具有軍人身分的雙重角色，在未來處理有關於台灣海峽中線海上事務時，我國海岸巡防署在處理問題時不會牽扯到兩岸尚未解決的爭議性政治與主權問題，可見我國海巡署未來發展的重要。

海洋事務的處理往往是複雜與多元的，從外部面向來看如國家與國家之間的海上邊界的劃分和管轄，或是內部各個政府部門機構在處理海洋事務都有管轄範圍的重疊問題，而為了能夠應付未來複雜與多元的海洋事務，我國也成立了相關的單位。

壹、海岸巡防署的成立

民國八十八年三月十八日，由國家安全會議所提出「海巡專責機構編成案」，希望可以成立有關於我國海岸巡防的專責機關，並且於民國八十九年一月二十八日正式成立「行政院海岸巡防署」。而海岸巡防署也有當初原本負責海岸巡防的國防部海岸巡防司令部，為當時的海巡部，內政部警政署水上警察，當時稱為保七總隊，以及財政部關稅總局等單位所組成。²³⁸也是當時這三個單位在海洋事務上，因為各有其管轄範圍以及重疊的管轄部分，要給予統一以方便在日後可以發揮在海洋事務上的能量發揮與運用。

²³⁸游乾賜，2006，《海巡署的成長與變革》。台北：黎民，頁118。



圖 5-1：中華民國海岸巡防署旗

資料來源：中華民國海岸巡防署旗，維基百科網

<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E8%A1%8C%E6%94%BF%E9%99%A2%E6%B5%B7%E5%B2%B8%E5%B7%A1%E9%98%B2%E7%BD%B2>。

上面的圖為行政院海岸巡防署的旗幟，從中可以看到海巡署的象徵和意涵；圖片中的金色警鴿代表警戒、和平與效率，而金色法龍代表保護疆域、沿海和維護人民安全，白色天秤象徵公平。

239

一、海岸巡防署本部

海岸巡防署於民國八十九年元月二十八日成立，署部設於台北市文山區，直接隸屬於行政院；設有署長 1 人，特任副署長 3 人，其中 1 人比照簡任第十四職等，主任秘書 1 人；²⁴⁰下設有企劃處、巡防處、情報處、後勤處、通電資訊處、秘書室、勤務指揮中心、人事處、政風處、會計處等單位。²⁴¹而海岸巡防署本部下轄單位就是海洋巡防總局與海岸巡防總局，在現今的海岸巡防署中為主要的兩大組織架構，也可以看出海巡署主要有警方與軍

²³⁹ 中華民國行政院海岸巡防署署徽意涵，中華民國行政院海岸巡防署，<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=3893&ctNode=778&mp=999>。

²⁴⁰ 同註 238，頁 119。

²⁴¹ 同上註。

方所組成的兵力結構。

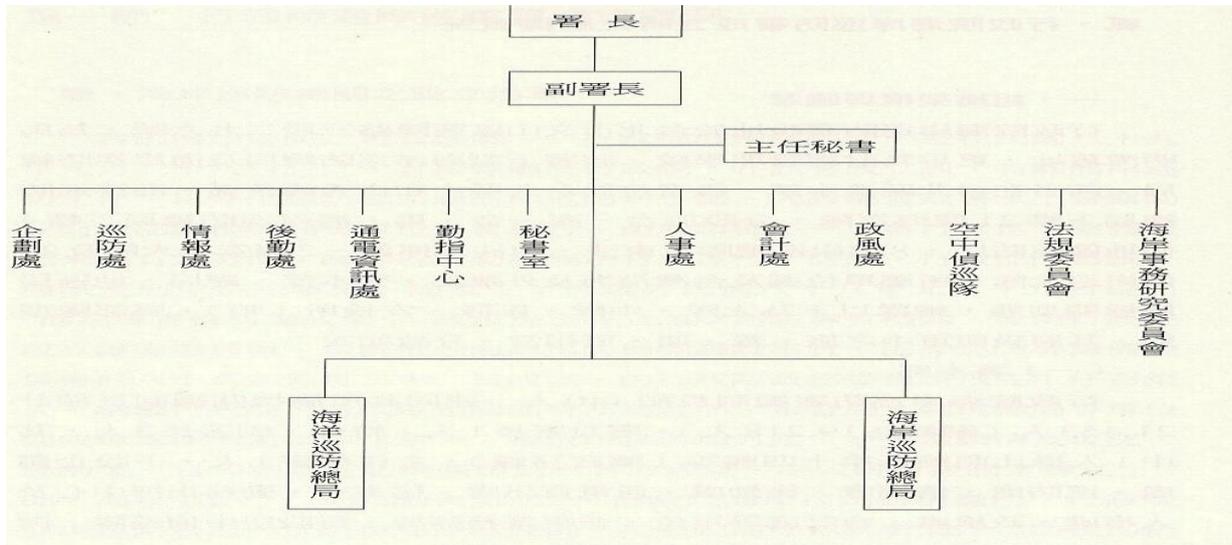


圖 5-2：行政院海岸巡防署組織架構圖

資料來源：游乾賜，2006，《海巡署的成長與變革》。台北：黎民文化，頁 120。

二、海洋巡防總局

海洋巡防總局的成立，可以從民國五十八年台灣省淡水水上警察巡邏隊開始，到了民國七十九年水上警察巡邏隊更升格為人員與裝備更為精良的內政部警政署保安警察第七總隊，並且在民國八十七年成立水上警察局，民國八十九年成為海洋巡防總局。²⁴²海洋巡防總局在整編時也包含了當時的海關 8 艘緝私艦與人員共同組成，總局本部設總局長 1 人，副局長 2 人，主任秘書 1 人，²⁴³而總局下轄 21 個隊，其中 15 個為地區海巡隊、1 個海巡特勤隊、4 個機動海巡隊與 1 個直屬船隊。

²⁴² 中華民國行政院海岸巡防署海洋巡防總局沿革，中華民國行政院海岸巡防署，<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=17770&ctNode=2061&mp=9997>。

²⁴³ 同註 238，頁 119。

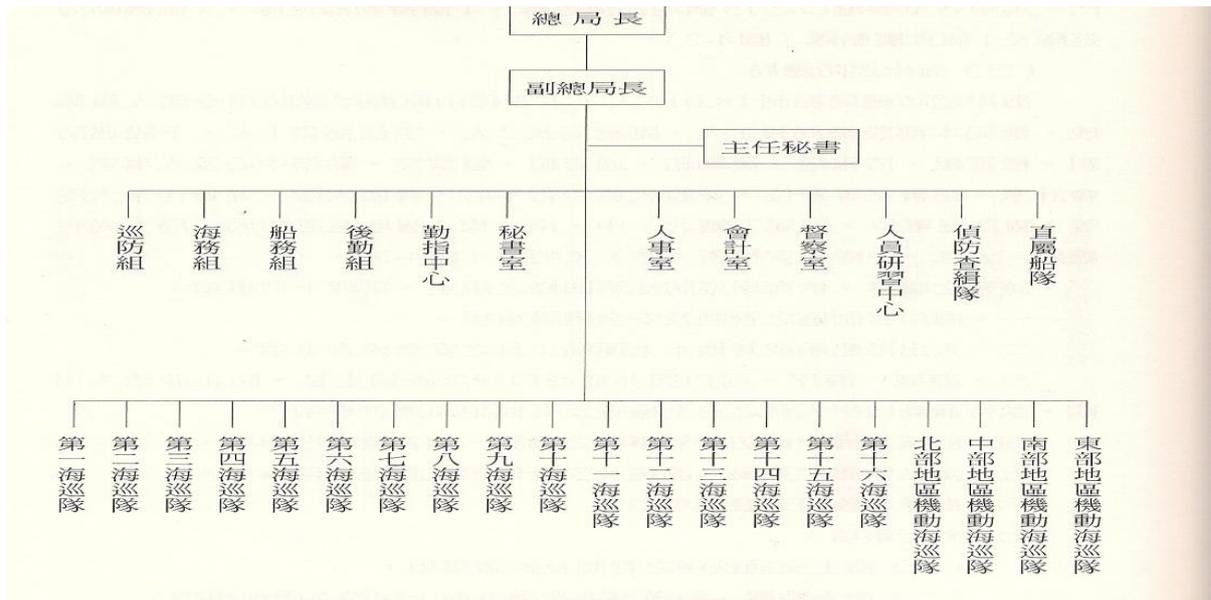


圖 5-3：海洋巡防總局組織架構圖

資料來源：游乾賜，2006，《海巡署的成長與變革》。台北：黎民文化，頁 122。

三、海岸巡防總局

海岸巡防總局原來為國防部海岸巡防司令部，而由於當時近海海岸巡防工作的執法機關並未整合，所以常常會出現各辦各的與海岸事權分配不一的現象；民國八十九元月年起就設立了海岸巡防專責機構的海岸巡防法、行政院海岸巡防組織法、海岸巡防總局組織條例與海岸巡防總局各地區巡防組織通則等法案，同年二十八日成立海岸巡防總局。²⁴⁴總局本部設總局長 1 人，副局長 2 人，主任秘書 1 人，而總局下轄有北、中、南、東 4 個地區巡防局，而每個地區巡防局下則有總隊、大隊、中隊、安檢站與哨所。²⁴⁵其任務主要為海岸與非通商口岸查緝走私、偷渡、犯罪偵防與海岸管制，並且維護海岸線的安全。

²⁴⁴ 中華民國行政院海岸巡防署海岸巡防總局組織沿革，中華民國行政院海岸巡防署，<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=38829&ctNode=5476&mp=9996>。

²⁴⁵ 同註 238，頁 121。

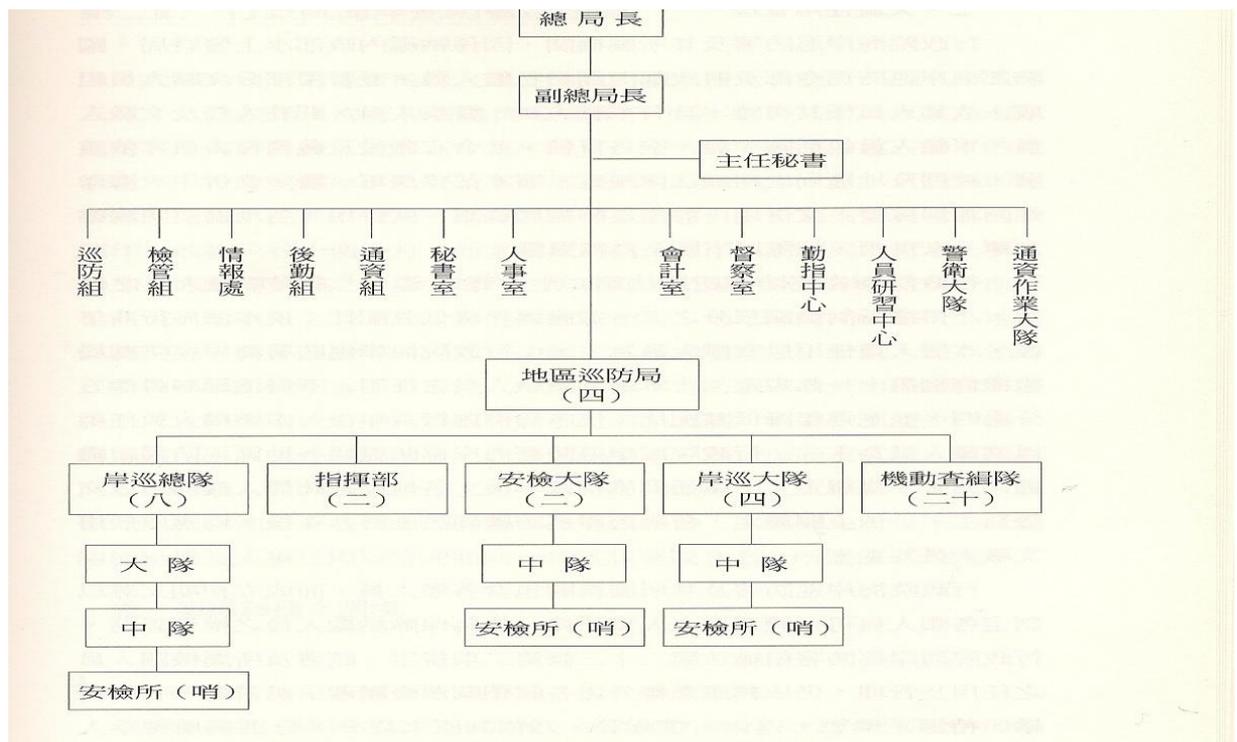


圖 5-4：海岸巡防總局組織架構圖

資料來源：游乾賜，2006，《海巡署的成長與變革》。台北：黎民文化，頁 123。

貳、海岸巡防署執法目的與執法範圍

海岸巡防法第一條指出：「維護台灣地區海域及海岸秩序，與資源之保護利用」。為海岸巡防法的立法目的，而海岸巡防法第二條也明確的定義出海岸巡防法適用於台灣地區，²⁴⁶而所適用的海域為中華民國領海及鄰接區法與中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法所規定的領海、鄰接區與專屬經濟海域範圍，²⁴⁷而海岸執法範圍包括臺灣地區之海水低潮線以迄高潮線起算 500 公尺以內之岸際地區與近海沙洲，而下面兩張圖為海岸巡防署的執法範圍圖。

²⁴⁶ 台灣地區包含台灣、澎湖、金門、馬祖及政府統治權所及之其他地區。

²⁴⁷ 領海自基線為十二浬，鄰接區自基線為二十四浬，專屬經濟海域為兩百浬。

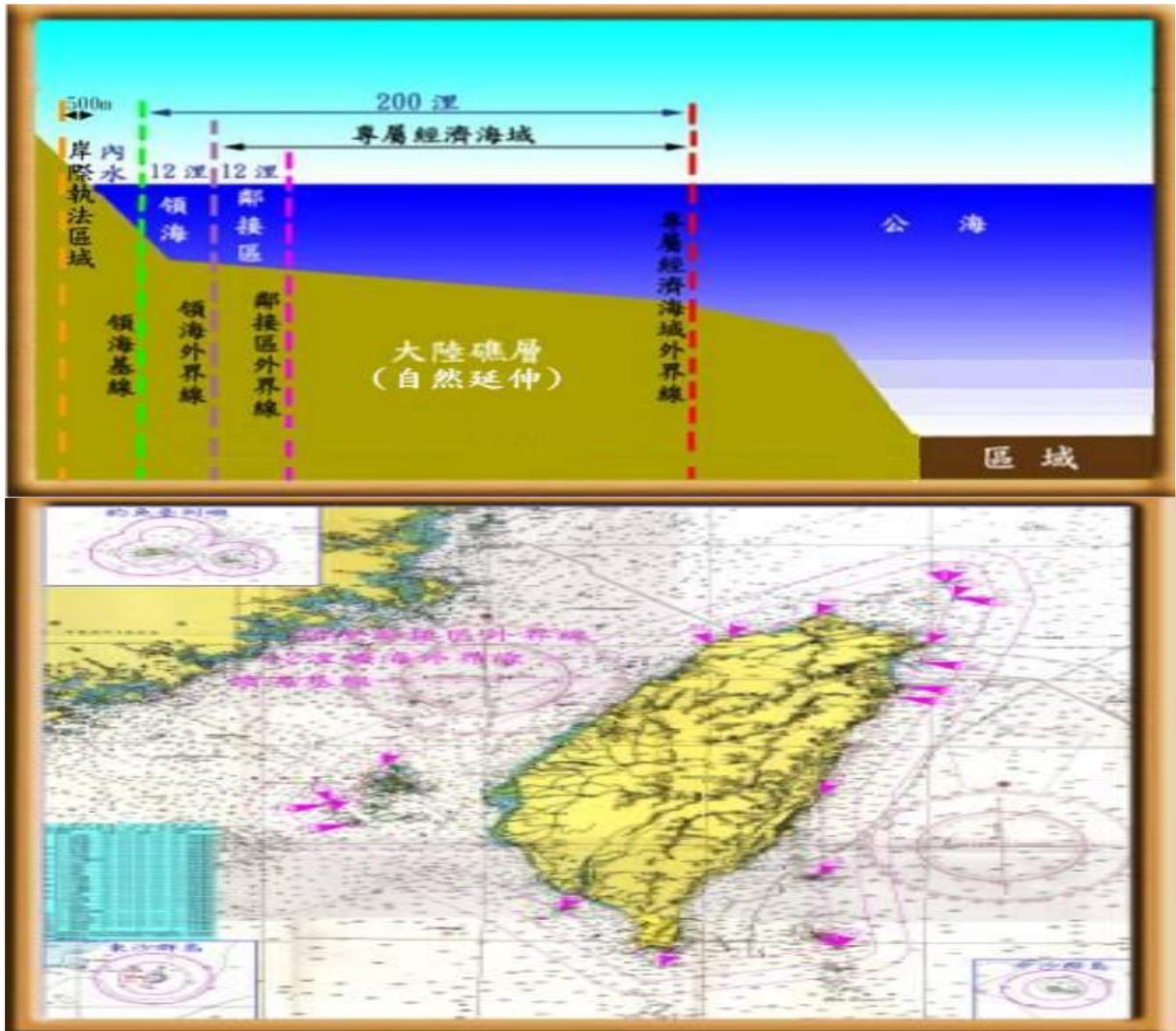


圖 5-5：行政院海岸巡防署執法範圍圖

資料來源：中華民國海巡署執法範圍，中華民國行政院海岸巡防署，
<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=5138&ctNode=891&mp=999>。

從上面兩張圖來看，第一張圖清楚的指出我國海岸巡防署的執法範圍，主要分為岸際執法區域、領海、鄰接區與專屬經濟海域等四大部份，在岸際執法區域的範圍中以海水低潮線以迄高潮線起算 500 公尺以內之岸際地區以及近海沙洲為主。而另外一張圖則是描繪出領海的管轄範圍，從領海基線起至其外側 12 浬間之海域，而鄰接區則是鄰接領海外側至距離領海基線 24 浬間之海域為主，專屬經濟海域的範圍則是以領海基線 200 浬的海域為主。

而海洋巡防總局的主要任務為：海域犯罪偵防、海上非通商口岸查緝走私、海難救助、海洋災害救護、海上交通秩序管制、漁業資源維護、海洋環境保護、海上涉外事務調查與鯨豚救護等等，²⁴⁸而其中上述的任務主要是根據海岸巡防法第四條巡防機關掌理事項的第七項。

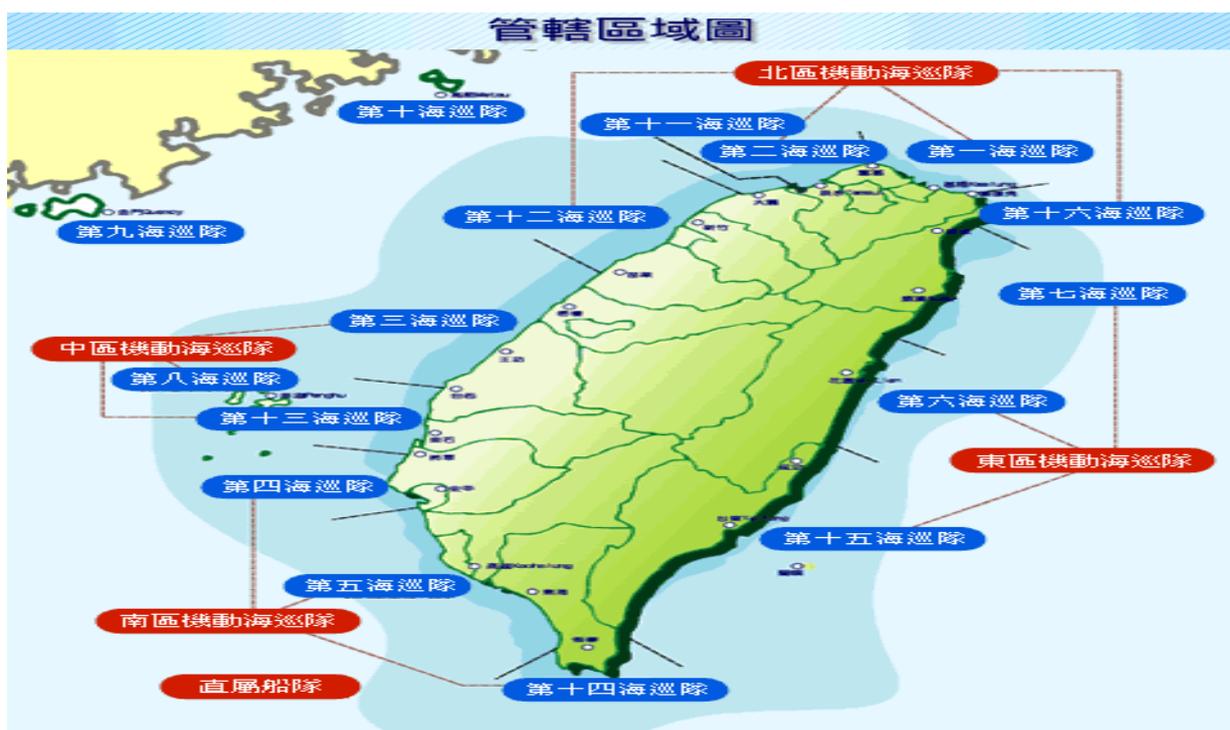


圖 5-6：海洋巡防總局管轄海域範圍

資料來源：海洋巡防總局管轄海域範圍，中華民國行政院海岸巡防署，
<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=20831&ctNode=2344&mp=9997>。

根據海岸巡防法第四條第一項至第五項中，其任務包含了第一項為海岸管制區的限制與安全維護；第二項為入出港船舶與其他水上運輸工具的安全檢查事項；第三項為海域和海岸與河口與非通商口岸的查緝走私、防止非法入出國、執行通商口岸人員的安全檢查與其他犯罪調查事項；第四項為海域與海岸巡防涉外事務的協調、調查與處理；第五項為走私情報的蒐集、滲透與安全

²⁴⁸ 中華民國行政院海岸巡防署海洋巡防總局任務，中華民國行政院海岸巡防署，
<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=20840&ctNode=2345&mp=9997>。

情報調查。海岸巡防總局也有其任務與掌理事項。下圖為海岸巡防總局所下轄的四個地區巡防局，各地區巡防局都有其管轄與責任區域的範圍。

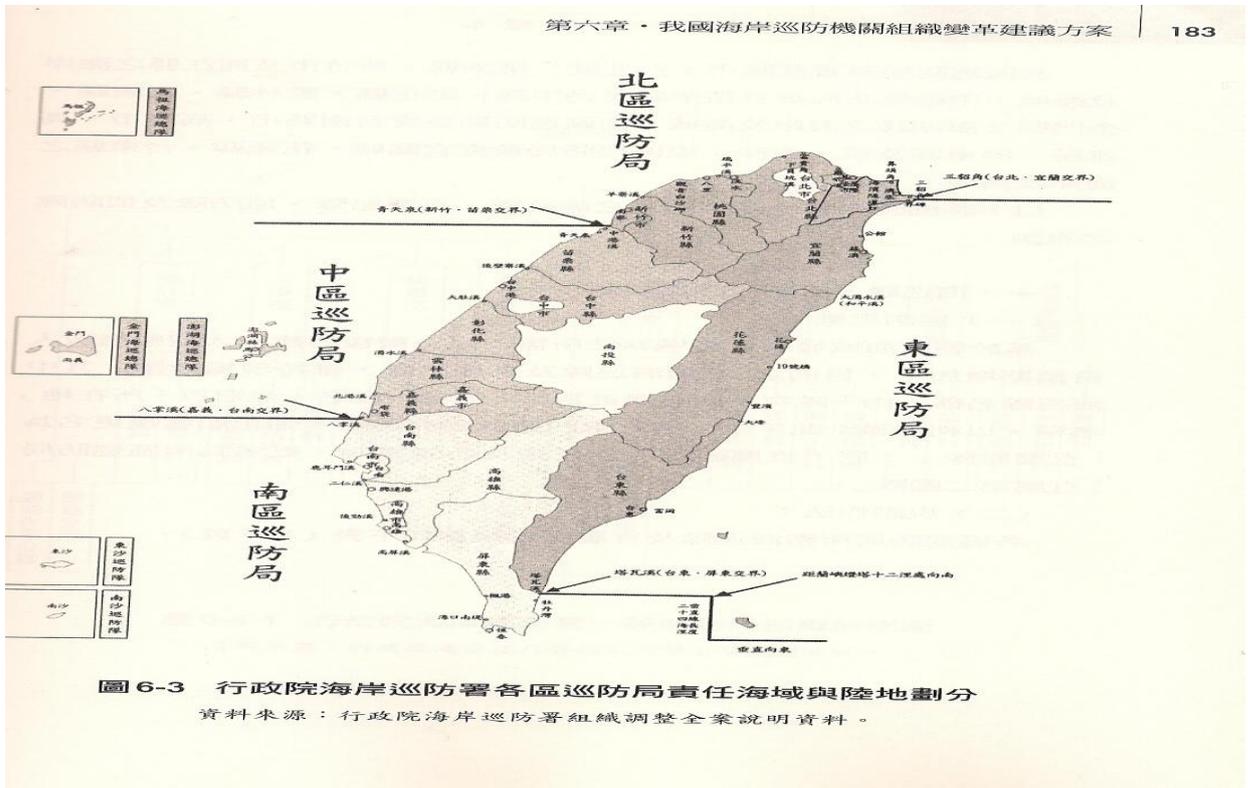


圖 5-7：行政院海岸巡防署各區巡防局責任海域與陸地劃分
資料來源：游乾賜，2006，《海巡署的成長與變革》。台北：黎民文化，頁 183。

參、從海岸巡防署的執法範圍看台灣海峽中線

以兩岸執行法律角度來看，「中華人民共和國專屬經濟區和大陸架法」第二條第三項指出：中華人民共和國與海岸相鄰或者相向國家關於專屬經濟區和大陸架的主張重疊的，在國際法上的基礎按照公平原則以協議劃定界線。²⁴⁹從下圖我國的領海與鄰接區圖中可以看出我國與中國大陸在台灣海峽有專屬經濟海域 200 哩重疊的問題。

²⁴⁹同註 238，頁 28。

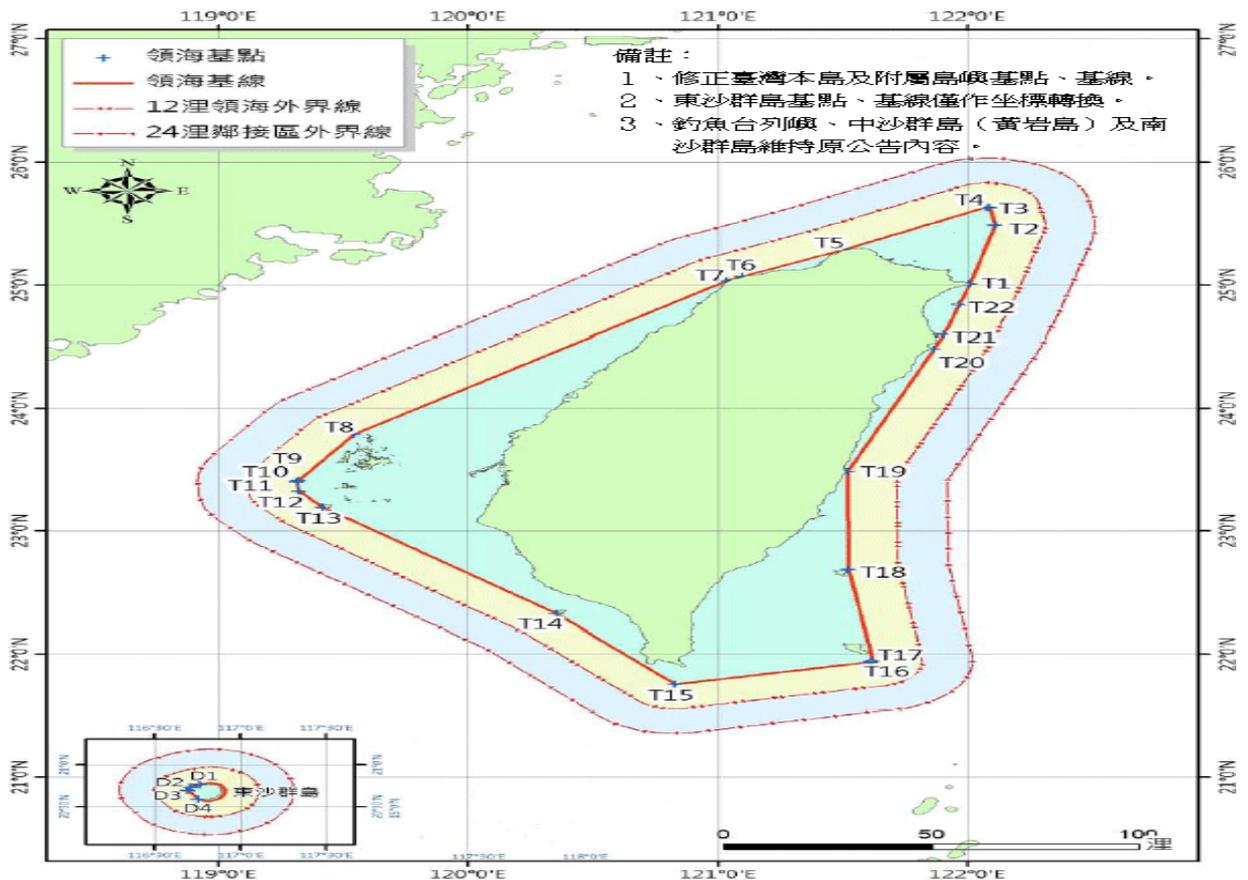


圖 5-8：中華民國第一批領海基線、領海及鄰接區外界線

資料來源：行政院公報查詢，行政院公報資訊網，

<http://gazette.nat.gov.tw/egFront/Gaz/searchResult.jsp>。

雖然兩岸在台灣海峽中都宣稱各自有 200 海浬的專屬經濟海域，但是基於兩岸歷史因素的關係，兩岸在台灣海峽並無協商，而重疊的部分只以台灣海峽中線作為其分隔。從暫定執法線的角度來看，2003 年 11 月 7 日我國核定「中華民國第一批專屬經濟海域暫定執法線」為海域執法上的依據，從中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第四條第一項中指出：「中華民國之專屬經濟海域或大陸礁層，與相鄰或相向國家間之專屬經濟海域或大陸礁層重疊時，其分界線依衡平原則，以協議方式劃定之」。而第二項也指出：「前項協議未能達成前，得與相鄰或相向國家基於諒解及合作之精神，做成過渡時期之臨時安排」。

就以中國大陸為例，於 1990 年代起就積極與日本、韓國、越南等國研商解決專屬經濟海域重疊的辦法、1997 年首先與日本協商漁業協定，並且劃定雙方在東海上重疊的海域為「暫定措施水域」；²⁵⁰隨後在 2000 年與 2004 年與韓國和越南簽署了《中華人民共和國和大韓民國政府漁業協定》與越南北部灣的劃界和漁業協定，中國大陸是在擱置爭議和優先漁權權利的前提下簽署的；²⁵¹兩岸在專屬經濟海域的問題上，因為政治因素，無法劃界也無法協商，都以台灣海峽中線為界線，也可以說是暫時的權宜措施，但是卻不能符合國際法中專屬經濟海域重疊劃界的等距原則。²⁵²

而就目前我國與中國大陸專屬經濟海域重疊的處理原則與海巡署勤務作上；是依據「台灣地區與大陸地區人民關係條例」中所規定之禁止、限制水域規範，採取驅離或扣留其船舶、物品與留置人員的作法，而限制水域外的專屬經濟海域內撈捕，維持現有作法，採共管共用的原則。²⁵³

而在實質處理海洋事務問題而言，兩岸也應該在擱置政治與主權爭議與台灣海峽漁權與海事安全的角度，循著與日本、韓國等國的模式簽屬協定，不應該是以台灣海峽中線的默契方式來處理兩岸在台灣海峽有關海域執法或是專屬經濟的問題，兩岸也應盡快協商此問題，兩岸雙方能否以現有台灣海峽中線座標或是雙方研議出更好的辦法，來處理海洋事務問題。下圖為我國專屬經濟海域護漁範圍示意圖，也是「中華民國第一批專屬經濟海域暫定執法線」的範圍，其中劃定的座標為：

²⁵⁰鄭裕民，2006，〈海巡署於暫定執法線護漁工作暨相關問題研析〉，《海巡雙月刊》，第 23 期，頁 36。

²⁵¹同上註，頁 36。

²⁵²葉光輝，2008，《我國專屬經濟海域暫定執法線相關問題之研究-以台日重疊海域為中心》，國立中山大學海洋事務研究所碩士論文，頁 65-66。

²⁵³鄭裕民，2005，〈行政院公告中華民國第一批專屬經濟海域暫定執法線之意涵淺析〉，《海巡雙月刊》，第 18 期，頁 19。

- 一、北緯 29 度 18 分、東經 126 度 00 分。
- 二、北緯 25 度 40 分、東經 126 度 00 分。
- 三、北緯 24 度 46 分、東經 122 度 30 分。
- 四、北緯 24 度 00 分、東經 122 度 30 分。
- 五、北緯 24 度 00 分、東經 123 度 10 分。
- 六、北緯 23 度 38 分、東經 123 度 10 分。
- 七、北緯 23 度 38 分、東經 125 度 07 分。
- 八、北緯 20 度 00 分、東經 125 度 07 分。

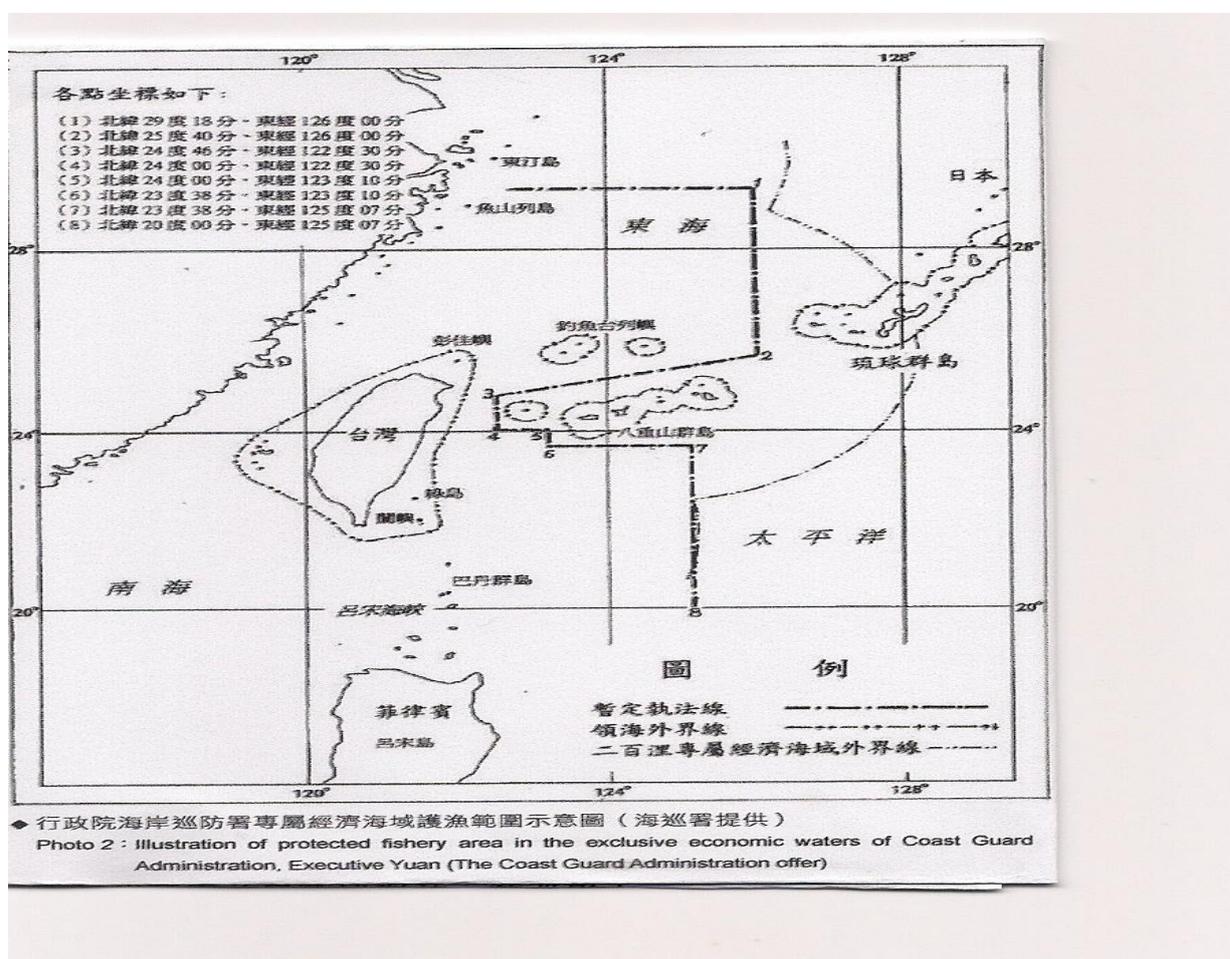


圖 5-9：行政院海岸巡防署專屬經濟海域護漁範圍示意圖

資料來源：鄭裕民，2006，〈海巡署於暫定執法線護漁工作暨相關問題研析〉，
 《海巡雙月刊》，第 23 期，頁 32。

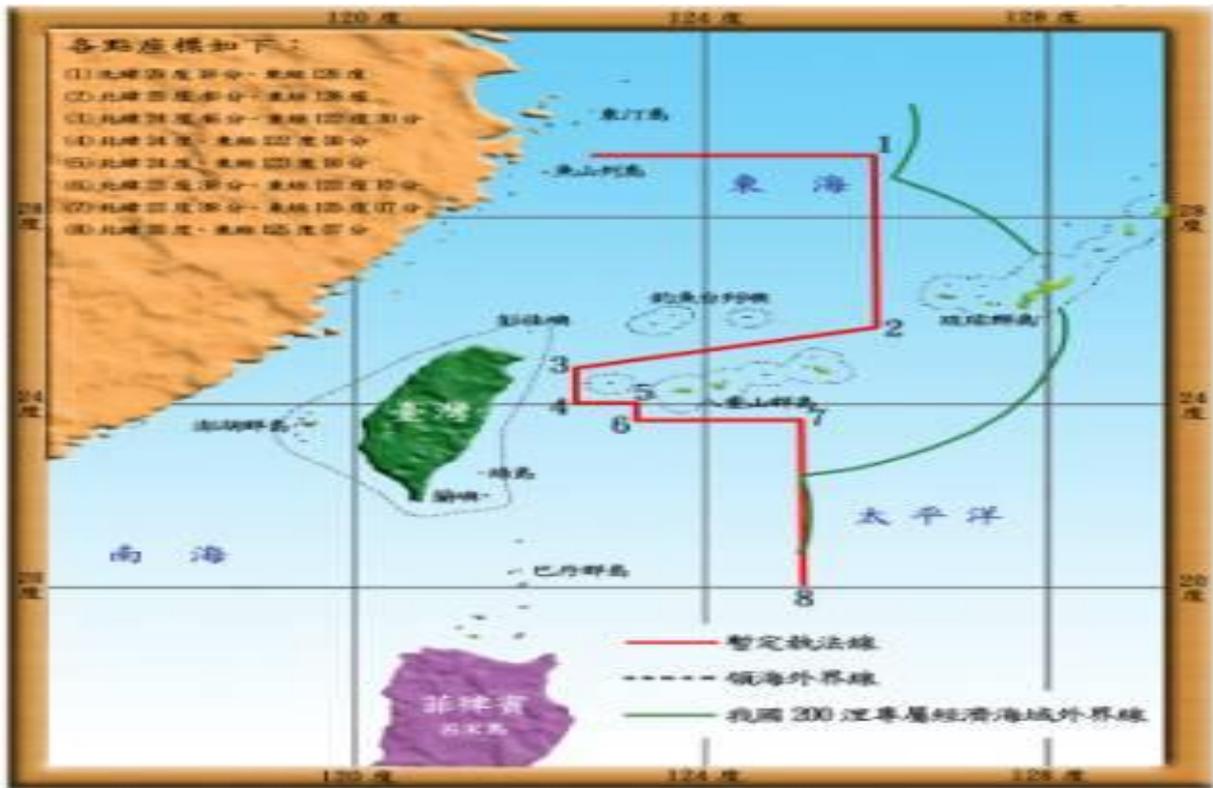


圖 5-10：中華民國第一批專屬經濟海域暫定執法線

資料來源：中華民國行政院海岸巡防署執法範圍圖，中華民國行政院海岸巡防署，
<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=5138&ctNode=891&mp=999>。

上圖為我國所核定的「中華民國第一批專屬經濟海域暫定執法線」，從上圖中綠色的圖線為我國兩百哩的專屬經濟海域界線，可從圖中看出以與日本已經有重疊，而紅色的圖線是因為經濟海域的重疊暫時劃分出來的執法線，但是我國與中國大陸也有專屬經濟海域的重疊，但是卻沒有劃定，兩岸目前還是以台灣海峽中線作為雙方的默契線，而默契線並不像暫定執法線一樣有劃界法律效力，但是從政治實體而言，雙方也並沒有對於台灣海峽中線有任何簽署協議與法律簽署所以台灣海峽中線並無任何法律依據，

而除了兩岸自基線算起 12 浬領海水域之外，雙方政府目前均無法在對方事實管轄的水域內行使管轄權。²⁵⁴

在實質行使上根據我國海岸巡防法第二條規定，執法範圍包括臺灣地區之海水低潮線以迄高潮線起算 500 公尺以內之岸際地區與近海沙洲。其中在領海範圍基線起至其外側 12 浬間之海域，鄰接區為鄰接領海外側至距離領海基線 24 浬間之海域，專屬經濟海域為鄰接領海外側至距離領海基線兩百浬間之海域。²⁵⁵

以及根據「台灣地區與大陸地區人民關係條例」四十條：規定大陸民用航空器與船舶以及其他運輸工具，非經主管機關許可不得進入我國限制水域或禁止水域的範圍。確立了我國海上執法的範圍，海巡署在台灣海峽進行海上執法時都以台灣海峽中線為界線，來對越界的大陸船舶驅離行動以及在台灣海峽執法界線，而如果兩岸還是沒有對於台灣海峽的海域重疊問題或是台灣海峽中線為協議界線，未來兩岸在台灣海峽必然會存在著複雜的海洋事務問題。

第二節 以台灣海峽中線為兩岸安全共同準則

台灣海峽為國際重要的航道，每天大約有上百艘的船舶商船經過台灣海峽，而未來兩岸在交流頻繁的情況下，也有船舶經由直航的方式穿梭於台灣海峽之間，而海上安全也將成為重要議題。為了要保障船舶、貨輪與旅客的安全，而國際社會中也出現許多締約國簽署條約，來保障海上安全，例如國際海上人命安全公約

²⁵⁴陳朝懷，2005，〈台灣海峽中線之法律地位探討〉，《軍法專刊》，第 51 卷，第 5 期，頁 35。

²⁵⁵海岸巡防法第 2 條。

與國際海上避碰規則。²⁵⁶

兩者分別針對船舶結構、設備與船舶操作及航行行為進行規範，1982年聯合國海洋法公約也規定，每一個國家為了保障海上安全而採取的必要措施時，須遵守一般接受的國際規章、程序和慣例，為國際海事上所要遵守的海上安全之法律準則。²⁵⁷而在兩岸在日後也必須對於台灣海峽的海上安全進行相關議題的交流與簽署協議，來保障台灣海峽的海上安全。

壹、軍事安全合作角度

以南中國海的問題為例，主權的議題讓擁有南中國海區域的國家在軍事上很難達到合作的目的，而兩岸關係更是包含了主權與歷史的複雜因素，讓兩岸很困難的達到軍事合作的目標，但是如果以區域安全、生命安全與經濟發展為前提，是否兩岸可以進行軍事安全的合作來共同維護台灣海峽兩岸的安全與穩定雙方發展。就以亞太地區海軍合作而言，有學者提出以「信心建立措施」(confidence-building measures, CBMs)來作為亞太地區海軍合作的起點。²⁵⁸其中「信心建立措施」的主要內容包含了三個重要的主旨：

一、宣示性措施

主要是以幫助與降低一個區域內的緊張情勢，並且避免雙方發生衝突。

二、透明化措施

²⁵⁶孫光民，1999，〈亞太安全合作理事會下的海事安全合作〉，《問題與研究》，第38卷，第3期，頁59。

²⁵⁷同上註，頁59-60。

²⁵⁸同註256，頁57。

主要以資訊的交換、雙方通訊、公告措施、相互觀察與檢察措施，進行雙方互相的了解與軍事透明化的方法。

三、限制性的措施

主要是以避免海上衝突的協定，以防止在海上航行時所發生的問題。²⁵⁹

而從台灣海峽的軍事安全角度來看，民國 97 年 6 月 3 日前國防部長陳肇敏在立法院表示，國防部將遵循政策方向，來推動兩岸軍事互信機制，並透過雙方公布國防報告書、預先公告演習活動、保證不率先攻擊等相關政策的遵守，建立兩岸軍事互信機制。²⁶⁰當時的國防政策方向是希望建立兩岸軍事互信機制，來防止兩岸有擦槍走火的可能，而在中華民國九十三年年的國防報告書中則是有提到以台灣海峽中線來成為兩岸軍事互信機制與雙方安全的界線。

貳、海上執法安全合作角度

海上執法通常是以打擊海上不法活動為主，而打擊的範圍主要以海上不法販賣與交易、海上犯罪、海上走私等等，通常有多個國家進行聯合打擊海上的不法活動。1988 年的「制止為害海上航行安全之非法行為國際公約」(International Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)中，把打擊犯罪的對象擴及至國際恐怖主義。²⁶¹

從台灣海峽的執法安全角度來看，在「兩岸共同打擊犯罪及

²⁵⁹同上註，頁 57-58。

²⁶⁰黃進福，2008.6.4，〈遵循政策指導規劃推動兩岸軍事互信機制〉，青年日報網 http://news.gpwb.gov.tw/newsgpwb_2009/news.php?css=2&rtype=2&nid=45428。

²⁶¹同註 256，頁 65。

司法互助協議」中，台灣方面為海基會與中國大陸海協會為連絡的平台，而我國執行的單位為海巡署和中國大陸的海巡單位；而我國海巡署的成立也確立岸海合一之執法機制，一方面致力於維護國家的海洋權益、保障人民的生命財產，二方面注重執法的妥當性。²⁶²

而在兩岸現今的合作角度上，主要是以 1990 年兩岸所簽署的「金門協議」來共同打擊犯罪，而其屬性為兩岸刑事司法上的互助。²⁶³ 透過「金門協議」來處理兩岸違反有關規定進入對方地區人民、刑事犯及嫌疑犯的遣返作業；²⁶⁴ 但是在處理海上犯罪模式、犯罪情報交換、兩岸執法人員共同合作打擊犯罪與司法互助上，並未達成具體的協議。²⁶⁵

而兩岸在對於海上執法安全合作中，提出以「台灣海峽中線」為雙方管轄界線和雙方管轄範圍是有先例的。在第一次辜汪會談之後，我國就開始對於司法管轄權的議題進行協商，並且希望從「兩岸劫機犯的遣返」、「協商處理兩岸海上漁事糾紛」、「違反有關規定進入對方地區人員前返及相關事宜進行協商」。²⁶⁶ 其中在「協商處理兩岸海上漁事糾紛」的協商中我國海基會就要求要劃分雙方的管轄海域範圍以及管轄權限，並且以台灣海峽中線為界線，雙方的公務船不得越過台灣海峽中線，但是中國大陸方面不承認和台灣有對等的關係。²⁶⁷

²⁶² 行政院海岸巡防署全球資訊網 <http://www.cga.gov.tw>。

²⁶³ 謝立功，2008，〈2008 年兩岸共同打擊犯罪之理想與實現〉，《展望與探索》，第 6 卷，第 1 期，頁 52。

²⁶⁴ 黃錫璋，2009，〈整合理論之新功能主義模式建構兩岸共同打擊犯罪之可能〉，《海巡雙月刊》，第 38 期，頁 11。

²⁶⁵ 同上註，頁 11。

²⁶⁶ 陳臺光，2007，〈兩岸跨境犯罪及其犯罪遣返之研究-兼論我國引渡法之增修建議〉，國立台灣海洋大學法律研究所碩士論文，頁 60。

²⁶⁷ 同上註，頁 60。

在有關於主權的敏感議題上，雖然雙方對於管轄權與管轄範圍有所衝突，中國大陸不願意承認台灣的主權，但是以未來台灣海峽海上安全的角度來看，日後台灣海峽海上不法與海上犯罪問題還沒有解決，但是中國大陸還是要面對台灣海峽海上管轄實質問題，因為雙方還是要透過談判與協商來處理台灣海峽的海上安全問題，無論兩岸在民間交流與經濟合作上有有著密不可分的程度，最後兩岸所要回歸的還是處理政治上與法律管轄的問題，而這也是時間長短的，兩岸還是要回到最難處理的政治與法律議題中。

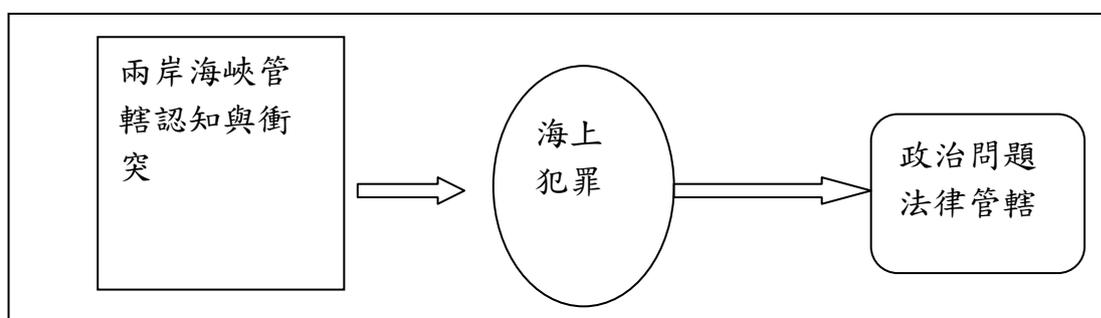


圖 5-11：兩岸海上安全合作問題

資料來源：作者自行繪圖

從上圖來看兩岸海上安全合作，雖然現階段兩岸在台灣海峽有不同的認知與管轄上的衝突，但是日後的海上不法犯罪議題，會讓兩岸推向必須面對與解決兩岸在政治問題與法律管轄的面向。

參、海上安全的實踐角度

海巡防署為我國海上安全執法最高的行政機關，常常在新聞或是報章雜誌上可以看到海巡署的巡防艇對「越區」²⁶⁸捕魚的中國大陸漁船進行驅離的動作，其中以聯合國海洋法公約所規定的

²⁶⁸越區捕魚指中國籍或外國籍漁船未經許可進入台灣地區限制或禁止水域。

國家海域範圍而言，基本上要超越24浬的鄰接區範圍才算是越界，加上海洋法公約所規定200浬的範圍為一個國家的專屬經濟海域的範圍，以台灣海峽而言我國與中國大陸的專屬經濟海域的範圍早就重疊，如果以海洋法公約大陸架的等距原則來看「越區」的問題，我國與中國大陸因為歷史的因素與政治上的問題尚未解決之前，雙方也不可能對於海域界線劃分有所談判或是溝通。

而未來而隨著兩岸交流的平凡，飛機、船隻的直航也會讓台灣海峽中線議題成為兩岸另一個問題，其推估在於由於兩岸飛機、船隻大量航行在台灣海峽後，假設不論是飛機或是船隻剛好在台灣海峽中線有故障或是拋錨的情況或是需要救生救難時，該由兩岸雙方的海上執法單位哪一個來負責處理，這種先例情形不是沒有發生過。

在中華民國93年國防報告就提出兩岸雙方主要是以「台灣海峽中線」來劃分東西兩區的軍事安全與海上執法合作的目標，並且推動台海及南海海上人道救援合作，共同簽署「海上人道救援協定」之合作簽署；協商合作打擊海上國際犯罪，逐步建立海事安全溝通管道及合作機制；共同簽署「防止危險軍事活動協定」，相互避免船艦、軍機意外跨界或擦槍走火；共同簽署「軍機空中遭遇行為準則」及「軍艦海上遭遇行為準則」，防止非蓄意的軍事意外或衝突發生；共同簽署「台海中線東西區域軍事信任協定」，規範台灣海峽共同行為準則。台海中線東西特定距離內劃設「軍機禁、限航區」或「軍事緩衝區」；雙方協議共同邀請中立之第三者擔任互信措施的公證或檢證角色等等的內容。

但是由於兩岸關係的特殊，中國大陸一直不願意讓兩岸雙方觸碰到有關主權方面的議題。我國在1992年通過了《兩岸人民關

係條例》來處理有關兩岸事務的法則，而中國大陸則是基於對一國兩制的信念，避免將兩岸交流以法制化而固定，僅以個別需要訂定零星的單行法規，也僅以針對個別問題作解決，主要強調台灣是中國大陸的一部份。²⁶⁹ 主要以一個中國原則作為兩岸簽署任何協議的基礎，防止台灣從兩岸簽署事務性協議時，讓兩岸的議題變成兩個國家的法制規範。

但是從實質面向來看未來台灣海峽中線議題在人道救援方面等有關救生救難的問題，是日後兩岸雙方所要共同處理的面向，但是台灣海峽中線議題中則是涉及到主權、軍事、安全等面向，在實質面向來看兩岸雙方應先對於台灣海峽的救生救難議題先進行協商，以金門的小三通為例，我國的海巡署與中國大陸的海警局與海警進行聯合救生救難的先例，來處理兩岸台灣海峽中線議，也是除了軍事議題外另外一個實質面向。兩岸海上經濟與交通活動問題，對於兩岸關係而言改善兩岸經貿關係正常化為兩岸政策重要目標，兩岸在海運與空運航次將日趨頻繁，近期更有航運業者研議開放兩岸客輪航線，而在安全上的問題將值得注意。²⁷⁰

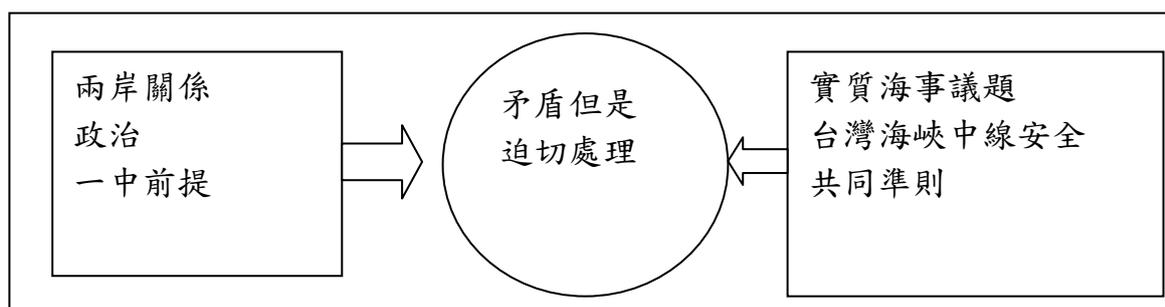


圖 5-12：兩岸海上安全合作實踐問題

資料來源：作者自行繪圖

²⁶⁹張亞中，1999，〈兩岸未來：有關簽署「兩岸基礎協定」的思考〉，《問題與研究》，第 38 卷，第 9 期，頁 1。

²⁷⁰行政院海岸巡防署編，2009，《海巡白皮書》，台北：海巡署，頁 170。

從上圖來看兩岸海上安全實踐的角度，海上不法犯罪問題在實質上中國大陸是沒有辦法管轄到台灣海域的。例如台灣海峽中線以東還是台灣的實際管轄範圍，如果未來台灣海峽中線要成為兩岸安全共同準則的話，其中在政治上的處理與實質的台灣海峽海事安全議題，將使得兩岸會面臨政治主體上矛盾，但是隨著兩岸日漸的交流，台灣海峽的海事安全也將是兩岸未來面臨與迫切處理與無法再迴避的矛盾問題。

第三節 兩岸海上安全合作的概念

民國 98 年 6 月 7 日，行政院金華演習實兵演練的海巡署海安五號演習於高雄新光碼頭舉行；而馬英九總統在致詞時指出：「台灣為海洋國家，有必要建立有別於海軍之外的海上警察武力，這不是軍力，也不要打仗，而是要維持秩序、救難與防治污染。」²⁷¹說明了海巡署的主要任務。但是在軍事國防安全與海上警察武力雖然為兩種不同的概念，但是有時候也是可以看成一種概念來進行解釋，以台灣海峽為例假設中國大陸的漁船在靠近台灣海峽中線時，我國海巡署的艦艇進行驅離時，發現可能是中國大陸的漁船是間諜船來進行台灣海峽海域的情報蒐集，或是雙方發生走火意外而導致兩岸陷入軍事危機的可能。

近幾年來我國來對於海洋事務的重視與中國大陸積極的發展與擴張海權的影響力都有可能造成兩岸之間的衝突。從現代國家戰略的觀點來看，海權與國防是互為一體的以及不容分割。凡任何海洋國家，必有賴於海上武力的保障，始能維護其海洋權益，確保國家的永續發展。²⁷²而軍事國防安全中台灣海峽中線並非不

²⁷¹王立仁，2009，〈行政院金華演習實兵演練-海巡署海安五號演習報導〉，《海巡雙月刊》，第 39 期，頁 5。

²⁷²黃正議，2004，〈論海權的概念及其重要性〉，《海軍學術雙月刊》，第 38 卷，第 11 期，參閱網址：<http://www.mnd.gov.tw>。

容背棄之軍事區隔線，默契隨時可以打破，雖然兩岸不願輕啟戰端，但以台灣海峽中線為對峙之默契以實力為後盾，唯有建構相當的實力，才能維繫此種默契。²⁷³而軍事國防安全與海上執法在台灣海峽所碰到或面臨的問題而言其實可以視為一體兩面的，從下圖中來進行一體兩面的解釋與分析：

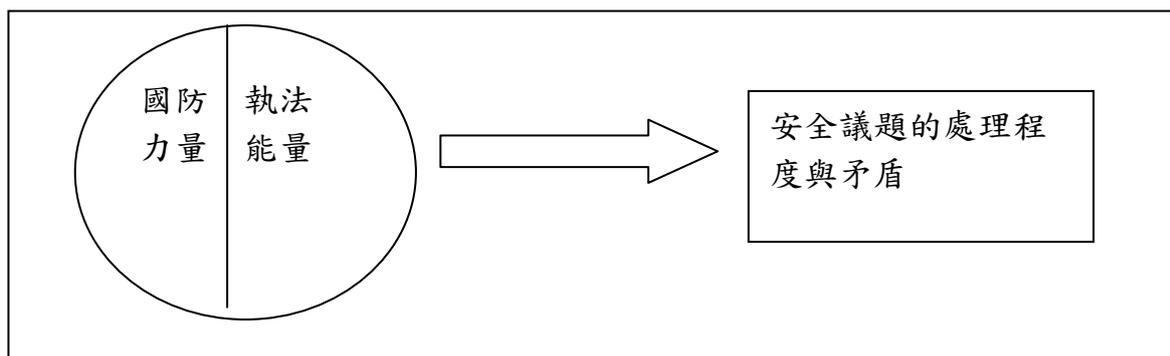


圖 5-13：國防與執法的矛盾

資料來源：作者自行繪圖

在面臨台灣海峽海事安全議題處理時，國防的軍事手段或是海上執法手段往往會隨著執政者或是現場的指揮官的而有所影響，有可能在進行海上執法行為時，因為武裝執法的過當而導致提升至雙方的軍事衝突，但是從另一個角度來看，我國在處理台灣海峽海事安全議題時，其國家的海峽政策應該要有國防安全與海上執法一體兩面的手段與能量，這樣才能保有優勢，例如我國海巡艦艇的噸位提升與海巡艦艇的武裝口徑提升。

壹、非戰爭軍事行動的概念

美國於 1980 年代在「低強度衝突」(Low intensity conflict) 的野戰條令理論所進一步發展出來的，而「低強度衝突」的意義主要是根據美國 1986 年《陸軍訓練手冊》(Army Trains Handbook)

²⁷³同註 24，頁 10。

的界定，為一種達到政治、軍事、社會、經濟或心理的施壓到恐怖主義與叛亂，而通常發生在某一特別地區，並且有軍備和武力上的限制特徵，通常介於正規武裝部隊戰鬥門檻以下。²⁷⁴

1995 年美國參謀長聯席會議頒布《非戰爭軍事行動聯合綱要》(military operations other than war unites to join outline)對於非戰爭軍事行動的概念、性質、範疇、類型、行動原則詳盡闡述與條令化以及理論確立，1997 年在《聯合作戰綱要百科辭典》(The encyclopedic dictionary for joint operational outline)將非戰爭軍事行動列為軍事用語，指出了除了戰爭以外所有軍事行動的軍事能力應用，並且於 2001 年指出非戰爭軍事行動的核心在於攝止戰爭、維護和平以及提供應急性民事支援。²⁷⁵

在非戰爭軍事行動理論中，中國大陸軍隊拓展必且改變其任務的範疇，讓軍事力量發揮出更大的作用，從國際關係的內涵而言，非戰爭軍事行動是處理當代國際關係的重要行式，例如：反恐、國際維和、國際救助以及維護海洋權益等，並且從非戰爭軍事行動充分的讓武裝力量的配置與使用，產生戰鬥力與安全上的保障。²⁷⁶

貳、海洋事務的武裝使用

一般對於國家而言，武裝的使用範圍大多以軍隊為主，軍隊以武裝力量來保衛國家不受到外來或是內部的威脅，確保國家的發展與生存，但是還有一部份的軍隊以司法警察的身分在執行國家安全的勤務，以我國的海岸巡防署為例。而台灣為一個海島型

²⁷⁴陳津萍，2010，〈中共非戰爭軍事行動政治工作〉，《復興崗學報》，第 97 期，頁 124。

²⁷⁵同註 274，頁 125-126。

²⁷⁶同上註，頁 134。

的國家，四周都是海洋環繞，加上兩岸的問題尚未解決，以及海洋事務的複雜與多變，使的在處理海洋事務時，軍隊與司法警察的武裝使用就格外要謹慎與小心處理。

一、武力的行使與武器的使用

武力的行使通常就是以軍隊的力量來執行，並且是透過國家主權的發動，以攻擊、破壞或是癱瘓侵犯我國的敵軍為目的，而此時的軍隊也不負刑事責任與民事上的賠償，以聯合國憲章規定為準則。²⁷⁷ 武器的使用在本質上與武力的行使是兩個不同的概念，武器的使用並沒有規定於聯合國憲章中，而是規定在警察法規或是海岸巡防法規或是國內治安維護的警察相關法令之中。²⁷⁸

而以我國海岸巡防署為例，其中下轄的海洋巡防總局與海岸巡防總局中，海洋巡防總局在勤務上以處理海洋事務為主，其中包含了對於海上船舶的安全檢查、海上非法活動的打擊、海上驅離越界船舶、護漁任務以及海域主權的維護等等，海岸巡防總局的任務也以維護海岸安全、漁港安全檢查、船舶航行的監控。魏靜芬在〈武裝衝突之海洋防衛法制〉中就提到，在國際法的武裝衝突法中，並沒有明確具體的規定海上警察的武裝使用，大多數的國家都是以海軍兼海上警察或是美國海岸防衛隊的地位。²⁷⁹ 以目前而言，我國海岸巡防署在戰爭狀態時，總統依憲法第三十八條行使宣戰時，海岸巡防署在經過立法院決議和行政院許可後，才可以編入國防作戰體系的一環。²⁸⁰ 成為以軍隊的力量來執行武力使用。

²⁷⁷ 魏靜芬，2007，〈武裝衝突之海洋防衛法制〉，《軍法專刊》，第53卷，第1期，頁37。

²⁷⁸ 同上註，頁37。

²⁷⁹ 同註277，頁38。

²⁸⁰ 邱建銘，2006，《我國海岸巡防機關軍職人員執法權限之研究》，國立台灣海洋大學法律研究所碩士論文，頁66。

而兩岸在未來如果能以台灣海峽中線進行海上安全的合作，除了將兩岸的特殊歷史因素之外，海洋事務安全時，其中政策的規劃以及單位機關的運用都應納入考量，國防安全與海上司法警察的武力的行使或是武器的使用，都應要有明確的規劃，其中我國海岸巡防署的戰略目標最為重要，應明確訂定海岸巡防署應該為國防安全身分還是海上司法警察身分，或是兩者身分都具有，並且應該積極將現階段的海岸巡防署升格為更高與更具影響力的海事部會，更有能量來應付未來台灣海峽與台灣周邊的海洋事務。

海岸巡防法第二十四條也明確的指出：「本署及所屬機關，於戰爭或是變發生時，依行政院命令納入國防作戰體系。」，而其中的軍職人員或警職人員與文職人員都一併的納入國防作戰體系中。²⁸¹而海岸巡防署在未來的戰略目標與規劃裡面，是否可以升格並且讓未來的海岸巡防機構中能夠同時存在具有國防軍隊的角色與執行司法警察的角色，在面對複雜的台灣海峽海洋事務時，有更專業以及更大的能量處理海洋事務。

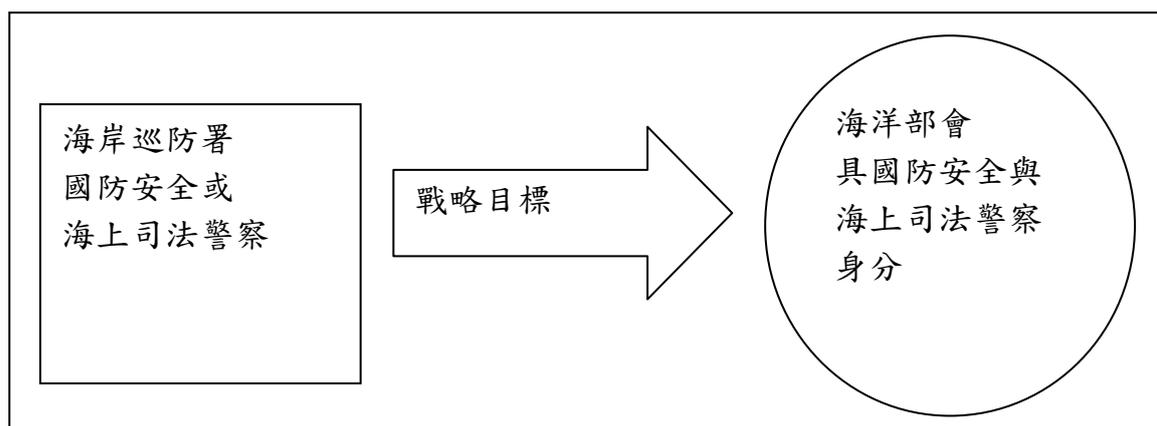


圖 5-14：海岸巡防署的戰略目標

資料來源：作者自行繪圖

²⁸¹同註 280，頁 66。

並且也能以非戰爭軍事行動的理論加強未來國家面對危機時所擁有的力量。在和平時期或危機時期，使用武裝力量組織實施有別於戰爭的軍事任務，其中包括了準備與實施，「非戰爭軍事行動」的準備包含了軍事、政治、後勤和武裝方面，而實施的類型有平時的非對抗性軍事行動和危機時具一定對抗性的軍事行動。

282

第四節 台灣海峽中線看我國海巡署未來發展

海巡署的除了維護海域及海岸安全之外，更要保護海洋資源的利用，此外其目標也要保衛國家安全與人民權益，可以說其任務多元與繁重，下圖為海巡署的任務範疇與多元圖，可以看出包含了海洋、治安、國防等任務。

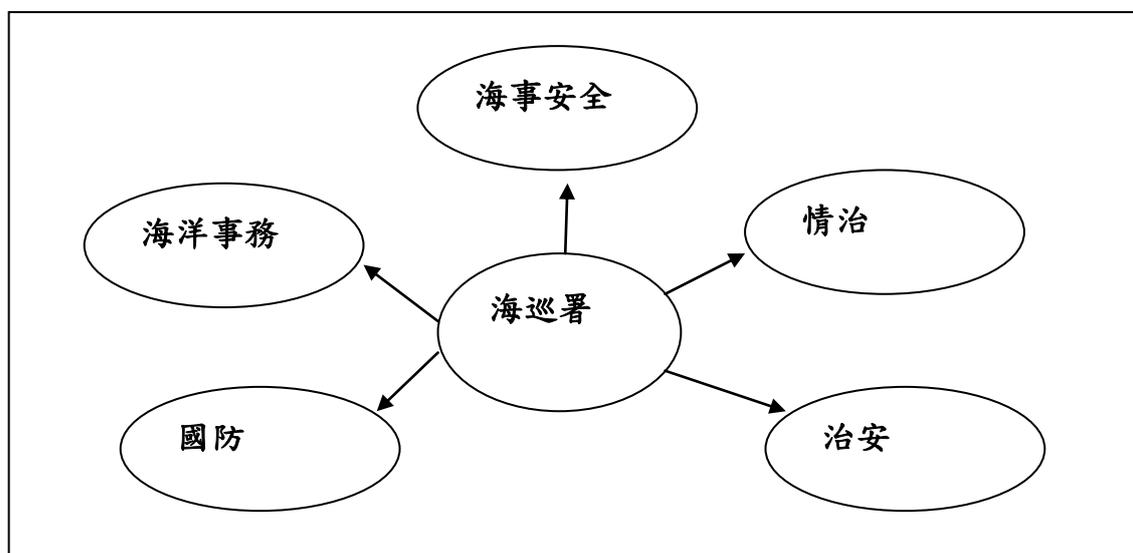


圖 5-15：海巡署任務範疇多元圖

資料來源：黃肇嘉總編輯，2009，《海巡白皮書》，台北：海巡署，頁 181。

²⁸²同註 274，頁 129。

在我國海岸巡防署成立之後，我國的海洋事務還是由許多部會機構共同管理，例如：岸際的救生救難、海上污染處理到底是由警政單位、消防單位、環保署，還是海巡署來處理，就以海岸巡防法第四條第四項中就指出：「海域與海岸巡防涉外事務的協調、調查與處理。」就從管轄範圍角度來看，這些部會機構在處理海洋事務時，還是存在著管轄權、決策權到底屬於哪個單位，以及管轄範圍重疊與各個部會機構在溝通聯絡協調上的不良。再從兩岸的角度切入管轄範圍的問題，自 2008 年以來，由於兩岸交流開放政策，除了傳統的偷渡走私威脅將有所轉型變化外，可以預期兩岸海上經濟與交通活動熱絡後將產生安全性的問題。²⁸³

壹、從台灣海峽中線看走私偷渡安全問題

2009 年《海巡白皮書》一書中指出在安全性問題將有兩種，第一種為傳統安全問題，由於開放交流的政策下，中國大陸人民進入台灣地區合法管道增加，例如小三通의 常態化，我國漁民藉由出海作業之便利來往於中國大陸沿海與港口，載運中國大陸農漁畜產品，槍彈與毒品的走私問題。²⁸⁴近年來我國漁船船員普遍短缺，為了維持漁業產業，漁政單位允許我國籍漁船雇用包含中國大陸人民來工作，由於台灣地區與大陸地區人民關係條例等相關法令規定，中國大陸漁工於作業完畢返港後，僅能安置於漁船及岸置處所，易產生管理與脫逃問題。²⁸⁵而除了大陸漁工有管理上與逃脫的問題外，利用假漁工身分進行真偷渡或是情報滲透都是有可能的；現今中國大陸還是未放棄以武力犯台，而偷渡來台後對於情報蒐集將會對於國家安全構成威脅。²⁸⁶

²⁸³黃肇嘉編輯，2009，《海巡白皮書》，台北：海巡署，頁 168。

²⁸⁴同上註，頁 169。

²⁸⁵同註 283，頁 169。

²⁸⁶沈大洋，2006，〈大陸漁工來台衍生危安問題淺析〉，《海巡雙月刊》，第 23 期，頁 47。

貳、從台灣海峽中線看兩岸海上經濟與交通問題

對於兩岸關係而言改善兩岸經貿關係正常化為兩岸政策重要目標，兩岸在海運與空運航次將日趨頻繁，近期更有航運業者研議開放兩岸客輪航線，產生安全上的問題。²⁸⁷而在兩岸海上經濟與交通活動問題中，海上的救生與救難問題將會成為兩岸必須共同合作的重要議題。由於台灣海峽水深均在200公尺以內，屬於大陸礁棚，為各種魚類繁殖生長的場所，一年四季都有漁船在進行作業：²⁸⁸而台灣有基隆、台中、花蓮、蘇澳、高雄等國際港口為商船與貨輪的航線與航行海域；²⁸⁹台灣海峽與台灣周遭海域所發生的船舶事故，海巡署所統計在船舶救難方面；2000到2008年平均救難船舶數為269艘，事故原因集中在機械故障47.4%(127.6艘)，其次為擱淺14.1%(37.9艘)、失火8%(21.6艘)、天災6.4%(17.2艘)、漏水5.6%(15.1艘)、絞擺5.0%(13.4艘)、碰撞3.3%(8.9艘)。²⁹⁰而其中漁船佔48.2%(148艘)，漁筏32.8%(100.7艘)，舢舨佔8.7%(26.7艘)，而商船則僅佔4.2%(12.8艘)。²⁹¹

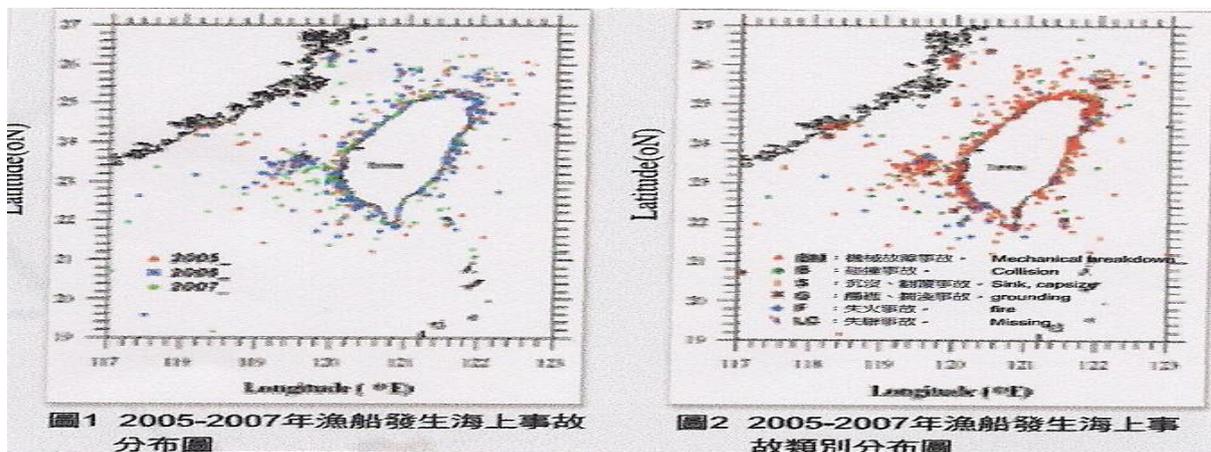


圖 5-16：2005-2007 年漁船發生海上事故分布圖與事故類別

資料來源：鐘祥華，2008，〈台灣海域船舶事故樣態分析〉，《海巡雙月刊》，第36期，頁47。

²⁸⁷ 同註 283，頁 170。

²⁸⁸ 鐘祥華，2008，〈台灣海域船舶事故樣態分析〉，《海巡雙月刊》，第 36 期，頁 46。

²⁸⁹ 同上註，頁 46。

²⁹⁰ 陳彥宏，2009，〈海巡海難救助績效的一些思考〉，《海巡雙月刊》，第 41 期，頁 21。

²⁹¹ 同上註，頁 21。

就以漁船事故率為例，在上圖中最靠近台灣海峽中線的澎湖海域範圍裡面，假設漁船因為機器故障漂流到台灣海峽中線或是漁船在台灣海峽中線發生失火，在兩岸未來交流頻繁都應該商討有關於台灣海峽有可能發生的議題進行合作，以防止在處理問題上有溝通不良與互相誤解的可能。

參、海巡署海洋政策、組織、裝備的規劃

以漁權爭議而言，我國於 1970 年起曾與美商合作，在台灣海峽中線以東海域探勘石油、油氣田等資源未果，其後中國大陸與日本雙方在該水域從事油氣田開採有成。²⁹²而我國也應積極處理有關海洋與能源探勘的權益，以確保我國不會失去在台灣海峽海域的權益，以及共同享有台灣海峽能源探勘的資源分享。而海洋政策的規劃更是重要。

一、海洋政策的規劃

從傳統的海權安全角度而言，「控制海洋為我所用，並阻止其為敵所用」，而海權的內涵也是在「控制海洋、利用海洋、保育海洋」。²⁹³而台灣四周環海，航線與航道為我國發展的重要關鍵，並且要以維護我國海洋權益與海上安全為核心。而國家海洋政策綱領目標與策劃中有六點：

- (一)、維護海洋權益，確保國家發展。
- (二)、強化海域執法，維護海上安全。
- (三)、保護海洋環境，厚植海域資源。
- (四)、健全經營環境，發展海洋產業。

²⁹² 王一中、鄭裕民，2006，〈我國海洋事務之回顧與前瞻〉，《海巡雙月刊》，第 19 期，頁 41。

²⁹³ 同註 238，頁 194。

(五)、深耕海洋文化，型塑民族特質。

(六)、培育海洋人才，深耕海洋科研。²⁹⁴

二、海巡署組織改革

民國八十九年一月二十八日海巡署正式成立，整合了當時的國防部海岸巡防司令部、內政部警政署水上警察、財政部關稅總局，在組織架構裡面主要以軍職、警職、文職為主，現今的海巡署結構還是以軍警文三大類為架構；海巡署是一個海域執法機關，終究要依其組織法發展出以「文職人員為主」、「優先發展海域巡防之原則」的組織結構，來達成岸海合一的目標。²⁹⁵以整合海洋巡防與海岸巡防與文職人員，使海巡署能量更為強大。

三、海巡署的裝備提升

依據海域執法與海事任務的需求而言，海巡署艦艇的種類包含了巡防艦艇、漁業巡護船、大型救難艦、搜救艇、專業除汙船等種類。²⁹⁶而應該要以符合台灣周邊海域或是保護遠洋的作業漁船的規劃，設計出可以應負任務需的各型船艦，另外在空中方面，海巡署也應積極籌劃海巡署自己的空中巡邏機，來處理船艦無法解決的任務，不論在任務方面或是整體指揮上，讓艦艇與空中巡邏機共同巡弋海域。

在空中巡邏機功能方面以速度而言；巡防艦艇之速度，少數最快可達30節左右，一般巡弋速度在10節至20節間，而直昇機航

²⁹⁴海巡署企劃處，2006，〈國家海洋政策綱領〉，《海巡雙月刊》，第20期，頁10。

²⁹⁵胡念祖，2007.8.29，〈海巡署岸海合一是終極目標〉，胡念祖教授時事評論，<http://blog.xuite.net/alfred1955/alfred/17871301>。

²⁹⁶同註238，頁205。

速約在100節，定翼機更達200節以上。²⁹⁷而海洋巡防總局巡防艇組林安台長官在「淺談我國海岸巡防對於空巡的運用」這篇文章中更引用清華大學鍾堅教授的研究來肯定我國海岸巡防署建立空巡機隊的重要性。

而在空巡機隊研究中指出：「在無雲無霧的晴空下，直昇機航高千呎的目視搜距遠達33浬，搜索範圍廣達3420平方浬；距海面20呎高的巡防艇駕駛台，目視搜索的距離受地球曲度影響，只有4.8浬，搜索範圍僅為71平方浬。」²⁹⁸所以在天後狀況良好時，直昇機目視距是巡防艇的7倍，目視搜索範圍是巡防艇的50倍，以百節航速偵巡，目視搜索累積範圍更是20節航速巡防艇的250倍，每小時達10000平方浬，約32400平方公里。²⁹⁹而此可見海巡的空巡能量在海巡的任務範疇中，對於任務性質是有加分效果，更可以加強海域執法的能量。

在政策、組織改革與裝備提升之外，未來我國海岸巡防署也應該建立屬於海巡署自己的專門學校，以培養出海巡署的幹部與專業人員，而海巡學校的成立也應該從高中、大學、研究所與博士班，有了一套完整的學術養成，未來我國也將有更強與更專業的能量來應對海洋事務的問題。

²⁹⁷ 林安台，2006，〈淺談我國海岸巡防對於空巡的運用〉，《海巡雙月刊》，第23期，頁17。

²⁹⁸ 同上註，頁18。

²⁹⁹ 同註297，頁18。

第六章 結論

第一節 研究發現

西方戰略學家薄富爾曾說：「我們必須能夠解釋過去和現在，然後才能避免未來的危險，並且能夠選擇我們想要幫助形成的那種未來。」³⁰⁰在《台灣海峽中線議題探討》論文裡面，也希望藉由了解台灣海峽中線的現況，兩岸在未來台灣海峽議題上有所幫助，藉由了解台灣海峽中線避免未來兩岸所面臨到的困難，例如：兩岸台灣海峽中海事安全、海洋權益、兩岸軍事發展、兩岸和平等，要避免未來的危險，就應該要先提早觸碰與認識日後會發生的問題，就如同研究戰略一樣，給予「預知」與「預報」。

壹、台灣海峽中線議歷史背景研究發現

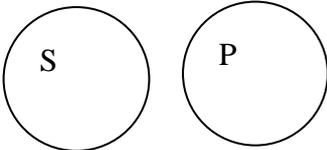
經過本文章的研究台灣海峽中線從最早並不是稱為台灣海峽中線，而是在樂成計畫中稱為戴維斯線，到了現今我國海空使用的台灣海峽中線有很大的不同，最早的戴維斯線其座標位置比較接近台灣，而經一甲子的時間慢慢形成兩岸與美國都默認的台灣海峽中線現在的位置座標，就是在民國 93 年 5 月 26 日國防部長李傑在答覆立法委員有關戰機飛越海峽中線的質詢時，首度對外明確公佈台灣海峽中線地理座標。為北從 26°30'N，121°23'E 至 24°50'N，119°59'E，南至 23°17'N，117°51'E 的座標，而這個座標是目前海軍海上的座標位置，兩岸在海上互相不輕易跨越台灣海峽中線就是指此座標，而在兩國論時中國大陸戰機沿著台灣海峽中線巡弋的則是 27°N，122°E 至 23°N，118°E 的座標連線，則是

³⁰⁰鈕先鍾，1998，《戰略研究入門》。台北：麥田，頁 222。

兩岸空中台灣海峽中線的位置座標，最早的戴維斯線現在則是以經不採用，兩岸則是以海上 26°30'N, 121°23'E 至 24°50'N, 119°59'E，南至 23°17'N, 117°51'E 的座標，空中 27°N, 122°E 至 23°N, 118°E 的座標連線來維持現今兩岸的默契，但是默契是可以隨時破壞的。

在邏輯的全異關係中就是說明有兩種概念外延沒有任何一部重合關係。³⁰¹冷戰時期兩極的對立是壁壘分明的，海峽兩岸也因為當時的時空背景分別結盟在美國為首的民主集團與蘇聯為首的共產集團，在下面的關係圖表中可以看出海峽兩岸當時處於的時空背景與大環境，也說明的冷戰時期非民主集團就是共產集團的概念。

表 6-1：概念關係圖表

<p>全異關係 (不相容關係)</p>		<p>指出兩種概念的外延沒有任何一部重合的關係 S 與 p 分別代表民主與共產陣營。</p>
------------------------------	---	--

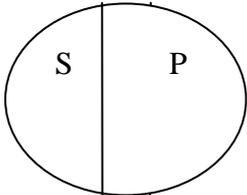
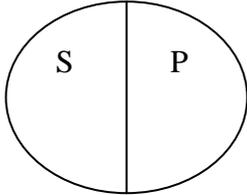
資料來源：中國人民大學哲學系邏輯教研室，1996，《邏輯學》。北京：中國人民大學，頁 20。

但是當時的兩岸領導人都想要完成打倒對方和統一全中國的目標，但是兩大集團的首領又不肯輕易引發戰爭，所以在全異關係裡面有對立關係和矛盾關係，對立關係指出全異關係的兩個概念，都包含於另一個概念中，在矛盾關係為兩個全異關係概念外延等於另一個概念外延，則兩者為矛盾。³⁰²

³⁰¹ 中國人民大學哲學系邏輯教研室編，1996，《邏輯學》。北京：中國人民大學，頁 15-22。

³⁰² 同註 301，頁 15-22。

表6-2：概念關係圖表

<p>對立關係 (不相容關係)</p>	<p>Q</p> 	<p>蔣中正總統與毛澤東都想完成統一中國與打倒對方的目標，但是當時的時空背景不容許也無法達成雙方各自的想法。</p>
<p>矛盾關係 (不相容關係)</p>	<p>Q</p> 	

資料來源：中國人民大學哲學系邏輯教研室，1996，《邏輯學》。北京：中國人民大學，頁 20-21。

從樂成作戰計畫和《中美共同防禦條約》來看，在樂成作戰計畫裡面為了防止海峽兩岸的軍事衝突的界線，以台灣海峽中線為軍事上防止擦槍走火。當時的時空背景來看海峽兩岸，台灣方面的蔣中正總統和中國大陸的毛澤東都想完成統一中國和打倒對方的目標，因為國際大環境、本身國力不夠強和沒有得到大國的支持，當時台灣海峽的環境是既對立又矛盾的關係。

在本論文寫作的過程與蒐集資料過程裡面，雖然有許多說明「台灣海峽中線」的期刊與書籍和報紙，但是作者覺得可惜的是政府單位在有關於「台灣海峽中線」的資訊與訊息方面，我國國民普遍了解的不多，在目前兩岸關係尚未緩和的同時，國人應該要了解中國大陸在文攻武嚇台灣時，它的戰鬥機曾經貼近台灣海峽中線飛行，那國人應該要確切了解台灣海峽中線的位置，國防教育知識中應該要有所認知與說明，讓國人了解雖然台灣海峽的距離不長，但有一條台灣海峽中線作為兩岸安全的警戒線，不應該只有安全單位、執法單位、相關交通單位清楚而已，應該普遍

國人都要有所認知，並且瞭解「台灣海峽中線」到底是國與國家的國界線、安全界線、協議界線、不成文界線、默契線等概念，在相關的文獻中都以默契線的概念來解釋，但是默契是可以被破壞與改變的。

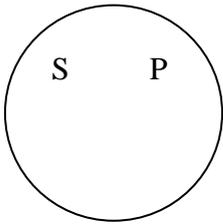
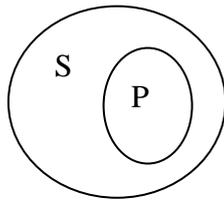
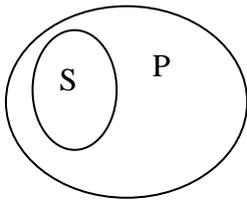
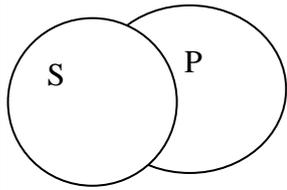
貳、台灣海峽中線戰略意涵研究發現

就水域而言，台灣海峽為西太平洋延伸出來的一片平常的水域，地理戰略上卻控制了中國大陸向太平洋發展的機會。³⁰³以默契線的角度來看兩岸，雖然中國大陸軍事單位在台灣海峽活動時，往往都會避開台灣海峽中線，以免發生不必要的誤會與衝突，但是在政治戰略意涵上，軍事單位貼近台灣海峽中線，往往會造成社會上的不安與緊張，還有可能影響國家政策制定與國家安全。政治戰略的角度來看，台灣海峽中線在兩岸戰略上是有絕對的威嚇性質與談判目的的，例如戰機貼近台灣海峽中線巡弋，雙方的船艦在台灣海峽中線碰見時雙方該如何處理，以及兩岸民航飛機在直航議題上都是可以用來進行談判的。

而在軍事戰略角度而言，把台灣海峽中線概念解構來看，代表的是整個台灣海峽範圍，而中國大陸要成為二十一世紀的海權大國或是在東亞與西太平洋有所影響力，台灣海峽中線在中國大陸的角度來看，是完全不存在的，因為認定有台灣海峽中線就劃定界線台灣海峽的範圍，但是有需要用台灣海峽中線給予兩岸政治上的威嚇，這兩者很難個別解釋，但就從邏輯概念中來解釋可能有相容關係這四種來進行戰略思考。

³⁰³ 林穎佑，2008，《海疆萬里：解放軍海軍戰略》。台北：時英，頁 221。

表 6-3：概念關係圖表

全同關係 (相容關係)	真包含關係 (相容關係)	真包含於關係 (相容關係)	交叉關係 (相容關係)
			
中國大陸涉及台灣海峽中線時，概念為相容關係			

資料來源：中國人民大學哲學系邏輯教研室，1996，《邏輯學》。北京：中國人民大學，頁 16-19。

上圖四種概念思考模式，而中國大陸在思考關於涉及到台灣海峽中線議題時，其思考模式為相容關係，在加上同一律思考公式，其公式為：「A 是 A，即表示同一思維過程中每一個概念、命題與自身相同」。台灣海峽中線的戰略意涵會影響到雙方對於一個中國上的處理以及在處理上將會是一個難題。

「世界上只有一個中國，台灣是中國領土的一部分，中華人民共和國是代表全中國唯一合法政府。」這種思考模式，中國大陸的在思考模式裡面會把台灣海峽當成全中國的一部分，台灣問題尚未解，而台灣海峽的發展權益有攸關全中國；在思考上必定都會用以相容關係來進行解釋，不可能有相斥或是矛盾的存在。而相容關係的思考模式也是會打破台灣海峽默契，說明了兩岸在雙方實力相差懸殊上會有所改變。

參、台灣海峽中線安全議題研究發現

兩岸在屬於同一個民族、同一個文化的架構下來看，海峽兩岸的和平應該是雙方共同建立與共同維護，在對於未來台灣海峽中線議題上的發展預報，針對幾項有關兩岸應該進行協商與簽署協議的問題，

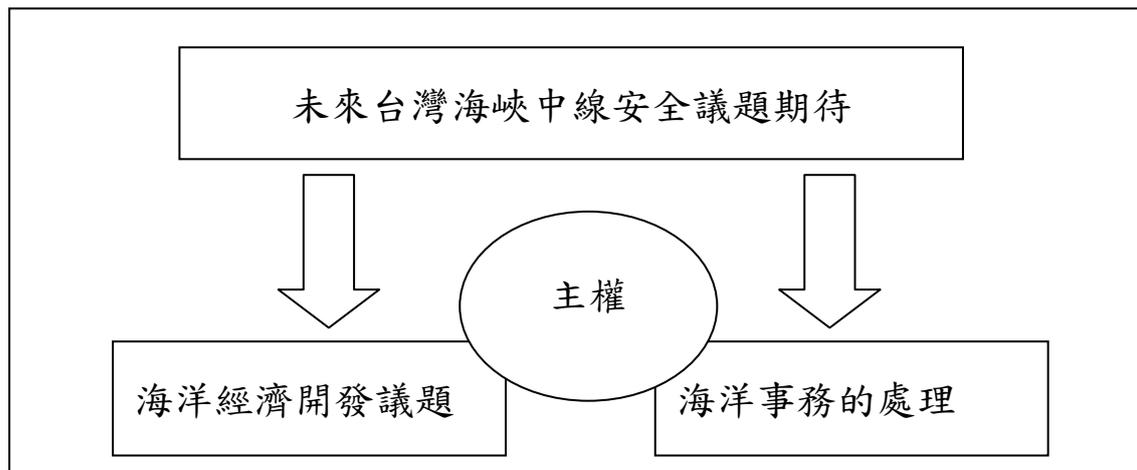


圖 6-1：未來台灣海峽中線安全議題期待

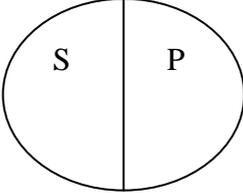
資料來源：作者自行繪圖

第一項為關於經濟發展的安全議題台灣海峽內中國大陸與我國專屬經濟海域重疊部分的劃分，在對於海洋資源的探索與開發上，兩岸的探勘船在探開的過程中有可能會不小心越過台灣海峽中線，或是要開採能源的位置剛好在台灣海峽中線上；或是雙方漁船在專屬經濟海域進行漁撈作業時不小心越過，導致不必要的誤會，兩岸在未來應該要針對此議題有所明定協議。

第二項為執法安全議題，海洋事務往往是複雜與棘手的問題，台灣海峽海上的救生救難問題與海上不法活動的打擊，兩岸應該要從實質面向來的角度看未來台灣海峽中線議題發展，應從人道救援方面等有關救生救難的問題，兩岸海上執法機關合作打擊海

上不法問題，未來兩岸雙方所要共同處理的，在實質面向應共同維護兩岸人民在台灣海峽的安全，而在實質面向考慮安全議題時，台灣海峽中線的概念將會因為面對到主權問題而有所矛盾，下圖為矛盾關係的概念圖表。

表 6-4：概念關係圖表

<p>矛盾關係 (不相容關係)</p>		<p>兩個全異關係概念的外延等於另一個概念的外延，則兩者為矛盾</p>
-------------------------	---	-------------------------------------

資料來源：中國人民大學哲學系邏輯教研室，1996，《邏輯學》。北京：中國人民大學，頁 21。

實質方面中國大陸是沒有辦法管轄到台灣海峽中線以東的海域，而台灣也無法管轄到台灣海峽中線以西的海域，兩岸在未來要共同合作海上執法問題時，雙方在聯絡上、稱呼上、合作上，將一定會觸碰敏感主權議題，這也是未來兩岸未來面臨與迫切處理與無法再迴避的矛盾問題。

肆、中國大陸海權發展議題研究發現

中國大陸近年來對於海權發展與重視，以及中國大陸的戰略思維從毛澤東式的大陸軍思維朝向重視海洋戰略思維，積極的從實際面朝向西太平洋的延伸。假設從西太平洋延伸的來看，從地圖上來看傳統的第一島鏈與第二島鏈防線，中國大陸海權的發展將會面對三個部分，第一部分為北方日本議題，第二部分為南方南中國海議題，第三部分則是台灣海峽議題。

中國大陸海權的發展不一定要以軍事力量的方式來突破第一與第二島鏈，但是軍事力量卻是可以影響第一島鏈內的區域，在面對南中國海的情勢，中國大陸可以直接的用軍事力量來處理，例如船艦或是未來航空母艦直接巡弋南中國海，來保護南中國海的主權爭議的地區和石油運輸線的安全，並且可以向周邊國家展示他的國力，以防止周邊國家有任何的動作。

在面對北方日本議題，因為雙方軍事上如水面艦隊、航空載具、武器科技還是有些微差異，在不對稱的作戰方式而言，中國大陸則是可以利用潛艦的隱密性能來對於此區域有所影響與干擾，而台灣海峽的議題則是這三個區域的龍首，在有形的角度上中國大陸海權發展，不是以跨越台灣海峽中線為主，而是在無形方面來跨越台灣海峽中線，來確保可以控制住台灣海峽這個龍首，因為假使可以控制住南中國海和北方日本，但是台灣海峽龍首不保，則中國大陸海權就會發展不起來，所以未來台灣海峽中線議題則是可以看出中國大陸海權發展的重要龍首地位。

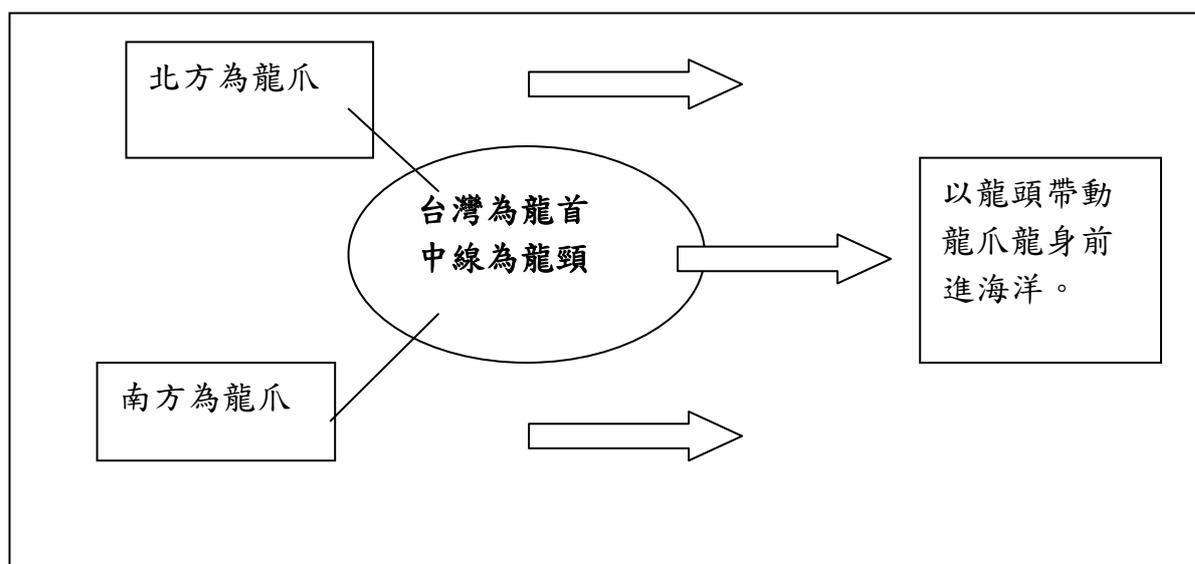


圖 6-2：台灣為龍首帶動中國大陸海權發展

資料來源：作者自行繪圖

台灣海峽為龍首，台灣海峽中線的角色則是扮演連接龍身和龍首的頸部角色，而要保有龍首則必先保護住頸部角色的台灣海峽中線，才能向東部海洋前進。而中國大陸向海洋發展，台灣在戰略地位與地緣上佔有重要的地位，但是台灣海峽中線則是佔有形式意義與實質運作的關鍵，在形式意義而言，中國大陸在可以影響台灣海峽安全與運作的同時，則是可以在某種程度上影響美國，例如美國和中國大陸對於台灣海峽航行的認知差異，而在實質運作上，則是可以在台灣海峽航行的船隻作干預和管理的動作，外國力量則是很難介入與影響台灣海峽。

伍、台灣海峽航行議題研究發現

台灣海峽在國際上是重要的航道，都有上百餘艘的船舶經過台灣海峽，而其中也包含軍艦在台灣海峽的航行。2007年11月美國小鷹號航空母艦經由台灣海峽回到日本橫須賀，引起中國大陸的不滿，引發美國和中國大陸對於台灣海峽自由航行權的爭議。³⁰⁴從美國和中國大陸雙方對於台灣海峽航行的認知上來看，在國際上台灣海峽存在領海和內水的問題，說明國際船隻在台灣海峽航行時是要以自由航行方式通過還是以無害通過的方法穿越台灣海峽。

而兩岸當前要解決的問題則是在台灣海峽關於專屬經濟海域的問題，台灣海峽的寬度不大，專屬經濟海域的範圍國際上規定是在兩百海浬，中華民國於1979年指出領海擴張為12浬，確立兩百海浬的專屬經濟區，中國大陸也於1998年通過了中華人民共和國專屬經濟區和大陸礁層法專屬經濟海域也為200浬。³⁰⁵

³⁰⁴全球防衛雜誌社採訪部報導，2008，〈小鷹號航艦海峽衝刺戰略意涵〉，《全球防衛雜誌》，第281期，頁14。

³⁰⁵魏靜芬，2008，《海洋法》。台北：五南，頁276-277。

兩岸都宣布專屬經濟海域的範圍在兩百海浬時，台灣海峽重疊的部分如果兩岸雙方沒有進行談判或是協商，兩岸的船隻在台灣海峽航行或是進行漁撈作業時很容易就會侵入對方的專屬經濟海域，台灣海峽中線是否可以解決兩岸專屬經濟海域重疊部分，以及解決國際上軍艦航行的航道，成為兩岸專屬經濟海域分界線和台灣海峽國際航道的辦法。而台灣海峽在航行議題上在未來則是會比飛機等航空飛行器在台灣海峽中線議題上更難處理，這其中包含了主權認知、經濟海域與國際互動的關係。

第二節 未來期許與建議

綜合本論文第二章至第五章的研究，發現歷史就像是一堂課，讓人們記取前人的所作所為，而現今我們不應該在重複前人的問題，戰爭是給予人類與生命造成重大的浩劫，兩岸在面對歷史時應該以安全與生命無價的角度來處理台灣海峽問題，在未來兩岸互動與接觸在先易後難方面，經濟層面談判之後，將會面對最難處理的政治問題與軍事安全問題，台灣海峽中線的議題將會在日後雙方談判中浮上檯面，而日後兩岸關係發展與整個亞洲戰略佈局，台灣海峽中線將會是一個風向球與重要指標。在戰略佈局、航道航行、海權發展的研究中，未來以安全觀的角度出發，台灣海峽的海洋事務是兩岸重要發展目標與主要任務，以共同維護台灣海峽的海洋事務安全，而台灣海峽中線可以成為安全觀的架構與兩岸合作目標。

以海上與空中的台灣海峽中線座標來說，空中方面以飛機進行兩岸雙方的聯繫與交流，它是一種點對點，機場對機場的聯繫方式，一班飛機在短短的一個鐘頭就能夠到達目的地，但是海上方面而言，海上航行雖然也是點對點，港口對港口的方式，但是船舶與飛機最大的不同就是可以在海上航行時，可以在停留在海上，而會停留有可能的就是觀光郵輪，假設兩岸日後有觀光郵輪在台灣海峽舉行觀光活動，而觀光郵輪的船舶剛好在台灣海峽中線發生海事安全時，兩岸的危機處理是哪一方面要進行負責，兩岸在海上的安全議題在日後是值得進行研究探討與雙方合作的，尤其是以兩岸人民的安全進行有關雙方面的海洋事務合作。下圖為海上航線與空中航線的比較與路徑的差異圖，可以看出海上的航行較為多變與複雜。

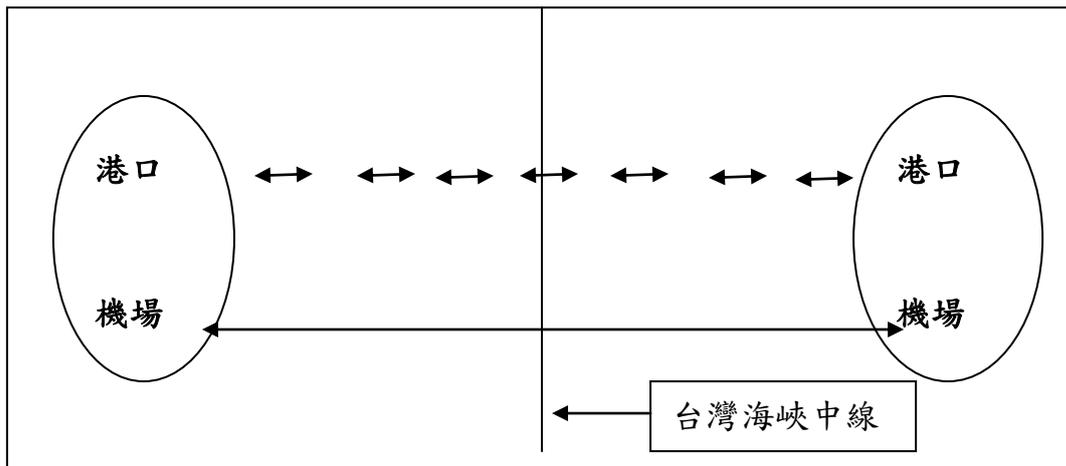


圖 6-3：兩岸海上航線與空中航線的比較

資料來源：作者自行繪圖

以台灣海峽中線議題而言，未來兩岸在海洋事務方面，必定會有所談判與合作，不管是針對個別議題或是雙方在法律簽署，條文法治化的情況下，我國應該加強提升自己處理與面對海洋事務的能力，在處理台灣海峽海事安全議題時行政院海岸巡防署其角色將會越來越重要，而未來海岸巡防署將可處理複雜的台灣海峽海事安全議題，由其現今台灣海峽中線的身分與地位尚未明顯時，行政院海岸巡防署是否可以將台灣海峽中線劃分的更加清晰，在未來都是觀察的重點。

就目前行政院海岸巡防署而言，以一個具執法同時也包含軍人組織的單位，執法與軍人都有武裝力量，但是代表與處理的面向也有所不同，在處理問題的層面與面向上，可以避免問題複雜化或是有足夠的能力將問題給予簡單化，而在未來要應對有涉及到台灣海峽中線的海事安全議題時，行政院海岸巡防署在現階段應該要先地位升格和人員培養以及船艦、直升機等裝備建構，來加強海岸巡防署的能量。

我國在未來除了要明確的制定海洋政策目標、培養海洋事務人才、人員的訓練與養成、海洋事務學校的成立來建構強而有力的組織，行政院海岸巡防署的戰略目標與地位升格方面，行政院海岸巡防署戰略清晰與武器、船艦和航空裝備提升與建構，除了能夠應付台灣周遭的海洋事務，更能夠處理兩岸複雜的海洋事務，讓國人了解到海洋將會攸關台灣發展，在應付台灣周遭海洋事務與兩岸海洋事務問題的同時，擁有強大的海洋事務能量，將能夠保障台灣在海洋發展的安全與伸展空間，而如果碰到安全受到威脅時，具有軍人組織架構的海岸巡防署，能夠馬上將問題層面與面向，朝向正規武裝力量來解決所面臨的海洋事務議題。

在未來我國的海洋事務安全單位在面對台灣海峽中線海事議題與台灣周邊海域議題時，發展應該朝向擁有軍警合一的組織架構，以應付海洋事務，而軍警合一的組織架構則是在應付海洋事務時，應該用軍人角色處理海洋事務就用軍人角色，應該用執法人員角色處理海洋事務就用執法人員角色，可以馬上用該有的方式來應付處理海洋事務的問題，海岸巡防署不應該再劃分海洋巡防與海岸巡防，應該把兩個巡防能量直接整合成一個巡防能量，並且能夠建立培養完整海巡署擁有軍警幹部的學校，這樣才能培養出專門與專業的海巡幹部。

研究建議也希望行政院海岸巡防署將會是應付台灣周邊海域與處理台灣海峽中線議題的關鍵角色，其中台灣海峽中線議題將會是影響未來日後我國海洋安全政策制定的架構與應付周邊海洋事務的態度，因為假如兩岸在安全觀的角度以台灣海峽中線進行合作，而周邊海域的相同的問題如經濟海域重疊和暫定執法線的問題，將會有所範例和相同合作模式，而明確的以台灣海峽中線為海洋安全戰略目標，以風向球與指標而言，會在兩岸互動上、

發展上有所影響，在擴大範圍則會影響東亞和整個亞太關係的發展互動，台灣海峽中線在日後將會是影響未來台灣安全走向的重要指標。

參考文獻

壹、中文資料

一、書籍

中國人民大學哲學系邏輯教研室編，1996，《邏輯學》。北京：中國人民大學出版社。

尹章華，2003，《兩岸海洋法》，台北：文笙。

王生榮，2009，《海權對大國興衰的歷史影響》。北京：海潮出版社。

王志鵬，2008，《台灣水下艦隊之路》。台北：全球防衛雜誌。

安豐雄等著，2002，《軍事學導論》。台北：揚智。

朱敏章譯，2002，Thomas Hobbes 著，《Leviathan》。台北：台灣商務。

行政院大陸委員會，2010，《台灣地區與大陸地區人民關係條例暨實施細則》。台北市：陸委會，

行政院海岸巡防署，2007，《海巡白皮書》。台北：海巡署。

李長浩譯，David G. Muller, JR. 著，1988，《中共之海權》。國防部史政編譯局。

沈松青主編，2002，《哲學概論》。台北：五南。

尚金鎖等編著，2002，《毛澤東軍事思想與高技術條件下局部戰爭》。北京：解放軍出版社。

林中斌，2004，《以智取勝-國防兩岸事務》。國防部史政編譯室。

林添貴譯，Zbigniew Brzezinski 著，2007，《大國政治》。台北：立
續。

林穎佑，2008，《海疆萬里：解放軍海軍戰略》。台北：時英。

姜皇池，2004，《國際海洋法上冊》。台北：學林。

_____，2004，《國際海洋法下冊》。台北：學林。

- 施正峰，2001，《台美中三角關係：由新現實主義到建構主義》。
台北：前衛。
- 段德智等譯，2004，Peter A Angeles 著，《哲學辭典》。台北：貓頭鷹出版。
- 倪世雄，2003，《當代國際關係理論》。台北：五南。
- 唐明輝，2009，《美國在台海的角色探究》。台北：問津堂。
- 孫子、陽善群，1996，《孫子》。台北：知書。
- 翁明賢等著，2007，《新戰略論》。台北：五南。
- 國史館，2002，《台灣主權與一個中國論述大事記》。台北：三民。
- 國防部『國防報告書』編輯委員會著，2004，《中華民國 93 年國防報告書》。台北：國防部。
- 國防部『國防報告書』編輯委員會著，2006，《中華民國 95 年國防報告書》。台北：國防部。
- 國防部『國防報告書』編輯委員會著，2008，《中華民國 97 年國防報告書》。台北：國防部。
- 國防部『國防報告書』編輯委員會著，2009，《中華民國 98 年國防報告書》。台北：國防部。
- 國防部史政編譯局譯印，1997，《國防要聞譯文選粹》。國防部史政編譯局。
- 張亞中、孫國祥著，1999，《美國的中國政策—圍堵、交往、戰略夥伴》。台北：生智。
- 許志嘉，2004，《當代中共外交與中美關係》。台北：揚智。
- 陳世傑主編，2006，《亞洲主要國家海域法令彙編》。台北：海巡署。
- 陳治世，1990，《國際法》，台北：台灣商務。
- 陳榮傳，2003，《兩岸法律衝突的現況與實務》，台北：學林。
- 傅偉勳，2004，《西洋哲學史》。台北：三民。
- 傅崑成編校，1994，《聯合國海洋法公約中英文對照本》，台北：三民。

- 曾章瑞，〈兩岸電子資訊作戰發展〉，《跨世紀兩岸軍力發展與區域安全學術研討會論文集》，空軍官校印製，第一場。
- 曾復生，2004年，《中美台戰略趨勢備忘錄》。台北：秀威資訊科技。
- 游乾賜，2006，《海巡署的成長與變革》。台北：黎民。
- 鈕先鍾，1995，《西方戰略思想史》。台北：麥田。
- _____，1998，《戰略研究入門》。台北：麥田。
- _____，1999，《二十一世紀的戰略前瞻》。台北：麥田。
- _____，2000，《戰略家：思想與著作》。台北：麥田。
- 黃忠成，2006，《海軍與海洋法論文集》。桃園：浩理法律事務所。
- 馮啟人，2002，《美國對華政策與台灣問題》。台北：海峽學術。
- 黃異，《國際海洋法》，台北：渤海堂。
- 黃肇嘉總編輯，2009，《海巡白皮書》。台北：海巡署。
- 楊志恆等著，1995，《台灣的國防安全》。台北：業強。
- 梁必慶主編，2000，《軍事哲學思想教程》。北京：軍事科學出版社。
- 劉華清，2008，《劉華清軍事文選上卷》。北京：解放軍出版社。
- _____，2008，《劉華清軍事文選下卷》。北京：解放軍出版社。
- 歐信宏、胡祖慶譯，Joshua S. Goldstein 著，2003，《國際關係》，台北：雙葉。
- 薛朝勇，2000，〈從戰略地緣看台灣在亞太棋盤上的安全定位〉，《跨世紀兩岸軍力發展與區域安全學術研討會論文集》。空軍官校印製，第四場。
- 魏靜芬，2008，《海洋法》。台北：五南。
- 魏靜芬、徐克銘，2001，《國際海洋法與海域執法》，台北：神州圖書。
- 羅慶生，2005，《國防政策與國防報告書》。台北：全華科技。
- 蘇進強，2003，《全球化下的台海安全》。台北：揚智。

顧尚智、徐煒煌，2008，《2008 解放軍研究論壇彙編》。桃園:國防大學。

二、期刊

王一中、鄭裕民，2006，〈我國海洋事務之回顧與前瞻〉，《海巡雙月刊》，第 19 期，頁 36-45。

王立仁，2009，〈行政院金華演習實兵演練-海巡署海安五號演習報導〉，《海巡雙月刊》，第 39 期，頁 2-7。

王光正、黃秋龍，2005，〈反分裂國家法與允諾策略〉，《問題與研究》，第 44 卷，第 5 期，頁 29-52。

王志鵬，2009，〈美中艦船衝突隱藏下的亞太戰略均衡意涵〉，《全球防衛雜誌》，298 期，頁 30-33。

王崑義，2007，〈中共的石油戰略與對非關係〉，《展望與探索》，第 5 卷，第 9 期，頁 16-21。

全球防衛雜誌社採訪部報導，2008，〈小鷹號航艦海峽衝刺戰略意涵〉，《全球防衛雜誌》，第 281 期，頁 14-17。

江暢，1992，〈中共海軍戰略思想演進之研究〉，《海軍學術月刊》，第 36 卷，第 2 期，頁 18-30。

吳建德、張蜀誠，2009，〈中共索馬利亞護航的輿論戰策略〉，《展望與探索》，第 7 卷，第 10 期，頁 69-86。

李山，1999，〈美國一個中國政策的內涵柯林頓反對兩國論真相〉，《海峽評論》，105 期，頁 22-23。

沈大洋，2006，〈大陸漁工來台衍生危安問題淺析〉，《海巡雙月刊》，第 23 期，頁 44-51。

沈有忠，2004，〈中共解放軍戰略與軍事裝備的現代化〉，《展望與探索》，第 2 卷，第 8 期，頁 32-50。

初國華，2009，〈美國因應中國崛起對台灣的啟示：正和零和的評估與因應〉，《復興崗學報》，第 93 期，頁 221-240。

- 林安台，2006，〈淺談我國海岸巡防對於空巡的運用〉，《海巡雙月刊》，第 23 期，頁 17-22。
- 林宗達，2007，〈中共信息戰之網軍作戰初探〉，《展望與探索》，第 5 卷，第 9 期，頁 60-84。
- 林博文，2009，〈從美中檔案回顧五零年代兩次台海危機〉，《歷史月刊》，第 257 期，頁 87-97。
- 政策月刊編輯，1999，〈總統對兩岸關係的闡釋〉，《政策月刊》，第 49 期，頁 31-33。
- 孫光民，1999，〈亞太安全合作理事會下的海事安全合作〉，《問題與研究》，第 38 卷，第 3 期，頁 45-68。
- 徐蕙平，2010，〈胡六點宣布後中共對台宣傳策略與作用 2008 年至 2009 年〉，《復興崗學報》，第 97 期，頁 97-120。
- 海巡署企劃處，2006，〈國家海洋政策綱領〉，《海巡雙月刊》，第 20 期，頁 8-11。
- 高智陽，2008，〈台海中線由來秘辛〉，《全球防衛雜誌》，第 288 期，頁 100-105。
- _____，2010，〈國光計畫-紙上談兵話反攻（上）〉，《全球防衛雜誌》，第 306 期，頁 90-98。
- _____，2010，〈國光計畫-紙上談兵話反攻（下）〉，《全球防衛雜誌》，第 307 期，頁 98-101。
- 張中勇，1999，〈鞏固台海安全所應有的對外作為〉，《政策月刊》，第 50 期，頁 6-9。
- 張亞中，1999，〈兩岸未來：有關簽署「兩岸基礎協」的思考〉，《問題與研究》，第 38 卷，第 9 期，頁 1-28。
- 張勁，2006，〈中共展開石油戰略突破-麻六甲困境〉，《中共研究》，第 40 卷，第 9 期，頁 39-52。
- 張蜀誠，2008，〈中共海軍現代化組織發展觀點〉，《展望與探索》，第 6 卷，第 3 期，頁 60-82。

- 陳彥宏，2009，〈海巡海難救助績效的一些思考〉，《海巡雙月刊》，第 41 期，頁 18-29。
- 陳津萍，2010，〈中共非戰爭軍事行動政治工作〉，《復興崗學報》，第 97 期，頁 121-140。
- 陳國銘，2004，〈兩岸軍事互信機制與海峽中線真的有嗎？〉，《全球防衛雜誌》，第 241 期，頁 92-99。
- 傅立文，2010，〈對美國發表中國軍事與安全發展報告〉，《中共研究》，第 44 卷，第 9 期，頁 39-46。
- 黃一哲，2008，〈中共的區域安全合作-以上海合作組織為例〉，《復興崗學報》，第 92 期，頁 347-372。
- 黃正議，2004，〈論海權的概念及其重要性〉，《海軍學術雙月刊》，第 38 卷，第 11 期，頁 21-27。
- 黃忠成，2004，〈台灣海峽中線意涵試論〉，《海軍學術雙月刊》，第 38 卷，第 10 期，頁 4-11。
- 黃錫璋，2009，〈整合理論之新功能主義模式建構兩岸共同打擊犯罪之可能〉，《海巡雙月刊》，第 38 期，頁 10-19。
- _____，2009，〈整合理論之新功能主義模式建構兩岸刑事司法合作可能性-毒品犯罪為例〉，《展望與探索》，第 7 卷，第 2 期，頁 92-104。
- 楊仕樂，2010，〈反介入撒手鐮 解析解放軍的飛彈威脅〉，《遠景基金會季刊》，第 11 卷，第 3 期，頁 99-132。
- 楊晨光，2005，〈一江山戰役五十週年專題論述-一江山戰役之研究〉，《軍事史評論》，第 12 期，頁 145-180。
- 潘世勇，2008，〈就地緣戰略看中共海軍未來發展〉，《國防雜誌》，第 23 卷，第 3 期，頁 105-117。
- 蔡政諭，2000，〈一九五零年韓戰美國台海政策轉變之研究-國家利益的理性選擇〉，《軍事史評論》，第 7 期，頁 97-117。
- 鄭裕民，2005，〈行政院公告中華民國第一批專屬經濟海域暫定執法

- 線之意涵淺析〉，《海巡雙月刊》，第 18 期，頁 16-21。
- _____，2006，〈海巡署於暫定執法線護漁工作暨相關問題研析〉，《海巡雙月刊》，第 23 期，頁 30-37。
- 謝立功，2008，〈2008 年兩岸共同打擊犯罪之理想與實現〉，《展望與探索》，第 6 卷，第 1 期，頁 50-59。
- 魏靜芬，2007，〈武裝衝突之海洋防衛法制〉，《軍法專刊》，第 53 卷第 1 期，頁 37-51。
- 鐘堅、陳俊清，2004，〈中共能源政策初探〉，《展望與探索》，第 2 卷，第 2 期，頁 63-80。
- 鐘祥華，2008，〈台灣海域船舶事故樣態分析〉，《海巡雙月刊》，第 36 期，頁 45-54。

三、論文

- 沈麗枝，2006，〈台灣海峽航行制度之研究〉，台灣海洋大學海洋律研究所碩士論文。
- 邱建銘，2006，〈我國海岸巡防機關軍職人員執法權限之研究〉，台灣海洋大學海洋律研究所碩士論文。
- 陳臺光，2007，〈兩岸跨境犯罪及其犯罪遣返之研究-兼論我國引渡法之增修建議〉，台灣海洋大學海洋律研究所碩士論文。
- 葉光輝，2008，〈我國專屬經濟海域暫定執法線相關問題之研究-以台日重疊海域為中心〉，中山大學海洋事務研究所碩士論文。

四、網路資料

- 中時電子報，1999.7.23，〈德國之音 7 月 9 日訪問李總統的全文〉，中時電子報，
http://www.ghinatimes.com.tw/report/cn_tw/aermany.htm。
- 中華民國行政院大陸委員會，

<http://www.mac.gov.tw/welcome01/welcome01.htm>。

中華民國行政院海岸巡防署全球資訊網，

<http://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/mp?mp=999>。

中華民國國防部網站，<http://www.mnd.gov.tw/>。

王崑義，2009.2，〈中共的海上安全戰略〉，台灣戰略研究學會，

<http://tw.myblog.yahoo.com/strategy2007/article?mid=39&prev=55&l=f&fid=18>。

王崑義，2009.8，〈中國新海洋戰略〉，台灣戰略研究學會，

<http://tw.myblog.yahoo.com/strategy2007/article?mid=319&prev=353&next=298&l=f&fid=18>。

我的E政府-台灣年鑑網，

<http://www.gov.tw/EBOOKS/TWANNUAL/>。

李黎明，2009.9，〈從西太平洋海域事件看美中戰略競逐〉，台灣戰略研究學會，

<http://tw.myblog.yahoo.com/strategy2007/article?mid=349&prev=368&next=325&l=f&fid=14>。

李鴻典、呂炯昌，2011.2.9，〈兩岸政策務實又具體 民進黨非麻煩製造者〉，玉山周報網，

http://www.formosamedia.com.tw/weekly/post_1993.html。

社論，2007.12.19，〈以海洋興國和平解決爭議 資源共享創造互利雙贏〉，《青年日報》，

http://news.gpwb.gov.tw/newsgpwb_2009/news.php?css=2&rtyp e=1&nid=51465。

長榮海運網站 <http://www.evergreen-marine.com/tw/>。

高智陽，2009.7.6，〈現在的台海中的線並非是戴維斯線〉，高智陽的軍事秘辛世界，

<http://tw.myblog.yahoo.com/jw!FSE1usucER7WtKQcmaE-/article?mid=286>。

- 張鑄勳，2010，〈從海權觀點看中共海洋戰略〉，《海軍學術雙月刊》，第46卷，第6期，
<http://www.mnd.gov.tw/Mp/MPPeriodical.aspx?id=8>。
- 許紹軒，2009.7.27，〈兩國論後 我退出海峽中線以西領空〉，《自由時報》，
<http://www.libertytimes.com.tw/2009/new/jul/27/today-p9.htm>。
- 陳文政，2009.12，〈台海安全穩定的變數〉，台灣戰略研究學會，
<http://tw.myblog.yahoo.com/strategy2007/article?mid=397&next=382&l=f&fid=10>。
- 陳柏伸，2009.7.4，〈馬總統：海峽中線是空軍演訓場所 無法開放〉，《青年日報》，
http://news.gpwb.gov.tw/newsgpwb_2009/news.php?css=2&rtyp e=1&nid=95758。
- 黃一翔，2007.12.19，〈中共劃新航線 刻意製造台海緊張〉，《青年日報》，
http://news.gpwb.gov.tw/newsgpwb_2009/news.php?css=2&rtyp e=1&nid=32661。
- 黃正議，2009，〈從海洋法談國際海峽之軍事使用〉，海軍學術雙月刊，第43卷，第4期，<http://www.mnd.gov.tw>。
- 《聯合報》，2009.7.4，〈馬拒開放海峽中線 兩岸默契界線〉，政治大學社會科學院國防事務研究中心，
<http://www.rcnda.nccu.edu.tw/news/200907.htm>。
- 《聯合報》，2009.7.4，〈陸提開放台海中線 我「死都不讓」〉，政治大學社會科學院國防事務研究中心，
<http://www.rcnda.nccu.edu.tw/news/200907.htm>。

貳、英文資料

(I) Books

Marsh, David, and Gerry Stoker, 2002, *Theory and Methods in Political Science*, New York: Palgrave Macmillan.

Butler, W. E. , 1985, *The Law of the Sea and International Shipping: Anglo-Soviet Post-UNCLOS Perspectives*, New York: Oceana Publications.

(II) Periodicals

Esmer , Ahmed Sukru , 1947, “The Straits: Crux of World Politics” *Foreign Affairs* , Vol. 25, No. 2, pp.290-302.

Goldstein, Avery , 1997/98, “Great Expectations: Interpreting China Arrival.” *International Security*, Vol. 22, No. 3, pp.36-73.

Bobrow, Davis B. , 2004, “A Militarily Rising China: Issues of Interpretation and Response .” *Issues & Studies*, Vol. 40, No. 2, pp.237-241.

Blasko, Dennis J. , 2004, “Shooting at a Moving Target.” *Issues & Studies*, Vol. 40, No. 2, pp.217-221.

Dreter, June Teufel , 2000, “U.S.-China Security Relations: Past, Present, and Future.” *Issues & Studies*, Vol. 36, No. 4, pp.33-65.

Lin, Jih-Wen, 2008, “The Institutional Context of President Chen Shui-bian Cross-Strait Messages .” *Issues & Studies*, Vol. 44, No. 1, pp.1-31.

Gries Peter Hays and Thomas J. Christensen , 2001, “Power and Resolve in U.S. China Policy.” *International Security*, Vol. 26,

No. 2, pp.155-165.

- Yang, Shih-Yueh and William C. Vocke JR, 2009, "When Strategies and Politics Collide: Rethinking Revisiting Taiwan Defense Strategy." *Issues & Studies*, Vol. 45, No. 3, pp.211-240.
- Wu, Der-Yuan, 2008, "Maintaining Status Quo across the Taiwan Strait: A Constructivist/Institutionalist Perspective." *Issues & Studies*, Vol. 44, No. 1, pp.33-69.
- Wu, Yu-Shan, 1996, "The Development of Taipei-Washington-Beijing Relations." *Issues & Studies*, Vol. 32, No. 10, pp.26-52.
- Wu, Yu-Shan, 2006, "Domestic Political Competition and Triangular Interaction Among Washington, Beijing, and Taipei: The U.S. China Policy." *Issues & Studies*, Vol. 42, No. 1, pp.1-46.
- Whiting , Allen S. , 2001, "China Use of Force, 1950-96, and Taiwan" *International Security*, Vol. 26, No. 2, pp.103-131.
- Rich, Timothy S. , 2009, "Status for Sale: Taiwan and the Competition for Diplomatic Recognition." *Issues & Studies*, Vol. 45, No. 4, pp.159-188.

附錄

附錄一 《中華民國領海及鄰接區法》

總統令 中華民國八十七年一月二十一日
華總妊義字第八七〇〇〇一〇三四〇
號

茲制定中華民國領海及鄰接區法，公布之。

總 統 李登輝
行政院院長 蕭萬長

中華民國領海及鄰接區法

中華民國八十七年一月二十一日公布

第 一 條 為維護中華民國領海之主權及鄰接區權利，特制定本法。

本法未規定者，適用其他有關法律之規定。

第 二 條 中華民國主權及於領海、領海之上空、海床及其底土。

第 三 條 中華民國領海為自基線起至其外側十二浬間之海域。

第 四 條 中華民國領海基線之劃定，採用以直線基線為原則，正常基線為例外之混合基線法。

第 五 條 中華民國領海之基線及領海外界線，由行政院訂定，並得分批公告之。

第 六 條 中華民國領海與相鄰或相向國家間之領海重疊時，以等距中線為其分界線。但有協議者，從其協議。

前項等距中線，係指該線上各點至中華民國基線上最近點與相鄰或相向國家基線上最近點距離相等之線。

第 七 條 外國民用船舶在不損害中華民國之和平、良好秩

序與安全，並基於互惠原則下，得以連續不停迅速進行且符合本法及其他國際法規則之方式無害通過中華民國領海。

前項連續不停迅速進行且符合本法及其他國際法規則之無害通過，必要時得包括停船和下錨在內。但以通常航行所附帶發生者、因不可抗力或遇難必要者、或以救助遇險或遭難人員、船舶或航空器為目的者為限。

外國軍用或公務船舶通過中華民國領海應先行告知。

外國潛水艇或其他潛水器，於通過中華民國領海時，須在海面上航行，並展示其船籍旗幟。

外國船舶無害通過中華民國領海之管理辦法，由行政院定之。

大陸船舶通行中華民國領海，除依照台灣地區與大陸地區人民關係條例辦理外，並應遵守本法之規定。

第 八 條 外國船舶通過中華民國領海，有下列情形之一者，非屬無害通過：

一、對中華民國主權或領土完整進行武力威脅或使用武力。

二、以武器進行操練或演習。

三、蒐集情報，使中華民國防務或安全有受損害之虞者。

四、影響中華民國防務或安全之宣傳行為。

五、起落各種飛行器或接載航行裝備。

六、發射、降落或接載軍事裝置。

七、裝卸或上下違反中華民國海關、財政、貿易、檢驗、移民、衛生或環保法令之商品、貨幣或人員。

八、嚴重之污染行為。

九、捕撈生物之活動。

十、進行研究或測量活動。

十一、干擾中華民國通訊系統或其他設施或設備之行為。

十二、與無害通過無直接關係之其他活動。

第九條 外國核動力船舶、載運核物質或其他有害物質之船舶，欲通過中華民國領海時，須持有依國際協定認可之證書，並經中華民國政府許可與監管；其許可與監管辦法，由行政院定之。

第十條 中華民國政府基於國家利益或安全，得暫停外國船舶在領海特定海域內無害通過。

前項特定海域之範圍及暫停無害通過之期間，由行政院公告之。

第十一條 中華民國政府得對下列各項或任何一項制定關於領海無害通過的法令：

一、維護航行安全及管理海上交通。

二、保護助航設備和設施，以及其他設備或設施。

三、保護電纜和管道。

四、養護海洋生物資源。

五、防止及處罰違犯我國漁業法令之行為。

六、保全我國環境，並防止、減少和控制環境可能受到的污染。

七、防止及處罰未經許可進行海洋科學研究和水文測量。

八、防止及處罰違犯中華民國海關、財政、移民或衛生法令之行為。

九、防止及處罰與無害通過無直接關係之其他行為。

前項關於領海無害通過的法令，應由行政院公告之。

第十二條 中華民國政府基於航行安全、預防海上與海底設施

或海洋資源受到破壞或預防海洋環境受到污染，得要求無害通過之外國船舶遵守一定之海道或分道通航制。

前項一定之海道或分道通航制內容，由行政院訂定公告之。

第十三條 在用於國際航行的台灣海峽非領海海域部份，中華民國政府可就下列各項或任何一項，制定關於管理外國船舶和航空器過境通行之法令：

- 一、維護航行安全及管理海上交通。
- 二、防止、減少和控制環境可能受到之污染。
- 三、禁止捕魚。
- 四、防止及處罰違犯中華民國海關、財政、移民或衛生法令，上下任何商品、貨幣或人員之行為。

前項關於海峽過境通行之法令，由行政院公告之。

第十四條 中華民國鄰接區為鄰接其領海外側至距離基線二十四浬間之海域；其外界線由行政院訂定，並得分批公告之。

第十五條 中華民國政府得在鄰接區內為下列目的制定法令：

- 一、防止在領土或領海內違犯有關海關、財政、貿易、檢驗、移民、衛生或環保法令、及非法廣播之情事發生。
- 二、處罰在領土或領海內違犯有關海關、財政、貿易、檢驗、移民、衛生或環保法令、及非法廣播之行為。

對於在公海或中華民國領海及鄰接區以外其他海域之任何未經許可之廣播，中華民國政府得制定法令，防止及處罰之。

前二項之法令由行政院公告之。

第十六條 於中華民國領海及鄰接區中進行考古、科學研究、

或其他任何活動所發現之歷史文物或遺跡等，屬於中華民國所有，並得由中華民國政府依相關法令加以處置。

第十七條 中華民國之國防、警察、海關或其他有關機關人員，對於在領海或鄰接區內之人或物，認為有違犯中華民國相關法令之虞者，得進行緊追、登臨、檢查；必要時，得予扣留、逮捕或留置。

前項各有關機關人員在進行緊追、登臨、檢查時，得相互替補，接續為之。

第十八條 本法自公布日施行。

資料來源：總統府公報查詢，總統府網站
<http://www.president.gov.tw/Default.aspx?tabid=84&Size=30&Page=198&ctid=-1&sort=0&order=1>。

附錄二 《中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法》

總統令
中華民國八十七年一月二十一日
華總妊義字第八七〇〇〇一〇三五〇
號

茲制定中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法，公布之。

總 統 李登輝
行政院院長 蕭萬長

中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法

中華民國八十七年一月二十一日公布

第 一 條 為維護與行使中華民國專屬經濟海域及大陸礁層之權利，特制定本法。

本法未規定者，適用其他有關法律之規定。

第 二 條 中華民國之專屬經濟海域為鄰接領海外側至距離領海基線二百浬間之海域。

前項專屬經濟海域包括水體、海床及底土。

中華民國之大陸礁層為其領海以外，依其陸地領土自然延伸至大陸邊外緣之海底區域。

前項海底區域包括海床及底土。

第 三 條 中華民國專屬經濟海域及大陸礁層之外界界線，由行政院訂定，並得分批公告之。

第 四 條 中華民國之專屬經濟海域或大陸礁層，與相鄰或相向國家間之專屬經濟海域或大陸礁層重疊時，其分界線依衡平原則，以協議方式劃定之。

前項協議未能達成前，得與相鄰或相向國家基於諒解及合作之精神，作成過渡時期之臨時安排。

前項臨時安排不妨礙最後分界線之劃定。

第 五 條 中華民國在其專屬經濟海域或大陸礁層享有並得行使下列權利：

一、探勘、開發、養護、管理海床上覆水域、海床及其底土之生物或非生物資源之主權權利。

二、人工島嶼、設施或結構之建造、使用、改變或拆除之管轄權。

三、海洋科學研究之管轄權。

四、海洋環境保護之管轄權。

五、其他依國際法得合理行使之權利。

中華民國在其專屬經濟海域享有並得行使利用海水、海流、風力所產生之能源或其他活動之主權權利。

中華民國在其大陸礁層享有並得行使鋪設、維護或變更海底電纜或管線之管轄權。

第 六 條 在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層從事生物資源或非生物資源之探勘、開發、養護、管理，應依中華民國法令之規定申請許可。

第 七 條 在中華民國專屬經濟海域利用海水、海流、風力生產能源或其他相關活動，應經中華民國政府許可；其許可辦法，由行政院定之。

第 八 條 在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層從事人工島嶼、設施或結構之建造、使用、改變或拆除，應經中華民國政府許可；其許可辦法，由行政院定之。

中華民國法令適用於前項人工島嶼、設施或結構。

第一項人工島嶼、設施或結構之四周，應劃定安全區，採取適當措施，以確保航行安全及人工島嶼、設施或結構之安全。

前項安全區之寬度，應符合一般國際標準或相關國際組織所建議之標準。

第 九 條 在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層從事海洋科學研究，應經中華民國政府許可，並應接受其管制。中華

民國政府於必要時得撤銷許可或暫停或停止其海洋科學研究活動。

在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層進行海洋科學研究活動，應遵守下列規定：

一、不妨礙中華民國在其專屬經濟海域或大陸礁層行使各項權利。

二、確保中華民國政府指派代表參與之權利。

三、隨時提供進度報告，並提出初步結論與最後結論。

四、隨時提供完整且不損其科學價值之資料複本、數據或樣本及各項評估報告。

五、確保研究資料利用過程中不得損害中華民國安全及利益。

六、在計畫有重大改變時，立即通知中華民國政府。

七、除另有協議外，不得調查海洋資源。

八、不得破壞海洋環境。

九、除另有協議外，在結束後立即拆遷各項研究設施或裝備。

十、其他相關法律及國際協定之規定。

第一項許可辦法，由行政院定之。

第十條 在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層傾倒、排洩或處置廢棄物或其他物質，應遵守中華民國法令之規定。

第十一條 在中華民國專屬經濟海域航行之船舶，有任何違法污染海洋環境之排放行為時，中華民國得要求該船提供其識別標誌、登記港口、上次停泊及下次停泊之港口，以及其他必要之相關資料，以確定是否有違法行為發生。

前項有違法排放嫌疑之船舶，若拒絕提供相關規定之資料，或所提供之資料與實際情況顯然不符，或未持有效證件與紀錄，或依實際情況確有進行檢查之必要時，中華

民國得對該船進行實際檢查，並在有充分證據時，提起司法程序。

前項被檢查或起訴之船舶，依國際協約規定之程序提供保證書或適當之財物擔保者，應准其繼續航行。

第十二條 為因應特殊狀況，中華民國得在其專屬經濟海域劃定特定區域，採取為防止來自船舶之排放、航行及其他行為所生污染之強制性措施。

第十三條 在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層之活動，除法律另有規定者外，不得損害天然資源或破壞自然生態。

中華民國專屬經濟海域或大陸礁層天然資源或自然生態，因行為人故意或過失致損害或破壞時，該行為人與其雇用人應負連帶賠償責任。

第十四條 對洄游於中華民國專屬經濟海域內外之魚種，中華民國政府具有養護及管理之權利。外國漁船在捕撈此類魚種時，應適當顧及中華民國對此類魚種之養護及管理措施。

前項洄游魚種種類及養護管理措施，由行政院訂定公告之。

第十五條 在中華民國大陸礁層從事海底電纜或管道之鋪設、維護或變更，其路線之劃定，應經中華民國政府之許可；其許可辦法，由行政院定之。

中華民國政府為探勘、開發、管理、養護大陸礁層之非生物資源或定居種生物資源，或為防止、減少、管制管道造成之污染，得不為前項之許可。

第十六條 中華民國之國防、警察或其他機關，對在專屬經濟海域或大陸礁層之人或物，認為有違反中華民國相關法令之虞時，得進行緊追、登臨、檢查；必要時，得強制驅離、或逮捕其人員，或扣留其船舶、航空器、設備、物品等，

並提起司法程序。

第十七條 不遵守法令之規定，在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層傾倒、排洩或處置廢棄物或其他物質者，處十年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣一億元以下罰金。

第十八條 在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層，故意損害天然資源或破壞自然生態者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣五千萬元以下罰金。

第十九條 未經許可，在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層從事人工島嶼設施或結構之建造、使用、改變或拆除者，處新臺幣一千萬元以上五千萬元以下罰鍰，並得沒入建造之人工島嶼、設施或結構，或令其回復原狀。

經許可後，違反許可內容或目的者，處新臺幣五百萬元以上二千萬元以下罰鍰，並通知限期改善，屆期仍未改善者，撤銷許可並得強制拆除。

第二十條 未經許可，有下列情形之一者，處新臺幣一百萬元以上五百萬元以下罰鍰，並得沒入船舶、設備及採（捕、撈）獲物：

一、在中華民國專屬經濟海域從事生物資源或非生物資源之探勘、開發、管理、養護。

二、在中華民國大陸礁層從事非生物資源或定居種生物資源之探勘、開發、管理、養護。

經許可後，違反許可內容或目的者，處新臺幣二十萬元以上二百萬元以下罰鍰，並得沒入採（捕、撈）獲物。

第二十一條 未經許可，在中華民國專屬經濟海域利用海水、海流、風力生產能源或其他相關活動者，處新臺幣二十萬元以上一百萬元以下罰鍰，並得沒入相關設備。

第二十二條 未經許可，在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層從事海洋科學研究者，處新臺幣五十萬元以上二百萬元以

下罰鍰，並得沒入相關探測儀器及資料。

經許可後，違反許可之內容、目的或第九條第二項所列各款情形者，亦同。

第二十三條 未經路線劃定許可，在中華民國大陸礁層從事海底電纜或管道之鋪設、維護或變更者，處新臺幣二千萬元以上一億元以下罰鍰，並得禁止使用或令其拆除。

第二十四條 在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層，有下列各款情形之一者，依中華民國刑法之相關規定處罰之：

- 一、對於中華民國公務員依法執行職務時，施強暴脅迫。
- 二、公然聚眾而有前款行為。
- 三、毀棄、損壞或隱匿中華民國公務員職務上掌管或委託第三人掌管之文書、圖畫、物品或致令不堪用。
- 四、損壞、除去或污穢中華民國公務員所施之封印或查封之標示，或為違背其效力之行為。
- 五、於中華民國公務員依法執行職務時，當場侮辱，或對於其依法執行之職務公然侮辱。
- 六、意圖使中華民國公務員執行一定之職務或妨害其依法執行一定之職務而施強暴脅迫。

第二十五條 本法所定罰鍰，經通知限期繳納，屆期仍不繳納者，移送法院強制執行。

第二十六條 本法自公布日施行。

資料來源：總統府公報查詢，總統府網站

<http://www.president.gov.tw/Default.aspx?tabid=84&Size=30&Page=198&ctid=-1&sort=0&order=1>。

附錄三《中華民國第一批領海基線、領海及鄰接區外界 線公告》

中華民國 98 年 11 月 18 日（補登）

院臺建字第 0980097355 號

公告修正「中華民國第一批領海基線、領海及鄰接區外界線」，並自中華民國九十八年十一月十八日生效。

附修正「中華民國第一批領海基線表」及修正「中華民國第一批領海基線、領海及鄰接區外界線簡圖」

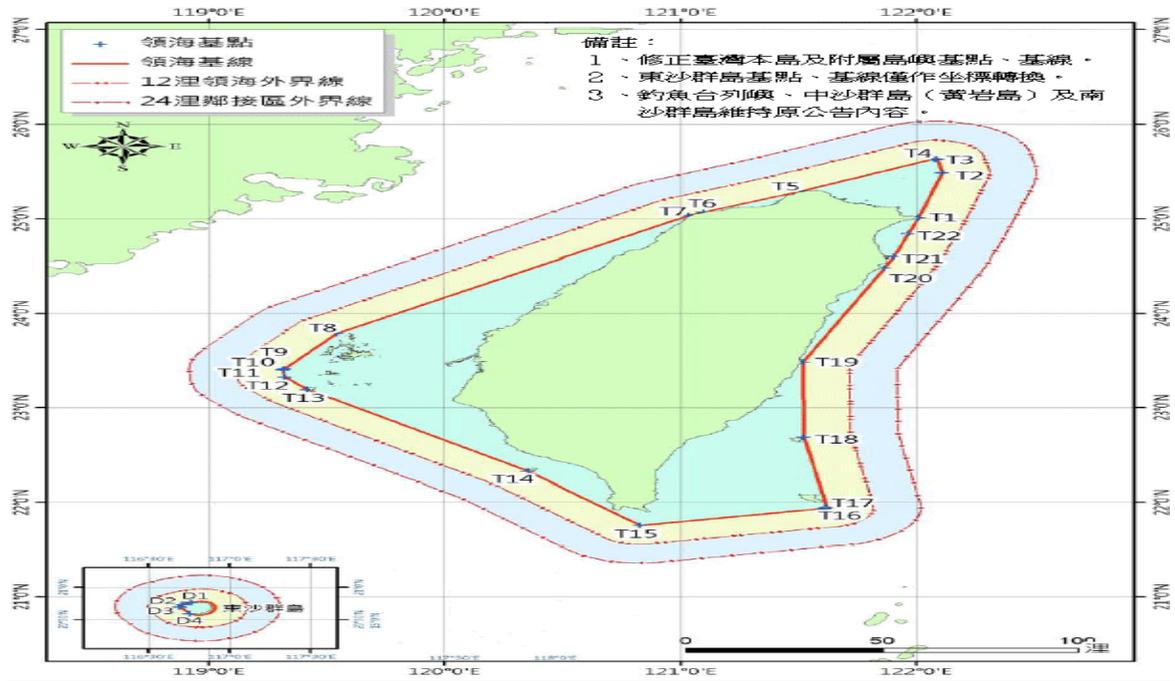
院 長 吳敦義

修正中華民國第一批領海基線表

		地理坐標（WGS-84 坐標系統）			
		經度（E）	緯度（N）		
T1	三貂角	122° 00′ 27.97″	25° 00′ 29.83″	T2	直線基線
T2	棉花嶼	122° 06′ 32.79″	25° 29′ 01.87″	T3	直線基線
T3	彭佳嶼 1	122° 05′ 09.69″	25° 37′ 47.51″	T4	正常基線
T4	彭佳嶼 2	122° 04′ 24.24″	25° 37′ 57.44″	T5	直線基線
T5	麟山鼻	121° 30′ 33.94″	25° 17′ 29.23″	T6	直線基線
T6	大岬溪	121° 05′ 53.57″	25° 04′ 05.59″	T7	直線基線
T7	大潭	121° 01′ 58.49″	25° 01′ 57.38″	T8	直線基線
T8	翁公石	119° 32′ 27.41″	23° 47′ 15.19″	T9	直線基線
T9	花嶼 1	119° 19′ 06.84″	23° 24′ 42.82″	T10	直線基線
T10	花嶼 3	119° 18′ 52.12″	23° 24′ 12.56″	T11	直線基線
T11	花嶼 2	119° 18′ 49.10″	23° 23′ 57.43″	T12	直線基線
T12	貓嶼	119° 19′ 06.03″	23° 19′ 28.91″	T13	直線基線
T13	七美嶼	119° 24′ 58.10″	23° 11′ 35.80″	T14	直線基線
T14	琉球嶼	120° 21′ 13.13″	22° 19′ 25.73″	T15	直線基線
T15	七星岩	120° 49′ 35.09″	21° 45′ 22.76″	T16	直線基線
T16	小蘭嶼 1	121° 36′ 48.45″	21° 56′ 18.23″	T17	直線基線
T17	小蘭嶼 2	121° 37′ 02.34″	21° 56′ 58.88″	T18	直線基線

	T18	飛岩	121° 31′ 21.17″	22° 41′ 07.53″	T19	直線基線
	T19	石梯鼻	121° 30′ 59.79″	23° 28′ 59.92″	T20	直線基線
	T20	烏石鼻	121° 51′ 43.71″	24° 28′ 49.82″	T21	直線基線
	T21	米島	121° 54′ 11.25″	24° 35′ 57.69″	T22	直線基線
	T22	龜頭岸	121° 57′ 52.78″	24° 50′ 22.24″	T1	直線基線
	—	釣魚台列嶼	—	—		正常基線
東沙群島	D1	西北角	116° 45′ 55.79″	20° 46′ 03.92″	D2	直線基線
	D2	東沙北角	116° 42′ 36.58″	20° 44′ 03.93″	D3	正常基線
	D3	東沙南角	116° 41′ 46.77″	20° 41′ 55.20″	D4	直線基線
	D4	西南角	116° 45′ 16.75″	20° 35′ 41.12″	D1	正常基線
中沙群島	—	黃岩島	—	—	—	正常基線
南沙群島	在我國傳統 U 形線內之南沙群島全部島礁均為我國領土，其領海基線採直線基線及正常基線混合基線法劃定，有關基點名稱、地理坐標及海圖另案公告。					

修正中華民國第一批領海基線、領海及鄰接區外界線簡圖



資料來源: 行政院公報查詢, 行政院公報資訊網

<http://gazette.nat.gov.tw/egFront/Gaz/searchResult.jsp>

附錄四 《台灣地區與大陸地區人民關係條例實施細則》

擷取第四十條至第四十五條

民國 81 年 9 月 16 日行政院(81)台法字第 31666 號令訂定發布全文 56 條

民國 83 年 10 月 19 日行政院(83)台法字第 39340 號令修正發布第 43 條條文

民國 87 年 5 月 6 日行政院(87)台法字第 21470 號令修正發布第 1、4、5、6、9、10、18、26~29、31、33、34、39、43、47、56 條條文；增訂第 25-1~25-8、54-1 條條文；並刪除第 12、16 條條文

民國 91 年 1 月 30 日行政院(91)院臺秘字第 0910081013 號令修正發布第 3、56 條條文

民國 91 年 12 月 30 日行政院院臺秘字第 0910063700 號令修正發布第 4、5、19、50 條條文；並增訂第 5-1 條條文

民國 92 年 12 月 29 日行政院院臺秘字第 0920094274 號令修正發布全文 73 條；並自發布日施行

第四十條

本條例第二十八條及第二十八條之一所稱中華民國船舶，指船舶法第二條各款所列之船舶；所稱中華民國航空器，指依民用航空法令規定在中華民國申請登記之航空器。

本條例第二十九條第一項所稱大陸船舶、民用航空器，指在大陸地區登記之船舶、航空器，但不包括軍用船舶、航空器；所稱臺北飛航情報區，指國際民航組織所劃定，由臺灣地區負責提供飛航情報服務及執行守助業務之空域。

本條例第三十條第一項所稱外國船舶、民用航空器，指於臺灣地區及大陸地區以外地區登記之船舶、航空器；所稱定期航線，指在一定港口或機場間經營經常性客貨運送之路線。

本條例第二十八條第一項、第二十八條之一、第二十九條第一項及第三十條第一項所稱其他運輸工具，指凡可利用為航空或航海之器物。

第四十一條

大陸民用航空器未經許可進入臺北飛航情報區限制區域者，執行空防任務機關依下列規定處置：

一、進入限制區域內，距臺灣、澎湖海岸線三十浬以外之區域，實施攔截及辨證後，驅離或引導降落。

二、進入限制區域內，距臺灣、澎湖海岸線未滿三十浬至十二浬以外之區域，實施攔截及辨證後，開槍示警、強制驅離或引導降落，並對該航空器嚴密監視戒備。

三、進入限制區域內，距臺灣、澎湖海岸線未滿十二浬之區域，實施攔截及辨證後，開槍示警、強制驅離或逼其降落或引導降落。

四、進入金門、馬祖、東引、烏坵等外島限制區域內，對該航空器實施辨證，並嚴密監視戒備。必要時，應予示警、強制驅離或逼其降落。

第四十二條

大陸船舶未經許可進入臺灣地區限制或禁止水域，主管機關依下列規定處置：

一、進入限制水域者，予以驅離；可疑者，命令停船，實施檢查。驅離無效或涉及走私者，扣留其船舶、物品及留置其人員。

二、進入禁止水域者，強制驅離；可疑者，命令停船，實施檢查。驅離無效、涉及走私或從事非法漁業行為者，扣留其船舶、物品及留置其人員。

三、進入限制、禁止水域從事漁撈或其他違法行為者，得扣留其船舶、物品及留置其人員。

四、前三款之大陸船舶有拒絕停船或抗拒扣留之行為者，得予警告射擊；經警告無效者，得直接射擊船體強制停航；有敵對之行為者，得予以擊燬。

第四十三條

依前條規定扣留之船舶，由有關機關查證其船上人員有下列情形之一者，沒入之：

一、搶劫臺灣地區船舶之行為。

二、對臺灣地區有走私或從事非法漁業行為者。

三、搭載人員非法入境或出境之行為。

四、對執行檢查任務之船艦有敵對之行為。

扣留之船舶因從事漁撈、其他違法行為，或經主管機關查證該船有被扣留二次以上紀錄者，得沒入之。

扣留之船舶無前二項所定情形，且未涉及違法情事者，得予以發還。

第四十四條

本條例第三十二條第一項所稱主管機關，指實際在我水域執行安全維護、緝私及防衛任務之機關。

本條例第三十二條第二項所稱主管機關，指海岸巡防機關及其他執行緝私任務之機關。

第四十五條

前條所定主管機關依第四十二條規定扣留之物品，屬違禁、走私物品、用以從事非法漁業行為之漁具或漁獲物者，沒入之；扣留之物品係用以從事漁撈或其他違法行為之漁具或漁獲物者，得沒入之；其餘未涉及違法情事者，得予以發還。但持有人涉嫌犯罪移送司法機關處理者，其相關證物應併同移送。

資料來源：兩岸人民關係條例實施細則專區，行政院大陸委員會

<http://www.mac.gov.tw/ct.asp?xItem=62435&ctNode=5660&mp=1>。

附錄五 《海峽兩岸空運協議》

擷取第一條、第三條與附錄第一條

民國97年11月6日行政院第3117次會議予以核定

民國97年11月7日行政院院臺陸字第0970092639號函送立法院決議

為促進海峽兩岸經貿關係發展，便利兩岸人民往來，財團法人海峽交流基金會與海峽兩岸關係協會就兩岸空運直航事宜，經平等協商，達成協議如下：

一、空中航路

雙方同意開通台灣海峽北線空中雙向直達航路，建立兩岸航（空）管部門的直接交接程序。

雙方同意繼續磋商開通台灣海峽南線空中雙向直達航路及其他更便捷的航路。

三、直航航點

雙方同意根據市場需求開放適宜客貨直航的航點。

附件

海峽兩岸空中航路、客貨運包機安排

依據本協議第一條、第三條、第五條及第六條，議定具體安排如下：

一、直達航路

雙方同意由兩岸航（空）管部門以適當方式，就建立北線台北與上海飛航（行）情報區直達航路、航（空）管交接程序進行聯繫並作出具體安排。

北線飛航路線為：

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。

資料來源:兩岸協議，行政院大陸委員會
<http://www.mac.gov.tw/ct.asp?xItem=67145&CtNode=5710&mp=1>。

附錄六 《海峽兩岸空運補充協議》

擷取第一條、第四條與附錄第一條

民國98年4月30日行政院第3142次會議予以核定

民國98年4月30日行政院院臺陸字第0980085712號函送立法院備查

財團法人海峽交流基金會與海峽兩岸關係協會，根據「海峽兩岸空運協議」第一條、第三條、第四條規定，就開通兩岸定期客貨運航班等事宜，經平等協商，達成補充協議如下：

一、飛行航路

雙方同意在台灣海峽北線航路的基礎上開通南線和第二條北線雙向直達航路，並繼續磋商開通其他更便捷的新航路。

四、通航航點

雙方同意兩岸通航航點沿用「海峽兩岸空運協議」的規定，並可根據市場需求經雙方協商確定增開新的航點。

附件 海峽兩岸航路及航班具體安排

依據本協議第一條、第三條、第四條，議定具體安排如下：

一、新闢航路

雙方同意由兩岸航(空)管部門以適當方式，就建立南線台北與廣州飛航(行)情報區直達航路、第二條北線台北與上海飛航(行)情報區直達航路及航(空)管直接交接程序進行聯繫並作出具體安排。

南線飛航路線為：

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。

第二條北線飛航路線為：

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。

資料來源：兩岸協議，行政院大陸委員會
<http://www.mac.gov.tw/ct.asp?xItem=67145&CtNode=5710&mp=1>。

附錄七 《海峽兩岸海運協議》

擷取第一條至第三條、第七條與附錄第一條、第二條

民國97年11月6日行政院第3117次會議予以核定

民國97年11月7日行政院院臺陸字第0970092639號函送立法院決議

為實現海峽兩岸海上客貨直接運輸，促進經貿交流，便利人民往來，財團法人海峽交流基金會與海峽兩岸關係協會就兩岸海運直航事宜，經平等協商，達成協議如下：

一、經營資格

雙方同意兩岸資本並在兩岸登記的船舶，經許可得從事兩岸間客貨直接運輸。

二、直航港口

雙方同意依市場需求等因素，相互開放主要對外開放港口。

三、船舶識別

雙方同意兩岸登記船舶自進入對方港口至出港期間，船舶懸

掛公司旗，船艙及主桅暫不掛旗。

七、海難救助

雙方積極推動海上搜救、打撈機構的合作，建立搜救聯繫合作機制，共同保障海上航行和人身、財產、環境安全。發生海難事故，雙方應及時通報，並按照就近、就便原則及時實施救助。

附件

海峽兩岸直航船舶、港口安排

依據本協議第一條、第二條，議定具體安排如下：

- 一、兩岸資本並在香港登記的船舶比照直航船舶從事兩岸間海上直接運輸，在進出兩岸港口期間，其船舶識別方式比照「台港海運商談紀要」有關香港船舶的規定。
- 二、目前已經從事境外航運中心（兩岸試點直航）運輸、兩岸三地貨櫃（集裝箱）班輪運輸、砂石運輸的兩岸資本權宜船，經特別許可，可按照本協議有關船舶識別等規定，從事兩岸間海上直接運輸。

資料來源：兩岸協議，行政院大陸委員會

<http://www.mac.gov.tw/ct.asp?xItem=67145&CtNode=5710&mp=1>。

附錄八 《海岸巡防法》

擷取第一條至第五條與第七條

中華民國 89 年 1 月 26 日總統令制定公布全文 15 條

第一條 為維護臺灣地區海域及海岸秩序，與資源之保護利用，確保國家安全，保障人民權益，特制定本法。

本法未規定者，適用有關法律之規定。

第 二 條

本法用詞定義如下：

- 一、臺灣地區：指臺灣、澎湖、金門、馬祖及政府統治權所及之其他地區。
- 二、海域：指中華民國領海及鄰接區法、中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法規定之領海、鄰接區及專屬經濟海域。
- 三、海岸：指臺灣地區之海水低潮線以迄高潮線起算五百公尺以內之岸際地區及近海沙洲。
- 四、海岸管制區：指由國防部會同海岸巡防機關、內政部根據海防實際需要，就臺灣地區海岸範圍內劃定公告之地區。

第 三 條

行政院設海岸巡防機關(以下簡稱巡防機關)，綜理本法所定事項；其組織以法律定之。

第 四 條

巡防機關掌理下列事項：

- 一、海岸管制區之管制及安全維護事項。
- 二、入出港船舶或其他水上運輸工具之安全檢查事項。
- 三、海域、海岸、河口與非通商口岸之查緝走私、防止非法入出國、執行通商口岸人員之安全檢查及其他犯罪調查事項。
- 四、海域及海岸巡防涉外事務之協調、調查及處理事項。
- 五、走私情報之蒐集，滲透及安全情報之調查處理事項。
- 六、海洋事務研究發展事項。

七、執行事項：

(一) 海上交通秩序之管制及維護事項。

(二) 海上救難、海洋災害救護及海上糾紛之處理事項。

(三) 漁業巡護及漁業資源之維護事項。

(四) 海洋環境保護及保育事項。

八、其他有關海岸巡防之事項。

前項第五款有關海域及海岸巡防國家安全情報部分，應受國家安全局之指導、協調及支援。

第五條 巡防機關人員執行前條事項，得行使下列職權：

- 一、進出通商口岸之人員、船舶、車輛或其他運輸工具及載運物品，有正當理由，認有違反安全法令之虞時，得依法實施安全檢查。
- 二、進出海域、海岸、河口、非通商口岸及航行領海內之船舶或其他水上運輸工具及其載運人員、物品，有正當理由，認有違法之虞時，得依法實施檢查。
- 三、對航行海域內之船舶，有正當理由，認有違法之虞時，得命船舶出示船舶文書、航海紀錄及其他有關航海事項之資料。
- 四、對航行海域內之船舶、其他水上運輸工具，根據船舶外觀、國籍旗幟、航行態樣、乘載人員及其他異常舉動，有正當理由，認有違法之虞時，得命船舶或其他水上運輸工具停止航行、回航，其抗不遵照者，得以武力令其配合，但武力之行使，以阻止繼續行駛為目的。
- 五、對航行海域內之船舶或其他水上運輸工具，如有損害中華民國海域之利益及危害海域秩序

行為或影響安全之虞者，得進行緊追、登臨、檢查、驅離；必要時，得予逮捕、扣押或留置。巡防機關人員執行前項職權，若有緊急需要，得要求附近船舶及人員提供協助。

第七條 巡防機關人員執行第四條所定查緝走私、非法入出國事項，必要時得於最靠近進出海岸之交通道路，實施檢查。

資料來源：海巡法規查詢系統，行政院海岸巡防署

<http://www.cga.gov.tw/wralawgip/cp.jsp?displayLaw=true&lawId=8a8aadb524fc86180125066f5e7f008c>。

附錄九《行政院海岸巡防署海岸巡防總局各地區巡防局組織通則》

中華民國 89 年 1 月 26 日總統（89）華總一義字第 8900018530 號令制定公布全文 14 條

中華民國 89 年 2 月 15 日行政院（89）台內字第 04491 號令發布定自 89 年 1 月 28 日起施行

中華民國 97 年 1 月 2 日總統華總一義字第 09600177861 號令修正公布刪除第 11 條條文

中華民國 97 年 3 月 31 日行政院院授研綜字第 0972260302F 號令定自 97 年 1 月 25 日施行

第一條 本通則依行政院海岸巡防署海岸巡防總局組織條例第五條規定制定之。

第二條 行政院海岸巡防署海岸巡防總局設北部、中部、南部、東部地區巡防局。

第三條 各地區巡防局，掌理下列事項：

- 一、執行入出海岸管制區之檢查、管制事項。
- 二、執行海岸、非通商口岸之查緝走私、防止非法入出國事項。
- 三、協助執行通商口岸之查緝走私、防止非法入出國事項。
- 四、執行船舶及其他水上運輸工具非法進入海岸地區之管制及處理事項。

- 五、執行海岸犯罪之偵防及警衛、警戒等事項。
- 六、執行海岸及漁、商港之安全檢查事項。
- 七、執行海岸涉外事務之協調、調查及處理事項。
- 八、維持通信、電子（含雷達）、光電、資訊等設施、系統運作及電（網）路調整建議等事項。
- 九、執行查緝走私、防止非法入出國及反滲透情蒐等事項。
- 十、其他依法應執行或協助之事項。

第 四 條 各地區巡防局設巡防科、檢查管制科、情報科、後勤科、通電資訊科、督察室、勤務指揮中心，分別掌理前條所列事項。

第 五 條 各地區巡防局設秘書室，掌理文書、印信、出納、庶務、公共關係、研考、為民服務及其他不屬於各科、室、中心之事項。

第 六 條 各地區巡防局置局長一人，職務列簡任第十一職等至第十二職等或中將、少將，綜理局務，並指揮、監督所屬單位及人員；副局長二人，職務列簡任第十職等至第十一職等或少將、上校，襄理局務。

第 七 條 各地區巡防局置隊長二十人，職務列薦任第九職等至簡任第十職等或上校、中校；副隊長二十人，科長二十人至二十八人，主任十二人，秘書四人至十二人，職務均列薦任第八職等至第九職等或中校；分隊長四十人，專員一百十一人至一百二十三人，職務均列薦任第七職等至第八職等或中校、少校；查緝員三百三十人，科員一百五十五人至一百八十七人，職務均列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等或少校、上尉、中尉；辦事員一百零四人至一百二十四人，職務列委任第三職等至第五職等或中尉、少尉、士官；書記二十人至三十六人，職務列委任第一職等至第

三職等或士官。

前項員額，由行政院海岸巡防署海岸巡防總局依各地區巡防局業務需要調配之。

第八條 各地區巡防局設人事室，置主任一人，職務列薦任第八職等至第九職等或中校，依法辦理人事管理事項；其餘所需工作人員，就各局員額內派充之。

第九條 各地區巡防局設會計室，置會計主任一人，職務列薦任第八職等至第九職等或中校，依法辦理歲計、會計及統計事項；其餘所需工作人員，就各局員額內派充之。

第十條 第六條至第九條所定列有官等、職等之文職人員，其職務所適用之職系，依公務人員任用法第八條之規定，就有關職系選用之。

第十一條 (刪除)

第十二條 各地區巡防局為應任務需要，各設岸巡總隊及所屬單位，東部地區巡防局並設醫務隊，均屬軍職；所需人力以兵役人員充任；其編制表另定之。

第十三條 各地區巡防局辦事細則，由各地區巡防局擬訂，報請行政院海岸巡防署海岸巡防總局核定之。

第十四條 本通則施行日期，由行政院定之。

資料來源:海巡法規查詢系統，行政院海岸巡防署
<http://www.cga.gov.tw/wralawgip/cp.jsp?displayLaw=true&lawId=8a8aadb524fc861801250703e28400c2>。

附錄十 《行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例》

中華民國 89 年 1 月 26 日總統（89）華總一義字第 8900018510 號令制定全文 13 條

中華民國 89 年 2 月 15 日行政院（89）台內字第 04491 號令發布定自 89 年 1 月 28 日起施行

中華民國 97 年 1 月 2 日總統華總一義字第 09600177011 號令修正公布第 10 條條文

中華民國 97 年 3 月 31 日行政院院授研綜字第 09722603011 號令定自 97 年 1 月 4 日施行

第 一 條 本條例依行政院海岸巡防署組織法第十條第一項規定制定之。

第 二 條 行政院海岸巡防署海洋巡防總局（以下簡稱本總局）掌理下列事項：

- 一、關於海域犯罪之偵防事項。
- 二、關於海上、非通商口岸之查緝走私事項。
- 三、關於依法執行下列事項：
 - （一）海上交通秩序之管制及維護事項。
 - （二）海上船舶碰撞及其他糾紛之蒐證、處理事項。
 - （三）海難船舶與人員之搜索、救助及緊急醫療救護事項。
 - （四）海洋災害之救護事項。
 - （五）漁業巡護及漁業資源之維護事項。
 - （六）海洋環境保護及保育事項。
 - （七）其他依法執行事項。
- 四、關於海上涉外事務之協調、調查及處理事項。
- 五、關於海上巡防勤務、業務之規劃、督導及考核事項。
- 六、關於船舶、航空器之規劃、設計、建造、維修等事項。
- 七、關於風紀維護之規劃、督導、考核及違紀案件之查處事項。

八、關於訓練之策劃、執行及考核等事項。

九、關於各項法令疑義之解釋及簿冊之規劃設計事項。

十、其他依法應規劃、執行事項。

第 三 條 本總局設巡防組、海務組、船務組、後勤組、督察室、勤務指揮中心、員研習中心，分別掌理前條所列事項，並得分科辦事。

第 四 條 本總局設秘書室，掌理文書、印信、出納、庶務、公共關係、研考、為民服務及其他不屬於各組、室、中心之事項。

第 五 條 本總局置總局長一人，職務列簡任第十三職等或警監，綜理局務，並指揮、監督所屬單位及人員；副總局長二人，職務列簡任第十二職等或警監，襄理局務。

第 六 條 本總局置主任秘書一人，組長四人，職務均列簡任第十一職等或警監；主任四人，職務列簡任第十職等至第十一職等或警監，其中秘書室主任一人，職務列薦任第九職等至簡任第十職等或警正至警監；副組長四人，職務列簡任第十職等或警監；專門委員三人，職務列薦任第九職等至簡任第十職等或警正至警監；督察三人，秘書二人，職務均列薦任第八職等至第九職等或警正，其中督察一人，職務得列薦任第九職等至簡任第十職等或警正至警監；技正三人，職務列薦任第八職等至第九職等，其中一人，職務得列簡任第十職等；科長二十一人，職務列薦任第九職等或警正；專員二十四人，職務列薦任第七職等至第八職等或警正；科員六十五人，職務列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等或警佐或警正；技士六人，職務列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等；技佐七

人，職務列委任第四職等至第五職等，其中三人，職務得列薦任第六職等；辦事員七人，職務列委任第三職等至第五職等；書記四人，職務列委任第一職等至第三職等。

第七條 本總局設人事室，置主任一人，職務列薦任第九職等至簡任第十職等，依法辦理人事管理事項；其餘所需工作人員，就本條例所定員額內派充之。

第八條 本總局設會計室，置會計主任一人，職務列薦任第九職等至簡任第十職等，依法辦理歲計、會計及統計事項；其餘所需工作人員，就本條例所定員額內派充之。

第九條 本總局為應業務需要，設偵防查緝隊及直屬船隊，得分組辦事。

偵防查緝隊置隊長一人，職務列簡任第十職等或警監；副隊長一人，職務列薦任第九職等或警正；組主任三人，職務列薦任第九職等或警正；專員二人，職務列薦任第七職等至第八職等或警正；偵查員六十九人，職務列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等或警佐或警正；技士三人，職務列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等；技佐三人，職務列委任第四職等至第五職等，其中一人，職務得列薦任第六職等；辦事員一人，職務列委任第三職等至第五職等。

直屬船隊置隊長一人，職務列簡任第十職等或警監；副隊長一人，職務列薦任第九職等或警正；分隊長十一人，職務列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等或警佐或警正；技士二人，職務列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等；技佐二人，職務列委任第四職等至第五職等，其中一人，職務得列薦任第

六職等；小隊長十七人，職務列委任第四職等至第五職等或薦任第六職等或警佐或警正；隊員八十四人，職務列委任第三職等至第五職等或警佐，其中四十二人，職務得列薦任第六職等或警正；辦事員二人，職務列委任第三職等至第五職等。

第十條 本總局得視勤務需要，設十個甲種編制海巡隊，六個乙種編制海巡隊，二至四個機動海巡隊，並得分組辦事。

甲種編制海巡隊置隊長十人，職務列薦任第九職等至簡任第十職等或警正至警監；副隊長十人，職務列薦任第九職等或警正；組主任三十人，職務列薦任第八職等至第九職等或警正；科員六十人，分隊長一百一十人，職務均列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等或警佐或警正；技士二十人，職務列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等；小隊長二百人，職務列委任第四職等至第五職等或薦任第六職等或警佐或警正；技佐二十人，職務列委任第四職等至第五職等，其中十人，職務得列薦任第六職等；隊員一千二百五十人，職務列委任第三職等至第五職等或警佐，其中六百二十五人，職務得列薦任第六職等或警正；辦事員十人，職務列委任第三職等至第五職等；書記九人，職務列委任第一職等至第三職等。

乙種編制海巡隊置隊長六人，職務列薦任第九職等或警正；副隊長六人，職務列薦任第八職等至第九職等或警正；組主任十二人，職務列薦任第八職等至第九職等或警正；科員十八人，分隊長三十人，職務均列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等或警佐或警正；技士六人，職務列委任第五職等或薦任第六

職等至第七職等；小隊長三十人，職務列委任第四職等至第五職等或薦任第六職等或警佐或警正；隊員二百九十四人，職務列委任第三職等至第五職等或警佐，其中一百四十七人，職務得列薦任第六職等或警正；辦事員六人，職務列委任第三職等至第五職等；書記六人，職務列委任第一職等至第三職等。

機動海巡隊置隊長二人至四人，職務列薦任第九職等至簡任第十職等或警正至警監；副隊長二人至四人，職務列薦任第九職等或警正；組主任六人至十二人，視察二人至四人，職務均列薦任第八職等至第九職等或警正；專員四人至八人，職務列薦任第七職等至第八職等或警正；科員十人至二十人，職務列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等或警佐或警正；辦事員八人至十六人，職務列委任第三職等至第五職等。置艦長十三人至十七人，職務列薦任第七職等至第九職等，其中六人至八人，職務得列簡任第十職等；輪機長十三人至十七人，大副十三人至十七人，職務均列薦任第七職等至第九職等；報務主任三人至七人，艦艇駕駛員三十九人至五十一人，艦艇機師三十九人至五十一人，職務均列薦任第六職等至第八職等；報務員三人，職務列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等；技術助理員五十二人至八十八人，職務列委任第三職等至第五職等；技術生一百零二人至一百七十二人，職務列委任第一職等至第三職等。

第十一條 本條例第五條至第十條所定列有官等、職等人員，除警察官外，其職務所適用之職系，依公務人員任用法第八條之規定，就有關職系選用之。

第十二條 本總局辦事細則，由本總局擬訂，報請行政院海

岸巡防署核定之。

第十三條 本條例施行日期，由行政院定之。

資料來源:海巡法規查詢系統，行政院海岸巡防署

<http://www.cga.gov.tw/wralawgip/cp.jsp?displayLaw=true&lawId=8a8aadb524fc8618012506e8dbff00b9>。

附錄十一 《行政院海岸巡防署組織法》

中華民國 89 年 1 月 26 日總統令制定公布全文 29 條

中華民國 94 年 6 月 22 日總統令公布刪除第 17 條條文

第一條 行政院為維護海域及海岸秩序，與資源之保護利用，確保人民生命及財產安全，設行政院海岸巡防署（以下簡稱本署）。

第二條 本署設下列單位：

- 一、企劃處。
- 二、巡防處。
- 三、情報處。
- 四、後勤處。
- 五、通電資訊處。
- 六、秘書室。
- 七、勤務指揮中心。

第三條 企劃處掌理下列事項：

- 一、關於海域、海岸巡防全般政策、方案之策劃及推動事項。
- 二、關於年度施政計畫之策定、審議、管制及考核事項。
- 三、關於中、長程規劃之研究、審議及推動事項。
- 四、關於綜合性專案研究工作之規劃、協調、處理及成果追蹤事項。

- 五、關於機關組織結構及功能之研議事項。
- 六、關於重要施政列管案件及考核資料之綜合規劃、協調及追蹤管制事項。
- 七、關於行政訴訟及國家賠償事件之研處事項。
- 八、關於法規之研審、修訂、管理事項。
- 九、其他有關企劃事項。

第 四 條

巡防處掌理下列事項：

- 一、關於海域、海岸巡防重要政策之釐訂、考核及研修事項。
- 二、關於海域、海岸勤務規劃、執行、督導計畫之策頒及考核事項。
- 三、關於海域、海岸事務處理計畫之策頒及督考事項。
- 四、關於非通商口岸、漁港之入出人員、物品與運輸工具安全檢查、管制計畫之策頒及督考事項。
- 五、關於海域、海岸犯罪之偵防事項。
- 六、關於海岸管制區管制政策之釐定及研修事項。
- 七、關於海域、海岸執勤人員訓練計畫之策頒及督考事項。
- 八、關於海上救難及護漁之督導事項。
- 九、關於海域、海岸巡防及國防事務權責劃分之協調事項。
- 十、其他有關巡防事項。

第 五 條

情報處掌理下列事項：

- 一、關於情報政策、計畫研擬及督考事項。

二、關於海域、海岸巡防涉外事務協調、調查及處理事項。

三、關於走私、非法入出國、滲透及安全情報蒐集指導、研整及運用事項。

四、關於情報、反情報部署、情報偵蒐裝備籌建管理事項。

五、關於情報諮詢計畫研擬及督考事項。

六、關於水文、海象、漁汛資料蒐整、運用事項。

。

七、關於國際情報協調、連繫、運用事項。

八、其他有關情報事項。

第 六 條 後勤處掌理下列事項：

一、關於綜理各類裝備、物資獲得、分配、管理、保修維護、運輸及補給等計畫事項。

二、關於任務執行所需之各類裝備、物資採購及管制事項。

三、關於營繕工程計畫、編訂事項。

四、關於土地、房建物管理作業程序之策訂及督導事項。

五、關於裝備、物資等作業程序之策頒事項。

六、其他物資支援及醫療行政事項。

第 七 條 通電資訊處掌理下列事項：

一、關於通信、電子（含雷達）、光電政策、計畫之策訂、督導與相關通電研發與制定通資裝備後勤相關規定及修護政策制定事項。

二、關於通資人力規劃、儲備、訓練、運用、派職之建議、審核及管制事項。

- 三、關於有、無線電、光電、雷達系統工程規劃建置、電路網路設計管理、三度空間通信資訊數據鏈路整合及運用事項。
- 四、關於監控系統籌建、陣地勘查、部署、標定、防護規劃、裝備獲得及週邊設施籌補建置事項。
- 五、關於資訊政策、計畫之策定及相關資訊研究發展事項。
- 六、關於頻譜管理、通資安全防護機制管制計畫策頒、督導、保密裝備獲得運用等事項。
- 七、關於建立軟體構型管理專責單位，管理、維護（修）各類裝備相關操控、測試、作業、教學、電子技令等軟體獲得事項。
- 八、關於整合各型裝備修護所要技術與資源、發展通用型自動測試系統、獲得測試需求文件或測試程式集等及建立自動化整體維修能量事項。
- 九、關於建立網路管理系統、遂行遠端遙控、維修、訓練工作與相關後勤自動化及達成網路化目標事項。
- 十、其他有關通電資訊事項。

第 八 條

秘書室掌理下列事項：

- 一、關於議事及業務管制事項。
- 二、關於本署新聞發布及連絡事項。
- 三、關於公關與輿情蒐集及反映事項。
- 四、關於文書收發、分配、撰擬及檔案管理事項。
- 五、關於印信、典守事項。
- 六、關於庶務、經費及出納事項。

項。
七、關於本署公產、公物、建築、修繕等管理事

八、不屬於其他各處、中心事項。

第九條 勤務指揮中心掌理下列事項：

一、關於海域、海岸狀況之指導、處理、管制、陳報事項。

二、關於海域、海岸執勤單位、人員之勤務統合、指揮、管制事項。

三、關於國防、警察、海關及其他相關機關間相互通報聯絡事項。

四、其他有關勤務指揮事項。

第十條 本署設海洋巡防總局、海岸巡防總局，執行本法所定事務，其組織另以法律定之。

前項機關，得視業務需要調整之。

第十一條 本署置署長一人，特任，綜理署務，並指揮、監督所屬職員及機關。

第十二條 本署置副署長二人或三人，職務列簡任第十四職等或中將，其中一人得比照簡任第十四職等，襄理署務。

第十三條 本署置主任秘書一人，參事五人，處長五人，勤務指揮中心主任一人，職務均列簡任第十二職等或少將；副處長五人，勤務指揮中心副主任一人，隊長一人，職務均列簡任第十一職等或少將；秘書室主任一人，專門委員十八人，職務均列簡任第十職等至第十一職等或少將、上校；秘書六人至八人，視察六人，職務均列薦任第八職等至第九職等或中校，其中秘書四人，視察三人，職務得列簡任第十職等至第十一職等或少將、上校

；副隊長一人至二人，職務列簡任第十職等或上校；科長三十九人，職務列薦任第九職等或中校；分隊長二人，職務列薦任第八職等至第九職等或中校；專員七十八人至八十人，分析師二人，職務均列薦任第七職等至第九職等或中校、少校；科員一七八人，飛行員十二人至三十六人，技士二人至六人，職務均列委任第五職等或薦任第六職等至第七職等或少校、上尉、中尉；助理設計師四人，技佐四人至八人，職務均列委任第四職等至第五職等或中尉、少尉，其中助理設計師二人，技佐四人，職務得列薦任第六職等或上尉；辦事員十人，職務列委任第三職等至第五職等或中尉、少尉、士官；書記十一人，職務列委任第一職等至第三職等或士官。

第十四條 本署設人事處，置處長一人，職務列簡任第十二職等或少將；副處長一人，職務列簡任第十一職等或少將，依法辦理人事管理事項；其餘所需工作人員，就本法所定員額內派充之。

第十五條 本署設會計處，置會計長一人，職務列簡任第十二職等或少將；副會計長一人，職務列簡任第十一職等或少將，依法辦理歲計、會計、統計事項；其餘所需工作人員，就本法所定員額內派充之。

第十六條 本署設政風處，置處長一人，職務列簡任第十二職等，副處長一人，職務列簡任第十一職等，依法辦理政風事項；其餘所需工作人員，就本法所定員額內派充之。

第十七條 （刪除）

- 第十八條 第十三條至第十六條所定列有官等、職等之文職人員，得就官階相當之警察人員派充之。
- 第十二條至第十七條所定列有官等、職等之文職人員，其職務所適用之職系，依公務人員任用法第八條之規定，就有關職系選用之。
- 第十九條 本署為處理業務需要，得報請行政院核准，設海洋事務研究委員會等委員會，所需工作人員，就本法所定員額內派充之。
- 第二十條 本署及所屬機關成立時，由其他機關納編人員，其經原任機關所請辦之特種考試及格者，得不受公務人員考試法、公務人員任用法與各項公務人員特種考試規則所定特考特用及轉調規定之限制。但再轉調時，以原請辦考試機關及所屬機關、本署及所屬機關之職務為限。
- 前項移編人員未具公務人員任用資格者，得依原各該法令任職至其離職。
- 隨同業務移撥及其他具有航海、造船、輪機、資訊、電子等特殊專長之上校以上軍官外職停役轉任本署及所屬機關尚未取得公務人員任用資格者，得申請國軍上校以上軍官外職停役轉任公務人員檢覈。
- 第二十一條 前條納編人員之權利義務，除本法有特別規定外，依各該人員身分之相關法律規定辦理。
- 第二十二條 本署軍職人員之任用，不得逾編制員額三分之二，並應逐年降低其配比；俟本法施行八年後，本署人員任用以文職人員為主，文職人員之任用，依公務人員任用法規定辦理。
- 第二十三條 本署及所屬機關人員之任用及管理，另以法律定之。

前項人員任用及管理法律未施行前，本署及所屬機關新進人員之任用及管理，仍依其原各該相關法令辦理。

- 第二十四條 本署及所屬機關，於戰爭或事變發生時，依行政院命令納入國防軍事作戰體系。
- 第二十五條 本署及所屬機關有關情報預算，受立法院審查後，其執行與決算審查，由有關機關以機密方式處理之。
- 第二十六條 本署及所屬機關，於年度預算執行中成立，其因調配人力移撥員額及業務時，所需各項相關經費，得由移撥機關在原預算範圍內調整支應，不受預算法第六十二條及第六十三條規定之限制。
- 第二十七條 本法施行後，應就本署暨所屬機關之編裝、組織重新檢討調整，俾符合優先發展海域巡防之原則，並以三年為期限。必要時，得延長一年。
- 第二十八條 本署辦事細則，由本署定之。
- 第二十九條 本法施行日期，由行政院定之。

資料來源：海巡法規查詢系統，行政院海岸巡防署

<http://www.cga.gov.tw/wralawgip/cp.jsp?displayLaw=true&lawId=8a8aadb524fc8618012506b69fe400a7>。

附錄十二 《行政院海岸巡防署與國防部協調聯繫辦法》

中華民國 90 年 7 月 25 日行政院海岸巡防署（90）署巡海字第 0900007968 號令、國防部（90）戍戎字第 2661 號令會銜發布

- 第一條 本辦法依海岸巡防法第十一條第二項規定訂定之。
- 第二條 行政院海岸巡防署（以下簡稱海巡署）所屬軍職人員得與國防部所屬機構、部隊之人員交流互調。
前項人員之交流互調作業規定，由海巡署會同國防部

另定之。

第 三 條 為因應任務需要，海巡署所屬軍職人員得委託國防部代為教育訓練。

前項教育訓練實施要點由海巡署會同國防部定之。

第 四 條 海岸管制區之劃定、公告事宜，由國防部會同海巡署、內政部根據海防及軍事安全實際需要，就台灣地區海岸範圍內劃定公告之。

前項管制區（不含管制區內之軍事設施）之入出申請許可、管制及安全維護，由海巡署所屬巡防機構辦理；設於管制區內之軍事設施，則由作戰區辦理。人民入出海岸管制區作業規定，由國防部會同海巡署、內政部定之。

第 五 條 海巡署因執行巡防任務之需要，得請求國防部提供必要之海、空軍氣象、地圖、海圖、數值地圖、衛（空）照圖等資料，及雷情、空偵、電偵及刑事鑑識等支援，以協助其執行任務。

海巡署依前項規定所取得之資料，應遵照軍機種類範圍準則之軍機保密有關規定辦理。

第 六 條 海巡署所屬人員因任務需要，派赴他國執行情報蒐集工作時，得依需要請求國防部駐外單位支援協助。

第 七 條 海巡署及國防部應相互合作，密切協調，彼此提供影響海域、海岸安全之預警、雷情及滲透情資等資料，共同維護國家安全。

前項資料之傳遞，應以書面、電話、傳真、資訊網路或其他適當方式為之，並得依需要由雙方相對業管單位成立專責小組處理之。

第 八 條 海巡署執行任務所需之各式國軍制式夜視、觀測及

照明等偵搜裝備，得委託國防部所屬機構研發、生產及提供後續之補給、修護等事項。

第九條 海巡署及所屬機構之各式國軍制式武器、彈藥、化學、通信、偵搜等裝備之保修作業，得委託國防部支援。

前項支援要點由海巡署會同國防部定之。

第十條 國防部得依實際需要，將東、南沙地區之重要軍事設施管制區之檢查、管制事宜委託海巡署辦理。

前項地區如遭受軍事武力威脅時，國防部得依作戰任務需要，調派兵力馳援。

第一項地區之地區防衛性武器射擊時機、程序及權責由國防部訂定後，委託海巡署所屬機構執行，為使馳援軍事行動順利遂行，地區防衛性武器調整部署時，由海巡署會同國防部辦理。

第十一條 海巡署所屬外、離島機構人員之緊急重大傷病後送，除依國軍聯合傷患協調中心作業規定辦理外，必要時得請求國防部支援海、空後送醫療任務。

第十二條 海巡署外、離島地區之武器、彈藥等裝備運輸，基於安全需要，得請求國防部支援運送。

前項支援要點由海巡署會同國防部定之。

第十三條 海巡署及國防部應督導所屬機構、部隊，訂定有關之相互支援協調要點。

第十四條 海巡署及國防部所屬機構、部隊得依任務相互支援合作，採相關保密措施，共同協議建立通信、資訊網路與資料系統連結交換機制，並相互協調提供通信電子資訊站台之設施支援。

第十五條 為因應戰時任務需要，國防部所屬機構、部隊與海巡署所屬機構間應建立指揮、管制、情報、傳遞等

通連電路及通資網路，銜接之電（網）路由需求單位負責構建。

第十六條 海巡署各級勤務指揮中心及國防部各級戰情中心（含情報次長室）應每日定時聯繫，遇有緊急或重大狀況時，應即時相互通報。

第十七條 海巡署所屬機構執行巡防任務時，得請求國防部所屬機構、部隊支援。

國防部所屬機構、部隊執行國防軍事任務時，得請求海巡署所屬機構支援。

海巡署與國防部所屬機構、部隊於接獲前二項請求支援時，得相互配合支援，若人力、物力不足支援時，應報請上級單位調派之。

前項之支援申請，應以書面為之。但遇有緊急情形，得以電話、傳真或其他適當方式為之。

第十八條 為落實國防法第四條及行政院海岸巡防署組織法第二十四條之規定，國防部及所屬機構、部隊執行年度戰備演訓、兵棋推演、作戰計畫策（修）訂作業時，海巡署及所屬機構，應適時配合參與，並依所賦予之作戰任務完成作戰計畫之策訂。

國防部及所屬機構、部隊執行前項任務時，應先以書面或其他適當方式通知海巡署及所屬機構。

海巡署及所屬機構因處理重大事件時，得暫停參與各項演訓；有關暫停參與各項演訓之重大事件認定基準，由海巡署會商國防部另訂之。

第十九條 有關相互請求支援、委託事項，其所需經費，由請求或委託之一方編列、支應之。

第二十條 海巡署及國防部所屬機構、部隊於相互請求支援有關事項不能獲致協議時，應逐級會商解決。

第二十一條 海巡署及國防部業務主管單位，應視業務需要經常保持聯繫，並訂定細部協調聯繫要點。

第二十二條 海巡署及國防部所屬機構、部隊得共同協議訂定臺灣本島及外、離島應變支援計畫。

第二十三條 本辦法自發布日施行。

資料來源：海巡法規查詢系統，行政院海岸巡防署

<http://www.cga.gov.tw/wralawgip/cp.jsp?displayLaw=true&lawId=8a8adb52510d96f012511f3d90b001d>。

附錄十三 《中華人民共和國領海及毗連區法》

（1992年2月25日第七屆全國人民代表大會常務委員會第二十四次會議通過

1992年2月25日中華人民共和國主席令第五十五號公佈施行）

第一條 為行使中華人民共和國對領海的主權和對毗連區的管制權，維護國家安全和海洋權益，制定本法。

第二條 中華人民共和國領海為鄰接中華人民共和國陸地領土和內水的一帶海域。

中華人民共和國的陸地領土包括中華人民共和國大陸及其沿海島嶼、臺灣及其包括釣魚島在內的附屬各島、澎湖列島、東沙群島、西沙群島、中沙群島、南沙群島以及其他一切屬於中華人民共和國的島嶼。

中華人民共和國領海基線向陸地一側的水域為中華人民共和國的內水。

第三條 中華人民共和國領海的寬度從領海基線量起為十二海裏。

中華人民共和國領海基線採用直線基線法劃定，由各相鄰基點之間的直線連線組成。

中華人民共和國領海的外部界限為一條其每一點與領海基線的最近點距離等於十二海裏的線。

第四條 中華人民共和國毗連區為領海以外鄰接領海的一帶海域。毗連區的寬度為十二海裏。

中華人民共和國毗連區的外部界限為一條其每一點與領海基線的最近點距離等於二十四海裏的線。

第五條 中華人民共和國對領海的主權及于領海上空、領海的海床及底土。

第六條 外國非軍用船舶，享有依法無害通過中華人民共和國領海的權利。

外國軍用船舶進入中華人民共和國領海，須經中華人民共和國政府批准。

第七條 外國潛水艇和其他潛水器通過中華人民共和國領海，必須在海面航行，並展示其旗幟。

第八條 外國船舶通過中華人民共和國領海，必須遵守中華人民共和國法律、法規，不得損害中華人民共和國的和平、安全和良好秩序。

外國核動力船舶和載運核物質、有毒物質或者其他危險物質的船舶通過中華人民共和國領海，必須持有有關證書，並採取特別預防措施。

中華人民共和國政府有權採取一切必要措施，以防止和制止對領海的非無害通過。

外國船舶違反中華人民共和國法律、法規的，由中華人民共和國有關機關依法處理。

第九條 為維護航行安全和其他特殊需要，中華人民共和國政府可以要求通過中華人民共和國領海的外國船舶使用指定的航道或者依照規定的分道通航制航行，具體辦法由中華人民共和國政府或者其有關主管部門公佈。

第十條 外國軍用船舶或者用於非商業目的的外國政府船舶在通過中華人民共和國領海時，違反中華人民共和國法律、法規的，中華人民共和國有關主管機關有權令其立即離開領海，對所造成的損失或者損害，船旗國應當負國際責任。

第十一條 任何國際組織、外國的組織或者個人，在中華人民共和國領海內進行科學研究、海洋作業等活動，須經中華人民共和國政府或者其有關主管部門批准，遵守中華人民共和國法律、法規。

違反前款規定，非法進入中華人民共和國領海進行科學研究、海洋作業等活動的，由中華人民共和國有關機關依法處理。

第十二條 外國航空器只有根據該國政府與中華人民共和國政府簽訂的協定、協定，或者經中華人民共和國政府或者其授權的機關批准或者接受，方可進入中華人民共和國領海上空。

第十三條 中華人民共和國有權在毗連區內，為防止和懲處在其陸地領土、內水或者領海內違反有關安全、海關、財政、衛生或者入境出境管理的法律、法規的行為行使管制權。

第十四條 中華人民共和國有關主管機關有充分理由認為外國船舶違反中華人民共和國法律、法規時，可以對該外國船舶行使緊追權。

追逐須在外國船舶或者其小艇之一或者以被追逐的船舶為母船進行活動的其他船艇在中華人民共和國的內水、領海或者毗連區內時開始。

如果外國船舶是在中華人民共和國毗連區內，追逐只有在本法第十三條所列有關法律、法規規定的權利受到侵犯時方可進行。

追逐只要沒有中斷，可以在中華人民共和國領海或者毗連區外繼續進行。在被追逐的船舶進入其本國領海或者第三國領海時，追逐終止。

本條規定的緊追權由中華人民共和國軍用船舶、軍用航空器或者中華人民共和國政府授權的執行政府公務的船舶、航空器行使。

第十五條 中華人民共和國領海基線由中華人民共和國政府公佈。

第十六條 中華人民共和國政府依據本法制定有關規定。

第十七條 本法自公佈之日起施行

資料來源：中華人民共和國領海及毗連區法，中國法律服務

http://www.chinalegal.com.hk/index.php?option=com_content&view=article&id=111:113-1992-02-25&catid=54&Itemid=137。

附錄十四 《聯合國海洋法公約》

擷取第二部份第十七條至第二十五條

第 17 條 無害通過權

在本公約的限制下，所有國家，不論為沿海國或內陸國，其船舶均享有無害通過領海的權利。

第 18 條 通過的意義

1．通過是指為了下列目的，通過領海的航行：

(a) 穿過領海但不進入內水或停靠內水以外的泊船處或港口設施；或

(b) 駛往或駛出內水或停靠這種泊船處或港口設施。

2．通過應繼續不停和迅速進行。通過包括停船和下錨在內，但以通常航行所附帶發生的或由于不可抗力或遇難所必要的或為救助遇險或遭難的人員、船舶或飛機的目的為限。

第 19 條 無害通過的意義

1．通過只要不損害沿海國的和平、良好秩序或安全，就是無害的。這種通過的進行應符合本公約和其他國際法規則。

2．如果外國船舶在領海內進行下列任何一種活動，其通過即應視為損害沿海國的和平、良好秩序或安全：

(a) 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方式進行武力威脅或使用武力；

(b) 以任何種類的武器進行任何操練或演習；

(c) 任何目的在於搜集情報使沿海國的防務或安全受損害的行為；

- (d) 任何目的在於影響沿海國防務或安全的宣傳行為；
- (e) 在船上起落或接載任何飛機；
- (f) 在船上發射、降落或接載任何軍事裝置；
- (g) 違反沿海國海關、財政、移民或衛生的法律和規章，上下任何商品、貨幣或人員；
- (h) 違反本公約規定的任何故意和嚴重的污染行為；
- (i) 任何捕魚活動；
- (j) 進行研究或測量活動；
- (k) 任何目的在於幹擾沿海國任何通訊系統或任何其他設施或設備的行為；
- (l) 與通過沒有直接關係的任何其他活動。

第 20 條 潛水艇和其他潛水器

在領海內，潛水艇和其他潛水器，須在海面上航行並展示其旗幟。

第 21 條 沿海國關於無害通過的法律和規章

1·沿海國可依本公約規定和其他國際法規則，對下列各項或任何一項制定關於無害通過領海的法律和規章；

- (a) 航行安全及海上交通管理；
- (b) 保護助航設備和設施以及其他設施或設備；
- (c) 保護電纜和管道；
- (d) 養護海洋生物資源；
- (e) 防止違犯沿海國的漁業法律和規章；
- (f) 保全沿海國的環境，並防止、減少和控制該環境受污染；
- (g) 海洋科學研究和水文測量；
- (h) 防止違犯沿海國的海關、財政、移民或衛生的法律和規章。

2·這種法律和規章除使一般接受的國際規則或標準有效外，

不應適用於外國船舶的設計、構造、人員配備或裝備。

3·沿海國應將所有這種法律和規章妥為公布。

4·行使無害通過領海權利的外國船舶應遵守所有這種法律和規章以及關於防止海上碰撞的一切一般接受的國際規章。

第22條 領海內的海道和分道通航制

1·沿海國考慮到航行安全認為必要時，可要求行使無害通過其領海權利的外國船舶使用其為管制船舶通過而指定或規定的海道和分道通航制。

2·特別是沿海國可要求油輪、核動力船舶或載運核物質或材料或其他本質上危險或有毒物質或材料的船舶只在上述海道通過。

3·沿海國根據本條指定海道和規定分道通航制時，應考慮到：

- (a) 主管國際組織的建議；
- (b) 習慣上用于國際航行的水道；
- (c) 特定船舶和水道的特殊性質；和
- (d) 船舶來往的頻繁程度。

4·沿海國應在海圖上清楚地標出這種海道和分道通航制，並應將該海圖妥為公布。

第23條 外國核動力船舶和載運核物質或其他本質上危險或有毒物質的船舶

外國核動力船舶和載運核物質或其他本質上危險或有毒物質的船舶，在行使無害通過領海的權利時，應持有國際協定為這種船舶所規定的證書並遵守國際協定所規定的特別預防措施。

第24條 沿海國的義務

1·除按照本公約規定外，沿海國不應妨礙外國船舶無害通過領海。尤其在適用本公約或依本公約制定的任何法律或規章時，沿海國不應：

(a) 對外國船舶強加要求，其實際後果等于否定或損害無害通過的權利；或

(b) 對任何國家的船舶、或對載運貨物來往任何國家的船舶或對替任何國家載運貨物的船舶，有形式上或事實上的歧視。

2 · 沿海國應將其所知的在其領海內對航行有危險的任何情況妥為公布。

第 25 條 沿海國的保護權

1 · 沿海國可在其領海內採取必要的步驟以防止非無害的通過。

2 · 在船舶駛往內水或停靠內水外的港口設備的情形下，沿海國也有權採取必要的步驟，以防止對準許這種船舶駛往內水或停靠港口的條件的任何破壞。

3 · 如為保護國家安全包括武器演習在內而有必要，沿海國可在對外國船舶之間在形式上或事實上不加歧視的條件下，在其領海的特定區域內暫時停止外國船舶的無害通過。這種停止僅應在正式公布後發生效力。

擷取第二部份第二十九條至第三十二條

第 29 條 軍艦的定義

為本公約的目的，“軍艦”是指屬于一國武裝部隊、具備辨別軍艦國籍的外部標志、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。

第 30 條 軍艦對沿海國法律和規章的不遵守

如果任何軍艦不遵守沿海國關於通過領海的法律和規章，而且不顧沿海國向其提出遵守法律和規章的任何要求，沿海國可要求該軍艦立即離開領海。

第 31 條 船旗國對軍艦或其他用于非商業目的政府船舶所造成的損害的責任

對於軍艦或其他用于非商業目的政府船舶不遵守沿海國有關通過領海的法律和規章或不遵守本公約的規定或其他國際法規則，而使沿海國遭受的任何損失或損害，船旗國應負國際責任。

第 32 條 軍艦和其他用于非商業目的政府船舶的豁免權
A 分節和第 30 及第 31 條所規定的情形除外，本公約規定不影響軍艦和其他用于非商業目的政府船舶的豁免權。

擷取第三部份第三十四條至第四十五條

第 34 條 構成用于國際航行海峽的水域的法律地位

1. 本部分所規定的用于國際航行海峽的通過制度，不應在其他方面影響構成這種海峽的水域的法律地位，或影響海峽沿岸國對這種水域及其上空、海床和底土行使其主權或管轄權。

2. 海峽沿岸國的主權或管轄權的行使受本部分和其他國際法規則的限制。

第 35 條 本部分的範圍

本部分的任何規定不影響：

(a) 海峽內任何內水區域，但按照第 7 條所規定的方法確定直線基線的效果使原來並未認為是內水的區域被包圍在內成為內水的情況除外；

(b) 海峽沿岸國領海以外的水域作為專屬經濟區域或公海的法律地位；或

(c) 某些海峽的法律制度，這種海峽的通過已全部或部分地規定在長期存在、現行有效的專門關於這種海峽的國際公約中。

第 36 條 穿過用于國際航行的海峽的公海航道或穿過專屬經濟區的航道

如果穿過某一用于國際航行的海峽有在航行和水文特徵方面同樣方便的一條穿過公海或穿過專屬經濟區的航道，本部分不適用於該海峽；在這種航道中，適用本公約其他有關部分其中包括關於航行和飛越自由的規定。

第 37 條 本節的範圍

本節適用於公海或專屬經濟區的一個部分和公海或專屬經濟區的另一部分之間的用于國際航行的海峽。

第 38 條 過境通行權

1. 在第 37 條所指的海峽中，所有船舶和飛機均享有過境通行的權利，過境通行不應受阻礙；但如果海峽是由海峽沿岸國的一個島嶼和該國大陸形成，而且該島向海一面有在航行和水文特徵方面同樣方便的一條穿過公海，或穿過專屬經濟區的航道，過境通行就不應適用。

2. 過境通行是指按照本部分規定，專在為公海或專屬經濟區的一個部分和公海或專屬經濟區的另一部分之間的海峽繼續不停和迅速過境的目的而行使航行和飛越自由。但是，對繼續不停和迅速過境的要求，並不排除在一個海峽沿岸國入境條件的限制下，為駛入、駛離該國或自該國返回的目的而通過海峽。

3. 任何非行使海峽過境通行權的活動，仍受本公約其他適用的規定的限制。

第 39 條 船舶和飛機在過境通行時的義務

1. 船舶和飛機在行使過境通行權時應：

(a) 毫不遲延地通過或飛越海峽；

(b) 不對海峽沿岸國的主權、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方式進行武力威脅或使用武力；

(c) 除因不可抗力或遇難而有必要外，不從事其繼續不停和迅速過境的通常方式所附帶發生的活動以外的任何活動；

(d) 遵守本部分的其他有關規定。

2. 過境通行的船舶應：

(a) 遵守一般接受的關於海上安全的國際規章、程序和慣例，包括《國際海上避碰規則》；

(b) 遵守一般接受的關於防止、減少和控制來自船舶污染的國際規章、程序和慣例。

3. 過境通行的飛機應：

(a) 遵守國際民用航空組織制定的適用於民用飛機的《航空規則》；國有飛機通常應遵守這種安全措施，並在操作時隨時適當顧及航行安全；

(b) 隨時監聽國際上指定的空中交通管制主管機構所分配的無線電頻率或有關國際呼救無線電頻率。

第40條 研究和測量活動

外國船舶，包括海洋科學研究和水文測量的船舶在內，在過境通行時，非經海峽沿岸國事前準許，不得進行任何研究或測量活動。

第41條 用于國際航行的海峽內的海道和分道通航制

1. 依照本部分，海峽沿岸國可于必要時為海峽航行指定海道和規定分道通航制，以促進船舶的安全通過。

2. 這種國家可于情況需要時，經妥為公布後，以其他海道或分道通航制替換任何其原先指定或規定的海道或分道通航制。

3. 這種海道和分道通航制應符合一般接受的國際規章。

4. 海峽沿岸國在指定或替換海道或在規定或替換分道通航制以前，應將提議提交主管國際組織，以期得到採納。該組織僅可採納同海峽沿岸國議定的海道和分道通航制，在此以後，海峽沿岸國可對這些海道和分道通航制予以指定、規定或替換。

5. 對於某一海峽，如所提議的海道或分道通航制穿過該海峽兩個或兩個以上沿岸國的水域，有關各國應同主管國際組織協

商，合作擬訂提議。

6．海峽沿岸國應在海圖上清楚地標出其所指定或規定的一切海道和分道通航制，並應將該海圖妥為公布。

7．過境通行的船舶應尊重按照本條制定的適用的海道和分道通航制。

第42條 海峽沿岸國關於過境通行的法律和規章

1．在本節規定的限制下，海峽沿岸國可對下列各項或任何一項制定關於通過海峽的過境通行的法律和規章：

(a) 第41條所規定的航行安全和海上交通管理；

(b) 使有關在海峽內排放油類、油污廢物和其他有毒物質的適用的國際規章有效，以防止、減少和控制污染；

(c) 對於漁船，防止捕魚，包括漁具的裝載；

(d) 違反海峽沿岸國海關、財政、移民或衛生的法律和規章，上下任何商品、貨幣或人員。

2．這種法律和規章不應在形式上或事實上在外國船舶間有所歧視，或在其適用上有否定、妨礙或損害本節規定的過境通行權的實際後果。

3．海峽沿岸國應將所有這種法律和規章妥為公布。

4．行使過境通行權的外國船舶應遵守這種法律和規章。

5．享有主權豁免的船舶的船旗國或飛機的登記國，在該船舶或飛機不遵守這種法律和規章或本部分的其他規定時，應對海峽沿岸國遭受的任何損失和損害負國際責任。

第43條 助航和安全設備及其他改進辦法以及污染的防止、減少和控制

海峽使用國和海峽沿岸國應對下列各項通過協議進行合作：

(a) 在海峽內建立並維持必要的助航和安全設備或幫助國際航行的其他改進辦法；和

(b) 防止、減少和控制來自船舶的污染。

第 4 4 條 海峽沿岸國的義務

海峽沿岸國不應妨礙過境通行，並應將其所知的海峽內或海峽上空對航行或飛越有危險的任何情況妥為公布。過境通行不應予以停止。

第 4 5 條 無害通過

1．按照第 II 部分第 3 節，無害通過制度應適用於下列用于國際航行的海峽：

(a) 按照第 3 8 條第 1 款不適用過境通行制度的海峽；或
(b) 在公海或專屬經濟區的一個部分和外國領海之間的海峽。

2．在這種海峽中的無害通過不應予以停止。

擷取第五部份第五十五條至第五十九條

第 5 5 條 專屬經濟區的特定法律制度

專屬經濟區是領海以外並鄰接領海的一個區域，受本部分規定的特定法律制度的限制，在這個制度下，沿海國的權利和管轄權以及其他國家的權利和自由均受本公約有關規定的支配。

第 5 6 條 沿海國在專屬經濟區內的權利、管轄權和義務

1．沿海國在專屬經濟區內有：

(a) 以勘探和開發、養護和管理海床上覆水域和海床及其底土的自然資源(不論為生物或非生物資源)為目的的主權權利，以及關於在該區內從事經濟性開發和勘探，如利用海水、海流和風力生產能等其他活動的主權權利；

(b) 本公約有關條款規定的對下列事項的管轄權：

(i) 人工島嶼、設施和結構的建造和使用；

(i i) 海洋科學研究；

(i i i) 海洋環境的保護和保全；

(c) 本公約規定的其他權利和義務。

2·沿海國在專屬經濟區內根據本公約行使其權利和履行其義務時，應適當顧及其他國家的權利和義務，並應以符合本公約規定的方式行事。

3·本條所載的關於海床和底土的權利，應按照第VI部分的規定行使。

第57條 專屬經濟區的寬度

專屬經濟區從測算領海寬度的基線量起，不應超過二百海裏。

第58條 其他國家在專屬經濟區內的權利和義務

1·在專屬經濟區內，所有國家，不論為沿海國或內陸國，在本公約有關規定的限制下，享有第87條所指的航行和飛越的自由，鋪設海底電纜和管道的自由，以及與這些自由有關的海洋其他國際合法用途，諸如同船舶和飛機的操作及海底電纜和管道的使用有關的並符合本公約其他規定的那些用途。

2·第88至第115條以及其他國際法有關規則，只要與本部分不相抵觸，均適用於專屬經濟區。

3·各國在專屬經濟區內根據本公約行使其權利和履行其義務時，應適當顧及沿海國的權利和義務，並應遵守沿海國按照本公約的規定和其他國際法規則所制定的與本部分不相抵觸的法律和規章。

第59條 解決關於專屬經濟區內權利和管轄權的歸屬的衝突的基礎

在本公約未將在專屬經濟區內的權利或管轄權歸屬於沿海國或其他國家而沿海國和任何其他一國或數國之間的利益發生衝突的情形下，這種衝突應在公平的基礎上參照一切有關情況，考慮到所涉利益分別對有關各方和整個國際社會的重要性，加以解決。

擷取第六部份第七十六條至第七十九條

第 76 條 大陸架的定義

1．沿海國的大陸架包括其領海以外依其陸地領土的全部自然延伸，擴展到大陸邊外緣的海底區域的海床和底土，如果從測算領海寬度的基線量起到大陸邊的外緣的距離不到二百海裏，則擴展到二百海裏的距離。

2．沿海國的大陸架不應擴展到第 4 至第 6 款所規定的界限以外。

3．大陸邊包括沿海國陸塊沒入水中的延伸部分，由陸架、陸坡和陸基的海床和底土構成，它不包括深洋洋底及其洋脊，也不包括其底土。

4．（a）為本公約的目的，在大陸邊從測算領海寬度的基線量起超過二百海裏的任何情形下，沿海國應以下列兩種方式之一，劃定大陸邊的外緣：

（i）按照第 7 款，以最外各定點為準劃定界線，每一定點上沉積岩厚度至少為從該點至大陸坡腳最短距離的百分之一；或

（ii）按照第 7 款，以離大陸坡腳的距離不超過六十海裏的各定點為準劃定界線。

（b）在沒有相反證明的情形下，大陸坡腳應定為大陸坡底坡度變動最大之點。

5．組成按照第 4 款（a）項（i）和（ii）目劃定的大陸架在海床上的外部界線各定點，不應超過從測算領海寬度的基線量起三百五十海裏，或不應超過連接二千五百公尺深度各點的二千五百公尺等深線一百海裏。

6．雖有第 5 款的規定，在海底洋脊上的大陸架外部界限不應超過從測算領海寬度的基線量起三百五十海裏。本款規定不適用於作為大陸邊自然構成部分的海臺、海隆、海峰、暗灘和坡尖等海底高地。

7·沿海國的大陸架如從測算領海寬度的基線量起超過二百海裏，應連接以經緯度坐標標出的各定點劃出長度各不超過六十海裏的若幹直線，劃定其大陸架的外部界限。

8·從測算領海寬度的基線量起二百海裏以外大陸架界限的情報應由沿海國提交根據附件II在公平地區代表制基礎上成立的大陸架界限委員會。委員會應就有關劃定大陸架外部界限的事項向沿海國提出建議，沿海國在這些建議的基礎上劃定的大陸架界限應有確定性和拘束力。

9·沿海國應將永久標明其大陸架外部界限的海圖和有關情報，包括大地基準點，交存于聯合國秘書長。秘書長應將這些情報妥為公布。

10·本條的規定不妨害海岸相向或相鄰國家間大陸架界限劃定的問題。

第77條 沿海國對大陸架的權利

1·沿海國為勘探大陸架和開發其自然資源的目的，對大陸架行使主權權利。

2·第1款所指的權利是專屬性的，即：如果沿海國不勘探大陸架或開發其自然資源，任何人未經沿海國明示同意，均不得從事這種活動。

3·沿海國對大陸架的權利並不取決于有效或象徵的佔領或任何明文公告。

4·本部分所指的自然資源包括海床和底土的礦物和其他非生物資源，以及屬於定居種的生物，即在可捕撈階段在海床上或海床下不能移動或其軀體須與海床或底土保持接觸才能移動的生物。

第78條 上覆水域和上空的法律地位以及其他國家的權利和自由

1·沿海國對大陸架的權利不影響上覆水域或水域上空的法

律地位。

2·沿海國對大陸架權利的行使，絕不得對航行和本公約規定的其他國家的其他權利和自由有所侵害，或造成不當的幹擾。

第79條 大陸架上的海底電纜和管道

1·所有國家按照本條的規定都有在大陸架上鋪設海底電纜和管道的權利。

2·沿海國除為了勘探大陸架，開發其自然資源和防止、減少和控制管道造成的污染有權採取合理措施外，對於鋪設或維持這種海底電纜或管道不得加以阻礙。

3·在大陸架上鋪設這種管道，其路線的劃定須經沿海國同意。

4·本部分的任何規定不影響沿海國對進入其領土或領海電纜或管道訂立條件的權利，也不影響沿海國對因勘探其大陸架開發其資源或經營在其管轄下的人工島嶼、設施和結構而建造或使用的電纜和管道的管轄權。

5·鋪設海底電纜和管道時，各國應適當顧及已經鋪設的電纜和管道。特別是，修理現有電纜或管道的可能性不應受妨害。

擷取第七部份第一百條至第一百零七條

第100條 合作制止海盜行為的義務

所有國家應盡最大可能進行合作，以制止在公海上或在任何國家管轄範圍以外的任何其他地方的海盜行為。

第101條 海盜行為的定義

下列行為中的任何行為構成海盜行為：

(a) 私人船舶或私人飛機的船員、機組成員或乘客為私人目的，對下列對象所從事的任何非法的暴力或扣留行為，或任何掠奪行為：

(i) 在公海上對另一船舶或飛機，或對另一船舶或飛機上的人或財物；

(i i) 在任何國家管轄範圍以外的地方對船舶、飛機、人或財物；

(b) 明知船舶或飛機成為海盜船舶或飛機的事實，而自願參加其活動的任何行為；

(c) 教唆或故意便利 (a) 或 (b) 項所述行為的任何行為。

第 1 0 2 條 軍艦、政府船舶或政府飛機由于其船員或機組成員發生叛變而從事的海盜行為

軍艦、政府船舶或政府飛機由于其船員或機組成員發生叛變並控制該船舶或飛機而從事第 1 0 1 條所規定的海盜行為，視同私人船舶或飛機所從事的行為。

第 1 0 3 條 海盜船舶或飛機的定義

如果處于主要控制地位的人員意圖利用船舶或飛機從事第 1 0 1 條所指的各項行為之一，該船舶或飛機視為海盜船舶或飛機。如果該船舶或飛機曾被用以從事任何這種行為，在該船舶或飛機仍在犯有該行為的人員的控制之下時，上述規定同樣適用。

第 1 0 4 條 海盜船舶或飛機國籍的保留或喪失

船舶或飛機雖已成為海盜船舶或飛機，仍可保有其國籍。國籍的保留或喪失由原來給予國籍的國家的法律予以決定。

第 1 0 5 條 海盜船舶或飛機的扣押

在公海上，或在任何國家管轄範圍以外的任何其他地方，每個國家均可扣押海盜船舶或飛機或為海盜所奪取並在海盜控制下的船舶或飛機，和逮捕船上或機上人員並扣押船上或機上財物。扣押國的法院可判定應處的刑罰，並可決定對船舶、飛機或財產所應採取的行動，但受善意第三者的權利的限制。

第 1 0 6 條 無足夠理由扣押的賠償責任

如果扣押涉有海盜行為嫌疑的船舶或飛機並無足夠的理由，

扣押國應向船舶或飛機所屬的國家負擔因扣押而造成的任何損失或損害的賠償責任。

第107條 由于發生海盜行為而有權進行扣押的船舶和飛機

由于發生海盜行為而進行的扣押，只可由軍艦、軍用飛機或其他有清楚標志可以識別的為政府服務並經授權扣押的船舶或飛機實施。

資料來源：聯合國海洋法公約，新華網

http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/ziliao/2005-04/04/content_2784208.htm。